전문가풀 회의결과 보고서

-북미/대양주분과-

작성부서 : 구미유라시아실 미주팀
작 성 일 : 2014. 10. 15
작 성 자 : 김종혁 전문연구원
전 화 : 02-3460-1193
연 락 처 : jhkim@kiep.go.kr

I. 개 요

1. **일시** : 2014. 9. 18 (목) 16:00~18:00

2. **장소** : KIEP 11층 회의실

3. **발표자(1)** : 김기준 선진시장팀장 (KOTRA)

4. **제 목**

– 북미 자동차시장 동향 및 최근 주요 이슈

5. **참석자(총 9명)**

김기준 선진시장팀장	**(KOTRA)**
김지선 수석연구원	**(포스코경영연구소)**
최윤식 연구위원	**(한국자동차산업연구소)**
윤수현 과장	**(한국자동차산업연구소)**
권기수 팀장	(KIEP 구미·유라시아실)
고희채 전문연구원	(KIEP 구미·유라시아실)
김종혁 전문연구원	(KIEP 구미·유라시아실)
박미숙 전문연구원	(KIEP 구미·유라시아실)
이시은 연구원	(KIEP 구미·유라시아실)

II. 주요 발표 내용

□ **(미국 자동차 업계 구조조정)** 글로벌 금융위기 이후 미국 자동차 3사(GM, 포드, 크라이슬러)는 전례 없는 구조조정 절차를 단행

– 오바마 정부의 전격적인 공적자금 지원으로 파산 위기에서 벗어난 GM은 적자 브랜드 4개 정리, 딜러망 정비, 공장 폐쇄 등 강도 높은 구조조정을 단행

o GM은 Saab, Saturn, Pontiac 브랜드를 매각 또는 정리하였으며, Hummer를 중국 텅중중공업에 매각키로 하였으나 중국 정부의 반대로 매각에는 실패하였음.

o 5,900개사에 달하는 딜러망을 3,600개사로 정리하였고, 미시건주 Pontiac 공장 등 13개 생산 플랜트를 가동 중단시켰으며, 종업원 22,000여명을 해고하였음.

– Ford는 Jaguar, Land Rover, Volvo 브랜드를 매각하고, 매출이 부진하였던 Mercury 브랜드는 정리하였음.

– 크라이슬러는 789개의 딜러 프랜차이즈 계약을 중단하는 한편 Fiat와의 파트너십을 통해 유럽형 중소형 차량 개발 기술을 도입하고 있음.

□ **(자동차 생산 동향)** 북미지역 자동차 생산량은 1,660만 대(2013년 기준)를 기록하며 2012년 대비 4% 증가한 것으로 나타남.

– 북미지역 자동차 생산량은 2010년 이후 4년 연속 증가한 것으로 나타났음.

o 전반적인 생산량 증가는 단체구매 증가, GM과 크라이슬러의 성공적인 구조조정 작업 완료, 업계의 판매 경쟁 강화 등에 기인함.

– 미국 자동차 3사의 생산량은 2004년 이후 지속적으로 감소하여

2009년에는 453만여 대를 기록하였으나, 이후 점차 증가하는 추세

o 3사 생산량: 453만대('09년) → 647만대('10년) → 771만대('11년) → 834만대('12년) → 879만대('13년)

- 한편, 2011년 일본 자동차의 생산량(228만대)이 줄어든 것은 일본 대지진의 영향으로 부품공급이 원활하지 못했고, Toyota 리콜 사태 등으로 일본 자동차에 대한 수요가 줄어들었기 때문임.

□ **(미국 자동차 생산 증가 원인)** 미국 자동차 3사는 노사 간 무파업 협약을 발판으로 외국 업체 등에 내준 시장을 되찾기 위한 노력을 지속하고 있음.

- 전미자동차노조(UAW)는 2015년까지 무파업, 신규 채용 직원 시급을 기존 직원의 절반인 14달러로 하는 이중임금제(two-tiered wage structure) 등 유연한 노동조건을 받아들였고 이에 힘입어 미국 내 전 공장 풀가동이라는 성과를 거두었음.

