

2026년 5월 자동차산업 동향

2026. 5. 29.

<편집자 주>

□ 2026년 5월 자동차산업 동향의 핵심은 전기차 전환의 중단이 아니라 전환 속도와 비용의 재조정이다. 미국은 배기가스 규제 시행을 늦추고 전기차 등록 수수료를 논의하며 EV 전환의 부담을 다시 계산하고 있다. 중국은 내수 둔화 속에서도 신에너지차 수출을 급격히 늘리고 있으며, 캐나다는 중국산 전기차의 브랜드별 쿼터를 검토하고 있다. 한국 역시 미국 관세 압박, 중국 전기차 경쟁, 친환경차 내수 확대라는 복합 압력 속에서 보조금과 부품사 지원정책을 조정하고 있다.

□ 완성차업체들은 EV 일변도에서 벗어나 하이브리드, EREV, 고수익 내연기관, 저가 EV, 현지생산을 결합한 혼합전략으로 이동하고 있다. Honda는 EV 투자 손실을 반영하며 하이브리드 중심으로 방향을 조정했고, GM과 Ford는 고수익 내연기관, 픽업, 상용차 투자를 병행하고 있다. 현대차기아 역시 미국 시장에서 하이브리드를 중요한 방어축으로 삼고 있다. 중국 업체들은 내수 둔화를 해외 판매와 유럽 현지생산으로 돌파하려 하고 있으며, 유럽의 유희 공장은 중국차의 새로운 진입 경로가 되고 있다.

□ 부품·배터리·공급망에서는 전환의 불확실성이 구체화되고 있다. GM·삼성SDI 배터리 합작공장 중단, Honda-LG에너지솔루션 배터리 전략 재조정, 일본 자동차 공급망의 중동 소재·물류 리스크, AI 수요에 따른 차량용 메모리 가격 상승은 모두 전환 비용이 공급망 전반으로 확산되고 있음을 보여준다. 국내에서도 현대차 울산공장 재건축에 따른 부품사 물량 재배치 불안과 한국GM 협력사 크레아 화재에 따른 부품 수급 차질이 확인됐다.

□ 기술 동향에서는 자율주행의 확대와 한계가 동시에 드러났다. Tesla는 FSD 감독형의 해외 확대를 발표했지만 로보택시 사고와 안전성 논란이 이어졌고, 중국은 Baidu Apollo Go 오작동 이후 자율주행 신규 허가를 일시 중단했다. Waymo도 폭우와 침수도로 대응 문제로 일부 서비스를 멈췄다. 한편 Volkswagen-Rivian, Stellantis, 현대모비스 사례는 기술 경쟁이 SDV 아키텍처, 플랫폼 통합, 전기구동 시스템, 로보틱스와 피지컬 시로 확장되고 있음을 보여준다.

□ 노사관계에서는 사업재편과 전환 비용을 둘러싼 갈등이 본격화되고 있다. 현대모비스 램프사업부 매각을 둘러싼 김천모비스·현대HL 파업, 현대차·한국지엠 원청교섭 요구, Nissan과 Porsche의 구조조정, GM의 IT 인력 감축은 전환이 노동자에게 고용불안과 교섭권 문제로 나타나고 있음을 보여준다. 5월의 자동차산업은 미래기술의 경쟁만이 아니라, 그 미래를 누가 결정하고 그 비용을 누가 부담할 것인가를 둘러싼 싸움의 시공간으로 요약해볼 수 있다.

1. 세계 각국 자동차 산업정책·무역정책 동향

1) 한국, 미국 관세 압박 속 친환경차 내수·수출 방어 정책

▲ 산업통상부 4월 자동차산업 동향 :

<https://www.motir.go.kr/kor/article/ATCL3f49a5a8c/171849/view>

▲ 참고할 만한 기사

<https://www.kedglobal.com/electric-vehicles/newsView/ked202604210008>

- 한국의 4월 자동차 생산은 전년 동월 대비 6.1% 감소했지만, 내수 판매는 15만 2천 대로 0.7% 증가했고, 친환경차 내수 판매는 9만 1천 대로 전체 내수의 약 60%를 차지했음. 한국 산업통상부는 전기차와 하이브리드차 중심의 친환경차 수출 성장세도 지속되고 있다고 설명함.
- 한국 정부는 2026년 전기차 보조금을 전년보다 20% 늘려 9,360억 원으로 확대하고, 자동차 부품업체에 대한 정책금융도 2025년 15조 원 이상 수준보다 확대하겠다고 밝혔음. 또한 미국·멕시코 등 해외에 진출한 부품업체에 장기·저리 대출 보증을 강화하는 방안도 포함되었음. 미국 관세 리스크에 대응해 내수 수요를 보완하고 부품 공급망을 방어하려는 정책 패키지.
- 한국은 중국산 EV에 대한 방어 장벽이 미국·EU보다 낮고, 국내 시장이 상대적으로 개방적인 편이라 할 수 있음. 2026년 4월 기준 친환경차 내수 비중이 약 60%에 이른다는 점은 긍정적이지만, 동시에 중국산 EV·저가 EV가 본격적으로 들어올 경우 국내 완성차와 부품 생태계가 직접 압박을 받을 수 있다는 점을 시사함.
- 이에 따라 한국 정부는 올해 하반기부터 전기차 보조금 지급 기준 개편에 나설 계획임. 최근 3년간 국내 연구개발 투자액, 국내 직영 AS 센터 운영 현황, 국내 전기차 연구시설 운영 여부 등이 평가항목에 포함될 전망. 올해 들어 판매량이 3배 넘게 뛴 테슬라나 새로 진입한 중국의 비야디 등은 사실상 보조금 지급 대상에서 제외될 가능성이 커졌음.

2) 미국 EPA, 자동차 배기가스 규제 2년 연기 제안

▲ 미국 EPA의 Tier 4 기준 시행 시점 늦추겠다는 제안 초안

<https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/revision-tier-4-criteria-pollutant-standards-part-1>

- 미국 EPA(환경청)는 바이든 정부 시절 도입된 자동차 배기가스 규제의 시행 시점을 늦추는 방안을 제안함. 기존에는 2027년형부터 적용될 예정이던 ‘Tier 4’ 배기가스 기준을 2029년형부터 적용하도록 연기하는 내용이 핵심. EPA는 기존 기준이 “2027년형 이후 차량 대부분이 전기차가 될 것”이라는 비현실적 가정에 근거했다는 논리를 제시함.
- 미국 정부의 “EV 전환 폐기” 정책이라 볼 순 없으며 규제 기반 전환의 후퇴라 할 수 있음. 완성차업체 입장에서는 단기적으로 내연기관·하이브리드 판매 여지가 커지는 요인으로 작동할 수 있

음. Honda·Toyota·Ford·GM 등이 HEV·ICE 투자를 재조정하는 근거가 될 것으로 보임.

3) USMCA 원산지 규정 불확실성과 저가차 철수 경고

▲참고할 만한 기사

<https://www.wsj.com/business/autos/foreign-carmakers-threaten-to-pull-cheapest-models-from-u-s-without-trade-deal-f25e911b>

<https://mexicobusiness.news/automotive/news/nissan-toyota-hyundai-warn-usmca-low-cost-car-risk>

- Nissan, Toyota, 현대차 등 주요 완성차업체들이 USMCA 자동차 원산지 규정이 기존 수준으로 유지되지 않을 경우 미국 시장에서 저가 모델을 철수시킬 수 있다고 경고함. 특히 미국 시장의 저가차 공급은 멕시코·캐나다·한국·일본 등과 얽힌 북미 생산·수출 구조에 크게 의존하고 있음. 업계 대표들은 “USMCA가 사라지거나, 갱신된 협정이 북미에서 생산된 자동차와 자동차 부품에 대한 관세를 크게 낮추지 않는다면, 미국 시장을 위한 더 저렴한 자동차를 생산하고 판매하지 못할 수도 있다”고 경고
- 미국 무역위원회는 2026년 2월 USMCA 자동차 원산지 규정 조사에 착수한 상태. USMCA 협정 당사자인 미국·캐나다·멕시코 세 나라는 7월 1일까지 검토 절차를 마무리할 것으로 예상됨. 그러나 25% 관세를 둘러싸고 미국과 북미 파트너들 사이의 마찰이 계속되면서 협상은 복잡해지고 있음. 멕시코와 캐나다는 이번 검토를 무역 제한 완화의 기회로 보고 있는 반면 미국의 입장은 점점 더 강경해지고 있음. 3개국의 공식 협상은 5월 말에 시작됨.
- 이 사안은 단순한 통상 이슈가 아니라 자동차 가격·소비자 선택권·노동시장·생산입지가 모두 걸려 있는 쟁점이라 할 수 있음. 미국 업체들은 이미 수익성 높은 SUV·픽업트럭 중심으로 재편되어 있어, 소형·저가 승용차의 공급 여력이 낮은 상태임. 따라서 북미 무역장벽이 강화되면 저가차 시장은 가장 먼저 충격을 받는 구조.

