

Morning Meeting Brief

Macro

11월 미국 CPI: 슈퍼코어의 반등, 근원 서비스 물가의 경직성

- 11월 미국 CPI와 core CPI는 각각 +3.1%, +4.0%로 전월과 유사한 수준
- 중고차 상승 전환한 가운데, 슈퍼코어가 4%대로 다시 반등
- 경직적인 서비스 물가로 인해 시장의 기준금리 인하에 기대감 조정될 것

이다은. daeun.lee@daishin.com

Issue Report

2024년 인프라 핵심 키워드 세 가지: 디지털, 재생, 그리드

- 인프라: 경기 변동성이 높은 시기에 안전한 투자 대안처
- 다만 인프라 시장에서도 관찰되는 변화의 흐름. 자산별 선별적 접근 필요
- 2024년 주목해야 할 인프라 자산: 1) 데이터센터, 2) 풍력 발전, 3) 그리드

장승우. Seungwoo.jang@daishin.com

산업 및 종목 분석

유통업: 니치(niche) 채널의 부상

- 팬데믹 이후 불경기에 달라지는 소비 패턴
- 소용량, 소포장 근거리 식품 채널 수요 증가
- H&B샵이 화장품 신 유통 흐름 주도

유정현. Junghyun.yu@daishin.com

항송운송업: 여객 - 미주와 일본 중심 회복 / 화물 - 회복 강도 점차 강화

- 11월 인천공항 운항횟수 1,023회로 코로나 이후 최대치 기록
- 여객은 미주와 일본 중심 강세 지속되는 가운데, 중국 여전히 미진한 회복
- 11월 항공화물 245.2천톤(+4.9% yoy)로 21년 12월 이후 가장 큰 폭 증가

양지환. jihwan.yang@daishin.com

[Issue & News] KT: 기말과 분기를 한 번에

- KT는 23년까지는 기말 배당, 24년부터는 분기 배당 도입
- 현시점 매수 후 24.3월말까지 보유시 당사 추정 주당 배당금 2,525원
- 4개월 투자로 수익률은 전일(12/11) 종가 기준 7.2%

김희재. hoijae.kim@daishin.com

[Issue & News] 현대차: 산업수요 설명회 & 라운드테이블 후기

- HMG경영연구원, 2024년 완성차 YoY +2.5%/BEV +33% 성장 전망
- 2024년 시장 불확실성 지속되는 상황에서 현대차 '유연한 대응' 강조
- 2H24 1) 이익 체력, 2) 야세안 성장, 3) Lv3 자율주행 상용화 주목

김귀연. gwyeon.kim@daishin.com

Economist 이다은
daeun.lee@daishin.com

RA 이주원
joowon.lee2@daishin.com

11월 미국 CPI: 슈퍼코어의 반등, 근원 서비스의 경직성

- 11월 미국 CPI와 core CPI는 각각 +3.1%, +4.0%로 전월과 유사한 수준
- 중고차 상승 전환한 가운데, 슈퍼코어가 4%대로 다시 반등
- 경직적인 서비스 물가로 인해 시장의 기준금리 인하에 기대감 조정될 것

11월 미국 CPI와 core CPI는 각각 +3.1%, +4.0%로 전월과 유사한 수준

11월 미국 CPI 상승률은 YoY +3.1%, MOM +0.1%로 예상에 근접(YoY +3.1%, MoM +0.0%)하는 수준을 기록하였다. 헤드라인 CPI는 휘발유 가격이 주요 하방 압력으로 작용하면서 디스인플레이션 추세를 이어갔다. 하지만 근원 물가는 서비스 가격으로 인해 경직된 모습을 보였다. 헤드라인 CPI와 근원 CPI 모두 MoM기준으로는 10월에 비해 각각 +0.1%p씩 확대되었다.

