



한국IR협의회

기업리서치센터 기업분석 | 2026.01.08

KOSPI | 자동차와부품

HL홀딩스 (060980)

주차 로봇 사업에 대한 기대



기업가치 제고 계획 및 이행상황

- 2024년 11월 11일 기업 가치 제고 계획 발표. 주요 내용은 ROE 제고와 주주환원 정책 추진
- 목표치로 2027년 매출 1.5조원, 영업이익률 10% 이상, ROE 10%이상을 제시. 주주환원정책(2024년~2027년)으로
1) 최소 주당배당금 2,000원, 2) 2개년씩 200억원의 자사주 매입 및 소각 제시
- 작년에 2024년 회계연도에 대한 주당 현금 배당금 2,000원 지급. 배당수익률 5.8%.
자사주 매입은 2024년 70억원에 이어 2025년 130억원 단행. 작년 자사주 235억원 소각.
올해 이사회 이후 자사주 134,630주도 소각할 것으로 예상

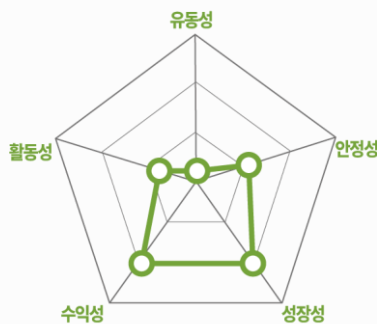
체크포인트

- HL홀딩스는 HL그룹의 사업주회사. 주요 자회사로 HL만도(지분율 30.3%), HL D&I(23.8%)보유. 자동차 부품 유통과 물류 사업 영위
- 투자포인트는 1) 로봇 사업 성장 기대와 2) 지속적인 주주환원 정책에 대한 기대
- 2026년 매출액 1조 4,003억원(+3.8%YoY), 영업이익 1,036억원(+21.9%YoY) 예상. 최근 동사의 NAV할인율은 63.5%로 과거 5년평균(56.3%) 대비 높은 편

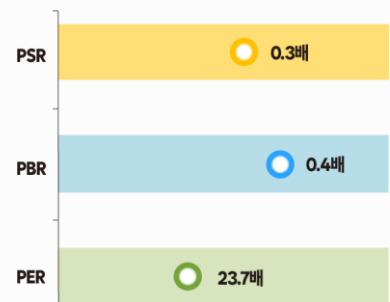
주가 및 주요이벤트



재무지표



밸류에이션 지표



주: PSR, PER은 2024년 기준, PBR은 4Q24 기준, Fnguide WICS 분류상 경기관련소비재산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

HL홀딩스는 HL그룹의 사업자주회사

주요 관계회사로 HL만도, HL D&I, HL로보틱스와 HL클레무브(자율주행 솔루션 공급업체) 등이 있음. 자체 사업으로 자동차 부품 유통과 물류 사업 영위. 동사의 매출액은 지주 부문(6.8%, 2025년 3분기 누적 매출액 기준), 사업 부문(90.8%)과 기타(2.4%)로 구성. 사업부문은 유통(39.6%)과 물류(51.2%)로 구분

투자포인트1. 로봇 사업 성장 기대

HL홀딩스, 2024년 9월 HL로보틱스(지분율 100%) 설립 후 10월 세계 최초의 실외 주차 로봇 상용기업인 프랑스 '스탠리 로보틱스' 인수. 동사의 주요 제품은 실내주차로봇 파키(PARLIE)와 실외 주차로봇 스탠(STAN). 파키의 경우 작년 10월 충북콘텐츠기업지원센터에 1대 납부, 올해도 관공서에 추가적으로 1대 납품 확정되어 있음. 본격적인 양산 시점은 2028년~2029년으로 계획. 구 독형 모델로 운영되는 스탠은 현재 35대 운영 중이며 추가 수주를 통해 연말에는 70대 운영 가능할 것으로 예상됨. 스탠리는 올해 매출액 100억원과 BEP 수준의 수익 달성이 목표. 로봇 사업에 대한 시장 관심이 고조되는 가운데, 블루오션 시장인 주차 로봇 시장에서의 선전은 동사 추가에 긍정적으로 작용 가능

투자포인트2. 지속적인 주주환원 정책에 대한 기대

동사는 2024년 11월 기업가치 제고 계획을 통해 적극적인 주주환원 정책 추진 의지를 표명. 동사는 3개년(2024년~2026년) 주주환원정책으로 1) 최소 주당배당금 2,000원, 2) 2개년(2024년~2025년) 총 200억원 자사주 매입 및 소각과 3) 선배당액 확정, 후 배당기준일 구조 도입을 제시. 작년 2월에는 2026년~2027년 새로운 주주환원 정책을 제시. 1) 배당은 최소 2,000원 이상의 주당 배당금을 유지할 예정이며, 2) 2개년간 총 200억원 규모의 자사주 분할 매입 및 취득 완료 후 증시 소각을 실시한다는 내용. 2025년 주당 현금 배당금 2,000원 지급, 자사주 130억원 매입 및 235억원 소각 시행하며 계획을 차질 없이 이행 중

Forecast earnings & Valuation

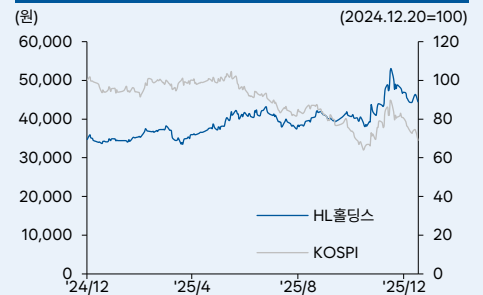
	2022	2023	2024	2025F	2026F
매출액(억원)	12,771	12,855	13,711	13,492	14,003
YoY(%)	22.7	0.7	6.7	-1.6	3.8
영업이익(억원)	858	922	904	850	1,036
OP 마진(%)	6.7	7.2	6.6	6.3	7.4
지배주주순이익(억원)	31	505	198	425	501
EPS(원)	296	4,910	1,957	4,533	5,434
YoY(%)	-97.1	1,560.5	-60.1	131.6	19.9
PER(배)	104.0	6.8	17.5	9.9	7.9
PSR(배)	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
EV/EBITDA(배)	8.1	8.3	8.2	9.3	8.2
PBR(배)	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4
ROE(%)	0.3	5.0	1.9	4.0	4.5
배당수익률(%)	6.5	6.0	5.8	4.5	4.6

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

Company Data

현재주가 (1/6)	43,200원
52주 최고가	53,000원
52주 최저가	33,500원
KOSPI (1/6)	4,525.48p
자본금	551억원
시가총액	3,980억원
액면가	5,000원
발행주식수	9백만주
일평균 거래량 (60일)	6만주
일평균 거래액 (60일)	26억원
외국인지분율	11.80%
주요주주	정몽원 외 6인 35.64% 브이아이피자산운용 12.03%

Price & Relative Performance



Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-18.5	5.0	28.2
상대주가	-26.2	-29.1	-29.5

▶참고 1) 표지 재무지표에서 안정성 지표는 '부채비율', 성장성 지표는 '매출액 증가율', 수익성 지표는 '영업이익률', 활동성지표는 '총자산회전율', 유동성 지표는 '유동비율'임. 2) 표지 밸류에이션 지표 차트는 해당 산업군내 동사의 상대적 밸류에이션 수준을 표시. 우측으로 갈수록 밸류에이션 매력도 높음.

▶기업 밸류업 공시 법안 주주가치 존중 기업문화로의 변화를 위해 자발적으로 기업가치 제고 노력을 하는 기업. 기업가치 제고 계획을 자율적으로 수립하고, 이행하며 투자자와 소통하는 기업



기업 개요

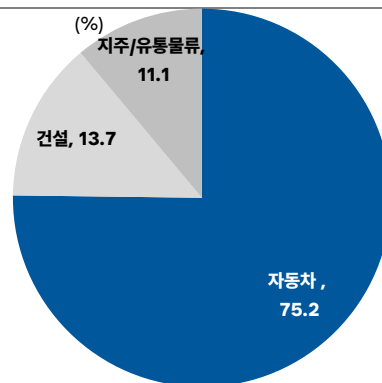
1 HL그룹의 사업지주회사

HL홀딩스는 자체 사업으로
자동차 부품 유통과
물류 사업 영위

HL홀딩스는 HL그룹(舊 한라그룹)의 사업지주회사이다. 2025년 9월말 기준으로 HL그룹은 54개의 계열사가 있으며, 이중 국내에 14개, 해외에 40개가 있다. 2024년 기준으로 HL그룹의 총 매출액은 11.8조원을 기록했으며, 이 중 자동차 부문이 8.9조원(총 매출액 대비 비중 75.2%), 건설 부문이 1.6조원(13.7%), 지주/유통물류 부문이 1.3조원(11.1%)를 차지했다. HL홀딩스의 주요 자회사로는 1) 자동차 부품회사인 HL만도, 2) 건설사인 HL D&I와 3) 로봇솔루션 전문기업인 HL로보틱스, 4) 자율주행 솔루션 공급 업체인 HL클레무브 등이 있다. 자체 사업으로는 1) 국내외 브랜드 애프터마켓(After Market: AM)부품을 유통하고, 2) 글로벌 자동차부품 통합 물류 서비스를 제공하고 있다. HL홀딩스는 2024년 11월 11일 기업가치 제고 계획을 발표했다.

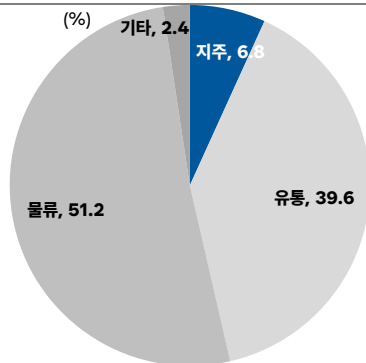
동사의 매출액은 지주 부문(6.8%, 2025년 3분기 누적 매출액 기준), 사업 부문(90.8%)과 기타(2.4%)로 구성된다. 지주 부문 매출액은 로열티와 지분법 손익으로 분류된다. 사업부문은 1) 유통(Mobility 39.6%), 2) 물류(Logistics, 51.2%)로 나눌 수 있다. 2025년 3분기 누적 기준으로, 지역별 매출액을 살펴보면, 한국, 중국, 기타 비중이 각각 62.1%, 17.5%, 20.4%이다.

