

미국 자동차 고관세 부과 이후 자동차산업 영향 및 시사점

요 약

미국 자동차산업은 2008년 글로벌 금융위기 이후 경쟁력이 약화되면서 일본과 한국 등 해외업체에 시장점유율을 크게 내주었다. 미국 자동차산업은 높은 임금과 부품 조달 비용으로 생산이 내수 수요의 절반 수준으로, 일본 등 해외업체는 물론 미국업체들도 생산 비용이 낮은 멕시코 등으로 생산 설비를 이전하고 있다. 이러한 상황에서 트럼프 2기 행정부는 자국 이익 보호를 위해 자동차 및 부품에 25%의 고관세를 부과하는 행정명령을 발표했다. 이는 미국의 무역수지 적자를 줄이고 국내 생산을 유도하여 고용을 창출하려는 것에 기인한다. 이후 주요 교역국들인 한국, 일본, EU 등은 협상을 통해 관세율을 15%로 낮추기로 합의는 했지만 여전히 높은 수준이다.

고관세 부과 이후 미국 자동차 시장에는 단기적인 변화가 나타나고 있다. 관세 부과 직전인 2025년 상반기에는 가격 인상 전에 구매하려는 가수요로 인해 판매가 3.1% 증가했지만, 같은 기간 미국 내 자동차 생산은 부품 조달 차질 등으로 7.7% 감소했다. 이러한 변화 속에서 업체별 희비가 엇갈리고 있다. GM, 포드, 도요타, 현대차·기아 등은 판매량이 늘었지만, 스텔란티스, 닛산, 스바루 등은 수익성 악화로 인해 판매가 감소했다. 특히 테슬라는 환경규제 완화 기조와 전기차 시장 침체로 판매량이 크게 줄었다.

한국 자동차산업은 미국 시장에 대한 높은 의존도로 인해 큰 타격을 받을 것으로 예상된다. 실제로 2025년 상반기 대미 수출은 10.7% 감소했다. 그러나 현대차·기아는 미국 현지 생산 증가와 하이브리드차 판매 호조에 힘입어 2분기에도 판매량이 증가했고, 미국 시장점유율도 10.7%로 소폭 상승했다. 이는 관세 비용을 판매가에 전가하지 않고 자체적으로 흡수했기 때문이어서, 2분기에만 1조 6,000억 원의 손실을 기록하며 수익성이 악화되었다. 재고 소진 후에는 가격 인상 압박이 커질 것이며, 이로 인해 미국 전체 자동차 판매량은 감소할 것으로 전망된다.

미국의 고관세 정책에 대응하고 수출 감소를 최소화하기 위해 한국 자동차산업은 다음과 같은 과제들을 해결해야 한다.

우선 생산 원가 절감으로 국내 생산 비용의 경쟁력을 확보하여 관세 부담을 흡수해야 한다. 이를 위해 스마트팩토리 구축과

AI·디지털 전환을 가속화하고, 중소·중견 부품업체에 대한 정부 지원을 강화해야 한다. 높은 대미 수출 의존도를

낮추기 위해 EU, 동남아 등 신규 시장을 개척해야 하며 신규 시장에 대한 비관세 장벽 해소 및 맞춤형 수출

지원 프로그램 등의 정부 지원이 요구된다. 장기적인 경쟁력 강화를 위해 자율주행, 전동화 등 미래차

핵심 기술을 확보해야 한다. 이를 위해 제정된 '미래자동차부품산업법'이 예산 부족으로

지연되지 않도록 정부 역량의 적극적인 투입과 실행이 절실히 요구된다.

1. 들어가며

2024년 미국 대선 기간부터 시작된 자동차산업에 대한 고관세 부과 이슈가 한국과 미국의 무역협정이 타결되면서 일단락되었다. 이로써 일 년 이상 지속되던 자동차 품목에 대한 대미 관세 불확실성이 축소되었지만 글로벌 통상 질서 변화에 따른 또 다른 불확실성이 확대되면서 우리 자동차산업에 부담으로 작용하고 있다.

자동차산업은 규모의 경제 확보가 요구되는 조립산업으로 다국적 기업들이 글로벌시장을 대상으로 참여하여 경쟁하고 있는 특징을 지니고 있다. 또한 많은 부품을 조달받고 조립하는 공정 특성상 부품 조달체계도 글로벌화되면서 긴 공급망을 지니게 되고, 국제교역에서도 최대 규모를 지닌 산업

으로 분류된다. 따라서 기업 간 글로벌 협력체제를 이루며 부품 조달, 기술 개발 등 제휴 형태가 다양하고 활발하게 이루어지고 있다. 우리 자동차산업도 1990년대 이후 자유무역체제하에서 글로벌화된 자동차산업의 특성을 잘 활용하면서 본격적으로 성장할 수 있었다.

