

# 최근 배터리 업황 긴급 진단: 부진 원인과 향후 전망을 중심으로

### 요약

최근 배터리 업황 악화에 대한 우려가 크다. 배터리 총수요의 70~80%를 차지하는 전기차 부문의 성장 둔화 때문이다. 특히 배터리 업황과 직결된 순수전기차(BEV)는 유럽 시장은 이미 역(逆)성장세(-2.2%, 2024년 상반기)에 돌입했고, 미국도 2024년 상반기 들어 증가율이 크게 감소(2023년 54%→2024년 상반기 4%)했다. 배터리 기업 실적도 올해 들어 악화됐는데 전기차 성장 둔화와 더불어 원재료(광물) 가격 급락에 따른 평가 인하도 큰 영향을 미친 것으로 분석된다. 향후 배터리 업황 전망은 탄소배출 규제 강화에 따른 유럽 내 수요 개선, 핵심 광물 가격 안정화 등이 긍정 요인으로 꼽히나, 최대 리스크는 미국 신(新)정부의 배터리 정책 변화 가능성이다. 만약 트럼프 당선인 공언대로 IRA 세액공제가 철폐 또는 축소된다면 한국 배터리산업의 성장 버팀목으로 부상 중인 미국 시장의 배터리 수요가 감소하고 IRA 기대이익 상실로 한국 기업 실적도 부정적 영향을 받을 전망이다. 다만 중장기적으로 볼 때 배터리가 미래 산업 패러다임을 견인할 것으로 예상되는 전동화, 탈탄소화, 디지털 전환 구현을 위한 핵심 기술인 만큼 구조적 성장세를 이어나갈 것으로 예상된다.

본고에서 제안하는 정책적 대응 전략은 크게 두 가지다. 첫째, 한국의 대미 투자 성과, 탈중국 공급망 구축 노력 등을 강조하며 향후 미국의 배터리 정책이 우리에게 유리하게 결정될 수 있도록 미국 신정부를 설득할 필요가 있다. 둘째, 결국 언젠가는 업황이 반등하고 배터리 수요도 증가세로 돌아설 가능성이 높은 만큼 어려운 시기에도 기업들이 투자를 지속할 수 있도록 세제, R&D 등의 투자 활력 제고를 위한 지원 확대가 필요하다.

# 1. 들어가며

배터리 기업들이 매출액 감소, 영업이익 하락 등 실적 부진 문제를 겪으면서 배터리산업의 업황 자체가 구조적인 하락 국면으로 들어간 것 아닌지에 대한 우려가 크다. 특히 배터리산업이 수요의 70~80% 이상을 전기차 부문에 의존하고 있는 상황에서 이른바 전기차 캐즘(Chasm) 본격화가

배터리 기업 실적을 악화시켰다는 분석이 많다. 본고는 전기차 캐즘의 본질과 최근 기업 실적 부진의 원인을 살펴보고(제2장), 향후 배터리 업황에 대해 단기와 중장기로 나누어 전망(제3장)한 후, 대응 방안(제4장)을 도출해 보고자 한다.

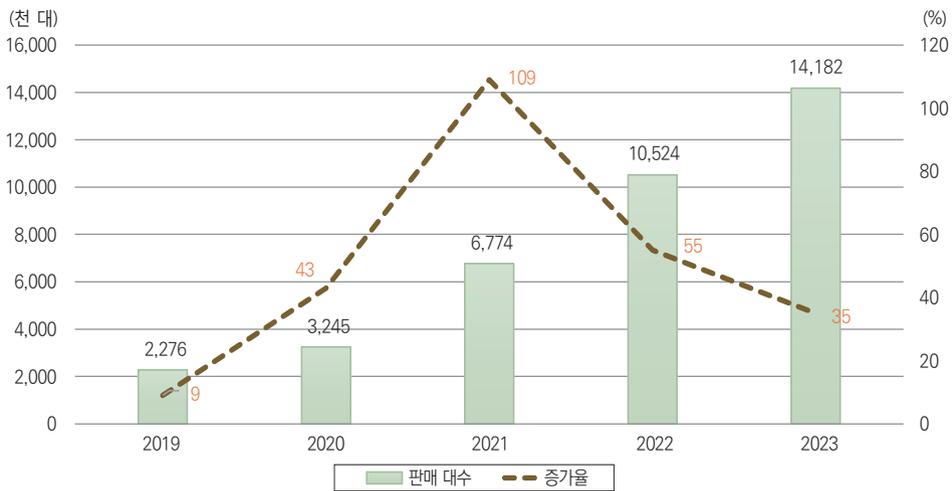
## 2. 최근 배터리산업 업황 진단

### (1) 글로벌 전기차 시장은 캐즘 구간에 진입했는가

전기차 판매 대수는 코로나19 팬데믹 이후 큰 폭으로 증가했다. 2019년도 세계 전기차 판매 대수는 9% 성장에 그친 227만 6,000대 수준에 불과했지만, 2020년도에 43% 증가한 데 이어 2021년에는 전년 대비 109% 성장률을 기록하며 677만

