

비중확대/유지

# 자동차

## 5월 판매: 관세 변동성 구간, 미국 점유율 주목

### 결론: 관세로 인한 변동성 확대 구간이지만, 미국 경쟁력에 주목

현대기아 내수판매는 영업일 감소 영향이 컸다. 해외판매도 우려 대비 양호했다. 5월 미국 소매판매는 +1.3%YoY으로 영업일 조정 기준 -2.4%을 기록하며 1월 +5%, 2월 +3%, 3월 +14%, 4월 +6%에서 둔화됐다. 3~4월 관세 선수요 효과가 집중된 영향으로 보인다. 6~7월부터는 가격 인상으로 수요 모멘텀은 약화될 수 있겠으나, 미국의 대기수요는 여전히 남아있다고 판단하며(그림 9~10), ASP 인상의 상쇄 효과를 기대해볼 수 있다. 앞으로 중요한 것은 미국 점유율로 판단한다. 영업이익 비중이 높고 상승한 점유율은 이후 실적에 안정적으로 기여한다. 6~7월 가격 인상으로 미국 자동차 산업은 금융위기/코로나19 이후 점유율이 크게 변동하는 구간에 진입할 것으로 예상하는데, 현대차그룹의 미국 점유율 우상향 진입 의견을 유지한다(그림 11~19). 가격 상승 부담으로 현대차그룹의 세그먼트/가격경쟁력은 더욱 부각될 수 있는 구간이다. HEV 수요는 여전히 견조하며, BEV는 내년 IRA 보조금을 수령할 수 있는 업체가 제한적이고, 캘리포니아 주도의 내연기관차 규제 정책 무효화가 논의되고 있다. 미국 생산 시작, 신차 일정, 이익 체력을 고려하면 현대차그룹 미국 BEV 점유율 상승을 예상한다. 5월부터는 IRA 보조금을 수령하기 시작했다.

### 5월 글로벌 도매: 내수는 영업일 감소 영향, 북미 양호 추정

5월 현대차 도매판매는 글로벌 35.1만대(-1.7%YoY), 내수 5.9만대(-5.2%), 해외 29.2만대(-0.9%)를 기록했다. 내수는 영업일 1일 감소 조정 시 flat이다. 팰리세이드/아이오닉9/아반떼가 판매에 기여했고, 캐스퍼/포터/그랜저가 부진했다. 해외는 작년 7월 이후 소폭 역성장을 지속하다 4월 반등했으나 5월 둔화됐다. 지역데이터가 공개되지 않았지만, 외부 기관에 따르면 현대차 인도판매는 4.4만대(-11%)이다. 이를 제외한 해외판매는 +1%이다. 중국은 부진, 북미는 양호했을 것으로 보인다.

5월 기아 도매판매는 글로벌 26.9만대(+1.7%), 내수 4.5만대(-2.4%), 해외 22.4만대(+2.6%)이다. 내수는 영업일 조정 시 +3%로 양호하다. 내수에서 신차(EV3/EV4/타스만)가 판매에 기여했고, 셀토스/봉고/모닝이 부진했다. 해외는 견조한 흐름이 지속되고 있다. 지역데이터는 아직 공개되지 않았지만, 외부 기관에 따르면 기아 인도판매는 2.2만대(+14%YoY)으로 이를 제외한 해외판매는 +1%이다.

### 5월 미국 소매: 산업 +1%, 현대차/기아 +8%/+5%, 점유율 11.5%

5월 미국 소매판매는 146.6만대(+9.8%YoY)이다. 영업일은 27일로 전년비 1일 증가했다. 영업일 조정 기준 -2.4%YoY이다. SAAR(연간계절조정)은 15.7백만대로 -2.3%YoY, -9.2%MoM으로 감소했다. HEV는 19.3만대(+39.6%YoY), BEV는 10.6만대(-9.9%)이다. 인센티브는 \$3,297(+0.7%MoM, +1.3%YoY)이다.

현대차그룹 점유율은 11.5%(+0.5%p MoM, +0.6%p YoY)이다. 현대차는 91,244대(+8.1%YoY)를 기록했다. HEV는 +6%로 산업 평균 증가율을 하회했다. 3Q25 팰리세이드 HEV 투입이 예정되어 있다. 기아는 79,007대(+5.1% YoY)를 기록했다. HEV는 +79%으로 산업 평균 상회 흐름이 지속되고 있다. 카니발HEV 신차(3Q24), 쏘렌토HEV 공급정상화(+70%) 효과다. 스포티지 HEV F/L를 앞두고 있다.

표 1. 현대차그룹 도매판매 - 25년 5월 도매판매 및 25년 가이던스

(대, %, 천대)		25.05	24.05	25.04	YoY	MoM	25.05 YTD	24.05 YTD	YoY	(24년 증가율)	2025 목표	(증가율)
현대차	전체	351,174	357,099	353,764	-1.7	-0.7	1,706,088	1,710,278	2.4	-1.8	4,174	0.8
	내수	58,966	62,200	67,510	-5.2	-12.7	292,836	285,900	-0.8	-7.5	710	0.7
	해외	292,208	294,899	286,254	-0.9	2.1	1,413,252	1,424,378	-0.2	-0.5	3,464	0.8
기아	전체	269,148	264,699	274,437	1.7	-1.9	1,316,233	1,286,496	2.3	0.1	3,216	4.1
	내수	45,003	46,110	51,005	-2.4	-11.8	230,420	231,237	-0.4	-4.2	550	1.8
	해외	224,023	218,464	223,352	2.5	0.3	1,085,459	1,054,759	2.9	1.0	2,658	4.5
	특수	122	125	80	-2.4	52.5	354	500	-29.2	6.6	8	34.7

