



INDUSTRY ANALYSIS

미국 무역확장법 232조 -불확실성 해소를 기다리자

- 1) 미국 무역확장법 232조 일정과 개요
- 2) 관세부과의 명분과 실리는 존재, 하지만 여파는 클 전망
- 3) 불확실성 해소의 완성차와 기회의 부품사

자동차(중립)

자동차 철강. 권순우, 3773-8882



Analyst

권순우

soonwoo@sk.com
02-3773-8882

자동차

미국 무역확장법 232 조 - 불확실성 해소를 기다리자

수입자동차 및 부품에 대한 무역확장법 232 조 진행, 관세부과의 명분과 실리는 있으나 차량가격 상승부담과 이에 따른 수요둔화 및 구조조정, 고용 둔화와 지표 악화, 보복관세 등 여파가 클 전망. 일부 국가에 대해서는 관세부과와 쿼터제 적용도 가능하다는 판단. 단, 최종 협상 이후 완성차그룹 불확실성 해소 및 투자 확대 전망. 증설과 원산지 규정 강화로 핵심/주요부품을 생산하는 미국법인을 보유한 부품사 수혜 전망

무역확장법 232 조 일정과 개요

지난 2018년 5월 23일 미국 상무부는 수입산 자동차 및 부품에 대해 1962년 무역확장법 232 조에 의거한 국가안보위협 조사를 개시하였다. 19년 2월 16일까지 대통령에게 조사결과가 보고되며, 보고 이후 90일 이내에 대통령 최종결정, 이후 15일 이내에 조치가 시행된다. 과거 28건의 조사에서 실제 시행까지 이어진 경우는 7건으로 작지만, 작년 철강/알루미늄 당시의 적용논리, 현지생산 확대와 정치적 이슈를 고려할 때 전격 시행될 가능성도 충분히 높다.

관세부과의 명분과 실리는 존재, 하지만 여파는 클 전망

무역적자의 축소, 미국 자동차 및 부품 대수의 규모, 예상되는 미국업체의 피해 등을 고려할 때 관세부과의 명분과 실리는 분명 존재한다. 하지만 관세부과가 수입 및 현지생산 비용증가에 미치는 영향은 클 것으로 예상된다. 만약 자동차 25%, 부품 25%로 관세가 부과되면 산업평균 11.4%의 가격부담이 발생한다. 완성차업체는 1) 가격에 전가하거나 2) 손실을 감내하는 방안을 고민해야 하는데, 이는 수요둔화와 구조조정, 이에 따른 고용둔화로 이어질 수 밖에 없다. 보복관세가 부과된다면 사태는 더욱 악화될 수 있다. 18년 철강/알루미늄 관세, USMCA의 사례를 고려할 때, 일부 국가에 대해서는 관세부과와 쿼터제 적용도 가능하다.

불확실성 해소의 완성차와 기회의 부품사

수입자동차 및 부품에 대한 미국 무역확장법 232 조 적용은 각종 정치적 셈법을 반영하기 때문에 어떤 식으로 진행될지 단정짓기 어렵다. 제일 바람직한 경우는 어떠한 규제도 시행되지 않는 것이지만, 가능성은 낮다. 한국만 규제 대상이 되는 최악의 상황과 한국만 제외되는 차선의 상황을 가정하는 것이 현실적이다. 일단 미국 현지 생산 생산증가와 고용안정성, 그리고 관세부과 시 예상되는 시장수요둔화와 보복관세 등을 고려하여 조사 초기와는 달리 제한적인 규제를 예상하며 철강의 사례에서처럼 쿼터제 적용가능성이 높다고 판단한다. 하지만 완성차업체의 경우, 최종 발표 이후 단기 혹은 중장기적인 혼돈에도 불구하고, 불확실성이 해소되며 업체간 대응이 분명해 질 것으로 예상된다. 미루어졌던 미국과 멕시코 중심의 증설이 예상된다. 완성차그룹의 증설은 부품사에 긍정적이며, 특히 강화된 원산지 규정은 핵심/주요/보조부품을 생산하는 미국법인을 보유한 부품사의 고객다변화 및 수주확대 요인이다. 모비스, 한온시스템, 만도, 에스엘, 화승알앤에이 등 전통적인 부품사뿐만 아니라 미국에 공장을 보유한 한국타이어, LG화학, SK이노베이션 등 관련 업체에 수혜가 예상된다.

Compliance Notice

- 작성자(권순우)는 본 조사분석자료에 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 신의성실하게 작성되었음을 확인합니다.
- 본 보고서에 언급된 종목의 경우 당사 조사분석담당자는 본인의 담당종목을 보유하고 있지 않습니다.
- 본 보고서는 기관투자가 또는 제 3 자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 당사는 자료공표일 현재 해당기업과 관련하여 특별한 이해 관계가 없습니다.
- 종목별 투자의견은 다음과 같습니다.
- 투자판단 3 단계 (6 개월 기준) 15%이상 → 매수 / -15%~15% → 중립 / -15%미만 → 매도

SK 증권 유니버스 투자등급 비율 (2019년 2월 12일 기준)

| | | | | | |
|----|--------|----|-------|----|----|
| 매수 | 90.77% | 중립 | 9.23% | 매도 | 0% |
|----|--------|----|-------|----|----|

미국 무역확장법 232 조 - 수입자동차 및 부품

무역확장법 232 조 일정과 개요

지난 2018년 5월 23일 미국 상무부는 수입산 자동차 및 부품에 대해 1962년 무역확장법 232 조에 의거한 국가안보위협 조사를 개시하였다. 이와 함께 지난 20년 간 수입 자동차 점유율이 16%p 상승한 반면, 미국 내 자동차 산업의 고용은 22% 감소하고 관련 국내기술의 발전이 저해되었다고 조사배경을 밝혔다. 또한 자동차 수출입과 관련하여 무역상대국과 미국 자동차 관세율 차이에 따른 피해와 무역적자가 강조되었다.

수입자동차 및 부품에 대한 조사대상 범위는 승용차, SUV, 벤, 경량트럭 및 부품으로 발표되었지만, 구체적인 품목은 명시되지 않았다. 범위가 넓은 자동차부품의 경우, 상무부 교통기계국에서 비공식적으로 제공하는 6 개 카테고리의 리스트에 속한 품목들이 조사대상에 포함될 가능성이 높다. 해당 부품은 1)섀시 및 구동축 부품, 2)자동차용 전자·전기 부품, 3)자동차용 타이어 및 튜브, 4)차체 및 부품, 5)기타 부품, 6)엔진 및 부품 등이며, 일부 범용제품을 제외하면 대부분의 부품이 포함된다.

조사개시 이후 이해관계자 의견서와 기제출된 코멘트에 대한 반박자료 제출 이후 공청회가 진행되었으며, 조사개시 이후 270 일 이내인 2019년 2월 16일까지 대통령에게 조사결과가 보고될 예정이다. 보고 이후 90 일 이내에 대통령 최종결정이 이루어지며, 결정 이후 15 일 이내에 조치가 시행된다. 지난 철강/알루미늄에 대한 232 조 결과는 대통령 보고 이후 한 달 이내에 시행되었다.

<표 1> 미국 수입자동차 및 부품 무역확장법 232 조 일정

| 일자 | 내용 |
|---------------|--|
| 2018.5.23 | 조사개시 |
| 2018.6.22 | 이해관계자 의견서(Public Comment)와 공청회(Public Hearing) 참석 여부 및 발언 요지 제출 |
| 2018.7.6 | 기제출된 코멘트에 대한 반박자료 제출 |
| 2018.7.19.-20 | 공청회 개최 |
| 2019.2.16 이내 | 대통령에게 조사결과 보고 (조사개시 이후 270 일 이내) ※ 철강 232 조의 경우 대통령 보고 약 한 달 이후 내용 공개 |
| 보고 이후 90 일 이내 | 대통령 최종 결정 |
| 결정 이후 15 일 이내 | 결정된 조치 시행 |

자료 KITA, SK 증권

미국 무역확장법(Trade Expansion Act of 1962)은 수입산 제품이 국가안보에 미치는 영향을 조사하여 국가 안보에 위협 또는 손상이 있다고 판단할 경우 수입제한 조치를 할 수 있도록 대통령에게 재량적 권한을 부여하는 법률이다. 조사는 이해관계자의 신청 또는 국가기관장의 요청에 의하거나 미 상무부가 직권으로 개시할 수 있다.

조사에서는 다음의 항목을 고려해야 한다. 1) 국방 및 필수적인 민간분야의 필요요건, 2) 국가안보상 필요요건을 충족시키기 위하여 필요한 국내 산업의 성장률, 3) 수입의 양, 질 그리고 이용가능성, 4) 대외경쟁에 따라 필연적인 국내산업의 경제적 복지에 대한 영향, 5) 국산물품을 수입산으로 대체할 때 발생하는 실질적인 실업문제, 정부의 세수 감소, 투자 또는 전문화된 기술 및 생산능력의 상실, 6) 여타 개별 케이스와 관련된 특수한 상황.

이번 미국 수입자동차 및 부품과 관련된 조사에서는 위의 항목과 연관하여 생산능력, 인적자원/제조설비 능력 등의 가용자원, R&D 및 유형자산 투자, 국내시설 이전으로 인한 여파, 기술안보 등이 고려되었다. 해당 사안과 관련된 업체, 소비자단체, 국가 등 이해관계자의 의견은 후첨한 <표 20>에 요약되어 있으며, 일부를 제외하면 관세부과에 대해 부정적인 입장을 피력하고 있다.

<표 2> 미국 수입자동차 및 부품 232 조 조사 관련 주요 논점 사항

| 구분 | 내용 |
|--------------|--|
| 조사근거 | 1962년 무역확장법 232 조 |
| 조사대상 | 수입 자동차(승용차, SUV, Van, 경트럭), 수입 자동차 부품 |
| 서면의견 접수내용 | 통계분석 - 조사대상 및 관련된 데이터, 분석, 의견 생산능력 - 국가안보에 필요한 자동차 및 부품 생산량 및 생산능력 가용자원 - 미국 내 자동차 및 부품 생산에 필요한 현재 및 향후 예상되는 인적자원, 제품, 원자료, 제조설비 능력 투자 - R&D 및 투자 차원에서 국가안보에 필요한 자동차 및 부품 산업의 성장 정도 경제후생 - 자동차 및 부품 분야에서 외국과의 경쟁이 경제 후생에 미치는 영향 생산이동 - 자동차 및 부품 분야 국내시설의 이전으로 야기되는 부정적 효과(실업, 재정적자, 투자감소, 숙련인력 감소, 생산성 감소) 관련요소 - 국가 경제를 악화시키는 자동차 관련된 요소들 기술안보 - 국가안보를 위해 자동차 산업의 기술혁신이 요구되는 정도 외투생산비중 - 미국내 자동차 생산 과반이 미국기업이 아닌 외국인 투자기업에 의해 발생할 때 상기 요소들에 대한 분석 |

자료: KITA, SK 증권

1962년부터 18년까지 조사가 개시된 사건은 금번 자동차 건을 제외하고도 28건에 달한다. 하지만 위협판정은 총 10건이고, 실제 대통령령으로 수입제한조치가 시행된 경우는 총 7건이며, 철강과 석유를 제외하면 적용된 품목도 없다. 과거 사례를 볼 때 시행 가능성은 낮아 보인다. 하지만 철강, 알루미늄 수입에 대한 232조 보고서에 따르면, 미국 철강 생산업체가 국가안보를 위해 반드시 필요하나 방위산업에 소요되는 철강은 미국 전체 철강 생산의 3%에 지나지 않으므로, 자국 철강산업이 존속하기 위해 수익을 낼 수 있을 만큼 시장여건이 뒷받침되어야 한다는 논리를 펴다는 점이 중요하다. 해당 논리전개가 자동차와 부품에도 적용될 수 있다는 점을 생각하면, 관세부과가 시행될 가능성도 충분히 높다는 판단이다.

<표 3> 1962년 무역확장법 232조에 따른 조사 개시 및 조치 현황

| # | 신청 연도 | 산업 | 신청자 | 위협판정 | 시행조치 |
|----|-------|--------------|--------|------|---------------|
| 1 | 1963 | 망간 | 민간협회 | X | 없음 |
| 2 | 1964 | 텅스텐 | 민간협회 | X | 없음 |
| 3 | 1965 | 시계 | 대통령 | X | 없음 |
| 4 | 1968 | 크롬, 망간 | 민간 위원회 | X | 없음 |
| 5 | 1969 | 미니어쳐 | 민간협회 | X | 없음 |
| 6 | 1972 | 초고압 전력회로 | 민간협회 | X | 없음 |
| 7 | 1973 | 석유 | 정책 위원회 | O | 수량제한/수입허가료 부과 |
| 8 | 1975 | 석유 | 재무장관 | O | 추가요금 부과 |
| 9 | 1978 | 너츠, 볼트, 철강나사 | 대통령 | X | 없음 |
| 10 | 1978 | 석유 | 재무장관 | O | 석유 보존요금 부과 |
| 11 | 1979 | 석유 | 재무장관 | O | 이란 석유 금수조치 |
| 12 | 1981 | 유리선 화학제조 가구 | 민간협회 | X | 없음 |
| 13 | 1981 | 크롬, 망간 | 민간협회 | X | 없음 |
| 14 | 1982 | 너츠, 볼트, 철강나사 | 민간협회 | X | 없음 |
| 15 | 1982 | 리비아산 석유 | 대통령 | O | 리비아 석유 금수조치 |
| 16 | 1987 | 철강절단기 | 민간협회 | 미판정 | 지방적 수출제한조치 |
| 17 | 1987 | 미끄럼방지, 베어링 | 민간협회 | X | 없음 |
| 18 | 1987 | 석유 | 정부기관 | O | 에너지 산업구조 개선계획 |
| 19 | 1988 | 플라스틱 틀 기계 | 민간협회 | X | 없음 |
| 20 | 1988 | 우라늄 | 에너지장관 | X | 없음 |
| 21 | 1991 | 기어 | 민간협회 | X | 없음 |
| 22 | 1992 | 내부회로 세라믹 | 민간협회 | X | 국방부·상무부 협동계획 |
| 23 | 1994 | 석유 | 민간협회 | O | 없음 |
| 24 | 1999 | 석유 | 통상장관 | O | 없음 |
| 25 | 2001 | 철강 | 국회의원 | X | 없음 |
| 26 | 2017 | 철강 | 국회의원 | X | 없음 |
| 27 | 2017 | 철강 | 대통령 | O | 관세 부과(쿼터) |
| 28 | 2017 | 알루미늄 | 대통령 | O | 관세 부과(쿼터) |

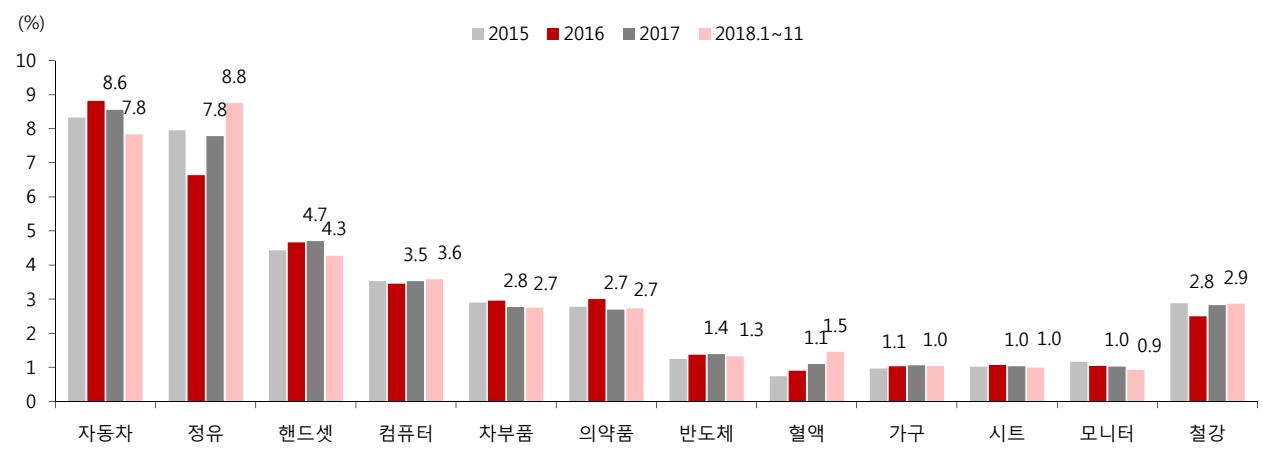
자료 『통상법률』, 대외경제정책연구원 SK증권 재인용

왜 자동차인가? - 1) 미국 무역적자 상위품목인 자동차와 부품

관세 진행 여부와 여파를 알기 전에 철강에 이어 왜 자동차와 부품이 무역확장법 232조의 대상이 되었는지가 중요하다. 당사에는 미국의 수입구조에 주목하고 있다.

