중국차도 미국에서 만들면 될까?

中国汽车在美国生产就行吗?

미중 자동차 통상 갈등과 한국 자동차 산업에 미치는 영향

中美汽车贸易摩擦及其对韩国汽车产业的影响

한중경제통상이슈 발표. **진권호, 오승주, 왕한문, 진준예**

韩中经济通商议题 发表

어디에서 만들 것인가?

在哪里生产?



중국 생산 → 미국 수출

中国生产→出口美国



제3국(멕시코) 생산 → 수출

第三国（墨西哥）生产→出口



미국 현지 공장 생산

在美国本地工厂生产

트럼프 발언: 미국에서 생산하면 괜찮을까?

特朗普的发言：在美国生产就可以吗?

미국 현지 공장 + 미국인 고용
在美国建厂并雇佣美国工人

가능성 열어둠 留有余地

일자리 창출 기여
有助于创造就业

현지 생산 시 완성차 관세 부담 완화 가능
本地生产可减轻整车进口关税负担

멕시코 등 제3국 생산 후 미국 수출
在墨西哥等第三国生产后出口美国

부정적 입장 持否定态度

제3국 생산 중국차의 미국 수출
第三国生产的中国车出口美国

생산지와 미국 내 경제 효과를 함께 고려
同时考量生产地与对美国的经济效应

공식 허용 아님: 발언 ≠ 법·규정 변경
并非正式放开：发言≠法规变更

연결차량 규제는 별도 충족 필요
仍需满足车联网车辆法规要求

핵심 개념: 관세 · 상계관세 · 원산지 규정

核心概念：关税、反补贴税、原产地规则

관세
关税

수입품에 부과하는 세금
对进口商品征收的税

가격에 반영될 수 있음
可能转嫁到价格

예시 · 例

3만 달러 × 25% = 7,500달러
3万美元×25%=7,500美元

상계관세
反补贴税

외국 정부 보조금을 상쇄
抵消外国政府补贴

보조금 + 산업 피해 조사 필요
须调查补贴与产业损害

예시 · 例

저렴하다고 자동 부과 ×
价格低廉≠自动征收

원산지 규정
原产地规则

어느 나라 상품인지 판단 기준
判定商品属于哪国的标准

공정·부가가치·부품 고려
考虑工序、附加值与零部件

예시 · 例

멕시코 조립 ≠ 멕시코산 확정
墨西哥组装≠必然为墨西哥产

생산지 ≠ 원산지 ≠ 기업 국적
生产地 ≠ 原产地 ≠ 企业国籍

미국은 왜 중국 자동차를 제한하는가?

美国为何限制中国汽车?

산업·일자리 보호
保护本国产业与就业

완성차·부품·철강·배터리·물류 연계
整车、零部件、钢铁、电池、物流相互关联

저가 공세 → 생산 기반 약화 우려
低价攻势→担忧削弱本土生产基础

보조금·경쟁 조건
补贴与竞争条件

정부 지원이 경쟁을 왜곡한다는 주장
主张政府扶持扭曲了竞争

경쟁력 ≠ 보조금만 (배터리·공급망·규모)
竞争力不只来自补贴（电池、供应链、规模）

국가안보·데이터
国家安全与数据

위치정보·카메라·센서 → 개인정보·원격 접근 위험
定位、摄像头、传感器→个人信息与远程访问风险

중국·러시아 관련 연결차량 기술 규제
针对中俄相关车联网技术的规制

가격 경쟁 + 산업 보호 + 기술·데이터 통제 = 복합 정책
价格竞争 + 产业保护 + 技术与数据管控 = 复合型政策

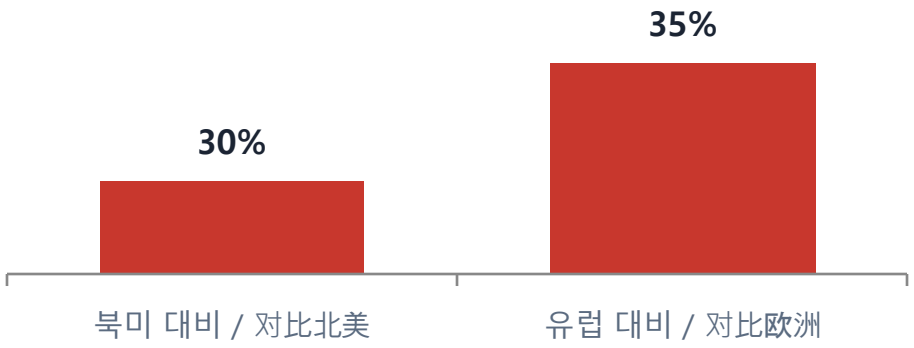
중국 전기차는 왜 경쟁력이 있는가?

中国电动车为何具有竞争力?

