

플래티넘 에센셜

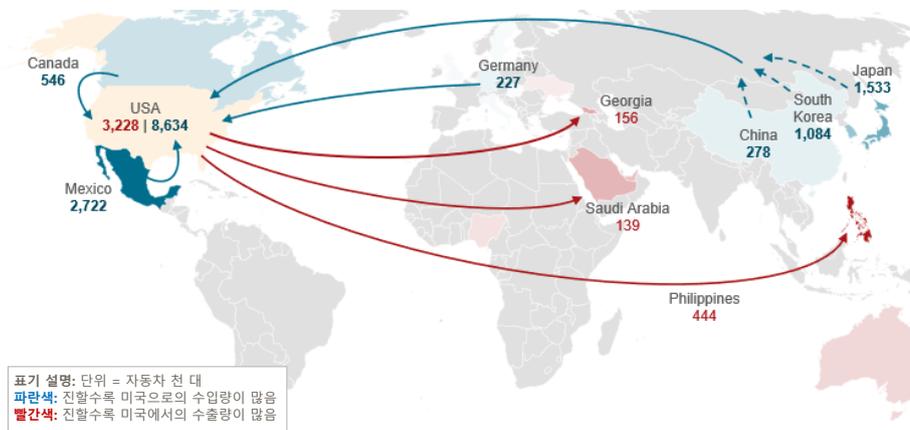
미국 차량 관세는 PGM 수요에 다소 부정적이지만, 전염 효과는 타이트한 백금 시장 상황을 악화시킬 수 있다

이번 플래티넘 에센셜에서는 미국의 새로운 통상 정책, 특히 2025년 4월 3일부터 시행되는 차량 수입에 대한 25% 관세와 2025년 5월 3일부터 시행되는 부품 수입 관세의 영향을 평가하고자 한다. 미국은 차량 순수입국이며 (미국산 대형 휘발유 차량은 일반적으로 해외 시장에 적합하지 않다), 미국 내에서 판매되는 차량의 약 55%가 해외에서 제조된다. 관세는 실질적으로 소비자에게 부과되는 세금이며 차량 가격을 상승시킨다. 소비자의 구매력 및 가격 민감도를 바탕으로 분석했을 때, 25%의 관세가 부과될 경우 백금에 대한 자동차 수요는 70 koz, 팔라듐은 269 koz 감소하는 등 의외로 적은 부정적 영향을 미칠 것으로 추정되며, 중고차 스크랩이 줄어들어 PGM 재활용 공급이 감소함에 따라 순입팩트는 더 작을 수 있다. 그러나 금속 수입에 대한 관세 우려는 이미 시장 상황을 왜곡하고 있으며(링크), 현재의 타이트한 시장 상황을 더욱 두드러지게 하는 더 크고 중대한 영향을 미칠 가능성도 있다.

미국은 세계에서 두 번째로 큰 자동차 시장이며, 국제적인 공급망에 의해 지원받고 있다. 2023년에 미국이 수입한 차량 수는 860만 대였으며, 920억 달러 규모의 부품 수입으로 연간 1,050만 대(상용차 포함)의 국내 생산이 뒷받침되고 있다. 자동차 부문에서 발생한 미국의 무역적자는 2024년에 약 3,000억 달러로, 이는 약 1조 달러라는 국가 재정 적자 중 상당 부분을 차지한다. 관세는 무역적자를 줄이는 데 도움이 될 수 있지만, 생산 기지를 이전하는 데는 시간이 걸리며 이 과정에서 발생하는 비용 또한 일정 부분 소비자에게 전가되어 수요에 부정적인 영향을 미치게 된다. 전반적으로 미국 차량 수입 비중이 높아지면서 2010년부터 실질 기준으로 차량 가격이 10년 동안 하락하여 미국 내 판매를 뒷받침해 왔다. 과거의 판매 및 가격 데이터를 보면 신차의 실질 가격이 1% 변할 때 판매량은 0.5% ~ 0.6% 변동하는 것으로 나타난다. 만약 25%의 관세 전액이 차량 가격에 전가되는 극단적인 시나리오가 현실화된다면, 미국의 수입차 수요는 130만 대 감소할 수 있으며, 고가 부품의 영향으로 국내 생산 차량 수요가 받는 영향은 40만 대에 해당하게 된다.

또한, 관세가 PGM 금속 수입으로 확대될 수 있다는 우려와 이에 따라 금속을 미리 미국에 들여오려는 동기, 그리고 이로 인해 발생하는 인위적인 시장 왜곡, 여기에 트럼프 행정부와 남아공 간의 정부 간 갈등 심화까지 겹치면서, 이러한 요인들이 단기적으로 더 큰 영향을 미칠 수 있다.

도표 1. 미국은 차량 순수입국이다 (단위: 천 대, 소형 및 대형 차량)



출처: 유엔 컴트레이드(UN Comtrade), WPIC 리서치

Edward Sterck
Director of Research
+44 203 696 8786
esterck@platinuminvestment.com

Wade Napier
Analyst
+44 203 696 8774
wnapier@platinuminvestment.com

Brendan Clifford
Head of Institutional Distribution
+44 203 696 8778
bclifford@platinuminvestment.com

World Platinum Investment Council
www.platinuminvestment.com
Foxglove House, 166 Piccadilly
London W1J 9EF

2025년 3월 31일

미국 차량 및 자동차 부품 수입에 대한 25%의 관세는 연간 차량 판매를 170만 대 감소시킬 수 있다.

관세로 인해 감소하는 자동차용 백금 및 팔라듐 수요는 소비자들이 중고차 시장으로 이동함에 따라 자동차 재활용 공급이 줄어들면서 대부분 상쇄될 것이다.

목차

서론.....2

미국 자동차 가치사슬.....3

미국 자동차 무역 불균형의 맥락화.....6

무역의 이점.....7

관세는 인플레이션을 유발할 것.....8

PGM 수요 리스크.....10

결론.....12

서론

미국은 세계에서 두 번째로 큰 단일 국가 자동차 시장이다. 미국은 상당한 국내 생산 능력을 보유하고 있지만, 차량 부품과 완성차 모두에서 대규모 수입국이기도 하다. 2023 년 미국 자동차 산업은 920 억 달러 규모의 부품을 수입했으며(수출의 2.3 배), 860 만 대의 완성차를 수입했다(수출의 2.7 배).

자동차 관세만으로는 PGM 시장 밸런스가 실질적으로 흔들릴 가능성은 낮다.

미국 자동차 부문의 무역 불균형은 더 넓은 범위의 미국 무역 적자에 기여하고 있으며, 현 정부는 이를 관세를 통해 바로잡고자 하고 있다. 관세와 관련된 통상 정책은 일관성이 없었고, 상당한 불확실성을 야기해왔다.

이번 *플래티넘 에센셜*에서는 미국의 자동차 가치사슬을 면밀히 분석하여 잠재적 관세가 미치는 영향과 이에 대한 가능한 완화 방안을 평가하고자 한다. 관세의 세부 내용은 아직 불확실하지만, 관세는 본질적으로 소비자에게 전가되는 국내 세금이며, 차량 가격에 인플레이션 효과를 가져올 것으로 보인다. 본 보고서는 실질 차량 가격에 대한 과거 소비자 수요의 가격 탄력성을 분석하여, 가격 상승으로 인한 잠재적인 판매 감소 영향을 추정한다. 이 분석은 자동차 부문 PGM 수요에 미칠 영향을 파악하는 데 활용된다. 그러나 우리는 또한 신차 시장에 미친 영향이 중고차 시장에까지 이어진다는, 즉, 소비자들이 신차 가격 상승을 피하기 위해 중고차의 수명을 연장하는 선택을 할 수 있다는 점을 강조하고자 한다.

재활용 감소를 반영한 순 기준으로 볼 때, 본 협회 분석에 따르면 관세로 인해 PGM 시장이 실질적으로 큰 영향을 받을 가능성은 낮다. 연간 백금 수요는 19 koz (전체 수요의 0.2%), 팔라듐은 71 koz (전체 수요의 0.7%) 감소하는 데 그칠 것으로 보인다.

