

2021. 6. 21



▲ 자동차/타이어
Analyst 김준성
02. 6454-4866
joonsung.kim@meritz.co.kr

Buy

적정주가 (12개월) **150,000 원**

현재주가 (6.18) **97,500 원**

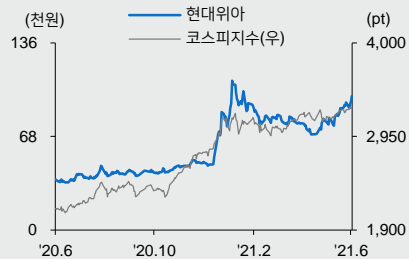
상승여력 **+53.8%**

KOSPI	3,267.93pt
시가총액	26,515억원
발행주식수	2,720만주
유동주식비율	56.85%
외국인비중	6.72%
52주 최고/최저가	108,500원/34,500원
평균거래대금	360.1억원

주요주주(%)	
현대자동차 외 3인	40.75
국민연금공단	10.07

주가상승률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	23.9	99.2	169.3
상대주가	20.3	69.0	75.8

주가그래프



현대위아 011210

실적이 강패다

- ✓ 현대·기아, 십 년 만의 투자 사이클 재개. B2C형 Conveyor 공정의 '내연기관 → BEV' 생산 설비 전환과 B2B형 Cellular 공정의 신규 설비 확대 수혜 시작
- ✓ SUV·Luxury·BEV 중심 생산 확대에 따른 4륜 구동 시스템·등속 조인트 매출 증가. 부품 사업의 가파른 실적 개선 시작
- ✓ 2021년·2022년 EPS 추정치 각각 +43%, +75% 상향, 적정주가 15만원 제시

기계, 십 년 만에 재개되는 투자 사이클 수혜

현대·기아 투자 사이클이 십 년 만에 재개된다. 2018년 이후 기술(무형자산) 투자가 집중되어 왔다. 2021년을 기점으로 설비(유형자산) 투자가 본격화된다. 기확 보된 기술 상용화를 위해 생산 거점을 지속 확대할 전망이다.

기존 공정의 '내연기관 → BEV' 전환과 더불어, 다품종 소량 생산 위한 Cellular 공정의 신설이 대폭 늘어난다. 10만대당 각각 200억원, 1,000억원의 장비 매출이 예상된다. 지난 6개월간 6개 생산 거점의 투자가 발표되었다.

부품, 차별화된 기술 진전 통한 신성장동력 확보

현대·기아 SUV·Luxury·BEV 중심 신차 확대와 해외 완성체 업체의 BEV 수주 증대로, 높은 수익성의 4륜 구동 시스템과 등속 조인트 매출이 크게 늘고 있다. IDA 도입 효과에 대한 기대도 유효하다. 사업 구조 변화에 따른 엔진 실적의 회복과 2023년 시차될 통합 열관리 시스템 실적 반영도 더해진다. 차별화된 기술 진전을 통한 가파른 수주 증가는 단기 및 장기 실적 눈높이를 높ی겠다.

2021년 EPS 컨센서스 +68% 상회 전망, 적정주가 15만원 제시

강한 실적 개선이 예상된다. 당장 2Q21 실적에서부터 변화가 확인될 예정이다. 극적인 실적 변화를 위해, 긴 시간 그룹의 판매 전략·시장 수요의 성숙·개별 제품들에 대한 기술 진전이 필요했다. 2021년·2022년 EPS 컨센서스를 크게 상회할 전망이다. 실적 추정치 조정에 근거해 적정주가를 15만원으로 상향한다.

(십억원)	매출액	영업이익	순이익 (지배주주)	EPS (원) (지배주주)	증감률 (%)	BPS (원)	PER (배)	PBR (배)	EV/EBITDA (배)	ROE (%)	부채비율 (%)
2019	7,314.6	101.9	55.2	2,030	흑자전환	113,690	48.0	0.9	8.6	1.8	119.1
2020	6,592.2	72.0	48.8	2,242	10.4	114,656	43.5	0.9	10.6	2.0	119.0
2021E	7,847.4	268.2	196.5	7,226	222.3	105,609	13.5	0.9	7.0	6.6	140.7
2022E	8,502.8	388.6	285.0	10,481	45.1	115,023	9.3	0.8	5.5	9.5	132.4
2023E	9,214.3	490.4	366.5	13,478	28.6	127,433	7.2	0.8	4.5	11.1	123.1

Contents

1. 기계, 십 년 만에 재개되는 투자 사이클 수혜	3
2. 부품, 차별화된 기술 진전 통한 신성장동력 확보	9
1) 성숙 기초를 유지할 모듈	9
2) 2021 년을 기점으로 회복되기 시작할 엔진	10
3) 전체 부품 실적 성장을 견인할 동력 전달 장치	12
4) 부품 사업의 신성장동력으로 부상할 열관리	15
3. 실적 전망	18
4. 투자 의견	20

Part 1. 기계, 십 년 만에 재개되는 투자 사이클 수혜

기계, 성장 궤도 진입 (BEV 설비 전환 + Cellular 방식 도입)

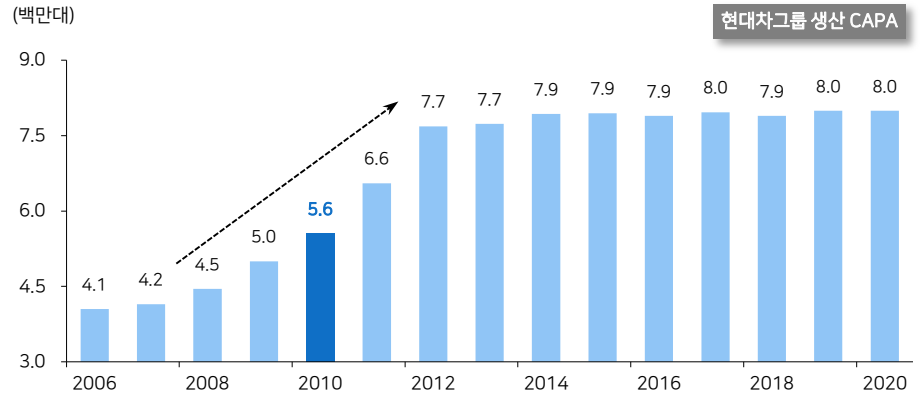
십 년 만에 현대차그룹의 투자 사이클이 재개된다. 2010년 전후 진행됐던 투자는 현대·기아의 판매 증대를 위한 생산 CAPA 확장이 목적이었다. 2020년을 전후해 시작된 신규 투자는 모빌리티 시장 선도를 위한 '자율주행 BEV'가 핵심이다. 2018년 정의선 회장 체제가 시작된 이후 지금까지는 주로 기술 (무형자산)에 대한 투자가 집중되어 왔다. 2021년을 기점으로 설비 (유형자산) 투자가 본격화된다. 기 확보된 기술을 상용화하기 위한 생산 거점 확장이 지속될 전망이다.

위아는 이번 투자 사이클에서도 중추적 역할을 수행한다. 생산 설비의 공급 범위 확대에 따라 낙수 효과는 십 년 전과 비교해 훨씬 크겠다. 이전의 FA (Factory Automation) 사업은 주로 엔진 및 변속기 가공라인 생산 설비 납품을 의미했다. 이제 FA는 BEV 모터와 구동 시스템 전반에 대한 생산 설비, FCEV 연료전지 생산 설비의 공급을 뜻한다. e-GMP 모델 라인업의 주력 동력원인 헤어핀 모터 생산 설비와 전륜·후륜 BEV 구동 시스템 생산 설비는, 십 년 전 납품했던 내연기관 엔진 및 변속기 가공 라인의 장비들을 빠르게 대체할 것이다.

'내연기관 → BEV' 설비 전환에 더해 새로운 공정 도입의 수혜 또한 기대가 크다. 다품종 소량 생산을 위한 Cellular 방식이다. 기존 Conveyor 공정에서의 '내연기관 → BEV' 설비 전환이 10만대당 약 200억원 장비 매출로 이어진다면, 동일 규모의 Cellular 공정 신설은 1,000억원이 발생한다. Cellular 방식은 Conveyor와 비교해 높은 물류 및 조립 자동화 비율 (Cellular 70% vs. Conveyor 7%)을 보인다. 더 많은 의장 조립 설비, 협동 로봇, 산업용 로봇이 투입되는 동시에 물류 AMR (Autonomous Mobile Robot) 및 주차 AGV (Automatic Guided Vehicle) 등 신사업 영역의 로봇 제품들이 추가되기에 높은 설비 매출이 창출된다.

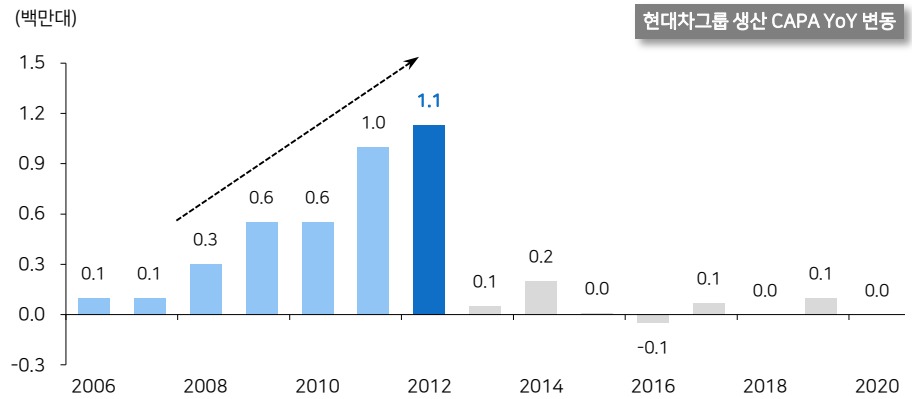
최근 현대·기아는 글로벌 승차 공유 플랫폼 업체들과 BEV 및 로보택시 (자율주행 BEV) 공급 계약을 맺고 있다. 이들에게 차량을 공급하기 위한 B2B 생산 거점은 Cellular 방식으로 구축된다. 위아는 B2C향 Conveyor 공정에서의 '내연기관 → BEV 전환'과, B2B향 'Cellular 공정의 신규 확산' 모두에서 낙수 효과를 입을 것이다. 지난 6개월 동안, 울산·아산·소하리·슬로바키아·미국에서 Conveyor 공정의 BEV 전환과 싱가포르 Cellular 공정 신규 설립이 확인됐다. 그룹의 투자는 이제 시작이다.

