

2023년 04월 03일

키움증권 리서치센터 | 산업분석

전기차 충전 인프라

통신 인프라가 뒷받침됐기에 스마트폰 시대가 정착했다.
 전기차 성장 속도에 비례해 충전 인프라 시장이 성장할 것이다.
 충전 인프라 시장은 충전기 제조에서 플랫폼 운영, 충전 인프라 운영으로 확장해 갈 것이다.
 어느 기업이 충전기 분야의 애플, 플랫폼 분야의 구글, 충전 인프라 서비스 분야의 버라이즌으로 성장할까?
 성공 요인을 살펴보자.

전기전자 Analyst 김지산 jisan@kiwoom.com
 스몰캡 Analyst 김학준 dilog10@kiwoom.com
 스몰캡 Analyst 오현진 ohj2956@kiwoom.com
 RA 김소정 sojung.kim@kiwoom.com
 RA 조재원 jwon2004@kiwoom.com



Contents



I. 충전 인프라 현황 및 전망	3
> 충전 인프라 구축 현황	3
> 글로벌 충전 인프라 시장 전망	6
II. 충전기 기술 및 사업 전략	8
> 충전기 분류	8
> 충전기 경쟁 요인	11
> 충전기 기술 개발 방향	13
III. 충전 인프라 운영 사업자 성공 요건	15
> 플랫폼 운영 사업	15
> 충전 인프라 운영 사업	16
IV. 한국 시장 분석	22
> 한국 충전 인프라 현황	22
> 충전 인프라 관련 규정과 지원책	24
V. 주요 업체 동향	25
기업분석	29
> LG전자 (066570)	30
> LS ELECTRIC (010120)	32
> SK시그넷 (KONEX: 260870)	34
> 모트렉스 (118990)	37
> 원익피앤이(217820)	40
> 신세계&C (035510)	43

Compliance Notice

- 당사는 3월 31일 현재 보고서에 언급된 항목을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 동 자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 금융투자분석사는 자료작성일 현재 동 자료상에 언급된 기업들의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료에 게시된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

전기차 충전 인프라

>>> 충전기, 플랫폼, 서비스로 확장

전기차 충전 인프라 산업은 1) 하드웨어 기반의 충전기 제조에서 2) 소프트웨어 기반의 플랫폼 운영, 3) 서비스 차원의 충전 인프라 운영으로 확장성을 가짐. 충전 인프라 시장은 전기차 시장에 비례해 2030년까지 연평균 30% 내외 고성장 전망.

▶미국은 주요국 중 인프라 구축 상대 가장 저조. 바이든 정부는 적극 지원으로 선회, IRA 적용해 충전기 보조금 지급 예정. ▶전세계 공용 급속충전기의 83%, 완속충전기의 56%가 중국에 집중. 충전 사업자(CPO)의 규모의 경제 기반 수익성 개선 인상적. ▶유럽연합은 충전 인프라 규정 권고하고 있으나 미흡, 공용 완속충전기 보급 활발. ▶한국은 법령 통해 충전시설 의무 대상과 설비 비율 확대하도록 규정, 공공 주도에서 민간 주도로 전환 중, 차충비는 2 수준.

>>> 급속충전 우위 중요, CPO는 제2 통신 서비스

충전기는 급속충전 중심의 기술력 우위 확보 노력 필요. 급속충전기 판가가 완속 대비 5~15배 가량 높아. 급속충전기는 전력 제어 및 온도 제어 기술과 시스템 통합 설계 기술 중요. ABB가 기술 선도. 국내 급속충전기 제조 업체로는 SK시그넷, LG전자(애플망고), LS ELECTRIC, 대영채비, 중앙제어, 코스텔, 에버온 등이 경쟁. 향후 무선충전 기술과 자동 충전 로봇 기술 상용화 기대.

플랫폼 운영 사업은 모빌리티 분야와 충전관계 분야 소프트웨어 신뢰성 중요.

충전 인프라 운영(CPO)은 통신 서비스와 유사, 인프라 투자를 기반으로 규모의 경제 확보 중요. 핵심 역량으로 부지 선정, 충전기 설치/관리, 유지 보수, 충전소 운영 능력 요구, 풍부한 자본력과 강력한 파트너십이 경쟁 우위 요인.

ChargePoint가 글로벌 최대 사업자. Tesla도 CPO 사업 병행. 국내에서는 SK일렉트릭, 차지비, 에버온, 대영채비, 파워큐브코리아 등이 멤버십 규모에서 앞선 상태.

CPO 시장은 SK, LG, 현대차, GS, LS, 롯데, 한화, 신세계 등 대기업집단의 각축장 양상. 통신 서비스처럼 대규모 사업자 중심으로 재편 가능성. 적기 투자와 차별화 솔루션 중요.

전기차 충전 인프라 유망 업체로 LG전자, LS ELECTRIC, SK시그넷, 모트렉스, 원익피앤이, 신세계&C 제시

I. 충전 인프라 현황 및 전망

>>> 충전 인프라 구축 현황

전기차 충전 불편함 상존

전기차가 거스를 수 없는 대세이고, 총소유비용(TCO)이 매력적임에도 불구하고, 마지막까지 구매를 망설이게 만드는 요인은 충전의 불편함과 주행거리의 불안함이다.

Roland Berger가 전기차 충전 경험 불만족 요인에 대해 설문 조사한 결과를 보면, 공용 충전 인프라 불충분 55%, 너무 긴 충전 시간 50%, 충전 커넥터 호환성 부족 30%, 충전 커넥터 파손 29%, 충전 대기 시 편의시설 부족 21% 등으로 나타났다.

전기차 충전 경험 불만족 요인 설문조사

공용 충전 인프라 불충분	55%	너무 긴 충전 시간	50%
충전 커넥터 호환성 부족	30%	충전 커넥터 파손	29%
충전 대기 시 편의시설 부족	21%	가정용 충전기 부재 및 기타	8%

자료: Roland Berger

21년 말 공용 충전기 180만기

세계적으로 전기차 충전 인프라가 얼마나 구축돼 있을까?

국제에너지기구(IEA) 자료에 의하면, 전세계 공용 충전기 수(가정용 제외)는 2021년 말 기준 180만기에 도달했고, 이 중 1/3이 급속충전기이다. 2021년 설치량은 전년 대비 37% 증가했다.

지역별로는 중국이 월등하게 많고, 특히 급속충전기 구축 상태가 우수하다. 전세계 급속충전기의 83%, 완속충전기의 56%가 중국에 설치돼 있다. 이는 중국의 높은 전기차 보급률과 인구 밀도가 높은 도시 특성을 반영한 결과이다.

유럽에서는 공용 완속충전기 보급이 활발한데, 네덜란드 8만기, 프랑스 5만기, 독일 4만기, 영국 3만기, 이탈리아 2만기, 노르웨이와 스웨덴 각각 1.2만기 순이다.

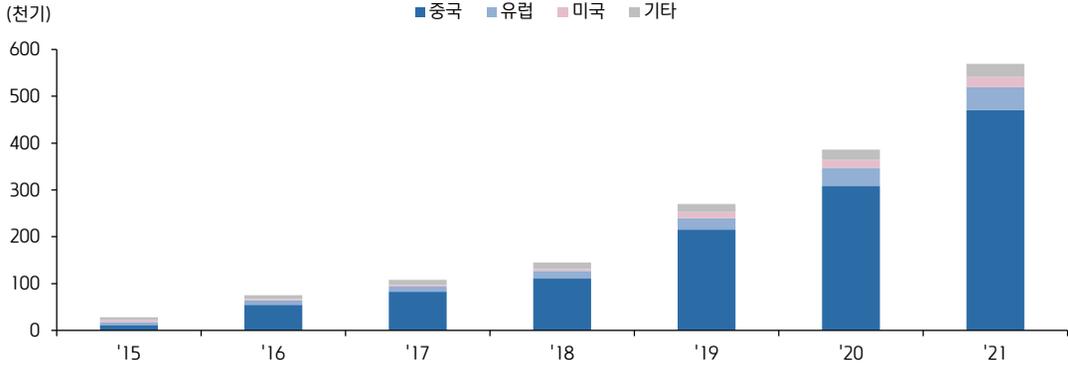
2021년 유럽연합의 공용 충전기 수를 기준으로 한 차충비(충전기당 전기차 수 비율)는 14이고, 전기차당 평균 충전 가능 용량은 1kW 수준이다. 유럽 내 가장 큰 시장인 프랑스, 독일, 영국은 유럽연합의 공용 충전기 가용성 권고 기준을 충족시키지 못하고 있다.

미국 공용 충전기 보급 느린 편

미국은 2021년 말 공용 급속충전기 2.2만기, 공용 완속충전기 9.2만기로 주요국 중 구축 속도가 가장 더딘 편이다. 미국과 노르웨이 등은 주거 형태상 단독 주택이 많기 때문에 가정 충전에 대한 의존도가 높다는 특징을 가진다. 공용 급속충전기 설치량의 60%가 Tesla의 슈퍼차저이다.

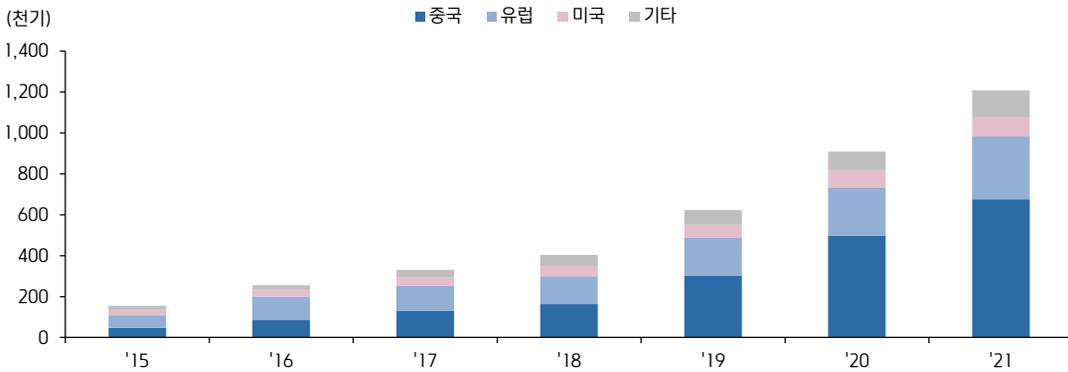
'대체 연료 데이터센터'에 의하면 미국에서 운영 중인 충전소는 5만곳, 충전기는 13만기 이상이다. 충전소의 93%는 공용으로 사용할 수 있고, 17%는 고속도로, 6%는 주간(Interstate) 고속도로에 위치해 있다. 직류 급속충전기는 필요에 따라 편중돼 있다. 99%는 공용으로 사용할 수 있고, 25%는 고속도로, 16%는 주간 고속도로에 위치해 있다. 미국 인구의 8%가 공용 충전소에서 10km 이상 떨어진 곳에 살고 있다.

국가별 공용 급속충전기 설치량 추이



자료: IEA

국가별 공용 완속충전기 설치량 추이



자료: IEA

미국 충전 인프라 현황

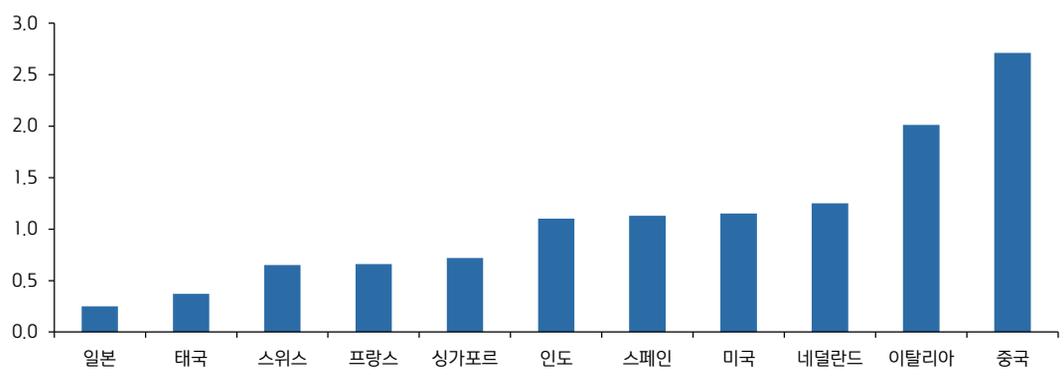
(단위: 천)	충전소		충전기		레벨 1 완속		레벨 2 완속		직류 급속	
합계	50.7		130.7		3.3		104.8		22.6	
공용	47.2	93%	116.6	89%	1.2	35%	93.2	89%	22.3	99%
고속도로	8.8	17%	22.7	17%	0.3	9%	16.8	16%	5.7	25%
주간 고속도로	3.2	6%	9.3	7%	0.1	3%	5.7	5%	3.6	16%

자료: 대체 연료 데이터센터

국가별 차충비

Roland Berger가 산출한 국가별 차충비(가정용 포함, 2021년 말 기준)는 일본 0.25, 태국 0.37, 스위스 0.65, 프랑스 0.66, 싱가포르 0.72, 인도 1.1, 스페인 1.13, 미국 1.15, 네덜란드 1.25, 이탈리아 2.01, 중국 2.71 등이다.

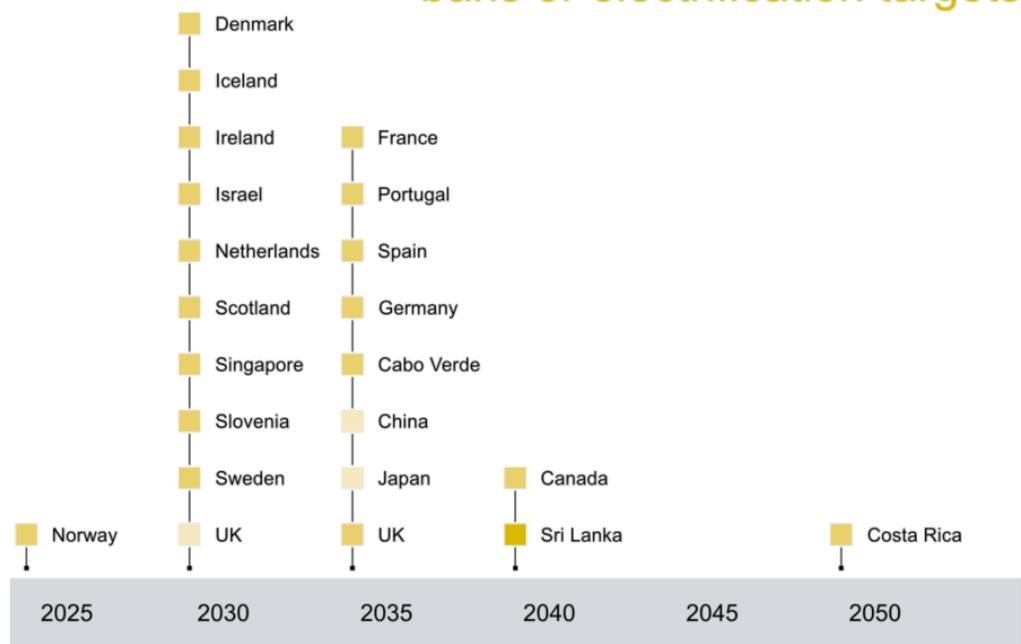
주요국 차충비(2021년 말 기준)



자료: Roland Berger

주요국 내연기관차 판매 금지 및 전동화 계획

Internal combustion engine bans or electrification targets



자료: IEA, Roland Berger

>>> 글로벌 충전 인프라 시장 전망

충전 인프라 산업 개요

전기차 충전 인프라 산업은 1) 하드웨어 기반의 충전기 제조에서 2) 소프트웨어 기반의 플랫폼 운영, 3) 서비스 차원의 충전 인프라 운영으로 확장성을 가진다.

통신 서비스 산업의 생태계가 스마트폰 제조(Apple, 삼성전자 등), 운영체제 운영(Google, Apple), 통신 서비스 운영(SKT, KT, U+)으로 구성된 것과 흡사하다.

연평균 30% 내외 성장

시장 조사 기관들은 전기차 충전 인프라 또는 충전소 시장이 2030년까지 연평균 30% 내외 성장할 것으로 예상한다. 전기차 시장 성장률과 유사할 수밖에 없다.

- Roland Berger에 따르면, 글로벌 전기차 충전 시장은 올해 550억달러에서 2030년 3,250억달러로 연평균 29% 성장할 전망이다. 미국 시장의 경우 2030년 충전기 제조(HW), 플랫폼 운영(SW), 충전 인프라 운영(CPO) 시장이 각각 47%, 11%, 42%를 차지할 것이다.
- Global Market Insights에 따르면, 글로벌 전기차 충전소 시장은 2021년 119억달러에서 2030년 1,195억달러로 연평균 27% 성장할 전망이다. 완속충전소는 2021년 50억달러 규모인데, 레벨 2 완속충전소가 연평균 25% 성장할 것이다. 지역별로는 아시아/태평양이 가장 높은 43%의 성장률을 기록할 전망이다.
- Statista는 전기차 충전소 시장이 2021년 145억달러에서 2030년 1,281억달러로 연평균 27% 성장할 것으로 전망한다.
- 마찬가지로 Strategic Market Research는 2021년 124억달러에서 2030년 1,424억달러로 연평균 31% 성장할 것으로 전망한다.
- Precedence Research는 전망 범위를 충전기로 한정했고, 2021년 70억달러에서 2030년 647억달러 연평균 28% 성장할 전망이다.
- 글로벌 충전소 갯수의 경우 MarketsandMarkets에 따르면 2022년 235만곳에서 2027년 1,462만곳으로 5년간 44%씩 증가할 전망이다.

국가별 충전 인프라 정책

미국 정부는 75억달러를 투자해 공용 충전소 50만곳을 구축할 계획이다. '국가 전기차 충전 인프라 확대 특별법'(NEVI)에 따라 고속도로 80km 구간마다 초급속충전소 설치를 추진하고 있다. 연방 정부는 광역적 충전 인프라 구축을 지원하고, 주 정부는 충전소 구축 관련 세금 감면 제도와 보조금 지원 정책을 운영하고 있다.

2024년 7월부터 IRA를 적용해 150kW 이상 급속충전기에 정부 보조금을 지급할 예정이다. 다만, '바이아메리카' 기조에 따라 충전기 부품의 55% 이상을 미국산으로 하고, 미국에서 최종 조립해야 보조금을 받을 수 있도록 하고 있어, 국내 업체들의 현지화 대응이 요구된다.

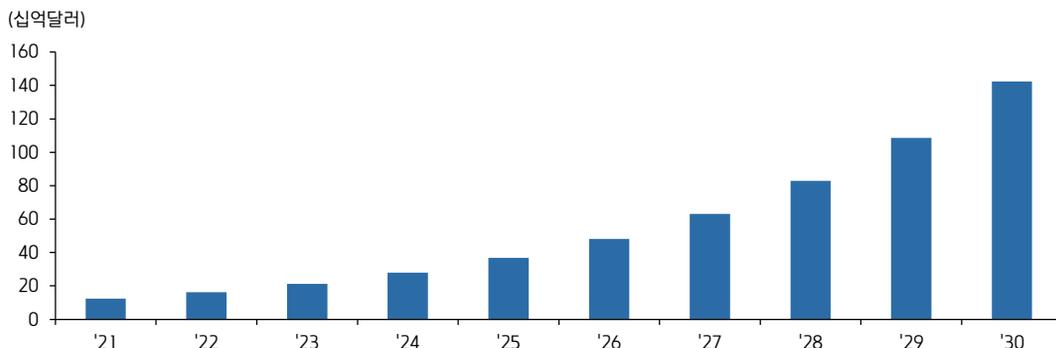
중국 정부는 일찌감치 '충전 인프라 구축 촉진 가이드라인' 등을 통해 충전 인프라 보급 목표, 충전 방식 표준화, 민간 투자 활성화를 위한 주요 지침, 보조금 지원 방안 등을 제시하여 추진하고 있다.

특히 공용 급속충전기 보급이 빠른 배경으로서 정부 보조금, 공공 시설의 적극적인 인프라 개발, 충전 사업자(CPO)의 규모의 경제에 기반한 수익성 개선 등을 꼽을 수 있다.

유럽연합에서는 '대체 연료 인프라 지침(AFID, 2014)'에 이어 '대체 연료 인프라 규정(AFIR)'에서 공용 충전 인프라 구축을 지시하고 있다. 구체적으로 고속도로에서 공용 충전기 최소 간격과 더불어 전기차 당 공개적으로 사용 가능한 충전 용량(BEV는 1kW, PHEV 0.66kW) 등을 의무화하고 있다.

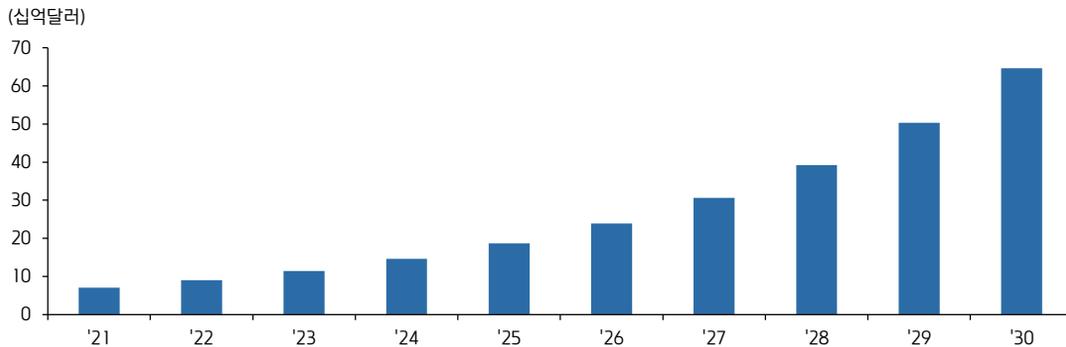
한국 정부도 법령을 통해 전기차 충전시설 설치를 의무화하고, 민간 충전기 구축 시 보조금을 지원하고 있다. 충전기 보급 수량은 지난해 말 19만 4천기에서 2025년에 51만 7천기로 2.7배 늘어날 것으로 전망된다. 차충비는 현재와 유사한 2를 유지할 것이다.

