COMPANY UPDATE

2026. 4. 10.

EV/모빌리티팀

임은영 팀장
esther.yim@samsung.com

김현지 Research Associate
hyunzi.kim@samsung.com

리서치센터 리포트
바로가기

기아 (000270)

CEO Investor Day: 이륙 준비 완료

- 글로벌 수요 정체 상황에서 하이브리드와 PBV 판매로 2026년 335만 대 및 2030년 413만 대 판매 목표.
- SDV는 엔비디아와 협업을 통해 2028년 초에 양산 시작. 데이터 공유를 통해 모델 내재화도 추진하는 투 트랙 전략. 자체 데이터센터 구축이 AI 기술 내재화의 근거.
- 로봇은 기존 발표 재확인. 로봇 생산 공장 주체와 2030년 이후 확대 계획 미제시로 실망 반응. 다만 이는 현대차 행사에서 발표 예상.

▶ 종목 정보

BUY

목표주가	230,000원	52.8%
현재주가	150,500원	
시가총액	58.8조원	
주식수 (유동주식 비중)	390,412,998주 (60.4%)	
52주 최저/최고	82,000원/206,000원	
60일-평균거래대금	2,911.0억원	

▶ 수익률

	1개월	6개월	12개월
기아 (%)	-1.9	44.4	79.6
Kospi 지수 대비 (%pts)	-10.8	-11.3	-28.7

▶ 주요 전망치 변화

(원)	신규	기존	증감
투자의견	BUY	BUY	
목표주가	230,000	270,000	-14.8%
2026E EPS	22,790	22,790	0.0%
2027E EPS	24,439	24,439	0.0%

▶ 컨센서스

커버 증권사 수	26
목표주가	213,846
추천 점수	4.0

※ 추천점수: 4 이상 → BUY, 3 → HOLD, 2 이하 → SELL

WHAT'S THE STORY

중동 전쟁 영향: 3개월 이내에 종료 시 중동 지역 판매 손실은 약 4만 대로, 다른 지역에서 50% 정도는 상쇄 가능.

- **원자재 가격 부담, 원화 약세로 상쇄 가능:** 유가가 100달러 수준에서 유지 시 연간 1500~2천억원 수준의 원가 부담 발생. 그러나, 원화 약세(사업 계획 환율 원/달러 1,370원)로 상쇄 가능.

2025년 대비 글로벌 수요 전망 하향 조정: 9,250만 대 → 9,210만 대(CAGR 1.4%). 2026년 수요는 8,710만 대.

- **기아 글로벌 판매 목표**: 2026년 335만 대(+6.8%YoY)로, M/S 3.8%. 2030년 413만 대(CAGR 5.4%)로, M/S 4.5%
- **파워트레인 판매 목표:** 2026년 하이브리드 69만 대(+47.8%YoY), EV 40만 대(+31%YoY). 2030년 하이브리드 115만 대(CAGR 13.6%), EV 100만 대(CAGR 25.7%)
- **PBV 판매 목표:** 2025년 4분기 출시로 8,500대 판매. 2026년에 유럽 출시로 5.4만 대. 2030년 23.2만 대 목표

(다음 페이지에 계속)

SUMMARY FINANCIAL DATA

	2025	2026E	2027E	2028E
매출액 (십억원)	114,141	124,297	128,499	133,762
영업이익 (십억원)	9,078	10,290	11,117	12,011
순이익 (십억원)	7,554	8,897	9,541	10,407
EPS (adj) (원)	19,111	22,790	24,439	26,657
EPS (adj) growth (%)	-21.7	19.2	7.2	9.1
EBITDA margin (%)	10.3	10.4	10.6	10.7
ROE (%)	12.9	13.8	13.5	13.3
P/E (adj) (배)	6.4	6.6	6.2	5.6
P/B (배)	0.8	0.9	0.8	0.7
EV/EBITDA (배)	2.4	2.6	2.0	1.3
Dividend yield (%)	5.6	4.7	5.0	5.0

자료: 기아, 삼성증권 추정

- **재무 목표:** 2026년 매출 122조원(+7%YoY) 및 영업이익 10.2조원(+12%YoY)으로, OPM 8.3%. 2030년 매출 170조원(CAGR 8.6%) 및 영업이익 17조원(CAGR 13.6%)으로, OPM 10%.
- **주주 환원 정책:** 총 주주 환원율 35%. 배당 성향은 25%, 자사주는 10% 비중으로 운용. 최소 배당금 5천원.

자율주행, 투 트랙 전략: 2028년 초에 엔비디아의 알파마요와 하이페리온 플랫폼을 적용하여 양산 시작. 42Dot에서 개발한 추론 모델 아트리아 AI는 고도화하여 2030년 이후 적용 예상.

- **SDV 로드맵:** 2026년 3분기에 Pace Car 양산으로 데이터 축적 시작. → 2027년 말 현대차/기아 각각 SDV 적용 차량(B세그먼트 SUV) 개발 완료 → 2028년 초에 현대차/기아 SDV 차량 출시. 빠른 데이터 축적을 위해 다른 양산차에도 적용 추진→ 2029년 고속도로/ 도심 자율주행(Level 2++) 탑재 → 2030년 로보택시 운행(Level 4)
- **Sensor Suite 표준화, 데이터 공용화:** Sensor Suite의 표준화는 모든 차량의 카메라 화각, 레이더 조사범위, 설치 높이 등을 표준화한다는 의미. 이렇게 하면, 비전 중심의 차에서 수집한 도로 영상 데이터나, 라이다/레이더가 다 달린 차에서 수집한 정밀 거리 데이터가 모두 같은 좌표계와 포맷을 갖게 됨(차량 크기에 따른 값의 차이는 표준데이터 값으로 실시간 보정). 어떤 차에서 뽑아온 데이터이든 하나의 거대한 학습용 데이터 풀에 넣을 수 있음. 또한 각 센서의 최대 역량을 이해할 수 있게 됨.