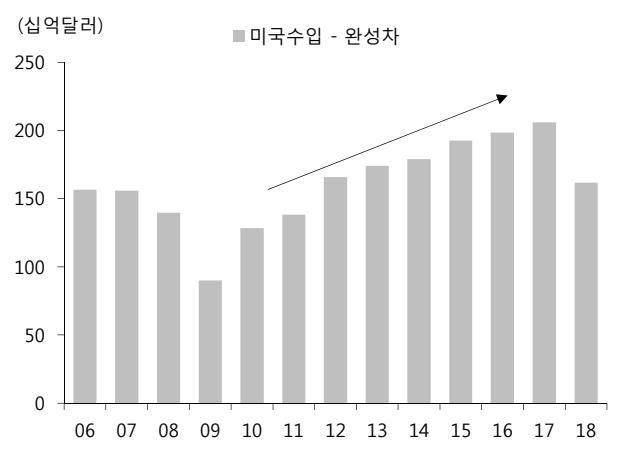
먼저 18년 관세가 부과된 철강의 경우, 미국 수입금액에서 차지하는 비중은 2.8%~2.9% 수준 (HS code 2 단위 기준)이다. 하지만 자동차 비중은 17년 8.6%, 18년 7.8%로 정유와 함께 수입에서 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 차부품만 해도 17년 2.8%, 18년 2.7%로 관세가 부과된 철강과 비슷한 수준이다. 자동차와 차부품을 합치면 약 10~11% 수준이며, 타이어처럼 다른 분류에 속해있는 부품까지 포함한다면 이 수치는 더 높아진다. 따라서 무역적자 축소와 함께 국내생산비중을 확대할 계획을 가지고 있다면, 관세부과가 효율적인 수단임에 분명하다.

<그림 1> 미국 수입금액 상위 품목 - 자동차 7.8%, 차부품 2.7%로 높은 비중을 차지



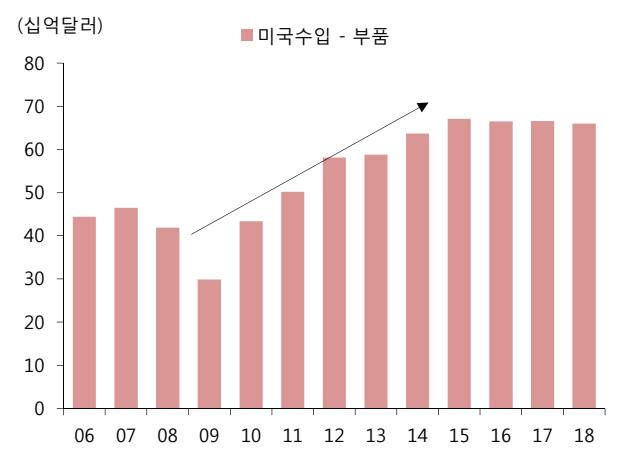
자료: Bloomberg, SK증권 주: HS Code 4 단위 기준, 철강은 HS code 2 단위 기준

<그림 2> 미국 품목별 수입금액 추이 - 자동차



자료: Bloomberg, SK증권 주: HS Code 4 단위 기준, 18년은 1~11월 기준

<그림 3> 미국 품목별 수입금액 추이 - 부품



자료: Bloomberg, SK증권 주: HS Code 4 단위 기준, 18년은 1~11월 기준

왜 자동차인가? - 2) 현지생산 비중 확대 + 정치적 효과

자동차산업의 현지생산 확대는 트럼프 대통령의 당선 이후로 일관적으로 유지된 정책이기도 하다. 임기 초부터 미국에 대한 투자 확대와 고용 확대를 주장했고, 그 결과가 반영되어 12년 이후로 지속적으로 낮아졌던 미국 현지생산 비중은 18년 반등하였다. 업체별로 보더라도, 재고축소를 위해 생산감소가 진행되었던 현대/기아와 다임러 정도를 제외하면, 대부분 업체의 현지생산 비중은 17년 대비 18년 높아졌다.

현지생산 확대를 통해 얻을 수 있는 효과는 생산량 증가로 인한 경제지표 개선도 있지만 고용의 안정성이라는 측면도 존재한다. 생산기지로의 매력을 잃어가면서 수익성 악화/생산량 감소, 부품을 비롯한 벤더들의 구조조정이라는 악순환을 경험했던 미국에서는 더욱 중요하다.

<표 4> 무역규제와 미국 현지투자는 당선 초부터 일관된 기조

트럼프, 美자동차 '빅 3'에 "미국에 공장 지으라"

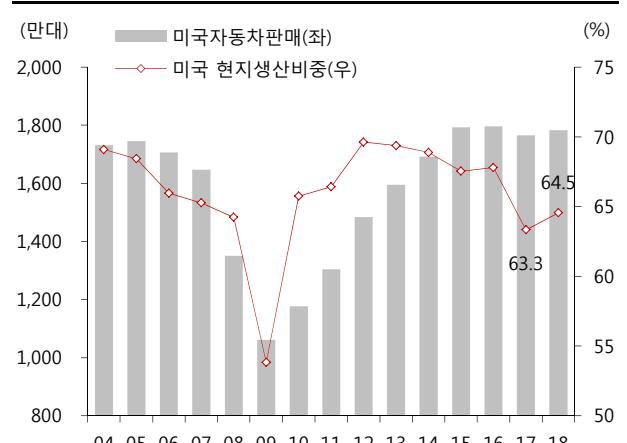
- "공장 짓고 고용 확대하면 규제 축소·세제 혜택 주겠다"

(전략) 트럼프 대통령은 이 자리에서 "미국에서 더 많은 자동차가 생산되고 더 많은 직원이 고용되며, 더 많은 자동차 제조공장이 새로 건설되기를 바란다"고 말했다. (중략) 트럼프 대통령은 지난해 11월 당선 후 일자리 창출과 제조업 부활을 위해 미국 기업의 공장 국외 이전을 적극적으로 차단하고 미국 내 신규 투자를 독려했다. 그의 거센 압박에 미 3사를 비롯해 도요타, 현대기아차 등 글로벌 자동차 업체들이 줄줄이 일자리 창출과 신규 투자를 약속했다. 그는 "미국에 공장을 짓고자 한다면 신속한 허가를 받겠지만, 외국에서 만들어오는 미국에 들어오는 제품에는 막대한 국경세를 부과하겠다"고 경고했다.

- 연합뉴스 17.1.25

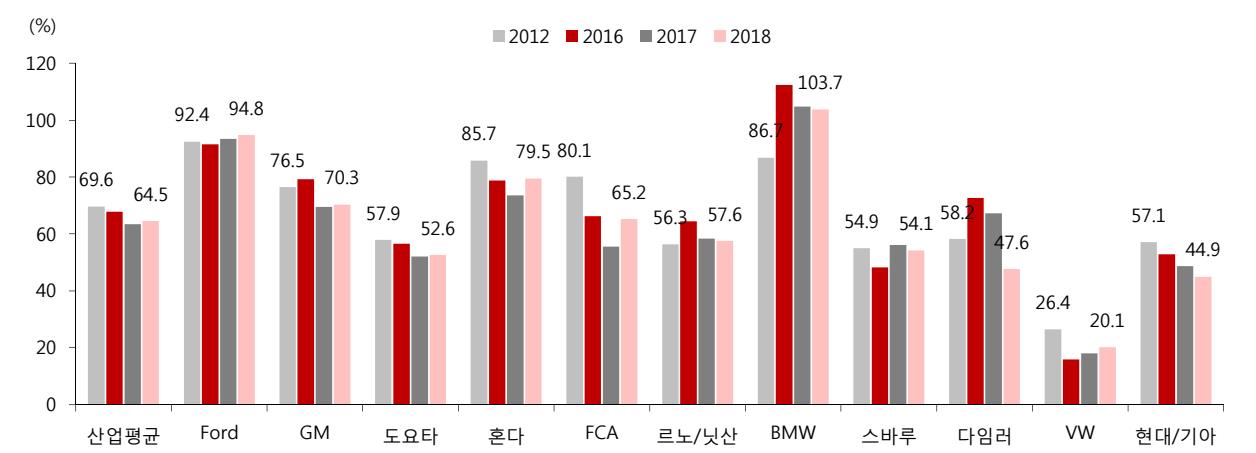
자료: 언론, SK 증권

<그림 4> 미국 자동차판매와 현지생산 비중 - 18년 소폭 반등



자료: Marklines, SK 증권

<그림 5> 주요 업체별 미국 현지생산 비중 - 멕시코 등 신규 생산기지의 등장으로 12년 이후 지속적으로 하락

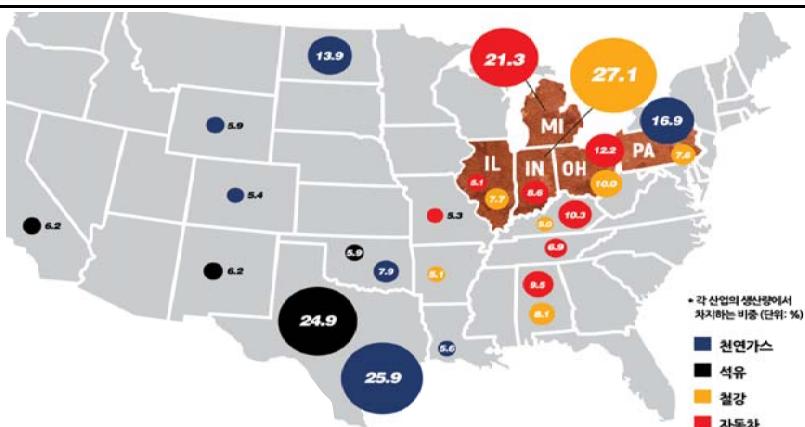


자료: Marklines, SK 증권

자동차산업에 종사하는 노동자에 대한 고용안정성 보장은 정치적으로 긍정적 효과를 가져다 줄 수 있다. 철강과 유사하게 자동차 공장의 CAPA는 Rust Belt 지역에 위치해 있으며, 해당 지역은 선거에서 중요한 역할을 차지한다.

또한 전미자동차노조(UAW)가 미국노동총연맹산업별조합회의(AFL-CIO)에 이은 미국 제 2의 노조라는 점도 중요하다. 특히 UAW는 대부분의 이해관계자가 반대했던 이번 무역회장법 232 조에 대해 찬성 의견을 피력했다. 1)자동차 산업을 국가안보와 분리하여 볼 수 없으며, 2)미국의 자동차 및 부품 무역적자 확대, 저임금 국가들로부터의 수입으로 인하여 미국 자동차 생산직 노동자들의 임금 저하 및 일자리 손실 야기되고 있고, 3)멕시코와 중국 등의 국가 영향으로 지난 15년간 미 자동차 생산직 노동자의 임금은 29%, 부품 생산자 임금은 13% 감소되었다는 것이 그 이유이다. 자동차와 부품에 대한 관세부과 이슈가 경제뿐만 아니라 정치적으로도 해석될 수 있는 부분이다.

<그림 6> 철강과 유사하게 자동차 공장 CAPA는 Rust Belt 주변에 주로 분포



자료 Marklines, SK 증권

<표 5> 전미자동차 노조 개요

| | |
|-------|--|
| 조직명칭 | 전미자동차노조(UAW- United Automobile, Aerospace and Agricultural Workers of America) |
| 조직규모 | 750 개 이상 지회 / 11 개 지역본부 / 조합원 약 39 만 명, 퇴직 조합원 약 60 만 명 <u>미국노동총연맹산업별조합회의(AFL-CIO)에 이은 미국 제 2의 노조</u> |
| 주요 활동 | <ul style="list-style-type: none"> - 1935년 8월 26일 설립. 대공황을 거치면서 극심한 경제적 어려움을 겪은 노동자를 대변. 뉴딜 정책의 일환으로 노동자의 단결권과 단체교섭권 인정. 이후 교섭을 통해서 진행 세계최초 기업에서 지불하는 산업노동자 건강보험과 최초 "물가 인상 수당(cost-of-living allowances)" 협상 - 노동자 교육훈련 프로그램 고용 및 소득 안정 조항 등 창립 이후 미국사회에 중요한 발전에 기여 - 저소득층 및 고령층을 위한 의료부장제도, 산업안전보건법, 근로자 전영퇴직법, 기족의료 휴가법 통과시키기 활동 - 09년 GM과 크라이슬러 등 주요 자동차 업체가 파산보호 신청을 하자 15년까지 무파업 선언 - 현재도 실업보험 강화, 공정한 조세 등 대·정부 활동 |

자료: 언론, SK 증권

관세부과 가능할까? - 미국의 명분과 실리는 분명

거론되는 시나리오

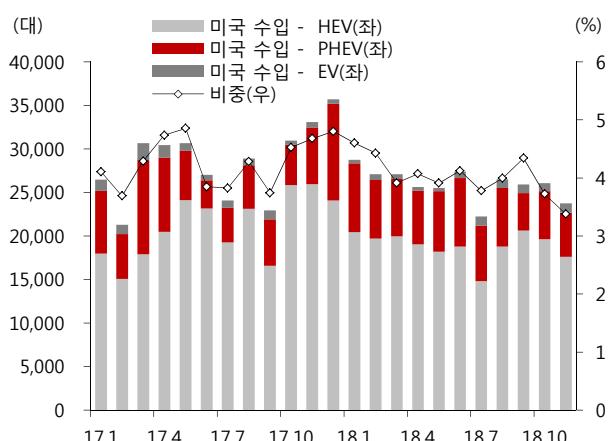
상무부 보고를 앞두고 있는 시점에서 거론되고 있는 시나리오는 1)별도 협약이 없는 모든 수입차에 20~25%의 관세를 부과, 2)자율주행차/커넥티드카/전기차/공유차 유관 기술에만 관세 부과, 3)1 안과 2 안의 중간 수준의 제재가 있다. 부품에 대해서도 유사한 규제를 적용할 것으로 예상된다. CASE에 해당되는 차량의 경우, 수입물량이 그다지 많은 상황은 아니기 때문에 현재 중요한 고려대상은 아니다. 이와 관련 18년 철강과 알루미늄의 사례에서처럼 대통령 최종 결정에서 변경될 수 있다는 점을 생각한다면, 세부사항보다는 관세부과 가능여부와 영향에 대해서 초점을 맞추는 것이 바람직하다.

