

2025년 4월 자동차산업 동향

2025. 4. 30.

<편집자 주>

- 2025년 4월 2일, 도널드 트럼프 미국 대통령은 ‘해방의 날’이라는 이름으로 전세계에 관세전쟁의 선전포고문을 발표하였음. 1주일 만인 4월 9일에 ‘상호관세 90일 유예’ 선언이 이뤄지긴 했으나, 자동차·철강·알루미늄 등에 부과된 품목별 관세 25%는 이미 부과되고 있음.
- 이번 동향에서는 트럼프 관세전쟁이 펼쳐진 지난 한 달을 돌아보고, 관세정책의 근거가 무엇이고 어떤 양상으로 펼쳐지고 있는지, 그리고 앞으로 어떻게 전개될 것인지를 살펴보았음. 아울러 이미 관세가 부과된 자동차산업에서 각 업체별 대응이 어떻게 되는지, 그리고 그 이유는 무엇인지를 분석해 보았음.

1. 트럼프 관세전쟁의 과거, 현재 그리고 미래

1) 공식 선전 포고문 ‘해방의 날’

“나의 미국인 동지들이여, 오늘은 해방의 날(Liberation Day)입니다. 2025년 4월 2일은 영원히 기억될 것입니다. 오늘은 미국 산업이 부활한 날이며, 미국의 운명을 되찾은 날이며, 우리가 미국을 다시 부유하게 만들기 시작한 날입니다.”

(My fellow Americans, today is Liberation Day. April 2nd, 2025, will forever be remembered as the day America's industry was reborn, the day we took back our destiny, and the day we began to make America rich again.)

□ 도널드 트럼프 미국 대통령이 지난 4월 2일, 전세계 모든 국가를 상대로 ‘관세전쟁(tariffs war)’을 시작함.

- 올해 1월 20일 2번째 대통령 임기를 시작한지 70일이 되는 이 날, 트럼프는 상호관세율을 발표하면서 ‘해방의 날(Liberation Day)’이라는 표현을 사용하였는데, 미국이 외국산 제품에 대한 의존에서 벗어나 경제적 독립을 선언하는 상징적인 날이라는 주장을 담고 있음.
- 트럼프 대통령은 "수십 년 동안 우리는 세계 모든 국가들로부터 착취당하고 학대받아왔다. 이제는 미국이 그 돈과 존경을 되찾을 때다"라고 언급하며 이번 조치의 정당성을 강조했다. 이 조치를 통해 미국을 옥죄고 있던 다음의 족쇄들을 ‘해방’시킨다는 의미

- ▲ 무역 불균형 : 트럼프 대통령은 미국의 지속적인 무역 적자와 제조업 쇠퇴의 주요 원인으로 외국의 불공정한 무역 관행을 지목해 왔고, 이를 바로잡기 위한 조치가 관세라는 것
- ▲ 외국산 제품 의존도 : 수입품에 대한 의존도를 낮추고, 미국 내 제조업을 활성화하여 자국 산업을 보호해야 한다는 것
- ▲ 경제적 주권 회복 : 미국이 수십 년간 외국에 경제적으로 착취당해왔다고 주장하며, 이번 조치를 통해 미국의 경제적 주권을 회복해야 한다는 것

□ 4월 2일 이전에도 북미자유무역협정 체결국인 멕시코·캐나다가 상대로 한 관세, 알루미늄·철강·자동차 관세 등을 부과한 바 있으나, 4월 2일에는 세계 모든 나라에 부과되는 이른바 ‘상호관세’를 발표했다는 점에서 다른 의미를 갖는다고 할 수 있음.

- 특정 국가 혹은 특정 품목에 대한 관세가 아니라 모든 나라에 관세를 부과하겠다는 계획이 그저 말이 아니라 실제 상황임을 선포한 것. 다만, 이날 각 나라별로 부과되는 관세율은 동일하지 않고 차등을 두었음.

2) 너무나 다양한 관세의 종류

□ 앞서 설명한 것처럼 4월 2일 발표된 상호관세(reciprocal tariff) 외에도 트럼프가 밀어붙인 관세는 매우 다양함. 지금까지 발표된 것만 표로 요약해보면 아래와 같음.

대상국 및 품목	트럼프 행정부가 부과한 관세 작동 방식
상호관세	- 4월 2일 발표내용 90일 유예하고 일괄적으로 10% 관세율 적용 - 다만, 중국은 보복조치를 했기 때문에 제외함 - 개별 국가·경제권과 상호관세율 협상 진행될 예정
중국	- 145% 관세 부과 (상호관세 125% + 펜타닐 징벌적 관세 20%) ※ 중국도 미국에 125% 관세 부과
캐나다·멕시코	- 25% 펜타닐 징벌적 관세 부과 (단, USMCA 규정 충족시 면제) - 상호관세 90일 유예에도 불구하고 징벌적 관세 25%는 유지됨
일부 전자제품	- 스마트폰, 노트북컴퓨터, 하드디스크 드라이브, 컴퓨터 프로세서, 메모리칩, 반도체 제조 장비에 대해 상호관세 면제 (언제까지 지속될지 알 수 없음)
무역확장법 232조 관세 (국가안보 관세 or 품목별 관세)	■ 철강·알루미늄 : 3월 12일부터 일괄 25% 관세율 적용
	■ 자동차 : 4월 3일부터 25% 관세율 적용 (150개 부품은 5월 3일부터) ※ 단, 멕시코·캐나다 제품의 경우 25%가 아니라 USMCA 규정이 적용됨
	■ 반도체·의약품 등 : 미확정 상태이며 조만간 별도 관세율 발표할 예정
	※ 무역확장법 232조에 따른 관세는 상호관세가 적용되지 않음.

① 징벌적 관세(punitive tariff)

- 미국으로 유입되는 마약의 원료 펜타닐을 취급하거나, 미등록 이주노동자의 유입을 방치한 국가를 상대로 트럼프는 이른바 ‘징벌적 관세’를 부과함.
- 현재 이 징벌적 관세는 캐나다·멕시코·중국을 상대로 부과되고 있으며, 캐나다·멕시코에는 25%가 부과되었고 중국에는 20%가 부과되었음.
- 독특한 것은 징벌적 관세의 경우 다른 관세에 더해 ‘추가적’으로 부과된다는 것임. 즉, 중국에 부과된 상호관세는 125%인데 징벌적 관세 20%를 보태 최종 관세는 145%가 됨.

② 국가안보 관세(security tariff) or 품목별 관세 or 무역확장법 232조 관세

- 국가안보 관세, 품목별 관세, 무역확장법 232조 관세 : 3가지 용어는 완벽하게 일치하는 개념은 아니지만 상당히 겹치는 부문이며 혼용되고 있음.
- 1962년 제정된 미국 무역확장법 제232조에 따라 특정 수입품이 미국의 국가안보에 위협이 된다고 판단되면 부과할 수 있는 관세가 국가안보 관세임. 이 관세는 품목별로 지정될 수도 있고 포괄적으로 지정될 수도 있음.
- 통상적으로 232조는 여러 절차를 거쳐서 부과되는데 “상무부 조사 → 국가안보 위협 판단 → 대통령 승인 → 232조 관세(국가안보 관세)”로 이어지는 경우가 일반적임.
- 3월부터 알루미늄·철강에 일괄적으로 부과된 25%의 관세, 4월 3일부터 자동차와 부품에 부과된 25%의 관세가 국가안보관세·품목별관세이자 무역확장법 232조 관세에 해당함.
- 현재 상무부 조사과정을 거치고 있으며 결과에 따라 트럼프가 부과할 예정이라고 하는 반도체·의약품 관련 관세도 이 종류에 해당함.
- 이 관세의 경우 징벌적 관세와 달리 ‘추가적’으로 부과되지 않으며, 안보 관세가 부과된 품목에 대해서는 상호 관세가 적용되지 않고 이 관세만 적용됨.

③ 상호 관세(reciprocal tariff)

- 이른바 ‘해방의 날’에 발표된 상호 관세는 오히려 명확한 법적 근거를 갖고 있지 못해 일부 기업들로부터 소송을 당하기도 했음.
- 앞서 얘기한 무역확장법 제232조의 논리를 일부 동원해 왔으나 국가안보와 직접 관련이 없는 제품에 대해서까지 일괄 관세를 부과하는 것은 쉽지 않기에, 무역법 제301조(별칭 슈퍼 301조)에서 “외국이 미국 제품에 대해 불공정한 관세를 매기면 미국도 그에 맞춰 보복할 수 있다”는 논리를 추가로 빌려왔음.
- 여기에 ‘국가 비상사태’를 선언하면 대통령이 경제 조치를 취할 수 있도록 허용하고 있는 국제긴급경제권법(IEEPA, International Emergency Economic Powers Act of 1977)까지 발동함.

