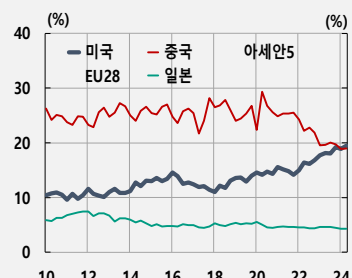


**BOX 2 미국 성장세가 둔화될 경우 對미 수출에 대한 영향 점검**

2018년 이후 우리의 국가별 수출 및 FDI 중에서 미국이 차지하는 비중이 꾸준히 증가하였고, 금년 들어서도 對미 수출은 호조를 나타내면서 우리 총수출 증가에 크게 기여하고 있다. 이처럼 우리 수출의 對미 익스포저가 커진 상황에서 8월 들어 美제조업·고용지표가 예상보다 부진하게 나타나는 등 美경기 둔화에 대한 경계감이 높아지자 우리 수출에 대한 우려도 제기되었다. 만일 미국 성장세 둔화폭이 예상보다 더 크게 확대될 경우 우리 對미 수출에 부정적인 영향이 나타날 가능성이 있다. 특히 2020년 이후 미국 내수와 우리 對미 중간재 수출간 상관관계가 이전보다 커진 점을 감안하면, 미국 경기가 예상보다 더 둔화되는 경우 철강<sup>23</sup>년 對미 수출비중: 6.8%·화공품<sup>8.7%</sup>·석유제품<sup>4.9%</sup> 등 중간재에서 對미 수출에 하방압력이 과거보다 크게 나타날 것으로 예상된다.

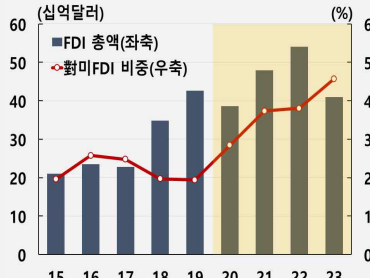
**對미 수출 비중 꾸준히 증가      對미 FDI 비중 확대 지속      중간재수출-美내수간 관계 강화**

**[그림 1] 국가별 수출 비중**



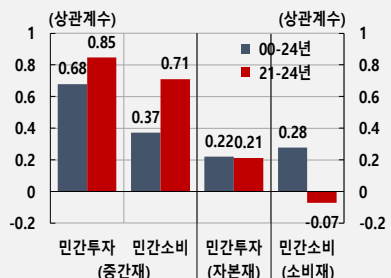
자료: 관세청

**[그림 2] 우리나라 FDI<sup>1)</sup> 금액 및 미국 비중 추이**



주: 1) 신설법인 설립기준  
자료: 한국수출입은행

**[그림 3] 미 경기와 우리 對미 수출간 상관관계**

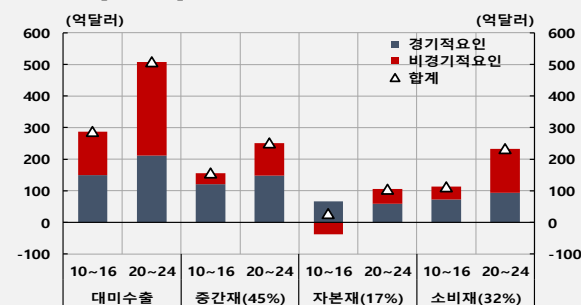


자료: 미 BEA, 관세청

그러나 미국 성장세가 예상보다 좀 더 둔화되더라도 對미 자동차·기계류 수출은 우리 對미 수출에 나타나는 하방압력을 완충할 것으로 예상된다. 불변시장점유율<sup>CMS</sup> 분석을 통해 2020년 이후 對미 수출 증가 동인<sup>drivers</sup>을 분해해보면, 미국의 내수흐름 등 경기적 요인뿐 아니라 미국내 우리 제품에 대한 선호증대<sup>시장점유율 증가</sup>, 美산업정책 영향<sup>美산업구조 변화</sup> 등 비경기적 요인이 상당부분 기여하였다. 이는 과거 對미 수출비중이 안정적으로 증가하던 시기<sup>2010~2016년</sup>에 우리 對미 수출 증가분의 절반 정도가 미국 경기요인에 기인하였던 점과 차별된다. 특히 품목별로 보면 2020~24년중 자동차<sup>對미 수출비중 35.5%</sup>와 기계류<sup>13.4%</sup>의 對미 수출 증가분에 대한 비경기적 요인 영향이 과거보다 크게 증가하였다.

