



2018/01/26

현대차(005380)

예상보다 더 큰 Earnings Shock

■ 4Q17 Review – 예상보다 더 큰 Earnings Shock

4분기 매출액은 전년동기비 0.2% 감소한 24.5조, 영업이익은 24.1% 감소한 7,752억원(OPM 3.2%)을 기록했다. 영업이익이 1조를 하회한 것은 IFRS 회계가 도입된 지난 2011년 이후 이번 분기가 처음이다. 불리한 환율과 파업으로 인한 생산차질에도 불구하고 매출액이 컷던 것은 판매법인이 보유하고 있는 재고 판매와 SUV, Genesis 판매로 인한 믹스 개선 때문으로 보인다. 물론 금융법인(+26.2%)의 외형증가도 일정부분 기여했다.

반면 영업이익이 크게 하락한 것은 자동차부문이 전년동기 91.5% 감소한 710억원(OPM 0.4%)에 불과했던 영향이 컸다. 연결조정을 감안해 생각해도 베이스가 낮은 전년도 7,630억원에 비해 크게 감소한 5,610억원에 불과했다. 생산측면에서 국내공장의 파업과 판매부진에 따른 미국공장 가동률 하락으로 원가율이 82.8%까지 높아졌고, 판매법인이 보유하고 있던 재고를 주로 판매하면서 마진 축소와 마케팅 비용 증가가 있었으며, 불리한 환율로 인한 수출원가율 상승 등이 수익성 훼손을 가져왔다. 미래기술의 Catch up을 위한 경상개발비 증액도 비용부담 요인이었다. 이로 인해 매출액 대비 판관비율도 17년 분기 중 가장 높은 14.1%에 달했다.

이번 분기에는 영업외부문도 주목할 필요가 있다. 세전이익이 평상시의 절반에도 미치지 않는 4,161억원에 불과했기 때문이다. BHMC의 정상화와 기아차의 흑자전환으로 긍정적인 가정을 했지만, 지분법평가이익 대상인 현대건설의 취득원가 대비 현재가치의 손상차손을 약 3천억 반영하면서 지분법평가손실이 2,890억원에 달했다. 전혀 예상하지 못했던 (-) 회계처리다.

다행히 미국의 법인세율이 크게 인하되면서 HCA 리스대상 자산의 이연법인세가 1조 가까이 환입되었다. 즉, 영업과 영업외부문에서 실망스러운 결과를 얻었지만, 미국 법인세 인하효과로 HCA의 이연법인세가 크게 도움을 주며 당기순이익은 1.28조에 달하게 된 것이다.

결론적으로 부진한 실적에 더해 현대건설의 손상차손까지 반영하며 (-)영향을 줬으나, 미국 법인세율 인하의 혜택으로 HCA에서 (+)의 법인세 효과를 만들어 준 4분기였다.

자동차/타이어 고태봉

(2122-9214) coolbong@hi-ib.com

자동차/타이어 강동욱

(2122-9192) dongwook.kang@hi-ib.com

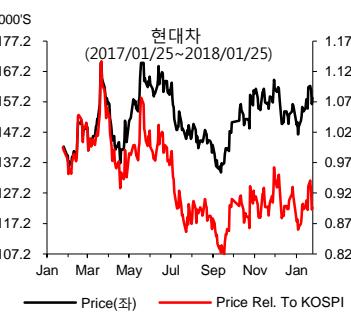
Buy (Maintain)

목표주가(12M)	190,000원
종가(2018/01/25)	158,500원

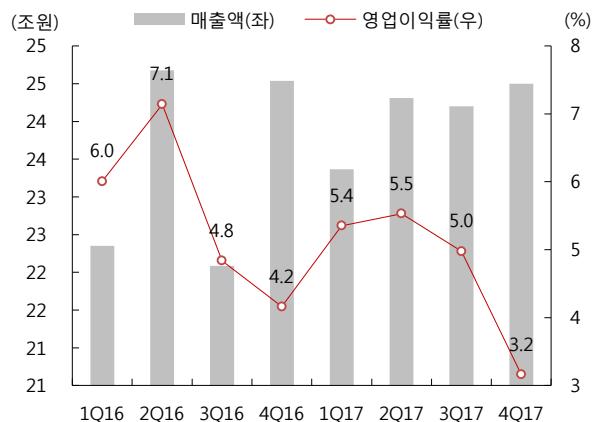
Stock Indicator

자본금	1,489십억원
발행주식수	28,548만주
시가총액	41,462십억원
외국인지분율	45.8%
배당금(2016)	5,000원
EPS(2017E)	14,127원
BPS(2017E)	246,565원
ROE(2017E)	5.9%
52주 주가	134,000~170,000원
60일평균거래량	511,414주
60일평균거래대금	79.9십억원