그림1 2010년 전후 현대·기아는 판매 확대 위해 공격적으로 생산 CAPA 증설



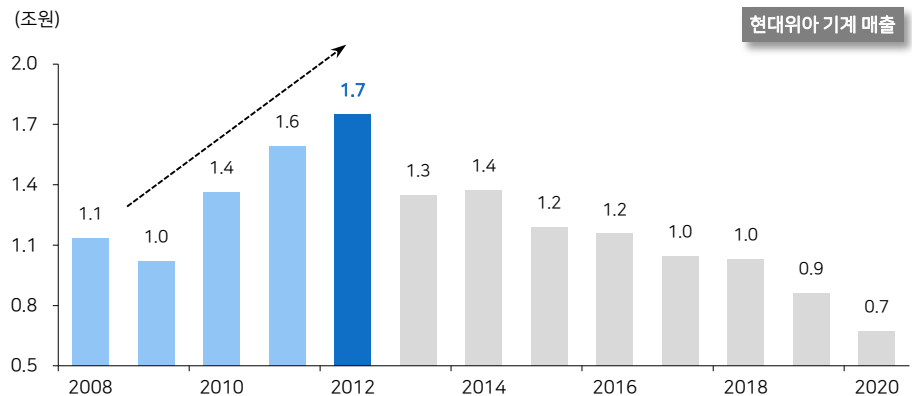
자료: 현대차, 기아, 메리츠증권 리서치센터

그림2 2012년 정점으로 설비 투자 축소



자료: 현대차, 기아, 메리츠증권 리서치센터

그림3 위아 기계 매출 (생산 설비) 또한 2012년 이후 축소



자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

표1 십 년 만의 그룹 투자 사이클 재개. 2018년 이후 현재까지는 모빌리티 기술 투자 중심, 2021년 기점으로 설비 투자 시작

분야	시기	업체	세부	투자규모 (억원)	업체별 투자 비중 (%)			
					현대	기아	모비스	기타
커넥티비티	2018.06	Autotalks	차량용 통신 반도체, V2X	56	100%			
	2019.09	UBiAi	자동차 네트워킹 빅데이터	13	100%			
전동화	2018.03	Ionic Materials	전기차용 전고체배터리	56	100%			
	2018.05	Solid Power	전기차용 전고체배터리	33	100%			
	2019.05-2019.07	Rimac	고성능 전기차 제조	1,070	80%	20%		
	2020.08-2020.09	IONITY	초고속 EV 충전 인프라	1,009	80%	20%		
	2019.09	Udcell	박형 리튬이온 배터리 개발	15	100%			
	2019.10	H2PRO	수전해방식 수소생산	15	100%			
	2019.11	Impact Coatings	수소연료전지 분리판 코팅	51	100%			
	2019.11-2019.12	Ola Electric	전기차 및 충전 인프라	163	78%	22%		
	2019.12-2020.01	Arrival	도심용 소형 상용 전기차	1,290	80%	20%		
	2020.02	GRZ	수소 저장·압축 기술	13	100%			
2020.05	Hydrogenious	수소 에너지 업체	27	100%				
자율주행	2017.12	Optsys	섬유광학 및 라이다 개발	33	100%			
	2018.06	Seematics	딥러닝 엔진	11	100%			
	2018.06-2019.09	Obsidian	열화상 센서	46	48%	52%		
	2018.06	Allegro.ai	딥러닝 개발 툴 제공	11	100%			
	2018.06	Strad Vision	ADAS S/W	80			100%	
	2018.09	Wayray	증강현실 네비게이션	110	100%			
	2018.09	Percept Automata	AI 개발	16	100%			
	2018.12	JIMU	중국 ADAS 솔루션	33	100%			
	2019.10	Velodyne	라이다	587			100%	
	2019.04	Audioburst	AI 음성인식 플랫폼	55	100%			
	2019.05	Fun Share	자율주행 플랫폼	27	100%			
	2019.05	Deep Glint	영상인식 AI 개발	450	87%	13%		
	2019.05	Aurora	자율주행기술	299	80%	20%		
	2019.06	ICTK Holdings	자동차보안 SoC	30	100%			
	2019.09	Upstream	자동차 사이버보안	27	100%			
	2019.09	Netradyne	AI ADAS 개발	22	100%			
	2019.12	Kardome	위치기반 음성인식	12	100%			
2020.03	Motional AD LLC	자율주행 개발	23,637	50%	29%	21%		
2020.05	D-ID	디지털 익명화 솔루션 스타트업	17	100%				
2020.08	ENVISICS, Inc	AR 헤드업디스플레이 개발	N/A			100%		
2021.04	Bestmile	자율주행 서비스 플랫폼/솔루션	N/A	N/A				
-	IonQ	양자컴퓨터 하드웨어 스타트업	N/A	N/A	N/A			
모빌리티/ 플랫폼	2017.12-2019.03	Grab	동남아 차량 호출 서비스	3,960	80%	20%		
	2018.05	CND	차량공유	16	100%			
	2018.06	Percepto	드론 개발	11	100%			
	2018.07	Car Next Door	P2P 차량공유	N/A	100%			
	2018.07	Mesh Korea	라스트마일 물류/배송	225	100%			
	2018.07	Immotor	배터리 공유 서비스	56	100%			
	2018.08-2019.01	Revv	인도 차량공유	161	85%	15%		
	2018.09	Migo	모빌리티 서비스 플랫폼	23	100%			
	2019.01 ~ 2019.10	Mocean	현대차그룹 모빌리티 솔루션 법인	191	80%	20%		
	2019.03	Carrot General Insurance	손해보험	35	100%			
	2019.03-2019.11	Ola	인도 차량 호출 서비스	3,298	79%	21%		
	2019.05	Arybelle	디지털 후각센서	12	100%			
	2019.06	Olulo	마이크로 모빌리티	40	100%			
	2019.06	KST Mobility	호출형 전기차 공유	50	80%	20%		
	2019.09	Code42	모빌리티 통합플랫폼	150		100%		
2019.10	MoceanLab	LA 모빌리티 공유서비스	72	100%				
2019.12	P3 Mobility	모빌리티 소프트웨어	42		100%			
2020.07	Purple M	모빌리티 통합 플랫폼	18		100%			
로보틱스	2019.05	Realtime Robotics	자율주행 로봇 기술	16	100%			
	2020.12	Boston Dynamics	로봇 기술 개발 및 판매	9,559	38%		25%	38%
	2020.12	Clearpath	물류 로봇	56	100%			
기타혁신기술	2018.02	Early bird	혁신 기술 기업 투자 VC	37	100%			
	2018.11	Top Flight	드론 개발	N/A	100%			
	2019.11	Maniv Revel Fund	차량 기술 스타트업 투자 VC	24	100%			
	2019.06	Aryballe	냄새 감지 센서 개발	156	100%			
	2019.07	태양광펀드	태양광 발전소 21곳에 투자 펀드	59	100%			
	2020.04	MakinaRocks	산업용 AI 솔루션	44	45%	55%		
	2020.06	ACVC partners	센서, 생체인식, 로보틱스	N/A			100%	
	2020.07	B+	AI 외상 정보 분석	11	100%			
	2020.09	MDGO	AI 외상 정보 분석	11	100%			
	2020.10	Uveye	AI 자동차 결함검사 솔루션	33				
	2021.04	OPENEDGES	반도체 설계자산(IP)	30	100%			

자료: 현대차, 기아, 현대모비스, 메리츠증권 리서치센터

그림4 2021년, 울산 · 아산 · 소하리 · 슬로바키아 · 미국 Conveyor 공정 내 BEV 전환과 싱가포르 Cellular 공정 신규 설립 발표

기아, 슬로바키아공장 조립라인 조정 작업 착수... 신형 SUV 확대
(THE GURU, 2021. 6. 11)

기아 슬로바키아법인은 11일 질리나공장 가동을 중단한다고 밝혔다. 새로운 모델을 생산하기 위한 생산 라인 조정을 위한 일시 중단이다.



현대차, 아산공장서 '아이오닉 6' 만든다... "전기차 생산라인 도입"
(뉴스원, 2021. 6. 1)

7일 업계에 따르면 현대차는 오는 7~8월 중 약 4주간 충남 아산공장 가동을 중단하고 전기차 생산을 위한 설비 공사를 진행하는 방안을 검토하고 있다.



현대차, 제네시스 전기차 생산 위해 공장라인 정비
(헤럴드경제, 2021. 1. 14)

14일 완성차 업계에 따르면 현대차는 최근 '완성차 셋다운 공사계획'을 통해 '울산 2 공장 전기차 JW/JK EV 생산준비 공사' 일정을 공지했다.