글로벌 충전소 시장 전망



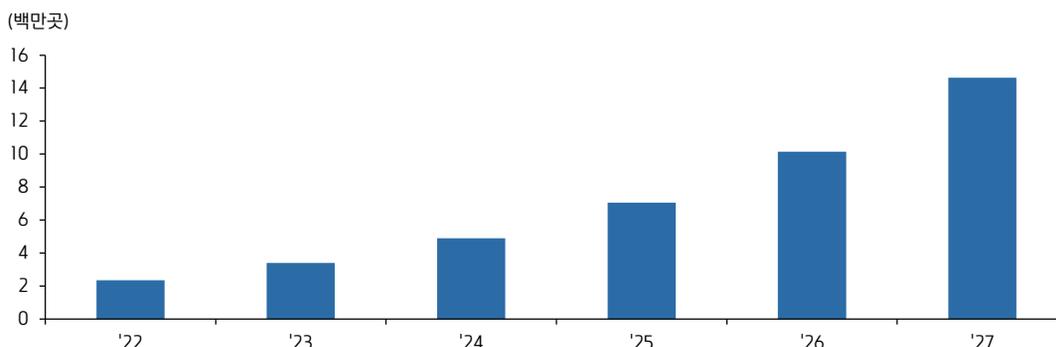
자료: Strategic Market Research

글로벌 충전기 시장 전망



자료: Precedence Research

글로벌 충전소 수 전망



자료: MarketsandMarkets

II. 충전기 기술 및 사업 전략

>>> 충전기 분류

완속충전 vs. 급속충전

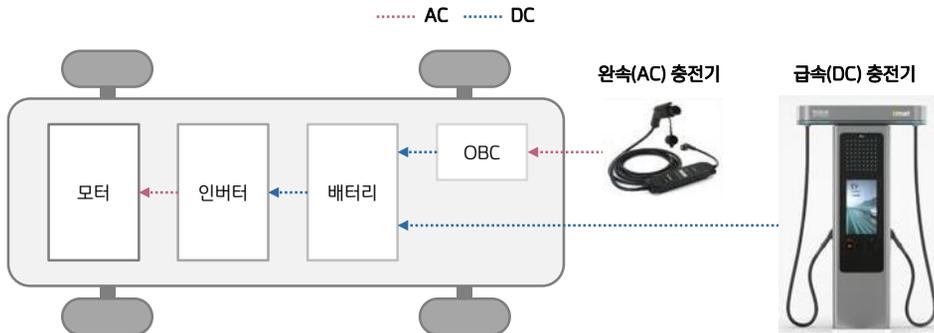
충전기는 충전 속도에 따라 저속(3kW 이하, 레벨 1), 완속(7~20kW, 레벨 2), 급속(50~200kW), 초급속(300~350kW)으로 구분하는데, 단순하게는 완속과 급속으로 분류한다. 용도에 따라 가정용, 상업용으로, 소유자에 따라 공용, 개인용(비공용)으로, 형태에 따라 이동형, 벽부형, 스탠드형으로 구분한다.

완속충전은 교류(AC) 전력을 이용해 충전하는 방식이다. 전기차의 배터리는 직류 형태이기 때문에 교류 전원을 사용할 경우 충전기의 교류를 차량 내에서 직류로 변환해야 한다. 이로 인해 배터리 용량의 10%를 충전하는데 대략 1시간이 소요된다. 충전속도는 느리지만, 전력을 안정적으로 공급할 수 있어 배터리 효율이 높다는 특징을 지닌다. 일반적으로 아파트나 공용주택, 중소 상업시설 등에 설치된다.

급속충전은 직접 직류(DC) 전력을 공급해 충전하는 방식이다. 대략 1시간 이내에 배터리 용량의 80%까지 충전할 수 있어 충전속도가 완속충전보다 월등하게 빠르다. 많은 양의 전력을 짧은 시간 안에 충전하기 때문에 배터리 셀이 손상될 우려가 있어 통상 80% 충전까지 지원한다. 이후에는 전압을 유지하면서 전류량을 줄여 배터리 부하를 감소시키고 보호한다. 공공기관, 공용시설, 대규모 상업시설 등에 설치된다.

완속충전기는 차량 내 온보드 충전기(On-Board Charger)를 통해 직류로 변환하는데 반해, 급속충전기는 직류 변환을 위한 오프보드 충전기(Off-Board Charger)를 내장하고 있다.

완속 및 급속충전 기술



자료: 키움증권

규격에 따른 분류

충전기는 규격에 따라 AC단상(5핀), AC3상(7핀), 차데모(CHAdeMO), DC콤보(CCS(Combined Charging System)-Type1, 2) 등으로 분류된다. 완속충전기는 AC단상(5핀)을 주로 사용하고, 급속충전기는 DC콤보와 차데모를 주로 사용한다. AC3상(7핀) 충전기는 완속과 급속충전을 모두 지원한다.

AC단상(5핀)은 한국, 미국, 일본 등에서 널리 사용하는 완속충전 표준 커넥터이다. 일반적인 교류 전원을 사용하며 7kW(220V/32A)급이다. 국내에서 출시된 대부분의 PHEV가 채택하고 있다.

AC3상(7핀)은 급속충전 시 직류 전원을 사용하는 다른 표준들과 달리 교류 전원을 사용한다. 충전기 출력을 43kW 이상으로 올리기 어렵고, 설치비용이 비싸다는 단점을 가진다. 2012년에 르노가 개발했다.

DC콤보(CCS-Type1)는 한국과 미국의 급속충전 표준이다. 직류 전원을 사용해 100kW 이상 급속충전을 지원한다. 공간 활용도가 높고, 커넥터를 통합할 수 있다. 우리 정부는 급속충전 표준을 DC콤보(CCS Type1), 차데모, AC3상 등 3가지 방식에서 2020년부터 DC콤보(CCS Type1)로 통일했다.

DC콤보(CCS-Type2)는 미국과 유럽 위주의 급속충전 표준이다. AC3상의 7핀에 DC 연결핀이 있는 구조이다.

차데모(CHAdeMO)는 일본 중심의 급속충전 표준이다. 국내에서는 현대기아차가 과거에 채택하기도 했다. 완속충전을 위한 별도의 커넥터가 필요하고, 차량의 공간을 많이 차지한다. 또한, 충전기 부피가 크고 충전시간이 다소 길다는 단점을 지닌다. 차데모는 DC콤보에 밀려 시장 점유율이 낮아지고 있다. 2010년 도쿄전력이 개발했다. 차데모는 충전을 나타내는 Charge와 전기의 일본어인 덴키(でんき), 이동을 뜻하는 무브(Move)가 합쳐진 말이다.

슈퍼차저는 주지하다시피 Tesla 고유의 급속충전 규격이다. 타사 차량은 충전할 수 없다.

전기차 충전기 규격

구분	모양	특징
AC단상(5핀) (Type1)		<ul style="list-style-type: none"> 완속충전 표준, 가장 많이 사용(한국, 미국, 일본) 7kW(220V/32A)급 국내 PHEV 차량 대부분 충전 타입
AC3상(7핀) (Type2)		<ul style="list-style-type: none"> 르노, Tesla 등의 충전기 커넥터로 사용 3상을 지원하는 7개의 핀으로 구성 급속충전과 완속충전 모두 사용 가능 다른 표준들과 달리 고속 충전에서 교류 전원 사용 최대 용량은 43kW AC, 유럽에서 주로 사용
DC 콤보	CCS Type 1 	<ul style="list-style-type: none"> 미국, 한국의 표준 AC단상에 DC 연결핀이 있는 구조 100kW 이상 급속충전 지원
	CCS Type 2 	<ul style="list-style-type: none"> 미국, 유럽의 급속충전 표준 AC3상의 7핀에 DC 연결핀이 있는 구조
차데모(CHAdeMO)		<ul style="list-style-type: none"> 일본 중심의 급속충전 표준 차량 공간 많이 차지 시장 점유율 하락 중
슈퍼차저		<ul style="list-style-type: none"> Tesla 표준, 타제조사 차량 충전 불가능 유럽의 충전구는 Type2와 같은 모양이나 미국과 일본에서는 다른 모양

자료: 한국과학기술정보연구원, 기움증권

형태에 따른 분류

충전기 형태에 따라 저속은 이동형, 완속은 주로 벽부형 형태를 취하고, 급속 및 초급속은 스탠드형을 취한다. 스탠드형 충전기는 다양한 충전 속도를 구현하고, 충전 전력이 안정적인 장점을 가지지만, 설치비가 고가이고, 넓은 설치 공간이 필요하다는 단점을 가진다.

형태에 따른 충전기 분류

종류	이동형	벽부형	스탠드형
모양			
공급 전力量	최대 3kW	7kW 내외	7/50/200kW 등
장점	<ul style="list-style-type: none"> • 편리한 휴대성 	<ul style="list-style-type: none"> • 높은 공간 활용도 • 합리적 설치 비용 	<ul style="list-style-type: none"> • 충전 전력의 안정성 • 다양한 충전 속도
단점	<ul style="list-style-type: none"> • 고가의 케이블 • 느린 충전 속도 	<ul style="list-style-type: none"> • 대량 설치 시 전력 분배 고려 	<ul style="list-style-type: none"> • 고가의 설치비 • 설치 공간 차지
특징	<ul style="list-style-type: none"> • 건물 콘센트에 간단한 식별장치 (RFID태그) 부착해 충전 	<ul style="list-style-type: none"> • 분전함, 기초패드 설치 • 외부 설치해 눈, 비 노출될 경우 케노피 설치 	

자료: 환경부, LG헬로비전, 키움증권

>>> 충전기 경쟁 요인

급속충전 중심 기술력 확보 필요

충전기 사업의 경쟁 요인을 점검해 보면, 완속충전기는 기능 차별화에 한계가 있고, 가격 경쟁력이 우선시되다 보니 이미 레드오션으로 변모한 측면이 있다. 다수의 업체들이 난립해 있고, 대기업들은 아웃소싱을 활용하고 있다.

이에 비해 급속충전기는 충전 안정성을 확보하기 위한 전력 제어 및 온도 제어 기술과 시스템 통합 설계 기술이 중요시된다. 고전압 충전 모듈, 고전압 계전기 등 주요 부품을 내재화하고, 품질 신뢰성을 확보해야 한다.

충전 모듈은 고전압에서 회로의 안정성을 유지하면서 전기에너지 전환 효율을 높여야 한다. 계전기는 충전기 내 전류 제어 및 회로 보호 역할을 한다. 특히 800V 이상 고전압 전기차는 전류 제어가 어렵기 때문에 고전압 계전기가 필요하다.

충전기 제조 사업은 급속충전 중심의 기술력 우위 확보 노력이 필요하다.

충전기 판가는 제조사, 충전 사양, 솔루션 통합 여부에 따라 다르지만, 대략적으로 7kW 완속은 800달러, 14kW 완속은 1,500달러, 50kW 급속은 7,000달러, 100kW 급속은 11,000달러 수준으로 파악된다. 급속충전기가 완속충전기보다 5~15배 가량 비싸다.

2030년까지 충전기 보급이 일단락될 것이고, 그 이후로는 교체 수요 위주의 시장이 형성될 것이다.

ABB가 기술 선도

기술적으로는 ABB가 가장 앞서 있다는 평가를 받는다. ABB는 업계 최초로 600kW 초급속충전 기술을 상용화했고, 충전 케이블 냉각 기술 등 앞선 온도 제어 기술을 보유하고 있다.

대표 모델인 'Terra 360'은 최대 출력 360kW로 15분 만에 완전 충전이 가능하다. 3분 충전으로 100km 주행이 가능해진다. 한 대의 충전기로 4대의 차량을 동시에 충전할 수 있고, 모든 브랜드의 전기차가 이용할 수 있다.

ABB는 전기버스 충전을 위한 팬터그래프(집전장치) 충전 솔루션을 제공한다. 150~850V의 전압 범위에서 최대 600kW 전력을 공급한다. 전기버스의 충전 시간은 3~6분이면 충분하다.

ABB는 유럽의 3대 에너지 기업인 Royal Dutch-Shell, Total, BP와 협력을 맺고, 주유소 인프라를 전기차 충전소로 전환하는 작업을 진행하고 있다.

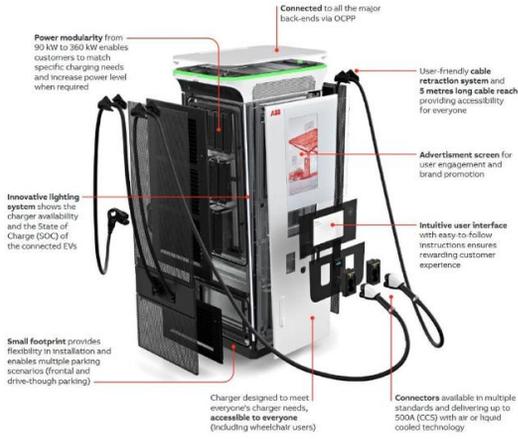
국내 급속충전기 주도 업체

국내 급속충전기 제조 업체로는 SK시그넷, LG전자(애플망고), LS ELECTRIC, 대영채비, 중앙제어, 코스텔, 에버온, 씨어스 등이 경쟁하고 있다.

충전소는 충전기, 통신 모듈, 제어 모듈, 충전관리시스템 등으로 구성된다.

DC 급속충전소의 투자 비용이 높은 이유는 하드웨어 비용이 비싸고, 신규 전력 연결이 필요하거나 상당한 송전선 보수가 필요하기 때문이다. 이는 필연적으로 충전 요금 프리미엄으로 반영된다.

ABB Terra 360



자료: ABB

전기버스용 충전 솔루션



자료: ABB

SK시그넷 급속충전기 사양



자료: SK시그넷

외형 및 무게	580 * 1100 * 2210 (400kg)
AC입력 전압	3상4선식 AC380V±10%
AC입력 주파수	50/60Hz
AC입력 역률	0.95
DC출력 최대전압	1000V
DC출력 최대전류	200A
DC출력 최대용량	200kW
효율	94%
동작온도	-25°C ~ 40°C
인증	KC인증
보호기능	출력분리, 배터리역극성, 내부과온도, 출력단락, 과전압/저전압, 지락
표시장치	24인치 터치스크린 충전량, 경과시간, 남은시간, 고장내용, 충전상태(SOC)
충전가능표준	CCS1 / CCS1

충전기 파워모듈 냉각 시스템



자료: 현대엔지니어링

SK시그넷 대용량 메가와트 차징 시스템



자료: SK시그넷

>>> 충전기 기술 개발 방향

무선충전 기술 주목

충전의 편의성을 고려하면 **무선충전** 기술이 주목받을 것이다. 전기차 무선충전은 정류장이나 도로 바닥에 무선충전기(송신부)를 매설하면, 무선충전장치(수신부)를 장착한 차량이 정차 시 충전되는 방식이다. 유선충전과 달리 차량에 무거운 커넥터를 연결하거나 충전기를 조작할 필요가 없어 간편하고, 수시로 충전할 수 있으며, 교통약자도 쉽게 이용 가능하다는 장점이 있다.

전기차 무선충전에는 자기유도, 자기공진, 전자기파 방식이 존재한다.

- 1) 자기유도 방식은 전력 송신부 코일에서 자기장을 발생시키면, 자기장이 수신부의 코일에 유도돼 전력이 전달되도록 하는 기술이다. 전송 효율이 높고, 충전시간이 짧은 장점을 가지지만, 전송거리가 짧아 충전패드에 밀착해야 하고, 동시에 여러 대를 충전하기 어렵다는 단점을 가진다.
- 2) 자기공진 방식은 송신부 코일에서 공진주파수로 진동하는 자기장을 생성해 동일한 공진주파수로 설계된 수신부 코일에 전력이 집중적으로 전달되도록 하는 기술이다. 장단점은 자기유도 방식과 반대이다. 즉, 전력 전송거리가 긴 만큼 충전패드에 정확하게 정차하지 않아도 충전할 수 있고, 복수 차량의 동시 충전이 가능하다. 반면에 충전 효율이 낮고, 충전시간이 길어진다.
- 3) 전자기파 방식은 멀리 떨어진 충전기가 수백 MHz에서 수 GHz 대역을 사용해 원격으로 전력을 보내고 센서가 전기에너지를 수집하는 방식이다. 전송 효율이 낮고, 전자파 환경 문제가 발생한다.

정해진 노선을 반복 운행하는 전기버스가 무선충전 기술을 적용하기 쉬울 수 있다. 주행가능 거리가 짧은 단점을 극복할 수 있다. 전기버스 무선충전 실증 기술로서 도로 위를 달리면서 충전할 수 있는 '자기공진형상화 기술'이 주목받고 있다. 이는 도로 밑에 설치된 전선에 전류를 흘려 자기장을 발생시키고, 버스 하부에 장착된 집전 장치에서 자기장을 모아 전기에너지를 변환하는 원리이다. 이 기술을 이용하려면 도로에 급전 레일을 설치하고, 급전 인버터로 전류를 흘려 보내야 한다. 버스 하부의 집전 장치와 연결된 레귤레이터로 배터리를 충전하면서 작동한다.

전기버스 무선충전시스템 구성 원리



자료: 서울시

충전 로봇 상용화 기대

머지않아 **자동 충전 로봇**이 상용화될 것이다.

충전 로봇은 장애물을 피해 대상 전기차까지 이동해야 하고, 충전기를 충전구에 체결해야 한다. 차량의 주차 위치, 충전구 형태, 날씨, 장애물, 충전 케이블의 무게 등 고려해야 할 변수가 많다. 이를 위해 3D 카메라 및 라이다, 인공지능, 자율주행, 제어 기술 등이 결합돼야 한다.

향후 자율주차 관제 시스템 등과 연계하면 로봇이 주차된 전기차들을 순차적으로 충전하는 등 활용도가 더욱 높아질 것이다.

현대차 자동 충전 로봇



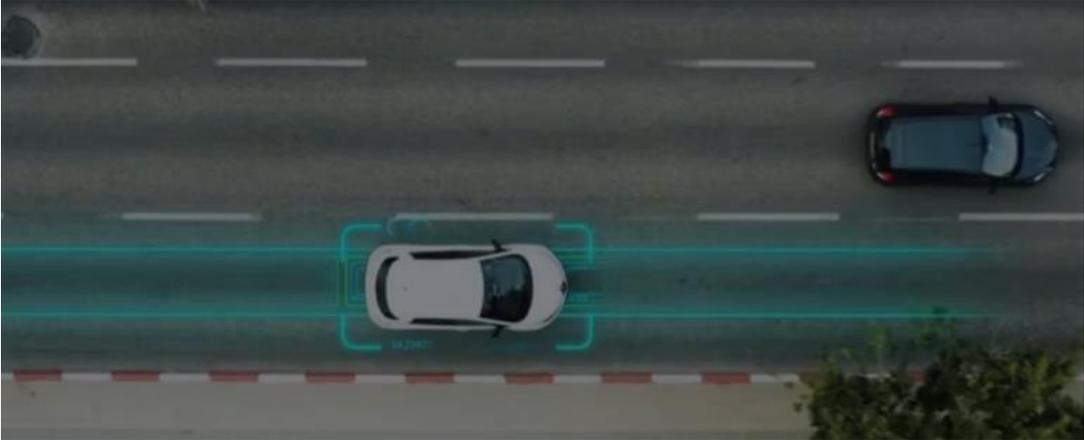
자료: 현대차

유선충전기 연계형 무선충전 기술



자료: GS커넥트

Electreon Wireless 무선충전 도로 기술



자료: Electreon Wireless

III. 충전 인프라 운영 사업자 성공 요건

>>> 플랫폼 운영 사업

모빌리티 분야

플랫폼 운영 사업은 전단부(Front-end)와 후단부(Back-end) 영역으로 나뉘어진다. 전단부는 **모빌리티** 분야로서 앱(App)을 기반으로 한다. 충전소 정보 검색, 최적 경로 추천, 즉시/예약 충전, 충전 시기 알림, 차량관리 지원, 스마트 인증과 같은 다양한 서비스를 제공한다. 플랫폼 사업이기 때문에 가입자 확보가 중요하고, 제휴 역량을 활용해 차별화된 편의 서비스를 발굴할 필요가 있다. 구독 서비스로 운용되기도 하고, 결제, 고객 데이터 분석 등의 기능이 요구된다.

충전관제 분야

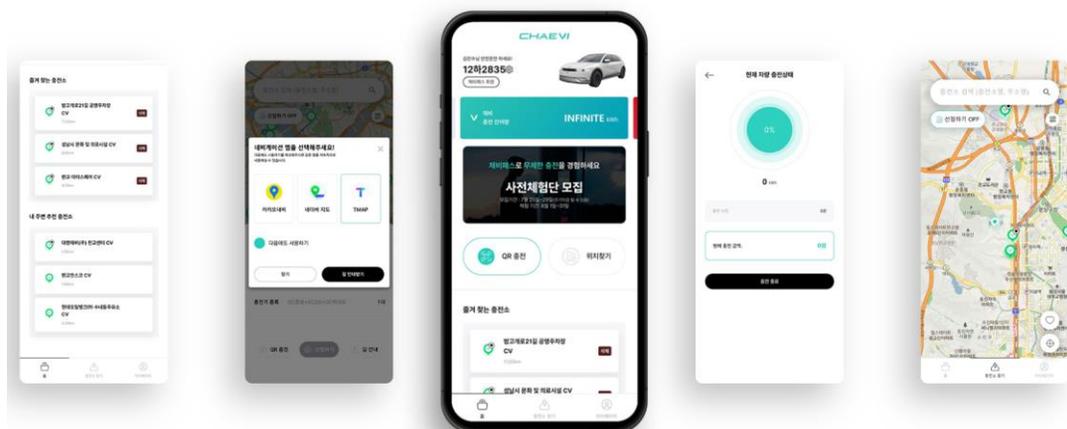
후단부는 **충전관제** 분야로서 지능형 원격 통합관제 시스템이다. 전기차 충전기로부터 충전 상황, 충전기 상태, 고장 진단 등의 정보를 얻고 제어한다. 관제 시스템이 고도화되면, 전력 변환기 등 전력 공급 상태도 관리하고, 전력 수요반응시스템(DR), 태양광 발전 등과 연계하도록 요구된다. 주차, 물류 시스템, 공유차량 서비스 등으로 관제 영역이 확장될 수 있다. 스마트 그리드 접속, 네트워크 관리, 스마트 충전, 에너지 청구 관리 등의 고도화된 소프트웨어 기술이 요구된다.

