



1. 2026년 자동차·부품 분야 USMCA 공동검토 동향
2. 글로벌 변동성 완충을 위한 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)의 활용



2026년 자동차·부품 분야 USMCA 공동검토 동향



윤선호
한국자동차연구원 선임연구원

1. 들어가며 : USMCA 공동검토와 미국 자동차 산업 통상정책

1994년 북미자유무역협정(NAFTA)의 발효는 미국, 멕시코, 캐나다 3국을 거대한 단일 경제권으로 통합하며 글로벌 공급망의 핵심 축이 되었으나, 트럼프 1기 행정부는 NAFTA를 역대 최악의 무역 협정으로 평가하고 자국 산업 보호와 생산 기지의 미국 회귀를 목적으로 2020년 USMCA를 발효하였다.

2025년 12월 USTR(미국무역대표부)의 제이미슨 그리어 대표가 USMCA 운영 상황에 대해 의회에 보고¹⁾한 내용에 따르면, 6년이 지난 지금 USMCA에 대한 트럼프 2기 행정부의 평가는 긍정적이지만은 않다. 제이미슨 그리어 대표는 “USMCA 파트너 국가 간의 상품

1) 미국 무역대표부(USTR), 「Ambassador Greer Reported to Congress on the Operation of the USMCA」, 2025.12.17

무역 적자는 매우 높은 수준이며, 국내 생산을 장려하지 못한다는 문제점이 있다”고 말하였다. 특히, 파악한 문제점들이 해결되는 경우에만 USMCA가 연장될 것임을 명확하게 밝혔다.

이러한 미국 측 문제의식은 자동차·부품 교역 구조에서도 확인된다. 2019년 대비 2024년 미국의 자동차·부품 수입 규모는 모두 증가했으며, 특히 부품의 경우 멕시코와 캐나다를 포함한 북미 역내로부터의 수입 비중이 높은 수준을 유지하고 있다. 반면 미국의 자동차·부품 수출 증가는 상대적으로 제한적이어서, 미국 입장에서는 USMCA가 역내 공급망을 확대했음에도 자국 생산 확대와 무역수지 개선이라는 정책 목표를 충분히 달성하지 못했다는 평가로 이어질 수 있다. 이는 향후 공동검토 과정에서 자동차 원산지규정 강화, 역내 조달 요건 확대 등으로 논의가 전개될 가능성을 높이는 요인이 될 수 있다.

〈2019년, 2024년 미국 자동차·부품 무역 통계(단위: 십억불)〉

| 구분 | 자동차(Light Vehicle) | | 자동차 부품 | | |
|----|--------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2024 | 2019 | 2024 | |
| 수입 | 멕시코 → 미국 | 59.5(28.8%) | 31.9(12.5%) | 59.3(40.2%) | 79.9(42.7%) |
| | 캐나다 → 미국 | 39.2(19%) | 78.0(30.5%) | 16.7(11.3%) | 19.3(10.3%) |
| | 그 외 → 미국 | 107.7(52.2%) | 145.6(57.0%) | 71.5(48.5%) | 87.9(47.0%) |
| | 합계 | 206.4 | 255.5 | 147.5 | 187.1 |
| 수출 | 미국 → 멕시코 | 3.2(4.8%) | 5.5(8.0%) | 27.5(37.6%) | 30.6(39.6%) |
| | 미국 → 캐나다 | 24.5(36.9%) | 23.3(34.2%) | 25.3(34.7%) | 26.0(33.8%) |
| | 미국 → 그 외 | 38.6(58.3%) | 39.4(57.8%) | 20.2(27.7%) | 20.5(26.6%) |
| | 합계 | 66.3 | 68.2 | 73 | 77.1 |

자료: USMCA Automotive Rules of Origin Data Dashboard 2025(USITC 자료)

USMCA 자동차 원산지규정은 승용차의 역내부가가치, 노동부가가치, 철강·알루미늄 역내산 비율을 충족하도록 설계되어 있다. 특히 승용차의 역내부가가치는 75%, 노동부가가치는 40%, 철강·알루미늄은 70%의 역내산 비율을 요구하고 있어 완성차 및 부품기업에는 생산지, 조달구조, 원산지의 증빙 관리가 모두 중요한 규정 준수 요소로 작용한다.



〈現 USMCA 승용차 원산지규정 기준〉

| 구분 | 2020년 | 2021년 | 2022년 | 2023년 | 2024년 | 2025년 | 2026년 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ① 역내부가가치 | 66% | 69% | 72% | 75% | | | |
| ② 노동부가가치 | 30% | 33% | 36% | 40% | | | |
| ③ 철강/알루미늄 역내산 비율 | 70% | | | | | | |

- * 역내부가가치(RVC): 역외국 상품이(원자재/부품) 역내로 수입된 후 역내에서 교역되거나 역내 생산에 사용되는 경우 적용
- ** 노동부가가치(LVC): 시급 16달러 이상을 받는 노동자가 생산한 부가가치가 해당 연도 기준으로 일정 비율을 충족하도록 요구
- *** 철강/알루미늄 기준: 자동차 생산자의 철강, 알루미늄 구매량을 기준으로 역내에서 구매가 이루어진 경우에만 인정

자료: KOTRA

우리나라 입장에서 USMCA 공동검토가 중요한 이유는, 2025년 기준 국내 완성차 기업의 판매량 중 미국 시장에서 184만대²⁾를 판매해 1위를 기록하였으며, 미국 내 생산 역시 76만대³⁾로 한국·인도에 이어 3위를 하는 등 미국 시장 의존도가 높기 때문이다. 이러한 구조를 고려하면, USMCA의 자동차 관련 규정이 현재보다 강화될 경우 이는 북미 역내 생산 차량만의 문제가 아니라 한국산 완성차의 대미 판매, 한국 부품의 미국·캐나다·멕시코 공급 전반에 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이에 본 고는 USMCA 공동검토와 관련된 미국무역대표부의 의견과 공개 접수된 이해관계자 의견을 검토하여, 향후 전개 방향을 예상해 보고자 한다.