HL그룹의 매출 구성



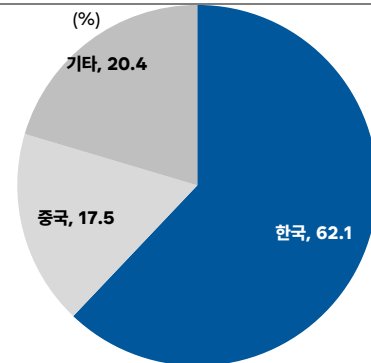
주: 2024년 기준, 자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스의 매출 구성



주: 2025년 3분기 누적, 자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스의 지역별 매출 구성

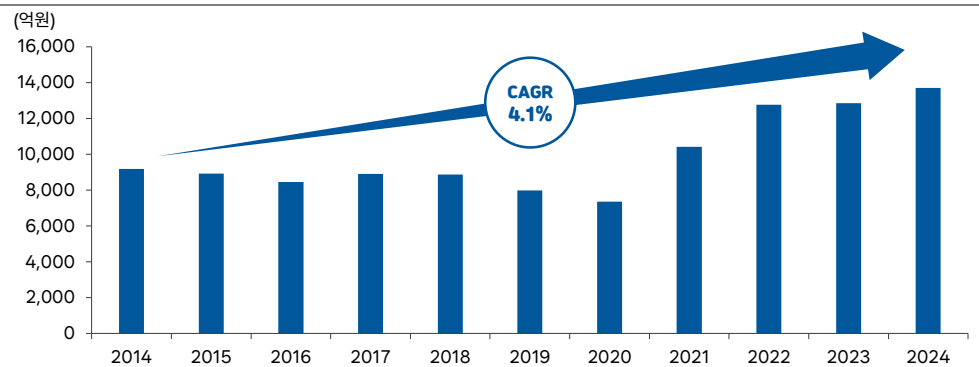


주: 2025년 3분기 누적, 중요 조정 사항 제외 기준, 자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스 매출액은 지난 10년간 연평균 4.1% 성장. 영업이익은 변동성이 큰 모습

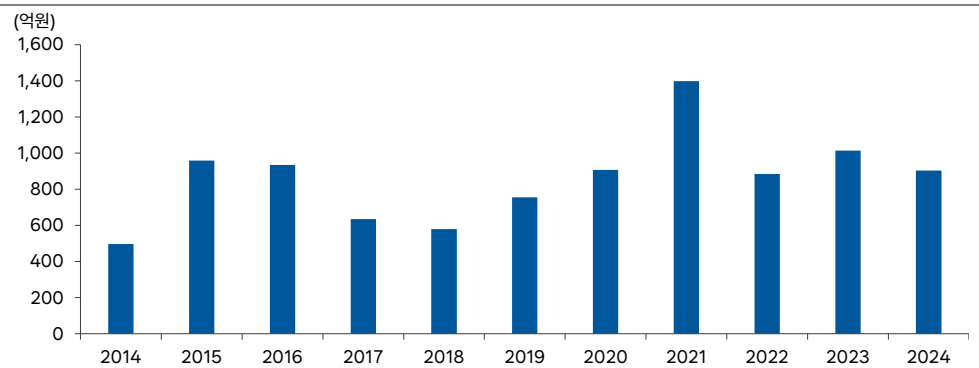
2024년 동사의 매출액은 1조 3,711억원으로 지난 10년간 연평균 4.1% 성장했다. 2020년까지 정체 상태였던 매출액은 2021년부터 물류 서비스 매출 증가로, 연평균 16.8% 성장했다. 반면, 영업이익은 지주 부문 이익으로 인해 변동성이 상대적으로 큰 모습을 보였다. 사업부문 영업이익률은 2020년 3%대에서 2023년 2%까지 하락하다, 2024년 2.2%로 소폭 반등했다.

HL홀딩스의 매출액 추이



자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스의 영업이익 추이



자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

연혁: 1999년 설립, 2010년 유가증권시장에 상장

HL홀딩스는 1999년 11월 설립되었으며, 2010년 5월 유가증권시장에 상장되었다. 이후 2014년 9월 HL만도와의 인적분할을 통해 지주회사 체제로 전환하였다. 지주회사 전환 이후인 2015년 7월에는 자동차부품 유통 및 물류 사업을 영위하던 한라마이스터 유한회사를 흡수합병함으로써, 순수지주회사가 아닌 사업지주회사 구조를 갖추게 되었다.

HL홀딩스의 현재 자체 사업은 한라마이스터로부터 승계된 사업이다. 한라마이스터는 1991년 '마이스터'로 설립되었으며, 1999년 만도의 100% 출자 회사로 편입되었다. 2001년에는 현대모비스와의 전략적 제휴를 통해 순정부품 유통 사업을 개시하였고, 이후 해외 시장으로 사업을 확장했다. 2008년 미국 법인 '한라 URIMAN'을 인수하고 중국 상해에 무역법인 '한라마이스터 무역유한공사'를 설립했으며, 2010년에는 중국 소주에 물류법인 '한라마이스터 물류유한공사'를, 2011년에는 미국 물류법인 'Meister Logistics Corporation America'를 설립했다. 2013년에는 사명을 '마이스터'에서 '한라마이스터'로 변경하였다.

지주회사 출범 이후, 당시 한라홀딩스는 2015년 한라마이스터를, 2016년에는 한라아이앤씨를 각각 흡수합병하며 사업 포트폴리오를 확대했다. 이후 2019년 유럽에 모듈 법인 'Halla Corporation Berlin GmbH'를 설립했고, 2022년에는 사명을 HL홀딩스로 변경하였다. 2023년에는 아난드그룹과 인도 합작법인을 설립하는 한편, 중고차 Fleet-On 서비스를 개시했다. 또한 중국 상해에 모듈 법인 '한라자동차유한공사'를 설립하며 글로벌 모듈 사업도 본격화했다. 2024년 10월 HL로보틱스를 설립한 동사는 12월 Stanley Robotics SAS, Stanley Robotics UK Ltd, Stanley Robotics Canada Inc 지분을 인수했다.

HL홀딩스의 주요 연혁

1991~2012	2013~2021	2022~
1991 (주)마이스터 설립 1999 (주)만도 출자 전환(100%) 2001 현대모비스와 전략적 제휴를 통한 HLMC 순정부품 유통 개시 2005 만도 내비게이션 출시 2008 미국법인 '한라 URIMAN' 인수 [現 HL Uriman] '한라마이스터 무역유한 공사(상해)' 설립 중국 무역법인 '한라마이스터 무역유한 공사(상해)' 설립 [現 HL TC, HL Trading China] 2009 (주)만도 협력업체 공동지원을 위한 '대/중소기업 상생협력 협약' 체결 현대/기아자동차 품질 5스타 달성 인증 수여식 및 현판식 실시 2010 중국 물류법인 '한라마이스터 물류유한공사(소주)' 설립 [現 HLLC, HL Logistics China] 코스피 상장(2010.05.19) 2011 WECO 한라그룹 편입 [現 HL WECO] 미국물류법인 'MLCA, Meister Logistics Corporation America' 설립 [現 HLLA, HL Logistics America] 길라기차와 자동차부품 합작사 설립계약 체결	2013 한라마이스터로 사명 변경 2014 (주)한라홀딩스 출범 (지주회사 전환) (주)만도를 자회사로 편입 2015 (주)한라홀딩스, 한라마이스터 합병 그룹 IT 센터 영업양수 2016 한라아이앤씨 흡수 합병 2017 종속회사 한라스택폴(주) 지분 매각 2018 종속회사 (주)한라엔티스 지분 매각 2019 세종물류센터 설립 유럽 무역법인 'HCE, Halla Corporation Europe' 설립 [現 HL TE, HL Trading Europe] Halla Corporation Europe Otomotiv Yedek Parca San. Tic. A.S 설립 2020 유럽 모듈법인 'HCB, Halla Corporation Berlin GmbH' 설립 [現 HLMG, HL Module Germany] 2021 중국 무역법인 한라마이스터무역유한공사(상해) 공동기업 전환 계열회사 만도헬라일렉트로닉스(주) 지분 매각 주식회사 한라리츠운용 설립 'WG Campus' 출범	2022 HL Holding 출범(사명 변경) 계열회사 한라스택폴(주) 지분 매각 2023 Anand社와 인도 합작법인 설립 Fleet-ON 서비스 출범 중국 한라물류유한공사(소주) 설립 [HLLS, HL Logistics Suzhou] 중국 모듈법인 '한라자동차유한공사(상해)' 설립 [HLMC, HL Module China] 2024 HL ANAND Automotive Parts Private Limited 설립 HL Trading & Logistics Mexico, S.A. DE C.V. 설립 HL로보틱스(주) 설립 Stanley Robotics SAS 지분 인수 정관에 중고자동차 매매 및 수출입업 / 중고자동차 중개업 / 중고자동차 매매 관련 통신판매 중개업 등 사업목적 추가 기업가치 제고방안 발표 2025 Stanley Robotics INC. 설립

자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

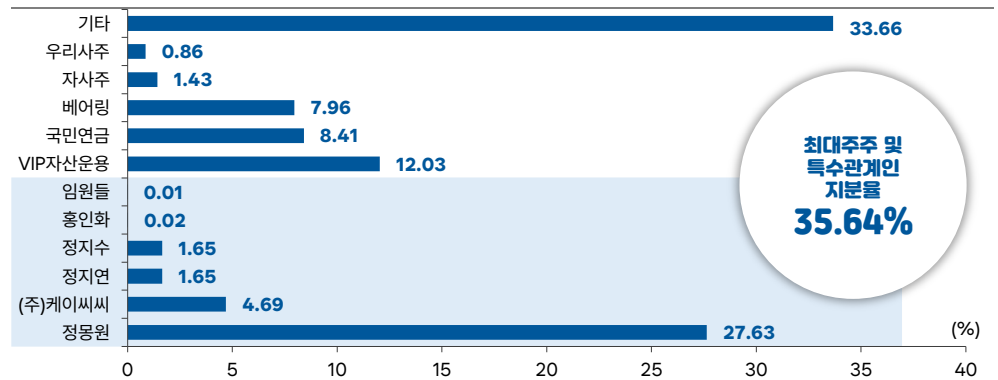
주요 주주

**HL홀딩스의 최대주주는
정몽원 회장으로
지분율 27.63% 보유**

2025년 9월말 기준, HL홀딩스의 최대주주는 정몽원 회장으로 지분율 27.63%를 보유하고 있다. 이 외 특수관계인들의 지분율은 8.01%이다. 특수관계인으로는 홍인화(정몽원 妻, 지분율 0.02%보유), 정지연(정몽원 長女, 1.65%), 정지수(정몽원 次女, 1.65%), (주)케이씨씨(4.69%)와 임원들(0.01%)가 있다. 최대주주와 특수관계인의 합산 지분율은 35.64%이다. 2026년 1월 2일 기준으로 자사주는 134,630주가 있으며, 이는 지분율 1.43%에 해당한다. 우리사주조합의 지분율은 0.86%이다.

이외 지분율 5% 이상의 주요 기관투자자로는 (주)브이아이피자산운용(12.03%), 베어링자산운용(7.96%)와 국민연금공단이 있다. 국민연금은 2026년 1월 2일 공시를 통해 지분율을 8.41%까지 추가 매수한 것으로 공시했다.

HL홀딩스의 주요 주주 구성



주: 2025년 9월말 기준, 자사주와 국민연금 지분율은 2026년 1월 2일 공시 기준, 자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

종속회사

HL홀딩스의 종속회사:

- 1) 에이치엘로보틱스
- 2) 에이치엘위코
- 3) 제이제이한라
- 4) 에이치엘리츠운용
- 5) 해외 법인들

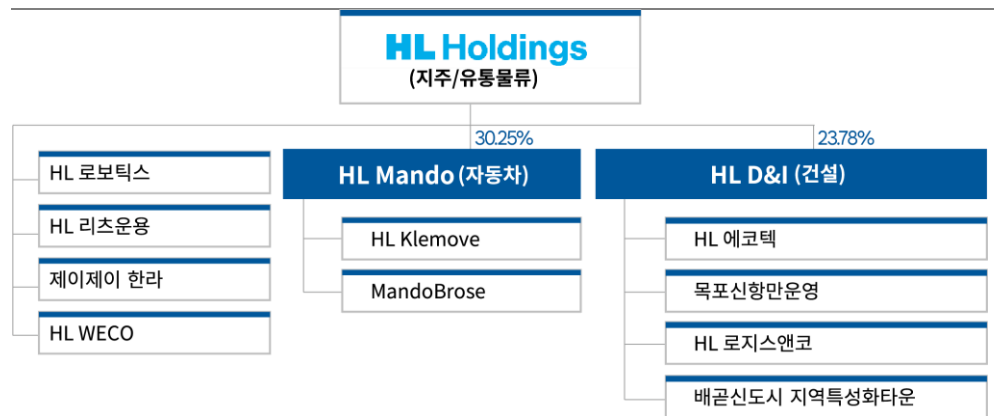
2025년 9월말 기준, HL홀딩스의 종속회사로는 1) 에이치엘로보틱스(주)(지분율 100%), 2) 에이치엘위코(주)(100%), 3) (주)제이제이한라(지분율 100%), 4) 에이치엘리츠운용(주)(90.1%)과 5) 해외법인들이 있다.

