

Overweight

[자동차/로보틱스]
이상수
2122-9197
sang.su@imfnsec.com

자동차 (Overweight)

현대차그룹 주가 급등: 높아지는 Multiple 상단,
자동차 부문에서의 하단 또한 점검해야 할 때

연초 CES 2026 시즌과 사뭇 다른 최근 현대차그룹의 주가 상승

현대차그룹의 주가가 상당히 강한 모습이다 (5/13 종가 기준 현대차: +9.9%, 기아: +6.6%, 현대모비스 +18.4%, HL만도 +5.1%). 개별 등락 정도에서 알 수 있듯이, 최근 자동차 섹터 주가의 동인은 CES206부터 관찰되기 시작한 Boston Dynamics 내러티브이다. 다만 연초의 자동차 섹터 상승 구간 대비 현대차그룹과 Boston Dynamics의 상관관계가 구체화되고 있어 관련한 주요 내용을 아래와 같이 정리했다.

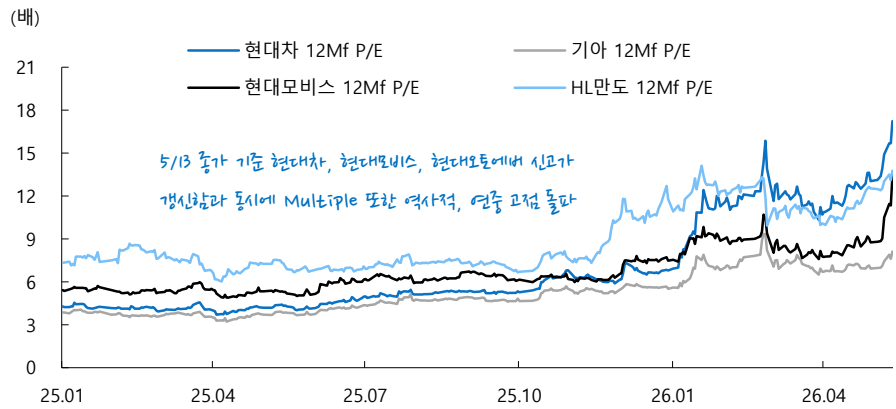
- (1) Boston Dynamics 상장 내러티브 본격화 (소프트뱅크 잔여 지분 매각 기대감)
- (2) 방산 부문으로의 확장성 (육군을 중심으로 Boston Dynamics 제품 공급 본격화)
- (3) 핵심 부품 공급망이 구체화 (경쟁 업체의 양산으로 개발 과정에 속도 붙을 것)

(1) 현대차그룹 주가 급등: Boston Dynamics 상장 내러티브 본격화

첫째, Boston Dynamics 상장 내러티브이다. 2021년 소프트뱅크는 Boston Dynamics 지분 80%를 현대차그룹에게 매각했고, 이와 동시에 Boston Dynamic가 상장되지 않을 경우 해당 지분을 매각할 수 있는 풋옵션 조항이 관련 계약에 포함되었던 걸로 알려진다. 최초 소프트뱅크의 풋옵션 행사 기한은 2025년 6월이었으나, 풋옵션 행사가 이뤄지지 않았다. 소프트뱅크의 풋옵션이란 Boston Dynamics 지분을 매각할 수 있는 권리이고, Boston Dynamics가 상장되지 않는 것은 권리 행사 조건일 뿐이다. Boston Dynamics의 예상 상장 기업 가치가 50조원을 상회하는 상황이었기 때문에, 소프트뱅크가 해당 시점에서 풋옵션 행사를 하지 않았던 것은 사실 당연한 일이었다.

