2022 ISSUE REPORT

이슈보고서

지역연구팀

VOL.2022-지역이슈-16(2022.10)

인도네시아 전기차 시장 현황과 우리 기업의 진출

CONTENTS

Ⅰ. 인도네시아 자동차 시장 현황

Ⅱ. 인도네시아 전기차 육성 정책

Ⅲ. 우리 기업의 인도네시아 전기차 시장 진출

Ⅳ. 시사점

작성

책임연구원 이지혁 (6255-3614)

j.lee@koreaexim.go.kr

※본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.

한국수출입은행 | 해외경제연구소

< 요 약 >

Ⅰ. 인도네시아 자동차 시장 현황

- 인도네시아는 동남아에서 태국에 이어 2위의 자동차 제조국이며, 판매량으로는 1위 시장임. 코로나19로 인해 일시적으로 주춤했던 경제 성장세가 빠르게 회복되고 젊은 중산층 인구가 늘어남에 따라 자동차 시장은 더욱 성장할 것으로 예상됨.

- 인도네시아 전기차 시장 규모는 선진국 대비 아직 미미한 수준이며 충전소를 포함한 관련 인프라도 부족한 상황이나, 다른 동남아 국가와 비교해 전기차 시장 육성에 관한 국가적 의지가 강함.

Ⅱ. 인도네시아 전기차 육성 정책

- 인도네시아 정부는 인구 2.7억 명의 내수 시장, 중산층의 구매력 향상, 전기차 배터리 생산의 핵심 광물인 니켈 매장량 세계 1위 등 전기차 생산 및 판매에 유리한 조건을 활용하여 2030년까지 동남아의 전기차 허브로 도약하겠다는 계획을 세우고 외국인투자를 적극적으로 유치하고 있음.

- 인도네시아 정부는 총 자동차 판매량 중 전기차(하이브리드차 포함)의 비중을 2025년까지 20%, 2030년까지 25%, 2035년까지 30%로 확대한다는 계획을 세웠음. 이에 따라 전기차 생태계 구축에 필요한 관련법을 제정하고, 동 법률에서 명시한 조건을 충족하는 기업에 금융 및 비금융 혜택을 제공하고 있음.

Ⅲ. 우리 기업의 인도네시아 전기차 시장 진출

- 현대자동차는 인도네시아를 인구 6억 명의 아세안 시장을 공략하기 위한 교두보로 삼고, 수도 자카르타에서 남동쪽으로 약 40KM 떨어진 브카시(Bekasi) 시 델타마스(Delta Mas) 공단에 아세안 최초의 완성차 공장을 세움.

- 작년 7월 현대자동차그룹과 LG에너지솔루션은 안정적인 배터리 수급과 전기차 현지화 전략에 부응하기 위해 11억 달러를 공동 투자해 인도네시아에 합작공장(JV)을 건설하는 데 합의하고, 인도네시아 정부와 투자협약을 체결함.

- 올 4월 LG에너지솔루션을 중심으로 구성된 LG 컨소시엄은 4개의 인도네시아 국영기업으로 구성된 IBC(인도네시아 배터리 공사)와 배터리 산업 전반에 걸쳐 상호 협력을 도모하기 위한 투자협약을 체결함.

Ⅳ. 시사점

- 동남아 내연기관 자동차 시장은 일본 브랜드 점유율이 공고하기 때문에 후발주자인 우리 기업이 정면으로 경쟁하기 어려운 상황이나, 친환경 자동차의 경우 일본 기업이 하이브리드차에 주력하면서 순수 전기차로의 전환이 우리 기업보다 늦어지고 있음. 따라서 전기차 시장 선점을 통해 현지 소비자에 전기차의 선두 주자가 한국 기업이라는 인식을 심어주는 것이 중요함.

- 내연기관 자동차와 달리 선발주자와 후발주자의 기술격차가 크지 않은 전기차의 경우 배터리에 사용될 자원 확보에서부터 충전 인프라, 자율주행 시스템, 폐전지 활용에 이르기까지 전기차 가치사슬에 관련된 기업이 함께 생태계를 구축하는 것이 궁극적으로 시장 지배의 관건임.

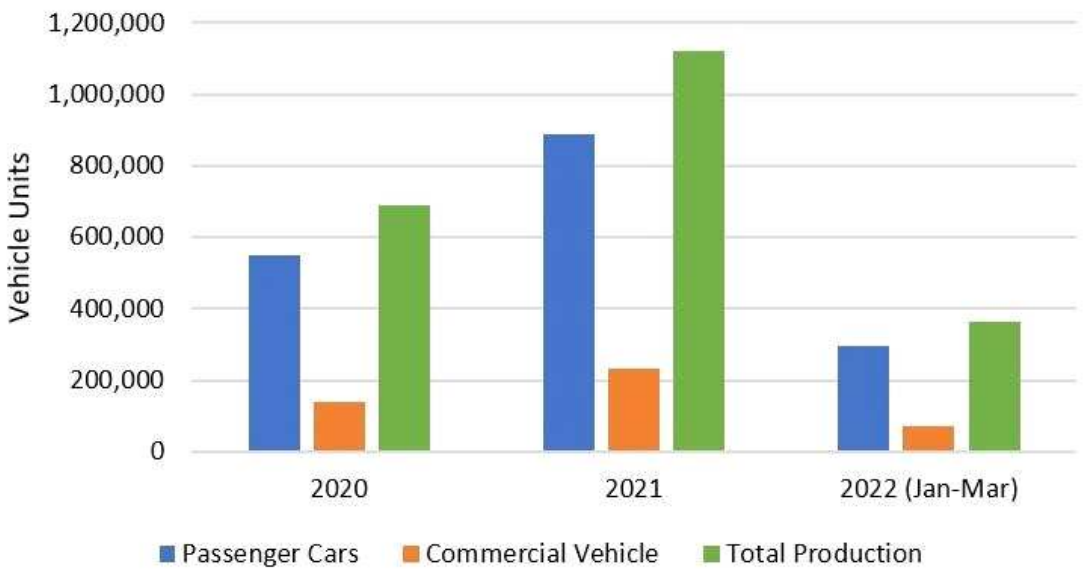
Ⅰ. 인도네시아 자동차 시장 현황

자동차 시장의 높은 성장잠재력

- 2021년 기준 연간 235만 대의 자동차 생산능력을 갖춘 인도네시아는 동남아에서 태국에 이어 2위의 자동차 제조국이며, 판매량으로는 1위 시장임. 코로나19로 일시 주춤했던 경제 성장세가 빠르게 회복되고 젊은 중산층 인구가 늘어남에 따라 인도네시아 자동차 시장은 더욱 성장할 것으로 예상됨.
- 인도네시아 자동차공업협회(GAIKINDO)에 따르면 인도네시아는 2020년 코로나19의 영향으로 예년 수준에 크게 밑도는 69만 176대의 자동차를 생산했으나, 2021년에는 경기 및 자동차 산업의 빠른 회복으로 전년 생산량의 거의 2배인 112만 1,967대를 생산함.

