

IBKS Spot Comment

자동차/2차전지

이현욱

02) 6915-5659

hwle1125@ibks.com

[자동차/2차전지]

중국산 배터리의 빈자리, 한국 2차전지가 채운다

IAA가 예고한 변화, 2027년부터 유럽의 탈중국 공급망 재편 가속화 전망

EU 집행위원회가 3월 제안한 Industrial Accelerator Act(IAA)는 공공조달과 정부 지원을 활용해 유럽산 저탄소 제품에 대한 수요를 창출하고, 전략 산업의 역내 생산 기반을 확대하기 위한 법안이다. 자동차 산업에서는 전기차에 대해 EU 역내 최종 조립, 배터리를 제외한 차량 부품의 EU산 비중 70% 이상, 구동용 배터리의 EU산 주요 부품 사용 등의 요건을 제시하고 있다. 이에 따라 비EU산 부품의 사용 여력이 축소될 가능성이 높아 OEM별 중국 기업 조달 비중은 30%의 상한이 부과될 가능성도 존재한다.

배터리 원산지 요건은 기업의 국적보다 실제 생산 지역을 기준으로 판단한다. 따라서 CATL과 같은 중국 기업이라도 헝가리 또는 독일 공장에서 배터리 셀을 실질적으로 생산할 경우, 해당 셀은 원칙적으로 EU산으로 인정될 것으로 예상된다. 이는 법안 시행 이전에 공장을 건설했기 때문이 아니라, 제품이 EU 역내에서 생산됐기 때문이다. 반대로 중국에서 생산한 셀을 유럽으로 수입한 뒤 단순히 모듈이나 팩으로 조립하는 경우에는 셀 자체가 EU산으로 전환되는 것은 아니다.

IAA 제안안상 초기 차량용 배터리 요건은 EU산 배터리 셀을 포함한 주요 특정 부품 3개 이상을 요구한다. 주요 특정 부품의 목록은 IAA에 직접 열거돼 있지 않고, Commission Implementing Regulation (EU) 2025/1178의 Annex를 준용한다. 해당 목록에는 배터리 팩, 모듈, 셀, 양극활물질, 음극활물질, 전해액, 분리막, 집전체, BMS, BTMS가 포함된다. 따라서 현재 문언상으로는 EU산 셀을 필수로 포함하되, 나머지 2개 부품은 해당 목록 내에서 선택할 수 있는 구조다.

이에 따라 유럽 내 셀 생산과 모듈 및 팩 조립 역량을 확보한 중국 배터리 기업도 초기 IAA 요건을 충족할 가능성이 있다. 예를 들어 EU산 셀, 모듈, 팩의 조합은 문언상 주요 특정 부품 3개 요건을 충족하는 것으로 해석될 수 있다. 다만 셀, 모듈, 팩처럼 서플라이 체인상 중첩되는 부품을 각각 독립적인 부품으로 인정할지에 대한 세부 검증 방식은 아직 명확하지 않아, 최종 입법 및 후속 가이드라인을 확인할 필요가 있다.

법 발효 3년 후에는 요건이 강화된다. 차량용 배터리는 EU산 주요 특정 부품을 최소 5개 포함해야 하며, 이 가운데 배터리 셀, 양극활물질, BMS는 반드시 EU산이어야 한다. 따라서 장기적으로는 유럽 내 셀 공장만으로는 충분하지 않으며, 양극재와 BMS를 포함한 소재 부품 공급망의 추가 현지화가 필요하다.

표 1. IAA의 핵심 목적

구분	주요 내용
수요 창출	공공조달·정부 보조금에 EU 원산지 및 저탄소 요건 부과
자동차	EU 조립, 부품·배터리·전동화 부품의 EU산 비중 요구
배터리·ESS	배터리 셀, BMS 등 주요 구성품의 EU 원산지 요구
소재	자동차 건설에 사용되는 저탄소 철강·알루미늄·콘크리트 사용 확대
외국인 투자	특정 국가의 대규모 전략 산업 투자에 조건 부과
인허가	산업 제조 가속화 지역을 지정해 인허가 절차 단축

자료: EU, IBK투자증권

표 2. IAA 제안안의 주요 요건 및 해석

구분	IAA 제안안의 주요 요건	해석
차량 조립	EU 역내 최종 조립	유럽 현지 생산 차량 중심으로 지원
차량 부품	배터리 제외 부품의 EU산 비중 70% 이상	비EU산 부품은 사실상 최대 30% 수준
배터리 초기 요건	EU산 셀을 포함한 주요 부품 3개 이상	셀 외 2개는 지정 부품에서 선택 가능
발효 3년 후	EU산 주요 특정 부품 5개 이상	셀·양극활물질·BMS는 필수
중국 기업의 EU 생산	기업 국적이 아닌 제품 원산지 기준	CATL의 EU 현지 생산 셀도 EU산 인정
투자 시사점	셀 공장만으로는 장기 대응에 한계	양극재·BMS 등 현지 공급망 중요성 확대

