

2026 CID: 청사진을 넘어 실행 단계로

2026 CID의 시장 소통 핵심 내용

이번 2026 CEO Investor Day(CID)에서 현대차는 단순한 미래 청사진 제시를 넘어 SDV 및 Physical AI 기술 기업으로 성공적인 체질 개선을 통해 실행 단계로 넘어가고 있음을 시장과 소통하고자 한 것으로 보인다. 2026년 상반기 역대 최대 매출(95.2조원, 영업이익률 5.6%)이라는 견조한 성과를 기반으로, 기존 비즈니스가 어떻게 미래 기술 투자를 위한 재원을 안정적으로 조달하고 있는지 보여주는 데 주력했다. 특히 2030년 글로벌 판매목표 상향과 100개 이상의 신차종(파생 포함)출시, 그리고 글로벌 전동화 캐즘 흐름에 맞춰 하이브리드(HEV) 판매 확대와 EREV(Extended Range EV) 투입, 고부가가치 SUV 중심의 판매 믹스 다변화 전략을 중점적으로 피력하였으며, 이와 같은 강력한 상품 경쟁력을 토대로 2030년 연결 영업이익률 목표를 기존 8~9%에서 9% 이상으로 전격 상향 조정했다.

2026년의 변화와 의미 있는 전략적 진화

2025년 CID와 비교해 볼 때 2026년 행사에서 나타난 가장 유의미한 변화는 이상적인 전동화 목표에 얽매이지 않고 철저한 시장 수요와 이익 극대화 중심으로 포트폴리오의 무게중심을 옮긴 부분이다. 과거 2024년까지는 하이브리드가 내연기관 대비 마진율이 상대적으로 낮은 파워트레인 또는 과도기적인 성격으로 이해되었으나, 이번 2026년 행사에서는 하이브리드의 한계 공헌 이익률이 회사 전체 평균 대비 약 5%p 우수하다는 사실을 최초로 구체화하며 수익성 목표 상향(OPM 9.0%+)의 핵심 근거로 제시했다. 글로벌 수요 변화에 기민하고 유연하게 대처하고 있음을 입증하는 대목이다.

Fig. 1: 현대차 연결재무제표 요약

	2024	2025	2026F	2027F	2028F
매출액(십억원)	175,231	186,254	193,378	203,061	214,823
영업이익	14,240	11,468	11,641	13,259	16,285
세전이익	17,781	13,842	14,456	15,797	18,978
순이익[지배]	12,527	9,446	9,621	10,433	12,524
EPS(원)	46,042	35,331	36,252	39,311	47,190
증감률(%)	5.6	-23.3	2.6	8.4	20.0
PER(배)	4.6	8.4	11.3	10.4	8.6
PBR	0.5	0.7	0.9	0.8	0.8
EV/EBITDA	7.6	10.9	16.3	14.5	11.9
ROE(%)	12.4	8.4	8.0	8.1	9.1
배당수익률	5.7	3.4	2.9	3.1	3.3

자료: 현대차, BNK투자증권 / 주: K-IFRS 연결

투자의견

매수

[유지]

목표주가(6M)

650,000원

[유지]

59.3%

현재주가

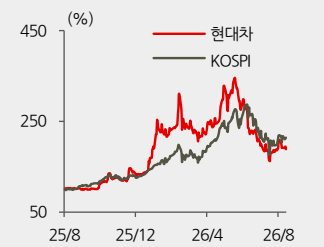
408,000원

2026/8/26

주식지표

시가총액	83,541십억원
52주최고가	750,000원
52주최저가	214,000원
상장주식수	20,476만주/6,063만주
자본금/액면가	1,489십억원/5,000원
60일평균거래량	102만주
60일평균거래대금	526십억원
외국인지분율	24.4%
자기주식수	234만주/1.1%
주요주주및지분율	
현대모비스 외	30.7%
국민연금공단	7.3%

주가동향



이상현

자동차/기계

prolog@bnkfn.co.kr

(02)2071-7672

BNK투자증권 리서치센터

07325 서울시 영등포구 여의대로 56

한화손해보험빌딩 10층

www.bnkfn.co.kr

또한, SDV(소프트웨어 중심 차량) 아키텍처 개발에 대해 2027년 말 개발 완료 및 2028년 초 양산 적용이라는 스케줄을 딜레이 없이 엄격하게 준수할 것임을 재확인해 주었고, 나아가 2028년 출시될 풀체인지 양산 모델부터 고성능 센서와 자체 컴퓨팅 소프트웨어를 전면 표준화하여 탑재함으로써, 2033년경에는 누적 정밀 드라이빙 데이터 규모 측면에서 선두 경쟁사를 추월하는 데이터 플라이휠 구조를 완성하겠다는 구체적인 데이터 스케일업 로드맵을 제시한 점도 이전 인베스터 데이 대비 크게 진일보한 변화로 평가할 수 있다.

