i-KIET 산업경제이슈

제186호 2025-10

**발행일** 2025년 6월 24일 | **발행인** 권남훈 | **편집인** 김천곤 | **발행처** 산업연구원

# 미국 신정부의 관세정책이 한국 자동차산업에 미치는 영향과 시사점

**김경유** 선임연구위원

- **트럼프 2기 행정부는 보호무역주의 기조하에 자동차 및 부품에 대해 무역확장법 232조에 근거하여 25%의 높은 관세를 부과**
  - 자동차산업에 대한 고관세 정책은 미국 내 생산을 위한 투자 여력을 높이고, 자동차산업 가치사슬 전반의 경쟁력 강화를 목표로 하고 있음.
- **우리 자동차산업의 높은 미국 의존도를 고려할 때 고관세는 다양한 경로로 영향을 줄 것으로 예상되며 북미 수출·생산 전략에 조정이 요구되는 상황**
  - 완성차는 현지생산을 늘리면서 대미 수출을 대체하고, 미국 시장 내 차량 가격 인상으로 인해 시장 수요가 감소하면서 수출물량 감소 예상
  - 지역별로 미국 수출물량은 울산이 많은 편이나 대미 수출 비중은 30%대로 고관세 충격 분산이 가능할 것으로 보이며, 생산물량 대부분을 미국에 판매하고 있는 경남 자동차산업에 미치는 영향이 클 것으로 판단
- **부품산업은 관세 인상에 따른 직접적인 영향과 한국 내 생산 감소에 따른 부품 수요 감소, 완성차 업체가 관세 전가를 위해 부품 단가 하락 압력을 높이는 등의 간접적 영향 우려**
  - 미국 현지생산 차량의 경우 미국 부품 조달률도 상대적으로 낮은 편이며 생산원가 상승으로 수익성이 떨어져 판매가격 인상 요인이 높은 편
- **고관세로 인해 미국 자동차 수요 시장은 차량 가격 상승에 따른 수요 감소, 판매 차량 다운사이징, 중고차 수요 및 차량연한 증가에 따른 AS부품 수요 증가 등의 변화가 예상**
  - 소형차 수요 증가는 소형차 경쟁우위를 지닌 우리에게 기회요인이나 현지생산 물량은 적어 제한적일 것으로 예상
  - AS부품 수요 증가도 중국산 부품을 대체해 우리 AS부품에 기회요인으로 작용 기대

핵심 주제어: 자동차, 미국 고관세, 통상

## 미국 자동차산업 가치사슬 전반의 경쟁력 강화를 위한 고관세 정책 실행

- **트럼프 2기 행정부는 자국이익우선 보호무역주의 기조하에 외국으로부터의 자동차 및 부품 수입 증가가 미국의 국가안보에 위협을 주고 있다는 이유로 무역확장법 232조에 근거하여 25% 관세 부과**
  - 관세 부과 대상은 완성차의 경우 HTS 8단위 17개 품목, 자동차부품은 HTS 4~10단위 기준 130개 품목으로 구성[1]
  - 부품의 경우 엔진 및 부분품, 변속기 및 부분품 등 내연기관차 부품은 물론 배터리, 모터 등 전동화 부품을 포함하며 섀시 및 구동축 부품, 자동차용 전기·전자 부품, 차체 및 부품, 자동차용 유리, 자동차용 타이어 및 튜브 등 광범위하게 구성
  - USMCA(미국-멕시코-캐나다 협정) 원산지 기준을 충족하는 완성차는 비(非)미국산 부품에만 25%의 관세를 부과
    - 다만 비미국산 부품 가치에만 관세를 적용하는 관세 절차가 수립되기 전까지 한시적으로 USMCA 요건 충족 품목은 관세 미적용
- **최근(4월 29일) 미국 내 자동차 생산 목적으로 수입된 자동차부품의 관세 부담 완화를 위해 관세 상쇄금을 지급하는 내용의 수정안 발표**
  - 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 상쇄
  - 2년 차(2026.5.1~2027.4.30)에는 자동차 가격의 10%에 해당하는 부품에 대한 25% 관세를 상쇄하며, 3년 차 이후에는 폐지
  - 이러한 조치는 미국 내 차량 생산을 위한 부품 공급망을 구축하는 데 소요되는 시간을 확보하기 위한 것으로 2년간 한시적으로 관세 부담을 경감시켜 미국 내 생산을 위한 투자 여력을 높이기 위한 것으로 판단
- **한편, 미국 정부는 영국과의 무역협상을 통해 영국산 자동차에 연간 10만 대까지 상호관세 10%를 적용하고, 초과분에 대해서는 기존 25% 자동차 품목관세를 적용하는 합의 발표**
  - 이는 미국의 국별 상호관세 발표 이후 첫 번째 통상 합의로 그동안 25% 관세를 유지해왔던 자동차산업에 대해 10%로 관세를 낮추었다는 점에서 현재 미국과 무역협상이 진행되고 있는 EU, 일본, 한국 등 주요 자동차 생산국들이 주목하고 있음.
- **미국 정부는 자동차 가치사슬 전반에 대한 미국 내 리쇼어링을 희망하고 있다는 점과 영국 자동차산업의 대미 교역구조 차이점을 고려할 때 향후 주요 자동차 생산국과의 무역협상에서 자동차산업에 대한 접근법이 영국과는 다를 것으로 예상**
  - 영국의 대미 자동차 수출은 연간 10만 대 규모이며 대중 브랜드보다는 럭셔리 브랜드에 집중되어 있어 미국 자동차 생산 강화에 영향이 적은 편

