



# CONTENTS

## 목 차

### 요 약 / 1

---

#### I. 제조업 생산거점: 멕시코 자동차 산업 발전 환경

---

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 2 | 1. 연구 목적                  |
| 3 | 2. 글로벌 제조업 생산기지로 재부상한 멕시코 |
| 6 | 3. 멕시코 투자환경 경쟁우위 요소       |

#### II. 멕시코 자동차 산업 동향

---

- |    |                        |
|----|------------------------|
| 14 | 1. 멕시코 자동차산업의 국제경쟁력 분석 |
| 19 | 2. 멕시코 자동차·부품산업 동향     |

#### III. 평가 및 시사점

---

- |    |                    |
|----|--------------------|
| 34 | 1. 멕시코 자동차 산업의 문제점 |
| 35 | 2. 우리기업 활용전략       |

## 요 약

- 중남미 지역에서 멕시코는 완만한 성장세를 보이며 최근 멕시코가 글로벌 제조업 생산기지로 부상하면서 외국인 투자 증가
  - 국제제조업경쟁력 지수 지속 상승 전망, 중남미 경기침체 와중에도 멕시코의 성장률과 외국인직접투자(FDI) 유입은 꾸준한 증가세
  - 투자우위요건: 지정학적 강점, 임금경쟁력, 개방경제(46개국과의 자유무역협정 체결), 외투유치 위한 지역별 세금감면 혜택 등
- 자동차산업은 제조업 국가인 멕시코의 대표산업으로 자리매김하였으며, 세계 7대 자동차, 6대 자동차 부품 생산국으로 부상
  - 멕시코 자동차산업의 수출경쟁력은 특히 對美시장 특화우위를 보이고 있으며, 품목별로는 화물차, 승용차, 부품 순으로 우위
  - 글로벌 기업들 멕시코 현지 생산 공장 신설 및 확장
    - (다양화) 멕시코 공장 신설 및 확장에 따라 성장률(2018-2019년 평균 5%)이 지속 전망, 글로벌 기업들은 기존에 소형차 중심에서 중형, 고급형(Infiniti 등), 전기차 등으로 생산모델 다양화
    - (지역별) 북부 마킬라 지역과 멕시코시티 부근 중부와 최근 특히 일본기업 중심으로 신규 투자가 활발한 중서부 바히오로 구분
- 평가 및 활용전략
  - 멕시코 공장의 구매결정권 및 완성차 기업의 부품 글로벌 소싱 기조가 확대되고 있는데 반해, Tier2 업체를 비롯한 원자재 공급은 여전히 수입에 의존하고 있으며 진출 붐으로 일부 지역 인프라 부족
  - 우리기업 진출전략으로 현지 업체 파트너링 전략(고부가가치부품 및 전장화 부품 위주 진출), 인근 지역 클러스터 활용, 정부 차원의 기술협력을 통한 기업 진출(산학협력센터 등 사례)를 제안

## I 제조업 생산거점: 멕시코 자동차 산업 발전환경

### 1 연구 목적

- (배경) 중남미지역의 경기침체 와중에도 멕시코의 경기는 완만한 성장세를 보이고 있으며, 글로벌 생산기지로 재부상
  - 최근 멕시코의 임금경쟁력이 상승하면서 글로벌 기업들의 공장 이전 등으로 인한 투자가 증가하며 제조업 생산기지로 재부상
    - 멕시코 제조업 생산의 70% 이상이 북미지역으로 재수출되고 있으며, 자유무역협정을 토대로 글로벌가치사슬(GVC)의 중심지로 부상하고 있음.
- (필요성) 글로벌 기업들의 투자추세와 더불어 특히 대표산업인 자동차 부문의 GVC를 활용할 수 있는 방안을 모색할 필요
  - 멕시코는 세계 7대, 중남미 1위의 자동차 생산국으로 자동차산업은 국내 제조업의 20%를 차지하며 생산량의 80% 이상이 수출됨.
    - \* 자동차산업은 산업연관성이 높은 산업(자동차 대당 2만 개 부품)
      - 자동차는 멕시코의 backward GVC참여 수입산업 중 1위<sup>1)</sup>(2011기준)
  - 한국의 주요 수출품목인 자동차의 수출은 감소하는데 반해, 해외생산기지 건설 및 GVC 활용에 따라 부품 및 원자재 수출은 증가
    - 2016년 상반기 멕시코는 한국의 3대 자동차 부품 수출국
      - \* 전년동기대비 성장률 33% (무역협회 자료)
  - 정상외교(2016.4)를 계기로 올 하반기에 한-멕시코 자유무역협정(FTA) 논의가 재개될 예정이며, 이에 따른 기회 확대에 주목할 필요

1) WTO, "Trade in value-added and global value chains: statistical profiles"(최종검색일"2016.6)

## □ 주요 내용 및 한계

- 본 연구는 제조업 생산기지로서 멕시코의 투자 우위요건과 자동차부문에 있어서의 수출경쟁력을 분석하였으며,
  - 수출경쟁력 분석을 위한 자료에는 SITC 781(승용차), 782(화물차), 784(자동차 부품)를 활용하였음.
- 멕시코 자동차 및 부품시장의 우리 기업 활용 방안을 제시
  - 일부 통계는 HS CODE 87(자동차), 8703(승용차), 8704(화물차) 사용
  - 자동차 부품의 경우 멕시코자동차 부품협회(INA)의 전체 통계를 사용하였으며, 한-멕시코 무역통계에는 MTI 742(자동차 부품) 사용

## 2

### 글로벌 제조업 생산기지로 재부상한 멕시코

## □ 멕시코의 국제제조업 경쟁력지수 개선 전망

- 멕시코의 국제제조업 경쟁력 지수는 2016년 69.5(전체 8위)에서 2020년에는 75.9(전체7위)로 상승할 것으로 전망
  - 멕시코의 임금경쟁력, 미국과의 지리적 인접성, 46개국과의 FTA 협정, 에너지비용 경쟁력과 더불어 정부의 구조개혁과 대미무역도 등을 기반으로 향후 제조업 경쟁력 상승 전망
  - 반면, 중국의 경우 제조업 경쟁력지수가 2016년 100에서 2020년 93.5로 하락할 것으로 전망
- \* 멕시코 제조업은 NAFTA 체결(1994년) 이후 북부 국경 마킬라 조립 공장을 중심으로 급격히 발전하였으나, 중국의 WTO가입(2001년) 이후 대부분의 글로벌 기업들이 중국으로 생산 공장을 이전하였음.

&lt;표 1&gt; 2016 국제제조업경쟁력지수

2016			2020 (전망)	
순위	국가	지수	국가	지수
1	중국	100	미국	100
2	미국	99.5	중국	93.5
3	독일	93.9	독일	90.8
4	일본	80.4	일본	78.0
5	한국	76.7	인도	77.5
6	영국	75.8	한국	77.0
7	대만	72.9	<b>멕시코</b>	<b>75.9</b>
<b>8</b>	<b>멕시코</b>	<b>69.5</b>	영국	73.8
9	캐나다	68.7	대만	72.1
10	싱가포르	68.4	캐나다	68.1

주: 가격경쟁력, 노동생산성, 공급자네트워크, 법률 및 규제시스템, 교육·물적 인프라, 경제, 무역, 재정·세제, 혁신정책·인프라, 에너지 정책, 지역시장 매력도 등으로 평가  
 자료: Deloitte&미국경쟁력위원회(US Council on Competitiveness), 2016

- 제조업의 수출 경쟁력 상승으로 멕시코 GDP에서 제조업의 성장기여도 비중도 증가
  - 멕시코의 제조업 평균 성장률은 3.2%(2010-2013 기준)로 전체 산업 평균(2.3%)을 선회하였으며, GDP대비 제조업 비중도 17.6%로 평균(16.7%) 이상의 수치를 보인 바 있음.
  - 멕시코의 제조업 성장이 더욱 주목받는 것은 최근 브라질, 아르헨티나, 칠레 등 중남미 인근 국가들의 경우 조기탈공업화 (Premature Deindustrialization)\* 형태를 보이고 있기 때문임.<sup>2)</sup>
    - \* 제조업의 충분한 성장 이전에 제조업 비중이 감소하는 현상으로, 상기 국가들의 원자재 수출 비중이 다시 증가하고 있음.(ECLAC)
- 제조업 발달로 특히 북부의 국경지역을 중심으로 자동차, 가전, 항공·교통, 컴퓨터 하드웨어 등 다양한 산업 클러스터 조성

2) M.Castillo & A.Martins Neto(2016.6).“Premature deindustrialization in Latin America”, United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean(ECLAC)

- 한 지역에 다양한 클러스터(산업단지 포함)이 조성되어 있어 공급사슬과 쉽게 연계할 수 있음.

□ 중남미 경기침체에도 불구하고 멕시코의 외국인직접투자(FDI) 유입은 증가

○ 멕시코의 FDI 유입은 2015년 302.9억 달러로 7년 만의 최고치

- 2015년 멕시코의 FDI 전년대비 증가율은 18%로 중남미 주요국 중 아르헨티나(130% 성장<sup>3)</sup>)를 제외한 최고 수치
- 중남미 국가 전반적으로는 중미(소폭 증가)를 제외하고는 전년대비 외국인 투자 감소세를 보임.
- 멕시코 FDI의 50%는 제조업에 집중되었으며, 이 중 43%는 자동차 부문에 투자되었음.(ECLAC, 2016)

<표 2> 2014-2015 중남미 주요 지역 외국인직접투자(FDI) 변화

(단위: 백만 달러)

	2014	2015	증가율(%)
중남미	198,000	179,000	△9.6
브라질	96,895	75,075	△22.5
<b>멕시코</b>	<b>25,675</b>	<b>30,285</b>	<b>18.0</b>
아르헨티나	5,065	11,655	130.1
칠레	22,342	20,457	△8.4
콜롬비아	16,325	12,108	△25.8
중미	11,101	11,808	6.4
페루	7,885	6,861	△13.0
우루과이	2,188	1,647	△24.7

자료: ECLAC. (2016). La Inversion Extranjera Directa en America Latina y el Caribe 2016. Documento informativo

3) 아르헨티나의 FDI 유입은 전년대비 130% 상승하였으며, 개방경제를 표방하는 마크리 新정부가 출범하면서 외국인 투자기회가 대폭 확대됨에 따른 투자 재개로 사료

### 3 멕시코 투자환경 경쟁우위 요소

#### 가. 외국인직접투자 결정요인

##### □ 선행연구를 통한 외국인투자결정요인 분석

- 이승래 등(2015)은 “외국인직접투자 유형별 결정요인 분석<sup>4)</sup>”을 통해 FDI 결정요인에 대한 국내외 선행연구 결과를 정리함.
- 경제성장률, 임금수준, 무역개방도, 무역장벽, 실질환율, 조세율, 집적 경제 등을 투자 유치의 주요 요소로 정리
  - (임금수준) 임금수준이 낮을수록 생산요소가격 비교우위를 활용한 외국인 투자 증가<sup>5)</sup>
  - (무역개방도) 대부분 해외투자가 실물부문에 집중되어 있어 무역개방도가 높을수록 수출지향형 외국인투자가 증가<sup>6)</sup>
  - (경제성장률 및 실질환율) ①경제 성장은 외국인투자의 수익성을 증대시켜 외국인투자가 증가<sup>7)</sup>, ②실질환율이 높아질수록 국내 자산 가치의 상대적 감소로 M&A 형태의 외국인투자 증가<sup>8)</sup>
  - (조세율) 조세율이 낮을수록 ① 소득이전을 목적으로 하는 외국인투자가 증가하며, ② 잠재적 경제상황 및 정부의 외국인투자 유치정책의 신뢰성이 증가하여 외국인투자가 증가<sup>9)</sup>
  - (국내 집적경제) 외국인투자기업의 집적경제가 높을수록(투자기업수가 증가할수록) 외국인투자가 증가<sup>10)</sup>

4) 이승래, 이주미 외(2015) 외국인직접투자 유형별 결정요인 분석, 대외경제정책연구원(KIEP)

5) 대표연구: Sader(1993), Tsai(1994), Owen(1982), Gupta(1983)

6) 대표연구: Kravis and Lipsey(1982), Lall and Siddharthen(1982), Hennart and Park(1994), Kumar(1987)

7) 대표연구: Lim(1983), Schneider and Frey(1985), Culem(1988), Billington(1999)

8) 대표연구: Blonigen(1997), Grubert and Mutti(1991), Swenson(1994), Klein and Rosengren(1994)

9) 대표연구: ① Grubert and Mutti(1991), Hines and Rice(1994), Loree and Guisinger(1995), Cassou(1997), Kemsley(1988), ② Scholes and Wolfson(1990), Swenson(1994)

