

중동 자동차산업 발전과 한국의 대응전략*

| 현 영 석** |

Hyun, Young-Suk

The Development of Automotive Industry in Middle East and Korea's Response Strategy

The automobile has been used as the most convenient transportation tools since its appearance in late 19 century. The demand of automobile is forecasted to reach 100 millions in 2020 from 69 millions in 2010. 16 Middle East countries are classified into 4 groups by the size of domestic market and by the existence of local production in order to forecast the development strategy of automotive industry in Middle East countries.

Korea has maintained the strong relations with Middle East countries in automotive industry by exporting of new and used vehicles in addition to the export of knock down(KD) parts to support local production.

The responding strategies of Korea's automobile industry to meet the changes in Middle East countries are suggested for each group as well as for the major country in this paper. The strategies include Korea's active commitments to the development of local model, increase of CKD production, in addition to the investment in parts industry, recycling, remanufacturing industry in Middle East countries.

[Key Words: Automotive Industry, Middle East, Korea, Remanufacturing Industry]

* 이 논문은 대외경제정책연구원(KIEP)의 2012년 전략지역 심층연구 사업의 지원으로 작성 되었습니다

** 한남대학교 경영학과 교수, yhsyun@hnu.kr



I. 서론

19세기 말 내연기관 발명과 함께 시작된 자동차산업은 130년에 역사 동안 세계 최대 제조업중 하나로 성장 발전해왔다. 2008년 미국 발 세계 금융위기 이후 주춤했던 세계 자동차 수요는 서서히 회복되어 2010년 7,570만대로 금융위기 이전인 2007년 7,373만대를 수준을 넘어섰고 2015년 9,400만대 2020년 1억대, 2025년엔 1억1000만대로 늘어날 것으로 예측되고 있다(LMC Automotive 2010, pp.11). 자동차 수요가 석유가격, 온실가스 배출¹⁾에 따른 지구온난화와 환경문제가 심각해도 개인용 수송기관으로서 자동차를 대체품이 없기 때문에 계속 늘어나고 있다. 특히 2000년대 들어서서는 중국, 인도 등 새로운 신흥시장(emerging market)에서의 자동차 수요가 세계 전체 자동차 수요를 견인하고 있다.

〈표 1〉 세계자동차 수요

년도	2007	2009	2010	2013	2015	2020	2025
승용 및 소형 상용차	70,424	59,670	66,097	83,218	89,781	95,955	104,304
대형 상용차	3,305	2,479	2,869	3,920	4,218	4,800	5,388
합 계	73,729	62,149	68,966	87,138	93,999	100,755	109,692

자료: LMC Automotive, Global Car & Truck Forecast, First Quarter, 2010 PP.9

중동국가에서 자동차 수요도 크게 늘어 날 것으로 예측되고 있다. 자동차수요전문 예측기관인 LMC Automotive²⁾에 따르면 터키의 승용차 수요는 2011년 57만대에서 2015년과 2026년 각각 62만대, 109만대로 늘어나며 이란은 2011년 138만대에서 같은 기간 동안 각각 203만대와 275만대 그리고 이집트는 2011년 20.9만대에서 28만대와 42.7만대로 늘어날 것으로 예측되고 있다. 이에 따라 중동국

1) 수송부분이 전체 에너지 소비의 21%, 온실가스 배출의 23%를 차지.

2) LMC Automotive(2011) LMC Automotive는 예전 J.D Power Automotive Forecasting의 새 이름. www.lmc-auto.com.



가들은 자동차산업 발전 방안을 강구하고 있다³⁾

1970년대 이후 기술자립전략으로 1995년 세계5대 자동차 생산국에 오른 한국 자동차산업 발전경험은 중동국가를 포함하여 자동차산업을 발전시키고자 하는 개발도상국들에서 큰 관심의 대상이 되고 있다. 중동은 북미, EU와 더불어 한국자동차의 중요한 수출시장이다. 2010년 경우 한국 자동차의 중동지역 수출은 57.6만대로 북미 수출 67.7만대 다음으로 많은 지역이다.⁴⁾ 중동은 또한 한국산 중고차의 최대 수출 지역이다. 2010년 경우 요르단과 리비아는 우리나라 중고 자동차 수출 1,2위국가로 각각 74,530대 (수출비중 31.1%), 26,531대(11.1%)의 중고자동차가 수출되었다⁵⁾. 요르단에 수입된 한국산 중고차는 자체소비와 시리아 및 이라크에 재수출되고 있다.

본 논문에서는 중동국가 자동차산업 현황과 발전방향을 파악하고 한국의 자동차 및 부품산업의 중동 진출 확대전략을 제시하고자 한다. 특히 중동이 한국의 신차는 물론 중고차의 중요한 시장임을 감안하여 중동국가에서 한국의 완성차 생산은 물론 부품산업, 자동차 재처리 및 재제조업(remanufacturing)의 진출 방안도 함께 모색한다.

본 논문의 주요 내용은 다음과 같다. 1장 서론에서 연구목적 및 배경을 살펴본다. 2장에서는 자동차산업의 특성과 신규진입에 대해 살펴보고 3장에서는 중동국가를 자국 자동차 생산 여부 및 시장 크기에 따라 4개 그룹으로 분류한 후 이란, 터키, 이집트 사우디, 요르단의 자동차산업 현황 및 향후 발전 전략을 살펴본다. 4장에서는 한국자동차산업 중동진출 현황과 향후 한국의 대응전략을 제시한다.

3) 터키 고유모델 자동차 개발계획(KOTRA 해외시장정보, 2012.1.26), 사우디의 자동차 및 부품산업을 국가 5대전략산업으로 집중 계획 (주동주 등 2012, pp. 213), 요르단 자동차 및 부품산업 발전 방안 연구 (KOICA 2011) 등

4) 한국자동차산업협회 “2012 한국의자동차산업”

5) KOTRA, “요르단, 3년 연속 우리나라 최대 중고차 수출시장” 해외시장정보, 압만무역관 2011.3.10



II. 자동차산업 신규진입

1. 자동차산업 특성

자동차산업은 다음과 같은 특성을 갖고 있다. 첫째, 자동차 산업은 전후방 연계효과(linkage effect)가 큰 산업이다. 한 대의 승용차 생산에는 완전분해부품(CKD: Complete Knock Down) 수준으로는 20,000-30,000개 부품이 필요하다. 한 대의 승용차를 생산하기 위해서는 250-400개⁶⁾ 납품업체 (vender라 부르기도 함)에서 공급하는 부품들이 필요하다. 자동차산업을 발전시키기 위해서는 기계, 금속, 전자, 화학, 섬유 등과 같은 소재 및 산업기반이 필요하다. 이를 역으로 생각하면 자동차산업을 잘 발전시키면 소재 및 기반산업을 갖출 수 있게 된다. 또한 자동차산업은 전후방 연계효과로 인하여 직간접 관련 산업에서 고용창출 효과가 매우 크다.⁷⁾

둘째, 기술적 측면에서 보면 자동차산업 발전을 위해서는 생산기술 뿐만 아니라 제품기술 및 경영관리기술이 필요하다. 그러나 선진자동차 회사들은 생산기술과 경영관리기술은 어느 정도 후발기업에게 이전하나 제품기술의 이전을 원천적으로 꺼리기 때문에 자동차산업 후발 국가나 기업이 제품기술을 확보하여 경쟁력 있는 제품으로 세계 시장에서 경쟁기반을 마련하는 것이 어렵다⁸⁾. 이 결과 19세기말 유럽에서 자동차산업이 태동된 이후 1990년대 초반까지 선진국들이 세계 자동차시장을 독과점 해왔다.

셋째, 자동차산업은 이와 같은 경제적 기술적 특성으로 산업발전에 있어서

6) 자동차산업 모듈화 확대에 따라 1차 납품업체가 2,3차 업체를 통합하여 완성차 업체에 직접 납품하는 업체수가 줄어들고 있다.

7) 참고로 2009년 우리나라 자동차산업 직간접 고용인원은 170.1 만 명으로 총고용인원의 7.2%를 차지하고 있다 (한국자동차공업협회, 2011 한국의 자동차산업, 4). 2010년 한국제조업 전체고용의 10.5% 차지 (한국자동차산업협회, “숫자로 본 자동차산업”, 2012)

8) 자동차산업에서 제품기술 중요성 문제는 여러 문헌이 있으나 Nam Kyung-Min (2011)의 중국자동차산업 연구를 참조 할 수 있다.



