자동차

기아 2026 CID: 맞춤형 모빌리티 솔루션, 자율주행 데이터 유니온 전략, 로보틱스 시너지

이상현
자동차/기계
prolog@bnkfn.co.kr
(02)2071-7672

중장기 전략과 글로벌 시장 대응 방안 제시

기아는 전일 2026 CID 행사를 통해 중장기 브랜드 성장 전략과 글로벌 시장 대응 방안을 제시했다. 2030년까지 총 14종의 전기차(EV) 라인업을 구축하고, 새로운 모빌리티 영역인 PBV 사업을 확장하여 지속 가능한 맞춤형 솔루션 기업으로 도약하겠다는 비전을 보여주었다. 급변하는 시장 환경에 맞춰 하이브리드 및 픽업트럭 라인업을 강화하고, 미국과 유럽 등 주요 권역별로 최적화된 현지 생산 및 판매 전략을 추진한다는 계획이다. 특히 자율주행 데이터 유니온 전략과 생산 공정 로보틱스 투입 시너지에 대한 이해도를 높이고 방향성을 제시한 점도 긍정적으로 평가된다.

2026 CID에서 달라진 점: 차종 비중 변화, 이익률 수성, 투자 확대 등

2030년 판매목표 가이드라인에서 달라진 점은 EV 속도 조절 속 PBV 역할 강조, 그리고 HEV 전면 배치다. 2030년 판매 목표는 기존 419만대에서 413만대로 소폭 조정되었으나 그 안의 차종 비중은 변화가 있었다. 전기차는 126만대→ 100만대로 수요 지연을 반영하면서 26만대 하향되었으나, PBV는 25만대에서 23.2만대로 LCV 시장에서의 판매 자신감이 반영되며 소폭 조정에 그쳤다. 한편 하이브리드는 99만대에서 110만대로 약 11만대 늘려 주력 수익원으로 격상된 모습이다. 내연기관도 188만대에서 198만대로 여전히 핵심 축을 담당하는 것으로 제시되었다. 이에 따라 차종 비중으로는 전기차는 30% → 24%로 6%p 낮아졌고, PBV는 6% 유지, 하이브리드와 내연기관은 각각 24% → 27%, 45% → 48%로 3%p씩 늘어났다.

2025년 실제 판매와 비교해서 보면 2030년 판매 목표는 +32%, 전기차는 +303%, 하이브리드는 +135%, 내연기관은 -16% 증감을 보일 것으로 전망하고 있으며, 차종 비중으로는 전기차 8% → 24%, 하이브리드 15% → 27%, 내연기관 75% → 48%의 변화를 제시하고 있다.

또한 재무목표 가이드라인에서 달라진 점은 2030년 매출은 동일하게 170조원, 영업이익은 18조원 → 17조원으로 이익규모를 소폭 하향했으나 10%대 이익률을 수성하겠다는 의지를 내비쳤다. 향후 5개년 투자규모는 42조원 → 49조원으로 7조원 증액했으며, 이중 전동화, 자율주행, 로보틱스 등 미래투자가 19조원 → 21조원으로 상향되었다. 주주환원은 TSR 35% 이상(배당 25%, 자사주 10%)을 유지하였다.

기아 CID 주요 내용

1. 기아의 브랜드 가치 및 인지도 성장

기아는 중장기 브랜드 성장 목표에 따라 2025년 브랜드 가치를 2021년 대비 40% 성장한 85억 달러 수준으로 끌어올림. 또한, 브랜드 비보조 인지도(Unaided Awareness)가 크게 상승하여 전체 브랜드 중 전기차(EV) 브랜드 비보조 인지도 2위를 기록하는 성과를 거두었음. 또한 2025년 글로벌 브랜드 판매 순위 8위, 그룹사 기준 글로벌 판매 3위 기록

2. 현대자동차그룹의 자율주행 전략 (데이터 플라이휠 및 2-Track 접근)

