



BUY (유지)

목표주가(12M) 300,000원(상향)
현재주가(10.25) 256,500원

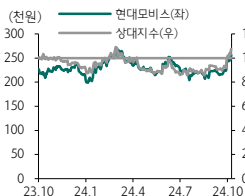
Key Data

| | |
|------------------|-----------------|
| KOSPI 지수 (pt) | 2,583.27 |
| 52주 최고/최저(원) | 269,000/199,000 |
| 시가총액(십억원) | 23,853.2 |
| 시가총액비중(%) | 1.13 |
| 발행주식수(천주) | 92,995.1 |
| 60일 평균 거래량(천주) | 188.8 |
| 60일 평균 거래대금(십억원) | 42.7 |
| 외국인지분율(%) | 40.47 |
| 주요주주 지분율(%) | |
| 기아 외 6인 | 31.91 |
| 국민연금공단 | 8.62 |

Consensus Data

| | 2024 | 2025 |
|-----------|----------|----------|
| 매출액(십억원) | 57,398.2 | 61,205.8 |
| 영업이익(십억원) | 2,546.0 | 3,019.7 |
| 순이익(십억원) | 3,744.0 | 4,116.2 |
| EPS(원) | 40,204 | 44,244 |
| BPS(원) | 488,728 | 527,651 |

Stock Price



Financial Data

(십억원, %, 배, 원)

| 투자지표 | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F |
|-----------|----------|----------|----------|----------|
| 매출액 | 51,906.3 | 59,254.4 | 57,373.4 | 61,078.2 |
| 영업이익 | 2,026.5 | 2,295.3 | 2,925.4 | 3,227.0 |
| 세전이익 | 3,362.6 | 4,444.9 | 5,233.5 | 5,601.3 |
| 순이익 | 2,485.3 | 3,422.6 | 3,819.7 | 4,088.1 |
| EPS | 26,301 | 36,340 | 40,950 | 43,959 |
| 증감율 | 5.98 | 38.17 | 12.69 | 7.35 |
| PER | 7.62 | 6.52 | 6.26 | 5.83 |
| PBR | 0.49 | 0.54 | 0.53 | 0.49 |
| EV/EBITDA | 4.36 | 4.87 | 2.97 | 2.33 |
| ROE | 6.80 | 8.73 | 9.02 | 8.91 |
| BPS | 406,916 | 441,136 | 480,967 | 520,554 |
| DPS | 4,000 | 4,500 | 4,500 | 5,000 |



Analyst 송선재 sunjae.song@hanafn.com
RA 강민아 minahkang@hanafn.com

하나증권 리서치센터

2024년 10월 28일 | 기업분석

현대모비스 (012330)

3분기 실적 서프라이즈. 11월 19일 밸류업도 기대

실적 추정치 상향으로 목표주가도 30만원으로 상향

현대모비스에 대한 투자 의견 BUY를 유지한 가운데, 2024년/2025년 실적 추정을 상향하고 목표주가를 기존 28.0만원에서 신규 30.0만원(12MF 목표 P/E 7배 적용)으로 조정한다. 3분기 실적은 AS 부문의 고성장과 10년 내 최고의 이익률, 고부가 제품군 성장에 따른 핵심 부품 부문의 믹스 개선, 그리고 판가 인상 및 개발비/총당금 회수 등에 힘입어 시장 기대치를 크게 상회했다. 고객사의 생산 둔화 및 신공장 초기 비용이 있지만, AS 부문의 고수익성에 기반한 안정적인 현금흐름과 전장부품 중심의 핵심부품 내 믹스 개선, 그리고 원가절감 노력 등으로 수익성이 개선되고 있다는 점을 긍정적으로 평가한다. 해외 전동화 거점들도 초기에는 적자를 기록하겠지만, 가동률이 상승하면서 이익 기여도를 높여갈 것이다. 현재 P/E 5배 후반, P/B 0.5배 수준의 Valuation을 기록 중이고, 11월 19일 CEO Investor Day를 통해 발표될 기업가치 제고 계획도 기대할 수 있다.

3Q24 Review: 영업이익률 6.5% 기록

3분기 실적은 시장 기대치를 크게 상회했다(영업이익 기준+36%). 매출액/영업이익은 -2%/+32% (YoY) 변동한 14.0조원/9,086억원(영업이익률 6.5%, +1.6%p (YoY))을 기록했다. 모듈 매출액은 5% (YoY) 감소한 10.9조원을 기록했다. 이 중 모듈조립은 고객사들의 생산물량 정체로 5% (YoY) 증가에 그쳤고, 부품제조는 고부가 전장제품 적용 확대로 12% (YoY) 증가했다. 전동화 매출액이 42% (YoY) 감소한 1.58조원이었는데, 전방수요 둔화로 고객사의 친환경차 생산이 감소했고, 배터리셀의 가격 하락(-39% (YoY)) 및 EV/HEV 믹스 하락도 부정적이었다. 일부 차종부터 진행 중인 배터리셀 매출 제외도 영향을 주었다. AS 매출액은 10% (YoY) 증가한 3.06조원인데, 유럽(+12%)/미주(+7%)가 호조를 보였다. 영업이익률은 6.5%, 모듈/AS 부문이 각각 0.8%/26.7%를 기록했다. 모듈 부문은 전기차 물량 감소와 북미 전동화 공장의 초기 비용에도 불구하고, 핵심부품 판가 상승과 믹스 개선(총 +670억원), 판매보충충당금의 환입(+870억원) 등으로 4개 분기만에 흑자 전환했다. AS 부문은 외형 고성장과 환율 효과에 힘입어 10년 내 최고의 분기 이익률을 기록했다. 영업외에서는 지분법이익이 4,394억원으로 21% (YoY) 감소했다.

컨콜의 내용: 고객사들의 전기차 프로젝트 지연. 북미 전동화 거점은 초기 양산 중

현대모비스는 3분기 누적 수주금액이 23.8억달러로 연간 목표치 93.35억달러 대비 26%의 진척률을 보였는데, 전기차 수요 둔화 및 글로벌 정치적 불확실성에 고객사들의 전기차 프로젝트들이 지연되고 있기 때문이라고 밝혔다. 수주 규모가 대형화되고 있어 향후 분기별 수주 실적에는 변동성이 확대될 수 있지만, 핵심부품 위주로 수주 활동을 강화할 계획이다. 북미 전동화 거점은 초기 비용(3분기 350억원, 4분기 500억원 예상. 연간 감가상각비는 1,000억원)이 발생하겠지만, HEV/EREV 등 수주도 가능하기 때문에 가동률 제고에 노력한다는 방침이다. AMPC 보조금은 4분기부터 인식 가능할 것으로 기대 중이다.

도표 1. 현대모비스의 분기실적 추이

(단위: 십억원, %)

