

이 보고서는 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해 발간한 보고서입니다.

기술분석보고서

 YouTube 요약 영상 보러가기

현대공업(170030)

자동차·부품

요약
기업현황
재무분석
주요 변동사항 및 전망



작성기관

(주)NICE디앤비

작성자

이예한 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 보고서는 '20.07.23에 발간된 동 기업의 기술분석보고서에 대한 연계보고서입니다.
- 본 보고서의 요약영상은 유튜브로도 시청 가능하며, 영상편집 일정에 따라 현재 시점에서 미공개 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.

현대공업(170030)

폴리우레탄 발포 기술 기반의 자동차 시트 부품 전문 제조기업

기업정보(2021/12/23 기준)

대표자	강현석
설립일자	1978년 09월 12일
상장일자	2013년 12월 04일
기업규모	중소기업
업종분류	자동차용 신품 의자 제조업
주요제품	시트패드, 암레스트, 헤드레스트 등 자동차 시트 부품

시세정보(2021/12/29 기준)

현재가	7,980원
액면가	500원
시가총액	1,224억원
발행주식수	15,340,000주
52주 최고가	11,800원
52주 최저가	6,200원
외국인지분율	1.57%
주요주주	
강현석 외 3인	51.33%
자사주	1.17%

■ 업력 50년 이상의 자동차 시트 부품 전문기업

주식회사 현대공업(이하 동사)은 자동차 시트 부품 제조사로, 국내 울산공장, 아산공장과 중국 북경공장, 황화공장에서 자동차 시트 부품인 시트패드, 암레스트, 헤드레스트 등을 생산하여 납품하고 있다. 1969년 현대공업사 개업, 1978년 법인 전환하여 약 50년간 자동차 시트 부품을 공급해 왔으며, 2013년 12월 코스닥 시장에 상장한 후 수출 확대 등을 통해 자동차 시트 부품 전문기업으로 인지도를 높이고 있다.

■ 폼패드 성형 공정기술 등 제품 제조 기술력 확보

동사의 폼패드 성형 공정기술을 기반으로 이를 공정에 적용하여 제품 내에 생성되는 기포와 함몰부를 최소화하고, 기공의 분포를 최대한 균일화하여 경쟁업체 대비 품질을 향상시킨 제품을 생산하고 있다. 이외에도 동사는 폴리우레탄의 발포에 관한 공정기술과 소재 배합에 관한 기술 등 시트패드와 암레스트, 헤드레스트 제조 관련 기술력을 확보하고 있으며, 부품개발연구소와 소재연구소로 연구 조직을 이원화하여 신제품 및 공정기술 개발, 소재 연구개발을 집중적으로 수행하고 있다.

■ 고객사 신차 출시 등으로 인한 수주 실적 증가

완성차 산업의 영향을 크게 받는 자동차 부품 산업의 특성으로 인해, 동사는 최종 수요처인 현대기아자동차의 제네시스 모델 등 고부가가치 차종 신차 출시 효과와 판매량 증가를 바탕으로 2020년 전년 대비 25.9% 증가한 2,098.4억 원을 달성하였다. 2021년에도 아이오닉5, EV6, GV60 등 다수의 전기차가 출시되면서 동사 또한 이에 납품되는 부품 공급계약을 다수 체결하여 2022년 이후 매출 성장세가 안정적으로 이어질 것으로 전망된다.

요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준)

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)
2018	1,585.9	-10.2	-5.8	-0.4	10.2	0.6	1.0	0.7	41.1	66	6,496	39.1	0.4
2019	1,667.1	5.1	33.5	2.0	41.0	2.5	4.1	2.9	39.1	267	6,762	11.3	0.5
2020	2,098.4	25.9	126.5	6.0	111.3	5.3	10.3	7.3	43.6	726	7,446	12.7	1.2

기업경쟁력

제조기술 확보를 통한 품질 경쟁력

- 폼패드 성형 공정기술과 같은 다수의 제품 제조기술 개발 및 공정 적용을 바탕으로 품질 경쟁력 제고
- 제조기술력을 바탕으로 지속적인 완성차 업체 부품 공급계약 수주

고객사 수요 대응 역량 확보

- 고부가가치 차종의 수요 증가와 같은 이슈에 레그서포트와 같은 신제품 개발로 즉각 대응
- 백보드 패널 등 지속적인 신제품 개발을 통해 고객 수요 대응력 강화

핵심기술 및 적용제품

자체 개발한 폼패드 성형 공정기술 기반 시트패드

- 기존 폼패드 발포 성형물 제조공정
 - 하방 → 상방 발포 방식으로, 성형물 표면 및 내부에 기포 또는 함몰부 등의 불량부위 발생
- 동사의 스프레이식 합성수지 발포 성형물 제조공정
 - 상부 급형에 수지액 및 반응액 분무로 점착층 형성
 - 상방 → 하방 발포 방식으로 낮은 불량률 실현

주요 사업영역 및 제품

자동차 시트 부품 주력 제품군

시트패드 암레스트 헤드레스트



시장경쟁력

국내 자동차용 신품 의자 부품 시장규모 및 성장률

년도	시장규모	성장률
2018년	1조 4,885억 원	연평균 12.5% ▲ (KISTI 전망치)
2024년	3조 155억 원	

자동차 부품 산업 특징

- 완성차 업체를 중심으로 수직계열 구조 형성
- 완성차 부품 수주물량에 의존하는 시장 형태로 완성차 시장 생산량과 밀접한 영향

동사 시장경쟁력

- 국내 자동차용 신품 의자 제조업 시장점유율 6위
 - 2019년 기준 국내 70여 개 업체 중 시장점유율 5.6%
- 암레스트 품목의 경우 국내 최대 완성차 업체인 현대자동차 기준 78.75% 점유, 자동차 시장 전체 생산량 기준 42.85% 점유

ESG(Environmental, Social and Governance) 활동 현황

E

(환경경영)

- 동사는 전기차, 수소차 등 친환경 차량에 적용되는 부품을 생산하여 간접적으로 환경 친화적 기업활동을 추진하고 있음
- 동사는 제품의 개발 및 생산과정에서 환경 법규를 준수하여 ISO 14001(환경경영시스템) 인증을 취득함
- 동사는 환경개선 프로세스를 정립하여 환경과 관련된 방침, 계획을 추진하고 있음

S

(사회책임경영)

- 동사는 KOHSAS 18001, ISO 45001(안전보건경영시스템) 인증 및 ISO 9001(품질경영시스템) 인증의 취득으로 소비자 및 직원 보호를 위한 안전보건경영, 품질경영을 추진하고 있음
- 동사는 임직원들의 근무환경에 대한 만족도를 높이기 위해 구내식당을 통해 중식, 석식을 제공하고, 차량 유류비 지원, 장기근속자 포상 및 경조사비, 자녀 학자금 지원 등의 복지 제도를 시행하고 있음
- 동사의 기간제 근로자 비율은 1.8%로 동 산업의 경쟁업체 대비 고용안정에 기여하고 있음