〈그림 1〉은 최근 5년간 글로벌 전기차 판매 대수의 추이를 연도별로 나타낸 그림이다. 글로벌

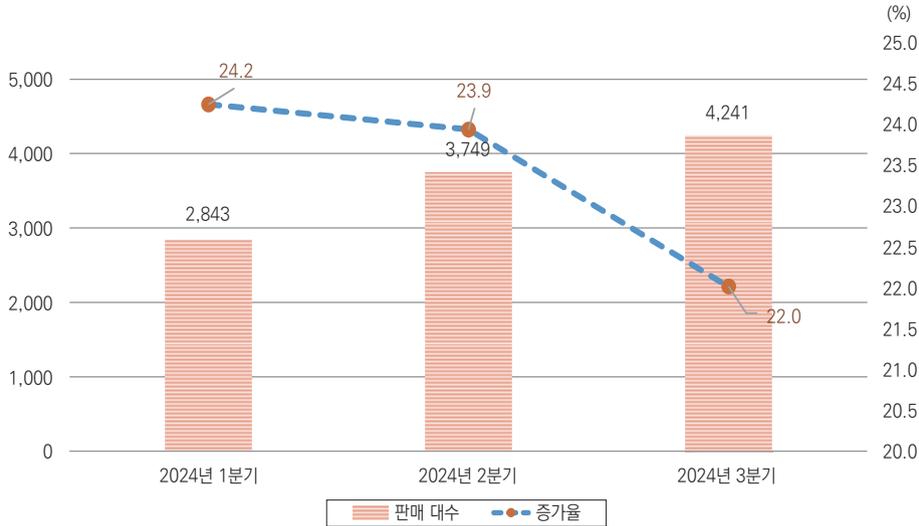
〈그림 1〉 세계 전기차 판매량 및 증가율 연도별 추이



자료: EV Volumes, <https://www.ev-volumes.com/>를 참고하여 저자 작성.

주: 상기 수치는 순수전기차(BEV) 및 플러그인하이브리드(PHEV) 차종의 글로벌 판매량 합산 수치를 기준으로 집계함.

〈그림 2〉 2024년 분기별 글로벌 전기차 판매량 및 증가율 추이



자료: PwC(2024), Electric Vehicle Sales Review Q1~Q3(각호)를 참고하여 저자 작성.

주: 상기 수치는 순수전기차(BEV) 및 플러그인하이브리드(PHEV) 차종의 글로벌 판매량 합산 수치를 기준으로 집계함.

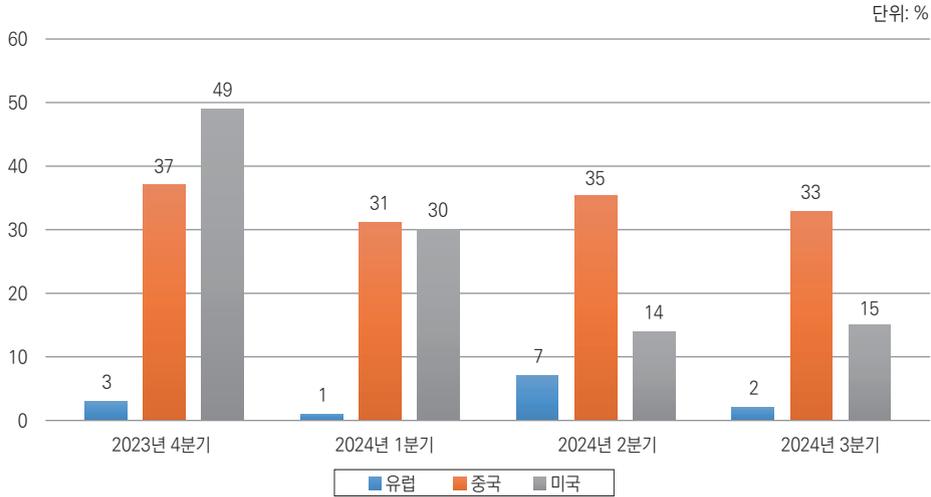
4,000대의 판매 대수를 기록했다. 반면에 최근 2년간은 판매 대수는 증가했지만 판매 대수 증가율은 감소하는 추세다. 2022년도는 전년 성장률에 크게 못 미친 55%를 기록했고, 2023년에는 이보다도 못한 35% 수준에 머무르며 성장세 둔화가 본격화되고 있는 양상이다. 요약하면 최근 5년간 글로벌 전기차 시장은 여전히 성장하고 있지만 성장세가 둔화 중인 상황이다. 따라서 2023년까지의 전기차 판매 대수 수치만을 놓고 보면 전기차 시장이 수요 자체의 둔화를 의미하는 캐즘 구간에 진입했는지에 대한 평가는 불분명한 측면이 있다.

따라서 중요한 것은 앞으로의 추세 반등 여부다. 2024년도 분기별 전기차 판매 대수 현황을 살펴보면 추세 반등이 쉽지 않아 보인다. 〈그림 2〉에서 보듯이 2024년도 1분기부터 3분기까지의 글로벌 전기차 판매 대수 증가율은 전년 동기에 비해 20% 초반 수준에 머물고 있다. 우려되는 점은 2024년

1분기부터 3분기까지의 성장률이 비록 소폭이라도 감소 추세를 기록 중이라는 사실이다. 이러한 추세로 미루어 볼 때 2024년 4분기의 글로벌 전기차 판매량 증가율은 10% 후반에서 20% 초반 수준을 유지할 가능성이 높을 것으로 전망된다. 따라서 연간 기준으로 2021년 109%, 2022년 55%, 2023년 35%에 이어 2024년에도 20% 초반 수준을 기록하며 최근 몇 년간 지속된 증가율 하락 추세가 이어질 것으로 예상된다. 물론 아직까지는 여전히 20%대의 증가율을 기록하고 있기 때문에 수요 자체가 둔화됐다고 볼 수는 없다. 적어도 글로벌 시장 전체의 판매량 증가율만 놓고 보면 그렇다.

