

멕시코에 달는 새로운 발걸음

기아차/모비스/현대위아 멕시코 신규공장 방문 - 중장기 성장을 위한 새로운 발걸음

지난 8월 29일부터 4일간 기아자동차/현대모비스/현대위아의 멕시코 및 미국지역 주요 법인들을 방문했다. 기아차 멕시코 공장은 기존 계획대로 가동중이며 올 해 10.5만대 판매에서 2017년 30만대, 2018년 40만대로 빠르게 생산규모를 확대할 계획이고 2018년 기준 기아차 글로벌 출고판매의 11%를 담당하게될 전망이다. 생산량의 60%가 북미수출이기 때문에 미국시장의 판매상황이 중요한 변수이나 단기적으로는 한국공장 수출분을 대체하고 중장기적으로는 멕시코의 지리적 이점과 다수의 FTA를 활용, 수출국가를 100여개까지 늘려갈 계획이어서 글로벌 소형차 공급기지로서의 역할은 꾸준히 확대될 전망이다. 현대차그룹의 여느 해외공장과 같이 계열사를 포함한 주요 협력사들이 바로 인접해 동반진출했으며 확장예정 부지까지 넉넉히 확보해 효율성과 성장성을 겸비한 생산거점이라 판단된다. 멕시코는 임금 경쟁력과 글로벌 주요 시장 접근성 등이 우수해 이미 세계 7위의 자동차생산 및 수출국이다. 기아차는 멕시코 내수시장에서도 탁월한 성과를 보이며 시장진입 1년만에 점유율 4% 돌파했다.

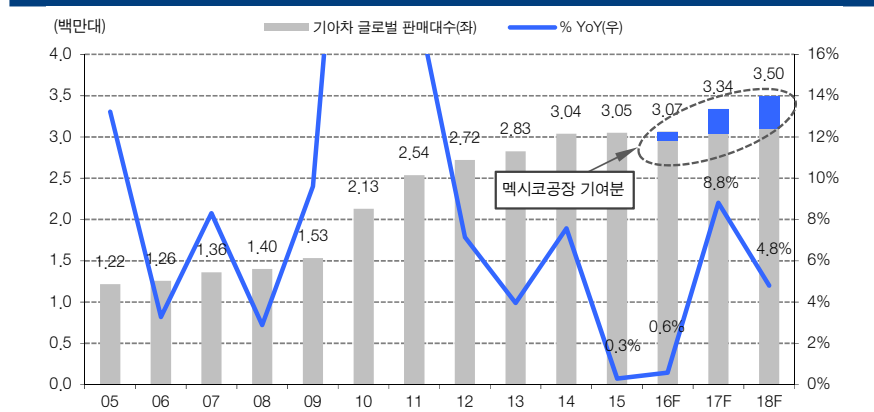
멕시코공장은 부품계열사 초과성장의 시발점이 될 것

- 현대모비스 ⇒ 북미시장 타OE 공략 - 현대위아 ⇒ 그룹내 엔진공급점유율 상승세 본격재개

현대모비스, 현대위아 등 계열부품사에게 멕시코는 더 큰 의미를 갖는다. 현대모비스 멕시코 핵심 부품공장(램프, 에어백, 브레이크)은 북미지역 최초의 핵심부품 공장으로서 북미/중남미 지역의 현대차그룹 대응은 물론이고 글로벌 OEM으로의 수주 및 매출을 확대하는데 결정적인 역할을 할 전망이다. 2020년 핵심부품공장 매출의 약 40%가 현대차그룹외 매출이 될 것으로 예상된다. 내년 4월 가동 예정인 체코 램프공장 역시 유럽지역의 첫번째 핵심부품 공장으로서 현대모비스 매출처 확대를 이끌 전망이다.

현대위아는 최근 외형감소로 인한 실적부진이 이어지고 있지만 내년부터의 실적회복을 위해 멕시코공장이 큰 역할을 할 전망이다. 멕시코 엔진공장은 기아차 멕시코공장뿐만 아니라 현대기아차 미국/브라질공장 등으로의 공급도 가능한 유연성을 갖추고 있어 엔진생산량 기준 70만대까지 확장을 고려하고 있다. 멕시코 공장 및 내년 2월 가동 예정인 서산 디젤엔진공장을 통해 현대위아의 그룹내 엔진공급점유율은 현재 13%대에서 19%대로 빠르게 상승할 전망이다.

기아차 글로벌 출고판매 전망



자료: 기아차, HMC투자증권

Analyst 이명훈

02) 3787-2639

mhlee@hmcib.com

Analyst 윤소정

02) 3787-2473

sjyoon@hmcib.com

기아차 멕시코

- 2018년 기아차 글로벌 출고판매의 11% 담당할 전망

멕시코공장은 글로벌공급 전략거점이자 신시장개척을 위한 신규공장

지난 5월 멕시코공장
양산개시,
2016년 10.5만대,
2017년 30만대,
2018년 40만대 생산 전망

기아차는 글로벌 자동차업체로서의 지속적인 성장을 위해 지난 2014년 8월, 멕시코 공장 건설을 결정했다. 멕시코 공장의 생산/판매규모는 2016년 10.5만대, 2017년 30만대, 2018년 40만대로 빠르게 증가해 2018년에는 기아차 글로벌 출고판매의 11%를 담당하게 될 전망이다. 중국 공장을 제외하면 2018년까지 글로벌 출고판매 순증분은 거의 대부분 멕시코공장에서 생겨날 것으로 예상된다. 기아차가 새로운 생산거점으로 멕시코를 선택한 것은 (1) 저비용, 고효율의 노동력확보를 통한 원가경쟁력 확보, (2) 지리적 인접성 감안시 북미/중남미는 물론 유럽지역과의 수출입에서도 유연성 확보, (3) 현지생산 및 수입쿼터 확보를 통한 멕시코 내수시장에서의 고관세 극복으로 신시장개척 등의 장점이 부각됐기 때문이다. 멕시코공장에서는 현재 Forte(K3)를 생산하고 있으며 내년 초에 소형승용 1차종이 추가되고 내년 7월에 또 하나의 소형승용 차종이 추가될 예정이다. 멕시코공장에서 생산되는 차량은 15% 정도가 멕시코 내수시장에서 판매되고 85%는 수출(북미 60%, 중남미 및 기타 25%)될 것으로 예상되는데 최근 중남미 지역의 수요 회복이 느리고 미국의 중소형 세단 수요 부진이 지속되고 있어 수출지역을 전세계로 확대(2016년 9개국 ⇒ 2020년 100여개국)하기 위해 적극적으로 노력하고 있다. 멕시코공장에서 저비용으로 중소형 차종을 생산해 글로벌시장에 공급함으로써 중소형차종의 수익성을 제고하는 동시에 국내공장에서는 고기술, 고부가가치 전략차종의 투입을 위한 생산여력을 확보할 수 있게 되는 효과도 기대된다.