3) 주먹구구식으로 결정된 상호관세율

- 4월 2일 트럼프가 피켓까지 준비해서 발표한 상호관세에 대해 백악관은 미리 “상대국 관세는 물론 각종 비관세 무역 장벽까지 두루 고려해 국가별 관세율을 산정했다”고 밝힌 바 있음. 그러나 실제 발표된 관세는 매우 단순한 계산법에 입각한 것이었음.

(금액단위 : 10억\$)	무역적자 (A)	대미수출액 (B)	대미관세율 (C = A/B)	절반 조정 (= C/2)	최종 발표 상호관세율
중 국	270.4	401.4	67.36%	33.68%	34%
베 트 남	113.1	124.8	90.63%	45.31%	46%
한 국	60.2	120.5	49.96%	24.98%	25%
일 본	62.6	135.8	46.10%	23.05%	24%
인도네시아	16.4	25.6	64.06%	32.03%	32%
인 도	41.5	80.1	51.81%	25.91%	26%
캄보디아	11.4	11.7	97.44%	48.72%	49%
대 만	67.4	106.2	63.47%	31.73%	32%
태 국	41.5	57.7	71.92%	35.96%	36%
레 소 토	0.1851	0.1875	98.72%	49.36%	50%
생피에르미클롱	0.0034	0.0034	100.00%	50.00%	50%

▲ 트럼프가 4월 2일 발표된 국가별 상호관세율 및 계산법

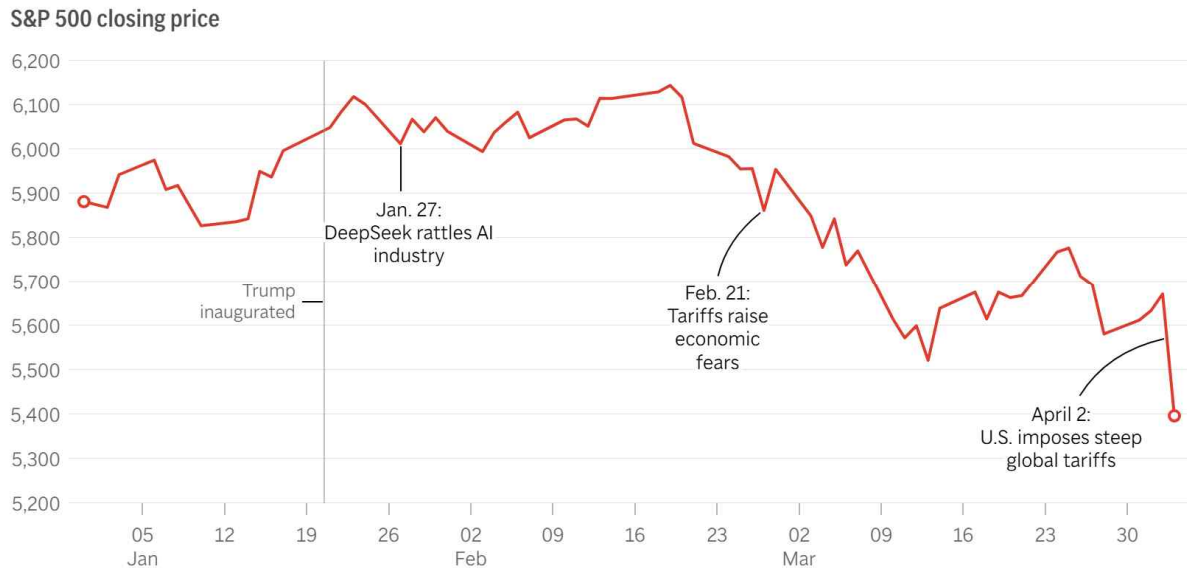
- 미국이 각 나라들과의 교역에서 발생하는 무역적자액(A)을, 그 나라들이 미국에 수출한 총액(B)으로 나눈 백분율을 계산한 뒤 이를 다시 2로 나누어 상호관세율을 구한 것임.
- 구체적인 계산법을 보여주기 위해 미국 정부 홈페이지에서 2024년 기준 몇 개 국가들의 미국의 무역적자와 대미수출액 수치를 추출한 뒤, 실제로 위 계산식을 적용하여 아래와 같이 표를 만들어 보았음.

$$\text{상호관세율} = \frac{\text{무역적자액}}{\text{대미수출총액}} \div 2$$

- 레소토와 생피에르 미클롱 가장 높은 50%의 관세율을 적용받은 이유
- 레소토의 경우 섬유 및 의류제품과 다이아몬드를 주로 미국에 수출하는데, 대미수출총액은 약 1.8억 달러 정도임. 하지만 레소토는 미국으로부터 수입을 거의 하지 않음. (1인당 GDP가 채 1천 달러가 되지 않는 나라가 미국에서 수입할 물품이 무엇일지가 오히려 의문)
- 생피에르 미클롱 역시 마찬가지임. 인구 6천명의 섬나라에서 지난해 미국에 수출한 것은 대부분 가공잡각류나 연체동물(오징어) 등 어류들이었고 총 수출액은 340만 달러에 불과했음. 이 나라 역시 미국에서 수입해온 금액은 미미한 수준이었음.
- 따라서 이들 나라의 경우 무역적자와 대미수출액, 즉 분모와 분자 사이에 차이가 거의 없게 되고 상호관세율 계산을 위해 나눗셈을 해보면 100%에 수렴하게 됨. 이를 나누면 50%가 되어 중국의 34%, 베트남의 46%, 캄보디아의 49%보다 높은 1위 상호관세율 국가에 오르게 된 것임.

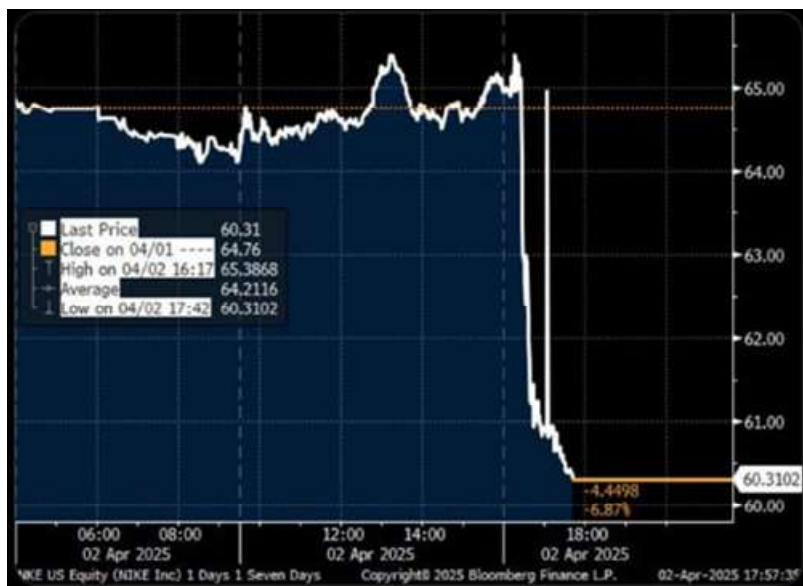
4) 통제의 사슬에서 해방(?)되어 버린 주식시장

- 3월 10일, 트럼프가 철강·알루미늄 품목별 관세에 서명을 하던 날, 미국 S&P 지수는 2월 19일 최고점 대비 하루만에 무려 8.6% 폭락하는 사태가 벌어짐. 총 4조 달러(4조 원이 아님!)의 돈이 한순간에 공중으로 증발해버린 것.



