

IBKS 자동차 In-Depth

현대차, 날개를 달다!

자동차/2차전지 **이현욱**

02) 6915-5659

hwle1125@ibks.com



CONTENTS

Physical AI 플랫폼 기업, 현대차그룹.....	3
시장은 ‘현대차=완성차’ 는 시대 착오임을 이미 반영.....	4
현대차의 프레임이 바뀌었다.....	4
현대차를 다시 정의해야 하는 이유.....	9
현대차의 강점은 자동차, 공장 그리고 로봇.....	13
NVIDIA와 Google, 협업의 의미.....	20
협업은 기술 보완이 아니라 플랫폼 확장이다.....	20
NVIDIA, 자율주행 플랫폼으로 진화 선언.....	21
Google DeepMind와 협업의 의미.....	26
Company Analysis.....	31
현대차(005380): Physical AI 초기 상용화 플랫폼 기업.....	32
현대모비스(012330): Atlas가 온다.....	37
HL만도(204320): 로봇택시와 로봇 돌다 드루와.....	41
현대오토에버(307950): 시와 로봇의 힘이 들어온다.....	46



Physical AI 플랫폼 기업, 현대차그룹

자동차 산업 경쟁력 기준이 변화하는 중	자동차 산업을 바라보는 기준이 바뀌고 있다. 지금까지 완성차 기업의 가치는 판매량, 제품 믹스, 인센티브, 환율, 지역별 생산 전략과 같은 전통적 변수로 설명되어 왔다. 그러나 최근 현대차그룹의 행보는 자동차 산업의 경쟁축이 단순 제조와 판매를 넘어 데이터, 소프트웨어, 자율주행, 로봇틱스를 결합한 Physical AI 플랫폼으로 이동하고 있음을 보여준다.
간부치킨(GPU공급)부터 시작된 현대차 DNA의 변화	2025년 10월, 현대차그룹은 엔비디아와 함께 Blackwell 기반 AI Factory를 구축해 차량 내 AI, 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스를 위한 학습 검증 및 배포 체계를 고도화 하겠다고 발표했고, 이는 자동차와 공장 그리고 로봇을 하나의 공통 AI 인프라로 묶겠다는 첫 공식 선언으로 해석할 수 있다.
CES에서는 로봇틱스 DNA 확보	2026년 1월, CES에서 현대차그룹은 차량 자체보다 AI 로봇틱스 전략을 전면으로 내세우며 인간과 로봇의 협업, SDF(Software Defined Factory) 등 미래 산업 구조를 제시했다. 특히 Boston Dynamics의 Atlas를 공개하며 Google DeepMind와의 협업을 공식 발표해, 현대차그룹은 더 이상 완성차 제조사에 머무르지 않고 차량, 공장, 로봇을 동시에 운영하는 AI 산업 플랫폼으로 자신을 재정의 했다.
GTC에서는 자율주행 DNA 확보	2026년 3월 16일, GTC에서 엔비디아와 차세대 자율주행 협력 확대를 공식 발표한 점은 이러한 변화가 단순 선언을 넘어 실행의 단계로 옮겨가고 있음을 시사한다. NVIDIA DRIVE Hyperion 기반의 통합 자율주행 아키텍처를 바탕으로 현대차그룹의 SDV 역량과 대규모 차량 데이터를 엔비디아의 AI 컴퓨팅 및 자율주행 개발 플랫폼과 결합하겠다고 발표했다.
AI Factory + 로봇틱스 + 자율주행 = Physical AI 플랫폼	즉 GPU를 통한 AI Factory가 인프라 구축이라면, CES는 AI의 로봇과 제조 적용을 제시한 무대였고, GTC는 이를 자율주행 실행 단계로 연결한 이벤트였다. 최근 현대차그룹을 둘러싼 뉴스플로우는 개별 호재의 나열이 아니라, 현대차의 기업 개념 자체가 바뀌고 있다는 연속적인 신호로 읽는 것이 맞다.
현대차를 보는 시각 변화 필요	현대차를 여전히 좋은 OEM으로만 볼 것인가, 아니면 SDV(Software Defined Vehicle), 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스를 하나의 구조로 엮을 수 있는 Physical AI의 현실 적용 플랫폼으로 재평가할 것인가에 대한 질문에 대해 후자에 가까운 시각이 필요하다고 판단한다.
우주의 기운이 모이고 있는 한국 자동차 섹터	단기 실적은 여전히 판매량과 믹스가 결정하겠지만, 중장기 기업 가치의 방향성은 차량을 넘어 공장과 로봇까지 연결하는 구조적 변화에서 결정될 가능성이 높다. 현대차그룹은 자동차를 잘 만드는 회사에서 Physical AI 플랫폼으로 이동하고 있는 만큼, 지금 한국 자동차 섹터를 다시 봐야 하는 이유는 명확하다.

시장은 ‘현대차=완성차’는 시대 착오임을 이미 반영

현대차의 프레임이 바뀌었다

자동차 업종은 더 이상 판매량보다는 데이터를 소프트웨어와 시로 연결할 수 있는지에 대한 여부가 중요

2026년 초 현대차그룹의 비전은 AI 기반 생태계 협력이라는 슬로건

AI 시대의 대표적인 응용 산업인 자동차 산업

자동차 업종은 경기민감 제조업에서 Physical AI의 초기 상용화 플랫폼으로 확장

시장은 한국 자동차 업종을 더 이상 단순한 완성차 산업만으로 보지 않는다. 그동안 자동차 업종의 주가와 밸류에이션은 판매량, 인센티브, 환율, 지역 믹스, 생산 차질 여부 등과 같은 전통적 변수에 의해 설명되어 왔다. 물론 이러한 요소들은 지금도 여전히 중요하지만, 최근의 변화는 자동차 업종의 장기 경쟁력이 단순히 얼마나 많은 차량을 생산하고 판매하느냐를 넘어 얼마나 많은 데이터를 축적하고 이를 소프트웨어와 인공지능으로 연결할 수 있는지에 대한 여부가 중요해지고 있다.

특히 SDV, 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스는 각각 독립된 테마가 아니라 하나의 연속선 위에 놓여 있는 변화다. 자동차는 이제 기계적 완성도를 경쟁하는 산업을 넘어, 현실 세계 데이터를 축적하고 해석하며 다시 물리적 세계에 적용하는 플랫폼 산업으로 진화하고 있다. 현대차그룹이 2026년 초 전세계 임직원들에게 2026년 전략 비전을 AI 기반 생태계 협력이라는 슬로건을 전면에 내세운 점은 이러한 변화를 상징적으로 보여준다.

이러한 관점에서 보면 자동차 산업은 AI 시대의 대표적인 응용 산업 중 하나다. AI가 진정한 산업적 가치를 가지기 위해서는 현실 세계의 복잡한 환경 속에서 인지하고, 판단하고, 제어하는 능력이 필요하다. 자동차는 이미 수많은 센서와 제어시스템, 실시간 의사결정 구조를 가진 대표적 물리 시스템이며, 향후 자율주행과 SDV가 고도화될 수록 차량은 단순 이동 수단이 아니라 하나의 지능형 컴퓨팅 단말로 바뀌게 된다.

따라서 자동차 업종을 보는 시각 역시 경기민감 제조업에서 Physical AI의 초기 상용화 플랫폼으로 확장될 필요가 있다. 이는 기존의 자동차 판매에 따른 실적 위에 얽히는 장기 옵션 가치를 새롭게 해석할 필요가 있다.

그림 1. 현대자동차 그룹, AI 기반 생태계 협력을 통한 2026 비전 발표



자료: 현대차그룹, IBK투자증권

25년말 간부치킨 이후
급속도로 재부각되고 있는
현대차 그룹

최근 현대차그룹을 둘러싼 뉴스플로우는 단순한 기술 홍보가 아니라, 그룹의 전략적 정체성이 이동하고 있는지를 보여준다. 2025년 10월 현대차그룹은 엔비디아와 함께 Blackwell 기반 AI Factory 구축 계획을 발표하며, 이를 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스 전반에 활용하겠다는 방향을 제시했다. 이는 AI가 차량 내부 기능에만 쓰이는게 아니라 공장 운영, 로봇 제어, 제조 자동화까지 포괄하는 그룹 차원의 공통 인프라가 될 수 있음을 보여준다.

CES2026에서
AI 로봇틱스 관련된
전략을 공개

이 흐름은 CES 2026에서 더욱 명확해졌으며, 현대차그룹은 1월 CES에서 Partnering Human Progress를 주제로 AI 로봇틱스 관련 전략을 공개했다. 여기서 핵심은 자동차 자체보다 인간과 로봇의 협업, 제조혁신, SDF(Software Defined Factory)를 중심으로 한 미래 산업 구조를 설명했다는 점이다.

BD의 신형 Atlas 공개로
AI와 로봇을 실제 산업
현장에 배치할 수 있는
운영 주체로 정의

특히 Boston Dynamic의 신형 Atlas가 처음으로 대중 전면에 등장했고, 현대차그룹은 Atlas를 포함한 로봇틱스 전략을 단순한 데모가 아니라 제조 현장 혁신과 연결된 실질적 로드맵으로 제시했다. 이는 현대차 그룹이 스스로를 더 이상 완성차 제조사로만 정의하지 않고, AI와 로봇을 실제 산업 현장에 배치할 수 있는 운영 주체로 재정의하고 있음을 뜻한다.

GTC에서도 엔비디아는
현대차그룹과의 협업을
발표

그리고 2026년 3월 GTC에서 현대차그룹은 엔비디아와 차세대 자율주행 기술 협력 확대를 공식 발표했다. 이번 발표에서는 양사는 현대차그룹의 SDV 역량과 대규모 fleet Data를 엔비디아의 AI 및 슈퍼컴퓨팅과 결합해 데이터 기반 자율주행 시스템을 가속화하겠다고 밝혔다.

일부 차량의 L2+ 적용과
Motional을 통한
L4 로보택시까지 포함

더 나아가 협력 범위는 일부 차량의 L2+ 적용과 Motional을 통한 L4 로보택시까지 포함하고 있어 이는 과거의 단순 공급관계나 공동 마케팅 차원을 넘어 현대차그룹이 향후 자율주행 경쟁에서 데이터와 소프트웨어 중심의 내재화를 강화하려는 의지를 보여주는 신호다. CES가 현대차의 방향성을 보여준 행사였다면, GTC는 그 방향성이 구체적인 기술 실행과 연결되고 있음을 보여준 이벤트이다.

그림 2. 현대자동차, 기아, 엔비디아와 차세대 자율주행 기술 개발을 위한 파트너십 확대



자료: 엔비디아, IBK투자증권

자동차는 왜 AI의 핵심 산업이 되는가?

오늘날 생성형 AI나 디지털 AI의 발전은 주로 텍스트, 이미지, 영상과 같은 디지털 데이터 공간에서 이루어지고 있다. 그러나 산업의 다음 단계는 AI가 현실 세계의 물리적 환경을 이해하고 작동하는 능력, 즉 Physical AI에 달려 있다. 이 관점에서 자동차 산업은 가장 첫번째로 다가오는 Physical AI의 첫번째 시험 무대이다. 자동차는 고속으로 이동하는 실시간 시스템이며, 수많은 센서 입력을 바탕으로 복잡한 환경을 인식하고, 이를 바탕으로 판단과 제어를 수행해야 한다.

자율주행은 물리 환경을 이해하는 AI의 집약체

다시 말해, 자율주행은 단순한 차량 기능이 아니라 물리 환경을 이해하는 AI의 집약체로 자동차 산업은 AI의 적용 산업이면서 동시에 AI 성능을 검증하는 가장 높은 난이도의 테스트베드라고 볼 수 있다. 엔비디아가 현대차그룹과의 협력에서 SDV 능력과, 대규모 Fleet Data를 강조한 것도 같은 맥락이다.

AI는 차량용 소프트웨어와 제조 최적화, 산업 로봇 제어까지 확장 가능

더 중요한 점은, 자동차 산업이 단지 차량이 멈추지 않고 현대차그룹처럼 대규모 생산기지과 물류, 공정 자동화 시스템을 운영하는 기업에게 AI는 차량용 소프트웨어를 넘어 제조 최적화와 산업 로봇 제어까지 확장될 수 있다. AI는 결국 현실 세계에 배치되어야 진정한 생산성을 만들며, 그런 측면에서 자동차 기업은 단순한 OEM이 아니라 AI를 실제 물리 환경에 적용할 수 있는 가장 구조화된 운영 플랫폼을 가진 산업 주체다. 공장은 반복 작업과 안전 기준, 프로세스 표준화가 존재하는 공간이기 때문에 로봇의 실증과 확산에 매우 유리하다. 현대차그룹이 AI Factory와 SDF, AI Robotics를 묶어 설명한 이유는 바로 여기에 있다. 자동차, 공장, 로봇은 별개의 사업이 아니라 같은 기술 스택 위에서 움직이는 3개의 응용 분야인 것이다.

자동차, 공장, 로봇은 같은 기술 스택 위에서 움직이는 3개의 응용 분야

이러한 변화는 자동차 산업의 장기 밸류에이션 논리에도 영향을 줄 수 있다. 전통적인 자동차 기업은 경기민감성과 대규모 설비투자, 경쟁심화, 제한된 멀티플이라는 한계를 안고 있었다. 그러나 SDV와 자율주행, 그리고 로보틱스와 제조 AI가 실제 사업 구조 안에 통합되기 시작하면, 자동차 회사는 반복적인 데이터 학습과 소프트웨어 업그레이드, 플랫폼 확장성을 가진 기업으로 해석될 여지가 생긴다.

표 1. 한국 자동차 업종의 투자 프레임 변화

구분	기존 투자 포인트	현재/차세대 투자 포인트
수요	판매량, 지역 믹스, 재고	주행 데이터 축적, 사용자 경험 고도화
수익성	ASP, 인센티브, 환율	소프트웨어 기능 확장, 서비스화 가능성
기술력	엔진, 플랫폼, 품질	SDV, 자율주행, AI compute
생산기술	CAPA, 현지 생산	smart factory, software-defined factory
확장성	차종 확대	로봇, 제조 자동화, 모빌리티 생태계
밸류에이션	레거시 완성차 멀티플	플랫폼/옵션 가치 일부 반영

자료: IBK투자증권

왜 현대차가 이 변화의 중심에 있는가?

이러한 프레임 전환에서 현대차그룹이 중요한 이유는, 단순히 자동차를 많이 판매하는 기업이기 때문이 아니라 현대차그룹은 글로벌 생산기지와 차량 Fleet, 부품 및 소프트웨어 계열사, 그리고 Boston Dynamics라는 로봇틱스 자산을 동시에 보유하고 있는 유니크한 그룹이다. 여기에 42dot을 중심으로 한 SDV, 자율주행 소프트웨어 역량, 엔비디아와의 AI 인프라 협력, 그리고 로봇 AI 분야에서 외부 파트너십까지 더해지면, 현대차 그룹은 단순한 하드웨어 제조업체가 아니라 Physical AI 상용화를 위한 종합 플랫폼으로 해석될 수 있다. 즉 현대차의 강점은 개별 기술 하나가 아니라 차량, 공장, 로봇이라는 3개의 물리적 시스템을 동시에 운영할 수 있는 구조 자체에 있다.

Google과의 협력 발표를 통해 로봇틱스 하드웨어에 AI 결합 방향성 강조

특히 CES 2026에서 현대차그룹은 BD의 Atlas를 제조 혁신 서사의 중심에 배치함과 동시에 Google DeepMind 관계자가 함께 등장하며 로봇틱스의 하드웨어와 지능을 결합하는 방향성이 강조되었다. 이는 현대차그룹이 단순히 로봇 회사를 보유하고 있다는 차원을 넘어, 향후 제조 현장과 모빌리티 시스템 전반에 로봇 AI를 통합하려는 구상을 보다 명확하게 드러낸 장면이다.

현대차그룹은 AI 기반 산업 플랫폼이라는 새로운 틀에서 논의중이며 자동차 업종의 장기 투자 프레임이 변하고 있는 중

결국, 지금 현대차그룹을 다시 봐야하는 이유는 글로벌 판매량과 이익도 좋지만, 산업 내 위치가 본격적으로 바뀌고 있기 때문이다. 과거 현대차가 고성장 OEM, 저평가 완성차로 설명되었다면 앞으로는 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스를 아우르는 AI 기반 산업 플랫폼이라는 새로운 틀에서 논의될 가능성이 커지고 있다. 이번 보고서의 목적도 현대차를 둘러싼 최근 뉴스와 협업은 개별 호재의 나열이 아니라, 한국 자동차 업종의 장기 투자 프레임이 변하고 있으며 그 변화의 출발점에 현대차그룹이 놓여 있다는 해석의 전달이다.

표 2. 현대차그룹 산업 구조적 완성도

항목	현대차그룹의 구조적 특징	의미
데이터 도메인 폭	승용·상용·물류·로봇틱스 등 다양한 영역 운영	물리적 AI·SDV 학습에 필요한 다중 시나리오 확보 가능
Closed-Loop 구축 가능성	제조(공장) → 물류 → 차량 주행 → 로봇틱스까지 하나의 가치 사슬 내 존재	AI 모델의 학습 → 검증 → 배포 → 재학습이 단일 고리 내에서 순환
실행 인프라	HMGICS(싱가포르), 미국 조지아, 유럽 등 그룹 통제의 실행 거점 다수	Physical AI·SDV 파일럿을 대규모·다중 환경에서 실행 가능
의사결정 구조	오너 중심 단일 라인 → 신사업 투자 결정 속도 빠름	대규모 AI·GPU 투자 의사결정에서 실행력 확보 용이
개발 전략 전환 속도	OS, SDV 조직 재편, NVIDIA/클라우드 등 다중 협업 병행	내부 개발 + 외부 생태계 접촉을 통해 추진하는 구조
AI·SDV 전환 적합성	다중 물리 영역을 기반으로 'Physical AI' 학습 구조 설계 우위	엔비디아의 AI Factory 전략과 직접적인 적합성 확보
구조적 옵션	단일 기술 우위보다, 여러 물리 영역을 묶어낼 수 있는 '폭' 보유	향후 AI·로봇틱스·자율주행 확장 시 전략 선택지 넓음

자료: 언론종합, IBK투자증권

표 3. 현대차 관련 최근 뉴스플로우 정리

날짜	헤드라인	보도 내용	시사점
2025.10	현대차그룹-엔비디아 AI Factory 협업 발표	현대차그룹이 엔비디아와 함께 Blackwell 기반 AI 인프라를 활용해 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스 전반을 고도화하겠다고 발표	- (자동차-공장-로봇)을 하나의 AI 인프라로 묶겠다고 공식 발표, - 현대차는 단순 OEM이 아닌 Physical AI 인프라 사업자로 진출
2025.12	CES 2026 사전 공개	현대차그룹이 CES 2026에서 AI Robotics Strategy를 발표하고, Boston Dynamics의 신형 Atlas 공개를 예고	- CES 발표가 신차 공개가 아닌, AI 로봇틱스 상용화라는 점을 선제 발표
2026.01	AI Robotics Strategy 공개	'Partnering Human Progress'를 주제로 AI Robotics Strategy를 제시, Group Value Network, Software-Defined Factory, 인간-로봇 협업을 전면화	- 현대차의 미래 전략을 제조 혁신, 로봇 상용화, Physical AI로 변경
	CES 2026: Atlas 대중 공개	Boston Dynamics의 Atlas 공개, 현대차그룹은 이를 제조 현장 혁신과 연결되는 로봇 전략의 상징으로 제시	- Atlas가 기술 데모가 아닌 실증/배치 가능한 전략 자산이라는 점을 강조
	Boston Dynamics-Google DeepMind 협업 발표	현대차 CES 행사 현장에 Boston Dynamics와 Google DeepMind 로봇틱스 인사가 함께 등장	- 로봇 하드웨어(Boston Dynamics)와 로봇 AI/지능(DeepMind)의 결합 부각 - 현대차 로봇 스토리에 AI 두뇌 축 추가
	CES 2026: Atlas 수상	Atlas가 CNET Group의 Best of CES 2026에서 'Best Robot'으로 선정	- 시장과 미디어가 Atlas를 상용화 잠재력이 높은 로봇 플랫폼으로 주목
	현대차그룹 AI Robotics 성과 발표	현대차그룹이 CES 2026에서 발표한 AI Robotics 전략, Atlas/Spot/MobED 데모, 제조공장 확장 가능성을 재정리	- CES 발표가 일회성 이벤트가 아닌 제조 현장 배치와 scale-up이 가능한 점을 재확인
	현대차그룹, 테슬라 Optimus 책임자 Milan Kovac 고문 선임 발표	Tesla Optimus-Autopilot 출신 Milan Kovac를 로봇틱스-AI 역량 강화를 위한 고문으로 영입. 동시에 테슬라-엔비디아 출신 박민우를 42dot/첨단차 플랫폼에 배치	- 기술 협업에 그치지 않고 인재 영입을 통해 로봇-자율주행 내재화 강화 신호
	노조, 휴머노이드 도입 계획 우려 표명	현대차 노조가 Atlas 등 휴머노이드 생산라인 도입 계획에 대해 고용 충격 우려 제기	- 로봇 전략이 실제 생산 현장 적용 단계로 넘어가고 있음을 역설적으로 확인 - 상용화 과정의 사회적 마찰은 리스크 요인
2026.03	GTC 2026: 현대차-기아-엔비디아 자율주행 협력 확대 발표	양사가 NVIDIA DRIVE Hyperion 기반으로 데이터 기반 자율주행 시스템 개발을 가속화하기로 발표, 선택 자율 L2+와 Motional 기반 L4 robotaxi innovation까지 포함	- 현대차-엔비디아 협력이 AI Factory 선언에서, 차세대 자율주행 실행 단계로 진입

자료: 언론종합, IBK투자증권

현대차를 다시 정의해야 하는 이유

얼마나 많은 차량을 판매하느냐가 아니라, 얼마나 많은 데이터를 확보하고 AI 기반 운영체제로 전환 여부가 중요

이제 자동차는 판매 이후에도 지속적으로 업데이트가 가능한 구조가 되어야 경쟁력 재고가 가능

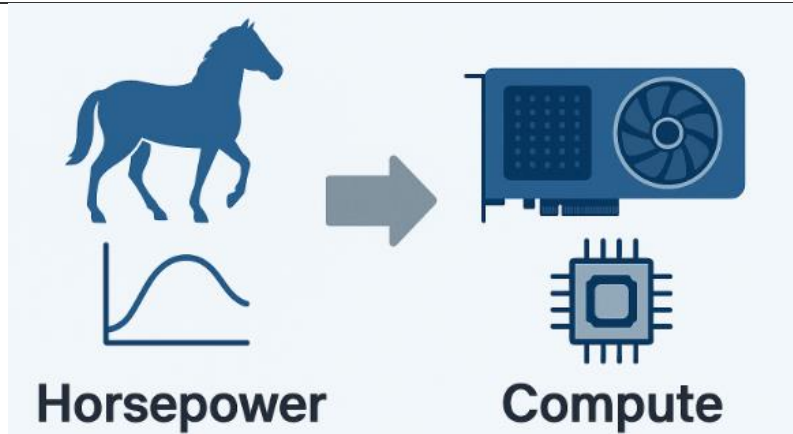
현대차는 전통적인 자동차 기업에서 플랫폼 기업으로 진화 중

현대차를 바라보는 전통적인 시각은 여전히 유효하다. 현대차는 글로벌 판매 네트워크와 대규모 생산능력, 높은 품질 경쟁력, 우수한 원가 구조를 바탕으로 시장 점유율을 확대해온 대표적인 완성차 기업이다. 실제로 지금의 실적 역시 판매량, 믹스, 인센티브, 환율, 지역별 생산전략과 같은 전통적인 변수에 의해 결정된다. 그러나 장기적인 관점에서 보면 현대차를 단지 잘하는 OEM으로 해석하는 프레임은 점차 한계를 드러내고 있다. 자동차 산업의 경쟁축이 차량 기계 완성도와 생산능력 중심에서 데이터, 소프트웨어, 컴퓨팅, 그리고 실제 물리 환경에 대한 적용 역량으로 이동하고 있다. 이제 중요한 질문은 얼마나 많은 차량을 판매하느냐가 아니라, 얼마나 많은 데이터를 확보하고 이를 소프트웨어와 AI 기반 운영체제로 전환할 수 있는냐다.