〈그림1〉 기아차 멕시코공장 위치도



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림2〉 신규공장 입지로 멕시코 선정 이유

제조원가 경쟁력 확보가능

- 저비용, 고효율 노동력 확보를 통한 원가경쟁력 확보
 - 국내공장 수익성 취약한 소형차 이관 생산 추진
- ⇒ 제조 경쟁력 및 노동생산성 측면에서 매우 우수

글로벌 시장 접근성 우수

- 지리적 안정성 감안, 미주지역 공급 전략 거점으로 육성
 - FTA 활용 무관세 수출 및 국내 대비 물류비 경쟁력
 - (1)북미 수출: 북미자유무역협정(NAFTA) 활용
 - (2)중남미 수출: 중남미 국가간 FTA 체결 활용
- ⇒ 국내공장 공급 능력 부족 대응을 위한 유연 생산체제 구축

미진출 신규시장 개척

- 멕시코 생산거점 기반, 멕시코 내수시장 안정적 공략
 - 현지생산을 통한 완성차 고관세(20%) 극복
 - : 현지생산량의 10% 무관세 수입 쿼터 활용 가능

자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림3〉 멕시코공장 투자의 기대효과

- 전략적 공급 거점 마련을 통한, 시장 점유율 확대
 - 기아차 주력 판매 모델인 K3 및 B급 전략차 미주지역 공급
 - 글로벌 시장점유율 지속 유지: 17년 3.6% 달성
 - 생산거점 확보 통한 내수시장 본격 진출

양적성장

- 국내공장, 추가 차종 투입 여력 확보
 - 차종이관 통해, 국내공장 高기술 高부가가치 차종 투입 가능
- ⇒ 기아차 전체 판매 확대 및 브랜드 경쟁력 제고 기여

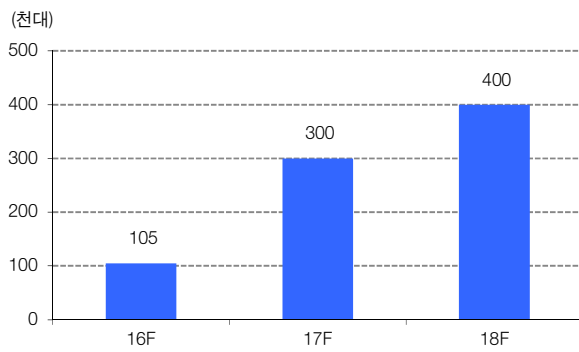
- 국내공장 연계, 시장 변화에 유연 생산 체제 구축
 - 글로벌 수요 증가에 따른 국내공장 공급 부족시 멕시코 대응
 - 수요 변화 또는 정책 변경 시 물량 및 차종 전환 용이

질적성장

- 해외 생산거점 확충으로 글로벌메이커로서 입지 강화
 - 17년 이후, 해외생산 비중 50% 이상 달성
 - 18년 이후 56% 이상 비중 증가 전망

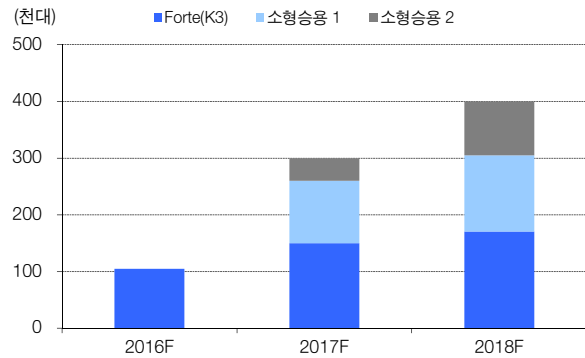
자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림4〉 기아차 멕시코 공장 판매전망



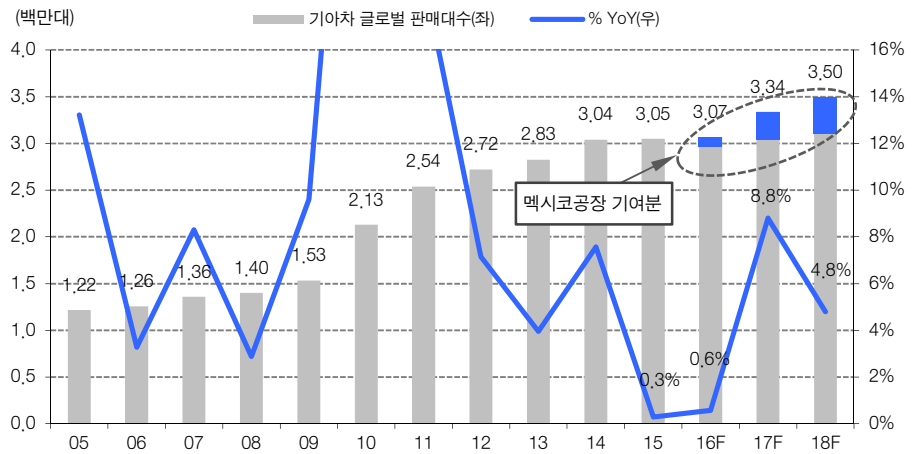
자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림5〉 기아차 멕시코 공장 모델별 판매전망



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림6〉 기아차 글로벌 출고판매 및 멕시코 공장판매 전망



