

자동차/모빌리티

Overweight
(Maintain)

2017. 9. 18

프랑크푸르트 모터쇼(IAA) 2017, 친환경차와 모빌리티에 주목하다

세계 4대 독일 프랑크푸르트 모터쇼를 통해 유럽 주요 자동차 업체들은 “전동화”, “모빌리티 서비스” 확대에 대한 의지를 강하게 피력하고 있습니다. 전기차와 자율주행차의 주된 소비처이자 자동차 업체의 새로운 비즈니스모델로 주목 받는 모빌리티 서비스의 경쟁업체 전략을 확인했습니다. 중장기적으로 강화되는 자동차 업체들의 전동화 전략으로 친환경 관련 부품사들이 높은 성장 가능할 전망입니다.



자동차/모빌리티

Analyst 장문수

02)3787-5299/ moonsu.chang@kiwoom.com

키움증권 

Contents



I. 2017 IAA
(프랑크푸르트 모터쇼) 리뷰 3

- > 2017 IAA 개요 3
- > Keyword: New Mobility World 6

II. 업체별 Key Takeaways 9

- > 현대차그룹: 디자인 역량 강화 속 친환경, 고성능 라인 전시 9
- > VW: 로드맵 E + 자율주행 = 새로운 모빌리티 12
- > 님러: 전기차+수소차 투자 확대 의지, 모빌리티 서비스 재정의 16
- > BMW: 전동화의 미래에 대해 논하다 19
- > 부품업체: 보쉬, 콘티넨탈 그리고 ZF 21

III. Implication 22

- > 1. 유럽 업체 중심의 전동화 계획 강화로 관련 업체 수혜 22
- > 2. OEM의 모빌리티 서비스 적극적 진출, 현대차그룹은? 29

IV. 참고 34

- > 모빌리티 서비스 및 자율주행기술동향 34

- 당사는 9월 15일 현재 상기에 언급된 종목들의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
 - 당사는 동자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전제공한 사실이 없습니다.
 - 동자료의 금융투자분석사는 자료작성일 현재 동자료상에 언급된 기업들의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
 - 동자료에 게시된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

프랑크푸르트 모터쇼 2017,
친환경차와 모빌리티에 주목하다

>>> 세계 4대 모터쇼, 미래를 꿈꾸다

2017년 67회를 맞이한 2017년 독일 프랑크푸르트 모터쇼 (IAA)는 세계 4대 모터쇼에 걸맞게 글로벌 자동차/부품업체를 비롯한 유관 업체들의 적극적인 참여로 올해의 키워드 “Future Now” 즉 지금 우리 눈 앞에 펼쳐진 미래의 자동차를 선보였다. 핵심 키워드인 New Mobility에서 커넥티드, 자율주행, 전동화, 도시 모빌리티, 모빌리티 서비스를 풀어내기 위한 업체들의 다양한 전략이 유렵업체들을 중심으로 강하게 나타난 점이 인상적이다.

>>> OEM의 전동화/모빌리티 전략 강화

이번 모터쇼에서는 모빌리티 전략을 구체화 하고, 최근 급격히 강화된 유럽 각 국 정부의 내연기관 판매 금지 정책에 부합하기 위한 유렵 업체들의 적극적인 전동화 전략이 가장 특징적이었다. 1) VW은 로드맵 E를 통해 기존보다 강화된 전동화 전략을 선보이며 새로운 모빌리티를 정의했다. 2) 님러 또한 전기차부터 수소차에 이르는 친환경 파워트레인 적용 컨셉카를 통해 VW와 마찬가지로 모든 모델에 전동화 라인업을 추가할 것을 천명했다. 3) BMW의 경우도 수익성 악화를 극복하기 위한 전동화 모델 비용 절감 이슈를 민감하게 다루면서도 X7 i performance 컨셉트 카부터 i vision dynamics에 이르는 친환경차 라인업 확대에 대한 적극적 의지를 재차 피력했다. 공통적으로 모빌리티 서비스 확장에 대해 공격적인 입장을 취하면서 이를 보장하기 위한 전기차 라인업 확대에 적극적인 태도를 취했다.

>>> EV 라인업 강화로 친환경 부품사 주목, 글로벌 모빌리티 서비스 확장 가능성에 관심

이번 모터쇼를 통해 본 업체의 전략 변화는 1) 유렵 업체의 전동화 계획 강화와 2) 자동차 수요 둔화 속 매출 성장을 위한 완성차의 적극적인 모빌리티 서비스 진출로 요약할 수 있다. 이러한 맥락에서 중장기적으로 부품업체의 두각이 기대된다. 전동화 계획 강화로 인한 관련 부품업체(특히, 한온시스템)의 수주 확대, 이익 증가가 뚜렷할 것으로 판단하기 때문이다. 현대차그룹의 경우 딜카와 위블의 런칭으로 카쉐어링에 신규 진입하는 모습이나 경쟁업체 대비 다소 소극적인 태도를 보이고 있는 점은 아쉬운 대목이다. 국내 독점적 지위를 가진 현대차그룹은 내수시장을 테스트 베드로 발판 삼아 글로벌 생태계 조성에 선점적인 위치를 차지하기 위한 적극적인 노력이 필요한 시점이다.

I. 2017 IAA(프랑크푸르트 모터쇼) 리뷰

>>> 2017 IAA 개요

Future Now, 지금 우리 눈 앞에 펼쳐진 자동차의 미래

2017년 67회를 맞이한 2017년 독일 프랑크푸르트 모터쇼(IAA, Internationale Automobil-Ausstellung)는 세계 4대 모터쇼 중 하나로 유럽의 주요 업체뿐 아니라 글로벌 자동차 업체들의 향후 전략과 디자인의 방향성, 신차 동향을 빠르게 살펴볼 수 있는 자리이다. 올해의 키워드는 “Future Now”로 지금 우리 눈 앞에 펼쳐진 미래의 자동차라는 주제에 걸맞게 과거와는 다른 관점에서의 자동차에 대한 시각을 보여준 행사였다.

자동차 업계 내외 관심이 높아진 모빌리티 서비스의 확장에서부터 2015년 디젤 게이트 이후 유럽 업체들이 디젤의 대안으로 선보이고 있는 각종 전동화 전략, 자율주행 기술까지 표면적으로는 크게 달라진 부분은 없으나, 내용면에서는 더욱 구체적이고 명확해진 업체의 전략이 드러난 자리였다고 평가한다. 특히 유럽 주요 업체들의 새로운 모빌리티 서비스 전략이나, 그 동안 추상적으로 강조되어 온 전동화 전략에 대한 구체화가 이번 모터쇼를 통해 드러난 점은 인상적이다. 이는 올해 IAA의 핵심 키워드인 “New Mobility World”와도 잘 맞아 떨어지는 부분이다.

IAA(프랑크푸르트 모터쇼) 2017: 올해의 키워드는 지금 펼쳐진 미래의 자동차(Future Now)



자료: IAA, 키움증권

다만 유럽 시장 점유율의 20%를 차지하는 업체들(알파로메오, 미쓰비시, DS, 닛산, 피아트, 푸조, 인피니티, 볼보, 지프 등 9개 주요 브랜드)의 불참은 향후 모터쇼가 가야할 방향에 대해 화두를 던져주기도 했다. 잠재 고객을 위한 콘텐츠 부족과 소통의 어려움으로 기본적인 모터쇼의 목적인 판매 효과로 이어지지 않기 때문이다. 소비자들의 구매 패턴이 온라인 커뮤니케이션을 통해 정보를 습득하는 경우가 많아 신차의 마케팅 효과는 크지 않다는 점과 다가올 미래 모빌리티에 대한 투자로 비용 절감에 나선 업체들의 니즈는 모터쇼보다 다른 형태의 소구점이 필요할 것이다.

프랑크푸르트 모터쇼 및 글로벌 5대 모터쇼 + 서울모터쇼 개요(1)

	프랑크푸르트 모터쇼 (International motor show)	제네바 모터쇼 (The Geneva International Motor Show)	디트로이트 모터쇼 (Detroit North American International Auto Show)
개최 일시	2017.09.14~24	2017.03.09~19	2017.01.12~22
개최 주기	격년(홀수 해)	매년	매년
개최 장소 (도시/장소)	독일 프랑크푸르트 /Messe Frankfurt	스위스 제네바 /Palexpo-Geneve	미국 디트로이트 /Cobo Center
주최자	Verband der Automobil Industrie.V(VDA)	Foundation Orgexpo	NAIAS
규모	총 면적 170,000m ² 방문자수 112만명(예상)	119,000m ² 70만명	65,302m ² 85만명
참여 업체	완성차	약 50개	70개
	부품업체	약 70개	12개
	튜닝업체	3개	26개
	이륜차	-	-
	총 합계	1,100개	약 261개
총 대수	-	175대	-
신차	BMW (M5) - 최고출력 600마력, 76.5kg.m 최대토크 - 최고속도 옵션 시 305km/h	아우디 (RS3 스포트백 facelift) - 2.5리터 직렬 5기통 터보 FTSI 엔진 - 최고출력 400마력	렉서스 (LC500) - V형 8기통 5.0리터 엔진 - 10단 자동변속기
	폭스바겐 (I.D. 크로즈 II) - 클렌에어 시스템 - 자동주행모드 I.D 파일럿	피아트 (500· 60주년 Special edition) - 16인치 경량 알루미늄 휠 - 대시보드, 스티어링 휠 디자인	쉐보레 (SUV 신형 트레버스) - 최고 305마력, 최대 35.9kg.m 최대토크
	아우디 (A8) - AI 트랙픽 잼 파일럿 - 레이저 스캐너	기아차 (니로· PHEV) - 9.8kWh 리튬이온 폴리머 배터리 - 1.6L 가솔린 엔진	캐딜락 (CT6 PHEV) - 배터리 용량 18.4kWh - 최장 48km 전력 주행
	현대차 (코나) - SUV와 친환경 트렌드 결합 - 안전기술 스마트 센서	벤츨리 (벤틀리가 몰리너) - 6.0L W12 엔진 탑재 - 최고출력 608마력, 최대토크 91.8kg-m	폭스바겐 (신형 티구안) - 롱 휠베이스 - 기존 5인승 티구안 개조 7인승
	혼다 (어반 EV) - 320km 이상 주행거리 - 2019년 출시예정 전기차 모델	아우디 (RS Q8) - 4.0L V8 트윈터보 엔진 탑재 - RS 전용 퍼포먼스 휠	폭스바겐 (ID 버즈) - E-모빌리티 디자인 - ID파일럿 자율주행모드
출품 자동차	기아차 (프로씨드) - 3도어 해치백 - 트렁크 공간 확장으로 실용성 겸비	시트로엥 (C-에어크로스) - 어반 캡슐 디자인 적용 - 미래지향적 실내 디자인	인피니티 (QX50) - 최대 268마력, 39.7kg.m 최대토크 - 압축 2.0리터 VC 터보 엔진
	벤츠 (EQA) - 두개 전기모터 최고출력 270마력 - 최대주행 400km	푸조 (인스팅트) - 사물인터넷 플랫폼 - 최고출력 300마력 PHEV	닛산 (V모션 2.0) - 로그 하이브리드 - Safety 쉼드 기술
	슈퍼카	페라리 (포르토피노) - 최대출력 600마력 - 접이식 하드톱, 2+시트 배치	람보르기니 (우라칸 퍼포만테) - 최고속도 325km/h, 기준모델 100kg경량 - 제로백(100km/h 도달시간) 2.9초
람보르기니 (아벤타로도 신형 로드스터) - 최대출력 740마력 - 최대토크 70.4kg.m		페라리 (812 슈퍼패스트) - 12기통 6.5L 엔진, 최고출력 800마력 - 최고속도 340km/h	포르쉐 (911 GTS) - 최대 450마력 - 6기통 3.0L 터보 엔진

자료: 언론종합, 키움증권

프랑크푸르트 모터쇼 및 글로벌 5대 모터쇼 + 서울모터쇼 개요(2)

	파리 모터쇼 (International motor show)	서울 모터쇼 (2017 Seoul Motor Show)	도쿄 모터쇼 (예정) (The 45th Tokyo Motor Show 2017)
개최 일시	2016.10.01~10.16	2017.03.31~04.09	2017.10.27~11.05
개최 주기	격년(짝수 해)	격년(홀수 해)	격년(홀수 해)
개최 장소 (도시/장소)	프랑스 파리 /Paris Expo Porte Versailles	한국 일산 /KINTEX	일본 동경 /Tokyo Big Sight
주최자	Comite des Constructeurs Francais d'Automobiles	서울모터쇼조직위원회 (KAMA, KAIDA, KAICA)	일본자동차제조협회(JAMA)
규모	총 면적 96,000 m ² 방문자수 약 110만명	91,141m ² 약 61만명	40,000m ² 약 81만명('15년)
참여 업체	완성차	약 25개	27개
	부품업체	-	64개
	튜닝업체	-	-
	이륜차	-	-
	총 합계	약 230개	약 300개
총 대수	-	약 42종	-
신차	폭스바겐 (MQB) - 경량화 설계로 1,464kg - 최고 190마력, 최대 40.8kg.m	혼다 (CR-V) - 무단 자동변속기(CVT) - 최고 193마력, 최대 24.8kg.m	스즈키 (ZIMNY) - R06A 형 657cc 직렬 3기통 엔진 - 6.4kg.m 최대토크
	벤츠 (E-Class 올 터레인) - 지상고 29mm 상향 - 최고 194마력	렉서스 (LC500h) - 울트라-스몰 3빔 LED - 수소 연료전지 기술	혼다 (S1000) - 최대출력 127마력 - 20.4kg.m 최대토크
	AMG (GLC43 쿠페) - 최고 362마력, 최대 53.1kg.m - 9단 자동 변속기	BMW (M760Li x드라이브) - 전용 M 스티어링 휠 - 최고 609마력, 최대 81.6kg.m	마쯔다 (RX-비전) - 스카이엑티브-R 로터리 엔진 - RX-7 후속 모델
	BMW (X2) - 어반스포츠 디자인 - L자 형태 리어램프	닛산 (그립즈) - 퓨어 드라이브 E 파워 엔진 - SUV 실용성	-
출품 자 동 컨 셉 트 카	현대차 (RN30) - 고성능 터보 엔진 - 스포티한 디자인	링컨 (내비게이터) - 파워 걸-윙 도어 - 3.5L V6 GTDI 트윈터보 엔진	-
	쌍용차 (LIV-2) - 첨단 인포테인먼트 시스템 - ADAS 기술 적용	렉서스 (LF-FC) - 수소 연료전지 기술 - 앞바퀴 내장 모터	-
	페라리 (파페라리 아페르타) - 최고 963마력 - 12기통 자연흡기 엔진	혼다 (클래리티 퓨얼 셀) - 9단 듀얼 클러치 변속기 - 최고 573마력	-
슈퍼카	포르쉐 (파나메라 4 E-하이브리드) - 최고 462마력 - 8단 듀얼클러치 변속기	포르쉐 (파나메라 터보) - V8 바이터보 엔진 - 8단 듀얼 클러치 트랜스미션	-
	재규어 (5G 디스커버리) - 인텔리전트 시트 폴드 - 스포티파이 앱	포르쉐 (718 박스터 S) - 4기통 수평대향 엔진 - 최고출력 350마력	-

자료: 언론종합, 키움증권

>>> Keyword: New Mobility World

5대 핵심 키워드: 커넥티드, 자율주행, 전기차, 도시 모빌리티, 모빌리티 서비스

이번 IAA 2017에서 주요 키워드는 새로운 모빌리티 세상(New Mobility World)이다. 이는 우리가 너무나 잘 알고 있는 1) 커넥티드카, 2) 자율주행, 3) 전기차, 4) 도시 모빌리티, 5) 모빌리티 서비스라는 세부 주제로 모터쇼 곳곳에서 토론되었다.

