

멕시코 자동차산업 미국 경제 및 내수 침체로 성장세 크게 둔화될 듯

1. 멕시코 자동차산업 개요

□ 세계 11위, 중남미 2위의 자동차 생산국

- 멕시코의 연간 자동차 생산규모는 210만대 수준(2008년말 기준)으로 세계 11위, 중남미에서는 브라질에 이어 2위의 자동차강국임.
- 자동차산업은 1994년 북미자유무역협정(NAFTA) 체결에 따른 수출시장 확대, 중남미 국가와 특혜무역협정 체결, 외국인투자의 꾸준한 유입 등 양호한 대외여건과 더불어, 저임금 및 숙련 노동력 풍부, 정부의 적극적인 육성정책 등에 힘입어 멕시코의 주력 산업으로 성장해 왔음.
- 또한 제조업의 15%(GDP의 3%), FDI 유입액의 6%, 고용인력 25만명 등 멕시코 경제에서 차지하는 비중이 매우 높음.

<표 1> 세계 자동차 생산 현황(2007)

단위: 천대

순위	국가	2006	2007	순위	국가	2006	2007
1	일본	11,484	11,596	7	스페인	2,777	2,971
2	미국	11,264	10,781	8	브라질	2,611	2,890
3	중국	7,189	8,882	9	캐나다	2,572	2,578
4	독일	5,820	6,213	10	인도	2,020	2,307
5	한국	3,840	4,086	11	멕시코	2,046	2,095
6	프랑스	3,169	3,019	23	아르헨티나	432	545

자료: OICA(세계 자동차 공업 연합회)

□ 미국 시장에 대한 높은 의존도, 최근 성장세 둔화

- 멕시코는 연간 자동차 수출의 70% 이상을 미국에 수출할 정도로 대미 의존도가 매우 높아, 미국 경기의 부침에 따라 자동차 생산이 크게 변동하는 모습을 보여 왔음.
 - 2008년말 멕시코의 지역별·국가별 자동차 수출 비중은 미국(70.8%), 유럽(12.9%), 중남미(7.3%), 캐나다(6.8%), 아시아(2.2%) 등의 순
- 멕시코의 자동차 생산규모는 1995년 100만대 수준에서 2000년 190만대 수준으로 급격한 증가세를 보였으나, 2002년 이후 미국 경기와 멕시코 내수 경기 침체 지속 등으로 인해 생산 증가세가 둔화되어 2006년에야 200만대 생산을 돌파하였음.
 - 이로 인해 2004년부터 브라질에 자동차 생산국 1위 자리를 내준 상황임.
- 멕시코 자동차 산업구조는 내수용 차량보다 수출용 차량 생산 규모가 더 크며, 일본, 중국, 독일, 한국 등과는 달리 상용차(commercial vehicle)의 생산 비중이 상대적으로 높은 것으로 나타남.
 - * 멕시코 상용차 생산 비중 : '99(35%) → '01(45%) → '05(40%) → '07(42%)
- 멕시코에는 세계 굴지의 23개 자동차 회사가 진출해 있으며, GM(General Motors), 닛산(Nissan), 폭스바겐(Volkswagen) 등 3개사가 전체 생산량의 65% 이상을 차지하는 등 높은 시장 점유율을 유지하고 있음.
- 한편, 멕시코의 인구 1000명당 자동차 보유수('08)는 155대로 아르헨티나 142대, 칠레 92대, 브라질 96대, 베네수엘라 81대 등과 비교할 때 매우 높은 수준임.
 - 중국 및 인도의 1000명당 자동차 보유수는 10대 내외

<표 2>

멕시코 자동차 시장 주요 지표

단위: 대/천톤

	2005	2006	2007	2008 ^e
승용차 신규 등록수(천대)	714	681	661	671
승용차 보급수(인구 천명당)	146	149	152	155
상업용 차량 등록수(천대)	452	535	531	539
· 상업용 경자동차 등록수(천대)	416	456	470	479
· 중장비차량 등록수(천대)	36	79	61	60
휘발유 판매량(천톤)	24,742	25,519	24,410	24,854