4) 캐나다, 중국산 전기차 브랜드별 쿼터 도입 검토

▲참고할 만한 기사

<https://www.automotiveworld.com/news/bloomberg-canada-mulls-brand-specific-quotas-for-chinese-evs/>

- 캐나다 정부는 중국산 전기차에 대해 제조업체별 수입 한도를 설정하는 방안을 검토하는 것으로 알려짐. 2026년 1월 캐나다는 연간 최대 4만 9천 대의 중국산 전기차를 6.1% 관세율로 수입할 수 있도록 허용했는데, 특정 업체가 물량을 독점하지 않도록 브랜드별 쿼터를 검토한다는 것. 미국식 고율관세와 달리 캐나다는 중국산 EV를 전면 차단하기보다, 낮은 관세율의 제한 물량을 허용하고 이를 브랜드별로 배분하려는 방식을 택한 것으로 전형적인 “관리무역”이라 할 수 있음.
- 본래 이 쿼터는 마크 카니 캐나다 총리가 1월 베이징을 국빈 방문했을 때 합의한 것으로, 차량

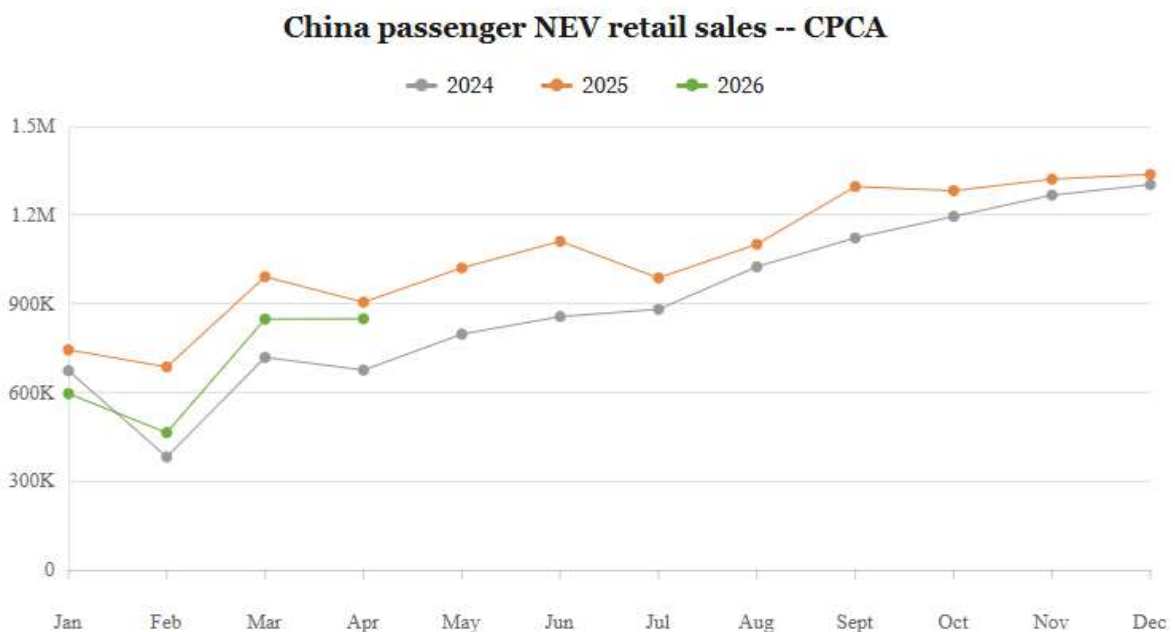
가격 부담 완화와 중국 브랜드의 시장 접근이라는 명분으로 제시되었음. 따라서 BYD, Chery, Geely 같은 중국 자동차업체들이 주요 수혜자가 될 것이라고 예상하는 것이 자연스러웠음.

- 흥미로운 점은 “중국 업체를 견제하려는 제도”가 실제로는 중국에서 생산하는 Tesla나 이미 북미 시장에 들어와 있는 Polestar에 유리할 수 있다는 점임. 즉, 원산지와 브랜드 국적, 생산지와 기업 국적이 뒤섞이는 EV 시대의 통상정책 딜레마를 보여주고 있음.
- 캐나다 정부의 장기적 목표는 현지 파트너와의 합작투자를 통해 중국 기업의 캐나다 내 자동차 조립 투자를 유치하는 것임. 이는 올해 초 Ford가 미국 당국자들에게 제안하려 했던 구상으로도 알려져 있음. 그러나 지금까지 이 접근법은 구체적인 약속으로 이어지지 않은 상태.

5) 중국 NEV 내수 둔화와 수출 급증

▲참고할 만한 기사 : <https://cnevpost.com/2026/05/11/china-apr-2026-nev-retail-sales/>

- 중국의 2026년 4월 NEV(신에너지차) 소매 판매는 84만 9천 대로 전년 동월 대비 6.8% 감소했으며 전체 승용차 소매 판매도 138만 4천 대로 21.5% 감소했음. 반면 NEV 수출은 40만 6천 대로 전년 동월 대비 111.8% 증가했고, 전체 자동차 수출도 76만 9천 대로 80.7% 증가했음. 도매 기준으로도 NEV 수출은 43만 대로 전년 동월 대비 110% 증가세 유지.
- 중국 자동차산업의 구조적 통상 압력이 강해지고 있다는 해석이 가능함. 중국 내수시장 판매가 둔화하면 중국 업체들은 재고·가격경쟁·공장가동률 문제를 수출로 해소하려 할 수밖에 없음. 그 결과 유럽, 캐나다, 동남아, 중남미 등에서 중국차 유입이 증가하고, 각국은 관세·쿼터·현지생산 요구·보조금 차별 등으로 대응하게 되는 구조.
- NEV 판매도 줄었지만 내연기관차 판매가 더 크게 무너져서 NEV 점유율은 오히려 61.4%로 올라갔다는 점도 현 상황이 ‘구조적 문제’라는 사실을 보여주고 있음. 단순히 신에너지차 판매만 줄어드는 것이 아니라 중국 내수시장이 포화상태에 이르고 있다는 것.



6) 미국 하원, 전국 단위 EV 등록 수수료 부과 법안 발의

▲참고할 만한 기사

<https://www.autoweek.com/news/a71364357/house-bill-130-registration-tax-on-evs/>

- 미국 하원에서는 BEV(배터리전기차)에 대해 주별 수수료와 별도로 연간 130달러의 전국 단위 등록 수수료를 부과하는 법안이 발의되었음. 이 수수료는 2029년부터 2년마다 5달러씩 인상되어 최대 150달러까지 오를 수 있으며, PHEV에도 별도 수수료를 부과하는 내용이 포함되어 있음. 미시간주의 경우 이미 높은 EV 수수료를 부과하고 있어 연방 수수료가 추가되면 BEV 소유자의 연간 등록 부담이 400달러에 육박할 수도 있을 것으로 보임.
- 미국 트럼프 행정부의 EV 정책이 바이든 행정부의 “보급 촉진”에서 “재정 부담 배분” 단계로 넘어가고 있음을 보여줌. 전기차는 유류세를 내지 않기 때문에 도로 유지비에 기여하지 않는다는 논리가 반복적으로 제기되어 왔음. 앞에서 언급한 EPA 규제 연기와 함께 규제 부담 완화, EV 이용자 부담 확대가 엮이면서 EV 전환 속도에 제동을 거는 방향으로 작동.
- 만일 법안이 통과될 경우 이 새로운 세금은 5년 단위의 지상교통 재승인 법안의 일부가 될 예정. 이 법안은 도로, 교량, 철도 노선의 유지보수를 우선순위로 삼고 있음. 이러한 보수 비용은 현재 갤런당 18.4센트인 연방 유류세로 보조되고 있음. 평균 소비자는 연간 264달러를 부담하는데, 이는 연비가 갤런당 23.6마일인 차량으로 연간 1만 2천 마일을 주행하는 것에 해당함.
- 이 법안은 하원 교통·인프라위원회의 주요 위원인 샘 그레이브스 공화당 하원의원, 릭 라슨 민주당 하원의원 사이의 합의에서 나온 것이기 때문에 “초당적” 법안으로 불리고 있음. 그러나 민주당 내부에서도 상당한 반대에 부딪힐 가능성이 큼. 그레이브스 의원은 성명에서 이 법안이 “전기차 소유자들이 도로 이용에 대해 공정한 몫을 부담하기 시작하도록 보장한다”고 밝힘.

2. 글로벌 주요 완성차업체 동향

1) Honda, EV 투자에서 하이브리드 중심으로 전략 전환

▲참고할 만한 기사

<https://www.wardsauto.com/news/honda-shifts-focus-to-hybrid-ice-models-amid-significant-ev-losses/820289/>

- Honda는 가장 상징적인 EV 속도조절 사례라 할 수 있음. 캐나다 온타리오주에 추진하던 대규모 EV·배터리 밸류체인 프로젝트를 무기한 보류했고, 북미를 중심으로 하이브리드 모델을 확대하는 방향으로 자원 배분을 바꾸고 있음. 미국 오하이오 공장 유희 설비와 LG에너지솔루션 합작 배터

리 생산라인 일부를 하이브리드용으로 전환하는 중.

- Honda는 2026년 3월 종료 회계연도 기준 영업손실 4,143억 엔, 순손실 약 4,239억 엔을 기록했으며, 이 중에는 약 90억 달러 이상의 EV 관련 구조조정 및 손상 관련 비용이 반영되어 있음. 올해 3월에 회사가 예고한 바에 따르면 EV 전략 재검토 관련 최대 2.5조 엔, 약 157~160억 달러 규모의 비용 가능성을 언급하였음. (Honda의 이번 손실 기록은 상장 이후 거의 70년 만에 처음 있는 일이라 할 수 있음.)
- EV 전환 속도를 시장 수요에 맞춰 재조정하고, 그 사이를 하이브리드로 메우는 전략으로 볼 수 있음. 특히 북미에서 EV 세액공제 축소·관세 불확실성·소비자 수요 둔화가 겹치면서 Honda는 EV 전용투자보다 HEV 수익성을 우선하는 방향으로 움직이고 있는 것.

