

2026년 6월 자동차산업 동향

2026. 6. 29.

〈편집자 주〉

□ 순수 전기차 일변도의 전망은 약해지고, 하이브리드·PHEV·EREV·저가EV·프리미엄EV가 지역별·차급별로 갈라지고 있다. 완성차업체들은 투자 우선순위를 다시 계산하고 있으며, 각국 정부는 관세, 원산지 규정, 보조금, 안보규제, 현지생산 조건을 그 계산에 집어넣고 있다.

□ 통상정책에서 트럼프 행정부는 USMCA 자동차 원산지 규정을 ‘북미산’에서 ‘미국산’ 중심으로 바꾸려 하고 있고, 중국 전기차·배터리·반도체·AI·로봇 기업을 국방부 블랙리스트에 추가했다. 캐나다는 중국차를 제한적으로 들여오는 관리무역 실험장이 되고 있고, 멕시코는 우회 생산기지를 넘어 하이브리드 중심 전동화 시장으로 성장 중이다. EU는 중국산 BEV를 넘어 PHEV까지 방어망을 넓히려 하고, 한국 역시 친환경차 내수 확대 속에 보조금·산업정책 재설계를 요구받는다.

□ 완성차업체들은 전환 속도조절을 생산방식 재배치로 구체화하고 있다. Toyota는 고급 전기 세단보다 SUV·하이브리드에 우선순위를 두고, Stellantis는 STLA One 플랫폼으로 전기차·하이브리드·내연기관을 함께 묶는 혼합전략을 추진하고 있다. Chery는 Nissan의 영국 Sunderland 공장 위탁생산을 검토하고, SAIC는 스페인 Galicia에 EU 첫 공장을 추진한다. 중국차의 해외진출은 이제 단순 수출을 넘어 기존 공장 활용, 신규 현지공장, 합작생산으로 확장되고 있다.

□ 부품·배터리·공급망에서는 전환 비용이 더 복잡하게 분산되고 있다. Bosch는 전기모터 수주와 구조조정 압박을 동시에 겪고 있고, 배터리업체는 EV용 생산능력 일부를 ESS와 LFP로 돌리고 있다. 중동 리스크는 원유 가격을 넘어 나프타, 수지, 윤활유, 알루미늄, 헬륨, 해상물류까지 흔들며 자동차 공급망의 취약성을 드러냈다. 운전자 모니터링 시스템처럼 AI·RTOS·안전인증 소프트웨어가 결합된 새로운 부품 영역도 확대되고 있다.

□ 기술 동향에서는 자율주행이 성능 과시에서 책임·승인·운영의 문제로 이동하고 있다. BYD는 사고 보장 제도를 도입했고, Tesla의 FSD 명칭 변경과 Mercedes-Benz의 단계적 ADAS 적용은 ‘완전자율주행’보다 감독형·도시제한형 보조주행이 현실적 경로가 되고 있음을 보여준다. 로보택시는 확대되고 있지만, 대기시간·운영구역·악천후·정비비용이라는 한계도 함께 드러나고 있다.

□ 노사관계에서는 전환의 비용이 임금, 고용, 원청교섭, 기술통제 문제로 터져 나오고 있다. 현대차 노조는 AI·로봇 도입에 따른 고용안정을 임단협 의제로 제기했고, 한국지엠과 현대차 공급망 노동자들은 원청교섭 책임을 묻고 있다. GM Factory Zero에서는 해고 노동자 복귀 전 로봇이 투입되며 자동화와 고용안정의 충돌이 드러났다. 결국 6월 자동차산업은 전환이 계속된다는 사실보다, 그 전환을 누가 결정하고 비용을 누가 부담할 것인가를 더 날카롭게 묻는 한 달이었다.

1. 세계 각국 자동차 산업정책·무역정책 동향

1) 미국, USMCA 자동차 원산지 규정을 ‘북미산’에서 ‘미국산’ 중심 재설계 압박

▲참조할 만한 기사

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trump-administration-wants-raise-north-american-auto-content-82-with-half-us-2026-05-29/>

<https://www.theglobeandmail.com/world/us-politics/article-us-mexico-auto-demands-usmca-talks-canada/>

- 지난 동향에서는 Nissan, Toyota, 현대차 등이 USMCA 자동차 원산지 규정이 기존 수준으로 유지되지 않을 경우 미국 저가차 시장에서 일부 모델 철수 가능성을 경고한 내용을 다룬 바 있음. 당시 핵심은 USMCA 불확실성이 저가차 공급, 북미 생산배치에 어떤 충격을 줄 수 있는가였음.
- 6월에는 이 문제가 한 단계 더 구체화되었음. 트럼프 행정부는 USMCA 협상에서 자동차 관세 혜택을 받기 위한 북미산 부품 비율을 기존 75%에서 82%로 높이고, 그중 50%는 미국산이어야 한다는 요구를 제시한 것으로 알려짐. 이는 단순히 역내 생산을 늘리자는 요구가 아니라, 북미 공급망 내부에서도 캐나다·멕시코보다 미국 생산 비중을 높이라는 요구라 할 수 있음.
- 특히 이번 요구는 캐나다산 부품을 미국산 비율 계산에 포함하지 않는 방향으로 제기된 것으로 보도되기도 했음. Globe & Mail 보도에 따르면 트럼프 행정부 관리들이 그동안 캐나다가 왜 미국에 차량과 자동차부품을 수출해야 하느냐고 자주 의문을 제기하면서 그 생산을 미국으로 옮기고 싶다는 의사를 자주 표현해왔다고 함.
- 그럴 경우 USMCA가 미국·멕시코·캐나다 3국 협정이라는 형식은 유지하더라도, 실제 자동차 원산지 규정은 ‘북미산’보다 ‘미국산’ 중심으로 재편될 가능성이 커짐. 이는 멕시코 조립공장뿐 아니라 캐나다 부품업체, 한국·일본·유럽계 완성차업체의 북미 조달전략 전체에 영향을 줄 수 있음.
- 미국 국제무역위원회는 이미 2026년 2월 USMCA 자동차 원산지 규정 조사를 시작했으며, 기존 규정이 미국 경제와 자동차산업 경쟁력에 어떤 영향을 미쳤는지 평가하고 있음. 현행 USMCA는 승용차 기준 75% 역내 부품 비율, 핵심 부품 중 40% 이상을 미국 또는 캐나다 등 고임금 지역에서 조달하도록 요구해왔는데, 6월 논의는 여기서 한 발 더 나아가 미국 중심의 공급망 재배치를 요구하는 성격이 강함.
- 이 사안은 관세율 숫자보다 더 큰 리스크가 될 수 있음. 완성차 관세가 일시적 충격이라면, 원산지 규정은 생산자·부품조달·차종 배정·가격전략을 장기적으로 바꾸는 규칙이기 때문임. 특히 미국 업체들이 수익성 높은 픽업·SUV 중심으로 재편된 상황에서, 원산지 규정 강화는 미국 저가차 공급 부족과 가격 상승으로 이어질 가능성이 있음.

2) 미국, 중국 EV·배터리·AI 기업을 국방부 블랙리스트에 추가

▲참조할 만한 기사

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/pentagon-lists-entities-designated-chinese-military-company-2026-06-08/>

<https://apnews.com/article/china-military-pentagon-alibaba-byd-baidu-unitree-4d664a6f164538b451263eafcceddaa5>

- 미국 자동차업계와 정치권이 중국산 차량의 미국 시장 진입을 강하게 차단하려는 흐름이 이어지는 가운데, 최근에는 완성차 판매금지 논의를 넘어 국방부 블랙리스트 확대로까지 이어지고 있음. 미국 국방부는 BYD, NIO, CALB를 비롯해 Alibaba, Baidu, CXMT, YMTC, Unitree, RoboSense 등 중국 전기차·배터리·반도체·AI·로봇 관련 기업들을 ‘중국 군 관련 기업’ 명단, 이른바 1260H 리스트에 추가한 것으로 알려짐.
- 이 명단 등재가 곧바로 전면 제재를 뜻하는 것은 아니지만, 미국 정부 조달과 투자 판단, 평판 리스크, 향후 추가 규제의 근거가 될 수 있음. Reuters 보도에 따르면 Alibaba는 국방부의 등재가 사실적·법적 근거가 없다고 주장하며 소송을 제기했고, WuXi AppTec 등 다른 기업들도 유사한 법적 대응에 나서고 있음.
- 중국 정부도 맞대응에 나섰다. Reuters는 중국이 MP Materials, USA Rare Earth 등 미국 희토류 관련 기업을 포함한 10개 미국 기업에 대해 이중용도 품목 수출통제를 부과했다고 보도함. 이는 미국의 중국 기업 블랙리스트 확대에 대한 상징적 대응 성격이 강하지만, 자동차·배터리·자율주행 산업에 필요한 희토류·모터·반도체 공급망이 미중 안보 갈등 속으로 더 깊이 들어가고 있음을 보여줌.
- 이번에 새로 추가된 기업 중에는 중국 로봇기업 Unitree(유니트리)도 포함되어 있음. 유니트리의 춤추는 로봇들은 NBC의 「아메리카 갓 텔런트」에서 사이먼 코웰에게 깊은 인상을 남긴 바 있기도 함. 미 국방부는 이 기업이 중국 정부로부터 “고의로 지원을 받았다”고 밝혔는데, 그 근거로 유니트리가 고도로 혁신적이고 세계적으로 경쟁력이 있으며 중국 공급망에 핵심적인 중소기업으로 지정되어 있다는 점을 들었음.
- 미국이 BYD 같은 완성차업체, CALB 같은 배터리업체, RoboSense·Unitree 같은 센서·로봇·AI 기업을 한꺼번에 안보 명단에 올렸다는 것은 자동차산업이 이제 완성차, 배터리, 반도체, AI, 로봇, 데이터가 결합된 전략산업으로 취급되고 있다는 의미임.

3) 캐나다, 중국차 진입의 ‘시험장’으로 부상 : BYD·Chery 등 캐나다 진출 본격화

▲참조할 만한 기사

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-carmakers-rush-canada-practice-run-us-sales-2026-06-25/>

- 2월과 4월 동향에서는 캐나다가 중국산 전기차에 대해 미국식 전면봉쇄가 아니라 일정 물량의 저관세 쿼터를 허용하는 관리무역 방식을 택하고 있다는 점을 다뤘음. 5월에는 이 쿼터를 브랜드

별로 배분할 가능성을 짚었는데, 핵심은 캐나다가 중국산 EV를 차단하기보다, 물량·가격·브랜드·현지투자 조건을 붙여 관리하려 한다는 점이었음.

- 6월에는 이 논의가 실제 시장 진입 단계로 넘어가는 징후를 보여주고 있음. BYD, Chery, Geely 계열 Lotus, Changan 등 중국 완성차업체들이 캐나다에서 대리점 개설과 규제 승인 절차를 추진하고 있다는 언론 보도가 나왔음. 특히 캐나다는 시장 규모는 작지만, 소비자 취향과 규제환경이 미국과 유사해 중국 업체들에게 일종의 ‘미국 진출 예행연습장’으로 기능할 수 있다는 분석.
- BYD는 2026년 말까지 캐나다 시장에 진출해 토론토·밴쿠버·몬트리올·캘거리 등 주요 도시에 20개 이상 대리점을 열 계획으로 알려졌으며, 초기 라인업에는 Atto 3, Seal, Dolphin, Seagull 등이 포함될 것으로 보임. 이는 5월 동향에서 다룬 캐나다의 브랜드별 쿼터 논의가 추상적 정책 논쟁에 머물지 않고, 실제 중국 브랜드 진입 문제로 현실화되고 있음을 보여줌.
- 미국 완성차업체와 정책당국 입장에서는 캐나다가 중국차의 우회 진입로가 될 수 있다는 우려가 커질 수밖에 없음. Reuters 보도 역시 캐나다 쿼터가 연 4만9천 대에서 5년 내 7만 대까지 늘어날 수 있지만, 중국 업체들이 단기 판매량보다 북미 딜러망·인증·소비자 반응을 시험하는 데 더 큰 의미를 두고 있다고 분석함.
- 캐나다 사례는 미국식 봉쇄와 EU식 조건부 현지생산 사이에 있는 제3의 경로라 할 수 있음. 값싼 전기차 선택지를 확대하되 물량을 관리하고, 장기적으로는 중국 업체의 현지 조립·투자를 유도하려는 방식임. 다만 캐나다 자동차노조와 완성차업체 입장에서는 이것이 북미 공급망과 고용을 잠식할 수 있다는 우려가 있음.

