

17년 2월 자동차 판매

시련의 기간이 지속되고 있어

2017/03/06

■ 17년 2월 현대, 기아차 판매 데이터

현대차는 내수에서 전년동기비 8.7% 증가한 53,113대, 수출에서 4% 감소한 63,903대를, 해외공장에서 1.6% 증가한 224,329대로 총 341,345대를 판매(공장출하 기준)하였다. 이는 16년 2월과 비교해서 1.5% 증가한 수치다.

내수시장에서는 그랜저가 전년동기비 181.6% 증가한 10,913대를 기록해, 출시후 매월 만대를 넘어서는 모습이었으나, 나머지 주력차종인 아반떼(-7.3%), 쏘나타(-24.9%), 투싼(-17.2%)이 부진했고, PYL 모델들은 극심한 부진을 겪었다. 해외는 미국, 체코, 터키, 러시아가 전년동기비 감소했고, 중국, 인도, 브라질이 증가하며 전체적으로는 전년과 유사한 모습이었다. 전반적으로 재고문제와 인센티브 문제로 피크 가능성이 언급되는 미국에서 생산감소가 우려되나, 사드 배치 문제로 갈등이 증폭되고 있는 중국에서 4공장 가동효과로 인해 12.9%의 증가세를 보인 것은 그나마 다행인 결과다. 인도, 브라질에서의 크레타 효과도 눈여겨 볼 변화다.

기아차는 내수시장에서 전년동기비 0.2% 증가한 39,158대를 판매했고, 우려했던 수출에서 13.3% 증가한 88,252대를 기록했다. 따라서 국내공장은 전년동기비 8.9% 증가한 127,410대를 판매했다. 반면 멕시코공장이 가동을 시작했음에도 불구하고 해외공장에서도 5.4% 감소한 100,413대를 판매해, 국내외에서 총 227,823대(2.1% 증가)를 기록했다. 내수에서는 모닝(7.6%), 레이(6.2%), 니로(1,357.1%) 같은 B-Segment이하 급 차량을 제외하고는 대부분 부진한 모습이었다. 스포티지도 SUV 인기가 지속됨에도 불구하고 전년동기비 21.9% 감소했다. 특히 세단에서 판매를 견인하던 K7이 그랜저 출시로 인해 전년동기비 26.1%나 감소해 확실히 이들간 간섭효과가 있음을 알 수 있다. 수출은 모닝, 스포티지, 니로의 판매증가가 (+)요인이었다. 니로는 7,341대나 수출되면서 국내에서의 예상외 부진을 만회할지 귀추가 주목된다.

Analyst 고태봉

(2122-9214)

coolbong@hi-ib.com

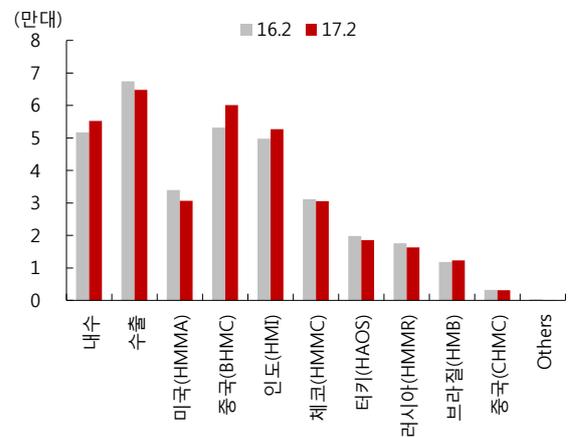
해외생산은 멕시코가 12,441대를 생산해 (+)요인이 발생했음에도 미국(-36.9%), 중국(-24.1%), 슬로박(-2%)이 모두 부진했다. 미국에선 인센티브 상향에도 불구하고 재고 축적과 경쟁심화가 판매 부진의 원인인듯 하고, 중국 역시 판매부진에 따른 딜러의 집단행동 등 판매상황이 여의치 않음을 알 수 있다. 특히 중국에서는 보다 유리한 판매조건(딜러 인센티브 등)을 얻어내기 위한 딜러들의 요구와 기아차의 전략적 고민으로 판매가 표류하고 있는 것으로 판단된다. 당장 해소되기 어려운 문제인데다가 최근 사드 문제로 한국 제품에 대한 정서가 비우호적으로 전개되고 있어, DYK에서 처음 생산하는 KX7(중국형 쏘렌토)의 투입에도 불구하고 당분간 좋은 성적을 기대하긴 힘들어 보인다.