긍정적인 부분과 남겨진 과제

결론적으로 이번 2026 CID는 본업에서의 볼륨과 수익성 강화를 통해 미래 기술 로드맵으로 안정적으로 이어갈수 있도록 하는 교량 역할을 할 것이고, 주주가치 제고 측면에서도 지속적인 실행의지를 보여주었다는 측면에서 긍정적으로 평가한다.

다만, 기술적 양산 시점의 격차와 일부 미래 비전의 실적 반영 가시성 면에서는 아직 과제가 남아있다는 생각이다.

- 1) 2028년부터 양산 차량에 고성능 센서 공용화를 전격 추진하겠다는 타임라인은, 이미 실제 도로에서 대량의 플리트 데이터를 상시 수집하고 있는 일부 EV/자율주행 선두 경쟁사 대비 시장 진입 속도가 다소 늦은 감이 있다는 투자자들의 우려를 완전히 해소하지 못했고,
- 2) 2027년에 출시될 독자 배터리 탑재 EREV 모델의 초기 원가 경쟁력과 배터리 열전이 방지 성능에 대한 실제 로드 데이터 검증도 필요하며,
- 3) 보스턴 다이내믹스의 미국 메타 플랜트 양산 배치(2028년, 로봇 3만대 규모) 계획을 밝혔으나, 아틀라스 등 휴머노이드 로봇 비즈니스의 실질적인 연결 재무 기여 시점과 현대차 차원의 직접적인 지분 익스포저 확보 경로에 대해서는 여전히 장기적인 관점에서 확인해 나가야 할 숙제로 보인다.

2026 CID 주요 내용

세션 1: 글로벌 비즈니스 및 미래 모빌리티 전략

2030년 글로벌 비전: 글로벌 판매량 555만대, MS 6.0%로 확대('25년 410만대, MS 4.7%)하고, xEV 비중 60%('25년 23%) 달성을 목표로 제시. 또한, 2030년까지 연결 영업이익률을 9% 이상('25년 CID에서는 8~9% 제시)으로 끌어올리는 중장기 수익성 경로를 확보.

신차 및 제네시스 라인업: 2030년까지 글로벌 시장에 100개 이상의 신차 및 상품성 개선 모델 출시(북미 58개, 한국 49개, 중국 18개 이상 등)를 계획. 누적 판매 100만 대를 돌파한 제네시스 브랜드는 신규 하이브리드(GV80 하이브리드 등)와 고성능 스포츠 라인업인 마그마(Magma) 브랜드, 플래그십 GV90 등 풀라인업을 통해 럭셔리 시장을 공고히 할 예정.

EREV(Extended Range EV) 도입: 1회 충전 시 600마일(약 960km) 이상의 주행거리를 자랑하는 EREV(엔진을 발전기로 활용해 전기를 생산하는 차량)를 북미 시장을 시작으로 양산할 예정이며, 쏘나타 모델 등에 최초 적용.

미래 모빌리티: 자율주행 합작법인 모셔널(Motional)과의 대규모 공공 테스트 및 미국 내 차량 공급 본격화, PBV(목적 기반 차량) 개발, 보스턴 다이내믹스를 필두로 한 로봇틱스 상용화(2028년 미국 내 연산 3만 대 규모의 세계 최초 상업용 로봇 제조 시설 가동 예정)를 가속화.

세션 2: SDV 및 AI 시대의 데이터 경쟁력

데이터 플라이휠(Data Flywheel): 차량 실제 사용 데이터를 수집 및 탈식별화하여 AI 모델 학습에 사용하고, 개선된 성능을 무선 업데이트(OTA)로 다시 차량에 배포하는 선순환 구조를 본격화하고 있음.