국가의 역할이 중요하다. 2008년 금융위기로 GM이 도산하자 미국 정부가 즉각 구제 금융과 자본참여에 나선 바 있으며 프랑스에서 르노자동차의 국유화 사례는 국가 역할을 보여주고 있다. 또한 자국 자동차산업 발전을 위한 일본 및 한국 정부차원의 자동차산업 육성정책은 잘 알려진 사실이다. 1990년대 중국 정부의 ‘자동차산업 3대3미’ 정책으로 자동차 기업들을 통합한 사례 (Wan-wen Chu 2011, pp.1243)와 2010년 발표된 러시아 정부 주도 “2020 러시아 자동차산업 발전방안”⁹⁾은 자동차산업 발전을 위한 정부의 역할의 중요성을 다시 확인해주고 있다.

넷째, 자동차는 수명주기가 매우 길다. 자동차가 만들어지면 폐차 때까지 평균 10년 또는 그 이상의 기간 동안 운행된다. 자동차의 생산, 판매 이후 폐차처리 될 때까지 수명이 매우 길며 이 긴 수명 동안 자동차가 원활히 운행되기 위해서는 지속적인 사후정비와 보수용 부품 공급이 필요하다.

자동차산업은 완성차 산업과 부품산업으로 구분할 수 있고 부품 경우도 완성차 조립용 부품 (OEM), 보수용 부품으로 나눌 수 있으며 보수용 부품은 순정품, 모조품, 불법모조품, 재생품으로 다시 구분할 수 있다.

〈표 2〉 자동차산업 : 완성차산업 및 부품산업

구분	자동차산업	비고
완성품	자동차 승용차 (승용차, SUV) 상용차 (버스, 트럭, 특장차)	
부품	자동차생산용 (OEM)	
	보수용 After Service 순정품 (Genuine parts) 모조품 (Imitation parts) 불법모조품 (Fake imitation parts) 재생품 (Used parts)	-순정품 : 자동차 생산회사가 승인하는 보수용 부품 -모조품 : 순정품 생산 부품업체 승인 현지 생산품 -불법모조품 : 순정품 부품업체 승인 없는 모조품 -재생품 : 폐차처리, 재제조를 거쳐 획득하는 부품

자료 : KOICA 2011, PP.386

⁹⁾ Russia: Strategy 2020 for the Russia domestic car Industry Measure # 1232, 23 March 2010.



2. 자동차산업 신규진입

전후방 산업연관효과가 큰 자동차산업의 매력 때문에 1960년대 이후에도 개발도상국에서 자동차산업 진입노력이 계속되었다. 1960년대 동남아국가에서 시도된 저가자동차(low cost vehicle)개발 시도는 이 지역에서 기득권을 갖고 있던 자동차 다국적기업들의 반대로 실패로 끝났다¹⁰⁾ 그러나 한국은 1960년대 자동차산업에 진입하여 1970년대 다른 개발도상국가와는 다른 전략¹¹⁾으로 1995년 세계 5대 자동차 생산국에 진입한 이후 2011년 현재까지 세계5대 생산국 위치를 유지하고 있다. 기업수준에서는 현대기아자동차가 2011년 672만대 자동차를 판매하여 세계 5대 자동차 기업이다.

신제품기술을 보유하고 있는 선진기업 경우 경쟁력 있는 신제품으로 내수와 해외수요를 확보하고 규모의 경제 효과를 누리면서 필요한 경우 수요가 있는 곳에 현지공장을 세우는 글로벌전략을 구사한다. 이에 반해 신규진입국가나 기업들은 선진국 자동차 모델과 기술을 도입해 국내에서 DKD, SKD, CKD¹²⁾방식으로 자동차를 조립 생산하여 수입대체와 제한적인 수출을 하게 되는 경우가 일반적이다.

신규진입국가의 자동차산업 발전전략을 살펴보면 자립전략, 생산전략, 부품생산전략 등 다음과 같이 세 가지로 분류할 수 있다 (KOICA 2011, pp. 388). 자립전략은 혁신적 경로를 선택하는 것으로 한국이 좋은 사례이다. 한국은 1970년대 중반 고유모델 개발과 1980년대 미국시장 진출 성공이 자립전략을 성공에 이끈 원동력 이었다. 그러나 제품원천기술이 없거나 취약한 대부분 국가에서는 외국모델 자동차 현지생산과 제한적 수출에 만족할 수밖에 없어 DKD->SKD->CKD 생산방식의 진화적 과정을 거치면서 외국모델자동차의 계속 생산에 머무

10) UNIDO (1978)

11) UN (1983), UNIDO(1984) 지적

12) 자동차 현지조립생산은 현지공장에 조립용으로 수입되는 자동차 부품의 분해 정도에 따라 단순 조립 DKD (Dissembled Knock Down), 부분분해부품조립 SKD (Semi Knock Down), CKD, 완전분해부품조립 (Complete Knock Down)으로 분류된다.



르게 된다.

자동차수요가 적은 국가 경우 보수용자동차 부품생산을 통해 점진적으로 자동차산업 기반을 확대하는 부품생산 전략을 택할 수 있으나 완성차 산업이 없는 부품산업 발전에는 한계가 있다. 완성차를 판매하거나 현지 생산하는 업체는 보수용 부품시장도 자사 자동차 생산에 사용한 순정품을 독점으로 공급하면서 현지 부품산업 발전을 제한하는 경우가 많다.

〈표 3〉 신규진입국가 자동차산업 발전전략

전략	자립전략 자국모델 개발 전략	생산전략 외국차 생산 전략	부품생산 전략
정의	[혁신적 경로] SKD 조립) CKD 생산-)고 유모델 개발	[진화적 경로] DKD-)SKD-)CKD 생산 외국모델자동차 계속생산	[점진적 경로] 보수용 부품 생산-) 생 산용 부품-) (CKD 생산)
사례	성공 : 일본, 한국 성공 중 : 중국 실패: 타이완, 인도네시아	Spain, Brazil, Mexico, Turkey, Slovakia, Iran	
환경	- 국가주도 강력한 산업정책 - 대량수요 (내수, 수출) 창출 - 기술발전능력 - 소재산업 및 관련 산업 발전	- 큰 내수 시장 - 유리한 수출환경 (FTA, WTO, Custom Union 등) - 우호적인 통상정책	- 중소국으로 자동차 내수 규모 상대적으로 적음 - 자동차 정비용 부품수요
이점	- 자동차산업 자립화 - 수출산업화 - 국산화율 제로 - 부가가치 창출	- 발전이 상대적으로 용이 - 수입대체 - 제한적 수출산업화	- 투자 위험 감소 - 소규모 투자
문제점	- 기술적 어려움 - 기초소재산업 육성 - 부품 국산화 - 관련 산업 발전	- 외국기업 의존 - 기술 의존	- 산업파급효과 제약 - 내수중심 - 부품수입 대체

자료 : KOICA (2011) PP. 388-398



III. 중동 자동차산업의 현황과 발전

1. 중동 자동차산업 현황

중동국가에는 이란, 터키, Levant 국가(요르단, 시리아, 이라크, 레바논) GCC 6국 (사우디, UAE, 카타르, 쿠웨이트, 오만 바레인) 이스라엘, 예멘, 아제르바이잔 등이 포함된다. 중동국가들은 기초 소재산업 기반과 부품산업 바탕이 취약하며 자동차산업 발전 수준도 낮은 단계이다. 세계 자동차 수요 중 중동국가 비중은 2000년 2.60%, 2005년 4.14%, 2010년 5.52%로 증가하고 있다. 생산비중도 2000년 1.31%, 2005년 2.43% 2010년 3.59%로 증가하고 있어 중동 자동차산업의 상대적 중요성이 커져 가고 있다. 중동국가 중 자동차산업 선도국가는 이란, 터키, 이집트 등이며 자동차 수요와 보유량이 많은 사우디, 시리아의 발전 가능성이 클 것으로 예상되고 있다.