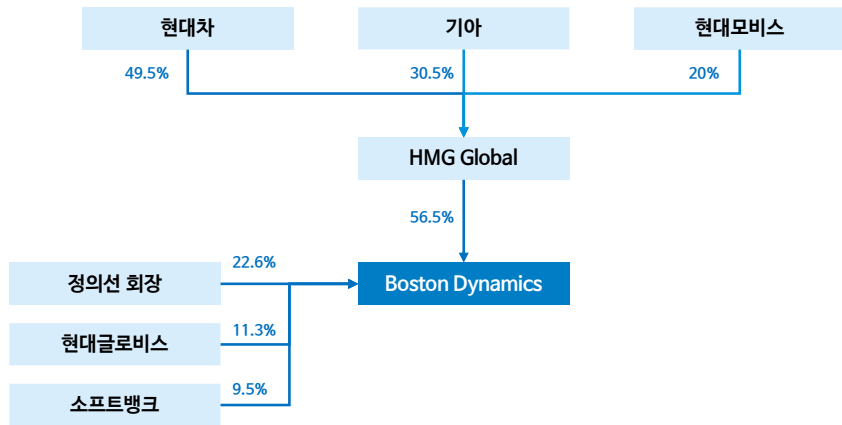
1년의 유예 기간이 주어짐에 따라 올해 6월 다시금 소프트뱅크의 풋옵션 행사 기한이 도래했다. 연초와 달리 시장은 소프트뱅크의 지분 매각 가능성을 높게 점치고 있고, 이는 주요 빅테크 업체들이 인수 과정에 참여할 것이라는 점에 근거한다. 사실 확인이 쉽지 않은 상황이나, 소프트뱅크가 어떤 선택을 해도, Boston Dynamics 상장이라는 내러티브에는 긍정적일 것이다. 만약 풋옵션을 행사하거나 보유 지분을 주요 빅테크 업체에게 매각한다면, 이는 Boston Dynamics 상장 직전 지배구조 개편, 그리고 주요 빅테크 업체와의 협력 강화라는 신호이기 때문이다. 혹 풋옵션을 행사하지 않는다고 해도 이는 소프트뱅크가 Boston Dynamics 상장이 임박했다고 판단했음을 암시한다.

그림1. 현대차그룹 12Mf P/E Multiple 추이



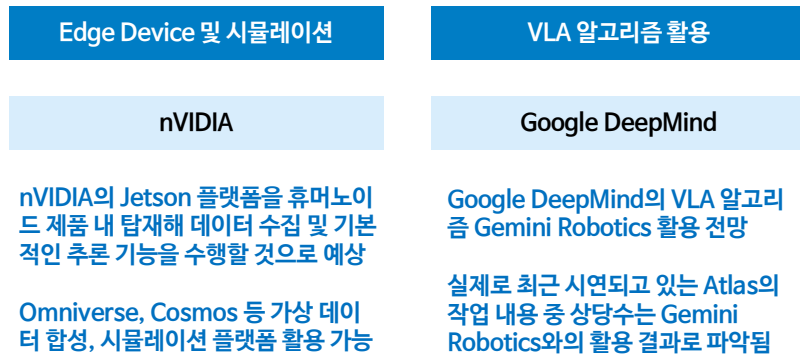
자료: Quantwise, iM증권 리서치본부

그림2. Boston Dynamics 지분 구성



자료: iM증권 리서치본부

그림3. Boston Dynamics 주요 협력 업체



자료: iM증권 리서치본부

(2) 현대차그룹 주가 급등: 방산 부문으로의 확장성

둘째, 방산 부문으로의 확장성이다. 지난 4월 육군이 올해 초 현대차그룹에게 Atlas 공급을 요청했다는 언론 보도가 있었고, 이는 육군이 추진하고 있는 아미타이거 사업의 일환으로 판단된다 (아미타이거 사업: 무인화 장비를 통해 무기 체계 전환을 목표로 하는 육군의 계획). 혹자는 Boston Dynamics는 기본적으로 자사 제품을 군사적인 목적으로 활용하는 것을 반대하고, 현대차그룹 또한 Boston Dynamics 인수 당시 비무기화 서약에 서명했다는 점을 들어 Boston Dynamics의 방산 부문으로의 확장 가능성을 낮게 점친다. 하지만 1) Boston Dynamics의 시작이 DARPA (미국 국방부 산하 고등기획연구원)의 프로젝트인만큼, 이들의 방산 산업으로의 확장성을 배제할 수 없고, 2) 살상 임무를 배제하고 경계, 순찰 등의 업무만을 수행하는 휴머노이드라면 비무기화 방침과 상충되지 않으며, 3) Foundation 등과 같이 방산용 휴머노이드를 개발함과 동시에 양산을 곧 앞두고 있는 업체들이 이미 시장에 등장하고 있어 Atlas는 곧 저변 확대에 나설 것이다.