<표 1> 내수시장 브랜드별 판매 및 전년동기비 증감

제조사	16년 2월	17년 2월	YoY(%)
현대	48,844	53,113	8.7
기아	39,110	39,158	0.1
한국 GM	11,417	11,227	-1.7
르노 삼성	4,263	8,106	90.1
쌍용	6,982	8,008	14.7

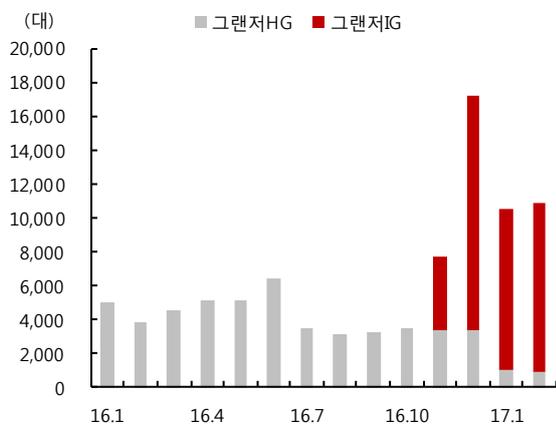
자료: 각 사, 하이투자증권

<그림 1> 현대차 글로벌 플랜트별 공장 출하 판매



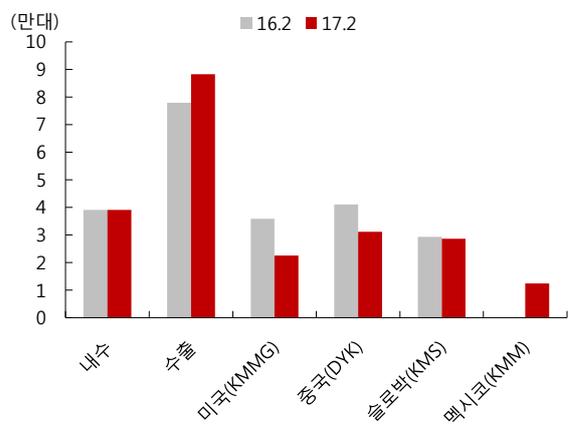
자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 2> 그랜저 판매 추이 - 3개월 연속 월 만대 이상 판매



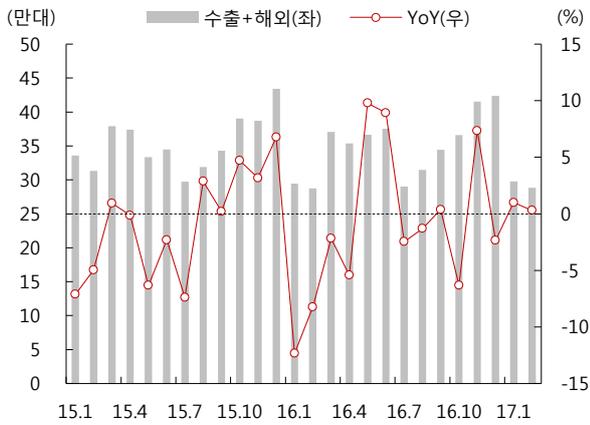
자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 3> 기아차 글로벌 플랜트별 공장출하 판매