〈표 4〉 중동자동차산업 현황 (2010)

	국 가	자동차 보유	자동차생산	자동차수요*	인 구 (1,000)	자동차 보유 / 1000명
	터키	11,265,751	1,097,793	797,195	72,752	154.9
	이란	3,905,000	1,599,454	1,457,708	73,974	52.8
	이집트	3,862,422	116,683	248,917	81,121	47.6
Levant	요르단	546,000	0	57,236	6,187	88.2
	레바논	546,000	0	32,403	4,228	128.6
	시리아	1,425,000	0	100,157	20,411	27.8
	이라크	1,043,000	0	55,700	31,772	34.1
GCC	사우디	5,425,000	0	520,939	27,448	197.6
	UAE	427,000	0	211,805	7,512	56.8
	쿠웨이트	1,180,000	0	92,211	2,737	431.1
	카타르	289,000		56,815	1,759	164.1



GCC	오만	442,500	0	172,503	2,782	159.1
	바레인	463,500	0	34,503	1,262	367.3
기타	예멘	650,000	0	14,230	24,053	27.0
	아제르바이잔	963,712	0	33,744	9,188	104.9
	이스라엘	2,399,797	0	225,821	7,413	323.5
	중동	34,833,782	2,813,930	4,077,846	474,784	86.4
	세계 전체	1,016,674,434	78,366,013	73,823,010	6,895,889	147.4

* 자동차 수요는 신차등록 기준임. 한국자동차산업협회 자료와 현대자동차 사내자료를 종합하여 작성. 중동국가 국가별자동차 수요는 자료마다 상이한 실정임. 또한 상기 표의 자동차 수요가 신차만을 집계하고 있어 중고차 수요가 많은 요르단, 시리아, 이라크 등의 경우 이점을 고려해야 할 것임.

자료 : 한국자동차산업협회, “2012 한국의 자동차산업” 및 현대자동차 사내자료 종합

본 논문에서는 중동 16개 국가 자동차산업의 체계적인 분석과 한국의 대응 전략을 마련하기 위해 우선 2010년 현재 자국 내 자동차생산 여부와 자동차 시장 크기에 따라 다음과 같이 4개 그룹으로 나눈다.

Group I 은 자국 내에서 자동차를 생산하고 연간 자동차 수요가 50만대를 넘는 이란, 터키이다. Group II는 자국 내에서 자동차를 생산하고 연간 자동차 수요가 50만대 이하인 이집트이다. Group III는 자국 내에서 자동차를 생산하지 않으나 연간 수요가 50만대 이상인 국가로 사우디가 해당된다.

Group IV는 자국 내에서 자동차 생산을 하지 않고 연간 수요가 50만대 미만인 이스라엘, UAE, 오만, 쿠웨이트, 시리아, 요르단, 카타르, 이라크, 바레인, 아제르바이잔, 레바논, 예멘 등이다. Group IV 국가는 다시 인구가 2,000만 명 이상이며 자동차 보유대수가 100만대 이상인 시리아, 이라크를 Group IV-A 그리고 나머지 국가들은 IV-B로 구분하기로 한다.



수요량

Group III 사우디	Group I 이란, 터키
Group IV 이스라엘, UAE, 오만, 쿠웨이트, 리비아, 요르단, 시리아, 카타르, 이라크, 바레인, 아제르바이잔, 레바논, 예멘	Group II 이집트

생산여부

자동차 생산 안함

생산 함

〈그림 1〉 중동국가 자동차산업 분류

2. 중동 주요국가 자동차 산업

1) Group I 국가

(1) 이란

이란은 1959년 자동차산업을 육성하기 시작한 후 2005년 연산 100만대를 달성하였으며 자동차산업은 오일·가스 분야 다음으로 정부가 육성하는 국가 중요 산업이다. 이란은 2009년 현재 중동국가 1위, 세계 12위 자동차 생산국이다.

2009년 현재 25개 자동차회사와 1200개 부품업체가 활동하고 있다. Peugeot, Kia, Renault, Nissan, VW, Hyundai, Citroen, Suzuki, Mazda, Isuzu, MAN, Scania, Volvo, Lifan, Kamaz와 같은 다수의 외국 업체들이 라이선스 생산 또는 합작형태로 진출하고 있으며 특히 중국 업체인 Lifan과 러시아 업체 Kamaz도 진출하고 있다.

이중 3대 국영자동차 회사(Iran Khodro, Siapa, Par Khddro)가 전체 시장점유율 92.9%를 차지하고 있다(윤서영 등 2010, pp. 51). 이란은 2010년 153.8만대 자동차를 생산하였고 2015년 231.8만대 2026년에는 271.5만대를 생산할 것으로 예측되고 있다(LMV Automotive 2011, pp. 11). 2009년 3월 기준 자동차 생산용 CKD 수입은 프랑스 34% 일본 21% 중국 6% 한국 5% 수준으로 프랑스차가 많은



데 1977년부터 시작한 프랑스 푸조 모델의 시장점유율이 1위이기 때문이다.

이란 자동차 산업 발전 중 특히 주목 할 것은 1963년 설립된 이란 최대의 국영 자동차 회사인 Iran Khodro 사는 프랑스 제휴 선인 Peugeot 405 모델을 변형하여 이란 자체 모델에 가깝게 변형하여 2002년부터 생산하고 있다는 것이다. 2009년 경우 이 모델의 9.8%에 가까운 55,000대가 수출되었고 이 회사는 향후 시리아 및 아랍 걸프 지역 자동차 시장의 30% 이상을 점유한다는 목표를 갖고 있다 (윤서영 등 2010. pp. 78-79).

(2) 터키

터키는 유럽 국가로도 분류되기도 하나 이 연구에서는 중동에 포함시킨다. 터키 자동차산업은 1950년대부터 포드, 르노, 피아트 등의 유럽기업 기술로 조립생산을 하면서 시작했다. 터키에는 2009년 현재 15개 글로벌 자동차 기업들의 생산 공장이 있으며 자동차 산업은 비약적인 발전을 거듭해 터키 최대 산업으로 성장했다. 터키 자동차 생산량은 2007년 109.9만대에서 2010년 생산량은 109.4만대로 증가 하였다(KOTRA 해외투자속보 2011.6.29.).

포드, 르노, 피아트, 합자사인 생산하는 Ford Otosan, Oyak Renault, Tofas-Fiat 와 Toyota 등 4대 회사가 생산량의 85%를 차지하고 있다. 이러한 터키 자동차산업의 빠른 발전은 요인은 경제성장에 따른 내수 증가와 1996년 EU와의 관세동맹 체결에 따른 수출 확대로 요약 할 수 있다.



〈표 5〉 터키자동차생산 (2011)

회사	생산대수	비중	비고
Oyak Renault	330,994	26.8%	Renault 합작
Tofas-Fiat	307,788	24.9%	Fiat 합작
Ford Otosan	295,850	24%	포드합작
Toyota	91,639	7.4%	Toyota 단독투자
Hyundai Assan	90,231	7.3%	Hyundai 합작
Honda	12,341	1%	Honda 단독투자
Others	105,794	8.6%	Mercedes Benz, MAN, Peugeot, Rand Rover, Isuzu, Mitsubishi, Tata
합계	1,234,637	100%	

자료 : KOTRA 해외시장정보, 2012.1.26

터키자동차 산업은 전체 생산량의 70~80%가 수출되며 주요 시장은 EU다. 활발한 수출이 이뤄지는 이유는 세계 주요 자동차기업들의 글로벌 생산전략에 따라 터키 공장을 생산기지 활용하기 때문이다. 이런 경향은 1996년 체결된 EU와의 관세동맹 이후 더욱 가속화되고 있다.

터키자동차산업의 빠른 성장에도 불구하고 일부 소형 버스, 트랙터를 제외하고는 순수 자국 브랜드 자동차가 없다. 터키 정부는 자국브랜드 자동차 개발을 유도하는 정책을 펴왔다. 이 결과 최근 이탈리아 피아트와 합작으로 피아트 모델승용차를 생산하고 있는 Tofas-Fiat사가 터키 자체 브랜드 자동차 개발을 발표한 바 있다. Tofas-Fiat는 기존 생산시설이나 Fiat 승용차의 플랫폼을 이용하지 않고, 완전히 새로운 자국 브랜드 자동차를 개발하겠다고 밝히고 있다 (KOTRA 해외시장정보 2012.1.26). 이는 중동 국가 중 최초의 자립모델 자동차 개발계획으로 이것이 성공할 경우 이란, 이집트 등도 이를 따라 할 가능성이 높다는 점에서 중동 자동차산업 발전에 중요한 의미를 갖고 있다고 판단된다.



