

한-아세안 FTA 협상과 타이어산업의 대응 전략

이항구 [산업연구원 연구위원]

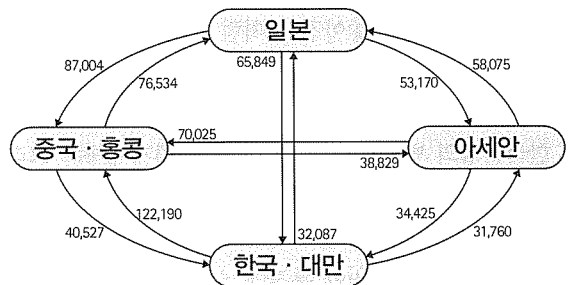
최근 한-아세안 자유무역협정 체결을 위한 협상이 본격화되고 있으나, 아직까지 국내에는 아세안 자동차시장에 대한 정보가 부족한 실정이다. 아세안 10개국은 인구가 5억 명을 상회하는 거대한 시장이나 자동차 수요는 연 160만대에 불과한 잠재 시장이다. 아세안 각국이 자동차 산업을 육성하기 위해 다양한 정책을 수립하여 운용하였으나 아세안시장은 일본업체들이 지배하고 있으며, 최근에는 구미업체와 중국업체들이 아세안시장 진출을 적극 추진하고 있다. 특히 중국은 아세안과 자유무역협정을 체결하기로 합의함으로써 자국업체가 아세안시장에 진출하는데 유리한 환경을 조성해 주었으며, 일본, 인도 등도 아세안과의 자유무역협정 체결을 위한 협상을 벌이고 있다. 본 고에서는 아세안 자동차산업의 현황과 전망에 대해 살펴 본 후 아세안 타이어산업 현황 및 한-아세안 타이어교역현황과 타이어업체의 대응 전략에 대해 분석해 보기로 한다.

1. 한-아세안 자유무역협정 추진 현황

우리 정부는 한-아세안 자유무역협정 체결을 위한 협상을 2006년까지 완료하고 2009년부터 교역대상품목의 80%를 무관세화할 방침이다. 우리나라의 5위 교역 대상권인 아세안 10개국은 2005년 1월부터 아세안자유무역지대(AFTA)를 출범시켰으며, 중국, 미국, 인도, 호주 등과 자유무역협정 체결을 서두르고 있다. 주지하다시피 우리나라와 아세안간에 자유무역협정이 체결될 경우 양지역간 교역 및 투자 자유화가 10년내에 이루어질 예정이며, 이는 양 지역간 교역과 투자를 활성화시킬 전망이다.

그러나 아세안시장이 단일시장으로 통합되더라도 국가간 인당 소득격차(미얀마 177달러, 싱가포르 2만 1,790달러)가 크고, 문화적인 다양성 등으로 인해 현지진출 전략은 국별로 차별화될 수밖에 없다.

아세안에 대한 외국인 직접투자는 2003년 말 현재 2,707억 달러에 달하고 있으며, 싱가포르, 말레이시아, 태국, 베트남, 필리핀, 인도네시아 순으로 투자가 이루어져 있다. 아세안은 2003년 말 현재 미국, 중국에 이어 우리 기업의 제 3위 투자 대상지역이다. 우리 기업의 아세안 국별 투자 현황을 분석해 보면 투자 건수면에서는 필리핀, 인도네시아, 베트남, 태국, 말레이시아, 싱가포르 순이며, 금액면에서는 인도네시아, 베트남, 싱가포르, 필리핀, 태국, 말레이시아 순으로 투자가 이루어져 있다. 자동차업체로는 기아자동차가 말레이시아에 투자 진출하였고, 대우자동차는 베트남에 진출한 바 있다. 동아시아 주요국과 아세안간의 교역을 살펴 보면 일본의 대 아세안 수출과 아세안의 대중국 수출이 큰 비중을 차지하고 있다.