<표 6> 무역협상법 232 조 관세 시나리오 – 자동차와 철강&알루미늄 비교. 실질 부과시 변경 가능

| 산업 | 내용 |
|-----------------|---|
| 자동차 (2019년) | <ol style="list-style-type: none"> 별도 협약이 없는 모든 수입차에 20~25%의 관세를 부과 자율주행차/커넥티드카/전기차/공유차 유관 기술에만 관세 부과 1 안과 2 안의 중간 수준의 제재 |
| 철강 (2018년) | <ol style="list-style-type: none"> 전 수입산 철강제품에 24% 관세 부과 12 개국(브라질, 중국, 코스타리카, 이집트, 인도, 말레이시아, 한국, 러시아, 남아공, 태국, 터키, 베트남)의 철강제품에 53% 관세 부과 및 기타 국가는 2017년 수입량과 동등한 쿼터 설정 전 국가에 2017년 대미 수출량의 63% 수준의 쿼터 설정 |
| 알루미늄 (2018년) | <ol style="list-style-type: none"> 전 수입산 알루미늄 제품에 7.7% 관세 부과 중국, 홍콩, 러시아, 베네수엘라, 베트남 제품에 23.6% 관세 부과 및 기타 국가는 2017년 수입량과 동등한 쿼터 설정 전 국가에 2017년 대미 수출량의 최대 86.7% 쿼터 설정 |

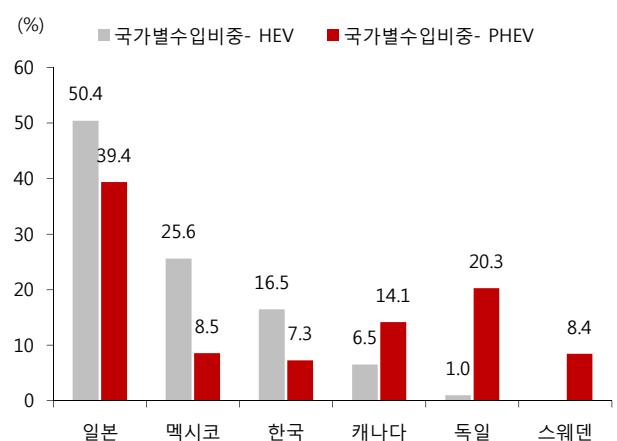
자료: 언론요약, SK 증권

<그림 7> 친환경 차량 수입대수가 늘었으나 아직까지는 미미



자료: Bloomberg, SK 증권

<그림 8> 주로 일본과 멕시코, 독일 등에서 수입



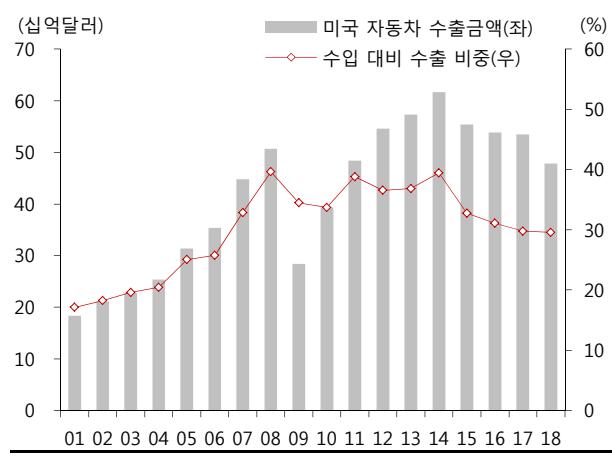
자료: Bloomberg, SK 증권

차와 부품에만 국한하면, 미국의 수출 피해는 제한적

수입자동차와 부품에 대한 관세 부과 이후 해당 지역에서 규제가 진행된다고 하더라도 다른 외부적 요인이 없다면 미국의 수출 피해는 제한적이다. 먼저 자동차의 수출금액은 점차 감소하고 있고, 수입 대비 수출 비중도 30% 대로 높지 않다. 또한 ASP를 비교하더라도 수출 ASP가 수입 ASP 대비 낮으며, 그나마 진행 중인 수출의 상당수도 미국 디트로이트 3 사가 아닌 다임러, BMW 등 해외업체가 차지하고 있다는 점도 중요하다. 수출에 지장이 생기더라도 수입규제로 인한 실익이 더 클 수 있다는 것이다.

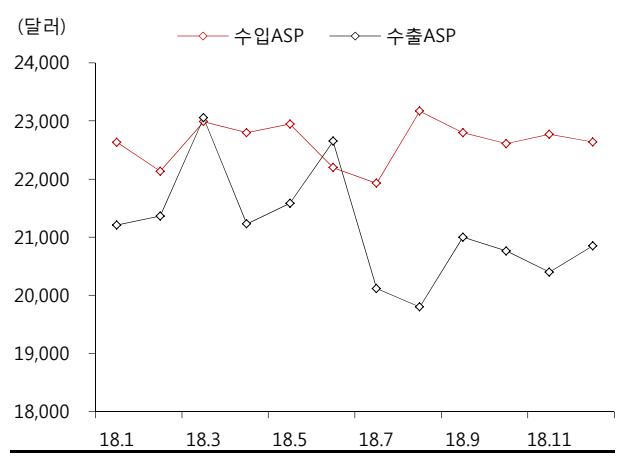
부품은 자동차와 달리 수입 대비 수출비중이 높고, 금액도 점차 증가하고 있지만, 수출 지역에 주목할 필요가 있다. 18년 기준 대부분의 부품 수출은 캐나다와 멕시코에 편중되어 있다. 완성차 생산에 필요한 부품으로 수출되어 결국 다시 수입되는 구조라는 점을 고려하면, 부품에서의 수출 피해도 제한적이다.

<그림 9> 미국 완성차 수출금액 – 수입 대비 제한적



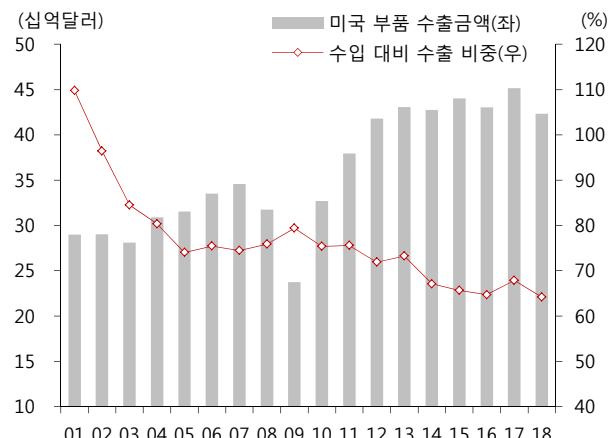
자료: Bloomberg, SK증권

<그림 10> 수입 ASP 보다 낮은 수출 ASP



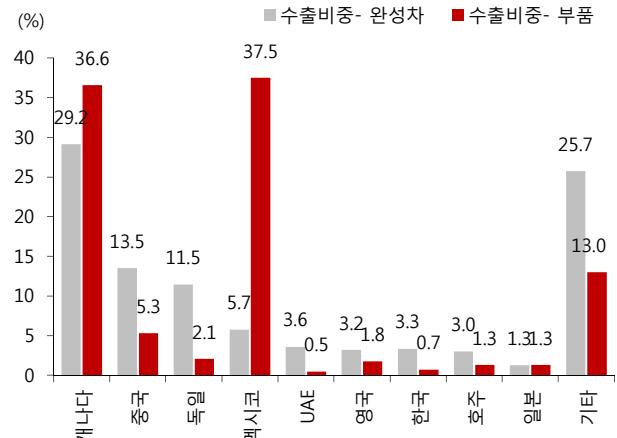
자료: Bloomberg, SK증권

<그림 11> 미국 차부품 수출 금액 – 완성차보다는 높은 비중



자료: Bloomberg, SK증권

<그림 12> 완성차/부품 지역별 수출 비중 – 2018년 기준

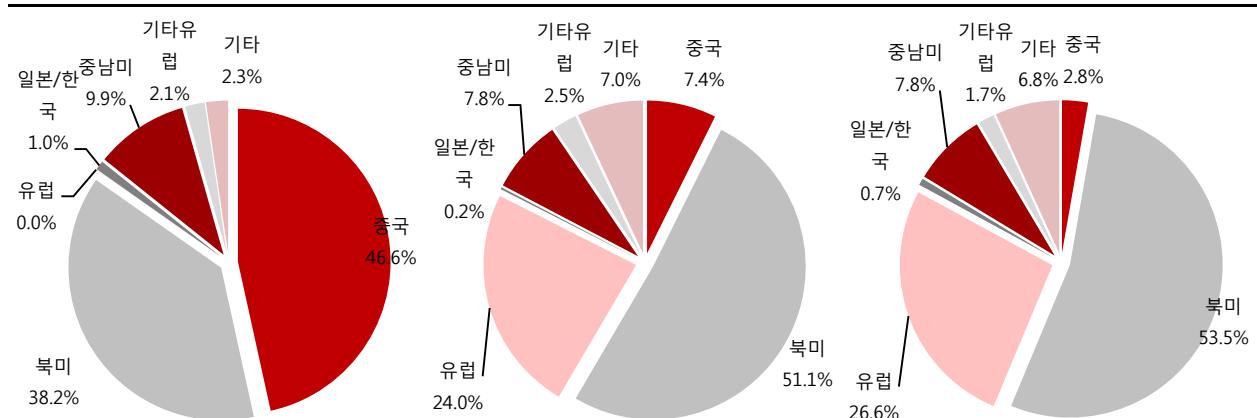


자료: Bloomberg, SK증권

GM 등 미국업체 수출에도 미미한 영향

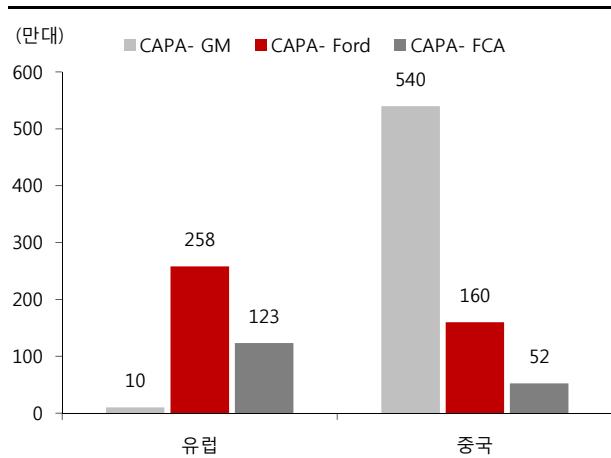
보복관세가 유럽, 일본, 한국, 중국 등에서 진행되더라도 미국업체가 입을 수출 피해는 제한적으로 예상한다. 2018년 기준으로 지역별 판매비중을 보면, 한국과 일본 비중은 디트로이트 3사 각각 1.0%, 0.2%, 0.7%로 모두 현저하게 낮다. 판매비중이 높은 중국과 유럽은 현지생산만으로 가능한 CAPA를 보유함에 따라 수출로 대응할 이유는 없다. 특히 유럽의 경우, GM은 Opel 매각을 통해 유럽사업을 철수하였으며, Ford도 최근 유럽 공장 구조조정을 밝힌 바 있음에 따라 과거보다 중요도도 낮아졌다. 생산규모가 상대적으로 작은 Tesla도 최근 중국 공장 증설 계획을 발표함에 따라 최소한 중국향 수출에 대한 부담을 낮추었다. 자국 업체에도 불리할 요인이 없는 관세부과이다.

<그림 13> 2018년 기준 지역별 판매 비중 - GM / Ford / FCA. 한국/일본 비중은 제한적. 특히 GM은 유럽 판매 비중 0%



자료: Marklines, SK증권

<그림 14> 2019년 기준 CAPA - 유럽과 중국은 현지생산으로 대응 가능



자료: 산업자료, SK증권

<표 7> 테슬라는 중국 현지 진출 계획

테슬라 중국공장 착공...세계최대 차시장 직접공략 승부수

미국 전기자동차 회사인 테슬라가 세계최대의 자동차 시장을 공략하기 위한 첫 삽을 뜯다. 일론 머스크 테슬라 최고경영자(CEO)는 7일 자신의 트위터를 통해 "오늘 상하이 '기가팩토리'(테슬라의 전기차부품 공장) 착공식을 고대한다"며 이 계획을 공식화했다. 머스크는 "올여름에 초기 공사를 마무리하고 연말에 모델3 생산을 시작해 내년에는 양산에 도달할 것"이라고 구상을 밝혔다. 상하이 기가팩토리에서 제작하는 모델3와 모델Y는 중국에서 팔릴 것이라고 타깃으로 삼은 소비자를 설명하기도 했다.
(후략)

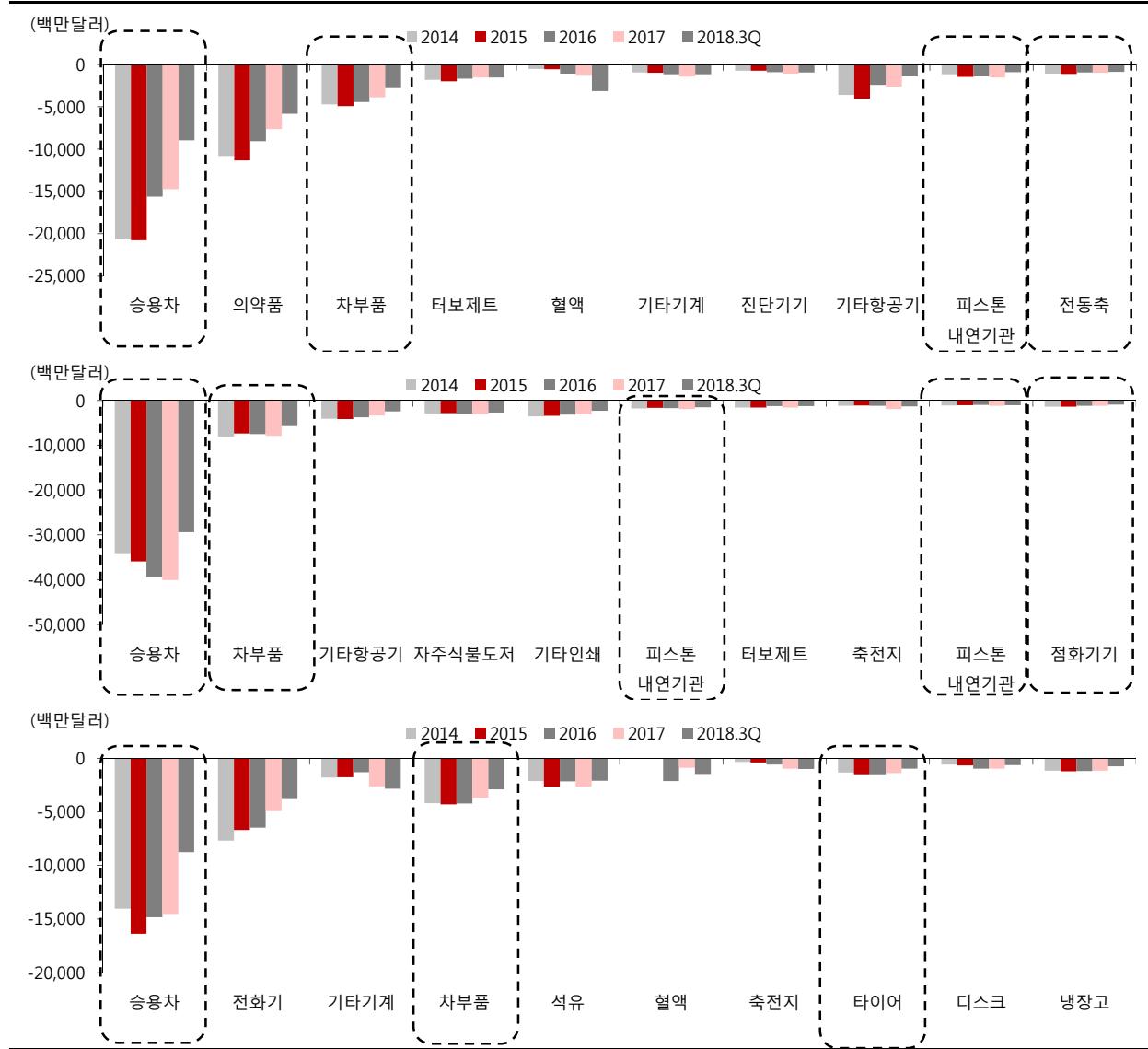
2019.1.7 연합뉴스

자료: 언론, SK증권

효과적인 무역수지 개선

미국 현지생산만 원활하게 이루진다면, 관세부과로 얻을 수 있는 다른 실리 중에 하나는 효과적인 무역적자 축소이다. 주요 자동차수입국은 USMCA 가 체결된 캐나다와 멕시코를 제외하면 유럽과 일본, 한국을 꼽을 수 있다. 해당 국가별로 HS code 4 단위 기준 무역수지 적자 상위 10 개 품목을 꼽아보면, 승용차와 차부품 뿐만 아니라 내연기관과 전동축, 접화기기와 타이어 등의 부품이 위치해 있다.

