

자동차/부품

김귀연

gwiyeon.kim@daishin.com

투자의견

Overweight

비중확대, 유지

현대차

CEO Investor Day Preview,
관전 포인트는?

- 9/18일 밤 11시, 현대차 CEO Investor Day 개최 예정
- 1) 관세, 2) HEV, 3) 로봇 관련 사업 전략과 4) '25년 주주환원 규모에 주목
- 관심 종목으로는 SNT모티브/현대모비스/현대오토에버/에스엘/현대위아 제시

9/18일 밤 11시 현대차 CEO Investor Day 뉴욕서 개최 예정

2019년 첫 행사 이후, 일곱번째 CEO Investor Day(CID) 진행. '24.11월 호세 무뇨스 CEO(당시 COO/미주 법인장)가 현대차 최초 외국인 대표이사로 취임 한 이후, 해외에서 진행되는 첫 CID. 결론적으로 1) 미국 관세 대응 전략, 2) HEV 생산/판매 가이던스, 3) 로봇(BD) 활용전략, 4) '25년 배당/자사주 매입 규모에 주목하며, 자동차 업종 내 HEV/로봇 수혜 종목에 재차 관심도 높일 필요 있다는 판단. CID 관전 포인트별 관련 종목은 SNT모티브(HEV/GM협력/로봇), 현대모비스(로봇/GM협력), 현대오토에버(로봇), 에스엘(로봇), 현대위아(HEV) 제시

2024년 CID 복기: 1) 주주환원, 2) HEV, 3) 인도IPO

[주주환원] '25~'27년 TSR 35%+ 자사주 매입 4조 계획(인도 IPO 자금 활용). **[판매]** HEV 판매 타겟 '24년 51 => '30년 133만대. **[수익성]** OPM '24년 8~9% => '27년 9~10% => '30년 10% 이상. **[투자계획]** '24~'33년 투자계획 120.5조원(기준 대비 +11조원 상향). **[SDV]** 1H26 AI OS 기반 차세대 인포테인먼트 시스템 적용 => 2H26 차량용 고성능 아키텍처 활용한 SDV 출시

2025년 CID 관전 포인트: 1) 관세, 2) HEV, 3) 로봇, 4) 주주환원

[관세] 1) 한미 관세 서명 지연(3Q25 25% 관세율 운기 반영 예상), 2) 멕시코 관세 리스크 확대에 따른 단기 생산전략 부담 지속. 이에 따른, 2H25/2026년 수익성 가이던스 하향 가능성에 주목

[HEV] 전체 판매 제한적인 가운데, HEV/미국 중심 견조한 성장 지속(그림6). 3Q25 펠리세이드 북미 판매 본격화되는 반면, 4Q25 이후 EV 캐즘 심화될 것으로 예상. 메타플랜트 포함한 거점별 PT 생산/판매전략 중요해질 수밖에 없음. 이에, 중장기 HEV 판매 가이던스 상향 강도 및 생산 계획에 주목. 9/12일, Automotive News Congress에서 정의선 회장과 GM 메리 바라 CEO 기조 연설 진행된 바 있어, 현대차-GM 포괄적 협력에 따른 생산전략 구체화 기대

[로봇] 신사업 전략과 국내외 인력 리스크 대응 측면에서 로봇에 대한 관심 지속 확대. 현대차의 경우, 1) 미국 BD 필두로 사업 전개하고 있으며, 2) 4Q25 미국 메타플랜트에 휴머노이드 로봇 탑재 계획. 이에 따른 1) 중장기 그룹사 내 로봇 활용 전략 및 2) BD 기술력 및 양산계획에 주목

[주주환원] TSR 35%+/중장기 자사주 매입 계획 명확하나, 연간 실적에 따른 배당-자사주 규모 변동 가능. TSR 35% 기준, DPS 1.2만원 유지 가정할 경우, '25년 자사주 매입 예상 금액은 5,487억원(그림 11). 반면, 자사주 1.3조(3년 계획 금액 안분) 가정할 경우, 연간 DPS는 최소 배당 1.0만원(결산 2,500원) 예상(그림 12). 연말 배당 매력도 확대 위해선 TSR 35% 상회/연간 DPS 변동 가능성에 대한 가시성 확보 필요한 상황

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	5.2	9.5	13.1	11.5
상대수익률	0.9	-4.8	-14.2	-16.2

