

Company Comment

Analyst 이상현

02) 6915-5662

coolcat.auto@ibks.com

Not Rated

목표주가 0원

현재가 (3/26) 3,180원

KOSDAQ (3/26)	956.70pt
시가총액	89십억원
발행주식수	27,841천주
액면가	100원
52주 최고가	4,080원
최저가	1,760원
60일 일평균거래대금	6십억원
외국인 지분율	36.1%
배당수익률 (2020.12월)	1.0%

주주구성	
S.I.S SRL 외 3 인	39.52%
김재년 외 1 인	7.27%

주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	-10%	4%	-2%
절대기준	-6%	23%	81%

	현재	직전	변동
투자 의견	Not Rated	-	-
목표주가	-	-	-
EPS(19)	206	206	-
EPS(20)	132	132	-

코리아에프티 추가추이



본 조사분석자료는 당사 리서치본부에서 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으며, 과거의 자료를 기초로 한 투자참고 자료로서 향후 추가 움직임은 과거의 패턴과 다를 수 있습니다. 고객께서는 자신의 판단과 책임 하에 종목 선택이나 투자시기에 대해 최종 결정하시기 바라며, 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

코리아에프티 (123410)

LCA 규제 수혜 및 글로벌 수주 확대

- 캐니스터, 필터백, 의장부품 등을 생산하는 부품업체. 2020년 매출액은 4,097억원(-7% yoy), 영업이익은 62억원(-24% yoy), 영업이익률 1.5%(-0.4%p) 기록. 2021년은 매출액 4,500억원 내외에 영업이익률 2~3% 수준 기대
- LCA 방식의 규제 도입시 캐니스터 부품 확대 전망
- 글로벌 OEM향 납품 확대 긍정적

캐니스터, 필터백, 의장부품 등을 생산하는 부품업체

코리아에프티는 캐니스터, 필터백, 의장부품 등을 생산해 완성차에 납품하는 부품업체. 2020년 매출액은 4,097억원(-6.6% yoy), 영업이익은 62억원(-24.4% yoy), 영업이익률 1.5%(-0.4%p), 당기순이익은 39억원(-31.2% yoy)을 기록. 코로나 영향이 있었지만 하반기에는 개선되는 모습을 보였고 특히 4분기에는 영업이익률 5.7%를 기록. 2021년은 매출액 4,500억원 내외에 영업이익률 2~3% 수준 기대. 글로벌 OEM 수주매출이 2021년부터 높아지고 HEV/PHEV용 고사양 캐니스터 적용이 확대될 것으로 보기 때문.

LCA 방식의 규제 도입시 캐니스터 부품 확대 전망

LCA(생애 전주기 평가: Life Cycle Assessment) 방식의 온실가스 배출규제 강화 도입시 코리아에프티의 캐니스터 부품 수혜 예상. 특히 HEV/PHEV용 캐니스터의 비중이 빠르게 늘어날 것으로 전망.

글로벌 OEM향 납품 확대 긍정적

2019~2020년 글로벌 OEM향 수주납품액과 비중은 대략 200억원에 5% 미만을 차지하고 있으나 2021년부터 400억원대 10%, 2022년 600억원대 15%로 높아질 전망. GM, VW 등으로의 수주가 증가하고 있기 때문.

(단위:십억원,배)	2016	2017	2018	2019	2020
매출액	367	348	388	439	410
영업이익	16	1	7	8	6
세전이익	15	4	4	7	4
지배주주순이익	11	2	4	6	4
EPS(원)	403	72	144	206	132
증가율(%)	-20.3	-82.1	98.7	43.1	-35.7
영업이익률(%)	4.4	0.3	1.8	1.8	1.5
순이익률(%)	3.5	0.6	1.0	1.4	1.0
ROE(%)	9.6	1.7	3.5	4.9	3.0
PER	11.8	50.2	19.3	14.3	22.0
PBR	1.1	0.9	0.7	0.7	0.7
EV/EBITDA	6.5	10.5	6.5	5.6	6.6

