

현대차 (005380)

CID 2026 Review: 자동차라는 본질에 집중

당사는 현대차 2026 CEO Investor Day 발표 내용을 1) 2030년 가이드스 및 총평, 2) 권역별 성장 전략, 3) 제네시스 확장 계획, 3) 자율주행 및 로봇릭스 사업, 4) 재무 계획 및 주주 환원 정책 등으로 정리했고, 각 내용의 세부 사항은 뒷장에 이어 작성했다.

[2030년 가이드스: 외형 성장 목표는 유지하되, 수익성 눈높이 상향]

현대차는 30년 글로벌 판매 555만대, xEV 비중 60% 목표를 유지했으나, 30년 목표 영업이익률을 직전 CID에서의 8~9%에서 9%+로 상향했다. (2026년 가이드스 유지)

- ① 30년 글로벌 M/S 목표 6.0%. 30년까지 매출원가율 3%p 절감 목표 (Lifecycle 원가혁신 1.5%p, 재료비 절감 1.0%p, 현지화 0.5%p)
- ② 30년까지 생산능력 +127만대 확대 (2025 CID 당시 120만대 확대 계획)

[주요 권역별 성장 전략: 미국 성장 지속 및 인도에 대한 중요성 강조]

30년 판매 가이드스에 기반해 25년 대비 판매 증분 145만대를 권역별로 나눠보면, 인도가 29만대, 북미 23만대, 유럽 22.5만대 등으로 구성되어 있음이 확인되었다.

- ① 북미: 30년 판매 비중 26%. HEV 판매 비중 50% 목표(2026년 25%)로 10종 이상 추가 출시, 부품 현지화율 60% → 80% 확대.
- ② 유럽: 30년 판매 비중 15%. 전동화 5종 출시로 세그먼트 커버리지 85% 확대 (25년 EV 판매 11.6만대→27년 42만대 판매로 중기 목표 제시).
- ③ 인도: 30년 판매 비중 15%. 생산능력 110만대 (증설 +32만대), 현지화율 90%로 제조원가 15%+우위 목표. 수출 비중 최대 30% 달성 가능.

[제네시스: GV 90, GV 80 HEV를 통해 30년 35만대 판매 목표]

현대차가 제시한 30년 글로벌 제네시스 판매대수는 35만대이다 (25년 글로벌 제네시스 판매량 22.5만대). 이를 위해 30년까지 40개국 이상 시장 진출, 리테일 거점 270개 이상 구축을 목표로한다고 밝혔다.

- ① 27년까지 오스트리아, 덴마크, 폴란드, 포르투갈 등 4개국 이상 유럽 국가로의 시장 진출 목표.
- ② 26.09 GV80 HEV, 26.12 G80 출시가 예정되어 있고, GV90 판매의 경우 빠르면 26.4Q부터 이뤄질 수 있을 전망.

[SDV 및 자율주행/Boston Dynamics: 28~29년 예정된 기존 계획 유지]

SDV 및 자율주행 부문의 경우 29년부터 SDV 구조가 적용된 차량을 양산하겠다는 계획을 그대로 유지했고, Boston Dynamics 관련해서는 초도 물량 중 25,000대가 공급 확정이 되었다는 점과 26년 내 생산 부지가 발표될 예정이라고 밝혔다.

- ① SDV/자율주행: 데이터 플라이 휠에 대한 중요성 강조. 연말부터 광주 권역 자율주행 실증 사업에 투입되는 차량은 Atria AI 활용. 29년부터 본격적으로 새만금에서의 자율주행 데이터센터 활용 예정.
- ② Boston Dynamics: 금번 행사에서의 비중은 크지 않았으나, 28년 3만대 공장 완공, 26.3Q RMAC 가동 등과 같은 기존 계획 지연 없었음.

[주주환원 정책: 총주주환원율 35%, 최소 배당금 10,000원 정책 지속]

전반적인 주주 환원 정책의 방향성은 CID 2025와 크게 다르지 않았다 (2025~2027년 총주주환원율 35% 이상, 최소 배당성향 25% 이상, 주당 최소배당금 10,000원, 분기배당 실시, 기존 TSR이라는 용어를 TPR (Total Payout Ratio)로 변경했지만, 정책의 내용과 목표는 달라지지 않았다고 명시).

Company Brief

Buy (Maintain)

목표주가(12M)	650,000원(유지)
증가(2026.08.26)	408,000원
상승여력	59.3 %

Stock Indicator

자본금	1,489십억원
발행주식수	20,476만주
시가총액	83,541십억원
외국인지분율	24.6%
52주 주가	214,000~750,000원
60일평균거래량	1,000,729주
60일평균거래대금	525.6십억원

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	1.7	-40.8	-33.0	86.7
상대수익률	0.0	-25.4	-40.9	-27.4

Price Trend



FY	2025	2026E	2027E	2028E
매출액(십억원)	186,254	191,806	203,145	209,096
영업이익(십억원)	11,468	11,643	13,672	15,537
순이익(십억원)	9,446	10,442	11,978	15,054
EPS(원)	35,331	39,347	45,134	56,724
BPS(원)	435,007	462,078	494,363	538,169
PER(배)	8.4	10.4	9.0	7.2
PBR(배)	0.7	0.9	0.8	0.8
ROE(%)	8.4	8.8	9.4	11.0
배당수익률(%)	6.8	7.4	7.6	7.6
EV/EBITDA(배)	10.1	9.9	8.1	7.0

주:K-IFRS 연결 요약 재무제표

[자동차/로봇릭스]

이상수 2122-9197 sang.su@imfnsec.com

총평: 2030년 영업이익률 가이드선스 9%+로 상향

현대차가 금번 행사에서 유지 및 새롭게 제시한 판매 및 실적 가이드선스는 다음과 같다. 첫째, 2026년 영업이익률 6.3~7.3%이다. 이에 대한 근거로 하이브리드 판매 확대에 따른 믹스 개선과 하반기 신차 사이클 도래 등을 들었다. 둘째, 2030년 영업이익률 9%+이다. 직전 행사에서 제시한 8~9% 목표를 상향한 것으로, HEV 판매 확대를 통한 손익 극대화와 xEV 규모의 경제 실현, 중장기 원가 절감 계획 등이 근거다. (2025 CID 대비 2030년 절대적인 이익 규모는 11% 증가) 셋째, 2030년 글로벌 M/S 6.0%를 목표하고 있다 (2025년 4.7%, 직전 행사에서는 도매 판매 가이드선스만 제시하고 구체적 M/S는 밝히지 않았던 점과 차이).