  엔비디아의 하이페리온 플랫폼은 라이다, 레이다, 비전을 모두 사용. 반면, 그동안 현대차의 자율주행기술은 비전 중심으로 개발. 그러나, Data suite을 표준화하면, 서로 데이터를 공용으로 사용할 수 있음. 또한 엔비디아의 하이페리온을 도입하는 다른 회사의 데이터도 현대차가 사용할 수 있게 됨.
- **센서 기술 융합, 자율주행 레벨에 따라 센서 탑재 유연성:** 현재 현대차그룹의 센서 기술 개발의 방향성은 각 센서의 강점을 최대한 끌어내고, 다른 센서가 약점을 보완하는 방식. 양산차의 원가를 고려하여 비전 센서만 써서 Level 2를 하는 경우도 있고, 모든 센서를 써서 Level 4 로보택시를 구현할 수도 있게 될 것.
- **자율주행 AI 모델 내재화 전략:** 자율주행 AI 모델을 구축하고, 라이센싱 할 수 있는 업체는 테슬라, 엔비디아를 포함하여 글로벌에 5~6개 회사로 압축 예상.

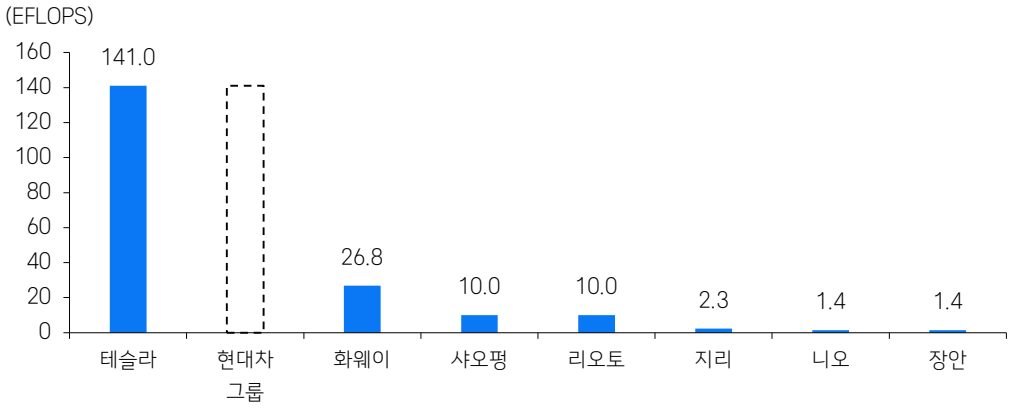
  현대차그룹은 초기에는 엔비디아 모델을 적용하여 SDV 차량을 출시하지만, 데이터 축적과 학습을 통해 자체 모델도 개발. 현대차 그룹 내부에는 대규모 데이터를 학습할 수 있는 코드와 트레이닝 구조가 이미 갖추어져 있음.

  이에 따라, 자체 모델 고도화의 핵심은 데이터 축적 속도와 훈련. 엔비디아 플랫폼을 적용한 차량에서 나오는 데이터는 엔비디아와 공유. 동시에 엔비디아 플랫폼을 사용하는 다른 메이커(벤츠, Geely 등)와도 데이터 공유하기 때문에, 2028년 이후 훈련 속도는 매우 빠르게 진행될 전망.
- **자체 데이터 센터 구축의 의미:** 현재 테슬라 수준의 데이터 센터 역량을 구축하려는 회사는 현대차그룹 뿐. 대부분의 회사는 외부 소프트웨어를 라이센싱해서 사용할 것으로 예상되며, 이는 결국 상품성과 손익 차이로 연결될 것.
- **42Dot와 AVP 본부에 엔비디아 젠슨 황의 업무 스타일(Extreme Co-design)이식:** 젠슨 황은 특정 팀에 이슈가 발생하면, 60명의 팀리더를 한자리에 모아서 회의. 부분 간의 사일로를 없애고, 하드웨어와 소프트웨어가 분리되지 않고 최적화, 회사의 전략적 맥락과 의사결정 과정을 똑같이 공유하기 위함. 박민우 사장은 엔비디아 자율주행 사업부에서 9년 근무. 1주일에 한번씩 42Dot과 AVP본부의 팀 리더들과 함께 회의하여 의사결정을 하고 스택을 만들어 가고 있음. 42Dot은 소프트웨어 담당, AVP는 하드웨어 담당으로, 2029년에 풀스택 SDV 모델 완성을 목표로 하고 있음.

보스턴다이내믹스, 2028년 양산 시작: 구글 딥마인드와 엔비디아와 협력하여 지능 개발 중.

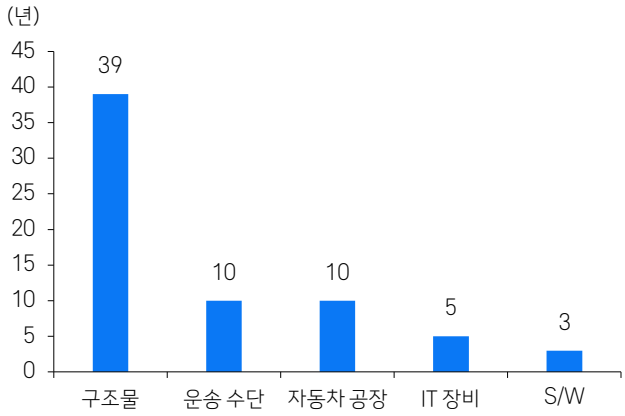
- **생산 주체와 투자 규모는 조만간 발표:** 가칭 'Robotics America' 법인을 통해 생산할 것. 2028년에 양산을 시작하고, 현대차/기아 미국 공장에 투입. 생산 Capa가 3만 대이며, 생산 대수는 2.5만 대 목표. 물류, 서비스 향으로 외부고객 확대 추진. 2030년 이후 규모는 아직 미정. 미국에 투입될 로봇은 미국에서, 한국에 투입될 로봇은 한국에서 생산하는 것이 적합.
- **구글 딥마인드와 협업:** 공동 연구의 기초 작업을 진행 중. 양측 팀이 역할과 책임, 엔지니어링 시스템을 구축하고 있음. VLA 모델 중심의 연구 로드맵을 공동 개발 중이며, 현대차그룹 제조시설을 함께 방문하면서 실제 적용 방향을 검토 중. 로봇을 동작시키는 하위 제어레벨은 보스턴다이내믹스가 개발.
- **구글 딥마인드와 엔비디아와의 역할 분담:** 로봇의 AI시스템은 단순 VLA모델 하나가 아니라, 에이전틱 파트까지 포함된 복합 시스템임. 엔비디아는 아틀라스의 핵심 컴퓨팅 플랫폼인 Thor시스템 제공. 카메라 파이프라인, 운영 체제, 제어 루프, 머신러닝 루프 등 전체 로봇 플랫폼 소프트웨어를 엔비디아 플랫폼 위에서 구동하는 작업을 진행 중. VLA 모델은 보스턴다이내믹스와 구글딥마인드가 공동개발하고, 최상위 추론 모델은 구글 딥마인드가 개발.

