DS INVESTMENT & SECURITIES

Sector Analysis

자동차 및 부품

현대차 2025년 미국 산업시찰 후기 : 역시 저가 매수 기회가 맞다

HMGMA: 모델 확장과 생산 유연성 확보가 쉽다는 것이 가장 큰 장점

HMGMA 의장 공장의 가장 큰 장점은 모델 확장과 생산 유연성 확보가 쉽다는 것이다. 내연차와 전기차 모두 유사하게 조립이 가능해 혼류 생산에도 유리하다. 산업용/협동 로봇, AGV, 주차로봇, SPOT에 기반한 고도의 자동화에서 비롯된 결과다. 다만 로봇의 투입은 기존 인력의 인건비 절감보다는 설비 효율성 제고에 따른 CAPA 증가로 접근해야 한다. 로봇은 노동 강도가 높은 영역에 투입되며 여전히 인간의 미세한 오감에 의존하는 영역은 대체가 어렵기 때문이다.

BD: 휴머노이드 경쟁력은 신뢰성과 경제성으로 데이터가 핵심 자원

보스턴다이내믹스는 세계 3위 규모의 생산능력을 가진 현대차그룹의 자동차 공장의 압도적인 양과 질의 데이터를 활용할 수 있다는 점이 가장 큰 경쟁 우위다. 현재 보스턴다이내믹스의 Atlas는 자율화에 사람의 행동을 동기화하는 시연 데이터를 활용할 경우 과업당 약 3~10시간이 소요된다. 다만, 개별 과업이 일반화로 연결되어야 경제성이 확보된다. 장기간 구동 시 환경 변화에도 불구하고 동일한 성능이 담보돼야 한다. 이를 위한 AI 개발의 핵심 자원은 데이터인 것이다.

25' CID: 24' CID의 재확인이나 북미 투자 확대와 제네시스 신규 부각

올해 CID는 재무 및 판매목표는 작년과 동일하나 4개년 $260억달러 대미투자를 포함한 북미 사업과 제네시스 브랜딩에 대한 강조점이 엿보였다. 북미 사업은 30년까지 현지생산 40→80%, 현지 공급 부품 비중 60→80%로 확대할 계획이다. CAPA는 미국 +50만대, 인도 +25만대, 국내 +20만대 등 약 120만대가 추가된다. 로보틱스를 활용한 자동화로 기존 공장의 효율성 개선도 주요하게 기여할 전망이다. 한편, 팰리세이드를 시작으로 후륜구동 HEV 기술까지 이어지며 제네시스 브랜드의 라인업 다변화로 이어질 전망이다. 중장기적으로 제네시스 브랜딩 확대는 럭셔리 브랜드로서의 밸류에이션 Re-rating을 기대해 볼만하다.

풍부한 모멘텀 속 낮은 밸류에이션 부담과 점유율 확대에 주목

관세 영향으로 실적은 아쉬운 구간이나 모멘텀은 풍부한 만큼 시장 저변 확대에 주목할만한 시점이다. GM 협업, 로보틱스(26' CES), 자율주행(모멘타 인수 및 26' 로보택시 출시) 등이 주요한 모멘텀이다. 중저가 라인업 확보에 따른 유럽 EV 회복세 수혜와 미국 HEV경쟁사 점유율 잠식으로 시장 저변 확대가 예상된다. 업종 Top Picks로 현대모비스, 현대차, 현대오토에버를 유지한다.

최태용 자동차·2차전지
02-709-2657
tyc@ds-sec.co.kr

2025.09.24

비중확대 (유지)

Top Picks

현대차 005380	
투자의견(유지)	매수
목표주가(유지)	270,000원
상승여력	23.3%
현대모비스 012330	
투자의견(유지)	매수
목표주가(유지)	360,000원
상승여력	15.8%
현대오토에버 307950	
투자의견(유지)	매수
목표주가(유지)	240,000원
상승여력	44.0%