자동차 업체들 또한 이러한 모토에 맞게 관련된 세부 모델들을 선보이며 자사의 모빌리티 서비스, 전동화, 자율주행 전략을 설명하는데 시간과 공간을 할애했다. 한국과 일본, 미국 브랜드는 향후 유럽 시장 공략을 위한 신규 모델을 강조했다. 이와 달리 유럽업체들은 단단한 자국 지역 내 판매 기반을 바탕으로 앞으로의 경쟁 전략을 보다 구체적으로 현실화 했다. 이는 모빌리티 서비스 생태계가 활성화된 유럽 시장에서의 모빌리티 시장에 대한 향후 방향성을 살펴보는데 중요한 의미를 가진다.

유럽 3사는 전기차를 포함한 전동화 플랫폼에 대한 전략을 매우 공격적으로 밝혔다. 폭스바겐은 자사의 전동화 전략인 로드맵 E를 통해 향후 300여종의 모든 모델의 전동화 스펙을 추가하겠다고 밝히며 관련한 투자, 인프라, 생산 전략을 구체적으로 밝혔다. 다임러 또한 고급형 AMG 프로젝트 원부터 소형 EQ에 이르는 전동화 모델 컨셉카를 선보이며 폭스바겐과 마찬가지로 모든 자사 모델에 전동화 스펙을 추가하겠다고 밝혔다. BMW도 i3과 i8을 메워줄 새로운 전동화 컨셉카를 선보이며 전동화 전략을 보다 강화했다.

프랑크푸르트 모터쇼: 주요 키워드 - New Mobility World



커넥티드카

자율주행

전기 모빌리티

도시 모빌리티

모빌리티 서비스

자료: IAA, 키움증권

또한 유럽 3사는 모빌리티 서비스를 활용한 비즈니스 모델 확대를 직간접적으로 밝혔다. 폭스바겐은 세드릭이라는 컨셉카를 통해 향후 모빌리티 서비스를 통한 부가가치 확대에 중점을 둘 것임을 밝혔다. 다임러는 자사의 CASE(커넥티드, 자율주행, 모빌리티 서비스, 전동화) 전략의 연장선 상에서 새로운 Device가 될 EQ와 스마트 EQ 포투 컨셉카를 통해 미래 모빌리티에 대한 정의를 새롭게 했다.

주요 자동차 업체들이 이번 모터쇼에서 선보이는 전시 차량들의 컨셉을 보더라도 유럽 현지 전략 차종을 제외하고는 대부분 전동화, 자율주행 기술 기반의 모빌리티 서비스의 컨셉을 잘 나타내는 모델을 전방에 내세웠음을 알 수 있다.

프랑크푸르트 모터쇼: 주요 완성차 전시 차량

	도요타	혼다	포드	다임러	BMW	폭스바겐	현대	기아
신차	NEW NX Crossover E	CR-V Hybrid Prototype E	EcoSport Facelift E	Project ONE show car W	ALPINA D5 S W	Audi A8 D	Hyundai KONA W	Kia Stonic D
	Lexus CT 200h E	Honda Jazz Facelift E	Mustang Facelift E	S-Class Cabriolet W	6er Gran Turismo W	T-Roc D	Hyundai i30 N W	Kia Stinger D
	Land Cruiser Face Lift W	Honda Civic Diesel E	Ford Fiesta D	S-Class Coupe W	BMW X3 W	Golf Sportvan Successor D	Hyundai i30 Fastback W	
				S 63 4MATIC+ E	BMW M5 W	Up! GTI D		
				New S-Class Cabriolet W	7 Series Edition 40 Years W	Tiguan Allspace D		
				New Mercedes S-Class Coupe W	BMW i3/i3s W	Audi ELAINE F		
				The new X-Class E	BMW M8 GTE W	Audi AICON F		
컨셉트카	C-HR HY-Power Concept F	Honda Urban EV Concept W		Concept EQA show car W	8 Series D	I.D. CROZZ II W		
				The New GLC F-Cell W	BMW Z4 E			
					MINI Electric Concept W			
				MINI John Cooper Works GP Concept W				

주: 알파벳은 해당 지역 최초 모델 공개, W (세계), E (유럽), D (독일), F (컨셉카)

주: 각 모델 하단 색은 1) 커넥티드카(자주), 2) 자율주행차(빨강), 3) 전기차(파랑), 4) 도심모빌리티(초록), 5) 모빌리티서비스(노랑) 을 상징

자료: IAA, 키움증권

프랑크푸르트 모터쇼: 보쉬, 콘티넨탈, ZF 부품사 전시 제품

BOSCH	Continental AG
Connected show car (컨셉트카) E	48-Volt electric drive for e-bikes (E-자전거) W
Fail-operational electric steering (부품) E	Acella Seat cover material with sensor (부품) W
Updates Over-the-air (부품) W	Electrically switchable engine mount (부품) W
Automatic emergency braking that recognizes cyclists W	WinterContact TS 860 S (부품) W
E-axle (부품) E	Contisense&ContiAdapt (부품) F
Light electric mobility (E-모빌리티) D	Cockpit Vision 2025 W
Connected show car (컨셉트카) E	Cyber-Security:Comprehensive end-to-end solution (부품) W
ZF	Brake power and lightweight-wheels for e-vehicles (부품) W
Vision Zero vehicle W	Highly integrated air supply system (부품) W
	Real-time 3D monitoring of vehicle surroundings (부품) W
	AllCharge charging system for electric cars (부품) W
	Automated wireless charging (부품) W

주: 알파벳은 해당 지역 최초 모델 공개. W (세계), E (유럽), D (독일), F (컨셉카)

주: 각 모델 하단 색은 1) 커넥티드카(자주), 2) 자율주행차(빨강), 3) 전기차(파랑), 4) 도심모빌리티(초록), 5) 모빌리티서비스(노랑) 을 상징

자료: IAA, 키움증권

II. 업체별 Key Takeaways

>>> 현대차그룹: 디자인 역량 강화 속 친환경, 고성능 라인 전시

현대차그룹은 최근 디자인 역량에 힘을 쏟고 있다. 제네시스와 같은 고급 브랜드 런칭과 감성 품질의 개선을 통해 브랜드 가치를 개선하는 전략의 성과를 내기 위해서이다. 2006년 기아차의 피터 슈라이어 현재 현대기아 디자인 총괄 사장 영입 이후 최근 디자인 분야 핵심 인재 크리스토퍼 채프먼 상무(미국 디자인센터, 2011년), 루크 동커볼케 전무(현대 디자인센터장, 2015년), 이상엽 상무(현대 스타일링 담당, 2016년), 피에르 르클레어 상무(기아 스타일 담당, 2017년) 등을 연이어 영입했다. 기계식 동적 성능의 개선 속도가 체감하고 있어 업체간 성능 차별화가 무차별하다. 디자인의 개선은 이러한 한계를 극복하고 감성 품질을 개선하는데 매우 효과적인 전략이다.

현대차: 친환경차 로드맵, 고성능 N 런칭, 신차(코나, i30, 아이오닉)

현대차는 2,000㎡ 전시공간에서 고성능 N과 아이오닉 전용 공간을 마련, 총 19대의 모델을 선보였다. 김형정 현대차 유럽법인이자 전면에 나서 2020년까지 친환경차 전략에 대한 로드맵을 구체적으로 밝히며 아이오닉 플라인업을 선보였다. 알버트 비어만 고성능차 개발 담당 총괄을 통해 고성능 브랜드 N의 첫 모델을 선보였다. 신차로는 코나, i30 Fastback 등을 통해 유럽시장 대응을 위한 전략 모델에 중점을 두며 강조한 점이 특징적이다.

1) 친환경: 2020년까지 글로벌 친환경차 15종 출시 계획

- '20년 친환경차 15종 출시: 현 7종 → '18년 차세대 수소전기차 출시, 전기차 4종 포함 확대
- 아이오닉 플 라인업 전시: 별도 부스(아이오닉존) 마련 아이오닉 HEV, EV, PHEV 라인업 전시
- 이와 함께 유럽 진출 40주년을 맞이, 고성능차, SUV 중심 라인업 확충으로 판매 신장 목표

2) 고성능 N: i30N 최초 전시

- i30N: 2.0 가솔린 터보 탑재, 275 마력, 최대토크 36.0kgfm, 5가지 주행모드
- e-LSD(전자식차동제한장치), ECS(전자식제어서스펜션), Rev-matching, Launch Control, Overboost, 가변식 배기밸브 시스템 등 고성능 전용기술 적용
- 2018년 국내 고성능 N 브랜드 2개 차종 출시 예정 (차종 미정)

3) 차세대 파워트레인: Smart Stream로 명명된 신규 파워트레인 2종 전시, 추가 라인업 순차 공개 계획

- 1.6L T-GDi: 연속가변밸브튜레이션(CVVD, 흡기밸브개폐간격을 연속적으로 변화해 연비 개선)
- 8단 습식 DCT: 빠른 전달 효율 통한 변속감 개선, 연비 개선
- 연비 개선, 성능 개선, 배출가스 저감을 위한 신규 개발 기술 집약

4) 신차: 코나 SUV, i30 라인업 강화

- 코나: 1.0 T-GDi / 1.6 T-GDi 적용 예정
- i30 라인업: i30N, i30 Fastback, i30 5-door, i30 wagon 등 유럽 전략형 i30 라인업 전시

기아차: 한국, 중국, 미국 부진을 신차로 극복

기아차는 2,421㎡ 전시공간에서 프로씨드 컨셉트(KED-12), B-SUV 스톤과 쏘렌토 F/L, 피칸토(모닝) X-line 등을 포함한 컨셉카, 양산차 19개 모델을 선보였다.

이형근 기아차 부회장은 이번 모터쇼를 통해 스톤의 성공에 대한 자신감을 강하게 피력하며, 유럽의 성공을 통해 최근 통상임금과 사드 보복으로 인한 중국 부진, 미국 시장 고전을 극복을 만회할 수 있을 것이라고 밝혔다. 그레고리 기욤 기아차 유럽디자인센터 수석 디자이너는 프로씨드 컨셉트를 선보이는 자리에서 향후 씨드의 패밀리 라인업에 대한 새로운 디자인 방향성과 비전을 제시했다.

1) 프로씨드 컨셉트(KED-12): 역동적인 이미지를 통한 유럽 디자인 방향성과 비전 제시

- 유럽 전략차종 3도어 해치백: 기존 디자인 계승했으나 트렁크 늘려 실용성 강화(익스텐디드해치)
- 호랑이 코 그릴을 통한 패밀리 룩
- 전면 범퍼 중앙과 가장자리 대형 인테이크 적용해 역동적인 이미지 강조

2) 스톤: 2018년 연 7만대 판매목표 자신

- 판매 출시 일정: 2017년 9월 중 유럽 출시
- 유럽 소형 SUV 시장 성장에 편승: 2016년 110만대 → 2020년 200만대 성장 전망(10대중 1대)
- 3가지 디자인 핵심 속성: 민첩함, 안정감이 느껴지는 단단함, 독특함
- 파워트레인: 1.0터보 가솔린, 1.25 가솔린, 1.4 가솔린, 1.6 디젤

3) 기타 신차: 쏘렌토 부분변경, 피칸토(모닝) X-Line

현대차: i30N과 알버트 비어만



자료: 언론, 키움증권

현대차: i30 패스트백과 토마스 슈미트 유럽법인 부사장



자료: 언론, 키움증권

기아차: 프로씨드 컨셉트(KED-12)



자료: 언론, 키움증권

기아차: 스톤, 2018년 연 7만대 판매 목표



자료: 언론, 키움증권

>>> VW: 로드맵 E + 자율주행 = 새로운 모빌리티

VW은 로드맵 E와 아우디의 자율주행 컨셉카 2종을 통해 새로운 모빌리티의 방향성을 새롭게 제시했다. VW의 자사 전동화 전략을 보다 강화한 전략인 로드맵 E는 향후 전동화 모델 라인업 확대를 강화하고, 관련 투자와 인프라 구축, 배터리 조달에 대한 구체적인 전략을 제시했다. 2030년 전 모델에 전기차 라인업을 하나씩 추가하겠다는 야심찬 포부도 밝혔다. 아우디는 일레인(Elaine)과 아이콘(Aicon)을 통해 자율주행에 대한 양산 기술수준과 비전을 제시하는데 주력했다.

VW: 로드맵 E로 전동화 전략 강화, 자율주행 컨셉카를 기반으로 모빌리티 정의

마티아스 뮐러 폭스바겐 그룹 회장 (Matthias Mueller)은 모터쇼 전시회 직전 기자회견을 통해 폭스바겐의 전기차 전략 '로드맵 E'를 공개했다. 2025년까지 그룹 브랜드 통틀어 새로운 전기차 80종 출시, 이 중 순수전기차는 23개 런칭할 계획이다. 이후 2030년까지 그룹 전 브랜드를 통틀어 약 300개 차종 중 적어도 하나 이상의 전기차 모델이 나올 수 있도록 목표치를 높일 계획을 밝혔다. 이를 위해 폭스바겐 그룹은 E-모빌리티사업(전기차 플랫폼 기반 차량 제작/공장 개선/기반시설 교체/배터리 기술 및 생산 등)에 2030년까지 200억유로 이상을 투자하기로 결정했다.