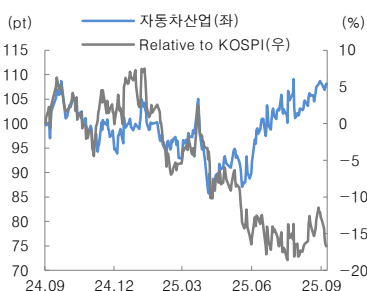


그림 1. 과거 현대차 CID 리뷰

일자	주요 아젠다	주요 내용
2019.02.27	중장기 경영전략	[사업경쟁력 고도화] SUV 강화 및 믹스 개선, 제네시스 풀라인업 구축, 글로벌 경쟁력 확보 [미래 대응력 강화] 전용 플랫폼 통한 BEV 모델 다변화(글로벌 3위 목표), 수소체인 확대, 자율주행 비롯한 MaaS, 스마트시티, 에너지, 로봇, AI 등 중점 투자, 향후 5년간 45.3조원 투자 계획 [경영 조직 혁신] 권역별 책임경영체제 구축
	경영진 목표	[중점 재무전략] 중장기 자동차부문 OPM 7%, ROE 9% 달성 [주주환원] FCF 30~50% 배당 및 경쟁사 배당성향 수준 달성, 수익성 개선에 기반한 주주환원 확대 [필수 유동성] 14~15조원의 필수 유동성 확보 목표(비금융 부문 순현금 약 14조원)
2019.12.04	2025년 전략 (스마트 모빌리티 솔루션 프로바이더)	[전략방향] 내연기관 고수익화(OPM 8%) => 전동차 탭티어 리더십 확보(글로벌 Top 3) [성장전략] Balanced&Steady 성장, 손익-물량, 지역, ICE-NEV, 차종 간 균형 확보, 장기 성장 추구 [수익성전략] 고객가치 증대&원가구조 혁신, 기본 품질 강화 및 3대 Smart USP(디지털UX, 커넥티드 서비스, 자율주행) 중심 경쟁우위 확보, 연구개발~판매 과정에서의 비효율 제거 및 효율적인 원가구조 확보 노력 [스마트 모빌리티 서비스] 1) 제품&서비스 패키지, 2) 통합 모빌리티 플랫폼 전략, 3) 글로벌 사업 전개 지속 [2025년 목표] 향후 6년간 61조 투자, OPM 8% 및 시장점유율 5%대 확보 타겟
2020.12.10	미래 모빌리티, UAM, 자율주행, HTWO(수소) 사업 현황 및 목표 공유	[미래 모빌리티(전기차)] 2025년 판매 목표 56만대, 2040년 MS 8~10% 타겟, E-GMP 플랫폼 경쟁력 확보, 관련 유관사업(배터리/충전인프라 등) 확대 노력 [UAM] 시장 성장에 맞춰 효율적인 생산 체제 확보, 그룹사 및 외부 업체간 사업 기반 및 파트너십 확대 노력, 지상 - 항공 모빌리티 솔루션 통한 고객 가치 제공 [자율주행] 센서퓨전, 통합제어기 고도화 통한 자율주행 기술 개발 지속, 중장기 완전자율주행 추진 노력 [HTWO] 연료전지시스템 사업화 노력, 성능, 내구성, 원가경쟁력 향상된 차세대 연료전지시스템 개발 지속
	2025년 전략 Update	- HTWO 솔루션을 신규 사업 축으로 추가 [재무목표] 코로나 영향으로 2022년 목표 소폭 하향 조정, 2025년 중장기 목표는 대체로 유지 [2025년 목표] ROE 9% => 9.5%(소폭 상향), 투자계획 61조 => 60조(소폭 하향)
2022.03.02	글로벌 전동화 리더십 확보 위한 전략 방향	[EV 판매목표] 2030년 187만대(현대차/제네시스), 17개차종 라인업 구축, HMG 점유율 12% 타겟. 이를 위해, 1) 라인업 강화, 2) 생산최적화, 3) 상품경쟁력 강화(플랫폼/SW) 노력 [생산전략] HMGCS 활용해 생산 효율성 향상, 2) 지역별 SCM 최적화, 3) 배터리 종합 전략(조달/개발/모듈화) 추진 [제품전략] 2025년 통합 모듈러 아키텍처(MA) 체계 완성 => EV 경쟁력 확보, 관련해 표준화된 배터리/모터 시스템 적용 계획 [SW] 차량-고객 간 커넥티비티에 기반한 기능 확장 노력, 이를 위해 표준화된 아키텍처 및 전차종 제어기 OTA 업데이트 적용, 자율주행 기술 및 통합제어기 개발 지속 [재무목표] 2030년 전기차 OPM 10% 이상 타겟, 2025년 전사 OPM 8% => 2030년 10% 타겟, 2030년까지 95.5조원 투자 계획
2023.06.20	글로벌 전동화 및 중장기 미래기술 방향	[전동화 전략] 1) 모듈러 아키텍처 고도화(E-GMP 후속 개발), 2) 혼류생산, 3) 배터리 개발/생산 역량 확보 노력, 2030년 전기차 수익성 10%+@, 생산(판매) 200만대(비중 34%) 달성 목표 [중장기 미래기술] 자율주행(모셔널), SDV, 로보틱스(보스턴다이나믹스/로보틱스랩), 항공 모빌리티(슈퍼널), 수소사업 등 투자 및 사업화 노력 지속 [재무전략] 분기배당 시행, 연결 지배순익 기준 배당성향 25% 가이던스 제시(기존 FCF 기준), 2032년까지 109.4조원 투자 계획
2024.08.28	Hyundai Way	[주주환원] 2025~27년 TSR 35% + 자사주 매입규모 4조원 설정, 배당 가이던스 25%와 매입규모액 감안 시, 향후 3년간 연간 약 1조원 규모의 자사주매입 예상, 2024년 인도IPO 지금까지 활용할 경우, 2024~27년 주주환원을 상향/우상향 기대해볼 수 있을 것 [생산전략] HEV 판매 타겟 '24년 51 => '30년 133만대, BEV 캐즘 대응 전략으로 동사는 1) HEV/EREV 확대, 2) BEV 관련 R&D 투자 제시, 유연한 생산능력 통해 단기 수요에 대응하고, 중장기 전동화 전환을 지속 대비 하겠다는 전략, 특히, 2028년 HEV 생산 목표치를 기존 95 => 133만대로 +40% 상향, 보다 적극적으로 HEV 물량에 대응할 것을 시사 [수익성] OPM '24년 8~9% => '27년 9~10% => '30년 10% 이상, 전체 PT 라인업에 걸친 수익성 개선 및 대응력 강화 통해 수익성 개선 계획 [투자계획] '24~'33년 투자계획 120.5조원(기존 대비 +11조원 상향), 동사는 2019~23년간 연평균 6.6조원의 투자 집행, 이전 대비 R&D +7.1조/CAPEX +4.5조 투자계획 증액, 향후 10년간 연평균 12조원의 투자 계획 공유 [SDV] 1H26 AI OS 기반의 차세대 인포테인먼트 시스템 양산 적용 => 2H26 차량용 고성능 기반의 E/E 아키텍처 활용한 SDV 출시 계획

