

전기차/배터리

전기차 산업 포인트

독일 정부는 금일부터 전기차 보조금 지급을 중단하겠다고 발표. 이미 축소되고 있는 유럽 최대의 전기차 시장의 추가적인 약화 불가피. 테슬라 CEO 는 석유와 가스를 악마화하면 안된다고 발언해서 핵심 소비자와 투자자들에게 파장이 예상

독일, 전기차 보조금 중단과 테슬라 CEO의 화석연료 옹호 발언

Green Industry 한병화_02)368-6171_bhh1026@eugenefn.com

- 독일 정부, 갑작스런 전기차 보조금 지급 중단 발표. 올 연말 수요는 물론 내년 보조금 폐지 전 수요까지 타격
- 독일 연방법원은 팬데믹 대응 미사용 예산을 다른 용도로 전용하는 것이 위헌이라고 판결해, 예산 축소 여파
- 유럽 최대 전기차 시장 최악의 경우 2년 연속 역성장 할 수도
- 테슬라 CEO 일론 머스크, 석유와 가스를 악마화해서는 안되고, 기후 위기가 과장되고 있다고 발언. 핵심 고객층과 투자자들에게 부정적인 파장 일 것
- 테슬라의 성장 기반은 석유에 기반한 내연기관차의 빠른 퇴장인데 창업자가 이율배반적인 생각을 밝힌 것
- 소비자들의 브랜드 로열티 낮아지고, ESG 펀드 운용 기관 투자자들의 비중 축소 가능성
- 미국 시장에서의 판매 둔화 시작된 데에 이어 글로벌 시장 전체로 테슬라의 성장 속도 둔화되고 있어
- 전기차/배터리 관련주들에 대한 중장기 투자 매력 여전히 긍정적이나, 국내 주식 시장의 일부 고평가 된 배터리 관련 주들에 대한 투자는 높은 위험 동반하고 있다는 것 유의해야

독일의 기존 전기차 보조금 플랜 2023/12/18 부로 중단

| Incentive | 기존 | | | 변경 From 2023/12/18 |
|--|--|--|--|--------------------------|
| | To 2022/12/31 | To 2023/12/31 | To 2024-12-31 | |
| BEVs up to €40,000 net list price (€45,000 from 1 January 2024) | €9,000 (net, €6,000 정부 + €3,000 제조사) | €6,750 (net, €4,500 정부 + €2,250 제조사) | €4,500 (net, €3,000 정부 + €1,500 제조사) | € 0 |
| BEVs up to €65,000 net list price | €7,500 (net, €5,000 정부 + €2,500 제조사) | €4,500 (net, €3,000 정부 + €1,500 제조사) | € 0 | → € 0 |
| PHEVs up to €40,000 net list price | €6,750 (net, €4,500 정부 + €2,250 제조사) | € 0 | € 0 | € 0 |
| PHEVs up to €65,000 net list price | €5,625 (net, €3,750 정부 + €1,875 제조사) | € 0 | € 0 | € 0 |