폭스바겐 '로드맵 E'

	목표년도	내용
전기차 생산 확대	2025년	80종 전기차 출시 (EV 50종, PHEV 30종) 25% 신규 모델 전동 파워트레인 탑재 최대 연 3백만대 전동화 차량 생산
	2030년	300개 차종 중 최소 1개 이상 EV 모델 출시 12개 브랜드 및 상용 브랜드 전기차 모델 확대
생산/R&D 투자	2030년	2개 전동화 플랫폼, 생산시설 등 300억유로 투자
전기 인프라 확충	2030년	미국 15개 도시 500곳 급속 충전소 설치 도시/고속도로 광범한 충전 인프라 구축
배터리 수요 대응	2025년	자체 EV 배터리 개발. 150GWh(연) 생산 능력 확보
		해외 장기 파트너십 확대. 글로벌 배터리 수요 대응 MEB 플랫폼 차량 500억유로 배터리 물량 조달
내연기관 기술 강화	-	고효율, 친환경 디젤 기술로 각종 환경 규제에 대응

자료: 언론보도, 키움증권

로드맵 E (Roadmap E) 개요

1) 전동화 모델 출시 계획

- 모델 확대: 기존 2020년 30종 친환경차 확대 → 2025년 250억 유로 투자, 80종 친환경차 확대
- 계획: 2025년 EV 50종, PHEV 30종 포함 80개 → 2030년 현재 300개 차종 1개 이상 EV 출시
- 2025년 전동화모델 25% 계획: 연간 최대 300만대 이상 전동화 차량 생산 기업으로 도약
- 전동차 목표 상품성: 최대 600km 이상 주행거리, 짧은 충전기간, 높은 품질, 저렴한 가격

2) 투자확대: 플랫폼 확대, 배터리 및 생산시설 투자

- 투자비: 300억 유로 투자, 플랫폼 확대, 생산시설, 배터리 기술 개발 목적
- 플랫폼 확대: 2030년까지 지금과 다른 형태의 신규 EV 플랫폼 2개 개발

3) 충전 인프라 확대: “Electrify America” 500곳 이상 충전 시설 확대

- 총 500곳 이상 충전 인프라 확대: 15개 주요도시 300개, 교외 200개 이상
- 미국 ZEV(Zero Emission Vehicle) 차량 보급 활동 일환, 디젤게이트 이후美정부와 협의 내용

4) 배터리 생산 확대: 배터리 자체 개발, 조달 편의 위해 생산시설 확충

- 그룹 내 수요 확대: 연 150 GWh 이상 공급 필요
- 장기 파트너십 체결: 중국, 유럽, 북미 등 그룹 내 배터리 수요 대응 목적
- MEB 플랫폼 전용 연 500억유로 이상 수요

5) 내연기관 파워트레인 기술 투자 지속: 현재 판매 중 모델 대부분은 내연기관

- 새로운 모빌리티 환경의 주축: 현재 판매 중인 모델의 상품성 개선 필요
- 규제 대응을 위한 디젤 기술 강화: 효율적이고 깨끗한 디젤 기술 요구 지속

폭스바겐: 전기차 기반의 ID CROZZ



자료: 언론, 키움증권

폭스바겐: 첫 자율주행 컨셉카 세드릭



자료: 언론, 키움증권

첫 자율주행 컨셉카 세드릭

폭스바겐 그룹은 도심형 자율주행차부터 럭셔리 스포츠카, 자율주행 운송차량, 트럭에 이르기까지 “이 미다양한 세드릭 패밀리에 대한 아이디어를 개발 중”이라며 세드릭의 확장 가능성을 시사했다.

1) 제품 소개: 2017년 제네바 모터쇼에서 첫 선보인 완전자율주행 컨셉트 카

- 버튼 하나로 작동, 자율적 이동성을 중시
- 전통적 디자인에서 탈피: 엔진룸, 트렁크 등 없어진 박스형 공간
- 핵심 개발 영역:
 - 1) 카메라, 레이더, 센서 통한 인식 능력,
 - 2) 빅데이터 처리 및 차량 제어 위한 하드웨어-소프트웨어 알고리즘,
 - 3) 운전자 대체 인공지능,
 - 4) 전동식 동력계,
 - 5) 모빌리티 경험을 위한 개인화된 서비스

2) 의미: 전통 자동차 제조산업체 → 모빌리티 서비스 제공업체로 발돋움

- 레벨 5 기반 완전자율주행 전기차, 디지털 네트워킹 통합 차량
- ‘단순하고 편리하고 안전한 지속가능 미래 모빌리티 제공’이라는 새로운 비전 제시

3) 그 외 신차: ID CROZZ (전동차 ID 브랜드의 SUV 차급)

- 스펙: 최고출력 306마력, 최고속도 180km/h, 완충시 최대 500km 주행 가능, 자율주행 장착
- ID 패밀리 라인업 중 하나: ID(4도어 컴팩트 세단), ID BUZZ(볼리 기반 MPV), ID CROZZ(SUV)

폭스바겐: 티구안 아래 위치할 SUV 신차 T-ROC



자료: 언론, 키움증권

아우디: 최초의 레벨 3 자율주행 양산차, A8 공개



자료: 언론, 키움증권

Audi가 선보인 두 개의 컨셉트카, AICON & ELAINE

Audi AI 기술 기반의 자율주행 인공지능 전략 컨셉트카 소개

- 커넥티드: 클라우드 및 V2V 기반의 머신 러닝 가능
- 안정성, 효율성, 주행경험 제공 가능한 인공지능 기술 집약
- 레벨 3 탑재 최초 양산모델 A8 통해 Preview

1) AICON: 완전 자율주행 전기차

- 레벨 5 자율주행: 레벨 5 수준의 완전 자율주행
- D 세그먼트 쿠페형 세단
- 전기차: 4개 전기모터 탑재, 700~800km 주행거리

2) ELAINE: 스포츠백 컨셉의 쿠페형 SUV 전기차

- 레벨 4 자율주행: 자율주행 제어장치 zFAS 차세대버전 탑재 (130km/h 미만 속도로 자율주행)
- e-tron 스포츠백 컨셉 기반 쿠페형 SUV
- 전기차: 전장 4,900mm, 3개의 전기모터 활용 503마력, 최고출력 370kW, 풀타임 사륜구동

3) A8: 최초의 레벨 3 자율주행 기술 탑재된 양산 모델

- 고속도로 자율주행: 중앙분리대 설치된 고속도로, 다차선도로 시속 60km 이하 서행 시 자율주행 기술이 정지, 가속, 조향, 제동을 직접 제어

아우디 2대 자율주행 컨셉트카 공개

	자율주행 레벨	자율주행 제어 기술	차종	파워트레인
일레인(Elaine) 컨셉트카	4	zFAS(중앙운전자 보조 컨트롤러) Highway Pilot	SUV 쿠페 (전장 4.9m)	3 개 전기모터 503 마력 (최고출력 370kW)
아이콘(Aicon) 컨셉트카	5	PIA(인공보조주행기술) V2I(신호등정보)	D 세그먼트 풀 사이즈	4 개 전기모터 350 마력(최고출력 260kW) 1 회 충전 700~800km 주행
아우디 A8	3	zFAS(중앙운전자 보조 컨트롤러) 레이저스캐너	플래그십 세단	4.0 리터 8 기통 TDi 엔진 최고출력 435 마력

자료: 언론보도, 키움증권

아우디: 완전자율주행 컨셉트카, 아이콘(AICON)



자료: 언론, 키움증권

아우디: 일레인(Elaine), SUV 쿠페



자료: 언론, 키움증권

>>> 다임러: 전기차+수소차 투자 확대 의지, 모빌리티 서비스 재정의

다임러 디터 제체 회장은 향후 2022년까지 전 모델을 하이브리드를 포함 전동화 하고, 각 모델 라인별 1개의 전기차 라인을 추가해 50개 이상 전동화 모델을 갖추겠다고 밝혔다. 이를 위해 향후 100억유로를 전기차 개발을 위해 투자하겠다는 말도 빼놓지 않았다. 또한 2020년까지 '스마트' 브랜드의 모든 모델 라인업을 손질하여 모든 차량을 전기차로 바꾼다는 계획도 밝혔다. 다임러는 오는 2025년 자동차 공유 서비스(카셰어링) 이용객 수가 3천670만명에 이를 것으로 전망하고 있으며 스마트 브랜드를 활용해 전기를 기반으로 한 카셰어링 서비스 강화에 전념할 계획이다

현재 다임러 그룹은 전기를 통해 얻는 수익률이 일반 내연기관차의 절반에 불과하나 제조 공정의 간소화, 아웃소싱 등 원가 절감을 통해 수익성을 개선할 것이라 밝혔다. 이는 타 국가 장기 파트너십을 통해 배터리 생산 시설을 확보하는 원활한 소싱 전략을 택한 폭스바겐과 같은 맥락의 전략이라고 보여진다. 단, 최신 디젤엔진 개발에 30억유로를 투자하고 있다고 밝혀 내연기관 강화, 비중 유지 전략은 여전히 유효하다.

다임러 주요 인사 프랑크푸르트 모터쇼 언급 내용

인사	분야	내용
디터 제체 벤츠 회장 (Dieter Zetsche)	전동화 전략	향후 50개 이상 EV 모델 생산 2020년까지 유럽, 미국서 스마트 EV 경쟁력 강화, 가솔린/전기차 중심 구성
	공유 서비스	Car2go 유럽 사업 확대
	디젤 엔진 기술	친환경/고성능 디젤 엔진 연구에 10억 유로 투자 특정 엔진을 금지하는 것은 단기적인 안목

자료: 언론보도, 키움증권

메르세데스 벤츠: AMG 프로젝트 원 컨셉카(고성능)부터 EQA(소형차)까지 전기차 잔치

1) 메르세데스-AMG: 프로젝트 원 컨셉트카

- 다임러 고성능 브랜드 AMG의 F1 차량 기반 고성능 전동화 모델
- 동력: 4개 모터와 하나의 하이브리드 터보차저 엔진으로 구성
- 스펙: 합산 1,000마력, 최고속도 350km/h, 0-200km/h까지 6초 미만 성능
- 전동화 모델 기준 고성능 차량의 선호가 있는 고객을 위한 틈새 모델

2) 메르세데스-벤츠: EQA 컨셉트카

- 전동화 전용 브랜드 EQ의 두번째 컨셉트카 (첫번째는 SUV 쿠페 제너레이션 EQ)
- 2020년 양산 목표 MEA 플랫폼 기반의 5-도어 소형 전기차 컨셉
- 동력: 2개의 모터 기반으로 최고출력 200kW(270마력)
- 스펙: 270마력, 0-100km/h까지 5초 미만, 최대토크 500 Nm(51.0kgm). 급속 충전 가능

3) 메르세데스-벤츠: GLC F-CELL

- 수소연료 및 배터리 기술을 플러그인 하이브리드 형태로 결합한 세계 최초 양산 모델
- 배터리와 수소연료 사이 상호작용, 짧은 충전시간 장점 활용
- 4.4kg 수소로 최대 437km 주행 가능. 대형 리튬-이온 배터리 활용 49km 주행 가능
- 두 개의 전기모터는 최고 출력 200kW(270마력), 최대 토크 500Nm을 발휘. 정지 상태에서 시속 100km까지 5초 이내

메르세데스-AMG: 프로젝트 원 컨셉트카



자료: 언론, 키움증권

메르세데스-벤츠: EQA 컨셉트카



자료: 언론, 키움증권

스마트: Car2go의 연장선 상에서 활용될 차세대 모빌리티 시연

스마트 비전 EQ 컨셉: 차세대 모빌리티의 정의

- 완전자율주행차: 핸들, 페달 없어 Google Car와 유사
 - 다임러 차량공유 서비스 Car2go로 새롭게 확장한 비즈니스 모델의 연장선 상에서 활용
 - 스펙: 30kWhh 충전식 리튬-이온 배터리, 개방감이 높은 2인승 실내 환경
 - 특징: 자사 CASE(커넥티드, 자율주행, 모빌리티 서비스, 전동화)를 가장 잘 표현한 모델
- 1) 서비스에 적합한 인터페이스: 모바일 앱을 통한 예약 서비스, 차량 공유 활용에 효과적
2) 전면부 LED 창: 이용자 확인, 동승자의 편안함을 위한 관계 형성에 활용 가능

다임러 전기차 & 자율주행차 전략

	목표년도	내용
전기차 생산 확대	2022년	벤츠 전 라인업에 전기차 모델 최소 1개 출시 50개 이상 전기차 모델 생산
	10년 이내	유럽, 북미 스마트 브랜드 모두 전기차 모델로 전환
		스마트 브랜드 기반 카셰어링 서비스 강화
생산/R&D 투자	현재 진행	전기차 개발에 100억유로 투자 우수 디젤 엔진 개발에 30억유로 투자
자율주행차 공개	현재 진행	5레벨 자율주행차 '스마트 비전 EQ' 공개

자료: 언론보도, 키움증권

메르세데스-벤츠: GLC 수소차



자료: 언론, 키움증권

스마트: 스마트 EQ 포투 컨셉트카



자료: 언론, 키움증권

>>> BMW: 전동화의 미래에 대해 논하다

BMW 그룹은 10,500m²의 대규모 공간에서 BMW, MINI, 모토라드 모델들을 전시했다. 뉴 8시리즈 컨셉트 카, 뉴 Z4 컨셉트카를 비롯해 친환경차인 X7 i 퍼포먼스 컨셉트, 뉴 i3s 를 세계 최초 공개해 눈길을 끌었다. 하랄드 크루거 BMW 그룹 회장은 전기차의 수익률이 낮으며 전동화를 위한 투자 규모가 매우 크지만 그룹의 수익성은 목표하는 8%~10% 수준을 유지하고 있다고 밝혔다. 수익성 개선을 위해 배터리 전기차와 내연기관차의 생산 라인을 공유해 수익성을 유지 강화할 계획을 밝히고 있다.