G

(기업지배구조)

- 동사는 최대주주와의 특수관계가 없고 지분을 보유하지 않은 독립된 사외이사 1인을 선임하고 있어 사외이사 선임의 적정성을 갖춘
- 동사는 독립된 상근 감사를 선임하고 있으며, 별도의 감사 지원조직을 두고 회사 경영활동에 대한 감사업무를 지원하고 있음
- 동사는 전자투표제 등의 주주 의결권 행사 지원제도를 운영하고 있으며, 최대주주 및 특수관계인의 지분율이 50.68%로 양호한 수준의 경영 안정성을 확보함

NICE디앤비의 ESG 평가항목 중, 기업의 ESG 수준을 간접적으로 파악할 수 있는 항목에 대한 설문조사를 통해 활동 현황을 구성

I. 기업현황

폼패드 성형 공정기술을 보유한 자동차 시트 부품 제조업체

동사는 자동차 시트 부품 제조업을 주요 사업으로 영위하고 있으며, 하방 발포 팽창 방식의 공정기술 등 다수의 폼패드 성형 관련 핵심기술을 확보하고 있다. 동사 매출액의 대부분은 시트패드 및 암레스트, 헤드레스트 3개 품목에 집중되어 있다.

■ 기업개요 및 주요주주

동사는 자동차 시트 부품을 생산하고 있는 업체로, 1969년 7월 현대공업사로 개업하여 1978년 9월 주식회사 현대공업으로 사명을 변경해 법인으로 전환 설립되었으며, 2013년 12월 코스닥 시장에 상장되었다. 동사의 본사는 울산광역시 북구에 소재하며, 충청남도 아산시의 아산공장을 제2공장으로 운영하여 자동차 시트 부품 제조사업을 영위하고 있다. 동사의 연결대상 종속회사는 동종 사업인 자동차 시트 부품 제조사업을 영위하는 중국 현지법인 북경현공기차부건유한공사 및 황화현공기차부건유한공사이며, 동사가 지분을 100% 보유하고 있다.

동사의 분기보고서(2021.09)에 따르면, 동사의 최대주주는 대표이사 강현석으로 29.74%의 지분을 보유하고 있다. 2대 주주는 대표이사과 특수관계인인 강운나로 동사의 지분 20.90%를 보유하고 있으며, 소액주주 지분율은 46.38%이다.

■ 주 사업영역 관련 핵심기술 및 주요제품

[그림 1] 동사의 주요제품 라인업



*출처: 동사 IR자료(2020)

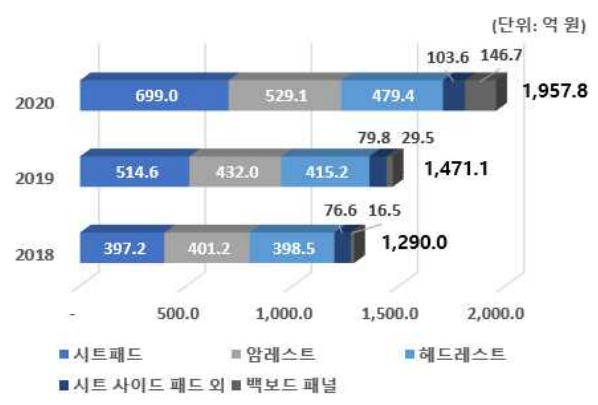
동사의 기존 주력제품은 시트커버였으나, 폴리우레탄 발포 기술을 자체 개발한 이후 이를 적용한 시트패드를 주력제품으로 전환하였다. 동사의 주요제품 중 시트패드는 시트쿠션 및 등받이이며, 암레스트는 차량 뒷좌석 및 운전석의 팔 지지대이다. 또한, 헤드레스트는 차체 충격 시 두부에 가해지는 충격을 완화하는 좌석 머리 지지대이며, 시트 사이드 패드(사이드볼스터)는 뒷좌석 등받이부의 양측에 장착되는 시트용 부품이다. 이 외에도 시트 등받이 뒷면에 위치한 수납공간용 플라스틱 패널인 백보드 패널, 최근 프리미엄 차종에 설치되는 다리 지지대인 레그서포트를 생산하고 있다.

■ 매출 실적 현황

동사 사업보고서(2020.12) 및 분기보고서(2021.09)에 따르면, 품목별 매출 비중을 확인하기 위해 연결대상 종속회사 매출을 제외한 개별재무제표 기준 3년간 매출액은 2018년 1,290.0억 원(연결 1,585.9억 원), 2019년 1,471.1억 원(연결 1,667.1억 원), 2020년 1,957.8억 원(연결 2,098.4억 원)으로, 3년간 지속적인 성장세를 보였다. 2021년 3분기까지는 누적 1,679.7억 원(연결 1,765.5억 원)의 매출을 달성하며 양호한 매출 규모를 유지하고 있다.

개별재무제표 기준 2021년 3분기 누적 기준 품목별 매출 비중을 살펴보면, 시트패드, 암레스트, 헤드레스트의 매출 비중이 전체의 89.5%를 차지하고 있다. 특히, 2021년 3분기 누적 기준 헤드레스트의 매출액은 489.2억 원으로, 2020년 헤드레스트의 매출 479.4억 원을 이미 초과 달성하여 동사 매출 성장에 기여하고 있는 것으로 확인된다.

[그림 2] 개별 기준 3개년 품목별 매출액 추이



*출처: 동사 사업보고서(2020.12), NICE디앤비 재구성

[표 1] 2021년 3분기 누적 품목별 매출 실적

구분	품목	매출액(억 원)	비중(%)
제품	시트패드	582.5	34.7
	암레스트	431.2	25.7
	헤드레스트	489.2	29.1
	시트 사이드 패드 외	75.0	4.5
	백보드 패널	100.9	6.0
합계		1,679.7	100.0

