

현대차 (005380)

예상된 실적 부진, 그럼에도 밝은 이유

26.2Q 매출액 49.2조원, 영업이익 2.8조원

현대차는 26.2Q 매출액 49.2조원 (+1.9% YoY, +7.1% QoQ), 영업이익 2.8조원 (-20.8% YoY, +13.4% QoQ) 등의 실적을 시현했다 [iM증권 추정치 매출액: 48.0조원, 영업이익: 2.8조원]. 주요 구성 요소 별 내용은 아래와 같다.

- ① P: 26.2Q HEV 판매 대수는 18.8만대 기록하며 전사 도매 판매 대비 비중 25.5% 달성 (+17.8% YoY, +2.8% QoQ). 평균 환율 상승 기조가 26.1Q에 이어 계속되었으나, 기말 환율이 급등함에 따라 + 환율 효과 폭 감소. 26.03 리콜 사태에 불거졌음에도 불구하고, 트림 변경 유도 등을 통해 26.2Q 미국 펠리세이드 판매량이 35,938대를 기록했다는 점이 인상적.
- ② Q: 26.1Q 도매 판매 대수는 99.0만대로 전년 동기 대비 7.1% 감소. (이하 YoY 기준, 미국: +1.1%, 유럽: -9.8% 국내: -15.9% 인도: +3.5%). 안전 공업 대전 공장 및 현대모비스 인도 공장 화재에 따른 생산 차질의 영향. 단 26.06 국내 출고 대수는 전년 동기 대비 10.7% 증가한 175,630대를 기록함에 따라, 26.3Q부터 생산 차질의 영향은 크게 감소할 것으로 판단.
- ③ C: 26.1Q 관세 비용은 약 0.9조원 발생하며 관세 인하 효과가 26.1Q에 이어 본격적으로 반영되기 시작 (25.2Q 0.8조원, 25.3Q 1.8조원, 25.4Q 1.5조원, 26.1Q 0.8조원). 다만 기말 환율 급등에 따른 판매보증비 증가, 이란 사태에 따른 주요 원자재 가격 상승 등 26.1Q 관찰되었던 비용 증가 요인이 해소되지 않음에 따라, 26.2Q 매출원가, 판매관리비는 각 3.3%, 6.8% 증가. 플라스틱을 포함한 주요 원자재 가격이 26.2H 들어서야 하향 기조에 접어들고 있기에 26.3Q부터 주요 비용 감소세가 확인될 전망.

시장은 현대차를 믿기에 하반기 본업 실적 개선이 필요

판매량 데이터를 통해 동사 실적에 대한 시장의 눈높이는 이미 낮게 형성되어 있었으나, 시장 컨센서스를 하회하는 실적에도 불구하고 실적 발표 이후 현대차 주가는 상승했다. 현재 현대차의 기업가치는 1) 본업에 있어 레거시 OEM 대비 가치는 경쟁력, 2) SDV/자율주행 개발의지, 3) Boston Dynamics 사업가치 등 세가지 요소로 구성된다. 그리고 실적 발표 후 시장의 움직임은 26.2Q 실적 부진은 단기 노이즈로 보아야 하고, 세 가지 요소의 펀더멘탈을 훼손시키지 않을 것이라고 판단했음을 의미한다.

단 이와 같은 시장의 믿음이 이어지기 위해서는 미래 사업의 성과와 함께 본업 부문의 실적 개선세가 관찰되어야 할 것이다. 현대차는 국내외 생산 차질에 따른 26.2Q 실적 부진에도 불구하고, 연초 제시한 2026년 실적 가이드를 유지했다 (매출액: 188.1~189.9조원, 영업이익: 11.8~13.8조원). 물론 08.26 예정된 현대차 CID를 통해 실적 가이드가 하향 조정될 가능성을 배제할 수는 없다. 그럼에도 아이오닉3, 아반떼 플채인지 등 26.2H 출시가 예정된 신차 라인업을 통해 26.2Q까지 관찰되었던 유럽과 국내 시장에서의 부진을 벗어나겠다는 현대차의 의지와 실현 가능성은 높아보인다.

Boston Dynamics 교통정리는 끝났고, 26.2H 예정된 이벤트를 누리자

26.07 소프트뱅크의 Boston Dynamics 잔여 지분 풋옵션 행사가 실제 이뤄졌음이 확인되었고, 이에 Boston Dynamics 사업 구체화에 따른 시장 기대가 높아지고 있다. 이외에도 26.3Q 예정된 SDV 페이스카 실증 주행 등 현대차의 미래 사업 관련 일정이 26.2H 임박했다. 08.26 현대차 CID 행사에서의 관련 내용이 시장에 공유될 가능성이 높음에 따라, 해당 행사를 전후로 국내 자동차 섹터 반등이 관찰될 가능성이 높다.