그는 2020년까지 EV 대량 생산을 목표로 생산태세를 강화한다고 발표했다. 2013년 EV 'i3'를 출시한 경험을 토대로 EV 수요 확대에 대응해 2020년까지 양산 체제를 갖추는 것이 목표이다. 향후 2025년까지 총 25종의 전동화 차량을 출시하며 2017년 새롭게 내놓은 ACES(자율주행, 커넥티드, 전동화, 모빌리티 서비스) 전략을 구체화 시킬 계획이다. 이에 2025년까지 12차종의 배터리 구동 모델을 전개할 방침이며, EV 부문에서 선행하고 있는 미국 테슬라를 추격할 방침이다.

1) 전동화 계획

- 2019년: 미니 브랜드 배터리 전기차를 추가하고 전동 파워트레인을 추가할 계획
- 2020년: 프리미엄 전동화 차량 분야 글로벌 1위 목표, i 비전 다이내믹스를 출시해 최초 상용 전기차 시장 진출
- 2025년: 총 25종의 전동화 차량 출시로 i NEXT(친환경차) 전략을 구체화

BMW의 전동화 비전

	목표년도	내용
전기차 생산 확대 (M, MINI 브랜드 포함)	2019년	MINI 브랜드 배터리 전기차 추가 전동 파워트레인 추가 예정.
	2020년	프리미엄 전동화 차량 분야 글로벌 1위 목표 BMW 최초 상용 전기차 'i Vision Dynamics' 출시 MINI 브랜드 X3 전기차 출시
	2021년	2021년 신형 BMW 'iNEXT' 브랜드 전기차 출시
	2025년	총 25종 전동화 차량 출시

자료: 언론보도, 키움증권

2) BMW i 비전 다이내믹스: i3과 i8 사이 위치할 전기차

- 1회 충전 시 최대 600km 주행, 최고속도는 시속 200km, 정지에서 시속 100km까지 4초 이내
- 실용성에 초점을 맞춘 i5와 달리 보다 역동적인 감성을 강조한 4도어 그란 쿠페
- 기존 BMW i 시리즈에서 전혀 볼 수 없었던 완전히 새로운 디자인 언어를 적용
- E-모빌리티 기술의 한계를 새로운 차원으로 끌어올린 것이 특징

3) MINI 일렉트릭 컨셉트카

- 2019년 양산 예정
- MINI의 아이덴티티를 이어받은 디자인에 역동적인 '고카트' 주행감각을 더한 것이 특징
- MINI 브랜드는 앞으로 출시하는 모든 순수 전기차에 'MINI Electric(일렉트릭)' 명칭 넣을 예정

4) 그 외 신차

- 출품작: BMW X7 i 퍼포먼스 콘셉트 (세계 최초 공개), BMW 뉴 6시리즈 그란 투리스모 (세계 최초), BMW 뉴 X3 (세계 최초 공개), BMW 뉴 7시리즈 에디션 40 Jahre (세계 최초), BMW 뉴 M5

BMW 뉴 8시리즈 콘셉트 카



자료: 언론, 키움증권

BMW X7 i 퍼포먼스 콘셉트 카



자료: 언론, 키움증권

BMW 뉴 i3s



자료: 언론, 키움증권

Mini 일렉트릭 컨셉트카



자료: 언론, 키움증권

>>> 부품업체: 보쉬, 콘티넨탈 그리고 ZF

이번 프랑크푸르트 모터쇼에서는 주요 부품업체의 모빌리티 기술에 대한 해석을 찾아볼 수 있었다.

보쉬는 새로운 모빌리티 기술로 사고 예방을 위한 자동 발렛 주차 기능과, 자동 업데이트를 위한 OTA 업데이트 기술, 친환경 배기가스 저감을 위한 e-엑셀 솔루션을 선보였다.

콘티넨탈은 크게 자율주행과, 전동화, 연결성이라는 세가지 주제에 걸맞은 아이템을 선보였다. 1) 자율주행의 경우 Bee라는 컨셉카를 선보이며 1-2인 탑승이 가능한 개인화된 도시형 이동성을 제공했다. 큐브의 경우는 로봇 택시 개념의 자율주행 교통 수단으로 동사의 자율주행 기술이 집약된 제품이다. 2) 전동화의 경우 충전과 48V 전기 시스템을 활용한 무단 자동 변속 시스템, 파워트레인을 선보였다. 3) 마지막으로 연결성의 경우 커넥티드 차량용 키를 활용한 스마트 엑세스 기능을 선보였다.

ZF는 모터쇼를 통해 중요 전략을 발표했다. 자율주행 기술에 경우 바이두와 Nvidia와의 협업을 통한 솔루션과 제어 기술을 연구개발함을 밝혔으며, UBS, IBM과 협업해 전자결제 기능을 개발할 계획을 밝혔다.

보쉬 새로운 모빌리티 기술 공개

컨셉	구분	내용
사고예방	자동발렛주차	앱을 통한 무인주차 기능, 다임러와 상용화 연구 진행
스트레스 완화	OTA (Over-the-air)	차량 소프트웨어 업데이트 시스템 암호화 보안, 차선 자동 유지 등 기능 제공
배기가스 감소	e-엑셀 솔루션	전기 파워트레인 솔루션. 전기모터, 파워 일렉트로닉스, 변속기를 하나의 장치로 통합. 동력출력 50kW~300kW 사이로 컴팩트카, SUV, 경상용차 장착

자료: 언론보도, 키움증권

콘티넨탈 안전성, 친환경, 경제성 갖춘 이동성 기술 공개

분야	구분	내용
자율주행	비(Bee)	콘티넨탈 콘셉트카. 1~2인 탑승 가능. 안락하며 개인화된 도시형 이동성 제공 최대시속 60km/h, 매일 350km 운행
	큐브(CubE)	'로봇택시' 개념의 자율주행 교통수단 센서, 전자제어장치, 소프트웨어 알고리즘 등 진보적 운행기술 적용
	3D 플래시 라이더 센서	차량 주변 상황을 이미지로 제공하는 기술 자동화된 고해상도 차량주변탐지 센서 탑재
전기화	충전 시스템	급속 유선 충전 기술 'AllCharge' 및 무선 충전 기술 공개
	48V 전기 시스템	완전한 무단 자동 변속기 탑재된 구동장치
	EMR3 파워트레인	150kW 배터리 모듈 무게를 75kg 까지 경량한 전기 파워트레인. 2019년 중국 출시 예정
	슈퍼클린 전동디젤	유료 6 디젤 차량 대비 질소산화물 배출량 60% 감소 연료 소비량 4% 감소
연결성	스마트 엑세스	커넥티드 차량 키. 승·하차 시 독립적으로 차문 개폐

자료: 언론보도, 키움증권

ZF, 모터쇼를 통해 중요 전략 발표

개발 분야	협력사	내용
자율주행차	바이두	바이두와 전략적 제휴 체결. 중국 시장에서 다양한 자율주행차 솔루션 개발을 목표
	Nvidia	차량제어기술 'ZF ProAI' 연구 개발 진행 중
Car eWallet	UBS, IBM	IBM 블록체인 기술 기반의 자동차용 전자결제 플랫폼 유료 도로, 주유, 충전 등 전자결제 기능 개발 계획

자료: 언론보도, 키움증권

III. Implication

>>> 1. 유럽 업체 중심의 전동화 계획 강화로 관련 업체 수혜

프랑스, 영국 정부를 발표한 2040년 정책을 정점으로 앞선 인도, 독일 등 일부 국가에서 나타나는 가솔린, 디젤 차국 내 판매 금지 정책 영향으로 유럽 브랜드 중심의 전동화 전략이 적극적인 태도를 띄고 있다.

노르웨이는 2016년 6월 2025년까지 신재생에너지 차량만 판매하기로 정했으며, 네덜란드 또한 같은 해 8월 2025년까지 내연기관 차량의 판매를 중지하고 순수 전기차만 판매 가능하도록 계획을 밝혔다. 독일도 디젤게이트의 영향으로 2016년 10월에 2030년까지 내연기관 차량 판매 금지에 대한 결의안을 통과 시켰다. 이어 2017년 5월 인도(2030년 까지), 프랑스, 영국(각각 2040년 까지) 내연기관 차량의 신규 판매 중단을 연이어 발표했다.

주요국가별 내연기관차 판매 중단 계획

국가	년도	내용	발표 시점
영국	2040년	모든 내연기관 차량 영국 내 신규 판매 중단	2017.07
프랑스	2040년	내연기관 차량 판매 금지 발표	2017.07
인도	2030년	신규 판매 차량 100%를 순수전기차로 교체	2017.05
독일	2030년	내연기관 차량 판매 금지 결의안 통과	2016.10
네덜란드	2025년	내연기관 차량 판매 중지, 순수전기차만 판매	2016.08
노르웨이	2025년	신재생에너지 차량만 판매	2016.06

자료: 언론보도, 키움증권

중국 전기차 PHEV 보조금 제도 현황

국가	지원 내용		보조금(단위: 위안)			
	차종	1 회충전 주행거리 요건	중앙정부	지자체	세제 혜택 등	합계
전기차		100~150km	2만5000			
		150~250km	4만5000	4만~6만	2만~6만	8만5000~ 17만5000
		250km 이상	5만5000			
PHEV	50km 이상	3만	3만~3만 5000	2만~6만	8만~14만 500	

자료: Kotra, 언론보도, 키움증권

정부의 공격적인 전기차 확대 정책 뒤에는 해당 기술에 대한 백업이 아직 따라주지 않는 상황이지만 연이은 각국 정부의 발표로 완성차에 미치는 파급력은 제법 큰 상황이다. 유럽업체를 중심으로 전동화에 대한 계획을 급진적으로 변경, 구체화 시키기 시작했다. 유럽 주요 3사인 VW, 다임러, BMW는 앞서 프랑크푸르트 모터쇼를 통해 밝힌 바와 같이 공격적인 전동화 전략을 취하고 있다.

1. VW: 로드맵 E (Roadmap E) 발표

기존 2020년 30종 친환경차 확대 전략 강화. 2025년 250억 유로 투자, 80종 친환경차 확대 계획, 2030년 현재 300개 차종 1개 이상 EV 출시(2025년 전동화모델 25% 판매 계획). 300억 유로 투자, 플랫폼 확대, 생산시설, 배터리 기술 개발 확대하고, 500곳 이상 충전 시설 확대

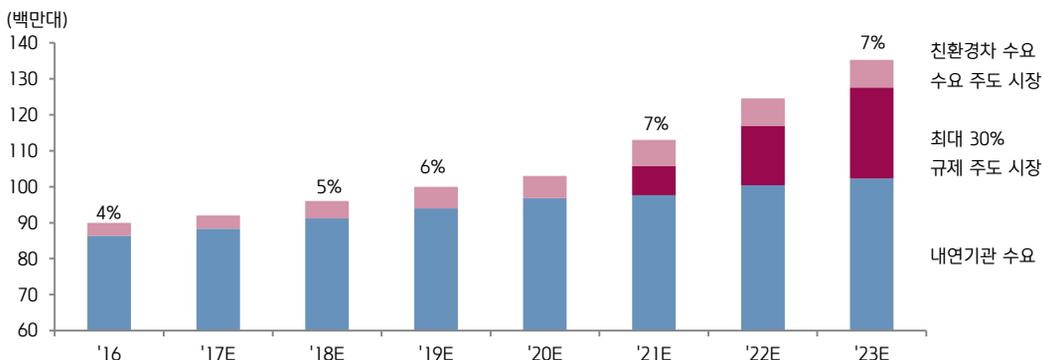
2. 다임러: 전기차 생산 확대

2022년 벤츠 전 라인업에 전기차 모델 최소 1개 출시, 최소 50개 이상 전기차 모델 생산. 10년 이내 유럽, 북미 스마트 브랜드 모두 전기차 모델로 전환하고, 스마트 브랜드 기반 카셰어링 서비스 강화. 이에 전기차 개발에 100억유로 투자

3. BMW: 전동화 모델 타 브랜드 확대 적용

MINI 브랜드 배터리 전기차 추가, 전동 파워트레인 추가 예정. 2020년 프리미엄 전동화 차량 분야 글로벌 1위 목표 BMW 최초 상용 전기차 'i Vision Dynamics' 출시. 2021년 신형 BMW 'iNEXT' 브랜드 전기차 출시 및 2025년 총 25종 전동화 차량 출시

친환경차 수요 성장의 핵심 드라이버는 규제

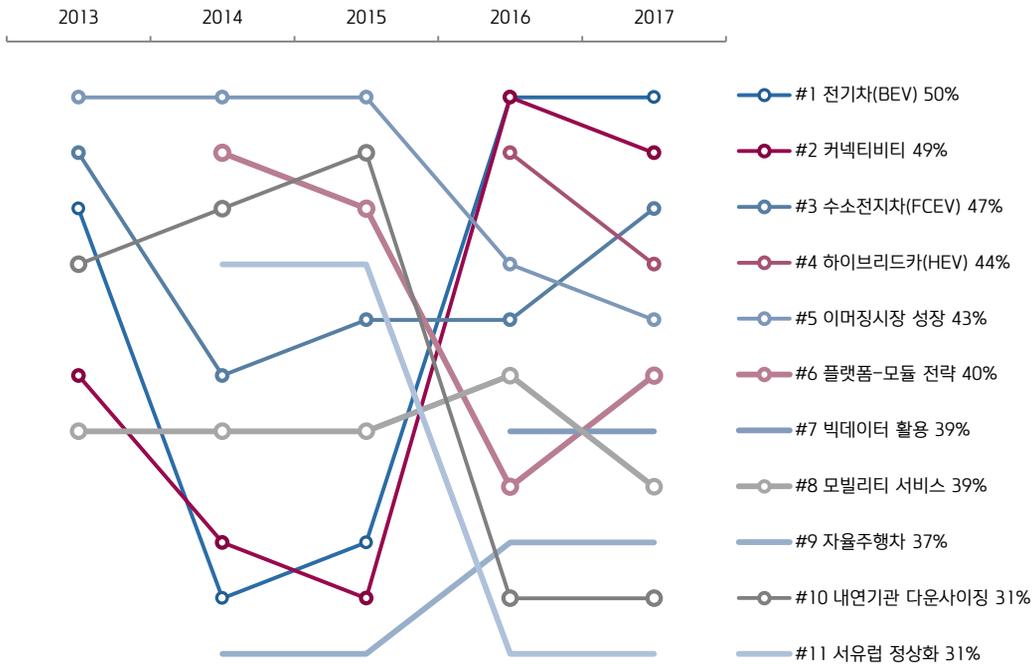


자료: KPMG, 키움증권

프랑크푸르트 모터쇼를 통해 살펴본 유럽 자동차 업체들의 전략은 대부분 전동화에 초점을 두고 낮은 수익성을 극복하기 위한 비용 절감과 소비가 가능한 제품의 경제성 확보라는 두 가지 상충된 명제를 동시에 해결하기 위한 전략적 고민이 묻어나는 자리였다.