- 2022년에도 높은 성장세가 이어질 것으로 예상되는데, 1분기 자동차 생산량(364,372대)은 2020년 전체 생산량(690,176대)의 절반 이상임.
- 2022년 기준 자동차 산업에 직접 종사하는 노동자가 150만 명이며, 간접적으로 종사하는 노동자는 450만 명임.

[그림 1] 인도네시아 자동차 생산량(2020.1월 ~ 2022.3월)



자료: GAIKINDO

- 인도네시아는 2012년부터 2018년까지 연 100만 대 이상의 자동차가 판매된 아세안 최대 자동차 시장 중 하나이며, 2018년을 기점으로 판매량에서 태국을 추월하여 동남아 1위 시장으로 자리매김함.* 코로나19 여파로 2020년부터 주춤했던 판매량은 서서히 회복되어 2025년쯤 예년 수준을 되찾을 것으로 전망됨.

* 2020년은 코로나19로 인한 인도네시아 정부의 장기 봉쇄령 시행으로 태국의 판매량이 인도네시아보다 더 많았음.

- 2021년 인도네시아 자동차 판매량은 세제 혜택에 힘입어 전년 대비 67%가 증가한 88만 7,202대를 기록했으며, 올해 상반기 판매량은 전년 동기 대비 20.8% 증가한 475,321대를 기록함. 한편 2위를 기록한 태국은 2021년에는 전년 대비 4%가 감소한 75만 9,119대를 기록했으며, 올 상반기 판매량은 인도네시아 다음으로 많은 426,730대를 기록함.

- 코로나19 이전인 2019년의 인도네시아의 자동차 판매량은 103만 126대였으며, 코로나19로 인한 경기 침체가 심각했던 2020년의 판매량은 53만 2,027대임. Fitch는 2022년 판매량이 90만 대를 초과할 것으로 전망함.

• 인도네시아는 2021년 80여 개국에 52조 9,000억 루피아(약 4조 6,600억 원) 규모의 CBU(완전조립) 차량 29만 4,000대, 1조 3,100억 루피아(약 1,154억 원) 규모의 CKD(반조립) 차량 9만 1,000대, 29조 1,300억 루피아(약 2조 2,000억 원) 규모의 자동차 부품 8,500만 개를 수출함.

• 동남아 주요 5개국(인도네시아, 태국, 말레이시아, 필리핀, 베트남) 전체의 2025년 자동차 판매량은 약 358만 대에 이를 것으로 전망됨.

[표 1] 2021년 동남아 주요 6개국 자동차 판매량(대)

국가	2019	2020	2021	2021(상반기)	2022(상반기)	증감(%)*
인도네시아	1,030,126	532,027	887,202	393,469	475,321	21
태국	1,007,552	792,146	759,119	370,335	426,730	15
말레이시아	604,281	529,434	508,911	249,178	331,386	32
베트남	322,322	313,463	312,926	151,477	200,162	26
필리핀	416,637	275,512	330,445	132,767	154,874	17
싱가포르	86,939	45,511	58,413	32,753	21,831	-33
합계	3,467,857	2,488,093	2,857,016	1,329,979	1,610,304	21

자료: GlobalData
* 2021년 상반기 대비 2022년 상반기 차량 판매량

일본 자동차 브랜드의 공고한 시장 점유율

• 1960년대부터 인도네시아 시장에 진출한 일본 자동차 업체들은 다른 동남아 시장과 마찬가지로 인도네시아 자동차 시장에서 높은 점유율을 유지하고 있음. 인도네시아는 수입 완성차에 높은 관세를 부과하기 때문에, 1980년대부터 현지 생산을 시작한 일본 자동차 브랜드들의 가격경쟁력이 높음.

- 인도네시아 자동차 시장에서의 일본 자동차 점유율은 95% 이상임(2021년 기준)*. 2021년 판매량을 기준으로 인도네시아 상위 10개 자동차 업체 중 9개가 일본계 회사인데, 이 중 도요타(Toyota)가 전체 시장의 약 3분의 1에 해당하는 33.6%를 차지하며, 그 뒤를 이어 다히하츠(Dahihatsu) 17.5%, 미쓰비시(Mitsubishi) 16.1%, 혼다(Honda) 10.6%, 스즈키(Suzuki) 10.4% 순임.

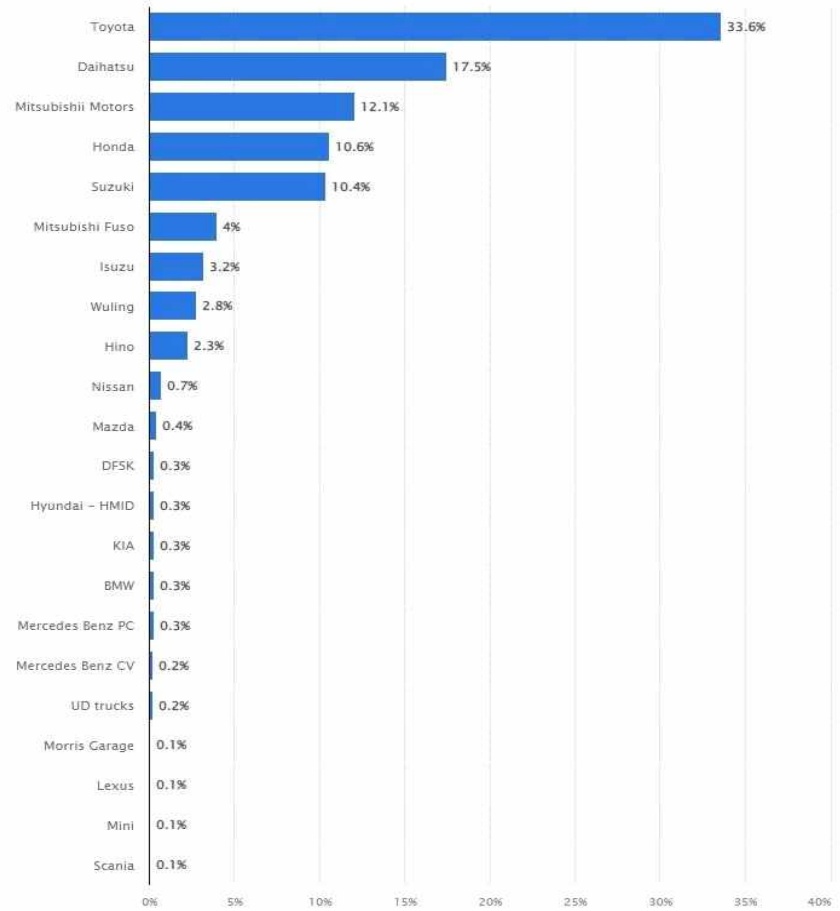
  * 인도네시아 자동차 시장에서 일본 브랜드의 시장 점유율은 일본 내에서 일본 브랜드의 시장 점유율보다 높은 수준임.