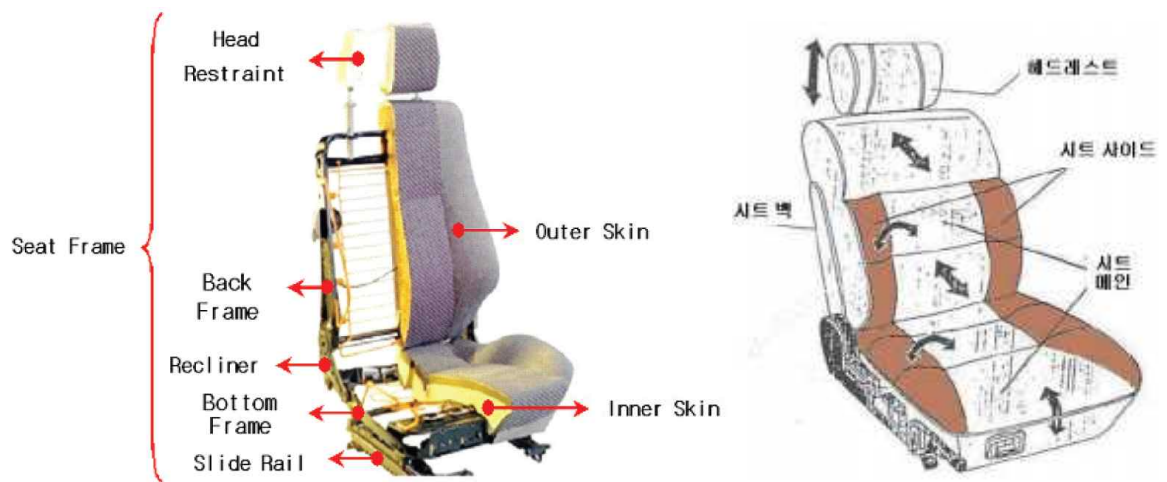
*출처: 동사 분기보고서(2021.09), NICE디앤비 재구성

■ 자동차 시트의 구조 및 제조공정

자동차 시트는 장시간 운전 및 탑승 시 안락감을 유지하고, 사고 시 운전자 및 동승객을 최대한 안전하게 보호하는 장치로 차량의 필수 부품 중 하나이다. 일반적으로 자동차 시트는 쿠션부와 철제 구조물로 이루어지며, 철제 구조물은 다시 백 프레임, 리클라이너, 시트 트랙으로 나뉜다. 자동차 시트 제작에는 구조물과 시트가 탑승자에 밀착되어 일반 주행 또는 사고 시 탑승자에게 미치는 진동 및 충격을 최소화할 수 있도록 정밀한 인체공학적 설계가 요구된다.

자동차 시트 완제품 제조공정은 일반적으로 폼패드를 만들기 위한 틀(금형)에 혼합된 원료를 주입하여 시트 패드를 성형하는 공정인 폼패드 성형공정, 폼패드 위에 커버를 씌운 후 백프레임을 조립하여 기본 시트형태(시트 어셈블리)로 조립하는 공정인 쿠션/백 프레임 조립공정을 거친다. 이후 자동화 컨베이어 라인을 따라 시트가 이동하면서 커버류, 레버류 등의 부품이 조립되는 사출 부품 조립공정, 스팀분사와 다림질, 적외선 히팅 부스 통과를 거쳐 시트커버의 주름을 제거해 완성도를 높이는 히팅공정, 방음실 안에서 파워시트의 작동 및 소음을 검사하고 전장부품에 대한 기능검사를 수행하는 검사 및 전장 테스트 등의 여러 공정을 거쳐 출고되어 완성차 업체에 납품된다.

[그림 3] 자동차 시트 구조



*출처: CAE를 적용한 자동차 시트용 리클라이너 개발, 강원대학교 대학원(2009.01), NICE디앤비 재구성

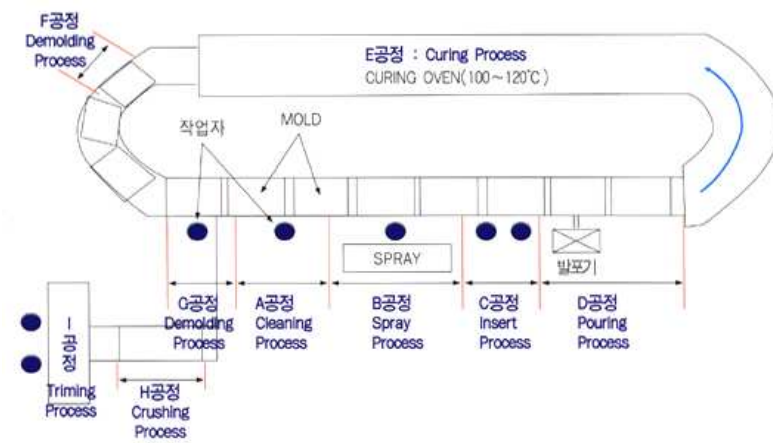
■ 핵심기술인 폼패드 성형 공정기술을 기반으로 주력제품인 시트패드 등 제조

동사는 자동차 시트 완제품 제조공정 중 폼패드 성형 공정기술을 핵심기술로 보유하고 있다. 폴리우레탄 폼을 발포 및 몰드 성형하여 패드를 제작한 후 완제품 조립 직전 단계의 제품을 시트 완제품 제조업체에 납품하며, 일부 조립부품은 완성차 업체에 직접 납품하고 있다.

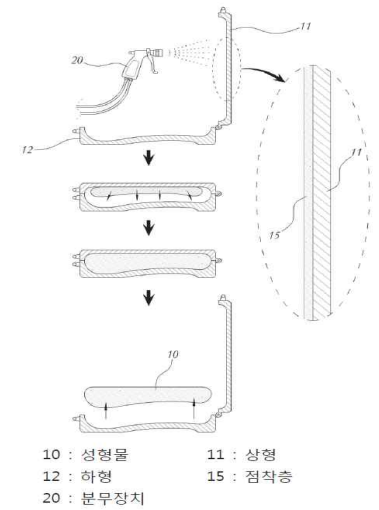
또한, 동사는 폴리우레탄 발포체의 기계적 성질을 향상시킬 수 있는 여러 공정기술을 보유하고 있으며, 이중 동사가 보유한 특허 ‘스프레이식 합성수지 발포 성형물 제조방법’은 자동차 좌석 완충재 등의 합성수지 발포 성형물 제조에 관한 것으로, 발포 불량으로 인해 성형물 표면에 형성될 수 있는 기포 또는 함몰부 등의 불량을 근본적으로 방지하고 완성된 성형물 내 조직 및 기공의 분포를 균일화할 수 있는 기술이다.

기존의 발포 성형에서는 아래쪽 금형(하형)에 주입된 원료가 상방으로 발포되는 방식인데, 이는 성형물 조직 팽창이 금형 내부 가스압과 중력을 극복해야 하므로 발포압이 불충분하거나, 구조적 특성으로 인해 가스가 편중되거나, 배기 불균형이 생길 경우 성형물 표면에 기포 또는 함몰부 등의 불량부위가 형성되는 경우가 있다. 반면, 동사의 발포 성형공정은 위쪽 금형(상형)에 수지액과 반응액을 분무하여 점착층을 형성한 뒤 위쪽에서 아래쪽으로 발포/팽창되는 방식을 적용하여, 발포 불량으로 인해 성형물 표면에 형성되는 기포 또는 함몰부 등의 불량을 방지하고 성형물 내 조직 및 기공 분포를 균일화할 수 있다.