현대차그룹은 SDV 플랫폼과 센서의 표준화를 통해 축적된 주행 데이터를 신속하게 학습하고 성능을 개선하는 '데이터 플라이휠(Data Flywheel)' 구조를 구축하고 있음. 특히 NVIDIA 등과의 파트너십으로 'Data Union'을 결성해 데이터 학습 범위를 확장함. 실행 전략으로는 2-Track 방식을 채택함. 첫째, 글로벌 파트너와의 협력으로 양산차를 빠르게 시장에 투입하여 주행 데이터를 조기 확보(Go-to-Market)하고. 둘째, 이렇게 축적된 데이터를 내부 데이터 플라이휠로 수렴시켜 자체 E2E 자율주행 핵심 기술을 내재화하고 고도화할 것임

3. 보스턴 다이내믹스 시너지 및 공정 내 로보틱스 도입

보스턴 다이내믹스의 'Stretch'와 'Spot' 로봇을 활용하여 글로벌 물류 및 라스트 마일 배송(LMD) 사업에서 새로운 기회를 창출할 계획임. 더불어 제조 현장(HMGMA 등)에 인간 중심의 물리적 AI 기반 휴머노이드 로봇(Atlas)을 도입. 이를 통해 낙하물 위험 방지(안전), 중량물 취급 완화(생산성), 고객 안전과 직결된 부품 제어(품질) 분야의 혁신을 추진하며, 2025년 성공적인 POC를 거쳐 글로벌 공장으로의 단계적 확장을 진행

4. 기아의 재무 및 친환경차(xEV) 스케일업 전략

기아는 수익성 강화를 위한 단기 및 중장기 세부 목표를 설정. 단기적으로는 차세대 시스템을 통해 HEV 원가를 15% 절감하고, 2026년 HMGMA 스포티지 투입 등 선제적 현지화를 추진. 중장기적으로는 2030년까지 친환경차(xEV) 판매 비중을 전체의 52%(EV 24%, HEV 27%)까지 스케일업하며, 배터리 시스템 구조 단순화 등을 통한 EV 원가 경쟁력 확보와 스마트 팩토리 전환을 실행

Q&A 세션 주요 내용

1. 자율주행 및 SDV (소프트웨어 중심 자동차) 전략

1) 엔비디아(NVIDIA)와 42dot(AVP 본부)의 역할 분담 (R&R)

• 엔비디아: 고성능 SOC(시스템 온 칩)와 자율주행 솔루션(ndas)을 제공. 이를 통해 완성도 높은 제품을 시장에 빠르게 출시하고, 양산차에서 발생하는 데이터의 주도권을 기아가 확보하여 자체 기술 내재화를 가속화하는 것이 목적

• 42dot (AVP 본부): SDV를 위한 전반적인 하드웨어, 차량용 OS, 인포테인먼트(Pleos Connect), 그리고 AI(Gleo AI) 등 운영 체제와 소프트웨어 전반을 담당. 진정한 SDV를 구현하기 위해 필수적인 기반 시스템을 총괄함

2) 센서 표준화와 '데이터 유니온(Data Union)'의 구체적 개념

• 하이페리온 10 센서 표준화: 현대차그룹(현대, 기아, 42dot, 모셔널 등)은 엔비디아의 '하이페리온 10' 센서 타입과 장착 위치를 표준으로 도입. 이를 통해 각기 다른 환경에서 수집된 주행 데이터를 서로 호환하고 공유할 수 있는 '데이터 유니온'을 형성. 여러 환경에서 습득된 자율주행 데이터를 효율적으로 공용화하고 학습하는 구조를 추진하고 있음

• 서브셋(Sub-set) 활용: 모든 차량에 비싼 라이다(LiDAR)까지 전체 센서를 달 필요는 없음. 차종의 원가나 자율주행 레벨(L2/L2++)에 맞춰 비전(카메라), 초음파, 레이다 등 '부분 집합(Sub-set)' 센서만 장착하더라도, 이 데이터들은 표준화되어 있으므로 유니온 내에서 유효하게 학습에 활용됨

