

이 보고서는 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해 발간한 보고서입니다.

기술분석보고서

 YouTube 요약 영상 보러가기

화신정공(126640)

운송장비·부품

요약

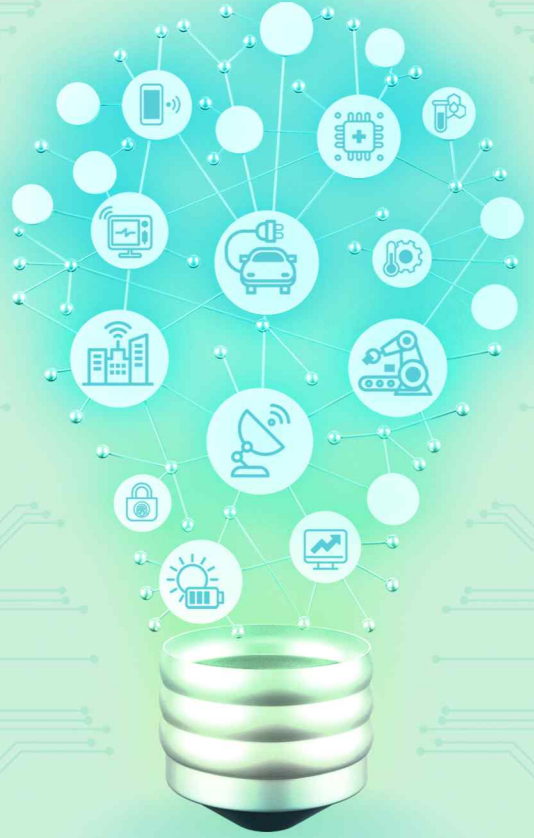
기업현황

시장동향

기술분석

재무분석

주요 변동사항 및 전망



작성기관

(주)NICE디앤비

작성자

전혜린 연구원

- 본 보고서는 「코스닥 시장 활성화를 통한 자본시장 혁신방안」의 일환으로 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해, 한국거래소와 한국예탁결제원의 후원을 받아 한국IR협의회가 기술신용평가기관에 발주하여 작성한 것입니다.
- 본 보고서는 투자 의사결정을 위한 참고용으로만 제공되는 것이므로, 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 보고서를 활용한 어떠한 의사결정에 대해서도 본회와 작성기관은 일체의 책임을 지지 않습니다.
- 본 보고서의 요약영상은 유튜브로도 시청 가능하며, 영상편집 일정에 따라 현재 시점에서 미게재 상태일 수 있습니다.
- 카카오톡에서 “한국IR협의회” 채널을 추가하시면 매주 보고서 발간 소식을 안내 받으실 수 있습니다.
- 본 보고서에 대한 자세한 문의는 작성기관(TEL.02-2122-1300)로 연락하여 주시기 바랍니다.

화신정공(126640)

부품 경량화 기술을 기반으로 미래 자동차 시장 대비

기업정보(2021/02/08 기준)

대표자	정서진
설립일자	2010년 04월 28일
상장일자	2011년 08월 17일
기업규모	중견기업
업종분류	그 외 자동차용 신품 부품 제조업
주요제품	크로스멤버, 로어암, 액셀 하우징 등

시세정보(2021/02/08 기준)

현재가	1,765원
액면가	100원
시가총액	642억원
발행주식수	36,373,887주
52주 최고가	2,300원
52주 최저가	596원
외국인지분율	1.96%
주요주주	
정서진 외 9인	33.8%
자사주	3.6%

■ 자동차 부품 제조 및 원소재 가공업으로 구성된 사업군

화신정공(이하 동사)은 자동차 샤시부품, 정밀가공부품, 보수용부품 등 자동차 부품 제조와 자동차 부품의 원재료로 사용되는 원소재 가공업을 주요 사업으로 영위하고 있다. 동사는 특히 차량의 중량을 지지하며 주행 시 진동이나 소음을 완화 및 흡수하는 크로스멤버, 로어암, CTBA(Coupled Torsion Beam Axle) 등을 모듈 또는 개별품 형태로 생산하고 있다.

■ 완성차업체의 수요에 의존도가 높으나, 부품 자체 개발 기술력 보유

한국자동차산업협동조합의 통계에 따르면, 국내 자동차 부품업체의 2019년 매출액 중 66.5%가 OEM을 통해 발생하고 있는 등 국내 자동차 부품업체는 완성차업체에 대한 의존도가 매우 높은 편이다.

동사 역시 개발 부품을 현대기아차를 비롯한 완성차업체와 그 계열사에 주로 납품하며 매출을 시현하고 있어, 완성차업체의 수요에 영향을 받는 것으로 보여진다. 다만, 동사는 공인 신소재연구소를 운영하며 알루미늄 열간단조 기술, TWB(Tailor Welded Blanks) 공법 활용 기술 등 자체 기술력을 갖추고 있으며, 이를 통해 부품의 원가 경쟁력과 품질 경쟁력을 확보하고 신규 차종에 꾸준히 개발 부품을 공급하며 매출 성장을 이어가고 있다.

■ 미래차 위주로 발전하는 자동차 부품시장에서 성장 기반 확보 중

자동차 산업은 전기/수소차와 같은 미래차를 중심으로 패러다임이 변화하고 있으며, 자동차 산업과 유기적으로 연관된 자동차 부품산업 역시 미래차에 적용되는 부품 위주로 산업이 발전할 것으로 전망되고 있다.

동사는 알루미늄 소재 가공기술을 포함한 부품 경량화 기술을 기반으로 현대기아차의 차세대 전기차인 NE, CV, JW(코드명) 등과 하이브리드차에 적용되는 부품을 개발 및 양산화할 예정이며, 미래차 중심의 시장에서 경쟁력을 갖추고자 성장 기반을 마련하고 있다.

요약 투자지표 (K-IFRS 별도기준)

구분 년	매출액 (억 원)	증감 (%)	영업이익 (억 원)	이익률 (%)	순이익 (억 원)	이익률 (%)	ROE (%)	ROA (%)	부채비율 (%)	EPS (원)	BPS (원)	PER (배)	PBR (배)
2017	2,003.9	-2.3	28.3	1.4	31.0	1.5	3.8	2.8	34.5	85	2,291	14.8	0.6
2018	2,118.9	5.7	15.3	0.7	10.6	0.5	1.4	1.0	35.7	29	2,188	39.9	0.5
2019	2,310.6	9.0	40.0	1.7	34.5	1.5	4.4	2.9	66.4	95	2,300	13.5	0.6

기업경쟁력

신소재/신기술/신공법 연구개발

- 2008년 공인 기술연구소 설립
- 연구기획, 설계, 해석, 시험/제작 등 분야별 조직 구성
 - VPM(Virtual Proto-type Model) 활용한 설계, CAD S/W 활용한 가상모델 해석 등 연구개발 수행

완성차업체에 부품 지속 공급

- 완성차 신규 차종에 개발품 지속 공급하며 유통망 확보
 - 2019년 기준 9종의 현대기아차에 부품 납품 (소나타, 코나 하이브리드, 포터 전기차 등)

핵심기술 및 적용제품

고강도 경량화 부품을 위한 연구개발

- 복합성형 프리폼을 사용한 알루미늄 단조 로어암
 - 알루미늄 소재의 원가 경쟁력 확보 및 경량화 구현
 - 37.7% 경량화, 66% 수율 달성한 부품 개발
- TWB 공법을 적용한 경량 리어 액슬 하우징 개발
 - 액슬 하우징의 센터판부, 사이드판부 TWB 결합
 - 상이한 두께 설계로 약 15% 경량화 구현 (사이드하우징부 두께 > 센터하우징부 두께)
- 강도 향상을 위한 링크 제조법 개발
 - 오버 몰딩부 형성하여 크랙 발생 방지

주요 자동차 부품(사시/정밀가공부품) 사진 및 기능

프런트 크로스멤버



차축-차체 연결, 주행 진동 차단

프런트 로어암



진동 흡수, 타이어 휠 배치 유지

리어 CTBA



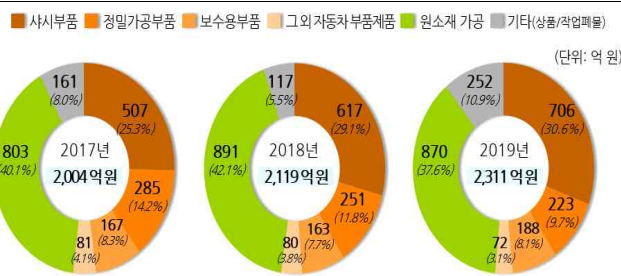
주행 충격 흡수, 선회 안전성 유지

리어 액슬 하우징



중감속 장치 장착, 타이어 축하중 분산

최근 3개년 매출실적



시장경쟁력

완성차업체 1차 부품업체 현황

년도	2013년	2019년	증감률
중소기업	669개 사	555개 사	- 17.0%
대기업	229개 사	269개 사	+ 17.5%
합계	898개 사	824개 사	- 8.2%