- ① **[주거비]** 11월 +0.45%로 확대되었다. 자가주거비(OER)가 10월 +0.5%로 가장 많이 확대된 가운데, 임대료는 +0.48%로 견조한 오름세를 지속하였다. 숙박시설은 -0.9%로 하락폭을 축소하였다. 주거비의 둔화세는 지속되고 있으나, 둔화속도가 느리고 bumpy한 모습을 지속하고 있다. 선행지표대비 느린 둔화세를 지속할 전망이다.
- ② **[휘발유]** 11월 헤드라인 CPI 하락의 주요 요인으로 작용하였다. 11월 미국 휘발유 평균 가격이 8.2% 급락하면서 헤드라인 CPI에 -0.3pp 기여하였다. 12월 중순까지의 휘발유 가격은 전월과 유사한 수준을 유지하고 있으며, 지난해 기저 영향으로 인해 유가 영향력은 미미할 것으로 예상한다.
- ③ **[중고차 및 기타 재화]** 만하임 선행지표를 통해 예측되었던 것처럼 중고차가 +1.6%로 상승전환 하였다. 이외 의류, 가구 등 다른 상품 가격은 공급망 압력 완화와 상품 수요 약화로 인해 하락세가 확대되었다.
- ④ **[의료 서비스]** 건강보험료가 +1.1%로 상승세를 이어간 가운데 전문의료서비스도 +0.4%로 재차 상승 전환하였다. 병원 및 관련 서비스는 +0.1%로 상승 폭이 축소되었다. 건강보험료가 상승세를 지속하는 상황에서 인건비 영향을 받는 이 외 의료서비스 부분도 경직된 모습을 보이고 있다.

경직적인 서비스 물가로 인해 시장의 기준금리 인하에 기대감 조정될 것

중고차를 제외하고 재화를 중심으로 전방위적인 하방 압력이 강해진 반면, 서비스물가 경직성은 여전히 우려된다. 주거비는 느린 속도로 둔화되고 있으며, 슈퍼코어(주거비 제외 근원 서비스)는 +4.1%로 반등하였다.

슈퍼코어 반등이 추세적일지는 지켜봐야겠지만, UAW파업 이후 임금 둔화세가 완만해질 것으로 보여 근원 서비스의 경직성은 높아질 전망이다. 근원 물가의 보조 지표인 절사평균 CPI는 4.0%로 둔화세가 완만해졌으며, 비탄력적 CPI 3개월 이동평균은 +4.6%로 3개월 연속 상승세가 확대되었다.

이는 중앙은행의 예상대로 물가가 항후 안정적으로 둔화되기에에는 경직적인 요소가 많다는 것을 의미한다. 이번 지표는 근원 인플레이션이 금리인하를 고려하기에 너무 강하다는 연준의 발언을 지지하고 있다. 고용시장의 냉각속도가 빠르지 않은 상황에서 근원 서비스 경직성을 감안하면 연준은 12월 FOMC에서 매파적 기조가 이어질 것으로 예상한다. 임금 강세와 근원 물가 상승으로 미 연준은 장기간 동결 기조를 유지할 것이며, 과하게 반영되었던 인하 기대감 조정은 이어질 전망이다.

글로벌 인프라

Analyst 장승우
Seungwoo.jang@daishin.com

2024년 인프라 핵심 키워드 세 가지: 디지털, 재생, 그리드

- 인프라: 경기 변동성이 높은 시기에 안전한 투자 대안처
- 다만 인프라 시장에서도 관찰되는 변화의 흐름. 자산별 선별적 접근 필요
- 2024년 주목해야할 인프라 자산: 1) 데이터센터, 2) 풍력 발전, 3) 그리드

대체 투자의 대체 투자를 찾는 시대

글로벌 금리 인상으로 인하여 대체 투자의 메인스트림이라 할 수 있는 부동산 시장의 투심은 크게 얼어붙었다. 임대 펀더멘털이 약한 미국 및 유럽 오피스 자산을 중심으로 디풀트가 나타나고 있고, 이러한 양상은 2024년에도 지속될 것으로 전망된다. 여전히 높은 금리 레벨 대비 낮은 자본환율(Cap Rate)로 인하여 당분간 가격 조정과 낮은 거래량이 예상된다. 기대보다 높은 금리와 물가, 경기둔화 전망은 투자자들로 하여금 부동산 시장에 신규 진입하는 시점을 늦추게 하고 있다. 이에 대체투자 시장에서 나타나는 흐름은 크게 세 가지다. 1) 충분히 가격 조정된 부동산 자산을 매입하기 위해 기다리거나, 2) Equity가 아닌 대출 투자를 하거나, 아니면 3) 대체 투자의 대체 투자인 인프라 투자를 하는 것이다.