자료: EU, IBK투자증권

그림 1. 배터리 관련 주요 특정 부품 목록

Battery and energy storage technologies	Battery technologies	— Batteries (?)	<ul style="list-style-type: none"> — Battery packs — Battery modules — Battery cells — Cathode active materials — Anode active materials — Electrolytes — Separators — Current collectors (including thin copper, aluminium, nickel and carbon foils) — Battery management systems (BMS) — Battery thermal management systems (BTMS)
	Electrochemical storage technologies	<ul style="list-style-type: none"> — Ultracapacitors/supercapacitors — Redox flow energy storage 	<ul style="list-style-type: none"> — Electrolytes — Separators — Collectors — Electrode plates
	Gravitational storage technologies	— Pumped hydro storage	<ul style="list-style-type: none"> — Reversible hydro turbines and pump runners — Distributors with guide vanes
	Thermal energy storage technologies	— Thermal energy storage systems	<ul style="list-style-type: none"> — Sensible heat storage and latent heat storage mediums (including phase change materials and molten salts) — Thermochemical storage materials

자료: Commission Implementing Regulation (EU) 2025/1178 Annex, IBK투자증권

중국계 비중 축소 시, 유럽 OEM 평균 44.8%p 비중국계로 재분배 필요

EU가 공급망 다변화 정책을 강화하면서 향후 완성차 업체별 중국계 배터리 조달 비중이 30% 수준을 상회하기 어려워진다는 가정하에, 유럽 배터리 시장의 공급망 재편 가능성은 높아질 전망이다. 아직 OEM별 중국계 조달 비중을 직접 제한하는 규제가 확정된 것은 아니지만, IAA를 비롯한 EU 산업정책은 전략 산업의 중국 의존도를 낮추고 유럽 역내 공급망을 확대하는 방향으로 전개되고 있다. 이에 따라 중국계 배터리 업체에 대한 의존도가 높은 유럽 완성차 업체들은 중장기적으로 공급사 다변화와 비중국계 배터리 조달 확대를 검토할 가능성이 높다.

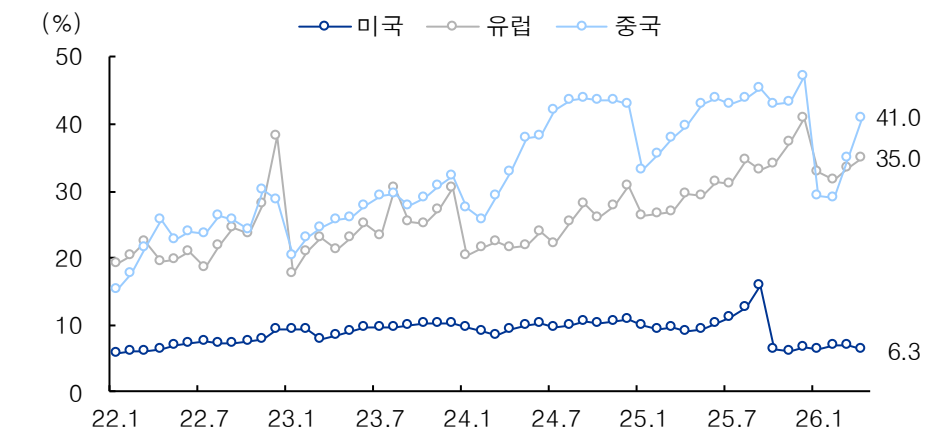
2026년 4월 누적 기준 유럽 내 주요 완성차 업체의 중국계 배터리 조달 비중은 VW Group 65.2%, BMW Group 76.3%, Stellantis Group 88.0%로 30%를 크게 상회한다. Mercedes-Benz Group 역시 CATL, Farasis, CALB 등 중국계 배터리 업체의 합산 비중이 70%를 웃도는 것으로 파악된다. 단순히 중국계 배터리 비중을 30%로 제한한다고 가정할 경우, VW는 약 35%p, BMW는 약 46%p, Stellantis는 약 58%p, Mercedes 40%p 이상의 공급 물량을 비중국계 업체로 재분배해야 한다. 이는 중국계 배터리 조달 비중이 30%를 상회하는 유럽 주요 OEM들이 현재 조달 물량의 평균 44.8%p를 비중국계 배터리 업체로 재분배해야 한다는 의미다.

이 과정에서 LG에너지솔루션, 삼성SDI, SKOn 등 한국 배터리 업체의 수혜 가능성이 높다. 주요 유럽 완성차 업체들은 이미 한국 배터리 업체를 공급사로 활용하고 있어, 신규 공급사를 추가로 인증하는 것보다 기존 공급사의 물량을 확대하는 방식이 상대적으로 현실적이기 때문이다. LG에너지솔루션은 VW, Stellantis, Renault-Nissan 등 다수 OEM에 공급 이력을 보유하고 있어 가장 폭넓은 수혜가 기대되며, 삼성SDI는 BMW의 주요 비중국계 공급사라는 점에서 BMW의 공급망 다변화 시 직접적인 수혜 가능성이 높다. SKOn 역시 Mercedes-Benz와 Ford에서 유의미한 점유율을 확보하고 있어 중국계 공급사 비중 축소 과정에서 추가 수주 기회를 확보할 수 있을 전망이다.

다만 중국계 배터리 기업의 조달 비중과 중국산 배터리의 비중은 구분할 필요가 있다. CATL과 같은 중국계 기업이라도 헝가리나 독일 등 유럽 역내에서 배터리 셀을 생산할 경우 해당 제품은 EU산으로 인정될 가능성이 높다. 따라서 EU 정책이 중국 기업 자체를 제한하기보다 중국산 제품과 역외 공급망에 대한 의존도를 축소하는 방향으로 구체화될 경우, 중국계 배터리 업체는 유럽 현지 생산 확대를 통해 대응할 수 있다.