| | 1Q23 | 2Q23 | 3Q23 | 4Q23 | 1Q24 | 2Q24 | 3Q24P | 4Q24F | 2021 | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 매출액 | 14,667 | 15,685 | 14,230 | 14,672 | 13,869 | 14,655 | 14,002 | 14,847 | 41,702 | 51,906 | 59,254 | 57,373 | 61,078 |
| 모듈 | 12,036 | 12,988 | 11,457 | 11,890 | 10,937 | 11,691 | 10,941 | 11,848 | 33,265 | 41,697 | 48,371 | 45,418 | 48,926 |
| 전동화 | 3,327 | 3,744 | 2,724 | 2,454 | 1,876 | 1,725 | 1,579 | 1,848 | 6,093 | 9,676 | 12,248 | 7,028 | 8,697 |
| 부품제조 | 2,526 | 2,759 | 2,761 | 3,050 | 2,988 | 3,347 | 3,084 | 3,408 | 7,979 | 9,333 | 11,096 | 12,826 | 13,459 |
| 모듈조립 | 6,183 | 6,485 | 5,972 | 6,387 | 6,073 | 6,619 | 6,279 | 6,593 | 19,193 | 22,688 | 25,028 | 25,564 | 26,769 |
| AS부품 | 2,631 | 2,697 | 2,773 | 2,782 | 2,932 | 2,964 | 3,061 | 2,999 | 8,437 | 10,210 | 10,883 | 11,956 | 12,153 |
| (YoY) | | | | | | | | | | | | | |
| 매출액 | 30 | 27 | 7 | -2 | -5 | -7 | -2 | 1 | 14 | 24 | 14 | -3 | 6 |
| 모듈 | 34 | 32 | 8 | -3 | -9 | -10 | -5 | 0 | 12 | 25 | 16 | -6 | 8 |
| 전동화 | 76 | 78 | 9 | -23 | -44 | -54 | -42 | -25 | 45 | 59 | 27 | -43 | 24 |
| 부품제조 | 21 | 20 | 19 | 16 | 18 | 21 | 12 | 12 | 8 | 17 | 19 | 16 | 5 |
| 모듈조립 | 24 | 19 | 3 | -1 | -2 | 2 | 5 | 3 | 7 | 18 | 10 | 2 | 5 |
| AS부품 | 12 | 11 | 3 | 2 | 11 | 10 | 10 | 8 | 20 | 21 | 7 | 10 | 2 |
| 영업이익 | 418 | 664 | 690 | 523 | 543 | 636 | 909 | 838 | 2,040 | 2,027 | 2,295 | 2,925 | 3,227 |
| 모듈 | (117) | 96 | 15 | (69) | (185) | (124) | 93 | 73 | 155 | 68 | (76) | (143) | 189 |
| AS부품 | 535 | 568 | 676 | 592 | 728 | 760 | 816 | 765 | 1,885 | 1,958 | 2,371 | 3,069 | 3,038 |
| (YoY) | | | | | | | | | | | | | |
| 영업이익 | 8 | 65 | 20 | -21 | 30 | -4 | 32 | 60 | 11 | -1 | 13 | 27 | 10 |
| 모듈 | 적유 | 흑전 | 흑전 | 적전 | 적지 | 적전 | 535 | 흑전 | -41 | -56 | 적전 | 적지 | 흑전 |
| AS부품 | 27 | 26 | 12 | 23 | 36 | 34 | 21 | 29 | 20 | 4 | 21 | 29 | -1 |
| 영업이익률 (%) | 2.9 | 4.2 | 4.9 | 3.6 | 3.9 | 4.3 | 6.5 | 5.6 | 4.9 | 3.9 | 3.9 | 5.1 | 5.3 |
| 모듈 | (1.0) | 0.7 | 0.1 | (0.6) | (1.7) | (1.1) | 0.8 | 0.6 | 0.5 | 0.2 | (0.2) | (0.3) | 0.4 |
| AS부품 | 20.3 | 21.1 | 24.4 | 21.3 | 24.8 | 25.6 | 26.7 | 25.5 | 22.3 | 19.2 | 21.8 | 25.7 | 25.0 |
| 세전이익 | 1,041 | 1,252 | 1,322 | 830 | 1,223 | 1,412 | 1,307 | 1,292 | 3,195 | 3,363 | 4,445 | 5,234 | 5,601 |
| 세전이익률 (%) | 7.1 | 8.0 | 9.3 | 5.7 | 8.8 | 9.6 | 9.3 | 8.7 | 7.7 | 6.5 | 7.5 | 9.1 | 9.2 |
| 순이익 | 842 | 932 | 998 | 651 | 862 | 998 | 921 | 1,039 | 2,362 | 2,487 | 3,423 | 3,820 | 4,089 |
| 순이익률 (%) | 5.7 | 5.9 | 7.0 | 4.4 | 6.2 | 6.8 | 6.6 | 7.0 | 5.7 | 4.8 | 5.8 | 6.7 | 6.7 |
| 지배주주순이익 | 841 | 931 | 998 | 652 | 861 | 996 | 920 | 1,043 | 2,352 | 2,485 | 3,423 | 3,820 | 4,088 |

자료: 현대모비스, 하나증권

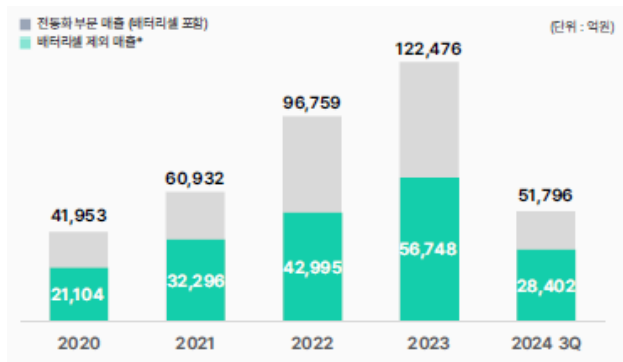
도표 2. 현대모비스의 지역별 실적 추이

(단위: 십억원, %)

| | 1Q22 | 2Q22 | 3Q22 | 4Q22 | 1Q23 | 2Q23 | 3Q23 | 4Q23 | 1Q24 | 2Q24 | 3Q24P | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 매출액 | 11,308 | 12,308 | 13,296 | 14,994 | 14,667 | 15,685 | 14,230 | 14,672 | 13,869 | 14,655 | 14,002 | 36,627 | 41,702 | 51,906 | 59,254 |
| 한국 | 5,563 | 6,388 | 6,622 | 8,141 | 7,980 | 8,725 | 7,323 | 7,852 | 6,846 | 7,250 | 6,523 | 18,092 | 21,554 | 26,713 | 29,131 |
| 중국 | 594 | 411 | 775 | 790 | 512 | 603 | 690 | 727 | 649 | 683 | 722 | 3,657 | 2,832 | 2,571 | 2,488 |
| 미주 | 2,778 | 2,895 | 3,335 | 3,384 | 3,239 | 3,338 | 3,429 | 3,150 | 3,395 | 3,638 | 3,739 | 7,778 | 8,840 | 12,392 | 12,853 |
| 유럽 | 1,628 | 1,804 | 1,628 | 1,852 | 2,069 | 2,146 | 1,807 | 1,994 | 2,016 | 2,144 | 1,980 | 5,019 | 5,911 | 6,912 | 7,353 |
| 기타 | 745 | 810 | 936 | 942 | 867 | 872 | 980 | 950 | 963 | 940 | 1,039 | 2,080 | 2,565 | 3,434 | 3,555 |
| 영업이익 | 387 | 403 | 576 | 660 | 418 | 664 | 690 | 523 | 543 | 636 | 909 | 1,830 | 2,040 | 2,027 | 2,295 |
| 한국 | 240 | 254 | 323 | 623 | 186 | 363 | 359 | 283 | 167 | 261 | 518 | 1,452 | 1,389 | 1,440 | 1,191 |
| 중국 | -11 | -25 | 0 | -5 | -6 | -8 | 0 | 3 | 16 | 10 | 10 | -85 | -30 | -40 | -11 |
| 미주 | 30 | 35 | 126 | 80 | 96 | 129 | 132 | 43 | 122 | 122 | 146 | 198 | 248 | 272 | 400 |
| 유럽 | 67 | 67 | 52 | 75 | 72 | 103 | 99 | 121 | 137 | 150 | 119 | 150 | 229 | 261 | 395 |
| 기타 | 61 | 71 | 75 | 54 | 71 | 76 | 98 | 81 | 100 | 93 | 116 | 115 | 210 | 261 | 326 |
| 영업이익률 | 3.4 | 3.3 | 4.3 | 4.4 | 2.9 | 4.2 | 4.9 | 3.6 | 3.9 | 4.3 | 6.5 | 5.0 | 4.9 | 3.9 | 3.9 |
| 한국 | 4.3 | 4.0 | 4.9 | 7.6 | 2.3 | 4.2 | 4.9 | 3.6 | 2.4 | 3.6 | 7.9 | 8.0 | 6.4 | 5.4 | 4.1 |
| 중국 | -1.9 | -6.0 | 0.0 | -0.6 | -1.2 | -1.3 | 0.0 | 0.4 | 2.4 | 1.4 | 1.3 | -2.3 | -1.0 | -1.6 | -0.5 |
| 미주 | 1.1 | 1.2 | 3.8 | 2.4 | 3.0 | 3.9 | 3.9 | 1.4 | 3.6 | 3.4 | 3.9 | 2.5 | 2.8 | 2.2 | 3.1 |
| 유럽 | 4.1 | 3.7 | 3.2 | 4.0 | 3.5 | 4.8 | 5.5 | 6.1 | 6.8 | 7.0 | 6.0 | 3.0 | 3.9 | 3.8 | 5.4 |
| 기타 | 8.2 | 8.8 | 8.0 | 5.7 | 8.2 | 8.7 | 10.0 | 8.5 | 10.4 | 9.8 | 11.2 | 5.5 | 8.2 | 7.6 | 9.2 |