2) Toyota, 사상 최대 매출에도 중동 리스크와 수익성 압박

▲참고할 만한 기사 : <https://www.asiae.co.kr/en/article/2026050819350838702>

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/toyota-sales-drop-third-month-declines-china-middle-east-2026-05-28/>

- Toyota는 2025회계연도 매출이 50조 엔을 넘어서며 일본 기업 최초로 연간 매출 50조 엔을 돌파했음. 그러나 순이익은 감소했고, 2026회계연도에도 중동 정세 불안과 원자재·물류비 상승으로 수익성 압박이 계속될 것으로 전망. Toyota의 2025 회계연도 매출은 50조 6,849억 엔, 순이익 3조 8,480억 엔, 2026회계연도 순이익 전망 3조 엔.
- 로이터 보도에 따르면 2026년 4월 Toyota의 글로벌 판매가 중국과 중동 지역 부진으로 3개월 연속 감소했음. 또한 중동 전쟁으로 일본 자동차 수출이 큰 충격을 받았고, Toyota·Nissan 등이 생산 조정 압박을 받고 있는 상황.
- 다른 한편으로 Toyota는 EV 전환 속도조절 국면에서 가장 유리한 위치에 있는 업체처럼 보이는 것도 사실. 하이브리드 중심 포트폴리오가 여전히 강력하기 때문인데, 그러한 강점에도 불구하고 중동 물류·원자재 리스크가 고수익 차종과 글로벌 생산망을 흔들고 있는 것으로 보임.

3) GM, EV 속도조절과 고수익 내연기관 투자 병행

▲참고할 만한 기사 : <https://www.hankyung.com/article/2026051828741>

<https://www.batteriesinternational.com/news/gm-samsung-sdi-pause-indiana-ev-battery-cells-project/>

- GM은 한편으로는 EV·배터리 투자 속도를 조절하고, 다른 한편으로는 미국 내 내연기관 핵심부품 생산에 투자하고 있음. GM은 미시간 Romulus와 오하이오 Toledo 공장에 총 3억 4,000만 달러를 투자해 10단 변속기와 엔진 부품 등 내연기관 차량 핵심 부품 생산을 강화할 계획. 이는 풀사이즈 트럭과 SUV 등 고수익 차종 생산을 뒷받침하기 위한 투자의 일환임.
- 또한 GM과 삼성SDI는 인디애나주 뉴 카라일에 계획된 35억 달러 규모 배터리 합작공장 건설을

일시 중단했음. GM 측은 현재 수요에 맞춰 생산능력을 조정하기 위한 조치라고 설명하고 있음. 배터리 공장 중단은 EV 수요 둔화의 직접적 신호이고, 내연기관 부품 투자는 고수익 ICE 사업을 당분간 포기하지 않겠다는 신호로 해석할 수 있음.

- GM-삼성SDI 프로젝트는 2024년에 발표됐을 당시 양사가 약 35억 달러를 투자해 이 공장을 건설하겠다고 밝혔음. 이 공장은 초기에는 연간 27GWh의 생산능력을 갖추고 2027년 양산을 목표로 했으며, 이후 연간 생산능력은 36GWh까지 확대될 것으로 예상되었음.

4) Ford, EV 공장 전환에서 픽업·상용차 중심으로 재조정

▲참고할 만한 기사

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ford-geely-talks-manufacturing-technology-partnership-sources-say-2026-02-04/>

- Ford는 캐나다 오크빌 공장 투자액을 약 50억 달러로 늘리고, F-시리즈 픽업트럭 생산을 확대하는 방향으로 공장을 재편하고 있음. 오크빌 공장이 원래 EV 전환과 연결되어 있었지만, 이후 F-시리즈 픽업트럭과 특수차량 생산 중심으로 바뀌었고 약 1,800개의 일자리 창출이 예상됨.
- 또한 Ford는 유럽 시장에서 2029년까지 7개 신규 모델을 출시하겠다는 계획도 발표했다. 여기에는 Renault Ampere 플랫폼 기반 BEV 모델, 스페인 발렌시아 공장 생산 모델, 상용차 라인업 확대가 포함되어 있음.
- Ford는 EV 전환을 늦추는 대신 당장 수익성이 높은 픽업·상용차를 강화하면서 유럽에서는 파트너십 기반 저가 BEV를 병행하는 전략을 구사하는 것으로 해석할 수 있음. 미국·캐나다에서는 픽업, 유럽에서는 플랫폼 제휴와 상용차, 중국 업체와는 생산·기술 협력 가능성이 교차하는 것.

5) Nissan, 구조조정과 중국 생산기지 활용 전략 병행

▲참고할 만한 기사 : <https://autowein.com/3104909/>

<https://www.zawya.com/en/press-release/companies-news/nissan-reports-financial-results-for-fiscal-year-2025-wqsem2n2>

- Nissan은 2025회계연도에 5,331억 엔의 순손실을 기록했고, 유럽 사업부 인력감축과 영국 선덜랜드 공장 라인 축소를 추진하고 있음. Nissan은 글로벌 인력의 15%, 약 2만 명 감축을 목표로 하는 'Re:Nissan' 구조조정 프로그램을 추진 중이며, 유럽에서는 약 900명 감축과 선덜랜드 공장 2개 라인의 1개 라인 통합을 계획하고 있음.
- 동시에 Nissan은 중국 합작법인에서 생산한 저가형 전동화 차량을 브라질, 멕시코, 캐나다 등으로 수출하는 방안을 검토하는 것으로 알려짐. 초기 중국발 수출 물량은 10만 대, 장기적으로는 30만 대까지 늘리는 계획도 언급되고 있음.
- Nissan은 전통적 생산거점 축소와 중국발 수출 확대를 동시에 추진하는 전환기 완성차업체로 볼 수 있음. 유럽 공장은 줄이고, 중국 합작 생산능력은 글로벌 저가차 공급망으로 활용하려는 방향

이라 할 수 있음. 이는 중국 업체만이 아니라 일본 업체도 중국 생산기지를 세계시장 공략 수단으로 활용하고 있음을 보여주는 것.

6) Volkswagen, Rivian·Scout·중국 파트너십으로 SDV·EREV 대응

▲참고할 만한 기사 : <https://www.digitaltoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=662721>
<https://www.wsj.com/business/autos/stellantis-manufacturing-china-c2c34e8f>

- Volkswagen은 Rivian Automotive의 최대 단일 주주가 되었고, Rivian의 전기 아키텍처를 Volkswagen 전기차 모델에 적용하기 위해 협력하고 있음. Volkswagen의 Rivian 지분율은 이제 15.9%로 Amazon을 넘어섰으며, 양사가 공동 개발한 소프트웨어의 동계 테스트에도 성공했다고 밝힌 바 있음.
- 또한 Volkswagen의 미국 브랜드 Scout Motors는 IPO 또는 전략적 지분 매각을 검토하고 있으며, 사전예약자의 87%가 BEV보다 EREV 모델을 선택했다고 보도되었음. 이는 미국 시장에서 순수 EV보다 EREV·하이브리드형 전동화가 더 현실적 선택지로 떠오르는 흐름을 보여주는 것.
- Volkswagen은 전통 완성차업체가 SDV 전환을 자체적으로만 해결하지 못하고 Rivian 같은 전기차 스타트업의 아키텍처를 흡수하는 사례라 할 수 있음. 동시에 Scout의 EREV 선호는 미국 소비자 수요가 아직 순수 EV 일변도가 아니라는 점을 보여주고 있음.

7) Stellantis, 중국 파트너십과 플랫폼 통합으로 저가 EV 대응

▲Stellantis 공식 보도자료

<https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2026/may/stellantis-and-leapmotor-announce-their-intention-to-take-their-strategic-partnership-to-the-next-level>

- Stellantis는 Leapmotor와의 전략적 파트너십을 유럽 내 공동생산으로 확대할 계획. 스페인 사라고사(Zaragoza) 공장에서는 Leapmotor B10 생산과 신형 Opel 전기 C-SUV 개발·생산이 검토되고 있으며, Villaverde 공장의 소유권을 Leapmotor International 스페인 법인으로 이전하는 방안도 포함되어 있음. Stellantis는 Leapmotor와의 협력을 통해 유희 공장 활용, 저가 EV 확보, EU의 중국산 EV 관세 회피라는 세 가지 효과를 노리고 있음.
- Stellantis 사례는 유럽 완성차업체가 중국 EV와 경쟁하는 것을 넘어, 중국 EV 기술과 유럽 유희 생산능력을 결합하는 방식으로 생존전략을 짜고 있다는 점을 보여줌. 이는 유럽 자동차산업 구조조정, 중국차 현지화, 저가 EV 경쟁을 모두 묶어주는 사례라 할 수 있음.
- 양사의 협력은 3년 전으로 거슬러 올라가는데, 2023년 10월에 Stellantis는 Leapmotor 지분 약 21%를 인수하면서 Leapmotor의 단일 최대 주주가 되었음. 동시에 Stellantis가 51%, Leapmotor가 49%의 지분을 갖고 Leapmotor International(LPMI)을 합작법인으로 출범시켰음. LPMI는 중화권을 제외한 지역에서 Leapmotor 제품의 판매와 제조에 대한 독점권을 갖게 됨.
- LPMI 사업은 지난 18개월 동안 유럽에서 조금씩 성장세를 이어왔으며, 2024년 T03와 C10 모델

을 출시한 이후 유럽 전역에서 판매·서비스 거점을 850곳 이상으로 확대했고, 2025년 유럽 내 출하량은 4만 대를 넘었음. 2025년 LPMI는 활동 범위를 남미, 아시아·태평양, 중동·아프리카로 확대했고, 2026년 4월에는 멕시코 시장에도 브랜드를 도입한 바 있음.