- 4월 2일, 트럼프의 상호관세 발표되던 날은 조용했으나 다음날인 3일과 4일 이틀에 걸쳐 S&P 지수는 거의 10%가 폭락함. 미국 언론들 모두 “코로나19 팬데믹으로 인한 충격 이후 가장 거대한 수준”이라고 평가함

- 공급망이라는 뇌관을 건드린 트럼프

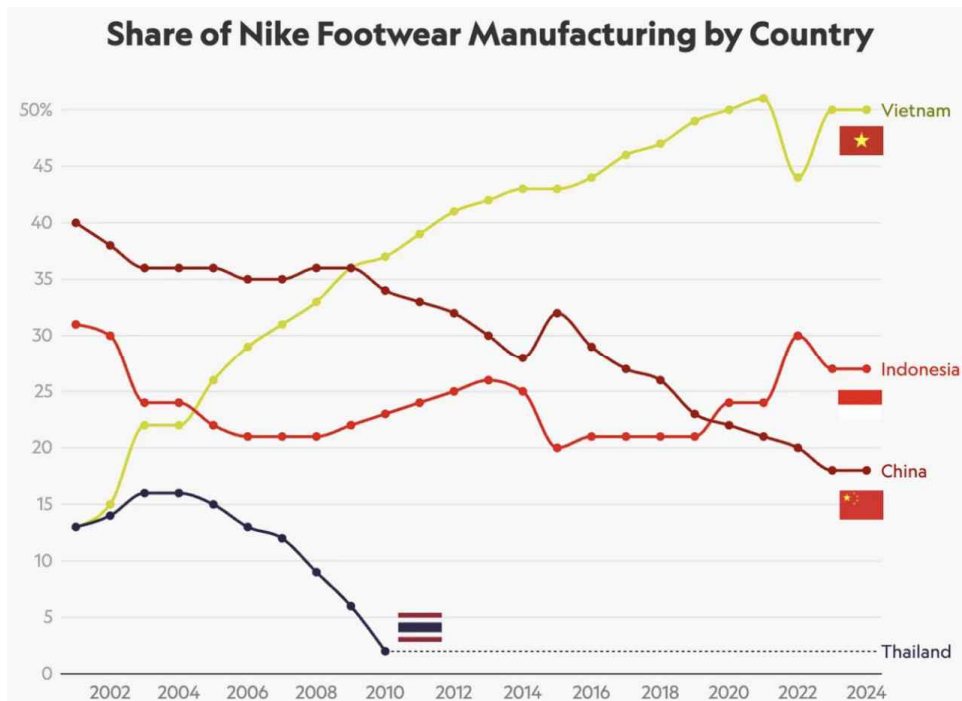


◀ 4월 3일 하루에만 14% 주가 폭락이 이뤄진 나이키 (그림 출처 : 트위터 갈무리)

- 이러한 주식시장 폭락은 트럼프 행정부가 전혀 예상하지 못했던 것은 아니지만, 그 폭과 깊이는 예측 범위를 벗어난 것이었음. 왜냐하면 관세 정책은 전세계로 그물망처럼 뻗어 있는 ‘공급망 (Supply Chain)’이란 것을 완전히 교란시키기 시작했기 때문.
- 공급망 교란의 효과는 역설적이게도 미국에서 가장 먼저 발생하기 시작했음. 연일 미국 증시가 관세 폭탄을 맞아 휘청거리고 있는데, 가장 빠르게 기업가치가 떨어지는 곳은, 품목별 관세를 얻어맞은 알루미늄이나 철강업체 또는 자동차업체가 아니었음.
- 자동차업종 기업들 주가도 많이 떨어지긴 했지만, 가장 큰 타격을 입은 쪽은 애플(Apple)과 나이키(Nike)였음.

□ 믿었던 트럼프의 배신?

- 트럼프 1기 행정부 당시 벌어진 미-중 무역전쟁, 이에 대응하기 위해 애플은 중국에 집중되어 있던 생산시설과 공급망 일부를 베트남 등 동남아로 이전하기 시작함.
- 나이키는 오래 전부터 베트남·인도네시아 쪽으로 생산시설과 공급망을 집중시켜왔음. 그런데 바로 그 나라들이 ‘해방의 날’에 30~40%의 높은 관세를 얻어맞게 된 것.



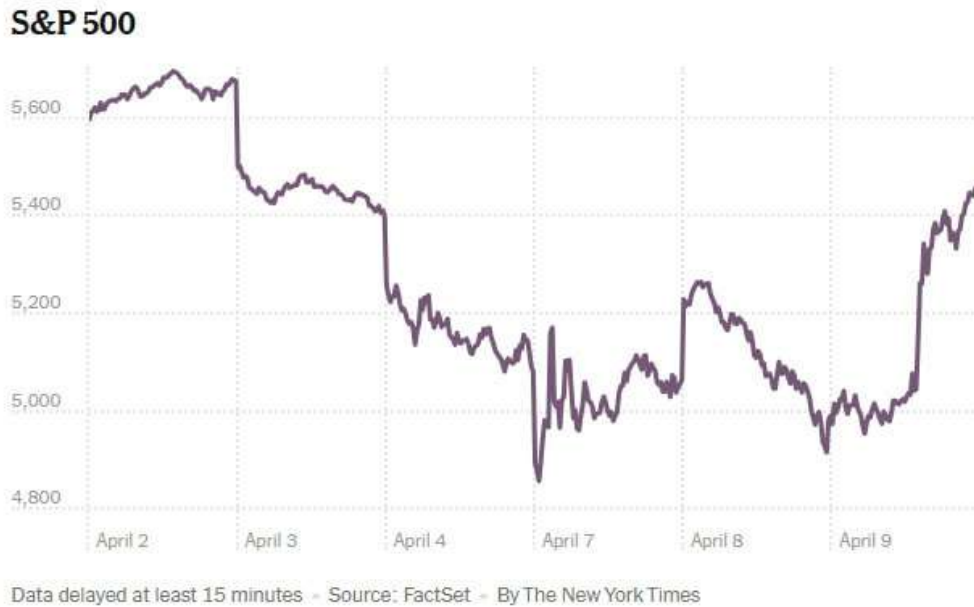
▲ 베트남·인도네시아에 집중된 나이키 생산시설 (그림 출처 : 트위터 갈무리)

- 중국을 피해 동남아시아로 공급망을 이전하는 과정도 오랜 시간이 걸렸음. 이를 하루아침에 다시 이전하거나 변경하는 것은 결코 쉬운 일이 아님.

□ 트럼프 말 한마디에 춤을 추는 증권시장

- 상호 관세 발표한 뒤 1주일 동안 지속적으로 혼돈과 혼란이 이어지다가, 미국 국채시장이 흔들리기 시작하자 4월 9일 오후 트럼프는 전격적으로 ‘상호 관세 90일 유예’를 선언하게 됨. (다만, 4

월 5일부터 발효된 보편적 상호 관세 10%와 징벌적 관세, 품목별 관세는 그대로 유지됨.)



- 트럼프의 상호 관세 유예 선언이 이뤄지던 날 주식시장은 직전 1주일과 반대로 폭등하기 시작하였음. 그만큼 트럼프의 관세전쟁은 무역 상대국이 아니라 오히려 미국 국민과 투자자들에게 훨씬 불안한 요소로 작동했던 것.
- 다만 중국의 경우 트럼프의 상호 관세 부과에 보복 관세로 맞서자 미국은 더 높은 보복관세를, 중국은 미국과 동일한 보복관세로 올리는 보복전이 지속되어 최종 상호관세가 125%까지로 높아지게 되었음. (단, 중국에 펜타닐 보복관세 20%가 추가되어 중국산 수입품에 대한 미국의 관세율은 145%가 됨. 미국산 수입품에 대한 중국의 관세율은 125%)

□ 트럼프 대통령의 주식 시세조종 의혹

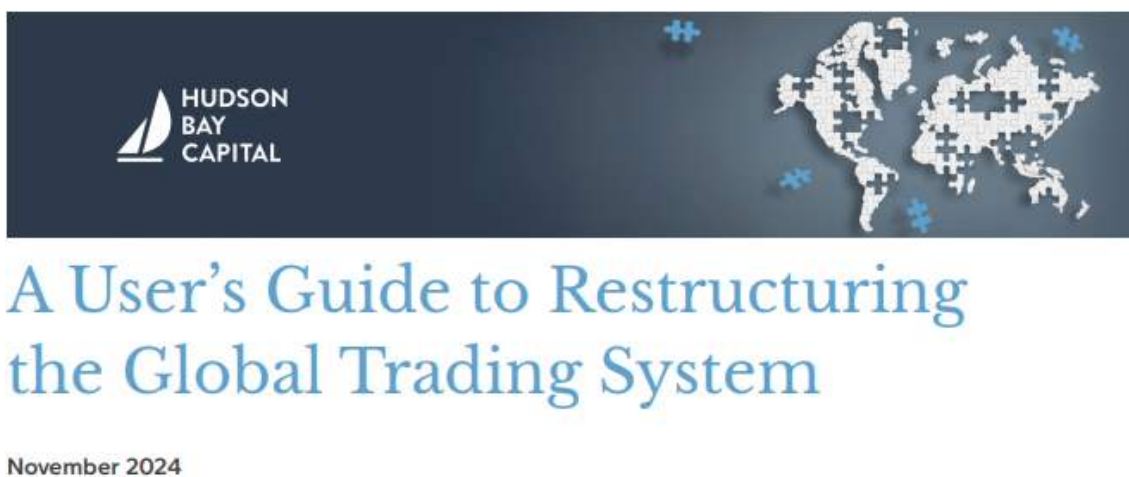


- 그런데 유예 선언을 하기 4시간 전에 트럼프는 자신의 SNS 계정으로 “지금이야말로 (주식) 매수를 할 좋은 기회다!! DJT”라는 글을 올렸음.
- 실제로 이 트윗을 본 일부 투자자들이 주식을 대거 매입하기 시작했으며 관세 유예 선언이 이뤄지기 전부터 주식시장은 가파른 속도로 상승하였음.
- 따라서 이 시점에 주식을 매입한 이들은 때돈을 벌게 되었음. 이 때문에 트럼프 대통령이 자신의

관세 유예 선언을 기획해놓고 그 직전에 이런 트윗을 올려 시세조종을 한 것이 아니냐는 의심을 사고 있으며, 야당인 민주당은 이를 정치공세에 활용하고 있음.

