



자동차 (Positive)

HMG 미래 모빌리티(로봇/SDV) 전략의 수혜

▶ Analyst 김성래 sr.kim@hanwha.com 3772-7751 / RA 김예인 yein.kim@hanwha.com 3772-8420

분석종목

종목명(의견)	목표주가(원)
현대모비스(Buy, 유지)	590,000(유지)
현대오트모터(Buy, 상향)	470,000(상향)

(로보틱스) 상용화 추진 가시화에 따라 밸류체인 역할 중요

‘2026 가이아 CID’를 통해 제시된 로보틱스 전략에서 강조된 부분은 크게 두가지로 제조/물류 영역 등 1) 고부하 작업 중심의 로봇 상용화 로드맵과 로봇 성능, 신뢰성 및 비용(QCD) 측면에서의 로봇 ‘핵심부품 설계-동작학습-검증-설치-운영’에 이르는 2) 로봇 밸류체인 구축의 중요성이었다고 판단. 이를 바탕으로 ‘RMAC(Robot Metaplant Application Center)’을 통해 완성차 제조 현장에서 발생할 수 있는 문제를 최대한 검증하고, 2028년 3만대 규모의 ‘로봇 생산 거점 구축을 통해 양산된 로봇을 sequencing(서열 정리) 및 overhead task(윗보기 조립) 등에 본격 투입하는 계획 등을 발표.

미국 현지 로봇 법인 설립에 대한 언급도 있었으나, HMG Global 통한 간접 지분 투자 방식 BD의 자회사 형태 설립 등 다양한 시나리오 존재함에 따라 이에 대해서는 좀 더 확인이 필요한 상황.

(SDV) 엔비디아 협력 통한 데이터 표준화 및 자율주행 개발 방향 명확

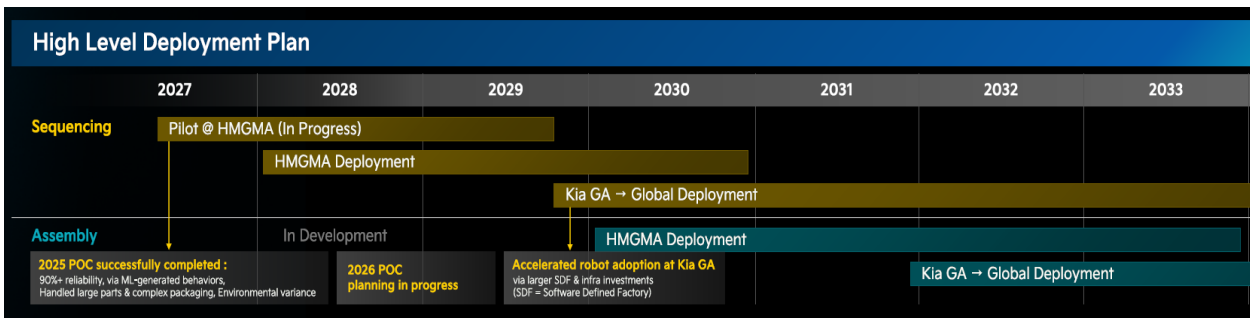
이번에 발표된 SDV 전략에서 제시된 ‘Data union’과 ‘Two track 전략’에 있어 골자는 엔비디아 ‘Drive Hyperion 10’ 기준에 맞춰 센서 및 시스템을 표준화하여 이를 통해 생성되는 데이터를 표준화함으로써, 공유가능한 데이터를 방대한 규모로 확보하여 자율주행 학습 기간을 단축한다는 것. 주목할 부분은 센서가 부착될 마운트 포지션 표준화를 위한 HW 플랫폼의 통합과 E/E 아키텍처의 구조 변경, 그리고 차량/센서 등 HW와 자율주행 SW 간 호환성을 결정하는 SW플랫폼(OS)의 변경 여부로 판단.

HMG 모빌리티 전략에 있어 현대모비스와 현대오트모터 수혜에 주목

[현대모비스] 1) 로보틱스 측면에서는 BD 로봇 상용화에 따라 액추에이터 등 로봇 핵심부품에 대한 QCD(성능, 신뢰성, 비용) 밸런스 구현에 있어 동사의 역량 및 경험이 부각될 것으로 전망. 2) SDV 측면에서는 향후 Drive Hyperion 10 기준에 맞는 DRV/PRK, TCU 등 Lv2++ 수준의 자율주행 구현을 위한 자사의 고성능 제어기 개발이 가속화될 수 있을 것으로 기대.