에이치엘로보틱스는 2024년 9월 설립되었으며, 산업용 로봇 제조업을 주요 사업으로 영위한다. 설립 직후인 10월 세계 최초의 실외 주차 로봇 상용기업인 '스탠리 로보틱스'를 인수했고, 11월에는 HL만도의 자율주행로봇 사업부인 MSTG(Mobility Solution Technology Group)사업부를 양수했다. 2025년 9월말 기준으로 에이치엘로보틱스의 자산과 자본 규모는 각각 686억원, 437억원이다.

에이치엘위코는 자동차 부품사로, 서스펜션(Suspension, 자동차 차체(프레임)과 바퀴를 연결하는 시스템) 제품을 주로 생산한다. 제이제이한라는 부동산 개발 및 투자를 주요 사업으로 영위했으나, 지난 2022년 아난티그룹과 설립한 합작법인인 아난티한라에 골프장과 골프 호텔을 양도한 이후 시행사 역할만 수행하고 있다. 에이치엘리츠운용은 2021년 설립되었으며, 부동산 자산관리를 주요 사업으로 영위하고 있다.

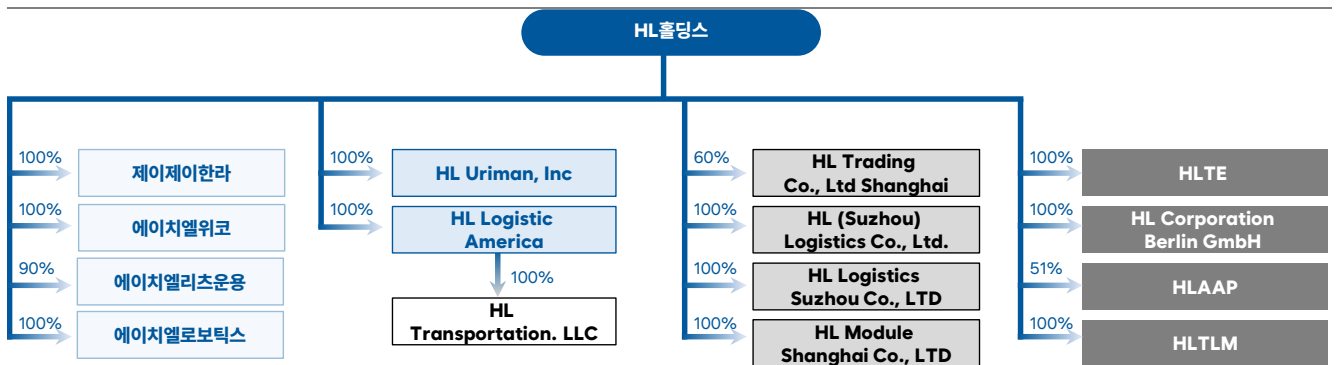
HL홀딩스의 해외법인은 주로 자동차 부품을 유통하고, 물류서비스 및 모토 서비스를 제공하기 위해 설립한 법인으로, 1) HL Uriman, Inc.(100%, 미국), 2) HL Logistic America(100%, 미국), 3) HL Transportation. LLC(미국, 100%), 4) HL Trading Co., Ltd Shanghai(60%, 중국), 5) HL (Suzhou) Logistics Co., Ltd.(100%, 중국), 6) HL Logistics Suzhou Co., LTD(100%, 중국), 7) HL Module Shanghai Co., LTD(100%, 중국), 8) HL AFTERMARKET OTOMOTIV PARCALARI SANAYI VE TICARET ANOMIN SIRKETI(100%, 튀르키예), 9) HL Corporation Berlin GmbH(100%, 독일), 10) HL ANAND Automotive Parts Private LTD(51%, 인도), 11) HL TRADING & LOGISTICS MEXICO, S.A.DE C.V.(100%, 멕시코)가 있다. HL Module Shanghai Co., LTD는 매각이 예정되어 있다.

HL그룹의 지배구조



주: 2025년 9월말 기준, 자료:HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

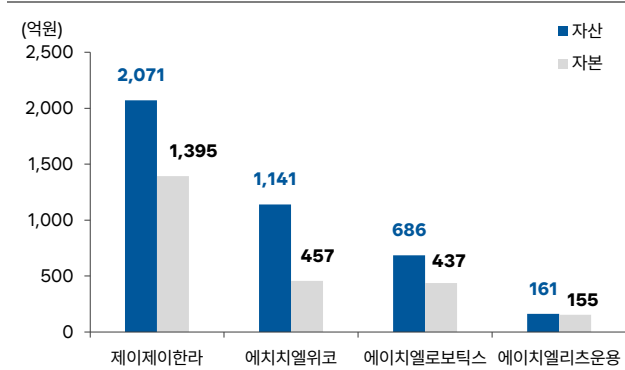
HL홀딩스의 지배구조



주: 2025년 9월말 기준, HLTE는 HL AFTERMARKET OTOMOTIV PARCALARI SANAYI VE TICARET ANOMIN SIRKETI, HLAAP는 HL ANAND Automotive Parts Private LTD, HLTLM은 HL TRADING & LOGISTICS MEXICO, S.A.DE C.V.임

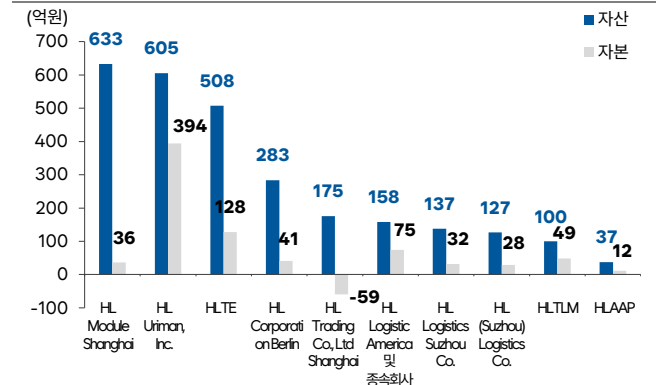
자료:HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

HL홀딩스의 국내 종속회사 자산과 자본 현황



주: 2025년 9월말 기준, 자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스의 해외 법인 자산과 자본 현황



주: 2025년 9월말 기준, 자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스의 관계기업

- 1) 에이치엘만도
- 2) 에이치엘디앤아이한라
- 3) 에이엠티엔지니어링
- 4) 와이드
- 5) 넥스트레벨 제1호 사모투자
합자회사
- 6) 클로버사모투자 합자회사
- 7) 엘케이디 제 1호
사모투자합자회사
- 8) 아난티제이제이
- 9) 아난티한라
- 10) 디스트릭트제이제이

HL홀딩스의 관계기업으로는 1) 에이치엘만도(주)(지분율 30.25%, 2025년 9월말 기준), 2) 에이치엘디앤아이한라(주)(23.78%), 3) (주)에이엠티엔지니어링(22.22%), 4) (주)와이드(19.24%), 5) 넥스트레벨 제1호 사모투자 합자회사(75.64%), 6) 클로버사모투자 합자회사(75.86%), 7) 엘케이디 제 1호 사모투자합자회사(47.48%), 8) (주)아난티제이제이(20%), 9) (주)아난티한라(20%)와 10) (주)디스트릭트제이제이(20%)가 있다.

HL홀딩스는 관계기업들의 수익을 지분법 손익으로 매출액에서 인식하고 있다. 또한, 에이치엘만도와 에이치엘디앤아이한라의 매출액의 0.4%를 로열티 수익으로 받고 있다.

에이치엘만도는 HL그룹의 핵심 계열사로 2014년 한라홀딩스(現 HL홀딩스)의 자동차 부품 제조 및 판매업을 인적분할하여 설립되었다. 동사는 주로 제동, 조향, 현가장치 위주의 자동차 부품을 다루고 있으며, 국내에는 평택, 원주, 익산에 생산시설을 판교에 R&D 센터를 두고 있다. 주요 고객사로는 현대차, 기아뿐만 아니라 GM, Ford, 북미 전기차 업체, 중국 코걸 OEM, 유럽 및 인도 완성차 등이 있다. 해외 고객의 현지 대응을 위해 미국, 유럽, 중국, 인도 등 지역에 19개의 생산시설을 두고 있으며, 18개의 연구소를 설립하여 해외 고객의 연구개발 지원과 현지 특화된 기술 개발을 위해 노력을 경주하고 있다. 새시 부품 기술 측면에서 국내 부품업계 최초로 ABS(Anti-lock Braking System, 제동 시 바퀴 잠김 방지), ESC(Electronic Stability Control, 차량 자세 제어해 미끄러짐이나 전복 방지), EPS(Electric Power Steering, 전자식 조향 보조)와 ECS(Electric Control Suspension, 전자식 서스펜션 제어) 등 첨단 전장 제품을 개발, 양산했고, 미래 자율주행차에 적용될 ADAS(Advanced Driver Assistance System) 제품 개발도 해외 선두 그룹과 경쟁 중이다. 동사의 자회사로 미래 자율주행과 전동화 시장 선도를 위한 (주)에이치엘클레무브가 있다. 2025년 9월말 기준 자산(연결 기준)과 자본 규모는 6.9조원, 2.6조원이다. 2025년 3분기 누적 매출액은 7.0조원으로 전년 동기 대비 8.8% 증가한 반면, 당기순이익은 761억원으로 13.0% 감소했다.

에이치엘만도는 2025년 12월 11일 CEO Investor Day를 통해 2030년까지 연평균 8% 외형 성장과 영업이익률 2%p 개선을 목표로 제시했다. 매출 목표는 2024년 8.8조원에서 연평균 8% 증가하여 2030년 14.1조원 이상 달성이다. 회사 측은 고객사 확대와 물량 증가를 통해 기존 제품군 매출액을 8.8조원에서 11.7조원으로 증가하고, 차세대 제품군 매출이 2.4조원 예상되며, 신사업(로봇 액추에이터)을 통해 추가 매출액을 기대하고 있다.

차세대 제품으로는 SbW(Steer-by-Wire: 기계식 조향축을 제거하고, 전기 신호로만 조향하는 시스템), EMB(Electro-Mechanical Brake: 유압을 쓰지 않는 완전 전자식 제동 시스템), HPS(High Performance Controller: 섀시, 주행 관련 기능을 통합 제어하는 고성능 중앙 ECU), Saap(Smart Actuator& Platform: 섀시용 지능형 액추에이터+제어 플랫폼), 와SDC(Software-Defined Chassis: 섀시 기능이 소프트웨어로 정의, 업데이트 되는 구조)가 있다. 수익성 목표는 영업이익률 기준 2024년 4.1%에서 2030년 6.0% 이상, ROE 5.9%에서 10% 이상을 제시했다. 주주환원 계획으로 2030년 배당성향 25% 이상을 제시했다.