[그림 4] 자동차 시트패드 제조공정 흐름도



[그림 5] 동사 공정기술



*출처: 금호미쓰이화학 홈페이지 T/S Handbook, KIPRIS

■ 연구개발 조직 이원화를 통한 기존 제품 개선, 신제품 개발 지속

동사는 공인 기업부설연구소인 부품개발연구소를 2014년부터 운영하고 있으며, 2019년에는 소재연구소를 추가 설립하여 기술 및 제품 개발을 수행하고 있다. 연구소는 암레스트, 헤드레스트의 설계 및 신기술 개발, 부품 국산화를 담당하는 설계·시작팀(8명), 시트패드 연구 업무를 수행하는 개발팀(12명), 연구개발 품목의 원가업무를 담당하는 원가팀(6명)으로 구성되어 있다.

동사 연구소의 기본적인 연구방침은 승객의 편의성 및 안전성을 보장하는 시트 부품을 개발하는 것으로, 제품 영역 다양화, 차량 내부 인테리어의 고품격화, 과학적인 설계 적용을 위한 연구개발을 수행하고 있다. 이 외에도 동사는 자동차 시트 부품 생산을 위한 발포 기술의 최적화, 생산라인 효율화 등을 중점적으로 연구하고 있다.

■ COVID-19 기저효과에 따라 완성차 생산/판매량 소폭 회복 전망

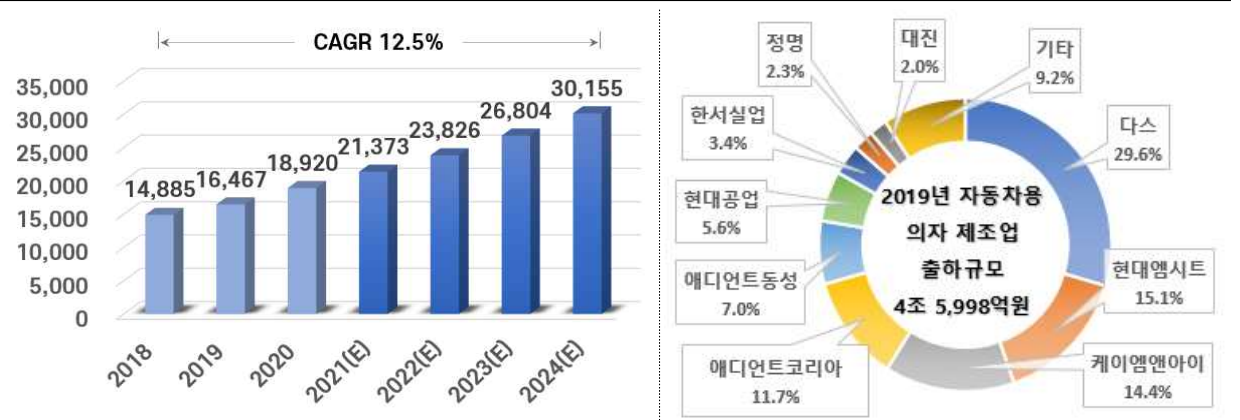
자동차 산업은 다양한 부품을 조립하여 생산하는 조립산업이며, 막대한 설비투자과 개발비가 소요되고, 생산량 증가에 따라 생산비용이 감소되는 규모의 경제 효과가 뚜렷하게 나타나는 산업이다. 또한, 완성차 업체는 각 부품 제조업체에 신차 출시 주기인 5년 정도의 기간을 두고 부품에 대한 생산을 발주하는데, 신차 생산기간 변동으로 추가 물량이 수주되는 경우 해당 차종 관련 매출이 유지되는 등 동사의 사업은 완성차 업체의 생산량에 큰 영향을 받는다.

현재 세계 완성차 시장은 선진국의 경우 자동차 보급이 일정 수준 이상에 도달해 수요의 증가세가 정체 또는 둔화에 머물고 있는 상황이며, 최근 미중 무역전쟁과 유럽 탄소 배출 규제 등에 따라 판매량 또한 감소하고 있으나, 개발도상국의 경우 아직 자동차 보급대수가 낮아 수요가 지속적으로 증가하고 있는 추세이다. 국내 완성차 산업의 경우, 제네시스 라인업 확대 등 최근 출시 모델들의 판매 호조 및 신차 효과 등으로 다소 회복하는 조짐을 보였다. 지속적인 COVID-19 사태 여파에 따른 수출 업황의 불확실성이 존재하나, 2021년 이후 작년 기저효과에 의해 생산량은 다소 반등한 것으로 확인된다.

KISTI K-MAPS 통계 자료(2021)에 의하면, 국내 자동차용 신품 의자 부품 품목의 시장 규모는 2018년 1조 4,885억 원에서 연평균 12.5% 증가하여 2024년 3조 155억 원 규모를 형성할 것으로 전망된다.

또한, 국내 자동차용 신품 의자 제조업 시장은 70여 개 업체가 참여하고 있다. 상위 5개 기업인 다스(29.6%), 현대엠시트(15.1%), 케이엠앤아이(14.4%), 애디언트코리아(11.7%), 애디언트동성(7.0%)의 점유율 합계는 59.1%이며, 동사(5.6%)는 이 중 현대엠시트와 애디언트코리아에 시트 부품을 납품하고 있다. 기업 규모별 시장점유율은 대기업 15.1%, 중견기업 62.6%, 중소기업 20.0%, 소기업 2.4%로 해당 시장은 동사와 같은 중소·중견기업의 매출액 점유 비중이 높게 형성되어 있다. 시장집중도 분류에 따르면 소수 업체의 독과점 시장이 아닌 다수의 기업이 경쟁적으로 참여하는 시장으로 볼 수 있으나, 자동차 산업 특성상 완성차 업체로부터의 실질적인 생산계약 수주를 위해서는 품질과 생산역량에 대한 까다로운 검증 등이 필요하여 다소 진입장벽이 존재하는 시장이다.

[그림 6] 국내 자동차용 신품 의자 부품 제조업 시장규모 및 의자 제조업 점유율 (단위: 억 원)



*출처: KMAPS 자동차용 신품 의자 및 부품 제조업 산업·시장분석, KISTI(2021), NICE디앤비 재구성

■ 현대자동차 암레스트의 78.75% 납품, 판매 호조에 따른 동반성장 가능성 기대

동사 제품의 주요 최종 수요처는 현대자동차이며, 현대자동차의 2020년부터 2024년까지의 신차 출시에 따른 기존 모델 교체율은 약 90%로 동 업계 평균인 74%를 크게 상회하는 것으로 미루어볼 때, 현대기아차는 주요국 시장에서의 COVID-19 사태로 인한 공급 부족을 기회로 삼아 제네시스, 투싼, 카니발, 스포티지 등의 고부가가치 차종의 신차 효과 및 시장점유율 확대 전략을 바탕으로 2021년 이후 수익성 개선 효과가 클 것으로 전망된다.