그림4. 개인화기 파지까지 가능한 Foundation의 MK-1 Phantom



자료: Foundation, iM증권 리서치본부

그림5. DARPA의 프로젝트는 결국 미국의 무기 체계로 연결되었음



자료: iM증권 리서치본부

(2) 현대차그룹 주가 급등: 방산 부문으로의 확장성

육군은 Boston Dynamics의 4족보행로봇 Spot, 현대차 로보틱스랩의 모베드 공급 관련 계약을 빠른 시일 내 현대차그룹과 맺을 것으로 알려진다. 아울러 현대위아가 현대로템에 방산 부문 매각을 검토하고 있는 상황이기 때문에, K2 전자 관련 경쟁력이 현대로템으로 일원화될 전망이다. 즉 비단 Boston Dynamics Atlas 외 4족보행로봇 등 기타 제품의 군납 또한 가능할 뿐 아니라, 상용화 시점 또한 휴머노이드 대비 빠른 가능성이 높다. 이는 현대로템의 방산 부문 경쟁력과 결합되어 '현대차그룹의 방산+로보틱스 경쟁력'이라는 내러티브로 연결되고 있다.

그림6. 육군은 아마타이거 사업의 일환으로 휴머노이드 배치를 고민하고 있는 상황



휴머노이드·피지컬 AI 접목...Army TIGER+ 도약

육군은 20일 미래 전쟁환경 변화와 병력자원 감소에 대응하기 위해 인공지능(AI)·첨단기술 기반 유·무인 복합전투체계 전환을 목표로 로봇병력 추진에 속도를 내고 있다고 밝혔다.

최근 전쟁환경은 도심화·지하 시설화(UFP)·고밀도화되는 양상을 보이고 있으며, 이로 인해 장시간 작전과 고위험 임무 수행에 따른 전투원 부담은 증가하고 있다. 또한 인구구조 변화로 병력자원이 감소하면서 전역 유지와 작전 지속능력 확보가 주요 정책 과제로 부상하고 있다.

육군은 로봇병력은 이러한 변화에 대응해 정찰·경계·작전 지속지원 등 전·병시 임무를 중심으로 적용 우선순위를 설정하고, 지상 로봇을 단계적으로 투입하는 개념이다.

지상로봇 전역화는 전투원 안전 확보와 작전 지속지원 능력 보강으로 이어질 전망이다. 이를 통해 장병들은 전시 생존성을 보장받는 것은 물론 병사에도 위험하고(Dangerous), 어렵고(Difficult), 지루한(Dull) 과업에서 벗어나 핵심 임무 수행에 집중할 수 있을 것으로 기대된다고 육군은 설명했다.

육군은 전시 지상로봇 적용 분야를 △정찰 △경계작전 △화생방 지대 개척 △지하 시설 작전 △화생방 작전 △전투원 능력 보강 △지속지원 등 7개 분야로 구분해 개념 발전을 진행하고 있다. 위험도·

육군첨모총장 주관 로봇 전문가간담회-미래전 대응 정책 수립 박차



김규하(오른쪽 둘째) 육군첨모총장이 2일 계룡대에서 열린 로봇 전문가간담회에서 발언하고 있다.

정찰·경계·화생방 등 7개 분야 적용 전시 임무 활용...병시 의료·물류 지원 출해 전투심형-심층 대상 부대 확대 산·학·연 '국방로봇 클러스터' 구축 "지상전 비대칭 우위 확보 핵심 전략" 김규하 육참총장, 적극 추진 강조

제계를 발전시킨다. 병사에는 경계 취약지역 보완과 감시능력 강화 수단으로 활용하고, 소부대 고속훈련 간 인간-로봇 협업과 자동 정비체계에 적용한다. 아울러 조라·의료·물류·

을 동시에 확보할 수 있다고 평가했다. 병계·정찰, 정소·예초 등 임무부터 단계적으로 적용하고, 실증을 통해 사용자 요구사항을 지속 반영하는 방안도 재언했다.