• 파운데이션 모델 활용: 로우(Raw) 데이터를 직접 공유하는 것 외에도, 파운데이션 모델의 라이선스나 오픈소스 활용을 통해 간접적으로 방대한 데이터의 이점을 누릴 수 있음

3) 내재화를 통한 자율주행 차별화 전략

• 외부의 자율주행 소프트웨어를 단순히 구매(Buy)해서 탑재하는 것만으로는 타 브랜드와 차별화하기 어려움

• 기아의 진정한 경쟁력은 독자적인 기술 내재화와 압도적인 데이터 양에 있음. 연간 수백만 대가 팔리는 현대차그룹의 양산차들로부터 수집되는 코너 케이스(예외 상황)와 안전 직결 데이터가 수년간 축적되면, 고객이 체감할 수 있는 '가장 안전하고 신뢰할 수 있는 자율주행'이라는 차별화된 가치를 제공할 수 있음

4) 가상 데이터(시뮬레이션) 활용에 대한 시각

• 현재 시점에서는 테슬라의 주장처럼 실제 물리적 세계에서 쌓은 데이터가 질적으로 우수할 수 있음

• 하지만 생성형 AI와 파운데이션 모델이 급격히 발전하고 있기 때문에, 1~2년 뒤에는 가상으로 생성된 데이터에 실제 사고 및 안전 직결 데이터가 결합되어 초고부가가치의 데이터로 활용될 것으로 전망하고 있음

5) 2028년 차세대 SDV 아키텍처의 방향성

• 2028년 고객에게 인도될 차세대 SDV가 무조건적인 '100% 중앙 집중형 아키텍처'를 따르는 것은 아님

• 중앙 집중형이 배선(하네스)과 중량을 줄이는 데 유리하지만, 자율주행에서는 안전(Safety)과 이중화(Redundancy)가 무엇보다 중요. 또한 48V 전력 시스템 등 관련 부품 생태계가 아직 완벽히 성숙하지 않은 현실적인 한계도 고려해야 함

• 따라서 기아는 비용과 안전, 부품 생태계를 종합적으로 고려하여, SDV의 강점(소프트웨어 업데이트, 확장성)을 충분히 발휘하면서도 가장 안전한 스케일러블(Scalable) 아키텍처를 선택할 계획임

2. 로보틱스 (보스턴 다이내믹스) 양산 계획 및 파트너십 등

1) 아틀라스(Atlas) 로봇 양산 거점 및 판매 목표

• 양산 거점 및 일정: 아틀라스 로봇의 양산은 '로보틱스 아메리카(Robotics America)'라는 신규 법인에서 담당할 계획. 2028년부터 양산 모델의 샘플링을 시작하여 점진적으로 생산량을 늘려갈 예정이며, 해당 법인의 소유 구조(지분)는 아직 미정. 로봇 생산 회사에 기아가 지분 참여를 할 예정임. 생산 거점의 경우, 미국 수요는 미국에서, 한국 수요는 한국에서 현지 생산하는 방향을 내부적으로 검토하고 있음

• 3만 대 목표의 의미: 연간 3만 대 생산은 현대차그룹 내부 수요만을 의미하는 것이 아니라, 로보틱스 아메리카 공장의 전체 생산 능력 목표임. 그룹 내부 수요가 안정적인 생산 기반을 제공하겠지만, 외부의 다양한 산업 고객들에게도 광범위하게 판매될 것

2) 중국 로봇 대비 원가 경쟁력 및 2028년 양산의 이유

• 원가 경쟁력 확보: 신형 아틀라스는 성능, 신뢰성, 원가 경쟁력의 균형을 맞추어 역대 가장 심플하게 설계되었음. 여기에 현대차그룹 및 현대모비스의 강력한 글로벌 공급망 관리 역량이 결합되어 중국 시장에 맞설 수 있는 훌륭한 기반을 갖추고 있음