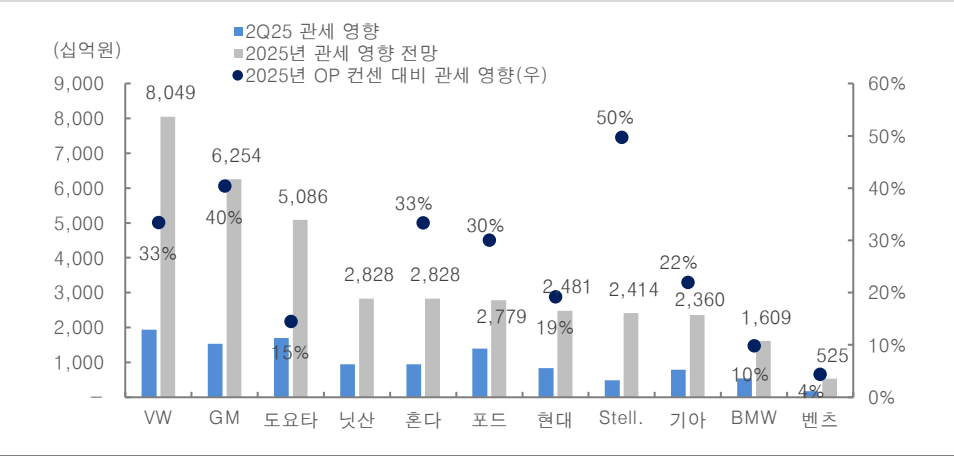
자료: 현대차, 대신증권 Research Center

그림 2. 미국 관세율 부과에 따른 완성차 OP 영향 및 민감도 (단위: 십억원)