SDV 기반 기술: 인포테인먼트 시스템과 차량 내부 AI 에이전트 개발 및 양산 차량 적용을 가동하였으며, 자체 엔드투엔드 자율주행 모델과 전동화 센서 체계 표준화 등 데이터 축적의 핵심 인프라를 구축하였음.

자율주행 고도화: 광주 자율주행 세팅 사업에 아트리아 AI를 투입해 돌발 상황 주행 데이터를 수집하고, 2028년부터 엔비디아 하드웨어 기반의 L2+ 자율주행 기술을 탑재하여 대량의 리얼 드라이빙 데이터를 확보할 계획. 이를 통해 2029년 이후 양산차부터 L2+에서 L4까지 단계적으로 기술을 적용.

인프라 확장: 연간 700만 대 이상 판매 및 196개 글로벌 네트워크를 기반으로 대규모 데이터를 통합 활용. 데이터 급증이 시작되는 2029년부터는 외부 클라우드 의존을 차단하고 독자적으로 처리하기 위해 5만 개 이상의 GPU를 갖춘 100MW 규모의 자체 데이터 센터를 가동할 예정.

세션 3: 배터리 기술력 및 라인업 전략

독자 설계 고성능 배터리 셀: 기존 E-GMP 배터리와 동일한 밀도를 유지하면서 출력은 2배 향상시키고 충전 시간은 40% 이상 단축시키는 차별화된 고성능 자체 배터리 셀 개발에 성공하였으며, 내년 출시될 EREV 모델에 전격 탑재.

배터리 포트폴리오 다변화: 고성능 및 초고속 충전을 위한 High-Nickel NCM 외에도 가격은 LFP 수준에 근접하지만 에너지는 약 30% 더 우수한 Mid-Nickel NCM 배터리를 내년부터 생산하여 2028년 이후 볼륨 모델에 적극 도입함으로써 전기차 가격 경쟁력을 극대화.

열전이 방지 기술(Thermal Runaway Protection): 특정 셀 단락 시 인접 셀로 열이 전이되는 것을 차단하는 독자적 열전이 방지 기술을 확보(각형, 파우치형 무관 적용). 이 기술은 신형 제네시스 GV90에 최초 적용되며 점진적으로 전 차종 확대를 계획하고 있음.

지능형 BMS 예방: 배터리 관리 시스템(BMS)이 실시간으로 셀 상태를 모니터링하여 미세 단락 등 이상 발생 시 사전에 진단하고 고객에게 바로 알리는 예방 진단 제어 솔루션을 지속 가동.

세션 4: 중장기 재무 및 원가 전략, 주주 환원 정책

중장기 수익성 목표 상향: 우수한 하이브리드(HEV) 수익성 모멘텀과 전사적 원가 절감 노력을 바탕으로, 2030년 연결 영업이익률 목표를 기존 8~9%에서 9% 이상으로 전격 상향 조정하였음.

하이브리드(HEV) 고도화: 제네시스 G80 하이브리드를 시작으로 소형부터 대형 프리미엄 라인업까지 전 세그먼트의 하이브리드화를 가동. 부품 개선과 시스템 혁신을 통해 하이브리드 전환 시 발생하는 재료비를 2030년까지 20% 절감할 것임.

전기차(EV) 원가 최적화: 유럽형 아이오닉 3 등 최적화된 라인업 구축과 LFP/Mid-Nickel 배터리 다변화, 차세대 통합 PE 시스템 개발을 병행하여 2030년까지 EV 재료비를 30% 절감하는 경로를 밝어나갈 계획임.

전사 원가 혁신 로드맵: 신차 개발 단계부터 단산까지 차량 전 생애주기(Life Cycle) 최적화와 공용화 확대를 추진하여, 2030년까지 매출 원가율 총 3%p 감축(라이프사이클 개선 1.5%p, 하이브리드/EV 재료비 절감 1.0%p, 현지 공급망 네트워크 강화 0.5%p)을 실현.

2026년 주주 환원 정책:

총 주주환원율(TSR) 35% 이상의 강화된 목표를 지속 추진. 주주의 예측 가능성 제고를 위해 최소 주당 10,000원 배당 및 분기 배당 제도를 유지. 임직원 주식 보상용 목적을 제외한 기 보유 자사주 전량을 소각하여 주주 가치를 획기적으로 개선.