4) 멕시코, 전동화차량 판매비중 12% 돌파 : 우회 생산기지에서 전동화 시장으로

▲참조할 만한 기사

<https://mexicobusiness.news/automotive/news/mexico-ev-adoption-accelerates-electrified-sales-hit-125>

<https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2815914-mexico-ev-sales-rise-22pc-in-1q>

- 멕시코의 경우 미국·EU처럼 중국차를 직접 차단할 만큼 강한 시장은 아니지만, 일정한 내수시장과 생산기반, 무역협정, 기존 완성차 공급망을 갖고 있어 중국 업체들에게 관세장벽을 넘는 다리이자 현지시장 진출 거점이 될 수 있는 시장임.
- 점점 멕시코는 단순한 우회 생산기지가 아니라 자체 전동화 시장으로 볼 필요가 커지고 있음. Mexico Business News는 2026년 1~4월 멕시코 경량차 판매 50만512대 중 전동화 차량이 6만402대로 12.1%를 차지했다고 보도함. 일부 언론 보도에서는 2026년 1~4월 전동화 차량 비중을 12.5%로 집계하기도 했음.
- 멕시코 전동화의 특징은 BEV 중심이라기보다 HEV·PHEV 중심이라는 점임. 1~4월 전동화 차량 중 HEV가 4만2,022대, PHEV가 9,293대, BEV가 9,087대로 집계되었음. 충전 인프라 의존도가 높은 순수 전기차보다, 연료비 절감 효과를 누리면서 기존 주유·정비 인프라를 활용할 수 있는

하이브리드가 전동화의 중간경로 역할을 하고 있는 셈임.

- 멕시코 전동화 시장은 지역적으로도 집중되어 있음. MexCham은 2026년 1분기 전동화 차량 판매가 멕시코시티, 멕시코주, 누에보레온, 할리스코 등 4개 지역에 집중되어 있으며, 이들 지역이 전체 판매의 57.1%를 차지한다고 전함. 즉 전동화 확산은 전국적 균등 확산이 아니라 대도시·산업거점 중심으로 진행되고 있음.
- 중국 브랜드의 진입도 빠르게 진행되고 있음. 멕시코는 USMCA 공급망에 묶여 있으면서도 미국보다 중국차 진입 장벽이 낮고, Ford·GM 등이 이미 전기 SUV를 현지 생산하고 있는 지역임. 따라서 멕시코는 앞으로 중국차 우회 진입 논란, 미국 원산지 규정 강화, 현지 전동화 시장 확대가 동시에 겹치는 핵심 지역이 될 가능성이 큼.

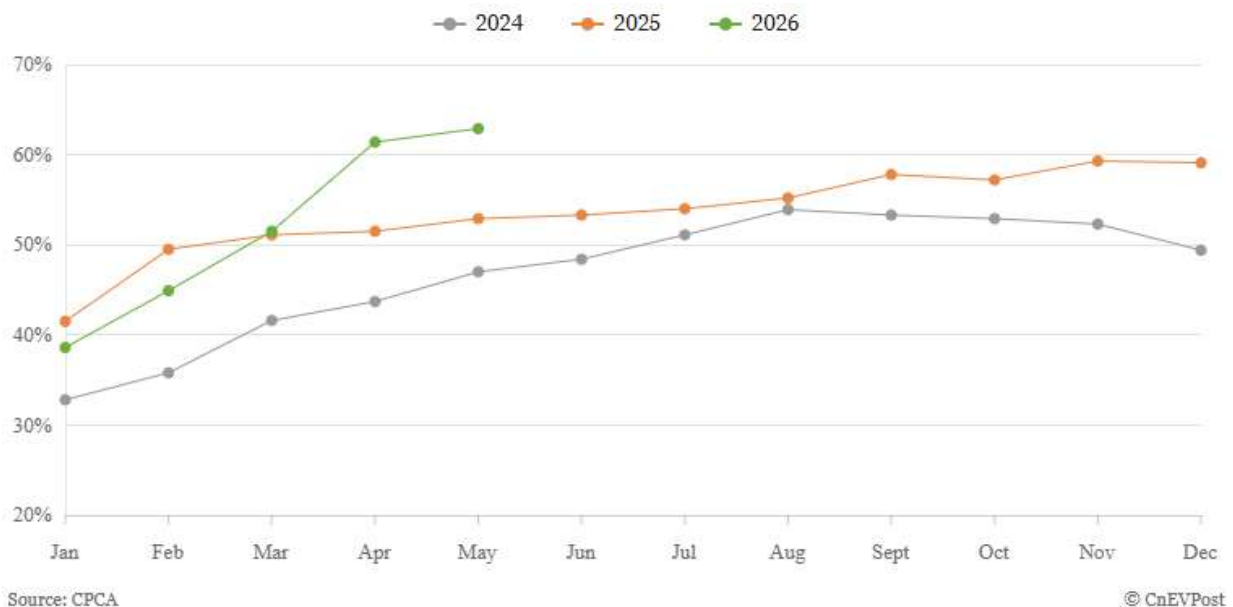
5) 중국 NEV, 내수 부진 속 수출 비중 확대 : 수출 압력이 통상갈등 키우는 구조

▲참조할 만한 기사

<https://cnevpost.com/2026/06/08/china-may-nev-penetration-record-high-retail-decline/>

<https://www.wsj.com/business/autos/china-auto-sales-stayed-weak-in-may-303d05ff>

- 중국의 2026년 4월 NEV 소매 판매가 전년 동월 대비 감소한 반면, NEV 수출은 111.8% 증가한 바 있음. 6월도 이 구조는 이어지고 있는데 CnEVPost는 2026년 5월 중국 NEV 소매 침투율이 62.9%로 사상 최고치를 기록했다고 전함. (아래 그래프 참조)



- 그러나 이는 NEV 판매가 폭발적으로 늘었다기보다 내연기관차 판매가 더 크게 위축되면서 NEV 비중이 올라간 성격이 강함. 같은 보도에 따르면 5월 NEV 수출은 전년 대비 112.6% 증가했고, 전체 승용차 수출에서 NEV가 차지하는 비중은 54%까지 높아졌음.

- 중국 승용차 시장 전체는 여전히 약세를 보임. Wall Street Journal은 CPCA 자료를 인용해 2026년 5월 중국 승용차 소매 판매가 전년 대비 22.1% 감소한 151만 대였고, NEV 판매도 95만 대로 전년 대비 7.5% 감소했다고 보도함. 다만 4월 대비로는 일부 개선되었고, 높은 유가와 가격 안정화, 베이징오토쇼 효과 등이 부분적으로 작용한 것으로 분석됨.
- 수출에서는 BYD 비중이 두드러짐. CnEVPost에 따르면 2026년 5월 중국 NEV 수출에서 BYD는 15만5,944대를 수출해 1위를 차지했고, Tesla China는 3만8,701대를 수출했음. 전체 승용차 수출 시장에서는 Chery가 22.9% 점유율로 1위에 올랐고, BYD와 Geely가 뒤를 이었음.
- 이 흐름은 중국 자동차산업의 수출 압력이 단기적 현상이 아니라 구조화되고 있음을 보여줌. 중국 내수시장이 포화되고 가격경쟁이 심화될수록, 중국 완성차업체들은 유럽·동남아·중남미·캐나다 등 해외시장으로 물량을 밀어낼 수밖에 없음. 그 결과 각국은 관세, 최저가격, 쿼터, 현지생산 요구, 보조금 차별, 안보규제 등으로 대응하게 됨.

6) EU, 중국산 플러그인하이브리드까지 방어망 확대 검토

▲참조할 만한 기사

<https://www.reuters.com/world/china/eu-prepares-tariffs-chinese-plug-in-hybrids-handelsblatt-reports-2026-06-19/>

<https://www.autonews.com/ev/ane-eu-prepares-phev-tariffs-china-imports-0619/>

- EU는 중국산 BEV 추가관세 문제를 최저수입가격, 즉 가격약정 방식으로 조정하려는 흐름을 보여주었음. 여기에 보태 6월에는 EU의 방어망이 BEV를 넘어 플러그인하이브리드(PHEV)로 확대될 가능성이 제기되었음.
- Handelsblatt 보도에 따르면 EU 집행위원회가 BYD, Chery, SAIC 등 중국 업체의 플러그인하이브리드 차량에 대해 상계관세 부과를 준비하고 있다고 전함. 이는 2024년 이후 중국산 BEV에 부과해온 상계관세 조치의 연장선으로 볼 수 있음.
- 이 변화가 중요한 이유는 최근 글로벌 전동화 흐름이 순수 전기차 일변도에서 HEV·PHEV·EREV 등 중간형 전동화로 다변화되고 있기 때문임. 만약 EU가 중국산 BEV만 규제하고 PHEV를 방치할 경우, 중국 업체들은 PHEV와 EREV를 활용해 규제 회피와 시장 확대를 동시에 추진할 수 있음. 따라서 EU 입장에서는 전동화 차량 전체로 방어망을 넓히려는 유인이 커짐.
- 다만 EU 내부 합의가 쉬운 것은 아님. 독일은 중국 보복을 우려하고, 프랑스는 더 강한 산업방어를 요구하는 경향이 있음. 기존 BEV 가격약정 논의도 최저수입가격, 판매경로, 교차보상, EU 내 투자계획 등 복잡한 조건을 포함하고 있어 집행 부담이 큼.

7) 한국, 5월 자동차 수출 둔화 속 친환경차 내수 비중 60% 유지

▲산업통상부 보도자료 : <https://english.motir.go.kr/eng/article/EATCLdfa319ada/2663/view>

▲참조할 만한 기사 : <https://www.focus2move.com/korean-vehicles-market/>

- 한국은 미국 관세 압박, 중국 전기차 경쟁, 친환경차 내수 확대라는 복합 압력 속에서 전기차 보조금과 부품사 지원정책을 조정하고 있다는 점을 다뤘음. 특히 한국은 미국·EU보다 중국산 EV에 대한 방어 장벽이 낮고, 국내 시장이 상대적으로 개방적인 편이라 보조금 지급 기준 개편이 중요한 정책수단으로 부상하고 있음.
- 5월 실적자료에 따르면 한국 자동차 수출은 58억3천만 달러로 집계되었고, 내수 판매는 12만7천 대로 전년 대비 10.3% 감소했음. 산업통상자원부는 일부 국내 생산 차량의 부품 수급 차질과 하반기 신차 출시를 앞둔 구매 지연 등이 내수 감소에 영향을 미쳤다고 설명함.
- 반면 친환경차 내수 판매는 전년 대비 5.5% 증가한 7만7천 대를 기록해 전체 내수의 60% 이상을 차지했음. 특히 전기차 판매는 3만5천 대로 전년 대비 65.4% 증가했음. 이는 내수 전체가 약세를 보이는 상황에서도 친환경차 비중은 유지되고 있음을 보여줌.
- 다만 국내 시장의 개방성과 중국산·테슬라 차량 판매 확대는 계속 부담으로 작용할 수 있음. Focus2Move는 2026년 5월까지 한국 신차 시장이 전년 대비 소폭 성장했으며, Tesla가 큰 폭으로 증가하고 BYD도 순위가 크게 상승했다고 집계함. 이 수치는 한국 정부의 보조금 개편 논의가 단순한 재정정책이 아니라 국내 전동화 시장의 경쟁조건을 다시 설계하는 문제임을 보여줌.