[현대오트모터] 1) 로보틱스 측면에서는 ‘로봇SI’ 역할로서 향후 로봇 ‘학습-검증-구축-운영’에 이르는 전 과정에서 각종 IT인프라/시스템 구축 관련 프로젝트 수혜 확대 전망. 2) SDV 측면에서는 자율주행 데이터와 AI 모델을 연동하는 클라우드 구축을 비롯하여 Drive Hyperion과 AUTOSAR 호환 가능성 측면에서 ‘모빌진 어댑티브’ 고도화 개발 등도 가시화 가능성 존재.

[그림1] 로봇틱스 상용화 로드맵 - 2027년 파일럿 → 2028년 메타플랜트 → 2029년 기아 조지아 공장



자료: 기아, 한화투자증권 리서치센터

[그림2] 로봇틱스 밸류체인 구축 중요성 - 로봇 상용화 위한 성능, 신뢰성 및 비용에 결정적 역할 - 현대모비스 역할과 연계



자료: 기아, 한화투자증권 리서치센터

[그림3] 로봇틱스 '학습-검증-구축-운영' 전반에서의 IT 인프라/시스템 구축 요구 - 현대오트모버 역할과 연계



자료: 기아, 한화투자증권 리서치센터

[그림4] SDV/자율주행 전략 - Data Flywheel: 표준화 센서/시스템을 통해 표준화된 Data를 대용량으로 축적/활용



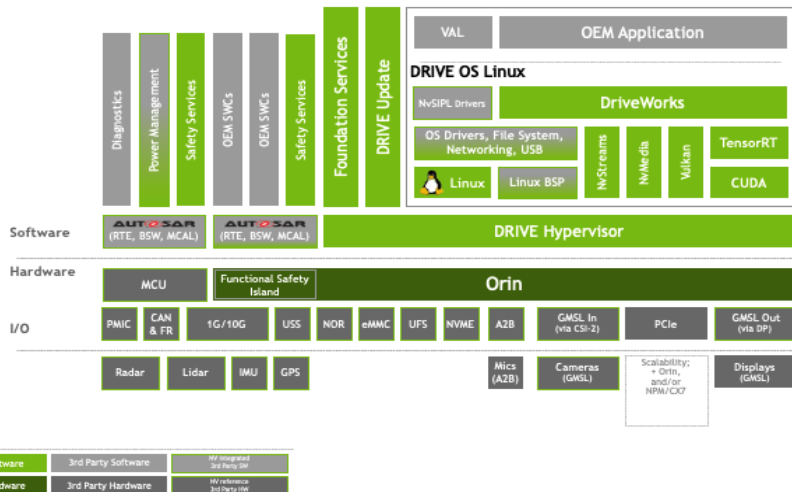
자료: 기아, 한화투자증권 리서치센터

[표1] 엔비디아 자율주행 개발 플랫폼 'Drive Hyperion': GTC 2026 에 이어 2026 기아 CID 에서 자율주행 협력 확인

구분	DRIVE Hyperion 10	DRIVE Hyperion 8
연산 성능	• 두 개의 엔비디아 DRIVE AGX Thor™ SoCs : SoC 당 최대 1,000 INT8 TOPS + 2,000 FP4 TFLOPS	• 두 개의 엔비디아 DRIVE AGX Orin™ SoCs : 구성에 따라 결합 시 최대 ~508 INT8 TOPS
센서 구성	• 카메라 14 개, 레이더 9 개, 라이다 1 개, 초음파 센서 12 개, 실내 카메라 4 개, 외부 마이크 어레이	• 카메라 12 개, 레이더 9 개, 라이다 1 개, 초음파 센서 12 개, 실내 카메라 3 개
확장성 (Scalability)	• Level 2 ADAS 부터 Level 4 자율 주행까지	• Level 2 ADAS 부터 Level 3 자율 주행까지
안전인증 (Safety Certification)	• 엔비디아 Halos 를 통해 ISO 26262 ASIL-D 지원	• ISO 26262 ASIL-D 지원
차량통합 (Vehicle Integration)	• 모든 신규 차량 아키텍처 및 플랫폼에 통합 가능한 양산 준비 완료	• 모든 신규 차량 아키텍처 및 플랫폼에 통합 가능한 양산 준비 완료
사이버보안 (Cybersecurity)	• 엔비디아 Halos 를 통해 ISO 21434 지원	• N/A

