

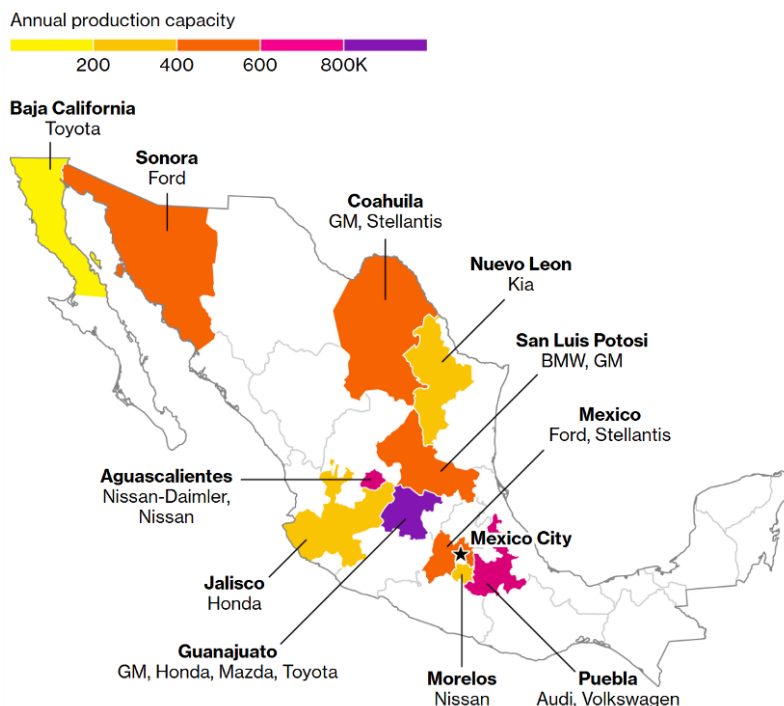
## 트럼프의 관세 위협, 북미 자동차 시장 재편 가져오나?

새로 취임한 미국 트럼프 대통령의 관세를 수단으로 한 대외정책이 세계를 뒤흔들고 있다. 트럼프는 취임 일주일 만인 1월 27일 불법 이민자 본국 송환에 응하지 않는다는 이유로 콜롬비아에 고율의 관세를 부과하겠다고 발표해 9시간만에 콜롬비아 정부의 협조를 이끌어냈다. 이어 2월 1일에는 미국의 3대 교역국\*인 멕시코 및 캐나다, 그리고 중국에 대해 각각 25%와 10%의 관세를 부과하겠다고 밝혀 세계 경제에 큰 충격을 주었다. 물론 발표 이틀만인 2월 3일 멕시코와 캐나다에 대한 관세부과는 1개월 유예하기로 결정되면서 상황은 잠시 진정되었지만, 트럼프 변수로 인한 세계 교역환경의 혼란은 앞으로 불가피할 것으로 보인다.

\* 미국 교역 비중 순위('24년): 1위 멕시코(16%), 2위 캐나다(14%), 3위 중국(11%), 4위 독일(5%), 5위,일본(4%), 6위 한국(4%), 7위 대만(3%), 8위 베트남(3%)

멕시코와 캐나다에 대한 관세조치가 현실화될 경우 특히 북미 자동차 시장은 큰 영향을 받을 것으로 예상된다. 최근까지 북미 자동차 시장은 '94년 NAFTA(North America Free Trade Agreement)와 이를 계승한 '18년 USMCA(United States-Mexico-Canada Agreement)를 거치며 사실상 하나의 통합된 시장으로 성장했다. '24년 멕시코와 캐나다는 연간 약 530만대의 완성차를 생산하고 있으며, 이 중 70%인 약 370만대를 미국으로 수출하고 있다. 또한 미국에서 판매되는 완성차의 약 54%만이 미국 내에서 생산되며 멕시코 생산이 15%, 캐나다 생산이 7%를 차지하고 있다. 북미 3개국 시장 연계는 자동차 부품에서도 뚜렷하게 나타난다. '23년 기준 멕시코와 캐나다는 미국 자동차 부품 교역의 절반 이상(수입 54%, 수출 75%)을 차지하고 있다.

