

미국 자동차 관세 부과 이후 우리 자동차산업의 동향과 시사점

요약

미국은 국가 안보를 이유로 무역 확장법 232조에 근거하여 자동차와 부품에 대해 25% 수입 관세를 부과했다. 자동차는 4월 3일, 부품은 5월 3일부터 시행에 들어갔는데, 이에 따라 관세 부과 이후 대미 수출은 확실히 큰 폭으로 줄었지만, 자동차는 여타 지역으로의 수출이 늘어 전체로는 오히려 증가하였다. 재고 등으로 아직 미국 시장에서 우리 수출차의 판매도 줄지 않았고, 미국 신공장 가동으로 전체 미국 시장에서 우리 기업의 판매는 비교적 큰 폭 증가했다. 그러나 부품은 여타 지역으로의 수출 다변화가 힘들어 미국 수출뿐 아니라 전체 수출도 줄었다. 자동차 업체의 경우 미국의 관세 부과에도 불구하고 매출은 늘었지만, 가격을 올리지 못해 이익이 큰 폭으로 줄었다. 특히 미국 시장에 절대적으로 의존하는 한국GM은 큰 폭의 흑자에서 적자로 전환되었다. 향후 협상이 잘 되어 자동차와 부품 관세가 15%가 되고 일정 정도 가격 상승이 이루어진다고 하더라도 국내 출고 및 수출 가격은 낮아질 수밖에 없다. 이를 위해서는 국내 생산비용 감축이 필수적인데, 생산방식의 혁신뿐 아니라 노사관계, 생산 여건 등의 개선이 요구된다. 자동차 생산 단가의 인하를 위해 부품 단가 인하 요구가 더 거세질 것이므로 부품 업체의 비용 감축 노력이 더 필요한 시점이다.

1. 미국의 자동차 관세 부과 및 협상 경과

미국의 추가 관세 부과 이후 자동차산업에 관심이 집중되었다. 미국과 한국 모두 자동차산업이 중요하기도 하지만, 양국이 서로 중요한 무역 상대국이기 때문이기도 하다. 미국 자동차산업은 무역수지 적자의 주범으로 트럼프 대통령의 주 관심 대상 산업이다. 이에 따라 자동차에는 4월 3일부터, 부품에는 5월 3일부터 25%의 관세를 부과하기 시작했다. 자동차산업에는 국가별 전 상품에 부과하는 상호관세와 달리 과다한 수입이 국가안보를 위협한다는 이유로 모든 국가에 동일하게 부과하는 품목 관세(무역 확장법 232조)를 적용했다. 우리나라의 경우 25%로 책정되었던 상호관세는 국가별로 관세율이 달랐는데 일시적으로 전체 부과를 유예하고 협상 기한(7월 31일)까지 모든 국가에 10% 일률 낮추어 부과했지만, 자동차산업 관세는 25%를 부과했다.

25%의 상호관세를 부과하기로 한 시한을 하루 남겨둔 7월 30일 한·미 관세 협상이 타결되었다. 상호관세뿐 아니라 품목 관세였던 자동차산업 관세도 15%로 합의했다. 7월 23일 일본이 같은 조건으로 합의하고 이어 EU 역시 15%로 합의가 이루어졌으며, 마지막으로 우리와 협상이 타결된 것이다. 2.5% 기본관세를 부담하던 일본, EU와 동일 관세를 적용받게 되어 아쉬운 결과였다. 그러나 여기서 끝이 아니었다. 상호관세는 8월 7일부터 15%로 확정되어 부과되고 있지만, 자동차산업 품목 관세는 투자 등에 관한 세부 사항 합의를 요구하여 15%로의 인하가 미뤄지고 있다. 일본은 투자에 관한 불리한 조건에도 세부 사항 합의가 이루어져 지난 9월 16일부터 15% 관세를 부과 받고 있고, EU도 9월 21일 합의에 도달해 자동차 관세 15%를 8월 1일부터 소급 적용하기로 했다.