다음 부분에서 다루겠지만, 완성차 업체는 그 동안 수요 둔화에 후행적으로 하락했던 가격을 보완하기 위한 전략을 통해 이익을 극대화 시키고, 이러한 패러다임 변화 속 나타나는 마찰적인 비용 증가의 국면을 막기 위한 전략적 행위로서 모빌리티 서비스 사업 확대를 최우선 과제로 지목하고 있다.

2025년 자동차 시장을 주도할 핵심 트렌드는?: 2015년 9월 VW 디젤게이트 이후 친환경차 관심 급상승



주: 우측 #순위, 항목 옆 백분율은 응답율
 자료: KPMG, 키움증권

전동화의 가속화라는 완성차 업체의 전략 변화가 업계에 미치는 영향은 다음과 같다.

완성차: 이익 성장 정체 지속 → 원가 절감을 위한 전략적 대응 지속

- 매출 성장 정체 속 비용 증가 지속
- 경쟁 심화에도 ASP 상승을 위한 전략 변화 모색
- 원가 절감으로 비용 최소화 → R&D 비용 이전 (친환경차, 자율주행차)

부품사: 전동화 수혜 업종에 대해서는 Q 및 P 상승 효과 지속

- 자동차 부품 중 기존 전통적 부품을 제외한 전동화 관련 부품의 수혜 기대
- 최근 변화하는 업체들의 전동화 전략 강화는 기존 기대했던 관련 수요의 추가 증가를 의미
- 모터의 수요 확대, 효율성 높은 공조 시스템의 수요 확대
- 해당 부품의 수요 증가는 높은 단가의 채용률 증가로 ASP 상승까지 가능해 이익 성장 지속 기대

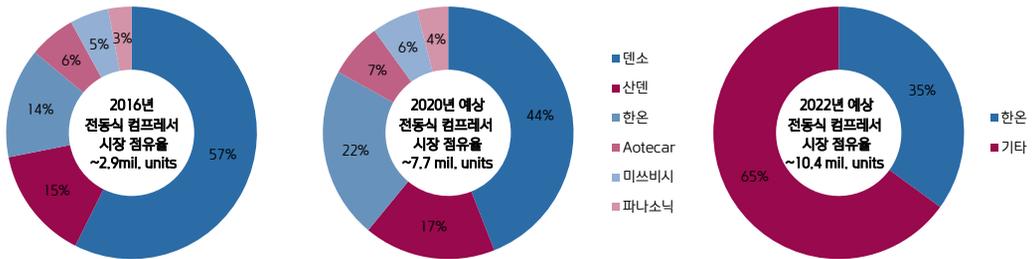
타이어: 생태계 변화에 편승 가능한 부가가치 창출 업체에 주목

- 모빌리티 사업 확대 시 주행거리 증가로 신차용과 달리 교체용 타이어 수요 유지 개선 가능성
- 이 경우 모빌리티 서비스 업체와의 B2B 관계가 중요
(빠른 교체 대응, 서비스 품질, 다품종 소량 생산 대응 가능한 업체)
- 즉, 브랜드 가치 높고 유통 채널 다량 보유한 업체가 유리

여기서 우리가 주목해야 할 부분은 기존 대비 달라진 1) 최근 각 국 정책의 급진적 변화와 2) 완성차 업체들의 전동화 전략 강화에 있다. 수익성이 낮음을 인정하면서도 규제에 대응하기 위해 구체화되고 있는 업체들의 전략 변화 속에서 요구되는 전동화 모델의 목표 대수 및 라인업 강화(VW 2030년 판매량의 25% 전동화 모델, 다임러 전 모델에 전동화 라인업 추가 등)는 관련된 부품 수주를 받은 업체들의 추가 수주 증가와 수주 모델의 판매 증가로 이어질 수 있다는 점이다.

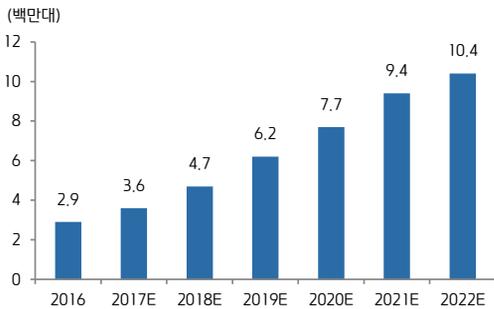
당사는 국내 부품사 중 이러한 수혜에 가장 가까이 있는 업체로 한온시스템을 추천한다. 최근 전동화를 강화하고 있는 유럽계 OE로부터 전동화 전용 대규모 플랫폼 수주로 향후 늘어날 플랫폼 및 모델 확대 전략에 직접적인 수혜가 가능하다고 판단한다. 2018-2019년 신규 출시될 EV 발주 진행 중인 상황에서 후속 발주 또한 기대된다.

전동컴프레서 시장 점유율(2016년-2020년-2022년)



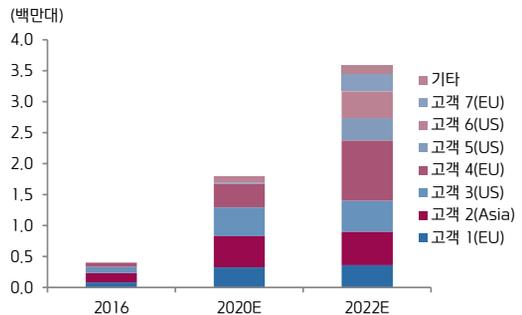
자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

전동컴프레서 시장 전망:
~2020년 성장기반(검증기간), 2020년 이후 1차 성장기 검증 받은 소수 (상위 3개사) 성장 독식 전망



자료: 한온시스템, 키움증권

한온시스템 전동컴프레서 고객별 볼륨 전망(수주기반):
다양한 고객 통한 검증으로 성장기 수주 기반 확보. 덴소, 산덴과 선두권 경쟁하는 친환경차 핵심업체 도약

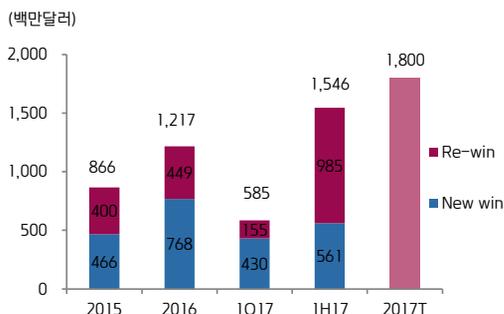


자료: 한온시스템, 키움증권

신규 진입자와 차별화된 경쟁력(다품종 대량생산 하 품질, 가격, 기술경쟁력 독보적) 보유하고 있는 한온시스템은 경쟁사 진입에도 EV 신규 런칭 시 까다로운 자동차 품질 검증 요건 상 발주 가능한 부품사 제한적이기 때문에 한온시스템에 매우 유리하다고 판단한다.

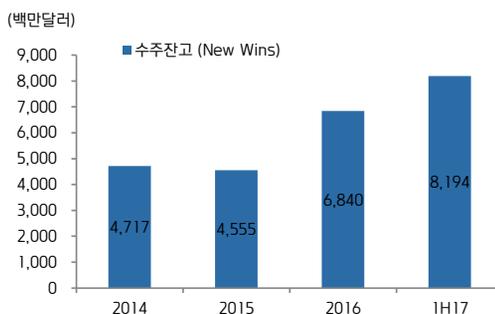
또한 각국 규제 강화와 주요 OE의 중장기 전략 변화로 EV 모델 확대되는 '18년-'19년, 신규 EV형 부품 발주가 폭발증가 시기('16년-'17년)이다. 이와 관련해 완성차가 우선 발주하는 전동 컴프레서의 후속 공조부품을 발주할 때 해당 시장을 선점하고 있는 한온시스템을 포함한 소수 업체의 수주 흐름에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 판단한다.

한온시스템 신규수주 현황:
신규수주 중 친환경차 55%, HMG/Ford 외 56%



자료: 한온시스템, 키움증권

한온시스템 수주잔고(New-wins) 현황



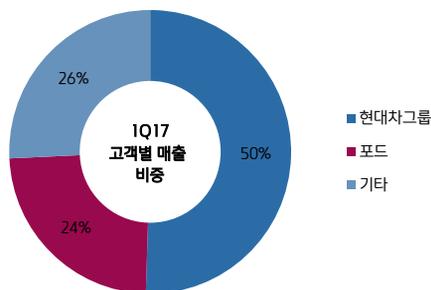
자료: 한온시스템, 키움증권

한온시스템 지역별 매출비중 (2016)



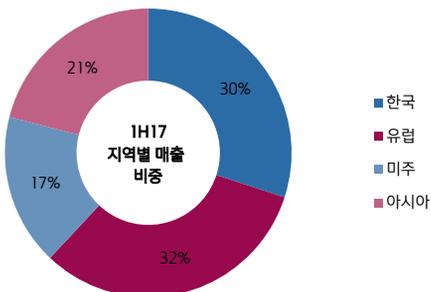
자료: 한온시스템, 키움증권

한온시스템 고객별 매출비중 (2016)



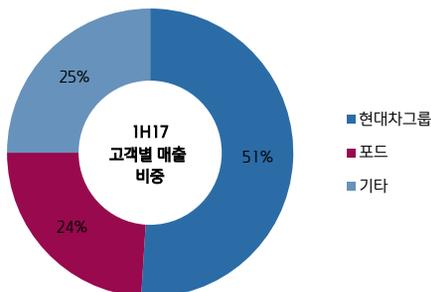
자료: 한온시스템, 키움증권

한온시스템 지역별 매출비중 (1H17)



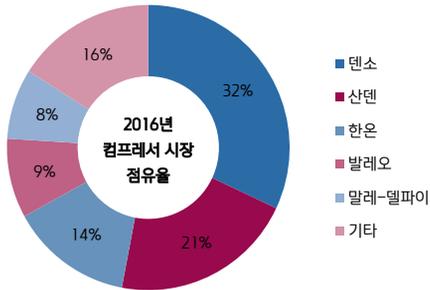
자료: 한온시스템, 키움증권

한온시스템 고객별 매출비중 (1H17)



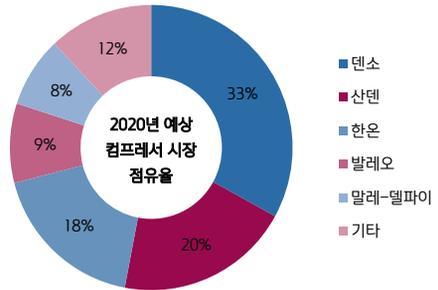
자료: 한온시스템, 키움증권

컴프레서 시장 점유율(2016년)



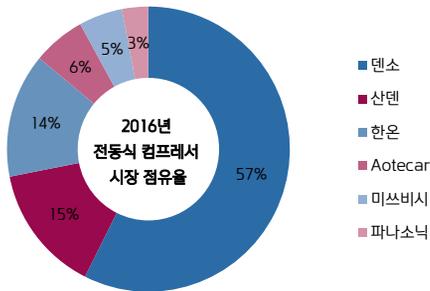
자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

컴프레서 시장 점유율(2020년 예상)



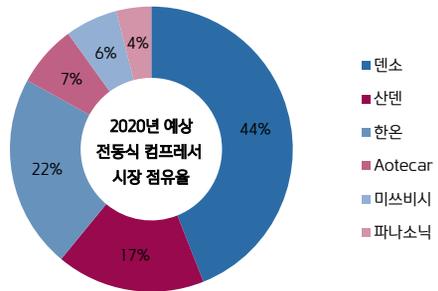
자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

전동컴프레서 시장 점유율(2016년)



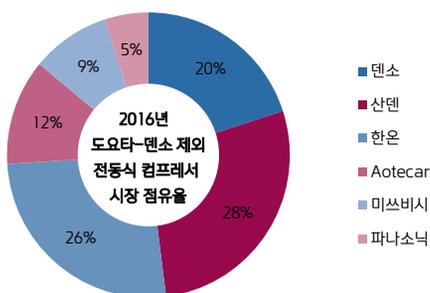
자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

전동컴프레서 시장 점유율(2020년 예상)



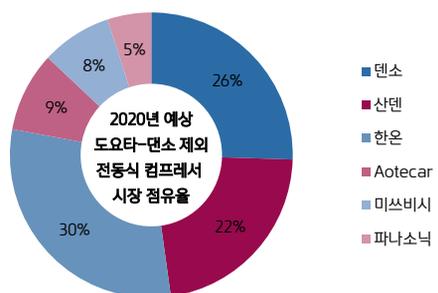
자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

전동컴프레서 시장 점유율(2016년, 도요타-덴소 제외)



자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

전동컴프레서 시장 점유율(2020년 예상, 도요타-덴소 제외)



자료: Global Insight, 한온시스템, 키움증권

완성차 업체는 2013년 이후 자동차 수요 증가율이 체감하며 자동차 업체들의 공급량 증가 둔화와 더불어 경쟁에 의한 후행적 가격 인하가 지속되고 있다. 수요 둔화에도 점유율을 늘려 물량을 확대하려는 (즉, 시장 수요에 반하는) 업체들의 연초 목표와 전략은 성장성이 두드러진 미국, 중국과 SUV 시장을 중심으로 과열 양상을 보이게 했다. 이에 자동차 업체들의 매출액은 수요 둔화(Q)에 후행적으로 가격 하락(P)의 문제로 이어지며 매출 성장을 가로막는 주요 원인으로 나타났다.

최근 자동차 업체들은 이러한 시장 환경 변화를 인지한 전략으로 변화하고 있다. 자동차 수요 성장 둔화를 인정하고 이익을 어떻게 극대화할 수 있을지에 대한 고민이 전략으로 묻어나고 있다. 무리하게 경쟁을 끌고가는 전략은 지양하고, 과감히 수익성이 나지 않는 사업은 구조조정을 감행하고 있다.