10) 대표연구: 이기동, 황석준, 이민환(2008), 김재훈(2015), 본 연구는 국내 외국인직접투자 결정요인에

- 본고에서는 상기 언급한 투자결정요인과 및 추가로 멕시코의 지정학적 강점을 활용한 비용 절감 효과(운송비, 에너지비용 등)를 분석

## 나. 멕시코의 투자우위 요소

- (지정학적 강점) 북·중남미 진출의 교두보이자, 에너지원 조달이 용이한 위치로 인해 제반 비용 절감 효과
- 멕시코는 미주 대륙의 중심에 위치하여 북미와 남미를 연결하는 대륙 관문 역할을 수행<sup>11)</sup>하며 다양한 국가로 진출 가능
  - 미국과 3,000km 이상의 국경을 공유하고 있으며, 대서양을 통해 유럽, 태평양을 통해 아시아 시장으로 진출 가능
  - 멕시코에서는 미주지역으로 육상 운송(2일~1주일)도 가능해 대규모 물량 이동시 큰 폭으로 운송비 절감 가능
  - 중국에서 미국으로 제품을 운송할 경우 해상으로 평균 30여일이(지역에 따라 20-60일) 소요되며, 유가 상승 시 운송비도 증가

<표 3> 주요 국가별 해상운송 소요기간 비교

도착지	출발지						
	멕시코	콜롬비아	독일	브라질	인도	한국	중국
뉴욕	5.4	6.5	9.8	13.1	26.4	14.6	28.7
LA	3.7	8.4	22.2	19.9	35.8	27.7	15.9
로테르담	14.0	14.4	0.8	14.5	21.9	29.9	28.9
요코하마	16.9	21.5	31.7	31.9	12.6	2.3	2.8
상하이	19.4	23.5	29.6	30.1	10.5	1.3	-

자료: ProMexico, Sea Rates(2013)

- 미국의 셰일가스 개발로 산업용 천연가스 가격이 하락하였으며, 이러한 에너지가격 하락은 특히 북부지역에 비교우위로 작용
  - 2004-2014년 사이 멕시코의 산업용 천연가스 가격은 37% 하락<sup>12)</sup>

대한 분석임.

11) KOTRA. (2013). 세계의 공장으로 부상하는 멕시코

\* 미국(△25%), 동기간 세계 주요 25개국은 평균 98% 증가

□ (임금수준) 임금경쟁력 바탕으로 제2의 베트남으로 재조망

○ 중국의 인건비가 급상승하면서, 멕시코의 임금경쟁력에 주목

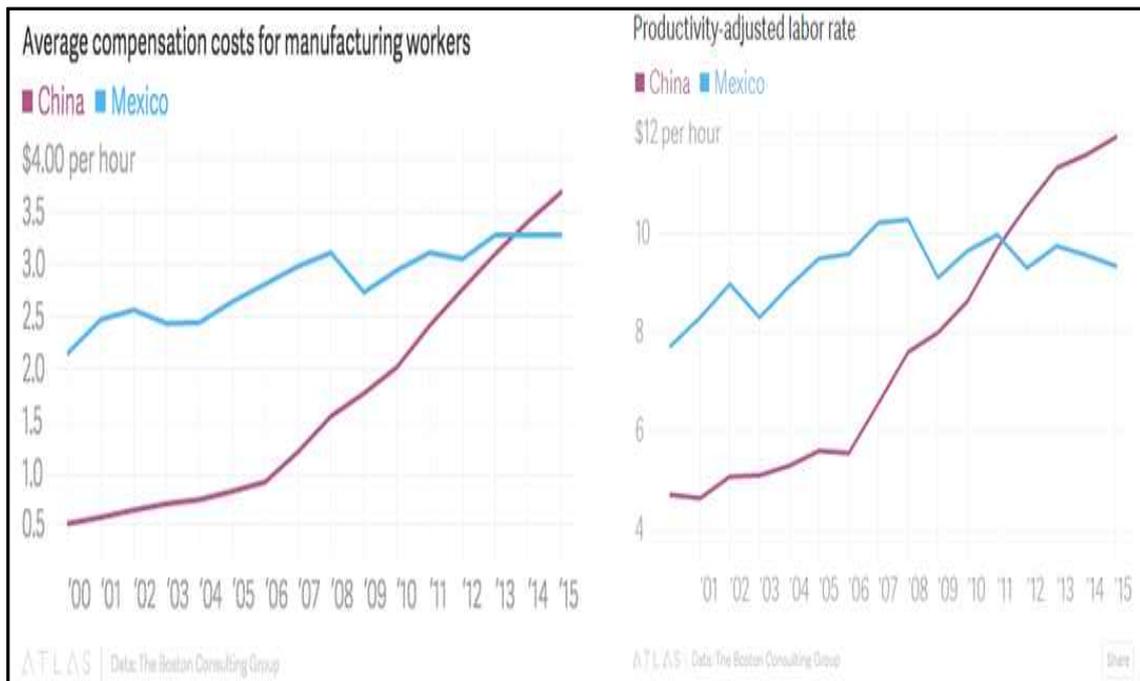
– 2000년 멕시코의 임금은 중국의 2배였으나, 2004년-2014년간 멕시코 임금상승률은 67%에 불과\*하며 경쟁력이 상승

\* 달러기준 책정시 50%, 중국의 상승률은 500%(BCG, 2014)

– 중국의 생산성이 임금상승에 따라가지 못했다는 평가를 받은 반면 멕시코는 상대적 안정성을 보이면서 생산성 대비 임금 (productivity-adjusted labor rate)은 2011년부터 중국대비 우위

\* 2014년 평균생산성을 반영한 임금은 중국대비 13% 낮음(BCG).

<그림 1> 멕시코-중국의 제조업 임금 경쟁력 비교

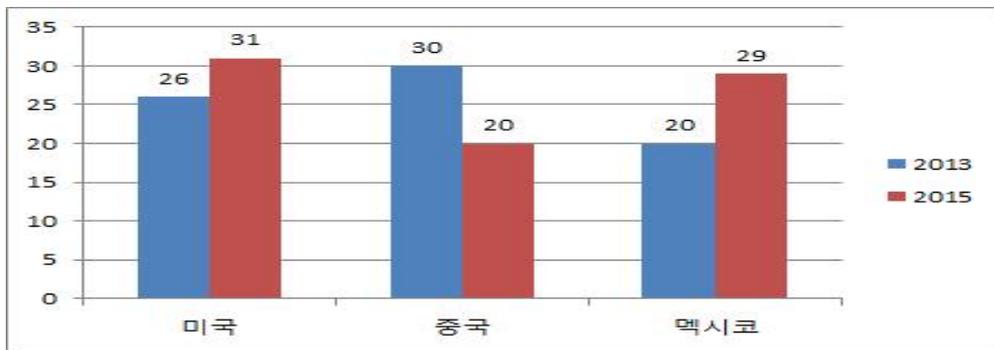


자료: Boston Consulting Group(BCG)

12) H.Sirkin, Mexico, A Rising Global Storm “The Shifting Economics of Global Manufacturing”, Boston Consulting Group(BCG), 2014

- 글로벌 기업들, 미국 및 인근 멕시코로 생산기지 이전을 고려
  - 최근 미국 대기업은 향후 생산기지로 중국보다는 미국 본토나 멕시코를 고려하고 있다고 답한 바 있음.
  - 2013년 설문조사 당시 여전히 중국을 생산기지로 생각하고 있는 임원들이 많았던 점을 고려할 때, 최근 몇 년 사이 멕시코로의 생산기지 이전이 활발해지고 있음을 알 수 있음.

<그림 2> 미국 대기업이 검토 중인 향후 생산기지 변화



자료: BCG 설문조사(2016)

- 멕시코의 자동차산업 종사자 평균 시급은 7.79달러로, NAFTA 국가인 미국(37.78달러), 캐나다(39.04달러) 대비 특화우위<sup>13)</sup>
  - 실례로 GM의 멕시코 Ramos Arizpe 공장에서 생산된 Chevrolet Sonic 모델의 경우 Michigan 생산모델 대비 674달러 절감 가능(CAR)
- (무역개방도) FTA 허브: 전세계 46개국과 경제협정 체결
- 멕시코는 46개국과 12개의 FTA를 체결하였으며, 33개국과 상호투자협정을 체결하여 관세혜택(멕시코 경제부, 2016.6)
  - 북미자유무역협정(NAFTA)을 체결이후 북부 국경 마킬라지역을 중심으로 글로벌 기업들의 진출이 활발해지면서부터 멕시코는

13) Center for Automotive Research(CAR), 2016.4

## 미주지역 제조업 기지로 활용되기 시작

- 중남미 대표적인 개방경제인 콜롬비아, 페루, 칠레와 함께 체결한 태평양동맹의 발효와 함께 해당 국가들 간의 교역 확대 기대
- Ford사는 멕시코에 신규 공장 건설하면서 멕시코의 개방경제가 최근 신규 공장 건설의 가장 큰 유인이라고 밝힌 바 있음.
- 이밖에도 유럽연합, 일본, 이스라엘은 물론 칠레, 콜롬비아, 페루 등 남미의 다양한 국가와 자유무역협정을 체결

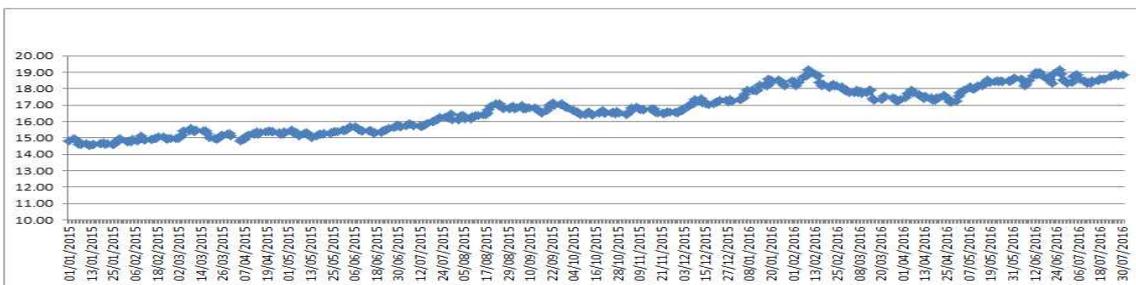
&lt;표 4&gt; 멕시코 자유무역협정체결 현황

협정명	발효일
북미자유무역협정(NAFTA)	1994.1.1
G3	1995.1.1
멕시코-코스타리카 FTA	1995.1.1
멕시코-볼리비아 FTA	1995.1.1(2010.7 탈퇴)
멕시코-니카라과 FTA	1998.7.1
멕시코-칠레 FTA	1999.8.1
멕시코-유럽연합 FTA (27개국)	2000.7.1(15개국) 2004.5.1(10개국 추가) 2007.1.1(2개국 추가)
멕시코-이스라엘 FTA	2000.7.1
TN FTA	2001.3.15(엘살바도르) 2001.6.1(온두라스) 2013.9.1(과테말라)
AELC FTA	2001.7.1
멕시코-우루과이 FTA	2004.7.15
멕시코-일본 FTA	2005.4.1
멕시코-콜롬비아 FTA	2011.1.1
멕시코-페루 FTA	2012.2.1
멕시코-중미 5개국 FTA	2013.1.1(온두라스)
환태평양경제동반자협정(TPP)	협상중
멕시코-파나마 FTA	2015.7.1

- 최근 환태평양경제동반자협정(TPP)이 논의되면서 회원국인 멕시코가 베트남과 함께 최대 수혜국이 될 것이라는 전망 증가
- 멕시코는 아직까지 대미무역 비중이 높으나, TPP 체결을 통해 협정국인 아시아지역으로의 수출도 용이할 것으로 전망

- (경제성장률과 실질 환율) 중남미 평균을 상회하는 안정적인 경제성장률 지속 예정이며, 실질 환율은 일정 수준 유지
- 멕시코의 경제성장률은 2014년 이후 2%대를 유지하고 있으며, 이는 마이너스 성장률을 보이고 있는 중남미 주요 국가들과 상반됨.
  - 멕시코 경제성장률(연도): 1.6(2013)→2.3(2014)→2.5(2015)→2.6(2016)
  - \* 브라질: 3.0(2013)→0.1(2014)→△3.9(2015)→△3.0(2016)
  - \*\* 중남미 주요국 평균<sup>14)</sup>: 2.6(2013)→0.7(2014)→△0.5(2015)→△0.1(2016)
- 멕시코의 달러대비 실질 환율은 완만한 성장세를 보이고 있음.
  - 달러대비 환율은 13.4(2014)→16.0(2015)→17.8(2016)로 완만한 성장세를 보이고 있음.(표 5)
  - 특히 2015년부터 멕시코 달러대비 환율은 큰 변동폭없이 완만하게 증가세를 보이고 있으며(그림 9), 이러한 페소화 가치절하가 멕시코의 임금경쟁력 상승세에 기여하였음.

