

# Global Issue Paper

글로벌 이슈 페이퍼는 세계 126개 무역관에서 입수되는 실물 경제 정보를 취합·분석하고 특히 우리나라의 무역·투자 진흥에 활용될 수 있도록 만든 것입니다. 해외 각 국의 현지 동향과 업계 반응 등 현장감을 파악하는데 초점을 두었음을 점언드립니다.

## 이슈 요약

### 美통상정책 변화에 따른 독일 자동차 업계 동향과 우리에게 주는 시사점

#### □ 【조사배경】 자동차 업계를 겨냥한 압박 수위를 점점 높여가는 트럼프

- 지난 5월 24일 트럼프 미국 대통령이 G7 정상회의를 앞둔 유럽 순방길에서 독일의 대미 무역수지 흑자에 대해 ‘매우 나쁘다’라고 발언 및 미국으로 수입되는 독일 자동차에 대해 비판
- 트럼프는 취임 초기부터 포드, 제너럴 모터스, 피아트 크라이슬러 등 미국 3대 자동차 CEO를 불러 자국 생산량 확대에 강한 의지를 보였고, 지난 1월에는 독일 수입차에 대한 35%의 관세 부과를 언급
- 이에 메르세데스-벤츠(다임러 그룹)는 美 앨라배마 터스칼루사 공장에서 생산하는 자동차에 미국산 부품을 더 사용하겠다고 발표
  - 이는 올해 초 BMW와 메르세데스-벤츠가 멕시코산 자동차에 대한 관세부과 우려에도 불구하고 멕시코 공장 건설을 예정대로 추진하겠다고 밝혔던 강경한 자세와는 다른 반응

#### □ 【독일 자동차 업계 동향】 트럼프 정책방향에도 불구하고 기존 북미 지역 투자계획 유지

- 독일 자동차 업계(독일자동차산업협회VDA)는 독일 자동차 기업들이 미국에 충분한 투자를 해왔다는 입장. 현재 독일 완성차/부품 및 유관기업의 직·간접적인 고용 규모만 약 21만 명에 달함
- 또한 자동차 산업에서 투자 결정은 장기적 계획 아래 진행되는 것으로 멕시코 투자를 갑자기 철회하고 미국으로 선회하기는 어렵다는 입장

#### □ 【시사점】 CKD 확대, 이중전략 등 유동적인 통상 환경 적응전략 필요

- 자동차 산업에 있어 최적의 생산지인 멕시코의 장점을 이용하되 美 현지 업계와의 협력을 통한 CKD 진입 확대
- 트럼프가 언급한 제재 실현성에 대해 의문점이 남아 있으나 멕시코 생산물량을 소화할 신규 시장을 발굴하려는 노력 필요

## 1 | 조사 배경

### □ 트럼프, 미국 우선주의 성향과 보호무역 강화에 따른 자동차 업계 우려

- 자동차 산업과 관련된 트럼프의 3가지 공약(보호무역 강화, 법인세 인하, 환경 규제 완화)과 더불어 지난 5월 G7순방을 앞두고 용커 집행위원장과 만난 자리에서 “미국 도로를 달리는 수백만 대의 독일차가 끔찍하다”고 말하며 독일 자동차 수입 봉쇄 발언
  - 지난 1월 독일 빌트지와 인터뷰에서 “미국으로 건너오는 모든 자동차에 대해 35%의 세금을 내야 할 것”이라고 주장한 바 있으며,
  - 2월과 3월에는 피터 나바로 USTR(美국가무역위원회) 위원장이 멕시코, 독일, 한국을 포함 16개국을 미국의 무역적자에 가장 큰 비중을 차지하는 국가(the lion's share of the deficit problem)로 지목하면서 “독일이 평가 절하된 유로화로 미국을 착취하고 있다”고 맹공격한 바 있음.
- 아직까지 국경조정세를 포함한 자동차 산업 악재가 의회를 통과할 가능성은 불투명하나, 절충을 통해 진전될 가능성을 배제할 수 없음

