2026년 9월 자동차산업 동향

2026. 9. 30.

〈편집자 주〉

❑ 2026년 9월 글로벌 자동차산업에서 두드러진 변화는, 각국 정부와 업계가 더 이상 '성장전략'에 의존하는 계획을 고집하지 않는다는 점임. Volkswagen 대규모 구조조정과 Mercedes-Benz의 독일 공장 폐쇄 경고는 유럽 자동차산업의 비용·수익성 위기를 보여주고 있음. 유일하게 현대차그룹만 오히려 생산능력 확대를 추진하고 있다는 점이 눈에 띄는 수준임.

❑ 중국은 이번 달 변화의 중심에 있었음. 1~8월 자동차 내수는 전년보다 21.8% 감소한 반면 수출은 66.7% 증가했고, 내수 부진과 과잉 생산능력은 유럽과 신흥시장으로 밀려나오고 있음. 이에 미국과 EU는 중국산 자동차·배터리·소프트웨어 규제와 현지조달 요건을 강화하고 있지만, 동시에 중국 업체의 유럽 공장 인수와 서구 업체의 중국 기술 활용도 확대되고 있는 형국임. 경쟁과 협력이 동시에 심화되는 양상이 당분간 이어질 것으로 전망.

❑ 완성차업체들의 전략도 BEV 일변도에서 HEV·PHEV·EREV를 병행하는 복수 파워트레인 전략으로 이동하고 있으며, 자율주행·SDV·피지컬 AI가 새로운 경쟁축으로 부상하고 있음. 현대차는 이런 구조조정 국면에서 오히려 2030년 555만 대 판매와 글로벌 생산능력 127만 대 확대를 제시하고 있음. 북미 생산과 부품 현지화를 확대하고, 인도를 신흥시장 수출허브로 육성하며, 유럽에서는 전기차 현지생산을 늘리는 한편 한국에도 EV와 피지컬 AI 관련 투자를 추진한다는 계획을 내놓았는데, 여기서 중요한 질문은 현대차라는 글로벌 기업의 성장과 한국 자동차산업의 생산·고용이 같은 속도로 성장할 것인가 하는 점.

❑ 이러한 변화는 노동조합의 교섭대상도 바꾸고 있음. Unifor-GM 협약은 임금뿐 아니라 신차·투자·생산물량을 단체협약에 담았고, 독일과 미국에서도 공장배치와 기술전환, 고용보장이 노사관계의 핵심쟁점으로 떠오르고 있음. 앞으로 자동차산업 노동조합은 생산량만이 아니라 미래 차종, 투자 위치, 기술전환과 노동투입 구조까지 함께 교섭하는 산업전환 전략을 요구받게 될 것임. 9월 자동차산업의 변화가 보여주는 가장 중요한 메시지도 바로 여기에 있음. 이러한 변화를 의식한 자본 진영의 두려움과 선제 대응이 이재명 정부의 노조법 2조 시행지침 통한 교섭의제 좁히기로 구체화되고 있음.

❑ 결국 9월 자동차산업의 핵심은 누가 생산능력을 줄이고, 누가 새 생산거점을 확보하며, 미래차·배터리·AI 투자가 어느 지역의 생산과 고용으로 연결되는가에 있다고 할 수 있음. 노동조합 역시 임금과 고용을 넘어 미래 차종, 투자 위치, 기술전환과 생산물량까지 함께 교섭해야 하는 단계로 들어서는 중.

1. 세계 각국 자동차 산업정책·무역정책 동향

1) 시진핑 방미(9/23~24), 정치적 제스처와 산업 규제의 간극

▲백악관의 미·중 정상회담 결과 브리핑
https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2026/09/fact-sheet-president-donald-j-trump-advances-a-fair-and-reciprocal-relationship-with-china-while-hosting-historic-state-visit/
▲참조할 만한 기사 : https://www.newspim.com/news/view/20260917000426
https://www.mt.co.kr/world/2026/09/25/2026092512460779294

- 9월 17일, 블룸버그·SCMP는 시진핑 방미 경제사절단에 BYD 창업자 왕촨푸 회장을 포함하는 방안이 검토되고 있다고 보도했음. 미 국방부가 BYD를 인민해방군 연계 기업으로 지정(6월)한 상태에서 이런 동행이 성사되면 '매우 도발적인 신호'가 될 수 있다는 평가가 뒤따랐음. CATL·샤오미 등의 기업 이름들도 함께 거론됨.
- 그러나 실제로는 이 기업인들이 시진핑 전용기에 탑승하지 않고 개별 항공편으로 워싱턴에 도착했으며(9/23~24), 9월 25일 백악관이 공개한 국빈만찬 최종 초청자 명단에는 중국 기업인이 단 한 명도 포함되지 않았음. 중국측은 차이치 정치국 상무위원·왕이 외교부장 등 정부 고위관료로만 참석했고, 반면 미국측은 젠슨 황(엔비디아), 리사 수(AMD), 저커버그(메타) 등 빅 테크 기업인들이 대거 참석해 극명한 대비를 이루었음. 보도에 따르면 만찬 참석 여부는 스콧 베선트 미 재무장관–허리펑 부총리 협상 테이블에까지 올랐으나 '대미 투자 이견'으로 결국 불발됨.
- 미·중 정상회담에서도 자동차산업에 대한 직접적인 합의는 나오지 않았음. 양국은 관세 휴전을 연장하고 희토류·핵심광물 공급망 문제를 계속 협의하기로 했지만, 중국산 자동차·배터리와 차량용 소프트웨어에 대한 미국의 규제 완화는 논의되지 않았음. 이는 미·중 관계가 전면적 충돌을 피하면서도 자동차·배터리·첨단기술 분야에서는 전략적 분리를 유지하는 방향으로 관리되고 있음을 보여주고 있음.
- 특히 희토류와 영구자석 공급망은 양국이 완전히 분리될 수 없는 대표적 영역이라 할 수 있음. 미국이 중국 자동차기술과 공급망을 견제하면서도 핵심광물 공급에서는 여전히 중국에 상당 부분 의존하고 있다는 점은 미·중 자동차산업 관계의 모순을 잘 보여주는 대목.

2) 미국 업계, 트럼프 중국차 미국 생산 허용 발언에 즉각 반발, 가깝고도 먼 중국

▲참조할 만한 기사 : https://www.cnbc.com/2026/09/03/chinese-vehicles-congress.html
https://www.motor1.com/news/808120/trump-opens-door-chinese-car/
https://www.detroitnews.com/story/business/autos/2026/09/03/ban-chinese-cars-from-u-s-automakers-tell-congress/91594573007/

- 트럼프 대통령은 9월 11일 폭스뉴스 인터뷰에서 "중국이 미국에 공장을 지어 미국인을 고용한다

면 괜찮다"며 일본 완성차업체들의 선례를 언급했음. 다만 중국에서 만들어 수입하거나 멕시코 등 제3국 우회생산에는 반대한다는 조건을 명확히 천명.

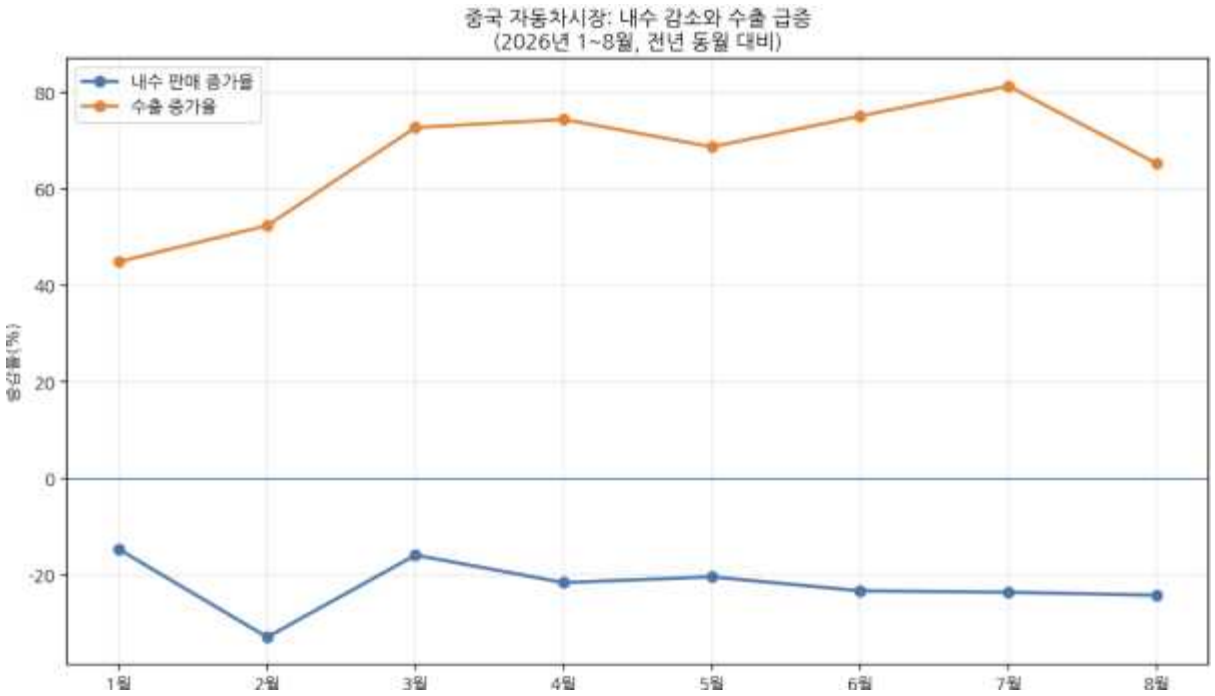
- 이보다 앞서 9월 3일, AAI(Alliance for Automotive Innovation·GM·Ford·Stellantis·Tesla 등 포함)는 의회에 중국산 커넥티드카·소프트웨어·하드웨어의 판매·수입·생산을 영구 금지하는 입법을 촉구하는 공동서한을 보낸 상태였음. John Bozzella AAI 대표는 "중국 업체들이 보조금 받은 차량을 커넥티드 소프트웨어·하드웨어와 함께 전 세계에 덤핑하고 있다"고 주장.
- 트럼프의 유화적 발언이 나온 시점은 업계의 강경한 입법 촉구 서한이 나온 지 불과 일주일 뒤였음. 시진핑 방미를 앞둔 '협상카드'로서의 발언이라는 해석이 지배적이며, 실제 규제(중국산 EV 100%+α 관세, 커넥티드차량 규정)는 그대로 유지되고 있음.
- 흥미로운 점은 미국 자동차업체 역시 중국 자동차산업과 완전히 분리되기 어렵다는 점. 대표적인 사례가 Ford와 CATL인데, Ford는 미국에서 배터리를 생산하면서 CATL의 LFP 배터리 기술을 라이선스 방식으로 사용하고 있음. 미국 정부는 이러한 협력이 중국 기술에 대한 의존을 지속시킬 수 있다며 우려를 제기하는 형국.
- Ford는 반대로 공장 소유와 운영, 고용을 모두 미국 기업이 통제하고 있으며 중국에서 배터리를 직접 수입하는 것보다 미국에서 생산하는 방식이 오히려 공급망의 미국화를 촉진한다고 주장. Ford가 Geely와의 해외 협력이나 BYD와의 부품 협력을 검토하는 문제에도 미국 정부가 민감하게 반응하는 것은 이런 긴장을 보여주는 대목이라 할 수 있음.
- 요약하자면 미국 자동차산업에서 두 가지 힘이 충돌하고 있는데 하나는 중국 기술과 공급망을 차단하려는 국가안보·산업정책이고, 다른 하나는 가격과 기술경쟁력을 위해 중국 기업의 배터리·부품·생산기술을 활용해야 하는 기업의 필요임. 미국과 중국의 자동차산업 분리가 정치적 구호처럼 간단하지 않은 이유가 여기에 있음.