자동차 신품 현가장치 및 부분품 시장

년도	시장규모	성장률
2016년	2조 526억 원	연평균 0.7% ▲
2023년(E)	2조 1,566억 원	

- 완성차업체의 수요와 생산실적 등에 의존도 높지만, 고강도 경량화 부품, 친환경부품 위주로 미래차 트렌드에 대응하며 현가장치 부품 수요 지속

자동차 부품업체 유지보수 매출

년도	시장규모	성장률
2015년	3조 3,937억 원	연평균 1.1% ▲
2019년	3조 5,442억 원	

최근 변동사항

코로나19 여파에도 제품 판매 호조

- 코로나19 영향으로 전방 자동차 산업 부진 속에도 주력 산업인 자동차 부품 판매 호조로 외형성장 지속
 - 신규 차종 관련 매출 확대
 - 높은 원가율로 인해 수익성 개선 여부가 주요 이슈

미래차 대응한 부품 개발 및 양산 계획 보유

- 2020년에도 신규 차종에 부품 공급 지속
 - 소렌토, 산타페, 스틱어, G70 등
- 미래차 시장에 대응하여 부품 개발/양산 예정
 - 현대기아차 차세대 전기차 NE, CV, JW(코드명 기준) 및 하이브리드차에 부품 공급 예정

I. 기업현황

연구개발 및 유통망 확보를 통해 성장세를 유지하고 있는 자동차 부품 전문기업

동사는 샤시부품, 보수용부품 등을 포함하는 자동차 부품 전문기업으로, 미래차 트렌드에 대응하여 고강도 경량화 부품을 개발하고 완성차업체에 개발품을 공급하며 경쟁력을 강화하고 있다. 또한, 자동차 부품에 사용되는 원소재 가공업도 영위하며 매출 성장을 유지하고 있다.

■ 회사개요 및 주요주주

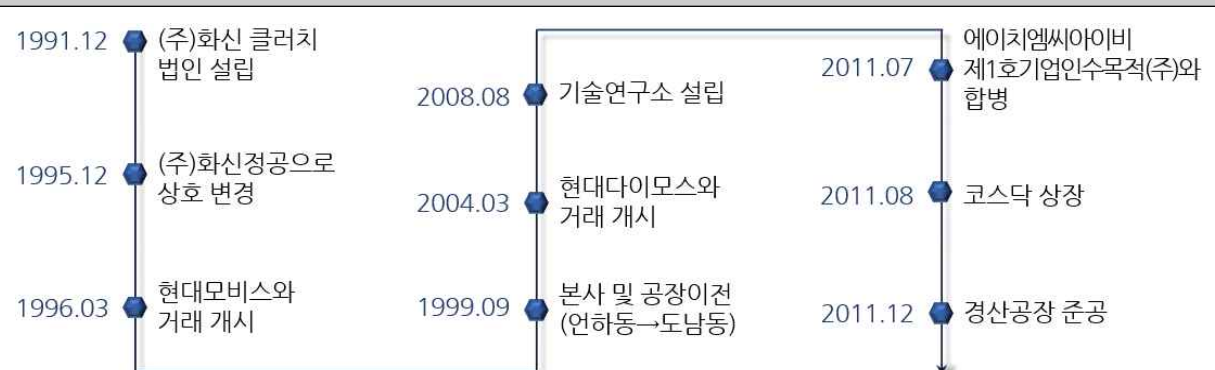
동사는 자동차 부품 제조를 목적으로 1991년 12월 설립되어, 샤시부품, 정밀가공부품, 보수용 부품 등을 개발 및 생산하며 성장하고 있는 자동차 부품 전문기업이다. 다만, 동사는 2011년 7월 에이치엠씨아이비제1호기업인수목적(주)와 합병함에 따라 공시자료에 기반한 동사의 설립일은 2010년 4월이고, 2011년 8월 코스닥 시장에 합병신주를 상장한 것으로 확인된다.

동사는 1996년 현대모비스와 거래를 개시하였고, 그 외 현대다이모스, 한국GM 등의 고객사를 확보하며 성장하였다. 동사는 부품업체로서 경쟁력 있는 부품을 개발하기 위해 2008년 기술연구소를 신설하였으며, 당해연도 10월 한국산업기술진흥협회로부터 해당 연구소를 공인받았다. 이후 매년 연구개발비용을 투자하며 크로스멤버, 로어암 등의 자동차 조향 및 현가장치 부품 연구개발을 주력으로 하였다. 아울러, 2011년 12월에는 기존의 도남공장 외 경산공장을 추가로 준공하며 생산역량도 강화하였다.

나아가, 동사는 알루미늄 소재의 고강도 경량화 로어암, 일체형 액슬 하우징 등의 개발 부품을 전기차나 하이브리드차에 공급하고 있으며, 신규 차종에도 적용할 부품 개발 및 양산 계획을 기반으로 최근 도래하고 있는 미래차 트렌드에 대응하며 경쟁력을 확보하고 있다.

동사의 계열사는 자동차 부품 제조/판매업인 (주)화신, 유진정밀(주)를 포함하여 자동차 부품 수출 전문기업인 (주)글로벌오토트레이딩, (주)월드오토트레이딩 등 총 6개사로 구성되어 있다. 2020년 9월 기준 동사의 최대주주는 동사의 대표이사이자 계열사 (주)화신의 각자대표이사인 정서진으로, 동사의 지분 11.7%를 보유하고 있다. 그 외 주요주주는 (주)글로벌오토트레이딩(11.3%), (주)월드오토트레이딩(5.6%) 등으로 이루어져 있다.

[그림 1] 동사의 주요 연혁



*출처: 동사 홈페이지 및 분기보고서(2020.09), NICE디앤비 재구성

■ 크로스멤버, 로어암 등의 자동차 부품 사업과 원소재 가공 사업 보유

동사의 사업 부문은 크게 자동차 부품 사업과 원소재 가공 사업으로 구분되며, 자동차 부품 사업 부문에는 샤시부품, 정밀가공부품, 보수용부품 등이 포함된다. 샤시부품은 차량 하중을 지지하며 차축과 차체를 연결하고, 주행 중 발생하는 진동이나 소음을 차단/완화/흡수하여 안정적인 승차감을 제공하는 부품을 의미하며, 정밀가공부품은 후륜구동형 차축식 현가장치에 적용되어 타이어의 축하중을 차체로 분산시키거나 주행 충격을 흡수하는 부품을 의미한다.

동사는 샤시부품과 정밀가공부품으로 프론트 크로스멤버, 로어암, 리어 CTBA, 리어 액슬 하우스링 등의 부품을 개발 및 생산하고 있다. 또한, 해당 부품들의 유지보수용 부품도 생산하고 있으며, 그 외 부품 생산용 철판의 가공 후 부산물 등 작업폐물도 납품하고 있다.

한편, 동사가 부품 사업 이외에 영위하고 있는 원소재 가공 사업은 원형 상태의 코일을 절단하여 제조공정에 부합하게 제작된 철판인 슬리팅 제품 등 자동차 부품에 사용되는 원소재 1차 가공품이 주요 품목으로 구성되어 있다.