1. HMGMA(현대차그룹 조지아 메타플랜트)

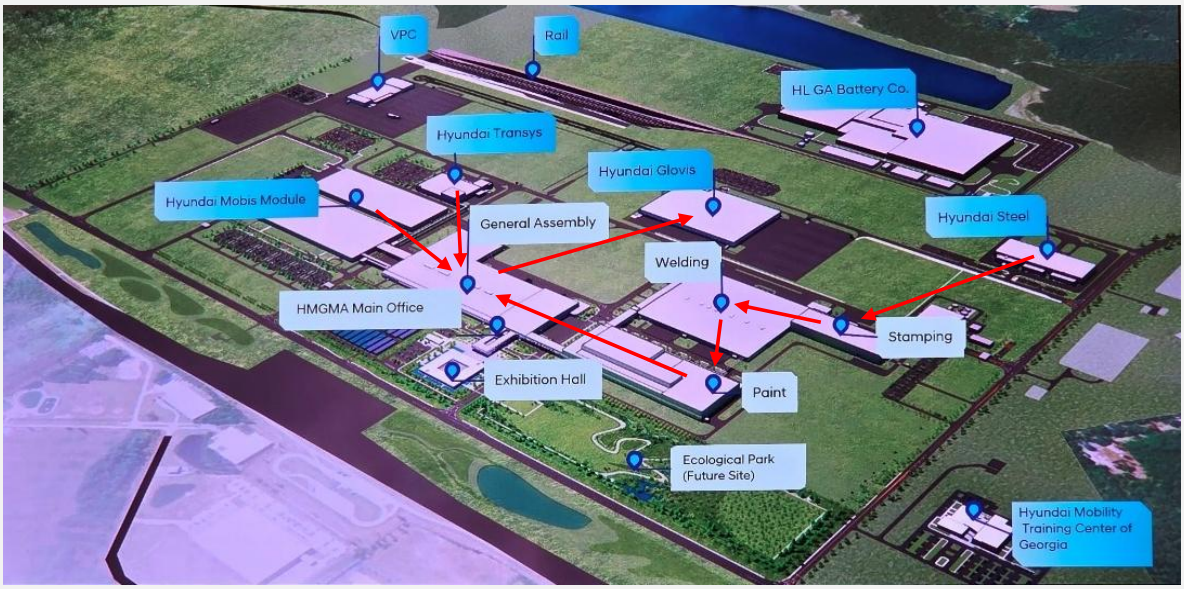
미국 현지생산 확대의 선봉, 현대차그룹 조지아 메타플랜트 방문

2030년 미국 현지생산율 80% 달성의 핵심은 HMGMA

현대차의 미국 현지생산 확대 전략의 핵심인 현대차그룹 조지아 메타플랜트(이하 HMGMA)를 방문했다. 지난 2024년 10월, 아이오닉5 첫 생산을 시작으로 가동을 개시했다. 최초 목표 CAPA는 30만대였으나 대미 투자 확대 기조로 2028년 50만대(+20만대) 생산까지 상향했다. 이를 통해 앨라바마 공장(35만대)과 기아 조지아 웨스트포인트 공장(35만대)을 포함한 현대차그룹의 미국 현지 CAPA는 120만대 수준으로 현대차는 2030년 현지생산율 80% 달성을 목표한다.

현재 HMGMA는 두가지 모델(아이오닉5, 아이오닉9)을 생산 중으로 내년부터 EV6, EV9 등 BEV 생산 차종을 확대하고 HEV 차종도 추가할 예정이다. 메타플랜트를 구성하는 협력사는 대표적으로 4개 업체(현대모비스, 현대트랜시스, 현대글로비스, HL-GA배터리)로 강판 공급부터 일반조립 공정 및 운송까지 이어지는 공정을 함께 구축하고 있다. 금번 산업시찰에서 방문한 공정은 용접(Welding)과 일반조립 공정(General Assembly; 이하 의장)이다.

그림1 HMGMA 배치도



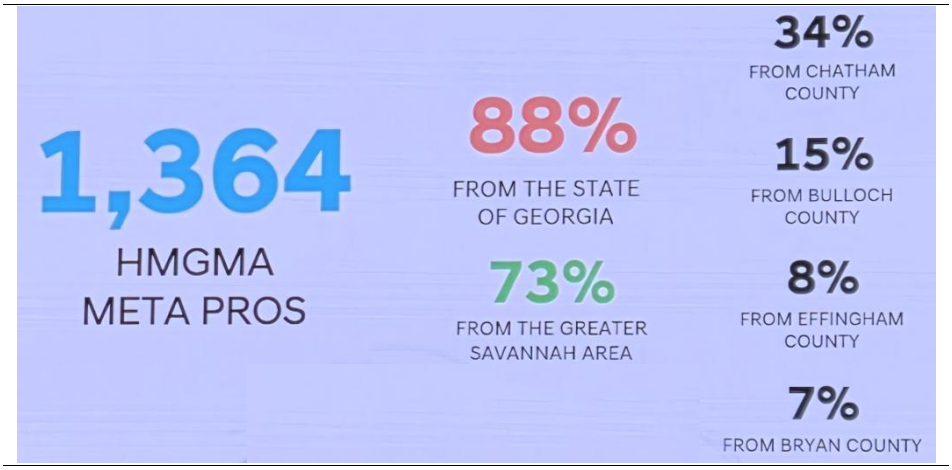
자료: HMGMA, DS투자증권 리서치센터

표1 HMGMA 내 협력사

협력사	역할
현대모비스	배터리 모듈 패키징 후 섀시에 장착
현대트랜시스	시트 생산
현대글로비스	부품 집하 및 물류 관리
HLGA배터리	배터리 셀 생산 (건설 중)
차량처리센터	완성차 최종 점검 후 출고 (500마일 초과→철도, 500마일 이하→트럭)

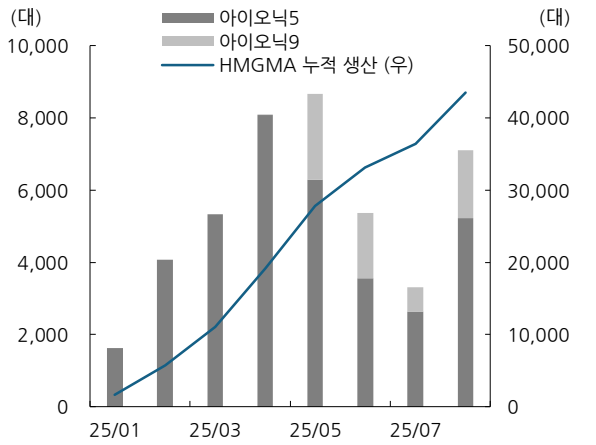
자료: DS투자증권 리서치센터

그림2 HMGMA 전문 인력 구성 현황



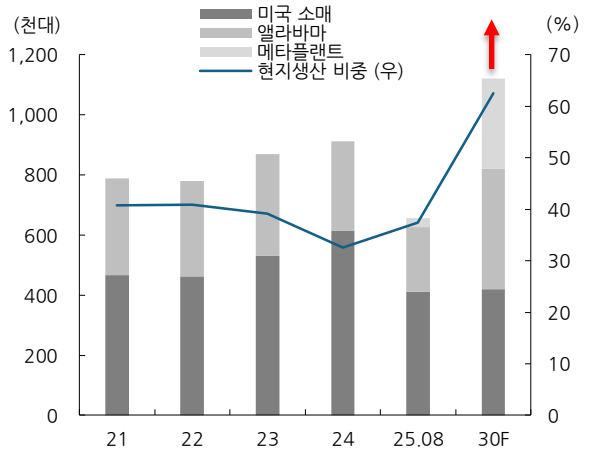
자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림3 HMGMA 생산량



자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림4 현대차 미국 현지생산 현황 및 전망



자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

의장(General Assembly) 공정 공개, 자동화의 진수

높은 자동화 수준으로 모델 확장과 생산 유연성 확보 실현

의장 공정은 인접 협력사 공장으로부터 공급된 엔진 및 배터리(현대모비스, HLGA), 시트(현대트랜시스), 휠 등을 완성차로 조립하고 검사 후 패키징 및 운송(현대글로비스, 철도)으로 전달되기 직전의 공정이다. 올해 3월 개시한 라인을 포함해 총 2개 라인이 가동 중으로 각 라인당 30Uph(시간당 생산대수) CAPA를 보유 중이다.

