

IBKS Spot Comment

자동차/2차전지

이현욱

02) 6915-5659

hwle1125@ibks.com

[현대차 CEO Investor Day 2026 후기]

자동차에서 지능으로, 현대차의 Next Move

555만대를 향한 성장, 중심에는 HEV와 현지화

현대차는 2026 CEO Investor Day를 통해 2030년 글로벌 판매 555만대, 시장점유율 6.0%, 전동화 차량 판매 비중 60%, 영업이익률 9% 이상의 중장기 목표를 제시했다. 2025년 410만대였던 판매량을 5년간 약 145만대 확대하는 것으로, 북미와 인도 등 핵심 시장의 생산능력을 강화하는 동시에 신규 세그먼트 진입을 통해 성장 기반을 넓힐 계획이다. 현대차는 2030년까지 글로벌 생산능력을 총 127만대 확대하고, 신차와 완전변경, 파생 모델, 신규 파워트레인을 포함해 100개 이상의 모델을 출시한다. 특히 향후 판매 증가분의 절반 이상을 SUV, MPV, 대형 밴 등 기존에 진출하지 않았던 세그먼트에서 창출할 예정이다.

전동화 전략의 중심에는 하이브리드와 EREV가 있다. 현대차는 ICE, HEV, EREV, BEV, FCEV를 모두 아우르는 파워트레인 포트폴리오를 구축하고 시장과 지역별 수요 변화에 유연하게 대응할 예정이다. 북미에서는 2030년까지 하이브리드 모델을 10종 이상으로 확대하고, 전체 판매에서 하이브리드가 차지하는 비중을 50%까지 높일 계획이다. 쏘나타 EREV는 2027년 상반기 출시되며 600마일 이상의 주행거리, 2모터 시스템, 미국 현지 생산을 통해 북미 전동화 SUV 시장을 공략할 예정이다.

제네시스 역시 GV80 하이브리드와 EREV를 추가하며 상품 포트폴리오를 확장한다. GV80 하이브리드는 2026년 9월 출시되고, 제네시스 EREV는 2027년 초 출시될 예정이다. 여기에 플래그십 SUV GV90과 고성능 Magma 라인업을 더해 2030년 글로벌 판매 35만대, 진출 시장 40개 이상을 목표로 한다. 현대차는 하이브리드와 EREV를 통한 전동화 판매 확대, SUV와 제네시스를 통한 고부가가치 믹스 개선을 동시에 추진하며 글로벌 판매 성장과 수익성 향상을 함께 달성할 계획이다.

그림 1. 현대차 중장기 가이드스

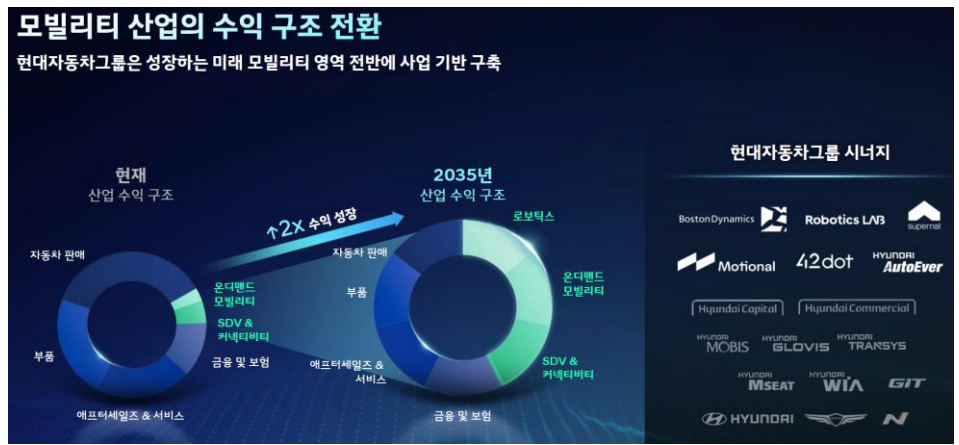


자료: 현대차, IBK투자증권

www.ibks.com

본 조사분석자료는 당사 리서치본부에서 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으며, 과거의 자료를 기초로 한 투자참고 자료로서 향후 주가 움직임은 과거의 패턴과 다를 수 있습니다. 고객께서는 자신의 판단과 책임 하에 종목 선택이나 투자시기에 대해 최종 결정하시기 바라며, 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권 투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