### □ 미국 경제에 미치는 영향이 지대한 자동차 산업

- 자동차 산업은 부품 제조와 완성차 조립, 판매, 정비, 금융, 보험 등 광범위한 전후방 연관 산업을 가지고 있는 대표적 종합산업
  - ‘16년 미국의 자동차 업계(제조, 유통, 판매)에는 150만 명이 종사하고 있고, 금융이나 보험 등 유관 산업으로의 파급 고용 효과를 고려하면 약 570만 명에 달하는 주요 산업\*
- \* 자동차 연구소 CAR 발표(美 비영리 연구기관)
- 트럼프 정책 실현성이 불투명한 상황이나 지난 대선에서 자신을 지지했던 러스트 벨트 유권자들의 기대를 충족시키기 위해 자동차 산업을 압박 중

## 2 EU 완성차 업계의 미국, 멕시코 진출 현황

### 1 'EU - 미국' 간 완성차 및 자동차 부품 교역 현황

#### ○ 수출

- '16년도 EU의 대미 자동차 및 부품 수출을 살펴보면 승용차, 상용차 및 자동차 부품 모두 전년대비 감소
- 최근 5년간('12년~'16년) 수출추이를 살펴보면, 승용차 부문은 '16년을 제외하고 꾸준히 증가. 상용차의 경우 '13년, '16년을 제외하고는 전반적으로 증가한 반면, 부품의 경우 '15년을 기점으로 다소 하락하는 추세

[표1] EU의 對미국 완성차 및 자동차부품 수출 현황 ( '12~16년)

(단위 : 백만 달러, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	16/15 증감률
승용차 (HS 8703)	32,109.6	37,033.3	39,494.2	44,863.3	41,753.5	-6.93
상용차 (HS 8704)	701.3	665.0	865.5	1,026.2	609.3	-40.63
자동차 부품 (HS 8708)	8,740.7	8,659.3	9,319.9	8,891.5	8,293.4	-6.73

\* 자료원 : WTA

#### ○ 수입

- '16년도 EU의 대미 자동차 및 자동차부품 수입의 경우, 승용차는 전년대비 증가한 반면 상용차 및 자동차부품은 감소
- 최근 5년간('12년~'16년) 수입추이를 살펴보면, 승용차는 점진적으로 증가하고 있는 반면 상용차는 다소 하락 양상을 보임. 자동차부품의 경우 '16년을 제외하고 꾸준한 증가세를 보이고 있음

[표2] EU의 對미국 완성차 및 자동차부품 수입 현황 ( '12~16년)

(단위 : 백만 달러, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	16/15 증감률
승용차 (HS 8703)	7,176.5	5,811.5	6,583.4	7,773.2	8,089.8	4.07
상용차 (HS 8704)	246.1	168.7	184.2	170.2	123.0	-27.73
자동차 부품 (HS 8708)	1,705.9	1,796.9	2,120.7	2,660.4	2,560.3	-3.76

\* 자료원 : WTA

## ② 'EU - 멕시코' 간 완성차 및 자동차 부품 교역 현황

### ○ 수출

- '16년도 EU의 대멕시코 자동차 및 자동차부품 수출을 살펴보면, 승용차는 전년 대비 감소한 반면 상용차 및 자동차부품은 모두 증가
- '12년도 수출규모와 비교했을 때, 승용차 부문을 제외하고는 상용차 및 자동차 부품 모두 감소

**[표3] EU의 對멕시코 완성차 및 자동차부품 수출 현황 ( '12~16년)**

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	16/15 증감률
승용차 (HS 8703)	1,318.8	1,679.7	1,739.4	2,103.5	1,838.8	-12.58
상용차 (HS 8704)	248.4	204.1	184.1	210.5	223.8	6.33
자동차부품 (HS 8708)	2,200.4	2,175.5	2,218.9	1,886.4	1,925.1	2.05

