

IBKS CES 2026 Review

CES 2026 : 로봇, 로봇, 로봇

AI/인터넷/게임

이승훈 리서치본부장

02) 6915-5680

dozed@ibks.com

자동차/2차전지

이현욱

02) 6915-5659

hwle1125@ibks.com



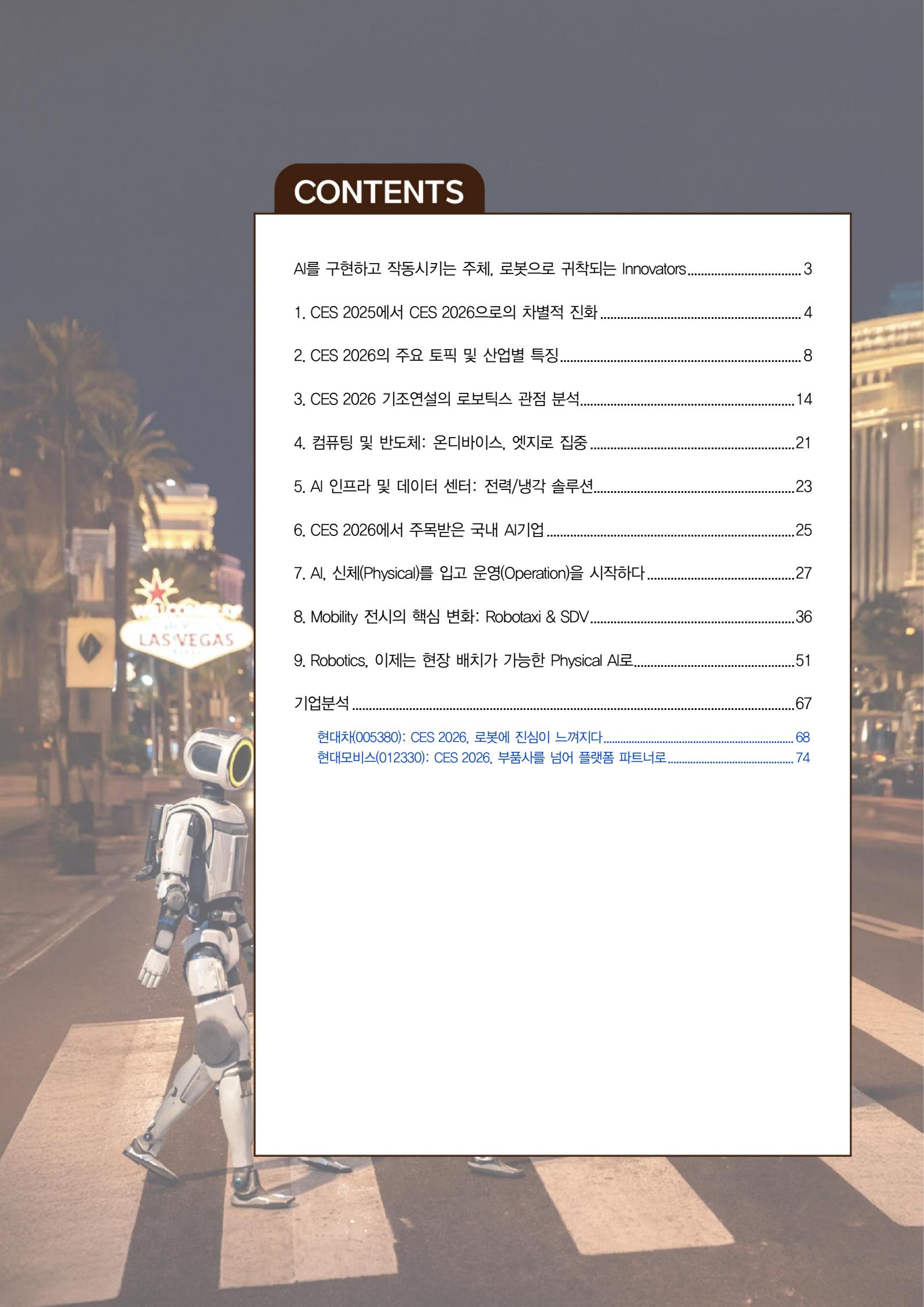
IBK기업은행 금융그룹

IBK투자증권

본 조사분석자료는 당사 리서치본부에서 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으며, 과거의 자료를 기초로 한 투자 참고 자료로서 향후 주가 움직임은 과거의 패턴과 다를 수 있습니다. 고객께서는 자신의 판단과 책임하에 종목 선택이나 투자시기에 대해 최종 결정하시기 바라며, 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권 투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

CONTENTS

AI를 구현하고 작동시키는 주체, 로봇으로 귀착되는 Innovators.....	3
1. CES 2025에서 CES 2026으로의 차별적 진화	4
2. CES 2026의 주요 토픽 및 산업별 특징.....	8
3. CES 2026 기조연설의 로보틱스 관점 분석.....	14
4. 컴퓨팅 및 반도체: 온디바이스, 엣지로 집중	21
5. AI 인프라 및 데이터 센터: 전력/냉각 솔루션.....	23
6. CES 2026에서 주목받은 국내 AI기업	25
7. AI, 신체(Physical)를 입고 운영(Operation)을 시작하다	27
8. Mobility 전시의 핵심 변화: Robotaxi & SDV	36
9. Robotics, 이제는 현장 배치가 가능한 Physical AI로.....	51
기업분석	67
현대차(005380): CES 2026, 로봇에 진심이 느껴지다.....	68
현대모비스(012330): CES 2026, 부품사를 넘어 플랫폼 파트너로	74



AI를 구현하고 작동시키는 주체, 로봇으로 귀착되는 Innovators

CES 2026의 핵심 키워드,
로봇

CES 2026의 모토인 “Innovators Show Up”에서 말하는 Innovator는 아이디어 제시에 그치지 않고, 기술을 현실로 구현해 사회와 시장을 움직이게 하는 실행 주체로 진화하고 있으며, 그 변화의 중심에는 로봇이 있다. 2025년의 CES가 인공지능을 모든 기기와 서비스에 이식하는 ‘AI Everywhere’의 출발점이었다면, CES 2026은 ‘AI at Work, AI in Reality’의 단계로 전환되는 가장 중요한 분기점이 될 것이다. AI는 2025년 생성형AI의 데모를 벗어나 실제적인 Agentic, Physical AI로 진화하고 있다.

기조연설 Highlight:

-AMD: 엔드-투-엔드 AI 전략과 로봇

-지멘스: 공장을 하나의 거대한 로봇으로 묘사

-캐터필러: Cat AI와 자율주행 장비 공개

-레노버: 하이브리드 AI ‘키라’, 산업용 로봇 ‘Robodog’ 발표

대표적인 Physical AI인
모빌리티와 로봇

Atlas 2028년부터
연 3만대 규모 상용화 시작

모빌리티와 로봇 산업의 경계가 빠르게 무너지는 중
둘 다 잘하는 현대차 그룹을 주목할 것

2026년 CES의 기조연설에서 1) AMD는 AI 컴퓨팅 인프라가 클라우드 중심에서 엣지와 온디바이스로 확장되는 흐름을 보여주었다. 데이터센터용 MI455X부터 개인 디바이스용 라이젠 AI 400에 이르는 엔드-투-엔드 AI 전략을 제시했다. 특히 AMD 하드웨어로 구동되는 휴머노이드 로봇 GENE.01을 무대에 올리며 고성능 AI 칩이 실제 로봇의 두뇌이자 ‘피지컬 AI’의 핵심 인프라로 확장되고 있음을 강조했다. 2) 지멘스는 AI·디지털 트윈·자동화로 제조·인프라를 재설계하며 공장을 “하나의 거대한 로봇”으로 묘사했다. 한편, Digital Twin Composer(엔비디아 Omniverse를 활용해 공장 데이터를 실시간 가상 세계로 전환하여 시뮬레이션하는 산업용 소프트웨어)를 통해 독일·폭스콘 공장에서 로봇 지휘 적응형 제조를 실현한다. 3) 캐터필러는 오프라인에서 작동하고 로봇 애플리케이션에 특화된 엔비디아의 Jetson Thor를 탑재한 Cat AI 어시스턴트와 휠 로더·굴착기 등 5종 자율주행 장비를 공개했다. 또한 2030년까지 기술 투자 2.5배 확대와 2,500만 달러 AI 인력 양성 계획을 밝혔다. 4) 레노버는 하이브리드 AI ‘키라’(인지·사고·행동 에이전트)와 추론 서버, 90% 정확도의 에너지 업체용 6족 로봇 ‘Robodog’을 발표하며 멀티 디바이스 통합과 산업 로보틱스 혁신을 강조했다.

CES 2026은 글로벌 모빌리티 산업의 중심이 전동화 이후 지능화·자동화 단계로 이동하고 있음을 보여준 행사였다. 완성차, 빅테크, 반도체, 로봇 기업들이 공동적으로 AI 기반 자율주행, 로봇 자동화, 소프트웨어 플랫폼을 핵심 전략으로 제시하며, 모빌리티와 로봇 산업의 경계가 빠르게 무너지고 있다.

현대차 그룹의 보스턴다이나믹스는 CES 2026의 대표적인 상용화 사례로 평가된다. 휴머노이드 로봇 Atlas는 기술 시연을 넘어, 제조·물류·서비스 협장 투입을 전제로 한 양산 로드맵과 사업 적용 시나리오가 제시됐다. 이는 로봇이 단순 자동화 도구가 아니라, 차세대 노동력 인프라이자 산업 플랫폼으로 진화하고 있음을 보여준다. 현대차그룹은 이를 통해 로봇을 그룹 차원의 신규 성장 축으로 편입시키며, 모빌리티 기업에서 로봇·AI 기반 산업 솔루션 기업으로 사업 영역을 확장하고 있다.

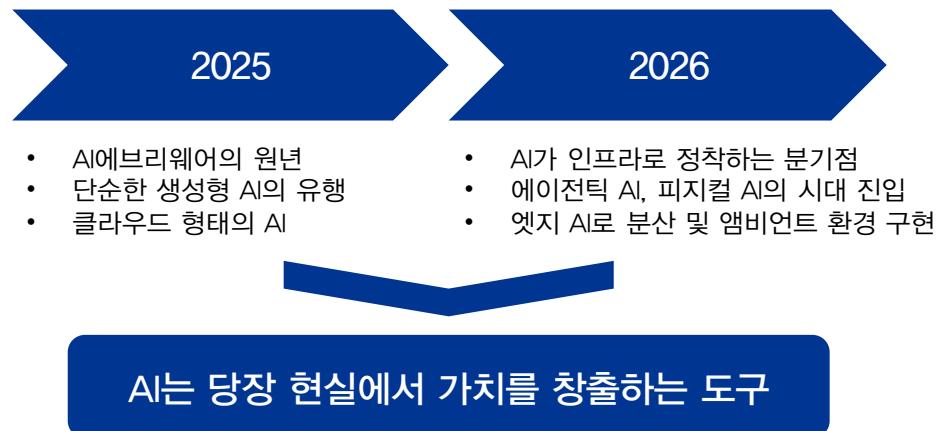
종합하면 CES 2026은 모빌리티와 로봇 산업이 각각의 시장이 아닌, 하나의 Physical AI 생태계로 수렴하고 있음을 보여준 전환점이다. 현대차·보스턴다이나믹스를 포함한 주요 플레이어들은 기술 경쟁을 넘어 사업화와 수익 모델 구축 단계로 이동하고 있으며, 이는 중장기적으로 완성차 산업의 가치 사슬을 재편하는 요인으로 작용할 전망이다. 이번 CES는 모빌리티 기업의 정체성이 제조업에서 AI 기반 산업 플랫폼 사업자로 전환되는 흐름을 명확히 드러낸 사례로 평가된다.

1. CES 2025에서 CES 2026으로의 차별적 진화

AI 기술의 실용적 통합과 책임 있는 확산으로 무게 중심 이동

CES 2025가 “새로운 AI 기술의 등장과 연결”에 방점을 찍었다면, CES 2026은 “AI 기술의 실용적 통합과 책임 있는 확산”으로 무게 중심이 이동했다. 기술적으로는 AI가 클라우드에서 엣지로 분산되고 주변 환경과 상호 작용하는 방향으로 구현하게 발전했고, 산업적으로는 모든 업종이 AI를 받아들이는 보편화 단계로 진입했다. 이러한 변화는 AI가 더 이상 먼 미래의 가능성이 아니라 당장 현실에서 가치를 창출하는 도구가 되었다는 인식을 심어주었고, CES 2026은 그 전환점을 보여준 행사였다.

그림 1. 2025년과 2026년 AI 주제의 전환



자료: IBK투자증권

CES 2025: AI의 보편화



CES 2026:
AI의 자율화 및 물리화

CES 2025와 CES 2026 불과 1년 사이에 AI의 초점이 'AI의 보편화(AI Everywhere)'에서 'AI의 자율화 및 물리화(Agentic and Physical AI)'로 명확하게 이동했다. 핵심 기술이 2025년이 생성형 AI(질문에 답하는 기술)의 등장과 확산에 중점을 두었다면, 2026년은 스스로 목표를 설정하고 실행하는 에이전틱 AI를 필두로, 현실 세계와 상호작용하는 물리적 AI 기술이 주류를 이루었다.

컴퓨팅 인프라 패러다임 역시 2025년의 클라우드 집중에서 2026년 CES에서 AMD의 기조연설을 보면, 기존 중앙 서버 중심 AI 처리에서 벗어나 CPU가 전체 시스템을 조율하고 NPU가 스마트폰·PC 같은 기기에서 직접 AI 작업을 빠르게 처리하는 방식이 결합된 분산형 구조로 발전하고 있다. 이는 클라우드 의존을 줄여 지연을 최소화하고 프라이버시를 강화하는 방향이다.

인프라의 운영 측면에서는 2025년의 전기 부족 우려가 2026년에는 소형 모듈형 원자로(SMR)나 수소 연료 전지 같은 무탄소 혼장 발전 솔루션의 표준화로 구체적인 해법을 찾았으며, 서버 발열 문제 역시 공냉식의 한계를 넘어 파나소닉 등의 액체 냉각 방식이 데이터 센터에 새롭게 채택되는 사례가 늘고 있다.

표 1. 2025년과 2026년 AI 주제 비교

비교 항목	CES 2025: AI의 보편화	CES 2026: AI의 자율화 및 물리화
핵심 기술	생성형 AI (질문에 답하는 기술)	에이전틱 AI (목표를 위해 행동하는 기술)
인프라 패러다임	클라우드 집중 (거대 서버 중심)	온디바이스 확장 (내 기기 안에서 직접 구동)
에너지 솔루션	전기 부족에 대한 우려 중심	SMR 및 수소 연료 전지를 통한 현장 발전 표준
냉각 기술	공냉식(비람)의 한계 도달	액체 냉각(냉각수)의 표준화 정착
컴퓨팅 아키텍처	GPU 단독 가속 강조	CPU 제어 및 NPU 로컬 처리의 조화 (AMD 헬리오스)

자료: IBK투자증권

2025년엔 각 분야마다 AI를 적용하고 이것을 연결하는 그림

AI가 거의 모든 제품에 신규 기능으로 탑재

CES 2025와 2026을 비교하면 AI 기술 트렌드와 산업적 방향성이 뚜렷한 변화가 나타난다. 2025년엔 “각 분야마다 AI 적용, 그리고 이것을 연결”하는 그림이었다. ChatGPT로 촉발된 생성형 AI 열풍이 기술 업계를 강타한 직후라, AI 자체의 신기능과 잠재력에 대한 기대감이 매우 높았다. “생성형 AI가 혁신을 주도하고 있으며, CES 전시 전반에 AI 생태계가 등장한다”는 표현처럼, 2025년 CES는 AI가 거의 모든 제품 카테고리에 신규 기능으로 탑재되기 시작한 시기이다. 예를 들어 AI 챗봇이 가전제품에 내장되고, 자동차가 운전자와 대화하는 콘셉트 등이 크게 부각되었다. 또한 AI가 스마트 생활의 운영체제가 될 것이라는 전망 아래, AI 비서와 스마트홈의 결합, 웨어러블 AI 기기의 발전 등이 주요 화두였다. 한마디로 CES 2025는 “AI가 모든 곳에 스며든다”는 초기 트렌드를 보여주었고, 개별 디바이스에 AI 기능을 넣는 분산적 적용 단계에 초점이 맞춰졌다. CES 2025의 또 다른 키워드는 “연결”이었다. 다양한 스마트 기기와 서비스를 하나로 묶는 통합 생태계와 플랫폼 연동성에 대한 논의가 많았다. 스마트홈, 커넥티드카, 스마트시티 기술이 각각 발전하며 디바이스 간 통합 경험을 제공하는 방향으로 전시되었다. 이는 IoT 기기 폭증에 대응하여 디지털 생태계 구축에 관심이 높았기 때문이다.

그림 2. LG 전자 AI Home



자료: LG전자, IBK투자증권

그림 3. Rokid의 Innovation Awards 수상작



자료: Rokid, IBK투자증권

2026년엔 AI가 보이지 않는 기본 인프라로서 전제된 모습

엣지 컴퓨팅과 온디바이스 AI가 강조된 2026년 전시

CES 2026에서는 AI 트렌드가 한층 성숙한다. AI는 더 이상 제품의 부가적인 홍보 요소가 아니라, 보이지 않는 기본 인프라로서 전제된 모습이다. CES 2026에서는 AI가 모든 곳에 들어가 있어 오히려 전면에 드러나지 않는 ‘Invisible AI’ 경향이 나타났다. 예컨대 CES 2025에서는 제품 설명에 “AI 탑재”를 강조하던 것들이, 2026년 제품들에는 AI가 당연히 들어가 있어 별도 언급 없이 매끄러운 사용자 경험을 제공하는 식이다. 이는 AI 활용의 초점이 눈길을 끄는 신기능에서 실질적 성능 향상과 통합 운영으로 이동했음을 의미한다. 실제로 CTA 측 설명에 따르면 “이제 AI는 두드러진 헤드라이너 기능이 아니라 맥락 인지, 효율화, 개인화를 조용히 구현하는 기반 기술로 자리잡았다”고 한다.

또한 2026년 전시에서는 엣지 컴퓨팅과 온디바이스 AI가 강조되어 실시간 처리와 개인정보 보호 측면의 발전이 눈에 띠었다. 2025년에는 대부분 클라우드 AI 서비스에 의존했지만, 2026년에는 반도체 성능 향상으로 디바이스 자체에서 AI 연산을 수행하는 사례가 늘었다. 이는 지연(latency)을 줄이고 사용자 데이터를 기기 내에서 처리함으로써 프라이버시 우려와 네트워크 장애의 우려를 완화하는 효과를 가져왔다. 가령 CES 2026의 최신 스마트폰이나 노트북에는 전용 AI 가속기가 내장되어 인터넷 연결 없이도 음성 비서가 동작하거나 이미지 개선 AI가 즉시 실행되었다.

그림 4. Qualcomm AI Engine in Snapdragon 8 Elite Gen 5: 온디바이스 LLM · 에이전틱 AI 어시스턴트, 향상된 Hexagon NPU 포함



자료: 국내언론, IBK투자증권

그림 5. Sixfab ALPON X5 AI Edge Computer – Best of Innovation: 영상 · 센서 분석을 현장에서 처리, 라우 데이터는 로컬에 두고 이벤트만 전송



자료: Sixfab, IBK투자증권

AI 기술이 전통 제조·산업 B2B 분야까지 확산

기조 연설에 참여한 기업 면면에서도 변화가 나타났다. CES 2025 기조연설에는 엔비디아(그래픽칩), 파나소닉(가전), 소셜미디어(X 코퍼레이션) CEO, 항공사(델타항공) CEO 등이 참석하여 소비자 경험 중심의 혁신을 많이 논의했다. 반면 CES 2026 기조연설에는 AMD(반도체), 지멘스(산업 자동화), 캐터필러(중장비), 레노버(PC), 하바스(광고) CEO 등이 참여하여 산업 전반에서의 AI 활용과 기업 혁신 전략을 공유했다. 이는 AI 기술이 IT 업계 내부의 이슈를 넘어 전통 제조·산업, B2B 분야까지 폭넓게 확산되었음을 보여준다.

소비자 중심 산업에서 AI의 매출은 제한적인 상황을 반증

한편 2022년 11월 ChatGPT 출시 이후 생성형 AI구독자가 급증했지만 현재까지 소비자 중심의 산업에서는 AI가 뚜렷한 매출이 발생하고 있지 않다는 반증이기도 하다. 결국 2026년 CES는 B2B 산업에서 기업의 효율을 극대화하는 밸류를 AI가 제공할 것으로 기대하는 양상이다.

표 2. CES 2025 vs 2026 키노트 비교

CES 2025				CES 2026			
구분	기업명	연사	내용	구분	기업명	연사	내용
소비자/산업	엔비디아	џ슨 황	RTX 50 시리즈 공개, 에이전틱 AI 소개	산업	AMD	리사 수	차세대 GPU 및 헬리오스 랙 공개, 파트너십 성과 공유
소비자/산업	액센츄어	줄리 스위트	기업의 AI 에이전트 도입 및 관리 인사이트	산업	지멘스	롤랜드 부쉬	엔비디아와의 협업 강화, 산업 전반에 AI 도입 가속화
소비자	파나소닉	유키 쿠스미	가족 건강을 위한 종합 플랫폼 발표	산업	하바스, 비엔디	야닉 볼로레	AI 퍼스트 기업 선언, 자사 AI 포털 공개
소비자	볼보	마틴 루드스테트	무공해 차량으로의 전환 촉구	산업	캐터필러	조 크리드	AI와 결합된 건설 장비 및 현장에 대한 비전 발표
소비자	델타	에드 바스티안	기내 엔터테인먼트 서비스 강화	소비자	레노버	양위안징	복수의 기기, 모델을 통합한 슈퍼 에이전트 AI 발표
소비자	시리우스XM	제니퍼 위츠	오디오 분야에서 기술, 창의성, 스토리텔링이 만나는 지점	소비자/산업	맥킨지, GC	밥 스탠펠스, 헤먼트 타네자	AI가 리더십, 전략, 기회의 률을 재정의

자료: CES, 언론종합, IBK투자증권

AI를 안전하고 책임 있게 활용하는 방안과 일자리 감소 문제에 대한 논의 본격화

아울러 정책 및 윤리 측면 논의가 두드러진 것도 차이점이다. 2025년에는 AI 기술 자체의 가능성에 초점을 맞췄다면, 2026년에는 AI를 안전하고 책임 있게 활용하는 방안과 더불어 AI로 인한 인간 일자리 감소 문제를 해결하기 위한 담론이 늘었다. 미국 연방 정부의 기술 책임자들과 상원의원들이 CES 2026 정책 패널에 다수 참석하여 AI 규제, 프라이버시, 표준화, 그리고 AI 시대의 노동력 재교육 및 사회 안전망 이슈를 논의했다. CTA는 아예 “AI Foundry”라는 AI 특화관을 신설해 AI 거버넌스, 혁신, 그리고 사회적 영향에 대한 모색을 함께하는장을 만들기도 했다. 이는 AI 산업이 성숙 단계로 접어들면서 기술 자체의 발전뿐만 아니라 사회적 합의와 제도적 뒷받침, 특히 AI가 가져올 고용 변화에 대한 대비가 중요해졌음을 반영한다.

2. CES 2026의 주요 토픽 및 산업별 특징

CES 2026 주요 토픽:
인공지능, 디지털 헬스,
모빌리티

CES 2026의 주요 토픽으로는 인공지능, 디지털 헬스, 차량 기술 및 첨단 모빌리티가 선정되었다. 산업과 일상에 AI의 침투가 가속화되고 있는 현실이 반영되며 인공지능은 다시 주요 토픽으로 선정되었으며, 디지털 헬스와 모빌리티는 AI와 기존의 제품/서비스가 결합되어 원격의료, 자율주행과 같은 혁신적인 서비스가 부상함에 따라 주요 토픽으로 선정되었다. 주요 토픽을 포함하여 총 23종의 토픽이 이번 CES에서 다뤄졌으며, 당사는 기술 흐름에 따라 초지능·초연결, 이동 혁신, 라이프 디지털화, 건강, 경제 생태계 혁신, 환경과 지속성, 혁신 촉진 기반 등 7개 그룹으로 토픽을 분류하였다.

표 3. CES 2026 주요 토픽

주제	설명 및 의미	주요 참가 기업
Artificial Intelligence (인공지능)	산업을 혁신하고, 새로운 가능성을 열며, 효율을 높이는 기술. AI는 이미 우리의 삶 곳곳에 깊숙이 들어와 있으며, 앞으로의 가능성은 무한하다는 메시지 전달	- AMD - DeepX - Intel - MediaTek - 엔비디아 - Qualcomm - SK하이닉스 - Zebra
Digital Health (디지털 헬스)	AI, IoT, 원격의료(Telehealth) 등을 포함한 최신 디지털 헬스 솔루션을 통해 헬스케어 전달 방식이 바뀌고, 치료 결과 개선과 운영 효율성이 증대되고 있다는 트렌드를 반영	- National Sleep Foundation - Oracle Health&Life Sciences - Greenberg Traurig - Resmed - OTO Fertility - 삼성헬스(삼성전자) - Withings - Wonderful Platform
Vehicle Tech and Advanced Mobility (차량 기술 및 첨단 모빌리티)	자율주행, 커넥티드 카, 항공 운송 수단 등 모빌리티 관련 기술 혁신이 우리의 이동 경험을 바꾸고 있다는 점을 강조	- Arbe - BMW - Brunswick - 두산 - Electra - Goodyear - 현대차그룹 - Kubota

자료: CES, IBK투자증권

표 4. CES 2026의 23개 모든 토픽을 7개로 분류

기술 흐름	그룹	주요 주제
초지능·초연결	AI/컴퓨팅	Artificial Intelligence (AI) Next G (차세대 무선 통신) Enterprise (기업 기술) XR and Spatial Computing (XR 및 공간 컴퓨팅) Robotics (로보틱스)
이동 혁신	모빌리티	Vehicle Tech and Advanced Mobility (차량 기술 및 첨단 모빌리티) Smart Communities (스마트 커뮤니티) Space Tech (우주 기술) Sports (스포츠)
라이프 디지털화	스마트 생활	Smart Home (스마트 홈) Audio & Video (오디오 & 비디오) Lifestyle (라이프스타일) Content and Entertainment (콘텐츠 & 엔터테인먼트) Gaming and Esports (게이밍 및 e스포츠)
건강	헬스케어	Digital Health (디지털 헬스) Fitness (피트니스) Accessibility (접근성)
경제 생태계 혁신	금융·소비	Fintech (핀테크) Marketing and Advertising (마케팅 & 광고)
환경과 지속성	지속가능성	Food Tech (푸드테크) Sustainability (지속가능성)
혁신 촉진 기반	생태계	Startups (스타트업) Innovation For All (포용적 혁신)

자료: CES, IBK투자증권

AI를 얼마나 잘 활용하여
새로운 가치와 효율을
창출하느냐가 중요

모빌리티 산업:
자율주행 완성과
로보틱스로의 확장

앞으로는 다양한 산업이
연계된 모빌리티 생태계가
형성될 것

CES 2026이 보여준 흐름은 향후 AI 기술이 각 산업에서 어떻게 심화 적용되고 어떤 방향으로 진화할지를 가늠하게 한다. 앞으로 기업의 경쟁력은 AI 자체의 개발보다는 AI를 얼마나 잘 활용하여 새로운 가치와 효율을 창출하느냐에 달려 있다. 각 산업은 AI를 중심으로 서로 융합하고 재편될 것이며, 이러한 큰 흐름 속에서 한국 기업들 역시 AI 전략을 재정비하고 산업간 협력을 모색해야 할 것이다.

모빌리티 산업에서는 AI를 통한 자율주행 완성과 로보틱스에서 확장되는 모빌리티 서비스 화가 주요 방향이었다. CES 2026 전시장을 아마존의 ZooX는 자율주행 택시를 운행하는 만큼 이미 자율주행 기술을 현장에서 높은 기술적 완성도를 기반으로 상용화되었다. 자동차는 바퀴 달린 컴퓨터로 불릴 만큼 소프트웨어 비중이 커지고 있으며, 차량 내부에서 발생하는 방대한 데이터는 AI로 분석되어 운전자에게 맞춤형 서비스를 제공한다.

앞으로는 완성차 업체뿐만 아니라 IT기업, 통신사, 심지어 스마트도시 인프라 기업까지 연계된 모빌리티 생태계가 형성될 것이다. 이에 따라 업계는 개방형 표준 플랫폼을 두고 협력하거나 경쟁하게 되고, 서비스 사업 모델도 차량 판매에서 모빌리티 서비스 및 데이터 비즈니스로 확장될 것이다. 다만 완전 자율주행의 안전성 확보와 법·제도 정비는 여전히 과제로 남아 있어, 기술 발전과 사회적 준비가 병행되어야 한다.

