

[디스플레이/IT소재]

류영호

02-768-4138

young.ryu@dwsec.com

김철중

02-768-4162

chuljoong.kim@dwsec.com

BYD - 국내기관 미팅 후기 (1211 HK)

글로벌 전기차 판매 1위, BYD

- 충전시설 부족으로 단기간 PHEV 주력
- 국내 배터리 업체 인증 탈락은 가동기간 관련 유력
- BYD의 전기차 관련 기술 수준은 상상 이상

중국 전기차의 절대 강자 BYD

중국 전기차 1위 전기차 생산 업체이자 핸드셋 부품 업체인 BYD가 국내기관들과 미팅을 진행했다. BYD는 2002년에 상장한 IT회사이며, 지난 10년동안 신재생 에너지 자동차 개발에 힘을 쏟았다. 그 결과 2015년 전기차 시장의 성장과 함께 회사도 가파르게 성장했다. 지난해 BYD가 판매한 신 재생에너지 자동차는 총 6.2만대로 글로벌 1위를 기록하였다. 이번 미팅을 통해 확인할 수 있었던 주요 내용은 1) 단기간 내에는 순수 전기차 보다는 PHEV에 집중할 것으로 예상되고, 2) 최근 '4차 전기차 배터리 모범규준 인증 업체'에서 국내 업체가 탈락한 것은 가동 기간과 관련이 높다는 점, 3) BYD의 전기차 관련 기술 수준은 시장의 예상보다 높다는 것이다.

충전시설 부족으로 단기간 PHEV 주력

중국 전기 승용차 시장은 아직까지 부족한 충전 시설로 인해 당분간 PHEV 중심으로 발전될 것으로 예상되며, 대중 교통 및 특수 차량의 경우에는 순수 전기차를 도입할 것이라 밝혔다. 대중 교통의 경우 하루 동안 움직이는 거리가 일정하고 충전시설 확보가 용이하기 때문이다. 추가적으로 대중교통의 경우 비용 절감이 필수적인 요소이다. 택시와 버스 같은 경우 주행거리가 길기 때문에 내연기관 대비 큰 폭으로 비용을 절감할 수 있다. 예를 들어 택시는 1년에 약 6만위안 정도 절약할 수 있고 승용차의 경우 택시 주행거리의 1/10 수준 밖에 안되기 때문에 약 5,000위안 정도만 절약할 수 있다고 밝혔다. BYD는 버스뿐만 아니라 대형 도시형 택시인 E5(48kWh, 300km)와 소형 도시형 택시인 E6(80kWh, 400km)를 출시할 예정이다.

배터리 인증 탈락은 가동기간 관련

지난 20일 중국 공업화신식화부에서 발표한 4차 모범 기준 인증업체에서 삼성SDI와 LG화학 모두 탈락하였다. 지난 7월경에 증설을 마치고 가동을 시작한 BYD의 선전공장도 인증 업체에서 제외되었다. BYD는 지난 2차 모범기준 인증 업체에서 해주 공장의 승인을 받았던 경험이 있다. 승인 경험이 있었던 만큼 이번 인증에서 탈락한 이유는 가동기간 관련된 것이 유력하다고 밝혔다. 아직까지 5차 일정 및 새로운 보조금 시행 일정은 미정이다. BYD의 경우 자체적으로 배터리를 사용하기 때문에 인증이 조금 늦어져도 영향은 제한적이다. 국내 업체의 경우 인증이 확인되거나 일정이 확인되어야 납품 또는 신규 제품 논의도 할 수 있을 것이다. 국내 업체들이 생산, 개발, 품질 등에 대한 문제는 없는 만큼 빠른 시일 내에 해결되길 기대한다.

BYD의 전기차에 대한 기술 수준은 상상 이상

BYD는 사실 1995년 핸드셋용 배터리 전문 회사로 설립되어 2003년 친추안 자동차를 인수하며 자동차 사업에 진출했다. 현재 전체 자동차 매출의 절반이 신재생 에너지 차량이다. BYD는 542라는 전략을 펼치고 있다. 542 전략은 정지 상태에서 시속 100km까지 속도를 내는 데 `5`초가 걸리고, `4`륜 구동의 전기차, 100km를 이동하는데 `2`리터의 가솔린을 사용한다는 의미를 담고 있다.