〈표 1〉 주요국에 대한 미국의 자동차와 부품 관세 부과 추이

| 국가 | 4월 3일 이전 | 4월 3일 | 5월 3일 | 협상 타결 후 | 비고 |
|---------|-----------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-------------------|
| 한국 | 원산지 총족 자동차와 부품 0%, 미충족 2.5% | 원산지 총족 자동차 25%, 미충족 27.5% | 원산지 총족 자동차 부품 25%, 미충족 27.5% | 자동차와 부품 15% | 9월 현재 25% 부과 |
| 일본 | 자동차와 부품 2.5% | 자동차 27.5% | 자동차 부품 27.5% | 자동차와 부품 15% (12.5%+2.5%) | 9월 16일부터 15% 적용 |
| EU | 자동차와 부품 2.5% | 자동차 27.5% | 자동차 부품 27.5% | 자동차와 부품 15% (12.5%+2.5%) | 8월 1일부터 15% 소급 적용 |
| 멕시코·캐나다 | 원산지 총족 자동차와 부품 0%, 미충족 2.5% | 원산지 총족 자동차의 미국산 부가가치 0%, 미충족과 비미국산 부가가치 25% | 원산지 총족 자동차 부품 0%(적용 절차 수립까지), 미충족 25% | | 2026년 USMCA 재협상 |

주: 1) 한·미 FTA 자동차와 부품 원산지는 집적법 또는 순원가법에 따라 35% 역내 부가가치, USMCA 경우 역내 부가가치는 자동차 75%, 핵심 부품 75%, 주요 부품 70%, 보조 부품 65% 등이고, 철강 및 알루미늄 중 역내산 70%, 노동부가가치 기준으로 승용차 부가가치의 40%, 트럭 부가가치의 45%가 시간당 16달러 이상 급여 노동자에 의해 생산.

2) 미국 생산 자동차의 경우 율해 판매가의 15%(내년은 10%)에 해당하는 부품 관세를 환급, 25% 관세 25%*15%=차량 판매가의 3.75%, 15% 관세, 15%*15%=차량 판매가의 2.25%임.

우리나라만 아직 합의가 이루어지지 않아 25%의 관세를 적용받고 있다. 미국의 자동차와 부품 관세에 25% 부과가 시작된 지 이미 각각 6개월, 5개월이 지났다. 이 기간에 우리 자동차산업에 어떤 변화가 이루어지는지를 살펴보는 것은 미래를 예측

하는 데 도움이 될 것이다. 아직 우리는 타결이 이루어지지 않았지만, 일본, EU의 결과를 보더라도 적어도 15%의 관세는 부과될 것이기 때문에 미국의 고관세 상황을 상정한 미래에 대한 전망과 대응이 필요한 시점이라고 할 수 있다.

2. 관세 부과 이후 우리 자동차산업의 대세계 및 대미 수출 동향

우리나라 자동차 수출은 코로나19 이후 빠른 회복세를 보여 2023년에는 2020년의 약 1.9배에 달하는 708억 달러를 기록했고, 2024년은 31%에 달하는 2023년 수출 증가세의 기저효과로 0.1% 감소하였다. 특히 대미 자동차 수출액은 2020년 대비 2023년에 두 배가 넘게 늘어 322억 달러에 달했고, 전체와 달리 대미 수출은 2024년에도 7.9%나 늘었다. 그러나 2025년 들어 대미 수출은 확실하게 변하고 있다. 25% 관세가 부과되기 전인 4월 이전에도 대미 수출은 큰 폭으로 감소했다. 2월에는 14.5%가 늘었지만, 1월과 3월에는 각각 30.8%, 10.8%가 감소하여 1~3월 자동차 대미 수출액은 11.2%나 감소했다. 현지 생산이 늘어난 요인일

가능성이 크다. 관세 부과 이후에는 확실하게 대미 수출이 더 줄어든 것은 분명하지만 예상에 비하면 감소 폭이 크지 않은 수준이다. 관세가 부과된 4월 이후 8월까지 대미 자동차 수출액은 17.4%가 줄어 이전에 비해 감소 폭이 다소 늘었지만, 크게 낮아지지는 않았다. 관세 부과 이후 자동차의 대미 수출액은 줄었지만, 전체 수출은 1.7%가 늘어 대미 수출 감소의 대부분을 다른 지역에서 흡수한 것으로 나타났다. 자동차 수출이 특별히 증가한 지역은 키르기스스탄, 카자흐스탄 등과 같은 중앙아시아 지역과 더불어 영국, 독일, 튀르키예, 스페인 등 유럽 지역으로 나타났다.

