Strategy Idea

본 자료의 원본은 2025년 11월 6일 발간된
[2026 Outlook #6 – 모빌리티: Who's the next Samsung] 임

자동차/모빌리티
Analyst **김준성**
joonsung.kim @meritz.co.kr

2026 Outlook #6 (해설판)

[모빌리티] Who's the next Samsung?

- ✓ 현대차그룹, 2025년 3월 개발자 포럼 (Pleos)를 통해 '스마트카 → 운전로봇 → 범용로봇' 기술 로드맵 공개. 스마트카 상용화 시기, 2028년. 그러나 추론 · 훈련 컴퓨팅 역량에 대한 세부 내용 공개 없어 시장의 신뢰 확보 어려웠음
- ✓ 2025년 10월, 현대차그룹은 다종 로봇 비즈니스 모델 전개를 위한 컴퓨팅 역량 제공 파트너로 Nvidia를 선정. → 2026년 1월 CES, 운전로봇 · 물류로봇 · 범용로봇 개발 진행상황 · 기술 역량 세부 스팩 및 상용화 일정 공개 전망. → 2026년 5월 Tech Day, eM 플랫폼 (SDV) 기반 스마트카 데모 공개 예정. 판매가격 및 데이터센터 운영 계획 공개 기대
- ✓ Atria AI (자율 이동), Gleo AI (언어 소통), Capora AI (로보택시 군집 종합 운영) 모두 Nvidia의 지원이 함께할 것으로 예상
- ✓ 스마트카 대중화에 대한 윤곽이 잡히기 시작한 2020년 이래로, 현대차 · 기아 및 업종 전반 밸류에이션 디레이팅 지속. 그러나 현대차그룹은 중국 브랜드를 제외하면 기존 OEM 중 유일하게 SDV 구축에 대한 세부 진전을 만들어온 주체. 2026년 기술 진전 확인 시, Nvidia와 협력해 로보틱스 진전 만들어온 Xiaomi · Xpeng와 같은 리레이팅 전개 가능

2026년, 로보 이렉투스 확산

로보 이렉투스의 시대가 온다

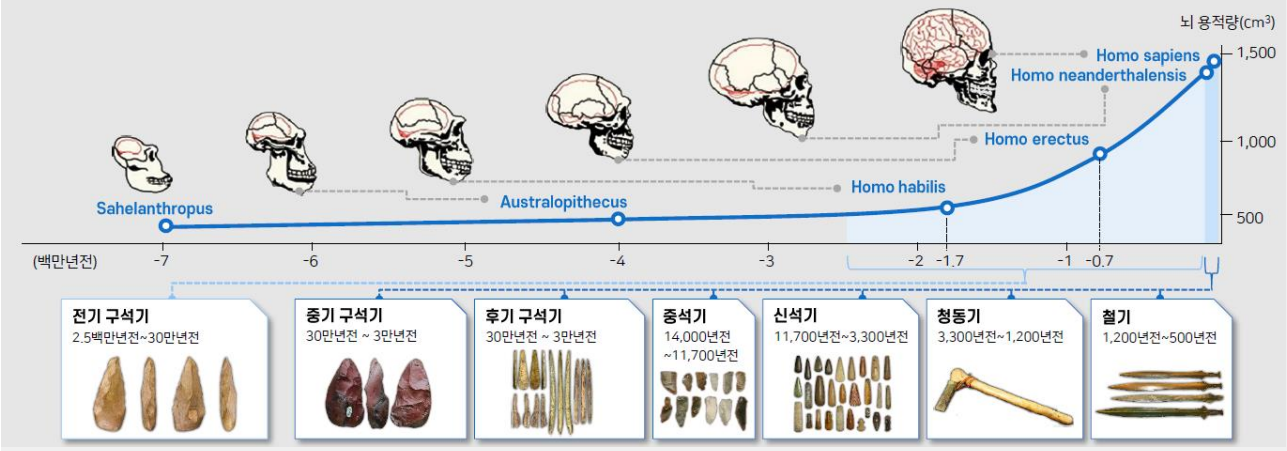
250만년 전, 오스트랄로피테쿠스의 등장으로 시작된 인류의 진화사는 호모 하빌리스를 거쳐 '호모 이렉투스 (Homo Erectus)'에 이르러 결정적인 전환점을 맞이했다. 호모 이렉투스는 직립보행을 완성하여 아프리카를 넘어 유라시아 대륙으로 뻗어 나갔으며, 두 손의 자유를 통해 도구를 정교화했다. 이 과정에서 육식이라는 에너지원은 뇌 용적을 획기적으로 증대시켰고, 이는 언어와 고차원적 사고 능력의 발달로 이어졌다. 이동 능력의 확장이 곧 지능과 생존 역량의 비약적 발전으로 귀결된 것이다.

지금 우리는 인공지능과 로보틱스 분야에서 이와 유사한 진화적 분기점을 목격하고 있다. 2026년은 로봇이 인간의 개입 없이 스스로 이동하고 판단하는 능력을 완성하는 해, 즉 '로보 이렉투스'의 원년이 될 것으로 전망된다. 과거 인류가 직립보행을 통해 생존 반경을 넓혔듯, 로봇은 자율 이동 역량을 통해 노동 현장 깊숙이 침투하며 새로운 산업 생태계를 조성할 것이다.

데이터,
로봇 진화를 위한 에너지원

과거 인류의 뇌 발달에 단백질이 필수적이었던 것처럼, 로봇의 지능 고도화에는 '리얼 월드 (Real-World) 이동 데이터'가 그 역할을 대신한다. 이동 데이터란 단순히 위치가 변하는 기록이 아니라, 고성능 추론 칩을 기반으로 이루어지는 '인지 · 판단 · 제어' 의 전 과정을 포괄한다. 말단 구동부가 바퀴 네 개든, 두 다리든 간에 중추적인 소프트웨어의 작동 원리는 동일하다.

그림1 인간 (호모) 진화와 비교한다면, 지금은 로보 이렉투스 단계



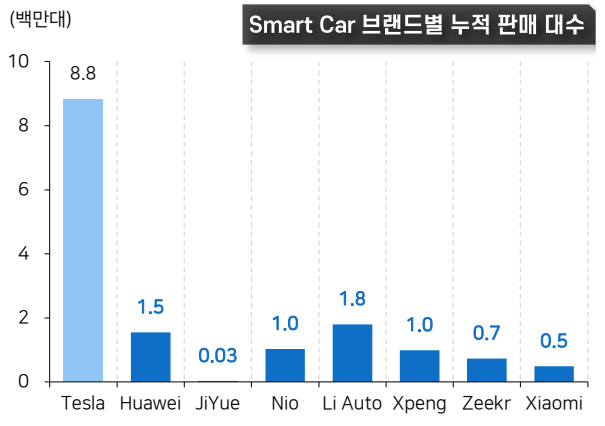
자료: Britannica, 메리츠증권 리서치센터

이러한 맥락에서 차량 (Car) 시장은 로봇 진화를 위한 거대한 데이터 사냥터이자 훈련장이다. Tesla, Huawei, Xiaomi, Xpeng 등 AGI에 도전하는 글로벌 테크 기업들이 스마트카 제조에 사활을 거는 이유가 여기에 있다. 이들에게 자동차는 단순한 운송 수단이 아니라, 도로 위에서 끊임없이 데이터를 채굴하는 디바이스다. 일론 머스크가 Tesla 차량을 두고 "아직은 미숙하지만 자율 이동 능력을 갖춰가는 아기 (Baby FSD)"라고 비유한 것은, 완벽한 로봇으로 성장하기 위한 필수적인 학습 과정을 시사한다.

그림2 Elon Musk, FSD is baby AGI

자료: X

그림3 리얼월드 이동 데이터 확보 위해 차 시장에 진입



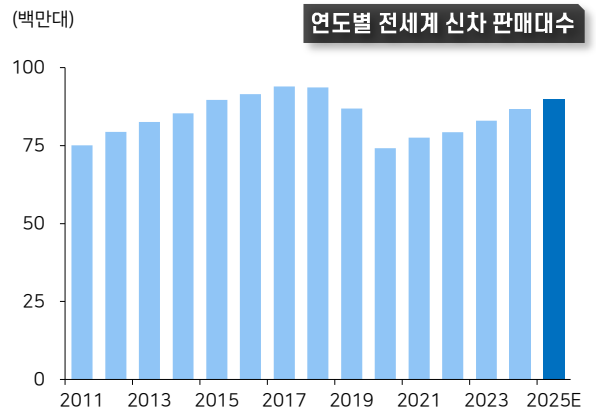
자료: Marklines, 메리츠증권 리서치센터

디바이스 보급 경쟁

현재 미·중 선도 업체들은 당장의 수익성보다 디바이스의 보급 확대를 우선순위에 두고 있다. 차량 판매를 통해 확보한 방대한 주행 데이터는 거대 데이터센터로 모여 AI 모델을 훈련시킨다. 이렇게 고도화된 자율 이동 알고리즘은 폼 팩터(Form Factor)의 제약을 뛰어넘는다. 네 바퀴로 도로를 달리며 습득한 인지 및 제어 역량은, 두 발로 걷는 휴머노이드 로봇에게도 그대로 이식될 수 있다. 동역학적 차이는 존재하지만, 환경을 해석하고 경로를 계획하는 두뇌의 메커니즘은 호환 가능하기 때문이다.