에이치엘디엔아이한라는 HL그룹의 건설사이다. 1980년에 설립되었다. 동사의 대표 브랜드로는 '한라비발디'가 있다. 2025년 9월말 기준 자산(연결 기준)과 자본 규모는 2.1조원, 5,675억원이다. 2025년 3분기 누적 매출액은 1.2조원으로 전년 대비 5.6% 증가했으나, 당기순이익은 150억원으로 34.2% 감소했다.

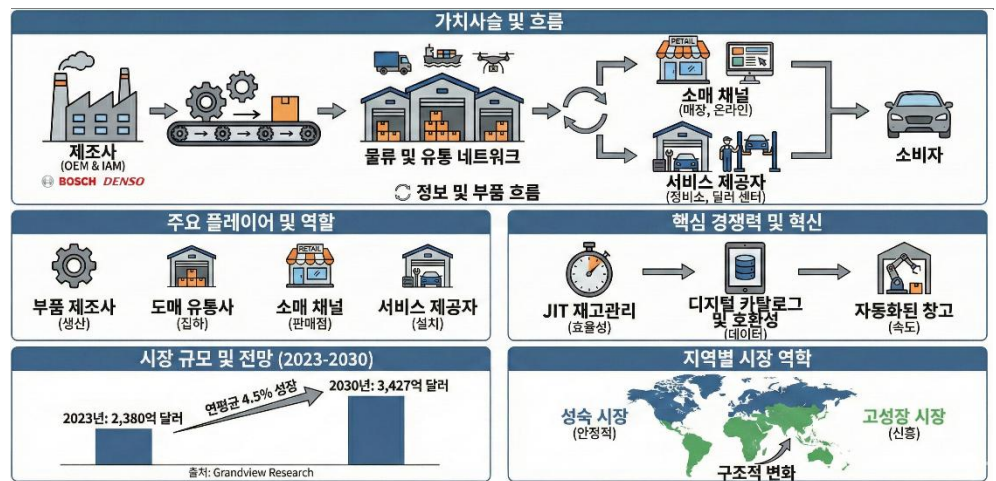
산업 현황

**2023년 글로벌 자동차
애프터마켓(After Market)
규모는 2,380억 달러로
2030년까지
연평균 4.5% 성장 예상**

HL홀딩스는 1) 국내외 브랜드 애프터마켓(After Market: AM)부품을 유통하고, 2) 글로벌 자동차부품 통합 물류 서비스를 제공하고 있다. 이에 동사가 속한 산업은 자동차 부품 물류 및 유통 산업이다.

자동차 부품 물류·유통 산업은 차량 판매 이후 애프터마켓(After Market)에서 발생하는 부품 공급과 물류 서비스를 아우르는 분야이다. 이 산업은 가치사슬(value chain)이 복잡한 생태계로, 부품 제조사(완성차용 부품을 생산하는 OEM 업체와 독립 애프터마켓 전용 부품업체)에서 시작해 물류 유통망을 거쳐 정비업체와 소비자에 이르기까지 여러 단계로 이루어져 있다. 주요 플레이어로는 부품 제조사(예: 보쉬, 덴소 등), 도매 유통사(전문 부품 유통업체 및 대리점망), 소매 채널(자동차 부품 판매점, 온라인몰)과 서비스 제공자(정비소, 딜러 서비스센터) 등이 있으며, 이들 간의 긴밀한 협업과 Just-In-Time 재고관리 등이 산업의 핵심이다. 특히 다품종 부품을 적시에 공급해야 하는 특성상 재고 관리와 물류 효율성이 중요하며, 부품 카탈로그 및 교환 정보의 디지털화와 물류센터 자동화 등이 업계 전반에 도입되어 있다. 애프터마켓은 완성차 판매 이후 차량의 안전하고 효율적인 운행을 뒷받침하는 이차 시장으로서, 시장 조사업체 Grandview Research에 따르면 2023년 기준 시장규모는 2,380억 달러이며, 연평균 4.5%씩 성장해 2030년에는 3,427억 달러에 이를 전망이다. 북미·유럽 등 선진 시장에서는 성숙기에 접어들었고 아시아 등 신흥 시장에서 높은 성장률을 보이는 것이 구조적 특징이다.

글로벌 자동차 After Market 부품 물류 및 유통 생태계



자료: Gemini, 한국IR협의회 기업리서치센터

**수요 요인: 자동차 보유 대수,
전기차 보급률**

자동차 부품 유통산업의 수요는 경기에 비탄력적이고 안정적이다. 또한 운행 차량 대수 및 차량 평균 연령과 밀접하게 연동된다.

국제자동차제조사협회(OICA)에 따르면 2023년 글로벌 운행 차량 대수는 약 15.5억 대에 달하며, 지난 10년간 50% 이상 증가하여 꾸준한 차량 보급 확대로 애프터마켓 부품 수요 기반이 확대되었다. 선진국의 경우 차량 보급률이 이미 높아 보유대수 증가율은 낮지만 차량 평균 연령이 계속 상승하면서 노후 차량의 부품 교체 수요가 꾸준히 발생하고 있

다. 반면 신흥국에서는 차량 보유대수가 빠르게 늘어 애프터마켓 시장 성장률이 높게 나타나고 있다.

또 다른 수요 변수는 전기차(EV) 보급률이다. 전기차 확산은 장기적으로 일부 부품 수요 구조를 변화시킬 것으로 전망되는데, 2024년을 기준으로 전기차가 신차 판매에서 차지하는 비중은 13.6%이다. 내연기관 차량(ICE) 대비 배터리 전기차(BEV)는 엔진·배기계통 등의 150여 종류 부품이 불필요하고 구조가 단순하여, 장기적으로 엔진오일, 점화플러그, 머플러 등 소모성 부품 수요가 감소될 전망이다. 다만 단기적으로는 여전히 내연기관 차량이 절대다수이고 하이브리드 차량에 대한 수요도 꾸준하기 때문에 기존 부품의 수요 기반은 견조하다. 현재는 전기차에 전용 부품(전기모터, 배터리 팩, 전력제어장치 등)이 새롭게 추가되어 약 40여 개의 새로운 부품 카테고리가 생겨나고 있으며, BMS(배터리관리시스템), 충전모듈, 전장부품 등의 분야에서는 신규 수요가 창출되고 있다. 또한 전기차는 회생제동으로 브레이크 마모 감소 등 유지보수 주기가 늘어나는 면이 있지만, 배터리 성능 열화에 따른 배터리 재제조/교체 수요, 고전압 부품 정비 수요 등 새로운 수요 요인도 부각되고 있다.

**공급구조 면에서 자동차 제조사와
서드파티 부품 제조사가 경쟁하고
있음. 정품(OEM)부품 유통은
과점적 구조이며 비순정
애프터마켓에서는 완전경쟁 구조**

산업의 공급 측면에서는 복잡한 유통경로와 다양한 경쟁자가 혼재한다. 전통적으로 자동차 제조사(OEM)는 자사 공식 부품망(딜러 부품창구)을 통해 순정부품을 공급해왔고, 이에 대응하여 독립 애프터마켓(IAM)에서는 서드파티 부품 제조업체와 유통사가 호환부품을 공급하며 경쟁해 왔다. 공급망 구조는 대체로 제조사 → 1차 도매 유통 → 지역별 소매/정비업체로 이어지는데, 최근 유통단계의 통합과 축소가 진행되어 대형 유통사가 중소 도매상을 인수 합병하는 경향이 두드러진다. 미국 시장에서는 AutoZone, O'Reilly, NAPA와 같은 대형 부품 유통체인이 전국망을 구축해 규모의 경제를 확보했고, 유럽에서도 일부 대형 유통그룹이 다수의 지역 유통업체를 거느리며 부품 유통이 점차 과점화되고 있다.

한편, 완성차 업체(OEM)들의 애프터마켓 진출 강화도 공급 경쟁 구도를 바꾸는 요인이다. OEM들은 커넥티드카 데이터를 활용한 주기적 정비 알림 등으로 자사 공식 서비스센터로 고객 유입을 늘리고, 자사가 운영하는 온라인 부품몰이나 무상보증 연장 프로그램 등을 통해 독립 부품시장 잠식을 시도하고 있다. 이에 대응하여 독립 유통사들은 글로벌 조달망을 구축해 OEM 부품과 동등한 품질의 호환제품을 공급하거나, 전문 카탈로그 데이터베이스로 여러 차종에 호환되는 멀티브랜드 부품을 원스톱 제공하는 전략을 취하고 있다. 또한 전자상거래 플랫폼의 부상으로 아마존과 같은 비전통적 플레이어도 부품 유통에 가세하여 가격 경쟁과 가격 투명성 제고를 가져왔다. 소비자는 온라인을 통해 부품 가격을 손쉽게 비교할 수 있게 되었고, 이는 유통사의 마진 압박 요인인 동시에 저가 부품 공급업체의 시장 진입을 용이하게 해 경쟁이 한층 심화되었다

경쟁 구도는 분야별로 상이하다. 정품(OEM) 부품 유통은 각 완성차 브랜드별로 공식 채널의 과점적 구조를 띠는 반면, 비순정 애프터마켓 부품 분야는 전 세계 수많은 제조·유통업체가 경쟁하는 완전경쟁에 가까운 구조이다.

자동차 부품 유통업체의**핵심 수익 변수는****1) 부품 판매량****2) 평균 판매단가 및 마진율****3) 운영비용(물류비, 재고비용)****4) 환율 및 조달비용****등이 있음**

자동차 부품 유통업체의 수익 모델은 매입한 부품을 마진을 붙여 판매하는 단순구조가 기본이다. 도매 유통사는 부품 제조사로부터 대량 구매 시 얻는 공급가 할인과 규모효과를 바탕으로 수익을 창출한다. 부품 종류와 경쟁 강도에 따라 마진 폭 차이가 커서, 전문성 높은 부품(예: 특정 고급차 전용 부품)은 높은 마진이 가능하나 일반 소모품(예: 오일필터 등)은 온라인 가격경쟁으로 마진이 낮다. 유통사의 수익성 핵심 변수로는 1) 부품 판매량, 2) 평균 판매단가 및 마진율, 3) 운영비용(물류비, 재고비용), 4) 환율 및 조달비용 등이 있다. 판매량은 앞서 언급한 차량 보유대수와 가동률, 부품 교체주기에 따라 좌우되며, 경기침체 시 오히려 차량 교체 대신 유지보수 수요가 늘어나 판매량이 방어적인 양상을 보이기도 한다. 판매단가는 원자재 가격과 경쟁 구도에 영향을 받는데, 저가 중국산 부품의 글로벌 공급 증가로 가격 인하 압력이 존재한다.