자동차 부품의 경우 대미 수출이 자동차만큼 크

〈표 2〉 2025년 월별 자동차와 부품의 수출 증가율 추이

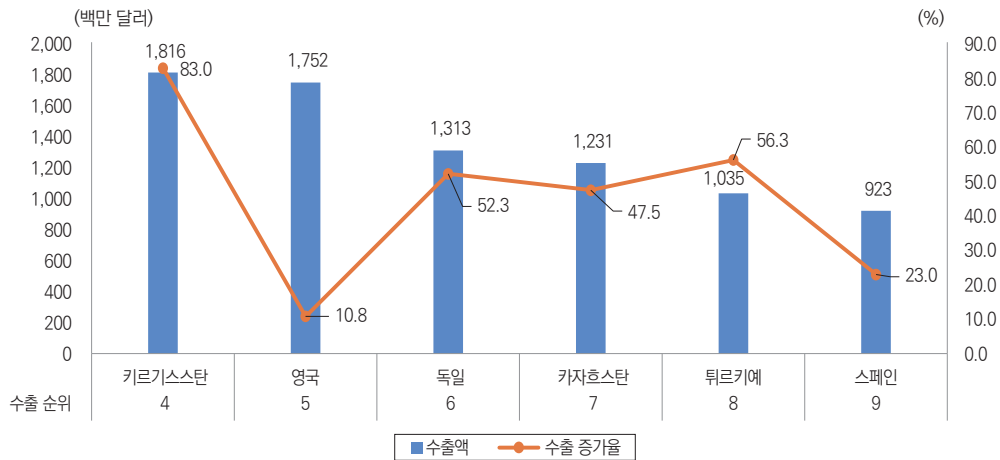
단위: %

| | 지역 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 1~8월 | 관세 부과 이후 | 관세 부과 이전 |
|-----|----|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|----------|
| 자동차 | 전체 | -19.6 | 17.7 | 1.0 | -3.7 | -4.5 | 2.3 | 8.8 | 8.6 | 0.5 | 1.7 | -1.4 |
| | 대미 | -30.8 | 14.5 | -10.8 | -19.6 | -27.1 | -16.0 | -4.6 | -15.2 | -15.1 | -17.4 | -11.2 |
| 부품 | 전체 | -17.4 | -4.2 | -3.7 | 3.4 | -9.4 | 2.5 | -7.2 | -8.8 | -5.6 | -5.8 | -5.4 |
| | 대미 | -10.2 | -2.7 | 0.4 | 3.4 | -5.7 | 6.3 | -13.0 | -17.2 | -5.1 | -7.9 | -2.2 |

자료: 한국무역협회 무역통계에서 자동차(MTI 741)와 자동차 부품(MTI 742) 통계 정리.

주: 관세 부과 이전 자동차 1~3월, 부품 1~4월이고, 관세 부과 이후 자동차 4~8월, 부품 5~8월.

〈그림 1〉 주요국의 자동차 수출액 및 증가율(2025년 1~8월)

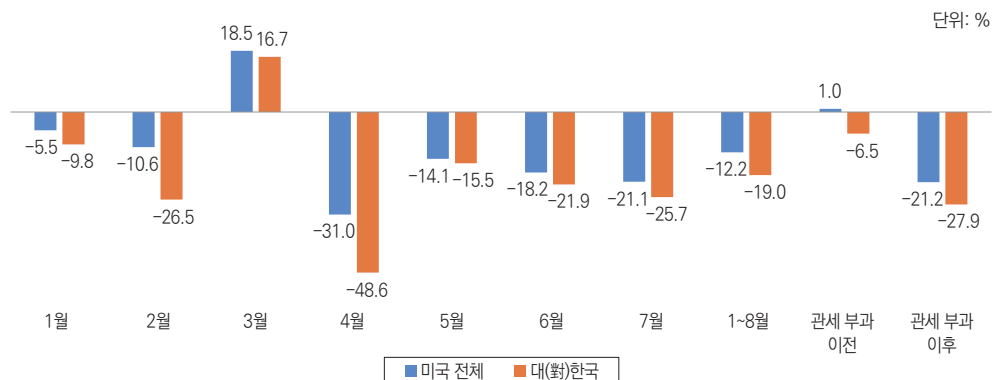


자료: 한국무역협회 무역통계에서 자동차(MTI 741) 수출 상위 국가 중 수출 증가율이 높은 국가 수출액 및 전년동기비 증가율 정리.