"전기차 공장 전환 추진중인 기아차 소하리공장 이전해야"
(뉴스인광명, 2021. 6. 1)

17만평 규모의 기아차 소하리공장이 전기차 공장으로서의 전환을 추진중인 가운데 지역주민 의견 수렴을 위해 진행됐다.



Hyundai to invest \$7.4 bln in U.S. by 2025, with electric cars in focus

(Reuters, 2021. 3. 13)



New Hyundai Motor Group Innovation Center in Singapore to Transform Customer Experience through Future Mobility R&D

(PR Newswire - 2020. 10. 13)



자료: 각 언론사, 메리츠증권 리서치센터

그림5 기존 제조 공정인 Conveyor 방식



자료: 현대차

그림6 새로운 제조 공정인 Cellular 방식 등장



자료: 현대차

그림7 현대차, Lyft와 23년 로보택시 공급 계약 체결

Lyft And Motional Announce A Hyundai Ioniq 5 Robotaxi Fleet For U.S.



자료: Inside EV

그림8 Uber와도 BEV 공급 계약 파트너십 체결

Hyundai And Uber Announce Strategic Partnership In Europe



자료: Inside EV

그림9 싱가포르 Cellular 공장 통해 Grab과의 협력 강화 예상



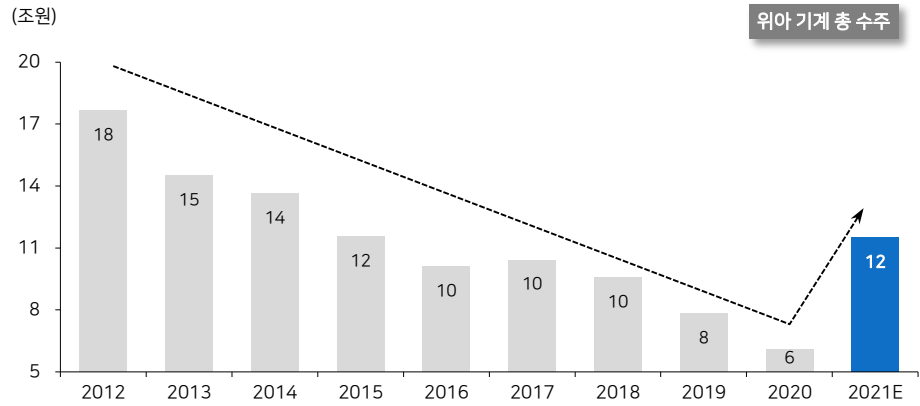
자료: Grab

그림10 기아 또한 Uber와 BEV 공급 파트너십 체결



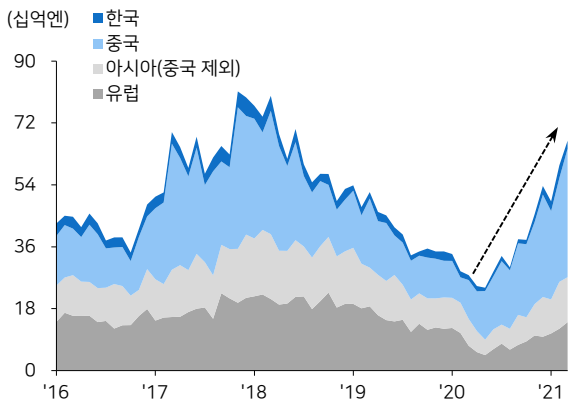
자료: 기아

그림11 생산 설비 수주 시작되며, 연간 신규 수주 규모 9년 만에 성장 전환, 현대·기아 BEV 생산 증가 & B2B 공급 계약 증가와 동행해 지속 확대 전망

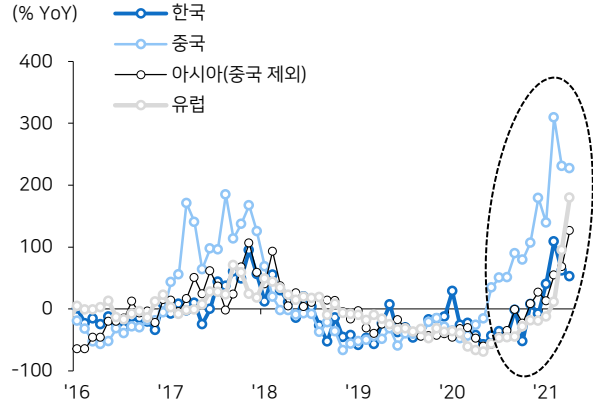


자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

그림12 일반 범용 공작기계 시장 영업환경 개선 또한 기계 수주 및 실적 개선에 긍정적 (일본 공작기계 시장 수주 금액 추이)

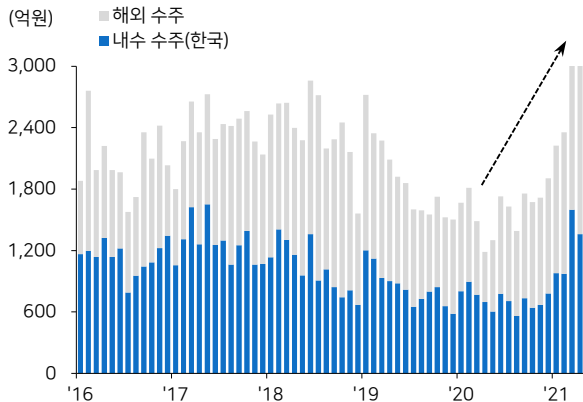


자료: JMTBA(일본공작기계협회), 메리츠증권 리서치센터

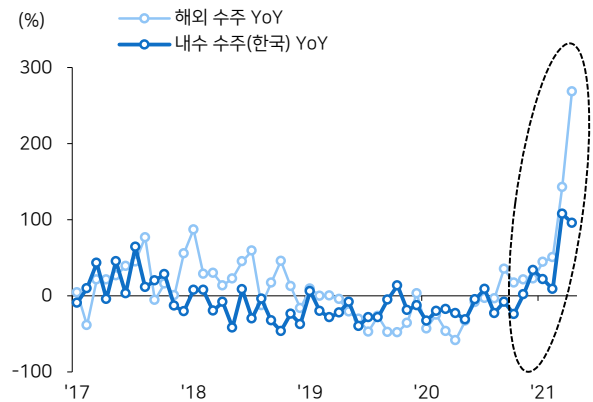


자료: JMTBA(일본공작기계협회), 메리츠증권 리서치센터

그림13 국내 공작 기계 산업의 수주 증가, 경쟁 강도 완화 및 높은 원가의 재고 청산을 통한 수익성 개선에 기여할 것



자료: 한국공작기계산업협회, 메리츠증권 리서치센터



자료: 한국공작기계산업협회, 메리츠증권 리서치센터

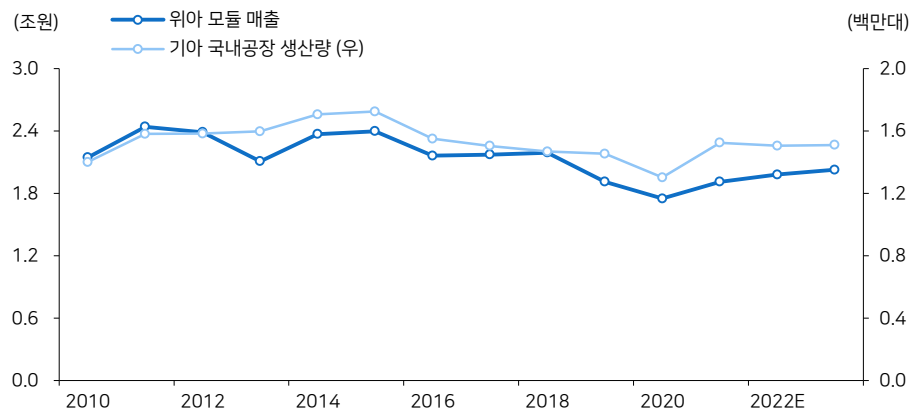
Part 2. 부품, 차별화된 기술 진전 통한 신성장동력 확보

성숙 기조를 유지할 모듈

현재 부품 사업은 모듈·엔진·동력 전달 장치·기타 (단조/주물) 등 크게 네 가지로 구분된다. 향후 모듈 정체, 엔진 회복 및 동력 전달 장치의 강한 성장, 신사업인 열관리로의 확장을 전망한다.

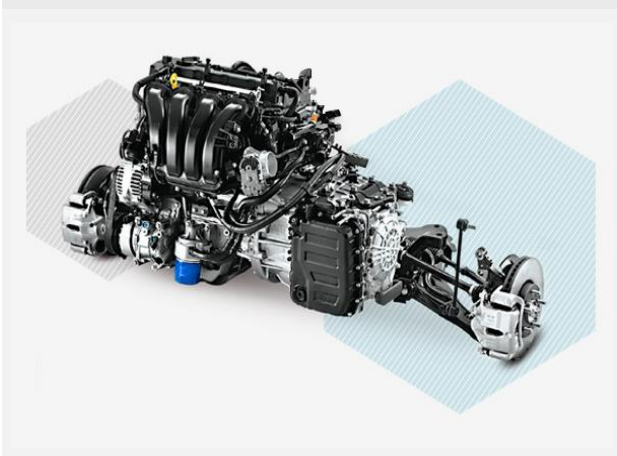
모듈은 주로 기아의 국내 공장향 샤시/엑슬 모듈 공급으로, 매출 규모는 기아의 국내 판매량과 동행한다. 상당히 성숙한 사업이다. 현대·기아의 해외 공장 모듈을 담당하고 있는 모비스에서 확인할 수 있듯, 앞으로도 큰 변화 없이 안정적 실적을 실현할 것으로 예상된다.