인프라: 경기 변동성이 높은 시기에 안전한 투자 대안처

대체투자 회사들은 인프라 자산이 경기 변동성이 높은 시기에 안전한 투자 대안처로서 역할을 하기에 관심을 갖고 있다. 인프라는 장기 계약을 바탕으로 안정적인 현금 흐름을 제공하여 실적의 안정성이 높으며, 전기, 수도, 도로 등과 같이 필수 사회기반 시설로서 경기 변동성도 낮다. 아울러 대부분의 프로젝트는 정부가 주도적으로 관여하고 지원하고 있어 투자 자금의 안정성도 높다는 특징이 있다. 이러한 이유로 인프라 자산은 사모/상장 시장에서 모두 견조한 성과를 보이고 있다. Preqin에 따르면, 2008년 이후 사모 인프라 자산의 연평균 수익률은 +9.3%를 기록했으며, 미국 인프라 섹터의 최근 5년 샤프 비율(Sharpe Ratio)은 0.7로 중위험 중수익 자산의 면모를 보여주고 있다.

2024년 주목해야할 인프라 자산: 1) 디지털인프라, 2) 재생에너지, 3) 그리드

다만 인프라 투자 시장에서도 변화의 흐름이 관찰되고 있어 자산별로 선별적인 접근이 필요하다. 전 세계적으로 넷 제로로 가기 위한 그린 에너지 투자가 확대되고 있는 가운데, AI시대의 도래로 디지털 산업에 대한 관심이 커지고 있기 때문이다. 결과적으로 과거에 투자자들에게 높은 수익을 제공해주었던 전통적인 인프라 자산 투자 집행 규모가 많이 축소된 반면, 디지털인프라, 재생에너지, 그리드에 대한 투자가 많이 이루어지고 있다. 따라서 우리는 2024년 인프라 자산으로 디지털인프라, 재생에너지, 그리드를 제시하며, 세부적으로는 하이퍼스케일 데이터센터, 풍력 발전 시설, 미국 전력망에 주목할 것을 권고한다.

대표 종목 및 ETF 소개

대표 종목: 1) 브룩필드 인프라(BIP), 2) 브룩필드 재생에너지(BEP)

대표 ETF: 1) Global X Data Center&Digital Infra ETF(VPN US), 2) First Trust Global Wind Energy ETF(FAN US), 3) Fidelity MSCI Utilities Index ETF(FUTY US), 4) Global x U.S. Infrastructure ETF(PAVE US), 5) Global X U.S. Infrastructure Development ETF(GRID US)

유통업

유정현 junghyun.yu@daishin.com

투자의견

Neutral

중립, 유지

니치(niche) 채널의 부상

달라지는 소비 패턴

우리나라 경제 구조의 특징상 수출 경기에 따라 국내 소비 심리가 크게 영향을 받음. 2024년 글로벌 경기 전망이 여전히 어둡고 올해 상반기와 같이 소비심리를 견인할 만한 증시 환경을 당분간 기대하기 어렵다는 점에서 2024년 소비는 올해의 부진한 흐름 이어갈 전망. 지난 2021~2022년 팬데믹 기간 동안 과도하게 증가했던 소비가 저자리를 찾는 과정에서 개인의 소비는 기존에 이용하던 채널을 줄이는 경향. 이런 가운데 타채널의 수요를 흡수하며 성장하는 채널들의 선전이 돋보임