2. 글로벌 주요 완성차업체 동향

1) Toyota, Lexus 전기 세단 개발 중단 : 고급 EV보다 SUV·하이브리드 우선

▲참조할 만한 기사 :

<https://www.japantimes.co.jp/business/2026/05/30/companies/toyota-scrap-ev-development/>

- Toyota는 Lexus 브랜드의 차세대 전기 세단 콘셉트카 LF-ZC의 양산형 개발을 중단할 계획인 것으로 알려졌다. LF-ZC는 2023년 재팬 모빌리티쇼에서 공개된 Lexus의 차세대 전기차 콘셉트였고, 당초 2027년 중반 양산을 목표로 했던 모델임. Toyota는 이 모델에 전고체 배터리와 차세대 전기차 아키텍처를 적용해 고급 EV 시장에서 기술력을 보여주려 했으나, 글로벌 EV 수요 둔화 속에서 개발 우선순위를 조정한 것으로 보임.
- 회사는 고급 전기 세단보다 시장 수요가 큰 SUV 개발에 경영자원을 우선 배분할 방침으로 알려졌다. 이는 Toyota가 전기차 개발 자체를 중단했다기보다, 고급 세단형 EV를 전면에서 세우는 전략에서 한 발 물러나 수요가 확실한 차종과 하이브리드 중심의 안정적 수익구조를 우선하는 움직임이라 할 수 있음.
- 이 흐름은 5월 동향에서 다룬 Honda의 EV 투자 손실과 하이브리드 중심 전략 전환과 같은 맥락에 있음. 일본 완성차업체들은 EV 전환을 부정하기보다, 전환 속도와 차종 우선순위를 다시 계산하고 있음. 특히 Toyota는 전고체 배터리와 기가캐스팅 등 차세대 기술 연구는 이어가면서도,

단기 양산 프로젝트는 수익성과 수요가 검증된 방향으로 조정하고 있음.

2) Stellantis, STLA One 플랫폼 공개 : 비용절감과 다중 파워트레인 전략의 결합

▲참조할 만한 기사

<https://www.automotiveworld.com/news/stellantis-unveils-stla-one-modular-vehicle-platform/>
<https://www.reuters.com/business/stellantis-will-build-2-million-cars-new-stla-one-platform-by-2035-ceo-says-2026-06-02/>

- Stellantis는 새 글로벌 모듈형 차량 아키텍처인 STLA One을 공개했음. STLA One은 기존 5개 플랫폼을 하나의 확장 가능한 아키텍처로 통합해 복잡성을 줄이고 개발 속도를 높이는 것을 목표로 하며, B·C·D 세그먼트를 포괄하고 전기차·하이브리드·내연기관 등 복수 파워트레인을 지원하는 구조로 설계됨.
- 이 플랫폼은 800V 아키텍처, LFP 배터리 확대 적용, 중앙 컴퓨팅, STLA Brain, STLA SmartCockpit, steer-by-wire 등을 통합하는 방향으로 제시됐음. Stellantis는 STLA One을 통해 기존 아키텍처 대비 약 20%의 비용경쟁력 개선을 목표로 하고 있으며, 2027년 스페인에서 신형 Peugeot 208을 통해 첫 적용을 시작하고, 2035년까지 연간 200만 대 생산을 목표로 함.
- Stellantis는 SDV 아키텍처 등 기술·플랫폼 경쟁에서 순수 전기차만 늘리는 것이 아니라, STLA라는 하나의 플랫폼 위에서 전기차·하이브리드·내연기관을 동시에 굴리는 비용절감형 혼합전략이라 할 수 있음.
- 이 전략은 중국 업체들과의 가격경쟁 압력에 대한 대응이기도 함. 유럽 시장에서 저가 중국 EV와 PHEV가 빠르게 확산되는 상황에서, Stellantis는 플랫폼 수를 줄이고 공통부품과 소프트웨어를 늘려 생산비를 낮추려는 방향으로 움직이고 있음.

3) Chery-Nissan, 영국 Sunderland 위탁생산 검토 : 중국차가 기존 OEM 공장 안으로 들어오다

▲참조할 만한 기사 :

<https://www.theguardian.com/business/2026/jun/03/nissan-chery-car-building-deal-sunderland-factory>
<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/nissan-inks-deal-make-cherys-uk-vehicles-sunderland-facility-2026-06-03/>

- Nissan은 중국 Chery와 영국 Sunderland 공장에서 Chery 승용차를 위탁생산하는 방안을 검토하기 위한 구속력 없는 양해각서를 체결했음. 생산이 확정될 경우 2027 회계연도부터 Sunderland 공장 1라인에서 Chery 차량 생산이 시작될 수 있음. 공장 소유권은 Nissan이 유지하고, 현지 노

동자들도 Nissan 고용 상태를 유지하는 구조로 알려짐.

- 이 협력은 두 기업 모두에게 의미가 있음. Nissan 입장에서는 구조조정 과정에서 남는 생산능력을 활용할 수 있고, Chery 입장에서는 영국·유럽 시장을 겨냥한 현지생산 거점을 확보할 수 있음. Guardian은 이 거래가 최종 성사될 경우 중국 자동차업체가 영국 제조업에 더 깊숙이 들어오는 역사적 사례가 될 수 있다고 평가했음.
- 최근 유럽 유희공장은 중국차의 새로운 진입 경로라는 흐름이 잡히고 있는데 이 사례가 바로 직접적으로 보여준다고 할 수 있음. 다만 Chery-Nissan 사례의 특징은 중국 업체가 단순히 옛 공장을 인수하거나 새 공장을 짓는 데 그치지 않고, 기존 일본계 OEM의 영국 핵심공장 내부 생산 라인으로 들어간다는 점임.
- 이 구조는 고용 문제와도 연결되는데 중국차 생산물량은 유럽 완성차 노동자에게 장기적으로 경쟁 압력일 수 있지만, 단기적으로는 가동률을 높이고 고용을 유지하는 카드가 될 수 있음. 따라서 중국차 현지생산은 단순한 산업경쟁 문제가 아니라, 기존 공장의 생존전략과 노동자 고용안정이라는 복잡한 쟁점과 연결되고 있음.

4) SAIC, 스페인 Galicia에 EU 첫 공장 추진 : 중국 OEM의 유럽 현지화 가속

▲참조할 만한 기사 :

<https://www.reuters.com/world/china/chinas-saic-plans-build-first-eu-car-plant-spains-galicia-2026-06-01/>

- 중국 SAIC는 스페인 Galicia 지역에 자동차 공장을 건설할 계획을 발표했다. 이 공장은 SAIC의 첫 유럽연합 내 생산시설이 될 전망이며, 초기 투자 규모는 약 2억 유로로 알려졌다. 스페인 중앙정부의 외국인직접투자 승인 절차가 남아 있지만, 승인이 완료되면 2027년 착공, 2028년 가동을 목표로 하고 있음.
- Reuters에 따르면 이 공장은 물류허브를 포함하고, 1단계에서 약 1,000개의 직접 일자리를 만들며, 현지 부품 조달을 상당 부분 활용할 계획임. 증설이 완료되면 연간 12만 대 생산능력을 확보할 수 있을 것으로 보도됨.
- SAIC는 MG 브랜드를 통해 이미 유럽 전동화 시장에서 상당한 존재감을 키우고 있음. SAIC는 2026년 1~4월 유럽 전체 등록의 2.4%를 차지해, 중국 업체 가운데 유럽에서 두 번째로 큰 업체가 되었음. 따라서 스페인 공장 추진은 단순한 판매확대가 아니라, 관세·산업정책·현지조달 요구에 대응하는 유럽 내 생산기반 확보 전략이라 할 수 있음.
- Chery가 바르셀로나의 옛 Nissan 공장과 영국 Sunderland 위탁생산을 활용하려 한다면, SAIC는 Galicia 신규 공장을 통해 EU 내부 생산기반을 직접 확보하려는 방식임. 중국 OEM의 유럽 진출이 수출 → 위탁생산 → 신규공장 → 현지부품 조달의 여러 경로로 동시에 전개되고 있는 셈임.

5) 현대차·기아, 미국 하이브리드 판매 호조 : EV 둔화 국면에서 혼합전략 효과

▲참조할 만한 자료

<https://www.prnewswire.com/news-releases/hyundai-motor-america-reports-may-2026-sales-302788253.html>

<https://www.prnewswire.com/news-releases/kia-america-announces-record-may-sales-302788151.html>

- 현대차 미국법인은 2026년 5월 미국 판매가 8만7,468대로 전년 동월 대비 3% 증가했다고 발표했음. 특히 전동화 차량이 성장을 주도했는데, 하이브리드 판매는 전년 대비 90%, EV 판매는 10% 증가했다고 밝힘. IONIQ 5도 전년 대비 28% 증가하며 5월 기준 최고 실적을 기록했다.
- Kia America도 5월 미국 판매 8만502대를 기록하며 역대 5월 최고 판매를 발표했다. 현대차와 기아는 5월 미국 시장에서 모두 하이브리드 판매 신기록을 세웠고, 양사는 Toyota에 이어 미국 하이브리드 시장 2위권을 노리는 흐름으로 평가됨.
- 한국 언론 보도에 따르면 5월 현대차·기아의 미국 하이브리드 판매는 4만3,392대로 전년 대비 74.4% 증가했고, EV 판매도 9,301대로 22.4% 늘었음. 이는 미국 시장에서 세액공제 종료와 규제 완화로 순수 EV 성장세가 둔화되는 상황에서도, 하이브리드와 일부 EV 모델을 결합한 혼합 전략이 작동하고 있음을 보여줌.
- 현대차·기아 역시 다른 완성차업체와 유사하게 미국 시장 하이브리드 방어축 강화에 나서고 있음. 미국 소비자들이 충전 인프라·가격·정책 불확실성 때문에 순수 EV 구매를 망설이는 가운데, 하이브리드는 연료비 절감과 기존 주행습관을 동시에 만족시키는 현실적 전동화 경로가 되고 있음.

3. 글로벌 주요 부품사·배터리·공급망 동향

1) Bosch, 전동화 수주와 구조조정이 동시에 진행

▲참조할 만한 기사 : <https://www.dongascience.com/ko/news/77085>

<https://www.reuters.com/business/bosch-wins-contract-supply-mercedes-with-electric-motors-2026-05-19/>

- Bosch는 Mercedes-Benz로부터 차세대 전기 파워트레인에 탑재될 전기모터 대규모 공급 계약을 확보한 바 있음. 이 계약은 2030년대까지 이어지는 장기계약이며, 일반적인 e-axle 통합 공급이 아니라 전기모터 단품 공급이라는 점이 특징임. 완성차업체가 파워 일렉트로닉스·변속기·시스템 통합 주도권을 유지하고, 부품사는 핵심 전동화 부품을 공급하는 구조라 할 수 있음.
- 그러나 이 사례에서 주목할 점은 Bosch가 전동화 수주를 따내고 있음에도, 부품사 전반의 구조조정 압박이 끝나지 않았다는 점임. Bosch는 2026년 실적 목표 달성에 자신감을 보이면서도, 독일 자동차 생산 둔화와 전기차 전환 비용 부담 속에서 자동차 부문 2만2천 명 감원 계획을 추진하

고 있음. Bosch는 올해 이익률 4~6%, 매출 성장률 2~5%를 기대하지만, 시장환경은 여전히 어렵다는 입장을 보이고 있음.