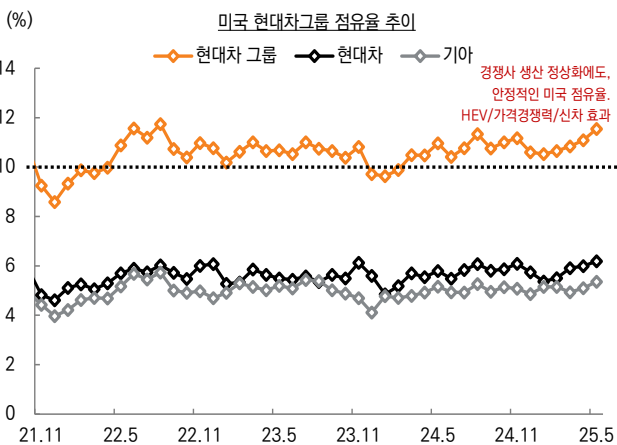
자료: 현대차, 기아, 미래에셋증권 리서치센터

표 2. 미국 전체 및 현대차그룹 소매판매 - 5월

(대, %, %P)		25.05 [27일]	24.05 [26일]	25.04 [26일]	YoY	MoM	25.05 침투율	25.04 침투율	MoM
미국 시장	전체	1,474,818	1,455,678	1,466,120	1.3	0.6			
	영업일조정판매	54,623	55,988	60,907	-2.4	-10.3			
	SAAR (백만대)	15.72	16.09	17.31	-2.3	-9.2			
	BEV	105,837	117,497	101,410	-9.9	4.4	7.2	6.9	0.3%P
	HEV	192,776	138,077	189,107	39.6	1.9	13.1	12.9	0.2%P
	PHEV	27,696	26,905	32,403	2.9	-14.5	1.9	2.2	-0.3%P
현대차	전체	91,244	84,402	87,810	8.1	3.9			
	BEV	6,108	7,174	5,215	-14.9	17.1	6.7	5.9	0.8%P
	HEV	13,448	12,752	14,173	5.5	-5.1	14.7	16.1	-1.4%P
기아	전체	79,007	75,156	74,805	5.1	5.6			
	BEV	1,489	7,197	1,457	-79.3	2.2	1.9	1.9	-0.1%P
	HEV	9,087	5,064	9,602	79.4	-5.4	11.5	12.8	-1.3%P
점유율	현대차그룹	11.5%	11.0%	11.1%	0.6%P	0.5%P			
	현대차	6.2%	5.8%	6.0%	0.4%P	0.2%P			
	기아	5.4%	5.2%	5.1%	0.2%P	0.3%P			

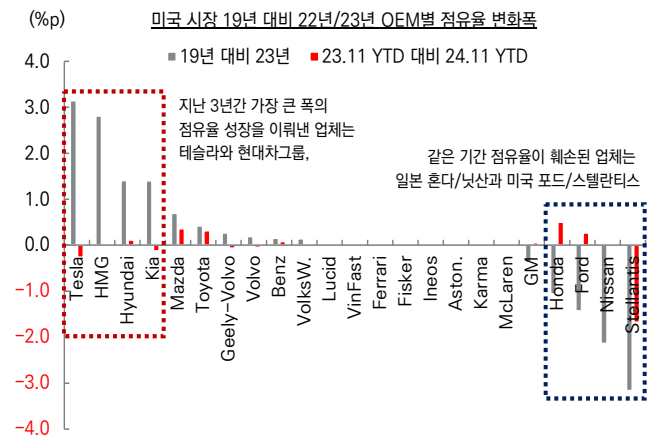
주: [중괄호]는 영업일수, '영업일조정판매'는 절대판매량/영업일, SAAR은 연간계절조정 기준. 자료: Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 1. 경쟁사의 생산 정상화에도 견고한 현대차그룹 점유율



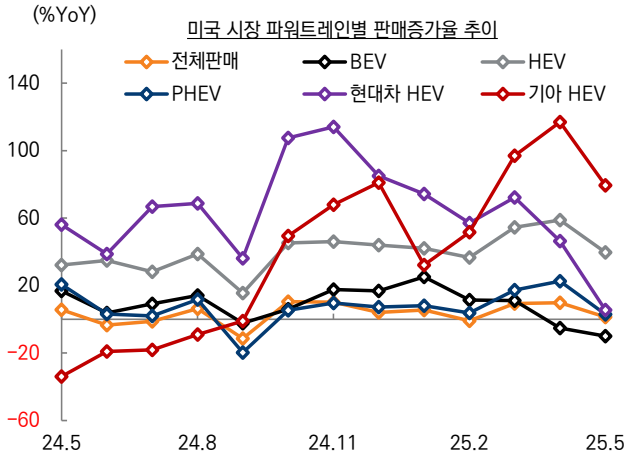
자료: Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 2. 지난 3년간 크게 상승한 점유율은 견고하게 유지중



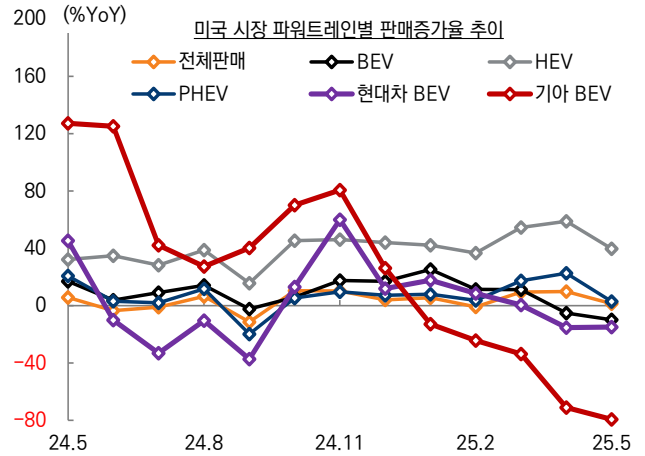
자료: Autodata, Marklines, 미래에셋증권 리서치센터

그림 3. 5월 미국 산업 및 HEV 판매



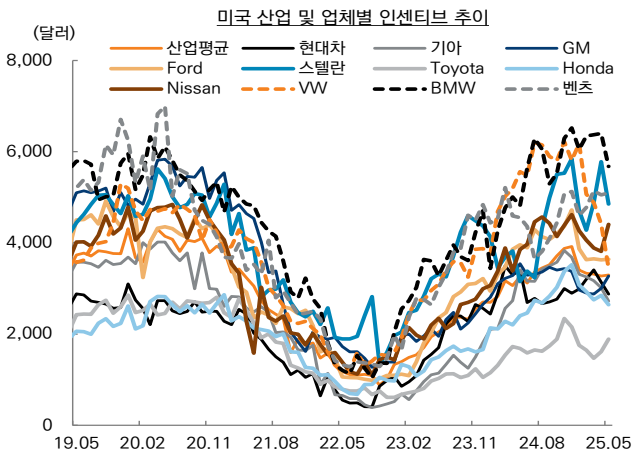
자료: Marklines, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 4. 5월 미국 산업 및 BEV 판매



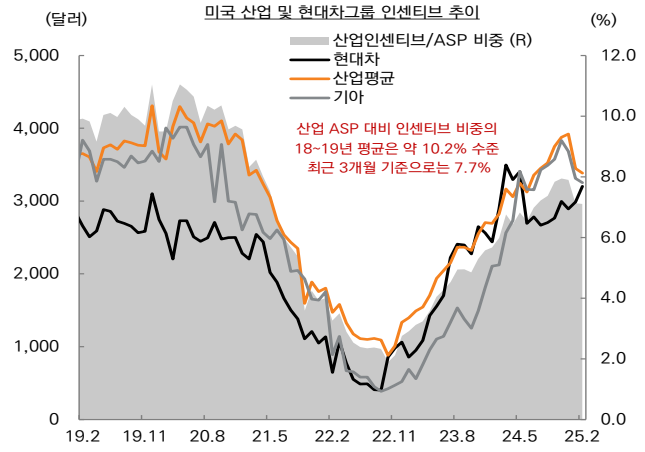
자료: Marklines, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 5. 미국 산업 및 업체별 인센티브 추이



