No. 20 기업 실적 분석 읽는 시간 10분

현대차·기아 3분기 영업이익률, 도요타·테슬라와 비교하면 어느 수준일까?

현대차 5.9%, 기아 5.8%, 도요타 8.1%, 테슬라 2.6%. 2026년 3분기 실적 발표 자료로 네 회사의 영업이익률을 비교하고, 판매 대수·환율·관세·인센티브·연구개발비 가운데 무엇이 숫자를 만들었는지 회사별로 뜯어봅니다.

한 줄 결론

영업이익률은 도요타 8.1%, 현대차 5.9%, 기아 5.8%, 테슬라 2.6% 순이지만, 기아와 도요타는 환율 효과를 빼면 이익이 줄었고 테슬라는 연구개발비가 이익을 가져감

확인할 숫자

영업이익률, 판매 대수, 환율 효과, 인센티브, 연구개발비, 연간 가이던스



사진: 바다 위를 지나는 자동차 운반선, ralph and jenny, Flickr.

목차

1. 네 회사의 영업이익률을 나란히 놓으면 어떤 순서일까?
2. 현대차는 덜 팔았는데 왜 이익이 늘었을까?
3. 기아는 더 많이 팔았는데 이익은 어디서 새었을까?
4. 도요타의 8.1%는 무엇이 만들었을까?
5. 테슬라는 왜 2.6%까지 내려왔을까?
6. 같은 「3분기」인데 왜 그대로 비교하면 안 될까?
7. 회사들은 남은 기간을 어떻게 보고 있을까?
8. 자동차 실적을 볼 때 던질 다섯 가지 질문

> 이 글은 각 회사가 발표한 분기 실적을 정리한 정보 글입니다. 특정 종목의 매수·매도 권유나 주가 예측이 아닙니다. 통화가 달라 금액은 비교하지 않고 비율로 비교합니다.

현대차 실적 기사에서 「판매는 줄었는데 이익은 늘었다」는 문장을 보고 고개를 갸웃한 적 있을 겁니다. 차를 덜 팔았는데 어떻게 더 벌었을까요. 같은 날 기아는 「더 많이 팔았는데 남는 건 비슷했다」고 합니다.

그렇다면 자동차 회사의 이익은 무엇이 만들까요? 현대차, 기아, 도요타, 테슬라가 발표한 2026년 3분기 자료를 놓고, 영업이익률이라는 한 줄의 숫자 뒤에 있는 것들을 하나씩 꺼내 보겠습니다.

01

네 회사의 영업이익률을 나란히 놓으면 어떤 순서일까?

영업이익률은 매출 100원에서 영업이익이 몇 원 남는지를 뜻합니다. 현대차는 매출 45조 1,102억 원에 영업이익 2조 6,772억 원으로 5.9%입니다. 기아는 매출 31조 5,974억 원에 영업이익 1조 8,183억 원으로 5.8%입니다(두 회사 모두 2026.10.29 발표).

도요타는 4~9월 반기 기준으로 매출 26조 9,624억 엔에 영업이익 2조 1,911억 엔입니다. 나누면 8.1%입니다(직접 계산, 2026.11.5 발표). 테슬라는 7~9월 매출 280.46억 달러에 영업이익 7.18억 달러로 2.6%입니다(직접 계산, 2026.10.21 발표).

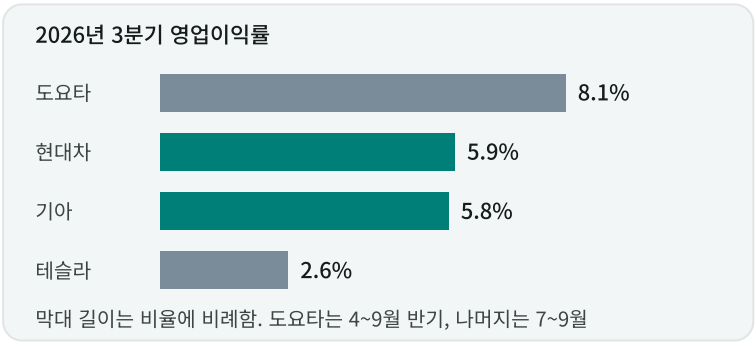


그림 1. 도요타와 테슬라는 직접 계산한 값, 현대차와 기아는 회사 발표 값.