2) Marklines 자료
3) Marklines 자료

2. 미국의 자동차·부품 분야 USMCA 공동검토 진행 현황

2020년 7월 1일 공식 발효된 USMCA는 기존 북미자유무역협정을 대체하며 북미 대륙의 경제 통합을 심화시켰다. 다만 과거 협정에는 없던 '일몰조항(협정 제34.7조)'을 도입하여 근본적인 불확실성을 내포하고 있었다. 이 조항에 따라 3국은 협정 발효 6년 차인 2026년 7월 1일에 자유무역위원회(Free Trade Commission)를 소집하여 16년 연장 여부를 결정하는 공동검토를 수행해야 한다. 3국 모두의 연장 의사 확인 시 협정 기한은 공동검토 시점으로부터 16년('42년까지) 연장되며, 만약 한 국가라도 연장에 동의하지 않으면 즉각 만료되는 것이 아니라, '36년 최종 만료 시점까지 매년 연례 검토를 진행해야 한다.

이에 3국은 USMCA 공동검토 권고안을 자국법에 근거하여 검토하고, 공동검토 1개월 전까지 자유무역위원회에 해당 권고안을 제출할 수 있다. 미국은 USMCA 이행법에 따라 미국무역대표부가 공동검토 협정 운영·준수 등과 관련된 공개 의견 수렴과 USMCA 자동차 규정의 경제적 영향, 기술 변화에 대한 타당성 등에 대해 보고서를 작성해 美 의회에 제출하여야 한다.

〈미국의 USMCA 공동검토 진행 방식〉

| 구분 | 단계 | | | | | | |
|----------|---------------------|---------------|------------------------|--------------------|---------------|----------|------------------|
| | 美 무역대표부 | | | | | 자유무역위원회 | 美 무역대표부 |
| 업무 | 일반 의견수렴 연방관보 공고 | 공청회 개최 | 자동차·부품무역 운영 의견수렴 | 의회보고 | 권고안 제출 | 검토 및 결정 | 의회브리핑 |
| 법적 기간 | 공동검토 270일 전 | - | 2년마다 진행 | 공동검토 180일 전 | 공동검토 30일 전 | '26.7.1. | 공동검토 후 20일 이내 |
| 실수행 | 2025.9.17 ~ 11.3 | 2025.12.3 ~ 5 | 2025.12.5 ~ '26.1.7 | 2025.12.16 ~ 17 | - | - | - |

자료: USTR 연방관보, USMCA 이행법

미국 무역대표부는 일반 공개 의견수렴과 자동차·부품 분야 무역 운영 관련 별도 의견수렴 절차를 진행했고, 그 결과 각각 1,514건, 53건의 의견이 접수되었다. 완성차·부품 업계는 기존에 구축된 공급망 부담으로 USMCA 유지를 선호하고, ▲국가간 서류·요건 통일성 개선 ▲크레딧 제도 도입 ▲원산지규정 변경 시 전환 기간 제공 등 원산지규정 변경 시 적응을 용이하게 하기 위한 내용이 다수였다. 원자재(철강·알루미늄) 업계는 ▲역내산으로 인정되는

롤업(Roll-Up) 규정 폐지 ▲산정방식 강화 ▲노동부가가치 적용범위 확대 및 물가상승률 반영 등 타 업계 대비 원산지규정 강화 의견이 다수였다.

〈USMCA 공동검토 관련 자동차·부품 및 원자재 업계(철강·알루미늄)의 주요 의견〉

| 구분 | 주요 의견 |
|-----------|--|
| 완성차·부품 업계 | - (복수업체) 원산지규정 변경시 업계의견 반영 및 전환기간 제공 - (Ford) 크레딧제도 도입 - (Honda) 원산지규정 서류/요건의 통일성 개선 |
| 원자재 업계 | 미국 철강업계무역협회 (Steel Manufacturers Association) - 철강 역내산 비율 상향(85%), 롤업 규정 폐지 - 용융/주조요건 즉시 시행(기존 '27.7월 시행) - USMCA 비회원국 차량에 대한 관세율 인상 |
| | 캐나다 알루미늄협회 (Aluminium Association of Canada) - 알루미늄 제련 및 주조 원산지 데이터와 물량 기반 접근 방식(기존 가치기반 대체)을 적용하여 원산지규정 강화 |
| | 미국 알루미늄 압출산업 협회 (Aluminum Extruders Council) - 노동부가가치 요건에 적용되는 알루미늄 제품 범위 확대 - 최저임금(현 \$16)에 물가상승률 매년 적용 |

자료: 기업별 공개의견 각색

* 롤업(Roll-Up): 핵심부품이 원산지 기준을 충족하면, 그 핵심부품 내에 포함된 역외산 재료의 가치를 역내산으로 인정

앞서 언급한 미국무역대표부 제이미슨 그리어 대표의 USMCA 운영 상황에 대한 의회 보고에도 USMCA 원산지규정에 대한 개정 추진 의사는 분명하다. 특히 핵심부품을 역내산으로 인정받으면 그 가치를 완성차 역내부가가치 계산에서 100% 역내산으로 롤업할 수 있는가에 대해 과거에도 캐나다와 멕시코는 미국과 해석차이로 분쟁이 있었던 만큼, 당시 롤업을 반대했던 미국의 입장은 이번 USMCA 공동검토 논의 주제가 될 가능성이 높다.



3. USMCA 공동검토 예상 시나리오

미국 무역대표부와 트럼프 대통령이 USMCA가 미국에 충분한 이익을 주지 못하고 있다는 취지의 발언을 이어가고 있는 점을 고려하면 '단순 연장' 가능성은 낮은 상황이고, USMCA는 관련 이행법을 통해 승인된 국제협정으로서 '탈퇴' 역시 협정문상 통보 절차와 미국 국내법상 이행조치가 맞물려 있어 행정부와 의회 간 권한 충돌 가능성이 존재한다.