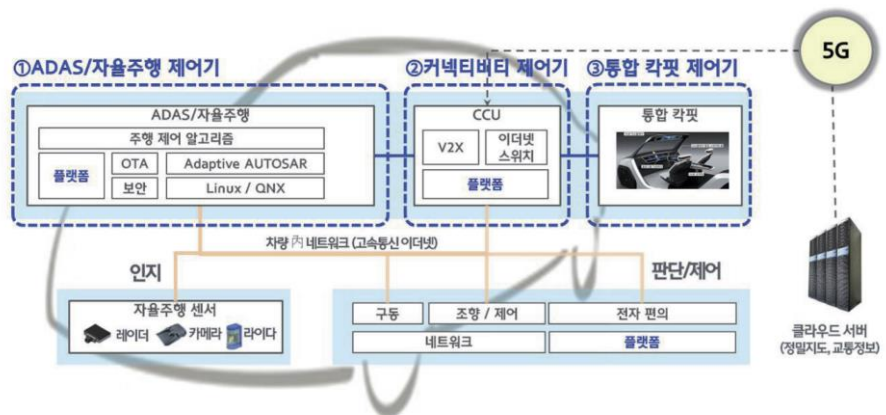
자료: 엔비디아, 한화투자증권 리서치센터

[그림5] 엔비디아 Drive OS - AUTOSAR 지원에 따라 현대오트모에버 '모빌진' 호환 가능



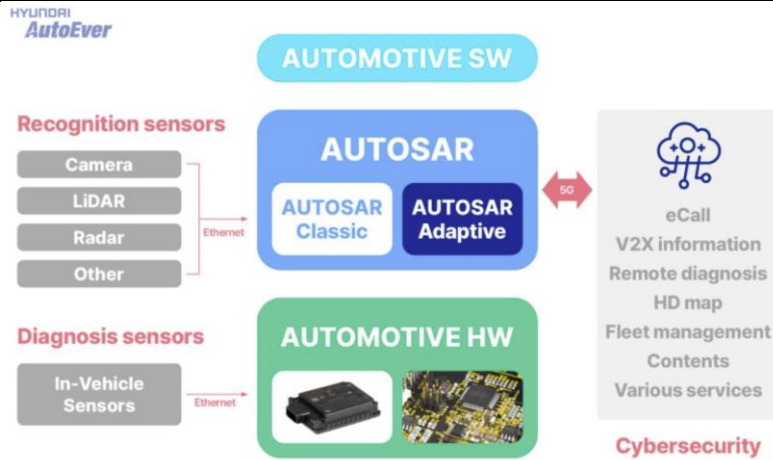
자료: 엔비디아, 한화투자증권 리서치센터

[그림6] 현대모비스 제어기 구조 - AUTOSAR와 Drive Hyperion 기준에 맞게 제어 고도화 전망



자료: 현대모비스, 한화투자증권 리서치센터

[그림7] 현대오트에버 SW 플랫폼 - '모빌진 어댑티브' (AUTOSAR 기반)



자료: 현대오트에버, 한화투자증권 리서치센터

[그림8] 현대차그룹 SDV Stack (PLEOS25 vs. 기아 2026 CID SDV 전략 비교)

