

전동화·로봇·UAM까지... ‘스마트 모빌리티’ 패러다임 전환

산업의 최전선



국내 완성차 업계 만형인 현대자동차는 우리나라의 수출을 견인하면서 고용 창출, 지역 균형발전 등 다방면에서 우리 경제를 견인하는 핵심 동력으로 자리매김했다. 현대차는 지난해 전 세계 시장에 총 414만1791대의 차량을 판매하는 등 생산유발 효과로는 국내 주요 산업 가운데 가장 크다. 또 수 백만명에 달하는 직·간접 고용 창출을 통한 양질의 일자리를 제공하고 있다. 글로벌 시장에서의 기술·점유율 확대를 위한 현대차의 현재와 미래 전략을 알아봤다. <편집자주>

◆한국을 중심으로 전 세계 생산거점 확대

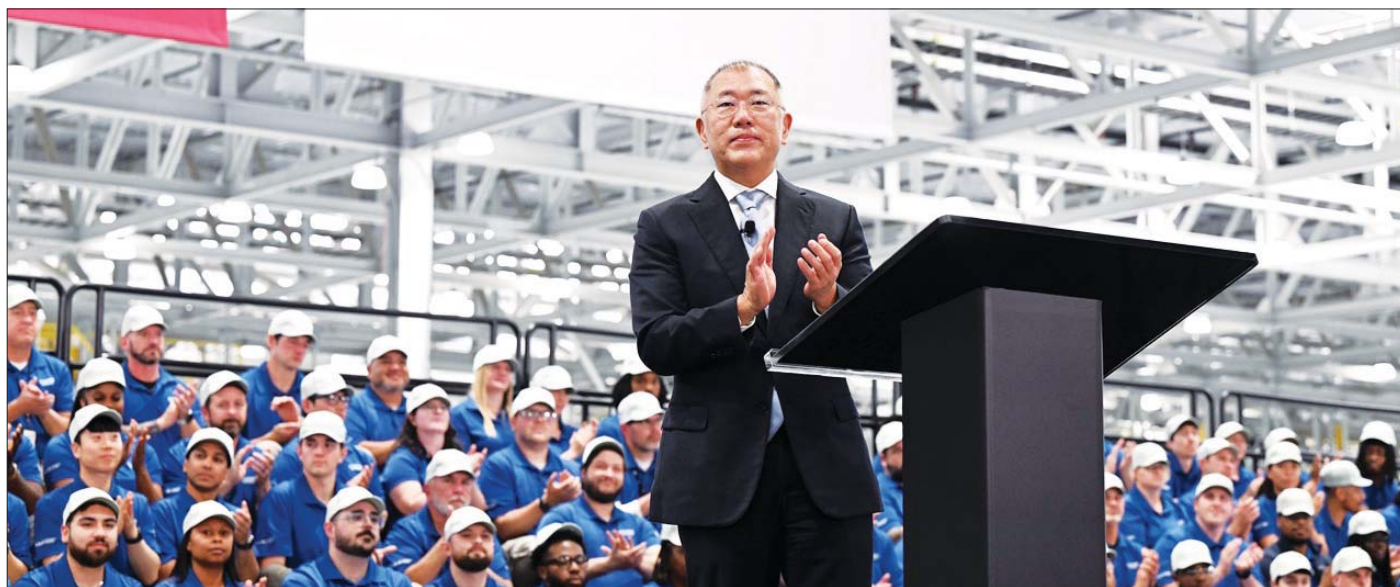
현대차는 연간 약 141만대의 완성차를 생산하는 울산 공장(세계 최대 규모)을 중심으로 아산 공장(쏘나타·그랜저 등 연간 30만대 승용차 생산), 전주 공장(상용차 전문 생산기지)을 국내에서 운영하고 있다.

글로벌 생산 거점은 미국의 앨라배마(쏘타나·엘란타르)와 조지아 메타플랜트 아메리카(아이오닉 5 생산·연간 30만대), 인도 푸네 공장 등을 운영하고 있다. 또 싱가포르 글로벌 혁신센터와 인도네시아, 브라질, 터키, 체코, 멕시코 등 여러 국가에서 생산 공장을 운영하고 있다.