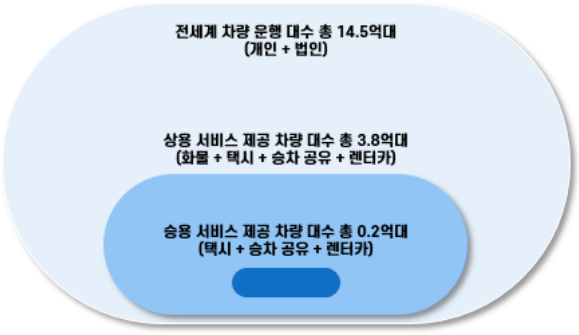
결국 자율 이동 기술의 완성은 '비용 제로(Zero Cost)'를 향한 도전이다. 로봇이 스스로 이동하지 못하고 언어 명령을 이해하여 정밀하게 움직이지 못한다면, 이를 보조하기 위해 인간의 노동이 투입되어야 한다. 이는 로봇 산업의 본질적 목표인 '노동 대체'와 '생산성 혁신'을 저해하는 요소다. 따라서 완벽한 자율성의 확보는 곧 인간의 제어 비용을 제거하는 경제적 해방을 의미한다.

그림4 매년 약 9,000만대의 자동차 판매 중



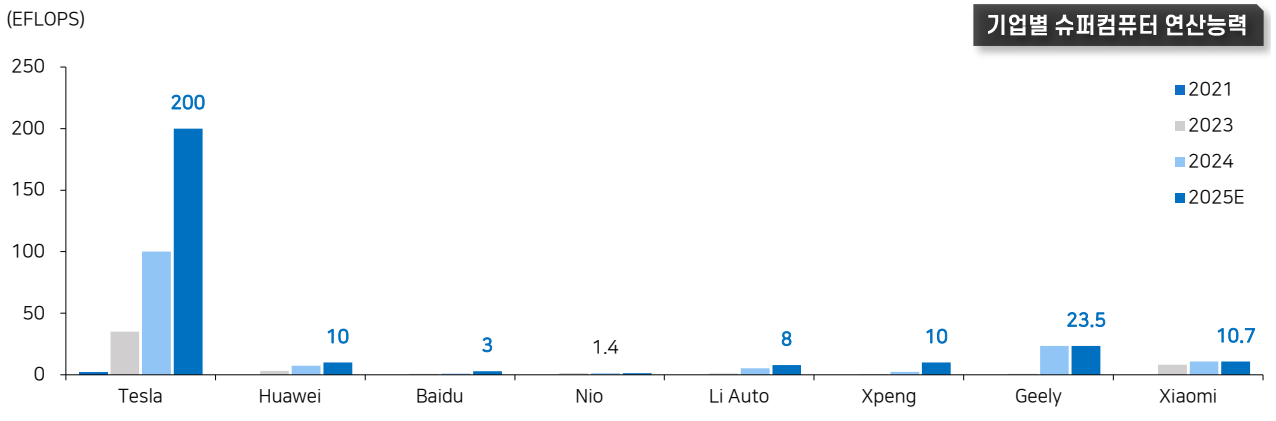
자료: Bloomberg, 각 사, 메리츠증권 리서치센터

그림5 전세계 운용 중인 차량 대수 약 14.5억대



자료: Ward Auto, 메리츠증권 리서치센터

그림6 디바이스 누적 판매량과 훈련 위한 데이터센터 역량 동행



자료: 각 사, 메리츠증권 리서치센터

그림7 자율 이동 역량이 부재한 로봇, 인간 사용자의 제어 노동 투하가 필요

자료: Unitree, Cnet, 언론 종합

Human-Like 추론과 임계점이 될 2026년

기술의 진화는 이미 가시적인 성과를 보이고 있다. 최신 자율주행 시스템은 지도 정보가 없는 지하 주차장에서도 카메라와 시각 정보를 분석해 출구를 찾아낸다. 텍스트를 읽고(OCR), 신호를 해석하며, 주변 상황을 종합적으로 추론하는 '인간 수준의 사고(Human-Like Reasoning)'가 가능해진 것이다. 선도 기업들은 연내 보조석의 안전 요원(Safety Driver)마저 제거하겠다는 계획을 밝히며, 기술적 완성도에 대한 자신감을 드러내고 있다.

이러한 기술적 축적은 2026년 북미 월드컵을 기점으로 폭발적인 확산기를 맞이할 것으로 예상된다. 전 세계인의 방문과 도시 간 이동이 빈번해지는 이 시기는 무인 로보택시와 운전 로봇이 대중에게 각인되는 결정적 계기가 될 것이다. 미국 시장만 추산하더라도 연간 228조 원 규모에 달하는 운전 노동 시장이 로봇으로 대체되기 시작하며, 이는 전 세계 승용 및 상용차 시장의 가치 평가를 근본적으로 재편할 것이다. 바야흐로 지능을 갖춘 로봇과 인간이 공존하는 시대, 로보 이렉투스의 시대가 눈앞에 다가왔다.

그림8 선도업체 Tesla, 운전로봇 전용차량 시험 가동 중

자료: x.com (SawyerMerritt)

그림9 북미 월드컵, 운전로봇 대중화의 도화선

자료: Roadtrips.com

그림10 선도업체 기술 점검: Human-Like Reasoning 시작, 사례 #1

1. 텍스트별 정밀 OCR 결과

위치	인식테스트	폰트	색상	배경 대비	정확도
상단 왼쪽	SANTA MONICA BLVD	Sans-serif Bold	흰색	어두운 파란색 배경	100%
상단 중앙	EXIT	Sans-serif Bold	흰색	어두운 파란색 배경	100%
상단 오른쪽	128	Digital LED	녹색	검정 배경	100%
상단 오른쪽	←	화살표 아이콘	녹색	검정 배경	100%
벽면 중앙	SHOPS	Sans-serif	검정	밝은 회색 벽	100%
벽면 중앙	←	화살표 아이콘	검정	밝은 회색 벽	100%

2. 기호, 색상, 레이아웃 분석

요소	의미	FSD 인식 방식
←	방향 지시	벡터 방향으로 변환 (예: -90도 = 자회전)
128 + 녹색	실시간 잔여 주차 수	숫자값 + 색상 (녹색=양호) → 우선순위 부여
EXIT + SANTA MONICA BLVD	출구 도로명	목적지 매칭 (내비 연동)
SHOPS	상업 구역	부수적 정보 (출차 경로에 포함)

3. FSD 내부 처리 흐름 (실시간)

mermaid

```
graph TD
    A [카메라 프레임 입력] --> B [OCR 모듈]
    B --> C {텍스트 분류}
    C --> | EXIT | D[출구 경로 우선]
    C --> | 128 ← | E[잔여 주차 128 → 좌측]
    C --> | SHOPS | F[보조 경로]
    D & E & F --> G[경로 재계산]
    G --> H[좌회전 실행]
```

4. 기호, 색상, 레이아웃 분석

목표	결정	실행
출차	EXIT ← 우선	즉시 좌회전 → 산타모니카 대로 출구
주차	128 ← 활용	좌회전 → 128개 빈자리 구역 진입 → 자동 주차 탐색

자료: 메리츠증권 리서치센터

그림11 선도업체 기술 점검: Human-Like Reasoning 시작, 사례 #2

1. 텍스트별 정밀 OCR 결과

위치	인식테스트	폰트	위치	인식테스트	폰트
앞쪽 왼쪽	BLOOMINGDALE'S	Sans-serif Bold	뒤쪽 중앙	MAC'S EATALY	Sans-serif
	GELSON'S	Sans-serif		AVE OF THE STARS	Sans-serif
	AMC DINING	Sans-serif		EXIT	Sans-serif Bold
앞쪽 오른쪽	118	Digital LED		EXIT	Sans-serif Bold
	→	화살표 아이콘		→	화살표 아이콘
	NORDSTROM	Sans-serif Bold		SANTA MONICA BLVD	Sans-serif Bold