결국 국내 배터리 업체의 수혜는 단기적인 공급사 교체보다 중장기 신규 차종과 후속 플랫폼 수주를 통해 나타날 가능성이 높다. 배터리는 차종별 인증과 개발 기간이 길고, 완성차 업체 입장에서 기존 공급망을 단기간에 변경하기 어렵기 때문이다. 향후 유럽 완성차 업체의 공급사 다변화가 본격화될 경우, 유럽 내 생산기지와의 고객사 공급 이력을 동시에 확보한 한국 배터리 업체의 전략적 가치가 부각될 전망이다.

그림 2. 글로벌 지역별 전기차 침투율



자료: SNE Research, IBK투자증권

표 3. 유럽 배터리 기업별 출하량/CATL 대비 한국 배터리 기업 출하량 격차 (단위: GWh)

기업/구분	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
CATL	46.1	59.6	65.7	102.2	37.1
LGES	32.4	56.5	47.1	47.0	15.4
SK On	16.1	15.3	16.3	21.5	6.6
SDI	12.8	13.8	15.8	13.1	4.1
BYD	2.6	1.3	4.8	14.9	6.6
etc	8.1	14.4	24.3	36.1	15.4
Grand Total	118.2	160.9	174.0	234.9	85.2
CATL-LGES 출하량 격차	42%	5%	39%	118%	141%
CATL-SKOn 출하량 격차	186%	290%	303%	375%	465%
CATL-SDI 출하량 격차	261%	332%	317%	678%	814%

자료: SNE Research, IBK투자증권 / 2026년은 4월 누적 Ytd, 기준

표 4. 지역별 배터리 생산기업 유럽 내 CAPA 구분

구분	현재 가동·램프업 CAPA	공사 중·확정 포함 잠재 CAPA
한국 배터리 3사	약 173GWh	173GWh+
중국계 배터리 업체	약 42GWh	약 235~237GWh
유럽계 배터리 업체	약 49GWh	약 102GWh

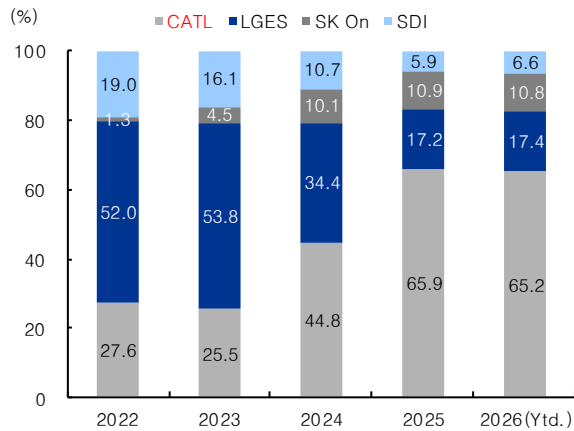
자료: 언론보도, IBK투자증권

표 5. 주요 배터리 기업별 유럽 내 셀 생산 CAPA

기업	국적	주요 생산거점	가동 CAPA (램프업 포함)	확정 CAPA (공사 중)	잠재 CAPA	비고
LG에너지솔루션	한국	폴란드 브로츠와프	86GWh	—	86GWh	유럽 최대 단일 배터리 생산기지 중 하나
SK On	한국	헝가리 코마롬·이반차	47.3GWh	—	47.3GWh	코마롬 17.3GWh, 이반차 30GWh 기준
삼성SDI	한국	헝가리 괴드	약 40GWh	추가 증설 추진	40GWh+	정확한 CAPA는 비공개이나 시장에서는 약 40GWh로 추정
CATL	중국	독일 튀링겐	14GWh	헝가리100GWh, 스페인50GWh	164GWh	헝가리·스페인 프로젝트 완공 시 유럽 최대 셀 생산업체 가능
AESC	중국·일본계	영국 선덜랜드, 프랑스 루에	약 27.6GWh	—	27.6GWh	기존 선덜랜드 1.8GWh, 신규 선덜랜드 15.8GWh, 루에 10GWh
ACC	유럽	프랑스 두브랭	13GWh	추가 13GWh	26GWh	프랑스 2차 블록은 2026년 가동 목표, 독일·이탈리아 프로젝트는 제외
Verkor	유럽	프랑스 덩케르크	16GWh	—	16GWh	2025년 말 공장 개장, 2026년 상업 공급 예정
PowerCo	유럽	독일 잘츠기터, 스페인 발렌시아	20GWh	40GWh	60GWh	잘츠기터 초기 20GWh, 발렌시아 초기 40GWh 기준
EVE Energy	중국	헝가리 데브레첸	—	28~30GWh	28~30GWh	BMW향 원통형 배터리 공급 목적, 2027년 완공 목표
CALB	중국	포르투갈 시네스	—	15GWh	15GWh	2028년 생산 목표, 유럽 시장 공급 목적

