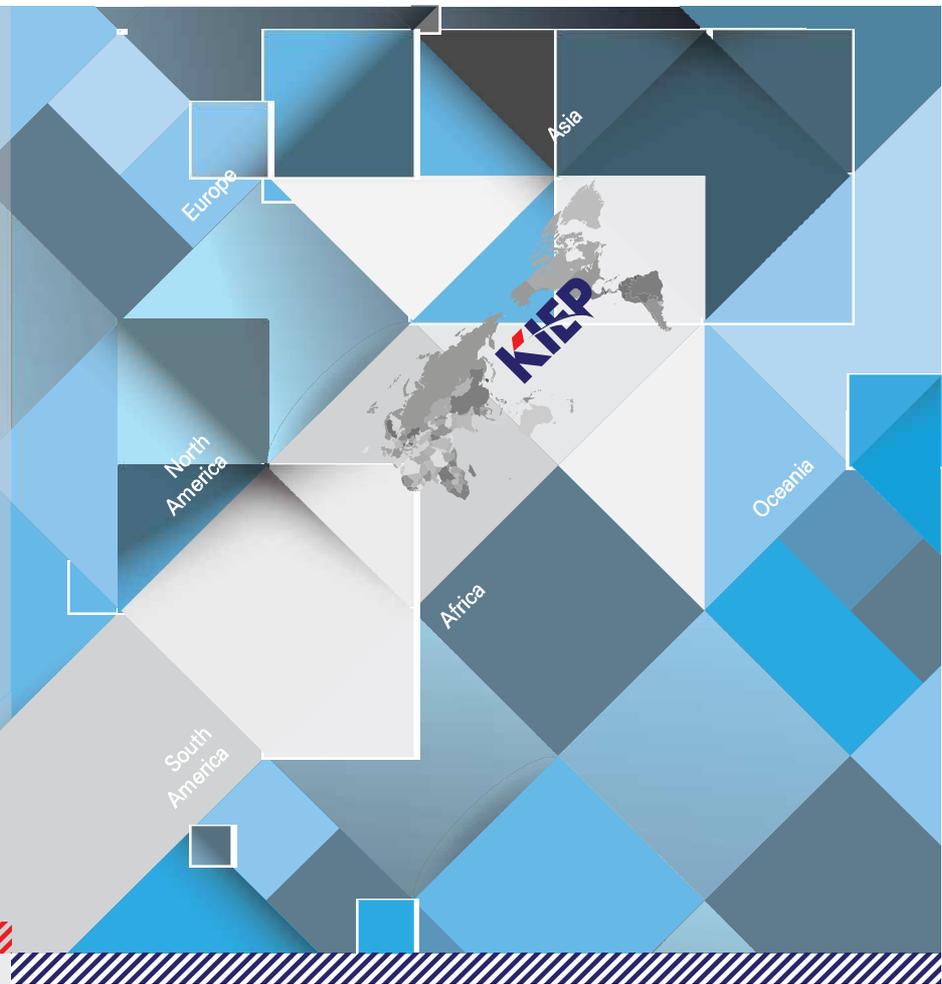




Korea Institute for
International
Economic
Policy

KIEP 기초자료
17-04

2017년 10월 24일



AEC 출범에 따른 아세안 자동차시장의 최근 변화와 전망

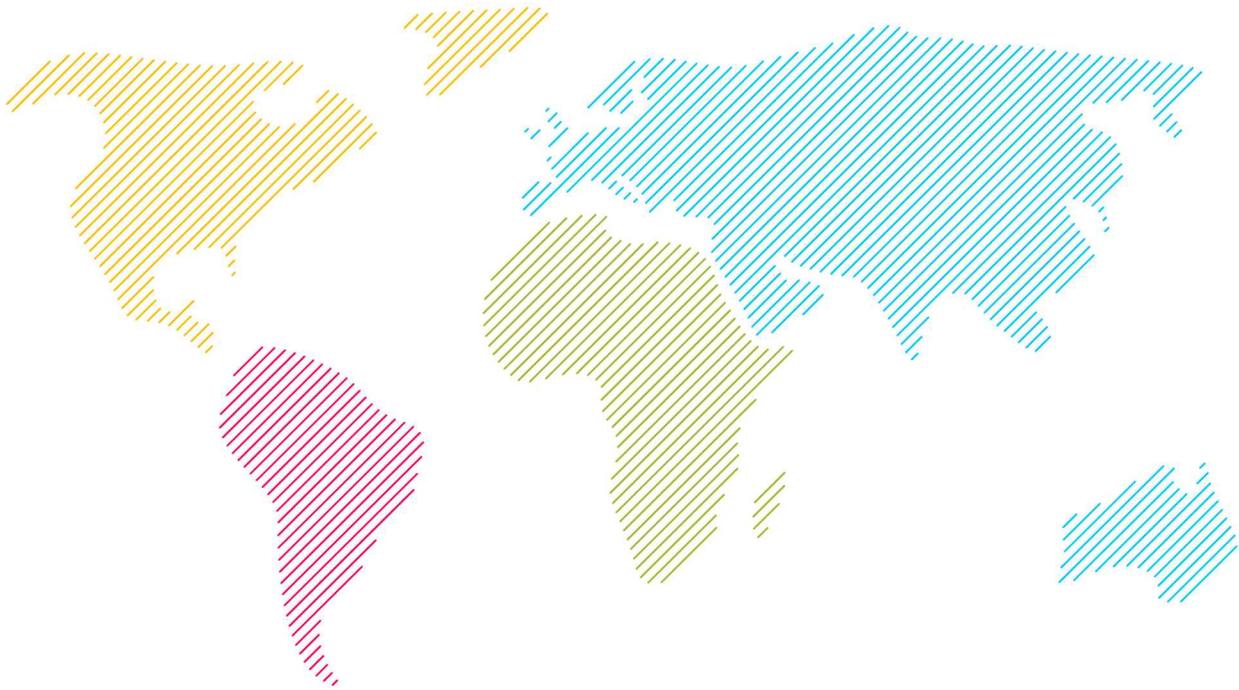
정재완 아시아태평양본부 동남아대양주팀 전문연구원
(jwcheong@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1051)

신민금 아시아태평양본부 동남아대양주팀 전문연구원
(mgshin@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1169)

AEC 출범에 따른 아세안 자동차시장의 최근 변화와 전망

요약

- ▶ 아세안 자동차시장은 아세안상품무역협정(ATIGA)에 의해 역내 수입관세가 철폐되기 시작하면서 생산, 판매, 수출입 등에서 많은 변화를 겪었으며, 이로 인해 베트남을 마지막으로 수입관세가 완전 철폐되는 2018년 이후가 주목받고 있음.
 - 아세안은 일본기업이 구축한 역내 생산 및 부품공급 네트워크를 토대로 세계 7위 자동차 생산지역으로 부상하였고, 국별로는 태국과 인도네시아가 생산을 주도하고 있으며, 최근 베트남과 필리핀의 생산 증가세가 빠름.
 - 2013년 이후 위축되던 판매시장은 2015년을 저점으로 회복세를 보이고 있는데, 국별로는 인도네시아가 최대 시장으로 부상하고 베트남과 필리핀에서의 판매 증가세가 빠르며, 브랜드별로는 일본계의 시장점유율이 84%를 넘을 정도로 압도적임.
 - 수출입이 꾸준히 증가하는 가운데 수출은 태국이 주도하고 수입은 필리핀, 말레이시아, 베트남을 중심으로 이루어지고 있으며, 최근 미얀마의 수입 증가세가 두드러짐.
- ▶ 2010년대 들어 아세안 국가 중 주요 자동차 생산국인 태국, 인도네시아, 말레이시아는 모두 저연비 소형차를 비롯 환경차, 전기자동차, 에너지효율차(EEV) 등을 집중적으로 육성하고 있고, 필리핀과 베트남은 자국 내 생산능력 확충에 주력함.
 - 최대 생산국인 태국은 아시아의 생산거점화를 넘어 R&D 허브를 구축하기 위해 노력하고 있고, 말레이시아는 EEV 생산에 특화하고 있음.
 - 필리핀은 완성차 생산능력 확충을 위해 자동차산업부활전략(CARS)을 추진해 도요타와 미쓰비시 자동차를 유치하는 데 성공했고, 베트남도 자동차산업 육성정책을 발표함.
- ▶ 2018년 역내시장의 통합에 대비하여 일본기업은 최근 기존 자동차 생산네트워크를 정비하는 것에 더해 상대적으로 인도네시아에 더 많이 투자하고 있고, 중국기업은 자동차산업이 비교적 잘 정비된 태국과 말레이시아에 활발히 진출하고 있음.
 - 2010년대 이후 일본기업의 투자는 역내 최대 자동차시장으로 부상한 인도네시아에 집중하고 있고, 태국에서는 차종이나 모델 변경, 생산라인 통합 등을 추진하고 있음.
 - 중국기업은 일본의 시장점유율이 비교적 낮은 말레이시아에 가장 많이 진출하고 있고 기존 딜러망, 부품공급망 등을 활용하기 위해 현지기업과 합작투자를 활발히 추진하는 특징을 보임.
- ▶ 2018년 이후 아세안 자동차시장이 빠르게 성장할 것으로 전망되는 가운데, 일본기업의 역내 네트워크 강화, 필리핀과 베트남의 부상, 현지진출한 중국기업의 활약, 저연비친환경차와 전기차 생산 증대 등이 예상되는바, 적극적인 관심과 대응전략 수립이 필요할 것으로 보임.
 - 일본기업이 구축한 역내 생산 및 부품공급 네트워크에는 필리핀의 참여 폭 확대와 베트남의 신규 편입이 예상되며, 저연비친환경차, 전기차, 에너지효율차(EEV) 등의 생산이 활발해질 것으로 보임.
 - 아세안 경제통합은 자동차시장 규모 확대뿐만 아니라 신규 참여 기회도 제공하는바, 적극적인 대응전략 수립이 필요함.



차 례

1. 서론
2. 경제통합 진전에 따른 아세안 자동차시장 변화
 - 가. CEPT/ATIGA에 의한 역내 자동차관세 철폐
 - 나. 생산 및 판매
 - 다. 수출입
3. 아세안 주요국의 최근 자동차산업 정책 변화
 - 가. 주요 자동차 생산국: 태국, 인도네시아, 말레이시아
 - 나. 필리핀
 - 다. 베트남
4. 최근 주요국의 대아세안 자동차산업 투자 동향
 - 가. 일본
 - 나. 중국
5. 전망 및 시사점
 - 가. 전망
 - 나. 시사점

참고문헌

1. 서론

■ 아세안(ASEAN) 자동차시장은 아세안상품무역협정(ATIGA)에 따라 2018년부터 역내 자동차 수입 관세가 완전히 철폐될 예정인바, 경제통합 진전에 따라 역내 분업구도와 시장이 변화할 가능성이 대두되어 국내외 관심 고조

- ATIGA에 따라 2010년 기존 아세안 가입국들의 역내 자동차 수입관세 철폐(1차 철폐)에 이어 2018년부터는 신규 가입국의 역내 자동차 수입관세가 베트남을 마지막으로 완전 철폐됨(2차 철폐).
- 아세안상품무역협정(ATIGA: ASEAN Trade in Goods Agreement)은 2015년 말 출범한 아세안경제공동체(AEC: ASEAN Economic Community)를 위한 기본협정이자 기존의 아세안자유무역지대(AFTA: ASEAN Free Trade Area)를 위한 기본협정인 공동유효특혜관세(CEPT: Common Effective Preferential Tariff)를 대체한 것임.
- 아세안은 2016년 기준 세계 7위 자동차 생산국(지역)이자 세계 6위 자동차시장으로 부상하였을 뿐만 아니라, 역내 완성차 수입관세 철폐, 소득증가에 따른 차량수요 증대 등으로 자동차 업계로부터 주목받고 있음.
- 최근에는 자동차산업이 발전단계에 있는 국가(태국, 인도네시아, 말레이시아)뿐만 아니라 필리핀과 베트남 역시 자동차 산업을 중점적으로 육성하고자 노력하고 있어 주목됨.
- 이와 함께 최근 아세안 자동차시장을 장악하고 있는 일본기업의 투자전략이 변화하고 있고 중국의 진출도 활발해지고 있음.

■ 이에 보고에서는 완성차를 중심으로 △ 경제통합 진전에 따른 아세안 자동차시장 변화 △ 아세안 주요국의 최근 자동차 산업 관련 정책 변화 △ 주요국의 대아세안 자동차산업 투자 변화 등에 대해 알아보고자 함.

- 우선 ATIGA에 따른 역내 자동차 수입관세 철폐 추이, 경제통합 추진에 따른 자동차 생산 및 판매, 수출입 변화에 대해 분석하고자 함.
- ATIGA에 따른 역내 자동차산업 및 시장 변화를 2010년 이전 기존 자동차 생산국에서의 관세 철폐와 변화보다는 2010년 이후 기존 자동차 생산국 변화 및 신흥 자동차 생산국의 관세 철폐와 변화에 초점을 맞춰 분석함.
- 자동차 완성차에 대한 수출입 데이터는 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이고, 자동차 생산 및 판매 데이터는 대수(unit), 수출입 데이터는 금액 기준임.¹⁾
- 아세안 주요국의 2010년 이후 자동차산업 정책 변화를 주요 자동차 생산국(태국, 인도네시아, 말레이시아)과 필리핀 및 베트남으로 구분하여 살펴보고자 함.
- 1960년대부터 태국과 인도네시아를 거점으로 집중 투자해온 일본, 최근 투자를 확대하고 있는 중국 등 주요국의 최근 아세안 자동차산업에 대한 투자전략 변화도 분석하고자 함.

■ 이러한 분석을 통해 완전한 통합 후 아세안의 자동차시장의 향방을 전망하고 한국기업에 대한 시사점도 도출하고자 함.

- 특히 신흥 자동차생산국인 베트남이 일본기업의 아세안 역내 자동차 생산네트워크에 편입할 수 있을지 여부, 중국, 한국 등 역외 제3국 자동차기업이 아세안 시장에 순조롭게 정착할 수 있을지 여부 등을 살펴보고자 함.

1) 자동차 수출입 역시 대수(unit) 기준의 데이터를 구하려고 노력하였으나, UN Comtrade상에서는 연도와 국별로 존재하지 않는 경우가 많아 분석에서 제외함.

2. 경제통합 진전에 따른 아세안 자동차시장 변화

가. CEPT/ATIGA에 의한 역내 자동차관세 철폐

- 아세안은 글로벌 경제환경 변화에 대응하고자 1992년 아세안자유무역지대(AFTA)를 출범시켰으며, 2000년대 들어서는 경제통합의 확대심화를 위해 단일생산기지 및 단일시장을 주요 목표로 2015년 말 아세안경제공동체(AEC)를 설립
 - AEC의 직접적인 배경으로는 중국 및 인도 경제의 부상에 따른 위기감 고조, 역내 경쟁력 강화, FDI 유치 확대, 세계적인 FTA 확산에 대한 대응 등을 들 수 있음.
 - AEC 이전에 출범한 AFTA 추진 배경으로는 인도차이나 국가의 시장경제 체제로의 이행 및 개방, 중국경제의 급부상 등 역내외 경제환경 변화를 들 수 있으며, AFTA는 AEC 설립을 위한 기본틀을 제공함.
 - AEC는 2015년 말까지 ① 단일시장 및 생산기반 ② 경쟁력을 갖춘 경제지역 ③ 균형 경제발전 ④ 세계경제로의 통합의 4대 목표 달성을 추구함(표 1 참고).

