

트럼프 관세 영향 분석

글로벌 OEM사들의 관세 영향 분석 및 대응 방향

Deloitte Insights



미 트럼프 관세 정책은
글로벌 자동차 산업에
큰 파장을 일으키고 있습니다.

김태환 파트너

자동차 부문 리더 | 컨설팅 부문

글로벌 OEM들은 관세 비용 흡수와 가격 인상 유예하며,
생산 거점 재편과 북미 생산·공급망 강화로 맞서고 있습니다.
이 보고서는 트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는
영향을 분석하고, 글로벌 업계의 대응 방향을 바탕으로
우리 자동차 업계의 경쟁력 강화를 위한
전략적 시사점을 제시하고 있습니다.

트럼프 관세 부과 내용

트럼프 대통령은 모든 교역국으로부터 수입되는 **자동차 및 자동차 부품에 추가로 25%의 관세**를 부과하는 대통령령 발령. 멕시코, 캐나다에서 생산되었더라도 USMCA 원산지 규정 (특히 북미 내 생산 및 부품 조달 비중 등) 미 충족 시 관세 부과

관세부과	생산		
	한국	멕시코 & 캐나다	미국
완성차 상용차 부문 제외	100		▶ 관세 적용 후 ▶ 127.5 (=100+2.5+25)
	미 준수 원산지 규정	100	▶ 127.5 (=100+2.5+25)
	준수	80 20	▶ 105.5 ={80 + (20 * (2.5% + 25%))}
		미국 내 가치	
자동차 부품	100		▶ 100+MFN*+25%
	미 준수 원산지 규정	100	▶ 100+MFN*+25%
	준수	80 20	
		미국 내 가치	

2024년 USMCA에 따라
통관 기준 우대 관세를 적용 받은
미국 수입 승용차 비율:

- 멕시코: 85.3%, 약 186만 대
- 캐나다: 97.5%, 약 96만 대

*최혜국대우(Most Favored Nation, MFN), 세율은 부품에 따라 상이하게 적용 (e.g. 와이퍼는 2.5%, 후방 거울은 3.9%)