민간 상용기술 발전도 큰 적용 가능성을 높이고 있다. 자율주행차량은 3차원(3D) 맵핑 기술을 활용해 위성위지확인시스템(GPS) 미수신 환경에서도 운용이 가능해졌으며, 다목적 로봇은 임무 장비 모듈화에 표준화·개연화하는 방향으로 발전하고 있다.

해외에서도 군용 로봇 도입은 가속화하고 있다. 미군은 로봇자율체계(RAS-Robotics and Autonomous Systems) 전략을 발표하고 신속·유연한 획득 정책을 추진 중이다.

미국 밀리터리 테크놀로지 센터의 2023년 미국 병력의 약 3분의 1이 로봇이 될 것으로 전망했다. 영국군 역시 로봇 전투심형과 획득 절차를 개선하고 있다. 중국군은 AI와 내트워크 기술을 결합한 군집 로봇 통제체계 개발을 앞장서고 있다.

육군은 실증 결과와 전문가 의견을 바탕으로 지상로봇 전역화를 '7개분야-신속전역화-역량 확대-기반체계 보완-제도약' 단계로 추진하는 방안을 검토 중이다.

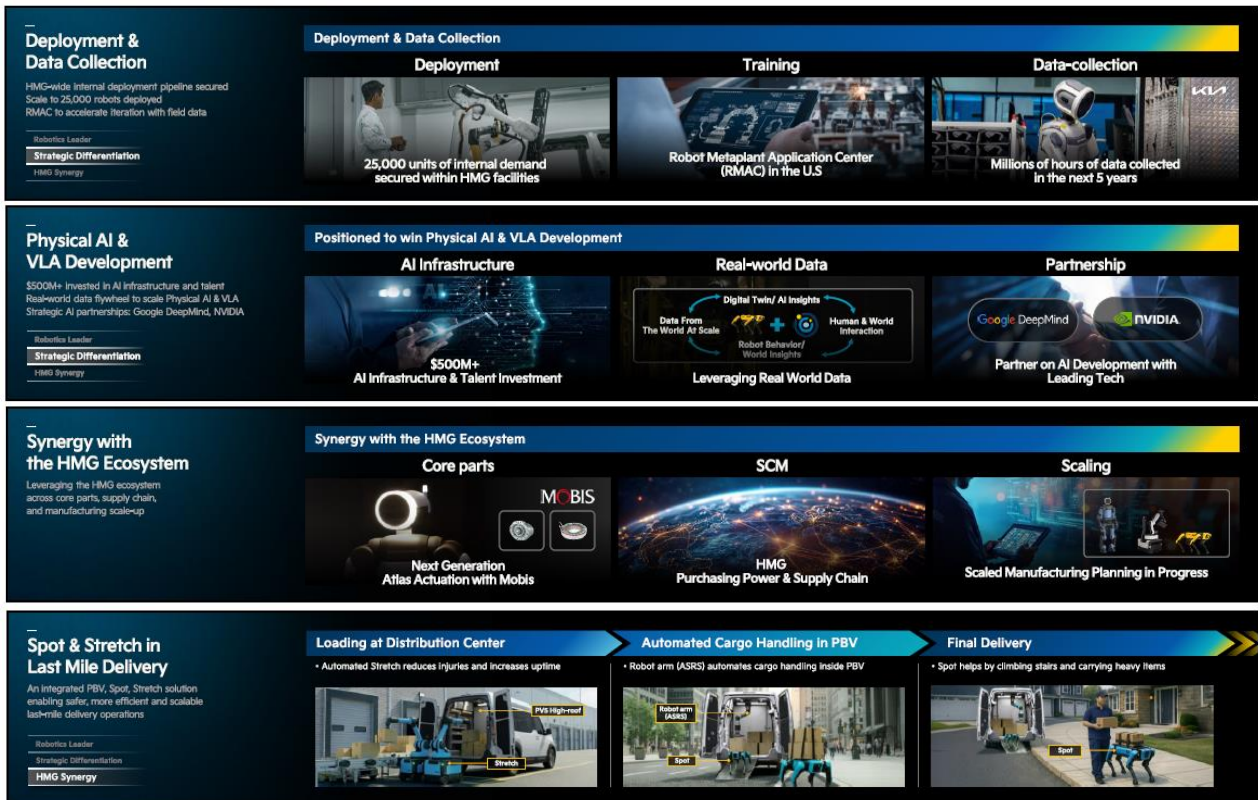
당초 육군은 보병 전투력 향상을 목표로하는 아마 타이거 사업을 집행해온 바 있음. 최근 육군이 Atlas 공급 요청을 했다는 언론 보도 내용 또한 아마 타이거 사업의 일환으로 해석할 수 있음.