\* 자료원 : WTA

### ○ 수입

- '16년도 EU의 대멕시코 자동차 및 부품 수입의 경우 승용차, 상용차 및 자동차 부품 모두 전년 대비 증가를 보임
- 최근 5년간('12년~'16년) 수입추이를 살펴보면, 승용차는 '12년 32억 1,730만 달러 기록 후 '14년 14억 2,530만 달러까지 하락. 이후, '15년을 기점으로 다시 회복하는 추세를 보이고 있음. 상용차 및 자동차 부품의 경우, '12년부터 지속적으로 증가하고 있음

**[표4] EU의 對멕시코 완성차 및 자동차부품 수입 현황 ( '12~16년)**

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	16/15 증감률
승용차 (HS 8703)	3,217.3	2,147.9	1,425.3	1,818.2	2,437.1	34.04
상용차 (HS 8704)	2.6	9.5	10.6	11.9	13.1	10.06
자동차 부품 (HS 8708)	369.7	433.9	541.6	614.3	642.4	4.57

\* 자료원 : WTA

### 3 | 독일 주요 완성차 기업 3社<sup>1)</sup> 북미 진출 현황

#### 1 | 전체현황

- 美 현지 법인을 운영 중인 독일계 30대 기업 중 폭스바겐, 콘티넨탈, 보쉬 등 자동차/유관기업의 고용규모가 21만 명에 이를 정도로 대규모 투자를 다년간 진행

[표5] 미국 내 독일계 자동차/부품 기업 고용현황

(단위: 명)

순위	기업명	고용인원
1	DHL	76,666
2	Siemens	70,000
3	Volkswagen	59,790
4	Fresenius Meidical Care	54,103
5	T-Mobile/ Deutsche Telekom	41,669
6	Continental	38,493
7	Robert Bosch	33,879
8	Daimler	24,607
10	Thyssen-Krupp	21,422
17	ZF Friedrichshafen	13,000
20	Mahle	10,357
21	BMW	10,000
27	Leoni Wiring Systems	8,142

\* 자료원 : '17. 3.13 獨Handelsblatt/ 독일해외상공회의소(AHK), EU 집행위, 독일연방통계청

\* 주: 미 진출 독일 30대 기업 중 완성차 및 자동차부품 기업의 수가 총 9개, 6위부터는 자동차 관련 기업에 한 함

#### 2 | 다임러 (Daimler)

##### ○ 주요동향

- 미국, 캐나다 매출이 소폭 감소한 반면, 멕시코 시장 내 판매 증가세를 보이며 멕시코 공장 투자를 지속
- 르노/닛산과 협업 하에 '18년 초 멕시코 Aguascalientes공장\*에서 준중형급 모델 생산을 준비 중

\* 연 23만 대의 자동차 생산을 목표로 2020년까지 3,600명의 고용 창출 계획

1) Daimler, BMW, Volkswagen

**[표6] 북미 시장(NAFTA) 내 Daimler 그룹 진출 현황**

자회사명	판매규모(대/연간)	매출 (유로)	고용인원(명)
Mercedes-Benz Cars(NAFTA 내 1개(미국 Tuscaloosa) 생산공장)	406,000 (이 중 미국 380,752)	198억	8,360 (이 중 미국 6,053)
Daimler Trucks(NAFTA 내 총 10개(멕시코 3개, 미국 7개 입지) 생산공장)	145,700 (이 중 미국 121,600)	134억	19,508 (이 중 미국 13,823)
Mercedes-Benz Vans(NAFTA 내 1개(미국 Charleston))	43,354 (이 중 미국 33,749)	14억	524 (이 중 미국 365)
Daimler Buses(NAFTA 내 1개 (멕시코 Garcia/Monterrey) 생산공장)	3,780(-5%)	2억 8,300만	485
Daimler Financial Services	-	104억	1,880

\* 자료원 : 다임러 홈페이지('16)

