

자동차

한미 FTA, 자동차는 정말 ‘양보’ 했나?

● **자동차/부품/타이어**
 Analyst **김준성**
 02. 6098-6690
 Joonsung.kim@meritz.co.kr

RA **이종현**
 02. 6098-6654
 Jonghyun_lee@meritz.co.kr

17년 6월 FTA 개정협상 시작 이후 가장 우려됐던 요인들 모두 긍정적 해결

지난 26일 오전 김현중 통상교섭본부장의 한미 FTA 개정협상 브리핑 이후, 철강 산업 보호를 위해 자동차 산업이 일정 부분 희생됐다는 일부 우려가 언급되고 있음. 당사는 지난해 FTA 개정협상 최대 우려요인으로 주목됐던 수출 차량 관세 부활과 부품 원산지 규정 강화 우려가 소멸됐다는 점과 미국 현지공장 철강·알루미늄 관세 부과에 따른 원가상승 부담이 제거된 점에 대해 긍정적으로 평가하며, 현재 우려요인으로 거론되고 있는 비관세장벽 완화와 픽업트럭 관세 유예는 실질적 영향이 크지 않다고 판단.

5가지 쟁점 사항에 대한 Fact & Implication

수출 차량에 대한 관세 부활 우려 소멸 (긍정적)

17년 6월말 첫 번째 한미 정상회담을 앞두고 있던 트럼프 대통령을 통해 처음 거론된 FTA 개정협상의 최대 화두는 자동차 수출 관세의 부활이었음. 지난 12년 FTA 발효 이후 4년간의 유예기간을 거치고 16년 1월부터 짧은 미국 수출 무관세 혜택을 누렸던 자동차 업계는 당시 가격 경쟁력 악화에 대한 우려를 표출. 이번 최종 협상 결과를 통해 한국산 자동차의 무관세 혜택 지속이 확정.

부품 원산지 규정 강화 우려 제거 (긍정적)

수출 차량에 대한 관세 부활과 더불어 국내 부품업체에게 큰 위협으로 다가왔던 미국산 부품 의무 사용비율 상향 요구 또한 개정협상 안에서 거론되지 않음.

철강 및 알루미늄에 대한 추가관세 부과 우려 해제 (다소 긍정적)

철강·알루미늄은 차 한대 당 평균적으로 약 130만원의 가치가 사용되며, 이는 차 한 대당 판매가격 대비 약 5%. 미국 현지공장을 운영 중인 현대·기아차의 연간 생산 CAPA는 최대 36만대이며, 철강·알루미늄의 현지 조달 비율은 생산량의 절반 수준. 수입 철강·알루미늄에 대해 관세 25%가 일괄 부과됐을 때 대당 원가상승은 약 30만원이며, 연간 15만대에 대해 적용된다면 비용 증가 부담은 업체별 연 500억원 내외 (현대차 17년 영업이익 컨센서스의 1%, 기아차 4%). 이번 개정협상 과정에서 도출한 관련 관세부과의 철폐로 제한적 규모이나 불필요했을 원가상승 부담요인을 제거.

(다음 페이지 계속)

비관세장벽 완화 (중립적)

이번 개정협상으로 미국 환경·안전규정에만 부합해도 수입될 수 있는 업체별 연간 판매쿼터가 2.5만대에서 5.0만대로 확대. 그러나 이를 통한 미국업체들의 내수시장 침투 여력 확대 가능성은 제한적. 먼저 12년부터 관세인하 혜택을 누려온 미국 업체들의 지난해 합산 수입대수는 총 20,019대에 불과해 판매쿼터 확대가 무색한 낮은 상품성 경쟁력을 보이고 있음.

이에 따라 이번 쿼터확대의 수혜가 미국업체가 아닌 미국에 공장을 보유한 일본, 독일업체에게 주어질 것이라는 우려가 존재. 그러나 일본업체의 17년 판매량 또한 Toyota 24,301대, Honda 10,299대, Nissan 8,982대로 업체별 판매쿼터에 못 미치며, 이들 업체의 내수시장 주력 판매모델인 렉서리 라인업 (Lexus, Infiniti) 및 친환경 라인업이 대부분 일본에서 수입되고 있다는 점을 고려하면 판매쿼터 변경은 더욱 무의미. 수입차 시장을 주도하고 있는 유럽업체들은 미국에서 일부 SUV 모델을 수입하고 있으나, 한국보다 환경·안전규정이 까다로운 유럽시장에서 이미 한 EU FTA를 통해 무관세로 주력 모델들을 수입하고 있어 한미간 비관세장벽 완화가 이들에게 새로운 경쟁력 부여 요인이라고 보기 어려움.

픽업트럭 관세 유예 (중립적)

한국에서 미국으로 픽업트럭을 수출할 경우 부과될 수 있는 관세 25%의 철폐시점이 기존 21년에서 41년으로 유예된 점도 이번 개정협상에 포함. 이에 대해 미국 픽업트럭 시장 보호를 위한 국내 업체의 판매확대 기회가 제한되었다는 우려가 존재.

그러나 현재 현대·기아차는 픽업트럭을 생산하지 않고 있으며, 개발 계획 또한 구체화된 바 없었음. 지난 15년 Detroit 모터쇼에서 현대차의 픽업트럭 컨셉트카가 공개된 바 있으나, 당시에 20년 이전까지는 개발 계획이 없다고 밝힘. 픽업트럭은 미국시장 판매의 15%를 차지하는 주력 세그먼트이며, 타 시장 대비 특히 미국 시장에서 판매량이 높은 특징을 보임. 그리고 이 같은 특수성을 반영하듯 미국의 픽업트럭 시장은 미국 3사의 전유물 (17년 기준 이들의 점유율 84%). 1963년 픽업트럭 시장에 진출한 Toyota도 픽업트럭 세그먼트에서의 점유율이 11%에 그치며, Nissan과 Honda도 각각 4%, 1%에 불과. 이에 따라 국내 자동차 업체에 대한 다양한 대내외적 성장 요인 중 픽업트럭이 기대된 바 없었으며, FTA 재협상 과정에서도 픽업트럭에 대한 우려가 부각된 바 없었음. 해당 이슈는 중립적 요인이라 판단.

Compliance Notice

동 자료는 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없습니다. 당사는 동 자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 2018년 3월 27일 현재 동 자료에 언급된 종목의 유가증권(DR, CB, IPO, 시장조성 등) 발행 관련하여 지난 6개월 간 주간사로 참여하지 않았습니다. 당사는 2018년 3월 27일 현재 동 자료에 언급된 종목의 지분을 1%이상 보유하고 있지 않습니다. 당사의 조사분석 담당자는 2018년 3월27일 현재 동 자료에 언급된 종목의 지분을 보유하고 있지 않습니다.본 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자: 김준성, 이종현)

동 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 동 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 동 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.