소프트웨어의 신뢰성이 중요하고, 타사 충전소 시스템과 호환성을 갖춰야 한다.

차세대 플랫폼은 사용 가능한 전력을 효율적으로 분배해 충전 프로세스를 최적화한 스마트 충전 기술, 무선 충전 기술 등을 지원해야 한다.

플랫폼 전문 기업뿐만 아니라 충전기(HW) 업체와 충전 인프라 운영(CPO) 업체도 플랫폼 운영 시장에 진입해 경쟁하고 있다. CPO가 플랫폼 개발 및 충전소 정보 제공 업체를 인수하는 사례가 늘고 있다.

전기차 충전 서비스 앱 사례: 채비 App



자료: 대영채비

>>> 충전 인프라 운영 사업

통신 서비스와 유사

충전 인프라 운영 시장은 기존 주유소 체계를 넘어 통신 서비스 시장과 유사할 것이다. 가입자를 기반으로 하고, 앱 또는 카드 등을 활용한 멤버십을 통해 운영된다. 플랫폼 서비스 사업인 만큼, 인프라 투자를 기반으로 규모의 경제를 구축하는게 가장 중요하다.

충전 인프라 운영 사업자(Charging Point Operator)는 부지를 제공받아 충전기를 설치하고, 고객에게 충전 서비스를 제공한다. CPO는 충전기(HW)를 구매하고 플랫폼(SW)을 활용하는 주체이기 때문에, 충전 밸류 체인 내에서 주도권을 확보하게 될 것이다. 충전소에서 충전하는 동안 다양한 편의 서비스를 제공해 부수적인 가치 창출을 시도한다.

구독 경제에 기반해 규모의 경제를 확보하면 영속적인 수익성을 추구할 수 있다.

핵심 이해관계자

CPO의 핵심 이해관계자는 부동산/자산 소유자, 충전기 업체, 전력회사, 고객 등이다.

- 전문 충전소, 대형 유통 업체, 상업 건물, 주차장 등 부동산/자산 소유자에게 부지를 제공받고, 임대료를 지불하거나 수익을 공유한다.
- 충전기 업체에게 충전기를 공급받고, 충전기 대금과 설치비를 지불한다.
- 전력회사로부터 전력을 공급받고, 전기료를 지불한다.
- 고객에게 충전서비스를 제공하고, 충전 요금을 받는다.

핵심 역량

핵심 역량으로 부지 선정, 충전기 설치/관리, 유지 보수, 충전소 운영 능력이 중요하다.

- 무엇보다 고객의 접근성을 높일 수 있는 핵심 부지 확보가 중요하다. 부동산/자산 소유자와 협력 관계를 구축해야 하고, 풍부한 자본력과 강력한 파트너십이 경쟁 우위 요인이 될 것이다. 대기업이 유리할 수밖에 없다.
- 충전기 설치와 관련해서는 전력회사와 협업을 통해 효율적인 배전망을 구축해야 한다.
- 충전기 유지보수를 위해서는 표준화된 공급망을 구축해야 하고, 인프라 장애 해결 시스템을 갖춰야 한다.
- 충전소 운영 측면에서는 차별화된 고객 서비스를 제공해야 하고, 합리적인 수익 배분 방식 등으로 운영 수익을 최적화해야 한다.

충전 유형에 따른 비즈니스 모델

충전 유형과 충전소 위치에 따라 비즈니스 모델이 달라진다.

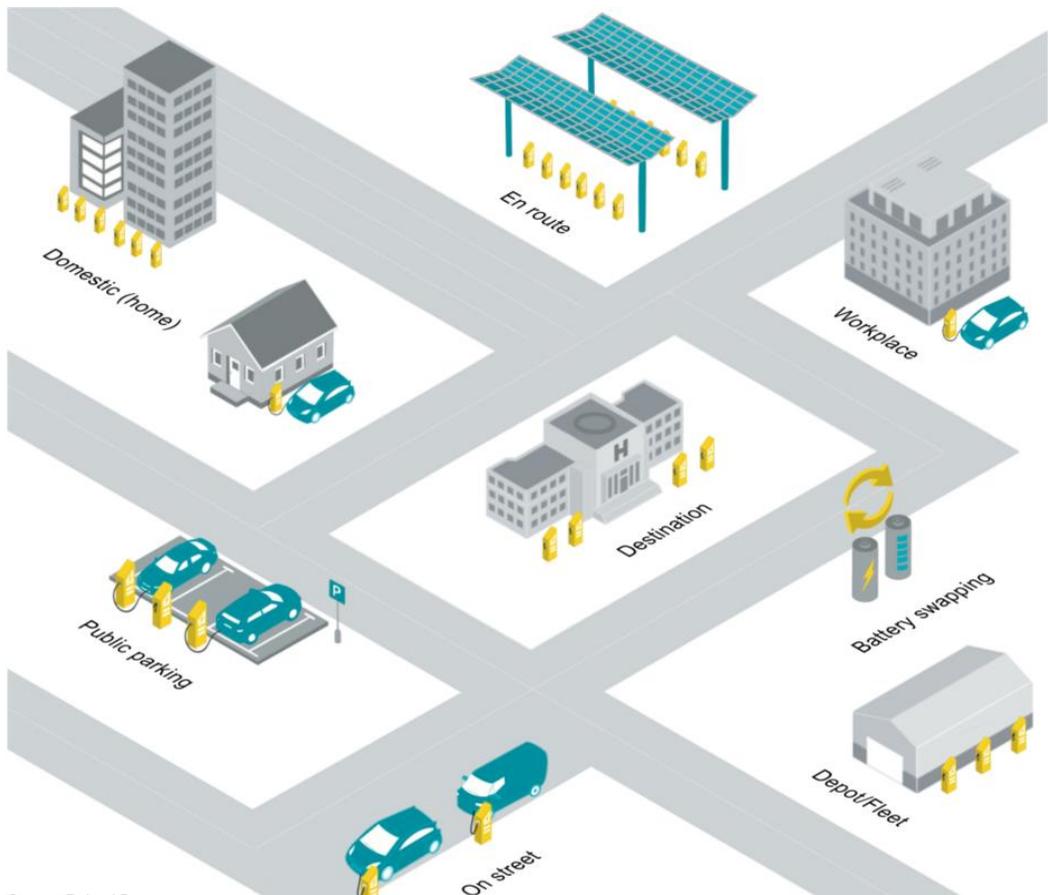
도로상(En-route), 목적지, 공공 주차, 도로변 충전은 공공/공용 충전소가 필요하고, 정거장, 직장, 가정 충전은 사적/민간 충전소가 필요한 영역이다.

- ▶ **도로상 충전**은 고속도로 휴게소처럼 공개된 앞마당형 모델로 제공되는 고출력, 고속충전이다. 충전 전력은 50~350kW이고, 급속 또는 초급속충전기가 사용된다. 이용 동기는 장거리 여행, 관광 등이다.
- ▶ **목적지 충전**은 소매점, 호텔, 극장 등과 같은 상업시설에서 제공되는 준공용 충전으로서 사용자가 다른 활동을 수행하는 동안 충전할 수 있다. 충전 전력은 7~150kW이고, 목적지 체류 시간에 따라 다양한 유형의 충전기가 사용된다. 상업시설로 이용자를 유인할 수 있고, 이용자로부터 추가 수익을 창출할 수 있다.

- ▶ **공공 주차 충전**은 주거 지역 외부의 공용 충전 네트워크이다. 충전 전력은 7~50kW이다.
- ▶ **도로변 충전**은 가정에서 충전할 수 없는 주민들의 야간 충전 수요를 충족시키기 위한 주거 지역의 공용 충전 네트워크이다. 충전 전력은 3~11kW로 완속이고, 주로 야간 또는 장시간 주차 시 이용한다.
- ▶ **정거장 충전**은 버스 등 상업용 차량을 위해 중앙 차고에 구축하는 민간 충전이다. 충전 전력은 3~50kW이다.
- ▶ **직장 충전**은 일반적으로 직원들의 출퇴근 차량이 대상이고, 낮시간 충전이 이루어진다. 충전 전력은 7~22kW이다. 건물의 기존 인프라를 효율적으로 활용할 수 있다.
- ▶ **가정 충전**은 전기차 소유자의 거주지에서 주로 야간 충전이 이루어진다. 충전 전력이 3~7kW로 가장 완속인 만큼, 충전 비용이 가장 저렴하다.

비즈니스 관점에서는 자본력과 충전 속도에 따라 세그먼트를 분류할 수 있다. 자본이 많으면서 급속충전 시장에 참여하는 사업자는 고속도로 휴게소처럼 이용률이 높은 장소에서 가장 많은 혜택을 볼 수 있다. 이에 비해 자본이 적으면서 급속충전 시장에 참여하는 사업자는 쇼핑몰, 식당, 호텔처럼 이용도가 높은 장소에서 강력한 상업적 파트너십을 구축해야 한다.

전기차 충전 유형



자료: Roland Berger

충전기 위치가 비즈니스 모델에 미치는 영향

구분	도로변 충전	도로상 충전	목적지 충전	공유 가정/직장 충전	배터리 교환
충전기 종류	<ul style="list-style-type: none"> 모든 충전기 유형 가능 야간 또는 장기간 주차 시 느린 속도 도시에서 급속 허브 	<ul style="list-style-type: none"> 급속 또는 초급속충전기 	<ul style="list-style-type: none"> 목적지에서 체류 시간에 따라 모든 타입 가능 	<ul style="list-style-type: none"> 주로 느린 단상 AC 충전 	<ul style="list-style-type: none"> 차량의 플러그인 없음 배터리는 현장 또는 외부에서 충전
설치 동기	<ul style="list-style-type: none"> 가정용 충전 보완 혹은 교체 보급 간격 축소 보다 광범위한 사용 사례 해결 	<ul style="list-style-type: none"> 장거리 여행 관광 	<ul style="list-style-type: none"> 목적지로 사업 유치 사용자로부터 추가 수익 관광 	<ul style="list-style-type: none"> 수익과 고용 창출 기존 인프라의 효율적인 사용 최소 비용 	<ul style="list-style-type: none"> 충전 시간 단축 그리드 외부 위치에서 교환 허용 신속한 배터리 유지 관리
그리드 연결	<ul style="list-style-type: none"> 사용 가능한 전력을 제한하지만, 현장 스토리지 또는 그리드 업그레이드를 통해 항상 가능 				<ul style="list-style-type: none"> 교환 현장에서 의무 사항 아님
그리드 서비스	<ul style="list-style-type: none"> 가능, 특히 체류 시간이 길 경우 가능 	<ul style="list-style-type: none"> 불가, 충전 속도에 중점을 두기 때문 	<ul style="list-style-type: none"> 체류 시간에 따라 제한적 	<ul style="list-style-type: none"> 점점 더 확산 	<ul style="list-style-type: none"> 충전 현장에서 가능
소유권 모델	<ul style="list-style-type: none"> 자영업자 사업자 	<ul style="list-style-type: none"> 허가 	<ul style="list-style-type: none"> 대여 	<ul style="list-style-type: none"> 소유자가 충전 지점 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 일반적으로 소유자가 운영
사업 모델 예시	<ul style="list-style-type: none"> 스웨덴의 전력 충전 도로 	<ul style="list-style-type: none"> 프랑스의 고속도로 충전 인프라에 대한 입찰 절차 	<ul style="list-style-type: none"> 사업을 위한 서비스로서 턴기 충전 	<ul style="list-style-type: none"> 공유 앱을 통한 지역 사회에서 충전 	<ul style="list-style-type: none"> 자동차 제조업체가 전 기차 설계 시 교환 가능한 배터리 포함, 교환 스테이션 구축/운영

자료: Roland Berger, 키움증권

국내 운영 사례

국내 운영 사례를 통해 구체적으로 살펴 보자. 국내 시장은 환경부, 한국전력 등 공공 주도에서 민간 주도로 전환되는 과도기에 있다.

국내 충전시설 보조 및 인프라 운영 사업자(가나다순)는 GS커넥트(G차저), LG헬로비전, SK일렉링크(에스에스차저), 대영채비, 매니지온, 보타리에너지, 삼성이브이씨, 서울씨앤지, 성민기업, 스타코프, 신세계 아이앤씨, 씨어스, 아마노코리아, 아이마켓코리아, 에버온, 유니이브이, 이지차저, 이카플러그, 제주전기 자동차서비스, 중앙제어, 차지비, 클린일렉스, 타디스테크놀로지, 파워큐브코리아, 펌프킨, 플러그링크, 한국전기차인프라기술, 한국전기차충전서비스, 한국전자금융, 한화솔루션(한화모티브), 현대엔지니어링, 홈앤서비스, 휴맥스이브이 등 총 34개사에 달한다. 시장 초기이다 보니 업체별 사업 범위와 규모에 있어 편차가 크다.

이 가운데 민영 업체 중 SK일렉링크(에스에스차저), 차지비, 에버온, 대영채비, 파워큐브코리아 등이 멤버십 규모에서 앞서 있다.

충전 인프라 운영 사업은 멤버십을 기반으로 하고, 멤버십 회원은 비회원보다 할인된 요금제를 적용받는다. 비회원은 '로밍' 서비스를 이용하게 된다. 유료 멤버십 요금제를 운영하기도 하는데, 이 경우 충전요금의 할인폭이 더욱 크고, 세차, 차량관리 서비스 등 차별적인 서비스를 제공하기도 한다.

자동 충전, 배터리 성능 관리, 예약 충전, 충전 배달 등 서비스를 차별화하기 위한 경쟁이 이루어지고 있다. 법인 회원에게는 렌탈 멤버십 요금제를 적용하기도 한다.

유료 멤버십 사례

유료 멤버십 요금제를 운영하는 SK일렉링크 사례를 보면, 장거리 이동용 또는 여객운수용 고객 대상 상품인 월 29,900원 요금제와 출퇴근용 고객 대상 상품인 월 11,900원 요금제를 운영하고 있다. 월 최대 약정 충전량은 각각 1,200kWh, 300kWh이다. 유료 요금제 혜택으로서 자사 급속충전기 이용 시 충전요금 최대 50% 할인(약정량 이내), 한국전력 급속충전기 이용 시 충전요금 상시 20% 할인(약정량 이내), 예약 충전 무료 서비스, 충전기 이용 요금의 3% 적립 등의 서비스를 제공한다. SK일렉링크의 충전 요금표(kWh당)를 보면, 100kW 이상 급속충전 기준으로 멤버십 회원은 347.2원, 유료 구독 회원은 173.6원, 비회원은 470.0원이다.

전기요금 특례할인 제도 폐지

우리나라의 경우 충전용 전력에 부과하는 전기요금 특례할인 제도가 2017년부터 시행돼 단계적으로 할인율이 축소되다가 2022년 7월 이후 폐지됐다. 민간 사업자의 평균 충전요금(kWh당)은 2018~20년 6월까지 171.8원, 2020년 7월~21년 6월까지 255.5원, 2021년 7월~22년 6월까지 304.5원(100kW 이상), 2022년 7월 이후 333.1원(100kW 이상)으로 변동돼 왔다.

현대 아이오닉 5(Long Range)를 예로 들어 충전비용을 산출해 보자. 배터리 용량이 77.4kWh이고, 배터리 용량의 80%를 100kW 급속충전할 경우 평균 충전비용은 **20,626원**이 소요된다. 1회 충전 주행거리가 450km이고, 80% 충전 시 360km이며, 하루 평균 주행거리를 40km로 가정하면, 1회 충전으로 9일간 주행할 수 있고, 월 충전 횟수는 3.3회 필요하다. 이 경우 월간 충전비용은 **68,752원**이다. 급속이 아니라 완속으로 충전하면 비용이 60% 수준으로 낮아진다. 내연기관차 주유비용보다 많이 싸다.

국내 전기차 충전요금 현황

구분	민간 사업자(평균)	환경부/한국전력
2018		
2019	171.8원	173.8원
2020	6월 이전	
	7월 이후	
2021	6월 이전	255.7원
	7월 이후	293.4원(100kW 미만) 304.5원(100kW 이상)
2022	6월 이전	
	7월 이후	325.8원(100kW 미만) 333.1원(100kW 이상)

자료: 산업통상자원부

충전기 시공 및 설치 절차



자료: LG헬로비전

글로벌 최대 사업자는 ChargePoint

ChargePoint가 글로벌 최대 충전 인프라 운영 사업자이고, 북미와 유럽 시장을 선도하고 있다. 현재 북미와 유럽에서 22만 5천여기의 충전기를 운영하고 있고, 이 중 급속충전기는 1만 8,900여기이며, 로밍을 거치면 46만 5천여기에 접근 가능하다. 지난해 북미에서 상업용 충전기 4만기를 판매했다. 유럽에서는 16개국에 진출했고, 에너지 소매 업체, 임대 솔루션 제공 업체 등과 파트너십을 구축하고 있다. 구독 소프트웨어, 네트워크 솔루션까지 수직적으로 통합한 비즈니스 모델을 운영하고 있다.

Chargepoint 충전기 커버리지 현황

225,000+ activated ports | 18,900+ activated DC ports | 465,000+ ports through roaming reach



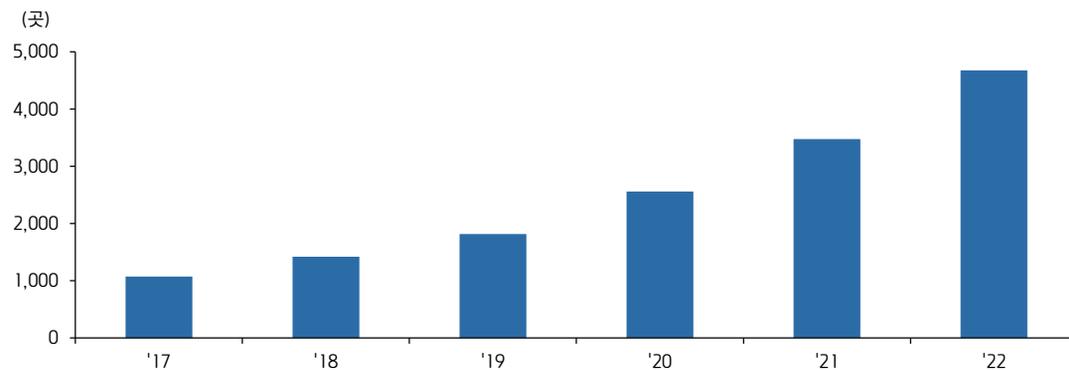
자료: Chargepoint

Tesla는 CPO 사업 병행

Tesla는 충전기를 직접 설치하고 관리하면서 CPO 사업을 병행하고 있다.

지난해 말 기준 4,678곳의 슈퍼차저 충전소와 42,419기의 충전기를 보유하고 있다. 최근 1년 동안 충전소는 1,202곳, 충전기는 10,921기를 늘렸다. 슈퍼차저는 250kW 급속충전을 제공하고, 15분 충전으로 최대 200마일을 주행할 수 있으며, 배터리 사전 조정 기능을 통해 충전 시간을 단축했다.

Tesla Supercharger 충전소 추이



자료: Tesla

IV. 한국 시장 분석

>>> 한국 충전 인프라 현황

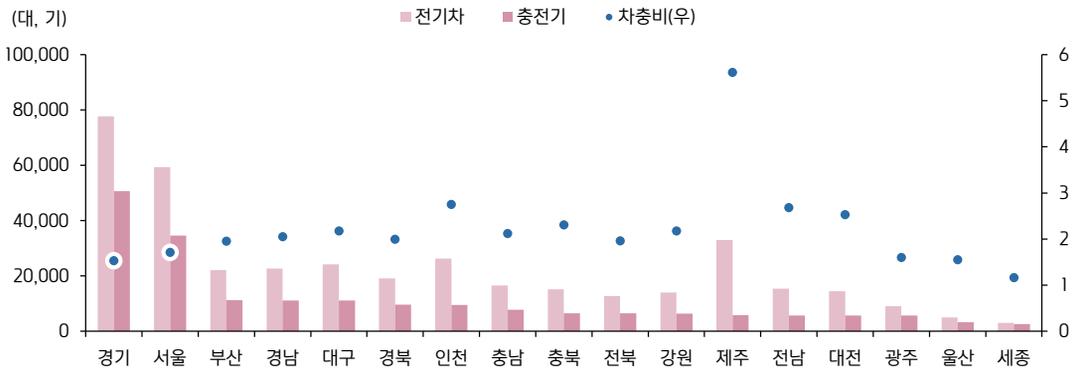
한국 차충비 2 수준

지난해 말 기준으로 국내에서는 19만 4,081기의 충전기가 구축돼 있다. 이 중 완속충전기가 17만 3,440기로 89%이고, 급속충전기는 2만 641기이다. 운영 주체별로는 민간 사업자가 17만 5,008기로 90%를 차지하고, 나머지는 한국전력, 환경부, 지자체가 운영한다.