표 1. AEC의 4대 추진 목표

단일시장 및 생산기반	경쟁력을 갖춘 경제지역	균형 경제발전	세계경제로의 통합
<ul style="list-style-type: none"> · 상품 교역 자유화 · 서비스 교역 자유화 · 투자 자유화 · 자본 이동 자유화 · 숙련인력 자유화 · 주요 분야 통합 추진 · 식품, 농업, 임업 개발 	<ul style="list-style-type: none"> · 경쟁정책 · 소비자보호 · 지적재산권 · 사회기반시설 개발 · 조세 · 전자상거래 	<ul style="list-style-type: none"> · 중소기업 발전 · 아세안통합이니셔티브(IAI: Initiative for ASEAN Integration) 추진 지원 	<ul style="list-style-type: none"> · 대외경제 관계에 대한 일관된 접근 · 글로벌 공급망에 대한 참여 확대

자료: ASEAN Secretariat.

- 아세안은 이를 발전시켜 2016년 이후부터는 'AEC 2025 청사진'을 통해 ① 고도로 통합·결합된 경제권 ② 경쟁력 있고 혁신적이며 역동적인 아세안 ③ 연계성 강화 및 부문별 협력 ④ 포용적이고 인간 중심의 아세안 ⑤ 글로벌 아세안의 5대 목표를 달성하고자 함.²⁾

- 아세안 국가들은 아세안상품무역협정(ATIGA, 2010년 발효)을 통해 AEC의 세부 목표 중 하나인 상품 교역 자유화를 위한 회원국간 관세 및 비관세장벽 철폐를 추진

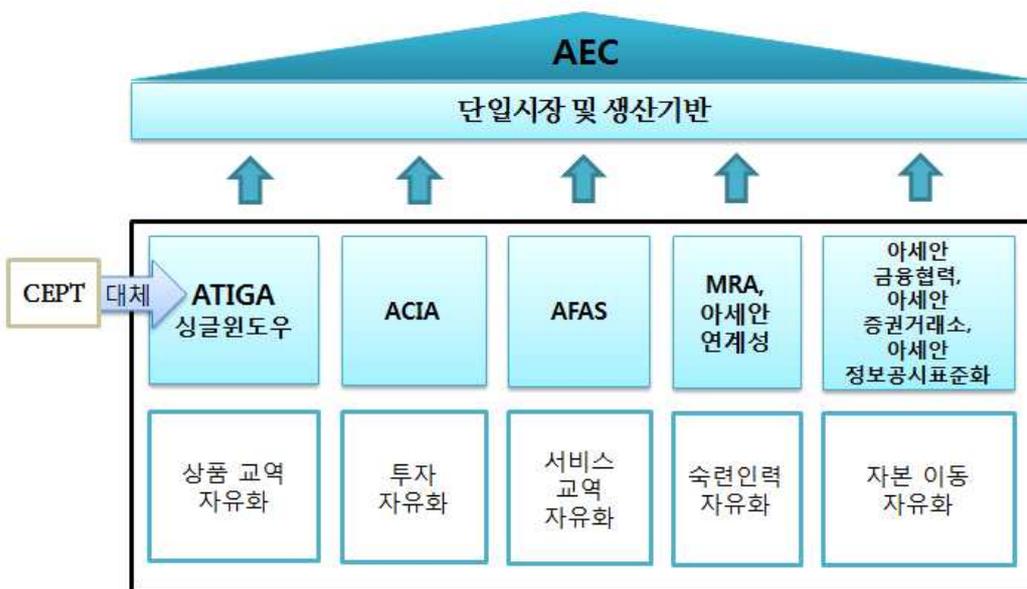
- ATIGA는 AFTA하에서 관세 철폐를 골자로 하는 공동유효특혜관세(CEPT, 1993년 발효)를 발전시킨 것임.
- 아세안 회원국은 CEPT 발효 이후 WTO 최혜국세율이 상당히 인하됨에 따라 CEPT의 실효성이 낮아져 AFTA 활용률이 저하되는 한계를 인식함.
- 아세안 국가들은 이러한 한계를 인식해 2007년 8월에 개최된 아세안 경제장관회담에서 CEPT를 보다 통합적인 형태로 발전시키는 데 합의하고 2009년 2월 ATIGA에 서명하였으며, 2010년 5월 ATIGA가 발효됨에 따라 CEPT가 ATIGA

2) ASEAN Economic Community Blueprint 2025.

로 대체됨.

- ATIGA는 회원국의 전 품목별 관세 철폐 스케줄을 명시함으로써 업계의 편의를 도모하였고, 관세 및 비관세장벽 철폐, 원산지규정, 무역원활화, 통관, 표준·기술규정·적합성 평가, 위생 및 식물위생 조치(SPS) 등을 포함한다는 측면에서 CEPT에 비해 발전된 형태임.
- o CEPT는 비교적 짧은 10개 조로 구성되었고 관세 인하 및 비관세장벽 철폐에 초점이 맞춰졌지만, ATIGA는 98개 조로 이루어졌을 뿐만 아니라 AFTA 관련 규정이나 제도를 통합·정리한 포괄적 협정임.

그림 1. AEC의 '단일시장 및 생산기반' 목표 추진 체계



주: ACIA(포괄적 아세안 투자협정), AFAS(아세안 서비스기본협정), MRA(상호인정협정).
 자료: ASEAN Secretariat.

■ 그동안 아세안 회원국들은 자동차산업을 국가 전략산업으로 인식하고 육성과 보호를 위해 노력해왔으며, 아세안 경제통합이 진전됨에 따라 역내 자동차시장 개방도 추진

- 기존 아세안 회원국들은 CEPT에 의해 2010년 이전에 이미 역내 완성차(승용차) 수입관세를 철폐하였으며, 후발 아세안 가입국(베트남, 캄보디아, 라오스, 미얀마)은 유예를 받음에 따라 역내 완성차 수입관세 인하가 기존 회원국보다 늦게 시작됨(표 2 참고).
- ATIGA 발효로 후발가입국은 2010년부터 관세인하를 본격화하였고, 2018년 1월 1일부터는 베트남을 마지막으로 아세안 역내 완성차 수입관세가 완전히 철폐될 예정임.

표 2. 아세안 역내 완성차(승용차) 수입관세 인하스케줄

(단위: %)

국가	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
태국	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
인도네시아	0/5	0/5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
말레이시아	0/5	0/5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
필리핀	0/5	0/5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
베트남	83	83	83	70	70	60	50	50	40	30	0
싱가포르	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
미얀마	5	5	5	5	5	5	5	0	0	0	0
캄보디아	20	10/20	5	5	0	0	0	0	0	0	0
브루나이	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
라오스	40	40	30	30	20	10	10	0	0	0	0

주: 각 연도 1월 1일로부터 관세인하 시작, 관세는 일반적인 승용차(HS 8703) 기준임.

자료: 伊藤博敏, 小島英太郎(2016), p. 4.

나. 생산 및 판매

■ 아세안의 자동차산업은 일본기업이 아세안의 각종 정책을 적극 활용하면서 발전

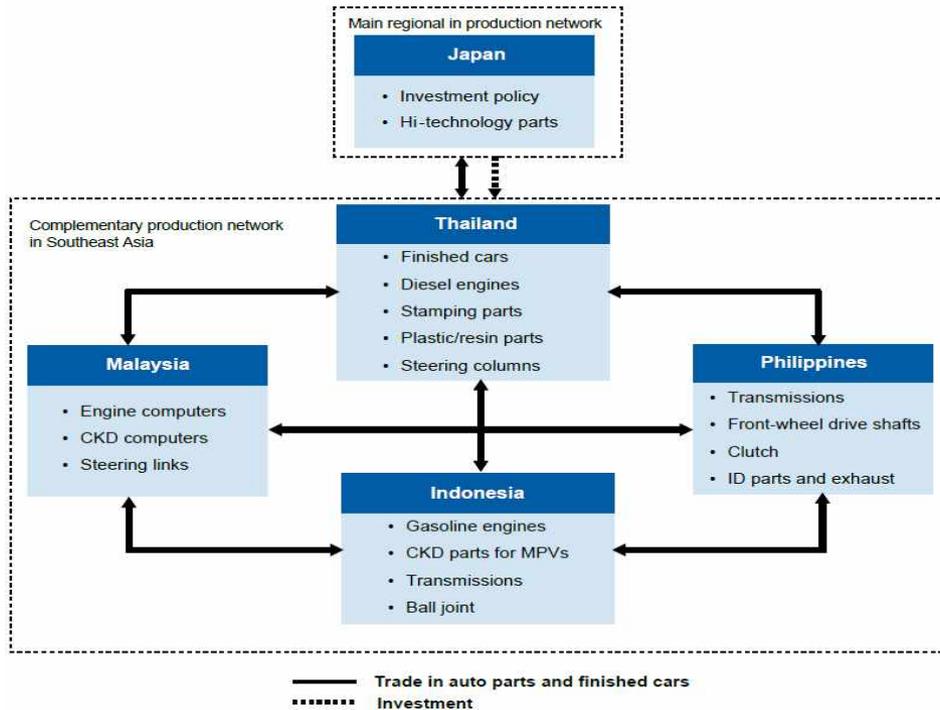
- 필리핀에 이어 태국과 말레이시아 등에 진출한 일본 자동차기업 위주로 조립생산이 활발해지면서 아세안의 자동차산업이 성장하기 시작하였으며, 그 중심에는 1톤 픽업(pick-up) 트럭을 중심으로 아세안 최대의 자동차생산국으로 등장한 태국이 있음.
- 특히 1980년대와 1990년대 초반까지 활발하게 진출한 일본기업들은 아세안이 1980년대 후반 이후 추진한 브랜드별 자동차부품상호보완유통계획(BBC: Brand to Brand Complementation Scheme, 1988년), 공동유효특혜관세(CEPT), 아세안공업협력계획(AICO: ASEAN Industrial Cooperation Scheme, 1996년) 등과 각국의 자동차산업정책을 적극 활용해 [그림 2]와 같이 역내 자동차생산 및 부품공급 네트워크를 구축운영하고 있음.³⁾
 - BBC는 자동차메이커가 역내 부품의 상호보완(수출입)을 행할 경우 특혜를 부여함으로써 오늘날 일본 자동차기업들이 아세안 시장을 장악하고 역내 생산네트워크를 구축할 수 있었던 계기를 제공한 것으로 알려졌는데, 당시 미쓰비시(三菱) 자동차를 비롯 도요타(豊田), 혼다(本田), 닛산(日産) 등이 이를 적극적으로 활용하였고, 국가별로는 말레이시아, 태국, 필리핀은 초기부터, 인도네시아는 1995년부터 참가함.⁴⁾
 - AICO는 BBC를 개선·확대하고 CEPT를 보완한 것으로, 역내시장 확대와 투자유치를 위해 현지자본이 30% 이상인 기업에 한해 역내관세혜택(0~5%의 특혜관세를 CEPT보다 먼저 제공)을 부여하였으며, 이는 일본 자동차기업과 전기전자기업의 역내 분업체계 구축에 크게 기여한 것으로 알려짐.⁵⁾

3) 광성일 외(2016), p. 95.

4) 광성일 외(2015), p. 38.

5) 石川幸一(2013), p. 19.

그림 2. 일본의 아세안 역내 자동차산업 생산네트워크(PN) 구조



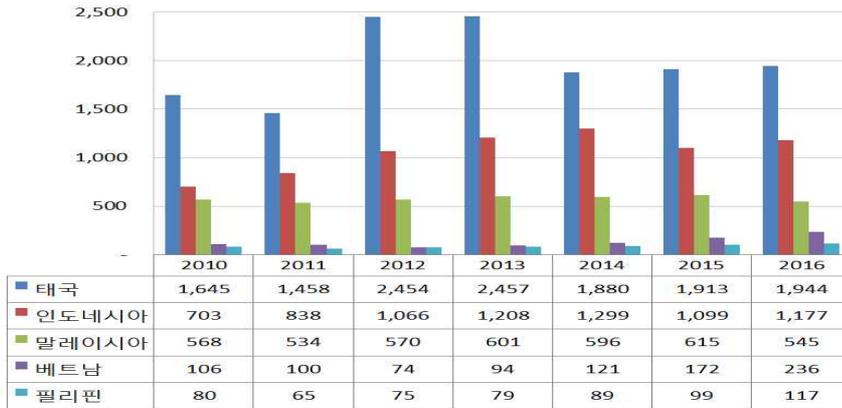
자료: Cheewatrakoolpong, Sabhasri, Bunditwattanawong(2013), p. 26.

- 아세안의 자동차생산은 1960~70년대부터 일본기업이 집중적으로 투자한 태국 및 인도네시아와 국민차를 육성한 말레이시아를 중심으로 증가하였으며, 2010년 이후에는 2014년 큰 폭의 감소를 경험한 이후 다시 증가
 - 아세안은 2016년 기준 세계 7위 자동차 생산지역(약 400만 대)이며, 아세안 국가 중 1위 자동차 생산국은 '아시아의 디트로이트'라고 불리는 태국(194만 대)이고, 2위는 인도네시아(120만 대)임(그림 3 참고).⁶⁾
 - 최근 일본 자동차기업의 투자가 늘어나면서 인도네시아의 역내 자동차생산 비중이 증가하고 있어 주목됨.
 - o 2010년 기준 태국과 인도네시아의 역내 자동차 생산 비중은 각각 53%, 23%였으나, 인도네시아의 자동차 생산이 늘어남에 따라 2016년 기준 태국의 비중은 약 48%로 감소한 반면 인도네시아의 비중은 약 29%로 증가함.
 - 아세안 국가 중 유일하게 자국 자동차 브랜드를 보유한 말레이시아는 품질 경쟁력 부족에 따른 수출 부진, 자동차 대중화에 따른 내수판매 부진으로 자동차 생산 규모가 50~60만 대 수준에서 정체된 것으로 나타남.

6) 2016년 생산대수 기준 국별 순위는 ① 중국(약 2,800만 대) ② 미국(약 1,200만 대) ③ 일본(약 920만 대) ④ 독일(약 600만 대) ⑤ 인도(약 450만 대) ⑥ 한국(약 420만 대) 순임. OICA(검색일: 2017. 8. 1).

그림 3. 아세안 국가의 자동차 생산 추이

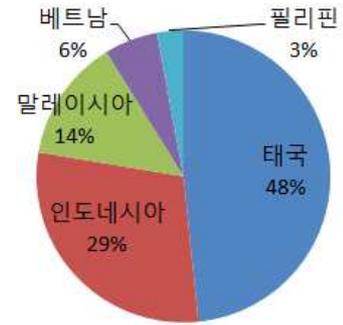
(단위: 천 대)



자료: ASEAN Automotive Federation(검색일: 2017. 8. 1).