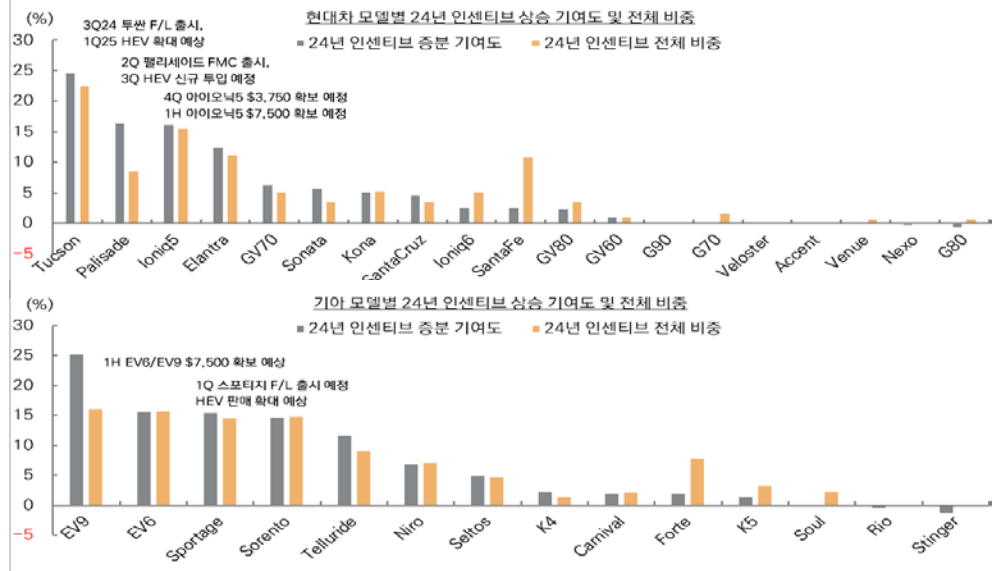
자료: Marklines, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 6. 미국 산업 인센티브 및 ASP 비중



자료: Marklines, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 7. 현대차그룹은 산업 평균 대비 인센티브 전월비 둔화세 예상



자료: Autodata (24년 11월 누적 기준), 미래에셋증권 리서치센터

표 3. 5월 미국 자동차 시장 인센티브 추이

	(달러)	산업평균	현대차	기아	GM	Ford	스텔란	Toyota	Honda	Nissan
	2023.09	2,367	2,398	1,379	2,106	2,921	4,230	1,044	1,624	2,649
	2023.10	2,322	2,273	1,252	2,244	3,092	4,594	1,094	1,672	2,695
	2023.11	2,550	2,649	1,495	2,441	3,110	4,481	1,235	1,608	2,762
	2023.12	2,704	2,563	1,812	2,654	3,215	4,369	1,051	1,658	2,992
	2024.01	2,693	2,439	2,105	2,806	2,939	4,132	1,154	2,137	3,062
	2024.02	2,823	2,891	2,123	3,103	3,305	3,455	1,316	2,113	3,377
	2024.03	3,171	3,496	2,565	3,219	3,468	3,688	1,539	2,278	3,888
	2024.04	3,064	3,294	2,732	3,282	3,859	3,822	1,724	2,202	3,386
	2024.05	3,255	3,403	3,408	3,543	3,959	3,152	1,683	2,403	3,853
	2024.06	3,120	2,692	3,161	3,291	3,892	3,379	1,586	2,463	3,967
	2024.07	3,360	2,783	3,155	3,308	4,286	3,236	1,653	2,741	4,462
	2024.08	3,450	2,668	3,428	3,362	4,136	4,322	1,625	2,681	4,567
	2024.09	3,521	2,705	3,489	3,464	4,072	4,987	1,739	2,829	4,429
	2024.10	3,716	2,765	3,573	3,403	4,193	5,501	1,887	3,026	4,138
	2024.11	3,876	2,995	3,832	3,434	4,366	5,525	2,341	3,375	4,384
	2024.12	3,920	2,893	3,683	3,374	4,720	5,844	2,154	3,521	4,618
	2025.01	3,404	2,988	3,310	2,966	3,867	4,707	1,755	3,078	4,265
	2025.02	3,333	3,202	3,252	2,897	3,630	4,279	1,648	2,929	4,060
	2025.03	3,315	3,405	3,168	2,874	3,648	4,881	1,469	2,749	3,888
	2025.04	3,273	3,135	3,017	3,001	3,626	5,776	1,613	2,846	3,812
	2025.05	3,297	2,876	2,721	3,273	3,642	4,851	1,888	2,641	4,403
MoM	2024.01	-0.4	-4.8	16.2	5.7	-8.6	-5.4	9.8	28.9	2.3
	2024.02	4.8	18.5	0.9	10.6	12.5	-16.4	14.0	-1.1	10.3
	2024.03	12.2	20.9	20.8	3.7	4.9	6.7	16.9	7.8	15.1
	2024.04	-3.4	-5.8	6.5	2.0	11.3	3.6	12.0	-3.3	-12.9
	2024.05	6.0	3.3	24.7	8.0	2.6	-17.5	-5.5	9.1	13.8
	2024.06	-3.9	-20.9	-7.2	-7.1	-1.7	7.2	-2.7	2.5	3.0
	2024.07	7.7	3.4	-0.2	0.5	10.1	-4.2	4.2	11.3	12.5
	2024.08	2.7	-4.1	8.7	1.6	-3.5	33.6	-1.7	-2.2	2.4
	2024.09	2.1	1.4	1.8	3.0	-1.5	15.4	7.0	5.5	-3.0
	2024.10	5.5	2.2	2.4	-1.8	3.0	10.3	8.5	7.0	-6.6
	2024.11	4.3	8.3	7.2	0.9	4.1	0.4	24.1	11.5	5.9
	2024.12	1.1	-3.4	-3.9	-1.7	8.1	5.8	-8.0	4.3	5.3
	2025.01	-13.2	3.3	-10.1	-12.1	-18.1	-19.5	-18.5	-12.6	-7.6
	2025.02	-2.1	7.2	-1.8	-2.3	-6.1	-9.1	-6.1	-4.8	-4.8
	2025.03	-0.5	6.3	-2.6	-0.8	0.5	14.1	-10.9	-6.1	-4.2
	2025.04	-1.3	-7.9	-4.8	4.4	-0.6	18.3	9.8	3.5	-2.0
	2025.05	0.7	-8.3	-9.8	9.1	0.4	-16.0	17.0	-7.2	15.5
YoY	2024.01	92.9	184.9	206.0	42.9	161.9	102.2	70.2	60.1	64.6
	2024.02	89.5	204.3	279.8	55.0	204.6	39.7	83.8	64.4	58.0
	2024.03	105.5	221.9	239.7	75.2	149.3	46.3	105.5	110.3	96.9
	2024.04	79.8	130.8	185.2	67.5	114.4	35.1	113.4	84.7	78.7
	2024.05	67.5	119.0	208.7	67.7	94.9	-1.8	67.9	67.2	75.5
	2024.06	52.6	58.4	176.8	68.8	65.4	2.0	54.4	64.3	69.3
	2024.07	56.2	25.2	136.3	42.8	73.5	-0.6	47.2	67.2	110.4
	2024.08	45.8	10.8	123.5	35.9	46.6	16.3	43.9	54.4	104.9
	2024.09	48.8	12.8	153.0	64.5	39.4	17.9	66.6	74.2	67.2
	2024.10	60.0	21.6	185.4	51.6	35.6	19.7	72.5	81.0	53.5
	2024.11	52.0	13.1	156.3	40.7	40.4	23.3	89.6	109.9	58.7
	2024.12	45.0	12.9	103.3	27.1	46.8	33.8	104.9	112.4	54.3
	2025.01	26.4	22.5	57.2	5.7	31.6	13.9	52.1	44.0	39.3
	2025.02	18.1	10.8	53.2	-6.6	9.8	23.8	25.2	38.6	20.2
	2025.03	4.5	-2.6	23.5	-10.7	5.2	32.3	-4.5	20.7	0.0
	2025.04	6.8	-4.8	10.4	-8.6	-6.0	51.1	-6.4	29.2	12.6
	2025.05	1.3	-15.5	-20.2	-7.6	-8.0	53.9	12.2	9.9	14.3