Company Brief

Buy (Maintain)

목표주가(12M)	650,000원(유지)
증가(2026.07.23)	432,000원
상승여력	50.5 %

Stock Indicator

자본금	1,489십억원
발행주식수	20,476만주
시가총액	88,455십억원
외국인지분율	25.2%
52주 증가	210,000~750,000원
60일평균거래량	1,621,170주
60일평균거래대금	984.5십억원

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	-15.5	-18.8	-15.3	94.6
상대수익률	-2.0	-28.4	-57.5	-28.3

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	11.0	9.6	7.6
PBR(배)	0.7	0.9	0.9	0.8
ROE(%)	8.4	8.8	9.4	11.0
배당수익률(%)	6.8	7.0	7.2	7.2
EV/EBITDA(배)	10.1	10.1	8.4	7.2

주: K-IFRS 연결 요약 재무제표

[자동차/로보틱스]

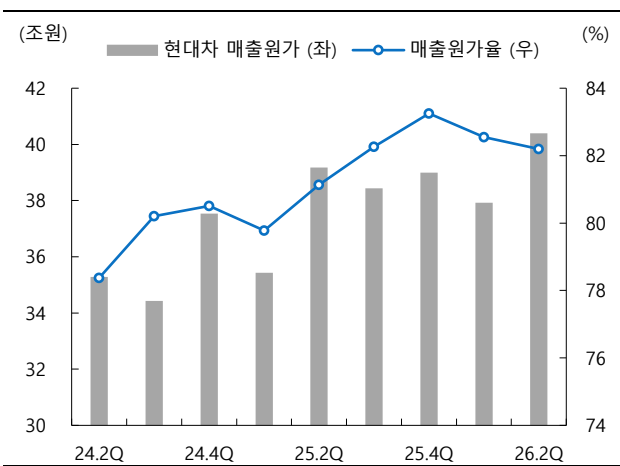
이상수 2122-9197 sang.su@imfnsec.com

그림1. 현대차 분기 및 연간 실적 테이블

(억원, %)	3Q24	4Q24	1Q24	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	2024	2025	2026F
매출액	429,279	466,235	406,590	482,870	467,210	468,390	459,390	492,150	1,752,314	1,862,540	1,918,060
자동차	340,188	357,502	317,180	370,300	367,150	365,900	345,390	368,320	1,367,250	1,456,320	1,490,442
금융	64,973	81,883	66,559	82,690	71,890	74,320	89,910	95,040	284,465	302,330	317,447
기타	24,118	26,850	22,846	29,880	28,170	28,170	24,090	28,790	100,594	103,890	110,172
YoY	13.6	10.4	-0.8	3.6	8.8	0.5	13.0	1.9	22.9	6.3	3.0
자동차	11.0	5.9	-1.8	3.6	7.9	2.3	8.9	-0.5	20.2	6.5	2.3
금융	27.7	42.5	12.8	1.0	10.6	-9.2	35.1	14.9	42.0	6.3	5.0
기타	18.1	-1.9	-18.1	11.3	16.8	4.9	5.4	-3.6	14.7	3.3	6.0
매출총이익	84,975	90,861	84,282	91,102	82,840	78,430	80,170	87,360	357,495	342,165	367,121
YoY	10.0	2.2	-0.4	0.3	-2.5	-13.7	-4.9	-4.1	26.2	-4.3	7.3
GPM	19.8	19.5	20.7	18.9	17.7	16.7	17.5	17.8	20.4	18.4	19.1
영업이익	36,336	27,695	35,574	36,015	25,370	16,950	25,150	28,510	142,395	114,671	116,432
자동차	24,841	22,053	29,990	22,530	11,740	10,390	18,520	19,930	114,114	73,590	85,054
금융	4,350	3,742	4,250	6,530	5,760	3,640	5,790	7,590	17,952	21,640	24,452
기타	2,679	2,160	2,320	2,570	2,500	1,220	1,480	1,210	10,059	8,330	6,987
YoY	1.1	-34.6	-6.9	30.0	-30.2	-38.8	-29.3	-20.8	44.4	-19.5	1.5
자동차	-18.6	-42.6	-3.1	2.2	-52.7	-52.9	-38.2	-11.5	51.1	-35.5	15.6
금융	18.2	-12.0	11.0	74.5	32.4	-2.7	36.2	16.2	-2.7	20.5	13.0
기타	56.7	-36.5	-28.6	19.0	-6.7	-43.5	-36.2	-52.9	72.8	-17.2	-16.1
OPM	8.5	5.9	8.7	7.5	5.4	3.6	5.5	5.8	8.1	6.2	6.1
자동차	7.3	6.2	9.5	6.1	3.2	2.8	5.4	5.4	8.3	5.1	5.7
금융	6.7	4.6	6.4	7.9	8.0	4.9	6.4	8.0	6.3	7.2	7.7
기타	11.1	8.0	10.2	8.6	8.9	4.3	6.1	4.2	10.0	8.0	6.3
세전이익	43,697	31,190	47,272	43,853	33,260	16,660	35,220	36,460	177,814	138,419	150,852
지배주주순이익	30,455	22,804	32,309	29,982	22,610	10,290	23,350	25,210	125,266	94,454	104,424
YoY	-8.0	-29.5	1.3	31.5	-25.8	-54.9	-27.7	-15.9	70.1	-24.6	10.6
NPM	7.1	4.9	7.9	6.2	4.8	2.2	5.1	5.1	7.1	5.1	5.4