- 미시간州는 '12.12월 근로자의 노조가입과 노조회비 납부를 강제할 수 없도록 하는 근로권법(Right-to-Work)을 통과(24번째 州)시킴.

o 근로권법은 해외 기업 유치를 위한 투자 활성화 정책으로 주로 남부 지역을 중심으로 경쟁적으로 시행

□ **(외국 자동차 업체의 현지 생산 확대)** 2012년부터 경쟁력을 완전히 회복한 일본 자동차 기업들은 동일본 대지진과 엔화 강세 극복을 위해 미국 현지생산 비율을 대폭 늘리고 있음.

- Honda는 미국에 판매한 자동차의 95%(2013년 기준)를 북미(멕시코 포함)에서 생산·공급하였으며, 2014년까지 미국에 판매하는 차량 전량을 북미에서 생산하는 것을 목표로 하고 있음.

- Toyota의 경우 북미 현지 생산 비중을 2014년까지 75%까지 높일 계

획임.

o 2014년부터 렉서스의 주력인 ES 모델을 켄터키 공장에서 생산하고 있음.

□ **(금융 위기 이후 자동차 구매 트랜드 변화)** 가계 소득 감소, 유가 상승 등으로 하이브리드 자동차, 고연비의 중소형 차량에 대한 관심이 높아지고 있음.

– 고연비 차량에 대한 선호도가 높아지면서, 소형차, 중소형차, 하이브리드 자동차 판매는 증가하고 있음.

– 주요 완성차 업체들은 하이브리드 자동차의 개발 및 출시를 위해 박차를 가하고 있으며, 특히 기존의 가솔린 엔진 차량과의 가격차를 더욱 좁힌 플러그인 하이브리드 자동차에 대한 관심이 높아지고 있음.

o 연비 향상 이외에도 차량의 차별화를 위하여 차선 변경시 경고음, 사각지대 감지 등의 안전 관련 기능을 대폭 강화하는 추세임.

– 오바마 정부의 평균차량연비규제(corporate average fuel economy: CAFE) 강화 움직임도 고연비 차량 개발을 촉진하는 요인으로 작용

o CAFE는 미국 내 판매되는 회사별 자동차의 가중평균 연비가 일정한 수준을 초과하면 벌금 형태의 세금을 부과하는 제도임.

□ **(향후 북미 자동차 시장 전망)** 미국 시장은 2016년까지 완만한 회복세를 나타낼 것으로 전망됨.

– 이에 따라 GM은 미시간, 오하이오, 인디애나 주에 위치한 5개 공장에 13억 달러를 투자하여 고연비 차량 및 고품질 차량을 생산할 계획임.

o 또한 SUV와 고급 세단 생산을 위해 2015년까지 4개의 공장을 중국에 설립할 계획

- Ford는 중국과 브라질에 각각 2개, 1개의 생산라인을 신설할 계획임.

- Chrysler는 멕시코에 13억 달러 규모의 생산 설비를 신설하였으며, 미국 내 생산라인에도 10억 달러를 투자하였음.

- 다만 미국 정부의 출구전략이 본격화됨에 따라 2014년 이후 판매증가세는 다소 둔화될 것으로 전망됨.

III. 주요 토론 내용

□ **(미국 시장의 중요성)** 한국의 중소기업들이 수출을 늘리기 위해서는 미국의 글로벌 기업과 같이 규모가 큰 기업을 대상으로 사업을 진행할 필요성이 있음.

- 최근 KOTRA 디트로이트 무역관을 통해 미국 자동차 회사와 5,000만 달러의 계약을 맺은 한국 중소기업의 사례에서 알 수 있듯이 미국은 시장규모가 개도국들에 비해 월등히 크다는 특징이 있음.

- 한국의 대미 수출 비중이 줄어들고 있으나, 한국 중소기업의 수출을 늘리고 우리나라의 경제를 한 단계 성숙시키기 위해서 미국 시장이 반드시 필요하다는 점을 인식할 필요성이 있음.

□ **(지사화 사업 활용)** 한국의 자동차 부품업체가 미국으로 진출할 때 KOTRA의 지사화 사업을 활용할 수 있음.

- GM은 한국에 공장을 가지고 있어 한국에 대한 좋은 인식을 가지고 있으며, KOTRA와는 2006년부터 긴밀한 협력관계를 맺고 있음.

