자동차

2025년 글로벌 판매는 팬데믹 이전 수준 상회

이상현
자동차/기계
prolog@bnkfn.co.kr
(02)2071-7672

완전한 회복과 새로운 기준선

2025년 글로벌 자동차 시장은 팬데믹의 여파를 뒤로하고 판매량 9,194만 대를 기록하며, 2019년(9,029만 대) 수준을 상회하는 완전한 회복세를 보였다. 다만 역대 최고점인 2017년(9,530만 대)에는 미치지 못하며, 시장이 큰 폭 성장보다는 안정화 단계에 진입했음을 시사하고 있다.

2026년은 '신흥국 주도의 완만한 성장'과 '선진국의 불확실성 증대'가 교차하는 변곡점이 될 전망이다. 주요 기관들은 1~3% 수준의 보수적인 성장을 예측하고 있으며, 특히 관세 장벽과 보조금 개편 등 정치적 변수가 지역별 성패를 가를 핵심 변수로 보고 있다.

시사점

1) 선진국 시장이 교체 수요 중심의 성숙기에 접어든 반면, 인도와 아세안 등 신흥 시장이 글로벌 완성차 업체들의 성장을 결정짓는 전략적 요충지로 자리매김하고 있다.

2) '관세'와 '보조금'이 여전히 시장의 변수로 작용할 전망이다. 미국의 보편관세와 EU의 상계관세가 상시화되면서, 현지생산의 생존권화가 확대되고, 전기차 보조금이 대부분 축소, 종료되면서 원가 경쟁력이 중요해지고 있다.

3) 전기차로의 급격한 전환보다는 하이브리드를 징검다리로 활용하는 전략이 2026년에도 실적의 실질적인 승부처가 될 전망이다. 전기차 전환 비용 부담을 상쇄하고 내연기관 규제에 대응하는 현실적인 카드로 부각되고 있다.

4) 소비자들은 OTA(무선 업데이트)와 AI 기반 자율주행 등 소프트웨어적 사용자 경험에 더 민감하게 반응하기 시작했다. 2026년은 차량 판매 대수보다 차량당 소프트웨어 매출(구독 모델 등)이 기업 가치를 결정하는 원년이 될 전망이다.

표 1. 글로벌 자동차 판매 추이 (단위: 만대, %)

(만대)	Global	USA	CANADA	WESTERN EUROPE	EASTERN EUROPE	JAPAN	KOREA	CHINA	BRAZIL / ARGENTINA	OTHER
2015	8,919	1,745	190	1,483	392	500	180	2,489	309	1,631
2016	9,304	1,754	195	1,577	389	490	178	2,802	267	1,650
2017	9,530	1,719	204	1,621	422	516	175	2,861	303	1,708
2018	9,442	1,723	199	1,615	423	520	178	2,775	325	1,683
2019	9,029	1,699	193	1,629	412	513	175	2,553	311	1,545
2020	7,775	1,450	155	1,242	388	454	186	2,445	228	1,227
2021	8,143	1,490	166	1,239	402	440	169	2,549	234	1,453
2022	8,108	1,378	155	1,161	295	417	166	2,674	234	1,628
2023	8,682	1,555	169	1,327	403	474	171	2,523	260	1,799
2024	8,875	1,593	181	1,337	467	438	160	2,545	287	1,866
2025	9,194	1,633	187	1,342	469	453	165	2,689	312	1,944
(yoy %)										
2016	4.3	0.5	2.7	6.3	-0.7	-1.9	-0.8	12.6	-13.4	1.2
2017	2.4	-2.0	4.9	2.8	8.5	5.3	-1.8	2.1	13.4	3.5
2018	-0.9	0.3	-2.5	-0.4	0.2	0.7	1.5	-3.0	7.2	-1.5
2019	-4.4	-1.4	-3.3	0.8	-2.7	-1.4	-1.5	-8.0	-4.4	-8.2
2020	-13.9	-14.7	-19.5	-23.7	-5.8	-11.5	6.0	-4.2	-26.6	-20.5
2021	4.7	2.8	7.2	-0.3	3.8	-3.2	-8.8	4.3	2.4	18.4
2022	-0.4	-7.6	-6.7	-6.3	-26.6	-5.2	-2.2	4.9	0.2	12.0
2023	7.1	12.9	9.0	14.2	36.4	13.9	3.5	-5.6	11.3	10.5
2024	2.2	2.4	7.0	0.8	16.0	-7.6	-6.6	0.9	10.3	3.7
2025	3.6	2.5	3.2	0.3	0.4	3.3	3.5	5.6	8.8	4.2
(%)										
CAGR(2015~2025)	0.3	-0.7	-0.2	-1.0	1.8	-1.0	-0.8	0.8	0.1	1.8
2015년 대비 증가율	3.1	-6.4	-1.6	-9.5	19.7	-9.5	-7.9	8.0	1.3	19.2
2025년 성장기여도	100.0	12.3	1.8	1.5	0.5	4.6	1.8	45.1	7.9	24.5
2025년 판매 비중	100.0	17.8	2.0	14.6	5.1	4.9	1.8	29.2	3.4	21.1