2. 기호, 색상, 레이아웃 분석

요소	의미	FSD 인식 방식
← (왼쪽 화살표)	왼쪽 통로 진입	벡터: [-1,0]
→ (오른쪽 화살표)	오른쪽 통로 진입	벡터: [+1,0]
118 + 녹색	실시간 잔여 주차 수	숫자값+색상(녹색) → 우선순위 낮음
EXIT (앞/뒤 모두)	출구 경로 종착점	목적지 매칭 (내비 연동)
SANTA MONICA BLVD (뒤쪽)	최종 출구 도로명	최우선 경로 목표
레이아웃	앞: 분기 안내/ 뒤: 최종 출구	계층적 경로 해석

3. FSD 내부 처리 흐름 (실시간)

mermaid

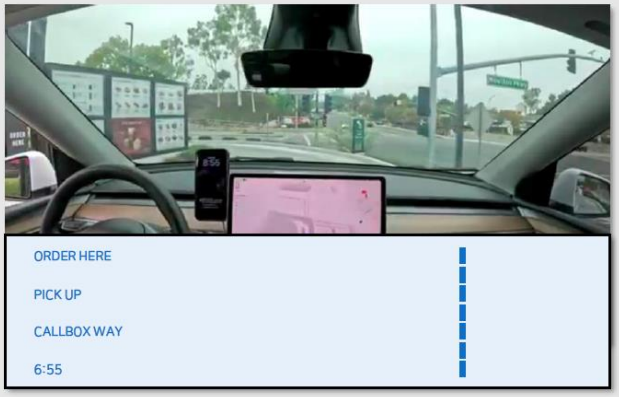
```
graph TD
    A [카메라 프레임 입력] --> B [OCR 모듈]
    B --> C {표지판 분류}
    C --> | 앞쪽 | D[분기 안내: ← 상점/ → 주차+출구]
    C --> | 뒤쪽 | E[최종 출구: → SANTA MONICA BLVD]
    D&E --> F[목적지 매칭: Santa Monica Blvd]
    F --> G[경로 우선순위: 뒤쪽 EXIT > 앞쪽 EXIT]
    G --> H[직진 → 다음 분기점에서 우회전]
```

4. 기호, 색상, 레이아웃 분석

목표	결정	실행
출차 (Santa Monica Blvd)	Exit → SANTA MONICA BLVD {뒤쪽} 우선	직진 유지 → 분기점 도달 시 우회전
보조 정보	118 → = 주차 구역 → 무시	출구 경로에 영향 없음
다음 행동	분기점 10m 전 → 우측 방향지시등 ON	우회전 준비 → 출구 진입

자료: 메리츠증권 리서치센터

그림12 선도업체 기술 점검: Human-Like Reasoning 시작, 사례 #3



1. 텍스트별 정밀 OCR 결과

텍스트	폰트	색상	배경	위치(x,y)	크기 (w x l)
ORDER HERE	Sans-serif Bold	흰색(#FFFFFF)	검정(#000000)	(80,320)	320×80
PICK UP	Sans-serif	흰색	검정	(450,340)	240×60
STARBUCKS	Logo Bold	초록(#00704A)	흰색 간판	(300,280)	180×50
DRIVE-THRU	Sans-serif	흰색	검정	(320,340)	200×40
MENU	Sans-serif	흰색	메뉴판	(150,200)	120×40
CALL BOX WAY	도로 표지	흰색	초록 배경(#006400)	(1080,150)	280×60
6:55	디지털	흰색	검정 (휴대폰)	(520,450)	80×40

2. 기호, 색상, 레이아웃 분석

요소	의미	FSD 내부 벡터 변환
ORDER HERE (T1)	주문 위치 마커	트리거 벡터: [0, -1] (정지)
위치	차량 정면 좌측 1.5m 전방	정지 기준점: (x=80, y=320)
색상	흰색 + 검정 배경	고대비 → OCR 우선순위 1위
PICK UP (T2)	다음 단계	이동 목표 벡터: [+1, 0]
CALLBOX WAY	도로명	내비 보조 정보
6:55	시간	무시 (비주행 정보)
레이아웃 계층	ORDER HERE → PICK UP	시퀀스 경로: T1 → T2

3. FSD 내부 처리 흐름 (실시간)

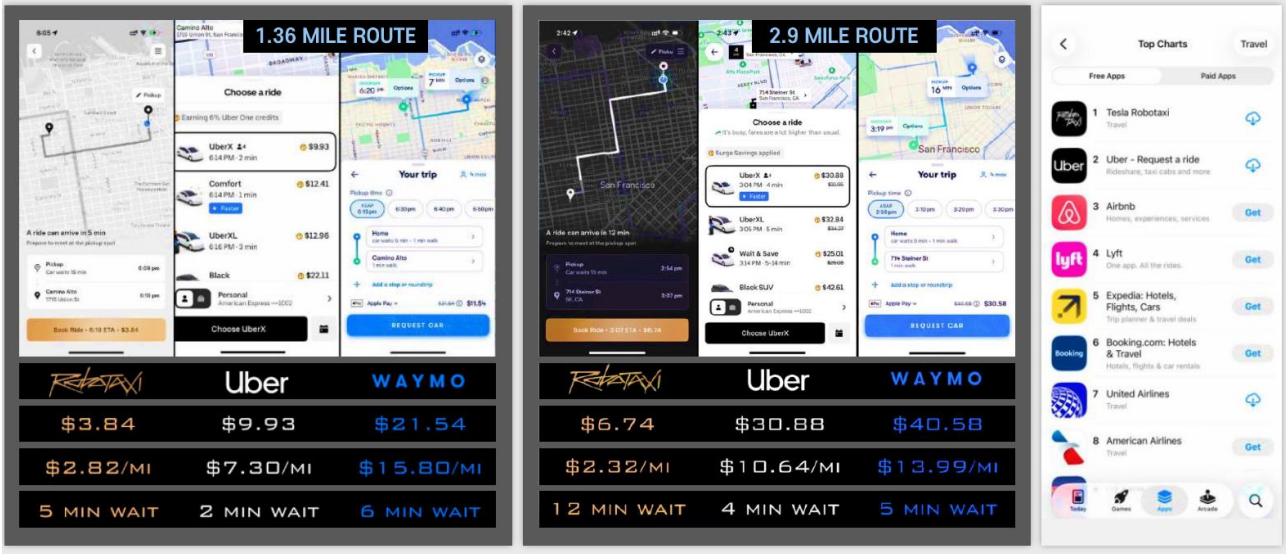
```
mermaid
graph TD
    A [프레임 입력] --> B [OCR 엔진]
    B --> C[객체 분할: 7개 텍스트]
    C --> D[T1 감지: ORDER HERE]
    C --> E[정지 위치 계산: T1 중심 1.5m 전방]
    E --> F[정지 실행: 속도 0km/h]
    F --> G[음성/상황 모니터링 ON]
    G --> | 주문 종료 감지 | H[OCR: T2 PICK UP 감지]
    H --> | [자동 출발 → PICK UP 방향]
```

4. FSD 주행 결정 (정확 예측)

단계	FSD 행동	근거 (객체 기반)
1. 정지	ORDER HER (T1) 앞 1.5m 정지	T1 좌표 + 거리 센서
2. 대기	주문 중 정지 유지	마이크 음성 감지 + T1 지속 노출
3. 출발	주문 종료 후 자동 전진	T1 사라짐 + T2 PICK UP OCR 감지
4. 다음 목표	PICK UP (T2) 창구로 이동	T2 중심 좌표로 경로 재계산