전기차 시장의 캐즘 구간 돌입 여부 평가와 관련해 주목해야 하는 부분은 전기차 판매량 증가율 추세의 지역별 편차가 크다는 점이다. 〈그림 3〉은 2023년 4분기부터 2024년 3분기까지의 유럽, 중

〈그림 3〉 주요 지역별 전기차 판매량 증가율 비교



자료: PwC(2023), Electric Vehicle Sales Review Q4 및 PwC(2024), Electric Vehicle Sales Review Q1~Q3(각호)를 참고하여 저자 작성.

주: 1) 유럽은 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아, 스페인, 네덜란드, 오스트리아, 스위스, 스웨덴 및 노르웨이 10개국 기준.

2) 상기 수치는 순수전기차(BEV), 플러그인하이브리드(PHEV)뿐 아니라 하이브리드(HEV) 차종까지 포함해 글로벌 판매량 합산 수치를 기준으로 집계함.

국 및 미국 시장 내 전기차 판매량 증가율을 비교한 그림이다. 먼저 중국 전기차 시장의 경우 2024년 4분기부터 2024년 3분기까지 30%대의 성장세를 유지하고 있다. 미국 시장의 경우 2023년 4분기만 해도 49%의 증가율을 기록했으나, 2024년 들어서면서 1분기 30%, 2분기 14%, 3분기 15%로 뚜렷한 성장세 둔화 추세를 기록 중이다. 전기차 시장 성장세의 둔화 정도가 가장 심한 곳은 유럽이다. 유럽은 2023년 4분기부터 2024년 3분기까지 3%(2023년 4분기), 1%(2024년 1분기), 7%(2024년 2분기), 2%(2024년 3분기)로 계속해서 한 자릿수 증가율에 그치고 있다. 유럽은 2023년 역대 주요 국가들이 전기차 보조금 폐지 또는 축소 방침으로 돌아섬에 따라 소비자 수요가 위축되면서 전기차 판매량이 사실상 정체 수준에 돌입했다. 유럽 시장만 놓고 보자면 당장 2025년

부터 판매량 증가율이 감소할 가능성이 높다.

종합하면 세계 시장에서 전기차 판매 대수는 계속해서 증가하고 있다. 따라서 세계 전기차 시장이 캐즘에 돌입했다고 단정할 근거는 없다. 다만 성장세가 급격히 둔화하고 있다는 점이 문제다. 2021년에 109%에 달했던 증가율이 2022년 55%, 2023년 35%에 이어 올해는 20% 초반 수준으로 크게 위축될 전망이다. 특히 유럽의 경우 추세상으로는 2025년부터 마이너스 증가율을 기록할 가능성이 있고, 미국 또한 올해 들어 전기차 판매 대수 증가율이 주춤한 상태다. 여전히 전기차 가 많이 팔리는 중국 덕분에 글로벌 전기차 시장 성장률이 20%대를 유지하고 있지만, 정작 한국 기업의 전기차 및 배터리 판매가 대부분 이루어지고 있는 유럽과 미국 시장은 중국에 비해 성장세 둔화 폭이 훨씬 높아 우려가 큰 상황이다.

## (2) 최근 기업 실적 부진의 원인

2024년 3분기 기준으로 한국 배터리 제조 기업인 LG에너지솔루션, 삼성SDI, SK온은 각각 6조 9,000억 원, 3조 9,000억 원, 1조 4,000억 원의 매출액을 기록했다. 이는 지난해 같은 기간보다 각각 16%, 30%, 8% 감소한 수치이다. 배터리 소재 기업도 상황이 비슷하다. 배터리 소재사인 에코프로의 경우 2024년 3분기 매출액이 전년 동기 대비 각각 69% 감소한 5,943억 원을 기록하는 데 그쳤다. 전기(2024년 2분기, 8,641억 원)에 비해서도 31% 감소한 수치이다.

이처럼 최근 한국 배터리 기업들이 전체적으로 매출액 감소 등 실적 악화 현상을 겪으면서 배터리 산업이 구조적인 업황 악화에 들어간 것 아니냐는 우려가 깊어지고 있다. 특히 글로벌 전기차 시장의 성장 둔화가 본격화되면서 매출의 70~80%를 전기차용 배터리에 의존하는 배터리 기업의 실적 악화를 불러왔기 때문이라는 분석이 많다. 사실 앞서 분석한 대로 세계 전기차 시장의 성장세 둔화는 맞지만, 판매량 자체는 계속해서 늘고 있다. 이런 점에서 볼 때 최근 한국 배터리 기업이 겪고 있는 실적 부진이 세계 전기차 판매량 추세에 비해 지나치게 과도한 것은 아닌지 의문이 생길 수 있다. 이에 대한 해답을 얻기 위해서는 먼저 글로벌 전기차 판매량 추세를 전기차종별로 살펴볼 필요가 있다.

