

자동차/ 2차전지



김귀연 gwyeon.kim@daishin.com
박서영RA seoyoung.park@daishin.com

투자 의견

Overweight

비중확대, 유지

Rating & Target

종목명	투자의견	목표주가
HL만도	Buy	80,000원
SNT모티브	Buy	43,000원
LG에너지솔루션	Buy	550,000원
삼성SDI	Buy	690,000원

업사이드 리스크 vs 다운사이드 리스크

- 9월: 자동차 업사이드 리스크 경계. 2차전지 수주 모멘텀 + 리스크 체크
- 2차전지 업종 내 12개 기업 콤데이 및 미팅 진행. 내용 업데이트
- Top Picks: [자동차] HL만도, SNT모티브, [2차전지] LGES, 삼성SDI

2026.09월: 업사이드 리스크 vs 다운사이드 리스크

[자동차] 9월 추천주: HL만도, SNT모티브

실적 기대 제한적인 가운데, 1) 미국 로보틱스 투자 전략 가시화, 2) 실적 저점 확인에 따른 추가 반등 가능성에 주목. 다운사이드 리스크보다는 업사이드 리스크를 고민해야 할 시점. 실적 변수 악재(물량 계절성/현대차 파업/환율하락/PT믹스 등) 소화 과정에서 밸류 모멘텀 발현 가능성에 주목. 현대차그룹 Physical AI 전략 가시화 늦어질 경우, 2026년 연말로 가며 1) 배당매력 높고, 2) 로봇 관련 가시적 성과 예상되는 종목 중심의 대응 추천

[2차전지] 9월 추천주: LG에너지솔루션, 삼성SDI

8월에 이어, 북미 ESS 수주 모멘텀에 지속 주목. 2H26 LGES/삼성SDI의 북미 ESS 대규모 수주 예상. 8월 1) 삼성SDI 대비 LGES 언더퍼폼, 2) LGES 북미 ESS 수주 모멘텀 감안 시, LGES의 키밋추기 예상. 9월 2차전지 업종의 다운사이드 리스크로 1) 3Q 실적 시즌 돌입에 따른 단기 실적 노이즈, 2) ESS 물량 확대에 따른 자금 조달 가능성 저시. 이슈 부각에 따라 단기 주가 변동성 확대될 수 있으나, 수주에 기반한 성장 모멘텀은 여전히 유효

이달의 이슈

1. 삼성SDI - 삼성디스플레이 지분 매각: 8/11일 GM과 미국 JV 합작 종료한 데 이어, 8/21일 삼성디스플레이 지분 5% 매각 공시. 매각 통해 현금 4.5조 마련. 북미 ESS/LFP 증설→수주→매출→손익개선 가시성 재차 확대

2. 미국-캐나다 관세 전쟁: 캐나다 고율 관세 부과에 따른 국내 자동차 업종 수혜 기대감 있으나, 실질은 관세 불확실성 노출 지속에 따른 글로벌 자동차 업종 부담 더 커질 것으로 예상

3. 테슬라 사이버캠 출시: 사업 초기 규제/램프업 불확실성 있을 수 있으나, 확장 방향성은 명확. 램프업과 함께 1) NHTSA(도로교통안전국) 규제 대응, 2) Model Y 통한 FSD 검증 및 데이터 축적 가능하고, 3) FMVSS(연방자동차안전기준) 개정에 따른 규제 완화 가능성 존재하기 때문

이달의 탐방노트 & 콤데이 후기(2차전지 12개사 미팅 진행)

2차전지 업종 내 12개 기업과 미팅 진행. 업체별 미팅 통해 다섯 가지 산업 포인트 재확인 1) EV 캐즘 지속되는 가운데 ESS 수요 사이클 수혜 본격화, 2) AI DC 증설에 따른 ESS 대형배터리 + BBU/동박/알박/MLCC/장비 수요 연쇄 작용, 3) 탈중국 강화 기조 및 증설 제한으로 일부 소재별 공급 타이트, 4) 2027년 판가인상/가동률개선/원가절감 통한 실적 개선 본격화, 5) 단기 ESS/AI/탈중국 공급망 수혜 → 중장기 전고체/나트륨배터리 사업 확장 노력

**12개사: LGES/대주전자재료/롯데에너지머티리얼즈/이노메트리/피엔티/레이크머티리얼즈/성일하이텍/에코앤드림/채비/필에너지/삼아알미늄/SKC*

Contents

I.	이달의 투자전략	3
II.	이달의 이슈	5
	1. 삼성SDI – 삼성디스플레이 지분 매각	
	2. 미국 – 캐나다 관세 전쟁	
	3. 테슬라 사이버캡 출시	
III.	이달의 탐방노트 (+ 2차전지 콤데이 후기)	10
	12개사: LGES/대우전자재료/롯데에너지머티리얼즈/이노메트리/피엔티/레이크머티리얼즈/성일하이텍/에코앤드림/채비/필에너지/삼아알미늄/SKC	
IV.	이달의 업황	43
	1. 현대기아 판매 및 재고	
	2. 주요국 신차 판매	
	3. 글로벌 친환경차 판매	
	4. 글로벌 EV 배터리 출하	
	5. 원재료/환율	
	Appendix – Global Peer Group Table	67

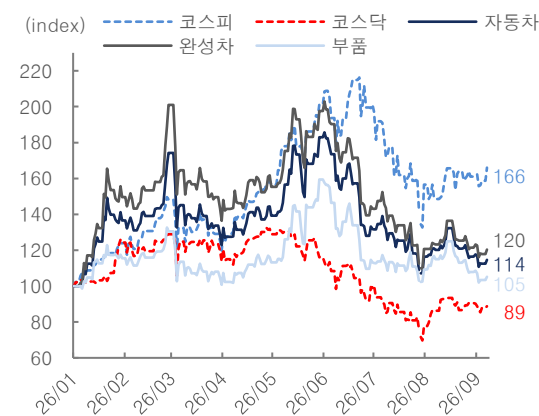
I . 이달의 투자전략

[자동차] 9 월 Top Picks: HL 만도, SNT 모티브

9월 자동차 섹터는 실적 모멘텀 제한적인 가운데, 1) 미국 로보틱스 투자 전략 가시화 (Robotics in America 등), 2) 실적 저점 확인에 따른 주가 반등 가능성에 주목한다. 이에, 방어적 포트폴리오 통해 보다 긴 호흡으로 접근하는 전략 추천한다.

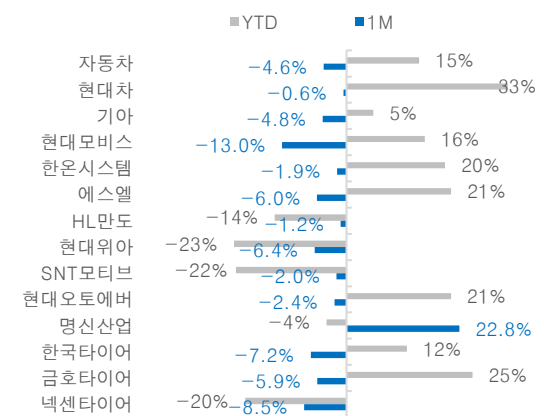
실적 변수 악재(물량 계절성/현대차 파업/환율하락/PT믹스 등) 소화하는 과정에서 밸류 모멘텀 발현에 따른 반등 가능성에 주목할 필요 있겠다. 현대차그룹 중심의 Physical AI 전략 가시화 늦어질 경우에는 2026년 연말로 가며 1) 배당매력 높고(기아/에스엘/SNT 모티브), 2) 휴머노이드 부품 관련 가시적 성과 예상되는 종목(현대모비스/HL만도/SNT 모티브) 중심 대응 추천한다.

그림 1. 자동차 업종 YTD 주가 수익률



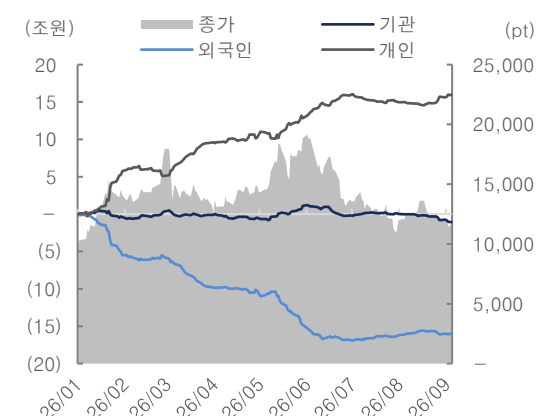
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 2. 자동차 커버리지 YTD 주가 수익률



주: 2026.09.07일 종가 기준
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 3. 자동차 투자자별 수급



자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 4. 자동차 12MF PER



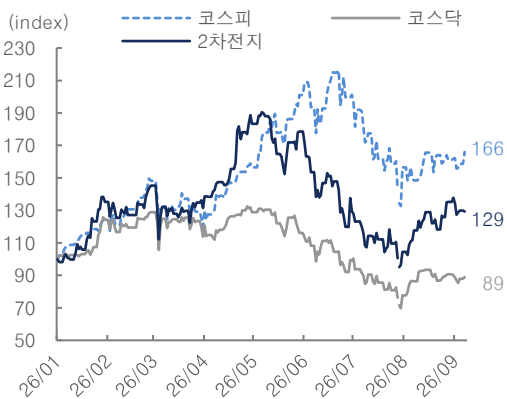
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

[2차전지] 9월 Top Picks: LG 에너지솔루션, 삼성 SDI

9월 2차전지 업종은 8월에 이어, 2H26 북미 ESS 수주 모멘텀에 주목하길 추천한다. 2H26 LG에너지솔루션/삼성SDI 북미 ESS 대규모 수주 가시화되며 모멘텀은 지속될 것이다. 이에, 업종 Top Picks로 LGES/삼성SDI 셀 2개사를 지속 추천한다. 2026.08월 1) 삼성SDI 대비 LGES 언더퍼폼, 2) LGES 북미 ESS 수주 모멘텀 감안 시, LGES의 키맞추기 예상한다. 이에, 국내 배터리셀 상장 2개사 모두 주가 매력 유효하다는 판단이다.

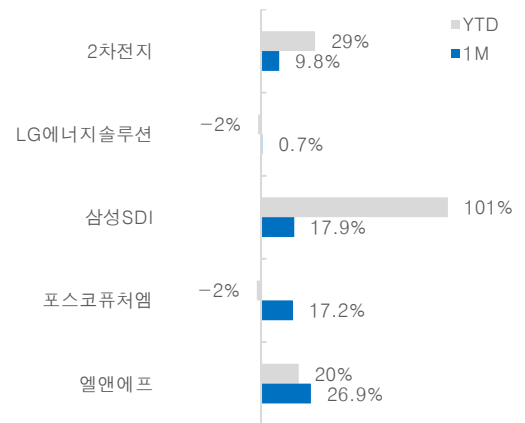
체크해야할 다운사이드 리스크로 1) 3Q26 실적 시즌 돌입에 따른 단기 실적 노이즈, 2) ESS 물량 확대에 따른 자금 조달 가능성을 제시한다. 관련 이슈 부각에 따라 단기 주가 변동성 확대될 수 있으나, 수주에 기반한 성장 모멘텀은 유효하다. 이에, 리스크 부각으로 주가 낙폭 확대될 경우, 수주 가능성에 주목하며 관심 지속해야한다 판단한다.

그림 5. 2차전지 업종 YTD 주가 수익률



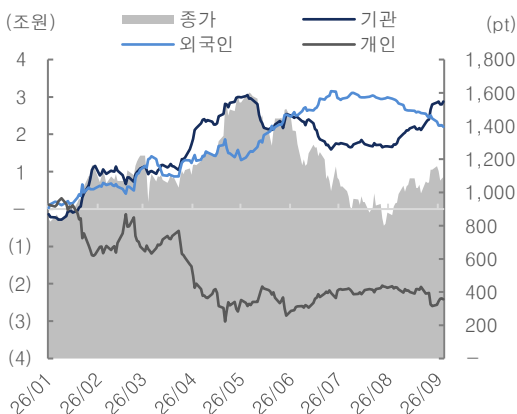
주: WICS26 산업 분류 중 전기제품 기준
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 6. 커버리지 YTD 주가 수익률



주: 2026.09.07일 종가 기준
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 7. 2차전지 투자자별 수급



주: WICS26 산업 분류 중 전기제품 기준
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 8. 2차전지 12MF EV/EBITDA



주: WICS26 산업 분류 중 전기제품 기준
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

II. 이달의 이슈

1. 삼성 SDI – 삼성디스플레이 지분 매각 공식화

재차 가시화되는 삼성SDI의 미국 ESS 캐파 증설

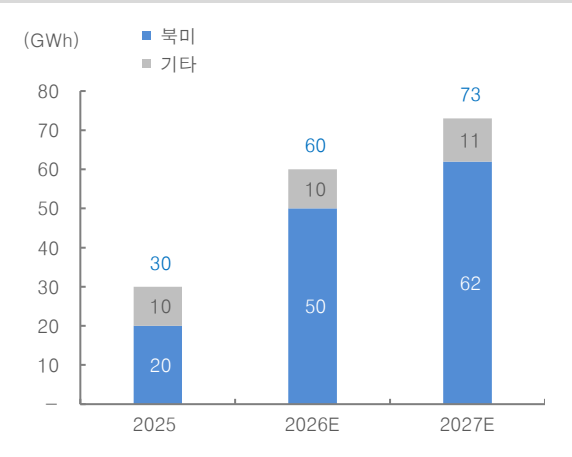
삼성SDI는 8/11일 GM과의 미국 EV배터리 합작 종료에 이어, 8/21일 삼성디스플레이 (SDC) 지분 5% 매각을 공식했다. 거래 상대방은 SDC로 기존 15% 보유분 중 5%를 매각함으로써, 삼성SDI는 4.5조원의 현금을 마련할 계획이다. GM과 JV 종료로 미국 내 단독 사이트를 확보한데 이어, 자금까지 확보했다. 이에, 삼성SDI의 북미 ESS/LFP 라인 증설 → 수주 → 매출 → 손익개선 가시성은 더 높아졌다는 판단이다. 기존 북미 ESS 캐파 한계가 개선되며 삼성SDI의 북미 ESS 수주 가시성 높아질 것이다. 이에, 2H26 2차전지 ESS 수주 모멘텀 재개에 따른 주가 리레이팅 의견 지속 유지한다.

표 1. 8/21 일 삼성 SDI 의 삼성디스플레이 지분 매각 공식

구분	내용
거래 상대방	삼성디스플레이
목적	미래 성장 동력 확보를 위한 투자재원 마련
대금 지급 방식	현금지급
양도 전	
주식 수	39,857 천주
지분율	15.2 %
양도 내역	
주식 수	13,088 천주
지분율	5.0 %
양도금액	4,450 십억원
– 주당금액	340 천원
양도 후	
주식 수	26,768 천주
지분율	10.2 %

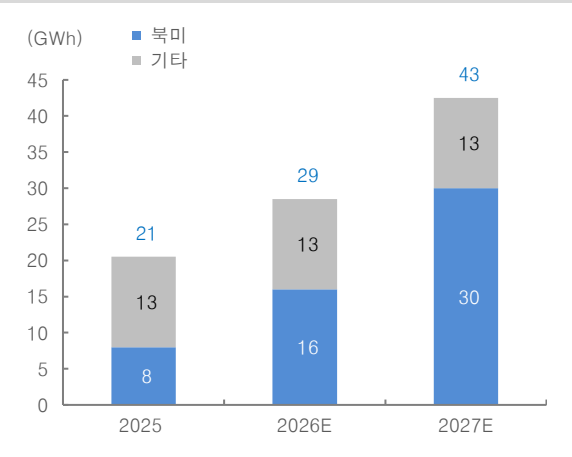
자료: 언론 종합, 대신증권 Research Center

그림 9. LGES ESS 캐파 추정



자료: LGES, 대신증권 Research Center

그림 10. 삼성 SDI ESS 캐파 추정



자료: 삼성SDI, 대신증권 Research Center

2. 미국 – 캐나다 관세 전쟁

반사 수혜 vs 관세 불확실성 노출 지속

2026.07월 기점으로 미국-캐나다 관세 리스크가 재차 확대됐다. 당사는 관세 불확실성 지속에 따른 글로벌 자동차 업종의 피로도 상승 가능성 높다고 판단한다. 캐나다산 자동차 관세 현실화될 경우, 1) 도요타/혼다 부담 확대에 따른 현대차그룹 반사 수혜 기대, 2) 자동차 섹터 전체의 관세 부담 우려가 지속 거론될 것이다. 당사는 실질적으로 반사수혜 기대감 대비 글로벌 업종 전체의 부담 가중 영향이 더 클 것으로 예상한다.

캐나다 → 미국 수출 익스포저 있는 도요타/혼다의 비용 부담 확대에 따른 국내 자동차 업종의 반사 수혜 기대감 지속 거론될 수 있겠다. 도요타/혼다가 캐나다에서 생산중인 차종(도요타 RAV4, Lexus NX/RX, 혼다 Civic, CR-V)이 현대차그룹 주요 차종(투싼/스포르티지/텔루/GV70&80/아반떼 등)과 경쟁 차종이기 때문이다. 하지만, 1) Lexus 차종을 제외하고는 미국내 생산 라인이 있고, 2) 타브랜드/차종과의 경쟁 강도 감안 시, 실질 수혜는 제한적일 것으로 예상한다. 캐나다산 자동차 관세 부과에 따른 과도한 기대는 오히려 경계해야 한다는 판단이다.

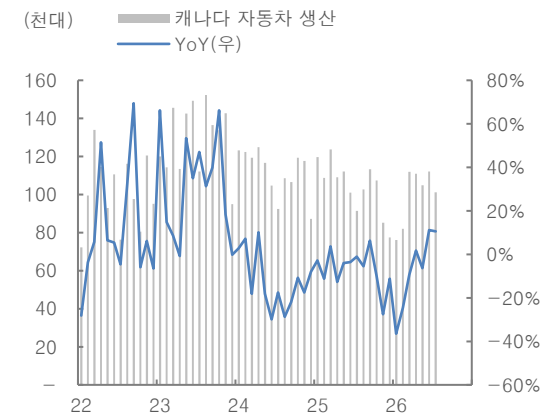
반면, 글로벌 자동차 업종 내 관세 불확실성 지속되며 업종 전체의 부담 동반 가중될 가능성 더 높다고 판단한다. 대미 투자, 협력 프로젝트 등에 있어 관세가 협상 카드로 지속 거론될 수 있다는 우려가 더 커질수 있다는 것이다.

표 2. 미국-캐나다 자동차 관세 타임라인

	미국	캐나다
2025.2.1	- 캐나다산 일반제품 25%, 에너지 10% 관세 부과 예고 - 펜타닐/불법이민 차단 충분하지 않다는 명분	- 미국산 C\$155bn 제품에 25% 보복관세 예고 - 미국의 조치 근거 없고 USMCA에 위배된다고 주장 - 자국 일자리/산업 보호를 명분으로 대응
2025.2.3	- 관세 부과 한달 유예 - 캐나다가 국경 단속/펜타닐 대응 강화했기 때문	- 보복도 유예 - 국경강화, 미/캐나다 합동 단속 등 제시
2025.3.4	- 캐나다산 25%, 에너지 10% 실제 발효 - 캐나다의 대응이 충분하지 않다는 판단	- 미국산 C\$30bn 제품에 25% 보복 - 미국 부담 느끼도록 상호 비용 부과
2025.3.6	- USMCA 적격품은 관세 면제, 비적격품 25% 유지 - 북미 자동차 공급망을 지나치게 훼손하면 미국 기업/일자리도 피해를 본다는 판단	- USMCA 적격품에 대한 미국의 면제를 고려해 일시보류
2025.3.12	- 캐나다 철강·알루미늄 25% Section 232 - 국가안보, 자국 산업 보호 명분	- 미국산 C\$29.8bn 제품에 25% 관세 보복 - Dollar-for-dollar 대응 전략
2025.3~4	- 수입 자동차 25% Section 232 부과 - 자동차/부품 산업을 국가안보에 필수적인 산업 기반으로 규정	- 미국산 차량에 25% 보복관세 부과 - 현지 생산 유지하는 업체에 관세 면제 쿼터 적용 → 리쇼어링 유도
2025.6	- 철강·알루미늄 관세 25% → 50% 인상 - USMCA 미보호 품목 관세 25% → 35%로 인상	- 즉각대응 유보, 30일 협상 시한 제시
2025.8~9	- Section 232 파생품목에 HTS 400개 이상 추가, 금속 합량분 50% 증가세	- 일반상품 보복관세 대부분 철회 - 미국이 유지한 철강/알루미늄/자동차 보복 관세 유지
2026.2	- 대법원 판결로 NAFTA 기반 광범위 관세 제동 - Section 338 근거로 일부 캐나다산에 추가 50% 관세	- 산업별 관세 문제는 지속
2026.7.20	- 캐나다가 미국 상품 차별한다 주장(자동차/유제품/주류 시장 개방 요구)	- 미국 요구에 반발, 협상 지속
2026.8.22	- 협상 결렬 후 약 C\$27.6bn 규모 제품에 50% 관세 발효(주류/유제품 등 포함)	- C\$27.6bn 규모 제품에 관세 부과 - dollar-for-dollar, rate-for-rate 보복 전략 지속
2026.8.24	- 2027년 1월 1일부터 캐나다산 자동차/부품에 50% 관세 부과 위협	

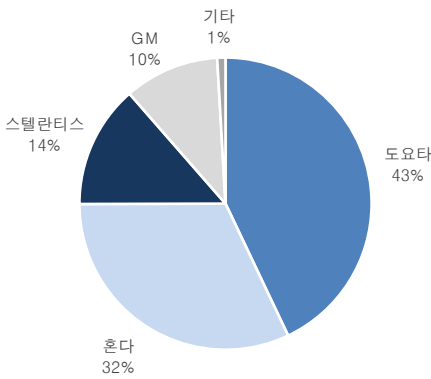
자료: 언론 종합, 대신증권 Research Center

그림 11.캐나다 자동차 생산: 2025 년 연간 125 만대



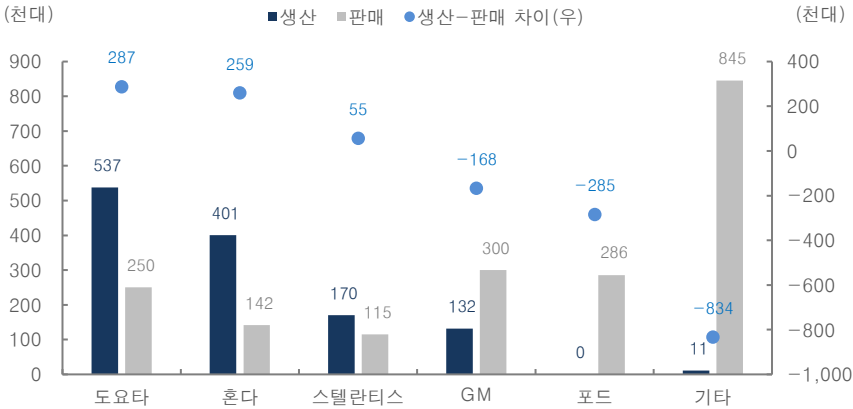
자료: Marklines, 대신증권 Research Center

그림 12.캐나다 내 업체별 자동차 생산 비중(2025 년)



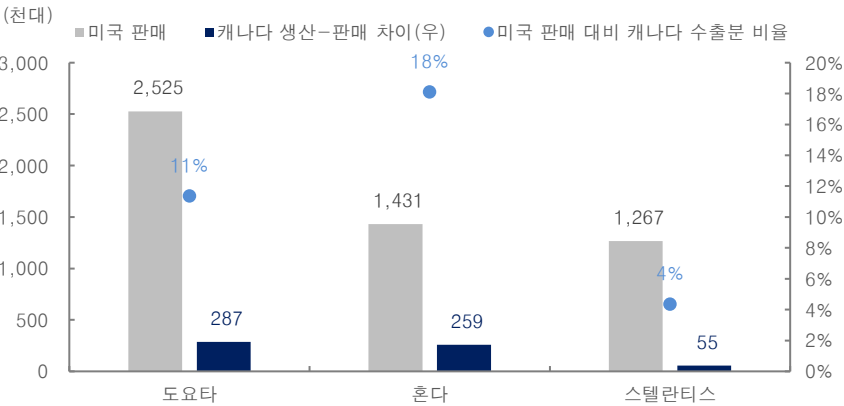
자료: Marklines, 대신증권 Research Center

그림 13.캐나다 내 완성차OEM 생산-판매 물량 차이



자료: Marklines, 대신증권 Research Center

그림 14.미국 판매 대비 캐나다 수출 물량 비중 추정



주: 각 사의 캐나다 생산-판매 차이 물량 전부 미국으로 수출되는 것으로 가정. 실제치와 차이 있을 수 있음
자료: Marklines, 대신증권 Research Center

3. 테슬라 사이버캡 출시

9/3일 텍사스 오스틴에서 공식 운행 시작

테슬라는 사이버캡(핸들-페달 없는 로보택시) 출시를 공식화했다. 1) 9/3일 행사(비공개)에서 추가적인 정보 공유 제한적이었고, 2) 9/4일 NHTSA(미국 도로교통안전국)의 안전조사 개시 뉴스에 테슬라 주가는 9/4일 DoD -5.9% 하락했다.

테슬라 로보택시 사업의 초기 불확실성은 있을 수 있으나, 확장 방향성은 명확하다. 사업 확장 속도는 1) 규제 이슈와 2) 4680배터리 포함한 공급망 램프업 속도에 따라 결정될 것이다. 단기 규제 불확실성과 초기 램프업에 따른 시차는 있을 수 있으나, 2027~28년 사업 성과 본격 가시화될 것으로 예상한다. 이는 1) 사이버캡의 초기 생산 램프업 시간 필요한 가운데, 2) NHTSA 자기인증 조사 자체가 운행 중단을 의미하는 것 아니고, 3) 기존 Model Y 기반으로 FSD 검증 및 로보택시 운행 데이터 축적 가능하며, 4) NHTSA도 운전자 없는 자율주행(AV)에 적합하도록 FMVSS 개정 절차를 진행하고 있기 때문이다.

그림 15.테슬라 사이버캡



자료: X, 대신증권 Research Center

그림 16.사이버캡 스펙

항목	테슬라 사이버캡 스펙
배터리 용량	48kWh
EPA 주행거리	약 293miles/472km (EPA 시험 보장 전 기준, 418miles)
공차중량	1,412kg
구동방식	전륜구동(FWD)
모터 출력	163 kW/219 hp
시스템 전압	326V

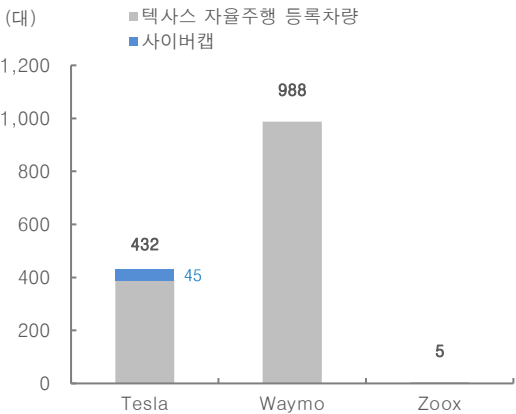
자료: EPA, 대신증권 Research Center

그림 17.테슬라 생산능력: 사이버캡 12.5 만대

Region	Product	Capacity	Status
Automotive			
California	Model 3 / Model Y	>550,000	Production
Shanghai	Model 3 / Model Y	>950,000	Production
Berlin	Model Y	>375,000	Production
Texas	Model Y	>250,000	Production
	Cybertruck	>125,000	Production
	Cybercab	>125,000	Production
Nevada	Tesla Semi	-	Commissioning
TBD	Roadster	-	Design development
Energy Generation and Storage			
California	Megapack	40 GWh	Production
Nevada	Powerwall	>6 GWh	Production
Shanghai	Megapack	20 GWh	Production
Texas	Megapack	-	Commissioning
Robotics			
California	Optimus	-	Construction
Texas	Optimus	-	Construction

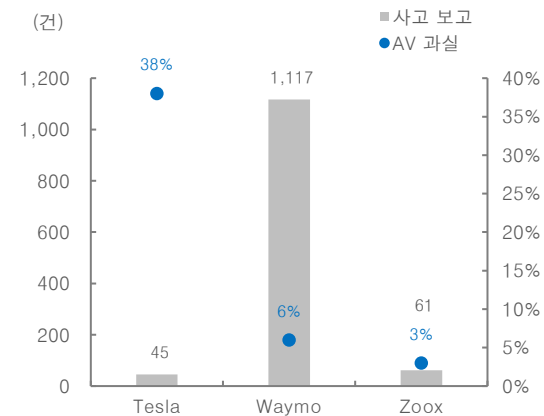
자료: Tesla, 대신증권 Research Center

그림 18.텍사스 AV Fleet DMV 등록대수



자료: RobotaxiTracker, 대신증권 Research Center

그림 19.미국 자율주행 업체 사고 보고 건수



자료: RobotaxiTracker, 대신증권 Research Center

그림 20.테슬라: 사이버캡 사업 런칭 이후 -6% 하락



자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 3. Zoox(죽스) NHTSA 조사 진행 타임라인

시점	전개
2022.06	'적용 FMVSS 모두 충족' 자기인증
2023.02	purpose-built Zoox 공공도로 무인 운행
2023.03	NHTSA 조사(Audit Query) 개시
2023.06	직원 대상 무인 셔틀 지속 운영
2024.02	Foster City/Las Vegas 에서 운행범위 확대 California CPUC 허가 받아 일반인 무료 라이딩 진행
2025.08	NHTSA 조사 종결. FMVSS 면제 적용 대상으로 전환
2026~27 년	FMVSS 면제 하에서 공공도로 운행(연간 2,500 대 제한)

자료: NHTSA, Zoox, 언론자료, 대신증권 Research Center

표 4. NHTSA - FMVSS 개정 진행 사항

FMVSS	현행	AV용 개정 방향	진행단계
102 변속장치	운전자에게 변속 위치 표시 요구	운전자 없는 AV는 표시 요구 완화	규칙제정예고/의견수렴(2026.03)
103/104 와이퍼	인간 운전자 시야 확보 목적	무인전용 AV에 적용 제외 제안	규칙제정예고/의견수렴(2026.03)
110 타이어 정보표시	운전석 도어 위치에 표시	운전자 없는 차량에 맞춰 위치 규정 변경	규칙제정예고/의견수렴(2026.04)
135 브레이크	손/발로 조작하는 브레이크 컨트롤을 요구	수동 브레이크 조작장치(페달) 요구 면제	규칙제정예고/의견수렴(2026.06)
108 조명	인간 운전자 중심 설계 일부 존재	AV 구조에 맞게 개정 예정	규제어젠다
111 미러/후방영상	운전자가 뒤를 볼 수 있도록 요구	운전자가 없는 차량에서 미러 요구 재검토	규제어젠다(2026.7 신규)
126 ESC	운전자가 스티어링휠 직접 조작하도록 요구	핸들이 없는 무인차도 시험할 수 있도록 시험방법 변경	규제어젠다(2026.7 신규)
101, 조작/표시장치	운전자가 버튼/레버를 보고 조작하는 것을 전제로 함	운전자 없는 차량에는 불필요한 조작/표시 규정을 완화	규제어젠다(2026.7 신규)
201/208 탑승자 보호	운전/조수석 등 일반적인 좌석 배치와 운전 자 존재를 전제로 함	무인차의 새로운 좌석 구조에 맞게 충돌/탑 승자 보호 기준 수정	규칙제정예고/의견수렴(2026.03)

자료: NHTSA, 대신증권 Research Center

Ⅲ. 이달의 탐방노트(+ 2차전지 콤데이 후기)

2차전지 업종 12 개사 미팅을 통해 본 인사이트

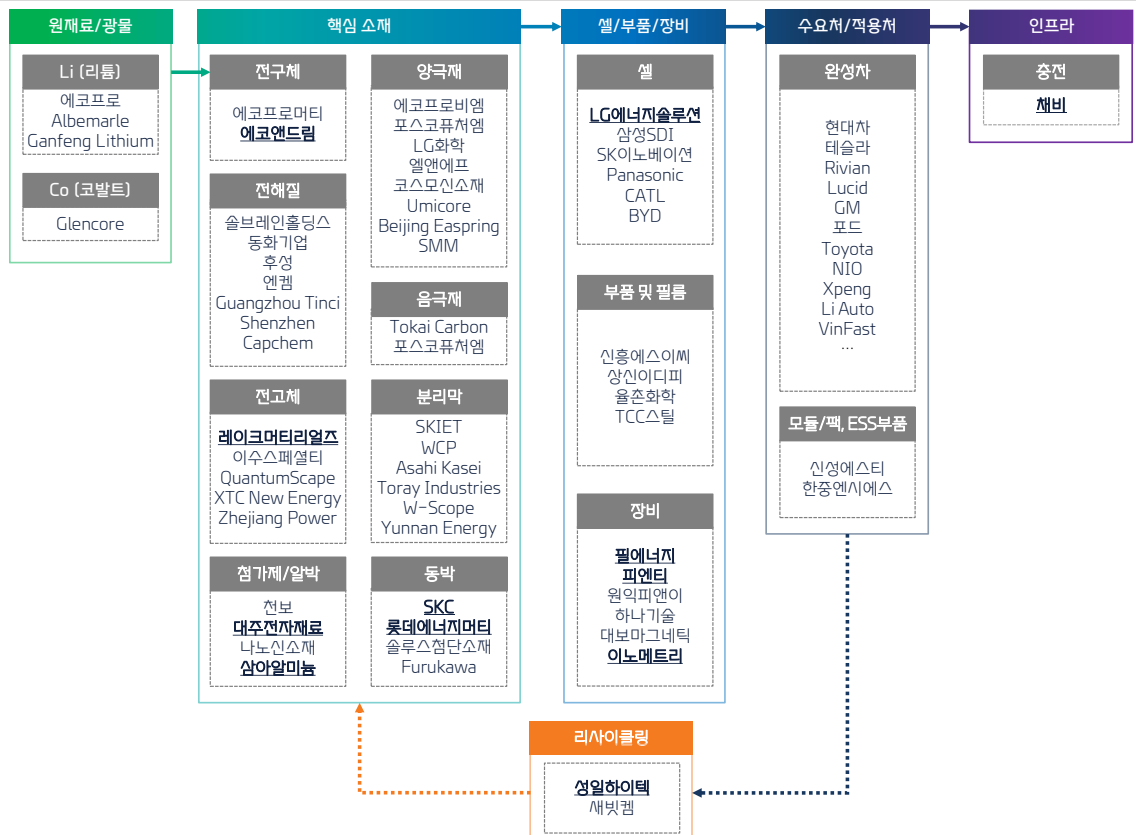
당사는 8월 2차전지 콤데이 및 기업 탐방을 통해 12개사와 미팅을 진행했다. 다수 기업과의 미팅을 통해 2차전지 업종 관련해 아래 다섯 가지 산업 이슈를 재확인했다.