이러한 변화는 자동차를 하드웨어 제품이 아니라 지속적으로 업데이트되고 진화하는 시스템으로 재정의하고 있다. 과거의 완성차 업체가 제품을 설계하고 생산해 판매하는 기업이었던다면, 앞으로의 경쟁력은 차량이 판매된 이후에도 소프트웨어 업데이트, 기능 고도화, 자율주행 성능 개선, 사용자 경험 최적화가 가능한 구조를 구축하는데 서 나온다. 이 관점에서 현대차의 핵심 경쟁력은 단순한 생산능력이나 브랜드력에 그치지 않고 글로벌 제조 거점, 그룹 내 부품 및 소프트웨어 계열사, 그리고 BD라는 로봇 자산까지 보유하고 있다. 단순 제조 기업이라기보다 현실 세계의 물리 시스템을 동시에 운영하고 연결할 수 있는 복합적 플랫폼에 가깝다.

결국 현대차를 다시 봐야하는 이유는, 이 기업이 자동차를 만드는 회사라는 사실 때문이 아니라 자동차를 중심으로 데이터, 소프트웨어, 공장, 로봇을 하나의 구조로 묶을 수 있는 몇 안 되는 산업 플레이어이기 때문이다. 본업의 수익은 여전히 자동차 판매에서 발생하지만, 장기적인 옵션 가치는 그 위에 쌓이는 플랫폼성에서 나온다. 즉, 현대차는 좋은 OEM을 넘어 Physical AI가 실제로 실험되고 확산될 수 있는 산업 플랫폼으로 보기 시작해야 한다.

그림 3. 산업의 경쟁력이 '마력'에서 '연산력'으로 전환



자료: IBK투자증권

SDV는 하드웨어
제조사에서 소프트웨어
운영사로 이동하는
첫번째 단추

현대차를 플랫폼으로 이해하기 위해 먼저 봐야하는 것은 SDV(Software-Defined Vehicle)다. SDV의 본질은 자동차를 단순한 기계 제품이 아니라 소프트웨어를 통해 기능과 성능이 계속 바뀌는 시스템으로 보는데 있다. 이는 단순히 인포테인먼트 기능이 좋아지거나 OTA 업데이트가 들어간다는 차원의 이야기가 아니라, 차량의 전자 전기 아키텍처가 중앙집중화되고, 차량 내부의 주요 기능이 소프트웨어 레이어 위에서 통합적으로 작동하게 되면, 자동차는 판매 이후에도 지속적으로 진화할 수 있는 플랫폼이 된다. 즉 SDV는 자동차 기업이 하드웨어 제조사에서 소프트웨어 운영사로 이동하는 첫번째 단추이다.

SDV를 통해 차량에서
발생하는 데이터를
수집하고 분석하며 다시
반영되는 아키텍처가 가능

현대차에게 SDV가 중요한 이유는, 이것이 자율주행이나 AI 차량 기능의 기반이 되기 때문이다. 자율주행은 센서를 많이 붙인다고 구현되는 것이 아니라, 차량에서 발생하는 데이터를 통합적으로 수집하고, 이를 분석하며, 다시 제어 시스템에 반영할 수 있는 소프트웨어 아키텍처가 먼저 갖춰져야 한다. 이런 점에서 SDV는 독립적인 테마가 아니라 자율주행으로 가기 위한 전제조건이며, 더 나아가 차량이 그룹 차원의 데이터 생산 노드가 되는 기반이기도 하다. 현대차가 차량을 단순한 완제품이 아니라 지속적으로 연결되고 학습되는 단말로 만들 수 있다면, 이는 장기적으로 차량 판매 이상의 가치 창출 구조로 이어질 수 있다.

즉, SDV는 현대차의 첫 번째 전환점이다. 과거 현대차가 품질과 생산성, 디자인과 원가 경쟁력을 중심으로 성장한 회사였다면, 앞으로의 현대차는 소프트웨어 아키텍처를 통해 차량 전체를 재정의하는 회사가 되어야한다. 그리고 이 SDV 전환이 성공적으로 진행될수록, 현대차는 단순히 차를 잘 만드는 기업이 아니라 데이터를 축적하고 기능을 진화시키는 플랫폼 기업으로 평가받을 가능성이 커진다.

표 4. SDV 레벨 분류

구분	SDV Level 0	'베이직' SDV Level 1	'모던' SDV Level 2	'어드밴스드' SDV Level 3	'최첨단' SDV Level 4	'미래지향' SDV Level 5
연결	없음	3G/4G	4G	4G	5G	5G/6G
디스플레이	No-touch	작은 스크린 (논터치 or 터치)	중간 사이즈 터치스크린	대형 터치스크린	멀티 대형 터치스크린	모든 승객에게 터치스크린 제공
중앙 컴퓨팅	없음	Wi-Fi 및 휴대폰 연결을 통한 업데이트 가능	일부 부품이 중앙 컴퓨팅에 연결 및 OTA 업데이트 가능	핵심 부품(엔진, 전기모터, 배터리)이 중앙 컴퓨팅에 연결돼 있고, OTA 업데이트 가능	모든 부품이 중앙 컴퓨팅에 연결돼 있고 OTA 업데이트 가능	모든 부품이 중앙 컴퓨팅에 연결돼 있고 OTA 업데이트 가능
차내 결제	없음	없음	앱 기반	차내 결제 가능	바이오 인식을 통한 차내 결제	승객별 바이오 인식을 통한 차내 결제
앱스토어	없음	1st party apps (예: 스포츠 앱)	일부 3rd party apps 및 App store (예: 구글지도)	다양한 3rd party apps 및 App store (예: 유튜브, 게임)	다양한 3rd party apps 및 App store (예: 유튜브, 게임)	다수의 App stores (예: 스팀 & 구글 플레이스토어)
자율주행	Level 0	Level 1	Level 1/ Level 2	Level 2	Level 3	Level 3/4+

자료: IDTechEx, IBK투자증권

주: 1st party apps는 하드웨어 생산자가 직접 개발한 소프트웨어, 3rd party apps는 하드웨어 생산자와 직접적인 관계가 없는 소프트웨어 개발자들이 만든 애플리케이션

SDV 출시는 26년
2분기이나 최근 경영진의
변화로 정확한 일정 확인
필요

현대차의 SDV 전략은 여전히 진행 중이지만, 완성형 SDV 차량이 이미 시장에 본격 출시된 단계로 보기는 어렵다. 현대차그룹이 25년 3월 공개한 공식 로드맵에서 명시한 것은 차세대 인포테인먼트 시스템 Ploes Connect의 26년 2분기 출시이며, 이를 2030년까지 2천만대 이상 차량에 적용하겠다는 계획이다. 다만, 최근 경영진의 변화는 단순한 일정 지연 이슈라기보다, SDV 전략의 실행 체계를 재정비하는 과정으로 해석할 필요가 있다.

경영진의 변화에도
지속적으로 SDV 전환을
강조하고 있는 현대차
그룹

25년말 현대차그룹은 소프트웨어 기반 모빌리티 그룹 전환 가속화를 명시하며 만프레드 하러를 R&D 본부장으로 승진시켰고, 26년 1월에는 엔비디아와 테슬라에서 자율주행 개발 및 상용화를 이끌었던 박민우 박사를 AVP 본부장 겸 42dot CEO로 선임했다. 회사 측은 이를 통해 SDV 및 자율주행 경쟁력을 강화하고, 제품 개발 및 기술 적용을 가속화하겠다고 밝혔다. 따라서 현 시점의 포인트는 SDV 로드맵의 제시를 재발표 될 것으로 보이며 Ploes Connect, E&E 아키텍처, HPVC, 존 제어기 등 기반 기술의 단계적 내재화가 진행되고 있는가를 중점적으로 봐야한다.

현대차의 플랫폼 전환에서 42dot의 역할은 상징적이면서도 실질적이다. SDV 시대의 경쟁력은 운영체제와 데이터 파이프라인을 누가 쥐고 있느냐에 달려 있다. 42dot은 차량 소프트웨어, 자율주행 스택, 데이터 수집 및 학습, 배포까지 전체적인 체계를 연결하는 역할을 수행하며, 현대차그룹의 SDV 내재화를 상징하는 축이다.

핵심 역할을 할 42dot,
그리고 4월 9일 첫 공식
석상에 나설 박민우 박사

차량 데이터의 가치는 여기서 더욱 커진다. 자동차는 이미 수많은 센서와 제어 장치를 갖춘 데이터 생성 장치이며 자율주행 수준이 높을수록 카메라, 레이더, 라이다, 주행이력, 사용자 행동, 지도 및 환경 정보 등 방대한 데이터가 누적될 수 밖에 없다. 데이터를 많이 모으는 것도 중요하지만, 그 데이터를 구조화하고 다시 학습과 성능개선으로 연결할 수 있는 운영체제를 보유하는 것이 더더욱 중요하다. 즉 플랫폼의 핵심은 얼마나 좋은 차량을 만드느냐뿐만 아니라 그 차량이 계속 데이터를 생성하고 개선되는 구조 안에 놓여 있느냐에 있다.

그림 4. AVP 본부장 겸 42dot CEO인 박민우 사장이 진행한 타운홀 미팅



자료: 현대차그룹, IBK투자증권

표 5. 현대차그룹 125.5조원 투자 세부 내용

구분	주요 내용	특징
총 투자 규모	- 2026~2030년 125.2조 (연평균 25조)	직전 대비 +36.1조 (+40% 확대)
투자 배분	- 미래 신사업 50.5조 - R&D 38.5조 - 경상투자 36.2조	절반 이상이 AI-로봇-SDV 중심
AI/로봇	- AI 데이터센터 - 피지컬 AI 센터 - 로봇 완성품 파운드리 공장	로봇-AI-자동 데이터 → 산업 현장까지 연결
스마트 팩토리	- 디지털 트윈/AI 기반 자율 제조 - 로봇 통합	엔비디아 협력과 직접 연결
수소·그린 에너지	- 1GW P2G 수전해 플랜트 - 수소 충전-수송 인프라 - 수전해-연료전지 제조라인	수소 밸류체인 국산화-수출 산업화
생산·수출	- 울산 EV 전용 공장(26) - 울산 수소 신공장(27) - 화성 PBV 공장	EV 수출 69만 → 176만대(2030)
기술 내재화	- Atria AI(E2E 자율주행) - Pleos 플랫폼(SDV) - EREV-배터리 내재화	자율주행-SDV-전동화 기반 강화
협력사 지원	- 1차 협력사 대비 관세 전액 지원 - 2~3차까지 프로그램 확대	공급망 안정-상생 구조 강화

자료: 현대차, IBK투자증권

표 6. 현대차-NVIDIA 협력 발표 요약

구분	발표 내용	전략적 의미	파급 효과	현대차 내부 변화 가능성
블랙웰 기반 AI 팩토리 도입 (GPU 5만 장)	- 차세대 AI 팩토리 구축 통합 - AI 모델 개발·검증·실증 - DGX·OVX·Thor 등 활용	- 대규모 모델 기반 통합 개발 체계로 전환 - 자율주행로봇 생성 데이터의 Loop로 묶으려는 초기 움직임	- Massive AI Learning을 도입할 수 있는 첫 사례 - 완성차 경쟁의 모델링 중심 경쟁으로 이동	- 연구·생산·로보틱스 조직 간 데이터 중심 수행 구조 가능 - 데이터(AI) 중심 운영 역량이 핵심 역할로 부상
Omniverse 기반 공장-로봇-자율주행 디지털 트윈	- 공장 디지털 트윈 구축 발표 - SIL/HIL Virtual Commissioning - Cosmos WFM 기반 시뮬레이션	- HW 중심 제조 → SW 기반 시뮬레이션 중심 제조로 이동 - 기존에 없던 공장 설비 가상화 검증 시작	- 제조 경쟁력 패러다임이 설비 투자 → '모델 기반 최적화'로 변화 - 글로벌 OEM 대비 빠른 DX 전환 가능성	- 품질·생산·물류 조직이 사물 레이어아웃 중심 → 시뮬레이션 중심 재편 가능성 - 로봇 공장 통합 구조 가능
차량 내 AI-자율주행 고도화	- DRIVE Thor 기반 차량 지능화 - NemoNemotron-Nemo 기반 차량 모델 개발 - OTA 기반 기능 개선	- 기존 외주형 ADAS → 자체 모델 기반 차량 비중 확대 - 자율HW가 아닌 AI 지능형 플랫폼으로 이동	- 자체 AI 경쟁의 모델-데이터 중심으로 재편 - 사용 경험(UX)이 통합된 AI 기반으로 변화	- SDV 개발 조직이 AI 중심 구조로 변화 가능 - 경량 ADAS 데이터 운영 조직 강화 필요
정부-현대차-엔비디아 3자 협력	- 디지털 AI 클러스터 MOU 체결 - 기술센터·데이터센터 설립 및 약 30억 달러 투자	- 기업 단일 전환 → 국가 단위 전환 가능성 시사 - 제조-모빌리티 AI 생태계 중심 역할 강조	- 한국 제조업 전체 DX·AI 가속화 신호 - 특화된 제조 혁신 국내 확산 가능성	- 그룹 전체가 국가 사업과 연동된 구조로 확장 - 조직 내 협업 범위 확대
종합	- 4가지 발표 모두 방향성 중심 - 실행 범위 우선순위·타임라인은 공개되지 않음	- AI 기반 운영 체제 (Physical AI)로 이동 의지 표명	- 현대차 제조국가가 생태계를 아우르는 새 변화의 신호	- 기존 제조-모빌리티 구조가 AI 중심 재구성 가능

자료: NVIDIA, 현대차, IBK투자증권

현대차의 강점은 자동차, 공장 그리고 로봇

빅테크 기업과 다른점은
실제 제조 환경에서
발생할 물리 데이터 확보

자율주행과 소프트웨어 이야기를 하다보면 자동차 기업이 빅테크와 비슷해 보일 수 있다. 그러나 현대차가 가진 가장 중요한 차별점은 차량 자체보다 오히려 공장과 제조 현장에 있다. AI와 소프트웨어가 아무리 발전해도, 현실 세계에서 실제 생산성을 만들기 위해서는 물리적 공간과 반복 가능한 작업 환경, 표준화된 프로세스가 필요하다. 현대차는 글로벌 생산기지를 운영하는 기업으로서, 이러한 현실 세계의 운영 환경을 이미 보유하고 있다. 이 점은 소프트웨어 기업이나 AI 기업이 쉽게 가질 수 없는 강점이다.

제조현장은 AI와 로봇
기술이 실제로 테스트되고
검증되기 적합한 공간

현대차 그룹이 SDF라는 새로운 개념을 제시한 것도, 공장은 단순히 차량을 생산하는 공간이 아닌, 공정 데이터가 축적되고, 반복 작업이 이뤄지면서 로봇과 자동화 장비가 작동하고 안정성과 효율성이 요구되는 복합적 시스템이다. 따라서 제조현장은 AI와 로봇 기술이 실제로 테스트되고 검증되기 위해 가장 적합한 공간이다. 특히 휴머노이드나 산업용 로봇은 예측 불가능한 외부 환경보다, 일정한 규칙과 프로세스가 존재하는 제조라인에서 먼저 적용될 가능성이 높다. 이러한 점에서 공장을 가진다는 것은 단순한 제조 CAPA를 의미하는 것이 아니라, 미래 기술을 가장 현실적으로 실증할 수 있는 테스트베드를 가진다는 뜻이다.

28년부터 이러한 실험
무대가 시작될 현대차
그룹

이 관점에서, 현대차그룹은 단지 차를 많이 만드는 회사가 아니라 AI와 로봇이 실제 가치로 전환될 수 있는 물리적 환경을 가진 기업이다. 즉 자동차 제조 현장은 현대차 그룹에게 비용 구조의 원천인 동시에, 미래 기술의 상용화 무대이기도 하다. 현대차 그룹은 제조라인(Factory AI), 이송로봇(AGV, AMR), 물류(글로벌비스), 도로 주행(현대차, 기아), 로보틱스(Boston Dynamics) 등 AI가 현실에서 작동하고, 다시 데이터를 회수하고, 더 정교해지는 순환 구조를 한 기업 안에서 구현할 수 있는 Value Chain을 보유한 기업이다. 이 순환 구조는 빅테크 및 AI 기업이 추구하는 AI의 학습 - 시뮬레이션 - 물리 실행의 연속성을 구현하기에 최적의 조건이다.

표 7. 현대차그룹 계열사별 AI 활용 가능성

영역	주요 계열사	데이터 특성	AI 활용 가능성
Mobility	현대차·기아	주행·탑승·환경·센서 데이터	자율주행 학습, 차량 내 인식/판단 모델 고도화
Manufacturing	현대모비스·현대위아·현대제철	공정·품질·설비 데이터	Omniverse 기반 디지털 트윈 공장 구축
Logistics	현대글로벌비스(Hyundai Glovis)	해상 운송·창고·SCM 데이터	AI 기반 운송 경로 최적화, Fleet 자동 운영
Robotics	보스턴다이나믹스	인간 행동·환경 인식 데이터	Isaac Sim 기반 로봇 제어 학습, Physical AI 확장

자료: 각 사, IBK투자증권

AI Factory 구축을 통한
체질 개선 진행

AI Factory는 향후 현대차가 체질 변화를 위해서 매우 중요하게 다뤄야 하는 개념이다. 이는 단순히 GPU 서버를 대규모로 도입한다는 이야기가 아니라, 현대차그룹이 보유한 물리적 시스템 전체를 AI 기반 데이터 파이프라인으로 재구성하려는 시도이기 때문이다. 차량에서는 주행 데이터와 사용자 데이터가 발생하고, 공장에서는 공정, 설비, 품질 데이터가 생성되며, 로봇에서는 인식, 동작, 제어 데이터가 축적된다. AI Factory는 이처럼 서로 다른 데이터들을 개별 사업부의 데이터 베이스에 두는 것이 아니라, 학습과 시뮬레이션, 검증, 재배포가 가능한 공통 환경으로 묶어내는 구조다.

AI Factory는 자율주행,
스마트팩토리, 로봇틱스를
위한 인프라

이 구조가 완성되면 현대차의 전략은 한단계 올라간다. 기존 전통적인 자동차 OEM의 AI 활용이 단순히 인포테인먼트 기능이나 일부 운전자 보조 고도화에 머무르는 것이 아닌, 그룹 전체 운영 효율과 차세대 제품 경쟁력으로 연결되기 때문이다.

다시 말해, AI Factory는 자율주행을 위한 인프라, 스마트팩토리를 위한 인프라, 동시에 로봇틱스를 위한 인프라이다. 이는 곧 현대차가 단순한 자동차 제조업체가 아니라, Physical AI 시대의 종합 운영 플랫폼으로 해석될 수 있는 이유다. AI Factory를 하나의 기술 이벤트가 아니라, 차량-공장-로봇을 연결하는 공통 운영체계의 출발점이라는 새로운 정의가 필요하다.

표 8. 현대차그룹 AI Factory 핵심 내용 정리

구분	핵심 내용	의미
목적	엔비디아와 AI Factory를 구축, 차량 내 AI, 자율주행, 스마트팩토리, 로봇틱스를 위한 학습·검증·배포 가속화	차량, 공장, 로봇을 하나의 공통 AI 체계로 연결
적용 영역	적용 분야로 차량 AI, 자율주행, 공장 자동화, 로봇틱스 제시	AI 활용 범위가 차량 기능을 넘어 그룹 운영 전반으로 확대
핵심 인프라	Blackwell GPU 5만장 기반의 AI 인프라 구축, NVIDIA DGX 활용 대규모 모델 학습과 소프트웨어 개발 추진	AI를 대규모 산업 적용 단계로 끌어올리려는 투자
가상 검증 체계	NVIDIA Omniverse, Cosmos, RTX PRO Servers 활용, 공장 디지털 트윈, 제조 최적화, 자율주행, 시뮬레이션 검증	배치 전 가상환경에서 검증하는 시뮬레이션 개발 체계 강화
현장 적용	NVIDIA DRIVE AGX Thor를 통해 차량과 로봇의 실시간 지능 구현, 공장 정밀 제어·예지보전·가상 시운전 수행	차량과 로봇을 모두 연결하는 현장 배포형 AI 체계 구축
로봇-자율주행 확장	로봇 작업 할당, 동작 계획, 안전성 검증과 지역별 주행환경 기반 자율주행 개발 고도화 활용	차량뿐 아니라 로봇과 자율주행 상용화 속도까지 높이는 기반
전략적 의미	차량 AI, 자율주행, 공장 자동화, 로봇틱스를 합친 생태계로 설명	차량-공장-로봇을 잇는 AI 플랫폼으로 확장

자료: 현대차그룹, IBK투자증권

글로벌 휴머노이드 시장은 아직 본격 양산 이전 단계

글로벌 휴머노이드 시장은 아직 본격 양산 이전 단계지만, 이미 산업·제조용 파일럿 중심으로 선도 기업들이 윤곽을 드러내고 있다. 특히 Tesla, Figure AI, Apptronik, Agility Robotics, Unitree, UBTech, Fourier, Boston Dynamics 등이 공장·물류 등 실사용 환경에서 테스트를 진행 중이다.

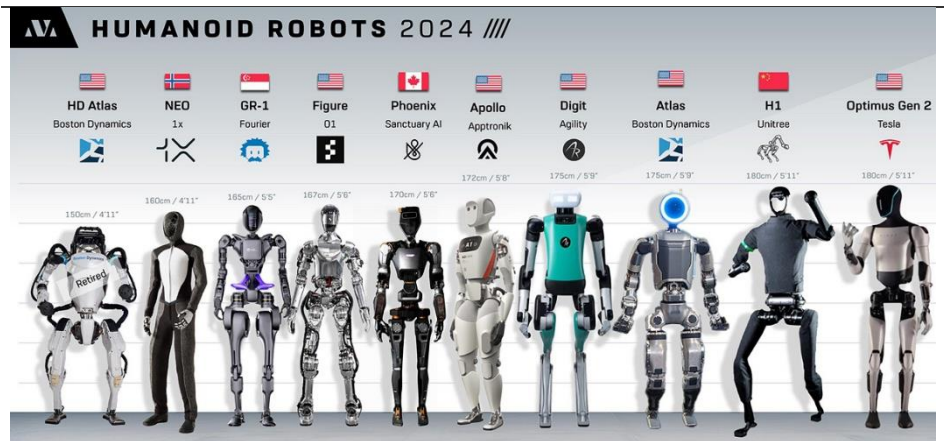
휴머노이드의 실제 생산 공정에 투입하는 실증 사례가 본격적으로 등장한건 2024년부터

특히 2024~2025년부터는 휴머노이드를 제조·물류·자동차 생산 공정에 실제 투입하는 실증 사례가 본격적으로 등장하면서, 단순 연구 개발 단계에서 산업 적용 단계 초입에 진입한 모습이다. 실제 적용 범위는 아직 제한적이나, Figure-BMW, Apptronik-Mercedes, Agility-Ford 등 주요 OEM과의 실제 공정·물류 파일럿(PoC)이 공개되면서, 휴머노이드가 공장 자동화의 구조적 대안으로 부상하고 있다.

휴머노이드 기업 중 OEM과 직접 연계하여 협업한 곳은 극소수

휴머노이드 기업 중 자동차 OEM과 직접 연계하여 실제 공정 물류 PoC를 수행한 곳은 많지 않다. 기술력은 미국 기업들이 앞서 있으나, 자동차 OEM과의 상업 계약 또는 공장 투입은 극히 제한된 기업만이 보유한 역량이다.

그림 5. 글로벌 주요 휴머노이드 비교



자료: 산업자료, IBK투자증권

표 9. 글로벌 주요 휴머노이드 기업

제조기업	주요 모델	완성차 연관성	특징
Tesla	Optimus	내부 공장 적용	OEM 중 유일한 자체 휴머노이드 개발·운영
Figure AI	Figure 02	BMW PoC/상업 계약	자동차 조립 공정에서 실제 투입
Apptronik	Apollo	Mercedes PoC	물류·조립 공정 초기 적용
Agility Robotics	Digit	Ford PoC	공장 내 물류 중심
Unitree	H1/H2	Geely 테스트	저비용·경량 휴머노이드
UBTech	Walker S2	NIO/BYD 테스트	중국 OEM 대상 확장 중
Boston Dynamics(현대차)	Spot/Stretch/Atlas	현대차 그룹 내 실사용	Atlas 기반 제조 AI 가능성

자료: 각 사, 언론종합, IBK투자증권

글로벌 Top 10 Legacy OEM 기업 중에서 휴머노이드를 도입해 생산해본 기업은 사실상 BMW, Mercedes-Benz, Tesla

휴머노이드 기술을 직접 내재화할 수 있는 기업은 사실상 Tesla와 현대차

전통 완성차 업체(Ford, GM, Stellantis, Toyota, Honda, Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz 등)는 대부분 자체 휴머노이드 개발 조직이나 대규모 로봇 자산을 보유하고 있지 않다. 일부 일본 업체가 과거 연구 목적의 휴머노이드를 개발했으나, 현재는 서비스 및 헬스케어 등 제한된 영역으로 축소되었고, 실제 자동차 공정에서의 본격 활용은 이루어지지 않고 있다.