[표 1] 동사의 주요 자동차 부품(샤시/정밀가공부품)

부품명	부품 사진 및 특징	
프론트 크로스멤버 (Front Cross Member)		<ul style="list-style-type: none"> ○ 엔진을 지지하며, 차축과 차체를 연결 ○ 암류, 스티어링 기어박스, 스테빌라이저 바 등을 고정/지지 ○ 주행 중 진동 및 소음을 차단
프론트 로어암 (Front Lower Arm)		<ul style="list-style-type: none"> ○ 주행 중 타이어를 통해 들어오는 횡력/전후력/상하력 지지 및 타이어의 이상 거동 방지 ○ 크로스멤버, 너클에서 발생하는 진동 흡수/완화 ○ 타이어 휠 배치(Alignment) 유지
리어 CTBA (Rear Coupled Torsion Beam Axle)		<ul style="list-style-type: none"> ○ 후륜에 장착되어 직선 주행 시 충격 흡수 ○ 선회 시 차량의 선회 안정성 유지 ○ 경량 및 컴팩트하고, 롤강성과 횡강성이 우수한 부품
리어 링크 (Rear Links)		<ul style="list-style-type: none"> ○ 후륜의 리어 크로스멤버와 다른 샤시부품을 이어주는 부품 ○ 차량 하부의 진동 흡수 ○ 주행 승차감 향상
리어 액슬 하우스링 (Rear Axle Housing)		<ul style="list-style-type: none"> ○ 후륜구동형 차축식 현가장치에 사용(주로 상용차용) ○ 종감속 장치 장착 및 구동축을 감싸는 부품 ○ 타이어의 축하중 분산

*출처: 동사 홈페이지, NICE디앤비 재구성

■ 신규 차종에 개발 부품을 지속 공급하며 유통망 확보

동사는 현대기아차를 비롯한 완성차업체나 그 계열사 등의 고객사 생산계획에 따라 주로 OEM 방식으로 부품을 납품하고 있어, 고객사의 생산량이나 수요에 영향을 받는 것으로 보여지고 있다. 다만, 동사는 부품 연구개발 및 제조 기술력을 기반으로 원가 경쟁력과 품질 경쟁력을 갖추고 있으며, 신차에 지속적으로 부품을 공급하며 유통망을 공고히 하고 있다. 동사의 분기보고서(2020.09)에 따르면, 동사는 2019년 소나타, 코나 하이브리드, 셀토스, 포터 전기차 등 총 9종의 현대기아차에 크로스멤버, 로어암 등의 부품을 공급한 실적이 있다.

[표 2] 동사의 2019년 주요 공급 현황

생산 시기	차종	개발 부품	고객사
2019.03	DN8(소나타)	ARM COMPL-FRT LWR(프런트 로어암)	현대차
2019.04	BDm GT(멕시코 K3)	ARM COMPL-RR LWR, RR ASSIST(리어 로어암/어시스트) 등	기아차
2019.06	OS HEV(코나 하이브리드)	ARM COMPL-FRT LWR, RR LWR(프런트/리어 로어암) 등	현대차
2019.07	SP2(셀토스)	ARM COMPL-FRT LWR, RR ASSIST(프런트 로어암/어시스트) 등	기아차
2019.12	HR EV(포터 전기차)	FRT CROSS MEMBER(프런트 크로스멤버)	현대차

*출처: 동사 분기보고서(2020.09), NICE디앤비 재구성

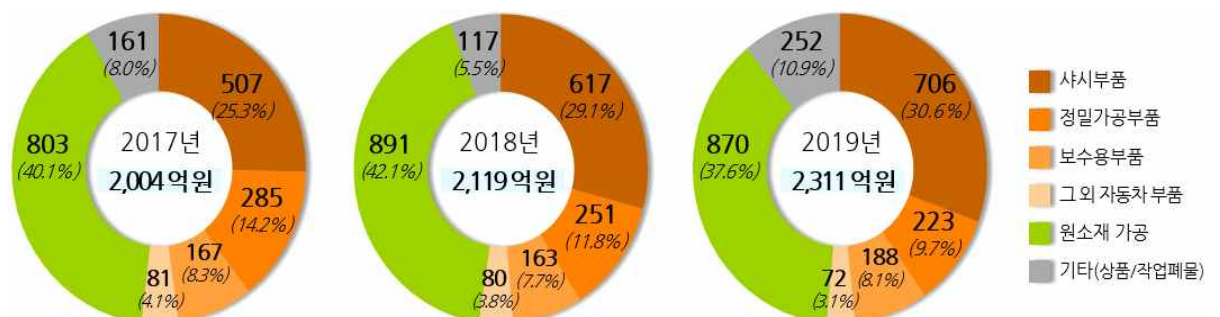
■ 자동차 부품 실적 증가에 따른 매출 성장 지속

동사의 사업보고서(2019.12)에 따르면, 동사의 매출은 자동차 부품, 원소재 가공 및 기타 부문에서 발생하고 있으며, 2019년 기준으로 자동차 부품이 51.5%로 가장 높은 비중을 구성하고, 원소재 가공이 37.6%, 기타 부문이 10.9%로 그 뒤를 이었다.

동사의 최근 3개년 매출액 현황을 살펴보면, 동사는 2018년 전년 대비 5.7% 증가한 2,119억 원의 매출액을 달성하였고, 2019년에는 2,311억 원의 매출액을 기록하며 전년 대비 9.0% 증가한 실적을 보였다. 자동차 부품산업 특성상 동사는 완성차업체의 수요에 영향을 받지만, 꾸준한 신차 부품 공급에 따른 자동차 부품 부문 실적 증가와 신차 관련 상품 매출을 포함한 기타 부문의 매출 확대에 기인하여 성장한 것으로 분석되고 있다.

이에 따라, 동사는 2020년 3분기 누적 매출액도 1,796억 원으로 전년 동기 대비 5.2% 증가하는 등 지속적인 외형성장을 나타내고 있으며, 정부의 적극적인 미래차 지원 정책에 힘입어 전기차나 하이브리드차에 공급되는 동사의 부품이 수혜를 입을 것으로 기대되고 있다.

[그림 2] 동사의 3개년 매출액 추이



*출처: 동사 사업보고서(2019.12), NICE디앤비 재구성

II. 시장 동향

미래차로 변화하는 완성차업체에 의존도가 높은 자동차 부품산업

코로나19로 위축된 자동차 산업은 사태가 안정화될 시 수요 재개로 회복될 것으로 기대되고 있다. 자동차 부품산업은 자동차 산업과 유기적으로 연관되어 전기차 관련 부품 위주로 성장이 전망되며, 현가장치산업은 고강도 경량화 부품을 기반으로 성장을 이어가고 있다.

■ 코로나19로 위축된 자동차 산업, 미래차 중심으로 회복세 전환 노력

자동차 산업은 완성차업체를 정점으로 수직계열화된 사업구조를 형성하고 있으며, 철강, 기계, 소재산업과 같은 전통산업뿐만 아니라 정보, 바이오, 환경기술 등 다양한 산업에 생산유발 및 기술과급 효과가 큰 국가 기간산업이다. 또한, 대표적인 경기소비재 산업으로 경기 변동에 따른 소비심리에 영향을 받는다. 한편, 최근 세계 자동차 산업은 전 세계적인 코로나19 유행으로 판매량이 급감하고, 생산에도 차질이 발생하는 등 산업이 급격하게 위축되었다.

[그림 3] 2020년 상, 세계 주요 자동차 판매량 (단위: 만 대)



*출처: 한국자동차산업협회(2020), NICE디앤비 재구성

한국자동차산업협회가 2020년 7월 발표한 2020년 상반기 세계 10대 자동차 시장 판매 동향 자료에 의하면, 중국, 미국, 독일 등 세계 주요 국가의 자동차 내수 판매량은 2019년 상반기 3,426만 대에서, 2020년 상반기 2,537만 대로 25.9% 급감하였다.

세계에서 가장 큰 자동차 판매시장인 중국은 상대적으로 코로나19 영향이 빠르게 반영되어 2020년 하반기부터는 비교적 안정적인 회복세로 돌입하였으나, 2020년 상반기 기준으로 전년 동기 대비 -16.7%의 증감률을 보였다. 미국 역시 3월 이후 빠르게 확산된 코로나19 영향으로 2019년 상반기 대비 -23.8%의 판매 증감률을 나타냈으며, 공장 셧다운으로 생산 차질도 크게 발생하였다. 유럽에서도 이동제한과 경제활동 중단에 따라 자동차 생산 및 수요가 급감하였으며, 인도는 봉쇄조치로 인한 판매 전면 중단으로 전년 동기 대비 판매량이 반토막이 났다.

반면, 우리나라는 비교적 빠른 방역으로 타 국가대비 코로나19의 영향이 적었으며, 상반기 현대기아차 위주의 신차 출시와 정부의 취득세 감면 정책 등으로 판매 실적을 선방하였다. 2020년 상반기 기준으로 우리나라가 유일하게 자동차 내수 판매량이 증가하였으며, 중국, 미국, 일본, 독일, 인도에 이어 세계 6위를 기록하였다.