이를 통해 현대차는 지난해 전 세계 시장에서 총 414만1791대(국내 70만5010대·해외3436781대)를 판매했다. 올해는 국내 71만대, 해외 346만4000대 등 총 417만4000대의 판매 목표를 잡고 글로벌 생산 거점에 대한 투자를 이어가고 있다.

특히 친환경차 시장 확대에 대응하기 위한 생산 거점 확대와 투자에 집중하고 있다. 우선 아반떼와 i30를 주로 생산했던 울산3 공장은 하이브리드 주력 생산 거점으로 탈바꿈했다. 그동안 울산 1·5 공장에서 생산했던 코나와 투싼의 하이브리드 모델을 울산 3공장에서 생산할 수 있도록 설계를 변경했다. 또 2026년 1분기 완공을 앞둔 현대차 울산 신공장에서 연간 20만대의 전기차를 생산하고 북미 특화 신형 픽업트럭을 출시할 방침이다.

아산 공장 역시 친환경차 흐름에 맞춘 투자를 단행해 미국을 제외한 전 세계 시장(유럽·아시아 등)에 출시하는 아이오닉 9를 생산하고 있다. 이 차량은 올해 2월 출시 이후 6개월 만에 1만5000대에 육박하는 판매량을 기록하며 아산 공장의 핵심 동력으로 자리매김했다.



정외선 현대차그룹 회장이 3월 26일(현지시간) 미국 조지아주 앨라배에서 열린 ‘현대자동차그룹 메타플랜트 아메리카’(HMGMA) 준공식에서 박수를 치고 있다.

경유·CNG(압축천연가스) 버스를 생산해온 전주 공장은 기존 생산 라인을 축소하고 전기·수소버스 생산을 확대하고 있다. 현대차는 상용차 부문에서도 ‘친환경 풀라인업’을 구축하고 친환경 버스 생산 기지로 탈바꿈시키고 있다.

글로벌 생산 거점도 친환경차 생산 확대에 초점을 맞추고 있다. 특히 전기차 전용 생산 공장으로 구축한 미국 조지아주 메타플랜트 아메리카는 연간 생산능력을 30만대에서 오는 2028년까지 50만대로 늘릴 계획이다.

울산·아산·전주 친환경거점 재편 하이브리드 중심 생산효율 제고 글로벌 생산망 전동화 재정비 사우디 투자로 해외 거점 확대

또 글로벌 생산 거점을 통한 현지 맞춤형 전기차 개발에도 집중하고 있다. 유럽, 중국, 인도 등 주요 시장의 특성에 맞는 소형 전기차 아이오닉3와 경형 전기SUV 등의 개발에 집중하고 있다. 이는 글로벌 주요 시장에서 현지 생산을 확대해 관세 등 외부 불확실성에 적극 대응하기 위한 것으로 보인다.

현대차는 사우디아라비아 등 현지 파트너와 협력해 CKD(반조립제품) 생산 거점도 확장해 25만대 이상의 생산능력을 추가로 확보해 신형 시장 진출을 모색하고 있다.

◆스마트 모빌리티 솔루션 기업 대전환

현대차는 전통적인 자동차 제조업체를 넘어 ‘스마트모빌리티 솔루션 기업’으로의 대전환을 목표로 사업 다각화에 속도를 높이고 있다. 특히 자율주행, 인공지능(AI), 로봇, 미래 항공 모빌리티 등 미래 핵심 기술을 중심으로 생태계를 구축하고 있다.

자율주행 기술 개발을 위해 남양연구소에 ‘자율주행 실증 테스트베드’를 구축하는 등 내부적인 역량 개발과 함께 모셔널과 웨이모 등과 파트너십을 구축해 외부에서의 기술 협력도 확대하고 있다. 웨이모 시스템을 적용한 아이오닉 5(레벨 4 예상)를 내년부터 시장에 미국 라스베이거스 등

에 도입한다는 목표를 세우고 있다. 이후 로보택시, 로보셔틀 등 자율주행 기술을 활용한 다양한 모빌리티 서비스도 선보일 계획이다.

미래 먹거리로 급부상하고 있는 SDV(소프트웨어 중심 자동차) 전환에도 속도를 높인다. 차량을 하드웨어와 소프트웨어가 결합된 ‘스마트 디바이스’로 진화시켜, AI를 기반으로 한 음성 비서, 차량 내 결제, 맞춤형 인포테인먼트 등 다양한 서비스를 제공할 계획이다.