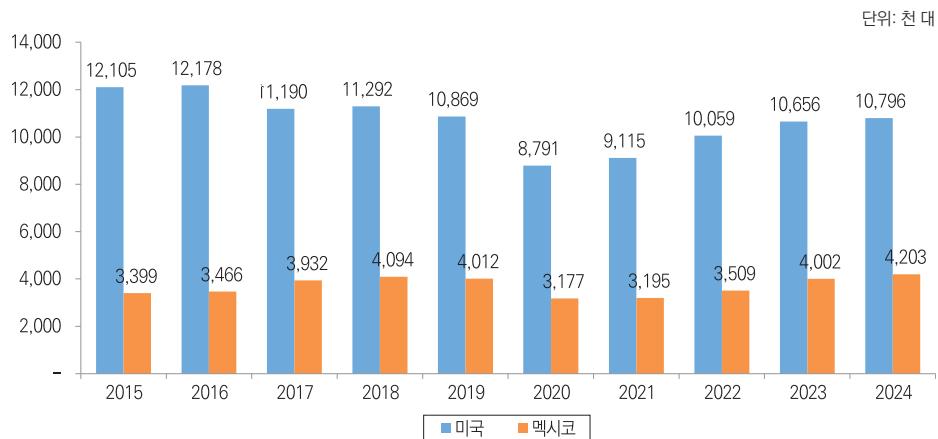
따라서 기존 다자간 자유무역체제의 종식과 보호무역주의와 고율의 관세 부과로 대표되는 '트럼프 라운드'의 시작은 생산의 65~70%를 수출하면서 작은 내수시장의 한계를 극복하며 성장해 온 우리 자동차산업에 큰 위기 요인이며, 그동안 성장 경로의 변화가 요구되고 있다.

2. 미국 자동차산업의 현황과 보호무역주의 정책

미국은 1890년 자동차의 상업화가 본격적으로 이루어진 이후 20세기 초 자동차의 대량생산화를 통해 빠르게 산업화되었으며 포드, GM, 크라이슬러 등 빅 3로 대표되는 미국업체를 중심으로 성장하였다. 그러나 2008년 글로벌 금융위기 이후 제품 경쟁력 약화와 고비용 구조로 경쟁력이 크게 하락한 빅 3는 미국 내수시장에서 일본과 한국업체들에게 시장점유율을 50% 이상 내어주며 위축되었다. 미국 자동차산업은 높은 임금과 부품조달 비용때문에 내수에 비해 생산이 크게 부족하며, 이로 인해 내수 시장에서 수입 비중은 50% 내외

수준이다. 이는 미국업체들도 FTA의 무관세를 활용하기 위해 생산비용이 낮은 멕시코와 캐나다로 생산 설비를 이전한 것에서 기인한다. 또한 미국과 FTA를 체결하지 않은 일본업체들도 멕시코에서 생산설비를 가동하며 무관세 효과를 활용하여 미국시장에 공급하고 있다. 2024년 포드와 도요타는 멕시코에서 생산된 차량의 각각 92.7%와 92.6%를 미국으로 수출하였으며 GM, 혼다도 80% 이상을 미국에 수출하고 있다. 이로 인해 멕시코의 자동차 생산은 빠르게 증가한 반면 미국의 자동차 생산은 정체되고 있다. 멕시코는 2015년

〈그림 1〉 미국, 멕시코 자동차 생산 동향



자료: Marklines에서 필자 정리.

339만 대에서 2024년 420만 대 생산으로 연평균 2.4% 성장했으나 미국은 동기간 1,210만 대 생산에서 1,079만 대로 감소하였다. 이 기간 동안 빅 3의 생산은 641만 대에서 472만 대로 감소하면서 미국 자동차산업 위축의 주요 요인으로 작용했다.

미국 자동차산업은 GDP 비중이 4.9%를 차지하고 있으며 제조업으로서는 비교적 높은 비중이다. 그러나 자동차산업은 미국 무역수지 적자의 주요 원인 중 하나로 2024년 2,423억 달러의 적자를 기록하며 전체 무역수지 적자의 20.0%를 차지하고 있다. 이에 지난 3월 트럼프 2기 행정부는 자국 이익우선 보호무역주의 기조하에 외국으로부터의 자동차 및 부품 수입 증가가 미국의 국가안보에 위협을 주고 있다는 이유로 무역확장법 232조에 근거하여 완성차 및 부품에 25%의 관세를 부과하는 행정명령을 발표하였다. 관세 부과 대상은 완성차의 경우 HTS 8단위 17개 품목과 자동차부품은 HTS 4~10단위 기준 130개 품목으로 구성하였으며 부품의 경우 엔진 및 부분품, 변속기 및 부분품 등 내연기관차 부품은 물론 배터리, 모터 등