<그림 3> 멕시코 달러대비 환율(2015-2016년 7월)



자료: 멕시코중앙은행(Banco de Mexico)

<표 5> 멕시코 주요 거시경제지표(2014-2017년)

	2014	2015	20161Q	2016*	2017*
경제성장률(%)	2.3	2.5	2.8	2.6	2.6
1인당 GDP(달러)	10,619	9,350	8,632	8,854	9,540
GDP(10억 달러)	1,271	1,131	1,055	1,083	1,178
Headline인플레이션	4.02	2.72	2.69	2.72	3.23

14) 아르헨티나, 브라질, 칠레, 콜롬비아, 멕시코, 페루, 베네수엘라

Core인플레이션	3.18	2.36	2.69	2.85	3.08
10-yr 국채수익율	6.01	5.94	6.12	6.10	6.65
<b>환율(MX*USD)</b>	<b>13.4</b>	<b>16.0</b>	<b>17.8</b>	<b>18.2</b>	<b>17.8</b>
재정수지(%GDP)	△4.6	△4.1	-	△3.5	△3.0
경상수지(%GDP) <sup>15)</sup>	△2.0	△2.9	△3.2	△3.1	△3.1
민간고용증가율(%)	3.5	4.3	3.7	3.5	3.8
실업률(%)	4.8	4.4	4.5	4.5	4.5
제조업(%GDP)	4.1	2.6	1.3	1.5	2.8

주: 2016년과 2017년은 2016년 6월 기준 전망치임

자료: BBVA. (2016.6.10). Mexico Economic Outlook, 2<sup>nd</sup> Quarter

- (조세율) 제도 요인: 정부지원정책·지역별 투자 인센티브
- 연방 정부 차원에서 수출 전문 제조업 육성을 위한 보세임가 공정책(IMMEX), 산업진흥정책(PROSEC) 등을 시행
    - IMMEX\*: 일명 마킬라도라(Maquiladora)라고하며, 수출용 상품의 제조목적으로 고정자산 및 부품/소재 등을 임시수입할 수 있게 부가세 면제 및 관세 유예 혜택을 주는 프로그램
      - \* 부가세 면제 혜택은 2014년말 종료되었으나, VAT Certification을 통해 동일 혜택
    - PROSEC: 특정 산업 경쟁력 제고를 위해 마련한 프로그램으로 수출여부와 관계없이 특정 산업의 생산공정에 투입하기 위한 기계, 장비, 부품, 소재에 대해서 저율 관세(0-5%) 부과
  - 멕시코는 타 중남미 국가 대비 외국인 투자에 안전한 것으로 평가되고 있으며, 외국인 투자 이중과세 방지를 위한 협약을 약 40개국과 체결(투자를 위한 상호보호와 증진 협약<sup>16)</sup>)
  - 멕시코의 32개 주정부도 지방정부 차원에서 세금 면제, 교육 훈련비 지급 등 투자유치를 위한 상이한 인센티브 제공

15) 멕시코는 만성적인 경상수지 적자구조를 겪고 있으며, 이는 글로벌 기업들의 임가공 조립생산위주 산업으로 외화가득률 제한, 정제기술 부족으로 석유류 제품 수입 등에 기인하며, 이러한 적자구조는 외국인직접투자(FDI) 등을 통해 보전하고 있음.

16) Acuerdo para la Promocion y Proteccion Reciproca de las Inversiones

- 누에보레온(Nuevo Leon)주의 경우 지급급여세(2%) 감면혜택\*, 교육훈련비\*\* 등을 지급(Promexico 자료, 2016)
- \* 1년간 감면혜택을 제공(연장 가능): 몬테레이 광역지구는 50%, 기타 지역은 9% 감면 혜택
- \*\* 인원의 70% 이상 의무고용을 조건으로 최장 3개월간 최저임금의 1.5배 지원

#### □ (국내 집적경제) 멕시코 내 산업 클러스터 발달

- 멕시코에는 총 300여개의 공식 산업단지가 분포하고 있으며, 자동차, 전기, 가전, 항공 클러스터가 조성됨
- 전국 23개주에 약 300여 개 산업단지를 보유하고 있으며, 2,500여 개 국내외 기업이 입주하여 170만개의 일자리 창출(AMPIP)
- 멕시코에 진출한 Fortune 500대 기업의 60% 이상이 산업공단 협회(AMPIP) 공단에 진출
- \* 현재 IMMEX 혜택 제조업체 70%가 산업단지 소속
- \*\* 멕시코는 세계 5위의 가전 공급기지로 수출 70억 달러(2014년 기준), 2020년까지 4.2% 성장 전망(ProMexico)

## II 멕시코 자동차 산업 현황

### 1 멕시코 자동차 산업 국제경쟁력 분석

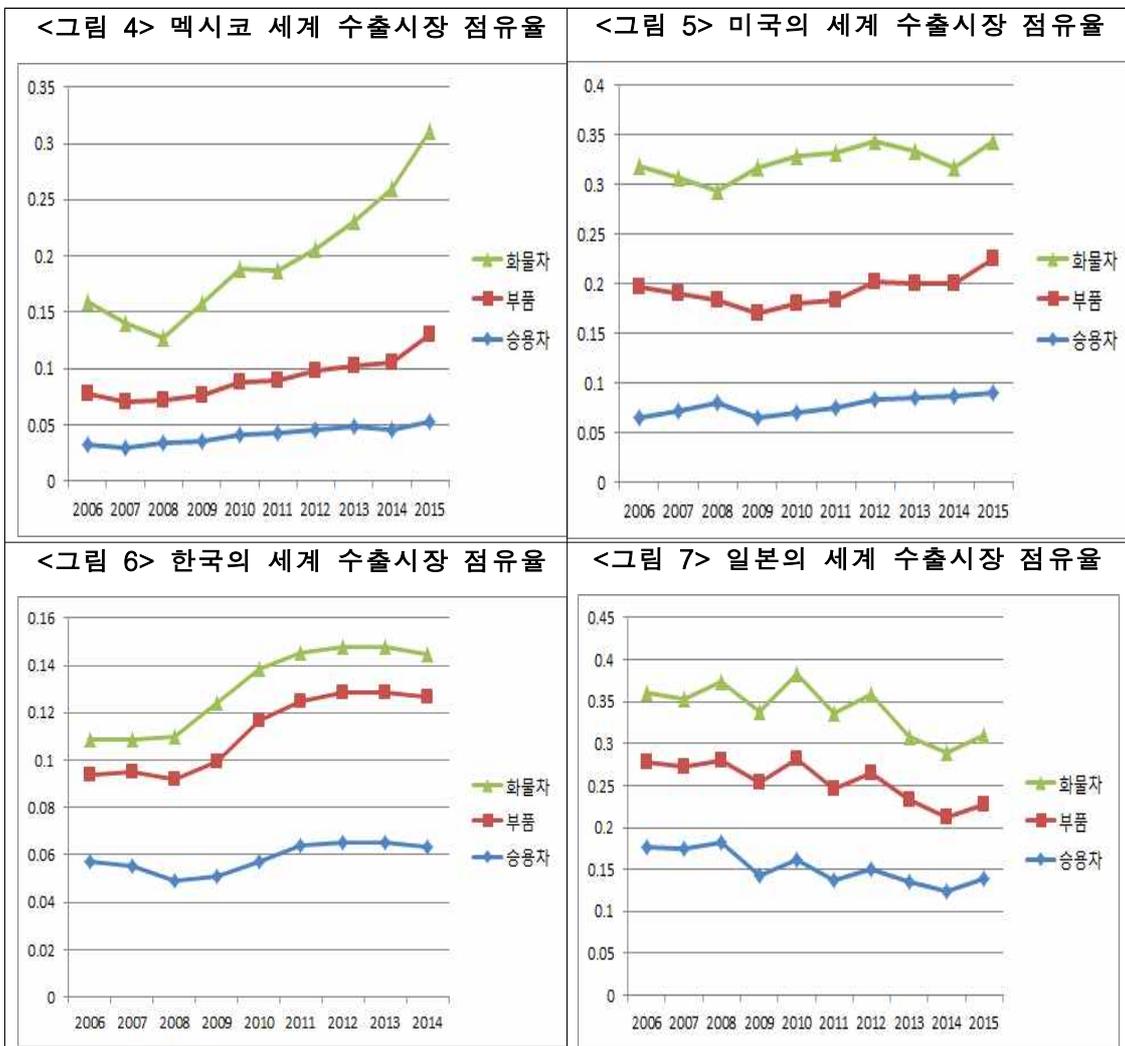
- 2006년부터 2015년까지 무역통계 자료를 이용하여 멕시코와 주요 경쟁국의 자동차산업 국제경쟁력을 측정·비교
- 멕시코 자동차산업의 국제경쟁력 진단을 위한 지수로 세계 수출시장점유율, 무역특화지수, 현지비교우위지수를 분석
  - 표준국제무역분류(SITC)에 따라 승용차(781), 화물차(782), 자동차 부품(784)으로 나누어 분석
- 멕시코의 높은 對미 무역의존도를 고려하여 대세계 무역과 대미무역으로 구분하여 분석
  - 대세계 수출의 비교 대상국은 글로벌자동차생산국가 주요 5위 국가 중 중국과 독일을 제외한 미국, 일본, 한국을 포함
  - 대미 수출의 비교대상국은 NAFTA 회원국인 캐나다와 더불어 한국, 일본을 포함하였음.

#### 가. 세계수출시장 점유율(Export Market Share, EMS)<sup>17)</sup>

- 멕시코가 세계 자동차 수출시장에서 차지하는 비중은 지속적으로 상승하고 있으며, 특히 화물차 부분의 높은 성장세
- 화물차 부문(SITC 782)의 멕시코의 대세계 수출시장 점유율이 빠른 속도로 증가하는 반면, 미국의 점유율이 하락하여 2015년 기준 멕시코가 미국보다 우위에 있음.

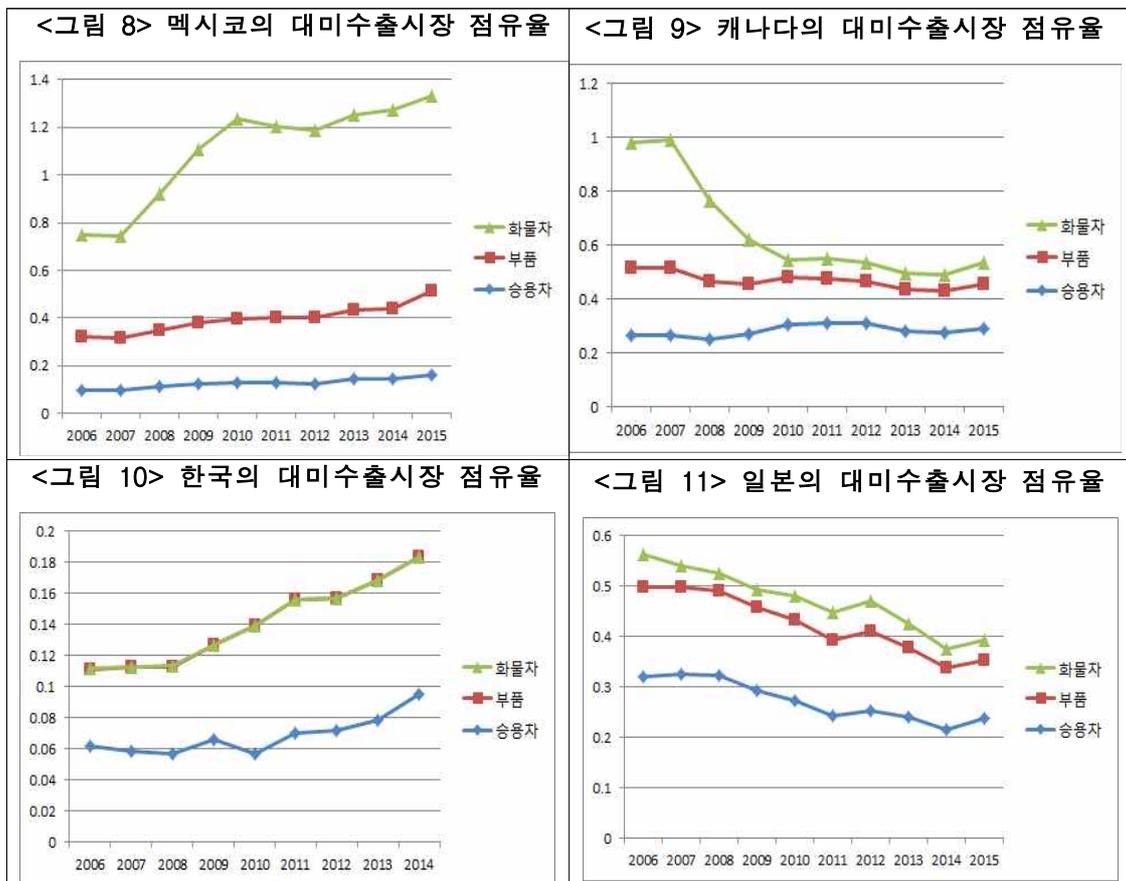
17) 한 나라의 특정 제품 수출액이 그 제품의 전 세계 수출액에서 차지하는 비중으로 국제경쟁력 분석하며, 어떤 제품의 국제경쟁력이 다른 국가에 비해 높으면 상대적으로 더 많이 수출할 것이기 때문에 세계 수출시장 점유율은 더 높을 것임