- 1) EV 캐즘 지속되는 가운데 ESS 수요 사이클 수혜 본격화
- 2) AI DC 증설에 따른 ESS 대형배터리 + BBU/동박/알박/MLCC/ 장비 수요 연쇄작용
- 3) 탈중국 강화 기조 및 증설 제한으로 일부 소재별 공급 타이트
- 4) 2027년 판가인상/가동률개선/원가절감 통한 실적 개선 본격화
- 5) 단기 ESS/AI/탈중국 공급망 수혜 → 중장기 전고체/나트륨배터리 사업 확장 노력

궁극적으로 2차전지 업종 전반에 1) ESS 수요/탈중국 기조 수혜 본격화되고 있으며, 2) 2027년 개선 본격화된다는 점이 긍정적이었다.

*미팅 진행 기업: 2차전지 콤데이 10개사(LGES/대주전자재/롯데에너지머티리얼즈/이노메트리/피엔티/레이크머티리얼즈/성일하이텍/에코앤드림/채비/필에너지), 탐방노트 2개사(삼아알미늄/SKC)

그림 21.2차전지 산업 밸류체인



주: 8월 미팅 진행 기업은 밑줄 표시
자료: 산업자료, 대신증권 Research Center

대주전자재료

기업개요: MLCC, 칩 콘덴서/인덕터/저항기 등에 적용되는 전도성 페이스트, 태양전지용 전극재료, 고분자재료, 형광체재료, 이차전지용 음극재료 등을 생산 판매

매출비중: 1H26 기준, 전도성 페이스트 51%, 태양전지 전극재료 16%, 고분자재료 9%, 형광체재료 6%, 이차전지용 음극재료 15%, 기타 3%

주요 내용: [페이스트] AI DC 확대로 GPU 고도화 → MLCC/인덕터 수요 증가 → 페이스트 수요 증가 긍정적. MLCC용 페이스트 주요 고객의 증설로 2028년 이후 수요가 현재 대비 2배 규모로 확대 예상. 이에, 단기 증설 +50% 검토중. [태양전지] 연초 가이던스 4~500억 → 현재 700억 상회 가능성(1H26 297억원). 중국 수출지원 축소로 한화솔루션 등이 중국산 → 국내산 대체 확대. [실리콘 음극재] 기존 LGES/SK온/T사향 물량 확대. 추가 배터리셀 고객사향 인증 절차 진행중. 주요 고객사들이 2028년 적용 목표로 차세대 EV용 배터리 개발중. 실리콘 함량 현재 3~8% → 차세대 두자릿수로 확대 예상. [우주 데이터센터] 스페이스X와 우주DC용 태양전지 페이스트 공급 논의 지속중이며, 현재 고객사 일정 타이트한 상황으로 파악. 현재 샘플/평가 단계로 실제 양산 시점은 불확실. 위성용 배터리는 음영시간 무중단 전력 공급을 위해 고성능/초고속충전/경량화 필수적(발사 비용과 배터리 중량 직결). 이에, 실리콘 함량 20~30%까지 요구될 수 있어 실리콘음극재+CNT 패키지 공급 가능

주요 QnA

Q. 태양전지 페이스트 가동률?

- MLCC용/전자부품용/태양전지용 간 코어 설비(믹싱/분산) 공유하기에 정확한 사업별 가동률 파악 어려움. 태양전지용은 실버/전자부품용은 대체로 구리 베이스
- 2025년 총 1,200톤 캐파 중 약 850톤 가동. 2026년은 3교대 전환해 가동 중이며 현재 (2026.08월) 가동률 약 30% 수준 추정

Q. 스페이스X 위성용 실리콘/CNT 납품 관련 진행 상황

- 샘플평가 진행 중이나 구체적인 납품 시작 시점 예상 어려움. 현실화될 경우 고함량 실리콘의 팽창을 억제하기 위해 CNT가 필요해 두 제품 동시 공급 가능성 ↑
- 스페이스X 위성 100만개 발사 계획 신청된 상태로 지속 발사/교체 필요. 음영시간 심리스 전력 공급 위해 고성능/초고속충전/경량화 필수적. 음극실리콘 함량 20~30% 요구되며, 이에 대한 실리콘 팽창 억제하기 위해 CNT 필요 → 패키지 공급 가능

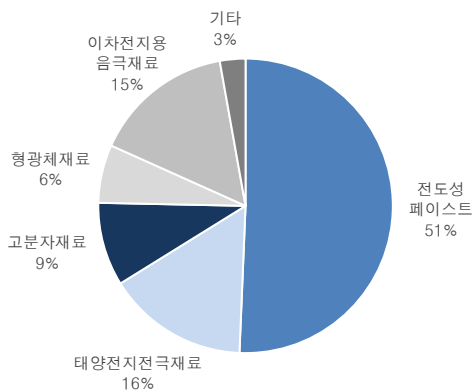
Q. EV/전동공구/드론용 실리콘 함량?

- 각 어플리케이션별 함량을 고객사가 다 공유하지 않아서 정확한 파악은 한계있으며 업체별로 상이
- EV는 고사양 7~8%, 보급형 3~4% 수준. 차세대 배터리의 경우 10%+ 예상
- 미국 드론 특화업체의 경우 50% 이상까지도 검토중인 것으로 파악되며, 로봇용 배터리도 긴 가동시간/초고속 충전 등 이슈로 높은 함량 검토하고 있는 것으로 파악

Q. 신규 고객 배터리셀사향 납품 전망은 어디인지?

- 시작은 전동공구(파워툴)향이며, BBU/드론 등 Non-EV 시장으로 확장 가능할 것
- 드론 특화 배터리는 실리콘 함량 최대 50%까지 검토하는 업체 있음

그림 22.1H26 대주전자재료 매출 Breakdown



자료: 대주전자재료, 대신증권 Research Center

그림 23.대주전자재료 주가 추이



자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

표 5. 대주전자재료 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	54.0	63.4	63.6	73.6	90.9	100.6	184.9	219.4	254.6	117.4	191.5
YoY	17%	9%	14%	25%	68%	59%	6%	19%	16%	12%	63%
QoQ	-8%	17%	0%	16%	24%	11%					
도전재료	23.7	30.1	33.9	42.5	61.0	65.7	100.8	104.1	130.2	53.8	126.7
- 칩	10.5	14.8	14.8	19.2	33.0	33.8	44.0	49.2	59.1	25.3	66.8
- 태양전지	3.8	4.4	4.8	9.0	13.2	16.5	18.9	9.3	22.0	8.2	29.7
- MLCC	9.4	10.9	14.3	14.3	14.8	15.4	37.9	45.5	48.9	20.3	30.2
고분자재료	7.9	6.7	8.3	8.3	8.9	8.7	20.8	25.3	31.2	14.6	17.6
형광체재료	13.4	11.2	9.2	10.1	7.7	4.5	25.3	38.2	43.9	24.6	12.2
실리콘음극재	8.7	15.3	11.7	11.8	12.0	17.6	23.5	49.1	47.5	24.0	29.6
기타	0.3	0.2	0.4	0.9	1.3	4.1	13.8	2.6	1.8	0.5	5.4
매출총익	13.9	13.8	13.0	14.5	18.0	14.1	34.1	62.0	55.2	27.7	32.1
GPM	26%	22%	20%	20%	20%	14%	18%	28%	22%	24%	17%
YoY	12%	-22%	-17%	-11%	29%	2%	-7%	82%	-11%	-8%	16%
QoQ	-15%	-1%	-6%	12%	24%	-22%					
영업이익	4.8	5.3	6.0	4.6	9.2	6.8	6.2	29.3	20.7	10.1	16.0
OPM	9%	8%	9%	6%	10%	7%	3%	13%	8%	9%	8%
YoY	-4%	-36%	-26%	-42%	92%	28%	-48%	373%	-29%	-24%	58%
QoQ	-39%	10%	13%	-23%	100%	-26%					
영업외손익	1.6	0.1	2.0	-2.0	-15.3	-1.9	-6.6	17.3	1.7	1.7	-17.2
- 금융손익	1.4	0.4	1.9	-1.7	-15.5	-1.9	-7.0	18.2	2.0	1.8	-17.4
당기순이익	6.7	4.3	6.5	3.3	-3.5	4.3	0.6	36.5	20.8	11.0	0.8
지배순이익	6.7	4.3	6.6	3.1	-3.8	4.3	0.7	36.9	20.7	11.0	0.5
NPM	12%	7%	10%	4%	-4%	4%	0%	17%	8%	9%	0%
YoY	20%	-35%	43%	-85%	적전	0%	-22%	5171%	-44%	-10%	-95%
QoQ	-67%	-36%	53%	-53%	적전	흑전					

자료: 대주전자재료, 대신증권 Research Center

롯데에너지머티리얼즈

기업개요: 핵심 사업: 1) 배터리용 전지박, 2) AI/반도체/PCB용 회로박 생산 및 판매. 이외, 황화물계 고체전해질, LFP 양극활물질 등 차세대 소재 사업 추진중. 익산공장(전지박 2만톤 + 회로박), 말련공장(6만톤) 생산능력 보유. 국내 PCB/반도체 밸류체인 인접한 익산 거점 활용해 국내서 회로박 생산/공급 가능

주요 내용: [회로박] AIDC 확대로 수요 구조적 변화. 20여 년간 연 6천톤에 정체됐던 시장이 NVIDIA 가속기/네트워크 CCL 수요로 급증. CAPA: 2025년 3천톤 중반 → 2026년 6,700톤 → 2027년 1.6만톤(익산 전지박 라인 전환). 1.6만톤 풀가동 시 매출 7,000억 효과 추정 가능. 여전히 수급 타이트해 추가 1만톤 증설 검토 [전지박] 미국 공급 부족 구간 진입, 주요 3사 판가 인상 추진중. 말련 6만톤 캐파 확보. 기존 4만톤 → 5/6공장 (각 1만톤) 순차 가동(5공장 2026.07월, 6공장 4Q26). 4만톤 캐파 기준 가동률 47%. 1) 전동공구/BBU용 고출력 소형전지 수요 증가, 2) 삼성SDI SPE 북미 ESS 수요 증가영향. 북미 4680 대형 원통형 대규모 양산 본격화되며 추가 성장 예상(40GWh 기준, 전지박 1.6만톤 필요). 북미 ESS/4680 물량 증가에 따라 말련 6만톤 캐파 풀가동 가능할 것. [실적] 2Q26 매출 1,942억, OP -169억. 전체 가동률 77%(vs 2025년 40%중후반). 1Q26 재고평가 환입 +120억원 기저로 QoQ 손익 악화. 1H27 BEP → 2H27 안정적 흑전 → 2028년 영업이익 1,000억원 타겟

주요 QnA

Q. 회로박 캐파 1.6만톤 중 제품별 물량 비중

- HBP/HVLP 등 고부가 1만톤 이상, 일반 회로박 약 2~3천톤(고객 요구에 따라 확대 가능), 나머지 기타 IT향 예상
- 최근 일반 회로박도 판가 인상으로 가공비 기준 수익성이 고부가 수준에 근접
- 익산 공장 전체 비용처리로 회계상 회로박 수익성 낮아보이나, 본사 비용 제외 시 2026년 70~80억원 이익 시현

Q. 전지박 가격 인상 시점 및 ESS향 vs EV향 차이

- 아직 충분히 인상되지 않았으나, 공급 부족 심화에 따라 인상 가능성 높다는 판단
- ESS/EV향 제품 특성은 크게 다르지 않으나 고객 요구에 따라 두께/사양 차별화(표준 8μm, 북미향 6μm 극박 추진. 구리 사용량 축소로 고객 원가 절감 가능)
- ESS향 가격은 EV향 대비 상대적으로 낮은 경향 있음. EV 배터리는 GM/Ford 등과 계약 시 일정 최소 마진을 보장받는 반면, ESS는 배터리사가 직접 입찰 구조로 경쟁 심함. 이에, ESS 전환 자체가 판가 상승을 의미하진 않으며, 핵심은 구조적 공급부족이라 판단(북미 수요 증가 대비 비중국산 공급 제한적)

Q. 황화물계 고체전해질 사업 추진 현황

- JV 형태로 공장/판매 공동 추진중. 해외 고체전해질/전고체 업체와 JV 설립 추진중. 3Q26 공개 계획이었으나, 파트너사 일정 변경으로 2026년말 공개 가능성. 일본 업체로부터도 JV 제안 받음
- 기존 2028년 약 1GWh(고체전해질 약 500톤) 양산 계획 제시했으며, 약 500톤 선예 약 고객사와 프로젝트 진행 중
- 의미 있는 매출 발생 시점은 2030년 전후로 예상하며, 2028년까지 양산 준비/고객 검증 진행 예상

Q. LFP 양극활물질 진행 상황 및 대규모 증설 가능성

- 중국 업체와 JV 검토했으나 조건이 좋지 않아 중단. 북미 ESS향 비중국산 공급 기회 존재하나 공급과 수익성 확보는 별개 문제로 신중하게 검토 중
- 현재 약 1천톤 파일럿 생산 중이며 2027년까지 플랜트업 계획. 핵심 과제는 수만톤 규모 스케일업
- LFP는 중국 시장지배력 강하고 제조설비 의존도도 높음(전구체/설비 밸류체인까지). 중국업체들 1년내 톤키로 수만톤 캐파 구축 가능하며 2만톤 기준 CAPEX 약 1,000억 원 수준으로 파악. 국내 업체가 중국보다 낮은 원가 확보 어렵고, LFP는 배터리 원가의 약 40%를 차지하는 핵심 소재라 평가 인상도 쉽지 않음. NCM 양극재 노하우를 그대로 적용하기도 어려움.

Q. 향후 우선순위는 전지박과 LFP 중 어디인지

- 현시점 핵심 성장축 1) AI/반도체/전장용 회로박, 2) 북미 ESS/EV용 하이엔드 전지박
- 전지박: 북미 ESS·EV 수요 증가와 비중국산 공급 부족으로 구조적 수급 개선 가능성 높음. 회로박: AIDC/반도체/PCB/전장 확대와 탈중국 공급망 구축 기조로 성장성/가격 협상력 우수. 기판/반도체 업체는 AI 사이클로 수익성이 높아 소재 가격 인상 수용 여력이 배터리 업체보다 높음

Q. 북미 4680 배터리 관련 공급 현황

- 관련 물량 3Q26부터 출하 시작. 고객사의 신규 라인업 판매 부진으로 출하 제한적이었으나, 최근 생산공법 개선에 따른 에너지/배터리 효율 개선으로 양산 자신감 확대
- 40GWh 기준 전지박 약 1.6만톤 필요. 상업용 대형트럭의 배터리 용량 800kWh 가정 시, 5만대 대응분. ICE 대비 BEV 트레일러의 운송비 절감 효과, 로보택시, 논오토향 적용 확대에 따라 수요 증가 기대. 고객사 제품 라인업 판매에 따라 유럽 공장 생산 가능성도 존재

표 6. 롯데에너지머티리얼즈 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	158.0	204.9	143.7	170.9	159.8	194.2	809.0	902.2	677.5	362.9	354.0
YoY	-35%	-22%	-32%	-8%	1%	-5%	11%	12%	-25%	-28%	-2%
QoQ	-15%	30%	-30%	19%	-6%	22%					
매출총익	-23.5	-12.2	-16.2	-14.9	14.3	3.0	69.4	11.5	-66.8	-35.7	17.3
GPM	-44%	-19%	-25%	-20%	16%	3%	38%	5%	-26%	-30%	9%
YoY	적전	적전	적지	적지	흑전	흑전	-46%	-83%	적전	적전	흑전
QoQ	적지	적지	적지	적지	흑전	-79%					
영업이익	-46.0	-31.1	-34.3	-33.8	-5.0	-16.9	11.7	-64.5	-145.2	-77.1	-21.9
OPM	-85%	-49%	-54%	-46%	-6%	-17%	6%	-29%	-57%	-66%	-11%
YoY	적전	적전	적지	적지	적지	적지	-86%	적전	적지	적전	적지
QoQ	적지	적지	적지	적지	적지	적지					
영업외손익	-18.9	-33.5	0.3	2.2	15.9	-4.5	-49.0	48.4	-49.9	-52.4	11.4
- 금융손익	-19.9	-30.6	-0.9	0.6	10.2	3.2	-53.8	44.9	-50.8	-50.5	13.4
당기순이익	-54.8	-51.4	-24.5	-36.4	3.9	-18.8	-45.1	28.7	-167.1	-106.2	-14.9
지배순이익	-46.7	-48.2	-25.4	-37.2	1.6	-20.5	-32.6	6.4	-157.5	-94.9	-18.9
NPM	-86%	-76%	-40%	-51%	2%	-20%	-18%	3%	-62%	-81%	-10%
YoY	적지	적전	적전	적지	흑전	적지	적전	흑전	적전	적전	적지
QoQ	적지	적지	적지	적지	흑전	적전					

자료: 롯데에너지머티리얼즈, 대신증권 Research Center

그림 24. 1H26 롯데에너지머티리얼즈 매출 Breakdown



자료: 롯데에너지머티리얼즈, 대신증권 Research Center

그림 25. 롯데에너지머티리얼즈 주가 추이



자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

이노메트리

기업개요: X-ray 이용한 검사장비 전문업체. 방사선 투과검사(RT) 기술 이용하여 제품 파괴하지 않고 외부에서 내부의 기공이나 균열, 용접부의 내부 결함 등을 검사하는 비파괴검사(Non-Destructive Testing) 방식 사용. 2차전지 및 반도체/유리기판/폴더블폰 검사. 국내 셀3사 포함 다수의 셀메이커향 장비 공급. X-ray 튜브/디텍터 등 광원 부품은 글로벌 소싱(자체 개발 X)으로 최적 조합 구성해 공급

매출비중: 1H25 기준, 검사장비 78%, MRO(유지보수) 22%. 고객사별로는 배터리셀 S사 비중 68%로 비중 높음. 이외 배터리셀사 21%, 기타고객 10% 비중 차지

주요 내용: [2차전지] 2026.08월 46파이 라인에 CT 장비(인라인 전수검사) 최초 공급. 6월 헝가리향 수주 55억 공시. 2H26 50억 추가 수주 → 1H27 미국향 110억 목표. EV → ESS 라인개조 관련한 수주 본격화(8월 수주 150억원). 일본 배터리사향 수주에 따라 2H26 추가 모멘텀 확보 가능할 것. [첨단산업] HBM: 1건 제작 중, 1건 쉘 진행. 기존 오프라인 6시간 검사를 인라인 몇분내로 단축. 유리기판: 글로벌 A사(패키지 기판) 수주 기대. 밸류체인 핵심기업이라 성사 시 파급효과 기대. 폴더블: 트라이폴드폰에 2대 투입, 1대 추가 목표(중국/미국 스마트폰 업체 관심). [실적] 2Q26 OP -22억은 매출 인식 지연 및 신규사업 투자(1H26 15억) 영향. 2H26 OPM 3~4% 흑자 → 2027년 추가 개선 기대. MRO 기반으로 안정적인 회복 가능할 것(1H26 70억 → 2026년 140~150억 → 27년 200억+). MRO 소모품 교체는 전문 엔지니어만 할 수 있어 수익성 우수. [지배구조] 이스트브릿지 SPC 43% 보유하고있으며, 펀드 만기 2027년

주요 QnA

Q. X-ray 튜브 자체 기술 보유 여부?(오픈형 vs 클로즈드형)

- 자체 튜브 기술은 보유하고 있지 않고, 외부 소싱. 클로즈드(Closed) 타입 주로 채택. 자체 튜브 보유한 회사도 있으나(ex. 세크), 기술 독보적이지 않는 이상 하마마즈 등 글로벌 톱티어와의 소싱이 막히는 단점 있음. 자체 개발 시 일본 경쟁사와 정면 경쟁해야하고, 막대한 엔지니어 비용, 판관비 증가로 오히려 경쟁력 저하 가능성 존재
- 수직계열화 대신 글로벌 멀티소싱 방식 채택. 오픈 타입은 필라멘트 교체 방식이라 부피가 크고 교체 시 라인 중단 필요해 인라인 부적합(단품/실험실용 적합), 클로즈드는 튜브 통째 교체로 인라인에 적합한 구조
- 추가로, HBM 검사 분해능(0.3 μ m급)도 클로즈드로 구현 가능

Q. HBM 등 반도체 칩 검사 시, X-ray로 인한 칩손상 문제는 없는지?

- 중요한 검사 기준 중 하나로 인지. X-ray를 쏜 칩은 사용 불가(폐기) 상태가 되므로 웨이퍼 상 의심 칩에만 국한 적용하고 정상 칩에 영향이 없도록 하는 것이 핵심 기술
- 반도체 사업은 현재 공식적으로 협의 단계 켈테스트 진행중

Q. 경쟁사(포인트당 30초~1분) 대비 동사 검사 속도(수분 내) 우위에 있는 것 맞는지

- 각 사 측정 기준이 달라 단순 비교는 어려우나 자사가 더 우수하다고 판단
- 2차전지에서도 흔히 언급되는 속도 수치는 튜브를 2개 넣거나 장비를 크게 만들면 배가 가능한 수치

Q. 8/27일 수주계약 공시(50억원) 관련 디테일

- 대당 단가, 대수 공유는 어려움. 동사 장비는 양산 표준품 아니라 맞춤 장비로 고객사 라인 구성(요구 PPM) 등에 따라 사양과 가격 상이
- 참고적으로, 국내 고객사 기준 각형 한 라인당 대략 55~60억, 원통형 5~60억 수준 투입. 해외 기업은 이보다 더 높은 단가 적용

Q. 세크 외 일본 리가쿠(Rigaku) 등 경쟁사 대비 경쟁력

- X-ray 업체는 다수 존재하나 핵심은 실제 양산 라인/인라인에 적용되어 있는지 여부. 샘플링/단품 수준에서는 이미지 품질이 좋아 보여도 산업용에 부적합한 경우가 많음
- 24시간 인라인 장비와 단품 검사기의 단순 비교는 의미 제한적이라 봄

Q. HBM 켈 테스트 완료 시점

- 단기 켈과 고객사 라인 투입 장기(양산 라인) 켈로 구분. 연내 단기 켈테스트 한건 완료 예상되며, 2027년초 두번째 장비 예상
- 이후 고객사 양산 라인 투입 후, 전체 라인 레벨 켈이 추가 진행 → 2027년 7월까지 소요 전망

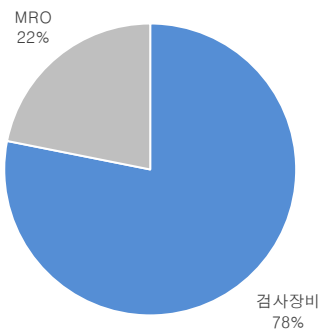
표 7. 이노메트리 실적테이블

(단위: 억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	87.0	106.0	95.0	97.0	175.0	146.0	837.0	530.0	385.0	193.0	321.0
YoY	-39%	-35%	-29%	7%	101%	38%	11%	-37%	-27%	-37%	66%
QoQ	-4%	22%	-10%	2%	80%	-17%					
매출총익	5.0	35.0	20.0	-27.0	31.0	7.0	186.0	110.0	33.0	40.0	38.0
GPM	1%	6%	3%	-4%	3%	1%	10%	5%	1%	3%	2%
YoY	-86%	-19%	-47%	적지	520%	-80%	26%	-41%	-70%	-49%	-5%
QoQ	흑전	600%	-43%	적전	흑전	-77%					
영업이익	-22.0	10.0	-3.0	-42.0	2.0	-22.0	82.0	-73.0	-57.0	-12.0	-20.0
OPM	-4%	2%	0%	-6%	0%	-2%	4%	-3%	-2%	-1%	-1%
YoY	적전	-33%	적전	적지	흑전	적전	122%	적전	적지	적전	적지
QoQ	적지	흑전	적전	적지	흑전	적전					
영업외손익	3.0	-7.0	8.0	5.0	11.0	5.0	3.0	39.0	9.0	-4.0	16.0
- 금융손익	2.0	-8.0	6.0	5.0	10.0	5.0	0.0	34.0	5.0	-6.0	15.0
당기순이익	-19.0	6.0	5.0	-35.0	13.0	-22.0	79.0	-15.0	-43.0	-13.0	-9.0
지배순이익	-19.0	6.0	5.0	-35.0	13.0	-22.0	79.0	-15.0	-43.0	-13.0	-9.0
NPM	-4%	1%	1%	-5%	1%	-2%	4%	-1%	-2%	-1%	0%
YoY	적전	-78%	0%	적지	흑전	적전	193%	적전	적지	적전	적지
QoQ	적지	흑전	-17%	적전	흑전	적전					

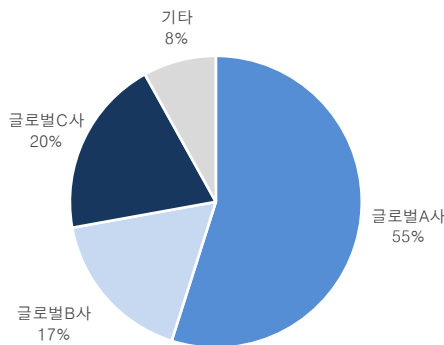
자료: 이노메트리, 대신증권 Research Center

그림 26.1H26 이노메트리 제품별 매출 Breakdown



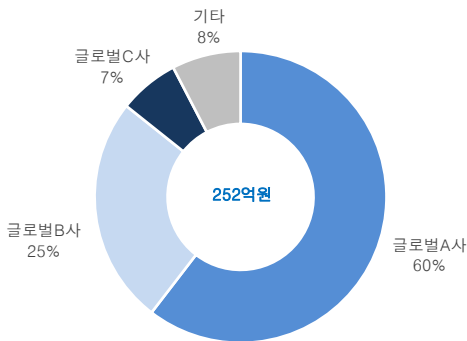
자료: 이노메트리, 대신증권 Research Center

그림 27.1H26 이노메트리 고객별 매출 Breakdown



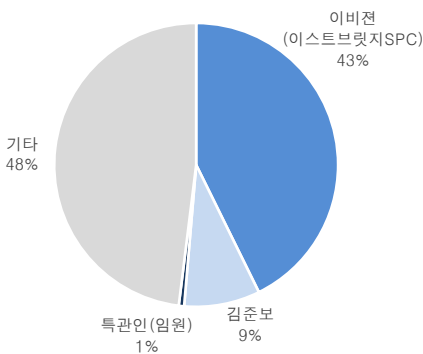
자료: 이노메트리, 대신증권 Research Center

그림 28.이노메트리 수주 잔고



자료: 이노메트리, 대신증권 Research Center

그림 29.이노메트리 지분 현황



자료: DART, 대신증권 Research Center

피엔티

기업개요: Roll-to-Roll(RtoR) 기반의 정밀 공정 기술을 바탕으로, 2차전지 전극 공정 및 전자소재 제조 장비 공급. RtoR 공정은 연속된 필름/금속박을 회전 물에 감아가며 도포/압연/절단/권취 등의 공정을 고속/고정밀로 수행하는 자동화 설비. 이 외에 음극소재 생산 전지박, MLCC, FCCL 등 동박 생산 장비 공급. 자회사 섬서첨단소재(동박 직접 생산), PNT머티리얼즈(4공장 LFP 0.2GWh 자체 생산 라인 구축/테스트 중, 관련 활물질 생산 병행) 보유

매출비중: 1H26 기준 2차전지 사업부(양음극재 및 분리막 제조/노칭장비) 63%, 소재사업부(FPCB/MALL 등 전자소재 및 OLED용 (편광)필름, Copper 제조장비) 25%, 중국법인 23% 비중 차지(연결조정 조정 전 매출 기준)

주요 내용: 2024년 매출 1조 달성 → 2025년 캐즘 영향으로 매출 감소했으나, 1H26말 수주잔고 1.5조원으로 수주잔고 꾸준히 유지. 2021년 수주잔고(9천억원) 대비 규모 확대 및 지역/국가 구성 다변화된 점 긍정적. 1) 배터리 토탈 솔루션 제공: 전극공정 우위 바탕으로 전고체/건식 공정도 커버하며 턴키 베이스로 확장. 고객 레퍼런스 및 커스터마이징 역량 강점. 2) 건식/전고체 공장: 코팅라인 건식 공정으로 전환되는 추세이며 2020년부터 건식 코터 자체 개발. 2025년 건식 코터 일부 매출 발생 & 수주잔고 보유. 전고체 관련해서도 일부 매출 및 수주 잔고 보유. 3) 전고체용 니켈박 및 PCB/반도체용 동박 생산: 자회사 섬서첨단소재 동박 직접 생산. 장비 고객사에 소재까지 함께 공급하는 체계 구축. 후발주자 우려 있으나 동박 생산 장비 납품 노하우 보유하고 있어 니켈박 경쟁력 확보 가능하다는 판단. 4) 양극 활물질 및 LFP 배터리 생산: PNT머티리얼즈 LFP 0.2GWh 라인 구축/테스트 중. 5) 유리기판 도금 설비: 동박 사업으로 도금 기술 강점 보유. 이를 기판에 적용해 세계 최초 고성능 유리기판 생산 장비 개발 중. 2027년 매출 기대.