---

1 한아름 외(2025), "미 자동차 및 자동차부품 232조 관세 조치 주요 내용과 영향", 통상이슈브리프 9호, 한국무역협회.

- 양국이 합의한 자동차 관세는 품목관세가 아닌 상호관세로 대체 적용하고 있다는 점에서 향후 관세협상에서 미-영 합의 사례로 자동차 품목관세율이 인하될 것으로 기대하기는 어려울 것으로 판단

## 한국 자동차산업 수출 회복은 미국 시장과 친환경차 수출 증가에 기인

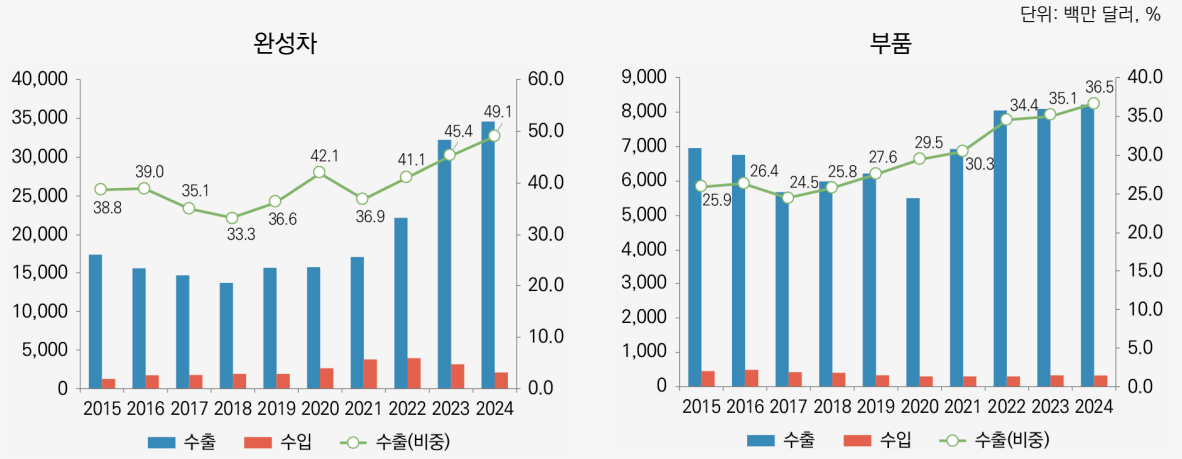
- 2024년 한국 자동차산업은 미국에 429억 달러를 수출하고 25억 달러를 수입하여 404억 달러 흑자를 실현

  - 2024년 한국 자동차산업의 미국 수출 의존도는 46.7%, 무역수지는 55.3%이며, 완성차와 부품은 각각 49.1%, 36.5%로 고관세정책은 우리 자동차산업에 큰 영향을 미칠 전망

  - 대미 수출 증가는 코로나19 이후 우리 업체가 경쟁우위를 지닌 SUV, 전기차, 하이브리드차를 중심으로 미국 내 수요가 증가하였으며 우리 업체의 브랜드 가치 상승, 전동차 및 고급차 수출비중 증가에 따른 수출단가 상승, 한국GM의 소형 SUV 공급 강화 등의 요인

  - 대미 부품 수출 증가는 한국 자동차업체들의 미국 현지생산이 늘어나면서 우리 자동차부품의 수요가 증가하였으며, 미국 내 여타 OEM으로 공급도 증가한 것에 기인

〈그림 1〉 한국 자동차산업 대미 교역 동향




자료: 한국무역협회.
주: 완성차 MTI 741, 부품 MTI 742 기준.