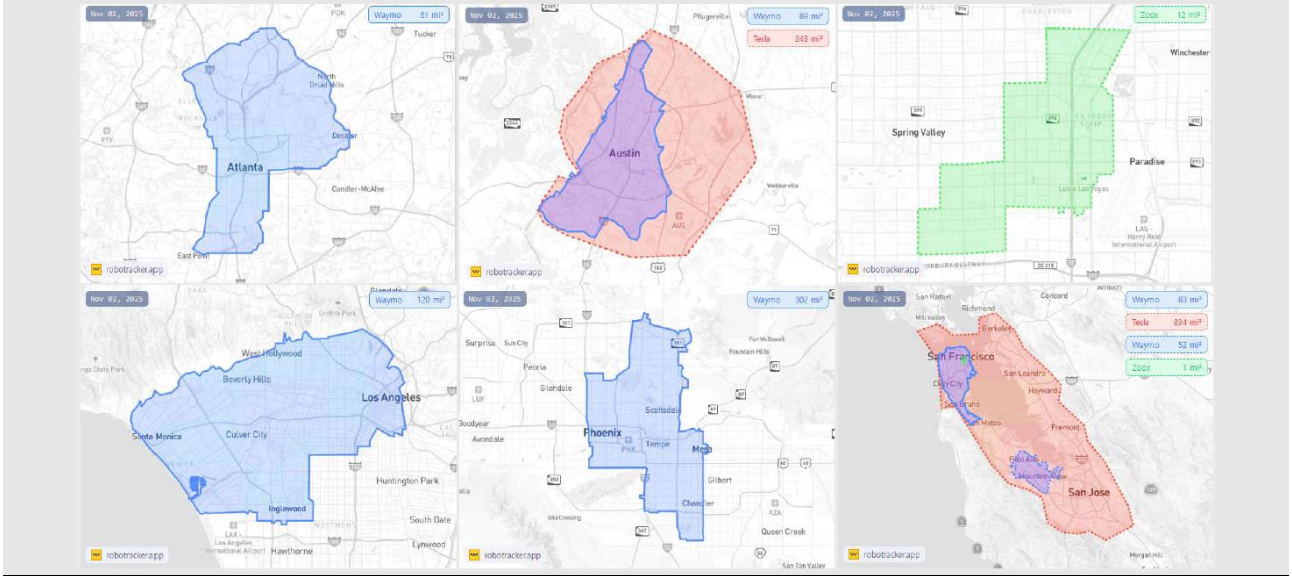
자료: 메리츠증권 리서치센터

그림13 Tesla 운전 로봇 (노동 제거)과 기존 이동 수단, 동일 동선 거리 · 가격 비교



자료: x.com (Dmitry Pustovalov), Apple app store

그림14 미국 내 로보택시 (운전로봇) 상용화 거점, 빠르게 확장 중



주: 2025년 11월 1일 기준

자료: Robotracker.app, 메리츠증권 리서치센터

그림15 `19년 4월 Autonomy Day, 운전로봇 비용 구조 공개

자료: Tesla

그림16 운전로봇 완전 보급 가정, 미국 기준 228조원 창출

대당 서비스 매출 (원, 회)		
회당 평균 매출	20,000	5mile (8km) 주행
일 평균 운행 횟수	15	75mile (120km) 주행
일간 평균 매출	300,000	
연간 평균 매출	**109,500,000**	
대당 서비스 비용		
연간 하드웨어 비용	10,000,000	차량 제조원가 50,000,000원, 5년 상각
연간 에너지 비용	10,220,000	자체 전력 사업 활용, 일간 $20 가정
연간 보험 비용	0에 수렴	자체 보험 사업 활용
연간 유지보수 및 비용	0에 수렴	무인 충천 및 무인 관리 로봇 활용
연간 운전 노동 비용	0에 수렴	운전 노동자 제거
연간 세금 및 기타 운영 비용	32,320,000	법인세 및 전사 공통 비용
연간 평균 운영 비용	**52,540,000**	
대당 서비스 이익	**56,960,000**	
미국 내 필요 대수	4,000,000	일반 택시 및 Ride-hailing 운행 대수 + 알파
총 서비스 이익 (조원)	**228**	

자료: 메리츠증권 리서치센터

2026년, Who's the Next Samsung

2025년, 끝없는 컨센서스 하향

2025년은 현대차·기아가 KOSPI 사상 최고치 랠리 속에서 철저히 소외된 해였다. 2024년 말 트럼프 대통령의 당선과 함께 점화된 미국의 관세 리스크는 2025년 내내 시장을 짓눌렀다. 관세 부과가 공식화되면서 15%에서 25%로, 급기야 일본 및 유럽과는 차별화된 고율 관세와 각종 비관세 장벽까지 더해지며 우려의 크기는 걷잡을 수 없이 커졌다. 이로 인해 현대차와 기아의 주가는 코스피의 구조적 레벨업 국면에서 철저히 소외되었으며, 10월 기준 코스피 대비 상대 주가 수익률은 각각 −29%, −33%라는 처참한 성적표를 받아들여야 했다.

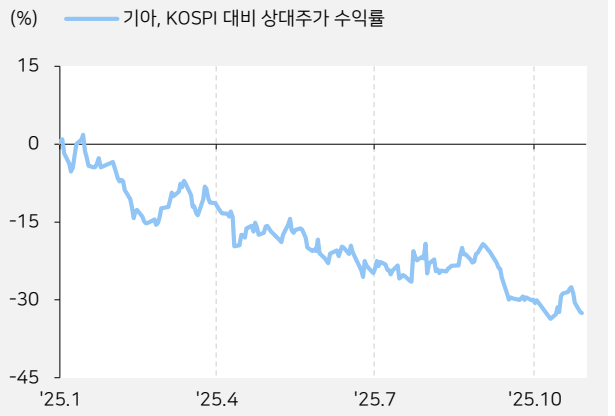
실적 눈높이 바닥 확인

그러나 역설적으로 이러한 극한의 비관론은 이제 주가의 하방 경직성을 단단히 지지하는 기반이 되었다. 최근 한미 무역 협상 타결로 관세가 15%로 하향 조정되고 입항 수수료 규제가 제거되면서, 시장을 짓누르던 불확실성의 안개가 걷혔다. 이미 주가에 과도하게 반영되었던 최악의 시나리오가 해소됨에 따라, 2026년 실적 전망의 추가적인 하향 조정은 더 이상 불필요해졌다. 비영업적 변수라는 족쇄가 풀리고, 기업 본연의 가치에 다시 주목할 수 있는 환경이 조성된 것이다.

그림17 현대차, KOSPI 대비 상대주가 수익률 -29%

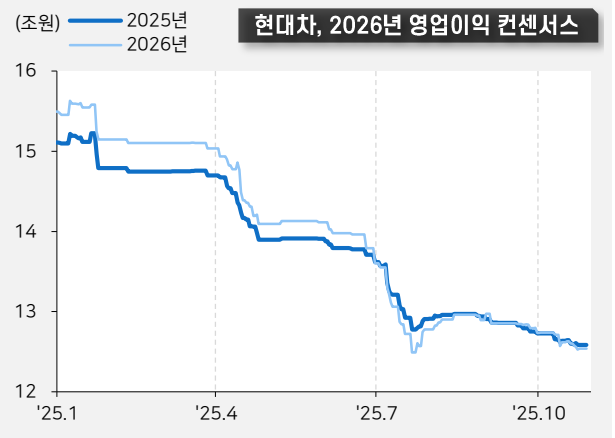
자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

그림18 기아, KOSPI 대비 상대주가 수익률 -33%



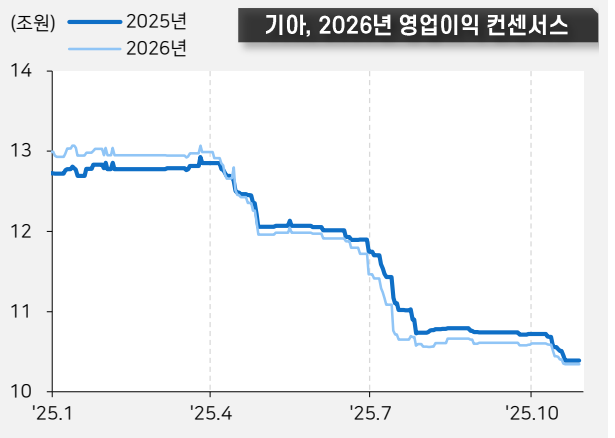
자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

그림19 현대차, 2026년 영업이익 컨센서스 -2.9조원 조정



자료: 메리츠증권 리서치센터

그림20 기아, 2026년 영업이익 컨센서스 -2.4조원 조정



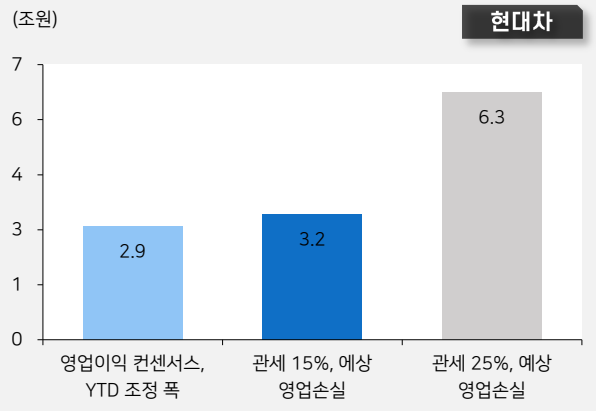
자료: 메리츠증권 리서치센터

배당 가시성 회복이 가져온 주가 하방 경직성

무역 협상 타결로 인한 불확실성 해소는 곧 배당 지급 능력에 대한 신뢰 회복으로 이어졌다. 현대차와 기아의 2025년 지배주주 순이익은 전년 대비 감소할 것으로 예상되지만, 2026년에는 안정적인 수준을 유지할 전망이다. 이는 양 사가 2024년과 동일한 수준의 주당 배당금(현대차 12,000원, 기아 6,500원)을 지급할 수 있는 체력을 갖췄음을 의미한다.