반면 BMW, Mercedes-Benz, Ford 등은 Figure, Appttronik, Agility 등 외부 휴머노이드 기업과 파일럿을 진행 중이지만, 이는 내부 역량 내재화라기보다는 외부 기술을 제한적으로 시험 도입하는 단계로 보는 것이 타당하다.

반대로 테슬라와 현대차는 로봇·휴머노이드 기술을 직접 내재화하고 제조 시스템과 통합할 수 있는 구조를 갖춘 유일한 OEM이다. Tesla는 Optimus를 자체 개발하여 실제 공정에 투입하고 있으며, 현대차는 Boston Dynamics를 인수해 Spot·Stretch·Atlas 기반의 생산·물류 자동화를 내부 역량으로 흡수하고 있다.

이러한 기술적 기반 차이가, Physical AI·AI 팩토리 전환 과정에서 두 기업이 경쟁사 중에서도 독보적인 위치를 갖게 만드는 핵심 요인으로 평가된다.

표 10. 주요 OEM 별 휴머노이드 전략

OEM	자체 휴머노이드 개발 여부	주요 전략	외부 휴머노이드 협력
Toyota	T-HR3 등 연구 수준	고령자 원격 작업 중심, 제조 적용 계획 없음	X
Honda	ASIMO(개발 종료)	서비스·케어 로봇 중심 연구만 유지	X
BMW	X	Figure 02를 조립 공정에 투입, PoC → 조기 상용화	Figure AI
Mercedes-Benz	X	Apollo를 물류 부품 핸들링에 파일럿 적용	Appttronik
Ford	X	Digit 기반 물류 창고 자동화 테스트	Agility Robotics
GM	X	산업용 로봇 중심, 휴머노이드 전략 부재	X
Stellantis	X	외부 로봇 의존, 제조 활용 계획 없음	X
Volkswagen Group	X	스마트 팩토리 중심, 휴머노이드 검토 단계	X
Nissan	X	제조 및 산업용 중심, 휴머노이드 전략 부재	X
Hyundai Motor Group	Boston Dynamics 인수	Spot·Stretch: 실사용, Atlas: 제조 AI 기술 연구	자체 로봇 생태계 보유 (외부 의존도 낮음)
Tesla	Optimus 개발	2024년 공장 시범 투입, 2026~2027년 양산	내재화

자료: 각 사, IBK투자증권

테슬라와 현대차그룹은 휴머노이드·로보틱스 기술을 직접 보유하고 제조 시스템 내에 통합할 수 있는 OEM

테슬라는 Optimus를 자체 개발하여 2024년부터 텍사스 공장 내 단순 반복 작업에 시범 투입하고 있으며, 2025~2027년 사이 수천~수만 대 규모의 양산 체계를 구축하겠다는 계획을 제시했다. Optimus는 Tesla Vision·Autopilot·Dojo로 이어지는 통합 AI 스택을 그대로 공유하기 때문에, 향후 차량 생산·물류·창고 운영 등 다양한 영역에서 인력 대체가 가능하다는 점에서 경쟁력의 핵심 축으로 평가된다.

BD의 로봇 라인업: Spot(4족 로봇), stretch(물류 자동화 로봇), Atlas(휴머노이드 로봇)

현대차그룹 역시 레거시 OEM 중 유일하게 로봇 기업을 직접 보유한 사례이다. Boston Dynamics 인수를 통해 Spot과 Stretch를 이미 그룹 내 생산·물류 현장에서 운영하고 있으며, 차세대 Atlas 플랫폼과 BD AI Institute를 바탕으로 제조용 휴머노이드 기술까지 확보하고 있다. 이는 자동차 OEM 중에서도 극히 드문 구조로, 제조·물류·건설·재난 대응 등 다양한 산업용 로봇 적용 경험을 내부에 축적하고 있다는 점에서 강점을 가진다. 더불어 엔비디아와의 AI 팩토리·Omniverse·Isaac 기반 협업은 이러한 로봇 자산을 디지털 트윈 및 AI 기반 생산체계와 결합할 수 있는 확장성을 제공한다.

중국 기업을 제외하고 Physical AI를 실현할 수 있는 OEM은 테슬라와 현대차

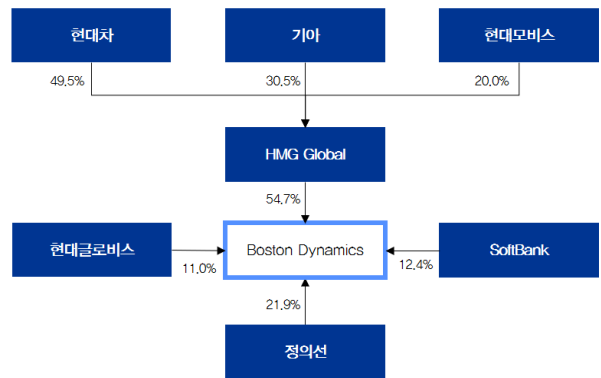
이러한 점을 종합하면, 글로벌 완성차 기업 중에서 휴머노이드를 자체 개발하거나 로봇 생태계를 내재화하고, 이를 제조-물류-자율주행-AI 체계와 통합해 실제 전환 전략으로 구현할 수 있는 OEM은 테슬라와 현대차 두 곳이 사실상 유일하다. 대부분의 완성차가 외부 스타트업 및 산업용 로봇에 의존하는 것과 달리, 두 기업은 로봇 기술을 자체 역량으로 흡수하고 이를 기반으로 Physical AI 기반의 제조 혁신을 추진할 수 있는 기반을 구축하고 있다는 점에서 구조적 차별성을 갖는다.

그림 6. Tesla 'Optimus Gen2'



자료: Tesla, IBK투자증권

그림 7. Boston Dynamics의 지분 구조



자료: Boston Dynamics, IBK투자증권

현대차 그룹, 휴머노이드 산업 진출에 대한 강력한 의지를 표명

이번 CES에서 현대차가 미디어데이와 현장 부스에서 보여준 부분은 휴머노이드 사업에 대한 강력한 의지이다. 현대차그룹은 CES 2026의 메인 테마를 ‘Partnering Human Progress’로 제시하면서, 로봇을 데모용 하드웨어가 아니라 Physical AI로 전환시키는 로드맵을 전면에 내세웠다. 물리 세계에서 하드웨어가 데이터를 수집하고, 스스로 의사결정부터 행동으로 연결되는 Physical AI를 로봇틱스, 스마트팩토리, 자율주행까지 아우르는 그룹 차원의 핵심 산업으로 정의했다.

이번 미디어데이에서 보여준 내용은 크게 3가지로 요약된다. 1) 아틀라스 양산 로드맵 발표, 2) 아틀라스의 스펙 공개, 3) Google DeepMind와의 협업이다.

1) ATLAS, 연 3만 대 양산 로드맵을 통해 피지컬 AI 시장 진출 본격화

초기 도입 장벽을 낮추는 구독형(RaaS) 모델을 도입 제조 현장의 '피지컬 AI' 상용화를 주도하겠다는 전략도 공개

아틀라스는 제조 현장과 반복 작업 환경에서 사람과 협업하기 위한 산업용 휴머노이드로 설계되며, 2028년부터 미국 조지아주 메타플랜트(HMGMA) 등 그룹 제조 시설에 투입될 예정이다. 연간 3만 대 규모의 양산체제를 목표로 한 로드맵을 공개함으로써, 아틀라스가 연구용 개체가 아니라 제조 현장에 실제 투입되는 제품으로 전환되는 시점을 분명히 했다. 이 로드맵은 아틀라스의 대량 생산뿐 아니라, 양산된 로봇이 제조 데이터 기반의 반복 작업과 인간-로봇 협업에 실제로 활용된다는 비전을 제시하며, 그룹의 로봇틱스 상용화 전략을 구체화했다.

2) 아틀라스의 제품형 스펙 및 실제 기능 강조

손가락은 4개이지만 산업 현장에서의 적합성을 강조한 이번 신형 모델

이번 발표의 두 번째 핵심은 아틀라스를 고성능 산업용 로봇으로 구체화한 제품 스펙이었다. 아틀라스는 Boston Dynamics의 기술을 기반으로 한 전동식 전기 휴머노이드로, 인간과 비슷한 형태 및 척도를 가지며, 제조-물류 현장에서의 활용을 전제로 설계됐다. 56개의 자유도(degrees of freedom)를 가진 관절 구조와 물체 운반-정렬-작업 수행 능력은 물론, 자체 배터리 교체 및 재충전 시스템 등 반복 작업 환경에서의 신뢰성과 자율성을 확보했다는 점이 강조됐다. 최대 50kg의 물체를 2.3미터까지 들어올릴 수 있으며 360도 카메라와 방수 기능, 영하 20도에서 영상 40도 사이에서 정상 작동 가능한 스펙이다.

3) 구글 딥마인드(Google DeepMind)와의 협업

휴머노이드의 차별성은 이제 하드웨어보다는 시가 중요한 상황 속 구글과 협업을 통해 아틀라스의 지능화는 보다 발전될 것으로 기대

보스턴다이나믹스와 구글 딥마인드와의 협업 관계를 공식적으로 소개하며, 아틀라스 등 로봇 플랫폼에 구글의 AI 모델을 결합하는 방향을 밝힌 것이 중요한 포인트였다. 이 협업은 딥마인드의 선진 AI 추론 모델을 로봇의 인지·판단 체계에 통합해, 단순 반복 동작뿐 아니라 환경 인식·복잡한 상황 판단·적응 행동까지 확장하려는 목적을 가진다. 현대차그룹 측은 이것이 단일 하드웨어 중심 전략에서 벗어나, 로봇의 지능을 글로벌 AI 기술과 결합하는 전략적 축이라고 설명했다. DeepMind는 Gemini Robotics를 발표했는데 VLA(Vision-Language-Action) 모델로 현대차의 Physical Robot과 Google Deepmind의 두뇌 역할의 합이 기대된다.

그림 8. 보스턴다이나믹스의 신형 ATLAS 스펙 공개

SPECIFICATIONS

PHYSICAL ROBOT

Height
1.9 m (6.2 ft)

Weight
90 kg (198 lbs)

Degrees of Freedom
57

Sensing

- Tactile fingers and palm
- 360° camera view

BATTERY AND CHARGING

Battery Life
4 hrs

Battery Life with Heavy Lifting
2 hrs

Autonomous Battery Swap Time
3 min (Charge Time 1.5 hrs)

Charge Power Requirements
110 V (220 V Optional)

SERVICEABILITY

- Modular components
- Field replaceable
- Customer self-repair certification

CAPABILITIES

Weight Capacity:

Instant
50 kg (110 lbs)

Sustained
30 kg (66 lbs)

One-Handed
20 kg (44 lbs)

Reach
2.3 m (7.5 ft)

Safety System

- Fenceless guarding
- Human detection

Workflow Integrations

- Barcode scanner
- RFID


Operating Modes

- Autonomous
- VR teleoperated
- Tablet control

ENVIRONMENT

IP Rating
IP67

Operating Temperature
-20° to 40° C
(-4° to 104° F)



CE

MADE IN THE USA


Atlas-SalesSheet-12/19/2025

Contact

sales@bostondynamics.com

www.bostondynamics.com/atlas

BostonDynamics



자료: Boston Dynamics, IBK투자증권

표 11. 현대차 로보틱스 밸류체인

제품	부품	공급사
Atlas(휴머노이드)	액추에이터	현대모비스
	헤드모듈	현대모비스
	바디모듈, 로봇 팔, 로봇 다리	화신
	배터리	LG에너지솔루션
	SI	현대오토에버
Mobed(AMR)	라이다	에스오에스랩
	배터리	삼성SDI
Spot(4족 보행 로봇)	생산	에스엘(SL)
	액추에이터	HL만도
Stretch(물류 로봇)	로봇 다리	에스엘(SL)
	방향 지시등	에스엘(SL)

자료: 각 사, 언론종합, IBK투자증권

NVIDIA와 Google, 협업의 의미

협업은 기술 보완이 아니라 플랫폼 확장이다

자율주행, AI 인프라,
로보틱스는 Physical AI로
통하는 길

현대차를 둘러싼 최근 협업 뉴스는 표면적으로 보면 자율주행, AI 인프라, 로보틱스 등 여러 분야에 흩어져 있는 것처럼 보인다. 그러나 이를 하나의 흐름으로 보면 의미는 훨씬 명확해진다. 현대차가 구축하려는 것은 개별 기술의 소유권이 아니라, 차량 공장 로봇을 아우르는 Physical AI의 운영체제이며 협업은 이 운영체제를 완성하기 위한 핵심 수단이다.

현대차가 가진 차량
fleet과 타 기업이 가진
AI 컴퓨팅 및 로봇 지능을
결합하는 과정 진행 중

다시 말해 현대차의 협업은 특정 부품이나 솔루션을 외부에서 조달하는 수준이 아니라, 스스로 보유한 제조 기반과 차량 fleet, 소프트웨어 전환 전략 위에 세계 최고 수준의 AI Compute와 로봇 지능을 결합하는 과정으로 이해할 필요가 있다.

이러한 관점은 현대차를 전통 OEM과 구분해 주는 포인트이며, 기존 전통 OEM과의 협업은 원가 절감이나 제품 보완의 성격이 강했지만, 현대차의 최근 협업은 회사의 전략적 정체성을 바꾸는 방향으로 작동하고 있다.

엔비디아는 자율주행과
연산력, 구글과는 로봇
지능을 협업하는 방식

엔비디아와의 협업은 AI 인프라와 자율주행 실행력을 연결하고, BD-Google Deepmind의 협업은 로봇의 몸체와 지능을 결합한다. 즉 현대차는 모든 핵심 기술을 독자 개발하는 기업이라기보다, 가장 강한 현실 적용 환경 위에 퇴적의 파트너를 결합해 상용화 가능성을 높이는 산업 플랫폼으로 읽는 것이 더 정확하다. 이 점이 다양한 회사와의 협업이 강점이 되는 구조이다.

표 12. 현대차 주요 협업의 역할 분담

파트너	현대차가 얻는 것	현대차가 제공하는 것	의미
NVIDIA	컴퓨팅, AV stack, 개발 플랫폼	주행 데이터, SDV, 제조역량	자율주행-공장-로봇 통합
Boston Dynamics	로봇 하드웨어, 제어 기술	밸류체인, 상용화 환경, 제조역량	로봇 실제 배치 가능
Google DeepMind	로봇 지능, AI 모델 고도화	데이터, 실제 산업 적용	AI '두뇌' 강화

자료: IBK투자증권

표 13. 현대차 협업 해석: 전통 OEM vs 플랫폼 관점

구분	전통 OEM 관점	플랫폼 관점
엔비디아 협력	부품/기술 공급	그룹 AI 운영 인프라 구축
DeepMind 협력	외부 AI 협력	로봇 지능 내재화의 핵심 축
Boston Dynamics	전략 투자	제조-물류 상용화 엔진
협업 성격	부족한 기술 보완	Physical AI 플랫폼 완성

자료: IBK투자증권

NVIDIA, 자율주행 플랫폼으로 진화 선언

게이밍 GPU 전문
기업이었으나, 현재는
AI 인프라 제공 기업

엔비디아(NVIDIA)는 한때 게이밍 GPU 전문기업으로 분류되었으나, 현재는 AI 산업 전체의 기반 인프라를 제공하는 글로벌 플랫폼 기업으로 진화했다. 1990년대 그래픽 연산을 가속화하기 위해 개발된 GPU는 이제 AI 모델의 학습과 추론을 담당하는 핵심 연산 자원으로 자리 잡았다. AI 모델의 복잡도와 데이터량이 기하급수적으로 증가하면서 연산력 자체가 산업 경쟁력의 중심축으로 이동한 것이다.

과거 CPU 기반 연산이 병렬처리 한계로 인해 정체된 반면, GPU는 대량의 연산을 동시에 수행할 수 있는 구조 덕분에 AI 훈련 및 대규모 데이터 처리에 최적화되어 있다. 이에 따라 엔비디아는 단순 반도체 제조업체가 아니라 AI 생태계의 에너지 공급자로 자리매김하고 있다.

AI 학습 및 추론용 GPU
매출 비중은 2022년
39%에서 2028년 95%
수준으로 성장 전망

엔비디아의 매출 구조는 지난 5년간 급격히 재편되었다. FY2022 기준으로 전체 매출의 47%가 Gaming 부문에서, 39%가 Data Center 부문에서 발생했으나, FY2026 기준 전체 매출의 90%가 Data Center 부문에서 발생되었으며, FY2028 전망 기준 Data Center 부문이 전체 매출의 95%를 차지할 것으로 예상된다. AI 학습 및 추론용 GPU, 서버 제품군(H100, B100, DGX 등)이 핵심이다.

각각의 부문은 엔비디아
생태계를 수직적으로
연결하는 구조

이처럼 엔비디아의 핵심 사업은 초기 설립 당시 그래픽 연산에서 데이터센터 중심의 AI 인프라 기업으로 완전히 이동했다. 특히 Data Center, Professional Visualizaion, Automotive 세 부문은 각각 AI의 학습, 시각화(Visualizaion), 물리적 실행(Physical AI)를 담당하며 엔비디아 생태계를 수직적으로 연결하는 구조를 형성하고 있다.

표 14. NVIDIA 사업부문별 매출액 추이 및 전망

(단위: 백만 달러)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027F	2028F
매출액	26,914	26,974	60,922	130,497	215,938	363,575	472,715
Data Center	10,613	15,005	47,525	115,186	193,737	339,740	446,991
Gaming	12,462	9,067	10,447	11,350	16,042	15,248	16,045
Professional Visualization	2,111	1,544	1,553	1,878	3,191	5,143	5,525
Automotive	566	903	1,091	1,694	2,349	2,785	3,456
OEM & Other	1,162	455	306	389	619	660	699

자료: NVIDIA, Bloomberg, IBK투자증권

표 15. 엔비디아(NVIDIA) 사업 부문별 현황

부문	Gaming	Data Center	Prof. Visualization	Automotive
주요 제품/서비스	GeForce RTX GPU	H100, H200, B100 등 GPU	RTX, Omniverse Enterprise	DRIVE Orin/Thor, DRIVE OS
주요 고객/시장	게이머, 개인 PC	Hyperscaler (클라우드)	워크스테이션, 3D 시각화	Tier1 OEM (벤츠, 현대 등)
수익 형태	하드웨어 판매	GPU + SW 스택	HW + SW 라이선스	칩 + SW + 라이선스

자료: NVIDIA, IBK투자증권

향후 대량 생산이 가능한 로봇은 1) 자동차, 2) 드론, 3) 휴머노이드

Physical AI의 첫번째는 자동차가 될 것

자동차 부문 매출 성장률은 +35% 전망 CAGR(2022~2028)

차량용 SoC는 프로세서, 메모리, 입출력 장치 등이 하나의 칩에 통합된 반도체로, 자율 주행, ADAS, 인포테인먼트 시스템 등 차량의 다양한 전자 시스템을 제어하는 핵심 부품. 즉, 차량의 두뇌 역할을 함

젠슨황은 어느 한 인터뷰에서 향후 인간이 주도하는 세상에서 대량생산 가능한 로봇은 총 3가지로 첫번째는 자동차, 두번째는 드론, 세번째는 휴머노이드일 것이라고 예측했다.

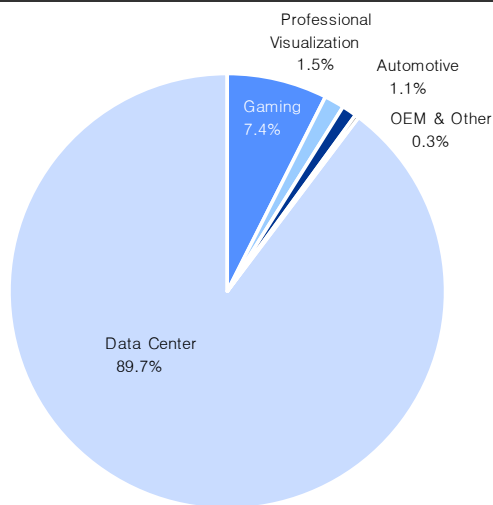
인간은 150년 이상 자동차와 인간을 위한 인프라를 구축해 첫번째 Physical AI는 자동차가 될 것이며, 드론은 비용이 저렴하여 대량생산이 가능하며 하늘이라는 활동 반경 특성상 인프라 구축이 용이해 두번째 Physical AI로, 휴머노이드는 말 그대로 수천년간 인간이 구축해온 인프라에 바로 적용 가능하기 때문에 마지막이자 가장 큰 시장의 Physical AI가 가능할 것이라 전망하고 있다.

엔비디아의 Automotive 부문의 매출액은 FY2026 기준 약 23.5억 달러로 매출 비중 약 1.1% 수준으로, 데이터 센터 매출액 1,937억달러(매출 비중 90%)와 비교하면 미미하다. 자동차 부문은 낮은 매출 비중으로 비핵심 사업에 속하나 매출 성장률은 CAGR (2022~2028년) +35.2% 수준이 전망될 정도로 급속히 성장 중이다.

엔비디아의 Automotive 매출은 두가지 축으로 구성된다.

- 1) 하드웨어(SoC, System on chip) 매출 - Drive Orin/Thor 등 차량용 컴퓨팅 칩셋을 OEM 및 Tier 1에 공급한다. 자율주행 중 인식, 판단, 제어를 담당하는 핵심 연산 장치로, 벤츠, BYD, 현대차 등 다수의 글로벌 OEM이 채택 중이다.
- 2) 소프트웨어 및 플랫폼 매출 - Drive OS, Drive Sim, Drive Cloud 등이 해당된다. 자율주행 시뮬레이션, 고정밀 맵, 차량 내 AI OS, 공장 디지털 트윈 등을 구독형 및 라이선스형으로 제공하며, 향후 OTA 기반 반복 매출 구조를 지향한다. 현재 전체 Automotive 매출 비중 중에서 20~30% 정도가 소프트웨어 부문에서 발생하는 것으로 추정된다.

그림 9. NVIDIA FY2026 매출 비중



자료: NVIDIA, Bloomberg, IBK투자증권

현대차 엔비디아의 협업은 AI 실행 속도를 끌어올리는 인프라 파트너

엔비디아와 현대차의 관계를 단순히 차량용 반도체 협력으로 해석하면 본질을 놓치게 된다. 현대차그룹이 25년 말 발표한 Blackwell 기반 AI Factory의 의미는 자율주행, 스마트팩토리, 로보틱스를 동시에 학습, 검증, 배포할 수 있는 공통 AI 인프라를 구축하겠다는 데 있다. SDV와 자율주행, 스마트팩토리, 로보틱스는 서로 다른 사업처럼 보이지만, 실제로는 모두 대규모 데이터 처리와 모델 학습, 시뮬레이션, 검증을 필요로 한다. 엔비디아는 이 전 과정을 아우를 수 있는 컴퓨팅 시스템과 소프트웨어 툴체인, 자율주행 플랫폼을 가지고 있다. 따라서 현대차는 엔비디아에게 부품 공급사가 아닌 그룹 차원의 AI 실행 속도를 끌어올리는 인프라 파트너에 가깝다.

GTC에서는 자율주행을 실행 단계로 옮겨 놓은 이벤트

최근 GTC에서 발표된 현대차, 기아-엔비디아의 협력 확대는 자율주행을 실행 단계를 옮겨 놓은 이벤트로 볼 수 있다. 양사는 GTC 2026에서 NVIDIA DRIVE Hyperion 기반 차세대 자율주행 기술 개발을 함께 추진한다고 밝혔고, 현대차 그룹의 SDV 역량과 대규모 fleet data를 엔비디아의 자율주행 기술과 컴퓨팅 시스템과 결합하겠다고 설명했다. 이는 협력의 축이 더 이상 추상적인 가능성이나 상징적 파트너십이 아니라, 실제 차량 적용과 미래 자율주행 생태계 확장으로 이동하고 있음을 보여준다.

현대차는 SDV 역량을 기반으로 Drive Hyperion과 같은 통합 개발 플랫폼을 활용한다는 점은 개발 속도와 검증 효율을 높일 수 있어 자율주행 기술 개발 경쟁에 있어 빠르게 대응 가능할 것으로 보인다.