자료: Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 8. 미국 자동차 월별 소매판매 추이

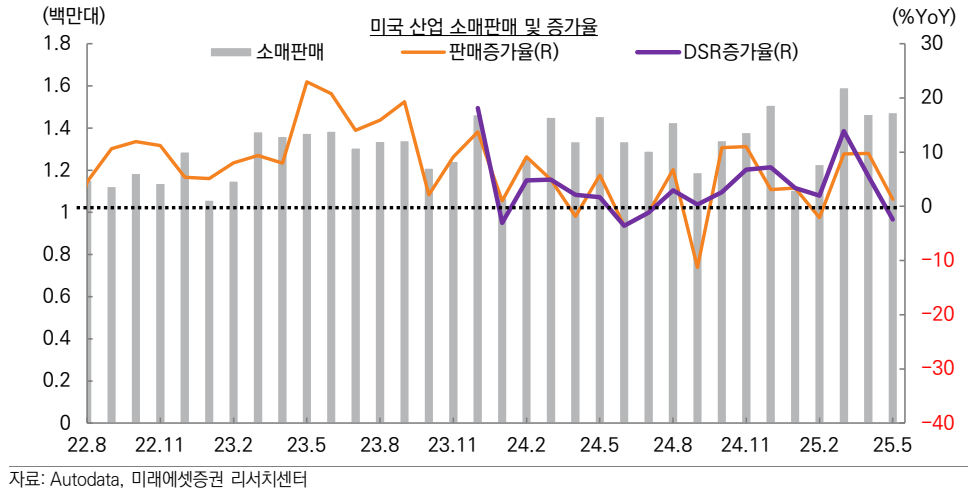


그림 9. 미국 차량구매환경은 추가로 개선될 여지가 충분함

그림 10. 가격민감도가 높은 소비자로 구성되어 있다고 판단

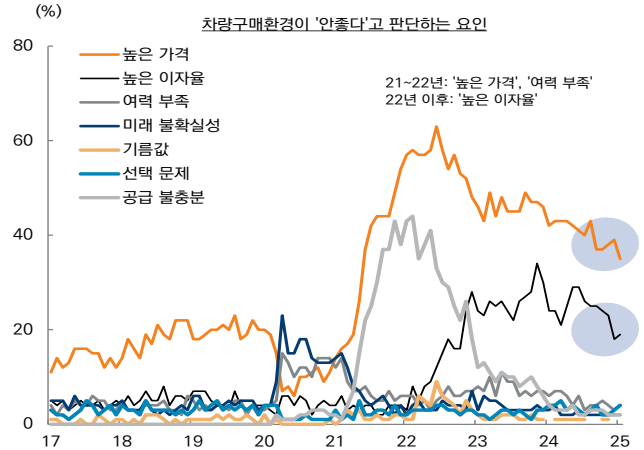
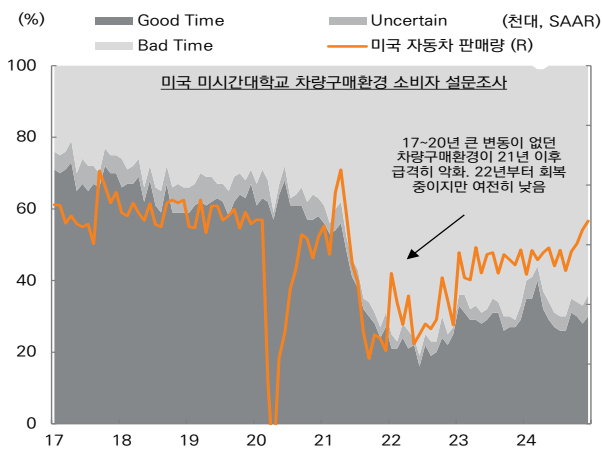