관세율	10%	15%	20%	25%	30%	35%
[현대차] 관세율 5%p당 연간 영업이익의 민감도 1.1조원. 2024년 OP 대비 7.7%/2025년 OP 대비 9.6%						
관세 영향	2,191	3,287	4,382	5,478	6,573	7,669
조정 관세 영향	946	2,041	3,137	4,232	5,328	6,423
[기아] 관세율 5%p당 연간 영업이익의 민감도 6,500 억. 2024년 OP 대비 5.1%/2025년 OP 대비 6.2%						
관세 영향	1,297	1,945	2,594	3,242	3,890	4,539
조정 관세 영향	320	969	1,617	2,266	2,914	3,562

주1: 조정 관세 영향은 관세 부과에 따른 1) 인센티브, 2) 평가 인상, 3) FOB 가격 감안한 수치
주2: 관세율 변화에 따른 물량 및 추가 가격 조정 가능성은 고려하지 않음
자료: 대신증권 Research Center

그림 3. 주요 완성차 OEM 2Q25/2025년 미국 관세 손익영향



주1: 벤츠/닛산은 15% 관세 협상 기준
주2: 닛산/혼다/BMW/벤츠는 2025년 연간 손익 각이던스 기준으로 분기 영향 추정 반영
주3: 도요타/현대/기아는 2Q25 손익 영향 기준으로 연간 영향 추정 반영
자료: 각 사, 대신증권 Research Center

그림 4. 미국 주요 완성차 업체별 미국 판매-수입 대응 현황(2024년 연간 기준) (단위: 대)

OEM	미국 판매	수입 대응	수입 비중	수입국(관세율)				
				멕시코(25%)	한국(25%)	일본(15%)	EU(15%)	기타
GM	2,705,074	1,176,254	43.5%	711,582	414,758	2,567	—	47,347
Toyota	2,340,077	782,897	33.5%	227,849	—	552,426	2,619	3
Hyundai	911,805	663,377	72.8%	16,490	646,887	—	—	—
VW	719,736	521,690	72.5%	286,984	—	—	234,706	—
Nissan	865,938	479,480	55.4%	326,682	—	152,798	—	—
Kia	796,489	476,622	59.8%	150,625	325,997	—	—	—
Ford	2,078,832	396,384	19.1%	358,366	—	—	8,786	29,232
Stell	1,308,272	358,414	27.4%	314,272	—	—	44,142	—
Honda	1,423,857	211,465	14.9%	211,465	—	—	—	—
Benz	374,109	209,523	56.0%	15,918	—	—	193,605	—
BMW	399,891	200,192	50.1%	38,426	—	—	146,766	15,000
Mitsubishi	109,843	109,840	100.0%	—	—	80,071	—	29,769
Other	2,409,926	850,949	35.3%	112,628	—	519,105	140,563	78,653
Total	16,443,849	6,437,087	39.1%	2,658,659	1,387,642	787,862	630,624	121,351