표 5. 모빌리티 관련 CES 2026 주요 전시 현황

기업명	현장/제품 사진	세부 사항
Lucid/Uber/Nuro		그래비티 SUV를 기반으로 한 6인승 로보택시를 공개. 자율주행 시스템은 Nuro의 Level 4 시스템으로 구동
ZooX		CES 2026 행사기간 동안 라스베이거스 시내에서 주요 거점을 오가는 40대의 무인 로보택시 운행
현대차		SAE Level 4 자율주행 기술이 탑재된 아이오닉5 기반 로보택시 및 로봇을 활용한 자동충전 기술 전시

자료: 각사, 언론종합, IBK투자증권

제조업 및 산업기계:
AI와 디지털 트윈이
결합된 스마트 공장
가속화

제조업 및 산업기계 분야에서는 AI와 디지털 트윈이 결합된 스마트 공장이 가속화될 전망이다. CES 2026에서 지멘스 등은 AI로 실제 공장을 가상 시뮬레이션(디지털 트윈)하여 설계부터 운영까지 최적화하는 청사진을 제시했다. 이러한 기술이 현실화되면, 제품 개발 주기가 단축되고 생산 품질이 향상될 뿐 아니라, 예지보전(AI로 설비 고장을 미리 예측)으로 대운타임을 최소화하는 효과를 거둘 수 있다. 로봇 자동화도 점점 인간 작업자를 보조하거나 대체하면서, 위험하거나 반복적인 작업은 로봇이 처리하고 인간은 관리·창의 업무에 집중하는 구조로 변화 중이다. 이는 노동 생산성을 크게 높이고 산업 안전을 향상시킬 것으로 기대된다. 캐터필러 사례처럼 전통 기계 업체도 AI 기업으로 변모하여, 자체 AI 팀을 꾸리고 스타트업과 협업하는 등 기술 중심 조직으로 바뀌어가고 있다. 앞으로 제조업 경쟁력은 AI/로봇을 얼마나 잘 활용하느냐에 좌우될 것이라는 점을 CES가 보여준 셈이다.

표 6. 제조업 및 산업기계 관련 CES 2026 주요 전시 현황

기업명	현장/제품 사진	세부 사항
캐터필러		실시간 시연과 인터랙티브 키오스크를 통해 캐터필러가 AI를 활용하여 실시간 안내, 안전 기능 및 스마트 장비 관리를 제공하는 방식을 직접 체험
지멘스		지멘스의 디지털 및 자동화 기술이 산업 전반에 걸쳐 설계, 제조 및 운영 방식을 어떻게 혁신하는지 보여주는 몰입형 환경 제공
오시코시		자율 주행, 인공지능(AI), 연결성 및 전동화 기술을 결합하여 소방관, 공항 지상 요원, 우편 배달부, 군인 및 건설 노동자와 같은 현장 노동자를 지원할 수 있는 솔루션 공개

자료: 각사, 언론종합, IBK투자증권

헬스케어:
AI가 의료 전문 지식과
결합하여 정밀의료와
예방의료를 발전시킬 것

헬스케어 산업에서는 AI가 의료 전문 지식과 결합하여 정밀의료와 예방의료를 발전시킬 것으로 전망된다. CES 2026에 등장한 AI 진단기기들은 암이나 심장질환 같은 질병을 조기에 발견하는데 기여할 수 있고, AI 알고리즘은 환자별 데이터에 기반한 맞춤 치료법을 제안할 수도 있다. 예를 들어 AI가 영상 데이터를 분석하여 놓칠 수 있는 미세 질병 징후를 찾아내면, 의사는 이를 참고해 더 정확한 진단을 내릴 수 있다. 또한 원격의료가 확산되면서 의료 접근성이 향상되고, AI 챗봇이 1차 상담을 맡아 의사들의 부담을 덜어주는 등 의료 서비스 효율화도 기대된다.

다만 의료 분야에서는 AI의 오판이 치명적일 수 있으므로, 신뢰성 검증과 규제 기관 승인이 필수적이다. 의료 AI가 임상시험을 통해 안전성과 효과를 인정받고, 각국 규제가 이를 뒷받침해야 실제 의료현장에 안착할 수 있을 것이다. 그럼에도 고령화 사회의 수요, 빅데이터 축적, 계산능력 향상이라는 세 박자가 맞물려 의료 AI 시장은 지속 성장할 것으로 보인다.

괄목할만한 성과를 이뤄낸
국내 헬스케어 기업들

국내 기업 중에서는 삼성전자가 '멀티모달 디지털 바이오마커(Multimodal Digital Biomarker)' 기술이 적용된 모바일과 웨어러블 기기를 기반으로 사용자의 수면상태나 걸음걸이, 말투 등 행동 패턴을 분석해 인지 기능 저하를 사전에 감지해주는 솔루션 공개하였으며, 대상웰라이프는 초기 약 2주간의 혈당 데이터와 자사 제품 섭취로 정보를 습득한 이후에는 CGM 없이 식단과 생활패턴을 기반으로 혈당 변화를 예측하는 '당프로 2.0'을 공개하며 AI와 결합된 헬스케어 솔루션을 선보였다. 또한 바디프랜드는 사용자가 앓은 상태에서 팔과 다리를 능동적으로 움직이도록 설계돼 재활운동 보조 기능에 초점을 맞춘 '733'을 공개하며 헬스케어와 로보틱스의 결합도 제품 형태로 구체화되는 모습을 보였다.

표 7. 헬스케어 관련 CES 2026 주요 전시 현황

기업명	현장/제품 사진	세부 사항
삼성전자		모바일과 웨어러블 기기로 측정된 다양한 정보를 분석해 사용자의 인지 상태 변화를 간접적으로 추적할 수 있는 기술
대상웰라이프		개인별 건강 데이터를 AI로 분석해 맞춤형 운동 루틴과 식단, 보충제 섭취 가이드, 건강 미션 등을 제안하는 초개인화 건강관리 솔루션
바디프랜드		신체 움직임을 보조하는 로보틱스 기술을 기반으로 사용자가 앓은 상태에서 팔과 다리를 능동적으로 움직이도록 설계돼 재활운동 보조 기능에 초점

자료: 각사, 언론종합, IBK투자증권

콘텐츠 및 마케팅:
AI가 창작 파트너로
자리매김

인간 고유의 스토리텔링이
함께 필요할 것

콘텐츠 및 마케팅 분야에서는 AI가 창작 파트너로 자리잡을 전망이다. CES 2025 무렵 만 해도 AI가 인간 크리에이터를 대체할지 모른다는 우려와 기대가 교차했지만, CES 2026의 논조는 "AI는 도구이고 최종적인 창의는 인간에게 있다"는 쪽에 무게가 실렸다. 하바스의 Converged.AI 전략이 보여주듯, 광고 기획부터 집행까지 AI가 데이터 분석과 의사결정 최적화를 돋고, 인간 팀은 공감과 창의성을 불어넣는 구조가 이상적인 모델로 제시되었다.

앞으로 마케팅 업계에서는 생성형 AI를 활용한 광고 카피나 이미지 제작이 일상화되겠지만, 이것만으로는 소비자 마음을 얻기 어려우므로 인간 고유의 스토리텔링이 함께 필요할 것이다. 또한 미디어 분야에서는 개인 맞춤 콘텐츠 생성이 더욱 정교해져, 각각의 소비자 취향에 꼭 맞는 버전의 콘텐츠(예: 맞춤형 광고, 개인화 영화 예고편 등)가 AI로 자동 생산될 가능성이 높다. 이 과정에서 윤리적 문제(AI가 만들어낸 콘텐츠의 저작권이나 진위 여부 등)를 다루고, 크리에이터의 역할 재정립(AI 활용 능력이 새로운 필수 역량이 될 것)이 과제로 떠오를 것이다.

표 8. 콘텐츠 및 마케팅 관련 CES 2026 주요 전시 현황

기업명	현장/제품 사진	세부 사항
Havas		AI 퍼스트 기업으로의 대전환 선언 및 자체 개발 AI 플랫폼 'Ava' 공개
Disney		자동화된 광고 플랫폼을 확장 목표, 2027년까지 자동화율 75% 달성이라는 목표를 향해 순항 중
Amazon Ads		스트리밍, 쇼핑, 그리고 그 사이의 모든 분야에서 광고주들이 대규모 고객에게 접근할 수 있는 방법에 대한 쇼케이스

자료: 각사, 언론종합, IBK투자증권

사회 전반적 시사점:
규범과 정책의 정립이
시급

설명 가능한 AI의
중요성이 더욱 커질 것

사회 전반적 시사점으로, AI의 급속한 확산은 규범과 정책의 정립을 시급히 요구한다. 미국의 경우 연방 차원에서 일관된 AI 거버넌스 프레임워크를 구축하려는 움직임이 있으며, 다른 나라도 글로벌 표준 정립을 위해 협력할 필요가 있다. 이와 함께, AI로 인해 인간의 일자리가 사라지는 문제도 중요하게 논의되어야 한다. 동시에 기업들은 AI 윤리 원칙을 수립하고, AI 시스템의 투명성과 설명 가능성 높이도록 노력해야 한다. 예를 들어 발전된 AI일수록 그 의사결정 과정을 추적하고 이해하기 어려운데, 이를 해소하기 위한 XAI(eXplainable AI: AI가 왜 그런 결정을 내렸는지, 그 이유와 과정을 사람이 이해할 수 있도록 설명해주는 기술이다. '블랙박스'처럼 작동하던 AI의 의사결정 과정을 투명하게 만들어 신뢰도를 높인다) 기술 개발도 중요해질 것이다. 데이터 개인정보 보호 역시 간과할 수 없는 문제로, 프라이버시 강화형 연산(PETs: 개인 정보를 보호하면서 데이터를 분석 하는 기술)이나 연합학습(Federated Learning: 데이터를 한곳에 모으지 않고 각 기기에서 학습한 결과를 합치는 방식) 같은 기술이 각광받을 것이다.

표 9. 주요 용어 설명

기술 구분	기술명	주요 내용/설명
AI 투명성 및 신뢰	XAI	AI가 왜 그런 결정을 내렸는지 그 이유와 과정을 사람이 이해할 수 있도록 설명해주는 기술. AI 의사결정 과정의 투명성을 높여 신뢰도를 향상시킴
데이터 프라이버시 보호	PETs	개인 정보를 보호하면서 데이터를 분석할 수 있게 해주는 기술
데이터 프라이버시 보호 및 효율	연합학습	데이터를 한곳에 모으지 않고 각 기기(장치)에서 학습한 결과를 합치는 방식

자료: IBK투자증권

주: XAI: eXplainable AI, PETs: Privacy Enhancing Technologies



3. CES 2026 기조연설의 로보틱스 관점 분석

기조연설을 3가지
그룹으로 분류

CES 2026의 기조연설을 AI가 컴퓨팅의 근간에서부터 산업 현장, 그리고 인간의 창의적 영역으로 어떻게 확장되는지를 세 가지 그룹으로 구분했다.

표 10. CES 2026 기조연설 정리

주제	기업명	연사	주요 내용
컴퓨팅 인프라의 재설계	AMD	리사 수 회장	엔드-투-엔드 AI 비전 제시; CPU를 시스템의 '제어 레이어'이자 '동기화 장치'로 재정의 '헬리オス(Helios)' 레퍼런스 설계(MI400 GPU, 에픽 베니스 CPU 통합) 공개
산업의 물리적 진화	지멘스	롤랜드 부쉬 CEO	AI, 디지털 트윈, 자동화 기술을 통한 제조 및 인프라 재설계 비전 제시
	캐터필러	조 크리드 CEO	"쉿덩어리에서 지능으로" 슬로건; 자율 주행 중장비와 지능형 플랫폼 공개 WM과의 협업을 통한 쓰레기 매립지 자율 주행 기술 도입 사례 제시
창의적 시너지와 개인화	하바스/비벤디	야니 볼로레 회장	인간의 창의성과 AI 결합된 '공동 창작(Human-AI Creativity)' 시대 선언 'Converged.AI' 전략 및 창작자 전용 AI 플랫폼 'Vermeer.ai' 공개
	레노버	양 위안칭 회장	사용자의 생활 습관을 스스로 학습하는 지능형 비서 경험 시연 복잡한 예약 및 업무 보고서 자동 작성 등 에이전틱 경험 제시

자료: CES, IBK투자증권

3.1. 컴퓨팅 인프라의 재설계 – 클라우드에서 엣지, 온디바이스로 (AMD)

여전히 부족한
컴퓨팅 파워

요타 스케일 시대 선언

데이터센터 솔루션:
MI455X GPU와
헬리오스 랙 공개

엣지 및 디바이스 솔루션:
라이젠 AI 400 공개

파트너십:
미래에는 모두가 GPU를
하나씩 필요로 할 것

제너레이티브 바이오닉스,
GENE.01 공개

기조연설의 포문을 열었던 AMD의 리사 수(Lisa Su) 회장은 AI 기술은 지난 50년 동안 가장 중요한 기술이며, 여전히 컴퓨팅 파워가 턱없이 부족하다고 이야기하였다. 이에 향후 5년간 전 세계 컴퓨팅 용량을 10 요타플롭스(Yottaflops, 10^{24} flops, 인간 1조명이 수천억년간 계산할 일을 1초만에 처리) 이상으로 확장해야 한다고 이야기하며 요타 스케일 컴퓨팅 시대를 선언했다. 이어지는 제품 소개를 통해 클라우드에서 엔터프라이즈, 엣지 및 개별 디바이스에 이르는 AMD의 엔드-투-엔드 AI 솔루션을 발표하였으며, OpenAI, 로보틱스, 헬스케어, 우주 등 다양한 산업 분야와의 파트너십과 실제 활용을 공유하였다.

데이터센터 솔루션(최강의 두뇌): MI455X GPU와 헬리오스 랙을 공개했다. MI455X는 2nm 공정으로 설계되었으며, 트랜지스터의 수는 3,200억개에 이르는 것으로 알려졌다. 또한 432GB의 HBM4가 탑재될 예정이며, 성능 면에서는 전작인 MI355 대비 최대 10배 향상되었다. MI455X는 베니스 CPU와 함께 헬리오스 랙에 탑재되며, 헬리오스는 랙 당 CDNA 5 GPU 컴퓨터 유닛 18,000개 이상, Zen 6 CPU 코어 4,600개 이상, 31TB HBM이 탑재되어 최대 2.9 엑사플롭스의 성능을 발휘한다. 헬리오스 랙은 올해 연말 출시 예정이다.

엣지 및 개별 디바이스 솔루션(두뇌를 활용): AI PC, 워크스테이션, 게이밍 PC용 프로세서 라이젠 AI 400을 공개했다. 라이젠 AI 400은 전작 대비 CPU, GPU, NPU 성능이 모두 강화되었으며, 경쟁사인 인텔의 코어 올트라 288V(루나 레이크) 대비 다중작업 성능 1.3배, 콘텐츠 제작 성능 1.7배, NPU 성능 1.25배 높다고 발표되었다. 라이젠 AI 400은 최대 12 코어로 구성되어 있으며 최대 5.2GHz의 부스트 클럭으로 작동한다. 내장 NPU는 60 TOPS의 연산능력을 갖춰 마이크로소프트 윈도우11의 코파일럿+ 기준을 충족한다.

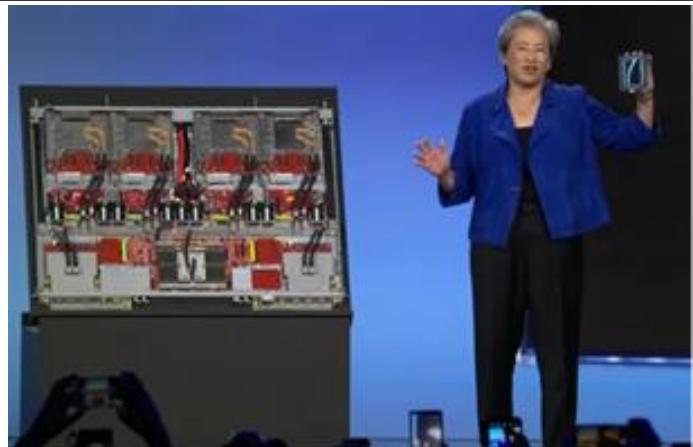
파트너십: 지난해 말 AMD의 GPU에 대한 대규모 공급 계약을 체결한 OpenAI의 그렉 브록만 사장이 찬조 연사로 참여했다. 브록만은 향후 AI의 비전으로 ‘1인 다 에이전트’ 체제를 제시하며, 미래에는 모든 사람이 GPU를 하나씩 필요로 할 것임을 간접적으로 언급했다. 이는 리사 수 회장의 요타 스케일 하드웨어 확장 비전의 근거를 보여주는 대목이었다. 또한 제너레이티브 바이오닉스와의 협력을 통해 AMD 하드웨어로 구동되는 휴머노이드 로봇 GENE.01을 무대에 선보이며 고성능 AI 칩이 실제 로봇의 두뇌이자 피지컬 AI 인프라로 확장되는 로봇 분야 파트너십까지 강조했다.

표 11. AMD 기조연설 요약

범주	AMD의 AI 발전 전략 및 핵심 기술	세부 내용
데이터센터 솔루션	AI 연산 성능 극대화	MI455X 공개, 전세대 대비 최대 10배 성능 향상 헬리오스 랙 공개, 최대 2.9 엑사플롭스의 성능 발휘 올해 연말 출시 예정
엣지 및 개별 디바이스 솔루션		라이젠 AI 400 공개, 인텔의 코어 올트라 288V 대비 다중작업 성능 1.3배, 콘텐츠 제작 성능 1.7배, NPU 성능 1.25배 우위
파트너십	AI 솔루션의 저변 확대	오픈 AI는 미래 AI 비전으로 1인 다 에이전트 체제를 제시하며 1인 1GPU 시대 도래 시사. 그 밖에 로봇, 게이밍, 헬스케어 등 주요 파트너사의 제품 데모 시연

자료: AMD, 언론종합, IBK투자증권

그림 6. 기조연설에서 헬리オス 랙을 소개하고 있는 리사 수 회장



자료: 국내언론, IBK투자증권

그림 7. 기조연설에서 공개된 GENE.01



자료: 해외언론, IBK투자증권

3.2. 산업의 Physical AI – 디지털 트윈과 자율 작업 (지멘스 & 캐터필러)

두 기업은 AI를 물리적 자산과 결합하여 안전성과 생산성을 혁신하는 '피지컬 AI(Physical AI)'의 비전을 공유한다.

공장을 하나의 거대한
로봇으로 묘사

지멘스(Siemens, Roland Busch CEO): 지멘스는 CES 2026 기조연설에서 AI, 디지털 트윈, 자동화 기술이 제조 및 인프라 전반을 어떻게 재설계하는지를 핵심 메시지로 제시하며, 공장을 “하나의 거대한 로봇”으로 묘사하였다. 이는 설계·제조·운영 전 과정에 AI를 깊숙이 결합해, 로봇이 로봇을 지휘하는 수준의 적응형 제조 환경을 구현하겠다는 비전으로, 특히 독일의 지멘스 공장과 폭스콘 공장에서 디지털 트윈과 AI를 연동해 실시간 제어와 최적화를 실현하는 사례로 설명되었다.

젠크스 황 CEO,
찬조 연사로 참여

이를 위해 ‘디지털 트윈 컴포저(Digital Twin Composer)’와 같은 소프트웨어를 제공해 장비·라인·공장을 정밀하게 가상화하고, 엔비디아는 가상환경 플랫폼인 ‘옴니버스 라이브러리(Omniverse)’를 통해 시뮬레이션과 실시간 엔지니어링 데이터를 통합하는 역할을 맡아 디지털 트윈 기반 협업을 강화한다. 또한 젠크스 황 CEO가 찬조 연사로 참여해 양사의 협업을 강조했다.

표 12. 지멘스 기조연설 요약

범주	지멘스의 AI 발전 전략 및 핵심 기술	세부 내용
파트너십/플랫폼	엔비디아와 ‘Industrial AI Operating System’ 구축	설계→엔지니어링→제조→생산→운영→공급망까지 End-to-End 산업 벤류체인을 AI로 재구성하는 공동 로드맵 발표
디지털 트윈/ 산업 메타버스	Digital Twin Composer + Omniverse 라이브러리 + 실시간 엔지니어링 데이터	제품·공정·플랫폼의 고정밀 3D 디지털 트윈을 구축하고, 물리 기반 시뮬레이션/실시간 데이터를 결합해 의사결정을 “가상에서 먼저” 수행하도록 설계

자료: 지멘스, 언론종합, IBK투자증권

그림 8. 기조연설에서 젠크스 황 CEO와 함께 무대에 오른 롤랜드 부시 CEO



자료: 국내언론, IBK투자증권

오프라인에서 작동 가능한
Cat AI 어시스턴트 및
차세대 자율주행 장비
공개

캐터필러(Caterpillar, Joe Creed CEO): 캐터필러를 '물리 세계의 엔비디아'로 칭하며 AI, 자율주행, 엣지 컴퓨팅이 융합된 차세대 중장비 제조에 관한 비전을 발표했다. 먼저 다양한 디지털 애플리케이션 포트폴리오와 고품질 데이터를 하나의 대화형 환경으로 통합하는 AI 솔루션 Cat AI 어시스턴트를 공개했다. Cat AI는 건설 현장의 급박한 상황과 오지에서의 작업 가능성을 고려하여 서버를 거칠 필요 없이 오프라인에서도 작동 가능한 것이 특징이다. 이를 위해 로봇 애플리케이션에 특화된 임베디드 AI 플랫폼인 엔비디아의 Jetson Thor 기술이 적용됐다. 또한 그간 광산 등 제한된 구역에서만 운영되던 자율주행 기술을 일반 건설 현장으로 확대하겠다는 비전을 제시하며 휠로더, 도저, 덤프트럭, 굴착기, 콤팩터 등 5종의 차세대 자율주행 장비를 공개했다.

AI 인력 양성을 위한
대규모 투자 예고

동사는 기술 투자 뿐만 아니라 AI 인력 양성을 위하여 대규모 투자를 예고했다. 향후 5년간 2,500만 달러를 투자해 글로벌 혁신상을 출범함으로써 근로자들이 점점 더 디지털화되고, 자율화되는 작업 환경에 필요한 기술을 개발하도록 지원할 예정이다. 동사는 지난 20년간 연구 개발에 300억 달러를 투자했으며, 2030년까지 디지털 및 기술 투자를 2.5배 늘릴 목표를 가지고 있다.

표 13. 캐터필러 기조연설 요약

범주	캐터필러의 AI 발전 전략 및 핵심 기술	세부 내용
Cat AI 소개	현장에서 가동되는 AI 어시스턴트	다양한 디지털 애플리케이션 포트폴리오와 고품질 데이터를 하나의 대화형 환경으로 통합하는 AI 솔루션. 오프라인 환경에서도 현장에서 즉시 접근 가능
엔비디아와 협력 확대	杰슨 토르 플랫폼을 통해 엣지 AI 구현	Cat AI, 자율주행 등 건설 장비에서의 AI 구현을 위해 엔비디아의杰슨 토르 플랫폼 및 Omniverse 라이브러리 활용
인적 자원 투자	AI 기술 고도화를 위한 인적 자원 확보	5년간 2,500만 달러를 투자하여 글로벌 혁신상을 출범. 이를 통해 점점 더 디지털화되고, 자율화되는 작업 환경에 필요한 기술을 개발하도록 지원할 예정

자료: 캐터필러, 언론종합, IBK투자증권

그림 9. Cat AI 어시스턴트를 소개하고 있는 조 크리드 CEO



자료: 국내언론, IBK투자증권

3.3. Agentic AI를 통해 창의적 시너지 [하바스/비벤티 & 레노버]

인간의 독창성과 AI가 결합된 '공동 창작 시대' 선언

하바스/비벤티(Yannick Bolloré 회장): 기조연설을 통해 AI가 인간 판단과 공감을 대체하지 않고 증폭한다고 강조하며 인간의 독창성과 AI가 결합된 '공동 창작(Human-AI Creativity)' 시대를 선언한다. 약 4억 유로를 투자한 'Converged, AI' 전략과 창작자 전용 AI 플랫폼인 'Vermeer.ai'를 통해 콘텐츠 제작 전반에 AI를 통합하는 방안을 공유했다. 기조연설을 통해 하바스는 AI 퍼스트 기업으로의 전환을 선언하면서 자사의 AI포털 'Ava'를 공개하고 제작 솔루션 'Prose on Pixels'을 시연했다. 'Prose on Pixels'은 현장에서 촬영된 자원봉사자의 사진 1장만으로 15분짜리 서부극 예고편을 제작하는 성능을 보여주었다. 이는 창작자의 아이디어가 제품화되는데 소요되는 시간과 노력이 획기적으로 단축될 수 있음을 보여준다. 볼로레 회장은 '이것이 하바스가 기술과 인간의 독창성을 결합하는 방식'이라고 설명했다.

표 14. 하바스 기조연설 요약

범주	하바스의 AI 발전 전략 및 핵심 기술	세부 내용
AI 퍼스트 기업으로의 대전환	단순한 도구 도입을 넘어 회사 운영 체제 자체를 AI 중심으로 개편	23,000명 전 직원을 AI 전문가로 육성하겠다는 목표를 제시. 이를 위해 파리에서 열리는 리더십 회의 참석 조건으로 'AI 숙련도 인증을 의무화'
자체 개발 AI 플랫폼 공개	Converged 기반의 새로운 AI 포털 'Ava' 공개	'Ava'는 직원들이 단 하나의 프롬프트만으로 하바스의 모든 지식 자산에 접근하고, GPT-5나 제미나이(Gemini) 같은 최신 LLM(거대언어모델)을 안전하게 활용할 수 있도록 지원
제작비 절감	AI의 비용 절감 효과 설명 및 자사의 제작 솔루션 'Prose on Pixels' 시연	AI는 신규 고용 없이 연 2~3%의 성장을 흡수할 수 있는 기회. 실제로 주요 고객사는 3D 및 AI 전환을 통해 제작비를 15~50% 절감. 또한 자사의 제작 솔루션 'Prose on Pixels'을 통해 사진 한 장만으로 15분짜리 서부극 예고편 즉석 제작

자료: 하바스, 언론종합, IBK투자증권

그림 10. 기조연설에서 발표하고 있는 야니 볼로레 회장



자료: CES, IBK투자증권

통합형 슈퍼 AI 에이전트
‘키라’ 공개

레노버(Lenovo, Yuanqing Yang 회장): 기조연설을 통해 개인, 기업, 공공 모델을 결합한 하이브리드 AI를 공개했다. 동사가 이날 공개한 ‘키라(Qira)’는 PC, 스마트폰, 태블릿, 웨어러블 등 여러 기기에 흘러져 있는 데이터를 하나로 연결하여 인지하고 (perceive), 사고하고(think), 행동하는(act) 통합형 슈퍼 AI 에이전트이다. 그 기반이 되는 것은 지능형 모델 오케스트레이션으로, ‘키라’에는 복수의 모델이 통합되어 있고, 사용자의 요청이 발생하면 그 순간 최적의 모델을 식별하여 성능을 최적화한다. 실제로 현장에서는 몰입형 경험을 실행하라는 명령에 다양한 에이전트가 동시에 작동하며 무대 환경을 실시간으로 제어하는 데모가 시연되기도 하였다.

AI 서버 포트폴리오와
산업용 6족 보행 로봇
‘Robodog’ 발표

또한 기업을 타겟으로 하는 추론 최적화 서버 포트폴리오와 산업용 6족 보행 로봇 ‘Robodog’도 발표됐다. 서버 포트폴리오는 LLM 구동을 위한 대형 서버부터 엣지 수준의 서버까지 폭넓은 제품 라인업이 공개되었으며, ‘Robodog’은 에너지 제공업체에 배치되어 구조·안전 문제 90% 탐지 정확도의 성능으로 인간 기술자를 위험 환경에서 보호할 수 있다.

표 15. 레노버 기조연설 요약

범주	레노버의 AI 발전 전략 및 핵심 기술	세부 내용
하이브리드 AI ‘키라’ 공개	다양한 기기, 모델을 통합한 슈퍼 에이전트 AI	다양한 기기에 흘러져 있는 데이터를 하나로 통합하고 복수의 모델을 오케스트레이션 해 사용자의 쿼리에 최적의 답변 제시
엔터프라이즈 AI	서버 포트폴리오 및 산업용 로봇 발표	LLM 구동이 가능한 대규모 서버 ThinkSystem 675i, 가속 추론 성능을 제공하는 ThinkSystem SR650i, 엣지 컴퓨팅을 위한 서버 ThinkEdge SE455i, 구조·안전 문제 90% 탐지 정확도의 Robodog 발표
스포츠에서의 몰입 경험	스포츠 경기가 진행되는 동안 실시간으로 데이터 분석 및 인사이트 제공	FIFA World Cup 2026의 공식 테크놀로지 파트너로서 경기가 진행되는 동안 실시간으로 데이터 포인트 탐색, 지표 분석을 통해 인사이트를 제공하는 Football AI Pro 발표

자료: 레노버, 언론종합, IBK투자증권

그림 11. 기조연설 무대에 오른 양 위안칭 회장



자료: 국내언론, IBK투자증권

그림 12. 6족 보행 산업용 로봇 ‘Robodog’ 외형



자료: 해외언론, IBK투자증권

4. 컴퓨팅 및 반도체: 온디바이스, 엣지로 집중

2026년은 더 이상 클라우드에 의존하지 않는 '독립적인 AI 기기'가 시장의 주류로 안착하는 해이다.