해당 공정의 가장 큰 장점은 모델 확장과 생산 유연성 확보가 쉽다는 것이다. 각 라인은 3마일의 길이에 116개 스테이션으로 구성되어 트림 라인, 섀시 라인, 최종 조립 라인에서 생산 차량 간 간격이 20~22ft 수준으로 공간이 여유롭다. 향후 모델 확장을 고려해 설계된 영향이다. 더불어 내연차와 전기차 모두 유사한 프로세스로 조립이 가능하기 때문에 혼류 생산에도 유리한 구조다.

그림5 HMGMA 내 General Assembly 공장 내부 전경

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

표2 General Assembly 공정 상세 현황

항목	단위	값
라인 수	(개)	2개 라인
라인당 모델 수	(개)	라인당 6개
연간 생산대수	(대)	300,000대 → 500,000대 점진적 확대
시간당 생산대수	(대, UPH)	라인당 30UPH (합산 총 60UPH)
면적	(ac)	23.6 에이커
투입 로봇 현황		산업용 로봇 102대, 협동 로봇 37세트 AGV 161대, 주차로봇 24세트, SPOT 2대
투입 인력	(명)	1,140명

자료: DS투자증권 리서치센터

확장성과 유연성 확보를 뒷받침하는 것이 자동화다. 실제로 라인당 약 150명이 근무하지만 이동 중 발견한 사람 수는 매우 적었다. 자동화를 위해 산업용 로봇(102대), 협동로봇(37세트), AGV(161대), 주차로봇(24세트) 등이 투입되어 있기 때문이다. 보스턴다이내믹스의 Spot(2대)도 스캐너를 장착해 차량 검사를 진행 중이었다. Spot의 도입으로 해당 스테이션 전후 약 2~3개가 통합되어 효율적인 운영이 가능했다.

로봇의 도입은 인력의 감축보다는 공정 효율화에 집중

로봇의 도입은 인건비 감소 관점보다는 생산 효율성 증대에 따른 CAPA 상승 관점 접근

로봇 투입 영역은 대부분 노동 강도가 높은 3D 업종이 될 전망이다. 협소한 작업 공간 환경, 장시간 위를 보며 해야하는 작업, 고중량 반복 작업 등이 해당한다. 한가지 예로 미국 산업법 상 15kg 이상의 하중을 반복적으로 옮기는 일의 경우 2시간 이상 지속할 수 없기 때문에 로봇으로 대체될 경우 효율성을 제고할 수 있다.

다만, 여전히 로봇만으로 해결하기 어려운 부분도 상존하기 때문에 인력 감축보다는 공정 효율성 증대의 관점에서의 접근이 유효하다. 대표적인 공정이 낮은 토크가 필요한 대시보드 조립이다. 하네스나 디스플레이 등을 결합하는 과정에서 적절하게 결합되었는지 판단하는 것은 인간의 오감이 월등하다. 미세한 촉감이나 소리로 잘 장착이 됐는지 파악하기 때문이다. 장기적으로 데이터가 축적되고 센싱 기술이 고도화되면 대체가 가능하겠지만 아직은 먼 이야기다.

그림6 General Assembly 내 AGV

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림7 General Assembly 내 Spot

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

2. Boston Dynamics 본사 방문

장기간 로보틱스 경험을 축적한 역사 깊은 기업

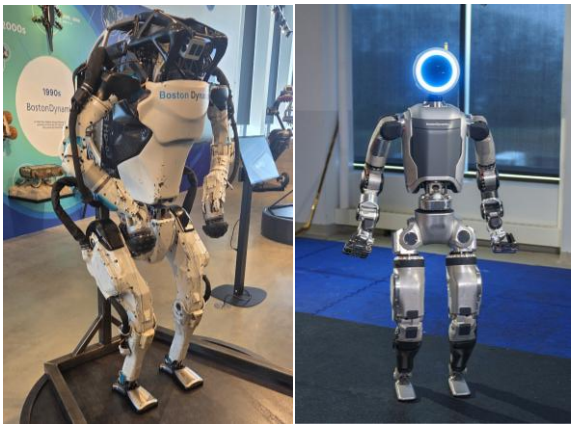
긴 업력과 좋은 인재풀은 경쟁우위로 작용할 것: 최상위권 대학 ph.D 인력도 40명 이상 보유

현대차그룹 로보틱스 사업의 핵심인 보스턴다이내믹스를 방문했다. 1992년 MIT 출신 교수 마크 레이버트(Marc Raibert)가 설립한 회사다. 2013년 구글에 인수된 이후 2017년 소프트뱅크에게 매각되었다. 최종적으로 2021년 6월 현대차그룹이 지분을 인수하며 80% 지분율을 확보했다. Spot의 원형인 Big dog이 2005년 출시되었고 이후 군용 운반 로봇으로 납품한 레퍼런스를 확보했다. Atlas의 원형인 PETMAM도 2009년 군용 화학전용 특수 의복 테스트용으로 개발했다. 앞선 두 모델을 바탕으로 Spot은 2015년, Atlas는 2013년 최초 공개됐다. 2024년부터는 도요타 연구소(TRI)와 제휴를 맺고 Atlas와 TRI의 거대행동모델(LBM)을 활용해 공동 개발 중이다.

