

# Deloitte.

Download on the  
App Store

GET IT ON  
Google Play



'딜로이트 인사이트' 앱에서  
경영·산업 트렌드를 만나보세요!

## 트럼프 관세 영향 분석

- 글로벌 OEM 사들의 관세 영향 분석 및 대응 방향

2025년 6월  
Deloitte Insights



한국 딜로이트 그룹

**김태환 파트너**

자동차 부문 리더 | 컨설팅 부문

02-6676-3756

taehwankim@deloitte.com

글로벌 자동차 산업은 미국의 관세 정책 변화로 인해 그 어느 때보다 복잡한 경영 환경에 직면해 있습니다. 관세 부담은 공급망, 원가 구조, 가격 정책, 시장 점유율 등 OEM의 전방위적 경영 전략에 직접적 영향을 미치고 있습니다.

글로벌 OEM들은 단기적으로 관세 비용을 자체 흡수하거나 가격 인상을 유예하는 전략을 선택하는 한편 일부 브랜드는 생산 거점 재편과 미국 내 생산 확대, 북미 공급망 강화를 통한 중장기적인 구조 조정에 나서고 있습니다.

우리 자동차 기업들은 단기 위기에 대응하는 동시에 공급망 혁신과 현지화 전략을 추진하며 시장 변화에 유연하게 적응할 수 있는 조직 역량을 갖춰야 합니다.

이 보고서는 트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는 영향을 분석하고, 글로벌 업계의 대응 방향을 바탕으로 우리 자동차 업계에 시장 환경 대응과 경쟁력 확보를 위한 전략적 시사점을 제시하고자 합니다.

# 분석 내용

**01** 트럼프 관세 정책

**02** 트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는 영향

**03** 글로벌 자동차 산업의 대응 노력

# 01 트럼프 관세 정책

- 관세 부과 명령 (완성차 및 부품)
- 관세 완화 조치 (美·英 간 완성차 및 부품 세율 합의)

02 트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는 영향

03 글로벌 자동차 산업의 대응 노력

## 트럼프 관세 부과 내용 (1/2)

트럼프 대통령은 모든 교역국으로부터 수입되는 자동차 및 자동차 부품에 추가로 25%의 관세를 부과하는 대통령령을 발령

구분	대상국 및 품목	관세율	주요 내용
국가	중국	145%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 트럼프 대통령은 4월 9일 중국산 수입품에 대한 관세율을 125%로 인상 명령</li> <li>• 백악관은 4월 10일, 3월까지 부과된 다른 추가 관세와 합산하여 총 145%가 될 것이라고 설명</li> <li>• 5월 12일 이후 30% 인하(4월 2일 이전 부과된 관세는 유지) 및 90일 유예 조치</li> </ul>
	캐나다	25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자원에 대한 10% 관세는 3월 4일부터 발효(일부 적용 보류)</li> </ul>
	멕시코	25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (3월 4일 발효) 멕시코산 대부분 수입품에 25% 관세가 부과되었으며, 유틸리티·에너지 등 일부 품목에는 10% 관세가 적용</li> <li>• 3월 6일과 4월 2일, 멕시코와의 전화 협의를 통해 관세 일부가 유예되었고, 이후 무기한 연장 협상 중</li> </ul>
주요 적용 대상 품목	철강 및 알루미늄	25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (3월 12일 발효) 관세율은 철강 25%, 알루미늄 10%</li> </ul>
	자동차	25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (4월 3일 발효) 수입차 (세단, SUV, 크로스오버, 미니밴, 화물밴) 및 경량 트럭에 대해 25% 관세 부과 (4월 3일 발효)<sup>1)</sup></li> <li>• (4월 24일 추가 관세 부과) 중형 및 대형 트럭에 대한 추가관세 명령 (현재 검토 단계)<sup>1)</sup></li> </ul>
	자동차 부품	25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (5월 3일 발효) 수입 엔진, 엔진 부품, 변속 및 동력 전달계 부품, 전자 부품 등에 대한 추가 관세 부과</li> </ul>
교역 대상국 전체	기본관세	10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4월 5일 발효</li> </ul>
	상호관세	24% on Japan 25% on Korea	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 관세 90일 유예로 7월 9일까지 적용이 중단</li> <li>• 4월 11일에는 대통령 각서를 통해 특정 반도체(예: 개인용 컴퓨터, 스마트폰, 반도체 제조 장비용)에 대해 보복 관세 적용 제외 발표</li> </ul>

1) 승용/상용차들이 관세 혜택을 받기 위해서는 다음의 조건 모두 충족: ① 역내 부가가치 비율(RVC)이 75% 이상; ② 엔진 등 주요 핵심 부품 전체와 사용된 철강·알루미늄의 70% 이상이 역내에서 생산된 것; ③ 부가가치 비율이 승용차는 40%, 경량 트럭은 45% 이상

# 트럼프 관세 부과 내용 (2/2) - 완성차 및 부품 세율

멕시코, 캐나다에서 생산되었더라도 USMCA 원산지 규정(특히 북미 내 생산 및 부품 조달 비중 등) 미 충족 시 관세 부과

관세 부과	트럼프 관세 부과 내용			미국내 판매가 예측	
	한국	멕시코 & 캐나다	미국	관세 적용 後	관세 적용 前
완성차 <sup>1)</sup>	100			127.5 (=100+2.5+25)	102.5 (=100+2.5)
	원산지 규정 미 준수	100		127.5 (=100+2.5+25)	102.5 (=100+2.5)
	원산지 규정 준수	80 美國內가치	20 美國外가치	105.5 ={80 + (20 * (2.5%+25%))}	100
	원산지 규정 미 준수	100		100	100
	원산지 규정 준수	80 美國內가치	20 美國外가치	100	100
	2024년 USMCA(미국·멕시코·캐나다 협정)에 따라 통관 기준 우대 관세를 적용 받은 미국 수입 승용차 비율: - 멕시코: 85.3%, 약 186만 대 - 캐나다: 97.5%, 약 96만 대				
자동차 부품	100			100+MFN <sup>2)</sup> +25%	100+MFN <sup>2)</sup>
	원산지 규정 미 준수	100		100+MFN <sup>2)</sup> +25%	100+MFN <sup>2)</sup>
	원산지 규정 준수	80 美國內가치	20 美國外가치	100 <sup>3)</sup>	100 <sup>3)</sup>

1)상용차 부문 제외; 2) 최혜국대우 (Most Favored Nation, MFN), 세율은 부품에 따라 상이하게 적용 (e.g. 와이퍼는 2.5%, 후방 거울은 3.9%) , 3)추가 관세는 미국내 생산 이외의 제품에만 부과, 미 상무장관 발표 이후 적용

출처: 언론 종합; Deloitte Analysis

# 트럼프 관세 영향 완화 조치 (1/2) - 미국 내 생산 차량 대상

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

## 관세 영향 완화 조치

- 미국 내 수입차 및 부품에 대한 관세 영향 완화 조치 발표
  - ➔ 완성차 업체들의 부품 공급망 재편 시간 확보
  - ➔ 트럼프 행정부의 궁극적인 목표는 완성차 부품의 미국 내 생산 촉진

### 적용 대상

- 미국 내에서 최종 조립된 완성차
- 미국 내 생산 거점을 보유한 외국계 제조사

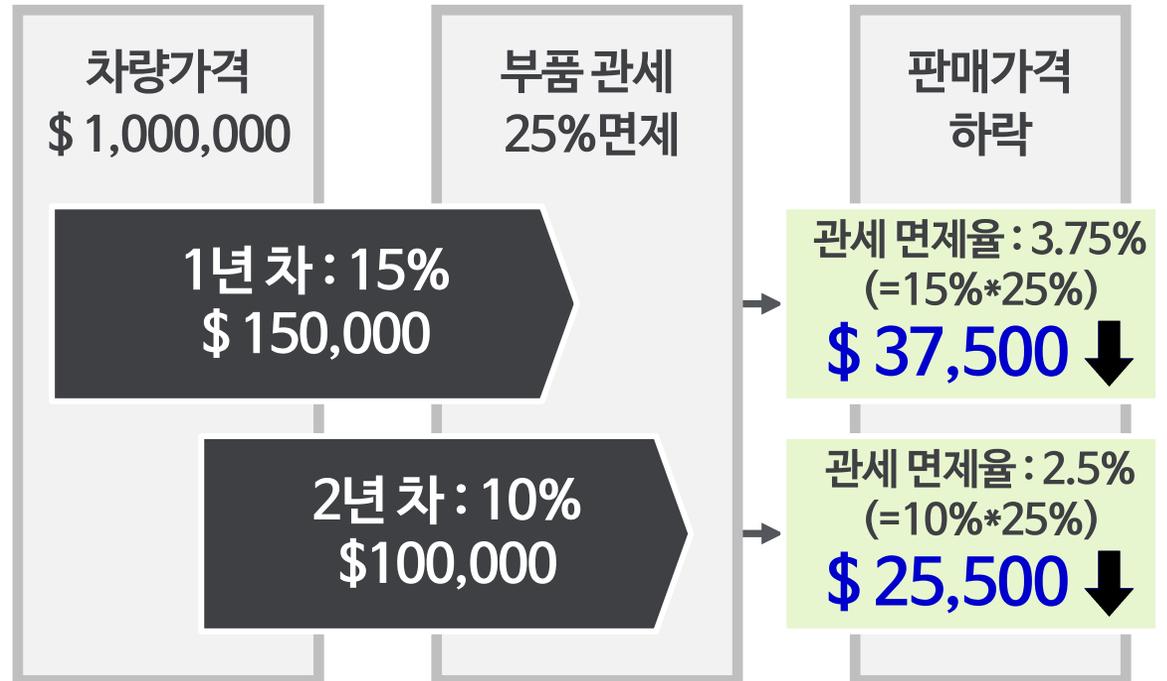
### 주요 완화조치

- 향후 2년간 한시적으로 시행
- (1년차: 2025년 4월 3일 ~ 2026년 4월 30일) 차량 판매가의 15%에 대해 25% 관세 면제
  - ➔ 결과적으로 권장 소비자 가격의 3.75% 관세 면제 효과
- (2년차: 2026년 5월 1일 ~ 2027년 4월 30일) 차량 판매가의 10%에 대해 25% 관세 면제 효과
  - ➔ 결과적으로 권장 소비자 가격의 2.5% 관세 면제 효과