멕시코에 생산기지를 둔 완성차 기업

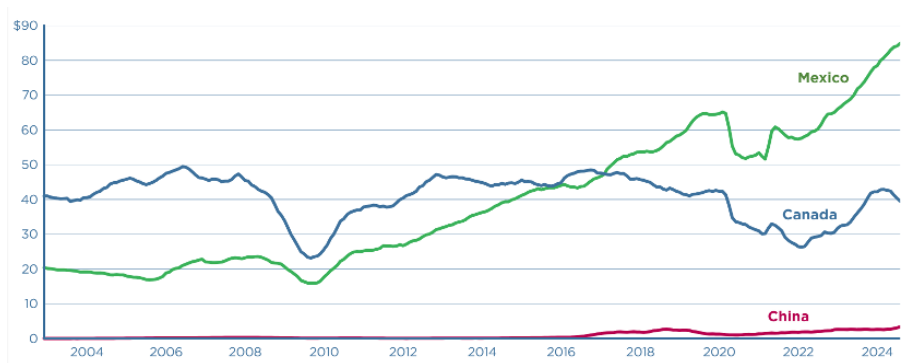


자료: Bloomberg('25.2)

특히, 멕시코는 지난 10년 간 북미 자동차 시장에서 제조 허브로 급속도로 성장했다. 상대적으로 저렴한 제조업 인건비(미국의 10분의 1 수준), 미국 시장과의 지리적 근접성, 그리고 무관세 혜택 등이 더해져 멕시코는 거의 모든 글로벌 완성차 기업\*들의 주요 생산기지로 거듭났다. 그 결과 대미 자동차 수출액에서 멕시코는 캐나다를 '17년에 추월했으며, '24년에 멕시코의 대미 자동차 수출액(860억불)은 캐나다(350억불)의 2배를 상회하게 되었다.

\* GM(美), Ford(美), Stellantis(美), Toyota(日), Honda(日), Nissan(日), Mazda(日), Volkswagen(獨), Audi(獨), BMW(獨), Mercedes-Benz(獨), Kia(韓)

미국의 멕시코, 캐나다, 중국으로부터의 자동차 수입액(billion USD)



자료: Peterson Institute of International Economics('24.12)

트럼프 1기('17년~'21년) 이후 중국 자동차 기업의 멕시코 진출도 눈에 띈다. 미국의 대중국 무역법 301조 관세로 중국산 자동차 부품의 미국 수출길이 막히자 중국 기업은 멕시코로 우회하는 전략을 선택했다. '17년 359억불이었던 중국의 대멕시코 수출액은 '23년 875억불로 급증했는데, 그 중 완성차 및 자동차 부품 관련 수출액은 '17년 20억불에서 '23년 76억불로 3배 이상 크게 성장했다. '18년 미국의 대중국 관세 조치 이전에는 8개에 불과했던 멕시코 내 중국 자동차 부품 기업 숫자도 '19년에서 '23년까지 12개가 추가되었다. 이번 미국의 멕시코와 캐나다에 대한 관세부과 시도가 무역적자 해소, 마약유통 근절, 불법이민 척결을 표면적인 이유로 내세우고 있지만 우회수출 통제를 통한 중국 기업 견제에도 그 목적이 있다는 진단이 나오는 까닭이다.