<그림 15> 미국의 무역수지 적자 상위 10 개 품목 – 독일/일본/한국 순: 자동차와 부품관련 항목이 상위에 위치



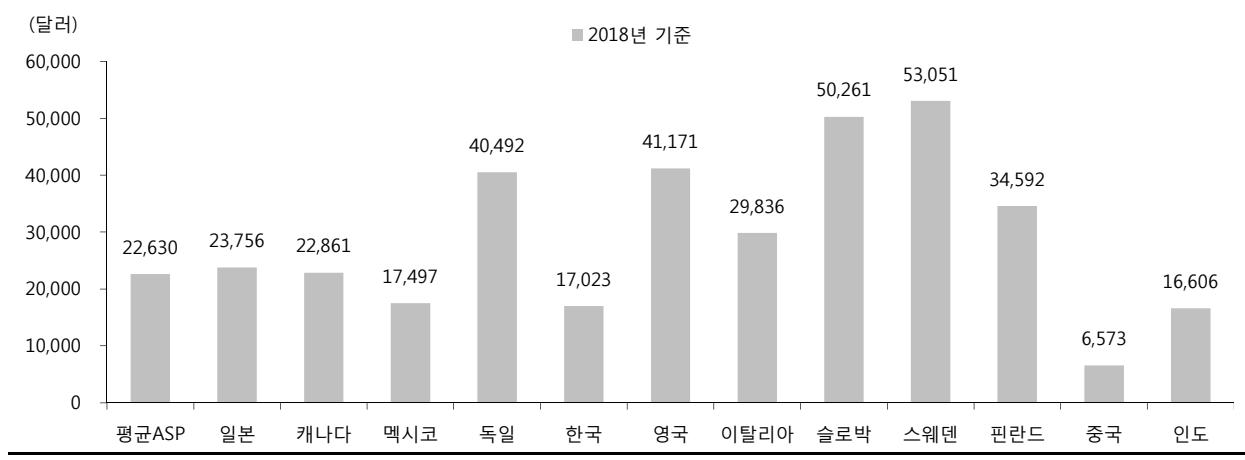
자료: Bloomberg, SK 증권 주: HS code 4 단위 기준

정말 할 수 있을까? - 가격상승의 후폭풍과 보복 관세

관세부과 → 예상보다 높은 가격상승 전망

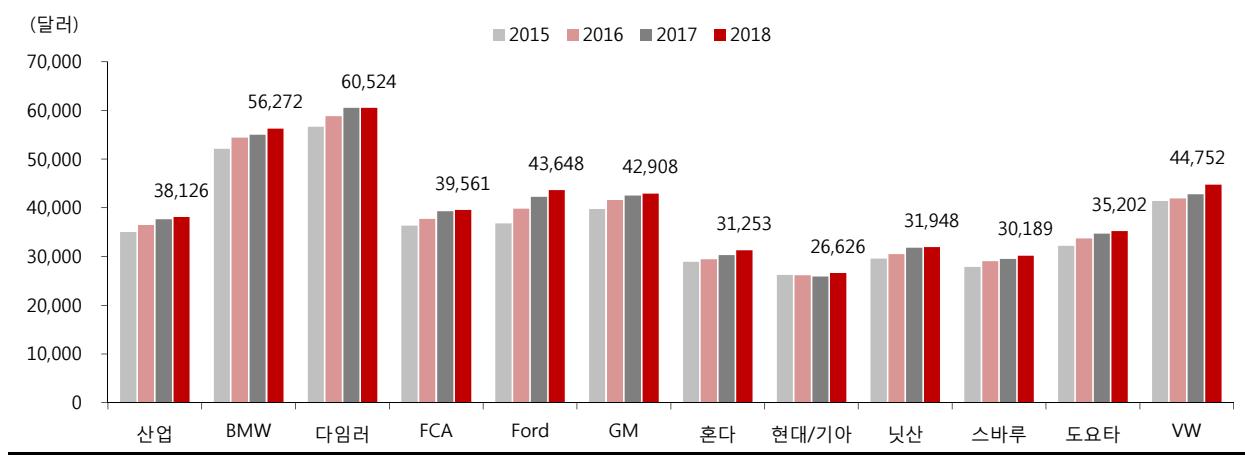
국가별로 수입 ASP가 모두 상이하지만, 관세부과가 시행된다면 수입비중에 따라 차량 가격(MSRP)은 영향을 받을 수 밖에 없다. <그림 17>에서처럼 업체마다 MSRP는 서로 다른 가격대지만 공통적으로 판매증가와 믹스개선, 편의사양 탑재 증가 등의 요인으로 꾸준하게 높아지고 있다는 점을 고려하면, 인상에 대한 거부감은 낮을 수 있다. 하지만 관세로 인한 인상은 제품구성의 변화가 전혀 없다는 점을 생각하면, 소비자의 구매저항으로 이어질 가능성성이 높다. 결국 구매저항을 낮추기 위해서는 자동차+부품업체가 수익성을 일부 포기해야 한다. 과연 감내할 수 있는 수준일까?

<그림 16> 미국 국가별 승용차 수입 ASP – 국가별 수입 ASP 차이도 큼. 유럽이 높은 반면, 신흥국은 낮은 단가



자료: Bloomberg, SK 증권

<그림 17> 미국 브랜드별 MSRP – 판매확대와 믹스개선으로 전반적으로 상승, 업체간 가격 차이는 큰 상황



자료: Edmunds, SK 증권

앞서도 언급했듯이 업체별로 미국 현지생산 비중은 매우 다르다. 2016년부터 2018년 까지 현지생산 비중의 평균을 기점으로 수입산 자동차에 대한 관세부과가 시행되었다고 가정하자. 25% 부과 시에는 산업평균으로 8.7%, 10% 부과 시 3.5%의 가격상승 요인이 발생한다. 업체별로는 현지생산 비중이 높은 BMW와 Ford가 가장 유리하며, VW과 현대/기아, 도요타, 닛산에 가격부담이 발생하게 된다.

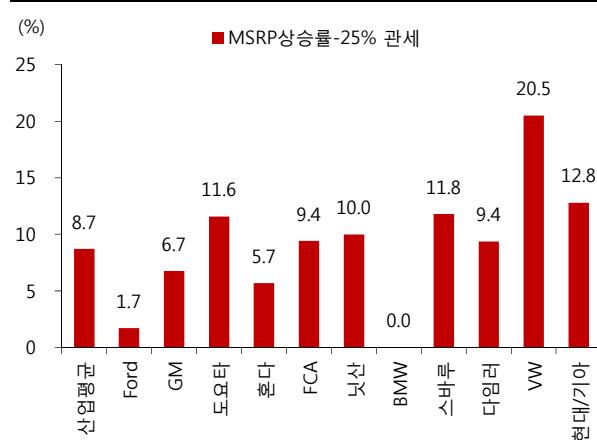
하지만 현지생산 비중이 낮다는 부분은 초과근무 등을 통한 가동률 개선과 라인재조정, 추가증설 등을 통해 대응이 가능하다. 즉, 단기간 가격인상부담은 있겠지만 재고를 소진하는 등 가격인상을 일정수준 제어할 수 있는 부분이 존재한다.

<표 8> 수입차 관세 부과에 따른 MSRP 상승률 – 수입비중이 높은 업체들 중심으로 가격부담 존재

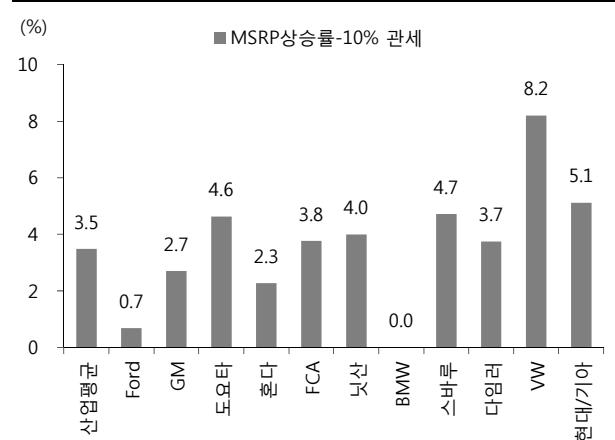
| | 2018 MSRP | 비중(16~18 평균) | | 관세 - 수입차 | | 관세적용 MSRP | | MSRP 상승률 | |
|-------|--------------|--------------|------|----------|-------|-----------|--------|----------|------|
| | | 현지생산 | 수입 | 25% | 10% | 25% | 10% | 25% | 10% |
| 산업평균 | 38,126 | 65.2 | 34.8 | 9,532 | 3,813 | 41,441 | 39,452 | 8.7% | 3.5% |
| Ford | 43,648 | 93.2 | 6.8 | 10,912 | 4,365 | 44,388 | 43,944 | 1.7% | 0.7% |
| GM | 42,908 | 73.0 | 27.0 | 10,727 | 4,291 | 45,803 | 44,066 | 6.7% | 2.7% |
| 도요타 | 35,202 | 53.7 | 46.3 | 8,801 | 3,520 | 39,274 | 36,831 | 11.6% | 4.6% |
| 혼다 | 31,253 | 77.3 | 22.7 | 7,813 | 3,125 | 33,030 | 31,964 | 5.7% | 2.3% |
| FCA | 39,561 | 62.3 | 37.7 | 9,890 | 3,956 | 43,290 | 41,053 | 9.4% | 3.8% |
| 닛산 | 29,031 | 60.1 | 39.9 | 7,258 | 2,903 | 31,926 | 30,189 | 10.0% | 4.0% |
| BMW | 50,130 | 107.0 | 0.0 | 12,532 | 5,013 | 50,130 | 50,130 | 0.0% | 0.0% |
| 스바루 | 27,700 | 52.8 | 47.2 | 6,925 | 2,770 | 30,967 | 29,007 | 11.8% | 4.7% |
| 다임러 | 57,767 | 62.5 | 37.5 | 14,442 | 5,777 | 63,178 | 59,931 | 9.4% | 3.7% |
| VW | 39,197 | 18.0 | 82.0 | 9,799 | 3,920 | 47,234 | 42,412 | 20.5% | 8.2% |
| 현대/기아 | 25,414 | 48.8 | 51.2 | 6,354 | 2,541 | 28,667 | 26,715 | 12.8% | 5.1% |

자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

<그림 18> MSRP 상승률 – 수입차 관세 25% 부과



<그림 19> MSRP 상승률 – 수입차 관세 10% 부과



자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

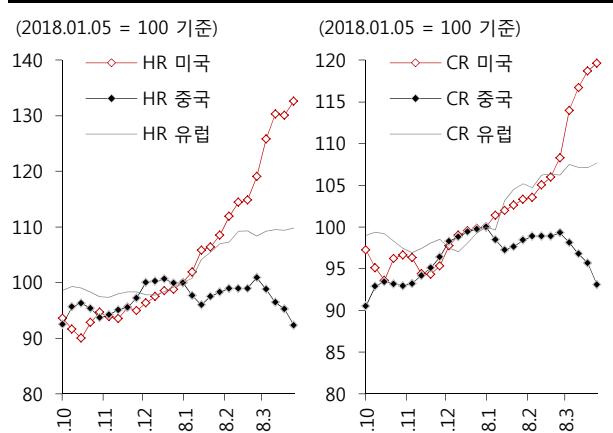
자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

수입차에 대한 관세부과 영향이 제한적이라고 여겨질 수 있지만, 수입만이 아닌 현지생산 차량의 가격에 대해서도 고민이 필요하다. 18년 철강관세 부과 결정 이후에도 대부분 수입철강에 대해서만 관심을 가졌지만, 관세의 보호 하에 미국 내수 철강가격이 상승했던 경험이 있다. 자동차가 브랜드를 보유한 최종소비재라는 점을 고려하면 철강과 같은 현상이 나타나기 어렵다고 보지만, 수입 부담이 낮은 업체들의 전략에는 일부 변화가 나타날 수 있다.

또한 부품에 부과하는 관세 영향도 무시할 수 없다. 만약 미국에서 생산되는 모든 차량의 부품을 자체적으로 조달 가능하다면 영향이 없겠지만, 현실은 그렇지 못하다. 부품의 해외조달 비중을 보면, 산업평균은 47.1%로 약 절반 가량의 부품을 해외에서 조달하고 있다. 미국브랜드는 46.5%, 한국업체는 49.6%, 일본업체 46.4%, 독일업체 60.9%의 비중이다. 따라서 수입산 부품에 대해서 관세가 부과된다면 원가가 올라갈 수밖에 없는 구조다.

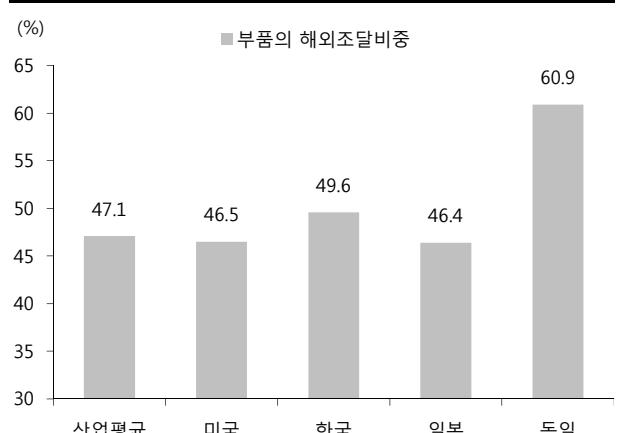
통상 제조원가 내에서 재료비와 노무비, 경비의 비중은 약 8:1:1 수준으로 알려져 있으며, 원재료 내에서 부품이 차지하는 비중은 대략 90%으로 가정한다. 결국 제조원가에서 부품이 차지하는 비중은 70% 정도이고, 매출원가를 80% 수준으로 가정한다면 전체 매출액에서 차지하는 부품의 비중은 약 56% 정도가 된다. 해외부품 조달 비중이 50% 정도라고 한다면, 25% 수준의 부품관세 부과 시행시 현지 생산하는 업체는 7% 가량의 가격인상 요인이 발생한다.

