



## 베트남

# 자동차 산업, 정부의 정책혼선으로 외국인투자기업의 경영악화 가중될 듯

베트남 경제는 금년에도 전년에 이어 약 7% 대의 성장을 이룰 것으로 예상되는 등 성장세를 지속하고 있다. 1988년 이후 대 베트남 외국인직접투자 유입액은 총 4,585건, 254억 달러에 이르고 있어 경제 발전의 원동력이 되고 있는데, 지속적인 외국인투자 유치를 위해서는 베트남 정부가 일관된 정책을 추진하여 외국인투자기업의 신뢰를 얻는 것이 중요한 것으로 지적되고 있다. 그러나 최근 자동차 산업 등의 부문에서 베트남 정부의 급격한 정책변화로 외국인투자기업의 신뢰도가 하락하고 있는 것으로 보인다. 즉, 정부의 근시안적

인 정책실행으로 외국인투자기업의 경영상태가 악화되고 외국인직접투자(FDI)의 감소로 이어져 공업화 및 경제성장에 차질이 예상된다. 실제로 2004년 상반기의 FDI 건수와 금액은 각각 280건, 8억 달러로 전년동기대비 각각 26.1%, 12.7% 감소하여 투자부진이 가시화되고 있다.

### 외국인투자 우대 조치의 축소

베트남 정부는 적극적인 외국인투자 유치를 위해 외국인투자기업에 대해 유리한 허가조건 및 우대세율을 부여했고 공업단지(IZ), 수출가공구(EPZ) 등을 설치하였

〈표 1〉 대베트남 외국인직접투자 유입 추이

단위 : 건, 백만 달러

| 구 분 | 1999    | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004. 6. |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| 건 수 | 319     | 373     | 470     | 754     | 752     | 280      |
| 금 액 | 1,697.0 | 2,019.1 | 2,464.5 | 1,557.7 | 1,928.5 | 806.6    |

주: 승인액 기준임

자료: 베트남 투자계획부(MPI).

다. 그러나 최근 들어 기존의 외국인직접 투자 우대조항을 갑자기 변경하고, 정부 부처간에 각기 다른 정책을 발표하면서 외국인투자기업의 투자활동에 악영향을 미칠 것으로 예상된다. 예를 들어 금년 초 베트남 정부가 법인 소득세<sup>1)</sup>를 내국기업과 외국기업에 관계없이 28%의 단일세율로 일원화하여 외국인투자기업의 비용부담이 가중되었다. 또한 오토바이 쿼터제를 예고 없이 변경하고 부품수입을 금지하여 관련 기업의 어려움이 가중되고 있다. 특히 자동차 산업에서 투자계획부(Ministry of Planning and Investment)와 산업부(Ministry of Industry)가 각각 발표한 자동차 특별소비세 인상, 국산 자동차 개발 계획으로 인해 외국인투자기업의 큰 타격이 예상되어 11개의 외국인투자기업을 대변하는 VAMA<sup>2)</sup>의 강력한 반발을 초래하고 있다.

### 자동차에 고율의 특별소비세 적용

베트남 정부는 금년 초부터 자동차에 대해 10%의 부가가치세를 적용하기 시작했으며, 특히 특별소비세(SCT) 관련 법규를 개정하여 특별소비세를 2003년 5%에서 2004년 24%, 2005년 40%, 2006년 56%로 단계적으로 인상할 방침이다. 이러한 조치는 현재 수입 승용차 및 상용차에 대해 각각 200%, 100%의 포괄세율을 적

용하고 있으므로 국내 조립생산 자동차와 직수입 자동차 간의 세율차이를 조정하기 위한 것이라고 베트남 정부는 해명하고 있으나 실제적인 이득은 베트남 국내기업으로 돌아갈 것으로 예상되는 등 자국 자동차 산업 보호를 위한 조치로 해석된다. 한 예로, 국내 자동차 조립기업이 자동차 부품을 수입할 경우에는 관세 25%, 특별소비세 5~10%만 부과하는 특혜를 유지하고 있는 것을 들 수 있다.