앞선 상호관세 협상 사례와 마찬가지로, 이번 공동검토에서도 미국의 요구가 반영되는 방향으로 USMCA가 개정될 가능성이 있다. 미국은 USMCA 당사국 중 최대 자동차 시장이자, 캐나다·멕시코산 완성차·부품의 최대 수입국이다. 자동차·부품 산업이 캐나다·멕시코의 주요 산업인 만큼, 그 구조적 우위를 통해 원하는 방향으로 개정할 가능성이 있다. 이런 경우, 미국 시장에 진입한 주요 완성차 기업의 현지 생산량 및 미국·캐나다산 부품 조달률에 따라 기업별 부담이 상이할 것으로 예상된다.

〈주요 자동차 제조업체 미국산 차량의 미국/캐나다산 함량 정보〉

| 기업 | 모델 | 미국/캐나다산 부품 (%) | | | 자국 부품(%) | | | 엔진/모터 생산국 | | |
|-----|---------------|----------------|-----|-----|------------|-----------|-----------|-----------|-----|-----|
| | | '24 | '25 | '26 | '24 | '25 | '26 | '24 | '25 | '26 |
| 현대차 | GV70ev | 17 | 17 | 44 | 80 | 80 | 50 | 한국 | 한국 | 한국 |
| | 산타페 | 50 | 47 | 45 | 30 | 36 | 33 | 미국 | 미국 | 미국 |
| 기아 | 쏘렌토 | 60 | 55 | 55 | 30 | 35 | 30 | 미국 | 미국 | 미국 |
| | 스포티지 | 55 | 60 | 55 | 30 | 30 | 30 | 미국 | 미국 | 미국 |
| 도요타 | Lexus TX500h | 50 | 45 | 50 | 35 | 40 | 40 | 일본 | 미국 | 미국 |
| | Corolla HEV | 45 | 50 | 55 | 40 | 40 | 30 | 미국 | 미국 | 미국 |
| VW | Atlas 4motion | 50 | 60 | 61 | 32 멕시코* | 31 멕시코 | 28 멕시코 | 멕시코 | 멕시코 | 멕시코 |
| | Jetta | 19 | 21 | 18 | 36 멕시코 | 33 멕시코 | 39 멕시코 | 멕시코 | 멕시코 | 멕시코 |

자료: NHTSA, 「American Automobile Labeling Act Report」

* VW 부품의 경우 해당 기업의 모국이 아닌 멕시코에서 생산되어 별도 표기

** 부품 연도는 생산연도가 아닌 모델 연도(Model Year, MY) 기준

다만 최근 미국이 제기한 중국산 제품이 캐나다/멕시코를 경유해 미국으로 들어오는 이슈에 대해, 멕시코는 FTA 미체결국(중국, 한국 등)으로부터 수입되는 자동차 등의 품목 관세를 인상하여 미국이 원하는 방향으로 움직였으나, 캐나다는 중국에서 수입되는 전기차의 일정 쿼터(연 49,000대) 내에서 관세를 6.1%로 낮추기로 하였다. 이렇게 캐나다와 멕시코가 미국의 요구사항에 상이한 행보를 보이는 부분은 USMCA 공동검토가 기간 내 마무리되지 않을 가능성이 있음을 의미한다. 이런 경우 기존 협정 자체는 효력을 유지하지만, '27년부터 합의가 완료될 때까지 매년 재검토가 진행되며, 원재료-부품-완성차로 이어지는 원산지, 소유 구조 증빙의 중요성이 높아질 수 있다.

4. 맺음말

미국의 보호무역주의 기조는 올해 있을 USMCA 공동검토에도 이어질 것으로 보인다. 이에 본 고는 현재까지 제출된 이해관계자의 의견과 USMCA 공동검토 예상 시나리오를 검토하였다.



가능한 시나리오로는 ①협정 연장, ②탈퇴, ③공동검토 지연, ④협정 개정 등을 상정할 수 있다. 다만 현재로서는 공동검토 지연 또는 일부 협정 개정 가능성이 상대적으로 높아 보인다. 또한 트럼프 2기 행정부는 자동차·부품 분야에서 ▲롤업 규정 폐지 ▲철강 역내산 비율 상향 ▲용융/주조요건 즉시 시행 ▲노동부가가치 상향 등 지금까지 수렴된 의견과 유사하게 기준을 강화할 것으로 보인다.

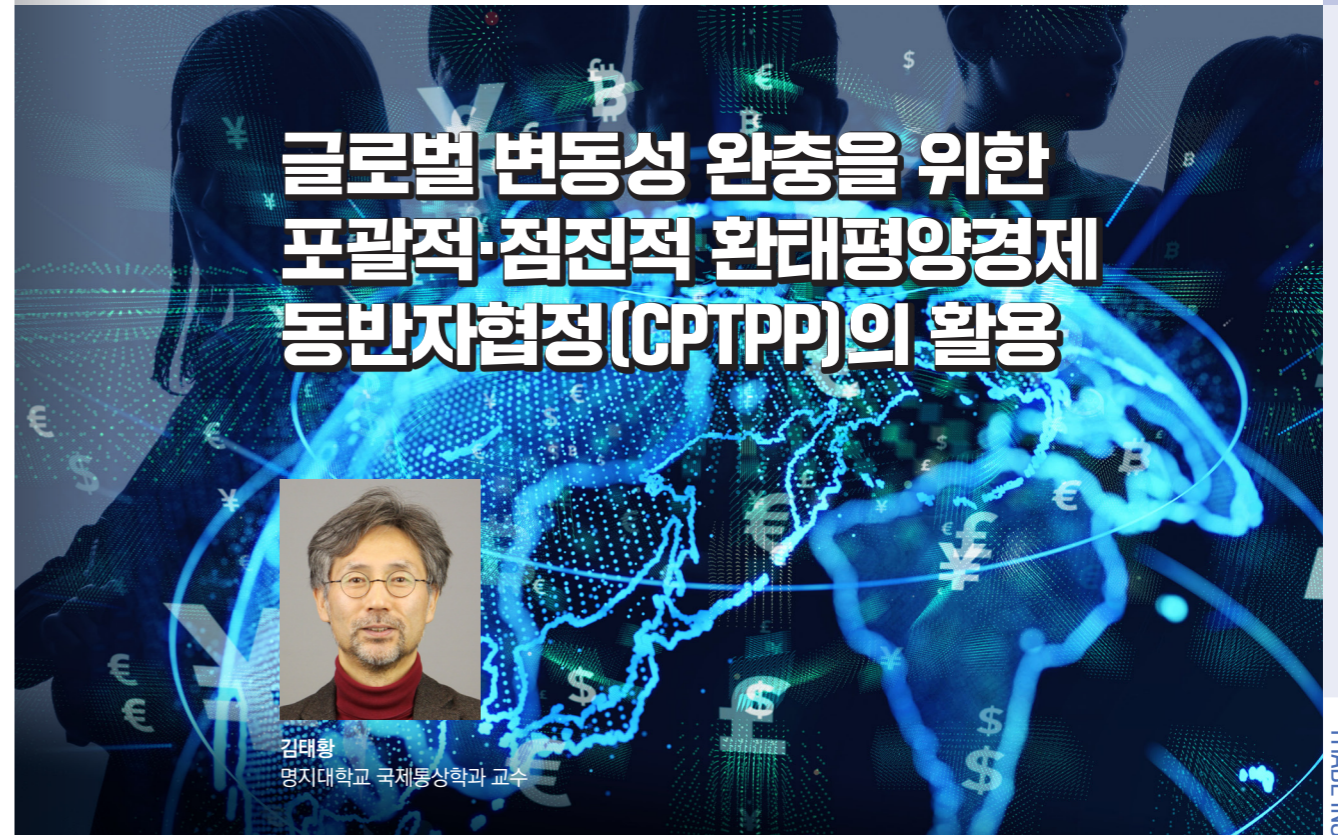
결국 대미 수출기업과 USMCA 역내 생산기업은 사전에 자사 제품의 원산지 구조를 정확히 파악하고, 이를 상시 관리할 수 있는 데이터베이스를 구축하는 데 집중해야 한다. 이를 통해 USMCA 공동검토 지연으로 불확실성이 커지거나, 협정 개정으로 원산지규정이 강화되더라도 공급망을 유연하게 재편할 수 있는 기반을 마련할 수 있다.