전동화 부품을 포함하며 새시 및 구동축 부품, 자동차용 전기·전자 부품, 차체 및 부품, 자동차용 유리, 자동차용 타이어 및 튜브 등 비교적 광범위하게 구성하였다.¹⁾ 이후 4월 미국 내 자동차 생산을 유도하기 위해 미국 내 자동차 생산을 목적으로 수입된 자동차부품에 대해 관세 상쇄금을 지급하는 내용의 포고령을 발표하였다. 이 포고령으로 인해 미국 내 자동차 생산을 목적으로 수입된 자동차 부품의 경우 1년 차(2025. 4. 3~2026. 4. 30)에는 자동차 가격의 15%에 해당하는 부품에 대해 25% 관세를 상쇄하며, 2년 차(2026. 5. 1~2027. 4. 30)에는 자동차 가격의 10%에 해당하는 부품에 대한 25% 관세를 상쇄하는 것이다. 이러한 조치는 미국 내 차량 생산을 위한 부품 공급망을 구축하는데 소요되는 시간을 확보하기 위한 것으로 2년간 한시적으로 관세 부담을 경감시켜 미국 내 자동차 생산을 위한 투자 여력을 높이기 위한 것으로 판단된다.

1) 한아름 외(2025), “미 자동차 및 자동차부품 232조 관세 조치 주요 내용과 영향”, 「통상이슈브리핑」, 9호.

〈표 1〉 미국의 주요 자동차 교역 상대국별 관세율

국가	상호관세	자동차 및 부품 관세율 변화	비고
한국	25→15%	0%→25%→15% (기본관세 없음)	철강, 알루미늄 관세 50% 유지, 대미 투자 3,500억 달러 패키지 협의
EU	30→15%	2.5%→27.5%→15% (기본관세 2.5%+품목관세 12.5%)	철강, 알루미늄 관세 50% 유지, 대미 투자 6,500억 달러 패키지 협의
일본	25→15%	2.5%→27.5%→15% (기본관세 2.5%+품목관세 12.5%)	철강, 알루미늄 관세 50% 유지, 대미 투자 5,500억 달러 패키지 협의

자료: 필자 정리.

트럼프 대통령의 취임 초기부터 고용 안정을 위해 미국 내 자동차 생산을 유도할 목적으로 자동차 산업은 품목별 관세로 분류하여 25%의 고율 관세를 부과하는 등 자동차산업 보호에 대한 강한 의지를 보였다. 그러나 이후 진행되고 있는 국가별 무역협상에서 고율의 자동차 관세에 대한 수정이 이루어지고 있다. 우선 영국과의 협상에서 영국산 자동차에 연간 10만 대까지 상호관세 10%를 적용하고, 초과분에 대해서는 기존 25% 자동차 품목관세를 적용하는 합의를 발표하였다. 미국의 주요 자동차 수입국인 일본과의 무역협상에서는 자동차에 대해 기존 25%의 품목관세를 12.5%로 낮추고 기존 2.5%의 관세를 더해 15%를 부과한다고 발표하

였으며, 이후 이어진 EU와의 무역협상에서도 일본과 동일한 15%로 낮추었다. 우리나라도 8월 무역협상에서 자동차산업은 일본, EU 등 경쟁국과 동일한 15%로 타결되었다. 당초 25%의 고관세에서 경쟁국과 동일한 수준인 15%로 결정된 것에 대해 최악의 시나리오는 피한 것으로 볼 수 있지만 일본, EU에 비해 2.5%의 우위 요인이 없어졌다는 점에서는 아쉽다는 평가를 받고 있다.

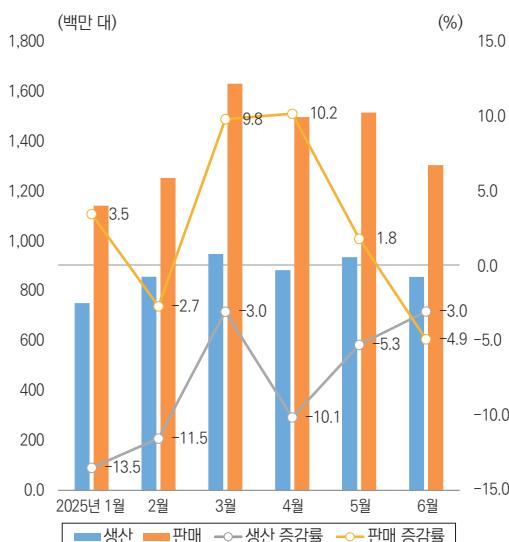
한편 미국의 주요 자동차 수입국과의 관세를 25%에서 15%로 완화한 것에 대해 상대국으로부터 큰 양보를 얻어내기 위한 협상 전략의 일환과 높은 관세 부과에 따른 미국 내 자동차 소비자들의 부담을 낮추기 위한 것으로 해석된다.