그림8 보스턴다이내믹스 사옥 전경

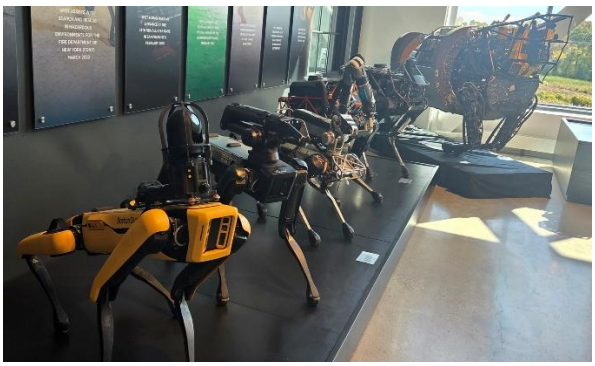
자료: 보스턴다이내믹스, DS투자증권 리서치센터

그림9 HD-Atlas (유압식) 및 All new Atlas (전동식, 최신)



자료: 보스턴다이내믹스, DS투자증권 리서치센터

그림10 Spot(4족 보행 로봇) 변천사



자료: 보스턴다이내믹스, DS투자증권 리서치센터

그림11 Stretch 로봇

자료: 보스턴다이내믹스, DS투자증권 리서치센터

Spot, Atlas, Stretch, Orbit SW 등 다양한 제품 포트폴리오

다양한 제품 포트폴리오는 폭넓은 시장을 빠르게 공략 가능한 이점을 제공

알려진 바에 의하면, 현재 보스턴다이내믹스의 All New ATLAS는 울산공장 테스트 구역에서 시범 중으로 10월부터 메타플랜트 투입 예정이다. 1단계에서는 조립라인(General Assembly) 부품 운반(Parts Sequencing 등) 역할을 수행 후 26년에는 용접(Welding)/도장(Painting) 공정 등 위험 작업으로 확대할 계획이다. 본격 양산 투입은 2028년 예정으로 최근 대미투자 확대의 일환으로 3만대 규모의 생산시설과 데이터 센터 등을 포함해 미국에 2028년까지 50억달러 투자를 발표한 바 있다. 한편, 공장 투입 시 초기 목표는 로봇 당 1.5명 작업 효율 및 차량 조립 작업의 40% 영역을 수행하는 것이라 인터뷰한 바 있다.

Spot은 보스턴다이내믹스 제품들 중 가장 먼저 상용화됐다. 사족 보행 로봇으로 산업 현장에서 이미지, 열화상, 음향 등 다양한 데이터 수집을 수행하고 이상현상을 감지한다. 수집된 데이터는 오빗 SW로 실시간 확인 및 원격 조종이 가능한 구조다. 전 세계 약 2,000여대가 배포됐다. 식음료, 반도체 등 하이테크, 유틸리티 등 환경이 복잡하고 구형 설비가 많은 산업이 주력이다. 가격은 약 15만~30만달러 수준이다.

Stretch는 물류용 로봇으로 2022년 공개됐다. 트럭 컨테이너 등을 자율 하역하는 역할로 타이어, 수하물 운반 등 영역이 지속 확장 중으로 DHL, GAP 등이 대표적인 고객사다. 반복/고강도 작업으로 인한 근골격계 부상 위험이 높은 작업을 대체할 대표적인 제품이다. SW 서비스 포함 가격이 약 40만달러 수준으로 ROI는 약 2~3년 수준이다. 현재 Payload는 23kg 수준으로 흡착 그리퍼 개선을 통해 복잡한 형태의 화물 접근성도 점진적으로 높이고 있다.

표3 보스턴 다이내믹스 제품 포트폴리오

모델	출시연도	구동방식	관제 SW	설명
HD Atlas	2013	유압식	Orbit 5.0 (2025.05)	보스턴다이내믹스가 개발한 관제 SW 플랫폼 1) 로봇 군집 관리 2) 현장 데이터 통합 수집/분석 3) 자율 작업 지원(경로 자동화 등) 4) 원격 제어 및 모니터링 5) SDK(소프트웨어 개발 키트) 통합
Spot mini	2016	전자식		
Spot	2019	전자식		
Spot Arm	2020	전자식		
Spot Enterprise	**2021**	**전자식**		
Stretch	**2022**	**전자식**		
All new Atlas	**2024**	**전자식**		

자료: DS투자증권 리서치센터

휴머노이드 경쟁력은 신뢰성과 경제성으로 데이터가 핵심 자원

현대차그룹 및 도요타의 생산 데이터를 활용할 수 있다는 점은 완성도에 있어 압도적인 우위를 제공

금번 시찰에서는 Atlas R1 모델(비교적 구형)의 부품 시퀀싱을 시연했다. 파트 시퀀싱(Parts Sequencing)이란 단일 SKU 부품을 라인 투입 순서에 맞춰 집합/배열하는 작업이다. 구체적으로 사람과 연동해 랙에서 부품을 꺼내 지정된 장소에 올리는 행위를 시연했는데 이는 거대행동 모델 학습에 필요한 데이터 축적으로 이어진다.

현재 수준에서의 자율화는 시연 데이터를 활용할 경우 과업당 약 3~10시간이 소요된다. 그럼에도 빠르게 공장 투입이 되지 않는 이유는 단일 과업이 일반화로 연결되어야 하기 때문이다. 개별 과업에 대한 자율화는 비용 문제에 직면할 수밖에 없고 장기간 구동 시에는 환경 변화에도 불구하고 동일한 성능이 담보되어야 한다.

제조업에서 사람의 손이 많이 필요한 영역은 크게 2가지로 나눌 수 있다. 1) 자재 핸들링과 2) 최종 조립 영역이다. 자재는 품목과 형태가 매우 다양하기 때문에 고정식 자동화로는 경제성이 낮다. 최종 조립도 작업 종류가 다양하기 때문에 마찬가지로 자동화 엔지니어링 비용이 크다. 결국 과업과 시간에 따른 경제성 확보가 필요하다.

수많은 로보틱스 경쟁사가 있으나 접근법은 다양하다. 하지만 상술한 신뢰성과 경제성 확보에 가장 중요한 자원은 데이터다. AI 레시피는 사실상 차별점이 크지 않은 가운데 학습을 위한 데이터가 비교 우위를 만들어 낸다. 보스턴다이내믹스는 세계 3위 규모의 생산능력과 다양한 계열사 환경을 갖춘 자동차 회사를 통해 양과 질적으로 압도적인 데이터를 활용할 수 있다는 점이 가장 큰 경쟁 우위다.