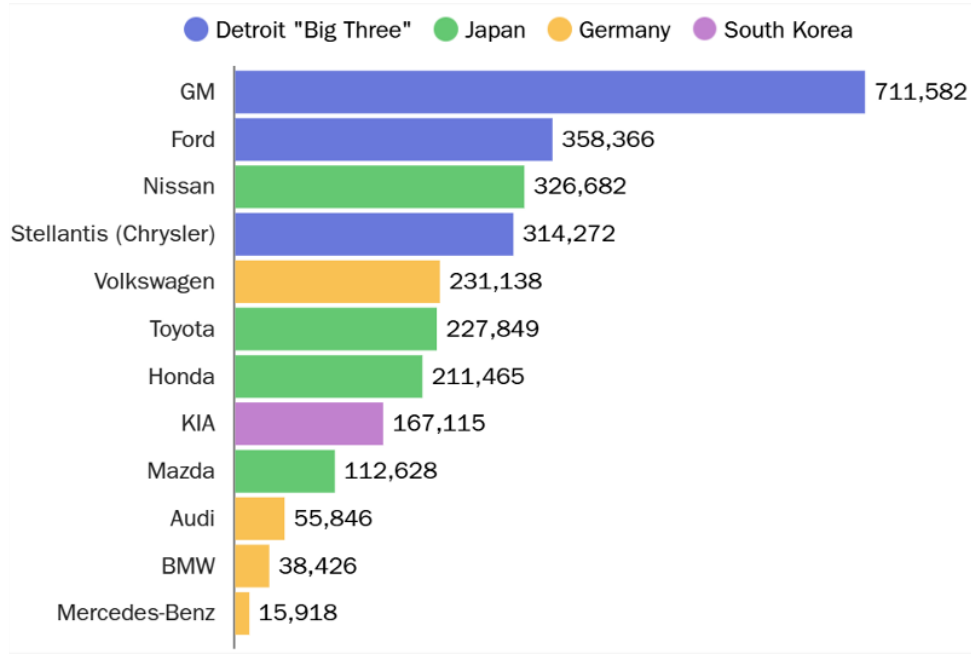
2019년 이후 멕시코에 진출한 중국 자동차 부품 기업

기업명	설립	주요제품	고객사
IKD	2019	차량용 알루미늄	Ford, GM, Stellantis
Bethel Automotive Safety Systems	2020	브레이크 시스템	Ford, GM, Stellantis
Jinagsu Xinquan Automotive Trim	2021	차량용 내외장재	Ford, VW
Ningbo Joyson Safety Systems	2021	지능형주행시스템	Ford, GM
Contemporary Amperex Technology	2022	차량용 배터리	Ford, Tesla
Ningbo Tuopu Group	2022	차량용 알루미늄	Ford, GM, Stellantis
Zhejiang Yinlun Machinery	2022	차량용 열교환기	Ford, GM, Stellantis
Fujian Xiangxin	2022	차량용 알루미늄	BAIC Hainachuan
Xiangshan Lianguang Automotive Mould	2022	차량용 캐스팅 몰드	Guangzhou Honda
Ningbo Xusheng Group	2023	차량용 알루미늄	Tesla, BMW
Zhejiang Sanhua Automotive Components	2023	차량용 열교환기	Tesla, Mercedes-Benz
Hesai Group ADR	2023	ADAS	Tesla

자료: Coalition for Prosperous America('24.11)

하지만 멕시코에 진출한 중국 자동차 부품 기업은 이미 미국 '디트로이트 3대' (Detroit Big Three) 완성차 기업으로 불리는 GM, Ford, Stellantis에 다양한 부품을 납품하면서 북미 자동차 시장 제조 생태계에 깊숙이 참여하고 있다. 또 '24년에 'Made in Mexico'를 붙이고 멕시코에서 미국으로 수출된 완성차 277만 대 중 약 절반인 138만 대(GM 71만 대, Ford 36만 대, Stellantis 31만 대)가 미국 완성차 기업의 제품이다. 미국산 브랜드 마크를 달고 미국에서 팔리는 자동차 6대 중 1대는 중국산 부품을 조립해 멕시코에서 생산되는 셈이다.