## 완성차 및 부품의 관세 면제

- 미국 내 생산된 차량 가격을 \$1,000,000 으로 가정 시
  - ➔ 1년 차는 \$ 37,500 감소 효과
  - ➔ 2년 차는 \$ 25,000 감소 효과

미국 내 자동차 소비자  
가격 하락 기대



## 트럼프 관세 영향 완화 조치 (2/2) - 美·英 간 합의

미·영 간 합의에 따른 영국산 완성차에 대한 관세 경감 조치는 우리 정부의 협상 전략 수립에 참고 사례로 활용가능

### 美·英 자동차·철강 및 알루미늄 합의 사항 (5월 8일)

- 미국은 영국산 자동차 일부에 대해 관세를 인하하기로 합의
- 영국은 미국산 보잉 항공기 등 미국 제품 구매하기로 합의

대상 품목	합의前 세율	합의後 세율
완성차	27.5%	<b>10%</b> (연간 최대 100,000대까지)
철강 제품 및 알루미늄	25%	<b>0%</b>

### 국내 완성차 및 부품업계 협상 시 고려사항

- 관세 인하 범위 및 조건 설정 협상 시 준거 사례로 활용
- 관세 인하와 시장 개방의 교환 가능성  
➔ 관세 인하를 원하는 국가가 시장 개방 등의 양허를 통해 타협 가능

#### 긍정적 관점



- 특정 국가에 대한 관세 인하 선례 확보
  - “예외 없는 상호 관세” 원칙을 천명했으나, 영국에 대해 예외 허용  
➔ 향후 타국(예: 일본, EU 등)의 협상 여지를 열어줌
- 미국의 일관된 보호무역 기조의 완화 신호로 해석

#### 부정적 관점



- 관세 인하 상한선으로 '10%' 고착 가능성  
(미국의 일방적 선택 가능성 부각)
- 협상의 난이도 상승
  - 무역흑자국인 영국에도 10% 관세를 고수하고 있다는 점에서, 무역적자가 있는 한국과 일본은 더 엄격한 조건에 처할 가능성 높

## 01 트럼프 관세 정책

# 02 트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는 영향

- 글로벌 OEM사들의 미국 시장 의존도
- 글로벌 OEM사별 관세 영향 분석
- 글로벌 부품사 및 타이어 제조사들의 미국 시장 의존도
- 글로벌 부품사 및 타이어 제조사별 관세 영향 분석

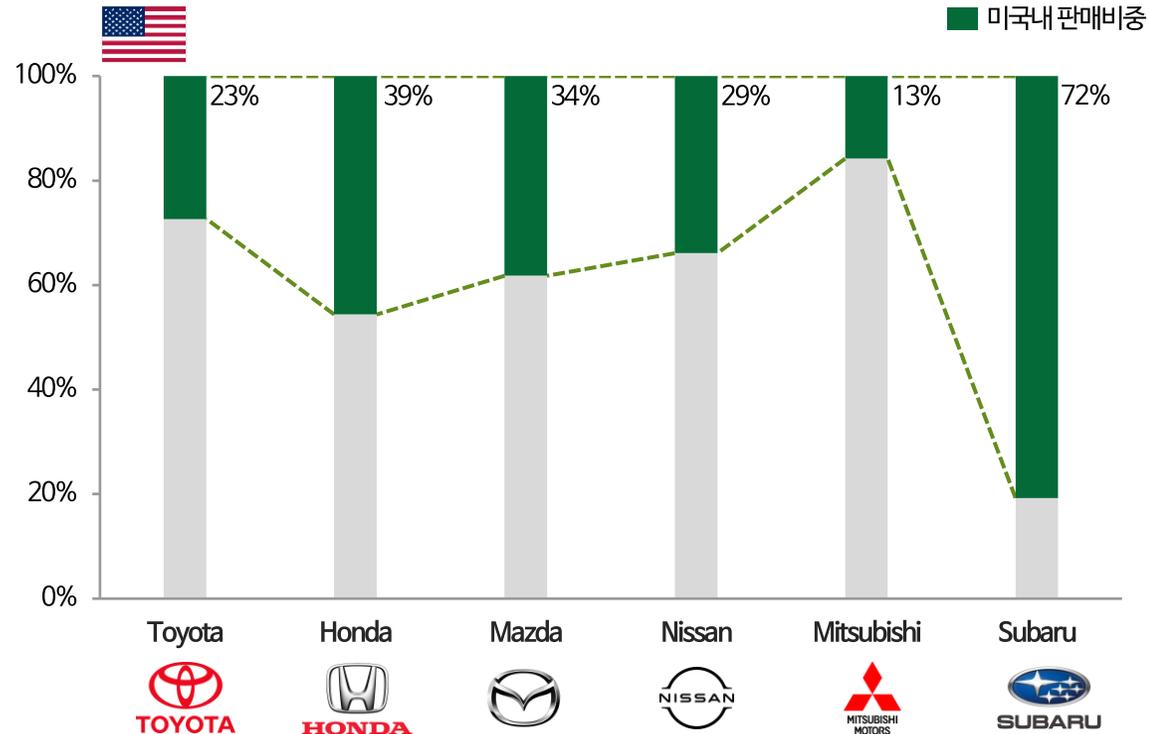
## 03 글로벌 자동차 산업의 대응 노력

# 글로벌 OEM사들의 미국 시장 의존도

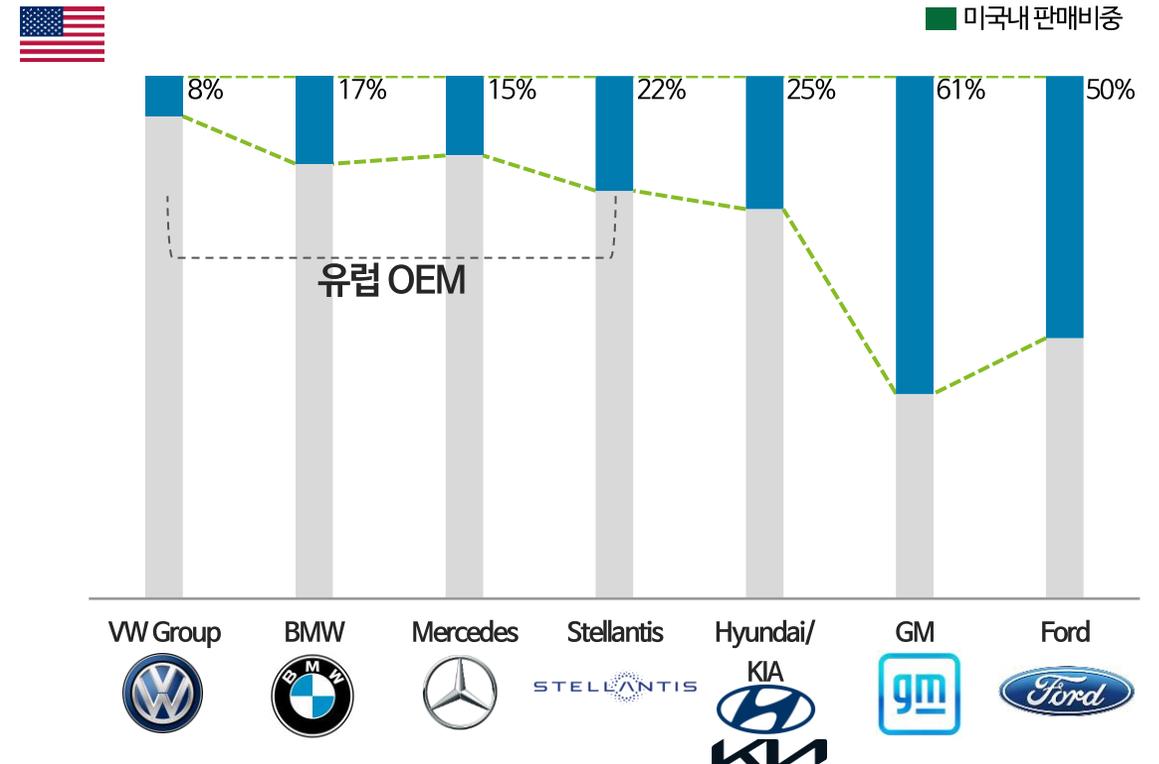
일본 완성차 업체들은 유럽·한국 완성차 업체들에 비해 미국 시장 의존도가 높아, 관세 리스크에 구조적으로 더 취약

### 글로벌 판매량 중 미국 시장 비중 (%)

• Subaru를 제외한 일본 OEM 업체들은 미국 시장에 평균적으로 30% 이상 의존하고 있어, 현대·기아 및 유럽 OEM 업체들에 비해 미국 시장 의존도가 높은 편



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



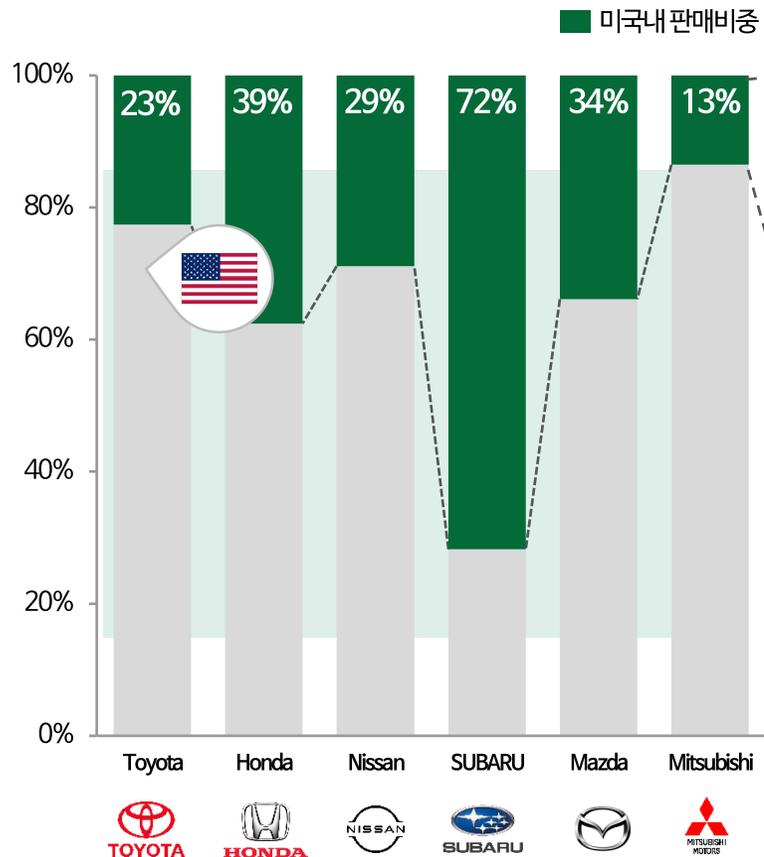
출처: Global Data (2024), Import share in total vehicle sales in the US