대형마트와 비슷한 듯 다른 기업형 슈퍼마켓

올해 국내 물가상승율은 3% 수준 대형마트 구매단가 상승율은 1% 남짓인데 비해, 기업형 슈퍼마켓의 구매단가 상승율은 3%대로 물가상승의 가격 전기력이 뛰어남. 고물가 시대에 소포장, 소용량 중심의 근거리 쇼핑 채널인 슈퍼마켓이 신선식품 유통 채널로 각광 받으며 대형마트 신선식품 수요를 빠르게 흡수하고 있는 것으로 보임. 슈퍼마켓은 대형마트와 달리 비식품 비중이 낮아 온라인 경쟁 피해가 상대적으로 작고 편의점이 해결해 주지 못하는 신선식품의 공급 채널 역할을 수행. 2024년 유일하게 국내 소비 성장률을 상회하는 성장을 기록할 가능성 높음

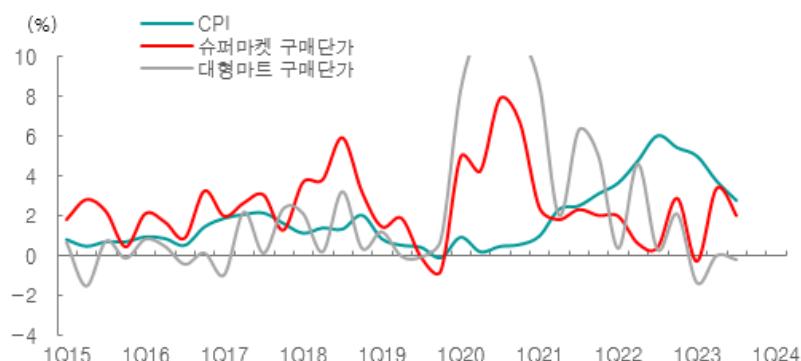
H&B샵이 주도하는 화장품 신유통 흐름

국내 H&B샵 업계의 치열한 경쟁 속에서 독보적 채널로 자리 잡은 올리브영은 이제 신규 화장품 브랜드의 등용문이 되었음. K-컨텐츠(화장품, 건기식, 일반 상품 등)의 인기로 체험형 쇼핑을 원하는 외국인 관광객 수요 흡수와 편의점 채널이 해결하지 못한 고객 데이터의 온라인화로 오프라인 대주 채널에서 대체자가 없는 채널로 우뚝 올라섬

기업분석

GS리테일: 슈퍼마켓 좋고, 편의점도 좋아지고(BUY, TP 34,000원 유지)

CPI 상승률 vs. 슈퍼마켓, 대형마트 구매단가 상승률



자료: 산업통상자원부, 대신증권 Research Center

항공운송업

양재환
이지니
jihwan.yang@daishin.com
jinni.lee@daishin.com

투자의견

Overweight

비중확대, 유지

Rating & Target

증목명	투자의견	목표주가
대한항공	Buy	30,000원
제주항공	Buy	14,000원
진에어	Buy	16,000원



여객 – 미주와 일본 중심 회복 화물 – 회복 강도 점차 강화

- 11월 인천공항 운항횟수 1,023회로 코로나 이후 최대치 기록
- 여객은 미주와 일본 중심 강세 지속되는 가운데, 중국 여전히 미진한 회복
- 11월 항공화물 245.2천톤(+4.9% yoy)로 21년 12월 이후 가장 큰 폭 증가

인천공항 11월 수송 통계. 비수기에도 여객 미,일 중심 회복, 화물 큰 폭 증가

11월 인천공항의 수송 통계 발표. (mom, 2019년 동월대비 회복률) 11월 총 항공기 운항횟수는 30,704회(-2.2%, 96.6%)로 전월비 감소했지만, 일평균 운항횟수는 1,023회(+1.0%, 96.6%)로 코로나 이후 최대치 기록. 11월 국제선 여객 수송인원은 5,403.7천명(-5.4% mom, 91.4%)을 기록함. 직항 여객수는 4,506천명(-7.6%, 90.4%), 환승 여객수는 537.3천명(+18.2%, 99.9%)으로 환승객 회복이 높게 나타남. 항공화물은 245.2천톤으로(+2.6% mom, +4.9% yoy)로 전월비 및 전년동월대비 증가하였으며, YoY 증감율 기준 2021년 12월 이후 최대치를 나타냄