표 16. NVIDIA와 주요 OEM 협력 구조

OEM	협력 목적/방향	기술 범위	적용 플랫폼	기대 효과
General Motors	차량 내 AI 컴퓨팅 및 생산 공정 디지털화	차량 AI, Omniverse 기반 디지털 트윈	DRIVE AGX / Omniverse	생산 효율 향상, 자율주행차량 개발 가속
Toyota Motor	자율주행 알고리즘의 안전성 강화 및 상용화	자율주행 SoC, DriveOS, 시뮬레이션 환경	DRIVE Orin / DriveOS / DRIVE Sim	안전성 검증, ADAS 정밀도 향상
BMW Group	제조 공정 디지털 트윈 구축 및 주행 지능화	공장 자동화, 스마트 팩토리 시뮬레이션	Omniverse / DRIVE Orin	생산 효율화, SDV 기반 확보
Mercedes-Benz	OTA 기반 Level 3 자율주행 상용화	중앙 컴퓨팅 유닛, DriveOS 통합	DRIVE Orin / DriveOS	소프트웨어 정의 차량 아키텍처 완성
Hyundai Motor Group	SDV 구축 전환 및 AI Factory 구축	차량 설계 생산 디지털화, AI 시뮬레이션	Omniverse Cloud / DRIVE Thor (예정)	차량 개발 효율화, AI 주도형 생산선 확보
Volvo Cars	중앙 ADAS 및 자율주행 강화	중앙 컴퓨팅, AI 기반 예측	DRIVE Orin	사고 감소, 주행 데이터 처리 속도 향상
BYD Auto	SDV 전환 고도화 및 차량 내 AI UX 개발	AI 운전보조, 음성 UX 인식 시스템	DRIVE Orin / DriveOS / DriveWorks	AI 기반 사용자 경험(UX) 차별화
Jaguar Land Rover	차세대 전기 SUV용 자율주행 플랫폼 개발	자율주행 SoC, 센서 퓨전 알고리즘	DRIVE Orin	전기 SUV용 ADAS 고도화
XPeng / NIO	중국 시장 맞춤형 AI 주행 모델 테스트	센서 퓨전, Thor 기반 신제품	DRIVE Orin / DRIVE Thor (예정)	지역별 자율주행 최적화 및 상용화 기반 확보

자료: NVIDIA, 각 사, IBK투자증권

엔비디아는 이번 GTC를 통해 자율주행 플랫폼으로의 진출을 발표

이번 GTC 2026에서 차량 관련 핵심 내용은 NVIDIA가 자율주행 시장에서 단순히 반도체 공급이 아닌 플랫폼 서비스 중심으로 확장하고 있다는 점이다. 두가지 핵심 내용으로 첫째는, Uber와의 로보택시 협력 확대다. NVIDIA는 Hyperion 기반 차량 플랫폼과 자율주행 소프트웨어 바탕으로 글로벌 로보택시 네트워크 확장을 지원하겠다고 밝혔으며 동시에 BYD, Geely, Isuzu, Nissan 등도 Hyperion 기반 LV4 차량 프로그램에 합류하면서 자율주행용 플랫폼 사업자의 포부를 발표했다. 27년 상반기 미국을 시작으로 28년까지 28개 시장에서 우버와 함께 출시될 예정이다.

두번째 중요 내용은, 현대차그룹은 선택 차종의 LV2+부터 Motional의 LV4 로보택시까지 포괄하는 자율주행 체계를 NVIDIA와 함께 구축하겠다고 밝혔다. 핵심은 현대차그룹의 실제 차량 데이터와 NVIDIA의 AI 및 차량 플랫폼을 결합해 자율주행 개발 속도를 높이는 것이다.

칩 공급사를 넘어 자율주행차 생태계 사업자로 포지셔닝을 확대

이번 발표에서 드러난 NVIDIA의 전략은 비교적 명확하다. Hyperion은 차량용 기준 플랫폼, Alpamayo는 자율주행 성능 고도화를 위한 AI 모델 레이어, 완성차 업체 및 로보택시 사업자와의 협력은 이를 실제 서비스와 양산 프로그램으로 연결하는 상용화 채널에 해당한다. 즉 NVIDIA는 칩 공급사를 넘어 자율주행차의 개발과 검증, 배포를 포괄하는 생태계 사업자로 포지셔닝을 확대하고 있다.

NVIDIA는 Drive Hyperion은 14개 카메라, 9개 레이더, 1개 라이다, 12개 초음파 센서와 2개의 Drive AGX Thor 컴퓨터가 포함된 멀티 모달 플랫폼으로 자율주행차 개발의 공통 플랫폼에 가깝다. 또한 1월에 공개한 VLA 모델인 Alpamayo 1.0은 이번 GTC때 1.5를 발표했다.

Hyperion은 차량 플랫폼, Alpamayo는 AI 모델 개발 도구

Hyperion, Alpamayo, 현대차 자율주행 소프트웨어를 동일한 개념으로 혼동할 수 있어 구분이 필요하다. Hyperion은 센서, 중앙 컴퓨팅, 안전 체계를 묶은 차량 플랫폼이고, Alpamayo는 자율주행 판단 성능을 높이기 위한 AI 모델 개발 도구에 가깝다. 현대차가 자체 개발하려는 자율주행 소프트웨어 역시 본질적으로는 FSD와 유사한 자율주행 판단 소프트웨어 영역에 해당한다. 따라서 현대차가 자체 자율주행 기술 개발에 성공하면 Hyperion 위에 탑재되는 현대차의 주행 두뇌로 이해하는 것이 적절하다.

현대차 입장에서는 NVIDIA 기술을 단순 도입하는 것이 아니라, Hyperion 기반 개발 체계를 활용해 자체 자율주행 소프트웨어와 Fleet data 경쟁력을 동시에 강화하는 전략으로 해석할 수 있다. 결국 향후 경쟁력의 핵심은 플랫폼 자체보다도, 누가 더 많은 실제 주행 데이터를 축적하고 이를 학습, 검증, 배포의 선순환 구조로 연결할 수 있는지에 달려 있다.

표 17. GTC 2026 차량 관련 주요 발표 내용

구분	발표 내용	의미
Uber 로보택시	- Uber와 협력, Hyperion-ready 차량 및 자율주행 기반 글로벌 로보택시 확장추진 - 27년 LA-샌프란시스코부터 28년까지 글로벌 28개 시장으로 확대 계획	단순 칩 공급을 넘어 로보택시 상용화 플랫폼 사업자로 확장
Hyperion 채택 확대	- BYD, Geely, Isuzu, Nissan, DRIVE Hyperion 기반 레벨4 프로그램 합류	전용 플랫폼이 아닌, 글로벌 공통 자율주행 차량 플랫폼으로 확대
현대차그룹 협력 확대	- 현대차그룹의 SDV 역량-주행데이터를 NVDIA의 AI-자율주행 소프트웨어와 결합 - 적용 범위는 기존 양산된 L2+부터 Motional의 L4 로보택시	데이터 기반 자율주행 개발 체계 강화
Hyperion	- 레벨2+~레벨4까지 대응 가능한 양산형 자율주행 개발 플랫폼 및 참조 아키텍처 - 고성능 중앙집중식 컴퓨팅과 검증된 멀티모달 센서 제품군 통합	단순 반도체 판매가 아닌 차량 플랫폼으로 표준화
멀티센서 구조	- Hyperion 설명에는 카메라·레이더·라이다·초음파 등 멀티모달 센서 제품군 포함 - BYD·Geely·Isuzu·Nissan의 L4 차량 프로그램 적용	Tesla와 달리 다중 센서 기반 보수적 구조 채택
Alpamayo-데이터팩토리 연계	- Physical AI Data Factory Blueprint 발표 - 이를 통해 Alpamayo를 학습·평가하고 Uber의 자율주행 개발 가속화	차량 플랫폼(Hyperion) + AI 모델 (Alpamayo) + 데이터 학습 체계

자료: NVIDIA, IBK투자증권

표 18. Hyperion, Alpamayo, Tesla FSD, 현대차 자율주행 시스템 비교

구분	성격	세부 내용	어디에 해당하는가
Hyperion	차량 플랫폼 / 참조 아키텍처	- 센서, 중앙 컴퓨팅, 안전 체계, 소프트웨어 기반을 묶어 자율주행을 개발·검증·배포할 수 있는 차량용 기준 플랫폼 - 레벨2+~레벨4용 양산형 자율주행 개발 플랫폼	하드웨어-센서-플랫폼
Alpamayo	AI 모델 / 개발 도구 생태계	- 공개형 AI 모델, 시뮬레이션 도구, 데이터셋 묶음 - 자율주행 성능 고도화에 사용	AI 모델-학습
Tesla FSD	상품화된 주행 기능 / 소프트웨어 패키지	- 경로 탐색, 차선 변경, 회전, 주차 등을 수행하는 기능 - 단, 기능이 차량을 완전히 자율적으로 만들지 않는다고 명시	주행 기능-소프트웨어 상품
현대차 자체 자율주행	내재화된 주행 판단 소프트웨어	- 현대차그룹과 NVIDIA 발표문은 fleet data와 SDV 역량을 활용해 data-driven 자율주행 시스템을 개발한다고 설명 - 즉, 현대차는 궁극적으로 자체 주행 판단 소프트웨어 확보	Hyperion위에 올라가는 주행 두뇌

자료: NVIDIA, IBK투자증권

Google DeepMind와 협업의 의미

BD와 구글은 26년 1월 범용 휴머노이드 개발을 위한 협업 발표

로봇의 핵심 경쟁 축은 비정형 환경에서 돌발 상황에 잘 대응 할 수 있는 능력

월드 모델을 개발하는 기업이 최후의 승자 기업

Boston Dynamics와 Google DeepMind는 26년 1월, Gemini robotics 기반 모델을 Atals에 활용하는 공동 연구를 시작했다고 발표했다. BD는 자사의 강점이 걷기, 균형, 조작, 실시간 제어와 같은 로봇의 몸체와 동작 지능에 있다고 설명했고, DeepMind는 Gemini Robotics를 통해 기반 모델 수준의 추론, 공간, 이해, 작업 일반화 능력을 제공한다고 밝혔다. 결국 BD가 제공하는 세계 최고 수준의 로봇 하드웨어 제어 역량 위에 DeepMind의 범용 AI를 얹어 산업 현장에서 사용할 수 있는 휴머노이드를 개발하는 방향이다.

이 협업이 중요한 이유는 로봇 기술의 핵심 경쟁 축이 정해진 공간에서 정해진 동작을 수행하는 것이 아닌, 비정형 환경에서 물체를 인식하고 사람의 자연어 지시를 이해해야 하며 작업 순서를 스스로 계획하며, 돌발 상황에도 대응해야 한다. 여기에 Gemini Robotics는 VLA 모델로, 입력된 시각 정보와 지시를 실제 행동으로 연결하는 역할을 한다. 또한 Gemini Robotics ER은 물리 공간을 이해하고 계획을 세우며 논리적 결정을 내리는 체화 추론 모델로 직접 모터를 제어하기보다는 로봇이 무엇을 해야 하는지 판단하는 고수준 두뇌에 가깝다.

여기서 핵심 개념이 바로 월드 모델인데, 로봇이 실제 산업현장에서 유용하게 작동하기 위해서는 단순히 물체를 인식하는 수준을 넘어, 주변 환경이 시간에 따라 어떻게 변할지, 특정 행동이 어떤 결과를 가져올지 내부적으로 예측할 수 있어야 한다. DeepMind는 자사 연구 전반에서 월드 모델을 위한 시뮬레이션 능력을 강화해 왔고, 상호작용 가능한 세계를 생성 및 탐색하는 방향을 제시했다. 로봇 관점에서 월드모델은 즉 결국 행동하기 전에 결과를 미리 가늠하는 능력으로 실패를 줄이고 새로운 작업을 일반화하는 능력과 직결된다.

표 19. 구글 딥마인드 주요 연혁

시기	주요 내용	의미
2010년	영국 런던에서 DeepMind 설립	범용 인공지능 연구를 목표로 연구 시작
2014년	Google이 DeepMind를 인수	구글 생태계 안의 핵심 AI 연구기관으로 편입
2016년	AlphaGo가 이세돌 9단에 승리	DeepMind를 전 세계에 각인시킨 상징적 사건, 강화학습 탐색 기반 AI의 가능성 확인
2020년	AlphaFold 공개	게임을 넘어 생명과학으로 확장, 단백질 구조 예측에서 대형 돌파구 발견
2023년	Google Brain과 통합, Google DeepMind 출범	범용 AI, 과학, 제품화를 함께 추진
2023년	Gemini 모델군 공개	텍스트를 넘어 멀티모달 기반 범용 AI 모델 체계로 확장
2024년	AlphaEvolve, AlphaDev 등 알고리즘·과학·연산 최적화 영역 확대	'말 잘하는 AI'를 넘어 과학·수학 컴퓨팅 등 확장
2025년	Gemini Robotics, Gemini Robotics 등 로봇 AI 본격화	AI를 물리 세계로 확장, 로봇 추론·계획·핸들링 등

자료: DeepMind, IBK투자증권

데이터, 시뮬레이션, 학습, 현장배치, 재학습으로 이어지는 선순환 구조를 구축하기에 유리한 현대차 그룹

현대차그룹 입장에서는 더욱 중요한 것은, 이러한 AI를 실제 배치할 산업 현장과 대규모 수요처를 이미 보유하고 있다는 점이다. Boston Dynamics 로봇을 그룹 밸류체인인 공장, 물류, 서비스 현장에 적극 도입하여 데이터 수집처이자 초기 상용화 무대로 활용하려 한다. AI 모델은 데이터를 통해 고도화되는데, 현대차는 Boston Dynamics 의 하드웨어와 DeepMind의 두뇌를 실제 현장에서 반복 학습시킬 수 있는 유니크한 산업 플레이이다.

로봇을 잘 만드는 것도 중요하지만, 데이터, 시뮬레이션, 학습, 현장배치, 재학습으로 이어지는 선순환 구조를 누가 먼저 구축하느냐가 제일 중요하다. 이러한 관점에서 DeepMind와의 협업은 현대차의 로봇 전략에 기술 데모가 아닌 지능 내재화와 플랫폼 확장성을 부여하는 요소로 평가가 가능하다. 전략적 연합을 통해 Physical AI의 상용화를 앞당길 수 있는 사업 확장성이 내포된 협업이다.

표 20. DeepMind vs NVIDIA 로봇 스택 비교

구분	Google DeepMind	NVIDIA	핵심 차이
주력 포지션	<ul style="list-style-type: none"> - 범용 로봇 지능, 체화 추론, 공간 이해, 계획 수립 중심. - Gemini Robotics-ER은 물리 공간을 이해하고 계획·논리적 의사결정을 수행 	<ul style="list-style-type: none"> - 로봇 개발 플랫폼, 시뮬레이션, 합성데이터, 기반모델, 월드모델까지 포괄한 물리 AI 스택 - Isaac, GROOT, Cosmos등을 통해 개발·훈련·배포 전 과정 지원 	DeepMind: 두뇌 축, NVIDIA: 개발 인프라와 플랫폼 축
대표 로봇 모델	<ul style="list-style-type: none"> - Robotics-ER은 체화 추론에 특화 - 기존 저수준 제어기와도 연결 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - Isaac GROOT: 휴머노이드 로봇용 기반모델과 데이터 파이프라인 개발 플랫폼 	DeepMind: 추론형 모델, NVIDIA: 로봇 기반 모델+개발 플랫폼
시뮬레이션	<ul style="list-style-type: none"> - 시뮬레이션 약점 	<ul style="list-style-type: none"> - Isaac Sim: Omniverse 기반로봇 시뮬레이션, 테스트, 합성데이터 생성 프레임워크 	DeepMind 로봇 시뮬레이션 부재
월드모델	<ul style="list-style-type: none"> - Gemini Robotics-ER: 공간 이해와 행동 계획, 물리 환경 추론 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - Cosmos: 텍스트·이미지·영상 입력으로 예측 가능한 비디오 월드를 생성하고, 로봇 중심 시뮬레이션과 엣지 케이스 생성 	DeepMind: 개발 단계, NVIDIA: 제품화 단계
휴머노이드 전략	<ul style="list-style-type: none"> - 범용 지능을 로봇에 붙여 새로운 작업을 수행하는 방향 - 복잡한 조작, 계획, 일반화 필요 	<ul style="list-style-type: none"> - 휴머노이드용 기반모델, 시뮬레이션 프레임워크, 물리 AI 데이터팩토리 	DeepMind: 범용성, NVIDIA: 개발(산업화) 도구
산업 적용 방식	<ul style="list-style-type: none"> - 파트너 로봇 업체의 하드웨어와 제어기에 붙는 AI 두뇌 	<ul style="list-style-type: none"> - 로봇 업체들이 Isaac Sim, GROOT, Cosmos 등 플랫폼을 통해 개발 	DeepMind: AI 파트너, NVIDIA: 플랫폼 사업자

자료: DeepMind, NVIDIA, IBK투자증권

코로나19 이후(2020년~) 현대차·기아의 영업이익·당기순이익과 주가 간 상관관계수는 뚜렷한 약화 추세를 보이고 있다. 이는 전통적인 제조업 가치평가에 기반한 이익-주가 연동 구조가 전기차 확산, 소프트웨어 중심 자동차(SDV), AI 자율주행 등 산업 패러다임의 급격한 변화로 인해 더 이상 동일한 설명력을 갖기 어렵다는 점을 시사한다.

시장은 수익성이나 판매량이 아닌 소프트웨어 중심의 미래 경쟁력에 더 집중

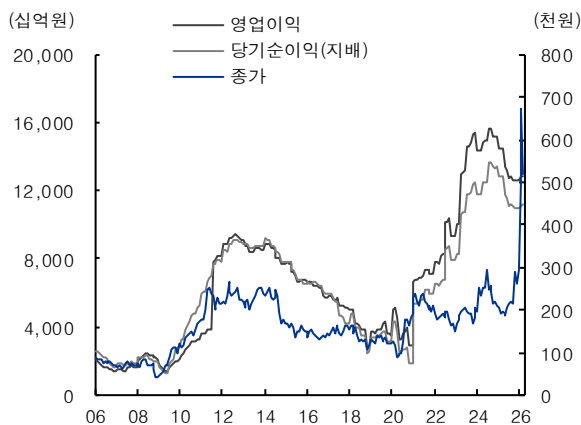
다시 말해, 시장이 완성차 기업을 평가하는 기준이 단순한 수익성이나 판매량이 아니라, 데이터·연산·소프트웨어 중심의 미래 경쟁력으로 이동하고 있다는 의미다. 이런 흐름 속에서 현대차의 제조업 DNA에 AI 연산력, 특히 엔비디아와의 협력을 통해 확보되는 GPU 기반 학습·자율제조·로보틱스 역량이 결합된다면, 현대차의 밸류에이션 역시 기존 제조업 프레임에 넘어 연산 중심의 프리미엄을 반영하는 재평가 국면이 가능하다고 본다.

표 21. 현대차, 기아의 주가, 영업이익, 당기순이익 간 상관관계 분석

구분	주가-영업이익		주가-당기순이익	
	현대차	기아	현대차	기아
2005년~2012년	0.879	0.930	0.971	0.974
2013년~2019년	0.848	0.874	0.833	0.868
2020년~	0.557	0.796	0.556	0.812

자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

그림 10. 현대차 FY1 주가-영업이익-당기순이익 추이



자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

그림 11. 기아 FY1 주가-영업이익-당기순이익 추이



자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

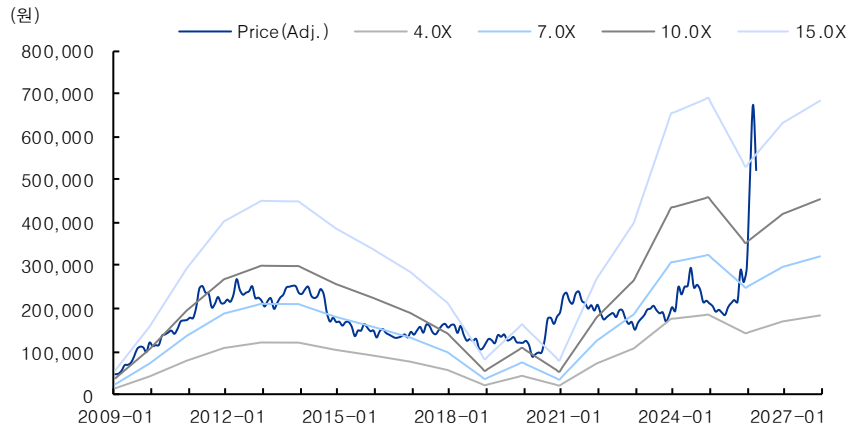
PER은
2008~2012년 9~10배 수준,
2012년 이후 6~8배 수준

PER은 코로나19 이후인
2020년 이후는 4~6배
수준에서 거래,
간부치킨 이후
2026년부터는 8~15배
사이에서 거래

현대차와 기아는 2008년 금융위기 이후 공격적인 글로벌 확장 전략을 펼치며 2012년 까지 두 자릿수 매출 성장과 높은 영업이익률을 기록했고, 당시 PER은 약 9~10배 수준에서 형성됐다. 그러나 2012년 이후 영업이익이 둔화되고 원가 부담이 확대되면서 실적 성장세가 약해졌고, 이 시기 밸류에이션은 대체로 6~8배 수준으로 하향 안정화됐다.

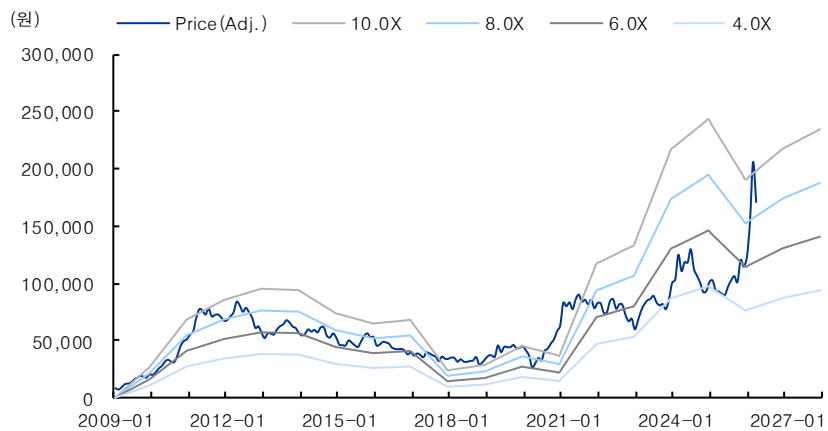
2020년 이후에는 코로나19 기간의 공급 부족과 믹스 개선, 글로벌 점유율 확대에 힘입어 판매·영업이익이 빠르게 회복되었으나, 산업 전반이 ICE에서 EV로 전환되는 시점과 맞물리면서 전통 OEM 전반의 구조적 디스카운트가 심화되었다. 다만, 간부치킨 이벤트 이후 자동차를 보는 시장의 시각이 달라졌으며 Physical AI의 대전환 초입에 있다고 판단한다.

