

# 미 대선에 따른 한국 자동차산업의 영향

### 요약

우리 자동차산업은 수출의 47.3%를 미국에 의존하고 있으며, 이러한 의존도는 빠르게 상승하고 있다. 최근 미래 자동차로 빠르게 부상하고 있는 전기차 수출은 아직 미국 시장 의존이 내연기관 승용차에 비해 높지 않지만, 그 증가 속도는 2019년 이후 2023년까지 연평균 88%에 달할 정도로 빠르다. 이에 따라 미국 자동차 시장은 우리 자동차산업 및 경제에 매우 중요한 의미를 지니며, 11월에 있을 미 대선은 우리 자동차 수출 등 다양한 측면에서 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

바이든과 트럼프는 자동차와 관련된 정책 등에서 상당한 차이를 보이고 있으며 가장 큰 부분이 환경정책, 특히 전기차 등에 관한 부분이다. 트럼프가 집권하게 되면 환경정책의 후퇴로 전기차로의 전환이 상당 기간 늦추어질 전망이다. 이에 따라 우리 기업의 전기차 판매가 위축되겠지만, 하이브리드 자동차 등에도 우리가 경쟁력을 보유하고 있어 수출이나 판매에 큰 영향을 받지 않을 것이다. 트럼프 집권 시 자동차 관세는 우리 차에도 부과될 가능성이 높아 우리 수출이 영향을 받을 것이다. 공급망에서는 양자 모두 중국을 배제하지만, 바이든은 동맹과의 협력을 통해 세부적으로 추진하고 있어 우리가 새로운 공급망에서 주도적인 역할을 할 여지가 크다. 전반적으로 자국 우선주의로 미국 내 투자가 강화되겠지만, 중국의 배제로 부품산업을 중심으로 유턴이나 중국 및 글로벌 기업의 투자가 확대될 수도 있다.

이러한 환경에서 우리 자동차산업은 무엇보다 미국에 절대적으로 의존하는 수출 구조를 다변화해야 하고, 미국 수입 시장에서도 우리 자동차의 비중을 적절히 조절하기 위해 수출 및 현지 생산을 적정 수준으로 유지하는 것이 필요하다. 친환경 자동차에 대한 정책이 변화되는 상황에서 이에 적절히 대응하기 위해서는 채택 기술의 방향도 탄소중립 기술 전반에 대한 다양성을 고민해야 할 것이다. 자동차산업, 특히 전기차 공급망에서 중국을 배제하는 상황이어서 이에 대응하여 우리나라 및 기업 중심의 새로운 공급망 구축을 적극 추진해야 할 것이다. 향후 자동차산업을 둘러싸고 미국과 통상·외교적 대응이 매우 중요할 것으로 판단되며, 이를 위해 사전에 미국의 정책 정보 등을 파악하고 대응책을 만드는 것이 요구된다. 미국의 정책에 대해 주요국과의 공동 대응, 새로운 공급망 형성 등을 위해 자원 보유국 등과의 협력도 필요하다.

## 1. 미 대선이 자동차산업 및 우리 경제에 중요한 이유

우리나라 자동차 수출은 2023년 1,082억 달러로 전체 수출에서 차지하는 비중이 17.1%에 달하고 있다. 우리 경제에서 수출이 차지하는 중요성을 생각한다면 우리 산업에 자동차산업이 미치는 영향이 매우 높아졌음을 의미한다. 자동차산업은 단순히 통계상 자동차부품으로 분류된 부분뿐만 아니라 철강, 화학 등 소재에서부터 각종 기계, 전자제품 등도 자동차 생산에 사용된다. 이에 따라 경제에 미치는 파급효과는 매우 크다고 할 수 있다.