- 1990년부터 2021년까지 단 1개년도(2020년)를 제외한 모든 해의 베스트 셀러를 도요타의 끼장(Kijang, 1990~2005년)과 아반자(Avanza, 2006~19, 2021년) 차량이 차지함. 2020년에는 코로나19 발생으로 인한 경기 침체로 혼다가 생산하는 소형 브랜드인 브리오(Brio)가 베스트 셀러를 차지함.

- 일본 자동차의 동남아 진출 성공 요인으로는 평판 관리를 위한 무상 차량정비 서비스 제공, FTA를 활용한 유리한 교역 조건 구축, 공급단가 경쟁력 확보, 현지 소비자 소득 수준을 고려한 소형차 판매 전략 등을 꼽을 수 있음.

• 일본 브랜드의 시장 지배력은 중고차 시장으로 이어져, 인도네시아 소비자들이 중고차 시장에서 인기가 높고 수요가 많은 일본차를 더욱 선호하는 경향이 있음. 이는 차량정비 서비스와 차량 관련 부품 공급과도 밀접한 연관이 있음.

[그림 2] 2021년 인도네시아 주요 제조사별 자동차 판매 현황



자료: Statista

• 인도네시아 자동차공업협회에 따르면, 올 상반기 현대차그룹은 총 1만 2,013대를 판매하며 전년 동기(2,990대) 대비 판매량이 4배가량 늘었음. 현대·기아차는 올해 1~5월 동안 토요타, 다이하쓰, 스즈키, 미쓰비시모터스, 혼다에 이어 6번째로 많은 차를 판매함.

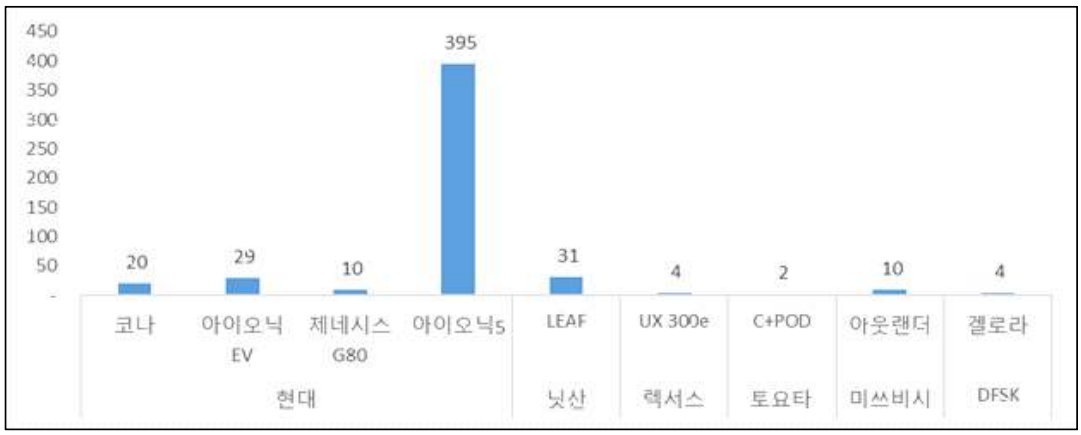
걸음마 단계의 전기차 시장

- 인도네시아 전기차 시장 규모는 선진국 대비 아직 미미한 수준이며 충전소를 포함한 관련 인프라도 부족한 상황이나, 다른 동남아 국가와 비교해 전기차 시장 육성에 관한 국가적 의지가 강함.

- 인도네시아 자동차공업협회의 집계에 따르면 2020년 318대에 불과했던 전기차 판매는 2021년 693대로 증가했는데, 이 중 현대차의 아이오닉과 코나가 87%(605대)를 차지함. 아울러 올해 6월까지 판매된 전기차 505대 중 현대차가 90%인 454대를 차지함.

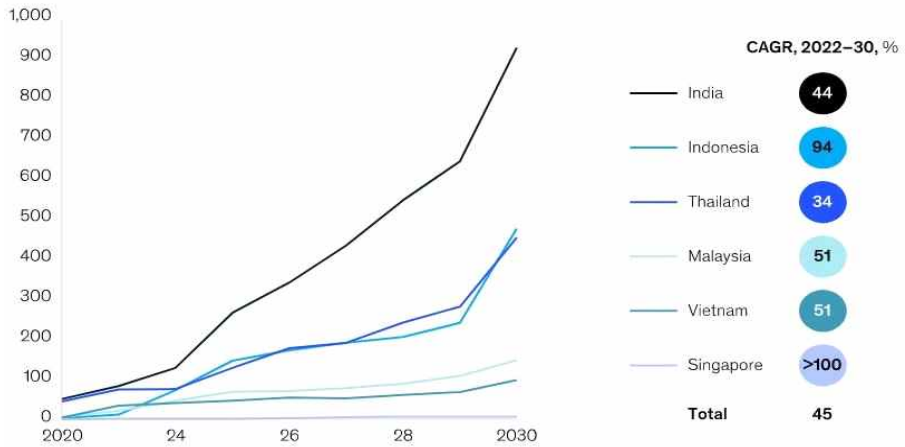
- 인도네시아 국영 전력회사인 PLN은 38개 도시에 129개의 일반충전소(SPKLU)를 운영 중이며(2022년 5월 기준), 올해 말까지 40개의 충전소를 추가 설치할 예정임. 이와는 별도로 올 11월에 발리에서 개최되는 G20 정상회담을 위해 70개의 초고속 충전소를 설치할 계획임. 인도네시아 에너지자원부에 따르면 현재(2022년 7월)까지 총 332개의 일반충전소가 설치됨.

[그림 3] 인도네시아 브랜드별 전기차 판매량(2022.1~6월)



자료: GAIKINDO

[그림 4] 아시아 주요 신흥국 전기차 시장 성장 예측



자료: McKinsey & Company
주) Y축: 판매 대수(천대), X축: 연도

Ⅱ. 인도네시아 전기차 육성 정책

동남아 전기차 허브를 꿈꾸는 인도네시아

- 인도네시아 정부는 2.7억 인구의 거대 내수시장, 중산층의 구매력 향상, 전기차 배터리 생산의 핵심 광물인 니켈 매장량 세계 1위 등 전기차 생산 및 판매에 유리한 조건을 활용하여 2030년까지 동남아의 전기차 허브로 도약하겠다는 계획을 세우고 외국인투자를 적극적으로 유치하고 있음.