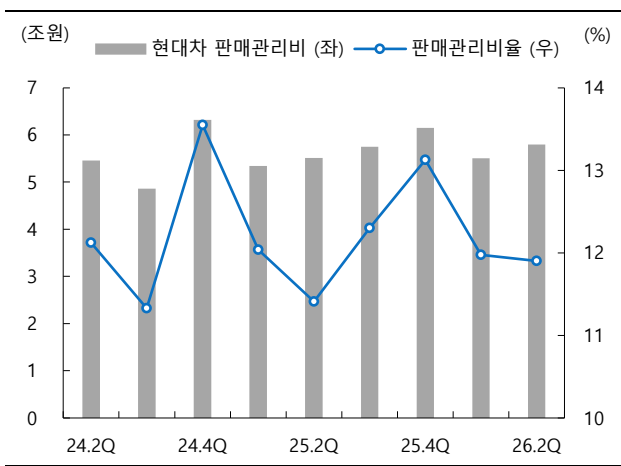
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림2. 현대차 분기 매출원가 및 매출원가율 추이



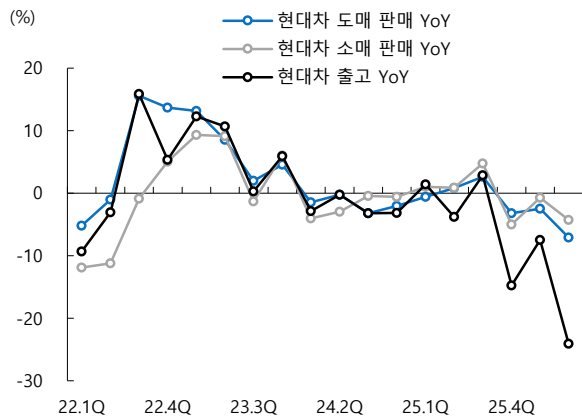
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림3. 현대차 분기 판매관리비 및 판매관리비율 추이



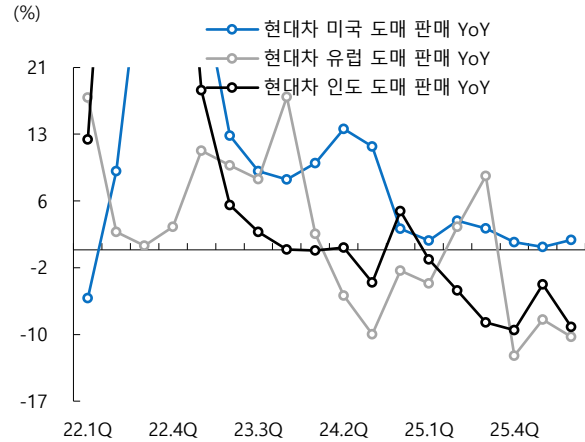
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림4. 현대차 도매, 출고, 소매 판매 분기 YoY 추이



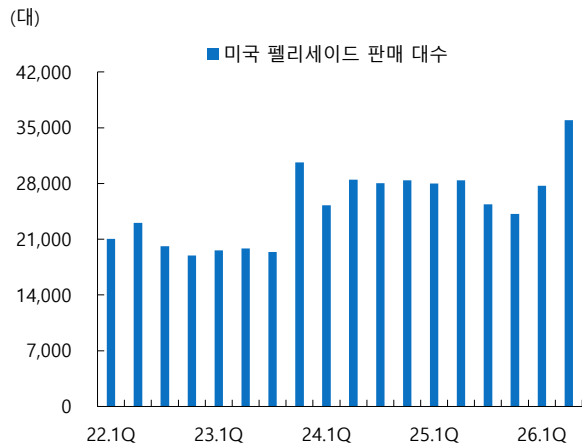
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림5. 현대차 미국, 유럽, 인도, 도매 판매 분기 YoY 추이