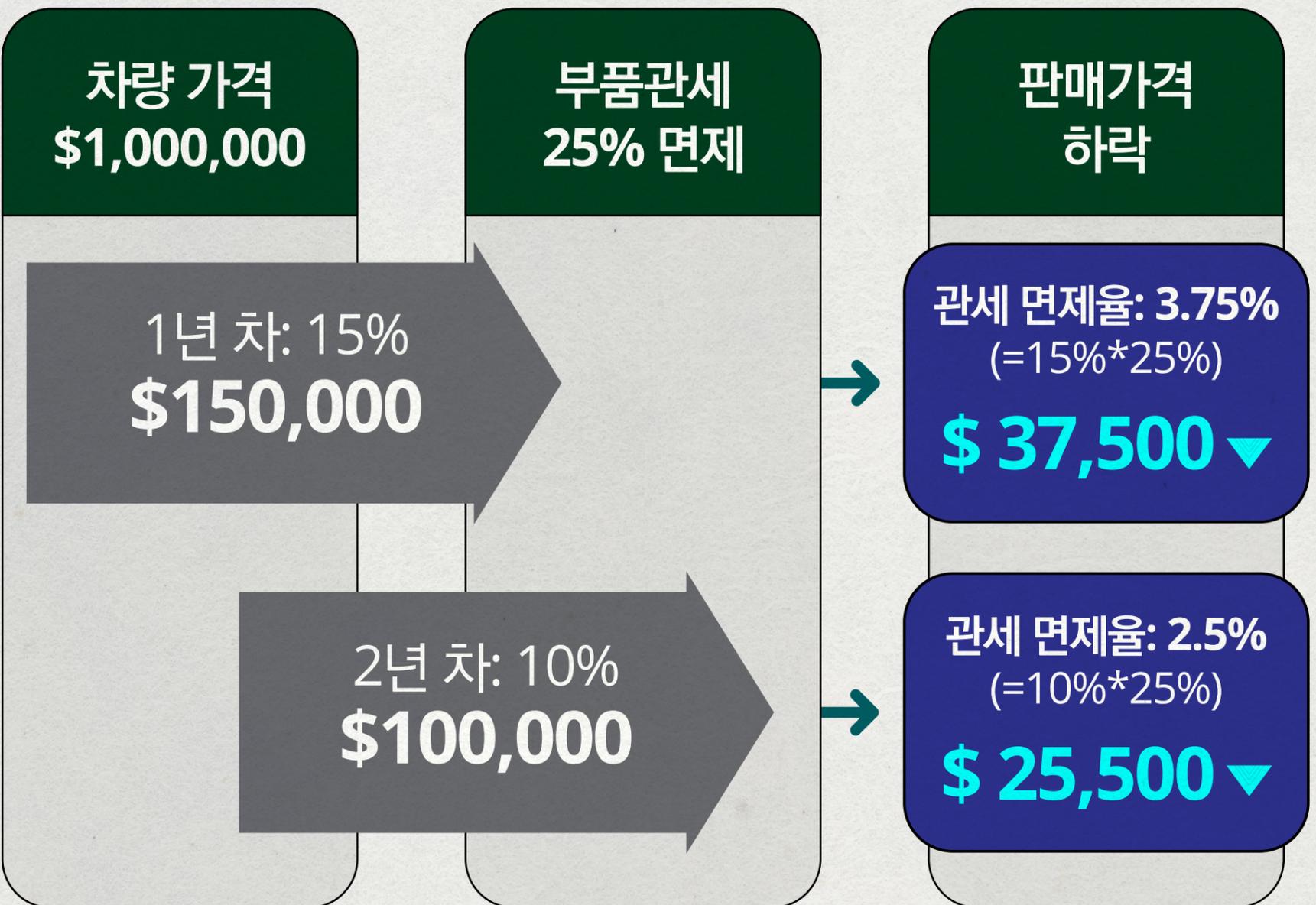
트럼프 관세 영향 완화 조치

완성차와 부품에 부과된 25%의 수입 관세로,
미국 내 자동차 판매 가격 및 제조 비용 증가에 대한 우려가 커지자,
트럼프 정부는 일시적으로 관세 영향 완화 조치 시행