동사 분기보고서(2021.09)에 따르면, 2015년 기준 동사의 주요 품목별 납품점유율은 시트패드의 경우 자동차 시장 전체 생산량 기준 10.92%, 현대기아차 생산량 기준 13.95%를 차지하고 있으며, 현대자동차에서 생산하는 차량의 27.26%는 동사의 시트패드 제품을 사용하고 있다. 암레스트의 경우 자동차 시장 전체 생산량 기준 42.85%, 현대기아차자동차 생산량 기준 49.84%를 동사에서 생산하고 있으며, 현대자동차 생산 차량에 적용되는 암레스트의 78.75%는 동사에서 생산하고 있다. 그러므로 현대자동차의 판매실적 증가에 따라 현대자동차에 주요 부품을 공급하는 협력사인 동사의 매출 및 수익성 또한 동반 호조가 전망된다.

■ 경쟁사 분석

동사와 동일 시장에서 경쟁하고 있는 국내 자동차 시트 부품 제조사는 대유에이텍, 대원산업, 서연씨엔에프 등이 있다.

대유에이텍은 대유위니아의 계열사로, 1960년 1월에 설립되어 1977년 2월에 코스닥 시장에 상장되었다. 대유에이텍은 알루미늄 휠 원재료를 수입해 관계사인 대유글로벌에 판매하는 AL합금 사업, 자동차 가스탱크를 제조하여 완성차 업체에 납품하는 사업, 기아자동차 차종에 시트 부품을 독점 공급하는 시트 사업의 3가지 사업을 주력으로 영위하고 있다. 대유에이텍의 2020년 결산 기준 매출액은 1조 4,669.0억 원이며, 매출액영업이익률은 3.2%이다.

대원산업은 1968년 9월 설립되어 1993년 6월 코스닥 상장된 업체로, 자동차 시트 완제품 및 부품을 주력으로 제조하고 있다. 대원산업 시트는 주로 기아자동차의 완성차에 적용되며, 2020년 결산 기준 매출액은 6,970.0억 원, 매출액영업이익률은 4.4%이다.

서연씨엔에프는 코스피 상장업체인 서연이화의 계열사로, 2016년 12월에 설립된 외감 중견기업이다. 서연씨엔에프는 자동차 시트 부품 중 동사와 같은 시트패드, 암레스트, 헤드레스트 등을 생산하여 현대자동차 向으로 납품하고 있으며, 시트패드와 시트커버 조립을 용이하게 하는 후크 성형 체결 방식에 대한 기술력을 보유하고 있다. 서연씨엔에프의 2020년 결산 기준 매출액은 1,859.1억 원, 매출액영업이익률은 2.9%이다.

경쟁업체의 매출 규모를 비교하면, 시트 사업 외 타 사업을 함께 영위하고 있는 점을 감안하더라도 대유에이텍이 가장 큰 매출액을 나타내고 있으며, 동사와 동일한 제품을 공급하고 있는 서연씨엔에프는 동사와 유사한 규모의 매출을 시현하고 있다. 수익성을 비교해 보면 평균적으로 각 업체가 비슷한 수준의 매출액영업이익률을 보이고 있으나, 동사의 2020년 매출액영업이익률은 6.0%로 최근 각 업체 대비 가장 양호한 수익성을 나타냈다.

[표 2] 동사 및 경쟁기업의 수익률 현황 (단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준)

구분		2018년	2019년	2020년	평균
대유에이텍	매출액	11,102.1	12,850.0	14,669.0	12,873.7
	영업이익률	0.6	2.4	3.2	2.2
대원산업	매출액	6,970.0	6,609.7	6,426.4	6,668.7
	영업이익률	4.4	4.0	4.4	4.2
서연씨엔에프	매출액	1,687.7	1,770.7	1,859.1	1,772.5
	영업이익률	2.4	4.0	2.9	3.1
현대공업(동사)	매출액	1,585.9	1,667.1	2,098.4	1,783.8
	영업이익률	-0.4	2.0	6.0	2.9
동 업종 평균	영업이익률	2.9	3.4	-	3.1

*출처: 각 사 사업보고서(2020.12),

한국은행 기업경영분석 'C301-4 자동차 차체 및 트레일러, 자동차 부품 제조업'(2020)

■ SWOT 분석

[그림 7] SWOT 분석



■ 동사의 ESG 활동



동사는 자동차 시트 부품 제조기업으로, 전기차, 수소차 등 친환경 차량에 사용되는 부품을 생산하는 등 직·간접적으로 환경 친화적 기업활동을 추진하고 있다. 또한, 동사는 제품의 개발 및 생산과정에서 환경 법규를 준수하여 ISO 14001(환경경영시스템) 인증을 취득한 바 있다. 동사는 기획, 실행 및 운영, 모니터링, 경영검토와 같은 환경개선 프로세스를 정립하는 등 환경경영과 관련한 방침, 계획을 추진하고 있다.

사회(S) 부분의 경우, 동사는 근로자의 안전, 보건을 유지 증진하고 쾌적한 작업환경 조성을 위해 안전보건방침을 두고 있으며, 자체적으로 직원 안전교육, 현장 안전점검을 실시하고 있다. 또한, 동사는 KOHSAS 18001, ISO 45001과 같은 안전보건경영시스템 인증을 취득하고, 소비자 보호를 위한 IATF 16494(품질경영시스템) 인증을 취득한 바 있다. 이외에도 동사는 법정 의무교육인 인권교육, 성희롱 예방 교육을 전 직원을 대상으로 연 1회 이상 실시하고 있다.

동사는 직원들의 근무환경에 대한 만족도를 높이기 위해 구내식당을 운영하여 중식, 석식을 제공하고 있으며, 통근버스 운행, 차량유류비 지원을 제공하고 있다. 또한, 동사는 장기근속자를 대상으로 북경공장 견학 및 여행경비 지원을 제공하며, 경조사비, 자녀 학자금, 진료비 지원 등을 통해 직원들의 경제적 부담을 줄이고 있다. 이외에도 동사는 산전 및 산후 휴가 제도, 육아휴직 제도를 두고 있으며, 사내 동호회 지원, 사내 콘도/리조트 이용권 제공 등 다양한 복지 제도를 시행하고 있다.