80%+

중국의 배터리 셀 생산 비중 (2025)
中国电池电芯产量占比（2025）

중국 배터리 팩 가격이 낮은 비율 (%) 2025 /
中国电池包价格低幅



※ 전기차+ESS 평균 기준 — 완성차 원가가 30% 낮다는 뜻 아님
※ 含电动车与储能电池的平均值，并非整车成本低30%

배터리 공급망
电池供应链

소재·셀·팩 전 단계 강점
材料、电芯、电池包全链条优势

규모의 경제
规模经济

생산량↑ → 단위당 비용↓
产量↑→单位成本↓

수직적 통합
垂直整合

BYD: 배터리 + 전기차 직접 관리
比亚迪：电池与整车自主管理

SW·차량 기능
软件与车辆功能

대형 디스플레이·운전자 보조
大屏幕与驾驶辅助

중국 자동차의 해외 진출: 유럽 사례

中国汽车出海：欧洲案例

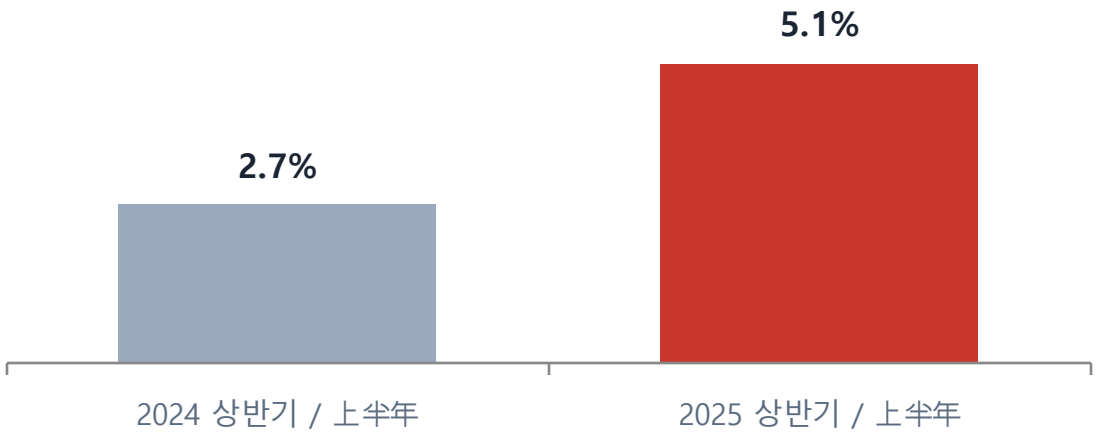
34.7만 대

2025 상반기 유럽 중국 브랜드 판매
2025年上半年中国品牌在欧销量

+91%

전년 동기 대비 증가
同比增长

유럽 내 중국 브랜드 점유율 (%) / 中国品牌在欧市场份额



※ 중국 브랜드 전체 판매 기준 — 전기차·중국 생산만을 뜻하지 않음
※ 以中国品牌整体销量为准，不仅限于电动车或中国生产

해외 진출 배경
出海背景

내수 경쟁 치열 → 성장·수익 위해 해외로
国内竞争激烈→为增长与盈利走向海外

유럽: 기업별 상계관세
欧洲：分企业反补贴税

보조금 조사 → 부과 · 금수 아님
补贴调查后征收，并非禁止进口

미국: 고관세 + 기술 규제
美国：高关税 + 技术规制

관세와 연결차량 규제 병행
关税与车联网法规并行

중국 자동차 기술: 운전자 보조와 로보택시

中国汽车技术：驾驶辅助与Robotaxi

BYD 갓스 아이 (ADAS)
比亚迪 天神之眼（ADAS）

카메라·레이더 센서 활용
利用摄像头与雷达传感器

차선 유지·충돌 경고·주행 보조
车道保持、碰撞预警、驾驶辅助

≠ 완전 자율주행 ≠ 完全自动驾驶

바이두 아폴로 고 (로보택시)
百度 萝卜快跑（Apollo Go）

완전 무인 탑승 약 340만 회
完全无人驾驶载客约340万次

2025년 4분기 · 기업 발표 수치
2025年第四季度，企业公布数据

안전성 독립 입증 × 安全性尚未独立验证

과거: 엔진 · 연비 · 디자인
过去：发动机、油耗、设计

현재: 배터리 · SW · 센서 · 데이터
现在：电池、软件、传感器、数据

기술 ↑ → 개인정보·사이버보안 규제 ↑
技术越先进，个人信息与网络安全监管越严格

중국 기업의 생산 전략: 어디에서 만들 것인가?

中国企业的生产战略：在哪里生产?