그림14 모듈 매출, 기아 국내 공장 생산량과 동행



자료: 현대위아, 기아, 메리츠증권 리서치센터

그림15 기아에 공급 중인 샤시 모듈



자료: 현대위아

그림16 기아 트럭 모델에 공급 중인 엑슬 모듈



자료: 현대위아

2021년을 기점으로 회복되기 시작할 엔진

엔진은 부품 사업 내 가장 높은 매출 비중을 구성한다 (50% 남짓). 국내에서는 소형 가솔린 엔진 Kappa와 일부 디젤 엔진을 생산하며, 중국·멕시코에서 중형 가솔린 엔진 Gamma·Nu를 생산한다. 이 중 2007년 3월 영업을 개시한 중국이 지난 십 년 전체 부품 사업 실적 방향성의 오르막과 내리막을 좌우했다.

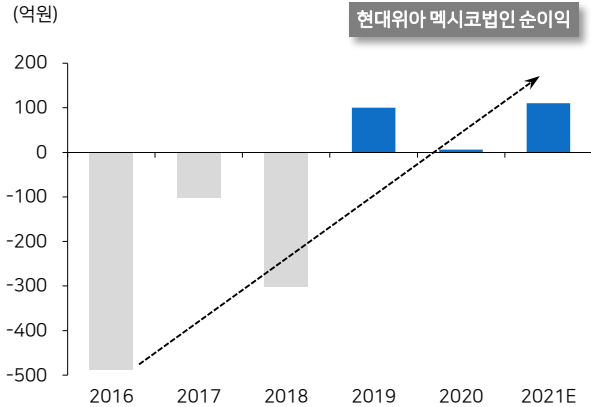
엔진 부문 실적은 이제 2021년을 기점으로 지속적 회복이 확실시된다. 세 가지 이유다. 먼저, 기아 멕시코 공장 생산량 확대와 동행한 멕시코 법인의 구조적 성장이 시작된다. 멕시코 법인은 2016년 영업을 개시했다. 3년 간의 초기 적자 국면 이후 지난 2019년 흑자 전환에 성공했다. 2020년은 C19 영향으로 소규모 적자가 기록됐으나, 2021년 들어 가동률 회복이 빠르게 진행 중이다.

멕시코는 BEV로의 생산 전환을 추진 중인 현대·기아의 마지막 내연기관 생산 거점이 될 예정이다. 낮은 비용의 원가 구조가 가능하며, 북미·남미·유럽 시장에 대한 수출 대응이 용이하다. BEV로 전환될 생산 라인에서 양산됐던 기존 내연기관 모델들 중 판매량이 많은 볼륨 모델들이 멕시코로 이관될 것으로 예상된다. 2020년 20.7만대를 양산한 기아 멕시코 공장의 생산 능력이 2025년 50만대까지 확장되며, 멕시코 법인의 지속적인 매출 성장과 이익 개선을 예상한다.

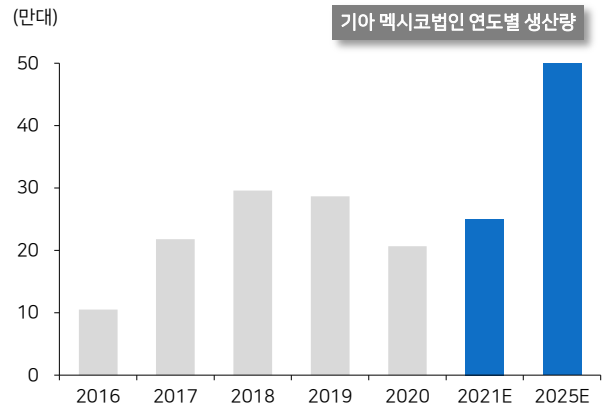
두 번째는 러시아다. 러시아 법인은 오는 10월 첫 양산을 시작한다. 러시아는 타 공장보다 다르다. 일단 양산을 개시하면, 초기 적자 국면 없이 바로 높은 수익을 거둘 수 있다. 러시아 정부의 지원 합의로 공장 설립 비용 (총 131억 루블, 약 2,000억원)의 절반이 환급되며, 향후 5년간 법인세가 면제된다. 중국 법인 수출 물량이 이관되는 것이고 러시아 시장 점유율 1위인 현대·기아의 판매 성과가 성장을 이어가고 있다는 점에서, 첫 해부터 높은 가동률 실현을 전망한다. 2022년 엔진 생산 20만대, 매출 3,500억원, 영업이익 400억원을 예상하며, 2025년까지 생산 30만대, 매출 5,000억원, 영업이익 700억원 실현을 전망한다.

마지막은 중국이다. 현대·기아 합산 중국 판매량은 2010년 104만대에서 지속 성장해 2016년 179만대를 기록했다. 그러나 2016년 정치 이슈 발생 (THAAD), 이후 현대·기아 신차 경쟁력 약화, 급기야 C19 영향까지 더해지며, 판매량은 2020년 69만대까지 역성장을 거듭했다. 중국의 회복을 점치기는 쉽지 않다. 다만, 타 소비재 산업에서 보여지고 있는 정치적 영향 완화, 타 시장에서 높은 판매 경쟁력을 인정받고 있는 현대·기아의 SUV·Luxury 신차 투입 개시, C19 우려 해제 등을 종합했을 때, 더 이상 추가적인 부진을 걱정할 필요는 없다고 판단한다.

그림17 기아 멕시코 공장 생산량 증가와 동행해, 멕시코 엔진 법인의 실적 개선 지속 전망

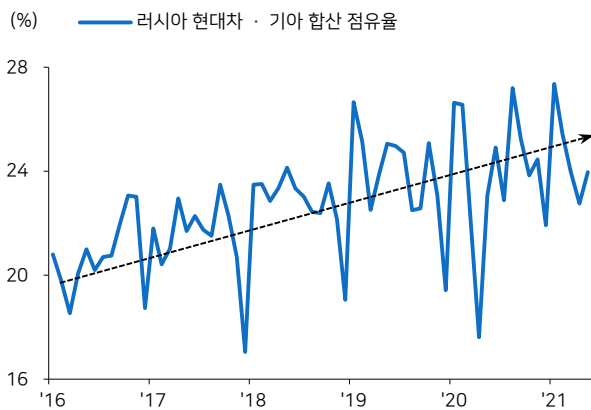


자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

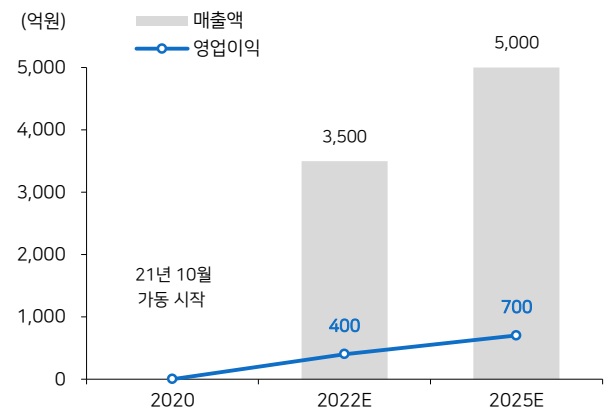


자료: 기아, 메리츠증권 리서치센터

그림18 현대·기아 판매 호조와 러시아 정부 지원으로, 러시아 엔진 법인은 영업 첫 해부터 높은 실적 기여 실현 가능

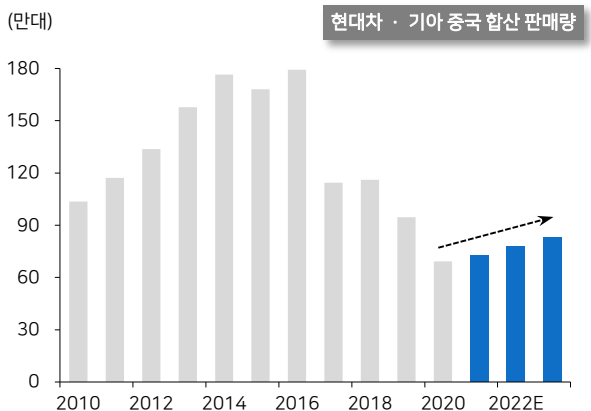


자료: AEB Russia, 메리츠증권 리서치센터

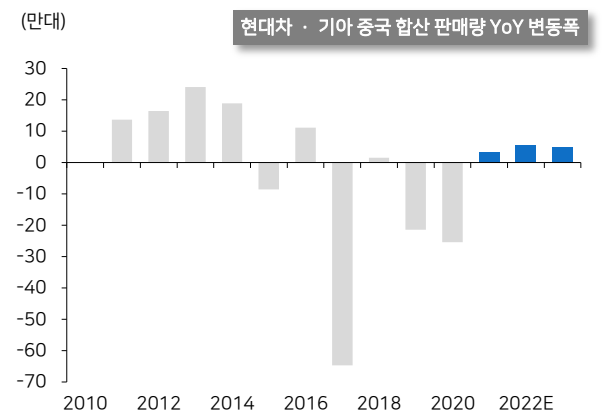


자료: 메리츠증권 리서치센터

그림19 부품 실적 악화의 원흉 중국, 큰 폭의 실적 훼손이 거듭됐던 최악의 영업 환경은 마무리되었다고 판단



자료: 현대차, 기아, 메리츠증권 리서치센터



자료: 현대차, 기아, 메리츠증권 리서치센터

전체 부품 실적 성장 견인할 동력 전달 장치 (4륜 시스템 · 등속 조인트)