그림 11. 현대차그룹 시가총액과 미국 점유율 추이 → 금융위기, 코로나19 이후 세번째로 오는 사이클

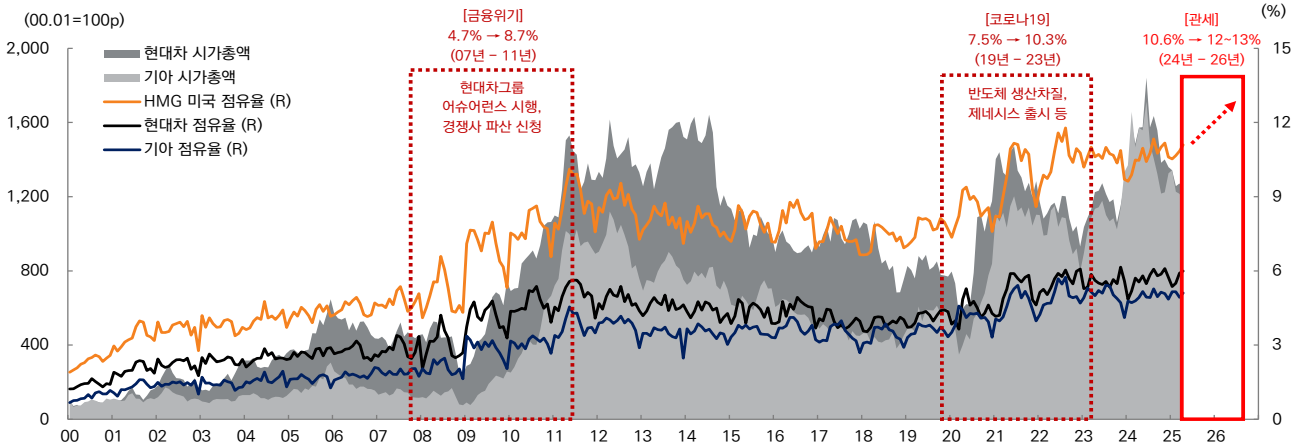
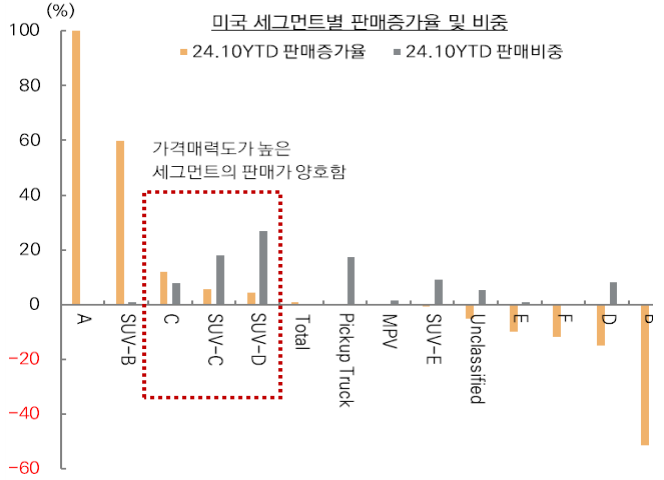
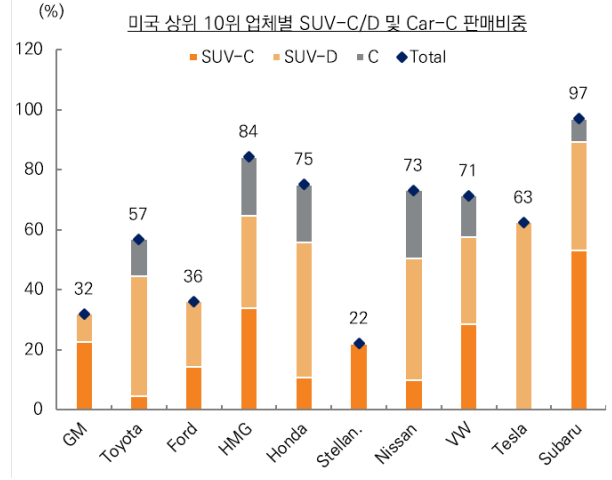


그림 12. 24년에는 가격매력도가 높은 세그먼트 판매 양호



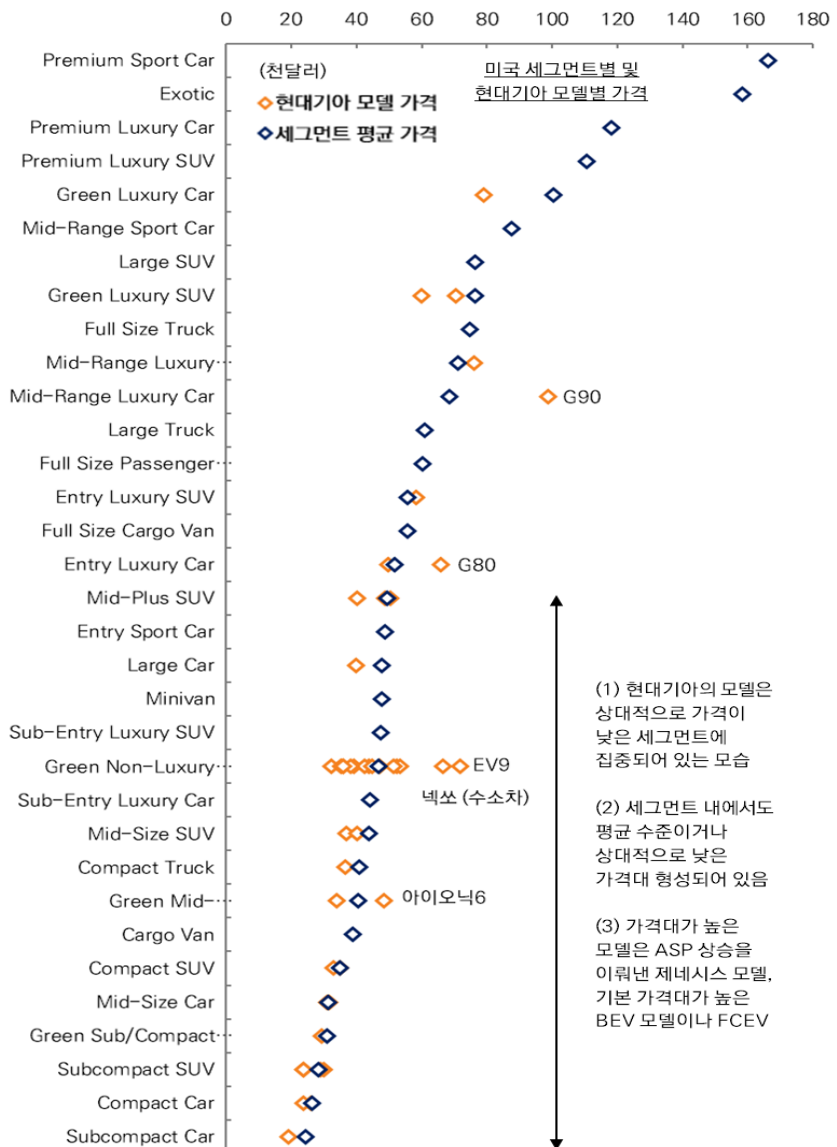
자료: Marklines, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 13. SUV-C/D와 C/D 세그먼트 판매 비중이 높은 업체 주목