**[표7] 미국 시장 내 Daimler 판매량 및 총 매출**

(단위: 대, 백만 유로)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
Mercedes Benz	300,000	318,500	344,400	359,000	380,752
Daimler Trucks	114,000	117,800	141,600	166,800	121,600
Mercedes Benz Vans	21,474	22,802	25,800	32,376	33,749
Daimler Buses	3,477	2,959	3,633	3,964	3,800
<b>총 판매대수</b>	<b>438,951</b>	<b>462,061</b>	<b>515,433</b>	<b>562,140</b>	<b>539,901</b>
총 매출 (백만 유로)	27,233	28,597	33,310	41,920	39,169

\* 자료원: 다임러 연차보고서

### 3 베엠베 (BMW)

#### ○ 주요 동향

- BMW는 자사의 최대 공장(생산량 기준)을 미국에 운영. 공장이 위치한 South Carolina 주와 긴밀한 협력관계 (8,800여개 일자리 창출)
- BMW, Harald Krueger CEO는 미국의 국경세 35% 현실화와 상관없이 멕시코 San Luis Potosi 생산 공장 건설(중국, 유럽 수출물량 생산 예정)을 진행 할 것이라 발표\*

\* Focus지 3/5일자 보도

**[표8] 북미 시장(NAFTA) 내 BMW 그룹 진출 현황**

자회사명	판매규모(대/연간)	고용인원(명)
BMW Manufacturing Co.(미국 South Carolina Spartanburg County 공장)	366,493	8,800
San Luis Potosi 공장 (멕시코, 2019년 완공 예정)	(예상)150,000	(예상)1,500

\* 자료원: BMW('16), KOTRA현지조사

\*\* BMW는 생산기지와는 별도로 미국 현지에 R&D 센터 총 4개소를 운영 중

**[표9] 미국 시장 내 BMW 판매량 및 총 매출**

(단위: 대)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
BMW	348,500	376,600	397,000	405,715	366,493

\* 자료원: BMW

#### 4 폭스바겐 (VW)

##### ○ 주요 동향

- 트럼프 행정부 정책방향 불구, 美시장 공략의지를 드러냄. 장기적 관점에서 준비. '17.3, 美 VW CEO Mr. Hinrich Woebcken은 ① 가격 할인 ② 美 맞춤형 운영 전략 ③ 현지 생산 증대 등 세부계획을 발표
- 디젤게이트 이후 북미 시장의 신뢰 회복 노력 중, 통상정책변화와는 무관하게 북미 시장 재공략을 위해 '15~'19년까지 미국 내 70억불 투자
- 전기차 확대 전략으로 'Electrify America' 캠페인을 통해 2021년부터 美 공장에 전기차 생산시설 운영계획을 발표한 바 있음

**[표10] 북미 시장(NAFTA) 내 VW 그룹 주요 생산기지 현황**

자회사명	판매규모(대/연간)	매출(유로)	고용인원(명)
미국 Chattanooga 공장	94,000	-억	2,133
멕시코 Silao 공장	330,000	-억	646
멕시코 Puebla 공장	-(전량 미국 수출)	-억	13,988
멕시코 Queretaro MAN트럭 공장	-	-억	168
멕시코 San Jose Chiapa 공장	150,000	-억	5,000

\* 자료원 : VW

**[표11] 미국 시장 내 VW 판매량**

(단위: 대)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년
VW	516,146	475,121	457,517	389,455

\* 자료원: VW, KOTRA현지조사

## 4 독일 주요 부품 기업(Tier1) 북미 진출 현황

### 1 ZF Friedrichshafen AG

#### ○ 주요 동향

- '13년 남부 캐롤라이나 변속기 공장에 6억 달러 투자
- '15년 美 자동차부품기업 TRW를 96억 유로에 인수, 미래 기술 R&D 강화
- '16년 글로벌 투자규모는 총 11억 8,500만 유로(총 매출의 3.4%)이며, 주요지역은 독일, 미국, 중국, 멕시코 순
- 미시건 소재 R&D 센터 확장 추진 및 Farmington Hills 내 전장개발센터 운영