4.1. 인텔[Intel]: 팬서 레이크와 18A 공정의 안착

18A 공정의
팬서 레이크 공개

인텔은 최신 18A 공정을 적용한 '코어 울트라 시리즈 3 Panther Lake' 프로세서(차세대 모바일 및 클라이언트 PC용 SoC(System-on-Chip) 프로세서)를 출시한다. 기술적 특징으로, 전력 대비 성능(Performance per Watt)을 극대화하여 노트북 배터리 소모 없이 상시 배경에서 목소리 보정이나 영상 보안 처리를 수행한다. 5세대 NPU는 이전 세대보다 훨씬 적은 전기로 더 많은 연산을 수행하는 데 초점을 맞춘다.

팬서 레이크로 구동되는
RoBee 전시

한편, 인텔 부스에서는 Oversonic Robotics의 RoBee 휴머노이드 로봇을 선보였다. 이 로봇은 약 6피트(1.8m) 키로 제조 및 의료 분야(알츠하이머 파킨슨 환자 지원)에 특화되어 있었으며, 음성 인식, 제스처 이해, 실시간 환경 분석을 온디바이스에서 처리했다. RoBee는 Intel Core Ultra Series 3 (Panther Lake) 에지 프로세서로 구동 되었으며, CPU-GPU-NPU 통합 아키텍처를 통해 클라우드 의존 없이 지연을 최소화하고 데이터 프라이버시를 강화했다. 이전 GPU 중심 설계에서 전환해 효율성을 크게 높였으며, 2026년 Q1부터 에지 시스템 공급이 예정되었다.

표 16. 인텔의 '코어 울트라 시리즈 3 팬서 레이크' 상세

주요특징	
기술	리본FET(RibbonFET)과 파워비아(PowerVia) 기술이 적용된 1.8nm급 공정을 기반으로 제작되어 전력 효율과 성능 향상을 모두 추구
디자인	18A공정 기반 노트북용 AI 칩
혁신성	이전 세대인 루나 레이크 대비 멀티스레드 성능이 최대 50%까지 향상. E코어의 성능을 이전 세대의 P코어 수준으로 향상

자료: 인텔, 언론종합, IBK투자증권

그림 13. 인텔의 부스에 전시되어 있는 RoBee



자료: 인텔, IBK투자증권

4.2. 최고 혁신상 수상 기업들

MSI, 전문가용 AI PC의 기준을 제시

MSI (GeForce RTX 5080 Expert Series): 컴퓨터 하드웨어 부문 최고 혁신상을 수상하였다. 최신 블랙웰 아키텍처를 기반으로 로컬 AI 워크로드 처리 능력을 대폭 강화하여 전문가용 AI PC의 기준을 제시한다.

표 17. MSI의 ‘GeForce RTX 5080 Expert Series’ 상세

		주요특징
	기술	Flow Frozr 2 열 제어 시스템과 Push-Pull Airflow 구조로 발열 최소화 및 안정적 성능 유지
	디자인	다이캐스트 알루미늄 합금 하우징으로 강도와 세련된 산업미를 모두 구현
	혁신성	고성능 게이밍과 크리에이터용 워크로드를 모두 지원하며, 냉각 효율 · 내구성 · 미학을 결합한 그래픽카드 혁신으로 평가

자료: MSI, 더밀크, IBK투자증권

현장에서 즉시 AI 분석을 수행하는 ALPON X5

Sixfab (ALPON X5 AI Edge Computer): 기업용 기술 부문 최고 혁신상을 수상하였다. 중앙 서버로 데이터를 보낼 필요 없이 현장에서 즉시 AI 분석을 수행하는 초소형 AI 컴퓨터이다.

표 18. Sixfab의 ‘ALPON X5 AI Edge Computer’ 상세

		주요특징
	기술	Raspberry Pi CM5와 DEEPX DX-M1 NPU 기반으로 영상 · 센서 데이터를 로컬에서 AI로 분석. 클라우드 연결 없이도 보안 부팅 · 암호화 · OTA 업데이트 지원
	디자인	콤팩트한 품팩터와 다중 네트워크(이더넷 · Wi-Fi · eSIM LTE) 설계를 결합해 어디서나 안정적인 연결과 배치를 지원
	혁신성	중소기업이나 R&D 인력이 부족한 조직도 AI 엣지 분석을 손쉽게 구현하도록 설계되어, 저지연 · 고보안 · 무클라우드 AI 인프라 모델을 제시

자료: 더밀크, IBK투자증권

EliteDesk 8 Mini,
사무 자동화와 보안을
독자적으로 처리하는
표준 모델 제시

HP (EliteDesk 8 Mini G1a Next Gen AI PC): 기업용 기술 부문 최고 혁신상을 수상하였다. 강력한 NPU를 통해 사무 자동화와 보안을 독자적으로 처리하는 표준 모델을 제시한다.

표 19. HP의 ‘EliteDesk 8 Mini G1a Next Gen AI PC’ 상세

		주요특징
	기술	온디바이스 AI와 AMD Auto State 관리 기능으로 다중 AI 애플리케이션을 안정적으로 실행하며 전력 효율 극대화
	디자인	1리터급 컴팩트 구조로 다양한 업무 환경에 유연하게 설치 가능, 공간 활용도 우수
	혁신성	대규모 IT 환경에서 AI 성능 · 보안 · 지속가능성을 동시에 구현한 상업용 PC의 새 기준 제시

자료: 더밀크, IBK투자증권

5. AI 인프라 및 데이터 센터: 전력/냉각 솔루션

AI 수요의 급증으로 인한 전력과 냉각 문제는 2026년 인프라 설계의 핵심 과제이며, 각 기업은 구체적인 해결책을 제시했다.

5.1. 파나소닉(Panasonic): 액체 냉각 및 에너지 관리 표준화

파나소닉, 데이터센터
종합 솔루션 전시

고유량 액체 냉각 솔루션: 기존 제품 대비 크기는 동일하지만 냉각수를 흘려보내는 유량을 75% 높인 고성능 펌프와 고효율 압축기를 선보인다. 이는 GPU의 고밀도 발열을 해결하는 '다이렉트-투-칩(Direct-to-chip: 냉각수가 CPU·GPU·가속기 칩 바로 위에 장착된 콜드 플레이트(cold plate) 내부를 직접 순환하며 열을 제거하는 액체 냉각 방식)' 냉각 방식의 표준이 된다.

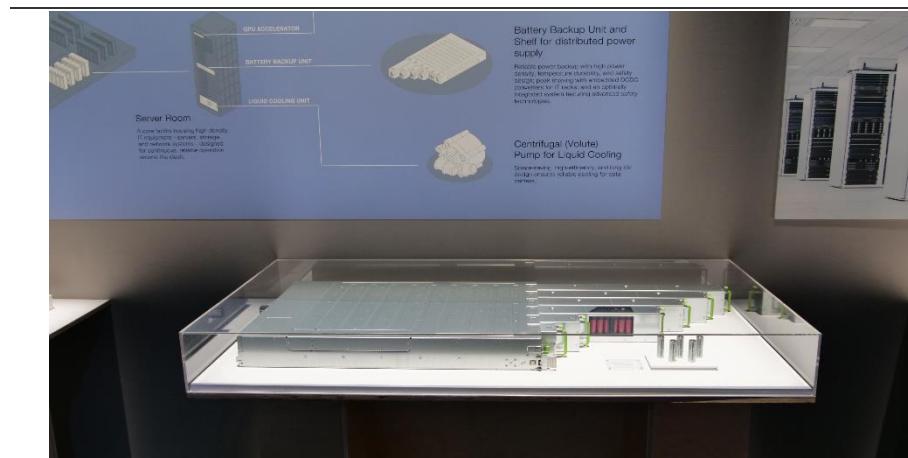
에너지 저장 시스템(ESS): 전력 사용량이 적을 때 전기를 저장했다가 사용량이 몰리는 낮시간에 사용하는 '피크 쉐이빙(Peak Shaving)' 기능을 통해 데이터 센터 전력망 효율성을 극대화한다.

그림 14. 파나소닉의 CES 2026 부스 모습



자료: 파나소닉, IBK투자증권

그림 15. CES 2026 부스에 전시된 배터리 백업 유닛



자료: 파나소닉, IBK투자증권

5.2. 두산그룹(Doosan): 무탄소 에너지원과 자율 작업 솔루션

두산은 AI 인프라 운영에 필수적인 에너지와 자동화 솔루션을 통합적으로 제시한다.

두산, SMR 목업 전시

소형 모듈형 원자로(SMR) 및 수소 연료 전지: 데이터 센터 전용 전력원으로 하이액시엄(HyAxiom)의 무탄소 수소 연료 전지(PureCell M400)와 차세대 SMR 기술을 공개했다. 이는 전력 수급이 어려운 지역에서도 대규모 AI 인프라를 구축할 수 있게 한다.

그림 16. 두산의 CES 2026 부스에 전시된 SMR 목업



자료: 두산, IBK투자증권

5.3. 삼성전자 및 삼성SDI: 초고속/저전력 하드웨어 인프라

삼성, 메모리와 ESS

삼성전자 SOCAMM2: 기존 서버용 메모리 대비 전력 소모를 55% 줄이면서 데이터 전송 속도는 2배 이상 높인 메모리 모듈이다. 이는 대규모 AI 데이터 센터의 에너지 효율을 결정짓는 핵심 부품이다.

삼성SDI SDI 25U-Power: 건설 및 산업 기술 부문 최고 혁신상을 수상하였다. 산업용 봇이나 중장비에 안정적인 고출력 전력을 공급하는 에너지 솔루션이다.

그림 17. 삼성전자의 SOCAMM2



자료: 삼성전자, IBK투자증권

그림 18. 삼성SDI의 25U-Power



자료: CES, IBK투자증권

6. CES 2026에서 주목받은 국내 AI기업

1. DeepX

DeepX, 2세대 AI칩
'DX-M2' 개발 로드맵
공개

온디바이스 AI 반도체 스타트업 DeepX가 2세대 AI칩 'DX-M2' 개발 로드맵을 CES 2026 현장에서 공개했다. 'DX-M2'는 현재 동사의 주력 제품인 1세대 NPU 'DX-M1'의 후속 제품으로, 5W 미만의 초저전력만으로 1천억 파라미터급 LLM을 구동할 수 있는 성능이 특징이다. 동사는 이를 두고 AI 인프라의 전제 조건이 바뀌는 사건이라 평가하며, 생성형 AI가 데이터센터를 벗어나 어디에나 존재하는 기능으로 전환될 것이라는 비전을 이야기했다. 급증하는 AI 데이터센터 수요와 인프라의 병목 현상이 쉽게 해결되지 않고 있는 상황에서 클라우드 화장이 아닌 온디바이스 AI를 해법으로 제시했다. 'DX-M2'는 올해 말 상용화를 목표로 하고 있으며, 현대자동차와 협력하여 로봇 분야에 먼저 적용되고, 이후 산업용 로봇과 드론, 자동차 등에 활용될 것으로 전망된다.

2. 모빌린트

모빌린트, 서버 중심에서
벗어나 실시간 AI 서비스
상용화를 가속화

AI 반도체 스타트업 모빌린트는 국산 AI 반도체(NPU) 기반 고성능·저전력 엣지 AI 가속 기술로 CES 혁신상(CES Innovation Awards)을 수상했다. MLX-A1 칩에서 비전·음성·언어 AI 모델을 온디바이스에서 직접 구동하는 데모를 선보였으며, 서버 중심에서 벗어나 재난·안전·영상 분석 등 실시간 AI 서비스 상용화를 가속하는 핵심 기술로 평가받았다. 이 칩은 최대 80 TOPS의 연산 성능을 70W 이하의 저전력으로 구현했으며, 전원과 네트워크만 연결하면 간단한 설정 이후 다양한 산업 환경에서 즉시 운용할 수 있도록 설계되었다. 비용 측면에서는 기존의 GPU 대비 60%의 비용 절감 효과를 기대할 수 있는 것으로 알려져 있다. 'MLX-A1'은 이미 교육용 판매가 이루어졌고 그 밖에 관제 분야, AI 컨택센터, 드론 등 다양한 분야에서 문의를 받고 있는 것으로 알려진다.

그림 19. DeepX의 'DX-M2' 개발 로드맵 간담회 현장



자료: 국내언론, IBK투자증권

그림 20. 모빌린트의 'MLX-A1' 전시 모습



자료: 국내언론, IBK투자증권

표 20. 한국의 엣지 AI 반도체 전문 스타트업인 DeepX와 모빌린트 비교

항목	DeepX	모빌린트 (Mobilint)
설립 연도	2018년	2019년
주요 제품	DX-M1, DX-H1 (INT8 정량화, GPU 대비 10% 비용 90% 에너지 절감)	ARIES, REGULUS (온디바이스 AI 가속, CES 2026 혁신상)
적용 분야	컴퓨터 비전, CCTV 분석, 자율주행, 스마트 시티, 드론·로보틱스 (현대 로보틱스 LAB 협업)	산업 영상 분석, 로봇 인지, 인프라 모니터링, 산불 경보 (TOMEN Device MOU)

자료: IBK투자증권

3. 페르소나AI

페르소나AI, GPU 없이
온디바이스에서 고품질
AI를 구현하는 sLLM 기술
강조

로봇 분야에서는 조선소용
휴머노이드 로봇 플랫폼
개발 중

페르소나 AI(Persona AI)는 CES 2026에서 "What Not to Miss" 기업으로 선정된 한국 엣지 AI 전문 기업으로, GPU 없이 온디바이스에서 고품질 AI를 구현하는 SONA Edge sLLM 기술을 강조했다. 2017년 설립된 이 회사는 자체 양자화 알고리즘으로 데 이터 크기를 70% 줄이고 성능을 20% 향상시켜 스마트폰·IoT·자동차 등 멀티 디바이스에서 네트워크 없이 작동하는 sLLM을 제공하며, CES 2025 혁신상 수상 후 금융·교육·헬스케어·제조 분야로 확대 적용 중이다.

로봇 분야에서는 현대 용접 휴머노이드 로봇(HD Hyundai Robotics 파트너십)과 ABS(미국선급)와의 협력으로 조선소 검사·용접·조립 작업을 위한 휴머노이드 로봇 플랫폼을 개발 중이며, NASA 로보틱 핸드 기술을 기반으로 위험·고위험 환경에서 인간-로봇 협업을 실현한다.

그림 21. 페르소나AI의 CES 2026 부스 모습



자료: 국내언론, IBK투자증권

그림 22. 페르소나AI가 개발 중인 휴머노이드 로봇 모형



자료: 국내언론, IBK투자증권

7. AI, 신체[Physical]를 입고 운영[Operation]을 시작하다

7.1. Generative AI에서 Physical AI로의 전환

지난 2~3년간의 CES가 ChatGPT로 촉발된 생성형 AI의 가능성을 탐색하고 이를 디스플레이 속에 구현하는 데 집중했다면, CES 2026은 그 지능이 가상 공간을 넘어 물리적 실체와 결합해 실제 현장에 투입되는 실행의 원년임을 선포하고 있다.

모빌리티와 가전 업계를
지배해온 하드웨어 중심의
스펙 경쟁은 이제
임계점에 도달

과거의 CES가 미래에는 이런 것이 가능해질 것이라는 화려한 비전을 제시하는 장이었다면, 올해의 전시장 분위기는 사뭇 다르다. 화려한 컨셉카 대신 즉시 투입 가능한 자율주행 플릿(Fleet)이, 실험실의 휴머노이드 대신 공장 라인에서 부품을 나르는 실제 로봇들이 주역이 되었다. 이제 관람객들은 ‘얼마나 똑똑한가?’를 묻지 않는다. 대신 ‘얼마나 안전하게 운영할 수 있는가?’와 ‘기존 생태계와 어떻게 연결되는가?’를 질문하기 시작했다. 이것이 바로 기술의 완성기가 가져온 실용주의적 전환이다.

그동안 모빌리티와 가전 업계를 지배해온 하드웨어 중심의 스펙 경쟁(속도, 크기, 마력 등)은 이제 임계점에 도달했다. CES 2026에서 목격되는 가장 큰 변화는 하드웨어가 메인 주인공에서 AI의 애플리케이션으로地位가 격하되었다는 점이다.

이제 소비자들의 관심은
성능에서 경험으로

주행 거리나 프로세서 속도 같은 하드웨어 스펙은 더 이상 독점적인 차별화 요인이 아니다. 사용자의 의도를 실시간으로 파악해 최적의 이동 경로를 제안하고, 차 내에서 끊김 없는 디지털 경험을 제공하는 소프트웨어의 운영 지능이 핵심 경쟁력으로 부상했다.

AI는 OS 그 자체
Intelligence-as-a-
Service

AI는 더 이상 부가 기능이 아니라, 기기 전체를 제어하는 운영 체제(OS) 그 자체가 되었다. 자동차는 달리는 컴퓨터를 넘어 스스로 진화하는 인공지능 개체로 재정의되고 있으며, 기업들은 제품 판매 이후의 업데이트(OTA)를 통한 지속적인 수익 모델 창출에 역량을 집중하고 있다.

표 21. CES 2026 패러다임 시프트

구분	과거 (2024~2025)	현재 (CES 2026)	변화의 핵심 (Shift)
핵심 담론	기술의 가능성	운영의 실효성	Vision → Execution
AI 형태	생성형 AI / AI 에이전트(SW)	피지컬 AI (지능+물리적 신체)	Digital → Physical
모빌리티	자율주행 단계(L4/5) 경쟁	플릿(Fleet) 운영 및 OS 생태계	Hardware → Operation
로보틱스	가사 보조 및 서비스 로봇	SDF(소프트웨어 중심 공장) 플랫폼	Tool → Infrastructure
주요 가치	하드웨어 스펙 및 혁신성	지속 가능한 업데이트 및 수익성	Spec → Experience

자료: CES, IBK투자증권

CES 2026 현장에서 목격된 기술적 패러다임의 변화를 세 가지 핵심 키워드로 분류하여 분석한다. 이는 단순한 기술의 나열을 넘어 산업 간의 경계가 무너지고 지능이 현실로 구현되는 과정을 심층적으로 다루고 있다.

AI: 디지털 지능에서 Physical AI로의 시작

첫 번째 분석 축은 AI의 물리적 구현이다. 2024년 생성형 AI(탐색)와 2025년 AI 에이전트(보급) 단계를 거쳐, 2026년은 물리적 실체를 제어하는 Physical AI가 시작되는 원년으로 볼 수 있다. 이제 AI는 화면 속 정보 처리에 머물지 않고, 로봇의 관절과 차량의 조향 장치를 정밀하게 제어하며 현실 문제를 직접 해결하는 방향성으로 진화하고 있다. 고도화된 AI의 지능이 물리적 실체로 전이되는 현상이 산업 현장에 가져온 실질적인 변화를 분석한다.

Mobility: 자율주행 레벨 경쟁에서 운영과 OS 중심으로

두 번째 분석 축은 모빌리티 운영의 효율화다. SDV(Software Defined Vehicle) 비전(2024)과 공간 지능화(2025) 시기를 지나, 2026년 모빌리티의 핵심은 자율주행 단계(Level)가 아닌 운영 역량으로 이동하고 있다. 단순한 기술적 수치를 넘어 독자적인 모빌리티 OS를 통해 차량을 통합 제어하고, 향후 무인 차량을 효율적으로 관리하는 플랫(Fleet) 운영 능력이 기업의 생존을 결정짓는 중요한 경쟁력으로 자리 잡고 있다.

로보틱스: 개별 기기에서 지능형 인프라로의 확장

세 번째 분석 축은 로보틱스의 인프라화다. 로봇은 단순한 서비스 도구나 개별 하드웨어(2024~2025)의 범주를 넘어, 제조 공정 전체를 최적화하는 플랫폼으로 거듭나고 있다. 현대차의 SDF(Software Defined Factory, 소프트웨어 정의 공장) 전략처럼, 로봇이 클라우드와 연동되어 스스로 학습하는 지능형 인프라의 중추적인 역할을 수행하는 변화에 주목한다. 이는 하드웨어 중심 담론이 시스템 운영 담론으로 완전히 교체되었음을 시사한다.

표 22. CES 2024~2026 주요 테마 및 키워드 변화

구분	CES 2024	CES 2025	CES 2026 (현재)
메인 슬로건	All Together, All On	Dive-in AI	Innovators Show Up
AI 패러다임	생성형 AI (Generative AI): 기술의 가능성 탐색	AI 에이전트 (Agentic AI): 개인 비서 및 서비스화	피지컬 AI (Physical AI): 물리적 실체와 지능의 결합
모빌리티	전동화 인프라 및 컨셉 제시	차량 내부 AI 최적화	자율주행 운영 및 생태계
로보틱스	인간 보조 및 서비스 로봇	휴머노이드 로봇의 고도화	소프트웨어 중심 공장 및 상용 로봇
핵심 키워드	생성형 AI, 탄소중립, 인간안보	AI 에이전트, 온디바이스 AI, 디지털 헬스	피지컬 AI, SDV OS, 공간 컴퓨팅, 플랫 운영
전시 분위기	무엇이 가능한가	어떻게 쓰이는가	누가 운영하는가

자료: CES, IBK투자증권

7.2 CES 혁신상, AI·로보틱스가 기술 트렌드 주도

CES 2026 최고 혁신상은 전체의 1% 수준인 43개

혁신상 452개 중에서 AI 부문이 46개로 최다 비중 차지

모빌리티 분야는 27개,
로봇 공학은 17개, 드론은
5개의 혁신상

하드웨어 분야보다는
소프트웨어 기반의
혁신상이 대다수

CES 2026 혁신상은
Physical AI를 보여주거나
적용된 제품에 수상

CES 2026 혁신상은 AI 기술의 중심축이 어디로 이동하고 있는지를 명확히 보여준다. 올해 혁신상에는 36개 부문에서 약 3,600개의 출품작이 접수됐으며, 이 가운데 452개가 혁신상, 43개가 최고혁신상으로 선정됐다. 전체 출품작 대비 최고혁신상 비중은 1% 수준으로, 기술 완성도와 실제 구현 가능성은 중시한 선별 구조가 유지되고 있음을 시사한다.

분야별로 보면 AI는 46개의 혁신상을 기록하며 여전히 최대 수상 분야였지만, 기술의 성격은 이전과 뚜렷이 달라졌다. 단순한 생성형 AI보다는 로봇, 모빌리티, 의료 장비, 자동화 설비 등 물리적 시스템과 결합된 AI 기술이 주를 이뤘다. AI가 콘텐츠 생성 도구를 넘어, 현실 세계를 인식·판단·제어하는 핵심 기술로 확장되고 있음을 보여준다.

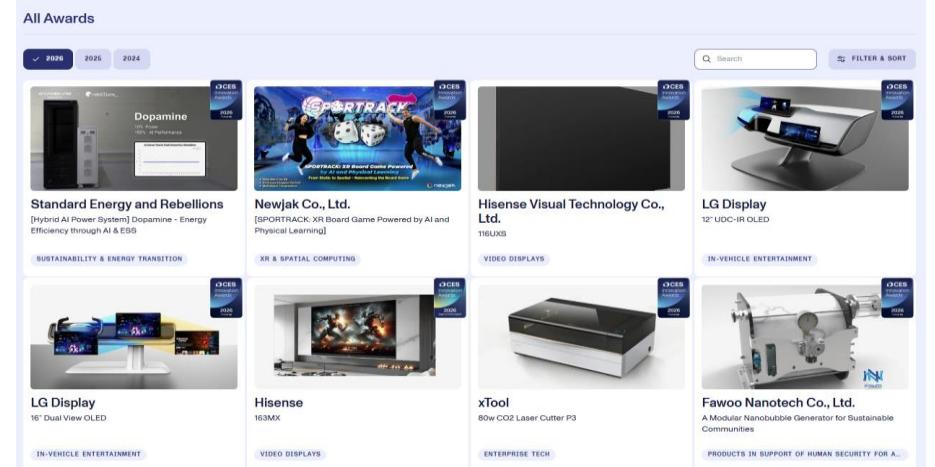
이 같은 변화는 로봇과 모빌리티 분야에서 가장 선명하게 나타났다. 로봇공학은 17개, 드론은 5개의 혁신상을 수상했으며, 다수의 기술이 AI 기반 센서 융합과 자율 판단 기능을 중심으로 평가받았다. 하드웨어 자체보다 실제 환경에서의 자율 작동 능력이 경쟁력의 핵심으로 부상한 것이다.

차량 기술 및 첨단 모빌리티 분야에서도 전동화(EV)보다는 SDV, 자율주행 보조 기술, 차량 데이터 기반 서비스에 이목이 집중됐다. 이는 차량이 단순한 이동 수단을 넘어, 센서·컴퓨팅·소프트웨어가 결합된 물리적 AI 디바이스로 재정의되고 있음을 의미한다.

종합하면 CES 2026 혁신상은 AI 산업이 디지털 영역을 넘어 물리 세계로 본격 확장되는 전환점임을 시사한다. 로봇과 모빌리티는 Physical AI 시대의 핵심 전장으로 자리 잡았으며, 향후 경쟁의 초점은 하드웨어 성능이 아니라 AI의 실제 운용 능력과 데이터 축적·학습 구조로 이동하고 있다.

그림 23. CES 2026 혁신상

CES Innovation Awards®



자료: CES, IBK투자증권

CES 2026 최고 혁신상
중 모빌리티, AI, 로보틱스
연관 제품은 10개

수상작 전부 AI가 물리적
환경에서 적용할 수 있는
제품들 위주로 수상

모빌리티는 하드웨어가
아닌 소프트웨어 및
데이터 활용 능력을
보여준 작품이 수상

AI가 특정 제품에
국한되지 않고 다양한
Application에 적용됨

CES 2026에서 모빌리티와 직접적인 연관성을 보여준 최고혁신 수상작은 7개 제품이며(수상작 카테고리를 통합하여 자체적 기준으로 선별), AI(Artificial Intelligence)와 로보틱스(Robotics)까지 확장했을 때 10개 제품이 해당된다.

CES 최고혁신상 수상작들은 AI가 더 이상 화면 속 생성형 모델에 머물지 않고, 실제 하드웨어를 직접 제어하는 운영 기술로 진화했음을 보여준다. 소방 로봇(와이드마운트), 360도 인식 레이더(딥퓨전), 자율 물류 로봇(두산로보틱스) 등은 AI가 물리적 환경을 인식·판단·행동으로 연결하는 핵심 엔진으로 작동하고 있음을 입증한다. 이는 AI가 기능이 아닌 운영 체제로 자리 잡고 있음을 의미한다.

모빌리티 분야에서는 전동화 자체보다 SDV, 데이터 연결성, AI 기반 인지·제어 기술이 최고혁신상 평가의 핵심 기준으로 작용했다. 차량 성능의 차별화 포인트가 엔진이나 배터리를 넘어, 소프트웨어와 데이터 활용 능력으로 이동하고 있음을 상징적으로 보여준다.

이번 최고혁신상 수상 목록은 AI가 특정 IT 기기나 플랫폼에 국한되지 않고, 모빌리티(딥퓨전), 로보틱스(두산로보틱스), 소방·안전(와이드마운트), 접근성 기술(LBStech) 등 전 산업 영역의 핵심 운영 인프라로 통합되고 있음을 보여준다. AI는 이제 개별 기능이 아니라 산업 전반을 관통하는 공통 기술로 자리 잡았다.

표 23. 주요 기업별 최고 혁신상 수상 현황(모빌리티, AI, 로보틱스 연관)

카테고리	기업명	국가	수상 제품/기술	주요 특징 및 혁신 포인트
인공지능(AI)	Deepfusion AI	한국	RAPA (RAPA-R)	카메라/라이다 없이 레이더만으로 360도 전방위 인지를 구현하는 AI 소프트웨어
	Doosan Robotics	한국	Scan&Go	로봇 팔과 자율 주행 기술을 결합하여 스스로 환경을 스캔하고 운반하는 로봇
	CT5	한국	Zone HSS1	사용자의 시선, 음성, 제스처를 인식하는 멀티모달 기반 웨어러블 AI 인터페이스
모빌리티	Strutt	싱가포르	ev ¹	소프트웨어 정의(SDV)에 따라 차량 성능이 결정되는 차세대 모빌리티 플랫폼
	LG전자	한국	차량용 인포테인먼트	전면 유리를 디스플레이로 활용하여 차내 엔터테인먼트 기능을 극대화한 시스템
	LBStech	한국	MaaS-Bridge	시각장애인 등 교통 약자를 위해 최적의 이동 경로와 수단을 연결하는 지능형 플랫폼
소방	Oshkosh	미국	Striker Volterra	공항 구조용 하이브리드식 소방차로, 탄소 배출 저감과 고성능 구동력을 동시에 확보
	Widemount Dynamics	홍콩	지능형 소방 로봇	연기가 가득한 무선 통신 두절 지역에서도 자율 주행하며 화재를 진압하는 AI 로봇
로보틱스	Oshkosh (JLG)	미국	JLG 블 리프트 로봇	고공 작업용 리프트에 로봇 팔을 장착하여 위험 현장에서의 정밀 작업을 대행
	현대차	한국	MobED	차세대 이동형 로봇 플랫폼, 배송, 물류, 촬영 등 다방면에 적용 가능한 모듈형 플랫폼

자료: CES, IBK투자증권

Deep Fusion AI – RAPA

카메라/라이다 없이
레이더만으로 360도
전방위 인지를 구현하는
AI 소프트웨어

RAPA(Real-time Attention-based Pillar Architecture)는 4D 이미징 레이더만을 활용해 주변 환경을 실시간으로 인식·추적하는 레이더 전용(Radar-only) 인지 솔루션이다. 4D 레이더는 LiDAR 수준의 거리·속도·각도 정보를 비용 효율적으로 제공하지만, 데이터 희소성과 노이즈로 인해 기존 딥러닝 적용에는 한계가 있었다. RAPA는 레이더 신호의 물리적 특성을 학습하는 어텐션 기반 딥러닝 아키텍처와 자체 데이터셋을 통해 이를 극복했으며, 다수의 4D 레이더를 결합한 360도 전방위 인식을 구현한다.

