LG화학, 중대형 2차전지 판매 "질주"

프랑스 르노와 공급계약 체결 … 일본 리튬수소전지 실패 반사이익도

LG화학(대표 김반석)이 전기자동차(EV)용 중대형 2차전지 시장에서 초고속으로 질주하고 있다.

미국의 GM, 포드(Ford) 등에 이어 프랑스 르노(Renault)가 2011년부터 양산할 전기자동차(EV)에 2차전지를 공급하게 됐다.

이로써 LG화학이 2차전지를 공급하는 자동차기업은 9곳으로 늘어났다.

LG화학은 일본이 선점했던 리튬수소전지가 에너지 밀도, 무게, 충전·방전시간 측면에서 우수한 리튬이온 방식으로 예상보다 빨리 전환됨에 따라 국내는 물론 자동차의 본고장인 미국과 유럽, 일본, 중국 등으로 사업 영역을 빠르게 넓혀가고 있다.

전통적으로 자동차와 2차전지 시장의 강자였던 일본기술을 답습하기보다 발 빠르게 차세대 기술인 리튬이온전지 개발에 인력과 투자를 집중한 성과가 빛을 본 것이다.

김반석 LG화학 부사장은 "일본기업들은 리튬이온전지가 먼 훗날에 사용화될 것으로 보고 연구나 투자를 거의 안했다"며 "LG화학은 기술의 안정성과 물성을 수년간 실험함으로써 상용화에 성공해 시장을 선점할 수 있었다"고 설명했다.

일본은 또 독립적으로 2차전지를 연구개발한 LG화학과 달리 자동차기업 주도로 합작기업을 만들어 개발하는 인하우스 방식을 채용하고 있어 다른 자동차기업과 사와는 배타적인 관계를 형성하고 있는 점도 한계로 지적되고 있다.

도요타(Toyota)는 파나소닉(Panasonic)과 합작으로 파나소닉EV에너지(PEVE)를 세웠고, 닛산(Nissan)은 NEC와, 혼다(Honda)는 GS유아사와 합작기업을 세워 전기자동차용 2차전지를 개발했다.

미쓰비시(Mitsubishi) 역시 GS유아사와 LEJ라는 2차전지 개발기업을 설립해 세계 첫 고속 전기자동차인 아이미브를 출시했으나 최근 일본 자동차기업 중 처음으로 LG화학과 2차전지 공급계약을 맺었다.

인하우스 방식의 전기자동차 개발의 한계를 스스로 드러낸 것이다.

시장 관계자는 "LG화학이 국내와 일본의 경쟁기업을 압도한 것은 사실이지만 전기자동차 시장이 본격화하면 자동차기업들은 핵심부품인 2차전지 공급선을 다변화할 것으로 보여 초기 성과에 안주해서는 안될 것"이라고 주문했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2010/09/30>

Copyright © 1991 by CMRI