순서가 뜻밖입니다. 전기차의 대표 주자인 테슬라가 가장 낮습니다. 그런데 이 순서를 그대로 실력 순위로 읽으면 곤란합니다. 숫자가 만들어진 사정이 회사마다 다르기 때문입니다.

02

현대차는 덜 팔았는데 왜 이익이 늘었을까?

현대차의 3분기 도매 판매는 92만 710대로 1년 전보다 11.3% 줄었습니다. 국내 판매가 27.2% 줄었는데, 회사는 파업으로 인한 생산 차질을 이유로 들었습니다. 매출도 3.4% 줄었습니다. 그런데 영업이익은 5.5% 늘었습니다.

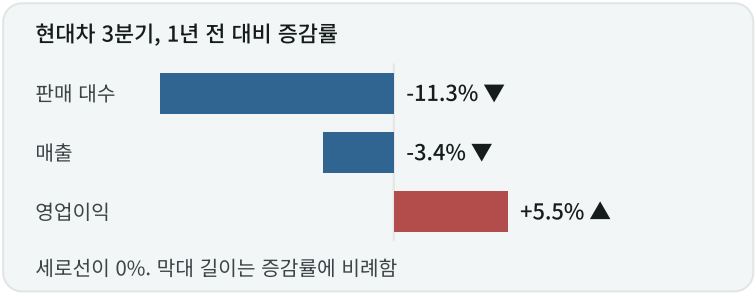


그림 2. 판매와 매출은 줄었는데 영업이익은 늘었음. 출처는 현대차 2026년 3분기 경영실적 발표.

회사가 든 이유는 세 가지입니다. 우호적인 환율, 원가 절감, 그리고 하이브리드차 판매 확대에 따른 믹스 개선입니다. 믹스 개선은 같은 대수를 팔아도 값이 더 나가는 차의 비중이 늘었다는 뜻입니다. 하이브리드차는 16만 7,414대가 팔려 전체의 18.2%를 차지했습니다.

환율도 컸습니다. 3분기 평균 원·달러 환율은 1,423원으로 1년 전보다 2.8% 올랐습니다. 달러로 받은 차값을 원화로 바꾸면 그만큼 매출과 이익이 늘어납니다. 다만 현대차는 요인별 금액을 밝히지 않아 환율이 얼마를 보탰는지는 알 수 없습니다.

좋은 소식만 있는 것은 아닙니다. 현대차는 연간 판매 목표를 415만 8,300대에서 400만 대로, 영업이익률 목표를 6.3~7.3%에서 5.5~6.5%로 낮췄습니다. 이처럼 한 분기의 이익 증가와 한 해의 전망은 다른 방향을 가리킬 수 있습니다.

03

기아는 더 많이 팔았는데 이익은 어디서 새었을까?

기아는 반대입니다. 도매 판매가 84만 7,355대로 7.9% 늘었고, 매출은 10.1%, 영업이익은 24.3% 늘었습니다. 겉으로는 흠잡을 데가 없습니다. 그런데 기아는 현대차와 달리 영업이익이 왜 변했는지를 항목별 금액으로 밝혔습니다.

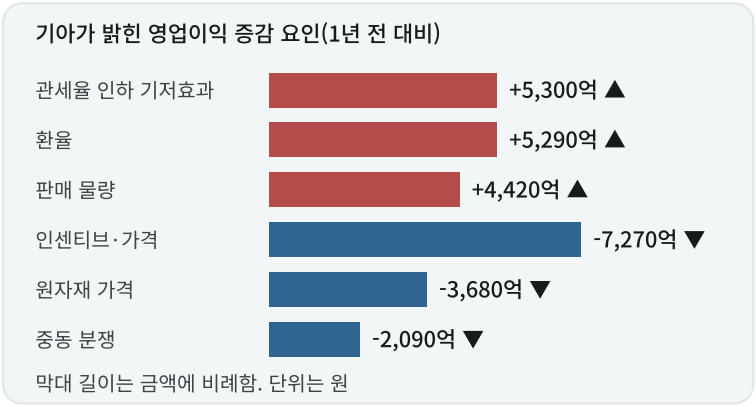


그림 3. 출처는 기아 2026년 3분기 경영실적 발표. 회사가 든 주요 항목만 그렸고 단순히 더한 값은 실제 증가분과 맞지 않음.