Price Trend

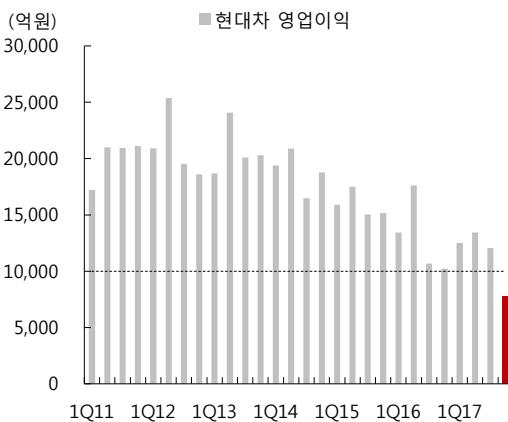


<그림 1> 매출액 및 영업이익률 추이 – Earnings Shock



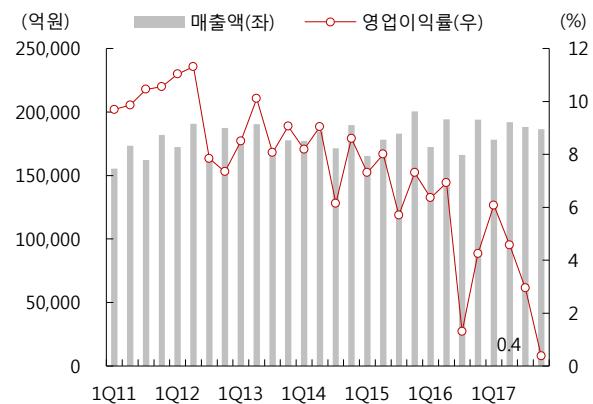
자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 2> 영업이익 추이 – IFRS 도입 후 최초로 1 조를 하회



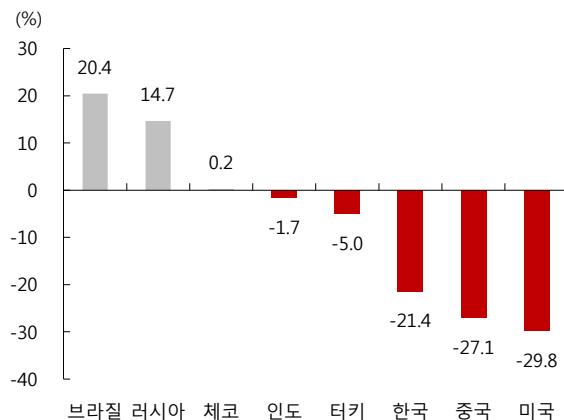
자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 3> 자동차부문 매출액 및 영업이익률추이 – 역대 최저 영업이익률을 기록하며 전체 영업이익 훼손



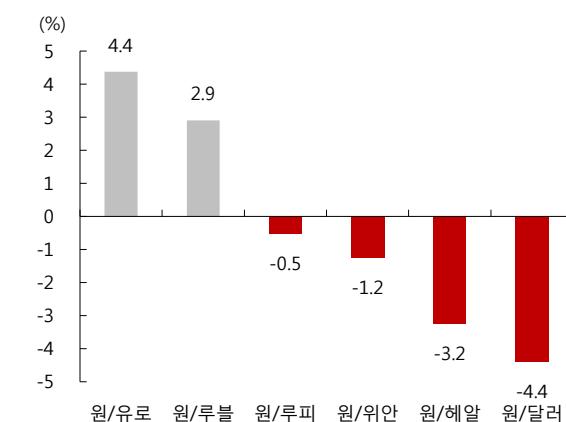
자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 4> 공장별 분기평균가동률 전년동기비 증감 – 국내 파업과 재고 조정에 따른 가동률 하락