항공사별로 볼 때, 대한항공만이 유일하게 전월대비 운항횟수 증가

대한항공의 총 운항횟수는 7,286회(+6.4% mom, 97%), 국제선 여객수송인원은 1,261천명(+2.7% mom, 89.5%), 화물수송톤수는 107천톤(+2.2% mom, 99.3%)을 기록함. 대한항공의 국제선 여객 수송인원은 2020년 1월 이후 최대치임. 이는 일본과 중국노선에서의 공급을 늘리고 있기 때문으로 추정

LCC의 경우 [제주항공] 운항 2,896회(-5.6% mom, 117.1%), 여객수송인원 441.6천 명(-12%, 112.7%), [진에어] 운항 1,488회(-15.3% mom, 110.2%), 여객수송인원 333.7천명(-14.5% mom, 130%), [티웨이항공] 운항 1,726회(-9%, 121.7%), 여객수 송인원 319.7천명(-9.4% mom, 141.2%)로 나타남

일본과 미주노선의 수요 회복 높게 나타나는 가운데, 중국은 여전히 부진

지역별로(MoM 2019년 동월대비) [일본] 운항 6,909회(-0.9%, 157.0%), 여객 1,304.8천명(+0.5%, 195.3%), [중국] 운항 6,186회(-0.6%, 81.2%), 여객 548.3천명 (-15.4%, 49.1%), [동남아] 운항 8,056회(-4.6%, 87.1%), 여객 1,606.7천명(-0.5%, 87.1%), [미주] 운항 3,512회(-1.5%, 129.0%), 여객 463.2천명(-9.4%, 110.2%), [유럽] 운항 1,915회(-11.1%, 71.2%), 여객 323.5천명(-24.3%, 71.9%)의 사업량을 기록함

2019년 동월대비 운항 기준 회복률은 일본이 157%, 미주가 129%로 100%를 상회하고 있으며, 그 뒤를 동남아, 중국, 유럽이 뒤따르고 있음. 중국은 운항회복률은 81%를 상회하여 공급은 빠르게 증가하고 있으나, 여객 인원의 회복률은 49%로 23년 7월 이후 50%를 처음으로 하회.

여객 수송인원 기준 회복률로 볼 때도, 일본이 가장 높은 195%, 미주가 110.2%를 기록하고 있으며, 그 뒤를 동남아, 유럽, 중국 순으로 뒤 따르고 있음

KT (030200)

김호재

hojae.kim@daishin.com

투자의견

BUY

매수, 유지

6개월 목표주가

44,000

유지

현재주가

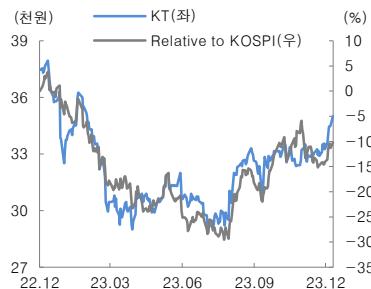
35,000

(23.12.11)

통신서비스업종

ESG평가 등급	S	A+	A	B+	B	C	D
KOSPI							
시가총액							
시가총액비중							
자본금(보통주)							
52주 최고/최저							
120일 평균거래대금							
외국인지분율							
주요주주							
주기수익률(%)	1M	3M	6M	12M			
절대수익률	6.4	12.2	15.9	-7.2			
상대수익률	1.5	13.6	21.2	-12.2			

	주기수익률(%)			
	1M	3M	6M	12M
절대수익률	6.4	12.2	15.9	-7.2
상대수익률	1.5	13.6	21.2	-12.2



기말과 분기를 한 번에

- KT는 23년까지는 기말 배당, 24년부터는 분기 배당 도입
- 현시점 매수 후 24.3월말까지 보유시 당사 추정 주당 배당금 2,525원
- 4개월 투자로 수익률은 전일(12/11) 증가 기준 7.2%