그림 12. 현대차 Historical PER 밴드



자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

그림 13. 기아 Historical PER 밴드



자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

표 22. 글로벌 완성차, 빅테크 PEER Valuation

기업명	주가	시가총액	주가수익률 (%)			PER (배)			PBR (배)			EV/EBITDA (배)		
	(US\$)	(US\$,Bn)	1M	3M	YTD	26F	27F	28F	26F	27F	28F	26F	27F	28F
완성차														
현대자동차	349.7	71.6	2.5	81.9	76.4	11.2	10.3	9.0	1.1	1.0	0.9	13.3	12.4	11.5
기아	113.2	44.2	-1.2	40.5	39.6	7.6	7.1	6.3	1.0	0.9	0.8	3.3	2.8	2.1
테슬라	380.3	1,427.0	-7.7	-21.0	-15.4	194.2	142.6	103.7	14.9	13.6	12.3	95.1	74.2	57.3
GM	73.8	66.7	-9.5	-10.4	-9.3	6.0	5.4	5.7	1.0	0.9	0.8	3.0	2.6	6.8
포드	11.6	46.4	-16.9	-13.6	-11.3	7.6	6.3	5.9	1.3	1.1	1.0	3.4	2.9	2.5
스텔란티스	6.5	18.9	-15.9	-43.7	-40.3	6.6	3.6	2.8	0.3	0.2	0.2	1.5	1.3	0.8
폭스바겐	102.5	51.0	-13.7	-15.1	-15.6	4.3	3.6	3.0	0.2	0.2	0.2	1.5	1.7	1.4
메르세데스 벤츠	60.0	57.8	-12.3	-13.0	-13.5	8.7	6.9	6.2	0.5	0.5	0.5	1.3	1.1	1.0
BMW	89.2	54.9	-14.7	-17.5	-17.2	7.2	6.3	5.5	0.5	0.5	0.5	1.8	2.8	2.9
토요타	21.0	331.6	-8.5	-2.9	-0.9	11.7	10.0	9.2	1.1	1.0	1.0	12.4	11.2	10.1
혼다	8.2	37.3	-15.6	-16.4	-15.2	33.6	9.1	6.3	0.4	0.4	0.4	11.2	10.1	7.2
닛산	2.2	8.2	-21.6	-12.4	-10.6	N/A	18.1	6.8	0.3	0.3	0.3	14.4	10.1	8.4
비야디(BYD)	15.1	131.5	15.4	10.6	6.6	19.9	16.4	12.9	3.5	3.0	N/A	6.6	5.3	N/A
지리그룹	2.5	27.0	16.8	15.7	9.6	9.2	7.6	6.4	1.6	1.3	1.2	4.0	3.2	2.8
샤오미	4.3	112.8	-4.4	-16.6	-14.0	20.5	16.1	14.2	2.6	2.2	1.9	15.4	10.8	7.1
샤오핑	9.3	17.8	7.4	-4.9	-8.1	93.3	28.5	15.3	4.1	3.6	3.0	38.4	16.2	12.8
Li Auto	8.7	18.8	-3.0	3.9	4.9	37.7	18.3	16.0	2.2	2.0	2.2	11.1	4.1	2.2
장성자동차	1.6	23.2	-1.7	-10.7	-15.6	6.9	5.9	7.8	1.0	0.9	0.9	6.8	5.9	N/A
Leapmotor	5.6	7.6	0.9	-12.7	-9.3	15.3	8.8	7.6	3.1	2.3	1.7	6.4	2.4	0.7
광저우자동차	0.4	9.3	-11.9	-15.3	-18.8	N/A	23.2	15.4	0.3	0.3	0.3	25.4	15.6	N/A
빅테크														
엔비디아	178.6	4,339.0	-5.9	-1.3	-4.3	38.1	21.3	16.0	28.3	14.8	9.4	31.0	17.0	12.5
마이크로소프트	389.0	2,888.7	-2.1	-19.9	-19.6	23.0	20.5	17.4	6.5	5.2	4.0	14.3	12.2	10.0
애플	249.0	3,655.0	-5.9	-9.0	-8.4	29.2	26.5	24.2	40.4	30.8	21.5	21.7	20.2	18.7
아마존 닷컴	208.8	2,241.0	-0.6	-8.2	-9.6	22.8	19.3	16.3	4.3	3.4	2.7	11.0	9.0	7.5
알파벳(구글)	307.1	3,707.2	-2.5	0.0	-1.9	25.1	21.9	18.7	7.1	5.5	4.4	16.9	14.0	11.6
메타 플랫폼스	606.7	1,535.2	-7.5	-7.9	-8.1	18.9	16.3	12.9	5.1	4.1	3.4	12.5	10.0	8.1
브로드컴	319.8	1,514.3	-3.9	-6.0	-7.6	29.1	18.9	14.7	14.0	9.1	6.2	21.6	14.0	10.6
TSMC	338.8	1,757.1	-8.6	17.2	11.5	24.1	19.6	16.8	7.9	5.9	4.6	15.0	12.1	9.8
넷플릭스	91.7	387.3	16.6	-2.8	-2.2	29.1	24.1	20.4	11.3	8.9	6.8	22.9	18.9	15.9

자료: Bloomberg, IBK투자증권



Company Analysis

기업명	투자의견	목표주가
현대차(005380)	매수(유지)	650,000원(상향)
현대모비스(012330)	매수(유지)	600,000원(유지)
HL만도(204320)	매수(신규)	70,000원(신규)
현대오토에버(307950)	매수(유지)	500,000원(상향)

매수 (유지)

목표주가 (상향) 650,000원
현재가 (3/23) 485,000원

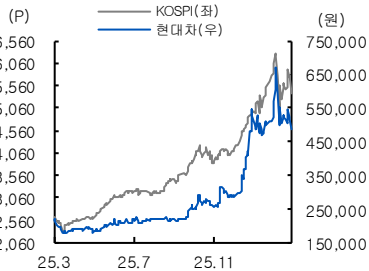
KOSPI (3/23) 5,405.75pt
시가총액 114,313십억원
발행주식수 265,390천주
액면가 5,000원
52주 최고가 674,000원
최저가 177,500원
60일 일평균거래대금 1,247십억원
외국인 지분율 28.6%
배당수익률 (2025.12월) 6.3%

주주구성
현대모비스 외 9 인 30.67%
국민연금공단 7.31%

주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	0%	43%	16%
절대기준	-7%	121%	137%

	현재	직전	변동
투자의견	매수	매수	-
목표주가	650,000	430,000	▲
EPS(25)	41,688	44,311	▼
EPS(26)	45,480	45,632	▼

현대차 상대주가 (%)



현대차 (005380)

Physical AI 초기 상용화 플랫폼 기업

2026년 이어가는 성장 기조

현대차의 2026년 매출액 195조 7,350억원(YoY +5.1%), 영업이익 12조 5,250억원(YoY +9.2%), OPM 6.4%(YoY +0.2%p)로 전망한다. 부문별 매출액은 자동차 152조 8,700억원(YoY +5.4%), 금융 31조 2,280억원(YoY +3.1%), 기타 11조 6,380억원(YoY +6.6%)로 예상한다.

탈 Legacy 자동차 OEM의 첫번째 주자

시장은 한국 자동차 업종을 더 이상 단순한 완성차 산업만으로 보지 않는다. 기존의 전통적 변수에 의해 설명되던 자동차 업종의 최근 변화는 장기 경쟁력이 얼마나 많은 차량을 생산하고 판매하느냐를 넘어 데이터 축적과 소프트웨어와 인공지능으로 연결할 수 있는지에 대한 여부가 중요해지고 있다. 특히 SDV, 자율주행, 스마트팩토리, 로보틱스는 각각 독립된 테마가 아니라 하나의 연속선 위에 놓여 있는 변화다. 따라서 자동차 업종을 보는 시각 역시 경기민감 제조업에서 Physical AI의 초기 상용화 플랫폼으로 확장될 필요가 있다. 이는 기존의 자동차 판매에 따른 실적 위에 얽히는 장기 옵션 가치에 대한 새로운 해석이 필요하다.

투자의견 매수 유지, 목표주가 650,000원 상향

현대차에 대한 투자의견은 매수 유지, 목표주가는 650,000원으로 상향한다. 최근 현대차 그룹을 둘러싼 뉴스플로우는 단순한 기술 홍보가 아니라, 그룹의 전략적 정체성이 이동하고 있는지를 보여준다. 2025년 10월말 간부치킨부터 올해 1월 CES, 3월 GTC까지 4개월이라는 짧은 시간 동안 현대차에 대한 시장의 평가는 과거 고성장 OEM, 저평가 완성차로 설명되었다면 앞으로는 자율주행, 스마트팩토리, 로보틱스를 아우르는 AI 기반 산업 플랫폼이라는 새로운 틀에서 논의되고 있다.

(단위:십억원,배)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	162,664	175,231	186,255	195,735	202,022
영업이익	15,127	14,240	11,468	12,525	13,536
세전이익	17,619	17,781	15,605	16,857	17,997
지배주주순이익	11,962	12,527	11,146	12,070	12,889
EPS(원)	43,589	46,042	41,688	45,480	48,566
증가율(%)	63.9	5.6	-9.5	9.1	6.8
영업이익률(%)	9.3	8.1	6.2	6.4	6.7
순이익률(%)	7.5	7.6	6.4	6.6	6.8
ROE(%)	13.7	12.4	10.0	10.1	10.1
PER	4.7	4.6	7.1	11.4	10.6
PBR	0.6	0.5	0.7	1.1	1.0
EV/EBITDA	7.9	10.5	12.0	14.5	13.8

자료: Company data, IBK투자증권 예상

표 23. 현대차 실적 추정 변경 내용

(단위: 십억원, %)	1Q26 실적			2026 실적		
	신규 추정치	기존 추정치	차이	신규 추정치	기존 추정치	차이
자동차	36,618	36,817	-0.5%	152,870	153,891	-0.7%
금융	7,512	7,618	-1.4%	31,228	30,777	1.5%
기타	2,829	2,784	1.6%	11,638	11,731	-0.8%
매출액	46,959	47,219	-0.6%	195,735	196,399	-0.3%
자동차	2,270	2,148	5.7%	9,517	9,297	2.4%
금융	481	479	0.4%	2,007	2,134	-6.0%
기타	243	237	2.6%	1001	939	6.6%
영업이익	2,994	2,864	4.6%	12,525	12,370	1.3%

자료: 현대차, IBK투자증권

표 24. 현대차 실적 비교

(단위: 십억원, %)	1Q26F	1Q25	4Q25	1Q26 Con	YoY	QoQ	vs Con
매출액	46,959	44,408	46,839	46,138	5.7%	0.3%	1.8%
영업이익	2,994	3,634	1,695	2,962	-17.6%	76.7%	1.1%
OPM(%)	6.4%	8.2%	3.6%	6.4%	-1.8%p	2.8%p	0.0%p

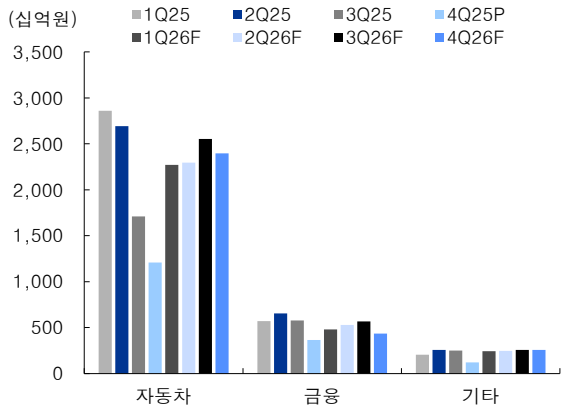
자료: 현대차, IBK투자증권

표 25. 현대차의 실적 추이 및 전망

(단위: 십억원, 천대, %)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26F	2Q26F	3Q26F	4Q26F	2025	2026F	2027F
매출액	44,408	48,287	46,721	46,839	46,959	48,982	49,647	50,146	186,255	195,735	202,022
QoQ	-4.8%	8.7%	-3.2%	0.3%	0.3%	4.3%	1.4%	1.0%			
YoY	9.2%	7.3%	8.8%	0.5%	5.7%	1.4%	6.3%	7.1%	6.3%	5.1%	3.2%
자동차	34,718	37,030	36,715	36,590	36,618	38,262	38,712	39,278	145,053	152,870	156,829
금융	7,398	8,269	7,189	7,432	7,512	7,862	7,959	7,895	30,288	31,228	32,910
기타	2,292	2,988	2,817	2,817	2,829	2,859	2,976	2,974	10,914	11,638	12,283
영업이익	3,634	3,602	2,537	1,695	2,994	3,068	3,376	3,086	11,468	12,525	13,536
QoQ	28.8%	-0.9%	-29.6%	-33.2%	76.7%	2.5%	10.0%	-8.6%			
YoY	2.2%	-15.8%	-29.2%	-39.9%	-17.6%	-14.8%	33.1%	82.1%	-19.5%	9.2%	8.1%
자동차	2,859	2,692	1,711	1,209	2,270	2,296	2,555	2,396	8,471	9,517	10,351
금융	571	653	576	364	481	527	565	434	2,164	2,007	2,129
기타	204	257	250	122	243	246	256	256	833	1,001	1,056
OPM	8.2%	7.5%	5.4%	3.6%	6.4%	6.3%	6.8%	6.2%	6.2%	6.4%	6.7%
자동차(조정)	8.2%	7.3%	4.7%	3.3%	6.2%	6.0%	6.6%	6.1%	5.8%	6.2%	6.6%
금융	7.7%	7.9%	8.0%	4.9%	6.4%	6.7%	7.1%	5.5%	7.1%	6.4%	6.5%
기타	8.9%	8.6%	8.1%	8.2%	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%	7.6%	8.6%	8.6%

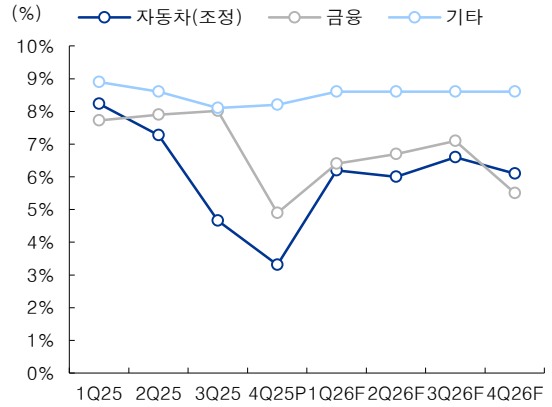
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 14. 현대차 부문별 영업이익의 추이



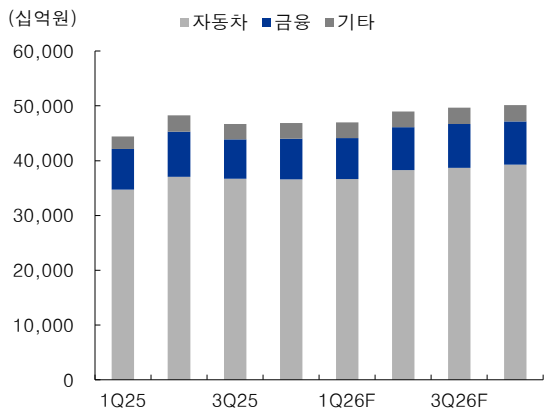
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 15. 현대차 부문별 OPM 추이



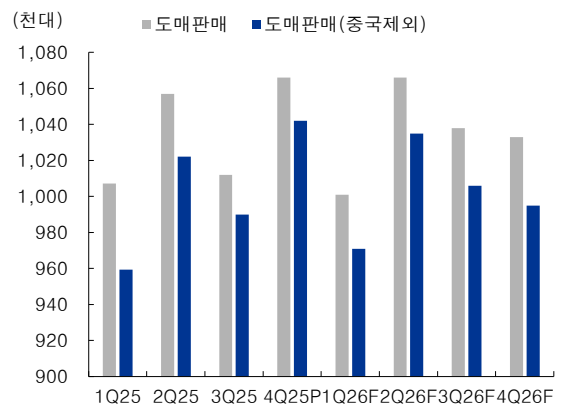
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 16. 현대차 부문별 분기별 매출 추이



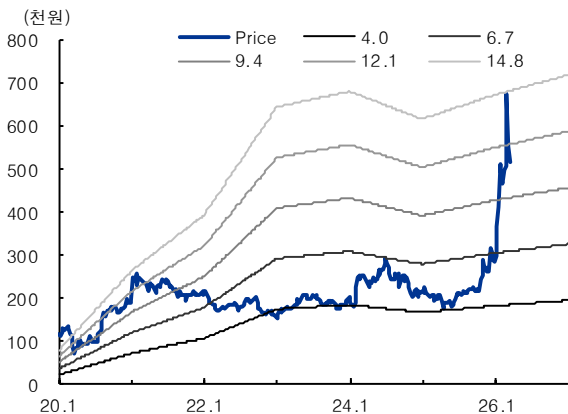
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 17. 현대차 분기별 도매판매 추이



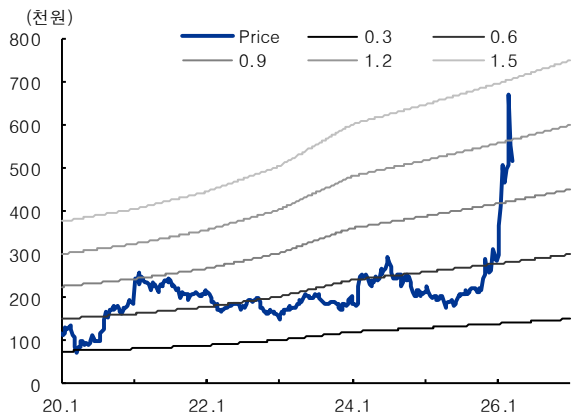
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 18. 현대차 12MF PER



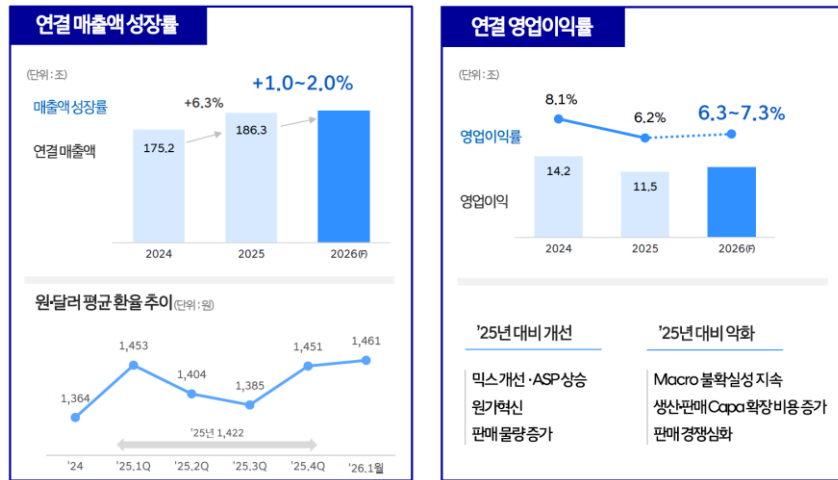
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 19. 현대차 12MF PBR



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 20. 현대차의 2026년 가이던스 (1)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 21. 현대차의 2026년 가이던스 (2)

2025		2026(F)		YoY	(단위: 천대)
4,138		4,158		+0.5%	글로벌
1,224		1,231		+0.5%	북미
713		700		△1.8%	내수
601		601		+0.0%	유럽
575		592		+3.1%	인도
328		328		△0.1%	중남미
317		320		+1.0%	아중동
199		203		+1.9%	아태
181		183		+1.1%	기타**

자료: 현대차, IBK투자증권

표 26. 현대차 목표주가 산출

항목	적정가치	비고
EPS(원)	43,900	12MF EPS 당사 추정치
Target Multiple(배)	15.0	Legacy OEM Peer PER 30% 할증(시 및 로보틱스 기대감 반영)
적정주가	658,502	
목표주가	650,000	
현재주가	485,000	2026-3-23 기준
Upside	34.0%	

자료: IBK투자증권

현대차 (005380)

포괄손익계산서

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	162,664	175,231	186,255	195,735	202,022
증가율(%)	14.4	7.7	6.3	5.1	3.2
매출원가	129,179	139,482	152,037	159,357	165,059
매출총이익	33,484	35,749	34,218	36,378	36,964
매출총이익률 (%)	20.6	20.4	18.4	18.6	18.3
판매비	18,357	21,510	22,750	23,854	23,428
판매비율(%)	11.3	12.3	12.2	12.2	11.6
영업이익	15,127	14,240	11,468	12,525	13,536
증가율(%)	54.0	-5.9	-19.5	9.2	8.1
영업이익률(%)	9.3	8.1	6.2	6.4	6.7
순금융손익	589	633	471	692	649
이자손익	440	529	467	664	601
기타	149	104	4	28	48
기타영업외손익	-568	-205	179	128	138
종속/관계기업손익	2,471	3,114	3,488	3,512	3,674
세전이익	17,619	17,781	15,605	16,857	17,997
법인세	4,627	4,232	3,704	3,949	4,212
법인세율	26.3	23.8	23.7	23.4	23.4
계속사업이익	12,992	13,549	11,901	12,907	13,785
중단사업손익	-720	-319	0	0	0
당기순이익	12,272	13,230	11,901	12,907	13,785
증가율(%)	53.7	7.8	-10.0	8.5	6.8
당기순이익률 (%)	7.5	7.6	6.4	6.6	6.8
지배주주당기순이익	11,962	12,527	11,146	12,070	12,889
기타포괄이익	157	5,025	-1,737	846	871
총포괄이익	12,429	18,255	10,164	13,753	14,656
EBITDA	20,073	18,527	17,056	18,055	19,081
증가율(%)	35.0	-7.7	-7.9	5.9	5.7
EBITDA마진율(%)	12.3	10.6	9.2	9.2	9.4

투자지표

(12월 결산)	2023	2024	2025	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	43,589	46,042	41,688	45,480	48,566
BPS	337,373	401,961	432,333	464,890	500,889
DPS	11,400	12,000	14,000	14,500	15,000
밸류에이션(배)					
PER	4.7	4.6	7.1	11.4	10.6
PBR	0.6	0.5	0.7	1.1	1.0
EV/EBITDA	7.9	10.5	12.0	14.5	13.8
성장성지표(%)					
매출증가율	14.4	7.7	6.3	5.1	3.2
EPS증가율	63.9	5.6	-9.5	9.1	6.8
수익성지표(%)					
배당수익률	5.6	5.7	6.3	6.5	6.8
ROE	13.7	12.4	10.0	10.1	10.1
ROA	4.6	4.3	3.3	3.4	3.4
ROIC	36.9	33.9	35.2	51.3	49.6
안정성지표(%)					
부채비율(%)	177.4	182.5	194.6	187.5	178.8
순차입금 비율(%)	97.3	108.1	94.6	92.8	87.1
이자보상배율(배)	27.1	31.5	19.7	20.1	21.2
활동성지표(배)					
매출채권회전율	36.3	33.1	30.5	29.7	28.9
재고자산회전율	10.3	9.4	8.9	9.1	9.2
총자산회전율	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5

*주당지표 및 밸류에이션은 지배주주순이익 및 지배주주지분 기준

재무상태표

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
유동자산	58,604	64,336	75,533	71,667	75,627
현금및현금성자산	19,167	19,015	26,584	21,384	23,576
유가증권	7,340	8,473	8,599	9,207	9,441
매출채권	4,682	5,908	6,324	6,869	7,117
재고자산	17,400	19,791	21,849	21,339	22,358
비유동자산	116,172	147,622	162,588	175,178	184,818
유형자산	38,921	44,534	46,926	49,086	50,861
무형자산	6,219	7,683	10,973	13,882	16,963
투자자산	33,054	41,392	44,667	47,959	51,112
자산총계	282,463	339,798	372,919	391,161	408,434
유동부채	73,362	79,510	103,393	109,134	111,582
매입채무및기타채무	10,952	12,550	13,913	14,896	15,275
단기차입금	9,036	9,327	7,167	7,673	7,868
유동성장기부채	25,109	26,742	25,130	25,345	25,660
비유동부채	107,292	140,013	142,931	145,954	150,330
사채	73,033	96,134	101,310	101,310	101,310
장기차입금	17,570	24,286	20,327	21,612	24,797
부채총계	180,654	219,522	246,324	255,088	261,911
지배주주지분	92,497	109,103	114,737	123,377	132,931
자본금	1,489	1,489	1,459	1,459	1,459
자본잉여금	4,378	7,656	7,656	7,656	7,656
자본조정등	-1,197	-850	-1,555	-1,555	-1,555
기타포괄이익누계액	-839	4,213	2,803	3,649	4,520
이익잉여금	88,666	96,596	104,374	112,168	120,851
비지배주주지분	9,312	11,173	11,858	12,696	13,591
자본총계	101,809	120,276	126,595	136,073	146,522
비이자부채	55032	62007	91382	98139	101267
총차입금	125,622	157,515	154,942	156,949	160,644
순차입금	99,075	129,988	119,719	126,318	127,587

현금흐름표

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	-2,519	-5,662	32,038	16,420	15,374
당기순이익	12,272	13,230	11,901	12,907	13,785
비현금성 비용 및 수익	21,192	23,950	27,702	1,198	1,084
유형자산감가상각비	3,284	3,398	4,270	4,440	4,625
무형자산상각비	1,663	889	1,319	1,090	920
운전자본변동	-30,365	-35,160	-5,601	1,650	-96
매출채권등의 감소	-99	-590	-124	-546	-248
재고자산의 감소	-3,250	-1,159	-1,870	510	-1,019
매입채무등의 증가	-9	476	1,559	982	379
기타 영업현금흐름	-5618	-7682	-1964	665	601
투자활동 현금흐름	-8,649	-14,623	-26,688	-28,937	-19,359
유형자산의 증가(CAPEX)	-7,071	-8,061	-7,585	-6,600	-6,400
유형자산의 감소	144	172	85	0	0
무형자산의 감소(증가)	-1,778	-2,180	-4,492	-4,000	-4,000
투자자산의 감소(증가)	-2,289	-3,398	-4,028	-3,292	-3,154
기타	2345	-1156	-10668	-15045	-5805
재무활동 현금흐름	9,393	19,493	2,037	7,317	6,177
차입금의 증가(감소)	14,147	19,650	3,770	1,285	3,185
자본의 증가	0	0	-30	0	0
기타	-4754	-157	-1703	6032	2992
기타 및 조정	77	640	182	-1	0
현금의 증가	-1,698	-152	7,569	-5,201	2,192
기초현금	20,865	19,167	19,015	26,584	21,384
기말현금	19,167	19,015	26,584	21,384	23,576

매수 (유지)

목표주가 (유지) 600,000원
현재가 (3/23) 381,000원

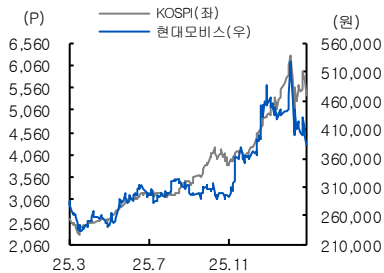
KOSPI (3/23) 5,405.75pt
시가총액 34,569십억원
발행주식수 90,737천주
액면가 5,000원
52주 최고가 529,000원
최저가 234,500원
60일 일평균거래대금 204십억원
외국인 지분율 42.8%
배당수익률 (2025.12월) 1.7%

주주구성
기아 외 7 인 32.70%
국민연금공단 8.83%

주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	-8%	-21%	-30%
절대기준	-14%	22%	43%

	현재	직전	변동
투자의견	매수	매수	-
목표주가	600,000	600,000	-
EPS(25)	42,860	42,860	-
EPS(26)	48,300	49,662	▼

현대모비스 상대주가 (%)



현대모비스 (012330)

Atlas가 온다

2026년 역시나 이어가는 성장 기초

현대모비스의 2026년 매출액 65조 2,250억원(YoY +6.8%), 영업이익 3조 6,820억원(YoY +9.7%), OPM 5.6%(YoY +0.1%p)로 전망한다. 부문별 매출액은 모듈/부품 51조 220억원(YoY +6.7%), A/S 14조 2,330억원(YoY +6.9%)로 예상한다.