그림 2. 현대차 모빌리티 산업 수익 구조 전환 목표



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 3. 현대차 글로벌 권역별 판매 목표



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 4. 현대차 글로벌 지역별 상품 포트폴리오 전략



자료: 현대차, IBK투자증권

공장에서 시작되는 Physical AI, 로봇틱스 산업화 본격화

현대차그룹은 기존 자동차 제조 경쟁력을 로봇틱스와 자율주행, AI로 확장한다. 핵심은 로봇을 단순히 개발하는 데 그치지 않고 현대차그룹의 실제 공장에 적용해 작업 데이터를 축적하고, 이를 다시 로봇의 성능과 생산성 개선에 활용하는 데이터 플라이휠을 구축하는 것이다. 현대차그룹은 2026년 미국 로봇 메타플랜트 응용센터인 RMAC을 개소하고 연말까지 부지 규모를 10배 확대한다. RMAC에서 품질검사, 시퀀싱, 반복작업 등을 검증한 뒤 2028년 HMGMA 조립공정에 로봇을 본격 배치하며, 2030년에는 글로벌 생산거점으로 적용 범위를 확대할 계획이다.

로봇의 대량생산 기반도 구축한다. 현대차그룹은 2028년 미국에서 연산 3만대 규모의 로봇 생산시설을 가동하고, HMGMA를 시작으로 2.5만대의 초도 물량을 확보했다. Q&A를 통해 미국 로봇 공장에서는 Atlas뿐만 아니라 보스턴다이나믹스의 다른 로봇 제품도 함께 생산될 예정임을 밝혔다. 제품별 수요 변화에 따라 생산 비중을 유연하게 조정할 수 있는 공장을 구축하고, 향후 산업과 물류 분야의 외부 고객까지 판매처를 확대한다. 자동차 생산에서 축적한 품질관리, 원가관리, 안전성, 내구성, 대량생산 역량을 로봇 산업에 접목하는 것이 현대차그룹 로봇틱스 전략의 핵심이다.

자율주행에서는 Motional, Waymo, 자체 Atria AI를 활용하는 다각화된 전략을 추진한다. Motional은 2026년 말 라스베이거스에서 무인 로봇택시 서비스를 시작하고 2027년 추가 도시로 확대한다. Waymo에는 미국에서 생산한 아이오닉5를 공급하며, 자체적으로는 Atria AI를 통해 레벨2+부터 레벨4까지 자율주행 기술을 고도화한다. 이를 통해 현대차는 자율주행 기술과 차량 공급을 모두 담당할 수 있는 AV 파운드리 사업자로 성장한다.

현대차그룹의 연간 700만대 이상 판매 기반은 AI 경쟁력의 핵심 자산이다. 2028년부터 양산차에 표준화된 센서와 컴퓨팅 플랫폼을 확대 적용하고, 고객 차량에서 발생하는 실제 주행 데이터를 활용해 Atria AI를 지속적으로 개선한다. 2029년부터는 새만금 자체 AI 데이터센터를 운영하고 장기적으로 100MW, GPU 5만장 이상 규모의 컴퓨팅 인프라를 확보한다. 차량, 자율주행, 로봇, 공장에서 생성되는 데이터를 하나의 AI 인프라에서 학습시키며 현대차그룹만의 Physical AI 생태계를 구축할 계획이다.

그림 5. 현대차 Atria AI 데이터 플라이휠 구축 전략



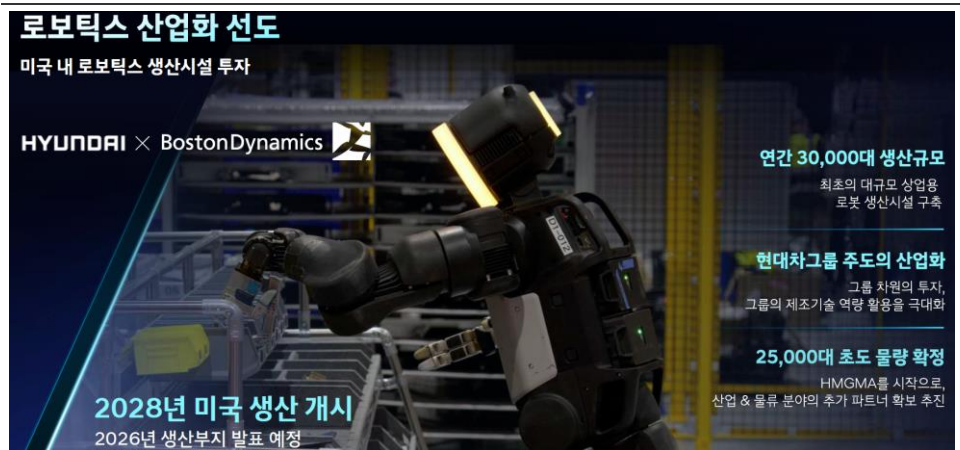
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 6. 현대차그룹 로보틱스 상용화 로드맵