자료: EIU

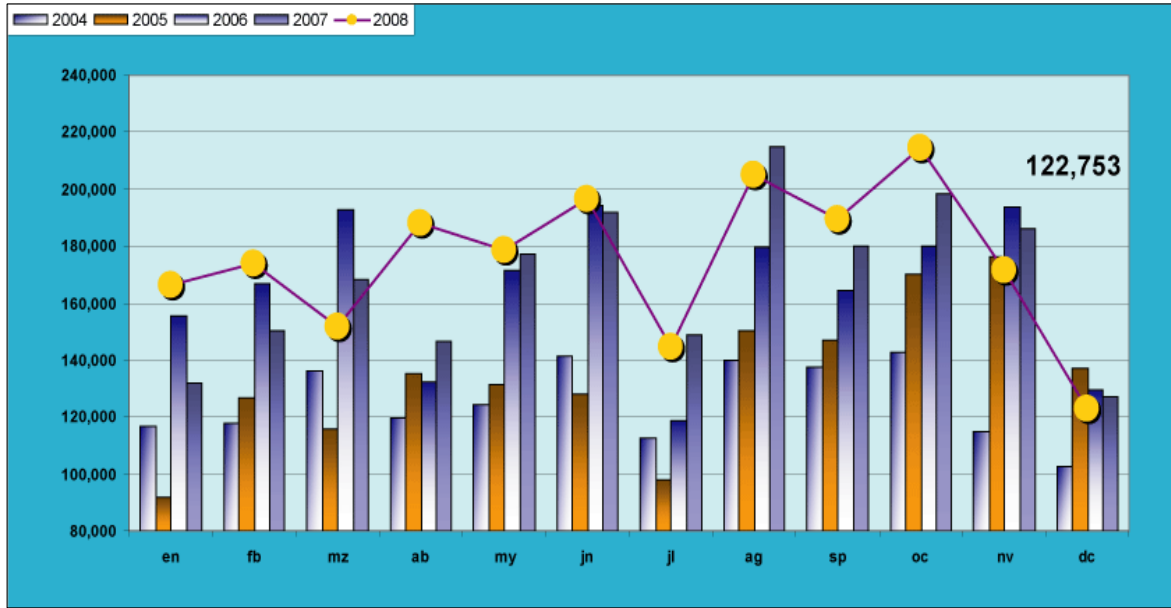
2. 2008년 생산 및 수출 현황

□ 생산과 수출 규모는 전년 대비 소폭 상승

- 2008년 멕시코의 자동차 생산대수는 전년 대비 4.0% 증가한 210만대를 기록하였음. <그림 1>에서와 같이, 자동차 생산은 10월까지의 증가세를 유지하였으나, 11월 이후 미국발 경제위기에 따른 소비 및 투자 위축으로 생산대수가 급격히 감소하였음.
- 월별 생산량을 비교해 볼때, 2008. 10월에는 생산대수가 21만대(과거 5년간 두 번째로 많은 생산량)에 달하였으나, 12월에는 10월 대비 42%이상 감소한 12만대를 기록하는데 그쳤음.
- 기업별로는 GM이 전년 대비 8.8% 증가한 51만대를 생산하여 49만대를 생산한 닛산과 폭스바겐을 제치고 1위를 차지하였으며, 후발 진출업체인 혼다(Honda)와 도요타(Toyota)는 소비 침체에도 불구하고 적극적인 투자 및 수요 증가에 힘입어 전년 대비 각각 94%, 57% 이상 생산이 증가한 것으로 나타났음.

<그림 1>

2004~08년중 월별 자동차 생산 추이



자료 : 멕시코 자동차협회(AMIA)

- 2008년 멕시코 자동차 수출은 아시아, 중남미, 캐나다 등으로의 수출이 대폭 증가했음에도 불구하고, 전체 수출의 70%를 차지하는 대미 수출이 소폭 감소하여 전년 대비 3% 증가한 166만대를 기록하였음.
- 미국발 금융위기로 인한 소비위축으로 대미 수출 대수는 전년 대비 2.4% 감소하였으나, 독일, 일본, 한국 등 주요 수출국의 대미 수출 감소량에 비하면 멕시코의 수출실적은 양호한 편으로 나타남.

