

미국의 현지 자동차 생산 강화책(관세)과 공급망 이동에 따른 한국 자동차 부품사 영향

- 250410 금속노조 정책실

1. 자동차 및 자동차 부품 관련 트럼프 관세 부과

트럼프 2기 추진 관세 정책 종류

종류	내용
기본관세	국가와 품목에 상관없이 전 세계 모든 수입품을 대상으로 기존 관세에 10~20%의 관세를 추가. (대상) 미국과 자유무역협정(FTA)을 맺고 대다수 품목에 무관세를 적용하는 국가들에게도 해당.
품목관세	철강·알루미늄 (제품 포함) 25% 부과, 쿼터 협정 무효화 및 일률 관세 자동차·반도체·의약품 등
상호관세	각국이 미국 상품에 적용하는 (비)관세 장벽까지 고려, 일대일 상응 관세 부과, 보복 관세

○ 철강 알루미늄 및 파생상품: 3월 12일 25% 관세 발효

- 파생상품의 경우 제품 내 철강 알루미늄 함유량 가격에 대해서 관세 발효
 - * 베어링, 플랜지, 저장조·통·용기, 와이어, 케이블, 못·바늘·침, 스프링, 자동차용 경첩, 자동차 에어컨의 공기조절기 부분품 등 (3월 18일 한국 관세청 한-미 품목번호 연계표 공개)

○ 자동차 및 자동차 부품: 3월 26일 포고문 발표, 25% 관세

완성차 4월 3일 관세 부여, 자동차 부품 5월 3일 부여 예정¹⁾

- 자동차: 17개 품목. 승용차(세단, SUV, 크로스오버, 미니밴, 화물밴) 및 5톤 이하 경트럭 해당
 - * USMCA에 따라 캐나다 및 멕시코산 자동차 중 ‘미국산’ 부품에는 비과세. 단, 수입자가 미국산 부품을 과다 산정하여 잘 못 보고했을 경우, 실제 미국산 부품의 비중과 관계없이 전체 가격에 관세 적용
- 주요 자동차 부품: 130개 품목. 엔진, 변속기, 파워트레인 부품, 전기 부품 등²⁾
 - * USMCA에 따라 캐나다, 멕시코산 자동차 부품에는 이후 절차를 마련할 때까지 관세 부과 유예.
 - * 적용시기는 관보 공시일 기준 (5월 3일 이전 발표 예정). 관세국경보호청장은 90일 이내에 (1) 관세 범위 내 추가 자동차 부품을 포함시킬 수 있는 절차를 마련해야 하며 (2) 관세 적용 대상에 추가된 자동차 부품은 관세청장이 해당 결정을 관보에 게시한 다음 날 미 동부 기준 오전 12시 1분

1) 코트라, “美 자동차 관세 부과 발표 주요 내용 및 현지 반응” (2025. 3. 27.) 및 “美 자동차 및 자동차 부품 관세 관련 관보(Federal Register) 게재 주요 내용” (2025. 4. 4.) 정리
2) 코트라에서는 130개로 발표한 내용을 수정하지 않고 있으나 각종 기사 자료에 따르면 150개까지 포함된 것으로 알려짐.

부터 관세가 적용 ⇒ 관세 부가 대상 추가 예정

- * 우선 적용 대상 부품: 사이드미러, 서스펜션(현가장치), 압축 점화 엔진용 연료 분사 펌프, 점화 플러그, 터보 차저, 연료 필터, 리튬이온배터리, 조명 장비, 신호 장비, 와이퍼, 음향 장비, 범퍼, 안전벨트, 브레이크, 드라이브 액슬, 라디에이터, 스티어링 휠, 에어백, 파워트레인용 기타 부품, 주행 거리계, 시트 등

○ 기본관세 10% 4월 5일 발효, 상호관세 4월 9일 (한국 25%) 발효·90일 유예

- 무역확장법 232조에 따라 이미 관세를 적용받는 모든 철강 및 알루미늄과 그 파생품, 모든 자동차 및 자동차 부품 등은 적용되지 않음. (25% 고정)
- 상호관세는 나라별로 달리 발효하였으나 13시간 만에 중국을 제외하고 90일간 유예.
- 기본관세 10%는 유지

