Heungkuk
흥국증권

자동차

2026.04.10

기아 2026 CID : 자율주행 투트랙 전략에 주목

자동차
마건우
02) 739-5939
kwma0330@
heungkuksec.co.kr

높았던 기대, 유효한 방향성

이번 기아 CID 2026 직후 현대차와 기아의 주가는 각각 -3.64%, -5.46% 하락 마감했다. 표면적으로만 보면 이번 CID에 대한 시장 반응은 다소 실망스러웠던 것으로 해석될 수 있다. 다만 실제 발표 내용을 살펴보면, 당사가 기대했던 중장기 방향성은 대체로 재확인되었으며, 내용 자체가 부정적이었다기보다는 사전에 형성된 시장 기대 수준이 높았던 영향이 주가에 더 크게 반영된 것으로 판단한다.

그럼에도 이번 주가 하락의 배경을 고려해본다면, 크게 세 가지로 정리하여 추정해 볼 수 있다. 첫째, 전년 CID 대비 EV 중장기 판매 목표가 낮아졌다는 점이다. 2025년 CID에서 제시된 목표가 126만 대였던 반면, 2026년 CID에서는 100만 대로 조정되며 약 20.6% 하향되었다. 둘째, 향후 5개년 투자 집행 규모가 확대되었다는 점이다. 2025년 CID의 42조원 대비 2026년 CID에서는 49조원으로 제시되며 약 16.7% 증가했다. 셋째, 로보틱스 관련 추가적인 사업계획과 세부 로드맵이 충분히 제시되지 못한 점 역시 실망 요인으로 작용했을 가능성이 높다.

특히 올해 자동차 섹터 주가가 로보틱스를 중심으로 한 Physical AI 모멘텀에 힘입어 상승해왔다는 점을 감안하면, 이번 주가 조정에 가장 크게 작용한 요인은 시장이 기대했던 수준의 추가 로보틱스 서사가 제시되지 않았다는 점으로 보는 것이 합리적이라 생각한다. 다시 말해, 이번 CID의 핵심은 기존 전략의 훼손이라기보다, 이미 높아진 기대치를 추가적으로 상회할 만한 신규 모멘텀이 제한적이었다는 데 있다. 반면 SDV Pace Car 일정은 당사 추정 대비 지연된 부분이 존재하나 이번 주가 하락의 직접적인 원인으로 해석하기 어렵다고 판단한다. 아직 현대자동차그룹 차원의 SDV 관련 전체 계획이 모두 공개되지 않은 상황이며, 보다 중요한 것은 개별 검증 차량의 일정이 아니라 자율주행 기능이 탑재된 SDV 양산차가 계획대로 출시될 수 있는지 여부다. 이번 발표에서는 양산 시점 자체가 훼손된 것이 아니라 검증 과정의 일정에 변화가 있었던 수준으로 이해하는 것이 타당하다. 따라서 이를 이번 CID 이후 주가 하락의 핵심 배경으로 연결하기보다는, 영향이 제한적인 변수로 보는 편이 보다 적절할 것이다.

자율주행 투트랙 전략: 글로벌 협업으로 출시 가속, 데이터 축적으로 내재화

이번 행사에서 가장 주목할 부분은 SDV 전략이 보다 구체화되었다는 점에 있다고 판단한다. 현대자동차그룹이 자율주행 부문에서 NVIDIA와의 협업 강화를 발표한 이후, 시장에서는 NVIDIA Drive Hyperion 및 Alpamayo 도입 가능성을 높게 반영해왔다. 이에 따라 현대자동차그룹의 자율주행 기술이 외부 플랫폼에 과도하게 의존하는 것 아니냐는 우려도 일부 존재했던 것으로 보인다. 다만 이번 발표를 통해 확인된 방향성은, NVIDIA와의 파트너십을 활용해 자율주행 기능을 양산차에 빠르게 적용하는 한편, 그 과정에서 시장에 보급된 차량들로부터 실제 주행 데이터를 축적하고 이를 바탕으로 현대자동차그룹의 자체 모델인 'Atria AI'를 고도화해 자율주행 기술 내재화를 추진하는 구조라는 점이다. 이는 현대자동차그룹이 그동안 자율주행 전략에서 동시에 해결해야 했던 속도와 기술 주권이라는 두 과제를 모두 고려한 접근으로

판단하며, 방향성 측면에서도 충분히 유효하다고 생각한다.