- 2024년 현대차, 기아, 한국GM은 총 29개의 모델 148만 대를 미국으로 수출하였으며 업체별 수출에서 각각 54.3%, 37.5%, 84.4% 비중을 차지

  - 한국GM은 소형 SUV 북미 공급기지 역할로 대미 수출 비중이 높으며, 소형 SUV 2개 모델과 이 모델에서 파생된 2개의 수출 전용 모델로 구성

  - 한국업체들의 주요 수출 차종은 소형 SUV와 세단형 승용차이며 동력원은 내연기관차와 일부 하이브리드차로 구성

〈표 1〉 한국의 주요 대미 수출 모델

| 모델명 | 업체 | 동력원 | 차급 | 판매량(대) |
|---|---|---|---|---|
| 트랙스 | 한국GM | 내연기관 | SUV-B | 200,685 |
| 엘란트라 | 현대차 | 내연기관 | C | 136,693 |
| 팰리세이드 | 현대차 | 내연기관 | SUV-D | 110,052 |
| 투싼 | 현대차 | 내연기관, HEV, PHEV | SUV-C | 107,916 |
| 트레일블레이저 | 한국GM | 내연기관 | SUV-C | 104,394 |
| 코나 | 현대차 | 내연기관, EV | SUV-C | 82,170 |
| 소나타 | 현대차 | 내연기관, HEV | D | 69,352 |
| 셀토스 | 기아 | 내연기관 | SUV-C | 59,952 |

자료: Marklines에서 저자 정리.

- 자동차부품산업의 경우 대미 수출도 2017년 이후 증가 추세로 56억 6,000만 달러에서 2024년 82억 2,000만 달러로 동기간 연평균 5.5% 증가
  - 자동차부품 수출에서 미국 비중은 2017년 24.5%에서 2024년 36.5%로 12.0%포인트 증가
  - 미국 진출 국내 1차 부품업체는 80개 업체로 114개 공장을 가동 중이고 멕시코는 54개 업체가 61개 공장을 운영 중이며 미국 고관세 정책에 따라 부품업체 미국 진출은 증가할 것으로 예상

## 자동차산업의 높은 미국 의존도로 인해 미국 고관세 정책의 부정적 영향 고조

- 자동차산업에 대한 25%의 높은 관세는 우리 자동차산업에 다양한 경로로 영향을 줄 것으로 예상
  - 높은 관세 회피를 위해 현지생산 확대로 수출물량을 대체하면서 대미 수출이 감소되며, 고관세로 인해 미국 시장 내 차량 가격이 인상되어 시장 수요가 감소하면서 수출물량 감소가 예상
  - 차량 수요가 줄어들고 업체 간 경쟁이 치열해지는 상황에서 완성차업체들은 관세로 인해 높아진 비용 모두를 가격에 전가할 수 없어 수익성도 악화할 것으로 예상
  - 부품산업은 관세 인상에 따른 가격 인상이라는 직접적인 영향과 함께 완성차 수출 감소에 따른 부품 수요 감소, 완성차업체가 관세 전가를 위해 부품 단가 하락 압력을 높이는 등의 간접적 영향도 우려
- (완성차) 미국이 자동차에 대한 25% 관세 부과 시 한국 자동차산업의 높은 미국 의존도로 인해 북미 수출·생산 전략의 조정이 불가피
  - 미국 시장에서 현대·기아차는 미국업체는 물론 일본업체에 비해 현지생산을 통해 판매하는 비중이 낮은 편으로 25%의 관세는 경쟁업체 대비 부담이 클 것으로 판단
  - 현대·기아차는 현재 미국 내 연산 70만 대 규모의 생산공장을 운영 중이며 신규공장 가동 확대를 통해 최대 120만 대까지 확대할 계획