5) 트럼프 관세정책 교과서 - “미런 보고서”

- 겉으로 보았을 때 트럼프의 관세정책은 즉흥적이거나 원칙이 없어보이기도 하지만, 이 정책을 뒷받침하는 교과서 역할을 하는 보고서가 존재함.
- 트럼프 행정부 경제자문위원회(CEA) 의장으로 발탁된 스티븐 미런(Stephen Miran)이 지난해 11월 작성한 ‘글로벌 무역체계 재편을 위한 사용자지침’ (미런은 당시 허드슨베이라는 투자사의 수석전략가였으며, 지난해 11월은 트럼프가 대통령 선거에서 이긴 당선자 신분이었음.)



▲ 트럼프 관세정책 교과서 역할을 하고 있는 ‘스티븐 미런 보고서’ 표지

- 문제 인식 : 달러 과대평가와 무역 불균형
 - 세계 기축통화가 된 달러화의 숙명 ‘고평가’ : 미국의 무역상대국이 달러화를 비축하려 하기 때문에 달러화 가치는 상승할 수밖에 없음. 고평가된 달러화 가치는 무역적자의 원흉이자 미국 제조업이 해외로 빠져나가 일자리가 축소되는 원인이라는 것.
 - 하지만 이는 반대로 미국 금융업 활황, 무역수지가 아닌 서비스수지 흑자, 전세계에서 값싼 수입품 도입을 촉진하는 요소이기도 함.
 - 미런은 기축통화인 달러의 고평가를 바로잡을 수 있는 방법이 있다고 주장하며, 이를 고쳐야만 미국 제조업 경쟁력을 다시 강화시키고 글로벌 무역 불균형을 해소할 수 있다는 논리를 전개.
-
- 해결수단 1 : 관세의 무기화
 - 미런은 관세를 단순한 보호무역 수단이 아닌, 외국의 통화 가치를 조정하고 미국 산업을 보호하는 전략적 도구로 활용할 것을 제안. 즉 미국 시장 접근권, 미국의 안보우산 입장료로 고율의 관세를 나라마다 차등 적용하자는 것.
 - 또한 무역 파트너를 "우호국", "중립국", "비우호국"으로 분류하고, 각 그룹에 대해 차별화된 관세 및 통화 정책을 적용할 것을 제안. 예를 들어, 중국과 같은 비우호국에는 고율의 관세를 부과하

고, 우호국에는 낮은 관세율을 적용하여 미국의 전략적 이익을 극대화하려는 전략.

- 다만 관세율을 너무 높일 경우 무역 파트너들이 아예 미국 시장 입장을 포기하는 사례가 발생할 수 있기에 적절한 관세율이 필요하다고 주장하는데, 미련은 적정 관세율을 20%로 제시함. 여기까지는 최근 트럼프가 집행한 관세정책 시나리오와 거의 완벽하게 일치함.

□ 해결수단 2 : 달러화 가치 조정

- 미국은 무역적자만이 아니라 재정적자를 유지하고 있는데, 무역적자를 메우기 위해 미국 정부가 발행하는 국채에 의존하고 있다는 점에서 위험요소가 될 수도 있음.
- 해외 중앙은행들은 달러화를 보유하는 대신 미국 국채를 대량으로 매입해주고 있는데, 만일 이들이 국채를 팔아치우기 시작하면 국채 가치는 떨어지게 되고 반대로 금리가 치솟게 됨, 금리가 올라갈 경우 미국 정부가 부담해야 할 이자가 늘어나기에 재정적자를 더 악화시킬 수 있음.
- 이 문제를 해결하기 위해 미련은 1985년 플라자 합의(Plaza Accord)를 모델로 한 ‘마러라고 합의’를 통해 주요 무역 파트너들과의 협력을 통해 달러 가치를 조정하고, 미국의 무역 불균형을 시정하려는 구상 제시. (마러라고는 과거 유명한 리조트였으나 현재는 트럼프의 별장으로 사용되고 있음.)
- 미련은 외국 중앙은행들이 보유한 단기 미국 국채(T-Bills)를 장기 국채로 전환하도록 유도하여, 미국의 금리 상승 압력을 완화하고 달러 가치를 안정시키려는 방안 제시. 이를 통해 미국은 느슨한 재정 및 통화 정책을 유지하면서도 글로벌 금융 시장 안정 도모할 수 있다고 주장.

□ 미국 국채시장과 함께 흔들린 트럼프 관세정책

- 그러나 트럼프 관세정책은 상호 관세 발표 1주일 만에 미국 국채시장이 흔들리면서 곧바로 상호 관세 유예라는 U-턴을 시도하게 되었음.
- 미련은 외국 중앙은행의 미국 국채 매각으로 인한 금리 상승을 우려했는데, 중앙은행이 아니라 일반 투자자들이 국채 매각에 나서면서 금리가 올라가기 시작한 것.
- 일반적으로 안전자산으로 평가되는 달러화 가치가 떨어지면, 자연스럽게 그 다음 안전자산으로 인식되는 국채 보유를 유지하거나 매입해야 정상인데 오히려 국채를 던지는 상황이 벌어진 것. 달러화 가치와 국채 가치가 나란히 떨어지는 ‘교과서에도 없는 경제상황’에 직면하게 됨.

6) 전혀 해소되지 않고 있는 불확실성

□ 상호 관세 90일 유예에 이어 미국 정부는 스마트폰, 노트북컴퓨터, 하드디스크 드라이브, 컴퓨터 프로세서, 메모리칩, 반도체 제조 장비에 대해 상호관세를 면제하는 조치를 취했음.

- 애플과 엔비디아 등의 주가가 폭락하고, 스마트폰과 반도체 가격이 상승할 것이라는 우려가 증폭되자 매우 전격적으로 취한 조치임. 다만 트럼프는 ‘일시적인 조치’임을 강조하고 있어서, 상호관세 면제가 언제까지 이어질지 예측하기는 어려움.
- 이들 제품에 대해서는 보편적 상호 관세 10%도 면제되는 것임. 중국에서 미국으로 수출되는 제품의 20~30%가 이들 전자제품에 해당하는 것이어서 사실상 트럼프가 관세전쟁의 수위를 조절하고 숨고르기에 들어간 것임.

- 트럼프는 연일 “중국과 좋은 대화를 하게 될 것” “시진핑과는 좋은 친구 관계” “3~4주 내에 중국과 큰 합의를 하게 될 것”이라 강조하며 금융시장을 안심시키는 언사를 쏟아내고 있지만, 다른 한편으로 엔비디아의 저사양 반도체 중국 수출을 금지하는 등 미-중 간의 마찰과 긴장도 높아지고 있는 형국임.



▲ 미-중 관세전쟁 상황을 주고 ChatGPT와 Dall-E 통해 추출한 그림

- 트럼프의 관세전쟁이 잠시 숨고르기 상태에 들어가긴 했으나 여전히 불확실성이 해소되지는 않고 있음. 그 이유는 아래의 3가지로 요약할 수 있음.

- ① 앞으로 90일 내에 국가별 협상을 통해 정해질 상호관세율이 확정되지 않았다.
- ② 반도체·의약품 등에 적용될 국가안보 관세율이 아직 확정 발표되지 않았다.
- ③ 중국과의 관세율(125%, 145%)이 너무 비현실적인데 추후 전망이 불투명하다.

- 여전히 트럼프는 무역확장법 232조에 따른 반도체·의약품 등 품목별 관세에 대해 미국 상무부가 엄격한 조사를 실시하고 있으며, 조사 결과가 나오는 대로 높은 관세율을 적용하겠다고 으름장을 놓고 있음.

