# 현대모비스(012330)

## 매수(유지)

### 목표주가: 380,000원 (유지)

KIS ESG Indicator

| 종합 | E | S | G |
|---|---|---|---|
| 67 | 92 | 67 | 48 |

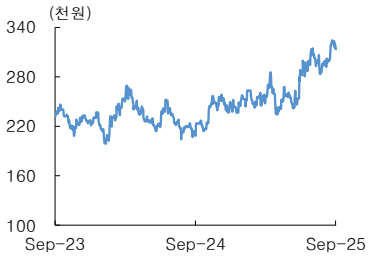
Stock Data

| | | |
|---|---|---|
| KOSPI(9/12) | | 3,396 |
| 주가(9/12) | | 313,500 |
| 시가총액(십억원) | | 28,778 |
| 발행주식수(백만) | | 91 |
| 52주 최고/최저가(원) | | 324,500/213,500 |
| 일평균거래대금(6개월, 백만원) | | 55,319 |
| 유동주식비율/외국인지분율(%) | | 64.7/44.4 |
| 주요주주(%) | 기아 외 6 인 | 32.3 |
| | 국민연금공단 | 8.7 |

주가상승률

| | 1개월 | 6개월 | 12개월 |
|---|---|---|---|
| 절대주가(%) | 6.1 | 26.4 | 46.8 |
| KOSPI 대비(%p) | (0.4) | (5.5) | 14.8 |

주가추이




자료: FnGuide

## 미니 CEO 인베스터데이 in EU: 정해진 수익성 확대 경로

### 유럽 NDR with a CEO

9월 5일부터 7일까지 11개 유럽 투자 기관들을 대상으로 현대모비스 CEO(이규석 대표이사)가 주관한 NDR을 진행했다. 연기금과 국부펀드 비중이 높은 유럽 투자자 특성상, 지속가능성과 수익성 확보 전략에 대한 관심이 특히 높았으며, 주요 질의는 ① 목표 수익성 달성 방안, ② Non-Captive 수주 확대 배경과 ③ 주주환원 정책 및 지배구조 개편 가능성 등이었다. 우려 요인으로는, 무역 관세 및 전기차 수요 둔화에 따른 현대모비스 전동화 사업부 적자가 대표적이었다. 반면, 2025 CEO 인베스터 데이에서 발표된 로보틱스 신규 사업 진출을 기대 요인으로 꼽았다. 2024년부터 이익창출 능력이 확연하게 개선되었는데, 향상된 경영진들의 역량과 함께 2026년에도 수익성 확대 기조가 이어질 가능성이 매우 높다.

### 추가 수익성 확대 경로

CEO는 2027년 수익성 가이던스를 5~6%로 제시하면서, 영업이익을 4조원 이상으로 목표하고 있다고 밝혔다. 한국투자증권 추정치 4.1조원(OPM 6.1%)과 유사하며 초과 달성도 충분할 수 있는 가능성을 확인했다. 회사측은 다소 보수적인 A/S 수익성을 가정하고 있는데, 현대차와 기아의 높아진 차량 가격이 현대모비스 A/S 부품 가격을 지지해줄 것이다. 두 번째로는 non-captive 수주이다. 2022년부터 크게 증가한 수주가 2025~2026년부터 본격적으로 매출에 반영될 예정이다. 과거와 달리 전장과 전동화 부문에서 수익성까지 고려된 수주로, 전사 핵심부품 수익성에 기여할 것이다. 마지막으로는 전장 수익성 확대이다. 현대차그룹의 SDV 전략 강화와 함께 현대모비스의 제어기 공급도 지속적으로 증가할 것이다.

### 투자의견 매수 및 목표주가 38만원 유지

단기적으로는 무역 관세와 BEV 판매 부진에 따른 전동화 부문 적자가 리스크 요인이지만, AMPC 보조금과 전장에서 수익성이 확대되며, 전체 핵심부품 사업부는 흑자 전환 될 가능성이 높다. 투자의견 매수와 목표주가 38만원을 유지한다. 목표주가는 선행 12개월 EPS 47,993원에 8.0배 P/E 멀티플을 적용한 값이다.

| | 매출액 (십억원) | 영업이익 (십억원) | 순이익 (십억원) | EPS (원) | 증감률 (%) | EBITDA (십억원) | PER (x) | EV/EBITDA (x) | PBR (x) | ROE (%) | DY (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2023A | 59,254 | 2,295 | 3,423 | 37,652 | 39.2 | 3,221 | 6.3 | 5.6 | 0.5 | 8.7 | 1.9 |
| 2024A | 57,237 | 3,073 | 4,056 | 44,671 | 18.6 | 4,058 | 5.3 | 4.8 | 0.5 | 9.3 | 2.5 |
| 2025F | 61,676 | 3,624 | 4,206 | 46,830 | 4.8 | 4,734 | 6.7 | 5.5 | 0.6 | 8.8 | 2.3 |
| 2026F | 63,623 | 3,763 | 4,324 | 48,143 | 2.8 | 4,944 | 6.5 | 5.3 | 0.5 | 8.4 | 2.3 |
| 2027F | 67,072 | 4,068 | 4,674 | 52,041 | 8.1 | 5,328 | 6.0 | 5.0 | 0.5 | 8.4 | 2.5 |