자료: 기아차, HMC투자증권

14개 협력사가 동반진출
(11개사는 단지내 바로 인접),
현재 사용부지 104만평
vs 확장가능 부지 87만평

효율성과 확장성을 겸비한 생산거점을 현대차그룹 역대 최단기에 건설

멕시코는 기아차의 4번째 해외생산 거점으로서 북미와 중남미를 연결하고 태평양과 대서양에 동시에 접해있어 글로벌 생산기지로서 매우 우수한 입지조건을 갖추고 있다. 또한 현대차그룹의 여느 해외공장과 마찬가지로 계열부품사를 포함한 주요 협력업체들이 동일 단지내에 동반진출함으로써 세계 최고수준의 생산효율성과 원가경쟁력을 갖춘 것으로 판단된다. 기아차 멕시코공장에 인접해 동반진출한 업체는 총 14개사로 계열사 5개사(현대모비스, 현대위아, 현대파워텍, 현대다이모스, 현대제철) 및 협력사 9개사(성우하이텍, 동원금속, 동희, 새중공업, 한온시스템, 한일이화, 화승R&A, 대한솔루션, 유라)이다. 기아차 멕시코공장 및 협력사 공장단지는 멕시코 3대 도시 중 하나인 누에보 레온(Nuevo leon)주 몬테레이(Monterrey)시 인근에 위치(미국 국경까지 220km)하고 있으며 총 151만평 부지(축구장 700개, 여의도 1.7배)에 건설(기아차 101만평, 계열사 15만평, 협력사 35만평)됐다. 이 중 47만평은 향후 확장을 고려한 유휴부지이며 추가적인 40만평 배후부지는 10년내 확장할 경우 무상으로 제공받기로해 장기 확장성까지 겸비하고 있다. 기아차의 총 투자금액은 1.1조원이며 멕시코공장의 건설기간은 20년 가까이 누적된 노하우를 바탕으로 현대차그룹 역대 최단기를 기록했다. 2014년 10월에 착공해 14개월여만에 공장을 건설, 2015년 12월에 시험생산을 시작했고 본격 양산까지도 19.5개월밖에 걸리지 않았다. 40만대 생산/3교대 기준으로 총 14,000명을 채용할 계획(현재 7,000여명 채용완료, 기아차 1,500명, 협력사 5,500명)이며 평균연봉은 7,800달러 수준으로 동종업계 상위수준이다. 지난 해 누에보레온 주의 주지사가 바뀌면서 기존에 협의됐던 인센티브 제공에 차질이 생기기도 했었는데 이는 주정부의 중재를 통해 큰 틀에서 합의를 이뤘고 세부사항을 조율중인 상황이며 최초로 체결했던 투자 계약안에서 큰 변화는 없는 것으로 파악되고 있다.

〈표1〉 기아차 멕시코공장 개요

주요 연혁	2014년 6월 - 멕시코 정부와 MOU 체결, 8월 투자계약 체결
	2014년 10월 - 착공
	2015년 5월 - 설비설치 시작
	2015년 12월 - 시험생산
	2016년 5월 - Forte(K3) 양산
	2017년 1월 - 소형승용(B segment) 전략차 양산 예정
	2017년 7월 - 소형승용 추가 차종 투입 예정
투자비	총 1조 1천억원
공장규모	부지: 151만평(기아차 101만평, 협력업체 50만평)
종업원	2교대 기준 약 2,100명, 3천명까지 확대 계획
생산능력	연간 30만대(2교대, 68UPH 기준), 2018년 40만대 계획
생산차종	기아차 Forte(K3), 소형승용 추가 투입 예정
비고	북미 60%, 멕시코 내수 15%, 중남미 및 기타 25% 판매 예상(2020년 100여개국 수출 계획)
	40만대 생산/판매기준 2018년 매출액은 50.3억달러 예상, 2017년 30만대 기준 BEP 상회 예상
	멕시코 생산의 10%만큼 차년도 무관세 수입쿼터로 배정
	임금수준은 동종업계 상위수준, 생산직 평균연령 25세, 여성인력 비율 15%

자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림7〉 기아차 멕시코공장 및 협력사 배치도



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림8〉 기아차 멕시코공장 전경



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림9〉 기아차 멕시코공장 인근 협력사 부지 전경



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림10〉 기아차 멕시코공장 생산 1호차(Forte)



자료: 기아차, HMC투자증권

〈표2〉 기아차 멕시코공장 단위공장 및 기능별 특징

프레스공장	5,400톤 프레스 2개 라인 운영 쿠션 균압 장치 등 첨단기술 적용 - 판넬 품질 균일화로 양산품질 안정화
차체공장	300여대 이상의 로봇을 이용하여 차체 용접 작업 설비고장 원격 기술지원 시스템 적용 - 조치시간 단축(자체해결 → 원격지원)
도장공장	중상도 수용성 도장 공법(총 15컬러 가능) 환경 친화적 기술 적용
의장공장	설비단순화 및 강건화로 고장 축소 3면 물류로 공급효율 향상 저소음 설비 적용 물류환경 최적화 - 대물모듈품 브리지 직공급(70이템), 원키트 물류 시스템 적용 안전/화재 예방 시스템 강화 - 안전 네트 및 펜스사양 표준화
품질	품질 확보를 위한 품질센터 별도 운영
주행시험장	현지환경 최적화된 3.8km 연장의 주행장 건설 정밀검사 요철로 건설