3) 중국 : 내수는 내리막, 활로는 수출

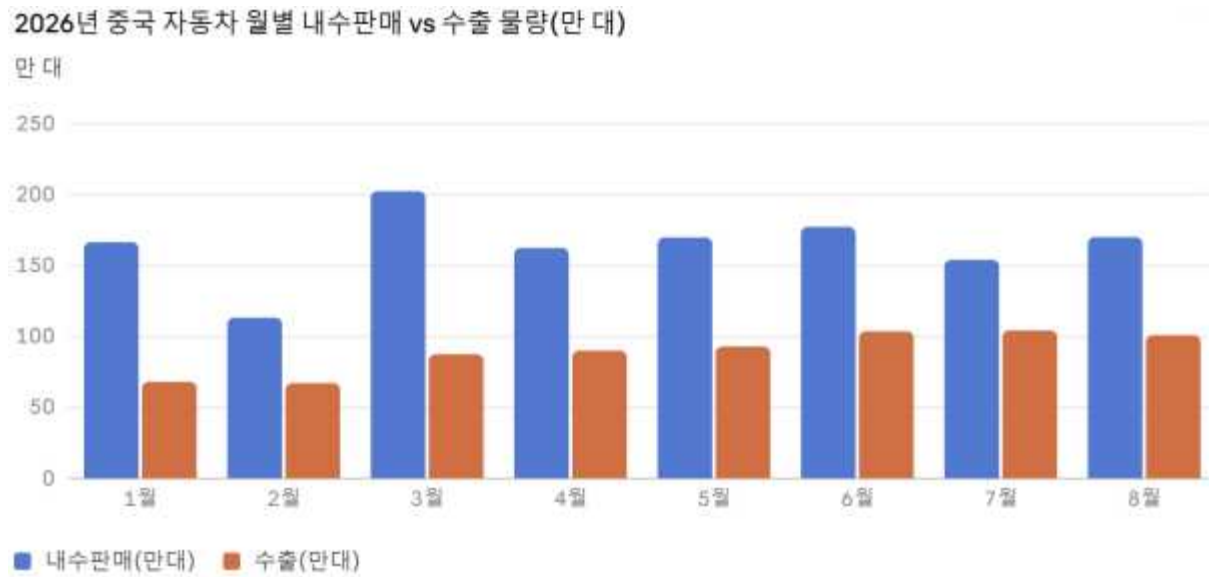
- 중국 자동차시장 8월 내수시장 판매는 전년 동월 대비 24.2% 감소한 170.1만 대에 그쳤음.(승용·상용 모두 합산한 수치) 한동안 세계에서 가장 뜨거운 시장으로 불리던 중국에서, 이제 두 자릿수 내수 판매 감소가 낯설지 않은 숫자가 되고 있는 것. 1~8월 누적 수치로 봐도 전년 대비 21.8% 곤두박질쳤음.

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	누계
총판매량	234.6	180.5	289.9	252.6	262.9	281	258.4	271.2	2,031.5
증감율	-3.2%	-15.2%	-0.6%	-2.5%	-2.1%	-3.2%	-0.3%	-5.1%	-3.8%
내 수	166.5	113.3	202.4	162.5	169.9	177.3	154.1	170.1	1,316.2
증감율	-14.7%	-32.9%	-15.9%	-21.6%	-20.4%	-23.3%	-23.6%	-24.2%	-21.8%
수 출	68.1	67.2	87.5	90.1	93.0	103.7	104.3	101.0	715.3
증감율	44.9%	52.4%	72.7%	74.4%	68.7%	75.1%	81.3%	65.3%	66.7%

▲중국 자동차 월별 내수·수출 판매량 및 증감율 (수치 출처 : 중국자동차공업협회(CAAM), 판매량 단위는 만 대, 증감율은 전년 동월 판매량 대비)



▲중국 자동차 내수 판매 감소와 수출 급증 : 2026년 1~8월 중국 자동차 내수 판매는 매월 전년 동월 대비 감소한 반면, 수출은 큰 폭의 증가세를 이어가는 중. 내수 부진과 수출 확대가 동시에 진행되는 양상이 뚜렷함. (수치 출처 : 중국자동차공업협회(CAAM) 증감율은 전년 동월 판매량 대비)



▲중국 자동차 월별 내수 판매량과 수출량 : 내수 판매는 월별 등락 속에서도 전년보다 크게 줄어든 반면, 수출은 6월부터 월 100만 대를 넘어섰음. 중국 자동차산업에서 해외시장의 역할이 커지고 있음을 보여주는 것임. (수치 출처 : 중국자동차공업협회(CAAM))

- Volkswagen 중국법인을 이끌고 있는 랄프 브란트슈테터는 9월 22일 중국 승용차시장이 2026년

약 20% 감소할 것으로 전망하면서 현재의 시장 위축이 코로나19 당시와 비슷한 강도의 충격이라고 평가한 바 있음. 이는 중국 자동차시장이 단순한 성장률 둔화를 넘어 본격적인 산업재편 단계로 진입하고 있을 가능성을 드러낸 것.

- 그 반대편에는 수출이 놓여 있는데, 8월 중국의 자동차 수출은 전년 동월 대비 65.3% 급증한 101만 대를 기록하였음. BYD는 해외 판매가 134.5% 늘어난 18.9만 대를, Geely는 사상 최대치인 11만 대(+205%)를 기록함. Tesla 상하이 공장조차 2분기 생산량의 절반 이상을 수출로 돌렸고, BYD는 올해 상반기 해외 매출이 처음으로 내수를 넘어섰음.
- 이 배경에는 지난 몇 년간 지속된 중국 내부 공급과잉과 가격경쟁이 놓여 있음. 사실상 시장이 포화상태에 이른 것인데, 중국 정부조차 지금의 저가 출혈경쟁이 지속가능하지 않다고 판단해 보조금 문턱 상향 조정, 기업에 대한 공정거래 단속 강화 등 다양한 규제에 나선 상황. 그러다보니 국내에서 소화 못하는 생산능력은 해외로 향할 수밖에 없고, 중국 업체들은 광적으로 수출시장 개척에 나서고 있는 형국.
- 그 결과 러시아·브라질·영국·호주·멕시코 등 현대차·기아의 핵심 해외시장과 정면으로 부딪히는 구도가 만들어지기도 함. 최근 영국 전기차 시장에서 기아(6.7%)와 BYD(6.4%)의 점유율 격차가 0.3%p까지 좁혀짐. BYD가 한국에서도 8월 3,002대를 팔아 수입차 브랜드 4위에 오른 것은 이 충돌이 이미 한국 업체 앞마당까지 번지고 있음을 보여주는 대목.