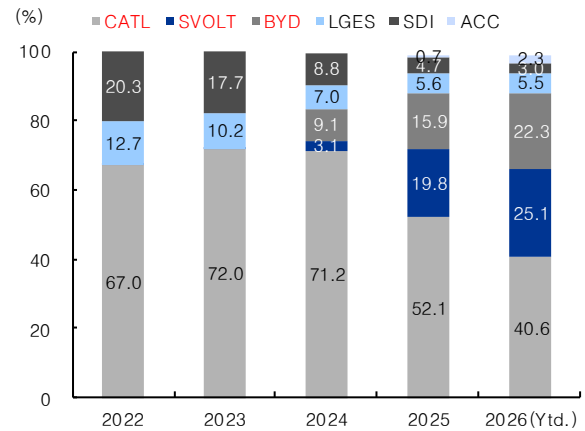
자료: 언론보도, IBK투자증권

그림 3. 유럽 OEM별 배터리 공급처(VW Group)



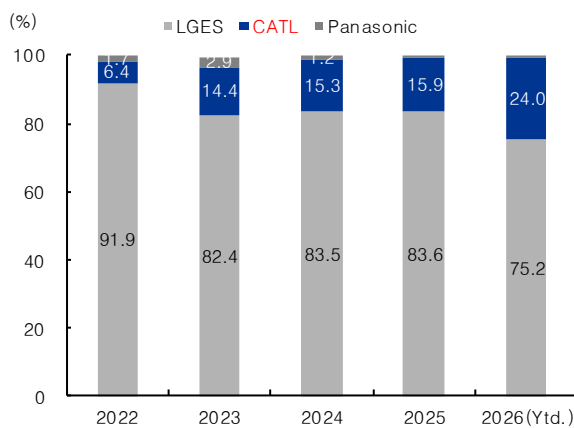
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 4. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Stellantis Group)



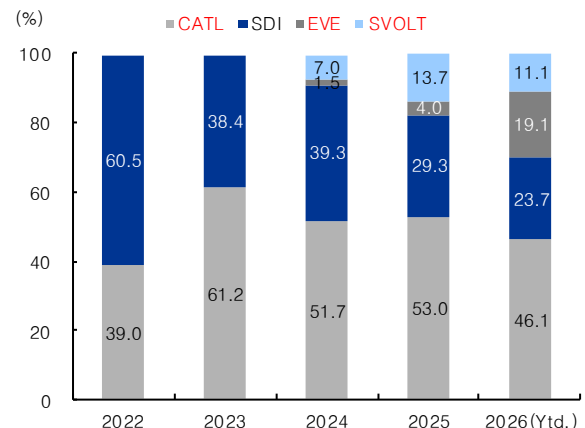
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 5. 유럽 OEM별 배터리 공급처(TESLA)



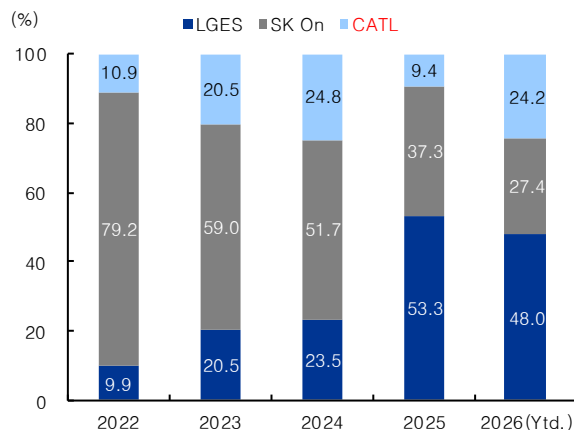
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 6. 유럽 OEM별 배터리 공급처(BMW Group)



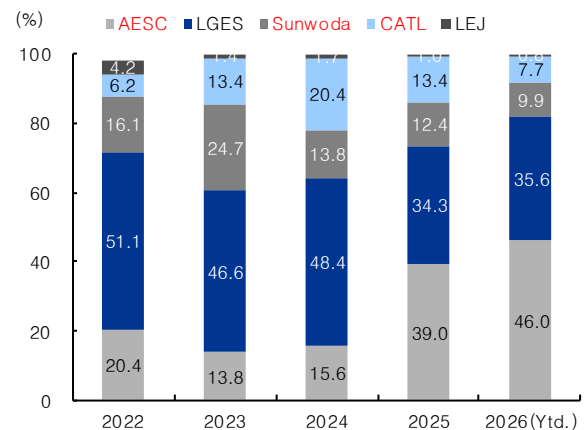
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 7. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Hyundai Kia Group)



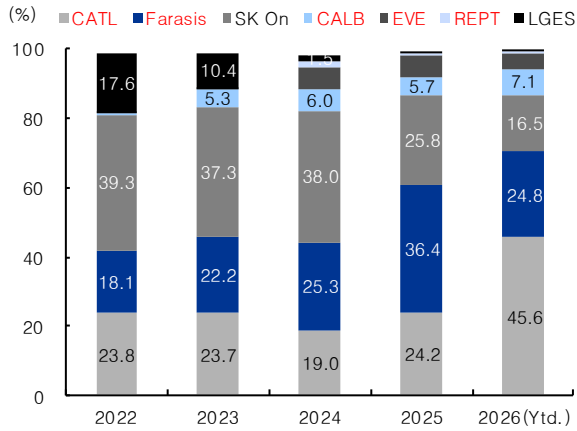
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 8. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Renault-Nissan Alliance)