테슬라/현대차그룹/중국 전기차: Computing power



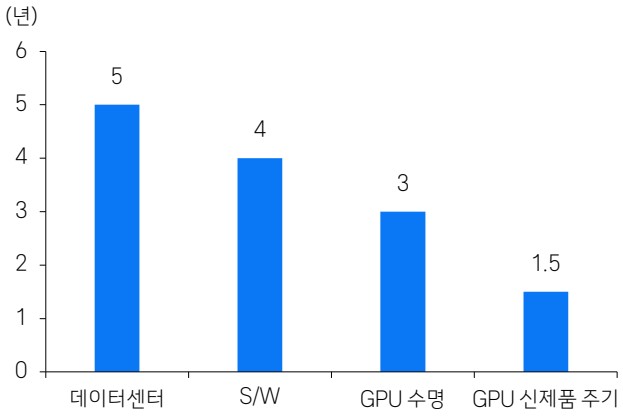
자료: CITIC, 삼성증권

Capex 대상, 세법상 내용 연수



자료: 법인세법, 삼성증권

데이터센터 사용 연한



자료: Nvidia, 삼성증권

주요 Q&A

로보틱스 관련 Q&A

- **Q. 아틀라스 양산 시점·규모·거점:** 아틀라스 양산은 신규 법인 Robotics America를 통해 추진. 2028년부터 양산형 모델 샘플링을 시작하고, 여러 차례 테스트 배치를 거쳐 생산을 점진적으로 확대할 계획. Robotics America의 지분 구조는 아직 확정되지 않았으며 추후 공개 예정

  아틀라스 생산 관련, 로봇 생산 회사에 기아도 참여할 계획이며, 미국 수요는 미국 생산, 한국 수요는 한국 생산이 바람직하다는 방향으로 내부 검토 중임.

- **Q. 구글 딥마인드 협업 진전 사항:** 구글 딥마인드와의 협업은 시작 3개월 시점으로, 아직은 공동 연구의 기초작업을 진행 중임. 양측 팀이 역할과 책임, 엔지니어링 시스템을 정렬하는 작업을 하고 있으며, 전반적으로 협업은 순조로운 상태. VLA(비전·언어·액션) 모델 중심의 연구 로드맵을 공동 개발 중이며, 현대차그룹 제조시설을 함께 방문하면서 실제 적용 방향을 검토 중.

  Q. 구글 딥마인드와 엔비디아 협업 시 충돌 여부: 보스턴다이내믹스는 아틀라스 프로토타입 샘플 생산 확대와 데이터 수집을 병행 중이며, 시스템 아키텍처도 공동 설계 중임. 로봇 AI 시스템은 단순 VLA 모델 하나가 아니라, 에이전틱 파트까지 포함된 복합 시스템임. 엔비디아와 딥마인드의 협업은 충돌하지 않음. 엔비디아는 아틀라스의 핵심 컴퓨팅 플랫폼인 Thor 시스템 온 모듈을 제공하고, 딥마인드는 자체 디바이스 컴퓨팅를 제공하지 않기 때문에 역할이 분리.

  보스턴다이내믹스는 Thor 시스템을 가장 먼저 도입한 파트너 중 하나로, 카메라 파이프라인, 운영체제, 제어 루프, ML 루프 등 전체 로봇 플랫폼 소프트웨어를 엔비디아 플랫폼 위에서 구동하는 작업을 진행 중. 그 상단에서 딥마인드와 공동 개발하는 머신러닝 모델이 고성능으로 동작하도록 최적화 중임.

  Q. 아틀라스 2030년 3만 대 판매 가정의 현실성: 아틀라스 3만 대는 Robotics America 설비의 생산능력 목표를 의미하며, 연도별 실제 판매 목표를 공개한 것은 아님. 현대차그룹 미국 공장 외에도 외부 산업 고객 대상으로 폭넓게 판매할 계획이며, 외부 고객 수요가 상당한 비중을 차지할 전망. 내부 수요는 안정적인 초기 수요를 제공하며, 공급망을 더 견고하게 구축하게 해주는 전략적 의미.

- **Q. 구글·엔비디아 비용 구조:** 구글·엔비디아와의 비용 구조는 아직 협상 중. 내년경 공개 전망.

- **Q. 보스턴다이내믹스 리더십 변화 배경?** BD의 CEO 교체는 CES 직후가 가장 적절한 시점이라고 판단했기 때문. 전임 CEO는 창업 초기부터 회사를 이끌어온 리더였고, CES 행사가 매우 성공적으로 마무리되면서 회사가 자립적으로 성장할 수 있는 시점이라고 판단해 변화가 이뤄짐. 이후 조직 내 일부 변화도 있었으나, 이는 조직 단계 수 등과 관련된 비교적 경미한 변화.

- **Q. 중국 로봇업체와의 원가 경쟁:** 중국 로봇업체와의 원가 경쟁력은 매우 중요하게 보고 있음. 신형 아틀라스는 보스턴다이내믹스가 설계한 로봇 중 가장 단순한 구조를 갖췄고, 고성능·신뢰성·원가 경쟁력의 균형 측면에서 가장 성숙한 설계라고 평가함. 여기에 현대차그룹의 공급망 관리 역량과 모비스 협업이 결합돼 중국 시장과 비교해도 충분히 경쟁할 수 있는 기반이 있다고 봄.

- **Q. 아틀라스 양산 일정 관련:** 양산 일정을 더 앞당기지 않는 이유는 고객에게 실질적인 가치를 제공하는 완성도 높은 제품을 내놓는 것이 더 중요하기 때문. AI 측면에서는 실제 생산 시설에서 유용한 작업을 수행할 수 있도록 추가 개발이 필요하고, 하드웨어 측면에서도 자동차 수준의 신뢰성을 확보하려면 반복적인 데이터 축적과 설계 개선 시간이 필요함. 따라서 출시 시점에는 적정 원가와 신뢰성, 실사용 가능성을 모두 갖춘 성숙한 플레이어가 되는 것을 목표로 함.

