

■ 트럼프 2기 관세정책에 따라 세계 경제질서와 산업정책이 변하고 있습니다. 일부 국가들은 보복관세로 맞대응을 하고, 기업별로 관세정책 영향 분석과 대응책 마련에 고심중입니다. 트럼프에 대한 미국 내 비판과 저항도 확대되고 있습니다.

트럼프는 관세정책에 자화자찬하며, 전세계를 상대로 무역전쟁을 멈출 생각은 없어보입니다. 관세를 무기로 삼는 트럼프의 협상전략이 먹힐지, 관세정책이 미국 경제와 산업에 유리할지도 불투명합니다. 분명한 것은 미국 수출 의존도가 상당히 높은 한국 자동차산업(특히 부품사)에 지대한 영향을 미칠 것이라는 점입니다. 현재까지 미국이 추진하는 관세정책의 종류는 아래와 같습니다.

【트럼프 2기 추진 관세정책 종류】

종류	내용
기본관세	- 국가와 품목에 상관없이 전세계 모든 수입품을 대상으로 기존 관세에 10~20%의 관세를 추가 - 미국과 자유무역협정(FTA)을 맺고 대다수 품목에 무관세를 적용하는 국가들에도 해당 - 4/5 10% 발효
품목관세	- 철강·알루미늄 및 파생상품 : 3/12 25% 발효 - 쿼터 협정 무효화 및 일률 관세 - 자동차·자동차부품 : 3/26 25% 발효 - 완성차 4/3 발효, 승용차, 경트럭 등 17개 품목 - 자동차부품 5/3 발효(예정), 엔진,변속기,파워트레인, 전기부품 등130개 품목
상호관세	- 각국이 미국 상품에 적용하는 (비)관세장벽까지 고려, 일대일 상응 관세 부과(보복 관세) - 4/9 나라별 발효 (한국 25%), 13시간만에 중국(125%)을 제외하고 90일간 유예

대한상공회의소가 2,107개 회사를 대상으로 조사한 결과 자동차·부품사중 28.8%는 직접 영향권, 53.8%는 간접 영향권에 있는 것으로 응답하였습니다. 조선업과 제약·바이오 업종에서 “반사 이익 가능성이 있다”라는 응답이 나왔지만, 자동차·부품사 조사결과에는 없었습니다. 기업들의 우려 1·2순위는 납품물량 감소, 高관세로 인한 수익성 악화로 꼽았습니다. 이중 납품물량 감소를 우려하는 비중이 가장 높은 군은 “對美 수출기업의 국내 협력업체”로 나타났습니다.

■ 미국 관세정책에 따라 예상되는 자동차 부품사가 받는 영향은 아래와 같습니다.

첫째, 완성차 수출물량 축소에 따른 부품사 물량 감소입니다.

완성차가 관세 영향을 적게 받기 위해서는 미국 현지 생산 비중을 높여야 하는데, 현대차그룹의 미국 투자 확대는 현대차·기아 국내 생산을 줄이는 방향으로 작용할 것입니다.

현대차 미국 신공장 메타플랜트아메리카(HMGMA)는 향후 생

산량을 늘릴 전망이고, 미국내 인기차종 중 현지 생산률이 낮은 차종을 중심으로 생산량을 늘릴 수 있습니다. 작년 미국에서 아반떼, 팰리세이드는 각 10만대 이상, 쏘나타와 코나도 각 5만대 이상 팔렸으나 미국내 생산은 없습니다.

둘째, 완성차 현지 생산에 따른 부품사 공급망 변화입니다.

현대차그룹은 트럼프 1기 때부터 이미 미국 생산에 따른 현지 부품공급망이 갖추졌습니다. 현대모비스, 현대트랜시스, 현대제철, 현대글로비스 등 계열사가 동반진출을 했고 LG엔솔과 합작한 배터리셀 공장도 구축했습니다. 한온시스템, 에코플라스틱, 서연이화 등이 이미 현대차와 함께 진출해있으며, 평화산업, 성우하이텍 등은 HMGMA 공급을 준비해왔습니다.

셋째, 완성차 판매가격과 고경비 상승을 부품사에 떠넘길 위험입니다.

관세 인상과 소비 저하는 완성차의 생산비용을 높힐 것이고, 완성차는 이 부담을 소비자에게 돌리지 못하고 부품사에게 떠넘길 것입니다. 즉 수익률을 회복하기 위해 판매가격을 올리거나 부품 납품단가를 내리는 식의 조정을 해야하는데, 후자를 선택할 가능성이 높다는 것입니다.

넷째, 對美 부품 수출기업은 관세에 직접 영향을 받을 것입니다.

미국이 공개한 관세 대상 자동차 부품은 150여개이며, 엔진, 변속기, 배터리 뿐만 아니라 타이어, 쇼크업소버, 점화플러그 와이어, 브레이크 호스 등 상대적으로 저렴한 부품도 포함됩니다. 관세 인상에 따라 국내 부품사 부담액은 3~6조원에 달할 것이라는 예측도 있습니다.

■ 부품사는 미국 시장 점유율, 미국 현지 생산 자급률, 경쟁차종의 전략에 따라 영향이 다를 것입니다. **현장 부품사 노조는 △ 국내 공장 생산물량중 완성차 미국 수출용 차량분 △ 국내 공장 생산물량중 대미 직접 수출분 △ 해외 소재 공장의 대미 수출 물량에 대한 영향 △ 해외 소재 공장의 상호관세 적용 대상품 등의 정보를 모아야 합니다.** 회사에 정보분석과 자료취합을 요구하고 노조에 제공, 설명토록 해야합니다.

무역전쟁으로 각국의 자국 생산 기조가 강화되고 있습니다. 국내 산업을 보호하고 생산량을 유지하기 위해서라도 완성차-부품사의 건강한 산업생태계가 바로 잡혀야 합니다. 관세 인상에 따른 위험은 산업생태계에 하층에 위치함 부품사에 전가될 가능성이 높습니다. 특히 비정규직 노동자와 2·3차 부품사가 가장 큰 위험에 노출되어 있습니다.

생태계를 바로잡는데 최상위 포식자인 완성차 자본의 결정과 입맛에 맞게 맡겨두어서는 안됩니다. 금속노조가 새로운 정부와 재벌자본을 상대로 노동중심의 한국 자동차산업 발전전망을 내오도록 싸워야하는 이유입니다. 🇰🇷

■ 본 호는 아래 자료를 참고하였으며, 참고자료는 금속노조 충남지부 홈페이지 <https://ch.kmwu.kr> <기타자료실>에서 확인할 수 있습니다.

- [트럼프의 상호관세 부과 이후 주요 완성차업체들의 반응과 대응] / 2025.4.7. 노동문제연구소 해방
- [자동차 생태계 강화를 위한 긴급대응 대책] / 2025.4.9. 관계부처합동
- [미국의 현지 자동차 생산 강화책(관세)과 공급망 이동에 따른 한국자동차 부품사 영향] / 2025.4.10. 금속노조 정책실