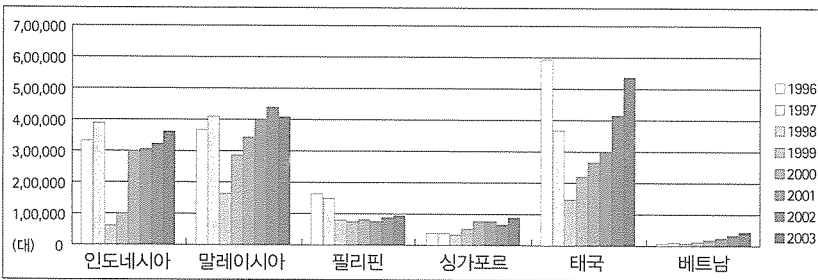
〈 그림-1 〉 동아시아 무역구조(2003, 백만달러)

2. 아세안 자동차산업 현황 및 전망

아세안 10개국의 자동차 판매는 1990년대 중반의 금융위기로 인해 급속히 감소하였으나 최근 회복세를 보이고 있으며, 아세안시장은 세계 5위의 자동차시장으로 급부상하고 있다. 1990년대에 들어서서 아세안 금융위기가 발생하기전까지 선진국 자동차업체들은 아세안, 특히 태국과 베트남을 생산기지화하기 위해 경쟁적으로 진출하였다. 또한 말레이시아와 인도네시아는 자국 자동차산업을 국가기간산업으로 육성하려는 계획을 수립하여 추진한 바 있다. 그 결과 아세안 지역에는 베트남, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀을 잇는 오토벨트가 형성되어 있다.

그러나 태국만이 자동차산업을 효율적으로 육성할 수 있었으며, 베트남은 과잉투자의 후유증에 시달리고 있고, 말레이시아와 인도네시아의 자동차산업 육성 계획은 차질을 빚고 있다.

〈 그림-2 〉 아세안 주요국의 자동차 판매 추이



자료 : 포린, 아시아자동차산업 2004/2005

아세안의 자동차판매 구조를 보면 상용차보다 승용차 수요가 약간 많으나 거의 균형을 이루고 있다고 볼 수 있다. 주요 국가별 자동차 판매를 2004년 9월말 기준으로 살펴보면 태국이 43만대, 말레이시아가 35만대, 인도네시아가 31만대, 필리핀이 6만대에 달하였다. 태국은 픽업트럭 중심의 생산구조를 바탕으로 금융위기 이후 수출을 적극 추진한 결과 동남아자동차산업의 중심지로 부상할 수 있었다. 승용차 수출 상위 개도국중 태국은 7위를 차지하고 있으며, 트럭 수출은 태국이 2위를, 자동차부품 수출은 필리핀이 6위, 태국이 7위, 싱가포르가 10위를 차지하고

있다. 아직까지 아세안의 자동차교역은 역내국가보다는 역외국에 대해 이루어지고 있으며, 싱가포르의 역내국 수출은 재수출이 대부분을 차지하고 있다.

한편 금년 1월부로 아세안자유무역지대가 출범함으로써 아세안지역에서 생산된 자동차중 현지부품사용비율이 40%를 상회하는 자동차는 0~5%의 역내수입관세를 적용받고 있다. 그러나 회원국간 합의에 따라 말레이시아는 2008년 1월부터 새로운 관세제도를 채택하여 운용하게 되었으며, 베트남 역시 당분간 수입 승용차에 대해 고관세를 부과할 예정이다.

(1) 태국 자동차산업 현황

태국은 1997년의 금융위기 이후 자동차 내수가 침체되자 수출 증대에 박차를 가하여 지난해 수출이 32만대를 넘어서 아시아 3위의 자동차 수출국으로 부상하였다. 태국

은 선진국 자동차업체들의 경쟁적인 투자진출과 바트화 하락에 따른 가격경쟁력 우위를 바탕으로 수출기지로 성장하고 있다. 또한 2002년에 내수가 금융위기 이전 수준으로 회복되면서 내수증가에 대한 기대감이 커지고 있으며, 지난해에는 전년비 17.2%가 증가한 63만 6,000대의 자동차가 판매되

었다. 태국의 자동차 내수신장은 경기회복과 함께 신차종 출시가 경쟁적으로 이루어지고 있고, 무이자 할부금융의 확대와 판매가격이 하락하고 있기 때문이다.