세계 자동차 산업은 국가별 보조금 확대나 소비 진작 등의 정책을 기반으로 시장 침체에서 벗어나고자 노력 중이며, 코로나19 사태가 안정화될 시 생산 정상화 및 수요 재개가 기대되고 있다. 현대차그룹 글로벌경영연구소는 코로나19 이전으로 회복하는 데는 3년 이상이 소요될 것이며 지역별 회복 속도에 차이는 보일 수 있으나, 온라인 판매 및 구독서비스 확대, 전기차 성장 가속화로 2021년 세계 자동차 수요가 전년 대비 9% 성장 가능할 것으로 예측하고 있다.

아울러, 자동차 산업은 코로나19 여파로 인한 비대면 일상화, 디지털 기술 대중화, 개인위생 강화 등과 더불어 환경규제 강화, 각국 정부의 미래 산업 투자 등의 트렌드에 힘입어 CASE로 명명되는 새로운 패러다임이 가속화되고 있다. CASE는 Connected(커넥티드), Automated(자율주행), Shared(차량공유), Electric(전기차)를 의미하는 개념으로, 차량 내/외부 연결, 완전자율주행, 차량 공유서비스 상용화, 전기차 활성화 등을 기반으로 산업 혁명을 이끌고 있다.

[그림 4] CASE 패러다임 개념

Connected	Automated	Shared	Electric
<ul style="list-style-type: none"> 통신모듈을 통한 차량 내/외부 연결 5G 연결 커넥티드 차량 2030년 1,600만대까지 증가 전망(유럽/미국/중국기준) 	<ul style="list-style-type: none"> 반도체, 소프트웨어 진화로 자율주행차 상용화 운전자 없는 Lv4 이상의 완전자율주행은 2029년 이후 가능할 것으로 전망 	<ul style="list-style-type: none"> 차의 이용거래 방식 변화 '차량'거래 → '시간/이동거리'거래 모든 모빌리티 수단에서 공유서비스 상용화 전망 	<ul style="list-style-type: none"> 차의 구동 방식 변화 엔진 → 모터/배터리 정부의 전기차 보조금 지급으로 수요 촉진

*출처: 삼일회계법인 Samil Insights 자동차 산업편(2020.10), NICE디앤비 재구성

이와 같은 세계 트렌드에 대응하여, 국내에서는 2019년 10월 친환경차 판매와 자율주행차 상용화를 지원하는 미래자동차 산업발전 전략 발표 이후, 2020년 한국판 뉴딜 정책을 통해 국내 전기/수소차 보급을 2025년 누적 133만 대로 확대하고, 충전 인프라를 확충하고자 하는 그린모빌리티 확대 방안을 내세우고 있다. 또한, 현대차, 삼성전자, 네이버 등 국내 주요 기업은 해외기업 투자를 통해 자율주행 기술개발을 적극 추진하고 있는 것으로 확인된다.

■ 전방산업인 완성차업체에 의존도가 높은 국내 자동차 부품산업

[표 3] 내연기관차 및 전기차 부품 수 비교 (단위: 개)

구분	내연기관차(비중)	전기차(비중)
엔진부품	6,900 (23%)	0 (0%)
구동/전달부품	5,700 (19%)	3,600 (19%)
전장부품 (내연기관 전용)	3,000 (10%)	900 (5%)
차체부품	4,500 (15%)	4,500 (24%)
현가/제동부품	4,500 (15%)	4,500 (24%)
기타	5,400 (18%)	5,400 (28%)
계	30,000 (100%)	18,900 (100%)

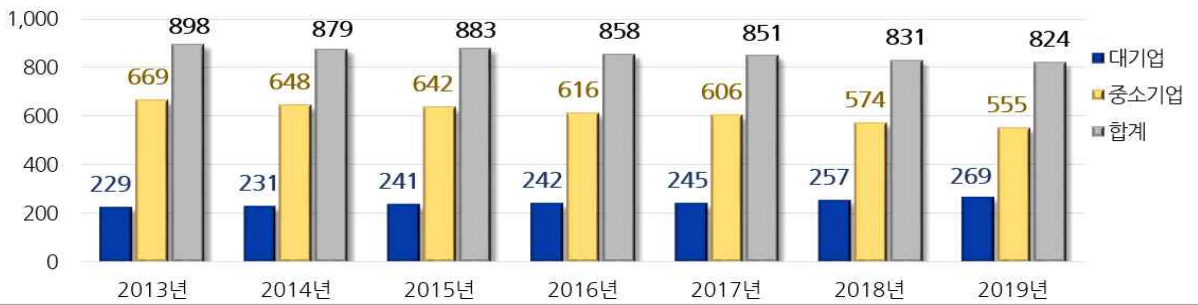
*출처: IBK경제연구소(2018), NICE디앤비 재구성

자동차 부품산업은 전방산업인 자동차 산업에 크게 영향을 받는 산업으로, 삼일회계법인의 2020년 자동차 산업 분석보고서에 따르면, CASE 시대로 접어들고 있는 완성차 산업 영향으로 자동차 부품산업 역시 커넥티드, 자율주행, 전기차 등과 관련한 부품이 주목받을 것으로 전망되고 있다.

이에 따라, 흡/배기장치, 연소장치와 같은 엔진부품을 비롯하여 기존 내연기관차에 적용되는 부품에 대한 수요는 줄어들며, 이와 관련된 부품산업이 다소 위축될 위험이 존재하고 있다.

한편, 한국자동차산업협동조합의 통계에 의하면, 국내 자동차 부품업체의 2019년 매출액 중 66.5%는 OEM을 통해 발생 중이며, 현대기아차, 한국GM, 르노삼성, 쌍용 등 완성차업체에 대한 의존도가 매우 높은 편으로 확인된다. 더불어, 최근 한국GM, 르노삼성의 부진에 따라 현대기아차에 대한 의존도가 심화되는 추세이다.

[그림 5] 국내 1차 부품 협력업체 수 추이 (단위: 개 사)



*출처: 한국자동차산업협동조합(2021), NICE디앤비 재구성

또한, 동 통계에 의하면, 2019년 말 완성차업체와 직접 거래하고 있는 1차 협력업체 수는 824개 사로 2013년부터 8.2% 감소하였다. 기업 규모별 변동 추이를 살펴보면, 대기업은 2013년 229개 사에서 269개 사로 17.5% 증가하였으나, 중소기업은 2013년 669개 사에서 555개 사로 17.0% 감소하였다. 이와 같은 추이는 완성차업체 실적 부진과 더불어 내연기관 차에서 전기차로 자동차 트렌드가 변화함에 따라 부품 수의 축소 및 변화가 불가피한 상황에, 대기업 부품사가 일체형이나 모듈 단위의 부품 공급을 확대함으로 인해 중소부품사의 어려움이 가중된 것으로 분석되고 있다.

■ 고강도 경량화 및 친환경 부품 관련 독자설계기술이 요구되는 현가장치산업

자동차 부품산업은 기능, 제조공정, 사용 소재 등에 따라 세분될 수 있으며, 기능에 따라 차체, 제동장치, 현가장치, 조향장치, 동력발생장치, 동력전달장치, 전기/전자장치 등으로 분류된다. 그중에서 동사가 생산하는 크로스멤버나 리어 액슬, 로어암 등은 넓은 범위에서 조향장치를 구성하고 있으며, 주행 시 발생하는 진동과 충격을 완화/흡수하여 현가장치산업에 포함된다.

현가장치는 자동차의 핵심 구성부품으로, 대부분 모듈형식으로 완성차업체에 공급되고 있다. 현가장치산업은 여타 부품산업과 마찬가지로 전방산업인 완성차 제조업의 수요와 생산에 연관성이 높고, 성능 및 가격경쟁력 확보를 위해 후방산업인 소재산업과도 유기적인 관계에 있다.

[그림 6] 국내 자동차 신품 현가장치/부분품 시장 (단위: 억 원)



*출처: 통계청(2021), NICE디앤비 재구성

통계청에 따르면 자동차용 신품 현가장치 및 부분품 출하금액은 2016년 2조 526억 원에서 2019년 2조 973억 원으로 연평균 0.7% 성장률로 소폭 증가하고 있다. 동일 성장률 가정 시 2023년에는 2조 1,566억 원의 규모를 달성할 것으로 전망되고 있으며, 완성차업체의 생산량에 영향을 받으며 수요가 꾸준히 이어지고 있다.

