

현대차 005380

NDR 후기: 실적 저점 확인과 로봇틱스

일회성 차질이 만든 저점일 뿐

2Q26이 실적의 저점이다. 안전공업과 현대모비스 인도 공장 화재로 제네시스 등 고수익 차종 생산이 차질을 빚으면서 믹스가 훼손됐다. 다만 대체품 적용으로 두 화재 모두 5월 말~6월 정상화됐고 그 영향은 3Q26부터 소멸된다. 비용 측면에서도 원자재가 2Q26 4,000억원 늘었으나 재료비 절감으로 약 절반이 상쇄됐고, 관세는 부품 환급을 반영한 순부담이 0.9조원에 그쳤다. 이러한 원자재·관세·환율 부담은 모두 2Q26을 정점으로 완화된다. 반대로 매출은 HEV 역대 최대 판매에 힘입어 49조원(+1.9% YoY)으로 역대 분기 최대를 기록했다. 결국 상반기 실적을 짓눌렀던 요인은 대부분 일회성이며 3Q26부터 건진다.

생산 정상화와 신차 사이클로 만회할 하반기

2H26은 도매판매 정상화가 예상된다. 이연 물량이 3Q26부터 특근으로 만회 가능하다. 7월 그랜저 HEV를 시작으로 아반떼·투싼·제네시스 GV90·GV80/G80 HEV가 집중 출시된다. 판매대수 가이던스는 임금협상과 여름휴가로 하회 리스크가 있으나 판매대수를 미달해도 믹스로 수익성을 방어해온 이력을 감안하면 수익성 가이던스 6.3~7.3%는 유지 가능하다. 관건인 유럽·중국 경쟁 심화에는 아이오닉3 등 지역 맞춤 신차와 북경기차 합작, 유럽 산업촉진법 수혜로 대응한다. 여기에 미국과 HEV 중심의 수익 방어, 현지 소싱 80% 확대가 관세·환율 민감도를 낮춘다. 결국 생산 안정화가 하반기 실적의 드라이버다.

Physical AI의 윤곽은 하반기부터 순차 확인

로보틱스는 RMAC이 7월 개소한 데 이어 Robotics America 지분구조(연내)와 소프트뱅크 풋옵션 배분(10월 초), CID(8월 26일)까지 그 가시성이 하반기 순차적으로 높아진다. 이미 소프트뱅크 잔여 지분 인수 진행으로 BD 지분에 대한 그룹 100% 확보는 확실시됐다. 2028년 3만대 CAPA는 Captive로 채워지되 2027년부터 Non-Captive 수주도 개시한다. 페이스카는 1Q27 공개·4Q28 양산으로 이어지며 현대기아차의 판매 물량 우위가 데이터 축적의 강점으로 작용한다. 로보틱스는 모셔널 직접 운영과 웨이모형 차량 공급으로 병행된다. 실적 저점을 지나는 국면에서 하반기 정상화와 재평가 모멘텀이 동시에 유효하다.

Financial Data

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	162,664	175,231	186,254	193,491	202,341
영업이익	15,127	14,240	11,468	11,588	14,171
영업이익률(%)	9.3	8.1	6.2	6.0	7.0
세전이익	17,619	17,781	13,842	14,392	16,250
지배주주지분순이익	11,962	12,527	9,446	10,043	11,475
EPS(원)	53,344	57,661	43,607	46,586	53,644
증감률(%)	64.1	8.1	-24.4	6.8	15.2
ROE(%)	13.7	12.4	8.4	8.6	9.5
PER (배)	3.8	3.7	6.8	7.6	6.6
PBR (배)	0.6	0.5	0.7	0.8	0.7
EV/EBITDA (배)	7.4	9.9	13.7	14.4	12.1

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터, KIFRS 연결기준

최태용 자동차·2 차전기
02-709-2657
tyc@ds-sec.co.kr

2026.07.30

매수

목표주가(유지)	840,000원
현재주가(07/29)	353,500원
상승여력	137.6%

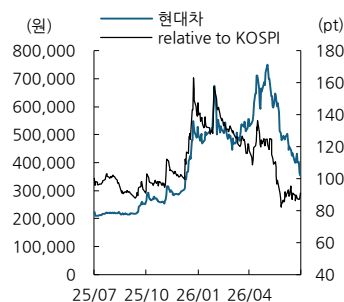
Stock Data

KOSPI	5,663.2pt
시가총액(보통주)	72,382십억원
발행주식수	204,758천주
액면가	5,000원
자본금	1,489십억원
60일 평균거래량	1,603천주
60일 평균거래대금	957,600백만원
외국인 지분율	24.9%
52주 최고가	783,000원
52주 최저가	207,000원
주요주주	
현대모비스(외 12인)	30.7%
국민연금공단(외 1인)	7.3%