동사 분기보고서(2021.09)에 따르면, 동사의 기간제 근로자 비율은 1.8%로 동 산업(C. 제조업) 평균 기간제 근로자 비율 13.3% 대비 크게 하회하는 바, 동사는 동 업종 경쟁업체 대비 고용안정에 기여하고 있는 것으로 확인된다. 또한, 동사의 여성 근로자 비율은 12.4%로 동 산업(C301-4. 자동차 차체 및 트레일러, 자동차 부품 제조업) 평균인 16.6% 대비 하회하고 있다. 반면, 남성 대비 여성 근로자의 평균 근속연수 비율, 임금 수준은 각각 109.1%, 86.7%로 동 산업 평균 58.3%, 63.4%를 크게 상회하는 바, 동사는 성별에 따른 직원 처우의 평등을 위한 노력을 지속하고 있는 것으로 파악된다.

[표 3] 동사 근로자 성별에 따른 근속연수 및 급여액 (단위: 명, 년, 천 원)

성별	전체 직원 수		평균 근속연수		1인당 연평균 급여액	
	동사	동 산업	동사	동 산업	동사	동 산업
남	149	296,510	11.0	12.0	45,000	52,764
여	21	58,843	12.0	7.0	39,000	33,432
합계	170	355,353	11.1	11.2	44,259	49,563

*출처: 고용노동부 「고용형태별근로실태조사 보고서」(2021.02), 동사 분기보고서(2021.09), NICE디앤비 재구성



동사 분기보고서(2021.09)에 따르면, 동사는 사내이사 3인, 사외이사 1인을 선임하고 있어 사외이사 선임의 적정성을 일정 수준 이상 갖추었으나, 이사회 의장을 대표이사가 겸임하고 있어 이사회의장의 독립성이 확보되지 못한 것으로 확인된다. 다만, 동사의 사외이사는 최대주주와의 특수관계 및 동사 지분을 보유하고 있지 않고, 회사 내 최대주주 및 특수관계인과의 거래를 감독할 수 있는 권한을 소유하여 행사하고 있다.

또한, 동사는 동사 최대주주와의 특수관계 또는 지분을 소유하고 있지 않은 독립된 상근 감사를 선임하고 있으며, 별도의 감사지원 조직을 두고 회사 경영활동에 대한 감사업무를 지원하고 있다. 동사는 전자투표제 등의 주주 의결권 행사 지원제도를 운영하고 있으며, 최대주주 및 특수관계인의 지분율이 50.68%로 양호한 수준의 경영 안정성을 확보하고 있는 것으로 확인된다.

[표 4] 동사의 지배구조 (단위: 명, %)

이사회	감사	주주
의장, 대표이사의 분리	X	회계 전문성 X
사내/사외/기타비상무	3/1/0	최대주주 및 특수관계인 지분율 50.68
사외이사 비율	25	특수관계인 X
사외이사 지원조직	X	내부통제 제도 X
		3년 이내 배당 O
		의결권 지원제도 O
		소액주주 지분율 46.38
		의결권 지원제도 O

*출처: 동사 분기보고서(2021.09), NICE디앤비 재구성

II. 재무분석

최종 수요처인 현대자동차 신차 출시 및 수주 실적 호조로 매출 반등

시트백보드, 레그서포트로 제품 라인업을 확장하고 있는 동사는 최종 수요처인 현대자동차의 제네시스, 아이오닉 모델 판매량 증가에 힘입어 2020년 매출 증가세를 나타내고 있다. 또한, 2021년 수주한 전기차 부품 공급계약을 통해 매출 추가 확대 가능성을 보유하고 있다.

■ 현대자동차 제네시스 GV60 등 프리미엄 차종 라인업 확대로 인한 수혜

동사는 자동차 시트 부품 중 시트패드, 암레스트, 헤드레스트를 주력 사업으로 영위하고 있으며, 시트백보드, 레그서포트로 사업을 확장하고 있다. 현대엠시트, 리어코리아, 애디언트코리아 등의 자동차 부품 제조업체를 대상으로 주요 매출이 발생하고 있으며, 최종 수요처는 현대기아차 등의 완성차 제조업체이다. 2021년 3분기 누적 기준 암레스트, 시트패드, 헤드레스트를 통해 총 매출의 89.5%가 발생하고 있다.

또한, 2021년 11월 제네시스 GV60에 적용되는 암레스트와 시트패드 공급계약을 맺고 전기차 부품 양산에 돌입하였다. 기존 납품 중이던 G80, GV70, GV80 등 프리미엄 모델에 이어, GV60 전기차 모델을 더해 제네시스 프리미엄 모델 매출 비중이 더욱 커질 전망이며, 해당 차량들의 판매량 증가에 따라 동사의 매출에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다.

■ 제네시스, 아이오닉 판매 호조 및 전기차 부품 납품으로 매출 성장세 기록

동사의 사업 특성상 주요 최종 수요처인 현대기아차의 연간 매출 실적 및 제품 개발 사이클에 따라 실적 변동을 보이고 있는 가운데, 2020년에는 제네시스 라인업에 암레스트, 시트패드를 공급하게 됨에 따라 전체 매출액 중 제네시스 모델향 매출 비중이 확대되었다. 또한, 고급화된 내장 부품이 적용되는 SUV(GV80) 및 중대형 차종(G80) 등의 수요가 증가하여 판매 호조를 나타낸 바, 동사의 매출액은 2020년 전년대비 25.9% 증가한 2,098.4억 원을 기록하였다.

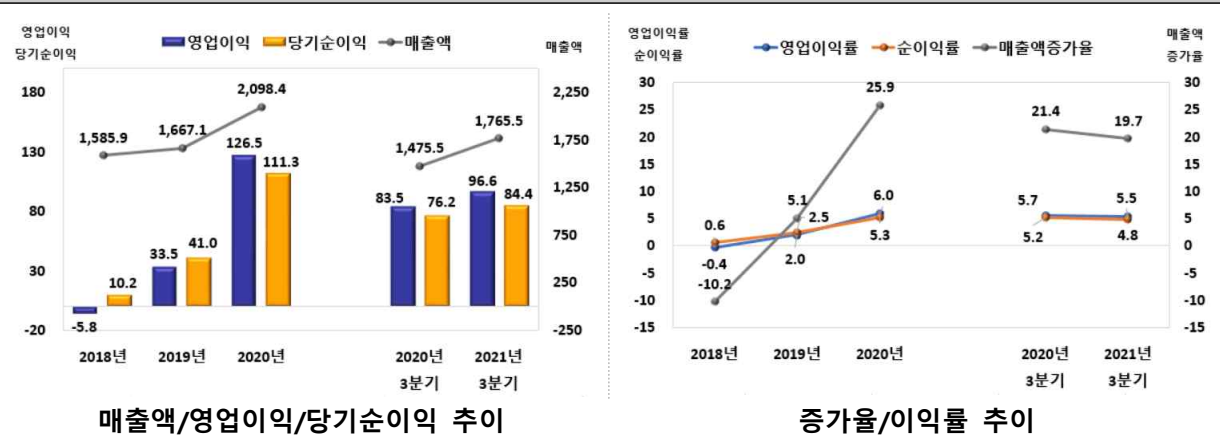
2021년 차량용 반도체 부족 문제와 완성차 국내 공장 중심 사업구조에도 불구하고 제네시스 판매량 증가, 아이오닉 매출 확대 등에 힘입어 양호한 매출 성장세를 유지하여, 2021년 3분기 전년 동기 대비 19.7% 증가한 1,765.5억 원의 매출액을 기록했다.