자료: 현대모비스, 하나증권

도표 3. 현대모비스의 전동화 매출액 비교



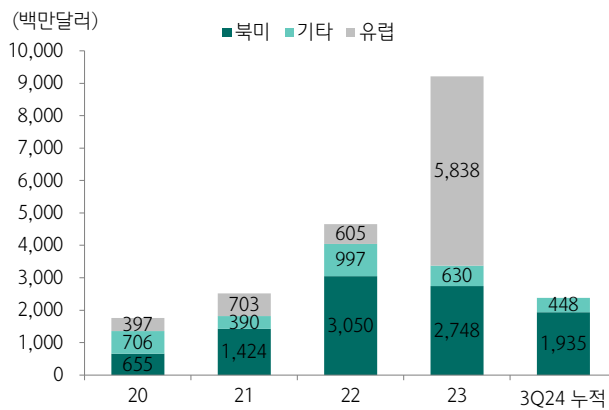
자료: 현대모비스

도표 4. 현대모비스의 3분기 전동화 매출감소 원인 분석



자료: 현대모비스

도표 5. 현대모비스의 핵심부품 수주 실적



자료: 현대모비스, 하나증권

도표 6. 현대모비스의 연간 R&D 금액과 비율

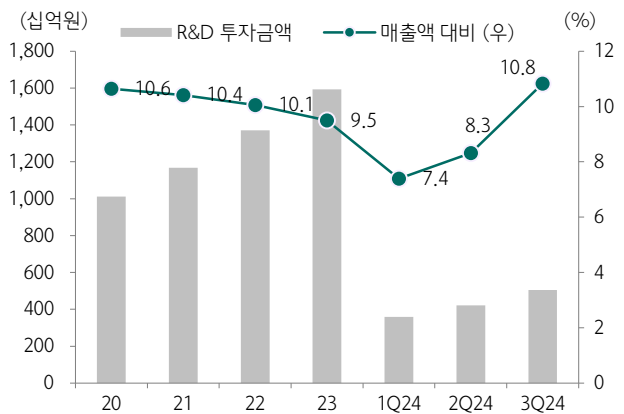
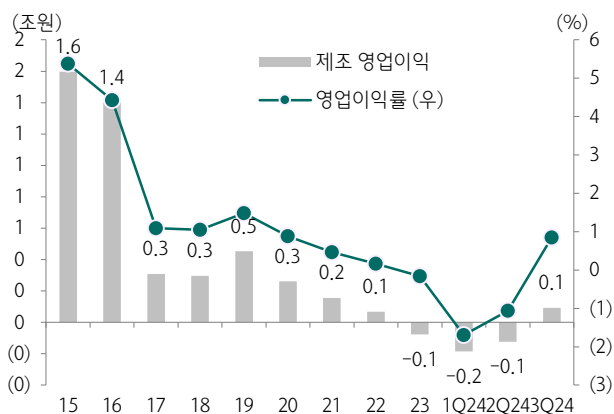
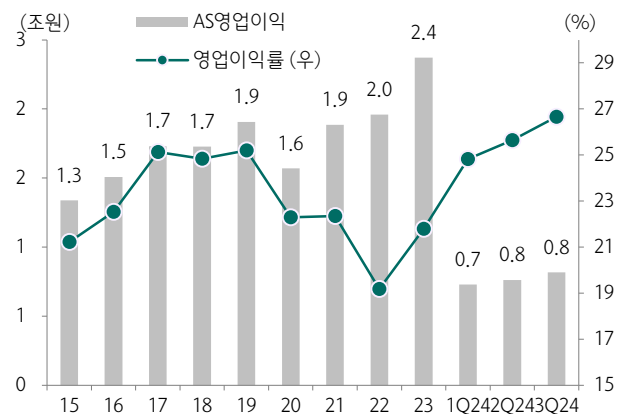
주: 비율은 배터리셀 제외 전동화 매출액과 부품제조 매출액 합산대비 R&D 금액임
자료: 현대모비스, 하나증권

도표 7. 현대모비스의 제조 부문 영업이익과 영업이익률 추이



자료: 현대모비스, 하나증권

도표 8. 현대모비스의 AS 부문 영업이익과 영업이익률 추이



자료: 현대모비스, 하나증권

도표 9. 현대모비스의 2024년 주주환원정책

차기정책

- 『미래성장상과 주주환원의 균형』을 추구하는 주주환원 정책 유지
- 배당정책 유지 (※ 2023년 이익 증가에 따른 주당 배당금 상승)
- 자기주식 매입 및 소각 정책 지속 (※ 1,500억 매입 및 매입 주식 전량 소각)
- 배당제도 선진화 : 배당금액 결정 이후 배당 받을 주주 결정

미래성장

Organic & Inorganic 병행을 통한 기업 가치 제고

Organic : “뉴모비스” 비전 달성 기반 구축

- 글로벌 전동화 확장 대응 등 양산 CAPA 확보

(단위: 억원)

| 연 도 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024E |
|-------------------|--------|-------|--------|--------|--------|
| CAPEX (생산/R&D) | 10,269 | 9,555 | 10,476 | 18,815 | 31,831 |

※ R&D 시설투자 포함

Inorganic : 미래 성장 동력 확보

- 사업 경쟁력 강화 (M&A 등) : 전동화, 핵심부품 경쟁력 강화
- 미래 신사업 투자 : AAM, Robotics, 오픈이노베이션 등

➡ 3~4조 Inorganic 투자 재원 확보

주주환원

대규모 자금소요에도 일관된 주주환원을 통한 신뢰 구축

배당정책

- 지분법 손익 제외 순이익 기준 배당 성향 20~30%
 - 현금 유입이 되지 않는 지분법 이익 제외
 - 당사 영업 상황 기반 예측 가능성 제고

※ '23년 이익증가 및 당사 배당 기준 고려한 주당 배당 확대

- 주당 배당액 : '22년 4,000원 → '23년 4,500원
('23년 기말배당 3,500원 / 전년비 +500원)
- 배당금 지급 : '22년 3,671억 → '23년 4,085억
- 배당 성향 : 20.4%

- 배당제도 선진화 : 배당금액 결정 이후 배당 받을 주주 결정
(배당확정 : 3월 20일, 47기 정기주주총회 / 배당기준일 : 3월 25일)

자기주식 매입/소각

- 1,500억 규모 자기주식 매입 및 매입분 전량 소각 (전년과 동일)
- CAPEX 증가 등 현금 소요 증가에도 자기주식 매입 유지

자료: 현대모비스, 하나증권

도표 10. 현대모비스의 2019년 이후 주주환원정책 이행 현황

| Phase I (3개년 중장기 정책) | | | | | Phase II (연간 단위 시행안) | | | | | | |
|----------------------|---|-------|-------|--|--|--|--|-----------------|-----------|-----|-----|
| 구 분 | '19년 ~ '21년 ¹⁾ | | | | '22년 | '23년 | '24년 | | | | |
| 배당 정책 | ■ 잉여현금(FCF)의 20%~40% 이내 배당 | | | | ■ 배당성향 ⁴⁾ (Payout ratio) 20% ~ 30% 기준 | ■ ← 작동 | ■ 주당 배당 4,500원 - 배당금 : 4,805억 - 배당성향 ⁴⁾ 20.4% | ■ 중간배당(1,000/주) | ■ ← 작동 | | |
| | ■ 3년간 총 FCF의 34% 배당 실시 - 주당 3,500원 → 4,000원 상향 - 총 배당금 11,101억 | | | | | | | | | | |
| | ■ 중간배당 시행 ²⁾ ('19년 상반기 ~, 1,000원/주) | | | | ■ 주당 배당 4,000원 - 배당금 : 3,671억 - 배당성향 23.2% | | | | ■ 중간배당 유지 | | |
| 자기주식 매입 | ■ 3년간 총 약1조원 규모 자기주식 매입 | | | | ■ 3,132억원 규모 자기주식 매입 - 직전 3개년과 동일 수준 유지 | ■ 1,465억원 규모 자기주식 매입 자기주식 매입 - 북미 전동화 등 CAPEX 증가에 따른 매입규모 축소 | ■ 1,500억원 규모 자기주식 매입 자기주식 매입 - 전년과 동일 기초 유지 | | | | |
| | <table><tr><td>구 분</td><td>'19</td><td>'20</td><td>'21</td></tr><tr><td>매입액</td><td>3,225</td><td>2,348</td><td>4,286</td></tr></table> | | | | | | | | | 구 분 | '19 |
| 구 분 | '19 | '20 | '21 | | | | | | | | |
| 매입액 | 3,225 | 2,348 | 4,286 | | | | | | | | |
| 자기주식 소각 | ■ 既보유 자기주식 ³⁾ 소각 (4,600억원 상당) | | | | ■ 既취득 자기주식 소각 (625억 상당) | ■ 매입분 전량 소각 (1,465억원) | ■ 매입분 전량 소각 (1,500억원) | | | | |
| | ■ 매입분 中 약 1,875억원 소각 (625억 상당/年) | | | | | | | | | | |

- '19년 2월 3개년 중장기 주주환원정책 발표 (현금배당 1.1조원 + 자기주식 매입 1조원 + 매입분 625억 상당 소각 + 既 보유 자기주식 소각 4,600억원)
- 코로나19 상황으로 인한 대외 불확실성 감안하여 '20년 분기배당은 미 실시, '20년 기말배당은 주당 4,000원 지급하며 연간 총 주당배당금 4,000원 유지
- 既보유 자기주식 2.6백만주 중 이사회결의로 소각 가능한 2백만주 소각
- 지분법이익 제외 당기순이익 기준

자료: 현대모비스, 하나증권

현대모비스 3Q24 실적 발표 컨퍼런스 콜

1. 실적

[2024년 3분기 사업성과]

3분기 매출액 14조 18억원 (-1.6% (YoY)) 기록.