2) Group II 국가

이집트

인구가 8500만 명에 달하는 이집트는 중동과 아프리카 지역 내에서 최대의 자동차 시장이다. 현재 31개 자동차 조립업체(승용차 12사, 트럭 9 버스 9사)가 난립하고 있으며 대표적인 업체는 공기업인 NASCO를 비롯하여 현대자동차, 한국GM, 푸조, 다임러, 스즈키 닛산 등이다. 2010년 이집트는 연간 11만대 자동차 생산하고 30만대를 판매하였다. 전체 판매 중 65%는 현지에서 생산한 차이고 35%는 수입차이다. 이집트 정부는 자국을 중동 및 북아프리카(MENA)지역의 자동차 및 부품 허브로 만든다는 목표로 2020년까지 연산 100만대 생산을 계획하고 있다.

〈표 6〉 이집트 자동차산업 생산 및 수요

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
생산(1,000 대)	103	114	127	108	133	176	207
-승용차	68	72	100	72	90	120	141
-상용차	35	42	26	36	43	56	66
수요 (1,000대)	230	333	315	326	404	512	637
-승용차	181	261	247	255	315	396	493
-상용차	49	72	68	71	89	116	144

자료: KOTRA 경제산업동향, 2009. 9. 24 “이집트 자동차산업, 2010년 이후 회복 전망”

이집트는 무역협정에 따른 무관세 제도로 중동과 북아프리카 지역 내의 생산 허브로 여겨지고 있어 향후 자동차산업 발전 가능성이 높다. 2010년 자동차 부품총생산액 13억 달러로 70%가 내수용이며 30% 수출, 수출은 대부분 유럽에 보수용으로 판매된다. 이집트에서 운행되는 자동차 70%가 10년 이상 된 노후차로 보수용부품은 중국산 비순정부품 (대부분 불법위조품)을 사용한다.



3) Group III 국가

사우디아라비아 (Saudi Arabia)

사우디 자동차 수요는 50만대를 넘어서고 수입에 의존하고 있다. 사우디는 최근 자동차 및 부품산업 국가 5대전략산업으로 지정하여 GCC국가 및 중동국가 자동차 생산 허브로 자동차산업을 적극 발전시키려는 계획을 갖고 있다. 2010년 현재 일본, 유럽, 한국, 미국의 자동차모델이 수입되고 있다. 10만대를 판매한 도요타가 시장 점유율 1위이고 현대와 기아도 각각 7.5만대 2.2만대를 판매하여 2위와 4위다. 2010년 경우 전체 자동차수요 중 승용차가 28.5만대 상용차가 23.5만 대로 상용차 수요가 상대적으로 높는데 이는 사막지역이라는 환경적 요인에 기인하는 것으로 판단된다. 사우디 자동차 수요가 크게 늘어날 것이며 사우디 내에서 본격적인 자동차생산이 시작될 것으로 전망되고 있다.

〈표 7〉 사우디 자동차 시장 (단위 : 대)

구분	2000	2005	2010
자동차전체수요	191,196	397,005	520,939
승용차	92,302	205,677	285,666
상용차	98,894	191,328	235,273

자료 : 한국자동차산업협회, 한국의 자동차산업 각 년도 종합

KOTRA 중동시장 동향 자료 (2011.12.26) 자료에 따르면 사우디는 한국계 업체와 합작으로 완성차업체를 설립하여 고연비 자동차를 생산하고 내수지상은 물론 인근 걸프 만 국가와 북아프리카 국가에 대한 수출을 계획하고 있는 것으로 알려지고 있다.

4) Group IV 국가

요르단

요르단 자동차산업 사례를 중심으로 Group4에 속하는 중동 국가의 자동차



산업을 정리해보면 다음과 같다.

첫째, 기계, 금속, 철강, 석유화학 섬유 등 기초산업 취약으로 제조업 기반이 취약하여 자동차관련 소재 및 부품산업 취약하다. 둘째, 국가수준 산업정책이 미비하고 국가수준의 추진력 미약하다. 이 결과 요르단은 완성차 및 자동차부품 대량 수입 되고 있어 2009년 경우 전체수입 9.8%를 차지하고 있다. 완성차 경우 여러 나라에서 다양한 모델자동차를 수입되어 2009년 경우 승용차 만해도 54개 모델 22,039대가 수입되었다. 중고차 수입이 증가하여 2009년 경우 전체 수요의 75-80%를 차지한다. 셋째, 국내자동차 생산은 관광용 버스 단순조립수준이다. 부품업체 수가 전체 15개 내외로 적고 품질수준도 낮다 (KOICA 2011, pp. 349)

신차 시장 점유율은 도요타, 현대, 닛산, 미쓰비시, 벤츠, 기아 순이며 중고차 시장의 경우 한국 차 점유율 1위다. 2009년 신차 및 중고차 점유율이 등록 기준으로 현대차 41% 기아차가 23%로 합계 65%로 한국자동차 주도시장이다.

요르단 자동차 부품 연간 시장규모는 약 9000만 달러로 국가 규모에 비교하면 시장규모는 크다¹³⁾. 요르단 자동차 부품 시장이 매년 크게 성장하는 이유는 수입차 전체의 70%가 중고차이기 때문에 부품 교체를 위한 부품수요가 매우 크기 때문이다. 2010년 기준, 요르단 자동차 부품 시장에서 국가별 시장점유율은 일본이 23%로 가장 많고 독일 21%, 한국 20%, 중국 11% 미국 6% 터키 4% 나머지는 기타 국가로 나타나고 있다 (KOTRA 상품시장, 2011.3.2)

3. 중동 자동차산업 특징

중동자동차산업 상황을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 자동차 수요가 상대적으로 적은 중동국가 자동차산업은 다른 개발도상국가들과 유사하게 EU, 미국, 일본 및 한국 자동차업체의 모델을 완성차로

¹³⁾ 요르단은 2008년 2009년 각각 8,900만 9,200만 달러 상당 자동차 부품 수입했고, 2009년 경우 부품 수입액의 22%는 재생부품임 (자료: KOTRA Amman KBC, August. 3 2010, "The Trend of Automobile Parts in Jordan")



형태로 수입하여 다양한 모델 자동차가 판매되고 있다.

둘째, 중동 일부국가에서는 EU, 미국, 일본 및 한국 자동차 모델과 부품을 도입하여 현지 업체 또는 합작업체가 DKD(dissembled Knock Down), SKD (Semis Knock Down), CKD (Complete Knock Down) 형태로 조립생산하고 있으며 최근 후발 중국자동차도 중동지역 생산에 참여하기 시작했다. 외국 자동차업체가 난립하는 현상을 보이고 있다.

〈표 8〉 중동국가 해외 자동차산업 진출 현황

중동국가	진출회사	비고
이란	Peugeot, Kia, Renault, Nissan, VW, Hyundai, Citroen, Suzuki, Mazda, Isuzu, MAN, Scania, Volvo, Lifan, Camus	-1992년 한국 기아 Pride 생산 설비 도입 -기아 Pride 모델 2009년 승용차 점유율 44% -중국 Lifan 현지 생산 -러시아 GAZ사 트럭생산
터키	Oyak Renault, Tofas-Fiat, Ford Otosan, Toyota, Hyundai, Assan, Honda, Mercedes Benz, MAN, Peugeot, Rand Rover, Isuzu, Mitsubishi, Tata	-2005년 현대합작사 자동차 생산 개시 -유럽 수출 기지 역할 증대
이집트	GM Egypt, Toyota Egypt Nissn Egypt, Ghabbour Auto Egyptian German Automotive Arab American Vehicle NASCO, Automotive Engineering JAC, Peugeot Egypt Suzuki Egypt, Fiat Auto Bavarian Auto, Lada Egypt	-북아프리카 및 걸프지역국가 자동차생산 허브 목표 업체 난립

자료 : KOTRA (2010, 2011, 2012), 윤서영 등 (2010, 2011) 이철원 등(2009) 자료를 기본으로 정리

셋째, 요르단, 시리아, 이라크 등 중동일부 국가 경우 신차와 함께 중고차 수입으로 자동차 수요를 충족하고 있다. 지금까지 중고차 시장에서 선호되었던 독일 및 일본 자동차에 비해 값싸고 품질이 상대적으로 우수한 한국산 중고차



가 중동지역에 많이 판매되고 있다.