주: 순이익, EPS 등은 지배주주지분 기준

김창호
changho.kim@koreainvestment.com
최건
geon.choi@koreainvestment.com

한국투자증권은 당사 고객 및 별도의 서비스 계약을 맺은 법인에게만 리서치 리포트를 공개하고 있습니다. 한국투자증권의 사전 승인 없이 리포트를 어떤 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형 및 판매하는 행위는 저작권법 위반으로 법적 처벌의 대상이 될 수 있음을 알려드립니다.

## 중장기 수익성 확대 경로

현대모비스는 A/S가 대표적인 캐시카우 사업부로 안정적인 수익성을 창출하고 있지만, 성장성이 높지 않다. 모듈은 mark-up 비즈니스 구조로 안정적인 매출 달성이 가능하나, 수익성은 1~2% 수준으로 이익 확대에는 한계가 있다. 반면, 신규 성장 동력으로 삼은 전동화(Electrification)에서 흑자전환이 지연되고 있다. 현대모비스 주가의 대표적인 디스카운트 요인들이다.

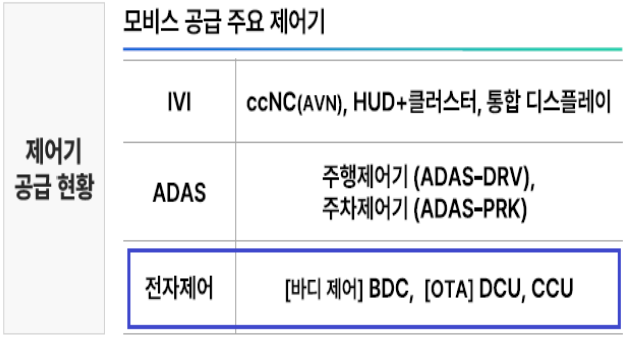
하지만 전동화 사업부 적자 지속에도, 전장 부문(Electronic components) 에서의 매출 레버리지 효과로 핵심부품에서의 흑자전환이 가능하다고 판단한다. 전장 부문은 제어기, 인포테인먼트 및 ADAS로 크게 세 가지로 구분된다. 인포테인먼트에서는 이미 안정적인 매출과 높은 수익성을 창출하고 있는 가운데, 제어기 부문에서의 수익 확대 가능성이 크다.

대표적인 제어기로는 TCU(Telematics Control; Unit: 텔레매틱스제어기)와 CCU(Central Communication Unit: 자동차의 내부와 외부를 연결하며 차량 전체의 통신 프로세스를 관장하는 차량용 통신 제어기) 및 BDC(Body Domain Controller: 차량 내 다양한 바디 차체 관련 기능을 통합적으로 제어하고 관리하는 제어 장치)가 있다.

현대차그룹은 7세대 그랜저(GN7)를 시작으로 OTA(Over-the-Air: 무선 업데이트) 적용을 본격 확대하고 있다. 소프트웨어를 통해 차량 성능을 원격으로 업데이트 하는 기술로, OTA 구현을 위해서는 반드시 TCU와 같이 차량과 외부 이동통신망을 연결하는 통신 제어기가 필수적이다.

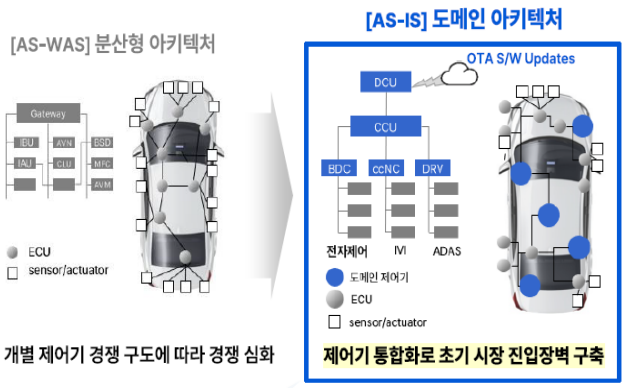
현대차 투싼(NX4)과 기아 스포티지(NQ5)는 대표적인 볼륨 차종이나, CCU 등의 제어기가 아직 장착되지 않았다. 하지만 5세대 투싼과 6세대 스포티지에는 OTA 기능 확대와 함께 CCU가 장착될 예정이며, 이는 현대모비스의 제어기 매출 확대를 의미한다.