자료: IM증권 리서치본부

(3) 현대차그룹 추가 급등: 핵심 부품 공급망이 구체화

셋째, 핵심 부품 공급망이 구체화되고 있다는 점이다. 현재 공식적인 Atlas 생산 일정은 1) 2028년까지 연 3만대 CAPA 생산 공장을 건설하고, 2) Boston Dynamics 제품 생산을 맡을 로보틱스 아메리카 (가칭) 법인을 설립해 주요 그룹사가 참여할 것이며, 3) 현대모비스가 Boston Dynamics 제품에 탑재되는 액추에이터를 공급할 것 등으로 정리된다. CES 이후 기아 CID 행사 및 여러 매체를 통해 Atlas 양산 관련 진행 상황이 시장에 공유되고 있다. 다만 아직 Atlas의 양산 제원이 확정되지 않아 액추에이터 설계와 관련한 부품 조달 계획이 정해지지 않았을 가능성이 높다. 현대모비스는 아직 액추에이터를 구성하는 감속기, 모터, 및 기타 소재 공급 업체를 선정하기 위한 과정을 밟고 있을 것이고, 이 과정에서 많은 업체에게 Sample Order를 발주했을 것이다. 그런데 이와 같은 Sample Order는 양산으로 연결되는 Purchase Order와 구분되어야 하나, 지금껏 시장 내에서는 관련 내용이 명확하게 정리되지 않았던 것이 사실이다. 이에 실제로 양산 공급망에 참여할 가능성이 높지 않음에도 높은 밸류에이션을 받아온 업체도 분명 존재한다.

그림7. 기아 2026 CID에서의 Boston Dynamics의 발표 내용 정리



자료: 기아, iM증권 리서치본부

(3) 현대차그룹 추가 급등: 핵심 부품 공급망이 구체화

하지만 Tesla, Figure AI 등 경쟁 업체들의 양산과 Unitree Robotics의 상장이 임박하는 등 Boston Dynamics 입장에서 주요 부품 설계와 공급망 구축 속도를 높여야 하는 상황이다. Boston Dynamics Founder 그룹들의 연이은 이탈, 현대차그룹 AVP 본부 산하로 현대차 로보틱스랩이 흡수된 점 등은 현대차그룹 단위의 휴머노이드 개발 역량이 일원화되고, 개발 계획 또한 양산에 초점을 맞춰진다는 점을 의미한다. 그렇다면 지금껏 자동차 섹터 내에서 여러 업체가 나눠 받아온 신사업 가치를 공급망에 편입될 일부 업체가 독식할 가능성이 높은 것이다.

그림8. 프리몬트 공장에 이어 신규 기가텍사스 생산 라인에서까지 Optimus 생산이 예정되어 있음

Installed Annual Manufacturing Capacity				Installed Annual Manufacturing Capacity			
Region	Product	Capacity	Status	Region	Product	Capacity	Status
Automotive				Automotive			
California	Model 3 / Model Y	>550,000	Production	California	Model 3 / Model Y	>550,000	Production
	Model S / Model X	100,000	Production	Shanghai	Model 3 / Model Y	>950,000	Production
Shanghai	Model 3 / Model Y	>950,000	Production	Berlin	Model Y	>375,000	Production
Berlin	Model Y	>375,000	Production	Texas	Model Y	>250,000	Production
Texas	Model Y	>250,000	Production		Cybertruck	>125,000	Production
	Cybertruck	>125,000	Production		Cybercab	-	Pilot Production
	Cybercab	-	Tooling	Nevada	Tesla Semi	-	Pilot Production
Nevada	Tesla Semi	-	Tooling	TBD	Roadster	-	Design development
TBD	Roadster	-	Design development	Energy Generation and Storage			
Energy Generation and Storage				California	Megapack	40 GWh	Production
California	Megapack	40 GWh	Production	Nevada	Powerwall	>6 GWh	Production
Nevada	Powerwall	>6 GWh	Production	Shanghai	Megapack	20 GWh	Production
Shanghai	Megapack	40 GWh	Production	Texas	Megapack	-	Construction
Texas	Megapack	-	Construction	Robotics			
Robotics				California	Optimus	-	Construction
California	Optimus	-	Construction	Texas	Optimus	-	Construction