그림1. 현대차 CID 2026 총평: 2030년 영업이익률 가이드선스 9%+로 상향

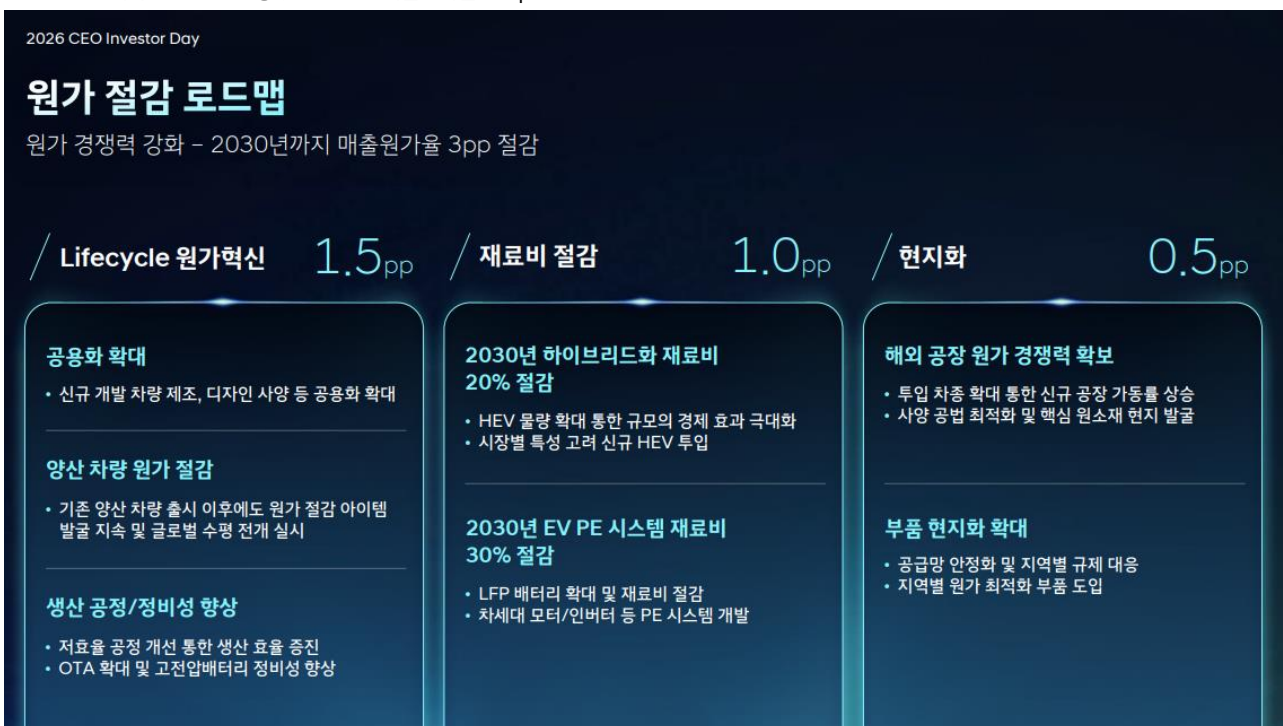


자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

총평: 2030년까지 매출원가율 3%p 절감 목표

금번 CID 2026 행사에서 가장 새롭고, 또 시장의 관심이 집중되었던 내용은 전술한 중장기 수익성 가이드라인 상향이다. 그리고 이를 뒷받침하는 근거는 2030년까지의 원가 절감 로드맵이다. 현대차는 2030년까지 매출원가율 3%p를 절감할 계획이고, 해당 계획을 세가지 부문으로 나눠 제시했다. 첫째, Lifecycle 원가혁신 1.5%p이다. 신규 개발 차량의 제조·디자인 사양 공용화를 확대하고, 기존 차량에 대해서도 출시 이후 원가 절감 아이템을 찾아갈 계획이다. 저효율 공정 개선을 통한 생산 효율 증진, OTA 확대 및 고전압배터리 정비성 향상도 여기에 포함된다. 둘째, 재료비 절감 1.0%p이다. 2030년 하이브리드화 재료비 20% 절감, EV PE 시스템 재료비 30% 절감이라는 두 개의 하위 목표가 제시되었다. 전자는 HEV 물량 확대를 통한 규모의 경제와 시장별 특성을 고려한 신규 HEV 투입으로, 후자는 LFP 배터리 확대와 차세대 모터·인버터 개발로 달성한다는 구상이다. 셋째, 현지화 0.5%p이다. 투입 차종 확대를 통한 신규 공장 가동률 상승, 사양, 공법 최적화와 핵심 소재 현지 발굴, 지역별 규제 대응을 위한 부품 현지화 확대가 골자다. 2025년 매출액에 위 매출원가율 3%p를 대입하면 연간 5조원 이상의 원가 절감 효과가 발생할 수 있다.

그림2. 현대차 CID 2026 총평: 2030년 매출원가율 3%p 절감



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

총평: 미래 사업 업데이트는 많지 않았지만, 본업에 대한 우려 해소

2030년 글로벌 판매 목표는 555만대로 그대로 유지됐고 xEV 비중 역시 60%로 유지되었다. 반면 2030년 영업이익률 목표는 종전 8~9%에서 9%+로 상향되었다. 이를 위해서 매출원가율 3%p 개선, HEV 재료비 20% 절감, EV PE 시스템 재료비 30% 절감, 북미 부품 현지화율 80%, 유럽 EV 배터리 원가 30% 절감 등이라는 세부 내용을 공개했다.

이를 제외하고 주요 권역별 성장 전략이나 HEV 및 EV 등 친환경차량 내 세부 파워트레인 구성 목표 등 직전 행사 대비 새로운 내용은 찾아보기 쉽지 않았다. 무엇보다 행사 전후로 시장의 기대가 쏠렸던 자율주행, 그리고 Boston Dynamics에 대해 유의미한 내용이 공유되지 못했다. 그러나 2028~2029년을 전후로 한 상용화 및 제품 양산이라는 기존 계획은 차질 없이 진행 중이다. 그리고 행사 전후로 동사의 2026년 영업이익률 가이드스가 하향 조정될 것이라는 의견이 다수였으나 변동이 없었다. 이는 원/달러 환율이 하락하고 있음에도, 원자재 가격 인상 및 현지화를 통한 관세 노출 최소화라는 노력이 실제 숫자로 연결되고 있음을 뜻한다. 무엇보다 그룹사 대비 자동차 등의 본업 부문의 낮은 수익성에 대한 시장 우려를 2030년 중장기 수익성 가이드스 상향을 통해 불식시켰다고 볼 수 있다. 또한 제네시스 GV 90 공개에 더해 GV80 HEV 출시 일정이 확정되며, 그룹사 및 경쟁사 대비 차별점이 부각될 수 있다. 즉 전반적인 시장 기대를 충족시키지 못한 CID 행사임은 분명하나, 자율주행이나 Boston Dynamics 개발 과정이 초입이라는 점을 감안해야 한다. 오히려 현대차 밸류에이션을 흔들던 논리였던 본업에서의 부진이라는 시장 우려를 일부 해소한 행사라고 판단한다.

그림3. 현대차 CID 2026 총평: 미래사업 업데이트는 많지 않았지만, 본업에 대한 우려 해소



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

미국: 하이브리드 중심 성장으로 관세 영향 최소화

미국을 포함한 북미는 2030년에도 현대차의 최대 시장이다 (2030년 비중 26%, +23.0만대). 성장 전략의 핵심은 하이브리드다. 현대차의 미국 HEV 비중은 2011년 1%, 2017년 2%, 2021년 8%에서 2026년 25%로 상승했으며, 누적 하이브리드 판매는 100만대를 돌파했다. 현대차는 2030년까지 10종 이상의 하이브리드를 추가 출시해 판매 비중 50%를 목표한다. 팔리세이드 HEV, All-New 투싼 하이브리드, 제네시스 첫 하이브리드가 여기에 포함되며, 모두 HMMA와 HMGMA에서 현지 생산될 예정이다. 아울러 공급망 현지화도 진행 중이다. 부품 현지화율은 현재 60%에서 2030년 80%로 확대시킬 계획이며, 2024년 이후 현지 협력사는 275개 증가했다. 모델별로는 싼타페가 2021년 50% 미만에서 2026년 61%로, 투싼이 50% 미만에서 65%로 상승했다. 현대차는 15% 내외의 관세가 2030년까지 지속될 것으로 판단하고 있으며, 이에 따른 구조적 대응이 진행되고 있음을 확인할 수 있다.