그림 4. 아세안 국별 자동차 생산 비중

(단위: %)



주: 2016년 기준임.

자료: ASEAN Automotive Federation(검색일: 2017. 8. 1).

■ 최근에는 수요 증대, 정부의 자동차산업 육성 노력 등에 힘입어 베트남과 필리핀의 자동차 생산 증가세가 뚜렷

- 베트남과 필리핀의 자동차 생산은 2013~16년 기준 연평균 각각 약 36%와 14% 증가함.
- o 베트남의 자동차 생산 규모는 2013년 기준 약 9만 대에서 2016년 기준 약 24만 대로 큰 폭으로 증가함.
- o 필리핀의 자동차 생산도 2013년 기준 약 8만 대에서 2016년 기준 약 12만 대로 늘어남.

■ 아세안의 자동차 판매시장은 경제성장에 따른 소득증대로 꾸준히 확대되었고, 최근에는 필리핀과 베트남에서의 판매도 증가세 지속

- 아세안은 2016년 판매대수 기준 세계 6위 자동차시장(약 320만 대)이고, 7) 국별로는 인구 2억 5,500만 명의 거대 내수시장을 보유한 인도네시아(약 110만 대)가 태국(약 77만 대)을 제치고 아세안 최대 자동차시장으로 부상함. 8)
- 인도네시아의 자동차 판매는 2010~13년에 매년 큰 폭으로 늘어 2013년 기준 약 123만 대를 기록했으나, 2014~16년에 경제성장률 하락, 루피아 약세 등 요인에 따라 판매 대수가 감소하고 있음(그림 5 참고).
- o 인도네시아 루피아 환율이 2010년 기준 달러당 9,090루피아에서 2016년 기준 1만 3,300루피아로 약 46% 상승하여, 수입 완성차 및 부품 단가 상승으로 이어짐.
- 태국은 2011년 대홍수 이후 경기부양을 위해 특별소비세 환급정책인 '생애 첫 차 구입보조 프로그램(First-car buyer program)'을 시행한 결과, 2012~13년에 차량 판매가 130~140만 대 수준으로 큰 폭으로 증가했으나, 그 이후 판매 실적은 정책 시행 이전인 70~80만 대 수준으로 감소함. 9)
- 말레이시아는 차량보유율이 높아 2010~16년에 차량 판매가 50~60만 대 수준에 머물러 있음.
- o 말레이시아의 인구 천 명당 4륜차 보유대수는 약 360대로, 한국(299대)보다 많음. 10)

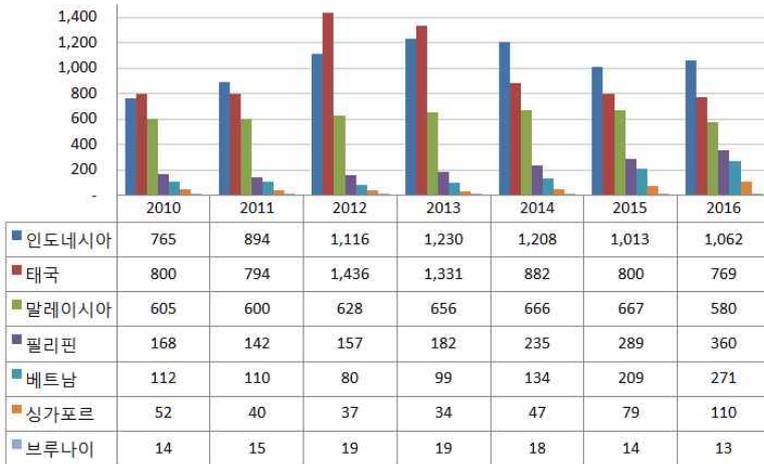
7) 아세안 국가 중 7개국(인도네시아, 태국, 말레이시아, 필리핀, 베트남, 싱가포르, 브루나이)의 수치가 포함됨. ASEAN Automotive Federation(검색일: 2017. 8. 1).

8) 2016년 판매대수 기준 국별 순위는 ① 중국(약 2,800만 대) ② 미국(약 1,800만 대) ③ 일본(약 500만 대) ④ 독일(약 370만 대) ⑤ 인도(약 367만 대) 순임. OICA(검색일: 2017. 8. 1).

9) 생애 첫 차 구입보조 프로그램은 태국정부가 대홍수로 침체된 내수 부양을 위해 시행한 정책으로, 2011년 9월~2012년 12월 기준 요건을 충족하는 생애 최초 신차 구매자에 대해 특별소비세를 환급해주는 정책임. 태국 투자청(검색일: 2017. 8. 1).

그림 5. 아세안 국별 자동차 판매 추이

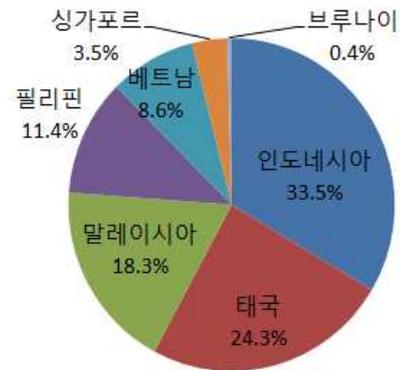
(단위: 천 대)



자료: ASEAN Automotive Federation(검색일: 2017. 8. 1).

그림 6. 아세안 국별 자동차 판매 비중

(단위: %)



주: 2016년 기준임.

자료: ASEAN Automotive Federation(검색일: 2017. 8. 1).

- 베트남과 필리핀은 경기 호조로 자동차 판매가 지속적으로 증가하는 추세이며, 2013~16년 기준 연평균 자동차 판매 증가율은 각각 40%와 26%를 기록함.
- o 베트남은 2018년 초 역내 자동차 수입관세 철폐에 따른 수입차의 가격경쟁력 상승으로 자동차시장 규모가 더욱 커질 가능성이 있어 주목할 만함.

■ 아세안 자동차 판매시장은 일본계 브랜드가 압도적으로 높은 점유율을 기록한 가운데 미국계와 한국계가 한 자릿수의 시장점유율을 기록

- 아세안(캄보디아, 라오스, 미얀마 제외) 시장에서 일본계 브랜드의 점유율은 2011년 80.9%에서 2016년 84.3%로 약간 높아졌으며, 같은 기간 미국계와 한국계의 시장점유율은 각각 4.8%와 3.4%에서 4.6%와 4.0%로 변화함.¹¹⁾
- 특히 아세안 내 최대 자동차시장인 인도네시아와 태국에서 일본계 브랜드의 시장점유율은 2016년 기준 각각 98.4%와 87.9%로 매우 높음.¹²⁾

다. 수출입

■ 아세안의 자동차(완성차) 수출이 꾸준히 증가하는 가운데 태국과 인도네시아를 중심으로 전개

- 아세안의 자동차 수출은 2010년 151만 대에서 2015년 214만 대로 증가한 가운데, 태국이 전체의 82% 이상을 차지해 압도하고 있고 다음으로 인도네시아가 12% 수준을 차지함(표 3 참고).
- o 자동차 비생산국인 싱가포르는 중고차와 환적에 의한 수출, 라오스의 최근 수출은 상용차에 의한 것으로 보임.

10) ADB(2016), p. 215; World Development Indicator(검색일: 2017. 8. 1).

11) Fourin(2017), p. 20.

12) Ibid., p. 47, pp. 70-71.

- 아세안의 자동차 역내 수출 비중은 2011년 33%로 정점을 기록한 이후 점차 낮아지고 있는 것이 특징임.
- 아세안 국가의 주요 자동차 수출시장은 2015년 기준 호주(20.5%), 사우디아라비아(10.7%), 필리핀(10.7%), 인도네시아(4.5%)순으로, 역내뿐만 아니라 역외로도 수출이 활발하게 이루어지고 있음.¹³⁾

표 3. 아세안 국가의 자동차(완성차) 수출 추이: 국별

(단위: 백만 달러, %)

국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	비중(2015년)
태국	12,886.3	11,673.1	16,235.3	17,242.2	16,905.3	17,583.8	82.4
인도네시아	1,101.5	1,531.1	2,490.9	2,402.2	2,915.3	2,656.8	12.4
싱가포르	654.0	988.0	1,080.0	522.5	569.1	482.7	2.3
말레이시아	264.7	226.1	295.2	362.2	367.4	301.9	1.4
라오스	-	0.1	-	0.5	8.8	200.1	0.9
캄보디아	32.3	182.5	12.9	37.4	2.5	73.9	0.3
필리핀	127.7	85.6	58.6	44.4	107.1	42.8	0.2
브루나이	-	-	5.3	1.6	2.1	4.9	0.0
베트남	2.0	5.1	17.1	4.8	6.0	2.9	0.0
미얀마	-	-	0.5	-	0.5	0.7	0.0
합계	15,068.4	14,691.6	20,195.7	20,617.7	20,883.9	21,350.3	100.0
아세안 역내 수출 비중(%)	28.4	33.0	32.8	27.4	28.4	27.4	

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

국별 데이터는 주요 분석 대상국인 태국과 베트남의 2016년 통계가 존재하지 않아 2015년으로 통일함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

■ 아세안의 자동차 수입은 전체적으로는 2014년 이후 증가하는 가운데 필리핀, 베트남, 미얀마의 비중이 계속 확대되는 반면 말레이시아, 인도네시아, 태국의 비중은 지속적으로 낮아지고 있으며, 아세안 역내로부터의 수입 비중도 2013년 이후 낮아지는 추세

- 가장 큰 특징으로는 2014년 이후 베트남과 미얀마의 수입증가세가 눈에 띄게 높아지고 있는 것인데, 이는 ATIGA에 의한 자동차 수입관세 인하·철폐(베트남과 미얀마)와 자동차 수입시장 자유화(미얀마)의 영향으로 보임(표 4 참고).
- 2010년에서 2015년 기간 동안 아세안 전체에서 차지하는 수입 비중은 미얀마가 0.7%에서 10.4%, 베트남이 6.2%에서 13.5%로 높아진 반면, 말레이시아는 26.8%에서 17.7%, 인도네시아는 21.9%에서 10.9%로 낮아짐.
- 기존 자동차 생산국(태국, 인도네시아, 말레이시아)의 수입 규모가 2012년 정점을 찍은 이후 지속적으로 감소 추세에 있는 것도 특징임.

13) 괄호 안은 2015년 전체 자동차 수출 대비 해당국으로의 수출 비중임(UN Comtrade).

표 4. 아세안 국가의 자동차(완성차) 수입 추이: 국별

(단위: 백만 달러, %)

국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	비중(2015년)
필리핀	2,098.1	1,874.2	2,528.0	2,500.1	2,548.4	3,375.4	20.7
말레이시아	3,450.2	3,452.2	4,090.4	3,989.4	3,236.7	2,878.2	17.7
베트남	796.5	880.5	494.4	604.7	1,172.7	2,189.6	13.5
싱가포르	1,757.4	2,266.1	2,325.3	1,602.8	1,932.1	2,079.2	12.8
인도네시아	2,813.9	4,117.7	5,427.2	3,192.0	2,222.0	1,771.4	10.9
미얀마	93.0	414.5	949.3	0.0	1,525.5	1,690.5	10.4
태국	1,442.6	1,680.9	2,359.3	1,923.1	1,720.4	1,337.8	8.2
캄보디아	230.2	296.1	432.2	392.5	330.2	650.5	4.0
브루나이	0.0	0.0	316.7	333.1	311.2	227.8	1.4
라오스	180.8	240.3	129.0	337.0	106.9	68.7	0.4
합계	12,862.8	15,222.6	19,051.8	14,874.7	15,106.0	16,269.1	100.0
동아시아 역내 수입 비중(%)	32.5	26.4	30.8	35.4	29.8	29.4	

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

국별 데이터는 주요 분석대상국인 태국과 베트남의 2016년 통계가 존재하지 않아 2015년으로 통일함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

■ 태국의 자동차 수출은 지속적으로 증가하나 자동차 수입은 2012년 최고점을 기록한 이후 감소 추세

- 자동차 수출은 호주, 필리핀, 사우디아라비아, 인도네시아순으로 많고 증가세는 필리핀, 뉴질랜드, 멕시코 등이 두드러지며, 감소세는 인도네시아와 말레이시아 등에서 많이 나타남.
- 수입은 일본, 독일, 인도네시아, 말레이시아 등의 순으로 많으나 일본은 감소세가 뚜렷하고, 말레이시아와 중국은 증가세를 나타내며, 전체적으로는 '생애 첫차 구입보조 프로그램' 종료에 따라 감소세가 지속됨.

표 5. 태국의 국별 자동차(완성차) 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

수출								수입							
국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	비중(2015년)	국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	비중(2015년)
호주	3,019.6	2,352.9	3,449.7	4,140.6	3,684.4	4,348.6	24.7	일본	656.8	676.3	955.7	474.9	360.1	401.9	30.0
필리핀	832.4	576.8	808.7	996.9	1,289.3	1,765.2	10.0	독일	166.8	299.0	278.0	363.4	328.3	222.4	16.6
사우디	1,046.7	790.5	1,180.3	1,418.7	1,527.7	1,394.4	7.9	인도네시아	206.5	221.8	503.8	446.2	381.0	194.4	14.5
인도네시아	1,187.1	1,287.8	1,992.6	1,379.9	1,003.7	723.8	4.1	말레이시아	61.3	64.4	108.5	169.7	238.5	156.3	11.7
뉴질랜드	211.3	182.0	341.7	461.9	507.5	646.9	3.7	중국	24.8	36.1	38.1	72.1	56.2	86.4	6.5
UAE	275.8	365.7	586.4	707.4	697.6	586.9	3.3	영국	33.3	52.8	94.1	89.4	80.2	70.4	5.3
멕시코	47.7	88.0	247.5	242.9	301.3	554.3	3.2	한국	66.8	90.6	95.1	85.6	40.3	44.1	3.3
말레이시아	653.8	582.7	834.8	634.6	680.4	539.6	3.1	헝가리	0.1	-	-	5.8	29.3	38.2	2.9
영국	208.5	192.7	241.4	156.9	281.0	459.0	2.6	싱가포르	16.7	18.9	99.3	31.2	89.5	30.6	2.3
라오스	184.0	236.5	377.0	444.4	454.1	446.6	2.5	미국	28.4	38.9	38.5	31.8	25.4	29.6	2.2
베트남	44.4	84.5	72.4	139.1	224.1	394.3	2.2	기타	181.1	181.9	148.2	152.9	91.5	63.4	4.7
일본	399.8	463.9	724.0	488.6	324.2	266.0	1.5	합계	1,442.6	1,680.9	2,359.3	1,923.1	1,720.4	1,337.8	100.0
기타	4,775.1	4,469.0	5,378.8	6,030.2	5,930.0	5,458.2	31.0								
합계	12,886.3	11,673.1	16,235.3	17,242.2	16,905.3	17,583.8	100.0								

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

■ 인도네시아의 자동차 수출은 꾸준히 증가하나, 수입은 2012년 정점을 기록한 이후 급감하는 추세

- 국별 수출의 경우 필리핀으로는 급증하는 반면, 사우디아라비아, 태국, 일본, 말레이시아 등으로는 비중이 감소하는 경향임.
- 자동차 수입은 2016년 현재 2012년의 1/3 수준으로 감소한 가운데, 국별로는 태국, 일본, 인도의 비중이 70% 이상을 계속 유지함.
- o 2010년 이후 일본으로부터의 수입 비중이 7.5%p 낮아진 반면 한국으로부터의 수입 비중은 3.4%p 높아짐.