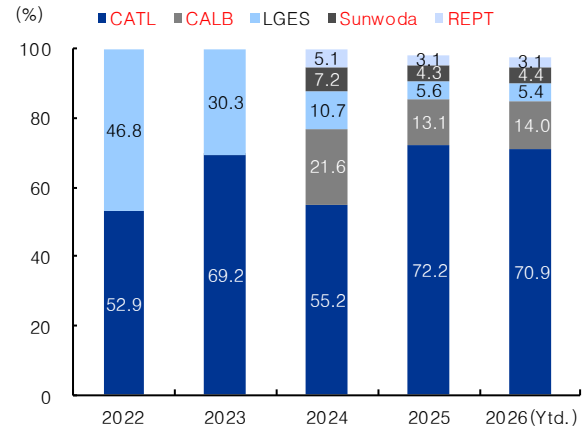
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 9. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Mercedes-Benz Group)



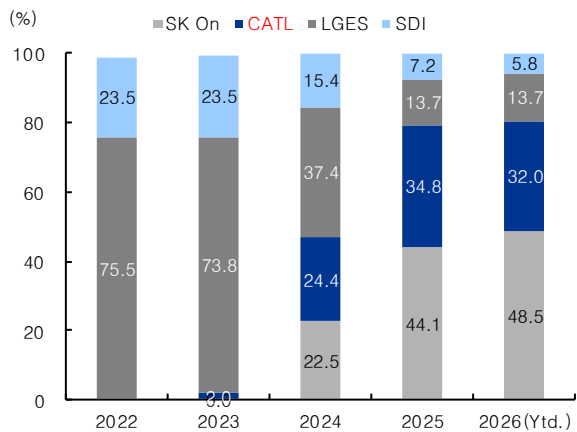
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 10. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Geely Group)



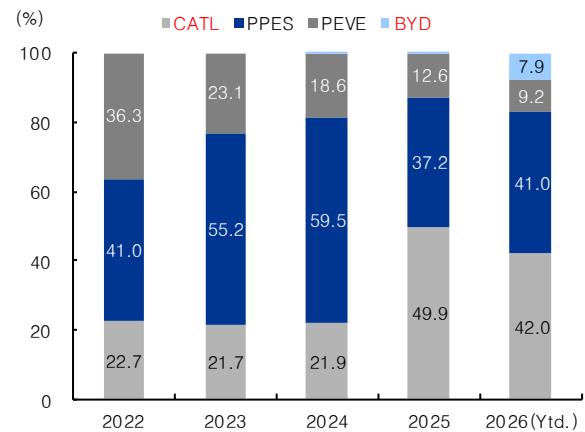
자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 11. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Ford Group)



자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

그림 12. 유럽 OEM별 배터리 공급처(Toyota Group)



자료: SNE Research, IBK투자증권 / 주: 중국 기업은 빨간색으로 표기

표 6. 유럽 주요 OEM별 배터리 수급처

구분	공급량(MWh)					비중(%)				
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
VW Group	28,304	36,995	38,665	67,606	21,895	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
CATL	7,816	9,445	17,338	44,578	14,286	27.6	25.5	44.8	65.9	65.2
LGES	14,720	19,904	13,290	11,646	3,806	52.0	53.8	34.4	17.2	17.4
SK On	380	1,676	3,892	7,389	2,361	1.3	4.5	10.1	10.9	10.8
SDI	5,385	5,971	4,133	3,969	1,436	19.0	16.1	10.7	5.9	6.6
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Stellantis Group	14,063	15,652	14,516	18,552	7,772	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
CATL	9,421	11,272	10,337	9,668	3,159	67.0	72.0	71.2	52.1	40.6
SVOLT	3	4	454	3,672	1,952	0.0	0.0	3.1	19.8	25.1
BYD	0	0	1,328	2,953	1,736	0.0	0.0	9.1	15.9	22.3
LGES	1,780	1,596	1,017	1,042	425	12.7	10.2	7.0	5.6	5.5
SDI	2,859	2,774	1,282	871	236	20.3	17.7	8.8	4.7	3.0
ACC	0	0	0	124	179	0.0	0.0	0.0	0.7	2.3
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
TESLA	18,765	29,570	26,287	21,290	7,235	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
LGES	17,241	24,357	21,950	17,789	5,437	91.9	82.4	83.5	83.6	75.2
CATL	1,199	4,252	4,030	3,382	1,740	6.4	14.4	15.3	15.9	24.0
Panasonic	326	856	307	119	58	1.7	2.9	1.2	0.6	0.8
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
BMW Group	10,493	13,970	16,595	20,591	7,123	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
CATL	4,089	8,549	8,572	10,907	3,284	39.0	61.2	51.7	53.0	46.1
SDI	6,349	5,358	6,520	6,033	1,687	60.5	38.4	39.3	29.3	23.7
EVE	0	0	249	824	1,360	0.0	0.0	1.5	4.0	19.1
SVOLT	0	0	1,167	2,814	787	0.0	0.0	7.0	13.7	11.1
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Hyundai Kia Group	11,401	12,294	11,213	16,958	6,206	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
LGES	1,124	2,523	2,635	9,044	2,977	9.9	20.5	23.5	53.3	48.0
SK On	9,032	7,253	5,794	6,317	1,702	79.2	59.0	51.7	37.3	27.4
CATL	1,245	2,518	2,784	1,597	1,504	10.9	20.5	24.8	9.4	24.2
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Renault-Nissan	9,235	8,994	9,572	14,439	5,490	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
AESC	1,881	1,240	1,497	5,638	2,526	20.4	13.8	15.6	39.0	46.0
LGES	4,719	4,191	4,632	4,950	1,956	51.1	46.6	48.4	34.3	35.6
Sunwoda	1,490	2,226	1,325	1,784	542	16.1	24.7	13.8	12.4	9.9
CATL	576	1,209	1,957	1,929	423	6.2	13.4	20.4	13.4	7.7
LEJ	388	129	160	139	41	4.2	1.4	1.7	1.0	0.8