가장 큰 마이너스는 인센티브입니다. 인센티브는 차를 팔려고 깎아 주거나 얹어 주는 돈입니다. 약 7,270억 원이 여기서 빠졌습니다. 판매 물량으로 번 4,420억 원보다 많습니다. 더 팔기 위해 쓴 돈이 더 팔아서 번 돈보다 컸다는 뜻입니다.

플러스 쪽을 보면 사정이 더 분명해집니다. 영업이익은 1년 전보다 약 3,560억 원 늘었는데, 환율 효과만 5,290억 원입니다. 환율이 그대로였다면 영업이익은 1,730억 원쯤 줄었다는 계산이 나옵니다(직접 계산, 다른 조건이 같다고 가정). 미국 관세율이 25%에서 15%로 내린 데 따른 기저효과도 5,300억 원가량이었습니다.



사진: 전기차에 꽂힌 충전 케이블, Ivan Radic, Flickr.

기아는 전기차를 12만 3천 대 팔아 75.4% 늘렸습니다. 전기차를 많이 팔수록 인센티브 부담이 따라온다는 점을 그림 3이 보여 줍니다. 회사는 미국 관세가 없었다면 영업이익률이 약 8%였을 것으로 추정했습니다. 이처럼 「더 많이 팔았다」와 「더 많이 남겼다」는 다른 문장입니다.

04

도요타의 8.1%는 무엇이 만들었을까?

도요타도 요인을 숫자로 밝혔습니다. 4~9월 영업이익은 1년 전보다 1,854억 엔 늘었습니다. 그 안을 보면 환율 변동이 6,850억 엔을 보탰고, 판매·마케팅 노력이 1,650억 엔을 보탰습니다. 반면 원가 쪽에서 3,400억 엔, 비용에서 200억 엔, 기타에서 3,046억 엔이 빠졌습니다.

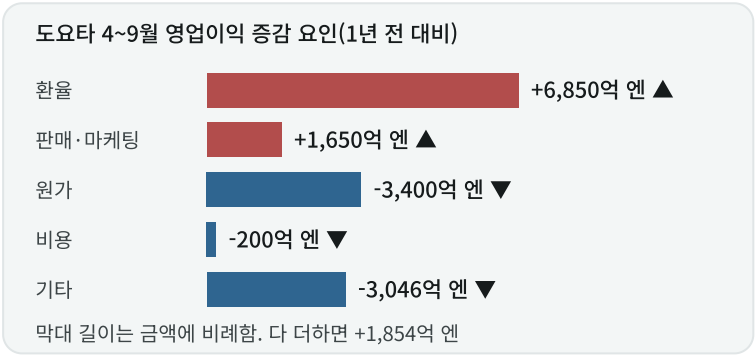


그림 4. 출처는 도요타 2027 회계연도 반기 결산 자료(2026.11.5). 환율을 빼면 나머지 합계는 마이너스임.

환율 6,850억 엔을 빼면 영업이익은 4,996억 엔 줄어든 셈입니다(직접 계산). 판매 대수도 475만 8천 대로 0.5% 줄었습니다. 도요타의 높은 이익률에도 엔화 약세가 크게 들어 있습니다.

여기서 세 회사의 공통점이 보입니다. 기아와 도요타는 환율 효과가 이익 증가분보다 컸고, 현대차도 환율을 첫 번째 이유로 들었습니다. 이처럼 수출 비중이 큰 자동차 회사의 이익은 차를 잘 만드는 실력과 환율이라는 바람이 섞인 숫자입니다. 바람은 방향이 바뀔 수 있습니다.

05

테슬라는 왜 2.6%까지 내려왔을까?

테슬라는 환율이 아니라 다른 이유로 움직였습니다. 3분기 매출은 280.46억 달러로 1년 전 280.95억 달러와 거의 같습니다. 인도 대수는 486,532대로 2.1% 줄었습니다(직접 계산). 그런데 영업이익은 16.24억 달러에서 7.18억 달러로 55.8% 줄었습니다(직접 계산).