- 2008년 경기침체시에 점유율이 하락하였으나 이후 빠른 증가세를 보이고 있으며, 2015년 기준 멕시코의 점유율은 18%
  - \* 미국(12%), 한국(2%), 일본(8%)
- 세계시장을 대상으로 한 부품 및 승용차부문의 점유율은 타국가 대비 높은 편은 아니나, 미국과 유사한 추세를 보임
  - 승용차: 멕시코(5%), 미국(9%), 한국(6%), 일본(14%)
  - 부품: 멕시코(6%), 미국(14%), 한국(6%), 일본(9%)



자료: UN Comtrade database(검색일:2016.6)를 근거로 계산

- 반면, 미국 시장에서 멕시코는 주요국 대비 높은 점유율을 보이고 있으며, 동 지수는 지속적으로 상승 추세에 있음.
- 멕시코의 미국시장 화물차 수출 점유율은 2006년 42%에서 2015년 81%로 두 배 이상 증가하였으며, 반면 캐나다는 동기간 46%에서 0.8로 감소하였음.
- 멕시코의 부품시장 점유율은 2006년 22%에서 2015년 35%로 상승
  - \* 한국(5→9%), 독일(7→10%), 중국(7→15%), 캐나다(25→16%), 일본(18→12%)
- 승용차의 경우 멕시코의 비중은 2006년 10%에서 2015년 15%로 증가하였으며 동기간 일본은 32%에서 23%로 변화



자료: UN Comtrade database(검색일:2016.6)를 근거로 계산

## 나. 무역특화지수(Trade Specialization Index, TSI)

### □ 무역특화지수를 이용한 멕시코 자동차산업의 경쟁력 분석

○ 이 지수는 국제경쟁력지수로 사용되기도 하는데, 0이상 1이하이면 그 제품이나 산업이 무역흑자를 기록해 국제경쟁력이 강한 것을 뜻함.

- 지수가 0인 경우 비교우위는 중간정도이며, 1이면 완전수출특화, -1이면, 완전수입특화 상태이며, -1에 가까울수록 국제시장에서 경쟁력이 약하거나 수출을 하지 못하는 것으로 해석

### □ 멕시코 자동차산업의 무역특화지수는 10년간 지속적인 증가세에 있으며, 특히 화물차 부분에서 뚜렷한 수출특화

○ 멕시코 자동차산업의 무역특화지수는 승용차의 경우 2006년 0.31에서 2015년 0.55로 두 배 가까이 증가하였으며, 화물차와 부품의 경우도 상승세를 보임

\* 승용차 무역특화지수 변화(2006→2015): 미국( $\Delta$ 0.59→ $\Delta$ 0.5), 한국(0.88→0.69), 일본(0.85→0.81), 독일(0.47→0.54), 브라질(0.41→ $\Delta$ 0.2)

- 부품은 2013년부터 지수가 양수로 전환되었는데, 기존에 글로벌 기업이 위치한 국가 및 중국의 저가 부품 위주로 수입하던 것에서 멕시코 현지 생산을 통해 수출비중을 늘린 것과 연관

\* 부품 무역특화지수 변화(2006→2015): 미국( $\Delta$ 0.15→ $\Delta$ 0.2), 한국(0.58→0.75), 일본(0.71→0.6), 독일(0.24→0.21), 브라질(0.23→ $\Delta$ 2.7)

○ 멕시코의 대미 자동차 무역의 경우 일반 무역특화지수를 훨씬 상회하는 1에 가까운 지수를 보이고 있음.

- 2015년 기준 멕시코의 대미무역특화지수에서 승용차와 화물차는 각각 0.77, 0.91을 나타내 수출특화 정도가 매우 큼.

&lt;표 6&gt; 멕시코 자동차 산업의 對세계·對미 무역특화지수

			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
멕시코	對세계	승용차 (781)	0.31	0.33	0.44	0.52	0.56	0.57	0.58	0.59	0.58	0.55
		화물차 (782)	0.51	0.48	0.37	0.52	0.64	0.70	0.72	0.76	0.82	0.82
		부품 (784)	-0.01	-0.02	-0.06	-0.08	-0.04	-0.03	-0.04	0.00	0.00	0.03
	對미	승용차 (781)	0.56	0.51	0.58	0.70	0.71	0.66	0.70	0.74	0.75	0.77
		화물차 (782)	0.67	0.64	0.54	0.64	0.75	0.79	0.81	0.85	0.90	0.91
		부품 (784)	0.17	0.17	0.16	0.15	0.16	0.16	0.14	0.16	0.16	0.20

자료: UN Comtrade database(검색일:2016.6)를 근거로 계산

#### 다. 현시비교우위지수(RCA, Revealed Comparative Advantage)

- 무역성과를 통해 국제경쟁력을 측정하는 지수로, 어떤 국가의 특정 상품 수출이 그 상품의 세계시장 수출에서 차지하는 비중을 측정
  - RCA 값이 1보다 크면 해당 시장에서 제품에 비교우위를 가지고 있다고 보고, 1보다 작으면 비교열위에 있다고 평가
- 멕시코의 자동차산업은 전 분야에서 대체적으로 비교우위를 보이고 있으며, 특히 화물차의 경우 높은 우위를 보임
  - 대미 승용차의 경우 2015년부터 최근에 RCA 지수가 1을 상회

&lt;표 7&gt; 멕시코 자동차 산업의 현시비교우위지수

			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
멕시코	對세계	수송	1.67	1.66	1.71	1.80	2.05	2.17	2.30	2.37	2.44	2.34
		승용차 (781)	1.54	1.50	1.83	1.84	2.07	2.14	2.16	2.32	2.12	2.00
		화물차 (782)	3.93	3.51	2.95	4.37	5.01	4.96	5.17	6.24	7.19	6.84

	부품 (784)	2.13	2.00	2.06	2.17	2.31	2.42	2.56	2.65	2.76	2.90
對 미	수송	1.35	1.34	1.46	1.59	1.67	1.73	1.67	1.74	1.87	1.83
	승용차 (781)	0.82	0.77	0.91	0.96	0.96	0.93	0.87	0.98	0.98	1.01
	화물차 (782)	3.53	3.52	4.68	5.54	6.10	5.72	5.55	5.60	5.63	5.07
	부품 (784)	1.84	1.78	1.94	1.94	1.94	1.96	1.95	1.97	2.00	2.19

자료: UN Comtrade database(검색일:2016.6)를 근거로 계산

주: 비교를 위해 수송(Transport) 지수는 wits.worldbank.org 자료를 사용

## 2    멕시코 자동차 · 부품산업 동향

### 가. 자동차 산업 동향

- 멕시코 국가 기간산업으로서의 자동차 산업
  - 멕시코 대표 제조업이자 향후 유망산업으로 선정
    - 멕시코의 자동차 산업은 전체 GDP의 7%, 전체 수출의 15%, 제조업 고용의 19%, FDI의 15%를 차지하는 국가 기간산업
    - 멕시코 제조업 분야에서 자동차산업이 차지하는 비중은 1993년 11.2%에서 2014년 16.9%로 지속적으로 증가하고 있음.
      - \* 11.2%(1993)→13.5%(2000)→12.1%(2005)→16.9%(2014)<sup>18)</sup>
  - 세계 7대, 중남미 1위의 자동차 제조국가로 성장세 지속 전망
    - 멕시코의 자동차 생산량은 2010년 이후 최근 지속적인 증가세
    - 2014년부터 브라질을 제치고 세계 7대, 중남미 1위 자동차 생산국가로 등극(전세계 자동차 생산의 3.7%), 2015년에도 전년대비 5.9% 증가한 360만 대를 생산하며 사상 최고 수치 기록<sup>19)</sup>

18) INEGI, "Producto Interno Bruto" Industria Automotriz(AMIA)

19) 세계자동차산업연합회(OICA), 2016

\* 230만 대(2010년)→250만 대(2011년)<sup>20)</sup>

- 반면, 캐나다의 경우, 생산 공장이 미국 남부 및 멕시코로 기업을 이전하면서 자동차 생산량은 점차 감소하는 추세
- 브라질은 내수중심의 자동차시장으로, 국내경기침체로 인해 생산량을 축소하고 있음.

### <표 8> 글로벌 자동차 생산국가 순위 및 생산량

(단위: 백만 대)

	2012		2013		2014		2015		증가율 (2015/2014)
	전세계	84.2	전세계	87.4	전세계	89.8	전세계	90.8	
1	중국	19.2	중국	22.1	중국	23.7	중국	24.5	3.3%
2	미국	10.3	미국	11.1	미국	11.7	미국	12.1	3.8%
3	일본	9.9	일본	9.6	일본	9.8	일본	9.3	△5.1%
4	독일	5.6	독일	5.7	독일	5.9	독일	6.0	2.1%
5	한국	4.6	한국	4.5	한국	4.5	한국	4.6	0.7%
6	인도	4.1	인도	3.9	인도	3.8	인도	4.1	7.3%
7	브라질	3.4	브라질	3.7	<b>멕시코</b>	<b>3.4</b>	<b>멕시코</b>	<b>3.6</b>	<b>5.9%</b>
<b>8</b>	<b>멕시코</b>	<b>3.0</b>	<b>멕시코</b>	<b>3.1</b>	브라질	3.1	스페인	2.7	13.7%
9	캐나다	2.5	태국	2.5	스페인	2.4	브라질	2.4	△22.8%
10	태국	2.4	캐나다	2.4	캐나다	2.4	캐나다	2.3	△4.6%

자료: OICA. (2016.6). World Motor Vehicle Production by Country and Type

- 2015-2016년 대대적인 신규공장 설립에 따라 향후 성장률 지속 전망
  - 생산설비 투자가 지속됨에 따라 멕시코는 향후 5년 내에 세계 4위 생산국으로 성장할 것으로 전망(IHS Automotive)
  - 2020년까지 멕시코의 생산량은 연간 860만대로 북미 전체 생산의 25%를 차지할 것으로 전망(CAR. 2016.4)
  - 2016년 연말까지 총 60-65만개의 신규 고용 창출이 전망되며 2017년 17-20%, 2018-2019년에는 평균 5% 성장 예상(IHS Automotive)

20) 멕시코자동차공업협회(AMIA), 2016

□ 전체 자동차 생산량의 80%를 수출하는 수출주도형 산업

- 자동차 및 부품(HS CODE 87기준) 부분에 있어서 멕시코는 미국의 최대 수입국으로 부상
- 미국의 자동차 분야 주요 수입국은 캐나다였으나, 2014년부터 멕시코가 최대 수입국으로 부상(전체의 26%)하였으며 2015년에도 26.7%를 차지하며 1위 수입국

<표 9> 미국의 자동차 및 부품(HS CODE 87) 수입변화

순위	2011			2014			2015		
	국가	금액	(%)	국가	금액	(%)	국가	금액	(%)
1	캐나다	498억	25.5	멕시코	680억	26.0	멕시코	747억	26.7
2	멕시코	458억	22.6	캐나다	562억	21.5	캐나다	556억	19.9
3	일본	410억	20.3	일본	453억	17.3	일본	461억	16.5
4	독일	250억	12.3	독일	334억	12.8	독일	341억	12.2
5	한국	120억	5.9	한국	194억	7.4	한국	223억	8.0
6	중국	82억	4.0	중국	115억	4.4	중국	130억	4.7

자료: U.S Department Commerce, Global Trade Atlas(검색일: 2016.6)

- 멕시코는 2015년 수출금액은 328억 달러로 이 중 NAFTA 회원국에 전체 수출의 80%가 집중 (전체 생산량의 80%인 276만 대를 수출)
  - 2015년 기준 NAFTA 회원국인 미국(73.6%)과 캐나다(6.5%) 등 북미지역에 전체 수출의 80%가 집중
  - 반면, 2015년 중남미 경기침체에 따라 브라질(△44.1), 콜롬비아(△18.1), 칠레(△23.7) 등 아르헨티나(39.3%)를 제외한 남미지역으로의 수출은 전년대비 감소
  - 한국으로의 수출은 전체의 0.5% 내외로 미미한 수준에 머무름

## &lt;표 10&gt; 2014-2015년 멕시코 승용차(HS CODE 8703) 수출

(단위: 백만 달러, %)

2014			2015				성장률
전체	32,391	(%)	순위	전체	32,843	(%)	
미국	22,539	69.6	1	미국	24,156	73.6	7.2
캐나다	2,113	6.5	2	캐나다	2,142	6.5	1.4
중국	1,641	5.1	3	독일	1,513	4.6	△3.4
브라질	1,610	5.0	4	중국	955	2.9	△41.8
독일	1,565	4.8	5	브라질	900	2.7	△44.1
콜롬비아	792	2.4	6	콜롬비아	649	2.0	△18.1
아르헨티나	334	1.0	7	아르헨티나	465	1.4	39.3
칠레	190	0.6	10	칠레	145	0.4	△23.7
한국	129	0.4	18	한국	65	0.2	△49.2

자료: World Trade Atlas(2016.4)

- 2015년 멕시코의 화물차 수출은 총 217억 달러로, NAFTA 회원국에 전체 수출의 90% 이상이 집중
  - 2015년 기준 NAFTA 회원국인 미국(89.2%)과 캐나다(5.6%) 등 북미지역에 전체 수출의 90% 이상이 집중되어 있어 있음.
  - 기타 부분은 주로 남미와 중동지역으로 수출하고 있음.