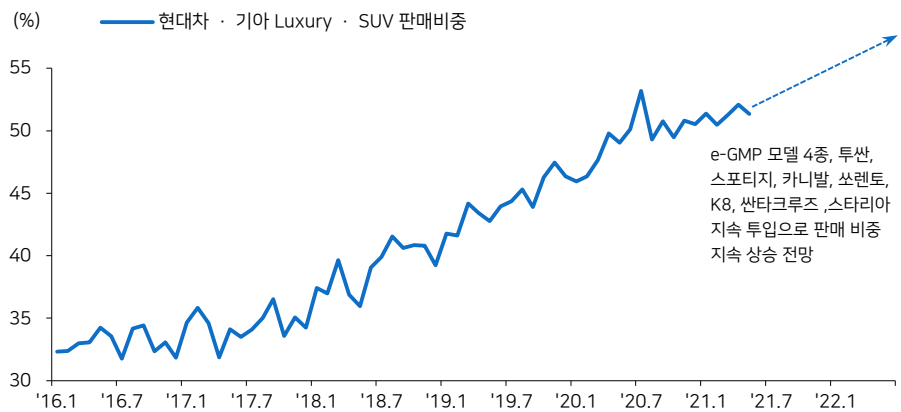
'동력 전달 장치' 부문은 전체 부품 사업의 실적 개선을 이끌겠다. 동력 전달 장치는 엔진 (내연기관) 및 모터 (BEV)에서 발생하는 동력을 '전 · 후'로 전달하는 4륜 구동 시스템과 '좌 · 우'로 전달하는 등속 조인트 (+ IDA)라는 두 가지 축으로 이루어져 있다.

4륜 구동은 'PTU/커플링/후륜 디퍼렌셜'로 구성된 전륜 기반 시스템과 'ATC/전륜 액슬/후륜 디퍼렌셜/e-LSD' 기반의 후륜 기반 시스템으로 구분된다. 두 가지 모두 시스템 단위 판매가 이루어지는 만큼, 판매 단가와 수익성이 타 부품 대비 매우 높다. 특히 후륜 기반 시스템은 해당 ASP가 전륜 기반 보다 50% 이상 높아, 수익성 확대에 용이하다. 제네시스 전 모델 · K9 · 스타리아가 이에 해당된다.

현대 · 기아의 4륜 모델 판매 비중이 빠르게 늘고 있다. 4륜 선택 소비자 비중이 높은 SUV와 Luxury 라인업 중심으로 신차 효과가 두드러지기 때문이다. 4륜 트림이 부재했던 기존 모델에 4륜 시스템 도입과 신규 출시 모델의 4륜 시스템 채택도 늘고 있다. 지난 3월 출시된 K7은 기존에 없었던 4륜 트림을 갖추고 있다. 2021년 출시될 그랜저도 마찬가지다. 2Q21과 3Q21 출시 예정인 K8 · 스타리아 · 싼타크루즈도 모두 4륜 중심이다.

4륜 구동 모델의 판매 성장은 구조적이다. 4륜 채택 차량 생산이 가속화되는 2Q21부터 유의미한 실적 기여가 예상된다. 고단가의 고마진 제품으로서, 공급 물량 증가를 통한 이익 개선의 승수 효과가 두드러질 것으로 본다.

그림20 SUV · Luxury · e-GMP 모델 확대에 근거한 4륜 시스템 매출의 가파른 상승세 전망



자료: 현대차, 기아, 메리츠증권 리서치센터

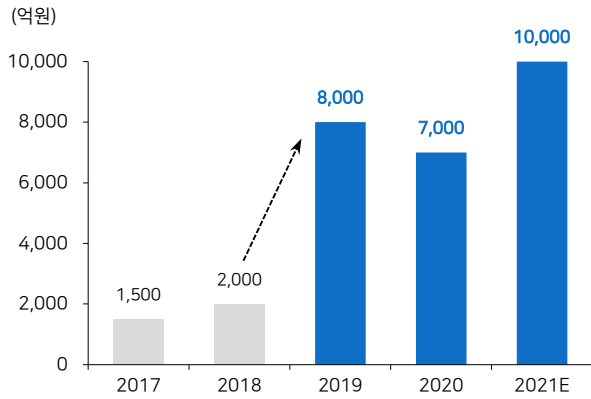
등속 조인트의 성장도 만만치 않다. 연간 신규 수주 규모가 2018년 2,000억원에서 2021년 1조원으로 3년 만에 5배 증가한다. 가장 먼저 현대·기아 4륜 구동 차량 판매 증가의 수혜가 자연스럽게 따라온다. 2륜에서 한 개가 쓰이는 등속 조인트가 4륜에서는 두 개가 쓰이며 대당 매출도 두 배다. 현대·기아의 판매 성장보다 더 높은 매출 성장이 실현된다.

유럽 전통 Luxury 브랜드들 및 미국 최대 BEV 브랜드와의 대규모 공급 계약도 지난해 확정됐으며, 지속 확대되고 있다. 모두 BEV 모델 납품이다. BEV 모델에서 중요한 NVH (Noise, Vibration, Harshness) 최소화와 경량화 역량이 통했다. 미국 BEV 업체 납품의 경우 지난 1월 시작됐으며, 해당 업체의 가파른 CAPA 확장과 동행한 신규 수주 증대가 예상된다.

등속 조인트의 업그레이드 버전인 IDA (Integrated Drive Axle)에 대한 기대도 유효하다. IDA는 엔진·모터 등 동력원에서 발생한 힘을 바퀴로 전달하는 축 Drive Shaft와 이를 바퀴에 연결하는 Wheel Bearing을 하나로 통합한 제품이다. 등속 조인트와 베어링을 일체화시킨 것이다. 이를 통해 무게 10% 감소·강성 55% 상승이 가능하며, 완성차 업체는 원가를 6% 낮출 수 있다. 위아 입장에서는 등속 조인트 단일 제품 공급 대비 판매 단가가 두 배 상승한다.

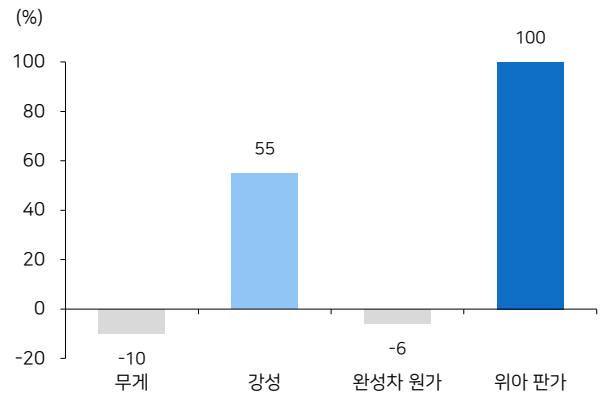
IDA는 이제 시작이다. e-GMP 모델에 적용되며, 최초 납품 모델은 IONIQ5다. 현대·기아 BEV 모델 판매량 증가와 동행한 공급 수량 증가가 예상된다. 매출 성장 폭은 더 높다. 단일 등속 조인트 공급 대비 두 배 높은 대당 ASP 인상 효과는 기본이다. BEV 모델은 4륜 구동 채택 비율이 높다. 4륜의 경우, IDA의 판매 단가 인상 효과가 네 배다. IDA는 BEV 뿐만 아니라 내연기관 모델의 고성능 버전에도 장착되기 시작한다. 21년 출시될 아반떼 N이 시작이다. 이들 고성능 모델들은 4륜이 기본이다.

그림21 BEV 시장 성장과 더불어 확대되는 등속 조인트 수주



자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

그림22 높은 상품성에 근거해 해외 업체 수주 지속 상승



자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

그림23 외형 성장 승수 효과 가능한 높은 ASP의 IDA

IDA (기능통합 드라이브 액슬)



기존기술



자료: 현대위아

그림24 e-GMP를 중심으로 공급 모델 지속 확대



자료: 현대위아

부품 사업의 신성장동력으로 부상할 열관리 시스템

차별화된 기술 기반의 신규 사업 확장도 진행 중이다. 지난 1월 e-GMP 열관리 시스템 3차 수주를 확보했다.

1차 (약 70-80만대 추정, 21년 매출 인식 시작): 경쟁 업체
 2차 (약 120-130만대 추정, 22년 매출 인식 시작): 경쟁 업체
 3차 (약 150-160만대 추정, 23년 매출 인식 시작): 위아 단독

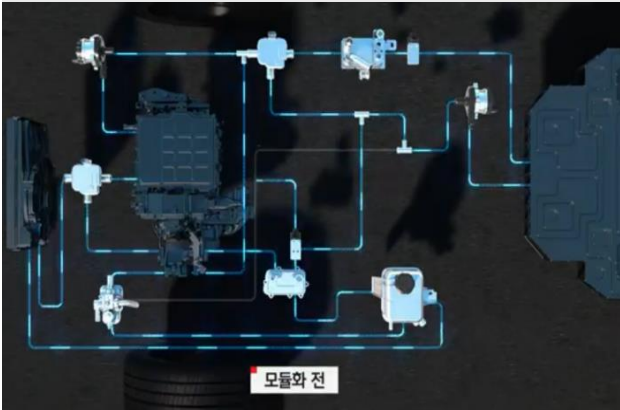
수주 부품은 전장부품·배터리 통합 열관리 모듈이다. 열관리는 크게 세가지로 나뉜다. 전장부품·배터리·실내 냉난방이다. 현재 글로벌 OEM들은 각각의 영역에 대해 개별 시스템을 사용 중이다.