3. 미국의 고관세 정책에 따른 시장 변화

미국 자동차시장 수요는 연간 1,700만 대 내외로 글로벌 자동차 시장에서 중국 다음으로 큰 규모이다. 2024년 미국 승용차 판매는 1,644만 대로 업체별로는 GM이 271만 대로 가장 높은 판매량을 기록하고 있으며, 도요타 234만 대, 포드

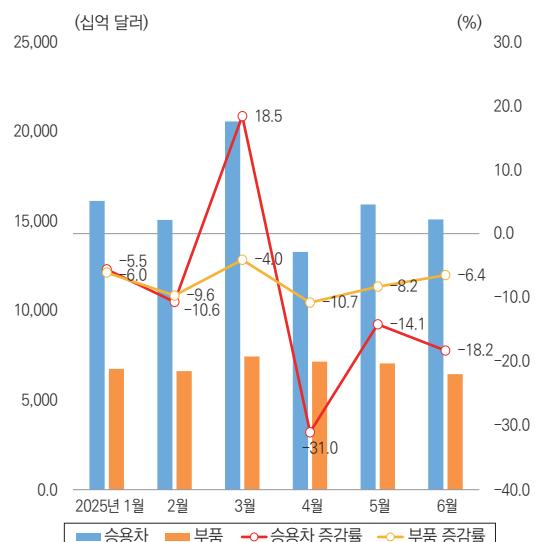
208만 대, 현대차·기아 171만 대, 혼다 142만 대순으로 나타났다. 미국 자동차 내수 중 39%인 644만 대를 멕시코, 한국, 일본 등에서 수입을 통해 판매하였다. 멕시코는 미국 자동차시장 수입 판매 중 43%를 차지하고 있으며 한국은 22%, 일본은

〈그림 2〉 미국 자동차 생산 및 판매



자료: Marklines에서 필자 정리.

〈그림 3〉 미국 승용차 및 부품 수입 동향



자료: 무역협회에서 필자 정리.

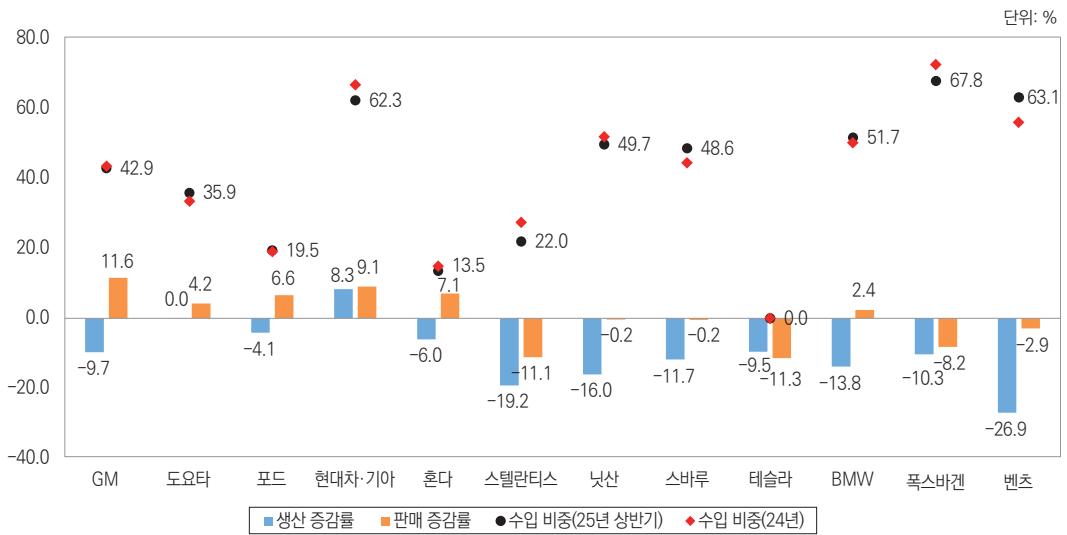
주: 승용차는 HS 8073, 부품은 HS 8708 기준.

20%, EU는 12%를 차지하고 있다.

지난 4월 이후 자동차에 고관세가 부과되면서 미국 자동차시장에 큰 변화가 예상되었다. 우선 현실적으로 미국 내 자동차 생산이 단기간에 증가하기에는 한계가 있다. 수입 차량에 대한 고관세 부과와 부품 조달 비용 증가에 따른 미국 자동차 가격 상승은 미국 자동차 수요 감소로 이어질 것으로 예상되었다. 그러나 상반기 미국 자동차시장 판매는 전년 동기 대비 3.1% 증가하였다. 이는 관세 부과 직전인 3월, 미국 소비자들이 차량 가격 인상 이전에 구매하려는 경향이 커지면서 가수요가 발생한 것에서 기인한다. 실제로 3월 판매량은 50년 만에 6번째로 높은 기록을 세웠다. 반면 2025년 상반기 미국의 자동차 생산은 전년 동기 대비 7.7% 감소하였으며 이러한 감소가 상반기 내내 지속되고 있다. 업체별로도 2024년 4분기 신규 공장을 가동한 현대차·기아를 제외하고는

