(2022. 12. 19.)

KATECH 한국자동차연구원

산업동향 Vol. 107

아세안(ASEAN) 자동차 시장 동향 및 시사점

이 서 현
산업정책연구소
선임연구원

KATECH Insight

◆ 역내 무역원활화 및 BEV 시장진출 기회 창출로 아세안, 특히 인도네시아·태국에 대한 관심 증대

◆ 인니·태국은 BEV 지원정책에 현지생산요건을 부가하여 자국 산업육성을 촉진, 이는 기업에 부담으로 작용하나 경쟁국 중국·일본에 비해 불리했던 관세율 요건을 만회할 기회로 작용할 여지도 존재

▪ 최근 아세안(ASEAN) 지역이 글로벌 자동차 생산거점으로 성장할 가능성 증대

- **`18.1월 아세안상품무역협정(ATIGA*) 발효로 완성차 수입관세가 폐지되고, `22.1월 아세안 자동차 장치 상호승인(APMRA*) 발효로 교역절차가 간소해져 아세안 역내 무역원활화 개선**

  * ATIGA는 ASEAN Trade in Goods Agreement, APMRA는 ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products의 약어

  - APMRA는 1958년 협정(UN 자동차 및 장치·부품 형식승인 상호인정 협정)*을 참조하여 도입됐으며, 아세안 회원국 간 특정 자동차 장치를 거래할 때 승인절차를 간소화하여 무역을 촉진하는 효과

  * 1958년 협정은 자동차 및 장치·부품의 통일기술규정을 정하고 가입국의 형식승인을 상호인정하기 위한 제도로 한 가입국에서 형식승인을 받은 제품은 재시험 없이 다른 가입국에서 수입·판매·사용될 수 있음

  * 한국·EU·일본·말레이시아·태국·필리핀 등이 가입(베트남 `23년 가입 전망), 미국·중국·인도네시아 등은 미가입

- **또한 일본 자동차 제조사가 거의 독점해온 아세안 자동차 시장에 전기차(BEV) 전환이라는 새로운 기회가 창출되어 우리나라 및 중국 자동차 제조사는 아세안 지역에 공격적으로 진출**

▪ 아세안 회원국 중 BEV 산업 주도국으로는 투자·제조여건 상 인도네시아, 태국이 유력

- **인도네시아는 BEV 배터리 제조에 필수 원재료인 핵심광물(니켈 등) 보유량이 풍부하여 해외 기업의 대규모 투자가 이어질 전망이며, 내수시장 절대 규모가 크고 잠재성장률이 높은 점이 강점**

- **태국은 자동차 생산·수출 기지로서 그간 축적된 부품사·인력·공급망 네트워크가 강점**

  - 단 인니보다 높은 임금수준, 낮은 인구성장률, 기존 내연차 관련 사업전환 부담 등은 상대적 약점

- **인도네시아·태국 소비자간 선호 차종 등에 차이가 있어 시장은 분할될 전망**

  - 선호 차종이 인도네시아는 미니밴, 태국은 픽업트럭 등으로 나뉘어 아세안 역내 BEV 산업은 어느 한 국가가 전면 주도하기보다 차종/세그먼트 별로 파이가 나뉠 것으로 예상

▪ 인도네시아, 태국은 BEV 산업지원정책에 현지생산요건을 부가하여 자국 산업육성 촉진

- **인도네시아는 `20년 니켈 원광수출 금지조치를 도입하여 자국 내에서 배터리 제조·가공공정을 수행하도록 하고 부품 현지화율 요건을 충족하는 BEV에 한해 사치세(15%)를 면제함**

  - 또 BEV 구매보조금 제도 도입을 계획 중으로 도입시기·총 예산규모 등은 확정되지 않았으나 자국 내 공장을 보유한 제조사가 생산한 BEV에 8천만 루피아(약 5,131달러)를 지급할 예정(Reuters)