2026 CID Q&A 세션 주요 내용

1. 미래 전동화 및 배터리 전략

배터리 합작법인(JV) 가동을 우려:

현대차는 전동화 투자를 중단한 것이 아니라 시장의 현실적인 수요 변화에 기민하게 속도를 조절하는 유연한 대응을 하고 있음. 특히 높은 성능, 원가 경쟁력, 높은 수익성을 고루 갖춘 하이브리드 차량이 회사 성장 동력의 70% 이상을 견인하고 있어 해당 부문의 생산 역량을 적극 강화하고 있음. 아울러 배터리 탑재 로봇택시 공급 계약의 확대 등을 통해 글로벌 단위의 배터리 공급 기반을 안정적으로 구축해 나갈 계획임.

자체 설계 고성능 배터리의 생산 방식 및 내재화:

현대차가 독자 개발한 배터리 셀은 디자인과 엔지니어링 기술 스펙을 현대차가 온전히 직접 설계하되, 생산 단계에서는 하이브리드 배터리 사례와 유사하게 파트너 배터리 제조사(Foundry)를 활용하는 위탁 생산(파운드리 모델)을 취하고 있음. 현대차가 직접 제조 공장을 지어 자체 생산하기보다는, 독자 설계 역량을 바탕으로 뛰어난 성능, 우수한 가격 경쟁력, 확실한 안전성을 모두 통제하고 규정하는 방식으로 차별화된 경쟁력을 가져가는 전략임.

2. SDV 및 자율주행 아키텍처

SDV(소프트웨어 중심 차량) 아키텍처 개발 지연 우려:

6개월 전 자율주행의 향후 확장성을 극대화하기 위해 센서 사양의 표준화 및 메인 제어용 컴퓨팅 칩 선정 등에서 핵심적인 변경 및 보완을 진행하면서 스케줄상의 변화가 느껴졌을 수 있음. 하지만 기아에서 발표한 것과 동일하게 2027년 말 개발 완료 및 2028년 초 판매 시작이라는 양산 일정은 딜레이 없이 엄격하게 준수될 것임. 이미 광주 자율주행 실증 사업 차량에 동일한 통합 소프트웨어 아키텍처를 탑재하여 실제 도로 주행 테스트 및 성능 고도화를 지속해 나가고 있음.

자율주행 센서 표준화 및 데이터 축적 전망:

차량 설계 및 생산 금형 단계부터 표준화된 고성능 센서와 자체 컴퓨팅 유닛(Atria AI 또는 엔비디아 하드웨어 기반)이 전면 탑재되는 첫 시작은 2028년 출시될 풀체인지 양산 모델들임. 이를 기반으로 전 세계에서 판매되는 일반 양산 차량을 통해 대량의 정밀 드라이빙 데이터가 수집될 예정이며, 2033년경에는 누적 데이터 규모 측면에서 경쟁사를 추월하여 압도적인 데이터 품질과 다양성을 확보할 수 있을 것으로 전망함.

하이브리드 및 내연기관(ICE) 차량에서의 자율주행 구동 제약:

하이브리드나 내연기관 차량은 전기차(EV)에 비해 자율주행 컴퓨터를 구동하고 세밀한 물리 컨트롤을 트랙토리를 따라가는 데 전력 소모나 제어 로직 측면에서 더 제약이 많고 까다로운 것은 사실임. 하지만 현대차의 오랜 내연기관 엔지니어링 및 엔진 제어 경험을 활용한 제어기 최적화 기술을 적용하여 파워트레인 형태와 무관하게 근본적인 자율주행의 안전성과 성능 차이가 나지 않도록 구현하고 있음.

3. 중장기 수익성(영업이익률 9% 이상) 타당성

SDV 도입 및 로봇 생산에 따른 원가(코스트) 상승 우려:

SDV 아키텍처 전환 초기에는 하드웨어 및 소프트웨어 내재화로 코스트 상승 요인이 존재하지만, 장기적으로는 제어기(컨트롤러) 통합을 통해 개별 제어 장치에 흩어져 있던 불필요한 메모리 소모를 대폭 축소하고 차량 내부 배선을 최소화할 수 있음. 이를 통해 코스트 절감은 물론 높은 수준의 품질 제어가 한층 더 쉬워짐. 또한 보스턴 다이내믹스가 생산하는 아틀라스 휴머노이드의 경우 초기 감가상각 부담이 있더라도 첫 양산 물량을 현대차그룹 내 제조 스마트 공장에서 상당 부분 자체 소화할 계획이기 때문에 빠르게 수익성을 회복할 것임.