• 양산 일정을 무리하게 앞당기지 않는 이유: 단순히 출시를 서두르기보다는 고객에게 실질적으로 유용한 가치를 제공하는 완벽한 제품을 만드는 데 집중하고 있음. AI가 실제 생산 시설에서 제대로 유용한 작업을 수행하고, 로봇 하드웨어가 '자동차 수준의 신뢰성'을 갖추기 위해서는 충분한 데이터를 수집하고 반복해서 검증할 시간이 필요함

3) 휴머노이드 로봇의 투입 공정 및 확장 영역

• 초기 타겟 및 확장성: 초기에는 자동차 제조 현장에서 기존 자동화 기기로 해결하기 어려웠던 '부품 물류 및 시퀀싱(배열)' 작업에 투입. 자동차 제조에서 요구되는 고도의 기술을 획득하면, 향후 이를 전체 제조업은 물론 물류 및 서비스 산업으로까지 광범위하게 확장 적용할 수 있음

4) 구글 딥마인드 및 엔비디아와의 파트너십

• 구글 딥마인드와의 협력 진척: 지난 3개월간 양사 팀은 역할을 조율하고 비전-언어-행동(VLA) 모델을 위한 연구 로드맵을 공동 개발했음. 딥마인드 연구팀이 현대차그룹 제조 시설을 직접 방문하는 등 데이터 수집과 시스템 아키텍처를 공동 설계하며 긴밀히 협력 중임

• 파트너 간 역할 충돌 여부: 엔비디아는 아틀라스의 핵심인 고성능 컴퓨팅 칩(THOR)을 제공하고, 구글 딥마인드는 온디바이스(기기 내) 컴퓨팅 영역을 직접 제공하지 않으므로 역할이 겹치지 않음. 보스턴 다이내믹스는 이들과 조화롭게 협력하여 최적의 하드웨어·소프트웨어 통합을 진행 중임

• AI 시스템 설계 주도: AI 시스템은 단일 구조가 아니라 '하위 제어', '중간 단계(VLA 모델)', '상위 추론 에이전트'의 세 가지 층위로 구성. 보스턴 다이내믹스는 이 시스템이 데이터 센터와 로봇 사이에서 어떻게 구동될지 전체적인 아키텍처 설계를 주도하고 있음

5) 보스턴 다이내믹스 CEO 경영진 교체 배경

• 전임 CEO인 롭 플레이터(Rob Playter)는 1990년대 설립부터 오랫동안 회사를 훌륭하게 이끌어왔음. 지난 1월 CES 행사 시연이 매우 성공적으로 마무리되면서, 회사가 새롭게 변화하고 혁신적인 도약을 하기에 가장 완벽한 적기라고 판단하여 자연스럽게 경영진 전환이 이루어진 것임

3. 유럽 시장 턴어라운드 및 중국 전기차 대응

• 유럽 시장 부진 극복: 씨드(Ceed) 단종으로 인해 일시적인 물량 공백과 어려움이 있었으나, 올해부터는 EV2, EV4, EV5 등 대중화 전기차 풀라인업이 본격 투입되며 턴어라운드를 기록할 것으로 예상

• 중국 저가 전기차 대응: 경쟁이 치열한 글로벌 시장에서 기아(현대차그룹)는 지속적인 원가 경쟁력 강화를 통해 폭스바겐, 토요타 등과 함께 살아남아 성장할 수 있는 브랜드로 꼽히고 있음

4. 수익성(마진) 및 주주환원 정책

• 차종별 수익성 개선: 내연기관(ICE)은 현재의 수익률을 유지하고, HEV 및 EV는 부품 소싱 다변화, 배터리 원가 개선, 고정비 축소 등을 통해 기존보다 수익성을 더욱 높일 계획임

• 주주환원: 단기적인 자사주 매입 확대보다는 투자 및 내부 재무 구조 강화와의 균형을 중시하여 총주주환원율(TSR) 35% 기조를 유지. 이 범위 내에서 배당을 25% 이상으로, 자사주 매입/소각을 최대 10% 수준으로 탄력 있게 운영할 예정임