국내에 전기차는 39만대가 보급돼 있다. 충전기 1기당 평균 전기차 2.01대를 담당하고 있는 셈이다. 지역별로 경기, 서울, 부산, 경남 순으로 충전기가 많이 보급돼 있고, 차충비는 세종, 경기, 울산, 광주, 서울 순으로 양호하다.

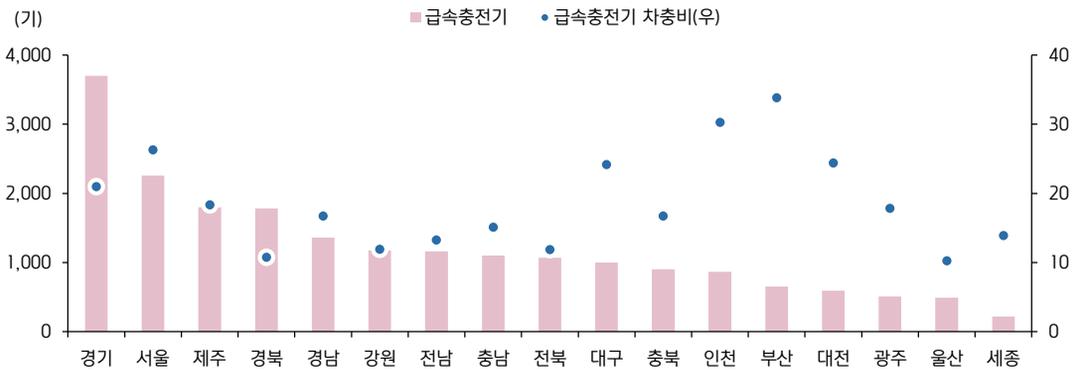
급속충전기로 범위를 제한하면, 차충비는 18.9로 높은 수준이다. 특히 수도권과 광역시의 차충비가 높아 지역 불균형을 완화해야 하는 과제를 안고 있다.

한국 지역별 전기차 및 충전기 보급 현황(22년 말)



자료: 국토부

한국 지역별 급속충전기 보급 현황(22년 말)



자료: 국토부

충전 인프라 이용 현황

전력거래소에서 분석한 충전 인프라 이용 현황(2021.12)이 흥미롭다.

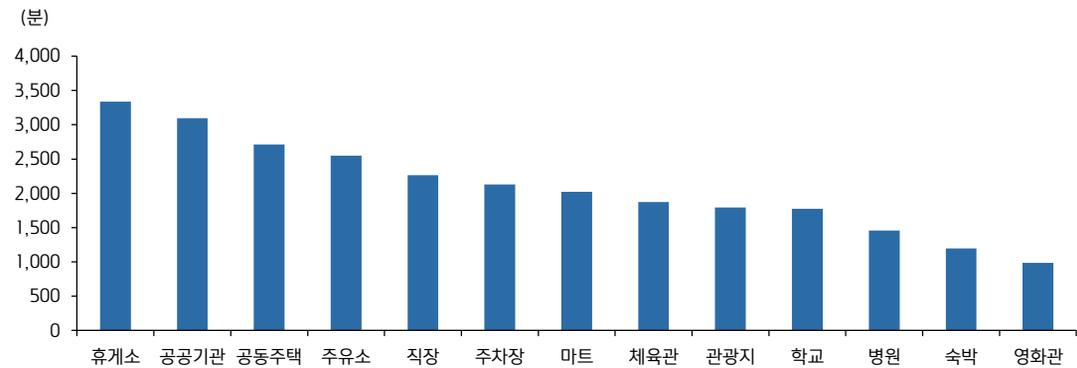
1회 충전 시 평균 이용시간은 급속은 38분, 완속은 4시간 40분이다.

설치 장소별 이용시간은 **휴게소**가 가장 많고, 공공기관, 공동주택, 주유소, 직장, 주차장, 마트, 체육관, 관광지 순인데, 급속은 휴게소, 주유소, 공공기관, 체육관, 주차장, 마트 순이었고, 완속은 공공기관, 마트, 공동주택, 주차장, 직장, 관광지 순이었다. 주유소는 급속 비중이 월등하게 높고, 공동주택은 완속 비중이 월등하게 높다.

급속은 낮시간, 완속은 심야시간에 충전비율이 높다.

급속은 여름과 가을, 완속은 봄과 겨울에 이용시간이 높다. 여름철엔 휴가철 장거리 이동 수요가 특징적이고, 겨울철에는 추운 날씨에 전비가 낮아지기 때문에 평상시 완속충전 수요가 많아진다.

한국 설치 장소별 충전기 월평균 이용 현황(20.7~21.6)



자료: 전력거래소

>>> 충전 인프라 관련 규정과 지원책

충전시설 설치 대상과 비율 확대

우리나라는 2016년에 '전기차충전기 의무설치제도'를 도입했고, 신축시설에만 적용해 왔다. 그러다가 '친환경자동차법' 개정안(22.1.28 시행)에서 전기차 충전시설 의무설치 대상을 확대하고, 충전시설 설치 비율을 높이도록 규정하고 있다. 100세대 이상 아파트와 총주차면수 50면 이상 공중이용시설 및 공영주차장은 충전시설을 의무로 설치해야 한다.

설치해야하는 충전시설의 수는 신축시설의 경우 총주차면수의 5%, 기축시설은 2%로 강화했다. 기축시설 중 공공시설은 법 시행 후 1년, 공중이용시설은 2년, 아파트는 3년 내에 설치해야 한다. 이는 전기차 보급 목표와 동등한 수준으로서 전기차 사용자의 충전 편의를 높이고자 함이다. 2025년까지 전기차 누적 보급 목표는 113만대이고, 전체 차량의 5%에 해당한다.

정부는 2025년까지 교통 거점에 급속충전소를 1만 2,000곳 이상 구축하기로 했다. 이는 현재 주유소 수와 맞먹는다. 2025년부터 공공 급속충전기를 단계적으로 민간에 이양해 민간 중심의 생태계 조성을 지원할 계획이다.

충전기 구축 비용 지원

이와 별도로 정부는 2017년부터 민간 충전 사업자에게 충전기 구축 비용의 일부를 지원하고 있다. 주유소, 음식점, 편의시설, 산업체 등 누구나 사용 가능한 개방형 공용 급속충전기를 설치하는 사업자가 대상이고, 급속충전기 1기당 설치 비용의 50% 이내에서 보조금을 지급한다. 보조금은 설치용량과 설치대수에 따라 차등 지급하는데, 올해 사업 계획안 기준으로 1기당 최소 1,500만원(50kW, 6기 이상)에서 최대 8,950만원(300kW 이상, 1기)을 지원한다.

2022년까지 총 1,530기를 보급했다. 올해는 충전용량 50kW 환산 기준 600기 이상을 보급할 예정이다. 2025년까지 1만 7,000기를 보급할 계획이다.

환경부 지원 확대

환경부는 올해 완속충전기 6만기, 급속충전기 2천기 등 총 6만 2천기 구축을 지원할 계획이다. 올해부터 공동주택 입주자대표 등도 완속충전기를 환경부에 신청할 수 있다. 급속충전기는 지역특성, 전기차 보급 등과 연계해 대상자를 선정, 지원할 예정이다.

환경부는 한국도로공사 휴게소 211곳에 지난해 말 기준 급속충전기 786기를 운영하고 있고, 올해 추가로 468기를 설치할 계획이다. 휴게소당 평균 급속충전기는 지난해 말 3.7기에서 올해 말 5.9기로 늘어날 것이다.

전기화물차 과부하 문제

전기차 차종과 운전자 유형이 다양해지면서 기존 충전 시설로 대응이 어려운 문제점들이 늘어나고 있다. 대표적으로 전기화물차의 확산에 따른 과부하 문제이다. 전기화물차는 주행거리가 짧고, 충전속도가 느리기 때문에 급속충전기를 자주, 오랜 시간 사용하게 되며 급속충전기 부족을 심화시킨다. 예컨대, 1톤 화물차 기준으로 주행거리는 화물 적재 시 180km 미만인데 반해, 충전시간은 100kW 급속충전기 사용 시 80% 충전에 50분 내외가 소요된다.

국내 전기화물차 등록 대수는 2019년 1,140대에서 2022년에는 81,236대로 늘어났다. 이에 따라 급속충전기 이용시간(최대 50분)과 충전용량(최대 80%)을 제한해 장기간 충전기 독점 사용을 방지하는 조치가 필요하다. 환경부는 화물차고지, 물류센터 등에 전기화물차 맞춤형 완속 및 급속충전시설을 우선 구축해 나갈 계획이다.

V. 주요 업체 동향

대기업집단 각축장 양상

앞서 언급한 대로 국내 급속충전기 제조는 SK시그넷, LG전자, LS ELECTRIC, 대영채비, 중앙제어, 코스텔, 에버온, 씨어스 등이 앞서가고 있다.

충전 인프라 운영 사업은 SK, LG, 현대차, GS, LS, 롯데, 한화, 신세계 등 국내 대기업집단들의 각축장 양상을 보인다. 근래 M&A가 가장 활발한 분야 중 하나이다.

저마다 사업 초기 강점이 있다. 1) 정유 업체들은 기존 주유소 전국망을 활용할 수 있고, 에너지 기업으로서 친숙함이 강점이다. 2) 통신 서비스 업체들은 멤버십 운영 경험에서 앞서고, 기존 통신 고객 대상 마케팅이 용이하다. 3) 모바일 플랫폼 기업들은 앱 기반 플랫폼의 성능과 서비스 연계 측면에서 강점을 가지고, 4) 충전기 제조사들은 설치된 자사 제품 네트워크를 바탕으로 결제 등 서비스 분야로 확장해 가려는 의지를 갖게 된다.

통신 서비스처럼 대규모 사업자 중심으로 재편될 가능성이 높다. 적기 투자와 차별화 솔루션이 중요하다.

© 먼저, SK그룹의 적극적인 행보가 눈에 띈다. SK네트웍스, SK시그넷, SK E&S 등 다수의 계열사가 충전 사업을 추진하고 있고, 사업 주체를 일원화하는 방안을 논의 중이라는 소식도 있다.

SK네트웍스는 충전 인프라 운영 사업자인 에스에스차저를 인수해 SK일렉링크로 출범시켰다. SK일렉링크는 전국에 1,678기(23년 1월 기준)의 급속충전기를 운영하고 있고, 민간 최대 규모이다. SK네트웍스는 완속충전기 업체인 에버온에도 지분을 투자해 2대 주주가 됐다. SK렌터카와도 시너지를 추구한다는 계획이다.

SK시그넷은 SK가 2021년 글로벌 충전기 업체인 Signet EV를 2,930억원에 인수하면서 출범했다. 미국 초급속충전기 시장에서 경쟁력을 인정받고 있고, 주로 Electrify America의 충전 인프라 구축 프로젝트에 공급하고 있다. 미국 텍사스주에 초급속충전기 공장을 설립해 본격 가동을 앞두고 있다. 국내에서는 주력 제품인 100kW, 200kW급 급속 라인업과 함께 최근 400kW급 초급속 모델을 선보였다. 대용량 배터리가 탑재된 상용차 충전에 적합한 MW급 충전기 프로토타입 모델도 공개했다.

SK E&S는 미국 충전 사업자인 에버차지를 인수했다.

SK일렉링크 급속충전소



자료: SK일렉링크

SK시그넷 충전기 라인업



자료: SK시그넷

◎ LG그룹은 LG전자와 LG유플러스가 중심에 있다. LG전자가 충전기 및 충전관제 시스템, LG유플러스가 충전 인프라 운영을 주도하고 있다.

LG전자는 지난해 연말 조직 개편을 통해 'EV충전사업담당' 조직을 신설하고, 평택 LG디지털파크 내에 충전기 생산 라인을 구축했다. 과거 스마트폰 생산 라인이 충전기 생산 라인으로 탈바꿈한 셈이다.

LG전자는 지난해 애플망고를 인수하면서 자체적인 충전기 제조 역량을 강화했다. 애플망고는 완속 및 급속충전기 원천 기술을 보유한 기업이다. LG전자가 지분 60%, GS에너지와 GS네오텍이 각각 34%, 6%를 취득했다. 또한 애플망고를 통해 스피의 충전 사업부를 인수했다.

애플망고는 슬림형 디자인 설계 역량을 강조한다. 설치 공간 절약, 공사 비용 절감 등의 장점을 가진다. 향후 북미 급속충전기 시장 공략을 강화할 계획이다.

LG전자는 'e-Centric'이라는 브랜드로 충전솔루션의 사업화를 진행하고 있다. 지능형 충전관제 시스템을 중심으로 충전기, 사이니지 등으로 구성되며, 전력 변환기, ESS 등으로 아이টে를 확장할 수 있다. 초기에는 B2B 상업용 영역에 주력하고, 주거용 영역으로 확대해 갈 계획이다.

LG유플러스, LG CNS 등과 협업해 충전 인프라 운영 사업 진출을 시도할 수 있다.

LG전자의 충전 인프라 사업은 올해 의미있는 매출을 시작으로 2027년까지 매년 2배씩 성장하는 모습이 기대된다.

그룹 내에서 LG헬로비전이 충전기 설치 및 운영 사업을 주도하다가 모회사인 LG유플러스가 이어 받아 충전 플랫폼 서비스로 확장해가는 양상이다. LG유플러스는 충전 통합 플랫폼 앱인 '볼트업(Volt UP)'을 출시했다. 통신사 할인, 충전 시간 예약 시스템 등 차별적인 서비스를 준비하고 있다. 연초에 LG헬로비전과 영업양수도 계약을 체결해 전기차 충전 사업을 넘겨 받았다.

애플망고 급속충전기



자료: 애플망고

LG U+ 전기차 충전 앱 볼트업



자료: LG유플러스

◎ 현대차 그룹은 2021년부터 초급속 전기차 충전 브랜드인 '이피트(E-pit)'를 운영하고 있다. 전국에 130기의 이피트를 구축했고, 올해 130기를 추가로 설치할 계획이다. 지난해 전기차 충전 서비스 플랫폼(E-CSP)을 선보였다.

현대차 그룹은 미래형 전기차 충전 로봇(ACR)을 공개했다. 전기차 충전 로봇은 충전기 케이블을 차량 충전구에 체결해주고 충전이 완료되면 충전기를 제자리에 돌려놓는 외팔형 로봇이다. 초급속충전 환경에서는 충전 케이블이 두껍고 무거워지기 때문이라도 사람을 대신해 충전 로봇의 활용성이 커질 것이다.

현대기아차 초급속충전 브랜드 E-pit



자료: 현대차

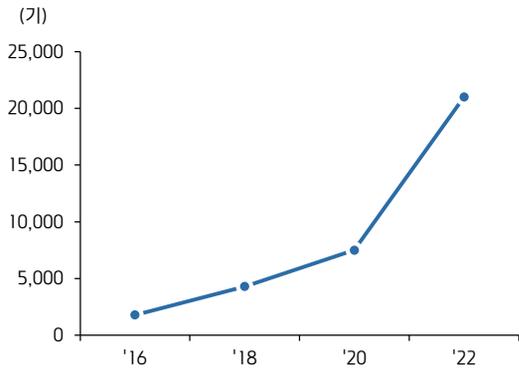
현대차 전기차 충전 로봇



자료: 현대차

© GS 그룹에서는 GS에너지의 자회사인 GS커넥트가 충전 서비스 사업자로 자리잡았다. GS커넥트는 지난해까지 전국에 충전기 2.1만기를 설치했고, 2025년까지 7만기 설치를 목표로 하고 있다. GS커넥트는 전기차 충전 앱 'G차저'를 운영하고 있다. G차저는 약 9만명(23년 1월 기준)의 회원을 확보했다. GS커넥트는 향후 지능형 충전관제, 스마트 무선충전, 전력수요관리, 가상 발전소 등으로 사업 분야를 넓혀갈 계획이다. GS에너지는 또다른 충전 인프라 사업자인 차지비를 인수했다. GS에너지를 중심으로 애플망고의 지분 40%를 취득했다.

GS커넥트 국내 충전기 설치량 추이



자료: GS커넥트

GS커넥트 고효율 무선 충전 실증



자료: GS커넥트

© LS 그룹에서는 충전 인프라 사업을 위해 LS E-Link를 출범시켰다. LS ELECTRIC은 충전기 제조를 전담한다.

LS E-Link는 B2B 분야 운송 및 물류 회사에 특화된 사업모델을 추구하고 있다. 대형 운송/물류 사업자 대상 사업 기회를 선점하고자 하고, 버스 충전기, 천장형 충전기, 이동형 배전솔루션, 버스용 관제 시스템 등 차별적 솔루션을 갖출 계획이다.

LS ITC가 충전관제 시스템을 맡는다.

LS일렉트릭은 배전 기술과 전력변환 기술에서 앞서 있다. 급속충전기는 50kW/100kW 제품을 공급하고 있다.

국내 최초로 솔리드스테이트 변압기(SST) 기반 충전 플랫폼을 공개하며 기술력을 과시했다. SST 기반 충전 플랫폼은 전력반도체를 적용해 변압은 물론 직류-교류간 변환이 가능한 것이 특징이다. 충전 효율을 높이는 동시에 별도의 전력변환장치가 필요하지 않다는 점에서 차별화된다. SST를 사용하면 충전소 설치 시 면적은 최대 40%, 무게는 50% 이상 줄일 수 있다고 한다.

LS ELECTRIC 급속충전기



자료: LS ELECTRIC

LS ELECTRIC 전기차 충전 플랫폼



자료: LS ELECTRIC

◎ 이밖에 롯데 그룹은 롯데정보통신이 충전기 제조사인 중앙제어를 인수했다. 중앙제어는 충전기 2.7만기를 구축했고, 9천여기를 관리하고 있으며, 연간 1.2만기를 생산할 수 있는 능력을 갖췄다. 충전 플랫폼 'EVSIS'를 출시하며 서비스 분야에 진출했다. 백화점, 마트 등 롯데 그룹 수요에 대응해 충전 인프라를 구축, 운영하고 있다.

◎ 한화 그룹은 한화솔루션이 전기차 충전 브랜드 '한화모티브'를 내세웠다. 전기에너지 전문 대기업을 표방한다. 한화솔루션은 충전 인프라 시공에서부터 컨설팅, 투자, 운영, 유지보수에 이르는 종합 솔루션을 제공하고자 한다.

◎ 신세계 그룹은 신세계 I&C가 맡았다. 전기차 충전 플랫폼 '스파로스EV'를 출시했다. 충전기 공급 및 유지보수를 위해 SK시그넷과 제휴를 체결했다. 충전기를 올해 2천기 이상 구축하고, 2025년에 3만기까지 늘려가겠다는 목표이다. 신세계 그룹 내 유통, 레저 시설 수요가 존재한다.



기업분석

LG전자
(066570)

BUY(Maintain)/목표주가 160,000원
여느때보다 선진화된 사업 포트폴리오

LS ELECTRIC
(010120)

BUY(Maintain)/목표주가 85,000원
한국의 ABB

SK시그넷
(KONEX: 260870)

Not Rated
급속충전기 시장의 최강자

모트렉스
(118990)

Not Rated
옴션에서 필수품으로

원익피앤이
(217820)

Not Rated
올해 기대되는 해외 사업 확장

신세계&C
(035510)

Not Rated
전기차 충전의 신세계

LG전자 (066570)



BUY(Maintain)

주가(3/31): 115,300원

목표주가 160,000원

전기전자 Analyst 김지산
jisan@kiwoom.com

여느때보다 사업 포트폴리오가 선진화돼 있다. 고질적인 적자 사업이었던 스마트폰과 태양광 등이 사라졌고, 자동차부품의 이익 기여는 기대 이상이다. 인큐베이팅했던 로봇과 전기차 충전 인프라도 매출 성과가 본격화되고, 매년 고성장해 갈 것이다. 상반기 실적은 차별적이면서 극적일 전망이다. 주가 재평가만 남았다.

Stock Data

KOSPI (3/31)	2476,86pt		
시가총액	188,686 억원		
52주 주가동향	최고가	최저가	
	127,000 원	77,800원	
최고/최저가 대비 등락	-10.9%	45.4%	
주가수익률	절대	상대	
	1M	1.7%	0.0%
	6M	43.9%	26.4%
	1Y	-6.5%	4.7%

Company Data

발행주식수	163,648 천주
일평균 거래량(3M)	831천주
외국인 지분율	27.3%
배당수익률(23E)	0.7%
BPS(23E)	123,112원
주요 주주	LG 외 3인 33.7%

Price Trend



여느때보다 선진화된 사업 포트폴리오

>>> 상반기 극적인 이익 모멘텀 기대

전기전자 업종 내 차별적이면서 극적인 실적 모멘텀 부각. 1분기에 이어 2분기 실적도 시장 예상치 크게 상회할 전망. 평가(P)는 인플레이션 국면 경과하면서 높은 수준 형성, 북미 프리미엄 수요에 기반해 제품 Mix 양호, 출하량(Q)은 유통 재고 건전화와 함께 재차 출하가 확대될 여건 마련, 원가(C)는 물류비 중심으로 비용 절감 효과 극대화될 전망.

가전은 북미 중심으로 프리미엄 수요 양호한 가운데, 신가전 앞세워 점유율 높여가는 중. TV는 유럽 OLED TV 수요 회복세 긍정적, 플랫폼 비즈니스의 이익 기여 본격화. 자동차부품은 매출과 수주 모두 호조, 프리미엄급 인포테인먼트 위주로 제품 Mix 개선, 차량용 램프도 정상수익성 회복.

>>> 성장 사업 성과 확대, 충전 인프라 사업 주목

자동차부품이 기대 이상으로 순항하는 가운데, 로봇, 전기차 충전 인프라 등 신규 사업이 본궤도에 진입함에 따라 기업가치 재평가의 근거가 될 것.

