

2. 동남아 자동차시장 침체와 선진 업체들의 전략

- (시장 동향 및 영향) 동남아 자동차시장은 주요국의 경제 위기로 극심한 침체상태이며, 減産, 고용 조정 등 외에 域內 산업협력 강화가 모색되고 있음
- (선진 업체들의 대응) 시장 침체로 큰 타격을 받고 있는 일본 업체들은 AICO 프로그램 참여 확대 등을 통해 기존 현지생산시스템의 효율성 강화에 주력하고 있으며, 歐美 업체들은 신규 투자를 연기하고 있음
- (시사점) 域內 산업협력 강화 등으로 일본 업체들은 기존 현지 생산체제의 유지 비용을 최소화하면서 시장 상황 호전 이후의 경쟁 우위를 지킬 것임
- (대응 과제) 국내 업체들도 향후 세계 최대의 성장 센터로 기대되는 동남아 지역에 현지 거점을 확보해 성장세 회복기에 대비해야 할 것임

□ 동남아 자동차시장 침체 및 영향

- (시장 동향 및 전망) 동남아 자동차시장은 주요국의 경제위기로 극심한 침체에 빠져 있으며, 성장세를 회복하는 데는 최소 3~4년이 걸릴 것으로 전망됨
 - 98년 상반기 아세안 주요 회원국(태국, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 싱가포르, 베트남)의 자동차판매 실적은 전년비 70% 이상 격감한 21만대 수준을 기록
 - 98년 판매는 전년비 65.7% 감소한 46만대 수준에 그칠 것으로 전망되고 있으며, 경제위기 여파 등으로 당분간 큰 폭의 회복세를 기대하기는 어려워 96년 이전의 성장세를 회복하기까지는 최소 3~4년이 걸릴 것으로 예상됨

<동남아 주요국 자동차판매 추이와 전망>

(단위 : 천대, %)

	1994	1995	1996	1997	1998 (전년비 증가율)
태국	485.7	571.6	589.1	363.2	150.0 (-58.7)
말레이시아	200.4	285.8	364.8	404.8	130.0 (-67.9)
인도네시아	321.8	378.7	332.0	387.4	45.0 (-88.4)
필리핀	103.5	128.2	162.1	144.4	85.0 (-41.1)
싱가포르	37.6	41.7	36.9	34.8	35.0 (0.5)
베트남	6.1	7.0	7.9	6.0	15.0 (150.0)
합계	1,155.1	1,413.0	1,492.8	1,340.7	460.0 (-65.7)

자료 : FOURIN, 「自動車調査月報」, 1998. 9.

주 : 1998년은 ASEAN Automotive Federation의 전망치.

- (자동차시장 침체 영향) 減産, 공장 일시 폐쇄, 고용조정 등이 추진되는 한편,

수요 확대와 산업기반 유지를 위한 域內 산업협력 강화가 모색되고 있음

- 域內 특혜관세 혜택 부여를 골자로 하는 AICO(ASEAN Industrial Cooperation) 프로그램¹⁾의 확대가 域內산업협력 강화의 가장 중요한 수단으로 각광받고 있음
- 즉 각국 시장이 급속히 위축되어 경제성있는 최소한의 생산 규모를 갖추지 못하는 상황에서, 국경을 초월한 域內 시장 및 생산체제의 통합을 통해 규모의 경제성을 제고한다는 것임
- 특히 ASEAN 회원국들은 域內 산업협력을 더욱 강화하기 위해 AICO 프로그램의 관세 완전 폐지, 적용 품목 범위 확대, AICO 프로그램 신청 업체에 대한 심사 기준 완화 등을 적극 검토하고 있음

□ 주요 업체들의 대응 전략

- 동남아시아 침체로 가장 큰 타격을 받고 있는 일본 업체들은 신규 투자를 억제하는 대신 업체별로 AICO 프로그램 참여 확대를 통해 기존 域內 생산체제의 효율성 강화와 비용 절감에 주력하고 있음
 - 이미 AICO 프로그램 적용 증명을 받아 域內 부품 수입 등에서 관세 혜택을 받고 있는 완성차 업체는 도요타, 혼다 등 주로 일본 업체들임
 - 이는 일본 업체들이 장기간 동안 동남아 각 거점에 현지생산체제를 갖춘 후 域內에 있는 自社の 각 거점 사이에 긴밀한 부품조달망을 구축하는 등 域內 생산협력시스템을 잘 정비해왔기 때문임
 - 현재 도요타의 AICO 프로그램 적용 부품은 54개에 달하고 있는데 99년부터는 '하이럭스', '카롤라' 등 양산 모델의 현지생산에 적극 활용할 계획이며, 아세안 4개국으로부터 모두 인가를 받은 상태인 혼다도 '시티'의 域內 생산시스템에서 관세 혜택을 극대화하는 방안을 모색하고 있음
 - 한편, 현재 AICO 프로그램 신청 절차를 밟고 있는 업체도 닛산, 미쓰비시, 이스즈, 덴소 등으로 일본 업체들이 대부분임
 - 미쓰비시는 승용차 '랜서'의 동남아 현지 조달률을 이미 50% 이상으로 끌어 올