〈USMCA 공동검토 관련 원자재 및 자동차·부품 업계의 상세 의견〉

| 구분 | 항목 | 기관명 | 주요 의견 |
|-----|------|---|--|
| 원자재 | 원산지 | ACC | - 알루미늄도 제련/주조데이터 적용, 가치 기반이 아닌 물량 기반 접근방식 적용 |
| | | SMA | - 철강 역내산 비율 상향(85%) 및 용융 및 주조요건 즉시 시행 |
| | | US Steel 외 | - RVC 계산 시 롤업 적용 금지 |
| | | AEC | - LVC 요건에 적용되는 알루미늄 제품 확대 및 최저임금에 물가상승률 매년 적용 |
| | 기타 | AAC | - 미국-캐나다 통합 관리방식 검토 |
| | | SMA | - 완성차에 적용되는 최혜국 대우(MFN) 관세 인상 |
| | | AISI | - 멕시코의 특정 제도(IMMEX, PROSEC)를 통한 관세 우회 방지 |
| | | NADCA | - 멕시코를 통한 중국의 우회 수출 감시체계 강화 |
| 완성차 | 원산지 | Tesla | - 멕시코의 집행 및 감사에 대한 투명성 및 동일 심사기준 적용 |
| | | Honda | - 원산지규정 관련 서류, 인증요건의 명확화 및 통일성 개선 |
| | | GM 외 | - 원산지 기준 강화 또는 기준 변경시 업계 의견반영 및 전환 기간 제공 |
| | | Ford | - 기준요건 이상으로 철강/알루미늄 조달시 자동차원산지 크레딧 제공 - 원산지규정을 충족하는 승용차를 美·加·墨 외 국가에 판매시 크레딧 제공 |
| | ZETA | - 전기차, 첨단자동차 등을 고려한 자동차 원산지 핵심부품 목록 최신화 | |
| | 기타 | 현대차 | - 배터리, SDV, 첨단자동차 분야 3국 공동 기술인증 프로그램과 표준 통합 W/G 설립 - 북미 자동차 공급망 DB 구축 |
| | | Tesla | - NACS을 북미 경량차량 무역 단일표준으로 채택하고 다른 표준 개발·사용 중단 |
| | | VW | - 제232조 자동차관세는 트럼프1기 USMCA 취지와 일치하지 않으므로 폐지 |
| | | Stellantis | - 한/일/EU 자동차 관세를 낮추려면 USMCA 수준의 원산지규정을 적용하거나 자동차 원산지규정을 충족한 멕시코·캐나다산 자동차 관세 철폐(인하) |

| 구분 | 항목 | 기관명 | 주요 의견 |
|----|-----|--------------|---|
| 부품 | 원산지 | Kawasaki | - 오프로드 차량에도 RVC 상향 적용 |
| | | Metalsa 외 | - 기준강화 또는 자격과 관련된 내용 변경시 전환기간 제공 |
| | | LKQ | - 적법한 회수 작업의 경우 분해를 생산으로 인정 - 재제조 부품의 역내부가가치 계산 간소화 |
| | 기타 | IFI | - 패스너 제품을 자동차 및 트럭 부품으로 반영 |
| | | Int'l Motors | - 재사용을 위한 '20년도 이전 제조 차량의 USMCA 충족여부 검토 |
| | | BMTC | - USMCA 지역 내 중국 소유(통제) 시설의 자재에 대해 美·加·墨 공동으로 고관세, 투자 금지조치 또는 위구르 강제노동 방지법 적용 |
| 기타 | 원산지 | CPAC | - 원산지규정 관련 서류, 인증요건의 명확화 및 통일성 개선 |
| | 기타 | CAR | - 2/3차 협력업체의 규정준수 및 문서화 역량을 강화하기 위한 기술지원 |

※ 자료: 기업별 공개의견 각색



1. 문제제기: 글로벌 지정학적 변동성에 직면한 한국 통상

통관기준 올 4월 누적 상품 수출 실적은 3,065억달러로 역대 최고치를 갱신했다. 무역수지 흑자 742억달러는 지난해 연간 780억달러의 95% 수준으로 4개월 만에 달성한 셈이다. 지난해 3, 4월 각각 92.3과 93.6 수준이었던 순상품교역조건¹⁾(2020=100)도 올 3, 4월에 각각 113.8과 107.0으로 크게 개선되었다.