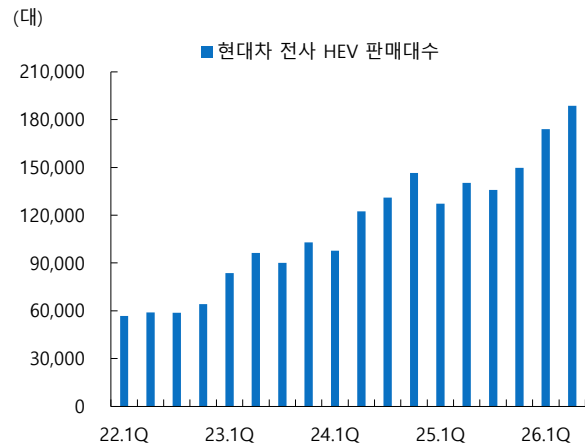
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림6. 현대차 미국 펠리세이드 분기 판매 대수 추이



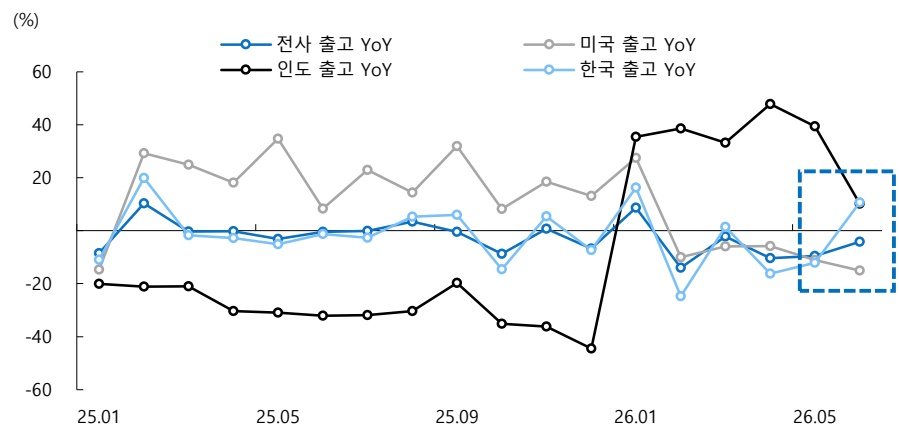
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림7. 현대차 전사 HEV 분기 판매 대수 추이



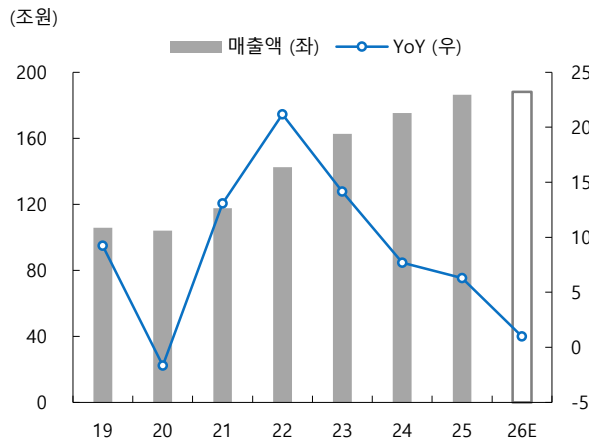
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림1. 현대차 전사 및 주요 권역별 출고 대수 YoY 추이: 26.06부터 정상화 구간 돌입



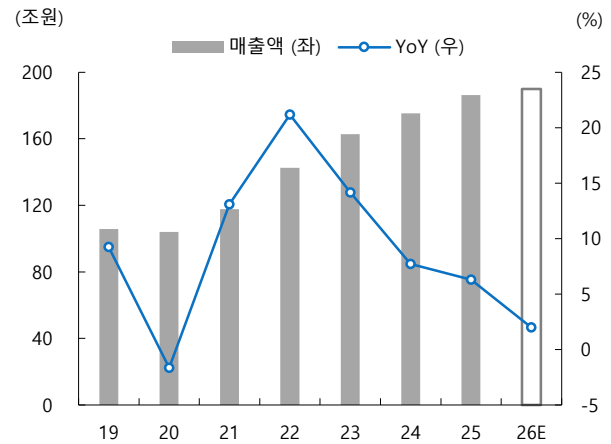
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림2. 현대차 2026년 매출액 가이드스 시나리오 하단 가정