특소세 인상의 영향으로 금년에만 자동차 판매가격이 약 25% 상승하여 외국인 투자기업의 자동차 판매가 1~8월 동안 19,015대에 그쳐 전년동기대비 14.3% 감소한 것으로 나타났다. 이 중 상용차는 3,217대로 26.0% 증가했으나 승용차는 15,798대로 19.6% 감소했다. 외국인투자기업 11개사 중 전년동기대비 판매증가를 기록한 기업은 VISUCO, ISUZU, HINO 등 3개사에 불과하다. 정부는 2005년 자동차 총 수요를 80,000대 수준으로 낙관적인 예측을 하고 있으나 자동차 업계는 이번 세율인상 조치로 판매대수가 금년 32,000대, 2005년 25,000대, 2007년 10,000대로 급격히 감소할 것으로 전망하고 있으며 정부의 국내기업 보호를 위한 특별소비세 인상정책에 크게 반발하고 있다.

그동안 정부가 외국계 조립 자동차의 국

1) 기존 법인세 체계에 의하면 내국기업 32%, 외국인투자기업 25%가 적용되었으나 산업공단(IZ)과 수출가공구(EPZ)를 모두 포함하여 단일세율인 28%로 개정함. 그러나 외국인투자기업의 반발로 IZ와 EPZ의 기업은 기존의 우대세율인 20%(경우에 따라 15%, 10% 적용 가능)를 적용받게 됨.

2) VAMA(Vietnam Automotive Manufacturers Association)는 외국계 자동차 기업협회로 토요타, VIDAMCO(GM대우), 포드, VISUCO(스즈키), VINASTAR(미츠비시), ISUZU, 벤츠, VMC(마즈다, 기아, BMW), VINDACO(다이하츠), MEKONG, HINO의 11개사로 구성되어 있음.

〈표 2〉 외국인투자기업별 자동차 판매 대수

| 구 분      | 2001   | 2002   | 2003   | 2004. 1~8월 | 단위: 대, %<br>전기 대비<br>증감율 |
|----------|--------|--------|--------|------------|--------------------------|
| 토 요 타    | 5,759  | 7,335  | 11,769 | 5,632      | -13.8                    |
| VIDAMCO  | 2,905  | 3,718  | 5,349  | 2,627      | -14.7                    |
| 포 드      | 1,915  | 3,685  | 5,243  | 2,480      | -8.0                     |
| VISUCO   | 1,508  | 2,122  | 2,923  | 2,215      | 30.5                     |
| VINASTAR | 1,612  | 2,440  | 4,877  | 1,845      | -18.0                    |
| ISUZU    | 744    | 870    | 1,878  | 1,297      | 34.4                     |
| 벤 츠      | 1,873  | 2,621  | 3,376  | 1,123      | -34.1                    |
| VMC      | 1,800  | 2,524  | 4,626  | 848        | -53.3                    |
| VINDACO  | 469    | 495    | 1,039  | 372        | -46.9                    |
| MEKONG   | 866    | 907    | 1,278  | 390        | -34.1                    |
| HINO     | 103    | 156    | 199    | 186        | 31.9                     |
| 합계       | 19,554 | 26,873 | 42,557 | 19,015     | -14.3                    |

자료: Vietnam Automotive Manufacturers Association.

내산 부품비율을 30% 이상 증가시키기 위해 외국인투자기업에 대해 우대세율을 적용함으로써, 토요타가 지난 6월 부품공장을 건설하고 Nissan도 최근 부품공장 신설을 계획하는 등 시설투자에 나섰다. 그러나 이번 조치로 자동차 매출감소와 함께 외국인투자기업의 진출감소가 불가피하고 기술이전을 통한 베트남 국내기업의 부품개발에도 차질이 예상된다.