# 글로벌 OEM 사들의 미국 내 판매·생산 비중(1/2) - 일본 OEM 사

토요타, 혼다, 닛산과 같은 대형 제조업체들이 미국 내 생산 비중이 높아 상대적으로 관세 영향에서 더 자유로운 편

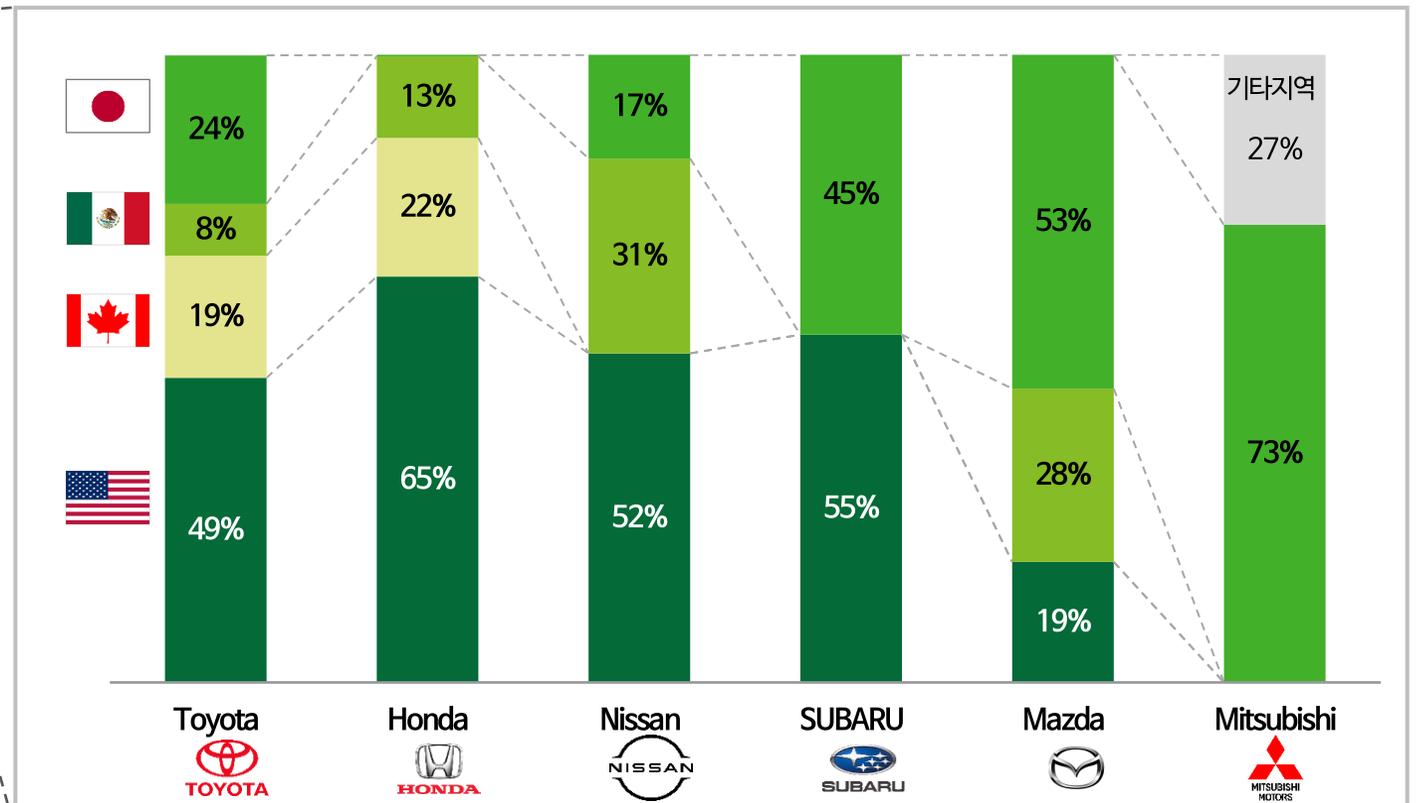
## 일본 OEM의 미국내 판매 비중

U.S. market as a percentage of global sales volume



## 미국내 판매 차량의 생산지 비중

마츠다, 미쓰비시 등 중소규모 업체들은 일본내 생산 비중이 높아 미국 관세 변화에 취약



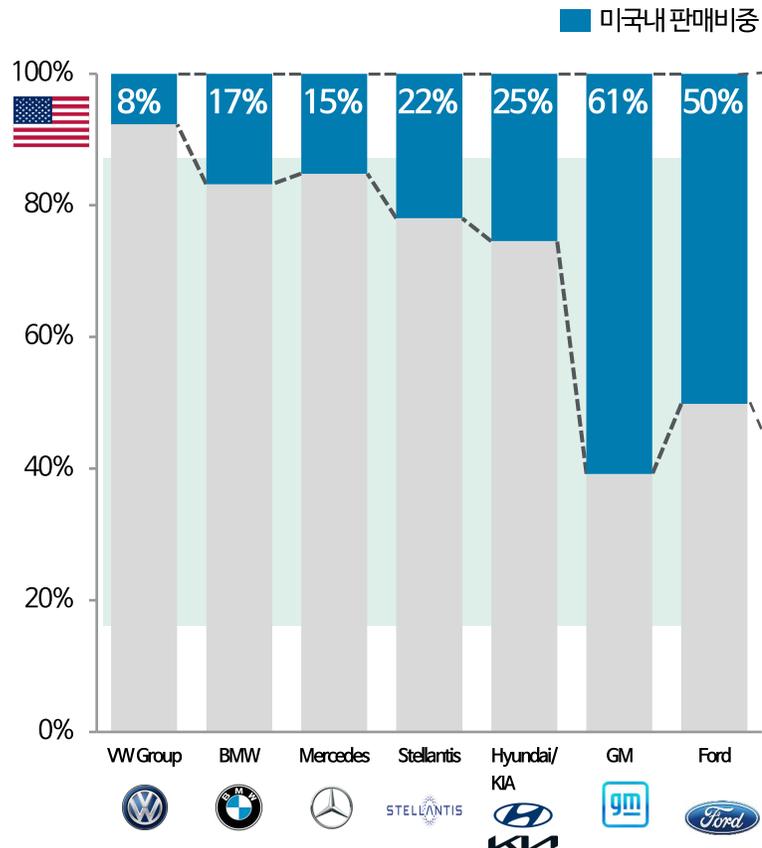
출처: Global Data (2024), Import share in total vehicle sales in the US

# 글로벌 OEM 사들의 미국 내 판매·생산 비중(2/2) - 독일 · 미국 · 한국 OEM사

스텔란티스를 제외한 유럽과 한국의 OEM사들은 미국내 생산 비중이 낮아 미국 수출 시 관세 부담에 더욱 취약한 구조

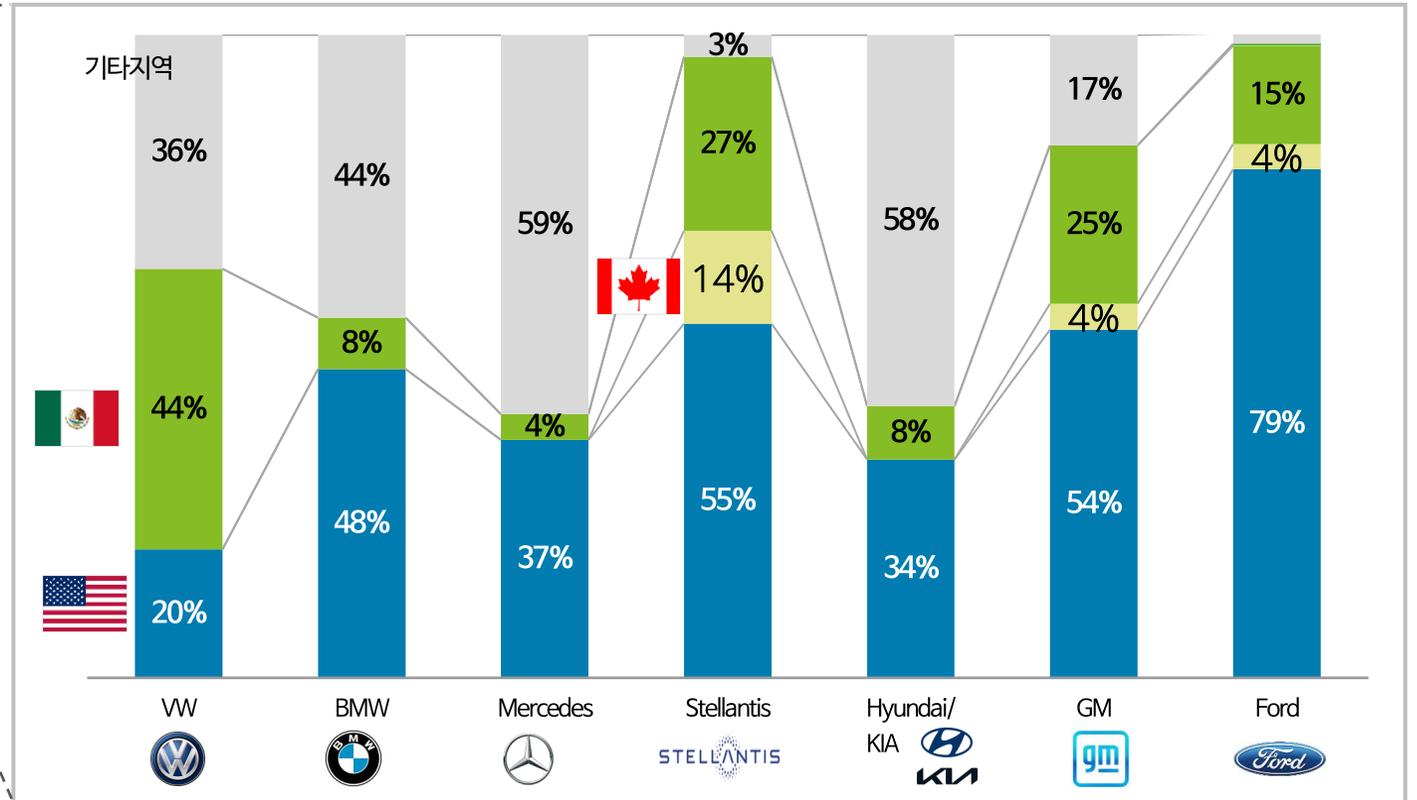
## 유럽 · 한국 OEM의 미국내 판매 비중

U.S. market as a percentage of global sales volume



## 미국내 판매 차량의 생산지 비중

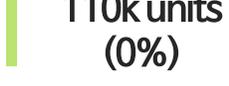
현대 기아차는 미국 판매 의존도가 높고 생산지 비중이 낮아 관세 리스크가 높은 편