표 6. 인도네시아의 국별 자동차(완성차) 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

수출									수입								
국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	비중 (2016년)	국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	비중 (2016년)
필리핀	132.7	191.6	335.2	355.5	564.1	514.9	1,091.8	39.9	태국	1,195.5	1,412.8	2,033.1	1,481.8	999.8	733.1	836.9	50.8
사우디	250.3	370.6	596.8	629.4	743.7	888.5	447.9	16.3	일본	823.9	1,200.2	1,562.1	785.9	543.8	555.4	358.3	21.8
태국	181.1	216.4	477.0	391.5	382.9	187.0	225.8	8.2	인도	196.6	370.7	347.7	83.0	133.0	143.6	101.4	6.2
일본	124.4	175.1	198.0	181.2	167.4	150.7	149.9	5.5	독일	120.8	166.3	171.0	195.8	151.7	112.2	93.5	5.7
말레이시아	88.0	76.4	172.9	96.3	73.8	59.4	99.4	3.6	한국	46.4	61.4	61.9	170.2	114.8	75.8	84.4	5.1
UAE	48.1	86.9	130.7	182.4	212.5	225.6	85.7	3.1	스웨덴	94.5	181.0	247.0	59.6	22.6	19.5	28.5	1.7
멕시코	33.5	34.4	53.6	49.6	74.1	77.4	83.2	3.0	미국	59.3	262.5	233.0	53.8	31.3	14.1	20.1	1.2
베트남	13.4	19.8	5.7	11.7	13.2	29.3	65.5	2.4	벨라루스	0.0	0.0	1.5	1.3	0.0	0.0	19.3	1.2
쿠웨이트	17.6	25.2	36.0	49.2	59.5	60.5	51.1	1.9	영국	76.2	122.7	228.6	58.8	52.3	26.7	19.3	1.2
파키스탄	8.8	5.1	3.2	3.2	29.6	18.4	44.6	1.6	말레이시아	28.1	39.1	69.7	72.5	28.0	25.1	18.7	1.1
기타	203.5	329.4	481.8	452.1	594.5	445.1	394.8	14.4	기타	172.6	301.1	471.6	229.4	144.6	66.0	66.8	4.1
합계	1,101.5	1,531.1	2,490.9	2,402.2	2,915.3	2,656.8	2,739.6	100.0	합계	2,813.9	4,117.7	5,427.2	3,192.0	2,222.0	1,771.4	1,647.4	100.0

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

■ 말레이시아의 자동차 수출은 증가 기조이나 수입은 감소세가 완연

- 자동차 수출 비중은 태국이 꾸준히 증가해 57%를 차지하고 있는 가운데 홍콩으로도 급격하게 늘어나고 있으나, 인도네시아는 2010년 10.4%에서 2016년 5.2%로 감소함.
- 일본으로부터 가장 많이 수입하나 비중은 낮아지고 있으며, 다음으로는 독일과 태국으로부터 많이 수입함.

표 7. 말레이시아의 국별 자동차(완성차) 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

수출									수입								
국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	비중 (2016년)	국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	비중 (2016년)
태국	63.8	64.5	108.3	174.2	271.5	134.9	197.6	56.9	일본	1,756.1	1,653.5	1,837.5	1,612.0	1,256.8	1,070.7	1,122.5	39.5
홍콩	5.1	7.4	9.1	5.5	1.2	67.6	52.8	15.2	독일	445.5	701.1	711.3	708.9	644.1	737.6	731.7	25.7
싱가포르	6.2	10.0	18.2	24.9	17.9	22.4	18.1	5.2	태국	873.2	637.0	835.3	891.4	730.4	690.3	603.8	21.2
인도네시아	27.6	39.0	69.7	83.3	37.8	23.7	18.0	5.2	중국	48.5	64.7	72.8	130.0	127.2	87.8	115.9	4.1
호주	16.9	7.5	10.4	25.7	8.7	10.6	10.9	3.1	인도네시아	67.9	59.2	173.6	104.5	74.5	70.0	109.9	3.9
뉴질랜드	0.8	0.3	0.8	0.2	0.2	0.9	10.9	3.1	영국	52.1	67.8	65.9	121.7	119.4	69.3	55.1	1.9
스리랑카	6.8	21.4	16.6	6.9	1.7	4.1	8.0	2.3	한국	101.2	109.2	145.0	174.4	133.1	88.2	42.3	1.5
영국	10.8	4.7	0.5	0.3	2.2	4.4	5.1	1.5	스웨덴	7.4	34.7	67.6	60.3	19.9	7.5	24.2	0.9
미얀마	0.3	0.8	0.0	0.5	0.5	0.1	3.6	1.0	이탈리아	18.5	16.5	22.0	27.7	24.1	20.5	9.8	0.3
파푸아	1.2	3.4	7.8	3.9	1.8	4.0	3.3	0.9	프랑스	18.1	29.3	43.8	35.5	43.5	7.7	7.5	0.3
브루나이	9.0	4.4	5.9	8.1	3.3	4.9	2.7	0.8	기타	61.6	79.1	115.6	123.0	63.7	28.4	19.3	0.7
일본	0.7	1.9	1.3	1.1	2.5	1.3	2.3	0.7	합계	3,450.2	3,452.2	4,090.4	3,989.4	3,236.7	2,878.2	2,842.1	100.0
기타	115.6	60.8	46.6	27.5	18.1	22.9	14.0	4.0									
합계	264.7	226.1	295.2	362.2	367.4	301.9	347.2	100.0									

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

■ 필리핀의 자동차 수출은 다변화가 진행되나 감소세가 확연하며, 수입은 2015년부터 급증세

- 자동차 수출은 2010년대 초기 태국으로 거의 대부분이 집중되었으나, 최근에는 점차 일본과 파키스탄 등으로 다변화가 진행됨.
- o 특히 일본에 대한 수출 비중이 0.1%에서 31.8%까지 높아진 점이 눈에 띈.
- 자동차 수입은 태국과 일본으로 전체의 2/3가량이 이루어지는 가운데, 최근 인도네시아에 대한 비중이 높아지는 것이 특징임.

표 8. 필리핀의 국별 자동차(완성차) 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

수출									수입								
국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	비중 (2016년)	국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	비중 (2016년)
태국	111.9	59.4	25.6	16.3	41.4	5.1	11.1	39.8	태국	1,071.4	743.4	858.7	890.9	577.8	1,118.9	2,426.3	42.8
일본	0.1	0.4	0.1	1.2	2.2	0.7	8.9	31.8	일본	472.5	464.2	671.5	533.0	680.9	835.7	1,201.6	21.2
파키스탄	0.1	0.3	0.8	1.0	4.5	12.3	2.9	10.3	인도네시아	184.8	256.5	438.7	445.6	695.2	650.0	1,168.7	20.6
인도네시아	8.8	7.4	14.7	13.6	12.7	2.1	1.4	5.0	한국	180.2	204.5	250.0	315.5	239.8	312.8	387.2	6.8
말레이시아	5.3	7.3	5.3	3.5	5.5	3.1	1.0	3.5	중국	32.5	31.7	50.0	83.1	99.3	127.8	162.8	2.9
잠비아	-	-	-	-	-	-	0.6	2.0	인도	19.9	36.1	50.2	64.5	87.7	126.2	91.4	1.6
영국	0.0	0.5	0.1	0.2	-	-	0.5	1.9	독일	45.3	39.9	41.8	36.0	33.6	61.4	70.2	1.2
중국	0.0	0.0	-	0.1	0.1	2.4	0.4	1.4	미국	23.1	30.1	57.0	59.3	49.4	55.1	60.3	1.1
멕시코	-	-	-	-	0.0	0.1	0.4	1.3	영국	9.1	4.5	4.2	9.3	11.6	13.5	10.6	0.2
싱가포르	0.1	1.2	0.1	0.2	0.2	0.4	0.2	0.8	말레이시아	0.4	0.5	2.4	3.2	2.1	3.7	10.6	0.2
한국	0.0	-	0.0	0.0	0.2	0.4	0.1	0.5	기타	58.9	62.7	103.5	59.7	71.0	70.2	82.2	1.4
베트남	0.6	0.1	3.7	4.4	5.6	1.4	0.1	0.5	합계	2,098.1	1,874.2	2,528.0	2,500.1	2,548.4	3,375.4	5,671.9	100.0
기타	0.8	8.9	8.2	3.8	34.7	14.8	0.3	1.2									
합계	127.7	85.6	58.6	44.4	107.1	42.8	27.9	100.0									

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

■ 베트남의 자동차는 수출은 미미하나, 수입은 2013년부터 증가하기 시작하고 2014년과 2015년은 급증

- 자동차는 거의 대부분 CKD로 생산되고 있어 수출은 극히 미미한 실정임.
- 자동차 수입은 ATIGA에 의한 수입관세 인하와 상용차에 대한 세제 혜택 등으로 꾸준히 증가하고 있으며, 특히 중국, 태국, 인도의 비중이 높아지나 한국, 일본, 독일의 비중은 낮아지고 있음.

표 9. 베트남의 국별 자동차(완성차) 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

수출								수입							
국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	비중 (2015년)	국가	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	비중 (2015년)
필리핀	0.0	-	0.0	-	0.8	0.5	16.8	중국	119.8	166.2	123.4	139.4	284.5	619.9	28.3
라오스	0.6	1.8	4.1	2.8	1.9	0.5	15.8	태국	51.7	89.9	80.9	140.4	239.6	430.4	19.7
중국	0.1	0.0		0.2	0.2	0.4	12.3	한국	239.3	213.7	144.1	129.5	205.9	374.6	17.1
한국	0.1	0.0	9.8	1.0	2.6	0.3	10.6	일본	152.2	143.8	48.9	63.7	198.4	369.7	16.9
캄보디아	0.4	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	7.3	인도	11.9	32.0	24.0	31.3	63.6	127.2	5.8
싱가포르	-	-	-	0.1	-	0.2	6.6	독일	58.8	70.4	36.7	46.3	66.4	82.6	3.8
일본	0.0	0.1	0.1	-	0.1	0.2	6.5	영국	10.9	26.1	4.3	7.3	25.3	49.2	2.2
미국	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	6.0	미국	68.6	50.3	8.8	16.2	35.5	45.6	2.1
미얀마	0.1	0.9	0.2	0.2	-	0.1	4.9	인도네시아	4.9	14.5	6.8	18.3	16.9	35.3	1.6
캐나다	-	-	0.0	0.3	0.2	0.1	4.0	러시아	2.4	3.6	6.4	3.4	6.8	19.7	0.9
기타	0.6	2.1	2.8	0.2	0.1	0.3	9.3	기타	76.1	70.0	10.0	9.0	29.8	35.5	1.6
합계	2.0	5.1	17.1	4.8	6.0	2.9	100.0	합계	796.5	880.5	494.4	604.7	1,172.7	2,189.6	100.0

주: 승용차(HS 8703)와 상용차(HS 8702와 8704) 기준이며, 중고차 포함.

자료: UN Comtrade를 통해 저자 작성.

3. 아세안 주요국의 최근 자동차산업 정책 변화

가. 주요 자동차 생산국: 태국, 인도네시아, 말레이시아

1) 태국

■ 아시아의 디트로이트(Detroit of Asia)를 표방하며 아세안 최대 자동차 생산국으로 자리매김한 태국은 2010년대 들어서도 자동차산업 마스터플랜을 통해 자동차 생산 확대와 친환경자동차(Eco Car) 정책을 지속

- 자동차 부문에서 양적 성장에 초점을 맞춰오던 태국은 제3차 자동차산업 마스터플랜 기간(2012~16년)에는 양적 성장은 물론 친환경차 생산과 고부가가치 창출을 강조함(표 10 참고).
- 자동차 생산 규모는 2010년 200만 대에서 2017년 300만 대로 늘릴 계획임.
- Eco Car 1기에서는 일본 자동차기업만 참가했으나, 2기에서는 미국의 포드(Ford)와 중국의 상하이자동차(上海汽車)도 참가한 점이 주목됨(표 10 참고).

- 태국은 자동차 생산기반 확충, 에너지 절감(고연비 차량 개발), 환경에 대한 부하 저감(친환경차 개발) 등을 위해 2007년부터 Eco Car 정책을 추진함.

표 10. 태국의 자동차산업 마스터플랜 변천

구분	제2차 마스터플랜(2007~11년)	제3차 마스터플랜(2012~16년)
기본 방침	- 1차 마스터플랜에 이어 세계시장으로의 수출 확대를 축으로 자동차산업 발전 - 부품거점으로서 발전	- 2021년까지 자동차산업의 지속적 발전을 위해 글로벌 친환경차 생산거점으로 성장 - 고부가가치 창출 가능한 공급망 육성
목표	- 2010년에 생산 200만 대(수출 100만 대) 달성	- 2017년 자동차 생산능력 300만 대
주요 시책	- Eco Car 정책 1기 추진(투자혜택 확충과 물품세 감세 추진) ○ 조건: 투자액 50억 바트(약 1.5억 달러) 이상, 연비 20km/ℓ 이상, 배기가스 규제 Euro 4 대응 ○ 대상차량: 가솔린 1,300cc, 디젤 1,400cc 이하 ○ 참가기업: 도요타, 혼다, 미쓰비시, 닛산, 스즈키	- Eco Car 정책 2기 추진 ○ 조건: 투자액 65억 바트 이상(약 2억 달러), 연비 23.3km/ℓ 이상, 배기가스 규제 Euro 5 대응 ○ 대상차량: 가솔린 1,300cc, 디젤 1,500cc 이하 ○ 참가기업: 도요타, 혼다, 미쓰비시, 닛산, 스즈키, 마쓰다, 포드, 상하이자동차 - 신물품세제 도입(CO ₂ 배출량 기준으로 변경) ○ E10/E20/디젤 기준으로 Eco Car 14~17%, 3,000cc 이하 승용차 30~40%, 3,000cc 초과 승용차 50%

자료: Fourin(2017, pp. 37-40)을 바탕으로 저자 재구성.

■ 태국은 육상교통 분야에서의 온실가스 배출 감소와 차세대자동차 개발보급을 위해 전기자동차의 생산 및 이용 촉진을 주요 내용으로 하는 '전기자동차추진계획 2016~2036(EV Action Plan 2016~2036)'을 2016년 수립

- 'EV Action Plan 2016-2036'은 자동차산업의 양적 성장을 지속하면서 에너지 절약과 안전 등을 추구하기 위해 추진하는 것으로, 글로벌 이슈인 지구온난화에 대처하고 2015년 수립된 국가의 에너지효율개발계획(Energy Efficiency Development Plan 2015-2036)에 부응하는 측면도 큼.
- 태국은 2036년까지 전기자동차 120만 대와 충전소 690곳을 보급할 계획이며, 투자장려책을 2017년 3월 발표함.