또한 이러한 투트랙 전략은 데이터 확보 속도를 높일 수 있다는 점에서 의미가 크다. 결국 자율주행 역시 Physical AI의 한 축인 만큼, 대규모 데이터 확보 여부가 성능 고도화의 핵심 변수로 작용할 수밖에 없다. 이런 관점에서 NVIDIA와의 협력은 센서 및 플랫폼 표준화를 통해 42dot, Motional 등 현대자동차그룹 내부 조직 간 데이터 호환성을 높일 뿐 아니라, NVIDIA Alpamayo를 채택한 외부 OEM들과의 연계를 통해 학습 가능한 데이터 풀을 빠르게 확대할 수 있다는 장점이 있다. 회사는 이를 '데이터 유니온'이라는 개념으로 설명하며, 표준화된 센서 체계 위에서 학습 가능한 데이터 범위를 확장하는 전략을 제시했다.

결국 자율주행이 고도화될수록 OEM 간 경쟁력의 차이는 하드웨어보다는 소프트웨어와 데이터 활용 역량에서 발생할 가능성이 높을 것이다. 이러한 상황에서 자율주행 기술을 내재화하지 못한 채 외부 솔루션에만 의존한다면, 장기적으로 차별화된 경쟁력을 확보하기 어려울 것이라 예상한다. 이번에 제시된 투트랙 전략은 이러한 리스크에 효과적으로 대응하는 구조로 판단하며, 현대자동차그룹의 미래 모빌리티 경쟁력에 대한 시장의 우려를 상당 부분 완화할 수 있는 방향성을 제시했다는 점에서 의미가 있다고 판단한다.

중동 전쟁 리스크로 인해 단기 실적은 다소 보수적으로 접근할 필요

기아는 2026년 사업계획으로 도매판매 335만 대(+6.8% YoY), 친환경차 판매 112.2만 대(+45.0% YoY), 시장점유율 3.8%(+0.3%p YoY), 매출 122.3조원(+7.2% YoY), 영업이익 10.2조원(+12.4% YoY, OPM 8.3%)을 제시했다. 관세 변수가 지속되는 환경에서도 미국 내 HEV 판매와 유럽 내 EV 판매 확대를 기반으로 친환경차 중심의 질적 성장을 이어가겠다는 가이던스로 해석한다.

다만 최근 중동발 지정학 리스크가 새롭게 부각되고 있다. 수요 측면에서는 중동향 판매 차질에 따른 물량 감소가 부담 요인으로 작용하고, 생산 측면에서는 원자재 가격 상승에 따른 비용 부담이 확대되고 있다. 회사는 중동 판매와 관련해 전쟁이 3개월 이내 종료될 경우 약 4만 대 수준의 판매 손실이 발생할 수 있다고 제시했으나, 전쟁이 장기화될 경우, 중동향 물량이 현대자동차그룹 전체 판매의 약 6~7% 수준이라는 점을 감안, 연간 20만 대 이상의 판매 차질 가능성도 배제하기 어렵다고 판단한다.

그럼에도 수요 측면에서는 일정 부분 상쇄 요인이 존재한다. 최근 유가 상승과 함께 시장 전반에서 친환경차 및 소형 차종으로의 전환 조짐이 나타나고 있는 가운데, EV 풀라인업을 보유한 기아에는 오히려 기회 요인으로 작용할 여지가 존재한다. 실제로 1분기 글로벌 수요가 약 7% 감소했음에도 동사 판매는 3.7% 증가했는데, 이는 이러한 수요 전환의 수혜가 일부 반영된 결과로 해석된다. 결국 중동향 물량 감소는 부담 요인이 될 수 있으나, 타 지역에서 연초 계획 대비 견조한 수요가 이어질 경우 연간 가이던스 이행 가능성은 여전히 긍정적으로 판단한다.

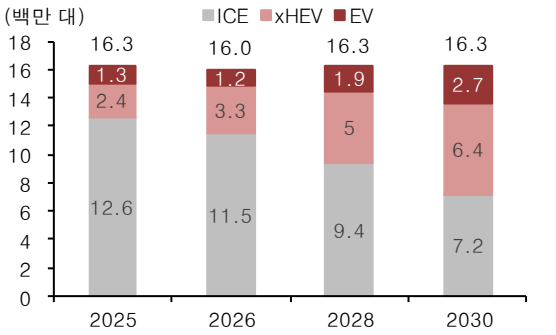
보다 주의 깊게 볼 필요가 있는 부분은 원자재 가격 상승에 따른 비용 측면의 부담이다. 회사에 따르면 유가가 배럴당 100달러 수준에서 유지될 경우 연간 1,500억~2,000억원의 추가 비용 부담이 발생할 수 있는 것으로 추정된다. 물론 현 시점에서 전쟁 장기화 여부를 단정적으로 전망하기는 어렵고, 회사 가이던스가 약 1,370₩/$ 수준의 보수적 환율을 전제로 작성되었다는 점을 감안하면, 연간 기준으로 가이던스 자체가 훼손될 정도의 수익성 악화를 전망할 단계는 아니라고 판단한다. 다만 현재 시점이 1분기를 지나 2분기에 진입한 구간이라는 점을 고려하면, 상반기 실적에 대해서는 다소 보수적인 접근이 합리적일 것으로 판단한다.