**최근 對미 수출 증가에는 비경기적 요인이 절반 이상 기여**

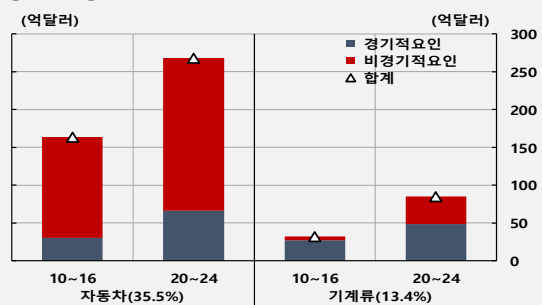
**[그림 4] 성질별 對미 수출 증가요인<sup>1)</sup>**



주: 1) 불변시장점유율 방법론에 따라 분해  
자료: 관세청, 무역협회, Census, 자체시산

**최근 자동차·기계류 對미 수출 증가에 대해 비경기적 요인이 과거보다 크게 기여**

**[그림 5] 자동차·기계류 對미 수출 증가요인<sup>1)</sup>**



주: 1) 불변시장점유율 방법론에 따라 분해  
자료: 관세청, 무역협회, Census, 자체시산

## 자동차와 기계류의 對미 수출 여건

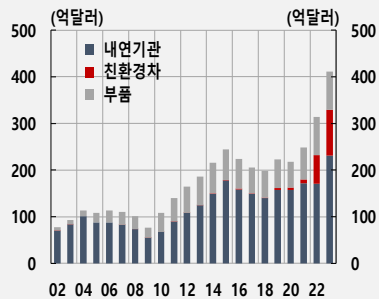
### ① 자동차

2020년 이후 우리 對미 자동차 수출은 친환경차<sup>전기차, 하이브리드차</sup>를 중심으로 연평균 16.5% 증가하면서 과거<sup>2010~19년 연평균 11.3%</sup>보다 증가세가 크게 확대되었다. 그 결과 2022년에는 자동차가 전체 對미 수출 증가<sup>14.5%</sup>에서 50% 이상을 기여하였다. 특히 2023년에는 우리나라 총수출이 글로벌 IT경기 부진 영향으로 전년보다 7.5% 감소하였으나, 對미 자동차 수출<sup>부품포함</sup>은 31.0% 증가하면서 우리 총수출 부진을 완충하는 데도 크게 기여하였다.

이는 우리 국산차업체가 친환경차·준중형SUV 등에서의 높은 경쟁력 등을 통해 미시장점유율을 확대한 것에 주로 기인한다. 미국내 신차수요는 2021년 공급망 차질 영향으로 빠르게 감소한 후 2022년에 회복되었으나 증가폭은 제한적이었고, 2023년 이후에는 긴축적인 금융여건 등의 영향으로 정체되고 있다. 그러나 우리 국산차에 대한 미국내 선호는 오히려 개선되면서 시장점유율이 확대되었다. 특히 금년 들어서는 전기차 수요가 크게 둔화되고 있으나 하이브리드 차량 수출<sup>95)</sup>이 높은 경쟁력<sup>96)</sup>을 바탕으로 큰 폭으로 증가하면서 전체 對미 수출의 양호한 흐름에 기여하고 있다.

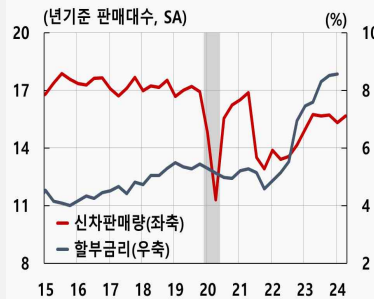
2020년 이후 자동차수출 빠르게 증가 미신차수요 팬데믹 이전수준 하회 국산차업체의 미시장점유율 확대

[그림 6] 對미 자동차 수출 추이



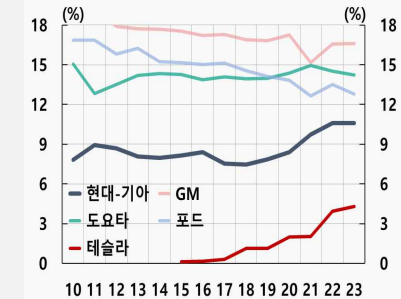
주: 1) 하이브리드는 21년까지는 내연기관에, 22년부터 친환경차로 분류  
자료: 관세청

[그림 7] 미 신차판매량 및 신차구매 할부금리



주: 1) 음영은 미 경기후퇴기  
자료: BEA, FRB

[그림 8] 미 주요 자동차업체 시장점유율



자료: Good car Bad car

### ② 기계류

2022년부터 시행된 IRA·반도체법<sup>Chips Act</sup>의 영향으로 미국내 화석에너지 전환, 노후 전력인프라 교체<sup>97)</sup>, 반도체 생산설비 구축 등이 본격화되면서, 우리 對미 기계류 수출도 전력기기<sup>변압기 등</sup>, 반도체제조장비 등을 중심으로 연평균 2022~23년 18.0% 증가하였다.