- 반면 포드는 매우 보수적으로 사업을 운영하고 있고 우리나라에 대한 인식도 상대적으로 낮아 KOTRA와 협력관계가 거의 없는 실정

o 포드는 보수적인 사업운영으로 글로벌 금융위기에도 불구하고 미국 정부의 금융지원을 받지 않고 파산위기에서 벗어날 수 있었음.

o 반면, GM과 크라이슬러는 미국 정부로부터 495억 달러, 125억 달러의 구제금융을 지원받고 나서야 회생할 수 있었음.

□ **(2013년 디트로이트시 파산이 미국 자동차 산업에 미친 영향)** 1960년대 말부터 디트로이트시의 공동화 현상이 진행됨에 따라 자동차 공장들이 다른 도시로 이전하게 되었고, 그 결과 2013년 디트로이트시 파산에도 불구하고 자동차 산업에 미친 영향은 미미

– 1950년 체결된 디트로이트 협약은 시간이 지날수록 디트로이트 소재 자동차 회사의 수익성을 크게 떨어뜨리는 요인으로 작용하였음.

o 디트로이트 협약으로 미국 자동차 회사들은 근로자들이 퇴직 후에도 연금과 건강보험료를 지급하였음.

– 1967년 디트로이트 흑인 폭동 등을 거치면서 백인, 미국 자동차 공장들이 다른 도시로 떠나게 되면서 공동화가 심화되기 시작하였음.

– 재정난을 겪던 디트로이트시는 2013년 7월 연방법원에 파산신청을 하게 되었으며, 12월에 파산이 최종 확정되었음.

– 디트로이트가 자동차 관련 도시로 여전히 인식되고 있는 것은 북미 모터쇼를 개최하고 있고 GM 본사가 위치하고 있기 때문임.

□ **(자동차 산업의 노동환경)** 자동차 산업에 대한 구조조정으로 노동환경이 과거에 비해 나빠졌음에도 불구하고, 다른 산업과 비교해서는 여전히 좋은 것으로 판단됨.

– 자동차 생산의 특성상 단순·반복적인 작업이 많고 근무여건도 좋지 않아 주로 소득수준이 낮은 흑인의 비중이 높을 것이라는 선입견이 있으나, 실제로는 미국 내 자동차 생산 공장 근로자의 대부분이 백인임.

- 이는 자동차 산업의 근무여건이 다른 산업에 비해 상대적으로 좋다는 것을 시사하고 있음.

□ **(현지생산 확대 전략)** 일본 자동차 업체들이 미국 현지 생산을 확대하고 있는데 이는 양국이 Win-Win 할 수 있는 전략임.

- 미국 내 Honda, Toyota 근로자들은 대부분 미국인으로, 일본의 입장에서는 일본 내 일자리가 상대적으로 그만큼 줄어든 것이 아닌가 하는 우려의 목소리가 있음.

- 그러나 현지생산 확대에 따라 200여개의 부품업체들이 함께 미국으로 진출하여 일본과의 연결고리가 완전히 끊어진 것은 아님.

o 미국에 진출한 일본 부품업체들은 일본 자동차 부품 뿐 만 아니라 미국 자동차에 필요한 부품을 공급할 수도 있으며, 이를 통해 대기업으로 성장할 수 있는 기회로 활용할 수 있음.

-글로벌 자동차 업체들은 부품 및 조립품 공급 자격을 줄 때 미국 내 생산 공장이 있는지 여부를 중요한 판단 기준으로 사용하고 있음.

- 소비자의 취향 변화에 빠르게 대응하고 자동차의 품질을 개선하기 위해서도 현지화의 중요성이 점차 강조되고 있음.

o 생산 및 판매부서 간 협력 필요성 증대

o 플랫폼을 공유하는 자동차 모델이 늘어나고 있어 여러 모델에서 동시에 리콜이 발생할 가능성이 높아졌으며, 이러한 리콜에 대응하는데 현지생산이 유리한 측면이 있음.

□ **(한국 자동차 기업의 미래 전략)** 현대·기아 자동차는 미래의 성장 동력으로써 수소차에 주목하고 있으며, 관련 기술 연구를 위해 노력하고 있음.

- 수소차는 전기차에 비해 충전 시간이 매우 짧고, 한 번 충전으로 주행할 수 있는 거리(500~700Km)도 매우 길다는 것이 장점임.

- 현대는 지난 6월부터 캘리포니아 주에서 수소차 판매를 시작하였으며, 미국 정부와 충전소 설치 등의 문제를 협의 중임.