모듈 및 핵심 부품 부문은 배터리 셀 사급 전환효과와 배터리 가격 하락 지속, EV와 HEV 간의 제품 믹스 효과로 매출액 10조 9,412억원 (-4.5% (YoY)) 기록. **A/S 부문**은 견조한 글로벌 수요와 우호적 환율 효과 등에 힘입어 3조 606억원 (+10.4% (YoY)) 기록.

영업이익은 A/S 부문 매출 증가와 제조 부문에서의 비용 회수 포함 전반적 수익성 제고 활동 및 판매보증 충당금 환입 등의 영향으로 9,086억원 (+31.6% (YoY)) 기록.

핵심 부품의 Non-Captive 수주는 누적 기준 23.8억달러로, 연간 수주 목표 93.3억달러 대비 26% 수준 달성

[현대 모비스 분기 주요 하이라이트]

주주환원: 주주가치 제고 활동으로 CEO Investor Day를 11월 19일 개최할 예정. 주요 경영 전략, 재무 목표, 차기 주주환원 정책을 포함한 중장기 기업가치 제고 계획을 CEO 및 경영진이 직접 시장과 소통할 예정

손익 현황: 매출 14조 18억(-1.6% (YoY)), 영업이익 986억(+31.6% (YoY)), 당기순이익 9,212억원(-7.7% (YoY)) 달성, 영업이익률과 당기순이익률은 각각 6.5%, 6.6%를 기록.

모듈 및 핵심 부품 사업의 매출은 10조 9,412억원, 영업이익은 928억 원 기록.

현대차와 기아의 생산 물량은 전년 동기 대비 유사한 수준인 가운데, 전동화 부문은 배터리 셀 관련해 작년부터 순차적으로 진행 중인 사급 전환 효과와 전년 동기 대비 가격이 39.4% 하락한 영향을 받음. 현대차와 기아의 친환경차 생산은 13.1% 증가했으나, 전기차 생산이 16% 감소, HEV 차량은 31% 증가한 믹스효과가 더해져 전동화 부문의 매출은 42% 감소.

핵심 부품 매출은 전장부품 중심 고부가가치 제품 확대 등 제품 믹스 개선으로 3조 835억원 (+11.7% (YoY)) 기록.

모듈 조립은 5.1% 증가한 6조 2,790억원 기록. 영업이익은 전기차 물량 감소 영향 및 북미 전동화 신설회사의 양산 전 비용 부담 증가에도 불구하고 전장부품 중심의 핵심 부품 물량 증가와 판매가격 인상, 비용 회수 노력 등 수익성 개선 활동과 품질비용 분담률 합의, 캠페인 종류 등에 따른 판매보증충당금 확인 영향으로 928억 기록.

A/S는 3분기 계절성 포함한 강한 글로벌 수요 지속에 따라 3조 606억원 기록. 영업이익은 매출 증가에 따른 고정비 부담 완화 및 우호적 환율 효과, 상반기부터 진행 중인 지역별 가격 조정 효과 지속으로 8,158억원(+20.7% (YoY)) 기록. A/S 부문의 3분기 실적은 매출 및 영업이익 모두 사상 최고치임.

주요 수익 비용

판매비 및 관리비는 1조 3947억원을 집행하여 전년 대비 29.8% 증가. 이는 주로 인플레이션에 따른 전반적인 비용 증가 및 인건비 증가에 따름. 기타금융손익은 외환손실 증가로 전년 대비 1186억원 감소하여 413억원 손실을 기록. 지분법 손익은 국내 관계사 지분법 이익 감소의 영향으로 전년 대비 1154억 감소한 4394억 기록.

[지역별 매출 및 손익현황]**미주 지역**

현대차, 기아의 생산이 4.8% 증가하였고, SUV 비중 증가 등 제품믹스 개선과 환율 효과 등의 영향으로 인해 모듈 및 핵심 부품의 매출은 9.7% 증가. A/S는 강한 수요 지속 및 우호적 환율 효과에 따라 매출이 증가하여 7.2% 증가, 이를 포함한 전체 매출은 9% 증가한 3조 7천389억원을 기록. 미주 지역 전체 영업이익은 전동화 신공장 양산 초기 비용 부담 증가에도 불구하고 비용 회수 등 수익성 개선 노력으로 1461억원, 영업이익률은 전년과 유사한 수준인 3.9%를 기록.

유럽지역

완성차 생산이 전년 대비 3.3% 증가, 유로 환율 효과가 더해져 모듈 핵심 부품은 매출이 8.6% 증가. A/S 매출은 전년대비 12.2% 증가하여 유럽 지역 전체 매출은 9.6% 증가한 1조 9800억원, 영업이익은 A/S 매출 증가 및 우호적 환율 효과 등의 영향으로 1189억원을 기록.

중국 지역

완성차 생산이 전년 대비 10.2% 감소했으나 KIA 중국 공장의 수출용 차량 생산 증가 등의 영향으로 매출액은 전년 대비 4% 증가한 7218억을 기록, 영업이익은 95억 원을 기록.

기타 지역

완성차 생산은 전년 동기와 유사한 수준이었으나 에어백 등 핵심 부품 공급 증가와 판매 가격 인상 등에 따라 모듈 및 핵심 부품 매출은 전년 대비 2.6% 증가, A/S 매출은 수요 확대 등에 따라 전년 대비 10.9% 증가하여 전체 매출은 전년 동기 대비 6% 증가한 1조 389억원, 영업이익은 1162억원을 기록

R&D 비용

2024년 3분기 1조 2,865억 원을 집행하여 연간 계획 1조 7546억 대비 73.3%를 집행, 연구개발 인력은 지난해 말 대비 소폭 증가. 시설투자는 글로벌 전동화 프로젝트 투자의 집행 시기가 연기 또는 재검토되는 등 주요 프로젝트의 집행 계획 변동에 따라 연간 계획 3조 1,822억원 대비 48.3%인 1조 5,357억 원이 집행. 참고로 우리 회사의 연구개발비 대부분은 핵심 부품과 전동화 사업을 위해 집행되고 있음을 감안하여 R&D 비용을 핵심 부품과 배터리 셀을 제외한 전동화 매출 대비로 살펴보면 23년은 9.5%, 24년 3분기 기준으로는 전동화 매출 감소의 영향에 따라 소폭 상승한 10.5% 수준.

Non-Captive 수주

연간 목표 93.3억불 중 23.8억불을 수주해 26%의 진척률을 보임. 3분기는 일본, 중국 지역에서 차시 안전 전장부품 수주 성과를 보임. 다만, 전기차 수요 둔화 및 미국 대선 불확실성에 따라 주요 고객사들이 대규모 전기차 프로젝트를 신중하게 진행하고 있어 3분기 누적 수주 실적은 계획 대비 부진한 진척률을 보임. 하지만 전동화 프로젝트 중심으로 수주 규모가 대형화되고 있어 향후 당사의 수주 실적도 큰 규모의 프로젝트 수주 여부에 따라서 변동성이 커질 것으로 예상.

최근 현대모비스는 당사 의왕연구소에서 현대차, 기아 및 글로벌 고객사 대상 신기술 제품 개발 성과를 공유하는 테크데이를 진행함. 현장에는 향후 2~3년 내에 상용화될 수 있는 다양한 핵심 부품 및 선행 디자인, 재료 분야에서 세계 최초 기술 15종을 포함한 65종의 신기술이 전시됨. 이 중 전장부품은 차세대 디스플레이, 자율주행과 주차 제어기 및 센서류를 포함하여 21종으로 가장 많은 비중을 차지, 전동화 제품은 소화약재 적용, 배터리 시스템, 차세대 구동 시스템 등 시장의 요구사항에 맞춘 제품군을 선보임. 또한 제동, 조향 에어백 등 차시 안전부품에서 세계 최초 기술을 선보이며 향후 시장을 선도할 수 있는 잠재력을 보여줌.