[그림 1] 현대모비스가 공급 중인 주요 제어기




자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 2] 차량 아키텍처 변화에 따른 통합 제어기 증가




자료: 현대모비스, 한국투자증권

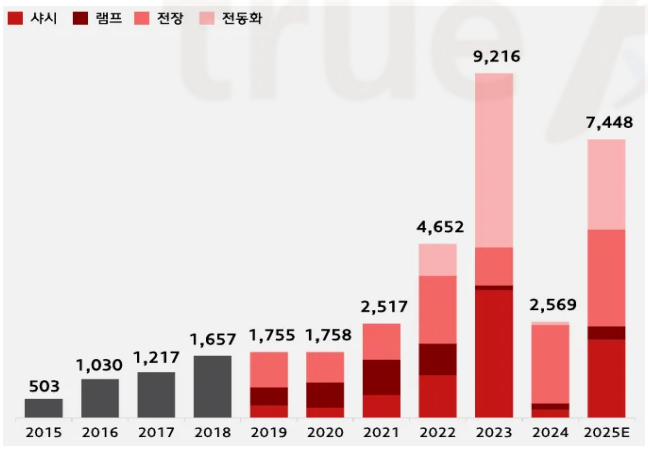
## Non-Captive 매출 확대

현대모비스의 또 다른 중장기 수익성 확대 근거는 Non-Captive 수주 확대이다. 2022년부터 전장과 전동화 중심으로 수주가 크게 증가했는데, 과거에는 고객 다변화를 위해 수익성을 희생한 전략적 수주가 중심이었다.

하지만 최근에는 수익성을 최우선으로 고려해 수주를 진행하고 있으며, 이러한 수주들이 2025~2026년부터 본격적으로 매출로 인식될 전망이다. 또한, 전동화와 전장 중심으로 수주가 확대된 만큼, 핵심부품 수익성 개선에 기여할 가능성이 높다.

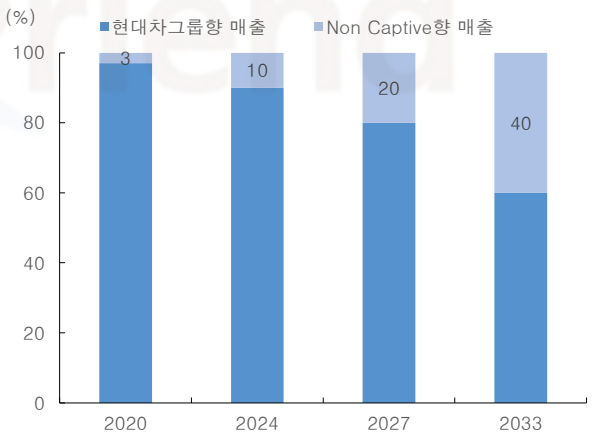
EV 전환 지연에도 불구, 주요 글로벌 완성차들의 EV 신차 출시 일정을 고려할 때 2025년 하반기에 수주 확대가 예상되며 2025년 목표 수주를 달성할 가능성이 높다고 현대모비스 CEO가 언급한 바 있다. 또한, Non-Captive에서 수주하더라도 'mid-single' 수준의 수익성 확보가 목표라고 밝힌 만큼, 이들 수주가 매출로 반영되기 시작하면, 현재 적자를 기록 중인 핵심부품에서의 수익성 개선이 가능할 것으로 판단한다.

[그림 3] 현대모비스 Non-Captive 품목별 수주 실적



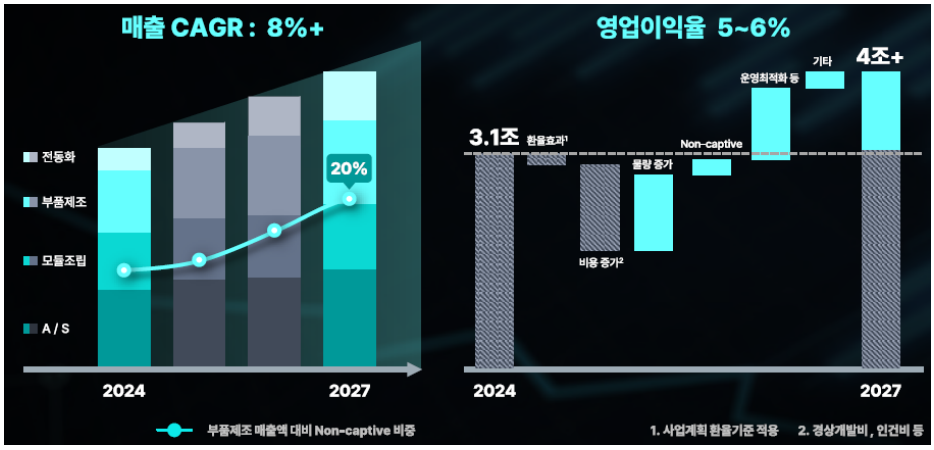

주: 단위는 백만달러
자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 4] Non-Captive향 매출 및 목표 비중