또한 도플러 속도 정보를 활용해 정지·이동 객체를 정밀하게 구분함으로써 경쟁 솔루션 대비 높은 인식 정확도를 확보했으며, 엣지 임베디드 환경에서도 효율적으로 구동돼 자율주행 차량, 무인 수상정(USV), 로보틱스 등 다양한 Physical AI 응용 분야로 확장이 가능하다.

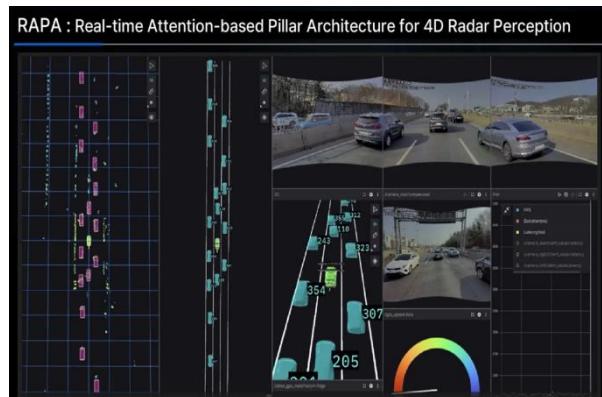
Doosan Robotics – Scan&Go

로봇 팔과 자율 주행
기술을 결합하여 스스로
환경을 스캔하고 이동하는
로봇

Scan&Go는 대형 제조 공정을 대상으로 한 AI 기반 자율 이동 로봇(AMR) 솔루션으로, CAD 설계나 코드 기반 사전 프로그래밍 없이 즉각적인 자동화를 구현하는 것이 특징이다. 물리 법칙을 반영한 AI(physics-informed AI)와 고도화된 3D 비전 기술을 통해 포인트 클라우드 데이터를 실시간으로 해석하고, 복잡한 형상의 대형 구조물에 대해 최적의 작업 경로를 자동 생성한다. 기존 자동화 시스템이 불규칙한 곡면과 비반복 형상으로 인해 정직 셋업에 의존했던 한계를, 자율 이동성과 실시간 경로 생성 방식으로 해소했다.

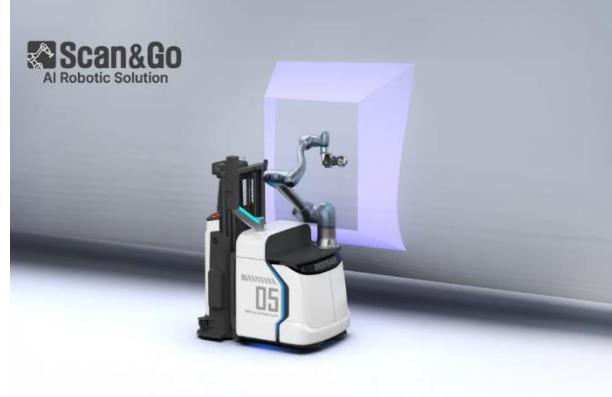
Scan&Go는 자율주행 지게차 플랫폼에 탑재돼 대형 부품 주변을 스스로 이동·정렬하며, 항공기 동체와 풍력 터빈 블레이드 등 초대형 구조물에 대해 샌딩, 연마, 검사 작업을 수행한다. 고정 지그나 수작업 개입을 최소화해 항공우주·풍력·건설 산업에서 생산 리드타임 단축과 인건비 절감 효과를 제공하며, 대형 구조물 공정에 확장 가능한 자동화를 적용한 Physical AI 기반 제조 솔루션으로 평가된다.

그림 24. DeepFusion AI의 RAPA



자료: DeepFusion AI, IBK투자증권

그림 25. Doosan Robotics의 Scan&Go



자료: 두산로보틱스, IBK투자증권

CT5 INC – Zone HSS1

사용자의 시선, 음성,
제스처를 인식하는
멀티모달 기반 웨어러블
AI 인터페이스

ZONE HSS1은 생성형 대규모 멀티모달 모델(LMM)을 활용하기 위한 웨어러블 AI 인터페이스로, 기존 스마트 글래스의 한계였던 배터리 지속 시간, 다중 사용자 지원, 프라이버시 문제를 개선하는 데 초점을 맞춘 제품이다. 오픈이어형(Open-ear) 기반의 하이브리드 폼 팩터와 전력 효율을 강화한 설계를 통해 장시간 사용이 가능하며, 고해상도 카메라와 다채널 마이크, 개인화된 공간 음향을 결합해 다중 사용자 환경에서도 안정적인 AI 상호작용을 지원한다.

비전·오디오 처리 파이프라인은 온디바이스 기반으로 설계돼 실시간 LMM 추론이 가능하며, 필요 시 클라우드 연산과의 연계도 지원한다. 사용자의 명시적 동의를 기반으로 한 인식 제어와 암호화된 로컬 저장 방식을 적용해 개인정보 보호를 강화했으며, 웨어러블 디바이스가 사용자 중심의 안전한 AI 인터페이스로 진화하고 있음을 보여주는 사례로 평가된다.

Strutt Pte. Ltd. – Strutt ev

SDV에 따라 차량 성능이
결정되는 차세대 모빌리티
플랫폼

Strutt ev은 개인 이동 수단에 자율 인식 기술을 접목한 스마트 퍼스널 모빌리티로, 주행 중 주변 환경을 실시간으로 인식해 움직임을 자동 보정하는 Co-Pilot 기술이 핵심이다. 센서 기반 환경 인식을 통해 벽, 가구, 보행자 등과의 충돌을 방지하고 노면 변화에 따라 주행을 부드럽게 조정하며, 자연어 음성 인터페이스를 통해 메뉴 조작 없이도 주행 동작을 직관적으로 요청할 수 있도록 설계됐다.

자율주행차에서 활용되던 LiDAR 기반 인식 기술과 알고리즘을 개인형 모빌리티에 최초로 통합했으며, 실시간 매핑과 주행 정보는 소형 터치 디스플레이를 통해 직관적으로 제공된다. 또한 퀄드 모터 기반의 스마트 휠 시스템과 지형 대응 구동계를 적용해 잔디나 비포장로 등에서도 안정적인 주행이 가능하다. 이는 개인 이동 수단이 단순 기계 장치를 넘어, 환경 인식과 자율 보정을 수행하는 Physical AI 기반 모빌리티로 진화하고 있음을 보여준다.

그림 26. CT5 INC의 Zone HSS1



자료: CT5 INC., IBK투자증권

그림 27. Strutt Pte의 Strutt ev



자료: Strutt Pte., IBK투자증권

전면 유리를 디스플레이로 활용하여 차내 엔터테인먼트 기능을 극대화한 시스템

LG Electronics – LG AI-powered In-Vehicle Solutions

LG AI-powered In-Vehicle Solutions는 디스플레이, 센싱, 온디바이스 AI를 통합한 차량용 기술 포트폴리오로, 차량 내 인터랙션을 소프트웨어 중심으로 재정의하는 데 초점을 맞춘다. 투명 OLED 윈드실드 기반의 모빌리티 디스플레이에는 곡면 설계와 시선 추적을 통해 시야를 방해하지 않으면서 주행 정보를 실시간으로 제공하며, 차량 실내 비전 솔루션은 RGB-IR 카메라를 활용해 운전자와 탑승자의 시선, 표정, 자세, 감정 상태를 인식함으로써 안전 기능과 사용자 인터페이스의 개인화를 지원한다.

여기에는 투명 사이드 윈도우 디스플레이와 AI 기반 콘텐츠 매핑을 적용한 인포테인먼트 솔루션, 그리고 디스플레이·센싱·엔터테인먼트를 통합하는 온디바이스 멀티모달 생성형 AI 플랫폼이 결합된다. 이 AI 플랫폼은 저지연·맥락 인식 기반의 상호작용을 구현해 운전자, 탑승자, 차량, 외부 환경 간 연결성을 강화한다.

현대차 – MobED(Mobile Eccentric Droid)

차세대 이동형 로봇이자 확장이 가능한 플랫폼

MobED는 현대차그룹 로보틱스랩이 개발한 차세대 이동형 로봇 플랫폼이다. 4개의 바퀴를 각각 독립 제어하고, 편심 메커니즘을 적용해 요철이 있는 지면에서도 안정적인 수평 유지와 다양한 지형 주행을 구현한다. 또한 자율주행 기반의 장애물 회피 기능을 탑재해, 혼잡한 환경에서도 안전하고 효율적인 이동이 가능하도록 설계됐다.

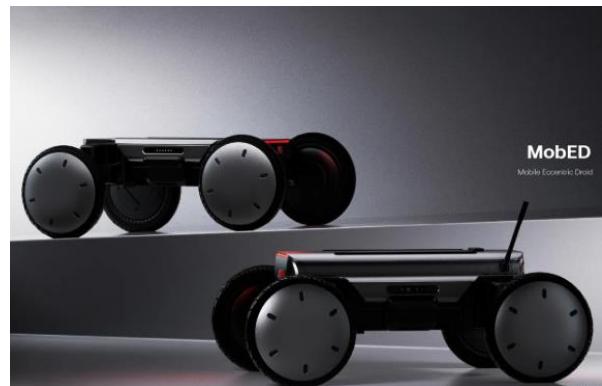
MobED는 단일 로봇 제품이라기보다, 상부 모듈을 얹어 목적에 맞게 확장하는 플랫폼 형 로봇에 가깝다. 범용 마운팅 페일과 API를 제공해 누구나 상부 모듈을 개발·장착할 수 있으며, 배송·순찰·연구·광고 등 다양한 유즈케이스로 빠르게 전환할 수 있다. 라인업은 Basic과 Pro 두 가지로 구성된다. Basic은 사용자가 필요 기능을 자유롭게 설계·확장할 수 있는 범용 기반 모델이며, Pro는 동일한 커스터마이징을 지원하면서 추가 센서를 탑재해 다양한 환경에서 보다 안정적인 자율주행 운용을 가능하게 한다. 이러한 듀얼 모델 전략은 개발자·기업 고객의 진입 장벽을 낮추면서 적용 범위를 넓혀, MobED의 확장성과 상용화 잠재력을 강화하는 구조로 평가된다.

그림 28. LG Electronics의 LG AI-powered In-Vehicle Solutions



자료: LG전자, IBK투자증권

그림 29. 현대차의 MobED



자료: 현대차, IBK투자증권

고공 작업용 리프트에
로봇 팔을 장착하여 위험
현장에서의 정밀 작업을
대행

Oshkosh Corporation – JLG Boom Lift

JLG Boom Lift는 기존 리프트 장비를 자율적으로 작업을 수행하는 산업용 로봇 플랫폼으로 확장한 사례다. 로봇 매니퓰레이터, AI 기반 제어, 다중 센서 인식을 결합해 용접, 점검, 설치 등 고난도 리프트 작업을 자율적으로 수행할 수 있도록 설계됐으며, 산업 현장에 적합한 견고한 이동형 플랫폼을 기반으로 한다.

해당 시스템은 작업 환경을 인식해 스스로 이동·정렬·작업을 수행할 수 있으며, 단독 운용뿐 아니라 다수 장비 간 협업도 가능하다. 또한 디지털 트윈 및 작업 현장 관리 플랫폼과 연동돼 반정형(semi-structured) 야외 환경에서도 확장 가능한 로보틱 솔루션을 제공한다. 이는 건설 장비가 단순 기계에서 벗어나, 현장 데이터를 기반으로 자율 판단과 작업을 수행하는 Physical AI 로봇으로 진화하고 있음을 보여준다.

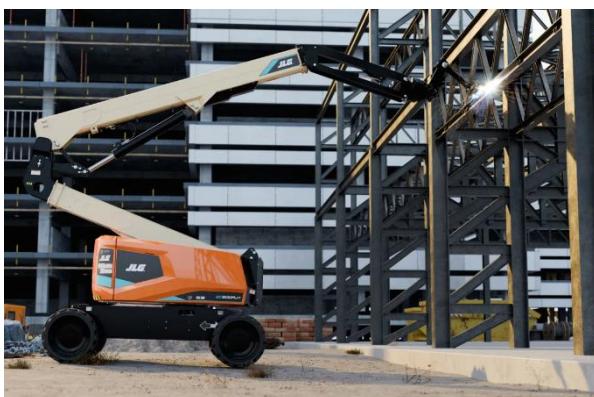
Oshkosh Corporation – 하이브리드식 공항 소방 구조 차량(ARFF)

공항 구조용 전기
소방차로, 탄소 배출
저감과 고성능 구동력을
동시에 확보

Striker Volterra 하이브리드식 공항 소방·구조 차량(ARFF)은 항공 수요 확대에 대응하기 위해 설계된 차세대 공항 안전 인프라 솔루션이다. 전 세계 상업 공항 수 증가와 항공 여객 수의 장기적 확대 속에서, 공항 내 소방·구조 대응 능력은 운항 안정성을 좌우하는 핵심 요소로 부상하고 있다. Striker Volterra는 배터리 전기와 디젤을 결합한 하이브리드 구동 방식을 적용해, 터미널 인근에서는 무공해·저소음 전기 모드로 운용이 가능하며 사고 발생 시에는 기존 디젤 ARFF 대비 약 28% 빠른 가속 성능으로 현장 대응 시간을 단축한다.

해당 차량은 미국 NFPA 414 및 국제민간항공기구(ICAO) 기준을 충족하며, 전 세계 공항 안전 규정의 핵심인 ‘3분 이내 대응 규칙’을 만족하도록 설계됐다. 공항 소방 차량의 부재는 항공편 지연이나 회항으로 직결될 수 있는 만큼, Striker Volterra는 공항 운영의 연속성과 비상 대응 가용성을 유지하는 역할을 수행한다. 이는 항공 인프라가 친환경·전동화로 전환되는 과정에서, 안전·신뢰성 운영 효율을 동시에 확보하려는 흐름을 반영한 사례로 평가된다.

그림 30. Oshkosh Corporation–JLG Boom Lift



자료: Oshkosh Corporation, IBK투자증권

그림 31. Oshkosh Corporation–하이브리드식 공항 소방·구조 차량



자료: Oshkosh Corporation, IBK투자증권

Widemount Dynamics Tech Limited – Smart Firefighting Robot

연기가 가득한 무선 통신
두절 지역에서도 자율
주행하며 화재를 진압하는
AI 로봇

Widemount Dynamics는 AI 기반 자율 소방 로봇을 개발해, 위험도가 높은 재난 대응 현장에 고도화된 자율성을 적용하고 있다. mmWave 레이더 기반 SLAM 기술을 통해 GPS나 비전 센서에 의존하지 않고 연기와 화염으로 가시성이 제한된 환경을 자율 주행할 수 있으며, 딥러닝 모듈은 연소 물질의 유형을 실시간으로 분류해 최적의 소화제를 자동 선택한다. 또한 화염 강도를 실시간으로 계측해 관제 센터에 데이터를 전달함으로써, 보다 신속한 대응 판단을 가능하게 한다.

해당 시스템은 비전-구동을 결합한 폐루프 제어 구조를 통해 인간 개입 없이 화원을 추적·진압할 수 있도록 설계됐다. 동일한 AI 소프트웨어는 기존 점검·순찰 로봇에도 적용 가능해, 초기 화재 감지 및 자동 진압 기능을 즉시 추가할 수 있다. 이는 인명 위험을 최소화하면서 자산 손실을 줄이는 동시에, 소방·안전 영역에서 Physical AI 기반 자율 대응 시스템의 실질적 활용 가능성을 보여주는 사례로 평가된다.

LBS tech – MaaS-Bridge

시각장애인 등 교통
약자를 위해 최적의 이동
경로와 수단을 연결하는
지능형 플랫폼

MaaS-Bridge는 차량 기반 모빌리티 서비스와 보행 인프라를 연결하는 AI 기반 설계 시스템으로, 안전하고 접근 가능한 승하차 지점을 도출하는 데 목적을 둔다. 자율주행 버스와 택시 등 모빌리티 서비스 이용자가 시각장애인, 휠체어 이용자, 고령자 등으로 확대되는 가운데, 기존 내비게이션이 반영하지 못했던 접근성 요소를 모빌리티 설계의 핵심 변수로 통합한다.

해당 시스템은 교통 흐름, 목적지 인근 보행 인프라, 이용자 특성을 다차원적으로 분석해 최적의 ‘Mobility Point’를 제안한다. 이를 통해 물리적 접근성과 실제 운영 가능성 등을 동시에 충족하는 환승 지점을 도출하며, 퍼스트·라스트 마일 이동의 연속성을 강화한다. MaaS-Bridge는 차량 중심 서비스와 현실 세계 보행 환경 간의 단절을 해소하는 포용적 모빌리티 인프라 솔루션으로 평가된다.

그림 32. Widemount의 지능형 소방 로봇



자료: Widemount, IBK투자증권

그림 33. LBStech의 MaaS_Bridge



자료: LBStech, IBK투자증권

8. Mobility 전시의 핵심 변화: Robotaxi & SDV

전동화나, 하드웨어에
대한 이야기보다
소프트웨어 기능 확장성이
중요해진 모빌리티

데이터를 어떻게 수집
처리 활용하느냐가 새로운
기준

모빌리티에서의 Physical
AI란, 사용자 개입 없이
페루프를 안정적으로
수행하느냐에 달려있음

실시간으로 학습하고
반응하는 물리적 AI
디아비스로 진화하는
모빌리티

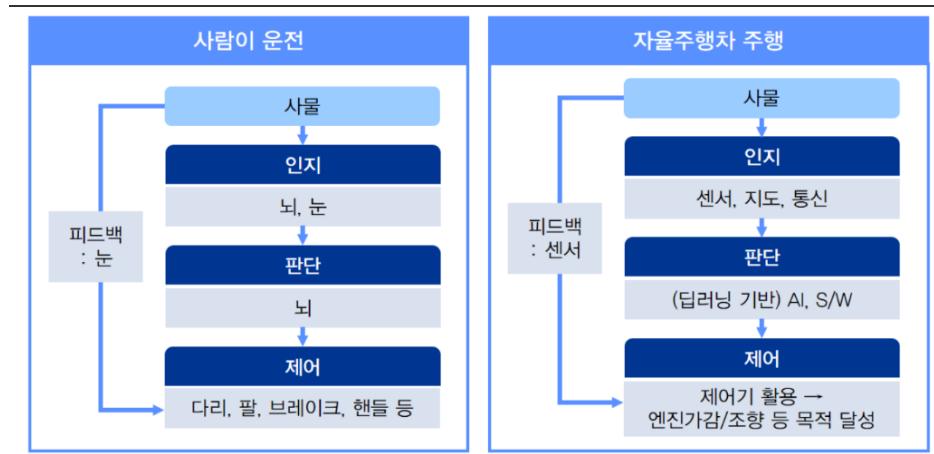
CES 2026에서 모빌리티의 핵심 경쟁 축은 더 이상 전동화(EV) 자체가 아니다. 배터리 효율이나 주행거리 중심의 논의는 이미 성숙 단계에 접어들었고, 이번 CES에서 관전해야 할 포인트는 ‘차량이 얼마나 지능적인 물리 시스템으로 진화했는가’에 달렸다. 즉, 차량이 주변 환경을 인식하고, 상황에 따라 판단하며, 소프트웨어를 통해 지속적으로 기능을 확장할 수 있는지 여부가 핵심이다.

이러한 변화의 중심에는 SDV(Software Defined Vehicle)가 있다. 차량은 하드웨어 판매 중심의 제품이 아니라, 센서·컴퓨팅·AI·연결성이 결합된 플랫폼으로 재정의되고 있으며, CES는 이러한 전환이 가장 먼저 드러나는 무대다. 이번 CES에서는 ‘차를 얼마나 잘 만들었는가’보다, ‘차량이 데이터를 어떻게 수집·처리·활용하는가’라는 기술 경쟁력이 기준으로 작용할 가능성성이 높다.

모빌리티 영역에서 Physical AI는 단순 자율주행을 의미하지 않는다. 핵심은 차량이 센서 기반 인지(Perception) → AI 판단(Decision) → 제어(Control)의 페루프를 안정적으로 수행하는가에 있다. 이는 완전 자율주행 단계에 이르지 않더라도, 운전자 보조, 안전 시스템, 인카(IVI), 차량 내 사용자 경험 전반에 걸쳐 적용된다.

CES 2026에서는 카메라·레이더·LiDAR 등 센서 융합 기술, 엣지 컴퓨팅 기반 AI 추론, 온디바이스 생성형 AI, 그리고 차량 데이터 기반 서비스가 하나의 시스템으로 통합되는 흐름이 보였다. 이는 차량을 이동 수단이 아닌 실시간으로 학습하고 반응하는 물리적 AI 디바이스로 보는 시각이 산업 전반에 확산되고 있음을 의미한다.

그림 34. 사람 VS 자율주행 원리 차이



자료: KDB, 언론자료, IBK투자증권

800여개의 모빌리티
부문의 참가자가 있지만
사실상 주인공은 로봇

주요 완성차 기업은
현대차그룹, BMW,
Honda가 전부

Fleet 서비스 기업들의
모빌리티 산업 진출
가속화

1월 6일 개막한 CES 2026은 모빌리티 산업의 중심축이 전통적인 완성차(OEM) 제조 영역에서 로보틱스와 자율주행 기술을 결합한 Physical AI로 완전히 이동했음을 보여 주는 변곡점이 되었다. 주관사인 CTA에 따르면 전체 참가 기업 4,500여개 중 약 18%에 달하는 800여 개 업체가 모빌리티 부문에 참여하며 역대 최대 규모를 기록했다.

CES 2025에 참석했던 글로벌 1, 2위 OEM인 Toyota와 VW은 CES 2026에 참석하지 않으며, 북미 완성차 업체인 GM, Ford, Stellantis도 참가 기업 리스트에 있지 않다. 주요 완성차 OEM으로서는 한국의 현대차그룹, 독일의 BMW, 일본의 Honda(Sony와 합작사), 중국의 Geely가 전부이다.

글로벌 Top10 OEM 중에서 3개의 자동차 OEM만 참석하였으며, CES는 점점 OEM보다 로보틱스, 자율주행 기술 업체로 이목이 집중되고 있다. Toyota, VW, GM 등 Legacy OEM 기업들이 불참하는 가운데, 구글의 웨이모(Waymo)와 아마존의 죽스(Zoox)가 로보택시 상용화 성과를 전시하며 모빌리티 서비스 주도권 경쟁이 가시화되고 있다.

표 24. CES 2026 주요 OEM 기업 참가 리스트

지역(Origin)	자동차 그룹사	참가 여부	주요 내용 및 특징
한국	현대차그룹	참가	AI 로보틱스 역량 결집: 보스턴다이내믹스 '아틀라스' 실물 시연, SDF(소프트웨어 정의 공장) 비전 발표
	도요타	불참	자체 기술 내실화 집중
	혼다	참가	소나-혼다: 자율주행 및 커넥티드 플랫폼 '아필리' 공개
일본	닛산	불참	주요 전시사 명단에서 제외
	BMW	참가	차세대 EV 및 AI 비전: 노이어 클라세 기반의 AI 인포테인먼트 및 디지털 경험 강조
	폭스바겐	불참	소프트웨어 부문(Cariad) 정비 등으로 인해 전시 불참
유럽	벤츠	불참	전통적 모터쇼 및 개별 행사 중심 마케팅으로 선회
	스텔란티스	불참	전동화 전략 수정 및 비용 절감 차원에서 불참 전망
	GM	불참	북미 빅3 부재
북미	Ford	불참	북미 빅3 부재
	지리자동차	참가	글로벌 확장: 고도화된 자율주행 기술력 과시

자료: CES, IBK투자증권

#1. Robotaxi: 기술 경쟁에서 운영 경쟁으로

자율주행에 대한 기술
시연 단계는 거의 마무리.
이제는 운영 경쟁으로
들어가는 로보택시

CES 2026에서 로보택시는 ‘더 이상 완전 자율이 가능한가’라는 기술 시연 단계가 아니라, ‘어디서·얼마나 안정적으로·어떤 비용 구조로 운영할 수 있는가’가 핵심 이슈로 부상했다. 웨이모, 죽스 등 주요 사업자들의 메시지는 주행 성능 자체보다 서비스 범위 확장, 운행 안정성, 안전 프로세스, 규제 커뮤니케이션 등 운영 체계 전반에 방점이 찍혀 있다. 이는 로보택시가 제품이 아니라 플랫 기반 서비스이며, 고객 경험과 가동률이 사업성의 선행지표가 된다는 점을 보여준다.

상용화의 병목은 크게 세 가지로 정리된다.

첫째, 안전과 책임이다. L4 환경에서는 주행 알고리즘뿐 아니라 이중화(중복 설계), 운행 가능 조건 관리, 이벤트 핸들링, 원격 운영 체계가 실질적으로 작동해야 한다.

둘째, 원가와 수익성이다. 센서 구성, 컴퓨팅, 차량 유지보수, 충전·정비·청소·배차 등 운영 비용이 누적되며, 결국 로보택시의 경제성은 기술이 아니라 가동률·정비·효율·에너지 비용·보험·규제 비용을 어떻게 제어하느냐로 귀결된다.

셋째, 도시 단위 확장성이다. 로보택시는 특정 도시에서의 증명만으로는 부족하고, 지도/도로 환경/규제/날씨·교통 패턴이 다른 지역으로 확장하면서도 동일한 안정성을 유지해야 한다. CES 2026에서 로보택시 논의가 기술 데모보다 운영 설계와 확장 전략에 집중된 이유가 여기에 있다.

도시 단위의 겹증 단위를
넘어 이제는 ‘누가 운영
체계를 누가 먼저
표준화하느냐’가 중요

결국 로보택시 경쟁은 자율주행 스택만의 문제가 아니라, 차량 플랫폼, 자율주행 소프트웨어, 컴퓨팅/센서 스택, 호출·운영 플랫폼, 정비·충전 인프라가 결합된 ‘생태계 책임’이다. 웨이모와 죽스는 이 생태계에서 각기 다른 방식으로 서비스 운영 역량을 축적하고 있다. 따라서 CES 2026의 로보택시 관전 포인트는 ‘도시 확장을 반복 가능하게 만드는 운영체계를 누가 먼저 표준화하느냐’로 정리된다.

그림 35. 대표적인 로보택시인 Waymo 차량



자료: Waymo, IBK투자증권

Waymo: 6세대 로보택시 대기 중

기술 데모가 아니라, 이미
운영 중인 서비스

CES 2026에서 Waymo는 새로운 자율주행 기술을 공개하기보다, 로보택시가 이미 상업적으로 운영되고 있는 서비스라는 점을 전면에 내세웠다. 메시지의 중심은 언젠가 가능한 미래 기술이 아니라, 실제 도시 환경에서 승객을 태우고 운행 중인 시스템이라는 것이다.

단일 차량이 아니라,
플랫폼과 운영의 문제

Waymo는 자율주행을 단일 제품이나 개발 중인 기술이 아닌, 확장 가능한 교통 서비스 인프라로 정의하며 로보택시가 연구개발 단계가 아니라 산업화 단계에 진입했음을 분명히 했다. 특히 이번 CES에서는 로보택시를 하나의 차량 성능으로 설명하기보다, 차량·소프트웨어·운영 체계가 결합된 서비스 플랫폼으로 제시했다는 점이 인상적이다. 단일 차종이 아닌 다차종 로보택시 플랫폼 전면에 두고, 자율주행의 본질이 주행 기술 그 자체가 아니라 운영 확장성, 표준화, 도시 적용력에 있음을 강조했다.

자율주행의 경쟁 단위가
알고리즘에서 안정적인
서비스로 변화 중

Waymo가 전달한 또 하나의 핵심 메시지는 자율주행 경쟁의 단계가 바뀌었다는 인식이다. 경쟁의 초점은 더 이상 누가 더 정교한 알고리즘을 보유했는가가 아니라, 누가 먼저 안정적인 서비스로 정착했는가로 이동하고 있다는 것이다.

이제는 기술 경쟁에서
운영 경쟁으로 전환

이에 따라 로보택시는 기술 데모의 대상이 아니라, 도시 교통 체계 안으로 편입되는 실제 산업으로 규정된다. CES 2026에서 Waymo는 자율주행을 미래 비전이 아닌 현재 진행형의 교통 서비스로 제시하며, 자율주행 논의의 중심을 기술 경쟁에서 운영 경쟁으로 전환시키는 기준점을 제시했다.