**[표12] 북미 시장(NAFTA) 내 ZF社 주요 진출 현황**

분류	미국	멕시코
진출 연도	1979년(시카고에 자회사 ZF of North America Inc. 설립) 1986년 최초로 2개의 생산공장 설립	90년대 후반
개소	미시건주 노트빌(Northville)에 북미 본부 소재, 총 41개 입지('14년 인수한 美 TRW의 입지 17개 포함)	12개의 공장을 포함해 총 18개 입지 ('14년 인수한 美 TRW의 입지 8개 포함)
판매 규모 (매출)	'11년	23억 1,900만 유로(이하 북미, NAFTA 기준)
	'12년	29억 3,500만 유로
	'13년	30억 9,500만 유로
	'14년	37억 4,500만 유로
	'15년	81억 1,500만 유로
	'16년	96억 8,100만 유로(+19.3%)

\* 자료원: ZF 연차보고서

## 2 Mahle

### ○ 주요 동향

- 멕시코 공장 총 13개, 미국 내 37개 공장을 포함해 총 41개 운영
  - '11년 멕시코 Aguascalientes 공장 생산라인 확장에 800만 달러 투자
  - '15년 3개 멕시코 공장 설립투자
  - '15년 총 매출 114억 8,600만 유로(이 중 25%가 북미, 5% 남미)
  - 다임러/닛산의 멕시코 합작공장 준공에 따라 신규 생산라인 설비확충 및 생산능력을 30% 확대, 공장 오픈 8개월 이전부터 부품 생산 돌입 예정
- \* 기존 닛산에만 공급하던 피스톤 공장의 라인을 신설. 다임러/닛산의 Aguascalientes 공장 타겟

**[표13] 독일 Mahle 북미 시장 진출 현황**

분류	북미(미국 포함)	남미(멕시코 포함)
진출 연도	1978년 말레 엔진 부품공장(MAHLE Engine Components USA, Inc.) 설립	1994년 말레 부품공장(MAHLE Componentes de Motor de Mexico, S. de R.L. de C.V.) 설립
개소	총 37개	총 13개
투자금액	별도 집계 발표 無	현재까지 멕시코 내 수억 유로 투자
고용인원수	북미 15,286명('15년)	남미 9,644명('15년)
판매 규모 (매출)	'11년	10억 4,560만 (+15.9%)
	'12년	12억 5,890만 유로
	'13년	북남미 21억 7,100만 유로(+9.1%)
	'14년	22억 6,600만 유로(+35.7%)
	'15년	29억 1,500만 유로(+28.6%)
		8억 660만 유로
		7억 3,060만 유로
		6억 6,000만 유로
		5억 8,600만 유로 (-13.8%)

\* 자료원: Mahle 연차보고서

\* 동사의 매출은 자료원이 달라 편차가 있음. 미국은 북미, 멕시코는 남미로 분류

## 3 라인메탈 (Rheinmetall Automotive)

### ○ 주요 동향

- 멕시코 생산시설에서 '13년 한 해에만 美 소재 완성차 업체로부터 4억 유로 납품계약을 수주. '15년부터는 신규 펌프 부품 등을 美시장으로 수출 중
- 주요 납품 업체로는 美 GM, Ford, Nissan, VW 멕시코 법인 및 VW 미국 법인 등이며, 일부는 유럽의 Volvo 트럭 공장으로 수출
- '15년도 라인메탈 그룹의 총매출액은 28억 유로이며, 이중 16%인 약

- 4.5억 유로가 멕시코를 포함한 NAFTA 지역에서 발생한 것으로 집계
- 한편, 라인메탈사의 '14년도 전체 매출의 6%(2.94억 유로)는 VW그룹과의 거래에서 발생

**[표14] 북미 시장(NAFTA) 내 Rheinmetall Automotive社 생산시설 현황**

분류	미국	멕시코
진출 연도/개소	1996년 North American Tech Center 설립 이후 현재까지 총 8개 공장과 1개 R&D센터 운영	2006년 멕시코 공장 첫 설립 2012~13년에 연이어 공장 확대 현재 Celaya 시 인근 3개 공장 운영