태국정부는 2000년에 부품국산화 의무규정을 철폐한 후 2003년에는 아세안 역내 완성차 및 부품수입관세를 3%로 낮추는 등 개방화를 통해 2010년까지 아시아의 디트로이트로 성장한다는 목표를 수립해 놓고 있다. 태국은 외국인 직접투자를 유치하기 위해 외국인 직접투자에 대해 법인세를 8년간 감면해 주고 기계와 원자재

수입관세도 대폭 낮추었으며, 외국인이 토지를 취득하거나 고용할 때 규제도 거의 없다. 또한 교역 자유화에도 적극적이어서 호주와 자유무역협정을 체결한 후 미국 및 인도와 협정 체결을 추진중이다.

태국에는 일본의 도요타, 미쓰비시, 닛산, 마즈다와 미국의 GM과 포드가 진출하여 생산활동을 전개하고 있다. 이들 업체의 투자규모를 살펴 보면 2003년에 포드가 설비확충을 위해 5억 달러를 투자하였으며, 닛산은 현지합작 법인에 1억 9,000만 달러를 추가 출자한 후 새로운 조립라인 건설에 2억 5,000만 달러를 투자하였다. 도요타 역시 생산설비와 연구개발 설비 구축에 7억 5,000만 달러를 투자하였으며, 미쓰비시도 5억 2,500만 달러를 투자하였다. 유럽업체로는 BMW가 독일 이외 지역중 유일하게 태국에서 3, 5, 7시리즈를 생산하고 있으며, 아세안 역내 관세인하를 계기로 이들 모델을 인도네시아에 수출할 계획이다. 인도 제 2의 자동차업체인 타타그룹도 아세안시장 진출 교두보 확보의 목적과 아세안의 임금이나 생산성이 인도보다 우월한 점을 고려하여 태국의 조립업체와 부품업체에 투자하였다.

< 표-1 > 태국 자동차 산업 현황 및 전망 (단위 : 만대)

		1996	2004	2005	2006	2007	2009
판매	승용	17.2	21.9	22.1	23.2	26.3	31.3
	소형상용	37.5	41.7	44.5	47.2	49.4	55.6
생산	승용	13.9	29.6	29.4	31.5	37.3	44.4
	소형상용	37.8	60.7	71.1	79.9	85.9	95.7
수출	승용	0.3	9.9	10.2	12.1	16.0	19.7
	소형상용	2.3	22.2	28.7	35.0	39.1	43.7

자료 : 태국자동차협회

외국인 투자에 의한 생산능력 확충과 교역자유화에 따라 태국의 자동차 생산과 수출은 2011년에 각각 180만대와 80만대로 증가할 전망이다. 이러한 목표가 달성될 경우 태국은 세계 15위의 자동차 생산국에서 9위의 생산국으로 성장할 전망이다. 현재 태국의 1톤 픽업트럭과 소형자동차 판매는 미국에 이어 세계 2위를 기록하고 있으며,

전체 자동차 판매중 이들 차량이 차지하는 비중은 66.6%에 달하고 있다. 태국의 자동차 판매가 픽업트럭 중심인 이유는 태국정부가 일반 승용차에는 50%의 소비세를 부과하고 있는 반면 픽업트럭에는 3%만을 부과하고 있기 때문이다. 한편 태국의 수요가 생산 규모에 크게 못미치자 포드와 마즈다의 합작현지법인인 오토얼라이언스사는 픽업트럭과 SUV를 130여개국에 수출하고 있다. 일본 자동차업체의 태국시장 점유율은 도요타의 39%를 포함하여 74.4%에 달하고 있다. 이와 같이 태국 자동차산업이 아세안을 대표하고 있으나 중국의 자동차산업이 급성장하면서 위협요인으로 작용하고 있다. 또한 숙련기능공이 부족한 점도 태국 자동차산업의 성장에 걸림돌로 작용할 전망이다.