각각 시차는 달랐지만 매출 성장의 둔화와 신 기술 확보를 위한 비용 증가 국면 속에서 수익성 강화의 전략이 절실하다. 유럽업체는 지난 7년간의 수요 감소 이후 반등하는 과정에서 구조조정을 강화했다. 일본업체는 엔화 강세로 2년 연속 감익되는 재무 구조에서 비용 절감이 절실했다. 미국업체는 그 동안 금융위기 이후 회복세에서 누렸던 호조에서 벗어나 시장 수요로 인해 이익 증가가 쉽지 않은 위기 의식에서 수익성 중심의 전략으로 변화했다.

이러한 국면에서 각국 자동차 업체들은 아래 4가지 전략을 통해 Q의 둔화에 동행했던 P의 하락을 막기 위한 전략이 강화되고 있다. 차량 한대당 가격을 인상시켜 매출 성장을 견인하고 이익을 증대시키기 위한 업체들의 전략은 다음과 같다.

1. **믹스 개선 전략**: ASP 높은 시장과 차급(예. SUV) 생산/판매 확대를 통한 단가 인상 전략
2. **고급, 고성능 브랜드 확대 전략**: 브랜드 가치 개선 필요
3. **ADAS, 전기차 확대를 통한 이익회수 전략**: 경제성 or 낮은 가격 인상률(고가 브랜드 유리) 필요
4. **모빌리티 서비스 런칭 전략**: 차량 제조/생산에서 벗어나 부가가치 확대를 통한 매출, 이익 극대화

믹스 개선이나 고급 브랜드의 전략은 상대적으로 믹스를 변화시키는 저차원적인 전략이며, 전기차와 자율주행 패키지의 도입은 정책 방향성과 경제성 등 다양한 변수에 의존되며, 투자 회수 관점에서의 논의될 여지가 있다. 이러한 맥락에서 자동차 업체들은 새롭게 구축되고 있는 모빌리티 서비스에 대한 선점을 위해 다양한 각도에서 시장을 분석하고 진출하고 있다.

이에 주요 자동차 업체들은 모빌리티 서비스에 대한 관심이 높아지고 있다. GM이 UBER의 경쟁사인 Lyft와 Sidecar를 인수했고, Ford는 Uber와 자율주행 기술개발부터 핀테크 스타트업 인수에 이르는 모빌리티 서비스 플랫폼 확충에 노력을 기울이고 있다. 도요타는 Uber에 지분 투자부터 블록 체인을 활용한 모빌리티 서비스 런칭을 위해 타 업체와 컨소시엄을 구성하고 활용 방안을 찾고 있다. VW은 MOIA를 출범해 모빌리티 서비스를 하나의 비즈니스 모델로 인정하고 육성하고 있으며, 다임러는 Car2go, BMW는 DriveNow를 활용한 서비스 플랫폼을 확장하는데 노력을 기울이고 있다.

이러한 모빌리티 서비스는 빅데이터를 활용한 자율주행 기술을 통해 수요에 맞춤 이동이 가능하고, 경로의 효율성이 높아 교통 체증을 방지하고 사고 또한 줄일 수 있다. 초단기 이동에 기반한 헤일링, 셰어링은 주행거리가 짧은 것이 단점인 전기차에 활용이 적합하고 이용밀도가 높기 때문에 고가의 전기차, 자율주행차를 금융 상품 통해 구매 가능한 Captive Market으로 떠오르고 있다. 즉 규모의 경제 확보와 투자 비용의 조기 회수, 기업의 부가가치 확대 관점에서 매우 효과적인 전략임에 틀림 없다.

GM X Lyft: 모빌리티 사업 인수를 통한 확대

VW 그룹 내 독립된 모빌리티 서비스 업체 MOIA



자료: 언론, 키움증권

자료: 언론, 키움증권

포드의 모빌리티 플랫폼 전략: 스마트모빌리티, 패스

BMW의 모빌리티 서비스: Now 플랫폼



자료: 언론, 키움증권

자료: 언론, 키움증권

현대차그룹의 경우는 경쟁업체의 모빌리티 서비스 대응 전략과 비교해 상대적으로 뒤쳐진 모습을 보이고 있다. 현대차를 중심으로 코나 런칭, 싼타페 증산, 제네시스 RV 라인업 확대 등으로 대표되는 RV 비중확대 전략과 제네시스 런칭을 통한 고급 판매 비중확대 전략이 비교적 적극적인 형태의 ASP 상승 전략이었다. 기아차의 경우 이미 강점을 보유한 RV의 비중을 추가로 늘리기 위해 ASP가 낮은 스토닉과 친환경 전용모델 니로 런칭을 했고, 고급화 세단인 스팅어를 런칭했다.

현대차의 ASP 상승 전략: 고급 브랜드 제네시스



자료: 현대차, 키움증권

현대차 제네시스의 최신 모델 G70



자료: 현대차, 키움증권

기아차의 고급형 스포츠 세단 스팅어



자료: 기아차, 키움증권

기아차의 신형 B-SUV 스토닉



자료: 기아차, 키움증권

현대차, 커넥티드카 4대 방향성 제시

1. 선제적 안전	인공지능과 빅데이터 분석을 통해 차량의 운행상태를 정기적으로 모니터링하고 원격 진단 및 수정
2. 지속 발전하는 팬리함	차 스스로 업그레이드 하고, 사용 패턴 분석에 기반한 개인화 서비스를 고객의 모든 사생활에 반영
3. 이용 및 관리 비용의 절감	도로 사정, 주행 패턴, 정비 데이터 등 다양한 정보를 활용해 주행가능거리를 예측하거나 경제적 삶에 기여
4. 연결을 통한 시간 효율성 증대	차량 충전 시 자동 결제, 차량 진단과 소프트웨어가 업데이트 되는 등 사용자의 시간을 효율적으로 관리

자료: 현대차, 키움증권

사실 몇 달 전까지만 하더라도 바이두와 시스코 등의 업체와 협업 외의 별다른 전략 변화가 나타나고 있지 않고 있었다. 2017년 초 서울 모터쇼 당시 정의선 부회장이 밝힌 커넥티드카의 방향성 4가지는 이미 수년전 ICT 업체들이 주창해오던 비전과 크게 다르지 않아 수동적인 전략적 태도만 확인했을 뿐이다.

하지만 최근 현대차의 경우 “딜카”를, 기아차의 경우 “위블”을 런칭해 국내 독점적인 사업 구조를 바탕으로 신규 모빌리티 서비스에 대한 테스트 베드를 구축하는 움직임을 보이고 있어 인상적이다.

현대차가 런칭한 딜카는 경쟁사인 쏘카와 그린카와 달리 고객이 원하는 곳까지 차를 탁송해주는 개념의 모델을 가지고 있다. 금융자회사 현대캐피탈을 주체로 한 카셰어링 모델이다. 현대캐피탈은 카셰어링 플랫폼과 금융지원, 마케팅을 담당하고 현대차는 전기차(아이오닉 EV)를 제공해 비즈니스 모델을 완성한다. 탁송을 기반해 단기 대여는 카셰어링 경쟁사의 이용요금보다 다소 비싸나, 5시간 이상 대여는 요금이 저렴해 시장에서 경쟁력을 갖출 것으로 기대하고 있다. 현대차그룹 서비스 품질 표준화를 위한 가이드라인을 만들고 우버나 카카오에서 활용한 고객 평가 시스템을 적용할 방침이다.

기아차가 런칭한 위블은 Widely Accessible의 약자로 널리 접근 가능하다는 의미를 가진 합성어를 브랜드 명으로 채택했다. 이 서비스는 주거형 카셰어링 서비스로 주거지역에 상시 주차시켜 인근 이용자들이 차량을 함께 이용하는 서비스이다. 현재 구로구 천왕연지타운 2단지 내 쏘울 EV, 니로, 카니발 등 차량 9대를 배치해 아파트 주민간 저렴한 비용으로 운영토록 하고 있다. 모바일 앱을 활용해 몇번의 터치로 간편하게 이용 가능해 사용자의 편리성을 강조하고 있다.

아직 현대차그룹의 서비스 모델이 경쟁업체가 고민하는 표준화와 확장성에 미치지 못하고, 아직은 시범적인 단계에 불과하다. 하지만 과거 후행적으로 빠르게 대응하는 Fast Follower 전략으로부터 탈피할 것인지, 아니면 여전히 독점적인 사업자 지위를 가진 한국에서 구색 맞추기식 전략 대응이 될지는 생태계의 성장과 향후 현대차그룹의 전략 대응을 통해 확인이 필요하다.

현대차의 모빌리티 서비스: 딜카



자료: 언론, 키움증권

기아차의 모빌리티 서비스: 위블

내 차처럼 쉽고, 빠르게

wible
Widely Accessible



자료: 언론, 키움증권

IV. 참고: 모빌리티서비스 및 자율주행기술 동향

완성차 업체와 IT·부품업체 간 협력강화

완성차 업체의 경우 안전, 편의 부품 → ADAS로 기술 영역을 확장하며 자율주행기술을 자체적으로 개발해왔지만, 소프트웨어나 센서같이 진입장벽이 높고 모방이 어려워 독자 기술을 보유한 업체의 원천 기술에 접근하기 위해 IT·부품업체와 기술협력부터 공동개발, 심지어는 인수까지 행해지고 있다.

업종 간 이질성이 높기 때문에 조사된 협력사례 중 3/4 이상이 합작사 설립이나 인수보다 기술협력과 공동개발 전략 채택하고 있다는 점이 특징이다.

시사하는 바는 최근 삼성의 하만카돈 인수와 인텔의 모빌아이 인수 사례에서 살펴본 바와 같이 1) 진입장벽이 높은 기술을 보유한 업체를 2) 자본력이 우수한 업체가 인수하는 형태의 전략이 찾아지고 있다는 점이다.

원천기술 확보와 시장 진입을 동시에 누릴 수 있는 효율성이 높은 전략을 통해 자동차 산업 밖의 산업과 업체들의 시장 진입이 높아지고 있으며, 내부적으로 핵심 역량을 보유한 **부품업체의 경우 Valuation Premium이 정당해질 수 있다**는 점이다.

완성차와 부품, IT 업체간 협력관계 구축 사례

관련업체	협력영역	협력방식
포드/블랙베리(IT)	차량용 SW	기술협력
닛산/마이크로소프트(IT)	차량용 SW	기술협력
폭스바겐/모빌아이(부품)	센서	기술협력
현대·기아/구글(IT)	차량용 SW	기술협력
테슬라/엔비디아(IT)	영상처리기술	기술협력
BMW/아우디/다임러/노키아(IT)/퀄컴(IT)	자율주행차 인프라 개발	협회결성
포드 → 벨로다인(부품)	센서	투자
현대·기아/시스코(IT)	커넥티드카(자율주행)기술	공동개발
FCA/구글(IT)	자율주행차	공동개발
혼다/구글(IT)	자율주행차	공동개발
닛산/NASA(기술)	자율주행차	공동개발
BMW/삼성전자(IT)	지능형 보조장치	공동개발
BMW/인텔(IT)/모빌아이(부품)	차량용반도체 및 SW, 센서	공동개발
BMW/모빌아이(부품)	센서	공동개발
볼보 → Autoliv(부품)	차량안전시스템	JV 설립
BMW/아우디/다임러 → HERE(IT)	정밀지도기술	공동인수
GM → 크루즈오토메이션(부품)	자율주행기술	인수
포드 → 사일스(IT)	영상처리기술	인수
닛산 → Sylphoe(IT)	차량용 SW	인수
인텔 → 모빌아이(IT)	센서	인수

자료: KAMA, 키움증권

IT·부품업체 자율주행차 시장진출 활성화

원천 기술을 보유한 IT와 부품업체의 '자율주행' 자동차 시장 진출은 과거보다 높아지고 있는 상황이다. 하지만, 자율주행 '자동차' 양산을 위한 기술적 한계는 결국 완성차 업체와의 협력으로 무게 중심을 옮겨오고 있다.

시스템과 차량용 반도체 등에 강점을 지닌 IT 업체와 센서, 정밀지도와 같은 핵심기술을 보유한 자동차 부품업체들의 자율주행 시장 진출 증가하고 있다. 자체 차량개발 역량의 한계로 완성차업체와 협력하여 자율주행차를 공동 개발하는 추세이다.

구글, 우버와 바이두를 제외한 IT·부품업체들은 자율주행 완성차 개발을 포기하고 차량용 반도체, 소프트웨어, 센서 등 자율주행 관련 핵심기술을 집중 개발하여 기술공급자 영역에서 입지를 강화할 계획이다.

시사점은 비즈니스 모델의 지향점이 다른 IT 업체(Device - Contents Provider)와 완성차 업체(Product - Production/Sales)의 차이와 자동차 산업의 진입장벽으로 IT 업체의 전략 방향성이 달라지고 있다는 점이다.

이는 기존 완성차를 양산하기 위한 목적을 가지고 있었던 IT 업체가 1) Device인 자동차의 최종 제품 생산보다 Contents 제공이 가능하게 할 핵심 기술인 자율주행 시스템에 관심을 옮겨오고 있다는 점과 2) 진입 장벽이 높은 자동차 산업으로 침투하기 위해 완성차 업체와의 협력, 제휴관계를 넓히고 있다는 점에서 확인이 가능하다.