표 11. 태국의 전기자동차추진계획 2016~2036 주요 내용

단계 구분	제1단계(2016~17년)	제2단계(2018~20년)	제3단계(2021~36년)
성격	대중교통(버스) 전기화 + 준비	대중교통 전기화 장점 극대화 + 개인용 전기승용차 이용촉진 준비(연구개발 추진)	개인용 전기승용차 이용 촉진(보급기)
세부 내용	(1) 파일럿 프로젝트로 버스 전기화 (2) 전기자동차 이용에 따른 과제 형성과 해결 (3) 전기자동차 관련 인프라 정비 (4) 전기자동차 관련 소프트웨어 정비	(1) 2020년까지를 목표로 보급하는 전기버스 관련 인프라 준비 (2) 충전소(station)의 기준과 운영 허가조건 결정 (3) 민간기업의 충전소 사업 참여 촉진을 위한 유인정책 실시 (4) 충전소용 서비스 요금 확정	(1) 개인용 전기자동차 보유 대수 확대를 대비한 인프라 준비(2036년 보급대수 120만 대와 충전소 690개 소 목표) (2) 고기능 충전관리(EV Smart Charging) 시스템 개발과 비용경감 추진 (3) 전기자동차의 발전과 함께 전기 수요 관리시스템 개발(V2G: Vehicle to Grid)

자료: 中野秀紀(2016, pp. 1~2)를 토대로 저자 작성.

- 태국 자동차산업은 2010년대 들어 아시아의 생산거점화 구축을 지속함과 동시에 R&D 강화도 추진하고 있으며, 특히 2015년 이후에는 아시아의 R&D 거점으로 성장함과 동시에 부가가치가 높은 차세대자동차를 중점적으로 개발하고자 노력
 - R&D 정책은 외자계 R&D 거점 유치와 현지기업의 R&D 기능 강화를 위한 지원 확대에 초점을 맞추고 있으며, 주요 분야로는 안전, 에너지, 환경, 자동차용 전지, 바이오소재 등과 소프트웨어와 IT 활용 등을 들 수 있음.¹⁴⁾
 - 태국은 2015년부터 산업구조 고도화와 고부가가치 산업으로의 구조개혁을 위해 ‘신성장동력 10대 산업(5+5 Targeted Industries as New Engine of Growth)’을 선정하고 집중 육성하고 있는데, 중단기 5대 산업 중 하나로 미래자동차 개발을 포함함.¹⁵⁾
 - 태국정부의 자동차산업 R&D 강화정책에 발맞추어 일본계 자동차업체인 도요타, 혼다, 닛산, 이스즈, 미쓰비시 등이 태국에 자동차 R&D 거점을 설립함.

2) 인도네시아

- 국민차정책 실패 후 다목적차량(MPV), 소형 상용차, 환경차 생산을 강화해온 인도네시아는 2010년대 들어서는 자동차 생산의 주력을 24t 미만의 상용차, SUV, 저연비저가소형세단으로 확대¹⁶⁾
 - 그동안 인도네시아의 자동차산업 전략은 효율이 높고 경쟁력을 갖춘 자동차를 생산하는 것이었으며, 이는 중형 MPV와 소형 상용차 생산 확대로 이어짐.
 - 이와 함께 인도네시아 정부는 저연비 차량 우대 프로그램으로 저비용환경차(LCGC: Low Cost Green Car)와 저탄소배출차(LCE: Low Carbon Emission) 프로그램을 2013년 8월부터 추진함.

표 12. 인도네시아의 LCGC와 LCE 프로그램 개요

구분	Low Cost Green Car 프로그램	Low Carbon Emission 프로그램
시작 시기	2013년 8월	2013년 8월
대상 차량	- 승용차(세단과 왜건 제외) - 배기량: 가솔린 980~1,200cc, 디젤 1,500cc 이하	- 승용차: 첨단 저이산화탄소배출 동력 보유 - 대상차종: 세단/왜건, 4×2, 4×4, 더블캡 트럭, 버스 - 대상 동력전달 장치: 첨단 가솔린/디젤 엔진, 플렉스연료차(가솔린/가스), 천연가스차(CNG/LGV 등), 하이브리드차, 전기자동차, 바이오연료차
연비	1리터당 20km 이상	1리터당 20km 이상
감면혜택 (사치세 우대)	면제(통상 차량 판매가격의 10% 부가)	- 연비 20~28km/ℓ 차량: 25% 감세(통상 20~75%) - 연비 28km/ℓ 이상 차량: 50% 감세(통상 20~75%) - 전기자동차: 면세
정책 지속 여부	2019년 종료 가능성 높음	- 개정 가능성. 특히 배기량 1,200~2,000cc이고 연비 20~28km/ℓ 승용차 포함될 예정

자료: Fourin(2017, p. 66)을 저자 재구성.

14) Fourin(2017), pp. 38-39.

15) 정재완, 이재호, 김제국(2017), p. 12.

16) Fourin(2015), p. 90.

- 인도네시아는 이러한 자동차정책을 뒷받침하기 위해 부가가치세 부과는 유지하는 가운데 사치세(Luxury Tax)를 중심으로 자동차 세제를 개정함.

표 13. 인도네시아의 자동차 관련 세제 개요(2017년 5월 현재)

부가가치세	사치세	등록세(등록료), 취득세, 보유세
10%(국세)	※ 국세 개념 - 10인승 미만 승용차(세단/왜건): 30~125% - 10인승 미만 승용차(세단/왜건 이외): 10~125% - LCGC: 면세 - 승용차(좌석수 10~15석 소형버스): 10% - 더블캡 트럭: 20% - 기타 트럭/버스: 면세	- 자동차등록세/BBN(최초, 지방세) ○ 1대: 차량 가격의 10~15%(지방마다 상이, 2011년 1월 이후) ○ 2대 이후: 자카르타 20% - 자동차보유세/PKB(종래는 1.5%였으나 2011년 1월부터 누진 과세시스템 도입)

자료: Fourin(2015, p. 91과 2017, p. 66) 자료를 토대로 재작성.

■ 인도네시아는 향후 자동차산업 활성화 및 수출 확대를 위해 부품산업 육성, 부품 국산화율 인상, 차세대자동차 및 기술 도입 등을 적극 추진할 것으로 전망

- 특히 LCGC 프로그램은 저연비 차량 보급에 많은 기여를 하였음에도 부작용에 대한 우려(세수 감소, 차세대자동차 도입 지연)로 2019년 이후 폐지되거나 기존 LCE 프로그램을 개정해 대체할 가능성이 크며, 이에 맞춰 사치세도 조정될 것으로 알려짐.
- 현재까지 알려진 바로는 배기량 1,200~2,000cc와 연비 20~28km/ℓ 를 충족하는 승용차, 엔진과 트랜스미션을 국내에서 생산하고 조립한 승용차 등이 적용대상으로 거론됨.¹⁷⁾

3) 말레이시아

■ 말레이시아는 1980년대 초 자국 자동차 브랜드 개발을 통해 자동차산업 발전을 도모하였으며, 이는 외자계 완성차 업체의 조립생산을 통해 자동차산업을 육성한 여타 아세안 국가와는 대조적

- 마하티르 전 총리(1981~2003년 집권)는 자동차산업 육성이 자국 경제발전을 추진하는 데 필수적이고, 이를 외국 기업에 의존하여 추진하는 것은 부적절하다고 판단하여 1982년 ‘국민차 프로젝트(National Car Project)’를 추진, 1983년에 자국 완성차 브랜드인 ‘프로톤(Proton)’을, 1994년에 ‘페로두아(Perodua)’를 설립함.¹⁸⁾
- 말레이시아는 자국 자동차 브랜드를 육성하고자 고율의 관세 부과, 지정품목 수입 금지, 국민차에 대한 소비세 일부 환급 등 자국 업체에 대한 각종 지원책을 실시함.¹⁹⁾
- 아세안 경제통합 추진, FTA 체결 확대 등 자유무역주의 기조가 심화됨에 따라 말레이시아도 2000년대 초부터 수입관세 인하·폐지, 부품 국산화 의무 폐지 등 개방화를 추진하고 있음.²⁰⁾

17) Fourin(2017), p. 66.

18) 프로톤 홈페이지(검색일: 2017. 8. 1), 페로두아 홈페이지(검색일: 2017. 8. 1).

19) 이성진, 박원장(2010), pp. 103~104.

20) 위의 자료.

■ 말레이시아는 2014년에 개정된 국가자동차정책(NAP)에 따라 에너지효율차(EEV)를 집중 육성

- 자동차산업은 말레이시아의 산업정책인 ‘제3차 장기산업발전전략(IMP3: Third Industrial Master Plan 2006-2020)’에서 정부가 지정한 핵심 육성산업 중 하나임.²¹⁾
- 정부는 IMP3에서 제시한 자동차산업 발전전략을 구체화하기 위해 중기 정책방향인 ‘국가자동차정책(NAP: National Automotive Policy)’을 2006년에 발표하였고, 2009년과 2014년에 개정함.
- 2014년 국가자동차정책의 목표는 △ 국내 자동차산업(국민차 업체 포함) 경쟁력 강화 및 지속가능한 발전 △ 역내 에너지효율차(EEV: Energy-efficient Vehicle) 생산 허브로 도약 △ 지속가능한 고부가가치화 추진 △ 완성차 및 부품 수출 확대 △ 부미푸트라(말레이계) 기업의 참여 확대 △ 차량 가격 인하 △ 차량 안전성 및 품질 개선임.²²⁾
- 정부는 다양한 정책 지원을 통해 2020년에 자동차 135만 대(이 중 전기차는 115만 대) 생산, 25만 대 수출을 목표로 설정함.²³⁾

■ 2014년 국가자동차정책의 핵심은 EEV 생산 허브로의 도약이며, 이 정책에는 EEV 제조업체에 대한 다양한 지원방안이 포함

- EEV는 특정 이산화탄소 배출량(CO₂/km) 및 연비(km/ℓ) 기준을 충족하는 차량으로, 연비가 높은 기존 내연기관 차, 하이브리드차, 전기차(EV), 대체에너지 연료차(압축천연가스, LPG, 바이오디젤, 에탄올, 수소, 연료전지)가 해당되며, 4륜차의 경우 차체중량별 연비기준을 충족해야 함.²⁴⁾
- EEV 생산 확대를 위한 주요 지원책으로는 ① EEV 신규 제조 라이선스 발행 허가 ② 충전소 등 EEV 인프라 개발에 2014~2020년에 최대 1억 3,000만 링깃(약 3,000만 달러)의 우대대출 지원 ③ 하이브리드차 및 전기차 제조업체에 대해 10년간 100% 소득세기초공제(Income Tax Allowance) 혹은 개척자지위 부여 ④ R&D 자금지원 등이 포함됨.²⁵⁾
- 말레이시아 정부는 자국 내 생산 차량 중 EEV 비중을 2020년까지 85%로 늘리겠다고 발표함.²⁶⁾
 - o 2016년 기준 말레이시아 내 59개 차량 모델이 EEV 인증을 획득함.²⁷⁾

■ 말레이시아 정부는 자동차 세제를 통해 완성차 수입을 지양하고 소형차와 전기차 중심 국내 조립생산을 장려하는 한편, 현지 자동차 부품산업 발전을 도모²⁸⁾

- 정부는 자동차에 대해 수입관세, 물품세(Excise duty), 상품서비스세(GST: Goods and Services Tax, 6% 단일 세율)를 부과함.
- 아세안 경제통합 추진에 따라 역내 수입차에 대한 수입관세가 철폐되었으며, 정부가 완성차 수입보다는 국내 조립생산을 권장하는바, 역외 수입차에 대해 완성차는 30%, CKD는 10%의 수입관세가 부과됨.
 - o 상용차, 전기차, 1,500cc 미만 MPV의 경우 CKD 형태의 수입에 대해서는 수입관세가 면제됨.

21) MITI(2006), pp. 358-364.

22) 말레이시아 통상산업부(MITI) 보도자료, p. 2.

23) MITI(2014), p. 26.

24) *Ibid.*, pp. 6-7.

25) *Ibid.*, p. 8, p. 12, p. 25; Nee, Ee Ann(2017).

26) 말레이시아 통상산업부(MITI) 보도자료, p. 4.

27) Nee, Ee Ann(2017).

28) Eusoff, Neily Syafiqah(2017).

- 차종별, 배기량별로 60~105%의 물품세가 부과되고, 배기량이 적을수록 낮은 물품세가 적용되며, 전기차 CKD 조립 및 상용차에 대해서는 물품세가 면제됨.
- 정부는 현지생산 부품 사용비율에 따라 제조업체에 물품세 감면 인센티브를 제공하고 있으며, 이를 통해 현지 자동차 부품산업 발전을 장려함.

나. 필리핀

■ 필리핀은 아세안 국가 중 최초로 1950년대 초~1970년대 초에 완성차 수입 금지, 고관세 부과 등 수입대체공업화전략을 통해 자동차 조립산업 육성을 추진했으나, 성과가 미진하여 자동차를 생산하는 아세안 5개국 중 생산규모가 가장 작음.²⁹⁾

- 필리핀이 자동차산업 육성에 실패한 배경으로는 정책 일관성 결여, 추진력 부족, 중고차 밀수 성행, 산업 기반이 조성되지 못한 상태에서 급격한 시장개방 등을 들 수 있음.
- 필리핀은 CEPT에 의한 역내 수입관세 인하 시작 이후에도 자동차 생산이 정체되거나 감소한 경험이 있음.
 - 2016년 현재 태국이 194만 대, 인도네시아가 120만 대, 말레이시아가 55만 대, 베트남이 24만 대를 생산한데 반해 필리핀은 12만 대를 생산하는 데 그침.³⁰⁾

■ 필리핀 정부는 아세안경제통합 추진에 따른 자동차시장 개방에 대응하고 주변국에 비해 저조한 자동차산업 경쟁력을 향상하고자 2015년 5월 자동차산업부활전략(CARS)을 발표³¹⁾

- 필리핀은 부품 현지조달 비중이 태국, 인도네시아 등 주변 아세안 국가에 비해 낮고 완성차 생산비용이 상대적으로 높기 때문에 역내통합 추진에 따라 주변국으로부터 완성차 수입이 급증할 가능성이 대두됨에 따라, 완성차 업계가 정부에 대응책 마련을 촉구한 것으로 알려짐.
- 이에 필리핀 정부는 2015년 5월 말 자동차산업부활전략(CARS: Comprehensive Automotive Resurgence Strategy)을 발표하였고, 이 전략은 2016년부터 필리핀 투자청(BOI)에 의해 CARS 프로그램으로 시행됨.
- CARS는 아세안경제통합 심화에 대비하여 시장기회 포착, 역내 자동차산업 공급망에 대한 참여 확대, 역내 자동차 생산허브로의 도약을 목표로 하며, 이 밖에 신규 투자 유치, 제조업 전반 역량 강화, 중소기업 육성, 고용창출을 도모하고자 함.³²⁾

■ CARS는 최소 생산대수, 부품 현지생산 요건 등 기준을 충족하는 3개 자동차 모델에 대해 6년간 총 270억 페소(약 5억 3천만 달러)의 세제혜택을 지원하는 것이 골자

- CARS 프로그램의 지원대상으로 선정되기 위해서는 △ 규모의 경제 실현을 위해 최대 6년간 단일 모델 차량 20만 대 이상 생산 △ 차체 및 대형 플라스틱 부품 제조를 위한 신규 투자 실시 △ 기준에 현지에서 생산되지 않는 일반 부품 및 전략부품 제조 등 여러 요건을 충족해야 함(표 14 참고).