ESS 시장 확대되고 있으나, LFP는 중국 대비 후발주자로 진입해 장비 의존도 높음. 국내 3사도 LFP 신규 설비 투자/증설 계획 진행 중. 중국 LFP 업체들이 미국/유럽/말련 진출하면서 중국 현지에서 PNT 장비를 쓰던 고객사가 진출국에도 동반 발주하는 케이스 증가. 장비 구매 고객이 4공장 LFP 라인 투어 후 기술 신뢰도를 바탕으로 계약한 케이스 확보

주요 QnA

Q. 기존 고객사 및 최근 변화 흐름

- 기존 국내 셀3사 위주 → 자동차 벤더 업체 추가, 인도 성장 중(아그라타스-타타, 올라 등). 인도 내 동박 자체 생산 기업도 등장. 유럽 자동차 업체는 1차 정리된 상황(노스볼트)이나 신규 재성장 고객사 지속 생성
- 중국 귀쉬안/EVE 등이 말련/슬로박/헝가리 등으로 사업 확장하며 동사도 동반 확장 수혜
- 건식/전고체 관련해서는 미국 업체도 다수 진행

Q. 수주에 감안 시, 분기 수익성 전망

- 프로젝트별 마진을 편차 있음. 커스터마이징 장비라 고객사 니즈에 따라 단가/마진을 차이가 커 분기 실적 예측이 회사 입장에서도 가장 어려움
- 대형 프로젝트 물리는 분기에는 매출/마진 모두 크게 변동. 통상 4분기 매출과 수익성 가장 좋으나 단순 계절성 사업은 아님

Q. 고객사 ESS 전환 투자에 따른 수주 영향

- 고객사들도 이제 시작 단계라 기존 사업처럼 대규모 투자는 아님
- 다만, 국내 3사 포함 LFP 신규 장비가 들어가고 있어 PNT에는 기회 요인이라 판단. 중국 귀위안/EVE 등은 이미 LFP 장비 투입 경험이 많아 기술 지원이 충분히 가능해 기회가 더 많을 수 있음

Q. 1H26 수주 중 LFP/ESS 비중 Breakdown

- 고객사들이 따로 밝히지 않는 경우 많아 별도 구분 어려움. 소재 변경에 따른 일부 커스터마이징은 있으나 고객사 기밀 사항으로 언급 어려움

Q. 1H26 수익성 부진했던 요인

- 별도 기준으로는 크게 빠지지 않았으며, 연결 기준 자회사 손실(특히 감가상각) 이슈가 주요. 첨단소재는 장치 산업이라 초기 단계에서 감가 부담 불가피

Q. 수주→매출 인식 리드타임 얼마나 걸리나?

- 수익 인식 기준 통상 1년반~2년. 대형/해외 프로젝트는 2년반 정도 걸리기도 함
- 과거 장비 제작 기간 6개월~1년이었으나 최근 대형화(자동차 중대형 1,300~1,500mm급)로 생산/설계 시간 증가하는 경향 나타남

Q. 습식→건식 장비 공급 확대시, ASP 하락 우려는 없는지?

- 건식 라인이 컴팩트해지는 추세이나 현재 수주잔고 영향은 크지 않음. 현재 신규 라인 대부분이 기존 습식위에 건식을 병행 구축 형태
- 건식 장비도 양/음극용 각 1대씩 투입(대당 단가 200억~300억)되며 드라이존이 없어 공정 길이 짧아짐. ASP 규모 줄어든 순 있으나, 이익은 크게 빠지지 않을 것

Q. 전방 고객사 가동률이 어느 정도여야 수주가 나오는지

- 가동률과 PNT의 수주는 크게 상관없다고 판단. 고효율 신규 배터리가 계속 나와 기존 장비로 커버 불가하므로 신규 발주가 나오는 산업 구조
- 국내 3사도 가동률 100%로 돌리지 못함. 2차전지 산업은 생산/설비 준비 미리 돼있어야 수주 나오고, 배터리 변화에 따른 추가 장비 발주 지속 불가피

Q. 토탈솔루션 확대 시, 마진 개선폭은 얼마나 볼 수 있는지?

- 소재단 마진이 크진 않으나 엔지니어링 fee(사람을 대체하는 교육 등)로 커버 가능
- 단순 소재 생산 업체 대비 장비 수익까지 더해지므로 기존 15% 수준 마진 유지 가능 판단

Q. ESS/LFP 사업 관련한 향후 계획

- 당장 확장한다는 계획보다는, 현재 캐파로도 블루오션 시장에서 풀캐파 매출이 충분히 가능하다고 봄
- 신규/기존 고객 대상 활물질/동박 추가 생산/판매 검토. 현시점에서 추가 투자보다는 영업적 접근이 우선이라 판단
- 신규 고객들과 토탈 솔루션 및 소재 공급까지 포함한 논의 상당히 진척. 비밀유지/공시 규제가 엄격해 분기별 수주잔고 증가로만 간접 확인 가능한 점 아쉬운 부분

Q. 전극공정을 다 커버해도 다른 공정 병목이 있으면 의미 없지 않은지

- 구체적으로 어느 라인에서 병목 발생하는지는 PNT가 파악하기 어려움. PNT 커버 공정과 후공정 라인은 성격 워낙 달라 파악에 한계 있음
- 공정상 병목보다는 EV 시장 캐즘/부진 영향이 더 클것이라 봄

표 8. 피엔티 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	151.8	113.4	107.5	372.1	101.4	117.6	545.4	1,035.1	744.8	265.2	219.0
YoY	-26%	-53%	-46%	-4%	-33%	4%	31%	90%	-28%	-40%	-17%
QoQ	-61%	-25%	-5%	246%	-73%	16%					
매출총익	23.2	24.8	27.5	60.7	22.2	16.5	113.8	212.9	136.2	48.0	38.7
GPM	43%	39%	43%	82%	24%	16%	62%	97%	53%	41%	20%
YoY	-51%	-39%	-36%	-26%	-4%	-33%	6%	87%	-36%	-45%	-19%
QoQ	-72%	7%	11%	121%	-63%	-26%					
영업이익	14.4	22.6	13.5	45.2	8.8	3.7	77.0	164.0	95.7	37.0	12.5
OPM	27%	36%	21%	61%	10%	4%	42%	75%	38%	32%	7%
YoY	-62%	-15%	-57%	-34%	-39%	-84%	-1%	113%	-42%	-43%	-66%
QoQ	-79%	57%	-40%	235%	-81%	-58%					
영업외손익	0.4	-13.9	4.1	1.8	16.8	6.5	6.1	21.4	-7.6	-13.5	23.3
- 금융손익	-1.2	-1.0	-1.4	-1.2	-1.4	-2.7	-1.7	-4.9	-4.8	-2.2	-4.1
당기순이익	10.3	7.5	12.2	39.5	20.1	7.0	68.6	142.3	69.5	17.8	27.1
지배순이익	10.3	7.9	14.2	42.0	21.2	5.9	69.7	141.8	74.4	18.2	27.1
NPM	19%	12%	22%	57%	23%	6%	38%	65%	29%	16%	14%
YoY	-70%	-63%	-21%	-39%	106%	-25%	16%	103%	-48%	-67%	49%
QoQ	-85%	-23%	80%	196%	-50%	-72%					

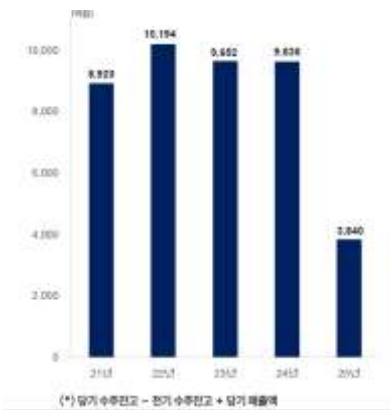
자료: 피엔티, 대신증권 Research Center

그림 30.피엔티 사업부별 매출 Breakdown



자료: 피엔티, 대신증권 Research Center

그림 31.피엔티 신규 수주 추이



자료: 피엔티, 대신증권 Research Center

그림 32. 피엔티 수주 잔고: 2021 연말 대비 1H26 수주잔고 확대 지속, 고객/지역도 다변화



자료: 피엔티, 대신증권 Research Center

레이크머티리얼즈

기업개요: 유기금속 화합물 설계/합성 기술 기반의 소재 기업. 반도체 소재를 중심으로 Solar, LED, 촉매 사업을 영위중이며, 신성장 사업으로서 전고체 배터리 사업 타겟. 전고체 소재는 산업 개화 전으로 샘플 중심 소규모 유상매출 단계(R&D 성격). 소재산업 특성상 고객사 평가~양산 적용까지 장기 소요되며, 신규 아이템은 정제되다가 양산 공급 시작 시 계단식 매출 증가 구조

매출비중: 1H26 기준 반도체 소재 75%, Solar 소재 10%, LED 소재 8%, 촉매 소재 7%

주요 내용: **[반도체 소재]** TEOS, TrisDMAS, BTBAS 등 증착 소재 공급. 삼성전자/SK하이닉스/TSMC 등 고객사에 납품. 최근 고성장세 본격화했으며, 1) 기존 고객사 증설, 2) 신규 아이템 양산 적용으로 성장 지속 전망. **[Solar 소재]** 고효율 태양전지 (PERC/TOPCon 등) Passivation Layer용 전구체 공급. Solar 산업 특성상, 매출 대부분이 중국에서 발생. 글로벌 TMA M/S 50% 이상으로 고성장 경험했으나 과잉재고로 성장 둔화 → 2027~28년 회복 기대. **[LED 소재]** TMG/TMI 등 LED Epi 형성용 전구체 공급. 중국 공급과잉/가격 하락으로 시장 규모는 크지 않으나 구조조정 후 과점화되며 한국/대만 중심으로 포지셔닝. 안정적 캐시카우 역할. **[촉매 소재]** PE/PP 등 폴리올레핀용 MAO, 메탈로센 컴파운드 등 소재 공급. 글로벌 석화 산업 미국/중국/중동 중심 재편/증설되며 수요 증가. 고객사 플랜트/제품 평가가 통상 5년 이상 소요. 과거 준비 물량이 2025년부터 본격 매출화. 향후 2~3년간 매출 증가율이 가장 높은 사업부가 될 가능성. **[전고체 소재]** 2020년 LED 사업 축소 후, 사업 포트 보강 차원에서 진입 검토. 황화물/산화물/고분자 중 성능 구현 가능성이 높은 황화물계에 집중. 고체전해질 제조사에 공급하는 구조라 특정 셀사에 바인딩되지 않고 고객군 다변화 가능. 한국/미국/일본/중국/유럽 10개사 이상 고체전해질 제조사와 평가공정 검증 진행중. 1H27 추가 증설 통해 증장기 최대 6,000톤 캐파 확보 목표. 부지/자금/설계 이미 확보해 고객 양산 6개월~1년 전 즉시 착수 가능

주요 QnA

Q. 반도체 소재 사업 내 고객 비중

- 국내(삼성전자 6:SK하이닉스 4) 약 90%, 해외(TSMC/Kioxia 등) 약 10% 비중 차지. 장기적으로 미국 법인 통해 해외 비중 확대 계획
- 삼성은 직납, SK하이닉스는 1차 협력업체 통한 공급 구조. 향후 2~3년 삼성향 공급 증가하며 현재 비중 유지될 것으로 예상

Q. 반도체 소재 수익성

- 사업부별 손익 Breakdown은 어려움. 전체 구조상 원재료 비중 약 30~40%, 나머지는 제조/가공비 성격. 기본적인 OPM 체력은 20% 수준으로 봄
- 신규 아이템 평가/개발 기간 중 매출 없이 비용이 발생해 이익률이 낮아질 수 있으나, 양산 개시에 따른 매출 반영과 함께 수익성 계단식으로 증가하는 구조

Q. 전력반도체 소재 공급 현황

- 일부 공급 중이나 현재 시장 규모는 크지 않음. 장기적 매출 성장 가능성은 있으나 단기 핵심 성장축으로 보기에선 시장 규모 제한적
- 관련 고객 및 프로젝트 제안은 있으나, 2~3년 정도의 시간 더 소요될 것으로 예상

Q. 2027~28년 실적 개선 전망의 근거는 무엇인지?

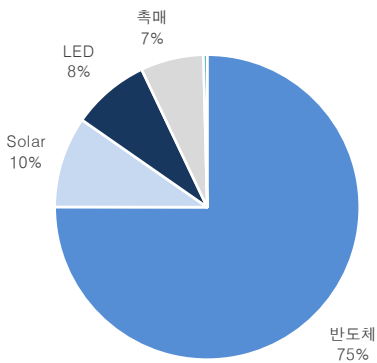
- 반도체와 촉매가 견인할 것. 전고체는 불확실성이 높아 기존 사업 성장 전망에서 제외
- 반도체 1) 기존 소재 고객사 생산량 증가, 2) 신규 아이템 양산 적용 동시 발생하며 국내 업체 신규 증설로 사용량 증가
- 촉매 1) 미국향 2025년 초도 물량 → 2026년 본 물량 → 2027년 추가 물량 확대예상. 중동 석화 플랜트 증설에 따른 수요 27~28년 본격화 전망

표 9. 레이크머티리얼즈 실적테이블 (단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	32.0	31.2	36.2	41.8	33.2	37.2	117.8	138.6	141.2	63.2	70.4
YoY	4%	2%	12%	-6%	4%	19%	-10%	18%	2%	3%	11%
QoQ	-28%	-3%	16%	15%	-21%	12%					
매출총익	6.6	8.0	5.1	9.1	8.6	9.8	42.1	36.3	28.8	14.6	18.4
GPM	12%	13%	8%	12%	9%	10%	23%	17%	11%	12%	10%
YoY	-23%	-7%	-29%	-24%	30%	23%	-6%	-14%	-21%	-15%	26%
QoQ	-45%	21%	-36%	78%	-5%	14%					
영업이익	2.8	4.3	1.4	4.8	4.2	6.1	29.6	22.2	13.3	7.1	10.3
OPM	5%	7%	2%	7%	5%	6%	16%	10%	5%	6%	5%
YoY	-43%	-16%	-65%	-41%	50%	42%	-16%	-25%	-40%	-29%	45%
QoQ	-66%	54%	-67%	243%	-13%	45%					
영업외손익	-1.9	-3.0	-1.4	-0.2	-1.0	-2.2	-5.2	-3.5	-6.5	-4.9	-3.2
- 금융손익	-1.7	-1.9	-1.8	-0.4	-1.6	-2.1	-5.2	-6.0	-5.8	-3.6	-3.7
당기순이익	1.7	1.1	0.5	4.5	6.4	2.6	24.5	21.0	7.8	2.8	9.0
지배순이익	1.8	1.1	0.5	4.3	6.4	2.5	24.1	21.0	7.7	2.9	8.9
NPM	3%	2%	1%	6%	7%	2%	13%	10%	3%	2%	5%
YoY	-57%	-75%	-83%	-54%	256%	127%	-11%	-13%	-63%	-66%	207%
QoQ	-81%	-39%	-55%	760%	49%	-61%					

자료: 레이크머티리얼즈, 대신증권 Research Center

그림 33.1H26 레이크머티리얼즈 매출 Breakdown



자료: 레이크머티리얼즈, 대신증권 Research Center

그림 34.전고체 소재 관련 스케일업 전략



자료: 피엔티, 대신증권 Research Center

성일하이텍

기업개요: 리튬이온배터리 리사이클 사업 영위. 전처리(블랙매스) + 후처리(블랙파우더) 모두 대응 가능하며, 후처리 하이드로센터까지 확보(한국 전처리 업체 대부분은 블랙매스만 취급)

주요 내용: [소재 양산] 연간 코발트 1천톤, 니켈 4천톤, 탄산리튬 6천톤 양산 캐파 확보. 새만금 3공장 2026.09월 풀가동 목표. 해당 공장 통해 코발트+니켈 합산 490톤 생산 가능할 것(현재 코발트 80톤/니켈 410톤 설계). 군산 2공장 가동률 50% 개선 계획(1공장 셋다운/2공장 금속 니켈 일부 추출). [습식 공정] 독자 기술로 해외 업체 협력 요청에 따라 기술 출자 형태로 해외 진출 검토. [LFP] 하이드로 파일럿 램프업 진행중. 1단계 캐파 연 4천톤 → 이후 2배 확대, 라인 전환 형태라 Capex 100억원 수준. [경쟁력] 바젤협약 기반 국가 간 폐기물 이동 경험 + 글로벌 전처리 네트워크(헝가리/폴란드/미국/인도/말련/중국/한국) 보유. 인허가+물류+원료조달 네트워크가 핵심 자산. [실적] 2026 매출 가이드스 3,000억원(3Q26 800억/4Q 1,000억) 제시. 4Q 군산 2공장 라인 가동에 따른 가동률 개선 효과 본격화 예상. 수익성은 2026년 환율 변동/변동비(환산 약품/운임 등)에 따른 불확실성 존재 → 2027년 두자릿수 수익성 목표. 2024~25년 저점으로 매출 턴어라운드 본격화 + OP 흑전 구간 진입 예상

주요 QnA

Q. 신규 공장/습식라인의 현재 가동률과 생산능력

- 설계상 블랙매스 약 2만톤 투입 가능. 블랙파우더 형태면 실제 투입량 달라질 수 있음
- 니켈/코발트/리튬 등 각 소재 추출량은 공정 운전 방식에 따라 일부 조절 가능. 현재 공정 최적화 및 가동률 개선 진행중

Q. Slim Hydro 공법 도입 효과, 해외 활용 가능성

- 기존 습식공정을 개선해 약품비/공정원가 및 탄소배출 줄일 수 있음. 폐수 방류 최소화하고 부산물까지 회수하는 방향
- 2026.09월부터 가동 예정이며, 라인가동률 50%까지 올리는게 1차 타겟
- 국내 공장에서 상업적으로 검증한 뒤, 해외 진출 시 동일 공정을 활용 계획
- 해외에서는 직접 대규모 CAPEX를 집행하기보다는 기술출자/JV 형태가 현실적인 모델로 검토중

Q. LFP 재활용 사업 진행 상황은?

- 현재 파일럿 램프업 진행 중이며 2026년말 상업화 진입 목표
- 연 4,000톤 규모 LFP 폐배터리 처리라인을 구축하고 이후 약 2배 확대 계획
- 투자비는 기존 공장 활용해 공정 전환하는 형태로 Capex 100억원 수준
- NCM 대비 마진 낮지만, 현재 리튬가격 수준에서 약정 물량이 유지되면 마진 확보 자체는 가능
- LFP 원료를 받는 대신 NCM 물량도 같이 받는 패키지 계약을 통해 전체 수익성을 보완하는 전략으로 계획중

Q. 미국의 중국향 폐배터리/블랙매스 수출 규제 영향

- 긍정적. 미국 블랙매스 그동안 높은 가격을 제시하는 중국으로 많이 수출됐으나 미국 정부가 중국으로의 자원 유출을 제한
- 동사는 미국 → 한국 → 미국으로 이어지는 처리 루트를 이미 갖추고 있어 수혜 가능

Q. 미국 규제 관련 Redwood Materials과의 경쟁 영향?

- 레드우드 미국 내 대규모 전처리 능력을 보유하고 있으며, 블랙매스 중국에 판매
- 중국 반출 규제가 강화되면 Redwood 등 미국 업체들도 미국 내 downstream 처리처 확보가 필요해질 수 있음
- 과거 동사가 레드우드 물량 처리한 경험도 있음
- 미국 내 배터리 공급망 구축 프로그램에 참여/검토 경험이 있음. 중국 의존도 줄일 수 있는 공급망 사업자로 평가 받았음
- 정권 변화로 일부 프로그램은 중단 또는 지연된 상황

Q. 유럽 규제도 성일하이텍에 유리한지?

- 유럽도 폐배터리·블랙매스를 무제한 역외 수출하기보다 역내 또는 적격 OECD 국가에서 처리하도록 규제가 강화되는 방향
- 한국으로의 이동 및 처리 경험이 있는 성일하이텍에는 기회가 될 수 있음
- 특히 유럽은 블랙매스/폐배터리는 폐기물로 분류돼 국가 간 이동 시 바젤협약 관련 허가가 필요
- 동사는 실제 바젤 라이선스 및 국가 간 폐기물 이동 경험을 다수 보유하고 있어 신규 업체 대비 진입장벽으로 작용

Q. 건식/습식/Direct Recycling 중 어떤 방식이 가장 경쟁력이 있나?

- 현재 습식 방식이 상업적으로 가장 검증된 방식이라 봄. 중국 주요 업체들도 대부분 습식 중심으로 운영
- 건식은 리튬 회수가 어렵고 대규모 원료가 필요하며, Direct Recycling은 아직 상업화 검증이 부족

Q. 해외 습식공장 투자 계획

- 직접 투자는 부담 커 기술출자, JV, 파트너 투자 + 운영기술 제공 방식 검토중
- 수익은 배당 또는 지분이익 형태가 될 수 있을 것

Q. 습식공정에서 가장 큰 비용

- 약품비가 가장 큰 변동비, 특히 황산 등 화학약품 가격 영향이 큼. 이외 고정비(특히 인건비) 비중 중요

Q. 비용 효율화 전략

- 초기 투자 당시 기존 공장 대비 인력을 많이 확보했지만 자동화/공정개선/생산효율화 등 통해 사업 효율성 높이고 있음
- 공정 효율화, 자동화 하면서 2025년초 550명 => 현재 320명 수준으로 줄임
- 공장 약품도 최적화하면서 사용량 줄임
- 원가 올랐지만 리사이클링에 대한 희귀성 올라갔고, 35년부터 의무사용 비율 있음

Q. 원료를 경쟁사보다 비싸게 사도 수익성 확보 가능?

- 원료를 시세보다 일부 비싸게 매입하는 경우에도 회수율/판매가격/공정효율을 통해 보전 가능. 안정적인 물량 확보가 더 중요
- 원가 올랐지만 리사이클링에 대한 희귀성 올라갔고, 35년부터 의무사용 비율 있음
- 시세보다 5~10% 정도 비싸게팔고 있음. 비싸게 사와도 비싸게 팔 수 있는 여지 있음
- 고객사들 리사이클링 물량 확보가 중요한 상황이라 프리미엄 지속 확대 가능할 것

Q. 고객사 비중

- 국내 E사 20%, P사 10%, 중국 C사 10%, 기타로 구성
- 2027년 비중도 비슷할 것으로 예상하는데, 주요 계약 프로젝트 성과에 따라 변화 가능

Q. OEM에서 직접 폐배터리를 받기도 하나?

- 미국 OEM에서 폐배터리를 받아 미국 전처리 공장에서 처리한 뒤 한국으로 보내는 물량 있음

Q. 재활용 사업이 톨링 구조로 변화하고 있나?

- closed-loop/tolling 형태 확대중
- 배터리사/OEM이 폐배터리/스크랩을 제공 → 성일하이텍 처리 → 회수금속을 다시 고객에게 공급하는 구조

Q. 광물가격 상승에 따른 영향

- 안정적이거나 완만한 상승 구간이 수익성에 가장 유리
- 원료 매입가격도 광물가격과 연동되므로 급등락 모두 변동성 부담. 특히, 가격 급락 시 비싼 재고의 평가손실이 발생

Q. 블랙매스보다 셀/모듈팩 직접 받는것이 더 나은지?

- 오히려 더 유리할 수 있음. 셀/모듈/팩에는 삼원계 원재료 외에 알루미늄/철 등 부산물 회수 가능해 추가 수익원될 수 있기 때문

Q. 국내 셀 고객사의 가동률 올라가면 성일하이텍도 수혜인가?

- 긍정적. 배터리 생산량 늘면 공정스크랩/불량셀 등이 증가하고 이를 성일하이텍이 처리할 수 있기 때문
- 특히 셀 단위 원료는 부산물 회수 효과도 있어 수익성에 유리할 수 있음

Q. 미국·유럽에 LFP 배터리 공장이 많은데 한국에서 재활용해도 되는지?

- 미국/유럽 내 블랙매스 최종 습식처리 할 수 있는 업체 제한적. 이미 상당 물량이 아시아(특히 중국/한국)으로 이동
- 한국 LFP 습식공장의 입지가 무조건적으로 불리한 구조 아님

Q. 중국 업체와 경쟁할 때 핵심 포인트

- 중국 업체들이 블랙매스를 시장가격보다 5~10% 이상 높게 매입하는 경우가 있어 원료 확보 경쟁 심함
- 다만 미국·유럽 규제가 강화될수록 중국 업체의 가격경쟁력보다 인허가와 현지 공급망이 중요해질 것으로 기대

Q. Redwood 등과의 원료 확보 경쟁은 어떻게 대응했나?

- 과도한 가격 경쟁을 따라가면 수익성이 악화되기 때문에 무조건 물량을 확보하기보다는 수익성을 고려해 대응
- 회사는 중국향 수출 규제가 결국 강화될 것으로 보고 기존 글로벌 고객 관계를 유지해옴

Q. 향후 폐배터리 규제 변화의 핵심은?

- 단순 트레이딩사가 블랙매스를 자유롭게 이동시키기보다 실제 폐기물 처리 인허가를 보유한 업체 중심으로 거래 제한될 가능성
- 인허가/처리설비를 모두 갖춘 업체의 프리미엄 올라갈 것

Q. 글로벌 OEM과 추가 협업 가능성은?

- 기존 미국 OEM과 거래 중이며 폐기물 규제 강화에 따라 글로벌 폐배터리 처리/closed-loop 관련 협업 논의 확대 분위기

Q. 회사가 보는 재활용 산업의 장기 전망은?

- 폐배터리 사업은 단순 소재사업이 아니라 허가/인허가 기반 자원산업
- 전략광물 공급망 확보와 연결되어 있어 시간이 갈수록 중요도와 희소성이 높아질 것
- 최근 정부 정책금융기관 및 산업부 등의 지원도 지속되고 있다는 점 긍정적

표 10. 성일하이텍 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	33.4	64.0	43.8	53.4	60.9	76.8	247.3	136.3	194.6	97.4	137.7
YoY	-1%	75%	37%	56%	82%	20%	-8%	-45%	43%	39%	41%
QoQ	-2%	92%	-32%	22%	14%	26%					
매출총익	-9.3	-11.8	-6.4	-3.7	7.5	13.6	22.3	-37.1	-31.2	-21.1	21.1
GPM	-17%	-19%	-10%	-5%	8%	14%	12%	-17%	-12%	-18%	11%
YoY	적지	적지	적지	적지	흑전	흑전	-67%	적전	적지	적지	흑전
QoQ	적지	적지	적지	적지	흑전	81%					
영업이익	-15.5	-17.4	-12.3	-9.3	0.0	6.3	-8.4	-71.4	-54.5	-32.9	6.3
OPM	-29%	-27%	-19%	-13%	0%	6%	-5%	-33%	-21%	-28%	3%
YoY	적지	적지	적지	적지	-100%	흑전	적전	적지	적지	적지	흑전
QoQ	적지	적지	적지	적지	-100%	-					
영업외손익	-2.2	-15.0	-3.1	0.2	-24.6	4.6	-3.2	-17.0	-20.1	-17.2	-20.0
- 금융손익	-1.5	-11.2	-2.7	1.3	-24.9	5.0	-0.1	-7.5	-14.1	-12.7	-19.9
당기순이익	-17.2	-34.3	-15.1	-14.0	-22.8	9.3	25.1	-112.5	-80.6	-51.5	-13.5
지배순이익	-16.7	-32.8	-15.2	-12.9	-22.4	8.4	24.8	-110.1	-77.6	-49.5	-14.0
NPM	-31%	-52%	-24%	-18%	-25%	8%	13%	-50%	-30%	-42%	-7%
YoY	적지	적지	적지	적지	적지	흑전	-37%	적전	적지	적지	적지
QoQ	적지	적지	적지	적지	적지	흑전					

자료: 성일하이텍, 대신증권 Research Center

그림 35.성일하이텍 글로벌 리사이클 거점



자료: 성일하이텍, 대신증권 Research Center

에코앤드립

기업개요: 2차전지 소재(전구체) + 촉매(엔진 매연 저감) 업체

매출비중: 1H26 기준, 이차전지소재 48%, 촉매소재 42%, 기타 10%

주요 내용: [전구체] 입자 구조/경도에 따라 배터리 컨셉(출력/안정성/고사이클) 결정. 균일성 저하 시 크랙 발생/열화 가속되기 때문에 이물/조성 관리와 균일성 확보가 핵심. 연간 캐파 3.5만톤(청주 테크센터 0.5만톤/새만금 3만톤) 확보. 새만금 부지 4.5만평 최대 10만톤 대응 가능(현재 1.8만평 사용). 새만금 전구체 → 유미코아 천안 양극재 → SK 조지아/현대 JV 셀 대응 구조. [촉매] SCR/TWC/DPF 등 납품. 유로6~Tier4 Final Stage 5 충족. TYM/대동 + 가전향(2개사 공급, L사 논의 중)으로 납품중. [신사업/고체전해질] 최대 이슈는 원재료 단가(1kg당 \$50 타겟 vs 현재 \$500~800). 독자 황화리튬 개발 및 황화수소 일부 내재화 추진. 아지로드ایت 개발로 우수한 이온전도도 확보, 2028년 파일럿 테스트 완료 후 양산 계획

주요 QnA

Q. ESS 관련 LFP/나트륨배터리 대응 현황

- 현재는 NCM 중심으로 ESS 대응. LFP는 랩스케일로 진행 중이며 1H27까지 파일럿 대응 계획
- 현재 중국 대비 단가 높아 셀업체들 채택 제한적. 요구 가격이 공격적이어서 다수의 공정개발을 통한 인하를 고민중
- 현재 유럽향 ESS 프로젝트를 논의 중이나 소규모 프로젝트 수준으로 제품을 준비하는 단계이며 확정된 바는 없음
- LFP 리사이클 경제적으로 어려워 중장기로 ESS LFP 경쟁력 지속될 수 있는지 불확실성 존재
- 현재 중국/미국 매립 방식으로 폐기. 대규모 물량 출회되면 매립 제한 => 폐기 비용 증가로 NCM 대비 격차 축소 가능성
- 북미 AI DC향 ESS는 부동산 논리 시작. 최대한 용량을 많이 올려야 하는 상황이라 NCM으로 용량을 극대화하는 방향이 될 것
- 중국 및 업계에서 LFP 수명 2~3년 사이클로 보는 전망 나옴. 최근 도심 ESS는 모두 NCM으로 검토하는 흐름. 시장 기다리는 중
- 나트륨배터리도 이슈 있을 수 있음. NCM은 리사이클에 따른 메탈 회수로 단가 경쟁력 있는데, 나트륨은 회수 필요성 낮음
- LFP도 리튬 회수해 경쟁력을 확보하겠다는 것인데, 소듐은 실질적으로 회수할 것이 없음. 오히려 폐기 비용 높을 수 있음

Q. 전구체 고객사 장기계약 물량부진에 따른 보전조항 있는지?

- 별도의 보전 계약은 없음. 조항 있더라도 실제 셀사로부터 받기 쉽지 않음
- 대신 물량 밴드 구간설정해 물량 - 가격 간 조정으로 어느 정도의 매출은 확보할 수 있도록 함
- 향후 업계 전반적으로 과거와 같은 장기공급계약 형태/공시는 보기 어려울 것. 계약 부담과 벤더 구할 수 있다는 자신감

Q. 전구체 물량 개선 위한 핵심 고객사는?

- 북미 현대차 EV 물량 개선이 핵심. 북미 아이오닉5/아이오닉9/EV6/EV9 대응중
- 1H26 상당부분 재고 소진 => 7월부터 소규모 출하 재개되면서 점진적 개선세
- 현대차그룹 북미 로보택시 생산도 기대 포인트 중 하나

Q. 새만금 3.5만 톤은 장기공급 계약 업체가 다 가져가는 구조?

- 아님. 물량에 대한 계약이었지 라인에 대한 계약은 안함
- 고객사 물량만 맞출 수 있다면, 추가 고객사 확보는 문제 없음

Q. 추가 고객사 확보 가능성

- 2024년 기점으로 적극적으로 영업중
- 2025~26년초까지는 국내 생산 EV 중심으로 요청이 많았으나, 2026년 이후로 유럽형 모델들 요청이 계속 들어오고 있음
- IAA법에 따라 양극재도 유럽 현지에서 생산해야 하는데, 유럽 현지 NCM 대응할 수 있는 업체 제한적
- NCA → NCM 라인전환 이야기도 나오고 있으나, 유럽 환경법 대응 어려운것으로 파악
- 신규 건설 시 국내 1년 반~2년이면 셋업되지만, 유럽 환경규제/시민단체 이슈로 4년 이상 소요
- 국내 업체들과도 커뮤니케이션 중. 전구체 양산 기술 저조하거나 캐파 대비 생산 안나 오는 곳 있어 이원화/복합 물량 문의 지속

Q. 2차전지 업황 개선 분위기 체감되는지?

- 셀 단부터 가동률이 회복하는 모습이고, 셀의 1차 벤더인 동박/전해액쪽도 가시적으로 나타나는 느낌
- 다만 소재 쪽은 앞단에서 셀사들이 기준이 되다 보니 수요 딜레이 불가피
- 동사 수요도 서서히 올라오고있는 것으로 판단하며, 연말 물량에 대한 걱정은 없음
- 2Q26 소폭 개선 → 3Q 기점으로 본격 개선 예상. 2027년도 개선세 지속 전망

Q. 향후 자금조달 필요성

- 고객 요구 물량 대응에 따른 운영 자금 조달 검토 중요. 고객 물량 요청에 따른 납품 시차 길지 않기 때문에 사전 준비 필수적
- 원재료 매입부터 공급까지 약 3개월 이내에 진행되는게 일반적. 계약/협약 이후 빠르게 원재료 확보 필요
- 현재 수출입은행, 공급망 안정화 자금 등 정책자금을 통해 어느 정도 여력은 확보

표 11. 에코앤드림 실적 테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	30.1	39.6	35.0	37.3	16.2	20.2	51.5	105.0	142.0	69.7	36.4
YoY	58%	39%	68%	2%	-46%	-49%	-15%	104%	35%	46%	-48%
QoQ	-18%	32%	-12%	7%	-57%	25%					
매출총익	2.9	3.9	4.3	1.7	2.6	-1.0	5.2	10.4	12.8	6.8	1.6
GPM	5%	6%	7%	2%	3%	-1%	3%	5%	5%	6%	1%
YoY	107%	44%	95%	-59%	-10%	적전	-49%	100%	23%	66%	-76%
QoQ	-29%	34%	10%	-60%	53%	적전					
영업이익	0.4	-0.3	0.3	-1.0	-0.8	-5.3	-3.0	0.6	-0.6	0.1	-6.1
OPM	1%	0%	0%	-1%	-1%	-5%	-2%	0%	0%	0%	-3%
YoY	흑전	적전	흑전	적전	적전	적지	적전	흑전	적전	흑전	적전
QoQ	-67%	적전	흑전	적전	적지	적지					
영업외손익	0.3	-0.3	0.3	-0.2	0.6	0.0	-9.4	-0.1	0.1	-0.0	0.6
- 금융손익	0.2	0.9	-0.1	0.3	-0.3	-0.1	-9.1	-0.9	1.3	1.1	-0.4
당기순이익	0.5	-0.5	0.3	-8.9	-0.1	-5.4	-10.2	13.5	-8.6	0.0	-5.5
지배순이익	0.5	-0.5	0.2	-8.9	-0.1	-5.3	-10.3	13.5	-8.7	0.0	-5.4
NPM	1%	-1%	0%	-12%	0%	-5%	-6%	6%	-3%	0%	-3%
YoY	흑전	적지	0%	적전	적전	적지	적전	흑전	적전	-100%	-
QoQ	-97%	적전	흑전	적전	적지	적지					

자료: 에코앤드림, 대신증권 Research Center

그림 36. 에코앤드림 사업전략



자료: 에코앤드림, 대신증권 Research Center

필에너지

기업개요: 2차전지 조립 장비 업체로, 1) Laser Notching 설비(Tab을 형성), 2) Stacking 설비(음극과 양극의 극판을 적절한 크기로 Cutting 후, 분리막과 번갈아 적층하여 Jelly Roll을 제작), 3) 원통형 배터리 제조설비(원통형 배터리 탭 형성하고 Jelly Roll을 감기 위해 Laser Notching과 권취기가 일체화) 등 공급

주요 내용: ESS/전고체 시장 주목. **[ESS]** 신재생/전력망 안정화 수요로 2035년까지 지속 성장 예상. 최근 ESS용 각형 배터리 제조설비 수주 700억원 확보. 주 고객사가 미주 EV 라인을 ESS로 전환 중. 현재 1개 라인 개조 완료됐고, 추가 라인 개조 예상(라인당 수주 규모 800억원) **[전고체]** 주요 배터리 업체들이 2027~30년 양산 목표. 2026~28년 1~2개 파일럿 라인 통한 고객 대응 계획

주요 QnA

Q. 하반기 S사항 예상 수주 물량/캐파

- 라인 1개당 설비 30~35대 투입. 이미 30대 넘게 수주
- 미주 라인의 ESS/LFP 전환에 따라 추가 수주 예상
- LFP 전환 시 셀 사이즈가 커져 기존 설비 사용 불가 → 신규 설비 지속 투입 구조
- 2027년 유럽 완성차 신규 라인 이슈로 수주 기대
- 통상 라인당 약 7~8GWh, 총 2~3개 라인 예상. ESS도 유사 규모로 추정

Q. 1개라인 수주에 따른 수익성 레벨

- 캐즘으로 인해 매출 낮아지면서 인건비/고정비 부담 커진 상황
- 2026년 이후, 전사 수익성 하이싱글 타겟. 2027년 본격 개선 예상

Q. 레이저 노칭 장비 교체 주기

- 레이저 소스는 외부 구매이며 정해진 교체 주기 없음
- 장비 자체는 통상 약 10년 사용하며 큰 고장 없이 운용, 매년 정기점검

Q. 경쟁사(타 셀사)향 장기공급 계약 어려운 이유

- 스택/노칭/와인더 전부 이론적으로 공급 가능한 라인업 보유
- 다만, 스택 설비는 고객사 공동개발 기술이 적용돼 판매 금지 조항 존재
- 스택 장비 공급처는 S사 미주향이 대부분. 나머지 3종(노칭/슬리터/와인더)은 타고객사 공급 가능

