현대모비스(012330.KS) 매수(유지)

글로벌 업황으로 풀어본 CID 목표와 계획 시사점

자동차/부품/타이어 담당 문용권 T.02)2004-9175 / moon.yong-kwan@shinyoung.com

1) 2025년 CID에서 현대모비스는 지난해 제시했던 2024~2027년 손익 가이던스(매출 CAGR+8%, 영업이익률 5%~6%)와 총주주환원율(35%+) 유지 시사점: 관세 시행, IRA EV 세제혜택 종료 등 1년 사이에 글로벌 통상 환경과 친환경차 정책이 급변했음에도 손익, 주주환원 목표를 유지한 것이 긍정적. **단, '27년 영업이익 컨센서스가 4.3조원으로 회사의 목표(4조원+)를 이미 반영하고 있어 컨센서스가가 상향될 요인은 아님. (주요 발표 내용은 2P 참고)**

2) 2033년 핵심 부품 제조 매출 중 타OE 매출 비중 40%까지 확대 목표(유지) 시사점: 동사의 '24년 Non-captive 수주가 목표대비 27.5%에 그쳤고, 1H25에도 '25년 목표 대비 28% 달성에 그침. 이는 글로벌 통상, 친환경차 정책 불확실성 확대로 인해 **완성차 업체들이 투자 결정을 늦추고 있는 것과 더불어 부품사들간 수주 경쟁이 치열해지고 있기 때문으로 판단. 중국 자동차 업체들과 Tesla 등 신생 업체들의 부상과 함께 북미3사, 일본3사, VW과 Renault의 글로벌 합산 판매량은 2015년 5천7백만대에서 2024년 4천5백만대까지 구조적으로 감소했음. 이러한 기존 고객의 물량 감소 속에서 중국 부품 업체 및 Nidec 등 신규 진출 업체들까지 차세대 자동차 부품 산업에 진출하자 기존 글로벌 부품 업체간 수주 경쟁이 심화 중.** Valeo, Bosch, 만도 등 글로벌 부품업체들은 물량 보존을 위해 최근 BYD, Mahindra 등 신생 업체들의 물량 수주를 적극 추진 중이며 Foxconn은 ZF AG와 샤시 모듈 법인을 설립. 동사는 2028년까지 중국 로컬향, 수주를 '25년 목표($1.8억) 대비 4배 확대하고, 인도 로컬향 수주는 6배 늘릴 것이라고 밝혔는데, **가격 경쟁이 치열한 신흥 시장에서 수주를 받기 위해서는 원가 경쟁력 강화가 필요할 것으로 판단.**

3) 조향 시스템과 기술적 유사도가 높은 액츄에이터를 통한 로봇틱스 사업 진출 시사점: 동사는 액츄에이터가 휴머노이드 로봇 재료비의 60%라고 밝힘. Tesla는 2030년 옵티머스 로봇의 생산 비용이 대당 $2만 달러 이하로 낮아질 것이라고 전망. 8/26 현대차그룹은 미국에 연 3만대 로봇공장 신설을 발표. 이러한 정보를 바탕으로 기대할 수 있는 단기 액츄에이터 연간 매출은 약 5천억원임. 초반 수익성 확보는 쉽지 않겠지만, 동사의 2024~27년 연결 영업이익률 목표 상단 6%를 가정했을 때, **3만대 액츄에이터 100% 독점 공급에 따른 이익은 연 3백억원으로 24년 동사 영업이익의 1% 수준임. 따라서 단기적으로 로봇틱스는 이익 추정치보다는 밸류에이션에 영향을 줄 요인임. 로봇 AI SW는 Boston Dynamics가 담당한다고 밝혔기에 결국 액츄에이터를 기반으로 센서, 제어기, 핸드그리퍼 등으로 얼마나 빨리 동사가 로봇틱스 사업을 확대하는지가 이익 추정치와 주가 밸류에이션을 좌우할 것.**