8) BYD, 내수 부진에도 해외 판매 급증

▲참고할 만한 기사 : <https://cnevpost.com/2026/05/01/byd-apr-2026-sales/>
<https://www.electrive.com/2026/05/04/byd-sales-continue-to-decline/>

- BYD는 2026년 4월에 32만 1,123대를 판매해 전월 대비로는 증가했지만, 전년 동월 대비로는 15.5% 판매량 감소를 기록함. BYD는 8개월 연속 전년 대비 감소세를 보였고, 1~4월 누적 판매도 전년 대비 26.0% 감소하였음. 반면 해외 판매량은 13만 4,542대로 전년 대비 70.9% 증가해 해외 출하가 사상 최고치를 기록.
- BYD는 이제 더 이상 “끝없이 성장하는 중국 EV 챔피언”으로만 볼 수 없음. 중국 내수판매 둔화와 가격경쟁 속에서 BYD가 해외시장으로 성장 압력을 이전하고 있다는 점에 주목할 필요가 있음. 내수 판매 감소와 해외 판매 급증은 앞서 설명한 것처럼 중국 EV 수출 압력이 각국의 관세·쿼터·현지생산 요구를 자극하는 이유가 되고 있다는 점을 재확인시켜줌.

9) Geely·Xpeng·Chery, 유럽 기존 공장 활용과 현지생산 모색

▲참고할 만한 기사

<https://www.reuters.com/world/china/chinese-ev-startup-xpeng-talks-with-volkswagen-buy-european-factory-ft-reports-2026-05-13/>

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chery-start-production-spain-this-year-after-delays-2026-02-06/>

- Geely는 Volvo Cars의 스웨덴·벨기에·슬로바키아 공장 등 유럽 내 유향 생산능력을 활용하는 방안을 밝힌 바 있음. 신규 공장 건설 대신 Volvo Cars의 유럽 공장에서 차량 생산을 확대하고, 현지 제조를 통해 중국산 전기차 수입 관세를 회피할 수 있다고 보고 있음.
- Xpeng 역시 유럽 생산 확대를 위해 Volkswagen과 논의 중이며, 기존 오스트리아 Magna Steyr 위탁생산 능력이 한계에 이르자 유럽 공장 인수 또는 신규 건설을 검토하고 있음. Reuters 보도 역시 Xpeng이 유럽 내 생산 확대를 위해 해외 파트너와 협력 방안을 논의하고 있다고 함.
- Chery는 몇 차례 지연 끝에 2026년 중 스페인에서 자사 차량 생산을 시작할 예정이라고 알려짐. 이 공장은 스페인 Barcelona의 옛 Nissan 공장이며, Chery의 유럽 첫 생산공장이 될 전망이다. Reuters 보도에 따르면 이 투자가 스페인과 중국 간 상업협력의 긍정적 사례로 평가되고 있으며, 스페인이 유럽 2위 자동차 생산국이라는 점을 활용하는 전략이라고 설명.
- 중국 EV 업체들은 이제 단순 수출 기업이 아니라 유럽의 유향 공장과 기존 완성차 생산망을 흡수하는 주체로 이동하고 있음. 이는 유럽 업체 입장에서는 유향 설비 활용이지만, 장기적으로는

중국 기술·브랜드·가격경쟁력이 유럽 생산 기반 내부로 들어오는 과정이라 할 수 있음.

10) 현대차·기아, 미국 시장에서 하이브리드가 방어축으로 부상

▲참고할 만한 기사 : <https://en.yna.co.kr/view/AEN20260504003600320>

- 현대차·기아는 2026년 4월 미국 시장에서 전년 대비 전체 판매가 소폭 감소했지만, 친환경차와 하이브리드 판매는 크게 증가했음. 현대차·기아의 4월 미국 판매는 합산 15만 9,216대로 전년 대비 2.1% 감소했으나, 친환경차 판매는 4만 8,425대로 47.6% 증가한 것으로 나타남. 하이브리드 판매도 전년 대비 57.8% 증가하며 월간 최고 수준을 기록
- 현대차·기아는 2026년 글로벌 판매 목표를 751만 대로 제시했는데, 미국 EV 수요 둔화와 보조금 종료 환경 속에서 하이브리드 수요가 중요한 버팀목이 되고 있는 상황임. 특히 현대차는 Toyota에 맞서 미국 중심의 하이브리드 생산 확대를 계획하고 있기도 함.
- 미국 관세, EV 보조금 종료, 하이브리드 수요 확대라는 글로벌 흐름 속에서 현대차·기아는 EV 전환을 포기하지 않으면서도 단기적으로는 하이브리드와 SUV를 통해 미국 시장 방어에 나서는 전략을 취하는 것이라 해석할 수 있음.

3. 글로벌 부품사·배터리·공급망 동향

1) Honda-LG엔솔 배터리 전략 재조정 : EV에서 HEV로 일부 이동

▲참고할 만한 기사 : <https://www.hellot.net/news/article.html?no=112791>

<https://thedriven.io/2026/05/18/honda-doubles-down-on-hybrids-after-abandoning-ev-target-and-posting-huge-first-loss/>

- 앞서 완성차 동향에서 잠시 언급한 것처럼 Honda는 북미 EV 전략을 재검토하면서 캐나다 EV·배터리 프로젝트를 무기한 보류했고, 오하이오 공장 유희 설비와 배터리 생산라인 일부를 하이브리드용으로 전환하는 방향을 검토하고 있음.
- 이 과정에서 LG에너지솔루션과의 합작법인 L-H Battery 생산라인 일부를 EV용에서 하이브리드용 배터리 생산으로 변경한다는 내용도 포함되어 있음. Honda의 미국 EV Hub 관련 자료를 살펴보면, LG에너지솔루션과의 L-H Battery 합작법인이 약 40GWh 규모의 생산능력을 갖는 프로젝트였음을 보여줌. (대략 1GWh가 전기차 1만대 생산에 필요한 배터리 규모를 의미하므로 최대 40만대 전기차 생산을 지원할 수 있는 수준의 프로젝트)
- LG에너지솔루션은 최근 L-H Battery 합작법인의 미국 오하이오주 공장 건물 자산을 혼다 미국 개발·생산 법인에 3조 7416억 원 규모로 처분했음. LG에너지솔루션 관계자는 “전기차(EV) 시장 둔화 등에 따라 자산 가치가 조정됐으나, 3조 7000억 원대 자금 유입을 통해 유동성을 확보하게

됐다”고 설명. 처분한 건물은 향후 리스 방식으로 계속 활용해 생산과 운영 계획의 연속성을 유지한다는 방침. (Sale & Lease Back 방식)

- 이 사안은 GM·삼성SDI 사례와 함께 한국 배터리 기업에 노출된 리스크를 보여주는 중요한 사례라 할 수 있음. 다만 GM·삼성SDI가 “공장 건설 중단”이라면, Honda-LG엔솔은 “EV용으로 설계된 배터리 생산능력의 용도 재조정”으로 볼 수 있음. 완성차업체들이 EV 수요 둔화에 대응해 하이브리드를 늘리면, 배터리 업체도 대형 EV 셀 중심 투자에서 HEV용 배터리·소형 팩·다양한 셀 사양 대응으로 포트폴리오를 바꾸어야 할지도 모른다는 시그널.

2) 일본 자동차 공급망, 중동 전쟁에 따른 소재·물류 병목 경고

▲참고할 만한 기사

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/toyota-suppliers-feeling-profit-pressure-iran-war-2026-04-28/>

<https://www.japantimes.co.jp/business/2026/04/29/companies/toyota-supply-chain-shortage/>

- 미국·이스라엘 vs 이란 전쟁은 일본 자동차 공급망에 직접적인 압박을 주고 있음. Toyota 협력사들이 나프타, 알루미늄, 플라스틱, 희석제 등 석유화학 기반 소재의 가격 상승과 공급 차질로 수익성 압박을 받기 시작. Denso는 자재 부족과 인플레이션 관련 불확실성으로 약 450억 엔 이익 감소 가능성 반영했고, Aisin도 알루미늄 가격 상승으로 약 150억 엔의 부정적 영향을 예상.
- 구체적으로 Toyota Industries, Toyoda Gosei, Toyota Boshoku, Denso 등 Toyota 협력사들이 원자재 가격 상승, 나프타 수급 불안, 도료용 희석제 부족 가능성, 단기 공급 계약 문제를 경고하고 있음. 특히 Toyoda Gosei는 6월부터 원자재 공급 차질이 가시화될 수 있다고 밝혔고, Toyota Boshoku는 장기 공급계약 체결이 어려워 개별 공급업체로부터 단기 확약을 받고 있는 실정
- 자동차 생산은 여전히 도료, 수지, 알루미늄, 윤활유, 화학소재 같은 기초 소재에 크게 의존하고 있음. 중동 리스크는 원유 가격만의 문제가 아니라, 나프타와 석유화학 원료를 통해 자동차 부품 생산 전반으로 전이되고 있음. 완성차 동향에서 살펴본 것처럼 이 사안은 Toyota의 8만 3,000대 감산과도 연결되는데, Toyota는 중동 정세 악화로 인한 물류 차질 때문에 11월까지 해외 생산 감산 규모를 확대할 계획임.
- 에너지·석유화학·해상물류 리스크는 전쟁으로 인한 글로벌 공통 리스크인데, 일본 자동차업체들은 여기에 ①중동 완성차 수출 비중이 높다는 점(일본 자동차 수출의 14%) ②호르무즈 해협 물류 의존 ③나프타·알루미늄·석유화학 소재 의존 등이 겹치면서 일본 업체들이 더 직접적이고 복합적인 리스크에 노출되어 있다고 볼 수 있음.
- 업체별로 보자면 Toyota가 가장 민감한데 ①중동에서 판매 규모가 큰데 특히 Land Cruiser 등 고수익 모델 비중이 높은 점 ②Toyota 생산방식은 협력사 네트워크와 적시공급에 강하게 의존하기 때문에 소재 병목이 생기면 하위 공급망의 가격·납기 압박이 빠르게 올라온다는 점이 결합되어 있기 때문.