SDV Stack	기존	PLEOS	향후(Two track 전략)
Application (3rd party) ADAS/자율주행, IVI, HMI, 차량편의	<ul style="list-style-type: none"> 업체와 개별 서비스 SW 개발 및 런칭 	<ul style="list-style-type: none"> 앱 생태계 구축/확대 (PLEOS Playground) - 어플리케이션에 맞게 API/SDK 제공 확대 - 운영체제 변경/업데이트 통합 관리 	내재화 <ul style="list-style-type: none"> ADAS/자율주행 기술 내재화 - 엔비디아 데이터 표준에 맞춰 기존 Atria AI 모델 고도화 * 커넥티드(Gleo AI)는 기존 유지
SDV API/SDK (PLEOS Playground)			
SDV 플랫폼(PLEOS) AI 엔진 (Task Targeted) SDV OS AAOS, Vehicle OS, ADAS OS 하이퍼바이저 HAL (HW Abstract Layer)	<ul style="list-style-type: none"> 별도 차량 내 AI 엔진 미적용 	<ul style="list-style-type: none"> 서비스 영역에 맞는 AI 엔진 적용 - ADAS/자율주행(Atria AI) - 커넥티드(Gleo AI) - 플릿(Capora AI) 	<ul style="list-style-type: none"> Nvidia 표준에 맞춰 자체 AI 모델 내재화 - 기존 Atria AI 모델 고도화 (Alpamayo 활용 가능) * 커넥티드(Gleo AI)는 기존 유지
HW 플랫폼 E/E 아키텍처, HPVC, 통합 제어 차량 플랫폼(EV 플랫폼)	<ul style="list-style-type: none"> 도메인/기능 단위 개별 운영체제(OS) - 커넥티드카(CCOS), - Autosar 기반 SW플랫폼 (모빌진) 등 	<ul style="list-style-type: none"> 분산화된 통합 OS(하이퍼바이저) - 물리적 HW와 분리된 통합 SW플랫폼 형태 갖추면서 다수의 운영체제 동시 처리 * 커넥티드 서비스 영역은 AAOS 적용 	엔비디아 협력 <ul style="list-style-type: none"> Nvidia Drive OS 활용 협력 - AUTOSAR 호환 가능 - 기존 SW 플랫폼 (모빌진 어댑티브) 활용 가능
	<ul style="list-style-type: none"> 도메인 아키텍처 - ADAS, IVI, 전력, 바디/컴포트 등 상위 기능 단위 통합 	<ul style="list-style-type: none"> Zonal 아키텍처: HPVC+Zonal 제어기 3개 - (HPVC) CODA 기반 통합 연산, 리소스 할당 - (Zonal Controller) 차량 하위 기능 I/O 담당 * CODA(Computing & I/O Domain-based Architecture) 	<ul style="list-style-type: none"> Nvidia Drive Hyperion 통합 - 기존 도메인 아키텍처 구조 응용 - ADAS 도메인만 엔비디아 기준으로 변경 가능

자료: 한화투자증권 리서치센터

[Compliance Notice]

(공표일: 2026년 4월 13일)

이 자료는 조사분석 담당자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성됐음을 확인합니다. 당사는 이 자료에서 다룬 종목과 관련해 공표일 현재 관련 법규상 알려야 할 재산적 이해관계가 없습니다. 당사는 이 자료를 기관투자자 또는 제 3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. (김성래, 김예인)

저희 회사는 공표일 현재 이 자료에서 다룬 종목의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

[종목 투자등급]

당사는 개별 종목에 대해 향후 1년간 +15% 이상의 절대수익률이 기대되는 종목에 대해 Buy(매수) 의견을 제시합니다. 또한 절대수익률 -15~+15%가 예상되는 종목에 대해 Hold(보유) 의견을, -15% 이하가 예상되는 종목에 대해 Sell(매도) 의견을 제시합니다. 밸류에이션 방법 등 절대수익률 산정은 개별 종목을 커버하는 애널리스트의 추정에 따르며, 목표주가 산정이나 투자의견 변경 주기는 종목별로 다릅니다.

[산업 투자의견]

당사는 산업에 대해 향후 1년간 해당 업종의 수익률이 과거 수익률에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Positive(긍정적) 의견을 제시하고 있습니다. 또한 향후 1년간 수익률이 과거 수익률과 유사한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Neutral(중립적) 의견을, 과거 수익률보다 부진한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Negative(부정적) 의견을 제시하고 있습니다. 산업별 수익률 전망은 해당 산업 내 분석대상 종목들에 대한 담당 애널리스트의 분석과 판단에 따릅니다.

[당사 조사분석자료의 투자등급 부여 비중]

(기준일: 2026년 3월 31일)

투자등급	매수	중립	매도	합계
금융투자상품의 비중	90.7%	9.3%	0.0%	100.0%