자료: 기아차, HMC투자증권

2015년 멕시코는
자동차 생산과 수출에서
세계 7위,
2020년에는 세계 6위 생산,
3위 수출국이 될 전망

이미 글로벌 OEM의 주요 생산기지로 자리매김한 멕시코

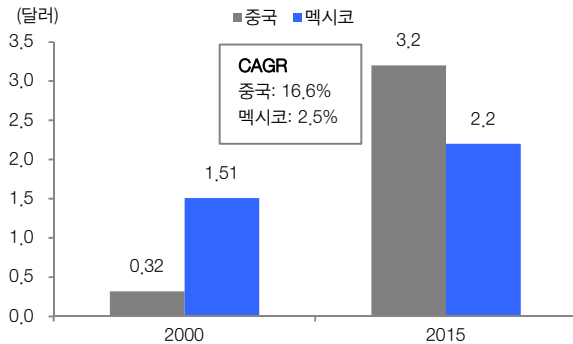
지난 해 멕시코에서는 340만대의 자동차가 생산됐고 이 중 276만대가 수출돼 멕시코는 완성차 생산과 수출 모두 세계 7위 자리에 올라있다. 글로벌 자동차 생산기지로 갖고 있는 여러 이점으로 인해 생산 및 수출의 견고한 증가 추세는 이어질 전망이다. 2020년에는 생산 445만대를 돌파해 세계 6위 생산국, 3위 수출국이 될 것으로 전망되고 있다. 멕시코가 가진 대표적인 자동차 산업 우위요소는 임금 경쟁력과 글로벌 시장 접근성이다. 멕시코 노동자의 시간당 임금은 2000년 1.51달러로 당시 중국의 0.32달러 대비 4.7배 높았으나 이후 중국의 임금이 가파르게 상승해 2015년 기준으로는 멕시코 2.2달러, 중국 3.2달러로 중국의 68% 수준으로 낮아졌다. 또한 지리적으로 북미와 중남미 사이에 위치해 있으며 태평양과 대서양에 모두 접하고 있어 미주와 유럽 쪽으로의 운송시간은 중국대비 압도적으로 짧다. 또한 멕시코는 세계 40여개국 이상과 FTA를 체결하고 있어 관세혜택의 측면에서도 유리하다. 이런 장점으로 인해 이미 멕시코에는 19개의 완성차업체 및 300여개의 1차 vendor들이 활동하고 있으며 자동차산업은 멕시코 전체 GDP의 6%, 제조업 전체 수출의 28.4%를 차지하고 있다.

〈그림11〉 멕시코 자동차산업 개요

- ◆ 전 세계 7위 자동차 생산국, 세계 7위 자동차 수출국
- ◆ 19개의 완성차 기업 및 300여 개의 1차 vendor
- ◆ 멕시코 전체 GDP 6%, 제조업의 18%
- ◆ 제조업 전체 수출의 28.4%
- ◆ 전체 고용 16.4% (55만명 직·간접 고용 효과)
- ◆ 글로벌 자동차 메이커 지속적 투자 증가 중

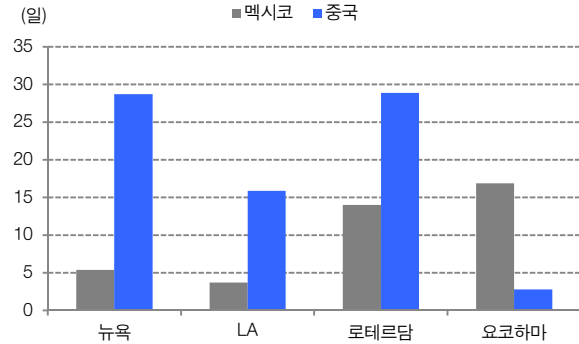
자료: AMIA, 자동차산업연구소, KOTRA, 기아차, HMC투자증권

〈그림12〉 시간당 임금 비교(멕시코 vs 중국)



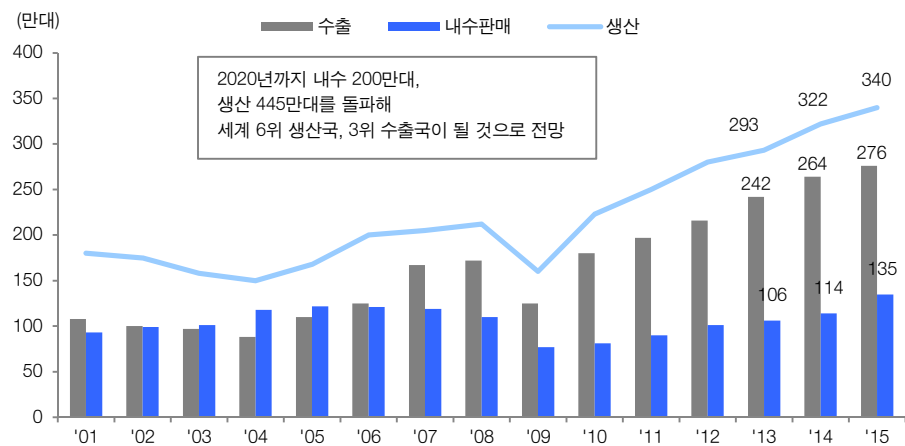
자료: Bloomberg, 기아차, HMC투자증권

〈그림13〉 주요 도시로의 해상운송 기간



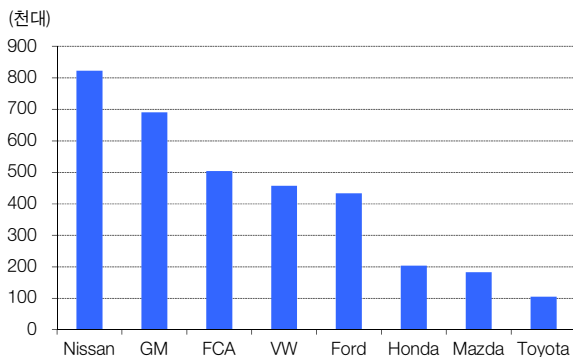
자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림14〉 멕시코 완성차 생산/수출/내수판매 추이



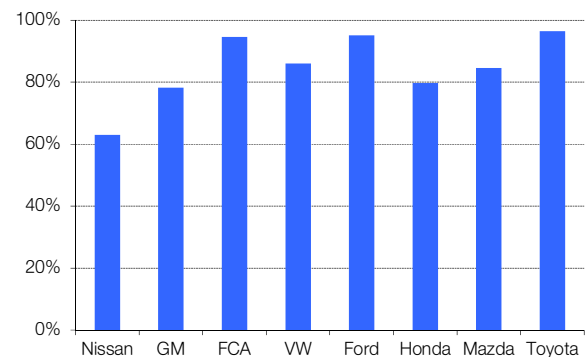
자료: 기아차, AMIA, IHS, 자동차산업연구소, KOTRA, KASO컨설팅, HMC투자증권

〈그림15〉 주요 업체별 멕시코 생산대수(2015년)