- 2021년 6월 인도네시아 산업부 장관은 2040년부터 전기오토바이, 2050년부터 전기차만 신규 판매를 허용하는 방침을 발표함. 아울러 인도네시아 최대 차량공유업체인 고젝(Gojek)은 2030년까지 모든 차량을 전기차, 전기오토바이로 전환할 것을 공표함.

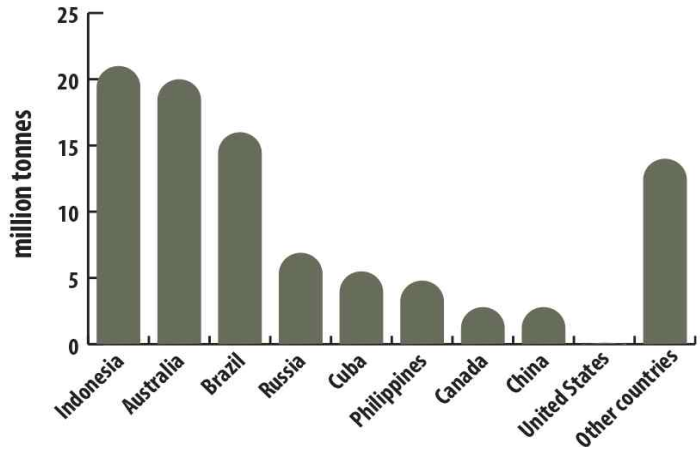
- 지난 수년간 전기차 배터리에 들어가는 니켈광석에 대한 세계적 수요가 증가함에 따라 많은 전기차 업체들이 원료 확보에 사활을 걸고 있음. 이에 따라 인도네시아 정부는 차세대 황금이라 불리는 니켈의 풍부한 국내 매장량을 십분 활용해 전기차 산업 육성에 박차를 가하고 있음.

- 미국 지질조사국에 따르면 2020년 기준 세계 니켈 매장량은 약 9,400만 톤이며, 이 중 인도네시아의 매장량이 약 2,100만 톤으로 세계 매장량의 22%를 차지함. 2020년 인도네시아의 니켈 생산량은 76만 톤으로 세계 니켈 생산량의 30.4%를 차지함.

- 전기차에 사용되는 리튬이온 배터리에는 리튬, 니켈, 코발트, 망간, 알루미늄 등의 원소로 만든 캐소드(Cathode)가 사용되는데, 캐소드는 배터리 가격에서 가장 높은 비중을 차지하는 부품임. 인도네시아 산업부는 국내에 풍부하게 매장되어 있는 자원을 활용해 니켈을 포함한 캐소드 원료를 국내에서 자체적으로 조달함으로써 가격경쟁력을 높이려는 노력을 기울이고 있음.

- 인도네시아 정부는 2022년부터 실시 예정이던 니켈 원광(ore) 수출 중단 조치를 2년 앞당긴 2020년 1월 1일부터 적용함.

[그림 5] 2020년 세계 니켈 매장량 분포(국가별)



자료: U.S. Geological Survey

[표 2] 2020년 국가별 니켈 생산량

순위	국가명	생산량(천 톤)	비중(%)
1	인도네시아	760	30.4%
2	필리핀	320	12.8%
3	러시아	280	11.2%
4	뉴칼레도니아	200	8.0%
5	호주	170	6.8%
6	캐나다	167	6.7%
7	중국	120	4.8%
8	브라질	73	2.9%
9	쿠바	49	2.0%
-	기타 국가	353	14.1%
합계		2,500	100.0%

자료: U.S. Geological Survey

- 인도네시아는 전기차 생태계 구축을 위해 외국의 자동차 업체뿐만 아니라 배터리 업체의 투자도 적극 유치하고 있음.

- 현지에서 전기차를 생산하기 위해 투자를 결정했거나 검토 중인 기업으로는 현대자동차(생산 중), 도요타(5년간 약 18억 달러 투자 결정), 미쓰비시(3년간 6억 6,800만 달러 투자 결정), 테슬라(투자 검토 중) 등이 있음.

- 한편 배터리 생산의 업스트림과 다운스트림을 한 지역에서 완결해 효율을 극대화하려는 프로젝트(그랜드 패키지)에 LG에너지솔루션과 그룹 내 계열사인 LG화학, LG상사, LX인터내셔널, 포스코홀딩스, 중국의 화유까지 함께 컨소시엄을 구성해 참여하고 있음. 이와 별개로 LG에너지솔루션과 현대자동차 합작법인은 전기차용 배터리 공장을 건설하고 있음.

- 인도네시아가 친환경 자동차 산업 육성에 적극적인 행보를 보이는 이유에는 자동차 산업 활성화를 통한 경제발전뿐만 아니라 심각한 대기오염을 해결하려는 환경적인 요인도 있음.

- 2021년 6월 24일 글로벌 대기오염 조사분석 데이터 업체 '에어비주얼'(AirVisual)에 의해 실시된 조사에 따르면 수도 자카르타(Jakarta)는 대기오염지수(US AQI) 152를 기록했는데, 이는 전 세계 94개 주요 도시 가운데 가장 나쁜 수준임.[1)]

- 인도네시아 정부는 파리기후변화협정에 따라 2030년까지 온실가스 배출량을 자체 능력으로 29%까지, 국제적 지원을 받을 시 41%까지 감축하는 목표를 수립하고, 궁극적으로는 2060년까지 넷 제로(net zero emission)를 달성하겠다는 계획을 발표함.

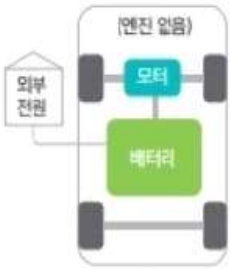
1) 초미세먼지, 미세먼지, 일산화탄소, 아황산가스, 이산화질소, 오존 등 6개의 다양한 대기오염물질을 기준으로 산출하는 대기오염지수(US AQI)는 '좋음'(0~50), '보통'(51~100), '민감한 사람의 건강에 해로움'(101~150), '건강에 해로움'(151~200), '매우 건강에 해로움'(201~300), '위험'(301~500) 등 6단계로 분류됨.

관련법 제정을 통한 전기차 생태계 구축

- 인도네시아는 2025년까지 총 자동차 판매량 중 전기차(하이브리드차 포함)의 비중을 20%, 2030년까지 25%, 2035년까지 30%로 확대해 나간다는 계획을 추진하고 있음.

- 인도네시아 정부는 2019년 전기차 개별소비세(PPnBM) 규정을 제정하여 내연기관 차량에는 최대 90%의 세율을 적용하는 반면, 플러그인 하이브리드 전기차(PHEV)와 순수 전기차(BEV)의 경우 세금을 면제하고, 하이브리드 전기차(HEV)에 대해서는 2%~12%의 세율을 부과함.