<표 3>

미국의 자동차 수입 현황

국 가	2008년	2007년	증가율(%)
일본	1,867,713	2,069,928	-9.8
멕시코	1,175,513	1,203,947	-2.4
한국	562,947	643,949	-12.6
독일	547,970	619,850	-11.6
기타	368,205	419,421	-12.2
수입 총계	4,522,348	4,957,095	-8.8
미국 및 캐나다산	8,672,215	11,132,127	-22.1
총 계	13,194,563	16,089,222	-18.0

자료 : Ward's Automotive Reports

- 지역별 수출 비중은 대미 수출의 경우 2007년 75%에서 70%로 축소되었으나, 중남미, 캐나다, 아시아, 유럽 등으로의 수출 비중은 모두 높아진 것으로 나타나, 멕시코의 자동차 수출시장 다변화 전략은 어느 정도 성공한 것으로 평가받고 있음.
- 특히 대 아시아 수출은 일본과 FTA 체결의 효과로 전년 대비 2배 이상 증가한 35천대를 기록하였음.
- 기업별로는 GM, 포드, 크라이슬러 등 미국계 회사의 수출 신장세는 둔화된 반면, 폭스바겐, 혼다, 도요타 등 독일, 일본계 기업의 선전이 두드러졌음.
- 차종별로는 승용차 수출의 경우 전년 대비 2.2% 감소한 110만대를 기록하였으나, 상용차는 전년 대비 13% 이상 증가한 56만대를 수출하였음.

<표 4> 2007~08중 멕시코의 지역(국가)별 자동차 수출 현황

지역·국가	수출대수		증가율(%) (08/07)	수출비중	
	2008년	2007년		2008년	2007년
미 국	1,175,513	1,203,947	-2.4	70.8	74.6
캐 나 다	112,606	88,710	26.9	6.8	5.5
중 남 미	121,162	101,301	19.6	7.3	6.3
아 시 아	35,,976	12,098	197.4	2.2	0.7
유 럽	213,754	194,744	9.8	12.8	12.1
기 타	2,383	12,513	-81.0	0.1	0.8
총 계	1,661,394	1,613,313	3.0	100.0	100.0

자료 : 멕시코 자동차협회(AMIA)

□ 내수 판매는 큰 폭의 감소세 기록

- 2008년 자동차 내수 판매는 5년만에 처음으로 감소세로 반전하였음. 2008년 상반기까지 내수 판매 규모는 50만대로 전년 대비 1.5% 감소한 수준이었으나, 미국발 경제위기로 인해 11월 이후 전년 동기 대비

20% 이상 판매가 위축되는 현상이 나타나면서, 2008년 총 내수 판매는 전년 대비 6.8% 이상 감소한 102만대를 기록하였음.

- 세부적으로 살펴보면, 멕시코 국내에서 생산된 차량 판매는 전년 대비 3.4% 증가하였으나, 수입차의 판매비중이 전년 대비 12.6% 감소한 것으로 나타남.

<표 5> 멕시코 내수 판매 현황 (2007-08)

구 분	2008년	2007년	증가율
국 내 차	414,253	400,820	3.4
수 입 차	699,046	611,267	-12.6
총 판 매	1,025,520	1,099,866	-6.8

자료 : 멕시코 자동차협회(AMIA)

- 기업별로는 GM, 닛산, 폭스바겐 등 메이저 3개사 모두 내수 판매가 전년 대비 감소하였음.
 - GM은 2007년에 이어 지난해에도 내수 판매 1위를 기록하였으나, 판매대수가 전년 대비 7.8% 감소한 21만대를 기록하는데 그쳤으며, 폭스바겐도 전략 상품인 Jetta, Bora, Pointer 등의 수요가 감소하면서 판매량이 전년 대비 10.4% 이상 축소된 12만대에 그쳤음.
 - 이와 대조적으로, Audi, Jaguar 등 고가 자동차는 전년 대비 큰 폭의 판매 신장세를 기록하였으며, 최근 적극적인 투자와 마케팅 전략으로 멕시코 시장을 공략하고 있는 Honda 역시 전반적인 자동차시장 침체에도 불구하고 2.2% 매출 증가를 기록하였음.
 - 차량별로는 멕시코 국민차인 닛산의 Tsuru, Honda의 주력 모델인 Accord와 CR-V 등 정도가 판매 증가세를 시현한 것을 제외하곤, 대부분의 승용차 모델과 Minivan 등이 큰 폭의 판매 감소를 기록한 것으로 나타났음.