충전 인프라는 애플망고 인수하면서 자체적인 충전기 제조 역량 강화, 북미 급속충전기 시장 공략 강화할 계획. 충전솔루션 사업화 진행 중, 지능형 충전관제 시스템 중심으로 충전기, 사이니지 등으로 구성, 전력 변환기, ESS 등으로 아이템 확장 예정. 초기에는 B2B 상업용 영역에 주력하고, 주거용 영역으로 확대해 갈 계획. 계열사와 협력해 충전 인프라 운영 사업 진출 시도할 가능성 존재. 충전 인프라 사업은 2027년까지 매년 2배씩 성장 기대.

투자지표	2020	2021	2022	2023E	2024E
매출액(억원)	580,579	747,216	834,673	874,813	928,790
영업이익(억원)	39,051	38,638	35,510	44,082	46,616
EBITDA(억원)	64,212	67,027	64,646	73,069	76,078
세전이익(억원)	33,433	35,434	23,965	39,376	46,331
순이익(억원)	20,638	14,150	17,197	27,741	33,898
지배주주지분순이익(억원)	19,683	10,317	11,964	23,077	28,866
EPS(원)	10,885	5,705	6,616	12,761	15,594
증감율(%YoY)	6,191.6	-47.6	16.0	92.9	22.2
PER(배)	12.4	24.2	13.1	9.0	7.3
PBR(배)	1.58	1.45	0.81	0.93	0.80
EV/EBITDA(배)	4.7	4.7	3.1	3.0	2.5
영업이익률(%)	6.7	5.2	4.3	5.0	5.0
ROE(%)	13.2	6.3	6.6	11.1	12.0
순부채비율(%)	27.3	23.3	8.1	-6.0	-16.4

자료: 키움증권

포괄손익계산서

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
매출액	580,579	747,216	834,673	874,813	928,790
매출원가	425,492	558,488	633,174	658,509	701,184
매출총이익	155,087	188,729	201,499	216,304	227,606
판관비	116,036	150,091	165,989	172,222	180,990
영업이익	39,051	38,638	35,510	44,082	46,616
EBITDA	64,212	67,027	64,646	73,069	76,078
영업외손익	-5,618	-3,204	-11,545	-4,706	-285
이자수익	831	888	1,444	1,973	2,348
이자비용	2,306	2,634	3,230	3,290	3,244
외환관련이익	20,589	17,491	32,647	31,392	30,200
외환관련손실	22,651	17,683	31,497	29,864	28,672
중속 및 관계기업손익	-242	4,489	-11,680	-3,716	284
기타	-1,839	-5,755	771	-1,201	-1,201
법인세차감전이익	33,433	35,434	23,965	39,376	46,331
법인세비용	5,964	9,786	5,365	11,635	12,433
계속사업손익	27,469	25,648	18,600	27,741	33,898
당기순이익	20,638	14,150	17,197	27,741	33,898
지배주주순이익	19,683	10,317	11,964	23,077	28,866
증감율 및 수익성 (%)					
매출액 증감율	-6.8	28.7	11.7	4.8	6.2
영업이익 증감율	60.3	-1.1	-8.1	24.1	5.7
EBITDA 증감율	29.9	4.4	-3.6	13.0	4.1
지배주주순이익 증감율	6,191.5	-47.6	16.0	92.9	25.1
EPS 증감율	6,191.6	-47.6	16.0	92.9	22.2
매출총이익률(%)	26.7	25.3	24.1	24.7	24.5
영업이익률(%)	6.7	5.2	4.3	5.0	5.0
EBITDA Margin(%)	11.1	9.0	7.7	8.4	8.2
지배주주순이익률(%)	3.4	1.4	1.4	2.6	3.1

현금흐름표

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
영업활동 현금흐름	46,286	26,774	51,153	59,280	60,249
당기순이익	20,638	14,150	17,197	27,741	33,898
비현금항목의 가감	50,243	75,858	47,967	45,656	42,507
유형자산감가상각비	21,312	23,451	25,049	25,662	26,756
무형자산감가상각비	3,849	4,938	4,087	3,326	2,706
지분법평가손익	-6,767	-4,491	11,680	3,716	-284
기타	31,849	51,960	7,151	12,952	13,329
영업활동자산부채증감	-15,374	-54,154	-6,976	-1,280	-2,943
매출채권및기타채권의감소	-15,223	-6,852	-10,116	-4,643	-6,243
재고자산의감소	-19,946	-23,949	-11,416	-5,240	-7,046
매입채무및기타채무의증가	25,307	-3,877	12,485	7,017	8,705
기타	-5,512	-19,476	2,071	1,586	1,641
기타현금흐름	-9,221	-9,080	-7,035	-12,837	-13,213
투자활동 현금흐름	-23,145	-24,655	-28,348	-31,134	-32,668
유형자산의 취득	-22,819	-26,481	-27,805	-30,585	-32,114
유형자산의 처분	1,353	3,114	0	0	0
무형자산의 순취득	-7,694	-5,983	0	0	0
투자자산의감소(증가)	-566	-2,787	-495	-499	-502
단기금융자산의감소(증가)	-126	-689	-48	-50	-51
기타	6,707	8,171	0	0	-1
재무활동 현금흐름	-9,939	-2,823	-3,139	-2,469	-2,739
차입금의 증가(감소)	-4,655	-1,560	-1,600	-1,200	-1,200
자본금자본잉여금의증(감)소	0	0	0	0	0
자기주식처분(취득)	0	0	0	0	0
배당금지급	-2,352	-2,912	-1,539	-1,269	-1,539
기타	-2,932	1,649	0	0	0
기타현금흐름	-2,012	2,256	6,769	6,713	7,501.17
현금 및 현금성자산의 순증가	11,189	1,552	26,435	32,391	32,343
기초현금 및 현금성자산	47,774	58,963	60,515	86,950	119,340
기말현금 및 현금성자산	58,963	60,515	86,950	119,340	151,684

자료: 키움증권

재무상태표

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
유동자산	232,394	274,878	323,756	366,969	413,569
현금 및 현금성자산	58,963	60,515	86,950	119,340	151,684
단기금융자산	926	1,615	1,664	1,714	1,765
매출채권 및 기타채권	75,908	86,427	96,543	101,186	107,429
재고자산	74,472	97,540	108,957	114,196	121,242
기타유동자산	22,125	28,781	29,642	30,533	31,449
비유동자산	249,648	259,937	248,417	247,824	251,474
투자자산	47,997	55,273	44,088	40,870	41,656
유형자산	139,740	147,008	149,763	154,687	160,046
무형자산	31,391	24,432	20,346	17,020	14,314
기타비유동자산	30,520	33,224	34,220	35,247	35,458
자산총계	482,042	534,815	572,174	614,793	665,043
유동부채	202,075	236,199	249,738	258,255	268,509
매입채무 및 기타채무	151,745	162,525	175,010	182,026	190,732
단기금융부채	17,269	21,882	21,382	21,282	21,182
기타유동부채	33,061	51,792	53,346	54,947	56,595
비유동부채	104,546	97,635	96,483	95,338	94,201
장기금융부채	90,550	86,988	85,588	84,188	82,788
기타비유동부채	13,996	10,647	10,895	11,150	11,413
부채총계	306,621	333,834	346,221	353,593	362,710
지배자본	154,375	172,306	192,046	222,628	258,730
자본금	9,042	9,042	9,042	9,042	9,042
자본잉여금	29,233	30,444	30,444	30,444	30,444
기타자본	-449	-449	-449	-449	-449
기타포괄손익누계액	-19,979	-11,066	-2,022	7,023	16,067
이익잉여금	136,528	144,336	155,031	176,569	203,626
비지배자본	21,046	28,674	33,907	38,571	43,603
자본총계	175,421	200,980	225,953	261,199	302,333

투자지표

(단위: 원, %, 배)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
주당지표(원)					
EPS	10,885	5,705	6,616	12,761	15,594
BPS	85,368	95,284	106,200	123,112	143,076
CFPS	39,197	49,774	36,035	40,588	42,252
DPS	1,200	850	700	850	1,000
주가배수(배)					
PER	12.4	24.2	13.1	9.0	7.3
PER(최고)	12.5	33.8	22.7		
PER(최저)	3.8	20.2	11.7		
PBR	1.58	1.45	0.81	0.93	0.80
PBR(최고)	1.60	2.03	1.42		
PBR(최저)	0.49	1.21	0.73		
PSR	0.42	0.33	0.19	0.24	0.22
PCFR	3.4	2.8	2.4	2.8	2.7
EV/EBITDA	4.7	4.7	3.1	3.0	2.5
주요비율(%)					
배당성향(%·보통주, 현금)	9.5	9.8	6.6	5.0	4.8
배당수익률(%·보통주, 현금)	0.9	0.6	0.8	0.7	0.9
ROA	4.4	2.8	3.1	4.7	5.3
ROE	13.2	6.3	6.6	11.1	12.0
ROIC	17.0	14.4	14.5	15.9	17.3
매출채권회전율	8.0	9.2	9.1	8.8	8.9
재고자산회전율	8.7	8.7	8.1	7.8	7.9
부채비율	174.8	166.1	153.2	135.4	120.0
순차입금비율	27.3	23.3	8.1	-6.0	-16.4
이자보상배율, 현금)	16.9	14.7	11.0	13.4	14.4
총차입금	107,819	108,871	106,971	105,471	103,971
순차입금	47,930	46,741	18,357	-15,583	-49,478
NOPLAT	64,212	67,027	64,646	73,069	76,078
FCF	10,272	-29,793	21,290	27,534	28,511

LS ELECTRIC (010120)



BUY(Maintain)

주가(3/31): 56,500원

목표주가 85,000원

전기전자 Analyst 김지산
jisan@kiwoom.com

호실적이 예상된다. 전력인프라는 K배터리의 북미 시장 공격적 행보와 함께 수주잔고가 대폭 증가했고, 단말기인 기기 사업들은 판가가 상승한 상태에서 원가가 크게 하락할 것이다. 선제적인 자산 효율화 노력도 있었다. 한국의 ABB를 꿈꾼다. ABB는 전기차 급속충전기 기술에서도 가장 앞서 있다.

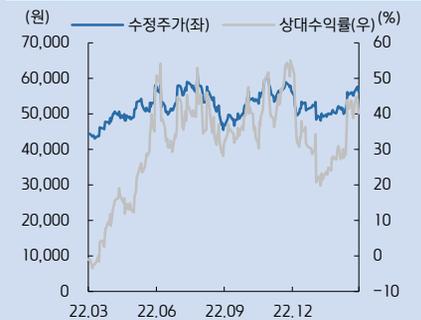
Stock Data

KOSPI (3/31)	2476.86pt	
시가총액	16,950억원	
52주 주가동향	최고가 61,300 원	최저가 43,050원
최고/최저가 대비 등락	-8.2%	30.8%
주가수익률	절대	상대
	1M 12.2%	10.3%
	6M 20.6%	5.9%
	1Y 27.5%	42.8%

Company Data

발행주식수	30,000 천주
일평균 거래량(3M)	164천주
외국인 지분율	14.2%
배당수익률(23E)	2.4%
BPS(23E)	57,907원
주요 주주	LS 47.5%

Price Trend



한국의 ABB

>>> 수주 호조 및 원가 개선 긍정적

불경기를 넘어서는 호실적 기대. 배경으로서 1) IRA, 리쇼어링 환경에서 축적된 수주잔고가 전력인프라 매출 호조로 반영, 2) 전력기기와 자동화기기는 지난해 판가를 인상한 상태에서 물류비, 원자재 비용 등 원가 하락폭이 커 수익성 개선으로 반영될 것. 3) 지난해 말 적극적인 자산 효율화 과정 거치면서 비용 구조 개선.

수주잔고는 1분기에도 3,000억원 이상 증가해 2.4조원 예상.

성장 전략은 북미 시장 공략 강화에 초점. 1) 배터리와 반도체 업종 중심으로 북미 시장에 진출한 한국 기업들로부터 배전시스템 수주 증가, 2) 변압기 등 초고압 전력인프라 제품 판가 우호적, 3) 미국 판매 법인 전력기기 매출 호조.

올해 영업이익 39% 증가한 2,606억원 전망.

>>> 급속충전기 경쟁력 입증, 계열사 시너지 기대

배전 기술과 전력변환 기술 경쟁력 바탕으로 국내 급속충전기 시장 선도. 50kW/100kW급 제품 공급 중.

국내 최초로 솔리드스테이트 변압기(SST) 기반 충전 플랫폼 공개. 충전 효율을 높이는 동시에 별도 전력변환장치 불필요하다는 점이 차별화 포인트.

계열사인 LS E-Link가 B2B 운송 및 물류 회사에 특화된 충전 인프라 운영 사업 진행 중이어서 그룹 내 충전기 수요 증가 및 시너지 효과 기대.

투자지표	2020	2021	2022	2023E	2024E
매출액(억원)	24,027	26,683	33,774	37,319	40,499
영업이익(억원)	1,337	1,551	1,875	2,606	2,852
EBITDA(억원)	2,304	2,566	2,856	3,513	3,706
세전이익(억원)	1,278	1,107	1,270	2,525	2,792
순이익(억원)	855	853	913	1,894	2,094
지배주주지분순이익(억원)	852	847	904	1,875	2,073
EPS(원)	2,839	2,825	3,014	6,249	6,911
증감율(%YoY)	-18.0	-0.5	6.7	107.3	10.6
PER(배)	22.2	19.8	18.7	8.1	7.4
PBR(배)	1.34	1.13	1.08	0.88	0.79
EV/EBITDA(배)	8.0	6.5	6.2	4.3	3.8
영업이익률(%)	5.6	5.8	5.6	7.0	7.0
ROE(%)	6.1	5.9	5.9	11.4	11.3
순부채비율(%)	-4.4	0.6	5.0	-0.7	-6.1

자료: 키움증권

포괄손익계산서

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
매출액	24,027	26,683	33,774	37,319	40,499
매출원가	19,685	21,812	27,875	30,363	33,009
매출총이익	4,341	4,871	5,899	6,956	7,490
판관비	3,004	3,320	4,024	4,350	4,638
영업이익	1,337	1,551	1,875	2,606	2,852
EBITDA	2,304	2,566	2,856	3,513	3,706
영업외손익	-59	-444	-606	-81	-60
이자수익	92	98	117	129	144
이자비용	147	149	172	166	160
외환관련이익	409	638	3,153	2,995	2,995
외환관련손실	597	362	2,562	2,995	2,995
중속 및 관계기업손익	0	0	-5	0	0
기타	184	-669	-1,137	-44	-44
법인세차감전이익	1,278	1,107	1,270	2,525	2,792
법인세비용	427	259	345	631	698
계속사업순손익	851	849	925	1,894	2,094
당기순이익	855	853	913	1,894	2,094
지배주주순이익	852	847	904	1,875	2,073
증감율 및 수익성 (%)					
매출액 증감율	2.4	11.1	26.6	10.5	8.5
영업이익 증감율	-20.7	16.0	20.9	39.0	9.4
EBITDA 증감율	-12.6	11.4	11.3	23.0	5.5
지배주주순이익 증감율	-18.0	-0.6	6.7	107.4	10.6
EPS 증감율	-18.0	-0.5	6.7	107.3	10.6
매출총이익률(%)	18.1	18.3	17.5	18.6	18.5
영업이익률(%)	5.6	5.8	5.6	7.0	7.0
EBITDA Margin(%)	9.6	9.6	8.5	9.4	9.2
지배주주순이익률(%)	3.5	3.2	2.7	5.0	5.1

현금흐름표

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
영업활동 현금흐름	2,889	1,015	445	2,079	2,206
당기순이익	851	849	913	1,894	2,094
비현금항목의 가감	1,488	1,896	1,385	1,575	1,568
유형자산감가상각비	798	819	805	766	741
무형자산감가상각비	169	195	175	141	113
지분법평가손익	0	0	5	0	0
기타	521	882	400	668	714
영업활동자산부채증감	835	-1,336	-1,454	-722	-742
매출채권및기타채권의감소	488	-230	-1,534	-780	-700
재고자산의감소	179	-712	-661	-344	-308
매입채무및기타채무의증가	-680	702	741	402	366
기타	848	-1,096	0	0	-100
기타현금흐름	-285	-394	-399	-668	-714
투자활동 현금흐름	-845	-1,204	-978	-1,005	-1,038
유형자산의 취득	-742	-558	-614	-645	-677
유형자산의 처분	7	3	0	0	0
무형자산의 순취득	-53	-75	0	0	0
투자자산의감소(증가)	-77	158	-356	-353	-354
단기금융자산의감소(증가)	86	-157	-7	-7	-7
기타	-66	-575	-1	0	0
재무활동 현금흐름	-553	348	-537	-567	-596
차입금의 증가(감소)	-166	656	-244	-244	-244
자본금자본잉여금의증(감)소	0	0	0	0	0
자기주식처분(취득)	0	0	0	0	0
배당금지급	-352	-323	-293	-323	-352
기타	-35	15	0	0	0
기타현금흐름	-3	24	134	133	230.34
현금 및 현금성자산의 순증가	1,487	184	-936	640	802
기초현금 및 현금성자산	5,345	6,832	7,016	6,080	6,721
기말현금 및 현금성자산	6,832	7,016	6,080	6,721	7,523

자료: 키움증권

재무상태표

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
유동자산	16,498	18,877	20,237	22,104	24,021
현금 및 현금성자산	6,832	7,016	6,080	6,721	7,523
단기금융자산	72	228	235	242	250
매출채권 및 기타채권	5,311	5,897	7,431	8,211	8,910
재고자산	1,769	2,615	3,276	3,620	3,928
기타유동자산	2,514	3,121	3,215	3,310	3,410
비유동자산	8,906	9,090	9,102	9,220	9,425
투자자산	1,239	1,081	1,433	1,786	2,140
유형자산	5,573	5,643	5,452	5,331	5,267
무형자산	1,045	1,017	841	701	588
기타비유동자산	1,049	1,349	1,376	1,402	1,430
자산총계	25,404	27,967	29,339	31,325	33,447
유동부채	6,442	8,453	9,206	9,622	10,003
매입채무 및 기타채무	3,329	3,943	4,684	5,086	5,451
단기금융부채	1,545	2,641	2,597	2,553	2,509
기타유동부채	1,568	1,869	1,925	1,983	2,043
비유동부채	4,827	4,780	4,582	4,385	4,187
장기금융부채	4,735	4,691	4,491	4,291	4,091
기타비유동부채	92	89	91	94	96
부채총계	11,269	13,233	13,788	14,007	14,191
자본자본	14,115	14,816	15,624	17,372	19,289
자본금	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
자본잉여금	9	-41	-41	-41	-41
기타자본	-255	-255	-255	-255	-255
기타포괄손익누계액	-120	44	270	496	722
이익잉여금	12,981	13,569	14,150	15,672	17,364
비지배자본	20	-82	-73	-54	-33
자본총계	14,135	14,734	15,550	17,318	19,256

투자지표

(단위: 원, %, 배)

12월 결산, IFRS 연결	2020A	2021A	2022A	2023F	2024F
주당지표(원)					
EPS	2,839	2,825	3,014	6,249	6,911
BPS	47,050	49,388	52,078	57,907	64,298
CFPS	7,811	9,164	7,661	11,562	12,207
DPS	1,100	1,000	1,100	1,200	1,300
주가배수(배)					
PER	22.2	19.8	18.7	8.1	7.4
PER(최고)	27.9	28.0	20.4		
PER(최저)	9.0	18.3	13.3		
PBR	1.34	1.13	1.08	0.88	0.79
PBR(최고)	1.68	1.60	1.18		
PBR(최저)	0.54	1.05	0.77		
PSR	0.79	0.63	0.50	0.41	0.38
PCFR	8.1	6.1	7.4	4.4	4.2
EV/EBITDA	8.0	6.5	6.2	4.3	3.8
주요비율(%)					
배당성향(%:보통주, 현금)	37.7	34.4	35.4	18.6	18.2
배당수익률(%:보통주, 현금)	1.7	1.8	2.0	2.4	2.6
ROA	3.4	3.2	3.2	6.2	6.5
ROE	6.1	5.9	5.9	11.4	11.3
ROIC	7.4	9.4	9.6	13.0	13.8
매출채권회전율	4.3	4.8	5.1	4.8	4.7
재고자산회전율	12.9	12.2	11.5	10.8	10.7
부채비율	79.7	89.8	88.7	80.9	73.7
순차입금비율	-4.4	0.6	5.0	-0.7	-6.1
이자보상배율, 현금)	9.1	10.4	10.9	15.7	17.8
총차입금	6,279	7,332	7,088	6,844	6,600
순차입금	-625	88	772	-119	-1,172
NOPLAT	2,304	2,566	2,856	3,513	3,706
FCF	1,946	254	279	1,495	1,574

SK시그넷(KONEX: 260870)



Not Rated

주가(3/31) 43,000원

스톡캡 Analyst 김학준

dilog10@kiwoom.com

RA 조재원

jwon2004@kiwoom.com

SK시그넷은 올해 급속충전기 판매로 높은 성장성을 구현할 것으로 전망. 현재 해외를 중심으로 충전기 수요가 확대되고 있으며 북미 급속충전기 시장을 타겟으로 급속한 성장세를 구가할 것으로 기대. 내년 7월 시행되는 IRA에 대비하여 올해 하반기부터 미국 공장 가동. 미국 공장은 현지 대응, 한국 공장은 한국 및 유럽에 대응할 계획. 충전기 인프라사업 확장에 따른 최대 수혜 업체로 판단

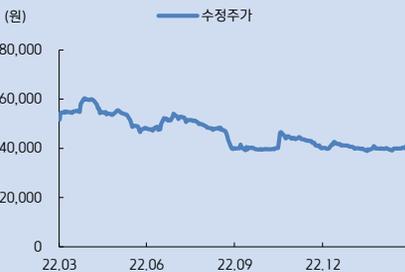
Stock Data

KONEX (3/31)		
시가총액	2,546억원	
52주 주가동향	최고가	최저가
	60,400 원	38,900원
최고/최저가 대비 등락	-28.8%	10.5%
주가수익률	절대	
	1M	7.9%
	6M	7.6%
	1Y	-16.8%

Company Data

발행주식수	5,920 천주
일평균 거래량(3M)	9천주
외국인 지분율	0.1%
배당수익률(2022)	0.0%
BPS(2022)	18,195원
주요 주주	SK 52.3%

Price Trend



급속충전기 시장의 최강자

>>> 급속충전기의 수요 확대기 도래

SK시그넷은 전기차 충전기를 제조/판매하는 업체로 급속 충전기 매출비중이 91%, 수출비중 82%를 차지할 만큼 충전기 시장의 선두주자로 자리매김하고 있다. 동사의 주요 지역은 미국으로 IRA적용(24년 7월 적용, 미국산 부품 55% 이상)에 따라 충전기 보조금 대상인 150kW이상의 급속충전기가 빠르게 확장할 것으로 전망된다. 주력 제품은 350kW이며 400kW까지 시판이 가능함에 따라 초급속충전기 시장 확장에 대한 빠른 대응이 가능하다.