그림12 파트 시퀀싱 중인 Atlas

자료: 보스턴다이내믹스, DS투자증권 리서치센터

표4 휴머노이드 간 스펙 비교

기업	모델명	높이 (cm)	무게 (kg)	속도 (m/s)	적재 (kg)	DoF	배터리 용량 (Wh)	가동 (시간)	가격 (달러)
Boston Dynamics	**All New Atlas**	**175**	**75**	**1.5**	**11+ (추정)**	**30+**	**3,700**	**4~8**	**10,000<**
Unitree Robotics	H1	180	47	3.3	3~5 (추정)	19+	864	2	90,000
Figure AI	Figure 02	168	70	1.2	20	35+	2,250	5	40,000>
Tesla	Optimus Gen2	180	47	1.5	20	22+	2,300<	2~4	30,000
Apptronik	Apollo	167	72.5	1.52	16	30+	2,000<	4	50,000>

자료: DS투자증권 리서치센터

그림13 피어별 밸류

기업	Post Value (십억원)	시리즈
Boston Dynamics	**1.72**	**-**
Unitree Robotics	1.64	C (25.07)
UBTECH	5.79	시가총액
Figure AI	39.5	C (25.02)
Apptronik	1.81	A (25.02)

자료: DS투자증권 리서치센터

주: 보스턴다이내믹스는 장부가액 기준 추정

그림14 로봇 제조사별 고객사 현황

로봇 제조사	모델	고객사
Boston Dynamics	**Spot**	**BMW, 현대기아차**
	Stretch	**DHL, 현대글로비스, GAP**
	Atlas	**현대기아차**
Figure AI	Figure02	BMW
Apptronik	Apollo	Mercedes Benz

자료: DS투자증권 리서치센터

표5 보스턴다이내믹스 지분구조

(%, 십억원)	지분율	지분가치	유상증자	지분율	지분가치
보스톤다이내믹스	-	2,407	1,170	-	3,577
HMG Global	54.7	1,316	732	57.3	2,048
현대차	49.5(27.1)	652	363	49.5(28.4)	1,015
기아	30.5(16.7)	402	223	30.5(17.5)	625
현대모비스	20.0(10.9)	263	147	20.0(11.4)	410
현대글로비스	11.0	265	147	11.5	412
정의선 회장	21.7	522	293	22.8	815
소프트뱅크	12.6	303	-	8.5	303

자료: DS투자증권 리서치센터

주1: 보스턴다이내믹스 지분가치는 현대글로비스 장부가액을 역산한 값

주2: 지분율 내 괄호는 HMG Global 지분율을 감안한 전체 대비 지분율

3. 2025 CEO Investory Day in New york

2024년 목표와 동일한 방향성 재확인, 북미 투자가 선도하는 글로벌 전략

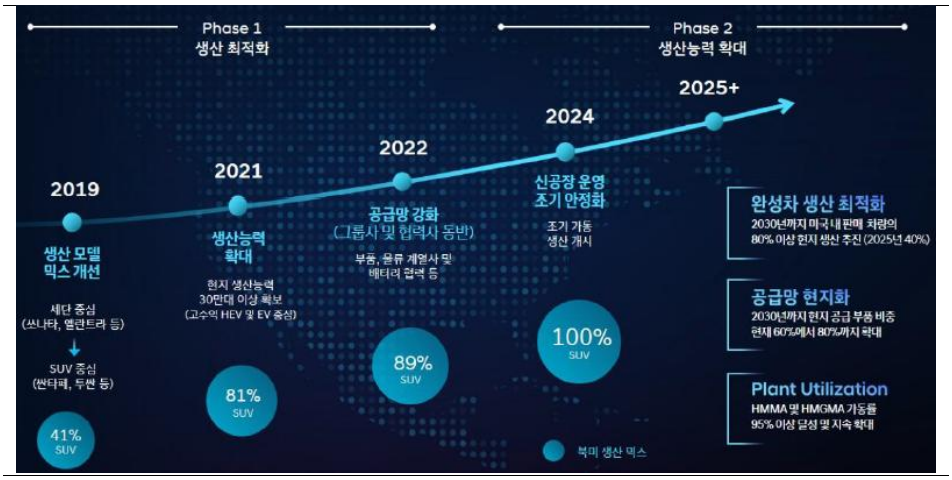
중장기 방향성은 유지, 북미 투자와 제네시스가 주요 내용이었다는 판단

올해 현대차 CEO Investor Day는 호세 무뇨스 사장을 중심으로 뉴욕에서 진행됐다. 큰 틀에서의 방향성과 판매목표는 작년과 동일한 가운데 최근 발표했던 $260억달러 규모의 신규 대미투자(25'~28')를 포함한 북미 사업과 제네시스 브랜딩에 대한 강조점이 엿보였다. 북미 사업은 전술했듯 2030년까지 HMGMA를 필두로 현지생산 80%(2025년 40%), 현지 공급 부품 비중 80%(현재 60%)까지 확대할 계획이다. 이에 글로벌 CAPA는 미국 +50만대를 포함해 인도 +25만대, 국내 +20만대, CKD +25만대로 약 120만대가 추가될 전망이다. 여기에는 단순 증설도 있겠으나 로보틱스 등을 활용한 자동화로 기존 공장의 효율성 개선도 주요하게 기여할 것이라는 판단이다. 혼류 생산 능력도 제고돼 기존 현대차 공장은 8개의 모델만 할당됐으나 HMGMA 10개 모델, 울산 신공장은 12개 모델까지 확대될 전망이다.