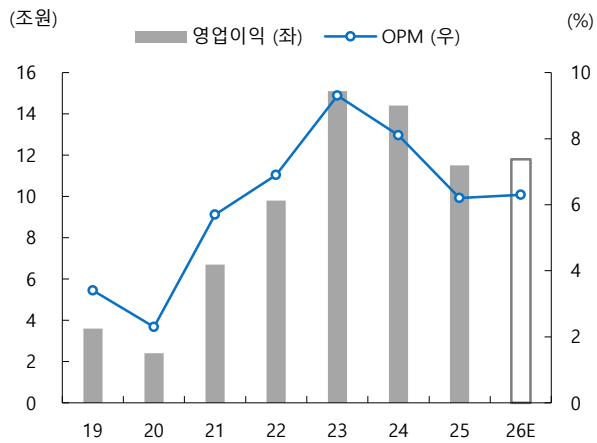
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림3. 현대차 2026년 매출액 가이드스 시나리오 상단 가정



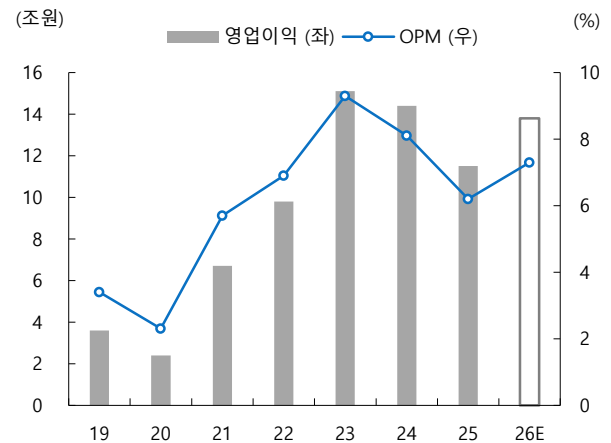
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림4. 현대차 2026년 영업이익 가이드스 시나리오 하단 가정



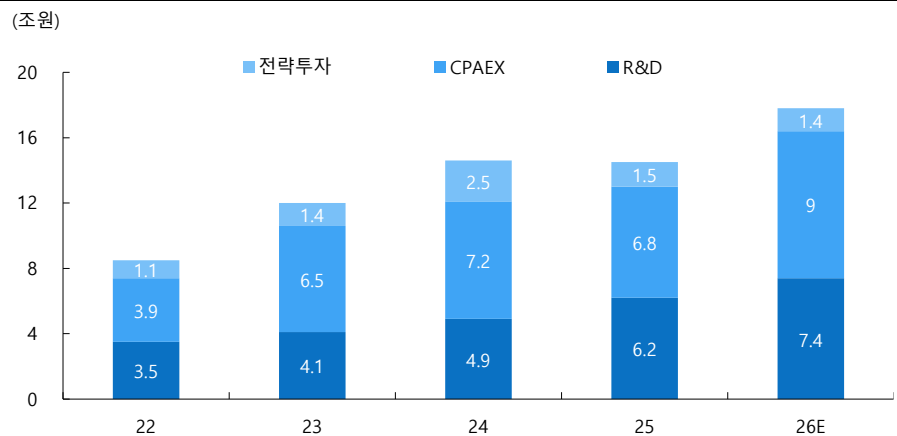
자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림5. 현대차 2026년 영업이익 가이드스 시나리오 상단 가정



자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림6. 현대차 2026년 주요 투자 계획 가이드스



자료: 현대차, iM증권 리서치본부

그림7. 그룹사 CID 행사간 확인된 SDV 및 자율주행, Boston Dynamics 관련 업데이트

KIA 2026 CEO Investor Day 중 SDV/자율주행 관련 질의응답

Q. 자율주행 관련해서 AVP 본부와 nVIDIA 각 주체의 역할이 어떤 것인지?

nVIDIA는 SoC와 자율주행 솔루션을 제공하는 역할. 이들을 통해 고객에게 완성차로서 완전한 제품을 빠르게 출시하고자 함. 양산차에 nVIDIA의 플랫폼을 탑재하고, 고객의 차량으로부터 수집된 데이터를 현대차그룹이 보유할 수 있고, 이는 내재화로 연결.

AVP 본부와 42dot은 차량 아키텍처 설계와 소프트웨어 개발 전반을 담당. 자체적으로 준비해온 SDV의 완성도를 높이는 것에 초점. 42dot과 AVP 본부는 분명히 원팀이나, AVP 본부는 양산에 특화, 42dot은 선행 기술 연구의 역할에 더 집중.

Q. 차종에 따른 자율주행 탑재 계획, nVIDIA와의 협력→Only Vision 중단인지?

nVIDIA의 플랫폼에는 여러가지 센서 구성이 존재하고, 각 센서가 서로의 장단점을 보완해야 함. 카메라가 잘하는 것은 더 잘할 수 있도록, 레이더의 단점을 카메라가 보완한다는 것이 중요한 핵심. Tesla는 Camera의 잠재력을 온전히 발현하는 것에 집중. 그런데 여기서 추가적으로 Camera, Lidar, Radar 각 센서의 잠재력을 모두 발현하면 당연히 더 좋은 시스템. 즉 기존의 Atria AI는 Vision에 집중한 솔루션임. 이외에 추가적으로 센서를 더하는 것뿐, 충돌되지가 않는 것. 차량마다 센서 구성도 달라질 수 있다. 만약 차종별로 자율주행 요구 수준이 다르다면 Lidar를 추가.