25.4Q 실적 컨퍼런스 콜 당시 프리몬트 공장에서의 모델 S/X 생산을 중단하고, 이를 Optimus 생산 라인으로 대체하겠다는 계획 발표. 뒤이어 26.1Q 실적발표에서는 기가 텍사스에 신규 공장을 건설하고, 이를 Optimus 생산 라인으로 활용하겠다고 언급. 향후 프리몬트 공장은 100만대, 신규 텍사스 공장은 1,000만대로 각 생산 CAPA을 디자인. 26.07부터 본격적인 Optimus 생산에 돌입할 것이라는 명시적 언급 존재.

자료: Tesla, iM증권 리서치본부

그림9. 현대차그룹 로보틱스 핵심 부품 공급망



자료: iM증권 리서치본부

투자전략: 높아지는 Multiple 상단, 이제 하단도 단단하게 다질 시점

국내 자동차 산업 Overweight 투자 의견을 유지한다. 이는 전술한 Boston Dynamics와의 시너지를 통해 Multiple 상단이 높아진다는 점에 근거하고 있다. 다만 투자자들에게는 조정 시 Multiple 하단에 대한 고민도 필요하다. 국내 자동차 산업의 Multiple 하단은 Toyota의 12Mf P/E 10~11배가 기준점이 될 수 있다. 현대차그룹은 결국 자동차를 팔고, 자동차 부품을 공급해야 한다. 아무리 휴머노이드 산업 성장성이 높다고 해도, 본업의 경쟁력이 담보되지 않는다면 신규 사업에 따른 Multiple 개선은 정당화되지 않는다. 아래 내용에 근거한 현대차그룹 본업 경쟁력은 글로벌 레거시 OEM들과 비교할 시 그룹 상단에 위치하고 있다.

현대차: 펠리세이드 리콜 사태의 직접적인 영향은 제한적일 것이나, 올해 펠리세이드 HEV 판매 계획에 차질 있을 것. 다만 26.2H 예정된 GV 80 HEV 출시 (미국) 내용은 그룹사와의 차별적이고, 탈레가는 공장 가동 본격화에 따른 신흥 시장 가격 경쟁력 (인도), 아이오닉 3 출시를 통한 C 세그먼트 이하 산업 수요 대응 (유럽) 등은 본업 부문에 있어도 레거시 OEM 대비 가지는 강점이라고 판단.

기아: 텔룰라이드 2세대 출시 효과 관찰. 2030년 목표로 미국형 픽업트럭 HEV 출시 계획. 26.04 EV2 판매가 시작되며 EV 플라인업 경쟁력 (유럽), 우수한 B 세그먼트 이하 전략 차종 판매 (인도) 동향이 관찰된다는 점이 본업 부문의 알파.