대부분 주요업체들의 자동차 생산이 감소하였다. 이는 철강, 알루미늄 등의 소재는 3월부터 25%의 관세를 부과하는 등 부품, 소재에 높은 관세를 부과하면서 글로벌 공급망의 차질이 나타나 미국 내 자동차 생산에 부정적 영향을 미치는 것으로 판단된다. 업체별로는 2025년 상반기 판매에 차이가 나타나고 있다. 대체로 미국 시장에서 점유율이 높은 업체들은 상반기 판매가 늘어난 반면 점유율이 낮은 업체들은 판매가 감소하였다. GM, 현대차·기아, 포드는 상반기 높은 증가율을 기록하였으나 스텔란티스, 닛산, 스바루, 테슬라는 상반기 판매량이 감소하였다. 테슬라의 경우 높은 차량 가격, 충전 불편 등으로 전기차 캐즘이 지속되는 가운데 트럼프 정부의 환경규제 완화 기조가 더해지면서 전기차 판매가 부진하여 11.3%의 큰 폭 감소를 기록하였다. 특히 스텔란티스, 닛산, 스바루는 관세 부과 시점인 4월 이후 판매가 감소로 전환

〈그림 4〉 미국 자동차시장 주요 업체 생산 및 판매 증감률(2025년 상반기)



자료: Marklines에서 필자 정리.

주: 수입 비중은 미국 내 차량 판매에서 수입 차량이 차지하는 비중.

되었으며 이들 업체는 낮은 수익률로 인해 고관세 영향 대응이 어려웠던 것으로 판단된다.

한편 미국의 완성차 및 부품에 대한 고관세 부과에 대해 주요 자동차업체들은 관세로 인한 비용 인상분을 가격에 반영하여 시장에 전가하는 방안과 미국 내 생산 물량 등 생산지 조정을 통해 대응하는 방안을 모색하고 있다. 장기적으로는 최종 조립공장 이전과 공급망 재편 등을 모색하고 있다. 그러나 주요 자동차업체들은 고관세를 부과하기 이전에 미국 시장 내 재고를 축적하여 차량 가격 인상을 최소화하고 있다. 그러나 축적된 재고가 소진되는 시점인 하반기 이후에는 차량 가격 인상이나 차량 구매 시 제공하던 인센티브를 축소하는 방식으로 관세 인상분을 시장에 전가할 것으로 예상되며, 2026년부터 차량모델 변경이나 신차 출시 등을 통해 본격적인 가격 인상이 이루어 질 것으로 전망된다.

주요 완성차업체은 미국 고관세 부담을 줄이기 위해 미국 현지 생산 비중을 높이는 것도 계획하고 있다. GM 등 미국업체들은 물론 현대차·기아, 도요타, 혼다, 폭스바겐 등은 적극적인 미국 고관세 대응을 위해 미국 내 생산지 조정 계획을 발표하고 있다. GM은 미국 내 공장 3곳에 향후 2년간 40억 달러를 투자하고, 멕시코에서 생산하던 볼륨차종 중대형 SUV 2개 모델을 기존 170만 대에서 200만 대로 미국 내 생산체계를 구축할 계획이다. 또한 트럼프 정부의 환경규제 완화 기조로 2020년 이후 전기차에 집중 투자해온 것을 2025~2027년에는 내연기관차에 40억 달러를 투자할 계획이다. 스텔란티스도 미국 내 대규모 투자 계획을 발표하였으며 캐나다와 멕시코에서 생산하던 픽업트럭과 대형 SUV 후속모델을 미국에서 생산할 계획이다. 도요타의 경우 2024년 미국 현지 생산 비중이 52%로 낫산, 혼다

등 일본업체에 비해 낮은 편으로 고관세 대응을 위해 미국 현지 생산을 위한 투자를 확대할 계획이다. 도요타는 경쟁업체에 비해 뒤처진 것으로 평가받는 전기차와 미국 내 수요 증가가 예상되는 하이브리드차 관련 생산을 늘릴 계획이다. 웨스트 버지니아 공장에 8,800만 달러를 추가 투자하여 하이브리드차 핵심 부품 조립 라인을 신설하고,

미국 내 중소형 SUV 수요 증가에 대응하기 위해 일본 및 캐나다에서 공급하던 차종을 미국으로 전환하는 것을 검토하고 있다. 혼다도 미국 오하이오주 신공장에 3억 달러 투자를 증액하기로 결정하였으며 일본과 캐나다에서 공급해오던 소형 세단과 SUV 2개 모델을 미국에서 공급하는 계획을 발표하였다.