목표 영업이익률 설정을 위한 거시 경제 주요 가정:

2030년 목표 영업이익률을 9% 이상으로 전격 상향 조정하는 과정에서, 관세율은 현행 상태가 유지된다는 보수적인 전제를 두었음. 원자재 가격은 상반기 정점 이후 하반기부터 점차 하향 안정화되는 추세를 반영하였으며, 평균 환율은 평균 1,300원대 중반 수준으로 상정하여 중장기 가이드를 산출했음.

주요 파워트레인의 공헌이익률 및 신차 개발 효율:

소형부터 제네시스 프리미엄급까지 전 세그먼트로 확대 중인 하이브리드 차종의 한계 공헌이익률은 회사 전체 평균(약 20~30% 사이)보다 5%p가량 더 우수하여 안정적인 캐시카우 역할을 하고 있음. 또한, 2030년까지 예정된 100개 이상의 전방위적인 신차 및 연식 개선 모델 개발은 무분별하게 비용을 늘리는 방식이 아닌 핵심 플랫폼 고도화 및 부품 공용화를 전격 확대하여 비용 효율성을 최고 수준으로 지켜내고 있음.

4. 로보틱스 비즈니스 및 조직 구조

본사 정관 미반영 이유 및 로보틱스 자회사 중심 운영:

보스턴 다이내믹스와 기술 및 제조 혁신 협업 구조는 계획대로 원활히 실행되고 있음. 다만 법률적/전략적으로 현대차 본사와 독립된 개별 법인 구조(Separate Entity) 하에서 각 법인의 전문성을 발휘하는 방식이 현시점에서 가장 효율적이라 판단하여, 본사 정관의 사업 목적 변경을 거치지 않고 독립 자회사를 조력하는 구조로 움직이고 있음. 로보틱스랩의 Spin-off(분할 독립) 여부에 대해서는 현 단계에서 구체적으로 결정된 바가 없음.

미국 조지아 로봇 전용 공장(3만대 Capacity)의 가동 계획:

2028년 가동될 미국 내 최초의 상업용 로봇 제조 공장은 휴머노이드 아틀라스(Atlas) 2세대 뿐만 아니라 스팟(Spot), 스트레치(Stretch) 등 보스턴 다이내믹스의 다양한 로보틱스 포트폴리오를 다품종 혼류 생산하는 시스템을 갖춘 예정. 이를 통해 빠르게 변하는 로보틱스 시장 수요에 맞춰 생산 포선을 탄력적으로 조정하는 높은 수준의 생산 유연성을 가질 것임.

5. 글로벌 시장 및 지정학적 리스크 대응

중국 시장 투자 배분의 타당성:

전 세계 전기차 기술의 격전지인 중국 시장은 자체 내수뿐만 아니라 중동, 남미, 동남아, 유럽 등 타 지역으로 빠르게 고성능 모델을 전파하기 위한 매우 강력한 글로벌 수출 허브 역할을 가지고 있음. 신규 인프라에 대규모 추가 자본을 투자하기보다, 이미 확보되어 있는 대규모 생산 역량을 최대한 스마트하고 실용적으로 활용(Pragmatic Actions)하여 타 신흥국 마켓의 수출 전초기지로 활용하고 있음.

안보 장벽 강화에 따른 해외 자본 및 파트너 투자 유치 방향:

보스턴 다이내믹스에 대한 해외 자본 유치 및 협업 논의는 단순한 펀딩 유치 차원을 넘어, 부품의 공급(업스트림)부터 고객 경험 및 서비스 전달(다운스트림)을 아우르는 전방위적인 산업 생태계 파트너십 구축 계획을 수반함. 현재 안보적 리스크와 사업 시너지를 고려해 다각도의 최적 구조를 구체적으로 검토하고 있으며 정리가 끝나는 시점에 시장과 상세히 소통할 예정임.