일반적으로 전기차는 크게 순수전기차(BEV)와 플러그인하이브리드(PHEV) 두 가지 차종으로 구분된다. 순수전기차(BEV)는 전기 모터를 사용하고 배터리 충전으로 구동되는 차종이고, 플러그인하이브리드(PHEV)는 전기 모터와 엔진을 함께

사용하면서 구동 시 휘발유(경유) 주유 및 배터리 충전 모두를 가능하게 한 차종을 의미한다. 아울러 전기 모터와 엔진을 함께 사용하나 휘발유(경유) 주유만 할 수 있는 하이브리드차(HEV)도 경우에 따라서는 전기차 범주 안에 포함되기도 한다. 이 중에서 배터리 업황과 직결된 전기 차종은 단연코 순수전기차(BEV)이다. 왜냐하면 순수전기차(BEV)에 탑재된 배터리 용량이 가장 크기 때문이다. 순수전기차(BEV)는 평균적으로 50~100kWh 수준의 배터리가 탑재되는데 플러그인하이브리드(PHEV)와 하이브리드차(HEV)의 배터리 용량은 순수전기차에 비해 각각 1/5, 1/50 수준에 불과하다(황경인 외, 2024).<sup>1)</sup>

〈표 1〉은 주요 지역별 전기차 판매 대수 증가율을 전기 차종별로 나타낸 표다. 차종과 무관하게 전기차 전체로 보자면 앞서 설명한 것처럼 유럽과 미국은 2023년에 비해 2024년 상반기에 전기차 판매량 증가율이 각각 11.7%포인트, 29.0%포인트 감소할 정도로 성장세가 많이 위축된 상태다. 문제는 배터리 업황과 직결된 순수전기차(BEV) 시장의 경우 성장의 위축 정도가 훨씬 심하게 나타난다는 점이다. 지역별로 나누어 살펴보면 먼저 전기차 전체로 볼 때 30% 이상의 고성장세를 유지하고 있는 중국조차도 순수전기차 판매량 증가율이 2023년 24.4%에서 2024년 상반기 13.9%로 큰 폭으로 낮아졌다. 가장 큰 문제는 유럽 시장이다. 2023년도만 해도 20.7%에 달했던 유럽 순수전기차 판매량 증가율이 2024년 상반기 들어서면서 마이너스 성장세(-2.2%)로 돌아섰다. 유럽의 순수

1) 황경인 외(2024), 「글로벌 산업통상정책 변화에 따른 한국 배터리산업 영향과 대응전략」, 산업연구원(발간 예정).

〈표 1〉 주요 권역별 전기차 판매량 증가율

단위: %

		유럽	중국	미국
2023년	순수전기차(BEV)	20.7	24.4	54.2
	플러그인하이브리드(PHEV)	-9.5	83.9	56.7
	하이브리드차(HEV)	32.1	4.2	44.1
	전기차 전체(xEV)	20.5	34.0	49.7
2024년 상반기	순수전기차(BEV)	-2.2	13.9	3.6
	플러그인하이브리드(PHEV)	3.9	89.0	33.9
	하이브리드차(HEV)	16.1	9.4	35.1
	전기차 전체(xEV)	8.8	33.6	20.7

자료: PwC(2024), Electric Vehicle Sales Review Q2 2024 및 Electric Vehicle Sales Review Q4 2023, 조철(2024)을 참고하여 저자 작성.

주: 유럽은 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아, 스페인, 네덜란드, 오스트리아, 스위스, 스웨덴 및 노르웨이 10개국 기준.

전기차(BEV) 시장만 놓고 보자면 2024년 상반기에 이미 캐즘에 돌입했다고 해도 무방한 상황이다. 미국 순수전기차(BEV) 시장 또한 아직은 마이너스 증가율을 기록하지는 않았으나 2023년 증가율이 54.2%였던 반면에 2024년 상반기에 3.6%를 기록하며 무려 50.6%포인트의 낙폭을 기록했다. 올해 들어 한국 배터리 기업의 실적이 부진한 것은 우리의 주력 시장인 유럽과 미국에서 순수전기차(BEV) 판매가 크게 부진한 것에 기인한 것으로 분석된다.