주가추이 및 상대강도

(%)	절대수익률	상대수익률
1M	-28.9	3.7
3M	-36.4	-21.1
6M	-33.0	-41.5

주가차트



NDR 주요 내용 정리 및 전망

1. 1H26 Re: 일회성 차질이 만든 저점

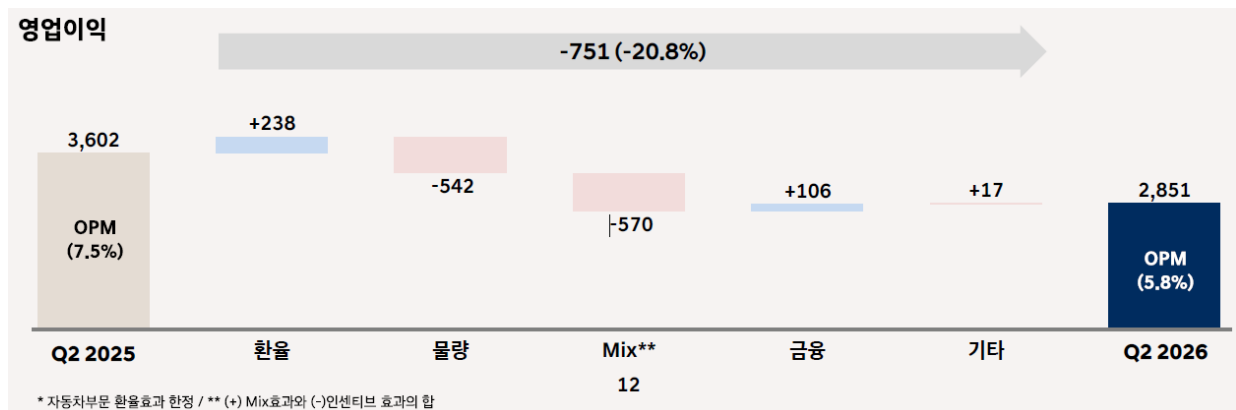
부품사 공급 차질로
고수익성 차종 중심 타격

1H26 부진의 핵심은 생산 차질이다. 대전 안전공업의 3월 화재로 엔진 밸브 공급이 중단됐다. 초기에는 재고로 대응했으나 4~5월 생산 차질이 본격화됐다. 대체품은 5월 말 적용을 완료했고 6월 판매는 계획 대비 정상 수준으로 복귀했다. 현대모비스 인도 공장 화재도 1만 3,900대 차질 후 6월 22일 정상화됐다. 두 요인 모두 3Q26 부터 소멸된다. 차질은 제네시스·팰리세이드 등 고수익 차종에 집중됐다. 매출은 방어됐으나 믹스가 훼손되며 2Q26 수익성 부진의 주 원인이 됐다.

원자재 부담 중 50%는
재료비 절감으로 상쇄

원가 부담도 겹쳤다. 원자재 비용은 2Q26 4,000억원 증가했다. 호르무즈 해협 봉쇄로 플라스틱이, AI 데이터센터 수요로 구리와 알루미늄이 올랐다. 사용량이 큰 철은 1H26 단가를 전년에 체결해 영향이 작았다. 원자재 부담은 재료비 절감으로 약 50% 상쇄했다. 관세는 총 1.3조원 발생했다. 232조 자동차 관세율은 25%에서 15%로 인하됐으나 3개월 온기로 적용됐다. 부품 환급과 크레딧 합산 0.4조원을 차감해 순 0.9조원이 반영됐다. 환율은 순효과가 제한적이었다. 평균 환율 상승 효과를 기말 환율발 판매보증충당 재평가가 상쇄해 순 환율효과는 약 2,400억원에 그쳤다. 원/달러 10원 상승은 충당부채에 약 452억원의 부담을 더한다. 2025년 말 판매보증충당 부채는 9.5조원이며 달러 비중이 약 70%다.

그림1 2Q26 영업이익 증감 요인



자료: 회사 자료, DS투자증권 리서치센터

2. 2H26 Pre: 정상화와 신차 사이클

신차는 9월 편중,
하반기를 시작으로
본격 효과는 2027년

2H26은 도매판매 정상화가 예상된다. 이연 물량은 3Q26부터 특근으로 만회되며 신차 사이클도 본격화된다. 국내에서는 7월 그랜저 페이스리프트 HEV가 판매를 개시했다. 아반떼와 아반떼 HEV, 투싼과 투싼 HEV, 산타페가 뒤를 잇는다. 제네시스는 BEV 전용 GV90을 처음 내놓는다. GV80 HEV와 G80 HEV는 제네시스 최초의 HEV이며 G90은 페이스리프트로 나온다. 북미도 GV90과 GV80 HEV, 투싼이 2H26에 출시되고 아반떼와 투싼 HEV는 1H27로 이어진다. 분기별로는 3Q26에 그랜저 HEV가 온기로 반영된다. 아반떼와 아이오닉3는 9월부터 부분 반영되고 투싼은 대부분 4Q26에 반영된다. 신차의 본격 판매 효과는 2027년 초다. 고수익 차종 생산이 정상화되며 믹스 효과도 회복된다. 수익성 가이드선(6.3~7.3%)는 달성 가능하다는 판단이다. 판매대수를 미달해도 믹스로 수익성을 방어해온 이력이 근거다.