도표 2. 미국은 2023 년에 PGM 을 5.1 Moz 수입하고 3.2 Moz 수출하였다



표기 설명:
 단위 = koz 기준 PGM (100 koz 초과 무역량에 해당)
 국가: 미국으로의 수입/미국으로부터의 수출

출처: 유엔 컴트레이드, WPIC 리서치

미국 자동차 가치사슬

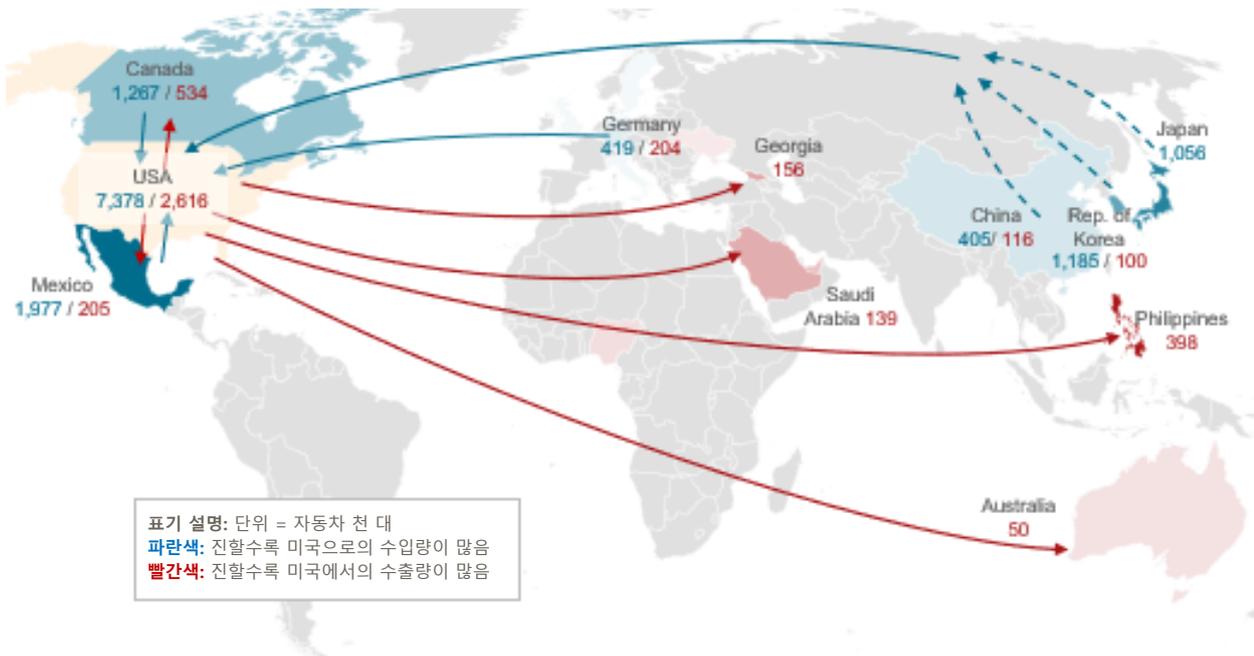
미국은 중국에 이어 세계에서 두 번째로 큰 단일 국가 자동차 시장이다. 2010 년 이후 미국의 연간 차량 수요는 1,200 만대에서 1,700 만대 사이를 오갔으며, 평균 1,500 만대 수준을 유지해왔다(도표 8). 다만 2016년 정점을 찍은 이후 전반적인 감소세가 나타나고 있다. 무역은 미국 자동차 산업에서 핵심적인 역할을 한다. (유엔 컴트레이드(UN Comtrade) 자료에 따르면) 2023년 미국은 총 320만 대(상용차 포함)의 차량을 수출하고 860만 대를 수입하였다. 2023년 미국의 순수입 차량 550만 대는 승용차 480만 대, 상용차 60만 대로 구성되었다. 2023년 미국 내 차량 판매량이 1,550만 대였던 것을 고려하면, 전체 수입차는 국내 시장의 약 55%를 차지하고 순수입은 판매량의 약 33%에 해당한다. (일정 부분 생산의 본국 회귀 가능성이 존재함을 시사한다.)

미국은 2023년에 총 860만 대의 차량을 수입했으며, 같은 해 국내에서는 1,060만 대의 차량이 생산되었다.

승용차:

미국의 승용차 수입 상위 5개 무역 파트너는 멕시코, 일본, 캐나다, 한국, 독일이며(도표 3), 이들 국가는 2023년 총 740만 대 수입 중 86%를 차지하였다. 같은 해 미국은 260만 대의 승용차를 수출하였으며, 그 결과 승용차 부문에서 480만 대의 무역 불균형이 발생하였다.

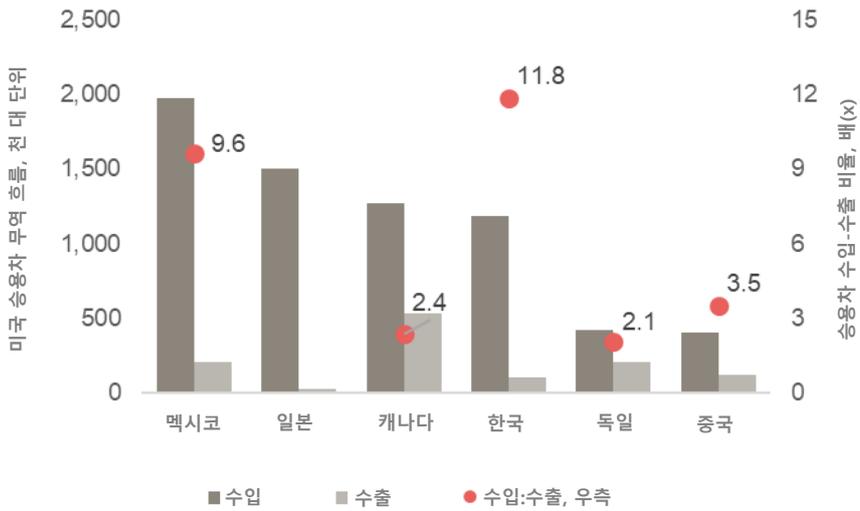
도표 3. 미국은 2023년에 승용차 480만 대를 순수입하였다.



출처: 유엔 컴트레이드, WPIC 리서치

2023년 미국이 수출한 승용차보다 약 2.8배 많은 승용차를 수입한 상황에서, 지리적 추세를 살펴보면 무역 불균형이 가장 심한 국가는 한국, 멕시코, 일본임이 드러난다(도표 4). 한국, 멕시코, 일본은 미국에 자국으로부터의 수입보다 약 10배 많은 차량을 수출하고 있으며, 이에 비해 캐나다(2.4배)와 독일(2.1배)은 그 규모가 상대적으로 낮은 수준의 무역 불균형을 보인다. 미국의 승용차 무역은 세계 여러 지역과의 거래에서 심각하게 편중되어 있지만, 이러한 불균형을 해소하는 데는 한계가 존재한다. 그 이유는 미국에서 생산되는 차량이 일반적으로 더 크며(미국 소비자들의 선호에 기인), 이는 도로 폭이 좁고 더 작은 차량이 적합한 유럽이나 일본 같은 지역에서는 비현실적이기 때문이다.

도표 4. 미국은 멕시코, 일본, 한국과의 무역에서 승용차 순수입 비중이 매우 높다.