(2) 말레이시아 자동차산업 현황

말레이시아 정부는 자동차산업을 견인차로 산업화를 이루기 위해 1981년에 제 1국민차업체인 프로톤을 설립하였으며, 1993년에는 제 2국민차업체인 페로두아를 설립하였다. 말레이시아 정부는 일본자동차업체와의 합작투자 300%에 달하는 고관세를 이용하여 프로톤을 육성하려 했으나, 별다른 성과를 거두지 못하였다. 정부 지분이 38%에 달하고 있는 프로톤은 한때 말레이시아 승용차시장의 70%를 점유하였으나, 일본 자동차업체의 공세적인 관측 전략에 밀려 현재는 시장 점유율이 45% 수준에 머물고 있다. 여기에 아세안자유무역지대의 추진에 따라 관세가 점진적으로 인하될 계획에 따라 새로운 경쟁에 직면하게 되었다. 동남아 최대의 승용차시장을 보유하고 있는 말레이시아는 지난해 12월에 발표한 신자동차정책에서 현지 조달 비율 40%의 원산지규정을 충족시키는 승용차의 수입관세를 2005년에 20%로 인하한 후 2008년까지 5%로 인하할 계획이라고 밝혔다. 현재 말레이시아 정부는 녹다운부품에 대해서는 30%의 수입관세와 30%의 물품세를 부과하고 있으며, 완성차에 대해서는 150%의 수입관세만 부과하고 있다.

〈표-2〉 말레이시아 주요 자동차업체별 생산 및 판매 현황

(단위: 대, %)

기업명	2003년 생산	2003년 판매			2004년 상반기 판매			제휴관계
		자동차	상용차	비중	자동차	상용차	비중	
프로톤	165,018	157,313	1,893	3.7	78,779	889	2.8	미쓰비시
페로두아	130,680	124,008	2,661	5.2	57,902	715	2.3	다이하쓰
도요타	39,959	40,239	14,383	28.3	22,647	5,485	17.4	-
혼다	15,886	17,087	-	-	11,881	-	-	-
닛산	20,137	18,143	9,921	19.5	11,145	4,280	13.6	-
나자	4,263	7,754	3,262	6.4	6,388	1,627	20.3	기아

자료: 말레이시아자동차연맹 자료를 JETRO 센서 2004년 12월호에서 재인용

그러나 국민차대우를 받을 경우 녹다운 부품과 완성차 모두 13%의 수입관세와 차종과 배기량에 따라 25~60%가 부과되고 있는 물품세를 50% 감면받을 수 있다.

한편 말레이시아 정부는 기존의 30~190%에 달하는 물품세를 90~250%로 인상할 계획이어서 관세가 인하되더라도 소비자들이나 외국 자동차업체들에게 돌아갈 혜택은 미미할 예정이다. 또한 말레이시아가 1970년대 중반부터 채택하여 운용하고 있는 엄격한 수입자동차 판매 라이선스 발급(Approved Permits) 제도가 자동차 판매관련 비관세장벽으로 작용하고 있다. 특히 말레이시아 정부가 외국산 자동차의 수입과 판매권리를 자국인투자자로 구성된 업체에게만 부여하고 있어 문제를 악화시키고 있다. 현재 AP 권리를 보유하고 있는 업체들은 딜러에게 모델과 가격에 따라 대당 2,600달러~13,000달러에 권리를 판매하고 있어 기존 라이선스(Licensee)들만 폭리를 취하는 결과를 낳고 있다. 이에 따라 여타 세금을 포함할 경우 말레이시아의 자동차 판매가격은 미국내 판매 가격의 3배에 달하고 있는 실정이다. 이러한 말레이시아의 자동차 수입 및 판매 비관세장벽은 역외국 뿐 만 아니라 AFTA 회원국들로부터도 비난을 받고 있다.