그림 36. CES2026에 전시된 Waymo의 6세대인 Zeekr RT



자료: Waymo, IBK투자증권

그림 37. CES2026에 전시된 아이오닉 기반 Waymo



자료: Waymo, IBK투자증권

Zoox: 완전 무인 기반의 로보택시 회사

핸들과 페달 자체가 없는
로보택시 기업

CES 2026에서 Zoox는 자율주행 기술을 개발 중인 회사라기보다, robotaxi 기반으로 한 완전 무인 호출 서비스를 실제로 운영 확장해 나가는 사업자라는 점을 강조했다. Zoox의 핵심 메시지는 기존 차량에 자율주행을 얹는 방식이 아니라, 핸들·페달 자체가 없는 전용 로보택시를 처음부터 설계해 승객 경험과 안전 운영을 한 덩어리로 최적화했다는 점에 있다.

실제로拉斯베가스에서
볼 수 있는 Zoox

CES 기간에는 참가자들이 Zoox 앱을 통해 라스베이거스 스트립에서 자율주행 탑승 경험을 할 수 있다는 안내가 공식 채널을 통해 제시됐고, 실제로 라스베가스에서 Zoox가 실제로 운행을 하며 돌아다니는 걸 다수 목격할 수 있었다. 로보택시가 전시관 내 데모를 넘어 도심 환경에서의 서비스형 모빌리티로 자리잡고 있음을 보여준다.

또한 Zoox는 로보택시를 단일 기술이 아니라 360도 센싱 기반의 통합 시스템으로 설명하는 데 초점을 맞췄다. Zoox는 조향장치 없는 전용차량과 전방위 인지(360° sensing)를 강조하며, 이미 라스베이거스에서의 운행을 기반으로 한 공개 무인 로보택시 경험을 CES 2026의 주요 포인트로 제시했다.

실제 현장에서는 외부
보다는 실내 이용객
경험에 대해서 강조

전시장에서도 다수의 관람객이 차량 내부를 직접 살펴보며, Zoox가 기술 스펙보다 실내 레이아웃, 양방향 좌석, 자동문 등 전용차 설계와 탑승 경험을 전면에 내세웠다는 점이 확인된다.

그림 38. CES2026에 전시된 Zoox의 차량



자료: Zoox, 언론자료, IBK투자증권

그림 39. 라스베가스 호텔 픽업 존 내 Zoox 차량들



자료: Zoox, 언론자료, IBK투자증권

#2. SDV & In-Vehicle AI: Cockpit UX, AI 인터페이스로 재정의

실제 현장에서는 하드웨어 보다는 소프트웨어 중심의 설명이 대다수

CES 2026에서 SDV와 차량 내 AI는 신기능 시연을 넘어, 차량의 경쟁 단위가 하드웨어에서 소프트웨어·데이터·사용자 경험으로 이동하고 있음을 확인시키는 영역이었다. SDV의 본질은 전기·전자(E/E) 아키텍처 위에서 기능이 소프트웨어로 모듈화되고, 업데이트를 통해 지속적으로 진화하는 구조이며, 이에 따라 차량은 이동 수단을 넘어 업데이트 가능한 디지털 제품으로 재정의되고 있다. 특히 콕핏은 단순한 디스플레이 영역이 아니라, 운전자·탑승자·차량·외부 환경을 연결하는 멀티모달 AI 인터페이스로 확장되는 흐름이 명확했다.

차량 내 AI의 방향성은 크게 세 가지로 요약된다.

모빌리티 OEM은 누구보다 SDV를 강조하지만 이번 CES2026에서는 SDV보다 AI에 대한 내용이 전반적으로 주를 이룸

첫째, 정보 표시의 진화다. 투명·대면적 디스플레이, 시야 방해를 최소화한 HUD 계열, 그리고 운전자 상태 기반 정보 제공 등은 단순히 더 많이 보여주는 것이 아니라 필요한 정보를 적시에 제공하는 구조로 변화하고 있다.

둘째, 실내 센싱과 개인화다. 카메라·IR 등 실내 센서를 통해 시선, 표정, 자세 등 상태 정보를 인식하고, 이를 안전 기능(주의 환기, 위험 감지)과 개인화(좌석·공조·콘텐츠)로 연결하는 시도가 확대되고 있다.

셋째, 온디바이스 멀티모달 AI다. 음성·비전 입력을 통합해 맥락을 이해하고, 저지연으로 반응하는 AI가 콕핏의 기본 기능으로 자리 잡고 있으며, 필요 시 클라우드와 결합하는 하이브리드 구조가 일반화되는 추세다.

결과적으로 SDV와 차량 내 AI는 기능 추가가 아니라 플랫폼 경쟁의 시작을 의미한다. 1) 사용자 접점(콕핏 UX)을 장악하는 기업, 2) 실내·차량 데이터 루프를 구축해 기능을 개선하는 기업, 3) 업데이트·앱 생태계를 통해 기능을 확장하는 기업이 장기적으로 우위를 확보할 가능성이 높다.

표 25. CES 2026: SDV 및 In-Vehicle AI 핵심 변화와 시사점

축	CES 2026 등장 변화	의미
SDV 전환	기능이 SW 모듈화되고, 업데이트로 진화	경쟁력이 H/W → S/W, 데이터로 전환
콕핏의 재정의	디스플레이 중심에서 멀티모달 AI 인터페이스로 전환	사용자 경험(UX) 장악이 차별화 포인트
실내 센싱	시선, 표정, 자세 인식으로 안전+개인화 강화	안전기능의 고도화 + 개인화 서비스 확대
On-Device AI	저지연 추론 + 클라우드 결합	비용, 지연, 프라이버시의 균형
데이터 루프	주행, 사용 데이터로 기능 개선 및 사용자 최적화	개선 속도(학습·배포)가 경쟁력
플랫폼/생태계	OS, 앱, 서비스로 기능 확장	구독/서비스 수익모델로 연결

자료: IBK투자증권

BMW: 사용자의 차량 이용 경험 편의성 확대를 강조

콕핏(Cockpit)이란, 차 안의 컨트롤 센터로서 사용자 인터페이스, 디스플레이, 음성, 센서, 소프트웨어가 결합된 디바이스를 의미함

Alexa란 아마존이 만든 자연어로 조작하는 AI 비서

CES2026에서 공개한 차세대 차량 콕핏 시스템으로 계기판, HUD, 중앙 디스플레이를 하나의 시야 흐름으로 연결

BMW는 단순 신차 공개를 넘어, 차세대 전기차 라인의 출발점으로 iX3를 통해 SDV 전환을 구체화하는 데 메시지를 집중했다. BMW는 차량을 하드웨어 제품이 아니라, 소프트웨어와 서비스가 지속적으로 업데이트되는 플랫폼으로 규정하며 사용자 경험의 무게중심을 지능형 콕핏으로 재편했다.

특히 iX3를 통해 BMW가 앞으로 전개할 디지털·소프트웨어 전략의 방향인 운전자 인터랙션, 앱·콘텐츠 생태계, 보조주행의 통합을 시연 가능한 형태로 보여주는 것이 이번 CES의 핵심이었다.

BMW가 전면에 내세운 포인트는 차량 내 AI 인터랙션의 고도화다. BMW는 iX3에서 Alexa+ 기반의 BMW Intelligent Personal Assistant를 공개하며, 자연어 대화 수준의 음성 인터페이스를 콕핏의 핵심 기능으로 제시했다(2026년부터 적용 확대 계획 언급).

또한 BMW Panoramic iDrive와 BMW Operating System X를 통해, 운전자에게 필요한 정보를 시야 흐름에 맞춰 제공하고 엔터테인먼트·앱 경험을 확장하는 방향을 강조했다.

한마디로 BMW의 CES 2026 메시지는 전동화 스펙 경쟁이 아니라, SDV 기반의 차세대 콕핏(디스플레이+음성 AI+OS/앱)을 통해 차량 경험을 재정의하겠다는 선언에 가깝다.

그림 40. BMW의 Panoramic iDrive



자료: BMW, IBK투자증권

Honda: 주행 성능보다, 차량 내 경험과 파트너십 생태계 강조

SHM의 첫 번째 양산 모델인 아필라1은 2026년 캘리포니아에서 인도가 시작될 예정

2025년말 오하이오주 이스트 리버티 공장에서 시험 생산 완료

하지만 아직 아필라1의 주행거리, 충전 성능, 출력 수치는 비공개

자율주행 기능은 LV2+ 지원 예정

혼다(소니와의 합작사 Sony Honda Mobility, SHM)는 혼다의 신차라기보다 AFEELA를 하나의 모빌리티 플랫폼으로 소개하는 데 초점을 맞췄다. 미디어데이 단독 기자회견에서 SHM은 첫 양산 모델인 AFEELA 1의 고객 인도가 2026년(캘리포니아) 시작된다는 점을 재확인했고, 이후 2027년 애리조나로 판매·운영 지역 확대 계획을 함께 제시했다.

동시에 AFEELA Prototype 2026을 공개하며, 이를 기반으로 한 양산 모델을 향후 2028년경 미국 시장에 출시하겠다는 로드맵을 제시해 1호차 인도 → 다음 세대 라인업으로 이어지는 제품군 확장 메시지를 분명히 했다.

전달 방식도 주행 성능보다 차량 내 경험인 엔터테인먼트와 콘텐츠와 파트너십 생태계를 강조하는 톤이 강했다. SHM은 ‘Mobility as a Creative Entertainment Space’를 테마로 내걸고, 차를 이동수단이 아니라 소프트웨어 콘텐츠가 결합되는 공간으로 정의했다.

구체적으로 차세대 E/E 아키텍처에 Qualcomm Snapdragon Digital Chassis 솔루션을 향후 채택하겠다는 계획, 인카 콘텐츠 개발을 위한 AFEELA Co-Creation Program(개발 문서/정보 제공), 그리고 토큰 기반 인센티브를 활용한 오픈형 모빌리티 서비스 플랫폼 개발 등을 언급하며 플랫폼으로 진화하는 AFEELA를 강조했다.

그림 41. AFEELA(Sony-Honda 전기차 합작사)의 차량 데모



자료: AFEELA, IBK투자증권

LG전자: AI와 Affectionate Intelligence(공감 지능)를 가전과 모빌리티에 적용

AI의 공감 지능에 대해서
강조하는 LG전자

LG CLOID란 CES 2026
에서 공개한 차세대 가정
생활 공간용 로봇 플랫폼

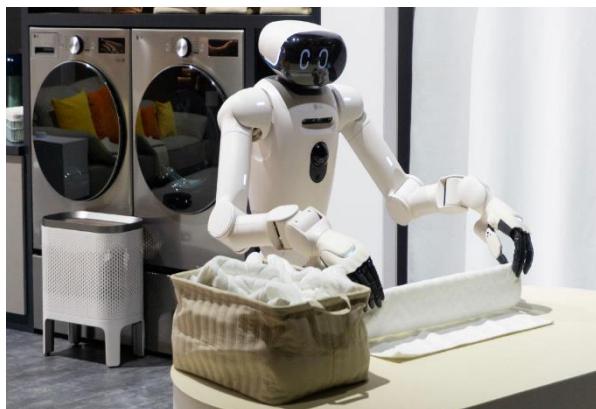
AI의 역할을 차량 경험을
구성하는 플랫폼으로
제시함

CES 2026에서 LG전자는 제품 단위의 신기술 발표보다, AI가 실제 공간에서 작동하는 방식을 하나의 큰 메시지로 묶어 제시했다. LG는 이를 Affectionate Intelligence(공감 지능)로 정의하며, AI를 화면 속 비서가 아니라 가정·모빌리티·생활공간에서 사용자를 이해하고 실제 행동으로 연결하는 실행형 AI로 설명했다.

이 흐름의 대표 사례로 가정용 로봇인 LG CLOID를 전면에 내세웠는데, 단순 음성비서가 아니라 비전 기반 인지와 물리적 제어를 통해 세탁물 정리, 식기 처리 등 가사 작업을 수행하고, LG ThinQ 생태계와 연동해 집 안의 기기·시스템을 통합 관리하는 Zero Labor Home 비전을 강조했다.

동시에 LG는 모빌리티 영역에서도 AI의 역할을 차량 기능의 일부가 아니라 차량 경험을 구성하는 플랫폼으로 확장해 제시했다. CES 최고 혁신상을 받은 LG AI-powered In-Vehicle Solutions는 디스플레이(투명 OLED 윈드실드/사이드 윈도), 실내 센싱(RGB/IR 기반 탑승자 상태 인식), 인포테인먼트(콘텐츠 매핑/연결 경험), 그리고 이를 묶는 온디바이스 멀티모달 생성형 AI 플랫폼으로 구성되며, 결과적으로 콕핏을 정보 표시가 아니라 상황 인지-상호작용-서비스 실행이 결합된 SDV형 사용자 인터페이스로 재정의하는 방향을 보여주고 있다.

그림 42. LG CLOID 로봇의 수건을 접는 모습



자료: CES, 언론자료, IBK투자증권

그림 43. LG Electronics의 LG AI-powered In-Vehicle Solutions



자료: CES, 언론자료, IBK투자증권

#3. Mobility Stack: 로보택시 SDV를 구동하는 구성요소의 재부상

로보택시와 SDV가 상용화 단계에 들어설수록 기능보다 안정적 운영의 중요성 부각

안정적 운영이 가능하게 하는 요인들이 부상 중

컴퓨팅, 플랫폼, 센서 등 다양한 구성 요소들이 중요해지는 중

향후 모빌리티의 방향성은 안정적인 시스템을 선호

CES 2026에서 모빌리티 경쟁의 단위는 차량 그 자체가 아니라, 이를 실제 서비스로 운영할 수 있게 해주는 컴퓨팅·센서·에너지·안전·검증 등 모빌리티 스택으로 확장됐다. 로보택시와 SDV가 상용화 단계로 들어설수록 기능 구현보다 안정적 운영이 중요해진다. 그 결과 성능과 비용, 안전 요구조건을 동시에 만족시키는 스택 설계가 핵심 경쟁력으로 부상한다. 즉, 자율주행은 알고리즘만의 문제가 아니라, 센서로 환경을 인지하고 → 엣지에서 추론하며 → 안전 규격으로 검증되고 → 플랫 운영 비용(TCO)로 수렴되는 시스템 게임으로 전환되고 있다.

컴퓨팅 및 플랫폼은 로보택시와 SDV의 핵심 병목이다. 상용 환경에서 필요한 것은 단순 연산량이 아니라, 실시간성·전성비·열관리·안전·개발 툴체인까지 포함한 제품화 가능한 스택이다. 따라서 플랫폼 사업자는 완성차가 직접 서비스 하느냐와 별개로, L4 운영을 가능하게 하는 개발·검증·안전 레이어를 제공하며 생태계 표준 경쟁에 참여하고 있다.

센서 스택은 원가와 가용성을 좌우한다. 라이다/레이더/카메라의 조합은 성능뿐 아니라 유지보수와 기상 대응력, 데이터 품질에 영향을 미치며, 센서 구성의 차이는 결국 로보택시의 가동률과 사고율, 보험 비용으로 연결된다.

에너지 및 운영 요소는 유닛 이코노믹스의 핵심 변수다. 배터리 성능, 급속 충전, 열 관리, 정비·청소·재배치 등 운영 비용이 누적되면서 로보택시의 경제성은 기술 우수성 보다 TCO 최적화와 가동률 극대화로 평가가 이동한다.

결국 CES 2026이 보여준 모빌리티의 방향은 명확하다. 로보택시·SDV는 기능이 늘수록 스택 복잡도가 증가하며, 시장은 가장 화려한 데모보다 가장 안정적으로 굴러가는 시스템을 선택한다. 이에 따라 모빌리티 스택의 경쟁은 실시간·안전 규격을 만족하는 컴퓨팅, 기상·환경 변화에 강한 센서 조합, TCO를 낮추는 에너지·운영 설계, 검증/운영 데이터 루프의 구축 여부로 요약된다. 향후 모빌리티 밸류체인의 초점은 차량 제조를 넘어, 운영 가능한 스택을 누가 먼저 표준화하고 확산시키느냐로 이동하고 있다.

표 26. 자율주행·SDV 핵심 기술 ‘스택’의 구조 및 대표 기업

스택 레이어	담당 역할	대표 기업
센서	환경 인지(카메라 · 레이더 · 라이다)	Bosch, Mobileye
컴퓨팅	실시간 추론 · 계획 · 제어 연산	엔비디아, Qualcomm
안전 · 검증	기능안전 · 시뮬/검증 · 규제 대응	Mobileye, 엔비디아
연결 · 데이터	OTA, V2X, 데이터 수집/피드백	Qualcomm

자료: IBK투자증권

엔비디아 – 자율주행 및 로보택시 시장 진출의 야망 발표

엔비디아의 추론형
자율주행 플랫폼인
Alpamayo의 등장

자율주행의 성패는 99%
도달 뒤 남는 1%의
롱테일 해결이 중요

26년 1분기부터 벤츠
차량을 통해 자율주행
구현할 예정

Alpamayo는 엔비디아가
L4 자율주행을 목표로
설계한 AI 스택

엔비디아는 자율주행을 센서의 인지 경쟁이 아니라, 물리 세계의 복잡한 상황을 추론으로 처리하고 이를 제품으로 안전하게 배치하는 풀스택 표준화 문제로 재정의했다. 이번에 엔비디아가 전면에 세운 축은 Alpamayo였다. 엔비디아는 Alpamayo를 단일 모델이 아니라, 자율주행 개발 전 과정에 필요한 요소를 묶은 개념으로 소개하며 1) VLA(Vision–Language–Action) 오픈 모델, 2) 시뮬레이션 도구(AlphaSim), 3) 오픈 데이터셋을 함께 제시했다.

이 패키지는 기존 딥러닝 기반 AV가 약한 롱테일(희귀·복잡 상황)에서 단계적으로 사고하고 설명 가능성을 높여, 낯선 상황에서도 더 안정적인 의사결정을 목표로 한다는 메시지로 연결됐다. 또한 엔비디아는 이 접근이 신뢰·안전 확장에 직결된다고 강조하며, Alpamayo가 엔비디아 Halos 안전 시스템에 의해 뒷받침된다고 명시했다.

엔비디아는 Alpamayo를 컨셉으로만 두지 않고, CES 2026에서 Mercedes-Benz CLA를 대표 레퍼런스로 묶어 상용화 사례로 제시했다. 엔비디아와 벤츠 협업은 CLA에 Alpamayo 기반의 엔비디아 DRIVE 풀스택이 탑재되어 2026년 1분기부터 실제 차량에 적용된다는 일정으로 구체화되며, AI-defined driving을 승용차에 현실적으로 이식하는 첫 상징 사례로 소개됐다.

결국 엔비디아가 이번 CES에서 벤츠를 전면에 둔 이유는, 자율주행을 연구가 아니라 제품화·양산·운영 단계로 끌고 가는 흐름을 Alpamayo와 직접 연결해 보여주기 위한 구조라고 볼 수 있다.

그림 44. 엔비디아의 추론형 자율주행 플랫폼인 Alpamayo



자료: CES, 엔비디아, IBK투자증권

그림 45. Alpamayo 스택이 탑재된 벤츠의 CLA



자료: Mercedes-Benz, 엔비디아, IBK투자증권

Hyperion은 L4 자율주행과 로보택시를 만들기 위한 하드웨어 및 소프트웨어 체계를 하나로 묶은 엔비디아의 플랫폼

SoC인 Thor를 통해서 자율주행은 물론 로보택시 시장에도 진출 선언한 엔비디아

이번 CES에서 엔비디아는 자율주행과 로보택시라는 Physical AI로의 진출 발표

이 풀스택 전략의 산업 표준 역할을 하는 프레임이 DRIVE Hyperion이다. 엔비디아는 CES 2026에서 Hyperion을 오픈·모듈형의 L4 플랫폼으로 재차 강조했고, 이를 기반으로 하는 글로벌 파트너 생태계를 확대한다고 발표했다. 핵심은 차량용 컴퓨팅과 센서, 그리고 안전·개발 툴을 하나의 레퍼런스 아키텍처로 묶어 OEM·Tier1·센서 업체가 동일한 기준 위에서 개발·통합·검증을 진행할 수 있게 하는 것이다.

CES 2026에서 엔비디아의 자율주행 메시지가 로보택시에 가장 잘 연결된 사례는 Uber-Lucid-Nuro 로보택시 공개다. 세 회사는 CES 2026에서 Global Robotaxi를 공개하면서, Nuro가 주도하는 자율주행 시스템의 기반 컴퓨팅으로 엔비디아 DRIVE AGX Thor를 사용한다고 밝혔다. 또한 이 로보택시 프로그램은 2025년 12월부터 온로드 테스트를 시작했고 2026년 내 서비스 출시를 목표로 한다는 로드맵을 제시했다. 즉, Thor는 CES 2026에서 엔비디아가 보여준 실제 상용 로보택시 프로그램의 옛지 컴퓨팅 베이스로 자리 잡은 셈이다.

이를 종합하면, CES 2026에서 엔비디아가 자율주행과 로보택시를 통해 전달한 메시지는 한 줄로 정리된다. 자율주행의 승부는 인지 성능의 단발 경쟁이 아니라, 추론형 VLA(Alpamayo), 시뮬레이션/데이터-안전 시스템(Halos), 플랫폼(Hyperion)-상용 옛지 컴퓨팅(Thor)으로 이어지는 개발·검증·배치의 전 과정을 표준화하는 게임이며, 이를 벤츠 CLA의 승용차 적용과 Uber-Lucid-Nuro의 로보택시 상용 프로그램으로 동시에 증명하려 했다는 것이다.

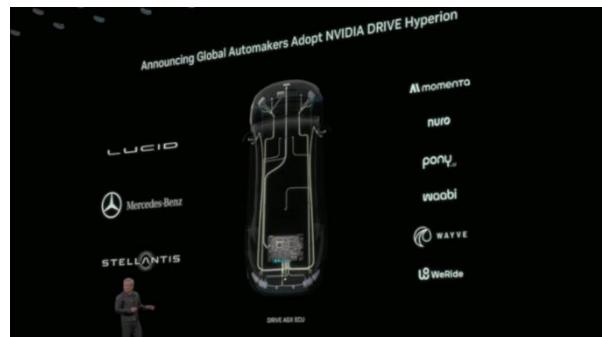
우버는 엔비디아의 AI 플랫폼을 기반으로 로보택시 및 자율주행 배달 차량 네트워크를 확장하고 있으며, 2027년부터 글로벌 10만대 규모의 글로벌 네트워크 구축을 목표로 하고 있다. 스텔란티스, 루시드, 벤츠는 엔비디아 DRIVE AV, AGX Hyperion 아키텍처를 활용하기 위해 엔비디아 진영에 합류했다.

그림 46. 안전하고 확장 가능한 L4 플랫폼 Hyperion



자료: CES, NVIDIA, IBK투자증권

그림 47. 자율주행 L4 지원이 되는 AV 플랫폼 Hyperion



자료: CES, NVIDIA, IBK투자증권

Qualcomm – 차량은 물론 모든 사물의 생태계를 설계하는 플랫폼

과거 통신 칩 회사의 이미지를 벗어나 플랫폼 기업으로 확장

PC, 자동차, 로봇, 드론, 가전 등 인류가 필요한 모든 사물에 지능을 넣겠다는 의지

로봇용 프로세서도 공개

클라우드 의존을 줄이는 방식으로 발전하는 퀄컴

퀄컴은 엔비디아가 자율주행의 두뇌라면, 자신들은 차량 전체의 생태계를 설계하는 플랫폼 기업임을 보여 주었다. 콕핏과 ADAS를 하나의 칩으로 통합한 Snapdragon Ride Flex의 양산 본격화는, SDV 시대 경쟁의 무대가 단일 기능이 아닌 통합 아키텍처와 실적 기반 실행력으로 이동했음을 보여준다.

퀄컴은 이번 CES에서 Snapdragon Digital Chassis를 통해 인포테인먼트·계기판·주차 보조·차량 제어로 파편화되었던 ECU 구조를 Flex SoC 중심의 중앙집중형 컴퓨팅으로 재편하는 청사진을 제시했다. 이는 배선 감소, 경량화, BOM 절감이라는 즉각적인 효과를 OEM에 제공하며, 모바일에서 검증된 저전력·고성능 설계 역량이 EV 전비 경쟁과 맞물려 글로벌 완성차의 채택 속도를 가속화하고 있다.

로봇용 프로세서 라인업인 퀄컴 드래곤윙(Dragonwing) IQ10 등을 통해, 로봇의 인지·판단·동작 제어를 칩 레벨에서 통합하겠다는 방향성을 제시했다. 또한 빈모션(VinMotion) 등 휴머노이드 로봇 업체와의 협업 사례를 함께 제시하며, 퀄컴 기술이 실제 로봇 플랫폼과 협력하고 있음을 보여주었다.

또 하나의 차별화는 온디바이스 생성형 AI다. 통신이 불안정한 환경에서도 차량 내 NPU로 LLM을 구동하는 구조는, 클라우드 의존을 줄여 지역을 최소화하고 프라이버시를 강화하며, 초개인화 콕핏의 현실적인 해법으로 부상했다. 여기에 5G Advanced와 C-V2X 커넥티비티까지 더해지며, 퀄컴은 차량·로봇·도시를 연결하는 보이지 않는 인프라의 중심으로 SDV 생태계 주도권을 강화하는 방향성을 제시했다.

그림 48. 퀄컴의 Snapdragon X2 Plus



자료: CES, Qualcomm, IBK투자증권

그림 49. CES 2026 퀄컴 부스



자료: CES, Qualcomm, IBK투자증권

Mobileye – 가성비 중심의 자율주행 전략

고성능 칩이 아닌 보급형
칩으로 시장을 장악하고
있는 모빌아이

모빌아이는 테슬라의 FSD나 엔비디아의 고성능 칩 경쟁과는 다른 길을 택했다. 모빌아이는 전 세계 수억 대의 차량에 EyeQ를 탑재하며 조용히 도로 데이터를 축적했고, 이를 기반으로 한 REM(Road Experience Management) 맵을 통해 경쟁사가 쉽게 따라올 수 없는 구조적 해자를 구축했다.

이번 CES에서 모빌아이는 EyeQ6 라인업의 본격 양산을 전면에 내세우며, 고가의 중앙 컴퓨터 없이도 L2+와 L3 기능을 구현할 수 있는 가성비 중심 자율주행 전략을 명확히 했다. 이는 엔비디아가 하이엔드 슈퍼컴퓨팅으로 시장을 공략하는 것과 달리, 모빌아이의 칩은 가장 많이 보급되는 자율주행 솔루션으로 시장 표준을 선점하려는 접근 방식이다.

로보택시를 핵심 성장
분야로 제시하며 26년
하반기 관련 서비스를
출시할 계획

제품 전략 역시 확장성에 초점을 맞춰졌다. SuperVision은 11개 카메라 기반의 비라이다 구조로, 도심 주행까지 가능한 고급 ADAS 경험을 비용 부담 없이 제공하며, 적용 차종을 프리미엄에서 대중 브랜드까지 빠르게 넓히고 있다. 동시에 완전 자율주행 스택인 Chauffeur로의 OTA 업그레이드 경로를 제시해, 하드웨어 판매 이후에도 지속적인 소프트웨어 수익 구조를 구축했다.

모빌아이의 경쟁력은
칩 자체의 경쟁력보다,
집단 지성을 통한 보완

여기에 모빌아이의 진정한 경쟁력인 REM 맵이 결합된다. 전 세계 수천만 대의 EyeQ 차량이 실시간으로 수집하는 데이터는 도로 곡률, 신호등, 포트홀까지 센티미터 단위로 반영되며, 차량 센서가 놓칠 수 있는 사각지대를 집단지성으로 보완한다. CES 2026에서 모빌아이는 자율주행의 승부가 화려한 기술 데모가 아니라, 얼마나 넓게 깔리고 얼마나 많이 축적되느냐의 문제임을 다시 한번 분명히 했다.

그림 50. Mobileye의 Supervision



자료: CES, Mobileye, IBK투자증권

그림 51. CES2026에서의 Mobileye 연사



자료: CES, Mobileye, IBK투자증권



Hesai – 글로벌 1위 라이다 기업

중국 라이다 기업이자,
글로벌 라이다 공급 업체

Hesai는 이번 CES에서 더 이상 중국 라이다 업체가 아니라, 자율주행 시대의 표준 센서 공급자로 자신을 재정의했다. 이번 전시에서 Hesai의 메시지는 신제품 스펙 경쟁이 아니라, 양산·원가·신뢰성을 모두 만족하는 라이다 플랫폼을 통해 자율주행과 로보택시의 산업화를 가속하는 역할에 맞춰졌다. 엔비디아·모빌아이·퀄컴이 컴퓨팅과 AI 스택을 논할 때, Hesai는 그 모든 시스템의 출발점인 현실 세계 데이터 입력 장치의 표준을 쥐고 있음을 강조했다.