[표 3] 전기차 종류 구분

	HEV	PHEV	BEV(혹은 EV)	FCEV
구조도				
구동원	엔진(내연기관)+모터	엔진(내연기관)+모터	모터	모터
에너지원	화석연료/전지	화석연료/전지	전지	연료전지
배터리용량	0.98~1.8kWh	4~16kWh	16~100kWh	1~2kWh
특징	• 엔진과 모터를 조합하여 연비 향상에 초점 • 배터리·모터는 보조적인 수단	• 단거리 주행 시 전기, 장거리 주행 시 엔진 사용 • 배터리는 2차 동력원이며 충전이 필요함	• 충전된 전기 에너지만으로 주행 • 배터리만 사용하기 때문에 충전 기술이 매우 중요	• 모터를 사용하나, 수소를 연료로 사용하여 전기 발생 • 배터리는 보조적 수단으로 활용하며 연료전지가 핵심

자료: 교통안전공단; NH투자증권

- 그러나 2021년 10월부터는 순수 전기차 완제품 제조업체와 배터리 제조업체에 유리한 투자 조건을 제공하기 위해 순수 전기차의 개별소비세만 현행 그대로(세금 면제) 유지하고 플러그인 하이브리드 전기차, 하이브리드 전기차에 대해서는 세율을 각각 5%, 6~12%로 인상할 것을 발표함(현지에서 생산된 차량에만 적용됨).

- 인도네시아 정부는 순수 전기차 생산이 본격적으로 이루어지는 시점에 플러그인 하이브리드 전기차와 하이브리드 전기차의 세율을 각각 8%, 10%~14%까지 추가 인상할 계획임.[2)]

2) 인도네시아 정부는 순수 전기차 생산에 5조 루피아(약 3억 4,700만 달러)가 투자되는 시점, 혹은 동 금액의 투자와 함께 전기차가 본격적으로 생산되는 시점을 기준으로 2년 후에 추가 세율 인상이 있을 것이라고 발표함.

[표 4] 인도네시아 전기차 개별소비세율 개정 내역

구분	개정 전	개정 후
순수 전기차	0%	0%
플러그인 하이브리드 전기차	0%	5%
하이브리드 전기차	2~12%	6~12%

자료: Bloomberg(2021)

- 아울러 순수 전기차의 경우 내무부령(PERMENDAGRI No. 8/2020)에 따라 자동차보유세와 차량거래세가 70% 감면됨.

• 2019년 8월 18일 조코 위도도 대통령은 '도로 교통을 위한 배터리식 전기차 프로그램 촉진법'에 관한 규정을 '2019년 대통령령(Perpres No. 55/2019)'으로 제정함. 동 법령은 배터리 전기차(BEV) 프로그램의 추진 및 발전을 위해 인도네시아 정부가 취할 조치를 개괄적으로 설명하고 있음.

• 동 법령은 인도네시아의 전기차 생태계 구축을 위한 목표 및 규정으로 ①국내 전기차 산업 육성, ②인센티브 규정, ③전기차 충전소 제공 및 전력 요율 규정, ④전기차에 관한 기술적 요건 충족, ⑤환경보호를 명시하고 있음.

- **[전기차 산업체 정의]** 전기차 육성 프로그램에 참여하기 위해서는 Perpres No. 55/2019에서 명시하고 있는 전기차 산업체 요건에 부합해야 함. 전기차 업체 혹은 부품 업체가 인도네시아 법인으로 설립되어야 하고, 생산 설비가 인도네시아에 위치해야 하며, 산업부로부터 사업 허가(Izin Usaha Industri, IUI)를 득해야 함.

- **[내셔널 브랜드 전기차 기업]** 인도네시아 정부는 동 법령을 통해 '내셔널 브랜드 전기차 기업' 개념을 도입했는데, 내셔널 브랜드 전기차 기업은 추가적인 인센티브를 받을 수 있음.

- 인도네시아 정부로부터 내셔널 브랜드 전기차 기업으로 인정받기 위해서는 전기차에 사용되는 부품 중 국내에서 생산된 부품의 비중이 일정 수준 이상이어야 하고, 인도네시아가 규정하는 전기차 산업체 요건을 충족해야 하며, 전기차 관련 연구와 기술 혁신에 참여해야 함.

- **[국산 부품 비중]** 부품의 현지화율 비중은 차량 타입에 따라 차등 적용되고 시간이 경과할수록 가중됨. 4륜 이상 전기차의 경우 초기 단계인 2019~21년에는 국산 부품 비중이 35% 이상이지만, 비중이 점차 증가하여 2030년 이후에는 80% 이상을 충족해야 함.

[표 5] 국내산 부품 비중 요건

전기차 종류	기간	최소 비중
Type-1 차량 (이륜 및 삼륜 전기차)	2019~23년 2024~25년 2026년 이후	40% 60% 80%
Type-2 차량 (사륜 이상 전기차)	2019~21년 2022~2023년 2024~2029년 2030년 이후	35% 40% 60% 80%

자료: 2019년 대통령령 제55호

- **[수입 조건]** 한편, 현지에서 생산할 수 없는 부품의 경우 불완전조립생산(incomplete knock down) 혹은 완전조립생산(complete knock down) 형태의 수입이 허용됨.

- **[인센티브]** 동 법령 17~21조는 전기차 산업 육성 프로그램이 제공하는 인센티브에 대해 명시하고 있는데, 중앙 및 지방정부로부터 인센티브를 받을 수 있는 기업 및 기관으로는 ①전기차 기술 개발과 관련된 연구에 참여하는 기업·대학·연구개발기관, ②국내 생산 부품을 우선하여 사용하는 기업, ③내셔널 브랜드 기업, ④전기 모터의 배터리 교환 서비스 제공 기업, ⑤폐배터리 관리 정책 이행 기업이 해당됨.

- 인센티브는 금융 인센티브와 비금융 인센티브로 구분되는데, 전자에는 수입세 감면, 조세 감면, 인센티브 제공, 충전요금 할인, 재정 지원 등이 있으며, 후자에는 특정 도로 사용 제한 면제(차량 홀짝제 면제), 전기차 관련 기술의 생산권 양도, 보안 강화 및 물류·생산활동 장려 등이 있음.