말레이시아자동차연맹의 자료에 의하면 2003년 자동차 판매는 40만 5,010대에 달하였으며, 혼다와 기아자동차의 판매가 급신장하고 있다. 기아자동차는 1996년에 말레이시아의 대표적인 기업집단인 나자와 합작하여 스코

티지를 생산한 바 있으며, 1999년부터는 카니발을 녹다운 생산하고 있고 2004년 8월에는 연산 5만대 공장을 합작 건설하였다. 기아는 2005년에 3만대, 2006년에 4만대 생산을 목표로 하고 있다. 폴크스바겐은 일본, 한국과 유럽의 경쟁업체에 비해 상대적으로 낮은 아세안 시장점유율을 증대하기 위한 진출 고두보를 확보하기 위해 프로톤과의 합작을 적극 추진하고 있다. 또한 중국의 체리자동차는 GM대우자동차의 마티즈 모델을 그대로 모방한 QQ모델의 대말레이시아 수출과 조립 생산을 추진하고 있다.

(3) 베트남 자동차산업 현황

베트남에는 11개의 선진국 자동차업체들이 생산공장을 가동중에 있으나, 지난해 상반기 판매가 전년비 19% 감소한 1만 2,790만대에 그쳤다. 베트남의 자동차 판매는 1990년대까지만 해도 연 1만대를 하회하였으나, 2001년 1월에 기업법의 개정과 함께 기업설립이 허가제에서 등록제로 바뀌면서 법인의 수요가 급증하면서 증가하고 있다. 이후 베트남 국민의 소득 증가와 함께 자동차 판매가 연평균 30~40%씩 증가하여 2003년에는 사상 최고치인 전년비 58.4%가 증가한 4만 2,557대를 기록하였다.

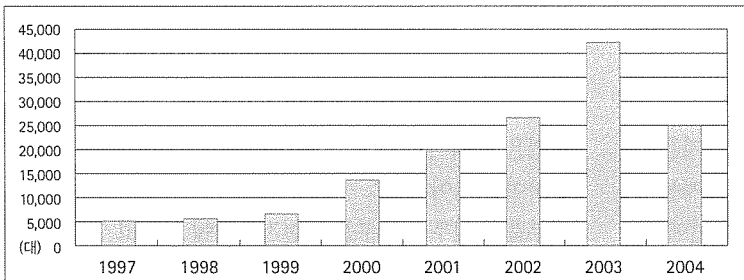
그러나 2003년 9월에 녹다운(CKD)부품의 수입관세가 20%에서 25%로 인상되고, 2004년 1월에 1999년 이후 5년간 5%를 유지해 온 5인승 이하 승용차의 특별소비세가 24%로 인상된 후 2007년까지 80%로 인상될 예정에 따라 수요가 급격히 둔화되었다. 베트남 정부가 녹다운 부품수입관세를 인상한 이유는 외국계부품업체의 현지부품조달 촉진과 투자를 유치하기 위해서다. 그러나 외국계 기업은 아직까지 베트남 자동차부품산업의 경쟁력이 취약하여 와이어하네스 등의 노동집약부품, 배터리 등의 범용부품과 일부 대형부품의 현지조달에 그치고 있다. 베트남 정부의 이러한 조치는 부품수입가격과 현지 판매가격

의 인상을 초래하여 외국업체의 진출을 억제하는 역효과를 유발할 가능성도 배제할 수 없다. 또한 베트남의 자동차 수요가 5만대에도 못미치고 있어 부품업체가 수익을 올리기에는 한계가 있어 직접 투자 유치도 차질을 빚을 예정이다. 베트남의 자동차 수요는 8,000만명의 아세안 제 2위 인구규모와 연평균 7%에 달하는 경제성장률에도 불구하고 2010년에 10만대에 그칠 예정이다.

한편 베트남 정부는 1999년부터 2001년까지 중국산 이륜차의 수입이 급증하여 교통사고와 교통체증을 유발하자 2002년 9월에 이륜차 등록제한 등의 규제정책을 운용한 바 있어 AFTA 출범에 따른 자동차 수입관세 인하로 수입이 급증할 경우 규제책을 발동할 가능성도 배제할 수 없다.