이러한 우리 자동차산업의 현실을 보면 미국 시장에 매우 의존적이다. 우선 우리 자동차산업 수출에서 미국이 차지하는 비중은 47.3%로 미국의 의존도가 절대적이다. 특히 완성차의 미국 의존도는 50.6%로 50%를 넘어섰고, 새롭게 부상하고 있는

전기차에서도 미국 비중이 45.5%에 달해 부품의 37.7%에 비해서는 높은 수준이다. 특히 전기차 수출은 2019~2023년 동안 연평균 수출 증가율이 56.2%에 달하고 있으나, 대 미국 전기차 수출은 동기간에 88%의 높은 연평균 증가율을 기록했다.

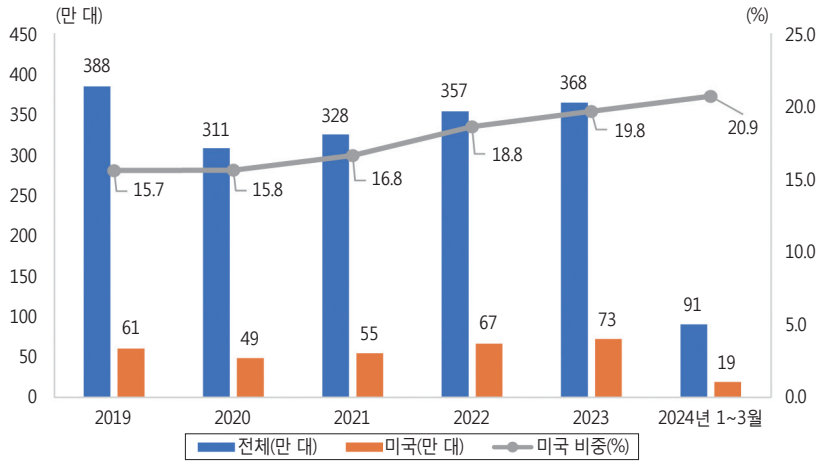
미국은 자동차산업 수출뿐만 아니라 우리 기업의 해외 생산에서도 중요한 지역 중 하나이다. 2024년 1분기 현대·기아자동차의 전체 해외 생산에서 미국 비중은 20%를 상회하였으며, 이 비중은 지속적으로 상승하고 있다. 현대·기아자동차는 2023년 기준으로 국내에서 355만 대, 해외에서 368만 대, 총 723만 대를 생산했는데, 이 중 165만 대가 미국 시장에서 판매되어 46.5%를 차지하였다. 미국 자동차 시장에서 현대·기아자동차의 시장 점유율도 2019년 7.8%에서 2023년 10.7%로 상승

〈표 1〉 우리 자동차산업 수출 및 대미 의존도 추이

	분류	2019	2020	2021	2022	2023	2024년 1-4월	연평균 증가율(%)
전체 (억 달러)	완성차	430	370	465	541	709	243	13.3
	(전기차)	24	39	56	82	143	44	56.2
	부품	225	186	228	233	230	77	0.6
	자동차산업	679	595	749	856	1,082	364	12.4
	(전기차 비중, %)	5.6	10.5	12.0	15.2	20.2	18.1	-
미국 (억 달러)	완성차	157	158	172	222	322	123	19.7
	(전기차)	4	5	7	27	50	20	88.0
	부품	62	55	69	80	81	29	6.9
	자동차산업	223	218	248	329	453	172	19.4
	(전기차 비중, %)	2.5	3.2	4.1	12.2	15.5	16.3	-
미국 비중 (%)	완성차	36.5	42.7	37.0	41.0	45.4	50.6	
	(전기차)	16.7	12.8	12.5	32.9	35.0	45.5	
	부품	27.6	29.6	30.3	34.3	35.2	37.7	
	자동차산업	32.8	36.6	33.1	38.4	41.9	47.3	

자료: 무역협회 무역통계 DB에서 저자 정리.

〈그림 1〉 현대·기아자동차의 해외 생산 및 미국 의존도 변화 추이



자료: 한국자동차모빌리티산업협회(2024. 3), 「자동차산업월보」를 활용하여 작성.