그림15 그룹차원의 대미 투자 확대

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림16 그룹차원의 대미 투자 확대



자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림17 글로벌 생산능력 확대

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림18 혁신 제조기술의 글로벌 확대

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

대형/후륜구동 HEV 엔진 역량 확보에서 이어지는 제네시스 브랜딩 확대

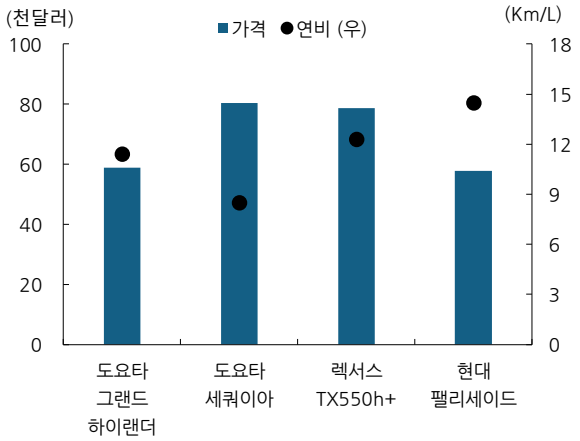
빛을 발하는 HEV 역량, 경쟁사 점유율 잠식 기대, 제네시스 역량 확대까지 연결될 전망

올해 북미 시장에는 처음 팰리세이드의 HEV 모델이 출시될 예정이다. 해당 모델은 이전 자료에서도 지속 언급했던 것처럼 도요타의 성역이라 여겨졌던 대형 HEV 시장에 첫 발을 내딛는 만큼 의의가 크다. 이번 팰리세이드 HEV 2.5L 터보 엔진의 연비는 34mpg(14.5km/L, 내부측정)로 주요 경쟁 차종인 도요타 세쿼이아, 그랜드 하이랜더의 공인 연비보다 우수하다. 올해 해당 풀사이즈 대형 SUV 세그먼트에서 하이브리드 차종 신차 출시는 유일한 만큼 경쟁사 점유율 잠식을 기대한다.

한편, 팰리세이드를 시작으로 HEV 기술의 진보를 이뤄낸 현대차는 마찬가지로 럭셔리 차종에 주로 채택되는 후륜구동 HEV 기술 확보로 이어졌다. 이로써 제네시스도 파워트레인 확장이 가능해졌다. 현재 세부모델 포함 11개 라인업을 구축했으며 향후 BEV, EREV, HEV 시스템을 기반으로 럭셔리 SUV와 Emotional HALO 플래그십 라인업까지 확대되며 시장 저변을 넓힐 예정이다.

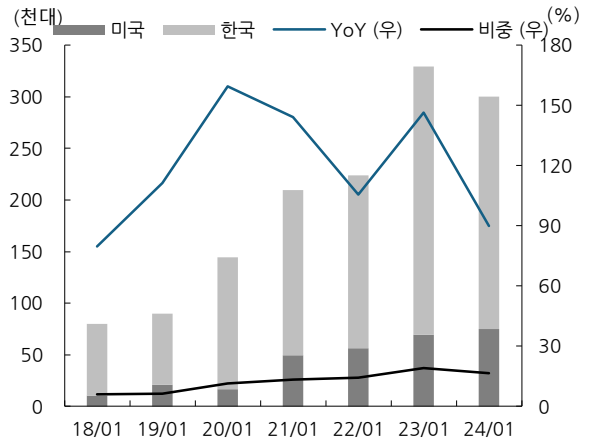
중장기적으로 제네시스 브랜딩 확대는 럭셔리 브랜드로서의 밸류에이션 Re-rating을 견인할 가능성이 높다. 현재의 현대차 밸류에이션 PER 3~4배 수준에 대해 제네시스 기여도는 '0'에 가깝다는 판단이다. 최근 미국을 중심으로 빠른 성장을 보이는 가운데 OPM도 더블 디짓을 기록 중이라는 점에 비해 아쉬운 현실이다. 향후 해외 프리미엄/럭셔리 자동차 OEM들의 5~40배까지 달하는 높은 밸류에이션을 일부라도 부여할 경우 주가 상승을 충분히 견인할 만한 요소라는 판단이다.

그림19 미국 내 풀사이즈 대형 SUV 하이브리드 비교



자료: 언론 종합, 각 사, DS투자증권 리서치센터

그림20 제네시스(미국, 한국) 판매량



자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림21 제네시스 전체 라인업

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림22 제네시스 중장기 비전

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림23 글로벌 Profit Pool 및 당사 점유율

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림24 GV90 (예상도)

자료: Kelsonik, DS투자증권 리서치센터

그림25 X GRAN CONVERTIBLE (Concept 플래그십 모델)

자료: 제네시스, DS투자증권 리서치센터

그림26 X GRAN EQUATOR (Concept 오프로드 럭셔리 모델)

자료: 언론 종합, DS투자증권 리서치센터

그림27 X GRAN BERLINETTA / RACER (Concept 고성능 모델)

자료: 제네시스, DS투자증권 리서치센터

표6 미국 하이브리드 시장 세그먼트별 예정 신차 현황 (2025)

분류	세그먼트	브랜드	차종	변동
PC	C (Coupe)	혼다	프렐류드	New
	D	현대	아반떼	
			아이오닉	
		도요타	프리우스	
			코롤라	F/L
		혼다	시빅	
		아큐라	NSX	
	E	현대	쏘나타	
		도요타	캠리	
			크라운	
			아발론	
		렉서스	ES300h	FC
			LC500h	F/L
		혼다	Accord	F/L
		아큐라	MDX	
RV	F	렉서스	LS500h	F/L
	D	현대	투싼	
		기아	니로	
			스포티지	F/L
		도요타	라브 4	FC
		렉서스	NX	F/L
			UX250h	
		혼다	CR-V	
	E	현대	싼타페	
		기아	쏘렌토	
		도요타	하이랜더	PE
			벤자	
			랜드크루저	
		렉서스	RX400/450h	
RV	F	도요타	세퀴오아	
			그랜드하이랜더	
		렉서스	TX	
		현대	**팰리세이드**	**New**
		기아	**텔룰라이드**	**New**
	MPV	기아	카니발	
		도요타	시에나	
	Pickup	도요타	툰드라	F/L
			타코마	