- 특히 Bosch는 중동 전쟁이 반도체용 헬륨 같은 원자재 공급에 충격을 줄 가능성을 리스크로 지목했음. 헬륨은 반도체 제조 공정에서 냉각·누설검사·정밀공정 등에 쓰이는 소재로, 차량용 반도체 공급망과도 연결됨. 3월부터 중동발 헬륨 부족이 기술 공급망에 영향을 미치기 시작했지만, WSJ 보도에 따르면 반도체 업체들이 장기계약·재고·대체조달로 단기 충격을 흡수했다고 보도함. 즉, 생산중단으로 공장 번진 것은 아니지만 가격·조달 리스크는 남아 있는 상태라 볼 수 있음. (헬륨 공급망 위기는 한국 반도체 업계에도 리스크로 작동 가능성 있음)
- 이는 유럽 부품사의 현재 처지를 잘 보여줌. 한쪽에서는 전기모터·전장·소프트웨어 등 전동화 부품 수주를 따내야 하고, 다른 한쪽에서는 내연기관 부품 기반 축소, 독일 생산 둔화, 인건비·관세·소재비 부담을 감당해야 함. 1월 동향에서도 Bosch는 2025년 이익 급감과 대규모 감원 계획을 언급한 바 있는데, 현재 이 구조조정은 수익성 회복을 위한 상시적 조건으로 굳어지는 모습임.

2) EV 배터리 생산능력, ESS로 우회 : GM-LG, 한국 배터리 3사의 '배터리 라인 전환'

▲ IEA의 Global EV Outlook 자료 : <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026>

▲ 참조할 만한 기사 :

<https://www.reuters.com/business/energy/gm-lg-retool-tennessee-battery-plant-energy-storage-batteries-recall-laid-off-2026-03-17/>

<https://thetruestory.news/en/world/story/d6da3f6c-6d68-11f1-9b4f-a8a1590471b5>

- 5월 동향에서는 GM·삼성SDI 인디애나 배터리 합작공장 건설 일시 중단 문제를 다룬 바 있음. 이는 미국 EV 수요 둔화 속에서 완성차업체와 배터리업체가 배터리 생산능력 확충 속도를 다시 계산하고 있음을 보여준 사례였음.
- 6월에 더 분명해진 흐름은 EV용 배터리 과잉능력을 ESS, 즉 에너지저장장치용 배터리로 돌리는 움직임. GM과 LG에너지솔루션이 Tennessee Ultium Cells 공장을 전기차 배터리에서 ESS용 LFP 배터리 생산으로 전환하고, 이전에 해고됐던 700명을 복귀시켜 2026년 2분기부터 생산을 시작함. GM은 EV 생산계획을 일부 축소하면서 배터리 셀 수요를 낮췄고, LG는 일부 EV 배터리 생산능력을 ESS로 전환하고 있음.
- 이 흐름은 한국 배터리 3사 전체로 확산되고 있음. LG에너지솔루션, 삼성SDI, SK온 모두 미국 ESS 시장 공략을 강화하고 있는데, 특히 삼성SDI는 Stellantis와의 합작공장인 StarPlus Energy 인디애나 공장 일부 라인을 ESS 배터리 생산으로 전환하고, 올해 말까지 미국 내 ESS 연간 생산능력 30GWh를 목표로 하고 있음.
- IEA도 2026년 글로벌 EV 전망에서 2025년에 LG에너지솔루션과 Ford 등 기업의 50GWh 이상 배터리 제조능력이 LFP 생산으로 재배치됐다고 설명함. 다만 이 LFP 전환은 EV용 저가 배터리만이 아니라, 미국 내 ESS 시장을 겨냥하는 성격이 강하다고 분석함.

- 이는 배터리산업의 수요 기반이 바뀌고 있음을 보여줌. 몇 년 전까지 미국 배터리 투자는 대부분 EV 대량보급을 전제로 설계됐지만, 세액공제 축소·EV 수요 둔화·완성차업체 생산계획 조정으로 EV 배터리 수요가 예상보다 약해졌음. 반면 AI 데이터센터, 재생에너지 확대, 전력망 안정화 수요는 ESS 배터리 수요를 키우고 있음. 따라서 배터리업체들은 EV 전환 둔화의 충격을 ESS 시장으로 흡수하려는 전략을 취하고 있음.

3) 고급 EV용 고니켈 배터리는 유지 : Samsung SDI-Mercedes-Benz 계약

▲참조할 만한 기사

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/samsung-sdi-signs-first-ev-battery-supply-deal-with-mercedes-benz-2026-04-20/>

▲ Samsung SDI 보도자료 : <https://www.samsungsdi.com/sdi-now/sdi-news/4842.html>

- 배터리 생산능력이 ESS·LFP로 이동하고 있다고 해서, 고급 EV용 배터리 수요가 사라지는 것은 아님. 삼성SDI는 Mercedes-Benz와 첫 EV 배터리 공급 계약을 체결했는데, 이 계약은 고니켈 NCM 배터리를 Mercedes-Benz의 차세대 compact·mid-size 전기 SUV 및 쿠페 모델에 공급하는 다년 계약임.
- 이 사례는 배터리 시장이 하나의 방향으로만 움직이지 않는다는 점을 보여줌. 보급형·ESS 시장에서는 LFP가 비용경쟁력을 앞세우고, 고급 EV 시장에서는 여전히 고에너지밀도 NCM·NCA 배터리가 필요함. 즉 배터리업체들은 LFP·ESS로 생산능력을 조정하면서도, 프리미엄 EV용 고성능 배터리 수주를 동시에 확보해야 하는 상황임.
- 이는 완성차업체의 전략과도 맞물림. Mercedes-Benz 같은 프리미엄 업체는 EV 전환 속도를 조정하더라도, 고급 전기 SUV·쿠페 같은 수익성 높은 차종에는 고성능 배터리가 필요함. 반면 대중차 시장에서는 가격압박이 커지기 때문에 LFP·CTB·통합 플랫폼의 중요성이 커지는 것임.

4) 중동 리스크, 기초소재·물류·헬륨으로 확산

▲참조할 만한 기사 : <https://www.dongascience.com/ko/news/77085>

<https://www.theguardian.com/business/2026/may/08/iran-war-costs-toyota-3bn-prices-materials-soar-sales-fall>

<https://www.reuters.com/business/bosch-track-meet-2026-targets-wary-middle-east-risks-ceo-says-2026-06-10/>

- 5월 동향에서는 Toyota Industries, Toyoda Gosei, Toyota Boshoku, Denso 등 Toyota 협력사들이 원자재 가격 상승, 나프타 수급 불안, 도료용 희석제 부족 가능성, 단기 공급 확약 문제를 경고한 내용을 다뤘음. 특히 Toyoda Gosei는 6월부터 원자재 공급 차질이 가시화될 수 있다고

- 밝혔고, Toyota Boshoku는 장기계약보다 단기 공급 확약에 의존하는 상황으로 내몰리고 있었음.
- 6월 자료에서는 이 리스크가 실제 감산 계획으로 연결됨. Toyota는 중동 정세 악화에 따른 물류 차질로 해외 생산 감산 규모를 확대하고, 중국 공장에서 생산하는 SUV와 신흥국 시장용 IMV 시리즈 등 중동·아시아 시장에 판매되는 휘발유 모델을 중심으로 감산을 통보한 것으로 정리됨. 기존에는 9월까지 해외 공장에서 8만3천 대를 감산할 계획이었으나, 중동 사태 장기화로 감산 규모를 확대했다는 내용임.
 - Guardian도 중동 전쟁이 Toyota의 수익성에 큰 충격을 줬다고 보도함. 원자재 가격 상승과 판매 감소가 겹쳤고, Toyota는 다음 회계연도에도 중동 리스크와 관세 충격으로 이익 감소를 예상하고 있음.
 - 이 사안의 중요성은 자동차 공급망이 여전히 도료, 수지, 알루미늄, 윤활유, 화학소재, 반도체용 가스 같은 기초소재에 크게 의존하고 있다는 점임. EV·SDV·AI 차량 이야기가 커질수록 공급망 논의가 배터리와 반도체로만 좁혀지기 쉽지만, 실제 생산현장에서는 나프타·석유화학·합성오일·도료·희석제 같은 소재가 막혀도 생산이 흔들림.
 - 헬륨도 같은 맥락임. Bosch는 중동 리스크가 반도체용 헬륨 공급에 충격을 줄 수 있다고 경고했고, Reuters는 이미 3월부터 헬륨 부족이 기술 공급망에 영향을 미치기 시작했다고 보도한 바 있음. 다만 WSJ는 대형 반도체업체들이 장기계약과 재고, 대체조달로 당장의 생산충격은 피했다고 분석함.

5) AISIN, Green Hills, NXP, Smart Eye : 운전자 모니터링 시스템도 소프트웨어 부품이 되다

▲ 그린힐스 자료 : https://www.ghs.com/news/20260527_aisin_nxp_driver_monitoring.html

▲ 참조할 만한 기사 :

<https://www.businesswire.com/news/home/20260526920391/en/AISIN-Selects-Green-Hills-Software-for-Its-AI-Powered-Driver-Monitoring-Systems>

- AISIN은 차세대 운전자 모니터링 시스템(DMS)과 알코올 감지 시스템(DADS)에 Green Hills Software를 채택했음. 이 시스템은 NXP i.MX 9 시리즈 애플리케이션 프로세서, Smart Eye의 AI 기반 운전자 모니터링 기술, Green Hills의 안전 인증 RTOS를 결합해 개발되고 있으며, 첫 출시는 2028년으로 예상됨.
- 이 시스템은 운전자의 주의 산만, 졸음, 심신 미약 상태를 감지해 경고하고, 이미지 기반 행동분석을 통해 음주 상태도 수동적으로 감지하는 기능을 포함함. Green Hills는 INTEGRITY RTOS와 μ -velOSity RTOS가 각각 차량 내 카메라 Smart Eye 소프트웨어, 안전 검사 기능을 구동한다고 설명함.
- 이 사례는 부품산업의 무게중심이 단순 하드웨어에서 센서, AI, RTOS, 안전인증 소프트웨어 스택으로 이동하고 있음을 보여줌. 과거 운전자 모니터링은 카메라나 센서 부품의 문제로 보였지만, 이제는 어떤 운영체제 위에서, 어떤 AI 모델을, 어떤 안전등급으로, 어떤 ECU에 통합하느냐

가 핵심이 되고 있음.

- 특히 유럽 일반안전규정(GSR), Euro NCAP 기준, 자율주행·ADAS 확대와 맞물리면서 DMS는 선택사양이 아니라 규제 대응형 필수부품으로 이동하고 있음. 이 경우 부품사는 하드웨어 공급자에 머무르지 않고, 안전인증 소프트웨어와 시스템 통합 능력을 함께 갖춰야 함.