## &lt;표 11&gt; 2014-2015년 멕시코 화물차(HS CODE 8704) 수출

(단위: 백만 달러, %)

2014			2015				성장률
전체	2,150	(%)	순위	전체	21,752	(%)	
미국	19,188	89.2	1	미국	19,409	89.2	1.1
캐나다	986	4.6	2	캐나다	1,220	5.6	23.8
콜롬비아	441	20	3	사우디아라비아	257	1.2	△26.1
사우디아라비아	348	1.6	4	칠레	143	0.7	133.2
UAE	101	0.5	5	UAE	105	0.5	3.32
칠레	61	0.3	6	콜롬비아	83	0.4	△81.2
아르헨티나	53	0.3	7	아르헨티나	61	0.3	15.7
페루	45	0.2	8	쿠웨이트	58	0.3	219.6
파나마	24	0.1	9	파나마	52	0.2	116.4
쿠웨이트	18	0.1	10	페루	47	0.2	5.5

자료: World Trade Atlas(2016.4)

□ (생산기지 남하) 기존 미국 남서부 중심의 남부자동차회랑(SAC, South Automotive Corridor)에서 멕시코로 생산기지 이동추세

○ 주요 완성차 기업들이 현지 생산설비 신설 및 확장

- 미국 Big3, Nissan Honda, Toyota, Mazda, Kia, VW, Audi 등 10여개 완성차 기업이 40개 브랜드 500여개 모델을 23개 공장서 생산(2016년 기준)

- (Ford) 미국 내 생산을 점차 줄이고 멕시코 생산의 북미 비중을 장기적으로 확대할 계획(2015년 14%→ 2020년 25%), 신규 공장에서 연간 35만대(기존 생산량의 2배) 양산 예정

\* 2004년 이후 미국 내에 신규 공장설립 실적이 전무한 반면, 멕시코에 30년 만에 공장 증설 발표

- BMW: 멕시코 중부지역에 10억 달러 투자 신규 공장 건설(2019년 양산)

- Audi: 신규 공장을 통해 2016년부터 15만대 양산

- Nissan-Daimler: 10억 달러 투자, 2017년 첫 양산으로 230만 대 생산

- Toyota: 신규 공장(10억 달러 투자)에서 2019년부터 Corolla 모델연 20만 대 생산 예정

○ 멕시코 공장 북미지역 신차 모델 수 증가 추세

- 2016년-2020년 중 북미 출시 예정 신차 모델수 193대 중 멕시코 생산 모델은 59대로 지난 5년간(2011-2015년) 신차모델인 31대보다 90% 가량 증가<sup>21)</sup>

- 멕시코는 2016년 1월-4월 기준 96대의 전기차(멕시코시티에서 전체의 절반이상생산)와 1,227대의 하이브리드카를 생산하였으며(AMIA), 하이브리드카는 주로 누에보 레온, 멕시코 주에서 생산

- (Ford) 소형차 공장 건설(2018년 완공)에서 '모델 E'친환경차 라인업(하이브리드, 플러그인하이브리드, 전기차 등) 3종류 생산 예정

21) IHS Automotive 자료, 한국자동차산업협회(Kama), 2016.3 자료 재인용

\* Ford는 2020년까지 13종의 친환경차 제품 추가해 친환경차 비율을 전체의 40% 이상으로 높이는 것이 목표

- GM·폭스바겐(VW) 역시 멕시코내 전기차 공장 설립 고려중<sup>22)</sup>

## 나. 자동차 부품산업

□ 자동차 부품 생산은 2020년까지 세계 5위 규모로 성장 전망

○ 세계 6대 생산국: 멕시코의 국가 주력산업<sup>23)</sup>으로 급부상

- 멕시코가 브라질, 캐나다, 인도, 태국, 체코에 이어 세계 6대 자동차 부품 생산국으로 발돋움

- 2015년 총 생산액은 전년대비 6% 증가한 850억 달러로, 2020년까지 990억 달러 달성을 목표로 하고 있음.

- 전체 자동차산업 고용의 90%(672,515명)를 창출하며, 전체 회사의 58%가 종업원 1-50명 규모의 중소기업(대기업 비중은 25%)

○ 현지조달비율 규정으로 인한 관세부담 감소를 위해 부품업체들의 멕시코 진출 증가세

- 현지 완성차 기업들이 관세부담을 줄이기 위한 FTA 체결국가의 제품을 선호하며, 현지 납품업체를 선호하는 것이 부품업체들의 주된 멕시코 진출 요인(NAFTA 자동차 원산지규정 62.5%)

□ 2015년 자동차 부품의 멕시코 FDI는 전년대비 69% 증가

○ 2015년 자동차 부품 FDI는 총 33.4억 달러로, 역대 최고 수치

22) GM Chevolet Bolt-LG, maquilaportal.com(2016.7.20.)

Volkswagen could build electric vehicles in North America by 2020, Autoblog. (2016.7.23.)  
<http://www.autoblog.com/2016/07/23/volkswagen-build-electric-vehicles-north-america-by-2020/>  
 멕시코 정부의 친환경차 육성 정책에 따라 내수판매용 차량도 생산하며, 현재 Nissa LEAF가 점유율 1위  
 23) 자동차는 부품의 비중이 생산비용의 60% 이상을 차지하므로, 부품산업의 생산기반과 경쟁력은 완성차의 경쟁력을 결정하는데 가장 중요한 요소 중 하나

를 달성하였으며, 제조업 부문 FDI의 24%, 전체의 12% 점유

- 전체 2,486개社 중 35%가 Bosch, Magna, Delphi, Hitachi, Nemak, Gonher, LTH, Rassini, Metalsa 등 글로벌기업\*

\* 비중: 미국(29%), 일본(27%), 독일(18%), 한국(4%), 프랑스(4%), 기타(19%)<sup>24)</sup>

\*\* 글로벌 100대 부품업체 중 93%가 멕시코에 진출하였음<sup>25)</sup>

○ 자동차 부품산업 제조업대비 높은 성장률 지속

- 2011-2014년 기간 중 자동차 부품 GDP 평균 성장률은 10.6%로 전체 제조업 GDP 성장률(2.9%)을 훨씬 상회하는 수치<sup>26)</sup>

- 산 루이스 포토시에 BMW와 Ford 신규 공장 설립에 따라 150개의 부품업체 신설 전망(Hector Soto, 자동차클러스터 국장)<sup>27)</sup>

\* 글로벌 기업들, 신규 자동차 부품 공장 설립을 위해 2016년 중 15-20억 달러 투자 예정이며 2016년 총 자동차 부품 생산량은 860억 달러 전망

□ 자동차 부품 수출의 90% 이상이 미국과 캐나다에 집중

○ 멕시코의 자동차 부품의 교역량은 2014년 기준 수출 645억 달러, 수입 420억 달러로 수출 비중이 더 높으나 여전히 수입량도 많은 편임.

- 미국 및 캐나다로의 수출 비중이 90% 이상인 것은 해당 국적 부품회사들이 멕시코에 많이 진출한 것에 기인

\* 멕시코 내 생산 부품의 65%는 NAFTA 국가로 직수출

- 캐나다는 멕시코가 자동차생산기지로 급부상하며 자국 자동차 산업의 위축이 예상되자, 저비용 TPP 국가로부터의 부품 수입을 증대하여 완성차 조립에 활용할 계획<sup>28)</sup>

24) Industria Nacional de Autopartes(INA), 2015

25) KPMG.(2016.). 2016 Global Manufacturing Competitiveness Index

26) INA with information from INEGI

27) Preve la industria de autopartes crecer 4%, El universal.com.mx. (2016.6.30.)

28) KOTRA. (2016.) 미래형자동차산업동향과 투자유치방안

&lt;표 12&gt; 멕시코 자동차 부품 수출입 (2014년 기준)

(단위: 백만 달러)

수출				수입		증감(%)
순위	전체	64,527	(%)	전체	41,992	100%
1	미국	58,390	90.1%	미국	22,370	54.6%
2	캐나다	1,470	2.7%	중국	5,409	11.7%
3	브라질	839	1.4%	일본	2,697	6.1%
4	중국	680	0.7%	캐나다	1,927	4.6%
5	독일	372	0.7%	독일	1,854	4.5%
6	영국	349	0.4%	한국	1,848	4.3%
7	일본	263	0.3%	브라질	548	1.6%
9	한국	191	0.3%	대만	544	1.4%
10	스페인	140	0.3%	니카라과	496	1.3%

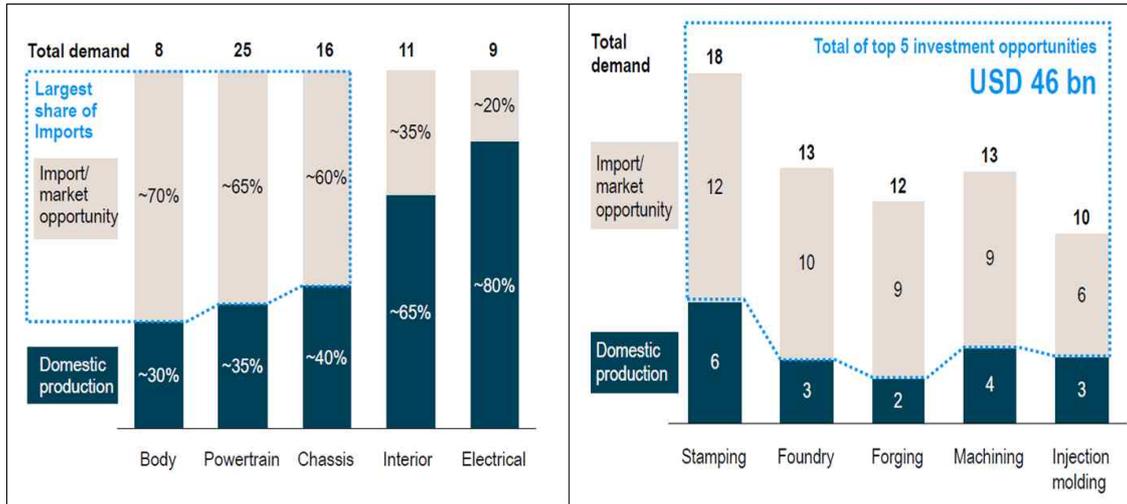
자료: 멕시코 자동차 부품협회(INA), 2015

- 부품생산을 위해 완성차기업 국가로부터의 유관부품 및 부품 원자재 수입량도 증가
  - 멕시코는 2014년 총 192조 1,630억 달러 상당의 부품원자재(철강, 합성수지, 플라스틱, 섬유 등)를 수입(Promexico)
  - Tier1 시장에 비해 Tier2, Tier3 시장은 부족한 편으로, 이에 따른 부품 해외 조달도 높음<sup>29)</sup>
    - 특히 차체(총 수요 80억 달러), 파워트레인(총 수요 250억 달러), 샤키(총 수요 160억 달러) 등의 상대적으로 기술을 요하는 부품의 경우 전체 수요의 60~70%를 수입에 의존(Berger, 2016)

29) Roland Berger. (2016). Being prepared for the next Mexican automotive boom

<그림 12> 멕시코의 부품 수입현황(2013년 기준)

(단위: 10억 달러)