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림16〉 주요 업체별 멕시코 생산대비 수출비중



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림17〉 멕시코내 글로벌 자동차업체 생산거점



자료: Marklines, HMC투자증권

기아차의 멕시코 내수시장 공략성과는 기록적인 수준

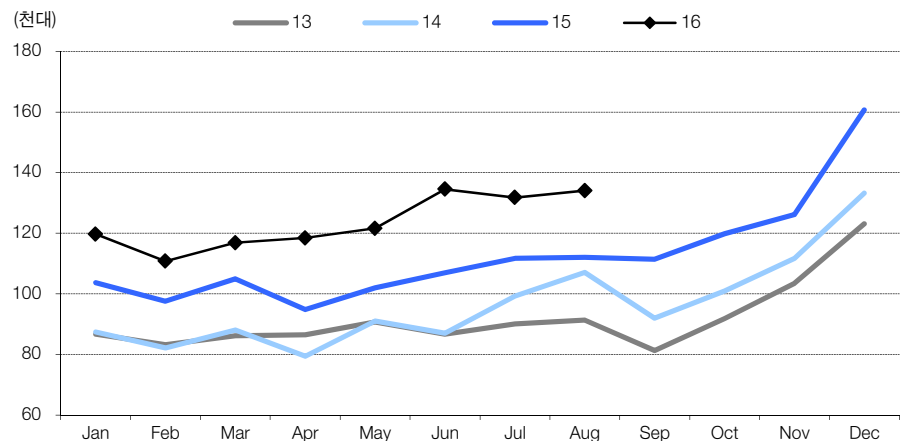
다른 신흥시장과 달리
멕시코 내수시장은
빠르게 성장 중

멕시코는 내수시장 자체로도 빠르게 성장하는 매력적인 시장이다. 글로벌 금융위기 이후 2009년부터 지난 해(135.2만대)까지 매년 성장했으며 같은 기간 CAGR은 9.6%에 이른다. 이는 1) 미국 경기 회복에 따른 중산층 소득 증가, 2) 중고차 수입 규제 강화, 3) 신차 구매시 소득 공제 확대, 4) 자동차 금융 활성화 등에 힘입은 결과다. 특히 지난 해 수요는 전년대비 19.0%나 급증했는데 최근의 수요 증가에 가장 큰 영향을 미친 요인은 중고차 수입 규제 강화다. 멕시코는 거대 시장인 미국과 국경을 접하고 있어 미국으로부터 수입된 중고차 거래가 활발했는데 지난 해부터 멕시코정부가 환경보호를 위해 중고차 수입 요건을 강화하면서 중고차 공급이 감소, 신차시장의 수요증가로 이어지고 있다. 올 들어서도 수요 증가추세는 꾸준히 1~8월 누적으로 전년동기대비 18.5% 증가했으며 2020년에는 200만대 시장으로 성장할 것으로 전망되고 있다.

기아차 멕시코점유율은
판매개시 1년만에
점유율 4% 돌파

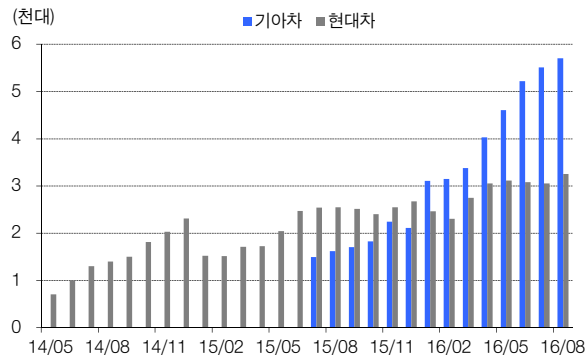
멕시코 내수시장은 32개 브랜드, 185개 딜러그룹이 경쟁하고 있는 시장인데 기아차는 판매기반이 전혀 없는 상태에서 단기간에 브랜드 인지도 제고 및 전국적인 판매망 구축을 위해 대형/고급 쇼룸 건설을 최우선 과제로 선정해 멕시코 내수시장에 진입했다. 3단계에 걸친 딜러개발/선정 작업을 통해 총 18개월 동안 73개의 딜러를 확보했고 전국 커버리지는 94%에 이르렀다. 기아차 멕시코 판매는 21개 딜러가 확보된 2015년 7월부터 시작됐는데 이후 지속적/집중적인 판매망 확충과 함께 판매대수 역시 기록적인 속도로 성장했다. 기아차 멕시코 판매는 수입쿼터 제한으로 일시적 재고부족이 있었던 지난 12월을 제외하면 매달 전월대비 증가했으며 시장점유율 역시 매달 상승해 지난 7월에는 판매개시 1년만에 점유율이 4%를 돌파했다. 브랜드별 순위에서는 벌써 8위까지 올라왔다. 기아차 멕시코법인과 딜러에서는 이와 같은 성공의 이유로 1) SUV 중심의 브랜드 포지션, 2) 업계 최고 수준의 할부금융 및 워런티(파워트레인 7년/15만km 보증), 3) 단기간에 구축한 전국규모 판매망 등을 꼽고있다.