자료: German federal ministry for economic affairs and climate action,

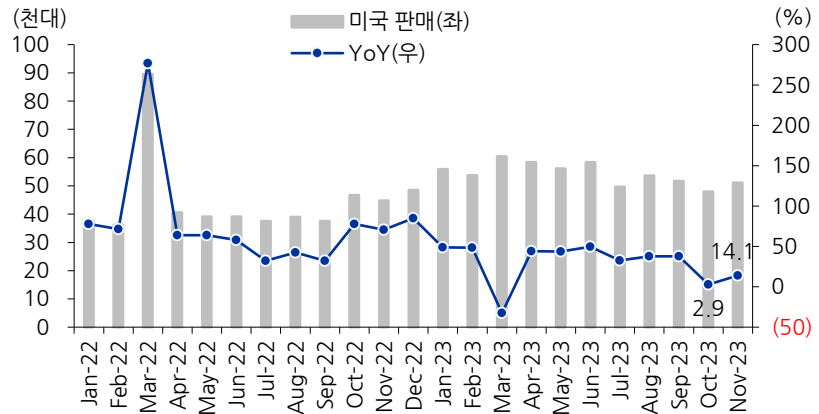
독일의 갑작스런 전기차 보조금 중단

지난 주말 독일 정부는 월요일부터 전기차 보조금 적용을 중단하겠다고 발표했다. 독일의 전기차 보조금은 올 연말까지 4 만유로까지의 차량에 대해서는 6,750 유로, 65,000 유로까지의 차량은 4,500 유로의 보조금을 지급하기로 돼있었다. 또한 24년 1/1 ~ 12/31 까지는 4 만유로까지의 전기차에 대해서는 4,500 유로의 보조금이 책정되어있었다. 갑작스러운 정책 변경으로 독일 정부의 전기차 보조금이 1년 이상 선행해서 종료된 것이다. 지난 11월 연방법원이 약 600억유로의 팬데믹 전용 미사용 예산을 정부 예산으로 활용하는 것을 불허한 것이 원인이라고 판단된다. 이에 따라 독일 전기차 시장은 올 연말과 내년 연말의 보조금 축소 전 수요 증가가 사라지게 되었다. 유럽 최대 전기차 시장이 2년 연속 역성장 할 가능성도 있다. 침체를 막기 위한 독일 정부의 후속 전기차 정책을 확인한 후 추정치를 변경할 예정이다.

테슬라의 성장 둔화를 악화시키는 일론 머스크

테슬라의 창업자인 일론 머스크는 항상 구설수에 오르지만, 기후 반대론자의 주장을 한적은 없다. 지난 주말 그는 이탈리아의 우파 정당 행사에서 중기적으로 석유와 가스를 악마화해서는 안 된다는 발언을 했다. 기후 위기가 과장되고 있다고 했다. 정당 행사이고, 기후 위기의 과장이 낳는 부작용에 대해 우려하는 계층이 존재하기 때문에 머스크의 발언이 이해할 만하다고 치부할 수 있지만, 테슬라에겐 부정적으로 작용할 것으로 판단된다. 테슬라에 대한 수요는 충성도 높은 소비자들이 주도하고 있고, 이들의 대부분은 기후 위기에 적극 대응한다는 대의를 가지고 있기 때문이다. 중기적으로 석유를 악마화하면 안된다는 머스크의 발언은 전기차 성장의 핵심 동력인 강력한 연비규제와도 상충된다. 기후 위기 대응을 전제로 하는 ESG 펀드에서도 테슬라에 대한 비중 축소를 고려할 수 있다. 테슬라는 중국 공장 출하 대수 증가율이 둔화된 데 이어 미국 판매 성장도 감속되고 있다. 테슬라의 미국 판매는 올 1~9월까지 39.6만대로 전년대비 26% 증가했고, 10월, 11월은 각각 2.9%, 14% 성장에 그쳤다.

도표 1. 테슬라, 미국판매량과 성장률



자료: Tesla, 유진투자증권

고평가 업체들에 대한 투자 리스크 높아

주요 국가들과 대표업체들의 판매 추이와 수정된 전략을 감안하면 전기차 시장의 감속은 가시성이 높아지고 있다. 성장 속도의 둔화는 관련업체들에 대한 밸류에이션 하락을 유발하는 것이 정상이다. 대부분의 글로벌 전기차/배터리 업체들이 이러한 추세 하에 있다. 반면 한국 일부 업체들은 반대로 밸류에이션이 높아지고 있다. 이 업체들도 전기차 시장 둔화에 따른 실적 약화를 동일하게 경험하고 있는 것을 감안하면 밸류에이션 상승 원인은 수급요인 밖에는 없다. 단기간의 악재에도 불구하고 글로벌 전기차 시장의 성장을 의심하는 투자자들은 없다. 따라서 중장기 투자 매력은 여전하다. 하지만 주식 투자는 비교 대상이 명확하고, 투자 타이밍에 따라 결과가 천차만별이다. 한국 주식 시장에 존재하는 일부 역주행 배터리 관련주들은 여전히 위험한 곡예를 하고 있다.