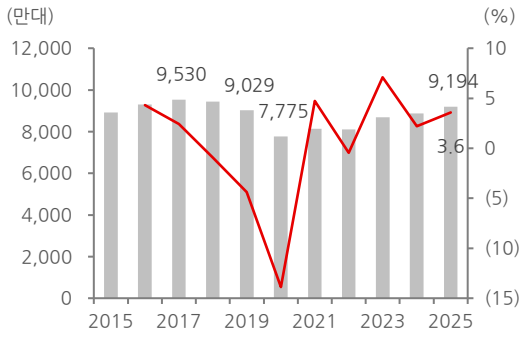
자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

표 2. 주요 지역별 2025년 판매 비중 및 2026년 이슈

	25년 판매 비중	2026년 전망 및 이슈
미국	17.8%	정책 리스크에 따른 역성장 우려: 팬데믹 이후 공급난 해소로 2023년부터 3년 연속 회복세. 2025년 1,633만대까지 회복했으나, 2026년은 관세 인상 여파 및 EV 세제 혜택 축소로 S&P Global(-2.5%), Cox Automotive(-2.4%)로 역성장(-2%대) 예고. HEV 강세가 완충 역할 전망
서유럽	14.6%	가장 느린 회복세: 미국과 유사하게 3년 연속 회복세를 기록했으나 2025년은 최고점인 2019년 대비 여전히 -17% 수준인 1,342만대. 2026년은 저가형 중국 EV의 파상공세와 유럽 제조사들의 속도 조절 사이에서 치열한 점유율 전쟁 예상. Global data는 -0.6% 역성장을 전망함
한국	1.8%	내수 정체 및 양극화 심화: 160~180만대 수준에서 정체. 2025년은 165만대 기록. 2026년 국산차의 성장 둔화(+0.5%) 대비 수입차의 공격적인 확장(+6.9%)이 두드러지며 내수 점유율 재편 가속화 예상하며 내수시장 전체로는 전년비 +1.7% 성장 전망(KATECH)
중국	29.2%	양적 팽창에서 질적 성장으로: 2025년 2,689만 대로 압도적 1위 유지. 2026년 NEV 침투율 60~70% 도달. '이구환신' 정책이 수요를 지탱하나, 무역 갈등이 하방 압력으로 작용. 전망기관에 따라 -5% ~ +6% 범위
기타	21.1%	글로벌 성장의 새로운 엔진: 인도, 동남아, 중동 등이 미국 시장 규모를 추월(1,944만 대). 2015년 대비 약 19% 성장하며 포스트 차이나로서의 위상 강화