출처: Global Data (2024), Import share in total vehicle sales in the US

# 트럼프 관세 영향 분석 (1/2) - 일본 OEM 사

미국 내 생산 비중을 확대해 관세 리스크를 완화하거나, 멕시코·캐나다 지역에 생산 거점을 확보해 리스크 분산 전략 추진 중

관세 리스크	고 중 저	판매규모 (미국 생산 비중)	OEM별 관세 리스크
 <b>TOYOTA</b> Toyota		 2,330k units (49%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 토요타가 공급업체의 관세 증가분을 부담하겠다고 발표</li> <li>• 토요타가 미국, 캐나다, 일본에서 생산되고 있는 베스트셀러 모델인 RAV4의 미국 내 생산을 확대 시 C-SUV(컴팩트 SUV) 세그먼트에서 시장 점유율을 높일 수 있는 기회</li> </ul>
 <b>HONDA</b> Honda		 1,420k units (65%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 미국에서 판매 되는 차량(39%)의 약 65%가 미국내에서 생산</li> <li>• 미국과 일본에서 생산 중인 CR-V, Civic 등 대중 모델의 미국 내 생산을 확대하면, 미국 외 생산비중이 높고 미국계 OEM이 적은 C세그먼트 시장에서 점유율 확대 기회</li> </ul>
 <b>NISSAN</b> Nissan		 920k units (52%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 사용부품의 60%가 미국외 지역에서 조달(멕시코, 일본산 부품 사용 비율 高)되고 있어 부품관점에서 관세 리스크 높음</li> <li>• 주력 차종인 Rogue의 미국 내 생산 확대(공장 가동률 증가)와 부품 현지 조달 비율 개선이 필요</li> </ul>
 <b>SUBARU</b> Subaru		 670k units (55%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 미국 시장 의존도(72%) 높으며, 사용 부품의 약 50%는 미국·캐나다 외에서 조달되며 이 중 약 30%는 일본산 부품</li> <li>• 관세와 환율의 이중 부담 구조에 노출</li> </ul>
 <b>Mazda</b>		 420k units (19%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 마츠다는 미국 시장 의존도가 높으면서도 현지 생산 비중이 낮아(일본, 멕시코 생산) 관세 영향에 매우 취약한 구조</li> <li>• 실제로 2025년 5월부터 마츠다는 관세 영향으로 미국 앨라배마 공장에서 캐나다용 CX-50 생산을 일시 중단 조치</li> </ul>
 <b>MITSUBISHI MOTORS</b> Mitsubishi		 110k units (0%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 미국 시장 의존율은 13%이며, 2015년에 미국 공장을 매각후 미국에서 판매되는 모든 차량을 일본 등 해외에서 수입</li> <li>• 닛산의 미국 공장(가동률이 낮은 곳)을 활용해 미국 내 생산을 재개하는 방안을 검토 중</li> </ul>

출처: Global Data (2024), Import share in total vehicle sales in the US

# 트럼프 관세 영향 분석 (2/2) - 독일 · 미국 · 한국 OEM사

미국 외 생산(멕시코, 유럽, 아시아 등) 비중이 높은 OEM(BMW, 메르세데스, 스텔란티스)사는 수익성 악화에 직면

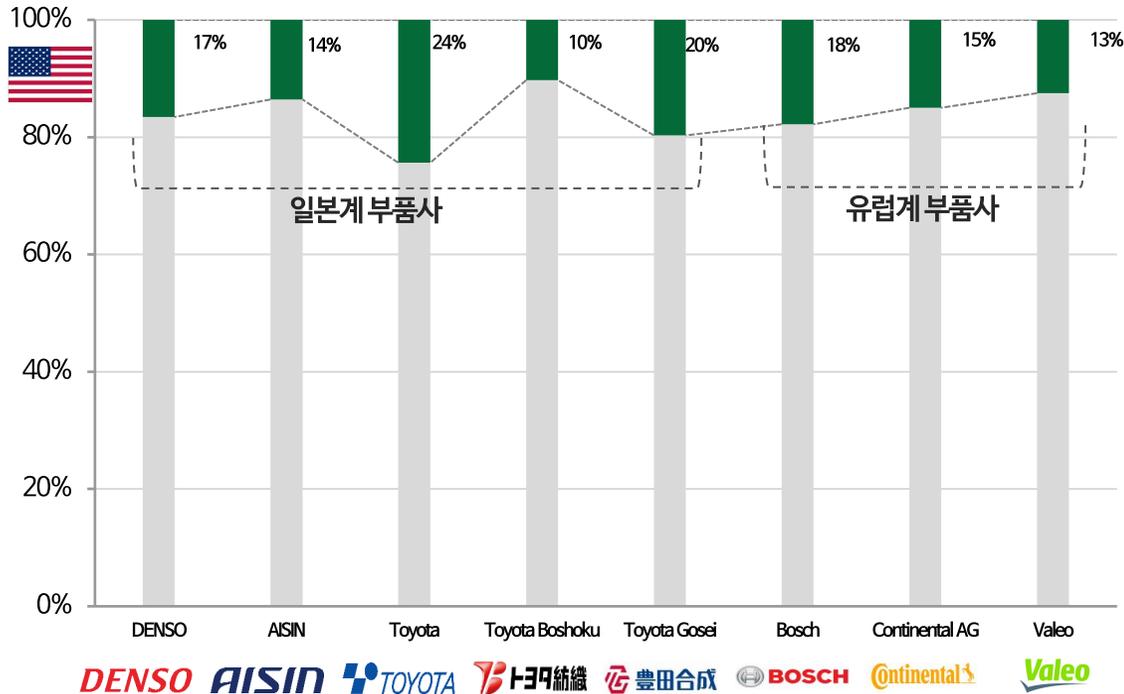
관세 리스크	고 중 저	판매규모 (미국생산 비중)	OEM별 관세 리스크
 VW		660k units (20%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>생산은 주로 멕시코와 유럽에 크게 의존하고 있어, 관세로 인한 수익성 영향이 큰 편이지만, 고급 수입 차종에 대해서는 가격 인상 여지가 있음</li> </ul>
 BMW		371k units (48%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>미국 시장에서 멕시코 산(3시리즈, 2시리즈, M2 등) 차량에 25% 추가 부과로 기존 2.5%에서 27.5%로 급증</li> <li>2025년 관세로 인해 연간 10억 유로(약 1조 1천억 원) 이상의 수익 감소가 예상</li> </ul>
 Mercedes		324k units (37%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>미국 관세 정책이 연간 영업이익률(ROS, Return on Sales)을 약 3%포인트 하락시킬 것으로 전망</li> <li>미국 내 주요 SUV(GLE, GLS 등)는 앨라배마 공장에서 생산되어 영향이 상대적으로 적으나, 수입 모델(특히 GLC 등)은 관세 부담이 큼</li> </ul>
 Stellantis		1,303k units (55%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>2024년 이미 영업이익이 64% 감소한 상황에서, 관세 추가 시 재무 건전성에 큰 타격 예상</li> <li>미국 내 생산 확대(일리노이 공장 재가동, 주요 시설 투자 등)로 관세 리스크 완화 추진 중</li> </ul>
 Hyundai/Kia		171k units (34%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>OEM 전체적으로는 미국 외 생산 비율이 높지만, 주력 5개 차종의 미국 내 생산 비율이 60%를 넘기 때문에, 미국 내 생산 제품 포트폴리오를 조정함으로써 관세 영향 회피 필요</li> </ul>
 GM		269k units (54%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>미국계 OEM이지만 미국 외 생산 비중이 중간 수준이며, 생산이 멕시코에 집중되어 있어 주력 차종의 수익성에 영향을 미치고 있으며, 생산 재편 가능성도 존재</li> </ul>
 Ford		201k units (79%)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>미국 외 생산 비율이 낮고, 주력 차종도 모두 미국 내에서 생산되기 때문에, 가격 경쟁력을 유지하며 시장 점유율을 확대할 수 있는 기회가 있습니다.</li> </ul>

