

현대차(005380)

Positive
Neutral
Negative

매수(유지)

목표주가: 180,000원(유지)

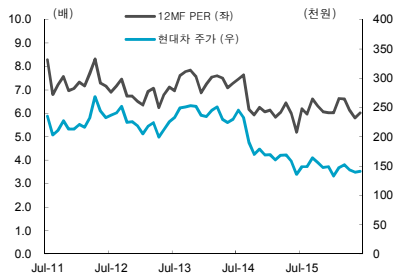
Stock Data

KOSPI(6/23)	1,987
주가(6/23)	141,000
시가총액(십억원)	31,059
발행주식수(백만)	220
52주 최고/최저가(원)	168,000/123,500
일평균거래대금(6개월, 백만원)	68,002
유동주식비율/외국인지분율(%)	65.8/43.3
주요주주(%)	현대모비스 외 5인 28.2
국민연금	7.4

주가상승률

	1개월	6개월	12개월
절대주가(%)	6.0	(6.9)	7.6
상대주가(%p)	4.4	(6.3)	12.2

12MF PER 추이



자료: WISEfn 컨센서스

현대차 남양연구소 방문 후기

- 6/23일 증권사 애널리스트 대상으로 남양연구소에서 친환경차 및 자율주행 기술 설명
- 친환경차와 자율주행은 향후 자동차 산업의 거대한 변화를 주도하는 두 가지 신기술
- 현대차는 그 동안 신기술을 주도하기 보다는 기술격차를 벌여지지 않게 유지하면서 양산화에 주력하는 전략을 구사해옴. 시장의 우려와 달리 친환경차와 자율주행 기술이 뒤쳐지지 않고 있음을 확인. 친환경차는 신기술 개발을 주도하고 있으며 자율주행에서도 일부 분야에서는 기술격차를 오히려 좁혀나가는 중

친환경차 Q&A 주요 내용

- 구동모터가 엔진보다 진입장벽이 낮음. 모터기술이 나온 지 100년 가까이 되고 엔진과 달리 선형움직임이라 예측과 제어가 쉽기 때문. 기술력 차이는 인버터 제어를 통해 효율과 토크를 높이는 동시에 발열과 크기를 줄이는 것에 있음
- 전기차엔 기본적으로 변속기가 필요 없음. 감속기로 충분. 단 고속으로 달리는 고급형 전기차의 경우 2단 변속기가 필요 할 수 있음. 고속에서 변속기를 사용해 모터부하를 줄이면 효율이 5~10% 개선되기 때문. 단, 가격 또한 상승함
- Fail safety 기능이란 고장을 진단하고 이에 반응하는 기술. 각 고장 단계별 조치를 포함. 특히 고장이 나기 전에 비정상적인 현상을 감지해 사전조치를 내리는 것이 중요
- 테슬라가 배터리 기술이 우월하다고 보지는 않음. 높은 주행거리는 그만큼 대용량 배터리를 탑재하기 때문. 배터리 효율은 현대차보다 떨어짐
- 테슬라가 선택한 배터리 기술이 양산차종인 '모델 3'에서도 성능 및 품질 유지가 될지 의문. 주행빈도가 짧은 '모델 S'에 비해 '모델 3'에서는 부담이 클 것

자율주행 Q&A 주요 내용

- ECU 시스템 설계는 지속 연구개발 중. 자율주행 관련 하드웨어는 일부 외부에서 조달 하지만 소프트웨어는 대부분 내재화. 향후 엔비디아 등 통합솔루션을 제공하는 여러 업체들과 협력해 나갈 것
- HDA(고속도로자율주행)을 위해서는 지도데이터가 필요. 단 도심 자율주행과 같이 고정밀지도가 필요한 건 아님. 대략적인 톨게이트 위치와 고속도로 진입여부를 판단할 수 있는 몇 십 미터 수준의 정밀도면 충분. 이에 반해 시내주행은 고정밀지도 필요
- HDA는 카메라와 전방레이더를 통해 구현. 자율주행차는 여기에 전면 라이다를 장착해 테스트. 카메라는 모빌아이 칩을 장착한 TRW 제품을 사용(이미 LF 쏘나타에 탑재). 라이다(LIDAR, 레이저 스캐너)는 독일 이베오 제품을 주로 사용. 라이다는 퀴너지와도 협업 중. 궁극적으로 어떤 라이다 제품이 양산화 될지는 미정