자료: Company data, IBK투자증권 예상

캐니스터, 필터백, 의장부품 등을 생산하는 부품업체

코리아에프티는 캐니스터, 필터백, 의장부품 등을 생산해 완성차에 납품하는 부품업체. 카본 캐니스터는 연료탱크내 증발가스(환경규제 적용대상)를 활성탄으로 흡착해 엔진 작동시 엔진으로 환원시켜 연소되도록 하는 대기오염 방지 친환경 부품. 국내 독점적 시장지위를 가지고 있으며 글로벌로도 9% 정도의 점유율을 기록. 플라스틱 필터백은 연료주입구로부터 연료탱크까지 연료를 안전하게 이송하기 위한 유료관으로 경량화를 통해 연비를 향상시키는 친환경 부품. 의장부품은 차량 내부 인테리어 부품으로 탑승자의 편의성을 제공하는 부품.

2021년은 2019년 이상 실적으로 회복 전망

2020년 매출액은 4,097억원(-6.6% yoy), 영업이익은 62억원(-24.4% yoy), 영업이익률 1.5%(-0.4%p), 당기순이익은 39억원(-31.2% yoy)을 기록. 코로나 영향이 있었지만 하반기에는 개선되는 모습을 보였고 특히 4분기에는 영업이익률 5.7%를 기록.

2021년은 매출액 4,500억원 내외에 영업이익률 2~3% 수준 기대. 글로벌 OEM 수주 매출이 2021년부터 높아지고 HEV/PHEV용 고사양 캐니스터 적용이 확대될 것으로 보기 때문.

표 1. 코리아에프티 국내외 생산법인별 실적 동향

		매출액	영업이익	당기순이익	OPM	NPM
별도	2019	196.9	3.1	3.1	1.6%	1.6%
	2020	202.5	0.9	1.6	0.5%	0.8%
중국	2019	83.3	-1.8	-0.4	-2.2%	-0.4%
	2020	70.4	0.5	1.9	0.7%	2.6%
인도	2019	24.1	0.6	0.9	2.6%	3.9%
	2020	20.8	0.8	1.1	3.8%	5.3%
폴란드	2019	190.6	6.8	3.0	3.6%	1.6%
	2020	160.3	3.7	-0.6	2.3%	-0.4%
연결	2019	438.7	8.2	5.7	1.9%	1.3%
	2020	409.7	6.2	3.9	1.5%	1.0%

자료: IBK투자증권

LCA 방식의 규제 도입시 캐니스터 부품 확대 전망

LCA(생애 전주기 평가: Life Cycle Assessment) 방식의 온실가스 배출규제 강화 도입시 코리아에프티의 캐니스터 부품 수혜 예상. 특히 HEV/PHEV용 캐니스터의 비중이 빠르게 늘어날 것으로 전망.

이는 LCA 평가시 BEV대비 PHEV의 격차가 완화로 PHEV도 충분히 경쟁력이 부각되며 신규 차종수가 확대될 것으로 전망. 또한 캐니스터의 경우 기존 가솔린보다 HEV/PHEV에 적용되는 부품의 단가가 더 높기 때문(저속에서 모터사용으로 연료탱크에 고여있는 시간이 길어질수록 증발가스가 더 많이 발생하고 따라서 고사양의 캐니스터가 필요).

참고로 환경규제 강화로 자동차분야에서도 LCA(생애 전주기 평가: Life Cycle Assessment) 방식의 규제 도입 가능성이 높아지고 있음. LCA는 Vehicle Cycle(자동차 생산, 폐기 및 재활용 등)과 Well to Wheel(연료생산에서 주행시 사용까지)로 구성.

EU는 CO2 규제를 가장 강력히 추진 중인데, 2020년 95g/km에서 2030년 59g/km로 현행대비 37.5% 감축하기로 합의. 특히 LCA 관점에서 온실가스 배출규제를 강화할 예정인데 2019년부터 자동차 LCA 기준 검토를 시작했고 2023년까지 평가방법과 법제화를 보고하도록 했음.