- ▶▶▶▶ 완성차 업체들의 부품 공급망 재편 시간 확보
- ▶▶▶▶ 완성 차 부품의 미국내 생산 촉진

완성차 및 부품의 관세 면제

미국 내 자동차 소비자 가격 하락 기대

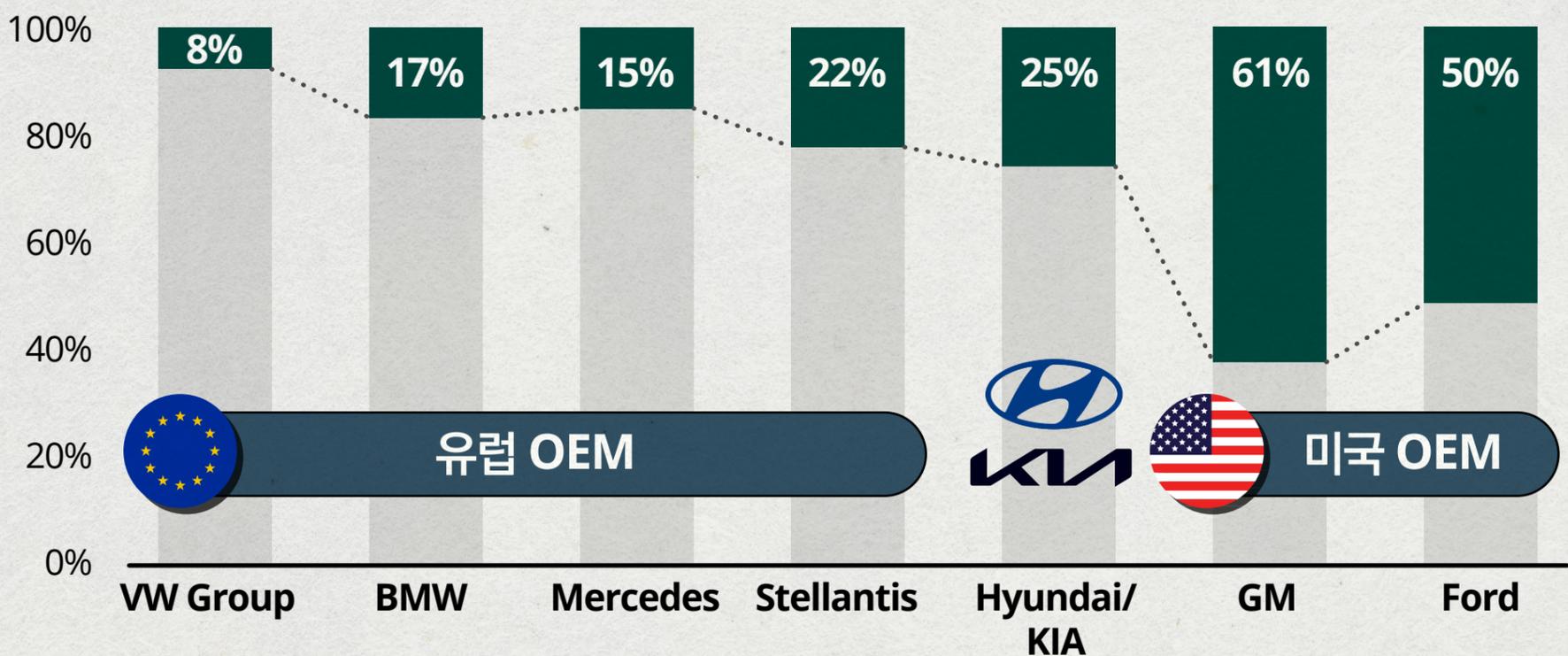


트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는 영향

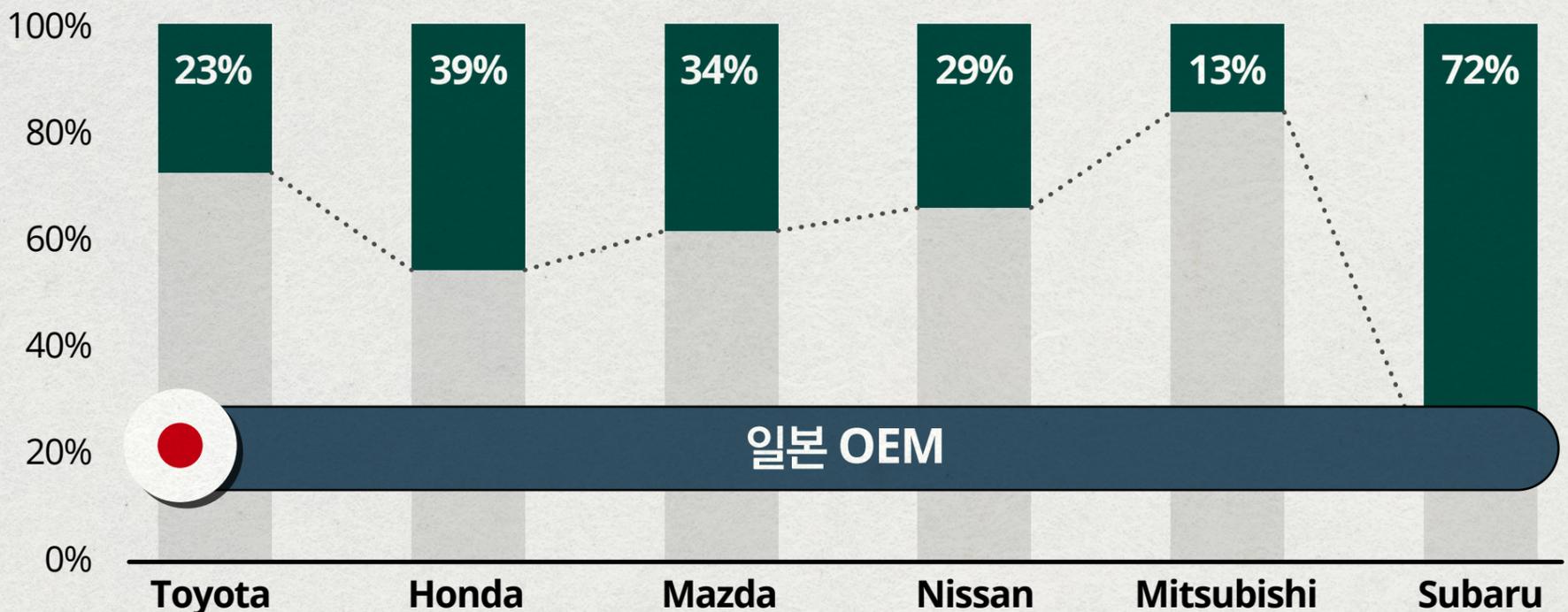
글로벌 OEM사들의 미국 시장 의존도

● 미국 내 판매비중

유럽계 OEM은 평균적으로 약 20% 수준의 미국 시장 의존도를 보이며, 현대자동차와 기아 역시 일본계 OEM에 비해 미국 시장 비중이 낮은 편



Subaru 제외 일본 OEM 업체들은 미국 시장에 평균 30% 이상 의존하고 있어, 현대·기아 및 유럽 OEM 업체들에 비해 미국 시장 의존도가 높은 편