Fig. 2: 현대차 2026 CID 핵심 지표



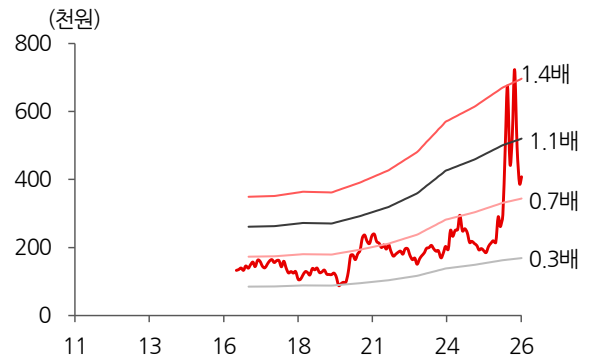
자료: 현대차, BNK투자증권

Fig. 3: 현대차 PER 밴드 차트



자료: ValueWise, BNK투자증권

Fig. 4: 현대차 PBR 밴드 차트



자료: ValueWise, BNK투자증권

재무상태표

(십억원)	2024	2025	2026F	2027F	2028F
유동자산	115,764	120,777	130,554	135,871	144,092
현금성자산	19,015	18,361	21,482	23,998	29,393
매출채권	5,908	8,600	9,130	9,672	10,219
재고자산	19,791	20,662	21,933	23,235	24,550
비유동자산	224,034	248,067	268,082	275,657	282,501
투자자산	117,804	124,261	129,980	132,434	134,912
유형자산	44,534	48,750	52,742	57,141	60,767
무형자산	7,683	9,268	10,940	11,662	12,402
자산총계	339,798	368,845	398,636	411,528	426,593
유동부채	79,510	88,579	98,369	101,166	103,990
매입채무	12,550	12,287	13,043	13,818	14,599
단기차입금	9,327	10,388	10,839	10,839	10,839
비유동부채	140,013	152,617	160,701	161,989	163,290
사채및장기차입금	120,420	131,240	137,609	137,609	137,609
부채총계	219,522	241,197	259,070	263,155	267,279
지배기업지분	109,103	115,446	125,784	133,071	142,189
자본금	1,489	1,489	1,489	1,489	1,489
자본잉여금	7,656	7,780	7,773	7,773	7,773
이익잉여금	96,596	101,312	108,312	115,600	124,717
자본총계	120,276	127,648	139,566	148,373	159,314
총차입금	158,128	176,770	190,613	190,638	190,664
순차입금	75,951	94,204	162,524	159,640	153,875

현금흐름표

(십억원)	2024	2025	2026F	2027F	2028F
영업활동현금흐름	-5,662	-5,991	12,878	19,063	22,082
당기순이익	13,230	10,365	10,932	11,952	14,347
비현금비용	27,605	28,762	19,842	10,034	11,428
감가상각비	4,287	5,016	5,040	5,459	6,067
비현금수익	-3,655	-2,842	-4,032	-5,109	-5,146
자산및부채의증감	-35,160	-34,325	-10,930	1,652	1,668
매출채권감소	-590	-2,548	-946	-542	-547
재고자산감소	-1,159	-466	-150	-1,302	-1,314
매입채무증가	834	-370	-766	774	782
법인세환급(납부)	-4,259	-3,516	-2,660	-3,845	-4,631
투자활동현금흐름	-14,623	-10,347	-11,078	-14,163	-14,043
유형자산증가	-8,061	-8,367	-8,904	-8,960	-8,732
유형자산감소	172	246	627	0	0
무형자산순감	-2,180	-2,674	-2,402	-2,356	-2,437
재무활동현금흐름	19,493	15,425	846	-3,120	-3,381
차입금증가	32,090	18,624	13,900	25	26
자본의증감	3,278	124	-7	0	0
배당금지급	-3,913	-3,689	-2,741	-3,145	-3,407
현금의증가	-152	-654	3,121	2,517	5,394
기말현금	19,015	18,361	21,482	23,998	29,393
잉여현금흐름(FCF)	-13,723	-14,358	3,974	10,103	13,350