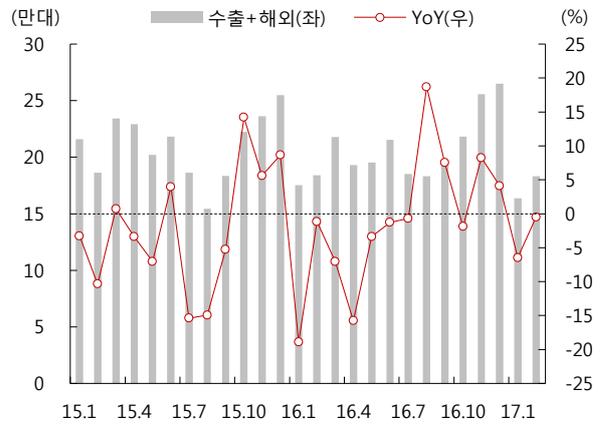
자료: 기아차, 하이투자증권

<그림 4> 현대차 수출 포함 해외판매 전년동기비 증감 추이



자료: 현대차, 하이투자증권

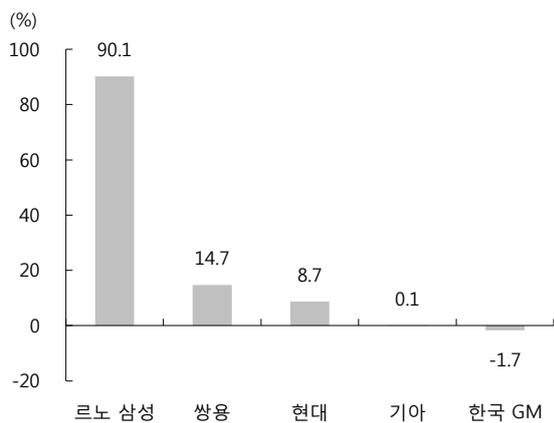
<그림 5> 기아차 수출 포함 해외판매 전년동기비 증감 추이



자료: 기아차, 하이투자증권

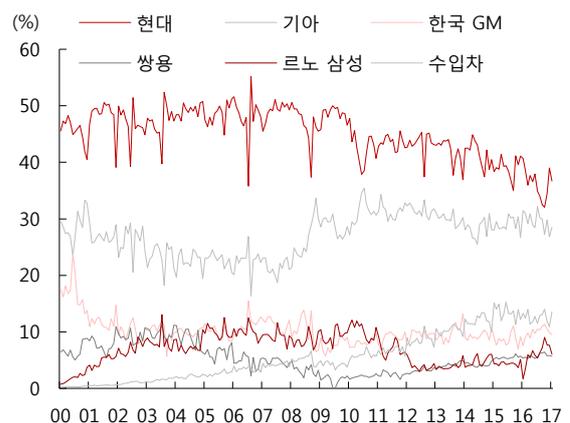
2월 판매를 보며 아쉬운 것은 여전히 내수시장에서 현대, 기아차의 입지가 흔들리고 있다는 점이다. 이는 국내 경쟁주체간 성적비교에서 확실히 나타난다. 특히 르노 삼성이 SM6, QM6의 돌풍을 이어가고 있고, 한국GM도 크루즈와 트랙스 F/L를 본격적으로 판매하며, 2분기 쌍용차의 Y400도 출시를 앞두고 있어 현대, 기아의 내수시장 지키기가 점점 어려워지고 있다는 생각이다.