투자의견 매수(Buy), 목표주가 44,000원 유지

23E EPS 4,590원에 PER 10배 적용. PER 10배는 최근 5년 통신업 평균(KT, LGU+ 기준)이고, 04~11년 ARPU 정체기의 PER 평균에 해당

기말과 분기 배당을 한 번에 받아보자. 4개월 투자로 7.2% 수익률

KT는 통신3사중 유일하게 기말 배당만 실시. 24년부터는 분기 배당 도입 예정

당사 추정 DPS 23E 2천원, 24E 2.1천원. KT의 최소 보장 DPS는 1,960원
현시점 매수 후 24.3월말까지 보유시 당사 추정 예상 주당 배당금은 2,525원
수익률은 전일(12/11) 증가 기준 7.2%

23년 기말 배당은 24.4월에, 1Q24 분기 배당은 24.5월에 지급 예정

장기적으로 자회사 성과도 주주환원에 활용될 가능성

02년 민영화 이후 12년까지 배당성향 50% 이상 또는 DPS 2천원 이상 정책 유지

LTE 도입 초기 주파수 재활용 정책의 승인 지연이 수익성 악화로 이어지면서
13~14년 배당은 부진. 이후, 공식적인 배당 정책은 없었지만 15~16년 약 30%,
17~19년 약 50% 성향

5G의 리더쉽 확보로 20년부터 수익성이 개선되면서 공식적으로 20~22년 50% 정책 제시. 이어서 신임 CEO 체제하에서 23~25년 성향 50% 정책 제시
이번에 달라진 점은 별도 조정 당기순이익의 50%의 재원을 배당 및 자사주 취득/소각으로 탄력적으로 운영하되, 최소 DPS 1,960원 보장

장기적으로는 자회사의 성과도 주주환원에 활용될 가능성이 높다고 판단
3Q23 기준 자회사 이익 기여는 1.3천억원으로 팬데믹 이전 1천억원 수준을 상회
자회사의 꾸준한 이익 상승은 KT의 배당재원에도 반영될 가능성 높다고 판단

영업실적 및 주요 투자지표

(단위: 십억원 원 %)

	2021A	2022A	2023F	2024F	2025F
매출액	24,898	25,650	26,267	26,883	27,242
영업이익	1,672	1,690	1,735	1,853	2,025
세전순이익	1,978	1,894	1,722	1,864	2,076
총당기순이익	1,459	1,388	1,293	1,268	1,411
자비지분순이익	1,357	1,262	1,192	1,141	1,270
EPS	5,197	4,835	4,590	4,425	4,926
PER	5.9	7.0	7.1	7.4	6.6
BPS	57,357	63,621	66,531	69,552	72,471
PBR	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
ROE	9.4	8.0	7.0	6.5	6.9

주: EPS와 BPS, ROE는 자비지분 기준으로 산출 / 자료: KT, 대신증권 Research Center

현대차 (005380)

김귀연

gwiyeon.kim@daishin.com

투자의견

BUY

매수, 유지

6개월 목표주가

300,000

유지

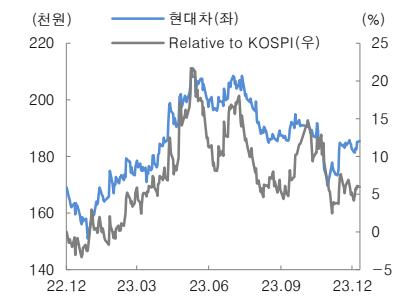
현재주가
(23.12.11)

185,400

자동차업종

KOSPI	2525.36
시기총액	46,053십억원
시기총액비중	2.40%
자본금(보통주)	1,147십억원
52주 최고/최저	210,000원 / 151,000원
120일 평균거래대금	874억원
외국인지분율	32.97%
주요주주	현대모비스 외 9 인 29.68% 국민연금공단 7.86%

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	6.7	-0.1	-5.9	14.1
상대수익률	1.8	1.2	-1.6	7.9