도표 2. 글로벌 전기차 판매량 예측치

| (천대) | 2022A | 2023F | 2024F | 2025F | 2026F | 2027F | 2028F | 2029F | 2030F |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 북미 전기차 판매량 | 1,042 | 1,616 | 2,188 | 2,978 | 3,989 | 5,199 | 6,540 | 7,951 | 9,492 |
| 미국 전기차 판매량 | 918 | 1,459 | 1,991 | 2,733 | 3,670 | 4,769 | 5,974 | 7,211 | 8,519 |
| YoY(%) | 51.2 | 58.8 | 36.5 | 37.2 | 34.3 | 30.0 | 25.3 | 20.7 | 18.1 |
| 미국 전기차 판매 비중(%) | 6.6 | 10.3 | 13.6 | 18.1 | 23.6 | 29.8 | 36.2 | 42.4 | 48.7 |
| 캐나다 전기차 판매량 | 124 | 157 | 197 | 245 | 320 | 430 | 566 | 740 | 972 |
| 아시아, 대양주 전기차 판매량 | 6,229 | 8,523 | 10,565 | 12,536 | 14,509 | 16,585 | 18,645 | 20,392 | 21,852 |
| 중국 전기차 판매량 | 5,924 | 8,119 | 10,060 | 11,900 | 13,707 | 15,564 | 17,342 | 18,703 | 19,633 |
| YoY(%) | 83.7 | 37.0 | 23.9 | 18.3 | 15.2 | 13.6 | 11.4 | 7.8 | 5.0 |
| 중국 전기차 판매 비중(%) | 22.1 | 27.6 | 33.2 | 38.1 | 42.6 | 47.0 | 50.8 | 53.2 | 54.2 |
| 일본 전기차 판매량 | 55 | 84 | 122 | 176 | 255 | 373 | 535 | 765 | 1,090 |
| YoY(%) | 30.0 | 53.6 | 45.3 | 43.7 | 44.8 | 46.2 | 43.6 | 43.0 | 42.5 |
| 일본 전기차 판매 비중(%) | 1.2 | 1.8 | 2.5 | 3.6 | 5.1 | 7.3 | 10.3 | 14.4 | 20.1 |
| 기타 아시아 총합 | 499 | 640 | 765 | 920 | 1,094 | 1,297 | 1,536 | 1,849 | 2,259 |
| 유럽 전기차 판매량 | 2,602 | 3,128 | 3,634 | 4,230 | 4,846 | 5,531 | 6,312 | 7,173 | 8,125 |
| YoY(%) | 15.1 | 20.2 | 16.2 | 16.4 | 14.6 | 14.1 | 14.1 | 13.6 | 13.3 |
| 유럽 전기차 판매 비중(%) | 22.8 | 23.8 | 27.2 | 31.0 | 34.8 | 38.9 | 43.6 | 48.5 | 53.9 |
| 기타국가 전기차 판매량 | 218 | 284 | 369 | 472 | 590 | 725 | 870 | 1,027 | 1,202 |
| 전세계 자동차 판매량 | 79,475 | 85,833 | 88,408 | 91,060 | 93,792 | 95,668 | 97,581 | 99,533 | 101,523 |
| YoY(%) | (1.5) | 8.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 |
| 전세계 전기차 판매량 | 10,091 | 13,551 | 16,757 | 20,216 | 23,934 | 28,041 | 32,368 | 36,544 | 40,671 |
| YoY(%) | 55.0 | 34.3 | 23.7 | 20.6 | 18.4 | 17.2 | 15.4 | 12.9 | 11.3 |
| 전세계 전기차 판매 비중(%) | 12.7 | 15.8 | 19.0 | 22.2 | 25.5 | 29.3 | 33.2 | 36.7 | 40.1 |

자료: Ev-Salse, 유진투자증권

Compliance Notice

당사는 자료 작성일 기준으로 지난 3개월 간 해당종목에 대해서 유가증권 발행에 참여한 적이 없습니다
 당사는 본 자료 발간일을 기준으로 해당종목의 주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다
 당사는 동 자료를 기관투자가 또는 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다
 조사분석담당자는 자료작성일 현재 동 종목과 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다
 동 자료에 게재된 내용들은 조사분석담당자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다
 동 자료는 당사의 제작물로서 모든 저작권은 당사에 있습니다
 동 자료는 당사의 동의 없이 어떠한 경우에도 어떠한 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다
 동 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다.
 따라서 어떠한 경우에도 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다

투자기간 및 투자등급/투자의견 비율

종목추천 및 업종추천 투자기간: 12개월 (추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미함)

당사 투자의견 비율(%)

| | | |
|------------------|----------------------------|-----|
| · STRONG BUY(매수) | 추천기준일 종가대비 +50%이상 | 0% |
| · BUY(매수) | 추천기준일 종가대비 +15%이상 ~ +50%미만 | 96% |
| · HOLD(중립) | 추천기준일 종가대비 -10%이상 ~ +15%미만 | 3% |
| · REDUCE(매도) | 추천기준일 종가대비 -10%미만 | 1% |

(2023.09.30 기준)