- **Q. 휴머노이드의 생산성 평가:** 휴머노이드의 경제성은 사실 가격뿐 아니라 실제 생산성이 함께 고려돼야 함. 초기에는 생산시설 내 파츠 물류, 시퀀싱 업무에 집중할 계획. 이러한 작업은 부품 종류가 다양하고 모델연도 변경에 따라 자주 바뀌기 때문에 기존 고정형 자동화로 대응하기 어려운 영역임.
- **Q. 아틀라스 타깃 시장:** 자동차 제조업에서 먼저 적용하겠지만, 핵심은 특정 산업보다도 로봇이 수행할 수 있는 스킬 셋에 있음. 자동차 공장의 부품 물류 스킬은 대부분의 제조업 조립 공정에 공통 적용 가능하며, 이후 물류 산업, 서비스 산업 등으로 확장 가능함.

  자동차 공장은 이미 프레스, 차체, 도장, 의장 대부분 공정에 고정형 로봇이 폭넓게 도입돼 있음. 휴머노이드는 특히 의장처럼 사람이 이동하며 작업하는 영역에서 사람과 협업하는 형태. 반복 작업, 중량물 작업, 위를 보며 작업하는 공정 등 인체 부담이 큰 영역부터 활용 가능성이 높다고 판단. 초기에는 물류 영역의 휴머노이드와 의장 공정용 아틀라스를 병행 개발하고, 이후 더 복잡한 작업으로 확장할 계획.

  궁극적으로는 사람이 무리하지 않고 위협받지 않으면서 협업할 수 있는 안전한 로봇을 만드는 것이 핵심 과제. 자동차는 파일럿 공장에서 사전 조립을 검증한 뒤 양산 공장에 투입하듯, 아틀라스도 파일럿 공장에서 작업 검증 후 서배나 공장, 조지아 공장, 글로벌 공장으로 확산하는 경로를 상정하고 있음. 이 경로가 검증되면 다른 OEM들도 유사한 생산 시스템을 갖고 있기 때문에 수요가 빠르게 확산될 수 있다고 봄.
- **딥마인드와 Co-desing, Co-develop 개념:** 딥마인드와의 코디자인 구조는 아직 세부 공개가 어렵지만, AI 시스템은 단일 VLA 모델이 아니라 저수준 제어, 중간 수준 VLA, 고수준 추론·에이전트의 3개 블록으로 구성됨. 각 블록은 공동 학습될 수 있으나 기능과 시간 축이 다르며, 데이터센터·온프레미스·온디바이스 컴퓨트 간 분배 구조까지 포함한 전체 아키텍처 설계는 BD가 주도적으로 논의하고 있음.

자율주행 관련 Q&A

- **Q. Data Union 개념:** 데이터 유니언은 자율주행 데이터가 인터넷 텍스트 데이터와 달리 특정 센서, 특정 마운팅 포지션, 특정 환경에서 수집된 데이터여야 활용 가능하다는 점에서 출발함. 그래서 표준화된 센서 스위트가 중요하며, 엔비디아 기반의 센서 셋은 다양한 시나리오를 지원하기 충분한 검증된 구성이므로 그룹 내 통합 가치가 크다고 판단함. 모셔널, 포티투닷, AVP, 현대차, 기아 등의 양산차에 동일 센서 체계를 통합하면 각 차량에서 수집되는 데이터를 상호 활용할 수 있게 됨. 중국, 미국, 유럽에서도 해당 센서 체계를 표준으로 도입하려는 기업들이 늘고 있어 향후 파트너십에 따라 데이터 상호 활용 범위가 확대될 가능성이 있음. 센서 데이터를 직접 공유하는 방식 외에도 파운데이션 모델 라이센싱 등을 통해 데이터의 간접적 효익을 얻는 방식도 가능함. 엔비디아, 현대차그룹, 다른 파트너와의 협업 속에서 파운데이션 모델 사용권 등도 풀어갈 수 있을 것으로 봄.
- **Q. 데이터센터 운영 주체:** 데이터센터 운영 주체는 단기적으로 유연하게 가져가고 장기적으로는 내재화할 방향. 핵심은 누가 운영하느냐 보다, 확보된 데이터셋을 어떻게 활용하고 자체 학습 모델과 트레이닝 코드 체계를 보유 하느냐에 있음. 현대차그룹 내부에는 대규모 데이터를 학습할 수 있는 코드와 트레이닝 구조가 이미 갖춰져 있음.
- **Q. 자율주행 전략(비전 vs. 센서 퓨전) 변화 여부:** 아트리아 AI는 비전 중심으로 개발됐고, 엔비디아 DRIVE Hyperion는 라이다·레이더·카메라·초음파 등 다양한 센서 타입을 포함함. 엔비디아 솔루션 도입이 방향 전환을 의미하는 것은 아니며, 기존 아트리아 AI의 소프트웨어 스택과 혼합 활용 가능한 구조임.

  원칙은 각 센서의 강점을 최대한 끌어내고 다른 센서가 약점을 보완하는 방식. 테슬라가 비전만으로 FSD를 구현한 것은 비전의 풀 포텐셜을 최대한 끌어낸 사례이며, 기아는 비전·레이더·초음파·라이다 각각의 포텐셜을 극대화한 뒤 이를 융합하는 방향을 지향함.

센서 스위트의 모든 센서를 반드시 다 사용할 필요는 없고, 중요한 것은 해당 제품이 그 센서 셋의 서브셋에 포함되는지 여부. 양산차에서는 원가를 고려해 필요한 센서 조합만 사용하고, 향후 L3~L4로 갈수록 라이다 등 추가 센서를 도입할 수 있는 유연성을 확보하는 구조임.

- **Q. 경쟁사들 또한 알파마요 적용 시 차별화 전략:** 알파마요 외에도 향후 4~5개의 유력 자율주행 소프트웨어 업체가 등장할 것으로 전망함. 단순 Buy 솔루션만 사용할 경우 고객이 체감할 정도의 큰 차별화는 어려울 수 있음. 다만 SDV 기반으로 차량의 모든 컨트롤을 확보하면 서스펜션, 주행 특성, 사용자 취향 대응 등에서 일부 차별화는 가능함.