4) EU-중국, BEV 넘어 하이브리드까지 무역전선 확대

▲참조할 만한 기사
https://cnevpost.com/2026/09/18/china-opposes-curbs-hybrid-exports-eu/
https://www.cnbcafrica.com/2026/italian-lobby-group-calls-for-80-eu-tariff-on-chinese-cars-and-parts

- 파이낸셜 타임즈 보도에 따르면 EU는 중국에 하이브리드차의 EU 시장점유율을 현재 3분의 1 수준에서 약 15%로 자율 제한하라고 요구했다고 함(9/17). 중국산 하이브리드 수입은 2024년 10월 3,800대에서 2026년 7월 5만대로 13배 넘게 급증한 상태. BEV에는 최고 45% 상계관세가 붙지만 하이브리드는 10% 관세만 적용되면서 생긴 우회 경로. EU 관계자는 “제한하지 않으면 우리가 직접 조치하겠다”고 경고.
- EU 전체 PHEV 수입에서 중국산이 차지하는 비중은 2024년 37%에서 올해 1분기 60%까지 치솟았고, 5월 이후에는 유럽 내 중국 브랜드의 월간 판매량이 주요 일본 완성차 총판매량을 처음으로 넘어섰음. 한마디로 중국 자동차산업은 국내에서 밀려난 물량을 해외로, 그것도 관세의 빈틈을 정교하게 파고들며 수출시장으로 내보내고 있는 셈.
- 중국 상무부는 하루도 안 돼(9/18) “자율수출제한은 WTO 규정에 대한 중대한 위반”이라며 거부 입장을 밝혔고, 외교부도 “필요한 조치로 자국 기업의 정당한 권익을 지키겠다”고 맞섬.
- 이탈리아 부품업체 연합(ANFIA)은 한발 더 나아가, 연간 EU 신차등록의 8%까지는 무관세로 하되 초과분에는 완성차·부품 모두에 80% 관세를 매기자고 주장하고 나섬. 이탈리아가 지난해 독일에 수출한 부품 49억유로 중 최대 5분의 1이 VW향이라는 점을 근거로 “독일 완성차 수요 감

소가 이탈리아 부품 수출에도 직접 타격을 준다"는 논리임.
- 반면 영국은 정반대 태도를 취하고 있는데, Jonathan Reynolds 산업부 장관은 중국산 EV에 관세를 매기면 재규어랜드로버·벤틀리·롤스로이스 등 영국 고급차의 중국 수출시장 접근성이 보복당할 수 있다며 신중론을 펴고 있음. EU는 역내 산업보호를, 영국은 수출시장 보호를 각각 우선시하는 정책 차이가 뚜렷하게 나타나는 지점.

5) EU, 'Made in EU' 공공조달 규정 본격 추진 — 한·일·영 포함 여부가 쟁점

▲참조할 만한 기사
https://www.automotiveworld.com/news/eus-made-in-europe-law-clears-commission-after-long-delay/
https://borderlex.net/2026/09/22/uk-carmakers-warn-eu-procurement-curbs-risk-e24bn-hit/

- EU 집행위원회의 'Industrial Accelerator Act'가 구체화되고 있음. 공공조달로 구매되는 전기차는 배터리를 제외한 부품가치의 70% 이상이 EU산이어야 한다는 요건이 핵심이며, 연간 2조 유로 이상 규모의 EU 공공조달 시장을 지렛대로 삼아 역내 생산을 유도하려는 설계임. 본래 3월에 제안된 이 법안이 9월 들어 영국의 반발이라는 구체적 쟁점을 둘러싼 진통도 구체화되고 있음.
- 영국은 이 규정에서 제외될 경우 연간 약 240억유로 규모의 경제활동이 타격받을 수 있다며 강하게 반발하고 있음(영국자동차공업협회 SMMT, 9/22). 영국이 EU 자동차 공급망에 워낙 깊이 얽혀 있어, 영국을 배제하면 오히려 EU 회원국 경제에도 역풍이 될 수 있다는 주장.
- 8월 동향에서 다룬 바 있는 '배터리 메이드 인 유럽' 요건과 '한·일·영 4자 경제안보동맹' 구상이 실제로는 'Industrial Accelerator Act'의 일부였다는 점이 분명해지고 있음. 비EU 국가는 공공조달·보조금 시장을 상호 개방하는 조건에서만 예외 인정 대상이 될 수 있어, 한국의 실제 포함 여부는 협상력에 달린 문제로 남게 됨.

6) 모순된 신호 : 규제는 조이는데 중국업체의 유럽 유휴공장 인수는 가속

▲참조할 만한 기사
https://www.detroitnews.com/story/business/autos/foreign/2026/09/17/race-is-on-for-chinese-automakers-seeking-european-plants-to-buy/91805966007/

- 앞에서 다룬 것처럼 EU의 대중국 무역장벽은 계속 높아지고 있는데, 정작 중국 완성차업체들의 유럽 진출 방식은 "신규공장 건설"보다 "기존 메이커들의 유휴공장 인수"로 속도감 있게 진행되고 있음. Leapmotor·Dongfeng은 Stellantis의 스페인·프랑스 공장을, Geely는 Ford와 스페인 공장을, Chery는 스페인 옛 Nissan 공장을 각각 활용 중이며, 동일 공장을 여러 중국업체가 동시에 검토하는 경쟁까지 벌어지고 있음.
- 이는 "관세로 막힌 문 앞에 뒷문(유휴공장)이 계속 열려 있다"는 모순을 보여주는 것으로, EU 입장에서는 현지생산·고용유지라는 단기 이익이 있지만, 장기적으로는 핵심 생산거점을 경쟁자에게

내주는 딜레마이기도 함. 끊임없이 충돌하면서도 서로를 필요로 하는 둘 사이의 긴장관계가 당분간 이어질 것으로 보임.

- EU는 중국산 자동차의 시장점유율 확대를 경계할 수밖에 없음. 그러나 유럽의 일부 자동차공장은 낮은 가동률과 신규 투자 부족으로 어려움을 겪고 있으며, 고용유지를 위해 새로운 생산물량과 투자자를 필요로 하는 입장임.
- 중국 기업 입장에서는 관세 장벽을 극복해야 할 필요성과 함께 유럽의 숙련된 자동차 노동력과 기존 공장, 부품 공급망, 판매시장에 접근할 유인도 있음. 중국 정부 역시 이러한 현지화를 적극적으로 지원하고 나섰는데, 중국 상무부 왕원타오 부장은 9월 중국 자동차업체의 유럽 투자를 지지한다면서 자동차산업 문제를 대화와 협의를 통해 해결할 것을 요구하기도 했음.
- 유럽 자동차업계의 대응은 하나로 통일되어 있지 않음. 중국산 저가 자동차 유입을 우려하는 데에는 공감대가 있지만 관세와 투자제한의 강도를 놓고 의견이 갈리는 것. BMW 최고경영진은 중국의 저가 공세를 문제로 지적하면서도 관세보다는 가격 등에 대해 협상을 통한 해결을 선호한다는 입장을 밝혔음. 이는 중국이 유럽 자동차산업에 경쟁자이면서 동시에 시장·투자자·기술 파트너라는 복합적인 위치를 차지하고 있기 때문임.

2. 글로벌 주요 완성차업체 동향

1) Volkswagen, 석 달 끌어온 구조조정 드라마의 결말

▲참조할 만한 기사 https://www.cnbc.com/2026/09/04/volkswagen-job-cuts-tariffs-china.html
https://www.techtimes.com/articles/326697/20260904/volkswagen-board-approves-50000-more-job-cuts-four-german-plants-face-june-2027-deadline.htm

- 8월 동향에서 '역사상 최대 격변' 경고, 최대 14만명 감원설, IG Metall '전례없는 파업' 경고로 마무리했던 VW 스토리가 9월 들어 일정한 결론에 도달하게 되었음. 9월 3일(발표는 9월 4일), 감독이사회가 5만명 추가감원을 포함한 'Future Plan 2030'을 만장일치로 승인한 것.
- 이는 7월 9일 같은 안건이 찬성 7 : 반대 12로 부결됐던 것과 대비되는 결과임. Deutsche Bank는 이 표결을 '근본적 돌파구(fundamental breakthrough)'라 평가했고, 승인 소식에 주가는 하루만에 7.9% 급등하기도 했음. 노동자들의 고용이 줄어들고 해고 규모가 늘어난다는데 주식시장은 환호하고 나선 것.
- 다만 이 표결은 "감원은 확정, 공장폐쇄는 유예"라는 절충안이었음. 엠덴·츠비카우·하노버·네카르줄름 4개 공장은 당장 폐쇄되지 않고 2027년 6월까지 각자의 미래 전략을 논의하는 유예기간을 갖기로 했음. 니더작센주 총리 Olaf Lies의 막판 중재가 결정적이었다고 알려졌는데, 경영진이 한때 검토한 것으로 알려진 "이사회를 건너뛰고 임시주주총회로 강행 통과시키는" 대결 시나리오는 이번 합의로 배제된 것.
- 그러나 감독이사회 승인의 효과는 오래가지 못했는데 9월 18~19일, VW은 2026년 영업이익률 전망을 기존 4~5.5%에서 최대 1%로 대폭 하향 조정했음. 배경은 지분 75.4% 보유한 Porsche의

영업권(goodwill)에 대한 약 60억유로 손상차손이었음.