했고, 올해 1분기는 10.1%를 기록하고 있다.<sup>1)</sup> 전 기차는 미국 시장 내 테슬라와 같은 강력한 경쟁자가 존재하고, IRA로 일반 소비자 판매에서 보조금을 받지 못하고 있지만, 2023년 미국 시장의 8%를 현대·기아자동차가 차지하고 있다. 이 비중은 2018년 0.6%에서 빠른 속도로 상승해 왔다.<sup>2)</sup>

이에 따라 미국 자동차 시장의 상황 변화는 우리 자동차산업에 매우 큰 영향을 줄 수밖에 없다. 전문가들은 미국의 대선 결과가 자동차 시장에도 큰 변화를 미칠 것으로 보고 있다. 누가 대선에서 승리하느냐에 따라 친환경 자동차 정책, 해외 수입 자동차 관련 정책, 해외 시장 진출을 확대하고 있는 중국 자동차에 대한 정책이 크게 달라질 수 있다고 보고 있기 때문이다. 자동차산업은 미국으로서도 매우 중요한 산업이어서 정치적 성향이나 대통령의 특성에 따라 많은 변화가 있을 수 있을 것이다.

이는 단순히 자동차 시장뿐만 아니라 자동차 부품 등의 공급망 문제 등도 관련이 있다. 민주당(바이든)과 공화당(트럼프)은 주요 이슈에서 선명한 대립 구도를 보이고 있는데, 바이든의 지지 기반은 도심, 해안 등이지만, 트럼프의 지지 기반은 러스트벨트, 내륙 등이다. 이에 따라 친환경·디지털 신산업 육성 등에서 의견 차이가 존재할 수밖에 없다. 바이든은 탈탄소·그린전환을 적극적으로 추진하고, 기후 변화에 적극 대응한다는 입장이지만, 트럼프는 화석연료산업 부흥, 기후 변화 회의론 등의 입장이다. 이에 따라 친환경정책의 하나로 추진하는 IRA의 전기차 및 배터리 등에 대한 생산 및 구매 보조금 등에서도 견해 차이가 클 수밖에 없다.

외교 및 통상 정책에서도 바이든은 동맹을 중시하는 기조이지만, 트럼프는 자국 우선주의가 강한 편이다. 이에 따라 공급망 등에서도 바이든은 니어·프렌드 쇼어링을 추구하여 동맹국의 역할을 비교적 중시하는 입장이고, 트럼프는 자국 공급망

1) Wards Auto, 한국자동차모빌리티산업협회, 「자동차산업 동향」(2020년 1월, 2024년 1월)에서 재인용.

2) MarkLines 미국 전기차 시장 통계를 기준으로 작성.

중심의 온쇼어링 입장이다. 또한 무역 관계 등에서 바이든은 동맹과 협력을 강조하지만, 트럼프는 자국 우선을 강조하고 있다. 중국 전략에서는 양자 모두 강력하게 중국을 견제하는 것에 차이가 없지만, 바이든은 수출 통제 등에서 첨단산업 등 핵심 분야에 집중하는 경향이고, 동맹과 협력을 통해 효과를 높이는 방향이지만, 트럼프는 독자적이고, 광범위한 제재 수단을 강조한다. 관세

제재도 트럼프는 최고 60%에 달하는 보편 관세 부과를 주장하고 있으며, 최혜국대우 철폐 등도 제시하고 있다. 이에 따라 누가 대통령이 되느냐에 따라 미국 자동차 시장과 더불어 자동차 관련 무역 관계, 공급망 등 전반에서 변화가 발생하고 이는 우리 자동차산업에 매우 큰 영향을 미치게 될 것이다.

## 2. 미 대선에 따른 자동차산업 영향

세계 자동차산업은 전동화, 자율주행화, 커넥티드화 등에 대응하기 위해 기업들의 관련 투자와 정부의 각종 지원이 활발하게 이루어지고 있다. 빠르게 성장하는 전동차 시장을 선점하기 위한 기존 완성차 업체와 스타트업 완성차 업체 간 기술개발 및 투자 경쟁이 전개되고 있다. 각국 정부들은 인센티브 및 규제를 통해 향후 자동차산업을 견인할 전동차 관련 생태계 구축과 생산 기반 확보를 위해 노력하고 있다. 특히 중국 자동차산업은 막대한 투자 및 지원을 통해 전기차 경쟁우위를 확보하고, 유럽 등 글로벌 진출을 활발하게 진행하면서 세계

시장에 충격을 주고 있다.

