

코나·제네시스·싼타페, 현대기아차 다시 뛰게하는 ‘심장’

〈SUV〉

〈G70〉

〈신형〉

3분기 미국·중국서 판매 호조 전망
美 신차투입으로 성장세 전환 기대
노조 파업·지배구조개편은 과제로

피터 린치. 월스트리트 역사상 가장 성공한 펀드매니저이자 마젤란펀드를 세계 최대 뮤추얼펀드로 키워낸 ‘월가의 영웅’이란 찬사를 받고 있다. 1977년 마젤란펀드의 운용을 처음으로 맡은 그는 1982년 경기침체로 자동차 판매가 급감하고 시장이 곤두박질치는 가운데 크라이슬러 주식을 사 모으기 시작했다. 전문가들은 린치를 “미쳤다”고 몰아 세웠지만 그는 ‘누구에게나 죽음이 찾아온다는 것과 같이 확실한 명제는 바로 미국인이 자동차를 사야 한다는 것’이라고 생각했다.

현대자동차그룹주에 대한 생각을 “피터 린치에 묻고 싶다”는 사람이 많다. 당장 국내 시선은 우려 그 자체다. 실적 회복이 더뎠다.

현대차는 지난 1분기 매출 22조4366억원, 영업이익 6813억원을 기록했다. 지난해 같은 기간보다 각각 4%, 45.5% 줄었다. 영업이익 1조원이 깨진 것은 물론 증권가 전망치(9718억원)에 크게 못 미쳤다.

전문가들은 정의선 현대차 부회장 등 오너 일가의 지배구조 개편 의지와 실적 회복에 대한 자신감에 투자 할 만하다고 한 목소리를 낸다.

현대차 주요 공장별 생산능력과 생산모델 현황

공정	생산능력(만대)	생산모델
한국	울산 #1~5	엑센트, 벨로스터, 코나, 싼타페, i40, 아반떼, 아이오닉, i30, 맥스크루즈, 그랜드 스타렉스, 포터, G90, G80, 제네시스 쿠페, 투싼
	아산	그랜저, 그랜저 HEV, 쏘나타, 쏘나타 HEV, 아슬란
	전주	트럭, 버스
중국	베이징 #1~3	XD(엘란트라), 베르나(엑센트), 투싼, HD(엘란트라 위예중), YF쏘나타
	창저우 #4	신형베르나(위어나)
	충칭 #5	루이나, 엔씨노
	쓰촨	상용차
미국	앨라배마	엘란트라, 쏘나타, 싼타페



정 부회장은 베이징모터쇼에서 실적 회복 자신감을 내비쳤다. 그는 “올해 현대차 (중국 시장) 판매 목표는 90만대로 목표 달성이 가능할 것”이라고 했다. 사드 이슈 이후 중국 시장 전략에 대해 정 부회장은 “그동안 준비를 많이 했고 올해 신차들이 많이 나오기 때문에 긍정적으로 보고 있다”고 설명했다.

◆싼타페 신화 해외에서도 나타날까

현대차그룹이 기대 만큼 달려 줄까. 시장에선 현대자동차와 기아자동차가 우려했던 것보다 빠른 회복세를 보일 것이라 전망이 있다. 소형 SUV ‘코나’와 ‘제네시스 G70’이 판매 호조를 보이고, 신형 싼타페가 하반기 실적을 이끌 것이라 기대에서다.

하지만 비판적인 전망도 여전히 만만찮다. 중국시장의 회복세가 아직은 더딘

데다 미·중 무역 갈등이 좀처럼 사라지지 않고 있어서다.

송선재 하나금융투자 연구원은 “현대자동차의 1분기 실적은 원화 강세와 부분 파업 등의 영향으로 시장 기대치를 밑돌았고 2분기에도 환율의 부정적 영향이 이어질 것”이라며 “그러나 3분기부터 신차 투입을 기반으로 중국·미국 판매가 회복되면 실적이 개선될 것”이라고 전망했다.

그는 중국 내 기저가 크게 낮아지고 싼타페와 K3 등 신차가 투입되면서 2분기 출하·판매는 전년 동기 대비 각각 9%, 4% 증가할 것으로 봤다. 상반기 전체로는 1%, 2% 증가하는 것이다. 중국과 미국의 낮은 기저와 순차적인 신차투입에 힘입어 하반기 출하·판매는 전년 동기 대비 3%, 1% 늘 것으로 예상했다.

송 연구원은 ‘매수’ 투자의견과 목표주

가 17만원을 유지했다.

김진우 한국투자증권 연구원은 “2분기 내수시장에서 싼타페와 그랜저의 쌍끌이 판매가 실적 회복을 이끌고, 중장기적으로는 SUV라인업 확대와 신형엔진 출시로 반등이 예상된다”며 투자의견(매수)과 목표주가(18만5000원)를 유지했다.