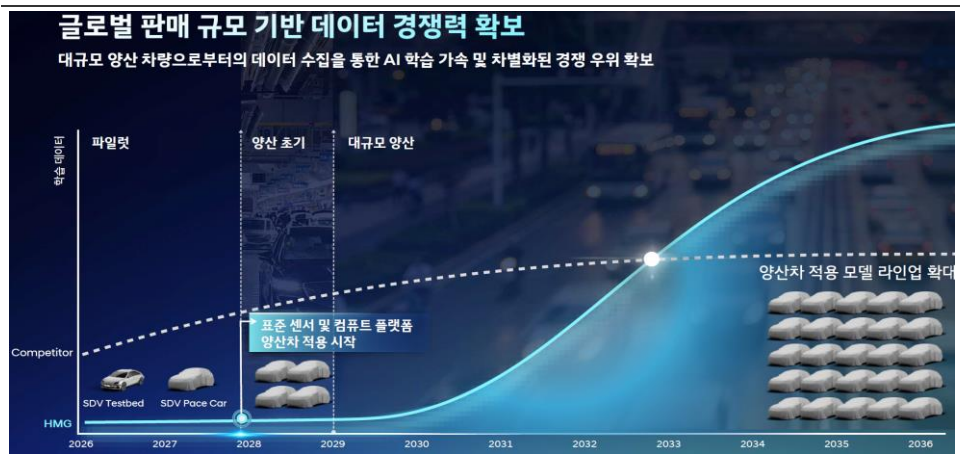
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 7. 현대차그룹 로보틱스 미국 생산 계획



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 8. 현대차 데이터 경쟁력 확보 전략



자료: 현대차, IBK투자증권

기술 내재화와 원가 혁신으로 영업이익률 9% 이상

현대차는 2030년 영업이익률 목표를 기존 8~9%에서 9% 이상으로 상향했다. 수익성 개선의 핵심은 하이브리드 및 제네시스 판매 확대와 함께 추진되는 원가 혁신이다. 현대차는 플랫폼과 부품 공용화, 양산차 원가 개선, 생산공정 효율화 등을 통해 매출원가율을 1.5%p 개선하고, 재료비 절감으로 1.0%p, 생산 및 부품 현지화로 0.5%p를 추가 절감한다. 이를 통해 2030년까지 매출원가율을 총 3%p 낮출 계획이다.

Q&A에서 경영진은 2026년부터 양산차의 기술적 원가 절감 성과가 나타나기 시작하며, 2030년에는 절감 효과가 수조원 규모로 확대될 수 있다고 설명했다. SDV 전환 역시 초기에는 통합 제어기와 컴퓨팅 성능 향상으로 원가가 증가하지만, 장기적으로 제어기와 메모리 통합, 소프트웨어 내재화, 품질 개선을 통해 차량의 구조를 단순화하고 원가 효율성을 높일 수 있다. 하이브리드는 판매 규모 확대와 시스템 최적화를 통해 경제성이 빠르게 개선되고 있으며, 차세대 시스템은 더 낮은 원가와 높은 효율을 동시에 달성할 예정이다.

배터리 역시 현대차가 직접 설계 역량을 확보하면서 차량 경쟁력의 핵심 영역으로 내재화된다. 현대차가 자체 개발한 고성능 배터리 셀은 기존 대비 출력이 2배 높고 충전시간은 40% 단축된다. Mid-Ni NCM 배터리는 동일 부피의 LFP보다 에너지 탑재량이 30% 많으며, 2027년까지 원가를 2023년 대비 30% 절감할 계획이다. 클라우드 BMS를 통해 2028년 배터리 수명을 20% 향상하고, 열전이 방지 기술인 TRP는 2026년 GV90에 최초 적용한 뒤 전 차종으로 확대한다.