자료: SNE Research, IBK투자증권

주1: 중국 기업은 빨간색으로 표기

주2: 각 OEM 별 공급 점유율 30%을 초과하는 경우 하늘색으로 표기

표 7. 유럽 주요 OEM별 배터리 공급처

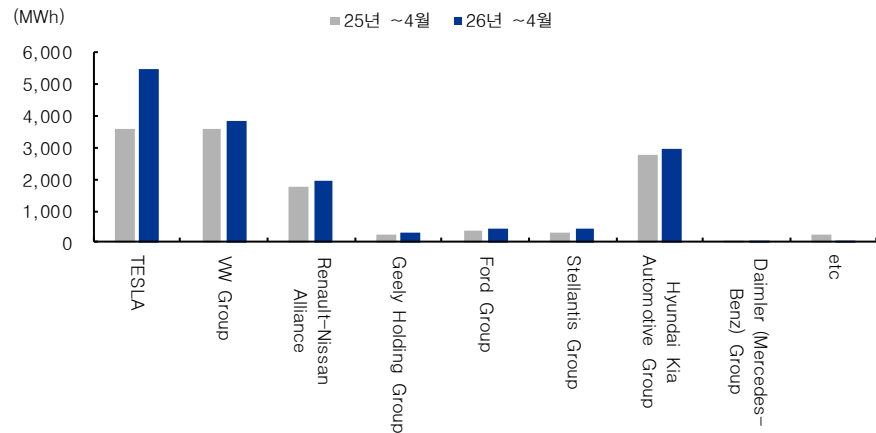
구분	공급량(MWh)					비중(%)				
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Mercedes Benz Group	10,099	13,307	15,010	14,651	5,487	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
CATL	2,405	3,151	2,849	3,542	2,500	23.8	23.7	19.0	24.2	45.6
Farasis	1,825	2,951	3,793	5,337	1,363	18.1	22.2	25.3	36.4	24.8
SK On	3,968	4,969	5,706	3,786	908	39.3	37.3	38.0	25.8	16.5
CALB	16	709	899	828	389	0.2	5.3	6.0	5.7	7.1
EVE	1	4	977	891	251	0.0	0.0	6.5	6.1	4.6
REPT	0	0	262	107	31	0.0	0.0	1.7	0.7	0.6
LGES	1,777	1,387	223	54	23	17.6	10.4	1.5	0.4	0.4
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Geely Holding Group	7,410	10,415	14,902	16,761	5,428	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
CATL	3,923	7,203	8,225	12,097	3,849	52.9	69.2	55.2	72.2	70.9
CALB	0	32	3,216	2,188	760	0.0	0.3	21.6	13.1	14.0
LGES	3,470	3,154	1,598	946	294	46.8	30.3	10.7	5.6	5.4
Sunwoda	0	0	1,071	728	238	0.0	0.0	7.2	4.3	4.4
REPT	0	0	761	517	169	0.0	0.0	5.1	3.1	3.1
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Ford Group	3,527	3,358	4,244	9,110	3,289	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
SK On	0	1	956	4,020	1,595	0.0	0.0	22.5	44.1	48.5
CATL	0	67	1,035	3,174	1,051	0.0	2.0	24.4	34.8	32.0
LGES	2,664	2,480	1,589	1,251	450	75.5	73.8	37.4	13.7	13.7
SDI	830	789	652	656	190	23.5	23.5	15.4	7.2	5.8
Battery Supplier	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)	2022	2023	2024	2025	2026(Ytd.)
Toyota Group	1,724	2,895	3,993	5,229	2,475	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
CATL	392	628	874	2,608	1,039	22.7	21.7	21.9	49.9	42.0
PPES	707	1,599	2,376	1,945	1,014	41.0	55.2	59.5	37.2	41.0
PEVE	625	668	742	657	227	36.3	23.1	18.6	12.6	9.2
BYD	0	0	0	19	195	0.0	0.0	0.0	0.4	7.9

자료: SNE Research, IBK투자증권

주1: 중국 기업은 빨간색으로 표기

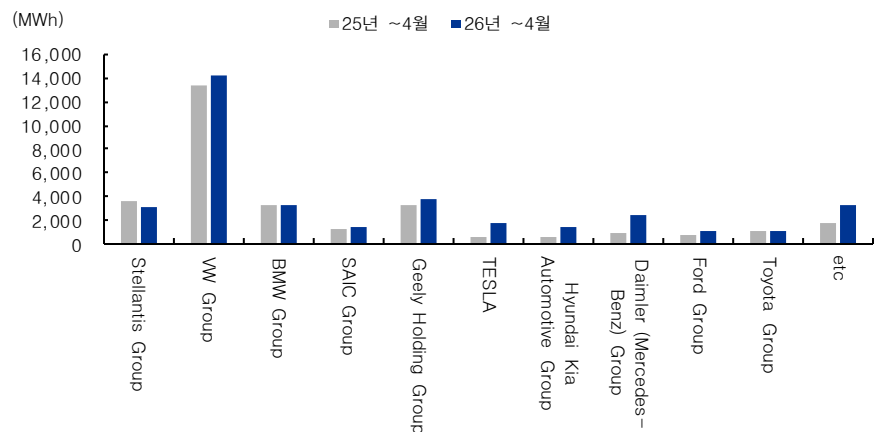
주2: 각 OEM 별 공급 점유율 30%을 초과하는 경우 하늘색으로 표기