〈표 2〉 지역별 대미 수출 현황

단위: 대, %

| | 2025. 1분기 | | | | | 2024 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 생산량 | 수출량 | 대미 수출량 | 수출 비중 | 대미 수출 비중 | 생산량 | 수출량 | 대미 수출량 | 수출 비중 | 대미 수출 비중 |
| 울산 | 366,655 | 178,755 | 120,667 | 48.8 | 32.9 | 1,517,577 | 706,927 | 565,275 | 46.6 | 37.2 |
| 경기 | 243,000 | 161,051 | 108,958 | 66.3 | 44.8 | 1,085,782 | 769,489 | 384,787 | 70.9 | 35.4 |
| 경남 | 77,885 | 74,300 | 59,018 | 95.4 | 75.8 | 181,297 | 178,066 | 200,685 | 98.2 | 110.7[2)] |
| 광주 | 145,410 | 98,389 | 35,889 | 67.7 | 24.7 | 566,791 | 341,760 | 155,283 | 60.3 | 27.4 |
| 충남 | 107,259 | 49,264 | 19,119 | 45.9 | 17.8 | 494,530 | 318,297 | 81,612 | 64.4 | 16.5 |

자료: KAMA, Marklines에서 저자 정리.
주: 1) 수출 비중 및 대미 수출 비중은 지역 생산 대비.
2) 재고 물량이 포함된 것으로 추정.

- 현대 앨라배마 공장(36만 대), 기아 조지아공장(34만 대), 2024년 말 가동을 개시한 전기차 전용공장의 생산량은 30만 대에서 최대 50만 대까지 확대 예정
- 2024년 현대·기아차의 미국 내 판매 물량에 약 63%를 차지하는 수치이나 대미 수출물량의 약 50%가 현지 생산으로 대체

- **지역별로는 14개 모델을 미국으로 수출하고 있는 울산이 2024년 56만 5,000대로 가장 많은 물량을 수출하였으며, 경기도는 2개 업체 3개 공장에서 8개 모델 38만 4,000대를 수출**

  - 경남은 2024년 1개 모델 20만 대를 미국에 수출하고 있으나 생산물량 대부분을 미국에 판매하고 있어 미국 고관세 영향에 따른 파급영향은 클 것으로 판단

  - 울산도 생산물량의 37.2%를 미국 시장에 판매하고 미국 수출물량도 많은 편이나, 내수판매 비중이 50% 이상을 차지하고 생산 차종도 많은 편으로 고관세의 충격을 분산시킬 수 있는 여력이 있을 것으로 판단

  - 광주는 최근 경차 EV의 유럽 수출 증가로 생산에서 차지하는 대미 수출 비중은 27.4%로 낮은 편이나, 미국 수출 전용 모델을 생산하고 있어 미국 고관세 영향이 상대적으로 클 수 있을 것으로 예상

- **(부품) 현지 동반 진출한 대형 부품업체의 경우 관세 부과 시 미국 생산 확대 등으로 대응할 것으로 예상되며 장기적으로 공급망, 생산량 조정 불가피**

  - 다만 일반적으로 부품업체들은 차량 개발단계에 참여하여 부품을 공급하고 있는 점과 차량 생산을 위해 완성차업체들이 공급받는 부품 수가 많다는 점을 고려할 때, 관세 부과에도 불구하고 단기간에 공급망을 변경하는 것은 어려울 전망

  - 부품 현지 생산량을 늘린다고 해도 2차, 3차 협력사를 통해 공급받는 부분품에 관세 부과 시 조달 비용 증가로 생산 비용이 상승

  - 자동차부품의 고관세는 공급망 불확실성을 높여 미국 내 생산 차량들의 부품 조달 비용 상승과 공급망 차질로 이어지면서 차량 가격이 상승할 것으로 예상

〈표 3〉 한국 완성차업체 주요 미국 생산차의 미국산 부품 조달 비중(2024년)

단위: %

| | 모델명 | 미국/캐나다산 부품 | 한국산 부품 | 엔진 생산국 | 변속기 생산국 |
|---|---|---|---|---|---|
| GM | 에스컬레이드 EV | 36 | 30 | - | - |
| | 실버라도/시에라 EV | 36 | 30 | - | - |
| | 허머 EV | 36 | 30 | - | - |
| 현대차 | GV70 | 25 | 70 | 한국 | 한국 |
| | 싼타크루즈 | 60 | 27 | 미국 | 미국/한국 |
| | 싼타페 | 47 | 36 | 미국 | 한국 |
| | 싼타페 HEV | 39 | 46 | 한국 | 한국 |
| | 투싼 | 55 | 30 | 미국 | 미국 |
| 기아 | EV6 | 80 | 15 | 미국 | 미국 |
| | 쏘렌토 | 55 | 35 | 미국 | 미국/한국 |
| | 텔루라이드 | 60 | 30 | 한국 | 미국 |

자료: NHTSA.