2024년 멕시코에서 미국으로 수출된 기업별 완성차 대수



자료: CATO Institute('25.1)

상황이 이렇다 보니 미국의 제조업과 소비자를 보호하겠다는 명분으로 시작된 트럼프의 관세 조치가 역설적으로 미국 완성차 기업과 소비자에게 가장 큰 타격을 줄 것이라는 우려가 나오고 있다. Wells Fargo 은행은 최근 분석을 통해 25% 관세가 실현된다면 '디트로이트 3대' 완성차 기업의 총 피해액이 연간 560억불에 달할 것으로 전망했다. 또한 S&P는 2만 5천 불짜리 신차 가격이 6,250불 오를 것으로 예상했는데, 신차 가격의 상승은 중고차 가격 상승으로도 이어져 전반적인 소비자 물가 상승 요인으로 작용할 것으로 보았다.

미시간 지역 경제단체들도 관세의 부정적 영향에 대해 강한 우려를 나타냈다. 디트로이트 상공회의소(Detroit Regional Chamber of Commerce)와 미시간자동차협회(MichAuto)는 관세가 미시간 지역경제에 심각한 타격을 줄 것이라고 경고했다. 미국 최대 규모의 자동차 노동조합인 전미자동차노조(UAW: United Auto Workers)의 회장 손 패인(Shawn Fain)도 트럼프의 관세부과가 '잘못된 방향'(wrong way to use tariffs)이라고 지적하면서 "우리는 미국의 제조업과 공장 노동자를 실질적으로 보호할 수 있는 관세 정책을 원한다"고 강조했다.

글로벌 자동차 업계는 일단 관망세를 유지하고 있다. 멕시코 최대 완성차 생산업체인 GM의 CEO 메리 배라(Mary Barra)는 "멕시코와 캐나다 생산비율을 줄이고 미국 내 생산을 확대하는 등 광범위한 대책을 마련했으나, 관세부과의 영구성이 확인될 때까지는 실행을 보류할 것"이라고 밝혔다. 작년 9,000명의 정리해고를 단행하는 등 재무적 어려움을 겪고 있는 Nissan은 멕시코 생산 의존도가 높아 대응책 마련에 부심하고 있다. Toyota는 멕시코 생산물량을 일본으로 전환해 당장의 관세 피해를 회피하겠다는 입장을 표명했으나, 구체적인 실행 계획은 아직 제시하지 않았다. Kia는 경쟁사들에 비해 멕시코 생산 비중이 낮고 미국 내 생산기반이 탄탄해 관세 영향이 상대적으로 제한적일 것으로 예상되나, 향후 상황 전개를 면밀히 모니터링하고 있다.

미국의 멕시코와 캐나다에 대한 관세부과 결정은 비록 1개월 유예되었지만 그 가능성이 완전히 사라진 것은 아니다. 이것이 실현된다면 세계 자동차 산업을 비롯한 글로벌 제조업 공급망 생태계에 근본적인 재편을 촉발하는 신호탄이 될 수 있다. 또한 이웃나라에 대한 관세부과로 양패구상(兩敗俱傷)\*에 놓일 위험을 감수한 미국의 이번 조치에서 주목할 대목은 트럼프가 우방국에 대해서도 자신의 1기 행정부에서 체결한 USMCA를 스스로 흔들며 '26년 7월로 예정된 USMCA 재협상을 앞당기는 계기를 마련했다는 점이다. USMCA가 실제로 조기 개정된다면 자동차 산업을 포함한 북미 시장에 진출한 우리 기업들의 생산거점 다변화, 미국 현지기업과의 협력 확대 등을 포함한 공급망 전략에도 전면적인 수정이 불가피하다.

\* 서로 싸우다가 양쪽 모두 아무것도 얻지 못하고 패배하여 상처를 입음

기존 통상질서를 무시하고 일방적으로 관세부과를 선언한 뒤, 이를 지렛대 삼아 협상 테이블에서 유리한 위치를 점하는 트럼프식 '先관세 後협상' 전략은 한국에 대해서도 충분히 적용될 수 있는 시나리오다. 관세는 이제 자유무역 시대의 국가 간 조정수단이 아니라 상대국의 양보를 이끌어내기 위한 강대국의 위협수단으로 활용되고 있다. 새로운 통상게임의 규칙에 대비한 우리 정부와 기업의 신속한 대응이 필요한 때이다. 