그림 13. LGES 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)



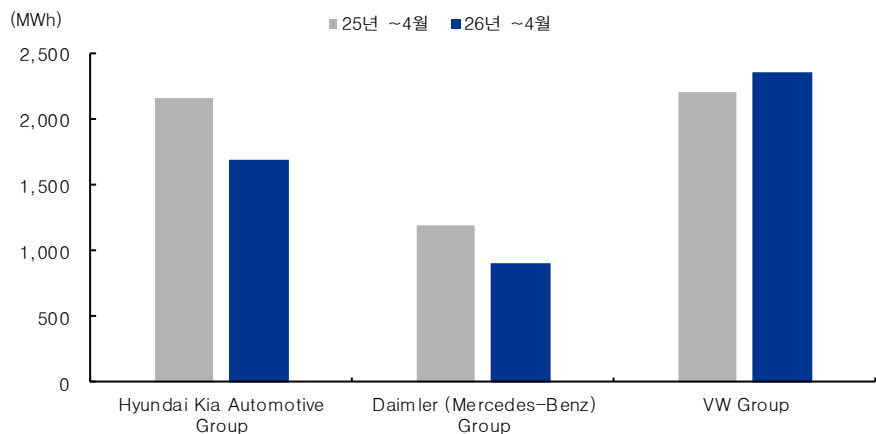
자료: SNE Research, IBK투자증권

그림 14. CATL 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)



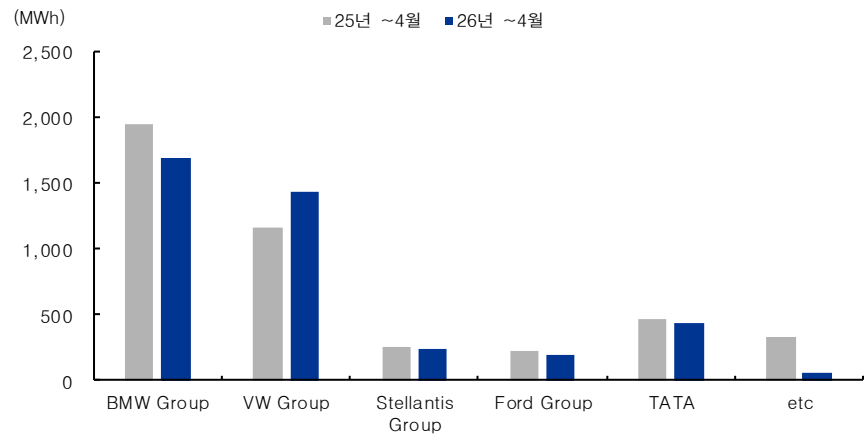
자료: SNE Research, IBK투자증권

그림 15. Skon 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)



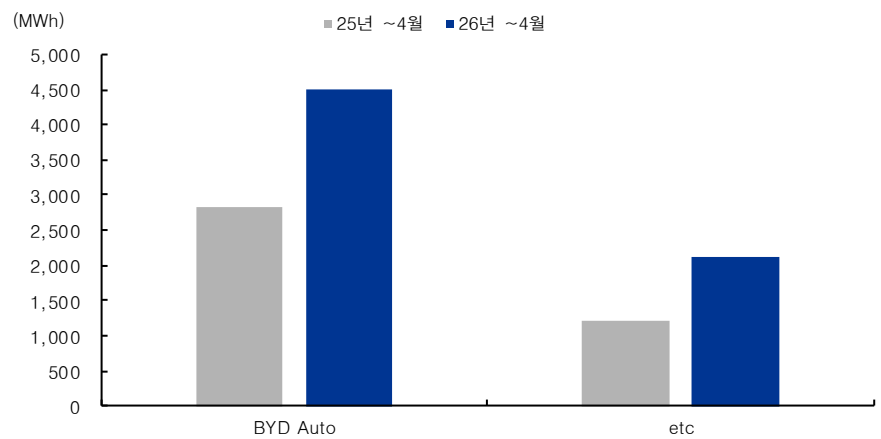
자료: SNE Research, IBK투자증권

그림 16. SDI 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)



자료: SNE Research, IBK투자증권

그림 17. BYD 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)



자료: SNE Research, IBK투자증권

표 8. LGES 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)