- Porsche가 중기 마진 전망을 10~15%로 낮추자 VW이 평가손상 테스트를 다시 돌린 결과인데, 특별손실 총액은 약 100억유로에 달하며 이를 제외한 실질 마진은 약 4% 수준(기존 전망 하단)이라고 VW은 설명함. 이 소식에 Porsche SE(VW 지분 31.9% 보유) 주가도 4.9% 급락. 정리하자면 VW은 "구조조정 합의는 만들어냈지만, 실적은 그 합의와 무관하게 계속 나빠지고 있다"는 두 가지 사실관계가 동시에 적용되는 셈임.
- 이러한 구조조정은 단순한 비용절감 차원을 넘어서는데, Volkswagen은 중국에서는 Xpeng 등 현지 업체와 협력해 개발 속도와 소프트웨어 경쟁력을 높이고, 북미에서는 수익성이 높은 차종에 집중하는 방식으로 지역별 전략을 차별화하는 중임.
- 9월 21일에는 Volkswagen 우선주가 유럽 대표 주가지수인 Euro Stoxx 50에서도 제외되는 일이 벌어지기도 했음. 2021년 고점과 비교하면 주가가 크게 하락한 상태인데 이는 단순한 금융시장의 평가에 그치지 않고, Volkswagen이 중국시장 경쟁력 약화와 유럽의 높은 생산비용, 미국의 통상 압력이라는 세 가지 문제를 동시에 안고 있음을 상징적으로 보여주는 것.
- 다만 Volkswagen 사례를 곧바로 '전기차 실패'로 해석하는 것은 적절하지 않은데, 오히려 9월에는 독일 내 전기차 주문이 회복되면서 Emden과 Zwickau 공장의 생산계획을 상향하는 상반된 움직임도 나타나고 있음. Wolfsburg 공장은 내연기관차 수요 감소로 예정했던 추가 근무조를 취소한 반면, Emden에서는 ID.7 생산 확대를 위한 추가 근무조가 편성됐고 Zwickau도 ID.3 계열 주문 증가로 가동률 회복이 기대되고 있음. 즉 Volkswagen이 직면한 문제는 단순히 전기차가 팔리지 않는 것이 아니라 내연기관과 전기차 사이의 수요 이동, 공장별 생산차종 불일치, 그리고 전기차의 상대적으로 낮은 수익성이 동시에 발생하고 있다는 점.

2) Mercedes-Benz, VW 뒤를 잇는 두 번째 "공장폐쇄 경고" — 독일차 위기가 프리미엄 브랜드로 확산

▲참조할 만한 기사

https://paultan.org/2026/09/23/mercedes-benz-warns-two-german-plants-could-close-due-to-high-costs-causing-uncompetitive-production/

https://www.autoevolution.com/news/two-mercedes-plants-face-closure-if-german-production-costs-remain-high-275954.html

- Mercedes-Benz 생산총괄 Michael Schiebe는 9월 21일 111년 역사의 Sindelfingen 공장 직원들 앞에서 "비용 절감에 실패하면 독일 내 조립공장 1곳과 파워트레인 공장 1곳을 폐쇄할 수밖에 없다"고 경고. 회사측은 "독일 내 모든 생산거점 유지가 목표"라면서도 "생산성을 끌어올릴 여건 조성이 전제조건"이라는 단서를 달았음.
- 작업장평의회는 즉각 "폐쇄 위협으로 협상하는 방식은 받아들일 수 없다"며 강하게 반발했음. 이 발언은 IG Metall이 주도한 전국 자동차노동자 행동의 날(약 17만5천명 참여, Sindelfingen 단독 2만명 집결)과 겹쳐 나왔다는 점에서 상징성이 큰 사건. 다만 Mercedes는 2034년까지 고용안정 협약이 체결되어 있어 실제 폐쇄로 이어지긴 쉽지 않다는 분석도 있음.

- 이는 독일 자동차산업의 구조적 비용경쟁력 위기가 VW 한 곳의 문제가 아니라 업계 전반의 문제임을 보여주는 사례임. 8월 동향에서 짚었던 것처럼 VW 위기가 이제 '제2, 제3의 VW'로 번지는 양상으로 해석해볼 수 있음.

3) GM, 대서양 양쪽에서 재검토 : 영국 Cadillac은 후퇴, 배터리는 탈중국 다변화

▲참조할 만한 기사 : https://www.thelec.net/news/articleView.html?idxno=13864
https://www.autocar.co.uk/car-news/new-cars/gm-reviewing-plans-relaunch-cadillac-uk
https://finance.yahoo.com/energy/articles/gm-gm-looks-sodium-ion-235640764.html

- 영국 : GM은 Cadillac의 영국 재진출 계획을 재검토 중이라고 밝혔음. 2025년 7월~2026년 3월 사이 영국에 등록된 Cadillac은 단 20대(이 중 16대가 신형 EV)에 그쳤고, 우핸들 전용 공식딜러도 더블린 1곳뿐. 전 GM유럽 CEO Pere Brugal이 지난해 "Lyriq를 앞세워 곧 출시"라 공언했던 것과 달리, GM은 "빠르게 변화하는 시장 상황"을 이유로 확답을 미루고 있음. Cadillac은 애초 2030년 완전전동화 목표를 세웠으나, Mary Barra CEO가 최근 실적발표에서 내년 봄부터 2028년까지 신형 CT5 등 내연기관 모델을 순차 도입하겠다고 밝히며 글로벌 전략 자체를 수정한 바 있음.
- 배터리 : 반면 GM은 배터리 전략에서는 오히려 공격적으로 움직이고 있음. GM Technical Center Korea(GMTCK) 김형민 개발담당 이사는 The Elec 인터뷰에서 "EV 시장 변화 속 배터리 전략의 유연성이 더 중요해졌다"며, 기존 하이니켈에 더해 LMR(리튬망간리치)을 대형 픽업·SUV용으로 추가하고, ESS용으로는 LFP와 나트륨이온을 함께 검토한다고 설명하기도 했음. 실제로 9월 12일 CNBC 보도에 따르면 GM은 덴버 스타트업 Peak Energy와 손잡고 나트륨(소다회 기반)을 활용한 나트륨이온 배터리를 개발 중이며, GM 배터리·지속가능성 부사장 Kurt Kelty는 "2~3년 내 공급망을 국내화하겠다"고 밝혔음. 이는 Ford가 CATL 기술 의존을 이유로 정부 비판을 받은 지 불과 며칠 뒤 나온 발표였음.
- 즉, GM은 브랜드 확장(Cadillac 영국)에는 신중해지고 공급망 탈중국화(배터리)에는 속도를 내는, 선택적 베팅을 하고 있는 셈임. 8월 동향에서 짚은 바 있는 "GM의 지역별 차등 베팅" 전략이 이번에는 '영역별 차등 베팅'으로 나타나고 있는 것.

4) Ford, 중국 업체와 협력 비판에 켄터키 10억달러 투자로 응수

▲참조할 만한 기사
https://www.foxbusiness.com/economy/duffy-puts-ford-notice-over-china-ties-warns-security-concerns
https://www.cnbc.com/2026/09/10/ford-1-billion-investment-kentucky-plant.html
https://www.theepochtimes.com/business/ford-adds-1-billion-investment-at-kentucky-truck-plant-6086688

- 9월 8일, Sean Duffy 교통장관은 Jim Farley Ford CEO에게 서한을 보내 “중국 전략경쟁국에 대한 의존을 의도적으로 심화시키는 것은 신뢰할 수 있는 파트너로서 실격”이라며 “profound concern(깊은 우려)”을 표명. 구체적으로 겨냥한 것은 세 가지 — ① 미시간 Marshall 배터리공장의 CATL 라이선스 기술 의존(CATL은 미 국방부 중국군 연계기업 명단에 포함), ② Geely와의 스페인 합작(서구 시장 진출을 돕는다는 비판), ③ Lincoln Nautilus의 중국 생산을 2030년까지 미국으로 이전하지 않는다는 계획.
- Ford는 즉각 대응에 나섰는데 이틀 뒤인 9월 10일, 가장 수익성 높은 공장인 켄터키 트럭공장(F-250~550 슈퍼듀티, Expedition, Lincoln Navigator 생산)에 10억 달러 규모 신규 도장공장 투자를 발표함. 최근 켄터키 누적 투자를 약 50억 달러 규모로 끌어올리는 조치로, Farley CEO는 “이런 투자가 미국 제조업에 대한 우리의 신념을 보여준다”고 밝혔음. 회사는 Duffy의 비판을 “회사를 희생시켜 헤드라인을 노리는 잘못된 시도”라 반박하며 CATL 계약은 합작법인이 아니라고 해명했음.
- 다만 이 10억 달러 투자가 근본 쟁점(CATL 기술, Geely 합작, 중국생산 Lincoln)을 해소하는 것은 아님. 미국 내 제조 실적으로 정치적 압박에 대응하되, 중국과의 실제 기술·자본 협력 구조는 그대로 유지하는 방식이라 할 수 있음. 8월 동향에서 다룬 Ford 항목, 즉 2030년 미국생산 확대 선언 후 두 달도 안 돼 중국산 Lincoln Corsair 판매 재개한 사례와 정확히 같은 패턴의 반복.

5) 유럽 완성차업체-중국 업체 협업, BYD 대신 Geely로 수렴하는 흐름?