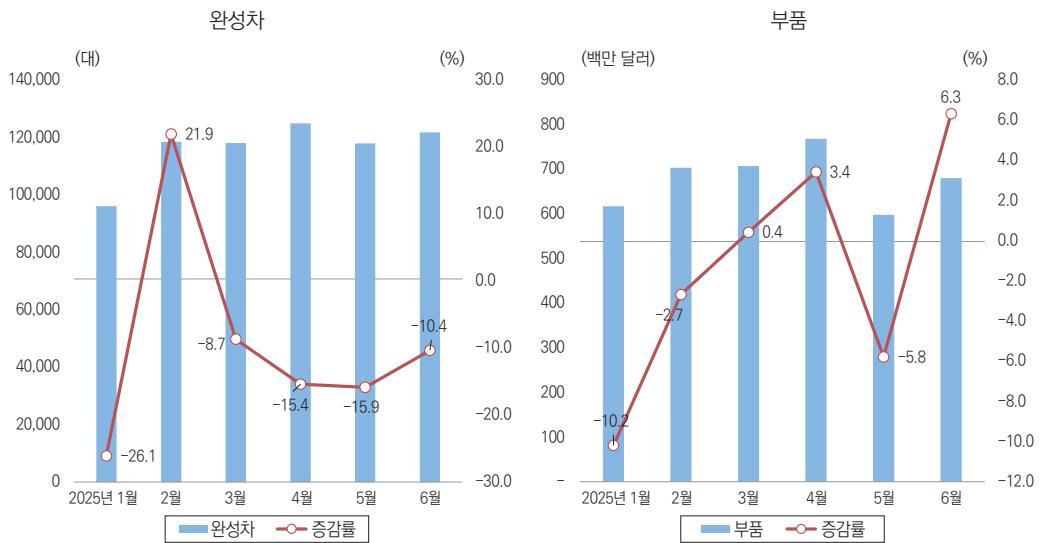
4. 한국 자동차산업의 대미 수출 감소와 점유율 변화

2024년 한국 자동차산업은 미국에 429억 달러를 수출하고 25억 달러를 수입하여 404억 달러 흑자를 실현하였다. 2024년 부품을 포함한 자동차산업의 미국 수출 의존도는 46.7%, 무역수지는 55.3%를 차지했다. 물량 기준으로는 2024년 143만 대를 미국으로 수출하여 전체 수출 물량의 51.5%를 차지했으며, 전체 생산 물량에서 차지하는 비중도 34.7%에 달했다. 대미 수출 의존도 심화는 한미 FTA에 따른 무관세 효과를 적극적으로 활용하던 상황에서 코로나19 이후 우리 업체가 경쟁우위를 지닌 SUV, 전기차, 하이브리드차를 중심으로 미국 내 수요가 증가하였으며, 우리 업체의 브랜드 가치 상승, 전동차 및 고급차 수출 비중 증가에 따른 수출단가 상승, 한국GM의 소형 SUV 공급 강화 등을 주요 요인으로 들 수 있다. 부품 대미 수출도 한국 자동차업체들의 미국 현지 생산이 늘어나면서 우리 자동차부품의 수요가 증가하였으며, 미국 내 여타 OEM으로 공급도 증가한 것에서 기인한다. 한국 자동차산업에서 대미

수출은 절대적으로 중요한 위치를 차지하고 있어, 미국의 자동차 고관세 정책은 우리 산업에 상당한 부담을 줄 것으로 예상된다. 우선 높은 관세 회피를 위해 현지 생산 확대로 수출 물량을 대체하면서 대미 수출이 감소하며, 고관세로 인해 미국 시장 내 차량 가격이 인상되어 시장 수요가 감소하면서 수출 물량 감소도 예상된다. 차량 수요가 줄어들고 업체 간 경쟁이 치열해지는 상황에서 완성차업체들은 관세로 인해 높아진 비용을 가격에 전가할 수 없어 수익성도 악화될 것으로 예상된다. 부품산업은 관세 인상에 따른 가격 인상이라는 직접적인 영향과 함께 완성차 생산 감소에 따른 부품 수요 감소, 완성차업체가 관세 전가를 위해 부품 단가 하락 압력을 높이는 등의 간접적 영향도 우려되는 상황이다. 영세한 부품업체들은 관세 회피를 위한 대미 투자도 제한적이며 대체 수요처 발굴도 어려운 특성상 국내 생산 위축에 따른 부정적 영향도 클 것으로 예상된다.

2025년 상반기 한국 자동차산업의 대미 수출은

〈그림 5〉 한국 자동차산업 대미 수출 동향



자료: KAMA에서 필자 정리.

자료: 무역협회에서 필자 정리.

주: MTI 742 기준.

고관세 정책에 대한 우려대로 감소하였다. 관세 부과 이전인 1분기의 경우 6.7% 감소하였으나 이는 전년 동기 대미 수출 호실적에 따른 역기저 효과로 수출량은 예년에 비해 높은 수준이다. 2025년 1분기 대미 수출은 25%의 관세가 부과되기 전에 판매 물량을 비축하려는 가수요가 발생하면서 감소 폭을 줄였으나 25% 관세 부과된 4월 이후로는 더 큰 폭으로 감소하면서 상반기 대미 수출은 10.7% 감소하였다. 그러나 큰 폭의 대미 수출 감소에도 한국

자동차산업은 EU, 동남아, 중동 지역 등으로의 수출이 증가하면서 상반기 수출은 3.8% 감소에 그쳤으며 내수 증가로 인해 상반기 자동차 생산은 1.6% 소폭 감소하였다. 자동차부품의 대미 수출도 5월부터 부과된 25%의 높은 관세에도 불구하고 우리 완성차업체의 미국 현지 생산 증가로 부품 수요 증가와 단기간 부품 공급망 변경이 어려워 상반기 1.4% 소폭 감소에 그쳤다.