자동차 현가장치산업에 참여하고 있는 국내 주요 기업으로는 현대위아, 만도와 같은 대기업을 포함하여 동사, 서진산업, 동희홀딩스, S&T모티브, 대원강업 등이 있고, 서진산업과 동희홀딩스는 동사와 유사하게 크로스멤버, CTBA, 로어암 등을 주요 제품군으로 보유하고 있다.

서진산업은 초고장력강 적용 확대로 부품의 경량화를 지향하며, 알루미늄, 복합소재 등을 혼용한 다중소재의 차체 및 샤시부품 선행기술 개발을 수행하고 있다. 또한, 일체복합성형기술, 마찰교반용접기술, 핫블로우포밍기술 등을 기반으로 크로스멤버, 로어암, 샤시 프레임 등을 개발하고 있다. 동희홀딩스는 고장력 강판 로어암, 마그네슘 다이캐스팅 프론트 멤버, 고진공 다이캐스팅 공법의 경량 알루미늄 프레임, TRB(Tailor Rolled Blank)공법을 적용한 CTBA 등을 개발하였고, 서스펜션/연료탱크 모듈 외 전기차 부품, 친환경 부품에 대한 선행기술 개발도 수행하고 있다.

한편, 관련 부품업체들이 경쟁력을 확보하기 위해서는 완성차 위주의 납품체제에서 벗어나 독자 설계를 기반으로 자체 부품을 개발할 필요성이 있다고 분석되고 있다. 또한, 궁극적으로 완성차의 성능을 향상하는 고강도 경량화 부품과 더불어 미래차 맞춤형 부품 개발이 요구된다. 아울러, 최근 완성차업체에서 강화되고 있는 유해물질 규제 관리 체계에 대응하여 개발 부품에 대해 유해물질 사용 규제, 자원 재활용 규제 등 국내외 환경규제 준수를 강화할 필요성이 있다.

[표 4] 국내 현가장치산업 주요 참여 기업

기업명	화신정공	서진산업	동희홀딩스
주요 사업군	· 샤시: 크로스멤버, 로어암, CTBA, 링크, 액슬 하우징 등	· 샤시: 크로스멤버, 로어암, CTBA 등 · 차체: 대시, 도어, 판넬 등 · 그 외 데크, 스틸 휠 등	· 샤시: 크로스멤버, 로어암, CTBA 등 · 전장: ECU, 카메라, 액츄에이터 등 · 그 외 연료탱크, 페달 등
기술력 기반의 주요 제품	· 경량 알루미늄 단조 로어암 · TWB 공법을 적용한 액슬 하우징 · 복합소재 가공기술 기반의 링크	· 핫블로우포밍 기반의 크로스멤버 · 마찰교반용접을 통한 프레임 · 레이저 열처리 프론트 사이드멤버	· 복합소재 적용 프론트 서브프레임 · 마그네슘 다이캐스팅 프론트 멤버 · TRB 공법을 적용한 CTBA
2019년 매출액 (억 원)	2,311 (전년 대비 9.0% ▲)	*연결기준 7,176 (전년 대비 7.5% ▲)	*연결기준 14,352 (전년 대비 0.8% ▼)

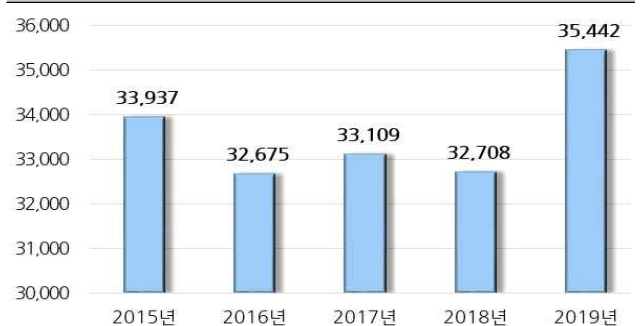
*출처: 각 사 홈페이지 및 공시자료(2020), NICE디앤비 재구성

■ 예측적 유지보수 시스템 도입 시 수요 감소 우려가 존재하는 유지보수용 부품산업

동사는 신품 부품 외 유지보수용 부품을 통해서도 매출을 실현하고 있다. 자동차 유지보수용 부품산업은 자동차 판매에 따른 사후관리로 운영되는 고객서비스의 산업에 해당하며, 자동차 유지보수 수요 대수, 자동차 평균 연령, 부품 내구성, 교통사고 건수 등에 영향을 받는다.

한국자동차산업협동조합에 따르면, 국내 자동차 부품업체(1차 협력업체)의 유지보수 매출은 2015년 3조 3,937억 원에서 2019년 3조 5,442억 원으로 증가하였으며, 국내 자동차 보유 대수와 동반하여 안정적인 수요가 이어지고 있다. 다만, 자동차 트렌드 변화에 따라 예측적 유지보수 시스템이 도입된다면 고장 발생률이 낮아짐에 따라 전체 수리 매출은 감소할 우려도 존재한다.

[그림 7] 국내 자동차 부품업체 유지보수 매출 (단위: 억 원)



*출처: 한국자동차산업협동조합(2021), NICE디앤비 재구성

Ⅲ. 기술분석

경량화 기술을 비롯한 자동차 부품 연구개발 역량 보유

동사는 미래자동차 시장 확대에 대비하여 알루미늄 단조 부품, TWB 공법을 적용한 경량 부품 등 고강도 경량화를 목표로 자동차 현가장치 부품의 신기술 및 신소재 연구개발을 지속하고 있다. 또한, 동사는 개발 부품을 신규 차종에 꾸준히 공급하며 경쟁력을 확보하고 있다.

■ 신소재/신기술/신공법 연구개발을 담당하는 기술연구소

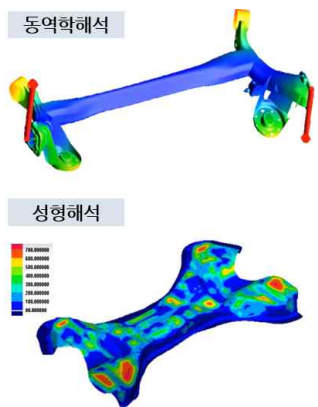
동사는 매년 연구개발비를 투자하며 2008년부터 기술연구소를 운영하고 있다. 동사의 기술연구소는 2008년 10월 한국산업기술진흥협회로부터 공인받았으며, 연구기획, 설계, 해석, 시험/제작 등 분야별로 조직되어 있다. 동사는 자동차 부품 성능향상을 위한 신소재/신공법 연구개발을 포함하여, 부품 경량화 등 신기술 연구를 통해 하이브리드차, 전기차 및 수소차와 같은 차세대 자동차 시장 확대에 대비하고 있다.

[표 5] 기술연구소 분야별 업무

분야	주요 수행 업무
연구기획	○ 신소재/신기술/신공법 등의 첨단기술개발을 위해 산학연공동연구, 국책 과제 등을 기획
설계	○ 설계 기간 단축, 설계 생산성 향상을 위한 VPM 활용으로 부품 원가절감 및 품질향상 도모 ○ 3D 형상의 Master Data 관리, 가상공간에서 조립성/간섭 여부 검토를 위한 DMU 구축
해석	○ CAE S/W를 사용한 가상모델의 컴퓨터 해석을 통해 최적 설계 검증 ○ 부품의 성형성을 예측한 공법 도출로 개발 기간 단축 및 투자비 절감 방안 도모
시험/제작	○ 시작: 시작품의 성형성/조립성 검증으로 양산용 품질검증체제 구축 및 개발 기간/비용 절감 ○ 시험: 실차 재현시험 장비를 통해 내구성 등 부품 품질 확보

*출처: 동사 홈페이지 및 분기보고서(2020.09), NICE디앤비 재구성

[그림 8] 동사의 해석 예시



*출처: 동사 홈페이지

동사는 부품의 성능, 내구성, 중량 등 고객의 요구조건 및 품질을 만족하는 설계 수행을 위해 VPM(Virtual Prototype Model)을 활용하고 있다. 또한, 설계된 단품과 주변부품들을 모듈 또는 전체 시스템으로 구성하여 가상공간에서 조립성 여부와 간섭 여부를 검토하는 DMU(Digital Mock Up) 프로세스를 구축하였으며, 이를 통해 생산공정에서 발생할 수 있는 문제점을 사전에 검증하고 개발 기간 및 비용 절감을 도모하고 있다.