3) AI 수요가 차량용 반도체 가격을 밀어 올리다 : BYD ADAS 가격 인상

▲참고할 만한 기사

<https://www.automotiveworld.com/news/byd-hikes-adas-price-21-as-ai-demand-triggers-dram-shortage/>

▲ S&P Global 분석자료

<https://www.spglobal.com/automotive-insights/en/blogs/2026/05/dram-chip-shortage-oem-strategy-2026>

- BYD는 ADAS(운전자 지원·보조 시스템) 패키지인 ‘God’s Eye B’ 옵션 가격을 9,900위안에서 12,000위안으로 21% 인상했음. 이 가격 조정이 모든 모델에 적용되는 것은 아니며, Dynasty·Ocean 라인업과 Fang Cheng Bao 브랜드의 증가프리미엄 모델에 적용될 예정임. 주요 원인은 AI 인프라 수요 증가로 인한 DRAM 및 NAND 플래시 메모리 부족이며, 차량용 메모리 계약 가격은 2026년 1분기에만 90% 상승한 것으로 나타남.
- Automotive World도 BYD의 ADAS 가격 인상을 “AI 수요가 촉발한 DRAM 부족의 첫 가시적 사례”로 보도하고 있음. S&P Global Mobility는 AI 데이터센터 수요로 메모리 업체들이 생산능력을 전환하면서 자동차 시스템용 DRAM 공급이 압박받고 있고, 자동차용 LPDDR4 가격이 2026년 1월 기준 전년 대비 약 70% 상승했다고 분석하고 있음.
- 기존 자동차 반도체 부족은 주로 MCU, 전력반도체, 센서 중심으로 이슈가 자주 발생했지만, 이제는 AI 데이터센터 붐이 차량용 메모리 공급을 압박하고 있는 형국임. 즉, 자동차산업이 AI 산업과 부품 공급망을 두고 경쟁하는 국면. 과거 팬데믹 기간에 가전제품 수요 폭발로 차량용 반도체 생산순위가 밀리며 공급망 위기가 발생했던 것에 비견되는 상황임.
- ADAS·자율주행 기능이 확대될수록 차량 한 대당 메모리 수요가 늘어나는데, 메모리 제조업체들은 더 수익성이 높은 AI 서버용 HBM·DRAM에 생산능력을 우선 배정하고 있음. 그 결과 자동차업체는 ADAS 옵션 가격을 올리거나, 기능 탑재 일정을 조정할 수밖에 없는 실정임.

4) CATL, 배터리 셀을 넘어 ‘스케이트보드 새시’ 공급자로 확장

▲ CATL 공식 자료 : <https://www.catl.com/en/news/6814.html>

▲참고할 만한 기사

<https://cnevpost.com/2026/05/07/catl-strikes-bedrock-chassis-deal-with-turkey-togg/>

- CATL은 튀르키예 자동차 브랜드 Togg와 Bedrock Chassis 공급 계약 체결. CnEVPost에 따르면 Togg는 CATL의 Bedrock Chassis를 기반으로 3개 모델을 개발하며, 첫 모델은 2027년 양산목표로 한다고 알려짐. CATL이 튀르키예 Togg와의 협력을 통해 자사 EV 새시를 해외 승용차 시장에 공급하는 첫 프로젝트를 추진할 것을 점치는 언론 보도도 이어지고 있음. CATL 자회사 CAIT가 Bedrock Chassis 기술과 엔지니어링 역량을 제공하고, Togg와 함께 B세그먼트 차량군 3개 모델의 플랫폼을 공동 개발할 예정.
- 이 사안은 배터리산업의 경계가 확장되고 있음을 보여줌. CATL은 더 이상 셀·팩 공급자에 머물

지 않고, 배터리·전기구동·열관리·새시 제어를 통합한 플랫폼 공급자로 이동하고 있는 것. 이는 완성차업체와 부품업체의 경계를 흐드는 변화라고 할 수 있음.

- 향후 신흥국 브랜드나 중소 완성차업체는 자체 플랫폼 개발 대신 CATL 같은 배터리 기업의 통합 새시를 활용해 개발기간을 줄일 수 있음. 반대로 완성차업체 입장에서는 핵심 차량 아키텍처의 일부를 배터리 기업에 의존하게 되는 위험도 발생함. 레거시 업체들의 경우 배터리 자체 개발 역량을 키우는 방식으로 선제적인 대응에 나서고 있는 실정임.

5) Bosch, Mercedes-Benz 전기모터 대규모 수주

▲참고할 만한 기사 : <https://www.just-auto.com/news/bosch-mercedes-benz-motor-deal/>
<https://www.automotiveworld.com/news/bosch-wins-mercedes-benz-electric-motor-order/>

- Bosch는 Mercedes-Benz로부터 차세대 전기 파워트레인에 탑재될 전기모터 대규모 공급 계약을 확보했음. 이 계약은 2030년대까지 이어지는 장기 계약이며, Mercedes-Benz의 차세대 전기차에 대량의 전기모터를 공급하는 내용으로 알려짐. 계약 금액은 공개되지 않았음.
- Bosch가 공급하는 부품은 일반적인 e-axle 통합 공급이 아니라 전기모터 단품을 공급하는 계약에 해당함. 이는 Mercedes-Benz가 자체 파워 일렉트로닉스·변속기와 Bosch 모터를 조합하는 방식으로 볼 수 있음. 완성차업체가 시스템 통합 주도권은 유지하고, 부품사는 핵심 모듈을 공급하는 구조로 해석할 수 있음.
- Bosch 사례는 유럽 부품사의 전동화 생존전략을 보여주고 있음. EV 전환 속에서 완성차업체는 전환의 주도권을 놓지 않으려 한다는 점, 내연기관 중심 부품사들은 자칫 매출 기반을 잃을 위험 속에서 단품 공급을 포함한 장기계약을 추진함으로써 핵심 부품영역 점유율을 유지하려 한다는 점이 특징이라 할 수 있음.

6) Magna, 실적 개선과 ADAS·모니터링 시스템 수주

▲Magna 공식 자료

<https://www.magna.com/stories/news-press-release/2026/magna-awarded-driver-and-occupant-monitoring-system-program-with-european-oem>

▲참고할 만한 기사

<https://www.globenewswire.com/news-release/2026/05/01/3285733/0/en/magna-announces-strong-first-quarter-results-maintains-positive-outlook-for-2026.html>

- Magna가 유럽 완성차업체들과 운전자 및 탑승자 모니터링 시스템, DMS/OMS 공급 계약을 체결함. 룸미러 통합형 DMS/OMS는 별도 하드웨어 노출을 최소화하면서 운전자·탑승자 인지 기능을 제공하는 방식이라 할 수 있음. 언론 보도는 “unnamed European automaker”, 즉 익명의 유럽 완성차업체라고 하고 있어서 어느 업체와 계약을 체결했는지는 공개되지 않았음.
- Magna는 2026년 1분기 매출 104억 달러, 조정 EBIT 5억 5,800만 달러를 기록. 조정 EBIT는

전년 동기 3억 5,400만 달러에서 증가했고, 조정 EBIT 마진은 5.4%를 기록했음. Magna 공식자료는 2026년 전망을 유지하면서 현금흐름과 마진 개선을 강조하고 있음.

- Magna는 전환기 부품사들이 어떻게 살아남는지를 보여주는 사례임. 완성차 생산량 둔화와 EV 전환 지연에도 불구하고, ADAS·실내 모니터링·안전 규제 관련 부품은 성장 영역임. 특히 유럽은 운전자 모니터링과 안전규제 강화 흐름이 강하기 때문에, DMS/OMS 같은 부품은 향후 수요가 커질 가능성이 높다고 할 수 있음.

7) Porsche, Cellforce 등 비핵심 전동화 자회사 정리

▲ Porsche 공식 자료

<https://newsroom.porsche.com/en/2026/company/porsche-sharpens-focus-on-core-business-42440.html>

▲ 참고할 만한 기사

<https://www.wsj.com/business/autos/porsche-closes-three-subsiaries-with-the-loss-of-500-jobs-as-turnaround-efforts-continue-9890e54d>

- Porsche는 Cellforce Group, Porsche eBike Performance, Cetitec 등 3개 자회사를 정리하기로 결정했음. Cellforce는 배터리 개발 자회사, Porsche eBike Performance는 전기자전거 구동 관련 자회사, Cetitec은 데이터통신 소프트웨어 자회사임. Porsche는 “핵심 사업에 다시 집중해야 한다”고 설명하고 있음.
- Porsche 공식자료에 따르면 이번 조치로 500명 이상이 영향을 받을 것으로 예상됨. Porsche가 이들 3개 자회사를 정리할 계획이며, Cellforce 약 50명, eBike Performance 약 350명, Cetitec 독일·크로아티아 인력 약 90명이 영향을 받을 것이라고 함.
- 이 사안은 배터리·전동화 생태계의 또 다른 단면을 보여준다고 할 수 있음. EV 전환이 무조건 모든 전동화 관련 사업의 성장을 의미하지는 않으며, 수요 둔화와 수익성 압박이 커지면 완성차업체는 비핵심 전동화 자산을 정리하고 핵심 차종·고수익 모델·하이브리드·내연기관으로 자원을 재배치할 수도 있다는 점.