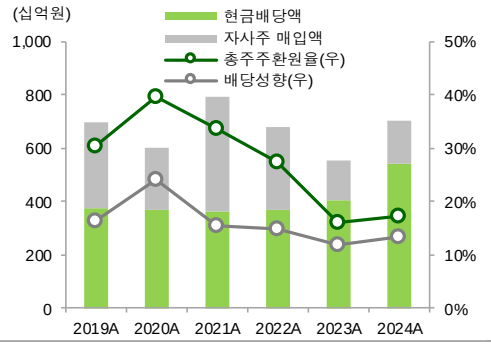
4) 제어기 경쟁력 제고에 필요한 주요 반도체(통신 SoC, 전력제어반도체, BMIC) 직접 개발 중으로 네트워크 기능을 하나로 통합한 통신 SoC IP를 27년 확보 & '30년 양산 계획이며, 인버터용 전력제어 반도체 중 Si-IGBT는 26년 양산, EV에 쓰이는 EV용 SIC 전력반도체는 '28년 개발 완료 목표(시사점). 당초 현대차그룹은 2020년 이전부터 전력반도체 기술 연구팀을 설립해서 선행 연구를 해왔으며, 당초 E-GMP 기반 EV에 탑재를 목표로 했으나 이 같은 계획이 늦춰지며 Infineon의 CoolSiC 제품을 채택한 바 있음. 이러한 내재화 계획이 양산 단계를 앞 두고 있는 것으로 판단. SiC전력 반도체는 Si IGBT 대비 인버터 전력 손실율을 1/4 수준으로 낮추어 EV 주행거리를 확대할 수 있는데 Valeo는 2024년 SiC전력 반도체를 활용해 효율성을 5% 향상시킨 800V 인버터를 출시한 바 있음. 단, **Infineon, STMicro, Renesas 등 전문 차량반도체 업체 외에도 자동차 및 자동차 부품 업체들의 전력 반도체 사업 진출이 이어지고 있기 때문에 이 같은 내재화가 특별히 놀라운 것은 아님. BYD는 2005년 IGBT 기술 개발을 통해 내재화를 달성했으며, Toyota도 2014년부터 Denso와 함께 SiC전력 반도체를 개발하여 양산 중이고, 2026년 3세대 전력 반도체 출시를 앞두고 있는 Bosch는 내년부터 켈리포니아 공장에서도 SiC전력 반도체를 양산할 계획임.**

