

Instant comment

LG에너지솔루션: 포드 유럽 계약 해지 건 및 2026년 점검

1. 포드(Ford) 75GWh 계약 해지 관련

- 해지 대상: 포드 유럽향 전기차 배터리 공급 계약
- 해지 규모: 총 75GWh (추정 계약금액 약 9.6조 원)
- 계약 기간: 2027년 1월 ~ 2032년 12월
- 해지 사유: 고객사(Ford)와의 협의에 따른 계약 해지

2. 계약의 히스토리

- 1단계 (2023.02): 튀르키예 JV 추진

포드-LG엔솔-코치 그룹이 튀르키예 앙카라에 배터리 합작공장을 짓기로 MOU를 체결. 유럽 상용차 시장 1위인 포드의 전동화를 위한 핵심 거점이 될 예정이었음

- 2단계 (2023.11): JV 철회 및 폴란드 공급 전환

전기차 캐즘과 고금리로 인해 대규모 투자가 부담스러워지자 3사는 JV 설립을 철회. 대신 LG엔솔의 기존 폴란드 공장(브로츠와프)에서 배터리를 생산해 공급하는 것으로 합의

- 3단계 (2024.10): 공급 계약 확정 (총 109GWh)

JV 무산의 대안으로 총 109GWh 규모(약 13조 원)의 공급 계약을 체결

A물량 (34GWh): 2026~2030년 공급. 기존 모델(E-Transit Custom 등 1톤급 밴) 대응

B물량 (75GWh): 2027~2032년 공급. 차세대 신규 플랫폼 모델(대형 상용차 2톤급 밴) 대응

- 4단계 (2025.12): B물량(75GWh) 해지 확정

이번 공시로 해지된 것이 B물량(75GWh). 포드가 차세대 모델 개발을 드롭(Drop)하면서 해당 물량이 소멸

포드의 유럽 전동화 전략 수정에 따른 특정 상용차 모델(2톤급 신규 밴 프로젝트 추정) 개발 중단으로 예상

Instant comment

3. 34GWh 물량은 공급 유지 + 2025년 대비 2026년 유럽 가동률은 개선

- 2026년부터 공급되는 34GWh(약 3~4조 원 규모 추산) 물량은 유효. 이는 2024년에 출시되어 현재도 판매 중인 E-Transit Custom 등의 물량으로 파악되며, 내년 하반기부터 폴란드 공장 가동률 회복에 기여할 예정
- 2025년 대비 2026년 유럽 가동률은 개선 전망:
 - 1) 폭스바겐(VW): 2025년 유럽 공장 가동률 하락의 주범이었던 폭스바겐이 하이니켈 배터리 재고 조정을 마치고, 2026년 1분기부터 고전압 미드니켈(Mid-Ni) 배터리 등 공급 본격화
 - 2) 르노(Renault): 르노의 저가형 전기차(LFP 적용) 및 신규 모델 양산 시작
 - 3) 포드(Ford): 34GWh 물량 하반기 공급 유지