<그림 6> 내수시장에서 경쟁업체간 전년대비 증감률



자료: 각 사, 하이투자증권

<그림 7> 업체별 국내 시장점유율 추이



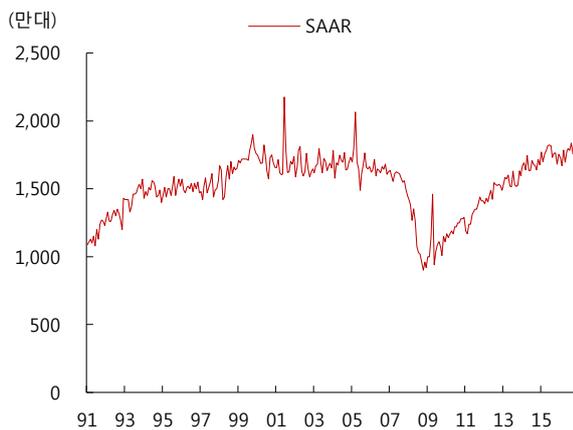
주: 17년 2월 수입차 판매 미발표
자료: KAMA, 하이투자증권

2월 미국 자동차 판매

Peak out에 대한 우려

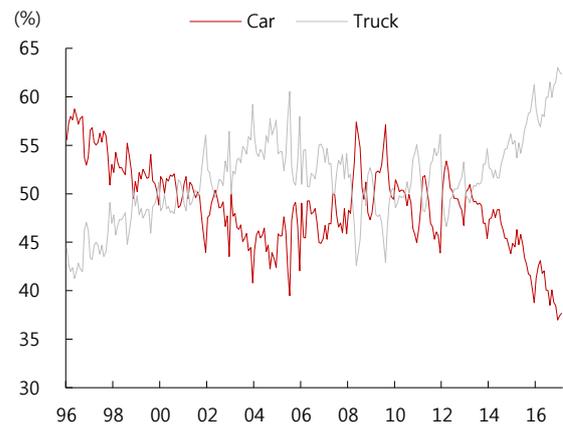
2월 미국 자동차 판매는 높은 인센티브와 프레지던트데이 프로모션에도 불구하고 전년동기비 1.1% 감소한 133.3만대를 기록했다. SAAR 기준으로는 1,757만대에 해당하는 수준이다. 대부분 현지반응은 여름 판매성수기 전까지 재고축적이 가파르게 이어지면서 인센티브 경쟁이 심화될 것 같다는 것이다. 세단의 경우 09년 이후 재고수준이 가장 높은 수준까지 올라왔다. 설상가상으로 세단(Car)의 2월 판매는 전년동기비 -13%로 더욱 악화되고 있다. GM이 지난 12월말부터 9주간 미국 내 5개공장을 일시 중단시킨 것도 세단의 재고심화 문제 때문이었다. 89일에 달하는 재고일수를 70일 수준으로 낮추는 것이 당시 섣다운의 목표였다. 대부분 업체들이 생산량 컨트롤과 인센티브 강화를 통해 재고관리에 나서고 있음을 알 수 있다. 세단(Car)과 달리 Light Truck은 7% 증가하여 여전히 판매의 중심에 있음을 알 수 있다. 하지만 LT도 인센티브와 공격적인 파이낸스 지원이 없이는 더 증가하기 힘들 것이라는 딜러들의 목소리가 커지고 있다. 종합해보면 미국도 경제위기 전 판매량까지 도달한 상황에서 추가성장은 쉽지 않을 전망이다.

<그림 8> 미국 자동차 판매 SAAR 추이



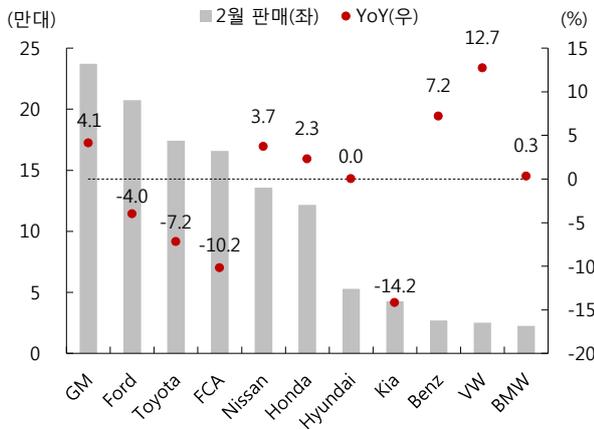
자료: Autonews, 하이투자증권

<그림 9> Car와 LT의 비중변화 - 격차가 더 벌어지는 중



자료: Autonews, 하이투자증권

<그림 10> 미국 내 업체별 판매 증감 추이



자료: Autonews, 하이투자증권

<그림 11> 2월 미국 인센티브 현황 : 평균 13.5% 상승

제조사	16년 2월(\$)	17년 2월(\$)	YoY(%)
GM	4,022	4,547	13.1
BMW	4,584	4,450	-2.9
Daimler	3,754	4,415	17.6
FCA	3,916	4,187	6.9
Ford	3,317	4,096	23.5
Nissan	3,396	3,975	17.0
Volkswagen	3,386	3,466	2.4
산업평균	3,034	3,443	13.5
Kia	2,872	3,383	17.8
Hyundai	2,099	2,182	4.0
Honda	1,490	2,168	45.5
Toyota	2,102	2,155	2.5
Subaru	557	896	60.9

자료: Autonews, 하이투자증권

<그림 13> 미국 내 자동차 재고 추이



자료: Bloomberg, 하이투자증권

<그림 14> 지난 12월 9주간 5개 공장 셧다운을 발표한 GM

GM says will shut five US plants in January to adjust supply

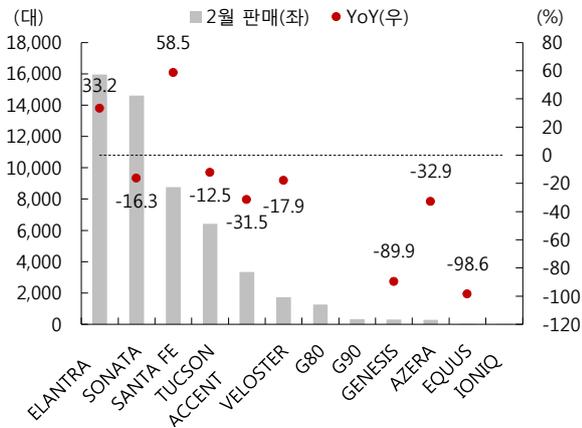


자료: Autonews, 하이투자증권

업체별로 살펴보면, VW Group(13.3%), GM(4.1%), 혼다(2.3%), 닛산(3.7%), 메르세데스(6.8%)가 증가한 반면, 포드(-4%), FCA Group(-9.9%), 도요타(-7.2%), 현대-기아(-6.9%), BMW(-2.4%)로 부진했다. 트럼프 취임 이후 부정적 영향이 예상되던 전기차 업체 테슬라는 39.5%나 증가해 정부 정책 변경이 예상되는 상황에서도 견재함을 보여줬다.