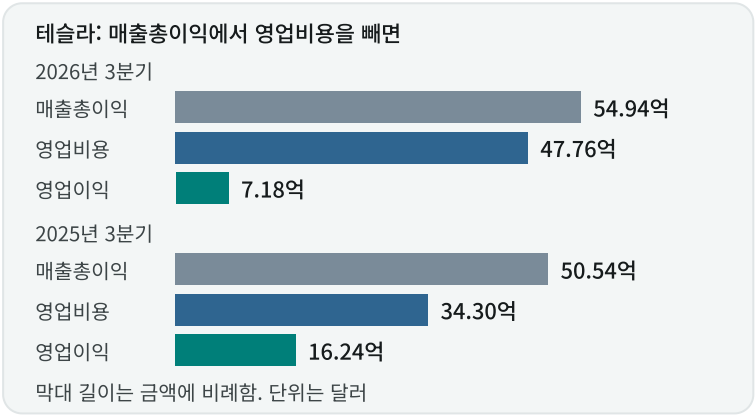


그림 5. 매출총이익은 늘었는데 영업비용이 더 많이 늘어 영업이익이 줄었음. 출처는 테슬라 2026년 3분기 업데이트.

차를 팔아 남기는 돈은 오히려 늘었습니다. 자동차 부문 매출총이익률은 17.0%에서 18.5%로 올랐고, 전체 매출총이익도 50.54억 달러에서 54.94억 달러가 됐습니다. 이익을 가져간 것은 영업비용입니다. 34.30억 달러에서 47.76억 달러로 39.2% 늘었습니다(직접 계산).

그중 연구개발비가 16.30억 달러에서 27.61억 달러로 늘었습니다. 매출의 9.8%입니다(직접 계산). 회사는 AI 관련 연구개발 프로젝트와 주식 보상 비용을 이유로 들었습니다.

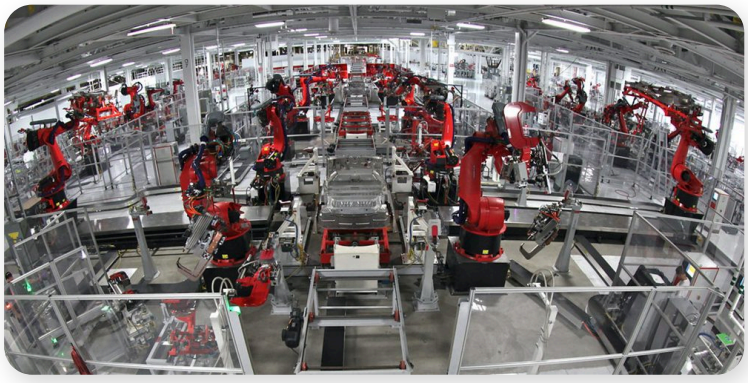


사진: 로봇이 차체를 조립하는 자동차 공장 라인, jurvetson, Flickr.

이처럼 테슬라의 2.6%는 차가 안 팔려서 나온 숫자라기보다, 차에서 번 돈을 다른 사업의 연구개발에 쓰고 있어서 나온 숫자입니다. 같은 영업이익률이라도 「못 벌어서 낮은 것」과 「벌어서 다른 데 쓰느라 낮은 것」은 구분해야 합니다. 어느 쪽이 더 나은지는 그 지출이 나중에 매출이 되느냐에 달려 있습니다.

06

같은 「3분기」인데 왜 그대로 비교하면 안 될까?

지금까지의 비교에는 세 가지 어긋남이 있습니다. 첫째는 기간입니다. 현대차, 기아, 테슬라의 숫자는 7~9월 석 달이고, 도요타의 숫자는 4~9월 여섯 달입니다. 도요타는 회계연도가 4월에 시작해서 이 자료가 「반기」 결산입니다.

