인도네시아, 자동차 산업의 생산·매출 호조 지속

1. 인도네시아 자동차시장 개요

□ 아세안 10개국 중 최대 규모의 시장으로 부상

○ 2011년 중 인도네시아의 자동차 매출실적(대수 기준)은 894,164대로 ASEAN 10개국[1] 중 최대 매출실적을 기록했으며, 이륜차 매출실적도 8,043,535대로 여타 국가에 비해 압도적인 것으로 나타남.

– 인도네시아는 매출시장 규모에서 2010년 말레이시아를 제치고 2011년에는 태국을 능가하는 ASEAN 국가 중 최대 자동차 매출국가로 부상하였음.

<표 1> ASEAN 주요국의 자동차 및 이륜차 매출현황

단위: 대

	2009		2010		2011	
	자동차	이륜차	자동차	이륜차	자동차	이륜차
인도네시아	483,550	5,881,777	764,710	7,398,644	894,164	8,043,535
태 국	548,871	1,535,461	800,357	1,845,997	794,081	2,007,383
말레이시아	536,905	432,683	605,156	468,175	600,123	494,586
필 리 핀	132,444	636,889	168,490	759,849	141,616	759,849
베 트 남	119,460	–	111,737	–	109,660	–
싱 가 폴	79,503	8,883	51,891	8,281	39,570	8,046
브 루 네 이	12,365	–	13,589	–	14,555	–
합 계	1,913,098	8,495,693	2,515,930	10,480,946	2,593,769	11,313,399

자료: Asean Automotive Federation.

1) 인도네시아, 태국, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 브루나이, 베트남, 라오스, 미얀마 및 캄보디아

<표 2> 동남아시아 주요국의 자동차 시장 규모 (2011년 기준)

구 분	인구 (백만명)	GDP (억 달러)	1인당 GDP(달러)	자동차 생산규모(대)	자동차 매출규모(대)	자동차 보급률주) (천 명당)
인도네시아	246	8,468	3,450	837,948	894,164	44
태 국	66.7	3,485	5,110	1,457,795	794,081	55
말레이시아	28.7	2,787	9,740	533,515	600,123	298
필 리 핀	102	2,248	2,210	64,906	141,616	13
베 트 남	90.5	1,242	1,400	100,465	109,660	13

주: 2008년 기준 승용차 보급 비율임.
자료: BMI, IMF, EIU 및 세계자동차공업협회.

○ 2011년 생산기준으로 인도네시아는 ASEAN 국가 중 태국의 146만대에 이어 84만대의 자동차를 생산하였으며, 이중 해외 수출대수는 약 11만대로 수출비중은 12.9%를 기록하였음.

○ 2011년 자동차 생산기준으로 인도네시아는 2010년 세계 21위에서 18위[2]로 3단계 상승함.

□ 일본 제조업체의 다목적 차량이 매출시장 주도

○ 인도네시아 자동차 시장은 일본 제조업체들의 적극적 마케팅과 현지 조립·생산 법인 설립 등의 영향으로 도요타(Toyota), 다이하쯔(Daihatsu) 등 일본 브랜드의 시장점유율이 90% 이상임.

○ 또한, 저가·고연비 차량인 이륜구동의 다목적 차량(Multi-Purpose Vehicle: MPV)이 생산 및 매출비중의 약 65% 수준을 차지하고 있음.

2) 주요국의 2011년도 자동차 생산규모는 중국(1,842만대), 미국(865만대), 일본(840만대), 독일(631만대), 한국(466만대), 인도 (394만대), 브라질(341만대) 등임.

2. 자동차 생산 및 매출 현황

□ 2011년도 자동차 생산·매출 호조

○ 인도네시아 자동차 시장은 경제성장에 따라 지속적으로 확대되고 있음. 특히, 인구증가와 소득수준의 향상에 따라 중산층이 증가하면서 2011년의 자동차 매출대수는 894,164대로 역대 최대치를 갱신하였음.