한국 자동차산업은 경쟁 업체 대비 공급망 불안정에서 빠르게 회복하고 고가의 친환경차 수출 확대로 2023년 전년 대비 31.1% 증가하면서 사상 최대 수출 실적을 기록했다. 대미 수출은 IRA에도 불구하고 렌트, 리스 등 상업용 전기차 시장 공략과 한국GM의 수출 물량 확대로 전년 대비 44.8%나 증가했다. 한국GM의 대미 수출은 2022년 27만 1,000대에 불과했지만, 2023년 42만 6,000대로 전년 대비 96.1%나 증가했다. 전기차의 경우 대미 수출이 늘고 있지만, EU로의 수출도 빠르게

〈표 2〉 자동차의 생산 및 수출 현황(2023년)

	생산(만 대)		수출 현황(억 달러)				
	국내	해외	총수출	미국	중국	유럽	ASEAN
전체	424.3	367.9	70,870	32,204	306	13,176	1,385
내연차	370.6	-	56,513	27,157	280	7,049	1,012
전기차	53.7	-	14,357	5,047	26	6,127	373

자료: 한국모빌리티산업협회, KITA에서 산업연구원 정리.

주: 전기차는 BEV와 PHEV 기준.

〈표 3〉 한국 자동차산업의 주요 투자 계획

	국내	해외
투자 계획	(울산) 2025년 연간 25만 대 전기차 전용 공장 신설 (화성) 2025년 연간 15만 대 PBV 공장 신설	(미국, 조지아) 2024년 연간 30만 대 전기차 전용 공장 신설 (인도, 탈레가온) 2025년 연간 28만 대, GM공장 인수

자료: 각 사 IR 자료에서 산업연구원 정리.

늘고 있다. 2023년 EU 수출은 전년 대비 27.1% 증가한 131억 달러를 기록하였으며 완성차 수출에서 전기차 비중이 46.5%에 달하고 있다.

세계 전기차 시장 규모가 커지면서 현대기아차는 전기차 전환을 위해 2025년 가동을 목표로 국내외 전기차 생산설비 투자를 진행하고 있다. 국내에서는 울산에 전기차 전용 생산 공장을 신설하고 화성에 전기동력 기반 PBV(Purpose Built Vehicle) 생산 설비를 구축 중에 있다. IRA 대응을 위해 미국에 연간 30만 대 규모의 전기차 전용 공장을 2024년에 앞당겨 완공할 예정이다. 싱가포르에 글로벌혁신센터를 건설하여 스마트 제조를 통해 생산기술 혁신과 비즈니스 모델 혁신을 추진하고 있다. 향후 10년간 총 109조 4,000억 원을 투자하는 중장기 재무 계획 중 33%에 해당하는 35조 8,000억 원을 전동화 관련 투자비로 책정하고 있다.

글로벌 주요 자동차 업체들도 전기차 생산능력 및 공급망 확보를 위한 투자 계획을 수립하고 있다. GM은 2025년까지 350억 달러 투자를 통해 배터리공장 건설 및 전기차 생산설비 전환 계획을 발표하였으며 포드는 2030년까지 전기차에 500억 달러 투자 계획을 발표했다. VW는 2030년까지 1,120억 달러를 투자하고 배터리셀 공장 여섯 곳을 구축할 계획이며 HEV에 강점을 지닌 토요타도 700억 달러 투자를 통해 2030년 연간 350만 대

전기차를 생산할 계획이다. 그러나 최근 전기차 수요 정체 전망으로 기존 투자 계획을 조정 중에 있으며 일부 전기차 판매 목표를 하향 조정했다. 이러한 우리 기업과 글로벌 자동차산업의 변화 속에 미국 대선 결과는 자동차산업에 다양한 영향을 미칠 것으로 판단된다.