한편 인도네시아에서는 인도 최대 자동차업체인 Bajaj Autos가 AFTA 출범에 대응하여 완성차와 자동차부품을 생산할 계획이다. 동사는 인도네시아의 고관세를 회피하고 인도와 비교하여 저렴한 인도네시아의 임금과 높은 노동생산성을 활용하여 아세안시장에서 일본업체와 효율적으로 경쟁하기 위해 현지 생산을 적극 모색하고 있다. 인도자동차업체의 태국 및 인도네시아 투자진출은 인도를 자동차부품 생산허브로 성장시킬 전망이다. 인도에는 15개 자동차업체의 구매사무소가 설치되어 있으며, 스웨덴의 볼보는 연 15억 달러의 부품을 구매하고 있다.

〈 그림-3 〉 베트남의 자동차 판매 추이



주 : 2004년은 추정치 / 자료 : VAMA

3. 아세안 타이어산업 및 한-아세안 교역 현황

(1) 아세안 타이어산업 현황

아세안 타이어산업은 태국과 인도네시아가 주도하고 있으며, 태국의 타이어생산은 동남아 자동차산업의 중심지답게 꾸준히 증가하고 있다. 인도네시아가 승용차용타이어 중심의 타이어생산체제를 갖추었다면 태국은 승용과 상용차용 타이어의 생산이 균형을 이루고 있다. 이들 두 나라의 타이어생산규모는 2003년 기준으로 우리나라의 98.5% 수준에 육박하고 있다.

〈 표-3 〉 아세안 주요국의 타이어 생산 현황

종류	생 산	2003		
		2003	2002	2001
인도네시아	승 용	25,228	19,949	-
	상 용	5,333	6,468	-
태국	승 용	23,756	22,702	19,731
	상 용	15,679	15,535	16,935

자료 : European Rubber Journal, 2004. 10

〈 표-4 〉 아세안 주요 타이어업체 판매 추이

기업명	국가	매출액			
		2003	2002	2001	2000
Grandtour(14/18)	싱가포르	671.0	371.3	279.2	194.0
P.T.Gajah Tunggal(21/20)	인도네시아 자카르타	327.0	297.0	265.0	260.0
Sime Darby(36/-)	말레이시아 쿠알라룸푸르	220.3	207.8	-	-
Lion Group(54/43)	말레이시아 쿠알라룸푸르	125.5	136.5	119.5	-
Southern Rubber(69/-)	베트남, 호치민	49.1	36.5	-	18.0

주 : 2003년 세계 순위/2002년 세계순위

자료 : European Rubber Journal, 2004. 12

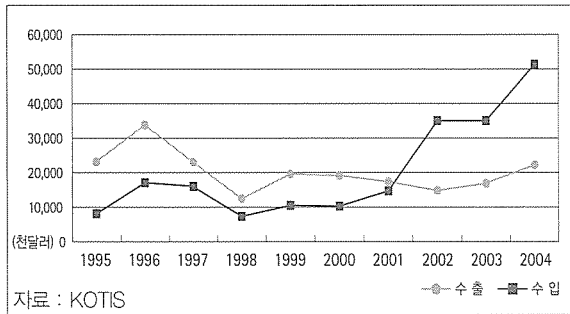
한편 아세안에는 세계 75위권에 속하는 5개의 타이어업체가 영업활동을 전개하고 있다. 이중 최대업체는 싱가포르의 그랜드투어사로 2003년 매출액이 6억 7,100만 달러에 달하는 세계 14위의 타이어업체다. 인도네시아, 말레이시아와 베트남 타이어업체의 성장세도

두드러지게 나타나고 있으나, 아직까지 이들 5개사의 매출 총액은 우리나라 양대 타이어업체 매출의 47.2% 수준에 그치고 있다.

(2) 한-아세안 타이어 교역 현황

우리나라와 아세안간의 타이어 교역 현황을 살펴 보면 수출은 1996년 이후 기록을 보이다가 최근 상승세를 기록하고 있으나, 수입은 1998년부터 꾸준히 증가하고 있다. 그 결과 대아세안 타이어 무역수지는 2002년부터 큰 폭의 적자를 기록하고 있다. 아세안 주요국과의 타이어 교역현황을 살펴 보면 동남아 금융위기가 발생하기 전인 1996년에는 필리핀에 대한 수출비중이 가장 높았으나, 지난해에는 말레이시아가 수위를 차지하였다. 수입의 경우 동 기간중 최대 수입국은 인도네시아에서 태국으로 순위가 바뀌었다. 1996~2003년중 태국, 인도네시아, 말레이시아에 대한 수출은 증가하였으나, 싱가포르, 베트남과 필리핀에 대한 수출은 큰 폭으로 감소하였다. 이러한 추세는 이들 지역의 자동차 수요와 관계가 있다.