〈그림18〉 멕시코 월별 내수 수요



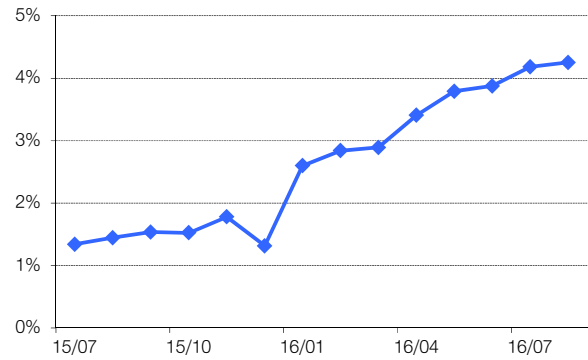
자료: Marklines, HMC투자증권

〈그림19〉 기아차, 현대차 월별 멕시코 판매



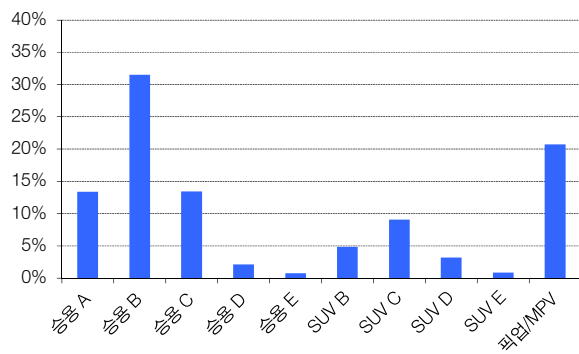
자료: Marklines, HMC투자증권

〈그림20〉 기아차 월별 멕시코시장 점유율



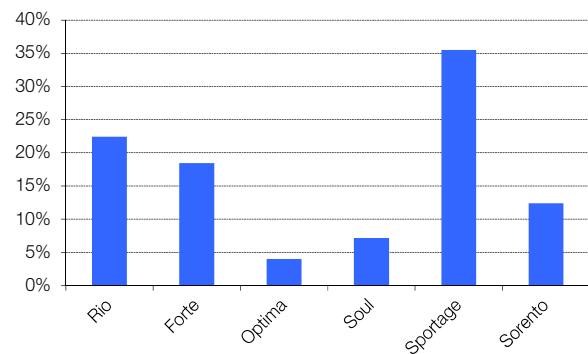
자료: Marklines, HMC투자증권

〈그림21〉 멕시코시장 세그먼트별 수요('15년 1~7월)



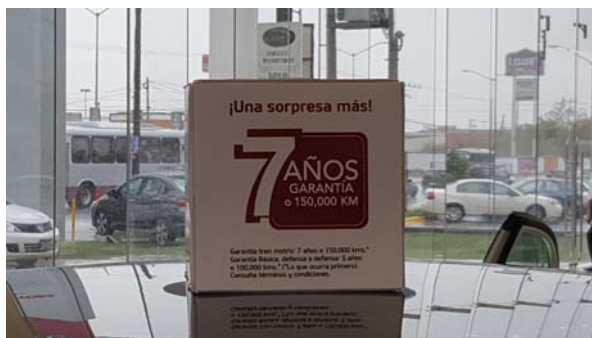
자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림22〉 기아차 모델별 멕시코 판매('15년 1~7월)



자료: 기아차, HMC투자증권

〈그림23〉 기아차 멕시코 - 7년, 15만km 보증안내



자료: HMC투자증권

〈그림24〉 기아차 IQS 1위 활용 마케팅



자료: HMC투자증권

〈그림25〉 기아차 멕시코 딜러 - Linda Vista



자료: HMC투자증권

〈그림26〉 기아차 멕시코 딜러 - Linda Vista



자료: HMC투자증권

〈그림27〉 기아차 멕시코 딜러 - Sendero



자료: HMC투자증권

〈그림28〉 기아차 멕시코 딜러 - Sendero



자료: HMC투자증권

현대모비스 멕시코 - 중남미, 북미 부품허브로 그룹외 매출도 적극공략

현대차그룹 대응은 기본, 북미/중남미 최초 핵심부품 공장으로서 타OE 공략

4개 단위공장 운영
(모듈, 의장, 램프, 제동),
북미/중남미 지역 최초의
핵심부품 공장

현대모비스 멕시코법인의 역할은 다음과 같이 크게 4가지로 볼 수 있다.

- (1) 기아차 멕시코공장 모듈 및 핵심부품 공급
- (2) 현대기아차 북미/중남미 지역 핵심부품 공급
- (3) 멕시코 내수시장 A/S부품공급, 멕시코 생산부품의 북미/중남미 지역 A/S부품공급
- (4) 북미/중남미 지역 글로벌 OEM향 핵심부품(램프, 에어백, 브레이크) 공급 추진

이 중 위의 3가지는 동반진출로서 기본적인 역할이며 중장기적으로 큰 의미를 갖는 것은 네 번째인 그룹외 매출확대다. 부품업체 입장에서 완성차업체 인근에 생산설비를 갖추는 것은 공급안정성이나 물류비 관점에서 매우 중요한 포인트인데 현대모비스 멕시코공장은 북미/중남미 지역의 첫 번째 핵심부품 공장으로서 중장기적으로 글로벌 OEM으로의 수출 및 매출을 확대하는데 결정적인 기반이 될 전망이다. 내년 4월 가동 예정인 체코 램프공장 역시 유럽지역의 첫번째 핵심부품 공장이다.

최적의 입지와 생산효율성은
기아차 멕시코공장 경쟁력에
기여,
2020년 매출액 20억달러,
핵심부품 중 그룹외 매출
40% 예상

현대모비스 멕시코공장은 기아차 멕시코공장 라인에 바로 인접해 컨베이어 벨트로 직접 모듈을 공급하고 있다. 완성차 구성 부품의 60% 이상을 모듈형태로 공급하고 있으며 역시 인접해있는 현대위아 엔진공장으로부터 엔진도 공급받아 샤시모듈을 완성해 기아차로 공급하고 있다. 의장공장에서는 범퍼와 IP 등 플라스틱 사출품을 공급하고 있는데 처음으로 범퍼까지 직서열체제로 공급함으로써 생산효율성을 더욱 높였다. 모듈과 의장은 바로 인접한 기아차 멕시코공장 대응이 주 역할이어서 생산능력은 기아차 생산계획에 맞추어 확대될 전망이다. 반면 램프/에어백/브레이크는 기아차 멕시코공장뿐만 아니라 기아차 미국공장, 현대차 미국공장, 현대차 브라질공장 등 미주지역을 폭넓게 대응할 계획이며 그룹외 매출까지 더해질 것으로 예상돼 생산능력은 현재 연간 30만 대 수준에서 향후 100만대까지도 확장을 고려하고 있다. 이를 감안할 경우 2020년 기준 현대모비스 멕시코공장의 매출액은 20억달러에 이를 전망이다. 또한 멕시코공장의 핵심부품 매출 중에서 현대차그룹외 비중은 40% 수준에 이를 것으로 예상된다. 현대모비스 입장에서의 현지조달비율은 현재 60%대에서 2019년 90%까지 높이는 것을 목표로 하고 있으며 현재 제품매출 및 부품매입은 모두 미국 달러화로 결제되고 있어 멕시코 페소 환율의 변동성이 수익성에 미치는 영향은 매우 제한적이다. 러시아, 브라질 등에서는 제품매출이 현지통화인 반면 부품수입은 미국달러로 결제됨에 따라 현지통화의 가치가 변동될 때 발생하는 환리스크가 부품사에 온전히 전가되는 구조였다.