29) Ofreneo, Rene E(2015), p. 9.

30) ASEAN Automotive Federation(검색일: 2017. 8. 1).

31) Executive Order 182.

32) Department of Trade and Industry Philippines(검색일: 2017. 8. 1).

- 모델 선정기준으로 볼 때 필리핀 정부는 부품산업 육성을 통해 생산비를 절감하여 현지 자동차산업의 가격경쟁력 및 부가가치를 높이고자 하는 의도가 있음.
- 정부는 모델별로 최대 90억 페소(약 1억 8천만 달러)의 세제혜택을 지원할 계획임.

표 14. 필리핀의 CARS 프로그램 모델 선정 요건

- 판매실적 및 모델 경쟁력 보유
- 차체 및 대형 플라스틱 부품(범퍼, 계기판, 센터콘솔, 도어트림 등) 제조를 위한 신규 투자 실시
- 현지에서 생산되지 않는 일반 부품(차량용 유리, 좌석원단 등) 및 전락부품(스트럿, 충격 흡수장치, 플라스틱 연료탱크, 헤드램프, 리어컴비네이션 램프, 스티어링 장치, 알루미늄 라디에이터 등) 제조
- 최대 6년간 단일 모델 차량 20만 대 이상 생산
- 부품산업 발전, 고용창출, 소비자후생 증대에 기여
- 투자청이 요구하는 연료 효율 및 배기가스 배출 기준 충족

자료: Executive Order 182.

■ 필리핀 투자청(BOI)이 2016년 6월에 미쓰비시자동차(MMPC)와 도요타(TMPC)의 CARS 프로그램 신청 건을 승인함에 따라 필리핀 내 소형차 생산이 크게 늘어날 것으로 예상³³⁾

- 미쓰비시자동차는 2017년부터 6년간 43억 페소(약 9,200만 달러)를 투자하여 소형 차종인 미라지(Mirage) 모델 20만 대를 생산할 계획이며, 2017년에 2만 대를 시작으로 6년간 매년 3만 대 이상 생산할 예정임.
- 도요타는 2018년부터 6년간 32억 페소(약 6,900만 달러)를 투자하여 소형차인 비오스(Vios) 모델 23만 대를 생산할 예정임.
- 위 두 업체가 CARS 프로그램 지원을 받아 승용차 생산을 확대함에 따라 필리핀의 승용차 생산은 2017~21년에 매년 33.3% 증가할 것으로 전망됨.

■ 필리핀 정부는 2018년부터 고가 차량을 중심으로 소비세를 대폭 인상하여 고급 수입차 구매 수요를 억제하는 정책을 추진할 계획이며, 자동차 소비세 인상안 시행에 따른 승용차 가격 상승은 자동차시장 확대에 제약 요인으로 작용 가능

- 필리핀 상원은 2017년 9월에 자동차 소비세 인상안(Sec. 29, Senate Bill No. 1592)을 발표함.
- 인상안 승인 시, 2018년 1월 1일부로 자동차 소비세가 인상될 예정이며, 차량 가격이 높을수록 인상폭이 클 것으로 나타나 중대형 차량의 가격이 크게 오를 것으로 보임(표 15 참고).
 - o 기존에는 차량 판매가격을 기준으로 4개 구간별로 소비세가 부과되었으나, 이번 인상안에 따라 '310만 페소 초과' 구간이 신설됨.
- 전기차, 하이브리드차, 버스, 트럭, 화물용 밴, 지프니, 특수목적 차량(레미콘, 소방차, 앰블런스 등)은 소비세 적용에서 제외됨.
- 자동차 소비세 인상안이 승인되면, 2018년 초부터 가격이 높은 고급 수입차를 중심으로 구매 수요가 감소할 가능성이 있음.

33) BMI(2017d), p. 19.

표 15. 필리핀의 자동차 소비세 인상안

구간	차량 가격	현행(2017년 10월 기준)	인상안(2018년 1월 1일 시행 계획)
1	60만 페소 이하	차량 가격의 2%	차량 가격의 4%
2	60만 페소 초과 ~110만 페소 이하	1.2만 페소+ 60만 페소 초과분의 20%	2.4만 페소+ 60만 페소 초과분의 35%
3	110만 페소 초과 ~210만 페소 이하	11.2만 페소+ 110만 페소 초과분의 40%	19.9만 페소+ 110만 페소 초과분의 55%
4	210만 페소 초과 ~310만 페소 이하	51.2만 페소+ 210만 페소 초과분의 60%	74.9만 페소+ 210만 페소 초과분의 90%
5	310만 페소 초과	na	164.9만 페소+ 310만 페소 초과분의 100%

주: 달러당 50.68페소(2017년 9월 25일 17:42 KEB 하나은행 고시 기준).

자료: Sec. 29, Senate Bill No. 1592.

다. 베트남

■ 개혁개방 이후 중고차 수입 금지, 관세율 조정, 세제조정(부가가치세, 특별소비세, 차량등록세 등) 등을 제외하고는 뚜렷한 자동차정책을 수립하지 않았던 베트남은 2004년에 이어 두 번째로 2014년 자동차산업 마스터플랜을 발표하였고, 2015년에는 이를 뒷받침할 자동차 및 부품분야 행동계획도 수립

- 2017년 상반기까지 베트남에서 자동차를 생산하는 완성차 메이커는 17개(조립생산 포함, 베트남자동차생산자협회 가입 기준)인 것으로 알려짐.
- 2004년 수립한 자동차산업 마스터플랜이 실패로 돌아간 이후 베트남 정부는 10년 만인 2014년에 ‘2025년까지의 자동차산업 발전전략 및 2035년까지의 비전(Strategy to develop automotive industry in Vietnam by 2025, orientation towards 2035)’을 발표함.³⁴⁾
 - 총리결정문(1168/2014/QĐ-TTg)에 따르면, 베트남은 자동차산업을 국가 전략산업으로 지정하고 경쟁우위에 있는 차종에 대해 국내시장 수요를 충족함과 동시에 수출에도 적극 참여하도록 하며, 이를 통해 여타 산업의 발전을 촉진하는 동력을 창출하고 세계의 자동차생산 네트워크에 참여하는 국가(supplier)가 되도록 노력함.³⁵⁾
 - 이는 ATIGA에 2018년부터 아세안 역내로부터의 자동차 수입관세가 완전 철폐되는 베트남 자동차산업의 대응전략 중 하나이자 자동차산업 육성방안으로, 구체적인 주요 목표는 [표 16]과 같음.

34) Prime Minister of Vietnam(2014).

35) *Ibid.*

표 16. 베트남의 자동차산업 발전전략 및 비전(1168/QĐ-TTg)의 주요 목표

구분	차종	2020년	2025년	2035년
자동차 생산(대)	승용차	114,000	237,900	852,600
	버스	14,200	29,100	84,400
	트럭	97,690	197,000	587,900
	특수차량	1,340	2,400	6,500
	합계	227,500	466,400	1,531,400
내수용 국산차 비율(%)	승용차	60	65	75
	버스	90	92	94
	트럭	78	78	82
	특수차량	15	18	23
	합계	67	70	78
자동차 수출(대)	승용차	5,000	15,000	50,000
	버스	5,000	7,000	15,000
	트럭	10,000	15,000	25,000
	합계	20,000	37,000	90,000
국내제조가공액 비율(%)	승용차	30~40	40~45	55~60
	버스	35~45	50~60	75~80
	트럭	30~40	45~55	70~75
	특수차량	25~35	40~45	60~70

자료: Prime Minister of Vietnam(2014)을 토대로 작성.

- 이와 함께 베트남은 2013년에 완성한 공업화전략 우선 추진 6개 업종 중 유일하게 ‘자동차 및 부품분야 행동계획 (Decision No: 1829/2015/QĐ-TTg)’을 수립하였는데, 주요 목표와 내용은 다음과 같음.³⁶⁾
- o 목표: ATIGA에 의한 수입관세가 철폐되는 2018년 이후의 제조조립 공장 유지 및 국내에서의 가치 창출, 국내 자동차 시장의 건전한 성장, 자동차 지원(supporting)산업 육성, 제조와 물류비용을 포함한 판매가격 인하, 경쟁력을 활용한 지역 및 글로벌 생산네트워크 참가, 국제협약 준수
- o 목표 달성을 위해 자동차 관련 세금 및 수수료의 장기적 운용, 특별소비세의 합리적 개정, 국내 생산이 되지 않는 자동차 부품 및 부분품에 대한 수입관세 삭감, 국내생산 지원책 마련, 주요 지원산업 육성분야 지정, 인재육성 등을 강조함.

■ 베트남은 2015년 11월과 2016년 2월에도 각각 자동차관련 지원산업 육성과 우선 개발차종 선정지원을 위한 정책 발표

- 지원산업 발전에 관한 시행령(111/2015/ND-CP)은 자동차 제조조립을 포함한 6개 분야에 대한 R&D 비용 일부 지원, 설비투자비나 시험제작비용 지원(최대 50%) 등을 포함하고 있으며, 자동차산업에서 대상 분야로는 엔진과 부품, 냉각부품, 연료공급 시스템, 서스펜션 등이 거론되고 있음.³⁷⁾
- 자동차산업발전계획-지원정책에 관한 총리결정문(229/2016/QĐ-TTg)에 의하면, 베트남은 배기량 1.5ℓ 이하 및 9인승 이하인 저연비저비용의 소형차, 3t 이하의 상업용 소형 다목적트럭, 농업용 작업차, 근·중거리 버스 등을 우선 차종으로 선정하고, 이를 생산할 완성차업체(5만 대 이상 생산능력 보유)와 중요 부품(엔진과 변속기 등)업체에 대한 인센티브를 부여하기로 함.³⁸⁾

36) 荒井拓也(2015), pp. 1~2.

37) Fourin(2017), p. 119.

38) *Ibid.*

■ 베트남은 아세안 역내 수입관세 인하로 인한 자동차 수입 증가 대처, 자국 내에서의 자동차 생산 유지확대, 국내과세기준 통일 등을 위해 2016년 1월과 7월에 특별소비세(SCT)를 변경

- 2016년 1월부터 수입완성차에 대한 SCT 과세산정기준을 수입가격에서 소매가격으로 변경함.
- 2016년 7월부터는 환경보호와 국내산업 보호를 위해 소형승용차(1,500cc 이하), 버스, 바이오연료나 전기자동차 등에 대한 세율 인하, 2,500cc 초과 대형승용차에 대한 세율 인상 등과 같이 SCT 세율을 또다시 변경함.

4. 최근 주요국의 대아세안 자동차산업 투자 동향

가. 일본

■ 최근 일본 자동차기업의 아세안에 대한 투자는 상대적으로 인도네시아에 대한 집중, 필리핀의 자동차산업부활전략(CARS)에의 적극 참가, 태국시장에서의 구조조정 등의 특징적인 움직임 표출

- 특히 2015년 이후 일본 자동차기업의 아세안에 대한 신규 투자는 인도네시아를 중심으로 이루어지고 있는데, 이는 인도네시아가 역내 최대 자동차 판매시장으로 부상하였을 뿐만 아니라 향후 성장잠재력이 풍부하기 때문임.
- 현재 역내 최대 자동차 생산국인 태국에서는 최근 많은 일본기업들이 생산차종 변경이나 효율화를 위한 생산규모 축소 등을 단행하고 있는 것으로 알려짐.

표 17. 일본 자동차기업의 최근 아세안 신규 투자 주요 움직임(2015년 이후)

투자기업	진출국가	투자 내용
도요타	인도네시아	- 2016년 초, 서자바(West Java) 까라왕(Karawang) 시에 승용차 엔진 제2공장(연산 21만 6,000기) 가동(투자금액 230억 엔)
	말레이시아	- 2019년부터 슬랑오르(Selangor) 주에서 승용차 생산 시작(연산 5만 대, 투자금액 490억 엔)
	필리핀	- 2018년부터 소형차 생산공장 설립 및 생산(투자금액 6,900만 달러, 6년간 23만 대 생산 예정)
혼다	태국	- 2017년부터 4륜차 생산공장을 2016년 3월 가동. 생산능력 12만 대, 투자액 549억 엔 (태국 전체 생산능력은 연간 42만 대에서 27만 대로 축소)
		- 2017년에는 4륜차 테스트코스를 같은 주에 건설 예정(투자금액 54억 엔)
이스즈	인도네시아	- 2015년 4월, 서자바 까라왕 시에 상용차 생산공장(종래 2만 대에서 5만 2,000대로 확장) 가동(투자금액 160억 엔)
마쓰다	태국	- 2015년 1월, 촌부리(Chonburi) 주에 트랜스미션공장(투자금액 260억 엔. 태국을 포함 아세안 역내와 중국, 파키스탄 등에 공급) 설립
	필리핀	- 2015년 1월, 라구나(Laguna) 주에 새로운 공장 건설(연산능력 5만 대. 리살 주에 있던 구공장을 2014년 12월 폐쇄하고 시설 이관)
	베트남	- 2017년 3월, Thaco와 함께 광남(Quang Nam) 성에 승용차 생산공장 설립(연산 5만 대 기준, 투자금액 5.2억 달러)
미쓰비시	인도네시아	- 서자바 브카시(Bekasi) 시에 새로운 공장 건설 발표(2017년 4월 생산 시작. 연산능력 16만 대, 투자금액 600억 엔)
	필리핀	- 2017년부터 소형차 생산공장 설립 및 생산(투자금액 9,200만 달러, 6년간 20만 대 생산 예정)

표 17. 계속

투자기업	진출국가	투자 내용
스즈끼	인도네시아	- 서자바 브카시 시에 4륜차 조립공장 신설 가동(연산능력 25만 대)
다이하쓰	인도네시아	- 2015년 여름, 현지자회사 Astra Daihatsu Motor(ADM) 엔진 생산공장에 연산 20만 기의 엔진 생산라인 도입(투자금액 200억 엔)
	말레이시아	- 느그리슴빌란(Negeri Sembilan) 주에 새로운 엔진공장을 설립하고 2016년부터 생산(투자금액 150억 엔, 국민차 페로두아와의 현지합작회사에서 생산하는 신형모델에 탑재 예정. 연산 14만 기)
후지(스바루)	태국	- 2017년 2월, TCMA TH와 자동차 합작생산 계약 체결(투자금액 51억 바트, 연산능력 1만 대)

자료: 伊藤博敏, 小島英太郎(2016, p. 2)과 각종 언론자료를 토대로 재작성.