▲참조할 만한 기사
https://fordauthority.com/2026/09/ford-partners-geely-and-renault-will-team-up-in-brazil/
https://www.wardsauto.com/news/renault-geely-invest-2b-reais-in-brazil-jv/830497/

- Ford와 Renault 둘 다 애초에는 중국 BYD와의 협력을 검토했지만, 최종적으로는 둘 다 Geely를 파트너로 선택함. 서구 완성차업체들의 중국 파트너 선호가 BYD가 아니라 Geely로 수렴하고 있음을 보여주는 대목임.
- Renault-Geely 브라질 : 9월 15일 양사는 브라질 합작법인에 3억1,900만유로(약 2,000억원)를 추가 투자한다고 발표했음. 2025년 출범 이후 누적 투자액은 8억9,900만유로로 확대됐으며, Geely의 GEA 플랫폼 기반 신형 Renault 전동화 모델(2027년 출시 목표)과 Renault의 Hybrid E-Tech 4x4 플렉스퓨얼 생산(2027년)을 함께 지원하게 됨. Geely는 이미 9월 초 브라질 현지생산 첫 EX5 EM-i 모델을 Renault 공장에서 출고하기 시작. 사실상 BYD의 브라질 공장(카마사리)과 정면 경쟁하는 구도가 되었음.
- Stellantis의 ‘이원화’ 정당화 논리 : Antonio Filosa CEO는 9월 10일 애널리스트 컨퍼런스에서 “세계는 미국과 그 외 지역, 두 개로 명확히 나뉘어 있다”며 미국에서는 자체 엔지니어링만 쓰고, 유럽 등 그 외 지역에서는 Leapmotor·Dongfeng과 계속 협력을 확대하겠다고 밝힘. Ford가 CATL, Geely와의 합작으로 정부 비판을 받은 것을 의식한 듯, “이 파트너십들은 미국향 모델을 계획하지 않는다”는 점을 명시적으로 강조.
- 종합하면 유럽 시장에서 서구 메이커, 중국 파트너와의 협업이 계속 확대되는 반면(Ford-Geely,

Renault-Geely, Stellantis-Leapmotor/Dongfeng), 같은 기업들이 미국 시장에서는 정확히 반대 방향(협력 단절 압박)에 처해 있다는 지역적 분화가 이제 명문화된 전략으로까지 굳어지는 중이라 할 수 있음.

6) 현대차 글로벌 전략, 현지화 확대와 국내 생산기반의 긴장

▲현대차 CEO Investor Day 행사 관련 소개자료 및 동영상
https://www.hyundai.com/worldwide/en/newsroom/detail/0000001260
https://www.hyundai.com/worldwide/en/company/ir/ir-resources/ceo-investor-day
▲참조할 만한 기사
https://www.reuters.com/business/autos-transportation/hyundai-lifts-margin-target-expands-us-hybrid-lineup-2026-08-26/

- 현대차는 8월 26일 CEO Investor Day에서 2030년 글로벌 판매 555만 대, 글로벌 시장점유율 6%라는 기존 목표를 재확인했음. 아울러 전동화 차량은 2025년 판매의 23%에서 2030년 60%까지 높이고, 2030년까지 신차 및 부분변경 모델을 합쳐 100개 이상 출시할 계획. BEV만이 아니라 하이브리드와 EREV를 병행하는 복수 파워트레인 전략을 성장의 핵심으로 제시했음.
- 이는 Volkswagen 등 주요 완성차업체들이 구조조정을 단행하며 생산능력을 축소하는 것과 대조되는 모습임. 현대차는 오히려 2030년까지 글로벌 생산능력을 127만 대 추가할 계획이며, 지역별 증설 규모는 북미 50만 대, 인도 32만 대, CKD 생산거점 25만 대, 한국 20만 대 수준임. 현대차가 글로벌 자동차산업의 구조조정기를 시장점유율 확대의 기회로 보고 있는 것.

① 북미, 생산과 부품조달까지 현지화
- 가장 적극적인 현지화가 추진되는 곳은 북미지역이라 할 수 있음. 현대차는 북미 생산능력을 2030년까지 50만 대 추가하고, 북미에서 사용하는 부품의 현지조달 비중도 기존 목표 60%에서 80% 이상으로 높일 계획. 하이브리드 모델도 10종 이상으로 확대해 북미 판매의 절반을 HEV로 채운다는 계획.
- 이는 미국 시장에서 판매되는 차량을 미국에서 생산하는 비중을 높여 온 기존 전략의 연장선이라 할 수 있음. 앞선 Investor Day에서 현대차는 2030년 미국 판매차량의 80% 이상을 현지에서 생산한다는 목표도 제시한 바 있음.
- 따라서 향후 주목해야 할 지점은 미국 판매 확대 속도와 현지 생산능력 확대 속도의 관계임. 미국 판매가 회사 목표만큼 증가하지 않는 가운데 현지 생산이 빠르게 확대된다면 한국의 대미 수출 구성에도 영향을 미칠 수 있기 때문.

② 인도는 신흥시장 수출허브, 유럽은 전기차 현지생산 확대
- 인도는 내수시장뿐 아니라 제3국 수출기지로 성격이 강화되고 있음. 현대차는 인도의 생산능력을 연간 약 110만 대 규모로 운영하고, 2030년에는 생산량의 약 30%를 중동·아프리카·아시아·남미 등에 수출한다는 계획. 현지 부품조달률 역시 2030년 90%를 목표로 하고 있음.

- 유럽에서는 전기차 현지생산이 확대될 예정임. 현대차는 유럽 EV 판매를 2025년 약 11만6천 대에서 2030년 42만 대 이상으로 확대할 계획이며, SUV·LCV 등 전동화 라인업을 늘려 유럽 자동차시장의 85%를 커버한다는 목표를 제시했음.
- IONIQ 3는 이미 2026년 8월부터 튀르키예 이즈미트 공장에서 양산을 시작했음. 초기 연간 생산 계획은 약 3만 대이며, 현대차는 배터리 조립설비까지 현지에 투자하고 있음.

③ 한국도 20만 대 증설, 쟁점은 물량보다 미래차의 내용
- 회사는 한국에서도 20만 대의 생산능력을 추가할 계획이라 하며, 여기에는 울산 EV 전용공장이 포함되어 있음. 울산 신공장은 연간 20만 대 규모로 계획됐고 Genesis GV90을 시작으로 미래 전기차 생산거점으로 활용될 예정. 그러나 기존 생산을 유지하는 위에서 20만 대 증설인지 아니면 울산 신공장이 추가되는 것에 관례적으로 붙는 표현인지 팩트체크가 선행될 필요.
- 또한 노동과 산업정책 측면에서 더 중요한 질문은 국내 생산대수 증감 여부에도 있지만, 새로운 EV·EREV와 SDV 기반 차량, 핵심 전동화 부품과 새로운 생산기술 가운데 어느 정도가 국내에 배치될 것인가도 중요한 대목이라 할 수 있음.

- 현대차의 중장기 전략은 생산거점 재편에만 머물지 않음. 호세 무뇨스 CEO는 이번 Investor Day에서 현대차가 자동차를 생산하는 기업을 넘어 로봇과 로보택시를 생산·운영하는 “physical AI company”로 전환하겠다고 밝혔음.
- 현대차는 SDV·자율주행과 함께 Boston Dynamics의 로봇 상용화, 로보택시, AI 기반 스마트팩토리를 하나의 전략으로 연결하고 있음. 울산 EV 신공장에도 AI 기반 품질관리와 제조 AI 에이전트 등 Software-Defined Factory 기술을 적용할 계획.
- 결국 현대차 전략의 핵심은 글로벌 현지생산을 확대하면서 동시에 한국을 어느 수준의 미래차·AI 생산거점으로 유지할 것인가에 있음. 현대차라는 글로벌 기업의 성장과 한국 자동차산업의 생산·고용이 반드시 같은 속도로 움직이는 것은 아니기 때문에 향후에는 판매량뿐 아니라 신규 차종 배정, 핵심부품 생산, 연구개발과 미래 생산기술의 지역별 배치를 함께 살펴볼 필요가 있음.

3. 글로벌 주요 부품사·배터리·공급망 동향

1) Aisin·Denso, Jeep Cherokee용 하이브리드 구동모듈 공동개발, 미국 현지생산

▲참조할 만한 기사
https://www.denso.com/global/en/news/newsroom/2026/20260827-g01/
https://www.automotiveworld.com/news/aisin-and-denso-us-plants-back-jeep-cherokee-hev-system/

- Toyota 그룹 산하 합작사 BluE Nexus(지분 구성 Aisin 45%, Denso 45%, Toyota 10%)가

Aisin·Denso와 공동으로 Stellantis 신형 Jeep Cherokee용 투모터 하이브리드 구동모듈을 개발함. 트랜스액슬·모터는 Aisin 노스캐롤라이나 공장, 인버터는 Denso 매뉴팩처링 테네시 공장에서 각각 생산하는, 순수 미국 현지생산 체계로 짜여져 있음.

- Automotive World는 이를 “일본계 부품 컨소시엄이 서구 완성차업체의 오프로드 HEV 수주를 따낸 사례”라고 보도했음. 8월 동향에서 다룬 ‘구조조정과 전동화 수주가 동시에 진행되는 부품업계’ 테마의 연장선으로, 하이브리드가 여전히 부품사들의 확실한 성장영역임을 재확인시켜주는 대목이라 할 수 있음.