[3분기 실적 총평]

제조 부문은 전기차 시장 캐즘 등 어려운 환경 지속되고 있으나, 당사는 비용 개선, 판매가 인상 등을 바탕으로 흑자 전환의 기반을 마련함. A/s 부문은 상반기부터 지속되고 있는 미주, 유럽 등 주요 시장에서 견조한 글로벌 수요와 우호적인 환율 영향이 되겠고, 분기 기준 최대 매출을 달성함과 동시에 지역별 단가 인상 노력으로 수익성도 극대화할 수 있었음. 지난 7월 체결한 해상 인상 영향이 4분기부터 가시권에 들어오겠지만 이를 해결할 수 있도록 더 효율적으로 공급망을 운영해 나갈 것임.

4분기 주요 추진 사항

먼저 고객 다변화 노력임. 전기차 시장 캐즘과 미국 대선 불확실성 영향으로 고객사 주요 프로젝트들의 수주 일정이 계속 지연되고 있어 Non-captive 부문의 3분기 이후 수주 실적은 다소 아쉬운 달성률을 보임. 그러나 최근 주요 수주 프로젝트들의 대형화 추세로 수주 한 건이 실적에 미치는 영향이 큰 만큼, 연말까지 예정되어 있는 핵심 부품 수주 프로젝트를 최대한 확보하여 고객 다변화 노력을 이어나갈 수 있도록 최선을 다할 것.

다음은 북미 전동화 신거점 초기 양산 안정화임. 4분기부터 점차적으로 가동 중인 당사 국내 전동화 공장들이 양산을 안정적으로 시작할 수 있도록 지속 점검할 예정. 또한 하이브리드 물량 확대에 유연하게 대응하는 한편 향후 EREV 수주도 확보하여 가동률 제고를 위해 노력할 예정.

Q&A

문) 제조 부문 비용 회수, 품질 비용의 분담금 확정에 대해 자세한 설명 부탁드립니다?

답) 제조 부문 비용 회수부문에 대해서 말씀드릴. 사업구조가 납품하며 비용을 정산받는 사업 비중이 큼. 또한 재료비 인상 등에 대해서는 ASP 인상을 통해 또는 고부가가치 제품 믹스를 통해 비용 회수를 함. 자체적인 비용 인상 요인으로 대표적인 것은 인건비임. 다시 말해 크게보면 두가지 측면에서 볼 수 있음. 믹스 개선 및 ASP 개선을 통해서 탑라인을 높이는 효과가 있고, 다른 하나는 일회성 측면 비용을 정산받는 부분이 있을 것임. 운송비, 금융비 등이 일회성 비용의 좋은 예. 3분기에 반영된 금액으로 보면 믹스 및 ASP 효과가 670억 정도, 정산이 3분기에 완료된 것들이 660억 정도임. 품질 같은 경우는 저희가 리스크 관리 차원에서 인식이 되는 시점에 바로 총당금을 쌓고, 그 후에 귀책을 따짐. 그래서 우리가 부담하지 않아도 될 부분들은 차후에 환입을 받게 되는 구조임. 협의가 완료되면서 과거에 쌓았던 총당금 중에서 환입되는 부분이 약 520억 정도. 그리고 과거에 쌓았는데 쓰지 않았던 부분들도 추가로 500억 정도 포함됨. 그리고 신규로 160억 정도 반영이 되면서 총 환입이 된 부분이 770억임. 환율이 떨어지고 전동화 매출이 줄면서 추가 신규로 쌓게 되는 게 100억 조금 넘게 되어서, 870억 정도 품질에서 들어옴. 그래서 3분기에 이익의 감소 요인이 있음. 인건비가 올라간 부분들 전기차 물량 감소, 신규 미주 쪽 고정비 감소까지 각각 630억 420억 350억 반영이 됐는데 그 부분들을 상쇄하고도 930억 정도의 이익을 낼 수 있었던 부분임.

문) 기타 영업외 부문에서 질문하고자 함. 컨센 대비 40% 이상의 영업이익 기록, 순이익 부문은 컨센 대비 하회함. 영업외 비용이 생각보다 많이 발생했을텐데, 백그라운드에 대한 설명 요청드리면?

답) 기타 영업외 부분은 외화 손실 특히 신흥국 쪽에 환율 손실이 났던 부분임. 지분법은 현대차 쪽에서 줄었음. 외환손익 부분은 23년도 2,3분기 환율 차이가 2.4% 올라간 반면, 24년도의 2,3분기 차이는 -5% 차이남. 이 때문에 손실이 남. 지분법 손익의 경우 현대차를 포함한 부분에 대한 손익 감소에 따라 반영된 부분임.

지분법 이익 총 규모보다 현대차 외에서 적자가 지속적으로 발생하는데,

문) 현대차그룹이 외부 협력이 많아 지는데, 협력 과정 속 현대모비스 역할이 있는지?

답) GM, 웨이모 등과의 협업 관련된 것들은 현재 말할 단계 아님.

문) 현대차 3분기 실적 지배주주 순이익이 5% 감소했는데 저희의 지분법 손익은 21% 감소함. 저희 지분법이 현대차 지분법 기여가 많은데, 현대차 외의 지분법 관련 법인들에서 적자가 계속 발생하고 있다고 판단되는데, 비용이 많이 발생할 만한 이슈가 있었는지?

답) 특별한 건 없었음. 저희 지분법으로 인해 해외에 저희가 투자한 금액들은 저희뿐만 아니라 저희 계열사들과 관계사들과 같이 하고 있는 부분들이 적자는 계속해서 지속이 되는 것임.

문) 품질비용 부담금 확정과 환입에 대해, 특별히 이번 분기 환입이 들어온 부분에 대해 이유가 있는지? 제조 부분이 커지고 있어 앞으로도 계속 분기별로 아니면 연간으로 이런 이벤트가 있을지? 핵심 부품에 대한 단가 인상을 말씀하셨는데, 기존 차량에 대해서는 단가 인상이 어렵고 신차 사이클 시작 시에 단가 인상이 가능하다고 설명해주셨음. 이것이 일찍 시작이 된건지?

답) 기존 제품들의 단가를 조정하는 것은 부품사의 특성상 어려움. 백로그 기반의 비즈니스이기 때문에 좋을 때, 안좋은 때 가격 변동이 크지 않음. 주요 원재료 즉, 케미칼과 관련된 부분들은 가격 변동이 있을 때 정산 프로세스가 있어 그 부분들은 가격 변동이 있음. 다만 데일리 베이스로 이루어지지는 않음. 시차가 발생할 수 있어 인플레이션이 지속되는 상황에서는 딜레이되는 효과가 있음. 그래서 이번 분기에 몰린 이유는 작년에 마찬가지로 상반기 대비 하반기에 정산이 몰리는 경우가 많기 때문임. 그런 측면에서 4분기도 3분기와 유사한 흐름을 보일 것으로 예상함.

신규로 수주받는 제품들에 대한 마진 개선에 대해서는 수주 마진과 실제 양산 마진을 일치시키는 프로세스가 2026년 정도에 구축이 될 것. 그전까지는 지금과 같이 비용 절감이 라든가 정산 등을 열심히 해서 마진을 확보하는 전략을 계속 가져감. 특별히 이번에 기존 제품의 가격을 올렸다고보다는 비용 전가, 정산되는 부분이었다라고 이해해 주시면 될 것임. 품질은 특별히 이번 분기에 어떤 이유가 있었다라기보다는 사실 예측이 안 되는 부분으로, 저희가 다소 좀 보수적으로 접근함. 왜냐하면 제품에 대한 신뢰성이 가장 중요한 산업이기 때문임. 인식을 해도 향후에 환입되는 경우가 발생하고 이번 분기에는 그게 좀 크게 작용을 했음.

문) 트럼프 후보가 앞서고 있다라고 계속 언론 보도가 나오고 있음. 모든 수입품에 대해서 관세 10%를 매기겠다는 스탠스임. A/S 부문에서 미국으로 수출하는 부분이 큰데, 거기에 10% 관세 부과 가능성이 있다고 보시는지, 만약 그렇다면 어떻게 대응을 하실 건지 설명 부탁드립니다.

답) 가정을 기반으로 제가 답변을 드려야 되는 상황인데 어려움. A/S는 안정적인 마진을 추구하기 때문에 거기에 맞춘 전략들을 세우도록 할 것임.

문) 미국 공장 초기 가동 관련하여 감가비, 고정비 발생 규모는? 연간으로 비용 규모 어떻게 되는지?