도표 1. 현대모비스 2025 CEO 인베스터 데이 주요 발표 내용

부분	주요 내용
2027년 손익 가이던스 (유지)	**▶ 2027년 영업이익률 5%~6%, 영업이익 4조** * 1H25 영업이익률 5.4%, '27년 영업이익 컨센은 4.3조원 * '24년 대비 국제 통상, EV 시장 상황이 현재 크게 바뀌었음에도 기존 수익성 목표를 유지 * 아울러 당분간 우호적 환율 효과가 없을 것으로 예상됨에 따라 영업이익률 5%~6% 목표가 너무 보수적인 수준은 아니라고 밝힘 **▶ 2025~2027 총주주환원율 TSR 35%+ (유지)** * '25년 결산이 확정되는 '26년 초 결산 배당과 함께 '25년 최종 TSR 30%+ 달성 예정 * 2025년 중간 배당 1,500원(+500원) & '25년 자기주식 매입 분 전체 소각 진행 (약 4,100억원) * 기 보유 자기주식 70만주 소각 예정 (약 2,000억원)
현대차그룹외 고객사 매출 (유지)	**▶ 2033년 부품 제조 매출 중 타OE 매출 비중 40%까지 확대 (기존과 동일)** a) 모듈 조립, AS를 제외한 부품 제조 매출 중 타OE 매출 비중은 2024년 10%, 2027년 20%, 2033년 40% 목표(동일) * 아울러 단순 조립 매출이 아닌, 친환경차, S/W, 전장부품 등 고부가가치 제품으로 확대 b) 공동 선행개발을 통해 수주 고도화, 중국 & 인도 등 고성장 신흥 시장의 신규 고객 확대 추진 * 중국: 2028년까지 '25년 대비 중국 로컬 완성차 업체 수주 4배 확대 목표 * 인도: R&D 거점 확대와 현지 완결형 개발 체계 수립을 통해 2028년 인도 완성차 업체향 수주를 '25년 대비 6배 확대 목표
미래 경쟁력 강화를 위한 차세대 주요 제품	* SDV 관련 기술/제품, 차세대 전자식 브레이크(EMB), Steer By Wire, 전동화 부품, 차량용 반도체, 로봇틱스 등을 차세대 주요 제품으로 선정 * 로봇틱스는 스티어링 기술과 기술 유사성이 높은 액츄에이터 사업을 시작으로 향후 향후 센서 제어기, 핸드그리퍼로 추가 확장 검토 예정 * 반도체는 시스템 반도체와 전력제어 반도체 개발 중으로 **네트워크 기능을 하나로 통합한 통신 SoC는 '27년 IP 확보 & '30년 양산, HEV용 IGBT는 양산성 검증 중이며, 26년 양산 적용 예정, EV에 쓰이는 EV용 SIC 전력반도체는 '28년 개발 완료 목표** * 전동화 부품은 주행거리 확장, 안전성 향상을 위한 기술에 집중 중
부가가치 중심 제품으로 부품 라인업 효율화 추진	**▶ 부품군을 미래 핵심부품(EV/SW관련), 수익 창출제품(3대 모듈, HEV BSA,인포테인먼트), 효율화 제품(ICE,컨벤셔널 제품, 노동집약)으로 3가지로 구분** * 2030년까지 핵심 제품(전장, 차세대 샤시, 전동화) 매출 비중을 현재 대비 16%P 확대하고, 효율화 제품 매출 비중은 10%P 축소 추진 * 2024~2027 CAGR: 전장(통합제어기, ADAS등) +13%, 샤시 안전(전자식 브레이크,스티어링 등) +14%, 전동화(배터리 어셈블리, 구동시스템 등) +33% **▶현지화 & 다양한 친환경차 믹스로 보호무역주의와 EV 수요 부진을 대응** * 관세 대응을 위해 글로벌 권역별로 현지 설계와 공급 체계를 구축 * EV 불확실성에 대응하기 위해 제품 EV, HEV, EREV 등 다양한 친환경차 부품 믹스 유연성 확보 * 이를 통해 지정학적, 관세 리스크를 대응하고, 친환경차 수요 변동성에 대응 계획
SW Defined Vehicle	*** '26년 5월까지 데모카 개발 중, '27년 SDV 통합 플랫폼 구현** *** '28년 차량 실증 및 사업화 추진 & 글로벌 고객 대상 SDV 솔루션 프로모션 추진** * 향후 다양한 형태의 H/W, S/W의 플랫폼이 필요하게 될 전망
Electro Mechanical Brake (EMB)	* 브레이크 조립 시간 50% 감축, EV 전비 +3% 개선, 브레이크 유지비 70% 감소 * '26년까지 90kN 대용량 EMB 개발, **'28년까지 48V+Ethernet EMB 개발 & '28년 양산 목표**
Steer by Wire (조향장치)	* 스티어링 휠-조향랙 간 기구적 연결 제거를 통해 조향 조립 시간 30% 축소 * 운전석 공간 30% 확장, 스티어링휠 회전량 65% 감소에 따른 주차 편의성 향상 *** '30년까지 국내 프리미엄 차종 수주 추진, '30년까지 유럽에서 2개사 수주 추진 & '30년 양산 목표**
전동화 부품 전략 방향성	* 전동화 부품은 배터리 시스템, PE 구동시스템, 전력변환시스템 * 배터리 안전성 향상을 위해 배터리 열 전이 완전 차단, 열 폭주 사단 예측 기술 개발 * 충전 시간 단축, 주행거리 향상을 위해 800V 고전압 시스템 및 고출력 22kW ICCU 개발 * 400V 대비 충전시간 40% 감소, 11kW 대비 충전시간 최대 +50% 감소 *** Cell To Pack 배터리 시스템: Cell To Module 대비 10%~15% 많은 셀 탑재, 에너지 밀도 +10% 목표** *** 28년까지 ICCU+PRA+BMU+J/BOX를 통합한 통합형 전력변환 시스템 양산**
차량용 반도체	* 차량용 반도체 시장은 '24년 64조원 규모에서 '30년 95조원으로 성장할 전망이며, 차량용 시스템 반도체 국산화 필요성 증가 * 시스템 반도체와 전력제어 반도체 개발 중으로 제어기 경쟁력 제고에 필요한 주요 반도체 직접 개발 (통신 SoC, 전력제어반도체, BMIC) **a) 네트워크 기능을 하나로 통합한 통신 SoC : '27년 IP 확보 & '30년 양산** **b) 파워모듈, 인버터용 전력제어 반도체: HEV용 IGBT는 양산성 검증 중이며, 26년 양산 적용 예정, EV에 쓰이는 EV용 SIC 전력반도체는 '28년 개발 완료 목표** **c) 셀 전압 센싱 기반 배터리 안정화 역할을 수행하는 BMIC 반도체(배터리 모니터링): '28년 탑재**
로봇틱스	* 액츄에이터는 제어 신호를 받아 실제 물리적인 동력을 전달하는 구동 장치 * 로봇 액츄에이터는 로봇 전체 재료비의 약 60% 차지하는 핵심 부품 *** 우선 액츄에이터 사업에 먼저 진출하고, 향후 센서 제어기, 핸드그리퍼로 추가 확장 검토 예정** *** 로봇과 관련된 AI 관련 분야는 보스턴다이나믹스가 담당**