8) 현대모비스, 전동화·반도체·로봇릭스 중심으로 사업 재편

▲ 현대모비스 공식 자료

<https://www.hyundaimotorgroup.com/en/news/hyundai-mobis-develops-power-electric-systems-ready-to-all-ev-models>

<https://www.hyundaimotorgroup.com/en/news/hyundai-mobis-seeks-robotics-technology-alliances-in-us-silicon-valley>

- 현대모비스는 모든 EV 모델에 대응 가능한 전력전장 시스템 개발, 미국 실리콘밸리에서 로봇릭스 기술 제휴를 모색한다는 발표를 했음. 현대모비스 공식 홈페이지를 통해 지난 5월 7일

“Power Electric Systems Ready to All EV Models”, 5월 19일 “Robotics Technology Alliances in U.S. Silicon Valley” 관련 소식을 전한 바 있음. 현대모비스는 SDV의 핵심인 차량용 제어기를 직접 개발하는 자동차 반도체 수요자이자 공급자라며, 차량용 반도체와 로보틱스 핵심부품 사업을 본격 추진하고 있음.

- 현대모비스는 전동화·차량용 반도체·로보틱스 중심으로 사업 포트폴리오를 재편하고 있음. 현대모비스는 지난 5월 19일 실리콘밸리에서 “로보틱스와 피지컬 AI”를 주제로 오픈이노베이션 행사인 “제5회 모비스 모빌리티 데이”를 개최했음. 스타트업, 글로벌 완성차업체, 투자자 관계자들의 참석 규모가 지난해보다 두 배 이상 늘어났으며, 글로벌 유망기업을 조기에 발굴해 신사업 분야 경쟁력 강화에 나선다고 발표함. 올해 하반기 아시아에서도 추가 행사를 열 계획.

9) 현대차 울산 1공장·4공장 2라인 재건축, 부품사 물량 재배치 불안 가능성

▲참고할 만한 기사 : <https://www.yna.co.kr/view/AKR20260331188500057>

- 현대차는 울산 1공장 전체와 4공장 2라인 재건축을 추진하고 있음. 언론 보도에 따르면 재건축이 시작되면 기존 1공장에서 생산 중인 아이오닉5·코나, 4공장 2라인에서 생산 중인 포터 물량은 울산 내 다른 공장이나 국내 타 생산거점으로 이관될 가능성이 거론되고 있음. 현대차 회사측은 이번 재건축이 2022년 단체교섭 합의의 후속 조치로, 노후 생산시설을 단계적으로 정비하고 국내 전기차 생산 기반을 강화하기 위한 것이라고 발표함.
- 이 사안은 단순히 현대차 공장 현대화에 그치는 문제가 아니며 생산물량 이관, 라인 공사, 차종 배정 변경, 물류 동선 재편이 발생하면 주변 부품사도 납품물량·납품처·납품시간표가 바뀔 수 있음. 특히 울산 지역 부품사들은 특정 공장, 특정 차종에 맞춰 직서열 또는 JIT 납품체계를 구축해온 경우가 많기 때문에, 물량이 다른 공장으로 이동하거나 공사 기간 중 생산량이 조정되면 단기 가동률 불안이 생길 수 있음.
- 다만 아직 착공 시점과 구체적 일정이 확정되지 않았으므로, “이미 부품사 위기가 발생했다”고 말할 수는 없으나 “내년 공사 본격화를 앞두고 부품사 물량·고용 불확실성이 커질 수 있는 사전 리스크”가 있다는 점을 인식하고 대비할 필요가 있음.

10) 한국GM 협력사 크레아 화재, 범퍼·도어 등 외장부품 공급 차질

▲참고할 만한 기사 : <https://www.fnnews.com/ampNews/202605271046384012>
https://mobile.newsis.com/view_amp.html?ar_id=NISX20260527_0003645335

- 5월 24일 충남 서산시의 자동차 부품회사 크레아 서산지점에서 화재가 발생함. 크레아는 자동차 내·외장 플라스틱 부품을 생산하는 업체로, 한국GM에 플라스틱 사출 부품과 차량 내·외장재를 공급하고 있음. 서산소방서에 따르면 화재는 오전 8시 54분께 발생해 약 10시간 56분 만인 오후 7시 50분께 진화됐고, 도장 공정 배관 용접 중 잔존 가스에 불꽃이 튀어 발생한 것으로 전해짐.
- 크레아 화재로 한국GM 부평공장은 뷰익과 쉐보레 트레일블레이저 등 주요 모델의 범퍼와 도어

관련 부품 수급에 차질을 빚을 수도 있는 것으로 확인됨. 다만 한국GM은 재고와 호환 부품 등을 활용해 차량 생산을 차질 없이 진행하고 있다는 입장임. 창원공장의 경우 같은 부품에 대해 남산알미늄에서 납품하고 있어서 영향이 없음.

- 크레아 서산지점의 도장 공장은 가동을 중단했고, 사출 공장은 재고 오염분 청소 후 재가동에 들어간 것으로 알려졌으며, 도장 작업은 외주업체를 활용해 부품을 공급하는 방식으로 대응할 예정이라 하며, 부품 수급은 6월 초께 정상화될 것으로 전해짐. 이 사례는 자동차 공급망 리스크가 글로벌 지정학뿐 아니라 지역 부품공장의 산업안전·화재리스크에서도 발생한다는 점을 보여줌.

4. 주목할 만한 기술 동향

1) Tesla, 로보택시 시험운행 사고 17건 공개 및 중국 내 서비스 명칭 변경

▲참고할 만한 기사

<https://electrek.co/2026/05/15/tesla-unredacts-robotaxi-crash-narratives-nhtsa/>

<https://www.reuters.com/investigations/why-teslas-ai-trainers-dont-trust-its-self-driving-tech-or-its-safety-stats-2026-05-28/>

<https://cnevpost.com/2026/05/21/tesla-says-fsd-supervised-available-in-china/>

- Tesla는 미국 NHTSA에 제출했던 자율주행 시험운행 사고 보고서 17건의 세부 내용을 공개함. 이들 사고는 2025년 7월부터 2026년 3월까지 텍사스주 오스틴에서 진행된 로보택시 시험운행 중 발생했고, 차량은 모두 2026년형 Model Y였음. 사고 당시 자율주행 시스템이 활성화되어 있었고, 차량에는 안전 감시요원이 탑승 중이었으며, 전체 17건 중 13건은 대물 피해만 발생했고 일부는 경상으로 분류됨.
- 보도에 따르면 사고 상당수는 후방 추돌처럼 다른 운전자의 대응 실패와 관련되었지만, 일부는 원격 제어 요원이 개입한 상태에서의 충돌, 주차장 금속 체인 접촉, 도로 쪽으로 돌출된 덤프 트레일러 연결장치와의 충돌 등 자율주행 시스템의 인지·판단 한계를 보여주는 사례도 포함되었음. Tesla는 자율주행 상용화의 상징이지만 실제 시험운행에서는 여전히 안전감시요원, 원격 제어, 사고 보고, 규제기관 제출자료가 필요하며 “완전자율주행”이라는 마케팅과 실제 운영 현실 사이에 간극이 존재한다는 점.
- 최근 Reuters의 5월 28일 조사보도는 Tesla FSD 데이터 라벨러와 전직 직원들이 FSD의 안전성과 준비도에 우려를 제기했다고 보도한 바 있음. 기사에 따르면 내부 관계자들은 FSD가 스쿨버스 정차, 긴급차량 회피, 보행자 인식 등 기본 과제에서 실패하는 영상을 자주 봤다고 증언.
- 또한 Tesla는 5월 X를 통해 FSD Supervised가 미국, 캐나다, 멕시코, 푸에르토리코, 중국, 호주, 뉴질랜드, 한국, 네덜란드, 리투아니아 등 여러 국가에서 이용 가능하다고 발표함. 이것은 Tesla가 세계 최대 자동차시장인 중국에서 FSD Supervised 진입을 공식 확인한 첫 사례이지만, 동시에 Tesla는 중국에서 FSD 명칭을 “Tesla 보조주행”으로 바꿨음. 언론 보도에 따르면, 중국의 현지

규제상 레벨2 운전자보조 시스템이 “완전자율주행” 또는 “자율주행”처럼 오해를 부를 수 있는 표현을 사용하는 데 제약이 있기 때문에 명칭을 조정한 것으로 해석됨.

- 따라서 핵심은 “FSD가 중국에 들어갔다”가 아니라 중국에서 “FSD”라는 명칭을 버리고 “보조주행”이라는 이름으로 진입했다는 것. 이는 한국에도 시사점을 주고 있는데 한국에서도 FSD, 오토 파일럿, 완전자율주행, 보조주행 같은 용어가 소비자에게 과도한 기대를 주는지, 사고 시 책임을 어떻게 나눌지 논의가 필요한 대목.