대량 양산 체제 구축으로
과거 75,000\$의 가격이
최근 200\$대로 하락

특히 주목된 포인트는 대량 양산 체계다. Hesai는 기계식부터 솔리드스테이트까지 폭넓은 포트폴리오를 기반으로 단가를 빠르게 낮추고 공급 안정성을 확보하며, 글로벌 OEM과 로보택시 사업자를 동시에 겨냥하고 있다. 이는 라이다 채택의 최대 장벽이었던 원가와 신뢰성 문제가 구조적으로 해소되고 있음을 시사한다.

자율주행과 로보택시가
보급됨에 따라 자연스럽게
성장하는 기업

또 하나의 축은 로보택시 생태계와의 결합이다. Waymo·Zoox 등 상용 서비스가 확장되는 가운데, Hesai는 자사 라이다가 실험용이 아니라 반복적으로 탑재되는 상용 부품임을 전면에 내세웠다.

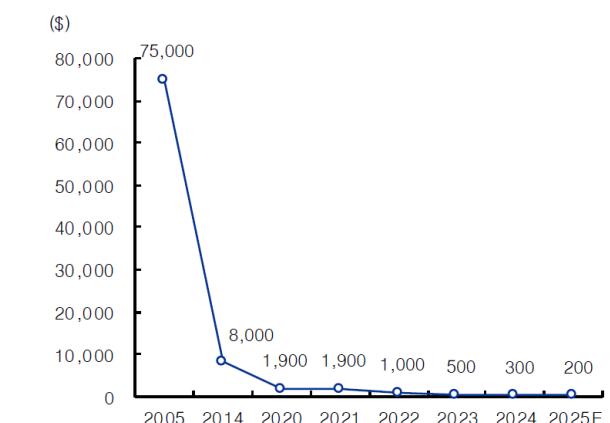
결국 CES 2026에서 Hesai가 던진 메시지는 명확하다. 자율주행의 성패는 AI 성능만이 아니라, 현실 세계를 얼마나 정확하고 지속적으로 디지털화하느냐에 달려 있으며, Hesai는 그 데이터 파이프라인의 출발점을 장악한 핵심 인프라 기업으로 자리매김하고 있다는 것이다.

그림 52. 2023~2024년 LiDAR 시장 점유율



자료: Yole, IBK투자증권

그림 53. Lidar 가격추이



자료: velodyne, Robosense, Hesai, IBK투자증권

9. Robotics, 이제는 현장 배치가 가능한 Physical AI로

9.1. 이동과 작업을 결합한 현장형 플랫폼, 로봇

다양한 산업 내에서
실제로 배치 가능한
Physical AI인지가
중요해진 로보틱스

이번 최고혁신상을 받은
로보틱스는 대다수 실제
현장에서 필요한 솔루션을
제공한 제품이 수상

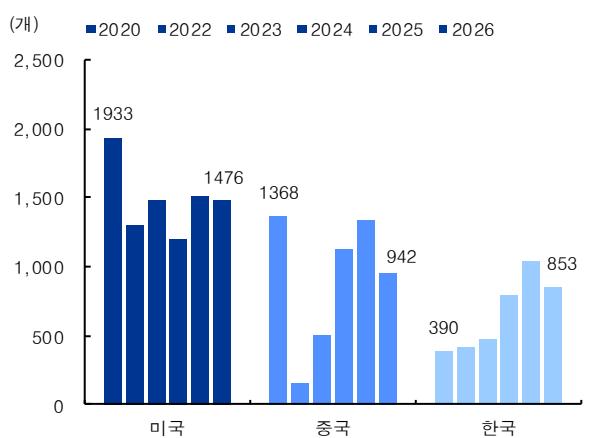
완벽한 성능보다 실제로
배치 가능한 로봇에
주목하고 있는 CES2026

CES 2026에서 로보틱스는 신기한 데모가 아니라 현장에 배치 가능한 Physical AI로 무게중심이 이동했다. 하드웨어의 기계적 완성도보다, 센서·AI·제어가 결합된 시스템이 실제 환경에서 얼마나 안정적으로 작동하고 반복 운영될 수 있는지가 핵심 평가 기준으로 부상했다. 특히 제조, 건설, 안전·재난 등 사람이 고위험·반복적·고비용 작업을 수행해 온 영역에서 로봇의 적용 범위가 확장되며, 로보틱스가 새로운 성장 산업이 아니라 생산성·안전성을 재편하는 운영 인프라로 자리 잡는 흐름이 확인됐다.

이번 전시에서 두드러진 변화는 로봇이 정해진 공간에서 정해진 동작을 수행하는 기계에서 벗어나, 이동과 작업을 결합한 현장형 플랫폼으로 진화했다는 점이다. 대형 구조물의 표면 가공·검사처럼 CAD 기반 사전 프로그래밍이 어려운 작업에 대해 3D 비전과 실시간 경로 생성으로 대응하거나, 야외 환경에서 자율 이동·정렬·작업 수행을 목표로 하는 솔루션이 증가했다. 이는 로봇의 가치가 단일 작업 효율이 아니라, 설치·전환·확장성까지 포함한 운영 유연성으로 이동하고 있음을 의미한다.

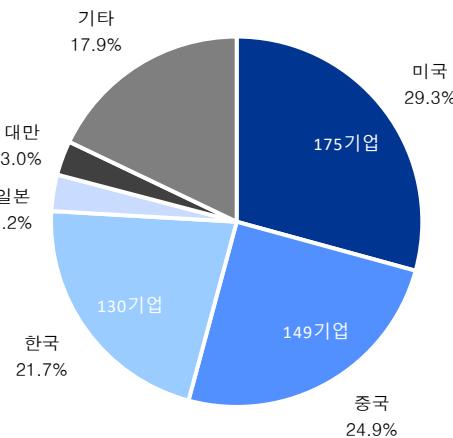
또 하나의 축은 안전과 검증의 중요성 부각이다. 사람과 같은 공간에서 협업하거나, 공공·산업 현장에 투입되는 로봇은 기능 구현만으로는 부족하며, 센서·이중화(중복 설계), 페루프 제어, 작업장 안전 설계, 운영 모니터링 체계 등 안전한 운영이 기술 경쟁력으로 직결된다. 결론적으로 CES 2026 로보틱스는 성능이 좋은 로봇보다 설치가 쉽고, 안전하게 반복 운용 가능한 로봇이 주목받는 전환점을 보여줬다.

그림 54. CES 2020~2026, 국가별 참가 기업수 추이



자료: CES, IBK투자증권

그림 55. CES 2026, 로보틱스 참가기업 국가별 비중



자료: CES, IBK투자증권

휴머노이드보다 실제 현장에 적용될 수 있는 산업 로봇이 전시됨

제조/물류, 건설/현장, 안전/재난 로보틱스의 전시가 대다수였으며 인간이 위험한 작업에 먼저 실용화 케이스 먼저 상용화 시작

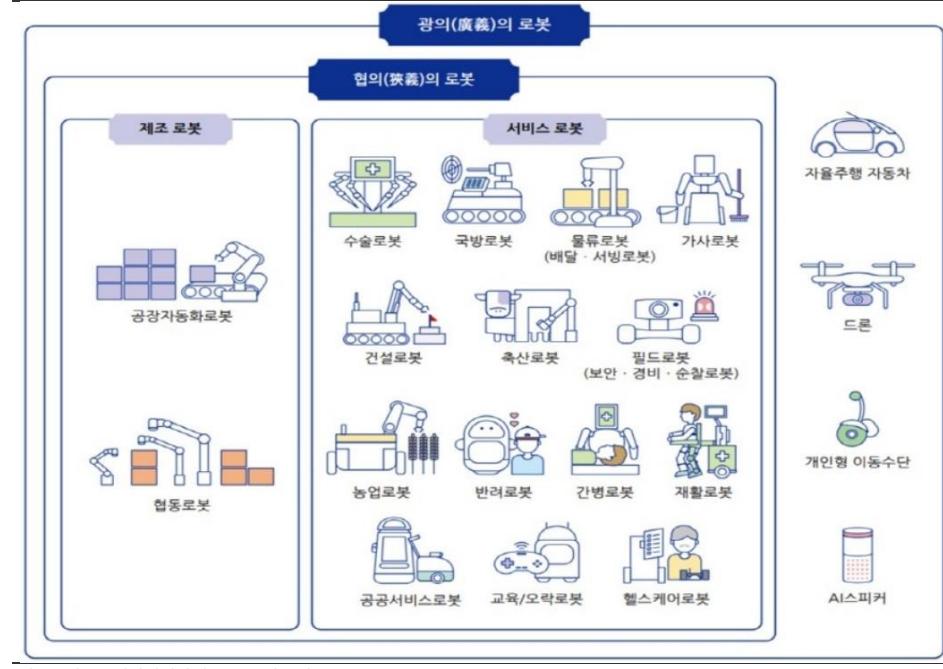
단순히 Physical AI의 로드맵 제시가 아닌, 실제 적용 케이스를 제시

CES 2026 로보틱스의 핵심은 ‘어떤 형태의 로봇이 등장했는가’보다, ‘어떤 현장 문제를 어떤 방식으로 해결하느냐’에 있었다. 전시에서 반복적으로 확인된 적용 영역은 제조·물류, 건설·현장, 안전·재난을 중심으로 확장됐으며, 공통적으로 인력 부족·안전 리스크·품질 편차·리드타임 부담이 큰 공정부터 로봇을 도입하는 양상이 두드러졌다. 즉 로보틱스는 범용 기술 과시가 아니라, 산업별 병목 공정의 자동화를 목표로 문제-해결 구조로 제시됐다.

1) 제조·물류 로보틱스는 대형·비정형 작업을 다루는 방향으로 진화했다. 기존의 반복 작업 자동화뿐 아니라, 포인트클라우드 기반 3D 비전과 실시간 경로 생성으로 대형 구조물의 샌딩·연마·검사 등 사전 프로그래밍이 어려운 공정을 자동화하려는 시도가 대표적이다. 2) 건설/현장 로보틱스는 야외 환경에서의 자율 이동·정렬·작업 수행이 핵심이며, 고소 작업이나 설치·점검처럼 위험도가 높은 작업을 로봇 플랫폼이 대체하는 흐름이 강화됐다. 3) 안전·재난 로보틱스는 화재·연기 등 고위험 환경에서 사람의 접근을 최소화하는 방향으로 발전했으며, 레이저 기반 자율 주행, 실시간 화원 분석, 자동 진압 등 ‘현장 데이터→판단→행동’의 폐루프 구조가 중요해졌다.

종합하면 CES 2026의 로보틱스는 각 산업의 현장 조건에 맞춰 이동성·인지·조작·안전 설계를 결합한 형태로 진화하고 있으며, 실제 적용 가능한 케이스를 얼마나 빠르게 확장하느냐가 다음 단계의 경쟁력이 될 것으로 예상한다.

그림 56. 로봇의 종류와 구분



자료: 정보통신기획평가원, IBK투자증권

과거 단순한 스팩의 목표치 제시보다는 이제는 정말 실제 운용할 수 있는가를 고려하는 단계

상용화의 중요 지표는 ROI, 설치 난이도, 안전, 운영(TCO)과 유지보수

CES 2027은 로봇의 본격적인 진출의 해가 될 것으로 전망

로보틱스에서 상용화의 핵심 판단 기준은 성능 지표가 아니라 현장투입 가능 여부이다. 즉, 단순히 ‘로봇이 작업할 수 있다’가 아니라, ‘로봇이 현장에서 반복적으로 작업 할 수 있다’가 채택의 조건이 된다. 이를 위해 기업들은 단일 기능의 고도화보다, 설치 난이도·안전·유지보수·운영비용까지 포함한 종합 패키지로 접근하는 흐름을 강화하고 있다.

상용화 조건은 네 가지 축으로 정리된다:

첫째, ROI, 경제성 확보이다. 제조·물류·건설·안전 영역에서 로봇 도입은 인건비 대체 만이 아니라 리드타임 단축, 품질 편차 감소, 안전사고 비용 절감까지 포함해 총효과로 설득된다.

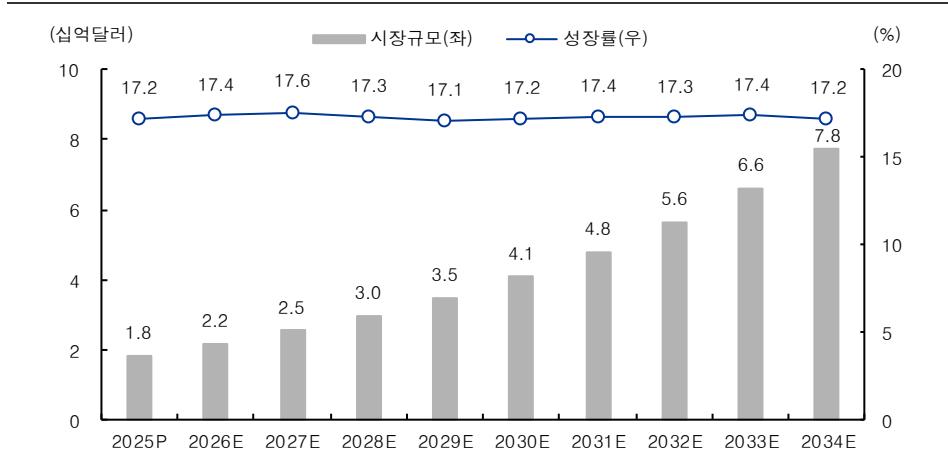
둘째, 설치·전환 난이도다. 현장 개조, 지그/마커 설치, CAD 기반 사전 프로그래밍 의 존도가 높을수록 확장 속도가 느려지며, 반대로 현장 스캔→실시간 경로 생성처럼 준비 시간을 줄이는 접근이 채택을 앞당긴다.

셋째, 안전과 책임 구조다. 사람과 같은 공간에서 작업하거나 공공 영역에 투입될 경우 기능안전, 비상 정지, 충돌 회피, 작업장 안전절차(프로토콜)이 필수이며, 사고 시 책임 주체가 명확해야 대규모 도입이 가능하다.

넷째, 운영(TCO)과 유지보수 체계다. 로봇은 구매 이후에 정비·소모품·다운타임·원격 운영 인력 등 비용이 누적되며, 결국 상용화는 기술이 아니라 가동률과 다운타임 관리로 결정된다.

결론적으로 CES 2026이 보여준 로보틱스 상용화의 핵심은 최고 성능이 아니라 현장에 쉽게 설치되고, 안전하게 반복 운용되며, 운영비가 통제되는 시스템이다. 따라서 로보틱스 기업을 평가할 때는 데모 영상보다 ROI가 명확한 적용처, 설치/전환 비용, 안전 인증 및 운영 프로토콜, 유지보수 네트워크와 데이터 피드백 루프를 기준으로 보 것이 합리적이다.

그림 57. 글로벌 휴머노이드 시장규모 전망



자료: Precedence Research, IBK투자증권

9.2. 글로벌 휴머노이드, 28년부터 본격적인 양산 시작

글로벌 휴머노이드 시장은 아직 본격 양산 이전 단계
으로 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.

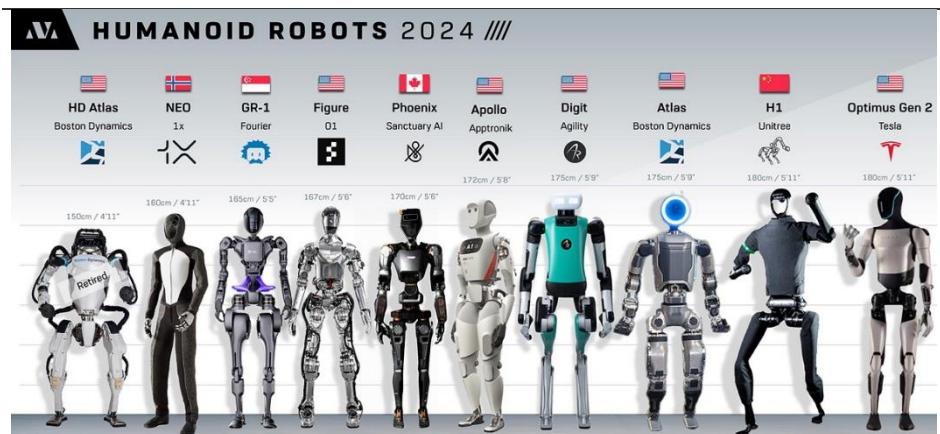
휴머노이드의 실제 생산 공정에 투입하는 실증 사례가 본격적으로 등장한건 2024년부터

휴머노이드 기업 중 OEM과 직접 연계하여 협업한 곳은 극소수

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

그림 58. 글로벌 주요 휴머노이드 비교



자료: 산업자료, IBK투자증권

표 27. 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 조기 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: 각사, 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, Apptronik, Agility 등 외부 휴머노이드 기업과 파일럿을 진행 중이지만, 이는 내부 역량 내재화하기보다는 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 차이가, Physical AI·AI 팩토리 전환 과정에서 두 기업이 경쟁사 중에서도 독보적인 위치를 갖게 만드는 핵심 요인으로 평가된다.

표 28. 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	Apptronik
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: 각사, IBK투자증권

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

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

중국 기업을 제외하고 Physical AI를 실현할 수 있는 OEM은 테슬라와 현대차

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.

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.

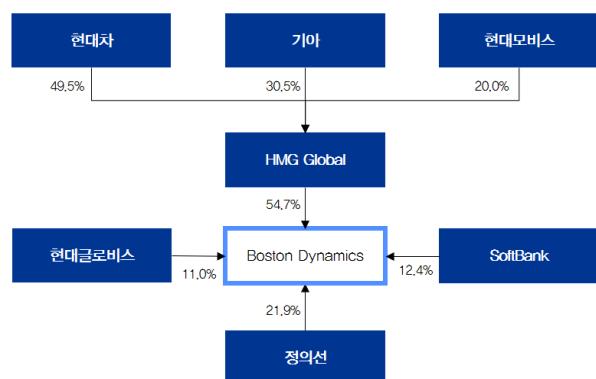
이러한 점을 종합하면, 글로벌 완성차 기업 중에서 휴머노이드를 자체 개발하거나 로봇 생태계를 내재화하고, 이를 제조·물류·자율주행-AI 체계와 통합해 실제 전환 전략으로 구현할 수 있는 OEM은 테슬라와 현대차 두 곳이 사실상 유일하다. 대부분의 완성차가 외부 스타트업 및 산업용 로봇에 의존하는 것과 달리, 두 기업은 로봇 기술을 자체 역량으로 흡수하고 이를 기반으로 Physical AI 기반의 제조 혁신을 추진할 수 있는 기반을 구축하고 있다는 점에서 구조적 차별성을 갖는다.

그림 59. Tesla 'Optimus Gen2'



자료: Tesla, IBK투자증권

그림 60. Boston Dynamics의 지분 구조



자료: Boston Dynamics, IBK투자증권

9.3. 현대차: 모빌리티 기업을 넘어서 로봇 기업으로의 변신 준비 중

현대차 그룹의 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 의사결정해 행동까지 연결되는 Physical AI를 로보틱스·스마트팩토리·자율주행 까지 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 로보틱스 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 AI가
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 61. 보스턴다이나믹스의 신형 ATLAS 스펙 공개

SPECIFICATIONS

PHYSICAL ROBOT	CAPABILITIES
Height 1.9 m (6.2 ft)	Weight Capacity: Instant 50 kg (110 lbs)
Weight 90 kg (198 lbs)	Sustained 30 kg (66 lbs)
Degrees of Freedom 57	One-Handed 20 kg (44 lbs)
Sensing ▪ Tactile fingers and palm ▪ 360° camera view	Reach 2.3 m (7.5 ft)
BATTERY AND CHARGING	Safety System ▪ Fenceless guarding ▪ Human detection
Battery Life 4 hrs	Workflow Integrations ▪ Barcode scanner ▪ RFID
Battery Life with Heavy Lifting 2 hrs	Operating Modes ▪ Autonomous ▪ VR teleoperated ▪ Tablet control
Autonomous Battery Swap Time 3 min (Charge Time 1.5 hrs)	ENVIRONMENT
Charge Power Requirements 110 V (220 V Optional)	IP Rating IP67
SERVICEABILITY	Operating Temperature -20° to 40° C (-4° to 104° F)
▪ Modular components ▪ Field replaceable ▪ Customer self-repair certification	

Atlas-SalesSheet-12/17/2025

Contact
sales@bostondynamics.com
www.bostondynamics.com/atlas

BostonDynamics 

자료: Boston Dynamics, IBK투자증권

전시관은 크게 6개 존으로 전부 로봇 관련된 부스로 구성됨

실제 현장에서 Atlas와 Spot에 대한 공개 시연을 진행

로봇의 라이브 데모 시연을 통해 현대차 그룹의 로보틱스 역량을 공개함

Spot보다 빠른 상용화가 기대되는 MobED

로봇 기업으로의 전환에 대한 의지를 보여준 이번 전시회

CES 2026에서 현대차그룹은 로보틱스 전시를 단순한 기술 쇼케이스가 아니라, 연구·검증·적용까지 이어지는 현장 투입형 스토리라인으로 구성했다. 전시는 총 6개 존으로 나뉘어, 로봇이 어떻게 학습되고, 실제로 작동하며, 궁극적으로 제조·물류·모빌리티 현장에 적용되는지를 단계적으로 체감할 수 있도록 설계됐다. 이는 휴머노이드와 서비스 로봇을 미래 기술이 아니라, 지금 당장 산업 현장에 투입 가능한 운영 주체로 포지셔닝하려는 의도가 반영된 구성이다.

전시의 중심인 Tech Lab에서는 Atlas와 Spot을 완성품이 아니라 학습·테스트 중인 로봇으로 제시한 점이 인상적이었다. 현대차그룹은 Atlas를 프로토타입과 제품형 두 버전으로 나누어 보여주며, Atlas의 첫 공개 시연을 통해 휴머노이드가 연구 단계를 넘어 산업용 제품으로 전환되는 과정을 시각적으로 설명했다. Spot 역시 위험지역 점검, 다수의 로봇 원격 제어 등 운영 단계에서의 활용 시나리오를 중심으로 전시돼, 로보틱스가 이미 현장 관리 도구로 자리 잡고 있음을 강조했다.

Tech Stage에서는 로봇의 가능성아니라 실제 신뢰성을 강조하는 연출이 이어졌다. Spot 퍼포먼스, MobED 자율주행, Atlas 시연 등 라이브 데모를 통해 관람객이 직접 로봇의 움직임과 안정성을 체감하도록 구성함으로써, 로보틱스가 영상 속 기술이 아니라 현장에서 작동하는 시스템임을 부각했다. 이는 현대차그룹이 로보틱스를 미래 비전이 아니라 검증 가능한 산업 솔루션으로 전환시키고 있음을 보여주는 장치였다.

Enhanced Living 존에서는 MobED를 중심으로 로보틱스의 방향을 제품이 아니라 플랫폼으로 제시했다. MobED를 Basic과 Pro 두 모델로 구분해, 개발자와 기업이 목적에 맞게 상부 모듈을 얹어 확장할 수 있는 구조를 강조했고, 픽앤플레이스, 골프, 덜리버리 등 다양한 응용 콘셉트를 통해 범용 이동 로봇의 확장성을 시각화했다. 특히 MobED가 CES 2026 로보틱스 부문 최고혁신상을 수상하고, 2026년 1분기 상용화 계획이 함께 제시되면서, 이 전시는 단순 콘셉트 제시가 아니라 제품화 단계에 진입한 플랫폼 로봇 전략임을 명확히 했다.

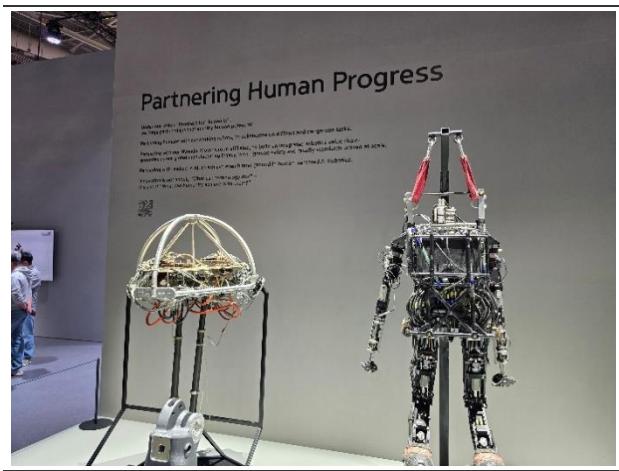
종합하면, 현대차그룹의 CES 2026 전시는 단순 로봇을 보여주는 것이 아니라, 로봇이 어떻게 학습되고, 검증되고, 실제 산업 현장에 배치되는지를 한 흐름으로 설계한 사례다. 이는 현대차그룹이 로보틱스를 미래 기술이 아니라, 지금 당장 확장 가능한 산업 인프라로 전환시키고 있음을 가장 직관적으로 보여준 장면이라 평가할 수 있다.

그림 62. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (1)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 63. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (2)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 64. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (3)



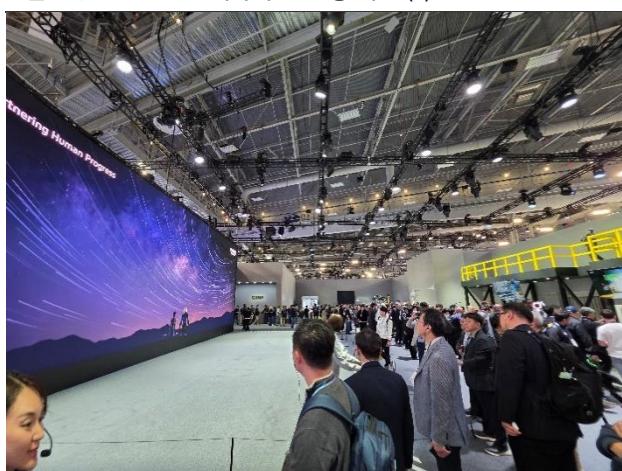
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 65. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (4)



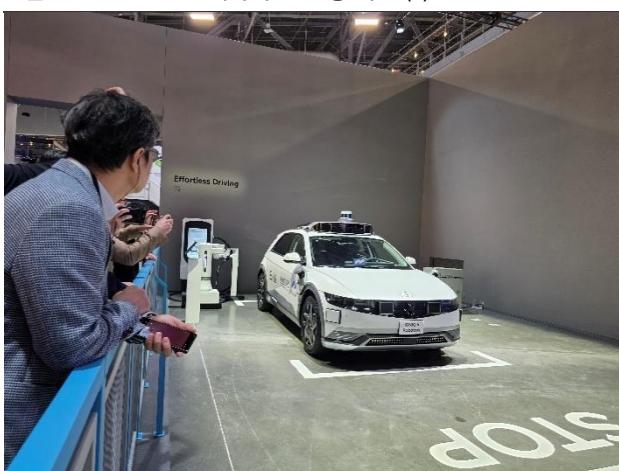
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 66. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (5)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 67. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (6)



자료: 현대차, IBK투자증권

9.4. 현대모비스: 본업과 미래에 대한 방향성 동시에 제시

오픈형이 아닌 프라이빗 전시관으로 구성

현대모비스는 CES 2026에서 기존의 대중 노출 중심 전시를 넘어, 글로벌 OEM과 전략 파트너를 대상으로 한 수주형 전시 전략을 전면에 내세웠다. 이번 행사는 단순한 기술 홍보의 장이 아니라, 고객 미팅과 공동개발 논의, 양산 프로젝트 연계를 염두에 둔 B2B 비즈니스 플랫폼으로 재정의됐다는 점에서 의미가 크다. SDV, ADAS, 콕핏, 로보틱스, 반도체로 확장되는 사업 포트폴리오를 한 자리에서 제시하며, 현대모비스는 그룹 계열 부품사의 이미지를 넘어 글로벌 모빌리티·로봇 솔루션 공급사로의 정체성 전환을 분명히 했다.

결국은 SDV 관련된 내용들과 30여가지 넘는 제품들을 전시함

전시의 중심은 SDV 기반 통합 솔루션이었다. 계기판, 센터 디스플레이, HUD, ADAS 정보를 단일 아키텍처로 통합해, 향후 SDV 환경에서 OEM 맞춤형 콕핏 플랫폼으로 확장 가능한 구조를 제시했다. 또한 Holographic Windshield Display(HWD)는 전면 유리를 디스플레이로 활용하는 차세대 컨셉으로, 주행 정보와 내비게이션, ADAS 경고를 운전자 시야에 일체화하는 방향성을 보여줬다. 이는 단순한 전시용 기술이 아니라, 중기 양산 로드맵을 전제로 한 실용 기술이라는 점에서 의미가 있다.

하나의 어플리케이션이 아닌 다양한 방향성을 제시함

나아가 현대모비스는 SDV 아키텍처, ADAS 제어기, 전동화 파워일렉트로닉스, 로봇 구동계(액추에이터)를 개별 제품이 아닌 하나의 기술 스택으로 제시했다. 이는 모비스가 더 이상 특정 부품 단위의 경쟁력만을 강조하는 기업이 아니라, 차량과 로봇, 컴퓨팅 플랫폼을 관통하는 시스템 통합형 솔루션 업체로 포지셔닝하고 있음을 보여준다.