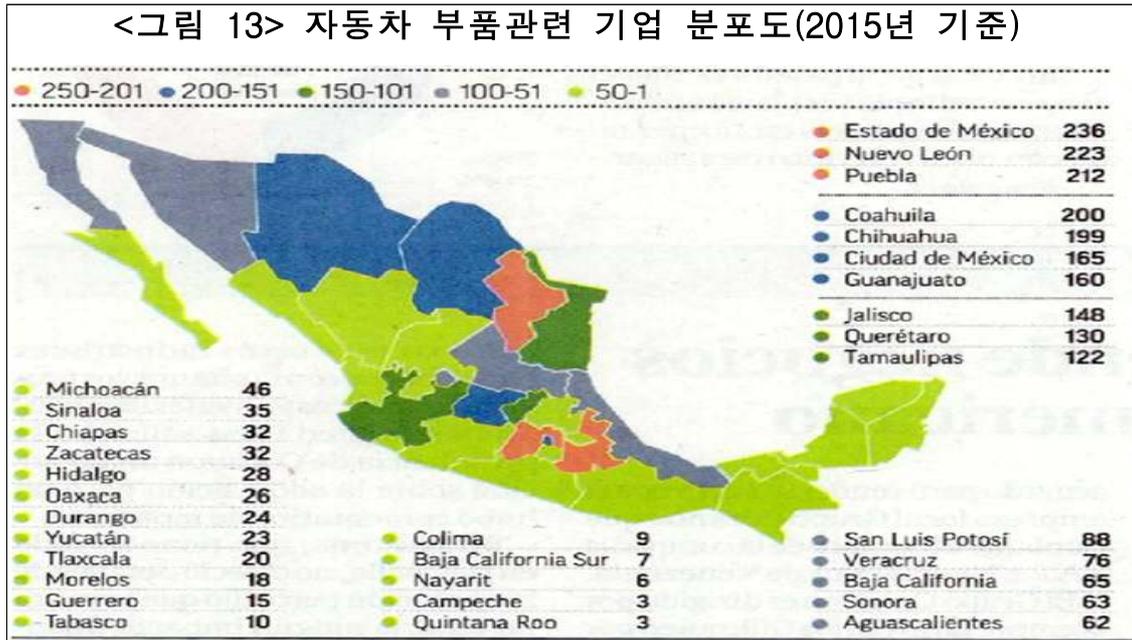
자료: R.Berger.(2016). Being prepared for the next Mexican automotive boom

#### 다. 주요 지역별 현황 및 특징

- 주요 7개 주에서 전체 완성차 생산의 84.2%를 점유하고 있으며, 자동차 부품 기업 역시 조달의 편의를 위해 인근 소재
- (완성차 공장) 주요 글로벌 완성차 공장이 위치한 7개 주에서 전체 생산량의 84.2%를 차지하며, 자동차산업 종사자의 75.3%가 거주<sup>30)</sup>
  - 북부 국경인근의 소노라(Sonora), 꼬아우일라(Coahuila), 누에보레온(Nuevo Leon)등 멕시코(Mexico) 등 주요 글로벌 완성차 공장이 위치한 7개 주에서 멕시코 전체 생산의 84.2% 점유
  - \* 주요 주(州)별 생산 분포: 소노라(16%), 꼬아우일라(16%), 뿌에블라(13%), 멕시코(13%), 과나후아또(10%), 누에보레온(9%), 아구아스칼리엔떼스(7%), 기타(16%) (INEGI, 2016)
- (부품공장) 멕시코(Mexico), 누에보레온(Nuevo Leon), 뿌에블라(Puebla), 꼬아우일라(Coahuila), 치와와(Chihuahua) 등 주요 5개 주에 전체의 43%가 밀집<sup>31)</sup>(1,070개社/2)

30) INEGI

- 2013년-2016년 기간 중 코아우일라(Coahuila), 과나후아또(Guanajuato), 치와와(Chihuahua), 뿌에블라(Puebla), 케레타로(Queretaro) 지역에 199개의 신규 기업 설립(INA)



자료: El Financiero(2016.5), INA(Instituto Nacional de Autopartes)

□ 최근 멕시코 자동차 산업 지역은 북부, 중서부(Bajío), 중부의 3대 클러스터를 중심으로 발전

① 멕시코 북부지역 (Norte)

○ 마킬라도라 및 조립 공장이 분포하고 있으며, 특히 자동차 산업 관련 업체들의 멕시코 생산기지 이전이 활발

\* 삼성전자(Tijuana), LG전자(Nuevo Leon, Baja California, Tamaulipas)

31)

<멕시코 자동차 부품기업 분포와 주요 생산품>

지역	주요 생산품
북동부	에어컨, 자동차시스템, 플라스틱 부품, 전기시스템 부품, 모터 및 기계 부품
북서부	에어컨 및 난방, interior 부품, 전장 악세서리 및 시스템 부품 생산
중서부	스탬핑, 전자부품, 브레이크, 고무제품, 모터부품, 트랜스미션 등
중부	좌석, 에어컨, 유압실린더, 모터부품, 전장시스템, 스탬핑, 서스펜션 등

자료: International Trade Administration. (2016). 2016 ITA Automotive Parts Top Markets Report

- 지역: 소노라(SON, Sonora), 꼬아우일라(CHL, Coahuila), 누에보레온(NLN, Nuevo Leon), 바하 칼리포니아(BCL, Baja California), 시나로아(SIN, Sinaloa), 치와와(CHI, Chihuahua) 등

<표 14> 멕시코 북부지역의 주요 자동차(부품) 공장 현황

주 이름	도시	회사	설립 연도	종업원 수	주요 생산품/비고
바하칼리포니아 (BCL)	Tijuana	Toyota	2004	617	Tacoma
치와와 (CHI)	Chihuahua	Ford	1983		엔진
			2015		신규 가솔린기반 엔진시설 - 투자금액: 11억 달러
꼬아우일라 (CHL)	Saltillo	Chrysler	1981	1,641	승합차
	Ramos Arizpe	GM	1979	4,715	SRW, Captiva, Chevy, Monza, Escalade EXT, GMC Sierra
			1981		Chevrolet Captiva Sport, Sonic; Cadillac SRX
		(Sodeica)		50	Chevrolet Cruze 부품 - 신규투자: 17.5백만 달러
	Allende	(Magna)	2015		Texas 국경지대 28번째 시트 공장
	Arteaga	(Mando <sup>32)</sup> )	2017		자동차브레이크시스템 마스터부스터, 서스펜션 시스템 트러트, 쇼크업소버 <sup>33)</sup>
소노라 (SON)	Hermosillo	Ford	1986	2,729	Ford Fusion, Lincoln MKZ 스탬핑
			(확장)	+2,000	- 신규투자: 1조 달러
누에보레온 (NLN)	Pesqueria	Hyundai-Kia	2016	788	Kia Forte

주) 부품업체는 2015년 이후 주요 업체의 신설 내역만 표기  
 자료: 기업 홈페이지, 언론보도 등 참고

32) Mando Corp. breaks Ground for Auto Parts Plant in Mexico, The Korea Economic Daily(2015.8.17).  
<http://english.hankyung.com/news/apps/news.view?c1=04&newscate=1&nkey=201508170816361>

33) 2016년까지 조향, 제동, 현가장치로 확대 예정

- (누에보 레온州) Monterrey 공업도시와 인접한 북부지역 투자 중심지로 각광
  - 최근 멕시코 2016/2017 멕시코 주별 경쟁력 평가에서 멕시코시 티에 이어 전체 2위를 기록(FDI Intelligence, 2016)
  - 2011-2015년 사이에 총 20개의 자동차 부품(16.3%), 기계(15%), 메탈(10.6%) 등의 대규모 프로젝트를 유치
  - 다양한 인센티브\* 제시를 통해 기아차 공장부지를 유치하였으며, 주정부는 물론 투자 활성화에 대한 연방정부의 관심 집중
    - \* 5천만m<sup>2</sup> 부지 무상 제공, 5년간 법인세 면제, 발전설비 등 각종 인프라 구축 등

## ② 중서부지역(El Bajio)

- 안정적인 경제성장과 입지 우위를 바탕으로 최근 경쟁력이 조명됨
  - 경제성장률 및 인구증가가 지속되고 있어 산업 발전 잠재력이 있는 지역으로 평가되며, 대서양과 인접하여 항구 등 물류 접근성 높음.
  - 특히 께레따로(Queretaro) 지역을 중심으로 항공 및 자동차산업 발전하여 산업연관성이 높으며, 최근 일본기업 투자가 급증
- 지역: 산루이스포토시(SLP, San Luis Potosi), 께레따로(QRO, Queretaro), 과나후아또(GTO, Guanajuato), 아구아스칼리엔페스(ACS, Aguascalientes), 할리스코(JAL, Jalisco)
- GM, Honda, Nissan 등의 주요 완성차 공장과 관련 업체 밀집
  - 중서부지역은 평균 성장률 11%\*로 주요 지역\*\* 중 가장 높은 수치
    - \* 생산량: 70.8만 대(2010년)→151만 대(2015년)→204만 대(2020년 전망)
    - \*\* 동기간 북부 평균 성장률 5%, 중앙 6%
  - 과나후아또州에 글로벌 완성차 기업들이 입주해있으며, 특히 최근 Toyota, Honda, Mazda 등 일본 기업들의 신규 투자가 활발

- \* 산업단지 내 자동차 관련 108개 입주기업 중 60개가 일본 기업(2016 기준)
  - \*\* 2011년부터 일본기업의 멕시코 투자는 급증(2015년 기준 830여개 부품 기업 진출)
  - \*\*\* Jalisco 주지사는 일본 업체 유치에 위해 일본 방문 및 자동차 부품업체를 고객으로 두고 있는 Mizuho Bank과 업무 협약을 맺는 등 투자 유치 노력<sup>34)</sup>
- (께레따로州) 수도 멕시코시티와 인접하였으며, 항공, 전자 등 기존 공단을 통한 supply chain 조달이 상대적으로 용이
- 주별 경쟁력 평가 3위 달성(FDI Intelligence, 2016): 2009-2014년간 평균 GDP 성장률 9.4%의 안정적 경제조건과 노동력(인구 200만 명)
  - 인근 지역에 글로벌 완성차 공장들이 위치하여 접근성이 높으며, 자동차 부품 기업은 물론 삼성전자(가전), 동부대우전자(멕시코 냉장고 점유율 1위 기업), 최근 LG 이노텍이 입주

<표 16> 멕시코 중서부지역 주요 완성차 및 부품 공장 현황

주 이름	지역	회사	설립 연도	종업 원수	주요 생산품/비고
과나후 아또 (GTO)	Silao	GM	1995	2,977	Chevrolet Cheyenne, Silverado, GMC Sierra 트랜스미션
	Irapuato	Ford	2015	2,000	신규 트랜스미션공장 - 신규투자: 12억 달러 - 연간 생산량 80만
	Salamanca	Mazda	2014	3,000	Mazda 2,3
		Toyota <sup>35)</sup>	2019		Corolla model - 신규 투자: 1.3억 달러
	Celaya	Honda	2014		Honda Fit, Honda HR-V
산루이스포토시 (SPL)	San Luis Potosi	GM	2008	982	Chevrolet Aveo, Trax 스탬핑
		BMW	2019	1,500	- 신규투자: 10억 달러
		(Gudera <sup>36)</sup> )	2017		중국에서 멕시코 이전
께레따로 (QRO)	San Juan del Rio	(LG이노텍)	2014	600	변속(DCT), 제동(ABS 모터), 조향(EPS 모터)
		(Magna)	2016	600	

34) Mexico courting Japanese parts suppliers, Nikkei Asian Review.(2015.11.26.).

	EI Marques	(Alpha Industry, 일본)	2014		Nissan, Honda 전용 크롬도금도어 - 신규투자: 41백만 달러
아구아스칼리엔테스 (AGS)	Aguascalientes	Renault Nissan	1992	4,823	Nissan March, Note, Sentra, Versa
			2013		Nissan Sentra
			2017		Infiniti & Mercedes
		Bosch			ABS 브레이크, 전자안정화시스템 <sup>37)</sup> - 투자금액: 21백만 달러
할리스코 (JAL)	El Salto	Honda	1995	2,250	Honda CR-V
		(Advics, 일본)	2016		브레이크 - 신규 투자: 10백만 달러

주) 부품업체는 2015년 이후 주요 업체의 신설 내역만 표기  
자료: 기업 홈페이지, 언론보도 등 참고

### ③ 중부지역: 멕시코시티 북부 및 메트로폴리탄 지역

- 멕시코 전체 인구의 25% 이상인 3천만 명이 거주하고 있으며 도시화가 진행된 안정적인 소비시장을 보유(INEGI, 2012)하고 있으며, 소비시장 인접성을 기반으로 경공업(light industry) 발전
- 지역: 멕시코시티(DF, Distrito Federal), 뿌에블라(Puebla), 멕시코(Mexico), 할리스코(Jalisco) 등
- 디자인센터, R&D 센터, 전기차 생산 등으로 국내 자동차부문 중 상대적으로 부가가치 창출의 기회가 큰 지역으로 볼 수 있음.