1 중국 생산 → 미국 수출

中国生产→出口美国

장점 优点

기존 공장·공급망 활용

利用现有工厂与供应链

유의 注意

추가 관세로 수입 비용↑

附加关税推高进口成本

2 제3국(멕시코) 생산 → 수출

第三国（墨西哥）生产→出口

장점 优点

미국 인접 · 물류비 절감

毗邻美国，降低物流成本

유의 注意

원산지·USMCA 요건 충족 필요

须满足原产地与USMCA要求

3 미국 현지 공장 설립

在美国设厂

장점 优点

관세 회피 가능 · 일자리 · 공급망

可规避关税；创造就业与供应链

유의 注意

막대한 투자 + 연결차량 규정 적용 가능

投资巨大，仍可能适用车联网法规

결정 요인: 생산비용 · 관세 · 원산지 · 기술 규제 · 시장 접근성

决定因素：生产成本、关税、原产地、技术规制、市场准入

미국에서 생산하면 규제를 피할 수 있을까?

在美国生产就能规避监管吗?

△

일부만 가능

只能部分规避

1	**관세** 关税	일부 부담 완화 可减轻部分负担	완화 가능
2	**원산지 규정** 原产地规则	별도 검토 필요 需单独审查	별도 검토
3	**연결차량 규제 (VCS·ADS)** 车联网规制（VCS·ADS）	SW·HW 규제 적용 가능 可能适用软硬件限制	규제 잔존

주요 시행 시점 主要实施时间

2027년형 2027款车型

소프트웨어 제한 + 특정 제조업체 판매 제한

软件限制+特定制造商销售限制

2030년형 2030款车型

특정 VCS 하드웨어 제한

特定VCS硬件限制

VCS: 차량 연결 시스템 · ADS: 자동주행 시스템 / 정부가 제시한 위험 ≠ 입증된 사실

VCS：车辆连接系统；ADS：自动驾驶系统 / 政府提出的风险需与已证实的事实区分

미국과 EU의 중국 전기차 정책 비교

美国与欧盟对中国电动车的政策比较

미국: 제301조 추가 관세

美国：301条款附加关税

25% → 100%

2024년 중국산 전기차 추가관세율 (총세율 아님)

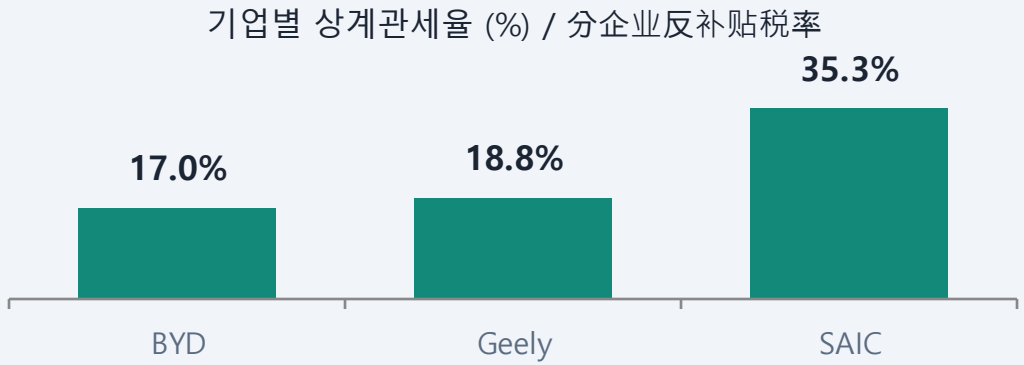
2024年中国电动车附加关税率（非总税率）

+ 연결차량 SW·HW 규제 병행

+同时实施车联网软硬件规制

EU: 기업별 확정 상계관세 (2024.10)