[표 6] 전기차 생태계 구축 관련 규정

규정	주요 내용
대통령령 2019년 제55호	배터리 기반 전기 자동차 프로그램, 인센티브, 전기 충전 인프라, 관세 규제및 환경 보호 등 전기차 생태계 가속화 방안
내무부령 2020년 제8호	전기차의 세금 및 차량 양도 과세에 대한 기본 산식 및 상한 설정
에너지 및 광물 자원부 2020년 제13호	충전 플러그 표준화, 사업 계획, 인센티브, 충전 및 대중교통 사업자에 대한 전기 요금 정책
무역부 2020년 제65호	정부 공인 공공 수리점에서 기존 내연기관 이륜차량(모터사이클)의 전기차 전환을 합법화
자카르타 주지사 2020년 제3호	전기차(자동차 및 모터사이클)의 취득세(BBNKB) 면제(2024년 12월 31일까지 유효)

자료: 인도네시아 법률 규정

Ⅲ. 우리 기업의 인도네시아 전기차 시장 진출

현대자동차의 아세안 최초 완성차 생산거점

- 현대자동차는 인구 6억 명의 아세안 시장을 공략하기 위한 교두보로 인도네시아를 선택하고, 올 3월부터 수도 자카르타에서 남동쪽으로 약 40KM 떨어진 브카시(Bekasi)시 델타마스(Delta Mas) 공단 내에 있는 현대자동차 인도네시아 공장에서 전기차와 현지 시장에 특화된 차량을 생산 중임.

- 77만 7천㎡ 부지에 약 15.5억 달러를 투자해 건설된 동 공장은 엔진, 의장, 도장, 프레스, 차체 공장, 모빌리티 이노베이션 센터 등을 포함한 현대자동차의 아세안 최초 완성차 공장으로서 연산 25만대 규모의 생산능력을 갖추었으며, 소형 스포츠유틸리티(SUV) 차량인 '크레타'를 시작으로 '아이오닉5', 동남아 시장 전용 미니밴(MVP)인 '스타게이저'를 양산하고 있음.

- 현대자동차 인도네시아 공장은 아세안 자동차 시장 공략에 핵심적인 역할을 할 것으로 전망됨. 아세안 시장은 완성차에 대한 역외 관세가 최대 80%에 이를 정도로 무역 장벽이 높지만, 부품 현지화율이 40% 이상이면 아세안자유무역협약(AFTA) 참가국 간의 무관세 혜택이 주어짐.

세계 최초의 전기차 통합 공급망 구축

- 현대자동차그룹과 LG에너지솔루션은 작년 7월 안정적인 배터리 수급과 전기차 현지화 전략에 부응하기 위해 11억 달러를 공동 투자하여 인도네시아에 합작공장(JV)을 건설하는 데 합의하고, 인도네시아 정부와 투자협약을 체결함.

- 33만㎡의 부지에 건설 중인 인도네시아 카라왕(Karawang) 배터리셀 공장은 2023년 완공 예정이며, 배터리 양산은 2024년 상반기부터 가능할 것으로 예상됨. 동 공장에서는 전기차 배터리 15만 대분 이상에 달하는 10GWh 규모의 배터리셀을 생산할 계획이며[3], 생산된 배터리는 현대차그룹의 전기차 전용 플랫폼인 E-GMP[4] 적용 차량에 탑재될 예정임.

- 공장 기공식('21.9.15)에 참석한 정의선 현대차그룹 회장은 환영사에서 "배터리셀 합작공장을 시작으로 전후방 산업 발전을 통해 인도네시아에 전기차 생태계가 성공적으로 구축되도록 할 것"이라며 "나아가 인도네시아가 아세안 전기차 시장의 핵심 역할을 담당하게 될 것으로 기대한다"라고 밝힘.

- 동 기공식에서 김종현 LG에너지솔루션 사장은 "이번 합작공장 설립으로 세계 최초의 전기차 통합 공급망 구축에 한 발짝 더 가까워지게 됐다. 글로벌 전기차 시장을 공략하기 위한 핵심기지로 적극 육성하겠다"라고 포부를 밝힘.

- 인도네시아 정부는 합작공장 운영을 위한 각종 설비와 부품에 대한 관세 면제를 제공함.

---

3) 향후 전기차 시장 확대를 고려해 생산능력을 30GWh까지 늘릴 수 있도록 설계함.
4) E-GMP(Electric Global Modular Platform)는 현대자동차그룹의 전기차 전용 플랫폼으로, 배터리, 모터 및 전력전기 시스템을 포함한 차량의 섀시로 구성되어 있으며, 확장 가능한 휠베이스를 통해 다양한 유형의 차량을 구성할 수 있도록 모듈화 및 표준화된 통합 플랫폼임.

[그림 6] 현대차그룹-LG에너지솔루션 인도네시아 배터리셀 공장 위치

자료: 연합뉴스

그랜드 패키지 프로젝트

- 올해 4월 14일 LG에너지솔루션을 중심으로 구성된 LG 컨소시엄(LG에너지솔루션·LG화학·LX인터내셔널·포스코홀딩스·화유코발트[5])은 4개의 인도네시아 국영기업으로 구성된 IBC(인도네시아 배터리 공사, PT Indonesia Battery Corporation)와 배터리 산업 전반에 걸쳐 상호협력을 도모하자는 의미의 비구속성(non-binding) 투자협약(framework agreement)을 체결함.

- '그랜드 패키지'라고 불리는 동 프로젝트는 배터리 생산 전(全) 공정에 걸친 협력이라는 점에서 의미가 있음. 동 프로젝트는 광물 채굴 → 제·정련 → 전구체·양극재 생산 → 배터리셀 생산 → 재활용 등 전체 가치사슬을 폭넓게 아우르고 있음. 동 프로젝트가 실현되면 연간 350만 대, 200GWh 용량의 전기차 배터리를 생산할 수 있을 것으로 예상됨.

- 컨소시엄에 참여하는 기업들은 전기차 배터리 생산에 필요한 공정마다 인도네시아 국영기업과 합작법인(JV)을 설립할 계획임.

  - LX인터내셔널은 광물 채굴, LG화학 및 화유코발트는 전구체·양극재 생산, LG에너지솔루션은 이차전지 생산 등을 맡아 단계별로 참여할 전망이며, 포스코홀딩스는 광물 제·정련과 양극재 생산 등에 참여할 것으로 예상됨.

- 올 6월 8일 인도네시아 바탕(Batang) 산업단지에서 열린 그랜드 패키지 프로젝트 투자 비전 선포식에 참석한 조코위 대통령은 동 프로젝트를 "니켈 광산 채굴부터 배터리 재활용까지 업스트림에서 다운스트림을 아우르는 세계 최초의 배터리 엔드 투 엔드(end-to-end) 사업"이라고 평가함.

- 한편, LG 컨소시엄이 인도네시아 국영기업들과 투자협약을 체결하는 날 세계 최대 차량용 배터리 생산업체인 중국의 CATL도 인도네시아 정부와 협약을 체결함(60억 달러 규모). CATL은 LG 컨소시엄과 동일하게 IBC와 니켈 채굴부터 배터리 소재 등 공급망 구축을 위한 협약을 체결함.

5) 화유코발트는 중국 최대 코발트 생산업체로, LG화학은 동사와 중국 및 한국에 합작회사를 설립한 경험이 있음.