	매출액 (십억원)	영업이익 (십억원)	순이익 (십억원)	EPS (원)	증감률 (%)	EBITDA (십억원)	PER (x)	EV/EBITDA (x)	PBR (x)	ROE (%)	DY (%)
2014A	89,256	7,550	7,347	27,037	(14.0)	10,100	6.3	7.7	0.8	13.4	1.8
2015A	91,959	6,358	6,417	23,861	(11.7)	9,152	6.2	9.2	0.7	10.7	2.7
2016F	94,758	6,192	6,537	24,495	2.7	9,297	5.8	8.9	0.6	10.1	3.5
2017F	97,105	6,605	6,742	25,240	3.0	10,003	5.6	8.2	0.5	9.6	4.6
2018F	99,781	6,737	6,983	26,134	3.5	10,296	5.4	7.8	0.5	9.3	5.7

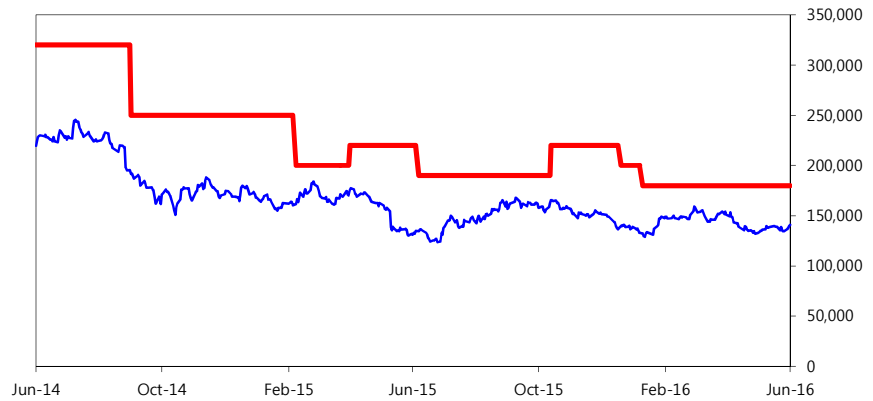
주: 순이익, EPS 등은 지배주주지분 기준

김진우, CFA 3276-6278
jinwoo.kim@truefriend.com

서성문 3276-6152
sungmoon.suh@truefriend.com

투자의견 및 목표주가 변경내역

종목(코드번호)	제시일자	투자의견	목표주가
현대차(005380)	2014.07.02	매수	320,000 원
	2014.09.23	매수	250,000 원
	2015.03.02	매수	200,000 원
	2015.04.23	매수	220,000 원
	2015.06.29	매수	190,000 원
	2015.11.04	매수	220,000 원
	2016.01.11	매수	200,000 원
	2016.02.01	매수	180,000 원



Compliance notice

- 당사는 2016년 6월 23일 현재 현대차 종목의 발행주식을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 동 자료의 내용 일부를 기관투자가 또는 제3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 금융투자분석사와 배우자는 상기 발행주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 현대차 발행주식을 기초자산으로 하는 ELW(주식워런트증권)를 발행 중이며, 당해 ELW에 대한 유동성공급자(LP)입니다.

기업 투자의견은 향후 12개월간 시장 지수 대비 주가등락 기준임

- 매 수 : 시장 지수 대비 15%p 이상의 주가 상승 예상
- 중 립 : 시장 지수 대비 -15~15%p의 주가 등락 예상
- 비중축소 : 시장 지수 대비 15%p 이상의 주가 하락 예상
- 중립 및 비중축소 의견은 목표가 미제시

투자등급 비율 (2016.3.31 기준)

매 수	중 립	비중축소(매도)
79.1%	19.1%	1.8%

※최근 1년간 공표한 유니버스 종목 기준

업종 투자의견은 향후 12개월간 해당 업종의 유가증권시장(코스닥) 시가총액 비중 대비 포트폴리오 구성 비중에 대한 의견임

- 비중확대 : 해당업종의 포트폴리오 구성비중을 유가증권시장(코스닥)시가총액 비중보다 높게 가져갈 것을 권함
- 중 립 : 해당업종의 포트폴리오 구성비중을 유가증권시장(코스닥)시가총액 비중과 같게 가져갈 것을 권함
- 비중축소 : 해당업종의 포트폴리오 구성비중을 유가증권시장(코스닥)시가총액 비중보다 낮게 가져갈 것을 권함

- 본 자료는 고객의 증권투자를 돕기 위하여 작성된 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있으며, 당사의 동의 없이 어떤 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형할 수 없습니다.
- 본 자료는 당사 리서치센터에서 수집한 자료 및 정보를 기초로 작성된 것이나 당사가 그 자료 및 정보의 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없으므로 당사는 본 자료로써 고객의 투자 결정에 대한 어떠한 보장도 행하는 것이 아닙니다. 최종적 투자 결정은 고객의 판단에 기초한 것이며 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 분쟁에서 증거로 사용될 수 없습니다.
- 이 자료에 게재된 내용들은 작성자의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다.