2) 중국, 완성차-협력사 대금지급 규정 대폭 강화 — 가격전쟁의 부담이 부품사로 전가되는 구조 정면 겨냥

▲참조할 만한 기사

https://www.caixinglobal.com/2026-09-08/china-tightens-rules-to-speed-automakers-payments-to-suppliers-102482732.html

https://www.21jingji.com/article/20260914/herald/bd3e615d657ec7b18882b7d8cc7a3cac.html

- 중국 공업정보화부(MIIT)·시장감독관리총국은 9월 7일 완성차업체의 협력사 대금지급을 규제하는 새 지침을 공동 발표했다. 핵심은 ①부품은 3영업일 이내(차량 장착검증이 필요한 경우 5일 이내) 검수 완료, ②60일 지급을 약속한 업체는 계약상 지급기한을 그 이상 넘길 수 없음, ③상업어음 등 비현금 결제수단 수용 강요 금지, ④중소 협력사에는 30일 이내 지급 권고(최장 60일) 등이다. 2025년 17개 주요 완성차업체가 "60일 이내 지급"을 자율 서약했지만 실제 이행에는 업체별 편차가 컸다는 점이 배경으로 지목됐다.
- 이 규제가 나온 맥락은 심각하다. 중국승용차연석회의 발표에 따르면 2026년 1~7월 중국 자동차 산업 전체 매출은 2.7% 늘었는데 이익총액은 20% 급감했고, 산업 전체 이익률은 3.6%(7월 단월은 2.4%까지 하락)에 그쳤다. 그 부담이 그대로 부품사로 전가되면서, 저장성 소재 신에너지차 케이블 공급업체 카베이(卡倍亿)는 이익률이 한자릿수(손익분기점 약 10%)에 그친다는 이유로 5억위안(약 970억원) 규모 수주를 스스로 포기하는 극단적 선택까지 했다. 같은 조사에서 저장성 내 2,500여개 규모 이상 부품업체의 평균 이익률이 5% 미만이라는 사실도 확인됐다.
- 8월호에서 다룬 "중국 부품업체 저마진 수주거부"가 9월 들어 정부 차원의 정식 규제로 격상된 셈이다. 다만 이 규제는 "지급 속도"를 개선할 뿐, 애초에 완성차업체들의 가격경쟁이 만들어내는 저마진 구조 자체를 해결하지는 못한다는 한계가 있다.

3) GM-삼성SDI, 인디애나 배터리 합작 청산 — "탈EV, 배터리는 각자도생"

▲참조할 만한 기사

https://electrek.co/2026/08/11/gm-sells-indiana-battery-plant-stake-samsung-sdi/

https://www.wardsauto.com/news/samsung-sdi-acquires-gms-stake-in-ev-battery-plant-in-india

na/827600/

- GM은 삼성SDI와 2024년 확정했던 35억달러 규모 인디애나 New Carlisle 배터리 합작법인(SynergyCells)의 지분 49.99%를 삼성SDI에 매각하며 완전히 손을 뗐다. 삼성SDI는 이로써 북미 첫 단독소유 배터리공장을 갖게 되며, 애초 목표였던 니켈리치 각형 배터리(EV용) 대신 ESS(에너지저장장치)용으로 용도를 전환할 계획이다.
- 배경은 "예상보다 훨씬 더딘 미국 EV 수요 성장"이라고 양사는 공식적으로 밝혔다. GM은 이미 2024년 LG에너지솔루션과의 미시간 랜싱 셀공장 지분도 정리한 바 있어, 이번이 두 번째 배터리 합작 철수다. 다만 양사는 차세대 각형 배터리 공동개발이라는 별도 기술협력은 계속 이어가기로 해, "생산은 각자, 개발은 함께"라는 절충 구도를 택했다.
- 이는 9월호 2장에서 다룬 GM의 배터리 전략(LMR·나트륨이온 등으로 다변화하며 GMTCK를 통해 탈중국 공급망을 구축하는 행보)과 동전의 양면이다 — 대형 합작공장 투자는 줄이되, 여러 화학조성을 동시에 검토하는 "가볍고 유연한" 배터리 전략으로 옮겨가는 흐름이 뚜렷하다.

4) BEV 일변도에서 복수 파워트레인 전략으로

▲토요타 미국 법인 보도자료
https://pressroom.toyota.com/toyota-motor-north-america-reports-june-second-quarter-2026-u-s-sales-results/
▲참조할 만한 기사
https://www.reuters.com/business/autos-transportation/honda-plans-invest-25-bln-build-hybrid-vehicle-plant-ohio-nikkei-says-2026-09-24/
https://www.reuters.com/world/china/momenta-stellantis-china-jv-with-dongfeng-co-develop-intelligent-driving-2026-09-28/

- 글로벌 완성차업체들의 전동화 전략이 달라짐에 따라 배터리 및 공급망에도 영향을 줄 것으로 예상됨. 몇 년 전까지 주요 업체들은 배터리전기차(BEV) 판매목표와 전용 플랫폼 투자계획을 경쟁적으로 제시했지만, 최근에는 BEV만으로 시장 변화에 대응하기보다 하이브리드(HEV), 플러그인 하이브리드(PHEV), 주행거리 연장형 전기차(EREV) 등을 함께 활용하는 방향으로 전략을 수정하는 추세임.
- 이를 곧바로 '전기차 포기'라고 보는 것은 적절하지 않음. 시장별 수요와 규제, 충전 인프라, 가격경쟁력에 맞춰 전동화의 속도와 방식이 다양해지고 있다고 볼 수 있음.
- Toyota의 경우 이러한 변화가 가장 선명한데, 2026년 2분기 생산량 271만 대 가운데 약 52%가 전동화 차량이었지만 그 대부분은 하이브리드였음. 미국과 글로벌 시장에서 하이브리드 판매가 빠르게 늘어나면서 Toyota는 BEV 확대와 별개로 HEV를 핵심 수익원으로 활용하고 있음.
- Honda 역시 전기차 투자에 따른 손실과 중국 업체의 가격경쟁 압력에 대응해 하이브리드 중심의 전략을 강화하고 있음. 동시에 협력업체에 대한 대규모 원가절감을 요구하면서 전동화·SDV 개발비용을 낮추려 하는 중임.

- Stellantis의 경우 미국에서는 자체 기술을 중심으로 차량을 개발하는 반면, 유럽과 다른 지역에서는 Leapmotor 등 중국 업체와의 협력을 확대하는 지역별 이원화 전략을 추진하고 있음. 미국과 유럽의 규제환경과 소비자 수요가 점점 달라지면서 글로벌 단일 전략보다 지역별 파워트레인과 기술조합이 중요해지고 있기 때문
- Volkswagen 역시 대규모 구조조정을 추진하면서도 BEV·PHEV·EREV와 배터리 투자를 중단하지 않고 있음. 오히려 독일 일부 전기차 공장에서는 주문 회복에 맞춰 생산계획 상향조정 중임. 따라서 최근의 변화는 전기차 전환의 역전이라기보다 전동화의 '단일 경로'가 해체되고 복수 기술을 병행하는 단계로 이동하는 과정에 가깝다고 볼 수 있음.

5) 비용절감은 완성차에서 부품 공급망으로 확산

▲참조할 만한 기사
https://www.cnbc.com/2026/09/02/honda-suppliers-cost-cuts-9-billion-push-china-reuters.html
https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-09-07/jaguar-land-rover-plans-to-cut-4-000-jobs-in-carmaker-s-overhaul

- 앞서 완성차 동향에서 살펴본 구조조정의 압력은 완성차업체 내부에만 머물지 않는 것임. Honda는 향후 4년간(2030년까지) 1조5,000억엔(약 94억달러) 이상의 비용을 절감한다는 목표를 세우고, 올봄 도쿄 인근 우쓰노미야에서 주요 협력업체들을 소집해 대폭적인 원가절감을 요구하고 나서기도 했음.
- 특히 프레스·단조, 전장부품, SDV 관련 부품 등에서는 최대 30%의 비용절감 목표가 제시됐으며, 소재 조달방식 변경과 표준화 부품 사용 확대, 가능한 범위에서 중국산 부품 활용도 요구하고 있음. 중국 업체들과의 가격경쟁에 대응하기 위해, 정작 그 중국의 부품을 끌어다 쓰라고 지시하는 역설적 상황. 로이터 보도에 등장하는 취재원에 따르면 이 목표치는 "극도로 크다(extremely large)"는 평가를 받았고, 실제 달성 가능 여부는 불확실하다고.
- Jaguar Land Rover 역시 2028년까지 최대 4,000명(전체 인력의 약 10%)을 줄이는 자발적 퇴직 프로그램을 확정함. 2년간 17억파운드(약 22~23억달러) 절감이 목표이며, 손익분기점을 연산 30만대 수준으로 낮추는 것이 목적인데, 다만 생산직(시급제 근로자)은 대상에서 제외하고 급여·관리직 중심으로 진행한다는 점도 확인됨.
- 이러한 움직임에서 공통적으로 확인되는 것은 완성차업체들이 단순히 자체 인력만 줄이는 것이 아니라 부품가격, 조달지역, 플랫폼 수, 차종 수, 생산거점까지 동시에 줄이는 방식으로 비용구조 전체를 다시 설계하고 있다는 점임. 따라서 구조조정의 충격은 완성차 노동자에 그치지 않고 부품업체와 하청업체, 생산지역 전체로 확산될 가능성이 높음.

4. 주목할 만한 기술 동향

1) Tesla Cybercab, '조용한' 출시를 넘어 NHTSA 정식 감사 국면으로

▲테슬라 홈페이지 게시내용 : https://tslna.com/en/tesla-cybercab-guide-2026/
▲참조할 만한 기사 : https://www.cnbc.com/2026/09/18

- 8월 동향에서 예고했던 9월 3일 Cybercab 출시는 예상과 전혀 다른 방식으로 진행되었음. 초청자 한정(로보택시 이용자 추첨 당첨자, 주주, 일부 인플루언서)으로 오스틴에서 열렸지만, 약속했던 라이브 방송은 끝내 나오지 않았고 머스크나 경영진의 공개 발언도 없었음. 대신 로보택시 앱 업데이트로 "오스틴 일부 지역에서 Cybercab 이용 가능"이라는 조용한 공지만 나왔을 뿐이며, 텍사스 등록 기준 상업운행 승인된 Cybercab은 단 45대에 그쳤음.
- 더 중요한 후속 전개는 규제 당국의 대응이다. NHTSA는 9월 3일 출시 당일 곧바로 감사질의(Audit Query AQ26002)에 착수했고, 9월 10일에는 한발 더 나아가 정식 특별명령(Special Order)을 발동해 Tesla 임원이 9월 30일까지 선서 하에 답변하도록 요구했음.
- 핸들·페달이 전혀 없는 차량이 연방자동차안전기준(FMVSS)을 어떻게 자체인증 했는지가 핵심 쟁점이며 이 기한이 9월 말 시점임. 10월 동향에서 실제 답변 내용을 확인할 수 있을 것으로 전망됨. 8월 동향에서 짚었던 "완전자율 시연이 이정표가 될 것"이라는 전망과 달리, 실제로는 화려한 발표 대신 조용한 서비스 개시 + 즉각적 규제 리스크로 귀결된 셈.