메리츠증권 김준성 연구원은 “신차효과로 3~4월 내수 및 중국 시장에서 보인 판매 호조가 연중 지속될 것”이라며 “2017년 중국 관련 정치적 이슈, 엔진 리콜 등의 악재도 해소돼 현대차 생산 가동률을 높일 것”이라고 분석했다. 이어 그는 “미국에서 인센티브 또한 재고 감소와 신차 출시를 통해 하락세가 계속될 것”이라며 “미국시장은 싼타페의 현지 생산을 시작으로 6~7월 사이 성장세로 전환될 것”으로 내다봤다.

걱정은 노조의 파업이다. 김진우 연구원은 “파업이나 원화 강세 등은 과거에도 있었지만 국내 공장 가동률이 90% 초반으로 내려오면서 동일한 파업에도 고정비 부담이 더욱 컸다”고 분석했다.

기아자동차도 장밋빛 전망이 하나 돌아온다. 삼성증권 임은영 연구원은 “기아차의 미국 재고는 1월 5.1개월치에서 4월 말 4.2개월치로 감소했고 회사 측은 6월 말까지 3개월치 도달이 가능하다”며 “재고 감소는 문제 해결의 시작점이 될 것”이라며 목표주가를 3만6000원에서 4만2000원으로, 투자의견을 ‘보유’에서 ‘매수’로 각각 상향 조정했다.

임 연구원은 “미국 재고가 1개월치 줄 때 잉여현금흐름(FCF)은 1조원 증가할 것으로 추정된다”며 “기아차가 미국 재고 축소와 멕시코 및 중국 공장의 가동률 향상으로 실적 개선 속도가 현대차보다 빠를 것”이라고 전망했다.

◆지배구조 개편은 해결과제

우려되는 부문도 있다. 엘리트의 탄지 걸기에 발목이 잡힌 지배구조개편 문제다.

한국신용평가는 “지배구조 개편 계획 추진이 잠정 중단됨에 따라 순환출자구조, 일감 몰아주기 논란 등 현대차그룹의 지배구조 관련 불확실성 해소는 지연되게 됐다”면서 현대차그룹 지배구조 개편 방안 재검토 발표가 현대차와 기아차, 현대제철 신용도에 미치는 영향은 제한적이라고 밝혔다.

메리츠증권 김준성 연구원은 “향후 우호적 개편안 재추진에 따른 지분가치 개선 기대감을 갖게 한다. 또한 지배구조 불확실성에 따른 투자자 이탈 오버행(잠재적 매물) 이슈로 주목 받지 못했던 펀더멘털 개선 (3~4월 두 달 연속 가동률 개선 및 인센티브 하락 실현, 이 같은 판매 방향성 지속전망)이 주목받게 될 것”이라고 말했다.

남정미 유안타증권 연구원은 “단기적으로 주주친화정책이 개선되고, 중장기적으로는 현대차그룹의 미래 비전 전략 체계화로 경쟁력이 높아지면서 밸류에이션(가치평가)의 재평가가 전망된다”고 기대했다. /김문호 기자 kmh@metroseoul.co.kr

완성차 5월 내수판매 1.3% 감소 현대·기아 ‘웃고’ 지엠·르노 ‘울고’

현대·기아차 싼타페·K9 신차효과
르노삼성 내수침체 여전 ‘최하위’



국내 완성차 업체들이 지난달 엇갈린 성적표를 받아 들었다. 국내 1·2위인 현대·기아자동차는 신차 효과에 힘입어 판매 성장세를 기록한 반면 한국지엠(GM)과 르노삼성자동차의 부진은 지속되고 있다. 한국GM의 경우 경영 정상화 계획 확정 이후에도 좀처럼 회복세를 보이지 못하고 있다.

3일 완성차 업계에 따르면 현대·기아차, 한국GM, 쌍용차, 르노삼성 등 완성차 5사의 5월 내수 판매실적은 도합 13만 3663대로 전년 동월대비 1.3% 감소했다. 시장 규모 자체는 지난해와 비슷한 수준을 유지했으나 업체별로는 희비가 엇갈렸다.

현대차는 5월 국내 시장에서 5만1896대를 판매하며 2.1%의 증가를 기록했다. 신형 싼타페가 1만668대로 3개월 연속 국내 최대 판매차종 자리를 지킨 가운데 그랜저도 2개월 만에 월 1만대(1만436대) 판매차종에 복귀하며 판매 실적을 이끌었다.

기아차는 5월 8.1% 증가한 4만7046대를 국내 시장에 팔았다. 신차 효과에 힘입어 완성차 5사 중 가장 높은 성장세를 보였다.

현대·기아차를 제외하고 모두 하락세를 기록했다.

한국GM은 전년 동월대비 35.3% 감소한 7670대를 기록했다. 군산공장 폐쇄가 발표된 2월 이후 3개월간 50% 가량 내수 판매 감소율을 기록한 것에 비하면 감소 폭은 크지 않지만 아직 소비자 신뢰를 완전히 회복하지는 못한 모습이다. 경차 스

파크는 지난달 페이스모델 ‘더 뉴 스파크’ 출시에도 불구하고, 전년 동월대비 30.3% 감소한 2566대가 판매되는 데 그쳤다.