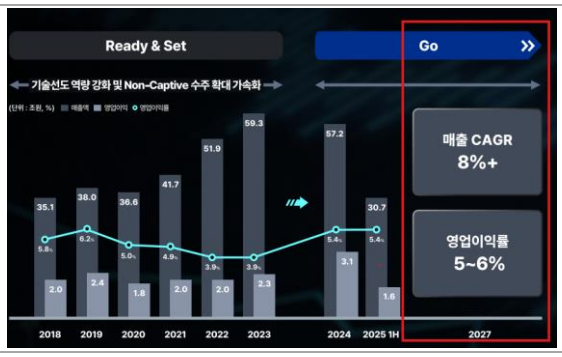
자료: 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 2. 현대모비스 총주주환원 추이



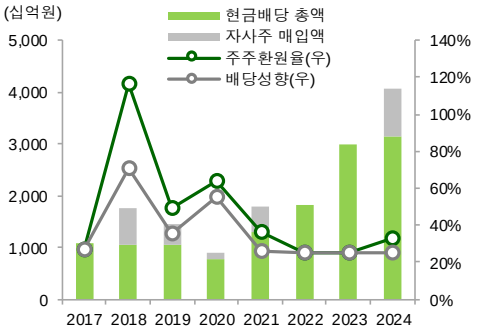
자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 3. 현대모비스 2027년 영업이익률 5%~6% 목표(유지)



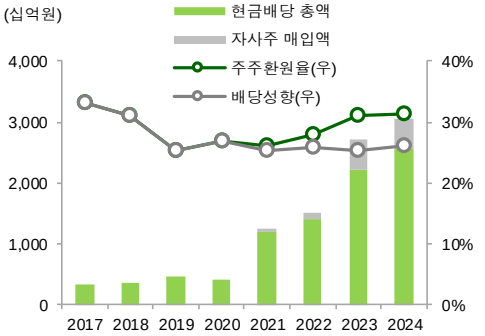
자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 4. 현대차 총주주환원 추이



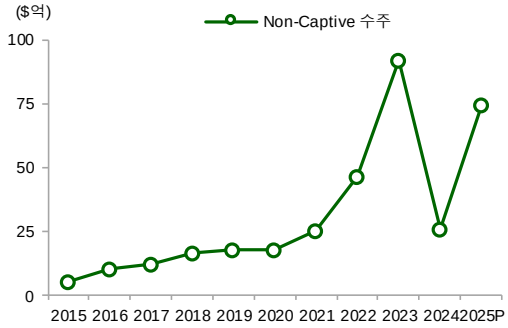
자료 : 현대차, 신영증권 리서치센터

도표 5. 기아 총주주환원 추이



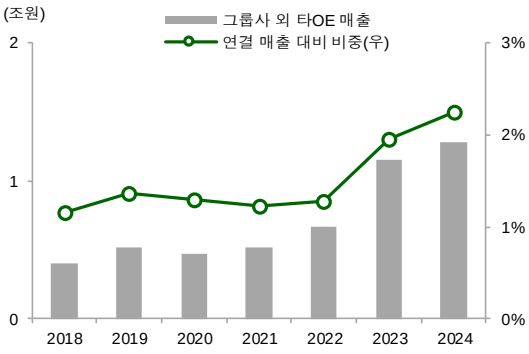
자료 : 기아, 신영증권 리서치센터

도표 6. 현대모비스 Non-captive 수주와 '25년 목표



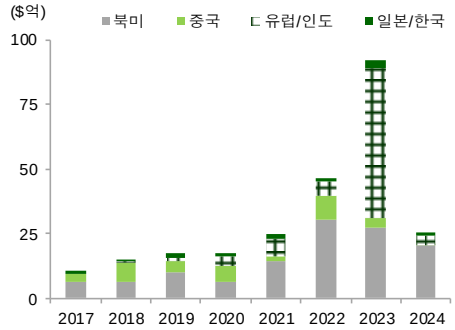
자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터 / 2024년 Non-captive 신규 수주는 목표 대비 28% 달성, 1H25의 '25년 목표 달성률은 28%