답) 공장 초기 비용에 대해 3분기 반영된 금액이 약 350억 정도임. 4분기에는 물량에 따라 달라지겠지만, 500억 내외 정도 예상함. 연간으로 감가상각 1,000억 정도 예상하고, 고정비이기 때문에 커버가 되어야 하는데 현재 물량에 대한 불확실성이 높음.

문) 모듈 조립과 관련해 AMPC에 대한 부분들이 4분기 어떤 영향을 받을지, 예측 규모 등에 대해 설명 부탁드립니다.

답) IRA AMPC 45x 관련된 보조금이 4분기부터 인식 가능할 것으로 예상함. 금액은 판매 물량과 연동되는 부분이다 보니, 회계적으로는 수익 인식할 수 있도록 준비 중.

문) GM과 현대차가 파트너십 네고 중인 것으로 알고 있는데, 모비스도 같이 참여하고 있는지?

답) 현시점은 너무 초기여서 공유드릴 부분은 없음. 완성차끼리의 협업이기 때문에 당장 협업하는 것은 없음.

문) 매출이 감소했는데, 마진이 늘어남. 관련하여 자세한 설명 요청드린다면?

답) 마진에 대해 정보를 드릴 때, 전동화 부분만 따로 드리지 않음. 모듈과 핵심 부품이 포함된 마진임. 말씀하신 것처럼 물량이 이렇게 크게 감소했는데 마진이 좋아지기는 어려울 것 같음. 배터리 물량, 셀 가격 하락이나 사급 효과는 말 그대로 저희 수익성에 영향을 미치지 않는 요인임. 믹스의 영향은 이제 전동화 배터리 EV 대비 하이브리드 판매가 늘면서 예를 들면 충전과 관련된 ICCU라든가 모터의 사이즈나 사양 이런 것들이 축소가 되기 때문에 발생하는 매출 감소임. 해당 부분은 손익에 영향을 미치고, 말씀하신 것처럼 매출이 감소하는데 마진이 좋아지는 것은 어렵지 않을까 생각함.

문) A/S 부문 수익성 관련하여, 물류비 인상 등 종합적인 고려를 했을 때 다음 분기와 내년 A/S 마진을 어느 정도 수준을 보시는지?

답) A/S 부문은 환율 영향으로 받음. 환율 영향이 390억 정도, 가격 인상 효과를 390억 정도 보고 있음. 지속적으로 수요가 강한 상황임. 이로 오퍼레이팅 레버리지 효과가 870억 정도, 과거 판매했던 제품의 품질비용 환입이 160억 정도 있었음. 3분기에는 일회성 품질비용 환입 그리고 환율 이런 부분들이 작용을 한 측면이 있고 4분기도 유사할 것으로 보나, 일회성 부분은 소폭 제외될 것. 하반기 물류 단가 협상을 한 부분이 상반기 올라간 측면이 있음. 배를 싣고 가서 원가에 반영되는데 3-6개월 시차를 두기 때문에 3분기에는 영향이 거의 없었음. 4분기부터는 마진 측면에서 부담이 있음. 원가 측면에서도 좀 떨어질 것 같으나 그럼에도 여전히 수요가 강하고 환율도 받쳐주기 때문에 마진은 높게 유지될 것임. 내년도는 아직 저희가 이제 사업 계획 작성 중이라서 정확한 숫자가 없지만 물류비 측면에서 보면 하반기에는 높은 단가로 계약을 했음. 현재 시장 가격 컨테이너 지수는 다시 연초 수준으로 하락한 상황이라 내년도 협상 단가는 다시 올해 상반기 수준으로 4분기를 지켜봐야 되겠지만 다시 하락할 수 있지 않을 것 같음. 운송비 관련해서는 부담이 완화될 것. 환율은 불확실성이 있지만 현재 굉장히 강한 수요가 있기 때문에 마진은 23% 내외보다는 좀 높은 수준이 가능하지 않을까라는 기대함.

문) 현대차가 램다 엔진 관련하여 비용을 쌓았다고 언급했는데, 우리도 관련이 있는지?

답) 우리가 엔진과 관련이 없음. 리콜을 하게 되면 A/S가 많이 이용될 것임.

문) 현대차가 인도법인 IPO를 진행했는데, 인도 관련 현대모비스 전략에 대해 언급 부탁드립니다.

답) 우리도 공장 준비를 했고, 추가 준비도 검토 중임. 현대기아 뿐만 아니라 인도 로컬사와도 이야기 중이고, 기회가 높은 지역이라고 생각함. 기타 부분이 대부분 인도라고 인식하면 됨.

문) 중국 올해 들어서 소폭 흑자 기록함. 현대모비스 중국 법인도 정상화 될 것으로 예상되는데, 중국 전략에 대해 설명 요청드린다면?

답) 중국은 2-3년 전부터 많이 노력했음. 물량이 크게 감소해서 고정비 부담이 큼. 이를 해소하는 전략을 갖고자 노력해옴. 우선 Non-Captive 수주를 많이 해서 고정비 부담을 줄이거나, 캐파를 줄이는 등의 노력을 시행했었음. 이러한 노력들이 결과로 나와 이제 작년년부터 BEP이거나, 소폭 적자 수준을 기록. 이번분기에는 소폭이나마 흑자가 나옴. 중국에서의 A/S 마진에 대해서는 물량 자체가 낮기 때문에 고정비 감안 시 마진을 높이기 어려움. 중국 A/S 법인 중 북경 현대와 기아 쪽, 거기서 생산하는 차량의 A/S 판매 법인은 우리가 JV 형태로 운영되고 있어서 지분법으로 들어옴. 연결 재무제표 상 매출이나 이익으로 나오지 않아서 낮게 보이는 것임. 나와있는 부분은 수입차에 대한 A/S 부문만 나오기 때문에 연결 재무제표 상 증가하기 어려운 부분이 있음.

문) 미국과 유럽 지역 매출을 보면, 모듈과 A/S 믹스가 2:1 정도 되는 것 같음. 믹스가 비슷하데 마진 차이가 남. 지역별 마진 차이에 대해서 설명 부탁드립니다?

답) 전반적으로 미국 비즈니스는 모듈 중심의 비즈니스고, 현지화는 멕시코를 거점으로 진행 됨. 초기 상태인 북미 전동화 법인이 양산 진행중. 상대적으로 제조 쪽 볼륨이 적음. 유럽 쪽은 서비스는 동일한 사업 구조이나, 제조 쪽에서 비중이 높은 상황임. 아직은 전동화가 본격적인 양산 단계에 들어가 있지 않아 유럽이 제조에서 더 유리하지만, 유럽도 전동화 신거점을 준비중임. 유럽과 미국은 수익 구조나 제품 구조가 비슷하게 향후 흘러갈 것임.

문) 배터리셀 가격 하락 폭이 우리가 알고 있는 것보다 좀 더 크게 하락한 것 같음. 39% 하락한 것에 대해서 어떤 기준인지?

답) 배터리 관련해서는 대표적으로 많이 쓰는 배터리 전기차 배터리의 가격 기준.

문) A/S 부문에 대해 수요가 좋은 이유가 무엇인지? 전기차 물량이 21년부터 좋았고, 가격도 많이 올랐음. 이에 따라 정품에 대한 수요가 좋아진 부분도 있을텐데 이 외에도 추가적인 강한 수요의 드라이브가 있는지? A/S 마진에 대해 분기별로는 변동성이 커서 연간으로 보면, 17-19년 A/S 마진이 좋았음. 물류비가 옛날에 더 낮았는데 매출 대비 비중으로 보았을 때 A/S 마진이 좋아진 것에 대해 구조적으로 전보다 더 좋은 이유가 있는지? 아니면 단순히 수요가 강한 건지?

답) 말씀하신 대로 신차 판매 즉 수요가 강해서 우리 쪽에 많이 들어온 것이 있음. 가격 측면을 말씀하셨는데, 믹스 개선에 따라 A/S 단가도 올라간 부분이 분명히 있음. 다만 이제 그레이 마켓 경우는 단기적인 이슈일 걸로 봐서 안정화될 걸로 보여짐. 이 안정화라는 의미가 매출이 감소를 의미하는 건 아니고, 지금과 같은 성장률은 좀 과하게 높은 게 아닌가라는 생각은 갖고 있음.

마진에 대해서 구조적으로 좋아졌다고 말하기는 부담스러움. 옛날 대비 물류비가 더 오른 상황이나 과거와 지금 단가 차이가 반영이 됨. 시장 상황에 맞춰서 저회도 당연히 이 사업을 함에 있어서 효율성 극대화와 마진 극대화를 추구를 하고 있음. 현 상황이 좀 우호적인 거는 맞고 단기적으로 미래에 크게 훼손될 것 같지는 않음.