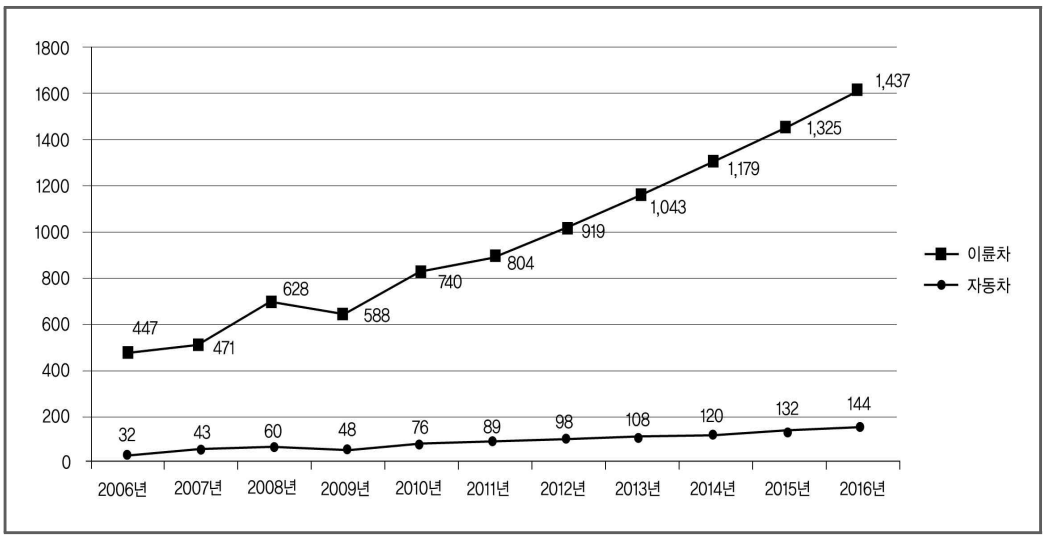
○ 2011년에는 1,500cc 이하의 MPV(미니밴)이 전체 매출대수의 50.6%에 해당하는 452,669대를 차지하였으며, 일본계 기업이 매출시장의 90% 이상을 독점하고 있음.

□ 이륜차 시장도 확대기조 유지

○ 인도네시아의 이륜차 시장은 매출대수 기준으로 2011년 약 804만대 규모에 달하고 있는데, 이는 이륜차의 가격이 자동차의 1/10 이하인 점과 도시지역의 도로, 교통 인프라 부족으로 인한 만성적인 도로정체로 기동성이 양호한 이륜차의 매출실적이 호조를 나타내고 있기 때문임.

<그림> 인도네시아의 자동차 매출대수 추이

단위: 만 대



자료: Asean Automotive Federation 및 BMI.

3. 인도네시아 자동차시장의 향후 전망

□ 인구증가와 소득수준 향상에 따른 구매층 증가

○ 인도네시아의 인구는 1990년의 1억 8천만명에서, 2000년 2억 500만명, 2011년에는 2억 4,600만명으로 지속적인 증가세를 나타내고 있으며, 내구소비재(자동차 포함)의 잠재 고객층으로 기대되는 20~30대 인구가 30% 초반을 차지하고 있어, 자동차 매출시장의 확대가 기대됨.

○ 인도네시아 경제는 2000년 이후 안정적 성장[3]을 지속하여 1인당 GDP가 2000년 772달러에서 2011년 3,450달러로 증가하는 등 소득수준 향상으로 자동차 및 이륜차에 대한 수요가 증가하고 있음.

□ 일본 제조업체들의 투자 확대 지속

○ 인도네시아 자동차 시장을 선점하고 있는 일본 제조업체들은 급성장하고 있는 인도네시아 내수시장 공략과 ASEAN 역내 자유무역협정(FTA)에 따른 생산거점 활용을 위하여 투자를 확대하고 있음.

<표 3> 일본 자동차 제조업체들의 대 인도네시아 주요 투자계획

단위: 만 대, 억 달러

자동차 제조업체	기존 생산량	추가 생산량	투자액	완공예정
닛산자동차	10	15	4.0	2014년
혼다	6	12	3.6	2014년
도요타	11	7	3.2	2013년
혼다 이륜차	420	110	3.3	2013년

자료: 필자 작성.

3) 2000년 이후 연평균 5.3%의 경제성장률을 기록함.

- ASEAN의 자동차시장은 경제 규모 확대와 각국 정부의 자동차산업 진흥책에 따른 투자 증가 등에 따라 급성장하고 있음. 그러나, 인도네시아의 경우 자동차 산업에 대한 높은 수입관세(완성차의 경우 수입관세율 40%, 배기량에 따라 부유세율 30~75%) 부과로 가격 경쟁력을 확보하기 위해서는 현지 생산체제 구축이 필수적인 상황임.

□ 면세 제도를 계기로 동반진출 검토 필요

○ 인도네시아 정부는 1조 루피아(약 1억 9백만 달러) 이상의 투자기업에 대하여 면세혜택 조건을 규정한 재무부령을 2011년 8월 발효하였음.

- 포스코는 인도네시아 칠레곤시에 60억 달러 규모의 일관제철소[4]를 건설중[5]이며, 동 프로젝트와 관련하여 포스코건설, 포스코파워 등 관련업체 40여개사가 동반진출을 진행중임.
- 한국 자동차의 인도네시아 매출시장 점유율은 1% 이하로 실적이 저조한 상황이며, 현지 생산체제 구축을 위해서 관련 설비 및 부품업체와 동반진출할 경우 세제 혜택과 함께 인도네시아 현지에서의 가격경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 보임.

【도 현 철】

4) 제선-제강-압연으로 이어지는 철강을 만드는 공정을 모두 소화할 수 있도록 고로 등 필수설비를 갖춘 제철소임.
5) 2013년 1단계 연산 300만톤 규모의 일관제철소 완공후 2단계에서 600만톤 규모로 확대 예정임.