2) Uber, 로보택시에 100억달러 베팅 : Waymo와는 "협력에서 경쟁으로"

▲참조할 만한 기사
https://www.smartcitiesdive.com/news/robotaxi-wars-uber-waymo-zoox-tesla/830930/
https://www.axios.com/2026/09/23/uber-robotaxi-av-strategy-dara-khosrowshahi

- Uber는 로보택시 분야에 총 100억 달러 이상을 투자하기로 하고, 이 재원 마련을 위해 전체 인력의 10%(약 3,300명)를 감원하기로 했음(9/2 발표). AI와 자동화에 대한 투자가 확대되는 과정에서 기존 사업과 조직의 인력조정이 동시에 진행되는 사례라는 점에서 자동차산업의 노동문제와도 연결되는 지점임.
- 투자 방식은 차량조달 75억달러 + 지분투자 25억달러 이상으로 나뉘며, 현재까지 Rivian(최대 12.5억 달러), Lucid(5억 달러), Nuro(5억 달러), Waabi(2.5억 달러)에 직접 투자했고 Avride·Wayve와 중국 WeRide에도 비공개 투자를 단행한 상태임.
- Axios는 이를 "Uber가 로보택시 시대에 맞춰 플레이북을 다시 쓰고 있다"고 평가했음. 기존에는 자사 플랫폼에 파트너사 차량을 태우는 역할이었다면, 이제는 자체 자본으로 차량·인프라(3개 도시 차고지에 1억달러)까지 직접 소유하는 방향으로 전환하고 있다는 것. 특히 눈에 띄는 대목은 기존 협력사였던 Waymo와의 관계가 경쟁으로 전환되고 있다는 점임. Uber 스스로 독자적 로보택시 생태계를 구축하려는 움직임이 뚜렷해지는 중.

3) 중국, 자율주행 책임소재 사법지침 공식화, "보조는 대체가 아니다"

▲참조할 만한 기사
https://natlawreview.com/article/chinas-supreme-peoples-court-issues-first-national-judicial-rules-ai-disputes
https://www.advant-beiten.com/en/news/red-lines-for-ai-in-china-new-spc-judicial-opinions-on-ai-related-disputes

- 중국 최고인민법원은 9월 7일 AI 분쟁 전반을 다루는 최초의 전국 단위 사법지침("인공지능 분쟁 사건 심리에 관한 의견", 5개 부문 24개 조항)을 발표했음. 자율주행 관련 핵심 원칙은 ① 사고 책임은 민법전·도로교통안전법에 따라 판단, ② 차량 결함으로 인한 사고는 제조사·판매자 책임, ③ 결함과 운전자 과실이 결합된 경우 쌍방 책임 분담, ④ 법원은 제조사·판매자·운영자 등 데이터관리자에게 자율주행·운전보조 기록 제출을 요구할 수 있다는 것으로 요약됨.
- 이는 8월 동향에서 다룬 "완성차 책임 vs 운전자 책임" 구분 논의가 국가 최고사법기관 차원의 공식 지침으로 격상된 것이며, 9월 11일 발표된 국가 NEV 산업 5개년 계획(이어지는 항목 참조)과 짝을 이루는 법적 인프라 정비로 볼 수 있음.

4) 중국, 2030년 NEV 70%와 자율주행 대규모 상용화 국가계획 발표

▲참조할 만한 기사
https://cnevpost.com/2026/09/11/china-unveils-five-year-nev-plan/
https://www.automotiveworld.com/news/china-targets-70-nev-sales-and-mass-self-driving-by-2030/

- 중국 공업정보화부 등 9개 부처는 9월 11일 "지능형 신에너지차 산업 15차 5개년 발전계획(2026~2030)"을 발표했음. 승용차 신차판매의 70%, 상용차의 40%를 NEV로 전환하고 고속도로, 도심고속도로, 일부 시내도로에서 고도 자율주행을 대규모 상용화하는 것이 핵심 목표임. 다만 2026년 8월 기준 NEV 소매침투율이 이미 65.2%(승용차 기준)에 달해, 목표의 상당 부분은 "이미 달성 임박" 상태라는 평가도 있음.
- 주목할 점은 이 계획이 단순 보급목표를 넘어 "과잉생산 관리"까지 명시했다는 것임. 신규 독립 NEV 제조사 설립 요건 강화, 배터리 생산능력 관리·감독 강화, 완성차업체 간 합병·구조조정 촉진, 노후·저효율 생산능력 퇴출을 함께 담았음. 부품사·공급망 동향에서 다룬 ▲이익률 3.6%로 급감한 산업 현실 ▲대금지급 규정 강화가 이 국가계획의 배경이자 동시에 정책수단이라는 점에서, 중국이 양적 보급 확대에서 질적 구조조정으로 정책 무게중심을 옮기고 있음을 보여주는 대목.

5) Toyota, 2028년부터 연 1조엔·로봇 40만대 규모 공장 자동화

▲참조할 만한 기사
https://www.cnbc.com/2026/09/18/toyota-says-factory-automation-could-cost-6point4b-year-f

rom-2028.html
https://www.automotiveworld.com/news/toyota-plans-to-deploy-400000-factory-robots-from-2028/

- Toyota는 브뤼셀 투자자 브리핑에서 2028년부터 연간 최대 1조엔(약 64억달러)을 투입해 자사 공장(15만대)과 그룹사, 주요 협력사(25만대)에 총 40만대의 로봇을 배치하는 방안을 논의 중이라고 밝혔음. 다만 실제 시행 여부나 지속 기간은 확정하지 않은 상태.
- 자체개발 로봇 'ELEY'(50kg, 이족보행이 아닌 바퀴형 + 배터리·전원선 구동, 2개 손가락 그리퍼)가 핵심으로, 전 세계 60개 공장에 걸쳐 약 1.8만 명의 숙련공("타쿠미")의 동작을 학습 데이터로 축적해 로봇에 전이시키는 방식. Tesla·Figure의 이족보행 휴머노이드와 달리 '검증된 신뢰성'을 우선시하는 설계 철학이 특징이며, Toyota는 "로봇이 인간을 대체하는 게 아니라 반복작업을 맡고, 시각검사·최종판단은 계속 숙련공이 담당하는 협업 모델"이라 강조함.

5. 글로벌 및 한국 자동차산업 노사관계 동향

1) Unifor 패턴교섭, Ford·GM은 타결, Stellantis는 파국 — "Brampton을 방산업체에 팔겠다"

▲교섭 결렬 관련 Unifor 입장
https://www.unifor.org/news/all-news/unifor-statement-contract-negotiations-stellantis
▲참조할 만한 기사
https://www.detroitnews.com/story/business/autos/chrysler/2026/09/11/stellantis-unifor-contract-talks-at-stalemate-amid-possible-brampton-sale/91715543007/
https://www.goodcarbadcar.net/stellantis-unifor-contract-expired-ontario-conciliation-strike-clock/

- 8월호에서 다룬 Unifor-GM 잠정합의는 8월 29~30일 비준투표에서 확정되었음. GMCC(오샤와·세인트캐서린스·우드스톡) 80.5% 찬성, CAMI(잉거솔) 96.5% 찬성으로 모두 가결됨. 유효기간은 3년이며 적용대상 조합원은 4,600여 명 규모. 교섭이 시작될 당시에 캐나다 GM 조합원의 약 30%가 일시해고 상태였고 CAMI 공장은 가동이 중단된 상태였음. 이로써 Ford(7월)→GM(8월)까지는 Unifor의 패턴교섭(한 회사를 먼저 타결해 나머지에 동일 조건을 관철시키는 전략)이 순조롭게 이어졌음.
- Unifor-GM 협약의 특징은 임금·복리후생 개선뿐 아니라 신규 생산물량과 투자계획을 단체협약으로 확보했다는 점에 있음. 협약에는 Oshawa 공장의 차세대 GMC Sierra HD 생산을 위한 1억4,400만 캐나다달러 투자와 St. Catharines의 차세대 변속기 생산을 위한 2억1,500만 캐나다달러 투자가 포함되었음. 기존에 약속했던 St. Catharines의 6세대 V8 엔진 투자 6억9,100만 캐나

다달러와 Oshawa 스탬핑·CCA 관련 6,300만 캐나다달러 투자도 협약에 다시 명시되었음. 기존 약속에 새로운 투자 약속이 보태져 총투자 규모는 10억 캐나다달러를 넘게 됨.