〈표3〉 현대모비스 멕시코법인 개요

단위공장 및 거점	모듈, 의장, 램프, 제동, A/S부품물류(RDC, PDC)
공장규모	대지 18.5만평 ⇒ 모듈/의장 6.0만, 램프/제동 12.5만 건물 4.6만평 ⇒ 모듈 2.5만, 의장 1.2만, 램프 1.6만, 제동 0.5만
투자규모	총 4,729억원 ⇒ 모듈/의장 2,357억원, 램프/제동 2,372억원 ⇒ 건축 2,259억원, 설비 등 2,470억원
인원 (2018년 계획기준)	총 2,529명 ⇒ 모듈/의장 1,301명, 램프/제동 1,228명 ⇒ 주재원 28명, 현지인 2,501명
생산차종	2016년 5월 ⇒ 기아차 Forte(K3), 연간 17.9만대 2017년 1월 ⇒ 기아차 소형승용, 연간 14.1만대 2017년 7월 ⇒ 소형승용 신규차종 투입, 연간 10만대
비고	중남미, 북미지역 부품허브로 육성할 계획
	핵심부품(램프, 에어백, 제동) 매출비중 30% 수준
	2020년 핵심부품 매출증 현대차그룹의 비중 40% 예상
	2016년 매출액 3억달러, 2020년 20억달러 전망, 2017년 BEP 상회 목표
	생산직 평균연령 27~28세, 임금수준은 기아차 멕시코공장 대비 85% 수준 제품매출/부품매입 결제회폐는 미국 달러화, 멕시코 페소화 가치변동 영향 매우 제한적 부품 현지조달비율 현재 60%대에서 2019년 90% 목표 범퍼까지 직서열체제로 공급하는 것은 현대차그룹내 최초

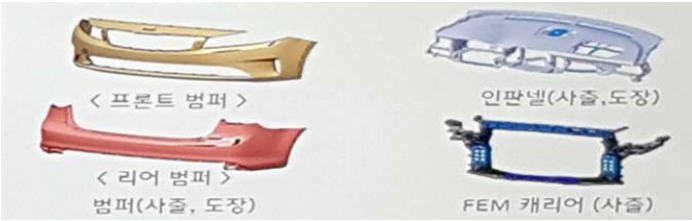
자료: 현대모비스, HMC투자증권

〈그림29〉 현대모비스 멕시코공장 배치도



자료: 현대모비스, HMC투자증권

〈표4〉 현대모비스 멕시코공장 생산품목 및 생산능력

단위공장	생산품목	생산능력(연간)
모듈	 프론트 샤시모듈 리어 샤시모듈 운전석 모듈 FEM 범퍼(조립)	30만대 ⇒ 55만대까지 확장 고려
외장	 < 프론트 범퍼 > 인판넬(사출, 도장) < 리어 범퍼 > FEM 캐리어 (사출) 범퍼(사출, 도장)	30만대 ⇒ 55만대까지 확장 고려
램프	 < 램프 > < 에어백 > 에드 램프 운전석 조수석 리어 램프 커튼 측면	30만대 ⇒ 100만대까지 확장 고려
제동	 전륜 캘리퍼 후륜 캘리퍼 마스터실린더 디스크	30만대 ⇒ 100만대까지 확장 고려

자료: 현대모비스, HMC투자증권

현대위아 멕시코 - 그룹내 엔진공급점유율 확대 본격화

해외 엔진공장으로는 중국에 이은 두번째, 100% 자회사로는 처음

멕시코 엔진공장은
서산 디젤엔진공장
(내년 2월 가동)과 함께
엔진공급점유율 확대를
본격화할 전망이다

현대위아 멕시코공장에서는 엔진, 소재(실린더블록, 변속기케이스), 등속조인트를 생산하고 있으며 연간 생산능력은 엔진/소재의 경우 현재 40만대(향후 70만대까지 확장 고려)이고 엔진은 기아차 멕시코공장을 포함해 현대기아차 미국공장 및 브라질공장에도 일부를 공급할 예정이며 변속기케이스는 현지에 동반진출한 현대파워텍이 주요 매출처다. 등속조인트 생산능력은 연간 60만 개(향후 140만개까지 확장 고려)이며 역시 멕시코를 중심으로 현대차그룹에 주로 공급하게 되는 데 멕시코내 글로벌 OEM에도 일부 수주가 있어 납품이 예정돼있다.

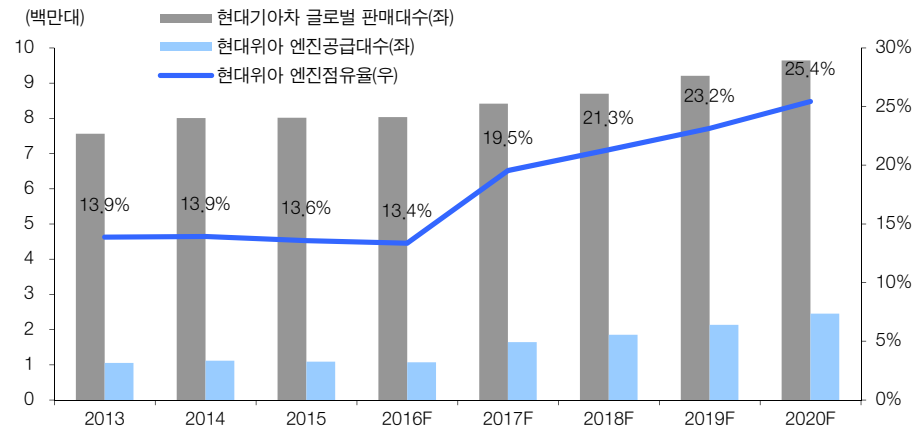
엔진공장에서는 카파(1.0L, 1.25L, 1.4L), 감마(1.4L, 1.6L), 누우(2.0L) 엔진 등 3기종의 완전혼류생산이 가능해 중형이하급 엔진 대응을 위한 최고의 생산유연성을 확보(향후 4기종까지 확장 가능)하고 있으며 내년 2월 가동예정인 국내 디젤엔진공장과 함께 현대위아의 그룹내 엔진공급점유율을 크게 끌어올릴 것으로 예상된다. 현대위아의 엔진공급점유율은 2013년 이후 13% 수준에서 정체되었는데 2017년에는 가파르게 증가해 20%에 육박할 전망이다. 현대위아 멕시코공장의 매출액은 올 해 2,300억원 수준에서 2018년 8천억원 이상으로 빠르게 증가할 전망이다. 수익성이 BEP를 상회하는 시점은 내년 상반기가 될 것으로 보인다. 현대위아 멕시코공장 역시 현대 모비스와 마찬가지로 제품매출 및 부품매입이 모두 미국 달러화로 결제되고 있어 멕시코 페소 환율의 변동성이 수익성에 미치는 영향은 매우 제한적이다.