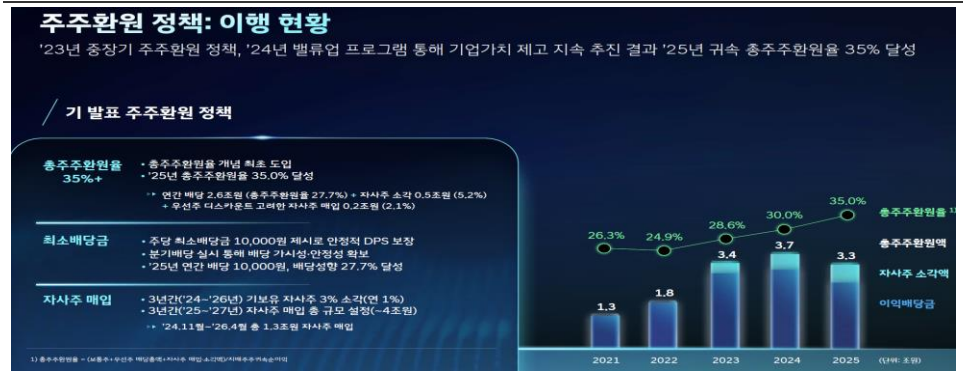
주주환원 정책도 기존 방향을 유지한다. 현대차는 2025~2027년 총주주환원을 35% 이상, 최소 DPS 1만원, 최소 배당성향 25%, 분기배당 2,500원을 제시했으며 기보유 자사주 251만주를 전량 소각한다. 자동차 사업의 수익성 개선과 미래 모빌리티 투자를 병행하는 동시에 안정적인 주주환원을 지속하며 기업가치 제고를 추진할 계획이다.

그림 9. 현대차 원가 절감 로드맵



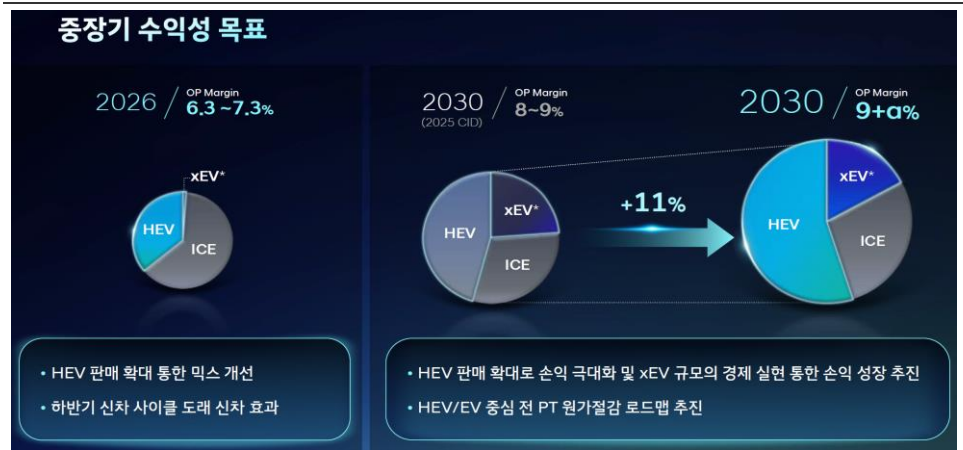
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 10. 현대차 주주환원 정책 이행현황



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 11. 현대차 중장기 수익성 목표



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 12. 현대차 CEO Investor Day 2026 Summary



자료: 현대차, IBK투자증권

CEO Investor Day Q&A 주요 내용

1. 현대차가 직접 로보틱스 사업을 하지 않고 자회사 중심으로 사업을 진행하는 이유는? Robotics Lab의 스핀오프 가능성은?

현대차는 Boston Dynamics의 주요 투자자로서 그룹 전체의 로봇 생태계를 지원하는 구조를 유지하고 있다. Boston Dynamics가 Atlas 등 산업용 로봇을 개발하고, 현대차그룹은 자동차 사업에서 축적한 제조, 품질, 안전, 원가관리, 대량생산 역량을 제공한다. Boston Dynamics의 로봇을 현대차그룹 제조현장에 적용하면서 제조 혁신과 로봇 기술 고도화를 동시에 추진하는 전략이다. 현대차 Robotics Lab은 모빌리티 및 서비스 로봇 중심으로 사업을 진행하고 있으며, 현재 스핀오프하는 방안은 결정된 것이 없다. 향후 관련 의사결정이 이뤄질 경우 시장과 소통할 계획이다.