현대차 산업수요 설명회 & 라운드테이블 후기

- HMG경영연구원, 2024년 완성차 YoY +2.5%/BEV +33% 성장 전망
- 2024년 시장 불확실성 지속되는 상황에서 현대차 '유연한 대응' 강조
- 2H24 1) 이익 체력, 2) 아세안 성장, 3) Lv3 자율주행 상용화 주목

자동차 산업수요 전망(By. HMG경영연구원)

HMG경영연구원(이하 HMG경연)에 따르면, **2024년 글로벌 자동차 판매는 8,295만 대로 YoY +2.5% 전망**. 2023년 미국/유럽 이연수요 및 인도 기저효과 소멸되며 회복세 둔화될 것으로 예상. 국가별로는 미국 2.0%/유럽 5.8%/중국 0.7%/인도 3.5%/아세안 2.7%/국내 -1.0% 성장 예상

2024년 전기차 시장은 1,721만대(BEV 1,241만대)로 YoY +30%(BEV +33%) 성장 예상. BEV 신차라인업 및 Capa 확대에 따른 가격인하로 BEV 성장은 자속. BEV내 미국/유럽 판매비중 39%로 YoY +2%pt 증가하며 2024년 물량 성장 수도할 전망

HMG경영연구원은 자동차 시장 관련 주요 이슈로 1) BEV 가격인하, 2) 중국OEM 해외 진출 확대, 3) 아세안 국가 초기 BEV 시장 선점 경쟁을 꼽음. 결국 2024년 생산 증가 및 BEV 수요 둔화에 따른 시장 경쟁 심화됨에 따라 관련 대응 중요해질 것으로 예상

라운드테이블

현대차R – 애널리스트 간담회 진행. 주된 내용은 1) 2024년 BEV 수요 관련 전망 및 현대차 대응, 2) 호실적 지속에 따른 주주환원 강화 필요성이었던 것으로 파악. 이에 대해, 현대차는 '유연한 대응' 강조. 특히, 전기차 시장 대응에 있어서는xEV 시장 수요에 따른 생산 대응 지속해 나갈 것이라 언급. 이를 통해 현대차는 최적 수익성 보전 노력

투자판단: 결국 2024년 하반기로 가며 증명될 경쟁력

2021년 이후, 현대차 호실적 지속. 이에, 1) 실적 피크이웃, 2) 주주환원정책 확대에 대한 시장 관심 확대. **2024년 업황 정상화로 2H24 현대차 정상 이익체력 확인될 것으로 예상. 피크이웃에도 OPM 하락폭 -1~2%pt 수준 예상됨에 따라 현대차의 높아진 경쟁력 보다 가시적으로 확인할 수 있을 것**. 특히, BEV 비롯한 자동차 수요에 따라 유연한 생산 대응 가능하다는 점 감안 시, 시장 상황과 관계없이 현대차의 정상 이익체력 확인 가능 할 것. 호실적 지속됨에 따라 주주환원(이익공유)에 대한 투자자 요구 커질 수밖에 없는 상황. 배당 안정적으로 받쳐주는 가운데 특별배당/자사주 매입 등 여러 안 검토하고 있는 것으로 파악. 당장 전향적인 변화 가능성 제한적이나, 주주환원정책 강화기조 지속될 수밖에 없을 것

4Q23~1Q24 단기 배당/싼타페 모멘텀, 2Q24 이후 1) 정상 이익, 2) 아세안(인니) 성장, 3) 아이오닉7(4Q24), 4) Lv3 자율주행(HDP) 상용화 모멘텀에 주목하며 2024년 상저하고의 주가 전망

▶ Compliance Notice

- ✓ 본 자료에 수록된 내용은 당 Research Center가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로 얻어진 것이나 정확성을 보장할 수 없으므로 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- ✓ 자료 작성일 현재 본 자료에 관련하여 위 애널리스트는 재산적 이해관계가 없습니다.
- ✓ 본 자료에는 외부의 부당한 입역이나 간접 없이 애널리스트의 의견을 정확하게 반영하였습니다.
- ✓ 동 자료는 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.