※ 대한상공회의소가 2,107개사를 대상으로 실시한 “우리 제조기업 美 관세 영향 조사”에 의하면 배터리와 자동차·부품 업종이 높은 비율로 미국 관세 영향권에 들어간다고 응답했으며 자동차·부품 업종 중 △28.8%는 직접 영향권에 있다. △53.8%는 간접 영향권이 있다. △18.7%는 美 관세와 무관하다고 응답함. 조선과 제약·바이오 업종 등에서 응답한 “반사 이익 가능성이 있다”는 답변은 자동차·부품 업종에서는 없었음. 본 조사에 응답한 기업들의 우려 1·2순위는 납품물량 감소, 고율 관세로 인한 수익성 악화임. 이중 납품물량 감소를 우려하는 비중이 가장 높은 군은 “對美 수출기업의 국내 협력사”임.

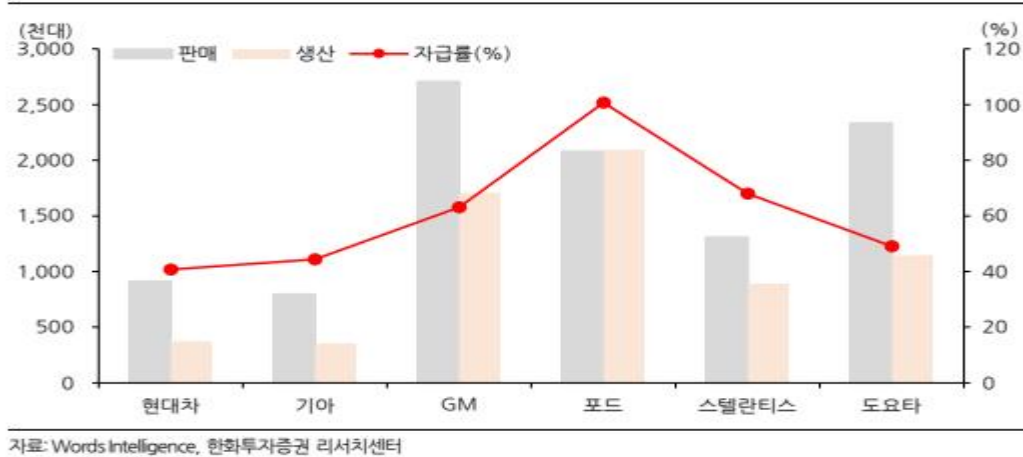
구분		납품물량 감소	수익성 악화	가격경쟁력 하락	부품, 원자재 조달망 조정	납품단가 하락	생산기지 이전 등 비용
전체		47.2	24.0	11.4	10.1	6.2	1.1
직접 영향권	對美 완제품 수출기업	25.0	35.8	27.6	3.0	6.4	2.2
	對美 부품·원자재 수출기업	36.0	34.9	16.6	6.8	4.6	1.1
간접 영향권	對美 수출기업 국내 협력사	61.1	16.8	10.4	5.7	5.7	0.3
	對中 부품·원자재 수출기업	49.7	24.8	3.0	16.0	5.9	0.6
	멕시코·캐나다 수출기업	53.0	19.0	2.0	18.0	7.0	1.0
	제3국 수출 및 내수기업	57.1	14.2	2.3	17.8	7.7	0.9

2. 완성차들의 공급망 · 관세 영향 예상과 부품사

○ 대미 수출 물량 변화 (예상)

- 2024년 완성차 업체별 미국 현지 생산/판매 및 자급률은 다음과 같음.

주요 완성차 업체 2024년 미국 현지 생산, 판매 및 자급률 (2025. 3. 31)



- 다수의 언론에서는 관세 영향을 적게 받기 위해서는 미국 현지 생산 비중을 높여야 하는데 현대자동차 그룹은 메타플랜트아메리카(HMGMA)를 통해 도요타나 GM보다 유리하다고 분석. 현대자동차그룹은 트럼프 1기 때 계획을 세워 2022년부터 HMGMA를 착공하였고 2025년 완공식을 하며 2028년까지 4년간 미국에 총 210억 달러 규모 투자 계획을 밝힘.³⁾ 영역별 계획은 아래와 같음.