그림4. 현대차 CID 2026 미국 발표 내용: 하이브리드 중심 성장으로 관세 영향 최소화



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림5. 현대차 CID 2026 미국 발표 내용: 현지 공급망 강화



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림6. 현대차 CID 2026 미국 발표 내용: 전 가격대의 고객 수요 확보



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

유럽: 아이오닉 3 출시를 통해 세그먼트 커버리지 확대

유럽은 2030년 판매 비중 15% (+22.5만대)를 목표한다. 현재 세그먼트 커버리지는 A 66%, B 100%, C 100%, D 84%, E/F 75%, LCV 42% 수준인데, SUV·LCV 세그먼트에서 전동화 차종 5종을 신규 출시해 전체 커버리지를 85%까지 확대할 계획이다. EV 경쟁력 강화 방안은 세 가지다. 첫째, EV 판매 확대다. 유럽 EV 판매량은 2025년 11.6만대에서 2027년 42만대 이상으로 확대되며, EV 크레딧을 활용해 ICE, HEV 판매도 동시에 늘릴 계획이다. 둘째, 유럽 현지 생산능력 58만대 확보 및 BEV 생산 비중 50% 이상 (IONIQ 3 포함)이다. 셋째, 구매 현지 부품 조달 비중 확대 및 배터리 원가 하락이다 (HMMC 85%, HMTR 70%).

현대차는 분명 그룹사 대비 유럽 권역에서의 판매 부진이 관찰되고 있고, 이는 중소형 EV를 중심의 산업 수요를 대응하지 못한 탓이다. 결국 IONIQ 3가 유럽 전략의 첨병이다. IONIQ 3는 빠르면 26.3Q부터 유럽 현지에서 판매가 시작될 예정이다 (497km 주행거리, 61kWh 배터리, 249Nm 토크, 29분 충전 (10-80%)의 사양에 유럽 최초로 PLEOS Connect가 탑재).

그림7. 현대차 CID 2026 유럽 발표 내용: 전 라인업의 전동화 포트폴리오 확보



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림8. 현대차 CID 2026 유럽 발표 내용: 원가 절감을 통한 EV 경쟁력 확보



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림9. 현대차 CID 2026 유럽 발표 내용: 아이오닉 3 출시를 통해 세그먼트 커버리지 확대



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

인도: 생산 물량 확대에 따른 수출 거점으로서의 역할 강조

현대차는 인도 부품 현지화율을 2026년 84%에서 2030년 90% 이상으로 끌어올릴 계획이다. 현지 Tier 1-N 협력사는 1,400개 이상으로, 이 중 현지 협력사가 75% 수준이다. 푸네 신공장 가동으로 2030년까지 인도 증설분은 +32만대로 2025 CID의 +25만대 대비 소폭 증가하였다. 현대차는 인도의 제조원가가 전사 평균 대비 15% 이상 낮다고 밝혔고, 이와 같은 인도 생산 물량 증가는 곧 글로벌 수출 거점으로서의 역할이 강해짐을 의미한다.

2026년까지 인도 생산 누적 수출 대수는 400만대를 달성했고, 2030년 수출 비중은 최대 30%까지 확대시킬 계획이다. 수출 대상은 70개국 이상이며, 지역별 배분은 아프리카·중동 50%, 중남미 40%, 아태 10%다. 현대차는 아중동 권역을 차세대 성장 시장으로 규정하며 2035년 중상위 소득층 7억명 이상, 산업수요 500만대 이상을 전망하고 두 자릿수 영업이익률을 목표로한다. 2027년 HMBSC/HMMEA 등을 개소하고 사우디아라비아 CKD 공장을 2026년 12월 가동하며, CKD·DKD 8개 공장과 50개국 이상 진출 체계를 갖출 계획이다. 즉 인도에서 저원가로 차량을 생산해 아프리카·중동으로 수출하는 구조가 완성되는 것이다. 정리하자면 인도는 (1) 자체적으로 83만대 (2030년 비중 15%)를 판매하는 대형 내수 시장이자, (2) 신흥시장 수출 물량을 담당하는 저원가 생산 거점이며, (3) 앞서 살펴본 매출원가율 3%p 절감 중 현지화 0.5%p의 상당 부분을 담당하게 될 핵심 시장이다.

그림10. 현대차 CID 2026 인도 발표 내용: 글로벌 수출 거점화



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림11. 현대차 CID 2026 인도 발표 내용: SUV 시장 공략 강화



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림12. 현대차 CID 2026 인도 발표 내용: 인도 중심 현지 완결형 체제 구축



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

중국: 턴어라운드 목표하나, 정체되는 산업 수요와 높은 경쟁 강도가 걸림돌

2025 CID 행사에서 사실 중국은 산업 수요 위축과 경쟁 심화에 기인해 역성장을 가정했던 시장이었다. 해당 행사 당시 제시한 30년 중국 판매 비중은 8%였고, 2025년 판매 대수 대비 15% 감소하는 수준이었기 때문이다. 현대차는 중국 시장의 턴어라운드를 위한 방법론을 크게 세 가지로 제시했다. 첫째, IONIQ 브랜드 출시다. 중국 소비자의 브랜드 인식이 이미 고착화된 상황에서, 브랜드 자산을 새로 쌓는 편이 빠르다고 판단한 것으로 해석된다. 둘째, 딜러 네트워크 현대화다. 2030년까지 딜러를 484개로 확대한다. 영업망을 1·2선 도시로 확장하고, 디지털 쇼룸과 자본 부담이 낮은 신규 리테일 모델을 도입한다. 중국 판매량 축소가 판매 감소의 원인이었던 점에서 필수적인 조치다. 셋째, 현지 기술 파트너십이다. 다만 구체적인 협력 범위는 공개되지 않았다 (Momena 등의 자율주행 파트너일 것으로 추정).

단 현재 중국 자동차 산업 수요가 성장 구간에 위치한다고 보기 어렵고, 무엇보다 중국 로컬 업체들과의 치열한 가격 경쟁이 불가피하다. 실제로 동일 차급 기준 중국 로컬 업체들과의 가격 차이는 이미 20~25% 발생하고 있는 것으로 파악된다. 중국 시장의 경우 이미 수익성 기여도가 매우 낮은 시장이기에 공격적인 프로모션이 부담스러울 것이고, 무엇보다 L2++ 수준의 자율주행 솔루션이 상용화되고 있는 시장이라는 점도 아직 그룹 차원에서 자율주행 기술을 상용화시키지 못하고 있는 동사에게 우호적이지 못한 환경이라고 판단된다.

그림13. 현대차 CID 2026 중국 발표 내용: 중국 사업의 전략적 턴어라운드



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

제네시스: GV 90, GV 80 HEV 출시 및 2030년 35만대 판매 목표

현대차는 이미 CID 2025 행사에서 2030년 제네시스 35만대 판매라는 목표를 밝힌 바가 있다. 단 금번 행사에서는 직전 행사와 다르게 해당 숫자를 달성하기 위해서 필요한 구체적인 계획들을 공유했다는 의의가 있다. 첫째, 2030년까지 40개국 이상이라는 커버리지 목표가 신설되었다. 둘째, 2026년 1월 이탈리아, 2월 프랑스, 3월 네덜란드, 7월 튀니지 및 모로코, 26.4Q 스페인, 2027년 오스트리아, 덴마크, 폴란드, 포르투갈이라는 월 단위 진출 스케줄이 공개되었다. 셋째, 리테일 거점 270개 이상 (현재 대비 +50%)이라는 인프라 목표가 제시되었다. 넷째, GV90, GV80 HEV, EREV, 마그마 등의 출시 라인업이 확정되었다. 2030년 555만대 중 제네시스 35만대는 비중으로는 6.3%에 불과하다. 그러나 럭셔리 세그먼트의 대당 ASP와 마진율을 감안하면 영업이익 기여도는 그보다 훨씬 클 수밖에 없다. 2025 CID에서 현대차가 제네시스와 N 라인에서 두 자릿수 이익률을 목표함을 언급했던 것을 상기하면, 전술한 30년 목표하는 영업이익률 9%+ 목표 달성에 유의미한 기여가 가능하다.