# 글로벌 부품사 및 타이어 제조사들의 미국 시장 의존도

유럽 및 일본계 부품사와 타이어 제조사들은 미국 시장 의존도가 높아 미 관세 정책 변화에 민감하게 반응할 수밖에 없는 구조

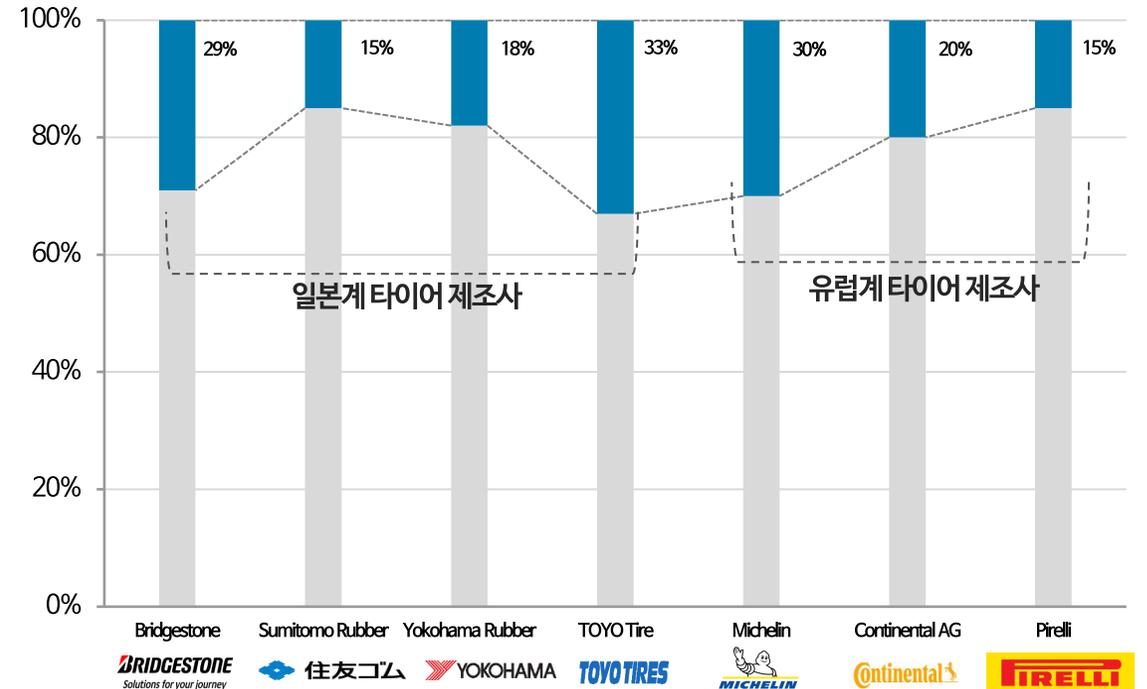
### 미국내 자동차 부품 판매 비중(부품 제조사)

- 일본 및 유럽계 부품업체 모두 미국 시장에서 매출의 10~20%를 창출하는 구조
- Toyota, Toyoda Gosei, DENSO 등 토요타 그룹 계열사 미국 시장 의존도가 두 자릿수 이상



### 미국내 타이어 판매 비중 (타이어 제조사)

- TOYO(33%), 미쉐린(30%), 브리지스톤(29%)등은 미국 시장에서 30% 내외 비중
- 타이어 산업 특성상 글로벌 유통망과 가격 민감도가 높아 관세 영향에 노출될 가능성 높

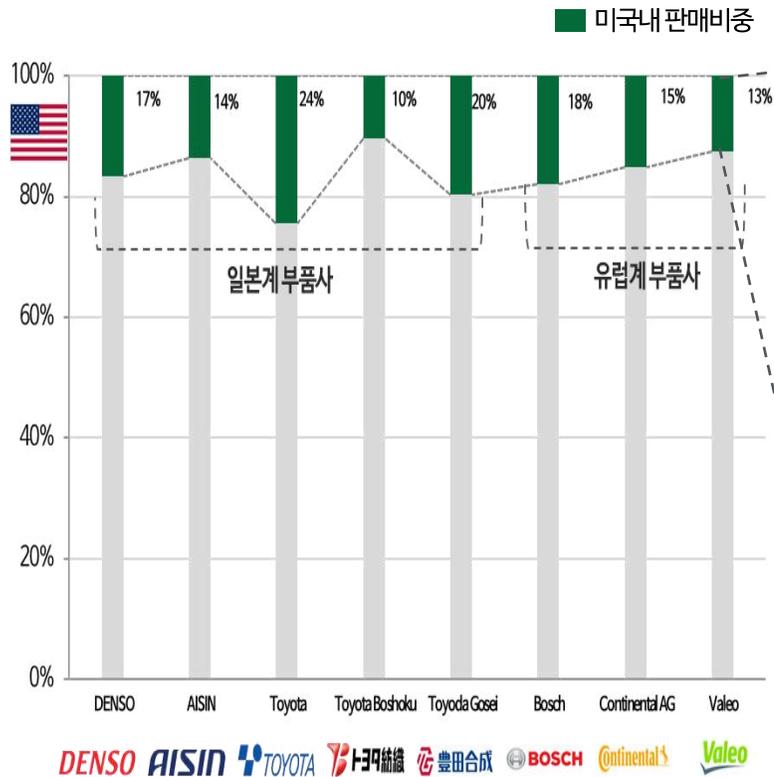


출처: Global Data (2025), Import share in total vehicle sales in the US

# 글로벌 부품사들의 미국 내 판매·생산 비중

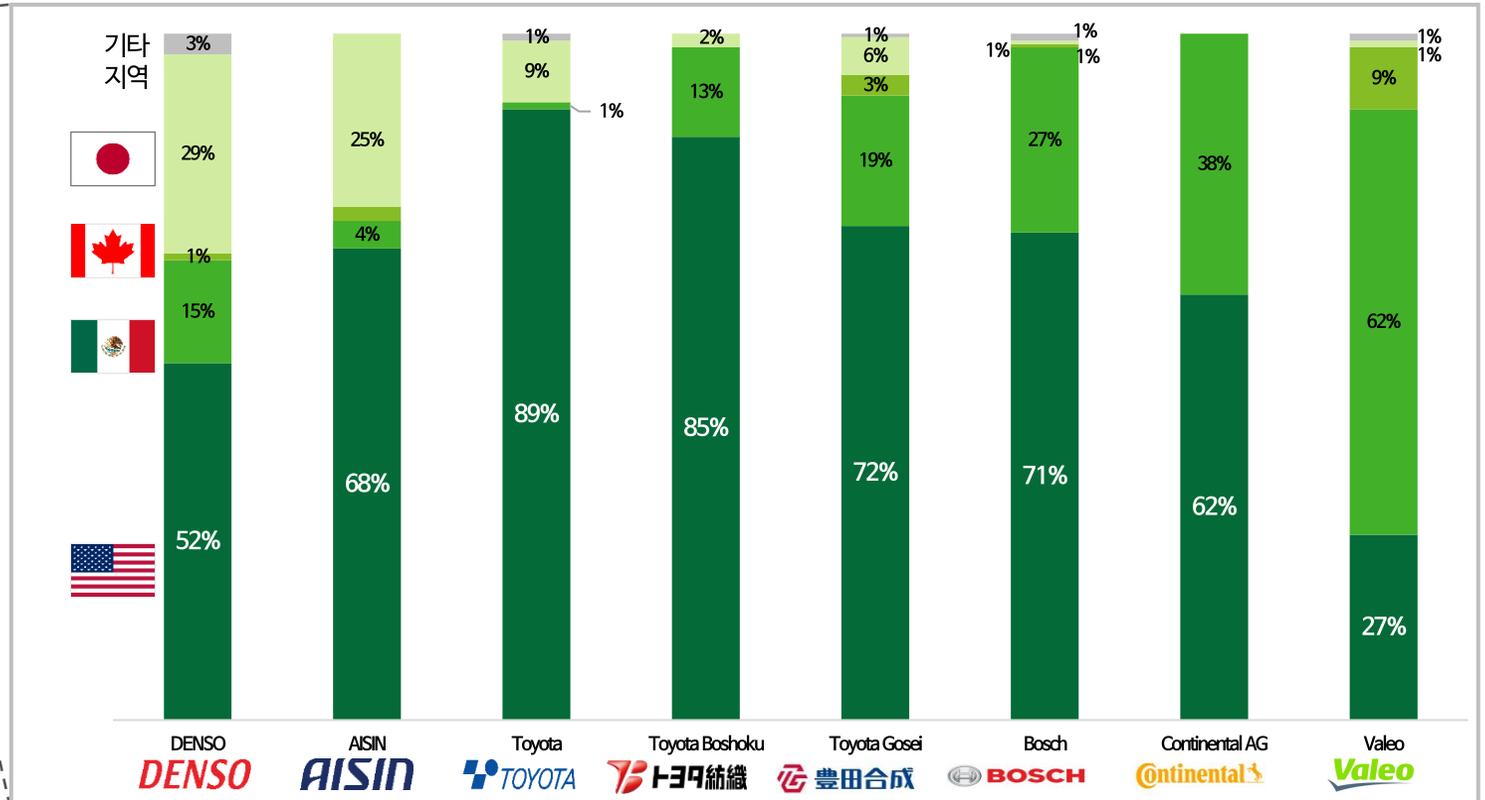
토요타 계열사 들은 현지 생산 비중이 높아 관세 영향이 적은 반면, Denso 및 Valeo는 일본·멕시코 생산 비중이 높아 관세에 취약

미국 내 부품 판매 비중



미국 내 판매 부품의 생산지 비중

- 일본 생산 의존도가 높은 DENSO(29%), AISIN(25%)는 이중 리스크(관세+환율)에 노출
- 토요타 계열은 미국 내 부품 현지 조달 비중이 높아 관세 회피 가능성 높