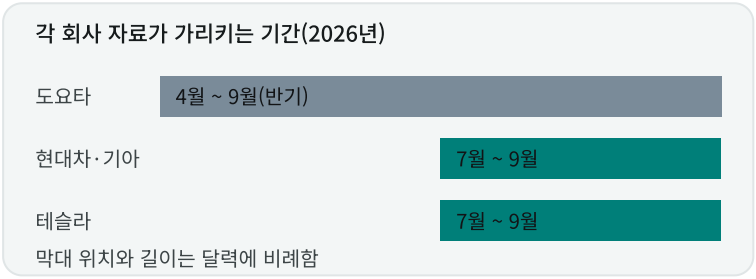


그림 6. 도요타는 여섯 달, 나머지는 석 달의 실적임.

둘째는 사업 범위입니다. 현대차 매출 45조 1,102억 원 가운데 자동차는 33조 579억 원이고, 금융 및 기타가 12조 523억 원입니다. 도요타도 영업이익 2조 1,911억 엔 가운데 금융 서비스가 4,723억 엔입니다. 테슬라 매출에는 에너지 저장 장치 28.81억 달러와 서비스 46.05억 달러가 들어 있습니다. 「자동차 회사」의 영업이익률이 차만 팔아 나온 숫자는 아닙니다.

셋째는 환율의 방향입니다. 원화와 엔화가 약해지면 현대차, 기아, 도요타는 이익이 늘지만 달러로 장부를 쓰는 테슬라는 사정이 다릅니다. 이처럼 순위표는 출발점일 뿐이고, 기간·범위·환율을 맞춰 본 뒤에야 비교가 됩니다.

07

회사들은 남은 기간을 어떻게 보고 있을까?

전망에서도 회사들의 온도가 갈립니다. 현대차는 영업이익률 목표를 5.5~6.5%로 낮추면서 자동차 부문 투자 계획도 17.8조 원에서 16조 원으로 줄였습니다. 3분기 실적 5.9%는 새 목표 범위의 가운데쯤입니다.

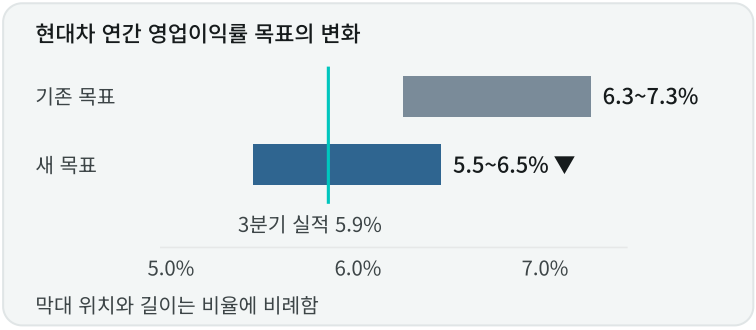


그림 7. 출처는 현대차 2026년 3분기 경영실적 발표. 목표 범위가 0.8%포인트 내려왔음.

도요타는 연간 전망을 고쳐 매출 53.5조 엔, 영업이익 3.9조 엔으로 제시했습니다. 연간 영업이익률로는 7.3%입니다(직접 계산). 상반기에 8.1%를 냈으니, 하반기는 6.4% 수준으로 본 셈입니다(직접 계산). 숫자는 올렸지만 하반기를 더 조심스럽게 본다는 뜻이 담겨 있습니다.

기아와 테슬라는 연간 이익 목표를 숫자로 내놓지 않았습니다. 기아는 전기차 판매 비중을 늘리겠다고 했고, 테슬라는 공장 가동률을 최대로 유지하는 데 집중하겠다고 밝혔습니다. 전망은 회사의 계획이지 확정된 결과가 아닙니다.

08

자동차 실적을 볼 때 던질 다섯 가지 질문

지금까지의 내용을 다섯 가지 질문으로 정리하겠습니다. 다음 분기 실적 기사를 읽을 때 하나씩 꺼내 보시기 바랍니다.

1. **"더 많이 팔았는가, 더 많이 남겼는가?"**
   → 현대차는 판매가 11.3% 줄고도 이익이 5.5% 늘었고, 기아는 판매가 7.9% 늘었지만 인센티브로 약 7,270억 원이 빠졌습니다.