95) 2024년 對미 수출 증감률(전년동기대비): 전기차 5월 43.8%, 6월 -38.9%, 7월 -25.2%

하이브리드차 5월 46.2%, 6월 28.4%, 7월 49.1%

96) 하이브리드 차량에서는 일본업체(도요타, 혼다 등)들과 현대차만이 경쟁력을 보유한 것으로 평가된다.(GS) 그리고 2023년 글로벌 하이브리드차 시장점유율은 도요타 39%, 르노닛산 10%, 현대차 10% 순이었다.(노무라)

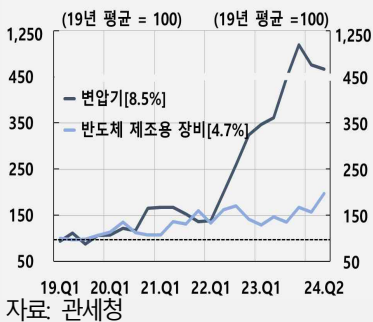
97) 미국 전력망은 30~50년 이상 노후화된 상태(NERC)로 설계수명이 30~40년인 변압기와 차단기의 교체 수요가 당분간 이어질 것으로 예상된다. 한편, 미 정부는 노후화된 전력기기 교체시 보조금을 지급하고 있다.

I. 국내외 여건 및 전망

앞으로도 미국의 산업정책 관련 지출규모는 꾸준히 확대될 전망이며, 이에 따라 우리 기계류 對미 수출도 양호한 흐름을 이어갈 것으로 예상된다. 최근 우리나라의 미국내 플랜트 수주도 크게 확대되었으며, 데이터센터 건설 등 빅테크 기업들의 시부문 투자 지속과 전력수요 증가도 우리의 관련 품목 수출을 뒷받침할 전망이다.

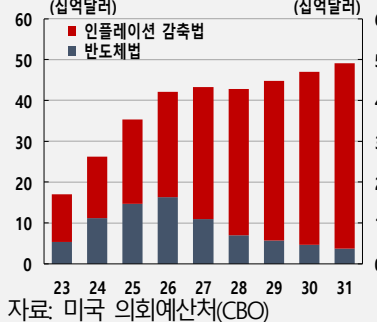
반도체 제조 장비 및 변압기 수출이 크게 증가

[그림 9] 품목별 對미 기계 수출



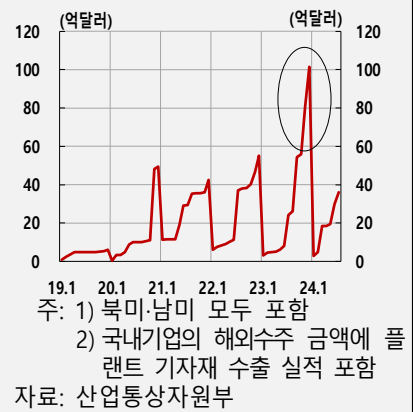
미정부의 산업정책 관련 지출규모 꾸준히 확대 전망

[그림 10] 미 산업정책 지출규모



20년부터 미주 내 우리 기업의 플랜트 수주 확대

[그림 11] 미주<sup>1)</sup> 내 플랜트 수주<sup>2)</sup>



결론 및 리스크

최근 우리 對미 수출호조는 미국의 경기적 요인뿐 아니라 친환경 자동차에서의 높은 경쟁력, 美산업정책 등 구조적 요인이 상당수준 작용한 만큼, 美경기가 큰 폭으로 둔화되지 않는다면 수출에 미치는 영향도 크지 않을 것으로 예상된다.

그러나 자동차와 기계류 수출에는 리스크 요인도 적지 않은 것이 사실이다. 구체적으로 자동차 부문에서는 전기차 캐즘이 장기화될 가능성이 있다<sup>98)</sup>. 그리고 최근 미국내 신성장·친환경 부문에서도 중국 과잉생산·배터리 가격폭락 등, 정책 불확실성<sup>트럼프 당선시 IRA·반도체법 지출규모 축소 등</sup> 등으로 투자가 지연되거나 중단되는 사례<sup>99)</sup>가 나타나고 있다. 향후 美대선 결과에 따라 고율의 관세부과 여부에 대한 불확실성도 크다<sup>100)</sup>. 이러한 리스크에 대해 우리 기업들의 대비<sup>101)</sup>가 필요한 상황이다.

98) 전기차는 내연기관차 대비 초기구입비용이 높을 뿐 아니라 전기요금 상승, 비싼 보험료 등으로 운영비용도 높다. 이에 더해 전기차 충전 시설 확충도 지연되면서 전기차 수요 증가세가 둔화되고 있다.  
99) "IRA·반도체법 관련 투자중 40% 가량이 계획에 비해 지연되고 있으며 미 대선 결과 등에 따른 정치적 불확실성도 상존하고 있다." (FT, 2024.8.12일)  
100) 트럼프 美대통령 후보는 10~20%의 보편관세 및 중국에 대한 고율(60%)관세 부과를 공약으로 내세우고 있다.  
101) 현대차·기아는 전기차 캐즘이 예상보다 장기화할 가능성을 염두해 두고 하이브리드뿐 아니라 EREV(주행거리연장형 전기차) 개발에도 노력하고 있다.