5. 미국 관세 및 현지 공급망 대응

• 유연한 원가 정책: 미국(조지아, 서배너) 및 멕시코 공장을 통해 70~75% 수준의 현지 공급 능력을 확보하고 있음. 향후 부품별로 한국에서 수출해 15%의 관세를 내는 것과 현지에

서 직접 개발하는 것의 비용을 꼼꼼히 비교 분석하여, 차종과 물량에 따라 가장 유리한 방향으로 대응할 계획임

표 1. 2030년 판매목표 가이던스 변화 (단위: 만대, %)

구분	2025 CID (발표 기준)	2026 CID (신규 가이드라인)	Unit Chg.	% Chg.	비고
전체 판매(도매)	419.1	413	-6	-1%	소폭 조정(믹스 변화)
전기차(EV)	125.9	100	-26	-21%	전기차 수요 지연으로 21% 하향
PBV	25	23.2	-2	-7%	소폭 조정(현실화)
하이브리드(HEV)	99.3	110	11	11%	주력 수익원으로 격상
내연기관(ICE)	187.7	198	10	5%	내연기관도 여전히 핵심 축

주: Unit Chg. % Chg.는
자료: 기아, BNK투자증권

표 2. 2030년 판매목표 차종 비중 변화 (단위: %, %p)

비중	2025 CID (발표 기준)	2026 CID (신규 가이드라인)	% Chg.
전체 판매(도매)	100%	100%	-
전기차(EV)	30%	24%	-6%
PBV	6%	6%	0%
하이브리드(HEV)	24%	27%	3%
내연기관(ICE)	45%	48%	3%

자료: 기아, BNK투자증권

표 3. 2025년 대비 2030년 판매 목표 (단위: 만대, %)

구분	2025	2030 목표	Unit Chg.	% Chg.
전체 판매(도매)	313.6	413	99	32%
전기차(EV)	24.8	100	75	303%
PBV	0.85	23.2	22	2629%
하이브리드(HEV)	46.8	110	63	135%
내연기관(ICE)	236.3	198	-38	-16%

주: M/S 2025년 3.5%, 2030년 4.5%
자료: 기아, BNK투자증권

표 4. 2025년 대비 2030년 판매 차종 비중 변화 (단위: %, %p)

비중	2025	2030 목표	%p Chg.
전체 판매(도매)	100%	100%	-
전기차(EV)	8%	24%	16%
PBV	0%	6%	5%
하이브리드(HEV)	15%	27%	12%
내연기관(ICE)	75%	48%	-27%

자료: 기아, BNK투자증권*

표 5. 2025년 대비 2026년 판매 목표 (단위: 만대, %)

구분	2025	2026 목표	Unit Chg.	% Chg.
전체 판매(도매)	313.6	335	21	7%
전기차(EV)	24.8	40	15	61%
PBV	0.85	5.4	5	535%
하이브리드(HEV)	46.8	69.1	22	48%
내연기관(ICE)	236.3	222.8	-14	-6%

주: M/S 2025년 3.5%, 2026년 3.8%
자료: 기아, BNK투자증권

표 6. 2025년 대비 2026년 판매 차종 비중 변화 (단위: %, %p)

비중	2025	2026 목표	%p Chg.
전체 판매량	100%	100%	-
전기차(EV)	8%	12%	4%
PBV	0%	2%	1%
하이브리드(HEV)	15%	21%	6%
내연기관(ICE)	75%	67%	-9%