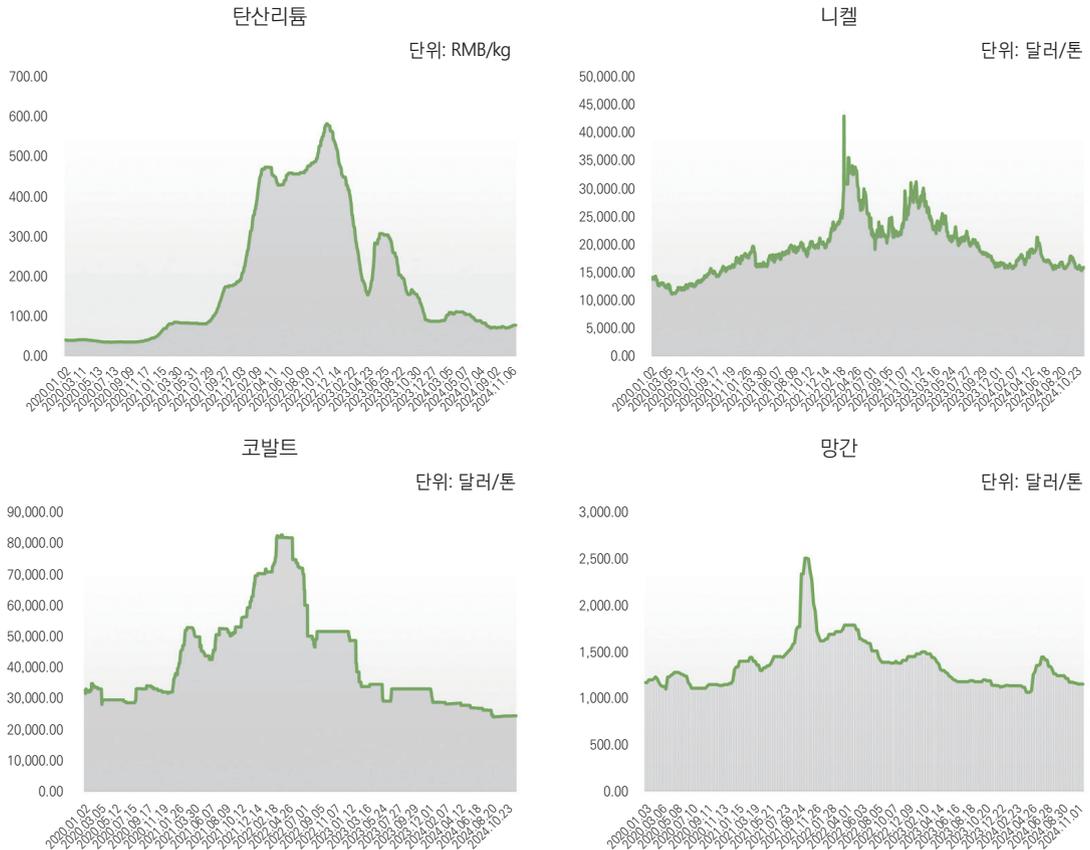
최근 한국 배터리 기업의 실적 부진의 원인과 관련해 순수전기차(BEV) 시장이 큰 폭으로 위축됐다는 점과 더불어 한 가지 더 고려해야 할 요인이 있다. 바로 배터리 핵심 광물의 높은 가격 변동성 문제다. 〈그림 4〉는 2020년 초부터 최근까지의 배터리 핵심 광물인 리튬(탄산리튬 기준), 니켈, 코발트 및 망간의 가격 추이를 나타낸 그림이다. 4개 광물 모두 공통으로 나타나는 특징은 가격선의 모양이 이른바 'Inverted U'자 형태를 띠고 있다는 점이다. 좀 더 자세히 살펴보면 4개 광물 공히 대체로

2022년 중에 최고점을 기록했으며, 최근 가격 수준이 고점 대비 1/6~1/3 수준으로 크게 하락한 상황이다. 통상적으로 핵심 광물 가격의 변화가 배터리 판매 가격에 미치는 영향은 6개월~1년 정도의 시차를 두고 발생한다.<sup>2)</sup> 따라서 2023년도 배터리 판매 가격은 광물 가격이 최고 수준에 달했던 2022년도 상황이 반영됐을 것으로 추정되며, 2024년 배터리 판매 가격은 그보다 크게 하락한 2023년도의 광물 가격이 반영됐을 가능성이 높다.

기업의 매출액은 '가격(P)'과 '판매량(Q)'의 곱( $P \times Q$ )으로 결정된다. 따라서 최근 전기차 판매량의 성장세 둔화, 더 근본적으로는 배터리 업황과 직결되는 순수전기차(BEV) 부문의 큰 폭의 수요 위축은 '판매량 감소(Q↓)'로 이어져 기업의 매출액 위축에 영향을 준 것으로 분석된다. 그러나 판매량(Q)뿐만 아니라 가격(P)도 기업의 매출액을 결정하는 요인 중 하나다. 즉 '판매가 하락(P↓)' 역시

2) 통상적으로 배터리 제조사와 소재업체 간의 계약이 통상 3~6개월마다 갱신되는 것으로 알려져 있다. 따라서 광물 가격 변화가 배터리 판매 가격에 전가되는 시간은 6개월에서 1년 정도의 기간이 걸릴 것으로 추정된다.

〈그림 4〉 배터리 핵심광물 가격 추이



자료: 한국광물자원공사 자원정보서비스, <https://www.komis.or.kr/komis/main/userMain/main.do>를 참고하여 저자 작성.

기업의 매출액에 부정적 영향을 미친다. 최근 배터리 기업의 실적 부진은 배터리 광물 가격의 높은 변동성과 최종재인 배터리 판가로 전가되는데 시차가 발생한다는 점이 맞물려 생긴 ‘가격의 하락(P↓)’에도 큰 영향을 받은 것으로 추정된다.<sup>3)</sup>

3) 매출액을 결정하는 두 요인 가격(P)과 판매량(Q)은 상호 간 영향을 주고 받는다. 본고는 논의의 단순화 및 최근 배터리 업황과 관련한 핵심 사안에 집중하기 위해 가격과 판매량 간의 상호의존성에 대해서는 논하지 않았으나, 더 엄밀한 결과에 이르기 위해서는 향후 이 부분에 대한 추가 분석이 필요하다.

### 3. 향후 배터리 업황 전망

#### (1) 긍정 요인: 가격 요인 및 수요 측면

먼저 가격 요인 측면에서 본다면 앞으로의 관건은 리튬, 니켈, 코발트 등 핵심 광물 가격이 향후 안정화 추세에 접어들지 아니면 가격 폭락(또는 폭등)과 같은 높은 가격 변동성 문제가 또다시 발생할지의 여부다. 현시점에서 예단하기가 쉽지 않으나 <그림 4>와 같이 추세만 놓고 보자면 광물 가격은 2024년도 이후 안정화 단계에 접어든 것으로 분석된다. 따라서 추가로 광물 가격이 급락하거나 급등할 가능성은 높지 않아 보인다. 특히 전기차 및 배터리 시장은 급성장세를 보였던 초기 단계에서 대중화 단계로 넘어가는 상황으로 원재료에 해당하는 광물 가격의 변동성도 점차 완화될 가능성이 높다. 종합하면 가격 요인 측면만 놓고 보자면 2025년도 업황 또는 기업 실적이 올해와 같이 전년 대비 기준으로 크게 악화되지는 않을 것으로 보인다.