2) 중국, Baidu Apollo Go 사고 이후 자율주행 신규 허가 일시 중단

▲참고할 만한 기사

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/china-suspends-new-autonomous-vehicle-permits-after-baidu-outage-bloomberg-news-2026-04-29/>

<https://www.theguardian.com/technology/2026/apr/01/system-malfunction-causes-robotaxis-to-stall-in-the-middle-of-the-road-in-china>

- 중국 당국은 Baidu Apollo Go 로보택시의 대규모 오작동 이후 자율주행 차량 신규 허가 발급을 일시 중단함. Bloomberg 보도에 따르면 중국이 신규 자율주행차 면허 발급을 중단했으며, 이에 따라 기업들이 서비스 확대, 신규 프로젝트 개시, 로보택시 추가 투입을 할 수 없게 됐다고 전함.
- 이 조치는 우한에서 Apollo Go 로보택시들이 갑자기 멈춰 서는 사건 이후 나온 것임. Baidu Apollo Go 로보택시 다수가 우한 도로 한가운데 멈춰 섰고, 일부 승객은 고가도로 위에서 장시간 고립됐다는 언론 보도가 나왔음.
- 중국은 자율주행 상용화 속도가 빠른 국가였지만, 이번 사건은 대규모 로보택시 운영에서 시스템 장애가 발생하면 도시 교통 전체가 영향을 받을 수 있음을 보여줌. 특히 로보택시는 한 대의 차량 문제가 아니라, 동일 소프트웨어와 동일 운영 플랫폼을 쓰는 다수 차량에서 동시다발적으로 장애가 발생할 가능성이 상존하기 때문.

3) Waymo, 폭우·침수·공사구간 대응 문제로 서비스 중단

▲참고할 만한 기사

<https://www.businessinsider.com/waymo-robotaxi-service-interruptions-pauses-suspensions-free-way-flooded-roads-2026-5>

<https://techcrunch.com/2026/05/21/waymo-pauses-service-in-four-cities-as-robotaxis-keep-driving-into-floods/>

- Waymo는 5월에 애틀랜타 등 일부 지역에서 로보택시 서비스를 일시 중단했음. 애틀랜타에서 Waymo 로보택시 한 대가 침수된 도로를 통과하려다 약 1시간 동안 고립됐고, Waymo가 해당 차량을 회수·견인하는 사건이 발생. 즉 운행 일시중단 주요 원인은 폭우와 침수도로 등 기상 관련 문제였고, Waymo는 공사구간 대응 문제 때문에 고속도로 운행도 일시 중단함.

- Waymo는 Tesla보다 보수적이고 지도 기반. 센서 기반 접근을 택한 대표적인 기업임. 그런데도 폭우, 침수, 공사구간 같은 비정형 도로 환경에서는 문제가 발생한 것. 따라서 이 항목은 자율주행의 병목이 '일반 주행'이 아니라 예외상황 대응에 있다는 점을 보여주는 사례라 할 수 있음.
- Waymo는 최근 소프트웨어 리콜을 발표할 당시, 침수 지역을 회피하기 위한 "최종 해결책" 개발을 아직 마치지 못했다고 인정한 바 있음. 대신 회사는 차량군에 업데이트를 배포해 "침수된 고속 주행 도로를 만날 위험이 높아지는 시간과 장소"에서 제한을 두었다고 밝혔음. 이는 미국 도로교통안전국, NHTSA가 공개한 문서에 담긴 내용.
- 그러나 이러한 예방조치조차 애틀랜타에서 Waymo 로보택시가 침수된 교차로로 진입하는 것을 막기에는 충분하지 않았던 것으로 보임. Waymo는 TechCrunch에, 애틀랜타 폭풍우가 너무 많은 비를 쏟아부어 국립기상청이 돌발홍수 경보, 주의보 또는 예비특보를 발령하기 전에 이미 침수가 발생하고 있었다고 설명했다. Waymo는 이러한 기상 경보가 차량이 악천후에 대비하도록 하는데 활용하는 더 큰 신호 체계의 일부라고 밝혔음.

4) Volkswagen-Rivian 합작 RV Tech, SDV 아키텍처 동계 테스트 완료

▲참고할 만한 기사

<https://www.volkswagen-group.com/en/press-releases/software-defined-vehicles-joint-venture-rv-tech-successfully-completes-winter-testing-20235>

- Volkswagen과 Rivian의 합작 기술회사 RV Tech는 SDV 아키텍처 동계 테스트를 성공적으로 완료했다고 발표함. Volkswagen 공식자료에 따르면 RV Tech는 소프트웨어 정의 차량을 위한 새로운 전기·전자 아키텍처를 개발하는 합작회사이며, 혹한 환경에서 해당 기술의 성능을 시험해왔음. 최근 Volkswagen은 Rivian Automotive의 최대 단일 주주가 되었고, Rivian의 전기 아키텍처를 Volkswagen 전기차 모델에 적용하기 위해 협력 중.
- 이 테스트 프로그램은 두 단계로 구성되었는데, 먼저 애리조나에서 각 브랜드와 합작법인의 엔지니어링팀이 함께 핵심 소프트웨어 기능을 최종 확정하고, 유럽 동계 테스트에 사용할 기준 차량을 준비했음. 이후 스웨덴에서는 눈과 얼음이 있는 극한 기상 조건에서 시스템에 대한 스트레스 테스트를 진행한 것.
- 이 사례는 SDV 전환의 대표 격이라 할 수 있는데, 기존 레거시 완성차업체인 Volkswagen은 자체적으로 SDV 아키텍처를 충분히 빠르게 개발하기 어렵기 때문에, Rivian의 구역 기반(Zonal) 전기 아키텍처와 소프트웨어 역량을 활용하고 싶어함. 이는 SDV 경쟁이 완성차업체 단독 개발에서 스타트업·전기차업체와의 합작 개발로 이동하고 있음을 보여주고 있음.

5) Stellantis, STLA One 플랫폼 공개: 5개 플랫폼을 하나로 통합

▲Stellantis 공식 자료

<https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2026/may/stellantis-unveils-60-billion-euro-strategic-plan-to-accelerate-growth-and-profit>

▲참고할 만한 기사

<https://www.reuters.com/business/stellantis-has-several-options-large-alfa-romeos-platform-europe-coo-says-2026-05-26/>

- Stellantis는 2027년 출시 예정인 모듈형 차량 아키텍처 STLA One을 공개함. Stellantis 공식자료에 따르면 STLA One은 기존 5개 플랫폼을 하나의 확장형 아키텍처로 통합해 복잡성을 줄이고, B·C·D 세그먼트를 포괄하며, 20%의 비용 효율성을 목표로 하고 있음. 또한 STLA Brain, STLA SmartCockpit, steer-by-wire 기술을 통합하는 첫 플랫폼으로 설계되었음.
- STLA One은 800V 아키텍처, Cell-to-Body 배터리 통합, LFP 배터리 확대 적용, 30개 이상 모델 지원, 2035년까지 생산량 200만 대 목표 등을 포함하는 것으로 알려져 있음. Stellantis는 여러 브랜드와 지역을 가진 그룹이기 때문에 플랫폼 수가 많으면 개발비·부품비·생산복잡성이 커질 수밖에 없음. STLA One은 전동화·SDV·배터리 전략을 하나의 모듈형 플랫폼에 묶어 비용을 줄이려는 시도라 할 수 있음.
- Stellantis는 인공지능, AI를 전체 기술 스택에 내장하는 새로운 장을 열면서, 1차 협력업체들과 협력해 글로벌 기술을 개발하고, 이를 각 지역 브랜드와 제품에 맞춰 현지에서 적용할 계획.
 - ▲STLA Brain : Stellantis의 확장 가능한 중앙 컴퓨팅 및 소프트웨어 아키텍처
 - ▲STLA SmartCockpit : 고객이 차량과 상호작용하는 새로운 방식을 정의할 기술
 - ▲STLA AutoDrive : 회사의 확장 가능한 자율주행 시스템
- 이 모든 기술은 2027년에 출시될 예정이며, 만일 애초 회사 구상대로 차질없이 진행된다면, 2030년까지 전 세계 연간 생산량의 35%에는 이들 기술 중 최소 하나가 탑재될 예정이며, 2035년에는 그 비중이 70% 이상으로 높아질 것이라고 함.