\* 자료원: 기업 홈페이지 및 KOTRA 현지조사

#### 4 컨티넨탈 (Continental AG)

##### ○ 주요 동향

- '16년 컨티넨탈 그룹의 총 매출은 405.5억 유로이며, 북미 시장의 매출 비중은 26%(105.4억 유로)
- '06년부터 '16년까지 10년간 총 8억 유로를 멕시코에 투자. 특히, '15년 한 해에만 멕시코 공장에 1.3억 유로를 투자하였으며, '16. 11월에는 Queretaro 주 자동차 시스템 R&D 센터 건립에 3천만 유로 투자를 발표
- '17년 3월부터는 San-Luis-Potosi 공장을 신규 가동. 1.67억 달러가 투입된 이번 공장 건립을 통해 컨티넨탈은 터보 차저 시스템을 중점 생산할 예정
- 컨티넨탈의 공격적인 멕시코 시장 투자는 멕시코에 진출한 독일 자동차 부품 공급업체 수가 '10년도 40개사에서 '15년도에 150개사로 3배 이상 늘어난 추세와 무관하지 않음

**[표15] 북미 시장(NAFTA) 내 Continental社 생산시설 현황**

지역	주요시설 위치	생산품	R&D센터 운영여부
미국	Auburn Hills	-	○
	Dearborn	○ (파워트레인)	○
	Deer Park	-	○
	Delavan	○	○
	Fountain Inn	○ (파워트레인)	-
	Newsport News	○ (인테리어, 파워트레인)	○
	Sequin	○ (샤시, 인테리어, 파워트레인)	-
멕시코	Cuautla	○ (샤시, 인테리어, 파워트레인)	○
	Guadalajara	○ (샤시, 인테리어, 파워트레인)	○
	Juarez	○ (파워트레인)	○
	San Luis Potosi	○ (파워트레인)	-

\* 자료원: Continental AG 2016 Report

## 5) 쉐플러 (Schaeffler)

### ○ 주요 동향

- '16년 Schaeffler 그룹 총매출 : 133억 3천 8백만 유로, 북미 시장의 매출 비중은 21%(28억 유로)
- 對북미 투자 1억 7천만 유로('15), 2억 9백만 유로('16)로 전년대비 22.9% 증가
- '16년 美 오하이오(Ohio)와 남부 캐롤라이나(South Carolina) 생산시설 증축에 8천 300만 유로 투자 (총 350여개의 새로운 일자리 창출)

**[표16] 북미 시장(NAFTA) 내 Schaeffler社 생산시설 현황**

지역	공장/위치
미국 (6개소)	Schaeffler Group Automotive (Troy 위치)
	LuK Clutch Systems, LLC (Wooster 위치)
	Schaeffler Group USA Inc. (Valley City 위치)
	Schaeffler Group USA Inc. - Plant 2 (Cheraw 위치)
	Schaeffler Group USA Inc. - Plant 1 & 5 (Cheraw 위치)
	Schaeffler Group USA Inc. - Plant 3 & 6 (Fort Mill 위치)
멕시코 (3개소)	a. LuK Puebla, S. de R.L. de C.V. (Puebla 위치)
	Schaeffler Automotive Aftermarket Mexico (Mexico D.F 위치)
	Schaeffler Mxico, S. de R.L. de C.V. (Irapuato, Gto 위치)

\* 자료원: KOTRA 무역관 조사

## 6) 웨바스토 (Webasto)

### ○ 주요 동향

- '16년 북미 지역 매출액이 총매출의 19% 차지(6억 5백만 유로)
- '10년 2개사 인수합병을 통해 미국 진출
  - a. 2010년 1월 Edscha Cabrio Dachsysteme 인수합병  
(연매출 : 3억 2천만 유로 / 직원 수 : 1,350명)
  - b. 2010년 8월 Karmann USA/Mexiko 인수합병  
(연매출 : 4천만 US달러 / 직원 수 : 150명)