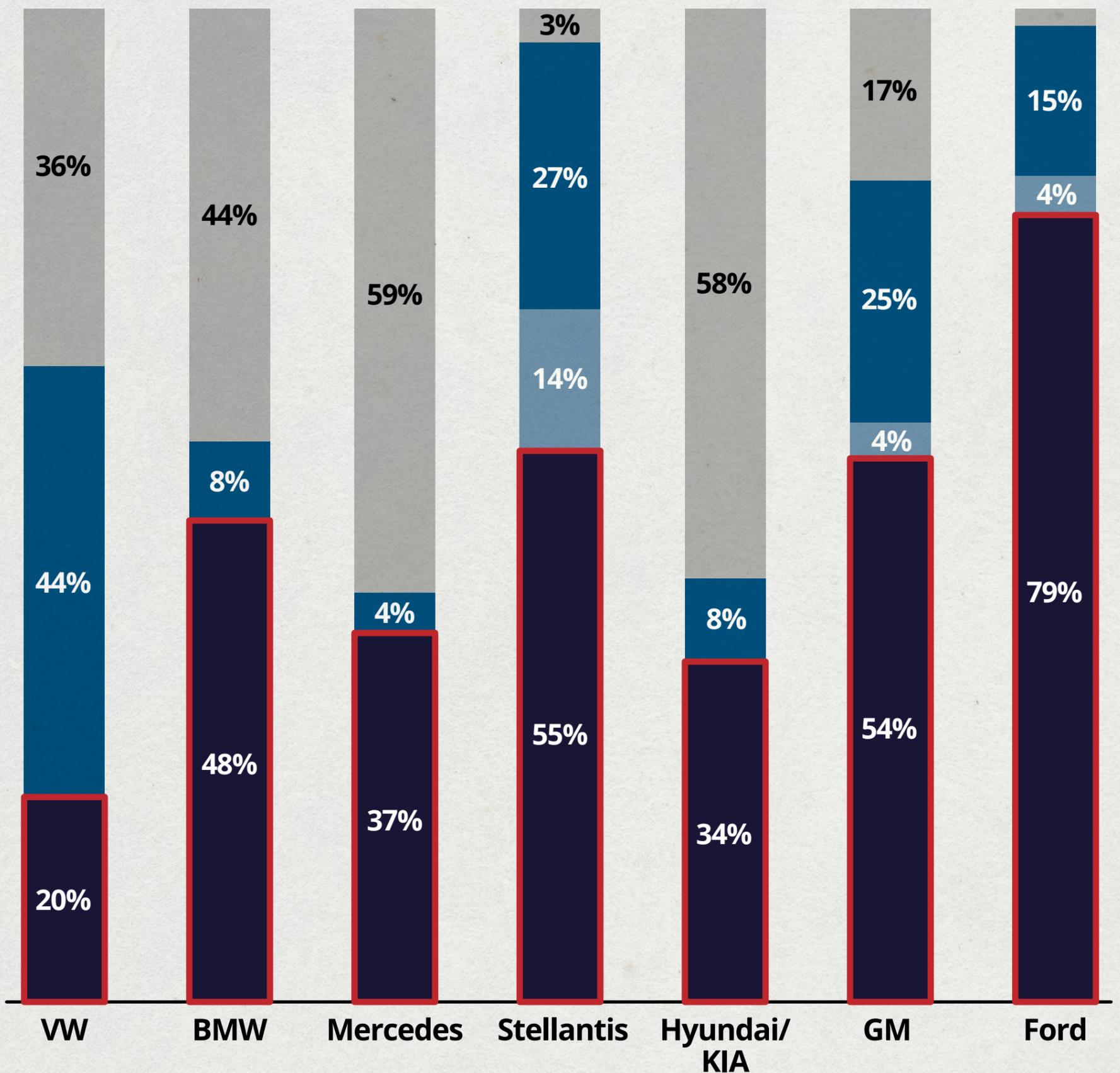


글로벌 OEM사들의 미국 내 판매 차량의 생산지 비중

독일·미국·한국 OEM사

현대·기아차는 미국 판매 의존도가 높고 생산지 비중이 낮아 관세 리스크는 높은 편

● 미국 ● 멕시코 ● 캐나다 ● 기타지역

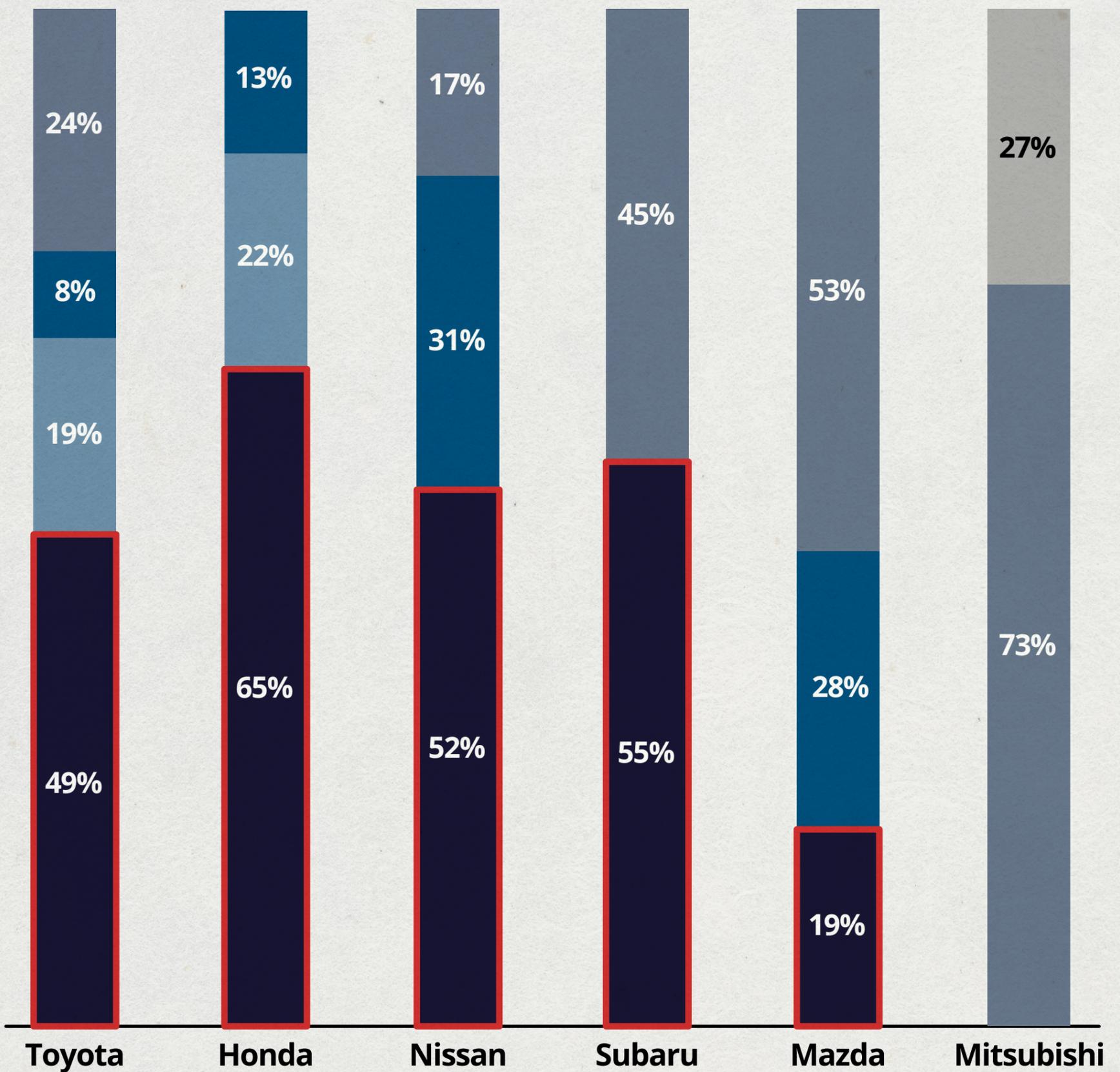




일본 OEM사

마츠다, 미쓰비시 등 중소기업체들은
일본 내 생산 비중이 높아 미국 관세 변화에 취약

● 미국 ● 멕시코 ● 캐나다 ● 일본 ● 기타지역



트럼프 관세 영향 분석

독일·미국·한국 OEM사

자동차 업체	리스크	판매규모 (미국생산 비중)	OEM 별 관세리스크
VW	중	660k units (20%)	생산은 주로 멕시코와 유럽에 의존하고 있어, 관세로 인한 수익성 영향이 큰 편
BMW	고	371k units (48%)	2025년 관세로 인해 연간 10억 유로 (약 1조 1천억 원) 이상의 수익 감소가 예상
Mercedes	고	324k units (37%)	연간 영업이익률(ROS, Return on Sales)을 약 3%포인트 하락시킬 것으로 전망
Stellantis	중	1,303k units (55%)	미국 내 생산 확대(일리노이 공장 재가동, 주요 시설 투자 등)로 관세 리스크 완화 추진 중