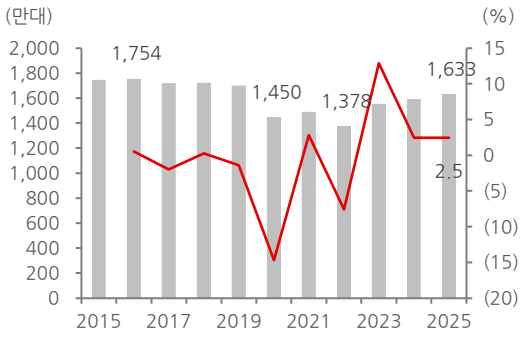
자료: 산업자료, BNK투자증권

Fig. 1: 글로벌 자동차 판매 및 증가율



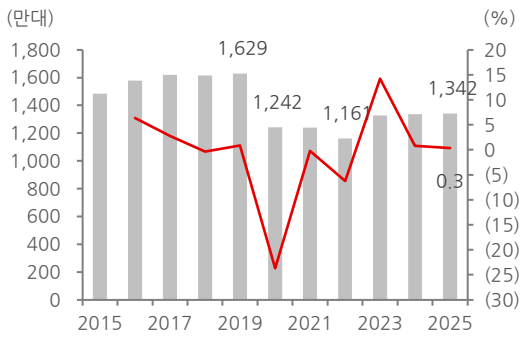
자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

Fig. 2: 미국 자동차 판매 및 증가율



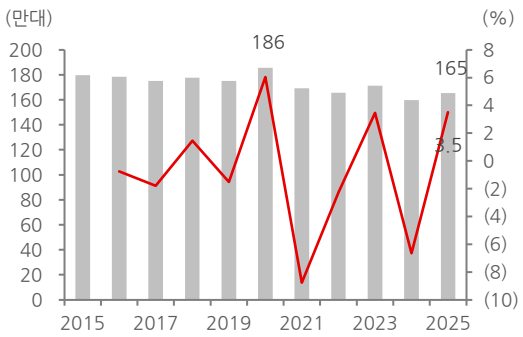
자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

Fig. 3: 서유럽 자동차 판매 및 증가율



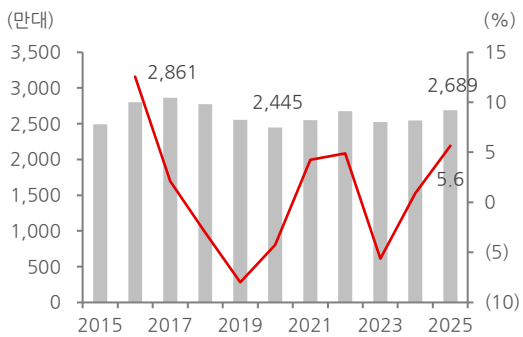
자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

Fig. 4: 한국 자동차 판매 및 증가율



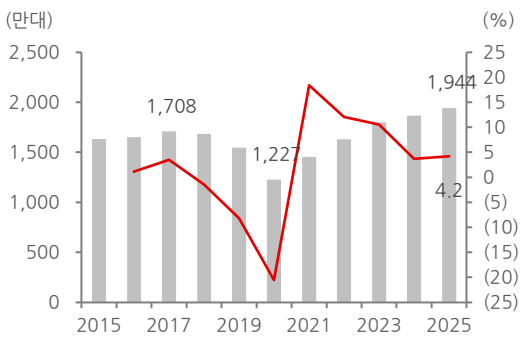
자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