업체별 상반기 대미 수출은 현대차·기아의 경우

〈표 2〉 미국 고관세 부과 이후 한국 자동차 미국 판매 동향

대미 수출	업체	물량		증감률		단위: 대, %
		2025년 1분기	2025년 2분기	2025년 1분기	2025년 2분기	
대미 수출	현대차·기아	240,744	251,302	-5.2	-16.0	
	한국GM	91,415	112,930	-10.6	-8.9	
미국 내 판매	현대차·기아	419,147	473,110	10.5	7.9	
	한국GM	123,620	117,422	45.6	5.2	

자료: KAMA, Marklines에서 필자 정리.

11.0%, 한국GM은 9.7% 감소했다. 25% 관세가 부과된 2분기의 경우 현대차·기아는 전년 동기 대비 16.0% 감소하였으며 한국GM은 8.9% 감소하였다. 현대차·기아의 감소 폭이 더 큰 것은 2024년 미국 조지아주에서 신규 생산설비가 본격 가동되면서 수출을 대체하고 있는 것에서 기인한다. 이들 업체의 상반기 수출은 수출시장 다변화에 따라 차이가 나타나고 있다. 전체 수출 물량의 90% 이상을 미국에 수출하고 있는 한국GM은 캐나다, 멕시코 등의 수출 증가에도 불구하고 6.2% 감소하였으나 현대차·기아는 EU, 동남아시아 등의 수출 증가로 2.6% 감소에 그쳤다.

한편 한국의 대미 수출은 감소했지만, 미국 자동차 시장에서 현대차·기아의 현지 생산 증가와 하이브리드차 판매가 늘어나면서 우리 업체들의 미국 시장 점유율은 상승하였다. 미국 시장에서 현대차·기아의 판매는 상반기 호조를 보이며 관세 부과 전인 1분기는 10.5%, 관세 부과 후인 2분기는 7.9%의 증가율을 기록하였다. 이에 따라 미국 자동차 시장에서 현대차·기아의 점유율은 2024년 10.4%에서 2025년 상반기 10.7%로 0.3%포인트 증가하였다. 상반기 점유율이 상승한 업체인 GM, 도요타, 포드 등의 수입차 비중이 각각 42.9%, 35.9%, 19.5%인 것에 비해 현대기아차 62.3%로 높다는 것을 고려하면 25%의 높은 관세에도 우리 업체들이 비교적 잘 대응한 것으로 판단된다. 25%의 관세에도 불구하고 미국 시장에서 판매가 증가 할 수 있었던 것은 관세로 인한 비용을 가격에 전가하지 않았기 때문이다. 이에 따라 판매량 및 매출액은 증가했지만, 수익 감소는 면치 못했다. 현대차·기아는 2분기 관세 여파로 1조 6,000억 원에

달하는 손실을 기록했다고 발표했다. 높은 관세 부과에 대해 그동안에는 미국 내 재고 물량을 활용해 대응하였으나 재고가 2개월 수준이며, 미국과의 무역협상으로 15%로 관세가 낮아질 예정이지만 여전히 높은 수준으로 하반기 이후에는 가격 상승 압박이 커질 것으로 예상된다. 따라서 하반기 미국 내 차량가격 인상이 본격화되면 미국 자동차 수요가 감소될 것으로 예상된다. S&P Global Mobility는 2025년 미국 내 차량 판매량이 전년 대비 1.2% 증가할 것으로 예상했으나 관세 조치로 전년 대비 3.1% 감소한 1,540만 대로 수정 전망하였다.

또한 차량 가격 상승으로 인해 미국 자동차 시장에서 구매 차량의 다운사이징(Downsizing) 현상이 나타날 것으로 예상된다. 비교적 가격이 저렴한 세단형 승용차, 중소형 SUV 등으로 수요가 이동할 것으로 예상된다. 세단형 승용차나 중소형 SUV는 우리 완성차업체의 대미 주력 수출 차종으로 미국 시장에서 경쟁우위를 지닌 것으로 평가받고 있다. 그러나 이를 차종의 미국 내 생산 물량은 경쟁업체 대비 적은 편으로 향후 공급망 전략 등의 변화가 예상된다. 다만 소형차의 경우 경쟁업체들도 미국 시장에서는 현지 생산보다는 수입에 의존하고 있어 우리업체에 위기와 기회가 공존하는 상황이다.