그림 68. CES 2026 현대모비스 프라이빗 부스



자료: 현대모비스, 언론자료, IBK투자증권

BD와 켐컴과의 협업 진행
사례를 동시에 제시함

28년 기준 액추에이터
매출 연간 1.5조원 기대,
A/S까지 포함하면
업사이드가 더 있을 것

소프트웨어 스택을
패키지 형태로 판매 가능

로봇에 진출하는
현대모비스

사실 전시보다 더 주목해야 할 부분은, 현대모비스는 실제 사업으로 연결하는 구체적인 협업 사례를 동시에 제시했다. 대표적인 사례가 보스턴다이나믹스의 휴머노이드 로봇 Atlas와의 협력, 그리고 켐컴과의 SDV·ADAS 아키텍처 협업이다. 이 두 건은 공통적으로 현대모비스가 기존의 부품 공급사 역할을 넘어, 플랫폼과 시스템을 함께 설계하는 파트너로 위상을 끌어올리고 있음을 보여준다.

먼저 현대모비스는 Atlas에 적용되는 핵심 액추에이터를 공급하며, 로보틱스 구동부품 Tier-1 공급사로 본격 진입했다. 액추에이터는 로봇의 엔진과 변속기에 해당하는 핵심 부품으로 전체 로봇 제작 비용의 약 60%를 차지한다. 현대모비스는 자동차 부품 사업을 통해 축적한 역량을 바탕으로, 로봇 양산에 최적화된 공급자라는 구조적 강점을 갖는다. 초기 매출 규모는 제한적일 수 있으나, Atlas 플랫폼이 확대될 경우 차량 부품과 유사한 반복 매출 구조를 로보틱스 영역에서도 구축할 가능성이 크며 휴머노이드 가격을 대당 1억원, 연간 CAPA 3만대(2028년 기준)를 가정시 연간 1.5조원의 매출이 기대된다.

켐컴과의 협력은 단순한 칩 채택을 넘어, 차량 전장 구조를 처음부터 함께 설계하는 파트너십이라는 점에서 의미가 있다. 현대모비스는 더 이상 완성된 칩 위에 모듈을 얹는 역할에 머무르지 않고, 차량 컴퓨팅 아키텍처의 공동 설계자로 진입하고 있다. 이 구조가 정착될 경우, 글로벌 OEM들은 켐컴 칩셋과 현대모비스 통합 모듈, SDV 소프트웨어 스택을 패키지 형태로 도입할 수 있게 되며, 현대모비스는 차량 전장 생태계에서 허브 역할을 수행할 수 있는 기반을 확보하게 된다.

종합하면, CES 2026에서 현대모비스가 보여준 전시와 협업의 조합은 명확한 방향성을 갖는다. 전시를 통해서는 SDV, HMI, 로보틱스 기술을 하나의 스택으로 제시하며 기술 정체성의 전환을 선언했고, Atlas와 Qualcomm과의 협업을 통해서는 사업 구조 전환의 실체를 시장에 제시했다.

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 (5% 가정)	37.5	75	150	십억 원

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

그림 69. 현대모비스와 켐컴 MOU, SDV와 ADAS 공동 개발



자료: 현대모비스, IBK투자증권

9.5. HL그룹: 우리도 자율주행, 로보틱스로 간다

8가지의 테마 중에서 6개 이상이 AI와 로보틱스 관련된 제품

개별 부품이 아닌 하나로 연결된 시스템 아키텍처

자율주행 알고리즘과 연동되는 레이어

섀시 제어는 다양한 모빌리티에 공통적으로 적용되는 부품임을 강조

HL그룹은 CES 2026을 통해 기존의 자동차 부품 중심 기업 이미지를 넘어, 자율주행·전동화·로보틱스 시대를 관통하는 모빌리티 시스템 그룹으로의 정체성 전환을 전면에 내세웠다. 이번 전시는 HL만도와 HL클레무브, HL로보틱스, HL디앤아이한라의 기술 역량을 하나의 방향성으로 묶어, 움직이는 모든 것의 제어와 안전을 책임지는 플랫폼 기업이라는 메시지를 시장에 명확히 전달하는 데 초점이 맞춰졌다.

전시의 중심에는 섀시·센서·제어 소프트웨어를 아우르는 통합 모빌리티 솔루션이 자리했다. HL그룹은 제동·조향·현가 등 전통적인 섀시 기술에 더해, 레이더·카메라 기반 인지 기술과 이를 실시간으로 통합·제어하는 소프트웨어 스택을 하나의 구조로 제시했다. 특히 SDV 환경에서 차량 성능과 안전을 결정하는 요소가 개별 부품이 아니라, 인지·판단·제어가 하나로 연결된 시스템 아키텍처라는 점을 강조했다.

구체적인 전시 기술로는 통합 섀시 제어 플랫폼, 전자식 브레이크, 스티어-바이-와이어, 액티브 서스펜션 등 X-by-Wire 기반 섀시 기술이 전면에 배치됐다. 이 기술들은 자율주행 알고리즘과 직접 연동되는 차량 거동의 실행 레이어로 소개되며, 센서와 AI뿐 아니라 이를 실제 움직임으로 구현하는 섀시 시스템의 전략적 중요성을 부각시켰다.

또한 HL그룹은 이번 CES에서 섀시 제어와 정밀 제동·조향 기술이 자율주행차뿐 아니라 물류 로봇, 산업용 이동 로봇(AMR), 서비스 로봇 등 다양한 모빌리티에 공통적으로 적용될 수 있다는 점을 강조했다. 차량 동역학 제어 기술을 로봇의 주행 안정성과 자세 제어, 충돌 회피 기술로 확장하는 구조를 제시하며, HL그룹의 성장 무대를 자동차에서 로보틱스·자동화 산업으로 넓히겠다는 전략적 방향성을 분명히 했다.

그림 70. CES 2026 HL그룹 부스



자료: HL그룹, IBK투자증권

그림 71. 개발 중인 골프 디봇 보수 AI 로봇



자료: HL그룹, IBK투자증권

이번 ces2026의 주인공은
로봇, 로봇, 로봇

이번 CES 2026에서는 로봇 분야에만 국한하더라도 참가 기업 수가 지나치게 많아, 모든 사례를 동일한 비중으로 다루는 것은 오히려 핵심을 흐릴 수 있다고 판단했다. 따라서 본 보고서에서는 개인적으로 이번 CES 2026에서 가장 중요하게 봐야 할 로봇 기업이라는 기준에 따라, Boston Dynamics, NVIDIA, Unitree Robotics, LG, Roborock, Caterpillar, Nuro, EngineAI, Fourier, Booster Robotics 등 10개 기업만을 선별해 정리했다.

너무 많은 기업들이 있어
주목해야할 대표적인
10개 기업만 선별함

이들 기업은 휴머노이드, 서비스 로봇, 산업 자동화, 자율주행 로봇, 그리고 로봇 AI 플랫폼에 이르기까지 로봇 산업의 핵심 축을 대표하는 플레이어들로, 단순한 기술 시연을 넘어 향후 시장 구조와 생태계를 실제로 바꿀 수 있는 주체라는 공통점을 가진다. 결국 이 10개 기업이 바로 CES 2026에서 주목해야 할 로봇 기업들이며, 로봇 산업이 연구·실험 단계를 넘어 상용화와 스케일업 국면으로 진입하고 있음을 상징적으로 보여주는 집합이라고 평가할 수 있다.

표 30. CES 2026, 주목해야할 로보틱스 기업

기업	분야	관전포인트
Boston Dynamics	휴머노이드/산업로봇	Atlas의 산업 현장 투입 가시화, 빠른 사용화 기대
NVIDIA	로봇 AI 플랫폼	로봇용 모델, 시뮬레이션, 개발 툴체인 등 강한 생태계 보유
Unitree Robotics	휴머노이드	민간 및 산업 적용 휴머노이드 라인업, 보급형에 강점
LG	서비스 로봇	가정, 상업용 로봇의 실제 사용성, 소비자 접점
Roborock	가정용 로봇	가정용에 특화, 계단 등 기술 난관 극복
Caterpillar	산업 자동화	중장비 자동화, 높은 생산성
Nuro	자율주행 로봇	배송/서비스에서 로봇으로 확장
EngineAI	휴머노이드	중국 휴머노이드의 강자
Fourier	휴머노이드	휴머노이드 산업 생태계 확장
Booster Robotics	휴머노이드	휴머노이드 대중화

자료: IBK투자증권

그림 72. CES2026 Unitree Robotics 부스 현장 사진



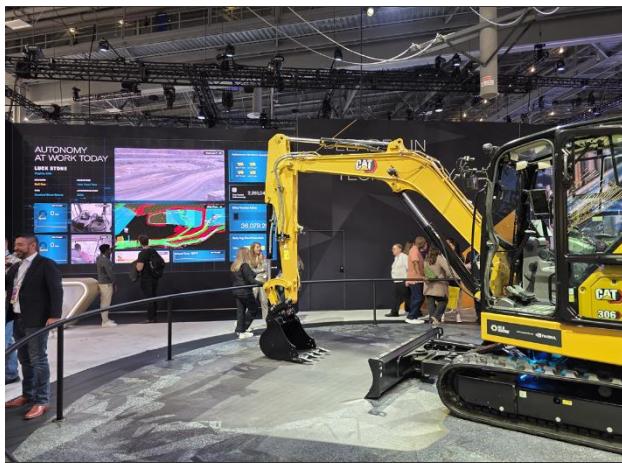
자료: CES, IBK투자증권

그림 73. CES2026 Roborock 부스 현장 사진



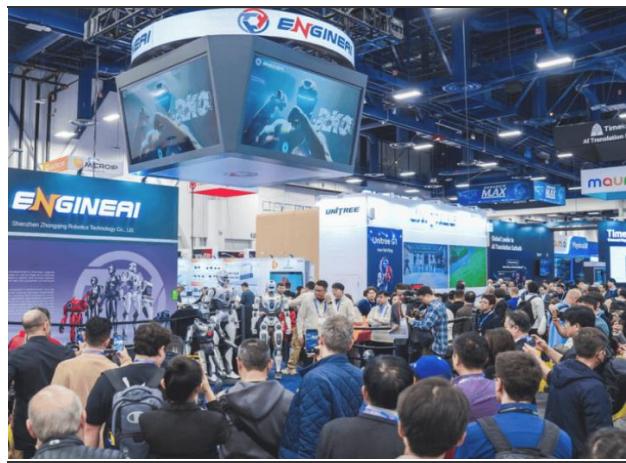
자료: CES, IBK투자증권

그림 74. CES2026 Caterpillar 부스 현장 사진



자료: CES, IBK투자증권

그림 75. CES2026 EngineAI 부스 현장 사진



자료: CES, IBK투자증권

그림 76. CES2026 Fourier 부스 현장 사진



자료: CES, IBK투자증권

그림 77. CES2026 Booster Robotics 사진



자료: CES, IBK투자증권



“편집상 공백입니다”

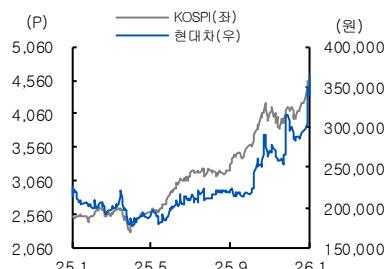


Company Analysis

기업명	투자의견	목표주가
현대차 (005380)	매수(유지)	430,000원(상향)
현대모비스 (012330)	매수(유지)	470,000원(상향)

매수 (유지)

목표주가 (상향)	430,000원		
현재가 (1/9)	366,000원		
KOSPI (1/9)	4,586.32pt		
시가총액	89,104십억원		
발행주식수	265,390천주		
액면가	5,000원		
52주 최고가	366,000원		
최저가	177,500원		
60일 일평균거래대금	369십억원		
외국인 지분율	36.2%		
배당수익률 (2025F)	6.3%		
<hr/>			
주주구성			
현대모비스 외 9 인	30.67%		
국민연금공단	7.31%		
<hr/>			
주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	8%	19%	-6%
절대기준	19%	75%	72%
<hr/>			
투자의견	현재	직전	변동
목표주가	430,000	310,000	▲
EPS(25)	44,311	44,066	▲
EPS(26)	45,632	39,575	▲
<hr/>			
현대차 상대주가 (%)			
<hr/>			



현대차 (005380)

CES 2026, 로봇에 진심이 느껴진다

25년 4분기, 손익 반등 초입 구간

현대차의 4Q25 매출액 48조 130억원(YoY +3.0%), 영업이익 2조 5,370억원(YoY -1.8%), OPM 5.8%(YoY -0.3%p)로 전망한다. 한미 양국이 관세 세부사항에 협의함에 따라 자동차 및 자동차 부품 관세 15%가 2025년 11월 1일부터 소급 적용되었다. 4Q25부터 인하된 관세 적용, 대미 수출 및 인센티브가 정상화되고 있으며 손익이 좋은 HEV 판매가 미국 시장을 중심으로 본격 확대되고 있다. 25년 지속되던 실적 하향 조정은 마무리되었다 판단되며 손익은 3Q25를 저점으로 지속적으로 개선될 것으로 전망한다.

CES 2026, 로봇 기업으로의 로드맵 제시

이번 CES에서 현대차그룹은 휴머노이드 사업을 단순 데모가 아닌 Physical AI 기반의 핵심 성장 축으로 격상시키며, 로보틱스·스마트팩토리·자율주행을 아우르는 그룹 차원의 전략을 명확히 했다. 미디어데이에서 제시된 핵심은 1) 아틀라스 양산 로드맵, 2) 아틀라스 스펙 공개, 3) 구글 딥마인드와의 협업으로, 휴머노이드의 상용화 전환 시점을 분명히 한 데 있다. 현대차그룹은 아틀라스를 연 3만 대 규모로 양산하고, 구독형(RaaS) 모델을 통해 제조 현장에 투입함으로써 피지컬 AI의 산업 적용을 본격화하겠다는 전략을 제시했다.

투자의견 매수 유지, 목표주가 430,000원 상향

현대차에 대한 투자의견은 매수 유지, 목표주가는 430,000원으로 상향한다. 깐부치킨 협의 이후 공급될 GPU 5만장으로 현대차 그룹의 본격적인 Digital, Physical AI로의 진출이 기대되는 해인 2026년이다. 스마트카, 로봇, 데이터센터, SDF 등 다양한 모멘텀이 본격화될 전망이다.

(단위:십억원, 배)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	162,664	175,231	187,429	190,957	199,895
영업이익	15,127	14,240	12,544	13,091	14,010
세전이익	17,619	17,781	16,563	16,909	17,907
지배주주순이익	11,962	12,527	11,847	12,110	12,824
EPS(원)	43,589	46,042	44,311	45,632	48,322
증가율(%)	63.9	5.6	-3.8	3.0	5.9
영업이익률(%)	9.3	8.1	6.7	6.9	7.0
순이익률(%)	7.5	7.6	6.8	6.8	6.9
ROE(%)	13.7	12.4	10.6	10.1	10.0
PER	4.7	4.6	6.7	8.0	7.6
PBR	0.6	0.5	0.7	0.8	0.7
EV/EBITDA	7.9	10.5	12.5	12.9	12.5

자료: Company data, IBK투자증권 예상

현대차: 모빌리티 기업을 넘어서 로봇 기업으로의 변신 준비 중

현대차 그룹의 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 의사결정해 행동까지 연결되는 Physical AI를 로보틱스·스마트팩토리·자율주행 까지 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 로보틱스 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 AI가
중요한 상황 속 구글과
협업을 통해 아틀라스의
지능화는 보다 발전될
것으로 기대

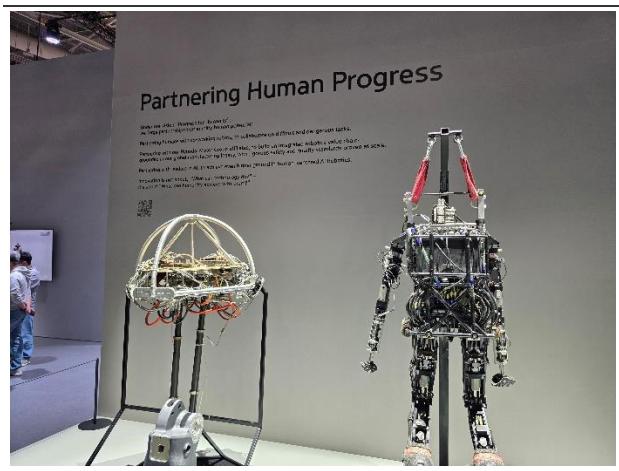
보스턴다이나믹스와 구글 딥마인드와의 협업 관계를 공식적으로 소개하며, 아틀라스 등 로봇 플랫폼에 구글의 AI 모델을 결합하는 방향을 밝힌 것이 중요한 포인트였다. 이 협업은 딥마인드의 선진 AI 추론 모델을 로봇의 인지·판단 체계에 통합해, 단순 반복 동작뿐 아니라 환경 인식·복잡한 상황 판단·적응 행동까지 확장하려는 목적을 가진다. 현대차그룹 측은 이것이 단일 하드웨어 중심 전략에서 벗어나, 로봇의 지능을 글로벌 AI 기술과 결합하는 전략적 축이라고 설명했다. DeepMind는 Gemini Robotics를 발표했는데 VLA(Vision-Language-Action)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

그림 78. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (1)



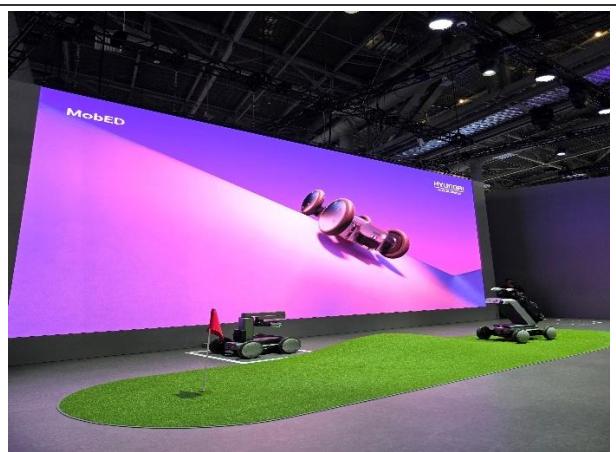
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 79. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (2)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 80. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (3)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 81. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (4)



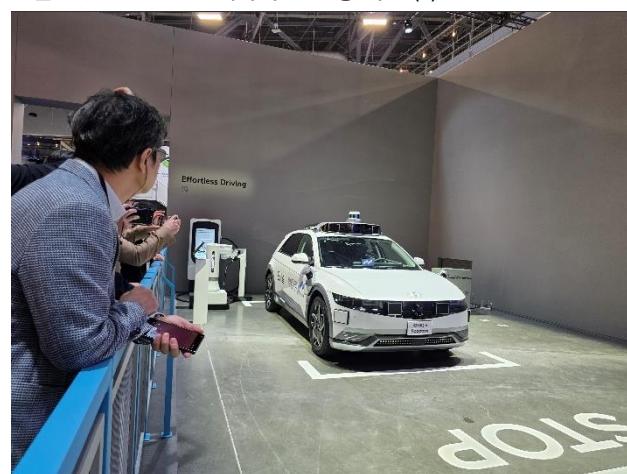
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 82. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (5)



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 83. CES2026 현대차 부스 현장 사진 (6)



자료: 현대차, IBK투자증권

표 31. 현대차 실적 추정 변경 내용

(단위: 십억원, %)	4Q25 실적			2025 실적		
	신규 추정치	기존 추정치	차이	신규 추정치	기존 추정치	차이
자동차	36,994	36,341	1.8%	145,457	144,804	0.5%
금융	8,034	7,921	1.4%	30,890	30,777	0.4%
기타	2,985	2,784	7.2%	11,082	10,881	1.8%
매출액	48,013	47,046	2.1%	187,429	186,462	0.5%
자동차	2,109	2,035	3.6%	9,371	9,297	0.8%
금융	418	412	1.4%	2,218	2,212	0.3%
기타	245	228	7.4%	956	939	1.8%
영업이익	2,771	2,675	3.6%	12,544	12,448	0.8%

자료: 현대차, IBK투자증권

표 32. 현대차 실적 비교

(단위: 십억원, %)	4Q25F	4Q24	3Q25	4Q25 Con	YoY	QoQ	vs Con
매출액	48,013	46,624	46,721	48,646	3.0%	2.8%	-1.3%
영업이익	2,771	2,822	2,537	2,840	-1.8%	9.2%	-2.4%
OPM(%)	5.8%	6.1%	5.4%	5.8%	-0.3%p	0.3%p	-0.1%p

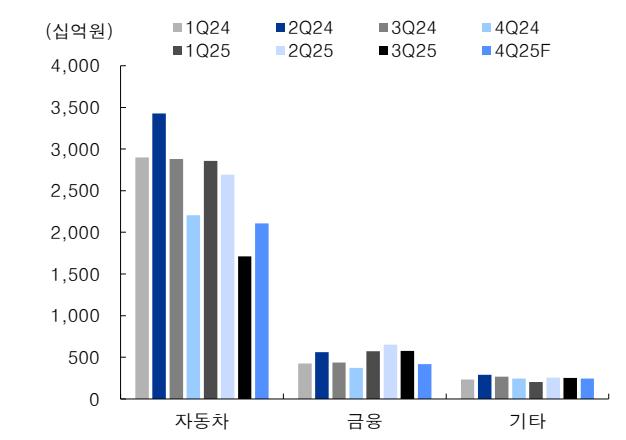
자료: 현대차, IBK투자증권

표 33. 현대차의 실적 추이 및 전망

(단위: 십억원, 천대, %)	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25F	2024	2025F	2026F
원/달러	1,329	1,371	1,358	1,399	1,453	1,402	1,386	1,451	1,364	1,423	1,380
매출액	40,659	45,021	42,928	46,624	44,408	48,287	46,721	48,013	175,231	187,429	190,957
QoQ	-2.3%	10.7%	-4.6%	8.6%	-4.8%	8.7%	-3.2%	2.8%			
YoY	7.6%	6.6%	4.7%	12.0%	9.2%	7.3%	8.8%	3.0%	7.7%	7.0%	1.9%
자동차	31,718	35,238	34,019	35,750	34,718	37,030	36,715	36,994	136,725	145,457	146,357
금융	6,656	7,105	6,497	8,188	7,398	8,269	7,189	8,034	28,446	30,890	32,773
기타	2,285	2,678	2,412	2,686	2,292	2,988	2,817	2,985	10,060	11,082	11,827
영업이익	3,557	4,279	3,581	2,822	3,634	3,602	2,537	2,771	14,240	12,544	13,091
QoQ	2.4%	20.3%	-16.3%	-21.2%	28.8%	-0.9%	-29.6%	9.2%			
YoY	-1.0%	1.0%	-6.3%	-18.8%	2.2%	-15.8%	-29.2%	-1.8%	-5.9%	-11.9%	4.4%
자동차	2,900	3,428	2,879	2,205	2,859	2,692	1,711	2,109	11,412	9,371	9,952
금융	425	561	435	374	571	653	576	418	1,795	2,218	2,121
기타	232	290	267	243	204	257	250	245	1,033	956	1,017
OPM	8.7%	9.5%	8.3%	6.1%	8.2%	7.5%	5.4%	5.8%	8.1%	6.7%	6.9%
자동차(조정)	9.1%	9.7%	8.5%	6.2%	8.2%	7.3%	4.7%	5.7%	8.3%	6.4%	6.8%
금융	6.4%	7.9%	6.7%	4.6%	7.7%	7.9%	8.0%	5.2%	6.3%	7.2%	6.5%
기타	10.2%	10.8%	11.1%	9.1%	8.9%	8.6%	8.1%	8.2%	10.3%	8.6%	8.6%

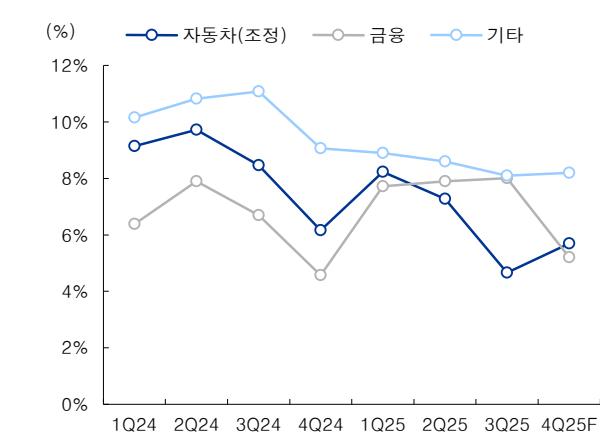
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 84. 현대차 부문별 영업이익 추이



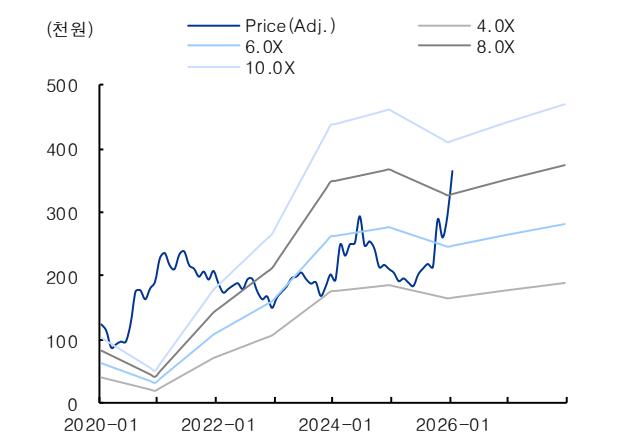
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 85. 현대차 부문별 OPM 추이



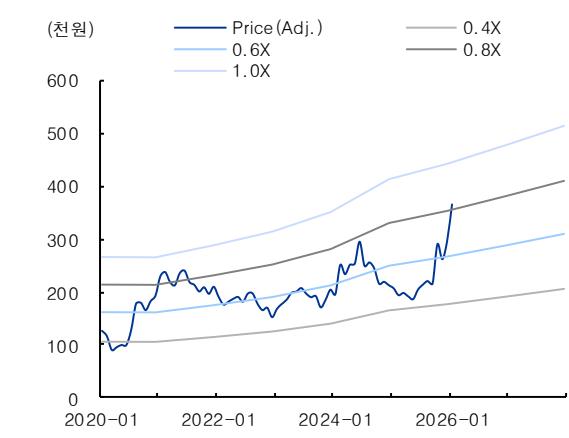
자료: 현대차, IBK투자증권

그림 86. 현대차 12MF PER



자료: 현대차, IBK투자증권

그림 87. 현대차 12MF PBR



자료: 현대차, IBK투자증권

표 34. 현대차 목표주가 산출

항목	적정가치	비고
EPS(원)	45,082	12MF EPS 당사 추정치
Target Multiple(배)	9.5	Legacy OEM Peer 평균 PER 20% 할증(로봇 반영)
적정주가	428,279	
목표주가	430,000	
현재주가	366,000	2026-1-9 기준
Upside	17.49%	

자료: IBK투자증권

현대차 (005380)

포괄손익계산서

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	162,664	175,231	187,429	190,957	199,895
증가율(%)	14.4	7.7	7.0	1.9	4.7
매출원가	129,179	139,482	151,989	154,590	162,050
매출총이익	33,484	35,749	35,440	36,367	37,845
매출총이익률 (%)	20.6	20.4	18.9	19.0	18.9
판관비	18,357	21,510	22,896	23,276	23,835
판관비율(%)	11.3	12.3	12.2	12.2	11.9
영업이익	15,127	14,240	12,544	13,091	14,010
증가율(%)	54.0	-5.9	-11.9	4.4	7.0
영업이익률(%)	9.3	8.1	6.7	6.9	7.0
순금융손익	589	633	352	179	85
이자손익	440	529	349	151	37
기타	149	104	3	28	48
기타영업외손익	-568	-205	179	128	138
총속/관계기업손익	2,471	3,114	3,488	3,512	3,674
세전이익	17,619	17,781	16,563	16,909	17,907
법인세	4,627	4,232	3,900	3,957	4,191
법인세율	26.3	23.8	23.5	23.4	23.4
계속사업이익	12,992	13,549	12,663	12,952	13,716
중단사업손익	-720	-319	0	0	0
당기순이익	12,272	13,230	12,663	12,952	13,716
증가율(%)	53.7	7.8	-4.3	2.3	5.9
당기순이익률 (%)	7.5	7.6	6.8	6.8	6.9
지배주주당기순이익	11,962	12,527	11,847	12,110	12,824
기타포괄이익	157	5,025	-1,737	846	871
총포괄이익	12,429	18,255	10,925	13,798	14,587
EBITDA	20,073	18,527	16,750	17,439	18,542
증가율(%)	35.0	-7.7	-9.6	4.1	6.3
EBITDA마진율(%)	12.3	10.6	8.9	9.1	9.3