Battery (MWh)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	26년 4월	26년 3월	25년 4월	25년 ~4월	26년 ~4월	MoM	YoY	YoY (Ytd.)
LGES	10,129	11,410	12,034	12,901	11,936	3,454	6,250	2,770	12,899	15,390	-45%	25%	19.3%
TESLA	3,134	4,213	5,121	4,718	4,614	824	3,079	470	3,604	5,437	-73%	75%	51%
VW Group	2,635	2,922	2,706	3,405	2,809	997	1,224	935	3,569	3,806	-19%	7%	7%
Renault	1,348	1,184	1,032	1,456	1,450	506	587	400	1,748	1,956	-14%	27%	12%
Geely	197	237	217	287	234	59	103	68	264	294	-42%	-12%	11%
Ford Group	294	300	306	352	338	112	158	81	375	450	-29%	38%	20%
Stellantis	213	281	249	291	326	99	125	89	301	425	-21%	12%	41%
Hyundai Kia	2,066	2,246	2,366	2,350	2,133	844	961	722	2,787	2,977	-12%	17%	7%
Daimler	4	7	21	22	15	8	5	2	6	23	41%	338%	292%
Etc	240	19	15	20	16	6	7	4	244	22	-24%	32%	-91%

자료: SNE Research, IBK투자증권

표 9. CATL 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)

Battery (MWh)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	26년 4월	26년 3월	25년 4월	25년 ~4월	26년 ~4월	MoM	YoY	YoY (Ytd.)
CATL	22,519	25,196	23,979	30,735	27,297	9,837	12,707	7,905	30,424	37,135	-23%	24%	22.1%
Stellantis	2,610	2,483	1,792	2,779	2,352	807	938	963	3,573	3,159	-14%	-16%	-12%
VW Group	9,681	11,392	10,413	13,064	10,469	997	1,224	935	13,368	14,286	-19%	7%	7%
BMW Group	2,415	2,750	2,655	3,066	2,387	897	1,080	854	3,268	3,284	-17%	5%	0%
SAIC Group	950	995	1,131	1,286	1,004	464	514	270	1,220	1,468	-10%	72%	20%
Geely Group	2,506	3,125	2,838	3,650	2,834	1,016	1,257	848	3,353	3,849	-19%	20%	15%
TESLA	577	819	977	899	1,486	254	991	90	667	1,740	-74%	182%	161%
Hyundai Kia	425	390	349	442	1,074	429	470	120	545	1,504	-9%	258%	176%
Daimler	650	601	888	1,450	1,673	826	875	197	847	2,500	-6%	320%	195%
Ford Group	574	746	833	1,028	762	290	387	230	803	1,051	-25%	26%	31%
Toyota Group	783	693	573	634	837	202	268	224	1,007	1,039	-25%	-10%	3%
etc	1,349	1,201	1,529	2,437	2,419	3,656	4,704	3,175	1,773	3,254	-22%	15%	84%

자료: SNE Research, IBK투자증권

표 10. SKOn 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)

Battery (MWh)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	26년 4월	26년 3월	25년 4월	25년 ~4월	26년 ~4월	MoM	YoY	YoY (Ytd.)
SK On	4,700	5,379	5,401	6,181	4,920	1,650	2,114	1,682	6,383	6,570	-22%	-2%	2.9%
Hyundai Kia	1,638	1,648	1,612	1,495	1,275	427	519	528	2,166	1,702	-18%	-19%	-21%
Daimler	916	960	932	997	687	221	270	278	1,194	908	-18%	-21%	-24%
VW Group	1,599	1,873	1,696	2,246	1,761	600	756	614	2,213	2,361	-21%	-2%	7%
FERRARI	4	4	3	3	2	1	1	1	6	2	0%	-49%	-62%

자료: SNE Research, IBK투자증권

표 11. SDI 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)

Battery (MWh)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	26년 4월	26년 3월	25년 4월	25년 ~4월	26년 ~4월	MoM	YoY	YoY (Ytd.)
SDI	3,389	3,213	2,895	3,722	3,040	1,021	1,405	992	4,380	4,061	-27%	3%	-7.3%
BMW Group	1,452	1,536	1,316	1,764	1,268	420	591	495	1,948	1,687	-29%	-15%	-13%
VW Group	900	988	913	1,260	1,067	369	471	260	1,160	1,436	-22%	42%	24%
Stellantis Group	174	216	194	272	176	60	65	78	252	236	-8%	-23%	-7%
Ford Group	178	146	166	155	150	40	59	42	221	190	-32%	-5%	-14%
TATA	359	298	262	244	344	99	192	106	465	443	-48%	-6%	-5%
etc	325	29	44	28	35	32	27	10	335	68	22%	228%	-80%

자료: SNE Research, IBK투자증권

표 12. BYD 완성차 배터리 공급 추이 (유럽)

Battery (MWh)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	26년 4월	26년 3월	25년 4월	25년 ~4월	26년 ~4월	MoM	YoY	YoY (Ytd.)
BYD	2,925	3,604	3,553	4,920	4,867	1,765	2,287	1,132	4,057	6,632	-23%	56%	63%
BYD Auto	1,950	2,931	2,947	3,963	3,308	1,201	1,573	884	2,835	4,509	-24%	36%	59%
etc	975	674	606	957	1,559	564	714	247	1,223	2,123	-21%	128%	74%

자료: SNE Research, IBK투자증권

Compliance Notice

본 자료에 게재된 내용들은 외부의 압력이나 부당한 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.

본 자료는 조사분석자료 작성에 참여한 외부인(계열회사 및 그 임직원등)이 없습니다.

조사분석 담당자 및 배우자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.

본 자료에 언급된 종목의 지분율 1%이상 보유하고 있지 않습니다.

당사는 상기 명시한 사항 외 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다.