오직 Tesla만이 Super Bottle 시스템을 통해 전장부품·배터리 통합 열관리와 실내 난방 지원 (냉방은 별도)이 가능하다. 위아는 Tesla에 이어 전세계에서 두 번째로 통합 열관리 모듈을 개발했다. 기존 제품과 비교해 부품 수가 40% 줄어들며, 부피와 무게도 축소된다. 현대·기아는 원가 절감 (-20%)·주행거리 증대·공간 효율성 확장이 가능하다.

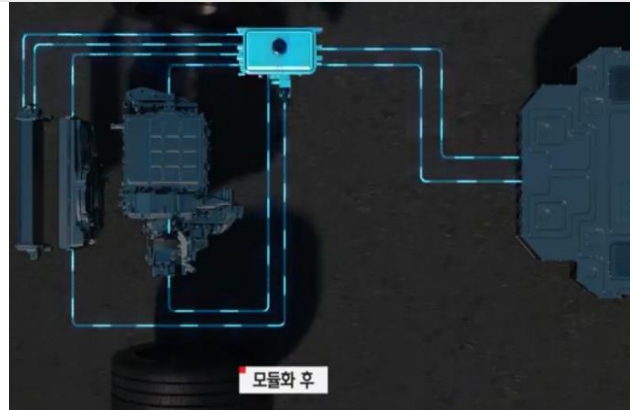
전장부품·배터리 통합 열관리를 넘어 실내 냉난방까지 융합 관리가 가능한 통합 열관리 시스템 (ITMS) 또한 개발 중이다. 3차 수주 부품에 e-Compressor 기능이 결합된다. 이 제품은 2026년 매출 인식을 목표로 2023년 수주가 예상된다.

전장부품·배터리 열관리 통합 모듈의 대당 ASP는 50만원 수준이며, ITMS의 대당 ASP는 100만원을 예상한다. ITMS 개발이 실현된다면, 열관리 부문의 매출은 2023년 700억원을 시작으로 2030년 2.8조원까지 확대가 가능하다.

그림25 위아, Tesla Super Bottle과 같은 전장부품 · 배터리 통합 열관리 시스템 개발을 완성 → 23년 e-GMP 공급 시작

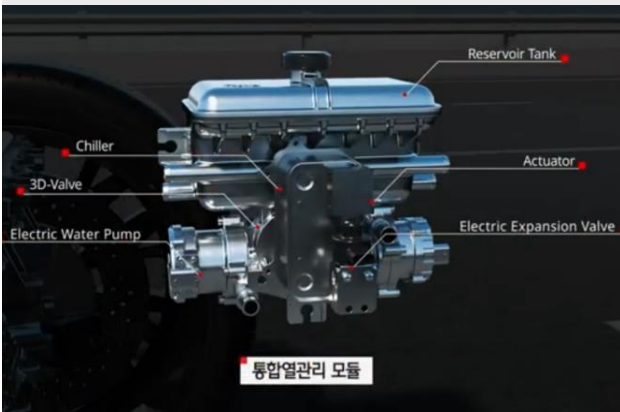


자료: 현대위아



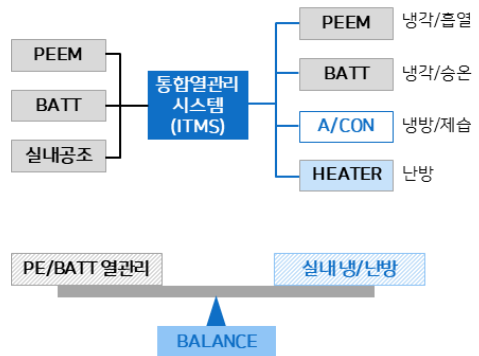
자료: 현대위아

그림26 e-GMP에 적용될 위아 통합 열관리 모듈



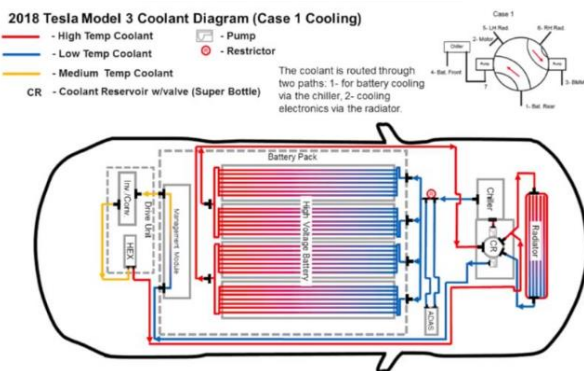
자료: 현대위아

그림27 e-Compressor가 더해질 ITMS 또한 개발 중

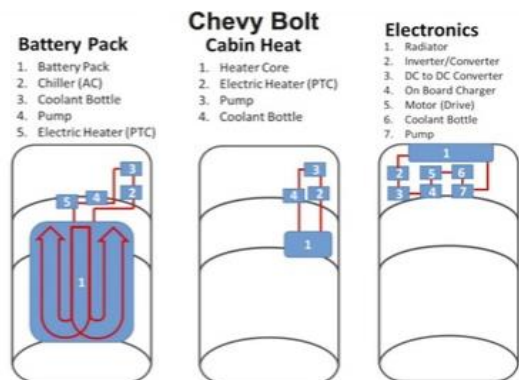


자료: 현대위아

그림28 Tesla, 다른 OEM들과 달리 통합 열관리 시스템 통해 원가 절감 · 주행거리 향상 · 공간 효율성 증대 실현



자료: Munro & Associates

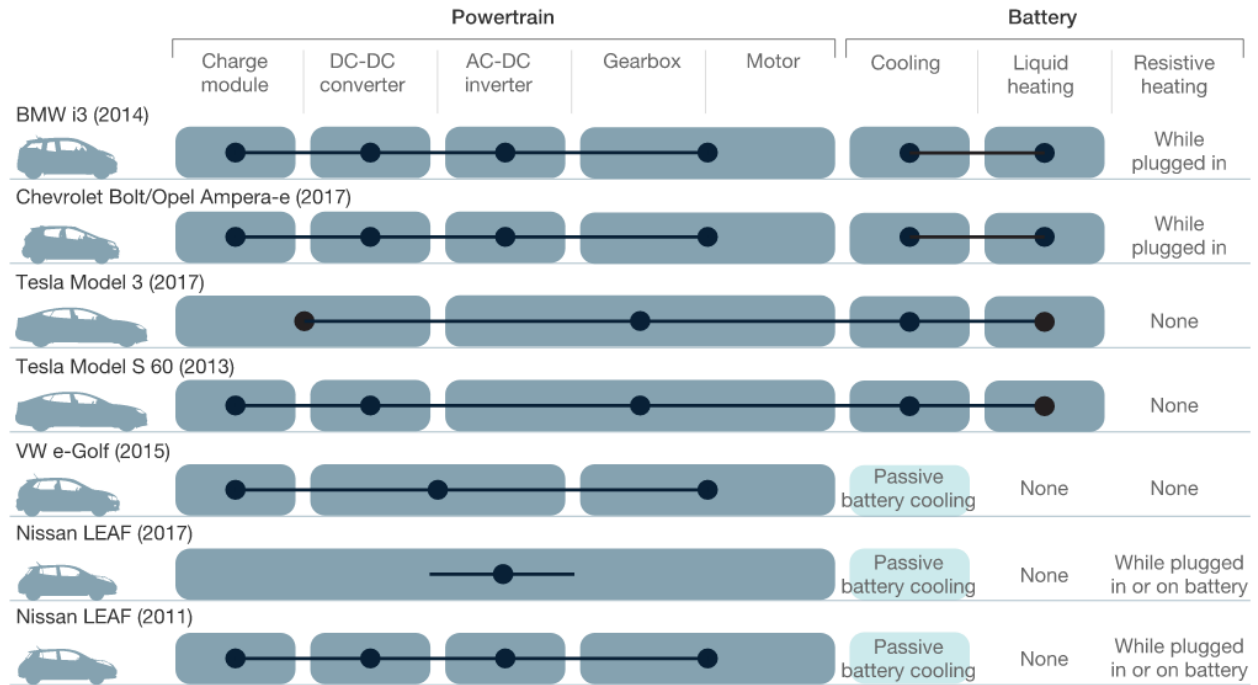


자료: Munro & Associates

그림29 Tesla에 이어 두 번째로 전장부품 · 배터리 통합 열관리 역량을 확보하게 된 현대차그룹

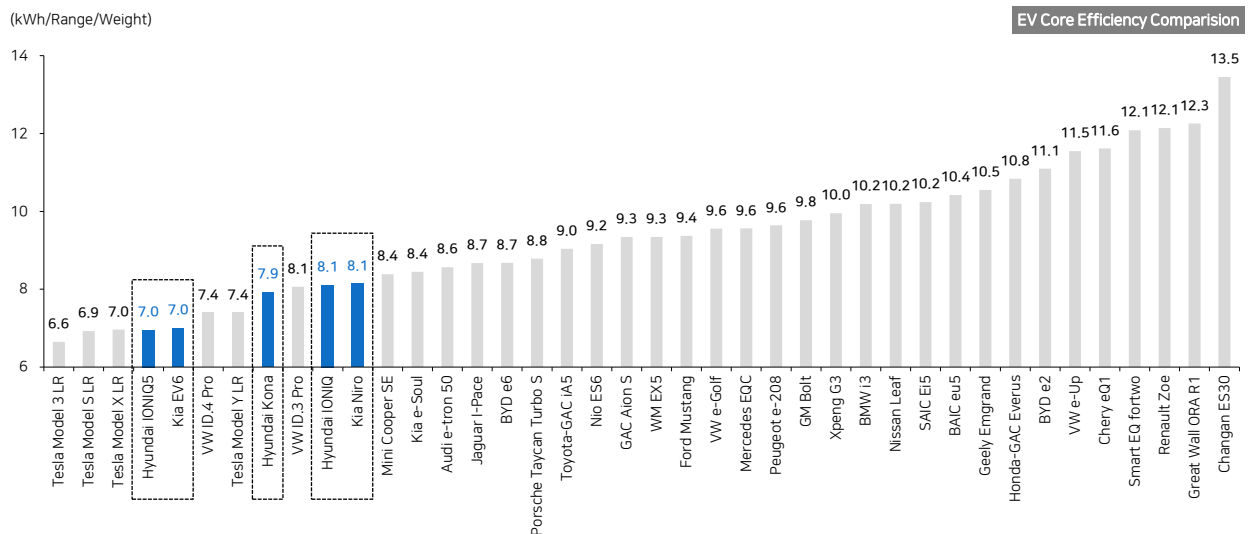
Integration and interconnection of electric-vehicle powertrain thermal-management system