전년비 관세 영향 희석,
판매대수 리스크는
만회 가능할 전망

3Q26 영업이익은 2Q26을 상회하고 신차가 온기로 반영되는 4Q26에 증익 폭이 커진다는 판단이다. 비용 측면의 하반기 방향도 우호적이다. 원자재는 6월부터 하향 전환하며 2Q26이 부담의 정점이다. 하반기에는 전분기 대비 부담이 완화된다. 관세는 순 0.9조원 수준이 유지되나 2H25 기저가 높아 전년 대비 부담은 축소된다. 3.75% 크레딧과 부품 환급은 3Q26에도 이어진다. 환율은 하반기 기말 환율이 추가 상승하지 않는 한 충당 부담이 줄어 개선 여지가 있다. 리스크는 판매대수다. 진행 중인 임금협상이 3차 국면에 진입했고 여름 휴가도 겹쳐 영업일수 부담이 있다. 다만 임금협상 단독이라 장기화 가능성은 낮고 주말 특근으로 만회가 가능하다. 결국 생산 안정화가 2H26 실적의 드라이브다.

표1 현대차 신차 스케줄

지역	3Q26	4Q26	1H27
국내	그랜저 F/L (HEV) 아반떼 (ICE, HEV)	투싼 (ICE, HEV) 산타페 (ICE) GV90 (BEV) GV80 (HEV) G80 (HEV) G90 F/L (ICE)	
북미		GV90 (BEV) GV80 (HEV) 투싼 (ICE)	아반떼 (ICE, HEV) 투싼 (HEV) GV70 (EREV)
유럽	아이오닉 3 (BEV)	Bayon (ICE) 투싼 (HEV)	
중국	아이오닉 V (BEV)	Entry 급 NEV Custo F/L (ICE)	
인도		Bayon (ICE)	

자료: 회사 자료, DS투자증권 리서치센터

3. 경쟁 심화, 신차와 협력으로 대응

산업 수요 둔화와
경쟁 심화로 인센티브 압박
→ 주요 세그먼트 신차로
탈압박 전략

산업 수요 둔화와 중국 업체의 경쟁으로 인센티브 압박이 지속된다. 2Q26 미국, 유럽 인센티브 효과는 약 6,000억원이며 2025년부터 꾸준히 늘었다. 다만 미국 인센티브는 산업 평균을 밑돈다. 유럽은 순수 BEV 인센티브가 오히려 전년 대비 감소했으나 ICE와 HEV 경쟁으로 전체 수준은 상승했다. 개선의 열쇠는 신차다. 1H26 유럽 부진의 원인은 수요가 아니라 B 세그먼트 신차 부재다. 경기 둔화로 수요는 실용적인 B, C 세그먼트로 집중되고 있다. 2H26 아이오닉3가 B 세그먼트 BEV로 투입되며 NCM과 LFP 배터리를 구분 적용해 가격 경쟁력을 확보한다. Bayon은 터키 생산 B 세그먼트 세단으로 함께 나오고 투싼 HEV는 C 세그먼트 SUV를 공략한다. 중국에서는 북경기차 플랫폼 기반 아이오닉V가 3Q26 출시되고 엔트리 NEV와 쿠틀로 페이스리프트도 예정돼 있다. 인도에서는 Bayon이 나온다. 온기 효과는 2027년에 나타나나 2026년에도 인센티브 안정화와 수요 진작 효과는 기대 가능하다.

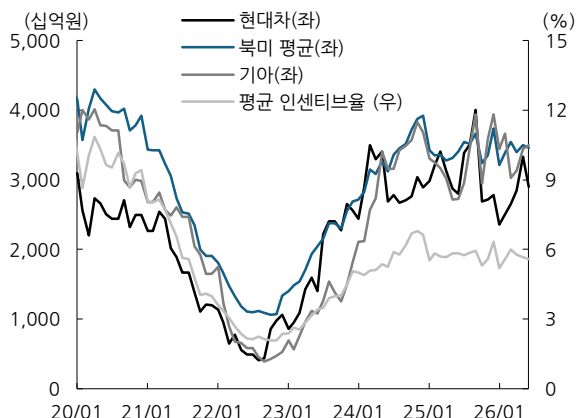
중국 대응 전략
= 이이제이 (以夷制夷)

경쟁 강도는 전 파워트레인으로 확산됐다. 과거 BEV에 국한됐던 경쟁이 HEV와 ICE로 넓어지며 대응 전략의 중요성이 커졌다. 중단기적 전략은 중국 완성차와의 협력이다. 중국 내수는 사드 이후 위축돼 가동 공장이 다섯 곳에서 두 곳으로 줄었다. 다만 규모상 포기할 수 없는 시장만큼 남은 북경기차 합작 법인을 레버리지로 삼을 수 있다. 그 플랫폼과 공급망으로 중국 업체와 동등한 원가 경쟁력을 확보할 수 있다. 이렇게 만든 저가 모델을 중국에서 먼저 판 뒤 신흥시장 수출까지 연결 가능하다. 아이오닉V(3Q26 출시)가 그 출발점이다.