  진정한 차별화는 Buy에서 내재화로 넘어가며, 얼마나 많은 데이터와 코너 케이스를 확보하느냐에 달려있음. 현대차그룹의 판매 대수와 누적 차량 데이터 규모를 감안하면, 향후 확보 가능한 데이터의 양과 가치가 매우 높을 것으로 봄. 궁극적으로 고객이 신뢰할 수 있는 안전한 자율주행차를 구현하는 것이 핵심 차별화 포인트이며, 이는 단순 바이 솔루션만으로는 어렵다고 봄.

- **Q.테슬라가 지적한 가상 데이터의 한계:** 테슬라가 가상 데이터의 한계를 지적한 부분은 현재 시점에서는 일정 부분 타당하지만, 1~2년 뒤에는 생성형 AI와 파운데이션 모델 발전 속도를 고려할 때 지금의 판단이 달라질 수 있음. 특히 세이프티 크리티컬 데이터, 보험사의 사고 데이터 등이 결합되면 생성형 AI 기반 가상 데이터의 가치가 크게 높아질 수 있음.

- **SDV 아키텍처의 중앙집중화 방향:** SDV 아키텍처는 중앙집중형이 반드시 정답이라고 보지는 않음. 도메인 아키텍처에서 중앙집중형으로 갈 경우 배선 단순화, 중량 절감, 차량 성격 변화 대응 등 장점이 있으나, 자동차는 안전과 리전던시(하나가 고장나도 시스템이 계속 작동하도록 하는 여분, 중복 설계)가 매우 중요함. 충분히 스케일러블하고 원가를 낮출 수 있으며, 소프트웨어 정의 차량의 핵심 기능을 구현할 수 있다면 반드시 완전 중앙집중형으로 갈 필요는 없다고 봄.

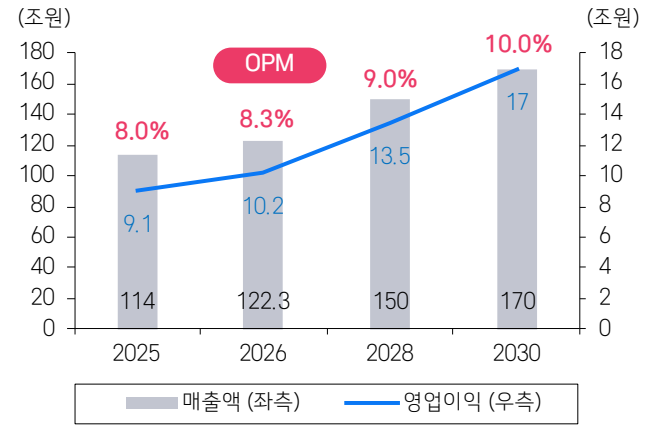
  2028년 기아 SDV 기반 차량은 완전 중앙 집중형이라기보다 거의 유사한 수준의 구조이며, 이는 선택의 문제라고 판단함. 현재 구상 중인 아키텍처는 안전과 이중화를 고려한 구조로서 충분히 SDV 역할을 수행할 수 있다고 봄. Zonal 구조 등으로 갈 경우 배선 중량 절감 등 장점은 있으나, 아직 자동차 생태계가 완전히 준비된 상태는 아니어서 즉시 모든 단가가 좋아지는 구조는 아니라고 판단함. 향후 SDV 생태계가 더 활성화되면 단가 절감과 개발 리드타임 축소, 시장 대응 속도 개선까지 가능할 것으로 기대.

기아 CEO Investor Day: 2025 vs. 2026 전략 변화

항목	2025 CID	2026 CID	변화
2030년 중장기 판매 전략			
글로벌 수요	9,250만 대	9,210만 대	-40만 대 하향
글로벌 판매	419만 대	413만 대	-6만 대 하향
글로벌 M/S	4.5%	4.5%	동일
친환경차 판매 목표			
친환경차 Total	233만 대 / 침투율 56%	215만 대 / 침투율 52%	-18만 대 하향, 비중 +4%p
EV	126만 대 (비중 30%)	100만 대 (비중 24%), M/S 3.8%	-26만 대 하향
xHEV	107만 대 (비중 26%)	115만 대 (비중 27%)	+8만 대 상향
HEV	99.3만 대	110만 대	+10.7만 대 상향
지역별 판매			
미국	111만 대, M/S 6.0%	102만 대, M/S 6.2%	-9만 대 하향, +0.2%p 상향
유럽	77.4만 대, M/S 5.0%	74.6만 대, M/S 4.8%	-2.8만 대 하향, -0.2%p 하향
인도	40만 대, M/S 7.4%	41만 대, M/S 7.6%	+1만 대 상향, +0.2%p 상향
2030년 재무 목표			
매출	170조원	170조원	동일
영업이익	18조원	17조원	1조원 하향
영업이익률	10%+α	10%	보수적 기조
중장기 투자 계획	**(2025~2029)**	**(2026~2030)**	
5개년 투자 계획	총 42조원, 미래사업 19조원	총 49조원, 미래 사업 21조원	총투자+7조, 미래 사업+2조 증가