게 줄지는 않았지만 관세 부과 이전에 비해 이후 다소 더 줄었고, 전 세계 수출도 동시에 줄었다. 현지 자동차 생산과 관세 등의 영향으로 대폭 줄지는 않지만 대미 수출이 일정 수준 감소했고, 이를 여타 지역으로 흡수하는 것도 쉽지 않아 세계 전체 수출도 대미 수출과 비슷한 수준으로 감소하고 있는 것으로 나타났다. 특히 7월과 8월의 대미 수출은 13%, 17.2%나 줄어 영향이 크게 나타났고, 이에 따라 전체 수출 감소 폭도 비교적 큰 수준이다.

미국의 자동차 수입은 관세 부과 이후 큰 폭으로 감소하였고, 관세 부과 이전과 확실히 대비되었다. 관세 부과 이전(1~3월)에는 미국 전체의 승용차 수입액은 1% 증가했지만, 관세 부과 이후 21.2%나 감소했다. 한국에서의 승용차 수입은 관세 부과 전에도 6.5%나 감소했고, 관세 부과 이후에는 27.9% 감소하여 미국 전체 수입에 비해서 더 많이 위축된 것으로 나타났다. 그러나 현지 생산이 증가한 것을 고려하면 감소 폭이 큰 편은 아니다.

〈그림 2〉 2025년 월별 미국의 승용차 수입액 증가율 추이



자료: 한국무역협회 미국무역통계에서 미국의 대세계 및 대한민국 승용차(HS 8703) 통계 정리.

3. 관세 부과 이후 우리 기업의 미국 시장 생산 및 판매 동향

우리나라의 주요 자동차 업체별로 대미 자동차 수출 증가율을 보면 관세 부과 이전과 이후가 큰 차이를 보이지 않고 있다. 전체적으로 2025년 들어 대미 자동차 수출은 감소세를 보이고 있고, 관세 부과 이후에도 감소세는 크지 않았다. 업체 중 현대차가 가장 큰 폭의 감소세를 보였는데, 관세 부과 이전에 이미 9.8%의 감소세를 기록한 이후 관세 부과 이후에는 16.9%나 대폭 감소했다. 반면, 한국GM은 관세 부과 이후 2.9%나 늘었는데, 이는 작년 7월과 8월의 실적이 안 좋아 기저효과로 증가세를 보인 측면도 있지만 관세 부과에도 불구하고 수출은 증가했다. 기아차만 하더라도 관세 부과 이후 대미 수출이 5.7% 감소했지만, 그리 큰 폭은 아니었다. 관세 부과 이후 5개월 동안 우리 자동

차의 대미 수출이 줄어든 데는 관세 효과보다는 현대차의 미국 내 신공장에서 생산이 본격화된 영향이 더 컸던 것으로 판단된다. 수량 기준 세계 전체 수출을 보면 현대차는 관세 부과 기간 중 4.3%가 줄었는데 이는 미국 수출 감소분을 대부분 다른 지역으로 대체했던 것으로 여겨진다. 기아는 오히려 0.3% 늘었는데, 미국에 대한 수출이 크게 줄지 않았고 일부 다른 지역으로 수출이 이루어졌기 때문으로 판단된다. 한국GM도 대미 수출에 비해 대세 수출이 더 높은 증가율(5.9%)을 기록해 미국 이외의 수출이 큰 폭 증가한 것으로 판단된다.

관세 부과에도 미국 시장에서 한국산 자동차의 가격에 큰 변동이 없어 관세 부과 이후에도 판매에 큰 영향을 받지 않은 것으로 나타났다. 관세 부과

〈표 3〉 2025년 기업별 대미 자동차 수출 증가율 추이

단위: %

| | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 1~8월 | 관세 부과 이전 | 관세 부과 이후 |
|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|----------|----------|
| 현대 | -27.4 | 15.0 | -10.8 | -22.0 | -30.9 | -14.5 | -0.5 | -10.0 | -14.3 | -9.8 | -16.9 |
| 기아 | -18.0 | 26.7 | 2.5 | -8.1 | -4.8 | -2.9 | -4.6 | -7.8 | -2.9 | 2.3 | -5.7 |
| 한국GM | -31.7 | 27.7 | -15.7 | -12.2 | -3.5 | -11.1 | 79.8 | 26.5 | -2.6 | -10.6 | 2.9 |
| 전체 | -26.1 | 21.9 | -8.7 | -15.4 | -15.9 | -10.4 | 10.6 | -4.1 | -7.9 | -6.7 | -8.6 |

자료: 한국자동차모빌리티산업협회 수출통계를 이용하여 정리.