2025년~2028년 현대차그룹 대미투자 계획 (2025. 3. 25. 연합뉴스)

현대차그룹 대미투자규모

총 210억 달러
(약 31조 원)

HYUNDAI
MOTOR GROUP

자동차 생산 분야

- 미국 내 3호 공장인 '현대차그룹 메타플랜트아메리카'(HMGMA)의 생산 역량을 현재 연간 30만대에서 50만대로 증설

86억

부품·물류·철강 분야

- 루이지애나에 저탄소 자동차 강판 특화 전기로 제철소 건설 (연간 270만 생산)

61억

미래 산업 및 에너지 분야

- 자율주행·로봇·인공지능(AI)·미래항공모빌리티(AAM) 등 미래 신기술 관련 미국 유수의 기업과 협력
- 2025년 말 미국 미시간주에 소형원전모듈(SMR) 착공 추진
- 미국산 액화천가스(LNG) 구입(30억 달러 상당)

63억



연합뉴스 자료:현대차그룹

김영은 기자 = 0eun@yna.co.kr / 20250325

3) 현대차그룹의 대미 투자는 트럼프 관세 문제와는 달리 주요 시장에 공급망을 완성한다는 목적이 강하나 트럼프 관세 부과로 국내 부품사들은 이중의 영향을 받게되어 함께 서술함.

* 언론들은 이번 투자로 현대차 앨라배마(몽고메리) 공장 36만 대, 기아 조지아(웨스트포인트) 공장 34만 대, 메타플랜트아메리카 공장 50만 대, 총 120만 대 생산 체계를 갖출 것을 예상하나 최근 10년 중 앨라배마 공장과 조지아 공장에서 가장 많이 생산했을 때는 각각 379,020대 및 370,100대로 약 75만 대를 생산했었음. 현대차그룹이 자동차 생산 분야에 투자하는 86억 달러 중에는 기존 공장 2곳의 현대화도 포함되는바 미국 내 생산은 120만 대를 넘을 수 있음. 한편 한국경제⁴⁾에서는 “업계에선 현대차그룹이 HMGMA 준공 및 증설로 미국 현재 생산 능력을 120만 대까지 끌어올린 뒤 중장기적으로 200만 대 생산 체계를 갖출 것으로 예상하고 있다.”라고 보도한 바 있음.

- 한겨레 기사 보도에 따르면 자동차산업 전문컨설팅업체 아인스(AINs)의 이항구 연구위원은 “현대차의 대미 투자 확대는 현대차·기아 국내 생산을 앞으로 30만 대가량 줄이는 쪽으로 작용하게 될 것”이라며 “부가가치 생산도 그만큼 감소하고, 부품업체를 포함해 1만 명가량 인력 감축 요인이 된다”라고 언급.

* 현대자동차가 HMGMA에서 2025년 계획으로 잡힌 물량보다 더 많이 생산한다면 미국 내 인기 차종 중 자급률이 낮은 차량을 우선 고려할 수 있음. 아반떼와 팰리세이드의 경우 2024년 한 해 미국에서 각 10만 대가 넘게 팔렸으나 미국 내 생산은 없음. 쏘나타와 코나도 각 5만 대 이상 팔렸으나 미국 내 생산은 없는 상황. 싼타페의 경우 미국 내 자급률이 높으나 HEV 생산 비중은 ICE대비 낮은 편.

* 2025년 3월 31일자 한화투자증권 자료에 의하면 2024년 미국 판매 주요 인기 차종 (미국 전체 시장 수요의 35% 점유하는 18개 차종) 중 현대자동차그룹의 차종은 투싼 한 가지인데 미국 현지 자급률은 71.8%임.

- 기아는 4/9 CEO Investor Day 발표를 통해 해외공장 생산과 국내공장 생산을 2025년 2,050,000대와 1,580,000대, 2030년 2,470,000대와 1,780,000대로 목표한다고 밝힘.

현대차, 기아의 연도별 국내/해외 생산 및 비율 (한국자동차모빌리티협회 자료 등 정리)