6) Hyundai Mobis, 유럽 새시모듈 공급 확대와 자체 PE 시스템 개발

▲ 현대모비스 보도자료 :

<https://www.hyundaimotorgroup.com/en/news/hyundai-mobis-now-operates-hungarian-plant-to-supply-chassis-modules-to-a-german-premium-carmaker>

- Hyundai Mobis는 헝가리에 신규 생산거점을 구축해 독일 프리미엄 완성차업체에 EV·HEV용 새시모듈을 공급하고 있음. 현대차그룹 보도자료에 따르면 이 공장은 유럽 OEM에 EV와 HEV용 새시모듈을 공급하는 전용 거점이며, Mobis는 2022년부터 미국 Alabama 공장에서 Mercedes-Benz에 front/rear complete axle assembly를 공급해온 경험을 바탕으로 유럽 공급을 확대했음. (이번 새로운 계약 납품처도 Mercedes-Benz인 것으로 알려짐)
- 새시모듈은 제동·조향·현가 시스템을 결합한 대형 통합부품으로, 차량 주행성과 직접 연결되는 핵심 모듈임. 이 공장은 EV·HEV·ICE 부품을 혼류 생산할 수 있는 유연 생산라인을 갖추고 있어, 완성차업체의 생산계획 변화에 대응할 수 있는 구조로 설명됨.
- 또한 Mobis는 160kW급 범용 PE 시스템을 자체 개발했고, 기존 250kW급 고성능 PE 시스템에 이어 120kW급 소형 모빌리티용 PE 시스템도 개발해 전기차 구동시스템 라인업을 구축하고 있음. PE 시스템은 모터·인버터·감속기로 구성되는 내연기관의 파워트레인에 해당하는 전동화 핵심 부품임. Mobis는 이를 표준화·모듈화해 다양한 차종에 적용하는 플랫폼형 접근을 내세우고 있음.
- 이 흐름은 한국 부품사의 해외진출을 단순한 현대차그룹 동반진출로만 볼 수 있는 것이 아니라,
▲글로벌 완성차업체 직접 수주 ▲유럽 현지 모듈 생산 ▲자체 전동화 구동시스템 개발을 통해 고객 다변화와 부품 포트폴리오 확장을 동시에 추진하고 있음을 보여주는 사례라 할 수 있음.

4. 현대차그룹 계열사·비계열사 해외 동반진출 현황

- 이번 동향에서는 현대차그룹의 해외생산에서 매우 독특한 부품사들의 ‘해외 동반진출 현황’을 정리해 보았음. 현대차그룹의 글로벌 생산전략을 분석하기 위해서는 완성차 공장만 볼 게 아니라, 핵심 1차 벤더들의 해외법인 배치도를 같이 볼 필요가 있음.
- 현대차그룹의 해외생산은 대체로 “완성차 공장 + 모듈/시트/파워트레인/전장/물류/철강”이 묶여 움직이는 방식임. 우선 현대모비스·현대위아·현대케피코·현대트랜시스를 중심으로 본 거친 분석을 시도해본 후 비계열사로 확장해 보았음.

기능	대표 업체
모듈·샤시·전동화 부품	현대모비스
엔진·구동·등속조인트·열관리	현대위아
제어기·센서·전장	현대캐피코
변속기·감속기·시트	현대트랜시스
물류	현대글로벌비스
철강·소재	현대제철

1) 현대모비스 : 해외 동반진출의 핵심축, 모듈·전동화·AS망까지 담당

▲ 현대모비스 생산거점 관련 홈페이지 : <https://www.mobissavannah.com/>

- 현대모비스는 네 업체 중 해외 동반진출의 중심에 가장 가깝다고 할 수 있음. 현대모비스가 맡는 부품이 완성차 조립공장과 가장 밀착되어 있기 때문.
- 새시 모듈, cockpit module, front-end module 같은 부품은 재고를 멀리 쌓아두기 어렵고, 완성차 조립라인 순서에 맞춰 JIS, 즉 직서열 납품을 해야 함.



○ 미국 조지아의 현대모비스 사바나 공장

- 현대모비스 사바나는 HMGMA의 최대 1차 협력업체로 소개되며, 전·후륜 샤시모듈, cockpit module, front-end module을 공급하고 있음.
- 이 부품들은 HMGMA 조립공정의 효율을 높이고 창고·보관공간 의존을 줄이는 역할을 한다고 설명하고 있음.

○ 현대모비스의 글로벌 네트워크

- 공식 글로벌 네트워크에는 한국뿐 아니라 베트남, 인도, 인도네시아, 중국, 멕시코, 미국, 캐나다, 브라질, 독일, 러시아, 벨기에, 스웨덴, 스페인, 슬로바키아, 영국, 이탈리아, 체코, 튀르키예, 헝가리 등이 올라와 있음. 사업 유형도 제조, 부품센터, 물류센터, 품질센터, R&D, 지사, 자회사 등으로 나누어짐.

○ 현대모비스의 공급처 다변화 전략

- 특히 눈여겨볼 변화는 현대모비스가 현대차·기아 전속 공급망을 넘어 글로벌 완성차업체 납품을 확대하고 있다는 점.
- 현대모비스는 2026년 헝가리 케치케메트에 신규 새시모듈 공장을 가동해 독일 프리미엄 완성차업체의 EV·HEV 모델에 공급한다고 밝혔다. 이 공장은 JIS 체계로 운영되며, 전기차·하이브리드·내연기관 부품 혼류생산이 가능하다고 함.
- 현대모비스는 현대차 해외생산 확대의 가장 직접적인 수혜자이면서, 동시에 국내 모듈공장 고용에는 가장 직접적인 대체 압력을 만들 수 있는 업체라 할 수 있음. 모듈은 완성차 공장 옆으로 갈 수밖에 없기 때문.

▲참조할 만한 기사 :

<https://www.hyundaimotorgroup.com/en/news/hyundai-mobis-now-operates-hungarian-plant-to-supply-chassis-modules-to-a-german-premium-carmaker>

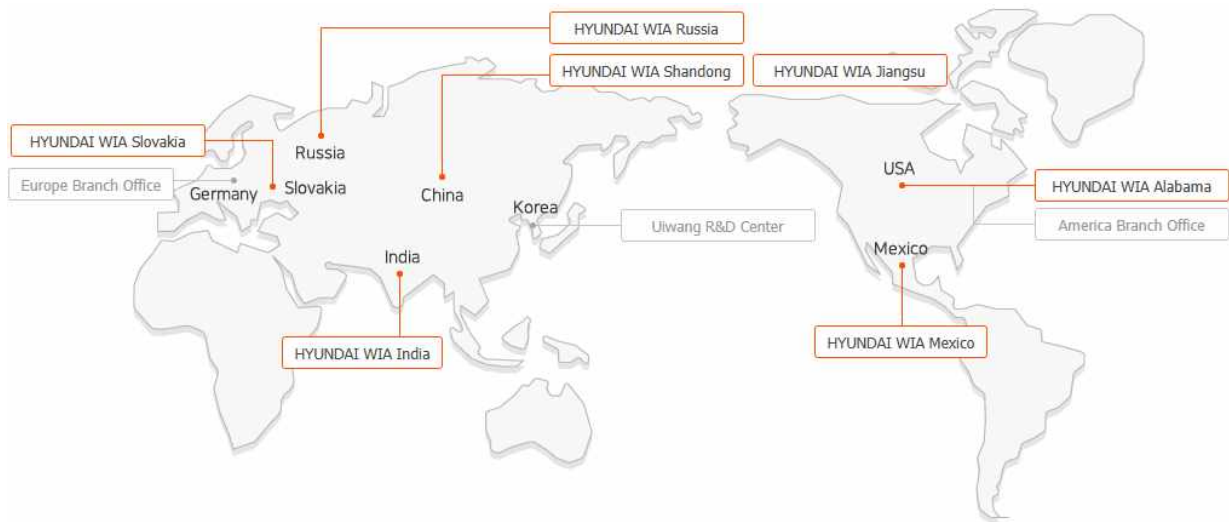
2) 현대위아 : 내연기관·등속조인트 중심에서 구동·열관리로 전환 압력

▲현대위아 생산거점 관련 홈페이지 : https://en.hyundai-wia.com/about/global_network04.asp

- 현대위아는 현대차그룹 안에서 엔진, CVJ, 구동부품, 모듈, 4WD 시스템 등을 맡아온 업체임. 현대차그룹 계열사 소개를 보면 현대위아를 엔진, 모듈, 등속조인트, 4WD 시스템 등 파워트레인 부품 전문업체로 설명하고 있음.
- 해외 네트워크를 보면 현대위아의 동반진출 성격이 뚜렷하게 나타남. 공식 글로벌 생산 네트워크에는 중국 산둥·장쑤, 멕시코, 러시아, 인도, 미국 앨라배마, 슬로바키아 등이 등장함.

지역	현대차·기아 생산축	현대위아 역할
미국 남부	앨라배마 현대차, 조지아 기아, 조지아 HMGMA	axle, 구동부품, 향후 전동화·열관리
멕시코	기아 멕시코, 북미/중남미 공급	엔진, CVJ, 소재
인도	현대차 첸나이·푸네	CVJ 등 구동부품
슬로바키아	기아 유럽공장	CVJ
중국	과거 베이징현대·둥펑위에도기아 등	엔진·CVJ·주물 등

- 예컨대 현대위아 멕시코는 엔진, 등속조인트, 소재를 공급하기 위해 세워졌고, 현대위아 인도는 첸나이 인근에서 등속조인트를 생산하며, 현대위아 앨라배마는 미국 자동차 시장에 axle을 공급하고 있음. 현대위아 슬로바키아는 유럽 자동차 부품 수요 대응을 위해 등속조인트를 생산해 공급함. 이 배치는 현대차의 과거 해외생산 지도와 거의 맞물림.



○ 현대위아의 핵심 쟁점은 전동화 전환

- 내연기관 엔진, 기계식 파워트레인 비중이 컸던 회사이기 때문에 EV 전환이 빨라지면 기존 생산품목이 타격을 받게 됨.
- 반면 최근 북미에서 하이브리드와 내연기관 고수익 차종이 다시 중요해지면 현대위아에는 일정한 완충 효과가 생겼다고 볼 수 있음.
- 북미에서 하이브리드가 늘면 단기적으로 버틸 수 있지만, 장기적으로는 열관리·전동화 구동부품으로 전환하지 못하면 해외거점 일부가 구조조정 압력을 받을 수도 있음.

3) 현대케피코 : 중국·베트남·멕시코·인도에 전장 제어망 구축

▲ 현대케피코 생산거점 관련 홈페이지 :

<https://www.hyundai-kefico.com/en/company/office-information/content.do#korea>

- 현대케피코는 모듈이나 시트처럼 부피가 큰 부품을 완성차 공장 옆에서 바로 넣는 회사라기보다, 전자제어·센서·제어기·액추에이터 등 차량 제어 솔루션을 담당하는 부품사
- 현대케피코 공식 사업장 자료를 보면 해외 생산거점은 중국 베이징, 중국 르자오, 베트남, 멕시코, 인도 등으로 확인됨.
- 베이징 법인은 2008년 설립됐고, 2009년부터 베이징현대엔진에 엔진제어장치를 납품하기 시작해 자동변속기 제어기, 노킹센서, 퍼지컨트롤 솔레노이드 밸브, 흡기매니폴드 모듈 부품 등을 공급. 르

자오 법인은 2009년 설립됐고, 동평위에다기아와 산둥위아 등에 공급을 확대.