현재 영광지역에 연간 10,000대 수준의 생산 공장을 보유하고 있으며 올해 6월 텍사스에 제조공장이 준공됨에 따라 하반기부터 영광과 같은 CAPA의 공장이 가동되게 된다. 사양에 따라 다르지만 급속충전기 제품이 대당 2~3,000만 원 수준이라는 점을 감안하면 최대 4~6,000억원의 생산능력을 보유한 것으로 추정된다.

>>> 강력한 미국 충전기 네트워크 보유

미국 충전기 사업자인 EA(Electrify America)의 주요 파트너로 현재 사이클3를 함께 진행하고 있다. 이외 EVgo, 해외 완성차들과의 네트워크를 통해 미국 초급속충전기 시장의 M/S를 빠르게 늘리고 있는 것으로 추정된다. 전기차 보급률 확대에 비해 충전기 시장의 인프라 네트워크가 아직은 미비하기 때문에 인프라 확충에 따른 수혜는 지속될 것으로 전망된다.

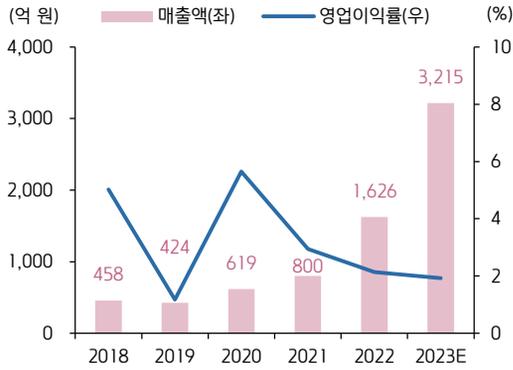
>>> 탑라인의 초고속 성장기

2022년 실적은 매출액 1,626억원(YoY +103.4%), 영업이익 35억원(YoY +48.0%)를 기록하며 높은 탑라인 성장을 구현하고 있다. 올해는 국내 공장의 가동률이 최대치를 기록(22년 87.6%)하고 하반기 텍사스 공장의 가동이 진행된다. 2023년 실적은 매출액 3,215억원(YoY +97.7%), 영업이익 62억원(YoY +77.9%)로 전망된다.

투자지표, IFRS 연결	2020	2021	2022	2023E
매출액(억원)	619	800	1,626	3,215
핵심영업이익(억원)	35	24	35	62
세전이익(억원)	11	-4	107	67
순이익(억원)	15	-3	94	53
지배주주지분순이익(억원)	15	-3	94	53
EPS(원)	207	-26	651	367
증감율(%YoY)	흑전	적전	흑전	-43.5
PER(배)	115.8	N/A	61.5	111.8
핵심영업이익률(%)	5.7	3.0	2.2	1.9

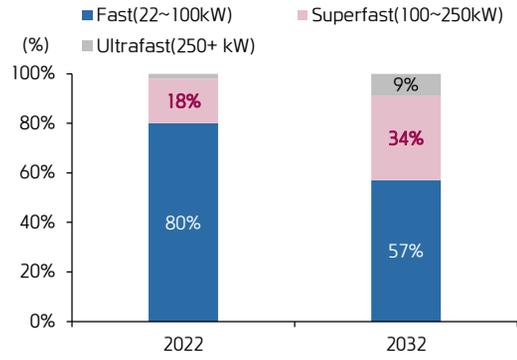
자료: 키움증권 리서치센터

SK시그넷 연간 실적 추이 및 전망



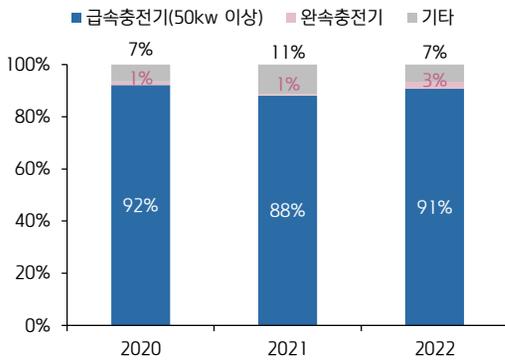
자료: SK시그넷, 키움증권 추정

충전기 인프라 타입별 분류 및 전망



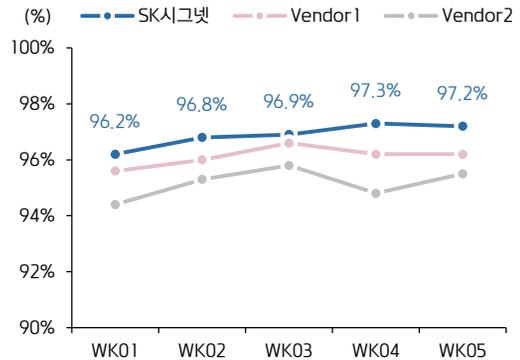
자료: IDTechEx, 키움증권

SK시그넷 부문별 비중 추이



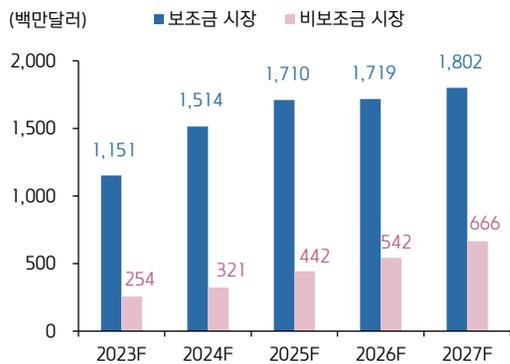
자료: 전자공시, 키움증권

미국 내 충전성공률 비교



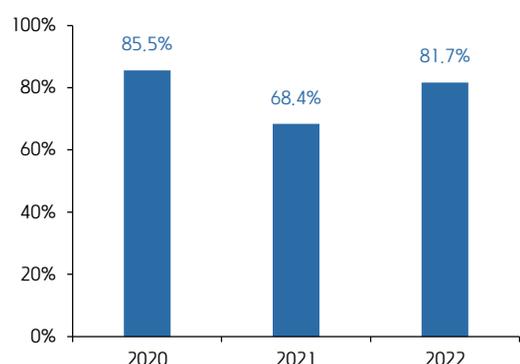
자료: SK시그넷, 키움증권

미국 보조금 지원 충전기 시장 규모 전망



자료: A.D.L, 키움증권

SK시그넷 수출 비중 추이



자료: 전자공시, 키움증권

포괄손익계산서

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
매출액	424	619	800	1,626	3,215
매출원가	295	427	573	1,066	2,240
매출총이익	129	192	226	560	975
판매비	124	157	203	525	913
영업이익	5	35	24	35	62
EBITDA	19	53	43	52	83
영업외손익	-34	-24	-27	72	5
이자수익	1	0	6	48	11
이자비용	17	12	4	3	3
외환관련이익	3	3	6	5	5
외환관련손실	3	7	3	3	3
중속 및 관계기업손익	0	-9	-3	-3	-3
기타	-18	1	-29	28	-2
법인세차감전이익	-29	11	-4	107	67
법인세비용	-11	-4	-1	13	14
계속사업순손익	-18	15	-3	94	53
당기순이익	-18	15	-3	94	53
지배주주순이익	-18	15	-3	94	53
증감율 및 수익성 (%)					
매출액 증감율	-7.6	46.0	29.2	103.3	97.7
영업이익 증감율	-78.5	600.0	-31.4	45.8	77.1
EBITDA 증감율	-35.7	178.9	-18.9	20.9	59.6
지배주주순이익의 증감율	흑전	-183.3	-120.0	-3,233.3	-43.6
EPS 증감율	적지	흑전	적전	흑전	-43.5
매출총이익률(%)	30.4	31.0	28.3	34.4	30.3
영업이익률(%)	1.2	5.7	3.0	2.2	1.9
EBITDA Margin(%)	4.5	8.6	5.4	3.2	2.6
지배주주순이익률(%)	-4.2	2.4	-0.4	5.8	1.6

현금흐름표

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
영업활동 현금흐름	-58	117	174	-583	-348
당기순이익	-18	15	-3	94	53
비현금항목의 가감	46	64	61	30	72
유형자산감가상각비	4	5	6	6	9
무형자산감가상각비	10	13	13	11	12
지분법평가손익	0	-9	-11	-7	-7
기타	32	55	53	20	58
영업활동자산부채증감	-86	37	116	-738	-466
매출채권및기타채권의감소	-114	83	-24	-444	-246
재고자산의감소	-10	-119	35	-328	-340
매입채무및기타채무의증가	35	-13	-18	62	117
기타	3	86	123	-28	3
기타현금흐름	0	1	0	31	-7
투자활동 현금흐름	-126	-44	-2,001	1,398	-215
유형자산의 취득	-28	-7	-13	-70	-30
유형자산의 처분	0	0	0	0	0
무형자산의 손취득	-79	-2	-2	-20	-20
투자자산의감소(증가)	-1	-4	-30	-42	-43
단기금융자산의감소(증가)	-17	-30	-1,962	1,524	-127
기타	-1	-1	6	6	5
재무활동 현금흐름	94	-60	2,078	49	7
차입금의 증가(감소)	94	-60	-51	-25	0
자본금및보통주이익의증(감)소	0	0	2,122	67	0
자기주식처분(취득)	0	0	0	0	0
배당금지급	0	0	0	0	0
기타	0	0	7	7	7
기타현금흐름	0	0	0	-103	-49.36
현금 및 현금성자산의 순증가	-90	13	250	761	-605
기초현금 및 현금성자산	143	53	66	316	1,077
기말현금 및 현금성자산	53	66	316	1,077	472

자료: FnGuide, 키움증권

재무상태표

(단위: 억원)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
유동자산	400	492	2,646	2,644	2,748
현금 및 현금성자산	53	66	316	1,077	472
단기금융자산	40	70	2,032	508	635
매출채권 및 기타채권	174	91	114	558	804
재고자산	113	211	168	496	836
기타유동자산	20	54	16	5	1
비유동자산	345	330	350	458	524
투자자산	132	128	151	186	223
유형자산	101	96	105	169	190
무형자산	78	71	58	67	75
기타비유동자산	34	35	36	36	36
자산총계	745	822	2,996	3,102	3,271
유동부채	323	393	398	420	537
매입채무 및 기타채무	122	109	92	155	271
단기금융부채	171	133	66	66	66
기타유동부채	30	151	240	199	200
비유동부채	149	124	82	57	57
장기금융부채	140	111	40	15	15
기타비유동부채	9	13	42	42	42
부채총계	472	517	481	478	595
지배지분	273	305	2,516	2,623	2,676
자본금	37	38	71	72	72
자본잉여금	336	342	2,519	2,585	2,585
기타자본	1	11	13	-40	-40
기타포괄손익누계액	0	-1	0	0	0
이익잉여금	-100	-84	-87	7	60
비지배지분	0	0	0	0	0
자본총계	273	305	2,516	2,623	2,676

투자지표

(단위: 원, %, 배)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
주당지표(원)					
EPS	-244	207	-26	651	367
BPS	3,705	4,044	17,810	18,195	18,509
CFPS	380	1,075	563	855	862
DPS	0	0	0	0	0
주가배수(배)					
PER	N/A	115.8	N/A	61.5	111.8
PER(최고)	N/A	130.0	N/A		
PER(최저)	N/A	34.5	N/A		
PBR	2.16	5.93	2.85	2.20	2.22
PBR(최고)	3.89	6.66	4.01		
PBR(최저)	1.89	1.77	1.35		
PSR	1.39	2.87	6.55	3.55	1.85
PCFR	21.1	22.3	90.2	46.8	47.6
EV/EBITDA	30.8	24.1	14.0	16.3	16.9
주요비율(%)					
배당성향(% , 보통주, 현금)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
배당수익률(% , 보통주, 현금)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ROA	-2.7	2.0	-0.1	3.1	1.7
ROE	-6.4	5.3	-0.2	3.7	2.0
ROIC	-3.7	11.9	9.5	5.7	4.1
매출채권회전율	3.6	4.7	7.8	4.8	4.7
재고자산회전율	3.9	3.8	4.2	4.9	4.8
부채비율	172.6	169.3	19.1	18.2	22.2
순차입금비율	80.2	35.4	-89.1	-57.4	-38.3
이자보상배율, 현금)	0.3	2.9	5.5	10.7	19.0
총차입금	312	244	106	81	81
순차입금	219	108	-2,243	-1,505	-1,026
NOPLAT	19	53	43	52	83
FCF	-188	83	139	-780	-446



Not Rated

주가(3/31) 18,090원

스몰캡 Analyst 김학준

dilog10@kiwoom.com

RA 조재원

jwon2004@kiwoom.com

모트렉스는 AVNT를 중심으로 한 자동차 내장 옵션들을 제조하는 업체이며 주로 현대차, 기아향 매출이 대부분을 차지하고 있음. 신성장동력으로 PBV, 배터리패키징, 전기차 충전기 사업을 진행하고 있어 옵션사양들에 따른 매출 성장 외에도 필수재를 통한 성장을 꾀하고 있음.

Stock Data

KOSDAQ (3/31)	847.52pt		
시가총액	4,431억원		
52주 주가동향	최고가	최저가	
	20,400 원	9,729원	
최고/최저가 대비 등락	-11.3%	85.9%	
주가수익률	절대	상대	
	1M	-0.9%	-7.4%
	6M	35.0%	7.1%
	1Y	73.9%	93.8%

Company Data

발행주식수	24,496 천주	
일평균거래량(3M)	1,280천주	
외국인 지분율	2.0%	
배당수익률(2022)	1.8%	
BPS(2022)	7,256원	
주요 주주	이형환 외 7인	39.8%

Price Trend



옵션에서 필수품으로

>>> 기존 사업의 성장세 지속

모트렉스는 현대차, 기아의 이머징 시장향 차량 내 AVNT(통신기능 탑재된 네비게이션), 공기청정기, 후석 엔터테인먼트 스크린 등을 공급하는 업체이다. 22년 매출액 성장 폭이 높았던 이유는 시장점유율이 확대되었고, 고기능 옵션채택율이 높아짐에 따라 가격상승이 동반되었기 때문이며, 이러한 효과는 올해 지속될 것으로 기대된다. 이외 전진건설로봇(콘크리트펌프카)도 22년 북미시장 성과에 힘입어 최대실적을 기록하였고 올해도 인프라구축에 따른 성장세가 지속될 것이다. 23년 연결 실적은 매출액 6,270억원(YoY, +10.3%), 영업이익 616억원(YoY, +4.7%)으로 전망된다.

>>> 성장포인트1: PBV의 확대기가 다가온다

완성차 업체들의 PBV(Purpose Built Vehicle) 시장 진출에 포함되면서 주요국으로의 커버리지 범위가 확대될 것으로 전망된다. 25년에 본격적인 PBV 런칭이 진행될 것으로 전망되는 가운데 B2B용 시장(ex. 니로, 스타리아)은 현재도 지속 확대되고 있는 것으로 판단된다.

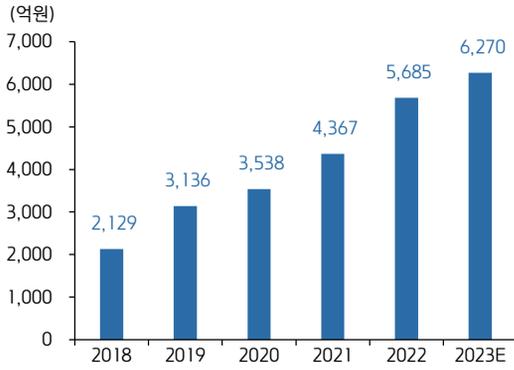
>>> 성장포인트2: 모트렉스EV

자회사 모트렉스EV(지분율 53.7%)는 완속충전기를 제조하는 업체로 21년 모트렉스가 액탑을 인수한 이후 사명을 변경하였다. 주요 품목은 7kW/11kW의 완속 홈충전기, 스마트충전기이며 60kW의 급속충전기도 제품으로 보유하고 있다. 이외 모니터링/컨트롤 시스템을 통해 충전상황 및 EVC 상태, 외부컨트롤 등이 가능하다. 동사는 완속충전기 사업을 통해 해외 선진시장을 중심으로 판매처를 확대할 계획을 갖고 있다. 동사가 보유한 소프트웨어/어플리케이션에서의 강점을 활용할 것으로 기대된다.

투자지표, IFRS 연결	2020	2021	2022	2023E
매출액(억원)	3,538	4,367	5,685	6,270
핵심영업이익(억원)	106	353	588	616
세전이익(억원)	-186	163	471	499
순이익(억원)	-179	116	385	404
지배주주지분순이익(억원)	-176	117	386	405
EPS(원)	-818	492	1,573	1,652
증감율(%)YoY)	적지	흑전	219.4	5.1
PER(배)	N/A	22.4	8.6	11.0
핵심영업이익률(%)	3.0	8.1	10.3	9.8

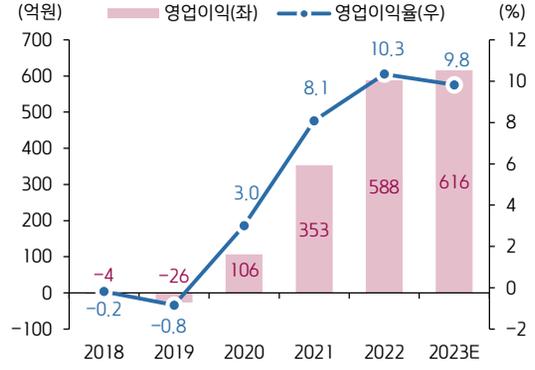
자료: 키움증권 리서치센터

모트렉스 연간 매출 추이



자료: 모트렉스, 키움증권 리서치센터

모트렉스 연간 영업이익, 영업이익률 추이



자료: 모트렉스, 키움증권 리서치센터

모트렉스EV 주력제품 7kW 완속 홈 충전기



7kW Home Charger

- Introduction**
- 1ch charger for home/individual use
 - OTA update and Remote monitoring (option)
 - Light weight and easy installation
 - ECO friendly design and fire protection

Installation	Wall mount
W*H*D	250 x 80 x 170 mm
Display	3.5" Dot Matrix LCD
Weight	10kg
Main material	PC
Input Rating	220 V/60Hz, 32A
Standby Power	< 2 W
Output Rating	32A/7kW
Connector/cable	1772 standard 5.7m cable
Integrating wattmeter	Integrating wattmeter chip
Water resistance grade	IP 44
Operating Temperature	-20 °C to +50 °C
Storage Temperature	-40 °C to +80 °C, 140 FT to +19°F
Humidity	10%~90% relative humidity, non-condensing
Enclosure Protection	K08 according to IEC 62262
OCPP support and version	-
Voice guidance of charging status	support (menu and guide)
Authentication via Mobile app	RFID, APP Key
Mobile App	Option
3G/4G	4G modem (option)

자료: 모트렉스EV, 키움증권 리서치센터

모트렉스EV 제품 60kW 급속충전기



60kW DC Fast Charger

- Introduction**
- 2ch(Auto Load balance) fast charger for commercial use
 - OTA update and Remote monitoring
 - App, RFID authentication and payment
 - ECO friendly design and fire protection

Installation	stand type
W*H*D	700 x 1800 x 300 mm
Display	8inch 800*480 LCD w/Capacitive touch
Weight	100kg
Main material	PO steel sheets
Input Rating	340V/60Hz
Standby Power	< 2 W
Output Rating	200A(80kVA), 150A(30kVA)+150A(30kVA)
Connector/cable	1772 standard 5m cable
Integrating wattmeter	Integrating wattmeter
Water resistance grade	IP 44
Operating Temperature	-20 °C to +50 °C
Storage Temperature	-40 °C to +80 °C, 140 FT to +19°F
Humidity	10%~90% relative humidity, non-condensing
Enclosure Protection	K08 according to IEC 62262
OCPP support and version	OCPP 1.6
Voice guidance of charging status	support (menu and guide)
Authentication via Mobile app	RFID, password
Mobile App	Android/iOS
3G/4G	LTE (option)

자료: 모트렉스EV, 키움증권 리서치센터

모트렉스EV 기타 제품군



완속충전기
SLOW CHARGER
(7kWx2ch)