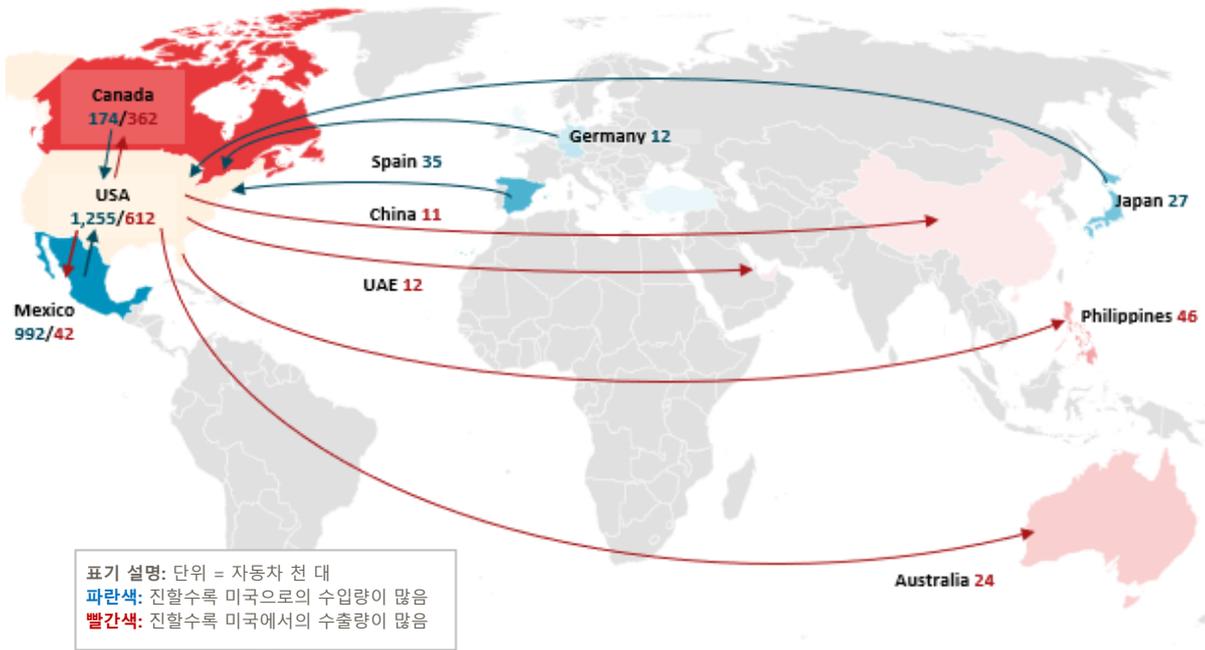
출처: 유엔 컴트레이드, WPIC 리서치

대형 차량:

미국은 2023 년에 중대형 차량을 130 만 대 수입하였으며, 수출은 60 만 대였다(도표 5). 총계 기준으로 보면 미국은 중대형 차량 60 만 대의 순수입국이지만, 세부 지역별 데이터를 살펴보면 이 수치는 멕시코로 인해 왜곡된 것임을 알 수 있다(도표 6).

미국은 실제로 캐나다에 대한 상용차 순수출국이다.

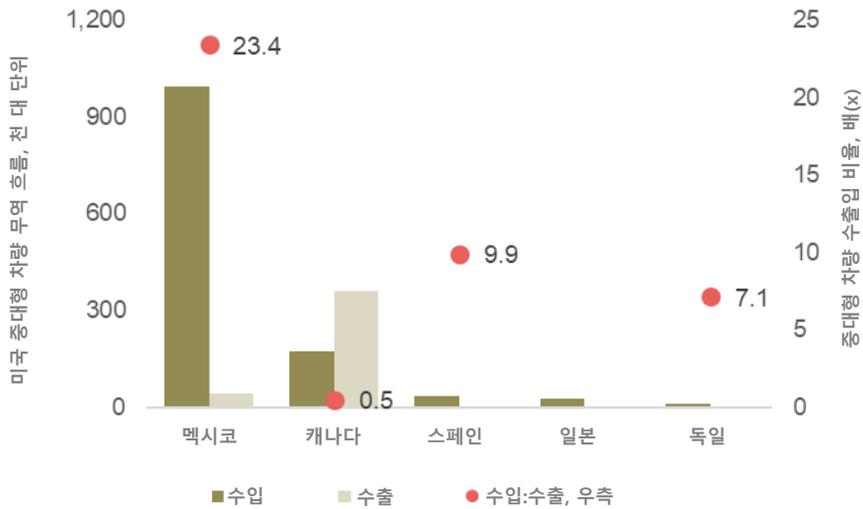
도표 5. 미국은 중대형 차량에서도 순수입국이지만, 멕시코를 제외하면 순수출국이다.



출처: 유엔 컴트레이드, WPIC 리서치

미국은 2023 년에 멕시코로부터 중대형 차량을 95 만 대 순수입하였으며, 이는 멕시코를 제외할 경우 미국이 2023 년 중대형 차량의 순수출국이었음을 의미한다. 주목할 점은 (관세의 주요 대상국 중 하나인) 캐나다가 미국으로부터 약 19 만 대의 중대형 차량을 순수입하고 있다는 것이다.

도표 6. 무역 자료에서 멕시코를 제외할 경우, 미국은 중대형 차량의 순수출국이 된다.



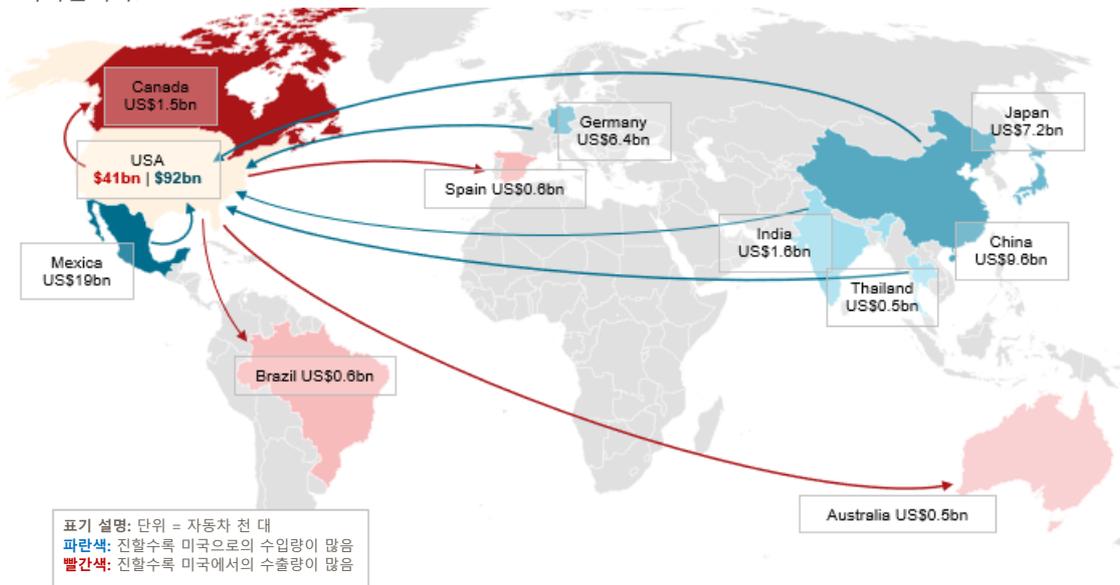
출처: 유엔 컴트레이드, WPIC 리서치

차량 부품 ('자동차 부품):

완성차 수입 외에도, 미국 자동차 산업은 국내 생산과 차량 정비 수요를 충족시키기 위해 대규모 차량 부품 수입에 의존하고 있다. 2023년 미국은 920억 달러 규모의 차량 부품을 수입했으며, 수출은 410억 달러 규모였다(도표 7). 이 역시 멕시코가 캐나다가 주요 무역 파트너로, 두 나라를 합하면 미국 차량 부품 수입 금액의 52%를 차지한다. 순 기준으로 보면, 캐나다는 미국 부품을 20억 달러 순수입하고 있어 상호 이익이 되는 무역 관계임을 시사한다. 반면, 멕시코로부터의 순수입 190억 달러는 수출입 비율이 2배에 불과하며, 이는 승용차(10배), 중대형 차량(23배)에 비해 훨씬 더 균형 잡힌 구조라 할 수 있다.

멕시코는 미국의 최대 자동차 무역 파트너로, 2023년 한 해 동안 약 300만 대의 차량과 190억 달러 규모의 자동차 부품이 미국으로 수입되었다.

도표 7. 미국은 510억 달러 규모의 자동차 부품 순 수입국이며, 주요 무역 파트너는 멕시코와 아시아 국가들이다.