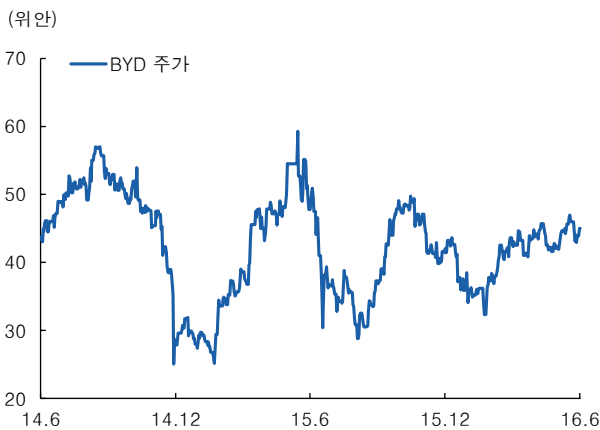
BYD는 전기차 개발을 10년이 넘는 오랜 시간 동안 진행했다. 개발이 진행되는 10년동안 신재생 에너지 자동차에서 수익이 발생되지는 않았다. 하지만 작년부터 전기차 시장이 급격히 성장하고 시장 점유율 20% 이상을 확보하며 턴어라운드 성공했다. 현재 BYD는 전세계에서 전기차 생산이 수직 계열화된 유일한 회사이다. 따라서 경쟁사 대비 수익구조가 좋으며 포괄적인 원가절감이 가능한 구조이다. 현재 BYD의 배터리는 1kWh당 약 \$200달러 수준이다. 중국 정부는 2017년부터 2020년까지 보조금을 전체적으로 40% 삭감할 계획이다. BYD의 경우 부품 생산 비용 절감과 규모의 경제를 통해 원가를 절감할 수 있고 배터리의 경우 매년 10% 정도 원가를 낮출 수 있다고 전했다.

BYD는 LFP만 사용하는 업체로 알려져 있다. 하지만 BYD도 NCM 배터리를 지속적으로 개발했으며, 오는 8월 NCM 배터리를 탑재한 제품을 발표할 예정이다. 생산설비의 경우 일부 변환이 필요하나 1주일 정도면 LFP 생산라인은 NCM라인으로 전환하여 생산이 가능하다고 밝혔다. 양극재 소재도 반 이상은 자체적으로 조달할 것으로 알려졌다. BYD는 LFP와 삼원계 배터리가 크게 시장을 양분할 것으로 예상했다. 안전성이 중시되는 대중교통 같은 경우 LFP가 주류를 이룰 것으로 예상했으며, 에너지 밀도가 뛰어나고 다양한 장점이 많은 삼원계는 승용차에서 주로 사용될 것으로 전망했다.

전기차 시장과 중국 업체

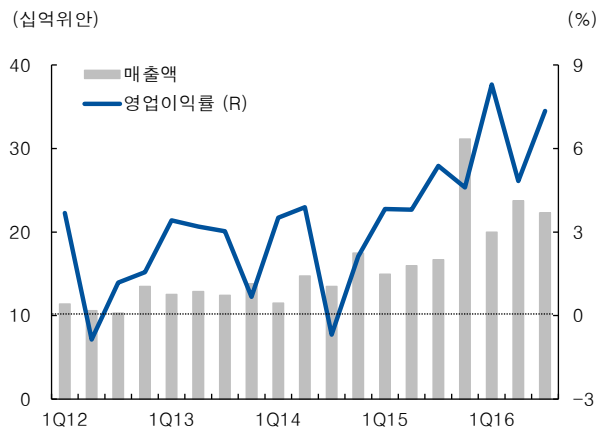
환경 오염과 디젤 게이트 사건 등으로 신재생에너지 차량에 대한 관심이 그 어느 때 보다 높다. 포드는 2020년까지 전체 라인업의 40%까지 전기차 비중을 확대하겠다는 계획을 밝혔다. 폭스바겐도 2025년까지 30종 이상의 전기차를 출시, 연간 200만~300만대를 판매하여 전기차 비중을 최대 25%까지 끌어올리겠다는 계획을 발표했다. 이러한 계획이 실현되기 위해서는 대량의 배터리를 안정적으로 공급받아야 한다. 폭스바겐이 자체적인 배터리 공장 설립도 검토 중이라는 소문도 있으나, 기존 배터리 업체들과 협력 없이 독단적인 배터리 공장 설립은 위험도 높고 최근 배터리 가격하락 추이를 감안하면 무리한 투자가 될 가능성이 높다고 판단된다. 2014년 QuantumScape라는 솔리드 스테이트 배터리 스타트업의 지분을 인수 했으나 당장 배터리 업체들과 경쟁하기는 힘들 것으로 예상된다. BYD는 자체 물량을 소화할 예정이며 테슬라는 이미 파나소닉과 협업하고 있다. 결국 완성차 업체들은 경쟁력 있는 국내 업체들에게 의존할 가능성이 높을 것으로 예상된다. 하지만 중국업체들이 가파르게 성장하는 자국 시장에서 경험을 쌓는다면 국내 업체들에게 분명한 위협 요소가 될 것이다. 중국 인증 탈락은 단기간 실적 문제가 아닌 중장기적인 위협 요소가 될 수도 있다고 판단된다. 빠른 시일 내에 문제가 해결되길 기대한다.