휴대용충전기
Portable
charger



로컬서버
Local server



모니터링&컨트롤시스템
Monitoring
& Control System

자료: 모트렉스EV, 키움증권 리서치센터

포괄손익계산서

(단위: 억 원)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
매출액	3,136	3,538	4,367	5,685	6,270
매출원가	2,700	2,980	3,441	4,402	4,891
매출총이익	436	558	926	1,283	1,379
판매비	463	452	572	695	763
영업이익	-26	106	353	588	616
EBITDA	182	307	523	793	804
영업외손익	-304	-292	-190	-117	-117
이자수익	5	4	4	7	20
이자비용	125	94	87	108	108
외환관련이익	88	77	109	254	100
외환관련손실	66	160	48	214	40
중속 및 관계기업손익	-8	2	0	-2	-2
기타	-198	-121	-168	-54	-87
법인세차감전이익	-330	-186	163	471	499
법인세비용	54	-7	47	86	95
계속사업순손익	-385	-179	116	385	404
당기순이익	-385	-179	116	385	404
지배주주순이익	-358	-176	117	386	405
증감율 및 수익성 (%)					
매출액 증감율	47.3	12.8	23.4	30.2	10.3
영업이익 증감율	흑전	-507.7	233.0	66.6	4.8
EBITDA 증감율	89.4	68.7	70.4	51.6	1.4
지배주주순이익 증감율	흑전	-50.8	-166.5	229.9	4.9
EPS 증감율	적지	적지	흑전	219.4	5.1
매출총이익율(%)	13.9	15.8	21.2	22.6	22.0
영업이익률(%)	-0.8	3.0	8.1	10.3	9.8
EBITDA Margin(%)	5.8	8.7	12.0	13.9	12.8
지배주주순이익률(%)	-11.4	-5.0	2.7	6.8	6.5

재무상태표

(단위: 억 원)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
유동자산	2,012	1,819	2,079	2,688	3,866
현금 및 현금성자산	212	156	233	457	1,390
단기금융자산	123	264	47	46	45
매출채권 및 기타채권	754	629	763	1,020	1,125
재고자산	838	720	971	1,077	1,187
기타유동자산	85	50	65	88	119
비유동자산	2,431	2,443	2,451	2,389	2,220
투자자산	130	202	236	213	232
유형자산	1,093	1,097	1,106	1,139	1,043
무형자산	1,114	1,016	1,004	935	843
기타비유동자산	94	128	105	102	102
자산총계	4,443	4,261	4,530	5,077	6,086
유동부채	1,724	1,247	1,613	1,750	1,801
매입채무 및 기타채무	667	591	750	825	876
단기금융부채	872	547	683	722	722
기타유동부채	185	109	180	203	203
비유동부채	1,846	1,920	1,584	1,566	1,566
장기금융부채	1,668	1,646	1,426	1,385	1,385
기타비유동부채	178	274	158	181	181
부채총계	3,571	3,167	3,197	3,316	3,367
지배지분	897	1,122	1,353	1,777	2,122
자본금	27	39	41	123	123
자본잉여금	592	892	999	943	943
기타자본	-130	-89	-89	-61	-61
기타포괄손익누계액	31	94	114	113	113
이익잉여금	377	186	288	659	1,004
비지배지분	-25	-28	-21	-17	-18
자본총계	872	1,094	1,332	1,761	2,104

현금흐름표

(단위: 억 원)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
영업활동 현금흐름	192	311	255	450	529
당기순이익	-385	-179	116	385	404
비현금항목의 가감	618	556	485	554	488
유형자산감가상각비	94	104	99	101	97
무형자산감가상각비	114	97	71	104	91
지분법평가손익	-8	-2	0	-2	0
기타	418	357	315	351	300
영업활동자산부채증감	84	3	-269	-329	-195
매출채권및기타채권의감소	-55	42	-97	-297	-105
재고자산의감소	28	111	-242	-126	-111
매입채무및기타채무의증가	127	-117	70	71	51
기타	-16	-33	0	23	-30
기타현금흐름	-125	-69	-77	-160	-168
투자활동 현금흐름	-323	-342	98	-181	-32
유형자산의 취득	-136	-162	-45	-157	0
유형자산의 처분	7	59	1	2	0
무형자산의 순취득	-141	-77	-66	-37	-37
투자자산의감소(증가)	7	-72	-34	23	-19
단기금융자산의감소(증가)	-56	-141	217	1	1
기타	-4	51	25	-13	23
재무활동 현금흐름	192	-47	-274	-29	-92
차입금의 증가(감소)	239	-108	471	6	0
자본금자본잉여금의증(감)소	0	102	0	0	0
자기주식처분(취득)	0	0	0	-3	0
배당금지급	-14	-14	-14	0	-60
기타	-33	-27	-731	-32	-32
기타현금흐름	0	22	-1	-16	511.15
현금 및 현금성자산의 순증가	61	-56	78	224	916
기초현금 및 현금성자산	151	212	156	233	457
기말현금 및 현금성자산	212	156	233	457	1,373

자료: FnGuide, 키움증권

투자지표

(단위: 원, %, 배)

12월 결산, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022	2023E
주당지표(원)					
EPS	-1,979	-818	492	1,573	1,652
BPS	4,969	4,820	5,558	7,256	8,661
CFPS	1,292	1,746	2,536	3,829	3,641
DPS	0	0	0	246	246
주가배수(배)					
PER	N/A	N/A	22.4	8.6	11.0
PER(최고)	N/A	N/A	30.3		
PER(최저)	N/A	N/A	17.5		
PBR	0.79	2.28	1.98	1.87	2.11
PBR(최고)	1.71	3.05	2.68		
PBR(최저)	0.73	0.67	1.55		
PSR	0.23	0.67	0.60	0.59	0.71
PCFR	3.0	6.3	4.3	3.6	5.0
EV/EBITDA	15.7	14.0	8.6	6.2	6.4
주요비율(%)					
배당성향(% 보통주 현금)	0.0	0.0	0.0	15.6	14.9
배당수익률(% 보통주 현금)	0.0	0.0	0.0	1.8	1.3
ROA	-8.7	-4.1	2.6	8.0	7.2
ROE	-33.1	-17.5	9.4	24.7	20.8
ROIC	-0.7	3.0	8.3	15.0	15.4
매출채권회전율	4.3	5.1	6.3	6.4	5.8
재고자산회전율	3.7	4.5	5.2	5.6	5.5
부채비율	409.3	289.4	240.0	188.3	160.0
순차입금비율	252.9	162.1	137.3	91.1	31.9
이자보상배율(현금)	-0.2	1.1	4.1	5.4	5.7
총차입금	2,540	2,193	2,109	2,107	2,107
순차입금	2,205	1,773	1,829	1,604	672
NOPLAT	182	307	523	793	804
FCF	2	112	35	151	492

원익피앤이 (217820)



Not Rated

주가(3/31) 8,560원

스몰캡 Analyst 김학준

dilog10@kiwoom.com

RA 조재원

jwon2004@kiwoom.com

원익피앤이는 2차전지 장비, 충전인프라, 발전소 등 전원공급장치 사업을 영위하고 있음. 22년 매출액 성장에 비해 이익률이 크게 감소하였지만 올해는 회복세를 보일 것으로 전망. 전기차 충전기 사업도 다양한 라인업을 보유함에 따라 성장성이 나타날 것으로 기대. 해외 고객사 확보에 따른 선진시장 진입이 이루어지는 것이 중요한 포인트가 될 것으로 판단

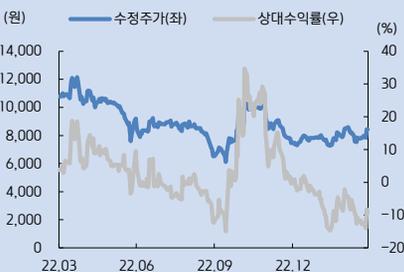
Stock Data

KOSDAQ (3/31)	847.52pt		
시가총액	3,720억원		
52주 주가동향	최고가	최저가	
	12,150 원	6,110원	
최고/최저가 대비 등락	-29.5%	40.1%	
주가수익률	절대	상대	
	1M	7.4%	0.3%
	6M	30.5%	3.6%
	1Y	-20.7%	-11.7%

Company Data

발행주식수	43,455 천주
일평균 거래량(3M)	328천주
외국인 지분율	0.8%
배당수익률(2022)	0.0%
BPS(2022)	2,638원
주요 주주	원익홀딩스 외 7인 29.6%

Price Trend



올해 기대되는 해외 사업 확장

>>> 배터리 장비의 성장성 지속

원익피앤이는 2차전지 장비, 충전인프라 등의 제조/공급 사업을 영위하고 있다. 2차전지 장비의 주요 매출처는 국내 주요 배터리 3사와 노스볼트 등이 있다. 2차전지 장비 사업부문은 조립 공정 장비, 활성화 장비로 구분되어 있으며 파우치 위주로 라인업을 구성(각형 개발 중)되어 있다. 22년 연결실적은 매출액 2,888억원(YoY +63.7%), 영업이익 39억원(YoY -73.6%)을 기록하였다. 연말기준 수주잔고는 4,333억원이다. 매출액 성장 대비 이익이 크게 감소한 이유는 대손 및 하자보수 충당금의 설정 때문이다. 충당금이 작년에 크게 반영됨에 따라 올해 이익률은 회복세를 보일 것으로 예상되며 국내 배터리 업체들의 미국공장 증설에 따른 수주확대기조는 이어질 것으로 전망된다.

>>> 충전기 라인업의 해외 진출이 중요

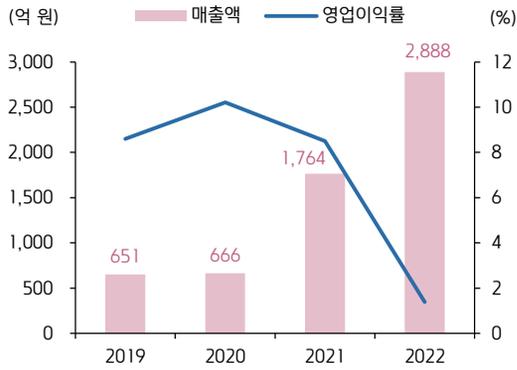
자회사 피앤이시스템즈(지분율 100%)를 통해 충전기 사업을 영위하고 있다. 완속충전기 라인업 외 급속은 100~400kW충전기까지 양산 중이며 450kW충전기도 개발 진행 중에 있다. 완속충전기의 매출비중이 50%를 넘지만 급속충전기 비중이 지속적으로 확대될 것으로 전망된다. 해당 단가는 완속이 200만원 내외, 급속은 1500만원 내외로 형성되어 가격경쟁력이 있는 것으로 판단된다. 고객사는 한국전력과 건설사 중심이며 일본향 매출도 비중이 확대하고 있다.

22년 충전인프라 사업의 매출은 105억원으로 전년대비 감소하였지만 이는 국내 매출이 감소하였기 때문으로 수출물량은 21년 23억원에서 22년 78억원까지 증가하였다. 올해 동사는 북미/유럽 등 전기차 보급률이 높은 선진시장을 공략하기 위한 준비 중에 있으며 성장성을 크게 확대할 계획을 갖고 있다.

투자지표, IFRS 연결	2019	2020	2021	2022
매출액(십억원)	65.1	66.6	176.4	288.8
핵심영업이익(십억원)	5.6	6.8	15.0	3.9
세전이익(십억원)	5.7	4.7	17.2	-0.5
순이익(십억원)	4.3	3.8	19.5	0.0
지배주주지분순이익(십억원)	4.3	3.8	19.6	2.7
EPS(원)	484	420	1,895	177
증감율(%YoY)	33.6	-13.2	351.2	-90.7
PER(배)	10.4	25.4	5.2	42.2
핵심영업이익률(%)	1.40	2.56	0.84	2.83

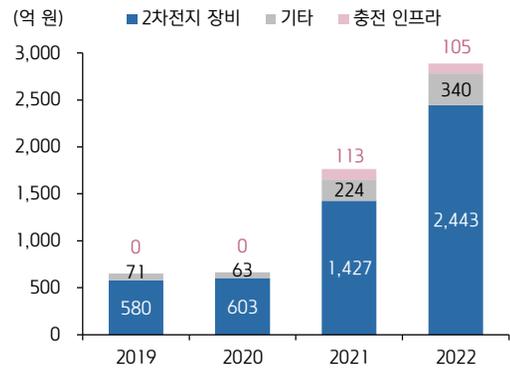
자료: 키움증권 리서치센터

원익피앤이 매출액 및 영업이익률 추이



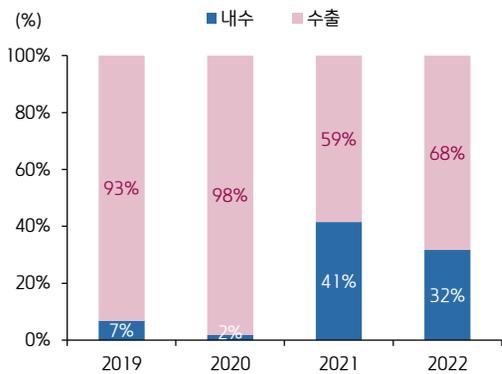
자료: 전자공시, 키움증권

원익피앤이 부문별 실적 추이



자료: 전자공시, 키움증권

원익피앤이 수출 비중 추이



자료: 전자공시, 키움증권

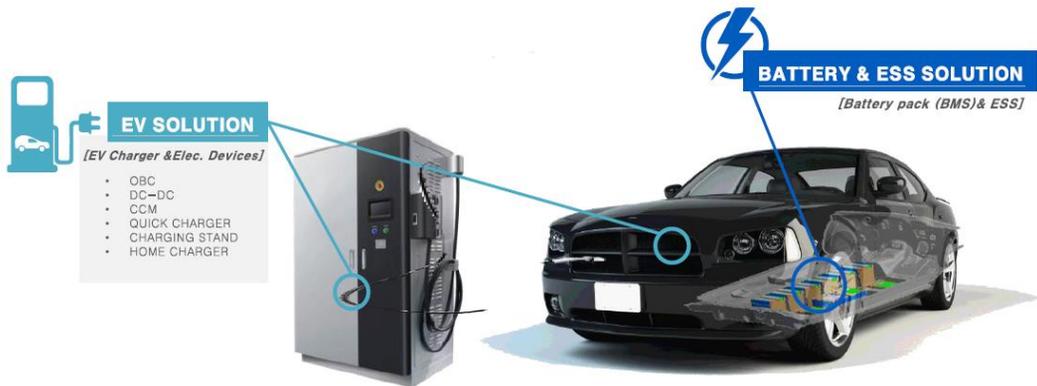
피앤이시스템즈의 400kW 충전기



PowerBank & Dispenser (400kW)

자료: 피앤이시스템즈, 키움증권

피앤이시스템즈 충전기 사업 커버리지



자료: 원익피앤이, 키움증권

포괄손익계산서

(단위: 십억원)

12월 결산, IFRS 연결**	2018	2019	2020	2021	2022
매출액	50.6	65.1	66.6	176.4	288.8
매출원가	43.9	55.1	54.3	132.3	240.4
매출총이익	6.7	10.0	12.3	44.1	48.5
판매비	3.7	4.4	5.5	29.1	44.5
영업이익	3.0	5.6	6.8	15.0	3.9
EBITDA	4.2	7.0	8.3	18.0	13.5
영업외손익	0.8	0.2	-2.2	2.3	-4.4
이자수익	0.0	0.0	0.1	0.3	0.7
이자비용	0.3	0.7	1.2	0.1	2.2
외환관련이익	1.4	1.5	1.6	2.0	5.1
외환관련손실	0.2	0.5	2.6	0.3	5.3
중속 및 관계기업손익	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1
기타	-0.1	-0.1	-0.1	-0.2	-2.8
법인세차감전이익	3.8	5.7	4.7	17.2	-0.5
법인세비용	0.6	1.4	0.9	-2.2	-0.5
계속사업손익	3.2	4.3	3.8	19.5	0.0
당기순이익	3.2	4.3	3.8	19.5	0.0
지배주주순이익	3.2	4.3	3.8	19.6	2.7
증감율 및 수익성 (%)					
매출액 증감율	20.0	28.7	2.3	164.9	63.7
영업이익 증감율	28.1	86.7	21.4	120.6	-74.0
EBITDA 증감율	24.0	66.7	18.6	116.9	-25.0
지배주주순이익 증감율	221.7	34.4	-11.6	415.8	-86.2
EPS 증감율	224.0	33.6	-13.2	351.2	-90.7
매출총이익률(%)	13.2	15.4	18.5	25.0	16.8
영업이익률(%)	5.9	8.6	10.2	8.5	1.4
EBITDA Margin(%)	8.3	10.8	12.5	10.2	4.7
지배주주순이익률(%)	6.3	6.6	5.7	11.1	0.9

재무상태표

(단위: 십억원)

12월 결산, IFRS 연결**	2018	2019	2020	2021	2022
유동자산	51.7	86.0	72.3	259.4	263.7
현금 및 현금성자산	11.8	23.1	18.5	50.7	17.4
단기금융자산	0.3	0.2	2.4	0.9	1.9
매출채권 및 기타채권	9.3	17.9	22.1	53.2	70.6
재고자산	28.4	42.9	28.6	137.0	150.0
기타유동자산	1.9	1.9	0.7	17.6	23.8
비유동자산	21.3	21.5	23.3	144.9	148.0
투자자산	0.1	0.1	0.3	4.1	4.9
유형자산	20.4	20.9	22.2	70.0	70.6
무형자산	0.4	0.2	0.3	59.0	53.9
기타비유동자산	0.4	0.3	0.5	11.8	18.6
자산총계	73.0	107.4	95.6	404.3	411.8
유동부채	38.3	57.4	51.8	229.5	290.0
매입채무 및 기타채무	11.1	9.8	3.3	48.0	62.0
단기금융부채	12.8	14.1	25.5	77.1	133.2
기타유동부채	14.4	33.5	23.0	104.4	94.8
비유동부채	7.6	17.8	3.1	10.4	7.1
장기금융부채	7.6	17.6	3.1	2.8	2.6
기타비유동부채	0.0	0.2	0.0	7.6	4.5
부채총계	45.9	75.2	54.9	239.9	297.1
지배자본	27.1	32.2	40.8	123.1	114.6
자본금	2.5	4.9	5.4	18.2	21.7
자본잉여금	8.9	7.9	12.9	10.8	69.8
기타자본	0.1	0.1	0.1	0.0	-78.2
기타포괄손익누계액	-0.2	-0.1	-0.1	0.2	0.4
이익잉여금	15.9	19.4	22.5	94.0	100.9
비지배자본	0.0	0.0	0.0	41.3	0.0
자본총계	27.1	32.2	40.8	164.5	114.6

현금흐름표

(단위: 십억원)

12월 결산, IFRS 연결**	2018	2019	2020	2021	2022
영업활동 현금흐름	7.8	1.5	0.9	-13.5	-26.3
당기순이익	3.2	4.3	3.8	19.5	0.0
비현금항목의 가감	2.3	4.1	7.2	7.5	27.4
유형자산감가상각비	1.2	1.4	1.4	2.2	4.7
무형자산감가상각비	0.1	0.1	0.1	0.8	4.9
지분법평가손익	0.0	0.0	0.0	-1.3	-1.0
기타	1.0	2.6	5.7	5.8	18.8
영업활동자산부채증감	2.7	-5.9	-9.3	-37.2	-45.9
매출채권및기타채권의감소	0.6	-8.4	-6.3	-12.2	-19.0
재고자산의감소	3.2	-14.5	14.3	-27.0	-18.2
매입채무및기타채무의증가	2.0	-1.5	-6.6	15.6	10.5
기타	-3.1	18.5	-10.7	-13.6	-19.2
기타현금흐름	-0.4	-1.0	-0.8	-3.3	-7.8
투자활동 현금흐름	-9.5	-2.0	-5.5	4.4	-7.7
유형자산의 취득	-10.0	-2.0	-2.9	-3.1	-2.9
유형자산의 처분	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2
무형자산의 손취득	-0.1	-0.1	0.0	-0.5	-2.5
투자자산의감소(증가)	0.5	0.0	-0.2	-3.8	-0.8
단기금융자산의감소(증가)	0.0	0.0	-2.1	1.5	-1.0
기타	0.1	0.0	-0.3	10.3	-0.7
재무활동 현금흐름	6.9	11.9	1.0	38.9	1.1
차입금의 증가(감소)	6.9	12.6	1.5	39.4	54.6
자본금, 자본잉여금의 증감	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
자기주식처분(취득)	0.0	0.0	0.0	0.0	-43.4
배당금지급	0.0	-0.7	-0.8	0.0	0.0
기타	0.0	0.0	0.3	-0.5	-10.1
기타현금흐름	0.2	-0.1	-0.9	0.0	-0.4
현금 및 현금성자산의 순증가	5.5	11.2	-4.6	29.9	-33.3
기초현금 및 현금성자산	6.4	11.8	23.1	20.8	50.7
기말현금 및 현금성자산	11.8	23.1	18.5	50.7	17.4

자료: FnGuide, 키움증권

투자지표

(단위: 원, 배, %)

12월 결산, IFRS 연결**	2018	2019	2020	2021	2022
주당지표(원)					
EPS	362	484	420	1,895	177
BPS	3,049	3,619	4,165	11,773	2,638
CFPS	621	940	1,212	2,606	1,797
DPS	150	80	0	0	0
주기배수(배)					
PER	13.8	10.4	25.4	5.2	42.2
PER(최고)	33.8	16.6	43.6		
PER(최저)	9.8	7.9	9.1		
PBR	1.64	1.40	2.56	0.84	2.83
PBR(최고)	4.01	2.22	4.39		
PBR(최저)	1.17	1.05	0.91		
PSR	0.88	0.69	1.45	0.58	0.39
PCFR	8.0	5.4	8.8	3.8	4.2
EV/EBITDA	13.5	8.2	14.7	10.2	32.7
주요비율(%)					
배당성향(%, 보통주, 현금)	22.8	18.2	0.0	0.0	0.0
배당수익률(%, 보통주, 현금)	1.5	1.6	0.0	0.0	0.0
ROA	4.8	4.8	3.7	7.8	0.0
ROE	12.6	14.5	10.4	23.9	2.3
ROIC	7.7	12.0	11.6	8.5	-0.7
매출채권회전율	5.4	4.8	3.3	4.7	4.7
재고자산회전율	1.7	1.8	1.9	2.1	2.0
부채비율	169.0	233.5	134.6	145.9	259.2
순차입금비율	30.3	25.8	18.9	17.2	101.7
이자보상배율	8.6	7.9	5.8	116.8	1.8
총차입금	20.3	31.6	28.6	79.9	135.8
순차입금	8.2	8.3	7.7	28.3	116.5
NOPLAT	4.2	7.0	8.3	18.0	13.5
FCF	-3.7	-1.8	-5.5	-27.7	-43.1



Not Rated

주가(3/31) 15,840원

스몰캡 Analyst 오현진

ohj2956@kiwoom.com

동사는 SI 전문 업체로 그룹사 중심으로 다양한 IT 서비스를 제공. 최근 클라우드, AI, 전기차 충전 사업 등 신사업 확장을 통해 본격적인 외형 성장을 예상. 다만 전기차 충전 사업은 시장 선점을 위한 투자가 진행됨에 따라 당분간 비용 발생 예정이며, 추가 채용 예정 등에 따라 23년 영업이익은 전년 수준인 379억 전망. 주가는 건조한 기존 사업 실적과 신사업 확장 성 감안 시, 저평가 국면으로 판단

Stock Data

KOSPI (3/31)	2,476.86pt		
시가총액	2,724억원		
52주 주가동향	최고가	최저가	
	19,750 원	11,950원	
최고/최저가대비	-19.8%	32.6%	
주가수익률	절대	상대	
	1M	-0.4%	-3.0%
	6M	30.4%	13.5%
	1Y	-17.1%	-7.7%

Company Data

발행주식수	17,200 천주
일평균 거래량(3M)	87천주
외국인 자본율	3.1%
배당수익률(22)	3.6%
BPS(22)	21,015원
주요 주주	이마트 35.7%

Price Trend



전기차 충전의 신세계

>>> 적극적인 외형 성장 꾀하는 SI 업체

동사는 SI(시스템 통합) 전문 업체로 그룹사 중심으로 다양한 IT 서비스를 제공한다. 시스템 운영, 개발 등 전반적인 IT 시스템 사업 외에 게임 및 디바이스 유통을 담당하는 IT 유통 부문과 플랫폼 사업을 영위하는 IT 정보 서비스 부문이 있다. 22년 매출 기준으로 IT 서비스 54%, IT 유통 37%, IT 정보 서비스 부문이 8%를 차지한다.