〈 그림-4 〉 대아세안 고무제 공기타이어 교역 현황



동 기간중 수입은 인도네시아와 베트남으로부터 감소한 반면 나머지 국가로부터는 증가하였으며, 특히 태국으로부터의 수입이 큰 폭으로 증가하였다. 그 결과 우리나라는 태국과 인도네시아에 대해 지속적인 무역적자를 기록하고 있는 반면 말레이시아, 베트남, 싱가포르에 대해서는 흑자를 기록하고 있으며, 필리핀과의 교역은 흑자에서 적자로 돌아섰다. 주요 품목별 대아세안 타이어 교역현황을 살펴 보면 1996년에는 승용차용과 상용차용 타이어

교역에서 모두 흑자를 기록하였으나, 이후 흑자 폭이 축소되기 시작하여 지난해에는 승용차용 타이어 분야에서 대규모 적자를 기록하였다.

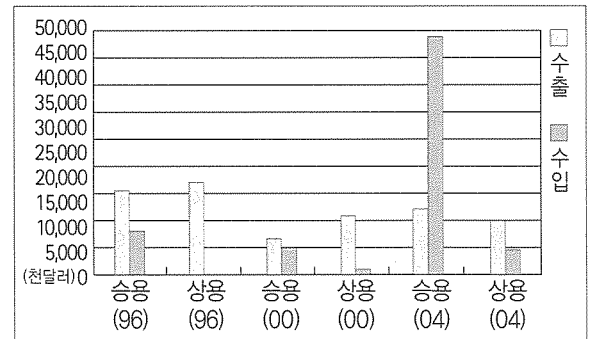
〈 표-5 〉 아세안 주요 국별 교역 현황

(단위 : 천달러)

		1996	~2000	2004
태국	수출	2,105	1,029	3,029
	수입	6,406	2,357	43,333
인도네시아	수출	604	1,967	3,784
	수입	8,662	5,478	4,458
말레이시아	수출	1,332	2,624	6,832
	수입	436	502	927
베트남	수출	8,332	2,733	1,432
	수입	492	450	49
필리핀	수출	10,121	5,001	613
	수입	1	635	786
싱가포르	수출	7,899	2,451	5,392
	수입	884	1,226	1,157

자료 : 전계서

〈 그림-5 〉 주요 품목별 대아세안 교역 추이



4. 시사점 및 타이어업계의 대응 전략

(1) 시사점

21세기 자동차산업 환경은 환경 및 안전규제의 강화, 자동차산업과 ICT산업 등의 연관산업과의 융합 가속화, 부품업체의 인수합병을 통한 대형화와 역할 강화 등으로 급변하고 있다. 더불어 세계경제의 지역주의화와 자동차업체의 해외직접투자가 증가하면서 글로벌 소싱의 확대와 함께 새로운 공급망이 구축되고 있다. 이와 함께 선진국

의 자동차 수요가 둔화되고 있는 반면 신흥 개도국의 자동차 수요가 큰 폭으로 증가하고 있으며, 중국과 중남미에 이어 아세안 10개국으로 형성된 아세안자유무역지대가 새로운 자동차시장으로 부상하고 있다.

아세안 국가들은 완성차 및 부품의 역내 교역 자유화와 외국 자동차업체의 투자 유치를 적극 추진하면서 자국 자동차산업의 경쟁력 강화에도 박차를 가하고 있다. 1997~98년의 금융위기로 인해 정체되었던 아세안의 자동차 수요는 2003년부터 회복세를 보여 2005년 판매는 160만대에 달할 예상이며, 2010년에는 230만대를 기록할 전망이다.