欧盟：分企业最终反补贴税（2024年10月）



수입 금지 아님 · 가격 약속 협상 여지

并非禁止进口，保留价格承诺谈判空间

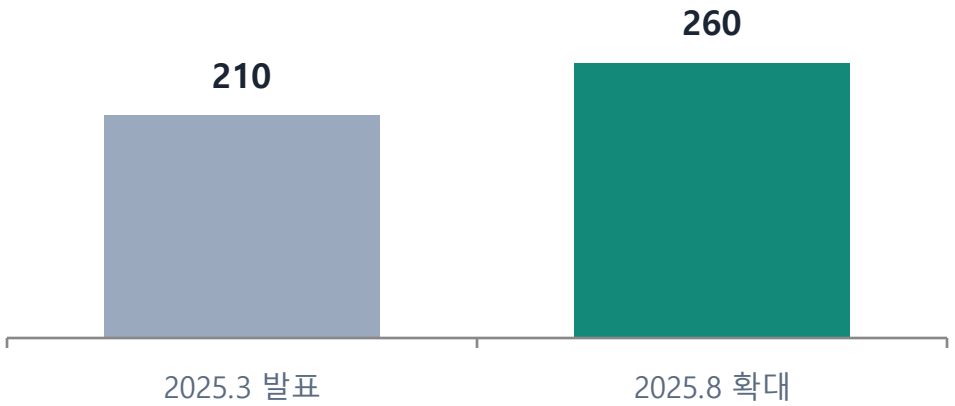
법적 근거 상이 (301조 ≠ 상계관세) → 세율 단순 비교·합산 불가

法律依据不同，税率不可简单比较或相加

한국 기업의 미국 현지 생산 전략

韩国企业在美国的本地化生产战略

현대차그룹 대미 투자 계획 (억 달러, 2025~2028) /
对美投资计划（亿美元）



※ 자동차 외 철강·로봇 등 포함
※ 含汽车以外的钢铁、机器人等领域

연 120만 대

미국 내 연간 생산능력 목표
美国年产能目标

실제 생산량 아님
并非实际产量

연 50만 대

HMGMA(조지아) 목표 생산능력
佐治亚工厂目标产能

실제 생산량 아님
并非实际产量

관세 부담 완화
减轻关税负担

공급망 현지화
供应链本地化

일자리·입지 강화
增加就业，巩固市场地位

※ 현지 생산에도 부품 원산지·기술·환경·안전 기준은 별도 충족 필요
※ 本地生产仍需另行满足零部件原产地、技术、环保与安全标准

중국 전기차 부상이 한국 기업에 미치는 영향

中国电动车崛起对韩国企业的影响

경쟁 심화 (위험)
竞争加剧（风险）

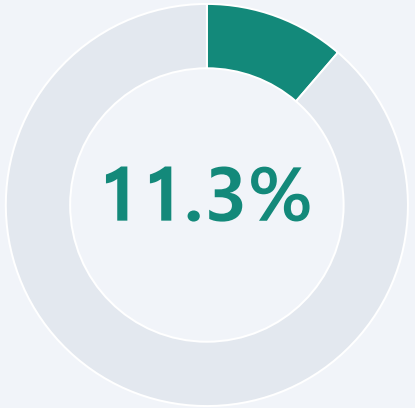
가격·기술 양면 압박 가능
价格与技术双重压力

단, 실적 악화 단정 불가
但不能断言业绩必然恶化

기회
机遇

중국차 관세·기술 규제 → 상대적 유리
对中国车的关税与技术限制→相对有利

판매는 가격·제품·생산능력에 좌우
销量取决于价格、产品与产能



현대·기아 미국 점유율 (2025) · 약 184만 대
现代·起亚在美市占率（2025）· 约184万辆

규제 의존 ✕ → 원가 · EV 기술 · 브랜드 경쟁력 강화
不能依赖监管，需强化成本、电动车技术与品牌竞争力

※ 기존 입지를 보여주는 수치 — 규제 효과를 입증하지는 않음
※ 该数据反映既有地位，并不证明规制带来的收益

결론: 중국차도 미국에서 만들면 될까?

结论：中国汽车在美国生产就行吗?

관세
关税

현지 생산이 유리할 수 있음

本地生产可能更有利

원산지·연결차량
原产地与车联网

별도 규제 검토 필수

必须另行审查监管要求

한국 기업
韩国企业

규제 의존 × 기술·원가 경쟁력

不依赖监管，强化技术与成本竞争力

토론: 미국의 중국 전기차 진입 제한은 공정 경쟁을 지키기 위한 조치일까, 미래 산업 주도권 확보를 위한 산업정책일까?

讨论：美国限制中国电动车进入，是为了维护公平竞争，还是为争夺未来产业主导权的产业政策?

감사합니다 谢谢

참고자료

参考资料

1. 미국 상무부 BIS, 연결차량 ICTS 공급망 규정 (2025)
2. 미국 USTR, 중국산 전기차 제301조 관세 조치 자료 (2024)
3. EU 집행위, 중국산 보조금 전기차 상계관세 발표 (2024.10.29)
4. IEA, Global EV Outlook 2026
5. JATO Dynamics, 2025 상반기 유럽 중국 브랜드 판매
6. 현대차그룹, 미국 투자 계획 공식 발표 (2025.3 · 8)
7. 현대차그룹, HMGMA 생산시설·생산능력 자료
8. 현대차·기아, 2025 미국 판매 실적 발표
9. BYD, 갓스 아이 운전자 보조 시스템 발표
10. Baidu, 2025 4분기·연간 실적 발표



자료 해석 시 유의사항

解读资料时的注意事项

기업 발표 수치 ≠ 실제 성과

企业公布数据≠实际成果

정부 주장 위험 ≠ 입증된 사실

政府主张的风险≠已证实事实

관세율은 법적 근거가 달라 단순 비교 불가

关税率法律依据不同，不可简单比较