관세 대응 역량에 따라 업체별 미국 시장 내地位 변화도 나타나고 있다. 상반기 비교적 판매량이 많고 이익률이 높았던 업체는 가격 인상 폭을 줄이고 하이브리드차와 같은 수요 증가 차종에 대한 공급을 늘리는 등의 대응으로 판매가 증가하고 있는 반면 대응 역량이 부족하거나 공급 유연성이

부족한 업체들의 판매는 감소하였다. 하반기에도 대응 역량이 부족한 업체들의 판매는 더욱 위축될

것이고, 이들 업체의 점유율을 확보하기 위한 상위업체들 간의 경쟁도 치열해질 것으로 예상된다.

5. 한국 자동차산업의 위기 극복을 위한 과제

미국의 자동차에 대한 고관세 부과로 인해 미국 시장으로의 수출 감소는 피할 수 없게 되었으며, 관세가 부과되기 시작한 2분기 이후 대미 수출이 큰 폭으로 감소하고 있다. 대미 수출 감소를 최소화하기 위해서는 국내 생산 비용을 줄이는 방안이 우선시되어야 한다. 고관세 대응으로 우리 업체들의 현지공장 생산 확대가 예정된 상황에서 내수의 한계와 수출의 제약을 극복하기 위해서는 국내 생산원가 비교 우위 확보가 필요하다. 원가 절감을 통해 관세 비용을 흡수하여 판매 가격 인상을 최소화하며 우리 업체들이 미국에서 생산되는 차량에 공급되는 부품 조달 비용도 낮추어야 한다. 또한 대체 수출시장 확보를 위해서도 가격 경쟁력 확보가 우선되어야 한다. 이를 위해 공급망 각 단계의 혁신성과 공정성 강화를 통한 안정성 확보가 중요하며 생산 부문에서의 AI·디지털 전환을 통한 효율성 제고가 필요하다. 스마트팩토리의 경우 완성차업체와 대기업 부품업체들은 비교적 구축이 빠르게 진행되고 있는 반면 중소 중견 부품업체들은 뒤쳐지고 있다. 스마트 제조가 기존 제조 개념과 차별적인 부분 중 하나는 수요와 공급업체 간 연계라는 점에서 이들 업체들의 AI·디지털 전환 지원이 보다 강화되어야 한다. 이와 함께 에너지 비용, 노동 조건, 인력 수급, 각종 규제 등을 합리적으로

개선하고, 관련 인프라 확충과 같은 기타 국내 생산 여건 개선 등의 정책 지원도 필요하다.

자동차산업의 높은 대미 수출 의존도 완화를 위해 맞춤형 수출 지원 프로그램을 개발하여 중소 중견 부품업체들의 해외시장 진출을 돋고, 현지 네트워크 구축 지원 등 신시장 개척을 위한 지원 강화 방안을 모색해야 한다. 비교적 국내업체 진출이 부진했던 시장은 비관세 장벽 정보나 이를 해결하기 위한 정부 채널 부족 등으로 새로운 수출시장 개발 시 애로가 있어 비관세 장벽 해소 및 정보 제공 등의 정부 지원이 필요하다. 또한 중소 중견 부품업체들의 신시장 공급망 진입 지원을 위해 현지 수요 맞춤형 기술 개발·실증·사업화 등을 추진해야 한다.

장기적으로는 자동차의 단순한 품질 향상뿐 아니라 자율주행, 전동화 등에서도 앞선 기술 확보가 요구된다. 보호무역주의 등의 국제정세 변화 속에서 핵심기술 및 기술 리더십 확보가 중요해지면서 주요 자동차 생산국 들에서는 예전과 달리 적극적인 산업정책을 수행하고 있다. 이에 따라 우리 정부도 지난 2024년 ‘미래자동차부품산업법’을 제정하였다. 이를 통해 자율주행, AI, 전기차 등 미래차 전환을 위한 자동차부품 개발, R&D시설 투자 등의 법적 근거는 마련되었으나 법 시행 이후

1년이 지난 현재, 법령상의 주요 사업들이 예산 부재로 인해 실행이 지연되고 있다. 주요국의 보호 무역 강화와 자국 우선주의로 새로운 글로벌 경쟁 방식이 확립되고, 기술 전환으로 자동차산업 경계가 확장되는 과정에서 우리 자동차산업이 좌초되지 않고 새로운 기회를 창출하기 위해서는 정부의 적극적인 역할도 중요하다. 주요국 정부가 미래차

산업을 선점하기 위해 정책 경쟁을 벌이고 있는 상황에서 우리 정부도 과감한 예산 투입과 실행을 통해 미래자동차산업 생태계 발전의 기틀을 만들어야 한다. 

핵심 주제어: 자동차, 미국 관세, 통상환경 변화



김경우

디지털·AI전환생태계연구실 선임연구위원
kykim@kiet.re.kr / 044-287-3125

『모빌리티 혁신에 따른 자동차산업 구조 변화와 지속발전 전략 연구』(공저, 2024)

『미국 대선 향방에 따른 한국 산업 영향과 대응 방안』(공저, 2024)

『한국 주력산업의 구조전환 방향과 정책과제』(공저, 2023)

『글로벌 산업지형 변화에 대응한 전략산업 발전 방안』(공저, 2022)