재무상태표

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
유동자산	58,604	64,336	54,280	54,867	54,896
현금및현금성자산	19,167	19,015	4,164	6,177	3,429
유가증권	7,340	8,473	8,815	8,900	9,330
매출채권	4,682	5,908	6,482	6,641	7,034
재고자산	17,400	19,791	22,396	20,629	22,095
비유동자산	116,172	147,622	165,499	175,572	187,607
유형자산	38,921	44,534	46,926	49,086	50,861
무형자산	6,219	7,683	12,355	16,447	20,540
투자자산	33,054	41,392	44,694	47,920	51,098
자산총계	282,463	339,798	357,956	369,958	388,751
유동부채	73,362	79,510	87,355	88,348	92,571
매입채무및기타채무	10,952	12,550	14,262	14,401	15,095
단기차입금	9,036	9,327	7,347	7,418	7,776
유동성장기부채	25,109	26,742	7,130	7,345	7,660
비유동부채	107,292	140,013	143,245	144,730	148,920
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	230,599	233,078	241,491
지배주주지분	92,497	109,103	115,438	124,119	133,608
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	105,075	112,910	121,528
비지배주주지분	9,312	11,173	11,919	12,761	13,652
자본총계	101,809	120,276	127,357	136,879	147,260
비이자부채	55,032	62,007	93,477	94,385	98,940
총차입금	125,622	157,515	137,122	138,693	142,551
순차입금	99,075	129,988	124,103	123,576	129,753

투자지표

(12월 결산)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	43,589	46,042	44,311	45,632	48,322
BPS	337,373	401,961	434,975	467,684	503,440
DPS	11,400	12,000	14,000	14,500	15,000
밸류에이션(배)					
PER	4.7	4.6	6.7	8.0	7.6
PBR	0.6	0.5	0.7	0.8	0.7
EV/EBITDA	7.9	10.5	12.5	12.9	12.5
성장성지표(%)					
매출증가율	14.4	7.7	7.0	1.9	4.7
EPS증가율	63.9	5.6	-3.8	3.0	5.9
수익성지표(%)					
배당수익률	5.6	5.7	6.3	6.5	6.8
ROE	13.7	12.4	10.6	10.1	10.0
ROA	4.6	4.3	3.6	3.6	3.6
ROIC	36.9	33.9	37.2	47.4	43.3
인정성지표(%)					
부채비율(%)	177.4	182.5	181.1	170.3	164.0
순차입금 비율(%)	97.3	108.1	97.4	90.3	88.1
이자보상배율(배)	27.1	31.5	22.0	23.6	24.9
활동성지표(배)					
매출채권회전율	36.3	33.1	30.3	29.1	29.2
재고자산회전율	10.3	9.4	8.9	8.9	9.4
총자산회전율	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5

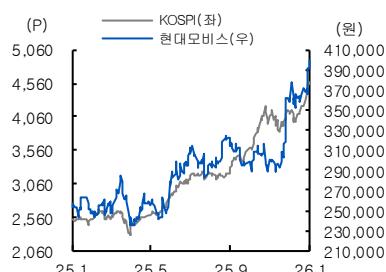
*주당지표 및 밸류에이션은 지배주주순이 및 지배주주지분 기준

현금흐름표

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	-2,519	-5,662	10,660	15,434	13,499
당기순이익	12,272	13,230	12,663	12,952	13,716
비현금성 비용 및 수익	21,192	23,950	6,092	529	636
유형자산감가상각비	3,284	3,398	4,270	4,440	4,625
무형자산상각비	1,663	889	-64	-92	-93
운전자본변동	-30,365	-35,160	-6,012	1,801	-889
매출채권등의 감소	-99	-590	-283	-159	-393
재고자산의 감소	-3,250	-1,159	-2,418	1,767	-1,465
매입채무등의 증가	-9	476	1,907	138	695
기타 영업현금흐름	-5618	-7682	-2083	152	36
투자활동 현금흐름	-8,649	-14,623	-32,057	-15,945	-24,216
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	-4,055	-3,226	-3,178
기타	2345	-1156	-16010	-2119	-10638
재무활동 현금흐름	9,393	19,493	6,363	2,524	7,969
차입금의 증가(감소)	14,147	19,650	3,770	1,285	3,185
자본의 증가	0	0	-30	0	0
기타	-4754	-157	2623	1239	4784
기타 및 조정	77	640	183	0	0
현금의 증가	-1,698	-152	-14,851	2,013	-2,748
기초현금	20,865	19,167	19,015	4,164	6,177
기말현금	19,167	19,015	4,164	6,177	3,429

매수 (유지)

목표주가 (상향)	470,000원		
현재가 (1/9)	399,500원		
KOSPI (1/9)	4,586.32pt		
시가총액	36,248십억원		
발행주식수	90,737천주		
액면가	5,000원		
52주 최고가	399,500원		
최저가	234,500원		
60일 일평균거래대금	91십억원		
외국인 지분율	44.7%		
배당수익률 (2025F)	1.7%		
<hr/>			
주주구성			
기야 외 7 인	32.70%		
국민연금공단	8.83%		
<hr/>			
주가상승률	1M	6M	12M
상대기준	1%	-12%	-13%
절대기준	11%	29%	58%
<hr/>			
투자의견	현재	직전	변동
목표주가	470,000	370,000	▲
EPS(25)	46,261	47,050	▼
EPS(26)	58,189	57,001	▲
<hr/>			
현대모비스 상대주가 (%)			
<hr/>			



현대모비스 (012330)

CES 2026, 부품사를 넘어 플랫폼 파트너로

25년 4분기, 모듈/부품 BEP 달성을 전망

현대모비스의 4Q25 매출액 15조 9,050억원(YoY +8.1%), 영업이익 9,090억원(YoY -7.8%), OPM 5.7%(YoY -1.0%p)로 전망한다. 현대차/기아의 4분기 물량은 YoY +1.8% 증가가 예상되며, 고부가가치 핵심 부품 확대 적용 및 긍정적 환율효과가 기대된다. 25년 11월 1일부터 소급 적용된 관세로 인해 4분기는 관세 비용 환급 등이 전망되며 모듈/부품 사업부는 BEP 수준을 기록할 것으로 전망된다. 4분기부터 미국의 전기차 수요 둔화로 미국 내 EV 생산이 급감하여 AMPC 수취 금액은 100억원(1Q25 240억원, 2Q25 450억원) 수준으로 감소할 것으로 전망한다.

CES 2026, 로봇과 SDV가 만든 다음 단계

현대모비스는 CES 2026에서 보스턴다이나믹스의 휴머노이드 로봇Atlas와의 협력, 그리고 웰컴과의 SDV·ADAS 아키텍처 협업을 통해 기술 전시를 실제 사업으로 연결하는 사례를 제시했다. 이는 현대모비스가 기존의 부품 공급사를 넘어, 플랫폼과 시스템을 함께 설계하는 파트너로 위상을 끌어올리고 있음을 보여준다. 특히 Atlas에 적용되는 핵심 액추에이터 공급을 통해 로보틱스 구동부품 Tier-1으로 진입했으며, 양산 확대 시 의미 있는 매출 성장 잠재력이 기대된다.

투자의견 매수 유지, 목표주가 470,000원 상향

현대모비스에 대한 투자의견은 매수 유지, 목표주가는 470,000원으로 상향한다. 동사의 본격적인 주가 상승은 과거 1) 2010년초 현대차 그룹의 본격적인 글로벌 시장 진출 확대, 2) 2020년초 애플카 협력 이야기가 나오며 두 차례 급등한 바 있다. 이제 세번째로 현대차그룹의 로보틱스 사업 진출 스토리가 주가에 반영되기 시작했다.

(단위:십억원, 배)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	59,254	57,237	61,625	66,276	69,714
영업이익	2,295	3,073	3,336	4,028	4,548
세전이익	4,445	5,264	5,563	6,831	7,795
지배주주순이익	3,423	4,056	4,262	5,279	5,995
EPS(원)	36,340	43,480	46,261	58,189	66,081
증가율(%)	38.2	19.6	6.4	25.8	13.6
영업이익률(%)	3.9	5.4	5.4	6.1	6.5
순이익률(%)	5.8	7.1	6.9	8.0	8.6
ROE(%)	8.7	9.4	8.9	10.1	10.5
PER	6.5	5.4	8.1	6.9	6.0
PBR	0.5	0.5	0.7	0.7	0.6
EV/EBITDA	6.2	5.1	6.9	5.3	4.0

자료: Company data, IBK투자증권 예상

현대모비스: 본업과 미래에 대한 방향성 동시에 제시

BD와 퀄컴과의 협업 진행
사례를 동시에 제시함

28년 기준 액추에이터
매출 연간 1.5조원 기대,
A/S까지 포함하면
업사이드가 더 있을 것

소프트웨어 스택을 패키지
형태로 판매 가능

로봇에 진출하는
현대모비스

현대모비스는 실제 사업으로 연결하는 구체적인 협업 사례를 동시에 제시했다. 대표적인 사례가 보스턴다이나미스의 휴머노이드 로봇 Atlas와의 협력, 그리고 퀄컴과의 SDV·ADAS 아키텍처 협업이다. 이 두 건은 공통적으로 현대모비스가 기존의 부품 공급사 역할을 넘어, 플랫폼과 시스템을 함께 설계하는 파트너로 위상을 끌어올리고 있음을 보여준다.

먼저 현대모비스는 Atlas에 적용되는 핵심 액추에이터를 공급하며, 로보틱스 구동부품 Tier-1 공급사로 본격 진입했다. 액추에이터는 로봇의 엔진과 변속기에 해당하는 핵심 부품으로 전체 로봇 제작 비용의 약 60%를 차지한다. 현대모비스는 자동차 부품 사업을 통해 축적한 역량을 바탕으로, 로봇 양산에 최적화된 공급자라는 구조적 강점을 갖는다. 초기 매출 규모는 제한적일 수 있으나, Atlas 플랫폼이 확대될 경우 차량 부품과 유사한 반복 매출 구조를 로보틱스 영역에서도 구축할 가능성이 크며 휴머노이드 가격을 대당 1억원, 연간 CAPA 3만대(2028년 기준)를 가정시 연간 1.5조원의 매출이 기대된다.

퀄컴과의 협력은 단순한 칩 채택을 넘어, 차량 전장 구조를 처음부터 함께 설계하는 파트너십이라는 점에서 의미가 있다. 현대모비스는 더 이상 완성된 칩 위에 모듈을 얹는 역할에 머무르지 않고, 차량 컴퓨팅 아키텍처의 공동 설계자로 진입하고 있다. 이 구조가 정착될 경우, 글로벌 OEM들은 퀄컴 칩셋과 현대모비스 통합 모듈, SDV 소프트웨어 스택을 패키지 형태로 도입할 수 있게 되며, 현대모비스는 차량 전장 생태계에서 허브 역할을 수행할 수 있는 기반을 확보하게 된다.

종합하면, CES 2026에서 현대모비스가 보여준 전시와 협업의 조합은 명확한 방향성을 갖는다. 전시를 통해서는 SDV, HMI, 로보틱스 기술을 하나의 스택으로 제시하며 기술 정체성의 전환을 선언했고, Atlas와 Qualcomm과의 협업을 통해서는 사업 구조 전환의 실체를 시장에 제시했다.

표 35. 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 (5% 가정)	37.5	75	150	십억 원

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

그림 88. 현대모비스와 퀄컴 MOU, SDV와 ADAS 공동 개발



자료: 현대모비스, IBK투자증권

표 36. 현대모비스 실적 비교

(단위: 십억원, %)	4Q25F	4Q24	3Q25	4Q25 Con	YoY	QoQ	vs Con
매출액	15,905	14,711	15,032	15,812	8.1%	5.8%	0.6%
영업이익	909	986	780	941	-7.8%	16.5%	-3.4%
OPM(%)	5.7%	6.7%	5.2%	6.0%	-1.0%p	0.5%p	-0.2%p

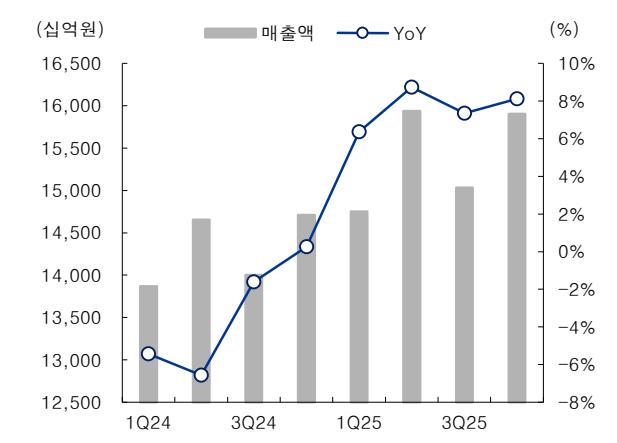
자료: 현대모비스, IBK투자증권

표 37. 현대모비스의 실적 추이 및 전망

(단위: 십억원, %)	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25F	2024	2025F	2026F
매출액	13,869	14,655	14,002	14,711	14,752	15,936	15,032	15,905	57,237	61,625	66,276
QoQ	-5.5%	5.7%	-4.5%	5.1%	0.3%	8.0%	-5.7%	5.8%			
YoY	-5.4%	-6.6%	-1.6%	0.3%	6.4%	8.7%	7.4%	8.1%	-3.4%	7.7%	7.5%
모듈/부품	10,937	11,691	10,941	11,582	11,474	12,607	11,675	12,532	45,152	48,288	51,939
전동화	1,876	1,725	1,579	1,514	1,190	1,600	1,310	2,008	6,694	6,108	8,195
부품제조	2,988	3,347	3,084	3,406	3,485	3,603	3,517	3,522	12,825	14,127	14,661
모듈조립	6,073	6,619	6,279	6,662	6,799	7,403	6,849	7,002	25,633	28,053	29,082
A/S	2,932	2,964	3,061	3,128	3,278	3,330	3,357	3,373	12,085	13,337	14,337
영업이익	543	636	909	986	777	870	780	909	3,074	3,336	4,028
QoQ	3.7%	17.2%	42.8%	8.5%	-21.2%	12.0%	-10.3%	16.5%			
YoY	29.8%	-4.2%	31.6%	88.5%	43.1%	36.8%	-14.1%	-7.8%	33.9%	8.5%	20.8%
모듈/부품	-185	-124	93	174	-100	42	-37	63	-42	-32	416
A/S	728	760	816	812	877	828	817	847	3,116	3,368	3,613
OPM	3.9%	4.3%	6.5%	6.7%	5.3%	5.5%	5.2%	5.7%	5.4%	5.4%	6.1%
모듈/부품	-1.7%	-1.1%	0.8%	1.5%	-0.9%	0.3%	-0.3%	0.5%	-0.1%	-0.1%	0.8%
A/S	24.8%	25.6%	26.7%	26.0%	26.7%	24.9%	24.3%	25.1%	25.8%	25.3%	25.2%

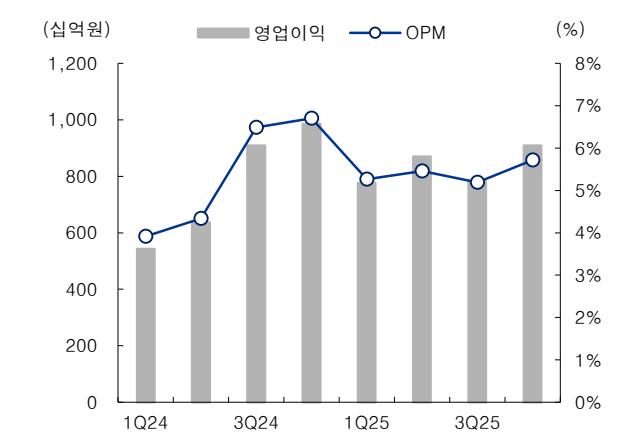
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 89. 현대모비스 분기별 매출액 추이



자료: 현대모비스, IBK투자증권

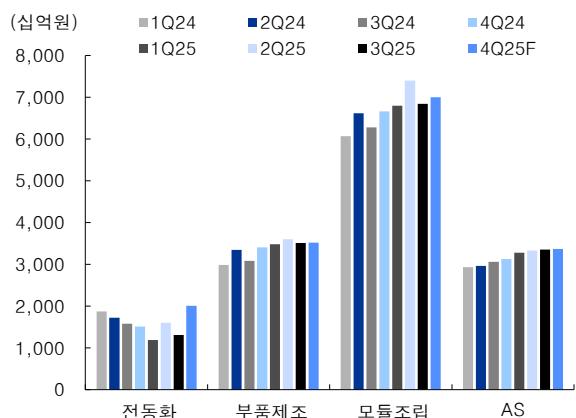
그림 90. 현대모비스 분기별 영업이익 추이



자료: 현대모비스, IBK투자증권

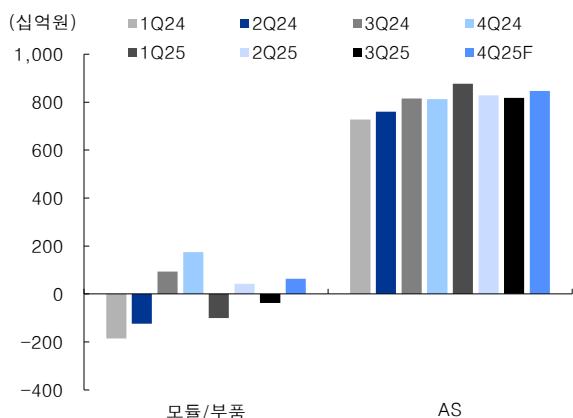


그림 91. 현대모비스 부문별 매출액 추이



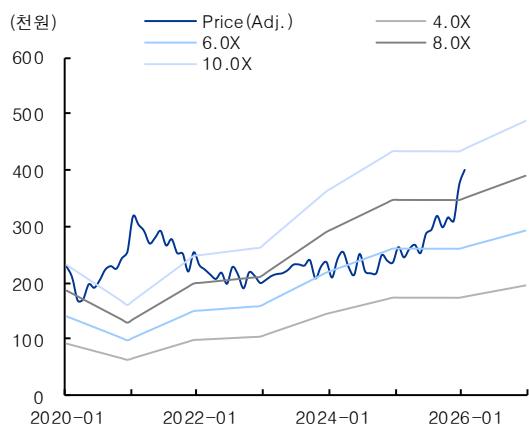
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 92. 현대모비스 부문별 영업이익 추이



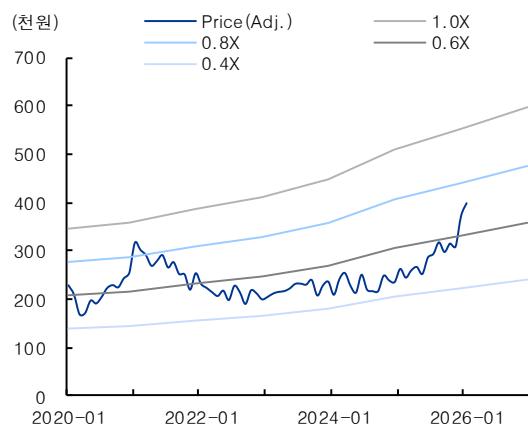
자료: 현대모비스, IBK투자증권

그림 93. 현대모비스 12MFwd PER 밴드



자료: Quantwise, IBK투자증권

그림 94. 현대모비스 12MFwd PBR 밴드



자료: Quantwise, IBK투자증권

표 38. 현대모비스 목표주가 산출

항목	적정가치	비고
EPS(원)	53,219	12MF EPS
Target Multiple(배)	8.8	Historical PER(2020~2025년) 적용
적정주가	468,327	
목표주가	470,000	
현재주가	399,500	2026-1-9
Upside	17.65%	

자료: IBK투자증권

현대모비스 (012330)

포괄손익계산서

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	59,254	57,237	61,625	66,276	69,714
증가율(%)	14.2	-3.4	7.7	7.5	5.2
매출원가	52,492	49,174	52,494	55,576	57,810
매출총이익	6,762	8,063	9,130	10,700	11,904
매출총이익률 (%)	11.4	14.1	14.8	16.1	17.1
판관비	4,467	4,989	5,794	6,672	7,356
판관비율(%)	7.5	8.7	9.4	10.1	10.6
영업이익	2,295	3,073	3,336	4,028	4,548
증가율(%)	13.3	33.9	8.5	20.8	12.9
영업이익률(%)	3.9	5.4	5.4	6.1	6.5
순금융손익	220	326	294	367	526
이자손익	232	296	229	332	499
기타	-12	30	65	35	27
기타영업외손익	85	78	5	-15	-8
총속/관계기업손익	1,845	1,788	1,928	2,450	2,728
세전이익	4,445	5,264	5,563	6,831	7,795
법인세	1,022	1,204	1,297	1,546	1,794
법인세율	23.0	22.9	23.3	22.6	23.0
계속사업이익	3,423	4,060	4,266	5,284	6,001
종단사업손익	0	0	0	0	0
당기순이익	3,423	4,060	4,266	5,284	6,001
증가율(%)	37.6	18.6	5.1	23.9	13.6
당기순이익률 (%)	5.8	7.1	6.9	8.0	8.6
지배주주당기순이익	3,423	4,056	4,262	5,279	5,995
기타포괄이익	38	1,858	134	0	0
총포괄이익	3,462	5,918	4,400	5,284	6,001
EBITDA	3,221	4,058	4,658	5,432	5,996
증가율(%)	10.1	26.0	14.8	16.6	10.4
EBITDA마진율(%)	5.4	7.1	7.6	8.2	8.6

투자지표

(12월 결산)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	36,340	43,480	46,261	58,189	66,081
BPS	433,855	495,499	548,382	600,678	660,925
DPS	4,500	6,000	5,000	5,000	5,000
밸류에이션(배)					
PER	6.5	5.4	8.1	6.9	6.0
PBR	0.5	0.5	0.7	0.7	0.6
EV/EBITDA	6.2	5.1	6.9	5.3	4.0
성장성지표(%)					
매출증가율	14.2	-3.4	7.7	7.5	5.2
EPS증가율	38.2	19.6	6.4	25.8	13.6
수익성지표(%)					
배당수익률	1.9	2.5	1.7	1.7	1.7
ROE	8.7	9.4	8.9	10.1	10.5
ROA	6.0	6.5	6.1	6.9	7.3
ROIC	20.1	22.0	20.4	24.1	27.3
인정성지표(%)					
부채비율(%)	44.1	44.4	46.8	45.0	42.7
순차입금 비율(%)	-5.7	-2.7	-3.8	-14.2	-20.6
이자보상배율(배)	15.3	23.8	18.5	21.4	24.0
활동성지표(배)					
매출채권회전율	6.1	5.8	5.7	5.8	6.0
재고자산회전율	11.0	9.3	8.7	9.1	9.5
총자산회전율	1.0	0.9	0.9	0.9	0.8

*주당지표 및 밸류에이션은 지배주주순이 및 지배주주지분 기준

재무상태표

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
유동자산	25,565	28,424	32,309	37,454	43,576
현금및현금성자산	5,079	4,788	5,571	11,515	16,152
유가증권	0	0	0	0	0
매출채권	9,737	9,914	11,688	11,070	12,028
재고자산	5,512	6,763	7,388	7,108	7,549
비유동자산	33,021	38,173	40,793	41,642	42,085
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	73,102	79,097	85,662
유동부채	12,053	12,745	14,863	15,739	16,508
매입채무및기타채무	6,504	6,748	7,833	8,314	8,737
단기차입금	558	648	652	692	727
유동성장기부채	1,107	569	615	615	615
비유동부채	5,878	7,733	8,444	8,813	9,138
사채	200	200	200	200	200
장기차입금	492	1,728	1,815	1,815	1,815
부채총계	17,931	20,479	23,307	24,553	25,646
지배주주지분	40,634	46,081	49,753	54,498	59,964
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	46,601	51,345	56,811
비지배주주지분	21	37	41	46	52
자본총계	40,655	46,118	49,794	54,544	60,016
비이자부채	15,180	16,925	19,605	20,811	21,869
총차입금	2,751	3,554	3,702	3,742	3,777
순차입금	-2,329	-1,234	-1,868	-7,772	-12,375

현금흐름표

(십억원)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	5,343	4,253	2,768	5,633	3,759
당기순이익	3,423	4,060	4,266	5,284	6,001
비현금성 비용 및 수익	205	515	-369	-1,399	-1,799
유형자산감가상각비	852	903	1,200	1,295	1,350
무형자산상각비	74	82	121	108	97
운전자본변동	1,748	-712	-1,065	1,416	-943
매출채권등의 감소	105	335	-1,688	617	-957
재고자산의 감소	-172	-1,057	-551	280	-441
매입채무등의 증가	-185	-254	1,032	482	423
기타 영업현금흐름	-33	390	-64	332	500
투자활동 현금흐름	-2,541	-4,589	-3,986	-2,351	-1,977
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	-490	-201	-177
재무활동 현금흐름	-1,889	-255	1,943	2,662	2,856
차입금의 증가(감소)	177	1,254	119	0	0
자본의 증가	0	0	-6	0	0
기타	-2066	-1509	1830	2662	2856
기타 및 조정	78	300	57	0	-1
현금의 증가	991	-291	782	5,944	4,637
기초현금	4,088	5,079	4,788	5,571	11,515
기말현금	5,079	4,788	5,571	11,515	16,152

Compliance Notice

동 자료에 게재된 내용들은 외부의 압력이나 부당한 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성되었음을 확인합니다.

동 자료는 기관투자가 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 지분율 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 자급보증	중대한 이해관계	M&A 관련
해당 사항 없음											

투자의견 안내 (투자기간 12개월)**종목 투자의견 (절대수익률 기준)**

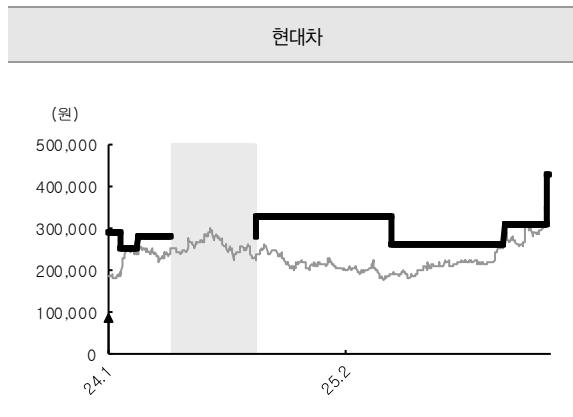
매수 15% 이상	Trading Buy (중립) 0%~15%	중립 -15%~0%	축소 -15% 이상 하락
-----------	-------------------------	------------	---------------

업종 투자의견 (상대수익률 기준)

비중확대 +10% ~	중립 -10% ~ +10%	비중축소 ~ -10%
-------------	----------------	-------------

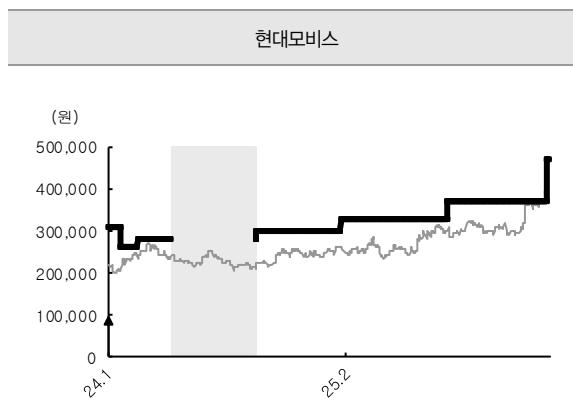
투자등급 통계 (2025.01.01~2025.12.31)

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

추천일자	투자의견	목표가(원)	고리율(%)	
			평균	최고/최저
2023.04.26	매수	290,000	-33.79	-27.59
2024.01.29	매수	250,000	-5.88	1.00
2024.02.27	매수	280,000	-9.56	6.43
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
2026.01.12	매수	430,000		



추천일자	투자의견	목표가(원)	고리율(%)	
			평균	최고/최저
2023.08.14	매수	310,000	-27.15	-20.48
2024.01.30	매수	260,000	-10.67	-5.00
2024.02.27	매수	280,000	-16.76	-3.93
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
2026.01.12	매수	470,000		

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	doded@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
조경진	연구위원	해외주식	6815-5464	ckjins@ibks.com
권순호	연구원	Quant	6915-5667	snowkonn@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	연구원	자동차/2차전지	6915-5659	hwle1125@ibks.com
오지훈	연구원	조선/기계	6915-5662	jihoonoh@ibks.com

혁신기업분석부

이건재	연구위원	소재·부품·장비/스몰캡	6915-5676	geonjaelee83@ibks.com
김운호	연구위원	IT/반도체	6915-5656	unokim88@ibks.com
김태현	연구위원	음식료/유틸리티/통신	6915-5658	kith0923@ibks.com
정이수	연구위원	제약/바이오	6915-5677	ysjeong306@ibks.com
조정현	연구원	건설/부동산	6915-5660	controlh@ibks.com
강민구	연구원	IT/디스플레이	6915-5473	kmg@ibks.com

“국민과 중소기업에 필요한 참 좋은 IBK투자증권”



IBK기업은행 금융그룹

서울특별시 영등포구 여의도동 국제금융로 6길 11

대표번호 02-6915-5000

고객지원부 1588-0030, 1544-0050

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

본 조사분석자료는 고객의 투자를 돋기 위한 정보제공의 목적으로 작성되었습니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치본부에서 신뢰할 만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없습니다. 따라서 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 자료는 당사의 저작물로서 모든 지적재산권은 당사에 귀속되며, 당사의 동의 없이 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다.