<그림 20> 주요 국가별 제품가격 추이 – 관세 보호 하에 미국가격 상승



자료: Bloomberg, SK 증권

<그림 21> 부품의 해외조달비중 – 생각보다 낮은 현지조달 비중



자료: 산업자료, SK 증권

한편 부품에 관세가 부과될 경우, 차량관세와는 반대로 현지생산 비중이 높은 업체들의 부담이 크게 상승한다. 원가 내 부품비중은 70%, 매출원가율은 80%로 모두 동일하고, 수입차에 대한 관세는 없다고 가정해보자. 25%의 부품관세를 적용한다면 산업평균 MSRP는 약 2.8%, 10% 적용 시 1.1% 상승하게 된다. 아까와는 다르게 BMW, Ford 와 같은 현지생산 비중이 높은 업체들이 각각 16.7%, 5.7%의 가격부담요인이 발생하며, 현지생산 비중이 낮은 VW, 현대/기아, 도요타, 스바루는 각각 0.3%, 1.7%, 1.9%, 1.8%로 부담이 낮아지게 된다. 자동차에 관세가 부과되었을 때보다는 물론 낮지만, 현지생산에서도 가격인상 요인이 존재한다는 것이 중요한 포인트다.

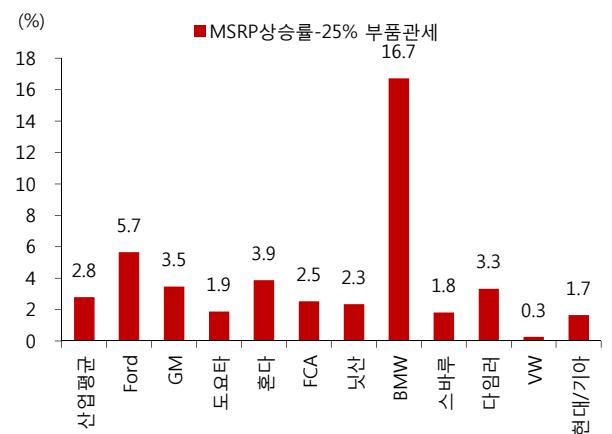
<표 9> 부품 관세 부과에 따른 MSRP 상승률 - 현지생산비중이 높은 업체들 중심으로 가격부담 존재

| | 2018 MSRP | 비중(16~18 평균) | | 부품 조달비중 | 원가 내 부품비중 | 관세 - 부품 | | 관세적용 MSRP | | MSRP 상승률 | |
|-------|-----------|--------------|------|---------|-----------|---------|-------|-----------|--------|----------|-------|
| | | 현지생산 | 수입 | | | 25% | 10% | 25% | 10% | 25% | 10% |
| 산업평균 | 38,126 | 65.2 | 34.8 | 47.1 | 70 | 1,640 | 656 | 39,196 | 38,554 | 2.8% | 1.1% |
| Ford | 43,648 | 93.2 | 6.8 | 46.5 | 70 | 2,649 | 1,060 | 46,117 | 44,636 | 5.7% | 2.3% |
| GM | 42,908 | 73.0 | 27.0 | 46.5 | 70 | 2,039 | 816 | 44,397 | 43,503 | 3.5% | 1.4% |
| 도요타 | 35,202 | 53.7 | 46.3 | 46.4 | 70 | 1,229 | 491 | 35,863 | 35,466 | 1.9% | 0.8% |
| 혼다 | 31,253 | 77.3 | 22.7 | 46.4 | 70 | 1,569 | 627 | 32,466 | 31,738 | 3.9% | 1.6% |
| FCA | 39,561 | 62.3 | 37.7 | 46.5 | 70 | 1,605 | 642 | 40,561 | 39,961 | 2.5% | 1.0% |
| 닛산 | 29,031 | 60.1 | 39.9 | 46.4 | 70 | 1,134 | 453 | 29,712 | 29,304 | 2.3% | 0.9% |
| BMW | 50,130 | 107.0 | 0.0 | 60.9 | 70 | 4,571 | 1,829 | 58,507 | 55,573 | 16.7% | 10.9% |
| 스바루 | 27,700 | 52.8 | 47.2 | 46.4 | 70 | 951 | 380 | 28,202 | 27,901 | 1.8% | 0.7% |
| 다임러 | 57,767 | 62.5 | 37.5 | 60.9 | 70 | 3,080 | 1,232 | 59,692 | 58,537 | 3.3% | 1.3% |
| VW | 39,197 | 18.0 | 82.0 | 60.9 | 70 | 601 | 240 | 39,305 | 39,240 | 0.3% | 0.1% |
| 현대/기아 | 25,414 | 48.8 | 51.2 | 49.6 | 70 | 861 | 345 | 25,835 | 25,583 | 1.7% | 0.7% |

주: 매출원가율 80% 가정

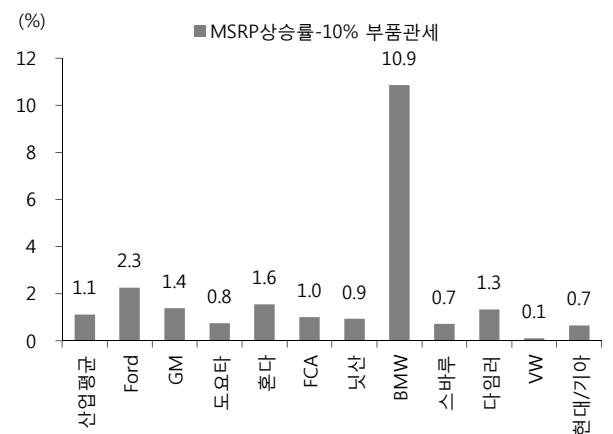
자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

<그림 22> MSRP 상승률 - 부품 관세 25% 부과



자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

<그림 23> MSRP 상승률 - 부품 관세 10% 부과



자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

마지막으로 수입산 자동차와 부품에 대해서 모두 관세가 부과될 경우를 생각해보자. 자동차와 부품에 모두 25%의 관세가 부과될 경우, 산업평균으로 11.5%의 가격부담이 발생한다. 산업평균 MSRP가 14년 대비 18년 12% 정도 상승했다는 점을 생각하면, 분명 높은 수준의 상승이다. 가장 높은 업체는 VW으로 20.8%, 가장 낮은 Ford 도 7.4%로 비용상승을 감내하기 어렵다. 결국 완성차 업체의 가격인상은 진행될 수 밖에 없으며, 이는 구매저항으로 이어질 수 밖에 없다. 특히 금리 인상에 따라 할부 금리가 상승하면서 MSRP의 인상이 없더라도 소비자가 체감하는 차량가격이 높아지는 현재 국면에서는 더욱 그렇다.

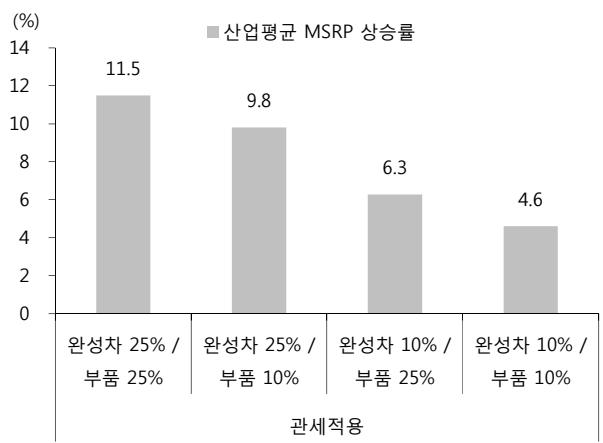
<표 10> 수입차/부품 관세 부과에 따른 MSRP 상승률 – 가격인상 부담 존재

| | 2018 MSRP | 비중(16~18 평균) | | 관세 적용 시나리오 – 완성차 / 부품 | | | | | 관세적용 MSRP 상승률 | | | |
|-------------|---------------|--------------|-------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|-------------|-------------|--|
| | | 현지생산 | 수입 | 25/25/ | 25/10 | 10/25 | 10/10 | 25/25/ | 25/10 | 10/25 | 10/10 | |
| 산업평균 | 38,126 | 65.2 | 34.8 | 42,510 | 41,868 | 40,522 | 39,880 | 11.5% | 9.8% | 6.3% | 4.6% | |
| Ford | 43,648 | 93.2 | 6.8 | 46,857 | 45,376 | 46,413 | 44,932 | 7.4% | 4.0% | 6.3% | 2.9% | |
| GM | 42,908 | 73.0 | 27.0 | 47,292 | 46,398 | 45,555 | 44,661 | 10.2% | 8.1% | 6.2% | 4.1% | |
| 도요타 | 35,202 | 53.7 | 46.3 | 39,934 | 39,538 | 37,491 | 37,095 | 13.4% | 12.3% | 6.5% | 5.4% | |
| 혼다 | 31,253 | 77.3 | 22.7 | 34,242 | 33,514 | 33,176 | 32,449 | 9.6% | 7.2% | 6.2% | 3.8% | |
| FCA | 39,561 | 62.3 | 37.7 | 44,290 | 43,690 | 42,052 | 41,453 | 12.0% | 10.4% | 6.3% | 4.8% | |
| 닛산 | 29,031 | 60.1 | 39.9 | 32,607 | 32,198 | 30,870 | 30,461 | 12.3% | 10.9% | 6.3% | 4.9% | |
| BMW | 50,130 | 107.0 | 0.0 | 58,507 | 55,573 | 58,507 | 55,573 | 16.7% | 10.9% | 16.7% | 10.9% | |
| 스바루 | 27,700 | 52.8 | 47.2 | 31,469 | 31,167 | 29,509 | 29,207 | 13.6% | 12.5% | 6.5% | 5.4% | |
| 다임러 | 57,767 | 62.5 | 37.5 | 65,104 | 63,949 | 61,857 | 60,702 | 12.7% | 10.7% | 7.1% | 5.1% | |
| VW | 39,197 | 18.0 | 82.0 | 47,342 | 47,278 | 42,520 | 42,455 | 20.8% | 20.6% | 8.5% | 8.3% | |
| 현대/기아 | 25,414 | 48.8 | 51.2 | 29,087 | 28,835 | 27,136 | 26,884 | 14.5% | 13.5% | 6.8% | 5.8% | |

주: 매출원가율 80% 가정

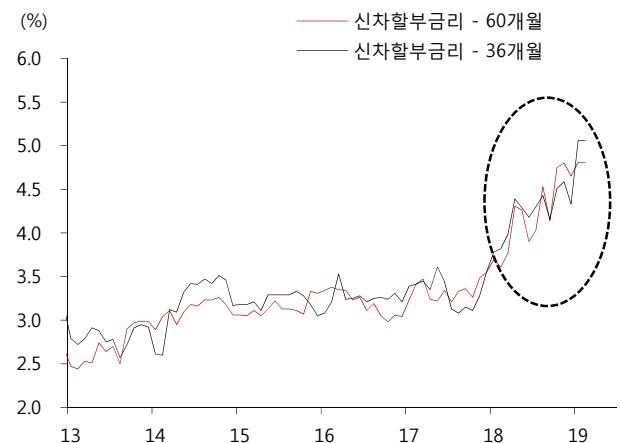
자료: Marklines, Edmunds, SK증권 추정

<그림 24> 관세 부과 시 가격인상 부담요인 발생



자료: Marklines, Edmunds, SK증권 추정

<그림 25> 할부 금리가 높아지는 구간에서 소비자에게 더욱 부담요인



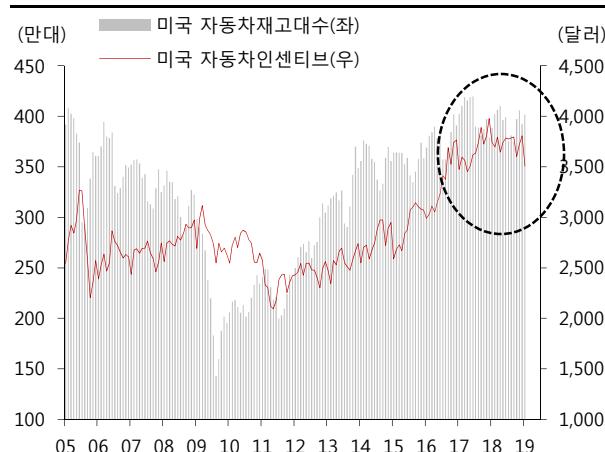
자료: Bloomberg, SK증권

후폭풍 - 수요부진+고용감소+성장둔화

높아진 재고수준을 생각하면, 생산을 제한하고 재고를 소진하면서 대응책을 모색하는 것도 방법이 될 수 있다. 하지만 이는 임시적인 방편일 뿐, 완성차업체는 결국 1)가격에 전가하거나 2)손실을 감내하는 방안을 고민해야 한다. 만약 가격에 전가된다면 수요에 부담을 줄 수 밖에 없고, 손실을 감내하려면 수익성 악화와 함께 구조조정을 검토해야 한다. 즉 북미지역 구조조정을 발표한 GM의 사례가 다른 완성차와 부품업체로 확대될 가능성이 높다.

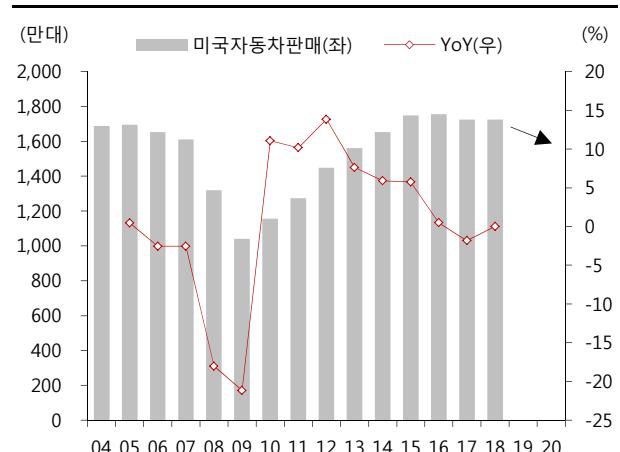
부품수입의 관세부과는 자동차생산의 원가부담뿐만 아니라 A/S 사업에도 영향을 미친다. 통상 조달되는 부품의 상당수가 교체용으로 쓰인다는 점을 고려하면, 딜러와 정비소에 직접적인 영향을 주고, 보험 등 연관산업에도 영향을 줄 수 밖에 없다. 실제 주요 기관들은 이미 관세 부과에 따른 가격상승 우려와 수요둔화, 연관 산업들에 미칠 여파에 대해서 지적한 바 있다.