더불어, 동사는 시작품 제작 이전에 부품의 성능을 검증하기 위해 CAE를 기반으로 가상모델의 컴퓨터 해석을 수행하고 있다. 동사는 구조/내구해석, 충돌해석, 강도/강성해석, 동역학해석, 유동해석 및 성형해석 등 여러 조건의 해석을 통해 부품의 최적 설계를 도출한다.

■ 연구개발 역량을 기반으로 부품의 고강도 경량화 구현

국가과학기술지식정보서비스(NTIS)에 따르면, 동사는 2015년부터 국가R&D과제를 수행하며, 연구개발 역량을 강화하고 있다. 동사는 과제 수행을 통해 알루미늄 단조 로어암, TWB 공법 기반의 리어 액슬 하우징 등을 개발하였으며, 원가 경쟁력과 제조 및 품질 경쟁력을 확보하며 부품의 고강도 경량화를 구현하고 있다.

1. 복합성형 프리폼을 사용한 알루미늄 단조 로어암 개발

현대자동차그룹 저널에 의하면, 공차중량이 1,500kg인 중형 세단의 무게를 10% 줄이면 차량 연비는 3.8%, 가속 성능은 8% 향상됨과 동시에, 차체 내구수명은 1.7배 증가하고 배기가스 배출량은 2.5~8.8% 감소하는 효과가 있다. 이에 따라, 최근 자동차 제조사는 연비와 구동 성능 등을 보장하며 환경규제에 대응하기 위해 자동차 부품의 경량화를 시도하고 있다.

자동차 경량화 소재로는 알루미늄, 마그네슘, 초고장력 강판, CFRP(탄소섬유강화플라스틱), 엔지니어링 플라스틱 등이 사용되고 있다. 특히, 알루미늄은 비중이 약 2.7로 철 대비 1/3 수준이며 내식성과 내구성이 좋아 경량 효과가 높은 소재로 인식된다. 한편, 알루미늄 소재는 상대적으로 높은 원가로 인해 경제적 측면에서 일부 고급 차량에만 적용되고 있는 추세이다.

동사는 알루미늄 소재의 원가 경쟁력을 확보하기 위해 2개의 금형으로 이루어진 복합성형 프리폼을 사용하여 알루미늄 단조 로어암을 개발하였다. 동사는 기존공정의 성형해석을 기반으로 프리폼 금형 설계를 최적화하며 수율을 향상시켰고, 프리폼을 통해 기존의 롤포밍 및 벤딩공정을 대체함으로써 개발 프로세스도 단축하였다. 동사는 제네시스, BMW 등 선진사 알루미늄 열간단조 로어암의 벤치마킹을 실시하고, 강성보강 리브 추가, 리브 두께 증대 등을 거쳐 기존 철강 소재의 양산품 설계 사양을 개선하며 L형 단조 로어암을 개발 완료하였다.

[그림 9] 동사의 알루미늄 단조 로어암 개발 프로세스 및 개발 형상



*출처: 동사 국가R&D과제 최종보고서(2019), NICE디앤비 재구성

[표 6] 동사의 알루미늄 로어암 개발 제품 주요 평가 결과

구분	수율	경량화	인장강도	경도	내구수명
	%	%	MPa	Hv	Cycle
목표치	65 이상	20 이상	350 이상	110 이상	600,000 이상
평가 결과	66	37.7	390	123	600,000

*출처: 동사 국가R&D과제 최종보고서(2019)

동사의 연구개발 최종보고서에 의하면, 동사가 개발한 로어암은 수율 66%, 경량화 37.7% 등을 보여, 벤치마킹품을 기준으로 설정한 개발 목표치를 모두 달성하였고, 217억 원의 매출 성과를 냈다. 동사는 다른 부품에도 해당 알루미늄 열간단조 기술을 확대 적용하여 추가적으로 매출 증대에 기여 가능할 것으로 기대되고 있다.

2. TWB 공법과 판재 조관 성형 융합기술을 적용한 경량 리어 액슬 하우징 개발

동사는 차량 부품의 경량화 트렌드에 맞추어, TWB(Tailor Welded Blanks) 공법과 판재 조관 성형 융합기술을 통한 경량 리어 액슬 하우징도 개발하였다.

리어 액슬 하우징은 후륜구동형 차축식 현가 장치에 사용되며 종감속 장치의 장착 및 타이어의 축하중 분산을 담당하는 부품이다.

[그림 10] 리어 액슬 하우징



*출처: 동사 홈페이지

[그림 11] TWB 공법 적용 예시



*출처: Voestalpine, NICE디앤비 재구성

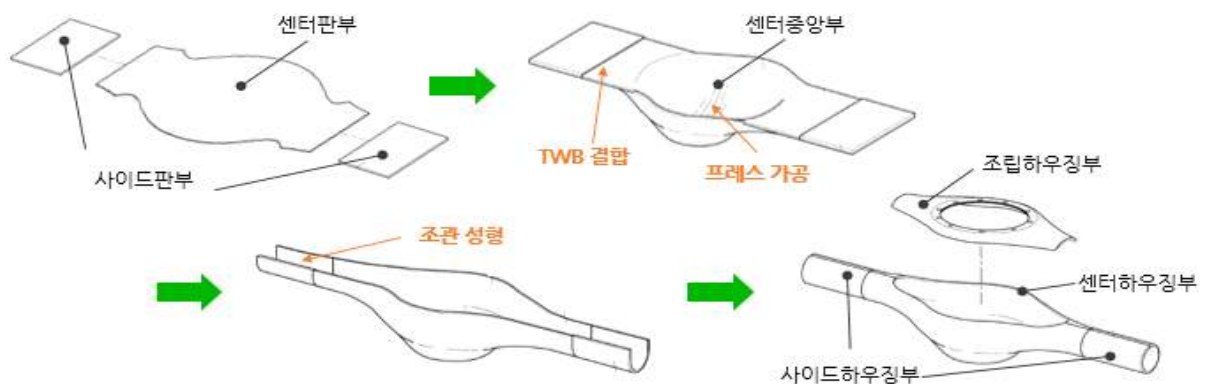
TWB 공법은 부품의 경량화를 위해서 적용되는 공법 중 하나로, 서로 다른 강도나 서로 다른 두께를 지닌 판재를 각각 목적에 맞게 배치한 후 용접을 통해 하나의 부품 형태로 만드는 공법을 말한다.

TWB 공법을 적용하면 부품의 원하는 위치에만 필요한 강도의 소재를 적용할 수 있기에 따로 보강을 위한 소재를 추가하거나 용접할 필요가 없으며, 경량화 효과와 연비 절감 및 차체 안전성 효과를 볼 수 있다.

동사는 경량화를 위해 TWB 공법을 적용한 부품을 벤치마킹하였으며, 이를 기반으로 부품 설계와 내구해석, 레이저 용접성 분석, 판재 조관 성형 공정 최적화 등의 연구개발을 수행하였다. 동사가 출원하였던 특허(액슬 하우징 제조방법)에 의하면, 동사는 두께가 상이한 센터판부와 사이드판부를 각각 제작하여 TWB 공법으로 서로 레이저 용접한 후, 일체화된 반제품을 프레스 가공 및 조관 성형으로 순차 가공함으로써 센터하우징부와 사이드하우징부를 각각 형성하는 방식으로 부품을 개발하였다.

동사는 종래에 별도의 지그나 클램핑 장치를 이용하여 다수의 구성품을 용접하며 부품을 생산하였으나, 신규 개발한 공법을 적용함으로써 전체 부품 수를 줄이고 작업성을 개선하였다. 또한, 판스프링 등과 결합하여 외력에 의한 하중이 집중되는 사이드하우징부보다 상대적으로 외력이 제한적인 센터하우징부의 두께를 얇게 설계하여 약 15%의 경량화를 달성하였다.