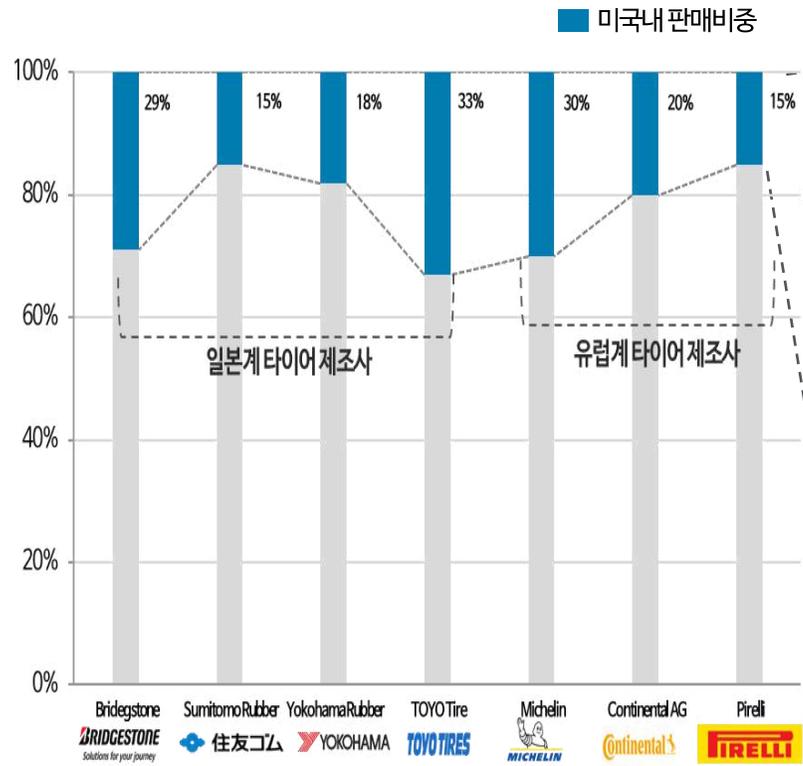


출처: Global Data (2025), Import share in total vehicle sales in the US

# 글로벌 타이어 제조사들의 미국 내 판매·생산 비중

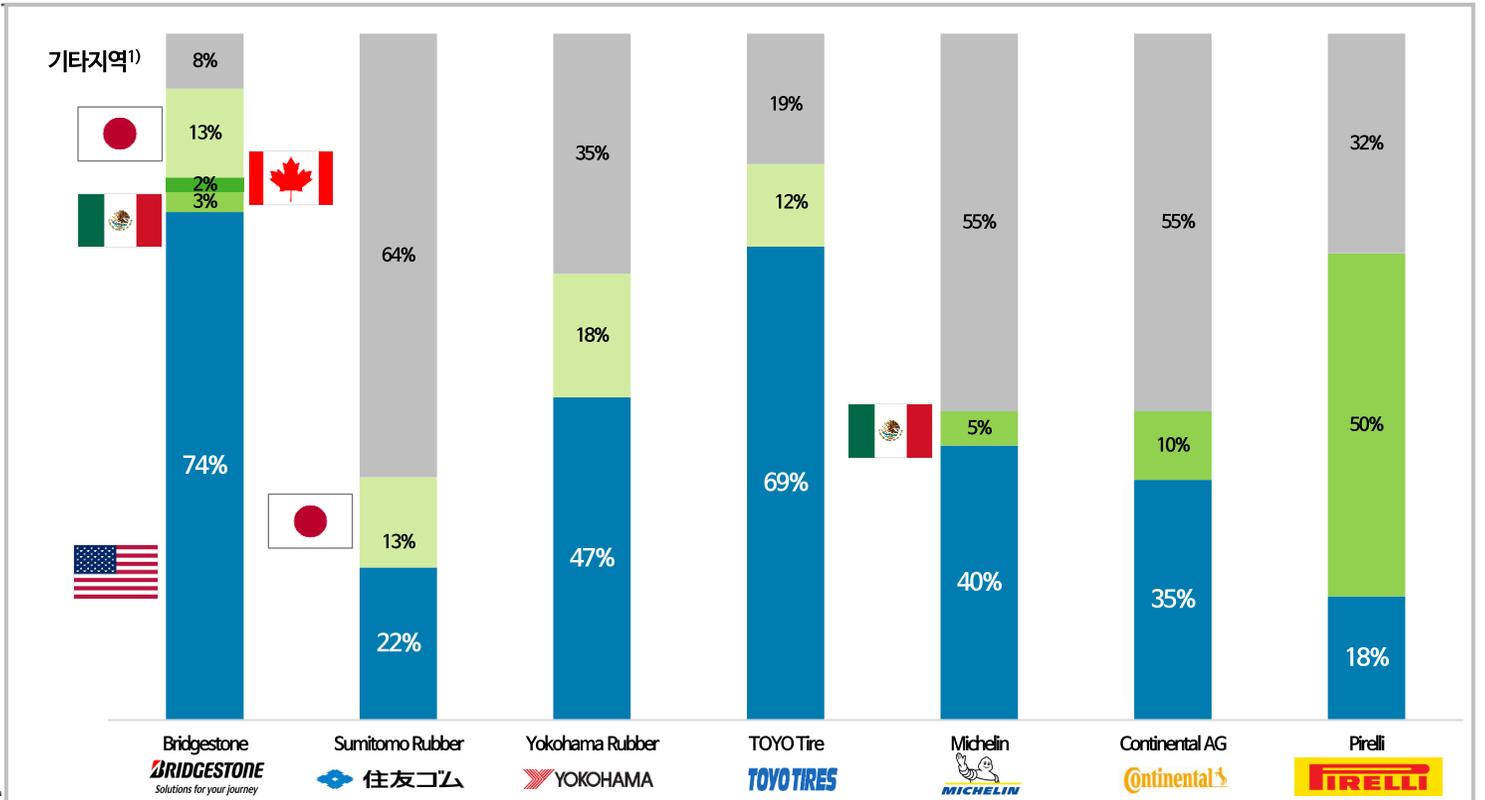
일본계 타이어 제조사들이 적극적인 현지화 전략으로 관세 리스크를 회피하고 있는 반면, 유럽계 업체들은 리스크에 직접 노출

### 미국내 타이어 판매 비중



### 미국내 판매 타이어의 생산지 비중

- 일본계 일부 업체는 미국 시장내 관세 리스크에 상대적으로 덜 노출
- 유럽계 업체들은 유럽 중심의 생산 의존도가 높아 미국 관세 강화 시 리스크 증가



출처: Global Data (2025), Import share in total vehicle sales in the US

1) 기타지역: 아시아 (중국, 태국, 인도네시아, 인도, 베트남, 말레이시아 등); 유럽 (프랑스, 독일, 스페인, 영국, 폴란드, 세르비아, 헝가리, 루마니아, 네덜란드); 남미 (브라질, 아르헨티나)

# 트럼프 관세 영향 분석 (1/2) - 글로벌 부품사

일본계와 유럽계 부품사 모두 미 관세 리스크에 노출되어 있어, 수익성 목표 하향 조정 하거나 증가한 비용을 고객사(OEM)에 전가

글로벌 주요 부품사		부품사별 관세 리스크	
일본계 부품사	 <b>Toyota</b> 계열 (Boshoku, Gosei)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 토요타 본사 및 계열사는 미국 내 생산 비중이 높아 상대적으로 관세 리스크가 낮은 편</li> <li>• 토요타는 관세 부담을 자체적으로 흡수하거나 가격 인상으로 소비자에 전가할 수 있으나, 장기적으로는 미국 내 생산 확대 필요</li> </ul>	
	 <b>DENSO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 멕시코·일본 등 해외 생산 비중이 높아 미국 관세로 인해 수출 부품 가격 인상, 수익성 하락 리스크 高</li> <li>• 멕시코산 부품에 대한 관세 적용 시 원가 부담이 증가하며, 주가에도 부정적 영향</li> </ul>	
	 <b>AISIN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 북미 지역 외(특히 일본)에서 생산된 부품 비중이 높아 관세 리스크 高</li> <li>• 미국 내 생산 확대와 USMCA 준수를 통한 관세 회피, 고객사와의 가격 전가 협의 등 다양한 대응 전략을 추진 중</li> </ul>	
유럽계 부품사	 <b>Bosch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 북미(미국+멕시코) 생산 비중 약 98%, USMCA/NAFTA 편입 효과 극대화</li> <li>• 관세 리스크 거의 없음, 정책 변화 시 유연한 대응 가능</li> </ul>	
	 <b>Continental</b> AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 멕시코에 20개 공장을 보유하고 있으며, 전체 매출의 20%를 미국에서 기록 중이어서 관세에 민감</li> <li>• 미국 내에서 제조되는 차량에 들어가는 외국산 부품에 대해 관세 완화 조치가 도입되어 일부 부담이 완화될 수 있음</li> </ul>	
	 <b>Valeo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 멕시코에서 미국으로 상당한 물량을 공급하고 있어 관세 위험에 크게 노출</li> <li>• 관세 적용 제품에 대해 고객사(OEM)에 100% 비용 전가를 목표로 하며, 이미 75% 이상의 관세 비용을 고객사가 부담하는 계약 체결</li> </ul>	

# 트럼프 관세 영향 분석 (2/2) - 글로벌 **타이어** 제조사

미쉐린 外일본계와 유럽계 타이어 제조사 모두 미국 관세로 인해 원가 상승, 수익성 악화, 시장 경쟁력 저하 등 심각한 리스크에 직면

글로벌 주요 타이어 제조사		타이어 제조사 별 관세 리스크	
일본계 제조사	 <b>Bridgestone</b> Solutions for your journey	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025년 관세로 인해 영업이익(Adjusted Operating Profit)에 450억 엔(약 2,700억 원) 규모의 직접적 타격 예상</li> <li>북미 생산 비중(미국 내 60%, 트럭 타이어 70%) 유지 필요성 대두</li> </ul>	
	 <b>Sumitomo Rubber</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>고객사에 관세 비용 100% 전가하는 "Cost Pass-Through" 전략 실행</li> <li>미국 관세만으로도 연간 순이익이 175억 엔(약 1억 1,300만 달러) 감소 가능성</li> </ul>	
	 <b>Yokohama Rubber</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025년 예정된 중국·멕시코·캐나다 대상 추가 관세로 원자재 및 완제품 가격 상승 → 미국 내 수요 감소 및 공급망 차질 우려</li> <li>북미 지역의 제조 기지 확충에도 불구하고 관세와 원자재 비용 상승으로 인한 압박에 직면</li> </ul>	
	 <b>TOYO Tire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>중저가 및 미드레인지 타이어는 대부분 해외(일본, 중국 등)에서 생산해 미국으로 수입</li> <li>중저가 시장에서의 경쟁력 저하와 공급 불안정성은 토요 타이어의 미국 시장 성장에 부정적 요인으로 작용</li> </ul>	
유럽계 제조사	 <b>Michelin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미쉐린은 미국 내 생산 비중이 높아 관세 리스크가 상대적으로 낮은 편</li> <li>미국 내 생산 확대와 공급망 조정, 가격 전략 등으로 관세 영향을 최소화</li> </ul>	
	 <b>Continental AG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미국으로 수입되는 타이어의 대부분은 유럽산이며, 멕시코산은 약 10% 수준</li> <li>유럽산 타이어는 관세 적용 대상이 되어, 수입 비용이 크게 증가 → 2025년 조정 EBIT 마진 목표를 11%로 하향 조정</li> </ul>	
	 <b>Pirelli</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>피렐리는 미국 시장 매출 비중이 높고, 미국 내 생산 비중은 낮아 관세 리스크에 취약</li> <li>미국에 판매되는 타이어의 절반 이상은 멕시코에서, 약 40%는 브라질과 유럽에서 수입된 것으로 관세 리스크에 노출</li> </ul>	