7) 관세전쟁의 미래 : 모순과 긴장, 그리고 여전히 불확실성

- 트럼프 관세정책이 가진 내부적 모순

- 트럼프 행정부가 세계 모든 국가로부터 높은 세율의 관세를 부과해서 달성하고자 하는 목표는,

주요 인사들이 공개적으로 밝힌 내용을 토대로 정리해보면 아래 3가지로 요약할 수 있음.

- ① “자유무역으로 빼앗긴 제조업 좋은 일자리를 다시 미국으로 돌아오게 하겠다” : 이는 일 자리를 빼앗기며 상대적 박탈감을 가진 미국 노동자들의 지지를 얻어내기 위한 핵심 선동 문구로 사용되었음.
 - ② 미국 국민이 아니라 해외로부터 세금을 거둬 재정적자 해결 : 트럼프 행정부 주요 인사들은 공공연하게 국세청(Internal Revenue Service, IRS) 대신 대외관세청(External Revenue Service, ERS)을 만들어 미국민에 대한 세금을 깎거나 아예 폐지하는 대신, 국가재정 충당을 위한 세원을 다른 나라로부터 거둬들이는 관세로 충당하겠다는 계획을 밝히고 있음.
 - ③ 미국 자본가들에게 좋은 협상결과를 만들어내기 위한 협박수단 : 상호관세 설정을 위한 90일간의 협상, 대외 교역조건을 미국에 유리하게 끌고 가기 위한 협박수단, 이를테면 우크라이나-러시아 전쟁 중재과정에 드러난 것처럼 ‘광물협정’과 같은 것이 실제 목표이고 관세 부과는 이를 얻어내기 위한 협박·협상 수단으로 활용
- 그러나 ③의 목표를 실현하려면 실제 높은 관세율은 업포용으로만 활용한 뒤 일정 시점이 지나면 철회해야 하기에 ①과 ②의 목표를 실현할 수 없음. 반대로 ①과 ②의 목표를 실현하려면 실제 높은 관세율 부과를 강행하고 지속적으로 유지해야 하기 때문에 ③의 목표를 달성하지 못하는 모순에 빠지게 됨.

□ 역설적으로 트럼프 관세정책에 직격탄을 맞은 곳이 미국 업계라는 점에서 주요 자본가들과 깊은 긴장관계에 빠지게 됨.

- 최근 월마트(Walmart), 타겟(Target), 홈디포(Home Depot) 등 미국 주요 소매업체의 최고경영자들이 백악관에서 도널드 트럼프 대통령과 비공개 회의를 갖고 고율 관세 정책에 대한 우려를 직접 전달한 바 있음.
- “매장 선반에 상품이 사라질 수 있다(Raid(Empty) the shelves)” : 이들 소매업체들은 145%에 달하는 중국산 제품에 대한 고율 관세와 대부분의 국가에 부과된 10%의 상호관세가 공급망을 혼란에 빠뜨릴 수 있다고 경고. 이로 인해 몇 주 내에 매장 선반이 비게 될 수 있으며, 특히 백투스쿨 시즌, 할로윈, 연말 쇼핑 시즌 등 주요 판매 기간에 큰 영향을 미칠 수 있다고 강조
- 트럼프 대통령 취임식에 100만 달러를 쾌척한 아마존(Amazon)은 내부에서 관세 영향을 받는 가격 인상분을 표기하자는 안을 검토했는데, 이 내용이 언론에 알려지자 트럼프 행정부는 대변인이 직접 나서 공개적으로 아마존의 행태를 공격함. 아마존 측은 내부 검토 중에 나온 하나의 아이디어일 뿐 “실제 실행되지는 않을 것(not gonna happen)”이라고 해명을 내놓았으나 트럼프 행정부와의 긴장관계는 더 높아지고 있음.
- 관세로 인해 수입 비용이 증가하면, 이는 소비자 가격 상승으로 이어질 수밖에 없으며, 관세를 부담하는 것은 수입·수출업자가 아니라 중국에는 미국 소비자가 될 것이라는 분석이 설득력을 갖게 되는 부분임. 특히 전임 바이든 행정부의 높은 인플레이션을 공격하며 당선된 트럼프 행정부 입장에서 소비자가격 인상은 정치적 압력으로 다가올 수밖에 없음.

2. 트럼프 관세에 대처하는 자동차기업들의 자세

1) 관세전쟁 미래를 내다보는 창, 자동차 관세

□ 자동차 관세는 상대적으로 불확실성이 낮은 부문

- 무역확장법 232조에 의거해 철강·알루미늄·자동차에만 부과되는 25%의 국가안보 관세 항목의 경우, 상호관세가 어떻게 결정되더라도 변동 없이 적용되는 영역임. 중국의 경우 미국과 오랜 무역 전쟁을 겪으면서 자동차·철강·알루미늄 관련 수입·수출이 매우 줄어든 상태라서 미·중 마찰은 이 영역에서 큰 변수가 아니기도 함.
- 물론 ‘상대적으로’ 그렇다는 것이지 25%의 관세가 절대 불변이라는 말은 아님. 오히려 그 반대인데, 이 부문의 경우 이미 트럼프 관세가 부과되고 있기 때문에 그 효과가 무엇인지 가장 먼저 드러나게 됨.

□ 트럼프가 원하는 효과가 나올 수도 있지만 정반대의 부작용이 크게 나타날 수도 있음.

- 만일 트럼프가 원하지 않는 결과가 나오거나 부작용이 심하다고 판단될 경우 관세율은 트럼프 행정부가 변경할 수도 있음. 이미 5월 3일에 자동차 부품 150종에 대해 부과될 25% 관세에 대해서도 ‘유연하게 대처하겠다’는 트럼프 언급이 나온 상황임.
- 생산재인 철강·알루미늄에 비해 소비재인 자동차는 글로벌 경쟁이 매우 치열한 영역이기에, 관련 기업들의 관세 대응도 매우 빠른 속도로 벌어지고 있음. 따라서 자동차와 그 부품에 매겨지는 관세가 어떤 효과를 내고 있는지를 살펴보면, 향후 상호관세를 비롯한 트럼프의 관세전쟁의 미래를 점쳐볼 수 있을 것임.

2) 완성차업체 10곳 사례를 통해 본 대응방식의 종류

□ 미국에서 자동차를 판매하고 있는 완성차업체 10곳을 선정

- 미국의 빅 3(GM, 포드, 스텔란티스), 유럽 업체 3곳(폭스바겐, 재규어랜드로버, 볼보), 일본 업체 3곳(닛산, 혼다, 미쓰비시)와 한국 업체 1곳(현대차)
- 미국에서 차량을 판매하지 않는 르노와 같은 업체는 제외함. 아울러 이미 오래 전부터 미국과 무역전쟁을 진행하고 있는 중국 업체들도 제외하였음.
- 관세가 부과되기 시작한지 1개월도 되지 않아 아직 일반화하기는 어렵다고 판단되나, 이들 업체가 보이고 있는 반응에는 몇 가지 유형이 있음.

(1) 미국에서의 생산을 늘리거나 장기적으로 생산을 미국으로 이전하는 것 검토

□ 이러한 반응은 트럼프가 의도하는 관세정책 효과와 일치하는 반응이라 할 수 있음.

- 멕시코·캐나다 또는 일본에서 생산해 미국으로 수출하던 차량의 생산을 미국으로 이전하는 것을 검토하거나(혼다), 애초 미국에서의 생산을 줄일 목적으로 교대조를 없앨 계획이었으나 이를 취소

하고 교대조를 유지하기로 결정(닛산)하는 일본 업체들 사례가 확인됨.

기업	대응 전략	특징 및 영향	기타 조치
닛산 (Nissan)	- 미국 수출용 인피니티 SUV 신규 주문 중단	- 멕시코 공장에서 생산되는 QX50, QX55의 미국 주문 중단, 수출 물량을 타 시장으로 전환 예정	- 미국 공장의 Rogue SUV 생산조 2개 모두 유지 결정
혼다 (Honda)	- 일부 Civic HEV 모델 생산을 일본에서 미국으로 이전 계획 - 이 모델은 현재 미국에서 가장 잘 팔리는 차종 중 하나	- 요리이 공장에서 2월부터 생산을 시작한 'Civic HEV 5도어 해치백' 모델 생산을 이관할 예정. - 요리이 공장 생산 종료는 6~7월을 전망하고 있지만, 인디애나주 공장 생산 개시 시기는 현재 미정	- 요리이 공장에서 생산 중인 Civic Type R은 일본에서 계속 생산할 예정. (이 모델도 미국으로 수출되는 차량임)
GM (General Motors)	- 인디애나 포트웨인 공장 경트럭 생산 확대 - 임시직 수백 명 채용	- 쉐보레 실버라도, GMC 시에라 생산 증가 - 생산 속도 증가 및 잔업 추가	- 중·대형 트럭에 비해 경트럭 수요가 늘어날 것으로 예상

□ GM의 경우 경트럭 생산을 인디애나 공장에서 늘리기로 결정함.