자료: 감사보고서(12월 결산), BNK투자증권 리서치센터

포괄손익계산서

(십억원)	2024	2025	2026F	2027F	2028F
매출액	175,231	186,254	193,378	203,061	214,823
매출원가	139,482	152,038	158,114	165,077	172,269
매출총이익	35,749	34,217	35,265	37,984	42,553
매출총이익률	20.4	18.4	18.2	18.7	19.8
판매비와관리비	21,510	22,749	23,624	24,725	26,269
판매비율	12.3	12.2	12.2	12.2	12.2
영업이익	14,240	11,468	11,641	13,259	16,285
영업이익률	8.1	6.2	6.0	6.5	7.6
EBITDA	18,527	16,484	16,680	18,718	22,352
영업외손익	3,542	2,374	2,815	2,539	2,694
금융이자손익	529	328	157	127	164
외화관련손익	53	-96	20	0	0
기타영업외손익	2,960	2,142	2,638	2,412	2,530
세전이익	17,781	13,842	14,456	15,797	18,978
세전이익률	10.1	7.4	7.5	7.8	8.8
법인세비용	4,232	3,477	3,524	3,845	4,631
법인세율	23.8	25.1	24.4	24.3	24.4
계속사업이익	13,549	10,365	10,932	11,952	14,347
당기순이익	13,230	10,365	10,932	11,952	14,347
당기순이익률	7.6	5.6	5.7	5.9	6.7
지배기업순이익	12,527	9,446	9,621	10,433	12,524
총포괄손익	18,255	11,082	15,126	11,952	14,347

주요투자지표

	2024	2025	2026F	2027F	2028F
EPS (원)	46,042	35,331	36,252	39,311	47,190
BPS	405,094	436,418	476,826	504,287	538,639
CFPS	136,654	135,717	100,766	63,595	77,732
DPS	12,000	10,000	12,000	13,000	14,000
PER (배)	4.6	8.4	11.3	10.4	8.6
PSR	0.3	0.4	0.6	0.5	0.5
PBR	0.5	0.7	0.9	0.8	0.8
PCR	1.6	2.2	4.0	6.4	5.2
EV/EBITDA	7.6	10.9	16.3	14.5	11.9
배당성향 (%)	18.4	19.5	22.2	22.0	19.8
배당수익률	5.7	3.4	2.9	3.1	3.3
매출액증가율	7.7	6.3	3.8	5.0	5.8
영업이익증가율	-5.9	-19.5	1.5	13.9	22.8
순이익증가율	4.7	-24.6	1.9	8.4	20.0
EPS증가율	5.6	-23.3	2.6	8.4	20.0
부채비율 (%)	182.5	189.0	185.6	177.4	167.8
차입금비율	131.5	138.5	136.6	128.5	119.7
순차입금/자기자본	63.1	73.8	116.4	107.6	96.6
ROA (%)	4.3	2.9	2.8	3.0	3.4
ROE	12.4	8.4	8.0	8.1	9.1
ROIC	12.3	7.8	7.7	9.1	10.7

주: K-IFRS 연결 기준, 2026/8/26 종가 기준

투자의견 및 목표주가 변경

종목명	날짜	투자의견	목표주가 (6M)	과리율(%)	
				평균	H/L
현대차 (005380)	24/08/30	매수	370,000원	-37.3	-33.5
	24/09/13	매수	370,000원	-34.1	-30.0
	24/10/28	매수	340,000원	-37.3	-33.5
	25/01/24	매수	320,000원	-38.1	-30.6
	25/04/21	매수	280,000원	-32.8	-32.1
	25/04/25	매수	280,000원	-28.6	-20.7
	25/07/25	매수	280,000원	-22.3	-20.2
	25/09/19	매수	280,000원	-15.6	3.6
	25/11/03	매수	360,000원	-19.6	12.8
	26/01/14	매수	520,000원	-5.9	5.6
	26/01/30	매수	650,000원	-21.2	3.7
	26/04/24	매수	650,000원	-8.7	15.4
	26/07/13	매수	650,000원	-35.6	-33.2
	26/07/24	매수	650,000원	-38.0	-30.3
	26/08/27	매수	650,000원	-	-

주가 및 목표주가 변동 추이(2Y)



투자등급 (기업 투자의견은 향후 6개월간 추천일 증가 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(2026.06.30기준) / 매수(Buy) 80.6%, 보유(Hold) 19.4%, 매도(Sell) 0.0%

이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. 자료 제공 일 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 고지하 여야 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.