표 1 기아 2025 CID와 2026 CID 간 비교

(천 대)		2025 CID	2026 CID	비고
2030년 판매목표	전체	4,191	4,130	-1.5%
	xHEV	1,074	1,150	+7.1%
	EV	1,259	1,000	-20.6%
2030년 북미 판매	산업수요	18,500	16,300	2025(북미)
	판매목표	1,110	1,020	2026(미국)
2030년 유럽 판매	산업수요	15,480	15,600	+0.8%
	판매목표	774	746	-3.6%
2030년 인도 판매	산업수요	5,405	5,400	-
	판매목표	400	410	+2.5%
5개년 투자 계획		42조원 (미래사업투자 19조원)	49조원 (미래사업투자 21조원)	+16.7%(+11%)
SDV 전환 계획		2026 SDV Pace Car → 2027 SDV 양산	2027 SDV Pace Car → 2028 SDV 양산	

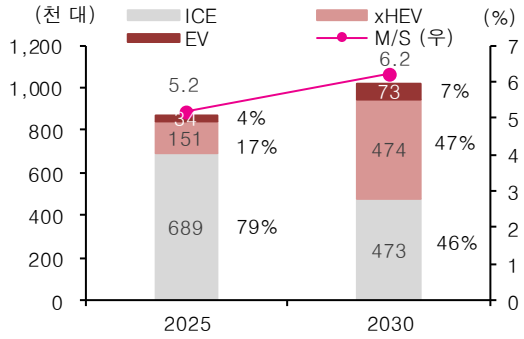
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 1 미국 산업수요 전망



자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 2 기아 미국 판매 목표

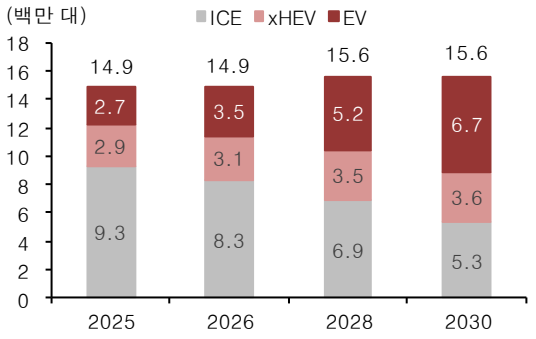


자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 3 기아 미국 HEV 라인업 확대 계획

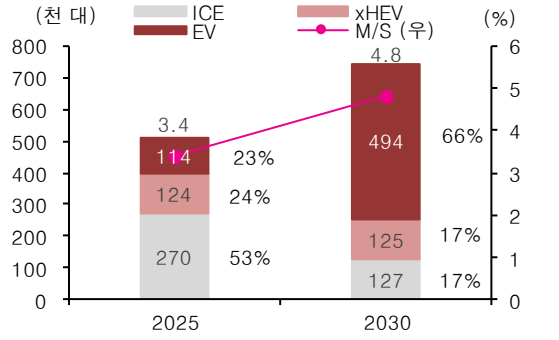
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 4 유럽 산업수요 전망



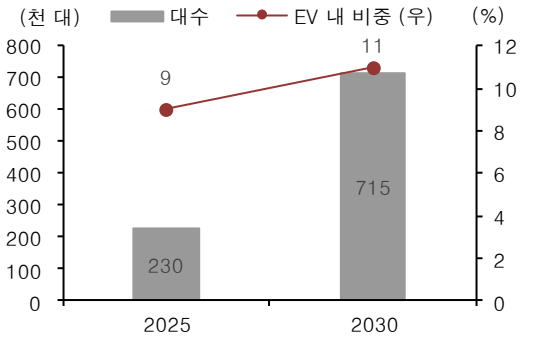
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 5 기아 유럽 판매 목표