■ 이에 반해 최근 수입량과 생산량이 증가하고 있는 베트남에서는 많은 일본 자동차업체들이 생산 차종을 변경하거나 모델 별로 생산을 중단하는 움직임이 나타나고 있고, 마쓰다자동차를 제외한 신규 투자는 부진

- 베트남에서는 아직 대부분의 자동차가 단순 조립생산 수준을 벗어나지 못한 데다가 부품의 현지 조달률이 낮아 생산비용이 주변 아세안 국가보다 높다는 점, 필리핀과 같이 현지 생산을 장려하기 위한 뚜렷한 인센티브를 부여하지 않는 점 등이 배경으로 보임.
- 특히 2018년 자동차 수입관세가 완전 철폐되는 데다가 수입에 비해 현지 생산의 수익성이 많이 낮은 상황이어서 모델별 수입으로 전환되는 사례가 다수 발생할 것으로 예상됨.

나. 중국

■ 아세안 내수시장 진출 및 역내 수출기지 구축, 해외 생산 확대로의 기업전략 변화, 아세안의 투자 인센티브 활용 등을 배경으로 일본기업이 장악한 아세안 자동차시장에 최근 중국 자동차기업의 투자가 빠르게 확산

- 중국기업들은 투자대상국 내수판매뿐만 아니라 해당 국가를 아세안 역내 수출기지로 활용하기 위해 투자를 확대하고 있는 것으로 나타남.
- 중국정부가 자국 자동차 브랜드의 글로벌 시장점유율 확대를 자동차산업 장기발전 목표 중 하나로 설정함에 따라, 중국기업들은 자국에서 합작했던 파트너사와 공동진출하는 등 아세안 현지 생산기지 확장을 추진 중임.³⁹⁾
- 아세안 국가들이 자동차산업 육성을 위해 현지 부품 사용 비율, 친환경차 생산 여부 등에 따라 다양한 투자 인센티브를 제공하는 점도 투자 유인으로 작용함.

■ 중국 자동차기업들은 태국, 인도네시아, 말레이시아 등 자동차산업 기반이 조성되어 있는 기존 아세안 국가를 중심으로 공장 건설, 현지기업 지분인수 등의 형태로 합작투자를 확대

- 태국과 인도네시아에 비해 시장규모가 작은 말레이시아에 최근 중국 자동차기업의 투자가 늘었는데, 이는 상대적으로 일본기업의 점유율이 낮고, EEV 육성정책 추진에 따라 말레이시아 정부로부터 인센티브를 지원받을 수 있기

39) 심상형(2017), pp. 5~6.

때문인 것으로 해석됨.

표 18. 중국 자동차기업의 최근 동남아 진출 사례

대상국가	진출업체	진출 주요 내용
태국	상하이자동차	· 태국 CP그룹과 합작하여 MG브랜드 차량 생산(2014년 6월~) 및 연간 생산능력 20만 대 규모 제2공장 건설 중(2018년 완공 예정)
	베이징푸톈(北氣福田)	· 연산 1만 대 규모의 픽업트럭 생산공장 가동 시작(2016년 12월)
인도네시아	상하이자동차	· 합작사인 상해GM오룽(SGMW)이 연간 생산능력 12만 대 규모 공장 개관(2017년 7월)
말레이시아	지리자동차(Geely)	· 말레이시아 국민차 브랜드 '프로톤' 지분 49.9% 인수(2017년 6월)
	베이징자동차그룹(BAIC)	· 전기자동차 조립공장 가동 시작(2016년 11월)
	창청자동차 (Great Wall Motor)	· 현지 파트너사와 함께 20억 링깃(약 4.7억 달러)을 투자, SUV 조립공장 증설 추진(2021년 완료 예정)

자료: 언론자료 종합.

■ 상하이자동차는 태국 현지 대기업인 CP그룹과 합작사를 설립하여 2014년부터 태국에서 MG브랜드 차량을 생산하고 있으며, 태국을 수출기지로 활용

- 상하이자동차는 1920년대 설립된 영국 자동차 브랜드인 MG자동차를 인수, MG브랜드로 해외 생산 및 수출을 확대하는 전략을 추진 중임.
- 합작사는 2014년 6월에 연간 생산능력 5만 대 규모의 제1공장을 가동했고,⁴⁰⁾ 2017년 5월 기준 연간 생산능력 20만 대 규모의 제2공장을 건설 중이며, 2018년 완공 예정임.⁴¹⁾
- 상하이자동차 측은 태국을 자사의 우측 핸들 자동차 생산허브로 삼아 태국 내수판매는 물론 인도네시아, 호주, 뉴질랜드 등 우측 핸들 사용국에 수출하고자 함.⁴²⁾

■ 상하이자동차, 중국GM(GM China), 오룽자동차(Wuling Motors) 합작법인인 상해GM오룽(SGMW)은 2017년 7월에 총 7억 달러를 투자하여 인도네시아에 연간 생산능력 약 12만 대 규모의 첫 생산라인을 가동⁴³⁾

- SGMW는 인도네시아 공장에서 MPV 차량 'Wuling Confero S' 모델을 생산하여 2017년 3/4분기부터 판매를 시작할 예정임.
- MPV는 인도네시아에서 인기가 많은 차종으로, 도요타, 혼다, 다이하쓰 등 일본기업이 시장을 장악하고 있기 때문에 향후 시장에서 일본기업과의 경쟁이 예상됨.

40) Tan, Danny(2016).

41) Kotani, Hiroshi(2017).

42) Tan, Danny(2016).

43) BMI(2017a), p. 4.

- 중국 지리자동차(Zhejiang Geely Holding)는 2017년 6월 말레이시아 국민차인 프로톤의 지분 49.9%를 인수함으로써 아세안 역내 자동차시장 진출을 위한 발판 마련⁴⁴⁾
 - 프로톤사는 혁신 부족, 낮은 품질경쟁력 등 요인에 따른 판매실적 악화로 경영에 어려움을 겪고 있었고, 2016년에 해외 파트너사 물색을 통해 실적 개선방안을 마련하는 조건으로 15억 링깃(약 3억 6천만 달러)의 정부지원을 받았으며, 이번 지분 매각을 통해 자본을 확보함.⁴⁵⁾
 - 지리자동차는 지분 인수를 통해 프로톤의 유희 생산설비를 활용하여 내수 판매 및 아세안 역내 수출용 차량을 생산하며, 성장잠재력이 높은 필리핀, 베트남, 캄보디아 등 아세안 국가를 공략할 예정임.⁴⁶⁾
 - 프로톤사는 말레이시아 내 두 곳의 공장을 가동 중이며, 연간 생산능력은 총 38만 대이나 2016년에 국내에서 7만 2,000대를 판매하는 데 그침.
- 중국 베이징자동차(BAIC)는 말레이시아를 아세안 전기차 생산허브로 지정하고 2016년부터 전기차 생산을 개시⁴⁷⁾
 - 베이징자동차는 현지기업인 앰버듀얼(Amber Dual Sdn Bhd)과 합작하여 약 2억~3억 링깃(약 4,700만~7,000만 달러)을 투자하여 말레이시아 케다(Kedah) 주에 전기차 조립공장을 설립하고, 2016년 3/4분기부터 전기차 생산을 시작함.
 - 베이징자동차는 해당 공장에서 연간 2,000~3,000대의 전기차 생산을 목표로 하며, 점진적으로 생산규모를 늘릴 계획임.
- 중국의 주요 SUV 제조업체인 창청자동차(Great Wall Motor)는 현지 파트너사인 Go Auto사를 통해 최초로 말레이시아 정부로부터 EEV 생산면허를 취득하고 조립공장을 증설 중이며, 생산 차량의 60%를 역내에 수출할 계획⁴⁸⁾
 - 창청자동차는 현지 파트너사인 Go Auto사와 함께 20억 링깃(약 4억 7천만 달러)을 투자하여 2021년 완공을 목표로 말레이시아 케다(Kedah) 주에 위치한 SUV 조립공장을 증설 중임.⁴⁹⁾

44) 프로톤 보도자료

45) BMI(2017c), p. 7.

46) *Ibid.*

47) BMI(2017b), p. 15.

48) Murphy and Ng(2014).

49) Pugliese(2017).

5. 전망 및 시사점

가. 전망

- 역내 자동차시장이 완전 개방되는 2018년부터 아세안의 자동차 생산은 태국과 인도네시아가 주도하는 가운데 신흥 자동차 생산국으로 부상하려는 필리핀의 증가세가 뚜렷해질 것으로 보이며, 차종으로는 소형차, 저연비환경차, 전기차, 에너지효율차(EEV) 등의 생산이 크게 증가할 것으로 전망
 - 일본 자동차기업의 투자가 집중된 태국과 인도네시아가 여전히 최대 생산국의 위치를 차지한 가운데, 최근 CARS를 통해 자동차산업을 본격적으로 장려하고 있는 필리핀의 완성차 생산이 빠르게 증가할 것으로 전망됨.
 - 베트남의 경우 ATIGA로 인해 역내 수입관세가 철폐되는 데 비해 현지생산에 대한 뚜렷한 유인책이 없어 완성차 생산이 빠르게 확대되기는 쉽지 않을 것으로 예상됨.
 - 역내 자동차 최대 생산국인 태국과 인도네시아가 Eco Car와 LCE를 주력 생산차종으로 육성함과 동시에 차세대 자동차로 전기자동차를 개발하고 있고 말레이시아와 필리핀 역시 여기에 동참하고 있어, 향후 아세안의 주력 생산차는 소형차, 저연비환경차와 전기자동차가 될 가능성이 큼.
 - 다만 ATIGA로 역내 자동차시장이 완전 개방되는 아세안에서의 자동차생산 증감 여부는 주요 생산국인 태국, 인도네시아, 말레이시아뿐만 아니라 필리핀과 베트남 정부의 자동차산업 육성정책, 현지에 진출한 일본계 완성차업체의 전략적 선택 등에 좌우될 것으로 보임.
- 2013년을 정점으로 그 이후 감소세를 보였던 아세안의 자동차 판매는 2015년을 저점으로 점차 회복하여 2020년에는 400만 대를 넘어설 것으로 전망되는 가운데,⁵⁰⁾ 국별로는 역내 최대 경제대국인 인도네시아와 최근 빠르게 경제가 성장하고 있는 베트남, 라오스, 미얀마 등에서 판매 증가세가 두드러질 것으로 예상
 - 과거 역내 1위 판매국이던 태국은 생애 첫차 구입보조 프로그램 당시의 수준으로 자동차 판매가 회복하기에는 상당한 기간이 소요될 것으로 보이고, 이에 따라 2014년 이후 최다판매국으로 등극한 인도네시아와의 격차가 점차 확대될 것으로 전망됨.
 - 자동차 보급률이 급격하게 증가해 자동차가 생활 필수품화되는 모터라이제이션(Motorization) 현상은 인도네시아를 포함해 베트남, 라오스, 미얀마 등에서 계속될 것으로 보임(표 19 참고).
 - 모터라이제이션은 특정 기간(10년 혹은 20년) 자동차 보급률이 몇 배로 증가하는 것을 의미하는데, 아세안에서는 2001년 이후 2015년까지 인도네시아, 베트남, 라오스, 미얀마 등에서 이러한 현상이 발견됨.

50) Fourin(2017), p. 5.

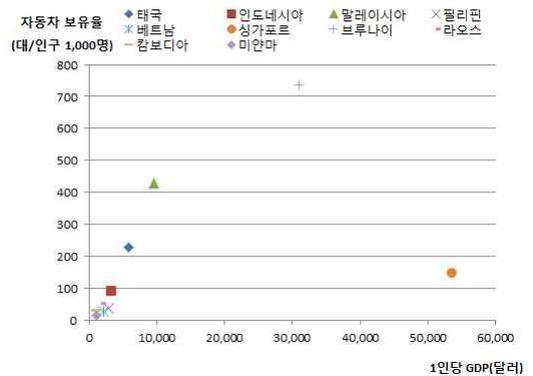
표 19. 아세안의 국별 자동차 보유율 및 소득 수준(2001~15년)

(단위: 대/인구 1,000명, 달러)

구분	2001년	2006년	2011년	2015년	2015년 1인당 GDP
태국	113	134	172	227	5,799
인도네시아	27	48	69	88	3,371
말레이시아	222	295	375	427	9,501
필리핀	32	33	34	36	2,863
베트남	7	12	18	27	2,087
싱가포르	139	149	156	147	53,629
브루나이	399	457	621	736	30,995
라오스	8	18	36	53	1,787
캄보디아	10	12	21	30	1,145
미얀마	5	6	7	14	1,148

자료: Fourin(2017), p. 9.

그림 7. 아세안의 국별 자동차 보유율 및 소득 수준(2015년)



자료: Fourin(2017), p. 9.

■ 아세안의 자동차 수출입은 전체적으로 증가하나 역내 수출 및 역내 수입 비중은 오히려 낮아질 것으로 예상되고, 국별로는 수출은 태국이, 수입은 필리핀, 베트남, 싱가포르 등이 주도할 것으로 전망

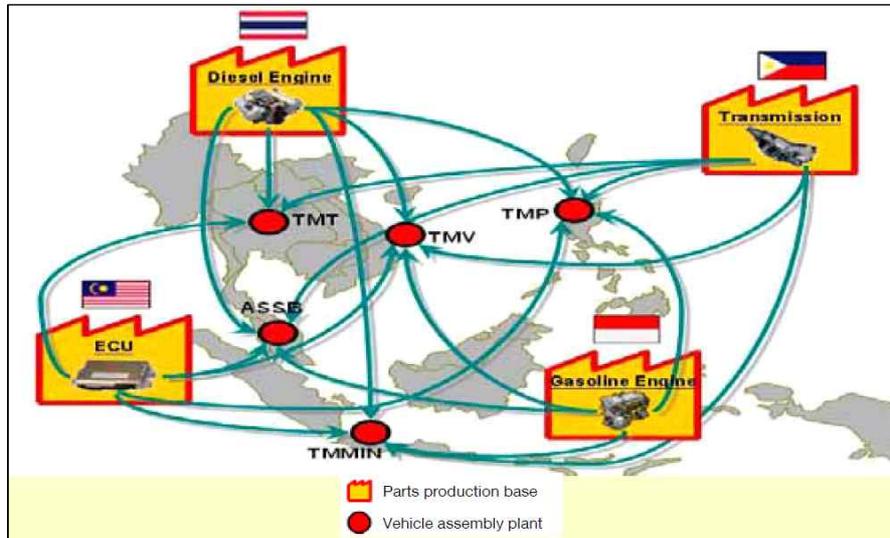
- 아세안은 자동차 생산 및 수요 증가로 전체 자동차 수출입은 증가할 것으로 보이나, 호주와 사우디아라비아 등 역외로의 수출과 일본, 한국, 중국, 독일, 인도 등 역외로부터의 수입 비중이 더 빠르게 높아질 것으로 예상됨.
- o 중아세안 FTA에 따라 일부 아세안 국가의 對중국 자동차 수입관세 인하가 진행되고 있어 중국으로부터의 자동차 수입이 급격히 증가할 가능성이 있음.
- 국별로는 여전히 태국이 수출을 주도하는 가운데 인도네시아의 수출도 투자 및 생산 증가에 힘입어 상대적으로 빠르게 증가할 것이고, 수입은 필리핀, 베트남, 싱가포르와 함께 최근 수입시장을 개방한 미얀마가 빠른 증가세를 보일 것으로 예상됨.