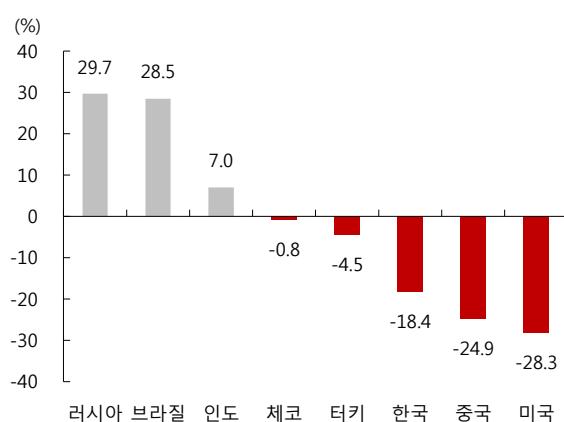
자료: 현대차, 하이투자증권

<그림 5> 주요 진출국 분기평균환율을 전년동기비 증감 – 비우호적 환율이 수익성에 부정적으로 작용



자료: Bloomberg, 하이투자증권

<그림 6> 공장별 매출 전년동기비 증감률 – 신흥국에서 선방했으나 주요 시장에서 부진



자료: 현대차, 하이투자증권

1Q18 Preview

재고 본위의 판매 예상, 환율과 공장가동률 하락의 (-) 요인 상존

도매기준으로 KPI와 집계방식이 변하면서 재고소진이 가장 중요한 변수가 되었다. 급속히 절상된 원화도 실적에 (-)로 작용했다. 생산이 아닌 도매기준 판매로 기준이 변하면서 각 공장 가동률도 크게 하락했다. 비용부담이 크다는 얘기다. 이번 4분기 자동차부문의 영업이익률이 0.4%로 크게 훼손된 것이 바로 이런 까닭이다. 18년 1분기에도 현대차를 둘러싼 환경이 그다지 좋지 않다. 원화가 고공행진을 하는 가운데 미국이 여전히 판매에 어려움을 겪고 있고, 올해 들어 5번의 파업으로 코나, G70 같은 신차생산이 원활하지 못했다. 기다리는 신형 쌍타페는 2월말에 국내에서 판매될 예정이라 1분기 실적에 Full quarter로 큰 영향은 미치지 못한다. 결국 1분기도 어려운 시기가 될 것임을 알 수 있다. 우린 1분기 매출액을 전년동기비 7% 감소한 21.7조, 영업이익은 31% 감소한 8,635억원(OPM 4.0%)으로 매우 보수적으로 추정한다.

<표 1> 2018년 현대차 도매판매 기준 사업계획

(단위 : 천대)

	2017년	2018년 (P)	증감
총 판매대수	4,507	4,675	+3.7%
내수시장	689	701	+1.8%
해외시장	3,818	3,974	+4.1%
미주	1,185	1,222	+3.1%
아중아	1,020	1,016	-0.5%
중국	785	900	+14.6%
유럽	767	773	+0.8%
상용	60	64	+6.6%

자료: 현대차, 하이투자증권

<표 2> 17년 4분기 실적 및 18년 1분기 실적 전망

(단위 : 억원)