[표 7] LG 컨소시엄의 인도네시아 배터리 사업 개요

사업명	그랜드 패키지 프로젝트
총사업비	약 98억 달러
사업 기간	2021년부터 5년간
참여 기업	LG컨소시엄: LG에너지솔루션, LG화학, LX인터내셔널, 포스코홀딩스, 화유코발트
	PT Indonesia Batter Corporation(IBC): MIND ID(국영광산회사), Aneka Tambang(국영광산회사), Pertamina(국영석유회사), PLN(국영전력회사)
사업 내용	광물 채굴부터 셀 생산까지를 포함한 배터리 가치사슬 구축

자료: BKPM

국가 간 협력 및 제도적 지원 강화

- 올해 7월 28일 1박 2일 일정으로 방한한 조코 위도도(Joko Widodo) 대통령은 윤석열 대통령과의 첫 정상회담에서 핵심 광물 공급망 안정화를 비롯해 경제안보 협력을 강화함으로써 전기차, 배터리 등 첨단산업 분야의 전략적 연대 강화를 약속하였음.

- 아울러 양 정상은 미국 주도로 출범한 인도·태평양 경제프레임워크(IPEF)을 통한 긴밀한 협력과 양국 간 포괄적경제동반자협정(CEPA) 및 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)의 조속한 발효의 필요성에 공감하였음.

- 우리 정부는 한·인도네시아 CEPA와 RCEP 비준을 작년 6월과 올 1월에 각각 완료했으나, 인도네시아 측의 비준 절차가 늦어지고 있음.

- 한·인도네시아 CEPA는 RCEP 대비 3.3%, 한·아세안 FTA 대비 14.7%의 인도네시아 시장 접근성 개선을 가져올 것으로 전망됨. RCEP와 한·인도네시아 CEPA를 통해 최종적으로 우리나라는 전체 품목의 95.8%, 인도네시아는 94.8%의 관세철폐가 예상됨.

- 한·인도네시아 CEPA를 통해 RCEP에서 미개방 혹은 장기 철폐된 우리 관심 품목에 대해 추가 관세 철폐*, 철폐기간 단축** 등 수출여건 개선이 실현될 것으로 전망됨.

  * 인도네시아는 CEPA를 통해 우리 기업의 핵심 수출품인 자동차 강판용 철강제품(5~15%), 자동차 부품(스프링 5% 등), 기계부품(베어링 5% 등)에 추가 관세 철폐를 적용할 예정임.

  ** 또한 RCEP에서 장기(10~15년) 철폐한 자동차 부품(트랜스미션, 선루프 등), 정밀화학제품(5%) 등도 즉시 또는 5년 이내에 무관세를 적용할 예정임.

[표 8] 한-인도네시아 관세 철폐 수준 현황

국가		한-아세안 FTA	⇒	RCEP	한-아세안 대비	⇒	한-인니 CEPA	RCEP 대비
우리		(품목수) 90.2%		94.2%	+4.0%p		95.8%	+1.6%p
		(수입액) 93.6%		96.1%	+2.6%p		97.4%	+1.3%p
인니		(품목수) 80.1%		91.5%	+11.4%p		94.8%	+3.3%p
		(수입액) 88.5%		92.1%	+3.6%p		97.6%	+5.4%p

자료: 산업통상자원부

- 조코 위도도 대통령은 짧은 방한 일정 동안 기업 관련 기관으로는 유일하게 현대자동차 남양연구소를 찾았는데, 이는 서로 간의 전기차 동맹을 확인하고 현대자동차의 대규모 투자에 대해 화답하는 제스처로 해석됨.

- 2022년 G20 의장국인 인도네시아는 11월 발리에서 개최될 G20 정상회의에서 현대 제네시스 G80 전동화 모델을 공식 의전차량으로 채택함. 동 정상회의 기간 회의에 참석한 각국 정상들은 G80 전동화 모델 차량을 활용해 행사 일정을 소화할 예정임.*

  * G20 정상회의 공식 차량으로 지정된 차량은 G80 전동화 모델 외에 현대의 아이오닉5와 도요타의 bZ4X가 있음.

- 한국의 전기차 충전기 제조사인 모던텍(Moderntec)은 인도네시아 G20 정상회담 동안 급속충전 차량을 지원하고 전기차 전시회에 모던텍의 충전기 라인업을 동원할 계획임. 아울러 G20 행사를 기점으로 인도네시아 전역에서 시행되는 충전기 보급 계획에 참여할 것으로 전망됨.

Ⅳ. 시사점

전기차 시장 선점을 통한 소비자의 인식 전환 필요

- 동남아 내연기관 자동차 시장은 일본 브랜드 시장 점유율이 공고하기 때문에 후발주자인 우리 기업이 정면으로 경쟁하기 어려운 상황임. 그러나 친환경 자동차 시장의 경우 일본 기업이 하이브리드차에 주력하면서 순수 전기차로의 전환이 우리 기업보다 늦어지고 있음.

- 아직 전기차에 대한 수요가 높지 않고 인프라가 부족한 인도네시아 전기차 시장에서 현대자동차의 높은 시장 점유율에 큰 의미를 부여할 수 있는 단계는 아니지만, 현지 소비자에 전기차의 선두 주자가 한국 기업이라는 인식을 심어주는 것은 매우 중요함.

  - 한국에서 자동차를 직접 생산하는 해외 자동차 업체의 브랜드가 한국 소비자들에게 마치 한국 브랜드로 인식되는 것과 마찬가지로, 현지인에게 일본 자동차는 로컬 자동차로 인식될 정도로 일본 브랜드에 대한 충성도와 친숙도가 높은 편임.

- 동남아 최대 차량공유업체인 그랩과 제휴해서 전기차를 시범 운행하는 것, 인도네시아 정부가 올해 가장 중점을 두고 있는 국제행사인 G20 정상회의에 우리 기업의 전기차를 제공하는 것은 향후 인도네시아 소비자들에게 한국 전기차에 대한 긍정적 인식을 심어주는 데 효과적인 전략이라고 판단됨.

현지 정부의 정책에 대한 깊은 이해와 보호무역 기조에 대한 기민한 대처 필요

- 아직은 전기차의 생산 단가가 일반 내연기관 자동차보다 높아서 정부에서 제공하는 보조금을 포함한 각종 세제 혜택이 없으면 전기차가 일반 자동차와 경쟁하기 어려운 상황임.

- 현재 인도네시아 정부가 전기차 업체와 소비자에게 제공하는 보조금 및 세제 혜택을 받기 위해서는 전기차 관련 기업이 정부가 요구하는 현지화율 규정을 준수해야 함. 차등 적용되는 현지화율이 시간 경과에 따라 강화되기 때문에 궁극적으로 전기차 관련 공급망 전체가 현지화되어야 하는 상황임.

