

세계적 불확실성 확대, 성장 둔화 예상

올해 세계 경제는 미국발 관세전쟁 영향과 각국의 경기 활성화 정책속에서 작년보다 낮은 성장(3%대)이 예상됩니다. 미국의 베네수엘라 침공 등 미국의 대외개입정책과 전쟁, 무역 질서 변화 등이 경제적 불확실성을 더욱 확대시킬 것입니다. 국내 경제 성장률은 2% 수준을 예상합니다. 세계적 무역갈등에 따른 예측불가능성이 한국의 수출을 감소시킬 것입니다. 반면, 국내 소비가 꾸준히 증가하고 있고, 정부가 재정확대 정책을 펴는 만큼, 내수 성장을 기대할 수도 있습니다.

한국 경제는 밖으로는 베네수엘라 사태가 동북아 정세에 미치는 영향, 미국 관세가 수출과 생산에 미치는 영향, AI중심 ICT(정보통신기술) 상승세 지속 여부, 주요 관련 국가의 재정·통화정책 변화에 따른 주식, 채권 등 금융시장 변동성 등이 주요 변수입니다. 안으로는 내수시장 회복 여부와 수출 둔화 정도 여부도 고려해야 합니다.

세계적으로 AI 중심의 IT 투자가 지속되며 IT의 새로운 산업군이 산업을 주도할 것입니다. 다만 통상무역의 환경이 악화되고 미·중 관세 갈등, 중국 경기 둔화와 중국 경쟁력 강화, 자급률 향상이 우리에게 부정적인 요인이 될 수 있습니다. 특히 자동차와 철강산업은 기후위기에 따른 탄소중립 정책과 중국과의 경쟁 등이 주목할 부분입니다.

관세 영향 본격화, 부품사 전망은?

작년 전세계 자동차산업을 뒤흔든 이슈는 트럼프 정부의 관세정책이었습니다. 그동안 한미FTA에 따라 거의 무관세로 수출하던 한국산 자동차는 결국 한국이 미국에 대대적 투자를 약속하고 작년 11월부터 15% 관세가 적용되었습니다. 올해부터 본격적으로 수출 관세에 대한 영향이 국내 자동차 산업에 가시적인 지표로 나타날 것입니다.

산업통상부는 작년 한국 자동차산업의 누적 수출액은 역대 최고치였는데, 미국 수출의 경우 정반대의 추세를 보였다고 발표했습니다. 현대차는 작년 9월 “2030년까지 미국에서 판매하는 차량의 80% 이상을 미국 공장에서 생산”하겠다고 발표하였고, 미국내 공급망(부품·소재)의 현지조달 비중도 기존 60%에서 80%로 확대한다는 계획입니다.

부품사 입장에서 관세 이슈는 복합적인 위기에 내몰리는 문제입니다. 우선, 완성차업체들은 관세로 인한 수익 저하 문제를 부품업체 단가 인하(CR) 압박으로 해결할 가능성이 높습니다. 물론 CR은 어제 오늘 일이 아닙니다.

3대 키워드 "AI·탄소중립·현지생산"

주요국가들이 환경정책을 완화하면서 전기차의 수요가 둔화되고 있고, 국가별 차이는 있지만 이런 추세는 지속될 것입니다. 철강산업은 올해부터 배출권거래제 4차 계획기간(2030년까지 772개 대상 업체에 총23억 6,299만 톤의 배출권이 할당되어 2030년 국가온실가스감축목표(NDC) 달성을 목표로) 시행으로 배출권 가격이 상승될 것입니다. 때문에 기업의 온실가스 감축 의무가 이전보다 급격히 확대되어, 철강생산이 위축될 여지가 큼니다.

IT산업과 바이오산업의 수출과 생산은 확대될 것이나 소재산업군(섬유, 정유, 철강 등)은 부진이 이어질 것입니다. 기계산업군(자동차, 조선, 일반기계 등)도 관세의 불확실성, 해외생산 및 현지부품 조달 등으로 수출과 생산의 정체 또는 감소가 예상됩니다. 특히 해외생산 대체 영향이 큰 이차전지 산업은 감소세가 이어지고, 국내 자동차의 경우 전기차 신규 공장 가동으로 소폭 생산증가 전망입니다.

산업연구원(KIET)의 경우 올해 반도체·ICT·조선·바이오헬스는 성장 지속, 일반기계·가전·디스플레이는 회복세 진입, 자동차·섬유는 성장 정체, 철강·석유화학·정유는 침체 지속으로 전망하고 있습니다.

하지만 과거 무관세에서 15% 관세 비용이 고정되면서 완성차(고객사)의 이윤율 압박이 부품사에게 그대로 전가될 것입니다. CR 문제가 더욱 구조적이고 고착화되는 것입니다.

한편, 북미, 유럽, 인도 등에 공장이나 법인을 가진 부품사는 글로벌 공급망에서 버틸 수 있는 가능성이 그나마 있습니다. 하지만 국내 생산과 수출 위주의 기업들은 관세, 환율, 운임비 등 삼중고에 시달리며 점점 구조조정의 압력을 받게 됩니다. 현대차와 동반으로 해외진출을 하는 부품사도 관세 리스크는 피할 수 있겠지만, 설비투자·인건비·현지 규제(노동, 환경, 이민 단속)까지 감당해야 하는 위험도 있습니다.

이런 추세에 국내 부품사가 독자적인 역량으로 생존전략을 마련하기는 불가능합니다. 정부가 국내 제조업 공동화와 부품사 위기, 일자리 감소에 대한 실질적 대응책을 마련하도록 산별노조가 산업정책에 개입하고 정부를 강제해야 합니다.

*참고자료

<2026년 경제산업전망> (산업연구원/2025.11.)

<2025년 수출입평가 및 2026년 전망> (한국무역협회/2025.12.)

<2025년 12월 자동차산업 동향> (전국금속노동조합/2025.12.)

위 자료는 충남지부 홈페이지 ch.kmwu.kr 자료실에서 확인할 수 있습니다.