그림14. 현대차 CID 2026 제네시스 발표 내용: GV 90 출시 및 HEV 파워트레인 제공을 통해 럭셔리 라인업 완성



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림15. 현대차 CID 2026 제네시스 발표 내용: GV80 HEV 출시

2026 CEO INVESTOR DAY

제네시스 첫 하이브리드 출시

럭셔리 퍼포먼스의 새로운 정의



- +25% 효율 및 성능 개선**
복합 연비 개선 | 352PS
- 수냉식 하이브리드 배터리 적용**
공냉식 대비 최대 방전 출력 강화
- 전기차 주행감성 극대화**
스테이 모드 | 스마트 회생제동

GV80 하이브리드 모델
2026년 9월 출시 예정

자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림16. 현대차 CID 2026 제네시스 발표 내용: 2030년까지 40개국 시장 진출 통해 글로벌 판매 35만대 목표



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

제네시스: 렉서스를 잡기 위해 필요한 후륜 구동 HEV로서의 경쟁력

GV80 HEV는 2026년 9월 출시될 예정이다. BMW, Mercedes-Benz 등의 서구권 프리미엄 브랜드들의 경우 MHEV, PHEV 차량만 판매하고 있기에, 제네시스 HEV 차량의 실질적인 경쟁 상대는 동일하게 풀하이브리드 차량을 판매 중인 렉서스일 것이다. Lexus의 미국 판매량 중 약 35%가 HEV 차량으로 구성되고, 세단 대비 SUV에서 더 높은 HEV 믹스를 나타낸다. 렉서스의 이와 같이 HEV 시장에서 강한 배경은 Toyota로부터 내려오는 HEV 명가라는 브랜드 이미지도 존재하지만, 프리미엄 세그먼트의 차량을 구매하는 소비자들이 HEV 파워트레인을 선택하며 발생하는 가격 차이에 대해 크게 민감하지 않다는 점도 있을 것이다. 이에 GV80, G80 HEV 또한 높은 HEV 수요에 힘입어 준수한 판매 실적이 기대된다.

단 렉서스 및 기타 프리미엄 브랜드들의 HEV 차량과는 다르게 제네시스 HEV가 후륜 구동 기반 차량이라는 점은 리스크 요인이다. 현재 렉서스가 판매 중인 HEV 차량은 거의 모두가 전륜 혹은 사륜구동 모델이다. GV80 HEV 또한 전륜 및 사륜 구동을 선택 옵션으로 제공할 가능성이 높지만, 뛰어난 승차감이라는 후륜 구동의 장점을 살리되, 연비 손실을 최소화할 수 있다면 렉서스를 포함한 경쟁 프리미엄 대비 확실한 강점을 가질 수 있을 것으로 판단된다.

그림17. GV80 HEV 스파이샷



자료: iM증권 리서치본부

SDV/자율주행: 기존 자율주행 개발 일정 및 방법론 유지

현대차는 CID 2026에서 완성차 OEM간의 경쟁이 단순히 차량을 제조하는 것을 넘어 데이터 및 AI 기반 서비스를 제공하는 차원으로 이동하고 있다고 밝혔고, 이는 SDV 개발 및 자율주행의 중요성을 전년 행사에 이어 강조한 것으로 해석된다. 이를 구현하는 다섯 개의 기술 축이 CODA(차세대 전기전자 아키텍처), Pleos Connect(차세대 인포테인먼트), Gleo AI(에이전트형 AI), Atria AI(End-to-End 자율주행 AI), Data Union(주행 데이터 공유 생태계)이다. 차량 내 경험의 데이터 플라이휠은 2026년 6월부터 가동되고 있다. 고객 행동 데이터(사용 패턴, AI 상호작용 맥락)와 차량 데이터(차량 상태, 센서 데이터)를 수집해 인사이트를 도출하고, Gleo AI와 Pleos Connect를 개선한 뒤 OTA로 배포하는 순환 구조다. 파트너사 데이터(표준화된 nVIDIA 센서 아키텍처, Data Union)와 자체 수집 데이터(PoC 주행, 고객 주행)를 결합해 Atria AI를 고도화하는 구조이며, 실제 개선 지표가 공개되었다. 핵심 시나리오 성공률은 89.33%로 상승했고, 능동 안전 기능 안정성 (1,000km당 발생 수)은 6.10에서 1.03으로 개선되었다. 주차 성공률과 주차 시간도 지속적으로 개선되고 있다.