	2010		2011		2012		2013		2014	
	국내	해외	국내	해외	국내	해외	국내	해외	국내	해외
현대	1,743,375	1,882,726	1,892,254	2,182,164	1,905,261	2,497,317	1,852,456	2,874,750	1,876,408	3,076,887
기아	1,416,681	722,036	1,583,921	958,519	1,585,685	1,138,150	1,598,863	1,233,305	1,712,485	1,337,207
총합	3,160,056	2,604,762	3,476,175	3,140,683	3,490,946	3,635,467	3,451,319	4,108,055	3,588,893	4,414,094
비율	54.82%	45.18%	52.54%	47.46%	48.99%	51.01%	45.66%	54.34%	44.84%	55.16%
	2015		2016		2017		2018		2019	
	국내	해외	국내	해외	국내	해외	국내	해외	국내	해외
현대	1,858,395	3,089,434	1,679,909	3,185,596	1,651,710	2,838,661	1,747,837	2,829,667	1,786,131	2,623,976
기아	1,718,467	1,322,183	1,556,845	1,467,191	1,522,520	1,205,500	1,469,415	1,228,870	1,450,102	1,259,349
총합	3,576,862	4,411,617	3,236,754	4,652,787	3,174,230	4,044,161	3,217,252	4,058,537	3,236,233	3,883,325
비율	44.78%	55.22%	41.03%	58.97%	43.97%	56.03%	44.22%	55.78%	45.46%	54.54%
	2020		2021		2022		2023		2024	
	국내	해외	국내	해외	국내	해외	국내	해외	국내	해외 ⁵⁾
현대	1,618,411	2,003,157	1,620,231	2,123,990	1,732,317	2,160,429	1,946,447	2,243,944	1,857,856	2,221,039
기아	1,307,265	1,108,738	1,398,966	1,158,315	1,472,963	1,414,367	1,606,253	1,435,762	1,548,219	1,484,976
총합	2,925,676	3,111,895	3,019,197	3,282,305	3,205,280	3,574,796	3,552,700	3,679,706	3,406,075	3,706,015
비율	48.46%	51.54%	47.91%	52.09%	47.27%	52.73%	49.12%	50.88%	47.89%	52.11%

4) 현대차그룹, 美 120만대 생산체제…포드 잡는다 (인터넷 2025. 3. 27 수정, 지면 A1)

5) (C)KD미포함

- 한국지엠의 2024년 국내 생산 물량 497,989대 중 84%인 418,782대가 미국으로 수출.

업체별 국내 생산분 중 내수-수출 생산 추이

	2015		2016		2017		2018		2019	
	내수	수출	내수	수출	내수	수출	내수	수출	내수	수출
현대차	714,121	1,156,448	658,642	1,009,292	688,939	963,938	721,100	995,898	741,842	1,042,732
기아	527,500	1,157,055	535,000	998,244	521,550	958,805	531,700	911,554	520,205	900,704
한국지엠	158,404	462,729	180,275	416,195	132,378	392,396	93,317	369,370	76,471	340,774
KG모빌리티	99,664	44,877	103,554	52,200	106,677	37,008	109,140	32,855	107,789	25,010
르노코리아	80,017	149,065	111,101	146,244	100,537	176,271	90,369	137,216	86,859	90,566
총계	1,579,706	2,970,174	1,588,572	2,622,175	1,550,081	2,528,418	1,545,626	2,446,893	1,533,166	2,399,786
	2020		2021		2022		2023		2024	
	내수	수출	내수	수출	내수	수출	내수	수출	내수	수출
현대차	787,854	838,838	726,838	917,979	688,743	1,009,025	762,073	1,150,268	705,319	1,172,633
기아	552,400	721,625	535,019	838,826	541,068	899,048	565,826	1,046,850	542,139	1,005,155
한국지엠	82,955	285,490	54,292	182,748	37,239	227,637	38,755	430,881	24,824	473,165
KG모빌리티	87,889	19,436	56,363	27,743	68,666	44,994	63,345	52,574	47,046	35,318
르노코리아	95,939	20,227	61,096	71,673	52,621	117,020	22,048	82,228	39,816	67,123
총계	1,607,037	1,885,616	1,433,608	2,038,969	1,388,337	2,297,724	1,452,047	2,762,801	1,359,144	2,753,394

- * 한화투자증권 자료에 따르자면 미국 판매 주요 인기 차종 (18개, 시장 수요 35% 점유) 기준 25% 관세 부담 금액 산출 시 업체별 관세 영향도는 GM이 가장 높음. GM의 경우 2024년 판매 상위 모델 4종의 현지 생산 비중은 41.8%에 불과한 상황.