넷째, 자동차 현지 조립생산 경우에도 여러 업체의 다양한 모델을 현지에서 조립되기 때문에 자동차산업에서 중요시 되는 규모의 경제의 효과를 누리지 못하고 있다.

다섯째, 대부분 중동국가에서 부품산업기반도 취약하며 보수용부품은 OEM, 현지 생산품, 한국산 그리고 최근에는 중국에서 수입된 저가 부품이 혼용되고 있다.

4. 중동 국가 자동차산업 발전 전략

GAFTA는 1998년 1월1일 논의가 시작되어 2005년 1월 1일부터 완전하게 발효된 걸프지역 18개 국가 간 무관세 (일부품목은 제외)를 지향하는 자유무역협정으로 이 협정이 체결된 아랍연맹¹⁴⁾ 국가 인구는 3.2억 명에 달하고 있다. 중동 자동차산업 발전은 국가별 차원과 종교, 언어와 같은 문화적 동질성과 자유무역협정으로 묶여있는 중동지역 전체를 고려할 필요가 있다.

앞에서 분류한 중동국가 4개 Group 국가들은 다음과 같은 자동차산업 발전 전략을 구사 할 것으로 예상된다.

Group I 국가인 터키와 이란은 자국모델을 개발하는 혁신적 경로를 통한 자립전략의 기초를 택할 움직임을 보이고 있다. 이미 지적 한 바와 같이 2012년 터키는 자국산 모델 자동차 개발을 시도하고 있으며 현재 터키 시장 주도자인 이태리 피아트가 터키 고유모델 자동차 개발 참여 의사를 밝힌 바 있다.

그러나 자동차산업 자립전략 성공가능성은 국가의 의지, 기술능력, 부품산업 그리고 이미 진출해 있는 외국자동차 회사들의 태도 여부에 달려 있다. 인도네시아 경우 1990년대 중반 자동차산업에서 자립전략으로 전환을 시도하다가 기득권을 가진 일본 및 미국, 유럽기업들의 완강한 반대에 직면해 실패한 사례를 상기 할 필요가 있다. 터키의 고유모델 개발에는 우여곡절이 있겠으나 만약 성

¹⁴⁾ In 2009, Algeria joined GAFTA as the eighteenth member-state



공 한다면 이란도 나서게 될 가능성이 있다.

현재 Group II 국가인 이집트 경우 진화적 경로를 거쳐 외국모델 생산 전략을 채택할 것으로 예견되며 CKD 방식으로 자동차생산량을 늘리면서 장기적으로는 같은 Group I 과 같은 전략을 택할 가능성이 있다.

그러나 자동차산업에서 CKD 생산량이 늘어나는 것이 고유모델개발로 연결되지는 않는다. CKD 생산량 증가가 고유모델개발로 발전하려면 우선 업체가 난립하지 않아 자동차회사에서 모델 당 생산산 규모경제 효과가 나타나야한다. 다음으로 규모를 토대로 부품국산화와 자체적인 활발한 기술개발 활동으로 고유모델개발에 필요한 제품기술 기반이 축적되어야 한다. 이런 기반을 갖추는데에는 기업은 물론 정부차원의 확고한 의지와 지원이 필요하다. 이러한 여러 조건 때문에 자동차산업에서 고유모델을 개발하는 회사 수가 많지 않은 것이다.

Group III국가인 사우디는 걸프지역 국가(GCC) 6개국의 중심국가로 사우디는 자동차산업 및 부품산업을 국가5대전략 산업으로 적극 육성시킬 의지를 갖고 있어 본격적인 CKD생산을 통해 진화적 경로를 걷게 될 것으로 예상된다.

Group VI-A 국가인 이라크나 시리아는 생산전략을 택하게 될 것이다. 인구가 2,000만이 넘는 이라크나 시리아는 장기적으로 신차 및 중고차 수요가 늘어나면서 자국 내 자동차 CKD생산을 시작하게 될 것이다¹⁵⁾. 초기에는 상용차 조립을 시작하고 승용차 조립생산도 시도하게 될 것으로 예상된다.

Group VI-B 국가에 속하는 요르단, UAE, 레바논, 쿠웨이트, 바레인, 아제르바이잔, 오만 등의 경우 독자적으로 자동차 산업을 발전시키는데 큰 한계가 있을 것이다. 외국 자동차업체가 CKD 조립공장을 세우는 경우 최소 연간 30,000-50,000대의 생산량을 기준으로 하고 있는 점에 비추어 승용차 조립보다는 상용차를 조립생산 할 가능성이 높다¹⁶⁾. 그러나 Levant, GCC 지역 국가 간 무역협정

15) 이라크 및 시리아 자동차수요예측 자료가 부족하다. 이라크 자동차 보유대수는 2001년 2005년 2010년 각각 841,000, 909,000, 1,043,000대로 늘어나고 있다. 시리아 경우 251,500대, 531,400, 1,425,000대로 늘어나고 있다. 이런 보유량 증가가 이 두 나라의 향후 자동차 수요증가를 간접적으로 보여주고 있다.

16) 버스 트럭과 같은 상용차는 승용차에 비해 규모의 경제 효과가 상대적으로 적어 CKD 현지생산



에 따라 한 국가를 그 지역 국가들의 산업중심지로 역할을 하는 방안도 가능할 수 있을 것이다.

또한 이들 국가 경우 부품산업 중심으로 자동차산업을 발전시키는 전략을 택할 수도 있을 것이다. 즉 Group I, II, III 국가가 자동차산업을 발전시키는데 필요한 특정 자동차부품을 공급하고 이를 바탕으로 보수용 부품산업을 발전시키거나 그 반대 경우로 보수용 부품산업을 발전시킨 다음 중동지역 자동차 조립용 부품공급자로 나서는 전략도 예상할 수 있다. 실제로 요르단에서 2009년 현재 생산중인 라디에이터, 오일필터 부품회사는 요르단 내수는 물론 시리아, 이라크에 생산량의 50%가까이 수출하고 있었다.¹⁷⁾

“중동 GCC 산업다각화 전략과 한국의 협력“에 관한 산업연구원 ‘정책자료’에서 UAE는 2009년 현재 2만2000개의 정비소가 있는데 극한적인 기후조건과 유지보수의 발달미비로 부품수요가 커서 보수용 부품시장을 겨냥한 중소기업의 부품제조업에 한국의 진출이 단기적으로 유망한 분야가 될 것으로 진단하고 있다(주동주 등 2012, pp. 219).

한편 이들 국가들은 자동차 폐차 처리 사업을 통한 재사용가능한 보수용 부품 생산하는 재제조업 (remanufacturing) 사업도 고려 할 수 있을 것이다. 요르단과 같은 경우 한국산 중고차가 많이 수입되어 정비용 부품이 다량 필요하다는 점과 심각한 폐차 처리 문제를 해결하기 위해서 자동차 재처리 및 재제조업의 활성화 방안이 고려되어야 한다¹⁸⁾.

자립전략인 자국모델 개발 전략을 채택할 수 있는 나라는 터키, 이란이고 외국차 생산 전략을 지속 또는 채택할 나라는 이집트 사우디, 시리아, 이라크 등으로 예상된다. 부품생산 전략은 요르단, 레바논, 바레인, UAE, 오만, 쿠웨이트,

이 더 용이하다. 따라서 수요가 있는 곳에 버스 트럭 소규모 조립공장이 들어서게 된다. 최근 현지 해외 버스조립공장 인터뷰 결과 대형버스 경우 연간 생산량이 130대면 손익분기점에 달하는 것으로 파악되었다.