Q. 독자 개발 설비도 판매가 어려운 구조인지

- 2~3년 전엔 제약 컸으나, 현재는 상황 달라짐. 현재 일부 경쟁 셀사항 협력도 진행중
- 특히, 주요 경쟁사가 지속적으로 각형 진출을 시도중
- 전극 공정 등 전공정은 크게 이슈 없으나, 스택킹 공정에서 안정성 이슈가 있어 관련 업체들이 계속 해결책 모색 중
- 최근 특정 업체들이 각형 관련 배터리 셀 제조를 위해 협력하는 것으로 보임

Q. 경쟁 배터리 셀사와의 협력 및 와인딩 공급 현황

- 여러 차례 협의 진행했고, 원통형 주로 생산하는 고객사에도 와인더 설비 이미 공급
- 실제 46파이 실제 수요와 생산성 개선 여부가 이슈. 분당 생산 목표 20개 → 현재 25~30개로 상향
- 다양한 고객사 테스트 지속했고 진행 시 유럽 라인향 구매로 이어질 가능성
- 국내에서는 특정 비상장 업체가 원통형 가장 많이 생산 중. 그 외 장비는 주로 중국산이나 품질이 못따라오는 것으로 파악

표 12. 필에너지 실적테이블 (단위: 억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	10.0	229.0	14.0	80.0	17.0	24.0	1,968.0	2,853.0	333.0	239.0	41.0
YoY	-98%	-76%	-98%	-89%	70%	-90%	121%	45%	-88%	-84%	-83%
QoQ	-99%	2190%	-94%	471%	-79%	41%					
매출총익	-11.0	10.0	-9.0	-24.0	1.0	-37.0	266.0	391.0	-34.0	-1.0	-36.0
GPM	-2%	2%	-1%	-3%	0%	-4%	14%	18%	-1%	0%	-2%
YoY	적전	-93%	적전	적전	흑전	적전	94%	47%	적전	적전	적지
QoQ	적전	흑전	적전	적지	흑전	적전					
영업이익	-60.0	-39.0	-54.0	-69.0	-39.0	-71.0	153.0	142.0	-222.0	-99.0	-110.0
OPM	-11%	-6%	-8%	-9%	-4%	-7%	8%	6%	-9%	-8%	-6%
YoY	적전	적전	적전	적전	적지	적지	89%	-7%	적전	적전	적지
QoQ	적전	적지	적지	적지	적지	적지					
영업외손익	5.0	6.0	5.0	-5.0	1.0	20.0	-189.0	1.0	11.0	11.0	21.0
- 금융손익	5.0	3.0	4.0	2.0	3.0	21.0	-191.0	0.0	14.0	8.0	24.0
당기순이익	-54.0	-29.0	-47.0	-29.0	-41.0	-38.0	-64.0	133.0	-159.0	-83.0	-79.0
지배순이익	-51.0	-27.0	-47.0	-27.0	-40.0	-37.0	-64.0	140.0	-152.0	-78.0	-77.0
NPM	-9%	-4%	-7%	-4%	-4%	-4%	-3%	6%	-6%	-7%	-4%
YoY	적전	적전	적전	적전	적지	적지	적지	흑전	적전	적전	적지
QoQ	적전	적지	적지	적지	적지	적지					

자료: 필에너지, 대신증권 Research Center

그림 37. 필에너지 사업 구조: 글로벌 배터리 셀업체 대상 장비 납품



자료: 필에너지, 대신증권 Research Center

채비

기업개요: 급속 충전 플랫폼 사업자로 1) 충전기 제조/판매(H/W), 2) 충전소 운영 (CPO) 사업 영위. 충전기 개발/제조 → 충전소 설계/구축 → CPO 운영 → AS/고객센터 까지 밸류체인 전반 내재화. 직접 운영 급속 충전소 약 6,100면 국내 1위 (2위 SK일렉트릭 5,200면, 3위 롯데이브이시스 2,500~3,000면). 2026년 고속도로 휴게소 및 S급 부지 중심으로 7,000~8,000면 확대 목표

매출비중: 1H26 기준, 충전기 제조/판매 43%, 충전소 운영 57%

주요 내용: [국내 EV 급속충전 공급 쇼티지] EV 판매는 증가하는 반면 급속충전기 신규 설치는 감소. 충전사업자의 충전기당 이용량(Q) 증가 → 고정비 레버리지 발생 가능한 점 긍정적. [CPO 수익성] 충전요금 약 300원/kWh vs 전력 변동비 140~150원 감안 시, 공헌이익률 50%+ 가능. 현재 적자의 주요인은 전력기본료/임차료/감가상각 등 고정비. 가동률 상승 시 빠르게 수익성 개선 가능. CPO EBITDA 마진: 2025년 -10% → 1H26 -3%으로 기존 예상대비 빠르게 개선. 4Q26 BEP → 4Q27 EBIT 흑전 예상. [ESS] 향후 전력망/수전용량이 충전기 증설의 병목. ESS + 태양광 + 충전기 결합해 전력기본료/그리드 부담 줄이는 전략. 장기적으로 CPO → 에너지 플랫폼으로 확장 계획

주요 QnA

Q. EV 이용카드 이슈와 로밍 제도가 CPO 수익성에 미치는 영향

- 핵심은 1) 충전요금의 프라이싱 권한과 2) 로밍 제도의 변화
- 원칙적으로 충전요금은 자율이지만, 로밍 제도로 인해 실제 가격 결정력은 제한적
- 과거 환경부가 급속 충전 시장의 80~90% 수준을 차지하면서 사실상 시장가격을 결정
- 환경부 충전기 비중은 현재 50% 미만까지 하락했으며 향후 지속적으로 축소될 전망
- 환경부 비중 축소에 따라 민간 CPO 사업자의 가격 결정력이 점차 확대될 가능성

Q. 고속도로 휴게소 충전소 설치 소요 시간

- 일반 급속 충전소는 설치부터 운영까지 통상 6개월 이상 소요
- 고속도로 휴게소는 수전 및 전력 인프라 이슈로 최대 1년까지 소요
- 25년 10월 확보한 고속도로 충전소 입찰 물량은 26년 하반기부터 본격 운영 예정
- 고속도로 충전소의 핵심 진입장벽 중 하나가 전력 인프라
- 기존 건물의 전력 사용량이 크지 않은 상황에서 100kW급 급속 충전기를 여러 대 설치하면 건물 전체 전력 공급이 부족해질 수 있음
- 동일 지역에 대규모 급속 충전소가 추가로 들어올 경우 한전의 전력망 및 그리드 증설 여부를 별도로 확인해야 함
- 따라서 충전기 자체를 설치하는 것보다 한전 수전 및 전력망 확보가 실제 설치 기간을 결정하는 핵심 요인

Q. 고속도로 휴게소와 채비스테이의 가동률

- 현재 운영 중인 민자 고속도로 휴게소 가동률은 10~20% 수준
- 채비스테이 중 서초/성수 지점 20% 상회, 홍대/강동점 10~20%

- 채비스테이는 도심이라는 입지 특성상 임차료 및 수전 이슈로 구축 난이도가 높음
- 실제 운영 결과 서초/성수 등 일부 채비스테이는 고속도로 휴게소보다 높은 충전량을 기록
- 이에, 한남/은평구 등 추가 도심 거점 충전소 확대를 검토중

Q. 급속 충전기 제조 기술적 진입장벽

- 단순한 H/W 제조보다 차량과 충전기 간 소프트웨어 호환성이 핵심
- 동일 충전기라도 차량 제조사/차종/연식/SW 버전에 따라 충전이 정상적으로 이루어지지 않는 경우 발생
- 차량과 급속 충전기 간 프로토콜을 통해 충전량 및 배터리 상태 등 다양한 정보를 실시간으로 통신
- 따라서 다양한 차량에 대한 테스트/인증 및 완성차 업체와의 협업 역량 필요
- 급속 충전기는 차량과 충전기 모두 하나의 컴퓨터에 가까운 구조
- 채비는 실제 운영 중인 6,100면의 충전소에서 발생하는 차량별 이용 데이터를 직접 확보하고 이를 제품 개발에 반영
- 23년식/24년식 등 연식별 차량까지 직접 테스트해 호환성을 확보하는 방식
- 하드웨어 측면에서는 출력 증가에 따른 열관리도 중요
- 제조 매출의 약 10%를 R&D에 투입. 펌웨어/UI 등 SW-HW R&D를 동시에 강화

Q. 테슬라의 국내 고속도로 충전시장 진입은 위협 요인인지

- 채비 입장에서 경쟁 측면에서 위협적으로 판단
- 다만, 로밍 및 충전요금 정책 등에서 기존 국내 사업자와 다른 방향으로 움직일 가능성 있음
- 미국 본사 기조와 테슬라코리아의 정책 기조 크게 다르긴 어려울 것
- 고속도로 휴게소는 매년 입찰이 진행되기 때문에 사업자 간 경쟁 지속
- 다만 고속도로는 향후 충전면 증가와 함께 수전 및 주차면 한계에 도달할 가능성
- 이에 따라 단순 고속도로 충전소 확대보다는 ESS 기반 충전소가 새로운 대안이 될 수 있다고 판단
- 현재 고속도로 휴게소는 과거 대비 충전면이 크게 증가해 충전 편의성이 개선
- 3~4년 전 대비 고속도로 휴게소의 충전면이 약 3배 수준으로 증가
- 그러나 장기적으로는 주차면과 수전 용량이라는 물리적 한계 존재
- 향후 1~2년 이후 고속도로 충전사업 역시 전력량 및 주차면 제약으로 성장 한계 발생할 가능성
- 따라서 고속도로 충전소 확대 이후에는 ESS를 활용한 오프그리드 충전소가 새로운 성장 영역이 될 가능성

Q. 충전소가 없는 신도시 등에서 전력망을 새로 구축해야 하는 경우 비용과 기간

- 충전소 설치 시, 한전 불입금은 충전 용량에 따라 일정 기준으로 부과
- 한전 불입금은 충전기 용량 기준으로 산정되며 전력망을 실제 현장까지 끌어오는 배관/그리드 비용까지 모두 사업자가 부담하는 구조는 아님

- 다만 한전의 내부 일정 및 전력망 확보 과정이 느려 실제 충전소 가동까지 상당한 시간이 소요될 수 있음
- 회사는 투자 이후 최대한 빠르게 충전소를 가동하기 위해 한전과의 소통을 담당하는 별도 대응팀 운영
- 신도시처럼 기존 충전 인프라가 없는 지역은 전력망이 구축되어 있더라도 실제 수전 가능 시점까지 시간이 필요
- 이러한 전력망 확보 및 수전 과정 자체가 급속 충전 사업의 중요한 진입장벽

Q. 26년 매출 전망과 사업별 비중

- 2026년 매출 가이드스 1,200억원(제조/CPO 비중 50% 수준)
- CPO 사업은 충전량 및 가동률 상승에 따라 수익성 개선이 빠르게 진행되고 있음
- 26년 상반기 CPO EBITDA 마진은 약 -3% 수준으로 기존 예상보다 빠르게 개선
- 4Q26 CPO EBITDA 흑전 → 4Q26 CPO EBIT 흑전 타겟
- 제조사업은 아직 입찰 기반 매출 비중이 높아 분기별/연간 매출 변동성이 존재
- 공공기관 및 민간 충전기 입찰 통상 1~2개월 전에 공고, 제조 매출 예측 한계 불가피
- 다만 현재 확보한 레퍼런스와 수주 기반을 고려하면 기존 성장 목표를 빠르게 달성할 가능성

Q. 실제 충전소별 수익성

- 충전소의 공헌이익률은 충전요금과 전력 변동비의 차이에서 결정
- 충전요금 약 300원/kWh/전력 변동비 140~150원/kWh → 충전마진 50%+ 확보 가능
- PG 수수료 등 기타 변동비는 약 1% 수준으로 영향 제한적
- 급속 충전사업이 적자를 기록하는 주요 원인은 전력기본료 및 부지임차료/인건비/유지보수비/감가상각비 등 고정비
- 100kW 충전기 1대 기준 전력기본료는 약 25만원/월 수준
- 충분한 충전량(Q)을 확보해 전력기본료와 기타 고정비를 커버하는 것이 흑자전환의 핵심
- 채비스테이 성수/광주 휴게소는 50% 이상의 공헌이익률 기록
- 공공 부지는 낮은 임차료로 인해 민간 부지 대비 수익성 확보에 유리

Q. 재비가 궁극적으로 지향하는 사업 방향

- 급속 충전기 제조 1위/급속 CPO 1위 → 에너지 플랫폼 사업자로 확장 목표
- 한전과 ESS/태양광을 결합한 충전소 실증 진행. ESS 활용해 전력 기본료 절감/충전소 운영비 20% 이상 절감 가능성 확인
- 다수 지자체와 ESS/태양광 충전소 구축 준비중이며, 미국에서도 ESS 기반 충전소에 대한 요청 있어 사업 준비중
- 장기적으로 ESS/태양광/EMS를 결합한 에너지 플랫폼으로 사업 영역 확대 노력

LG에너지솔루션

매출비중: 1H26 기준, EV대형전지 42%, ESS대형전지 26%, 소형전지 32%

주요 내용: [EV 파워치] 유럽 수요 1H26 지속 상승. 3Q26도 출하 증가 전망. 미드니켈 /LFP 등 중저가 솔루션 공급 확대가 물량 견인. 미국 1H26 EV 출하 제한적. 3Q26말 Honda JV 가동 시작해 반등 예상. 단기 큰 반등보다는 낮아진 저점 개선 흐름 예상. [EV 소형원통형] 테슬라향 중심 견조. 중국/유럽향 퍼포먼스 모델(Model Y 등) 커버 중이며 Model Y 수요 특히 양호. 2H26도 견조한 물량 예상. [ESS] 2Q26 미국 5개 사이트 생산 개시. 사이트별 1~2개 라인 가동률 상승중. 3Q26 출하량 QoQ +50% 전망. 수요 견조하나 다수 사이트 램프업에 따른 초기 고정비 부담 일부 지속. 이는 2H26 중 해결 전망. ESS 수익성은 AMPC 포함 시, +HSD 수익성 달성했으며, 4Q26 추가 개선 전망. 2027년 물량 증가 감안 시, AMPC 포함 수익성은 연간 Low~MidTeen도 가능할 것으로 기대. [실적] 3Q26 매출 QoQ + 20%, 순이익 +LSD(AMPC 보조금 포함) 예상. 4Q26도 유사한 흐름 지속될 것으로 전망. 2026년 연간 가이드نس 매출 YoY +15~20% 상회, 수익성 +LSD~HSD(AMPC 포함) 부합 예상.

주요 QnA

Q. 2026년 AMPC 가이드نس

- 2025년 1.67조원 => 2026년은 미드틴~하이싱글 % 감소 예상
- 출하량 기준으로 2025년 30~30초반GWh => 2026년 ESS 캐파 감안 시, 30GWh+ 상회 예상
- 다만, ESS-EV AMPC 인식 회계 기준 다름
- EV는 연결 자회사 회계로 인식되어 수취 100%가 매출/영업이익에 반영
- ESS는 단독법인에서 진행하며 일부 AMPC를 고객사와 세어해 매출/영업이익에 순금액만 인식
- 출하량 증가하나, 사업/회계처리 이슈로 실제 AMPC 인식 규모는 다를 수 있음

Q. 3Q26 => 4Q26 ESS QoQ 증가량 전망

- 2026년 ESS 매출 YoY 3배 이상 증가 전망. 1H26 실적/3Q26 가이드نس 감안시, 4Q도 증가 예상하는 것
- 셀 생산 자체에는 문제가 없어 충분히 달성 가능하다고 판단
- ESS는 팩/컨테이너 베이스이기 때문에 관련 증설 작업 진행 중
- 3Q26말 마무리 예상. 4Q26부터 셀-팩 밸런스가 맞춰지며 4Q26 중후반 수익성개선 본격화 예상

Q. 2H26 ESS 수주 상황(하이퍼스케일러 CAPEX 부담 등 이슈 관련)

- '26년 신규수주 90GWh 가이드نس 제시. 가이드نس 대비 상반기 수주 제한적이었으나, 연가 가이드نس 달성 가능할 것
- 대형 유틸리티향 프로젝트 수주건들 진행중이라, 2H26 충분히 달성가능하다고 판단
- 금리 이슈로 인해 프로젝트 캔슬이나 지연 움직임은 현재 체감되지 않음
- 수주 물량은 대부분 유틸리티 고객사 통해 들어옴. 프로젝트 디벨로퍼향으로 나오는 경우도 있으나, 결국 유틸향 IPP 계약이 바탕
- 유틸리티 과제 중 일부 하이퍼스케일러와 전력공급계약 이미 맺어진 상태로 나와 AIDC 수요 증가는 간접적으로 느껴지는 상황
- 향후에는 직납 사업 기회도 있을 수 있으나, 당장은 진행하지 않음

Q. 폴란드 공장 캐파는 언제 다시 올라오는지(ESS/EV breakdown)

- 현재 전량 파우치 생산, ESS는 4~5GWh 수준
- 기존 80GWh → 장기적으로 60GWh까지 줄일 계획이며, 작업 진행중
- EV 파우치 기반 중저가 솔루션에 좀 더 집중해서 고객사와 논의 중
- 46시리즈에 대한 유럽 OEM 관심도 높아지고 있으며, 폴란드 공장에 일부 원통형 셀 비 넣는 방안 검토중
- 수주가 가시화에 따라 추가 공유가능할 것

Q. 환율에 따른 가이드نس 변동 가능성

- 환율 하락시, 부정적인 영향 받는 것은 맞음
- 다만, 가이드نس에 환율 변동분도 어느정도 감안. 현재 환율로 인한 변동 크지 않은 것으로 판단
- 참고로, 원달러 환율 10원 변동 → 분기 매출 약 400~450억원/OP 약 100억원 민감도

Q. 2027년 북미 ESS 캐파 증설 계획

- 수주잔고, 신규수주 물량 감안 시 실제 매출 전환 기간은 약 2년
- 2026년말 기준 북미 ESS 캐파 50GWh 초반 예상. 2027년 폴생산 가정
- 2H27 테슬라향 ESS 각형 공급 예정에 따른 증설 예상. 2027년말 70GWh 캐파 확보 예상
- 단기적으로 누적 오더 감안 시 충분하다고 판단 중. 사이트는 랜싱에서 각형 준비할 예정
- ESS 사이트: 홀랜드, 랜싱, 오하이오, 테네시, 온타리오 - 총 5개 운영 예정

Q. 북미 ESS 공장 램프업 관련해서 수출 이슈는 없는지

- 사이트 수출 확보 자체는 큰 어려움 없음. 5개 사이트 동시 운영에 따른 인력 문제 등이 이슈
- 각 라인 가동률 상승 과정에서 셀 수출 문제는 없으며, 팩 캐파 증설 작업 3Q26 집중적으로 진행중

Q. 팩 캐파 병목 관련 - 외주 협력사 이원화 배경

- 셀=>팩=>컨테이너 순으로 생산되며, 팩 캐파는 인하우스/외주로 구성
- 기존 외주사의 램프업 예상 대비 늦어지며 듀얼소싱 가능한 업체 확보
- 3Q26도 병목 해소 과정 중. 인하우스 캐파 어느정도 올라왔고, 매출도 QoQ 30~50% 상승 중
- 4Q26 듀얼소싱 체제로 팩캐파 올라가며 본격 안정화 예상

Q. 시스템(SI)까지 턴키 가능한 회사는 어디인지

- 테슬라, 플루언스, 선그로우 등이 현지에서 SI를 시도 중
- SI 시장도 경쟁이 없는 것은 아니나, 배터리 업체 중에서 SI까지 하는 업체는 많지 않다는 점이 차별점

Q. 4680 출하/매출 가이드선

- 자사 46 라인은 오창에서 생산 중이며, 현재 북미 고객사/일부 중국 고객사 바인딩 물량 대응중
- 2025년말 램프업을 마쳐 수율/양산가동 문제 없음
- 가장 큰 캐파는 미국 애리조나 물량으로 2026년말 가동 예정
- 애리조나 캐파 30~40GWh 규모이고, 수주잔고 400GWh 규모
- 수주 이미 확보했고, 고객사가 물량을 앞당겨 받기를 원하는 상황
- 2027년 본격 가동하며 연간으로 흑자볼 수 있을 것
- 46 제품에 대해 미국 고객사도 관심이 높고, 유럽에서도 벤츠/BMW 등에서 관심이 많음
- IAA '28년부터 적용 예상되며, 현지 배터리 공급 니즈가 있는 것으로 파악
- 동사는 46제품을 아시아 외 지역에서 생산 가능한 트랙레코드 보유
- 4680 외 다양한 사이즈에 대한 요청과 논의가 진행 중. 성과 가시화에 따라 시장과 소통할 것

Q. Non-PFE 양극재 확보 상황

- 현재는 상주리원으로부터 수취 중. PFE 요건도 중요하지만 Non-PFE 관점의 다변화도 시도 중
- 2026년은 상주리원 100% 사용해도 문제 없음 - OBBBA 시행 전에 계약을 체결해 세이프하버 적용
- 2027년을 위해 준비 중인 것은 상주리원 인도네시아 법인의 Non-PFE화, 그 외 업체 다변화 노력도 병행
- 2027년 상반기에 바로 대규모 신규 업체 공급을 받기는 어렵지만, 2H27부터 세컨 벤더 활용 가능할 것으로 전망
- 양극재 외에 음극재 등 다른 소재에 대해서도 Non-PFE 요건을 맞추는 업체들과 협의 중

표 14. LG 에너지솔루션 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	6,722.7	5,107.7	5,699.9	6,141.5	6,555.0	6,821.7	33,745.4	25,619.6	23,671.8	11,830.4	13,376.7
YoY	10%	-17%	-17%	-5%	-2%	34%	32%	-24%	-8%	-4%	13%
QoQ	4%	-24%	12%	8%	7%	4%					
매출총익	1,470.0	544.2	1,447.0	770.9	1,241.4	806.7	4,943.1	3,406.0	4,232.1	2,014.2	2,048.1
GPM	2722%	858%	2275%	1047%	1366%	802%	2673%	1552%	1662%	1716%	1070%
YoY	59%	-21%	15%	45%	-16%	48%	15%	-31%	24%	25%	2%
QoQ	176%	-63%	166%	-47%	61%	-35%					
영업이익	374.7	-456.3	235.8	-454.9	-207.8	-625.3	1,486.4	-904.6	-300.7	-81.6	-833.1
OPM	694%	-720%	371%	-618%	-229%	-622%	804%	-412%	-118%	-70%	-435%
YoY	흑전	적지	흑전	적지	적전	적지	22%	적전	적지	적지	적지
QoQ	흑전	적전	흑전	적전	적지	적지					
영업외손익	-10.2	429.3	317.0	-21.2	-650.8	497.5	557.0	1,253.4	714.9	419.1	-153.3
- 금융손익	4.2	-353.5	-60.8	323.7	-200.8	-211.2	127.8	-212.2	-86.4	-349.3	-412.0
당기순이익	226.6	90.6	536.1	-772.5	-944.0	-328.6	1,637.9	338.7	80.8	317.2	-1,272.6
지배순이익	-145.7	-297.4	247.2	-876.8	-676.0	-377.5	1,237.1	-1,018.8	-1,072.7	-443.1	-1,053.5
NPM	-270%	-469%	389%	-1191%	-744%	-375%	669%	-464%	-421%	-377%	-550%
YoY	적지	적지	86%	적지	적지	적지	61%	적전	적지	적지	적지
QoQ	적지	적지	흑전	적전	적지	적지					

자료: LG에너지솔루션, 대신증권 Research Center

삼아알미늄

기업개요: 압연(LiBS 양극집전체/외장재용 알미늄박 등), 가공(식품 포장재, 산업/건축용 소재 등), 전자부품(샌디스크 USB 수입/판매) 사업 영위

매출비중: 1H26 기준, 압연 62%, 가공 18%, 전자부품 19% 차지

주요 내용: 1) 일반산업재 → ESS향 알박 대응, 2) 스트립/탄소코팅 내재화 통한 가동률/믹스 개선 및 경쟁력 강화. 2Q26 기점으로 주요 고객사의 북미 ESS향 출하 증가에 따른 수혜 본격화. 1) 2027년 북미 ESS향 고객사 추가 대응, 2) 나트륨 배터리 양산 수혜(삼원계 대비 알박 투입량 x2)에 따른 추가 성장 가능성. Capa: 압연기 6대 기준 연 4만톤/3.5만톤 배터리향 배정 계획. 2026년말 풀캐파에 근접할 것. 고객사 수요에 따라 추가 6대 증설 계획중

표 15. 삼아알미늄 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	66.1	67.4	66.7	71.2	67.4	96.9	268.0	251.7	271.4	133.5	164.3
YoY	4%	-2%	21%	10%	2%	44%	-14%	-6%	8%	1%	23%
QoQ	2%	2%	-1%	7%	-5%	44%					
매출총익	1.7	1.4	-0.2	-0.9	0.9	7.6	20.5	9.4	2.0	3.1	8.5
GPM	3%	2%	0%	-1%	1%	8%	11%	4%	1%	3%	4%
YoY	-41%	-71%	적지	적전	-47%	443%	-47%	-54%	-79%	-60%	174%
QoQ	0%	-18%	적전	적지	흑전	744%					
영업이익	-2.5	-3.3	-4.4	-7.5	-4.4	1.7	3.8	-9.5	-17.7	-5.8	-2.7
OPM	-5%	-5%	-7%	-10%	-5%	2%	2%	-4%	-7%	-5%	-1%
YoY	적지	적전	적지	적지	적지	흑전	-83%	적전	적지	적지	적지
QoQ	적지	적지	적지	적지	적지	흑전					
영업외손익	-1.3	-0.4	-1.3	-1.1	-1.4	-1.2	-2.5	-0.8	-4.1	-1.7	-2.6
- 금융손익	-1.0	-1.0	-1.1	-1.0	-0.8	-1.3	0.5	-2.6	-4.1	-2.0	-2.1
당기순이익	-3.9	-3.7	-5.6	-11.7	-5.5	0.3	3.4	-9.4	-24.9	-7.6	-5.2
지배순이익	-3.9	-3.7	-5.6	-11.7	-5.5	0.3	3.4	-9.4	-24.9	-7.6	-5.2
NPM	-7%	-6%	-9%	-16%	-6%	0%	2%	-4%	-10%	-6%	-3%
YoY	적지	적전	적지	적지	적지	흑전	-80%	적전	적지	적지	적지
QoQ	적지	적지	적지	적지	적지	흑전					

자료: 삼아알미늄, 대신증권 Research Center

SKC

기업개요: 2차전지 동박, 반도체 ISC(테스트소켓)/미국 유리기판, 화학 PO/PG 영위. 필름/화학사업 정리하면서 포트폴리오 심플해짐

매출비중: 1H26 기준, EV배터리 소재 36%, 반도체 소재 12%, 화학 52% 비중 차지

주요 내용: [2차전지] EV 캐즘으로 공급과잉/평가 하락/전력비 부담 지속됐으나, 2H25 기점으로 ESS 기대감 상승. 최근 2~3년 동박 증설 제한 + 회로박으로 전환되며 전지박 캐파 축소. 경쟁 완화/수요 증가에 따른 2H26 가공비 인상 → 2027년 실적 턴어라운드 가시화. 2027년 정읍 → 말련 이전 물량(5만톤) 플램프업 예상. [반도체] ISC: 반도체 업황 수혜 지속. 2026년 캐파 부족으로 추가 업사이드 어려우나, 1H27 베트남 증설분 반영에 따른 물량 확대/OPM 30% 전후 전망. **유리기판:** 1H26 신규 샘플 신뢰성 테스트용 인도 완료. 1~2차 평가 2026년 연내 마무리 기대. 예상대로 진행될 경우, 1H27 초도 매출(고객사 디자인에 맞춘 샘플 공급→테스팅→평가 협상) → 2028년 본격 매출 예상. [화학] 2Q26 기점으로 스프레드 피크아웃 흐름. OP 흑자는 유지되나 QoQ 축소 예상. 추가 투자 없이, 원가 개선 진행중이나 시황 민감도 높아 불확실성 상존

표 16. SKC 실적테이블

(단위: 십억원)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2023	2024	2025	1H25	1H26
매출액	437.9	466.8	507.0	428.3	496.6	645.4	1,493.4	1,717.9	1,840.0	904.7	1,142.0
YoY	10%	3%	14%	1%	13%	38%	-37%	15%	7%	6%	26%
QoQ	4%	7%	9%	-16%	16%	30%					
매출총익	-13.6	1.7	16.0	-23.3	41.7	70.3	8.1	-25.5	-19.2	-11.9	112.0
GPM	-25%	3%	25%	-32%	46%	70%	4%	-12%	-8%	-10%	58%
YoY	적지	-41%	흑전	적지	흑전	4035%	-98%	적전	적지	적지	흑전
QoQ	적지	흑전	841%	적전	흑전	69%					
영업이익	-74.0	-68.5	-54.9	-107.6	-28.7	-14.4	-213.7	-275.6	-305.0	-142.5	-43.1
OPM	-137%	-108%	-86%	-146%	-32%	-14%	-116%	-126%	-120%	-121%	-23%
YoY	적지	적지	적지	적지	적지	적지	적전	적지	적지	적지	적지
QoQ	적지	적지	적지	적지	적지	적지					
영업외손익	-52.6	-102.1	-78.0	-361.4	-40.2	-56.0	-185.0	-385.4	-594.1	-154.7	-96.2
- 금융손익	-50.2	-31.5	-51.4	-47.3	-46.1	-42.9	-152.6	-269.0	-180.4	-81.7	-89.0
당기순이익	-117.8	-4.0	-99.0	-498.6	-75.6	-82.2	-326.4	-455.0	-719.4	-121.8	-157.8
지배순이익	-104.9	3.4	-90.6	-542.2	-81.6	-90.7	-275.6	-443.4	-734.3	-101.5	-172.3
NPM	-194%	5%	-142%	-737%	-90%	-90%	-149%	-202%	-288%	-86%	-90%
YoY	적지	흑전	적지	적지	적지	적전	적지	적지	적지	적지	적지
QoQ	적지	흑전	적전	적지	적지	적지					

자료: SKC, 대신증권 Research Center

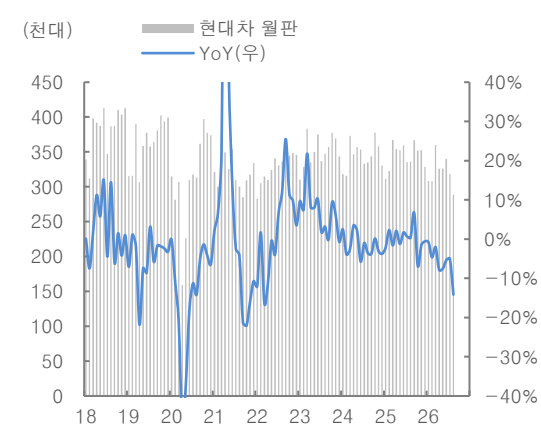
Ⅳ. 이달의 업황

[자동차] 3Q26 물량 모멘텀 제한 불가피

2026.08월 도매 현대차 28.9만대(YoY -14%), 기아 26.7만대(+5%)

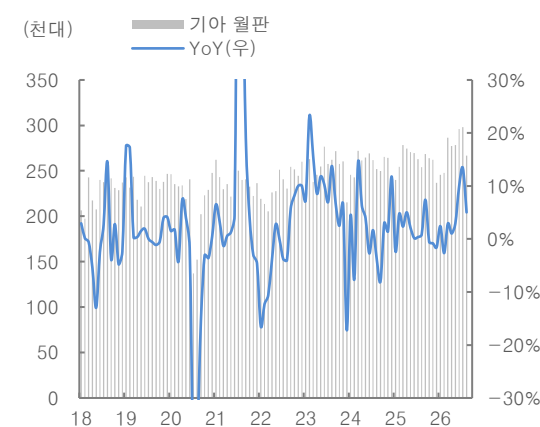
2026.08월 현대차 글로벌 도매판매는 28.9만대로 YoY -14%/MoM -9% 하락한 반면, 기아 판매는 26.7만대로 YoY +5%/MoM -11%를 기록했다. 하계휴가(8/3~7) 영향으로 MoM 하락 불가피한 상황에서, 현대차는 파업 영향 가중되며 부진폭 확대됐다. 2026.7~8월 합산 현대차 60.7만대/기아 56.5만대로 전년 3Q25 분기 판매 대비 현대차 58%/기아 72% 달성률을 기록했다. 9월 추석연휴(vs 2025년은 10월) 감안 시, 3Q26 현대차의 물량 모멘텀은 제한적일 수 밖에 없을 것이다. 다만, 판매믹스에 있어서 현대차의 북미 비중 유지되고 있는 점은 긍정적 포인트다. 풀체인지 앞둔 투싼 구형 모델 판매 및 싼타페/팰리 판매가 전체 판매를 견인하고 있다. 기아는 8월 계절성(휴가) 영향으로 유럽 Mix 축소됐으나, 펀더멘털 변화는 제한적이었다.