그림18. 현대차 CID 2026 SDV/자율주행 발표 내용: 데이터 플라이휠 강조

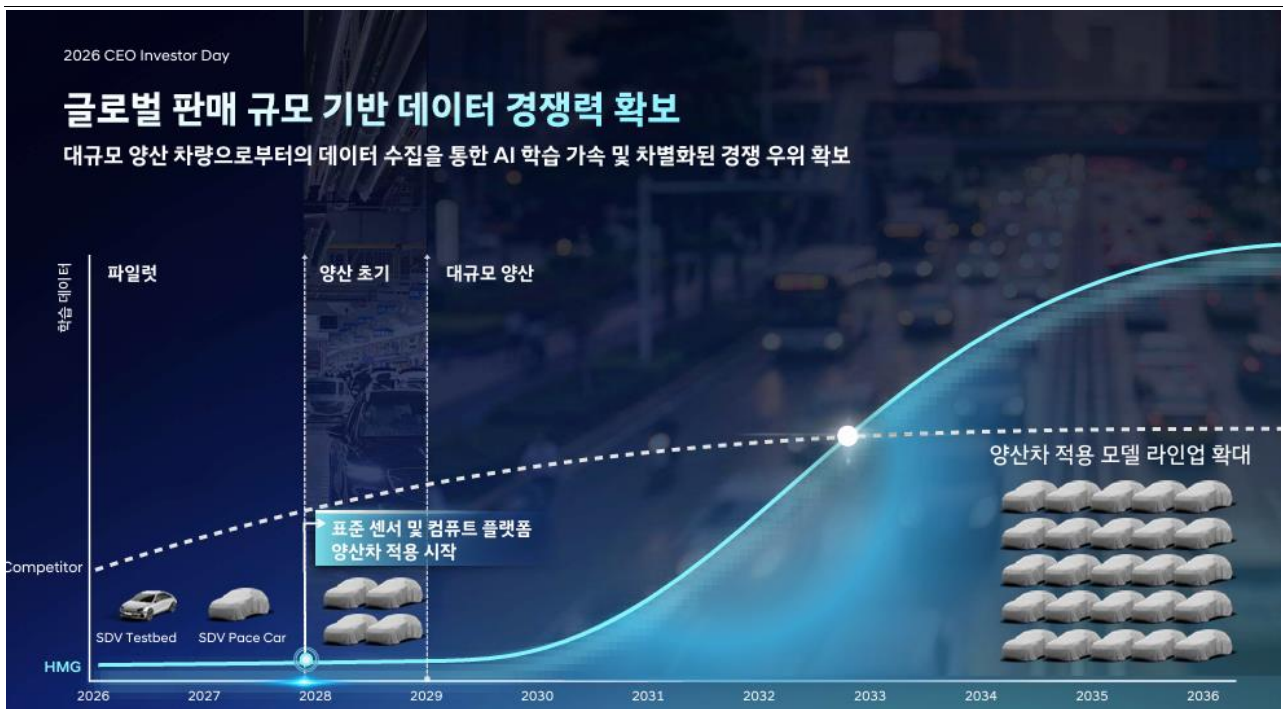


자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

SDV/자율주행: 29년 자율주행 상용화 및 자체 데이터센터 운영

이와 같은 내용은 전년 행사와 그룹사의 CID에서 이미 공유가 된 바가 있다. 이에 관련해 새로운 내용을 기대한 많은 투자자들의 실망스러운 반응이 다수 관찰되었다. 다만 당사는 금번 행사에서 1) SDV 플랫폼이 적용된 양산차 양산 일정이 2029년으로 다시 확인되었으며, 2) 2033년경 현대차그룹의 학습 데이터 축적량이 경쟁사를 역전한다는 장표를 제시했다는 점에 주목한다. 이는 결국 자율주행 선도 업체 대비 연간 700만대 이상의 판매량과 190개국에 이미 진출했다는 점에 근거하고 있다. 또한 AI 인프라의 내재화의 계획을 밝힌 점도 인상적이었다. 먼저 자체 인프라와 파트너십을 통한 탄력적 GPU 조달의 하이브리드 전략을 운용하나, 2029년부터 새만금 현대차그룹 AI 데이터센터를 자체 운영한다. 규모는 100MW, GPU 5만개 이상이다. 경쟁사의 CID 2026 질의응답에서 '데이터센터의 주체를 언급하기 어렵다'고 답했던 부분이, 금번 현대차 CID에서 규모와 시점으로 구체화된 셈이다.

그림19. 현대차 CID 2026 SDV/자율주행 발표 내용: 글로벌 판매 규모 기반 데이터 경쟁력 확보



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림20. 현대차 CID 2026 SDV/자율주행 발표 내용: 글로벌 판매 규모 기반 데이터 경쟁력 확보



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림21. 현대차 CID 2026 SDV/자율주행 발표 내용: 데이터 축적 규모에 비례하는 인프라 확장

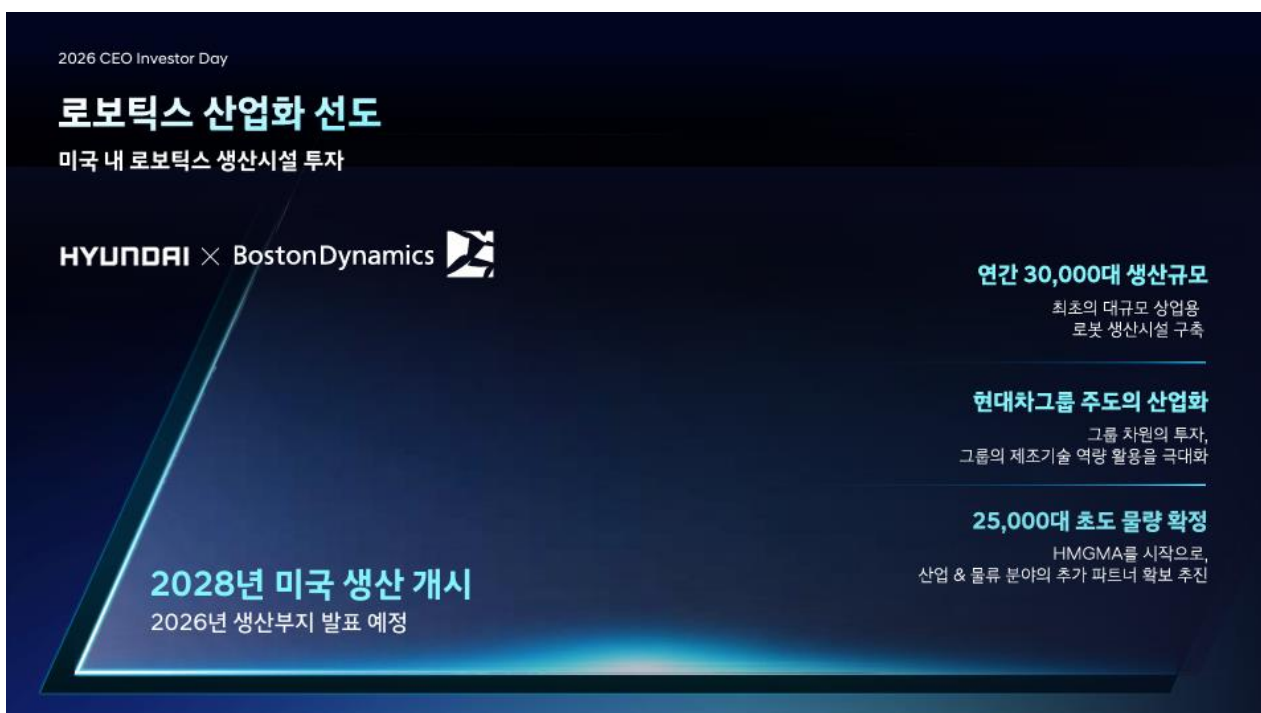


자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

Boston Dynamics: 2028년 생산 물량 중 25,000대 공급 확정

Boston Dynamics 관련 내용에서 새로웠던 정보는 초도 생산 물량 25,000대 공급 확정이다. 현대차는 미국 내 연간 30,000대 규모의 로봇 생산시설을 2028년부터 가동하며, HMGMA를 시작으로 산업·물류 분야의 추가 파트너를 확보할 계획이다. 생산 부지는 2026년 중 발표될 예정이다. 그룹사 CID 2026에서 '3만대는 생산 CAPA일 뿐 생산 대수가 아니다'라는 답변이 있었던 점을 감안하면, 25,000대 초도 물량 확정은 실제 수요가 확인되었다는 의미로 해석 가능하다. 선행 단계로 미국 로봇 메타플랜트 응용 센터(RMAC)가 2026년 개소했다. 5개 차종 67개 항목을 대상으로 시퀀싱 작업을 테스트 중이며, 2026년 말 부지 규모를 10배 확장하고 2028년 HMGMA 배치를 거쳐 2030년 글로벌 생산 거점으로 확대될 계획이다.