●—● Interconnections



자료: Mckinsey

그림30 글로벌 OEM 중 비교 우위의 차량 내 공급 에너지 효율성 (Core Efficiency)을 보여온 현대 · 기아 BEV 라인업, 23년 이후 위아의 통합 열관리 시스템 도입을 통해 추가적인 성능 개선 가능



주: WattEV2Buy (중국 OEM), EV Compare (미국 OEM), EV Database (한국/유럽/기타 국가 OEM)에서 모델 별 kWh/ Range/ Weight 확인
 각 국가 별 기준에 따라 상이한 주행거리는 Inside EV가 제시한 EPA : WLTP : NEDC = 1 : 1.121 : 1.428 비율 적용하여 같은 기준으로 조정
 자료: WattEV2Buy, EV Compare, EV Database, 메리츠증권 리서치센터

Part 3. 실적 전망

2Q21E, 회복의 시작

위아는 2Q21E 매출 1.84조원 (+52% YoY, 이하 YoY), 영업이익 585억원 (흑전)을 기록, 시장 컨센서스를 +114% 상회할 전망이다. 부품은 반도체 부족에 의한 생산 차질에도 불구하고, SUV · Luxury · BEV 생산량 증가에 따른 4륜 구동 시스템 및 등속 조인트 매출 증대로 수익성이 개선될 전망이다. 2016년 이후 처음으로 분기 영업이익률 4%대 회복이 예상된다. 기계는 7개 분기 만에 분기 매출 2,000억원을 돌파하겠다. 1Q21부터 본격화된 수주 확대를 반영했다. 가동률 상승에 따라 영업적자 폭 축소 또한 가능하다는 판단이다. 기계 수주는 일반적으로 4개 분기에 걸쳐 매출로 인식된다. 2H21 영업 실적 흑자 전환이 기대된다.

표2 2Q21E Preview, 영업이익 컨센서스 +29% 상회 전망

(십억원)	2Q21E	2Q20	(% YoY)	1Q21	(% QoQ)	컨센서스	(% diff.)
매출액	1,840.1	1,213.7	51.6	1,854.8	-0.8	1,875.6	-1.9
영업이익	58.5	-38.6	-251.8	27.4	113.5	45.4	28.9
지배순이익	38.5	-48.4	-179.7	30.9	24.7	29.8	29.4
영업이익률 (%)	3.2	-3.2		1.5		2.4	
순이익률 (%)	2.1	-4.0		1.7		1.6	

자료: Bloomberg, 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

표3 위아 분기 및 연간 실적 Snapshot

(십억원, %)	1Q20	2Q20	3Q20	4Q20	1Q21	2Q21E	3Q21E	4Q21E	2020	2021E	2022E
매출액	1,647.8	1,213.7	1,839.4	1,891.4	1,854.8	1,840.1	2,040.3	2,112.2	6,592.2	7,847.4	8,502.8
자동차 부품	1,470.8	1,051.1	1,668.3	1,727.4	1,686.0	1,639.1	1,807.3	1,853.2	5,917.6	6,985.7	7,313.6
기계	176.9	162.5	171.1	164.0	168.8	201.0	233.0	259.0	674.6	861.8	1,189.2
영업이익	84.5	-38.6	13.2	12.8	27.4	58.5	80.6	101.7	72.0	268.2	388.6
자동차 부품	74.7	-34.8	18.5	32.5	42.0	65.6	75.9	92.7	90.9	276.2	329.1
기계	9.9	-3.8	-5.4	-19.7	-14.6	-7.0	4.7	9.1	-19.0	-7.9	59.5
지배주주 순이익	76.5	-48.4	70.4	-49.7	30.9	38.5	55.3	71.7	48.8	196.5	285.0
이익률 (%)											
영업이익률	5.1	-3.2	0.7	0.7	1.5	3.2	3.9	4.8	1.1	3.4	4.6
자동차 부품	5.1	-3.3	1.1	1.9	2.5	4.0	4.2	5.0	1.5	4.0	4.5
기계	5.6	-2.3	-3.1	-12.0	-8.7	-3.5	2.0	3.5	-2.8	-0.9	5.0
지배주주 순이익률	4.6	-4.0	3.8	-2.6	1.7	2.1	2.7	3.4	0.7	2.5	3.4
(YoY 성장률)											
매출액	-10.9	-35.9	3.6	5.2	12.6	51.6	10.9	11.7	-9.9	19.0	8.4
자동차 부품	-9.0	-37.0	7.8	6.4	14.6	55.9	8.3	7.3	-8.3	18.0	4.7
기계	-24.3	-26.9	-25.0	-6.4	-4.6	23.7	36.2	57.9	-21.5	27.7	38.0
영업이익	478.8	적전	-64.6	-36.5	-67.6	흑전	511.4	694.0	-29.4	272.8	44.9
자동차 부품	162.0	-172.6	-62.9	-26.8	-43.7	흑전	309.3	185.3	-46.7	203.7	19.2
기계	흑전	적지	적지	적지	적전	적지	흑전	흑전	적지	적지	흑전
지배주주 순이익	455.2	적전	256.2	-427.5	-59.6	흑전	-21.4	흑전	-11.7	303.1	45.1

자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

2021E & 2022E, 성장 본격화

2H21, 실적 개선세가 더욱 두드러질 전망이다. 차량용 반도체 생산 차질 영향이 줄어들고, 수익성 Mix 개선을 이끌 4륜 구동 시스템 및 등속 조인트 매출은 더 커진다. 러시아·멕시코 엔진 법인의 매출 증가와 수익 기여도 함께다.

기계는 현대·기아의 투자 계획에 발맞춰 생산 설비 발주가 이어질 예정이다. 지난 2년 낮은 가동률 환경에서 제조된 높은 원가 구조의 잔여 재고가 지난 5월까지 대부분 소진됐다. 축적되고 있는 신규 수주 물량에 대한 납품이 본격화된다. 높은 가동률에서 만들어진 낮은 원가의 제품 매출 비중이 늘면서, 외형 성장과 마진 향상이 동반될 전망이다.

2021E·2022E 영업이익으로 각각 2,682억원(+273%), 3,886억원(+45%)을 추정한다. 시장 컨센서스를 각각 +55%, +60% 상회하는 수준이다. 2Q21E 실적에서 부품과 기계 사업의 기초 체력 개선 확인을 통해, 큰 폭의 컨센서스 상향 조정이 이루어질 수 있다고 판단한다.

표4 2021E·2022E 영업이익 컨센서스, 각각 +55%, +60% 상회 전망

(십억원)	2021E			2022E		
	당사 예상치	컨센서스	(% diff.)	당사 예상치	컨센서스	(% diff.)
매출액	7,847.4	7,493.1	4.7	8,502.8	7,857.5	8.2
영업이익	268.2	172.9	55.1	388.6	242.3	60.4
세전이익	253.4	147.6	71.7	369.2	208.1	77.4
순이익	196.5	116.7	68.4	285.0	162.3	75.6
영업이익률(%)	3.4	2.3	1.1%p	4.6	3.1	1.5%p
세전이익률(%)	3.2	2.0	1.3%p	4.3	2.6	1.7%p
순이익률(%)	2.5	1.6	0.9%p	3.4	2.1	1.3%p

자료: Bloomberg, 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

표5 2021E·2022E 영업이익 추정치, 각각 +43%, +74% 상향 조정

(십억원)	2020	2021E	2022E
매출액 - 신규 추정	6,592.2	7,847.4	8,502.8
매출액 - 기존 추정	6,592.2	7,810.1	8,153.0
% change	0.0%	0.5%	4.3%
영업이익 - 신규 추정	72.0	268.2	388.6
영업이익 - 기존 추정	72.0	187.2	222.9
% change	0.0%	43.3%	74.3%
세전이익 - 신규 추정	84.5	253.4	369.2
세전이익 - 기존 추정	84.5	174.1	205.3
% change	0.0%	45.6%	79.9%
지배주주 순이익 - 신규 추정	61.0	196.5	285.0
지배주주 순이익 - 기존 추정	61.0	137.6	162.9
% change	0.0%	42.9%	75.0%
EPS (우선주 포함) - 신규 추정	2,242.0	7,225.6	10,481.4
EPS (우선주 포함) - 기존 추정	2,242.0	5,058.0	5,990.7
% change	0.0%	42.9%	75.0%

자료: 현대위아, 메리츠증권 리서치센터

Part 4. 투자의견

적정주가 +50% 상향

위아에 대한 투자의견 Buy를 유지하며, 적정주가는 15만원으로 +50% 상향한다. 2021년 · 2022년 실적 추정치 상향에 따른다. 2H21-1H22 예상 EPS에 BEV 열관리 사업 Peer Group 평균 PER을 적용했다.