문) Non-Captive 수주 달성률이 20% 수준인데, 연간 사업계획 변동 없는건지?

답) 전기차 시장 캐즘 등으로 올해 진행되던 프로젝트가 내년으로 많이 이연됨. 다만, 대규모 프로젝트에 대한 부분이 아직 진행중이기 때문에 연말까지 수주 실적이 현재보다는 많이 높아질 것으로 예상. 작년 실적 대비 올해 계획도 공격적으로 잡았고, 내년도에도 지금과 같은 기조로 잡을 것으로 예상함. 지속적으로 많은 RFP를 잡고 있음. Non-Captive 기여도는 향후에도 지속적으로 증가할 것임.

문) 올해 A/S 마진이 올라왔는데, 향후 더 올라올 수 있는지? 일단은 부품 제조 쪽에서의 업사이드가 있는 걸 볼 때 Non-Captive 수주 매출 기여도의 증가를 안 볼 수가 없는 상황임. 올해 수주 달성률이 당장 내년 매출이 아닌 건 알지만, 전반적인 매출의 기여도 차원에서 현재 수준과 내년의 방향성 어느 정도 보면 되는지?

답) Non-Captive 마켓은 계획 대비 수주 실적은 저조함. 전기차 시장 캐즘 등으로 인해서 올해 진행하고 있는 전기차 관련 프로젝트가 내년으로 많이 이연됨. 그렇지만 현재 대규모 프로젝트 부분이 아직 진행 중에 있어서 연말 수주 실적은 현재보다는 많이 높아질 것으로 예상. 그래서 올해를 작년 대비 공격적으로 잡았고 내년도 수주 계획도 지금과 같은 기조를 계속 유지할 것으로 예상. 올해 수주 기회를 봤을 때 지속적으로 많은 RFP를 접수하고 있고 변동 없음. 내년도에 이러한 수주 목표에 대한 부분은 계속 유지할 것. 작년에 90억불 이상 받은 오더 중 48억불이 폭스바겐과 관련된 큰 프로젝트 전동화 오더였고, 올해도 그와 유사한 정도 사이즈 또는 보다 큰 경우도 있어서 이것들이 들어오는지 여부에 따라 영향을 많이 미치는 상황. 기본적으로는 그런 프로젝트를 제외해도 작년에 40억-50억 불 정도였던 것 같음. 그 정도 수준은 이제 일상적으로 저희가 받아가고 큰 프로젝트들이 들어오면 더 많이 나오는 구조. 올해도 저희가 연말까지 협상을 하고 있는 큰 프로젝트들이 있기 때문에 그게 들어오면 도달하는 거고 안 되면 이제 내년에 가는 것임.

매출 기여도는 말씀하신 것처럼 올해 받은 게 내년에 영향을 미치지 않는 것. 작년에 처음으로 핵심 부품 매출 10%로 더블 디жит을 도달한 이후에 계속해서 늘어날 것. 올해는 10%보다 더 높은 수준으로 11-12% 정도 갈 것 같고 내년은 추가로 증가할 것.

추정 재무제표

| 손익계산서 | | (단위:십억원) | | | | |
|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|--|
| | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F | 2026F | |
| 매출액 | 51,906.3 | 59,254.4 | 57,373.4 | 61,078.2 | 64,132.1 | |
| 매출원가 | 45,919.1 | 52,492.2 | 49,427.9 | 52,503.4 | 55,073.4 | |
| 매출총이익 | 5,987.2 | 6,762.2 | 7,945.5 | 8,574.8 | 9,058.7 | |
| 판매비 | 3,960.6 | 4,466.9 | 5,020.0 | 5,347.8 | 5,588.4 | |
| 영업이익 | 2,026.5 | 2,295.3 | 2,925.4 | 3,227.0 | 3,470.2 | |
| 금융손익 | 116.6 | 219.6 | 208.2 | 238.9 | 292.0 | |
| 종속/관계기업손익 | 1,221.6 | 1,844.7 | 2,072.2 | 2,095.0 | 2,180.8 | |
| 기타영업외손익 | (2.0) | 85.3 | 27.6 | 40.4 | 49.3 | |
| 세전이익 | 3,362.6 | 4,444.9 | 5,233.5 | 5,601.3 | 5,992.4 | |
| 법인세 | 875.4 | 1,021.5 | 1,413.0 | 1,512.4 | 1,617.9 | |
| 계속사업이익 | 2,487.2 | 3,423.3 | 3,820.5 | 4,089.0 | 4,374.4 | |
| 중단사업이익 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 당기순이익 | 2,487.2 | 3,423.3 | 3,820.5 | 4,089.0 | 4,374.4 | |
| 비지배주주지분 순이익 | 2.0 | 0.7 | 0.8 | 0.8 | 0.9 | |
| 지배주주순이익 | 2,485.3 | 3,422.6 | 3,819.7 | 4,088.1 | 4,373.5 | |
| 지배주주지분포괄이익 | 2,711.5 | 3,461.3 | 3,820.2 | 4,088.7 | 4,374.2 | |
| NOPAT | 1,499.0 | 1,767.8 | 2,135.6 | 2,355.7 | 2,533.3 | |
| EBITDA | 2,924.6 | 3,221.3 | 3,979.0 | 4,430.1 | 4,424.7 | |
| 성장성(%) | | | | | | |
| 매출액증가율 | 24.47 | 14.16 | (3.17) | 6.46 | 5.00 | |
| NOPAT증가율 | (0.64) | 17.93 | 20.81 | 10.31 | 7.54 | |
| EBITDA증가율 | 1.65 | 10.14 | 23.52 | 11.34 | (0.12) | |
| 영업이익증가율 | (0.67) | 13.26 | 27.45 | 10.31 | 7.54 | |
| 지배주주순이익증가율 | 5.65 | 37.71 | 11.60 | 7.03 | 6.98 | |
| EPS증가율 | 5.98 | 38.17 | 12.69 | 7.35 | 6.98 | |
| 수익성(%) | | | | | | |
| 매출총이익률 | 11.53 | 11.41 | 13.85 | 14.04 | 14.13 | |
| EBITDA이익률 | 5.63 | 5.44 | 6.94 | 7.25 | 6.90 | |
| 영업이익률 | 3.90 | 3.87 | 5.10 | 5.28 | 5.41 | |
| 계속사업이익률 | 4.79 | 5.78 | 6.66 | 6.69 | 6.82 | |

| 투자지표 | | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F | 2026F |
|-----------|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| 주당지표(원) | | | | | | |
| EPS | | 26,301 | 36,340 | 40,950 | 43,959 | 47,028 |
| BPS | | 406,916 | 441,136 | 480,967 | 520,554 | 562,724 |
| CFPS | | 33,726 | 38,523 | 37,444 | 42,658 | 42,488 |
| EBITDAPS | | 30,951 | 34,203 | 42,658 | 47,636 | 47,578 |
| SPS | | 549,320 | 629,136 | 615,088 | 656,761 | 689,599 |
| DPS | | 4,000 | 4,500 | 4,500 | 5,000 | 6,000 |
| 주가지표(배) | | | | | | |
| PER | | 7.62 | 6.52 | 6.26 | 5.83 | 5.45 |
| PBR | | 0.49 | 0.54 | 0.53 | 0.49 | 0.46 |
| PCFR | | 5.94 | 6.15 | 6.85 | 6.01 | 6.04 |
| EV/EBITDA | | 4.36 | 4.87 | 2.97 | 2.33 | 1.82 |
| PSR | | 0.36 | 0.38 | 0.42 | 0.39 | 0.37 |
| 재무비율(%) | | | | | | |
| ROE | | 6.80 | 8.73 | 9.02 | 8.91 | 8.80 |
| ROA | | 4.65 | 6.00 | 6.41 | 6.49 | 6.43 |
| ROIC | | 10.07 | 10.84 | 11.87 | 12.00 | 12.29 |
| 부채비율 | | 46.55 | 44.10 | 37.37 | 37.21 | 36.51 |
| 순부채비율 | | (16.33) | (16.03) | (18.98) | (20.74) | (23.52) |
| 이자보상배율(배) | | 26.79 | 15.29 | 49.35 | 64.30 | 59.38 |