- 베트남 공장의 의미도 큰데 현대케피코는 베트남 공장을 연구·시험 역량을 갖춘 주요 해외 거점으로 설명하고 있으며, 2019년 제2공장 완공으로 최대 전략 생산기지를 확보했다고 밝힘. 현대케피코 회사 연혁도 2008년 중국 법인, 2009년 베트남 법인을 설립했으며, 베트남 법인이 현재 최대 해외 생산기지라고 얘기함.
- 또 하나 중요한 변화는 인도임. 인도 기업정보 자료에 따르면 현대케피코 인도 법인은 2024년 8월 1일 설립된 것으로 나타남. 현대차 인도법인 IPO 시점과 맞물리는데, 인도가 현대차의 제2 성장축으로 올라오면 단순 차체·시트·샤시만 현지화하는 것이 아니라 제어기·센서·전장부품까지 현지화해야 함. 현대케피코 인도법인은 그런 흐름의 신호로 볼 수 있음
- 현대케피코는 현대차 해외생산의 전자제어 신경망이라 할 수 있음. 과거에는 중국·베트남 중심으로 내연기관 제어부품을 공급했다면, 앞으로는 인도와 멕시코를 통해 EV·HEV·전장·제어기 현지화를 뒷받침할 가능성이 큼. 한국 고용 측면에서는 생산직 물량보다 전장 R&D·시험·소프트웨어·품질 대응 기능의 국제 분산이 쟁점.

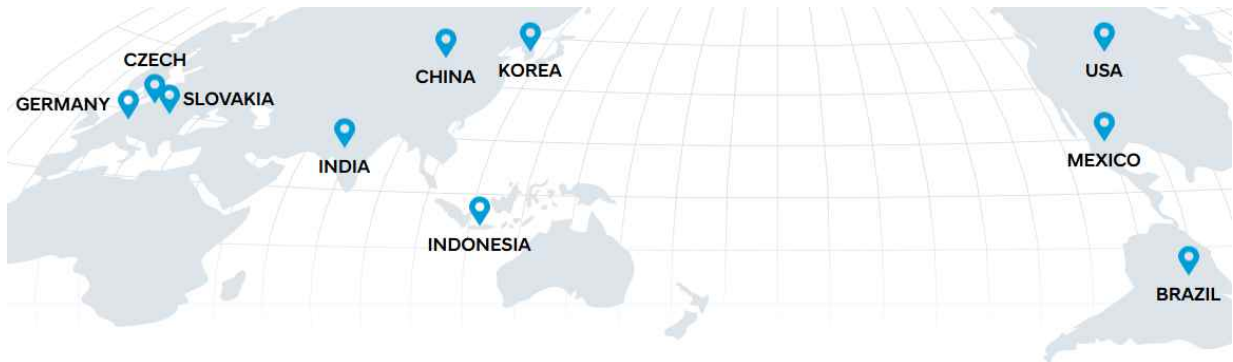
4) 현대트랜시스 : 변속기·감속기·시트, 미국과 유럽 동반진출의 핵심

▲ 현대트랜시스 생산거점 : <https://www.hyundai-transys.com/en/company/location.do>

- 현대트랜시스는 파워트레인과 시트를 동시에 가진 특이한 업체라 할 수 있음. 공식 글로벌 네트워크는 한국, 중국, 미국, 멕시코, 브라질, 인도네시아, 인도, 슬로바키아, 체코, 독일 등에 거점. 사업 유형도 파워트레인 제조, 시트 제조, R&D, 사무소, 자회사 등으로 나뉨.
- 현대트랜시스의 해외 동반진출은 미국에서 특히 뚜렷하게 나타남. 조지아 메타플랜트 관련 현대차그룹 자료는 현대트랜시스가 연산 42만 대 규모의 시트 생산시설을 구축했고, 자동 도킹 시스템

템과 로봇을 활용해 EV용 시트를 생산한다고 설명.

- 조지아 퀵스타트도 현대트랜시스가 시트 시스템과 파워트레인을 만드는 업체이며, 기아 웨스트포인트 공장의 주요 협력사이고 HMGMA의 핵심 계열사가 될 것이라고 설명
- 현대트랜시스의 2025 지속가능보고서는 국내 5개 사업장과 해외 24개 자회사, 생산거점·판매사무소를 보고 범위로 삼고 있다고 밝히고 있음.



○ 현대트랜시스의 특징

- 시트는 완성차 공장 근접성이 매우 강함. 시트는 부피가 크고 차종·트림·옵션별 조합이 복잡해서 완성차 공장 옆에서 직서열 납품하는 구조가 유리함. 따라서 현대차가 해외 생산을 늘리면 현대트랜시스 시트 공장도 같이 갈 가능성이 높음.
- 파워트레인은 전환 압력의 중심. 기존 자동변속기, 수동변속기, DCT, 액슬류에서 EV 감속기·전동화 구동계로 전환해야 함. 이 전환이 성공하면 해외거점도 계속 확대될 수 있지만, 실패하면 기존 내연기관 파워트레인 거점은 구조조정 대상이 될 수도 있음.
- 현대트랜시스는 해외생산 확대 수혜와 전동화 전환 위험이 동시에 있는 업체. 시트 부문은 완성차 해외공장 확대와 함께 커질 가능성이 크지만, 파워트레인 부문은 내연기관·하이브리드·EV 속도조절에 따라 지역별로 운명이 갈릴 수 있음.

업체	주요 품목	해외 동반진출 성격	핵심 지역	고용·산업 쟁점
현대 모비스	모듈, 샤시, 전동화, AS부품	완성차 공장 밀착형 + 글로벌 OEM 확대	미국, 인도, 유럽, 중국, 멕시코	국내 모듈물량 대체 압력, 해외 JIS 생산 확대
현대 위아	엔진, CVT, axle, 4WD, 열관리	파워트레인·구동부품 동반진출	미국, 멕시코, 인도, 슬로바키아, 중국	내연기관 축소와 하이브리드 완충 사이의 전환 압력
현대 케피코	ECU, TCU, 센서, 액추에이터, 제어솔루션	전장·제어부품 현지 대응	중국, 베트남, 멕시코, 인도	전장 현지화, R&D·시험 기능 국제분산
현대 트랜시스	변속기, 감속기, 시트	시트 직서열 납품 + 파워트레인 전환	미국, 인도, 유럽, 중국, 멕시코, 브라질	시트 해외 동반진출, 파워트레인 구조전환

5) 비계열사들의 동반진출

- 현대차·기아가 해외공장을 지을 때 협력사를 함께 데리고 나간 역사는 꽤 오래되었음. 자회사와 계열사가 아닌 비계열사인 협력사 동반진출도 이뤄지고 있음.
- 이러한 협력사 동반진출의 초기에는 주로 한라공조, 세종공업, 화신 등이 등장하고, 초반에는 새시모듈, 프론트엔드모듈, 에어컨, 머플러, 브레이크 같은 부품사가 주로 동반 진출하였음.
- 특히 북미 지역은 비계열 협력사 동반진출이 가장 뚜렷한 지역임. 미국 조지아 쪽에서 비계열 협력사 동반진출이 가장 잘 확인됨. HMGMA, 즉 현대차그룹 메타플랜트 주변에는 계열사뿐 아니라 다수의 독립 협력사들이 공장을 세웠음.
- 사바나 JDA 자료에 따르면 2026년 2월 기준 HMGMA 관련 공급업체 22곳이 발표됐고, 이들이 만든 신규 일자리는 7,341개, 투자액은 25억 달러 이상에 달함. (아래 표)

업체	지역	주요 품목	투자·고용
서연이화	조지아 서배너 인근	도어트림, 헤드라이닝, 테일게이트 트림 등 내·외장	7,600만 달러, 500명 이상
화신	조지아 로렌스 카운티	새시·차체부품	1억7,600만 달러, 460명
대창시트 / Daechang Seat	조지아 채텀 카운티	자동차 시트 프레임	7,250만 달러, 500명
세원정공 / Sewon Precision	조지아 린콘	금속 스탬핑	3억 달러, 740명
PHA	조지아 서배너 인근	도어·후드용 래치, 힌지 등	6,700만 달러, 400명
대솔오시스 / Daesol Ausys	조지아 웨스트포인트	EV 러기지 보드, 커버류	7,200만 달러, 140명 이상
경신 / Kyungshin	조지아 에핑햄 카운티	와이어링 하네스 유통	2,200만 달러, 70명
두원공조 / Doowon Climate Control	조지아 캔들러 카운티	공조시스템	3,000만 달러, 200명
NVH코리아	조지아 헨리 카운티	NVH·열관리 부품	7,200만 달러, 160명
우리산업 / Woory Industrial	조지아 로렌스 카운티	HVAC 부품	1,800만 달러, 130명

▲ 자료 출처 : <https://savannahjda.com/hmgma-suppliers/>

- 위 목록은 HMGMA 공급업체 발표자료와 AP·산업매체 보도에서 확인됨. 예컨대 서연이화는 조지아 신공장에 7,600만 달러를 투자해 500명 이상을 고용하고, 현대차그룹의 앨라배마 공장에 도어트림·헤드라이닝·테일게이트 트림 등을 공급할 계획.

▲참조할 만한 기사 :

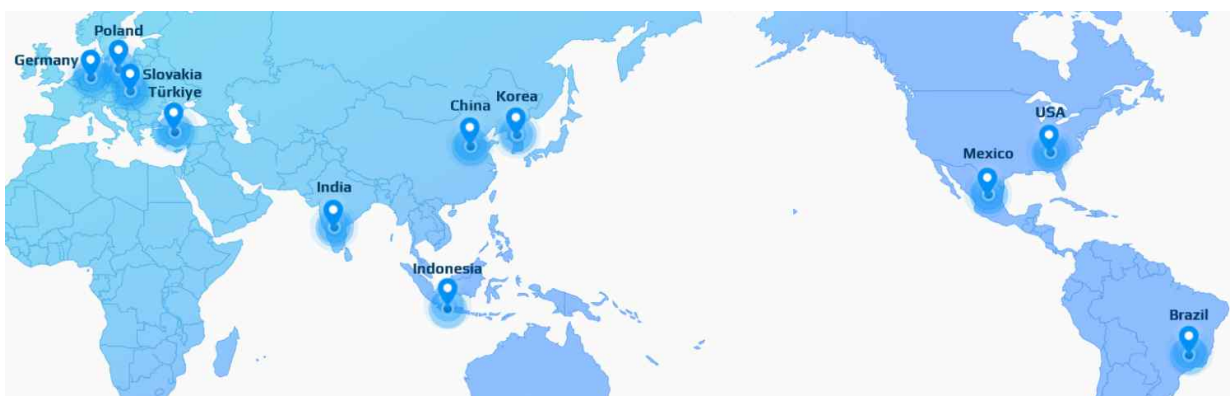
<https://apnews.com/article/georgia-savannah-business-51b7c99fe2c322e628d44efe75bc51e0>
<https://apnews.com/article/savannah-business-c249120dff2afb4903a7f11e4dd482a5>
<https://apnews.com/article/car-parts-supplier-new-georgia-plant-hyundai-7ef49b2933ffb1f07ca9f53ffff8fa77>

- 세원정공은 조지아 린콘에 3억 달러 규모 금속 스탬핑 공장을 세워 740개 일자리를 만들 계획으로 보도됨, 기존 라그레인지 공장까지 합치면 미국 내 고용이 1,600명 수준으로 커질 수 있다고 소개한 바 있음.
- PHA는 도어·후드 부품용 래치·힌지를 생산하기 위해 6,700만 달러를 투자하고 400명을 고용할 계획이라고 언론에 소개되었음.
- 현대차그룹이 조지아 메타플랜트를 EV 공장으로 시작했지만, 지금은 EV·하이브리드 병행 생산과 미국 현지조달 확대 쪽으로 방향이 넓어지고 있음. 그러면 이들 비계열 협력사들도 단순히 EV 부품사라기보다 미국 현지 생산체계에 묶인 장기 공급망이 될 것으로 보임.