미국 HEV 생산 개시 등
수익성 제고 기대

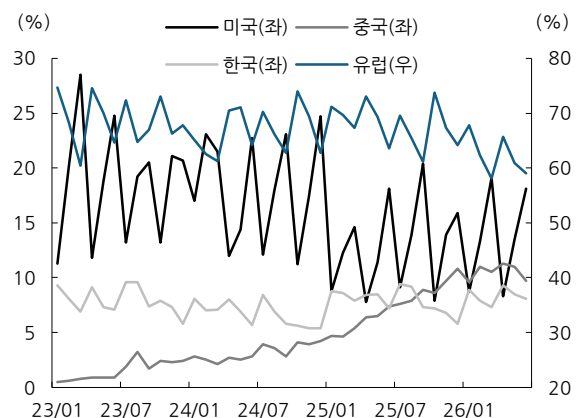
수익성 측면의 방어선은 미국과 HEV다. 미국은 물량의 40%, 수익의 60%를 차지하고 미국 HEV 마진은 관세 이전 기준 ICE 대비 15~18% 높다. 현지 소싱 비율은 현재 40~50%이며 HMGMA항 HEV 투입 등과 함께 2030년까지 80%로 확대해 관세와 환율 민감도를 함께 낮출 계획이다. 정책 환경도 우호적이다. 유럽 산업촉진법(IAA)이 2026년 3월 발의돼 2027년 입법 심의를 거쳐 1Q28 발효된다. 부품 원가의 70% 이내 조달을 요구하고 글로벌 생산 40% 이상 국가에 패널타를 부과해 중국 업체를 겨냥한다. 한국은 EU와의 FTA로 면제된다.

그림2 북미 인센티브 추이



자료: Cox Automotive, DS투자증권 리서치센터

그림3 유럽 BEV 점유율 추이



자료: Marklines, Bloomberg, DS투자증권 리서치센터

3. Physical AI 윤곽은 하반기부터

RA에 대한 구체적 사항은
연내 발표 기대

Atlas 학습 센터 RMAC이 조지아 메타플랜트 인근에 7월 개소했다. 실제 공정과 동일한 환경을 갖추고 Boston Dynamics(이하 BD) 산하 사업부로 운영된다. 아직 투입 물량이 소량이라 데이터 축적은 초기 단계다. 양산 법인 Robotics America(이하 RA)는 2028년 가동 예정이다. 지분구조, 투자 주체, 데이터 소유권은 모두 미정이다. 다만 BD는 재무 여건 상 직접 출자보다 별도 법인으로 참여 가능성이 높고 물류 계열사 등은 생산 법인 성격상 참여 유인이 떨어진다는 것이 합리적 판단이다. 지분구조는 연내 제시된다. 한편 소프트뱅크는 7월 초 잔여 약 10% 지분 풋옵션을 행사해 10월 초까지 인수 배분이 확정된다. 이로써 BD 지분은 100% 확보된다.

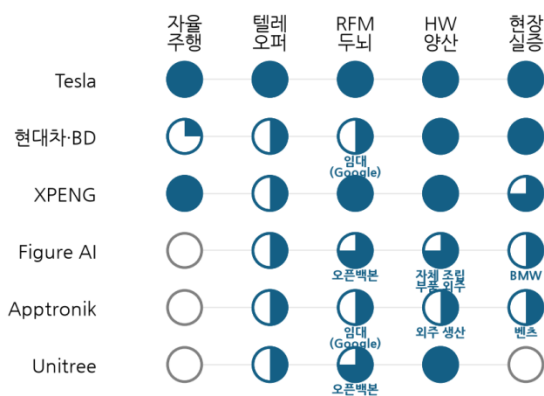
2027년부터
Non-Captive
수주활동 개시

생산 CAPA는 2028년 3만대이며 그룹 Captive 수요를 근거로 산정됐다. 이 중 약 2.5만대가 현대기아차 제조 현장에 투입되고 Non-Captive 유치는 2027년부터 시작된다. Atlas는 부품 시퀀싱 공정부에서 투입돼 조립 등으로 확대된다. 의장 공정 자동화율은 아직 60%에 못 미친다. 한편, 개발과 양산은 분리돼 있다. BD가 로봇 개발과 인공지능을, 구글 딥마인드가 상황 판단과 인지를 담당한다. 단가는 물량 구간 별로 상이해 미정이나 고객의 2년 내 투자 회수를 목표로 한다. 사업 모델은 제조업이 우선이며 중장기적으로 범용 휴머노이드와 B2C로 확장할 계획이다. 글로벌 제조 현장 약 140개의 데이터 기반으로 파운드리와 서비스형 로봇 사업도 검토된다. BD 상장 여부는 검토 단계로 해외 계열사 중복 상장 금지 법안 등이 변수일 전망이다.

SDV 관련 일정
자연 없이 순항 중

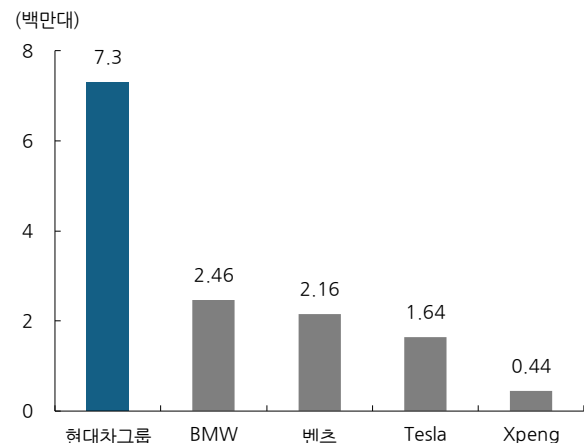
자율주행과 SDV도 같은 Physical AI 축이다. 개발은 내재화와 파트너십 상품화의 두 트랙으로 전환됐다. SDV 페이스카는 7월부터 도로 주행을 시작한 가운데 1Q27 공개될 예정이다. 양산차는 4Q28로 예정돼 있다. 엔비디아와 하이퍼리온을 공동 개발하며 첫 SDV에는 자체 개발 인공지능이 우선 탑재된다. 현대차기아의 연간 판매가 테슬라 누적 판매에 필적해 데이터 축적에서 강점을 가진다. 로봇택시는 두 갈래로 모셔닐이 라스베이거스에서 무인 시범 운행 후 연말 본격화를 목표로 하고 웨이모 등에 차량을 공급하는 파운드리 사업이 병행된다. 웨이모향 공급 차량은 소비자 판가보다 높은 가격에 인도돼 메타플랜트 수익성에 기여할 전망이다.