반도체 수출 기여도가 독보적이었다 하더라도 석유화학, 철강 등 대중국 수출의 주력 산업의 실적이 부진하였고 트럼프 행정부의 일방적인 고율 관세정책이 시행된 상황임을 고려하면 고무적인 실적이다. 아세안(ASEAN)과 중남미 교역국에 대한 수출시장 확대

1) 수출가격지수를 수입가격지수로 나눈 값(×100)으로, 한 나라의 교역에서 수출품 1단위로 얼마나 많은 수입품을 구매할 수 있는지를 나타내는 지표임.

전략이 상당한 보완적 효과를 발휘한 결과라고 판단한다.

한편 우크라이나전쟁, 이란전쟁의 지정학적 변동성과 미국의 경제안보와 관세정책이 촉발한 글로벌 지정학적 변동성은 중장기적 변수로 확장되었고 구조적인 리스크와 불확실성은 증대되었다.

우리나라의 국제통상 구조와 관계는 또 한 번의 중대한 분기점에 이르렀다. 글로벌 변동성을 돌파하여 세계 5대 통상 강국으로 진입하든가 글로벌 보호 무역주의의 장벽에 직면하여 머뭇거리게 되든가 갈림길에 있다고 판단한다. 전략적 적응성과 자율성을 발휘해야 할 필요성이 높아졌다.

컬럼비아대학교 교수인 영국인 역사학자 애덤 투즈(Adam Tooze)는 2022년 10월 영국 파이낸셜타임즈에 기고한 칼럼에서 복합위기(polycrisis)의 도래를 주장했다. 우크라이나전쟁의 장기화를 목격하면서 경제적 충격과 비경제적 충격이 얽혀서 쭉 이어진다면 익숙하지 않은 복합위기가 현실화가 될 것이라고 진단했다. 그는 대응 역량이 미흡하여 존재의 정체성이 위협받게 된다면 위기 상황이라고 정의했다.

한국의 통상 역량은 올 4월까지의 주목할 만한 무역 실적에도 불구하고 중국 리스크에 이어 미국 리스크의 거대한 역행 파고를 맞고 있다. 시진핑 주석의 “중국몽”과 “제조업 2025” 전략과 트럼프 대통령의 America First 또는 MAGA(Make America Great Again) 전략은 자국의 주권적 선택이지만 이 두 국가에 대한 통상 의존도가 높은 우리나라에는 거역할 수 없는 리스크 요인으로 작동한다. 미중 패권경쟁의 구조적 심화는 우리나라 통상 전략의 선택지를 더욱 제한적이고 아슬아슬하게 유도한다.

2. 트럼피즘(Trumpism)에 직면한 다자주의와 양자주의의 역설

트럼프의 집요한 관세정책과 이행 방식은 다자주의 통상체제를 와해시킬 뿐만 아니라 양자적 교역관계를 혼란스럽게 흔들어 놓았다. 위법 판정이 났지만, 지난해 상호관세 부과를 위한 양자적 협상은 미국 우선주의가 압도하여 상품무역의 균형이라는 새로운 방향성이 제기되는 것처럼 보였다. 추가적인 고율 관세부과가 막대한 소비자 후생의 감소와 생산자의

생산 비용 증대를 감수하는 대가로 무역적자 감축을 기대했다. 하지만 2025년 미국의 상품무역수지 적자는 1조 3,721억달러로 2024년에 비해 오히려 2.6% 증가했다(UN Comtrade DB). 상호관세 부과에 대비한 사전 사재기 수입 물량의 증가분을 감안하더라도, 상품 수입 총액이 4.4% 증가할 정도로 고율 관세부과의 수입감소 효과는 기대치에 미달했다. 물론 2024년의 상품무역수지 적자가 2023년에 비해 12.4% 증가한 것에 비하면 상대적으로는 크게 축소되었다.

한국의 대미 상품무역수지는 2024년 556억달러에서 2025년 495억달러로 11.0% 감소했으나 올 4월까지 294억달러로 다시 급증했다(한국무역협회 DB). 현재 1974년 무역법 122조에 근거하여 부과하는 보편적인 글로벌 관세율 10%가 지난해 상호관세율보다는 낮다 하더라도 한-미FTA(KORUS FTA)에 의해 99% 이상 품목이 무관세인 수준과 비교하면 10%의 보편적 관세 외에도 자동차와 관련 부품의 15%, 철강과 알루미늄류의 50% 관세를 고려하면 대미 수출 증대는 반도체 부문의 편중도를 고려하더라도 고무적이다. 미국으로서는 관세부과를 통한 대(對)한국 무역적자 완화의 실효성이 불확실하게 여길 수 있다.

미국의 고율 관세부과에도 불구하고 수입 감소가 기대 수준에 이르지 못한 것은 단기적으로 미국 내 수입 대체 생산과 조달이 이뤄지지 못했음을 방증한다. 우리 기업이 부담한 관세 수준이 일본과 유럽연합(EU)의 주요 대미 경쟁업체가 부담한 수준과 대등하여 대미 수출기업 간 가격경쟁력의 변화 요인이 되지 못한 점도 고려할 수 있다. 대미 수출이 증대되었다 하더라도 수출기업의 수익성은 반도체 산업을 제외한 대부분 약화되었다. 트럼프 행정부의 예상처럼, 관세가 소비세임에도 불구하고 수출기업이 상당 부분 부담해야 했다.



실제로 관세청에 따르면, 2025년 중 우리 기업의 대미 수출 계약의 약 25%는 가격조건을 운송비 보험료는 물론 관세와 통관 비용까지 부담하는 관세지급인도조건(DDP)으로 체결되었다. 관세와 거래비용이 거래가격에 반영되었다 하더라도 수출 판매를 유지하기 위해서는 수출기업이 관세의 일부라도 부담하게 된 것으로 판단된다.