2024년 GM 주요 모델별 관세 부담 금액 추정 (2025. 3. 31, 한화투자증권)

모델	판매가격 (천\$)	대당 관세 (\$)	관세 부담 금액 추정 (대당 관세 * 판매량)	
			십억\$	조 원
실버라도	39.0	7,200	1.8	2.6
시에라	40.0	7,400	0.6	0.8
이쿼녹스	30.0	5,550	1.3	1.8
트랙스	21.5	3,975	0.8	1.1
원-달러 환율은 1,400원-달러 가정				

○ 공급망 구축

- 트럼프 1기 행정부 때 투자가 결정된 메타플랜트아메리카 공장의 30만 대 생산 미국 내 공급망은 이미 일정 정도 갖추어졌음. 그룹 내에서는 △현대모비스(배터리 시스템 및 부품 모듈) △현대트랜시스(시트 및 시트 프레임) △현대제철 (조지아 스틸서비스 센터 자동차 강판 20만 대 분 공급 / 루이지애나 신공장 제외) △현대글로비스(물류, 관리센터)가 함께 있으며 △LG엔솔과 합작 배터리 셀 공장도 함께 구축.
- 한편 한온시스템, 에코플라스틱, 아진산업(JUN), 세원, 서연이화, 서한그룹, PHA(평화정공) 등이 이미 동반 진출을 하였으며 평화산업, 대흥알앤티, 성우하이텍 등은 메타플랜트아메리카 공급을 위해 국내 공장 중심의 생산 확장을 기획하였음.

2025년 HMGMA생산 Ioniq5 유리 스티커

CONVENIENCE(cont.)

- air Parking Assist
- Auto Temperature Control w/ Rear Air Vents
- Display
- Exterior Mirror w/ HomeLink®
- Front Windshield Wipers
- Instrument Cluster
- Interior Lighting
- Power Windows
- Power Sunshades
- USB Ports
- V2L 120V 2nd-Row Outlet
- V2L (in lieu of spare tire)

IA & CONNECTIVITY

- Navigation System w/ AM/FM/HD Radio™
- Radio w/ 90-Day Trial Subscription; not available in AK & HI
- Smart Audio™
- Smart Auto™ & Apple CarPlay®
- One Charger
- Key
- Inclusive Connected Services (enrollment required)
- or (trial w/ BlueLink®)
- Charge

er's Suggested Retail Price: **\$58,100.00**

FEATURES:

- Door Mats: \$210.00
- Assistance Kit: \$35.00
- Kit: \$70.00
- Kit: \$30.00

hi & Handling: **\$1,475.00**

Price: **\$59,940.00**

fuel economy.gov
Calculate personalized estimates and compare vehicles

Your vehicle: The average new vehicle gets 28 MPG and costs \$35,500. To find out 5 years' cost estimates are based on 15,000 miles per year at \$0.16 per kWh. MPGe is miles per gasoline gallon equivalent. Vehicle emissions are a significant cause of climate change and smog.

PARTS CONTENT INFORMATION
FOR VEHICLE IN THIS CARLINE:
U.S./CANADIAN PARTS CONTENT: 29 %
MAJOR SOURCES OF FOREIGN PARTS CONTENT: KOREA: 29 %
HUNGARY: 33 %

Note: Parts content does not include final assembly, distribution, or other non-parts costs.