■ 2020년 매출 성장에 수익성 개선, 2021년 3분기 양호한 수익성 유지

2019년 최종 수요처인 현대자동차의 팰리세이드, 제네시스, 더 뉴 그랜저 등 신차 라인업의 수요 확대에 따른 실적 개선을 나타내며, 영업이익률 2.0%, 순이익률 2.5%를 각각 기록하는 등 주요 수익성 지표가 2018년 대비 개선되는 양상을 나타냈다. 또한, 2020년에도 제네시스 G80, GV80 모델에 대한 매출 증가에 힘입어 영업이익률 6.0%, 순이익률 5.3%를 기록하며 최근 2개년 동안 수익성 개선을 나타냈다.

2021년 3분기 누적 기준 수익성도 전년 실적에 이어 양호한 수준을 유지하여 영업이익률 5.5%, 순이익률 4.8%를 기록하였으며, 향후 전기차 부품 납품 확대에 힘입어 양호한 수익성 유지가 예상된다.

[그림 8] 동사 연간 및 3분기(누적) 요약 포괄손익계산서 분석 (단위: 억 원, %, K-IFRS 연결기준)



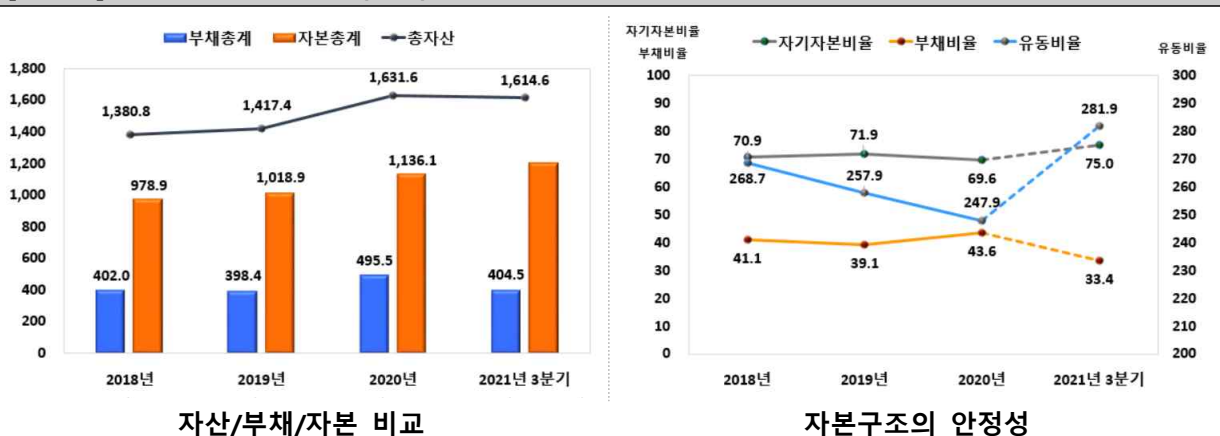
*출처: 동사 사업보고서(2020.12) 및 분기보고서(2021.09), NICE디앤비 재구성

■ 소폭의 등락을 나타내고 있으나, 양호한 자기자본규모 및 재무안정성 유지

최근 2개년 동안 수익성 개선은 크게 이루어졌으나, 재무안정성은 소폭의 등락을 나타내고 있는 가운데, 2019년 매입채무 감소 등에 힘입어 자기자본비율은 2018년 말 70.9%, 2019년 말 71.9%, 부채비율은 2018년 말 41.1%, 2019년 말 39.1%로 소폭 개선되었다. 이후 2020년 매입채무, 법인세부채 등의 증가로, 2020년 말 주요 재무안정성 지표는 자기자본비율 69.6%, 부채비율 43.6%를 기록하며 전년 대비 다소 저하되었으나, 여전히 업종 평균을 상회하는 수준을 유지하고 있다.

2021년 3분기에도 자기자본비율 75.0%, 부채비율 33.4%로 재무안정성이 2020년 말 대비 개선되었으며 여전히 양호한 수준을 유지하고 있다.

[그림 9] 동사 연간 및 3분기(누적) 요약 재무상태표 분석 (단위: 억 원, %, K-IFRS 연결기준)



*출처: 동사 사업보고서(2020.12) 및 분기보고서(2021.09), NICE디앤비 재구성

[표 5] 동사 연간 및 3분기(누적) 요약 재무제표 (단위: 억 원, K-IFRS 연결기준)

항목	2018년	2019년	2020년	2020년 3분기	2021년 3분기
매출액	1,585.9	1,667.1	2,098.4	1,475.5	1,765.5
매출액증가율(%)	-10.2	5.1	25.9	21.4	19.7
영업이익	-5.8	33.5	126.5	83.5	96.6
영업이익률(%)	-0.4	2.0	6.0	5.7	5.5
순이익	10.2	41.0	111.3	76.2	84.4
순이익률(%)	0.6	2.5	5.3	5.2	4.8
부채총계	401.9	398.4	495.5	452.1	404.4
자본총계	978.9	1,019.0	1,136.1	1,085.9	1,210.2
총자산	1,380.8	1,417.4	1,631.6	1,538.0	1,614.6
유동비율(%)	268.7	257.9	247.9	257.1	281.9
부채비율(%)	41.1	39.1	43.6	41.6	33.4
자기자본비율(%)	70.9	71.9	69.6	70.6	75.0
영업현금흐름	18.2	74.4	97.9	102.5	145.0
투자현금흐름	41.6	-202.9	-15.3	-4.4	-145.2
재무현금흐름	-4.5	-15.6	6.5	-14.2	-23.1
기말 현금	266.4	122.8	204.3	207.4	190.2

*출처: 동사 사업보고서(2020.12) 및 분기보고서(2021.09), NICE디앤비 재구성

Ⅲ. 주요 변동사항 및 향후 전망

연이은 고부가가치 신차종, 전기차 부품 수주 실적 증가로 안정적 매출 성장세 유지

동사는 고부가가치 차량의 수요 증가, 친환경차 관련 정책 지원 등 대외적 환경에 부응하는 사업 포트폴리오 확장과 최종 수요처의 신차 출시 효과 등으로 매출 실적이 안정적으로 성장하고 있으며, 2021년 하반기 고부가가치 신차종, 전기차 부품 납품 등으로 미래 성장 동력을 확보하고 있다.