자국 우선주의의 트럼피즘(Trumpism)이 다자적 규범과 양자적 협정을 무력화시킴으로써 통상체계의 신고립주의를 드러내고 있지만 역설적으로 그 덕분에 다자적 협력체와 양자적 협상력을 강화할 필요성이 증대되었다. 트럼피즘의 자기합정 요소와 부메랑 효과를 배제할 수 없다고 여겨진다. 그렇지만 트럼피즘의 전략적 선택이 글로벌 통상 환경으로 확산되고 있다. 우리는 한편으로 대응하고 다른 한편으로 적응해 나아가야 한다.

3. CPTPP의 완충적 가치

미중 패권경쟁과 글로벌 공급망 재편 이슈로 우리 경제에 중국 리스크가 부각되었고, 트럼프 행정부의 관세정책으로 미국 리스크가 표출되었다. 파급 정도와 속도 및 관리 수준에 차이가 확연하지만, 우리 경제가 당면한 글로벌 불확실성이자 변동성 요인이기도 하다.

국제통화기금(IMF)가 주도하여 빅데이터로 분석하는 월간 글로벌 경제정책 불확실성 지수를 보면, 1997년 1월에서 2025년 10월 기간 중 트럼프 관세정책 발표의 시기에 두드러지게 급상승했다.

1985년 1월부터 올해 5월 말까지 일간 무역정책 불확실성 지수를 살펴보면, 지난 40년 동안 지난해 4월이 압도적인 급상승세를 나타낸다. KDI가 분석하는 우리나라의 경제불확실성지수²⁾(Economic Policy Uncertainty Index)를 살펴보면, 2024년 12월 트럼프 대통령 재선 직후 462로 2013년 1월 기준(=100)의 4.6배로 치솟았다. 세계경제포럼(WEF)이 해마다 발간하는 The Global Risks Report의 2026년 판은 가장 큰



2) KDI 측에서 분석하는 경제불확실성지수(EPU Index)는 실시간으로 생성되는 뉴스 기사의 텍스트 데이터를 분석해 경제 흐름을 파악하는 것으로, 매월 지수를 산출하여 제공함.

리스크가 글로벌 지경학적 대립으로써 국가 간 군사충돌보다 높은 수준이라고 보고했다.

글로벌 불확실성과 리스크에는 대응과 적응이 필요하다. 적응은 자율적 이행 전략으로 노력해 나아갈 수 있다. 하지만 우리 경제가 독자적으로 직접 대응하기는 거의 불가능하고 거래비용도 감당하기 어렵다. 국제적 협력으로 공동 대응해야 한다. 외부 지정학적, 지경학적 충격과 변동성을 부분적으로라도 흡수하거나 조절할 완충지를 확충할 필요가 있다. 하나의 대안이 CPTPP의 울타리를 활용하는 것이다.

CPTPP 12개 회원국들의 GDP는 세계의 14.4%에 해당하고 인구도 총 5억 9,800만명(7.5%)에 불과하다. 하지만 중국과 미국이 제외되어 있으므로 양국의 직접적인 영향력에서 벗어나 오히려 그 영향력을 완충시킬 여지를 내포하고 있다. 우리나라는 세계 60개국과 FTA를 체결하여 칠레 다음으로 가장 활발하게 자유무역의 경제영토를 확장했는데 인구 1억 3,300만명의 멕시코와의 양자간 협상은 중단된 상태이다.

CPTPP는 한중일 중심의 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)과는 차별적 특성이 있다. 중국 주도성을 고려하지 않더라도 시장 개방도도 가입국의 여건을 탄력적으로 수용한 덕분에 다른 경제통합체에 비해 낮은 수준이다. <표 1>이 CPTPP와 RCEP 협정 내용의 차이를 나타낸 것과 같이 시장 개방도가 높은 우리 경제는 RCEP을 통한 경제통합 효과를 기대하기는 상당히 제한적이다. 이를테면 국영기업(SOE)에 대한 보조 및 특혜, 환경보호 의무, 규제 투명성 제고, 부패방지 의무, 개발격차 해소 등은 RCEP에는 없다. CPTPP는 개방도를 높이고 노동, 환경, 투명성 등 부문으로 통합의 범위를 확장했다. RCEP은 회원국별 특이성을 고려하여 적정 수준의 개방으로 타협하는 실용성을 우선시했다.

CPTPP 활용 가치를 높일 수 있는 부분은 크게 두 가지이다. 하나는 우리의 FTA 체결국에서 제외된 멕시코와의 교역과 투자 증대이고, 다른 하나는 누적 원산지 규정의 활용이다. CPTPP를 통해 일본, 멕시코와의 무역과 투자가 확장된다면 변동성이 증폭되는 시기에 시장 확대와 공급망 리스크 완충의 효과를 높일 수 있을 것이다. 멕시코가 2024년에 적용한 일본산 수입 상품(농산물 포함)에 대한 단순 평균 최혜국대우(MFN) 관세율은 3.7%였던 반면에 한국산 수입 상품에 대해서는 13.4%를 적용했다. 농산물을 제외할 경우, 일본산 상품에는 2.4%, 한국산 상품에는 6.5%의 관세가 각각 부과되었다. 단순평균이 아니라 실효관세를 기준으로 주요 교역 상품에 대해서는 멕시코가 대부분 무관세로 일본산 상품을 수입했다. 2025년 트럼프 관세정책의 영향으로 멕시코의 일반관세 부과 폭은 품목에 따라 50%로 확대되었다.

〈그림 1〉은 2016-2025년 한국과 일본의 대멕시코 상품무역 추이를 나타낸다. 적용 관세율의 차이에도 불구하고 한국과 일본의 대멕시코 수출 규모는 대등하고 유사한 추세를 나타낸다. 한국의 대멕시코 수입은 일본에 비해 뚜렷한 증가세를 나타냄으로써 일본에 비해 상품무역 수지 흑자 폭이 감소세를 보인다. 한편으로 보면 멕시코 시장에서 일본기업에 상대적으로 유리한 관세율 적용에도 불구하고 한일 기업의 경쟁구도가 기울어지지 않은 것은 만일 관세율 적용이 평등해진다면 우리 기업이 더 활발하게 시장을 확대할 수 있겠다고 추론할 수 있다.

