SPOT
ISSUE

9 Apr. 2026

DAOL 다올투자증권

(Overweight)

자동차

기아 CEO Investor Day 후기

자동차/이차전지 **유지웅**
jwyoo@daolfn.com

● 로봇/자율주행 투트랙 장기전략 발표, 밸류에이션 멀티플 상향 계기

• 4월 9일 기아는 CEO 주최의 Investor Day 개최. 주요 발표내용은 중장기 사업계획 및 PBV 전략, 자율주행 및 보스턴 다이나믹스에 대한 타임라인. 자율주행/보스턴 다이나믹스 모두 2029년을 유의미한 사업전개 시점으로 언급. 발표 당일 주가 부진이 겹치는 현상이 나타났으나, 이는 발표내용 자체에 대한 검증보다는 일시적으로 집중된 과도한 기대감의 정상화 과정에서 나타난 현상으로 판단. 주가 자체는 2026년 기준 P/E 6배에 불과하고, 최근 나타나고 있는 전기차 판매량 급등세를 감안하면 기본적으로 높은 안전마진을 보유하고 있음. 금번 이벤트로 로봇/자율주행 불확실성에 대한 방향성이 명확해진 것으로 판단. 기존 투자의견 BUY 및 최선호주 의견과 적정주가 25만원 유지

• 2026년의 경우 자율주행사업부(AVP) 주도의 42Dot과 Motional간의 설계 통합 원년으로 해석. 최근 현대차그룹은 자율주행사업 리더십 교체를 통해 그룹사내 센서 및 설계 통합이 가속화되기 시작. Nvidia의 하이페리온 아키텍쳐를 바탕으로 기아 기준 2029년 Lv 2++ 급 시내자율주행 상용화를 발표. 기아의 경우 이미 PV5를 통해 SDV를 적용하고 있어, 그룹사내 SDV 선행적용이 사실상 이뤄지고 있음

● BD에 대한 로드맵이 선명해진다

• Boston Dynamics(이하 BD)는 오는 2029년을 기점으로 2.8만대 양산물량을 발표. 현대차그룹의 미국공장내 배치를 발표. 총 물량은 현대차그룹 안에서 대부분 소화될 전망이며, 가격 경쟁력 자체는 글로벌 경쟁환경 감안시 추가 점검은 필요해 보임

• 다만, BD는 현대모비스를 중심으로 예상대비 공급망 구축이 원활히 이뤄지고 있음을 언급. 정황상 2026년 말이면, 현대모비스를 중심으로 공급망 구축이 완료되고, 이후 2027년에는 생산거점 주체가 명확해질 것으로 판단. 당사의 경우, 2026년 말 전 BD의 자금조달이 이뤄지는 시점에서 생산거점 및 로봇의 배치에 대해 더욱 세밀한 업데이트가 가능해 질 것으로 기대

● 2030년 글로벌 판매량 413만대, M/S 4.5% 목표

• 2026년 판매계획은 총 도매 판매 335만대(YoY +6.8%), xEV 112.2만대(YoY +45%). 세부적으로는 EV 40.0만대(YoY +61%), HEV 69.1만대(YoY +48%)를 반영했으며, 친환경차 중심의 판매 성장과 전동화 믹스 확대를 바탕으로 글로벌 시장점유율 3.8% 달성을 목표로 제시. 아울러 2030년 글로벌 판매 목표는 413만대, M/S 4.5%로 제시