그룹사 내 로봇 최대 수혜주

현대모비스는 Atlas에 적용되는 핵심 액추에이터 전량을 수주하며, 로보틱스 구동부품 Tier-1 공급사로 본격 진입할 예정이다. 과거의 가능성 수준에서 사업 진입 단계로 넘어가는 중으로 자동차 부품 회사로서 가지고 있는 조향, 제동, 전동화, 센서 및 제어 기술을 로봇으로 수평전개 하는 스토리로 진화하고 있다. 현재 공식적으로 발표된 내용은 Atlas 플랫폼을 28년부터 연간 3만대 CAPA 규모로 시작한다는 점을 고려시 휴머노이드 가격을 대당 1억원, 3만대, 액추에이터 원가(전체의 50%)를 가정시 연간 1.5조원의 매출이 기대된다. 추후 규모의 경제에 따른 휴머노이드 가격 하락이 예상되나 전반적인 물량 상승 효과와 레퍼런스 확보에 따른 추가 고객사 확보의 긍정적 전개가 전망된다. BD향 기대 매출은 26년말 파일럿 라인 가동, 27년부터 반영될 것으로 예상되나 아직 동사의 실적에 반영하지 않았으며 추후 그리퍼, 센서, 배터리 등 추가적인 수주 가능성이 있다고 판단한다.

투자의견 매수 유지, 목표주가 600,000원 유지

현대모비스에 대한 투자의견 매수 유지, 목표주가 600,000원 유지한다. BD 지분가치에 대한 평가도 중요하지만, 실제로 로보틱스 향으로 매출이 본격적으로 발생 가능한 기업이라는 점에서 그룹사 내 로봇 최대 수혜주로 판단한다.

(단위:십억원,배)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	59,254	57,237	61,118	65,255	69,273
영업이익	2,295	3,073	3,357	3,682	4,258
세전이익	4,445	5,264	5,239	5,821	6,631
지배주주순이익	3,423	4,056	3,948	4,382	4,988
EPS(원)	36,340	43,480	42,860	48,300	54,982
증가율(%)	38.2	19.6	-1.4	12.7	13.8
영업이익률(%)	3.9	5.4	5.5	5.6	6.1
순이익률(%)	5.8	7.1	6.5	6.7	7.2
ROE(%)	8.7	9.4	8.3	8.5	9.0
PER	6.5	5.4	8.7	8.3	7.3
PBR	0.5	0.5	0.7	0.7	0.6
EV/EBITDA	6.2	5.1	6.9	5.9	4.6

자료: Company data, IBK투자증권 예상

표 27. 현대모비스 실적 비교

(단위: 십억원, %)	1Q26	1Q25	4Q25	1Q26 Con	YoY	QoQ	vs Con
매출액	15,667	14,752	15,398	15,767	6.2%	1.7%	-0.6%
영업이익	868	777	931	859	11.8%	-6.7%	1.1%
OPM(%)	5.5%	5.3%	6.0%	5.4%	0.3%p	-0.5%p	0.1%p

자료: 현대모비스, IBK투자증권

표 28. 현대모비스의 실적 추이 및 전망

(단위: 십억원, %)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26F	2Q26F	3Q26F	4Q26F	2025P	2026F	2027F
매출액	14,752	15,936	15,032	15,398	15,667	16,341	16,520	16,727	61,118	65,255	69,273
QoQ	0.3%	8.0%	-5.7%	2.4%	1.7%	4.3%	1.1%	1.3%			
YoY	6.4%	8.7%	7.4%	4.7%	6.2%	2.5%	9.9%	8.6%	6.8%	6.8%	6.2%
모듈/부품	11,474	12,607	11,675	12,044	12,217	12,818	12,925	13,061	47,800	51,022	53,997
전동화	1,190	1,600	1,310	1,255	1,013	1,442	1,316	1,321	5,355	5,092	6,305
부품제조	3,485	3,603	3,517	3,608	3,876	3,980	4,088	4,195	14,213	16,140	16,724
모듈조립	6,799	7,403	6,849	7,181	7,328	7,396	7,521	7,545	28,232	29,790	30,968
A/S	3,278	3,330	3,357	3,354	3,450	3,522	3,595	3,666	13,318	14,233	15,276
영업이익	777	870	780	931	868	935	901	978	3,358	3,682	4,258
QoQ	-21.2%	12.0%	-10.3%	19.2%	-6.7%	7.8%	-3.7%	8.6%			
YoY	43.1%	36.8%	-14.1%	-5.6%	11.8%	7.5%	15.5%	5.1%	9.2%	9.7%	15.6%
모듈/부품	-100	42	-37	171	37	51	13	65	76	166	378
A/S	877	828	817	760	831	884	888	913	3,282	3,516	3,880
OPM	5.3%	5.5%	5.2%	6.0%	5.5%	5.7%	5.5%	5.8%	5.5%	5.6%	6.1%
모듈/부품	-0.9%	0.3%	-0.3%	1.4%	0.3%	0.4%	0.1%	0.5%	0.2%	0.3%	0.7%
A/S	26.7%	24.9%	24.3%	22.7%	24.1%	25.1%	24.7%	24.9%	24.6%	24.7%	25.4%

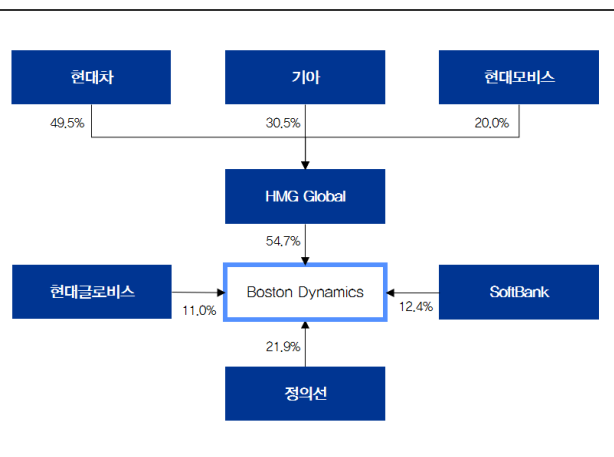
자료: 현대모비스, IBK투자증권

표 29. BD Atlas에 액추에이터 현대모비스 매출 가정

구분	case1.	case2.	case3.	단위
휴머노이드 가격	50	100	200	백만 원
연 생산능력	30	30	30	천 대
액추에이터 원가 비중	50	50	50	%
액추에이터 매출액	750	1,500	3,000	십억 원
영업이익 (10% 가정)	75	150	300	십억 원

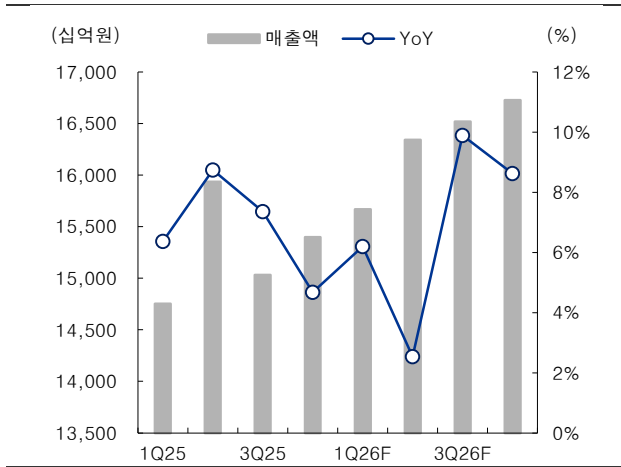
자료: 현대모비스, IBK투자증권
참고: 현대모비스 점유율 100% 가정

그림 22. Boston Dynamics의 지분 구조



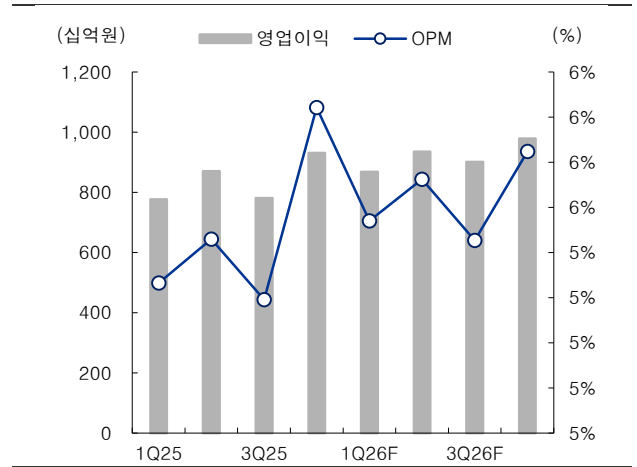
자료: Boston Dynamics, IBK투자증권

그림 23. 현대모비스 분기별 매출액 추이



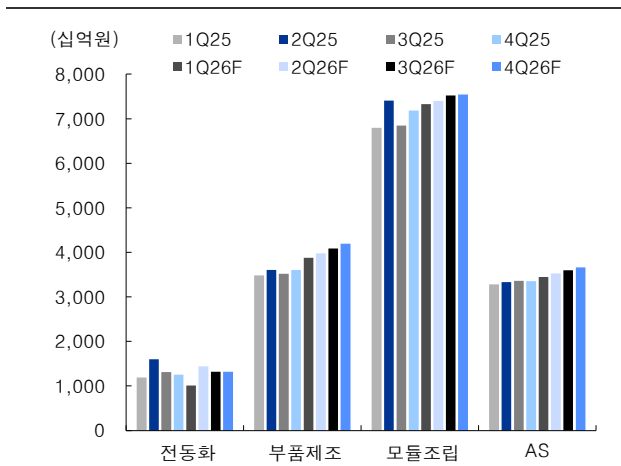
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 24. 현대모비스 분기별 영업이익 추이



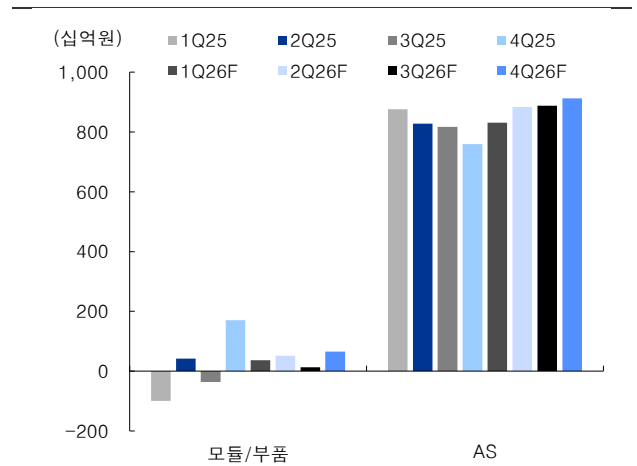
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 25. 현대모비스 부문별 매출액 추이



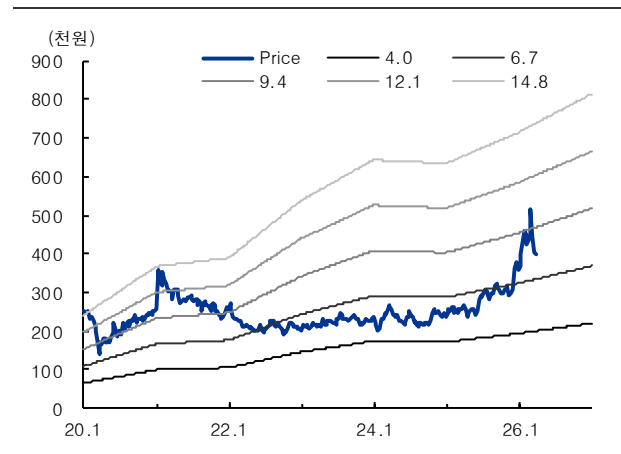
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 26. 현대모비스 부문별 영업이익 추이



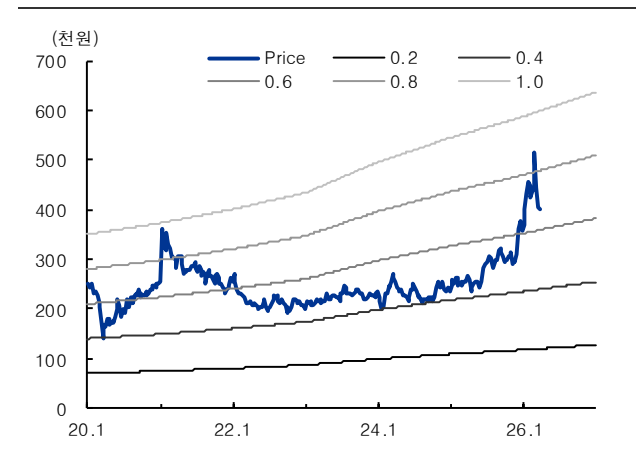
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 27. 현대모비스 12MFwd PER 밴드



자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

그림 28. 현대모비스 12MFwd PBR 밴드



자료: 에프앤가이드 QuantiWise, IBK투자증권

현대모비스 (012330)

포괄손익계산서

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	59,254	57,237	61,118	65,255	69,273
증가율(%)	14.2	-3.4	6.8	6.8	6.2
매출원가	52,492	49,174	52,375	54,994	57,741
매출총이익	6,762	8,063	8,743	10,261	11,532
매출총이익률 (%)	11.4	14.1	14.3	15.7	16.6
판매비	4,467	4,989	5,386	6,578	7,274
판매비율(%)	7.5	8.7	8.8	10.1	10.5
영업이익	2,295	3,073	3,357	3,682	4,258
증가율(%)	13.3	33.9	9.2	9.7	15.6
영업이익률(%)	3.9	5.4	5.5	5.6	6.1
순금융손익	220	326	293	354	481
이자손익	232	296	229	319	454
기타	-12	30	64	35	27
기타영업외손익	85	78	5	-15	-8
중속/관계기업손익	1,845	1,788	1,583	1,800	1,900
세전이익	4,445	5,264	5,239	5,821	6,631
법인세	1,022	1,204	1,286	1,435	1,637
법인세율	23.0	22.9	24.5	24.7	24.7
계속사업이익	3,423	4,060	3,952	4,387	4,993
중단사업손익	0	0	0	0	0
당기순이익	3,423	4,060	3,952	4,387	4,993
증가율(%)	37.6	18.6	-2.7	11.0	13.8
당기순이익률 (%)	5.8	7.1	6.5	6.7	7.2
지배주주당기순이익	3,423	4,056	3,948	4,382	4,988
기타포괄이익	38	1,858	134	0	0
총포괄이익	3,462	5,918	4,086	4,387	4,993
EBITDA	3,221	4,058	4,679	5,086	5,705
증가율(%)	10.1	26.0	15.3	8.7	12.2
EBITDA마진율(%)	5.4	7.1	7.7	7.8	8.2

투자지표

(12월 결산)	2023	2024	2025	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	36,340	43,480	42,860	48,300	54,982
BPS	433,855	495,499	544,928	587,335	636,483
DPS	4,500	6,000	5,000	5,000	5,000
밸류에이션(배)					
PER	6.5	5.4	8.7	8.3	7.3
PBR	0.5	0.5	0.7	0.7	0.6
EV/EBITDA	6.2	5.1	6.9	5.9	4.6
성장성지표(%)					
매출증가율	14.2	-3.4	6.8	6.8	6.2
EPS증가율	38.2	19.6	-1.4	12.7	13.8
수익성지표(%)					
배당수익률	1.9	2.5	1.7	1.7	1.7
ROE	8.7	9.4	8.3	8.5	9.0
ROA	6.0	6.5	5.7	5.9	6.2
ROIC	20.1	22.0	19.0	20.2	22.7
안정성지표(%)					
부채비율(%)	44.1	44.4	45.8	45.7	44.2
순차입금 비율(%)	-5.7	-2.7	-3.3	-12.3	-17.6
이자보상배율(배)	15.3	23.8	18.6	19.7	22.5
활동성지표(배)					
매출채권회전율	6.1	5.8	5.8	5.9	6.0
재고자산회전율	11.0	9.3	8.8	9.2	9.5
총자산회전율	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9

*주당지표 및 밸류에이션은 지배주주순이익 및 지배주주지분 기준

재무상태표

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
유동자산	25,565	28,424	31,404	36,062	41,286
현금및현금성자산	5,079	4,788	5,324	10,305	13,935
유가증권	0	0	0	0	0
매출채권	9,737	9,914	11,315	10,969	11,986
재고자산	5,512	6,763	7,153	7,043	7,523
비유동자산	33,021	38,173	40,739	41,626	42,079
유형자산	10,481	12,003	13,426	14,280	14,730
무형자산	1,034	1,167	1,822	1,714	1,616
투자자산	19,900	23,438	23,874	23,874	23,874
자산총계	58,586	66,597	72,143	77,688	83,365
유동부채	12,053	12,745	14,409	15,600	16,453
매입채무및기타채무	6,504	6,748	7,583	8,238	8,707
단기차입금	558	648	631	685	724
유동성장기부채	1,107	569	615	615	615
비유동부채	5,878	7,733	8,253	8,755	9,114
사채	200	200	200	200	200
장기차입금	492	1,728	1,815	1,815	1,815
부채총계	17,931	20,479	22,662	24,355	25,568
지배주주지분	40,634	46,081	49,440	53,287	57,747
자본금	491	491	485	485	485
자본잉여금	1,363	1,367	1,367	1,367	1,367
자본조정등	-715	-616	-795	-795	-795
기타포괄이익누계액	-144	1,928	2,095	2,095	2,095
이익잉여금	39,640	42,911	46,287	50,135	54,594
비지배주주지분	21	37	41	45	51
자본총계	40,655	46,118	49,481	53,333	57,797
비이자부채	15,180	16,925	18,981	20,619	21,793
총차입금	2,751	3,554	3,681	3,736	3,775
순차입금	-2,329	-1,234	-1,642	-6,569	-10,161

현금흐름표

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	5,343	4,253	3,139	5,132	3,529
당기순이익	3,423	4,060	3,952	4,387	4,993
비현금성 비용 및 수익	205	515	-23	-735	-925
유형자산감가상각비	852	903	1,200	1,295	1,350
무형자산상각비	74	82	121	108	97
운전자본변동	1,748	-712	-726	1,161	-993
매출채권등의 감소	105	335	-1,315	347	-1,017
재고자산의 감소	-172	-1,057	-315	110	-480
매입채무등의 증가	-185	-254	782	655	469
기타 영업현금흐름	-33	390	-64	319	454
투자활동 현금흐름	-2,541	-4,589	-3,882	-2,424	-1,996
유형자산의 증가(CAPEX)	-1,802	-2,204	-2,678	-2,150	-1,800
유형자산의 감소	38	116	14	0	0
무형자산의 감소(증가)	-111	-157	-763	0	0
투자자산의 감소(증가)	-488	-838	-69	0	0
기타	-178	-1506	-386	-274	-196
재무활동 현금흐름	-1,889	-255	1,221	2,273	2,097
차입금의 증가(감소)	177	1,254	119	0	0
자본의 증가	0	0	-6	0	0
기타	-2066	-1509	1108	2273	2097
기타 및 조정	78	300	57	0	1
현금의 증가	991	-291	535	4,981	3,631
기초현금	4,088	5,079	4,788	5,324	10,305
기말현금	5,079	4,788	5,324	10,305	13,935

매수 (신규)

목표주가 (신규) 70,000원
현재가 (3/23) 51,500원

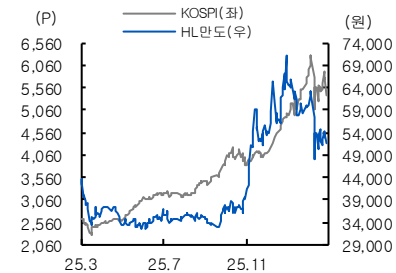
KOSPI (3/23)	5,405.75pt
시가총액	2,418십억원
발행주식수	46,957천주
액면가	1,000원
52주 최고가	71,400원
최저가	32,650원
60일 일평균거래대금	84십억원
외국인 지분율	12.6%
배당수익률 (2025.12월)	1.2%

주주구성	
에이치엘홀딩스 외 4 인	30.26%
국민연금공단	13.05%

주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	-7%	-6%	-38%
절대기준	-14%	46%	28%

	현재	직전	변동
투자의견	매수	-	신규
목표주가	70,000	-	신규
EPS(25)	3,102	-	신규
EPS(26)	4,412	-	신규

HL만도 상대주가 (%)



HL만도 (204320)

로보택시와 로봇 둘다 드루와

2026년, 보수적 가이던스지만 여전히 성장한다

HL만도의 2026년 매출액 9조 8,550억원(YoY +4.2%), 영업이익 4,213억원(YoY +18.0%), OPM 4.3%(YoY +0.5%p)로 전망한다. 주요 지역별 매출액은 한국 3조 2,480억원(YoY +2.6%), 중국 2조 1,250억원(YoY +3.8%), 북미 2조 5,970억원(YoY +7.4%), 인도 9,680억원(YoY +4.7%)로 예상한다.

로봇 관련 본격 매출 발생은 28~30년 기대

HL만도의 2026년 매출액 가이던스는 YoY +1.5%로 보수적인 이유는 글로벌 OEM 생산 둔화와 EV 투자 축소 영향으로 풀이되는 만큼, 단기적인 본업의 실적 모멘텀은 좋지 않은 것은 사실이다. 다만, 글로벌 휴머노이드 및 로봇 시장은 개화를 앞두고 있으며 주요 로보틱스 기업들의 PoC는 28년~30년에 시작될 전망이다. 동사는 기존 자동차 사시 및 전장 기술을 기반으로 4족 보행 로봇 액츄에이터 사업을 진행하고 있으며 휴머노이드형 액츄에이터 수주는 아직 없으나, 동사의 레퍼런스 와 기존에 쌓아온 기술력을 바탕으로 휴머노이드 시장도 진출할 것으로 기대한다. 단기적인 본업 실적 모멘텀은 좋지 않지만 곧 개화될 휴머노이드 시장으로 인해 로보틱스 관련된 매출 발생은 28~30년에 본격적으로 발생할 것으로 기대되는 만큼 동사를 보는 시각은 중장기적으로 보는 것이 타당하다 판단한다.

투자의견 매수, 목표주가 70,000원 제시

HL만도에 대한 투자의견은 매수, 목표주가는 70,000원으로 제시하며 커버리지를 시작한다. 중장기 매출액 가이던스를 2024년 8.8조원에서 2030년 14.1조원(CAGR +8%) 제시한바 있으며, 로보틱스 매출액이 반영되지 않은 가이던스인 만큼 더 높은 성장이 가능하다 판단한다.