**정부의 국내 자동차 산업 육성 발표로  
외국인투자기업 타격 불가피**

최근 산업부에서 베트남 내 자동차 산업이 초과공급 상태임에도 불구하고 베트남 국산 자동차 개발전략을 발표했는데, 이

는 외국인투자기업의 사업 존립기반 자체를 위협할 수도 있을 것으로 예상된다. 7월 말 발표된 산업부의 '2010~20년 개발 마스터플랜'에 의하면 2010년까지 베트남 자동차 산업에서 보통자동차, 특수자동차, 고급자동차에 이용 가능한 엔진, 트랜스미션, 기어박스 개발을 위해 4개의 공기업을 중점 육성하는 방안이 결정되었다. 동 플랜에서는 2050년까지 승용차와 트럭 9만 3,000대를 공급하여 시장점유율 50% 달성을 목적으로 승용차를 2005년 3,000대, 2010년 10,000대까지 생산·공급하는 것으로 되어 있다. 이를 위해 2010년까지 약 17조 동(약 11억 달러), 2010~20년까지 약 35조~40조 동(약 22억~26억

달러)을 투자할 계획이나 막대한 투자재원의 조달방법이 불투명하다. 중점 육성 대상 기업으로는 사이공 자동차 기계기술기업 (Saigon Automobile Mechanical Engineering Co: Samco), 베트남 자동차 산업(Vietnam Automobile Industry: Vina Motor), 베트남 석화공사(Vietnam Coal Corporation: Vinacoal), 베트남 엔진 농기공사(Vietnam Engine and Agricultural Machinery Coporation: VEAM) 등 4개의 국영기업이 지정되었고 해당 기업은 정부로부터 각종 특혜 및 지원을 받을 전망이다. 현재 Samco사는 호치민 자동차 공업단지에 합류할 계획이며, Vina Motor사는 지방에서 조립공장을 세울 예정이다. Vinacoal사는 러시아 최대의 트럭회사인 Kasuma사의 협력을 얻어 연간 5,000대 규모의 중형트럭 공장 건설을 계획하고 있으며 VEAM사는 Thanh Hoa 지역에 트럭 조립공장을 건설하기 시작했다.

그러나 이와 같이 정부가 주도적으로 국내 자동차 산업을 육성할 경우 외국인투자기업의 투자위축이 불가피할 것으로 예상된다. 그리고 이러한 경향은 경제의 효율 증진을 위해 국영기업의 개혁 및 민영화를 주도하고 있는 정부의 시책에 반하는 것으로 평가된다.

## 베트남 정부, 장기적인 FDI 정책 추진 필요

베트남 자동차산업 육성을 위해서는 대규모 투자와 기술개발이 요구되고 외국인 투자기업의 지원이 절대적으로 필요할 것으로 보인다. 그리고 외국기업의 기술이전 없이 WTO와 AFTA에 대응하는 국제적인 수준의 자동차를 생산하기 어렵다. 또한 베트남 내 11개의 외국계 자동차 회사는 현재까지 5억 2,000만 달러를 투자했으며 15,000여 명의 현지인을 고용하고 있어 베트남 경제에 긍정적인 기여를 하고 있다. 현재 연간 생산 능력은 15만 대 수준으로 가동률이 30%에도 미치지 못하고 있지만 향후 베트남 경제의 성장지속으로 자동차 시장 확대 가능성이 크기 때문에 베트남 정부는 외국인투자기업에게 불리한 정책의 추진에 신중을 기해야 할 것이다.

즉 정부는 법인세 인상, 특별소비세 인상, 자동차 국영기업 육성방안 발표 등과 같이 일방적으로 FDI 정책을 결정하여 외국인투자기업 경영의 불확실성을 높이기보다는 장기적인 안목으로 FDI 정책을 추진하여 외국인투자기업과의 신뢰관계를 구축할 필요가 있는 것으로 지적되고 있다.

【고 회 원】