미 대선 결과에 따른 주요 제도 및 여건 변화를 전망해 보면 아래와 같은 차이를 보일 것으로 예상된다. 바이든이 재집권하게 된다면, 현행 정책 기조가 유지될 것으로 예상되며 탈탄소화와 중국 견제를 위해 우방국과의 다자간 협력 강화 등의 정책들이 지속될 것으로 예상된다. 바이든 정부는 2032년까지 미국 내 신차 67%를 ZEV(Zero Emission Vehicle)로 판매해야 하는 배출가스 규제를 규정하고 있다. 그러나 최근 빠른 전기차 전환 속도에 대한 자동차업계와 노조 등의 우려를 고려해 현행 배출가스 규제를 다소 완화할 가능성도 있다. 미래차 관련 공급망 구축 시 IRA, Chips Act에 근거하여 우방국과의 협력 강화 및 공동 대응을 통한 공급망에서의 중국 배제 정책은 지속될 것으로 예상된다. 최근 바이든은 중국 전기차에 대해 25%의 추가 관세를 100% 올리고, 자동차용 배터리 및 관련 부품의 관세도 대폭 올리는 무역법 301조를 11월에 발동할 예정으로 중국의 전기차나 배터리, 관련 부품 등이 미국 시장에 진출하는 것을 원천적으로 봉쇄할 가능성이 높다.

반면, 트럼프는 바이든 정부의 무리한 전기차 전환이 미국 내 일자리를 감소시키고, 자동차산업이 중국 전기차에 종속되는 원인이라 주장하고 있으며 미국 무역적자 원인으로 한국, 일본 등의 자동차와 부품을 지목하고 있다. 바이든 공약과 가장 큰 차이를 보이는 것은 지구 온난화 대책으로, 트럼프가 집권하게 되면 파리협정 탈퇴와 화석연료 관련 투자를 늘리고 전기차 이행을 위한 규제 철폐가 예상된다. 또한 보호주의 정책이 강화되는 가운데 수입품에 대한 보편적 관세 시스템을 적용할 것으로 예상된다. 중국에 대해서는 보다 강력한 관세 폭탄이 부과되었지만, 우리나라를 포함한 주요국에 대해서도 관세 부과가 늘게 된다는 것이다. 이에 따라 향후 IRA 폐지, CAFE 연비 기준 등 배기가스 규제 철폐, 10%에 달하는 수입 관세 부과 등이 우리 자동차산업에 큰 영향을 줄 것으로 예상된다.

대선 결과가 우리 수출입에 미치는 영향을 살펴보면, 바이든이 재집권하는 경우 전기차 확대에 비교적 전기차에서 경쟁우위를 보이는 우리 업체에 지속적으로 긍정적인 영향이 기대된다. 현행보다 다소 완화가 예상되지만 환경규제 등으로 미국 내 전기차 수요가 증가되면서 경쟁우위를 지닌 한국 업체들의 전기차 판매도 호조가 예상되기 때문이다. 바이든 정부도 IRA와 더불어 중국 전기차에 대해서는 고율의 관세를 부과할 예정이어서 중국업체 전기차 점유율이 증가하고 있는 유럽과는 다르게 미국 시장에서 중국산 전기차 판매는 제한적인 점도 우리 수출에 긍정적 요인이다.