17) 2010. 7월 요르단 암만 인근에 있는 부품업체, Aljanoub Filters Manufacturing Co. Ltd. 공장방문 인터뷰 결과. 이 기업은 한국 업체의 기술협력으로 1997년 설립되었다.

18) 요르단 같은 경우 KOICA 2011년 프로젝트가 진행되는 동안 2011년 한국에 폐차처리기술 전달가능 여부와 한국 업체의 진출 가능성을 타진한 바 있다.



리비아, 카타르, 아제르바이잔, 예멘 등이 예상되나 이들 국가들 중에서도 독자적으로 또는 자유 무역협정을 활용하여 인접국가와 협력을 통해 외국차생산전략에 뛰어드는 경우도 예상 할 수 있을 것이다. 이를 토대로 중동국가 그룹별, 주요 국가별 자동차산업의 예상 발전 전략을 요약해보면 다음과 같다.

〈표 9〉 중동국가 자동차산업 발전 전략

구분	국가	주요 산업정책 및 환경	발전 전망
Group 1	이란	-국가 중요산업 육성 -국영자동차회사 주도 -부품국산화 및 품질 제고 문제	-내수중심발전 -수출산업화 -터키 고유모델 개발 성공 시 동조 예상
	터키	-EU와 관세동맹 -유럽, 일본, 한국 기업 산업 주도 -터-키 고유모델 개발 (2012)	-EU 수출용 생산 기지 -고유모델개발 시도
Group 2	이집트	유럽, 일본, 한국자동차 주도	-민주화, 경제발전 기대 -북아프리카 지역자동차 수요증대 -북아프리카 생산중심 (리비아, 이집트)
Group 3	사우디	-자동차 및 부품산업 국가 5대전략산업 지정 -일본 도요타 시장우위 -현대기아 2위 시장	-CKD 생산 본격개시 -GCC 국가 자동차생산 중심
Group 4A	시리아, 이라크	중전, 정치안정화 이후 자동차 수요 증대 잠재국가 -한국 신차 및 중고차 우위 시장	-CKD 생산 개시 -중국 업체 참여 가능성 높음
Group 4B	요르단, 레바논 바레인, UAE 오만, 쿠웨이트, 리비아, 카타르, 아제르바이잔, 예멘	-보수용 부품산업육성	-보수용 부품산업 발전 -폐차사업 -재제조업



IV. 한국의 대응 전략

1. 한국의 중동자동차산업 진출 현황

한국은 2010년 기준 중동 16개 국가에 신차를 수출하며 중동지역에 중고차 수출, CKD 생산 (이란, 이집트), 합작투자(터키) 등으로 긴밀한 협력을 하고 있다. 한국은 2000년과 2010년 중동에 각각 11.7만대, 58.6만대 자동차를 수출하여 중동국가 수출비중이 7.0%, 18.6%로 늘어나 2010년 경우 북미 다음으로 한국의 2대 수출지역이다.

GCC 6개 국가 전체 한국수출 품목 1위가 2009, 2010, 2011년 3년 연속 승용차이며 2011년 수출액은 33.95억 달러로 전면대비 41.3%의 증가율을 보이고 있다 (주동주 등 2012, pp. 205). 시리아, 요르단, 이라크, 레바논 등 Levant 4개 국가 경우도 2009년 경우 한국산 수출품 중 1위가 모두 승용차이며 2위는 트럭으로 (레바논 제외) 한국 차의 중동지역 인기를 잘 알 수 있다 (KOICA 2011, pp. 366-368).

〈표 10〉 중동 국가별 한국자동차 수출 (단위: 대)

년도	2000	2005	2010
사우디	117,228	70,123	145,044
시리아	7,357	17,277	86,992
이스라엘	28,438	34,917	21,903
UAE	5,705	20,491	28,044
터키	19,411	63,034	48,055
레바논	2,088	2,909	14,537
오만	10,294	13,785	27,981
이라크	773	1,818	55,734
쿠웨이트	4,304	5,985	14,275
카타르	1,525	3,660	6,979
요르단	1,492	5,672	44,477



이집트	3,445	20,832	60,446
바레인	1,341	2,003	5,791
예멘	627	1,286	2,377
이란	17	1,102	22,818
팔레스타인	743	764	1,359
중동 합계 (B)	117,228	265,658	586,740
전체수출 (A)	1,676,442	2,586,088	3,151,708
중동비중 (B/A)	7.0 %	10.3 %	18.6 %

자료 : 한국자동차산업협회, 2010, 2011, 2012 한국의 자동차산업 종합

2010년 각국 자동차 수요와 한국 수입차 점유율(대수기준)을 살펴보면 요르단, 시리아, 이라크는 70-80% 수준으로 매우 높고 오만, UAE, 쿠웨이트, 카타르 지역은 1%수준으로 낮다.

<표 11> 중동국가별 한국자동차 신차 시장점유율 (2010, %)

	국가	자동차수요 (대)	한국차수출 (대)	한국 수출차 점유율 ** (%)
	터키	797,195	48,055	6.0
	이란	1,457,708	22,818	1.6
	이집트	248,917	60,446	24.3
Levant	요르단	57,236	44,477	77.7
	레바논	32,403	14,537	44.8
	시리아	100,157	86,992	86.8
	이라크	55,700	36,699**	65.9
GCC	사우디	520,939	145,044	27.8
	아랍 에미리트 (UAE)	211,805	28,044	13.2
	쿠웨이트	92,211	14,275	15.4
	카타르	56,815	6,979	12.3
	오만	172,503	27,981	16.2
	바레인	34,503	5,791	16.7
	예멘	14,230	2,377	16.7
	아제르바이잔	33,744	7,961**	25.6
	이스라엘	225,821	21,903	9.7

자료 : 한국자동차산업협회, 2012 한국자동차산업 및 현대자동차 내부자료 자동차수출량은 KOTRA 자료

- *중동국가별 자료가 미흡하여 한국 수출차 점유율을 한국 차 수출대수/신차등록대수로 집계함.
- ** : 이라크와 아제르바이잔 수출량은 공개된 통계자료 미비로 현대기아차 등록대수로 대체함



중동은 한국산 중고차 최대 수입시장이다. 2010년 경우 요르단과 리비아에 한국 중고차가 각각 74,530대, 26,531대가 판매되었다. 요르단 수입된 한국 중고차는 자국에서 소비되거나 인근 시리아 및 이라크에 재수출되고 있다.

〈표 12〉 한국산 중고차 주요 수입 국가

국가	2008			2009			2010		
	액수 (1,000 \$)	대수	비중 %	금액 (1,000\$)	대수	비중 %	액수 (1,000\$)	대수	비중 %
Jordan	188,849	54,954	20.5	378,722	85,962	32.5	326,478	74,530	31.1
Libya	87,488	18,163	6.8	189,570	36,692	13.9	134,537	26,531	11.1
Vietnam	179,682	14,418	5.4	338,318	25,776	9.7	186,960	14,402	6.0
Laos	29,794	8,025	3.0	28,677	9,683	3.7	62,730	11,414	4.7
Ghana	20,124	13,332	5.0	21,951	9,326	3.5	33,528	11,324	4.7
Sudan	36,073	10,892	4.1	45,293	14,014	5.3	40,424	10,168	4.2
Philippines	9,415	3,677	1.4	22,973	7,405	2.8	32,298	8,191	3.4
Kirihistan	53,286	27,645	10.3	18,751	8,895	3.4	16,926	6,896	2.9
합계	1,175,266	267,559	100	1,362,047	264,742	100	1,247,204	239,556	100

자료 : KOTRA, “요르단, 3년 연속 우리나라 최대 중고차 수출시장” 해외시장정보, 암만무역관 2011.3.10

현대자동차가 합작 투자한 터키공장 경우 2005년부터 자동차 생산을 시작하여 생산량이 2005년 6만대 수준에서 2011년 90,231대로 늘어났다(한국자동차산업협회 2012 한국의 자동차산업 2012)

2. 한국의 대응전략

중동자동차산업과 한국 협력 방안은 4개 그룹별 그리고 주요 국가별로 다를 것이다. 2010년 자동차 보유 10억1667만대 중 중동국가 보유는 3,483만대 (승용차 2,465만대 상용차 1,017만대)이다. 한국의 중동 자동차산업 진출 확대 방안을 살펴보기 전에 한국자동차산업에서 중동 시장의 의미를 살펴보면 다음과 같다.