2. Boston Dynamics와 Robotics America에 현대차가 어느 정도 직접적인 지분을 확보할 계획인가? 추가 Funding 계획은?

Boston Dynamics와 Robotics America를 중심으로 로봇 생산 및 생태계 구축을 함께 추진하고 있다. 특히 Atlas를 현대차그룹 공장에 배치해 실제 제조현장에서 데이터를 확보하고, 이를 다시 로봇 성능 개선에 활용하는 데이터 플라이휠 구축을 계획하고 있다. Boston Dynamics 추가 Funding이나 Robotics America를 통한 현대차그룹의 직접적인 지분 Exposure에 대해서는 현재 여러 옵션을 검토 중이다. 다만 구체적인 지분율이나 투자 구조, 발표 시점은 아직 확정되지 않았으며 전체 로봇 생태계와 최적의 투자 구조가 결정된 이후 시장과 소통할 예정이다.

3. 2028년 미국 로봇공장 CAPA 3만대는 전부 Atlas 생산능력인가?

3만대가 모두 Atlas 생산능력을 의미하는 것은 아니다. 해당 공장에서 Boston Dynamics의 다른 로봇 제품도 함께 생산할 계획이다. 현대차그룹이 자동차 사업에서 축적해 온 생산기술과 Boston Dynamics의 로봇 기술을 결합해 고도로 자동화된 로봇 생산공장을 구축할 예정이다. 특히 제품별 수요 변화에 맞춰 생산량과 제품 Mix를 조정할 수 있는 유연성을 중요하게 보고 있다. 회사는 2028년 3만대 생산능력을 장기적인 로봇 양산계획의 'Starting Point'로 보고있으며, 향후 Atlas를 포함한 로봇시장 성장에 따라 추가적인 생산능력 확대 가능성도 열어두고 있다.

4. Atlas 양산 초기 높은 원가와 감가상각 부담이 현대차 수익성에 영향을 미치지 않는가?

Boston Dynamics는 현대차의 연결 대상이 아니기 때문에 Atlas 사업 초기의 손익이 현대차의 2030년 연결 영업이익률에 직접적으로 큰 영향을 미칠 것으로 보지는 않고 있다. 2028년 Atlas 양산 초기에는 생산설비에 따른 감가상각 부담이 높을 수 있지만, 초기 생산 물량의 상당 부분을 현대차그룹 내부에서 소화할 계획이다. 즉 현대차그룹 제조공장이 초기 Atlas의 Captive Demand 역할을 하면서 생산량 확보와 가동률 상승을 지원하고, 이에 따라 수익성도 비교적 빠르게 개선될 것으로 기대하고 있다.

5. SDV 양산 일정이 계속 지연되는 것 아닌가?

담당 경영진 부임 이후 미래 확장성을 고려해 센서 구성과 Computing Architecture 등을 재검토하면서 일부 변경이 있었고, 이 과정이 일정 지연처럼 보였을 수 있다. 다만 기존에 제시한 2027년 말 양산 준비 완료, 2028년 초 판매 시작 일정에는 변화가 없다. 현재 광주 자율주행 실증사업에 향후 양산 SDV와 유사한 소프트웨어, 하드웨어 및 통합제어기를 적용해 실제 검증을 진행하고 있으며 이를 반복적으로 고도화한 뒤 양산차에 적용할 계획이다.

6. 기존 Atria AI는 계속 사용하는 것인가? 현대차의 자율주행 데이터 확보 전략은?

기존 Atria AI를 그대로 유지하는 것도, 완전히 폐기하고 처음부터 다시 개발하는 것도 아니다. 기존 아키텍처의 기반을 활용하면서 단점을 보완하는 방향으로 발전시키고 있으며, 현재 아키텍처는 6개월 전과 비교해도 상당 부분 개선됐다. 데이터 측면에서는 2028년 전후 출시되는 차량부터 공용화된 센서와 컴퓨터를 Rolling Change 방식으로 확대 적용할 계획이다. 이를 통해 테스트 차량뿐만 아니라 일반 고객이 구매한 양산차에서도 자율주행에 필요한 Edge Case 데이터를 수집해 AI 모델을 지속적으로 고도화할 예정이다.

7. 광주 자율주행 실증사업만으로 경쟁사와 데이터 격차를 따라잡을 수 있는가?

광주 실증사업의 핵심 목적은 대규모 데이터를 확보하는 것 자체가 아니라 센서에서 데이터를 확보하고, AI 모델을 학습시키고, 다시 차량에 적용해 검증하는 전체 데이터 플라이휠을 실제로 운영해보는 데 있다. 본격적인 데이터 Scale-up은 2028년부터 공용 센서와 컴퓨터가 적용된 양산 고객 차량을 통해 이뤄질 예정이다. 판매 차량의 규모를 활용하면 데이터 축적 속도가 빠르게 증가할 것으로 보고 있으며, 내부적으로는 2033년 전후 경쟁사의 누적 데이터와 현대차의 누적 데이터가 Break-even에 도달한 이후 현대차가 더 빠르게 데이터를 축적할 수 있다는 목표를 제시했다. 다만 해당 시점에는 일정 수준의 불확실성이 존재한다.