(단위:십억원,배)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	8,393	8,848	9,455	9,855	10,192
영업이익	279	359	357	421	489
세전이익	226	265	246	378	472
지배주주순이익	136	130	146	207	263
EPS(원)	2,887	2,767	3,102	4,412	5,594
증가율(%)	37.9	-4.2	12.1	42.2	26.8
영업이익률(%)	3.3	4.1	3.8	4.3	4.8
순이익률(%)	1.8	1.8	1.9	2.9	3.5
ROE(%)	6.2	5.5	5.8	8.0	9.4
PER	13.6	14.7	18.9	12.2	9.6
PBR	0.8	0.8	1.1	0.9	0.9
EV/EBITDA	5.8	5.3	6.3	5.4	4.6

자료: Company data, IBK투자증권 예상

표 30. HL만도 실적 비교

(단위: 십억원, %)	1Q26F	1Q25	4Q25	1Q26 Con	YoY	QoQ	vs Con
매출액	2,358	2,271	2,462	2,362	-3.7%	4.4%	0.2%
영업이익	96	79	79	93	-18.1%	-17.6%	-4.0%
OPM(%)	4.1%	3.4%	3.2%	3.9%	0.6%p	0.9%p	0.2%p

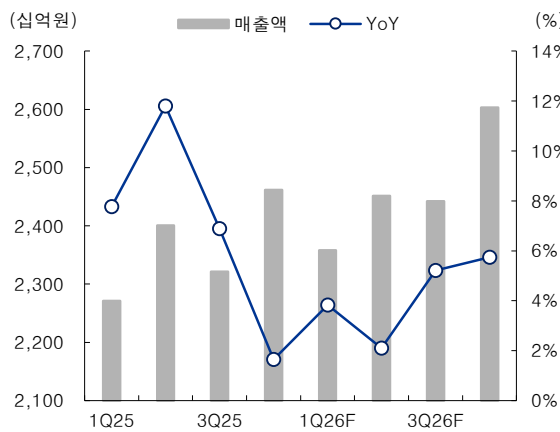
자료: HL만도, IBK투자증권

표 31. HL만도의 실적 추이 및 전망

(단위, 십억원)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26F	2Q26F	3Q26F	4Q26F	2025	2026F	2027F
매출액	2,271	2,401	2,321	2,462	2,358	2,451	2,442	2,603	9,455	9,855	10,192
한국	760	821	784	799	789	820	780	859	3,165	3,248	3,316
중국	444	486	503	615	457	501	544	623	2,048	2,125	2,182
북미	596	638	597	586	640	662	650	644	2,417	2,597	2,688
인도	243	226	216	241	245	233	246	245	925	968	1,046
유럽	201	204	187	188	199	206	188	203	779	796	841
기타	27	26	35	32	28	29	34	29	121	120	120
QoQ	-6.2%	5.7%	-3.3%	6.0%	-4.2%	4.0%	-0.4%	6.6%			
YoY	7.8%	11.8%	6.9%	1.6%	3.8%	2.1%	5.2%	5.7%	6.9%	4.2%	3.4%
영업이익	79.2	104.1	94.2	79.7	96.7	110.3	105.0	109.3	357.1	421.3	489.2
OPM	3.5%	4.3%	4.1%	3.2%	4.1%	4.5%	4.3%	4.2%	3.8%	4.3%	4.8%
QoQ	-28.7%	31.5%	-9.6%	-15.4%	21.3%	14.1%	-4.8%	4.1%			
YoY	4.7%	16.2%	14.1%	-28.2%	22.1%	6.0%	11.5%	37.2%	-0.5%	18.0%	16.1%

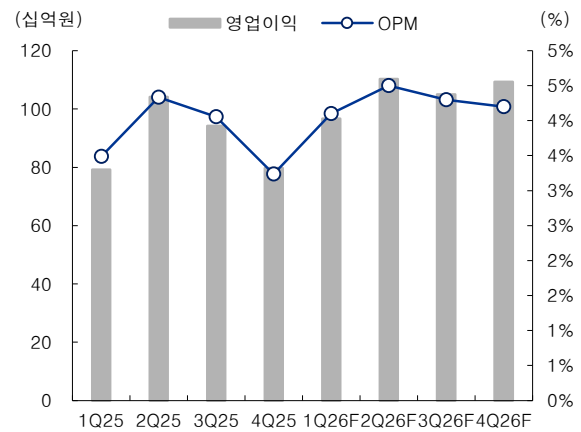
자료: HL만도, IBK투자증권

그림 29. HL만도 분기별 매출액 및 YoY 추이



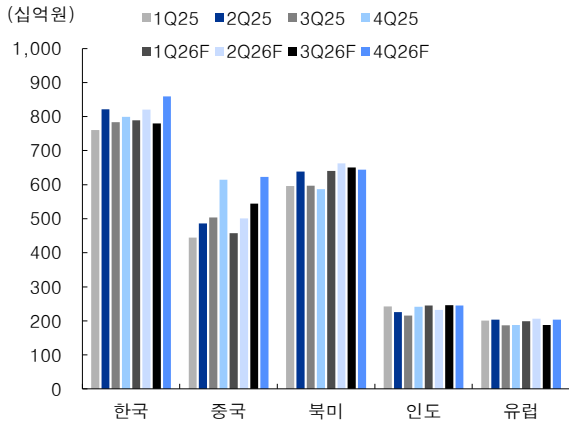
자료: HL만도, IBK투자증권

그림 30. HL만도 분기별 영업이익 및 OPM 추이



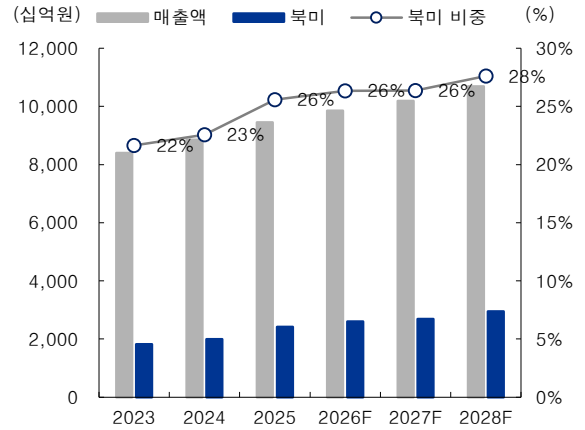
자료: HL만도, IBK투자증권

그림 31. HL만도 분기별 부문별 매출액 추이



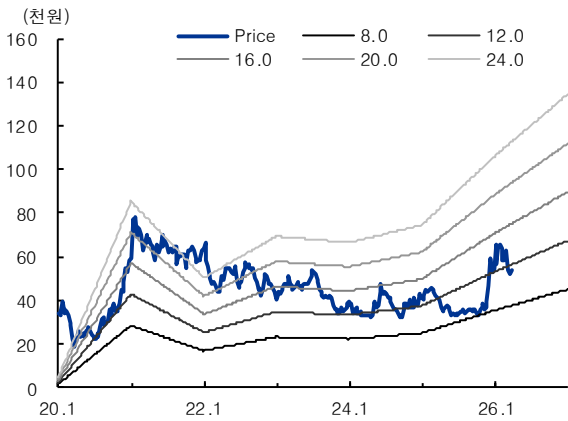
자료: HL만도, IBK투자증권

그림 32. HL만도 연도별 북미 지역 및 비중 추이



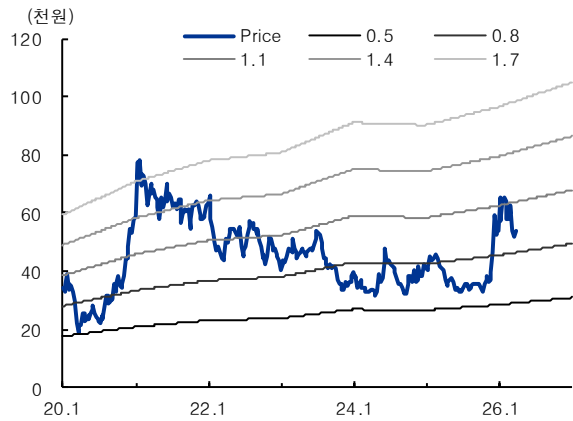
자료: HL만도, IBK투자증권

그림 33. HL만도 12MF PER



자료: HL만도, IBK투자증권

그림 34. HL만도 12MF PBR



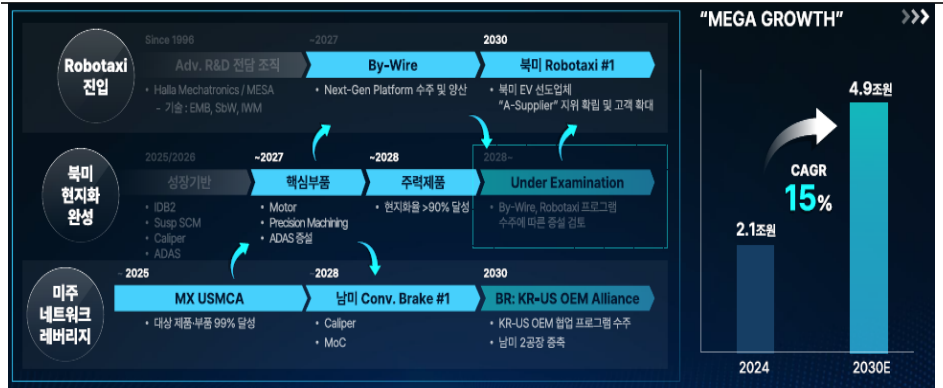
자료: HL만도, IBK투자증권

표 32. HL만도 목표주가 산출

항목	적정가치	비고
EPS(원)	4,412	2026년 EPS 당사 추정치
Target Multiple(배)	16	ADAS, 샤시 부품업체 Peer 평균 멀티플
적정주가	70,597	
목표주가	70,000	
현재주가	51,500	2026-3-23 기준
Upside	35.9%	

자료: IBK투자증권

그림 35. HL만도 중장기 미주 락인 전략



자료: HL만도, IBK투자증권

그림 36. HL만도 로보틱스 사업 내재 역량



자료: HL만도, IBK투자증권

그림 37. HL만도 로봇 액츄에이터 사업 추진 로드맵



자료: HL만도, IBK투자증권

HL만도 (204320)

포괄손익계산서

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	8,393	8,848	9,455	9,855	10,192
증가율(%)	11.7	5.4	6.9	4.2	3.4
매출원가	7,263	7,525	8,011	8,370	8,660
매출총이익	1,130	1,323	1,444	1,484	1,532
매출총이익률 (%)	13.5	15.0	15.3	15.1	15.0
판매비	851	964	1,087	1,063	1,043
판매비율(%)	10.1	10.9	11.5	10.8	10.2
영업이익	279	359	357	421	489
증가율(%)	12.6	28.5	-0.5	18.0	16.1
영업이익률(%)	3.3	4.1	3.8	4.3	4.8
순금융손익	-54	-82	-68	-54	-40
이자손익	-70	-84	20	26	40
기타	16	2	-88	-80	-80
기타영업외손익	3	-6	-41	13	26
중속/관계기업손익	-3	-5	-2	-2	-3
세전이익	226	265	246	378	472
법인세	71	107	71	93	116
법인세율	31.4	40.4	28.9	24.6	24.6
계속사업이익	155	158	175	285	356
중단사업손익	0	0	0	0	0
당기순이익	155	158	175	285	356
증가율(%)	30.7	2.4	10.7	62.5	24.8
당기순이익률 (%)	1.8	1.8	1.9	2.9	3.5
지배주주당기순이익	136	130	146	207	263
기타포괄이익	-16	205	-33	0	0
총포괄이익	139	363	143	285	356
EBITDA	601	694	729	764	827
증가율(%)	2.4	15.5	5.0	4.9	8.2
EBITDA마진율(%)	7.2	7.8	7.7	7.8	8.1

투자지표

(12월 결산)	2023	2024	2025	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	2,887	2,767	3,102	4,412	5,594
BPS	47,505	53,635	53,099	56,811	61,706
DPS	600	700	700	700	700
밸류에이션(배)					
PER	13.6	14.7	18.9	12.2	9.6
PBR	0.8	0.8	1.1	0.9	0.9
EV/EBITDA	5.8	5.3	6.3	5.4	4.6
성장성지표(%)					
매출증가율	11.7	5.4	6.9	4.2	3.4
EPS증가율	37.9	-4.2	12.1	42.2	26.8
수익성지표(%)					
배당수익률	1.5	1.7	1.2	1.3	1.3
ROE	6.2	5.5	5.8	8.0	9.4
ROA	2.5	2.4	2.5	3.9	4.5
ROIC	4.7	4.5	4.6	7.4	9.5
안정성지표(%)					
부채비율(%)	166.8	163.8	166.1	160.4	151.9
순차입금 비율(%)	64.8	60.3	62.4	45.7	28.7
이자보상배율(배)	2.9	3.2	0.0	0.0	0.0
활동성지표(배)					
매출채권회전율	5.5	4.9	4.7	4.9	5.0
재고자산회전율	12.0	11.3	11.2	11.4	11.5
총자산회전율	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3

*주당지표 및 밸류에이션은 지배주주순익 및 지배주주지분 기준

재무상태표

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
유동자산	3,265	3,677	3,716	4,242	4,816
현금및현금성자산	615	536	564	1,022	1,573
유가증권	16	19	19	20	21
매출채권	1,579	2,020	2,020	2,042	2,041
재고자산	734	838	852	882	894
비유동자산	3,022	3,375	3,358	3,338	3,327
유형자산	2,176	2,410	2,456	2,446	2,445
무형자산	197	220	290	258	231
투자자산	278	235	217	220	222
자산총계	6,287	7,052	7,074	7,580	8,143
유동부채	2,636	2,900	3,179	3,323	3,436
매입채무및기타채무	1,162	1,449	1,418	1,500	1,558
단기차입금	173	233	478	508	539
유동성장기부채	831	651	706	706	706
비유동부채	1,295	1,479	1,236	1,347	1,474
사채	419	648	598	598	598
장기차입금	622	527	367	467	587
부채총계	3,931	4,379	4,415	4,670	4,910
지배주주지분	2,231	2,519	2,493	2,668	2,898
자본금	47	47	47	47	47
자본잉여금	603	603	603	603	603
자본조정등	205	207	8	8	8
기타포괄이익누계액	223	424	398	398	398
이익잉여금	1,153	1,237	1,348	1,522	1,752
비지배주주지분	125	154	165	243	336
자본총계	2,356	2,673	2,658	2,910	3,233
비이자부채	1775	2213	2173	2298	2387
총차입금	2,156	2,166	2,242	2,372	2,523
순차입금	1,526	1,611	1,659	1,330	929

현금흐름표

(십억원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	429	435	442	730	800
당기순이익	155	158	175	285	356
비현금성 비용 및 수익	453	532	547	386	355
유형자산감가상각비	290	302	332	311	310
무형자산상각비	32	33	40	32	27
운전자본변동	-96	-163	-136	33	49
매출채권등의 감소	-102	-202	-56	-22	1
재고자산의 감소	-60	-41	-22	-30	-12
매입채무등의 증가	198	241	-66	82	58
기타 영업현금흐름	-83	-92	-144	26	40
투자활동 현금흐름	-322	-397	-457	-339	-338
유형자산의 증가(CAPEX)	-338	-310	-284	-300	-310
유형자산의 감소	5	3	7	0	0
무형자산의 감소(증가)	-75	-50	-111	0	0
투자자산의 감소(증가)	51	0	0	-3	-2
기타	35	-40	-69	-36	-26
재무활동 현금흐름	18	-177	-8	67	90
차입금의 증가(감소)	285	196	105	100	120
자본의 증가	0	0	0	0	0
기타	-267	-373	-113	-33	-30
기타 및 조정	-2	60	51	0	0
현금의 증가	123	-79	28	458	552
기초현금	492	615	536	564	1,022
기말현금	615	536	564	1,022	1,573

매수 (유지)

목표주가 (상향) 500,000원
현재가 (3/23) 395,000원

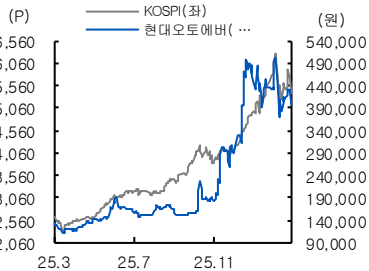
KOSPI (3/23) 5,405.75pt
시가총액 10,832십억원
발행주식수 27,424천주
액면가 500원
52주 최고가 505,000원
최저가 110,100원
60일 일평균거래대금 166십억원
외국인 지분율 1.8%
배당수익률 (2025F) 0.9%

주주구성
현대자동차 외 3 인 75.29%
국민연금공단 8.22%

주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	-2%	54%	46%
절대기준	-9%	139%	199%

	현재	직전	변동
투자의견	매수	매수	-
목표주가	500,000	230,000	▲
EPS(25)	7,037	7,094	▼
EPS(26)	7,143	8,850	▼

현대자동차 상대주가 (%)



현대오토에버 (307950)

SI와 로봇의 힘이 들어온다

2026년 4.5조원의 보수적 가이드라인 제시

현대오토에버의 2026년 매출액 4조 6,620억원(YoY +9.6%), 영업이익 2,514억원(YoY -1.5%), OPM 5.4%(YoY -0.6%p)로 전망한다. 부문별 매출액은 SI 2조 280억원(YoY +22.4%), ITO 1조 7,800억원(YoY +1.2%), 차량SW 8,540억원(YoY +3.1%)로 예상한다.

자동차 경쟁력의 축은 SI 기반 운영체제로 이동 중

현대차 그룹은 자동차를 중심으로 데이터, 소프트웨어, 공장, 로봇을 하나의 구조로 묶을 수 있는 몇 안 되는 유니크한 산업 플레이어다. 글로벌 제조 거점, 그룹 내 부품 및 소프트웨어 계열사, 그리고 BD라는 로봇 자산과 5만장 GPU로 구성된 데이터센터까지 단순 제조 기업이러기보다 현실 세계의 물리 시스템을 동시에 운영하고 연결할 수 있는 복합적 플레이어에 가깝다. 자동차 산업의 경쟁축이 차량 기계 완성도와 생산능력 중심에서 데이터, 소프트웨어, 컴퓨팅, 그리고 실제 물리 환경에 대한 적용 역량으로 이동하고 있다. 얼마나 많은 데이터를 확보하고 이를 소프트웨어와 AI 기반 운영체제로 전환이 중요해지는 상황 속 그룹 사 내 이 역할을 담당하고 있는 현대오토에버의 수혜가 전망된다.

투자의견 매수 유지, 목표주가 500,000원 상향

현대오토에버에 대한 투자의견은 매수, 목표주가는 500,000원으로 상향한다. SI 매출이 본격적으로 시작될 27년 EPS에 과거 Target P/E 최상단을 적용하여 산출했다. 현대차그룹의 SDV 전환은 27년, 로봇 사업은 28년부터 본격화될 예정인 만큼 SI 부문 매출 비중도 26년 39%, 27년 43%, 28년 52%를 달성할 것으로 전망한다.

(단위:십억원,배)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	3,065	3,714	4,252	4,662	6,110
영업이익	181	224	255	251	397
세전이익	182	227	257	262	410
지배주주순이익	138	171	193	196	306
EPS(원)	5,023	6,228	7,037	7,143	11,147
증가율(%)	20.9	24.0	13.0	1.5	56.1
영업이익률(%)	5.9	6.0	6.0	5.4	6.5
순이익률(%)	4.6	4.7	4.7	4.3	5.1
ROE(%)	9.0	10.4	10.9	10.2	14.4
PER	42.1	20.2	47.2	60.3	38.6
PBR	3.7	2.0	4.9	5.9	5.2
EV/EBITDA	16.9	7.8	22.0	31.1	22.0

자료: Company data, IBK투자증권 예상

표 33. 현대오트모에버 실적 비교

(단위: 십억원, %)	1Q26F	1Q25	4Q25	1Q26 Con	YoY	QoQ	vs Con
매출액	940	833	1,323	943	-11.4%	40.7%	0.4%
영업이익	47.9	26.7	76.5	49	-44.3%	59.5%	1.6%
OPM(%)	5.10%	3.21%	5.78%	5.16%	1.9%p	-0.7%p	-0.1%p

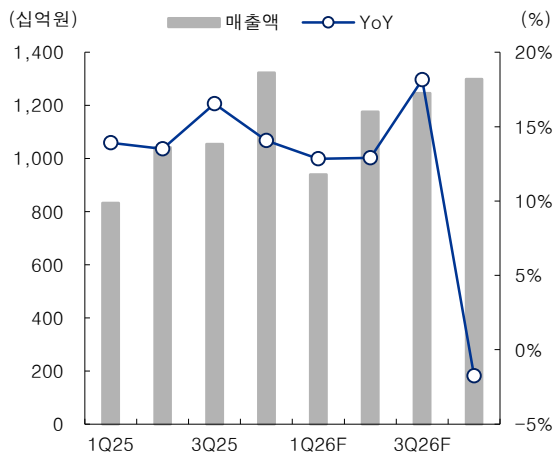
자료: 현대오트모에버, IBK투자증권

표 34. 현대오트모에버 실적 추이 및 전망

(단위, 십억원)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26F	2Q26F	3Q26F	4Q26F	2025	2026F	2027F
매출액	833	1,042	1,054	1,323	940	1,176	1,246	1,299	4,252	4,662	6,110
SI	300	388	421	549	381	488	541	618	1,657	2,028	3,201
ITO	341	424	435	567	358	472	489	461	1,767	1,780	2,017
차량SW	192	230	198	207	201	217	216	220	828	854	892
QoQ	-28.2%	25.1%	1.2%	25.5%	-28.9%	25.2%	5.9%	4.3%			
YoY	13.9%	13.5%	16.5%	14.1%	12.8%	12.9%	18.2%	-1.8%	14.5%	9.6%	31.1%
GPM	8.4%	11.8%	11.0%	10.3%	10.9%	10.6%	10.4%	10.5%	10.5%	10.6%	10.3%
SI	5.1%	10.1%	12.7%	9.3%	10.6%	10.8%	10.1%	10.4%	9.6%	10.5%	10.2%
ITO	8.1%	9.2%	9.5%	8.9%	9.1%	9.1%	9.0%	9.0%	9.0%	9.0%	8.8%
차량SW	14.1%	19.3%	10.6%	14.7%	14.7%	13.2%	14.1%	13.9%	15.4%	13.9%	13.6%
영업이익	26.7	81.4	70.8	76.5	47.9	63.5	69.8	70.2	255.3	251.4	397.1
OPM	3.2%	7.8%	6.7%	5.8%	5.1%	5.4%	5.6%	5.4%	6.0%	5.4%	6.5%
QoQ	-63.2%	204.6%	-13.0%	8.1%	-37.3%	32.5%	9.8%	0.6%			
YoY	-13.1%	18.7%	34.8%	5.3%	79.5%	-21.9%	-1.4%	-8.2%	13.8%	-1.5%	58.0%