그림 40.현대차 월별 도매



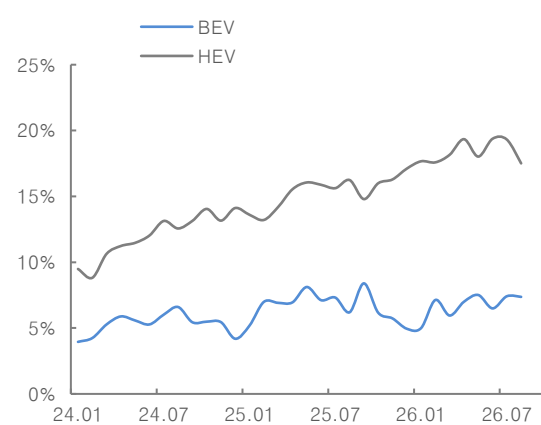
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 41.기아 월별 도매



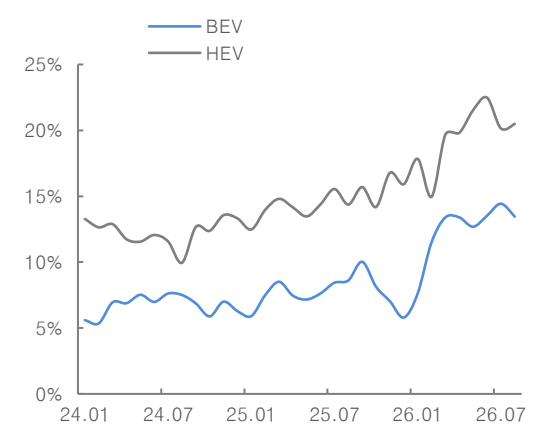
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 42.현대차 PT 별 침투율



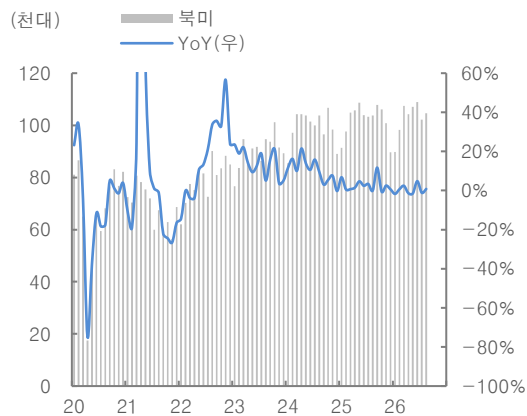
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 43.기아 PT 별 침투율



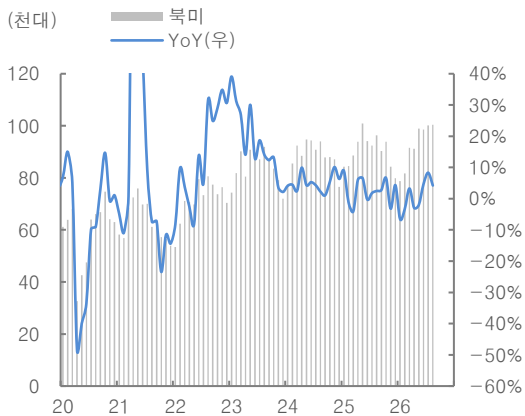
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 44.현대차 북미 도매



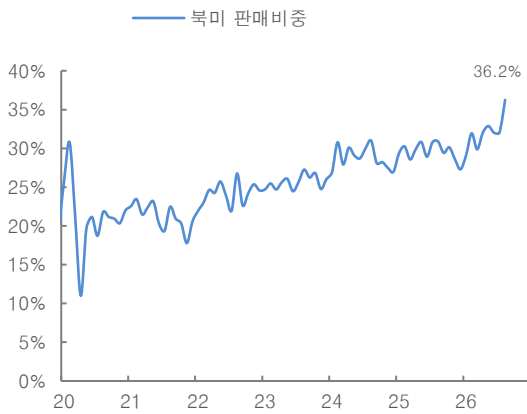
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 45.기아 북미 도매



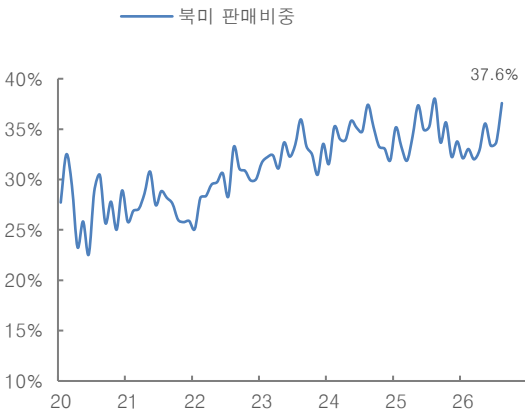
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 46.현대차 북미 판매 비중



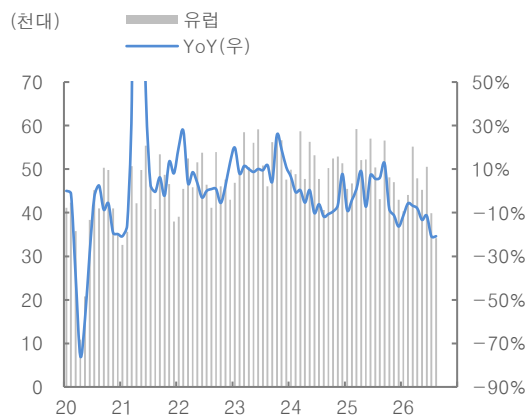
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 47.기아 북미 판매 비중



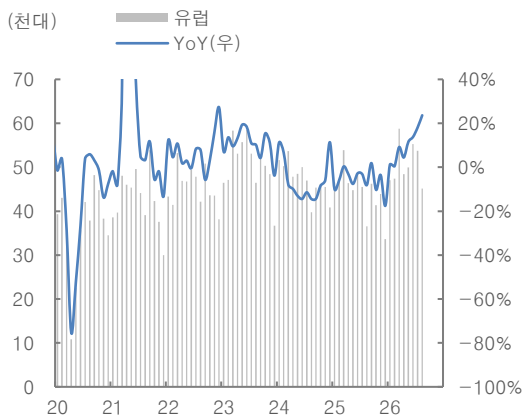
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 48.현대차 유럽 도매



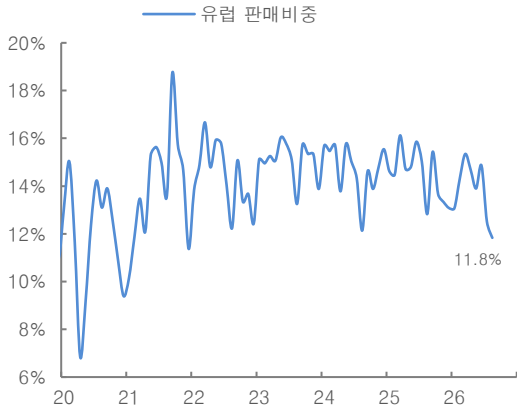
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 49.기아 유럽 도매



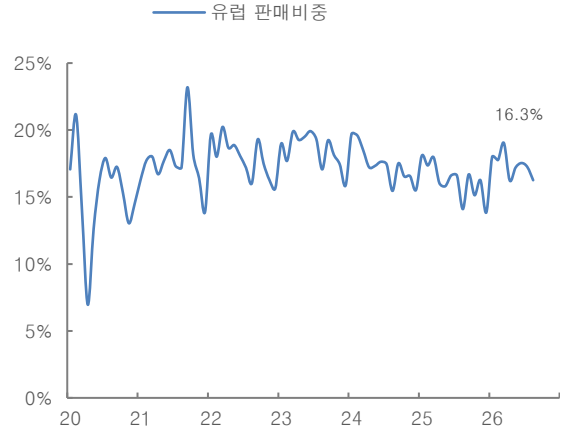
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 50.현대차 유럽 판매 비중



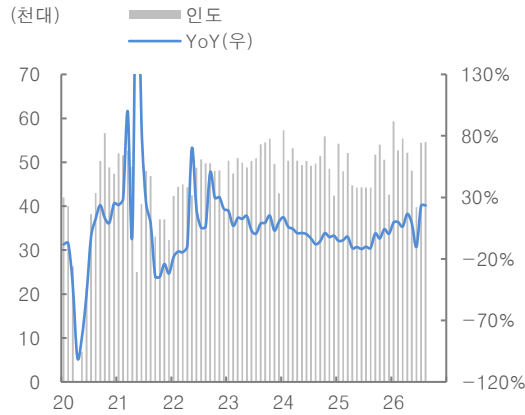
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 51.기아 유럽 판매 비중



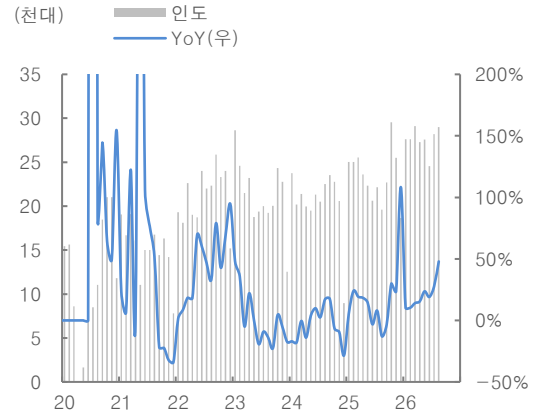
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 52.현대차 인도 도매



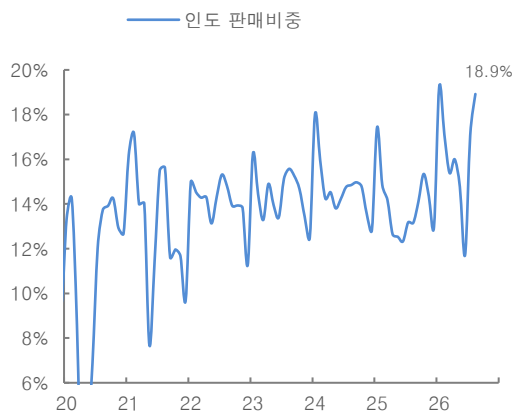
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 53.기아 인도 도매



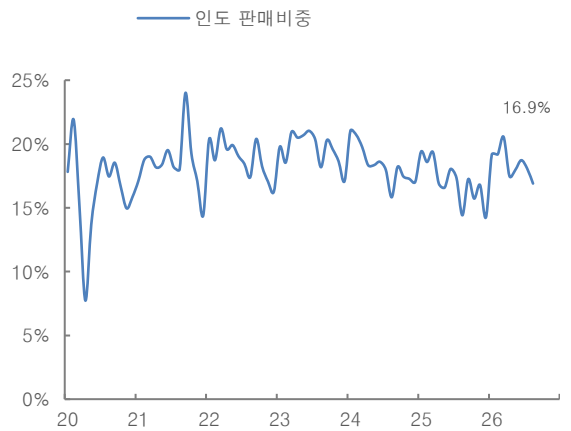
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 54.현대차 인도 판매 비중



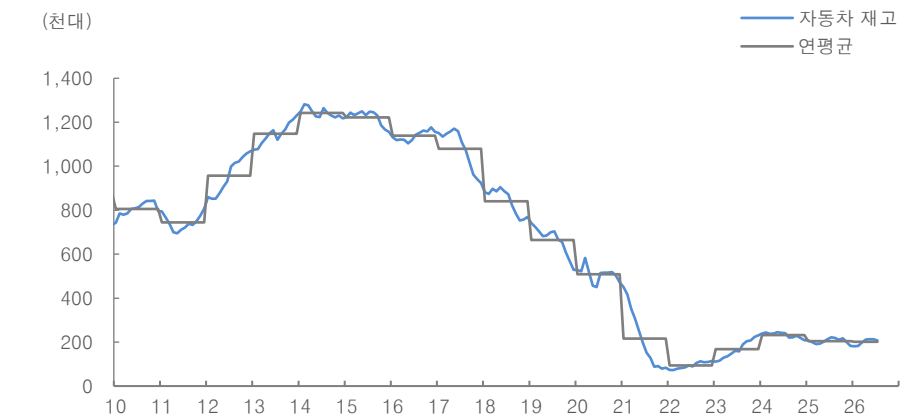
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 55.기아 인도 판매 비중



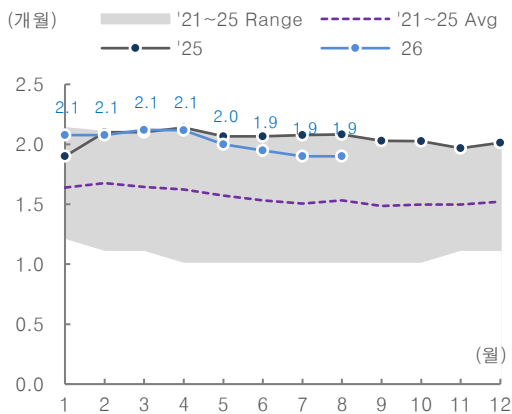
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 56.미국 자동차 재고



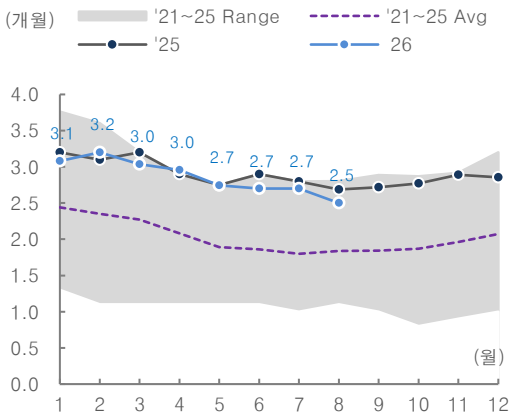
자료: FRED, 대신증권 Research Center

그림 57.현대차 글로벌 재고



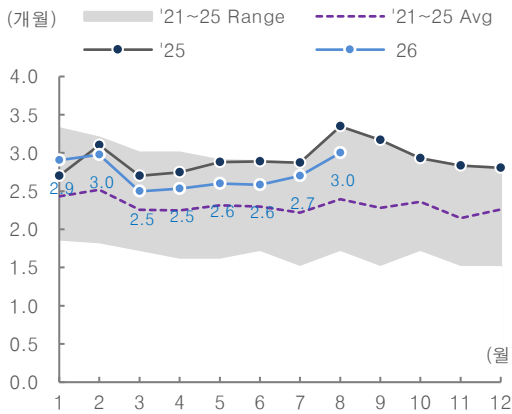
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 58.현대차 북미 재고



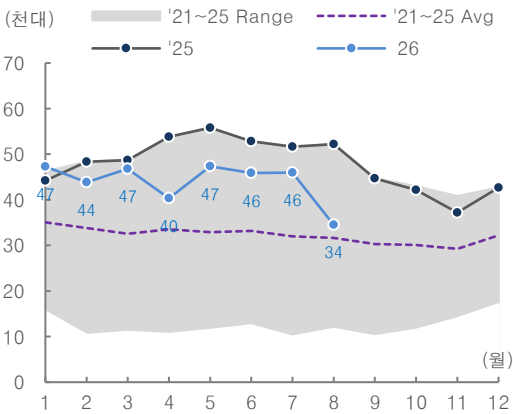
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 59.현대차 서유럽 재고



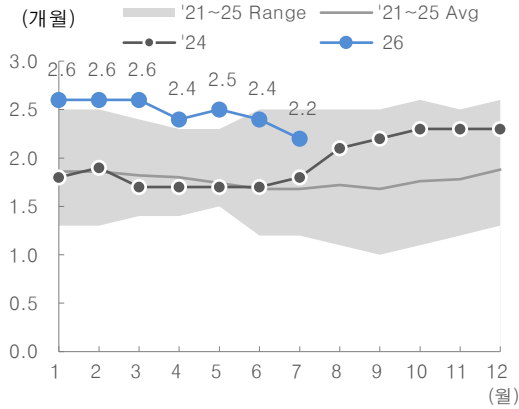
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 60.현대차 한국 재고



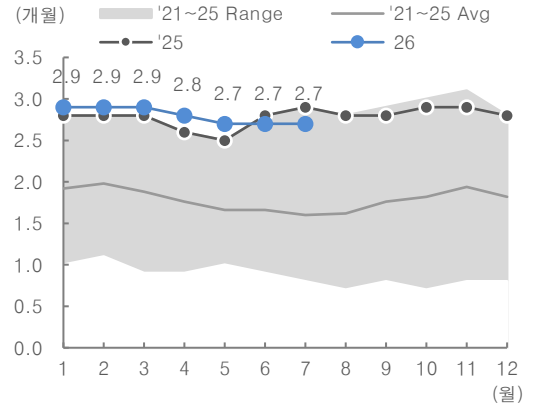
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 61.기아 글로벌 재고



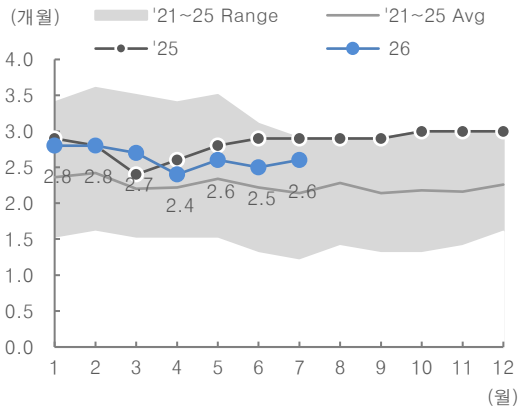
주: 기아는 8월 재고 잠정치 집계 전으로 7월까지 업데이트
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 62.기아 미국 재고



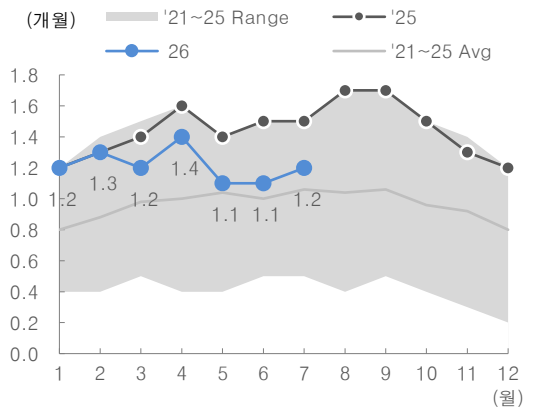
주: 기아는 8월 재고 잠정치 집계 전으로 7월까지 업데이트
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 63.기아 유럽 재고



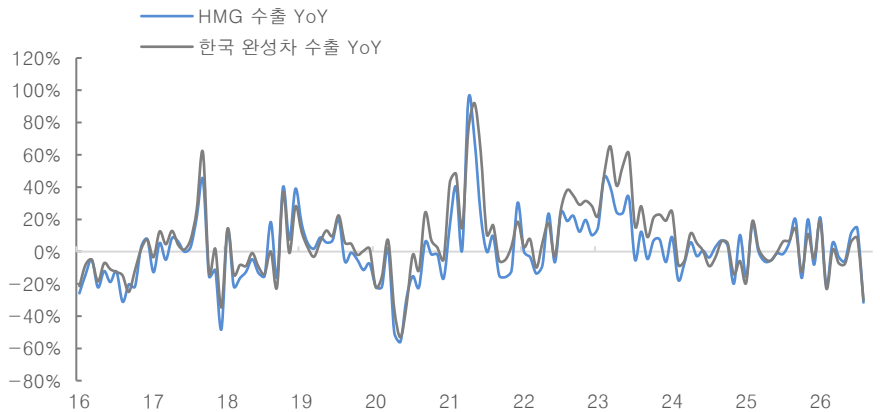
주: 기아는 8월 재고 잠정치 집계 전으로 7월까지 업데이트
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 64.기아 인도 재고



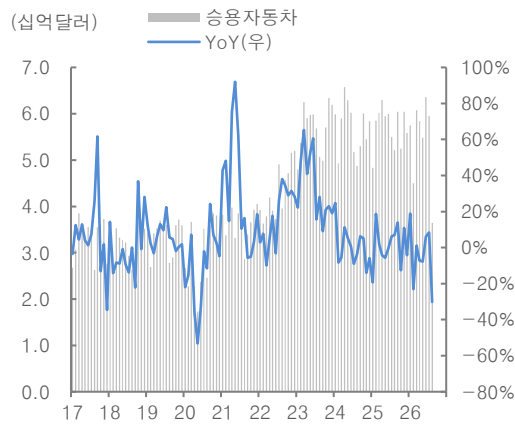
주: 기아는 8월 재고 잠정치 집계 전으로 7월까지 업데이트
자료: 기아, 대신증권 Research Center

그림 65.현대차/기아 월별 수출물량 - 한국 완성차 수출 YoY



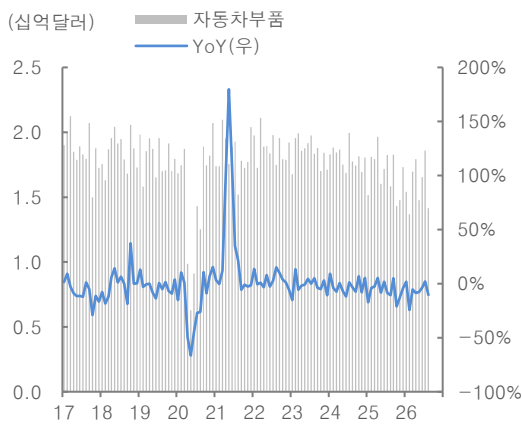
자료: 현대차, 기아, KITA, 대신증권 Research Center

그림 66.승용차 수출액



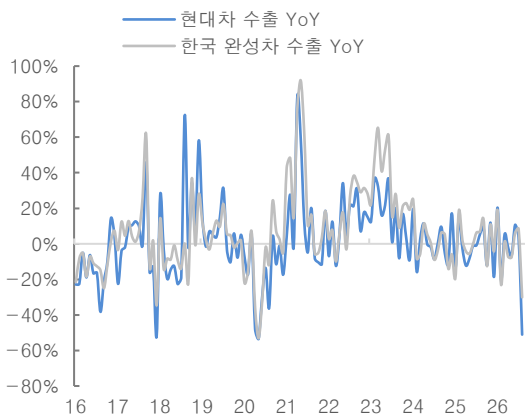
주: 10일 단위 수출 데이터. 2026.08.31일 데이터까지 업데이트
자료: KITA, 대신증권 Research Center

그림 67.부품 수출액



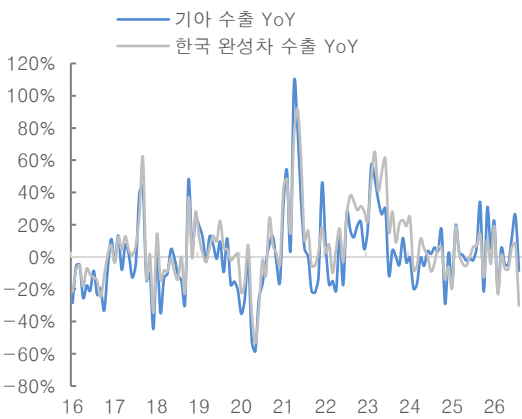
주: 10일 단위 수출 데이터. 2026.08.31일 데이터까지 업데이트
자료: KITA, 대신증권 Research Center

그림 68.현대차 수출 - 한국 완성차 수출액 YoY



자료: 현대차, KITA, 대신증권 Research Center

그림 69.기아 수출 - 한국 완성차 수출액 YoY



자료: 기아, KITA, 대신증권 Research Center

국가별 신차 판매

미국: 2026.08월 미국 신차 판매는 138만대/YoY -6.6% 감소했다. 영업일수는 26일로 전년 동월 대비 1일 적었다. 차종별로는 HEV 21.3만대(+23%/침투율 16%), BEV 8.2만대(-47%/침투율 6%), PHEV 1.6만대(-53%/침투율 1%) 판매했다. 1) 중동 분쟁에 따른 고유가 기조, 2) HEV 라인업 확대 효과로 일본/한국 업체 중심 판매 호조세 지속되는 가운데, 일부 저소득층 소비자는 중고차/저가 시장으로 이동하는 양상도 포착됐다.

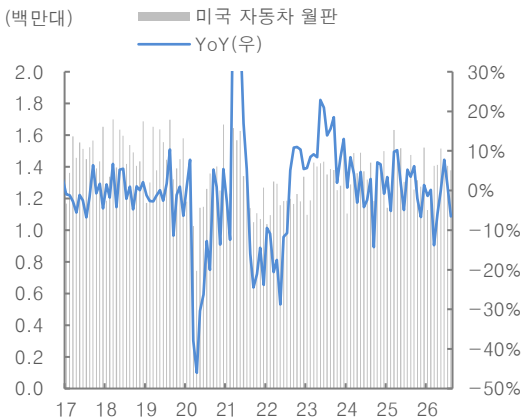
유럽: (AECA 판매데이터는 8월 휴가 영향으로 업데이트 지연) 각국 자동차협회 발표 기준, 승용차 판매는 독일 21.2만대(+3%)/프랑스 9.4만대(+7%)/이탈리아 6.9만대(+3%)/영국 9.4만대(+14%) 판매를 기록했다. BEV 판매는 독일 6.9만대(+76%)/프랑스 3.6만대(+113%)/이탈리아 4,486대(+36%)/영국 2.8만대(+75%) 기록

주요 4개국 모두 대체적으로 8월 판매가 증가한 가운데, 친환경차 및 중국브랜드 (BYD/Leapmotor/MG 등) 판매 증가가 두드러졌다. 테슬라는 가격인하 효과로 프랑스/덴마크에서 YoY 2배 이상의 판매 물량 증가를 보인 반면, 노르웨이/스웨덴 등에서는 급감하며 국가별 상반된 흐름 보였다.

인도: 2026.07월 기준 인도 신차 판매는 53만대로 YoY +22% 증가했다. 2026.04월 이후 4개월 연속 20% 상회하는 성장률 보이고 있다. 중동 불확실성에도 불구하고, GST 세율 인하 (개소세 인하) 및 차량 금융 확대, 신차 출시 영향이 지속되고 있는 것으로 판단된다. 추가로, 2026.08월 주요 업체 합산 판매량은 51만대(YoY +33%)로 집계됐다. 업체별로는 스즈키 18만대(+34%)/타타 10만대(+49%)/MM 9만대(+40%)/현대차 5만대(+24%)/기아 3만대(+48%) 판매 기록했다.

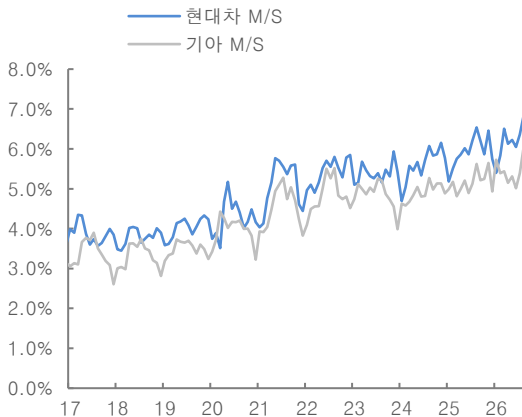
중국: 2026년 7월 기준 중국 신차 판매(공장 선적 기준)는 258만대로 YoY -0.3% 감소했다. 7월 기후 영향(고온/태풍/홍수 등)으로 수요 제한된 모습이다. 누적 기준, 1,760만대(-4%)로 소비 심리 부진, 차량 가격 인하 가능성에 따른 내수 수요 위축 지속되고 있으나, 업체들의 NEV 수출 증가로 판매 감소를 일부 상쇄하고 있는 상황이다.

그림 70.미국 신차 판매



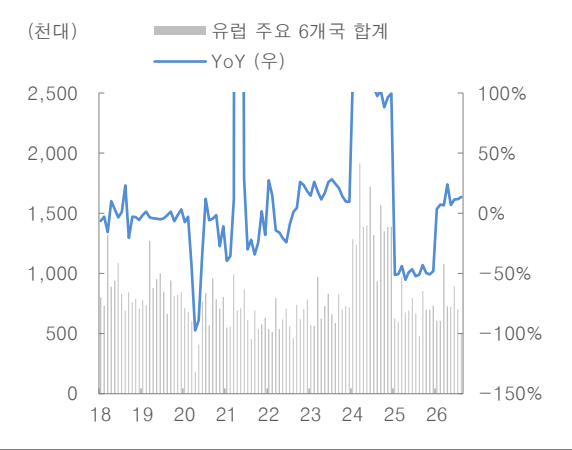
자료: Marklines, Automotive News, 대신증권 Research Center

그림 71.현대기아 미국 점유율



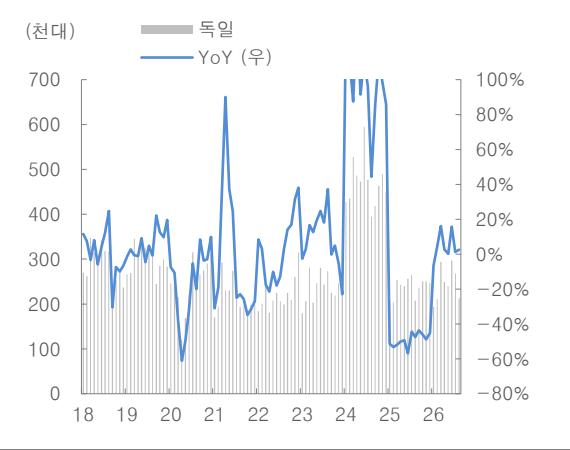
자료: Marklines, Automotive News, 대신증권 Research Center

그림 72.유럽 주요 6개국 신차 판매



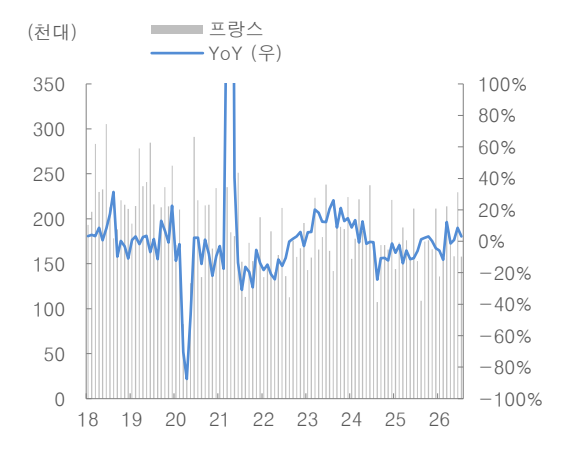
참고: 주요 6개국 (독일, 프랑스, 영국, 노르웨이, 스웨덴, 이탈리아)
자료: 각국 자동차 협회, 대신증권 Research Center

그림 73.독일 신차 판매



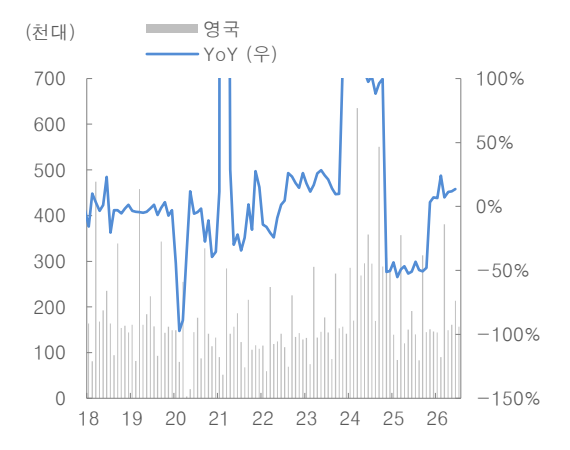
자료: KBA, Marklines, 대신증권 Research Center

그림 74.프랑스 신차 판매



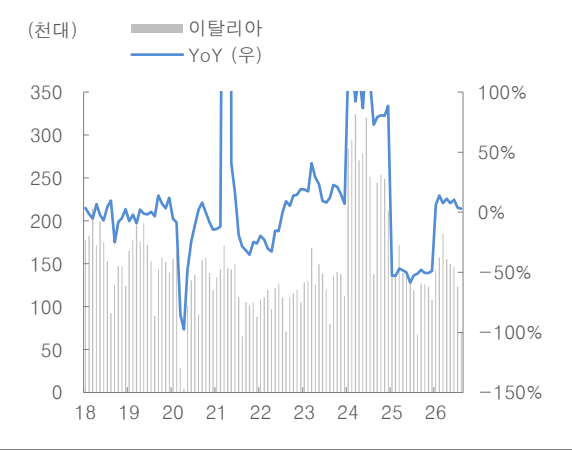
자료: PFA, Marklines, 대신증권 Research Center

그림 75.영국 신차 판매



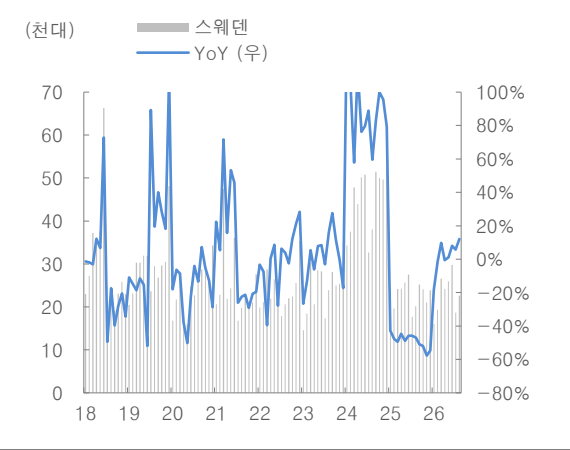
자료: SMMT, Marklines, 대신증권 Research Center

그림 76.이탈리아 신차 판매



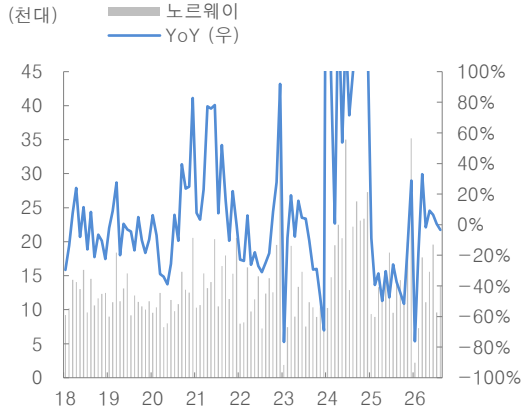
자료: ANFA, Marklines, 대신증권 Research Center

그림 77.스웨덴 신차 판매



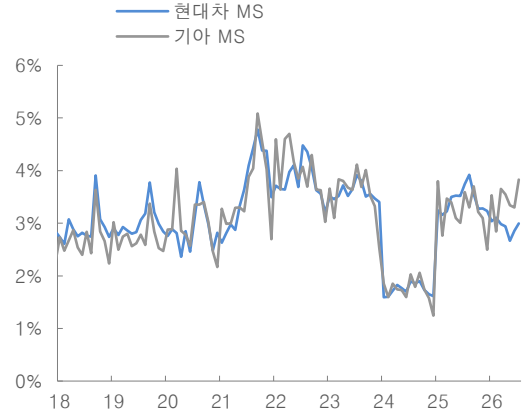
자료: Bil Sweden, Marklines, 대신증권 Research Center

그림 78.노르웨이 신차 판매



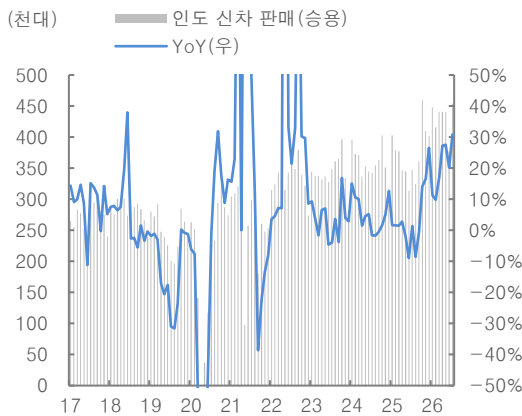
자료: OFV, Marklines, 대신증권 Research Center

그림 79.현대기아 유럽 6개국 점유율



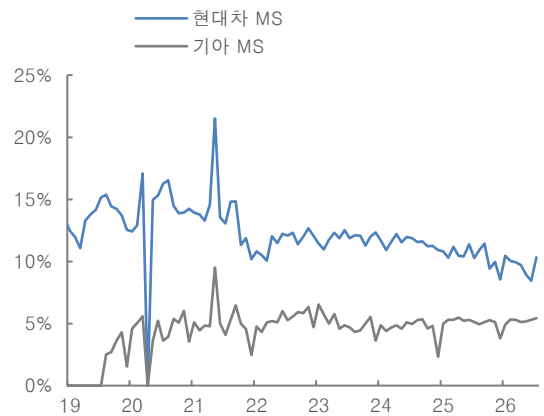
자료: Marklines, 대신증권 Research Center

그림 80.인도 신차 판매



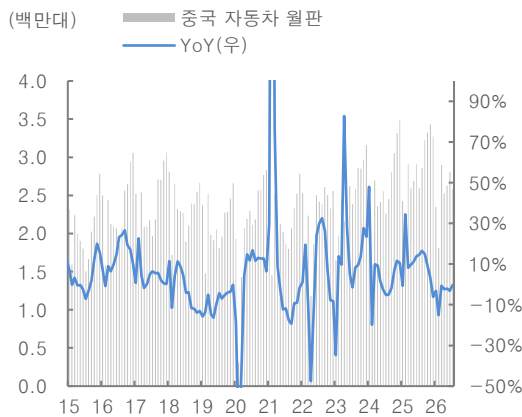
자료: Marklines, 대신증권 Research Center

그림 81.현대기아 인도 점유율



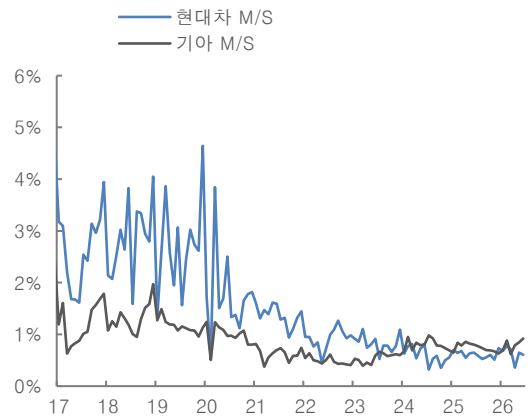
자료: Marklines, 대신증권 Research Center

그림 82.중국 신차 판매



자료: Marklines, CPCA, 대신증권 Research Center

그림 83.현대기아 중국 점유율



자료: Marklines, CPCA, 대신증권 Research Center

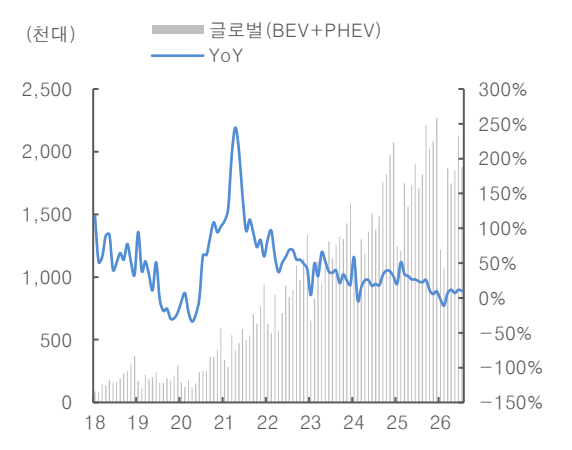
[2 차전지] Non G2 그리고 한국까지

글로벌 친환경차 판매

2026.07월 친환경차(BEV+PHEV) 판매는 188만대로 YoY +10% 증가했다. 중국 제외한 판매는 82만대로 YoY +29% 증가했다. 지역별로 미국 9.2만대(-39%), 유럽 43.6만대(+30%), 인도 3.9만대(+30%), 한국 3.6만대(+44%), 중국 105.8만대(-1.2%) 기록하며, 미국/중국 외 지역에서의 고성장세 지속됐다.