	4Q16	1Q17	2Q17	3Q17	4Q17	YoY	QoQ	1Q18E	YoY
현대차 출하	1,386,935	1,089,518	1,102,233	1,066,777	1,247,013	-10.1%	16.9%	1,073,122	-1.5%
국내공장	496,728	380,350	484,084	388,746	438,820	-11.7%	12.9%	394,839	3.8%
해외공장	890,207	709,168	618,149	678,031	808,193	-9.2%	19.2%	678,283	-4.4%
미국	85,532	94,272	95,741	75,471	62,516	-26.9%	-17.2%	76,793	-18.5%
인도	178,629	160,182	157,486	177,505	183,989	3.0%	3.7%	172,661	7.8%
터키	63,135	55,800	62,200	50,300	58,700	-7.0%	16.7%	47,349	-15.1%
체코	89,181	97,735	90,445	77,017	89,803	0.7%	16.6%	87,320	-10.7%
러시아	56,474	53,030	60,173	55,600	64,527	14.3%	16.1%	56,268	6.1%
브라질	45,326	40,870	42,646	49,075	48,998	8.1%	-0.2%	41,092	0.5%
중국	363,016	196,119	105,158	188,063	294,660	-18.8%	56.7%	180,000	-8.2%
중국상용	8,914	11,160	4,300	5,000	5,000	-43.9%	0.0%	16,800	50.5%
매출액	245,380	233,660	243,080	242,013	245,009	-0.2%	1.2%	217,294	-7.0%
자동차	194,060	178,234	191,870	188,240	186,556	-3.9%	-0.9%	159,947	-10.3%
금융	31,950	40,975	35,710	37,140	40,325	26.2%	8.6%	39,040	-4.7%
기타	19,380	14,451	15,500	16,633	18,126	-6.5%	9.0%	18,307	26.7%
매출원가	200,050	190,727	195,812	198,616	202,829	1.4%	2.1%	178,181	-6.6%
%	81.5	81.6	80.6	82.1	82.8	1.3%p	0.7%p	82.0	0.4%p
판관비	35,119	30,425	33,824	31,354	34,428	-2.0%	9.8%	30,478	0.2%
%	14.3	13.0	13.9	13.0	14.1	-0.3%p	1.1%p	14.0	1.0%p
영업이익	10,212	12,508	13,445	12,042	7,752	-24.1%	-35.6%	8,635	-31.0%
%	4.2	5.4	5.5	5.0	3.2	-1.0%p	-1.8%p	4.0	-1.4%p
자동차	8,250	10,830	8,770	5,550	700	-91.5%	-87.4%	5,758	-46.8%
%	4.3	6.1	4.6	2.9	0.4	-3.9%p	-2.6%p	3.6	-2.5%p
금융	830	1,790	2,130	1,790	1,470	77.1%	-17.9%	1,562	-12.8%
%	2.6	4.4	6.0	4.8	3.6	1.0%p	-1.2%p	4.0	-0.4%p
기타	1,750	1,120	760	830	680	-61.1%	-18.1%	915	-18.3%
%	9.0	7.8	4.9	5.0	3.8	-5.3%p	-1.2%p	5.0	-2.8%p
영업외이익	2,462	5,063	-1,764	-1,072	-3,591	적자전환	적자지속	2,209	-56.4%
%	1.0	2.2	-0.7	-0.4	-1.5	-2.5%p	-1.0%p	1.0	-1.2%p
세전이익	12,674	17,571	11,650	11,004	4,161	-67.2%	-62.2%	10,844	-38.3%
%	5.2	7.5	4.8	4.5	1.7	-3.5%p	-2.8%p	5.0	-2.5%p
법인세	1,985	3,953	2,513	1,612	-8,718	환급	환급	2,277	-42.4%
%	15.7	22.5	21.6	14.7	-209.5	-225.2%p	-224.1%p	21.0	-1.5%p
당기순이익	10,688	14,057	9,136	9,392	12,879	20.5%	37.1%	8,567	-39.1%
%	4.4	6.0	3.8	3.9	5.3	0.9%p	1.4%p	3.9	-2.1%p
지배주주	10,000	13,306	8,169	8,524	10,330	3.3%	21.2%	8,039	-39.6%
%	4.1	5.7	3.4	3.5	4.2	0.1%p	0.7%p	3.7	-2.0%p