01 트럼프 관세 정책

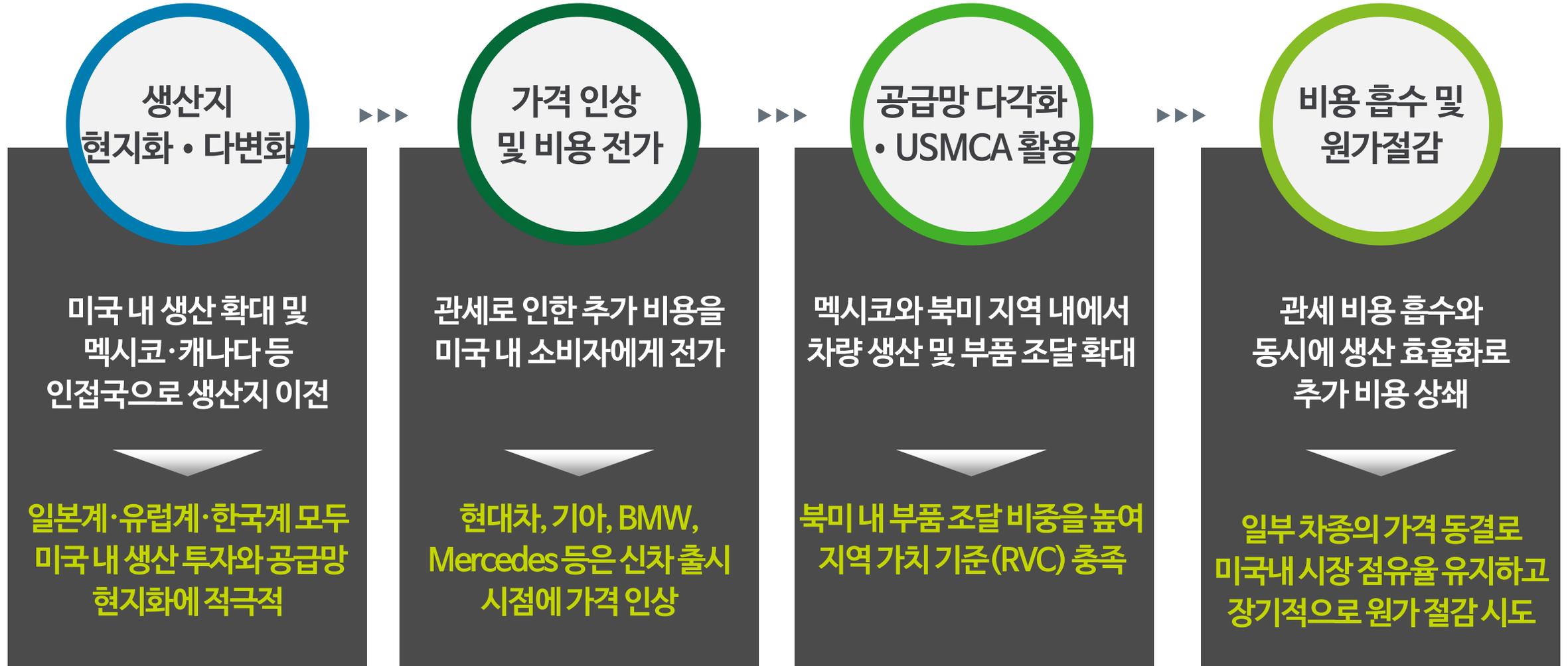
02 트럼프 관세 정책이 자동차 산업에 미치는 영향

## 03 글로벌 자동차 산업의 대응 노력

- 생산지 현지화 • 다변화
- 가격 인상 및 비용 전가
- 공급망 다각화 • USMCA 활용
- 비용 흡수 및 원가절감

# 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

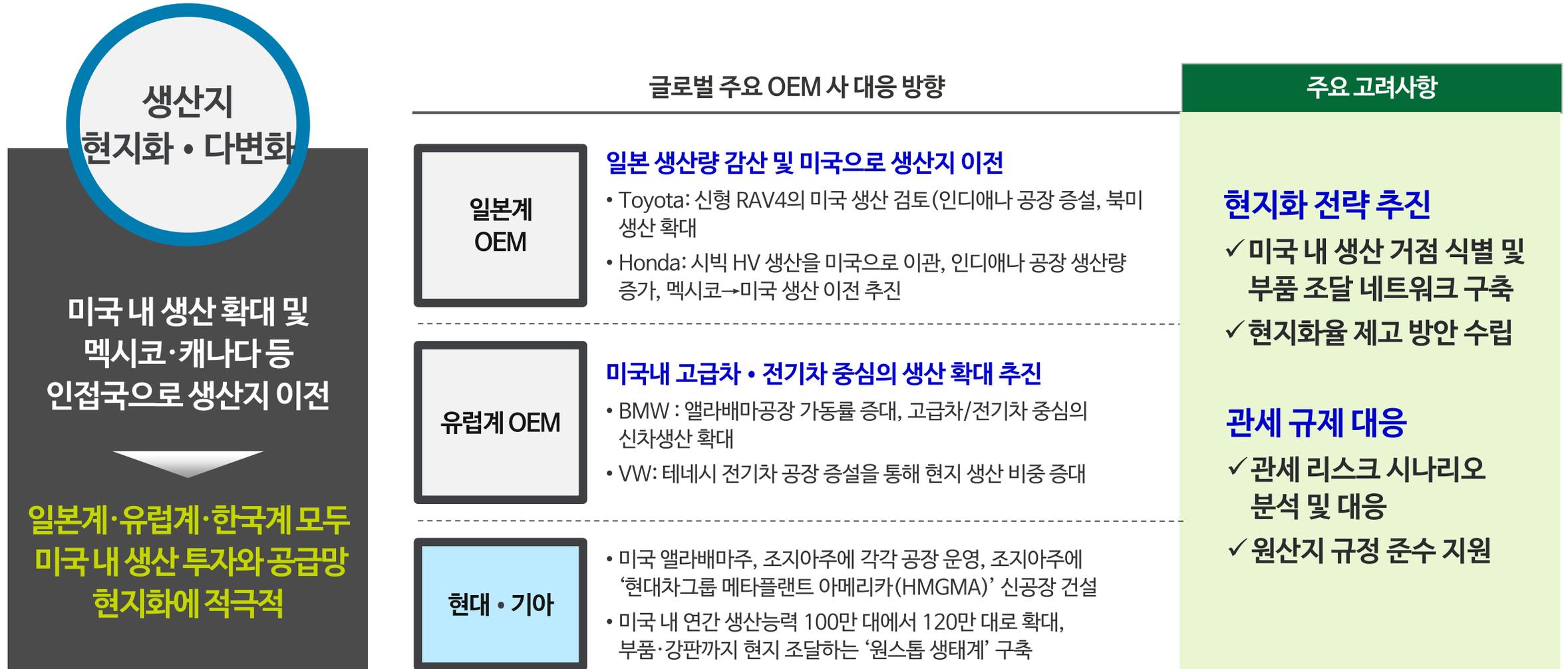


USMCA(United States-Mexico-Canada Agreement, 미국-멕시코-캐나다협정)는 미국, 멕시코, 캐나다간의 자유무역협정