자료: Marklines, 대신증권 Research Center

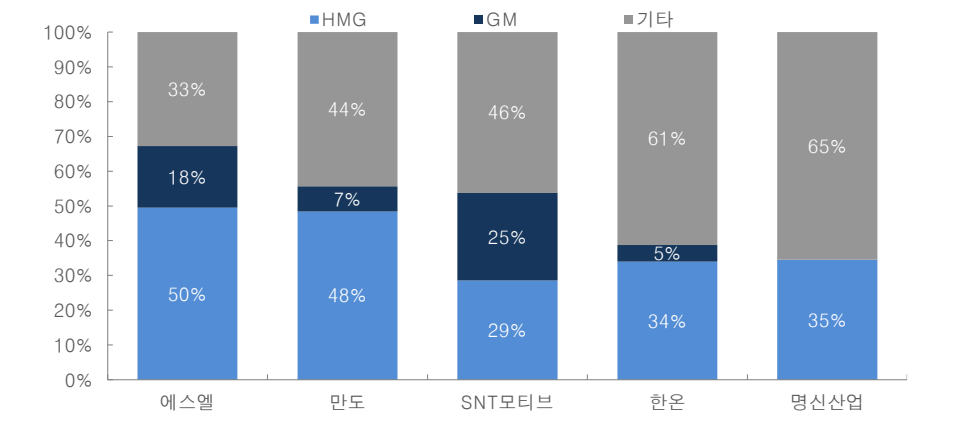
그림 5. 현대차 HEV/미국 판매 현황						
	2023	2024	YoY	'24.08 YTD	'25.08 YTD	YoY
글로벌 판매	4,212,425	4,141,791	-1.7%	2,732,103	2,738,841	0.2%
BEV	269,618	215,846	-19.9%	144,848	190,900	31.8%
비중 %	6.4%	5.2%	-1.2%pt	5.3%	7.0%	1.7%pt
PHEV	48,686	37,039	-23.9%	24,652	32,154	30.4%
비중 %	1.2%	0.9%	-0.3%pt	0.9%	1.2%	0.3%pt
HEV	373,955	497,684	33.1%	305,933	410,667	34.2%
비중 %	8.9%	12.0%	3.1%pt	11.2%	15.0%	3.8%pt
미국 판매	870,370	911,725	4.8%	593,404	657,221	10.8%
BEV	60,857	66,819	9.8%	43,576	48,277	10.8%
비중 %	7.0%	7.3%	0.3%pt	7.3%	7.3%	0.0%pt
PHEV	10,049	6,825	-32.1%	4,763	3,358	-29.5%
비중 %	1.2%	0.7%	-0.4%pt	0.8%	0.5%	-0.3%pt
HEV	87,073	129,452	48.7%	78,389	109,333	39.5%
비중 %	10.0%	14.2%	4.2%pt	13.2%	16.6%	3.4%pt

주: 미국 판매는 Retail 기준
자료: 현대차, QuantiWise 대신증권 Research Center

그림 6. 기아 HEV/미국 판매 현황						
	2023	2024	YoY	'24.08 YTD	'25.08 YTD	YoY
글로벌 판매	3,037,081	3,089,376	1.7%	2,069,491	2,103,918	1.7%
BEV	198,314	194,124	-2.1%	129,437	168,948	30.5%
비중 %	6.5%	6.3%	-0.2%pt	6.3%	8.0%	1.8%pt
PHEV	88,861	67,797	-23.7%	49,627	41,312	-16.8%
비중 %	2.9%	2.2%	-0.7%pt	2.4%	2.0%	-0.4%pt
HEV	311,671	382,764	22.8%	244,383	308,015	26.0%
비중 %	10.3%	12.4%	2.1%pt	11.8%	14.6%	2.8%pt
미국 판매	825,085	859,024	4.1%	580,386	590,986	1.8%
BEV	32,154	55,825	73.6%	38,945	22,872	-41.3%
비중 %	3.9%	6.5%	2.6%pt	6.7%	3.9%	-2.8%pt
PHEV	15,178	18,211	20.0%	10,746	15,175	41.2%
비중 %	1.8%	2.1%	0.3%pt	1.9%	2.6%	0.7%pt
HEV	71,241	68,290	-4.1%	40,535	71,459	76.3%
비중 %	8.6%	7.9%	-0.7%pt	7.0%	12.1%	5.1%pt