Q&A 정리

Q	**중동 전쟁 영향과 원자재 비용 부담은 어느 정도인지?**
A	핵심 변수는 3개월 내 종료 여부. 3개월 내 종료 시 중동 판매 차질은 약 4만대 수준으로 추정하며, 타 지역에서 절반 정도 만회 가능 판단. 1분기 글로벌 수요는 약 7% 감소했으나 기아는 판매 3.7% 증가. ICE 둔화는 HEV와 EV 증가로 상쇄 중이며, 환율 상승 효과가 원자재 부담을 상당 부분 흡수하고 있어 연초 손익 목표 유지 가능. 유가 100달러 지속 시 연간 1500~2000억원 수준의 추가 부담
Q	**자율주행 사업에서 엔비디아, AVP, 42dot의 역할 분담은 무엇인지?**
A	엔비디아는 SoC와 자율주행 솔루션 제공 역할. 이를 통해 양산차 출시 속도와 데이터 확보 속도를 동시에 높이는 구조. AVP와 42dot은 SDV 전반의 하드웨어, 운영체계, 소프트웨어, AI를 담당하는 원팀 체제. AVP는 양산, 안전, 인증, 법규 대응 중심. 42dot은 소프트웨어와 AI 혁신 중심 역할
Q	**데이터센터 운영 주체와 데이터 유니온의 의미는 무엇인지?**
A	운영 주체 자체보다 활용 방식이 핵심. 대규모 학습을 위해 필요한 것은 충분한 데이터, 자체 모델 구조, 자체 트레이닝 코드이며, 그룹 내부에는 이미 해당 역량을 확보. 데이터 유니온은 모든 데이터를 무작정 합치는 개념이 아니라, 호환 가능한 센서 타입과 장착 위치에서 수집된 데이터를 표준화해 상호 활용하는 구조. 하이페리온 계열 표준 센서셋 확산 시 모셔널, 42dot, 현대차, 기아 간 데이터 활용 범위가 넓어지는 그림
Q	**현지화율 확대가 관세 영향을 얼마나 상쇄할 수 있는지?**
A	미국 내 생산능력과 멕시코 연계 물량까지 감안하면 미국 수요 대응력은 상당 수준 확보된 상태. 다만 관세 방어력은 완성차보다 부품 현지화 수준이 더 중요. 부품별로 한국 조달과 현지 조달의 경제성이 달라 일률적인 수치 제시는 어려움. 기본 방향은 현지 공급망 확대이되, 가격 차가 큰 품목은 한국 조달 유지 가능성도 열어둠. 결국 차종별 물량, 수익성, 부품별 원가 구조에 따라 전략이 달라짐
Q	**유럽 판매 성장 목표를 어떻게 달성할 것인지?**
A	기존 부진의 핵심 배경은 씨드 단종에 따른 15만대 수준 공백. 올해부터는 작년 출시한 EV의 풀이어 효과와 EV5, EV4, EV2 순차 투입으로 턴어라운드 진행 중. 중장기 증가분 24만대 중 14만대는 PBV, 나머지 10만대는 EV 풀라인업에서 달성한다는 구상. 즉 유럽 전략의 핵심은 EV 라인업 확대와 PBV 신세그먼트 진입의 병행
Q	**아트리아와 하이페리온은 어떻게 연결되는지?**
A	아트리아는 비전 중심, 하이페리온은 카메라, 레이더, 라이다를 포함한 확장형 센서 구조. 방향 전환이라기보다 기존 비전 자산 위에 센서별 강점을 결합하는 확장 전략에 가까움. 핵심은 모든 센서를 한 번에 다 쓰는 것이 아니라, 양산차에는 비용 효율적인 서브셋을 적용하고 향후 상위 자율주행 단계로 갈수록 센서를 확장할 수 있는 구조 확보
Q	**구글 딥마인드와 엔비디아 협업은 충돌 없이 병행 가능한지?**
A	충돌보다 병행 파트너십 구조. 자율주행은 내재화와 글로벌 파트너십을 병행하는 2-Track 구조로, BD는 Google DeepMind와 NVIDIA를 모두 전략적 AI 파트너로 제시. 즉 엔비디아는 인프라와 컴퓨팅 축, 딥마인드는 Physical AI와 VLA 공동개발 축으로 역할이 다름
Q	**2030년 아틀라스 3만대 수준 판매가 현실적인지?**
A	외부 판매보다 내부 수요 기반 확대가 우선. HMG 시설 내 2.5만대 내부 수요를 이미 확보했고, 적용 영역도 반복 작업, 고강도 작업, 중량물 작업 등으로 구체화. 초기에는 HMGMA와 Kia Georgia 중심 배치, 이후 글로벌 확산 구조로 이해하는 것이 적절. 즉 3만대는 외부 판매 전제보다는 내부 수요와 단계적 배치 확대 전제에 가까운 숫자

