

## 현대차그룹

# \$105억 달러 투자를 통해 미국 현지화 확대

자동차/부품/타이어 담당 문용권 T.02)2004-9175 / moon.yong-kwan@shinyoung.com

### 1) 총 \$105억 달러 투자 발표 (조지아주 EV 공장 & 배터리 공장 건립 \$55억 + 차세대 기술/먹거리 관련 \$50억)

- \* 트럼프 정부 대비 대규모 상향된 투자 & 이번 발표된 \$55억 달러 투자는 2021년 발표된 \$74억 미국 투자 계획에 포함된 부분 (현대차그룹은 2021년부터 5년간 미국 EV 현지 생산에 \$74억 달러를 투자하겠다고 21년에 밝힌 바 있음)
- \* 트럼프 취임과 함께 2017년 1월, 현대차그룹은 5년간 \$31억 달러를 미국에 투자하겠다고 밝힌 바 있음
- \* 트럼프 행정부 기간인 2018년부터 현대/기아는 알라바마, 조지아 공장 정기 보수에 매년 도합 4천억원 이상을 투자해(2019년은 8천억원)왔고, 2019년에는 미국 Aptiv와 자율주행 합작법인 Motional 설립에 \$20억 달러 투자를 발표한 바 있음.
- \* 과거 대비 투자 규모가 커진 배경은 a) EV 전용 공장 & 배터리 공장 건립과 b) 강화된 보호주의 무역 때문
- \* 내연기관 차량 산업을 중요시했던 트럼프 행정부와 달리 바이든 행정부 하에서는 현대차그룹의 첫번째 EV 전용 공장 건립과 배터리 공장 투자, 그리고 도심형 항공 모빌리티(UAM), 로봇틱스, 인공지능 SW 등 차세대 기술 관련 투자가 확대되었음.
- \* 아울러 보호무역주의 강화에 따라 미국산 자동차로 인정받기 위해 충족해야 하는 현지생산 부품 비율이 현재 55%에서 22년 10월부터 65%까지 올라가는 것도 영향을 주었을 것. 이러한 현지 부품 규제 비율은 2024년 65%, 2029년 75%로 상향될 예정. (아울러 완성차 부품의 75% 이상을 북미 제품으로 생산해야 미국-멕시코-캐나다 무역 협정도 2025년 7월부터 적용될 예정)
- \* 이에 따라 GM, Ford, Stellantis 외에도 Toyota, Daimler, Volkswagen 등도 미국 EV 공장 & 배터리 공장 투자를 밝힌 바 있음. (2H21부터 Toyota는 미국 배터리 공장에 2030년까지 \$34억 달러, VW은 5년간 북미 EV 생산에 \$71억 달러 투자 발표)

### 2) 연 30만대 규모의 조지아 EV 공장은 2023년 상반기 착공 & 2025년 상반기 생산 개시 예정 (배터리 공장 계획은 향후 발표)

- \* 구체적인 생산 모델은 미 발표된 상태이나 현대차 글로벌 COO인 José Muñoz 인터뷰에 따르면 2028년까지 최대 6개 모델이 생산될 전망. 이에 1H25 아이오닉7, 1H26 기아 EV 픽업트럭, 2H26 현대 EV트럭 등이 생산 될 것으로 예상(회사 공식발표는 없음). 미국 배터리 공장은 셀 메이커와 전략적 제휴를 통해 건립될 예정으로 구체적인 계획 등은 향후 발표될 예정