[그림 12] 동사의 리어 액슬 하우징 개발 공정 예시



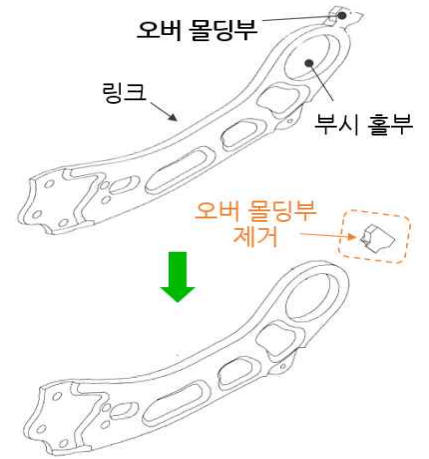
*출처: 키프리스(KIPRIS), NICE디앤비 재구성

3. 강도 향상을 위해 오버 몰딩부를 포함한 차량용 링크 제조방법 개발

동사는 소재 강도를 향상시키는 차량용 링크 제조방법도 개발하며 제품 경쟁력을 확보하고 있다. 동사는 열가소성 수지 기반의 복합소재를 압축하여 링크의 외관과 부시 홀을 성형하고 있는데, 부시가 압입되는 부시 홀 주위에 용접선이 형성되는 경우, 강성이 취약해져 부시 압입 시 크랙이 발생할 문제점이 있다. 동사는 이를 방지하고자 링크 제조 금형에 오버 몰딩(over molding)부를 형성하고, 복합소재 압축 이후 오버 몰딩부를 제거하는 방법으로 소재의 강도를 향상시켰다.

한편, 동사는 해당 기술력을 보호하고자 특허로 등록하였으며, 이를 포함하여 2021년 1월 기준으로 등록된 특허 2건과 공개 특허 1건을 보유하고 있다.

[그림 13] 동사의 차량용 링크 제조 예시



*출처: 키프리스(KIPRIS), NICE디앤비 재구성

■ 계열사 PLM 시스템을 기반으로 한 총체적인 관리 체계 확보

동사는 자동차 부품 전문기업인 (주)화신의 계열사이며, 계열사들은 동시다발적인 개발업무를 동시공학적인 전산 환경으로 관리하기 위하여 PLM(Product Life-cycle Management) 시스템을 구축 및 사용하고 있다.

동사 역시 PLM 시스템을 활용함으로써 제품 개발과정에서 발생하는 모든 부품정보와 BOM (Bill Of Material), 도면 정보, 설계변경 정보 및 프로젝트 등을 통합 관리하며 업무 효율을 높이고 있다. 또한, 각종 기술 문서 자료, 데이터 활용도를 높여 개발비용을 절감하고 설계 품질을 높이고 있으며, 업무 표준화를 통해 체계적이고 총체적인 관리 체계를 확보하고 있다.

■ 완성차업체에 의존도가 높은 부품산업 시장에서, 경량화 기술개발을 통해 부품 원가 경쟁력 및 제조 경쟁력 확보하며 매출 성장 지속

[그림 14] SWOT 분석



IV. 재무분석

2019년 전방산업 업황 불황에도 신규 차종 관련 제품 매출 증가로 외형성장세 지속

2019년 비우호적인 시장 내 환경에도 불구하고 신규 차종 관련 제품 판매 호조에 힘입어 외형성장세가 지속되었다. 또한, 2020년 3분기(누적) 실적도 원소재 가공 부문의 부진 및 코로나19 확산에도 불구하고 주력 제품 판매 호조로 전년 동기 수준의 외형을 유지하였다.

■ 자동차 부품 판매가 동사의 매출을 견인

동사는 자동차 조향장치의 주요 구성품인 크로스멤버, 로어암과 같은 샤시부품을 비롯하여 보수용부품, 정밀가공부품 등의 제조를 주요 사업으로 영위하고 있다. 동사의 주력 제품인 자동차용 샤시부품, 정밀가공부품, 보수용부품은 모듈품 또는 개별품 형태로 생산하여 국내 완성차업체 및 그 계열사에 납품되고 있으며, 완성차업체의 부품 협력업체에 원소재를 가공하여 판매하고 있다. 2019년 기준 품목별 매출 비중은 자동차 부품 51.5%, 원소재 가공 37.6%, 상품 10.7%, 작업폐물 0.2%를 각각 차지하였다.

[표 7] 동사 연간 및 3분기(누적) 요약 재무제표

(단위: 억 원, K-IFRS 별도기준)

항목	2017년	2018년	2019년	2019년 3분기	2020년 3분기
매출액	2,003.9	2,118.9	2,310.6	1,707.9	1,796.1
매출액증가율(%)	-2.3	5.7	9.0	12.7	5.2
영업이익	28.3	15.3	40.0	46.0	55.7
영업이익률(%)	1.4	0.7	1.7	2.7	3.1
순이익	31.0	10.6	34.5	40.2	43.9
순이익률(%)	1.5	0.5	1.5	2.4	2.4
부채총계	276.8	273.6	535.6	558.6	690.3
자본총계	803.2	767.1	806.2	817.4	832.9
총자산	1,080.0	1,040.7	1,341.9	1,376.0	1,523.2
유동비율(%)	176.5	179.4	197.5	205.9	134.3
부채비율(%)	34.5	35.7	66.4	68.3	82.9
자기자본비율(%)	74.4	73.7	60.1	59.4	54.7
영업현금흐름	86.5	87.7	109.4	61.8	117.2
투자현금흐름	-62.8	-64.4	-79.0	-42.0	-233.6
재무현금흐름	-4.7	-5.9	183.5	192.2	64.5
기말 현금	102.8	120.2	333.7	332.3	281.5

※ 분기: 누적 실적

*출처: 동사 사업보고서(2019.12), 동사 분기보고서(2020.09)

■ 2019년 외형성장 및 수익성 개선

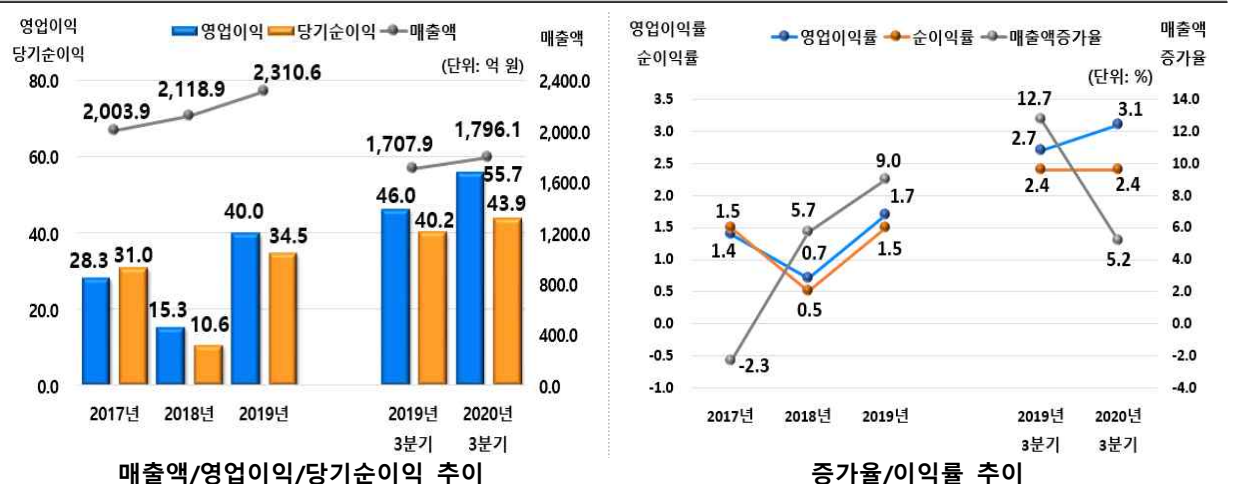
2019년 견고한 성장세를 지속하고 있는 인도를 비롯한 신흥국의 호조 및 미국 시장에서 보인 회복세에도 불구하고 경기둔화가 지속되고 있는 중국 시장에서의 판매 부진으로 인해 국내 자동차 완성업체의 수출은 전년 대비 1.9% 감소한 것으로 나타났다. 또한, 소형 SUV 시장 확대 및 대형차의 판매 호조에도 불구하고 경기 침체에 따른 구매력 약화, 소형 세단 수요 감소 등으로 내수시장 판매 역시 전년 대비 1.8% 감소하며 전방산업의 시장 환경은 비우호적인 모습을 나타냈다. 그러나, 전방산업의 업황 둔화에도 불구하고 당사는 2019년 신규 차종 관련 제품 매출 증가 등에 힘입어 2019년 전년 대비 9.0% 증가한 2,311억 원의 매출액을 기록하며 외형 성장을 보였다.

2019년 전년에 이어 95%를 상회하는 높은 원가율이 지속되었으나, 매출 증가에 따른 고정성 경비를 포함한 판관비 부담 완화로 매출액영업이익률은 전년 0.7%[영업이익 15억 원] 대비 소폭 상승한 1.7%[영업이익 40억 원]를 기록하였다. 이와 더불어 공정가치측정유가증권 평가이익 등에 따른 금융수지 개선으로 매출액순이익률도 전년 0.5%[순이익 11억 원]에서 1.5%[순이익 35억 원]으로 소폭 상승되었다.