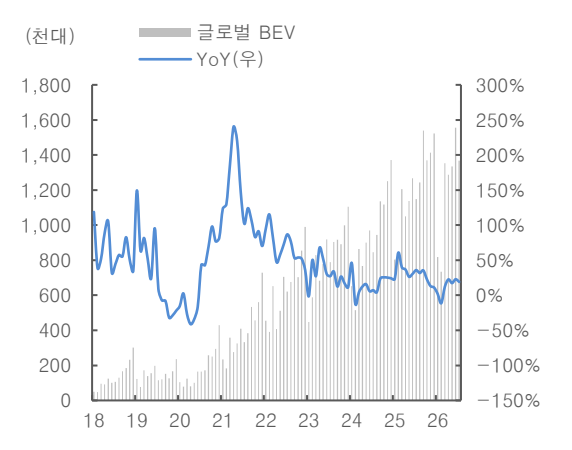
누적 기준으로는 글로벌 1,177만대(YoY +6%), 중국 제외 540만대(+23%) 판매 기록했다. 지역별로는 미국 67만대(-28%), 유럽 297만대(+29%), 인도 25만대(+47%), 한국 24만대(+93%), 중국 636만대(-8%) 기록했다.

그림 84.글로벌 친환경차(BEV+PHEV) 판매



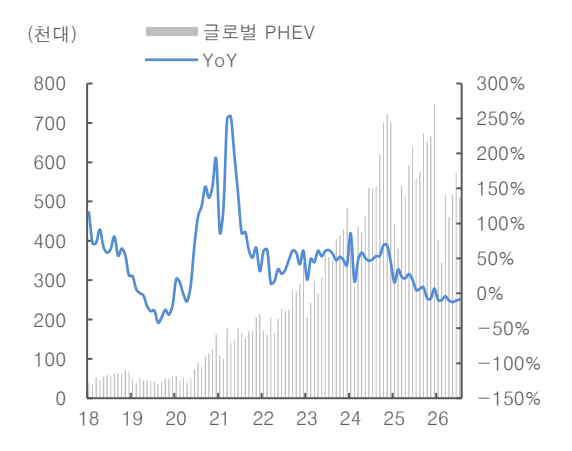
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 85.글로벌 BEV 판매



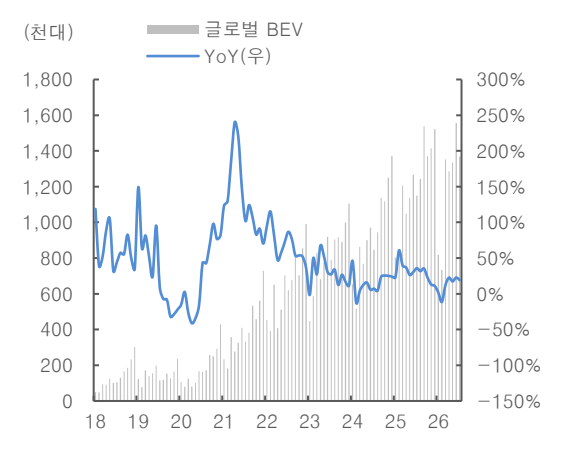
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 86.글로벌 PHEV 판매



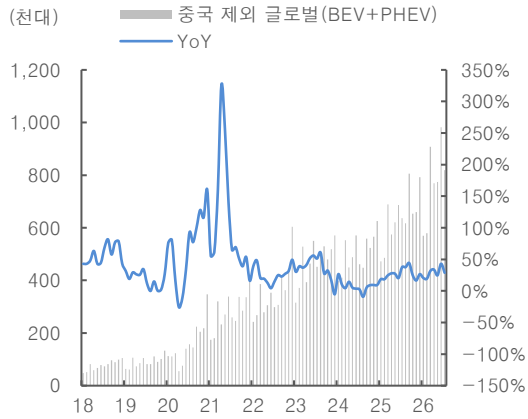
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 87.글로벌 HEV 판매



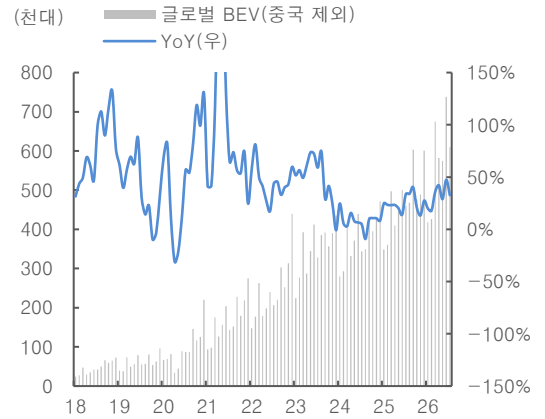
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 88.중국 제외 친환경차(BEV+PHEV) 판매



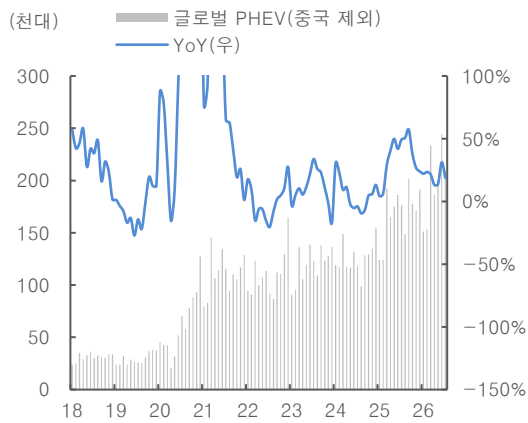
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 89.중국 제외 BEV 판매



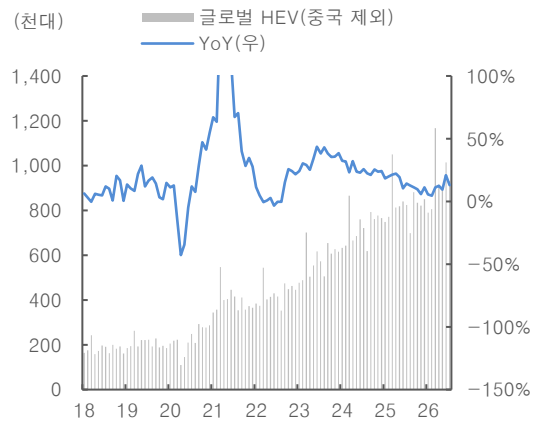
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 90.중국 제외 PHEV 판매



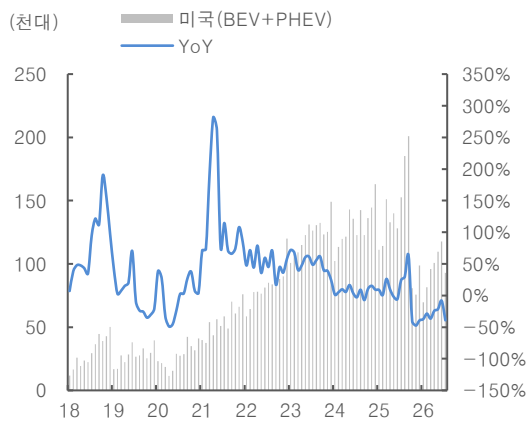
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 91.중국 제외 글로벌 HEV



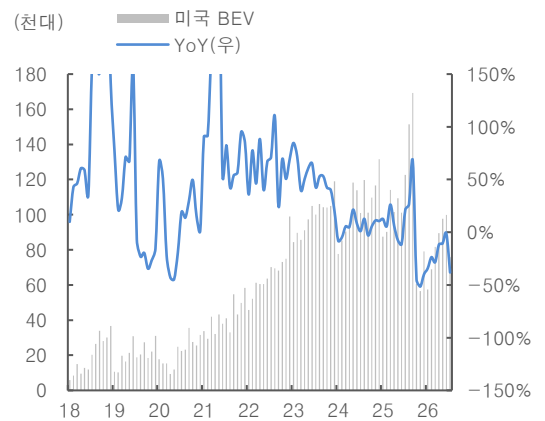
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 92.미국 친환경차(BEV+PHEV) 판매



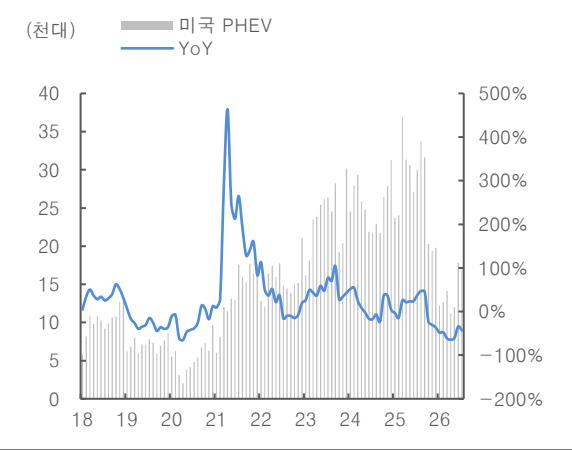
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 93.미국 BEV 판매



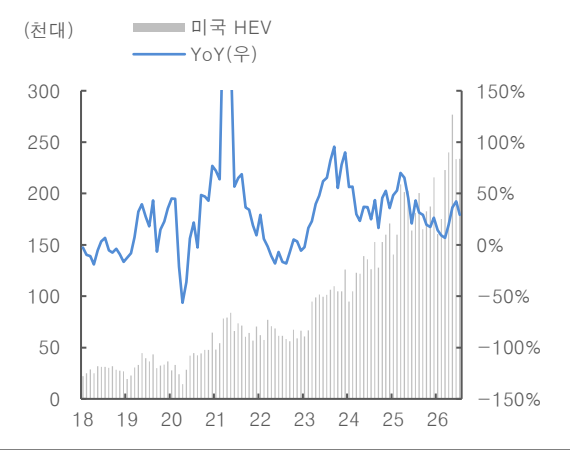
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 94.미국 PHEV 판매



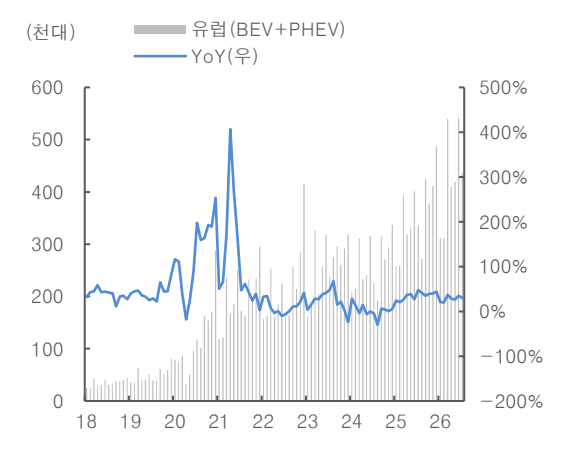
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 95.미국 HEV 판매



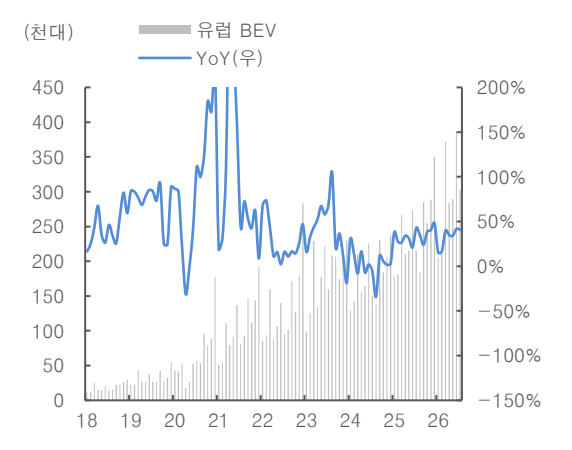
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 96.유럽 친환경차(BEV+PHEV) 판매



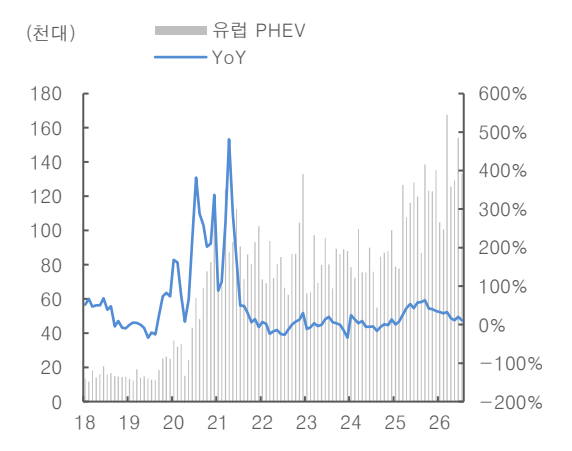
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 97.유럽 BEV 판매



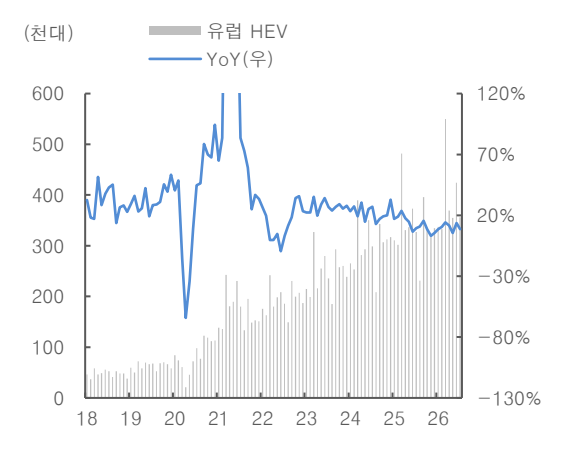
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 98.유럽 PHEV 판매



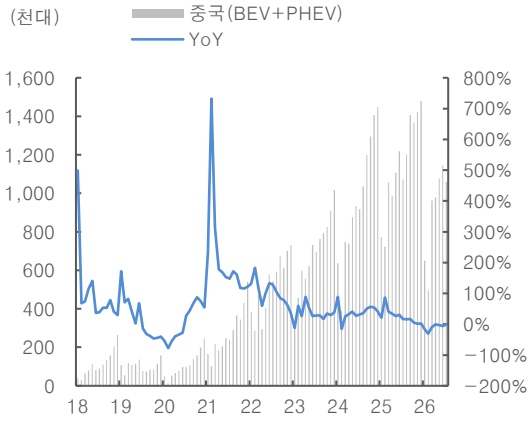
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 99.유럽 HEV 판매



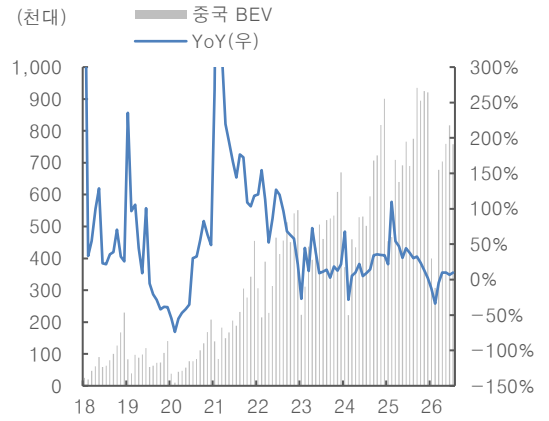
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 100. 중국 친환경차(BEV+PHEV) 판매



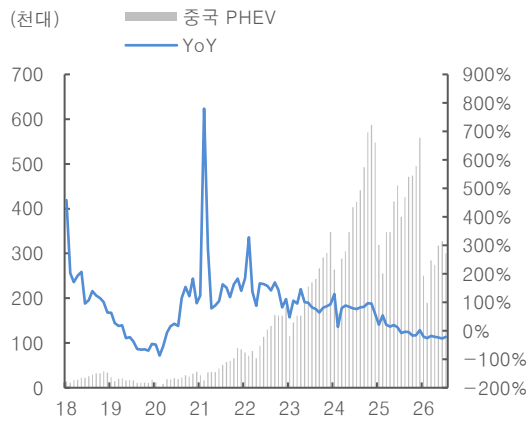
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 101. 중국 BEV 판매



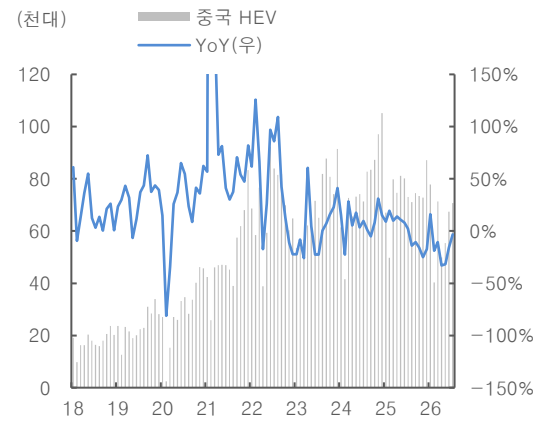
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 102. 중국 PHEV 판매



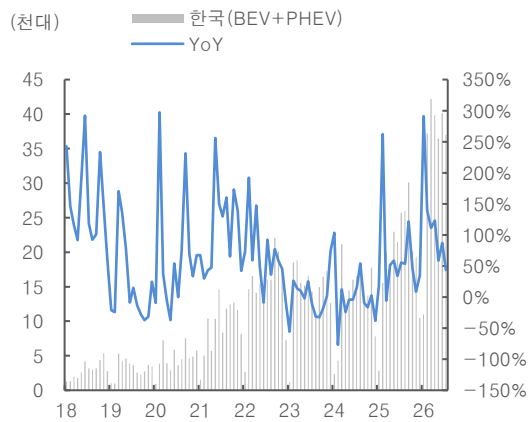
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 103. 중국 HEV 판매



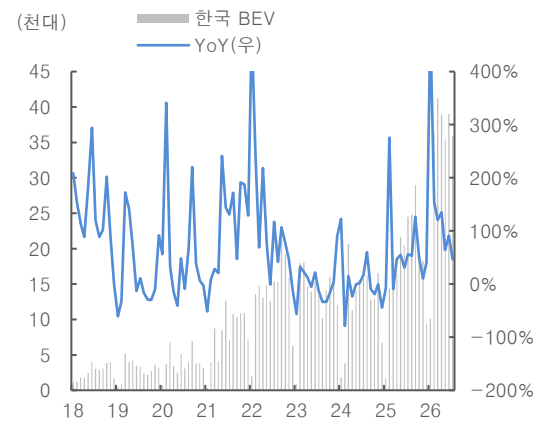
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 104. 한국 친환경차(BEV+PHEV) 판매



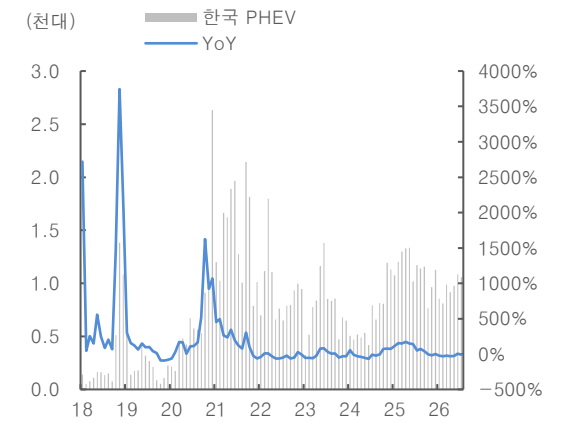
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 105. 한국 BEV 판매



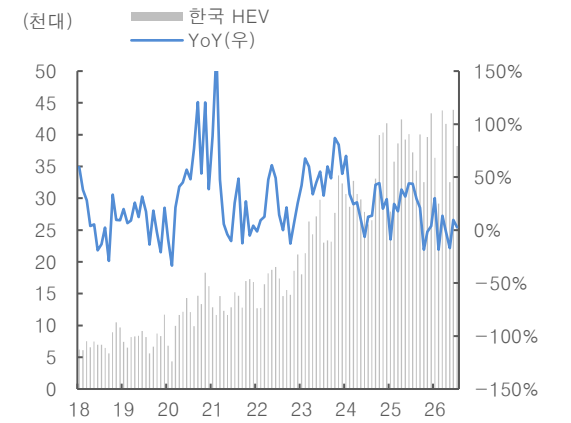
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 106. 한국 PHEV 판매



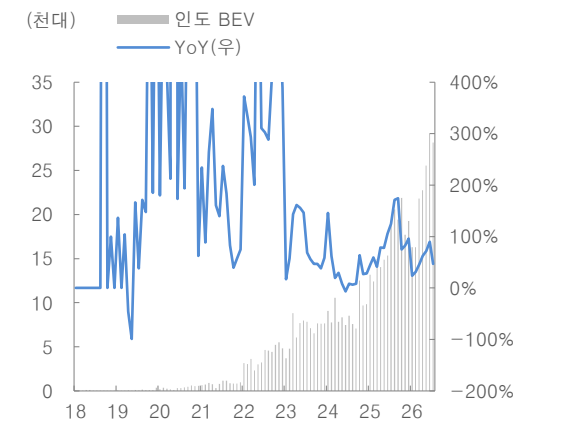
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 107. 한국 HEV 판매



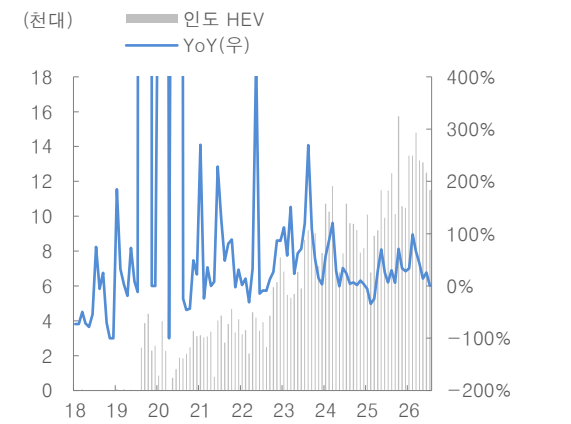
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 108. 인도 BEV 판매



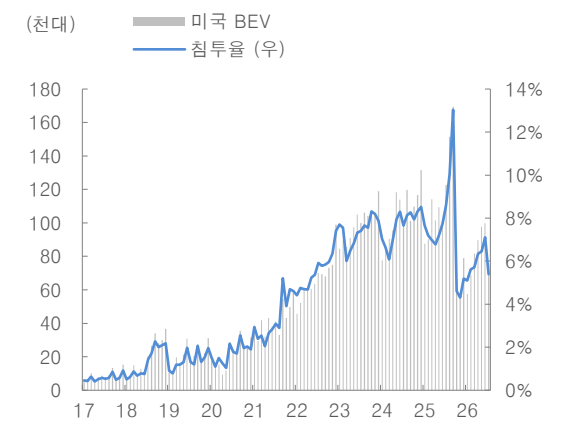
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 109. 인도 HEV 판매



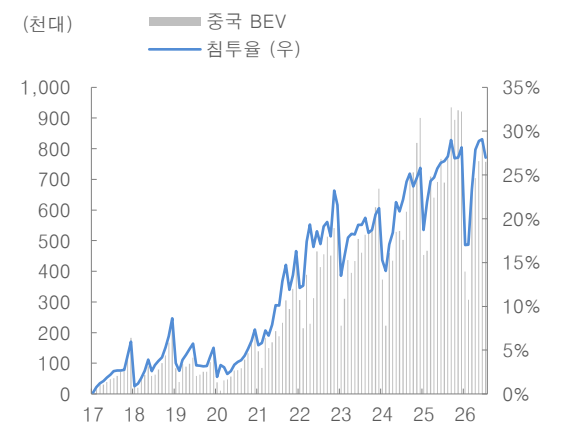
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 110. 미국 BEV 침투율



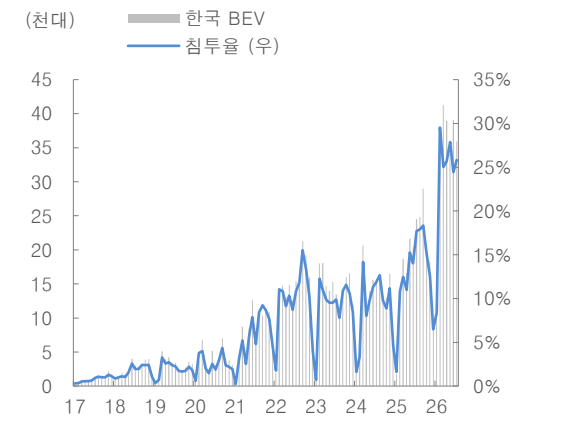
자료: Marklines, SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 111. 중국 BEV 침투율



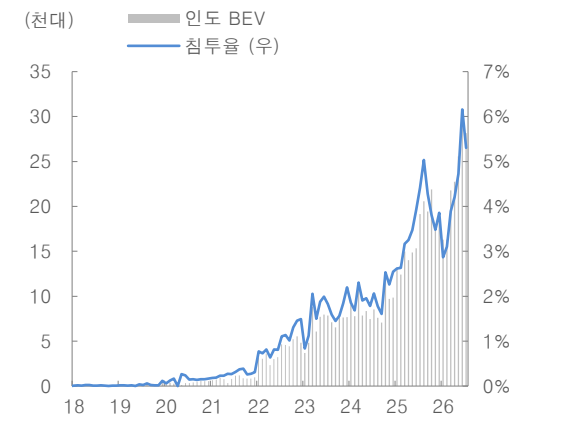
자료: Marklines, SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 112. 한국 BEV 침투율



자료: Marklines, SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 113. 인도 BEV 침투율



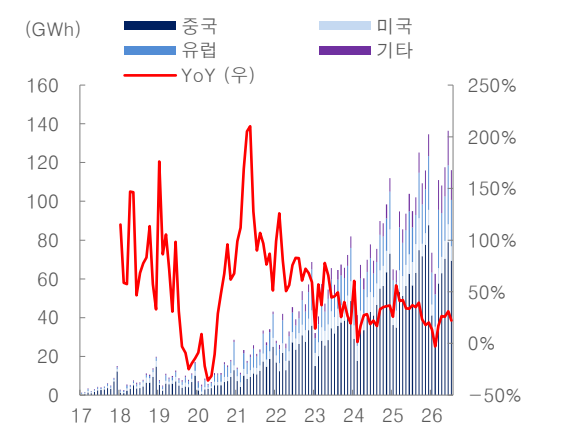
자료: Marklines, SNE Research, 대신증권 Research Center

EV 배터리 출하

2026.07월 글로벌 전기차용 배터리 사용량은 116GWh로 YoY +22% 증가했다. 중국 제외 물량은 47GWh로 YoY +21% 증가했다. 업체별로는 LGES 7.6GWh(-18%), SKOn 3.2GWh(-25%), SDI 1.8GWh(-32%), CATL 47GWh(+33%), BYD 19GWh(+21%), CALB 6GWh(+12%), Gotion 6GWh(+47%), 파나소닉 4GWh(-2%) 기록했다. 점유율은 LGES 6.6%(-3.2%pt), SKOn 2.8%(-1.8%pt), SDI 1.5%(-1.2%pt), CATL 40%(+3.3%pt), BYD 16.1%(-0.2%pt), CALB 5.2%(-0.5%pt), Gotion 5.1%(+0.9%pt), 파나소닉 3.1%(-0.8%pt)이다.

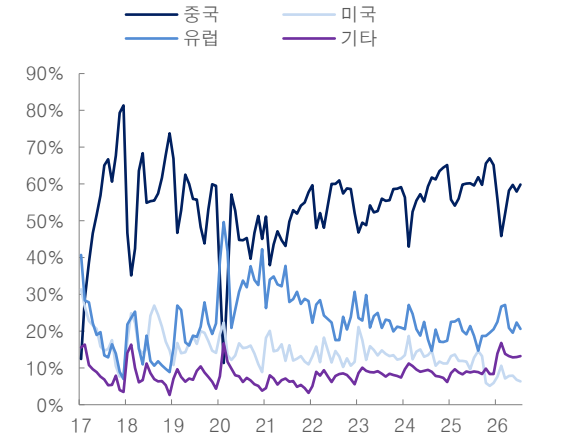
2026.07월 누적 기준 배터리 사용량은 725GWh로 YoY +20% 증가했다(중국 제외 시, 316GWh/YoY +26%). 업체별로는 LGES 60GWh(+5%), SKOn 22GWh(-10%), SDI 12GWh(-29%), CATL 290GWh(+27%), BYD 106GWh(+5%), CALB 37GWh(+34%), Gotion 34GWh(+44%), 파나소닉 26GWh(+8%) 기록했다. 점유율은 LGES 8.3%(-1.3%pt), SKOn 3.1%(-1.0%pt), SDI 1.7%(-1.2%pt), CATL 39.9%(+1.9%pt), BYD 14.7%(-2.2%pt), CALB 5.2%(+0.5%pt), Gotion 4.7%(+0.8%pt), 파나소닉 3.6%(-0.4%pt)이다. 테슬라 및 유럽 고객사 판매 증가로 LGES/파나소닉 등 일부 논차이나 업체들의 출하 증가했으나, 시장 성장 하회하며 점유율은 하락했다.