2. **"환율을 빼면 이익이 늘었는가?"**
   → 기아는 환율 효과 5,290억 원이 이익 증가분 약 3,560억 원보다 컸고, 도요타도 환율 6,850억 엔을 빼면 이익이 줄었습니다.

3. **"이익률이 낮은 이유가 못 벌어서인가, 다른 데 써서인가?"**
   → 테슬라는 매출총이익이 늘었지만 영업비용이 39.2% 늘어 영업이익률이 2.6%가 됐습니다.

4. **"기간과 사업 범위가 같은가?"**
   → 도요타는 여섯 달, 나머지는 석 달입니다. 현대차와 도요타의 숫자에는 금융 사업이 들어 있습니다.

5. **"회사는 전망을 올렸는가, 내렸는가?"**
   → 현대차는 영업이익률 목표를 5.5~6.5%로 낮췄고, 도요타는 연간 영업이익을 3.9조 엔으로 제시했습니다.

이처럼 현대차 5.9%와 기아 5.8%는 도요타보다 낮고 테슬라보다 높은 수준이지만, 네 숫자는 서로 다른 사정에서 나왔습니다. 판매 대수, 환율, 깎아 준 돈, 연구개발비가 회사마다 다른 비중으로 섞여 있습니다. 오늘은 관심 있는 자동차 회사 한 곳의 실적 자료에서 「영업이익 증감 요인」 표를 찾아, 환율 항목이 얼마인지 적어 보시기 바랍니다.

본 글은 정보 제공을 목적으로 하며 투자 권유가 아닙니다. 투자 판단과 그 결과는 투자자 본인에게 있습니다. [담당자 검토]

참고 자료

- 현대자동차, 2026년 3분기 경영실적 발표(2026.10.29, IFRS 연결): 판매, 매출, 영업이익, 영업이익률, 환율, 하이브리드 판매, 연간 가이던스 변경. 출처는 현대자동차그룹 뉴스룸
- 기아, 2026년 3분기 경영실적 발표(2026.10.29, 연결): 판매, 매출, 영업이익, 영업이익률, 영업이익 증감 요인, 전기차 판매, 관세가 없었을 경우의 영업이익률 추정. 출처는 현대자동차그룹 뉴스룸
- Toyota Motor Corporation, FY2027 Semi-Annual Financial Summary(2026.11.5, 2026년 4~9월, IFRS): 매출, 영업이익, 판매 대수, 영업이익 증감 요인, 부문별 영업이익, 연간 전망. 감사인의 검토를 받지 않은 자료임
- Tesla, Third Quarter 2026 Update(8-K, 2026.10.21): 매출, 매출총이익, 영업비용, 영업이익, 인도 대수, 자동차 부문 매출총이익률, 연구개발비
- 도요타·테슬라의 영업이익률, 테슬라의 증감률과 연구개발비 비중, 기아·도요타의 환율 제외 계산, 도요타 연간·하반기 영업이익률은 위 자료의 숫자로 직접 계산한 값
- 기아의 증감 요인은 회사가 든 주요 항목이며, 판매보증비 감소(9,200억 원) 등 다른 항목도 있어 그림 3의 합계가 실제 증가분과 일치하지 않음

분류·태그 기업 실적 분석 #기아 #도요타 #손익계산서 #영업이익률 #테슬라 #현대차 #환율

온라인 원문: https://www.stock-diary.kr/p/2026-11-15-auto-q3-margin.html

AI 활용 안내 이 리포트는 AI(생성형 인공지능)의 도움을 받아 공개 자료를 바탕으로 작성했으며, 작성자가 검토했습니다. AI가 만든 문장과 숫자에는 오류가 있을 수 있으니 중요한 숫자는 「참고 자료」의 원출처에서 다시 확인하시기 바랍니다. 투자 권유가 아니며 투자 판단과 그 결과는 투자자 본인에게 있습니다.

저작권 안내 이 문서의 글과 그림은 블로그 운영자가 만든 것으로, 허락 없이 복제·배포·상업적으로 이용할 수 없습니다. 인용한 외부 자료와 사진의 저작권은 각 출처에 있으며, 출처는 본문 캡션과 「참고 자료」에 밝혔습니다. [담당자 검토]