그림4 주요 휴머노이드 업체 사업 단계별 비교



자료: 각 사, DS투자증권 리서치센터

그림5 주요 완성차(휴머노이드 Peer) 연간 판매대수



자료: 각 사, DS투자증권 리서치센터

4. 주주환원과 투자 사이클

주주환원 기조는
TSR 35%로 동일,
시장 환경에 맞춰
다방면적 대응 검토

주주환원의 틀은 유지되며 강화 여지는 유효하다. TSR 35% 목표하에 3개년(2025년~2027년) 최대 4조원의 자사주 매입이 진행 중이며 현재까지 약 8,000억원이 집행됐다. 2025년초 4,000억원과 2026년 1~4월 4,000억원으로 구성되며 올해 4,000억원 중 2,000억원은 1% 소각 부족분, 나머지 2,000억원은 TSR 충당분이다. 매년 발행주식수 1% 소각은 2026년이 마지막 회차이고 최소 배당금 1만원 약속도 유효하다. 또한 우선주 괴리율 축소 방안이나 배당 확대(주주요구 및 분리과세 대응) 등 다방면적으로 검토 중이다.

투자 집행 Peak는
2026~2027년,
다만 가이던스 대비 효율적
집행 예상

한편, 주주환원 여력은 투자 사이클과 맞물려 있다. 우선 2026년 잉여현금흐름 가이던스는 -0.5조~1조원였으며 배당성향 25%와 TSR 35%를 전제한다. 2026년 투자 가이던스는 17.8조원으로 연구개발 7.4조원, CAPEX 9.0조원, 전략투자 1.4조원으로 구성된다. 다만 전액 집행 가능성은 낮다. 전년에도 가이던스 16.9조원 대비 실제 집행은 14.5조원이었고 관세의 상시화로 우선순위 위주의 보수적 집행이 예상된다. CAPEX는 2025년 6.8조원에서 2026년 9.0조원으로 늘고 2026~2030년 누적 38.3조원이다. 투자 정점은 2025~2027년으로 메타플랜트와 울산 BEV 전용 공장, 새만금에 집중된다. 작년 CEO 인베스티데이에서 발표한 5개년 투자 계획은 77조원이다. 이후 그룹 차원에서 국내 5개년 125조원, 영남권 10개년 42조원, 새만금 5개년 8.9조원의 투자를 제시했다. 대부분은 기존 77조원 계획이 포함된 금액이다. 그룹 투자는 계열사별 분담 비율이 미정이다. 중기 ROE 목표는 10~12%다.

표2 현대차그룹 국내 및 미국 투자계획

항목	금액 (조원)	비고
국내 총 투자액	125.2	- 2026~2030년 투자 금액 (2025.11.16 발표)
미래신사업	50.5	- Physical AI, SDV, 수소 등 신사업 투자 - End-to-End 기반 자율주행 개발 및 SDV 페이스카 출시(2027년) - EREV 등 파워트레인 다각화 및 배터리 기술 내재화 - 차세대 수소연료전지 시스템 양산, 수소버스/트럭 개발 및 인프라 구축
R&D	38.5	- 차세대 모빌리티 기술 개발(ex. 후륜 기반 HEV 시스템 개발)
경상투자	36.2	- 라인 고도화 및 신규 공장 건설 및 울산 EV 전용공장(2026년 준공), 화성 PBV 전용 EV 거점 구축
*새만금 투자	9.0	- 국내 총 투자 금액에 포함 (2026.02.27 발표)
AI 데이터센터	5.8	- AI 데이터센터(GPU 5만장급) 건설(2027년 착공~2029년 완공) - SDV 개발, 스마트팩토리 구현에 필요한 데이터 처리 및 저장
로보틱스	0.4	- 로봇 제조 및 부품 클러스터 조성(2028년 착공~2029년 완공) - 연 3만대 규모 로봇 완성품 제조/파운드리 공장(부품 단지 포함) - 스마트물류(제조솔루션, AMR/AGV 기반) 도입 및 중소기업 제품 위탁 생산
수소	1.0	- 수전해 플랜트(200MW 급) 건설(2027년 착공~2029년 1차 완공) - 울산 수소연료전지공장(2027년 완공)과 합산 1GW까지 구축 예정
태양광	1.3	- 태양광(GW 급) 점진적 확보(2035년까지) 및 새만금 육상태양광 1구역(99MW) 운영
수소시티	0.4	- AI, 로보틱스, 수소 에너지 기술이 융합된 스마트시티 구축 - 약 2백만평 부지의 새만금 스마트 수변도시에 구현
대미 총 투자액	36.4	- 2025~2028년 투자 금액 (2025.08.26 발표)
자동차	12.0	- HMGMA 20만대 증설(총 CAPA 50만대, 미국 120만대 달성) 및 기존공장 설비 현대화
부품 물류·철강	8.5	- 전기로 제철소 건설(루이지애나주 270만톤) 및 - 부품 현지화를 증대
미래산업·에너지	15.8	- 로봇, AI, AAM(보스턴다이나믹스, 웨이모, 슈퍼넬) 사업화 - 미국 로보틱스 공장(연 3만대 규모, 파운드리 포함) 건설(2028년 가동) - SMR(현대건설), 태양광(현대엔지니어링, 1H27 가동)