자료: 기아, QuantiWise 대신증권 Research Center

그림 7. 주요 부품사별 현대차-GM 향 매출 비중



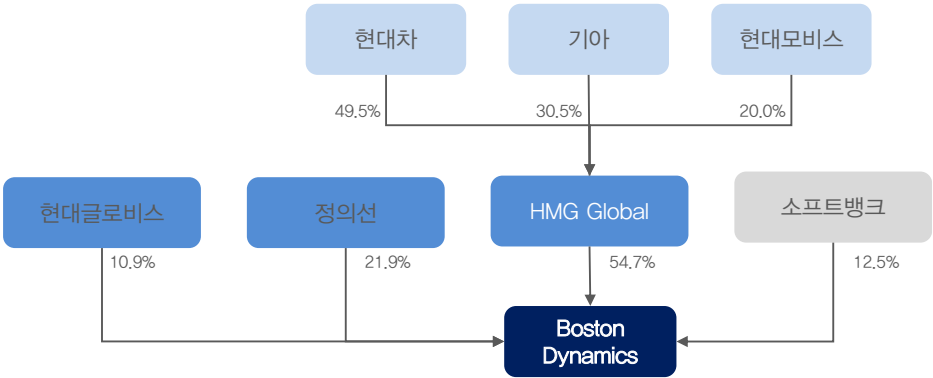
자료: 각 사, 대신증권 Research Center

그림 8. 한국 GM 차량 생산/수출: 미국 비중 높으나, 해당 차종 생산국 사실상 한국이 유일 => 라인전환 쉽지 않을 가능성 (단위: 대)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
생산	409,830	354,800	223,623	258,260	464,648	494,072
수출	340,774	285,490	182,748	227,637	430,881	473,165
비중	83.2%	80.5%	81.7%	88.1%	92.7%	95.8%
- 미국	186,968	233,275	157,863	198,151	385,684	418,782
비중	45.6%	65.7%	70.6%	76.7%	83.0%	84.8%
- 캐나다	18,867	24,717	14,678	18,278	35,311	44,137
비중	4.6%	7.0%	6.6%	7.1%	7.6%	8.9%
- 멕시코	10,828	6,228	2,012	1,032	5,536	9,021
비중	2.6%	1.8%	0.9%	0.4%	1.2%	1.8%
수요 생산 차종						
TRAX(CUV)	223,632	80,910	36,391	48,356	242,509	312,775
TRAILBLAZER	9,724	166,276	144,501	171,345	222,139	181,297
NG SPARK	141,003	85,473	33,546	32,310	0	0
NG MALIBU	26,716	12,977	8,587	6,249	0	0
GM TrailBlazer 글로벌 생산 현황						
Korea	9,724	166,276	144,501	171,345	222,139	181,297
Brazil	6,101	3,032	4,641	4,507	3,114	3,074
China	8,922	390	389	595	-	-
Thailand	9,994	3,825	-	-	-	-
GM_Trax 글로벌 생산 현황						
Korea	-	-	36,391	48,356	207,111	312,775
China	15,645	3,427	9,619	8,297	2,916	2,625
Mexico	111,937	33,031	-	-	-	-

자료: Marklines, KAMA, 대신증권 Research Center

그림 9. 보스턴다이나믹스 지분구조



자료: 전자공시시스템, 대신증권 Research Center

그림 10.보스턴다이나믹스 장부가치 - 지분을 변화

	2021	2022	2023	2024	1Q25
장부가치 (백만원)	1,362	1,417	1,297	1,572	1,432
HMG Global		732	685	860	784
- 현대차	409	362	339	426	388
- 기아		223	209	262	239
- 현대모비스	272	146	137	172	157
현대글로벌비스	136	146	137	172	157
정의선	272	293	274	344	314
소프트뱅크	272	246	201	196	178
지분율					
HMG Global		51.7%	52.8%	54.7%	54.7%
- 현대차	30.0%	25.6%	26.1%	27.1%	27.1%
- 기아		15.8%	16.1%	16.7%	16.7%
- 현대모비스	20.0%	10.3%	10.6%	10.9%	10.9%
현대글로벌비스	10.0%	10.3%	10.6%	10.9%	10.9%
정의선	20.0%	20.7%	21.1%	21.9%	21.9%
소프트뱅크	20.0%	17.4%	15.5%	12.5%	12.5%
주식수	12,108	13,955	15,636	19,531	19,531
HMG Global		7,208	8,259	10,687	10,687
- 현대차	3,632	3,568	4,088	5,290	5,290
- 기아		2,198	2,519	3,259	3,259
- 현대모비스	2,422	1,442	1,652	2,137	2,137
현대글로벌비스	1,211	1,442	1,651	2,137	2,137
정의선	2,422	2,883	3,302	4,275	4,275
소프트뱅크	2,422	2,423	2,424	2,432	2,432