유통사들은 SKU(Stock Keeping Unit) 수십만 종에 달하는 방대한 재고를 관리해야 하므로 재고자산 회전율과 납기 준수율이 수익성에 매우 중요하다. 재고 부족으로 주문을 놓치면 매출 손실이 발생하고, 반대로 재고 과잉이면 보관비용과 감모손실이 증가한다. 따라서 수요 예측을 통해 적정재고를 유지하고 물류센터 운영을 효율화하는 것이 비용관리의 핵심이다. 최근 도입된 전자 카탈로그 및 주문 시스템은 정비업소들이 온라인으로 재고 조회 및 주문을 실시간 할 수 있게 하여 판매 기회 확대에 기여하고 있다. 이와 함께 물류비용(운송비, 창고비)은 유통망의 지리적 구성과 유가 등의 영향을 받는데, 글로벌 유가 상승 시 운송비 부담이 늘어 마진 감소 요인이 된다. 환율 역시 중요 변수인데, 부품의 국제조달 비중이 높아 달러화 강세 시 수입부품 원가 상승으로 이익률이 악화될 수 있다. 이를 완화하기 위해 일부 유통사는 장기공급계약이나 통화 헤지 등을 활용하기도 한다.

또한 서비스 부가수익 모델도 있다. 대형 유통사는 자체 정비시설 운영, 온라인 정비커뮤니티 등을 통해 부품 판매 외의 수익을 창출하거나, 정비 네트워크에 소프트웨어 솔루션(예: 정비이력 관리 프로그램)을 판매하기도 한다. 그러나 전반적인 산업 특성상 영업이익률은 한자릿수 중반 이하의 저마진 구조가 일반적이며, 규모 확대를 통한 비용절감과 재고회전율 개선이 수익성 개선의 핵심 전략이다.

최근 구조적 변화 요인**1) 전기차로의 전환****2) 글로벌 공급망 재편****3) 디지털화**

최근 자동차 부품 유통업은 1) 전기차로의 전환과 2) 글로벌 공급망 재편, 3) 디지털화 등으로 구조적으로 변화하고 있다. 전기차로의 전환은 앞서 언급을 하였다.

코로나19 팬데믹과 미·중 갈등 등으로 글로벌 공급망의 취약성이 드러나면서 부품 조달과 물류망에도 변화가 일고 있다. 과거에는 원가 최적화를 위해 중국 등 단일 국가에 부품 소싱을 집중하는 경향이 있었으나, 최근에는 리쇼어링이나 다변화 조달로 공급망 리스크를 분산하려는 움직임이 뚜렷하다. 특히 미국·유럽 등에서는 지역 블록 내 생산 및 유통망 강화가 화두이다. 이는 글로벌 부품 유통 네트워크에도 영향을 주어, 각 지역별 허브 물류센터 구축과 재고 비축 전략이 강화되고 있다. 또한 팬데믹 당시 겪었던 해상운임 폭등과 항만 지연 등의 충격 이후로 기업들은 적시생산(JIT)의 효율성을 중시할 뿐만 아니라 완충재고 확보에도 초점을 맞추게 되었다. 이로 인해 물류 패턴이 일부 변화하여, 예전보다 지역 창고에 더 많은 재고를 보유하고 멀티소스 조달을 지향하는 추세이다.

자동차 부품 유통산업은 현재 디지털 트랜스포메이션이 활발히 진행 중인 분야이다. 전자상거래 플랫폼의 성장으로 이제 정비업소나 소비자들이 온라인으로 부품을 직접 구매하는 사례가 늘었고, 유통사들은 온·오프라인 연계(O2O) 전략을 도입하고 있다. 또한 전자 부품 카탈로그와 차량 데이터의 중요성이 커져, 차량의 차대번호(VIN)만 입력하면 호환 부품을 바로 찾아주는 시스템이 업계 표준이 되었으며, 커넥티드카에서 실시간 수집되는 차량정비 데이터에 접근하는 것이 미래 경쟁력으로 부상하고 있다. 완성차 업체들은 자사 차량의 정비 데이터를 독점하려 하고, 독립 애프터마켓은 이를 공유하도록 법제화하기 위해 유럽 등에서 정보공개 규제를 논의 중이다. 디지털 중개플랫폼의 영향도 확대되어, 정비소와 소비자를 연결해 견적 비교를 해주는 앱이나 B2B 부품거래 마켓플레이스 등이 등장해 기존 유통 채널을 보완하거나 위협하고 있다. 이러한 디지털화 흐름에 맞춰 부품 유통사들은 IT 투자를 늘리고 물류 자동화(로보틱 피킹 시스템 등)를 도입하는 등 효율성과 접근성을 높이는 방향으로 대응하고 있다.

정리하면, 전기차화, 공급망 지형 변화, 디지털 기술 도입이 산업의 구조적 변화를 주도하고 있으며, 이에 얼마나 빠르게 적응하느냐가 중장기 생존과 성장을 좌우할 것으로 전망된다.



1 로봇 사업 성장 기대

투자포인트1. 로봇 사업 성장 기대

HL홀딩스의 첫번째 투자포인트는 로봇 사업 성장 기대이다.

동사는 작년 9월 100% 자회사로 HL 로보틱스(HL Robotics)를 설립하고, 10월 세계 최초의 실외 주차 로봇 상용기업인 스탠리 로보틱스(Stanley Robotics)를 인수했다. 이를 통해 HL홀딩스는 자율주행 주차 로봇 시장에 본격적으로 진출했다. 참고로, 스탠리 로보틱스를 인수한 주체는 HL로보틱스이며, 지분율 74%를 인수했고, 나머지 지분은 경영진(14.6%), 미쓰비시 중공업(6.2%) 등이 소유하고 있다.

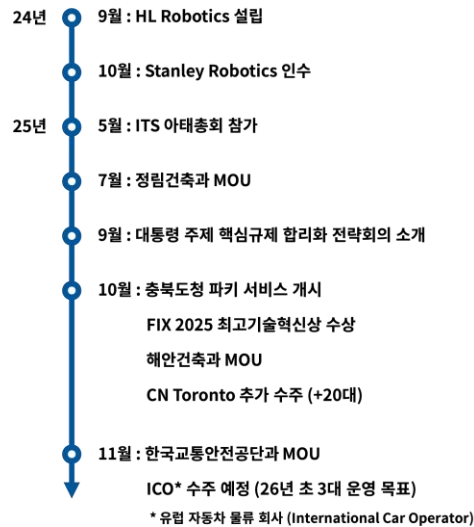
현재 HL로보틱스의 주요 제품은 실내용인 파키(PARKIE)와 실외용인 스탠(STAN)으로 구성되어 있다. 파키는 실내 주차장에 특화된 로봇으로, 별도의 관제 시스템 없이 로봇 자체가 스스로 판단하여 움직이는 완전 자율주행 방식을 택하고 있으며, 스탠은 스탠리 로보틱스가 개발한 로봇으로, 공항이나 철도 야적장과 같은 대규모 실외 공간에서 주로 활용된다. 이 외에도 순찰 로봇인 골리(GOALE)와 지게차 형태의 물류 로봇 캐리(CARRIE)가 있다. HL로보틱스는 HDC랩스와의 협업을 통해 AI순찰 로봇 골리의 상용화 검증을 위한 업무 협약(MOU)을 체결하고 아파트 단지 등에서 PoC(개념 증명) 시범 서비스를 운영하며 기술적 완성도를 검증하고 있다. 또한, 캐리는 CES2026에 출품했다.

동사의 제품이 경쟁사 대비 기술적으로 차별화된 부분은 1) 라이다(Lidar)와 자율주행 소프트웨어를 탑재하고 있다는 점과 2) 전후방 센서를 통해 안전을 강화했다는 점, 3) 로봇이 차체 밑으로 들어가 차를 직접 들어 올려 이동시키는 방식을 사용해 공간 효율성을 높였다는 점이다. 통상 경쟁사들이 바닥에 바코드를 부착하여 로봇의 이동 경로를 인식하는 AGV(Automated Guided Vehicles) 방식을 사용하는 것과 달리, HL로보틱스는 계열사인 HL클레무브에서 개발한 고성능 라이다(Lidar) 및 자율주행 소프트웨어를 탑재해, 인프라 구축 비용을 절감하면서 유연한 주차 운영이 가능하다.

HL로보틱스는 단계별 양산 및 수주 계획을 통해 로봇 산업을 그룹의 핵심성장 동력으로 육성하고 있다.

HL로보틱스의 동향과 주요 제품 Line-up

로보틱스 1주년



자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

제품Line-up



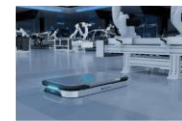
- PARKIE (실내 주차로봇)
- 충북콘텐츠기업지원센터 1대
- 26년 관공서 1곳 납품 확정



- STAN (실외 주차로봇)
- 북미: CN 28대 (+25대 예정)
- 유럽: 공항2곳 각 3대, ICO (+3대 예정)



- GOALE (순찰로봇)
- HDC랩스와 MOU 체결
(차세대 지능형 순찰로봇 개발)



- CARRIE (물류로봇)
- CES2026 출품 예정

파키는 작년 10월 1대 납부에
이어 올해 추가 납품 확정.
본격적 양산 시점은
2028년~2029년으로 계획

실내 주차로봇 파키의 경우 작년 10월 충북콘텐츠기업지원센터에 1대를 납부하며 서비스를 시작했다. 추가적으로 올 해는 관공서에 1대 납품이 확정되어 있다. 파키의 본격적인 양산 시점은 2028년~2029년으로 계획하고 있다. 현재 '기계식 주차 관리'들로 관리되고 있는 실내 주차로봇은 법과 제도가 로봇의 자율 판단 및 이동 특성을 충분히 반영하지 못해 상용화에 마찰을 빚고 있다. 이를 풀기 위해 HL로보틱스는 '지능형 주차장치' 제도 정비 및 관련 규정 제도 도입을 위해 노력하고 있으며, 관련 제도가 도입 시 파키는 '예외 및 실증 설치물'에서 '일반 건축물에 상시 설치 가능한 설비'로 격상되어 이용가능처가 넓어질 것으로 예상된다.

실내 주차로봇 파키(PARKIE)와 관련 주요 활동

규제개선 대관활동

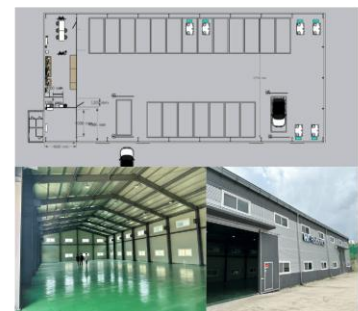
기관	활동 내용
국무조정실	• 지능형 주차장치 관련 시행령/시행 규칙 개정 건의
국토교통부	• 지능형 주차장치 관련 제도 정비 • 제도 개선 간담회/자문활동
대한민국국회	• 지능형 주차장 주택 공급 특례제도 건의 • 교통위 박민규 의원실 주관 세미나 참석 등

파트너십 체결



곤지암 테스트센터 대규모 쇼케이스 (26년 3월)

- ① 목적: 기술력/비전/시장가능성 체험 기반으로 전달
- ② 참석대상
 - 정부/공공기관
 - 고객/파트너사: 건설사, 주차장운영사, 부동산개발사 등
 - 투자자, 언론/미디어



자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

스탠은 구독형 모델로 운영 중이며, 올해 70대 운영 가능할 전망

프랑스 기업 스탠리 인수를 통해 확보한 스탠(STAN)은 북미 철도 물류회사와 유럽 공항을 중심으로 수주를 확대해 왔다. 현재 스탠리는 북미 CN(Canadian National Railway)에 로봇을 28대를, 프랑스의 리온(Lyon)과 런던 게트윅(Gatwick) 공항에 각각 4대와 3대의 로봇을 운영 중이다. 파키와 달리 스탠은 기기 판매보다 구독형 모델로 운영되어 안정적인 현금 흐름을 창출하고 있다. 스탠리는 올해에는 1) 기존 거래처에서의 추가 수주와 2) 신규 거래처(CSX Transportation 등) 확장을 통해 스탠을 70대 운영 가능할 것으로 예상하고 있다. 이를 통해 올해 매출액 100억원과 BEP 수준의 수익 달성을 목표로 하고 있다.