**[표17] 북미 시장(NAFTA) 내 Schaeffler社 생산시설 현황**

지역	공장/위치
미국 (5개소)	Webasto Thermo & Comfort North America, Inc. (Fenton 위치)
	Webasto Roof Systems Inc. Office(Rochester Hills 위치)
	Webasto-Edscha Cabrio USA Inc.(Plymouth 위치)
	Webasto Stamping (Livonia 위치)
	Webasto Roof Systems Inc.(Lexington 위치)
멕시코 (2개소)	Webasto de Mexico Irapuato (Irapuato, Guanajuato 위치)
	Webasto-Edscha Cabrio Mexico Puebla (Puebla 위치)

\* 자료원: KOTRA 무역관 조사

## 5 | 기타 주목할 만한 자동차 산업 동향<sup>2)</sup>

### ① 북미 지역으로 이동하는 자동차 산업 M&A 시장

- '16년 자동차 산업에서 북미 기업이 관여한 M&A거래액은 글로벌 M&A거래액의 65%이상을 차지
  - '16년 자동차 산업의 글로벌 M&A건수를 살펴보면 서유럽지역 기업들이 관여한 M&A가 239건으로 가장 많았으며, 북미지역이 238건으로 그 뒤를 따르고 있음. 하지만 거래액 기준으로 살펴보면 북미지역 기업들이 관여한 M&A가 572억 달러로 글로벌 전체의 65%차지
  - '16년 자동차 산업 M&A 시장은 북미지역 기업들이 선도하고 있으며, 2010년대 초반 아태지역 신흥국 기업들이 주도했던 모습과는 다른 양상
- '14년 이후로 자동차 산업의 글로벌 M&A에서 자국 내 기업 간 거래건수는 큰 폭으로 증가했지만 국경 간 M&A건수는 위축되는 경향
  - 국경 간 M&A의 높은 거래비용, 글로벌 리스크 증가, 보호무역주의 강화가 국내 M&A 선호 경향을 강화한 것으로 보임
  - 또한, 국내 자동차 산업 역량을 키워 글로벌 경쟁력을 강화하기 위한 전략적 선택으로도 볼 수 있음

### ② 독일, 국경간(Cross-border) M&A의 확대

- '16년 독일기업의 국경간 M&A는 80%에 달해 미국과는 다른 양상
  - 같은 해 독일의 자국내 M&A는 17건, 국경간 M&A는 69건으로 국경 간 M&A가 활발하게 이루어지고 있음
- 특히 '13년 이후 독일기업이 타국기업을 인수(In-Out)한 건수는 지속적으로 증가하는 추세에 있으며 '16년에는 38건을 기록해 독일 기업이 관여한 M&A 중 가장 높은 비중을 보임
  - 또한 타국기업이 독일기업을 인수한 건수도 31건으로 지난 5년간 가장 높은 수치를 기록

2) 출처 : M&A로 본 자동차 산업 (삼정KPMG 2017 통권 제 47호)

### 3 한국, 소강상태에 접어든 자동차 M&A 시장

- '16년 한국기업이 참여한 M&A 거래건수 및 거래액 모두 전년대비 급감
  - 한국의 자동차 산업 M&A 거래건수는 '15년 34건, 거래액은 '14년 147억 달러로 최고점을 기록 후 '16년 거래건수 22건, 거래액 7억 달러로 주요국 동향을 고려하면 상대적으로 침체
  - 다만, 블룸버그의 업종분류상 자동차 분야의 M&A에 삼성전자의 하만 인수가 누락되어 규모가 감소한 부분이 있으나, 이를 포함하더라도 동년도 M&A 거래건수 23건, 거래액 94억 달러로 경쟁국 대비 미진한 편
- 한국기업이 '16년 참여한 M&A중 18건이 자국내 M&A이고 국경 간 M&A는 단 4건에 그침
  - 특히 자국기업의 타국기업 인수는 2건으로 주요국 동향과 비교했을 때 미미한 수치 (미국 44건, 독일 38건, 중국 20건 일본 18건)