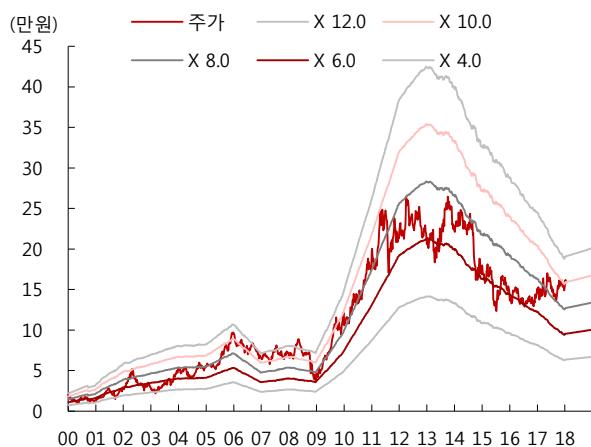
자료: 현대차, 하이투자증권

투자전략

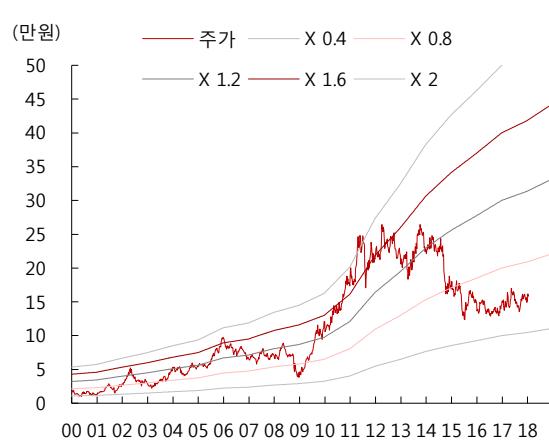
상반기까지는 Earning에서 큰 변화 찾기 어려워

계속해서 회자되는 지배구조 변화 가능성이나 미래기술과 관련된 전략적 제휴같은 모멘텀만이 주가를 지지해주고 있다. 신차가 주요지역에 판매되는 하반기까지는 Earning 보다 Multiple 변화에 기대는 수 밖에 없다. 이번 CES 2018에서 보여준 Aurora와의 전략적 제휴, 세계 3위 Ride Sharing업체인 Grab에의 투자 등이 주가에 (+)요인으로 작용했다. 2월 평창올림픽 직전 서울-평창간 200Km Lv4 자율주행 시험도 기대요인이다. 2월에 출시될 신형 싼타페도 하반기 글로벌 판매량, 특히 미국에서의 판매 웰러티를 높일 수 있는지 판단할 수 있는 주요변수다. 실망스러운 실적이 지속되고 있지만, 신차 싸이클 시작의 초입부에서 조금 더 인내하려는 이유다.

<그림 7> 현대차 가중평균 PER Band



<그림 8> 현대차 PBR Band



자료: Quantwise, 하이투자증권

자료: Quantwise, 하이투자증권

질의응답

1. 전반적인 실적 분석과 평가, 그리고 2018년 판매 목표와 사업계획을 구체적으로 설명 부탁드립니다.

→ 17년 4분기 글로벌 산업수요는 러시아, 브라질, 인도 등 신흥시장 수요 회복과 유럽 등 일부 선진시장 회복에도 불구하고 미국, 중국 등 주요 시장에서 성장세 둔화가 지속되며 다소 어려운 경영환경이 이어졌다. 임단협 타결이 지연되며 부분 파업을 실시한 영향으로 신차 모멘텀 극대화 실패, 생산 손실 및 가동률 하락으로 고정비 부담 증가 요인으로 작용했다. 또한 전체적인 물량 감소와 중국, 미국 등 주요 시장 수요 부진, 경쟁 심화에 따른 인센티브 증가 및 SUV모델 노후화로 4분기 매출액은 전년동기비 0.2% 감소한 24조5,008억을 기록했다. 비우호적 환율 환경 지속, 품질 관련 이슈, 제네시스 브랜드 초기 투자 등 일회성 비용 등으로 영업이익은 전년동기비 28.1% 감소한 7,752억을 기록했다. 2017년 연간 경영 실적은 내수시장 그랜저 판매 호조 및 신흥시장 SUV 믹스 효과가 지속되며 판매대수와 매출액은 증가했으나 업체간 경쟁 심화, 부분 파업, 비우호적 환율 지속 등의 영향으로 영업이익은 하락했다. 당기순이익 또한 사드 관련 북경현대 지분법 이익 축소 등으로 감소했다.

2018년 글로벌 자동차 시장은 신흥시장 수요 증가에도 불구하고 미국, 중국 등 주요 시장 정체로 저성장 기조가 더욱 심해질 것 같다. 2018년 판매 목표는 전년동기비 3.8% 증가한 4,675,000대이다. 대내외적으로 어려운 경영환경을 극복하고 판매 목표를 달성하기 위해 기존 본사 중심 총괄적 관리방식에서 권역별 사업관리 체제로 재편함으로써 판매, 생산, 손익을 통합적으로 관리하며 시장 변화에 민첩하게 대응해 나가겠다.

2. 미국시장 대응 전략과 한미 FTA 재협상 관련 코멘트 부탁드립니다.

→ 17년 미국 산업수요는 승용차급 판매 감소가 심화되었고 SUV차급 성장률 둔화로 전년대비 1.8% 감소한 1,723만대로 마감했다. 주력 차급인 승용차급이 11% 하락한 가운데 SUV차급 경쟁 심화, 일부 모델 노후화로 당사 인센티브는 전년동기비 25% 상승한 2,865달러를 기록했으며 재고 또한 판매 부진 및 플랫 물량 축소로 4개월까지 상승했다. 향후 미국 판매 여건은 수요 약세 지속과 경쟁 심화로 녹록지 않을 전망이다. 중기적으로 미국시장 경쟁력 회복을 위해 권역별 책임 경영을 도입 할 것이다. 이에 따라 생산, 판매, 손익을 통합 관리하면서 재고 안정화 및 내실 경영을 통한 수익성 개선에 주력할 방침이다. 아울러 미국 시장에 부합하는 모델 출시로 판매 모멘텀 회복을 기대 중이다. 이와 함께 2020년까지 8차종의 SUV를 출시해 그동안 부족했던 SUV라인업을 보강할 계획이다. 올해 초 코나를 시작으로 차세대 수소차 넥쏘, 신형 쌍타페, 코나 전기차 및 투싼 개조차 등을 올해 투입해 SUV 판매 비중을 크게 확대해 승용차급 판매 의존도를 줄이는 동시에 인센티브 안정화에 주력할 예정이다. 아울러 작년 10월에 도입한 Shopper Assurance의 미

국 내 4개 대도시 시범운영 결과 구매의향 증가, 시승전환율 상승 등 70% 가까운 비율로 고객들의 호평을 받아 전국적으로 확대 시행할 계획이다.

