2차전지/신에너지 | 이안나 02 3770 5599

Instant comment

ESS 편중 시각을 넘어 볼 북미 EV 회복 시그널

1. 미국 EV 수요 현황: 보조금 절벽 통과 후 회복세 진입

2025년 분기별 EV 판매량은 1Q25 29.6만 대(+11.4% yoy), 2Q25 31.2만 대를 기록한 뒤, 9월 말 보조금(대당 최대 7,500달러) 폐지를 앞두고 선수요가 집중되며 3Q25 사상 최대치인 43.8만 대(점유율 10.6%)를 기록했다. 보조금 폐지 직후인 4Q25에는 23.4만 대(-36% yoy, -46% qoq, 점유율 5.8%)로 급감했고, 1Q26 21.6만 대(-27% yoy, -7.8% qoq)를 기록했다.

1Q26 저점 이후 2분기부터 수요 개선세가 확인되고 있다. 완성차 업체들의 판가 인하 및 리스 프로모션 확대, 고유가 기조가 맞물리며 2Q26 판매량은 24.7만 대(+14.2% qoq)로 반등했고, 3Q26에도 26.3만 대(+6.1% qoq, 점유율 6.4%)를 기록하며 2개 분기 연속 증가세를 이어갔다. 9월 미국 EV 평균 거래가격(ATP)이 55,879달러(-3% yoy)로 하락하며 내연기관차와의 가격 괴리가 2025년 18%에서 11%로 축소됐고, 3Q26 중고 EV 판매량 역시 분기 최대인 12.4만 대(+11.4% yoy)를 기록했다.

특히 보조금 폐지에 따른 역기저 효과가 해소된 2026년 10월에는 미국 EV 판매량이 8.33만 대(+11% yoy)를 기록하며 연내 처음으로 전년 동월 대비 증가했다(10월 북미 전체 EV 판매량 13만 대, +24% yoy).

2. 미국 딜러 EV 재고 급감: 4Q26~1H27 셀 수요 확대 기대

현시점 북미 시장에서 주목할 지표는 딜러 EV 재고의 빠른 소진이다. 2026년 10월 미국 딜러의 EV 재고는 약 6.5만 대(-38% YoY)로 전년 고점 대비 1/3 수준까지 축소됐으며, 추가 공급 없이는 3개월 내 소진되는 규모다. 연초 약 180일에 달했던 EV 재고일수는 3분기 평균 78일로 절반 이하로 낮아졌고, 9월 기준 테슬라(27일), 현대차(30일), 포드(33일) 등 주요 브랜드는 적정 재고일수(60~70일)를 크게 밑돌고 있다. 최근 두 달간 딜러 매장 내 EV 재고 회전율이 내연기관차를 상회하고 중고 EV가 전 차종 중 가장 빠르게 판매되고 있어, 전방 실수요 대비 공급이 타이트한 상태로 파악된다.

2025년 보조금 폐지 이후 완성차 업체들이 선제적 감산에 나섰으나, 재고 운영 전략에 따라 판매 성과는 뚜렷하게 엇갈리고 있다.

1) 포드·GM: 10월 딜러 EV 재고는 포드 5,524대(-70% yoy, 전년 18,740대), GM 18,710대(-47% yoy, 전년 35,030대)로 급감했다. 포드의 F-150 라이트닝 단산과 GM의 보수적인 생산 조정 여파로 일부 지역 딜러 내 주력 차종(블레이저 EV 등) 재고가 0~5대 수준에 그치며 물량 부족이 발생하고 있다.

2) 현대차·기아: 10월 딜러 재고는 현대차 4,825대(-69% yoy, 전년 15,710대), 기아 5,449대(-22% yoy, 전년 6,972대) 수준까지 감소했다. 다만 낮은 재고 부담 속에서도 10월 아이오닉 5 미국 판매량이 1,981대(+21% yoy, 1~10월 누적 -23% yoy)로 반등해, 향후 HMGMA 및 북미 배터리 합작공장(JV)의 가동률 상향 가능성이 높다.

3) 도요타·테슬라: 경쟁사 감산 국면에서 신형 bZ 재고를 12,970대(+453% yoy, 전년 2,345대)로 확대한 도요타는 1Q26 미국 EV 판매 3위(10,029대, +80% yoy)를 기록했다. 테슬라 역시 최근 판매 부진은 수요 부재보다 딜러 내 출고 가능 물량 부족으로 인한 것이다.

셀 기준으로 2분기를 바닥으로 3분기부터 미국 내 가동률이 개선되고 있다. 다만 3분기까지는 개선세가 미미했기 때문에 여전히 적자 폭이 크다. 그러나 미국 딜러 재고가 6.5만대 수준까지 낮아진 현재로써는 추가적인 재고 축소 여력은 제한적이고 오히려 수요 확대 기대가 높다. 이에 4Q26말~1H27부터는 완성차의 Re-stocking 수요가 유입되며, 북미 출하량 개선 폭이 클 것으로 예상된다.

Instant comment

- 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 참고자료입니다. 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.