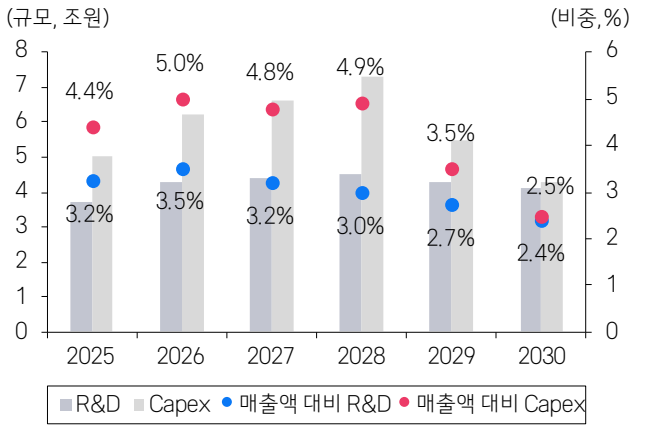
자료: 기아, 삼성증권

기아: 재무 가이던스



자료: 기아, 삼성증권

기아: 5개년 R&D 및 Capex

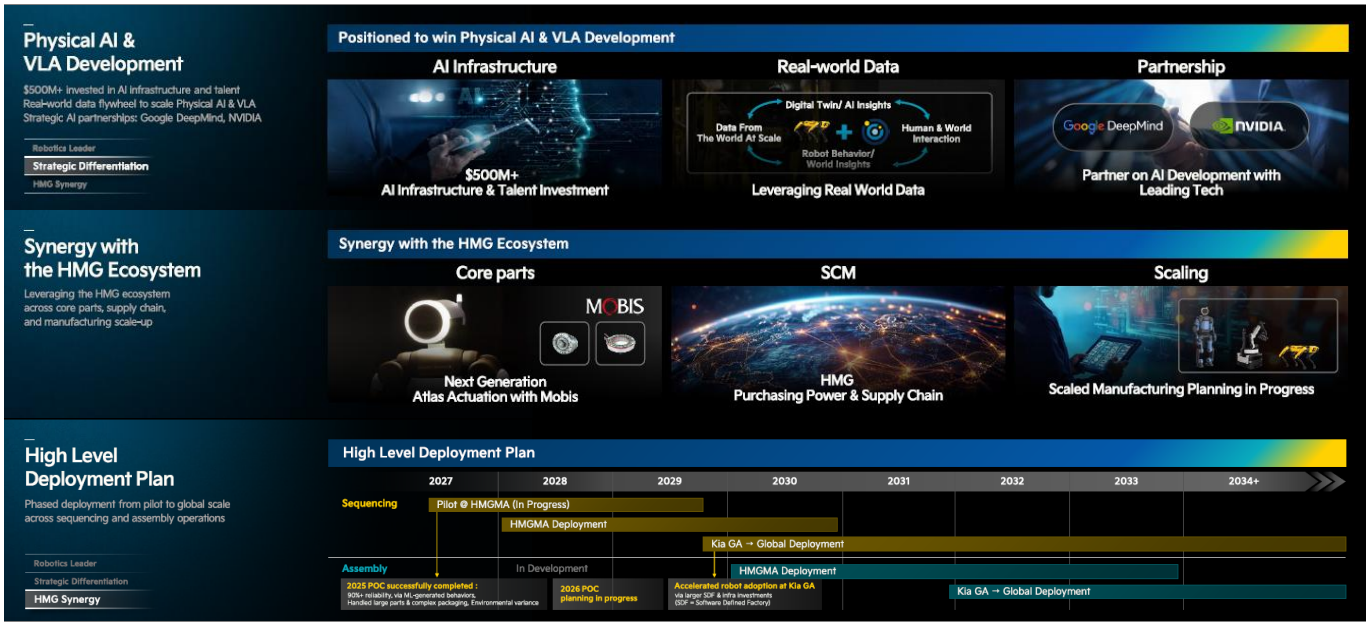


자료: 기아, 삼성증권

기아: SDV Pace Car 출시(2027)와 중장기 로드맵

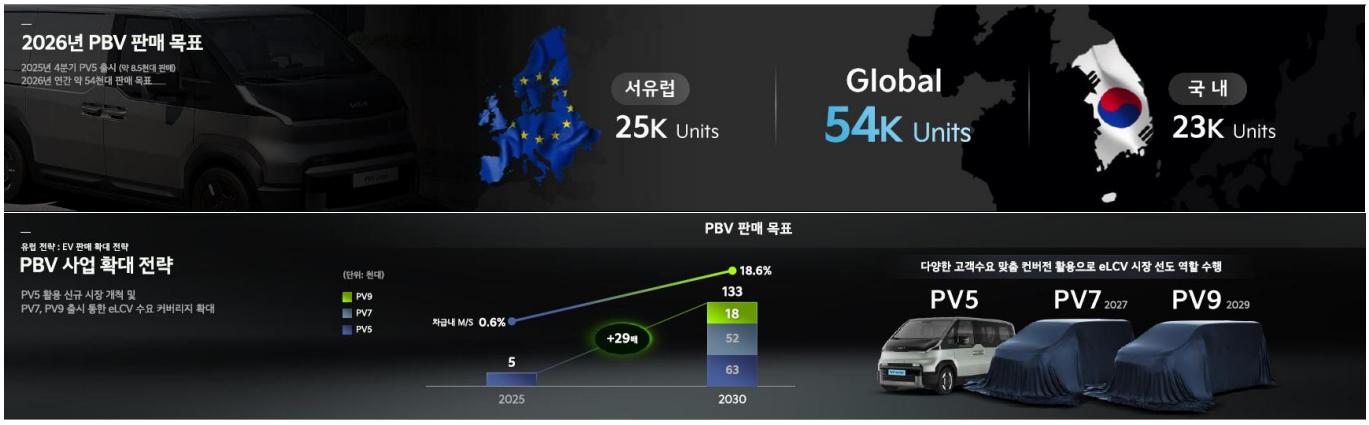
자료: 기아

Boston Dynamics: 그룹사 시너지와 중장기 로드맵



자료: 기아

기아: 유럽과 국내 eLCV 시장 중심 PBV 판매 전략



자료: 기아

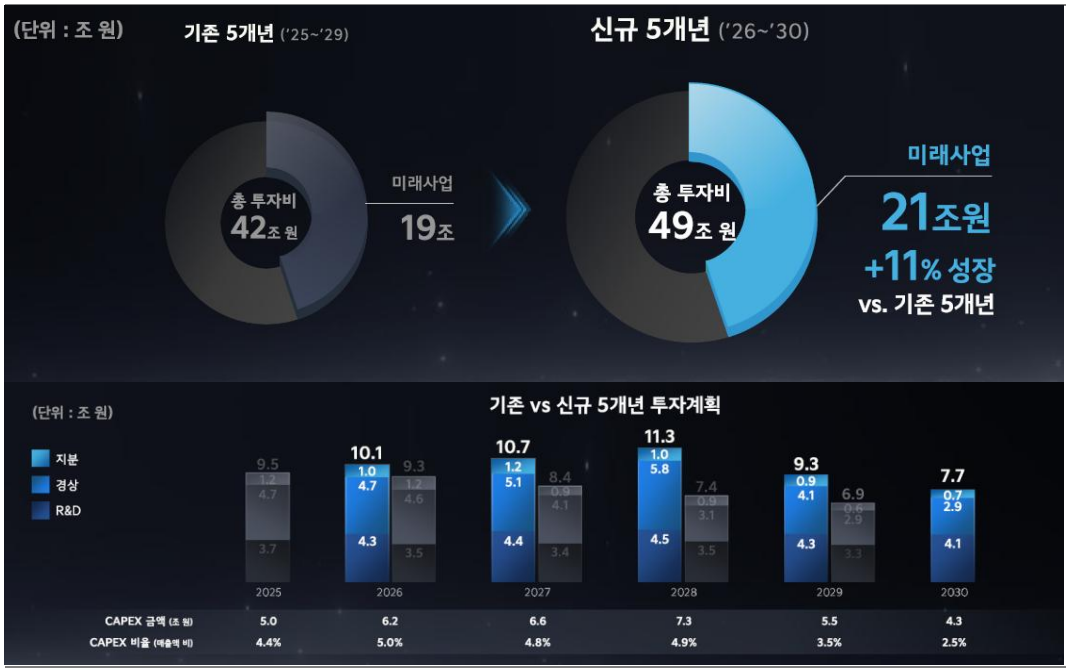
기아 신차 스케줄: 2030년까지 ICE 9종 / xHEV 10종 / EV 3종 출시