Hyundai/ KIA	고	171k units (34%)	미국 내 생산 제품 포트폴리오를 조정함으로써 관세 영향 회피 필요
GM	고	269k units (54%)	주력 차종의 수익성에 영향을 미치고 있으며, 생산 재편 가능성도 존재
Ford	중	201k units (79%)	미국 외 생산 비율이 낮고, 주력 차종도 모두 미국 내에서 생산



일본 OEM사

자동차 업체	리스크	판매규모 (미국생산 비중)	OEM 별 관세리스크
Toyota	중	2,330k units (49%)	도요타가 공급업체의 관세 증가분을 부담하겠다고 발표
Honda	중	1,420k units (65%)	미국과 일본에서 생산 중인 CR-V, Civic 등 대중 모델의 미국 내 생산 확대
Nissan	고	920k units (52%)	주력 차종인 Rogue의 미국 내 생산 확대 (공장 가동률 증가)
Subaru	고	670k units (55%)	미국 시장 의존도(72%) 높아 관세와 환율의 이중 부담 구조에 노출
Mazda	고	420k units (19%)	현지 생산 비중이 낮아(일본, 멕시코 생산) 관세 영향에 매우 취약한 구조
Mitsubishi	고	110k units (0%)	닛산의 미국 공장(가동률이 낮은 곳)을 활용해 미국 내 생산을 재개하는 방안을 검토 중