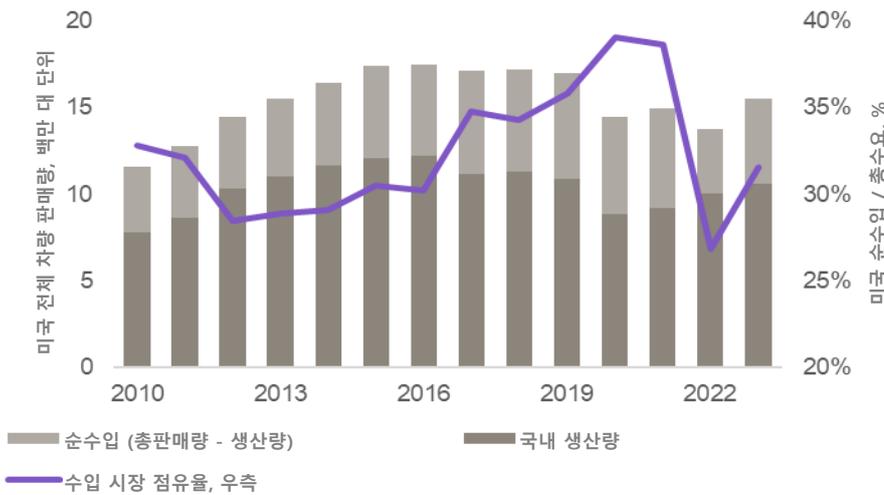
출처: 유엔 컴트레이드, WPIC 리서치

미국 자동차 무역 불균형의 맥락화

미국은 수십 년간 완성차와 부품 모두에서 중요한 순 수입국이었다. 2010 년 이후 신차 판매에서 순수입이 차지하는 비중은 평균 32%에 달한다(도표 8). 우리는 순수입(총 판매량에서 국내 생산량을 뺀 값)을 활용해 시간이 지남에 따라 수입차가 차지하는 시장 점유율을 설명한다. 실제로는 미국 내 생산량의 25%가 수출되기 때문에, 수입차의 시장 점유율은 이보다 더 높으며, 이 수치는 자료 제한으로 인해 무시되었지만, 이론상 국내에 판매되었다면 수입을 일부 상쇄할 수 있었을 것이다. 주목할 점은, 코로나 19 이후 공급망 문제가 본격화되기 전인 2021~2022 년 이전까지 미국 내에서 순수입 차량의 시장 점유율이 꾸준히 증가해왔다는 것이다. 실제로 2012 년 28%였던 비중은 2021년에는 39%로 상승하였다.

미국 차량 판매에서 수입차가 차지하는 비중은 전반적으로 증가하는 추세이며, 이는 미국의 무역 적자 급증에 대한 우려를 심화시키고 있다.

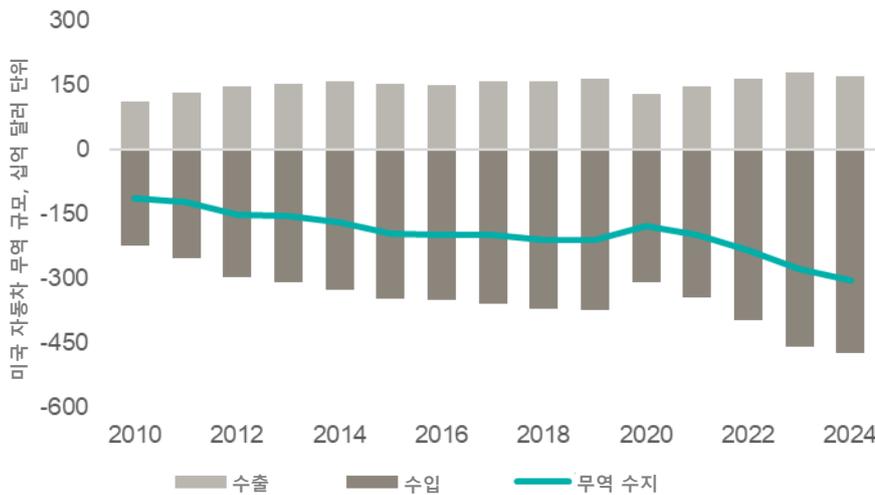
도표 8. 코로나 19 이전까지 미국 차량 시장에서 수입차의 점유율은 전반적으로 증가하는 추세를 보여왔다.



출처: 블룸버그(Bloomberg), WPIC 리서치

수입차에 시장 점유율을 빼앗기는 현상은 양질의 국내 제조업 일자리를 유지하고 확대하려는 대부분의 정부에 우려 사항이 될 수 있다. 자동차 부문과 관련된 미국의 무역 적자는 2010년부터 2024년까지 CAGR 7.3%로 증가하여 약 3,000억 달러에 이르렀다(도표 9). 이는 국가 전체 무역 적자가 약 1조 달러에 달하는 상황에서, 자동차 산업의 3,000억 달러 적자는 미국 무역 수지에 큰 부담으로 작용하고 있다.

도표 9. 2024년 미국 자동차 부문은 약 3,000억 달러 규모의 무역 적자를 기록하였다.

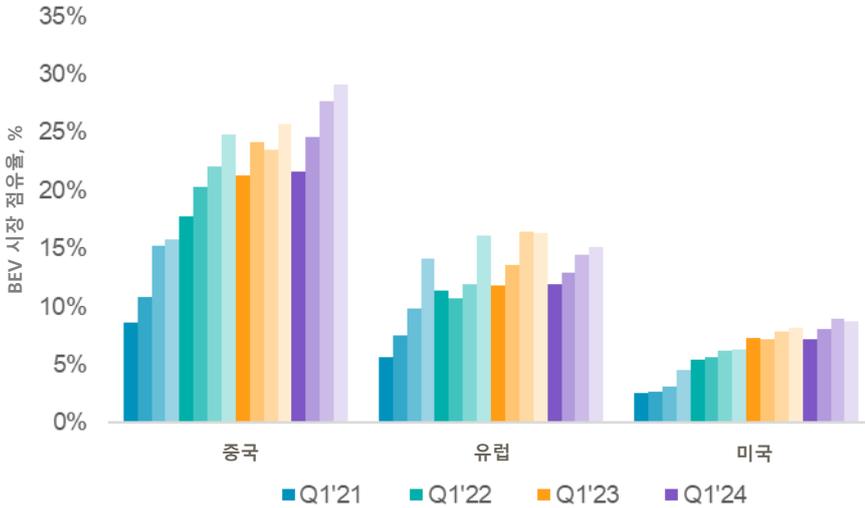


출처: 블룸버그, WPIC 리서치

미국 자동차 무역 전반을 고려할 때 병행해서 살펴봐야 할 요소는 구동 방식의 전환, 특히 배터리 전기차(BEV)의 채택과 관련된 구동 방식 전환이다. 미국 내 BEV 시장 점유율이 다른 주요 시장들보다 낮고(도표 10), 트럼프 행정부의 환경 정책이 내연기관 차량(ICE)에 대한 수요를 연장할 수 있음에도 불구하고, WPIC 는 미국 내 BEV 시장 점유율이 지속적으로 증가할 것으로 예상하며 BEV 보급 확대에 미국 자동차 무역 불균형이 더욱 심화될 수 있다고 본다. 가능성이 낮겠으나, 이러한 점이 미국의 통상 정책 기조의 배경 요인 중 하나일 수도 있다.

미국 내 BEV 시장 점유율의 증가는 국내 역량 부족으로 인해 수입 차량 또는 부품에 의해 뒷받침될 가능성이 크다.

도표 10. BEV 제왕 테슬라가 미국 제조사임에도 불구하고, 미국 BEV 시장 점유율은 다른 시장에 비해 현저히 뒤쳐져 있다.



출처: 중국자동차제조자협회(CAAM), 유럽자동차제조업협회(ACEA), 콕스 오토모티브(Cox Automotive), WPIC 리서치

미국 BEV 수요 증가를 충족시키는 데에는 두 가지 가능한 경로가 있다. 첫째, 아시아 및 유럽 자동차 제조업체로부터의 수입을 통해 충족될 수 있다. 이는 글로벌 차원에서 덜 다각화된 미국 자동차 제조업체들이 고수익의 가솔린 픽업트럭 및 SUV 모델을 선호하는 자국 내 시장 특성으로 인해 BEV에 대한 투자를 충분히 하지 않을 가능성이 높기 때문이다.