그림22. 현대차 CID 2026 Boston Dynamics 발표 내용: 25,000 초도 물량 공급 확정 및 2026년 내 생산부지 발표 예정



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림23. 현대차 CID 2026 Boston Dynamics 발표 내용: 2030년 글로벌 생산 거점으로서의 확장 목표



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

그림24. 현대차 CID 2026 Boston Dynamics 발표 내용: 그룹 차원의 미국 사업 기반 확대

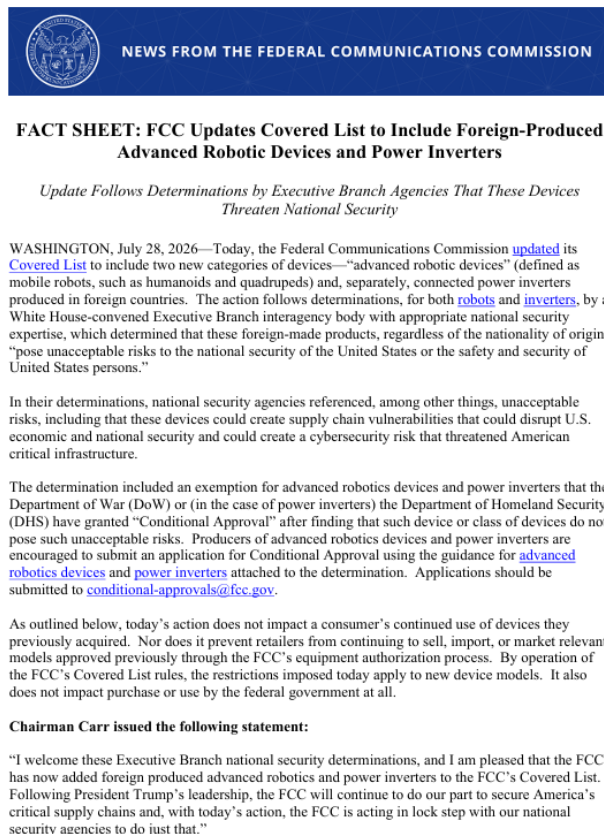


자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

Boston Dynamics: 중국 업체를 향한 규제는 곧 동사 프리미엄으로 연결

Boston Dynamics 상장은 늦어도 2028년 전후로 이뤄질 예정이다. 지금까지 Boston Dynamics 상장을 가정해 기업가치를 추정할 때 가장 까다로웠던 점이 Peer Group이 없다는 점이었다. 이런 상황에서 Unitree Robots이 8/19 상장했는데, 공모가 150위안에서 출발해 장중 1,100위안까지 주가가 급등했다. 8/26 종가 기준 Unitree Robots 주가는 611위안까지 하락했으나, 그럼에도 2026년 예상 매출액 기준 85배 내외의 PSR 밸류에이션을 부여받고 있다. 이는 Boston Dynamics 상장 과정에서도 밸류에이션의 상방을 열어줄 수 있을 것이다. Boston Dynamics는 미국과 긴밀하게 연결되어 있다는 강점 또한 가지고 있다. 지난 06.08 미국 국방부는 Unitree Robots을 CMC (Chinese Military Company, 중국 군민 융합전략과 연계되어 있는 것으로 판단되는 중국 업체를 관리하는 일종의 블랙리스트) 리스트에 등재했다. 이에 Unitree Robots 관련 제품들은 미국 국방부로 일체 공급될 수가 없고, 추후 민간 사업에서의 규제 근거로도 활용될 수 있다. 08.06 미국연방통신위원회(FCC) 또한 해외에서 생산된 4족보행로봇과 휴머노이드 제품 수입 일체를 제한한다고 밝혔다. Unitree Robots은 현재 미국에 판매 중인 G1, H1 등의 제품이 이미 FCC의 Equipment Authorization (예외적으로 외국 생산 제품의 미국 판매를 허가하는 인증)을 취득했다고 밝혔으나, 이는 26.08 이후 새롭게 출시되는 제품부터는 적용되지 않는다. 또한 4족보행로봇과 휴머노이드에 있어 Equipment Authorization 관련 절차를 관장하는 부처는 국방부이기에, 사실상 관련 인증을 새롭게 취득하는 것은 불가능에 가깝다. 물론 Boston Dynamics는 미국에서 생산될 예정이기에 관련 규제에 따른 수혜가 크지 않다고 볼 수 있으나, 생산 과정에서 필요한 핵심 부품에 있어 국내 공장 조달이 가능할 것이다.