그러나 트럼프가 재집권하는 경우 한국의 대미 자동차 수출에 큰 타격이 예상된다. 한국 자동차

산업은 2023년 289억 달러의 대미 무역흑자를 기록하는 등 미국 자동차산업 보호 명분으로 보편적 관세 대상 국가에 포함될 가능성이 높다는 것이다. 트럼프 1기에도 무역확장법 232조를 발동하여 자동차에 25%의 관세 부과를 검토했으나 미 실행한 바 있다. 한국 완성차 수출 중 45.4%가 미국으로 절대적 비중을 차지하고 있어 추가 관세는 큰 부담으로 작용할 것이다. 특히 한국GM은 국내 생산물량 중 91.8%를 미국에 판매하고 있어 추가 관세 부과에 따른 부정적 영향이 클 것으로 예상된다. 현대기아차도 국내 생산물량 중 31.5%를 미국에 판매<sup>3)</sup>하고 있으며 추가 관세 부과 시 수출 물량이 현지 생산 물량으로 대체될 가능성이 높다. 특히 올해 연 30만 대의 전기차 전용 공장 가동이 예정되어 있는 등 추가 관세 부과 시 미국 판매 전략에 수정이 예상된다. 자동차부품의 경우 중국산 수입품에 60% 균일관세 부과 시 우리 부품으로 대체되면서 일부 반사이익이 기대된다.

국내외 투자와 관련해서는 미국 내 투자를 강화하는 방향으로 전개될 가능성이 높는데, 바이든의 경우 전기차 투자가 중요하지만, 트럼프 집권 시 자동차산업 전반에 걸쳐 투자를 고민해야 할 것으로 보인다. 트럼프의 집권으로 국내 투자에 긍정적인 면도 다소 존재하는데, 중국산(産) 부품 추가 관세 부과 등으로 중국 진출 부품 업체들의 국내 U-Turn에 따른 국내 투자 증가가 기대된다. 바이든이나 트럼프 모두 전기차 수입에 대해 고율의 관세를 부과할 예정이어서 미국 시장 진출을 위해서 중국 기업이나 중국에 진출한 글로벌 기업들도

3) 현대기아차는 2023년 국내 생산 355만 대 중 미국 수출이 111만 대이며 현지 생산은 73만 대 수준임.



한국에 투자할 가능성이 존재한다. 중국 지리자동차 산하의 폴스타도 르노코리아 공장에서 생산하기로 한 바 있는데 이러한 움직임이 더 활성화될 가능성이 높다.

공급망과 관련해서도 양자 간에 다소 차이를 보이고 있고, 이는 우리 기업에 미치는 영향이 비교적 클 것으로 보인다. 바이든은 미국 중심의 공급망 구축 기조를 지속하지만, 중국 견제를 위해 한국, 일본 등 우호국 역할이 강조될 전망이다. 이에 따라 전기차 공급망에서 우리 기업의 역할이 강화될 여지가 크다. 반면 트럼프는 관세와 같은 수단으로 자국 내 조달을 강화하는 데 주안점을 둘 것으로 보인다. 단기적인 공급망 불안이 유발된다면, 중장기적으로 중국을 배제한 새로운 공급망 구축 등에 대해서는 크게 관심이 없을 수도 있다. 반도체, 이차전지 등 첨단 분야에서 중국에서의 직접적인 조달은 제한될 것으로 예상되지만, 간접 및 우회 조달 등을 제한하는 데는 한계가 있을 전망이다. 자동차는 조립산업 특성상 공급망이 길고 복잡하여 불확실성이 높을수록 부정적 영향이 큰 편이다. 중국에 대한 규제 및 관세 부과로

중국 부품 및 소재 등의 조달에 문제가 생기면, 단기간에 이를 해결하기 쉽지 않아 생산 등에 애로가 발생할 가능성도 존재한다.

바이든과 트럼프 공약 중 가장 큰 차이를 보이는 것이 환경규제 및 에너지 정책으로 트럼프는 바이든 정부의 환경규제를 완화하거나 폐지하고 화석연료 산업 부흥을 공표했다. 환경규제 약화는 경쟁 업체 대비 빠른 자동차 전환이 진행되고 있는 한국 업체들에게 전기차 수요가 감소한다는 점에서 다소 부정적이나 자동차산업 전반으로는 긍정적 영향이 될 수도 있다. 국내 업체들도 미국의 CAFE 기준 충족을 위해 전기차 공급 관련 추가 투자가 필요한 상황이나 CAFE 철회 시 추가 투자 비용이 절감될 수 있다. 2032년 CAFE 충족 전기차 기준이 전체 자동차 판매의 67%이나 2030년 미국 내 전기차 판매 목표 현대차 58%, 기아 47%로 규제 준수를 위해 전기차 추가 판매가 필요한 상황이다. IRA 대응으로 미국 내 전기차 생산공장이 2025년 본격 가동 예정이나 IRA 폐지 시 전기차 보조금 혜택을 받지 못해 전기차 수요가 감소할 수도 있다. 전기차 수요 감소 지속