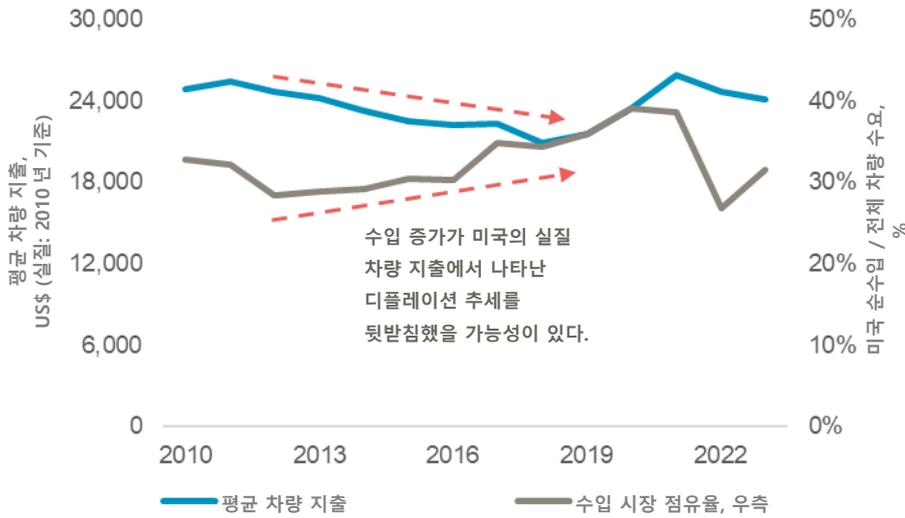
IRA의 축소는 기존 내연기관 차량 플랫폼에서 중사하는 미국 자동차 노동자들의 기존 역할 내에서 더 많은 일자리를 지원하는 데 도움이 될 수 있다.

둘째, 미국 BEV 판매 증가가 (미국 브랜드이든 아니든) 국내 생산 차량을 통해 충족된다 하더라도, 이들 차량은 기존 ICE 모델보다 더 많은 수입 부품에 의존할 가능성이 크다. 아시아, 특히 중국 기업들은 배터리 생산 및 보다 광범위한 BEV 가치사슬과 연계된 공급망을 장악하기 위해 막대한 투자를 해왔다. 인플레이션 감축법(IRA)이 축소되고 있는 상황에서, WPIC는 미국이 BEV 공급망에서 실질적인 입지를 확보할 가능성에 회의적이다. 애초에 IRA가 글로벌 공급망을 근본적으로 변화시킬 수 있을 것으로 기대되었던 것은 아니었다. 따라서 우리는 BEV 채택 증가에 따라, 그 수요가 어떻게 충족되든, 미국의 자동차 무역수지가 악화될 수 있음을 다시 한번 강조하고자 한다.

무역의 이점

자동차 수입 증가와 자동차 무역수지 악화가 불리한 정치적 환경으로 보일 수 있으나, 과거의 개방적 무역의 결과가 미국 소비자들에게 이득이 되었던 것으로 보인다. 전반적으로, 차량 한 대당 평균 지출은 2010년부터 2019년까지 실질 기준으로 13% 감소하였다(도표 11).

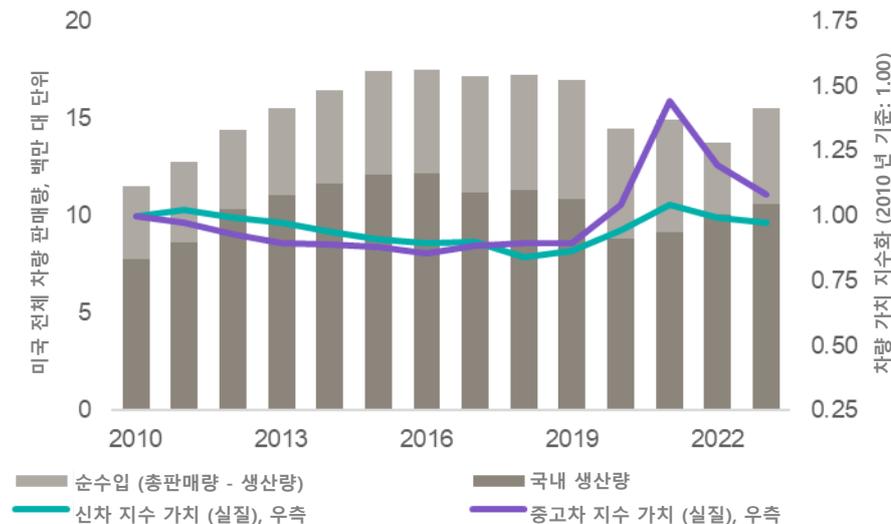
도표 11. 지난 10 년 동안 저비용 수입 물량이 증가함에 따라 미국은 장기간에 걸친 차량 가격 하락을 경험하였다. 이러한 흐름은 코로나 19 로 인한 차질로 중단되었다.



출처: 블룸버그, WPIC 리서치

실질 차량 가격이 비슷하게 낮은 수준을 유지한 점이 2010 년대 동안 미국의 총 차량 판매량이 강세를 보인 배경이 되었던 것으로 보인다. 미국 시장에서는 연간 1,600 만 대 판매를 강세의 기준점으로 널리 간주하며, 실질 차량 지출이 가장 낮았던 2014 년부터 2019 년까지 6 년 연속으로 이 도표의 수치를 달성하였다(도표 12).

도표 12. 미국 차량 판매량은 가격 추세와 반비례하는 양상을 보이는 것으로 나타난다.



출처: 블룸버그, WPIC 리서치

반도체 공급 부족 이후 상승한 차량 가격은 신차 수요에 부정적인 영향을 미쳤으며, 중고차의 폐차 지연을 뒷받침하는 요인으로 작용하였다.

코로나 19 와 그에 따른 공급망 병목 현상은 2020 년부터 2022 년까지 차량 출하에 부정적인 영향을 미쳤다. 생산 능력 부족으로 인해 신차 공급이 원활하지 않았고, 이에 억눌렸던 소비자 수요가 중고차 시장으로 이동하면서 중고차 가격이 크게 상승하였다.

관세의 인플레이션 유발 효과

공급망 병목 현상은 해소되었지만, 신차 판매는 아직 팬데믹 이전 수준으로 회복되지 않았다. 2023 년의 부진한 판매는 차량 가격이 (특히 2019 년과 비교하여) 상대적으로 높고, 금리와 금융 비용 또한 상승하여 소비자에게 비용 부담을 준 데에 그 원인이 있다고 본다.

미국은 2025 년 4 월 3 일부터 차량 수입에 대해 25%의 관세를, 2025 년 5 월 3 일부터 부품 수입에 대해 25%의 관세를 시행할 예정이다.

보고서 발행 시점 기준으로, 미국은 2025년 4월 3일부터 모든 수입 차량에 대해 25%의 관세를 부과하겠다고 발표하였으며, 수입 자동차 부품 역시 25%의 관세 대상이 될 예정이다. 백악관은 미국-멕시코-캐나다 협정(United States Mexico Canada Agreement, USMCA)에 해당 차량이 포함된 수입업자에게 미국산 부품 비중을 인증할 기회를 제공할 것이라고 밝혔으며, 25%의 관세는 미국산이 아닌 부품 가치에만 적용될 것이라고 전했다.

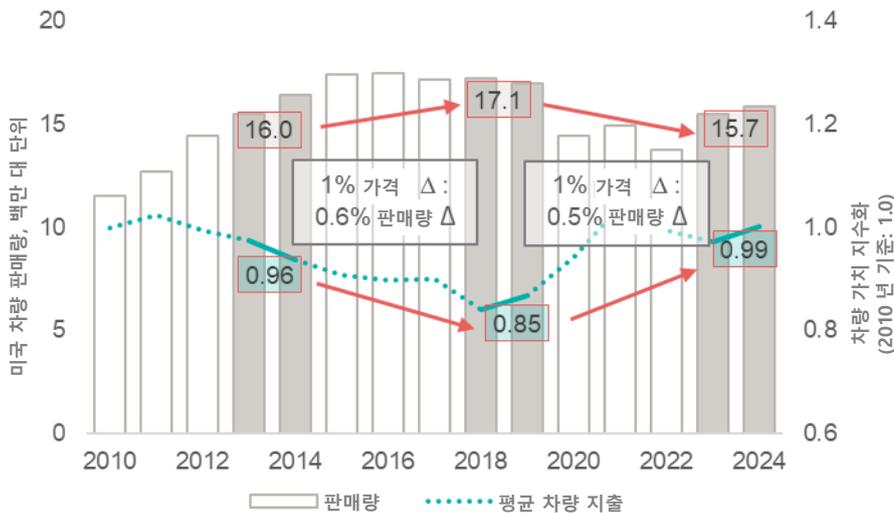
경영진이 어떠한 방식으로 대응하더라도, 미국의 관세는 자동차 제조업체들의 사업 비용을 증가시킬 것이다.