4. 포드의 전기차 전략 수정에 따른 기존 계약 변동 가능성

- EU는 유럽 자동차 산업의 경쟁력 저하를 방지하고 현실적인 탈탄소 경로를 마련하기 위해 기존의 'Fit for 55' 패키지를 수정한 새로운 '자동차 패키지(Automotive Package)'를 발표. 이는 기후 목표를 유지하되, 산업계에 숨통을 틔워주는 유연성을 부여하는 데 초점
- 가장 결정적인 정책 변화는 2035년 이후 신차의 CO2 배출량 감축 목표를 기존 100%에서 90%로 하향 조정한 것. 이 수정안의 핵심은 2035년 이후에도 신차의 10%에 대해서는 내연기관(ICE) 탑재가 허용된다는 점. 단, 이는 무조건적인 허용이 아니라, 나머지 10%의 배출량을 저탄소 연료(e-fuel, 바이오연료) 사용이나 친환경 철강(Green Steel) 사용 크레딧 등을 통해 상쇄해야 한다는 조건부 허용
- 이로 인해 유럽 EV 시장은 2025년에 이어 2026년에도 PHEV 중심 성장 예상. 다만 세제 혜택과 주행 편의성을 갖춘 PHEV의 수요 중심 성장, BEV 수요는 둔화되면서 2026년 전년 대비 성장률 20% 이상 추정은 17% 수준으로 하향 조정
- 이에 포드도 유럽 및 글로벌 시장에서의 전동화 전략을 전면적으로 수정하는 '포드+(Ford+) 2.0' 계획을 발표. 독자적인 전기차 개발을 축소하고 파트너십과 하이브리드 기술에 의존하는 '실리 추구' 전략으로의 전환. 포드는 전기차 사업의 수익성 확보 위해 대대적인 구조조정과 로드맵 수정이 이루어짐. 전기차 관련 자산에 대해 대규모 손상 차손을 기록하며 재무적 부담을 털어내는 한편, '수익성 없는 전기차' 모델들을 과감히 정리. 가장 눈에 띄는 변화는 순수 전기 픽업트럭인 'F-150 라이트닝'의 차세대 모델 생산 중단과 'T3' 프로젝트의 폐기

대신 포드는 EREV(Extended-Range Electric Vehicle, 주행거리 연장형 전기차) 기술을 대안으로 제시. 또한, 대형 3열 전기 SUV의 출시를 무기한 연기하거나 하이브리드 모델로 대체하기로 결정함으로써, 포드의 무게중심이 순수 전기차에서 '전동화된 내연기관(Electrified ICE)'으로 이동했음을 보여줌

Instant comment

- LG엔솔의 기타 포드 물량: 미국 머스탱 마하-E(판매량은 적으나 단종 모델에 포함되지 않아 유지), 애리조나 원통형(2028년 공급)은 변동 없음

5. 투자전략

EV향 리스크는 여전. 다만, 빠른 ESS 전환(미국 라인 전환 속도 가장 빠름), 2026년 기업 재편 흐름 등으로 여전히 동사에 대한 관심 유효

- 이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 타인의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인함. (작성자 :이안나)
- 당사는 자료공표일 현재 동 종목 발행주식을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 자료공표일 현재 해당 기업과 관련하여 특별한 이해관계가 없습니다.
- 당사는 동 자료를 전문투자자 및 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 금융투자분석사와 배우자는 자료공표일 현재 대상법인의 주식관련 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 종목 투자등급 (Guide Line): 투자기간 12개월, 절대수익률 기준 투자등급 4단계(Strong Buy, Buy, Hold, Sell)로 구분한다
- Strong Buy: +30%이상 Buy: 15%이상, Hold: -15% 미만 ~ +15% 미만, Sell: -15%이하로 구분
- 업종 투자등급 Guide Line: 투자기간 12개월, 시가총액 대비 업종 비중 기준의 투자등급 3단계(Overweight, Neutral, Underweight)로 구분
- 2014년 2월21일부터 당사 투자등급이 기존 3단계 + 2단계에서 4단계로 변경

본 자료는 투자자의 투자를 권유할 목적으로 작성된 것이 아니라, 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 작성된 참고 자료입니다. 본 자료는 금융투자분석사가 신뢰할만 하다고 판단되는 자료와 정보에 의거하여 만들어진 것이지만, 당사와 금융투자분석사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없습니다. 따라서, 본 자료를 참고한 투자자의 투자의사결정은 전적으로 투자자 자신의 판단과 책임하에 이루어져야 하며, 당사는 본 자료의 내용에 의거하여 행해진 일체의 투자행위 결과에 대하여 어떠한 책임도 지지 않습니다. 또한, 본 자료는 당사 투자자에게만 제공되는 자료로 당사의 동의 없이 본 자료를 무단으로 복제 전송 인용 배포하는 행위는 법으로 금지되어 있습니다.