<표 6>

주요 차량의 판매 현황 (2007-08)

구분	차량명	2008년	2007년	증가율(%)
Subcompact	Tsuru	68,874	63,461	8.5
	Chevy	42,710	43,273	-1.3
Compact	Jetta	40,490	43,197	-6.3
	Bora	21,339	23,941	-10.9
Luxury	Accord	10,682	3,430	211.4
	Camry	4,979	6,786	-30.2
Sports	Mustang	1,769	2,052	-13.8
	Leon	914	1,058	-13.6
SUV	CR-V	16,929	3,941	329.6
	Escape	12,260	10,857	12.9
Minivan	Voyager	4,548	11,327	-59.8
	Sienna	4,363	6,580	-33.7

자료 : 멕시코 자동차협회(AMIA)

3. 주요 진출 기업

□ General Motors (GM)

- GM은 2008년 멕시코 자동차 생산의 25%를 차지하고 있으며, 생산, 내수 판매, 수출에서 1위를 차지하였음.
- GM은 2008년 생산대수는 전년 대비 8.8% 증가한 51만대에 달하였으며, 수출대수도 0.8% 증가한 38.7만대를 기록하였음. 그러나 내수 판매량은 경기침체에 따른 국내 수요 감소로 2007년 대비 7.8% 하락한 것으로 나타났음.
- 현재 GM은 Silao(Guanajuato州), Ramos Arizpe(Coahuila州), San Luis Potosi(San Luis Potosi州), Toluca(Estado de Mexico州) 등 4곳에 생산 공장을 보유하고 있음.
- 수출 차종은 Cavalier, Sunfire, Sleverado, Siburban, Aztek, Chevy 등 이고, Seville STS, Grand AM, Impala 등은 수입하여 판매하고 있음.

□ 닛산(Nissan)

- 닛산(Nissan)은 2007년에 생산부문 1위를 차지하였으나, 2008년에는 GM에 밀려 2위를 기록하였고, 2008년 내수 판매와 수출은 각각 2위, 3위를 기록중임.
- 2008년 생산량은 전년 대비 9.8% 감소한 44만 9천대를 기록하였고 수출도 10% 이상 줄어든 것으로 나타났으나, 내수 판매는 신모델 출시 효과로 21만대의 양호한 성적을 기록하였음.
- 닛산은 Aguascalientes(Aguascalientes州)와 Cuernavaca(Morelos州)에 생산 공장을 보유하고 있음. Aguascalientes 공장에서는 Clio와 Platina(내수용), Sentra와 Versa(수출용) 등 20만대에 달하는 자동차 완제품을 생산하고 있으며, 64만개 이상의 자동차 엔진도 생산중임.
- Cuernavaca공장에서는 소형차 Tsuru와 픽업트럭을 각각 약 14만대, 9만대 정도 생산하고 있음.

□ 폭스바겐(Volkswagen)

- 폭스바겐은 1954년부터 멕시코 시장에 진출하였으며, 1967년 Puebla 공장을 완공하면서 본격적인 생산을 개시하였음.
- 2008년 폭스바겐의 자동차 생산대수는 전년 대비 9.7% 증가한 49만대를 기록하였으며 수출도 15% 증가한 38만대로 메이저 회사중 가장 양호한 실적을 기록하였음. 그러나 내수판매는 전년 대비 10.4% 감소한 12만대를 기록하는데 그쳐, 4위를 차지하고 있는 Chrysler와 차이가 크게 축소된 상황임.
- Puebla 공장에서는 Beetle, Jetta, Bora 등 폭스바겐의 주력 모델들을 생산하고 있으며, 생산량의 80% 이상이 세계 80개국 이상으로 수출되고 있음.

□ 포드(Ford)/크라이슬러(Chrysler)