미국 FTA 우려 관련해서는 개정사항에 대한 지속적인 모니터링을 강화하는 한편 근본적으로 제품 경쟁력과 브랜드 인지도 개선을 통해 판세 부활에 대비할 예정이다.

3. 경쟁 우위를 확보하기 위한 친환경차 전략과 중장기 로드맵에 대해 설명 부탁드립니다.

→ 글로벌 친환경차 시장은 2015년 파리기후협정 체결 이후 각국 연비 규제가 강화되는 가운데 주요 국가들의 친환경차 보급 정책 및 완성차 업체들의 개발 확대로 지속적인 성장이 전망된다. 미국 캘리포니아 탄소무배출차 의무 판매제도 실시 이후 유럽 등 일부 국가에서도 유사한 제도를 도입했다. 중국에서는 2019년부터 신에너지차 생산 비중을 전체 생산에 10%로 맞춰야하는 상황이다. 각국 정부의 적극적인 친환경차 육성 정책과 연비 규제를 달성하고 시장 변화에 적극 대응하기 위해 기아차와 함께 현재 13종의 라인업을 2025년까지 38종 이상으로 확대 운영해 글로벌 시장 점유율 2위를 공고히 하고자 한다. 전기차의 경우 도심형 근거리 전기차로 초기 시장 육성 후 장거리 전기차를 개발하여 시장 니즈에 대응하고자 한다. 올 상반기에 항속거리가 기존 대비 2배 이상 늘어난 코나 전기차를 출시할 계획이다. 이후 매년 새로운 전기차를 출시하여 현재 현대기아 합산 2종에서 2025년 14종으로 대폭 확대하여 글로벌 전기차 시장 3위를 달성할 계획이다. 1분기 중 출시 예정인 넥쏘는 기술력이 집대성되어 세계 최고 수준의 시스템 효율 및 항속거리를 달성했으며 첨단 주행보조 시스템 등이 적용되었다. 향후에도 수소 파워트레인 기술을 포함한 친환경시장에서 기술 리더십을 강화해 나갈 계획이다.

4. 2018년 중국 회복을 이야기하는데 있어서 연 100만대 판매가 안될 경우 오버캐파 우려가 있을 수 있다. 중국시장에서 경쟁력과 수익성 강화 방안이 궁금하다.

→ 2017년 중국 산업수요는 구매세 인하 폭 축소 등의 영향으로 성장률이 둔화되며 전년동기비 1.3% 증가했다. 반면 당사의 경우 반한 정서 등이 부담으로 작용하며 31% 감소했다. 불확실한 환경 속 단기적 시장대응을 지양하고 재고 안정화 및 신규 차급 진출에 주력하는 등 향후 판매 정상화를 위한 기반 조성에 집중하겠다. 금년 중국시장은 구매세 인하 정책 종료로 수요 정체 및 경쟁 심화가 전망되나 당사는 다양한 신차효과를 극대화하고 판매 경쟁력을 향상시켜 안정적 판매 증가에 만전을 기하겠다. 이를 위해 ix35 등 지난해 출시한 신차 판매를 본격화함은 물론 엔시노 등 다양한 차급의 신차를 출시하겠다. 또한 SUV 선호 추세를 감안해 SUV 중심으로 판매 성장을 모색하겠다. 중국 소비자들의 선호도가 높은 신기술 적용을 확대하는 동시에 쏘나타 PHEV와 같은 친환경차 투입을 지속하여 중국 환경 규제와 시장 수요 변화에 적극 대응하겠다. 중장기 경쟁력 향상 방안 또한 차질없이 추진하겠다. 전사적 역량을 집중하여 R&D에서 판매에 이르기까지 모든 부분을 다각적으로 검토하고 여러 방안 도출하고 있으며 올해부터 본격 실행될 계획이다. 중국

특화 디자인, 연구개발 노력을 통해 준비하고 있는 중국 전용 신차와 커넥티비티 등 신기술 적용을 지속적으로 확대할 계획이다. 더불어 기술 홍보를 강화하고 창의적 마케팅 활동을 확대하여 브랜드 경쟁력을 제고해 나가는 한편 중국 현지 사정에 맞는 사회공헌활동을 통해 중국 소비자 신뢰를 향상시키겠다.