동사는 최근 대외 고객사 확대가 가능한 다양한 신사업을 진행 중이며, 이에 따른 건조한 외형 성장이 예상된다. 자체 김포 데이터센터를 이용한 IT 인프라 서비스와 Private 클라우드 플랫폼 사업뿐 아니라 AI Vision 기술을 활용한 스마트 매장, 전기차 충전 사업이 본격적으로 확장될 전망이다. 외형 성장에도 신사업에 대한 선제 투자 등의 영향으로 23년 실적은 매출액 6,504억원(YoY 9%), 영업이익 379억원(YoY 1%)을 전망한다.

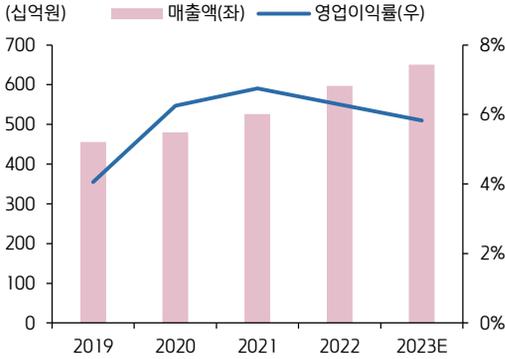
>>> 올해 전기차 충전 사업 본격화

동사는 22년 하반기 '스파로스 EV'를 통해 본격적인 전기차 충전 서비스 사업을 시작했다. 전기차 충전소 구축뿐 아니라 운영 및 관제 서비스 제공하며, 향후 B2B 충전 사업까지 확대를 예상한다. 유통에 특화된 그룹사 구조와 선제적인 시장 진출이 동사의 경쟁력이 될 전망이다. 먼저 그룹사 내 유통 업체는 단일 사업자 기준 국내 가장 많은 주차면을 확보하여 유통과 연계된 서비스를 통한 침투가 가능하다. 또한 동사는 선제적 시장 진출을 통해 올해 2,000대 이상 충전기 구축, 25년 이후 3만대까지 충전기 구축을 늘릴 전망이다.

(IFRS 연결, 십억원)	2019	2020	2021	2022
매출액	456.0	480.3	526.1	596.9
영업이익	18.5	30.0	35.5	37.5
EBITDA	34.0	46.1	50.9	55.8
세전이익	15.1	89.8	40.8	107.3
순이익	10.7	69.6	31.9	84.1
지배주주지분순이익	10.7	69.6	31.9	83.9
EPS(원)	620	4,045	1,855	4,877
증감률(% YoY)	-63.6	552.8	-54.1	162.8
PER(배)	17.3	3.1	10.7	2.8
PBR(배)	0.93	1.02	1.27	0.65
EV/EBITDA(배)	3.4	3.8	5.4	2.2
영업이익률(%)	4.1	6.2	6.7	6.3
ROE(%)	5.4	33.9	13.3	26.6
순차입금비용(%)	-35.6	-18.7	-23.8	-32.0

자료: 키움증권 리서치센터

신세계&C 실적 추이 및 전망



자료: 신세계&C, 키움증권

스파로스EV



자료: 신세계&C, 키움증권

기존 IT 서비스 부문

시스템 운영	계약/ MD/ SCM, 영업/ 마케팅, 판매지원, DB 분석, 기타
시스템 개발/통합	글로벌 솔루션, e-Commerce, 리테일 개발 센터
정보보안	컨설팅, SIS Guard ONE, SIS Guard WEB, SIS Guard AI

자료: 신세계&C, 키움증권

IT 서비스 부문 신사업

클라우드	클라우드 POS&멤버십, MSP, 프라이빗클라우드, 데이터센터
AI	챗봇, 수요 예측, 개인화 추천, Vision 기술, PRA
디지털 공간서비스	스마트 리테일, 스마트 인프라(전기차 충전 서비스), AR/VR

자료: 신세계&C, 키움증권

스파로스EV 통한 전기차 충전 서비스



자료: 신세계&C, 키움증권

포괄손익계산서

(단위: 십억원)

12월 결산, IFRS 연결	2018A	2019A	2020A	2021A	2022A
매출액	373.5	456.0	480.3	526.1	596.9
매출원가	313.1	389.0	412.6	456.3	519.1
매출총이익	60.4	67.0	67.7	69.8	77.8
판관비	45.5	48.5	37.7	34.3	40.2
영업이익	14.9	18.5	30.0	35.5	37.5
EBITDA	27.4	34.0	46.1	50.9	55.8
영업외손익	23.5	-3.4	59.7	5.3	69.7
이자수익	1.9	1.4	0.5	0.4	2.4
이자비용	0.0	0.1	0.1	0.2	0.2
외환관련이익	0.6	1.4	0.7	0.1	1.6
외환관련손실	0.5	1.3	0.4	0.3	1.6
중속 및 관계기업손익	-1.2	-5.0	4.7	0.0	1.0
기타	22.7	0.2	54.3	5.3	66.5
법인세차감전이익	38.4	15.1	89.8	40.8	107.3
법인세비용	9.1	4.4	20.2	8.9	23.2
계속사업순손익	29.3	10.7	69.6	31.9	84.1
당기순이익	29.3	10.7	69.6	31.9	84.1
지배주주순이익	29.3	10.7	69.6	31.9	83.9
증감율 및 수익성 (%)					
매출액 증감율	16.7	22.1	5.3	9.5	13.5
영업이익 증감율	-3.6	24.2	62.2	18.3	5.6
EBITDA 증감율	-3.4	24.1	35.6	10.4	9.6
지배주주순이익의 증감율	195.4	-63.5	550.5	-54.2	163.0
EPS 증감율	195.0	-63.6	552.8	-54.1	162.8
매출총이익율(%)	16.2	14.7	14.1	13.3	13.0
영업이익률(%)	4.0	4.1	6.2	6.7	6.3
EBITDA Margin(%)	7.3	7.5	9.6	9.7	9.3
지배주주순이익률(%)	7.8	2.3	14.5	6.1	14.1

재무상태표

(단위: 십억원)

12월 결산	2018A	2019A	2020A	2021A	2022A
유동자산	228.2	182.6	146.7	178.7	280.9
현금 및 현금성자산	28.7	35.0	46.7	70.4	108.1
단기금융자산	85.2	37.0	0.3	0.3	16.1
매출채권 및 기타채권	93.1	80.3	74.2	75.8	108.8
재고자산	15.1	18.1	18.4	19.0	38.7
기타유동자산	6.1	12.2	7.1	13.2	9.2
비유동자산	77.6	107.2	136.9	168.4	202.1
투자자산	3.5	4.1	25.9	39.5	36.7
유형자산	68.1	94.4	94.6	103.1	117.2
무형자산	4.6	6.4	7.4	13.4	29.0
기타비유동자산	1.4	2.3	9.0	12.4	19.2
자산총계	305.8	289.8	283.7	347.1	482.9
유동부채	111.7	89.1	64.9	69.8	110.1
매입채무 및 기타채무	95.5	78.0	54.4	51.1	80.6
단기금융부채	0.0	0.9	1.7	2.0	4.5
기타유동부채	16.2	10.2	8.8	16.7	25.0
비유동부채	1.8	1.4	7.4	8.0	8.9
장기금융부채	0.6	0.1	5.6	4.6	3.5
기타비유동부채	1.2	1.3	1.8	3.4	5.4
부채총계	113.5	90.5	72.3	77.8	119.0
지배지분	192.3	199.2	211.3	269.3	361.4
자본금	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6
자본잉여금	4.1	4.1	4.5	13.0	13.0
기타자본	-6.1	-6.2	-60.6	-43.3	-43.1
기타포괄손익누계액	0.5	0.0	0.6	3.4	2.0
이익잉여금	185.2	192.7	258.2	287.5	380.9
비지배지분	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5
자본총계	192.3	199.2	211.3	269.3	363.9

현금흐름표

(단위: 십억원)

12월 결산	2018A	2019A	2020A	2021A	2022A
영업활동 현금흐름	13.8	-2.4	37.2	31.9	18.6
당기순이익	29.3	10.7	69.6	31.9	84.1
비현금항목의 가감	2.0	29.1	-16.4	24.7	-21.1
유형자산감가상각비	11.6	14.0	14.5	11.9	13.7
무형자산감가상각비	0.9	1.5	1.7	3.5	4.6
지분법평가손익	-1.2	-5.0	-4.7	0.0	-68.7
기타	-9.3	18.6	-27.9	9.3	29.3
영업활동자산부채증감	-16.2	-34.4	0.6	-15.7	-34.9
매출채권및기타채권의감소	-39.3	9.1	5.6	-1.4	-33.3
재고자산의감소	-6.6	-3.7	-1.1	-1.5	-21.0
매입채무및기타채무의증가	23.6	-37.2	-0.9	-3.2	26.1
기타	6.1	-2.6	-3.0	-9.6	-6.7
기타현금흐름	-1.3	-7.8	-16.6	-9.0	-9.5
투자활동 현금흐름	-9.6	13.1	32.9	-32.3	25.1
유형자산의 취득	-23.2	-30.0	-21.8	-25.6	-22.6
유형자산의 처분	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0
무형자산의 순취득	-0.2	0.0	-0.4	-2.3	-0.3
투자자산의감소(증가)	-3.6	-5.6	-17.2	-13.6	3.9
단기금융자산의감소(증가)	-34.5	48.2	36.7	0.0	-15.8
기타	51.9	0.4	35.3	9.2	59.9
재무활동 현금흐름	-4.0	-4.3	-58.5	24.2	-6.1
차입금의 증가(감소)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
자본금, 자본잉여금의 증가	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
자기주식처분(취득)	0.0	0.0	-53.7	28.8	0.0
배당금지급	-1.6	-2.5	-3.3	-2.9	-3.3
기타	-2.4	-1.8	-1.5	-1.7	-2.8
기타현금흐름	-0.1	-0.1	0.1	0.0	0.0
현금 및 현금성자산의 순증가	0.0	6.3	11.7	23.8	37.7
기초현금 및 현금성자산	28.6	28.7	35.0	46.7	70.4
기말현금 및 현금성자산	28.7	35.0	46.7	70.4	108.1

자료: 키움증권 리서치센터

투자지표

(단위: 원, 배, %)

12월 결산	2018A	2019A	2020A	2021A	2022A
주당지표(원)					
EPS	1,701	620	4,045	1,855	4,877
BPS	11,178	11,583	12,287	15,655	21,015
CFPS	1,819	2,314	3,092	3,290	3,658
DPS	1,500	2,000	2,500	2,500	500
주가배수(배)					
PER	6.6	17.3	3.1	10.7	2.8
PER(최고)	11.5	26.9	3.9		
PER(최저)	4.6	16.0	1.8		
PBR	1.01	0.93	1.02	1.27	0.65
PBR(최고)	1.74	1.44	1.28		
PBR(최저)	0.70	0.85	0.59		
PSR	0.52	0.41	0.45	0.65	0.40
PCFR	6.2	4.6	4.1	6.0	3.8
EV/EBITDA	3.0	3.4	3.8	5.4	2.2
주요비율(%)					
배당성향(%, 보통주, 현금)	8.4	30.7	4.2	10.3	7.8
배당수익률(%, 보통주, 현금)	1.3	1.9	2.0	1.3	3.6
ROA	11.0	3.6	24.3	10.1	20.3
ROE	16.3	5.4	33.9	13.3	26.6
ROIC	14.9	12.6	17.3	18.6	16.5
매출채권회전율	5.1	5.3	6.2	7.0	6.5
재고자산회전율	31.7	27.5	26.3	28.1	20.7
부채비율	59.0	45.4	34.2	28.9	32.7
순차입금비율	-58.9	-35.6	-18.7	-23.8	-32.0
이자보상배율	4,345.0	224.2	294.8	228.7	154.4
총차입금	0.6	1.0	7.3	6.7	8.0
순차입금	-113.3	-71.0	-39.6	-64.1	-116.3
NOPLAT	27.4	34.0	46.1	50.9	55.8
FCF	-16.1	-36.2	18.4	1.1	-7.6

투자이건 변동내역 (2개년)

종목명	일자	투자이건	목표 주가	과리율(%)			종목명	일자	투자이건	목표주가	과리율(%)		
				가격 대상 시점 대비	평균 주가 대비	최고 주가 대비					가격 대상 시점 대비	평균 주가 대비	최고 주가 대비
LG전자 (066570)	2021/04/06	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-31.09	-27.27	LS ELECTRIC (010120)	2021/04/23	BUY(Maintain)	85,000원	6개월	-33.43	-29.76
	2021/04/08	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-28.68	-21.82		2021/07/12	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-22.35	-18.88
	2021/04/30	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-28.99	-21.82		2021/08/02	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-18.29	-12.13
	2021/05/13	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-29.19	-21.82		2021/10/21	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-22.11	-12.13
	2021/05/17	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-29.68	-21.82		2021/12/22	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-23.08	-12.13
	2021/06/08	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-29.16	-21.82		2022/02/04	BUY(Maintain)	75,000원	6개월	-41.82	-33.87
	2021/07/08	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-28.72	-21.82		2022/02/28	BUY(Maintain)	75,000원	6개월	-41.72	-33.87
	2021/07/30	BUY(Maintain)	220,000원	6개월	-29.42	-21.82		2022/03/08	BUY(Maintain)	75,000원	6개월	-40.48	-33.87
	2021/09/13	BUY(Maintain)	200,000원	6개월	-33.90	-28.50		2022/04/22	BUY(Maintain)	75,000원	6개월	-36.31	-22.67
	2021/10/13	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-30.75	-29.72		2022/07/05	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-34.82	-26.13
	2021/10/29	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-31.59	-29.72		2022/07/29	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-31.10	-23.38
	2021/11/18	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-31.10	-25.56		2022/09/06	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-33.74	-23.38
	2021/12/14	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-29.25	-21.11		2022/11/01	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-32.93	-23.38
	2022/01/10	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-29.16	-21.11		2022/12/09	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-32.41	-23.38
	2022/01/13	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-28.41	-18.89		2023/02/02	BUY(Maintain)	80,000원	6개월	-37.26	-34.88
	2022/01/28	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-28.51	-18.89		2023/03/14	BUY(Maintain)	85,000원	6개월	-34.18	-32.24
	2022/02/10	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-28.54	-18.89		2023/04/03	BUY(Maintain)	85,000원	6개월		
	2022/02/14	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-28.70	-18.89							
	2022/02/21	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-28.76	-18.89							
	2022/02/24	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-29.13	-18.89							
	2022/03/14	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-29.67	-18.89							
	2022/04/08	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-29.73	-18.89							
	2022/04/11	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-31.27	-29.44							
	2022/04/29	BUY(Maintain)	180,000원	6개월	-35.40	-29.44							
	2022/05/23	BUY(Maintain)	160,000원	6개월	-35.54	-33.75							
	2022/06/13	BUY(Maintain)	160,000원	6개월	-37.40	-33.75							
	2022/06/22	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-39.81	-36.07							
	2022/07/08	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-38.85	-36.07							
	2022/08/01	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-38.34	-32.67							
	2022/08/12	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-38.52	-31.00							
	2022/10/11	BUY(Maintain)	120,000원	6개월	-33.10	-31.00							
	2022/10/31	BUY(Maintain)	120,000원	6개월	-29.26	-19.50							
	2022/11/17	BUY(Maintain)	120,000원	6개월	-26.66	-18.67							
	2022/12/12	BUY(Maintain)	120,000원	6개월	-26.53	-18.67							
	2023/01/09	BUY(Maintain)	120,000원	6개월	-25.33	-18.25							
	2023/01/30	BUY(Maintain)	130,000원	6개월	-21.99	-17.23							
	2023/02/09	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-27.07	-26.27							
	2023/02/14	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-25.33	-24.00							
	2023/02/22	BUY(Maintain)	150,000원	6개월	-25.19	-23.53							
	2023/03/08	BUY(Maintain)	160,000원	6개월	-28.13	-26.31							
2023/04/03	BUY(Maintain)	160,000원	6개월										

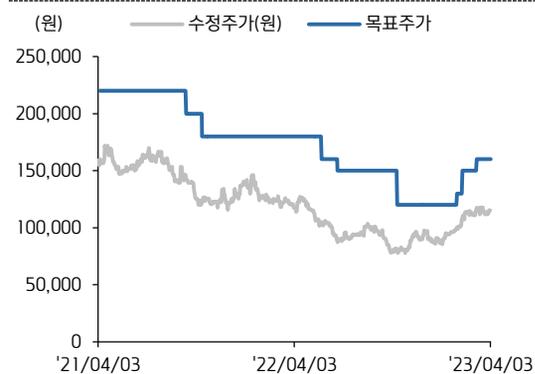
*주가는 수정주가를 기준으로 과리율을 산출하였음.

고지사항

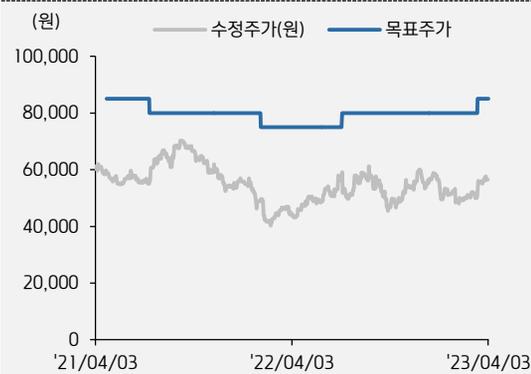
- 본 조사분석자료는 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻은 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없고, 통지 없이 의견이 변경될 수 있습니다.
- 본 조사분석자료는 유가증권 투자를 위한 정보제공을 목적으로 당사 고객에게 배포되는 참고자료로서, 유가증권의 종류, 종목, 매매의 구분과 방법 등에 관한 의사결정은 전적으로 투자자 자신의 판단과 책임하에 이루어져야 하며, 당사는 본 자료의 내용에 의거하여 행해진 일체의 투자행위 결과에 대하여 어떠한 책임도 지지 않으며 법적 분쟁에서 증거로 사용 될 수 없습니다.
- 본 조사 분석자료를 무단으로 인용, 복제, 전시, 배포, 전송, 편집, 번역, 출판하는 등의 방법으로 저작권을 침해하는 경우에는 관련법에 의하여 민·형사상 책임을 지게 됩니다.

목표주가 추이 (2개년)

LG전자 (066570)



LS ELECTRIC (010120)



투자의견 및 적용기준

기업	적용기준(6개월)	업종	적용기준(6개월)
Buy(매수)	시장대비 +20% 이상 증가 상승 예상	Overweight (비중확대)	시장대비 +10% 이상 초과수익 예상
Outperform(시장수익률 상회)	시장대비 +10~+20% 증가 상승 예상	Neutral (중립)	시장대비 +10~-10% 변동 예상
Marketperform(시장수익률)	시장대비 +10~-10% 증가 변동 예상	Underweight (비중축소)	시장대비 -10% 이상 초과하락 예상
Underperform(시장수익률 하회)	시장대비 -10~-20% 증가 하락 예상		
Sell(매도)	시장대비 -20% 이하 증가 하락 예상		

투자등급 비율 통계 (2022/04/01~2023/03/31)

매수	중립	매도
95.43%	4.57%	0.00%