<표 15> 멕시코 중부지역 주요 완성차 및 부품 공장 현황

주이름	도시	회사	설립연도	종업원수	주요 생산품/비고
멕시코시티 (DF)	Mexico City	Ford	2010		Ford Fiesta

35) Toyota construira nueva planta en Guanajuato: Nikkei, DineroenImagen(2015.4.3.)  
<http://www.dineroenimagen.com/2015-04-03/53424>

36) Goodyear breaks ground for Mexico Factory, Tirebusiness.com(2015.8.1.)  
<http://www.tirebusiness.com/article/20150731/NEWS/150739986>

37) electronic stability system

뿌에블라 (PBL)	Puebla	VW	1967	14,056	Beetle, Golf, Jetta 전세계 VW 공장 중 2위 규모
			2017 (확장)	+2,000	- 신규투자: 10억 달러 Tiguan SUV model 부품 생산시설 확충
	San Jose Chiapa	VW- Audi	2016	3,800	아우디 Q5 베라크루즈항 인접, VW 협력업체 인접
(ThyssenK rupp) <sup>38)</sup>		2016		Audi Q5 전용 전후면 축 - 신규투자: 10백만 달러	
멕시코 (MEX)	Cuatitlan	Ford	1964		스탬핑 및 조립공장
	Toluca	Chrysler	1964 1968	2,761	Dodge journey, Flat freemont, 500 PT Cruise
		GM	1935	222	Silverado 1500, 2500, 엔진(4/8실린더), 주물
모렐로스 (MOR)	Cuautla	Nissan (CIVAC)	1966	1,145	Nissan P300, NV200, Tilda sedan, Tsuru

주) 부품업체는 2015년 이후 주요 업체의 신설 내역만 표기  
자료: 기업 홈페이지, 언론보도 등 참고

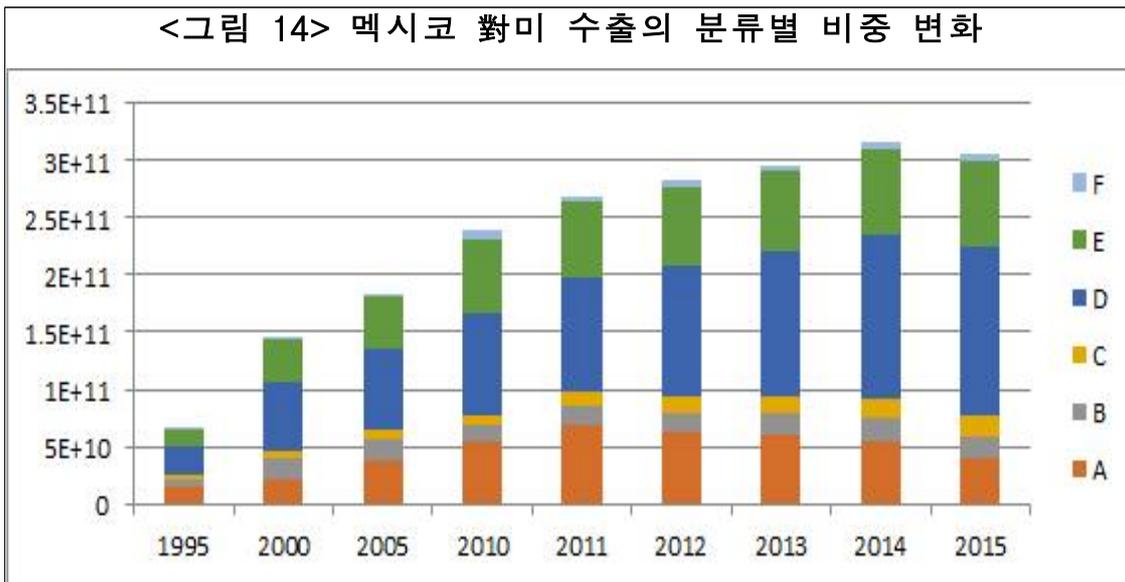
38) Thyssenkrupp은 멕시코 VW에 주로 납품을 하고 있으며, 멕시코에 총 4개 공장을 보유  
Inaguro Planta Thyssenkrupp en San Jose Chiapa para proveer a Audi., Automotores.com(2016.4.29.)  
<http://www.automotores-rev.com/inauguro-planta-thyssenkrupp-en-san-jose-chiapa-para-proveer-a-audi/>

### III 평가 및 활용전략

#### 1 멕시코 자동차 산업의 문제점

- 국내 자체 기술력 부재로 연결고리의 부족 현상
  - 국내로의 기술이전 부족: 1980년대 초반부터 개방화와 민영화가 본격 추진되며 외투 기업들의 진출이 활발해지고는 있으나 현재까지 글로벌 경쟁력을 갖춘 자국기업이 크게 제한적
  - 미국을 비롯한 글로벌 시장을 대상으로 비용절감 중심 조립가공 수출이 주로 이루어지고 있으며, 중기술(medium-tech) 제조업의 비중이 높은 편으로 부가가치 창출효과는 높지 않은 편
    - \* 멕시코 진출기업의 대부분이 미국시장을 대상으로 하고 있으므로 (對미 수출 80% 이상) 미국 시장을 대상으로 한 데이터를 사용
  - 첨단(high-tech) 제조업 비중이 최근 증가하고 있으나 아직은 미약한 수준

<그림 14> 멕시코 對미 수출의 분류별 비중 변화



A: 원자재, B: 노동집약적 자원기반 제조업, C: 저기술(low-tech) 제조업, D: 중기술(media-tech) 제조업, E: 고기술(high-tech) 제조업, F: 기타  
 자료: UN Comtrade SITC rev.3(2016.6) data 기반으로 저자 가공

- 기술력 부족으로 부품 대부분을 수입에 의존
  - 부품업체도 글로벌 비중이 높아, Tier1은 상대적으로 안정적인 반면, Tier2, Tier3 시장은 여전히 부족한 것으로 평가
  - 완성차 공장이 지속적으로 확장되는데 반해 공급을 위한 연결고리 부족으로 인해 지속가능성이 낮은 편
  - Tier1의 경우도 엔지니어 및 기술부족을 애로사항으로 꼽는 경우가 많으며, 이에 따라 기술력을 요하는 부품의 수입비중이 높음
- 신규 공장진출 러쉬: 노무관리 문제 및 신규 인프라 부족
- 공장증설로 인해 일정 수준이상의 인력 확보에 어려움이 있으며 현지 관계자들은 turn over 등 인력관리를 애로사항으로 호소
- 신규 공장 증설로 인해 일부 지방의 경우 기본 인프라 부족
  - 주로 북미지역 건설회사들이 인프라 관련 프로젝트 참여

## 2 우리 기업 활용 전략

### 가. 우리기업 멕시코 수출 및 투자 현황

- 한국은 멕시코의 13대 수출국으로, 對멕시코 주요 교역품인 자동차 부품(MTI 742기준) 수출금액은 증가
  - 양국간 교역액은 총 130억 달러(수출 108억, 수입 30억 달러) 정도로, 멕시코는 한국의 대표적인 무역수지 흑자 국가
  - 對멕시코 자동차 부품 수출은 2007년(184%)증가 이후 지속적으로 증가하였으며, 특히 2015-2016년 다른 대상국과는 대조적으로 지속적으로 수출량 증가

- 2015년 한국의 對멕시코 자동차 부품 수출금액은 전년대비 4% 증가한 9.1억 달러였으며, 2016년 상반기 수출금액은 전년 동기대비 33% 증가한 6.8억 달러로 한국의 3대 수출국 부상  
\* 對멕시코 수출금액(억 달러): '07(2.8, 184%증가)→'12(8)→'13(8.6)→'14(8.8)
- 2016년 수출액 증가는 기아차 설립에 따른 것으로, 현지 생산 및 투자 증가로 인해 2016년 총 수출금액 증가 기대

<표 17> 한국의 자동차 부품(MTI 742기준) 수출 현황

(단위: 억 달러)

순위	2015년			2016년(6월까지)		
	대상국	금액	증감율	대상국	금액	증감율
	전체	255.5	-4%	전체	120.7	-6%
1	미국	65.7	-1%	미국	34.1	6%
2	중국	58.8	-3%	중국	26.3	-11%
3	인도	11.8	11%	멕시코	6.8	33%
4	슬로바키아	10.6	7%	슬로바키아	5.3	8%
5	체코	9.6	17%	체코	4.7	10%
6	멕시코	9.1	4%	인도	4.4	-17%
7	브라질	9	-18%	일본	4.2	0%
8	러시아	8.4	-40%	러시아	3.2	-22%
9	일본	8.2	-7%	브라질	2.6	-50%
10	우즈베키스탄	5.3	-34%	베트남	2.1	-19%

자료: 한국무역협회(2016.8)

- 해외 바이어를 대상으로 한 KOTRA 설문에서 한국산 자동차 부품에 대한 오더금액을 증가했다고 응답한 멕시코 바이어 비중 증가
  - 2014년 설문에 응답한 자동차 부품 관련 바이어 중 오더금액을 증가했다고 답한 응답자는 9%, 2015년 관련 바이어 19명 중 오더금액 증가라고 답한 바이어도 5%에 불과
  - 2016년 설문응답자 중 자동차 부품 관련 멕시코 바이어 중 40%가 전분기대비 오더금액을 증가하였다고 답한 바 있음.

### <우리기업 신규 진출 사례>

- ① 누에보레온(Nuevo Leon)주
  - 누에보레온주(州)의 투자유치 인센티브 제공 사례: 2016년 9월 까지 총 16억 2천만 페소(약 1억 달러)를 기아 자동차에 지원 발표 5천만m2 부지 무상 제공, 5년간 법인세 면제, 발전설비 등 각종 인프라 구축 등을 제시
  - 기아차 공장 설립시 12개 협력업체(현대 계열 6개사 동반 진출: Interpuerto Monterrey Industrial Park 공단<sup>39</sup>)
    - \* 동희, 유라, 및 경량화 추세에 따라 화학회사 복합수지 공장(GS 칼텍스, SKC, 한화첨단소재) 등도 진출
  - 하이메 로드리게스 신임 주지사, 재정 적자 문제로 31개 조항 등 세제 혜택 재협상 요구
  - VIP 순방(2016.4.5.)시 중앙정부 차원에서 해결할 것을 합의
  - 하원 방문 등 외국인 유치를 위한 연방 정부의 노력 (지역사회 부흥 기대, *Pesque-Kia*) 진행 → 인센티브 협상 타결('16.6.10)
- ② 궤레따로주 : LG 이노텍, 해외 첫 전장부품 생산기지
  - 변속, 제동, 조향 모터, 듀얼 클러치 변속기(DCT)용 모터 양산
  - ABS 모터, 전자식 조향장치(EPS) 모터 등으로 생산 확대하여 2016년 차량용 모터 생산 연 760만대 예상
  - LED 램프모듈, 카메라모듈, 통신모듈 등 스마트카전용 커넥티비티 및 첨단 운전자 지원 시스템(ADAS)용 부품 확대

## 나. 우리기업 활용 전략

### □ 부품산업 진출 기회 활용: 글로벌 기업과의 파트너링 전략

- (멕시코 법인의 구매결정권 강화) 최근 북미의 완성차 및 Tier1 기업들은 납품업체 선정시 북미 혹은 멕시코 공장 여부를 확인하는 경향
- 북미 자동차기업의 경우 미국 혹은 멕시코 현지에 공장을 보유한 협력업체를 선호하는 추세가 뚜렷해지고 있으며, 이에 따라

39) 동 산업단지 진출 주요 기업: Tubacero(멕시코기업, 철강튜브 생산), Hamanakodenso(일본 자동차 부품기업), Tokai Rika(일본 자동차 부품, 기아자동차, Movis(현대 모비스), SKC(Mitsui Chemical-SK Chemical 합작)

### 멕시코로의 공장 이전 증가<sup>40)</sup>

- 기존에 조립·생산만 담당했던 것과 달리 일부 부품의 경우 멕시코 공장쪽으로 구매 결정권 이동<sup>41)</sup>(Ford 등)
- 글로벌기업 및 현대/기아자동차는 최근 현지화비율 강화 전략으로 부품 현지 조달을 선호하는 것으로 나타남<sup>42)</sup>
  - \* 현재 부품 현지 조달 비중은 30%로 정도로 향후 2020-2022년까지 75-80%로 비중 확대를 목표로 하고 있으며, 일부는 90%를 목표<sup>43)</sup>
  - \*\* Nissan의 경우 부품 현지화 비율 100%을 목표로 현지 공급 확대 (NAFTA 현지화비율규정 62.5%)
- 완성차 공장의 생산모델, 소형차 위주에서 다변화
  - 기존 공장들은 멕시코 진출 BIG3 공장을 중심으로 저임금을 활용한 소형차 생산에 주력하였으나, 최근 Audi, Infiniti 등 고급형 모델 생산 공장을 신설 및 전기차 모델도 등장
- 글로벌 기업들의 이전이 활발해지는 반면 Tier2 업체는 여전히 상대적으로 부족함에 따라 자동차 부품업체들의 기회 더욱 확대 전망
- (유망품목) 부품업체들의 자체 기술력 부족은 투자 기회로 작용
  - 차체(Body), 파워트레인, 샤시 부품은 여전히 60~70% 가까이 수입에 의존하고 있으며, 스탬핑 등의 부문 진출 가능성 증가
    - \* 차체, 샤시 등의 부품은 경량화 이슈와 연계되어 최근 그 중요성이 더욱 커졌으며, 전기차 생태계에서도 수요 지속 전망
  - 현지 완성차기업 주요 납품 희망 부품<sup>44)</sup>: 정밀 스탬핑 부품, 냉각/열연 단조 부품, 알루미늄 다이캐스팅, 차량용 파스너(전량 수입중)

40) KOTRA 디트로이트 무역관 면담내용(2016.3, 디트로이트)

41) KOTRA 디트로이트 무역관 면담내용(2016.3, 디트로이트)

42) KOTRA, 2016. 글로벌자동차기업동향및우리기업대응전략

43) Mexican ambassador courts automotive investment from Japan, Clusterindustrial.com.mx, Nikkei Asian Review(2015.7.8.)