지난 2020년 보스턴 다이내믹스를 인수한 이후 자율주행로봇 ‘달이 달리버리’와 산업용 웨어러블 로봇 ‘엑스블 솔더’를 선보이며 로봇 내재화에 속도를 내왔다. 올해부터는 아틀라스를 실제 공장에 투입해 생산 데이터를 축적하고 임무 수행 능력을 검증함으로써, 장기적으로 생산 효율성과 안정성을 동시에 강화한다는 계획이다.

글로벌 완성차 기업들도 AI 기업과 협력해 제조 전 공정에서 로봇을 활용하며 경쟁에 뛰어들고 있다. 자동차 부품 선택과 운반, 조립, 검사까지 로봇 기술이 확산되면서 업계에서는 ‘로봇 전쟁’이 본격화되고 있다는 분석이 제기된다. 현대차 역시 아틀라스 투입을 계기로 테슬라와 피규어AI 등과 휴머노이드 로봇 양산 경쟁을 벌일 것으로 전망된다.

또 미래 항공 모빌리티(UAM) 시장 선점을 위해 미국 내 UAM 법인 슈퍼널을 중심으로 사업을 추진하고 있다. 2028년까지 UAM 기체를 개발해 상용화한다는 목표를 세웠다.

호세 무뇨스 현대차 최고경영자(CEO)는 “로보틱스는 수익성을 높이고 비용을 낮추는 도구”라며 “사람이 하기 어렵거나 위험한 작업을 대체해 직원 안전을 확보하고 생산성을 끌어올리는 것이 핵심 목표”라고 말했다.

◆2030년까지 77조3000억원 투자... 제품 가치 높인다

현대차는 올해 2026~2030년 5년 간 77조3000억원을 투자하고, 2030년 연결 기준 영업이익률 8~9%를 달성한다는 중장기 전략을 세웠다.

현대차는 우선 올해 초 제시했던 ‘연결 기준 연간 가이던스(실적 예상치)’를 수정했다. 전년 대비 연결 매출액 성장률 목표는 올해 초 제시한 3.0~4.0%에서 5.0~6.0%로 2%포인트(p) 상향했다. 그러나 연결 부문 영업이익률 목표는 관세 영향을 반영해 기존 7.0~8.0% 대비 1%p 하향한 6.0~7.0%로 설정했다. 올해 투자 계획도 기존 제시한 16조9000억원에서 16조1000억원으로 수정했다.

자율주행·AI기반 모빌리티 고도화 로봇 투입 통한 공정 혁신 가속화 UAM 상용화로 신시장 진출 본격화 77조 투자 통한 미래 경쟁력 강화

현대차는 향후 5년(2026~2030년) 동안 연구개발(R&D) 투자 30조9000억원, 설비투자(CAPEX) 38조3000억원, 전략투자 8조1000억원 등 77조3000억원에 달하는 투자로 불확실성을 타개하며 사업을 추진한다는 방침이다. 현지화와 전략 실행과 SDV, 소프트웨어 경쟁력 강화 등에 집중 투자 예정이다.

글로벌 최대 자동차 시장인 미국 투자도 적극 추진한다. 현대차의 미국 투자 금액은 기존 11조6000억원(88억 달러) 수준에서 향후 15조3000억원(116억 달러)으로 3조 7000억원(28억 달러) 늘려나갈 방침이다. 이는 지난달 현대차그룹이 발표한 미국 투자 확대 계획의 일환이다. 현대차그룹은 현지 생산 확대와 로보틱스 생태계 구축 등을 위해 올해부터 4년 간 미국에 260억 달러를 투자한다고 밝힌 바 있다. 이는 앞서 지난 3월 발표했던 210억 달러 대비 50억 달러 증가한 규모다.

현대차는 연결 부문 영업이익률 목표를 ▲2025년 6~7% ▲2027년 7~8% ▲2030년 8~9%로 설정했다. 하이브리드와 제네시스 중심 판매 믹스 개선, 지속적인 현지 생산과 소싱(조달) 최적화 등 현지화 전략, 하이브리드와 EV, SDV 원가 경쟁력 강화 등으로 지속적으로 수익성 개선을 추진한다는 계획이다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr



현대차 울산공장 수출선적부두