자료: 현대차그룹, DS투자증권 리서치센터 / 주: 대미 총 투자액은 달러 기준 260억달러로 원화 환산 시 1,400원 적용

표3 현대차 2Q26P 실적 Review

(십억원, %)	2Q26P	1Q26	2Q25	QoQ	YoY	컨센서스	Gap	DS 추정치	Gap
매출액	49,215	45,939	48,287	7.1	1.9	48,600	1.3	49,666	(0.9)
자동차	36,832	34,655	37,030	6.3	(0.5)			37,819	(2.6)
금융	9,504	8,992	8,269	5.7	14.9			8,766	8.4
기타	2,879	2,292	2,988	25.6	(3.6)			3,081	(6.6)
영업이익	2,851	2,515	3,602	13.4	(20.8)	2,994	(4.8)	3,034	(6.0)
OPM	5.8	5.5	7.5	0.3	(1.7)	6.2	(0.4)	6.1	(0.3)
자동차	5.4	5.2	7.3	0.2	(1.9)			5.4	(0.1)
금융	8.0	6.4	7.9	1.5	0.1			7.8	0.2
기타	4.2	6.5	8.6	(2.3)	(4.4)			9.8	(5.6)
지배순이익	2,521	2,335	2,998	7.9	(15.9)	2,618	(3.7)	2,735	(7.8)
NPM	5.1	5.1	6.2	0.0	(1.1)	5.4	(0.3)	5.5	(0.4)

자료: 회사 자료, DS투자증권 리서치센터 추정

표4 현대차 추정치 변경 Table

(십억원, %, %p)	변경전		변경후		Gap	
	2026F	2027F	2026F	2027F	2026F	2027F
매출액	193,491	202,341	193,491	202,341	0.0	0.0
영업이익	11,588	14,171	11,588	14,171	0.0	0.0
OPM	6.0	7.0	6.0	7.0	0.0	0.0
지배순이익	10,043	11,475	10,043	11,475	0.0	0.0

자료: DS투자증권 리서치센터 추정

표5 현대차 실적 추정 Table

(천 대, 십억원, %, %p)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26P	3Q26F	4Q26F	2025	2026F	2027F	증감률
원/달러	1,453	1,402	1,386	1,450	1,464	1,502	1,500	1,480	1,422	1,486	1,456	4.5
원/유로	1,529	1,589	1,619	1,688	1,714	1,746	1,740	1,732	1,607	1,733	1,719	7.9
도매판매 (중국 제외)	972	1,035	1,007	996	937	961	982	1,029	4,009	3,909	4,059	(2.5)
미국	243	262	257	244	244	265	227	236	1,006	972	1,009	(3.4)
유럽	166	189	181	177	159	159	172	189	713	679	698	(4.8)
한국	151	161	150	138	140	146	150	148	601	583	605	(3.0)
인도	154	134	140	147	167	138	136	133	576	574	602	(0.3)
매출액	44,408	48,287	46,721	46,839	45,939	49,215	48,631	49,706	186,254	193,491	202,341	3.9
자동차	34,718	37,030	36,715	36,590	34,655	36,832	38,178	38,742	145,053	148,407	155,176	2.3
금융	7,398	8,269	7,189	7,432	8,992	9,504	7,644	8,001	30,288	34,142	35,527	12.7
기타	2,292	2,988	2,817	2,817	2,292	2,879	2,809	2,963	10,914	10,943	11,638	0.3
영업이익	3,634	3,602	2,537	1,695	2,515	2,851	3,215	3,008	11,468	11,588	14,171	1.1
OPM	8.2	7.5	5.4	3.6	5.5	5.8	6.6	6.1	6.2	6.0	7.0	(0.2)
자동차	2,859	2,692	1,711	1,209	1,788	1,971	2,413	2,521	8,471	8,693	10,713	2.6
금융	571	653	576	364	579	759	541	351	2,164	2,230	2,403	3.1
기타	204	257	250	122	148	121	260	136	833	665	1,055	(20.2)
지배순이익	3,157	2,998	2,261	1,029	2,335	2,521	2,717	2,470	9,446	10,043	11,475	6.3
NPM	7.1	6.2	4.8	2.2	5.1	5.1	5.6	5.0	5.1	5.2	5.7	0.1
YoY												
매출액	9.2	7.3	8.8	0.5	3.4	1.9	4.1	6.1	6.3	3.9	4.6	
영업이익	2.1	(15.8)	(29.1)	(39.9)	(30.8)	(20.8)	26.7	77.4	(19.5)	1.1	22.3	
OPM	(0.6)	(2.0)	(2.9)	(2.4)	(2.7)	(1.7)	1.2	2.4	(2.0)	(0.2)	1.0	
지배순이익	(2.3)	(24.5)	(25.7)	(54.9)	(26.0)	(15.9)	20.1	140.1	(24.6)	6.3	14.3	