자료: 기아

기아: 주주 환원 TSR 35% 유지

자료: 기아

기아: 신규 5개년 투자 계획 (2026~2030)



자료: 기아

포괄손익계산서

12월 31일 기준 (십억원)	2024	2025	2026E	2027E	2028E
매출액	**107,449**	**114,141**	**124,297**	**128,499**	**133,762**
매출원가	82,678	91,633	100,515	104,002	107,570
매출총이익	**24,771**	**22,508**	**23,781**	**24,497**	**26,192**
(매출총이익률, %)	23.1	19.7	19.1	19.1	19.6
판매 및 일반관리비	12,104	13,430	13,491	13,380	14,181
영업이익	**12,667**	**9,078**	**10,290**	**11,117**	**12,011**
(영업이익률, %)	11.8	8.0	8.3	8.7	9.0
영업외손익	**833**	**1,163**	**1,734**	**1,777**	**1,865**
금융수익	1,351	1,300	1,051	1,301	1,621
금융비용	610	578	51	38	38
지분법손익	395	415	964	1,007	1,057
기타	-304	26	-230	-494	-775
세전이익	**13,500**	**10,241**	**12,023**	**12,894**	**13,876**
법인세	3,725	2,687	3,126	3,352	3,469
(법인세율, %)	27.6	26.2	26.0	26.0	25.0
계속사업이익	9,775	7,554	8,897	9,541	10,407
중단사업이익	0	0	0	0	0
순이익	**9,775**	**7,554**	**8,897**	**9,541**	**10,407**
(순이익률, %)	9.1	6.6	7.2	7.4	7.8
지배주주순이익	9,773	7,561	8,897	9,541	10,407
비지배주주순이익	2	-7	0	0	0
EBITDA	15,216	11,792	12,917	13,594	14,357
(EBITDA 이익률, %)	14.2	10.3	10.4	10.6	10.7
EPS (지배주주)	24,413	19,111	22,790	24,439	26,657
EPS (연결기준)	24,418	19,094	22,790	24,439	26,657
수정 EPS (원)*	24,413	19,111	22,790	24,439	26,657

재무상태표

12월 31일 기준 (십억원)	2024	2025	2026E	2027E	2028E
유동자산	**41,797**	**44,426**	**50,803**	**58,886**	**67,582**
현금 및 현금등가물	13,567	13,998	17,696	24,671	31,979
매출채권	3,561	3,552	3,868	3,999	4,162
재고자산	12,419	14,666	15,971	16,511	17,187
기타	12,251	12,210	13,268	13,705	14,253
비유동자산	**50,958**	**54,553**	**56,359**	**56,390**	**56,804**
투자자산	27,223	28,149	30,582	31,589	32,850
유형자산	17,928	19,934	19,875	19,398	18,992
무형자산	4,094	4,806	4,238	3,738	3,298
기타	1,713	1,664	1,664	1,664	1,664
자산총계	**92,756**	**98,979**	**107,162**	**115,276**	**124,386**
유동부채	**26,977**	**28,378**	**29,628**	**30,623**	**31,868**
매입채무	10,455	10,662	11,611	12,004	12,495
단기차입금	221	211	211	211	211
기타 유동부채	16,302	17,505	17,806	18,408	19,162
비유동부채	**9,938**	**9,410**	**10,130**	**10,428**	**10,802**
사채 및 장기차입금	2,176	979	979	979	979
기타 비유동부채	7,763	8,431	9,151	9,450	9,823
부채총계	**36,916**	**37,789**	**39,759**	**41,051**	**42,670**
지배주주지분	**55,831**	**61,188**	**67,401**	**74,222**	**81,714**
자본금	2,139	2,139	2,139	2,139	2,139
자본잉여금	1,760	1,771	1,771	1,771	1,771
이익잉여금	50,241	54,520	60,774	67,595	75,087
기타	1,691	2,758	2,716	2,716	2,716
비지배주주지분	**9**	**3**	**3**	**3**	**3**
자본총계	**55,840**	**61,190**	**67,404**	**74,224**	**81,717**
순부채	-15,303	-19,162	-24,712	-31,975	-39,645

현금흐름표

12월 31일 기준 (십억원)	2024	2025	2026E	2027E	2028E
영업활동에서의 현금흐름	**12,564**	**9,054**	**11,704**	**11,484**	**12,289**
당기순이익	9,775	7,554	8,897	9,541	10,407
현금유출입이없는 비용 및 수익	9,666	8,455	3,596	3,366	2,982
유형자산 감가상각비	2,010	2,070	2,060	1,977	1,906
무형자산 상각비	540	644	567	500	440
기타	7,116	5,741	969	889	636
영업활동 자산부채 변동	-4,287	-4,328	1,143	473	592
투자활동에서의 현금흐름	**-10,153**	**-4,960**	**-2,892**	**-1,869**	**-1,962**
유형자산 증감	-3,424	-3,593	-2,000	-1,500	-1,500
장단기금융자산의 증감	-4,788	-1,940	-892	-369	-462
기타	-1,941	573	0	-0	0
재무활동에서의 현금흐름	**-3,570**	**-4,175**	**-3,790**	**-2,718**	**-2,912**
차입금의 증가(감소)	-525	-887	-1,147	3	3
자본금의 증가(감소)	2	11	0	0	0
배당금	-2,194	-2,559	-2,642	-2,721	-2,915
기타	-853	-740	0	0	0
현금증감	-787	432	3,698	6,975	7,308
기초현금	14,353	13,567	13,998	17,696	24,671
기말현금	13,567	13,998	17,696	24,671	31,979
Gross cash flow	**19,441**	**16,009**	**12,494**	**12,907**	**13,389**
Free cash flow	**9,079**	**5,290**	**9,704**	**9,984**	**10,789**