① 서연이화 : 내장·외장 부품의 대표적 동반진출 사례

▲ 서연이화 생산거점 관련 홈페이지 : <https://seo-yon.com/eng/subsidiary/subsidiary>

- 서연이화는 비계열 협력사 중 해외 동반진출을 보기 좋은 사례임. 회사 측 자료에 따르면 서연그룹은 중국, 폴란드, 슬로바키아, 튀르키예 등 여러 지역에 생산거점을 두고 있고, 서연이화는 도어트림, 범퍼, 콘솔, 시트, 헤드라이닝 등 현대차·기아 조립공장과 밀착된 내·외장 부품을 생산하고 있음.



- 조지아 주정부 자료도 서연이화가 북미·남미·유럽·아시아에 32개 법인을 운영하고, 현대차그룹·기아뿐 아니라 메르세데스-벤츠, 포드, 폭스바겐 등에도 납품한다고 설명하고 있음.

▲참조할 만한 기사 :

<https://gov.georgia.gov/press-releases/2023-02-01/gov-kemp-seoyon-e-hwa-joins-growing-list>

- 서연이화의 특징은 현대차 동반진출로 글로벌 기반을 만들고, 이후 다른 완성차 고객으로 확장하는 모델임. 다만 매출 의존도를 보면 여전히 현대차·기아 비중이 큰 구조임. MarkLines는 2024년 말 기준 서연이화 매출처에서 현대차가 53%, 기아가 34%를 차지한다고 보고
- 따라서 서연이화는 독립 부품사이지만, 실제 사업구조는 현대차그룹 해외생산망과 강하게 결합된 독립 협력사라고 볼 수 있음.

② 화신 : 새시·차체 부품의 전형적 동반진출 사례

▲참조할 만한 기사 :

https://www.hwashin.co.kr/eng/group/india_summary.do?fcodes=5

<https://www.tsipower.com/company/case-studies/hwashin-protecting-power-hyundai-oem-india>

- 화신은 새시·차체·파워트레인 부품업체이고, 주요 고객은 현대차그룹임.
- 인도 사례가 특히 선명한데 화신 인도법인은 첸나이에 설립됐고, 회사 자료는 현대차 인도공장에 주요 부품을 단독 공급한다고 설명하고 있음. 또 인도 내수와 유럽 수출시장 교두보를 목표로 한다고 밝히고 있음.
- 다른 사례자료도 화신 첸나이 공장이 현대차용 플로어, 후드, 트렁크 리드, 브레이크 페달, 카울 바 등 판금부품을 만든다고 설명하고 있음.
- 북미에서는 HMGMA 관련해 조지아 로렌스 카운티에 1억7,600만 달러를 투자하고 460개 일자리를 만드는 새시·차체부품 공장이 있음.
- 화신의 경우 새시·차체부품은 현지 조립공장과 납기·품질·물류가 강하게 결합되기 때문에, 현대차가 해외로 가면 따라갈 수밖에 없는 품목. 국내에서 만들어 먼 곳으로 보내기 어려운 부품군일수록 동반진출 압력이 크다고 할 수 있음.

③ 성우하이텍 : 차체부품 글로벌화의 대표 사례

▲참조할 만한 기사 : <https://www.swhitech.com/eng/?pCode=introduce>

- 성우하이텍은 차체·범퍼·알루미늄 부품 쪽에서 현대차·기아 동반진출 효과를 크게 본 업체로 자주 언급되고 있음. 회사 소개자료는 성우하이텍이 중국·인도 등 해외 9개 법인, 19개 거점을 보유하고 있다고 설명함.
- 성우하이텍이 현대·기아와 함께 중국·인도·유럽에 동반진출한 경험이 있으며, 10개국 22개 생산거점의 글로벌 생산망을 운영하고 해외매출 비중이 60%를 넘는다고 설명.
- 성우하이텍은 현대차 동반진출 → 해외 생산기반 확대 → 글로벌 매출 확대의 전형적 사례 하지만 바로 그 점 때문에 국내 공장 고용에는 모순이 생길 수 있음. 회사는 글로벌화되지만, 국내

차체부품 물량은 해외 현지공장으로 옮겨갈 수 있기 때문.

④ 에스엘, HL만도, 한온시스템 : 현대차 의존에서 글로벌 OEM 확장으로 간 사례

- 비계열 협력사 중에는 현대차 동반진출로 시작했지만, 이제는 글로벌 고객을 넓힌 업체들도 있음.
- 에스엘은 램프·미러·샤시·프론트엔드모듈 등을 생산하는 업체인데, 현대차·기아의 품질 인증과 올해의 협력사 수상 경력이 있고, GM Supplier of the Year도 여러 차례 수상한 바 있음. 에스엘은 현대차와의 오랜 관계를 기반으로 성장했지만, 현재는 GM 등 글로벌 완성차 고객도 중요한 업체라고 할 수 있음.
- HL만도와 한온시스템도 유사함. 둘 다 과거 현대차그룹 성장과 함께 컸고 해외 생산망을 넓혔지만, 현재는 현대차·기아뿐 아니라 글로벌 OEM에 납품하는 다고객 부품사임. 특히 브레이크·조향·서스펜션, 공조·열관리 같은 품목은 완성차 현지생산과 밀접하게 연동됨.
- 이들 업체는 현대차 종속형 협력사라기보다 현대차 동반진출을 발판으로 글로벌 부품사화한 유형으로 볼 수 있음.

5. 주목할 만한 기술 동향

1) BYD, 자율주행 사고 보장 제도 도입 : 기술 경쟁이 ‘책임 경쟁’으로 이동

▲참조할 만한 기사 :

<https://global.chinadaily.com.cn/a/202605/29/WS6a190523a310d6866eb4b695.html>

▲BYD 보도자료 :

<https://www.byd.com/us/news-list/BYD-Becomes-World%E2%80%99s-First-Automaker-to-Pledge-Full-Damage-Coverage-for-Both-Intelligent-Parking-and-Urban-NOA>

- BYD는 중국 시장에서 God's Eye 지능형 주행 시스템 사용 중 발생한 사고에 대해 1년간 손해를 보장하는 제도를 도입했음. BYD 보도자료에 따르면 이 보장은 God's Eye 5.0으로 업그레이드한 신규 구매자와 기존 소유자에게 적용되며, 사용자가 규정에 맞게 Urban NOA 기능을 사용하던 중 법적 책임이 발생한 사고에 대해 BYD가 경제적 손실을 직접 보상하는 구조임.
- China Daily도 이 제도가 God's Eye A·B 및 God's Eye 5.0 보조주행 시스템 사용자에게 적용되며, 보상 범위에는 차량 수리비, 제3자 재산피해, 인적 피해 배상 책임 등이 포함된다고 전했다. 이는 단순히 자율주행 기술이 좋아졌다는 홍보가 아니라, 기술 사용 중 발생한 사고 비용을 누가 부담할 것인가에 관한 새로운 경쟁 방식이라 할 수 있음.
- 5월 동향에서는 Tesla 로보택시 사고 공개, Baidu Apollo Go 오작동, Waymo 폭우·침수도로 대응 문제를 통해 자율주행의 한계를 다룬 바 있는데, BYD 사례는 그 다음 단계라 할 수 있음. 자율주행 기술은 이제 성능 과시만으로 충분하지 않고, 실제 사고가 났을 때 제조사가 어디까지 책

임질 것인가를 묻는 단계로 이동하고 있음.

2) Tesla·Mercedes-Benz : FSD에서 ‘보조주행’으로, 레벨4보다 레벨2+ 먼저

▲참조할 만한 기사

<https://autonews.gasgoo.com/articles/news/gasgoo-express-tesla-china-renames-fsd-to-tesla-assisted-driving-yu-hao-says-dreame-auto-to-achieve-mass-production-in-about-one-and-a-half-years-2058920465832357888>

▲Mercedes-Benz 보도자료

<https://group.mercedes-benz.com/technology/autonomous-driving/driving/point-to-point-navigation.html>

- Tesla는 중국에서 FSD 명칭을 ‘Tesla Assisted Driving’, 즉 ‘Tesla 보조주행’으로 변경했음. Tesla China는 5월 24일 공식적으로 FSD 명칭을 ‘Tesla Assisted Driving’으로 바꾸고, FSD 관련 표현을 페이지에서 지웠음. 이는 중국에서 자율주행 기술을 판매할 때 “완전자율주행”이라는 표현이 소비자에게 과도한 기대를 줄 수 있다는 규제·책임 문제와 관련된 것으로 볼 수 있음.
- 한편 Mercedes-Benz는 독일 연방교통부와 협의해 도시 내 ‘point-to-point’ 보조·자동화 주행 기능을 2026년 말 독일 일부 도시에서 먼저 제공하고, 2027년 초 전국으로 확대하겠다고 밝혔음. Reuters도 Mercedes-Benz가 독일에서 도시형 assisted driving 시스템을 연말부터 출시할 계획이라고 보도했음.
- 여기서 중요한 점은 Mercedes-Benz가 당장 완전 자율주행을 전면화하는 것이 아니라, 운전자가 계속 주시해야 하는 레벨2+ 또는 ‘hands-off, eyes-on’ 방식의 도시형 보조주행을 단계적으로 적용한다는 점임. 이는 자율주행 상용화가 레벨4의 선언으로 단번에 가는 것이 아니라, 국가별 승인, 도시별 제한, 운전자 모니터링, 책임 명칭을 거치는 방식으로 진행되고 있음을 보여줌.
- 핀란드 교통당국도 EU 전체 결정 이전에 Tesla의 감독형 자율주행 소프트웨어를 승인할 가능성을 언급했으며, 네덜란드가 4월에 먼저 임시승인을 내렸고, 에스토니아와 벨기에도 Tesla 기술 사용을 허용한 것으로 보도되었음.

3) BYD 4nm 자율주행 칩과 NVIDIA Alpamayo 2 Super

▲참조할 만한 기사 : <https://www.techinsights.com/ko/node/61782>

<https://cnevpost.com/2026/05/28/byd-unveils-4nm-smart-driving-chip-xuanji-a3/>

▲NVIDIA 자료 : <https://nvidianews.nvidia.com/news/nvidia-alpamayo-2-super-robotaxis>

- BYD는 자체 개발한 4nm 자동차용 지능형 주행 칩 Xuanji A3를 공개했음. CnEVPost에 따르면 Xuanji A3는 L3·L4 자율주행을 지원하는 칩으로 소개되었고, BYD가 보조주행 기술에서 소프트

웨어와 하드웨어의 수직통합을 강화하고 있음을 보여줌. TechInsights도 Xuanji A3가 God's Eye 5.0 자율주행 플랫폼과 고급 NOA 기능을 구동하는 중국 최초의 자체 개발 4nm 자동차용 SoC 라고 설명했다.

- NVIDIA는 로보택시와 차세대 자율주행차 개발을 위한 공개 추론 모델 Alpamayo 2 Super를 발표했다. NVIDIA 보도자료에 따르면 Alpamayo 2 Super는 320억 개 파라미터 규모의 공개 VLA, 즉 비전-언어-행동 모델로 전체 주행 스택에서 추론·계획·행동을 수행하며 레벨4 개발을 더 안전하고 확장 가능하게 만드는 것을 목표로 함. NVIDIA는 또한 시뮬레이션 안에서 주행 결정의 결과를 학습하는 고처리량 페루프 강화학습 프레임워크 AlpaGym도 함께 공개했음.
- 이 두 사례는 자율주행 기술 경쟁의 축이 카메라·라이다·레이더 같은 센서 경쟁에서 칩·AI모델·시뮬레이션·추론능력으로 이동하고 있음을 보여줌. BYD는 완성차업체가 자체 칩을 내재화하는 방향을 보여주고, NVIDIA는 완성차업체와 로보택시 기업이 사용할 수 있는 AI 인프라 플랫폼을 제공하는 방향을 보여줌.
- 이 흐름은 SDV와도 연결됨. 자동차가 소프트웨어 정의 차량으로 이동할수록, 완성차업체는 차량 제어와 자율주행 판단을 수행할 컴퓨팅 아키텍처를 장악하려 하고, 반도체·AI기업은 이 아키텍처의 표준이 되려 함.