- 이를 위해 생산 속도(JPH)를 높이고 시간외노동을 늘리며 임시직 수백 명을 추가로 채용하는 등 트럼프가 원하는 고용창출 효과도 나오고 있음.
- 미국 시장에서 중·대형 트럭에 비해 경트럭 수요가 늘어날 것을 예상하며 취한 조치로 해석해볼 수 있음.

(2) 미국에서의 생산을 줄이거나 노동자 일시해고를 단행함

□ 이번엔 트럼프가 의도하는 것과 정반대되는 효과를 보여주는 반응이라 할 수 있음.

- 미국에서 생산이 줄어들거나 고용을 축소하는 이유는 크게 다음의 3가지로 요약됨
 - ▲ 관세전쟁 이전부터 시작된 전기차 캐즘(EV Chasm)의 영향이 겹쳐져서 나타나는 경우
 - ▲ 국경을 넘나드는 공급망 속에서 미국이 부품 공급을 담당하는 생산지인 경우
 - ▲ 관세전쟁이 만들어낸 불확실성으로 인해 수요 예측이 어렵다고 판단되는 경우

□ 전기차 캐즘과 관세폭탄이 상호작용을 일으키는 경우

- 대표적인 사례가 GM에서 발견되고 있음. 우선 GMC Hummer EV를 비롯해 자율주행차 Cruise 등 전기차 전용공장으로 거듭난 디트로이트 팩토리 체로에서 GM은 200명의 노동자를 일시해고 하겠다고 밝혔음. 해고대상자 대부분이 배터리팩 제조 담당인 것으로 알려짐.
- 미국 사례는 아니지만 GM은 또한 캐나다에서 전기차 밴 전용생산공장으로 활용되던 CAMI 공장에서 1,200명 노동자 중 500명을 일시해고 하겠다고 밝혔음.
- 미국과 캐나다 노동자 해고 사례 모두 관세전쟁 이전부터 전기차 캐즘 영향으로 수요부진에 시달

리고 있었는데, 관세폭탄이 떨어지면서 불확실성이 더해지고 수요가 더 떨어지면서 발생한 것으로 해석해볼 수 있음.

기업	대응 전략	특징 및 영향	기타 조치
스텔란티스 (Stellantis)	- 미국 내 900명 일시 해고, 멕시코·캐나다 공 장 생산 일시 중단	- 미국 내 파워트레인, 스탬핑 시설 인력 타격 - 윈저(캐나다)·톨루카(멕시코) 공장 가동 일시중단	- 직원·노조 반발 - 현금흐름과 재무구 조 상대적 취약
볼보 (Volvo)	- 관세로 인한 시장 불 확실성과 수요 우려로 인해 향후 3개월 동안 미국 내 3개 공장에서 감원 조치	- 펜실베이니아주 마운지에 있는 맥 트럭(Mack Trucks) 공장과 버지니 아주 더블린, 메릴랜드주 헤이거스타 운에 있는 두 곳의 볼보 그룹 시설 에서 550명에서 800명 사이의 인원 을 감원할 계획	- 관세 부과 이후 늘 어나는 불확실성은 대 형 트럭에 대한 수요 감소로 이어지고 있음
GM (General Motors)	- 캐나다 CAMI 공장 500명 일시해고	- 표면적 이유는 전기차 밴 수요 부 진. 그러나 관세 영향 배제 못함	- 캐나다 500명은 10 월에 리콜 예정
	- 디트로이트 Factory Zero 200명 일시해고	- 일시해고 직원 대부분이 배터리 팩 제조 부문 직원인 것으로 알려짐	- 전기차 캐즘과 관세 영향 복합적 영향

□ 국경을 넘나드는 공급망 효과를 극적으로 보여주는 스텔란티스

- 스텔란티스는 트럼프 관세전쟁으로 가격 부담이 커지게 되자, 미국으로의 수출 차량을 생산하는 멕시코와 캐나다 공장 가동을 일시 중단하게 됨. 그런데 이들 완성차 공장에 부품 공·급은 미국 공장들이 담당하고 있었음.
- 멕시코·캐나다 완성차 공장이 가동을 중단하게 되자 자연스럽게 부품 공급을 담당하는 미국 공장도 중단되었고, 이에 따라 파워트레인·스탬핑 시설의 900명 인력이 일시해고 되었음.

(3) 일시정지(pause) 버튼 누르는 업체들

□ 트럼프 행정부의 자동차 및 부품에 대한 고율 관세 부과 이후, 일부 자동차 제조사와 수입업체들이 선적을 중단하거나 통관을 연기하며, 이미 선적된 차량을 항구에 보류하는 사례가 발생하고 있음.

- 관세 부담 최소화 : 고율의 자동차 관세로 인한 부담을 줄이기 위해 관세 부과 시점을 조절하여 비용을 최소화하려는 전략
- 정책 변화에 대한 기대 : 최근 트럼프 대통령이 자동차 및 부품에 대한 관세를 완화하고, 이미 납부한 관세를 환급해 줄 방침을 발표했음. 이러한 정책 변화에 대한 기대감으로, 기업들은 통관을 연기하거나 선적을 보류하며 상황을 관망하고 있음.
- 공급망 조정 : 관세 부과로 인해 일부 기업들은 공급망을 재조정하고 있음. 예를 들어, 미국 내

생산 비중을 높이거나, 관세 영향을 덜 받는 국가로부터 부품을 조달하는 등의 전략 검토. 그러나 공급망 조정에는 시간이 걸리며 우선 선적 중단 등을 통해 시간을 벌려는 것.

기업	대응 전략	특징 및 영향	기타 조치
폭스바겐 (Volkswagen)	- 폭스바겐 랜드 차량 미국 수출 일시 중단	- 멕시코 철도 운송 중단, 유럽발 선박 도착차량 항구 보류	- 향후 계획은 1개월 뒤쯤 발표
	- 아우디, 미국 수출차량 항구에 보관	- 4월 2일 이후 미국에 도착한 차량들에 적용	- 딜러들에게 추후 선적 동결 통보
제너럴 모터스 (GM)	- 미국 수출 1개월간 일시 중단	- 영국 생산 차량 수출 중단 (4월 한 달) 미국이 브랜드의 주요 시장 (수출의 약 25%)	- 미국 내 재고로 단기 대응, 생산 계획 재검토 중
미쓰비시 (Mitsubishi)	- 트럼프 관세로 미국 선적 일시 중단	- 미국 대리점용 완성차 선적을 중단한 것으로 알려짐 (미국에서 판매되는 미쓰비시의 모든 차량은 일본 및 기타 국가에서 수입)	- 미국 수출 중단은 아니지만, 당분간 330개 미국 대리점에 신차 공급 중단

(3) 가격인상 압력은 일단 버티기 : 심지어 할인 전략까지?

기업	대응 전략	특징 및 영향	기타 조치
닛산 (Nissan)	- 2025년형 Rogue, Pathfinder 가격 인하	- “도전적인 구매 환경”에 대응한다는 명분	- 경쟁력 강화 위한 가격조정
폭스바겐 (Volkswagen)	- 관세 적용 차량에 ‘수입 수수료(import fee)’ 부과 검토	- 멕시코 철도 운송 중단, 유럽발 선박 도착차량 항구 보류	- 5월에 가격 전략 발표 예정
	- 아우디, 미국 수출차량 항구에 보관	- 관세 부담 소비자에 전가할 준비	- 딜러들에게 추후 선적 동결 통보
현대차 (Hyundai)	- 6월 2일까지 가격 동결 선언	- 소비자 불안 해소 목적 - 최근 미국에 210억\$ 투자 발표	- 소비자 신뢰 확보 및 점유율 유지 전략
포드 (Ford)	- 직원할인가 전면 확대 - “From America for America” 캠페인	- 멕시코산 일부 모델(머스탱 마하-E, 매버릭 포함)도 포함 - Super Duty 등 일부 고급 모델은 제외	- 포드 생산의 80%는 미국 내에서 이뤄짐 → 관세 영향 상대적으로 작음

□ 관세가 부과되기 시작했음에도 불구하고 포드는 직원할인가를 일반 소비자에게 확대하거나 닛산은 로그 가격을 인하하고, 현대차는 6월 2일까지 가격 동결하는 등 언뜻 봐서는 이해하기 어려

운 현상이 나타나고 있음.