1) AICO 프로그램은 40% 이상의 현지조달률을 달성하고 현지 자본이 30% 이상 출자한 업체가 부품 등을 域內 회원국으로부터 수입할 경우 0~5%의 우대관세를 부과하는 것을 골자로 하는 域內 산업협력 프로그램임. 자격 요건을 갖춘 업체는 각국 정부로부터 AICO 프로그램 대상 업체임을 인가받게 되는데, 2개국 이상에서 인가를 받은 후에 ASEAN 사무국에 신청하여 프로그램 적용 증명서(COE)를 발급받게 됨

려 AICO 프로그램 요건을 충족하고 있어 곧 인가를 받으면 값싼 동남아산 승용차의 域外 수출 확대에 주력할 계획임. 덴소도 95~96년경 동남아 현지투자를 대폭 확대해 부품업체로서는 처음으로 AICO 프로그램 참여를 준비중임

- 한편, 歐美 업체들은 동남아시아 침체 장기화 예상으로 대규모 투자 계획을 연기하는 등 일본 업체들에 비해서는 소극적인 자세를 보이고 있음
 - 歐美 업체로서는 유일하게 AICO 프로그램 대상인 볼보도 적용 품목이 소량생산 모델의 CKD부품(완전부분부품)이기 때문에 생산규모 열위로 큰 이점을 누리지 못하고 있음
 - 한편, GM은 7.5억 달러 규모의 태국 현지생산설비 건설 계획(연산 10만대 규모로 오펔 아스트라 모델 생산)을 동남아시아 침체 영향으로 무기한 연기했고, 포드도 마쓰다와 합작으로 태국 현지공장(연산 14만대 규모)을 건설한다는 계획을 대폭 축소하거나 시장 상황 호전 이후로 미루고 있는 것으로 알려짐

□ 시사점 및 국내 업체의 대응 과제

- (시사점) 域內 산업협력 강화 등으로 일본 업체들은 기존 현지생산체제 유지 비용을 최소화하면서 시장 상황 호전 이후의 우월적 위치 공고화가 예상됨
 - 일본 업체들이 AICO 프로그램 참여 확대를 추진하는 상황에서 同 프로그램의 특혜폭이 확대될 경우, 시장 침체로 인한 적정 가동률 미달로 고전하고 있는 일본 업체들의 동남아 현지생산체제 유지 비용은 크게 낮아질 것으로 관측
 - 특히, 일본 업체 현지생산체제의 域內 상호보완시스템이 이번 침체를 계기로 더욱 효율적으로 재편됨에 따라, 시장 상황이 호전된 이후 신규 투자하는 歐美 업체나 한국 업체들보다 훨씬 우월한 위치를 가지게 될 것임
- (대응 과제) 국내 업체들도 향후 세계 최대의 성장 센터로 주목받는 동남아 지역에 대한 현지 거점을 확보해 성장세 회복기에 미리 대비해야 할 것임
 - 현재 국내 업체들의 동남아 시장 접근은 수출이나 현지생산 양 측면에서 극히 미미한 수준임. 97년 기준 對아시아 수출은 5.7만대 규모로 전체 수출중 비중이 4.3%에 불과하며, 현지생산도 소규모 KD 생산 수준을 벗어나지 못하고 있음
 - 동남아지역의 저렴한 노동력 및 시장 성장 가능성, AICO 프로그램 확대 등 域內 산업협력시스템의 강화로 현지생산체제 및 각 거점간 상호보완시스템 구축의

중요성이 커지고 있는 점 등을 고려할 때, 수출 확대와 함께 현지생산체제 구축에 시급히 나서야 할 것으로 판단됨

- 국내 자동차산업의 과잉설비 해소 차원에서 동남아 지역으로의 설비 이전을 통한 현지생산체제 구축 방안도 적극적으로 고려해 볼 수 있음
- 주요 부품업체와 공동 진출하여 부품별로 가장 유리한 거점에서 양산체제를 갖춘 후, 이를 域內 상호보완시스템으로 연결하는 것이 AICO 프로그램 등의 혜택을 고려할 때 가장 유리한 방안으로 판단됨

(정진우 jwjeong@hri.co.kr ☎724-4041)