■ 고객사의 고부가가치 신차종 출시에 따른 수주 물량 증가

동사는 주요 고객사인 현대자동차의 제네시스와 아이오닉 모델 판매량 증가에 힘입어 2020년 하반기에도 양호한 수주 실적을 기록하였다. 특히, 2020년의 G80, GV80을 포함한 제네시스 向 매출액은 약 700억 원으로 동사 매출의 약 33%를 차지하였다. 이에 따라 2018년부터 3년간 지속적으로 매출액이 증가하였으며, 2019년 영업이익 흑자전환 이후 2020년 COVID-19로 인한 전방산업 둔화에도 매출액영업이익률 6.0%를 달성하며 산업 평균 대비 양호한 수익성을 유지하였다.

2021년에도 동사는 대당 단가가 높아 상대적으로 매출 기여도가 큰 고부가가치 차량에 적용될 시트패드, 암레스트, 헤드레스트의 납품 계약을 다수 체결한 바 있다. 동사는 기아자동차의 준대형 세단 K8에 대하여 향후 5년간 31만 대, 총 406억 원 규모의 암레스트, 헤드레스트 공급 계약을 수주하였으며, 현대자동차의 제네시스 G90에 대해 향후 6년간 13만 대, 총 1,000억 원 규모의 시트패드, 백보드 패널 공급 계약을 체결하였다.

■ 친환경 차량 수요 확대에 따른 미래 성장 동력 확보

전기자동차, 수소자동차, 하이브리드 자동차 등의 친환경 차량은 엔진, 변속기, 연료탱크 등 내연기관 관련 부품이 차지하던 자리를 모터 및 인버터와 배터리, 전장부품과 내장부품들이 대체하게 된다. 이러한 내장부품의 수요 확대에 따라 동사 또한 현대자동차의 아이오닉5, 제네시스 GV60 및 G80e, 기아자동차의 EV6 모델에 대한 부품 공급계약을 다수 체결하였다.

2021년 동사는 아이오닉5에 대해 6년간 60만 대, 총 280억 원 규모의 암레스트 및 헤드레스트 공급계약을 체결하였으며, GV60의 경우 6년간 14만 대, 총 100억 원 규모의 암레스트 및 시트패드 공급계약을, EV6의 경우 5년간 26만 대, 총 242억 원 규모의 헤드레스트, 백보드 패널 공급계약을 체결한 바 있다.

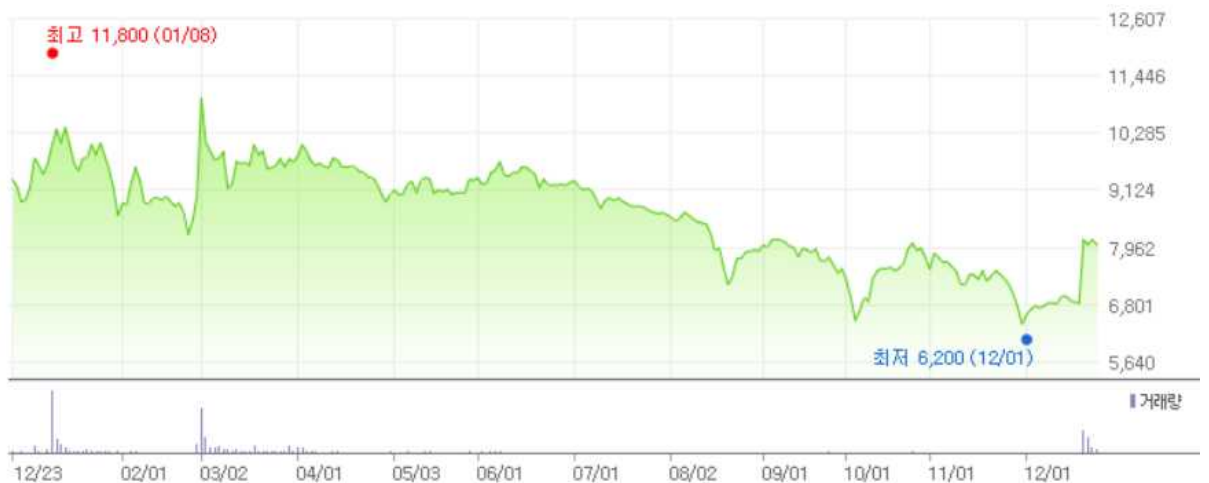
차량용 반도체 수급, 계절적 비수기를 고려 시 동사의 매출은 2021년 4분기에 실적 개선 폭이 크게 나타날 것으로 전망되며, 전기차의 경우 해외 수요 또한 높게 형성되어 있는 바, 전기차 수출량 증가에 따라 2022년 이후에도 안정적인 매출 확대가 예상된다.

■ 증권사 투자 의견

작성기관	투자 의견	목표주가	작성일
에스케이 증권	Not Rated	-	2021. 01. 03
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 현대차 프리미엄 브랜드 확대 전략에 따라, 2021년 상반기부터 공격적인 GV70의 미국 마케팅 개시 ■ 제네시스 브랜드 성장과 E-GMP기반 전기차 출시, 중국법인 실적 회복이 기대 		
하나 금융 투자	Not Rated	-	2021. 03. 12
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 제네시스와 아이오닉 브랜드 납품에 힘입어 매출 증가, 2021년 고객사 전기차 전용 모델들에 대한 납품 시작으로 2022년까지 꾸준한 매출 확대 기대 ■ 고객사 신모델 효과에 힘입어 2021년 매출액/영업이익은 12%/24% 증가한 2,350억 원/157억 원(영업이익률 6.7%)로 예상 ■ 무차입 경영 등 안정적 재무 구조를 기반으로 중장기 성장동력도 확보 		
한화 투자 증권	Not Rated	-	2021. 08. 12
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2021년 제네시스 판매 증가 등에 따른 제품 Mix 개선을 통한 양호한 성장세 유지, 영업이익이 전기 대비 감소하였으나, 이는 일회성 비용(인건비 등 11억 원) 등에 기인한 것으로 실질적 수익성 하락은 없음. ■ 2021년 연결 실적은 매출액 2545억 원(+21%), 영업이익 168억 원(+33%) 지배지분 순이익 145억 원(+30%)으로 2년 연속 실적 개선 전망 		

■ 시장정보(주가 및 거래량)

[그림 11] 동사 1개년 주가 변동 현황



*출처: 네이버금융(2021년 12월 23일)