이미 EU는 2020년 12월 배터리 분야의 경우 배터리 생산부터 재활용에 이르기까지 전주기의 친환경성 및 안전성 입증을 EU 시장 진출 조건으로 규정한 신배터리규제안을 발표. 구체적으로는 2024년 7월부터 전기차 및 충전식 산업용 배터리의 탄소발자국 공개를 의무화하고, 2027년 7월부터 배터리 탄소발자국의 상한선 제시. 2030년부터는 원자재 의무사용 비율을 적용.

통상 우리가 일컫는 전기차 범주에는 BEV 뿐만 아니라 PHEV도 포함되어 있음. LCA 관점으로 연비규제 기준이 변경되면 각국의 에너지 믹스나 정책, 업체의 전략에 따라 PHEV에 대한 니즈도 높을 것으로 전망(PHEV의 CO2 배출량은 평균 20~32f/km). 결과적으로 LCA 관점에서 연비를 추산해보면 HEV/PHEV도 경쟁력이 있기 때문.

VW그룹의 전동화 계획에 따르면 2030년까지 EV 2,600만대, HEV 1,900만대를 생산할 계획이고, 70개의 EV모델(이중 20개는 이미 생산 중)과 60개의 HEV모델(이중 절반 이상은 이미 제조 중)을 출시할 것으로 밝힌 바 있음.

중국의 경우 중국자동차공정협회의 자동차기술 로드맵 2.0에서 2035년 내연기관차 생산 중단, PHEV 50%, 신에너지차 (BEV, FCEV) 50% 신차 판매를 목표로 제시.

일본의 경우 LCA를 고려한 장기목표를 강조하면서 2030년 HEV 비중을 30~40%로 설정.

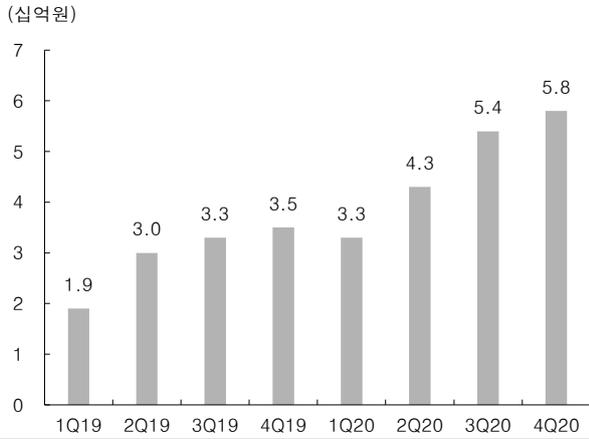
우리나라의 경우도 2021년 2월 산자부에서 제4차 친환경차 기본계획을 발표하면서 자동차 온실가스 기준에 전주기 온실가스 평가 반영을 검토하고, 배터리 전수명 품질·적합성 기준의 별도 도입도 검토하겠다고 공언.

표 2. 자동차 동력원별 전주기 CO2 배출량(중형승용차, 10년사용시 기준; t CO2-eq)

	Vehicle Cycle		Well-to-Wheel		
	합계	조립/폐차/재활용, 부품/윤활유 등	배터리(NMC111)	동력원 생산 (Well-to-Tank)	주행 중 배출 (Tank-to-Wheel)
BEV 40kWh(전기차)	22.8~24.2	5.4	2.6~4.0	14.8	
BEV 80kWh(전기차)	25.4~28.2	5.4	5.2~8.0	14.8	
ICE(내연기관차)	34.3	6		4.6	23.7
HEV(하이브리드차)	27.5	6.2	0.3	3.4	17.6
FCEV(수소전기차)	27.5	9.5	0.3	17.7	

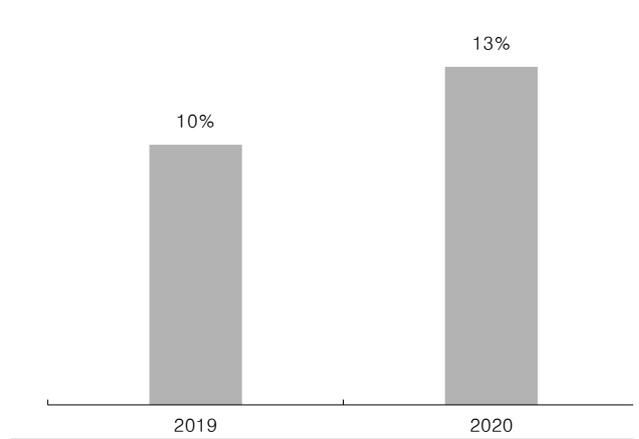
주: 자동차연구원에 따르면 자동차 LCA 결과는 연구별로 상이할 수 있다고 언급
 자료: 코리아에프티, 자동차연구원, IBK투자증권