44) 멕시코시티 무역관이 닛산, 폴크스바겐등 현지 완성차업체와 미팅한 결과를 토대로 작성(2015)

\* Nissan 멕시코공장 조달희망부품<sup>45)</sup>

자동차 부품	<ul style="list-style-type: none"> <li>- COLASSY STRG UPR/GEAR &amp; LNKG ASSY STRG</li> <li>- ACTR&amp;ELEC CONT ASSY-ANTI SKI</li> <li>- SEN ASSY AIR BAG/OCCUPANT/ANTISKID</li> <li>- BRKT/SUPT/INSUL ENG MTG ENG MTG</li> <li>- MOTOR ASSY-STARTER / CONT UNIT-IPDM, ENG ROOM</li> <li>- HUB&amp;BRG ASSY-RR WHEEL / LID&amp;BASE ASSY FUEL FILLER</li> <li>- SW UNIT-POWER WDW, MAIN / COMPR COMPL</li> </ul>
파워 트레인	Ign Coil, Disc Clutch, Valve Lifter, Converter, Chain system/Belk, OCV, Hoses(EVAP, Water, BRTHR)

- (M&A로 리스크 감소) 동반진출 혹은 글로벌기업과의 파트너링 전략
  - 한국기업의 멕시코 진출 투자 형태는 주로 합작투자 형태보다 단독 투자가 많은 편
  - 완성차기업과의 동반진출 후 현지 글로벌기업과의 파트너링이 적합할 것으로 보이며, 특히 고부가가치기술 위주 접근이 필요
- \* Nucor Corp.(미국) - JFE Steel Corp.(일본): 중부지역에 신규투자 270백만 달러로 강판 연 40만톤 생산 예정<sup>46)</sup>

#### □ 멕시코 기존의 제조업 산업클러스터 및 정부 지원정책 활용

- 기존의 내연기관 차량에서 친환경·전기차량으로 자동차의 생태계가 변화함에 따라 기존부품을 대체하는 신규 부품 등장 혹은 이종산업과의 융합을 이룰 기회가 다대
  - 전기차 수요 증대 등의 생태계 변화에 따라 BMS(Battery Management System), 고속충전기, 전기 모터 등 관련 업체들의 활발한 진출이 예상되며, 이 부분에서 기존의 멕시코 내 산업클러스터 활용 가능성
- FDI 유치를 위한 지방정부별 인센티브가 상이하므로 주변 인프라 및 주요 글로벌 기업 확인할 필요(Promexico 등 확인)

45) KOTRA. 2016. 글로벌 자동차 기업 동향 및 우리기업 대응전략

46) Auto-parts Makers Invest in Mexico, China on Production Strength, The Wall Street Journal(2016.6.9.)

&lt;표 18&gt; 주요 클러스터별 주요 지역 현황

	항목	누에보 레온	께레따로	멕시코
산업 · 투자 현황	GDP (백만 페소)	1,188,979	354,038	1,516,171
	평균나이	27세	25세	26세
	총 인구	512만 명	204만 명	1,619만 명
	15-29세	26.0%	30%	27.1%
	공항 수	2	1	2
	주요 도시	몬테레이 (Monterrey)	께레따로 (Queretaro)	톨루카 (Toluca)
	FDI (2015)	26.3억 달러	10.2억 달러	26.7억 달러
	제조업 FDI	18.5억 달러	6.0억 달러	11.3억 달러
	제조업 노동생산성	148.3만 페소	133.3만 페소	115.6만 페소
공단	산업단지	27개	10개	20개
	주요 기업	기아차(Pesqueria) 및 협력사 진출 포스코 강관공장	삼성전자(가전), LG이노텍	멕시코시티와 인접 Chrysler, GM 공장 위치
투자 인센 티브	세제혜택 (Promexico 자료)	지급급여세(2%) 감면: 몬테레이 광역지구 50%, 기 타지역 95% 감면	부동산취득세 (Property Transfer Tax) 면제 등	주세 및 지급급여 세 감면 혜택 등
	기타	- 교육훈련비: 최장 3개월간 최대임금 1.5배 - 공급업체물색지 원, 연방정부·시정 부 교섭 지원	께레따로주정부 지속가능부처 SEDESU	한국정부 협력으 로 인한 산학연센 터 설립으로 일부 한국기업 진출
		2016년 주별 경쟁력평가 2위 (2014년 4위)	2016년 주별 경쟁력평가 3위 (2014년 5위)	

주1) GDP 2015년 12월 자료(Promexico 재인용, 2016)

주2) 인구자료: INEGI, Encuesta Intercensal 2015, (2015.12.08.)

주3) 공항 (2015, INEGI)

주4) 산업단지 수와 투자인센티브는 [mim.promexico.gob.mx](http://mim.promexico.gob.mx) 자료(2016)를 참고하였으며, 주정부 정책 및 투자금액별로 상이할 수 있으므로 해당 지역의 공고를 정확하게 확인할 필요가 있음.

자료: INEGI(최종검색일: 2016.8)

## □ 정부차원의 기술협력을 통한 네트워크 구축과 진출 전략

- 글로벌 기업들은 자체적으로 인력 역량 배양을 위한 노력 중
  - 특히 독일 기업들을 중심으로 직원 대상 기술교육을 시행하고 있으며, 독일 본사 연수도 시행 중
  - 멕시코 내에 R&D 및 디자인 센터를 통한 부가가치 창출 노력
- 멕시코 정부차원에서의 기술교육 수요를 활용하여 협력하는 방안
  - 정부차원의 혁신정책을 통해 기술역량 배양 노력
    - \* 자동차지원정책(Proauto integral 2014-2018): 멕시코정부는 국내 자동차 부품업체 역량 배양을 위한 연방정부 차원의 프로그램<sup>47)</sup> 발족(2014)
  - 지역단위 클러스터 연관 산학연 등 주정부와의 지속적인 협력 노력, 특히 한국과 기 협력을 진행한 지역을 중심으로 진출할 경우 수월하게 진행할 수 있을 것으로 전망

### <멕시코 최초의 산학연 센터(CCAI) 설립>

- 한국 정부는 멕시코 정부와 2012년부터 KSP<sup>48)</sup> 정책컨설팅 사업을 시작하였으며, 그 성과 중 하나로 멕시코주 UVPM 폴리텍대학 내에 한국산업기술대학교를 벤치마킹한 멕시코 최초의 산학협력센터를 설립
- 멕시코주와는 2013년부터 자문 협력사업을 시행하였으며, 지역 내 4대 공과대학이 협의체를 구성하여 산학협력을 통한 기술개발 노력을 경주
- 센터 설립 및 노하우 전수를 위해 한국의 관련 기업인들이 방문하고 실제 진출하는 등 향후 산업분야로의 진출 가능성 더욱 확대 전망

\* 한국정부는 기술인력 양성을 위해 연방교육부 및 중등 교육기관인 CONALEP 등과의 협력을 통해 직업훈련원 설립 협력을 시행함.

\*\* Chihuahua 등 다른 주정부에서도 이를 기반으로 분야별(금형 등) 직업훈련원 설립을 위한 협력 의지를 밝힌 바 있음.

47) 경제부-국립대외무역은행(Bancomext)-자동차산업협회(AMIA)-국립자동차 부품협회(INA)-자동차 클러스터와 연계

48) 경제개발경험공유사업(KSP: Knowledge Sharing Program)

## 참고문헌

- KOTRA. 2016. 「글로벌 자동차기업의 미래시장 대비 전략」
- \_\_\_\_\_. 2016. 「글로벌 자동차기업 동향 및 우리기업 대응전략」
- \_\_\_\_\_. 2016. 「미래형 자동차산업 투자유치 전략 토론회」
- \_\_\_\_\_. 2013. 「세계의 공장으로 부상하는 멕시코
- 이승래, 이주미 외, 2015. 「외국인직접투자 유형별 결정요인 분석」 대외경제정책연구원(KIEP)
- 한국자동차산업협회(KAMA). 2016. 「멕시코, 북미 자동차 생산거점으로 부상」
- AMIA. *Estadísticas a proposito de la Industria Automotriz*
- BBVA. 2016.6.10. *Mexico Economic Outlook, 2<sup>nd</sup> Quarter*
- Bando de Mexico, 2015.11. *Patters of Total Factor Productivity Growth in MExico: 1991-2011*, Working Papers N'2015-24.
- ECLAC, 2016. *La Inversion Extranjera Directa en America Latina y el Caribe 2016*. Documento informativo
- H.Sirkin. 2014. *Mexico, A Rising Global Storm "The Shifting Economics of Global Manufacturing"*, Boston Consulting Group(BCG).
- International Trade Administration, 2016. *2016 ITA Automotive Parts Top Martkets Report*
- KPMG. 2016. *2016 Global Manufacturing Competitiveness Index*
- M.Castillo & A.Martins Neto. 2016.6. *Premature deindustialization in Latin America*. United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean(ECLAC),
- PWC. 2014.9. *Doing Business in Mexico: Automotive Industry*
- Roland Berger. 2016.4. *Being prepared for the next Mexican automotive boom: Perspectives for OEMs and suppliers*
- Secretaria de Economia. *Programa Estrategico de la Industria Automotriz 2012-2020*
- SEDECO-GEM. 2012. *Estado de Mexico Panorama de la industria*

*automotriz*. Promexico.

## 관련 사이트(데이터베이스 등)

United Nations. United Nations Commodity Trade Statistics Database(COMTRADE), United Nations Statistics Divisions  
<http://comtrade.un.org>

[wits.worldbank.org](http://wits.worldbank.org)

세계무역기구(WTO). [www.wto.org](http://www.wto.org) Trade in value-added and global value chains: statistical profiles

Global Trade Atlas [www.gtis.com/gta/](http://www.gtis.com/gta/)

IHS Automotive <http://automotive.ihs.com>

세계자동차산업연합회(OICA) [www.oica.net](http://www.oica.net)

미국 자동차연구소(CAR, Center for Automotive Research) [www.cargroup](http://www.cargroup.com)

한국자동차산업협회(Kama) <http://kama.or.kr>

한국무역협회 무역통계 <http://stat.kita.net/stat/kts/ktsMain.screen>

멕시코 국립통계원(INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía)  
[www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)

멕시코 자동차산업협회(AMIA, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz)  
[www.amia.org](http://www.amia.org)

멕시코 자동차부품협회(INA, Industria Nacional de Autopartes)  
[www.ina.com.mx](http://www.ina.com.mx)

멕시코 중앙은행(Banco de México) <http://www.banxico.org.mx>

멕시코 투자진흥청(PROMEXICO) <http://mim.promexico.gob.mx>

멕시코 마킬라산업 정보센터: <http://maquilaportal.com>

Wall Street Journal <http://www.wsj.com>

[El Universal.com.mx](http://ElUniversal.com.mx)

[El Financiero.com.mx](http://ElFinanciero.com.mx)

[Automotores.com](http://Automotores.com)

작성자

◆ 글로벌전략지원단 박민경 전문위원

Global Strategy Report 16-006

멕시코 제조업 경쟁력 분석과 활용전략: 자동차산업을 중심으로

발행인 | 김재흥  
발행처 | KOTRA  
발행일 | 2016년 8월  
주소 | 서울시 서초구 헌릉로 13  
(06792)  
전화 | 02) 1600-7119(대표)  
홈페이지 | www.kotra.or.kr

ISBN : 978-89-87219-82-8 (95320)

Copyright © 2016 by KOTRA. All rights reserved.

이 책의 저작권은 KOTRA에 있습니다.

저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는

저작물이므로 무단전재와 무단복제를 금합니다.