첫째, 일부 생산이 미국으로 다시 이전되는 리쇼어링(re-shoring)이 발생할 수 있으나, 이는 최소 18~24개월이 소요되며 더 높은 생산 비용이 수반될 것이다. 둘째, 글로벌하게 다각화된 완성차 업체들은 관세가 낮은 체계가 적용되는 공급망을 찾아 판매 및 조달 계획을 우회할 수 있다. 그러나 공급망을 변경하려면 공장을 다른 생산 모델에 맞게 재조정해야 할 수 있고, 물류 경로가 길어져 그에 따른 비용도 발생하게 된다. 셋째로 관세를 완화하는 방안으로는 미국 외 지역으로 판매를 전환하는 전략이 있다. 예를 들어, 이전에는 미국 시장에 맞춰 표준화되었던 유럽산 차량을, 미국이 수출하는 시장에 맞게 조정하여 판매하는 것이다. 그러나 WPIC의 견해로는, 세계 다른 지역이 미국이 연간 수입하는 700~800만 대의 차량을 수용하기 위해서는 생산능력 축소나 판매가 인하 없이는 전면 수용이 현실적으로 불가능하다.

남은 관세 완화 방안은 판매 가격을 조정하는 것이다. 자동차 수요는 가격에 일정 부분 탄력성을 보여왔기 때문에, 관세가 수입차에 적용될 경우 자동차 제조 업체들은 가치를 극대화하기 위해 가격 인상과 판매량 조정을 병행할 것으로 예상된다. 2023/24년, 2018/19년, 2023/24년의 평균 데이터를 바탕으로, 실질 차량 가격이 1.0% 변동할 때 미국 차량 판매량이 0.5~0.6% 변동하는 것으로 추정한다(도표 13).

도표 13. 미국 차량 판매량은 가격과 상관관계를 보이며, 이는 관세가 수요에 영향을 미칠 것임을 시사한다.

25%의 관세가 시행될 경우, 수입 차량에 대한 수요는 연간 130만 대 감소할 수 있다.



출처: 블룸버그, WPIC 리서치

당사의 수요 탄력성 추정치를 기준으로, 차량 수입에 대해 25%의 "글로벌" 관세가 전면적으로 소비자에게 전가될 경우, 수입차 판매는 15% 감소하거나 약 130만 대가 줄어들 것으로 예상된다.

부품 수입에 대한 관세는 미국 내 차량 생산을 연간 40만 대 감소시킬 수 있다.

관세는 자동차 부품 수입에도 영향을 미칠 것이다. 미국은 2023년에 920억 달러 상당의 부품을 수입하였으며, 여기에 25%의 관세가 적용될 경우 약 230억 달러의 추가 비용이 발생하게 되어, 이는 국내 차량 제조에 전가될 가능성이 있다.

WPIC는 수입된 부품이 어디에 사용되는지에 대한 세부적인 통찰을 가지고 있지 않다. 이에 따라 230억 달러에 달하는 관세 관련 비용의 영향을 추정하기 위해, 미국 내에서 생산된 1,060만 대의 차량에 이 비용을 고르게 분산시켰으며, 그 결과 차량 한 대당 2,167달러의 비용이 내재된 것으로 나타났다. 인플레이션을 감안하여 조정하면, 부품 수입과 관련된 추가 관세 비용이 전면 전가될 경우 차량 판매가는 약 6.5% 상승할 것으로 추정된다.

(앞서 논의한) 당사의 수요 탄력성 추정치에 따르면, 실질 가격이 6.5% 상승할 경우 미국 내 생산 차량의 판매는 3.9%, 즉 40만 대 감소할 것으로 예상된다.

수입 차량 및 부품에 대한 관세의 직접적인 영향 외에도, 미국의 교역 상대국들이 보복 관세를 시행할 가능성이 높다. 이러한 보복 관세는 미국이 수출하는 약 320만 대의 승용차 및 상용차에 대한 수요를 감소시킬 것이다.

한편, 광범위한 관세 정책의 2차 효과로는 철강 및 알루미늄과 같은 주요 원자재 수입 가격 상승이 있을 수 있다. 원자재에 대한 관세 영향은 차량 및 부품에 대한 관세보다 훨씬 작을 것으로 예상되지만, 이 역시 인플레이션을 유발할 수 있으며 신차 수요에 추가적인 부정적 영향을 줄 수 있다.

PGM 수요 리스크

수입 차량에 대한 관세로 인한 130만 대, 그리고 (수입 부품을 통한) 국내 차량에 대한 관세 영향으로 인한 40만 대의 판매 감소를 각각 강조한 바와 같이, WPIC는 이러한 수치는 최악의 시나리오일 가능성이 높다고 본다. 그 이유는 다음과 같다.

- 앞서 논의된 완화 조치들은 제안된 관세의 전체 영향을 일부 희석시키는 데 도움이 될 것이다.
- 관세는 수입품의 가치에 대해 부과되므로, 관세율이 소매 가격 인상률과 일대일로 대응하지는 않는다.
- 미국 시장은 규모가 크고 협상력이 강하기 때문에, 관세가 소비자에게 전면적으로 전가될 가능성은 낮다. 미국 수출에 의존하는 기업들은 일부 비용을 자체적으로 흡수해야 할 수도 있다.
- 자동차 부품에 대한 수입 데이터에는 중고차 시장에서 수리 및 보수용으로 사용되는 부품도 포함되어 있다. 따라서 이들 부품에 부과되는 관세는 신차 가격에 영향을 미치지 않아야 한다.

결과에 대한 불확실성과 위에서 언급된 여러 시나리오가 복합적으로 전개될 가능성을 고려할 때, PGM 수요에 미치는 영향은 잘못된 확정적인 수치로 단정하기보다는 민감도 분석을 통해 파악하는 것이 가장 적절하다.

미국 자동차 산업의 PGM 수요 조정

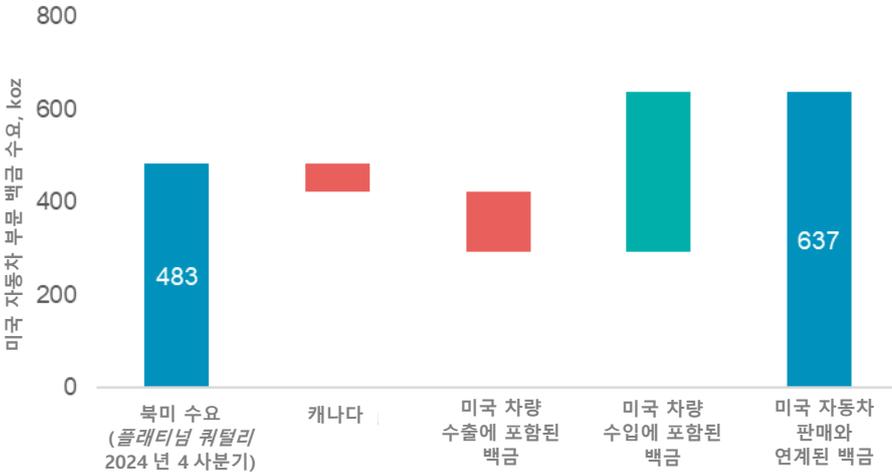
관세가 백금 수요에 미칠 수 있는 영향을 평가하기에 앞서, *플래티넘 쿼털리* ([링크](#))의 보고 내용과 미국 자동차 판매와 연계된 백금 사용량 간의 차이를 먼저 조정해야 한다. *플래티넘 쿼털리*의 자동차 부문 백금 수요 수치는 생산이 이루어진 지역의 지리적 소재지를 기준으로 보고된 자동차용 백금 수요를 나타낸다. 따라서 미국이 완성차의 주요 수입국이기 때문에, 해당 차량에 포함된 백금은 차량이 제조된 지역의 보고 수요에 포함되며, 미국의 수요로는 집계되지 않는다. 그러므로 관세가 백금 수요에 미치는 영향을 평가하기 위해서는, 미국이 수입을 통해 소비하는 차량에 기반한, 비미국 지역의 백금 수요를 반드시 고려해야 한다.