IT, 부품업체 자율주행차 개발 현황

업종	업체	개발영역	개발특징	관련업체(개발방식)	성과/계획
IT	구글	자율주행 승용차·트럭, 자율주행 시스템	센서기술중심 특허취득, 부분자율주행 단계 생략, 전기차	FCA(협력), 컨티넨탈(협력), 보쉬(협력), 혼다(공동개발)	공공도로에서 322만 km 시범주행 / 2021년까지 레벨 5 자율주행차 출시목표
	애플	자율주행 시스템	타 회사 주요 개발인력 영입, 전기차	자체개발, 디디추싱(카셰어링, 투자)	자율주행 시스템 집중개발계획
	바이두	자율주행차	전기차, 타사 차량개조(BMW, Chery)	벨로다인(센서, 투자), 엔비디아(AI, 협력), 하만(AI, 협력)	레벨 2 달성 / 2018년 상업용 자율주행차 출시 및 2021년까지 대량생산 목표
	인텔	프로세서, 자율주행 시스템	인수	요기테크(안전기술, 인수), 잇시스(머신러닝, 인수), SKT(통신, 공동개발), BMW(공동개발), 모빌아이(공동개발)	2021년 레벨 5 자율주행차 상용화 목표(BMW, 모빌아이 공동)
	IBM	자율주행 전기버스	전기차, 3D 프린팅 제조	로컬모터스(공동개발)	워싱턴 D.C. 운행 중 / 연내 확대운영 계획
	우버	카헤일링, 자율주행차	무인택시, 트럭	볼보(공동개발), 도요타(협력), 포드(협력), 피아트(협력), 오토(트럭자율주행기술, 인수), 메이븐(협력)	자율주행 택시 100대 피츠버그 운행개시 / 2021년까지 레벨 5 자율주행차 출시계획
부품	네이버	자율주행기술	타사차량개조(도요타)	국내 중소기업(HW, 협력)	레벨 3 달성 / 2017년 국내 자율주행 임시운행 계획
	델파이	자율주행기술	타사차량개조(아우디)	모빌아이(센서, 공동개발), 인텔(공동개발), 오토마티카(자율주행기술, 공동개발)	2017년 자율주행 테스트계획, 2019년 말 OEM에 자율주행 시스템 공급계획
	컨티넨탈	자율주행기술	ADAS에 주력	IBM(IT, 협력), BMW(공동개발)	2020년 완전자율주행 실현, 2025년 양산목표
	보쉬	자율주행기술	타사차량개조(테슬라)	-	ADAS 기술특허 1위, 자율주행차(레벨 4) 프로토타입 공개
	덴소	자율주행기술	-	후지쓰텐(센서, 인수), 도시바(AI, 공동개발)	자율주행 기술특허 2위

자료: KAMA, 키움증권

부분자율주행 상용차 개발 가속화 / 부분자율주행 단계 생략, 안전자율주행차 개발추진

다임러, 볼보, 만, 스카니아, 이베코, 다프 등 유럽계 업체들을 중심으로 자율주행 상용차 개발이 활발하다. 부분자율주행 기술 조기적용으로 물류비 절감과 연비효율제고를 통한 오염물질 배출저감이 주목목표이다. 통상 후방 트럭들이 전방 트럭 1대를 뒤따르는 플래투닝 주행 시 공기저항 감소로 연료소비 최대 15% 절감, 오염물질 배출저감 및 운전자 과실사고 감소효과 발생한다고 알려져 있다.

테슬라 자율주행차 사고와 같이 운전자가 부분자율주행차를 과신하는 문제가 발생하자 일부 업체들은 부분자율주행 상용화를 생략하고 안전자율주행차 개발에 착수하고 있다. 포드와 구글은 부분자율주행차를 개발하지 않고 2021년까지 안전자율주행차(레벨5)를 출시할 계획이다.

주요 완성차 업체별 자율주행차 개발 현황

국적	업체	개발기능	개발특징	관련업체(개발방식)	성과/계획
미국	GM	자체조종, 차선유지	벤처기업 인수, 카셰어링용 자율주행 전기차 개발	크루즈 오토메이션(자율주행 기술, 인수), Lyft(카셰어링, 투자), Yi Wei Xing(카셰어링, 인수)	2019년 1월 출시 계획, 텔레매틱스 특허 1위, 전기차 Bolt를 자율주행 택시로 활용 계획
	포드	자체조종, 자동주차	부분자율주행단계 생략	포드스마트모빌리티(자동차 모빌리티 서비스, 자회사), 블랙베리(차량용 SW, 협력), 채리잇(카셰어링, 인수), 사입스(영상처리, 인수), 벨로다인(센서, 투자), 우버(협력)	2021년까지 레벨 5 달성계획, 자율주행차 기술개발 및 카셰어링 점유율 확대계획, Two Fords 전략(교통서비스 공급자로 사업영역확대)
	FCA	자율주행차	IT 기업과 기술협력, HEV 미니밴 개발	구글(자율주행차, 공동개발), 우버(카셰어링, 협력)	구글과 자율주행 HEV 미니밴 100대 개발 계획
	테슬라	ACC	전기차	엔비디아(영상처리, 협력)	2017년까지 레벨 5 차량 보급계획
일본	도요타	AI	관련특허 다수 확보	우버(카셰어링, 투자), MIT-미시간주립대-스텐퍼드(AI, 협력), 리서치기관(자회사, 미국 내 설립), Getaround(카셰어링, 투자)	자율주행기술 특허 1위 / 2020년 고속도로주행 자율주행차 출시계획
	혼다	차간유지, 차선유지	전 라인업에 적용, AI 전문성 활용(1986년부터 로봇연구)	코코로(AI, 협력), 구글(자율주행 기술, 협력)	2020년 고속도로 자율주행차 출시계획
	닛산	교통정체 지원	승용차 중심, 순차적 개발	Sylpheo(IT, 인수), 마이크로소프트(IT, 협력), NASA(공동개발)	2020년까지 반자율주행차 모델 10개 이상 출시계획
유럽	VW	교통정체, 주차지원, ACC	전기차 비중확대와 동시에 자율주행차 출시계획	나비스타(트럭, 인수), Gett(카셰어링, 투자), 퀵카(카셰어링, 자회사), 모빌아이(센서, 협력), HERE(정밀지도, 공동인수)	2017년 레벨 3 탑재 A8 출시예정, 2021년까지 최고급 완전자율주행 전기차 출시계획, 2021년 무인차 출시계획, MAN 트럭으로 대형화물 연결성 기술개발 투자계획
	다임러	교통정체, 주차지원, ACC	고급차 및 상용차 중심, 도시교통정보시스템과 연결	HERE(정밀지도, 공동인수)	자율주행버스 네덜란드 시범운행 개시
	BMW	교통정체, 비상운전, 주차지원	고급차 중심	HERE(정밀지도, 공동인수), 삼성전자(지능형 보조장치, 공동개발), 인텔(반도체 및 SW, 공동개발), 모빌아이(센서, 공동개발)	2021년 레벨 5 자율주행차 상용화 목표(인텔, 모빌아이 공동)
	볼보	자체조종, 차선유지	고급차 및 상용차 중심	우버(카셰어링, 공동개발), Autoliv(차량안전시스템, JV)	스웨덴 일반도로 자율주행차 시험운행 성공, 트럭 군집주행 성공 / 2017년까지 자율주행차 100대 일반도로 주행목표, 2021년까지 레벨 5 자율주행차 출시계획
중국	장안 기차	차체조종	승용차 중심	-	자율주행차 2천 km 시범주행 성공 / 2018년까지 고속도로용 자율주행차 상용화 계획, 2025년까지 도심주행 가능한 자율주행차 양산계획
한국	현대 기아	차선유지, 교통정체, 주차지원	승용 중심, 상용 개발병행, 양산기술개발 목표	구글(IT, 협력), 시스코(커넥티드카 기술, 공동개발), 모비스(자회사 기술개발), 모빌아이(센서, 협력)	텔레매틱스 특허 2위 / 2020년까지 레벨 4 자율주행차 양산 계획(모비스), 2030년까지 레벨 5 자율주행차 출시계획

자료: KAMA, 카움증권

완성차업체들의 모빌리티 서비스(카셰어링, 카헤일링) 진출

장기적으로 높은 수요 성장이 예상되는 모빌리티 서비스에 완성차 업체 진출이 활발하다. 단기적으로는 성과가 제한적이지만 1) 높은 개발비용이 요구되는 친환경차, 자율주행차 시장의 Captive 시장을 확보하며 일정부분의 수요 선점이 가능하며 2) 기술 개발의 방향성을 돋보이게 하고, 3) 소비자들의 인식 변화 과정에서 브랜드와 기술, 서비스의 노출도를 우선적으로 높이면서 점유율 선점이 가능하기 때문이다.

완성차 업체들은 시장경쟁 심화 및 우버, 리프트 등 모빌리티 서비스 업체들의 성장에 따른 증장기 신차판매 감소에 대비하기 위해 사업영역 확대하고 있다. 미국 카셰어링 서비스 이용자 수는 '15년 1,240만 명에서 '20년 2,040만 명으로 증가하고, 공유차 1대가 소유차 13대를 대체할 전망이다.(자료: Statista / KOTRA, 2016)

또한 사용자 주행데이터 확보로 기술정확도 향상 및 자율주행 모빌리티 서비스 제공을 통한 수익원 확대 계획이다. 조사된 모빌리티 서비스 운영방식의 과반수가 협력이나 투자보다는 자사 서비스 운영과 인수 등으로, 완성차업체들이 모빌리티 서비스를 주도적으로 제공하는 추세이다.

완성차 업체 모빌리티 서비스 사업 운영 사례

업체	모빌리티 서비스 사업	운영방식
VW	퀵카(카셰어링)	자회사
GM	메이븐(카셰어링)	자사 서비스
GM	오펠카유니티(카셰어링)	자사 서비스
포드	이지카클럽(카셰어링)	자사 서비스
아우디	아우디앳홀(카셰어링)	자사 서비스
아우디	아우디온디맨드(카셰어링)	자사 서비스
BMW	DriveNow(카셰어링)	자사 서비스
BMW	ReachNow(카셰어링)	자사 서비스
다임러	Car2go(카셰어링)	자사 서비스
다임러	CROOVE(카셰어링)	자사 서비스
GM	Lyft(카헤일링)	인수
포드	채리엇(카셰어링)	인수
GM	Yi Wei Xing(카셰어링)	투자
폭스바겐	Gett(카셰어링)	투자
도요타	Getaround(카셰어링)	투자
도요타	우버(카헤일링)	투자
볼보	우버(카셰어링)	협력
포드	우버(카헤일링)	협력
FCA	우버(카헤일링)	협력

자료: KAMA, 키움증권

지역별 업체간 자율주행차 개발과 기술 협력 동향

북미 업체 자율주행차 개발 및 기술협력 동향

GM	<p>소규모업체 인수·투자로 전기 무인택시 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> '17년부터 고속도로 자율주행기술 '슈퍼 크루즈' 시스템을 고급차 캐딜락에 장착해 판매할 계획이며, 완전자율주행차 기술개발은 10년 이상 소요 전망 향후 완전자율주행기술을 탑재한 Bolt EV를 출시하여 무인택시로 활용 계획 이를 위해 자율주행기술 스타트업 크루즈 오토메이션과 카셰어링업체 Yi Wei Xing 인수 및 카셰어링업체 Lyft에 투자
포드	<p>카셰어링·카셰어링용 보급형 완전자율주행차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> 운전자들의 반자율주행기술 과신으로 인한 사고 우려로 중간 개발단계를 생략하고 '21년까지 완전자율주행차 출시계획 카셰어링·카셰어링용 완전자율주행차 대량공급으로 자율주행차 대중화가 목표 이를 위해 영상처리기술 기업 사인스와 카셰어링업체 채리엇을 인수하고 센서기술 스타트업 벨로다인에 투자
FCA	<p>자율주행차 개발에 비교적 소극적</p> <ul style="list-style-type: none"> 구체적인 자율주행차 개발전략 부재 구글과 기술협력을 맺고 구글의 자율주행기술을 적용한 100대의 미니밴으로 시험주행 계획
테슬라	<p>부분자율주행 전기차 조기 상용화</p> <ul style="list-style-type: none"> 모빌아이와의 공급계약을 해지한 후 엔비디아 외 타 업체와의 협력없이 자율주행 전기차 개발 정밀분석이 가능하나 비용이 높은 라이더(LiDAR) 대신 레이더(Radar) 센서를 사용 부분자율주행(Autopilot)전기차 조기 상용화 * 구글차에 탑재된 레이더 가격은 최대 \$150, 라이더는 \$8,000 (보스턴컨설팅그룹, 2015) '16년 4건의 자율주행 사고발생 후 레이더와 내장형 컴퓨터 기능을 대폭 강화하였으며, '17년까지 완전자율주행기능 제공 계획 * '16년 테슬라 오토파일럿 사고: 미국 플로리다(5월, 교차로 좌회전 트레일러 충돌로 1명 사망), 중국 상해(8월, 주차된 승용차와 충돌), 독일 아우토반(9월, 추월 중 버스과 충돌), 미국 인디애나(11월, 도로이탈로 2명 사망)
델파이	<p>자율주행 시스템 개발에 집중</p> <ul style="list-style-type: none"> '15년 5월 델파이 시스템을 탑재한 아우디 Q5로 약 5,400km 자율주행 성공 '19년 말까지 센서기술업체 모빌아이와 완전자율주행 시스템을 공동개발하여 완성차 업체들에게 공급할 계획
우버	<p>완성차 업체와 무인택시 공동개발</p> <ul style="list-style-type: none"> - '16년 9월 피츠버그에서 볼보와 포드 차량을 이용해 운전자가 탑승한 자율주행 택시 시범운영 시작 - 자율주행 트럭개발 스타트업 오토를 인수해 맥주 2천 상자를 실은 자율주행 트럭으로 미국 콜로라도주 내 193km 구간을 2시간 내 주행 성공 '21년까지 볼보와 완전자율주행차를 공동개발하여 무인택시 및 무인트럭 사업 운영계획
구글	<p>자체 완전자율주행 전기차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> '09년 자율주행차 개발 착수, 가장 시범운행거리 기록('16년 상반기까지 424,331 마일) 및 100마일 당 최소 자율주행 해제횟수를 보유한 자율주행기술 선두업체 * 자율주행 해제횟수는 안전운행을 위해 시스템이 해제된 횟수로, 수치가 낮을수록 시스템 안정성이 높음을 방증 '14년 운전대와 가감속페달을 없앤 레벨 4 자율주행 전기차 공개, '21년까지 레벨 5 자율주행차 출시목표 정밀지도와 센서 정보를 융합하는 SW 개발에 주력
애플	<p>자율주행 시스템 개발에 집중</p> <ul style="list-style-type: none"> '14년 자동차업체 임직원들을 영입하여 자율주행 전기차 개발을 위한 타이탄(Titan) 프로젝트에 착수했으나 다임러 및 BMW와의 협상결렬 후 자율주행 시스템에 집중 중앙제어시스템 카를레이 개발과 드론을 이용한 지도 컨텐츠 강화 등으로 자율주행차 Tier 1 공급자 도약 목표