5. 배당 관련 질문이다. 이번 배당 결정 배경과 향후 주주환원정책 방향성에 대해 말씀 부탁드린다.

→ 2017년 기말 배당은 전년과 동일한 3,000원으로 결정되었다. 추후 주주총회를 통해 승인을 거치고 최종 확정할 예정이다. 작년 초 투자자들의 요구를 적극 반영하여 주주가치 제고 의지를 담은 중장기 배당정책을 발표했고 경영환경 악화로 주력시장 판매 감소 등 어려운 시기를 보냈다. 이러한 어려운 경영여건에도 불구하고 이번 결정은 주주와의 약속을 지키려는 노력과 의지가 반영된 결과이다. 권역별 책임경영체제 확립을 통한 판매, 생산, 순익 통합관리로 내실을 강화하고 수익성 개선 기반을 마련할 계획이다. 또한 연구개발 투자 확대를 통해 미래 성장성 확보와 기업가치제고를 위한 노력을 지속해나갈 것이다. 수익성 개선을 바탕으로 한 점진적 배당확대를 통해 글로벌 평균 수준의 배당성향 달성을 추진하는 한편 다각적인 주주환원확대 방안 또한 지속 검토할 예정이다. 이사회 내 투명경영위원회의 주주권익보호 담당 사외이사 선임 등 주주권익보호를 위한 다양한 활동을 추진하고 있다. 향후 차기 주주권익보호 담당 사외이사 선임시 주주 추천제 및 자문단 제도 도입 등 지속적인 주주친화정책 시행으로 거버넌스 개선과 주주신뢰 강화를 위해 노력하겠다.

K-IFRS 연결 요약 재무제표

재무상태표				
	2016	2017E	2018E	(단위:십억원) 2019E
유동자산	47,584	49,167	48,423	52,856
현금 및 현금성자산	7,890	8,303	8,056	10,084
단기금융자산	20,086	20,688	21,309	22,374
매출채권	7,934	8,481	8,216	9,086
재고자산	10,524	10,601	9,803	10,325
비유동자산	79,468	81,992	85,441	88,820
유형자산	29,406	30,640	31,896	32,593
무형자산	4,586	3,692	3,146	2,852
자산총계	178,836	185,014	189,873	197,686
유동부채	43,610	46,290	47,006	49,251
매입채무	16,245	16,562	16,213	16,859
단기차입금	8,761	10,961	11,961	12,961
유동성장기부채	14,837	15,037	15,137	15,737
비유동부채	62,882	62,666	63,146	63,046
사채	36,456	36,456	36,456	36,456
장기차입금	13,390	13,095	13,495	13,395
부채총계	106,491	108,956	110,151	112,297
지배주주지분	67,190	70,389	73,777	79,044
자본금	1,489	1,489	1,489	1,489
자본잉여금	4,203	4,203	4,203	4,203
이익잉여금	64,361	67,305	70,437	75,449
기타자본항목	-1,640	-1,640	-1,640	-1,640
비지배주주지분	5,155	5,668	5,945	6,344
자본총계	72,345	76,058	79,722	85,389