- 기업들이 관세 이후 가격을 할인·동결하는 이유 중 하나는 **‘재고 소진 전략’**임. 트럼프 관세 부과 일(4월 3일) 이전에 이미 미국 항구에 들어와 있거나, 미국 내 재고로 쌓여 있던 차량들에는 기존 조건이 적용될 수밖에 없음. 이 재고차량을 빨리 팔아야 새로운 고가 수입차가 들어오기 전에 시장을 선점할 수 있다는 판단. 재고가 오래 쌓이면 감가상각(Depreciation) 비용이 커지니까, 차라리 할인해서라도 빨리 파는 게 이득인 상황.
- 또다른 전략의 하나는 **‘소비자 심리 방어(수요 유지)’**임. 관세 소식이 알려지면서 소비자들은 "곧 차값 오를 거야" 하고 구매를 주저하거나 관망하기 시작했는데, 판매사 입장에서는 "지금 사야 한다"는 긴박감을 유지해야 판매량이 떨어지지 않기 때문. 그래서 일부 브랜드는 "지금 사면 직원 할인급 가격을 드립니다" 같은 파격 프로모션을 걸어 소비자 수요를 억지로라도 유지하려는 것.
- **‘시장점유율 방어 전략’**의 일환이기도 함. 관세가 부과되면서 수입차 가격이 전반적으로 오를 것으로 예상되자, 브랜드 간 치열한 점유율 경쟁이 시작됨. "가격을 먼저 올리는 브랜드가 고객을 잃는다"는 게 업계의 공통된 인식.
- 그러나 이러한 가격 할인·동결 정책은 지속가능하지 않음. 업계에서는 이 전략이 현재 미국 딜러들이 보유하고 있는 재고가 소진되는 2~3개월을 넘기기 어려울 것으로 추정하고 있음. 폭스바겐의 경우 벌써 '수입 수수료(import fee)' 형태로 가격을 올리는 정책을 검토하기 시작.

(4) 미국에서 완성차 100% 생산하는 테슬라도 공급망으로 인한 타격 불가피



□ 미국에서 판매되는 차량 100%를 미국에서 생산하는 테슬라가 관세 25% 피해가 제일 약할 것이라는 분석글 밑에 CEO 일론 머스크가 직접 트윗으로 댓글 작성

“테슬라가 아무 탈 없을 것(unchanged)으로 보는 건 틀렸다는 점을 지적하고 싶다. 관세 효과는 테슬라에게도 똑같이 심각하다”

- 테슬라 차량에 탑재되는 부품의 상당수가 해외에서 수입되기 때문
- 사이버트럭 수요 감소, 자율주행 기능 관련 대규모 리콜, 일론 머스크 극우 성향으로 인해 테슬라 판매량은 지속적으로 감소

□ 미국에서 판매되는 차량 80%를 미국에서 생산하는 포드(Ford) 역시 그나마 상황을 버틸 만하다고 평가되지만, 수많은 부품을 해외에서 도입하는 등 복잡한 공급망은 상황이 녹록치 않다는 점을 보여줌.

- GM의 경우 미국에서 판매되는 차량의 51%만 미국에서 생산하고 있음. 나머지 절반의 차량은 멕시코·캐나다·한국에서 수입되고 있으며 중국에서도 소수의 차량을 수입하고 있음.

(5) 한국 생산량의 86%를 미국에 수출하는 한국지엠, 없던 특근이 생기다?

- 최근 한국지엠은 본사로부터 미국 수출물량 2.1만대 주문량이 추가되었다며 생산량이 늘어나는 기현상을 겪기도 했음.
 - 한국지엠에서 생산되는 차량의 95%가 북미로 수출되며, 그 중 90%의 차량이 미국으로 나머지 10%의 차량이 캐나다로 수출되고 있음.
 - 트럼프 관세 충격으로 일부 언론에서는 확인되지도 않은 'GM 한국 철수설'까지 퍼뜨리는 한복판에 미국 수출물량 생산이 늘어나는 것 또한 쉽게 이해되지 않는 현상임.
- 앞서 설명한 내용과 항목을 종합하면 그 이유를 알 수 있는데, 현재 상호관세가 아직 확정되지 않고 딜러들의 재고물량이 유지되는 2~3개월 가량의 시간 동안 시장점유율을 유지 또는 오히려 확대의 기회로 삼기 위한 정책임.
 - 트럼프 관세 부과로 수입차 가격이 오를 것이라는 세간의 평가와 달리, 2~3개월 가량 차량 가격이 올라가지 않을 것이라는 전망이 실제로 확인되었음.
 - 그렇다면 미국 소비자 입장에서는, 차량 가격이 오를지도 모를 2~3개월 뒤가 아니라 바로 지금이 저렴한 가격으로 차량을 구입할 수 있는 마지막 기회가 될 수 있다는 판단이 퍼지게 되었고, 특히 저렴한 가격이라 평가되는 한국지엠 생산·수출 차량이 상당한 인기를 얻게 된 것.
 - GM 입장에서는 마진과 이윤율이 낮아진 부담에도 불구하고 오히려 지금이 중소형 SUV 세그먼트에서 미국 시장 점유율을 높일 수 있는 절호의 기회이기 때문에 한국에서의 수입을 늘려서 판매를 촉진시키자는 판단을 하게 된 것
- 닛산·혼다·토요타는 미국 생산을 늘리는데 한국지엠만 미국 수출이 늘어나는 이유는 각 업체별 생산 전략이 다르기 때문.
 - 닛산·혼다·토요타의 경우 일본에서 생산되는 차종을 미국에서도 생산하고 있는 생산 전략을 갖고 있음. 이를테면 닛산 로그의 경우 일본 공장에서도 생산되고 미국 공장에서도 생산됨. 이 경우 일본에서 미국으로 수출되던 차량 생산을 미국으로 옮기는 것은 상대적으로 용이함. 부품 공급망과 완성차 생산시설을 옮기는 큰 변화가 없기 때문.
 - 그러나 쉐보레 트랙스·트레일블레이저, 뷰익 앙코르·엔비스타 등 한국지엠에서 생산해 미국으로 수출하는 차량의 경우 미국 현지에서 생산할 수 있는 시설 및 부품 공급망이 없는 상태임. 이 차량들을 미국에서 생산하려면 생산라인을 새로 미국에 깔고 부품 공급망도 옮기는 등 상당한 시간과 비용이 들어갈 수밖에 없음.
 - B 세그먼트 기반의 SUV의 경우 GM은 미국에서 생산하는 것 자체가 많은 비용이 들어간다는 판단을 하고 있으며, 그래서 한국지엠에 생산을 전담시키고 있는 것임.

3) 소결 : 2~3개월간 현재 상태는 유지되겠지만

- 바이든 행정부에서 IRA법이 제정될 때에도 한국 자동차산업의 전기차·친환경차 역량이 소진되거나 미국으로 모든 생산시설이 옮겨질 것이라는 전망이 팽배했던 적도 있음.
- 7,500달러 세액공제는 약 1천만원의 크레딧을 제공하는 셈임. 미국에서 생산하지 않으면 전기차 가격이 1천만원 이상 올라가는 상황이지만 현대차·기아의 미국 전기차 점유율은 더 올라갔음.
- 세액공제 요건을 맞추지 못해 일시적으로 7,500달러 크레딧을 제공하지 못하는 상황이 벌어지면, 완성차업체들은 그 돈을 자본가들이 대신 지출하는 방식으로 시장점유율 방어에 나섬
- 의외로 바이든 행정부가 제시한 7,500달러 크레딧 제공 요건이 너무 엄격하여, 일부 업체들은 크레딧 요건을 포기하는 경우도 속출하였음. 즉, IRA법은 결코 바이든 행정부가 원하는 방식으로 작동되지 않았다는 것.
- 현재 트럼프의 관세전쟁 역시 트럼프 행정부가 원하는 방식으로 작동되고 있지 않음. 트럼프 세력이 생각했던 것보다 금융시장에 끼친 공포가 훨씬 심하고, 공급망을 변화시키는 것 역시 단시일 안에 가능하지 않다는 점을 간과했다고 볼 수 있음.