© 2025. For information, contact Deloitte Anjin LLC & Deloitte Consulting LLC

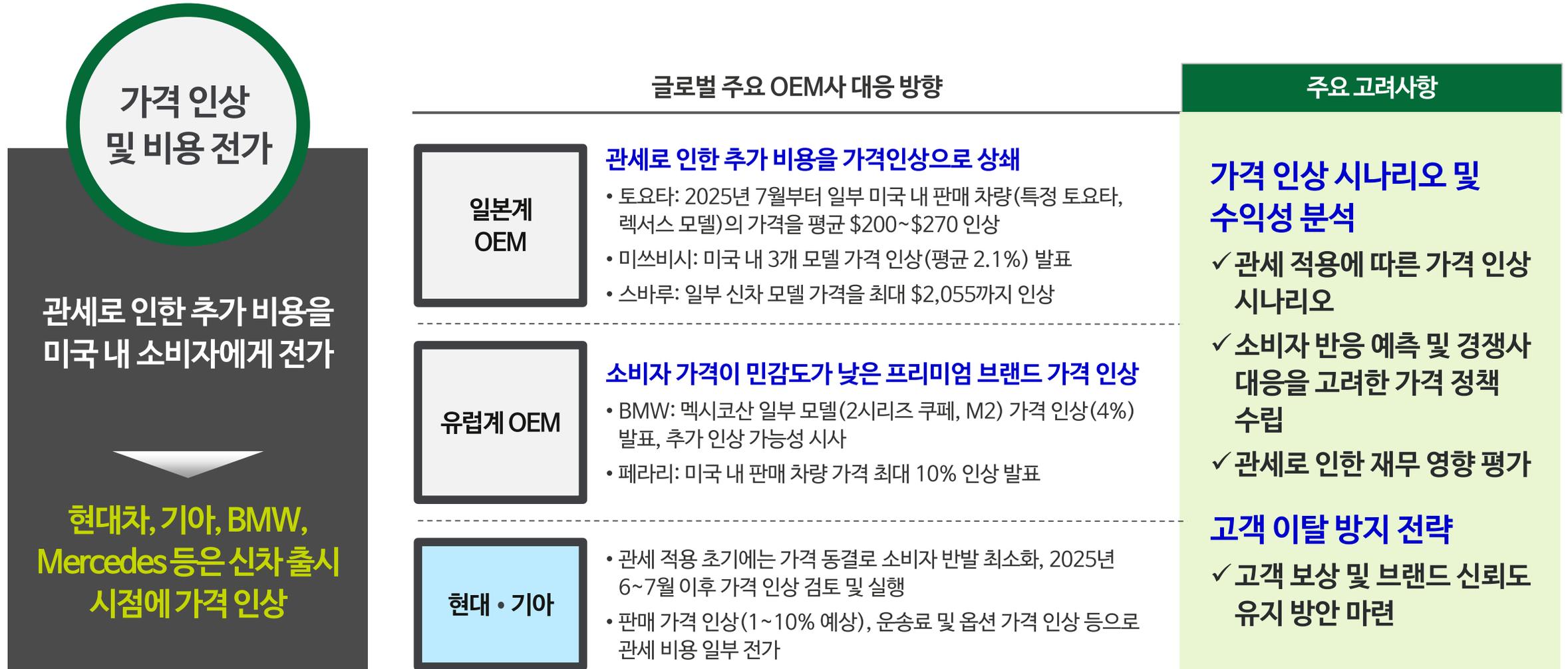
# 글로벌 OEM사들의 관세 영향 및 대응 방향

단기적으로는 미국 내 공장 가동률 증가하고, 장기적으로는 고급차 및 전기차 중심의 생산 확대를 위해 생산지 이전 및 증설 추진



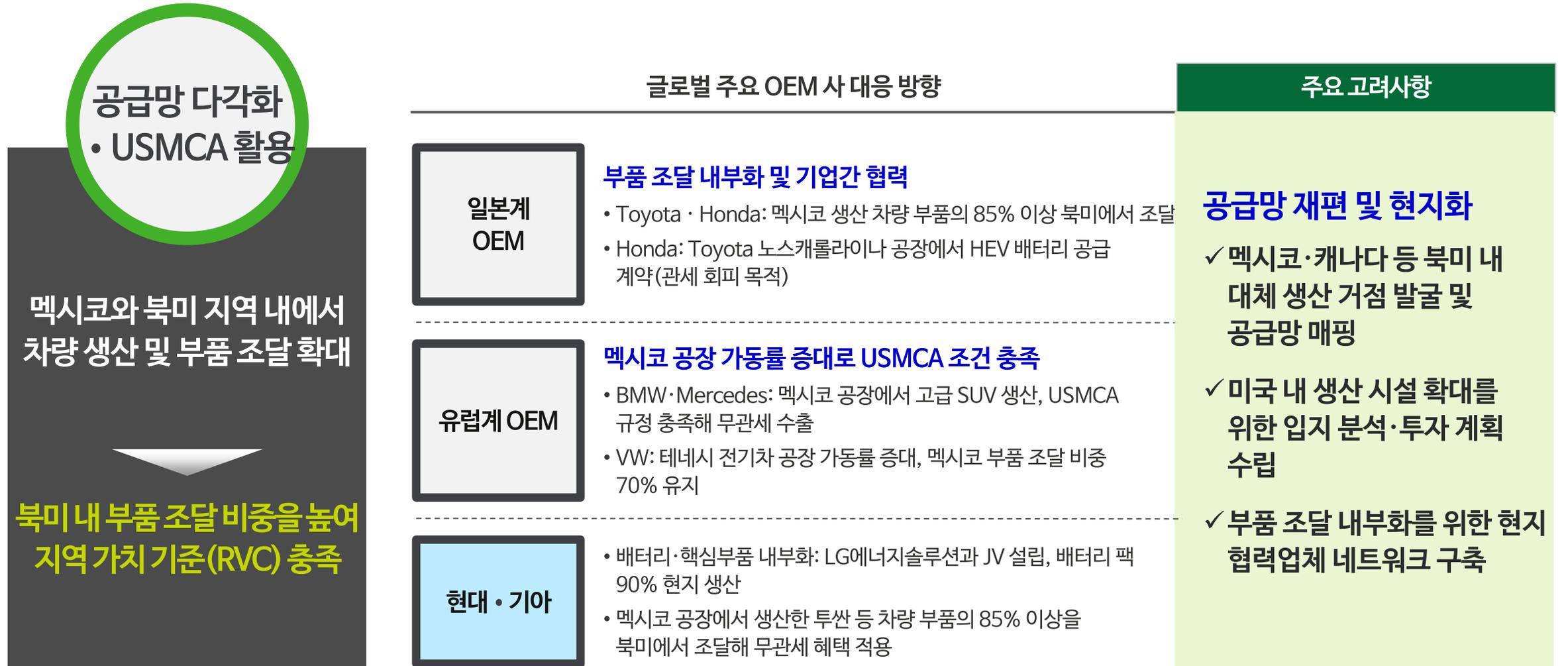
# 글로벌 OEM사들의 관세 영향 및 대응 방향

관세로 인한 추가 비용을 소비자에게 전가하는 전략을 시도하지만, 차종(대중/프리미엄)에 따라 인상 범위와 적용 시기는 상이



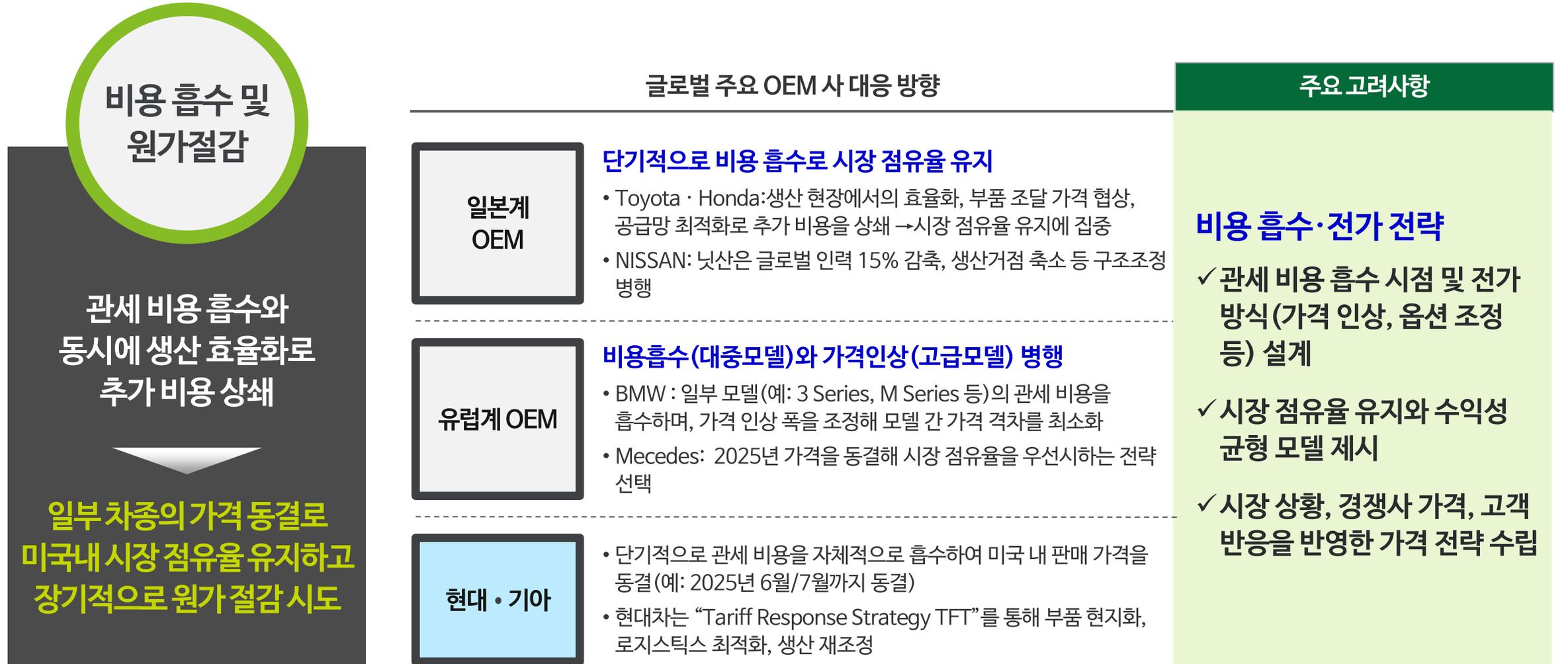
# 글로벌 OEM 사들의 관세 영향 및 대응 방향

단기적으로 USMCA를 활용한 무관세 생태계 구축에 집중하나, 장기적으로 북미내 부품 조달 비중 확대로 관세 리스크 해소 추진



# 글로벌 OEM 사들의 관세 영향 및 대응 방향

글로벌 OEM사들은 단기적으로 비용 흡수 및 원가 절감을 통해서 관세 충격 최소화



# 딜로이트 산업 전문가

딜로이트 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

## Professionals

Industry **자동차 산업 부문**



### 김태환 파트너

자동차산업 전문팀 리더 | 컨설팅 부문

☎ Tel: 02 6676 3756

✉ E-mail: taehwankim@deloitte.com



### 황승희 파트너

자동차산업 파트너 | 회계감사부문

☎ Tel: 02 6676 1642

✉ E-mail: seunhwang@deloitte.com



### 이종범 파트너

자동차산업 파트너 | 경영자문부문

☎ Tel: 02 6676 1637

✉ E-mail: jongblee@deloitte.com



### 임홍남 파트너

자동차산업 파트너 | 세무자문 부문

☎ Tel: 02 6676 2336

✉ E-mail: honglim@deloitte.com

## 전 세계 경제·산업·경영 트렌드와 인사이트를 실시간으로 확인하세요!

-  MZ세대 소비자, ESG, 경제전망 등 이슈 분석 리포트
-  CEO·CFO 분기 서베이, 자동차구매의향지수 등 경영·산업 동향 지표
-  딜로이트 전문가의 생생한 경험이 녹아있는 영상 콘텐츠
-  채용공고, 임직원 브이로그, 이벤트 안내 등 다양한 딜로이트 소식

 카카오톡 채널

 앱



Download on the  
App Store

GET IT ON  
Google Play



#MZ세대

#기후변화

#ESG

#디지털 전환

#경제전망



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

# Deloitte. Insights

**성장전략부문 대표**  
손재호 Partner  
[jaehoson@deloitte.com](mailto:jaehoson@deloitte.com)

**딜로이트 인사이트 편집장**  
박경은 Director  
[kyungepark@deloitte.com](mailto:kyungepark@deloitte.com)

**연구원**  
배순한 Director  
[soobae@deloitte.com](mailto:soobae@deloitte.com)

**Contact us**  
[kripsightsend@deloitte.com](mailto:kripsightsend@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](http://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.