- **한국 부품업체들의 대미 수출물량은 주로 미국에서 현지생산하고 있는 한국 완성차업체들에 공급되고 있으며 GM도 한국산 부품 조달 비중이 비교적 높은 편**

  - NHTSA의 자료에 따르면 한국 완성차업체들의 경우 미국에서 생산하는 14개의 차량들은 평균적으로 한국에서 36.2%의 부품을 조달하고 있으며 나머지는 미국, 멕시코 등에서 조달

  - GM도 전기차의 한국 부품 조달 비중이 30%에 달하는 등 비교적 한국 부품 조달이 높은 편

  - 이에 따라 현지에서 차량을 생산해도 생산원가가 상승해 수익성이 떨어져 판매가격을 인상해야 하는 상황

- **한편, 완성차업체별로 미국 부품 조달률에 차이가 있어 부품 관세에 따른 원가 상승 영향도 업체별로 차이가 나타날 전망**

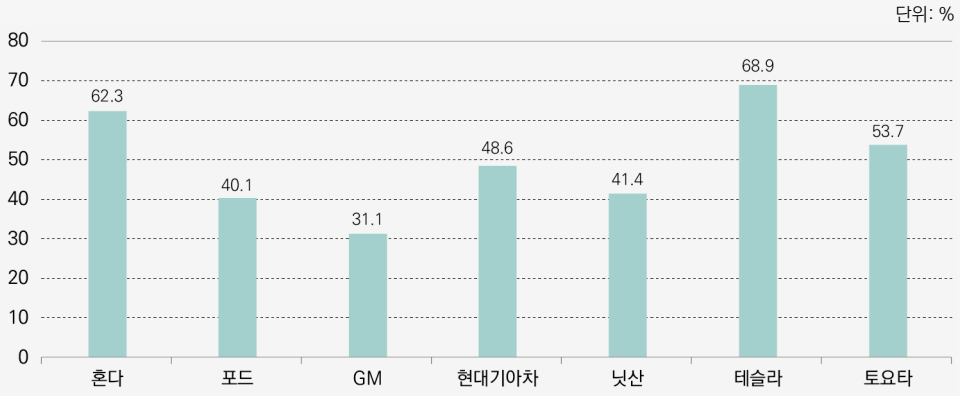
  - 일본업체인 혼다, 토요타 등은 미국 부품 조달률이 높은 편이며 특히 혼다는 미국판매물량의 64%를 미국 생산을 통해 공급하고 미국 내 부품 조달률도 62.3%로 높아 상대적으로 고관세 영향이 적을 것으로 판단

  - 테슬라도 주요 판매모델인 모델3와 모델Y의 미국 부품 조달률이 각각 75%와 70%로 높으며 미국 판매물량 전부를 미국에서 생산하여 공급하고 있어 고관세에 따른 영향은 적은 편

  · 전기차의 경우 내연기관 대비 미국 내 부품 조달률이 높아 상대적으로 생산비용 인상 폭이 작을 것으로 보이나 중국의 희토류 대미 수출 금지로 연관부품 조달 비용이 상승할 가능성 상존

  - 미국 부품 조달률이 낮은 GM, 포드, 닛산, 현대기아차의 경우 부품 관세로 인해 부품 공급망 재편이 요구되나 미국 내 부품공급 능력을 고려할 때 단기간에는 어려움이 있을 것으로 예상되며 부품 공급난으로 이어질 수 있음.

〈그림 2〉 주요 완성차업체 미국 생산차량의 미국 부품 조달률 비교




자료: NHTSA에서 저자 정리.