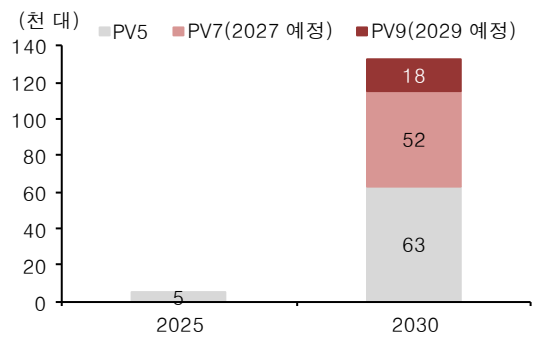
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 6 유럽 eLCV 수요 전망



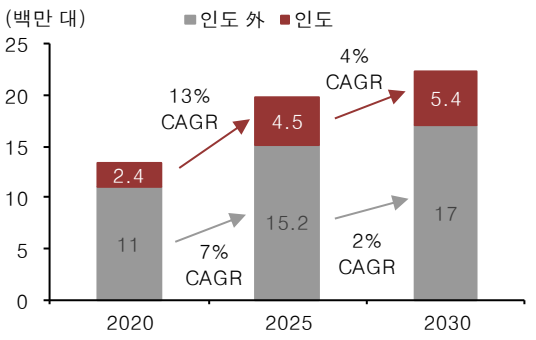
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 7 기아 PBV 판매 목표



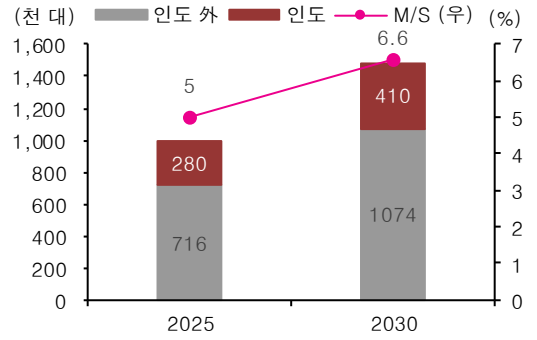
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 8 신흥시장 산업수요 전망



자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 9 기아 신흥시장 판매 목표



자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

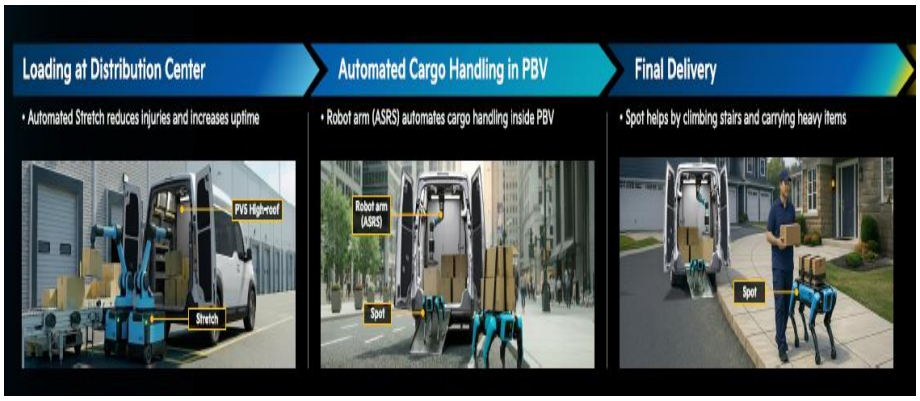
그림 10 기아 SDV 전략: Data Flywheel

자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 11 기아 SDV 중장기 로드맵

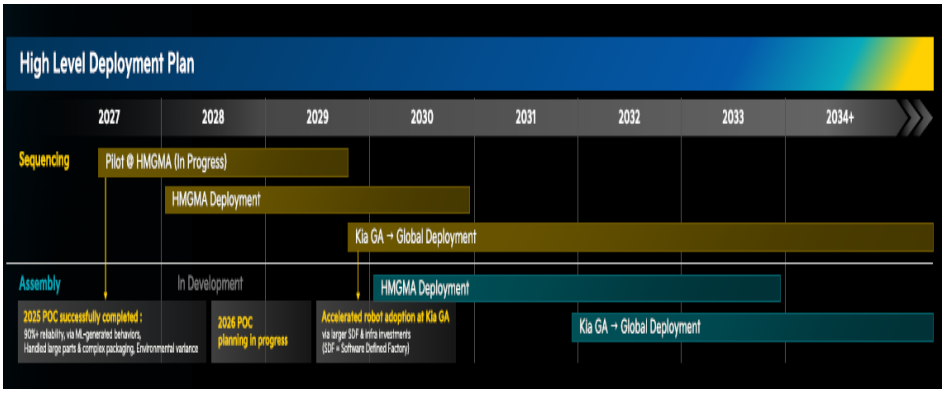
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 12 기아 PBV와 Boston Dynamics Spot & Stretch 간 사업 연계 기대