그림 1. BYD 주가 추이



자료: 미래에셋대우 리서치센터

그림 2. BYD 분기 실적 추이



주: 추정치는 Bloomberg 컨센서스
자료: 미래에셋대우 리서치센터

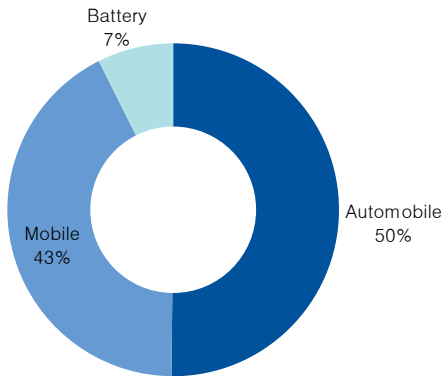
BYD(1211 HK) 기업 소개

BYD는 전기차, 전기차용 배터리, 핸드폰 배터리를 생산하는 업체이다. 1995년 설립 당시에는 핸드셋용 배터리 전문 생산 업체였다. 2000년 중국 업체로서 최초로 리튬이온전지를 생산하여 공급을 시작하였다. 2003년에는 친추안(Tsinchuan) 자동차를 인수하면서 자동차 사업에 진출하였으며, 현재는 전기차 사업에 집중하고 있다.

동사의 사업부문은 1) Automobile, 2) Mobile component, 3) Battery로 구분된다. 사업부문별 매출액 비중은 2015년 기준 각각 50%, 43%, 7% 수준이다. 주요 전기차 모델은 BYD Qin, Tang이다. 2015년 Qin과 Tang은 각각 3.2만대, 1.8만대가 판매되어 글로벌 전기차 시장에서 4위와 8위를 차지하였다. 2015년 전체 전기차 판매량은 6.2만대를 기록하였다. 글로벌 시장점유율 11% 수준으로 테슬라(5.1만대)와 닛산(4.8만대)을 넘어서 글로벌 1위를 달성하였다.

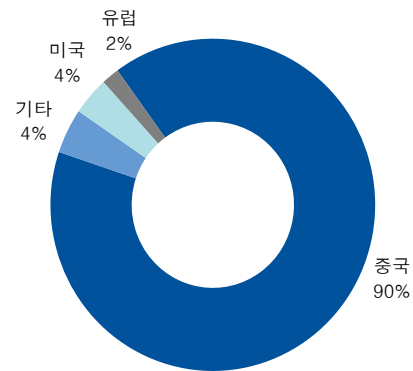
동사는 완성차 외에도 모바일 및 전기차용 배터리 사업, 핸드셋 부품 조립 사업을 영위하고 있다. 핸드셋 부품의 경우 과거 수익성이 낮은 조립공정에 주요 사업이었으나 메탈케이스가 주요 제품군으로 자리잡아 가고 있는 것으로 예상되며 애플을 제외한 대부분의 업체에 납품을 하고 있다. 전기차 배터리의 경우 2015년 기준 시장점유율 10%로 2위를 차지하였다. 1위는 AESC(14%)였으며, 3위 Panasonic(9%), 삼성SDI, LG화학(8%) 순이었다. 동사의 전기차 배터리 부문은 중국 정부의 지원과 완성차 사업과의 수직계열화로 빠르게 성장하고 있다.

그림 3. 사업부문별 매출액 비중 (2015년 기준)



자료: Bloomberg, 미래에셋대우 리서치센터

그림 4. 지역별 매출액 비중 (2015년 기준)



자료: Bloomberg, 미래에셋대우 리서치센터

그림 5. BYD Qin



자료: BYD, 미래에셋대우 리서치센터

그림 6. BYD Tang



자료: BYD, 미래에셋대우 리서치센터

Compliance Notice

- 당사는 자료 작성일 현재 조사분석 대상법인과 관련하여 특별한 이해관계가 없음을 확인합니다.
- 당사는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.

본 조사분석자료는 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻은 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목 선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 조사분석자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.