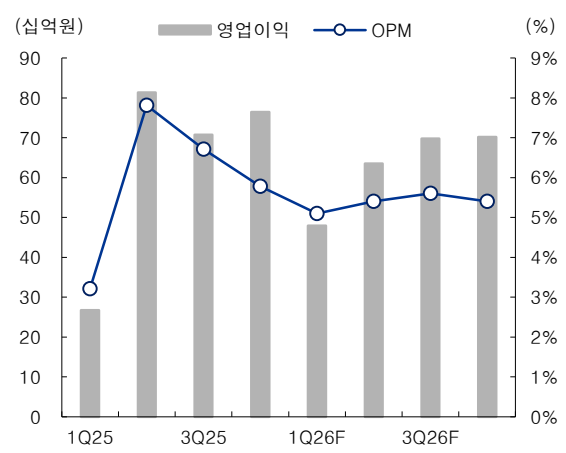
자료: 현대오트모에버, IBK투자증권

그림 38. 현대오트모에버 분기별 매출액 및 YoY 추이



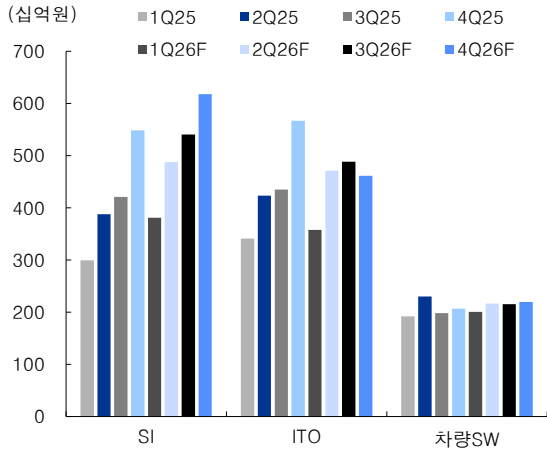
자료: 현대오트모에버, IBK투자증권

그림 39. 현대오트모에버 분기별 영업이익 및 OPM 추이



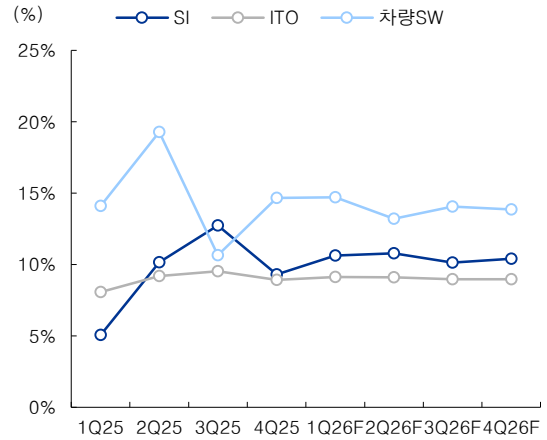
자료: 현대오트모에버, IBK투자증권

그림 40. 현대오토에버 부문별 매출액 추이



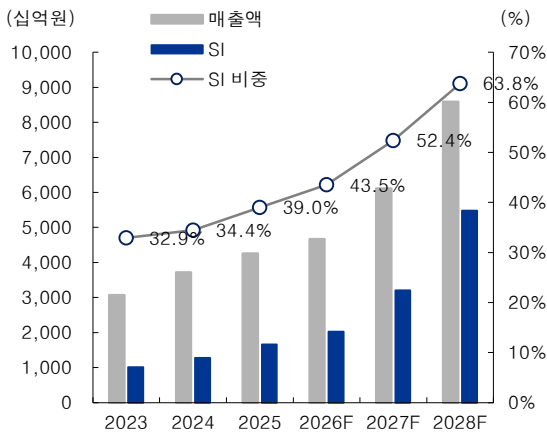
자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 41. 현대오토에버 부문별 GPM 추이



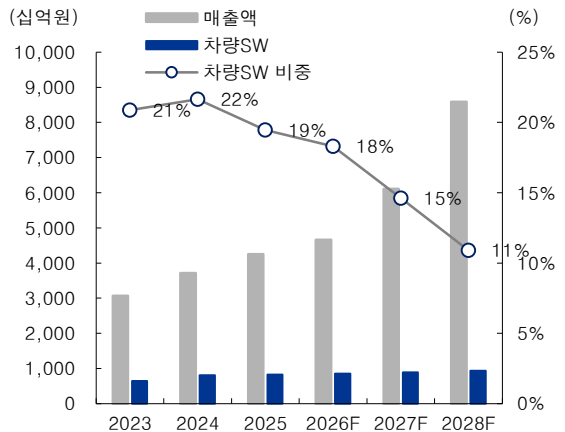
자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 42. 현대오토에버 연도별 SI 매출 비중 추이



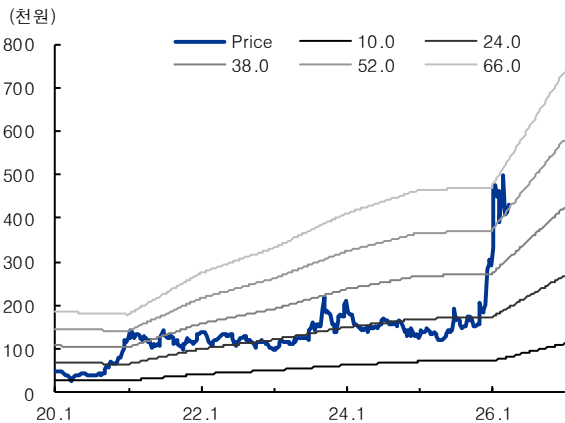
자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 43. 현대오토에버 연도별 차량 SW 매출 비중 추이



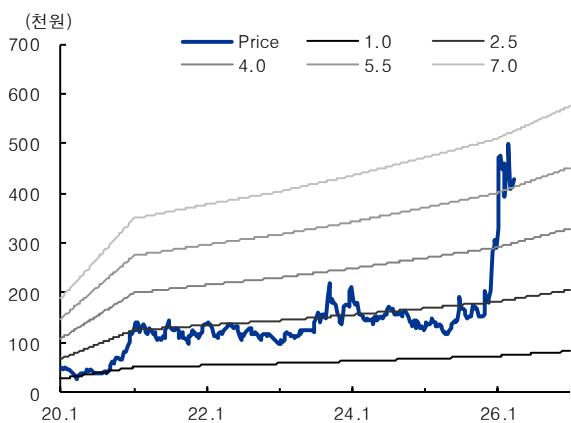
자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 44. 현대오토에버 12MF PER



자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 45. 현대오토에버 12MF PBR



자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 46. 현대오토에버 SDx(SW-Defined everything)



자료: 현대오토에버, IBK투자증권

그림 47. 현대오토에버 Automotive SW



자료: 현대오토에버, IBK투자증권

표 35. 현대오토에버 목표주가 산출

항목	적정가치	비고
EPS(원)	11,147	2027년 EPS 당사 추정치(2027년부터 본격 SI 성장)
Target Multiple(배)	45	Historical Max Value
적정주가	501,633	
목표주가	500,000	
현재주가	395,000	2026-03-23 기준
Upside	26.6%	

자료: IBK투자증권

현대오토에버 (307950)

포괄손익계산서

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	3,065	3,714	4,252	4,662	6,110
증가율(%)	11.3	21.2	14.5	9.6	31.1
매출원가	2,726	3,319	3,807	4,169	5,483
매출총이익	339	395	446	492	626
매출총이익률 (%)	11.1	10.6	10.5	10.6	10.2
판매비	158	170	190	241	229
판매비율(%)	5.2	4.6	4.5	5.2	3.7
영업이익	181	224	255	251	397
증가율(%)	27.4	23.7	13.8	-1.5	58.0
영업이익률(%)	5.9	6.0	6.0	5.4	6.5
순금융손익	22	17	6	5	6
이자손익	22	17	0	0	0
기타	0	0	6	5	6
기타영업외손익	-17	-10	-2	6	7
종속/관계기업손익	-5	-4	-2	0	0
세전이익	182	227	257	262	410
법인세	41	51	59	62	97
법인세율	22.5	22.5	23.0	23.7	23.7
계속사업이익	140	175	198	201	313
중단사업손익	0	0	0	0	0
당기순이익	140	175	198	201	313
증가율(%)	20.8	24.9	13.0	1.4	56.0
당기순이익률 (%)	4.6	4.7	4.7	4.3	5.1
지배주주당기순이익	138	171	193	196	306
기타포괄이익	-5	-3	-3	0	0
총포괄이익	135	172	195	201	313
EBITDA	306	366	391	358	504
증가율(%)	19.8	19.4	7.0	-8.4	40.7
EBITDA마진율(%)	10.0	9.9	9.2	7.7	8.2

투자지표

(12월 결산)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	5,023	6,228	7,037	7,143	11,147
BPS	57,611	62,187	67,405	72,768	82,135
DPS	1,430	1,780	1,780	1,780	1,780
밸류에이션(배)					
PER	42.1	20.2	47.2	60.3	38.6
PBR	3.7	2.0	4.9	5.9	5.2
EV/EBITDA	16.9	7.8	22.0	31.1	22.0
성장성지표(%)					
매출증가율	11.3	21.2	14.5	9.6	31.1
EPS증가율	20.9	24.0	13.0	1.5	56.1
수익성지표(%)					
배당수익률	0.7	1.4	0.9	0.9	0.9
ROE	9.0	10.4	10.9	10.2	14.4
ROA	5.1	5.7	5.7	5.5	7.6
ROIC	18.0	20.1	19.0	18.0	26.6
안정성지표(%)					
부채비율(%)	78.5	93.6	92.0	83.7	98.2
순차입금 비율(%)	-39.3	-35.8	-27.8	-34.4	-33.2
이자보상배율(배)	29.9	20.1	0.0	0.0	0.0
활동성지표(배)					
매출채권회전율	4.3	4.2	3.9	4.0	4.5
재고자산회전율	486.7	893.0	1,196.3	1,296.7	1,457.9
총자산회전율	1.1	1.2	1.2	1.3	1.5

*주당지표 및 밸류에이션은 지배주주순이익 및 지배주주지분 기준

재무상태표

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
유동자산	1,834	2,215	2,362	2,506	3,162
현금및현금성자산	483	382	192	375	279
유가증권	300	410	461	453	613
매출채권	765	1,000	1,163	1,142	1,545
재고자산	5	3	4	4	5
비유동자산	1,009	1,134	1,241	1,221	1,382
유형자산	113	184	177	198	215
무형자산	546	544	532	499	474
투자자산	42	53	47	47	47
자산총계	2,843	3,350	3,603	3,727	4,543
유동부채	923	1,242	1,289	1,267	1,713
매입채무및기타채무	312	431	398	391	529
단기차입금	0	0	0	0	0
유동성장기부채	0	50	0	0	0
비유동부채	328	377	437	432	538
사채	50	0	0	0	0
장기차입금	0	0	0	0	0
부채총계	1,251	1,619	1,727	1,698	2,250
자본총계	1,592	1,731	1,876	2,028	2,293
자본금	14	14	14	14	14
자본잉여금	773	773	773	773	773
자본조정등	0	0	0	0	0
기타포괄이익누계액	4	18	13	13	13
이익잉여금	789	901	1,049	1,196	1,453
비지배주주지분	12	25	28	33	40
자본총계	1,592	1,731	1,876	2,028	2,293
비이자부채	1094	1446	1596	1567	2119
총차입금	157	173	131	131	131
순차입금	-625	-620	-522	-697	-761

현금흐름표

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	209	256	98	310	154
당기순이익	140	175	198	201	313
비현금성 비용 및 수익	184	229	188	96	94
유형자산감가상각비	72	85	87	74	82
무형자산상각비	53	57	50	33	25
운전자본변동	-93	-121	-263	13	-254
매출채권등의 감소	-91	-216	-175	21	-402
재고자산의 감소	3	1	0	0	-1
매입채무등의 증가	-11	82	-44	-7	138
기타 영업현금흐름	-22	-27	-25	0	1
투자활동 현금흐름	-180	-275	-399	-69	-615
유형자산의 증가(CAPEX)	-25	-85	-82	-95	-100
유형자산의 감소	0	0	0	0	0
무형자산의 감소(증가)	-37	-58	-43	0	0
투자자산의 감소(증가)	-9	-12	-2	0	0
기타	-109	-120	-272	26	-515
재무활동 현금흐름	-110	-90	115	-58	366
차입금의 증가(감소)	0	0	0	0	0
자본의 증가	0	0	0	0	0
기타	-110	-90	115	-58	366
기타 및 조정	4	9	-4	0	0
현금의 증가	-77	-100	-190	183	-95
기초현금	560	483	382	192	375
기말현금	483	382	192	375	279

Compliance Notice

동 자료에 게재된 내용들은 외부의 압력이나 부당한 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성되었음을 확인합니다.
 동 자료는 기관투자자 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
 동 자료는 조사분석자료 작성에 참여한 외부인(계열회사 및 그 임직원등)이 없습니다.
 조사분석 담당자 및 배우자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
 동 자료에 언급된 종목의 지분을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
 당사는 상기 명시한 사항 외 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다.

종목명	담당자	담당자(배우자) 보유여부		1%이상 보유여부	유가증권 발행관련	계열사 관계여부	공개매수 사무취급	IPO	회사채 지급보증	중대한 이해관계	M&A 관련
		수량	취득가								
해당 사항 없음											

투자이건 안내 (투자기간 12개월)

종목 투자이건 (절대수익률 기준)			
매수 15% 이상	Trading Buy (중립) 0%~15%	중립 -15%~0%	축소 -15% 이상 하락
업종 투자이건 (상대수익률 기준)			
비중확대 +10% ~	중립 -10% ~ +10%	비중축소 ~ -10%	

투자등급 통계 (2025.01.01~2025.12.31)

투자등급 구분	건수	비율(%)
매수	140	92.1
Trading Buy (중립)	9	5.9
중립	3	2
매도	0	0

최근 2년간 주가 그래프 및 목표주가(대상 시점 1년) 변동 추이

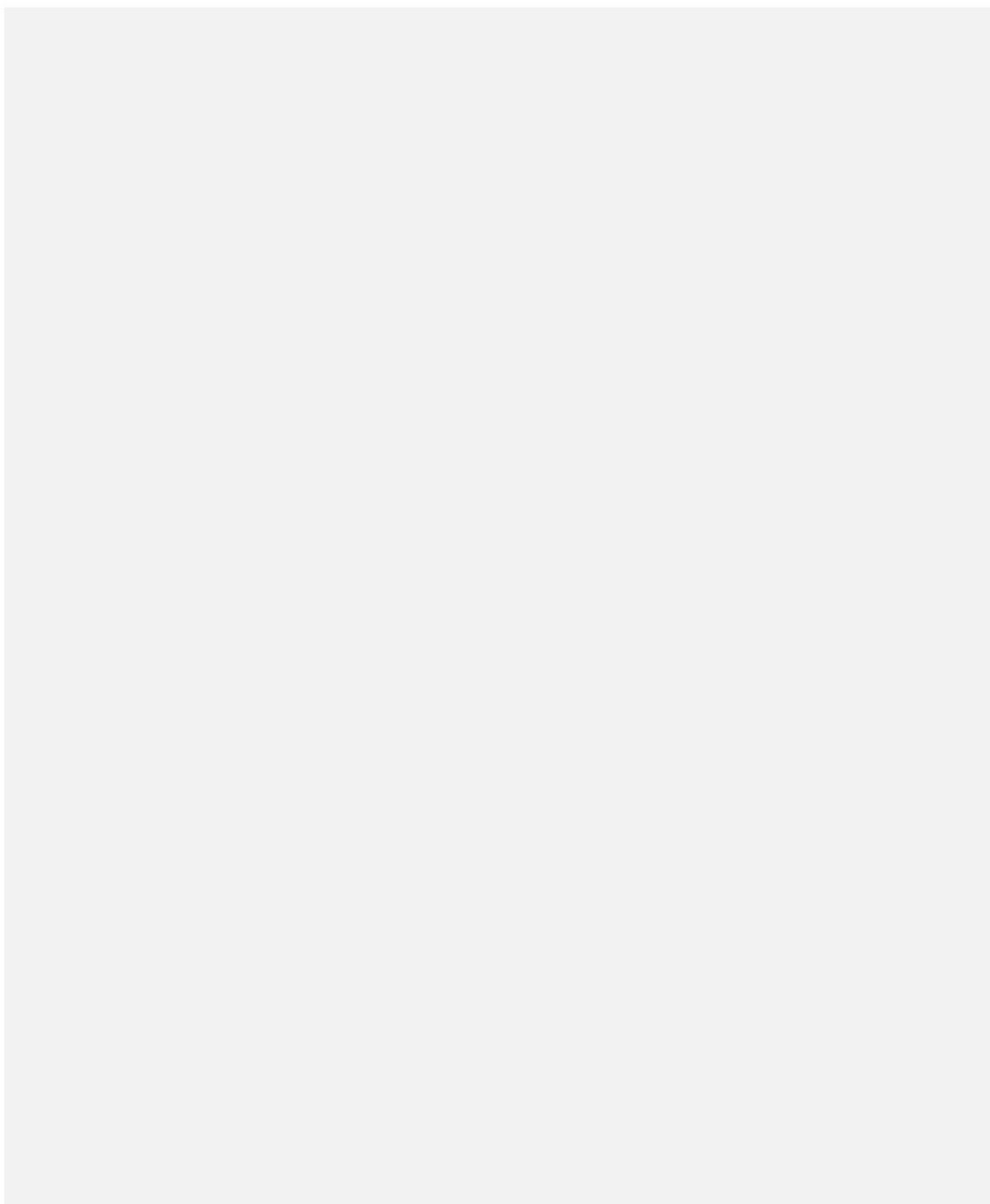
(▲) 매수, (■) Trading Buy (중립), (●) 중립, (◆) 축소, (■) Not Rated / 담당자 변경

현대차	추천일자	투자이건	목표가(원)	괴리율(%)	
				평균	최고/최저
				2024.02.27	매수
	2024.09.10		담당자변경	-	-
	2024.09.13	매수	330,000	-35.81	-21.52
	2025.04.25	매수	260,000	-18.36	1.92
	2025.10.31	매수	310,000	-7.97	18.06
	2026.01.10	매수	430,000	17.70	56.74
	2026.03.24	매수	650,000		

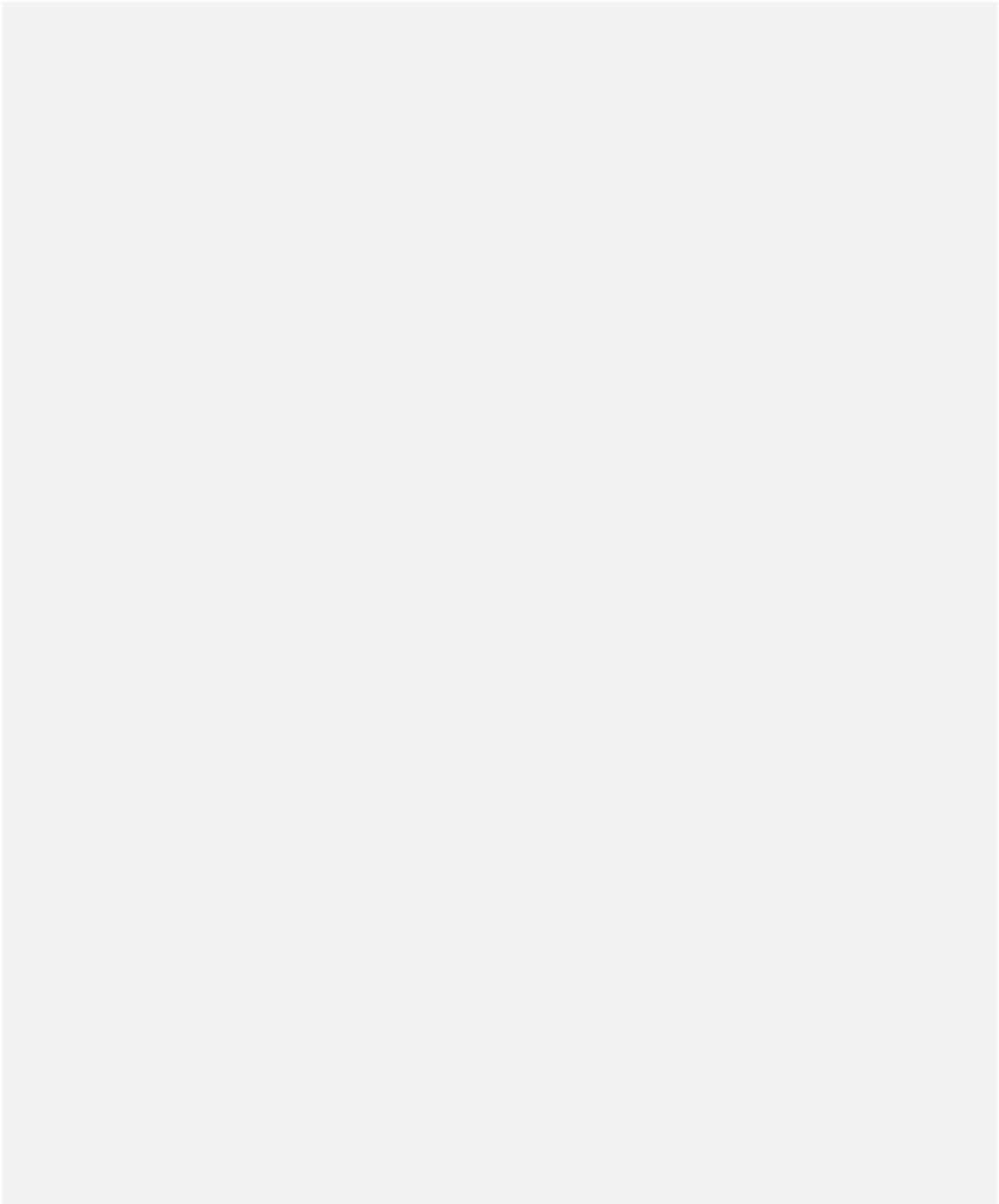
현대모비스	추천일자	투자이건	목표가(원)	괴리율(%)	
				평균	최고/최저
				2024.02.27	매수
	2024.09.10		담당자변경	-	-
	2024.09.13	매수	300,000	-19.05	-12.17
	2025.01.31	매수	330,000	-19.46	-4.70
	2025.07.28	매수	370,000	-14.32	7.97
	2026.01.10	매수	470,000	-4.16	3.72
	2026.01.29	매수	600,000	-27.33	-11.83
	2026.03.24	매수	600,000		

HL만도	추천일자	투자의견	목표가(원)	과리율(%)		
				평균	최고/최저	
<p>(원)</p>	2024.02.27	매수	46,000	-15.81	7.83	
	2025.02.27	1년경과	46,000	-9.36	55.22	
	2026.02.27	1년경과	46,000	15.12	4.35	
	2026.03.23	담당자변경				
	2026.03.24	매수	70,000			
현대오토에버	추천일자	투자의견	목표가(원)	과리율(%)		
<p>(원)</p>	2025.12.01	매수	230,000	71.10	119.57	
	2026.03.24	매수	500,000			

Note



Note





IBKS Research Center

성명	직급	담당업종	전화	이메일
용대인	전무(부문장)	총괄	6915-5400	daeinyong@ibks.com
이승훈	상무대우(본부장)	AI/인터넷/게임	6915-5680	dozed@ibks.com

투자분석부

변준호	연구위원	Strategy	6915-5670	ymaezono@ibks.com
정용택	수석 Economist	Economy	6915-5701	ytjeong0815@ibks.com
김인식	연구위원	자산배분/ETF	6915-5472	kds4539@ibks.com
정형주	연구위원	채권/크레딧	6915-5654	hj.jeong@ibks.com

기간산업분석부

이동욱	연구위원	에너지/소재	6915-5671	treestump@ibks.com
남성현	연구위원	유통·식자재/지주	6915-5672	rockrole@ibks.com
김유혁	연구위원	미디어/엔터/레저	6915-5673	yuhyuk.kim@ibks.com
이현욱	연구위원	자동차/2차전지	6915-5659	hwle1125@ibks.com
오지훈	연구위원	조선/기계	6915-5662	jihoonoh@ibks.com

혁신기업분석부

김운호	연구위원	IT/반도체	6915-5656	unokim88@ibks.com
김태현	연구위원	음식료/유틸리티/통신	6915-5658	kith0923@ibks.com
조경진	연구위원	해외주식	6815-5464	ckjins@ibks.com
조정현	연구위원	건설/부동산	6915-5660	controlh@ibks.com

코스닥리서치센터

이건재	연구위원	소재·부품·장비/스몰캡	6915-5676	geonjaelee83@ibks.com
정이수	연구위원	제약/바이오	6915-5677	ysjeong306@ibks.com
강민구	연구위원	IT/디스플레이/미드·스몰캡	6915-5473	kmg@ibks.com

“국민과 중소기업에 필요한 참 좋은 IBK투자증권”



IBK기업은행 금융그룹
IBK투자증권

서울특별시 영등포구 여의도동 국제금융로 6길 11
대표번호 02-6915-5000
고객지원부 1588-0030, 1544-0050

IBKS Family Office	02) 536-4070	IBK WM센터 대구	053) 752-3535
영업부	02) 6915-2626	IBK WM센터 광주	062) 382-6611
강남센터	02) 2051-5858	IBK WM센터 일산	031) 904-3450
강남역 금융센터	02) 532-0210	IBK WM센터 판교	031) 724-2630
분당센터	031) 705-3600	IBK WM센터 평촌	031) 476-1020
IBK WM센터 강남센트럴	02) 556-4999	IBK WM센터 천안	041) 569-8130
IBK WM센터 목동	02) 2062-3002	IBK WM센터 부산	051) 741-8810
IBK WM센터 도곡	02) 2057-9300	IBK WM센터 창원	055) 282-1650
IBK WM센터 한남동	02) 796-8500	IBK WM센터 울산	052) 271-3050
IBK WM센터 중계동	02) 948-0270	IBK WM센터 시화공단	031) 498-7900
IBK WM센터 반포자이	02) 3481-6900	IBK WM센터 남동산단	032) 822-6200
IBK WM센터 동부이촌동	02) 798-1030		