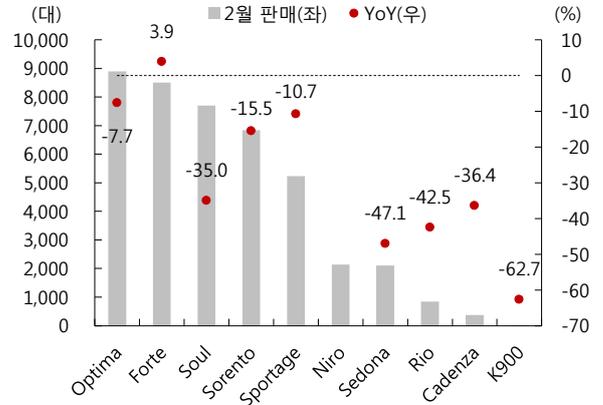
현대차는 엘란트라와 신타페 판매증가에 힘입어 전년동기 53,009대와 유사한 53,020대를 판매했다. 알라바마 공장에서 신타페를 생산해 그 비중을 늘렸음에도 불구하고 전체 판매에서 SUV가 차지하는 비중이 업계평균 62.3%를 크게 하회하는 28.6%에 불과하다. 결국 13% 감소하고 있는 Car 시장에서 현대차는 Car 위주의 제품으로 고군분투 하고 있음을 알 수 있다. 결국 파이낸싱 서포트나 인센티브의 도움 없이는 굉장히 어려운 판매 여건인 것이다.

<그림 15> 현대차 미국 차종별 판매 및 전년동기비 증감률



자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 16> 기아차 미국 차종별 판매 및 전년동기비 증감률



자료: 기아차, 하이투자증권

기아는 현대에 비해 더 부진한 결과를 보였다. 전년동기비 14.2%나 감소한 42,673대를 판매했기 때문이다. 멕시코산 Forte가 투입되며 3.9%의 증가세를 보인 것을 제외하면, 대부분 차량이 심각한 (-)를 기록했다. 특히 SUV인 스포티지가 10.7% 감소, 쏘렌토가 15.5% 감소해 이 분야의 경쟁도 심해지고 있음을 알 수 있다. 특히 이번 판매부진에서 가장 크게 부담을 준 것이, 미국 내에서 CUV로 분류되면서 국내와 달리 큰 인기를 끌던, Soul의 차령 노후화로 지난해 11,842대 판매에서 35%나 감소한 7,702대로 수량이 낮아진 부분이다.

신흥시장의 침체가 지속되면서 미처 준비하지 못한 상태로 (Car위주의 Product Mix) 미국 위주의 수출 전략을 전개한 것이 한계에 부딪치는 상황이다. 결국 능동적으로 믹스를 LT위주로 변화시키거나, 신흥시장이 회복되면서 미국 쪽에서의 부담을 경감시켜주지 않으면 안된다. 그런 측면에서 아직 신흥시장의 본격적 회복이 나타나지 않고 있고, 당장에 믹스변화를 기대할 수 없어 국면전환을 기대하기 힘들다. 쉽지 않은 상황이다.