현대 · 기아의 BEV 설비 투자 확대는 BEV 및 자율주행 기술에 대한 장기 투자, 소비자와 협력 업체들 (Uber, Lyft 등)로부터의 검증, 그리고 시장의 본격적 개화 확인에 이르기까지 장시간이 소요됐다. 위아의 글로벌 완성차 업체들로부터의 등속 조인트 수주 확대, 고단가의 IDA 공급 시작, 4륜 동력 전달 시스템 공급 모델 증가, 통합 열관리 시스템의 수주 확보 또한, 오랜 연구 개발과 판매 모델 사이클의 변화 확인이 필요했다.

위아 실적의 성장 전환은 오랜 준비의 결실이다. 본격적인 실적 회수를 앞둔 지금이 가장 매력적인 투자 국면이라 판단한다.

표6 위아 적정주가, 150,000원으로 상향

적정 밸류에이션 PER (배, a) - 글로벌 BEV 열관리 부품업체 21-22년 평균 PER	15.8배
현대위아 2H21-1H22 EPS 추정치 (원, b)	9,413원
Fair Value (원, c = a x b)	148,730원
적정 주가 ('000 rounding, 원)	150,000원
현재 주가 (6월 18일 기준 종가)	97,500원
과리율 (%)	+53.8%

자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

표7 글로벌 열관리 부품 업체 Peer Group 밸류에이션

산업	기업명	Ticker (Equity)	시총 (조원)	PER(배)		PBR(배)		EV/EBITDA(배)		ROE(%)	
				'21E	'22E	'21E	'22E	'21E	'22E	'21E	'22E
열관리	Gentherm	THRM US	2.6	18.1	16.1	3.1	-	10.8	9.4	19.5	20.1
	Valeo	FR FP	8.6	20.1	9.9	1.8	1.6	4.2	3.4	9.2	16.6
	Dana	DAN US	3.8	9.3	6.9	1.6	1.4	5.5	4.5	18.1	19.8
	Denso	6902 JT	61.0	16.7	13.9	1.5	1.4	7.7	6.7	8.8	9.9
	한온시스템	018880 KS	9.7	27.8	22.7	4.2	3.8	11.7	10.4	15.5	17.5
Average				18.3	13.3	1.7	1.4	6.6	5.6	13.6	18.2

자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

현대위아 (011210)

Income Statement

(십억원)	2019	2020	2021E	2022E	2023E
매출액	7,314.6	6,592.2	7,847.4	8,502.8	9,214.3
매출액증가율 (%)	-7.2	-9.9	19.0	8.4	8.4
매출원가	6,917.9	6,241.3	7,290.5	7,803.4	8,399.7
매출총이익	396.7	350.9	556.9	699.4	814.6
판매관리비	294.8	279.0	288.7	310.8	324.2
영업이익	101.9	72.0	268.2	388.6	490.4
영업이익률	1.4	1.1	3.4	4.6	5.3
금융손익	-39.8	-36.9	-55.9	-54.4	-50.2
중속/관계기업손익	0.5	-28.0	0.1	0.6	1.0
기타영업외손익	-13.2	77.4	41.0	34.4	37.3
세전계속사업이익	49.5	84.5	253.4	369.2	478.6
법인세비용	-5.7	30.8	65.3	94.1	122.0
당기순이익	55.2	53.7	188.1	275.0	356.5
지배주주지분 순이익	55.2	48.8	196.5	285.0	366.5

Statement of Cash Flow

(십억원)	2019	2020	2021E	2022E	2023E
영업활동 현금흐름	444.2	189.1	531.0	182.4	276.7
당기순이익(손실)	55.2	53.7	188.1	275.0	356.5
유형자산상각비	207.6	246.2	233.7	232.1	229.1
무형자산상각비	96.9	43.3	41.8	42.4	42.3
운전자본의 증감	72.3	-79.0	166.9	-257.1	-227.3
투자활동 현금흐름	-248.8	-324.7	-668.0	-140.9	-185.0
유형자산의증가(CAPEX)	-178.4	-251.6	-200.0	-200.0	-200.0
투자자산의감소(증가)	-35.7	-26.6	14.8	15.3	15.2
재무활동 현금흐름	-152.1	332.9	-25.5	-8.8	-10.1
차입금의 증감	218.8	354.1	-6.5	10.2	8.9
자본의 증가	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
현금의 증가(감소)	46.8	172.4	-162.6	32.8	81.6
기초현금	335.8	382.6	554.9	392.4	425.1
기말현금	382.6	554.9	392.4	425.1	506.8

Balance Sheet

(십억원)	2019	2020	2021E	2022E	2023E
유동자산	3,569.1	3,988.0	4,262.7	4,703.8	5,235.6
현금및현금성자산	382.6	554.9	392.4	425.1	506.8
매출채권	1,401.1	1,464.3	1,648.0	1,870.6	2,073.2
재고자산	665.2	761.0	784.7	850.3	921.4
비유동자산	3,205.2	3,731.9	3,630.7	3,514.0	3,404.4
유형자산	2,561.0	3,158.7	3,013.9	2,881.0	2,752.6
무형자산	170.2	172.2	157.4	142.1	126.9
투자자산	383.4	295.3	351.5	380.9	412.7
자산총계	6,774.3	7,719.9	7,893.4	8,217.8	8,640.0
유동부채	1,861.4	1,985.7	2,374.4	2,432.1	2,505.2
매입채무	876.8	915.9	902.5	977.8	1,059.6
단기차입금	128.0	97.0	73.5	77.2	79.5
유동성장기부채	494.9	649.0	655.5	662.1	668.7
비유동부채	1,821.1	2,208.3	2,239.2	2,249.9	2,261.5
사채	907.9	1,047.4	1,057.8	1,057.8	1,057.8
장기차입금	621.6	981.3	981.3	981.3	981.3
부채총계	3,682.5	4,194.0	4,613.6	4,682.0	4,766.7
자본금	136.0	136.0	128.7	128.7	128.7
자본잉여금	500.5	500.5	500.5	500.5	500.5
기타포괄이익누계액	0.0	0.0	1.0	2.0	3.0
이익잉여금	2,549.5	2,593.6	2,762.6	3,018.6	3,356.1
비지배주주지분	0.0	407.8	407.8	407.8	407.8
자본총계	3,091.8	3,525.9	3,279.8	3,535.8	3,873.3

Key Financial Data

	2019	2020	2021E	2022E	2023E
주당데이터(원)					
SPS	268,969	242,406	288,561	312,661	338,821
EPS(지배주주)	2,030	2,242	7,226	10,481	13,478
CFPS	14,068	20,406	14,428	15,633	18,635
EBITDAPS	14,946	13,291	19,997	24,384	28,014
BPS	113,690	114,656	105,609	115,023	127,433
DPS	700	700	700	700	700
배당수익률(%)	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72
Valuation(Multiple)					
PER	48.0	43.5	13.5	9.3	7.2
PCR	7.4	7.6	5.6	4.7	4.2
PSR	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3
PBR	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8
EBITDA	406.5	361.4	543.8	663.1	761.8
EV/EBITDA	8.6	10.6	7.0	5.5	4.5
Key Financial Ratio(%)					
자기자본이익률(ROE)	1.8	2.0	6.6	9.5	11.1
EBITDA 이익률	5.6	5.5	6.9	7.8	8.3
부채비율	119.1	119.0	140.7	132.4	123.1
금융비용부담률	8.8	8.8	9.9	9.1	8.5
이자보상배율(x)	0.2	0.1	0.3	0.5	0.6
매출채권회전율(x)	4.8	4.6	5.0	4.8	4.7
재고자산회전율(x)	10.0	9.2	10.2	10.4	10.4

Compliance Notice

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다. 본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.

투자등급 관련사항 (2019년 9월 16일부터 기준 변경 시행)

기업	향후 12개월간 추천기준일 직전 1개월간 평균종가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미	
추천기준일 직전 1개월간 종가대비 3등급	Buy	추천기준일 직전 1개월간 평균종가대비 +20% 이상
	Hold	추천기준일 직전 1개월간 평균종가대비 -20% 이상 ~ +20% 미만
	Sell	추천기준일 직전 1개월간 평균종가대비 -20% 미만
산업	시가총액기준 산업별 시장비중 대비 보유비중의 변화를 추천	
추천기준일 시장지수대비 3등급	Overweight (비중확대)	
	Neutral (중립)	
	Underweight (비중축소)	

투자의견 비율

투자의견	비율
매수	83.8%
중립	16.3%
매도	0.0%

2021년 3월 31일 기준으로 최근 1년간 금융투자상품에 대하여 공표한 최근일 투자등급의 비율

현대위아 (011210) 투자등급변경 내용

* 적정주가 대상시점 1년이며, 투자등급변경 그래프는 수정주가로 작성됨

변경일	자료형식	투자의견	적정주가 (원)	담당자	과리율(%)*		주가 및 적정주가 변동추이
					평균	최고(최저)	
2019.05.27	산업분석	Trading Buy	47,000	김준성	-2.4	9.4	
2019.07.16	기업브리프	Trading Buy	52,000	김준성	-10.7	-0.8	
2019.11.12	산업분석	Buy	58,000	김준성	-29.4	-4.7	
2020.05.26	산업분석	Buy	50,000	김준성	-25.2	-18.2	
2020.07.27	기업브리프	Buy	45,000	김준성	0.0	90.9	
2021.01.11	산업브리프	Hold	60,000	김준성	34.4	40.5	
2021.01.18	산업브리프	Buy	100,000	김준성	-17.0	8.5	
2021.06.21	기업분석	Buy	150,000	김준성	-	-	