따라서 배터리 업황 전망과 관련하여 가장 중요한 것은 세계 시장에서 배터리 수요가 개선될 것인가 여부이다. 긍정 요인을 꼽자면 그동안 전기차용 배터리 수요가 큰 폭으로 감소했던 유럽 시장이 EU의 탄소배출 규제 강화로 개선될 가능성이 높다는 점이다. EU는 2025년부터 유럽 시장에 판매되는 신차의 평균 CO<sub>2</sub> 배출량을 1km당 93.6g 이내로 제한한다고 발표한 바 있다. 2021년부터 적용된 기존 제한선이 1km당 110.1g이었던 것을 감안하면 의무 배출량 감축 수준이 약 20% 증가한 셈이다. 이를 달성하기 위해서는 그만큼의 전기차 신차 출시가 불가피하다. 따라서 2025년 이후 탄소배출 규제 강화로 유럽 내 완성차업체(OEM)의 전기차 생산이 확대될 가능성이 높고 유럽 시장의 배터리 수요도 개선될 것으로 보인다. 다만 최근

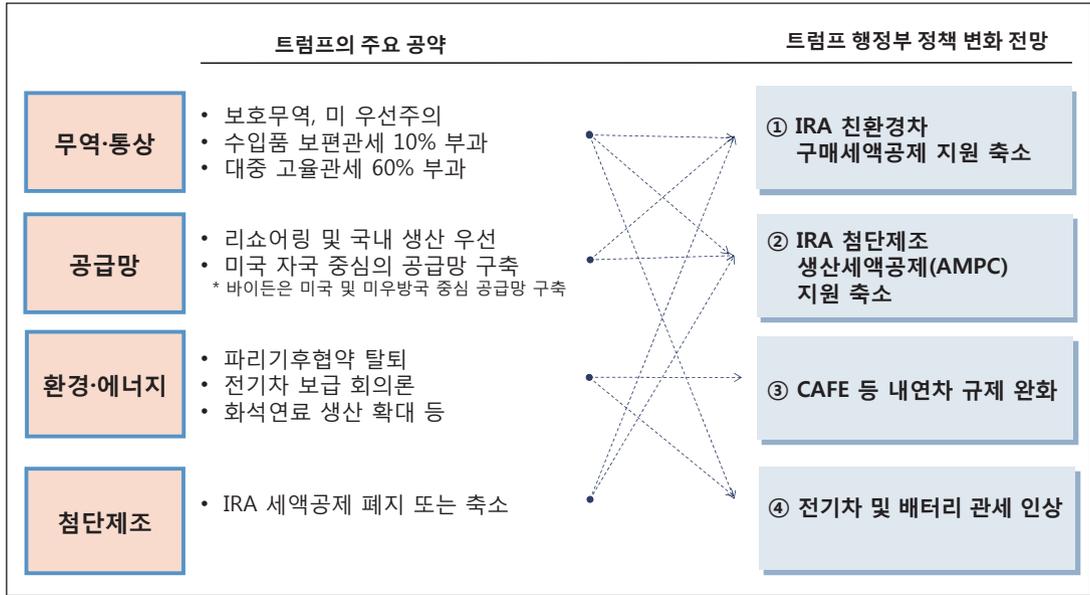
유럽의 주요 완성차업체들이 CO<sub>2</sub> 규제 완화를 요구하고 있어 향후 정책 수정 가능성도 없지 않기 때문에 향후 추이를 지켜볼 필요가 있다.

## (2) 부정 요인: 미국 신(新)정부 출범 후 정책 변화 가능성

현시점 기준으로 배터리 업황에 가장 큰 리스크 요인은 미국 신(新)정부 출범 이후 미국 내 배터리 정책 변화 가능성이다. 한국 배터리산업에서 가장 중요한 시장으로 부상 중인 미국 배터리 시장은 최근 3년간 시장 규모가 2020년 21GWh에서 2023년 110GWh로 5배 이상 증가할 만큼 성장성이 높은 지역이다. 무엇보다 IRA 친환경차 구매세액공제(Section 30D) 시행 이후 한국 기업의 미국 배터리 시장점유율이 확대 추세이고, IRA 첨단제조 생산세액공제(AMPC, Section 45X) 역시 한국 배터리 기업의 흑자 방어에 크게 기여하고 있다. 하지만 트럼프 행정부 출범 이후 미국의 배터리 정책 변화가 예상되면서 배터리 업황도 적지 않은 영향을 받을 것으로 전망된다.

<그림 5>에서 도식화한 대로 도널드 트럼프 당선인의 공약 및 그동안의 발언 등을 종합해 볼 때 크게 4가지 방향으로 미국의 배터리 정책의 변화가 예상된다. 먼저 IRA 친환경차 구매세액공제 지원 규모가 축소될 가능성이 있다. 일각의 우려와 달리 세액공제 제도 자체를 폐지하는 것은 어려운 것으로 보이나 트럼프 당선인이 그동안 감세 및 재정지출 감축 필요성을 역설하며 세액공제 폐지 또는 축소 계획을 직접 언급한 바 있고, 이른바 탈중국 배터리 공급망 확대의 관점에도 부합하기 때문에

〈그림 5〉 트럼프 측의 주요 공약으로 본 미국 행정부의 배터리 정책 변화 전망



자료: 저자 작성.