<그림 26> 미국 재고 및 인센티브 추이



자료: Automotive News, Autodata, SK 증권

<그림 27> 가격이 제한적으로 전가되더라도 수요에 부담



자료: Automotive News, SK 증권

<표 11> 주요 기관들은 자동차 수요둔화와 연관 산업들에 미칠 여파에 대해서 우려

| 기 관 | 의 견 |
|------|---|
| CAR | 추가 관세 부과시 미국 내 자동차 소비자가격은 전체 자동차 평균 최소 980 달러에서 최대 4,400 달러 상승할 것으로 예상 |
| NADA | 현재 시장이자율을 고려할 때, 관세 부과로 인해 소비자가 차량 구매에 지불하는 금액 인상액은 매달 \$140 이상으로, 소비자는 결국 저가형 차량이나 중고차 시장을 찾게 될 것(선택의 폭 감소) |
| ABPA | '미국산 자동차 부품'은 다양한 국가들로부터 조달된 부품을 가공조립한 것이기 때문에 232 조 조치로 인한 관세 부과는 자동차 부품 가격 또한 상승을 초래. 결국 자동차 부품 가격 상승으로 인한 보험금 부담이 증가하기 때문에 소비자들이 차량을 유지/보수함에 있어 어려움을 겪을 것임 |

자료: KITA, SK 증권 재인용

관세 부과에 따른 가격상승, 이로 인한 수요둔화, 구조조정, 연관산업에 미치는 부정적인 영향 등은 결국 경제지표와 고용에 악영향을 끼칠 것으로 예상한다. CAR 에서는 232 조 적용에 따라 1)25% 부과 시 고용 71.5 만명, GDP 592 억달러 감소, 2)10% 부과 시 고용 30.8 만명, GDP 255 억달러 감소, 3)80% 쿼터 적용 시 고용 74.9 만명, GDP 622 억달러 감소하는 등, 고용과 GDP에 부정적인 영향이 나타날 것으로 전망한다.

또한 AAPC, AAM 등 자동차관련 기관도 자동차제조업이 가지는 value chain을 언급하며, 232 조가 적용될 경우 예상되는 고용 감소에 대해서 우려를 표명하고 있다.

<표 12> 232 조 적용 시나리오별 미국 고용 및 GDP 영향

| | | 고용(천명) | GDP(억달러) |
|--------|------------|--------|----------|
| 25% 부과 | 모든 국가에 부과 | -715 | -592 |
| | 캐나다/멕시코 제외 | -197 | -153 |
| 10% 부과 | 모든 국가에 부과 | -308 | -255 |
| | 캐나다/멕시코 제외 | -82 | -64 |
| 쿼터 적용 | 모든 국가에 부과 | -749 | -622 |
| | 캐나다/멕시코 제외 | -123 | -90 |

주: 쿼터는 미국 2017년 수입량의 80%로 가정

자료: CAR, SK 증권 재인용

<표 13> 미국 일자리 상실을 우려하는 주요 기관 의견

| 기관 | 의견 |
|------|--|
| AAPC | 자동차제조업은 생산과정 및 공급망으로 인해 가장 큰 고용상수(Job Multiplier)를 가지고 있음. 해당 산업에 대한 관세 부과는 소비자 수요 감소와 맞물려 624,000 개 이상의 일자리를 감소시킴 |
| AAM | 실제 적용이 가시화될 경우, 자동차 및 자동차 부품 가격이 인상됨에 따라 수요 감소, 결국 일자리 손실(약 10%) 예상 |
| ABPA | 자동차 부품관계 업체들은 폐업하거나 고용자를 해고할 위험에 처하며, 150 개의 ABPA 회원사는 약 65,000 개의 일자리가 사라질 것으로 예상 |
| AGA | 미국 자동차 생산량이 약 4% 감소하며, 이는 624,000 개의 일자리 감소로 연결 |
| MEMA | MEMA의 회원사인 약 1,000 개의 美공급 업체들은 미국에서 가장 큰 제조업의 일자리(50 개에서 871,000 명 이상)를 보유하고 있음. 지난 5년동안 약 19% 고용이 증가하였으며 이는 자동차 산업에 글로벌 공급망을 통한 교역이 존재했기 때문 |
| ACA | 자동차 관련 산업에서 약 300,000 개의 일자리 손실 및 소비자에게 \$790 억 규모의 피해 전가 |

주: AAPC- FORD, FCA US, GM 미국자동차제조업체를 대표, AAM - BMW, FORD, GM, Jaguar 등 제조사들을 회원사로 보유하고 있는 단체

ABPA - 애프터마켓에 부품을 유통하는 160 개의 미국 부품 업체 구성 AGA - 자동차 및 자동차 부품을 판매하는 제조사(현대, 기아 포함)를 대표하는 단체

MEMA - 승용차 및 상용차 트럭에 쓰이는 부품을 공급하는 약 1,000 개의 미국 업체를 대표하는 협회

자료: KITA, SK 증권 재인용

보복 관세 - 예상할 수 없는 파급효과

232 조 적용과 함께 고민할 부분은 상대국의 보복관세이다. 18년 철강/알루미늄 적용 당시에도 관세가 부과된 국가들은 실제 부과여부와 무관하게 동일 혹은 유사한 규모의 제재조치를 발표한 바 있다. 철강에서처럼 자동차에서도 이러한 현상이 나타난다면, 그 파급효과는 매우 클 것으로 예상된다.

실제로 미국 PIIE(Peterson Institute for International Economics)에 따르면, 미국이 자동차 및 부품을 수출하는 모든 국가에 대해 25% 관세 부과 시, 생산이 1.5% 감소하고 1~3년에 걸쳐 195,000명의 고용 감소 효과가 예상된다. 만약 동일한 보복조치가 행해진다면 미국 자동차 및 부품 산업의 생산은 4% 감소, 624,000명의 고용 감소로 보다 여파가 클 것으로 예상된다.

<표 14> 철강/알루미늄 무역확장법 232 조 부과 당시 영향을 받은 국가별 주요 대응 - 동일 혹은 유사한 규모의 관세 부과 계획 발표

| 국가 | 제재조치의 내용 | 관세 부과 품목 |
|-----|---|---|
| 캐나다 | 7월 1일(10% 또는 25% 관세) | 요구르트, 커피, 메이플 시럽, 고기, 피자, 딸기잼, 오렌지 주스, 케첩, 식기, 합판, 종이, 맥주, 알루미늄 제품, 냉장고, 식기 세척기, 모터 세탁기, 보트, 매트리스, 침낭, 펜 등 |
| 중국 | 15~25%의 추가관세 부과 고려 | 와인, 철강 및 철제 튜브 파이프(steel and iron tubes and pipes), 신선 과일, 말린 과일, 견과류, 각종 육류 |
| EU | Annex 1. 6월 22일부터 25% 관세 부과 Annex 2. 2021년 3월 23일 또는 이에 앞서 158개의 품목에 대해 10~50%의 추가적인 관세 부과 | Annex 1: 오토바이, 주스, 버번위스키, 청바지, 쌀, 옥수수, 담배제품, 티셔츠, 남성용 신발, 철강제품 Annex 2: 크랜베리, 종이제품, 섬유 직물, 바지, 신발류, 식기류, 유리제품, 세탁기, 식기건조기, 자동차, 모터보트, 해양선박 |
| 인도 | 20개의 항목에 대해 5~50% 관세 부과 고려 | 농산물, 완두콩, 병아리 콩, 아몬드, 호두, 사과, 커피, 밀, 콩기름, 초콜릿, 오토바이, 차량, 스노모빌, 골프 카트 |
| 일본 | 6월 18일 관세 부과, 2021년 3월 23일 혹은 이에 앞서 추가적인 관세조치 고려 중 | 미확정 |
| 멕시코 | 최대 45% 관세 부과 예정(미확정) | 평강, 램프, 돼지고기, 소시지, 사과, 포도, 블루베리, 치즈 등 |
| 러시아 | 6월 18일부로 관세 부과(미확정) | 미확정 |
| 터키 | 6월 21일부로 22개 항목에 5~40%로 증가된 관세 부과 예정 | 쌀, 담배, 석탄, 미용용품, 플라스틱, 종이제품, 펌프, 기계, 자동차 등 |

자료: Washington Trade Daily, KIEP, SK 증권 재인용

<표 15> 미국 자동차 관세 부과 및 상대국 보복 관세 시 수입과 수출, 고용에 미치는 영향

| | 미국 자동차 / 부품 산업 영향(%) | | | | |
|---|----------------------|-------|-------|-------|----------|
| | 수입 | 수출 | 생산 | 고용 | 총고용 변화 |
| 시나리오 1: 모든 자동차 및 부품 수입국에 대해 일률적 25% 관세 부과 | -5.29 | -2.53 | -1.5 | -1.92 | -195,000 |
| 시나리오 2: 시나리오 1 + 모든 국가들의 미국에 대한 상응하는 보복조치 | -6.7 | -8.8 | -3.98 | -5.07 | -624,000 |

자료: 피터슨국제경제연구소(PIE), SK 증권

다른 관세부과 시나리오 - 지목 혹은 제한

하지만 미국 내에 미치는 수요둔화와 고용감소, 주변국의 보복관세 가능성 등 부정적인 예상을 감안할 때 모든 국가를 대상으로 하는 자동차와 부품의 관세부과는 현실적으로 불가능하다는 판단이다. 그럼에도 불구하고 부과 시 얻을 수 있는 정치적 효과와 2018년 진행된 철강/알루미늄 관세, USMCA를 고려할 때, 다른 방식의 관세부과도 가능하다. 바로 일부 국가에 대한 관세부과와 쿼터제 적용이다.

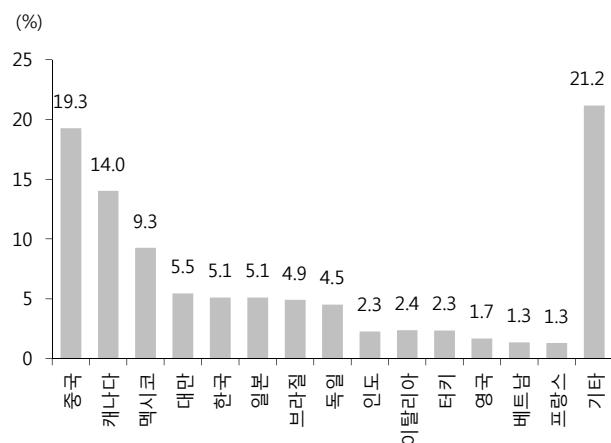
가능성 - 1) 일부 국가에 대한 관세부과

먼저 모두가 아닌 일부 국가에 대한 관세 부과 가능성이다. 2018년 철강/알루미늄 관세부과 당시에도 미국 트럼프 대통령은 발표 당일에는 캐나다와 멕시코를 제외한 모든 국가에 부과할 것을 명령했으며, 다음 날에는 호주를 제외하는 모습을 보여주었다.

다양한 수입처가 존재했던 철강과 달리 자동차의 경우, 수입비중이 특정 국가에 쏠려있다는 점도 중요하다. 철강은 상위 14개국을 제외한 기타시장 비중이 21.2%였던 반면, 자동차는 상위 5개국이 사실상 수입비중의 대부분을 차지하고 있다.

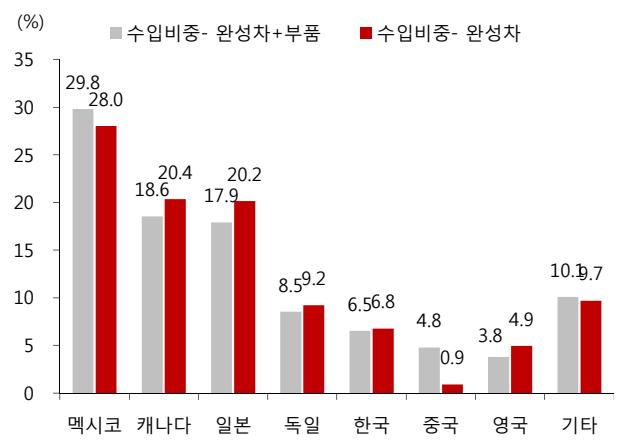
또한 클린턴 행정부 이후 세계무역기구(WTO) 중심의 자유무역 기조에 밀려 사실상 사문화했던 슈퍼 301 조도 주목해야 한다. 트럼프 대통령이 이미 무역법 301 조(슈퍼 301 조)를 근거로 500 억달러어치 중국 제품에 25% 관세를 부과하겠다고 발표한 바 있다. 과거 일본과 한국을 대상으로 적용을 고려하며 관세와 수출규제 변화를 이끌었던 만큼 중국이 아닌 다른 국가에 대해서도 적용될지 지켜봐야 한다.

<그림 28> 미국 국가별 철강수입 비중 - 2018년 기준, 다양한 수입처



자료: Bloomberg, SK증권 주: 2018년 1~11월 기준

<그림 29> 미국 국가별 완성차/부품 수입 비중 - 일부 국가 중심



자료: Bloomberg, SK증권 주: 2018년 1~11월 기준

USMCA의 협상 내용에서도 주목할만한 변화가 존재한다. 'NAFTA 현대화 협상'이라는 명분을 살려 기존에는 없었던 디지털 무역, 국영기업, 환경, 노동 등의 조항을 신설하고 원산지, 금융서비스, 지식재산권 등의 내용을 강화하였으며, 멕시코·캐나다의 시장 개방 확대, 자동차 관련 원산지 규정 강화 등 미국 기업의 이익을 극대화하는 요구를 대부분 관철시켰다.

그 중 비시장경제 국가(Non-Market Country)와의 FTA라는 기타요인에 주목해야 한다. 비시장경제 국가와 FTA 협상을 개시하기 위해서는 최소 3개월 전에 당사국들에게 통보하고, 협정 서명 30일 전에 협정문을 당사국들에게 공개해야 한다. 또한 비시장경제 국가와 FTA를 발효할 경우 당사국을 제외한 나머지 2개국이 6개월의 통보기간 후 USMCA를 종료하고, USMCA와 같은 조건으로 양자간 FTA를 체결할 수 있는 근거조항이 요구된다. 비시장경제 국가와의 FTA 체결을 사실상 금지하는 조항으로, 미국이 캐나다와 멕시코에 대해 중국과의 FTA 체결을 금지하는 독소조항인 것이다. 또한 거시경제정책과 환율 문제 등의 조항은 USMCA 당사국 외에도 중국, 일본 등 여타 국가를 대상으로 하고 있다.

특정국가에 대한 관세부과가 어떻게 진행되느냐에 따라 한국업체에 미치는 영향도 달라질 수밖에 없다. 한국경제연구원에서 전망한 시나리오별 한국자동차 산업 파급효과를 보자. 대부분 시나리오에서 부정적인 영향을 받지만 만약 EU와 일본에 관세가 부과되고 한국과 캐나다, 멕시코가 면제를 받을 시에는 반대로 총생산 및 무역수지가 증가할 것으로 예상된다. 결국 최종 협상과 발표 이전까지는 불확실성이 클 수밖에 없다.