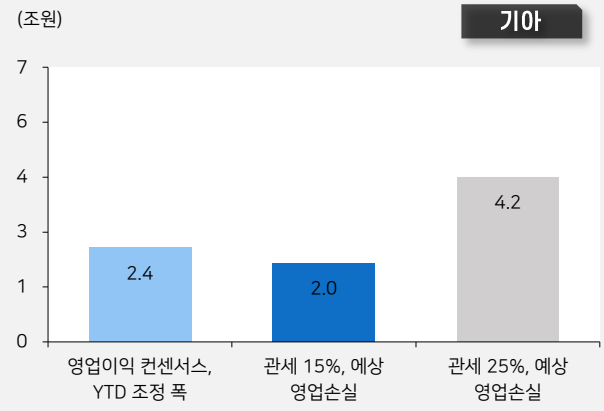
현재 주가 수준에서 이는 시가 배당수익률 4~5%에 달하는 매력적인 수치다. 코스피의 구조적 상승으로 고배당주를 찾기 어려워진 시장 환경 속에서, 이 정도의 배당 수익률은 주가의 강력한 하방 지지선 역할을 수행한다. 관세 우려로 인해 펀더멘털 대비 기형적으로 저평가되었던 주가는, 이제 가장 기본적이고 확실한 투자 지표인 '배당'을 통해 재평가의 발판을 마련했다.

그림21 관세 15% 확정, 현대차 추가 실적 조정 불필요



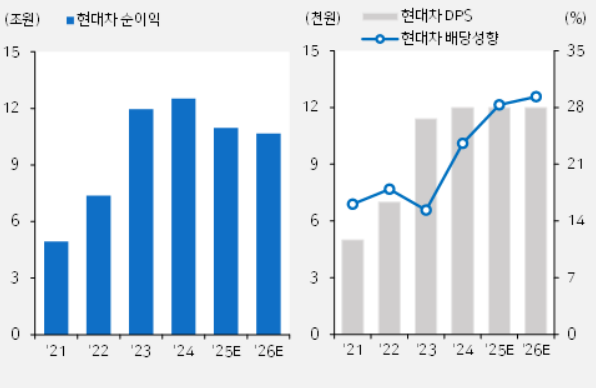
자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

그림22 관세 15% 확정, 기아 추가 실적 조정 불필요



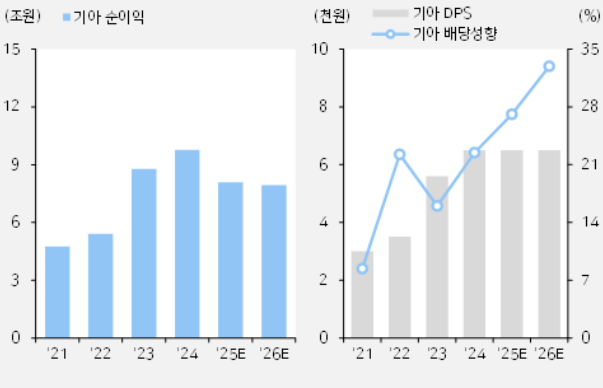
자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

그림23 현대차, 2025년 · 2026년 배당 각각 12,000원 전망



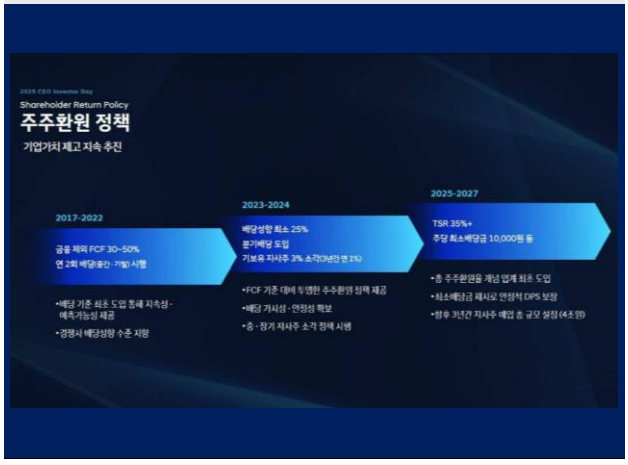
자료: 현대차, 메리츠증권 리서치센터

그림24 기아, 2025년 · 2026년 배당 각각 12,000원 전망



자료: 기아, 메리츠증권 리서치센터

그림25 현대차 배당 12,000원, 배당성향 29% 상응

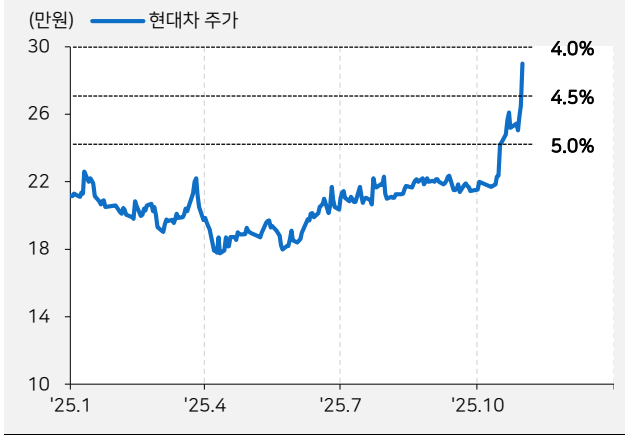


자료: 메리츠증권 리서치센터

그림26 기아 배당 6,500원, 배당성향 32% 상응

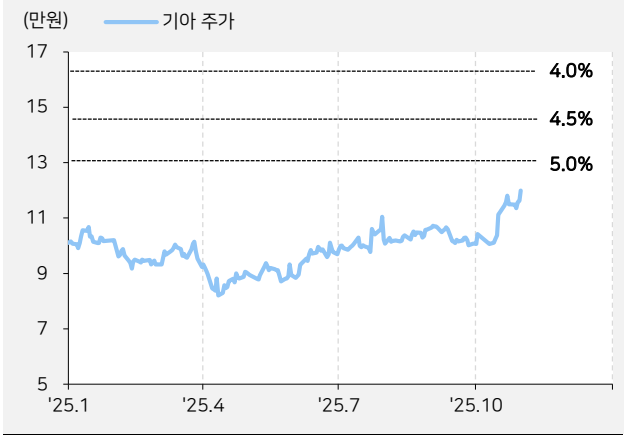
자료: 메리츠증권 리서치센터

그림27 현대차, 배당수익률 하방 경직성 확보



자료: Bloomberg, 현대차

그림28 기아, 배당수익률 하방 경직성 확보

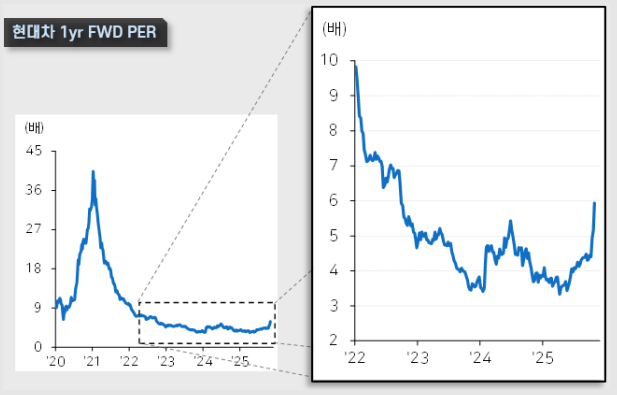


자료: Bloomberg, 현대차

선택과 집중의 결실, 스마트카 기술의 대전환

이제 시선은 다시 미래로 향해야 한다. 2020년 이후 현대차그룹을 괴롭혔던 밸류에이션 디레이팅의 핵심 원인은 미래 모빌리티 경쟁력에 대한 의구심이었다. 하지만 2018년 정의선 회장 취임 이후 지속해 온 '선택과 집중' 전략은 2025년을 기점으로 가시적인 성과를 드러내기 시작했다. 특히 2025년 3월 개발자 컨퍼런스에서 공개된 독자 AI 데이터 플랫폼 'Pleos'와 NVIDIA와의 협력 확정은 기술 로드맵에 대한 시장의 신뢰를 근본적으로 변화시켰다