### 3) 북미 현지 생산 확대 & 미국 비중이 큰 부품 업체들에게 유리. 단 미국 시장의 한국 공장 의존도는 낮아질 전망

- a) 미국 EV 공장 완공 시 현대/기아 북미 생산능력은 도합 연 141만대 예상(미국 101만대, 멕시코 40만대).
- \* 2021년 기준, 현대차, 기아 미국 판매 중 미국 생산 비중은 현대차 43%, 기아 38%. 2030년 현대기아가 목표하는 미국 판매는 약 170만대 수준으로 추정. 따라서 미국 판매 중 현지 생산 비중은 현재 41%에서 60%수준까지 확대될 전망. (주요 경쟁 업체의 2021년 미국 현지 생산 비중은 Toyota 71%, Honda 95%, Mazda 18%) 반면 미국 시장의 한국 공장에 대한 의존도는 2021년 현대차 57%, 기아 42%에서 이후에는 약 30% 수준(현대기아 합산 기준)까지 점진적으로 낮아질 것으로 예상.
- \* 이에 따라 부품사의 경우 미국 현지 생산 체제를 갖추고 있고, 미국 공장에 부품을 공급하는 업체들의 수혜가 상대적으로 클 것으로 판단. 이는 램프를 공급하는 에스엘, 샤시류를 공급하는 화신, 현가/제동/조향 장치 등을 공급하는 만도 등이 있음.
- b) 2022년 인베스터 데이에서 밝혔던 2030년 미국 판매 목표는 현대차 91만대(미국), 기아 87만대(미국+캐나다)이며, 해당 시장 EV 판매 목표는 현대차 53만대, 기아 29만대(미국+캐나다)로 도합 약 80만대 수준. 현대차 알라바마, 기아 조지아 공장에서 EV 생산 비중을 50%로 올리고, 30만대 규모의 조지아 EV 전용 공장이 완공될 경우 현대기아 합산 미국 EV 생산능력은 연 66만대 수준으로 추정. 즉, EV의 경우 최소 80% 이상의 현지 생산 & 현지 판매 체제 구축이 가능할 것으로 예상.

### 4) 향후 관전 포인트는 미국 정부의 EV 세제 혜택 정책.

- \* 미국 민주당은 미국 노조가 생산한 EV에 \$4,500의 추가 세제혜택을 주는 방안을 추진 중. 이는 GM, Ford 등에게 유리하고, 현대/기아, Tesla, Toyota 등 미국 노조가 없는 업체에게는 불리한 정책.
- \* 조지아 주는 2021년까지 8년 연속 Area Development가 집계한 '기업 경영하기 좋은 주' 종합순위 1위를 수성 중, 아울러 노조 가입을 강제할 수 없는 Right-To-Work law 법안으로 2021년 조지아 주의 노조 가입률이 4.9% 미만으로 낮은 지역. (알라바마 5%~9.9%, 미시건 & 오키호주 10%~14.9%, 뉴욕주 20% 이상). 따라서 미국 정부가 노조가 생산한 EV에 추가 세제혜택을 지원할 것인지도 변수. 바이든 대통령이 정 회장에서 실망시키지 않겠다고 한 발언은 이를 염두에 둔 것으로 풀이.

## Compliance Notice

## ■ 투자등급

**종목** 매수 : 향후 12개월 동안 추천일 증가대비 목표주가 10% 이상의 상승이 예상되는 경우

**중립** : 향후 12개월 동안 추천일 증가대비  $\pm 10\%$  이내의 등락이 예상되는 경우

**매도** : 향후 12개월 동안 추천일 증가대비 목표주가  $-10\%$  이하의 하락이 예상되는 경우

**산업** 비중확대 : 향후 12개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중 대비 높게 가져갈 것을 추천

**중립** : 향후 12개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중과 같게 가져갈 것을 추천

**비중축소** : 향후 12개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중 대비 낮게 가져갈 것을 추천

- 본 자료는 당사 홈페이지에 게시된 자료로, 기관투자자 등 제 3 자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료 작성한 애널리스트는 발간일 현재 본인 및 배우자의 계좌로 동 주식을 보유하고 있지 않으며, 재산적 이해관계가 없습니다.
- 본 자료의 작성 담당자는 자료에 게재된 내용이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다.
- 본 자료는 과거의 자료를 기초로 한 투자참고 자료로서 향후 주가 움직임은 과거의 패턴과 다를 수 있습니다.
- 본 자료의 괴리율은 감자 등 주가에 영향을 미치는 사건을 반영하여 계산하였습니다.

본 자료에 수록된 내용은 당 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로 얻어진 것이나 정확성을 보장할 수 없으므로 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 소제에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

[당사의 투자 의견 비율 고지]

당사의 투자 의견 비율			
기준일 (20220331)	매수 : 92.67%	중립 : 7.33%	매도 : 0.0%

[당사와의 이해관계 고지]

종목명	LP(유동성공급자) ELW	시장조성자 주식선물	주식옵션	1%이상보유	계열사 관계여부	채무이행보증	자사주신탁 계약
기아	-	-	-	-	-	-	-
현대차	-	-	-	-	-	-	-