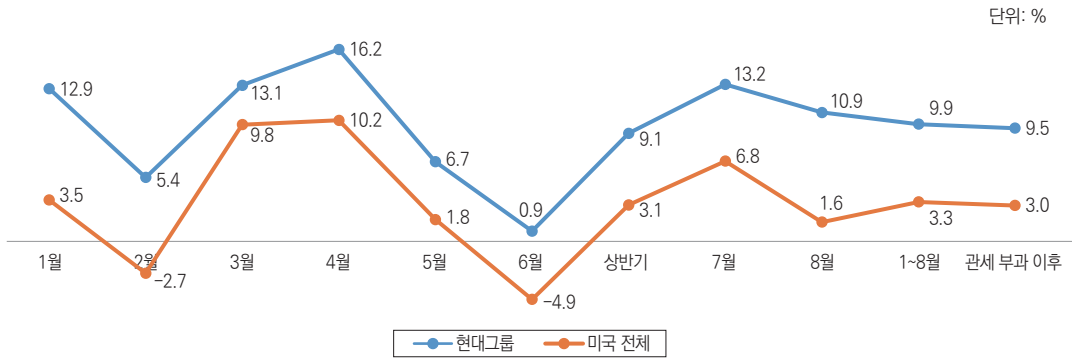
〈표 4〉 2025년 주요 한국산 브랜드의 미국 수입차 시장 증가율 추이

단위: %

| | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 1~8월 | 관세 부과 이후 |
|----------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------|----------|
| 한국GM | 58.6 | 36.1 | 44.8 | 41.6 | 4.2 | -25.8 | -16.2 | -22.6 | 9.9 | -5.6 |
| 현대차 | 12.4 | 6.7 | 7.3 | 12.5 | 7.7 | -5.1 | -13.8 | -1.4 | 2.4 | -0.4 |
| 기아 | 15.4 | 20.6 | 31.9 | 26.1 | 18.2 | 3.0 | 0.8 | 6.8 | 14.7 | 10.7 |
| 현대·기아 | 13.4 | 11.5 | 15.1 | 17.2 | 11.4 | -2.3 | -8.9 | 1.5 | 6.6 | 3.4 |
| 한국 전체 | 27.0 | 19.2 | 23.9 | 24.8 | 9.1 | -10.1 | -11.2 | -6.4 | 7.6 | 0.5 |
| 미국 전체 수입 | 3.0 | 0.8 | 9.9 | 1.4 | 1.4 | 0.5 | 2.0 | -5.1 | 1.7 | -0.1 |

자료: MarkLines 통계 DB에서 정리.

〈그림 3〉 2025년 미국 자동차 시장 월별 증가율 추이



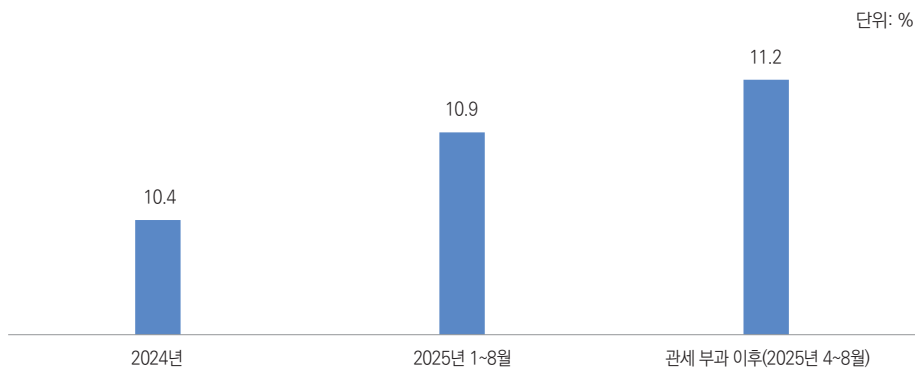
자료: MarkLines 통계 DB에서 정리.