자료: Marklines, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터

그림 14. 가격민감도가 높은 소비자군으로 형성된 대기수요 → 현대기아차 수혜 업체



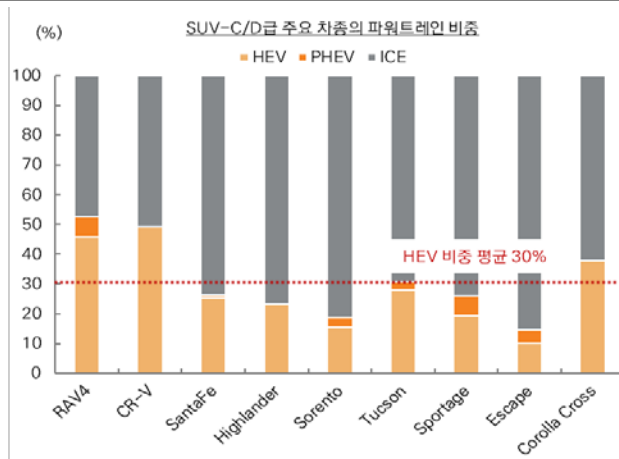
자료: Marklines, Edmunds, 미래에셋증권 리서치센터

그림 15. 팰리세이드 SUV-C/D급 ICE 파워트레인 판매 상위 10위 차종 신차일정 분석

Mid-plus SUV	2024	2025	2026
Ford - Explorer	Facelift(2Q)		
Jeep - Grand Cherokee L			Facelift
Honda - Pilot			<b>FMC</b>
Volkswagen - Atlas SUV	Facelift		<b>FMC</b>
Toyota - 4Runner		<b>FMC</b>	
Kia - Telluride		<b>FMC</b>	<b>FMC</b>
Hyundai - Palisade		<b>FMC</b>	
Chevrolet - Traverse	<b>FMC</b>		
Nissan - Pathfinder		Facelift	
Toyota - Highlander			<b>FMC</b>
Compact SUV	2024	2025	2026
Nissan - Rogue	Facelift		
Toyota - RAV4			Facelift
Honda - CR-V			<b>FMC</b>
Chevrolet - Equinox			<b>FMC</b>
Subaru - Forester		<b>FMC</b>	
Hyundai - Tucson	Facelift(2Q)		
Mazda - CX-5		<b>단종</b>	
Ford - Escape			
Ford - Bronco Sport		Facelift	
Kia - Sportage		Facelift(1Q)	
Mid-size SUV	2024	2025	2026
Chevrolet - Equinox			<b>FMC</b>
Jeep - Grand Cherokee			<b>FMC</b>
Subaru - Outback			<b>FMC</b>
Toyota - 4Runner		<b>FMC</b>	
Ford - Bronco			<b>FMC</b>
Volkswagen - Tiguan		<b>FMC</b>	
GMC - Terrain		<b>FMC</b>	
Jeep - Wrangler	Facelift		
Hyundai - Santa Fe	<b>FMC</b>		
Ford - Edge		<b>단종</b>	
Kia - Sorento	Facelift		