중국산 광물·부품 비중을 더욱 낮추는 방식으로 배터리 요건을 더욱 엄격하게 적용해 세제지원 규모를 줄일 가능성이 높다.

둘째, 첨단제조 생산세액공제(AMPC) 지원 축소 가능성이다. AMPC는 대미 투자 비중이 높은 한국 배터리 기업의 영업이익 확대에 직접적인 영향을 주고 있다. 만약 미국의 신정부 출범 이후 AMPC 지원 규모 축소가 가시화된다면 기대이익의 상실은 물론 기존의 CAPEX 투자의 원금 회수 부담 가중 및 미래 투자동력 훼손 등의 악영향이 불가피하다. 다만 AMPC 수혜 대상에 한국 기업뿐 아니라 테슬라 등 미국 기업도 포함되어 있고 AMPC의 미국 내 투자·생산 촉진 효과를 고려해 볼 때 AMPC의 경우 큰 폭의 지원 규모 축소가 일어날 가능성은 높지 않은 것으로 분석된다.

셋째, 평균연비규제(CAFE) 등과 같은 내연차에

대한 규제 완화 가능성이다. 트럼프 당선인은 전기차 보급 확대에 다소 회의적인 인식을 가지고 있다고 알려져 있어 트럼프 1기 때와 마찬가지로 내연차 대상 규제를 완화할 가능성이 높다. 특히 트럼프 당선인이 집권 후 화석연료 생산을 확대하겠다는 계획을 밝힌 만큼 미국 내 전기차 수요가 둔화될 가능성이 있을 것으로 분석된다.

마지막은 배터리 부문에 10% 보편관세 부과 가능성이다. 미국이 한국산 배터리에 10%의 수입관세를 부과하면 우리 입장에서는 수출 비용 상승이라는 부정적 영향이 불가피하지만, 미국 정부가 동시에 우리와 경합 관계에 있는 중국산 제품에 60%대의 고율의 관세를 부과할 경우 대(對)중국 가격 경쟁력 향상이라는 긍정 효과도 기대된다.

종합하면 IRA 친환경차 구매세액공제 축소, 내연차 규제 완화, 보편관세 부과 등의 조치가 시행

된다면 미국 내 배터리 수요가 위축되면서 배터리 업황에 하방 압력 요인으로 작용할 가능성이 높다. 특히 유럽이 전기차 보조금 축소·폐지 이후 배터리 수요가 급감했던 것처럼 미국 행정부의 친환경차 구매세액공제 축소는 미국 내 배터리 수요 감소를 가속화할 것으로 예상된다. 현재 한국 배터리 기업이 북미 지역에서 총 12개의 프로젝트에 500억 달러에 달하는 투자를 진행 중인데 만약에 생산보조금에 해당하는 AMPC가 폐지되거나 줄어들 경우 전면적 투자 조정이 불가피할 것으로 보이며 한국 배터리산업의 미래 성장 잠재력도 크게 훼손될 가능성이 높다.

### (3) 중장기 전망

일반적으로 대규모 장치산업은 경기순환성(Cyclicality)을 갖는다. 반도체, 석유화학, 조선 등 장치산업은 설비투자에 대규모 자본과 상당한 시간이 소요된다. 특히 경기가 좋을 때에는 투자가 집중되지만 실제 가동까지는 많은 시간이 소요되기 때문에 적정 수준 이상으로 투자가 단행되는 경우가 많고 이와 같은 과잉 공급이 불황기를 야기하면서 경기순환성이 발생한다. 기업의 실적 관점에서 보더라도 대규모 투자 비용이 소요되는 시점과 투자 수익을 회수하는 시점이 다르기 때문에 처음에는 실적이 좋지 않다가 일정 시간이 지난 후 다시 실적이 개선되는 현상이 반복해서 나타나는 경향이 있다. 그 밖에도 세계 경기와 수급 조건, 주요국의 정책 변화 등에 의해 호황과 불황이 주기적으로 반복될 수 있다. 배터리산업 역시 대규모 장치산업에 속하며 장치산업 특유의 경기

순환성을 갖는다. 전기차용 배터리에 국한한다면 배터리산업의 역사가 길지 않기 때문에 장기간에 걸쳐 호황기와 불황기가 반복되는 경기순환성을 확인할 기회가 많지 않았을 뿐이다.

이러한 점에 비춰볼 때 최근 배터리산업의 업황 부진도 대규모 장치산업 특유의 경기순환 차원에서 나타난 하강 국면 단계일 가능성을 배제할 수 없다. 더 나아가 최근의 배터리 업황 부진이 경기순환 차원에서 일어난 현상이라면 결국 특정 시점에 이르러 다시 상승 국면으로의 반등을 충분히 예상할 수 있다. 따라서 배터리산업의 중장기 전망에서 가장 중요한 것은 단기적으로는 호황과 불황을 반복하지만, 중장기적으로 볼 때 배터리산업이 우상향 방향으로 구조적인 성장세를 이어갈지, 아니면 우하향 방향으로 구조적인 하락 추세로 귀결될지에 대한 판단이다. 핵심은 중장기적으로 배터리 수요가 지속적으로 증가할지에 대한 여부다.