Q. 만약 경쟁업체도 nVIDIA의 Alpamayo를 사용한다면 차별점은 어디에서 발생?

Alpamayo 외에 기술적인 완성도가 높은 업체가 4~5개는 될 것으로 판단됨. SDV로 전환되면서 차량의 주행 및 내부 편의성 기능을 차별화할 수 있겠지만, 결정적인 차이는 데이터를 얼마나 모으냐. 많은 시장 플레이어가 L3 이하의 용어를 집중해서 사용하는 것은 운전자의 전방 주시 의무가 일부 면제되는 L3 자율주행 안전성을 담보하기가 어렵기 때문. 즉 차후에 경쟁 업체간 차이가 눈에 띄는 것은 없겠지만, 결국 자율주행 서비스의 신뢰성과 안전성에 따라 차별화될 것. 그런데 단순한 Buy Solution의 한계는 명확하다고 판단하고, 기와 같이 자체 개발 역량을 필요로 함.

KIA 2026 CEO Investor Day 중 Boston Dynamics 관련 질의응답

Q. Boston dynamics 양산 개시 시점과 양산 규모가 어느 정도이며, 양산의 주체가 누구인지?

2028년 3만대 CAPA의 공장 건설 완공 목표. 휴머노이드 생산에 당연히 기아도 참여할 것. 향후 미국, 한국 각 지역의 공장에서 사용하게 될 로봇의 경우 현지 생산을 채택할 예정.

Q. Google DeepMind와의 개발 성과가 있는지, Google과 nVIDIA 시스템간의 충돌은 없는지?

지난 3개월의 기간이 개발 협력 초기라는 점을 감안하면 시간이 좀 더 필요함. 서로의 역할을 구분하고, 초기 아키텍처 설계를 논의하는 시간을 가짐. 각 주체 간의 역할 충돌은 없음.

Q. 향후 3만대, 그리고 그 이상의 휴머노이드를 어떻게 활용할 것인지?

공식적인 발표 내용에 생산대수는 포함되어 있지 않음. 생산 CAPA가 3만대라는 것. 다만 그룹사 외에도 Boston dynamics의 고객이 발굴될 가능성 존재함. 현대차그룹의 내부 수요는 안정적이기 때문에, 외부 고객 찾는 과정의 리스크가 적음. 일단 자동차 생산 공장 내 물류 작업을 먼저 대체할 계획.

그 이후에는 전반적인 '물류 산업' 진출이 목표. 결국 의장 라인에 들어가는 것. 분명 의장 공장 안에서도 사람이 수행하기 힘든 작업이 있다 (반복, 근골격계에 하중이 가는 작업). 여기에 휴머노이드를 투입하겠다는 것. 결국 경쟁 OEM의 생산 라인도 기아와 동일한 부분이 매우 많기 때문에, Boston dynamics의 확장도 가능.

그룹사 CID 행사에서 SDV 및 자율주행, 그리고 Boston Dynamics와의 시너지 등에 대한 일부 업데이트는 존재했으나, 절대적인 개발 시간이 부족해 유의미한 성과는 나오기 힘든 시점임

자료: iM증권 리서치본부

그림8. 현대차그룹 기업가치 구성요소 및 주요 Multiple 구성 요소의 펀더멘탈을 확인할 수 있는 26.2H 타임라인

현대차그룹 기업가치 구성요소			각 요소 내용을 확인할 수 있는 내러티브와 모멘텀		
본업 경쟁력	SDV/자율주행	Boston Dynamics	새만금, 메가프로젝트	nVIDIA 개발	Tesla
내수	nVIDIA 협력 내용	양산형 모델 개발	새만금 프로젝트	nVIDIA 협력 내용	양산형 모델 개발
주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.
미국	AVP본부 자체 개발	양산 스케줄	메가프로젝트	AVP본부 자체 개발	양산 스케줄
주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.	주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.
유럽	결국 미래 사업에 대한 더 구체적인 이야기가 필요하다는 의견		Boston Dynamics 상장		
주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.			주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.		