FOR THIS VEHICLE:
FINAL ASSEMBLY POINT: ELLABELL, GEORGIA, U.S.A
COUNTRY OF ORIGIN:
ENGINE: U.S.A
TRANSMISSION: U.S.A

24 A

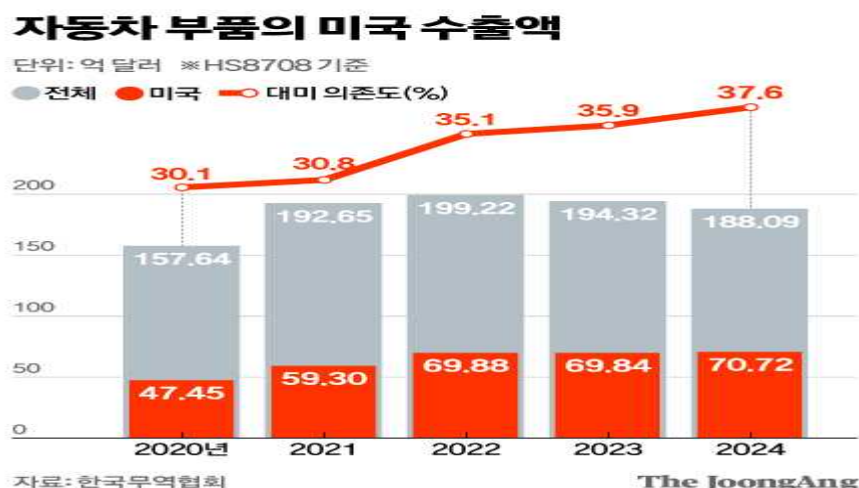
VIN: 7YAKRDC85Y006233

- Inside EV 기사 “Hyundai’s U.S. EV Factory Is Revolutionary. Can It Also Be Tariff Armor?”에 따르면 메타플랜트아메리카에서 2025년 생산된 아이오닉5 부품 주요 원산지는 △미국, 캐나다 29% △한국 29% △헝가리 33%이며 SKOn 헝가리 공장에서 조달하는 배터리셀을 미국에서 조달하게 되는 경우 △미국(캐나다) 부품이 62% 비중으로 높아질 것과 호세 무뇨스 사장이 “We will try to move the entire supply chain very, very fast, (우리는 공급망 전체를 매우 빠르게 옮길 것)”라고 언급한 것을 보도함. 이는 국내 생산 29%의 부품도 미국산으로 대체할 수 있음을 시사.

○ 대미 수출 물량 변화와 부품사 영향

- 부품사들은 이미 완성차와 1차 부품사들이 해외 직접 조달 물량을 늘리면서 수출 물량 생산이 줄어든 상태. 그러나 對美 수출액은 늘고 있었으며 이에 따라 자동차 부품 수출의 대미 의존도도 높아져 왔음.

자동차 부품 대미 수출액 (중앙일보 25. 02. 12 인터넷 기사)



- 완성차들이 미국 현지 생산을 늘릴 경우 부품사들은 △완성차 현지 공급망 구축에 따른 수출 물량 감소 위험과 △미국 수출 부품 증가에 따른 수익성 악화 전가 위험에 놓이게 됨.

○ 판매 가격 상승 비용 부품사 전가⁶⁾

- Center for Automotive Research는 미국 관세정책 시행으로 수입 차량 1대당 평균 6,875달러(약 920만원), 고급 브랜드나 전량 수입 모델의 경우 2만 달러(약 2,700만 원) 이상 상승할 가능성이 있다고 분석.

미국 시장 주요 자동차 브랜드 MSRP (권장소매가) 비교 (단위: \$)

브랜드	현재 수준	관세 적용 이후 예상치
현대	21,000~60,000	26,775~76,500
기아	22,000~62,000	28,050~79,050
제네시스	43,000~75,000	58,050~101,250
토요타	22,000~56,000	26,959~68,622
렉서스	39,000~85,000	52,377~114,155
포드	25,000~78,000	26,375~82,290
쉐보레	24,000~75,000	26,880~84,000
테슬라	38,000~108,000	38,000~108,000
BMW	45,000~120,000	59,175~157,800
폭스바겐	24,000~52,000	32,208~69,784

자료: 신한투자증권

주. 가정1: 업체들이 관세율만큼 가격 인상. 가정2: 본국 생산물량을 미국으로 수출

- 현재 트럼프는 완성차들에게 “가격을 올리지 말라”고 주문하고 있고 현대차·기아의 경우도 “2개월 동안 가격 인상 계획은 없다.”라고 함.⁷⁾ 2개월 물량은 현지 재고로 충당이 가능할 것으로 보이나 추후 완성차가 관세에 따른 비용 증가만큼을 소비자에게 부담시키지 못 할 경우 관세에 따른 완성차 가격 영향이 국내 부품사에 전가될 가능성 있음.

* 미국 판매 자급률이 높은 포드사의 경우 4월 3일부터 6월 2일까지 미국 소비자들에게 직원 할인 가격으로 차량을 제공하는 “From America, For America” 캠페인을 실시

○ 완성차 고정비 상승과 부품사 영향

- 트럼프 관세 인상 여파로 미국 소비자들의 자동차 구매뿐 아니라 전 세계적 자동차 소비가 줄어든다면 완성차사들의 고정비 비율이 올라가고, 완성차가 고정비를 낮추기 위해 부품 납품대금을 깎는다면 부품사들의 재무 상황이 악화할 것이라는 분석도 있음. 한겨레 기사는 이 같은 상황에 대해 다음과 같이 분석함.