〈표 4〉 미(美) 대선 시나리오별(別) 자동차산업 영향 및 시사점

	민주당-바이든 재집권	공화당-트럼프 집권
수출입	현행 유지	추가 관세 부여에 따른 수출 감소
국내외 투자	미국 내 생산 설비 투자 지속	
공급망·GVC	중국 견제에 따른 국내 완성차 및 부품 역할 강화	
친환경정책	전기차 중심 미국 시장 판매 증가	내연차, HEV 판매 강화, 전기차 투자 수익성 악화
(시사점)		
①	상반된 환경정책 기조로 전기차 전환 불확실성 제고	
②	미국 시장 내 중국 업체 역할 제한 지속	
③	미국 내 제조시설 투자 지속	

자료: 저자 작성.

시 우리 업체들은 신규 공장을 하이브리드차 등으로 전환하여 수요 대응할 수 있다. 최근 전기차 수출이 증가하고 있으나 국내 업체의 내연기관차, 하이브리드차 경쟁력도 높은 편으로 친환경 정책 기조 약화에 따른 수요 변화에 부정적 영향은

적일 것으로 판단된다. 다만 현행 환경규제 대응을 위해 국내외 전기차 관련 생산설비 투자를 진행 중이나 향후 전기차 수요 정체 시 친환경 자동차 관련 부품 업체 경우 재정에 부정적 영향을 미칠 것으로 판단된다.

### 3. 우리 자동차산업의 대응 방안

한국 자동차산업 수출에서 미국 비중이 50%에 육박할 정도로 높은 편으로 미국의 정책이나 시장 동향 변화에 따라 수출이 직접적으로 영향을 받는 구조이다. 특히 코로나19 이후 비교적 수요 회복이 빠른 미국 시장을 중심으로 자동차 수출이 증가하고 있어 미국 시장에 대한 의존은 더 높아지고 있다. 따라서 수출 시장을 동남아, 중동, 동유럽 등 다양한 시장으로 분산시켜 특정 시장에 대한 과도한 의존에 따른 불안정성을 낮출 필요가 있다. 대부분의 후발국 시장이 이미 시장 지배적 기업들이 존재하고, 자국 내 생산을 강조하고 있어 우리 수출 확대에 많은 어려움이 있을 것으로 판단된다. 그러나 수출을 통한 미국 시장 진출에 한계가 있고, 트럼프 대통령 집권 시 우리 자동차 수출이

타격을 받을 가능성이 높아 이를 대체할 수 있는 시장 개척 노력이 매우 필요한 시점이다. 전기차의 경우는 IRA 등으로 인해 바이든이 당선되더라도 미국 내 생산을 강화할 수밖에 없다. 전기차는 이미 유럽 시장뿐만 아니라 후발국 시장에서 중국산이 시장에 절대적인 영향력을 행사하고 있다. 이에 따라 이를 극복하는 것이 우리 자동차산업의 당면한 최우선 과제이다.

미국 시장에서 우리 자동차는 현지생산과 수출 간에 적절한 조화가 필요할 것으로 판단된다. 미국의 승용차 수입에서 멕시코, 일본, 캐나다에 이어 4위를 차지하고 있고, 전체 미국 수입에서 차지하는 비중도 15%에 달한다. NAFTA 역내 캐나다와 멕시코를 제외하면, 우리의 비중은 매우

〈표 5〉 미국 (전기)승용차 수입 시장에서의 주요국 수입액 및 비중 변화 추이

	전체	멕시코	일본	캐나다	한국	독일	기타
승용차(억 달러)	2,047	447	401	343	307	237	312
국가별 비중(%)	100.0	21.8	19.6	16.8	15.0	11.6	15.2
전기 승용차(억 달러)	188	37	21	0	44	56	30
국가별 비중(%)	100.0	19.7	11.2	0.0	23.4	29.8	16.0

자료: 무역협회 무역통계 DB에서 저자 정리.