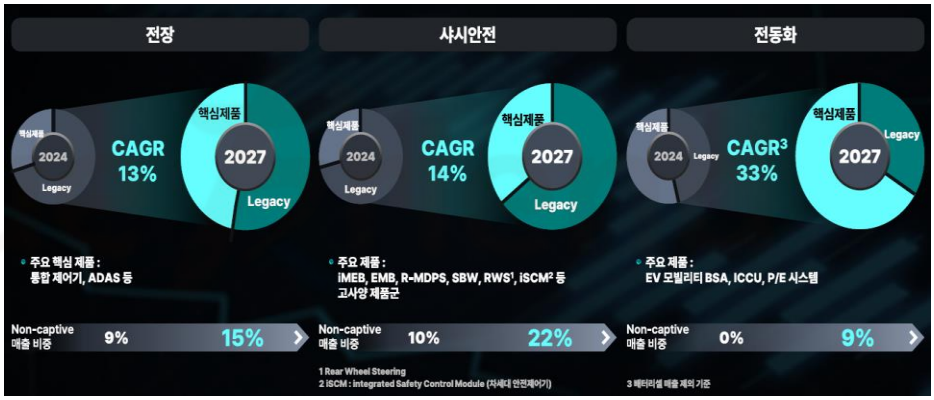

주: 모듈과 A/S는 제외한 핵심부품 기준
자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 5] 현대모비스 2027년 수익성 목표: 영업이익 기준 4조원 이상 목표



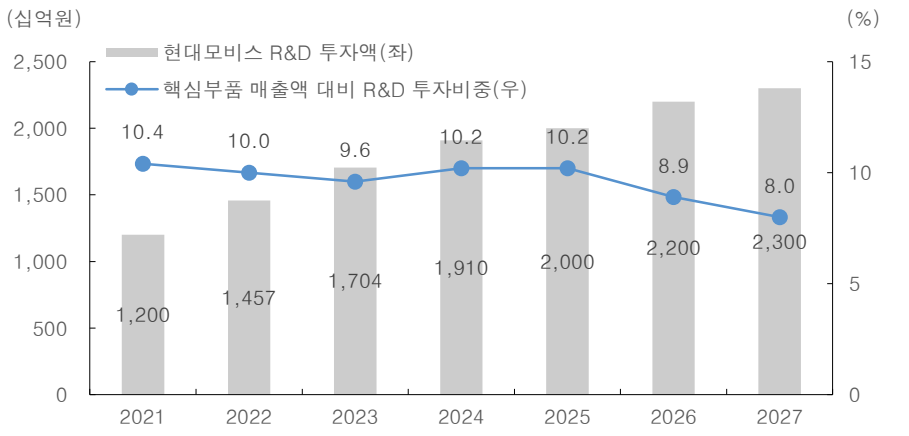

자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 6] 현대모비스 핵심제품 매출 성장률 및 Non-Captive 매출 비중 목표



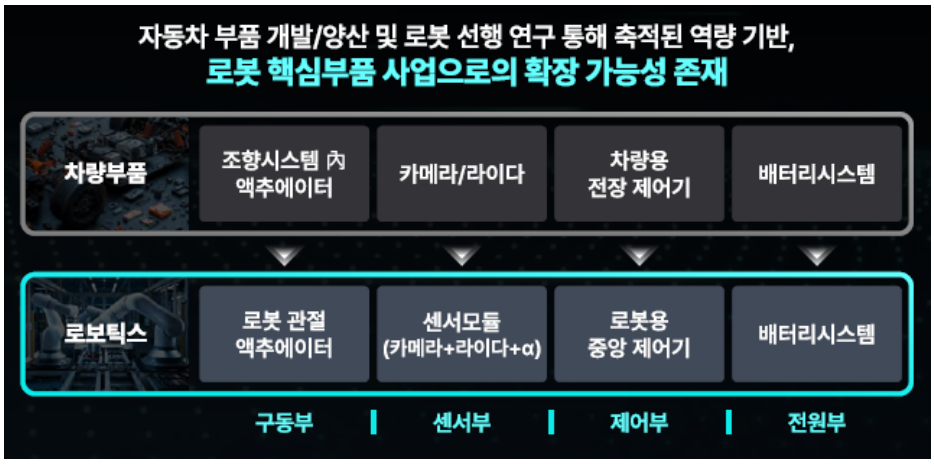

자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 7] 현대모비스 R&D 투자비중: R&D 비용 부담 점진적으로 감소될 것으로 전망




주: 2025~2027년은 현대모비스 가이던스 기준
자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 8] 로보틱스 액추에이터 진출 타당성