Fig. 5: 중국 자동차 판매 및 증가율



자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

Fig. 6: 기타 지역 판매 및 증가율



자료: 마크라인즈(글로벌 데이터 기준), BNK투자증권

표 3. 주요 지역별 관세 및 보조금 정책

지역	관세 정책 (Tariffs)	보조금 정책 (Subsidies)
미국	보편 관세(10%) 및 상호 관세 발효: 2025년 4월 'Liberation Day' 조치로 10% 기본 관세와 적자국 대상 상호 관세 도입. 부품 관세 상쇄 혜택은 2026년 4월 종료 예정. 중국산 전기차에 대해 품목관세 100%+기본관세(2.5%), 중국산 내연기관 및 HEV차량은 27.5 ~ 35% 이상, 한국과 일본, EU 자동차 품목관세는 15%(기본관세 포함 상한 적용), UK는 10만대 쿼터제 무관세 + 초과분 10% 등	IRA 전기차 세액공제 중단: 2025년 하반기 이후 IRA 보조금이 사실상 철회되거나 대폭 축소되어 전기차 수요가 급격히 위축됨. 이에 따라 제조사들은 하이브리드(HEV) 비중을 확대하고 있음
EU	중국산 EV 상계관세 정례화: 중국산 전기차에 최대 45.3%의 관세(기본 10% 포함)를 부과 중이며, 최근 하이브리드 차량까지 확대를 검토하고 있음. 다만, 관세 대신 '가격 하한선'을 두는 소프트 랜딩 합의도 병행 중	환경 규제 강화 및 보조금 축소: 직접적인 구매 보조금은 줄어드는 추세이나, 탄소 배출 규제 준수를 위한 전기차 판매 강제성은 유지되고 있어 제조사들의 수익성 악화 요인이 되고 있음
한국	한국산 미국향 자동차 관세 25%에서 15%로 인하 합의('25년 12월 4일 연방 관보 게재. 11월 1일자로 소급적용)	전기차 국고 보조금 예산 30% 증액 및 전환지원금 신설
중국	보복 관세 및 수출 통제: 서구권의 관세 장벽에 대응하여 핵심 광물 수출 통제 및 수입차 대상 보복 관세를 전략적으로 활용	'이구환신' 보조금 축소: 2026년 보조금 예산이 약 2,500억 위안으로 전년 대비 17% 감소. 단순 소비 진작보다는 '산업 고도화'와 관련된 특정 분야로 지원 범위가 좁혀짐
신흥국 (인도/브라질)	인도: EU와의 FTA 체결 임박으로 내연기관차 관세를 110%→40%로 즉시 인하할 계획. 브라질: 수입 전기차 관세를 2026년 7월까지 35%로 단계적 인상 중	현지 생산 연계 보조금: 인도는 5억 달러 이상 투자 시 전기차 수입 관세를 15%로 낮춰주는 생산 연계 인센티브를 강화하며 글로벌 기업의 현지 공장 설립을 유도하고 있음

주: 미국 관세는 보편관세와 품목관세가 결합된 다층적 구조로 자동차는 품목관세 부과시 보편관세는 면제되거나 흡수됨.
자료: 산업자료, BNK투자증권

투자등급 (기업 투자의견은 향후 6개월간 추천일 종가 대비 해당 종목의 예상수익률을 의미함.)
기업: 6개월 예상수익률 / 매수(Buy) +15% 이상, 보유(Hold) -15~+15%, 매도(Sell) -15% 이하
산업: 6개월 투자비중에 대한 의견 / 비중확대(Overweight), 중립(Neutral), 비중축소(Underweight)
조사분석자료 투자등급 비율(2025.12.31기준) / 매수(Buy) 78.0%, 보유(Hold) 22.0%, 매도(Sell) 0.0%

이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. 자료 제공일 현재 당사는 상기 회사가 발행한 주식을 1% 이상 보유하고 있지 않으며, 지난 1년간 상기 회사의 유가증권(DR, CB, IPO 등) 발행과 관련하여 주간사로 참여한 적이 없습니다. 자료제공일 현재 조사분석 담당자는 상기회사가 발행한 주식 및 주식관련사채에 대하여 규정상 고지하여야 할 재산적 이해관계가 없으며, 추천의견을 제시함에 있어 어떠한 금전적 보상과도 연계되어 있지 않습니다. 당자료는 상기 회사 및 상기 회사의 유가증권에 대한 조사분석담당자의 의견을 정확히 반영하고 있으나 이는 자료제공일 현재 시점에서의 의견 및 추정치로서 실적치와 오차가 발생할 수 있으며, 투자를 유도할 목적이 아니라 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 하고 있습니다. 따라서 종목의 선택이나 투자의 최종결정은 투자자 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 어떠한 경우에도 당사의 허락없이 복사, 대여, 재배포될 수 없습니다. 이 자료에는 네이버에서 제공한 나눔글꼴이 적용되어 있습니다.