그림10. 미국-이란 전쟁 종전 후 관찰될 글로벌 자동차 업황 변화: 레거시 OEM들의 본업 부문의 경쟁력은 상당 부분 훼손

이란 전쟁 후 관찰될 세계 질서의 변화	자동차 산업에 대한 영향	영향권에 놓여있는 주요 완성차 업체
미국의 대중국 규제 기조 강화	상호 관세 부활 및 USMCA 조건 상향	폭스바겐, GM, Ford, Toyota, Honda, 현대차그룹 주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.
중국을 대체할 인도	인도 산업 수요 증가 지속 및 생산 확대	Suzuki, Toyota, 현대차그룹, Tata, Mahindra 그러나 이 중 현대차그룹을 제외한 레거시 OEM들의 관련 준비 상태는 매우 미진함.
미국, 유럽 간의 유대관계 약화	중국 전기차 업체의 유럽 침투 본격화	폭스바겐, GM, Stellantis, 현대차그룹
GM	전동화: Ultium 플랫폼 기반 차종 확대에 나서고 있으나 수익성 낮음 SDV: 2028년 SDV 플랫폼 적용 목표 중이나, 아키텍처 설계도 초기 단계	Toyota 전동화: LFP 배터리 탑재 차세대 보급형 모델 개발 중이나 출시 지연 SDV: Arene OS의 전자중 적용 목표하나 시점에 대해 확정되지 않음
Ford	전동화: F-150 생산 중단, 2029년으로 전기차 사업 독자 전환 연기 SDV: Blue Crusie 플랫폼은 주행 단까지 업데이트 범위 넓히지 못할	Honda 전동화: 북미 BEV 모델 출시 계획 취소 및 대규모 손실차손 인식 진행 SDV: O Series 출시 취소, AFEELA 프로젝트 중단으로 관련 개발 좌초
폭스바겐	전동화: 차세대 전동화 플랫폼 SSP 도입을 2029년으로 연기한 상황 SDV: Rivian, Xpeng과의 아키텍처 공동 개발을	Suzuki 전동화: eVitara 출시 이후 추가 모델 부재하고 자체 플랫폼 보유치 못함 SDV: 인도 등 개도국을 주요 판매 거점으로 삼고 있는 탓에 개발 현황 전무

자료: iM증권 리서치본부

그림11. 미국-이란 전쟁 종전 후 관찰될 글로벌 자동차 업황 변화: 레거시 OEM 대비 현대차그룹의 본업 부문 경쟁력 부각 가능

이란 전쟁 후 관찰될 세계 질서의 변화	자동차 산업에 대한 영향	이란 사태 후 글로벌 시장 단의 시장 변화는 현대차그룹의 경쟁 우위 부각으로 연결
미국의 대중국 규제 기조 강화	상호 관세 부활 및 USMCA 조건 상향	폭스바겐, GM, Ford, Toyota, Honda, 현대차그룹 주요 OEM들의 각 시장 경쟁력의 향방은 1) 전동화, 2) SDV 및 자율주행 준비 상태에 따라 결정 될 것으로 전망.
중국을 대체할 인도	인도 산업 수요 증가 지속 및 생산 확대	Suzuki, Toyota, 현대차그룹 그러나 이 중 현대차그룹을 제외한 레거시 OEM들의 관련 준비 상태는 매우 미진함.
미국, 유럽 간의 유대관계 약화	중국 전기차 업체의 유럽 침투 본격화	폭스바겐, GM, Stellantis, 현대차그룹
현대차	미주: 펠리세이드 리콜 이슈 존재하나, 메타플랜트 및 기존 앨러베마 공장 HEV 생산을 통한 시장 진출 속도 빨라질 것으로 전망 인도: GM 탈레가는 공장 인수를 통한 생산량 확대에 나설 예정이고, 이를 통한 인도 내수 수요 대응 및 글로벌 신흥 시장 진출 또한 목표 유럽: 기아 대비 EV 라인업의 폭에 열위에 있으나, 캐스퍼 EV, EV 3를 통해 EV 수요 회복 국면을 앞두고 있는 유럽 시장 대응에 나설 예정	기아 미주: 텔룰라이드 HEV 출시를 통해 Mid-Size HEV 수요 대응에 나설 예정이고, 스포티지 및 셀토스 등 HEV를 통한 기존 차종 대응 강화 전망 인도: 2030년까지 10개 차종 출시 목표하고 있고, 이를 통해 2030년 41만대 도매 판매, 시장 점유율 7.6% 달성 가이던스를 제시함 유럽: EV2 출시를 통한 EV 라인업 완성도 높임. 소형 해치백 차량과 신규 EV 차량 출시, 그리고 PBV 판매 본격화를 통한 초과 성장 목표