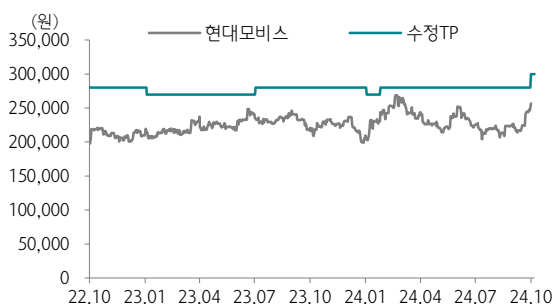
자료: 하나증권

| 대차대조표 | | (단위:십억원) | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|--|
| | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F | 2026F | |
| 유동자산 | 25,659.7 | 25,565.2 | 25,916.6 | 28,839.0 | 32,256.6 | |
| 금융자산 | 9,815.9 | 9,267.7 | 10,356.1 | 12,273.7 | 14,863.1 | |
| 현금성자산 | 4,088.2 | 5,079.4 | 6,169.9 | 8,083.4 | 10,669.5 | |
| 매출채권 | 9,774.9 | 9,737.1 | 9,446.3 | 10,056.3 | 10,559.1 | |
| 재고자산 | 5,267.2 | 5,511.6 | 5,218.3 | 5,555.3 | 5,833.0 | |
| 기타유동자산 | 801.7 | 1,048.8 | 895.9 | 953.7 | 1,001.4 | |
| 비유동자산 | 29,747.0 | 33,020.7 | 34,620.3 | 36,680.8 | 38,281.8 | |
| 투자자산 | 18,029.0 | 19,900.5 | 19,297.7 | 20,484.9 | 21,463.6 | |
| 금융자산 | 915.7 | 915.6 | 915.5 | 915.7 | 916.0 | |
| 유형자산 | 9,370.7 | 10,480.9 | 12,681.5 | 13,552.9 | 14,173.3 | |
| 무형자산 | 965.1 | 1,034.4 | 1,036.2 | 1,038.1 | 1,039.9 | |
| 기타비유동자산 | 1,382.2 | 1,604.9 | 1,604.9 | 1,604.9 | 1,605.0 | |
| 자산총계 | 55,406.7 | 58,585.8 | 60,536.8 | 65,519.8 | 70,538.4 | |
| 유동부채 | 11,476.2 | 12,052.8 | 10,645.3 | 11,428.9 | 12,091.6 | |
| 금융부채 | 1,883.5 | 1,665.1 | 816.6 | 980.2 | 1,131.7 | |
| 매입채무 | 6,606.4 | 6,504.4 | 6,347.3 | 6,757.2 | 7,095.1 | |
| 기타유동부채 | 2,986.3 | 3,883.3 | 3,481.4 | 3,691.5 | 3,864.8 | |
| 비유동부채 | 6,122.9 | 5,877.7 | 5,822.4 | 6,339.3 | 6,772.5 | |
| 금융부채 | 1,759.1 | 1,085.5 | 1,175.1 | 1,392.0 | 1,577.9 | |
| 기타비유동부채 | 4,363.8 | 4,792.2 | 4,647.3 | 4,947.3 | 5,194.6 | |
| 부채총계 | 17,599.1 | 17,930.5 | 16,467.6 | 17,768.2 | 18,864.1 | |
| 지배주주지분 | 37,799.2 | 40,634.4 | 44,047.5 | 47,729.1 | 51,650.9 | |
| 자본금 | 491.1 | 491.1 | 491.1 | 491.1 | 491.1 | |
| 자본잉여금 | 1,362.2 | 1,363.1 | 1,363.1 | 1,363.1 | 1,363.1 | |
| 자본조정 | (601.4) | (714.9) | (714.9) | (714.9) | (714.9) | |
| 기타포괄이익누계액 | (431.9) | (144.5) | (144.5) | (144.5) | (144.5) | |
| 이익잉여금 | 36,979.3 | 39,639.5 | 43,052.7 | 46,734.2 | 50,656.0 | |
| 비지배주주지분 | 8.4 | 20.9 | 21.7 | 22.5 | 23.4 | |
| 자본총계 | 37,807.6 | 40,655.3 | 44,069.2 | 47,751.6 | 51,674.3 | |
| 순금융부채 | (6,173.4) | (6,517.1) | (8,364.3) | (9,901.5) | (12,153.5) | |

| 현금흐름표 | (단위:십억원) | | | | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F | 2026F |
| 영업활동 현금흐름 | 2,154.1 | 5,342.6 | 2,692.8 | 3,303.0 | 3,211.6 |
| 당기순이익 | 2,487.2 | 3,423.3 | 3,820.5 | 4,089.0 | 4,374.4 |
| 조정 | 431.0 | 171.0 | (1,026.9) | (901.5) | (1,258.0) |
| 감가상각비 | 898.1 | 926.0 | 1,053.6 | 1,203.1 | 954.4 |
| 외환거래손익 | (20.7) | 27.0 | (5.8) | 7.4 | (31.6) |
| 지분법손익 | (1,221.6) | (1,844.7) | (2,072.2) | (2,095.0) | (2,180.8) |
| 기타 | 775.2 | 1,062.7 | (2.5) | (17.0) | 0.0 |
| 영업활동 자산부채 변동 | (764.1) | 1,748.3 | (100.8) | 115.5 | 95.2 |
| 투자활동 현금흐름 | (1,604.0) | (2,541.4) | (570.6) | (1,163.1) | (346.3) |
| 투자자산감소(증가) | (1,436.2) | (1,832.5) | 2,675.0 | 907.7 | 1,202.1 |
| 자본증가(감소) | (1,056.3) | (1,801.9) | (3,180.0) | (2,000.0) | (1,500.0) |
| 기타 | 888.5 | 1,093.0 | (65.6) | (70.8) | (48.4) |
| 재무활동 현금흐름 | (638.5) | (1,371.6) | (1,165.4) | (26.2) | (114.3) |
| 금융부채증가(감소) | 95.8 | (892.0) | (758.9) | 380.4 | 337.4 |
| 자본증가(감소) | (36.8) | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 기타재무활동 | (333.3) | (113.3) | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| 배당지급 | (364.2) | (367.2) | (406.6) | (406.6) | (451.7) |
| 현금의 증감 | (88.4) | 1,429.6 | 805.6 | 1,913.5 | 2,586.1 |
| Unlevered CFO | 3,186.8 | 3,628.2 | 3,492.7 | 3,967.2 | 3,951.4 |
| Free Cash Flow | 1,019.7 | 3,540.7 | (487.2) | 1,303.0 | 1,711.6 |

투자의견 변동 내역 및 목표주가 괴리율

현대모비스



| 날짜 | 투자의견 | 목표주가 | 괴리율 | |
|----------|------|---------|---------|---------|
| | | | 평균 | 최고/최저 |
| 24.10.25 | BUY | 300,000 | | |
| 24.2.19 | BUY | 280,000 | -17.04% | -3.93% |
| 24.1.27 | BUY | 270,000 | -17.36% | -13.52% |
| 23.7.27 | BUY | 280,000 | -19.10% | -11.96% |
| 23.1.28 | BUY | 270,000 | -17.76% | -7.96% |
| 22.4.11 | BUY | 280,000 | -25.16% | -17.68% |

Compliance Notice

- 본 자료를 작성한 애널리스트(송선재)는 자료의 작성과 관련하여 외부의 압력이나 부당한 간섭을 받지 않았으며, 본인의 의견을 정확하게 반영하여 신의성실 하게 작성하였습니다.
- 본 자료는 기관투자자 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다
- 당사는 2024년 10월 25일 현재 해당회사의 지분을 1%이상 보유 하고 있지 않습니다
- 본 자료를 작성한 애널리스트(송선재)는 2024년 10월 25일 현재 해당회사의 유가 증권권을 보유하고 있지 않습니다

본 조사항목은 고객의 투자에 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 어떠한 경우에도 무 단 복제 및 배포 될 수 없습니다. 또한 본 자료에 수록된 내용은 당사가 신뢰 할 만한 자료 및 정보로 얻어진 것이나, 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

투자등급 관련사항 및 투자의견 비율공시

- 투자의견의 유효기간은 추천일 이후 12개월을 기준으로 적용

• 기업의 분류

BUY(매수)_목표주가가 현재가 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_목표주가가 현재가 대비 -15%~15% 등락
Reduce(비중축소)_목표주가가 현재가 대비 15% 이상 하락 가능

• 산업의 분류

Overweight(비중확대)_업종지수가 현재지수 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락
Underweight(비중축소)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락

| 투자등급 | BUY(매수) | Neutral(중립) | Reduce(매도) | 합계 |
|------------|---------|-------------|------------|------|
| 금융투자상품의 비율 | 95.18% | 4.39% | 0.44% | 100% |

* 기준일: 2024년 10월 22일