CPTPP의 누적 원산지 규정은 다층적이고 복합적으로 연계된 글로벌 공급망에서 원산지 리스크를 완화할 수 있는 유효한 장치가 된다. 우리가 CPTPP를 활용한다면 역내 중간 생산 과정 전체가 최종재 생산 원산지에 포함되므로 단일 국가 단위의 원산지 증명의 부담이 감소한다. 물론 역외 공급망 의존도가 유지되어서 무역전환효과가 미미하다면 누적 원산지의 기대효과에 변동이 낮을 수도 있다. 하지만 중국 리스크와 미국 리스크의 영향력에 대응하려는 역내 공급망이 강화된다면 그 완충효과와 기대효과는 상승작용으로 확대될 수 있다.

RCEP도 원산지 규정 및 원산지 절차에서 누적 원산지 규정을 적용하고 있다. 중국과 아세안 10개국을 밀접하게 연계시킬 수 있다는 점에서는 RCEP의 부분적 누적(partial accumulation) 원산지 규정도 유용하다. 그렇지만 CPTPP의 완전 누적(full accumulation) 체계에 비해 중간재의 역내 원산지 조건을 충족해야 하므로, 중간재의 다단계 가공 공정과 역외 공급망의 활용을 고려하면, 역내 공급망의 완결성을 높여야 하는 제약이 따른다.

〈표 1〉 CPTPP와 RCEP의 주요 내용 비교와 차이

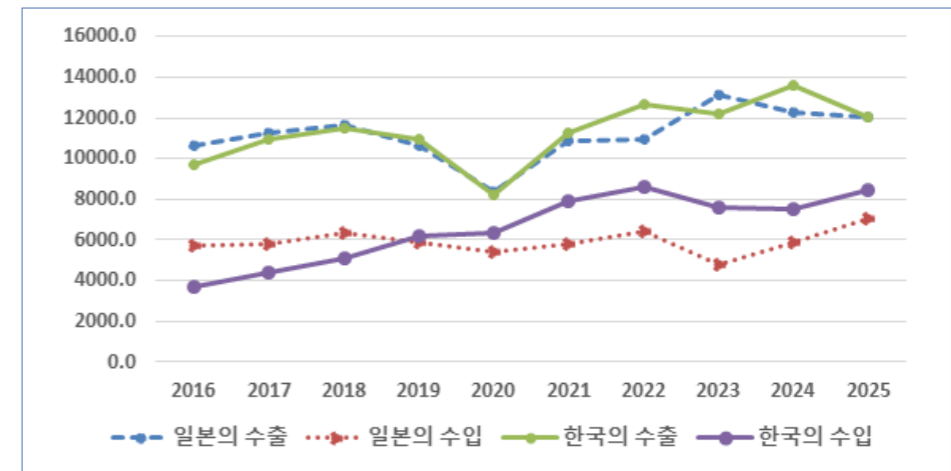
| 분류/챕터 | CPTPP | RCEP | 주요 차이점 |
|---------|------------------------------|-------------------------------|--|
| 상품무역/관세 | 95-100% 관세 철폐, 높은 개방도 | 91-94% 관세 철폐, 중간 수준 개방 | CPTPP가 수출입 기업의 관세 혜택 범위가 포괄적 |
| | 예외 없는 원칙적 철폐 지향 | 국가별 격차 인정, 민감품목 다수 제외 | |
| 원산지 규정 | 완전 누적기준(Full Accumulation) | 부분 누적기준(Partial Accumulation) | 공급망이 ASEAN에 집중된 상품의 경우 RCEP의 누적 기준이 활용하기에 더욱 편리 |
| | 역내 회원국 전체 공정을 단일 생산 프로세스로 인정 | 부가가치/공정 기준 충족 시 누적 원산지 인정 | |
| 디지털 무역 | 강력한 규제 금지 | 예외적 규제 허용 | CPTPP는 글로벌 빅테크의 자유 보장 RCEP은 중국·ASEAN의 데이터 통제권을 인정 |

| 분류/챕터 | CPTPP | RCEP | 주요 차이점 |
|-------------|--|---------------------------------|---|
| 노동 | 강력한 독립 챕터 | 관련 챕터 없음 | CPTPP는 인권 및 노동권을 무역조건과 결부 RCEP은 배제 |
| | ILO(국제노동기구) 핵심 협약 준수 의무화, 위반 시 무역제재 가능 | 참여국의 개발도상국 상황을 고려하여 노동 기준 미포함 | |
| 환경 | 강력한 독립 챕터 | 관련 챕터 없음 | CPTPP는 ESG와 친환경 무역장벽이 높음 RCEP은 환경 부담이 상대적으로 적음 |
| | 해양 생태계 보호, 불법 포획 금지, 환경법 집행 의무화 | 환경 규제 관련 구속력 있는 조항 없음 | |
| 국유기업(SOE) | 강력한 독립 챕터 | 관련 챕터 없음 | CPTPP는 시장 왜곡을 막기 위해 정부 보조금을 규제 RCEP은 보조금에 관대 |
| | 공정경쟁 유도 위해 과도한 보조금 지급 금지 | 일부 투명성 조항만 언급(중국 등의 국유기업 구조 인정) | |
| 정부 조달 | 조달시장 전면 개방 | 투명성 강화 수준 | CPTPP는 회원국의 정부 입찰 시장(공공조달)에 참여 기회 확대 |
| | 외국 기업도 내국인과 동등하게 정부 입찰 참여 보장 | 정보 공개 의무 + 시장 개방 의무는 면제 | |
| 지식 재산권 | 최고 수준 보호 | 합리적 수준 보호 | CPTPP는 콘텐츠 제약, 특허 등 지식재산권 보호장벽이 매우 높음 |
| | 저작권 보호 기간 연장(사후 70년), 의약품 데이터 독점권 등 강화 | 저작권 보호 기간 사후 50년 등 기존 WTO 수준 유지 | |
| 투자 조항(ISDS) | 투자자-국가 소송제(ISDS) 포함 | 도입 유예 | CPTPP는 해외 투자 기업 보호 장치가 더욱 강력 |
| | 기업이 해외정부를 상대로 국제중재 제기 가능 | 협정 발효 후 ISDS 도입 여부를 재논의하기로 유예 | |