자료: 회사 자료, DS투자증권 리서치센터 추정 / 주: 증감률은 2025년 대비 2026년 변동률

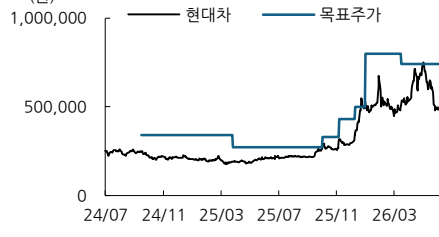
[현대차 005380]

재무상태표						손익계산서					
	2023	2024	2025	2026F	2027F		2023	2024	2025	2026F	2027F
유동자산	58,604	115,764	120,777	133,909	141,312	매출액	162,664	175,231	186,254	193,491	202,341
현금 및 현금성자산	19,167	19,015	18,361	27,279	30,420	매출원가	129,179	139,482	152,038	158,383	163,628
매출채권 및 기타채권	8,782	10,320	13,886	13,797	14,331	매출총이익	33,484	35,749	34,217	35,108	38,713
재고자산	17,400	19,791	20,662	22,209	23,068	판매비 및 관리비	18,357	21,510	22,749	23,520	24,542
기타	13,255	66,638	67,869	70,625	73,493	영업이익	15,127	14,240	11,468	11,588	14,171
비유동자산	116,172	224,034	248,067	262,645	279,035	(EBITDA)	20,073	18,527	16,484	17,348	21,480
관계기업투자등	32,458	116,639	123,220	128,224	133,430	금융손익	669	912	414	441	572
유형자산	38,921	44,534	48,750	54,035	60,552	이자비용	558	451	572	663	710
무형자산	6,219	7,683	9,268	10,844	12,687	관계기업등 투자손익	2,471	3,114	2,510	2,215	1,748
자산총계	282,463	339,798	368,845	396,554	420,347	기타영업외손익	-648	-485	-550	148	-240
유동부채	73,362	79,510	88,579	101,132	106,327	세전계속사업이익	17,619	17,781	13,842	14,392	16,250
매입채무 및 기타채무	26,945	30,057	32,426	33,462	34,757	계속사업법인세비용	4,627	4,232	3,477	3,322	3,611
단기금융부채	34,426	36,641	44,598	55,645	59,057	계속사업이익	12,992	13,549	10,365	11,070	12,640
기타유동부채	11,991	12,811	11,555	12,024	12,513	중단사업이익	-720	-319	0	0	0
비유동부채	107,292	140,013	152,617	166,436	176,184	당기순이익	12,272	13,230	10,365	11,070	12,640
장기금융부채	91,614	121,487	132,172	145,176	154,077	지배주주	11,962	12,527	9,446	10,043	11,475
기타비유동부채	15,678	18,525	20,446	21,260	22,107	총포괄이익	13,054	13,230	10,365	11,070	12,640
부채총계	180,654	219,522	241,197	267,568	282,511	매출총이익률 (%)	20.6	20.4	18.4	18.1	19.1
지배주주지분	92,497	109,103	115,447	116,785	125,635	영업이익률 (%)	9.3	8.1	6.2	6.0	7.0
자본금	1,489	1,489	1,489	1,489	1,489	EBITDA마진률 (%)	12.3	10.6	8.9	9.0	10.6
자본잉여금	4,378	7,656	7,780	7,780	7,780	당기순이익률 (%)	7.5	7.5	5.6	5.7	6.2
이익잉여금	88,666	96,596	101,312	108,729	117,579	ROA (%)	4.4	4.0	2.7	2.6	2.8
비지배주주지분(연결)	9,312	11,173	12,202	12,202	12,202	ROE (%)	13.7	12.4	8.4	8.6	9.5
자본총계	101,809	120,276	127,648	128,987	137,837	ROIC (%)	18.6	11.1	5.9	5.5	6.3