- 협약에는 Oshawa의 일시해고를 줄이기 위한 계획, 생활비조정수당(COLA) 갱신, 대상 조합원 1만 캐나다달러 생산성·품질 보너스 등도 포함됨. 여기서 중요한 것은 임금수준 자체보다 교섭의 구조라고 할 수 있음. 자동차 생산의 미래를 기업의 투자결정에만 맡기지 않고, 어떤 제품을 어느 공장에서 생산할 것인지까지 단체교섭의 대상으로 끌어들이고 있다는 점. 이는 자동차산업 구조조정 국면에서 노동조합이 취할 수 있는 대응의 한 유형을 보여주고 있음.
- 그러나 9월 1일 시작된 Stellantis와의 교섭은 완전히 다른 국면으로 흐르게 되었음. 핵심 쟁점은 2023년 이후 가동을 멈춘 Brampton 조립공장의 미래였는데, Stellantis는 애초 이 공장에 Jeep 생산을 재투자하겠다고 약속했었지만(2025.10, 관세 대응 명목으로 철회), 8월 들어서는 아예 공장을 제3자에 매각·폐쇄하는 방안을 검토 중이라고 노조에 통보함.
- 9월 11일, 협상 목표시한이던 바로 그날 Stellantis는 Brampton 공장을 캐나다 방산업체 Roshel(장갑차 제조사)에 매각하는 양해각서(MOU)를 체결했다고 기습적으로 발표함. Unifor는 이를 “Local 1285(Brampton) 조합원에 대한 적절한 해법 없이는 어떤 잠정합의도 없다”며 공식 교섭을 무기한 중단했음.
- 9월 20일 23시59분, 9천명 이상을 대표하는 기존 협약이 그대로 만료됐지만 — 온타리오주 노동관계법상 조정절차(conciliation)를 마쳐야 합법적 파업권이 생기는 구조라, 아직 파업에 돌입하지는 못한 상태임. (노동부의 "무중재 통보"가 나온 뒤 17일이 지나야 합법파업 가능, 파업 찬반투표에서 과반 찬성 필요). Lana Payne 위원장은 9월 17일 “Stellantis가 방향을 바꾸지 않으면 파업으로 갈 수 있다”고 경고.
- 8월 동향에서 “패턴교섭이 완성되고 있다”고 분석했던 흐름은, 9월 들어 Stellantis에서 깨지게 된 것임. Ford·GM에는 투자·고용 확약을 얻어낸 Unifor가 유독 Stellantis에서만 공장 자체가 통째로 매각되는 상황에 직면한 것임.

2) UAW 지도부 두 번째 직접선거, 투표마감 임박 — Fain 체제에 대한 중간평가

▲선거 공식 일정 (UAW 감독관 공식 페이지) : https://uaw.org/2026iebelection/

- 8월 동향에서 UAW 지도부 선거 관련 소식을 전하면서 현재 Fain 위원장 대 Boyer 등 6파전, DOJ 수사, 전직 위원장 3인의 반Fain 지지 선언을 소개했는데 이 구도는 9월에도 그대로 이어지고 있음. 현재 선거전은 막바지로 치닫고 있으며 우편투표 마감은 10월 5일, 개표는 10월 6일 시카고 인근 Rosemont에서 시작됨. 현재 시점에서는 아직 결과를 알거나 점치기 어려우며, 다음 10월 동향에서 확정 결과를 다룰 예정임.
- 이번 선거는 2021년 조합원 투표로 직접선거제가 도입된 이후 두 번째 임원 직접선거다. 이번 9월 동향에서는 선거 결과를 전망하기보다 무엇이 쟁점이 되고 있는가를 보는 편이 중요함. 가장 중요한 것은 현 Fain 체제에 대한 중간 평가라 할 수 있음.
- Fain 체제의 가장 큰 성과로 평가되는 사건은 2023년 Ford·GM·Stellantis를 상대로 한 Stand Up Strike와 이후 체결된 단체협약임. 하지만 그 이후에도 자동차산업의 구조조정은 계속되고 있음.

Stellantis의 생산·투자계획 변경, 부품업체 구조조정, 전동화 투자 속도조절 등으로 고용불안이 이어지고 있음. 따라서 이번 선거에서는 2023년 협약의 임금성과와 별개로 투자·생산물량·고용보장이 실제 현장에서 얼마나 실현됐는가가 중요한 평가 대상이 될 것으로 예상됨.

- 또한 이번 선거에는 노조 내부 민주주의와 지도부 운영방식도 쟁점으로 등장하고 있는 바, 선거를 감독하는 UAW Monitor는 9월 Region 2B 지도부가 직원들에게 특정 후보를 지지하거나 반대하지 못하도록 압력을 행사한 행위가 선거규칙을 위반했다고 판단하고 중단명령을 내리기도 했음. 이는 직접선거 도입 이후 UAW 내부에서 공정한 선거와 조직민주주의 문제가 여전히 중요한 과제임을 보여주는 대목.
- 따라서 이번 UAW 선거는 특정 후보 간의 경쟁만이 아니라 2023년 이후 UAW의 노사관계 전략, 조직민주주의, 구조조정 대응을 조합원들이 어떻게 평가하는가를 보여주는 과정이라고 해석해 볼 수 있음.

3) 글로벌 자동차산업 노동조합의 교섭대상 자체가 변하고 있음

- 미국·캐나다·독일의 사례를 함께 보면 공통적인 변화가 보이는데, 자동차산업 노동조합의 교섭대상이 통상적임 임금·노동시간과 고용을 넘어 경영전략과 산업정책 전반으로 확장되고 있다는 사실을 보여주고 있음. 이를테면
  - ▲생산물량 교섭 : 공장폐쇄를 막는 것만으로는 부족하며 신규 차종과 미래차 생산을 협약에 명시하려는 움직임
  - ▲투자 교섭 : 기업이 전체적으로 얼마를 투자하는지보다 어느 공장과 어느 지역에 투자하는지가 고용에 직접적인 영향을 미치고 있음
  - ▲기술전환 교섭 : EV, 배터리, SDV, 자율주행, 스마트팩토리 투자가 어떤 직무를 만들고 어떤 직무를 없애는지, 아울러 피지컬 AI의 등장과 함께 기술 도입의 전제조건 교섭 및 숙련 조합원의 암묵지 개인정보 보호까지를 교섭대상에 포함
  - ▲공급망 교섭 : 부품 현지화와 글로벌 소싱이 확대되면 완성차 노동자뿐 아니라 부품사 노동자의 고용도 함께 영향을 받게 되며 이는 전반적인 경영전략과 노사관계에도 상당한 영향을 미치게 됨.
- 결국 자동차산업의 단체교섭은 공장 안의 임금과 노동시간만을 다루던 틀에서 벗어나 기업의 생산·투자·기술전략을 둘러싼 교섭으로 확대되고 있음.
- 이 문제는 피지컬 AI와 스마트팩토리 전환이 본격화되면 더 중요해질 가능성이 높음. 같은 100만 대를 생산하더라도 자동화율이 크게 높아지면 필요한 노동자 수와 직무구성이 달라질 수 있기 때문. 특히 물류, 서열, 검사, 단순조립 등에서 AI 기반 로봇이 확대될 경우 기존 직무의 일부가 사라지는 동시에 로봇 유지보수, 데이터 관리, 공정설계 등 새로운 직무가 생길 수 있음.
- 노동조합 입장에서는 ▲생산량 ▲미래 차종 ▲노동투입 구조, 이렇게 세 가지를 함께 보며 전략을 수립하는 것이 필요함. 예를 들어 현대차가 국내공장 174만 대 생산을 유지한다 하더라도 미래 전기차와 SDV 생산이 해외로 이전되고, 국내에서는 기존 차종 중심의 고자동화 생산만 남는다면 장기적인 고용안정과 기술경쟁력을 확보했다고 보기 어려움. 반대로 생산량이 크게 늘지 않더라도 미래차 핵심부품과 소프트웨어·데이터 관련 신규 직무가 국내에 만들어진다면 고용의 질

과 산업기반은 달라질 수 있음.

- Unifor-GM 협약은 한 가지 방향을 보여주는데, 신차와 투자를 협약에 명시하고 미래 생산물량을 고용안정의 기반으로 확보하는 방식임. 독일의 IG Metall은 또 다른 문제를 제기하고 있는데, 기업 경쟁력 악화를 이유로 임금과 고용을 일방적으로 줄이는 것이 아니라 투자·제품전략·생산구조를 노사가 함께 논의해야 한다는 것. UAW 선거는 이러한 전략을 둘러싼 미국 자동차노동운동 내부의 평가와 논쟁이 진행되고 있음을 보여주고 있음.
- 이는 한국에서도 현대차·기아와 한국지엠 등 중견 3사에서도 결국 같은 문제가 제기될 수밖에 없다는 것을 시사해주고 있음. 현지생산을 확대하고 미래차·신기술의 중심도 다변화하려는 현대차그룹의 경영전략에 노동조합은 어떻게 대응할 것인가, 2028년 종료가 예정되어 있는 GM-산업은행 기본계약서 만료를 앞두고 한국법인의 위상을 어떻게 만들어갈 것인가를 놓고 치열한 격돌이 펼쳐질 수밖에 없음.
- 앞으로 자동차산업 노동조합의 핵심 과제는 임금교섭을 넘어 산업전환의 방향과 성과배분에 개입하는 것이 될 가능성이 높음. 이런 의미에서 한국 이재명 정부에서 임금·노동시간·고용만이 아니라 '노동조건에 영향을 미치는 경영상 결정'까지를 쟁의대상으로 넓혔던 노조법 2조 개정이 이뤄졌지만, 서둘러 성과배분과 경영권에 대해서는 교섭대상이 아니라며 법도 시행령도 아닌 지침 하나로 문을 걸어잠그려는 시도가 벌어지는 것 역시 산업정책·경영전략에 대한 노조 개입을 차단해야 한다는 자본 진영의 이해가 반영된 것으로 해석해볼 수 있음.

※ 본 동향은 금속노조의 의뢰로 노동문제연구소 解放 오민규 연구실장께서 작성하셨습니다.