자료: Automotive News, DS투자증권 리서치센터

주1: New는 신차 출시, F/C는 Full Change, F/L는 FaceLift, P/E는 상품성 개선을 의미

주2: 세그먼트 분류는 Automotive News 기준을 참고

4. 업종 Top Picks 현대모비스, 현대차, 현대오토에버 유지

매출액 상향, 영업이익률은 관세로 하향, 주주환원정책은 TSR 35%+ 유지

관세 영향으로 25F OPM은 하향했으나 상회 가능성도 상존

2025년 실적은 기존 대비 매출액 성장률은 상향(+2%p), 영업이익률은 하향(-1%p)했다. 이에 25F 가이던스는 매출액은 184조~186조원, 영업이익은 11조~13조원을 제시했다. 미국 중심의 견조한 판매와 환율 효과 및 관세 영향 등으로 예상을 상회하는 ASP 성장이 매출 상향의 이유다. 도매판매 목표는 417만대로 동일하다. 다만 25% 자동차 관세 불확실성으로 연중 지속된다는 가정 하에 영업이익률은 하향했다. 만약 한미 간 협상에서 소급 적용이나 연내 인하가 가시화될 경우 영업이익률을 상회할 가능성이 높다. 한편, 주주환원정책은 기존 기조를 유지했다. TSR 35% 이상, DPS 10,000원 이상 유지 및 3년간 자사주 4조원 규모 매입 약속 이행 등이 골자다.

모멘텀은 풍부한 만큼 때를 기다릴 필요가 있다

GM협업, 로보틱스, 유럽 EV 수혜, 자율주행 등 모멘텀은 풍부, 중장기적으로 MS 상승에 주목 필요

상술한 내용들 외에도 금번 CEO Investor Day에서는 GM 협업 확대를 통한 시장 확장(픽업트럭과 중남미), 로보틱스 사업화 지속, 아이오닉3 등 BEV 중저가 라인업 출시, 수소트럭 엑시언트와 전기 밴 출시를 통한 미국 상용차 시장 공략, 2026년 로보택시 출시(HMGMA 생산) 등 다양한 전략을 포함한다. 시장의 기대를 모았던 GM 협업이나 로보틱스 등에 대해 금번 행사에서 보다 구체화되지 못한 점은 아쉬우나 모멘텀은 여전히 살아있다.

특히 **로보틱스**는 소프트뱅크의 보스턴다이내믹스 지분 풋옵션 행사 기한이 1H26으로 연장된 상황인 만큼 CES 2026에서의 내용을 다시 한번 기다려 볼만하다. 보스턴다이내믹스의 액추에이터도 현대모비스와 공동 개발 중인 만큼 관련 밸류체인에 대한 모멘텀도 유효하다. **GM 협업**은 관세 불확실성이 해소된 이후 가시화될 것으로 판단되기 때문에 좀 더 기다려볼 필요가 있다. **자율주행**은 중국 모멘타 인수를 통해 선두 그룹과의 격차 해소를 기대해볼 만하다.

한편, 내년 출시될 기아의 EV2와 현대차의 아이오닉3는 유럽의 2만~3만유로대 중저가 시장 공략이 기대된다. 이미 유럽의 EV 회복세는 두드러지고 있는 상황으로 내년 EU Action Plan 시행을 앞두고 주요국들의 인센티브 부활 기조는 지속될 전망이다. 특히 시장 수요가 중저가 라인업에 집중되어 있다는 점을 감안 시 시장의 골든 타임을 공략할 수 있다는 판단이다. 이에 미국은 현대차 팰리세이드와 기아 텔루라이드 하이브리드 모델을 중심으로 유럽은 중저가 BEV 라인업을 중심으로 **점유율 확대**가 기대된다. **실적은 아쉬우나 지금은 시장 저변 확대에 좀 더 주목할 시점이다.**

그림28 EV포트폴리오 전개

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

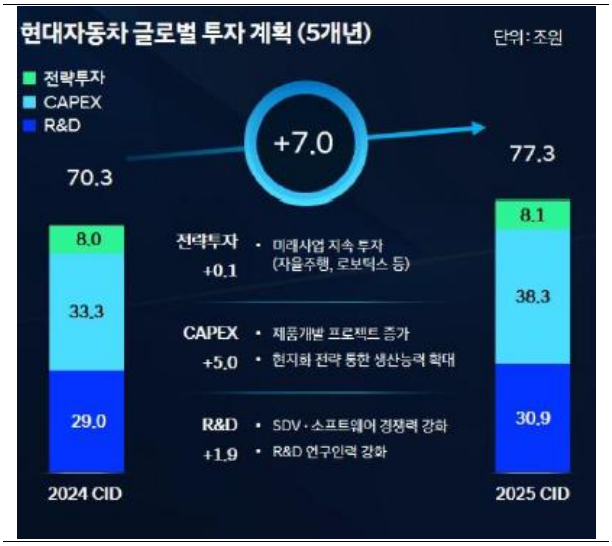
그림29 GM과의 전략적 협업

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림30 북미 상용차 사업 확대, 엑시언트 FCEV 활용 및 2028년 eLCV 시장 진입

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

그림31 현대차 글로벌 투자 계획 (5개년)