그림 1. 친환경차량(HEV, PHEV) 카본 캐니스터 매출액 추이



자료: 코리아에프티, IBK투자증권

그림 2. 코리아에프티 캐니스터 매출액 중 친환경 비중



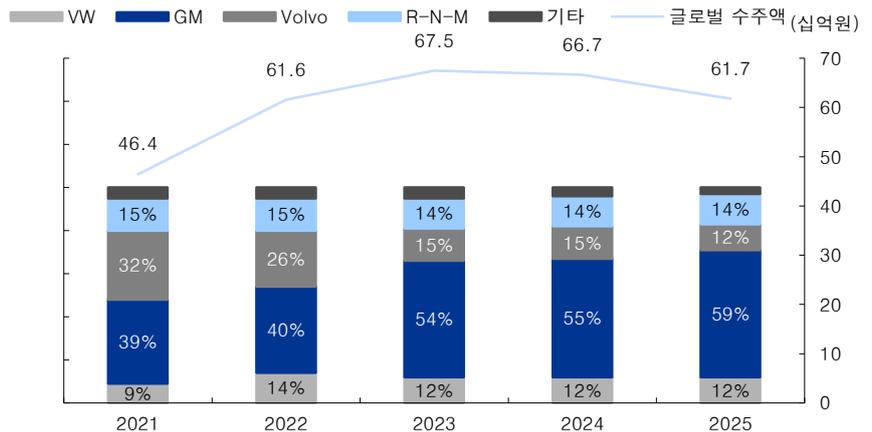
자료: 코리아에프티, IBK투자증권

글로벌 OEM 수주 확대

2019~2020년 글로벌 OEM 수주납품액과 비중은 대략 200억원에 5% 미만을 차지하고 있으나 2021년부터 400억원대 10%, 2022년 600억원대 15%로 높아질 전망. GM, VW 등으로의 수주가 증가하고 있기 때문.

HEV/PHEV 차종을 많이 출시한 일본과 한국업체가 캐니스터에서도 경쟁력이 높게 평가받고 있고, 장영실상을 받은 신소재 플라스틱 PA6+나노 필러빅도 가볍고 성능 좋게 가격경쟁력도 부각되면서 좋은 반응을 보이고 있기 때문으로 파악.

그림 3. 코리아에프티 글로벌 수주액



자료: 코리아에프티, IBK투자증권

Compliance Notice

동 자료에 게재된 내용들은 외부의 압력이나 부당한 간섭 없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성되었음을 확인합니다.
 동 자료는 기관투자자 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
 동 자료는 조사분석자료 작성에 참여한 외부인(계열회사 및 그 임직원등)이 없습니다.
 조사분석 담당자 및 배우자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
 동 자료에 언급된 종목의 지분을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
 당사는 상기 명시한 사항 외 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다.

종목명	담당자	담당자(배우자) 보유여부			1%이상 보유여부	유가증권 발행관련	계열사 관계여부	공개매수 사무취급	IPO	회사채 지급보증	중대한 이해관계	M&A 관련
		수량	취득가	취득일								
해당 사항 없음												

투자의견 안내 (투자기간 12개월)

종목 투자의견 (절대수익률 기준)			
적극매수 40% ~	매수 15% ~	중립 -15% ~ 15%	매도 ~ -15%
업종 투자의견 (상대수익률 기준)			
비중확대 +10% ~	중립 -10% ~ +10%	비중축소 ~ -10%	

투자등급 통계 (2020.01.01~2020.12.31)

투자등급 구분	건수	비율(%)
매수	138	91.4
중립	13	8.6
매도	0	0