* 완성차 기업들의 비용구조를 분석해보면 재료, 부품 관련 비용이 75%를 차지하고 나머지 25%는

6) 신한투자증권, “신한속보, 자동차” (2025. 4. 3)

7) 하나증권 “완성차 지역별 판매 동향” (2025. 4. 8.)에 따르면 2025년 3월 기준 현대차의 미국 재고 일수는 3.2개월, 기아의 미국 재고일수는 2.8개월임.

고정비 성격의 비용들로 채워진다. 고정비 비중이 작아 보이지만 금액으로 계산하면 엄청 크다. 기아의 연간 영업비용이 70조원 이상인데 이 중 고정비는 17조원 이상으로 계산되니 전혀 작은 숫자가 아니다. 320만 대를 판매하면서 고정비가 17조원이 발생하면 차량 한 대당 약 531만원으로 계산되는데 만약 판매량이 300만 대로 감소하면 한 대당 고정비는 560만원이 넘어간다. 회사 입장에서는 마진이 줄기 때문에 이를 회복하기 위해 판매가격을 올리거나 부품 납품단가를 내리는 식의 조정을 할 수 있다. 만약 후자를 선택한다면 뒷단에 있는 소부장 기업들의 경영 악화는 피할 수 없다. (현대·기아차, 트럼프 '25% 관세'에 연관 업종 경영 악화 불가피 2025. 4. 4. 한겨레 인터넷 기사)

3. 부품사들의 직접 관세 영향

- 로이터 통신을 인용한 기사들에 따르면 트럼프 행정부가 공개한 관세 대상 자동차 부품은 150개에 달함.
 - * 엔진과 변속기, 리튬이온배터리뿐 아니라 타이어, 쇼크업소버(충격흡수장치), 점화 플러그 와이어, 브레이크 호스 등 저렴한 부품도 포함.
- 2024년 자동차 부품 대미 총 수출액은 70억 7,200달러로 각 세부 품목별 대미 수출액은 아래와 같음.

HS코드 기준 2024년 자동차 부품별 대미 수출액 (2025. 4. 6. 중앙일보)

2024년 자동차 부품별 대미 수출액

단위: 달러, ()안은 HS코드

차량용 엔진(HS84073)	6억4699만
구동차축(HS870850)	8억6658만
범퍼(HS870810)	6403만
실내부품(HS87082)	14억5257만
브레이크(HS87083)	1억8390만
기어박스(HS870840)	11억2120만
서스펜션(HS870880)	2억5583만
운전대 및 관련부품(HS870894)	2억2664만
전기차용 리튬이온배터리(HS8507602000)	4억5225만
전기차용 컨버터(HS850440)	2억9710만

자료: 한국무역협회

The JoongAng

- 본 기사 보도에 따르면 이항구 자동차연구원 자문위원은 “보수적으로 보더라도 관세 부과에 따른 부품사의 부담액은 연간 수조 원에 달할 것”이라고 관측함. 이는 연 3조 원 ~ 6조 원(설비 투자)정도의 금액.

- 이에 부품사들은 지회가 자체적으로 △국내 공장 생산 물량의 완성차 미국 수출용 차량분 △국내 공장 생산 물량의 대미 직접 수출분 △해외 소재 공장의 대미 수출 물량 영향 △해외 소재 공장의 상호관세 적용 대상품 등의 정보를 종합하여 분석할 필요가 있음.

※ 2022년 기준 1차 협력사 중 해외에 5곳 이상의 공장을 운영하고 있는 곳은 다음과 같음.