도표 7. 연결 매출 중 Non-captive 매출액과 비중 추이



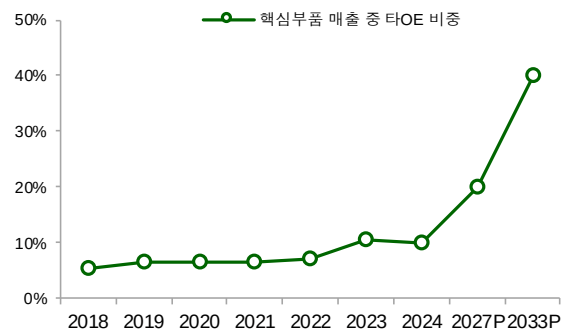
자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 8. 현대모비스 지역별 Non-captive 수주 추이



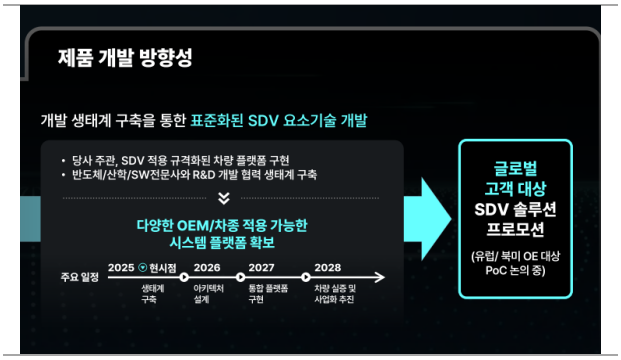
자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 9. 핵심부품 매출 중 타OE 업체 매출 비중 추이와 목표



자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터 / 전동화 및 모듈조립, AS 매출을 제외한 매출액 대비 비중