그림 114. 글로벌 배터리 출하량



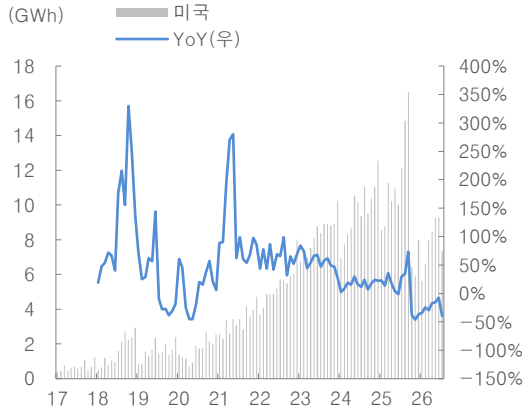
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 115. 국가별 배터리 점유율



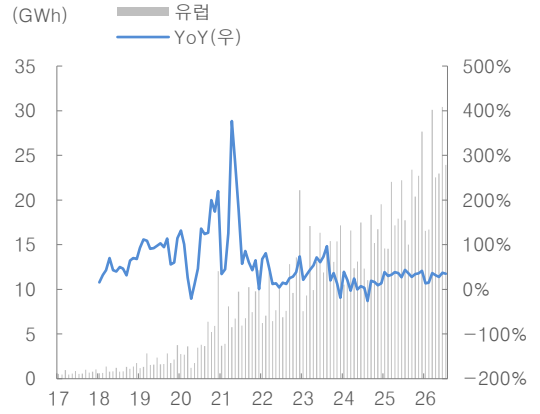
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 116. 미국 배터리 출하량 - YoY



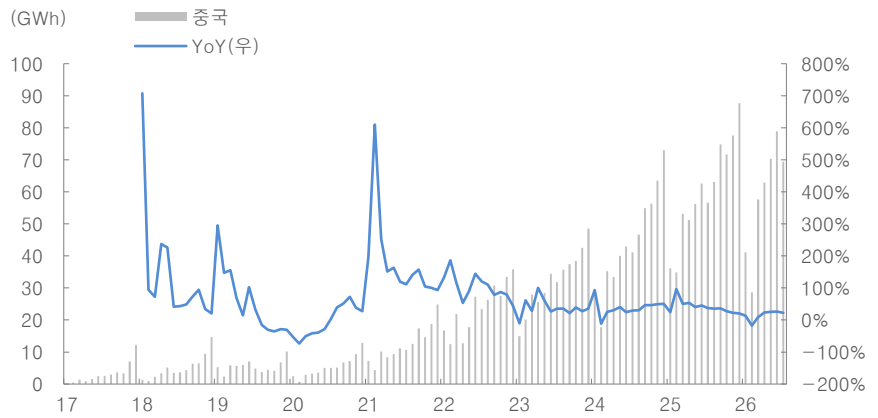
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 117. 유럽 배터리 출하량 - YoY



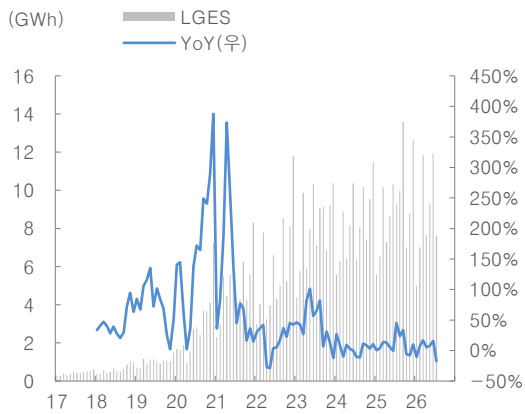
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 118. 중국 배터리 출하량 - YoY



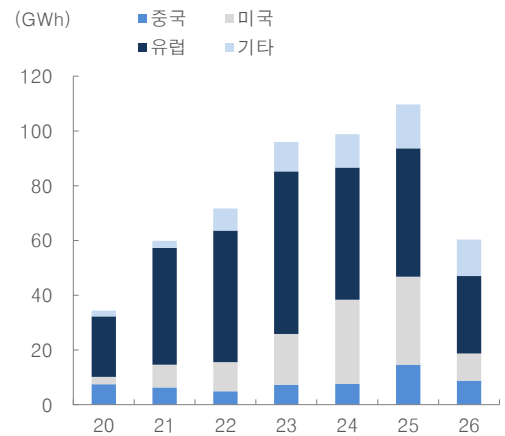
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 119. LGES 출하량 - YoY



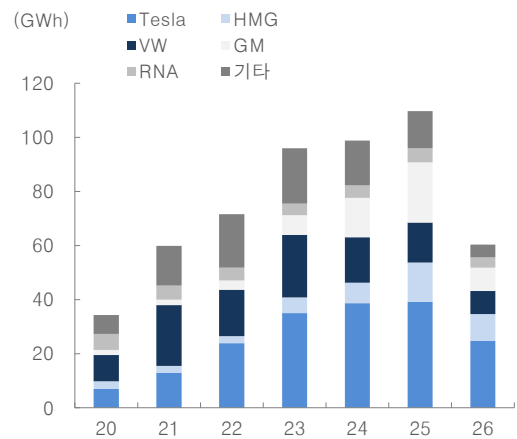
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 120. LGES 국가별 출하량



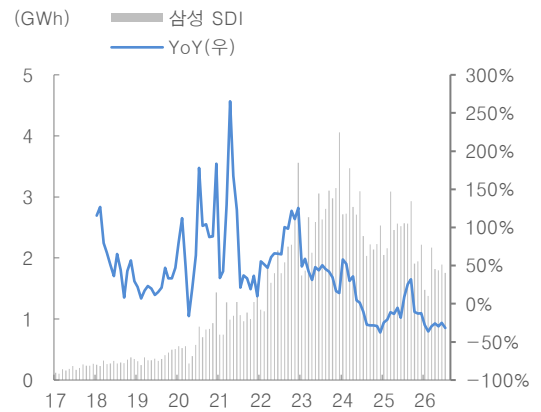
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 121. LGES 고객별 EV 출하량



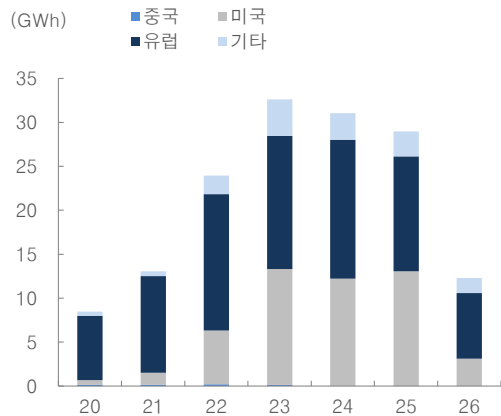
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 122. 삼성 SDI 출하량 - YoY



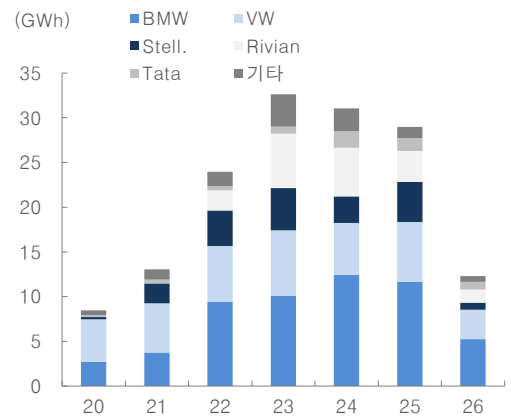
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 123. 삼성 SDI 국가별 출하량



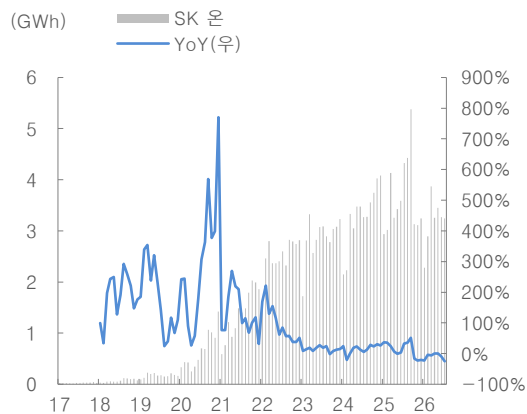
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 124. 삼성 SDI 고객별 EV 출하량



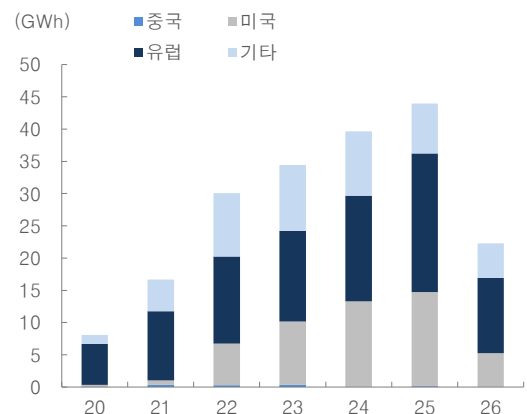
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 125. SK 온 출하량 - YoY



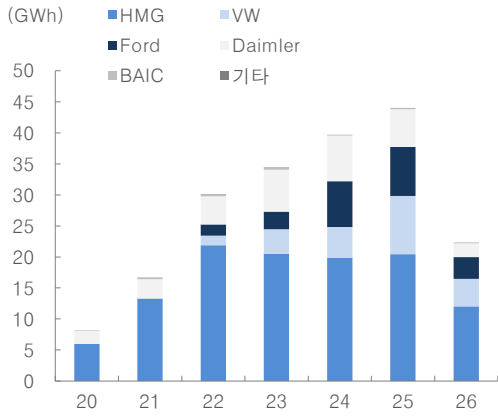
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 126. SK 온 국가별 출하량



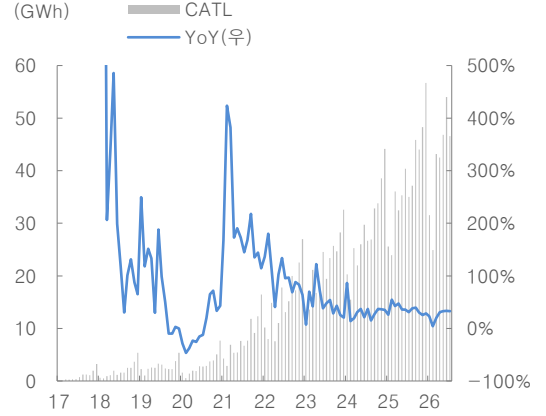
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 127. SK 온 고객별 EV 출하량



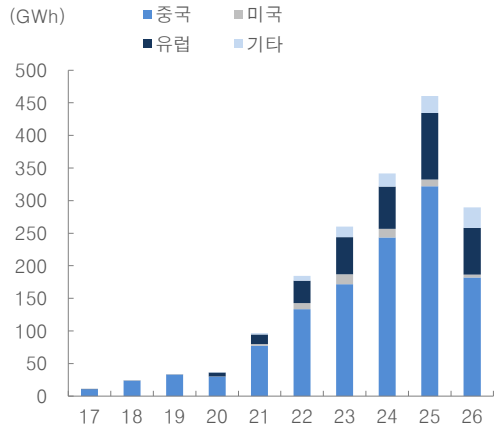
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 128. CATL 출하량 - YoY



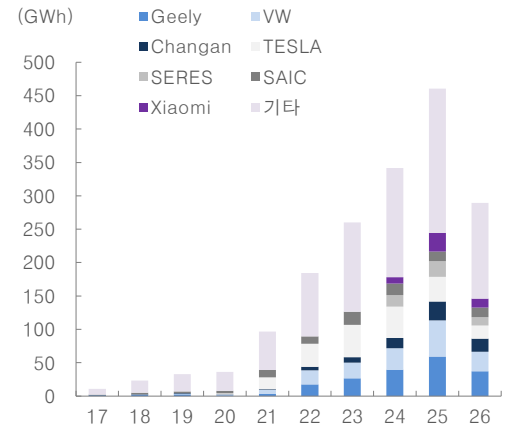
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 129. CATL 국가별 출하량



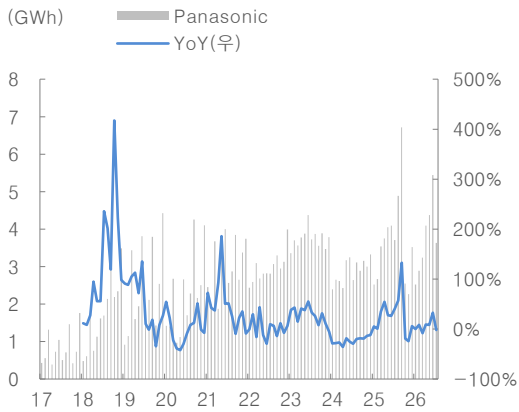
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 130. CATL 고객별 EV 출하량



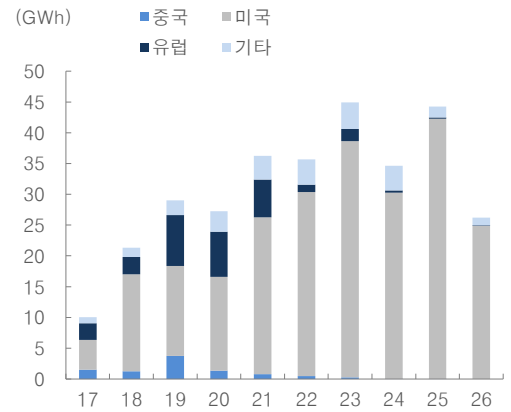
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 131. Panasonic 출하량 - YoY



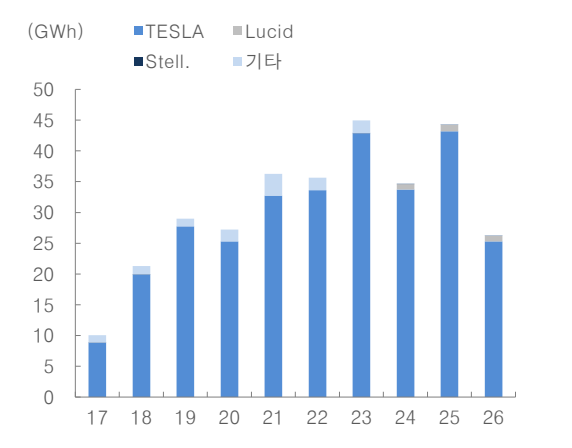
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 132. Panasonic 국가별 출하량



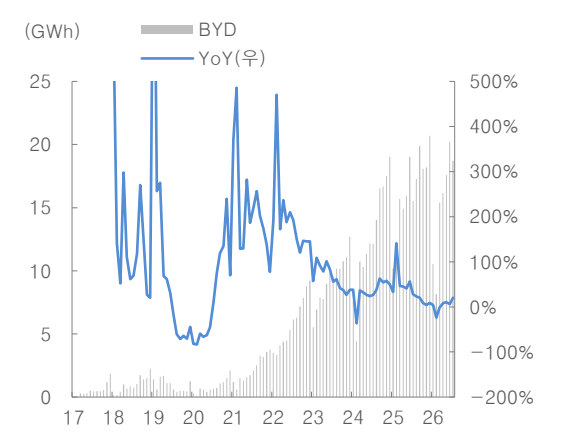
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 133. Panasonic 고객별 EV 출하량



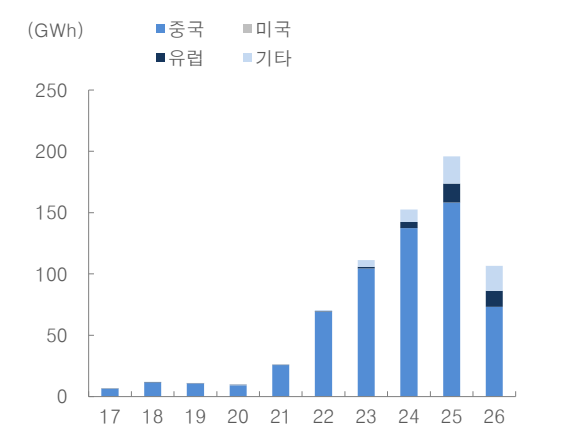
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 134. BYD 출하량 - YoY



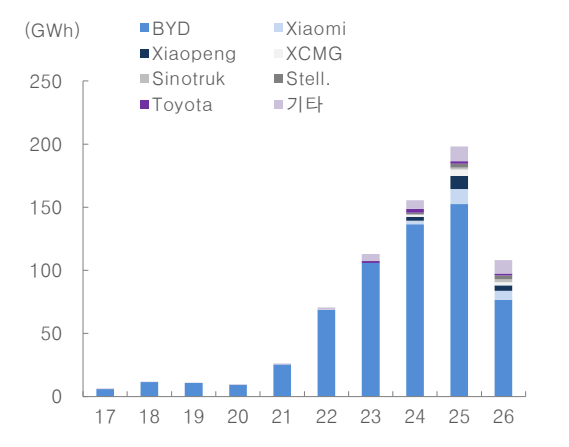
자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 135. BYD 국가별 출하량



자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

그림 136. BYD 고객별 EV 출하량



자료: SNE Research, 대신증권 Research Center

[비용] 끝날 듯 끝나지 않는

자동차: 전쟁 노이즈에 따른 부담은 지속

중동 불확실성 확대되며 유가와 합성수지 가격이 반등세다. 8/30일 미국의 이란 영내 공습으로 중동 긴장감 고조되며, 브렌트유 가격은 배럴당 97달러까지 상승했다. 8월 이후 저점(72\$/bbl) 대비 +41% 급등이다. 이외 운임/알루미늄/구리 가격도 높은 수준 유지되고 있어 불확실성 지속되고 있다. 다만, 2Q26 피크 수준 대비해서는 낮아진 가격 레벨로 1H26 우려 대비 추가적인 악재 반영보다는 불확실성이 지속되고 있다는데 초점 맞추 필요 있겠다.

2차전지: 원자재별 수급(공급) 논리에 따른 움직임 지속

2차전지 관련 리튬/니켈/코발트 등 원자재 가격은 수급, 특히 공급 논리에 따른 움직임 지속되고 있다. 특히, 리튬 관련해 중국 내 리튬 광산 재가동 vs 환경문제로 인한 섀다운 지속에 따른 노이즈 지속되고 있으나, 9월 들어서도 kg당 20달러 수준이 유지되고 있다. 2차전지 관련 주요 소재 가격은 판가에 전가되는 구조이기에, 완전한 상승세는 실적에 오히려 긍정적이다. 특히, 리튬/니켈/코발트 등 주요 원자재 가격은 2025년을 저점으로 반등한 상황으로 2H26 판가 상승 가시화되고 있다는 점 긍정적이다..



자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 1. 주요 화학제품 가격 변동

	4Q25	1Q26	2Q26	2026.07	2026.08	8월 MoM	2Q26 대비 7~8월평균
브렌트유	63	78	97	84	88	5.5%	-10.8%
Ethylene	743	838	1,199	858	983	14.6%	-23.2%
Propylene	718	863	1,186	921	1,038	12.7%	-17.4%
Butadiene	869	1,422	1,788	1,166	1,368	17.3%	-29.1%
HDPE	841	907	1,194	1,019	1,033	1.4%	-14.1%
LDPE	967	1,025	1,348	1,146	1,182	3.1%	-13.6%
PP	783	909	1,206	1,024	1,097	7.1%	-12.1%
ABS	1,211	1,384	1,803	1,550	1,528	-1.4%	-14.6%
PVC	629	743	861	723	751	3.9%	-14.4%

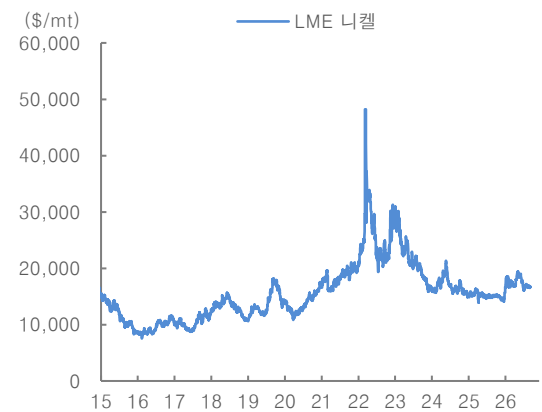
자료: Ciscem, 대신증권 리서치센터

그림 139. 구리 가격



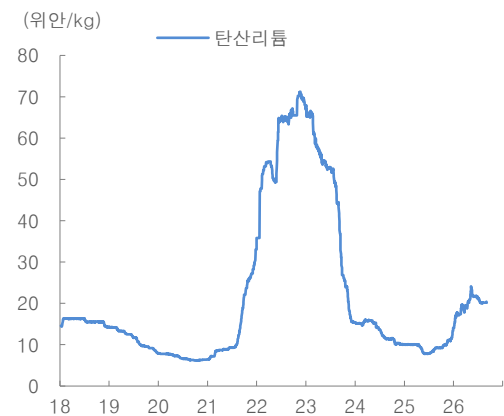
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

그림 140. 니켈 가격



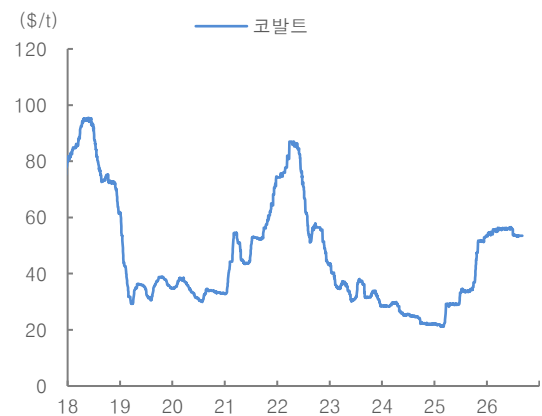
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

그림 141. 리튬 가격



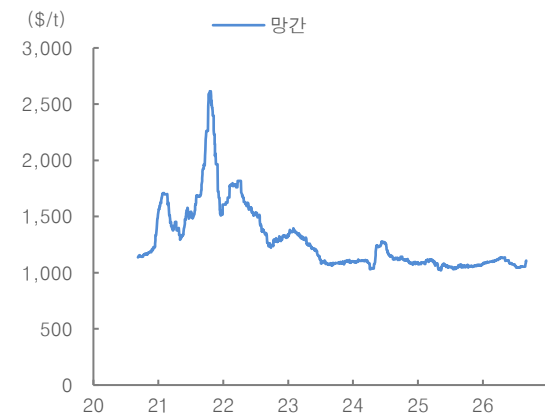
자료: KOMIS, 대신증권 Research Center

그림 142. 코발트 가격



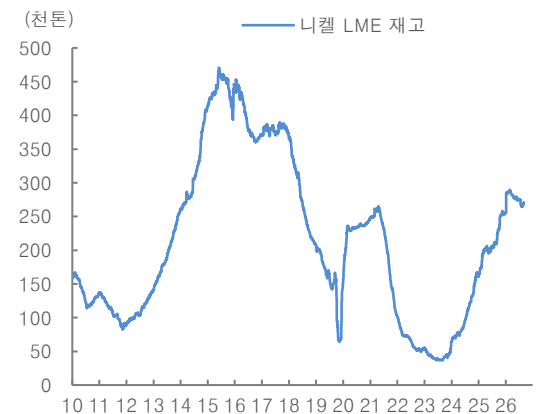
자료: KOMIS, 대신증권 Research Center

그림 143. 망간 가격



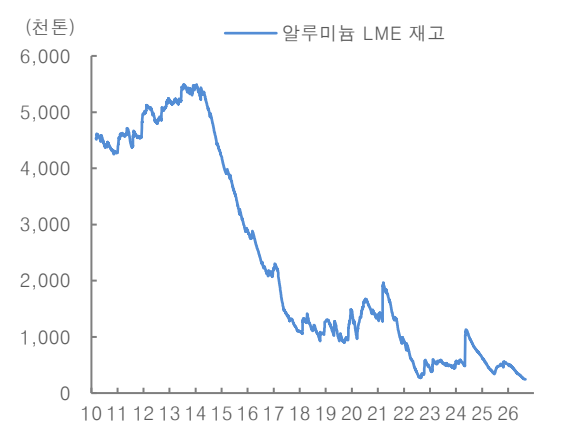
자료: KOMIS, 대신증권 Research Center

그림 144. 니켈 재고



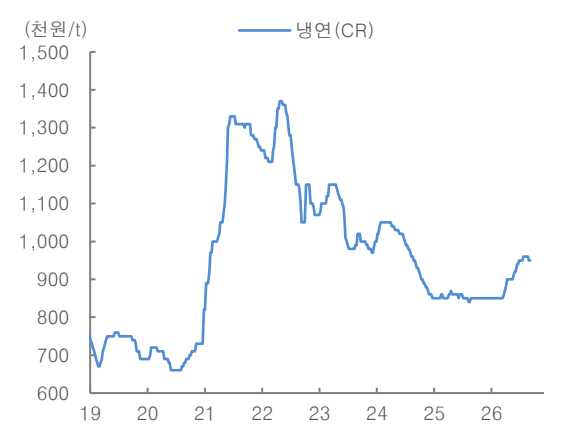
자료: KOMIS, 대신증권 Research Center

그림 145. 알루미늄 재고



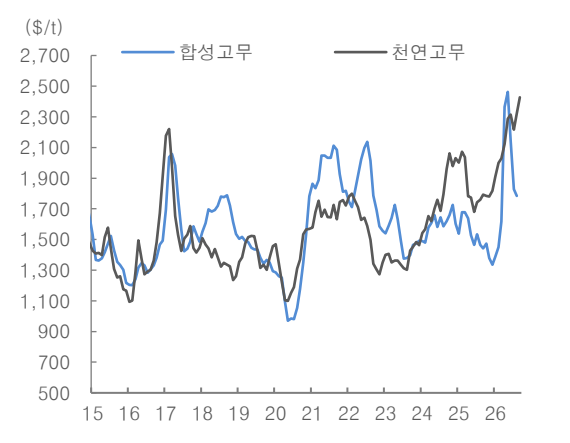
자료: KOMS, 대신증권 Research Center

그림 146. 강판 가격



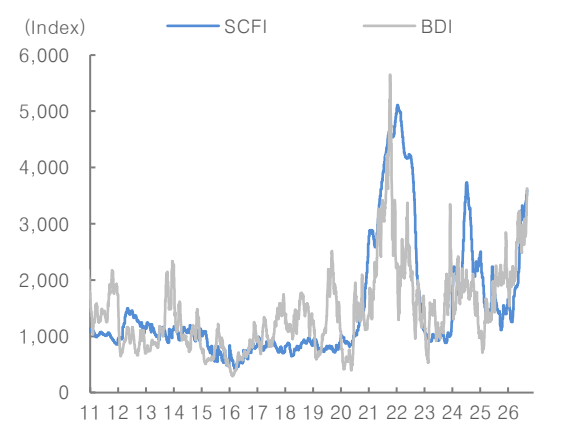
자료: 스틸데일리, 대신증권 Research Center

그림 147. 고무가격



주: 합성고무 가격은 KITA 수출단가 기준
자료: MRB, KITA, 대신증권 Research Center

그림 148. 운임지수



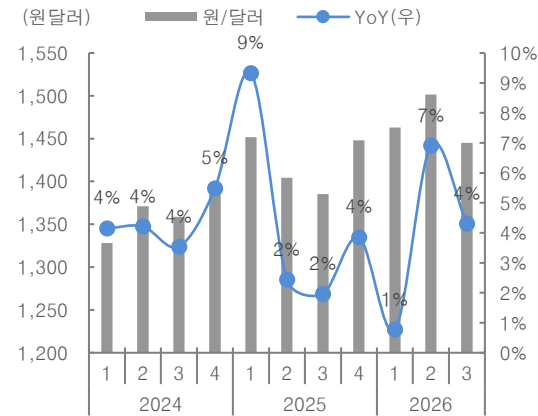
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

[환율] 1 년만에 보는 1,300 원대 환율. 연말로 가며 자동차 업종 영향 ↑

8/21일을 기점으로 원달러 환율이 1,300원 중반대에서 움직이고 있다. 분기평균 환율 기준 3Q25(1,385원) 이후 1년만이다. 환율 하락이 8월말부터 본격화되었기에 3Q26 평균 환율은 1,400원 수준에서 마감할 것으로 예상된다.

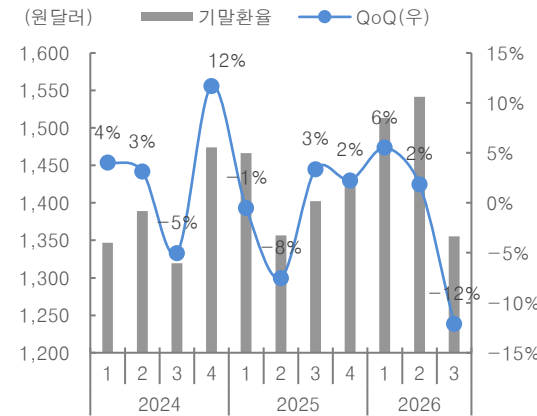
자동차/2차전지 업종 모두 원달러 환율 하락에 따른 (-) 영향 예상되나, 완제품 수출 대비 원화 비용 인식 큰 완성차 손익 영향이 더 클 수 밖에 없을 것이다. 다만, 3Q26는 1) 3Q25 기저 효과 있고(3Q25 원달러 평균환율 1,385원), 2) 기말환율 하락에 따른 외화판 보충 평가이익 감안 시, (-) 영향 제한적일 것으로 예상된다. 현재 수준 환율 유지된다면 4Q26로가며 환율에 따른 실질 부담 커질 수 밖에 없다. 참고로, 기본적으로 원달러 평균 환율 YoY +10% 변동 시, 현대기아 연간 영업이익은 각각 2.5조원 변동하며, 각사 외화판보충비에 있어 달러부채 규모 6~7조원으로 추정된다.

그림 149. 원달러 분기 평균 환율



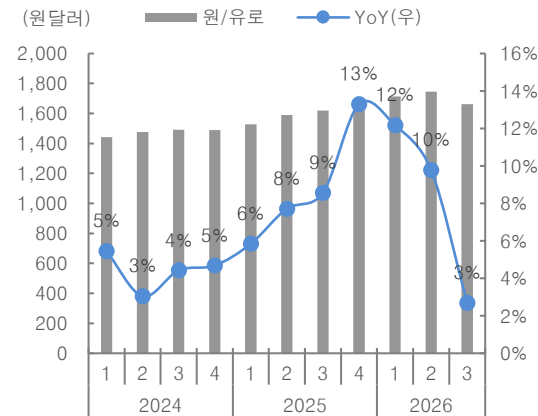
주: 3Q26 환율은 9/7일까지 반영
자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 150. 원달러 분기말 환율



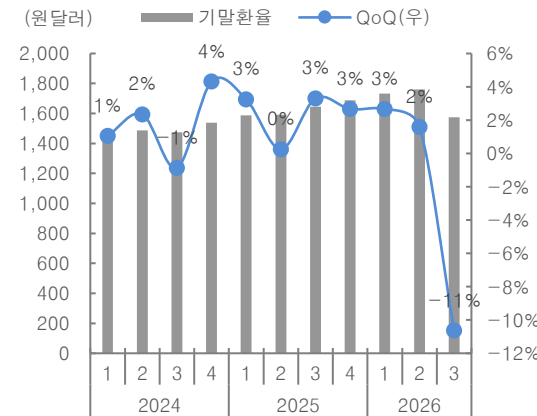
주: 3Q26 기말환율은 9/7일 마감 환율 반영
자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 151. 원유로 분기 평균 환율



주: 3Q26 환율은 9/7일까지 반영
자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 152. 원유로 분기말 환율



주: 3Q26 기말환율은 9/7일 마감 환율 반영
자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

표 1. 글로벌 완성차 업종 Peer Group(1) (십억달러)

		현대차	기아	도요타	혼다	닛산	포드	GM
시가총액		59.7	37.1	290.5	49.4	7.6	58.3	77.0
수익률	1M	-1.7	-2.2	5.6	7.7	-2.2	3.8	-0.4
	3M	-42.9	-21.2	8.5	12.8	-10.9	-3.7	5.9
	6M	-26.4	-19.9	-11.1	20.2	-15.7	16.8	12.4
	1Y	78.2	23.7	9.4	6.5	-6.6	30.9	52.6
매출액	2024	128,512.4	78,801.6	315,353.6	142,383.4	82,935.1	184,992.0	187,442.0
	2025	131,084.0	80,331.2	336,715.9	144,801.6	79,772.1	187,267.0	185,019.0
	2026E	140,909.4	91,037.1	342,841.0	151,732.2	81,716.2	180,787.9	185,380.0
	2027E	147,439.7	95,298.2	354,756.9	156,069.2	83,996.4	184,155.5	188,054.5
영업이익	2024	10,443.1	9,289.9	31,482.3	7,966.3	458.2	5,219.0	12,784.0
	2025	8,071.0	6,389.1	25,553.4	-1,099.6	-167.2	-9,169.0	2,909.0
	2026E	8,374.0	7,390.7	24,935.9	4,893.9	1,207.7	10,645.4	14,862.5
	2027E	9,607.6	8,132.2	28,961.4	7,719.7	1,727.3	11,189.7	15,873.1
EBITDA	2024	13,810.2	11,158.5	46,261.3	12,843.1	5,040.8	13,418.0	25,542.0
	2025	11,597.7	8,298.1	37,391.2	4,146.6	2,757.6	-607.0	17,875.0
	2026E	12,507.5	9,767.7	37,898.9	9,539.0	3,782.3	13,924.9	22,347.4
	2027E	14,076.0	10,697.4	42,108.1	13,032.9	4,432.3	14,632.9	23,810.3
당기순익	2024	9,186.9	7,167.4	31,282.1	5,487.1	-4,404.3	5,879.0	6,008.0
	2025	6,648.0	5,321.3	23,525.9	-1,992.8	-3,599.9	-8,182.0	2,697.0
	2026E	7,284.7	6,210.5	23,772.7	3,319.9	186.6	7,527.0	11,707.5
	2027E	8,258.8	6,797.5	25,973.6	5,308.9	880.9	7,774.9	12,192.6
PER	2024	4.3	4.0	7.3	7.5	-	5.4	4.6
	2025	8.2	6.3	10.8	-	-	11.9	6.3
	2026E	9.5	5.8	10.1	13.4	38.5	8.0	6.7
	2027E	8.3	5.3	9.0	8.1	8.0	7.6	6.0
PBR	2024	0.4	0.7	1.0	0.5	0.3	0.9	0.8
	2025	0.5	0.8	1.1	0.6	0.2	1.5	1.2
	2026E	0.8	0.7	0.9	0.5	0.2	1.6	1.2
	2027E	0.7	0.7	0.9	0.5	0.2	1.4	1.0
EV/EBITDA	2024	9.7	1.4	3.5	6.8	0.4	2.4	1.5
	2025	13.5	2.4	11.7	24.0	13.7	-	2.5
	2026E	14.3	2.1	13.3	11.1	14.6	4.1	3.4
	2027E	13.0	1.7	12.1	8.5	12.6	3.7	2.9
ROE	2024	9.7	19.1	13.1	7.7	-1.2	13.4	11.3
	2025	6.5	12.9	10.2	-2.1	-11.0	-20.3	5.1
	2026E	8.2	13.3	9.5	4.6	0.8	18.2	17.8
	2027E	8.7	13.3	10.2	6.8	3.2	20.2	18.1
배당성향	2024	24.3	26.2	24.7	36.8	-	52.8	7.4
	2025	27.7	34.9	33.5	-	-	-	17.1
	2026E	27.0	30.9	33.8	56.1	0.0	32.9	5.5
	2027E	24.7	29.7	33.4	36.2	13.1	32.3	5.1