6. 글로벌 및 한국 자동차산업 노사관계 동향

1) 현대차지부, 쟁의행위 가결 : 성과급·정년연장에 AI·로봇 고용안정 요구 결합

▲참조할 만한 기사 :

<https://www.reuters.com/business/world-at-work/hyundai-motors-south-korean-union-approve-s-strike-action-over-stalled-wage-talks-2026-06-24/>

<https://www.ft.com/content/e5f2892a-d3b1-4779-88db-8d3b034b078a?syn-25a6b1a6=1>

- 금속노조 현대차지부는 6월 24일 임금교섭 결렬을 이유로 쟁의행위를 가결했음. Reuters에 따르면 노조는 기본급 14만9,600원 인상, 전년도 순이익의 30% 성과급 지급, 그리고 AI 사용과 관련한 고용 및 노동조건 보장을 요구하고 있음. 이는 전통적인 임금교섭 요구에 AI·자동화 도입에 따른 고용안정 요구가 결합된 사례라 할 수 있음.
- Financial Times도 현대차 조합원 약 4만 명 중 87%가 파업에 찬성했으며, 노조가 Boston Dynamics의 휴머노이드 로봇 Atlas 도입과 향후 공장 자동화 확대에 우려를 제기하고 있다고 보도했음. 현대차는 로봇이 위험하고 반복적인 작업을 맡을 것이라고 설명하지만, 노조는 고용대체와 잔업 축소, 노동강도 변화 가능성을 우려하고 있음.
- 이 사안은 1월부터 동향에서 다뤄온 현대차 Atlas 도입 논쟁의 후속이라 할 수 있음. 당시에는 휴머노이드 로봇이 자동차공장에 들어오는 상징적 사건이었다면, 6월에는 그 문제가 실제 임단협 쟁점으로 들어왔음. 즉, 기술 도입은 더 이상 연구개발이나 시범운영의 문제가 아니라 교섭 의제

가 되고 있음.

- 특히 성과급 요구와 AI 고용안정 요구가 함께 제기된다는 점이 중요함. 전환기 기업이 벌어들인 이익을 노동자에게 어떻게 배분할 것인가, 그리고 AI·로봇 도입으로 노동시간·잔업·직무·인원이 바뀔 때 노동조합이 어떤 통제권을 가질 것인가가 동시에 쟁점화되고 있음.

2) 한국 자동차산업 원청교섭 전선 확대 : 현대차·한국지엠 하청노조 요구가 제도권 판단으로 이동

▲참조할 만한 기사 : <https://www.koreaherald.com/article/10772845>

<https://www.koreatimes.co.kr/amp/business/companies/20260626/gm-koreas-union-on-verge-of-strike-as-carmaker-bears-full-tariff-burden>

- 5월 동향에서는 현대차·한국지엠 하청·부품사 노동자들이 원청을 상대로 직접교섭을 요구하는 흐름을 다룬 바 있음. 6월에는 이 문제가 실제 노동위원회 판단과 파업 전선으로 이어지고 있음. The Investor는 울산지방노동위원회가 현대차를 상대로 직접교섭을 요구한 10개 하청노조의 손을 들어줬다고 보도했음. 이는 개정 노조법 이후 완성차 원청의 사용자 책임이 어디까지 확장될 수 있는지를 가늠하는 중요한 사례임.
- KED Global도 울산지노위 결정이 현대차 대리점 판매노조와 관련해 원청의 교섭 의무를 인정한 이후에 사내하청 관련해서도 나온 사례라고 보도하며, 하청·특수고용·간접고용 노동자의 교섭권이 확장될 가능성을 짚었음. 이 흐름은 자동차산업 공급망 내부에서 “누가 진짜 사용자냐”라는 질문이 다시 제기되고 있음을 보여줌.
- 한국지엠도 임단협 교섭이 교착되면서 파업 가능성이 커지고 있음. Korea Times는 한국지엠 노조가 파업 찬반투표를 압도적으로 가결했으며, 미국 자동차 관세 부담이 회사 실적과 교섭 분위기에 영향을 주고 있다고 보도했음. 한국지엠 문제는 임금교섭이면서 동시에 글로벌 GM의 통상비용·생산배차·한국공장 역할이 얹힌 사안임.
- 국내 자동차산업 노사관계에서 현대차와 한국지엠 모두 완성차 원청을 상대로 한 교섭 요구지만, 현대차는 AI·로봇·성과급·하청교섭이 복합적으로 걸려 있고, 한국지엠은 관세비용·원청교섭·부품사 책임 문제가 겹쳐 있음.

3) GM Factory Zero, 해고 뒤 로봇 도입 논란 : 자동화가 복직 회피 수단인가

▲참조할 만한 기사 :

<https://nypost.com/2026/06/21/us-news/gm-replaces-more-than-1000-workers-with-50-robots-at-flagship-detroit-plant/>

- GM은 디트로이트의 전기차 핵심공장 Factory Zero에서 1,000명 이상, 일부 보도에서는 1,300명

의 노동자가 일시해고 상태에 있는 가운데 약 50대의 협동로봇을 도입한 것으로 보도되었음. GM은 이 로봇들이 작업자의 안전과 인체공학적 부담을 줄이고 생산 경쟁력을 높이기 위한 것이라고 설명했지만, UAW는 해고된 노동자들이 복귀하지 못한 상태에서 자동화 설비가 들어온 점을 강하게 비판하고 있음.

- 이 사례는 단순한 로봇 도입 뉴스가 아님. 전기차 수요 둔화로 생산계획을 줄이고 노동자를 일시해고한 뒤, 동일 공장에 로봇을 추가 배치했다는 점에서 전환기 자동화의 고용대체 효과를 매우 노골적으로 보여주고 있음. 회사는 ‘보조기술’이라고 말하지만, 노조는 “복직시킬 수 있는 일자리를 기계가 대체하고 있다”고 주장하는 것임.
- 특히 GM Factory Zero는 GM의 전기차 전환을 상징하는 공장이었음. 그런데 EV 전환의 상징 공장에서 먼저 드러난 것이 대규모 고용창출이 아니라 일시해고와 자동화 논란이라는 점은 중요함. 이는 전기차 전환이 자동으로 좋은 일자리를 늘린다는 낙관론에 균열을 내는 사례라 할 수 있음.
- 이 문제는 향후 UAW의 2028년 교섭에서도 중요한 의제가 될 가능성이 큼. 로봇 도입 시 사전 협의, 해고자 복직 우선권, 자동화로 인한 직무 재배치, 생산성 향상분 배분 등이 자동차산업 단체협약의 핵심 쟁점으로 떠오를 수 있음.

4) 캐나다 Unifor, 빅3와 교섭 개시 : 관세·USMCA 불확실성이 단체교섭 의제로

▲참조할 만한 기사 :

<https://www.reuters.com/legal/litigation/canadas-unifor-union-begins-detroit-three-negotiations-with-ford-2026-06-22/>

- 캐나다 자동차노조 Unifor는 6월 22일 Ford와 교섭을 시작하며 GM, Stellantis까지 포함한 빅 3와의 새 단체협약 교섭에 들어갔음. Reuters에 따르면 Unifor는 빅 3에서 약 1만9천 명의 조합원을 대표하며, 임금·고용안정·복리후생 개선을 요구하고 있음. 기존 단체협약은 올해 9월 20일로 만료될 예정임.
- Unifor가 이번 교섭을 평소보다 일찍 시작한 이유도 중요함. 노조는 경제여건이 앞으로 몇 달 사이 개선되기 어렵고 오히려 악화될 수 있다고 보고 있음. 특히 캐나다는 USMCA 재협상과 미국 관세 압박의 직접적인 영향을 받고 있음. Reuters는 빅 3 소유 공장들에서 이미 생산 전환·중단으로 약 6,000명의 노동자가 해고됐다고 전함.
- 이 사안은 앞의 산업정책·무역정책 항목에서 다룬 USMCA 원산지 규정 강화와 직접 연결됨. 미국이 북미산 부품 비율을 82%로 높이고, 그중 50%를 미국산으로 요구하는 상황에서 캐나다 자동차공장과 부품공장은 더 큰 압박을 받을 수밖에 없음. 따라서 Unifor의 교섭 의제는 임금만이 아니라, 생산배정·투자확약·고용안정·관세 대응으로 확장될 가능성이 큼.

5) Stellantis 유럽 구조조정 : 생산직 감축과 사무직 통제 강화가 동시에 진행

▲참조할 만한 기사 :

https://www.lemonde.fr/en/economy/article/2026/04/16/stellantis-to-end-car-manufacturing-in-paris-region-citing-industrial-overcapacity_6752486_19.html?srsltid=AfmBOooO1QH67YdHRjaSvyNXwekkYvQeTCeHb-IX1R54lITm4wEtQfPg#

<https://www.reuters.com/business/world-at-work/stellantis-pushes-european-white-collar-workers-back-office-full-time-2026-03-12/>

- Stellantis는 프랑스 파리권 마지막 완성차 공장인 Poissy 공장에서 2028년까지 차량 생산을 중단하고, 해당 부지를 교체용 차체 부품 생산과 차량 해체·특수차량 준비·3D프린팅 등으로 전환하겠다고 발표했다. Le Monde에 따르면 Poissy의 인력은 현재 1,925명에서 2030년 약 1,000명으로 줄어들 전망이다, 회사는 정리해고가 아니라 퇴직 등 자연감소를 통해 감축하겠다는 방침을 제시했음.
- 이 결정은 유럽 자동차시장 침체와 Stellantis의 시장점유율 하락, 과잉설비 문제 속에서 나온 것임. 차량 생산은 줄이되 공장을 완전히 닫지 않고 부품·해체·소량생산 기능으로 전환한다는 점에서, 전환기 유럽 완성차업체의 전형적 구조조정 방식이라 할 수 있음. 즉 “폐쇄하지 않는다”는 표현 아래, 실제로는 완성차 조립 일자리의 축소와 기능 전환이 진행되는 구조임.
- 동시에 Stellantis는 유럽 사무직 노동자들에게 전면 출근을 요구하고 있음. Reuters에 따르면 Stellantis는 프랑스·이탈리아·독일 등 유럽 사무직 노동자들을 단계적으로 주 5일 사무실 출근 체제로 되돌리려 하고 있으며, 프랑스 CFE-CGC 노조는 강하게 반대하며 교섭을 요구하고 있음. 노조 설문에서는 응답자의 90% 이상이 전면 출근에 반대한 것으로 전해짐.
- 두 가지 흐름을 함께 봐야 함. 생산직에는 과잉설비를 이유로 인력 축소와 기능전환을 요구하고, 사무직에는 효율성을 이유로 원격근무 축소와 사무실 복귀를 요구하는 것임. 전환기 구조조정은 공장 노동자만의 문제가 아니라, 엔지니어·관리직·사무직의 노동시간·통근·생활조건까지 다시 통제하는 방향으로 확장되고 있음.

※ 본 동향은 금속노조의 의뢰로 노동문제연구소 解放 오민규 연구실장께서 작성하셨습니다.