## 6 시사점 및 대응방안

### 1 CKD (Completely Knocked Down) 비중 확대

- 미국의 외산 자동차에 대한 관세장벽이 현실화 될 경우 독일 완성차 업체들은 부분적으로 추진해왔던 CKD 비중을 확대할 것으로 예상
  - 독일 완성차 3社 모두 미국에 대형 생산 라인을 보유하고 있어 차량 생산에 큰 비용을 차지하는 차체제작, 페인팅 라인만 멕시코에 집중시키고 전 세계에 보유 중인 자체 부품 공급선을 바탕으로 미국 내에서는 조립만 완성하는 CKD방식에서의 전환 용이
- NAFTA협정 변화로 미국으로의 무관세 수출이 불가능해질 경우 적지 않은 피해가 예상되지만, 독일 완성차기업은 여전히 멕시코 투자를 감행하고 있으며 Tier 1 부품업체(Bosch, ZF 등)도 이에 동참. 이는 멕시코 시장의 조건과 성장 가능성이 높기 때문이며, 협정이 변경되더라도 기 진출기업들의 CKD 확대에 따른 수요를 뒷받침하기 위함

- ☞ **(협력 강화)** 한국 기업의 경우 향후 미국의 통상환경 변화를 예상하여 美 현지 투자 및 직접수출 고려가 필요. 미국 내 생산시설 확대가 현실화되면 국내에서 CKD 방식으로 부품을 생산하여 멕시코에 납품하는 부품기업의 경우 美 직접수출로 방향을 바꾸기 위해 글로벌 완성차 및 Tier1업체와의 협력 등 대비책 필요

## ② ‘멕시코 투자 지속 - 신규 시장 발굴’ 이중전략

- 멕시코는 세계 자동차 산업에 있어 최적의 생산지로 적시 납품(Just-in-time & sequence)을 가능케 하는 미국과의 근접성, 저임금 생산, 기존 투자로 형성된 자동차 산업 밸류 체인이 갖춰진 매력적 투자처
- BMW, 중국-유럽 수출물량을 확보하여 美 국경세 부과와 상관없이 멕시코 San Luis Potosi 공장 건설을 진행하겠다는 사례와 같이 멕시코의 장점을 이용하되 신규 시장을 발굴하려는 노력 필요
- ☞ **(이중전략)** 아직 트럼프 공약의 실현 가능성은 불투명하므로, 이미 진행 중인 계획은 유지하되 새로운 신기술 및 비즈니스모델을 중심으로 미국 내 투자를 병행하는 전략이 바람직
  - 독일 선진 기업들의 미-멕시코 진출/투자전략을 참고하여 현지 기업과의 글로벌 밸류 체인 강화, M&A를 통한 현지 진출 필요성
  - 또한 트럼프로 인해 전기차, 자율주행차 등 미국의 미래차 육성 정책에 차질이 생긴다면 후발주자로 뛰어든 한국 업체들로서는 추격을 위한 시간을 벌 수 있다는 이점도 존재하므로 선진기술 확보에 주력해야함

[끝]

## 작 성 자

- 브뤼셀무역관 김도연 과장
- 프랑크푸르트무역관 박소영 과장
- 함부르크무역관 이호빈 과장
- 뮌헨무역관 김유준 과장
- 산업분석팀 김희철 대리

Global Issue Paper 17-004

## 美 통상정책 변화에 따른 독일 자동차 업계 동향과 우리에게 주는 시사점

---

발 행 인 | 김재홍  
발 행 처 | KOTRA  
발 행 일 | 2017년 6월 9일  
주 소 | 서울시 서초구 헌릉로 13  
(06792)  
전 화 | 02-1600-7119(대표)  
홈페이지 | [www.kotra.or.kr](http://www.kotra.or.kr)  
문 의 처 | 산업분석팀  
(TEL 02-3460-3429)  
(FAX 02-3460-7924)  
I S B N | 979-11-6097-274-0 (95320)

Copyright © 2017 by KOTRA. All rights reserved.

이 책의 저작권은 KOTRA에 있습니다.

저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로  
무단전재와 무단복제를 금합니다.