이후 미국 전체 수입차 시장도 전년 대비 0.1% 감소한 데 그쳤고, 한국 수입차 판매는 오히려 0.5% 늘었다. 전반적으로 미국의 수입은 크게 줄었지만 재고 등을 통해 수입차 판매는 아직 큰 영향을 받지 않고 있다는 것이다. 수입이 비교적 큰 폭으로 줄어든 현대차도 관세 부과 이후에 수입차 시장에서 판매가 거의 줄지 않았고, 기아는 10.7%나 늘었다. 한국GM은 올해 들어 1~4월 매우 큰 폭의 증가세를 보여 관세 부과 이후 다소 판매가 줄기는 했어도 5.6% 소폭 감소하였고, 1~8월 기간에는 9.9%가 증가했다. 미국에 수출하는 주요국

자동차의 가격 조정이 아직 이루어지지 않고 있는 가운데 수입차 시장에서의 판매도 큰 변화가 없고, 한국 업체들은 오히려 판매량이 증가하는 상황이라는 것이다.

한국에서 수출 자동차의 미국 시장 판매가 다소 증가한 것과 더불어 현대차의 신공장이 본격 가동되면서 미국 내 우리 업체의 판매는 큰 폭으로 늘고 있다. 관세 부과 이후(4~8월) 현대차의 미국 생산은 24.4%나 늘었다. 이에 따라 미국의 전체 자동차 증가율에 비해 현대·기아차의 판매 증가율이 매우 높았다. 올해 들어 1~8월 현대·기아차는 미국

〈그림 4〉 현대·기아차의 미국 시장 점유율 추이



자료: MarkLines 통계 DB에서 정리.

시장에서 9.9%나 팔렸지만, 미국 시장 전체 증가율은 3.3%에 불과했다. 특히 관세 부과 이후에도 현대·기아차 판매 증가율은 9.5%로 미국 시장 전체 증가율 3.0%를 크게 넘어섰다.

이에 따라 현대·기아차의 미국 시장 점유율도 대폭 상승했다. 2024년 10.4%였던 현대·기아차 점

유율은 2025년 들어 지난 8월까지 10.9%에 달했고, 관세가 부과된 4~8월까지만 고려하면 11.2%로 11%를 넘어섰다. 25%의 관세 부과에도 불구하고 신공장 가동, 가격 유지를 통한 수출 차량의 안정적 판매 등으로 미국 시장에서 오히려 높은 판매 실적을 보였다.

4. 관세 부과 이후 자동차산업 동향이 주는 시사점

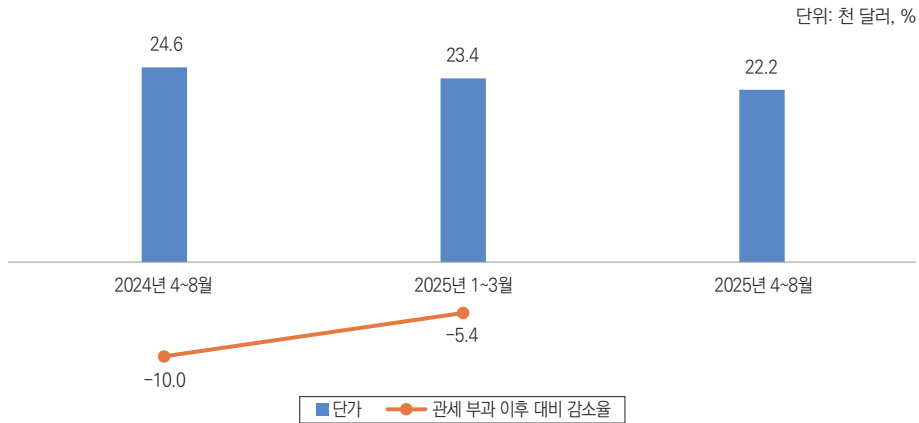
25%의 관세로 지난 5개월간 우리 수출은 크게 영향을 받지 않는 않았다. 미국에 대한 수출은 비교적 큰 폭으로 줄었지만, 미국 내 신공장 가동의 영향이 컸고 재고 등을 활용하여 미국 내 우리 수출차의 판매는 오히려 늘어난 것으로 나타났다. 신공장 가동으로 인한 미국 내 생산이 크게 늘어 우리 자동차 업체의 판매는 미국에서 높은 증가세를 보였고, 이에 따라 미국 시장 점유율이 상승했다. 자동차 수출만 하더라도 세계 전체로 보면 금액으로는 늘고, 물량으로도 작년 대비 거의 줄지 않았다. 관세 부과 기간 중 전체 수출은 큰 영향이 없는 가운데 내수는 3.1%가 늘어 생산은 1.4%가 증가했다. 단순히 통계 수치로 보면 미국 관세의 자동차산업에 미치는 영향은 그리 크지 않은 것으로 보일 수 있다.