HL홀딩스는 자동차 부품 유통 및 물류에서 쌓은 산업 이해도를 바탕으로 로보틱스라는 고부가가치 신사업으로의 전환을 이뤄가고 있다. 특히 주차 로봇 시장은 현재 경쟁자가 많지 않은 블루오션으로, 동사는 독보적인 자율 주행 기술력과 해외 선진 기술을 결합해 시장을 선도하고 있다.

실외 주차로봇 스탠(STAN)과 관련 주요 활동과 수주 현황

마케팅 활동

· CN Innovation Day (10/29)

주요 참가 고객사 : 철도 4개사, 자동차물류 8개사, 완성차 6개사 등

CN의 완전자동화 사업장 시연 → 향후 자동차물류 중심 확대 예상



수주 활동

· 북미 (철도 물류회사 중심 수주 확대)

고객	현황
	- Toronto로봇 확대 운영 (연초 8대 → 현재 28대) 26년부터 기존지역 + 타지역 운영 확대
	7월 DigitalTwin 검증 완료 (26년 수주 추진)
	북미 자동차 항만 물류 회사 & 선사 대상 DigitalTwin 검증 추진 중

· 유럽 (공항 중심 수주 확대)

고객	현황
	- 로봇 4대 운영 중 26년 확대 추진 (+3대)
	- 로봇 3대 운영 중 26년 확대 추진 (+18대)
	1월 시뮬레이션 완료 → 11월 수주 예정 26년 초 운영 목표 (3대)

자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

지속적인 주주환원 정책에 대한 기대

투자포인트2. 지속적인 주주환원 정책에 대한 기대

HL홀딩스에 대한 두번째 투자포인트는 지속적인 주주환원 정책에 대한 기대이다.

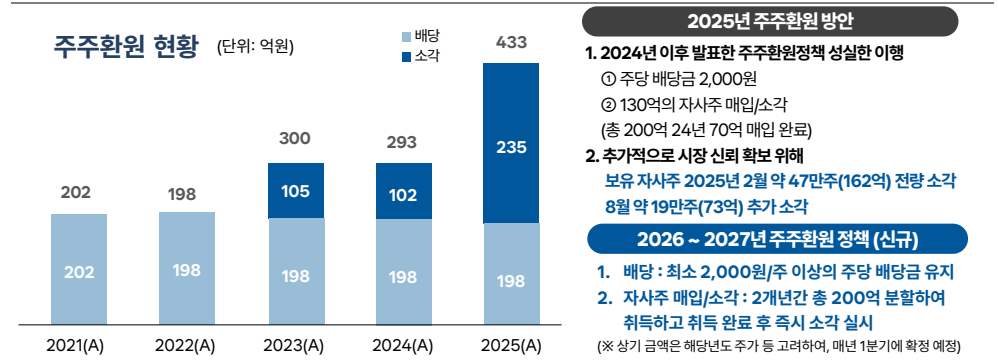
HL홀딩스는 2024년 11월 11일 기업가치 제고 계획을 발표했다. ROE 제고와 지속적으로 적극적인 주주환원 정책의 추진이 주요 내용이었다.

동사는 3개년(2024년~2026년) 주주환원정책으로 1) 최소 주당배당금 2,000원, 2) 2개년(2024년~2025년) 총 200억원 자사주 매입 및 소각과 3) 선배당액 확정, 후 배당기준일 구조 도입을 제시했다. 이는 2023년 11월 동사가 공시한 중기 주주환원정책에서 자사주 소각을 3년에서 2년으로 단축한 것이다. 참고로, 동사는 2023년 11월 중기(2024~2026) 주주환원 정책 발표를 통해, 1) 최소 2천원 이상의 주당 배당금 유지, 2) 3개년간 총 200억원의 자사주 분할 취득 및 취득 완료 시 즉시 소각 실시, 3) 배당기준일을 매년 기말일에서 이사회 결의날로 변경하는 방안을 제시

했었다.

또한 동사는 작년 2월에 2026년~2027년 새로운 주주환원 정책을 제시했다. 1) 배당은 최소 2,000원 이상의 주당 배당금을 유지할 예정이며, 2) 2개년간 총 200억원 규모의 자사주 분할 매입 및 취득 완료 후 증시 소각을 실시한다는 내용이다.

HL홀딩스의 기업가치제고 이행 계획 중 중기주주환원 계획



자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

2025년 배당금 198억원 지급, 자사주 130억원 매입 자사주 235억원 소각

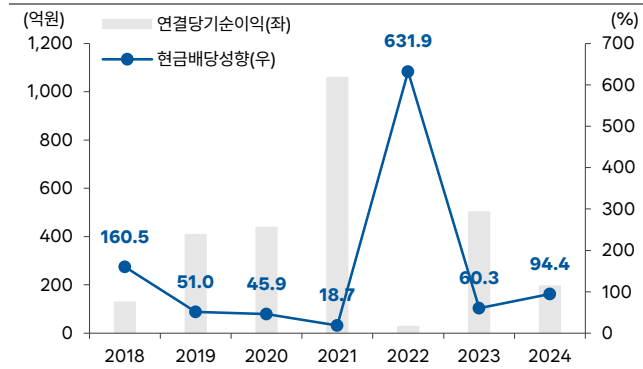
동사는 2018년 이후 당기순이익 변동성에도 불구하고 꾸준히 주당 현금 배당금 2,000원을 유지해 왔으며, 이에 따른 평균 현금 배당수익률(2018년~2023년 기준)은 5.0%를 기록했다. 2024년에도 주당 현금 배당금 2,000원을 발표했으며, 배당수익률은 5.8%였다. 2025년에도 주당 현금 배당금 2,000원을 지급했으며, 현금 배당수익률 5.8%를 유지했다.

2024년 자사주 매입은 2월 6일부터 11월까지 신탁을 통해 70억원을 매입하였다. 자기주식은 204,833주를 매입하였으며, 이는 2024년 자사주 소각 전 발행주식 총수의 2%에 해당한다. 또한, 2024년 11월 13일에는 자기주식 295,340주를 소각했다. 소각 금액은 102억원이었다.

동사는 작년에도 2월 이사회를 통해 1) 보유하고 있는 자사주(470,193주(발행주식 총수의 4.8%))의 전량 소각과 2) 자사주 374,639주(예상 규모 130억원)의 추가 매입을 공시했다. 자사주 매입을 위한 신탁 계약은 2월 7일부터 올해 1월 2일까지 이뤄졌다. 동사는 작년 8월 12일 자사주 일부인 190,400주(73억원 규모)를 소각했으며, 134,630주(57억원 규모)도 올해 2월까지 매입을 마무리했다. 당사는 이사회 이후 남은 자사주 134,630주도 소각할 것으로 예상된다.

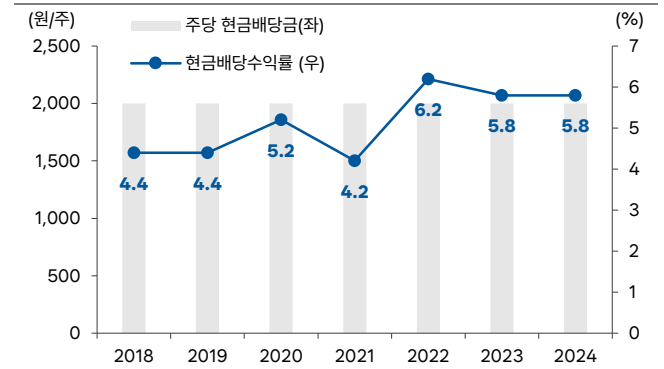
주주환원에 대한 동사의 지속적이고 적극적인 의지는 장기적으로 동사 주가에 긍정적으로 작용할 수 있다.

HL홀딩스의 연결당기순이익과 현금배당 성향 추이



자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터

HL홀딩스의 주당 현금배당금과 현금 배당수익률 추이



자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 기업리서치센터



실적 추이 및 전망

2024년 실적 Review

2024년 매출액

1조 3,711억원(+6.7%YoY),

영업이익

904억원(-2.0%YoY)기록

HL홀딩스의 2024년 매출액은 1조 3,711억원으로 전년대비 6.7% 증가했다.

지주부문 매출액은 975억원으로 전년대비 8% 감소하고, 사업부문 매출액은 1조 2,736억원으로 8% 증가했다.

지주 부문 매출액 중 로열티 수익은 HL만도와 HL D&I의 매출액이 각각 전년대비 5.4%, 0.4% 증가한 8조 8,482억 원, 1조 5,788억원을 기록하며, 전년대비 3.1% 증가한 417억원으로 기록했다. 그러나 지분법 손익은 407억원으로 HL 만도의 금융자산 평가손실과 추가 법인세 비용이 반영되며 32.1% 감소했다.

자체 사업 중 물류 부문 매출액이 전년대비 14.5% 증가한 7,460억원을 기록하며 사업부문 매출액 성장을 견인했다. 반면, 유통부문 매출액은 4,695억원으로 0.2% 감소했다. 물류 부문 내에서 모달 부문과 순수 물류부문은 각각 20.3%, 11.2% 증가했다.

동사의 2024년 영업이익은 904억원으로 전년대비 2.0% 감소했으며, 영업이익률은 6.6%로 2023년 대비 0.8%p 하락했다. 영업이익 감소와 이익률 하락은 1) 지주 부문 매출액 감소와 2) 사모투자합자법인을 통해 투자한 종목의 가치 하락이 주요인이며, 사업부문 영업이익률은 2.2%로 2023년 대비 0.2%p 상승했다.

동사의 지배주주순이익은 198억원으로 전년대비 60.7% 급락했다.

2025년 실적 전망

2025년 매출액

1조 3,492억원(-1.6%YoY),

영업이익

850억원(-6.0%YoY)로 예상

당사는 HL홀딩스의 2025년 연결 기준 매출액을 1조 3,492억원(-1.6% YoY), 영업이익을 850억원(-6.0% YoY), 영업이익률을 6.3%(-0.3%p YoY)으로 추정한다. 매출 감소는 지주부문과 자체 사업부문 모두의 외형 축소에 기인하며, 수익성 역시 지주부문의 실적 둔화로 전년 대비 하락할 것으로 판단된다.

부문별로 보면, 지주부문 매출액은 952억원으로 전년 대비 2.4% 감소할 전망이다. 세부적으로는 로열티 수익이 447억원으로 7.2% 증가할 것으로 예상되는데, 이는 HL만도의 매출액이 9조 4,974억원으로 전년 대비 7.3% 증가할 것으로 추정되기 때문이다. 반면, 지분법 손익은 350억원으로 전년 대비 14.0% 감소할 것으로 예상된다. 이는 HL로보틱스의 연결 편입에 따른 적자 반영과 더불어, 전년도 리스운용 자산 매각에 따른 일회성 이익의 역기저 효과가 동시에 작용한 결과로 판단된다.