<표 16> 한국 자동차 산업에 미치는 시나리오별 파급효과

| | 한국 자동차 산업 총생산 변화(%) | | 한국 자동차 산업 무역수지 증감 (십억 \$) | |
|--------------------------------|---------------------|-------------|---------------------------|-------------|
| | 미국 일방적 관세부과 | 상대국 보복관세 부과 | 미국 일방적 관세부과 | 상대국 보복관세 부과 |
| 미국 수입 자동차/부품 전체에 25% 관세 부과 | -4.46 | 0.11 | -5.26 | -9.82 |
| 25% 관세 부과 면제: 캐나다, 멕시코 | -6.75 | -5.00 | -7.77 | -4.32 |
| 25% 관세 부과 면제: 캐나다, 멕시코, EU | -7.44 | -5.77 | -8.29 | -4.99 |
| 25% 관세 부과 면제: 캐나다, 멕시코, 일본 | -7.46 | -5.68 | -8.31 | -4.83 |
| 25% 관세 부과 면제: 캐나다, 멕시코, 한국 | 4.15 | 5.63 | 4.06 | 7.23 |
| 25% 관세 부과 면제: 캐나다, 멕시코, EU, 일본 | -7.96 | -6.29 | -8.67 | -5.37 |

자료: 한국경제연구원 SK증권 재인용

가능성 - 2) 쿼터제 적용

다른 경우는 쿼터제 적용이다. 일정 수입금액까지는 기존 관세를 적용하고, 이후 물량에 대해서 추가관세를 부과하는 방식이다. 철강/알루미늄에서도 아르헨티나, 한국, 브라질은 쿼터 합의를 이루며 철강관세를 면제 받았다. 당시 한국에 적용되었던 쿼터는 1) 15~17년간 평균 수출량 383 만톤의 70% 해당되는 268 만톤이었으며, 2) 강관의 경우 104 만톤이 배정되었다.

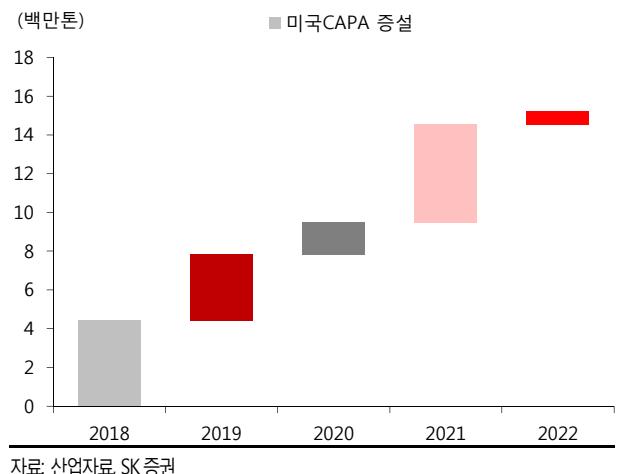
USMCA에서도 수입쿼터와 관련된 항목이 존재한다. 1962년 무역확장법 232 조 관련 부속서에서는 미국이 자동차/부품에 대해 232 조 조치를 취할 경우를 가정해 멕시코, 캐나다산 자동차/부품에 대한 수입 쿼터 및 조치 예외 내용을 언급하고 있다. 232 조 조치를 취할 경우 일정 물량의 승용차(멕시코, 캐나다 각 260 만대)와 일정 금액의 자동차 부품(멕시코 1,080 억 달러, 캐나다 324 억 달러), 그리고 경량트럭(light truck)은 232 조 조치에서 제외한다는 내용이다. 또한 232 조 조치 후 60일간 멕시코, 캐나다 대해서 조치를 시행하지 않고 산업과 무역 추이를 고려해 협상할 수도 있음을 명시하고 있다.

쿼터제 적용가능성을 높게 보는 다른 이유는 철강/알루미늄 산업에 적용된 이후 높아지는 미국생산과 투자비중이다. 제한적인 관세 부과 이후 미국 철강업체의 가동률은 꾸준하게 상승하고 있으며, 자급률을 높이기 위해 철강CAPA는 22년까지 18년 명목소비 대비 11~12% 수준의 증설이 예정되어 있다. 관세의 목표가 미국 현지생산 비중을 높이기 위함의 의미가 크다는 점을 고려하면, 자동차에서도 동일한 접근이 가능하다는 판단이다.

<그림 30> 미국 철강업체 가동률 - 관세 부과 이후 지속적으로 상승



<그림 31> 자급률을 높이기 위해 현지 철강 CAPA 증설 확대



불확실성 해소의 완성차와 기회의 부품사

수입자동차 및 부품에 대한 미국 무역화장법 232 조 적용은 정치적인 논리의 영향을 받는 정책이라는 점을 고려할 때 어떤 식으로 진행될지 단정짓기 어렵다. 최선은 어떠한 규제도 시행되지 않는 것이지만, 가능성은 낮다. 한국만 규제 대상이 되는 최악의 상황과 한국만 제외되는 차선의 상황을 가정할 필요가 있다. 기본적으로는 미국 현지 생산 증가와 고용안정성, 그리고 관세부과 시 예상되는 시장수요둔화와 보복관세 등을 고려하여, 조사 초기 때와는 달리 제한적인 규제를 예상한다. 특히 당사에서는 철강의 사례에서처럼 쿼터제 적용가능성이 높다고 판단한다.

변수 많은 완성차 - 불확실성 해소와 추가 증설 기대

국가별 관세부과 유무와 보복관세 진행에 따라 차이가 많이 발생하기도 하지만, 아래 <표 17>에서처럼 완성차와 부품에 적용되는 관세 변화에 따라 업체별 가격부담의 차이도 큰 상황이다. 특정 업체와 국가가 유리하다고 판단할 수 없는 상황이기에 최종 협상과 발표 이전까지 완성차업체의 불확실성은 높을 수밖에 없다.

<표 17> 완성차/부품 관세 변화에 따른 업체별 MSRP 상승률 - 보복관세 경우를 제외하더라도 복잡한 경우의 수가 존재

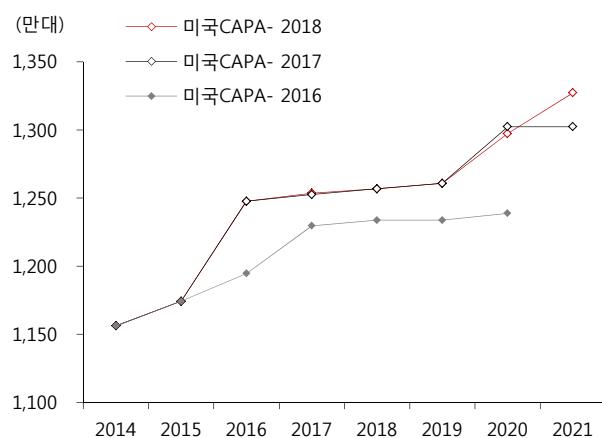
| 완성차 | 25% | 25% | 10% | 10% | 25% | 10% | 0% | 0% |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| 부품 | 25% | 10% | 25% | 10% | 0% | 0% | 25% | 10% |
| Ford | 7.4% | 4.0% | 6.3% | 2.9% | 1.7% | 0.7% | 5.7% | 2.3% |
| GM | 10.2% | 8.1% | 6.2% | 4.1% | 6.7% | 2.7% | 3.5% | 1.4% |
| 도요타 | 13.4% | 12.3% | 6.5% | 5.4% | 11.6% | 4.6% | 1.9% | 0.8% |
| 혼다 | 9.6% | 7.2% | 6.2% | 3.8% | 5.7% | 2.3% | 3.9% | 1.6% |
| FCA | 12.0% | 10.4% | 6.3% | 4.8% | 9.4% | 3.8% | 2.5% | 1.0% |
| 닛산 | 12.3% | 10.9% | 6.3% | 4.9% | 10.0% | 4.0% | 2.3% | 0.9% |
| BMW | 16.7% | 10.9% | 16.7% | 10.9% | 0.0% | 0.0% | 16.7% | 10.9% |
| 스바루 | 13.6% | 12.5% | 6.5% | 5.4% | 11.8% | 4.7% | 1.8% | 0.7% |
| 다임러 | 12.7% | 10.7% | 7.1% | 5.1% | 9.4% | 3.7% | 3.3% | 1.3% |
| VW | 20.8% | 20.6% | 8.5% | 8.3% | 20.5% | 8.2% | 0.3% | 0.1% |
| 현대/기아 | 14.5% | 13.5% | 6.8% | 5.8% | 12.8% | 5.1% | 1.7% | 0.7% |

자료: Marklines, Edmunds, SK 증권 추정

하지만 최종 발표 이후에는 불확실성이 해소되며 업체간 대응도 분명해 질 것으로 예상된다. 단적으로 미국과 멕시코에 대한 CAPA 증설 계획을 보더라도, 미국은 16년 계획 대비 17년, 18년 세운 계획이 증가하고 멕시코는 16년 계획 대비 17,18년 계획은 감소하였다. 중요한 점은 트럼프 집권과 232 조항 부각된 이후 18,19년에 해당하는 CAPA는 계획의 변동은 없거나 혹은 보수적으로 수립되었다는 것이다. 향후 업체별 상황과 손익에 맞추어 미뤄졌던 투자와 생산계획이 재차 진행될 전망이며, 특히 미국과 멕시코 중심의 증설이 재개될 것으로 기대한다.

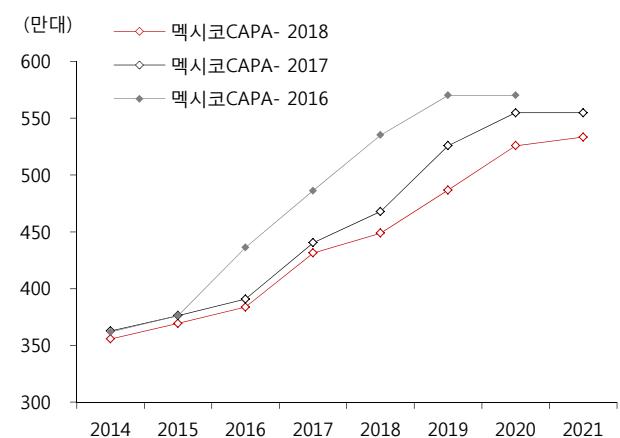
현대차그룹은 관세 여부와 함께 높아진 수출 내 북미 비중을 낮추고, 현지 미국공장은 가동률을 다시 회복시키는 과정이 중요하다. 만약 규제 변화에 따라 현지생산 비중을 더 높여야 한다면, 추가적인 증설도 검토될 필요가 있다.

<그림 32> 미국 CAPA 증설 계획 변화 – 증설 규모 확대되는 반면



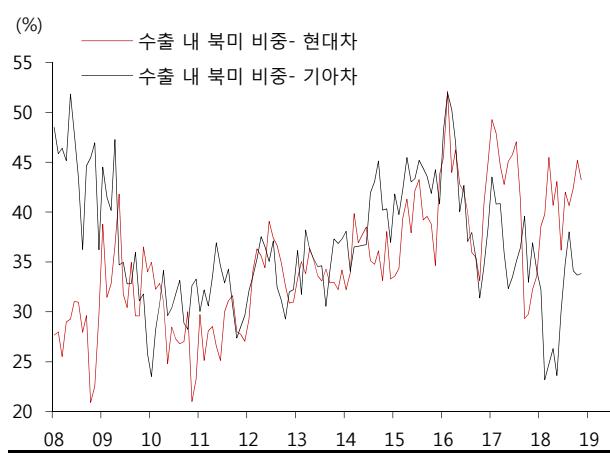
자료: 산업자료, SK증권

<그림 33> 멕시코 CAPA 증설 계획 변화 – 증설 규모 축소되는 모습



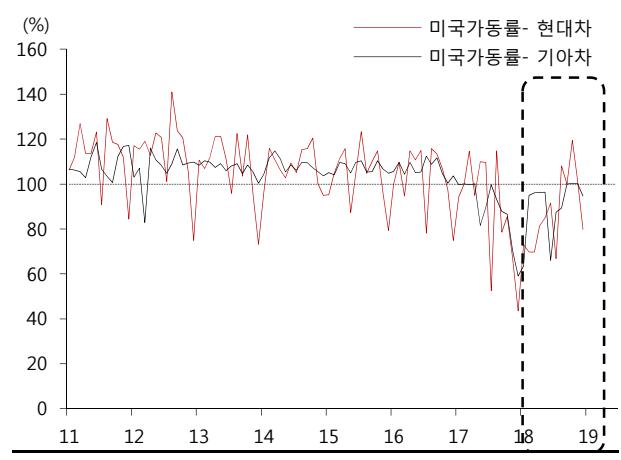
자료: 산업자료, SK증권

<그림 34> 현대차그룹 수출 내 북미 비중 – 북미 비중을 낮출 필요



자료: KAMA, SK증권

<그림 35> 현대차그룹 미국공장 가동률 – 가동률 회복 필요



자료: 현대차, 기아차, SK증권

부품사 기회요인 - 증설 + 원산지 규정

완성차업체의 미국 가동률 상승과 북미 증설은 특히 미국에 동반 진출한 부품사에 기회로 작용할 전망이다. 현재 미국에 진출한 업체 중 상장사는 현대모비스, 한온시스템, 만도, 에스엘, 화신, 화승알앤에이, 서연전자, 평화정공, 세원정공, 세종공업, 서연이화 등이 있다.

또한 원산지 규정변화는 부품사의 기회가 될 전망이다. USMCA 에서는 자동차 관련 품목별 원산지 규정을 통해 1)원산지, 2)철강 및 알루미늄 구매, 3)노동부가가치 기준을 모두 충족해야 함을 밝히고 있으며, 역내 부가가치 기준은 2023년 1월 1일까지 4 단계(66%→ 69%→72%→75%)에 걸쳐 순차적으로 충족해야 한다.

특히 노동부가가치 요건(Labor Value Content: LVC)을 통해 고임금 1)재료 및 제조 비용(20~25%p), 2)기술 비용(10%p), 3)조립 비용(5%p) 요건을 충족하도록 하고 있다. 이를 통해 1)재료 및 제조 비용과 3)조립 비용을 통해서 시간당 임금 16 달러 이상을 받는 공장에서의 생산량을 강제하며, 2)기술 비용을 통해 연구개발과 IT 도 임금 16 달러 이상 노동자의 의무참여를 늘렸다. 상대적인 임금 차이를 감안하면 사실상 멕시코와 캐나다가 아닌 미국 노동자를 위한 법안이다. 결국 완성차업체는 미국에서의 연구개발과 부품구매를 확대할 수 밖에 없다.

결국 핵심/주요/보조부품을 생산하는 미국법인을 보유한 부품사는 변화된 규제대응에 수혜를 입을 수 밖에 없으며, 미국뿐만 아니라 멕시코/캐나다에서의 수주도 기대해 볼 수 있다. 당사에서는 현대모비스, 한온시스템, 만도, 에스엘, 화승알앤에이 등 전통적인 부품사뿐만 아니라 미국에 공장을 보유한 한국타이어, LG 화학, SK 이노베이션과 같은 업체도 규제에 따른 수혜를 입을 것으로 전망한다.