자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 9] 자동차와 로봇 액추에이터 주요 구성품

자료: 현대모비스, 한국투자증권

[그림 10] 주주환원 정책 및 실행 내역

| | Phase I (3개년 중장기 정책) | | Phase II (연간 단위 정책) | | Phase III (3개년 중장기 시행안) |
|---|---|---|---|---|---|
| 구 분 | '19년 ~ '21년[1] | '22년 | '23년 | '24년 | '25년 ~ '27년[5] |
| 배당 정책 | ▪ 잉여현금 (FCF)의 20% ~ 40% 이내 배당<br>▪ 3년간 총 FCF의 34% 배당 실시<br>- 주당 3,500원 → 4,000원 상향<br>- 총 배당금 11,101억<br>▪ 중간배당 시행[2]<br>('19년 상반기 ~, 1,000원/주) | ▪ 배당성향[4] (Payout ratio) 20% ~ 30% 기준<br>▪ 주당 배당 4,000원<br>- 배당금 : 3,671억<br>- 배당성향 23.2%<br>▪ 중간배당 (1,000원 / 주) | ▪ ← 좌동<br>▪ 주당 배당 4,500원<br>- 배당금 : 4,805억<br>- 배당성향[4] 20.4%<br>▪ 중간배당 (1,000 / 주) | ▪ ← 좌동<br>▪ 중간배당 유지 | ▪ 총주주환원율 (TSR) 30%+<br>* '22 ~ '24 TSR 19.7%<br>▪ 전략적 주주환원 운영<br>(현금배당 vs. 자기주식 매입/소각 탄력적 운영) |
| 자기주식 매입 | ▪ 3년 간 총 약 1조원 규모 자기주식 매입<br>구 분 '19 '20 '21<br>매입액 3,225억 2,348억 4,286억 | ▪ 3,132억원 규모 자기주식 매입<br>- 직전 3개년과 동일 수준 유지 | ▪ 1,465억원 규모 자기주식 매입<br>- 북미 전동화 등 CAPEX 증가에 따른 매입 규모 축소 | ▪ 1,500억원 규모 자기주식 매입<br>- 전년과 동일 기조 유지 | ▪ 3년 간 기 보유 자사주 소각 |
| 자기주식 소각 | ▪ 기 보유 자기주식[3] 소각 (4,600억원 상당)<br>▪ 매입분 中 약 1,875억원 소각 (625억 상당 / 年) | ▪ 기 취득 자기주식 소각 (625억 상당) | ▪ 매입분 전량 소각 (1,465억원) | ▪ 매입분 전량 소각 (1,500억원) | |

자료: 현대모비스, 한국투자증권

# Appendix

## [현대모비스 유럽 CEO NDR 주요 질의응답]

**Q1. 사업부별 수익성 현황**

- 전동화에서 적자폭이 큰 상황이고, 부품 제조는 BEP 를 소폭 상회 중. 모듈 조립은 단순 조립으로 1~2%의 수익성 확보 중. 전동화 제품 공급을 위해 CapEx 투자가 많았는데 투자 대비 전기차 생산 물량이 계획에 못미치고 있어 고정비 부담으로 적자가 지속 중. 향후에는 전기차 수요를 확인하며 전동화 투자 집행할 예정. 반면, A/S 는 캐시카우 비즈니스로 25% 수준의 높은 수익성 기록 중.

**Q2. 중장기 목표 수익성**

- 개발된 선도 기술력을 바탕으로 2027 년까지 매출 성장률 8% CAGR 이상, 영업이익률 5~6% 가이던스 제시. 영업이익 기준으로는 4 조원 이상인데, 2024 년 대비 증가분 대부분은 A/S 가 아닌 전동화 및 핵심 부품 제조에서 창출될 것으로 예상.

**Q3. Non-Captive 매출 비중 및 수주 확대 배경**

- 2024 년 부품제조 사업부 기준 약 10%가 Non-captive 매출 비중. 2025 년에는 12~13% 로 예상되며 수주잔고 감안 시, 2027 년에는 20%까지 확대 가능. 2033 년에는 40%까지 확대 목표. 2022 년부터 수주가 크게 증가했는데, 전동화 관련 수주를 성공하며 수주 다변화. 높아진 기술력도 Non-Captive 에서의 수주 확대 배경. Non-Captive 수주를 위해 R&D 인력과 투자를 크게 늘려왔는데, 향후에는 매출액 대비 R&D 투자비는 감소 가능. 예전에는 글로벌 OE 들이 가격 경쟁력을 최우선적으로 고려했다면, 현재는 관세와 지정학적 리스크 등 현지 생산 가능 여부 등 공급 안정성을 우선하고 있는 경우가 증가.

