

### 아시아, 대양주지역

#### ▣ 파키스탄 자동차부품 국산화비율 폐지에 따른 향후 시장전망

##### □ 자동차부품 국산화비율 폐지, TBS(Tariff Based System) 도입

- 파키스탄은 금년 1월부터 자동차 조립생산시 국산부품 사용비율 의무제를 폐지하고 관세기반시스템(TBS)을 도입하기로 결정하였고 현재 신규시스템 도입을 위한 작업을 진행중임.
- 작년말 확정된 TBS 제도의 골자는 CKD수입과 국산화가 안된 부품의 수입시 35%의 특혜관세를 부과하고, 국산화가 완료된 부품 수입시에는 50%의 차별관세 부과를 통해 국산부품 사용을 유도하는 내용임.
- '04년 10월부터 TBS 도입을 위해 제도마련 및 업계 홍보를 지속해왔으나 부품수입자들의 반발과 특혜품목 결정 등 구체적인 내용에 대한 확정이 지연되고 있어 본격적인 시행은 금년 7월 1일부가 될 것으로 전망됨.

##### □ 파키스탄내 자동차 메이커 및 경쟁현황

- 현재 파키스탄에는 Pak Suzuki Motor(스즈키모델 생산), Indus Motor(도요타모델 생산), Honda Atlas Cars(혼다모델 생산), Dewan Farooque Motors(현대/기아모델 생산) 등 4개의 유력 자동차 조립생산 메이커가 있으며 이들은 다국적 기업들과 협업을 통해 차량을 생산하고 있음.

#### < 주요 메이커별 자동차생산량 및 시장점유율 >

(단위 : 대, %)

구분	02~03			03~04		
	생산량	판매량	시장점유율	생산량	판매량	시장점유율
스즈끼	32,228	31,798	51.3	49,864	49,437	50.6
도요타	12,861	12,867	20.8	20,525	20,321	20.8
혼다	8,396	8,386	13.5	13,415	13,368	13.7
현대.기아	3,957	4,256	6.9	8,163	8,130	8.3
기타	4,631	4,648	7.5	6,494	6,364	6.5
합계	62,073	61,955	100.0	98,461	97,620	100.0

(자료원 : Pakistan Automobile Manufacturer Association)

\* 시장점유율 기준은 판매대수 기준

- 각사별 연간 자동차 생산규모는 '04년 6월말 기준 Pak Suzuki 5만대, Indus 2만7천대, Honda Atlas 1만3천대, Dewan 8천대로 알려져 있으나 시장 급성장으로 작년 하반기에 본격적인 생산설비 확충이 이루어져 금년 들어서는 각 사별로 작년 6월 대비 50~100%까지 생산능력이 증가한 것을 알려져 있음.
- 시장점유율은 스즈키, 도요타, 혼다 등 초기에 시장에 진입한 일본차가 80%이상 시장을 장악하고 있으며 한국차의 점유율은 점진적으로 증가세를 보이고 있음. 파키스탄 자동차시장은 지난 3년간 30~40%대의 고성장이 지속되었고 올해도 40%대의 성장이 가능할 것으로 전망되어 메이커들이 생산만하면 판매가 되는 공급자 시장임. 따라서 메이커간 관측경쟁이 치열하지는 않은 편이며 수요가 지속 증가하고 있어 당분간 공급자시장이 지속될 전망이다.

#### □ 부품 국산화비율 폐지에 따른 영향

- TBS 제도 도입에 조립생산메이커와 Vendor들은 긍정적인 모습을 보이고 있는 반면 부품수입업체들은 기존 관세보다 15% 수입관세가 추가되기 때문에 제도도입에 반발하고 있음.
- 조립생산업체들은 국산부품비율을 맞추는 필요가 없어 부품조달 선택의 폭이 넓어져 가격 및 품질경쟁력이 낮은 국산부품의 경우 수입으로 조달선을 전환할 것이 예상됨. 또한 부품수입업체들이 보유하지 못한 A/S망을 이용해 A/S 부품시장에도 진출을 확대할 것으로 전망되고 있음.
- Vendor들의 경우, 현재 생산품목중 50%의 관세를 내고 들어올 수입품과의 경쟁에서 열위에 놓이게 될 품목은 생산을 포기하고 경쟁력이 있는 품목에 특화하여 집중 생산할 것으로 보임.
- 반면 부품수입업체들은 추가적인 관세부담으로 시장에서 가격경쟁력 약화를 우려하고 있음. 기존 관행상 부품수입시 약 50%의 언더밸류를 하여 가격경쟁력을 유지해 왔으나 TBS 도입으로 관세가 인상되더라도 추가적인 언더밸류는 어려울 것으로 판단하고 있으며 이럴 경우, 대안은 밀수밖에 없다는 입장을 보이고 있음.
- 현실적으로 파키스탄은 중고부품의 수입을 금지하고 있으나 이란과 아프가니스탄 국경을 통해 중고부품이 대량으로 밀수되어 유통되고 있어 수입상들의 채산성이 낮아질 경우 신제품의 밀수도 증가할 것으로 전망됨.

#### □ 제도변경에 따른 향후 시장전망

- 조립생산업체들은 수입채산성이 있는 부품과 A/S마켓용 부품 수입을 확대할 것으로 보이며 부품 수입상들도 밀수 등 수입방법상의 변화가 있을 수 있으나 자동차시장의 고성장에 따라 부품의 수입은 증가세를 보일 것으로 예상됨.
- Vendor들의 경우, 경쟁력있는 품목의 특화로 대량생산 체재를 갖출 것으로 전망됨에 따라 TBS제도의 본격적인 시행이 이루어지는 시점에서 생산설비 증설이 상당폭 이루어질 것으로 예상됨.

- 업계에서는 기술력이 필요하고 현지 생산능력이 약한 엔진, 기어, 타이어 등의 수입이 증가할 것으로 예상하고 있으며 차체, 서스펜션, 인테리어 등은 현지생산품의 경쟁력이 있어 현지조달을 선호할 것으로 예상하고 있음.
- 파키스탄보다 먼저 TBS제도를 도입한 태국의 경우, 제도 도입 후 예상과는 달리 현지부품 조달이 늘어나는 양상을 보였는데 이는 생활환경 및 치안, 노동력 수준, 인프라 등 투자환경이 비교적 양호함에 따라 외국기업들의 투자가 적극적으로 이루어진 결과로 보여짐.
- 반면, 파키스탄의 경우 지속적인 개선이 되고 있지만 정치안정화가 아직도 미흡하고 치안불안, 인프라열악 등의 이유로 외국인의 투자가 단기간내에 급증하기는 어려울 것으로 전망됨. 따라서 현지 부품산업 발전에도 시간이 필요함에 따라 TBS제도 도입시 자동차부품 수입수요는 증가세를 보일 것으로 예상됨.

(문의처 : 카라치무역관 박병국 ktckhi@cyber.net.pk)