• **태국은 BEV 구매보조금 지급, BEV·부품기업 조세혜택 적용 시 자국산 배터리·부품 사용요건을 부가**

- 태국은 BEV 구매보조금제도를 `22년부터 도입하여 아세안 회원국 중 유일하게 운영하고 있는데, 자국산 배터리·부품 사용요건을 부가하여 배터리 제조 산업기반을 구축하고자 함

  * `22.9월 태국 재무부는 중국 6개사(BYD, 장성(GWM), NETA(Hozon 산하), MG(SAIC 산하) 등), 일본 2~3개사(TOYOTA 등)가 BEV 구매보조금 제도 적용을 준비하고 있다고 밝힘(JETRO, Weekly WiSE)

- 또한 핵심광물을 대량 보유한 인도네시아에 비해 자국 경쟁력이 부족하다는 점을 인지하고 BEV·부품 생산기업에 광범위한 조세혜택을 제공하되 현지생산요건을 불충족한 경우 페널티 부여

▪ 인도네시아, 태국의 현지생산요건은 기업에 부담으로 작용하나 경쟁국 중국·일본에 비해 우리나라에 불리한 관세율 요건을 만회할 기회로 작용할 여지도 존재

• **우리나라 對아세안 승용차 관세율은 40%로 중국 0%, 일본 20%보다 높아 수출에 불리한 측면 존재**

- 다만 `22년 RCEP(Regional Comprehensive Economic Partnership)이 발효되어 일부 품목 관세율이 인하됨에 따라 우리나라 수출에 긍정적 영향 기대

• **그러나 BEV 산업지원정책에 현지생산요건이 부과됨에 따라 한·중·일 완성차 제조사 모두 현지 생산이 불가피해지며 동일한 경쟁선상에 서게 되었다고 볼 수 있음**

• **아세안 BEV 산업 주도국이 되기 위해 인도네시아와 태국이 현지생산요건을 부가하는 바, 우리나라를 비롯한 각국 자동차 제조사는 현지생산을 적극 추진할 전망**

  * 현대차그룹은 `22년부터 인도네시아에서 BEV를 생산하여 아세안 시장에 판매 중임. 또 최근 태국에 생산·판매 자회사를 설립, 기존 위탁판매 체제에서 벗어나 직접 판매를 시작하고 태국 내 BEV 생산도 검토 중이라고 함

  ** 중국차 제조사는 태국에 대규모 투자를 결정(예: BYD `24년부터 BEV 15만대 생산)
  일본차 제조사 또한 태국에 BEV를 우선 수출하다가 `25년 내로 현지 생산·판매를 시작할 전망(ArayZ)

▌인도네시아 BEV 사치세 면제요건-부품 현지화율 계산방법▐

부품별 점수비중(%)		`20~`23년	`24년~	평가 범위
A	주요 부품	50	58	a. 직접 자재비 b. 직접 인건비 c. 제조 간접비 (factory overhead)
	바디, 섀시	10	11	
	배터리	30	35	
	드라이브트레인	10	12	
B	지원 부품	10	10	
	스티어링	2	2	
	서스펜션	1	1	
	브레이크	2	2	
	휠	1	1	
	전자 및 공조, 그 외[1)]	4(2+2)	4(2+2)	
C	R&D	20	20	R&D 실행
D	조립	20	12	a. 인건비 b. 장비
총 부품 현지화율[2)]		**100**	**100**	**-**

* 주: 1) 전자 및 공조(일반), 시트·케이블에 각 2%를 배정
2) 부품 현지화율은 `20~`21년은 35%, `22~`23년은 40%, `24~`29년은 60%, `30년 이후는 80% 이상이어야 함