<표 18> USMCA 자동차 관련 품목별 원산지 규정

| 구분 | 원산지 | 철강 / 알루미늄 구매 | 노동부가가치(LVC) |
|---|---|---|-------------|
| 승용차(8703.21-8703.90) | HS 4 단위 세번변경 + 75% 역내부가가치 | 연간 구매의 70% 이상 북미산 증명 (North America origin) | 40% |
| 경량트럭(8704.21,8704.31) | HS 4 단위 세번변경 + 70% 역내부가가치 | | 45% |
| 중량트럭(8704.32-8704.90) | | | |
| 승용차 및 경량트럭 부품 ① 핵심부품(15 개) ② 주요부품(53 개) ③ 보조부품(28 개) | HS 세번변경 + ① 75% 역내부가가치 ② 70% 역내부가가치 ③ 65% 역내부가가치 | | |

자료: KITA, SK 증권

<표 19> USMCA – 핵심부품 / 주요부품 / 보조부품

| HS code(4 단위) | HS code(6 단위) | 설명 |
|---|-----------------------------------|--|
| 핵심부품(CORE PARTS FOR PASSENGER VEHICLES AND LIGHT TRUCKS) - 15 품목 | | |
| 8407 | 31, 32, 33, 34 | 왕복이나 로터리 방식으로 움직이는 불꽃점화식 피스톤 내연기관 |
| 8408 | 20 | 압축점화식 피스톤 내연기관(디젤엔진이나 세미디젤엔진) |
| 8409 | 91,99 | 제 8407 호나 제 8408 호의 엔진에 전용되거나 주로 사용되는 부부품 |
| 8507 | 60 | 리튬이온 축전지 |
| 8706 | 00 | 엔진을 갖춘 샐시 |
| 8707 | 10,90 | 차체(운전실을 포함, 자동차용으로 한정) |
| 8708 | 40, 50, 80, 94 | 차부품, 40-기어박스, 50-구동/비구동 차축, 부품, 80-서스펜션, 94-스티어링칼럼 및 운전박스 |
| 주요부품(PRINCIPAL PARTS FOR PASSENGER VEHICLES AND LIGHT TRUCKS) - 53 품목 | | |
| 4011 | 10,20 | 신차용타이어(승용) |
| 4012 | 11,12,19 | 신차용타이어(상용) |
| 4013 | 10 | 고무로 만든이너튜브 |
| 7007 | 11,12 | 안전유리 |
| 7009 | 10 | 백미러 |
| 8413 | 30,50,91 | 액체펌프 |
| 8414 | 30,59,80 | 압축기와 편, 환기/순환용 후드, 30-냉장 · 냉동 설비용 압축기 |
| 8415 | 20,90 | 공기조절기 |
| 8479 | 89 | 89-전자브레이크 시스템, ABS / ESC |
| 8482 | 10, 20, 30, 40, 50, 80, 91 | 볼베어링이나 롤러베어링 |
| 8483 | 10, 20, 30, 40, 50, 60, 90 | 전동축(캡사프트, 크랭크샤프트, 크랭크, 그 밖의 변속기(토크컨버터) |
| 8501 | 32,33 | 전동기와 발전기 |
| 8505 | 20,90 | 전자석 커플링 · 클러치와 브레이크, 기타 |
| 8511 | 40,50,80,90 | 내연기관의 점화용/시동용 전기기기 |
| 8537 | 10 | 전기제어용 배전용보드/패널 (1000 볼트미만) |
| 8708 | 10,21,29,30,70, 91,92,93,95,99 | 10-범퍼, 21-안전벨트, 29-기타안전, 30-제동장치, 70-로드휠, 91-방열기, 92- 소음기, 93-클러치, 95-에어백시스템 99-기타 |
| 9401 | 20,90 | 차량용 시트와 부부품 |
| 보조부품 (COMPLEMENTARY PARTS FOR PASSENGER VEHICLES AND LIGHT TRUCKS) - 28 품목 | | |
| 4099 | 12,22,32,42 | 고무로 만든 관/파이프 |
| 8301 | 12 | 모터차량에 사용되는 자물쇠 |
| 8421 | 39 | 액체/기체용 여과기나 청정기 |
| 8481 | 20,30,80 | 감압밸브와 온도제어식 밸브 |
| 8501 | 10,31 | 전동기, AC/DC 전동기 |
| 8507 | 20,30,40,50,80 | 축전지 20-기타 연-산, 30-니켈카드뮴, 40-니켈-철, 50-니켈-수소합금, 80-기타 |
| 8511 | 30 | 배전기와 점화코일 |
| 8512 | 20,40 | 20-조명/시각용 램프, 40-차량용 와이퍼 |
| 8519 | 81 | 녹음용/재생용 기기 |
| 8536 | 50,90 | 전기회로의 개폐용 · 보호용 · 접속용 기기 |
| 8539 | 10,21 | 램프 10-Sealed beam, 20-텅스텐 할로겐 |
| 8544 | 30 | 전선, 30-점화용 와이어링 세트와 기타의 와이어링 세트 |
| 9031 | 80 | 기타 측정용 혹은 검사용기기 |
| 9032 | 89 | 기타 자동조절/제어용 기기 |

자료: KITA, SK 증권 재인용

Appendix - 주요 서면의견 요약

<표 20> 미 연방관보사이트에 접수된 주요 서면의견 요약

| 제출국/단체 | 주요 내용 |
|--------|---|
| 한국 | <ul style="list-style-type: none"> 한미 양국은 안보동맹과 FTA 체결을 통해 자동차를 포함한 무역에서 상호 호혜적인 환경을 조성해왔음. 미국 시장에서 한국 브랜드의 자동차(중소형)는 미국 브랜드 자동차(대형, 상용차 등)와 보완 관계 미국 내 투자(생산공장, R&D 등) 위축, 일자리 감소, 자동차 가격 상승 등이 수반될 것이며, 특히 자동차부품에 대한 관세 부과는 복잡한 GVC가 구축된 미국 자동차 산업에 부정적인 영향을 줄 수 있어, 금번 조치가 결과적으로 미국 자동차 산업과 소비자에게 악영향을 미칠 수 있음. 한국기업의 미국 내 성과 및 기여, 자동차에 대한 국가안보 조사 부적절함. |
| EU | <ul style="list-style-type: none"> EU 자동차 회사는 미국 후생과 고용에 기여 <ul style="list-style-type: none"> 직접고용(12 만 명) 및 간접고용(42 만 명) 창출, 교육 통해 숙련노동에 기여 EU 회사 미국 내 생산의 60%를 제3국(EU 포함) 수출 → 무역수지 개선에 기여 미국방어를 위한 자동차 생산능력은 충분, 미 기반 방산특화업체가 생산 |
| 캐나다 | <ul style="list-style-type: none"> 캐나다와 미국은 상호 국가안보 파트너로, 국방산업협력을 통해 미 국가안보에 기여하고 있음. 미국은 대 캐나다 자동차부품 무역에서 흑자 유지 |
| 일본 | <ul style="list-style-type: none"> 세계화 및 GVC는 미자동차 제조업 성장에 기여하였고, 미자동차산업 세계화에 일본기업이 크게 기여 <ul style="list-style-type: none"> 일자리 150 만 이상 창출, 직업교육, R&D 디자인&테스트 센터 개설 등 총 480 억 달러 투자 세계 무역 비중이 높은 자동차 산업에 대한 수입규제는 세계 시장의 왜곡, 자유무역 위협 초래 |
| Toyota | <ul style="list-style-type: none"> 토요타는 직간접 공급회사 포함 약 11 만 개의 일자리 제공, 총 47 만 개 고용에 영향 <ul style="list-style-type: none"> 직속 직원(군인 1,600 명 포함) 37,000 명 및 공급업체 직원 267,000 명 보유, Toyota 및 Lexus 대리점에 미국인 10 만 명 고용 미 전역에 10 개(곧 11 개)의 제조 공장 유치, 직접투자액 약 250 억 달러, 직간접으로 137,000 명 고용 핵심 부품은 모회사에서 미 제조공장으로 조달하고 있어 관세 부과 시 미 자동차 생산에 차질 관세, 쿼터 등 수입규제는 미 자동차 판매에 치명적 |
| BMW | <ul style="list-style-type: none"> BMW 그룹의 대미 투자는 미국 후생과 고용에 기여 <ul style="list-style-type: none"> 사우스 캐롤라이나주에 약 90 억 달러 투자, 차량 400 만 대 생산 매년 사우스 캐롤라이나 지역 경제에 직간접적 효과 창출(63 억 달러 이익 창출, 36,000 명 고용 창출) BMW의 대미 투자로 미 무역적자 감소, 대중국 수출로 미 무역적자 개선 미-EU 간 관세 및 비관세장벽 개선 지지 BMW 군복무 기술자 교육프로그램(BMW MSTEP) 등 다양한 수단을 통해 미 국가안보 분야 지원 |
| DNAC | <ul style="list-style-type: none"> 벤츠 그룹은 미 경제성장에 기여, 안보위협 없음. 이번 조치에서 제외될 것을 요청 수입 자동차 및 부품에 대한 관세는 미 근로자와 소비자에게 치명적인 영향 <ul style="list-style-type: none"> 미 차량 소비자 가격 상승, 딜러 매출 감소, 소비자 선택 감소, 자동차 산업인력 감축, MBUSI(벤츠 International) 및 MBV(벤츠 Vans)의 미국 생산 감소, 공급업체의 부품 구매량 감소, 항구, 철도 및 트럭 운송 화물 감소, 미 주요 도시 자동차 공유 프로그램에 높은 비용 초래 |
| 폭스바겐 | <ul style="list-style-type: none"> 테네시 주재 폭스바겐社는 미국 내 인적 자원, 제품, 원자재, 생산 설비 및 시설에 크게 기여 미-독 간 긴밀하고 역사적인 국가안보 관계는 독일의 자동차 및 부품 수입이 국가안보 위협을 초래하는지 여부를 결정하기 위해 고려해야 할 관련 요소 |
| Nissan | <ul style="list-style-type: none"> 닛산은 미 자동차 및 부품 생산 선두주자로서 109 만 대 차량과 15 만 대 파워트레인을 생산하며, 1981년 이후 118 억 달러 투자, 현재 22 만 명의 미 근로자 고용. 자동차 및 부품 수입은 미 국가안보에 위협적이지 않으며, 오히려 232 조 부과가 미 고용안전 및 첨단기술 발전에 부정적일 것 |
| GM | <ul style="list-style-type: none"> 일자리(직원 약 11 만 명) 창출, 미 공급업체로부터 수십억 달러 상당 부품 구매, 2009년부터 약 220 억 달러 투자 현재 철강 및 알루미늄 관세 232 조 부과, 중국 수입품에 대한 301 조 부과, 자동차 수입에 대한 추가 관세 위협은 GM에 부정적 미 제조업 강화와 NAFTA 재협상 및 KORUS 협정 이행을 위해 인접 교역상대국들과의 협력 필요 |

| | |
|---------------------------------------|--|
| 현대 | <ul style="list-style-type: none"> 한국산 자동차 수입은 미국의 국가안보와 자동차 산업에 위협이 되지 않음. - 한국 자동차 수입은 중소형 승용차 위주 / 부품에 대한 수입관세는 미국 자동차 산업이 GVC에 연관되어 있다는 점을 고려 ◦ 현대차 83 억 달러 투자를 통해 2.5 만명의 미국 내 직접고용과 약 4.7 만명의 간접고용을 창출, 최근 3.9 억달러 규모 공장 증설을 추진 |
| 미 Chamber of Commerce | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 업계의 이해관계자 대부분이 관세에 반대하고 있음. 미 자동차 산업은 국제무역을 통해 크게 성장, 덤픽 또는 상계관세 등 불공정 거래 문제제기 없음. 동맹국에 부정적 영향 우려, 행정부 발언에 드러난 NAFTA 등 무역협상에서의 레버리지 의도는 법 남용. 관세 부과는 제조 부문 피해 및 소비자 가격 인상으로 경제에 악영향 → 미국 경제와 국가안보 위협 - 자동차 부문 외 장비 제조업체(엔진포함제품)의 수입 중간재에 관세 적용 시 피해 가중. 기존 철강 관세 철회/무역협정 확대-미 자동차 안전기준 장벽 완화 촉구 |
| Auto Alliance (12 개 자동차업체 협회) | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 관세무역장벽은 타국 보복 유도, 리더십 해외 경쟁력 부정적 영향 - [관세 영향] 소비자 세금 증가, 미 제조비용 증가 및 기술개발생산 확장, 개선 고용 창출을 위한 투자 능력에 영향 ◦ 자동차 산업은 미 생산 및 고용에 막대한 영향 - 14 개 국내외 기업은 14 개 주에 45 개 공장 가동 - 25년간 15 개 신규 공장 건설-재투자로 5 만 개의 직접고용, 35 만 개 간접고용 창출(딜러샵 90% 이상) |
| American Automotive Policy Council | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 25%의 관세 부과 시 상대국들의 보복조치가 예상되며, 62만 4천 개 이상의 일자리 감소 추정 중소기업) ◦ 25% 관세 부과 시 소비자 5,700 달러 가격 인상직면(부품 관세 비포함), 전국적으로 450 억 달러 상당 ◦ [Tax Foundation] 세금개혁 효과 상쇄 ◦ 관세 부과 대신 NAFTA 재협상, EU 와 무역협상 권고 - 관세 인상 → 자동차 판매생산 및 수출 감소 → 전후방 산업의 상당한 일자리 감소 예상, 매출생산 감소에 따른 투자 저해, 소비자 부담 증가 및 수요 감소 ◦ 관세 인상의 대안 - NAFTA 재협상, 미 자동차 및 부품의 수출 증대 정책, 새로운 FTA 체결 및 현행 FTA 유지, 미자동차 안전기준 수용 시장 확대 추구, 상대국 정부의 환율조작 중단 촉구 |
| National Association of Manufacturers | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 232 조에 따른 자동차 수입에 대한 무역장벽은 미 제조업 기반을 약화시킬 것 ◦ 232 조 조치의 대안으로 무역구제조치, 지재권 조치 등 제안 |
| UAW | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 자동차 산업을 국가안보와 분리하여 볼 수 없음. ◦ 미국의 자동차 및 부품 무역적자 확대, 저임금 국가들로부터의 수입으로 인하여 미국 자동차 생산직 노동자들의 임금 저하 및 일자리 손실 야기 - 멕시코는 미국과의 자동차부품 무역 불균형에서 가장 큰 비중 차지. 멕시코 자동차 수출량의 80%는 미국이 수입. 멕시코는 노동자 취취를 통한 저임금을 기반으로 성장. NAFTA 재협상에서 동 문제 및 이미 발생한 피해 해결을 위한 규칙 제정 필요 - 중국정부의 수입 및 수출 보조금, 시장접근 제한, 무분별한 기술이전 강제, 자동차부품의 덤픽 및 노동자 임금 억압 등으로 인하여 미국의 대 중국 자동차 무역 적자는 크게 확대. 지난 15년간 미 자동차 생산직 노동자의 임금은 29%, 부품 생산자 임금은 13% 감소 - 노동자 의견 반영, 노조 가입이 용이한 노동법 개정 등 노동권 강화 필요 |
| Global Automakers | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 자동차 및 부품 수입제한을 232 조 국가 안보에 대한 위협으로 정당화할 수 없음. ◦ 232 조 수입제한조치로 미국 내 생산 및 일자리 대폭 감소 예상 - 25% 관세부과조치로 미국 내 자동차 생산 비용 증가 → 자동차 및 중고차 가격 상승 → 소비자 비용 증가 → 미 자동차 수요억제 → 연간 100 만~200 만 대의 내수판매 감소 예상 - 자동차부품에 대한 관세는 미 자동차 경쟁력 약화시켜 미 자동차 수출 감소 초래 |
| VDA 독일자동차협회 | <ul style="list-style-type: none"> ◦ 독일 자동차 업계는 미국 경제와 일자리에 큰 기여 ◦ 추후 4년 내, 독일 자동차 생산제조 업자들이 추가 50 억 달러를 미국에 투자할 예정, 지속적 협력 예상. 미EU 간 협력을 통해 관세와 비관세 장벽 철폐 지지 |

자료: 연방관보사이트, 대외경제정책연구원 SK증권 재인용