도표 10. SDV 제품 개발 방향성



자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 11. SBW 제품 개발 방향성

자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터/ 배터리셀 제외 제조부분 매출 대비

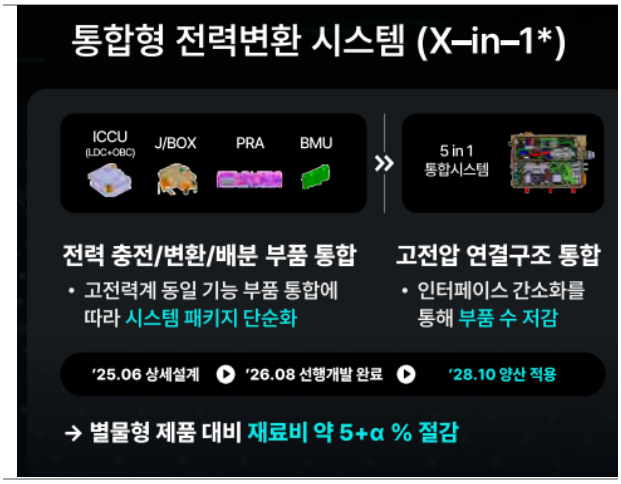
도표 12. 원가개선 배터리 시스템 개발 계획

자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 13. 보급형 EDU 시스템 개발 계획

자료 : 현대차, 기아, 신영증권 리서치센터

도표 14. 통합형 전력변환 시스템 개발 계획

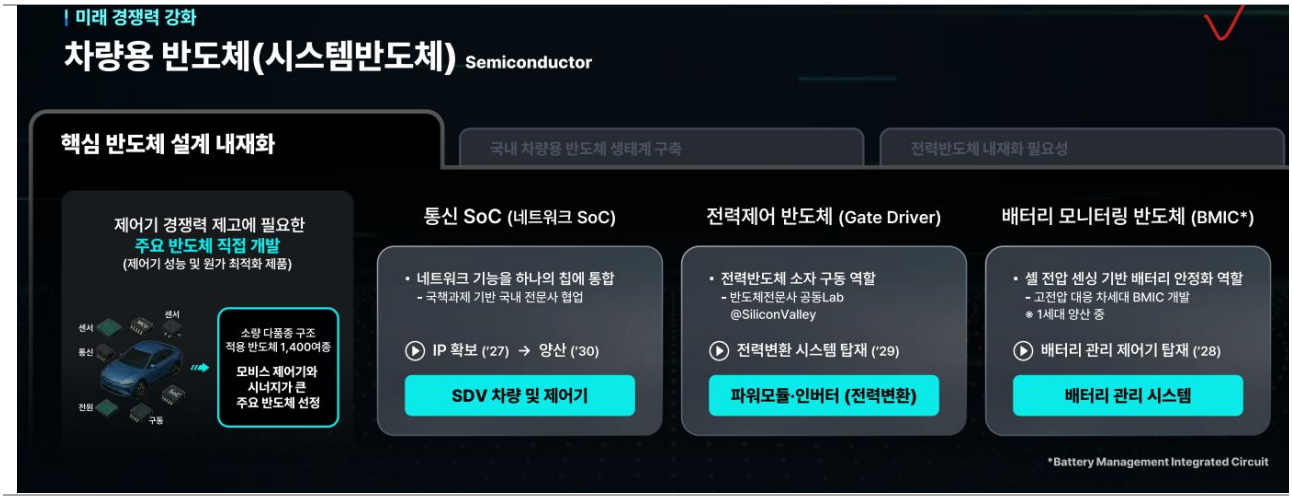


자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 15. 현대모비스 자체설계 전력반도체 양산 계획

자료 : 현대차, 기아, 신영증권 리서치센터

도표 16. 현대모비스 차량용 반도체 개발 계획



자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터 /

도표 17. 현대모비스 전력반도체 개발 전략과 로드맵

자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

도표 18. 현대모비스 로봇틱스 사업: 액추에이터를 우선 진출 타겟으로 선정

자료 : 현대모비스, 신영증권 리서치센터

Compliance Notice

■ **투자등급**

종목 **매수** : 향후 12개월 동안 추천일 종가대비 목표주가 10% 이상의 상승이 예상되는 경우
중립 : 향후 12개월 동안 추천일 종가대비 ±10% 이내의 등락이 예상되는 경우
매도 : 향후 12개월 동안 추천일 종가대비 목표주가 -10% 이하의 하락이 예상되는 경우

산업 **비중확대** : 향후 12개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중 대비 높게 가져갈 것을 추천
중 립 : 향후 12개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중과 같게 가져갈 것을 추천
비중축소 : 향후 12개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중 대비 낮게 가져갈 것을 추천

- 본 자료는 당사 홈페이지에 게시된 자료로, 기관투자가 등 제 3 자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료 작성한 애널리스트는 발간일 현재 본인 및 배우자의 계좌로 동 주식을 보유하고 있지 않으며, 재산적 이해관계가 없습니다.
- 본 자료의 작성 담당자는 자료에 게재된 내용이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다.
- 본 자료는 과거의 자료를 기초로 한 투자참고 자료로서 향후 주가 움직임은 과거의 패턴과 다를 수 있습니다.
- 본 자료의 괴리율은 감자 등 주가에 영향을 미치는 사건을 반영하여 계산하였습니다.

본 자료에 수록된 내용은 당 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로 얻어진 것이나 정확성을 보장할 수 없으므로 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

[당사의 투자의견 비율 고지]

당사의 투자의견 비율			
기준일(20250630)	매수 : 86.39%	중립 : 12.93%	매도 : 0.68%

[당사와의 이해관계 고지]

종목명	LP(유동성공급자)	시장조성자			1%이상보유	계열사 관계여부	채무이행보증	자사주신탁 계약
	ELW	주식	주식선물	주식옵션				
현대모비스	-	-	-	-	-	-	-	-

현대모비스 : 과거 2년간 투자의견 및 목표주가 변동내역

추천일자	투자의견	목표주가(원)	괴리율(%)	
			평균주가	최고(저) 주가
2025-08-28	매수	330000		
2025-07-28	매수	330000		
2025-02-03	매수	310000	-14.24	1.45
2024-10-28	매수	300000	-17.31	-12.17
2024-01-29	매수	265000	-12.46	1.51