■ 2020년 코로나19 확산에 따른 전방산업 불황에도 전년 수준의 사업실적 유지

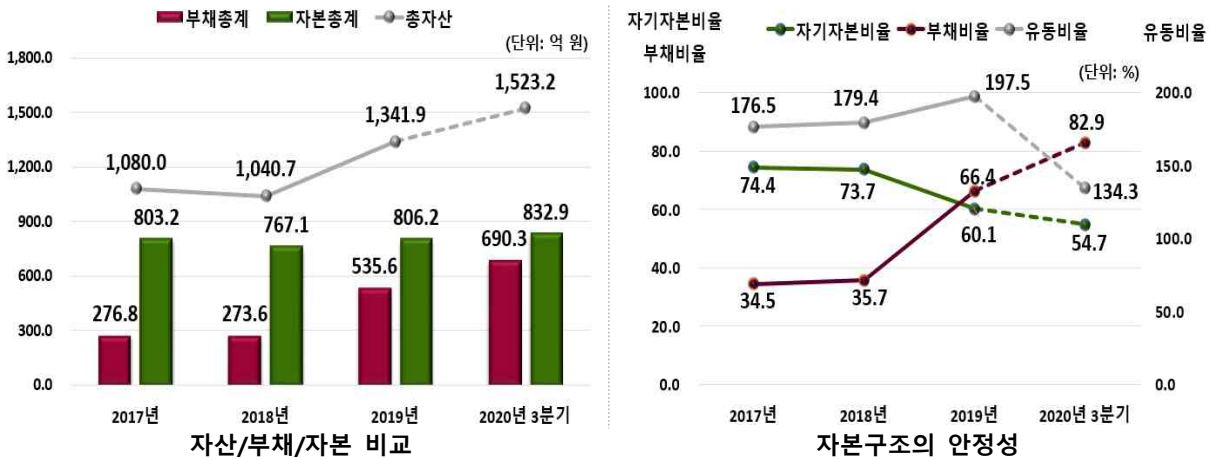
2020년 원소재 가공 부문의 부진과 코로나19 확산에 따른 국내 완성차 제조업체의 생산 차질 및 수요 감소에도 불구하고 주력 제품인 자동차 부품 판매 호조에 힘입어 3분기까지의 누적 매출실적은 전년 동기 대비 5.2% 증가한 1,796억 원을 기록하였다. 또한, 원가율 하락 등으로 매출액영업이익률은 전년 동기 2.7% 대비 소폭 상승한 3.1%를 기록하였으며, 영업수익성 개선으로 금융수지 저하 및 관계기업투자손실 확대에도 2.4%의 매출액순이익률을 기록하며 전년 동기 수준을 유지하였다.

[그림 15] 동사 연간 및 3분기(누적) 요약 포괄손익계산서 분석 (단위: 억 원, %, K-IFRS 별도기준)



*출처: 동사 사업보고서(2019.12), 동사 분기보고서(2020.09), NICE디앤비 재구성

[그림 16] 동사 연간 및 3분기(누적) 요약 재무상태표 분석 (단위: 억 원, %, K-IFRS 별도기준)



*출처: 동사 사업보고서(2019.12), 동사 분기보고서(2020.09), NICE디앤비 재구성

■ 2019년 영업활동 및 재무활동으로 발생한 현금유입으로 현금성 자산 증가

2019년 순이익 35억 원에 감가상각비 등 현금의 유출이 없는 비용의 가산 및 매입채무의 증가 등 영업자산부채의 변동을 고려한 동사의 영업활동 현금흐름은 손익계산서 상 영업이익을 큰 폭으로 상회하는 109억 원을 기록하였다.

2019년 영업활동으로 창출된 현금과 차입금의 증가에 따른 재무활동 현금유입으로 금융자산, 유/무형자산의 취득 등 투자활동 현금유출을 충당하였다. 동사의 2019년 현금성자산은 기초 120억 원에서 기말 334억 원으로 그 규모가 증가하였다.

한편, 2020년 3분기 보고서 상 영업활동 현금흐름은 손익계산서 상 영업이익을 상회하는 117억 원을 기록하며 양호한 현금흐름을 나타냈다. 다만, 기중 금융자산, 유형자산 취득 등 투자활동 현금유출 규모가 전년 동기 대비 크게 확대됨에 따라 동사는 영업활동으로 창출된 현금 및 차입금의 증가 등 재무활동으로 창출된 현금을 통해 상기 투자활동 현금유출을 충당하였고, 부족 자금은 내부 유보 현금을 재원으로 충당하였다. 이로 인해 2020년 9월 말 기준 현금성자산은 기초 334억 원에서 기말 282억 원으로 그 규모가 감소하였다.

[그림 17] 동사 현금흐름의 변화 (단위: 억 원)



*출처: 동사 사업보고서(2019.12), 동사 분기보고서(2020.09), NICE디앤비 재구성

V. 주요 변동사항 및 향후 전망

미래차 적용 부품 개발 및 양산화 계획 기반으로 일정 수준의 매출 확보 예상

코로나19 여파로 완성차업체의 생산 차질 및 수요 감소에도 불구하고, 동사는 신규 차종 관련 매출 증가에 힘입어 외형성장을 이어오고 있다. 동사는 전기차, 하이브리드차에 적용될 부품을 추가로 양산할 계획을 수립하고 있으며, 이를 기반으로 한 일정수준의 매출 확보가 예상된다.

■ 코로나19 재확산 우려에도 주력 제품 판매호조에 힘입어 일정수준의 매출 확보 예상

동사는 자동차 조향장치의 주요 네구성품인 샤프부품, 정밀가공부품 및 원소재 가공품 등의 제조 및 판매업을 주력 사업으로 영위하고 있다. 2019년 전방산업의 업황 둔화에도 신규 차종 관련 상품 매출 증가 등에 힘입어 외형성장과 더불어 소폭의 수익성 개선을 나타냈다. 한편, 2020년 원소재 가공 부문의 부진과 코로나19에 따른 전방 자동차 산업의 생산 차질 및 수요 감소에도 불구하고 주력 제품인 자동차 부품 판매 호조에 힘입어 5.2%의 매출액증가율을 기록하며 전년 수준의 외형을 유지하였다. 코로나19 재확산의 영향으로 자동차 산업의 부진 및 원소재 가공 부문의 매출 저하 등 장기 전망에 대한 불확실성이 존재하고 있으나, 산업 내 경쟁력을 바탕으로 주력 제품에 대한 판매 호조가 지속되고 있어 일정 수준의 매출 확보는 가능할 것으로 보여진다. 다만, 최근 3개년간 높은 원가율로 인하여 1%대의 수익성이 지속되고 있는 바, 원재료 가격 혁신, 공정의 개선 등을 통한 수익성 개선 여부가 주요 이슈로 남아 있다.

■ 전기차, 하이브리드차 등 미래차에 적용 가능한 부품 개발 및 양산화 예정

딜로이트에서 발표한 전기차 시장 전망 보고서(2020)에 의하면, BEV와 PHEV를 포함한 세계 전기차 판매량이 2019년 2백만 대를 넘어서며 전체 신차 판매량의 2.5%를 차지하였다. 딜로이트는 세계 전기차 시장이 연평균 29%로 지속적인 성장을 이룰 것으로 전망하며, 2030년에는 전기차 판매량이 신차 판매량의 32%에 달할 것으로 예상하고 있다.

동사는 이와 같은 시장 환경에 대응하여, 신규 전기차 및 하이브리드 차종에 적용 가능한 일체형 액슬 하우징, 알루미늄 소재의 암류 등의 부품을 개발 및 생산하고 있다. 아울러, 동사는 2019년 12월 현대차 포터 EV에 크로스멤버를 납품한 실적을 보유하고 있으며, 2020년 소렌토, 스텅어, G70 등에도 개발품을 꾸준히 공급하며 유통망을 견고하게 유지하고 있다. 이를 기반으로 현대기아차의 차세대 전기차인 NE, CV, JW(코드명) 및 하이브리드차에 적용되는 부품을 양산화할 예정이며, 전기차 신사업 체계를 구축하는 등 미래차 시장에서 경쟁력을 공고히 하기 위해 전사적으로 주력하고 있다.

■ 증권사 투자의견

최근 1년 내 증권사 투자의견 없음