자료: 전자공시시스템, 대신증권 Research Center

그림 11.현대차 '25년 주주환원 예상: TSR 35% 기준, DPS 1.2만원 유지 가정 => 자사주 매입 예상액 5,487억원

	규모(십억원)	비고
자사주매입	936.9	'24.11.27일 공시(24/11/28~25/02/11일 매입)
자사주소각	916.0	'25.04.24일 공시
분기배당	1,952.2	3Q 까지 매분기 주당 2,500원 배당
결산배당(추정)	1,171.3	결산배당 4,500원 가정(25년 DPS 12,000원)
2025년 주주환원 진행	3,613.5	- 25.04 소각분 중 '23년 가이던스에서 제시한 1% 소각분(4,900억 추정)만 포함
2025년 예상순익	11,892.2	- 대신증권 추정
2025년 진행 TSR	30.4%	- 2025년 예상 순익 대비
2025년 자사주 매입규모 예상	548.7	

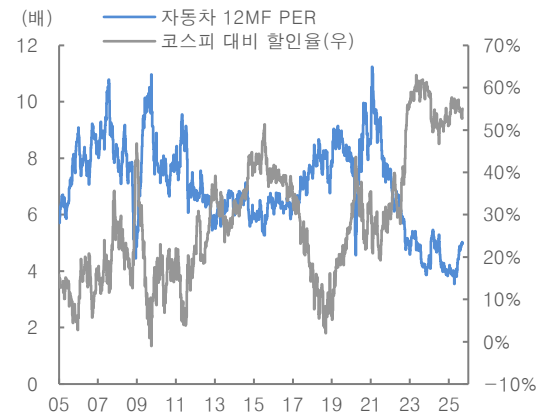
자료: 현대차, QuantiWise 대신증권 Research Center

그림 12.현대차 '25년 주주환원 예상: 자사주 매입 1.3조 가정 => 연간 DPS 1만원(결산 2,500원)

	규모(십억원)	비고
자사주매입	936.9	'24.11.27일 공시(24/11/28~25/02/11일 매입)
자사주소각	916.0	
분기배당	1,952.2	3Q 까지 매분기 주당 2,500원 배당
결산배당 추정	650.7	결산배당 연간 최소 DPS 10,000원 맞춰 2,500원 진행
자사주 매입 예상	1,333.3	'25~27년 매입 계획 4조원 3년 안분
2025년 주주환원 진행	4,426.3	- 2024.11월 공시한 자사주 매입분은 제외
2025년 예상순익	11,892.2	- 대신증권 추정
2025년 예상 TSR	37.2%	- 2025년 예상 순익 대비

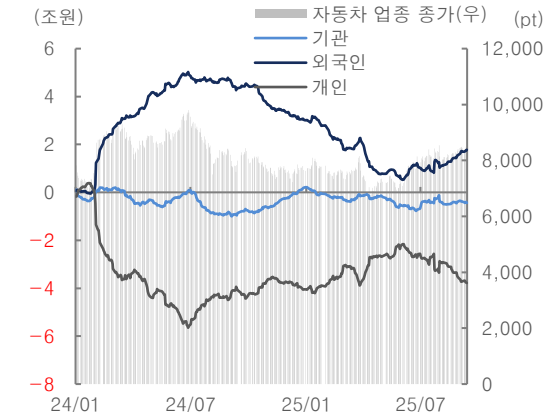
자료: 현대차, QuantiWise 대신증권 Research Center

그림 13.자동차 업종 12MF PER - 코스피 대비 할인율



자료: QuantiWise, 대신증권 Research Center

그림 14.자동차 업종 투자자별 수급



자료: QuantiWise, 대신증권 Research Center

[Compliance Notice]

금융투자업규정 4-20조 1항5호사목에 따라 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없으며, 당사의 금융투자분석사는 자료작성일 현재 본 자료에 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다. 당사는 동 자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 당사의 금융투자분석사는 본 자료의 작성과 관련하여 외부 부당한 압력이나 간섭을 받지 않고 본인의 의견을 정확하게 반영하였습니다.

(담당자: 김귀연)

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 Research Center의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.

[투자등급관련사항]

산업 투자의견	기업 투자의견
Overweight(비중확대): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 초과 상승 예상	Buy(매수): :향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 주가 상승 예상
Neutral(중립): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 예상	Marketperform(시장수익률): :향후 6개월간 시장수익률 대비 -10%p~10%p 주가 변동 예상
Underweight(비중축소): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 하회 예상	Underperform(시장수익률 하회): :향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 주가 하락 예상

[투자의견 비율공시]

구분	Buy(매수)	Marketperform(중립)	Underperform(매도)
비율	89.7%	10.3%	0.0%

(기준일자: 20250910)