그러나 이는 관세에도 불구하고 기업들이 미국 내 판매 가격을 인상하지 않은 데 따른 것이다. 여타 국가에서 생산된 차량도 같은 전략을 펴고 있어 우리만 가격을 인상하기 힘든 측면도 있었다. 이에 따라 기업 차원에서는 매출이나 판매량 변화는

크지 않고 오히려 늘어났지만, 관세 인상분만큼 고스란히 이익의 감소로 이어졌다. 현대자동차의 경우 2025년 2분기 매출액은 전년 대비 7.3% 늘었지만, 영업이익은 15.8%나 감소했다. 이에 따라 영업이익률도 2024년 2분기 9.4%에서 7.5%로 감소했다. 기아차도 매출은 5.5% 늘었지만, 영업이익은 17.6%나 감소했다. 미국 수출에 절대적으로 의존하고 있는 한국GM의 상황은 더 심각하다. 지난 1분기만 하더라도 높은 수익률을 기록했지만, 미국의 관세 부과 이후 큰 폭의 적자로 돌아섰다. 전기차 및 고급 자동차 수출 감소 등의 영향도 있겠지만 관세를 고려하여 우리 대미 수출 가격도 조정이 이루어지고 있는 것으로 보인다. 관세 부과 이후 기간 중 우리 대미 수출 평균 가격은 2만 2,200달러로 2024년 같은 기간에 비해 10%인 2,400달러나 하락했고, 관세 부과 이전인 2025년 1~3월 기간에 비해서도 1,200달러나 하락했다. 미국 시장 판매 가격을 올리지 않으려면 관세를 고려해 출고 및 수출 단가를 낮추어야 한다는 것이다.


미국 관세 부과로 부품 업체는 더 어려워졌을

〈그림 5〉 관세 부과 이후 대미 수출 단가 변화 추이



자료: 단가는 한국자동차모빌리티산업협회 2025년 8월호 자동차통계월보의 무역통계(수량과 금액)를 활용하여 계산.

가능성이 높다. 관세 상승으로 미국 수출이 부진한 가운데 부품 업체는 다른 지역으로의 수출선 다변화도 쉽지 않기 때문이다. 우리 부품 수출의 대부분이 우리 자동차 업체의 해외 생산에 의존하는데 꾸준히 현지 조달을 늘려왔다. 미국의 자동차 부품에 대한 관세는 현지 조달 확대가 더 가속화될 가능성이 높다. 이뿐만 아니라 관세의 영향으로 자동차 업체가 출고 가격을 낮추어야 하므로 부품 업체들에 대한 단가 인하 요구가 더 강해질 것으로 판단된다. 미국 시장 외 다른 시장으로 수출하기 위해서도 가격 인하 등이 필요하므로 부품단가 역시 인하가 필요하다. 향후 우리의 미국 관세도 15%로 결정된다고 하더라도 이를 다 소비자에게 부담시

키는 힘들고, 일정 수준 기업이 부담해야 할 것이다. 결국 수출 및 출고 단가를 낮추는 방향으로 가게 될 것이고, 이에 따라 향후 국내 생산 자동차의 생산비용을 얼마나 감축할 수 있느냐가 관건이 될 것이다. 특히 미국에 생산을 절대적으로 의존하고 있는 한국GM으로서는 생산비 감축이 절대적으로 필요하다. 부품이든 완성차든 국내에서 생산이 이루어지기 위해서는 기업의 생산 방식 혁신이 요구되며, 안정적 노사관계, 각종 생산 여건 등의 개선이 절대적으로 필요한 시점이다. 

핵심 주제어: 미국 자동차 관세, 자동차 수출, 자동차 가격, 자동차 부품 단가



조철

디지털·AI전환생태계연구실 선임연구위원
chch@kiet.re.kr / 044-287-3046

「한국 자동차산업의 질적 성장 역사와 새로운 발전 방향 모색」(공저, 2022)
「한중 분업 및 경쟁구조 변화 전망과 우리 산업의 발전 방향」(공저, 2021)