첫째 중동지역은 한국 자동차산업의 중요한 신차 및 중고차 수출시장이다.

둘째 한국산 신차 및 중고차 수출이 많아 사후정비용 부품 공급 문제 및 폐차 처리문제가 잠재하고 있다.

셋째, 2000년대 중반 이후 크게 발전한 중국자동차산업은 서진하여 중앙아시아를 거쳐 중동지역 진출을 강화하고 있다. 실제로 요르단에 자동차조립공장 타당성 조사를 수차례 실시한 바 있으며 이란에는 중국 중경소재 자동차회사 Lifan이 현지조립을 시작하였다. 또한 중동지역 국가 보수용 부품시장에서 중국은 저가격을 무기로 시장을 확대하고 있다.

넷째 한국자동차산업 3사는 90년대에 현대자동차, 터키 합작 공장설립, 대우의 우즈베키스탄 합작사 설립, 기아 인도네시아 국민차 개발을 위한 티모르 프로젝트 참여 경험을 갖고 있어 중동지역 자동차산업과 협력에 경쟁강점이 있다고 판단된다.

1) Group I 국가

한국자동차 업체들은 터키, 이란의 자국모델 자동차 개발에 적극 협력할 필요가 있다. 한국에서 단종된 승용차, SUV, 트럭 모델을 이들 국가 고유모델의 기본모델로 채택토록 하여 기술 및 부품수출을 공고히 하는 전략이 요구된다. 이란 경우 기아 프리이드가 이미 이란 고유모델화 되어 가고 있는 것은 고무적인 현상이다.

한국이 적극적이지 않을 경우 기득권을 갖고 있는 프랑스, 이태리, 독일 등 유럽 자동차회사들은 물론 일본 및 후발이기는 하나 자동차산업 세계화를 노리고 있는 중국이 적극 참여할 가능성도 매우 높다고 판단된다. 이에 대한 공격 및 방어 차원에서 이러한 적극적인 전략도 필요하다고 생각된다. 한편 이란이 현재 심혈을 기울이고 있는 천연가스 차 기술 및 부품개발에도 한국 업체의 적극적인 참여가 필요하다



2) Group II 국가

이집트는 외국 업체가 난립되어 있어 자동차산업 발전의 기틀을 마련하는데에는 시간이 소요 될 것으로 예상된다. 우리나라 업체는 우선 CKD 라이선스 또는 합작 등을 통하여 현지 생산에 보다 적극적으로 참여하여 향후 발전에 대비해 할 필요성이 높다. 또한 이집트가 북아프리카 걸프지역 자동차산업 중심 국가로 장기적으로 고유모델 개발에 참여 하게 될 경우를 예상해 사막국가에 맞는 SUV차종¹⁹⁾ 중 한국에서 단종 된 자동차 모델을 전략적으로 투입하고 이를 이집트 고유모델로 유도하는 방안도 고려 할 수 있을 것이다²⁰⁾.

3) Group III 국가

사우디 경우 한국자동차의 CKD 생산을 적극 고려할 필요가 있을 것이다. 이 경우 직접투자나 합작투자보다 초기단계에는 현지 업체가 한국 차를 라이선스 방식으로 생산하는 것이 적합할 것이다. 사우디는 한국과 건설 및 플랜트 수출 등으로 우호관계를 지속하고 있다는 점과 한국자동차가 사우디 시장 우위자라는 기득권 활용하여 우선 CKD 생산하고 지역 내 수출기반을 확대하면서 기술 및 부품수출 확대 나아가서 현지 모델개발에 능동적인 참여가 고려될 수 있을 것이다. 사우디는 도요타가 시장우위자라는 강점을 활용하여 적극 진출할 가능성이 높다.

19) 요르단 같은 경우 쌍용 렉스턴, 도요타 Land Cruiser 같은 SUV차종의 인기가 매우 높다. 2009년 요르단 등록차량 중 승용차 46%, SUV 44% 상용차 8% MVP 2%.

20) 한 국가에서 단종 된 자동차의 모델과 지그 및 금형과 같은 생산설비를 후발국가에 이전하는 것은 통상적으로 행해지고 있으며 70년대 현대가 도입한 포니경우로 미쓰비시 랜서 구형 모델이다. 구형모델을 도입한 회사가 어떻게 이런 자동차를 수출할 수 있는냐 하는 것은 제품향상을 통해서 가능하며 현대자동차가 좋은 예가 될 것이다. 세계 자동차시장은 저가 entry model부터 고급차 high end model 그리고 중고차까지 매우 다양하기 때문이다.



4) Group IV 국가

(1) Group IV-A 국가

시리아와 이라크 경우는 Group III인 사우디 전략과 유사할 것이다. 시리아와 이라크는 한국산 신차 및 중고차의 수요가 절대적이라는 상황을 고려되어야 할 것이다. 한국자동차가 시장 선도자라는 기득권 활용하여 우선 라이선스를 통한 현지 업체 주도 CKD 생산을 시작하고 지역 내 수출기반을 확대하면서 기술 및 부품수출 확대해야 할 것이다. 한국이 적극적이지 않을 경우 시리아에 완성차 판매를 위해 이미 진출해 있는 중국 업체가 적극 개입할 가능성이 적지 않다고 판단된다.

(2) Group IV-B 국가

요르단, 레바논, 쿠웨이트, 바레인, 아제르바이잔, 오만과 같은 나라는 요르단을 예로서 대안을 생각해 볼 수 있다. 한국에서 생산된 자동차를 직접 수출하거나 이란, 터키, 이집트 및 사우디에서 생산된 한국 차를 수출하는 방식이 첫째 대안이 될 것이다. 또한 요르단 경우 지리적으로 시리아, 이라크, 레바논 등 Levant 국가의 중심 국가이고 개방적인 통상정책을 활용한 요르단에서의 자동차 부품산업과 폐차 처리사업진출도 고려 할 수 있을 것이다.

중동지역 국가에서 신차는 물론 한국산 중고차의 정비용 부품, 폐차 처리가 한국 차를 수입한 국가들에게 큰 문제로 등장하고 있고 앞으로 더욱 심각해질 가능성이 있다. 앞서 지적한 바와 같이 요르단은 2008년 2009년 각각 8,900만 9,200 만 달러 상당 자동차 부품 수입했다. 2009년 경우 부품 수입액의 22%는 재생부품으로 재생부품의 활용성이 큰 것으로 판단된다. 따라서 폐차사업을 통해 이 지역에 수출된 한국산 중고차의 재처리를 하고 또한 재사용(reuse)가능한 부품을 생산하는 재제조업(re-manufacturing)²¹⁾은 자동차안전성을 제고하고 폐차에 따른 환경문제를 해결해주어 중동국가에 한국과 한국기업의 브랜드를 높

21) 재제조업은 자원 재활용, 환경보호차원에서 중요성이 부각되고 있고 특히 자동차산업 경우 재사용부품을 생산하는 점에서 재제조의 큰 의미가 있다.



이는데도 공헌 할 수 있을 것으로 기대된다. 물론 폐차처리 문제는 중동국가들이 스스로 해결해야 하나 우리도 참여가능성을 열어 놓고 검토할 필요가 있다.

특히 국내 최대 고철 소비자 현대제철은 2~3년 전부터 현대·기아자동차그룹 계열사는 물론 협력업체에서 나온 철 스크랩을 직접 공급받고 있다. 현대·기아자동차그룹은 이때 ‘자원순환형 제철소’를 선언하고 현대·기아차에서 나온 고철을 전기로에서 녹인 뒤 철근으로 만들어 그룹 내 건설자재 등으로 재활용하는 구조다. 포스코도 포스코 그룹에서 나오는 철 스크랩은 100% 회수하는 원칙을 정하고 포스코P&S는 “연간 철 스크랩 200만을 쓴다. 이 중 25~30% 수입하고 있지만 최대한 국산화율을 높여가기로 했다. (한겨레21, 2012.8.10) 상기 철강회사들이 중동 국가 폐차처리 사업을 철 스크랩을 확보하는 방안으로 검토될 수 있을 것이다.