□ 제조업 일자리는 다시 미국으로 돌아올까

- 트럼프는 자신의 관세 정책을 밀어붙이면서 “미국으로 좋은 일자리가 돌아오도록 하기 위해서”라는 명분을 제시한 바 있음. 지난 대선에서 트럼프가 아니라 해리스를 공개 지지했던 전미자동차노조(UAW) 역시 이 명분을 적극 내세우며 트럼프의 관세정책에 지지를 표명하고 있음. 그렇다면 자동차 관세는 그런 효과를 내고 있는지를 살펴볼 필요가 있음.
- 닛산과 GM 인디애나공장 사례를 보면 트럼프가 약속한 정책 효과가 나오는 것처럼 보이기도 함. 애초에 닛산은 테네시주 스머나(Smyrna) 공장에서 생산하는 로그(Rogue) SUV 생산에 투입되던 교대조를 줄일 예정이었으나, 기존 2개 교대조 모두를 유지하기로 했음. GM 역시 인디애나 공장에서 경트럭 생산을 늘리기 위해 임시직 수백 명을 채용할 예정.
- 하지만 스텔란티스 사례는 정반대에 해당함. 미국으로 수출하는 차량에 관세가 부과되자 멕시코·캐나다 완성차 생산공장 가동을 일시 중단하게 되었음. 그러나 문제는 복잡하게 얽힌 공급망에서 발생했는데, 멕시코·캐나다 공장에 차체를 비롯한 각종 부품을 생산하는 미국 공장도 덩달아 중단되었기 때문. 결국 미국 부품공장에서 900명이 일시해고(lay-off) 되고 말았음.

□ 가장 빠른 부정적 영향, 전기차(EV)

- 앞에서 든 사례는 모두 일시적인 현상일 뿐이며 향후 어떤 미래가 펼쳐질지 짐치기는 어려운 지점이 있음. 업체들 역시 너무 갑작스런 변화에 대응하려다 보니 일관된 정책이 아니라 임시방편을 쓰고 있기 때문. 하지만 전기차 부문에서 부정적 영향이 가장 빠르게 다가오고 있다는 점은 분명한 것으로 보임.
- GM은 최근 중대형 전기차 밴을 생산하던 캐나다 CAMI 공장 1,300명 노동자 중 500명을 일시해고 했고, GMC Hummer EV와 자율주행 전기차를 생산하던 디트로이트 Factory Zero에서 200명을 일시해고 하면서 “전기차 수요 부진 때문”이라는 설명을 덧붙인 바 있음.
- 트럼프의 관세정책과 무관하게 전기차는 이미 캐즘(Chasm) 영향으로 수요부진에 시달리고 있었

음. 여기에다 얹친데 덮친 격으로 자동차 관세가 붙어닥치니 GM 입장에선 곧바로 고용 조정을 밀어붙인 것임.

- 최근 아이오닉5와 코나 EV를 생산하는 현대차 울산 1공장도 휴업이 실시되었고, 현대차 역시 “전기차 수요 부진 때문”이라는 설명을 한 바 있음. GM만이 아니라 전세계 전기차 업계에서 유사한 일들이 펼쳐질 것임을 암시하는 대목임.

□ 불확실성의 시대에도 확실한 것 한 가지 : 신규투자를 극도로 꺼릴 것이라는 점

- 트럼프 관세폭탄 이후 주식시장이 폭락하는 일이 벌어짐. 그러나 금융시장은 변화에 가장 빠르게 반응할 뿐이며, 그곳에서 폭풍이 한차례 지나갔다고 끝난 것이 아님. 실물경제 타격은 지금부터 시작될 가능성이 큼. 게다가 관세를 갑자기 부과했다가 갑자기 철회하기도 하는, 변덕맞은 트럼프의 정책은 실물경제 위기를 극단으로 밀어붙일 가능성이 높음.
- 수많은 불확실성의 시대, 가장 확실한 것이 있다면 : 기업들은 물론이고 각국 정부 역시 신규투자 결정을 극도로 꺼리게 될 것이라는 점. 오늘 뭘 결정하든 내일 트럼프가 입장을 바꿔버리면 물거품이 되어버리니 "상황을 지켜보자"며 아무 결정도 내리지 못하는 시간이 길어질 것
- 5월 3일로 예정된 150여개 부품에 대한 25% 관세 역시 트럼프는 디트로이트 방문을 앞두고 이를 연기하거나 일부 완화하는 내용 발표를 준비 중에 있음. 그러나 트럼프의 연기 및 완화 발표가 있더라도 여러 계급은 그 정책 변경에 결코 만족하지 못할 것이며, 각자의 이익을 위한 더 많은 변경을 요구할 것이 분명한 상황임.
- 4월말로 예정된 기업들의 1분기 실적발표 내용에서 추상적 수준의 발표만 이뤄지거나 가이던스(미래 전망 예측) 제공이 안되는 사례도 속출하고 있음. 4월 29일로 예정되었던 GM의 1분기 실적발표는 5월 1일로 연기되었는데 실적발표 연기 자체가 이례적인 일에 해당함.
- GM의 CFO 폴 제이콥슨(Paul Jacobson)은 “향후 관세의 영향이 상당할 수 있다”며, “이전의 가이던스를 신뢰하지 말라고 안내하고 있으며, 관세 관련 정보가 명확해지면 새로운 가이던스를 제시할 것”이라고 설명함.
- 그는 또한 “상황이 명확해질 때까지 주요 전략적 변화에 대해 구체적인 결정을 내리지 않았다”며, “우리는 빠르고 효율적이며 단기적으로 비용이 낮은 방식의 실행 가능한 조치들에 집중하고 있다”고 밝힘.
- 4월 24일 1분기 실적발표를 한 현대차 역시 발표에 나선 이승조 CFO가 “관세 영향 산출에서 세부 사항에 대한 불확실성이 너무 크다. 좀 더 불확실성이 제거된 후 시장과 소통하겠다”고 밝힌 바 있음. 또한 현대차가 GM과 추진 중인 상용차 개발 협력 등에 대해서는 “관세 정책 대응과 연계돼 논의되는 사항을 구체적으로 말씀드리기는 어렵다. 머지않은 장래에 발표할 시기가 올 것”이라며 구체적인 언급을 회피함.

□ 2~3개월간 ‘눈치보기 경쟁’과 트럼프 관세 ‘누그러뜨리기’ 협상 이어질 것

- 트럼프의 관세전쟁이 불확실성을 높였기에 역설적으로 자본 역시 쉽게 기존 전략을 바꾸기도 어려움. 방향을 바꾼다 하더라도 내일 트럼프가 정책을 변경해 버리면 말짱 도루묵이 되기 때문. 공급망을 하루아침에 변경할 수도 없고, 생산기지 이전은 훨씬 오래 걸리고 비용도 많이 드는 일.
- 트럼프 관세는 미국에 인플레이션 압력을 가져옴과 동시에, 구매력이 충분히 올라오지 않을 경우

민간소비능력이 떨어지는 스태그플레이션을 불러올 수밖에 없음. 내년 11월로 예정된 중간선거 전에 트럼프 행정부는 관세정책을 재설계할 수밖에 없음.

- 특히 상호관세가 유예되어 있는 7월 2일까지, 그리고 각 업체들의 미국 달러 재고물량이 소진되는 6월 초까지는 가격인상을 피하고 손해를 보더라도 기존 가격정책을 유지하며 눈치보기 경쟁을 진행하겠지만, 이윤압박이 현실화되는 6월말 7월초까지 현재의 트럼프 관세가 유지될 경우 상당한 정책변화를 시도할 가능성이 높음.

□ 한국 정부도 4월 9일 자동차산업 관세 관련 대책을 내놓는 등 기업만이 아니라 각국 정부들의 대책도 앞다투어 나오고 있음.

- 정부 차원의 '산업정책' 수립 중요성이 그 어느 때보다 높은 시점이 되었음. 트럼프의 관세정책이 미국 정부 뜻대로 제조업을 미국으로 다시 되돌려놓지 못하고 있는 이유는, 제조업을 살리기 위한 구체적인 산업정책이 존재하지 않기 때문임.
- 각국 정부의 산업정책은 결국 대립하는 노동계급과 자본가 사이의 긴장 속에서 마련될 수밖에 없음. 각각의 계급 역시 나름의 산업정책을 갖고 있으며 그 정책들은 보통 산업 운영을 둘러싼 각 계급의 '요구'로 구체화되기 마련임.
- 정부가 발표하는 각종 자금 투입 대책 등이 자본가만을 살리는 방향으로 귀결되지 않도록, 민주노조운동 역시 현 상황에 대처하기 위한 '산업정책' 또는 산업 운영 관련한 자동차산업 노동자들의 요구를 구체화하며 정부의 산업정책 수립에 적극 개입할 필요가 있음. <끝>

※ 본 동향은 금속노조의 의뢰로 노동문제연구소 解放 오민규 연구실장께서 작성하셨습니다.