5. 글로벌 및 한국 자동차산업 노사관계 동향

1) 현대모비스 램프사업부 매각 갈등 : 김천 모비스, 경주 현대HL 파업·잠정합의

▲금속노조 보도자료 : https://kmwu.kr/bbs/board.php?bo_table=ce_B12&wr_id=220509

▲참고할 만한 기사 : <https://www.ilabor.org/news/articleView.html?idxno=12208>

<https://biz.heraldcorp.com/article/10741984>

- 현대모비스의 램프사업부 매각 추진을 둘러싸고 김천모비스와 경주 현대HL 노동자들의 강력한 반발과 저항, 파업이 이어졌음. 4월 27일부터 시작된 무기한 파업에 이어 5월 6일 김천 현대모비스에서 ‘램프사업부 일방적 매각 반대 공동투쟁 승리 결의대회’를 열고, 현대모비스가 교섭에 직접 나설 것을 요구.
- 금속노조는 현대모비스가 2025년 8월 11일 “일방적 매각을 추진하지 않는다”는 합의를 했음에도 2026년 1월 27일 OP모빌리티와 MOU 체결을 통해 매각 추진을 통보했다고 규탄에 나섬. 반면

유니투스와 현대IHIL은 사전에 알지 못했다는 입장을 보였고, 금속노조는 “실질적 책임은 원청인 현대모비스에 있다”며 원청교섭을 요구

- 경주 현대IHIL지회는 4월 27일부터 전면파업에 들어갔고, 이후 23일 만에 노사 잠정합의가 도출되었음. 5월 20일자 언론보도에 따르면 금속노조 경주지부와 현대모비스, 자회사 현대IHIL은 5월 19일 교섭을 통해 램프사업부 매각 관련 쟁점안에 잠정합의함. 이 사례는 향후 자동차산업 노사 관계에서 여러 시사점을 주고 있음.
 - ▲ 첫째, 부품사 구조조정이 단순히 수익성 개선이나 포트폴리오 조정 문제가 아니라 노동자의 고용안정 문제로 바로 이어진다는 점. 현대모비스는 전동화·로보틱스·SDV 중심으로 사업을 재편하려 하지만, 램프사업부 노동자들에게는 매각 이후 고용·임금·노동조건 불확실성이 핵심 문제.
 - ▲ 둘째, 원청 책임 문제가 드러나는 대목. 법적 고용관계는 자회사나 사업부 단위에 있을 수 있지만, 매각 의사결정과 사업재편의 실질적 권한은 현대모비스에 있기 때문. 노동조합이 현대모비스 직접교섭을 요구한 이유가 여기에 있음.
 - ▲ 셋째, 전환기 노사갈등은 ‘공장 폐쇄’보다 먼저 ‘사업부 매각’과 ‘자회사 재편’으로 나타날 수 있다는 점. 그런 의미에서 현대모비스 사례는 한국 자동차 부품사 구조재편의 중요한 선례로 볼 수 있음.

2) Nissan, 유럽 인력 900명 감축과 선덜랜드 공장 라인 축소

▲참고할 만한 기사

<https://www.automotiveworld.com/news/nissan-trims-900-european-jobs-cuts-sunderland-to-one-line/>

<https://www.theguardian.com/business/2026/may/13/nissan-ponders-building-cars-for-chinese-rivals-at-sunderland-plant-cher>

- 완성차 동향에서 잠시 언급한 것처럼 Nissan은 글로벌 구조조정 프로그램의 일환으로 유럽 인력 약 900명을 감축하고, 영국 선덜랜드 공장의 생산라인을 2개에서 1개로 축소할 계획임. 이번 감축은 유럽 전체 인력 9,300명의 약 10%에 해당하며, 주로 사무직과 창고 인력을 대상으로 하는 것임. 선덜랜드 공장의 생산직 감원은 없을 것으로 알려졌지만, 생산 라인 통합은 공장 가동률 저하와 향후 생산물량 불확실성을 보여줌.
- 여기에 더해 Nissan의 자회사 JATCO는 영국 선덜랜드에서 추진하던 EV 파워트레인 생산 계획을 취소한 것으로 알려짐. 해당 프로젝트는 최대 연간 34만 개의 통합 EV 파워트레인 생산을 목표로 했으나, 유럽 EV 수요 약화와 Nissan의 전반적 재무난 속에서 중단됨.
- Nissan 사례는 EV 수요 둔화와 글로벌 판매 부진이 노동 구조조정으로 이어지는 전형적 사례라고 할 수 있음. 특히 선덜랜드 공장은 영국 최대 자동차 공장이라는 점에서 주목되는 곳임. 이 공장은 한때 EV 전환의 상징처럼 다뤄졌지만, 이제는 라인 축소와 EV 파워트레인 계획 취소가 함께 나타나고 있음.
- 다만 Nissan은 선덜랜드 공장에 Chery 등 중국 브랜드 물량을 유치하는 방안도 검토하고 있음.

이는 유럽의 유희 생산능력이 중국 브랜드의 현지생산 거점으로 활용될 수 있음을 보여주는 동시에, 기존 노동자 고용 유지 방안으로 외부 브랜드 물량 확보가 추진되는 현실을 나타내줌.

3) GM, IT 인력 500~600명 감축과 기술직 구조조정

▲참고할 만한 기사

<https://techcrunch.com/2026/05/11/gm-just-laid-off-hundreds-of-it-workers-to-hire-those-with-stronger-ai-skills/>

- GM은 비용 절감과 사업 전반의 인력 수요 재검토 과정에서 IT 인력 수백 명을 해고하기 시작했음. 전 세계적으로 약 500~600명의 직원에게 영향을 미칠 것으로 예상되며, 텍사스주 오스틴과 미시간주 워런에 집중된 것으로 알려짐. 동시에 GM은 AI, 자율주행, 모터스포츠, 소프트웨어 엔지니어링, 디지털 운영 분야의 전문 기술 인력 채용은 계속 늘리고 있음.
- 이 사례는 자동차산업 구조조정이 생산직만의 문제가 아님을 보여주고 있음. 소프트웨어 정의 차량, AI, 자율주행이 중요해지는 상황에서도 IT 인력 전체가 보호되는 것은 아니라 할 수 있음. 기업은 특정 기술분야에서는 채용을 늘리면서, 동시에 기존 IT·엔지니어링·지원조직을 감축할 수 있다는 점. 즉, 회사가 필요로 하는 전문성과 맞지 않는 노동자들을 내보내고, AI 중심 배경을 가진 인력을 위한 자리를 마련하려는 것임.
- TechCrunch 보도에 따르면, GM이 가장 많이 찾는 역량은 AI 네이티브 개발, 데이터 엔지니어링과 분석, 클라우드 기반 엔지니어링, 에이전트 및 모델 개발, 프롬프트 엔지니어링, 새로운 AI 업무흐름이라고 함. 즉 GM은 AI를 단순한 생산성 도구로 사용하는 사람만이 아니라, AI를 기반부터 구축할 줄 아는 사람, 즉 시스템을 설계하고, 모델을 훈련시키며, 파이프라인을 엔지니어링 할 수 있는 인력을 찾고 있는 것임.

4) 현대차·한국지엠, 원청교섭 요구 확산과 사용자 책임 논쟁

▲금속노조 보도자료

https://kmwu.kr/bbs/board.php?bo_table=ce_B12&wr_id=220577&utm_source=chatgpt.com

▲참고할 만한 기사 : <https://www.yna.co.kr/view/AKR20260528078900065?input=1195m>

<https://www.ngetnews.com/news/articleView.html?idxno=550528>

- 5월 28일 금속노조는 울산 현대차 본관 정문 앞에서 “원청교섭 불응 현대차 규탄 금속노조 결의 대회”를 개최함. 주요 참가단위는 현대차 아산·울산·남양·전주 비정규직지회, 현대그린푸드 지회, 자동차판매연대 지회, 현대글로벌비스 지회 등으로, 현대차뿐 아니라 현대글로벌비스 등 현대차그룹 공급·물류·서비스 영역의 하청·간접고용 노동자들이 함께 원청교섭을 요구하는 자리.
- 현대차 원청 교섭 사안은 이미 4월부터 갈등이 시작되었음. 금속노조는 3월 현대차에 두 차례 교섭 요구 공문을 보냈으나, 현대차는 “직접 계약 당사자가 아니고 실질적 지배·결정 권한이 없어 사용자에게 해당하지 않는다”는 취지로 거부함. 4월 22일에는 금속노조 조합원들이 현대차 울산공

- 장 정문에서 교섭 상견례를 요구하며 진입하려다 보안요원들과 몸싸움이 벌어지기도 함.
- 한국지엠 역시 비슷한 흐름인데 한국지엠부평비정규직지회, GM부품물류지회, 부평공단지회는 3월부터 한국지엠에 세 차례 단체교섭을 요구했지만, 한국지엠이 별다른 입장을 내놓지 않고 있음. 5월 28일에는 한국지엠 정문 앞에서 기자회견을 열고 네 번째 원청교섭 요구 공문을 전달함. 이들 지회는 한국지엠이 공급망·하청노조의 교섭 요구를 묵살하고 있다며 즉각 교섭에 나서라고 촉구함.
 - 이 사안은 이번 노사관계 항목에서 “개정 노조법 이후 첫 번째 자동차산업 원청교섭 전선”이라고 정리해볼 수 있음. 램프사업부 매각을 둘러싼 투쟁은 부품 공급망의 우두머리인 현대모비스를 향한 전선이었다면, 이들 사례는 산업 전체 공급망 우두머리인 완성차업체를 상대로 한 것임.
 - 현대차 사례에서는 생산직인 사내하청 비정규직지회뿐 아니라 현대글로벌비스, 현대그린푸드, 자동차판매연대 등 그룹 내 공급·물류·서비스 영역 노동자들이 함께 등장하고 있음. 이는 자동차산업의 원청 책임 문제가 공장 안 사내하청을 넘어 물류, 판매, 식당·복지, 부품·서비스 영역까지 확장되고 있음을 보여줌.
 - 한국지엠 사례에서는 부평비정규직, GM부품물류, 부평공단 등 부품공급망·사내하청노조·물류센터 비정규직 등이 모두 함께 원청교섭을 요구하고 있음. 노조는 임금 차별, 산업재해 은폐, 하청업체의 원청 입찰 불이익 우려 등을 문제 삼으며, 한국지엠이 실질적 사용자로서 책임져야 한다고 주장함. 즉, 이번 쟁점은 단순한 “하청노조의 교섭 요구”가 아니라, 자동차산업 가치사슬 전체에서 누가 진짜 사용자인지, 누가 노동조건을 결정하는가를 둘러싼 싸움이라 할 수 있음.

※ 본 동향은 금속노조의 의뢰로 노동문제연구소 解放 오민규 연구실장께서 작성하셨습니다.