**Q4. 로보틱스 사업 진출 배경**

- 로보틱스 사업은 자동차 기술과 매우 유사. 로보틱스 스마트 액추에이터는 자동차 조향 내 MDPS 와 유사. 따라서 대규모 투자 없이 대량 생산이 가능한 양산성 확보에 유리하다고 판단

**Q5. 수익성 관리 프로세스**

- 2024 년부터 수주 당시의 목표한 수익성을 양산까지 이어갈 수 있도록 모니터링 시스템 강화. 부품사들은 수주를 받고 2 년 후에 매출로 인식하기 때문에, 2026 년부터는 수익성 관리 프로세스 효과가 나타날 것으로 전망. 고객을 신규로 확보하기 위한 전략적 수주가 아니라면 Non-Captive 를 포함해 mid-single 이상의 수익성을 목표

**Q6. 관세 영향**

- 관세 노출 금액은 연간 기준 약 47 억 달러. 이 중 모듈 조립이 약 21 억 달러, A/S 가 약 12 억 달러 및 부품제조는 약 13 억 달러 수준. 모듈 조립은 mark-up 비즈니스 구조로 고객사가 관세를 부담하는 구조. 멕시코에서도 미국으로 수출 중인데, 멕시코산의 USMCA 충족률은 약 70% 수준으로 무관세 적용 중. 2025 년에는 선제적인 재고확충으로 관세 영향 일부 축소했으나, 상반기 대비 하반기 관세 영향이 확대될 것으로 예상

**Q7. 주주환원 정책**

- TSR(Total Shareholder Return) 기준 30% 이상을 목표. 전년과 유사한 배당 유지할 계획이며 나머지는 자사주 매입 및 소각으로 환원 확대 목표

**Q8. HMGMA 공장 가동 지연 가능성**

- 현대차그룹과 LG 에너지솔루션의 JV 생산 지연될 가능성 높아졌지만, 당사에는 큰 영향 없을 것으로 전망하는데, 한국에서 베터리셀을 조달하면 BSA 공장 가동에는 문제가 없음. 하지만 관세로 인한 원가상승 등 전기차 판매 부진 가능성이 리스크 요인

**Q9. 중국 지역 수익성 확대 가능성**

- 중국 완성차들이 수출용 자동차를 대상으로 제동 및 조향 등 샤시 안전 제품들에 대한 수주 논의가 많이 늘어나고 있음. 해외로 수출 시에는, 여러 품질과 안전 인증이 필요한데 이러한 규정들을 충족하는 로컬 부품사들이 제한적

## 손익계산서

(단위: 십억원)

| | 2023A | 2024A | 2025F | 2026F | 2027F |
|---|---|---|---|---|---|
| **매출액** | **59,254** | **57,237** | **61,676** | **63,623** | **67,072** |
| 매출원가 | 52,492 | 49,174 | 52,655 | 54,267 | 57,177 |
| 매출총이익 | 6,762 | 8,063 | 9,021 | 9,356 | 9,895 |
| 판매관리비 | 4,467 | 4,989 | 5,397 | 5,593 | 5,827 |
| **영업이익** | **2,295** | **3,073** | **3,624** | **3,763** | **4,068** |
| *영업이익률(%)* | *3.9* | *5.4* | *5.9* | *5.9* | *6.1* |
| EBITDA | 3,221 | 4,058 | 4,734 | 4,944 | 5,328 |
| *EBITDA Margin(%)* | *5.4* | *7.1* | *7.7* | *7.8* | *7.9* |
| 영업외수익 | 2,150 | 2,191 | 2,264 | 2,183 | 2,375 |
| 금융수익 | 825 | 812 | 745 | 773 | 765 |
| 금융비용 | 605 | 486 | 427 | 481 | 478 |
| 기타영업외손익 | 85 | 78 | (113) | (108) | (112) |
| 관계기업관련손익 | 1,845 | 1,788 | 2,059 | 2,000 | 2,200 |
| **세전계속사업이익** | **4,445** | **5,264** | **5,888** | **5,946** | **6,443** |
| 법인세비용 | 1,022 | 1,204 | 1,678 | 1,620 | 1,766 |
| 연결당기순이익 | 3,423 | 4,060 | 4,210 | 4,326 | 4,676 |
| **지배주주지분순이익** | **3,423** | **4,056** | **4,206** | **4,324** | **4,674** |
| *지배주주순이익률(%)* | *5.8* | *7.1* | *6.8* | *6.8* | *7.0* |
| 성장성(%, YoY) | | | | | |
| 매출 증가율 | 14.2 | (3.4) | 7.8 | 3.2 | 5.4 |
| 영업이익 증가율 | 13.3 | 33.9 | 17.9 | 3.8 | 8.1 |
| 지배주주순이익 증가율 | 37.7 | 18.5 | 3.7 | 2.8 | 8.1 |
| EPS 증가율 | 39.2 | 18.6 | 4.8 | 2.8 | 8.1 |
| EBITDA 증가율 | 10.1 | 26.0 | 16.7 | 4.4 | 7.8 |