8. 하이브리드 수익성은 ICE 대비 어느 정도인가?

하이브리드는 판매량 증가에 따른 규모의 경제와 시스템 최적화를 통해 원가 경쟁력이 지속적으로 개선되고 있다. 차세대 하이브리드 시스템에서도 추가적인 원가 절감과 효율 개선을 기대하고 있으며, 현재 파워트레인 가운데 하이브리드 수익성이 가장 높고 ICE가 그 다음 수준이다. 전체 현대차의 평균 공헌이익률은 약 20~30% 수준이며, 하이브리드는 평균보다 약 5%p 높은 공헌이익률을 기록하고 있다. 따라서 2030년까지 하이브리드 판매 비중 확대는 전사 수익성 개선의 주요 요인 중 하나로 작용할 전망이다.

9. SDV와 신기술 투자가 확대되는데도 2030년 영업이익률 9% 이상 달성이 가능한가?

2030년 영업이익률 9% 이상 목표의 주요 근거로 Technical Cost Reduction가 있다. 양산차를 대상으로 한 원가절감 활동의 효과가 2026년부터 나타나기 시작했으며, 2030년까지 관련 절감 효과가 수조원 수준으로 확대될 수 있다고 보고 있다. SDV 역시 초기에는 원가가 상승하지만 ECU와 Controller 통합, 메모리 효율화, 소프트웨어 내재화, 품질 개선 및 리콜 비용 감소 등을 고려하면 장기적으로는 차량 제조원가를 낮추는 방향으로 작용할 것으로 판단하고 있다.

10. 2030년 영업이익률 9% 이상 가이던스에는 어떤 환율, 관세, 원자재 가정이 반영되어 있는가?

관세는 현재와 동일한 수준이 지속된다는 가정 아래 2030년 수익성 목표를 설정했다. 환율은 원달러 기준 1,300원대 중반 수준을 가정했으며, 원자재 가격은 2026년 상반기 고점 이후 점진적으로 하락하는 흐름을 반영했다. 이외에도 판매량 확대에 따른 규모의 경제, 제네시스와 펠리세이드 등 고수익 차종 판매 증가, 미국 내 생산 및 부품 현지화 확대 등이 2030년 수익성 개선의 주요 요인이라고 보고있다.

11. 경쟁이 심한 중국시장에 계속 투자할 필요가 있는가?

중국 사업은 대규모 신규 CAPEX를 투입해 공격적으로 확장하기보다는 이미 보유하고 있는 생산능력을 최대한 활용하고자 한다. 중국 내수 판매뿐 아니라 현지 생산기지를 수출 Hub로 활용할 수 있다는 점도 중요한 이유다. 또한 Momenta와 같은 현지 자율주행 업체 및 CATL 등 중국 공급망과 협업해 현지 기술 및 비용 경쟁력을 활용하고, 여기서 확보한 경쟁력을 다른 수출시장에도 적용할 계획이다. 회사의 전체적인 자본배분 원칙은 수익성과 ROI가 높은 시장을 우선하는 방향이며, 중국 역시 기존 자산 활용도를 높이면서 BEP 이상을 확보하는 전략을 추진하고 있다.

12. 현대차가 배터리를 직접 생산할 계획인가?

현대차가 현재 추진하는 기본적인 방향은 배터리 설계는 현대차가 담당하고 실제 생산은 외부 업체를 활용하는 Fabless-Foundry 모델이다. 향후 자동차뿐 아니라 로봇 및 다양한 모빌리티에 적용되는 배터리까지 고려하고 있으며, 핵심은 현대차가 요구하는 성능, 원가, 물량 안정성을 확보하는 것이다. 다만 이러한 조건을 충족하기 위해 필요하다면 배터리 설계뿐 아니라 생산 관련 역량까지 준비할 수 있다.

Compliance Notice

동 자료에 게재된 내용들은 외부의 압력이나 부당한 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성되었음을 확인합니다.
 동 자료는 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
 동 자료는 조사분석자료 작성에 참여한 외부인(계열회사 및 그 임직원등)이 없습니다.
 조사분석 담당자 및 배우자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
 동 자료에 언급된 종목의 지분을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
 당사는 상기 명시한 사항 외 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다.