Q	**구글과 엔비디아 협력에 따른 비용 구조는 어떻게 봐야 하는지?**
A	구체적인 라이선스 구조나 구독 모델은 공개하지 않았고, 협상 진행 중. 현재 단계에서는 비용보다 기술 확보와 파트너십 구조 정립이 우선순위
Q	**알파마요 적용 시 기아의 차별화 포인트는 무엇인지?**
A	핵심은 외부 솔루션 도입 자체보다 데이터 내재화와 안전성 확보. 단순 구매형 솔루션만으로는 차별화가 쉽지 않지만, OEM이 직접 차량 데이터와 제어권을 확보하면 신뢰성과 안전성이 차별화 포인트. 아트리아는 기능 측면에서 기본 틀을 갖춘 상태로 보이며, 향후 양질의 데이터 축적과 소프트웨어 빌드 체계 고도화가 성능 개선의 핵심 변수
Q	**가상 데이터와 물리적 데이터의 차이는 어떻게 봐야 하는지?**
A	현 시점에서는 실주행 데이터의 가치가 여전히 높음. 다만 파운데이션 모델이 고도화되고 실제 안전 관련 데이터가 축적될수록 가상 데이터의 유효성도 높아질 수 있음. 결국 장기적으로는 실데이터와 생성 데이터의 병행 활용 구조로 진화할 가능성이 높음
Q	**주주환원 정책은 배당 중심 기조가 이어지는지?**
A	기본 원칙은 재무구조 강화, 투자, 주주환원의 균형 배분. 당장 자사주 매입과 소각을 크게 확대하기보다는 재무구조와 투자도 함께 고려. 2026년부터 2028년 TSR 35% 이상, 배당 25%, 자사주 10% 방향을 제시하고 있어 배당 중심 기조 속 자사주 매입 병행 가능성은 열어둔 상태
Q	**BD의 CEO 교체는 어떻게 봐야 하는지?**
A	큰 방향성 훼손은 없음. CEO 교체 자체보다는 생산 준비와 현장 배치 로드맵의 실행 여부가 더 중요
Q	**중국 로봇 업체와 비교한 아틀라스의 가격 경쟁력과 양산 속도는 어떻게 봐야 하는지?**
A	회사의 시각은 단순 가격 경쟁보다 유용성과 신뢰성 확보가 우선. 단가를 빠르게 낮추기보다 실제 현장에 투입 가능한 성능, 내구성, 공급망, 제조 확장 체계를 갖추는 것이 선행 조건. 현대모비스 기반 차세대 액츄에이터, HMG 구매력과 공급망, RMAC 기반 데이터 축적 강조, 규모의 경제는 공급망과 현장 검증이 우선
Q	**TMED2의 효율성 개선과 원가 개선 포인트는 무엇인지?**
A	TMED2는 성능 약 4.3%, 연비 약 4% 개선이 핵심. 텔루라이드 2.5T 하이브리드 기준 열효율 41%, 차세대는 43%까지 개선 계획. 성능과 연비 개선은 MSRP 반영력과 수익성 개선으로 연결 가능하며, 판매 물량 증가에 따른 규모 효과까지 더해져 기존 하이브리드보다 유리한 수익 구조 기대 가능
Q	**2030년 마진 구조는 어떻게 변화할 것인지?**
A	ICE는 안정적 수익성 유지, 하이브리드와 EV는 현재보다 수익성 개선 가능성이 높다는 방향성. 배경은 판매 물량 증가, 소싱 다변화, 배터리 원가 개선, 공급망 최적화, 고정비 구조 개선.
Q	**휴머노이드 생산성은 어떤 산업에서 먼저 검증될 것인지?**
A	가장 현실적인 적용처는 자동차 공장, 특히 의장 공정. 공장에 고정형 로봇이 이미 자리잡았고 사람의 이동성과 유연성이 필요한 작업에서 적용 가치가 높음. 초기에는 반복 작업, 고강도 작업, 중량물 작업 중심으로 투입되고, 이후 다른 OEM과 산업으로 확산하는 그림
Q	**중국 EV 업체 대비 원가 경쟁력은 어떻게 가져갈 것인지?**
A	중국 업체와의 가격 차는 시장별로 의미 있는 수준으로 존재하지만, 이를 일정 수준까지 축소하며 경쟁하겠다는 방향. 다만 단순 가격 경쟁보다는 하이브리드, PBV, SDV, 로보틱스까지 포함한 포트폴리오 차별화가 핵심
Q	**SDV 아키텍처는 장기적으로 중앙집중형으로 가는지?**
A	중앙집중형은 배선 단순화와 중량 절감 장점이 있지만, 자동차는 안전과 리던던시가 중요해 절대적인 정답은 아님. 따라서 완전 중앙집중형으로 직행하기보다는 안전성과 원가, 기능 확장성을 함께 고려한 단계적 구조로 보는 것이 적절

Compliance Notice

당사는 본 자료를 기관투자가 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다. 당사는 본 자료 발간일 현재 해당 기업의 인수·합병의 주선 업무를 수행하고 있지 않습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 자료에서 추천한 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 당사는 본 자료 발간일 현재 해당 기업의 계열사가 아닙니다. 당사는 동 종목에 대해 자료작성일 기준 유가증권 발행(DR, CB, IPO, 시장조성 등)과 관련하여 지난 12개월간 주간사로 참여하지 않았습니다. 당사는 상기 명시한 사항 외에 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다. 본 자료를 작성한 애널리스트 및 그 배우자는 발간일 현재 해당 기업의 주식 및 주식 관련 파생상품 등을 보유하고 있지 않습니다. 본 자료의 조사분석담당자는 어떠한 외부 압력이나 간섭 없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성하였습니다. 본 자료는 '나눔스퀘어'와 '아리따 글꼴'을 사용하여 작성하였습니다

투자등급 비율

BUY : 88.7%	HOLD : 11.3%	SELL : 0.0%

투자등급 관련사항

아래 종목투자의견은 향후 12개월간 추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 기대수익률을 의미
· BUY: 추천기준일 종가대비 +15% 이상.
· HOLD: 추천기준일 종가대비 -15% 이상~ +15% 미만.
· SELL: 추천기준일 종가대비 -15% 미만.

투자 의견이 시장 상황에 따라 투자등급 기준과 일시적으로 다를 수 있음
동 조사분석자료에서 제시된 업종 투자의견은 시장 대비 업종의 초과수익률 수준에 근거한 것으로, 개별 종목에 대한 투자의견과 다를 수 있음
· Overweight: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률을 상회할 것으로 예상하는 경우
· Neutral: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률과 유사할 것으로 예상하는 경우
· Underweight: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률을 하회할 것으로 예상 경우

주) 업종 수익률은 위험을 감안한 수치