재무비율 및 주당지표

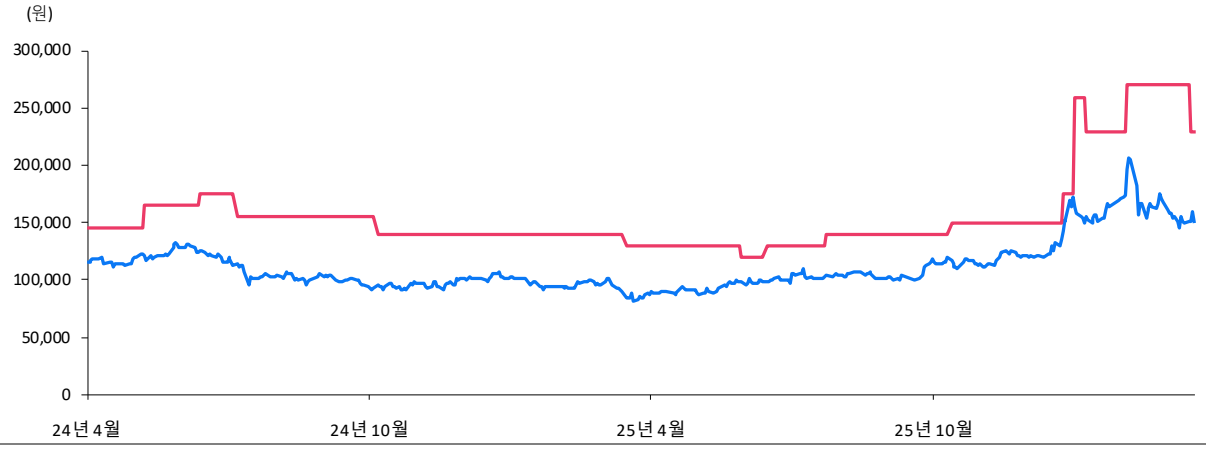
12월 31일 기준	2024	2025	2026E	2027E	2028E
증감률 (%)					
매출액	7.7	6.2	8.9	3.4	4.1
영업이익	9.1	-28.3	13.3	8.0	8.0
순이익	11.4	-22.7	17.8	7.2	9.1
수정 EPS**	12.1	-21.7	19.2	7.2	9.1
주당지표					
EPS (지배주주)	24,413	19,111	22,790	24,439	26,657
EPS (연결기준)	24,418	19,094	22,790	24,439	26,657
수정 EPS**	24,413	19,111	22,790	24,439	26,657
BPS	141,812	157,456	173,421	190,970	210,248
DPS (보통주)	6,500	6,800	7,000	7,500	7,500
Valuations (배)					
P/E***	4.1	6.4	6.6	6.2	5.6
P/B***	0.7	0.8	0.9	0.8	0.7
EV/EBITDA	1.6	2.4	2.6	2.0	1.3
비율					
ROE (%)	19.1	12.9	13.8	13.5	13.3
ROA (%)	11.3	7.9	8.6	8.6	8.7
ROIC (%)	45.2	27.3	28.9	32.2	36.5
배당성향 (%)	26.2	34.9	30.6	30.6	28.0
배당수익률 (보통주, %)	6.5	5.6	4.7	5.0	5.0
순부채비율 (%)	-27.4	-31.3	-36.7	-43.1	-48.5
이자보상배율 (배)	124.8	120.8	200.9	294.3	317.4

참고: * 일회성 수익(비용) 제외
** 완전 희석, 일회성 수익(비용) 제외
*** P/E, P/B는 지배주주 기준
자료: 기아, 삼성증권 추정

Compliance notice

- 본 조사분석자료의 애널리스트는 2026년 4월 9일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 2026년 4월 9일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 본 조사분석자료에는 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.
- 본 조사분석자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있습니다.
- 본 조사분석자료는 당사의 동의 없이 어떠한 경우에도 어떠한 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다.
- 본 조사분석자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사분석자료는 기관투자가 등 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.

2년간 목표주가 변경 추이



최근 2년간 투자의견 및 목표주가 변경 (수정주가 기준)

일 자	2024/2/5	5/29	7/4	7/29	10/28	2025/4/7	6/20	7/7	8/14	11/3	2026/1/14	1/22
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	145000	165000	175000	155000	140000	130000	120000	130000	140000	150000	175000	260000
괴리율 (평균)	-19.81	-24.20	-31.41	-34.54	-30.66	-30.49	-17.88	-21.50	-24.00	-20.38	-7.53	-40.63
괴리율 (최대or최소)	-11.38	-19.82	-27.83	-27.68	-23.79	-23.38	-15.75	-15.08	-14.36	-9.33	-1.66	-38.85

일 자	1/29	2/25	4/7
투자의견	BUY	BUY	BUY
TP (원)	230000	270000	230000
괴리율 (평균)	-30.12	-39.27	
괴리율 (최대or최소)	-24.35	-23.70	

투자기간 및 투자등급: 삼성증권은 기업 및 산업에 대한 투자등급을 아래와 같이 구분합니다.
*2023년 7월 27일부로 기업 투자 등급 기준 변경

기업

BUY (매수) 향후 12개월간 예상 절 대수익률 15% 이상
그리고 업종 내 상대매력도가 평균 대비 높은 수준
HOLD (중립) 향후 12개월간 예상 절 대수익률 -15%~ 15% 내외
SELL (매도) 향후 12개월간 예상 절 대수익률 -15% 이하

산업

OVERWEIGHT (비중확대) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 5% 이상 상승 예상
NEUTRAL (중립) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 (±5%) 예상
UNDERWEIGHT (비중축소) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 5% 이상 하락 예상

최근 1년간 조사분석자료의 투자등급 비율 2026.03.31 기준
매수(85.2%)·중립(14.8%)·매도(0%)

삼성증권

삼성증권주식회사
서울특별시 서초구 서초대로74길 11(삼성전자빌딩)
Tel: 02 2020 8000 / www.samsungpop.com

삼성증권 Family Center: 1588 2323

고객 불편사항 접수: 080 911 0900

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices
Powered by the S&P Global CSA