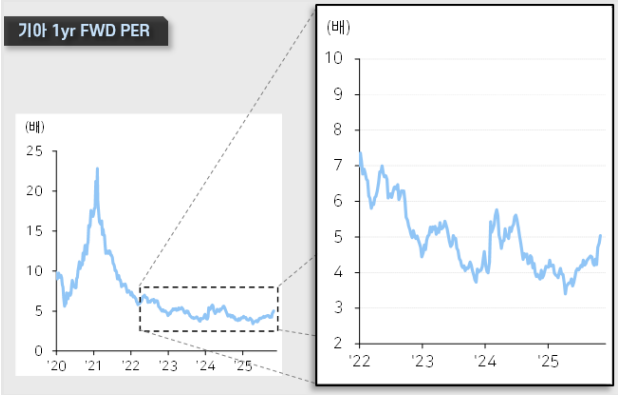
그림29 현대차, 2020년 이후 밸류에이션 디레이팅 지속



주: 2021년 Apple Car 기대감 랠리로 인한 왜곡 배제하기 위해 차트 범위 2022년 이후로 설정

자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

그림30 기아, 2020년 이후 밸류에이션 디레이팅 지속



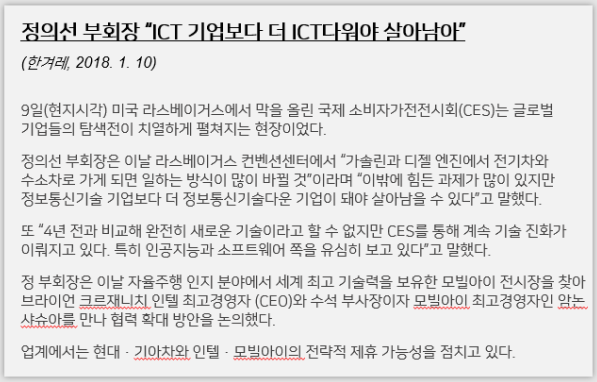
주: 2021년 Apple Car 기대감 랠리로 인한 왜곡 배제하기 위해 차트 범위 2022년 이후로 설정

자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

7년간의 긴 여정, Pleos라는 결실

2018년 정의선 회장 취임 이후 현대차그룹은 모빌리티 기술 강화를 위한 대규모 투자를 시작했다. 초기에는 VC 스타일의 산발적 투자였지만, 2020년부터는 선택과 집중으로 전환되었다. 2022년 42dot(현 HMG Global) 지분 93% 인수로 개발 방법론이 확정되었고, 2025년 3월 개발자 컨퍼런스에서 공개된 Pleos 플랫폼은 그 모든 노력의 집대성이었다. CODA 중앙집중 아키텍처, Pleos Vehicle OS, Gleo AI 에이전트, 그리고 핵심인 E2E Physical AI인 Atria AI까지 하나의 유기적 생태계로 완성되었다.

그림31 2018년 정의선 부회장 발언



정의선 부회장 "ICT 기업보다 더 ICT다워야 살아남아"

(한겨레, 2018. 1. 10)

9일(현지시각) 미국 라스베이거스에서 막을 올린 국제 소비자가전전시회(CES)는 글로벌 기업들의 탐색전이 치열하게 펼쳐지는 현장이었다.

정의선 부회장은 이날 라스베이거스 컨벤션센터에서 "가솔린과 디젤 엔진에서 전기차와 수소차로 가게 되면 일하는 방식이 많이 바뀔 것"이라며 "이밖에 힘든 과제가 많이 있지만 정보통신기술 기업보다 더 정보통신기술다운 기업이 돼야 살아남을 수 있다"고 말했다.

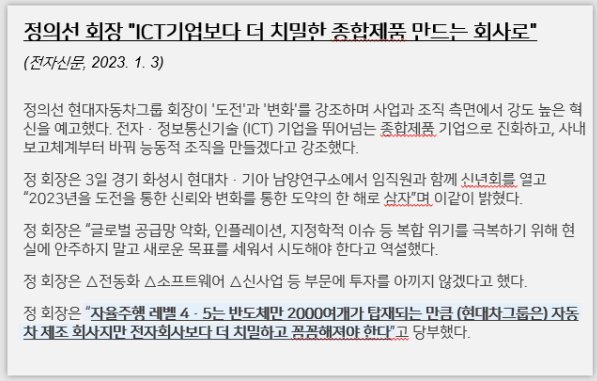
또 "4년 전과 비교해 완전히 새로운 기술이라고 할 수 없지만 CES를 통해 계속 기술 진화가 이뤄지고 있다. 특히 인공지능과 소프트웨어 쪽을 유심히 보고 있다"고 말했다.

정 부회장은 이날 자율주행 인지 분야에서 세계 최고 기술력을 보유한 모빌아이 전시장을 찾아 브라이언 크르잔니치 인텔 최고경영자 (CEO)와 수석 부사장이자 모빌아이 최고경영자인 암논 샤슈아를 만나 협력 확대 방안을 논의했다.

업계에서는 현대 · 기아차와 인텔 · 모빌아이의 전략적 제휴 가능성을 점치고 있다.

자료: 한겨레, 메리츠증권 리서치센터

그림32 2023년 정의선 부회장 발언



정의선 회장 "ICT기업보다 더 치밀한 종합제품 만드는 회사로"

(전자신문, 2023. 1. 3)

정의선 현대자동차그룹 회장이 '도전'과 '변화'를 강조하며 사업과 조직 측면에서 강도 높은 혁신을 예고했다. 전자 · 정보통신기술 (ICT) 기업을 뛰어넘는 종합제품 기업으로 진화하고, 사내 보고체계부터 바꿔 능동적 조직을 만들겠다고 강조했다.

정 회장은 3일 경기 화성시 현대차 · 기아 남양연구소에서 임직원과 함께 신년회를 열고 "2023년을 도전을 통한 신뢰와 변화를 통한 도약의 한 해로 삼자"며 이같이 밝혔다.

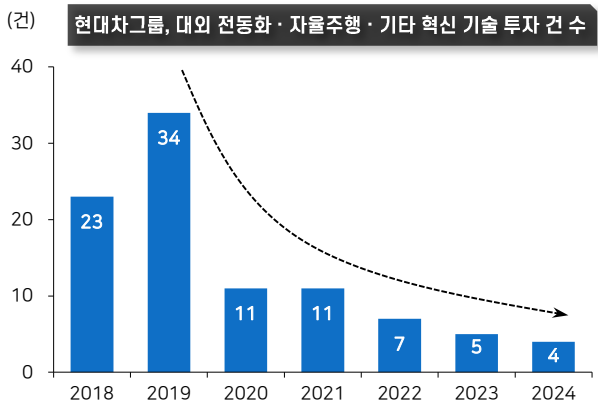
정 회장은 "글로벌 공급망 악화, 인플레이션, 지정학적 이슈 등 복합 위기를 극복하기 위해 현실에 안주하지 말고 새로운 목표를 세워서 시도해야 한다고 역설했다.

정 회장은 △전동화 △소프트웨어 △신사업 등 부문에 투자를 아끼지 않겠다고 했다.

정 회장은 "**자율주행 레벨 4 · 5는 반도체만 2000여개가 탑재되는 만큼 (현대차그룹은) 자동차 제조 회사지만 전자회사보다 더 치밀하고 꼼꼼해져야 한다**"고 당부했다.