업체	해외공장 수	소재국
경신	11	멕시코2, 온두라스1, 중국4, 베트남1, 인도네시아1, 인도2
광성기업	5	미국1, 중국3, 인도1
광진상공	13	미국1, 멕시코2, 브라질1, 폴란드1, 우즈베키스탄1, 중국5, 베트남1, 인도1
대원강업	7	미국1, 멕시코1, 폴란드1, 우즈베키스탄1, 중국2, 인도1
대한솔루션	5	미국4, 멕시코1
동희산업	11	미국1, 온두라스1, 슬로바키아2, 체코1, 터키1, 중국7
두원공조	7	브라질1, 우즈베키스탄1, 중국4, 인도1
디알비동일	9	미국1, 슬로바키아1, 러시아1, 일본1, 중국3, 베트남1, 인도네시아1
만도	16	미국2, 온두라스1, 브라질2, 폴란드1, 터키1, 일본1, 중국6, 말레이시아1, 인도1
성우하이텍	15	멕시코1, 슬로바키아1, 체코1, 독일1, 러시아1, 중국7, 인도3
세종공업	12	미국2, 멕시코1, 슬로바키아1, 체코1, 러시아1, 중국6
에스엘	13	미국2, 브라질1, 폴란드1, 중국7, 인도2
에스제이엠	8	미국1, 멕시코1, 중국3, 말레이시아1, 모로코1, 남아프리카공화국1
NVH	11	미국2, 멕시코1, 폴란드1, 체코1, 우즈베키스탄1, 중국2, 인도3
LS오tomotive	7	미국1, 멕시코1, 독일1, 중국3, 인도1
우리산업	8	미국1, 멕시코1, 슬로바키아1, 중국2, 베트남1, 태국1, 인도1
유라코퍼레이션	18	멕시코1, 슬로바키아1, 세르비아3, 알바니아1, 러시아1, 중국8, 베트남1, 튀니지1, 모로코1
유신정밀공업	8	멕시코1, 폴란드1, 중국5, 인도1
인지컨트롤스	7	미국1, 헝가리1, 중국2, 말레이시아1, 인도2
인팩	6	미국1, 멕시코1, 중국2, 베트남1, 인도1
일진	9	미국2, 슬로바키아1, 중국4, 인도2
지엔에스케이텍	7	미국2, 멕시코1, 폴란드1, 독일1, 중국2
진영전기	6	멕시코1, 중국4, 인도1
코리아에프티	7	폴란드2, 슬로바키아1, 중국3, 인도네시아1
태양금속공업	6	미국2, 멕시코1, 중국2, 인도1
티에이치엔	9	브라질1, 파라과이1, 중국6, 필리핀1
PHA	10	미국2, 슬로바키아1, 체코1, 중국4, 베트남1, 인도1
한국단자공업	5	미국1, 폴란드1, 중국2, 베트남1
한온시스템	14	미국1, 멕시코1, 헝가리1, 슬로바키아1, 터키1, 중국7, 태국1, 인도1, (캐나다)
현대모비스	26	미국5, 캐나다1, 멕시코1, 브라질1, 슬로바키아1, 체코2, 터키1, 러시아2, 중국8, 인도2, 아랍에미리트1, 호주1
현대위아	6	멕시코1, 러시아1, 중국3, 인도1
현대트랜시스	15	미국1, 멕시코2, 브라질1, 슬로바키아1, 체코1, 중국6, 인도네시아1, 인도2
화승알앤에이	7	미국1, 멕시코1, 브라질1, 터키1, 중국2, 인도1

4. 전망과 과제

- 정부는 4월 9일 「자동차 생태계 강화를 위한 긴급 대응대책」을 발표함. 그러나 그 주요 내용이 △유동성 확대인 점 △현대자동차와 기아 및 그 협력사에 편중된 점 △시장충격 대응책도 국내 생산 장려와 명확한 연관이 없고 △어려운 곳에 기술경쟁력 확충 지원이 담보되는 방안이 보이지 않는 등 여러 문제점이 있음.
- 관세로 대표되는 각국의 자국 생산 기조 강화는 수출 중심 제조업 생산국인 우리나라에 큰 영향을 미치고 위험은 아래로 전가될 것임. 비정규직과 2·3차 부품사부터 가장 먼저 희생될 수 있음. 한편 △미국 시장 점유율 △현지 자금률 △경쟁 차종의 전략 등에 따라 노동자들은 집단별로 다른 관세 위험에 노출되어 공동의 대응이 어려울 수 있음. 이에 금속노조는 전체 노동자들의 이해를 대변할 수 있어야 함.
- 한편 고령화와 인구감소로 국내 시장 축소가 예상된다면 국내 생산을 담보하기 위해서라도 자동차 생태계 공급망의 유지·강화가 중요할 것. 세계 자동차 주요 소비국들에서 자국 생산을 강제하는 추세 속에 최상위 수요 기업의 판단에 따라 국내 공급망이 유실되어서는 안 됨.
- 이에 자동차 산업·노동정책 대정부 요구 정돈과 함께 대선 대응 투쟁을 통해 정부와 자본을 상대로 노동을 중심으로 한 한국 자동차산업 발전 전망을 내오도록 해야 할 것.

※ 구체적인 사업 계획은 추후 논의를 통해 공유하도록 하겠습니다.