자료: iM증권 리서치본부

그림9. 현대차그룹의 본업 경쟁력은 레거시 OEM과의 차별점에서 출발

이러한 전쟁 후 관찰될 세계 질서의 변화		자동차 산업에 대한 영향	영향권에 놓여있는 주요 완성차 업체	
미국의 대중국 규제 기조 강화		상호 관세 부활 및 USMCA 조건 상황	폭스바겐, GM, Ford, Toyota, Honda, 현대차그룹	
중국을 대체할 인도		인도 산업 수요 증가 지속 및 생산 확대	Suzuki, Toyota, 현대차그룹, Tata, Mahindra	
미국, 유럽 간의 유대관계 약화		중국 전기차 업체의 유럽 침투 본격화	폭스바겐, GM, Stellantis, 현대차그룹	
GM	전동화: Ultium 플랫폼 기반 차종 확대에 나서고 있으나 수익성 낮음 SDV: 2028년 SDV 플랫폼 적용 목표 중이나, 아키텍처 설계도 초기 단계		Toyota	전동화: LFP 배터리 탑재 차세대 보급형 모델 개발 중이나 출시 지연 SDV: Arene OS의 전차종 적용 목표하나 시점에 대해 확정되지 않음
Ford	전동화: F-150 생산 중단, 2029년으로 전기차 사업 흑자 전환 연기 SDV: Blue Crusie 플랫폼은 주행 단까지 업데이트 범위 넓히지 못함		Honda	전동화: 북미 BEV 모델 출시 계획 취소 및 대규모 손실자손 인식 진행 SDV: O Series 출시 취소, AFEELA 프로젝트 중단으로 관련 개발 좌초
폭스바겐	전동화: 차세대 전동화 플랫폼 SSP 도입을 2029년으로 연기한 상황 SDV: Rivian, Xpeng과의 아키텍처 공동 개발을		Suzuki	전동화: e Vitara 출시 이후 추가 모델 부재하고 자체 플랫폼 보유치 못함 SDV: 인도 등 개도국을 주요 판매 거점으로 삼고 있는 탓에 개발 현황 전무
현대차	미주: 캘리포니아 리콜 이슈 존재하나, 메타플랜트 및 기존 앨러배마 공장 HEV 생산을 통한 시장 진출 속도 빨라질 것으로 전망 인도: GM 탈레가는 공장 인수를 통한 생산량 확대에 나설 예정이고, 이를 통한 인도 내수 수요 대응 및 글로벌 신흥 시장 진출 또한 목표 유럽: 기아 대비 EV 라인업의 폭에 열위에 있으나, 캐스퍼 EV, EV 3를 통해 EV 수요 회복 국면을 앞두고 있는 유럽 시장 대응에 나설 예정		기아	미주: 테슬라리드 HEV 출시를 통해 Mid-Size HEV 수요 대응에 나설 예정이고, 스포티지 및 셀토스 등 HEV를 통한 기존 차급 대응 강화 전망 인도: 2030년까지 10개 차종 출시 목표하고 있고, 이를 통해 2030년 41만대 도매 판매, 시장 점유율 7.6% 달성 가이던스를 제시함 유럽: EV2 출시를 통한 EV 라인업 완성도 높임. 소형 해치백 차량과 신형 EV 차량 출시, 그리고 PBV 판매 본격화를 통한 초과 성장 목표

자료: iM증권 리서치본부

K-IFRS 연결 요약 재무제표

재무상태표				
(십억원)	2025	2026E	2027E	2028E
유동자산	120,777	113,881	112,901	115,785
현금 및 현금성자산	18,361	19,473	21,666	27,914
단기금융자산	63,837	56,815	50,566	45,003
매출채권	16,618	17,032	17,877	18,321
재고자산	20,662	19,181	21,330	23,001
비유동자산	248,067	254,096	257,182	260,091
유형자산	48,750	50,911	50,277	49,679
무형자산	9,268	10,808	12,085	13,147
자산총계	368,845	367,976	370,084	375,875
유동부채	88,579	90,972	94,201	97,598
매입채무	12,287	12,654	13,402	13,794
단기차입금	10,388	9,388	8,388	7,388
유동성장기부채	33,761	33,761	33,761	33,761
비유동부채	152,617	141,440	131,342	123,216
사채	106,900	96,210	86,589	77,930
장기차입금	24,340	23,853	23,376	23,909
부채총계	241,197	232,412	225,544	220,814
지배주주지분	115,447	122,631	131,199	142,825
자본금	1,489	1,489	1,489	1,489
자본잉여금	7,780	7,780	7,780	7,780
이익잉여금	101,312	107,791	115,666	126,612
기타자본항목	4,865	5,571	6,264	6,944
비지배주주지분	12,202	12,933	13,341	12,237
자본총계	127,648	135,564	144,540	155,061