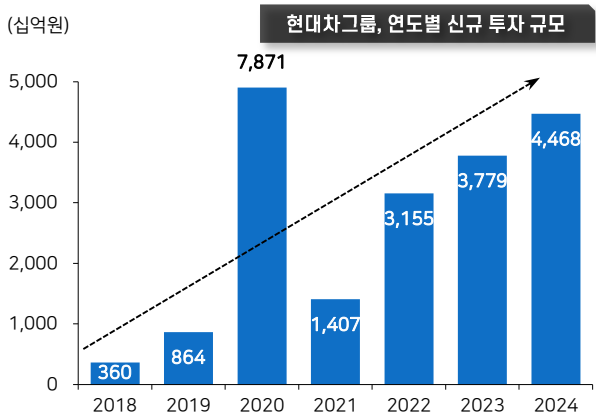
자료: 전자신문, 메리츠증권 리서치센터

그림33 현대차그룹, 줄어드는 투자 건수



자료: 언론보도, Dart, 메리츠증권 리서치센터

그림34 늘어나는 투자 규모 → 선택과 집중

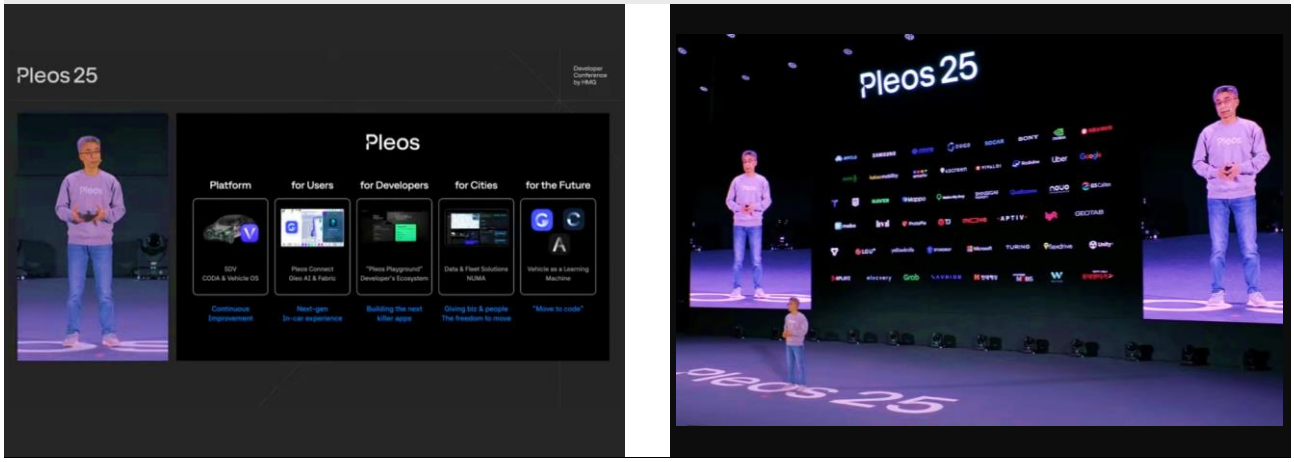


자료: 언론보도, Dart, 메리츠증권 리서치센터

Nvidia라는 결정적 파트너 등장

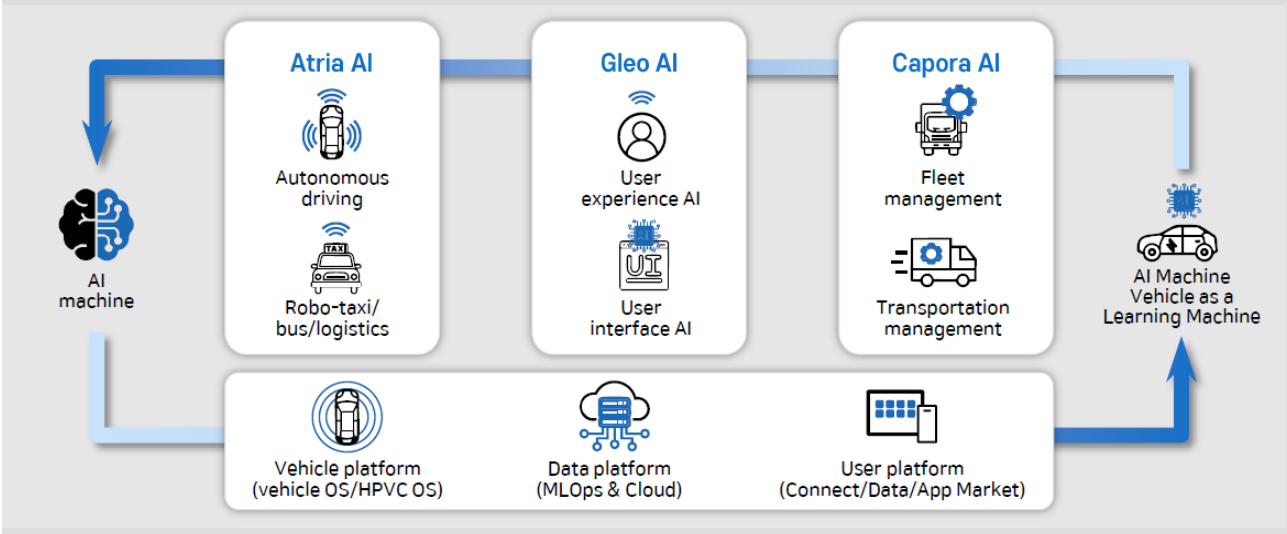
2025년 상반기 Pleos 공개 당시 시장은 관세 충격과 "2028년 상용화"라는 먼 미래에 대한 불신으로 냉담했다. 그러나 10월 Nvidia 블랙웰 GPU 5만 장 구매 확정 소식은 상황을 완전히 뒤바꿨다. 98 ELOPS급 훈련 클러스터는 테슬라 다음가는 세계 2위 규모이며, 2026년 상반기 중 스마트카 추론 칩 공급 및 데이터센터 공동 운영까지 협력 범위가 확대될 전망이다. 2021년 애플카 해프닝과는 달리, 이번에는 양측 모두 기술 준비가 완료된 상태에서의 실질적 동맹이다.

그림35 송창현 현대차그룹 AVP 사장 겸 42dot 대표이사, 독자 개발 데이터 플랫폼 'Pleos' 구축 계획 발표



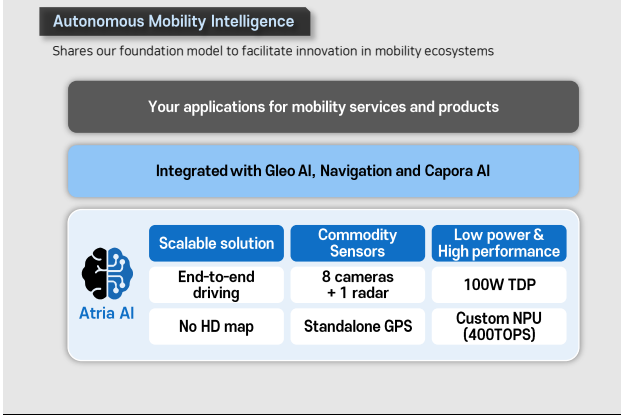
자료: 현대차그룹

그림36 현대차그룹 스마트카 플랫폼 Pleos: Atria AI (Physical AI) · Gleo AI (Agentic AI) · Capora AI (Fleet Management)로 구성