배터리산업은 현재 대부분의 수요가 전기차 부문에 집중되어 있지만, 사실 배터리는 미래 산업 패러다임을 견인하는 세 가지 핵심 트렌드인 전동화(Electrification), 탈탄소화(Decarbonization), 디지털 전환(Digital Transformation)의 핵심 기반 기술이다. 배터리는 전기차는 물론 UAM(Urban Air Mobility)과 같은 미래 모빌리티의 기반 기술이고, 탄소중립 달성과 재생에너지 시대를 열어줄 차세대 발전소(ESS) 역할을 담당할 것으로 예상되며, 디지털 전환과 관련해서는 모든 사물에 배터리를 동력원으로 활용하는 사물배터리(BoT) 시대가 도래하면서 배터리 사용이 확대될 것으로 전망된다. 대다수 연구기관과 시장조사

업체가 글로벌 배터리 시장이 계속해서 성장세를 유지할 것으로 전망하는 이유다. 따라서 배터리 업황은 경기순환 차원에서 2~3년 내 반등 가능성이

높고, 배터리는 미래 산업·경제를 견인할 기반 기술인 만큼 중장기적으로 우상향 방향으로 구조적인 성장세를 이어나갈 것으로 전망된다.

## 4. 나가며

최근 배터리 업황이 좋지 않다. 전기차 캐즘이 본격화됐다고 볼 수는 없으나, 배터리 업황과 직결된 순수전기차(BEV)로만 국한하면 유럽 시장은 이미 역(逆)성장세(-2.2%, 2024년 상반기)에 진입했고, 미국 내 판매량 증가율도 큰 폭으로 둔화(2023년 54%→2024년 상반기 4%)된 상황이다. 배터리 기업 실적도 전년 대비 크게 부진한 상황인데 글로벌 시장에서의 배터리 수요 하락세와 더불어 원재료(광물) 가격 급락에 따른 배터리 평가 인하에 기인한 바 크다.

향후 배터리 업황 전망은 배터리 평가 변동성 완화, 탄소배출 규제 강화에 따른 유럽 배터리 수요 개선 등이 긍정 요인으로 꼽히나, 최대 리스크는 미국 트럼프 행정부의 정책 변화 가능성이다. 트럼프 당선인의 공약대로 미국 신정부 출범 후 IRA 세액공제가 축소된다면 우리의 성장 방어판 역할을 수행 중인 미국 시장에서의 배터리 수요가 감소하고 한국 기업의 실적도 악화될 것으로 예상된다. 다만 중장기적으로 볼 때 배터리가 전동화, 탈탄소화, 디지털 전환 구현을 위한 핵심 기술인 만큼 우상향 방향으로 구조적인 성장세를 이어나갈 것으로 보인다.

본고가 제안하는 정책적 대응 전략은 크게 두 가

지다. 먼저 최대 현안인 미국 신정부 정책 변화에 대한 정부 차원의 대응이 필요하다. 그동안 한국 기업이 12개 프로젝트에 500억 달러에 달하는 투자를 미국에 집중된 것은 IRA 세액공제에 대한 기대효과를 고려해 결정한 측면이 있다. 만약 미국의 배터리 지원 정책이 후퇴한다면 전면적인 투자 재조정이 불가피하다. IRA 친환경차 구매세액공제 및 첨단제조 생산세액공제가 우리의 국익 관점에서 유리한 방향으로 최종 결정될 수 있도록 미국 신정부를 설득할 필요가 있다. 또한 IRA 이후 한국 기업의 대미 투자가 미국 지역경제에 얼마나 많이 기여했는지를 강조할 필요가 있다. 아울러 우리 기업의 그동안 탈중국 공급망 구축을 위한 노력을 강조하며 IRA 세액공제 폐지 또는 축소는 미국 정부의 재정 감축이라는 소기의 목적을 달성할지는 모르겠으나 중국의 글로벌 배터리 공급망 장악력이 오히려 높아지는 역효과를 야기할 수 있음을 강조하며 기존 제도의 존속 필요성을 설득하는 것도 좋은 방법이다.

둘째, 기업의 투자 활력을 높일 수 있는 지원 확대가 필요하다. 최근 한국 배터리산업의 가장 심각한 우려 사항은 투자 불확실성 확대다. 글로벌 전기차 시장의 성장 둔화가 급격히 진행되고 있고,

트럼프 행정부 출범에 따른 정책 변화 리스크 역시 투자 불확실성 요인으로 작용하고 있다. 기업의 투자 저하가 만성화되면 한국 배터리산업의 경쟁력 저하가 불가피하다. 업황이 반등하고 배터리 수요가 확대됐을 때를 대비해 지속적인 투자가 필요

하나 경기 침체기에는 기업 혼자만의 힘으로는 어려우므로 정부가 마중물을 부어야 한다. 이를 위해 경쟁국 수준으로 투자세액공제를 상향 조정(현재는 15~25%)하고 경쟁국에 앞서 차세대 전지 기술 확보를 위한 R&D 지원을 강화할 필요가 있다. 



황경인

성장동력산업연구본부 시스템산업실 부연구위원  
kihwang@kiet.re.kr / 044-287-3081

「배터리산업의 공급망 경쟁우위 확보 전략」(2024)

「미국 인플레이션 감축법(IRA)의 국내 산업 영향과 시사점」(2022)

「한국의 GVC 참여구조와 코로나19 이후 수출 회복 영향 분석」(2021)