자료: KAMA, 키움증권

유럽 업체 자율주행차 개발 및 기술협력 동향

<p>VW</p>	<p>자율주행 전기 스포츠카 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> '09년 스탠포드 대학과 아우디 스포츠카 TTS 를 공동제작, '14년 RS7 으로 시속 240km 의 무인주행 성공, '15년 A7 모델로 900km 자율주행 성공 '17년 레벨 3 기술 탑재된 아우디 A8 출시예정, '21년 완전자율주행 최고급 전기 세단 출시계획 V2I(Vehicle-to-Infrastructure) 시스템을 적용한 Q7, A4 로 라스베이거스 시내 교통신호등 정보를 실시간으로 공유 센서기술업체 모빌아이와 협력체결 및 타 유럽 완성차업체들과 함께 정밀지도기술업체 HERE 공동인수
<p>다임러</p>	<p>고급승용차 및 상용차 중심 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> 승용차: '98년부터 정속주행기능 적용된 S클래스를 판매해 왔으며, '20년 운전자가 핸들을 잡지 않고 120km로 주행가능한 자율주행차를 출시할 계획 상용차: 고속도로 파일럿 시스템을 장착한 '벤츠 퓨처트럭 2025'로 자율주행 테스트 중이며, 네덜란드에서 자율주행 버스 시범운행을 개시 정밀지도기술업체 HERE 공동인수
<p>BMW</p>	<p>자율주행 스포츠카 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> CES 2014에서 고속 슬라럼 및 드리프트가 가능한 자율주행차 공개 최고 시속이 40km인 구글차와 달리 시속 250km로 달리며 주행의 즐거움을 제공하는 것이 목표 정밀지도기술업체 HERE 공동인수 및 '21년 레벨 5 자율주행차를 인텔, 모빌아이와 공동개발 계획
<p>볼보</p>	<p>안전성 높은 자율주행차 및 부분자율주행 상용차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> 승용차: 탑승자 안전을 최우선으로 자율주행차를 개발 중이며, '17년까지 자율주행차 100대 일반도로 주행 및 '21년까지 레벨 5 자율주행차 출시계획 상용차: EU와 공동 프로젝트 SARTRE 를 추진하여 트럭 군집주행(Platooning) 성공 우버와 자율주행택시 공동개발, 차량안전시스템 개발을 위해 Autoliv와 합작회사 설립
<p>보쉬</p>	<p>전기화, 자동화, 연결성에 집중한 자율주행 부품 및 시스템 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> BMW, 테슬라 등 타사차량 개조로 부분자율주행차를 개발해왔으며, '16년 레벨 4 수준의 자율주행 전기차 프로토타입 공개 첨단운전자보조기술 특허 보유 수 1위, 레이더 센서와 비디오 센서 등 핵심기술역량으로 자율주행 부품 및 시스템 개발에 집중(자료: 톰슨데이터, 2015.10)
<p>컨티넨탈</p>	<p>보급형 자율주행 부품 및 시스템 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> 어댑티브 크루즈 컨트롤, 비상제동 보조장치 등 ADAS 기술우위를 기반으로 가격대를 낮춘 보급형 자율주행 부품 및 시스템 개발 IBM과 협력체결, BMW와 공동프로젝트 수행 '20년 완전자율주행 실현 및 '25년 양산 목표

자료: KAMA, 키움증권

아시아 업체 자율주행차 개발 및 기술협력 동향

현대기아	<p>IT 업체와 협력하여 커넥티드 자율주행차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ '15년 제네시스를 이용해 전방의 표지판을 읽어 속도를 조절하고 차간거리제어, 차선유지, 조향제어, 가감속제어 등이 가능한 자율주행차 공개 ▪ 텔레매틱스 관련 특허 보유 수 세계 2 위로, 자회사 모비스를 필두로 자율주행기술 적극개발(자료: 통슨로이터, 2015. 10) ▪ 구글, 시스코 등 IT 대기업과 협력체결 ▪ '20년 V2X 기술이 적용된 커넥티드 자율주행차 양산목표
도요타	<p>관련 기술특허 확보 및 타 산업과의 협력으로 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 자율주행기술 특허 보유 수로 도요타가 세계 1 위, 자회사 덴소가 2 위로 관련기술 특허 확보에 노력을 기울임(자료: 통슨로이터, 2015. 10) ▪ '20년 고속도로용 자율주행차 출시계획 ▪ 카헤일링업체 우버 및 Getaround 에 투자, MIT-미시간주립대-스탠퍼드대와 AI 개발협력 체결, 미국 내 자율주행기술 관련 리서치기관 설립
혼다	<p>소형 AI 안전자율주행 전기차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 자율주행차 개발에 비교적 소극적이거나, '17년 CES 에서 AI 분야 전문성('86년부터 로봇연구)을 활용하여 AI 엔진을 탑재한 소형 완전자율주행 전기 컨셉트카 공개 예정 ▪ '16년 7월 AI업체 코코로와 협력하고, 12월 구글과 자율주행기술 공동개발에 착수
닛산	<p>안전성 높은 자율주행차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 차 주변 이미지를 360o로 보여주어 사각지대로 인한 사고위험을 줄이는 등 안전성 확보에 주력 ▪ SW 업체 Sylpho 인수, 마이크로소프트와 기술협력 체결 등 IT 업체와의 협력을 강화하고, MIT·스탠퍼드대·옥스퍼드대·카네기멜론대·동경대 등 연구팀과 공동으로 자율주행차 연구 진행 ▪ 전기차 Leaf 로 자율주행차를 개발 중이며, '20년까지 반자율주행차 모델 10개 이상 출시계획
네이버	<p>자율주행 시스템 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국내 중소기업과 협력하여 도요타 개조차량으로 자율주행 시스템 시험 ▪ '17년 자율주행 임시면허로 국내 일반도로 시범주행 계획 ▪ Level 3 수준의 자율주행 기술 시연 성공 (2017년 서울모터쇼)
장안기차	<p>고속도로용 자율주행차 조기 상용화 계획</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ '16년 4월 자율주행차 레톤으로 2,000km 시범주행 성공 ▪ '18년 고속도로용 자율주행차 상용화 및 '25년 도심주행이 가능한 자율주행차 양산 계획
바이두	<p>AI 자율주행차 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 반도체업체 엔비디아, 스피커업체 하만과 협력을 맺고, 센서기술업체 벨로다인에 투자하여 '14년부터 AI 운전자 보조 프로그램이 탑재된 자율주행차 개발에 착수 ▪ BMW 개조차량으로 베이징 인근 30km 자율주행 성공 ▪ '18년 상업용 자율주행차 출시 및 '21년 대량생산 목표

자료: KAMA, 키움증권

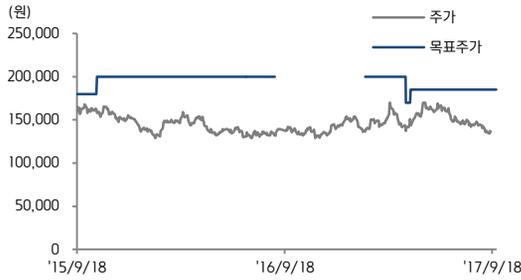
투자의견변동내역(2개년)

종목명	일자	투자의견	목표주가	목표 가격 대상 시점	과리율(%)		종목명	일자	투자의견	목표주가	목표 가격 대상 시점	과리율(%)		
					평균 주가 대비	최고 주가 대비						평균 주가 대비	최고 주가 대비	
현대차 (005380)	2015/10/07	Buy(Maintain)	180,000원	6개월	-10.12	-9.17	기아차 (000270)	2015/10/08	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-16.89	-14.84	
	2015/10/23	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-20.34	-17.25		2015/10/26	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-13.85	-8.91	
	2015/11/24	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-22.96	-17.25		2015/11/24	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-15.11	-8.91	
	2016/01/08	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-24.51	-17.25		2016/01/08	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-16.71	-8.91	
	2016/01/27	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-25.73	-17.25		2016/01/28	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-20.51	-8.91	
	2016/04/27	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-31.12	-25.50		2016/04/28	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-27.86	-24.69	
	2016/06/27	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-31.45	-25.50		2016/06/27	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-29.18	-24.69	
	2016/07/13	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-31.85	-25.50		2016/07/14	Buy(Maintain)	64,000원	6개월	-31.91	-24.69	
	2016/07/27	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-31.98	-25.50		담당자변경	2017/01/17	Buy(Reinitiate)	52,000원	6개월	-21.73	-21.73
	2017/01/17	Buy(Reinitiate)	200,000원	6개월	-23.25	-23.25			2017/01/18	Buy(Maintain)	52,000원	6개월	-25.01	-20.87
2017/01/18	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-24.67	-23.00	2017/01/31	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-25.62	-20.87		
2017/01/26	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-26.64	-23.00	2017/02/02	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-25.96	-20.87		
2017/02/02	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-26.96	-23.00	2017/02/03	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-27.32	-20.87		
2017/02/03	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-27.40	-23.00	2017/03/02	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-27.35	-20.87		
2017/03/02	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-27.37	-23.00	2017/03/03	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-27.50	-20.87		
2017/03/03	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-27.47	-23.00	2017/03/06	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-28.15	-20.87		
2017/03/06	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-25.66	-15.00	2017/04/04	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-28.17	-20.87		
2017/04/04	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-25.63	-15.00	2017/04/05	Buy(Maintain)		52,000원	6개월	-28.40	-20.87		
2017/04/05	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-25.72	-15.00	2017/04/11	Buy(Maintain)	52,000원	6개월	-28.82	-20.87			
2017/04/11	Buy(Maintain)	200,000원	6개월	-25.99	-15.00	2017/04/19	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-22.26	-20.22			
2017/04/19	Buy(Maintain)	170,000원	6개월	-16.18	-11.18	2017/04/27	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-22.30	-20.22			
2017/04/27	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-20.85	-18.38	2017/05/04	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-22.17	-20.22			
2017/05/04	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-19.75	-17.84	2017/05/08	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-18.45	-12.11			
2017/05/08	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-14.61	-8.11	2017/06/02	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-17.93	-12.11			
2017/06/02	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-14.32	-8.11	2017/06/07	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-16.50	-10.89			
2017/06/07	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-14.26	-8.11	2017/07/19	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-16.67	-10.89			
2017/07/19	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-14.80	-8.11	2017/07/28	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-16.72	-10.89			
2017/07/27	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-15.13	-8.11	2017/08/02	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-17.51	-10.89			
2017/08/02	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-16.53	-8.11	2017/08/30	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-17.54	-10.89			
2017/08/30	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-16.78	-8.11	2017/09/01	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-17.61	-10.89			
2017/09/04	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-16.84	-8.11	2017/09/04	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-17.65	-10.89			
2017/09/05	Buy(Maintain)	185,000원	6개월	-17.58	-8.11	2017/09/05	Buy(Maintain)	45,000원	6개월	-18.49	-10.89			
2017/09/18	Buy(Maintain)	185,000원				2017/09/18	Buy(Maintain)	45,000원						
현대모비스 (012330)	2016/01/28	Buy(Maintain)	300,000원	6개월	-16.98	-9.67	한은시스템 (018880)	2017/01/17	Buy(Initiate)	14,000원	6개월	-33.08	-27.50	
	2016/04/28	Buy(Maintain)	300,000원	6개월	-15.61	-9.67		2017/02/15	Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-34.79	-27.50	
2017/01/17	Buy(Reinitiate)	380,000원	6개월	-28.30	-25.66	2017/04/11		Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-35.03	-27.50		
2017/01/31	Buy(Maintain)	380,000원	6개월	-34.37	-25.66	2017/04/19		Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-35.64	-27.50		
2017/04/11	Buy(Maintain)	380,000원	6개월	-35.01	-25.66	2017/05/16		Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-32.06	-18.21		
2017/04/19	Buy(Maintain)	380,000원	6개월	-35.86	-25.66	2017/07/19		Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-24.50	-20.36		
2017/05/04	Buy(Maintain)	380,000원	6개월	-34.30	-25.53	2017/08/17		Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-20.77	-12.86		
2017/07/19	Buy(Maintain)	380,000원	6개월	-34.76	-32.76	2017/09/13		Buy(Maintain)	14,000원	6개월	-20.28	-8.57		
2017/07/31	Buy(Maintain)	380,000원	6개월	-35.73	-32.24	2017/09/18		Buy(Maintain)	14,000원					
2017/09/18	Buy(Maintain)	380,000원												

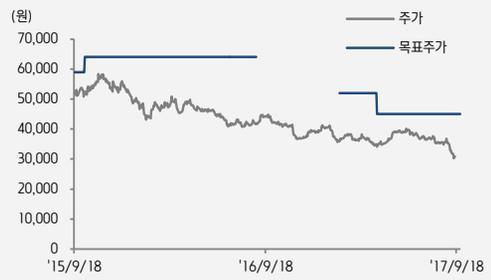
*주가는 수정주가를 기준으로 과리율을 산출하였음.

목표주가 추이 (2개년)

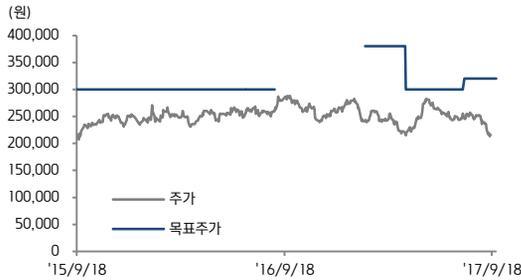
현대차 (005380)



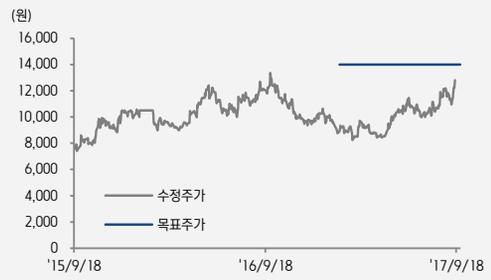
기아차 (000270)



현대모비스 (012330)



한온시스템 (018880)



투자의견 및 적용기준

기업	적용기준(6개월)	업종	적용기준(6개월)
Buy(매수)	시장대비 +20% 이상 주가 상승 예상	Overweight (비중확대)	시장대비 +10% 이상 초과수익 예상
Outperform(시장수익률 상회)	시장대비 +10 ~ +20% 주가 상승 예상	Neutral (중립)	시장대비 +10 ~ -10% 변동 예상
Marketperform(시장수익률)	시장대비 +10 ~ -10% 주가 변동 예상	Underweight (비중축소)	시장대비 -10% 이상 초과하락 예상
Underperform(시장수익률 하회)	시장대비 -10 ~ -20% 주가 하락 예상		
Sell(매도)	시장대비 -20% 이하 주가 하락 예상		

투자등급 비율 통계 (2016/07/01~2017/06/30)

투자등급	건수	비율(%)
매수	172	97.73%
중립	4	2.27%
매도	0	0.00%