## 재무상태표

(단위: 십억원)

| | 2023A | 2024A | 2025F | 2026F | 2027F |
|---|---|---|---|---|---|
| **자산총계** | **58,586** | **66,597** | **72,833** | **77,188** | **81,913** |
| 유동자산 | 25,565 | 28,424 | 29,829 | 30,253 | 30,990 |
| 현금성자산 | 5,079 | 4,788 | 5,209 | 4,943 | 4,477 |
| 매출채권및기타채권 | 10,152 | 10,396 | 10,772 | 11,170 | 11,694 |
| 재고자산 | 5,512 | 6,763 | 7,276 | 7,556 | 7,935 |
| 비유동자산 | 33,021 | 38,173 | 43,004 | 46,935 | 50,923 |
| 투자자산 | 19,900 | 23,438 | 25,074 | 26,674 | 28,274 |
| 유형자산 | 10,481 | 12,003 | 12,732 | 13,476 | 14,218 |
| 무형자산 | 1,034 | 1,167 | 1,353 | 1,569 | 1,824 |
| **부채총계** | **17,931** | **20,479** | **23,093** | **23,761** | **24,468** |
| 유동부채 | 12,053 | 12,745 | 14,228 | 14,781 | 15,446 |
| 매입채무및기타채무 | 8,430 | 8,903 | 9,828 | 10,143 | 10,540 |
| 단기차입금및단기사채 | 558 | 648 | 604 | 604 | 604 |
| 유동성장기부채 | 1,107 | 569 | 811 | 811 | 811 |
| 비유동부채 | 5,878 | 7,733 | 8,864 | 8,980 | 9,022 |
| 사채 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 장기차입금및금융부채 | 885 | 2,138 | 2,244 | 2,256 | 2,278 |
| **자본총계** | **40,655** | **46,118** | **49,740** | **53,427** | **57,445** |
| 지배주주지분 | 40,634 | 46,081 | 49,703 | 53,389 | 57,407 |
| 자본금 | 491 | 491 | 491 | 491 | 491 |
| 자본잉여금 | 1,363 | 1,367 | 1,367 | 1,367 | 1,367 |
| 기타자본 | (715) | (616) | (795) | (795) | (795) |
| 이익잉여금 | 39,640 | 42,911 | 46,544 | 50,230 | 54,249 |
| 비지배주주지분 | **21** | **37** | **38** | **38** | **38** |
| 순차입금 | (3,363) | (2,043) | (2,108) | (1,843) | (1,676) |

## 현금흐름표

(단위: 십억원)

| | 2023A | 2024A | 2025F | 2026F | 2027F |
|---|---|---|---|---|---|
| **영업활동현금흐름** | **5,343** | **4,253** | **4,438** | **4,008** | **4,331** |
| 당기순이익 | 3,423 | 4,060 | 4,210 | 4,326 | 4,676 |
| 유형자산감가상각비 | 852 | 903 | 1,016 | 1,073 | 1,134 |
| 무형자산상각비 | 74 | 82 | 94 | 108 | 126 |
| 자산부채변동 | 1,748 | (712) | 806 | 352 | 224 |
| 기타 | (754) | (80) | (1,688) | (1,851) | (1,829) |
| **투자활동현금흐름** | **(2,541)** | **(4,589)** | **(3,540)** | **(3,656)** | **(4,075)** |
| 유형자산투자 | (1,802) | (2,204) | (1,966) | (2,046) | (2,126) |
| 유형자산매각 | 38 | 116 | 110 | 121 | 124 |
| 투자자산순증 | (655) | (2,615) | (1,571) | (1,600) | (1,900) |
| 무형자산순증 | (111) | (157) | (196) | (215) | (255) |
| 기타 | (11) | 271 | 83 | 84 | 82 |
| **재무활동현금흐름** | **(1,889)** | **(255)** | **(536)** | **(618)** | **(722)** |
| 자본의증가 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 차입금의순증 | (1,232) | 314 | 206 | 12 | (78) |
| 배당금지급 | (367) | (406) | (544) | (638) | (655) |
| 기타 | (290) | (163) | (198) | 8 | 11 |
| 기타현금흐름 | 79 | 300 | 57 | 0 | 0 |
| **현금의증가** | **991** | **(291)** | **420** | **(265)** | **(466)** |
| FCF | 906 | 668 | 1,932 | 1,546 | 1,645 |