〈표5〉 현대위아 멕시코공장 개요

생산품목	엔진 - 카파/감마/누우 엔진 소재 - 카파/감마/누우 엔진블록 및 6단 변속기 케이스 등속조인트, Driveshaft, Halfshaft
공장규모	대지 6.0만평 ⇒ 엔진/등속조인트 4.7만, 소재 1.3만 건물 1.7만평 ⇒ 엔진/등속조인트 1.3만, 소재 0.4만
생산능력	엔진 - 연간 40만대 ⇒ 70만대까지 확장 고려 등속조인트 - 연간 40만대 ⇒ 70만대까지 확장 고려 소재 - 연간 60만개(실린더블록 40만, 변속기케이스 20만) ⇒ 140만개까지 확장 고려
엔진종류 및 대응처	감마(1.4, 1.6) ⇒ 소형승용 추가차종, 기아차 Forte(K3) 누우(2.0) ⇒ 기아차 Forte(K3) 카파(1.0, 1.25, 1.4) ⇒ 소형승용 추가차종, 기아차 Forte(K3)
비고	엔진 3기종 완전혼류생산 가능(2단 어댑터 유연조립 플레트), 완전혼류는 멕시코공장이 처음 엔진/소재는 기아차 멕시코공장 및 향후 현대차그룹 북미/중남미 지역 대응 등속조인트는 기아차, 현대차 이외에 멕시코내 글로벌 OEM 납품 예정 2016년 매출액 2,300억원 예상, 2018년 8천억원 상회 예상, 2017년 BEP 목표 임금수준은 기아차 멕시코공장 대비 85% 수준 제품매출/부품매입 결제화폐는 미국 달러화, 멕시코 페소화 가치변동 영향 매우 제한적

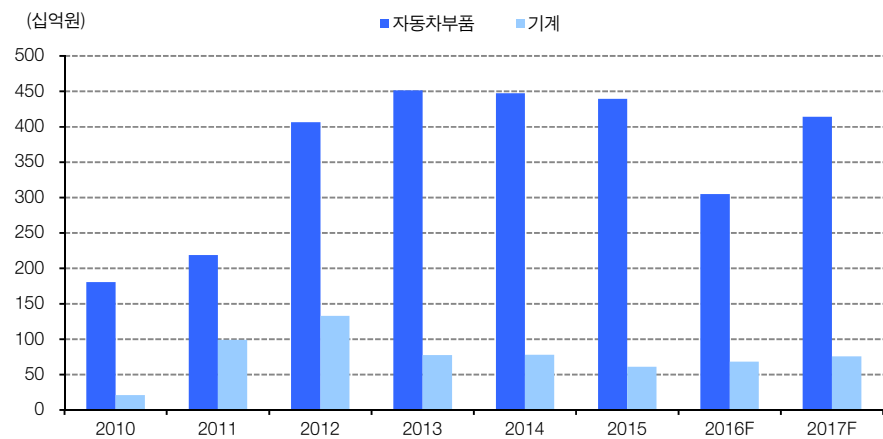
자료: 현대위아, HMC투자증권

〈그림30〉 현대차그룹내 현대위아 엔진공급점유율 전망



자료: 현대위아, HMC투자증권

〈그림31〉 현대위아 부문별 영업이익 전망



자료: 현대위아, HMC투자증권

▶ Compliance Note

- 조사분석 담당자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
- 동 자료는 기관투자가 또는 제3자에게 사전제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료에 언급된 종목의 지분을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료에 언급된 종목의 유가증권(DR, CB, IPO, 시장조성) 발행과 관련하여 지난 6개월간 주간사로 참여하지 않았습니다.
- 당사는 추천일 현재 기아자동차, 현대모비스, 현대위아와 관련하여 계열회사 관계에 있습니다.
- 이 자료에 게재된 내용들은 자료작성자 이명훈의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.
- 자료작성자 이명훈은 기아자동차, 현대모비스, 현대위아가 주최한 '해외법인(멕시코/미국) 산업시찰 행사(2016년 8월 29일~9월 2일)'에 참여했으며 현지에서 숙박, 교통 등을 주최측으로부터 제공받았음을 밝힙니다.

▶ 투자의견 분류

- ▶ 업종 투자의견 분류HMC투자증권의 업종투자의견은 3등급으로 구분되며 향후 6개월간 업종 펀더멘털과 업종주가의 전망을 의미함.
 - OVERWEIGHT : 업종 펀더멘털의 개선과 함께 업종주가의 상승 기대
 - NEUTRAL : 업종 펀더멘털상의 유의미한 변화가 예상되지 않음
 - UNDERWEIGHT : 업종 펀더멘털의 악화와 함께 업종주가의 하락 기대

- ▶ HMC투자증권의 종목투자의견은 3등급으로 구분되며 향후 6개월간 추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 상대수익률을 의미함.
 - BUY : 추천일 종가대비 초과수익률 +15%P 이상
 - MARKETPERFORM : 추천일 종가대비 초과수익률 -15%~+15%P 이내
 - SELL : 추천일 종가대비 초과수익률 -15%P 이하

▶ 투자등급 통계 (2015.07.01~2016.6.30)

투자등급	건수	비율(%)
매수	126건	81.8%
보유	27건	17.5%
매도	1건	0.6%

- 본 조사자료는 투자자들에게 도움이 될 만한 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 당사의 사전 동의 없이 무단복제 및 배포할 수 없습니다.
- 본 자료에 수록된 내용은 당사가 신뢰할 만한 자료 및 정보로 얻어진 것이나, 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다.
- 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.