* 양 협정 참고로 저자 작성

〈그림 1〉 멕시코에 대한 한국과 일본의 상품무역 추이

(단위: 백만달러)



자료: UN Comtrade DB

4. CPTPP 활용과 기대효과

CPTPP 가입 자체가 글로벌 리스크와 변동성의 방어막이 되지는 않는다. 변동성이 높고 범위도 확장된다면 다각도로 대응하고 적응할 수 있는 선택지를 확충하는 것이 유효하다. 중국의 희토류 등 핵심 광물에 대한 수출통제와 중국 내 외국인 투자기업에 대한 비경제적인 간접적 규제 리스크에 대응하고 적응하기에는 관련 공급망의 다변화, 적어도 공급망의 완충적 관리력 확보가 필요하다. 첨단산업에 필수적인 핵심 광물의 공급은 경제적 타당성 외에도 채굴, 가공, 개발의 환경 유발 이슈의 직접적인 영향을 받는다. 핵심 광물의 잠재적 보유고가 높은 베트남, 호주, 칠레, 캐나다 등을 중심으로 CPTPP 역내 공급망을 우선적으로 재정립해 나간다면 핵심 광물 공급망 확보뿐만 아니라 역외 대응력과 협상력도 강화할 수 있을 것이다. 이를테면 경제안보 또는 에너지안보와 연계된 공급망 갈등이나 교란이 발생할 경우 개별 교역국 차원뿐만 아니라 CPTPP 차원의 공동 대응력을 발휘하기가 효과적일 것이다. 우리나라가 CPTPP에 참여하여 공급망 안정화를 강화한다면 미국 중심의 대중-대러 공급망 제재 과정에서 파생될 수 있는 중국산과 러시아산의 우회수출 또는 회색 원산지의 함정을 약화시킬 수도 있을 것이다.

미국의 일방적인 관세정책의 리스크에 대해서는 집단적 협상력의 체계를 도모할 수 있다. EU의 경제공동체 수준은 아니더라도 역외국의 일방적인 보호 무역주의에 대한 공동 대응의 기반을 마련할 수 있을 것이다. 2025년 미국의 양자적 관세협상이 강압적으로 진행된 것은 교역국 간 정보 공유와 공동 대응이 차단된 비대칭적 협상 구도의 결과라고 판단한다. 특히 대미 수출시장에서 경쟁하는 한국, 일본, EU가 상호 비협조적 개별 협상에 함몰됨으로써 대미 공동 대응의 기회를 상실했었다. 이를테면 대미 전략적 투자 수준과 방식에서 한국과 일본은 경쟁적 구도만이 아니라 공동 대응의 구도도 고려해 볼 수 있었지만, 그럴만한 공통분모가 없었다. 경제안보와 에너지안보 이슈에 노출되는 여지가 높은 우리나라로서는 양자적 개별 협상과 병행하여 CPTPP의 집단적 협상력을 활용할 필요성도 높다고 판단한다.

CPTPP 가입에 가장 우려되는 관건은 농수축산물 시장 개방이다. 특히 일본 후쿠시마 인근 수산물 수입 금지의 해제 또는 조정 여부이다. 최근 일본 정부에서 후쿠시마 수산물 교역과 관련하여 실무적 협의를 요청한 상황인데, 이는 양국의 경제협력 회복 의지의 실천적 측면일 것이다. 우리 정부는 한편으로 수입 금지 수산물에 대한 국민 건강권과 심리적 저항선을 엄밀히 관리 감독하는 체계를 강화하고 다른 한편으로 CPTPP 가입을 포함한

경제협력의 다차적 강화 기반으로 활용할 수 있을 것이다.

역사적으로, 2002년 한-칠레 FTA가 첫 FTA로 타결되었을 때 우리 농가의 극심한 피해를 우려했으나 현재 우리 포도 재배는 샤인머스켓과 같이 품종 개량과 품질 향상을 통해 2025년엔 8,500만달러 규모로 수출 실적을 달성했다. 한-미 FTA는 2007년 타결했으나 2008년 미국산 수입 소고기 파동을 비롯한 극심한 반대로 인해 만 5년이 지난 2012년에서야 발효되었다. 2018년 미국의 요구로 1차 개정이 이뤄진 후인 올해는 4월 누적 대미 상품무역 흑자는 약 300억 달러에 이른다.

CPTPP 가입에 따른 경제적 기대효과는 무역과 투자 증대의 양적 측면만이 아니라 글로벌 리스크와 변동성에 대응하고 적응하는 완충력의 확보라는 질적 측면도 중요하게 고려해야 한다.

5. 맺음말

복합위기 상황에선 복합적인 대응력과 적응력을 발휘해야 한다. 복합위기가 간헐적이라 하더라도 대외 개방도가 높은 우리 경제에 미칠 영향은 증폭될 수 있으므로 다각도로 다층적인 완충장치를 마련해야 할 필요성이 증대되었다. CPTPP 가입은 충분조건은 아니지만 다각적인 선택지 가운데 주요한 하나의 필요조건이 될 것이다. 누적 원산지 규정의 활용은 원산지 대응력이 상대적으로 약한 우리 중소 중견 기업에게 실질적인 도움이 될 것이다. 멕시코 시장의 적극적인 활용은 숨막히는 상황에서 하나의 숨구멍 기회가 될 수 있을 것이다. CPTPP를 중심으로 우리 경제의 글로벌 경제에서의 구심력과 주도력을 강화하는 기반을 구축해 나아갈 수도 있다.

우리 경제는 1960년대 개발 시기에서부터 지난 65여년 간 부단한 정치경제적 위기와 응전의 역사를 극복해 왔다. 코로나19 팬데믹, 우크라이나전쟁, 트럼피즘의 확산, 이란전쟁 등에 의한 복합위기 상황에서 우리 경제가 선택지를 넓히고 전략적 선택의 틈새를 확대해 나간다면, 또 한 번의 위기 극복의 역사를 창출할 수 있을 것이다.