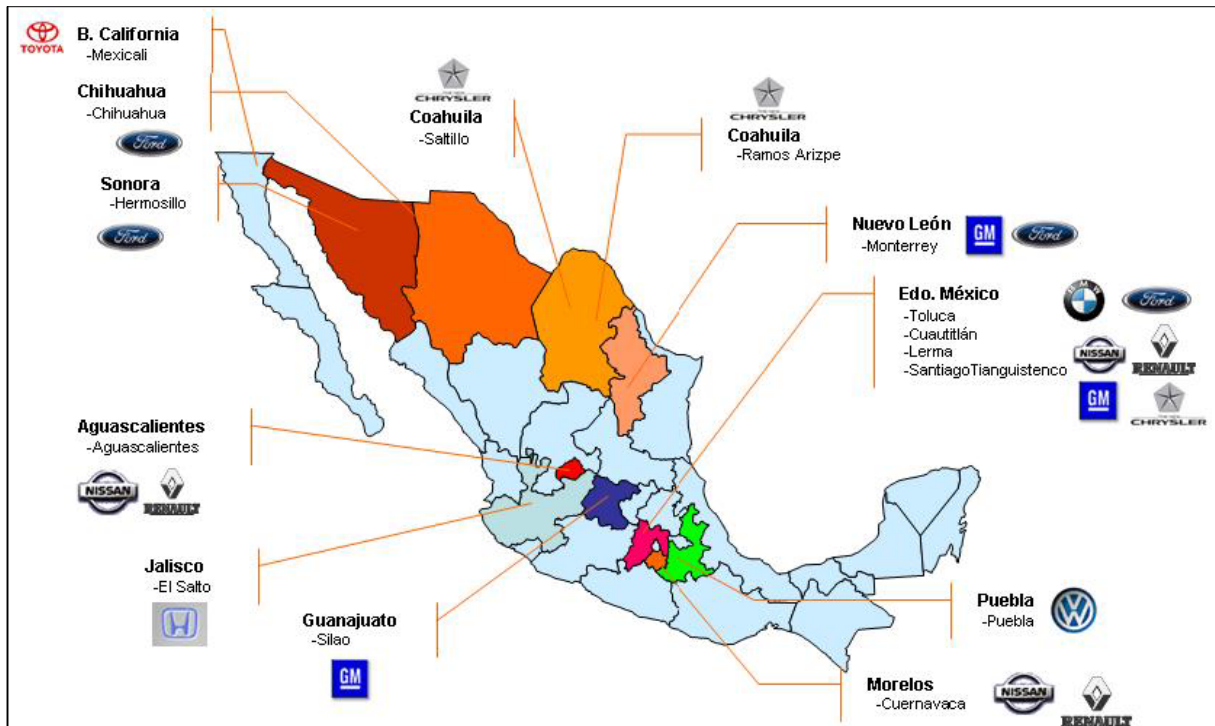
- 포드는 2008년 기준 생산부문 4위, 수출 4위, 내수 판매 5위를 기록하고 있으며, 폭스바겐과 마찬가지로 멕시코 생산의 대부분(86%)을 북미, 중남미, 유럽 시장에 수출하고 있음.
- 2008년 생산대수는 31만대로 '07년 대비 3.3% 증가하였고 수출대수는 27.2만대로 전년 대비 3.6% 증가세를 기록하여 경제침체 속에서도 소폭 성장세를 보임.
- 포드는 Cuatitlan과 Hermosillo에 공장을 보유하고 있음. Cuatitlan 공장에서는 Ikon 승용차와 Serie F 트럭을 주로 생산하고 있으며 생산개편은 약 16만대 수준임. Hermosillo공장의 생산개편도 16만대 정도이며, Fusion, Milan 등의 승용차를 생산중임.
- 크라이슬러(Chrysler)는 생산과 수출 부문에서 모두 5위를 기록하고 있음. 그러나 경제위기의 여파로 2008년 총 생산량은 28만대, 수출량은 25만대로 전년 대비 각각 1.3%, 6.8% 감소를 기록하여 성장세가 다소 둔화되는 양상을 보임.
- 2007년에 Saltillo에 V6엔진 공장 설비를 갖추기 위해 5억3천 달러를 투자한 바 있고 2009년에는 44만개의 엔진 생산이 가능할 것으로 보임.
- Saltillo 공장에서 주로 트럭을 생산하고 있고 Zona Ind. Toluca공장에서 PT Cruiser를 생산하고 있으며, Ramos Arizpe 공장에서 엔진을 주로 생산하고 있음.

□ 도요타(Toyota)/혼다(Honda)

- 도요타는 2008년 생산량이 전년 대비 각 94%를 증가한 5만대를 기록하는 등 국내 수요가 꾸준히 늘고 있음. 생산공장은 Tijuana에 위치하고 있으며 주로 Tacoma Pick-up을 생산 중임.

- 혼다는 El Salto(Jalisco州) 공장에서 주로 Accord와 CR-V를 생산하고 있으며, 2008년 총생산량이 전년 대비 94.3% 증가한 51,253대를 기록하는 한편, 수출량도 116.5% 상승하여 최근 가장 두드러진 활약을 보이고 있음.