요르단 경우 남부 아카만 및 시리아 접경 북부지역에 국가주도로 산업공단을 조성해 비교적 싼값²²⁾으로 공장 부지를 제공하고, 제3국인 고용을 제한이 없으며 외국인투자를 적극 장려하고 있는 점에 비추어 한국의 폐차사업의 전략적 진출지역으로 꼽을 수 있을 것이다. 이를 요약 해보면 다음과 같다.

〈표 13〉 한국자동차산업 중동 협력 방안

구분	국가	진출 현황	한국 진출 확대 방안
Group 1	이란	-1992 기아 프라이드 설비 이전 Pride Best seller car -현대차 수입 1위	-천연가스 차 기술 및 부품 제공 -이란 현지화 모델 개발 협력
	터키	-현대차 합작사 2005년부터 현대 소형차 모델 생산	-현대합작사의 터키 고유모델 개발 협력 및 주도 -부품산업 합작
Group 2	이집트	-현대, 기아차 현지 생산 -현대모비스: 알렉산드리아 물류센터를 설립.	-현대-터키 합작사 CKD 생산 협력강화 -향후 North Africa 생산허브 적극 활용

22) 요르단 투자청 자료에 의하면 King Hussein Development Area 경우 40% 저렴 (KOICA 2011)



Group 3	사우디	-한국차 수출	-한국 부품산업 진출 (보수용 부품)-CKD 생산 참여 및 확대 -현지합작 생산 적극 참여 -한국 폐기모델 이전 생산 (예)이란의 기아 프라이드
Group 4A	시리아, 이라크,	-한국차 수출 우위 -중고차 수출(시리아, 이라크 경우 요르단 경우 간접 수출)	-CKD 생산 -SUV 또는 트럭 단종 모델 현지 이전생산 고유 모델화 장기적 지원
Group 4B	요르단, 레바논, 바레인, UAE, 오만, 쿠웨이트, 리비아, 카타르, 아제르바이잔, 예멘	-한국신차 수출 -중고차 수출 순위 -보수용 부품 수출 증대	-높은 한국중고차 점유율 활용 -보수용 부품 사업 진출 -폐차 재처리 사업 -재제조업으로 재사용 부품 생산

V. 결 론

중국, 인도와 같이 인구는 많으나 자동차 보급률이 상대적으로 낮았던 국가가 이른바 자동차 신흥시장 (emerging market)으로 부상하면서 세계 자동차 수요를 견인하고 있다. 자동차 보급률이 상대적으로 낮은 중동국가는 향후 경제 발전에 따라 자동차 수요가 증가할 것으로 예상되고 있다.

중동은 한국산 자동차의 2010년 2011년 경우 각각 2,3대 수출지역이며 한국 중고차의 최대 시장이다. GAFTA 협정과 GCC, Levant 국가 간 무역협정에 따라 중동국가는 개별국가이기도 하지만 한 지역으로 이해할 필요가 있으며 이런 차원에서 중동국가 자동차산업 발전을 위한 한국의 협력방안을 강구할 필요성이 크다.

본 논문에서는 중동국가를 자국 내 자동차 생산여부와 자동차시장 크기에 따라 4개 그룹으로 나누고 4개 그룹별로 자동차산업 발전 전망을 살펴본 후 그룹별, 주요 국가별 한국 자동차산업의 대응전략을 살펴보았다. 한국은 중동국

가의 발전전략에 맞추어 자국자동차 모델 개발 적극 참여, 합작 및 라이선스를 통한 현지생산 확대, 부품 및 폐차처리 및 재제조업 투자를 통해 중동 자동차산업에 대한 영향력을 강화할 수 있을 것으로 기대된다.

16개 중동 국가 중 자동차 수요가 적은 국가 경우 자동차 전문통계자료나 국제적 예측기관에서도 별도로 국가별 통계를 집계하지 않고 ‘기타’로 처리되어 자료수집에 큰 어려움이 있다. 또한 본문에서 중동국가를 4개 그룹으로 나누어서 그룹별 특성을 살펴보았으나 그룹Ⅳ 경우 해당국가중 요르단만 살펴보아 대표성이 부족한 측면이 있다. 후속 연구에서 자료 보완이 필요하며 또한 후속 연구를 통해 중동 자동차산업 변화에 대응하기 위해 기업차원에서 활용할 수 있는 구체적인 실행방안도 제시되어야 할 것이다.

[주제어: 자동차산업, 중동, 한국, 재제조업]



참고문헌

- 윤서영, 박형철, 강성수 (2010), 「이란의 주요 산업: 자동차, 전력, 석유화학」 KIEP-KOTRA 유망국가산업연구 10-02, 서울 : 대외정책연구원.
- 윤서영, 김효근 (2011), 「이집트의 주요산업: 자동차 및 자동차부품, 천연가스, 인프라」 KIEP-KOTRA 유망국가산업연구 11-02, 서울 : 대외정책연구원.
- 이철원, 김찬열 (2009), 「터키의 주요산업: 자동차산업, 정보통신산업, 에너지-인프라산업」 KIEP-KOTRA 유망국가산업연구 09-02, 서울: 대외정책연구원.
- 주동주, 김계환, 민혁기, 민영진, 빙현지 (2012), “중동 GCC 산업다각화 전략과 한국의 협력” 산업연구원 정책자료 2012-160, 서울: KIET.
- 한국자동차공업협회(2011) 『2011 한국의 자동차산업』서울: 한국자동차산업협회
- _____ (2012) 『2012 한국의 자동차산업』서울: 한국자동차산업협회
- _____ (2012) 『숫자로 본 자동차산업』 서울: 한국자동차산업협회
- 코트라 (KOTRA), “이집트 자동차산업, 2010년 이후 회복 전망” 경제산업동향, 2009.9.24
- KOTRA “터키 순수 자국 브랜드 자동차생산 추진” 해외시장정보, 2012.1.26
- KOTRA “사우디 한국계 업체와 완성차업체 설립 추진” 중동시장정보, 2011.11.2.
- KOTRA “2011년 터키 업체별 시장정보” 해외시장정보, 2012.2.26.
- KOTRA, “요르단, 3년 연속 우리나라 최대 중고차 수출시장” 해외시장정보, 압만무역관 2011.3.10
- 한겨레21 [경제] 현대·포스코 철 스크랩 100% 회수하고 자체 공급하는 시스템 만들자. 2012.8.10)
- 현대자동차(2012), 중동지역 수출 사내자료,
- Chu Wan-Wen (2011), How the Chinese government promoted a global automobile industry” *Industrial and Corporate Change*, Vol 20, No.5 1235-1276.
- KOICA (2010) “The Project for Promoting Kazakhstan’s WTO Accession and Analyzing its Economic Impact” KOICA Report to Kazakhstan’s Government, Ministry of Industry and Trade. Seoul: KOICA
- _____ (2011), “Refining the Strategic Approaches to Investment Promotion in Jordan, KOICA Report to Hashemite Kingdom of Jordan. Seoul :KOICA



- LMC Automotive (2010) *Car & Truck Forecast*, First Quarter 2010, Oxford, U.K
(former name : J.D Power and Associate Automotive Forecasting)
- LMC Automotive (2011) *Car & Truck Forecast*, Fourth Quarter 2011, Oxford, U.K
- Nam Kyung-Min(2011), Learning through the international joint venture:lessons
from the experience of China's automotive sector" *Industrial Corporate
and Corporate Change*, Vol. 20 No. 3, 855-907.
- Russia (2010) 『Strategy 2020 for the Russia domestic car Industry』 Measure # 1232,
(23 March 2010) Moscow, Russia.
- UNIDO (1978), *The Manufacture of Low Cost Vehicles in Developing Countries*,
UNIDO Development and Transfer of Technology Series, New York.
- _____ (1984), "International Industrial Restructuring and International Division of
Labor in Automotive Industry", UNIDO Working Paper, New York
- United Nation (1983), "Transnational Corporations in the International Auto
Industry, UN Centre on Transnational Corporations", New York.

논문접수일 : 2012년 08월 12일

심사완료일 : 2012년 10월 09일

게재확정일 : 2012년 10월 10일