## 고관세 부과에 따른 미국 시장 수요 변화 방향과 대응 방안 모색 필요

- 고관세로 인해 미국 자동차 수요 시장에도 변화가 예상되며 차량 가격 상승으로 인해 수요 감소와 함께 판매 차량 다운사이징이 나타날 전망

  – 고관세로 인한 원가 상승 압력이 본격화되는 하반기부터 완성차업체들이 일정 부분을 차량 가격에 전가하면서 수요 감소 예상

  ・S&P Global Mobility는 2025년 미국 내 차량 판매량이 전년 대비 1.2% 증가할 것으로 예상했으나 관세조치로 전년 대비 3.1% 감소한 1,540만 대로 수정 전망

  – 차량 가격 상승으로 인해 미국 자동차시장에서 구매 차량의 다운사이징(Downsizing) 현상이 나타나 세단형 승용차, 중소형 SUV 등의 수요가 증가할 전망

  ・세단형 승용차나 중소형 SUV는 우리 완성차업체의 대미 주력 수출차종으로 미국 시장에서 경쟁우위를 지닌 것으로 평가받고 있으나 현지생산 물량은 적은 편

  ・다만 소형차의 경우 경쟁업체들도 미국 시장에서는 현지생산보다는 수입에 의존하고 있어 위기와 기회가 공존하는 상황

- 신차 가격이 인상되면서 교체 수요가 줄어들면 교체 연한 차량이 증가하고 중고차 판매도 증가하면서 AS부품 수요도 증가할 것으로 예상

  – 미국 AS부품 시장은 약 800억 달러 규모[2]로 2024년 승용차 평균 연식이 14년에 달하고 있는 상황에서 교체 지연에 따라 AS부품 시장도 지속 성장할 것으로 예상

  – 미국 내 AS부품은 가격경쟁 우위를 지닌 중국, 멕시코 등에서 주로 공급하고 있으나 중국산 부품에 대해 상대적으로 높은 관세를 부과하고 있어 성장이 예상되는 AS부품 시장에 진출할 방안 모색이 필요

2 https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/automotive-aftermarket-market(검색일: 2025. 5. 22).

〈표 4〉 미국 자동차시장 중소형 차급 현지생산 및 수입 동향(2024년)

| 차급 | 공급망 | 판매량 (천대) | 비중 (%) | 한국업체 (천대) | 한국업체 비중(%) | 주요 업체 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SUV-B | 수입 | 287 | 100.0 | 201 | 69.9 | 닛산, 스텔란티스 |
| | 현지생산 | - | - | - | - | |
| SUV-C | 수입 | 2,080 | 64.0 | 636 | 19.6 | GM, 현대차, 기아 |
| | 현지생산 | 1,169 | 36.0 | 368 | 11.3 | 토요타, 포드, 현대차 |
| C | 수입 | 731 | 57.4 | 276 | 21.7 | 현대차, 기아, 닛산, 폭스바겐 |
| | 현지생산 | 542 | 42.6 | - | 0 | 혼다, 토요타 |
| SUV-D | 수입 | 1,053 | 23.1 | 110 | 2.4 | 현대차, 포드, GM, 토요타 |
| | 현지생산 | 3,512 | 76.9 | 404 | 8.8 | 포드, GM, 혼다, 기아, 토요타 |
| D | 수입 | 291 | 21.9 | 94 | 7.1 | 현대차, 스텔란티스, 벤츠, |
| | 현지생산 | 1,039 | 78.1 | 46 | 3.5 | GM, 토요타, 닛산 |

자료: Marklines에서 저자 정리.
주: 1) 한국업체는 현대차, 기아, 한국GM 기준.
2) 한국업체 비중은 차급 내 전체 판매량에서의 비중.

- 한국 자동차산업의 미국 시장 의존도가 높은 만큼 미국 고관세 정책에 대한 리스크에 취약할 것으로 예상되어 현지생산 확대나 수출 다변화와 같은 대응 방안 모색 필요

  - 부품산업은 고관세의 직접적 영향과 함께 국내 생산 감소에 따른 수요 축소, 납품 단가 인하 압박 등 광범위하고 장기적인 피해가 유발될 것으로 예상되면서 금융·세제 지원 및 경영 안정화 등 단기적 지원과 기술 및 생산성 향상을 위한 장기적 지원 방안 필요

  - 자동차산업이 전국적으로 입지해 있으나 지역에서 생산하는 차종과 부품에 따라 관세 정책 변화에 미치는 영향의 차이가 있어, 지역경제 대미 수출 구조에 따른 차별화된 지원 방안 모색 필요

저자
**김경유** 디지털·AI전환생태계연구실 선임연구위원 | kykim@kiet.re.kr | 044-287-3125

KIET 산업연구원 Korea Institute for Industrial Economics & Trade
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
TEL 044-287-3114 | FAX 044-287-3333 | 홈페이지 www.kiet.re.kr

이 글은 산업연구원 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.
이 글의 내용은 저자 개인의 견해로서 산업연구원의 공식 견해와 다를 수 있습니다.