<그림 2> 세계 주요 자동차기업의 멕시코 진출현황



자료 : Banco Santander(2008. 12)

4. 향후 전망

□ 미국 경제 침체로 인해 생산 및 수출 대폭 축소 전망

- 2009년 멕시코 자동차 산업은 미국발 금융위기에 따른 경기침체 지속, 세계 메이저 자동차 회사의 영업환경 악화, 멕시코 국내 수요 감소 등의 영향으로 인해, 생산 및 수출 축소, 내수 판매 부진 등이 불가피할 것으로 전망되고 있음.

- 이러한 상황을 고려, 멕시코자동차협회(AMIA)는 2009년 멕시코 자동차 생산 규모를 전년 대비 20% 가량 축소된 170만대 수준으로 전망하고 있으며, 실제로 최근 멕시코에 진출한 주요 메이저 기업들도 조업 중단, 생산직 감원 등의 자구책을 발표하고 있는 상황임.

<조업중단>

- GM은 미국과 캐나다, 멕시코를 포함한 북미지역 대부분의 공장에서 내년 1/4분기에 25만대의 차량을 감산할 방침을 밝혔으며, 닛산도 2009년 1/4분기중 Aguascalientes공장과 Cuernavaca의 공장의 조업을 각각 26일, 12일간 중단 방침을 밝힘.
- 또한 폭스바겐은 Puebla공장의 생산량을 최근 감소한 자동차 수요와 균형을 위하여 지난 1월 19일부터 21일까지 3일간 조업을 중단하였고, Toyota 역시 2월 중 5일간의 조업중단을 계획중임.

<고용감축>

- GM은 Silao공장의 600명의 생산직을 해고하였고, 크라이슬러 역시 지난 9월 12일부터 트럭을 주로 생산하는 Saltillo공장의 노동자 300명 감원을 시작하였음.
 - 한편, 폭스바겐은 생산량 20% 감축 계획에 따라 Puebla 공장의 노동자 800명을 해고 계획을 발표하였으며, 당초 고용축소를 고려하지 않았던 닛산도 경기침체로 인한 영업 환경 악화가 지속될 경우 6천여명의 고용 감축이 불가피함을 언급하였음.
- 이와 더불어 상당수의 미국과 유럽계 메이저 기업들의 투자 계획이 상당부분 취소되거나 지연될 가능성이 많아, 2009년중 멕시코 자동차 산업은 심각한 침체 양상을 보일 것으로 전망됨.

□ 미국 시장 인접, 세계 최대 FTA 체결국 등 높은 성장잠재력 보유

- 그럼에도 불구하고 멕시코 자동차 산업은 중장기적으로 성장세를 회복할 것으로 전문가들은 예측하고 있음.
 - 일단 멕시코 자동차 산업은 미국과 인접한 지리적 이점, 미국과 캐나다, EU, 일본 등 세계 42개국과 FTA 체결, 상대적으로 큰 내수 시장 보유 등 높은 성장 잠재력을 보유하고 있음.
- 상기 잠재력을 근거로 폭넓은 내수시장에 힘입어 미국발 경제위기의 여파를 상대적으로 덜 받고 있는 중국계 자동차 업체들의 멕시코 진출 계획이 잇따르고 있음.
 - 중국 2위 자동차업체인 제일자동차(FAW)는 멕시코 Zinapecuaro에 1억 5천만 달러를 투자하여 2010년부터 10만대 생산캐퍼 신규 공장 설립 계획을 발표하였고, 장안, 질리, 체리 자동차 역시 북미진출의 발판으로 멕시코에서 현지 생산공장 설립을 검토중에 있음.
- 아울러, 정부차원에서 최근 자동차 할부금리를 인하하고 LPG와 휘발유 가격을 동결하는 등 자동차산업의 부흥을 정책 최우선에 놓고 추진중이며,
 - 대미 수출의존도를 줄이고 대 일본 및 유럽 지역 수출을 확대하려는 수출 다변화 정책 역시 효과를 거두고 있어, 미국 경기 회복에 예상되는 2010년부터는 멕시코 자동차산업은 재차 성장 궤도에 진입할 가능성이 높을 것으로 전망됨.

책임연구원 최성규(☎ 02-3779-6662)

E-mail : ppio93@koreaexim.go.kr

인턴행원 임형진(☎ 02-3779-5324)

E-mail : 9107@koreaexim.go.kr