그림25. 미국연방통신위원회는 4족보행로봇과 휴머노이드 제품을 Covered List에 편입

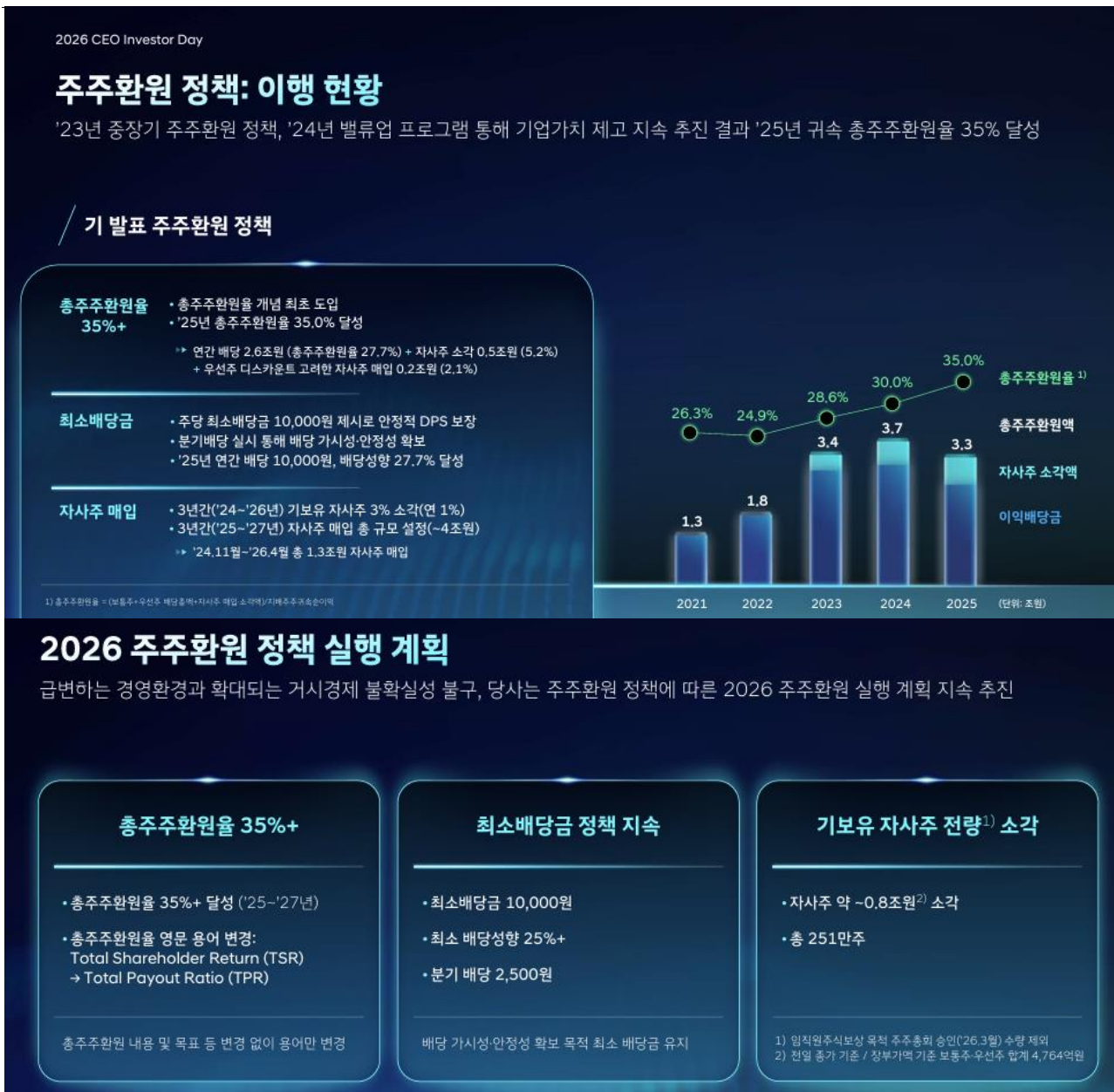


자료: 미국연방통신위원회, iM증권 리서치본부

주주환원 정책: CID 2025에서의 정책 유지

주주환원은 이행 실적과 계획이 함께 제시되었다. 2025년 귀속 총주주환원율은 35.0%를 달성했다. 연간 배당 2.6조원 (27.7%)에 자사주 소각 0.5조원 (5.2%), 우선주 디스카운트를 고려한 자사주 매입 0.2조원(2.1%)이 더해진 결과다. 총주주환원율은 2021년 26.3%에서 2025년 35.0%로 지속 상승했다. 2026년 실행 계획은 세 가지다. 첫째, 총주주환원율 35%+ 달성 (2025~2027년)이며, 영문 용어가 Total Shareholder Return (TSR)에서 Total Payout Ratio (TPR)로 변경된다 (주요 사항 변경 없음). 둘째, 최소배당금 10,000원, 최소 배당성향 25%+, 분기 배당 2,500원의 최소배당금 정책 지속이다. 셋째, 기보유 자사주 전량 소각으로 약 0.8조원 규모, 총 251만주가 소각된다. 자사주 매입은 3년간(2025~2027년) 총 4조원 규모가 설정되어 있으며, 2024년 11월부터 2026년 4월까지 1.3조원을 매입했다고 밝혔다.

그림26. 현대차 CID 2026 주주환원 정책 발표 내용: 이행 현황 및 2026년 실행 계획



자료: 현대자동차, iM증권 리서치본부

질의응답

Q. 배터리 JV 관련 중장기 계획이 어떻게 되는지?

주요 경쟁 업체와는 다르게, 당사의 경우 전동화 부문에 계속 투자를 집행할 계획.

Q. Atria AI 차량 적용시 높은 배터리 사용량이 예상되는데, 어떤 영향이 있을지?

ICE 차량의 경우 자율주행용 컴퓨터를 구동하기에는 까다로운 것이 사실. 그럼에도 안전성이나 주행 성능을 다르게 제공하지는 않을 것이나, EV 대비해서 추가 로직이 필요할 것으로 전망함. ICE 차량에 탑재될 자율주행용 컴퓨터도 EV와는 다른 구조가 채택될 것이기에, 여러 가능성이 열려있는 상황.

Q. 정관상 사업 목적에 로봇틱스가 아직 포함이 안되어있는데, 자율주행을 비롯한 로봇틱스 산업이 자회사로 진행하겠다고 밝히는데 그러한 이유가 있는지?

현대자동차가 로봇틱스 산업에 있어 가지는 위치는 지원 역할. Boston Dynamics의 사업 영역이 현대자동차의 생산 및 공정과 밀접하게 연결되는 구조는 이어질 것. 그리고 이 같은 기조가 이어지기 위해서 정관 상의 변경이 필수 조건은 아니라고 판단함.

Q. 로봇틱스 랩이 이동형 로봇을 생산하면 매출이 발생할 것인데, 그럼 이러한 로봇틱스랩을 분사 할 계획인지?

아직 주요 자회사의 분사와 관련된 사항이 결정된 바는 없음.

Q. 자체 개발 배터리를 내년 출시할 EREV에 탑재한다고 밝혔는데, 그렇다면 배터리의 생산도 직접 이뤄지는지, 아울러 이 과정에서 내재화 비중을 얼마나 가져갈 계획인지?

기본 구조는 팹리스이다. 즉 배터리 셀 생산은 협력사에게 맡길 예정. 현대차그룹에서 활용할 수 있는 내재화 솔루션은 적극 활용할 계획.

Q. 2030년 9%라는 수익성 목표가 고무적임. SDV와 Boston Dynamics의 제품 개발 과정에서 높은 비용이 발생할 것인데, 이런 내용들이 수익성에 큰 영향이 없겠는지?

양산차에 대한 원가 절감 방법론이 다수 존재함. 이와 같은 노력이 2030년이 도래하면 효과가 극대화될 것으로 봄. 신사업과 관련해서 비용이 증가하는 것은 맞고 기본적으로 가격 전가는 합리적인 수준에서 고민 중. Boston Dynamics 제품 개발 및 판매 과정 초기에서 여러 비용이 발생하겠지만, 초도 물량이 그룹사로 배정되어 있어 비용 최소화 가능.

SDV로 전환되며 ECU 단의 통합이 이뤄지고, 소프트웨어 또한 내재화 과정이 필요함. 이것이 개발 초기에 원가 상승으로 보여줄 수 있으나 적은 메모리 사용량에 따른 비용 절감이라는 결과로 나타날 것. 또한 리콜과 같은 사태가 근본적으로 줄어들 수 있음.

Q. 시장의 궁금증은 로봇틱스 아메리카나 자회사 출자 등을 통해 휴머노이드 사업에 직접 진출할지에 대한 내용인데, 공유 가능한 내용 있는지?

Boston Dynamics가 기존에 밝힌 일정을 위한 투자와 로봇틱스 아메리카 관련 공급망 구축도 진행 중. 여러가지 옵션을 두고 회사 차원의 고민이 이뤄지고 있음.

질의응답

Q. 환율, 관세, 원자재 가격 등이 지난 1년간 여러 변화가 있는데 이를 2030년 수익성 목표에 어떻게 가정을 했는지?

관세는 현재 수준과 동일하다는 가정 하에 산출. 원자재 가격의 경우 26.1H 대비 하락 안정세에 들어서고 있다는 점은 반영. 환율의 경우 1,300원 중반을 가정. 2030년 550만대 판매 목표 달성에 따른 물량 효과 큼. 또한 제네시스, 펠리세이드 등과 같은 고수익 차량 기여도 증가할 것으로 전망.

Q. 중국 시장의 경우 대부분의 경쟁 업체들이 포기하고 있지 않는 상황인데, 중국 시장에서의 선전을 전망하는 가장 큰 이유가 무엇인지?

중국은 생산 거점의 의미도 크고, 자율주행 및 SDV 부문에 있어 여러 협력을 꾀할 수 있는 파트너 업체도 존재함.

Q. SDV 개발 및 출시 일정이 조금씩 지연되는 것 같은데, 이와 같은 지연이 발생한지에 대한 배경이 있는지?

올해 들어 센서 표준 구성과 이에 수반되는 컴퓨터 시스템 등 여러 부문에 변화가 존재함. 다만 2027년 말 양산 준비를 끝내고 2029년부터 본격적인 판매에 나서겠다는 계획은 유지.

Q. 2028년 완공이 예정되어 있는 생산 공장의 3만대 CAPA가 어떻게 구성이 되는 것인지?

Atlas 외 Boston Dynamics의 제품 생산 또한 함께 이뤄질 예정.

Q. 2030년까지 100개 이상의 차종을 출시하겠다고 밝혔는데, 이는 현행 대비 몇 개의 모델이 추가되는 것인지?

100개의 차종 중 약 50%이 새로운 차종일 것. 새로운 플랫폼 중 대표적인 세그먼트는 바디온프레임.

Q. 2030년 555만대 판매 목표 내에 HEV나 EV의 이익 공헌도가 얼마나 있는지?

전체적으로 대당 공헌이익이 20% 수준. HEV의 경우 이보다 통상적으로 5% 높다고 판단.

Q. Atria AI의 경우 전임 개발진들의 핵심 성과인데, 이걸 그대로 유지하겠다는 계획인지?

당연히 기존 Atria AI가 수정 없이 기존 모델을 승계하고 있는 것은 아님. 아키텍처 차원에서의 일부 수정은 진행 중.