자료: Kelsonik, DS투자증권 리서치센터

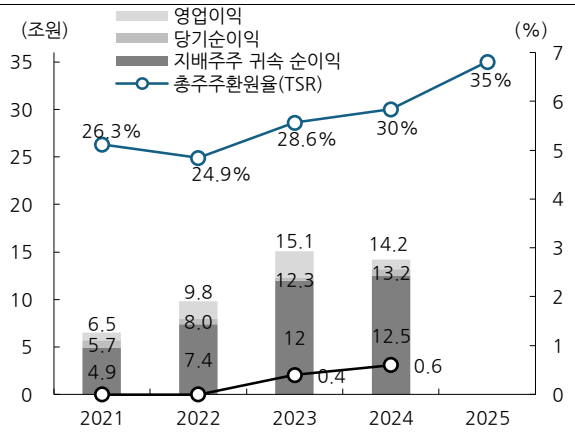
그림32 현대차 대미 투자계획

자료: 제네시스, DS투자증권 리서치센터

그림33 중장기 재무 목표

자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

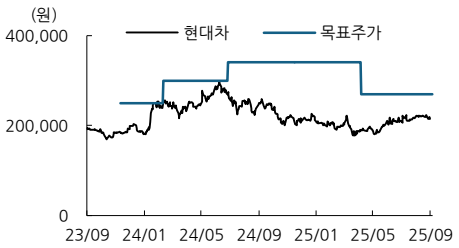
그림34 중장기 재무 목표



자료: 현대차, DS투자증권 리서치센터

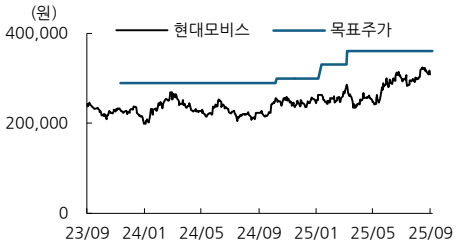
현대차 (005380) 투자의견 및 목표주가 변동추이

제시일자	투자의견	목표주가(원)	괴리율(%)	
			평균주가대비	최고(최저)주가대비
2023-11-30	담당자변경			
2023-11-30	매수	250,000	-18.3	1.0
2024-01-04	매수	250,000	-15.1	1.0
2024-01-17	매수	250,000	-11.9	1.0
2024-01-26	매수	250,000	-7.2	1.0
2024-02-29	매수	300,000	-14.9	-0.7
2024-03-05	매수	300,000	-14.8	-0.7
2024-03-27	매수	300,000	-14.1	-0.7
2024-04-02	매수	300,000	-13.7	-0.7
2024-04-15	매수	300,000	-12.4	-0.7
2024-04-26	매수	300,000	-11.2	-0.7
2024-06-04	매수	300,000	-7.6	-0.7
2024-07-02	매수	300,000	-8.1	-5.7
2024-07-16	매수	340,000	-35.4	-19.3
2024-07-26	매수	340,000	-35.9	-23.8
2024-10-14	매수	340,000	-38.8	-26.9
2024-10-25	매수	340,000	-39.5	-33.4
2025-01-13	매수	340,000	-41.3	-34.7
2025-01-24	매수	340,000	-41.9	-34.7
2025-02-11	매수	340,000	-42.1	-34.7
2025-04-25	매수	270,000	-23.5	-17.4
2025-07-07	매수	270,000	-20.1	-17.4
2025-09-09	매수	270,000	-19.4	-17.4
2025-09-24	매수	270,000		



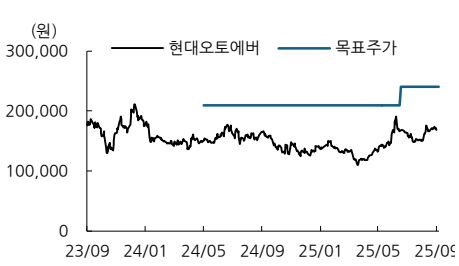
현대모비스 (012330) 투자의견 및 목표주가 변동추이

제시일자	투자의견	목표주가(원)	괴리율(%)	
			평균주가대비	최고(최저)주가대비
2023-11-30	담당자변경			
2023-11-30	매수	290,000	-20.7	-7.2
2024-01-17	매수	290,000	-20.5	-7.2
2024-01-29	매수	290,000	-20.0	-7.2
2024-04-15	매수	290,000	-21.7	-11.6
2024-04-29	매수	290,000	-22.0	-11.6
2024-07-16	매수	290,000	-23.2	-11.6
2024-10-14	매수	290,000	-16.6	-11.6
2024-10-28	매수	300,000	-17.4	-12.2
2025-01-13	매수	300,000	-15.7	-12.2
2025-01-31	매수	330,000	-22.5	-14.7
2025-03-26	매수	360,000	-21.9	-9.9
2025-04-28	매수	360,000	-20.0	-9.9
2025-07-07	매수	360,000	-15.5	-9.9
2025-08-28	매수	360,000	-12.1	-9.9
2025-09-24	매수	360,000		



현대오토에버 (307950) 투자의견 및 목표주가 변동추이

제시일자	투자의견	목표주가(원)	괴리율(%)	
			평균주가대비	최고(최저)주가대비
2024-05-21	매수	210,000	-31.1	-9.3
2024-11-26	담당자변경			
2024-11-26	매수	210,000	-34.7	-9.3
2025-01-13	매수	210,000	-34.2	-9.3
2025-04-29	매수	210,000	-29.4	-9.3
2025-07-07	매수	240,000	-32.8	-26.8
2025-07-29	매수	240,000	-33.2	-26.8
2025-09-24	매수	240,000		



투자의견 및 적용기준 (향후 12개월간 주가 등락 기준)

기업		산업	
매수	+10% 이상의 투자수익이 예상되는 경우	비중확대	
중립	-10% ~ +10% 이내의 등락이 예상되는 경우	중립	업종별 투자의견은 해당업종 투자비중에 대한 의견
매도	-10% 이하의 주가하락이 예상되는 경우	비중축소	

투자의견 비율

기준일 2025.06.30

매수	중립	매도
98.7%	0.6%	0.6%

Compliance Notice

본 자료에 기재된 내용들은 작성자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 고객의 증권투자를 돕기 위한 정보제공을 목적으로 제작되었습니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 참고자료로만 활용하시기 바라며 유가증권 투자 시 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

본 자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있으며 어떠한 경우에도 당사의 동의 없이 복제, 배포, 전송, 변형될 수 없습니다.

- 동 자료는 제공시점 현재 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 추천종목은 전일 기준 현재 당사에서 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료의 추천종목은 전일 기준 현재 당사의 조사분석 담당자 및 그 배우자 등 관련자가 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료의 추천종목에 해당하는 회사는 당사와 계열회사 관계에 있지 않습니다.
- 당사의 애널리스트(최태용)는 2025년 9월 16일~9월 21일 기간 동안 '현대자동차 미국 CEO Inventory Day 연계 산업시찰' 행사에 해당 법인의 비용으로 참석한 사실이 있습니다.