자료: 기아, BNK투자증권

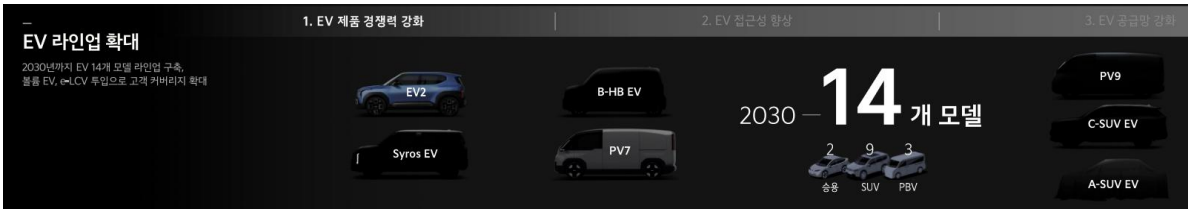
Fig. 1: 2030년까지 ICE 라인업 신차 9종 출시

자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 2: 2030년까지 xHEV 라인업 신차 10종 출시

주: 2026년 텔루라이드에는 2.5터보 차세대 HEV 시스템을 최초로 탑재, 2030년 북미시장 전용 HEV/EREV 픽업트럭 출시 예정
자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 3: 2030년 EV 14개 모델 라인업 구축



주: EV 라인업은 2026년 11개 모델에서 2030년 승용 2종, SUV 9종, PBV 3종 등 총 14개 모델로 전 세그먼트 확대 전개
자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 4: 자율주행 전략 - Data Flywheel

주: 표준화된SDV 플랫폼과 센서 구조위에서 데이터가 일관된형태로 축적되고, Data Union을 통해 학습범위와 속도가 확장되면, 데이터축적, 학습, 성능개선, 그리고 양산적용이 반복되는 Data Flywheel 구조속에서, 자율주행기술은 빠른속도로 고도화
자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 5: 자율주행 전략 - 2 Track Approach

자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 6: 자율주행 전략 - First SDV Car 출시

주: 2 track 전략이 구현되는 첫번째 SDV 차량은 '27년 말까지 양산준비를 완료하고 '28년부터 시장에서 고객에게 선보일예정
자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 7: 자율주행 전략 - 중장기 로드맵

자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 8: 로보틱스 - 개발 및 데이터 수집

자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 9: 로보틱스 - Physical AI와 VLA 개발

자료: 기아, BNK투자증권

Fig. 10: 로보틱스 - 현대차그룹 생태계와 시너지

자료: 기아, BNK투자증권

투자등급 (기업 투자의견은 향후 6개월간 추천일 종가 대비 해당 종목의 예상수익률을 의미함.)
기업: 6개월 예상수익률 / 매수(Buy) +15% 이상, 보유(Hold) -15~+15%, 매도(Sell) -15% 이하
산업: 6개월 투자비중에 대한 의견 / 비중확대(Overweight), 중립(Neutral), 비중축소(underweight)
조사분석자료 투자등급 비율(2026.03.31기준) / 매수(Buy) 75.4%, 보유(Hold) 24.6%, 매도(Sell) 0.0%

이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. 자료 제공일 현재 당사는 상기 회사가 발행한 주식을 1% 이상 보유하고 있지 않으며, 지난 1년간 상기 회사의 유가증권(DR, CB, IPO 등) 발행과 관련하여 주간사로 참여한 적이 없습니다. 자료제공일 현재 조사분석 담당자는 상기회사가 발행한 주식 및 주식관련사채에 대하여 규정상 고지하여야 할 재산적 이해관계가 없으며, 추천의견을 제시함에 있어 어떠한 금전적 보상과도 연계되어 있지 않습니다. 당자료는 상기 회사 및 상기 회사의 유가증권에 대한 조사분석담당자의 의견을 정확히 반영하고 있으나 이는 자료제공일 현재 시점에서의 의견 및 추정치로서 실적치와 오차가 발생할 수 있으며, 투자를 유도할 목적이 아니라 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 하고 있습니다. 따라서 종목의 선택이나 투자의 최종결정은 투자자 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 어떠한 경우에도 당사의 허락없이 복사, 대여, 재배포될 수 없습니다. 이 자료에는 네이버에서 제공한 나눔글꼴이 적용되어 있습니다.