Q. 왜 지금까지 센서 표준의 통합이 이뤄지지 않았는지, 그리고 경쟁사 대비 데이터 수집 속도가 늦다는 지적이 있는데 어떻게 생각하는지?

현재 판매 중인 차량에 표준화된 센서를 탑재하는 것은 사실 힘들다. 2028년 생산될 차량에는 최대한 표준화된 센서를 탑재할 계획. 광주 권역에서 진행될 실증 프로젝트는 테스트 베드의 의의가 있는 것이지, 결국 데이터 수집은 2029년 SDV 양산 이후 본격적으로 이뤄질 것.

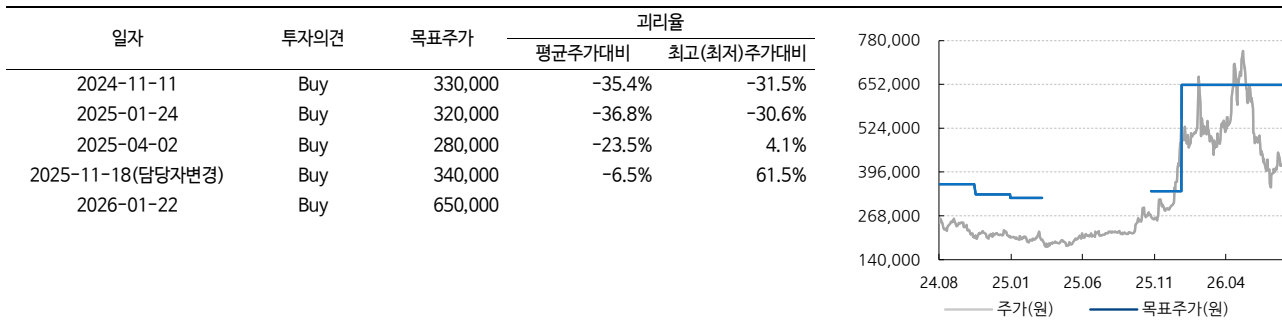
K-IFRS 연결 요약 재무제표

재무상태표					포괄손익계산서				
(십억원)	2025	2026E	2027E	2028E	(십억원, %)	2025	2026E	2027E	2028E
유동자산	120,777	113,881	112,901	115,785	매출액	186,254	191,806	203,145	209,096
현금 및 현금성자산	18,361	19,473	21,666	27,914	증가율(%)	6.3	3.0	5.9	2.9
단기금융자산	63,837	56,815	50,566	45,003	매출원가	152,038	157,174	157,663	162,352
매출채권	16,618	17,032	17,877	18,321	매출총이익	34,217	34,632	45,482	46,743
재고자산	20,662	19,181	21,330	23,001	판매비와관리비	22,749	22,989	31,809	31,206
비유동자산	248,067	254,096	257,182	260,091	연구개발비	2,718	2,799	2,964	3,051
유형자산	48,750	50,911	50,277	49,679	기타영업수익	-	-	-	-
무형자산	9,268	10,808	12,085	13,147	기타영업비용	-	-	-	-
자산총계	368,845	367,976	370,084	375,875	영업이익	11,468	11,643	13,672	15,537
유동부채	88,579	90,972	94,201	97,598	증가율(%)	-19.5	1.5	17.4	13.6
매입채무	12,287	12,654	13,402	13,794	영업이익률(%)	6.2	6.1	6.7	7.4
단기차입금	10,388	9,388	8,388	7,388	이자수익	900	835	791	798
유동성장기부채	33,761	33,761	33,761	33,761	이자비용	572	533	497	467
비유동부채	152,617	141,440	131,342	123,216	지분법이익(손실)	2,510	2,636	2,767	2,906
사채	106,900	96,210	86,589	77,930	기타영업외손익	-425	-385	-385	-385
장기차입금	24,340	23,853	23,376	23,909	세전계속사업이익	13,842	15,085	17,203	19,375
부채총계	241,197	232,412	225,544	220,814	법인세비용	3,477	3,789	4,321	4,867
지배주주지분	115,447	122,631	131,199	142,825	세전계속이익률(%)	7.4	7.9	8.5	9.3
자본금	1,489	1,489	1,489	1,489	당기순이익	10,365	11,173	12,386	13,950
자본잉여금	7,780	7,780	7,780	7,780	순이익률(%)	5.6	5.8	6.1	6.7
이익잉여금	101,312	107,791	115,666	126,612	지배주주귀속 순이익	9,446	10,442	11,978	15,054
기타자본항목	4,865	5,571	6,264	6,944	기타포괄이익	717	705	693	680
비지배주주지분	12,202	12,933	13,341	12,237	총포괄이익	11,082	11,879	13,079	14,630
자본총계	127,648	135,564	144,540	155,061	지배주주귀속총포괄이익	-	-	-	-

현금흐름표					주요투자지표				
(십억원)	2025	2026E	2027E	2028E		2025	2026E	2027E	2028E
영업활동 현금흐름	-5,991	40,549	40,476	43,336	주당지표(원)				
당기순이익	10,365	11,173	12,386	13,950	EPS	35,331	39,347	45,134	56,724
유형자산감가상각비	3,745	4,085	4,575	4,477	BPS	435,007	462,078	494,363	538,169
무형자산상각비	1,272	1,560	1,823	2,038	CFPS	54,094	60,619	69,244	81,274
지분법관련손실(이익)	2,510	2,636	2,767	2,906	DPS	20,050	30,050	31,000	31,000
투자활동 현금흐름	-10,347	3,622	5,037	4,411	Valuation(배)				
유형자산의 처분(취득)	-8,121	-6,246	-3,941	-3,879	PER	8.4	10.4	9.0	7.2
무형자산의 처분(취득)	-2,674	-3,100	-3,100	-3,100	PBR	0.7	0.9	0.8	0.8
금융상품의 증감	-6,691	-2,327	-2,444	-2,444	PCR	5.5	6.7	5.9	5.0
재무활동 현금흐름	15,425	-15,035	-15,301	-13,469	EV/EBITDA	10.1	9.9	8.1	7.0
단기금융부채의증감	990	-1,000	-1,000	-1,000	Key Financial Ratio(%)				
장기금융부채의증감	19,068	-11,177	-10,098	-8,126	ROE	8.4	8.8	9.4	11.0
자본의증감	-	-	-	-	EBITDA이익률	8.9	9.0	9.9	10.5
배당금지급	-3,689	-2,618	-3,963	-4,103	부채비율	189.0	171.4	156.0	142.4
현금및현금성자산의증감	-654	1,112	2,193	6,248	순부채비율	73.0	64.1	55.3	45.2
기초현금및현금성자산	19,015	18,361	19,473	21,666	매출채권회전율(x)	12.8	11.4	11.6	11.6
기말현금및현금성자산	18,361	19,473	21,666	27,914	재고자산회전율(x)	9.2	9.6	10.0	9.4

자료 : 현대차, iM증권 리서치본부

현대차 투자의견 및 목표주가 변동추이



Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당 보고서는 기관투자자 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

[투자의견]

종목추천 투자등급

종목투자의견은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- Buy(매수): 추천일 증가대비 +15% 이상
- Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 증가대비 -15% 이상

산업추천 투자등급

시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임

- Overweight(비중확대)
- Neutral(중립)
- Underweight(비중축소)

[투자등급 비율 2026-06-30 기준]

매수	중립(보유)	매도
89.8%	10.2%	-