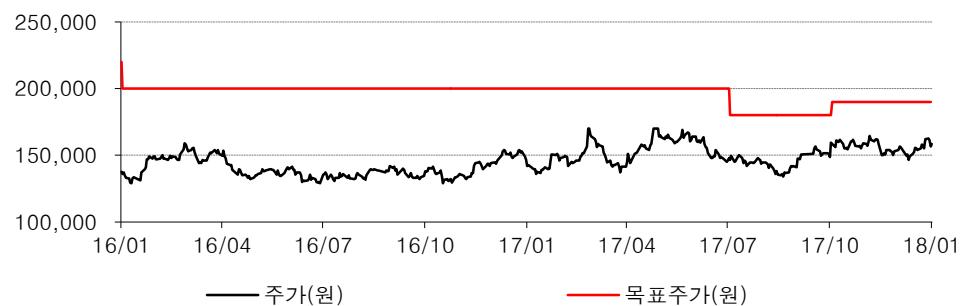
포괄손익계산서				
	2016	2017E	2018E	(단위:십억원%) 2019E
매출액	93,649	96,376	93,366	103,249
증가율(%)	1.8	2.9	-3.1	10.6
매출원가	75,960	78,798	76,200	82,014
매출총이익	17,689	17,578	17,166	21,235
판매비와관리비	12,496	13,004	12,606	14,806
연구개발비	1,019	1,049	1,016	1,124
기타영업수익	-	-	-	-
기타영업비용	-	-	-	-
영업이익	5,194	4,575	4,560	6,429
증가율(%)	-18.3	-11.9	-0.3	41.0
영업이익률(%)	5.5	4.7	4.9	6.2
이자수익	378	391	411	487
이자비용	272	341	386	433
지분법이익(손실)	1,728	2,072	2,319	2,556
기타영업외손익	-49	-214	49	-41
세전계속사업이익	7,307	4,439	5,679	8,319
법인세비용	1,587	-108	1,193	1,830
세전계속이익률(%)	7.8	4.6	6.1	8.1
당기순이익	5,720	4,546	4,486	6,489
순이익률(%)	6.1	4.7	4.8	6.3
지배주주귀속 순이익	5,406	4,033	4,210	6,089
기타포괄이익	256	256	256	256
총포괄이익	5,975	4,802	4,742	6,744
지배주주귀속총포괄이익	5,406	4,033	4,210	6,089

현금흐름표				
	2016	2017E	2018E	(단위:십억원) 2019E
영업활동 현금흐름	997	1,105	1,816	1,792
당기순이익	5,720	4,546	4,486	6,489
유형자산감가상각비	2,165	2,266	2,394	2,453
무형자산상각비	1,194	1,194	946	794
지분법관련손실(이익)	1,728	2,072	2,319	2,556
투자활동 현금흐름	-6,312	-4,181	-4,807	-4,852
유형자산의 처분(취득)	-2,971	-3,150	-3,350	-2,850
무형자산의 처분(취득)	-1,406	-500	-600	-700
금융상품의 증감	-2,846	-603	-621	-1,065
재무활동 현금흐름	5,691	939	324	335
단기금융부채의증감	-1,369	2,200	1,000	1,000
장기금융부채의증감	8,494	-295	400	-100
자본의증감	-	-	-	-
배당금지급	-1,085	-1,080	-1,089	-1,078
현금및현금성자산의증감	559	413	-247	2,029
기초현금및현금성자산	7,331	7,890	8,303	8,056
기말현금및현금성자산	7,890	8,303	8,056	10,084

주요투자지표				
	2016	2017E	2018E	2019E
주당지표(원)				
EPS	18,938	14,127	14,748	21,330
BPS	235,358	246,565	258,433	276,884
CFPS	30,704	26,246	26,447	32,704
DPS	5,000	5,000	5,000	5,000
Valuation(배)				
PER	7.7	11.2	10.7	7.4
PBR	0.6	0.6	0.6	0.6
PCR	4.8	6.0	6.0	4.8
EV/EBITDA	9.8	11.0	11.3	9.0
Key Financial Ratio(%)				
ROE	8.4	5.9	5.8	8.0
EBITDA 이익률	9.1	8.3	8.5	9.4
부채비율	147.2	143.3	138.2	131.5
순부채비율	62.8	61.2	59.8	54.0
매출채권회전율(x)	11.3	11.7	11.2	11.9
재고자산회전율(x)	9.5	9.1	9.2	10.3

자료 : 현대차, 하이투자증권 리서치센터

최근 2년간 투자의견 변동 내역 및 목표주가 추이(현대차)



일자	투자의견	목표주가(원)	목표주가 대상시점	乖리율	
				평균주가대비	최고(최저)주가대비
2016-01-26	Buy	200,000	6개월	-29.3%	-20.5%
2017-07-13	Buy	200,000	1년	-25.8%	-23.0%
2017-07-27	Buy	180,000	1년	-19.4%	-11.4%
2017-10-27	Buy	190,000	1년		

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-mail 등을 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 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자 : 고태봉, 강동욱)

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돋기 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 (추천일 기준 종가대비 3등급) 종목투자의견은 향후 12개월간 추천일 종가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.(2017년 7월 1일부터 적용)

- Buy(매수): 추천일 종가대비 +15%이상
- Hold(보유): 추천일 종가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 종가대비 -15%이상

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

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

하이투자증권 투자비율 등급 공시 2017-12-31 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자의견 비율(%)	93.1 %	6.9 %	-