■ 일본이 구축한 역내 자동차 생산 및 부품공급 네트워크가 더욱 강화되고 확대될 것으로 보이고, 일본기업의 시장 지배력은 소폭 변화될 가능성은 있지만 지속될 것으로 예상

- 일본 중심의 아세안 역내 자동차 생산 및 부품 공급 네트워크는 오래된 역사, 현지국과의 밀접한 관계, 잘 구축된 3가지 망(부품공급망, 제조거점망, 딜러망) 등을 바탕으로 지속될 것으로 전망됨.⁵¹⁾
- o 이러한 사례는 도요타가 아세안에 구축한 자동차 부품 생산 및 공급 체계에서 확인할 수 있음(그림 8 참고).
- 최근 일본의 투자가 집중되고 있는 인도네시아, 소형차 정책을 적극 추진하고 있는 필리핀, 자동차산업이 급성장하는 베트남 등의 역내 일본 자동차 생산 및 부품 공급 네트워크 내 역할이 오히려 강화되거나 편입 폭이 확대될 수도 있음.
- o 일본 중심의 역내 자동차 생산 및 부품공급 네트워크는 필리핀이나 베트남과 같은 신흥국 정부의 의지나 지원정책, 중국이나 한국 등 제3국 기업의 진출 여하 등에 따라 일정 부분 변형되거나 느슨해질 가능성도 있음.

51) 竹田真宣(2017), p. 117.

그림 8. 도요타 자동차의 아세안 내 자동차 부품의 생산 및 공급 체계



주: 1) 태국은 디젤엔진, 인도네시아는 가솔린엔진, 필리핀은 트랜스미션, 말레이시아는 자동차 전자제어장치 부품 생산 거점임.

2) ASSB=Assembly Services Shd. Bhd., TMMIN=PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia, TMP=Toyota Motor Philippines Corporation, TMT=Toyota Motor Thailand, TMV=Toyota Motor Vietnam.

자료: ASEAN Secretariat and UNCTAD(2014), p. 92.

■ 아세안의 경제통합 진전은 아세안 자동차산업의 성장과 일본 완성차기업에 지대한 영향을 끼쳤으며, 현재 추진하고 있는 AEC 2025 역시 많은 영향을 미칠 것으로 예상

- 먼저 2010년 1월 기존 아세안 6개국의 역내 자동차 수입관세 철폐가 역내 자동차산업의 발전과 역내 분업을 가속화시킨 것처럼, 2018년 1월 1일부터의 자동차 수입관세 철폐 역시 아세안 자동차산업의 발전 및 일본기업의 네트워크 구축에 많은 영향을 끼칠 것으로 전망됨.
- o 2000년대 들어 태국과 인도네시아의 자동차산업이 크게 발전해 생산과 수출에 크게 기여했듯이 이번 2차 개방으로 이들 국가의 자동차 생산과 수출은 물론 필리핀과 베트남의 자동차산업도 중장기적으로 크게 성장 및 확대될 가능성이 큼.
- 2010년의 개방은 역내에서 자동차 생산 및 공급 체계를 장악하고 있는 일본기업의 성장으로 연결되었다는 점에서, 이번의 완전한 개방도 일본기업에는 생산(부품 포함), 판매와 수출 증대로 이어질 가능성이 큼.
- 아세안은 AEC 2025를 통해 역내 관세 이외의 세제 조화, 비관세장벽 철폐, 무역원활화, 투자자유화 등을 추진하고 있는데, 이는 역내 자동차산업의 발달에 긍정적인 영향을 줄 것으로 보임.
- 아세안의 시장 통합 및 확대는 규모의 경제를 가능하게 함에 따라 중국을 비롯한 제3국가(아세안 현지국 및 일본 제외) 자동차기업의 추가 진출도 기대됨.
- o 그동안 베트남에서 위탁 조립생산 및 판매를 해오던 현대자동차 그룹이 최근 합작법인을 설립하고 상용차와 승용차를 본격 생산할 계획임.⁵²⁾

52) 기아자동차는 2007년부터 베트남에서 Truong Hai Auto(Thaco)와 합작으로 자동차를 조립생산판매하고 있고, 현대자동차는 2009년 설립된 Hyundai Thanh Cong Vietnam을 통해 위탁 조립생산판매하고 있었으나, 현대자동차는 Thanh Cong사와 승용차 합작 생산공장(연산 4만 대)을 설립하여 2017년 6월 가동을 시작하였고, 상용차는 Thaco사와 협상을 결렬한 대신 Thanh Cong사와 2017년 8월 생산·판매 합작법인(연산 2만 대)을 설립한 것으로 알려졌다.

- 최근 포드(Ford)와 PSA 푸조 시트로엥(PSA Peugeot Citroën)도 각각 태국과 베트남에 투자하고 있어 주목됨.⁵³⁾

나. 시사점

■ AFTA와 AEC 2015는 역내 자동차 산업 및 시장에 많은 변화를 가져왔으며, AEC 2025 역시 큰 영향을 끼칠 것이라는 점에 주목할 필요

- 아세안은 경제성장 지속과 경제통합의 진전 등으로 세계적인 자동차 생산 및 판매지역으로 부상하였는데, 이러한 추이는 경제위기, 정책변화 등 특별한 상황이 주어지지 않는 한 지속될 것으로 보임.
- AEC로 인해 일본의 역내 자동차시장 장악은 지속되거나 확대될 가능성도 있으며, 역내 주요 자동차 생산국과 신흥 자동차 생산국 간 성장 격차가 확대될 수도 있음.
- 아세안은 국별로 차이와 제약 요인이 있지만 소득 증가에 따라 자동차의 보편화가 빠르게 확산될 것으로 예상됨.

■ 아세안의 통합 진전에 따른 규모의 경제 실현과 신흥국의 자동차산업 육성은 이미 역내 자동차시장을 장악하고 있는 일본기업을 제외한 역외 제3국 기업에도 진출 기회를 제공

- 자동차산업은 전후방 연관효과가 큰 산업이므로 아세안 주요국이 자동차산업을 전략산업으로 육성하고 있으며, 특히 시작단계에 있는 필리핀과 베트남이 더욱 적극적으로 자동차산업을 육성하기 위해 노력 중임.
- 이 중 일본의 시장 지배력이 압도적이지만 성장잠재력이 큰 인도네시아와 현지 정부가 자동차산업을 적극 육성하고자 하는 베트남의 경우, 일본 및 제3국 자동차기업의 신규 참여 가능성이 더욱 큼.
- 진출 방법으로는 역내 자동차기업과의 합작진출이 효과적이고, 이 경우 딜러망, 부품공급망, 제조거점망 등을 보유한 현지기업을 활용하는 전략이 필요함.
 - 일본 자동차기업의 장점, 즉 잘 갖춰진 3가지 망은 신규로 진출하는 역외 자동차기업에 엄청난 진입장벽이 될 수 있다는 점에서 현지기업을 전략적으로 활용하는 것이 좋은 대안이 될 수 있음.
 - 중국 지리자동차의 말레이시아 프로톤자동차 지분 인수도 이러한 전략으로 이해할 수 있음. 특히 지리자동차는 후발주자로서 여러 가지 이점을 한꺼번에 얻을 수 있는 지분인수방법을 선택했을 뿐만 아니라 많은 시간과 노력이 소요되는 판매망 구축은 프로톤의 모회사인 말레이시아 복합기업 DRB하이콤(DRB-HICOM Berhad)의 판매망을 활용하는 전략으로 대체함.⁵⁴⁾

■ 향후 아세안 자동차시장에서는 일본계 기업의 역내 생산네트워크 강화와 함께 중국의 진출 확대와 신규 트렌드에 주목할 필요

- 중국 자동차기업의 해외진출이 가속화되고 있다는 점, 아세안 시장이 통합되고 커져 규모의 경제가 가능하다는 점, 중국과 바로 이웃해 있다는 점 등을 배경으로 중국 자동차기업의 아세안 진출이 더욱 활발해질 것으로 전망됨.
- 아세안은 다양성이 크고 국별 차이가 크나, 앞으로 자동차시장에서는 주요국이 집중적으로 개발하고 생산하는 소형차, 친환경차, 전기차, 에너지효율차(EEV) 등이 대세를 이룰 것으로 보임.

53) 포드(Ford)는 2016년 3월부터 태국 공장에 제2 생산라인을 가동(연간 4만 대 생산규모, 1억 8,600만 달러 투자)하였으며, PSA 푸조 시트로엥은 2017년 2월 현지의 Thaco사와 함께 팡남 공장에 푸조브랜드 자동차를 생산하는 신규 라인을 건설한다고 발표함(Fourin 2017, p. 5).

54) 竹田真宣(2017), p. 119.

■ 아세안 자동차시장이 지속적으로 확대되고 있음을 고려해 한국기업 역시 보다 적극적인 전략 수립이 필요

- 특히 시장 규모, 낮은 자동차 보급률, 한·아세안 FTA 및 한·베트남 FTA를 통한 자동차 관련 시장 개방 등을 감안하여 인도네시아와 베트남을 거점으로 한 적극적인 진출이 필요한 시기라고 봄.
- 중국의 지리자동차와 같은 전략적인 진출방법(지분 인수와 딜러망 확보)을 통해 후발주자의 불리함과 각종 진출 장벽을 극복하는 방법 역시 좋은 방안이 될 수 있음. **KIEP**

참고문헌

[국문자료]

- 곽성일, 이창수, 정재완, 이재호, 김제국. 2015. 『아세안 경제통합과 역내 무역투자 구조의 변화 분석 및 시사점』. 대외경제정책연구원.
- 곽성일, 정재완, 김제국, 신민이, 라미령. 2016. 『한·아세안 기업간 지역생산네트워크 구축전략』. 대외경제정책연구원.
- 심상형. 2017. 「중국 자동차산업의 글로벌 전략 본격화되나?」. POSRI 이슈리포트.
- 이성신, 박원장. 2010. 『동남아 전략산업 분석: 자동차산업』. 대외경제정책연구원.
- 정재완, 이재호, 김제국. 2017. 「라마 10세 시대 태국 경제의 진로와 과제」. KIEP 오늘의 세계 경제 Vol. 17 No. 4. 대외경제정책연구원.

[일문자료]

- Fourin. 2015. 『ASEAN自動車産業 2015』. 名古屋.
- _____. 2017. 『ASEAN自動車産業 2017』. 名古屋.
- 石川幸一. 2013. 「ASEAN発展の歴史」. 亜細亜大学アジア研究所.
- 荒井拓也. 2015. 「自動車・同部品分野に関する行動計画を策定 - 工業化戦略優先6業種の計画出そろ(ベトナム)」. 『通商弘報』. 日本貿易振興機構(ジェトロ)(11月25日).
- 伊藤博敏, 小島英太郎. 2016. 「域内関税撤廃で拡大するタイからの完成車輸出(アジア)」. 『「産業立地はどう変わるか」自動車・同部品産業編』. 日本貿易振興機構(ジェトロ).
- 竹田真宣. 2017. 「自動車市場の現状と自動車産業の行方」. 『成長市場ASEANをいかに攻略するか: 多様性と変化をもたらす事業機会を探る』. みずほフィナンシャルグループ.
- 中野秀紀. 2016. 「タイにおける次世代自動車の普及促進について」. バンコク産業情報センター.

[영문자료]

- ADB. 2016. *Key Indicators for the Asia and the Pacific 2016*. Asian Development Bank.
- ASEAN Secretariat and UNCTAD. 2014. *ASEAN Investment Report 2013-2014: FDI Development and Regional Value Chains*.
- BMI. 2017a. "Indonesia: Japanese Dominance A Challenge For SGMW MPV Production." Asia Pacific Automotives Insight, Issue 136.
- _____. 2017b. "Malaysia Autos Report Q3 2017."
- _____. 2017c. "Malaysia: Proton's Production Base A Launchpad For Geely in ASEAN." Asia Pacific Automotives Insight, Issue 134.
- _____. 2017d. "Philippine Autos Report: Q3 2017."
- Cheewatrakoolpong, Kornkarun, Chayodom Sabhasri, and Nath Bunditwattanawong. 2013. *Impact of the ASEAN Economic Community on ASEAN Production Networks*. Asian Development Bank Institute.
- Eusoff, Neily Syafiqah. 2017. "Govt to continue offering excise duty reduction to support auto

industry, says MITI.” *The Edge Markets*. (March 28)

Kotani, Hiroshi. 2017. “China’s SAIC Motor to make Thailand an export hub.” *Nikkei Asian Review*. (May 17)

MITI. 2006. *Third Industrial Master Plan (IMP3) 2006-2020*. Ministry of International Trade and Industry. Ministry of International Trade and Industry.

_____. 2014. *National Automotive Policy (NAP) 2014*. Ministry of International Trade and Industry.

Murphy, Colum and Jason Ng. 2014. “Great Wall to Accelerate Its Car Production in Malaysia.” *Wall Street Journal*. (April 10)

Nee, Ee Ann. 2017. “Going Green With 100% EEV: MAI.” *theSundaily*. (March 27)

Ofreneo, Rene E. 2015. “Auto and Car Parts Production: Can the Philippines Catch Up with Asia?” ERIA Discussion Paper Series.

Pugliese, Tony. 2017. “Go Auto and Great Wall to build plant in Malaysia.” *Just-auto*. (April 24)

Tan, Danny. 2016. “SAIC building second plant for MG cars in Thailand.” *Paultan*. (November 7)

[온라인 자료]

말레이시아 통상산업부(MITI) 보도자료. <http://www.miti.gov.my/miti/resources/fileupload/Press%20Statement%20NAP%202014.pdf>.

태국 투자청. <http://www.boi.go.th>(검색일: 2017. 8. 1).

페로두아 홈페이지. <http://www.perodua.com.my>(검색일: 2017. 8. 1).

프로톤 보도자료. “DRB-HICOM, ZGH Inks Historic Agreement: Zhejiang Geely Holding takes 49.9% equity in PROTON.” (June 23). <http://corporate.proton.com/en/News-Events/2017/June/GEELY%20AND%20PROTON.aspx>(검색일: 2017. 8. 1).

프로톤 홈페이지. <http://corporate.proton.com>(검색일: 2017. 8. 1).

ASEAN Automotive Federation. <http://www.asean-autofed.com>(검색일: 2017. 8. 1).

ASEAN Secretariat. <http://asean.org/asean/asean-secretariat>(검색일: 2017. 8. 1).

Department of Trade and Industry Philippines. “Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (CARS) Program.” <http://industry.gov.ph/cars-program>(검색일: 2017. 8. 1).

OICA. <http://www.oica.net> (검색일: 2017. 8. 1).

UN Comtrade DB.

World Development Indicator. <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>(검색일: 2017. 8. 1).

[법률자료]

「Executive Order No. 182」. <http://www.officialgazette.gov.ph/2015/05/29/executive-order-no-182-s-2015>(검색일: 2017. 8. 1).

「Sec. 29, Senate Bill No. 1592」. http://www.senate.gov.ph/lis/bill_res.aspx?congress=17&q=SBN-1592(검색일: 2017. 9. 25).

Prime Minister of Vietnam. 2014. “Decision No: 1168/2014/QĐ-TTg on approval for strategy to develop automotive industry in Vietnam by 2025, orientation towards 2035”(시행 2014년 7월 16일).