자체 사업부문 매출액은 1조 2,540억원으로 전년 대비 1.5% 감소할 전망이다. 물류 부문 매출액은 전년 대비 6.2% 감소할 것으로 예상되는데, 이는 1) HL만도의 물동량 감소와 2) 모달 고객사의 생산량 축소가 주요 요인으로 작용할 것으로 보인다. 반면, 유통 부문 매출액은 전년 대비 5.5% 증가할 것으로 예상되며, 국내 순정품 A/S 및 수입차 A/S 부문의 상대적으로 견조한 수요가 외형 성장을 견인할 전망이다.

영업이익률 측면에서는 지주부문의 수익성 저하로 인해 연결 기준 영업이익률이 전년 대비 하락할 것으로 예상된다. 다만, 자체 사업부문 영업이익률은 2.8%로 전년 대비 0.6%p 개선될 전망이다. 자체 사업부문 영업이익률 개선은 1) 순정품 및 EV 부품 A/S 매출 증가, 2) 해외 AM(After Market) 사업에서의 고수익 제품 비중 확대, 3) 물류 부문 내 수익성이 낮은 2PL 매출 비중 축소에 따른 구조적 수익성 개선 효과에 기인한다.

참고로, 2025년 3분기 누적 기준 매출액은 9,949억원(-1.4% YoY), 영업이익은 535억원(-20.2% YoY)을 기록했으며, 영업이익률은 5.4%로 전년 동기 대비 1.2%p 하락했다.

2026년 실적 전망

**2026 매출액
1조 4,003(+3.8%YoY),
영업이익 1,036(+21.9%YoY)로
추정**

당사는 HL홀딩스의 2026년 연결 기준 매출액을 1조 4,003억원(+3.8% YoY), 영업이익을 1,036억원(+21.9% YoY), 영업이익률을 7.4%(+0.9%p YoY)로 추정한다. 외형 성장은 지주부문과 자체 사업부문 모두에서 나타날 것으로 예상되며, 수익성 개선은 신성장 사업의 적자 축소와 고마진 사업 비중 확대에 기인할 전망이다.

부문별로 보면, 지주부문 매출액은 1,055억원으로 전년 대비 10.9% 증가할 것으로 예상된다. 이는 HL만도의 2026년 매출액 컨센서스가 10조 1,635억원(+7.0% YoY)으로 증가하는 가운데, 스탠(STAN) 매출 확대에 따라 HL로보틱스의 적자 폭이 축소될 것으로 예상되기 때문이다. 이에 따라 로열티 수익과 지분법 손익 모두 전년 대비 개선되며 지주부문 실적 회복을 견인할 것으로 판단된다.

자체 사업부문 매출액은 1조 2,948억원으로 전년 대비 3.3% 증가할 전망이다. 세부적으로는 유통 부문 매출액이 전년 대비 8.5% 증가하는 반면, 물류 부문 매출액은 0.6% 감소할 것으로 예상된다. 물류 부문의 경우, 주요 고객사인 HL만도가 해외 현지 생산 및 조달 비중을 확대하는 현지화 전략을 추진함에 따라 계열 물동량 감소가 불가피할 것으로 보인다. 다만, 당사는 계열사 외 고객 기반을 확대하는 3PL 전략을 통해 물류 매출액 감소 폭을 제한할 것으로 예상된다. 참고로, 2025년 기준 3PL 매출액은 약 600억원으로 추정되며, 당사는 이를 2030년까지 1,000억원 규모로 확대하는 것을 목표로 하고 있다.

유통 부문 매출액은 국내 순정품 및 수입차 부품 A/S 시장에서의 안정적인 수요와 해외 AM(After Market) 사업 구조 개선 전략에 힘입어 성장세를 이어갈 전망이다. 당사는 현재 약 1,600억원 규모의 해외 AM 사업을 2030년까지 3,000억원으로 확대할 계획이며, 이를 위해 Global AM 전담 조직을 신설해 만도 외 고객 커버리지를 확대하는 동시에, 포트폴리오 조정을 통해 저수익 품목 축소를 병행하고 있다. 또한, 2024년 설립한 멕시코 및 인도 법인을 활용해 저비용 소싱 구조를 구축하고 있어, 중장기적으로 수익성 개선에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다.

정리하면, 2026년에는 HL로보틱스의 적자 폭 축소와 더불어 고마진 사업부문 중심의 포트폴리오 재편 효과가 본격화되며, 자체 사업부문의 마진 개선이 연결 영업이익의 증가로 이어질 것으로 전망된다.

HL홀딩스의 분기별 실적 추이

(단위: 억원, %)

	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25	3Q25
매출액	3,627	3,329	3,132	3,623	3,303	3,349	3,296
지주	678	181	-149	266	192	203	279
사업부문	2,949	3,149	3,282	3,287	3,045	3,077	2,908
Mobility	1,200	1,321	1,230	1,206	1,239	1,345	1,352
Logistics	1,671	1,749	1,960	2,081	1,806	1,732	1,556
기타	79	79	91	70	66	69	109
영업이익	671	173	-174	237	174	163	198
지주	642	83	-261	165	131	74	99
사업부문	28	87	87	72	43	89	99
당기순이익	481	48	-229	-102	74	13	123
%YoY							
매출액	12.5	-8.1	11.4	13.4	-8.9	0.6	5.2
영업이익	101.9	-72.6	31.0	28.8	-74.1	-5.4	-213.8
당기순이익	118.9	-91.1	적유	적유	-84.6	-72.2	-153.8
영업이익률	18.5	5.2	-5.5	6.6	5.3	4.9	6.0
지주	94.8	46.2	174.5	62.0	68.2	36.5	35.4
사업부문	1.0	2.7	2.6	2.2	1.4	2.9	3.4
당기순이익률	13.3	1.4	-7.3	-2.8	2.2	0.4	3.7

자료: HL홀딩스, 한국IR협회의 리서치센터

실적 전망

(단위: 억원, %)

	2022	2023	2024	2025F	2026F
매출액	12,771	12,855	13,711	13,492	14,003
지주	1,005	1,060	975	952	1,055
사업부문	11,766	11,795	12,736	12,540	12,948
Mobility	4,979	4,964	4,956	5,229	5,673
Logistics	6,568	6,516	7,460	6,997	6,955
기타	219	315	320	313	319
영업이익	858	922	904	850	1,036
지주	532	680	629	502	648
사업부문	326	242	276	348	388
당기순이익	31	505	198	425	501
%YoY					
매출액	22.7	0.7	6.7	-1.6	3.8
영업이익	-38.6	7.4	-1.9	-6	21.9
당기순이익	-97.1	1529.0	-60.8	114.6	17.9
영업이익률	6.7	7.2	6.6	6.3	7.4
지주	53.0	64.2	64.5	52.7	61.4
사업부문	2.8	2.0	2.2	2.8	3.0
당기순이익률	0.2	3.9	1.4	3.2	3.6

자료: 한국IR협회의 리서치센터

Valuation

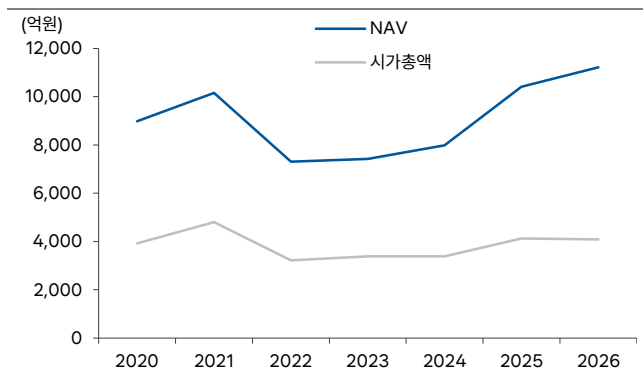
**최근 HL홀딩스의
NAV할인율은 63.5%로
2020년~2025년 평균 할인율
56.3% 대비 높은 편**

HL홀딩스는 사업지주회사이다. 동사가 영위하고 있는 자체 사업은 자동차 부품 유통과 물류 사업이다. 동사의 사업부문은 계열사인 HL만도와 시너지 효과를 내고 있다. 동사가 보유하고 있는 대표적인 계열사 지분으로는 1) HL만도(지분율 30.25%, 2025년 9월말 기준), 2) HL D&한라 보통주(25.78%), 3) (주) HL D&한라 우선주(100%, 비상장)이 있다.

사업지주회사로서 HL홀딩스의 현재 밸류에이션 수준을 가늠하기 위해 동사의 NAV(Net Asset Value)와 시가총액을 비교해 보았다. 동사의 NAV는 1) 동사가 보유하고 있는 계열사 지분 가치와 2) 자체 사업에서 나오는 영업가치, 3) 로열티 가치를 더한 뒤 4) HL홀딩스의 순차입금(별도 기준)을 차감했다. 동사가 보유하고 있는 계열사 지분 가치를 구하기 위해 주식 시장에 상장된 HL만도와 HL D&한라 보통주는 시가평가를 하고 HL D&한라 우선주는 장부가를 반영했다. 영업가치는 자체사업의 당기순이익에 PER 7배를 적용했다. PER 7배는 HL홀딩스를 커버하는 애널리스트들의 평균 Target PER이다.

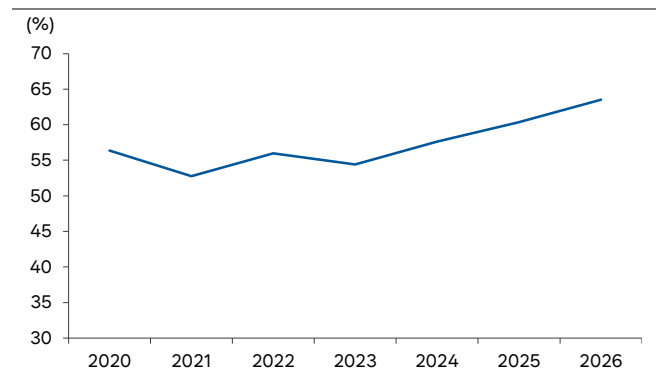
2020년 이후 현재까지 동사의 NAV 할인율 추이를 살펴볼 경우, 현 시점의 할인율은 과거 대비 상대적으로 높은 수준에 위치해 있다. 2020년~2025년 평균 NAV 할인율이 56.3%인 반면, 2026년 추정치 기준 현재 NAV 할인율은 63.5%로, 역사적 평균을 상회하고 있기 때문이다. 이는 자산가치 대비 주가에 보수적인 시장 인식이 반영되어 있음을 시사한다.