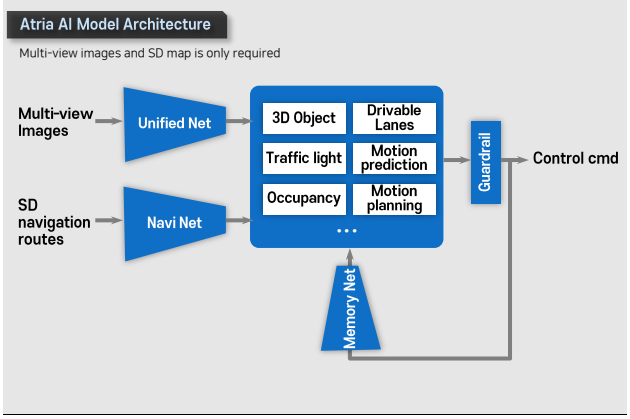
자료: 현대차그룹, 메리츠증권 리서치센터

그림37 Atria AI, 현대차그룹 스마트카 기술의 파운데이션



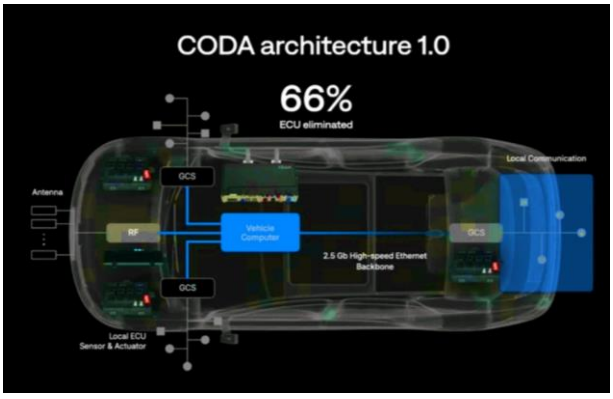
자료: 현대차그룹, 메리츠증권 리서치센터

그림38 Atria AI, 비전 데이터 기반 자율이동 역량 구현 목표



자료: 현대차그룹, 메리츠증권 리서치센터

그림39 CODA, 현대차그룹 스마트카 기본 골격

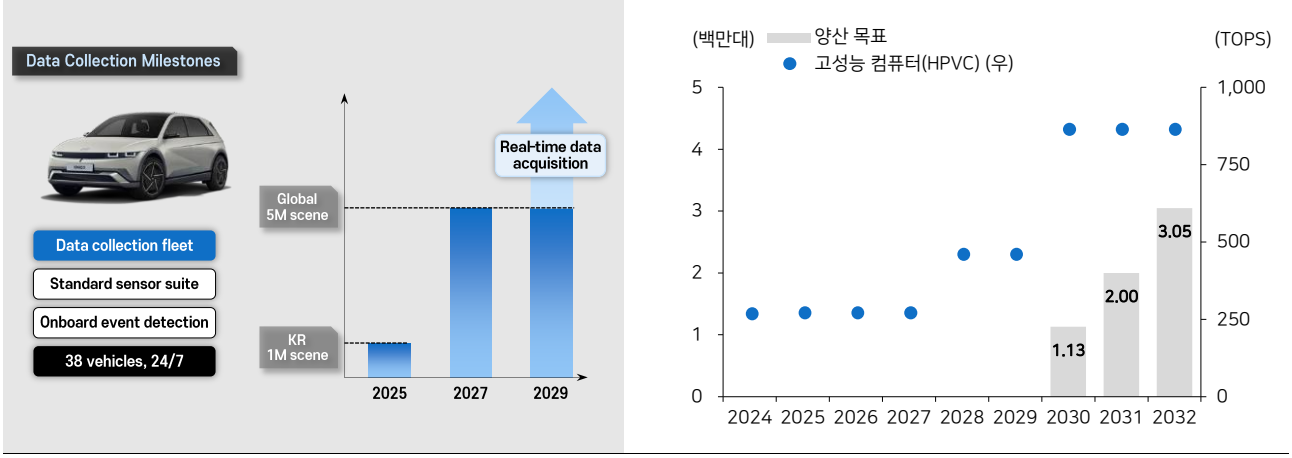


자료: 현대차그룹

그림40 Pleos Connect, AAOS 기반 인포테인먼트 시스템

자료: 현대차그룹

그림41 2028년, Pleos 적용된 첫 번째 스마트카 출시. 이제 HPVC에 대한 구체화 이루어질 시기

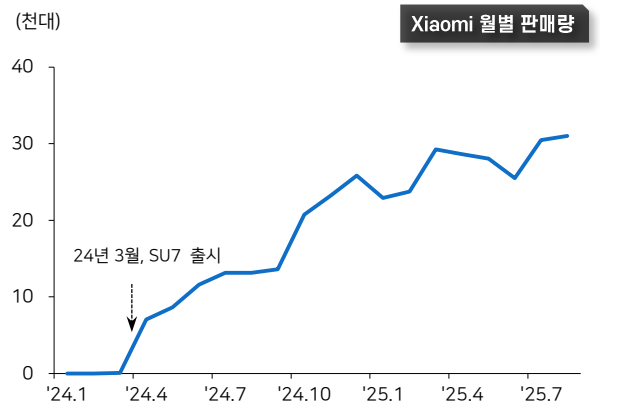


자료: 현대차그룹, 메리츠증권 리서치센터

Xiaomi, Xpeng이 증명한 길 현대차그룹이 재현할 길

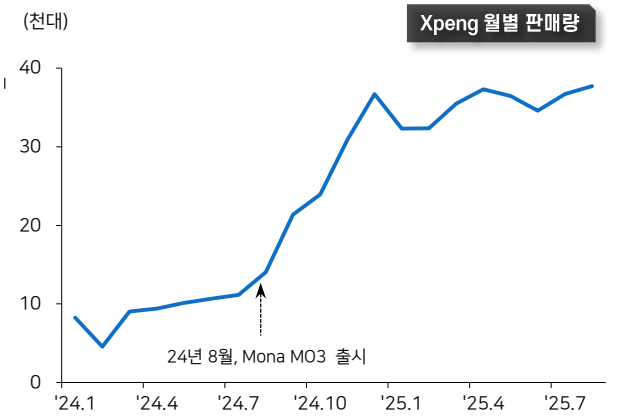
중국 시장에서 Nvidia 협력을 통해 급성장한 Xiaomi와 Xpeng은 이미 2025년 하반기 로보택시 서비스를 시작한다. 현대차그룹은 중국을 제외한 글로벌 시장에서 동일한 전략을 실행할 수 있는 유일한 레거시 OEM이다. 2028년부터 연간 100만대 이상의 데이터 채집 차량이 도로 위를 달리면, 자율이동 지능은 자동차를 넘어 휴머노이드 로봇까지 확장 가능한 범용 기술로 진화한다.

그림42 Xiaomi, 스마트카 판매량 추이



자료: SNER, Marklines, 메리츠증권 리서치센터

그림43 Xpeng, 스마트카 판매량 추이

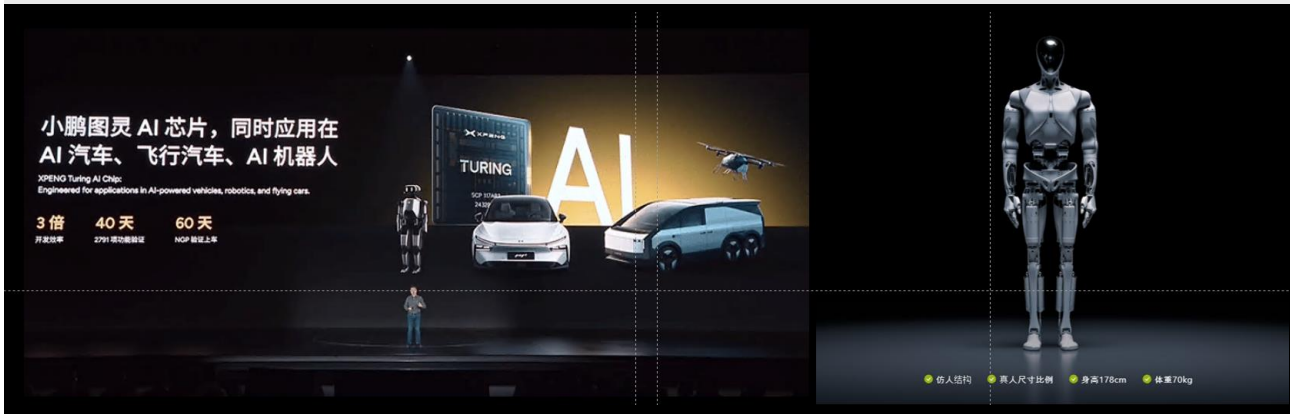


자료: SNER, Marklines, 메리츠증권 리서치센터

그림44 Xiaomi의 비전, 스마트카 시장 진입을 통한 자율 이동 역량 개발하고 이를 범용 노동 로봇에 적용

자료: joinhorizons.com, 메리츠증권 리서치센터

그림45 Xpeng의 비전 또한 마찬가지. 스마트카를 위해 준비한 가치사슬, 범용 노동 로봇에 그대로 적용



자료: joinhorizons.com, 메리츠증권 리서치센터

역사는 반복된다,
Next Samsung의 조건

스마트폰 시대, 피처폰 업체들이 몰락하는 가운데 안드로이드와 손잡고 세계 1위로 도약한 삼성전자의 궤적이 지금 현대차그룹 앞에 놓여 있다. 중국 OEM들이 Nvidia로부터 기술 독립을 선언하는 시점, 남은 진정한 글로벌 파트너는 현대차그룹뿐이다. 2026년 CES에서 공개될 스마트카 데모와 구체적인 비즈니스 모델이 확인되는 순간, 단발성 이벤트가 아닌 구조적 리레이팅이 시작될 가능성이 매우 높다.

과거 애플카 협력설이 단순한 해프닝에 그쳤다면, 지금의 Nvidia 협력은 실질적이고 구체적이다. 이미 확보된 5만 장의 NVIDIA 최신 GPU(블랙웰)는 테슬라에 이어 세계 2위 규모의 이동 데이터 훈련 역량을 의미한다. 이는 현대차그룹이 단순한 완성차 제조사를 넘어, 데이터를 수집하고 AI를 훈련시키는 거대한 테크 기업으로 진화하고 있음을 보여주는 강력한 신호다. 2028년 상용화를 목표로 하는 자율주행 기술 'Atria AI'와 SDV(Software Defined Vehicle) 체제로의 전환은 기존 레거시 OEM들과는 차원이 다른 경쟁 우위를 제공할 것이다.

마침내 다가온 확인의 시간, 리레이팅을 준비하라

결론적으로, 지금은 긴 투자의 인내 끝에 마침내 결실을 확인할 시간이다. 현대차와 기아는 관세 리스크 해소로 실적 안정성을 되찾았고, 배당을 통해 주가 하방을 확보했으며, Nvidia와의 동행을 통해 미래 성장 동력까지 장착했다. 현대글로비스 역시 해운 사업의 호조와 보스턴다이나믹스 지분 가치 상승이라는 날개를 달았고, 만도는 일시적 투자 손실을 털어내고 본업인 영업 실적 성장세로 복귀하고 있다.

과거 피처폰 시장의 붕괴 속에서 안드로이드와 손잡고 스마트폰 강자로 도약한 삼성전자처럼, 현대차그룹은 스마트카 시대의 'Next Samsung'이 될 잠재력을 충분히 갖췄다. 비관의 터널을 지나 펀더멘털과 성장성이 동시에 확인되는 지금, 현대차그룹에 대한 밸류에이션 리레이팅은 더 이상 막연한 기대가 아닌 필연적인 수순이다. 앞으로의 6개월, 우리는 그 극적인 반전의 드라마를 목격하게 될 것이다.

Compliance Notice

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 추천 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
본 자료에 게재된 내용은 본인의 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 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.