주1: 2026/09/07일 종가
주2: 기업별 평균/합산값에 테슬라 실적은 제외
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 2. 글로벌 완성차 업종 Peer Group(2) (십억달러)

		VW	Benz	BMW	Stell	르노	테슬라	합/평균
시가총액		46.8	53.0	44.7	16.1	9.9	1,398.5	750.2
수익률	1M	5.7	-1.1	4.7	-4.1	2.6	8.2	
	3M	-2.2	-2.8	-10.6	-25.5	7.3	-15.4	
	6M	-8.3	-10.0	-19.6	-26.3	8.2	-12.8	
	1Y	-12.6	-4.2	-25.0	-37.9	-4.6	4.6	
매출액	2024	351,206.9	157,500.9	154,024.1	169,707.7	60,830.7	97,690.0	2,013,690.5
	2025	363,894.0	149,456.2	150,856.8	173,527.1	65,475.7	94,827.0	2,048,200.6
	2026E	374,713.2	150,284.3	148,986.6	187,015.8	71,379.4	106,184.7	2,106,783.0
	2027E	381,573.5	153,771.3	153,793.7	191,973.3	73,383.9	120,088.5	2,164,265.9
영업이익	2024	20,618.8	13,520.1	12,183.0	3,988.5	2,786.7	7,076.0	130,740.0
	2025	10,024.5	5,210.1	11,248.7	-29,677.8	-8,892.9	4,355.0	20,399.2
	2026E	15,341.8	7,457.9	6,099.3	3,003.0	3,446.9	3,734.4	107,659.1
	2027E	18,797.8	9,014.6	8,814.1	4,980.4	3,466.5	5,956.1	128,284.3
EBITDA	2024	53,019.2	20,845.9	21,540.4	11,805.5	6,230.0	13,944.0	241,514.9
	2025	45,434.6	13,375.0	21,074.3	-21,786.4	-4,101.1	12,269.0	135,455.6
	2026E	51,540.4	16,677.5	16,811.8	10,952.6	7,359.8	13,673.1	213,109.7
	2027E	55,279.9	18,527.0	19,276.7	13,139.8	7,553.8	17,213.4	236,567.0
당기순익	2024	12,279.3	11,041.7	7,886.2	5,920.6	813.5	7,091.0	98,547.5
	2025	8,278.0	5,811.4	8,245.2	-25,285.0	-12,356.5	3,794.0	9,110.6
	2026E	9,649.1	5,854.7	4,459.1	1,456.3	1,966.5	5,633.9	83,394.5
	2027E	12,646.1	6,998.3	6,220.9	3,082.0	2,062.9	7,763.2	98,197.3
PER	2024	4.3	5.3	6.8	4.5	17.0	195.9	6.5
	2025	7.9	11.2	7.8	-	-	373.1	8.8
	2026E	4.9	8.7	9.9	10.1	4.9	213.8	11.5
	2027E	3.7	7.1	7.1	5.1	4.6	158.7	6.7
PBR	2024	0.3	0.6	0.5	0.4	0.5	17.8	0.6
	2025	0.3	0.6	0.6	0.5	0.5	20.5	0.7
	2026E	0.2	0.5	0.4	0.2	0.4	13.8	0.7
	2027E	0.2	0.5	0.4	0.2	0.4	12.6	0.6
EV/EBITDA	2024	0.5	1.1	0.3	1.8	1.1	90.9	2.5
	2025	0.7	2.4	0.7	-	0.9	129.2	7.2
	2026E	2.3	1.0	3.6	0.7	0.2	100.4	5.9
	2027E	2.1	0.9	3.3	0.7	0.1	80.2	5.1
ROE	2024	6.5	11.1	8.0	6.7	2.5	10.5	9.0
	2025	3.9	5.5	7.8	-33.1	-42.8	4.9	-4.8
	2026E	4.4	5.5	4.4	1.6	7.4	5.5	8.0
	2027E	5.5	6.6	5.8	4.5	7.6	6.5	9.2
배당성향	2024	24.9	40.9	35.9	24.1	32.5	0.0	26.2
	2025	21.2	48.8	36.5	-	-	0.0	36.6
	2026E	31.3	59.1	36.5	3.2	37.3	0.0	29.3
	2027E	30.0	49.7	37.0	22.7	36.9	0.0	28.0

주1: 2026/09/07일 종가
주2: 기업별 평균/합산값에 테슬라 실적은 제외
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 3. 글로벌 주요 자동차 부품사 Peer Group Table(1) (백만달러, %)

		현대모비스	덴소	아이신정기	콘티넨탈	마그나	발레오	합/평균
시가총액		28,860.0	36,064.4	10,665.8	16,640.0	18,191.3	4,112.2	85,673.8
수익률	1M	-11.9	1.4	4.0	0.4	-3.0	-1.0	
	3M	-40.3	0.5	-7.8	3.5	1.0	-6.7	
	6M	0.2	-6.4	-6.2	11.6	14.1	33.0	
	1Y	34.1	-8.1	-10.6	37.0	56.5	45.4	
매출액	2024	41,976.9	47,016.0	32,142.2	21,718.9	42,836.0	23,249.7	235,756.9
	2025	43,014.3	50,090.4	33,998.9	22,242.0	42,010.0	23,629.0	244,012.6
	2026E	47,272.7	48,587.9	34,156.3	19,160.6	42,000.6	23,760.6	242,169.2
	2027E	50,167.5	50,474.4	35,266.4	18,546.7	42,308.9	24,327.6	248,994.3
영업이익	2024	2,254.0	3,406.8	1,332.3	2,204.7	2,116.0	655.6	13,424.8
	2025	2,362.9	3,402.8	1,388.9	295.0	2,110.0	914.5	11,529.2
	2026E	2,722.3	3,275.0	1,581.6	2,214.5	2,696.9	1,092.0	15,281.3
	2027E	3,049.0	3,744.1	1,825.8	2,383.2	2,841.5	1,271.2	16,875.9
EBITDA	2024	2,975.1	5,879.1	3,123.4	3,399.0	4,454.0	2,807.2	26,220.6
	2025	3,183.9	5,818.9	3,003.2	1,506.8	4,463.0	3,274.8	23,453.2
	2026E	3,669.2	5,589.7	3,142.5	3,407.5	4,286.1	3,426.3	26,049.5
	2027E	4,062.2	6,317.9	3,404.7	3,570.3	4,413.2	3,591.3	28,006.7
당기순익	2024	2,974.4	2,751.2	706.3	1,263.5	1,009.0	175.2	10,601.7
	2025	2,572.9	2,618.7	894.2	-186.5	829.0	226.1	8,333.1
	2026E	3,038.2	2,518.0	1,004.0	1,329.5	1,905.5	378.0	12,059.4
	2027E	3,434.7	2,878.0	1,161.8	1,483.7	1,985.1	508.4	13,419.6
PER	2024	5.3	12.7	11.8	9.8	8.0	13.9	11.8
	2025	9.1	12.5	11.7	-	11.0	14.2	12.3
	2026E	9.3	12.2	10.2	11.9	9.7	10.5	10.9
	2027E	8.2	10.5	8.6	10.6	8.8	7.8	9.3
PBR	2024	0.5	1.0	0.6	0.9	1.0	0.6	0.8
	2025	0.7	1.0	0.8	3.5	1.2	0.9	1.5
	2026E	0.7	0.9	0.7	3.1	1.5	1.0	1.4
	2027E	0.7	0.8	0.7	2.8	1.4	0.9	1.3
EV/EBITDA	2024	3.4	5.8	3.6	5.3	3.6	2.3	5.1
	2025	5.5	6.1	4.5	7.9	3.9	2.4	5.0
	2026E	7.2	6.1	4.2	6.6	5.6	2.7	5.0
	2027E	6.2	5.1	3.8	6.2	5.4	2.6	4.6
ROE	2024	9.4	8.4	5.1	8.3	8.6	4.4	6.6
	2025	7.7	8.2	7.2	-1.8	6.9	5.7	5.1
	2026E	8.2	7.4	7.2	26.5	15.5	9.1	13.2
	2027E	8.6	8.1	8.2	28.7	15.7	11.4	14.4
배당성향	2024	13.4	43.7	42.9	37.7	53.4	63.0	44.9
	2025	15.9	42.1	33.3	-	65.6	53.5	78.9
	2026E	15.1	46.8	34.1	45.2	28.0	37.2	35.8
	2027E	14.4	43.0	33.5	56.5	25.9	32.7	38.2

주1: 2026/09/07일 종가
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 4. 글로벌 주요 자동차 부품사 Peer Group Table(2) (단위: 백만달러)

		만도	애틀브	마그나	콘티넨탈	보그워너	발레오	오토리브	브렘보	합산/평균
시가총액		1,753.2	9,956.0	18,191.3	16,640.0	13,755.6	4,112.2	9,135.9	3,892.8	75,683.9
추가수익률	1M	-0.5	0.5	-3.0	0.4	7.4	-1.0	1.2	-6.4	
	3M	-13.5	-34.2	1.0	3.5	-12.1	-6.7	-3.3	-12.1	
	6M	-2.3	-22.9	14.1	11.6	28.6	33.0	13.3	12.7	
	1Y	37.5	-29.6	56.5	37.0	55.9	45.4	3.5	13.2	
매출액	2024	6,489.1	12,088.0	42,836.0	21,718.9	14,086.0	23,249.7	10,390.0	4,154.7	135,012.5
	2025	6,654.2	12,397.0	42,010.0	22,242.0	14,316.0	23,629.0	10,815.0	4,185.6	136,248.7
	2026E	7,094.6	13,212.3	42,000.6	19,160.6	14,208.0	23,760.6	11,097.3	4,406.8	134,940.7
	2027E	7,487.2	13,237.3	42,308.9	18,546.7	14,871.3	24,327.6	11,401.4	4,666.6	136,846.9
영업이익	2024	213.9	616.0	2,038.0	1,954.7	1,160.0	786.3	690.0	429.4	7,888.2
	2025	263.1	1,080.0	2,116.0	2,204.7	546.0	655.6	979.0	407.9	8,252.3
	2026E	251.8	588.0	2,110.0	295.0	536.0	914.5	1,088.0	370.2	6,153.6
	2027E	296.1	1,860.1	2,696.9	2,214.5	1,541.3	1,092.0	1,161.6	409.9	11,272.5
EBITDA	2024	508.6	-	4,454.0	3,399.0	1,260.0	2,807.2	1,412.0	697.5	14,538.4
	2025	505.8	-	4,463.0	1,506.8	1,300.0	3,274.8	1,543.0	681.9	13,275.3
	2026E	574.0	2,359.3	4,286.1	3,407.5	2,161.7	3,426.3	1,576.0	733.9	18,524.8
	2027E	615.8	2,486.6	4,413.2	3,570.3	2,308.6	3,591.3	1,703.6	801.2	19,490.6
당기순익	2024	95.3	1,167.0	1,009.0	1,263.5	338.0	175.2	646.0	284.1	4,978.1
	2025	70.4	-43.0	829.0	-186.5	277.0	226.1	735.0	236.6	2,144.6
	2026E	144.4	1,202.2	1,905.5	1,329.5	1,072.3	378.0	719.8	265.6	7,017.3
	2027E	173.6	1,313.6	1,985.1	1,483.7	1,149.7	508.4	834.0	313.3	7,761.3
PER	2024	14.7	12.5	8.0	9.8	7.6	13.9	11.3	11.1	10.6
	2025	27.7	30.6	11.0	-	10.3	14.2	12.1	14.3	15.4
	2026E	11.8	8.4	9.7	11.9	12.9	10.5	12.4	14.1	11.4
	2027E	9.8	7.4	8.8	10.6	11.3	7.8	10.5	12.0	9.8
PBR	2024	0.8	1.6	1.0	0.9	1.3	0.6	3.2	1.3	1.4
	2025	1.0	1.8	1.2	3.5	1.7	0.9	3.4	1.3	2.0
	2026E	0.8	1.1	1.5	3.1	2.3	1.0	3.5	1.3	2.0
	2027E	0.8	1.0	1.4	2.8	2.0	0.9	3.1	1.2	1.8
EV/EBITDA	2024	5.3	-	3.6	5.3	4.7	2.3	6.3	5.1	4.5
	2025	5.7	-	3.9	7.9	5.2	2.4	6.8	6.2	5.4
	2026E	4.7	6.0	5.6	6.6	7.0	2.7	6.8	6.4	5.9
	2027E	4.3	5.4	5.4	6.2	6.4	2.6	6.2	5.6	5.4
ROE	2024	5.5	11.5	8.6	8.3	6.0	4.4	26.7	12.0	11.1
	2025	3.8	-0.5	6.9	-1.8	5.0	5.7	30.3	9.1	7.8
	2026E	7.2	12.9	15.5	26.5	17.8	9.1	28.2	9.6	17.1
	2027E	8.1	13.3	15.7	28.7	18.1	11.4	30.6	10.5	18.3
배당성향	2024	25.3	0.0	53.4	37.7	26.8	63.0	33.0	36.4	33.2
	2025	35.2	-	65.6	-	43.7	53.5	32.4	45.6	66.2
	2026E	20.5	0.9	28.0	45.2	12.7	37.2	34.1	39.6	27.2
	2027E	18.3	1.1	25.9	56.5	10.9	32.7	31.1	36.9	27.7

주1: 2026/09/07일 종가
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 5. 2 차전기 Peer Group Table(1)

(백만달러, %)

		LGES	삼성 SDI	SK 이노	CATL	BYD	Panasonic	Gotion	합산/평균
시가총액		63,002.4	32,425.5	17,338.8	244,695.8	109,673.7	69,776.9	7,027.8	543,940.9
수익률	1M	9.9	32.4	24.6	-10.8	-7.8	-1.7	-7.3	
	3M	-12.7	-6.3	19.6	-13.7	-5.7	9.6	-15.0	
	6M	-1.4	46.2	23.2	5.6	-8.9	76.1	-27.5	
	1Y	2.7	172.6	29.9	17.7	-17.2	181.9	-35.8	
매출액	2024	18,789.1	12,168.6	54,468.5	50,282.0	107,936.2	58,844.1	4,915.8	307,404.2
	2025	16,659.9	9,337.0	56,511.5	58,975.1	111,903.9	55,526.7	6,273.4	315,187.5
	2026E	23,427.5	11,861.8	74,646.7	92,344.5	133,534.7	49,647.4	9,541.3	395,003.8
	2027E	29,136.4	14,980.0	68,501.1	112,796.3	148,331.6	49,782.3	11,865.7	435,393.5
영업이익	2024	422.0	266.4	260.9	7,768.7	6,862.9	2,470.2	288.8	18,339.9
	2025	947.4	-1,212.2	315.8	10,245.5	5,105.3	2,668.8	506.9	18,577.6
	2026E	699.5	191.3	4,862.2	16,800.3	6,921.5	1,907.2	383.1	31,765.2
	2027E	2,766.7	1,098.6	2,720.7	21,046.9	8,793.0	3,896.2	519.6	40,841.8
EBITDA	2024	2,650.9	1,641.3	2,060.4	10,983.8	15,901.9	5,240.4	623.6	39,102.3
	2025	3,541.1	267.8	2,592.0	13,749.2	16,041.3	5,332.4	990.9	42,514.7
	2026E	4,144.6	1,967.7	7,227.0	20,949.9	19,155.1	4,457.6	1,168.9	59,070.9
	2027E	6,379.9	2,904.9	5,274.2	25,644.5	22,321.1	6,679.3	1,390.8	70,594.8
당기순익	2024	-747.1	439.5	-1,657.4	7,048.2	5,591.2	3,075.0	167.6	13,916.9
	2025	-755.0	-457.1	-2,356.2	10,049.7	4,540.2	2,404.1	331.7	13,757.4
	2026E	-288.3	454.2	1,606.7	14,254.2	5,817.6	1,576.0	292.6	23,713.0
	2027E	1,240.9	1,099.9	971.3	17,719.9	7,487.5	3,033.1	384.1	31,936.8
PER	2024	-	30.4	-	23.0	54.3	7.6	31.4	29.4
	2025	-	30.4	-	23.0	54.3	7.6	31.4	29.4
	2026E	-	78.6	10.8	16.8	16.7	41.7	24.4	31.5
	2027E	51.5	30.8	17.7	13.4	13.0	21.3	17.8	23.7
PBR	2024	3.9	0.8	0.7	4.7	4.3	0.7	1.5	2.4
	2025	4.3	1.0	0.8	5.0	3.4	0.9	2.4	2.5
	2026E	4.1	1.9	1.0	3.9	2.4	2.1	1.5	2.4
	2027E	3.7	1.8	0.9	3.2	2.0	1.9	1.4	2.1
EV/EBITDA	2024	28.4	12.0	22.2	13.2	19.9	5.3	17.7	17.0
	2025	22.7	81.6	15.3	15.5	7.2	5.7	25.0	24.7
	2026E	20.8	20.8	6.2	10.2	5.9	17.0	10.1	13.0
	2027E	13.5	14.1	8.4	8.0	4.9	11.1	9.9	10.0
ROE	2024	-4.9	3.1	-9.5	22.8	26.0	10.9	4.7	7.6
	2025	-5.2	-3.1	-14.3	24.7	16.2	7.9	8.7	5.0
	2026E	-1.7	2.6	9.5	24.7	14.5	5.2	6.5	8.8
	2027E	7.1	6.0	5.2	25.6	16.1	8.9	8.3	11.0
배당성향	2024	-	12.3	-	50.0	30.0	18.4	14.8	-36.8
	2025	-	-	-	50.0	10.1	30.6	7.6	-7.2
	2026E	-	14.8	13.4	50.5	21.5	37.7	13.3	22.2
	2027E	-	6.4	24.8	48.6	21.0	28.1	12.0	15.6

주1: 2026/09/07일 종가

자료: 대신증권 Research Center

표 6. 2 차전지 Peer Group Table(2)

(단위: 백만달러)

		포스코퓨처엠	에코프로비엠	엘앤에프	코스모신소재	Easpring	Ronbay	Unicore	Sumitomo	합산/평균
시가총액		12,119.5	7,922.5	3,488.9	957.3	3,124.9	2,621.6	6,495.9	18,584.2	55,314.7
주가수익률	1M	28.8	6.9	56.2	14.3	-8.1	-13.3	2.2	25.0	
	3M	-15.3	-43.1	-16.1	-18.4	-26.5	-24.2	-5.8	16.4	
	6M	-6.0	-37.8	23.3	-13.5	-26.1	-16.6	31.6	-4.5	
	1Y	36.4	-6.7	100.3	-5.7	-19.5	-1.2	77.4	147.1	
매출액	2024	2,713.5	2,029.2	1,398.9	417.8	1,054.6	2,095.6	16,068.4	10,460.1	36,238.2
	2025	2,068.2	1,781.7	1,516.6	321.1	1,444.0	1,707.5	21,900.7	11,569.9	42,309.7
	2026E	2,394.0	2,064.1	2,548.0	-	3,012.2	2,969.4	4,325.0	13,204.4	30,517.0
	2027E	3,087.2	2,820.5	3,008.1	-	3,861.8	4,028.8	8,997.1	13,250.3	39,053.8
영업이익	2024	0.5	-25.0	-409.7	18.3	54.9	75.9	-1,365.1	-74.9	-1,725.1
	2025	23.1	100.9	-110.4	1.7	89.1	-7.4	1,150.9	1,114.6	2,362.4
	2026E	72.6	70.5	163.3	-	187.8	74.2	844.8	1,112.9	2,526.1
	2027E	119.8	135.8	163.0	-	250.5	139.1	871.8	1,121.0	2,801.0
EBITDA	2024	135.6	55.4	-363.3	-	109.2	162.7	-1,056.6	365.4	-591.5
	2025	165.9	150.7	-50.4	11.9	149.9	97.8	1,453.6	1,402.5	3,382.0
	2026E	253.3	149.6	230.9	-	255.0	222.7	1,182.5	1,767.9	4,061.9
	2027E	339.3	243.5	238.7	-	337.8	302.9	1,199.9	1,771.5	4,433.7
당기순익	2024	-155.7	-70.8	-277.2	12.9	65.5	41.1	-1,600.9	108.2	-1,876.8
	2025	22.7	27.7	-375.5	-0.4	88.0	-26.1	434.7	930.4	1,101.5
	2026E	22.5	18.4	-21.1	4.1	164.8	61.0	490.0	1,444.4	2,184.0
	2027E	46.3	54.0	58.0	27.8	217.5	104.5	502.2	1,435.5	2,445.7
PER	2024	-	-	-	94.8	43.2	50.4	-	54.1	60.6
	2025	-	-	-	94.8	43.2	50.4	-	18.6	51.8
	2026E	477.0	542.8	-	211.7	19.1	44.0	12.5	11.7	188.4
	2027E	249.6	167.8	59.0	31.7	14.6	24.9	12.5	11.7	71.5
PBR	2024	3.7	6.3	3.8	3.4	1.5	1.2	1.2	0.5	2.7
	2025	4.1	8.3	5.4	2.8	2.1	3.1	1.9	1.4	3.7
	2026E	4.0	6.1	6.7	2.3	1.3	2.2	2.2	1.2	3.3
	2027E	3.9	5.8	6.0	2.2	1.2	2.1	2.0	1.2	3.0
EV/EBITDA	2024	77.1	164.6	-	47.3	19.8	17.1	-	9.2	55.9
	2025	86.0	77.2	-	89.2	26.7	46.1	4.4	17.0	49.5
	2026E	59.7	64.7	20.4	-	9.3	14.2	6.9	8.5	26.2
	2027E	45.2	40.6	19.9	-	6.9	10.5	6.7	8.0	19.7
ROE	2024	-8.0	-6.3	-41.7	-	3.6	3.5	-52.9	0.9	-14.4
	2025	0.1	2.3	-77.0	-0.1	4.5	-2.3	18.4	7.2	-5.9
	2026E	0.7	1.2	-4.9	1.2	7.1	4.2	16.4	10.6	4.6
	2027E	1.6	3.7	8.7	7.1	8.8	8.0	14.5	9.9	7.8
배당성향	2024	-	-	-	-	21.5	88.1	-	173.4	-8.9
	2025	529.6	24.8	-	-	24.4	-	31.3	34.4	-38.5
	2026E	65.3	69.4	-	-	26.0	25.3	30.0	34.1	40.7
	2027E	34.1	20.9	0.0	-	26.3	28.6	31.2	34.8	29.8

주1: 2026/09/07일 종가
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

표 7. 2 차전지 Peer Group Table(3)

(단위: 백만달러)

	대주전자재료	나노신소재	Hitachi Ltd	Mitsui	Tokai Carbon	Nippon Carbon	합/평균
시가총액	1,002.2	431.4	156,249.8	9,525.1	2,606.0	388.8	170,203.3
수익률							
1M	-0.7	6.8	-0.6	-19.6	17.3	4.3	
3M	-35.0	-25.6	3.7	-44.3	1.3	7.8	
6M	8.9	-12.0	13.9	-21.5	87.6	10.2	
1Y	23.7	-10.9	41.9	143.5	85.0	24.4	
매출액							
2024	160.8	64.4	64,226.3	4,676.4	2,313.1	252.4	71,693.5
2025	179.2	78.6	70,331.3	5,039.2	2,160.2	-	77,788.5
2026E	260.0	99.8	75,865.7	5,315.7	2,460.9	255.9	84,257.9
2027E	324.6	143.6	82,036.3	5,550.6	2,726.7	262.2	91,043.9
영업이익							
2024	21.5	2.2	5,765.6	490.7	128.1	32.2	6,440.2
2025	14.6	3.3	7,333.3	741.4	172.9	30.0	8,295.4
2026E	24.7	8.5	9,406.3	711.2	219.2	35.6	10,405.6
2027E	34.8	18.9	10,831.2	825.0	282.3	37.5	12,029.6
EBITDA							
2024	30.1	8.2	8,598.5	708.6	403.8	55.8	9,804.9
2025	26.1	11.8	10,198.3	960.5	390.9	-	11,587.6
2026E	36.1	15.6	11,765.3	936.2	448.7	-	13,201.9
2027E	48.6	26.4	13,309.7	1,068.9	533.9	-	14,987.6
당기순익							
2024	27.0	-1.4	4,042.1	424.5	-373.2	32.3	4,151.4
2025	14.5	1.2	5,011.3	481.1	134.3	18.1	5,660.5
2026E	15.4	5.6	6,118.9	559.8	122.7	21.8	6,844.3
2027E	23.2	12.8	7,180.1	626.3	159.3	23.1	8,024.7
PER							
2024	30.2	-	25.8	3.8	-	10.1	17.5
2025	30.2	-	30.3	19.7	-	18.6	24.7
2026E	58.3	69.4	25.1	16.3	18.2	15.4	33.8
2027E	38.8	30.3	21.1	14.6	13.7	14.6	22.2
PBR							
2024	4.9	2.9	2.7	0.7	0.7	0.9	2.1
2025	3.8	2.4	4.0	3.8	0.6	-	2.9
2026E	4.7	2.3	3.5	3.1	1.2	-	3.0
2027E	4.2	2.1	3.3	2.7	1.1	-	2.7
EV/EBITDA							
2024	32.7	54.5	11.8	3.6	5.6	6.4	19.1
2025	32.3	31.1	15.4	10.6	6.2	-	19.1
2026E	30.2	24.1	13.3	10.4	-	-	19.5
2027E	21.9	14.1	11.7	9.0	-	-	14.2
ROE							
2024	19.3	-0.8	10.7	21.2	-18.4	9.1	6.8
2025	8.6	0.7	13.5	22.3	6.6	-	10.3
2026E	8.9	3.3	14.1	20.0	7.0	-	10.7
2027E	12.0	7.3	16.1	19.4	7.4	-	12.4
배당성향							
2024	4.1	-	32.0	14.6	-	46.0	28.2
2025	7.3	183.9	27.8	18.3	31.9	72.7	27.4
2026E	6.8	36.8	27.8	17.6	38.8	60.2	24.9
2027E	4.6	16.0	25.9	18.1	32.3	57.0	22.9

주1: 2026/09/07일 종가

자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

[Compliance Notice]

금융투자업규정 4-20조 1항5호사목에 따라 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없으며, 당사의 금융투자분석사는 자료작성일 현재 본 자료에 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다. 당사는 동 자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 당사의 금융투자분석사는 본 자료의 작성과 관련하여 외부 부당한 압력이나 간섭을 받지 않고 본인의 의견을 정확하게 반영하였습니다.

(담당자: 김귀연)

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 Research Center의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.

[투자등급관련사항]

산업 투자의견	기업 투자의견
Overweight(비중확대): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 초과 상승 예상	Buy(매수): :향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 증가 상승 예상
Neutra(중립): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 예상	Marketperform(시장수익률): :향후 6개월간 시장수익률 대비 -10%p~10%p 증가 변동 예상
Underweight(비중축소): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 하회 예상	Underperform(시장수익률 하회): :향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 증가 하락 예상

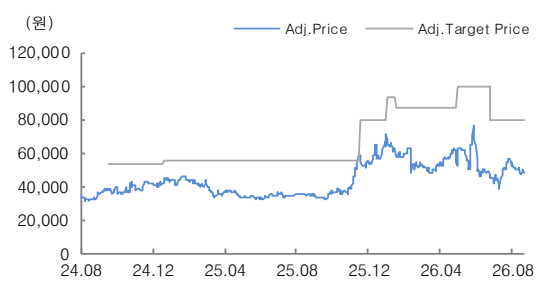
[투자의견 비율공시]

구분	Buy(매수)	Marketperform(중립)	Underperform(매도)
비율	92.7%	7.3%	0.0%

(기준일자: 20260906)

[투자의견 및 목표주가 변경 내용]

HL만도(204320) 투자의견 및 목표주가 변경 내용



HL만도(204320)의 주가(Adj. Price)와 목표가(Adj. Target Price) 추이를 보여주는 그래프입니다. X축은 2024년 8월 24일부터 2026년 8월 26일까지의 기간을, Y축은 원(₩) 단위의 가격(0~120,000)을 나타냅니다. 주가는 파란 선, 목표가는 회색 선으로 표시되어 있습니다.

제시일자	26.09.09	26.07.14	26.05.20	26.02.06	26.01.22	25.12.08
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	80,000	80,000	100,000	87,000	93,000	80,000
과리율(평균.%)		(38.98)	(44.19)	(36.77)	(31.45)	(27.89)
과리율(최대/최소.%)		(28.63)	(23.10)	(27.24)	(29.35)	(10.75)

제시일자	25.07.13	25.01.13	24.10.14
투자의견	6개월 경과	Buy	Buy
목표주가	56,000	56,000	54,000
과리율(평균.%)	(33.82)	(31.47)	(26.81)
과리율(최대/최소.%)	5.71	(16.70)	(19.44)

제시일자	26.09.09	26.08.02	26.07.14	26.03.24	26.03.09	26.02.04
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	43,000	43,000	45,000	49,000	51,000	49,000
과리율(평균.%)		(37.52)	(42.44)	(36.34)	(35.45)	(28.54)
과리율(최대/최소.%)		(33.84)	(39.33)	(23.98)	(34.02)	(23.98)

제시일자	25.12.08	25.08.31	25.07.25	25.06.30	25.04.07	25.01.30
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	51,000	46,000	41,000	37,000	33,000	32,500
과리율(평균.%)	(30.73)	(26.23)	(18.38)	(8.60)	(12.33)	(19.72)
과리율(최대/최소.%)	(22.65)	(16.09)	(9.27)	(4.05)	(1.97)	(13.54)

제시일자	25.01.13	24.10.14
투자의견	Buy	Buy
목표주가	32,500	30,900
과리율(평균.%)	(17.84)	(24.18)
과리율(최대/최소.%)	(13.56)	(17.32)

제시일자	26.09.09	26.08.02	26.07.14	26.03.24	26.03.09	26.02.04
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	43,000	43,000	45,000	49,000	51,000	49,000
과리율(평균.%)		(37.52)	(42.44)	(36.34)	(35.45)	(28.54)
과리율(최대/최소.%)		(33.84)	(39.33)	(23.98)	(34.02)	(23.98)

제시일자	25.12.08	25.08.31	25.07.25	25.06.30	25.04.07	25.01.30
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	51,000	46,000	41,000	37,000	33,000	32,500
과리율(평균.%)	(30.73)	(26.23)	(18.38)	(8.60)	(12.33)	(19.72)
과리율(최대/최소.%)	(22.65)	(16.09)	(9.27)	(4.05)	(1.97)	(13.54)

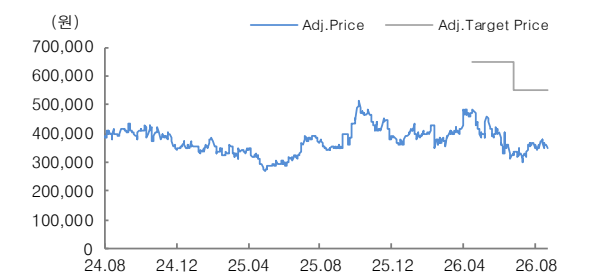
제시일자	25.01.13	24.10.14
투자의견	Buy	Buy
목표주가	32,500	30,900
과리율(평균.%)	(17.84)	(24.18)
과리율(최대/최소.%)	(13.56)	(17.32)

제시일자	26.09.09	26.08.02	26.07.14	26.03.24	26.03.09	26.02.04
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	43,000	43,000	45,000	49,000	51,000	49,000
과리율(평균.%)		(37.52)	(42.44)	(36.34)	(35.45)	(28.54)
과리율(최대/최소.%)		(33.84)	(39.33)	(23.98)	(34.02)	(23.98)

제시일자	25.12.08	25.08.31	25.07.25	25.06.30	25.04.07	25.01.30
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	51,000	46,000	41,000	37,000	33,000	32,500
과리율(평균.%)	(30.73)	(26.23)	(18.38)	(8.60)	(12.33)	(19.72)
과리율(최대/최소.%)	(22.65)	(16.09)	(9.27)	(4.05)	(1.97)	(13.54)

제시일자	25.01.13	24.10.14
투자의견	Buy	Buy
목표주가	32,500	30,900
과리율(평균.%)	(17.84)	(24.18)
과리율(최대/최소.%)	(13.56)	(17.32)

LG에너지솔루션(373220) 투자의견 및 목표주가 변경 내용



제시일자	26.09.09	26.08.14	26.08.02	26.07.14	26.05.26	26.05.22
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	550,000	550,000	550,000	550,000	650,000	650,000
과리율(평균,%)		(37.14)	(38.86)	(40.95)	(39.48)	(34.31)
과리율(최대/최소,%)		(31.27)	(32.82)	(36.73)	(25.69)	(25.69)
제시일자	26.05.06					
투자의견	Buy					
목표주가	650,000					
과리율(평균,%)	(33.96)					
과리율(최대/최소,%)	(25.69)					
제시일자						
투자의견						
목표주가						
과리율(평균,%)						
과리율(최대/최소,%)						
제시일자						
투자의견						
목표주가						
과리율(평균,%)						
과리율(최대/최소,%)						

삼성SDI(006400) 투자의견 및 목표주가 변경 내용



제시일자	26.09.09	26.08.14	26.07.31	26.05.26	26.05.22	26.05.06
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	680,000	680,000	680,000	920,000	920,000	920,000
과리율(평균,%)		(27.32)	(34.01)	(43.32)	(31.07)	(31.14)
과리율(최대/최소,%)		(16.38)	(25.22)	(24.57)	(24.57)	(24.57)
제시일자						
투자의견						
목표주가						
과리율(평균,%)						
과리율(최대/최소,%)						
제시일자						
투자의견						
목표주가						
과리율(평균,%)						
과리율(최대/최소,%)						
제시일자						
투자의견						
목표주가						
과리율(평균,%)						
과리율(최대/최소,%)						