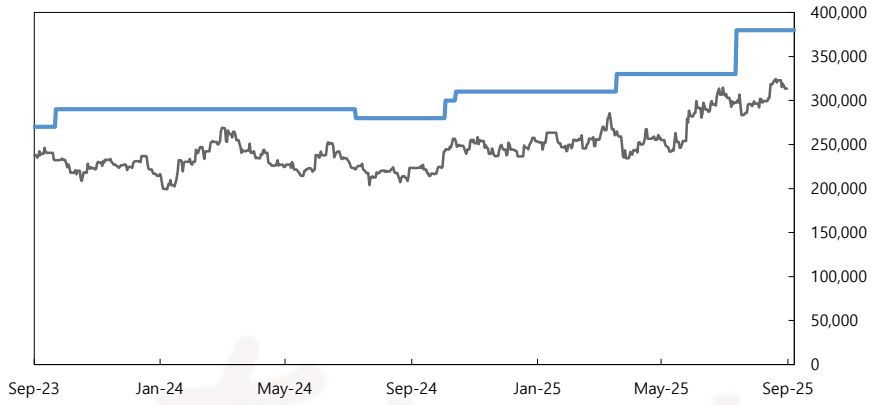
주: K-IFRS (연결) 기준

## 주요 투자지표

| | 2023A | 2024A | 2025F | 2026F | 2027F |
|---|---|---|---|---|---|
| **주당지표(원)** | | | | | |
| EPS | 37,652 | 44,671 | 46,830 | 48,143 | 52,041 |
| BPS | 440,138 | 500,155 | 546,633 | 586,571 | 630,107 |
| DPS | 4,500 | 6,000 | 7,100 | 7,300 | 7,800 |
| **수익성(%)** | | | | | |
| ROA | 6.0 | 6.5 | 6.0 | 5.8 | 5.9 |
| ROE | 8.7 | 9.3 | 8.8 | 8.4 | 8.4 |
| 배당수익률 | 1.9 | 2.5 | 2.3 | 2.3 | 2.5 |
| 배당성향 | 11.9 | 13.4 | 15.2 | 15.2 | 15.0 |
| **안정성** | | | | | |
| 부채비율(x) | 44.1 | 44.4 | 46.4 | 44.5 | 42.6 |
| 차입금/자본총계비율(%) | 5.8 | 6.8 | 6.9 | 6.4 | 6.0 |
| 이자보상배율(x) | 15.3 | 23.8 | 21.2 | 21.5 | 23.2 |
| 순차입금/EBITDA(x) | (1.0) | (0.5) | (0.4) | (0.4) | (0.3) |
| **Valuation(x)** | | | | | |
| PER | 6.3 | 5.3 | 6.7 | 6.5 | 6.0 |
| 최고 | 6.6 | 6.0 | 7.0 | 6.8 | 6.3 |
| 최저 | 5.2 | 4.4 | 5.0 | 4.8 | 4.5 |
| PBR | 0.5 | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.5 |
| 최고 | 0.6 | 0.5 | 0.6 | 0.6 | 0.5 |
| 최저 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 |
| PSR | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.4 | 0.4 |
| EV/EBITDA | 5.6 | 4.8 | 5.5 | 5.3 | 5.0 |

## 투자의견 및 목표주가 변경내역

| 종목(코드번호) | 제시일자 | 투자의견 | 목표주가 | 괴리율 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 평균주가 대비 | 최고(최저) 주가대비 |
| 현대모비스 (012330) | 2023.04.04 | 매수 | 270,000원 | -15.0 | -8.0 |
| | 2023.10.06 | 매수 | 290,000원 | -20.3 | -7.2 |
| | 2024.07.23 | 매수 | 280,000원 | -21.6 | -13.6 |
| | 2024.10.18 | 매수 | 300,000원 | -17.0 | -14.5 |
| | 2024.10.28 | 매수 | 310,000원 | -18.8 | -7.9 |
| | 2025.04.02 | 매수 | 330,000원 | -18.1 | -4.7 |
| | 2025.07.27 | 매수 | 380,000원 | - | - |



## ■ Compliance notice

- 당사는 2025년 9월 15일 현재 현대모비스 종목의 발행주식을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 동 리포트의 내용 일부를 기관투자가 또는 제3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다.
- 동 리포트의 금융투자분석사와 배우자는 상기 발행주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 현대모비스 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 (2025. 6. 30 기준)

| 매수 | 중립 | 비중축소(매도) |
|---|---|---|
| 77.9% | 22.1% | 0% |

※ 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 높이 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 리포트는 고객의 증권투자를 돕기 위하여 작성된 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있으며, 당사의 동의 없이 어떤 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형할 수 없습니다.

■ 본 리포트는 당사 리서치본부에서 수집한 자료 및 정보를 기초로 작성된 것이나 당사가 그 자료 및 정보의 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없으므로 당사는 본 리포트로써 고객의 투자 결과에 대한 어떠한 보장도 행하는 것이 아닙니다. 최종적 투자 결정은 고객의 판단에 기초한 것이며 본 리포트는 투자 결과와 관련한 법적 분쟁에서 증거로 사용될 수 없습니다.

■ 본 리포트에 제시된 종목들은 리서치본부에서 수집한 자료 및 정보 또는 계량화된 모델을 기초로 작성된 것이나, 당사의 공식적인 의견과는 다를 수 있습니다.

■ 이 리포트에 게재된 내용들은 작성자의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다.