높은 수준이다. 전기 승용차의 경우는 우리의 비중이 더 높고, 수입 대상국 2위에 올라 있다. 미국 수입에서 우리의 자동차가 차지하는 점유율이 더 올라가는 것은 미국 우려를 크게 하는 요인으로 작용할 수 있다.

이번 미 대선 국면을 보면, 친환경 정책에 대한 견해에 따라 전기차 등 어느 한쪽으로 전략을 집중하는 것은 위험이 매우 클 것으로 판단된다. 이에 따라 친환경 자동차 전략에서 다양한 선택이 가능한 탄소중립 기술을 통한 중립성 유지를 고민해야 할 것이다. 국내 자동차 생산 중 65%를 수출하는 산업 특성상 특정 기술 의존도가 높은 것은 다양한 국가의 환경정책 대응에 어려움이 있다. 탄소중립을 위해 전기차, 수소차, 하이브리드 등 다양한 기술이 있으며 규제, 시장, 공급망 등 다양한 요인에 따라 주도 기술이 변화하고 있다. 최근 전기차 보급 속도가 정체되고 일부 정부의 환경규제 완화 움직임에 따라 하이브리드차 수요가 증가하는 등 글로벌 시장 동향 및 환경정책 변화에 빠른 대응을 위해 다양한 기술 경쟁력 확보가 필요하다.

전기자동차 공급망에서는 중국을 배제하는 정책이 강화됨에 따라 이에 대응하는 자체 공급망 혹은 우리 기업이 주도하는 공급망 구축을 강화해야 할 것으로 보인다. 전기자동차의 핵심 부품인 배터리 공급망의 경우 중국이 배제되면 우리나라 및 우리 기업이 이를 주도할 가능성이 높다. 또한 우리 자동차 생산 등에서 중국 부품 의존도 높은 수준인데 이에서 탈피하는 노력도 필요하다. 공급선을 다변화할 뿐만 아니라 국내 유턴기업 지원도 강화해야 할 것이다. 중국 견제 심화에 따라 중국 부품을 대체하여 우리 기업이 공급망에 편입되는

방안 모색이 필요하다. 중국산 부품에 대한 추가 관세 부여 가능성이 높아지면서 중국 진출 국내 부품 업체들의 국내 유턴 가능성이 제고되고 있다. 유턴기업에 대한 지원이 있으나 현행 지원방안에 대한 문제점, 이슈 등을 보완할 필요가 있다.

자동차산업을 둘러싸고 빠르게 변화하는 외부 환경에 대응하기 위해서는 자동차와 관련된 통상 및 외교 노력이 보다 강화되어야 할 것이다. IRA 시행과 관련하여 각 단계별로 우리가 예외를 인정받아야 할 부분이 존재하고 이를 위한 외교적 노력이 이루어지고 있다. 대선 결과에 따라 다양한 측면에서 미국과 외교·통상 부문의 교섭이 필요하게 될 것이다. 이를 위해서는 미국의 정책 동향, 향후 방향 등을 우선적으로 예상 및 파악하고 대책을 마련하는 것이 요구된다. 이 밖에도 새로운 공급망 구축 등은 동맹 외교를 통해 주요국이 공동 대응할 필요가 있고, 미국의 불합리한 조치 등에 대해서는 독일, EU, 일본 등과 공동 대응이 필요할 수도 있다. ㉒



김경우

성장동력산업연구본부 시스템산업실 선임연구위원  
 kykim@kiet.re.kr / 044-287-3125  
 「글로벌 산업지형 변화에 대응한 전략산업 발전 방안」  
 (공저, 2022)  
 「자동차산업 패러다임 변화에 따른 부품산업 혁신성 및 정책과제」(공저, 2020)