공급망은 관세의 영향을 완화하기 위해 적응하려 할 것이며, 이는 신차 수요에 대한 하방 리스크를 줄이는 데 기여할 수 있다.

미국 자동차 부문은 국내 생산 차량과 수입 차량을 포함하여 약 600koz의 백금과 2,400koz의 팔라듐을 필요로 하는 것으로 추정된다.

반대로, 미국에서 생산되어 수출된 차량에 포함된 백금은 *플래티넘 쿼털리*에 보고된 북미 지역 수요에서 제외되어야 한다. 마지막으로, *플래티넘 쿼털리*는 북미 지역의 지리적 수요를 보고하고 있으므로, 캐나다와 연관된 수요를 제외해야 하며 (WPIC의 추정치는 멕시코의 차량 생산을 포함하고 있으므로, 이에 따른 자동차용 백금 수요는 기타 지역 항목에 포함됨), 이를 반영해야 한다. 이에 따라, 2024년 미국 자동차 부문과 연관된 백금 수요는 637 koz로 추정된다(도표 14). 팔라듐 수요는 2.4 Moz로 추정된다.

도표 14. 미국내 기초적인 백금 수요를 측정할 수 있도록 플래티넘 쿼털리 보고 방식을 조정할 필요가 있다.



차량 및 부품 수입에 대한 관세는 미국의 백금 수요를 70 koz, 팔라듐 수요를 269 koz 만큼 감소시킬 수 있다.

출처: 메탈스포커스(Metals Focus), WPIC 리서치

미국 자동차 부문과 연계된 내재된 백금 수요에 더하여, 수입 차량 및 수입 차량 부품에 대한 추정 관세 영향을 종합한 결과, 연간 70 koz의 백금 수요가 전방위적인 25% 관세로 인해 리스크에 처할 것으로 추정된다(도표 15). 동일한 방법론을 적용하면, 팔라듐 수요의 경우 약 269 koz가 리스크에 처할 것으로 추정된다.

도표 15. 차량 및 자동차 부품 수입에 대한 관세가 신차 판매를 감소시킬 경우, 백금 수요는 부정적인 영향을 받을 것이다.

관세에 따른 미국 자동차 부문 백금 수요 변화	관세: 수입 차량						
	5%	10%	15%	20%	25%		
	수입 차량 판매 영향						
	3%	6%	9%	12%	15%		
백금 수요 변화	5%	1.3%	14	24	35	45	55
	10%	2.6%	18	28	39	49	59
	15%	3.9%	22	32	42	53	63
	20%	5.2%	25	36	46	56	67
	25%	6.5%	29	40	50	60	70

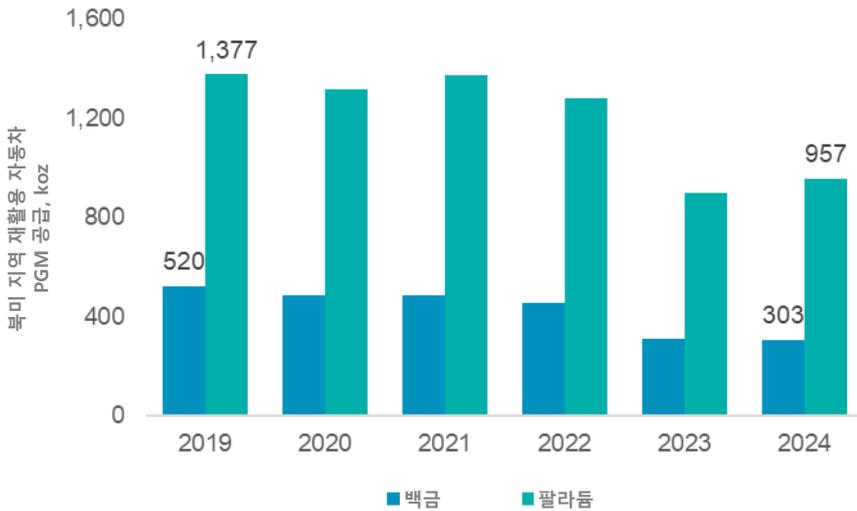
출처: WPIC 리서치

재활용 감소가 수요 감소를 일부 상쇄

백금과 팔라듐 수요에 대한 각각 70 koz 및 269 koz라는 임팩트는 수요를 위축시키는 가격 상승과 신차 판매가 총 170만 대 감소하면서 관세의 전체적 영향이 소비자에게 전가된다는 최악의 시나리오일 가능성이 높다는 점을 다시 강조한다.

소비자들이 신차 시장에서 가격 부담으로 이탈할 경우, 중고차에 대한 수요가 증가하고 그에 따라 차량 폐차가 감소할 가능성이 높다는 점에 주목해야 한다. 코로나 19 및 그 이후의 공급망 차질 기간 동안 중고차 수요가 급증했으며, 이는 차량의 사용 수명을 연장시키고 재활용 자동차 PGM 공급을 감소시키는 결과를 초래했다. 북미 지역의 재활용 자동차 2E PGM 공급은 2019년부터 2024년까지 33% 감소하였다(도표 16).

도표 16. 북미 지역 자동차 재활용 PGM 공급은 2021년 이후 감소 추세를 보임



신차 수요 감소는 중고차의 사용 수명을 연장시키고, 자동차 PGM 재활용을 위한 폐차 차량 공급을 감소시킬 수 있다.

출처: 메탈스포커스, WPIC 리서치

PGM 수급 균형의 관점에서 볼 때, 관세로 인해 신차 시장에서 발생하는 일부 PGM 수요 감소는 재활용 감소로 인한 공급 손실에 의해 부분적으로 상쇄될 수 있을 것으로 추정된다. 그러나 현재 폐차장에 유입되고 있는 차량(약 2010~2012년식)보다 신차에 장착되는 PGM의 양이 약 35% 더 많다고 추정되므로, 미국 자동차 수요 감소분 전체가 재활용 공급 감소로 완전히 상쇄되지는 않을 것이다. 그럼에도 불구하고, 신차 판매 감소로 인한 자동차 수요 손실이 차량 폐차 지연에 따른 재활용 공급 감소로 상쇄될 경우, 관세가 PGM 수급 균형에 미치는 순 영향은 백금 19 koz (총수요의 0.2%), 팔라듐 71 koz (총수요의 0.7%)로 미미할 것이다.

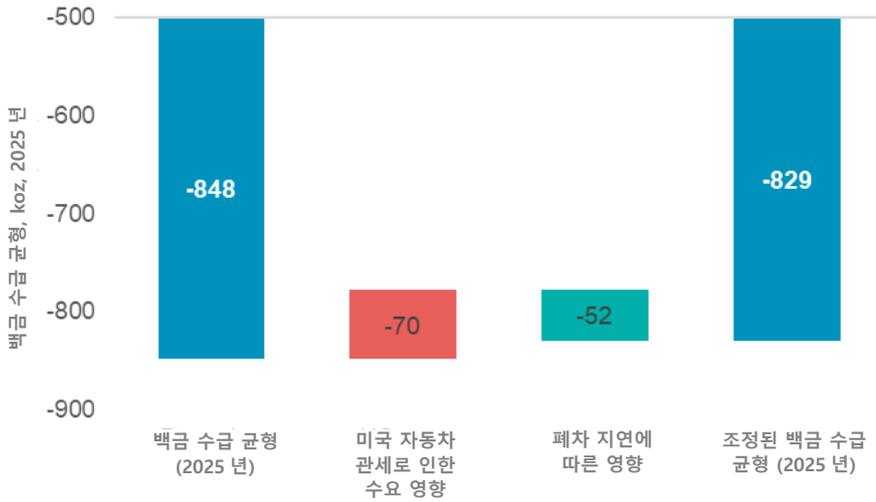
2025년 백금과 팔라듐의 기초적인 시장 공급 부족은 관세로 인해 실질적인 영향을 받을 것으로 보이지 않는다.