** 출처: 인도네시아 산업부장관령(Peraturan Menteri Perindustrian) 2022년 제6호를 참조하여 저자 작성

▌태국 BEV 제조사에 대한 구매보조금, 조세혜택 ▐

구분			BEV 승용차(저가)[1]	BEV 승용차(고가)	BEV 픽업트럭
대상[2]			MSRP 200만 바트 이하 현지생산(예정)차	MSRP 200만 바트 초과 700만 바트 이하, 배터리용량 30kWh 이상 현지생산(예정)차	MSRP 200만 바트 이하 배터리용량 30kWh 이상 현지생산(예정)차 CKD 생산
혜택	구매보조금 지급[3] (`22~`25년)		배터리용량 10kWh 이상 30kWh 미만: 7만 바트, 30kWh 이상: 15만 바트	-	15만 바트
혜택	관세 감면 (`22~`23년)		최대 40%p 감면 (기본 관세율: EU 80%, 우리나라 40%, 일본 20%, 중국 0%)	20%p 감면 (기본 관세율: EU 80%, 우리나라 40%, 일본 20%, 중국 0%)	-
혜택	소비세 감면[4] (`22~`25년)		8%→2%	8%→2%	10%→0%
현지생산요건	수입 CBU 대수 (전년도+ 전전년도) 대비 현지 CKD 생산대수 비율[3]		현지 CKD 생산 시작이 `24년인 경우 1:1, `25년인 경우 1:1.5		-
현지생산요건	현지생산 배터리·부품 사용요건[4]	`26.1월~	자국에서 제조한 BEV or 자국 제조 셀로 생산된 배터리 탑재 BEV	자국에서 제조한 BEV or 자국 제조 모듈로 생산된 배터리 탑재 BEV	자국에서 제조한 BEV or 자국 제조 팩 어셈블리 배터리 탑재 BEV
현지생산요건	현지생산 배터리·부품 사용요건[4]	`30.1월~	-	현지생산 PCU 인버터	현지생산 PCU 인버터
현지생산요건	현지생산 배터리·부품 사용요건[4]	`35.1월~	-	5개 부품(모터·감속기·컴프레셔·BMS·DCU) 중 1개 부품 현지생산	5개 부품(모터·감속기·컴프레셔·BMS·DCU) 중 2개 부품 현지생산

* 주: 1) 200만 바트는 한화 환산 시(`22.12.12. 환율 기준) 약 7,500만 원임

2) MSRP는 제조사 권장판매가격을 의미함

3) 수입 CBU 대수 대비 현지 CKD 생산대수 비율을 미충족한 경우, 미충족한 차량 대수만큼 지급된 보조금 전액을 반납하고 7.5%의 이자를 납부해야 함

4) 현지생산 배터리·부품사용요건을 미충족한 경우, 미충족한 차량 대수만큼 소비세액을 2배 납부해야 함

** 출처: KOTRA ; JETRO ; Weekly WiSE 등

▌태국 BEV 및 BEV 부품·장비 생산사에 대한 조세혜택 ▐

구분		BEV 및 플랫폼	BEV 부품·장비	
			배터리	구동모터, 컴프레셔, BMS, DCU, OBC 등
법인세 면제		투자액 50억 바트 이상: 8년[1] 투자액 50억 바트 미만: 3년[1]	셀, 모듈 생산: 8년 팩 어셈블리: 5년	8년
관세 감면[2]	`21년~ (투자청)	-	셀, 모듈 생산: 태국에서 조달할 수 없는 원재료 및 필수자재 관세 90% 감면	-
관세 감면[2]	`22~`25년 (소비세국)	위 표 내용과 같이 BEV 승용차 가격에 따라 40%p 또는 20%p 감면	(자국 내 제조·조립 要) 100% 감면	

* 주: 1) 표 안의 법인세 면제기간(8년, 3년)은 총 투자액에 따라 기본적으로 적용되는 기간으로, 적격요건(R&D 실행, `22년 내 BEV 생산시작 등)을 충족한다면 각각 최대 3년, 7년을 추가로 연장할 수 있음

2) `21년부터 투자청은 관세 감면혜택을 제공하고 있으며, 소비세국은 자국 내 제조·조립된 BEV 부품·장비에 더 큰 관세 감면혜택을 제공함. 감면혜택이 중복될 경우 둘 중 더 큰 혜택을 적용함

** 출처: KOTRA ; 태국 투자청(Thailand Board of Investment)