글로벌 자동차 산업의 대응 노력

관세 충격을 최소화하기 위해 생산기지 다변화와 미국 내 생산 확대, 가격 및 비용 관리, 공급망 리스크 분산 등의 전략 구사

생산지 현지화
·다변화

일본계·유럽계·한국계 모두 미국 내
생산 투자와 공급망 현지화에 적극적

가격 인상 및
비용 전가

BMW, Mercedes 등은
신차 출시 시점에 가격 인상

공급망 다각화
·USMCA* 활용

북미 내 부품 조달 비중을 높여
지역 가치 기준(RVC) 충족

비용 흡수 및
원가 절감

일부 차종의 가격 동결로 미국 내 시장
점유율 유지하고 장기적으로 원가 절감 시도

*USMCA(United States-Mexico-Canada Agreement)는 미국, 멕시코, 캐나다 간의 자유 무역 협정



상세한 내용은 리포트 전문에서 확인하세요!

한국 딜로이트 그룹 전문가

자동차 산업 부문

한국 딜로이트 그룹의 자동차 산업 전문가들은 국내외 모빌리티 기업에 대한 풍부한 서비스 경험을 바탕으로, 국내 자동차 산업이 직면한 과제 해결을 위해 세무, 회계, M&A, 해외 진출 전략 및 디지털 고객 경험 혁신에 이르는 폭넓은 영역에서 고객을 지원하고 있습니다.

김태환 파트너

자동차산업 전문팀 리더 | 컨설팅 부문



☎ 02 6676 3756

@ taehwankim@deloitte.com

황승희 파트너

자동차산업 전문팀 | 회계감사 부문



☎ 02 6676 1642

@ seunhwang@deloitte.com

이종범 파트너

자동차산업 전문팀 | 경영자문 부문



☎ 02 6676 1637

@ jongblee@deloitte.com

임홍남 파트너

자동차산업 전문팀 | 세무자문 부문



☎ 02 6676 2336

@ honglim@deloitte.com



앱스토어, 구글플레이/카카오톡에서 '딜로이트 인사이트'를 검색해보세요.
더욱 다양한 소식을 만나보실 수 있습니다.

Deloitte. Insights

성장전략부문 대표
손재호 Partner
jaehoson@deloitte.com

딜로이트 인사이트 편집장
박경은 Director
kyungepark@deloitte.com

Contact us
krinsightsend@deloitte.com

연구원
배순한 Director
soobae@deloitte.com

디자이너
박근령 Senior Consultant
keunrpark@deloitte.com

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the “Deloitte organization”). DTTL (also referred to as “Deloitte Global”) and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.

Deloitte Asia Pacific Limited is a company limited by guarantee and a member firm of DTTL. Members of Deloitte Asia Pacific Limited and their related entities, each of which are separate and independent legal entities, provide services from more than 100 cities across the region, including Auckland, Bangkok, Beijing, Hanoi, Hong Kong, Jakarta, Kuala Lumpur, Manila, Melbourne, Osaka, Seoul, Shanghai, Singapore, Sydney, Taipei and Tokyo.

This communication contains general information only, and none of Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), its global network of member firms or their related entities (collectively, the “Deloitte organization”) is, by means of this communication, rendering professional advice or services. Before making any decision or taking any action that may affect your finances or your business, you should consult a qualified professional adviser.

No representations, warranties or undertakings (express or implied) are given as to the accuracy or completeness of the information in this communication, and none of DTTL, its member firms, related entities, employees or agents shall be liable or responsible for any loss or damage whatsoever arising directly or indirectly in connection with any person relying on this communication. DTTL and each of its member firms, and their related entities, are legally separate and independent entities.

본 보고서는 저작권법에 따라 보호받는 저작물로서 저작권은 딜로이트 안진회계법인(“저작권자”)에 있습니다. 본 보고서의 내용은 비영리 목적으로만 이용이 가능하고, 내용의 전부 또는 일부에 대한 상업적 활용 기타 영리목적 이용시 저작권자의 사전 허락이 필요합니다. 또한 본 보고서의 이용시, 출처를 저작권자로 명시해야 하고 저작권자의 사전 허락없이 그 내용을 변경할 수 없습니다.