전술한 바와 같이 세계 최대의 자동차시장이자 생산국으로 부상중인 중국은 이미 아세안 국가와 자유무역협정을 체결하기로 합의하였으며, 자국 자동차업체의 아세안 수출과 현지 직접투자를 촉구하고 있다. 특히 중국과 아세안이 자유무역협정을 체결할 경우 인구 18억명의 세계 최대 규모의 자유무역지대가 형성될 예상이어서 세계 각국 자동차업체들은 중국과 아세안시장 진출에 박차를 가하고 있다. 단기적으로 아세안국가들은 저임금을 바탕으로 한 노동집약 제품의 수출을 증대하겠으나, 기존 아세안 회원국 및 개별적으로 추진하고 있는 자유무역협정 체결 대상국과의 기술 및 자원을 결합하여 세계 교역 및 물류의 중심지로 부상할 가능성이 크다. 한편 아세안 국가들은 중국에 대한 의존도를 낮추기 위해 인도와의 경제협력 강화를 모색하고 있다.

아세안시장을 지배하고 있는 일본 자동차업체들은 1960년대부터 현지 공장을 설립하기 시작하여 도요타가 필리핀과 태국에 2개의 조립공장, 베트남과 말레이시아에 각각 1개의 조립공장을 운영하고 있으며, 태국에는 3개의 조립공장과 기술센터를 운영하고 있다. 도요타는 태국을 경트럭 생산거점으로 육성하기 위해 7억 2,400만 달러를 투자해 연구개발 센터를 설립하였으며, 생산물량의 절반을 수출할 계획이다. 닛산은 지난해 1억 9,000만 달러를

투자하여 2개의 태국 조립업체 지분을 25%에서 75%로 확대하였다. 닛산은 태국을 생산거점화하고 있으며, 지난해 8월에 픽업생산라인을 태국으로 이전한 후 금년에 생산능력을 지난해의 28만대에서 38만대로 확충한 후 내년까지 48만대로 증대할 계획이다. 닛산은 인도네시아와 싱가포르시장 진출을 추진하고 있으며, 필리핀과 말레이시아에서 소규모 공장을 운영하고 있다. 이스즈는 2002년 중반에 태국에 진출하였으며, 지난해 생산능력이 전년 비 15.7% 증가한 17만 2,000대를 기록하였고, 경상용차 개발기능을 태국으로 이전하였다. 이와 같이 아세안의 자동차 생산과 수요가 점증하면서 아세안 타이어업체들의 성장도 가속화되고 있다.

(2) 타이어업계의 대응 전략

우리나라가 동시다발적으로 지역무역협정을 추진함에 따라 타이어업계는 국내시장을 방어하면서 자유무역협정 체결국시장에 신속히 진입할 수 있는 전략을 수립하여야 한다. 우리나라는 아세안과는 별개로 싱가포르와 쌍무협정의 체결을 논의하고 있으며, 아세안 플러스 3, 즉 일본, 중국, 아세안을 포함한 동아시아지역의 교역 및 투자 자유화를 추진하고 있다. 이러한 가운데 중국과 아세안 선진 6개국간 자유무역협정이 2010년에 발효될 예정이어서 이미 중국에 진출해 있는 국내 타이어업계는 이를 아세안시장 진출 기회로 활용할 필요가 있다. 국내 타이어업계는 중국과 아세안에서 생산되고 있는 타이어가 우리 제품에 비해 품질이나 가격이 크게 떨어지고 있으나, 현지 소비자들의 고품질 제품에 대한 수요가 큰 폭으로 증가할 것에 대비하여 제품 판매 전략을 수립해 나가야 한다. 또한 아세안과 중국이 인도와 중앙아시아국가와의 자유무역협정 체결을 추진하고 있는 점을 고려하여 이들 시장 진출을 위한 사전 교두보 확보에도 노력할 필요가 있다. 결국 국내 타이어업계는 그 동안의 선진국시장 진출전략과 함께 신흥 개도국시장에 대한 수출과 투자를 동시에 추진해 나가야 할 것이다.