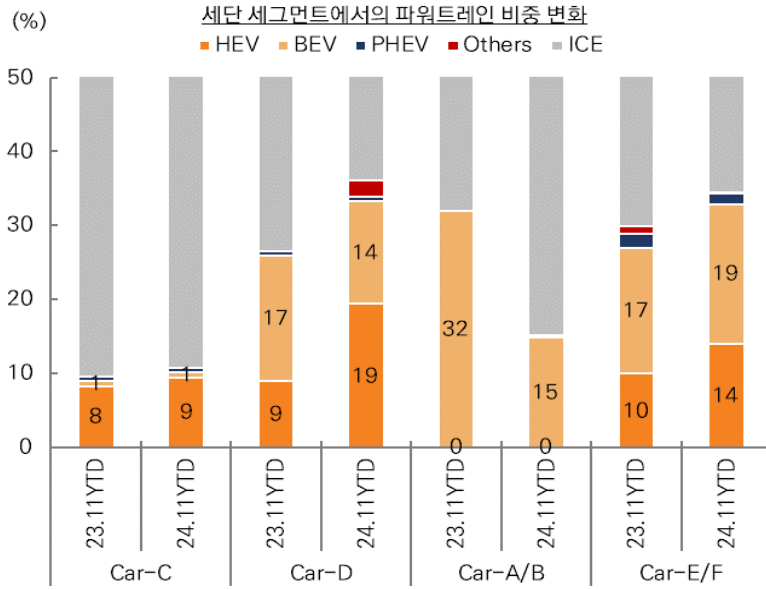
자료: Autodata, 언론자료 종합, 미래에셋증권 리서치센터

그림 16. HEV 보유한 SUV-C/D급 주요 모델의 HEV 비중은 평균 30%



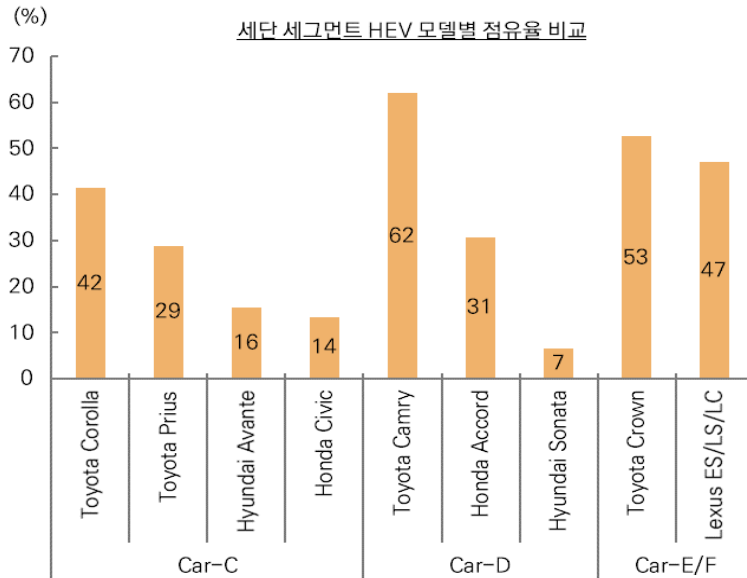
자료: Autodata, 언론자료 종합, 미래에셋증권 리서치센터

그림 17. Car-C/D 급에서의 HEV 수요 확대에도 주목



자료: Autodata, 언론자료 종합, 미래에셋증권 리서치센터

그림 18. Car-C/D 에서는 특히 경쟁 모델 자체가 소수



자료: Autodata, 언론자료 종합, 미래에셋증권 리서치센터

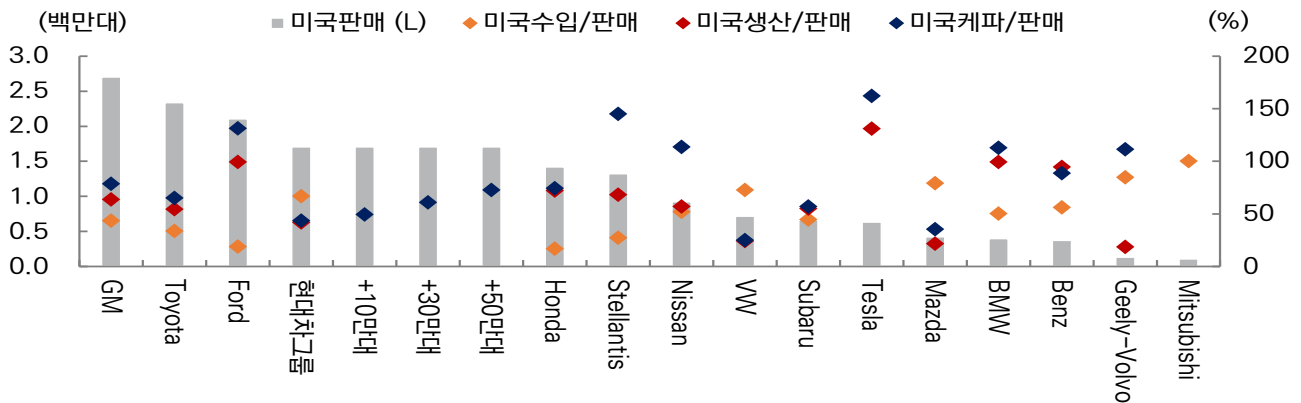


그림 20. 현대차그룹 미국 관세 시나리오별 영업이익의 영향 추정

	현대차				기아				비고	
	2023	2024	2025F	2026F	2023	2024	2025F	2026F		
판매량 생산량 (대)	미국 도매판매량 (%YoY)	905,694	987,550	995,450	1,003,414	825,085	858,300	864,308	870,358	25~26년 증가율은 북미 도매판매 가이드선스
			9.0%	0.8%	0.8%		4.0%	0.7%	0.7%	
	미국 현지생산분	340,731	361,632	480,000	530,000	328,061	354,100	357,000	417,000	25~26년 미국 공장 가동률 105% 가정
	- 미국 기존공장	340,731	356,632	390,000	390,000	328,061	354,100	357,000	357,000	
	- 미국 신공장	0	5,000	90,000	140,000	0	0	0	60,000	
	멕시코 공장 수입분	33	5,000	0	0	155,391	150,625	120,000	120,000	현대차도 기아 멕시코에서 일부 생산 중지지만 미미함
	국내 공장 수입분	564,930	620,918	515,450	473,414	341,633	353,575	387,308	333,358	기아 멕시코는 24년 리오 단종, 23년 약 2만대 미국 수출
한국25%+멕시코25%			13%	12%			15%	13%	관세 영향을 전체 판매 대비 영향으로 환산	
차량관세 시나리오 (%USD, 원, 조원)	미국 판매 ASP 평균	38,058	39,436	39,436	39,436	34,703	36,218	36,218	36,218	Edmunds 기준, 현대차/기아의 24년 평균 ASP
	보편25%+멕시코25%		3.6%				4.4%			선적가-ASP 괴리 고려하여 70% 수준만 반영
	원달러 환율 가정	1,306	1,364	1,370	1,370	1,306	1,364	1,370	1,370	
	한국25%+멕시코25%			4.9	4.5			4.0	3.6	관세 영향은 인센티브처럼 비용으로 지급한다고 가정
부품관세 시나리오 (%USD, 원, 조원)	미국 현지생산분		361,632	480,000	530,000		354,100	357,000	417,000	미국 생산 차량 중 US 부품 비중 (NHTSA 기준)
	미국 생산 MSRP 평균		40,349	40,349	40,349		41,454	41,454	41,454	
	미국산 부품 비중		50%	60%	60%		60%	70%	70%	선적가-ASP 괴리와 같이 70% 수준만 반영
	생산용 수입부품 가치			8,134	8,982			7,252	8,470	
	부품관세 환급 적용			6,914	8,084			6,164	7,623	1년차에는 MSRP의 15%, 2년차에는 MSRP의 10% 환급
	완성차 부담 부분			3,457	4,042			3,082	3,812	완성차와 부품사가 50%씩 부담한다고 가정
한국25%+멕시코25%			1.2	1.4			1.1	1.3		
영업이익 영향분석 (%USD, 원, 조원)	한국25%+멕시코25%			6.1	5.9			5.1	4.9	가격/인센티브 효과 20%. 글로벌 OEM 평균은 30%
	관세 상쇄 효과 반영			4.8	4.7			4.1	3.9	
	관세 부과 시점 조정			3.6	4.7			3.0	3.9	25년은 2Q25부터 관세 부과 시작, 3개 분기로 조정
	환율 효과 반영			2.4				1.8		현대기아 10월당 원달러 민감도 연간 2,500억원 가정
	연간 영업이익	15.1	14.2	11.8		11.6	12.7	10.9		
연간 지배순익	12.0	12.5	10.1		8.8	9.8	8.0			

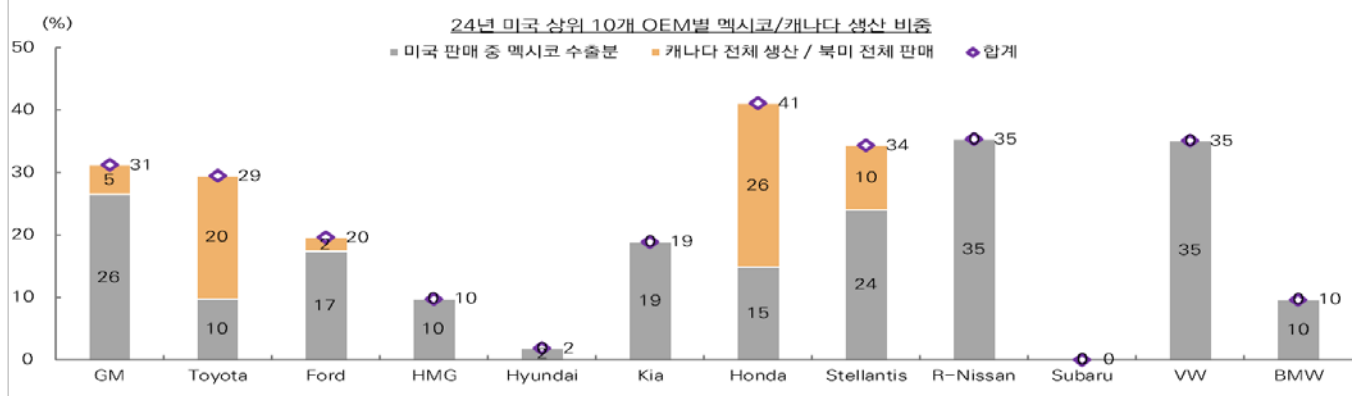
자료: Marklines, Bloomberg, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터 추정

