

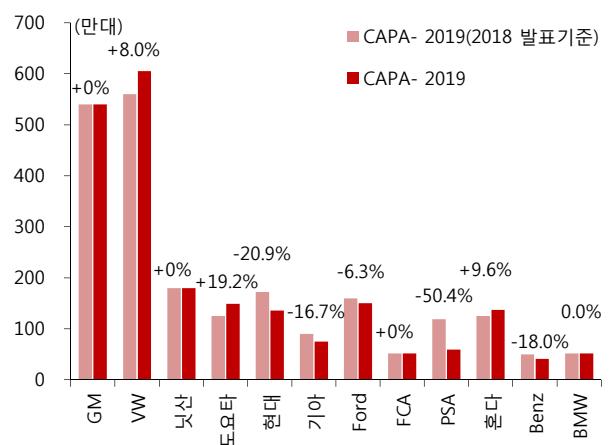
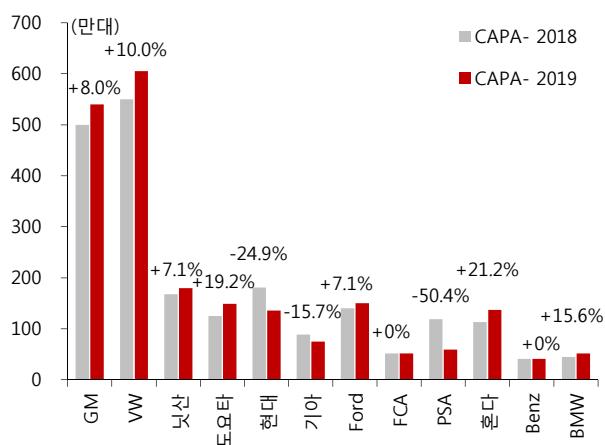
- ✓ 수요둔화 우려가 높은 상황에서 중국의 공급변화는 중요
- ✓ 산업자료 기준 중국 CAPA는 업체별로 차별화
- ✓ 일부 업체 구조조정 진행. 하지만 여전한 공급과잉 환경, 불확실한 수요를 고려하면 추가적인 조정 예상

Issue Comment

CAPA Update 2 - 중국, 차별화되는 공급계획

- 글로벌 수요에 대한 우려가 높아진 상황에서 공급능력에 초점을 맞출 필요. 특히 공급과잉과 수요둔화로 어려움을 겪고 있는 중국에 관심
- 산업자료 기준으로 주요 업체의 2019년 중국 CAPA는 차별화. 중국 내 점유율이 높은 GM, Volkswagen을 비롯한 도요타, 혼다, 닛산 등 일본업체는 2018년 대비 증설. 이와 달리 현대, 기아차와 PSA는 감산을, Suzuki는 중국에서 철수. Ford와 Benz는 2018년에 계획했던 CAPA 보다는 규모 축소
- 차별화된 공급계획은 업체간 판매의 차이로 판단. 2018년 CAPA 대비 생산량을 확인하면 명확. 증설 혹은 유지를 밝힌 업체별 가동률은 GM 78.3%, VW 74.8%, 닛산 68.4%, 도요타 105.5%, 혼다 133.0%, BMW 109.1%, Benz 125.4%으로 일부를 제외하면 높은 수준을 유지
- 반면 2018년 대비 감산, 혹은 계획 대비 증설 축소를 기록한 업체의 가동률은 현대 43.9%, 기아 40.5%, Ford 28.1%, FCA 24.0%, PSA 21.5%, 르노 31.8% 수준이었음. 고정비 부담을 낮추기 위한 생산라인 조정으로 판단. 일부 업체의 공급축소가 진행되었으나 여전한 공급과잉 환경. 불확실한 수요를 고려하면 추가적인 공급조정 예상

CAPA Update - 중국, 차별화되는 공급계획. GM, Volkswagen과 일본업체 증설, 현대/기아를 비롯한 PSA, Ford 계획 대비 축소



자료: 산업자료, SK증권

- 작성자는 본 조사분석자료에 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 신의성실하게 작성되었음을 확인합니다.
- 본 보고서에 언급된 종목의 경우 당사 조사분석담당자는 본인의 담당종목을 보유하고 있지 않습니다.
- 본 보고서는 기관투자가 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 투자판단 3 단계 (6개월 기준) 15%이상 → 매수 / -15%~15% → 중립 / -15%미만 → 매도