결론

예상과 달리, 차량 관세가 백금 수요에 미치는 실제 영향은 비교적 제한적일 것이다. 실제로 미국 자동차 시장의 물량 변화는 백금 수요에 크게 중요하지 않지만, 팔라듐 수요에는 상당한 영향이 있다. 그러나 불확실성, 미국 소비자 신용 환경의 취약성, 그리고 관세 확대에 대한 우려는 차량 구매 결정과 PGM 가격 기대치 모두에 더 큰 영향을 미칠 수 있다.

관세가 금속 수입 문제까지 이어져 금속을 사전에 미국으로 반입하려는 동기, 그리고 이로 인해 발생하는 인위적인 시장 왜곡, 또한 트럼프 행정부와 남아공 간의 점점 고조되는 정부 간 갈등은 단기적으로 더 큰 영향을 미칠 수 있다. 이는 리스 금리에 대한 상승 압력을 지속적으로 가중시키고, 시장을 더욱 타이트하게 하는 흐름 또한 가속화할 가능성이 높다.

도표 17. 미국의 무역 정책 수정이 백금의 수급 기본 여건에 실질적인 영향을 미치지 않을 가능성이 높다.



출처: 메탈스포커스, WPIC 리서치

WPIC 는 백금 투자 시장의 발전을 위해 설립되었습니다

세계백금투자협회(World Platinum Investment Council, WPIC)는 백금에 대한 투자 소유권을 늘리기 위해 2014년 남아프리카공화국의 주요 백금족 금속(PGM) 광산업체들이 설립한 단체입니다. 본 협회는 실행 가능한 통찰과 목표 지향적인 개발에 기반하고 있습니다. 이에 *플래티넘 쿼터리(Platinum Quarterly)* 및 월간으로 *플래티넘 퍼스펙티브(Platinum Perspectives)*, *플래티넘 에센셜(Platinum Essentials)* 등의 간행물을 통해 투자자들이 충분한 정보에 근거한 결정을 내릴 수 있도록 정보를 제공합니다. 또한 투자자, 상품, 투자 경로, 지역적 특성에 따라 백금 투자 가치사슬을 분석할 뿐만 아니라 시장 효율성을 강화하며 모든 다양한 조건 하에 있는 투자자들에게 비용 효율이 높은 더 다양한 상품을 제공하기 위하여 파트너 업체들과 협력하고 있습니다.

WPIC 는 투자 자문을 제공하는 규제 기관이 아니므로, **중요 고지 및 면책 조항**을 반드시 참고하기를 바랍니다.

중요 고지 및 면책 조항: 본 문서는 교육을 목적으로 한 일반 간행물입니다. 발행처인 WPIC은 세계 유수의 백금 생산업체들이 백금 투자 수요에 걸맞은 시장을 형성하기 위해 설립한 단체입니다. WPIC의 사명은 실행 가능한 통찰과 타겟화된 개발을 통해 투자자들의 백금 현물 수요를 자극하는 것과 투자자들이 사실에 근거한 결정을 내릴 수 있도록 백금에 대한 정보를 제공하는 것, 그리고 금융기관과 시장 참여자들과 협력해 투자자들이 필요로 하는 상품과 투자 경로를 개발하는 것입니다.

본 간행물은 증권 판매를 제안하거나 매수를 권유하는 것이 아니며 그렇게 해석되어서도 안 됩니다. 발행처는 이 간행물에 언급된 증권 혹은 상품과 연관된 그 어떤 종류의 거래도 권유 혹은 주선할 의도가 없으며, 그에 관련된 충고를 제시하거나 거래를 대리하지도, 유도하지도 않습니다. 이 간행물은 세금이나 법률, 또는 투자에 관련된 조언을 제공하기 위한 것이 아니고 투자 혹은 증권의 매도와 매수, 또는 보유를 추천하거나 투자 전략 혹은 거래에 나서기를 권고하는 것으로 해석해서는 안 됩니다. 발행처는 증권 중개인이나 독립투자자문업자(RIA)가 아니며 미국법이나 영국 금융서비스 시장법(Financial Services and Markets Act 2000), 고위 경영진 인증제도(SMCR, Senior Managers and Certifications Regime), 또는 영국 금융감독원(FCA, Financial Conduct Authority)에 등록되어 있지 않습니다.

이 간행물은 특정 투자자를 대상으로 하거나 투자자 개인에게 맞춰진 투자 조언이 아니며 그렇게 받아들여져서도 안 됩니다. 투자 결정을 내리기 전에는 반드시 적절한 전문가의 조언을 받으셔야 합니다. 투자나 투자 전략, 증권, 또는 관련 거래가 투자 목적과 재정상태, 그리고 투자위험감수도에 적절한지에 대한 판단의 책임은 본인에게 있습니다. 특정 사업이나 법적 상황, 그리고 세금과 관련된 사정에 대해서는 투자와 법률, 세무, 또는 회계 전문가와 상담하셔야 합니다.

이 간행물은 신뢰할 수 있는 것으로 간주되는 정보에 기반해 작성되었습니다. 하지만 발행처와 콘텐츠 제공자가 정보의 정확도나 완전성을 보장할 수 있는 것은 아닙니다. 이 간행물에는 지속적인 산업 성장 예상을 포함한 미래 상황 예측이 포함되어 있습니다. 발행처와 메탈 포커스는 이 간행물에 과거의 사실이 아닌 미래 예측성 발언이 포함되어 있고, 실제 결과에 영향을 미칠 수 있는 위험 요인과 불확실성이 포함되어 있다는 사실을 인지하고 있으며, 발행처와 콘텐츠 제공자는 이 간행물이 제공하는 정보에 기반해 발생한 손해 혹은 손실에 그 어떠한 책임도 지지 않습니다. WPIC의 로고와 서비스 마크, 소유권은 전적으로 WPIC에 있습니다. 그 이외의 상표의 소유권은 각각의 상표권자에게 있습니다. 특별한 언급이 있는 경우를 제외하고 발행처는 각각의 상표권자에 소속 혹은 연계되거나 관련되어 있지 않으며 후원 또는 승인을 받거나 기반을 두지 않습니다. WPIC은 제 3자의 상표에 대한 어떤 권리도 주장하지 않습니다.

WPIC Research MiFID II Status

세계백금투자협회(The World Platinum Investment Council, WPIC)는 제 2차 금융상품투자지침(MiFID II) 규정에 따라 콘텐츠와 서비스에 대한 내외부의 검토를 거쳤습니다. 그 결과에 따라 WPIC 리서치 서비스 이용자와 해당 회계감사/법무부서에 다음과 같은 사항을 강조하고자 합니다:

WPIC의 리서치는 명백히 소규모 비금전적 혜택 범주(Minor Non-Monetary Benefit Category)에 포함되며 모든 자산운용자들은 이를 무료로 활용할 수 있습니다. 투자기관들은 WPIC 리서치를 자유롭게 공유할 수 있습니다.

1. WPIC은 금융상품 관련 사업을 운영하지 않습니다. 시장 조성이나 세일즈 트레이드, 트레이딩, 혹은 주식 거래에도 참여하지 않습니다. (어떠한 종류의 유인책이나 권유도 제공하지 않습니다).
2. WPIC의 콘텐츠는 다양한 경로를 통해 모든 이해관계자들에게 보급되며, MiFID II (ESMA/FCA/AMF) 규정에 따라 “소규모 비금전적 혜택 범주”로 분류될 조건을 만족합니다. WPIC의 리서치 결과는 WPIC 홈페이지를 통해 무료로 제공됩니다. WPIC은 리서치 통합 플랫폼에 그 어떤 허가요건도 요구하지 않습니다.
3. WPIC은 소비자들에게 리서치 서비스에 대한 대가를 요구하지 않으며 앞으로도 요구하지 않을 것입니다. WPIC은 기관 투자자들에게 무료로 자유롭게 이용 가능한 콘텐츠에 대한 대가를 요구하지 않는다는 점을 명백히 밝힙니다.

보다 자세한 정보는 WPIC 홈페이지에서 확인할 수 있습니다:

<http://www.platinuminvestment.com/investment-research/mifid-ii>