그림 21. 미국 상위 10개 OEM 업체별 미국판매, 미국수입/판매, 미국생산/판매, 미국케파/판매



자료: Marklines, Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

그림 22. 미국 상위 10개 OEM의 멕시코+캐나다 생산비중 평균은 30%로 높음



주: 1) 멕시코-미국 수출량은 파악 가능하기에 미국 판매량 중 멕시코 수출분, 2) 캐나다-미국 수출량은 정확한 파악 어려워 북미 전체 판매 대비 캐나다 전체 생산으로 대체

자료: Marklines, Bloomberg, Autodata, 미래에셋증권 리서치센터 추정

그림 23. 2025년 미국 BEV 신차 일정 분석

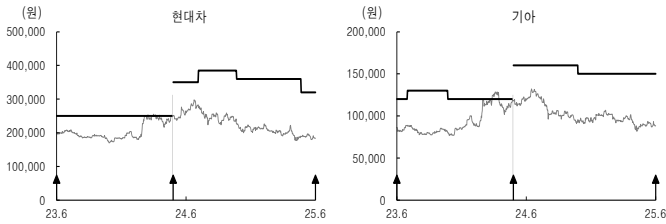
그룹명	브랜드	모델명	세그먼트	2024	2025	비고
현대차그룹	현대차	아이오닉5	SUV	4Q, Facelift		4Q24 IRA 3,750 확보 예정. 1Q25 7,500로 확대 예정 2~3월 출시 예정. IRA 7,500 확보 예정. 2~3천대 판매 예상 11월 출시 예정. 정식 판매는 26년부터 시작될 것으로 예상 1Q25 IRA 보조금 7,500 확보 예정. 현재 판매량 월 2천대 4Q24~1Q25 페이스리프트 예정. 1Q IRA 7,500 확보 예정
		아이오닉7	SUV			
	기아	EV4	SUV			
		EV9	SUV			
테슬라		Model Y	SUV			2Q 페이스리프트 예상. FMC급 페이스리프트인 Juniper 출시 시점 1H에서 2H으로 연기된 것으로 파악됨
		Model 2	Car		2Q, New 2H, New	
GM	GMC	Sierra EV	픽업트럭	3Q, New		ICE+EV 21만대. 24년 EV 침투율 20%, 25년 50% ICE+EV 6만대. 24년 EV 침투율 40%, 25년 50% XT4급 차량. 연간 판매량 2만대. 25 EV 침투율 30% 가정
		Equinox EV	SUV	2Q, New		
	캐딜락	Blazer EV	SUV	2Q, 생산재개		
		Optiq EV	SUV			
		Vistiq EV	SUV			
		Escalade EV	SUV			
스텔란티스	RAM	RAM 1500 Pickup	픽업트럭			에스컬레이드 차량. 연간 4만대. 프리미엄 25 EV 침투율 10%
	JEEP	Wagoneer S	SUV	3Q, New	New	하이엔드 CT5 차량. 연간 2만대. 프리미엄 25 EV 침투율 10%
기타	볼보	EX30 EV	SUV	4Q, New		
		EX90 EV	SUV	4Q, New		
	BMW	MINI 컨트리맨 EV		Add Q4 '24		
		MINI 에이스맨 EV		Add Q4 '24		
	루시드	GRAVITY SUV EV		Add Q4 '24		
		OCEAN SUV EV		Add Q4 '24		
	피스커	718 BOXSTER EV		Add Q4 '24		
		718 CAYMAN EV		Add Q4 '24		
	포르쉐	TAYCAN EV (J1)		Add Q4 '24		
		GLC-CLASS EV		Add Q3 '24		
	벤츠	G 580 SUV EV		Add Q4 '24		
		EQC SUV EV		Add Q4 '24		
	마세라티	CLA-CLASS EV		Add Q4 '24		
		GRANTURISMO EV		Add Q4 '24		
	로터스	GRANCABRIO EV		Add Q4 '24		
		MC20 EV		Add Q4 '24		
	재규어	EMEYA 4-DR. EV		Add Q4 '24		
		SPORTSCAR EV		Add Q4 '24		
	폭스바겐	JAGUAR 4-DOOR EV		Add Q4 '24		
		ID. Buzz Van EV (MEB)		Add Q3 '24		
	BENTLEY SUV EV		Add Q4 '24			

자료: Autodata, 언론자료 종합, 미래에셋증권 리서치센터

투자 의견 및 목표주가 변동 추이

제시일자	투자 의견	목표주가(원)	과리율(%)		제시일자	투자 의견	목표주가(원)	과리율(%)	
			평균주가대비	최고(최저)주가대비				평균주가대비	최고(최저)주가대비
현대차 (005380)					기아 (000270)				
2025.04.25	매수	320,000	-	-	2024.10.28	매수	150,000	-	-
2024.10.25	매수	360,000	-42.92	-37.08	2024.04.29	매수	160,000	-30.27	-17.31
2024.07.09	매수	385,000	-35.73	-27.66	2024.04.26	분석 대상 제외		-	-
2024.04.29	매수	350,000	-23.93	-14.86	2023.10.27	매수	120,000	-16.12	7.08
2024.04.26	분석 대상 제외		-	-	2023.07.05	매수	130,000	-37.10	-31.54
2023.04.26	매수	250,000	-18.64	2.20	2023.04.27	매수	120,000	-28.37	-24.92

\* 과리율 산정: 수정주가 적용, 목표주가 대상시점은 1년이며 목표주가를 변경하는 경우 해당 조사분석자료의 공표일 전일까지 기간을 대상으로 함



투자 의견 분류 및 적용 기준

기업	산업
매수 : 향후 12개월 기준 절대수익률 20% 이상의 초과수익 예상	비중확대 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 높거나 상승
중립 : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10~10% 이내의 등락이 예상	중립 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 수준
매도 : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10% 이상의 주가하락이 예상	비중축소 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 낮거나 약화

매수(▲), Trading Buy(■), 중립(●), 매도(◆), 주가(—), 목표주가(→), Not covered(■)

\* 2025년 5월 12일 기준으로 투자 의견 분류 기준 변경(Trading Buy 의견 삭제)

\* 향후 12개월 기준 절대수익률 10% 이상, 20% 미만의 주가상승이 예상되는 종목은 금융투자분석사 재량에 따라 '매수' 또는 '중립' 의견으로 제시함

투자 의견 비율

매수(매수)	Trading Buy(매수)	중립(중립)	매도
83.98%	6.63%	8.84%	0.55%

\* 2025년 03월 31일 기준으로 최근 1년간 금융투자상품에 대하여 공표한 최근일 투자등급의 비율

Compliance Notice

- 당사는 자료 작성일 현재 기아,현대차 을(를) 기초자산으로 하는 주식워런트증권에 대해 유동성공급자(LP)업무를 수행하고 있습니다.
- 당사는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.

본 조사분석자료는 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻은 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목 선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 조사분석자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.