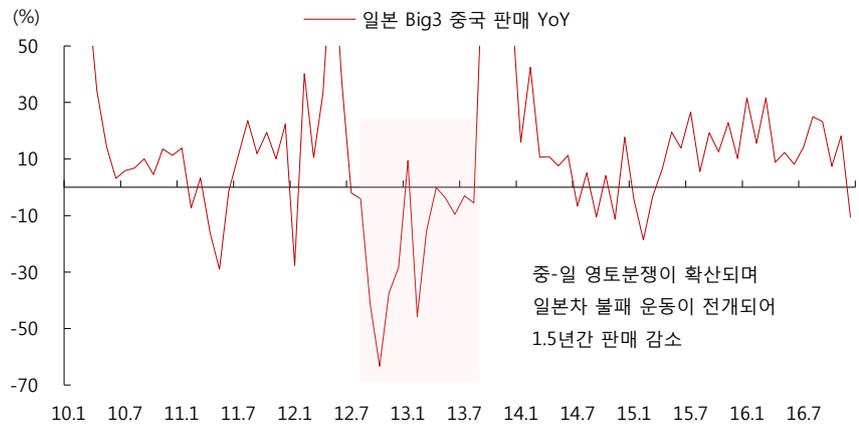
투자전략

상반기 저점영역에서 당분간 머물 수 밖에

상반기 어려움이 지속되고 있다. 17년 연간전망에서 큰 기대는 못하지만, 시기적으로는 상저하고의 전략이 유효할 것임을 언급한 바 있다. 그 역시도 하반기 일부 신차효과와 16년 Base effect에 기대 전략이었다. 기대요소 중 하나인 신형시장 회복도 상반기엔 크게 기대기 어렵기 때문이다. 거기에 세계 최대시장인 중국에서도 사드 문제로 인해 현대, 기아 판매량에 부정적 영향이 예상된다. 2월 판매 데이터가 오히려 개선된 만큼(BHMC는 12.9% 증가) 아직 사드의 부정적 영향을 직접 받았다고 보기 힘들다. 행여 중국에서 한국차에 대한 불매운동이나 격한 움직임이 발생한다면 일본의 사례처럼 인내의 시간이 필요할 수도 있다.

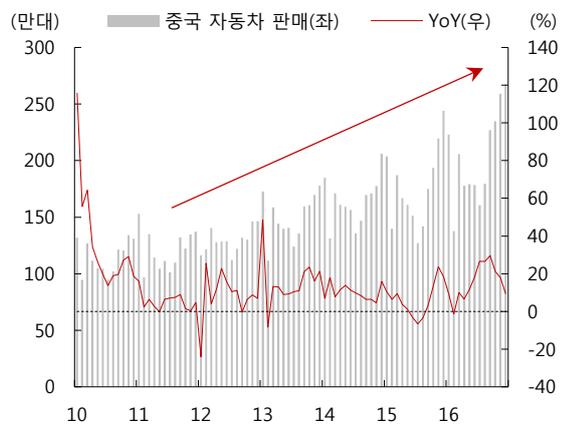
이래저래 자동차 시련의 기간이 오래 지속되고 있다.

<그림 17> 중-일 영토 분쟁 당시 일본 빅 3 차량의 중국내 판매 증감 - 감정이 격화된 12년 하반기 판매량이 절반 이상 감소한 일본차



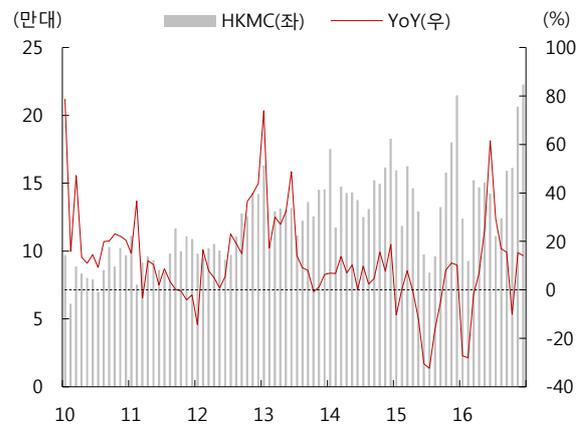
자료: Bloomberg, 하이투자증권

<그림 18> 등락은 있으나 지속 증가하고 있는 중국 자동차 시장



자료: Bloomberg, 하이투자증권

<그림 19> 중국 내 현대, 기아차 판매 추이 - 아직까지 사드 영향은 없어



자료: Bloomberg, 하이투자증권

Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- ▶ 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- ▶ 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- ▶ 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. [\(작성자 : 고태봉\)](#)

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 중가대비 3등급) 종목투자조건은 향후 6개월간 추천일 중가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함(2014년 5월 12일 부터 적용)

- Buy(매 수): 추천일 중가대비 +15%이상 - Hold(보유): 추천일 중가대비 -15% ~ 15% 내외 등락 - Sell(매도): 추천일 중가대비 -15%이상

2. 산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)

- Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비용 등급 공시 2016-12-31 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자조건 비율(%)	89.2 %	10.8 %	-