르노삼성은 SM6, QM3 등 주력 모델들의 인기가 시들해지면서 내수 판매 침체에서 벗어나지 못하고 있다. 5월 판매 실적은 전년 동월대비 20.4% 감소한 7342대로 완성차 5사 중 최하위에 머물렀다. 지난달 준수부터 르노삼성이 수입 판매를 개시한 르노 클리오도 2주만에 756대가 출고됐으나 전체 판매실적을 끌어올리기에는 역부족이다.

쌍용차는 지난달 9709대를 국내 시장에 판매했다. 전년 동월에 비해 4.2% 감소했으나 주력 모델인 티볼리의 모델 노후화, 플래그십 모델인 G4 렉스턴의 신차효과 반감 등을 감안하면 선전했다는 평가다.

글로벌 시장에서는 르노삼성을 제외하고 모두 성장세를 기록했다. 현대차는 5월 해외에서 전년 동월대비 6.4% 증가한 32만5121대를 판매했으며 기아차는 8.1% 증가한 20만130대의 해외 판매실적을 거뒀다. 한국GM은 6.3% 증가한 3만 3209대를 수출하며 간만에 증가세를 보였고, 쌍용차도 렉스턴 브랜드의 수출 개시에 힘입어 53% 증가한 3229대의 수출 실적을 기록했다. /양성문 기자 ysw@



‘벌써 덥다 물놀이 최고!’
서울 낮 기온이 30도까지 올라간 3일 서울 여의도 한강시민공원을 찾은 시민들이 물빛광장 주변에서 물놀이를 즐기고 있다. /연철뉴스

“보호무역 강화에 글로벌 가치사슬 약화”

한은 해외경제포커스

2015년 13.2%까지 하락

2000년대 들어 빠르게 확산되던 글로벌 가치사슬(GVC)이 2012년 이후 약화되고 있는 것으로 나타났다. 미국 등 주요국이 보호무역기조를 강화하면서 국가 간 가치사슬 확산이 제한된 영향으로 분석된다.

한국은행이 3일 발표한 ‘해외경제 포커스’에 따르면 전 세계 GVC 참여도는 지난 2008년 14.1%를 정점으로 2015년 13.2%까지 하락했다.

GVC 참여도는 세계 GDP에서 글로벌 가치사슬을 통해 창출된 부가가치가 차지하는 비중을 나타낸다. GVC는 제품의 설계 및 부품과 원재료의 조달, 생산, 유통, 판매에 이르기까지 각 과정이 다수의 국가 및 지역에 걸쳐 형성된 글로벌 분업 체계를 일컫는다.

지역별로는 신흥국을 중심으로 GVC

가 약화됐다. GVC 참여유형별로는 국가 간 분업 정도가 높은 복합 GVC가 더 약화됐다.

지난 2001년에서 2008년 중 선진국 및 신흥국은 각각 4.4%포인트, 2.3%포인트 상승했지만 2012년에서 2015년 중에는 각각 0.2%포인트, 1.5%포인트 하락했다. 특히 베트남이 8.2%포인트, 한국이 3.2%포인트, 중국이 2.5%포인트 등으로 하락했다.

산업별로는 제조업의 후방참여(해외생산 중간재의 국내생산 투입)가 전기·전자를 중심으로 크게 약화된 반면 서비스업의 참여도는 소폭 상승했다. 특히 제조업의 후방참여도는 전기·전자(-3.1%포인트), 금속제품(-1.6%포인트), 섬유·가죽(-1.6%포인트) 등 급락했다.

보고서는 “글로벌 가치사슬 약화는 최근 전세계적으로 보호무역 기조가 강화되면서 국가 간 GVC 네트워크의 원활한 작

동이 저해되고 글로벌 가치사슬 분업의 확산이 제약된 데 기인한다”고 지적했다.

실제 지난 2012년에서 2017년 중 관세 및 비관세 무역장벽 건수는 2009년에서 2011년 대비 연평균 219건 증가한 반면 자유무역 조치는 108건 증가에 그쳤다. 수입관세율은 1990년대 선진국과 신흥국 모두에서, 2000년대 신흥국을 중심으로 빠르게 하락했다.

보고서는 “보호무역 기조 확대는 국가 간 GVC 네트워크의 원활한 작동을 저해하고 글로벌 가치사슬 분업의 확산을 제약한다”며 “GVC 확대 과정에서 생산기지 역할을 했던 아시아 주요국이 내수중심 경제구조로 변화하면서 제조업의 글로벌 수직적 분업이 약해진 것도 GVC 약화에 기여했다”고 전했다.

또 “신흥국의 임금 상승, 선진국의 생산공정 자동화 등으로 생산비용 격차가 줄면서 다국적 기업들이 글로벌 가치사슬 네트워크에 참여할 유인이 축소된 점도 GVC 약화요인으로 작용했다”고 설명했다. /이봉준 기자 bj35sea@