HL홀딩스의 NAV와 시가총액 추이



자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

HL홀딩스의 NAV할인율 추이



자료: HL홀딩스, 한국IR협의회 기업리서치센터

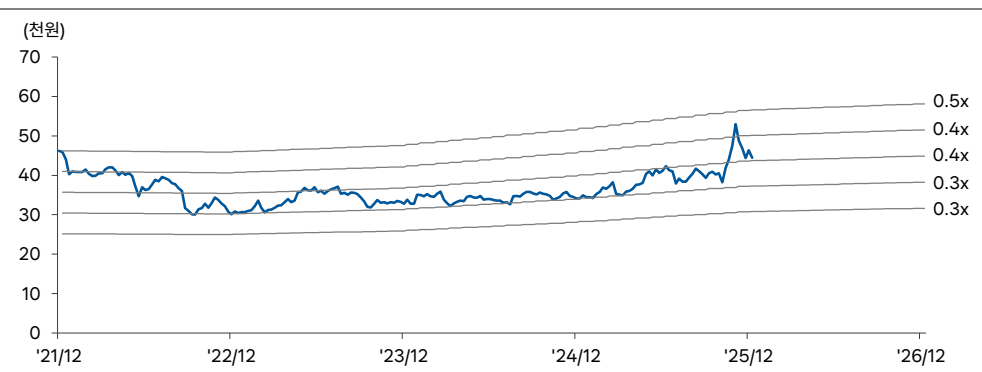
**역사적 PBR측면에서는
밸류에이션 밴드 중단에 해당.
NAV할인율 축소는 자회사 가치
상승, 실적 개선과 지속적인
주주환원 정책 시행이
선행되어야 할 것으로 판단**

한편, 현재 HL홀딩스의 2026년 예상 PBR은 0.4배로 추정된다. 2022년 이후 동사 주가는 PBR 기준 0.3배~0.5배 범위 내에서 등락을 반복해 왔으며, 이를 감안할 때 현 주가는 과거 밸류에이션 밴드의 중단에 해당하는 수준으로 판단된다.

종합적으로 볼 때, PBR 기준으로는 역사적 범위 내 중립적인 레벨에 위치해 있으나, NAV 관점에서는 평균 대비 할인 폭이 확대된 상태로, 자산가치 대비 주가 디스카운트가 상대적으로 크게 반영된 국면으로 해석된다. 향후 NAV 할인율 축소 여부는 자회사 가치 상승, 실적 개선, 지속적인 주주환원 정책을 통한 시장 신뢰 회복 등 리레이팅 트리거의 현실

화 여부에 달려 있을 것으로 판단된다.

HL홀딩스의 PBR Band



자료: Fnguide, 한국IR협의회 기업리서치센터



리스크 요인

리스크 요인은 HL만도에 대한 높은 의존도

HL홀딩스의 리스크 요인은 지주사로서 주가 움직임의 구조적 측면에서뿐만 아니라, 자체 사업 부문 역시 주요 자회사, 특히 HL만도의 사업 전략 변화에 높은 연동성을 보이고 있다는 점이다. 이는 동사의 기업가치가 단순한 지분가치 (NAV) 변동을 넘어, 실질적인 영업 실적 측면에서도 특정 자회사에 대한 의존도가 높다는 의미이다.

지주사업부문 측면에서는 HL만도를 비롯한 핵심 자회사들의 실적 변동성이 곧바로 지분가치 및 배당 여력 변화로 연결된다. 자동차 부품 산업 특성상 글로벌 완성차 생산 사이클과 전방 수요 둔화에 따른 실적 변동 가능성이 상존하며, HL만도의 이익 감소 국면에서는 HL홀딩스의 NAV 할인을 확대 압력이 동시에 발생할 수 있다. 이러한 구조는 지주회사에 대한 시장의 보수적 평가를 강화시키는 요인으로 작용할 수 있다.

자체 사업 부문의 리스크는 더욱 직접적이다. 동사의 자체 사업은 HL만도를 포함한 계열사 물량에 대한 의존도가 높다. 즉, HL만도의 글로벌 생산 및 공급망 전략 변화가 곧바로 물동량 변화로 이어질 가능성이 존재한다. 현재 HL만도는 북미·유럽·신흥국 등 주요 시장에서 현지화(localization) 전략을 가속화할 계획이다. 이와 같은 전략 구사 시, 기존에 한국을 경유하거나 그룹 내 유통망을 활용하던 물량이 현지 조달 및 현지 물류로 전환되면서, HL홀딩스 자체 사업 부문의 매출 감소 압력이 불가피할 것으로 판단된다.

이에 대응해 HL홀딩스는 고객군을 확장하기 위해 노력하고 있다.

포괄손익계산서

(억원)	2022	2023	2024	2025F	2026F
매출액	12,771	12,855	13,711	13,492	14,003
증가율(%)	22.7	0.7	6.7	-1.6	3.8
매출원가	10,686	10,608	11,546	11,225	11,581
매출원가율(%)	83.7	82.5	84.2	83.2	82.7
매출총이익	2,085	2,247	2,164	2,267	2,423
매출이익률(%)	16.3	17.5	15.8	16.8	17.3
판매관리비	1,227	1,326	1,260	1,417	1,386
판매비율(%)	9.6	10.3	9.2	10.5	9.9
EBITDA	1,266	1,301	1,352	1,247	1,431
EBITDA 이익률(%)	9.9	10.1	9.9	9.2	10.2
증가율(%)	-29.5	2.8	3.9	-7.8	14.8
영업이익	858	922	904	850	1,036
영업이익률(%)	6.7	7.2	6.6	6.3	7.4
증가율(%)	-38.6	7.4	-1.9	-6.0	21.9
영업외손익	-729	-307	-655	-267	-341
금융수익	32	70	49	37	32
금융비용	339	384	408	388	407
기타영업외손익	-422	7	-295	84	34
총속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
세전계속사업이익	129	614	250	583	696
증가율(%)	-90.0	375.8	-59.4	133.5	19.4
법인세비용	104	127	51	157	195
계속사업이익	25	487	198	425	501
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	25	487	198	425	501
당기순이익률(%)	0.2	3.8	1.4	3.2	3.6
증가율(%)	-97.7	1,865.2	-59.3	114.5	17.7
지배주주지분 순이익	31	505	198	425	501

현금흐름표

(억원)	2022	2023	2024	2025F	2026F
영업활동으로인한현금흐름	489	323	634	829	1,006
당기순이익	25	487	198	425	501
유형자산 상각비	327	298	362	315	307
무형자산 상각비	81	81	85	82	88
외환손익	40	14	0	0	0
운전자본의감소(증가)	-203	-45	37	15	119
기타	219	-512	-48	-8	-9
투자활동으로인한현금흐름	587	283	-639	-349	-1,190
투자자산의 감소(증가)	17	-1	-142	217	-603
유형자산의 감소	1,274	49	75	0	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-249	-304	-189	-340	-350
기타	-455	539	-383	-226	-237
재무활동으로인한현금흐름	-1,354	-182	-851	-732	32
차입금의 증가(감소)	-334	491	648	-200	-387
사채의증가(감소)	-590	-310	-990	-345	600
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	-198	-196	-191	-187	-182
기타	-232	-167	-318	0	1
기타현금흐름	-16	-63	62	6	6
현금의증가(감소)	-293	362	-794	-246	-147
기초현금	1,685	1,392	1,754	960	714
기말현금	1,392	1,754	960	714	567

재무상태표

(억원)	2022	2023	2024	2025F	2026F
유동자산	5,742	5,437	5,191	4,450	4,471
현금성자산	1,392	1,754	960	714	567
단기투자자산	621	43	189	186	193
매출채권	2,138	2,085	2,543	2,161	2,269
재고자산	1,288	1,164	1,165	1,060	1,101
기타유동자산	303	392	334	329	341
비유동자산	17,057	17,545	18,517	18,474	19,265
유형자산	1,224	1,425	1,501	1,526	1,569
무형자산	334	275	519	605	637
투자자산	12,045	12,427	13,510	13,296	13,901
기타비유동자산	3,454	3,418	2,987	3,047	3,158
자산총계	22,799	22,982	23,708	22,924	23,736
유동부채	5,856	6,996	7,939	8,284	8,154
단기차입금	1,114	1,856	2,205	2,305	2,405
매입채무	2,368	2,422	2,850	2,280	2,508
기타유동부채	2,374	2,718	2,884	3,699	3,241
비유동부채	6,891	5,883	5,123	3,750	4,375
사채	3,425	2,577	1,545	1,200	1,800
장기차입금	934	736	1,084	284	284
기타비유동부채	2,532	2,570	2,494	2,266	2,291
부채총계	12,747	12,879	13,062	12,034	12,530
자배주주지분	10,037	10,106	10,629	10,873	11,189
자본금	551	551	551	551	551
자본잉여금	2,647	1,647	1,647	1,647	1,647
자본조정 등	-297	-247	-171	-171	-171
기타포괄이익누계액	-263	-369	270	270	270
이익잉여금	7,399	8,523	8,332	8,575	8,892
자본총계	10,052	10,103	10,646	10,890	11,206

주요투자지표

	2022	2023	2024	2025F	2026F
P/E(배)	104.0	6.8	17.5	9.9	7.9
P/B(배)	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4
P/S(배)	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
EV/EBITDA(배)	8.1	8.3	8.2	9.3	8.2
배당수익률(%)	6.5	6.0	5.8	4.5	4.6
EPS(원)	296	4,910	1,957	4,533	5,434
BPS(원)	95,849	99,374	107,648	118,011	121,445
SPS(원)	121,954	125,046	135,351	143,785	151,984
DPS(원)	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
수익성(%)					
ROE	0.3	5.0	1.9	4.0	4.5
ROA	0.1	2.1	0.8	1.8	2.1
ROIC	2.3	33.2	30.7	23.5	29.1
안정성(%)					
유동비율	98.1	77.7	65.4	53.7	54.8
부채비율	126.8	127.5	122.7	110.5	111.8
순차입금비율	69.6	73.5	72.6	68.2	69.5
이자보상배율	2.6	2.5	2.2	2.2	2.6
활동성(%)					
총자산회전율	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
매출채권회전율	6.5	6.1	5.9	5.7	6.3
재고자산회전율	11.2	10.5	11.8	12.1	13.0

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정 여부

시장경보제도란?

한국거래소 시장감시위원회는 투기적이거나 불공정거래 개연성이 있는 종목 또는 주가가 비정상적으로 급등한 종목에 대해 투자자주의 환기 등을 통해 불공정거래를 사전에 예방하기 위한 제도를 시행하고 있습니다. 시장경보제도는 '투자주의종목 투자경고종목 투자위험종목'의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다.
※관련근거: 시장감시규정 제5조의2, 제5조의3 및 시장감시규정 시행세칙 제3조~제3조의 7

종목명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
HL홀딩스	X	X	X

발간 History

발간일	제목
2026.01.08	HL홀딩스(060980)-주차 로봇 사업에 대한 기대
2025.02.19	HL홀딩스(060980)-자사주 전량 소각으로 피력한 주주환원정책 의지

Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원과 한국증권금융이 공동으로 출연한 한국IR협의회 산하 독립 (리서치) 조직인 기업리서치센터가 작성한 기업분석 보고서입니다. 본 자료는 투자자들에게 국내 상장기업에 대한 양질의 투자정보 제공 및 건전한 투자문화 정착을 위해 무상으로 작성되었습니다.

- 당사 리서치센터는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트와 그 배우자 등 관계자는 자료 작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 중소형 기업 소개를 위해 작성되었으며, 매수 및 매도 추천 의견은 포함하고 있지 않습니다.
- 본 자료에 게재된 내용은 애널리스트의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.
- 본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 자료제공일 현재 시점의 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다.
- 본 조사항목은 투자 참고 자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 투자자의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의 증명자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사항목의 지적재산권은 당사에 있으므로, 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.
- 본 자료는 텔레그램에서 "한국IR협의회(<https://t.me/kirsofficial>)" 채널을 추가하시어 보고서 발간 소식을 안내받으실 수 있습니다.
- 한국IR협의회가 운영하는 유튜브 채널 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '소중한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설방송인 '가치한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.