  - 기업가 출신인 조코 위도도 인도네시아 대통령은 2014년 취임 후 친기업적인 정책과 민족주의적 정책을 동시에 추진하고 있음. 적극적인 외국 기업 투자 유치를 위해 시장을 개방하면서도 동시에 기업 활동이 철저히 자국 경제에 도움이 될 수 있도록 관련 규정을 강화하고 있음.

- 전기차와 관련된 우리 기업의 인도네시아 진출은 인도네시아뿐만 아니라 동남아 시장 전체를 공략하기 위한 것임을 고려할 때, 동남아 개별 국가가 자국에 유리한 현지화율을 적용할 가능성을 예의 주시하고 기민하게 대처할 필요가 있음.

  - 아세안자유무역협정(AFTA)에 따라 2018년부터 부품 현지화율이 40% 이상일 경우 협정 참가국 간 무관세 혜택이 주어지고, 이러한 점을 고려하여 현대자동차가 동남아 시장을 공략하기 위해 완성차 공장을 인도네시아에 건설함.

- 다만, 미국의 인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act)[6] 제정에서 보듯이 자유무역 축소 및 보호무역 강화 움직임이 동남아에서 발생할 가능성을 염두에 둬야 함.

- 인도네시아 정부는 현재 우리 기업의 대규모 투자에 호응하면서 우호적인 투자 여건을 제공하고 있지만, 다른 한편으로 지난 4월 중국 CATL와 총 60억 달러의 배터리 공장을 건설할 계획을 발표한 점과 지난 5월 테슬라의 인도네시아 투자 유치를 위해 조코 위도도 대통령이 일론 머스크의 스페이스X를 방문한 점을 고려할 때 추후 인도네시아 전기차 및 배터리 시장 선점을 위한 경쟁이 가속화될 것으로 전망됨.

- 한편, 도요타는 전기차 생산을 위해 향후 5년 동안 인도네시아에 27.1조 루피아(약 2조 3,739억 원)를 투자하고, 미쓰비시는 2022년부터 2025년까지 약 10조 루피아(약 8,760억 원)를 투자하여 하이브리드차와 전기차를 생산할 예정임.

장기적인 전기차 생태계 구축 계획 필요

- 내연기관 자동차와 달리 선발주자와 후발주자의 기술격차가 크지 않은 전기차의 경우 배터리에 사용될 자원 확보에서부터 충전 인프라, 자율주행 시스템, 폐전지 활용에 이르기까지 전기차 가치사슬에 관련된 기업이 함께 생태계를 구축하는 것이 궁극적으로 시장 지배의 관건임.

- 글로벌 1위 전기차 배터리 업체인 중국 CATL은 전기차 배터리 생산에 필요한 리튬과 코발트 등 자원을 개발하는 기업부터 배터리 장비, 전기차 업체, 전통적인 완성차 업체 등 생태계를 아우르는 투자를 진행하고 있음.

- 인도네시아를 포함한 동남아 전기차 시장의 성장잠재력은 매우 높지만, 선진국 대비 낮은 소득수준, 부족한 충전 인프라, 전력생산 문제, 배터리 재활용 환경오염 문제 같은 성장에 걸림돌이 될 요소들이 많이 존재함.

- 따라서 장기적인 투자계획을 수립하고 현지 정부 및 기업과 협력하여 전기차 판매에 선행되어야 할 인프라 구축에도 적극적으로 참여할 필요가 있음.

6) 지난 8월 미국 상원에서 통과된 동 법안은 바이든 행정부의 주요 경제정책 공약으로 1년 가량 논의된 '더 나은 재건법안(build back better, BBB)'을 축소·수정해 만든 것으로, 전기·대체에너지 차량 구매에 따른 세액공제, 저소득층 주택 에너지효율 개선을 위한 보조금, 백신 제공과 저소득층에 대한 의료비 지원, 약제비 상한 설정 등을 포함하고 있음. 전기차 세액공제(최대 7,500달러)의 경우 기본적으로 차량이 미국에서 조립·생산되어야 하며, 아울러 배터리와 광물 역시 일정 비율 이상을 미국에서 생산해야 함. 중국 등 제한국가에서 생산된 배터리와 광물을 사용한 자동차는 공제대상에서 제외되고, 해외에서 생산된 것을 사용해야 할 시 미국과 우호적인 글로벌 가치사슬을 구축하고 있는 국가와만 협력한다는 내용을 포함하고 있음.

[참 고 문 헌]

[한글 자료]

매일경제. 2022. "LG·포스코·LX...印尼서 니켈 선점 나섰다." 4월 18일.

산업통상자원부. 2020. "한-인도네시아 포괄적 경제 동반자협정(CEPA) 정식 서명." 보도자료. 12월 18일.

성태윤. 2022. "[다산 칼럼] '인플레 감축법' 이름의 자국 생산."

에너지경제연구원. 2021. "세계 에너지시장 인사이트." 제21-5호.

전기신문. 2022. "韓-인니 전기차 충전인프라 사업 협력...선봉에 '모던텍' 낙점."

코트라. 20212. "2021년 인도네시아 자동차 산업 정보."

현대자동차. 2022. "아오닉5, 인도네시아 시장도 흔들다."

현대자동차그룹 뉴스룸. 2021. "제네시스 'G80 전동화 모델', 'G20 발리 정상회의' 공식 VIP 차량 선정."

AIF. 2021. "[동향세미나] 인도네시아 전기차 세율 개정 배경과 전망."

AIF. 2022. "[전문가오피니언] 미래 전기차 배터리산업의 중심지로 도약해가는 인도네시아."

Economy Chosun. 2021. "전기차 생태계 구축하는 CATL."

Hyundai.com "펌프에서 충전기로."

[외국어 자료]

Bangk.Sonora.id. 2022. "Hingga Mei 2022, Sudah Terpasang 129 SPKLU PLN di Seluruh Indonesia."

Dimas, Yunianto Putro. 2022. "Indonesia's Potential as A Major Player in the Electric Car Battery Industry for the Global Market."

FitchRatings. 2022. "Indonesian Four-Wheel Vehicle Sales Recover to Pre-Pandemic Levels." July 25.

Indonesia-Investments. 2017. "Why Do Japanese Cars Dominate Indonesia's Automotive Market?"

Just Auto. 2022. "ASEAN Sales Rise 19% in Q2." August 18.

KADIN Indonesia. 2022. "Overview of Automotive Sector in Indonesia." May 13.

McKinsy & Company. 2022. "Capturing Growth In Asia's Emerging EV Ecosystem."

Natural Resources Canada. https://www.nrcan.gc.ca/home

Reuters. 2021. "Indonesia Aims To Sell Only Electric-powered Cars, Motorbikes By 2050." June 14.

Reuters. 2022. "Indonesia To Give Tax Incentives For Sales Of Some Cars." February 12.

Statista. 2022. "Number of Vehicles Sales In Indonesia In 2021, By Hand."