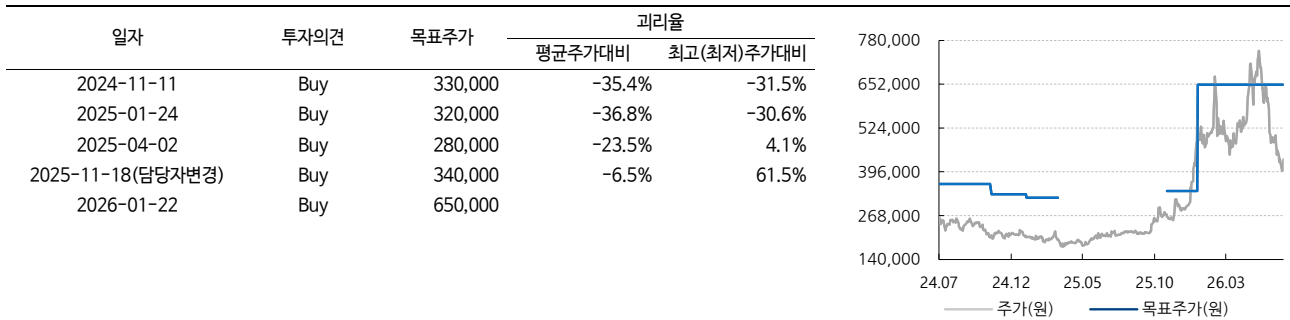
현금흐름표				
(십억원)	2025	2026E	2027E	2028E
영업활동 현금흐름	-5,991	40,549	40,476	43,336
당기순이익	10,365	11,173	12,386	13,950
유형자산감가상각비	3,745	4,085	4,575	4,477
무형자산상각비	1,272	1,560	1,823	2,038
지분법관련손실(이익)	2,510	2,636	2,767	2,906
투자활동 현금흐름	-10,347	3,622	5,037	4,411
유형자산의 처분(취득)	-8,121	-6,246	-3,941	-3,879
무형자산의 처분(취득)	-2,674	-3,100	-3,100	-3,100
금융상품의 증감	-6,691	-2,327	-2,444	-2,444
재무활동 현금흐름	15,425	-15,035	-15,301	-13,469
단기금융부채의증감	990	-1,000	-1,000	-1,000
장기금융부채의증감	19,068	-11,177	-10,098	-8,126
자본의증감	-	-	-	-
배당금지급	-3,689	-2,618	-3,963	-4,103
현금및현금성자산의증감	-654	1,112	2,193	6,248
기초현금및현금성자산	19,015	18,361	19,473	21,666
기말현금및현금성자산	18,361	19,473	21,666	27,914

포괄손익계산서				
(십억원, %)	2025	2026E	2027E	2028E
매출액	186,254	191,806	203,145	209,096
증가율(%)	6.3	3.0	5.9	2.9
매출원가	152,038	157,174	157,663	162,352
매출총이익	34,217	34,632	45,482	46,743
판매비와관리비	22,749	22,989	31,809	31,206
연구개발비	2,718	2,799	2,964	3,051
기타영업수익	-	-	-	-
기타영업비용	-	-	-	-
영업이익	11,468	11,643	13,672	15,537
증가율(%)	-19.5	1.5	17.4	13.6
영업이익률(%)	6.2	6.1	6.7	7.4
이자수익	900	835	791	798
이자비용	572	533	497	467
지분법이익(손실)	2,510	2,636	2,767	2,906
기타영업외손익	-425	-385	-385	-385
세전계속사업이익	13,842	15,085	17,203	19,375
법인세비용	3,477	3,789	4,321	4,867
세전계속이익률(%)	7.4	7.9	8.5	9.3
당기순이익	10,365	11,173	12,386	13,950
순이익률(%)	5.6	5.8	6.1	6.7
지배주주귀속 순이익	9,446	10,442	11,978	15,054
기타포괄이익	717	705	693	680
총포괄이익	11,082	11,879	13,079	14,630
지배주주귀속총포괄이익	-	-	-	-

주요투자지표				
	2025	2026E	2027E	2028E
주당지표(원)				
EPS	35,331	39,347	45,134	56,724
BPS	435,007	462,078	494,363	538,169
CFPS	54,094	60,619	69,244	81,274
DPS	20,050	30,050	31,000	31,000
Valuation(배)				
PER	8.4	11.0	9.6	7.6
PBR	0.7	0.9	0.9	0.8
PCR	5.5	7.1	6.2	5.3
EV/EBITDA	10.1	10.1	8.4	7.2
Key Financial Ratio(%)				
ROE	8.4	8.8	9.4	11.0
EBITDA이익률	8.9	9.0	9.9	10.5
부채비율	189.0	171.4	156.0	142.4
순부채비율	73.0	64.1	55.3	45.2
매출채권회전율(x)	12.8	11.4	11.6	11.6
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%	-