자료: iM증권 리서치본부

투자전략: 높아지는 Multiple 상단, 이제 하단도 단단하게 다질 시점

더불어 향후 현대차그룹의 SDV, 자율주행 개발 추이에 따라, 경쟁 OEM들의 상단 Multiple에 추가적인 Premium을 부여하는 것 또한 가능하다. 현재 현대차그룹을 제외한 사실상 모든 레거시 OEM의 자율주행 자체 개발 가능성은 매우 낮다. 반면 현대차그룹의 경우 중국을 제외한 글로벌 권역에서 제공할 양산 차량 자율주행 서비스를 AVP 본부에서 총괄 하 개발 중에 있다. 현대차그룹의 관련 사업 로드맵은 2028년 SDV 적용 차량 양산, 2029년 도심 주행이 가능한 L2++ 양산차량 적용 등과 같다. 올해 하반기~ 내년 연초에 SDV 데모카 공개가 계획되어 있는 상황이고, 관련 성과에 따라 Multiple 하단의 상향 조정 또한 가능할 것이다.

그림12. 기아 2026 CID에서 현대차그룹 단위의 SDV/자율주행 개발 현황 및 로드맵



현대자동차그룹은 앞서 말씀드린 데이터 중심 구조를 바탕으로, 자율주행 기술을 양산과 시장 적용 관점에서 실행해 나가고 있습니다. 자율주행의 기본 기술과 핵심 요소들은 이미 충분히 확보된 상태이지만, 이를 대규모 양산과 안정적인 시장 적용 단계까지 끌어올리기 위해서는 속도와 완성도를 함께 고려한 접근이 필요합니다. 이에 따라 현대자동차그룹은 자율주행 기술을 전략적인 2-Track 방식으로 추진하고 있습니다.

첫 번째 Track은 글로벌 파트너십을 활용한 빠른 Go-to-Market입니다. 검증된 글로벌 파트너와의 협력을 통해 센서 및 시스템 수준의 표준화를 조기에 확보하고, 이를 기반으로 양산 차량을 빠르게 시장에 투입함으로써 고객에게 즉각적인 가치를 제공하고자 합니다.

두 번째 Track은 자율주행 핵심 기술의 내재화와 고도화입니다. 글로벌 파트너십을 통해 양산된 차량에서 축적되는 방대한 주행 데이터는 현대자동차그룹의 Data Flywheel로 수렴되며, 이를 활용해 자체 E2E 자율주행 모델을 지속적으로 개선하고, 궁극적으로는 양산을 전제로 한 안정성과 신뢰성을 우리 기술로 확보해 나가는 것이 목표입니다.



- (1) 외부 업체와의 협력, 기술 내재화 등의 자율주행 투트랙 개발 계획을 다시금 확인
- (2) 빠른 자율주행 양산 차량 적용을 통해 Real Data 중심의 데이터 파이프라인 구축
- (3) 센서 표준화를 통해 여러 플랫폼의 데이터를 수집하는 순환 구조 구축할 예정
- (4) 2027년 SDV Pace Car 공개를 시작으로 2029년 L2++ 양산 적용 목표
- (5) 그룹 단위의 자율주행 기술 개발이 기아에게도 동일하게 적용됨을 시장에 천명

자료: 기아, iM증권 리서치본부

그림13. 기아 2026 CID간 Boston Dynamics 및 SDV/자율주행 관련 질의응답 정리

KIA 2026 CEO Investor Day 중 SDV/자율주행 관련 질의응답

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

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

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

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

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

Q. 만약 경쟁업체도 nVIDIA의 Alpamayo를 사용한다면 차별점은 어디에서 발생?

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

KIA 2026 CEO Investor Day 중 Boston Dynamics 관련 질의응답

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

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

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

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

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

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

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

기아 CID 행사에서 SDV 및 자율주행, 그리고 Boston Dynamics와의 시너지 등에 대한 CES 2026 대비 일부 업데이트는 존재.

자료: iM증권 리서치본부

Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

[투자의견]

<p>종목추천 투자등급</p> <p>종목투자의견은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.</p> <p>· Buy(매수): 추천일 증가대비 +15% 이상</p> <p>· Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락</p> <p>· Sell(매도): 추천일 증가대비 -15% 이상</p>	<p>산업추천 투자등급</p> <p>시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임</p> <p>· Overweight(비중확대)</p> <p>· Neutral(중립)</p> <p>· Underweight(비중축소)</p>
--	---

[투자등급 비율 2026-03-31 기준]

매수	중립(보유)	매도
88.2%	11.8%	-