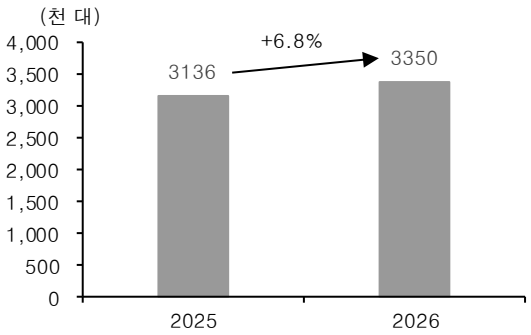
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 13 Boston Dynamics 아틀라스 배치 계획



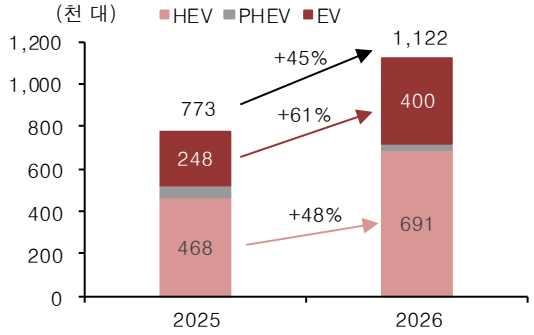
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 14 2026년 기아 도매 판매계획



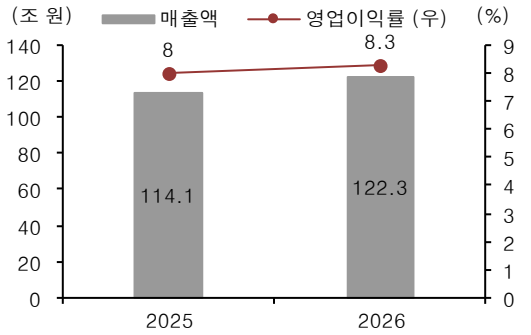
주: 연초 제시했던 목표 대비 변동 없음
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 15 2026년 친환경차 판매계획



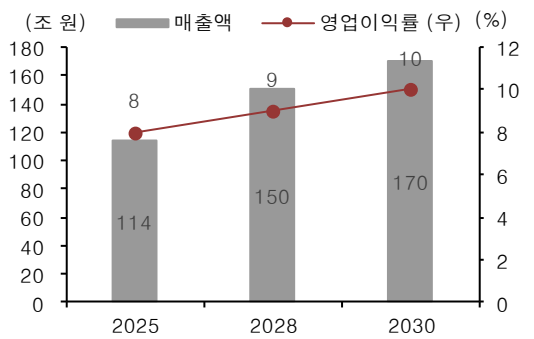
자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 16 2026년 기아 재무 사업계획



자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 17 기아 중장기 재무목표



자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 18 **2026년 영업이익 변동요인**

자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

그림 19 **기아 중장기 투자계획**

자료: 기아, 흥국증권 리서치센터

Compliance Notice

- 당사는 보고서 제공시점 현재 상기 종목을 1% 이상 보유하고 있지 않으며, 동 보고서를 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 조사분석 담당자 및 그 배우자 등 관련자는 상기 종목의 유가증권을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 보고서 제공시점 기준으로 지난 6개월간 상기 종목의 유가증권 발행에 주간사로 참여한 사실이 없습니다.
- 본 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다.

본 보고서는 당사 고객들의 투자에 관한 정보를 제공할 목적으로 당사 고객에 한하여 배포되는 자료입니다. 본 보고서의 내용은 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사가 그 신뢰성이나 완전성을 보증하는 것이 아닙니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 보고서가 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 또한 본 보고서의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 동의없이 무단 복제, 대여, 전송, 변형 및 배포 될 수 없습니다.

흥국씨앗체

본 보고서에 사용된 흥국씨앗체는 흥국의 기업철학 모티브를 반영한 글씨체로서, 세계 3대 디자인상인 독일 '2015 iF 디자인 어워드'에서 커뮤니케이션 분야 브랜드 아이덴티티 부문 본상을 수상하였습니다. 친근하고 희망적인 느낌의 흥국씨앗체는 고객존중과 으뜸을 지향하는 흥국의 아이덴티티를 부각시킵니다.