현금흐름표						주요투자지표					
	2023	2024	2025	2026F	2027F		2023	2024	2025	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	-2,519	-5,662	-17,618	1,581	10,073	투자지표 (x)					
당기순이익(손실)	12,272	13,230	10,365	11,070	12,640	P/E	3.8	3.7	6.8	7.6	6.6
비현금수익비용가감	21,192	23,950	3,965	-7,033	-352	P/B	0.6	0.5	0.7	0.8	0.7
유형자산감가상각비	3,284	3,398	3,745	4,286	5,596	P/S	0.3	0.3	0.4	0.5	0.5
무형자산감가상각비	1,663	889	1,272	1,474	1,714	EV/EBITDA	7.4	9.9	13.7	14.4	12.1
기타현금수익비용	16,246	13,411	-6,787	-18,496	-12,266	P/CF	1.7	1.5	5.5	23.2	7.6
영업활동 자산부채변동	-30,365	-35,160	-26,014	-2,456	-2,215	배당수익률 (%)	5.6	5.7	3.4	2.8	2.8
매출채권 감소(증가)	-99	-590	-2,548	89	-534	성장성 (%)					
재고자산 감소(증가)	-3,250	-1,159	-466	-1,547	-859	매출액	14.4	7.7	6.3	3.9	4.6
매입채무 증가(감소)	984	834	-370	1,036	1,295	영업이익	54.0	-5.9	-19.5	1.1	22.3
기타자산 부채변동	-27,999	-34,244	-22,630	-2,034	-2,116	세전이익	57.6	0.9	-22.2	4.0	12.9
투자활동 현금	-8,649	-14,623	-11,393	-14,089	-16,619	당기순이익	53.7	7.8	-21.7	6.8	14.2
유형자산처분(취득)	-6,926	-7,890	-5,337	-5,285	-6,517	EPS	64.1	8.1	-24.4	6.8	15.2
무형자산 감소(증가)	-1,778	-2,180	-2,674	-3,049	-3,557	안정성 (%)					
투자자산 감소(증가)	938	-2,955	1,229	-3,041	-3,722	부채비율	177.4	182.5	189.0	207.4	205.0
기타투자활동	-882	-1,599	-4,611	-2,714	-2,824	유동비율	79.9	145.6	136.3	132.4	132.9
재무활동 현금	9,393	19,493	28,279	21,426	9,688	순차입금/자기자본(x)	97.5	108.2	119.2	129.5	127.7
차입금의 증가(감소)	11,281	19,041	31,817	24,052	12,313	영업이익/금융비용(x)	27.1	31.5	20.0	17.5	20.0
자본의 증가(감소)	-2,499	-4,807	-3,584	-2,626	-2,625	총차입금 (십억원)	126,039	158,128	176,770	200,821	213,134
배당금의 지급	2,499	4,575	3,538	2,626	2,625	순차입금 (십억원)	99,214	130,181	152,184	167,065	175,973
기타재무활동	611	5,259	46	0	0	주당지표(원)					
현금의 증가	-1,698	-152	-654	8,918	3,141	EPS	53,344	57,661	43,607	46,586	53,644
기초현금	20,865	19,167	19,015	18,361	27,279	BPS	337,373	401,961	435,007	440,051	473,398
기말현금	19,167	19,015	18,361	27,279	30,420	SPS	593,295	645,590	701,814	729,083	762,427
NOPLAT	11,155	10,850	8,587	8,914	11,022	CFPS	122,058	136,978	53,994	15,212	46,299
FCF	-5,550	-12,603	-23,078	-12,507	-6,547	DPS	11,400	11,990	9,940	10,010	10,010

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터 / 주: K-IFRS 연결기준

현대차 (005380) 투자의견 및 목표주가 변동추이

제시일자	투자의견	목표주가(원)	괴리율(%)		(원)
			평균주가대비	최고(최저)주가대비	
2024-10-14	매수	340,000	-38.8	-26.9	
2024-10-25	매수	340,000	-39.5	-33.4	
2025-01-13	매수	340,000	-41.3	-34.7	
2025-01-24	매수	340,000	-41.9	-34.7	
2025-02-11	매수	340,000	-42.1	-34.7	
2025-04-25	매수	270,000	-21.5	-1.9	
2025-07-07	매수	270,000	-18.0	-1.9	
2025-09-09	매수	270,000	-14.8	-1.9	
2025-09-24	매수	270,000	-12.8	-1.9	
2025-10-31	매수	330,000	-18.6	-11.7	
2025-11-04	매수	330,000	-19.2	-14.1	
2025-12-05	매수	430,000	-30.5	-18.5	
2026-01-08	매수	500,000	-9.1	9.8	
2026-01-30	매수	800,000	-36.4	-15.8	
2026-04-15	매수	740,000	-20.0	1.4	
2026-04-24	매수	740,000	-18.9	1.4	
2026-07-08	매수	840,000	-50.3	-44.9	
2026-07-24	매수	840,000	-54.7	-52.0	
2026-07-30	매수	840,000			

투자의견 및 적용기준 (향후 12개월간 주가 등락 기준)

기업		산업	
매수	+10% 이상의 투자수익이 예상되는 경우	비중확대	업종별 투자의견은 해당업종 투자비중에 대한 의견
중립	-10% ~ +10% 이내의 등락이 예상되는 경우	중립	
매도	-10% 이하의 주가하락이 예상되는 경우	비중축소	

투자의견 비율

기준일 2026.06.30

매수	중립	매도
98.7%	0.0%	1.3%

Compliance Notice

본 자료에 기재된 내용들은 작성자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 고객의 증권투자를 돕기 위한 정보제공을 목적으로 제작되었습니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 참고자료로만 활용하시기 바라며 유가증권 투자 시 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

본 자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있으며 어떠한 경우에도 당사의 동의 없이 복제, 배포, 전송, 변형될 수 없습니다.

- 동 자료는 제공시점 현재 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 추천종목은 전일 기준 현재 당사에서 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료의 추천종목은 전일 기준 현재 당사의 조사분석 담당자 및 그 배우자 등 관련자가 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료의 추천종목에 해당하는 회사는 당사와 계열회사 관계에 있지 않습니다.