

# 한·일 자동차산업의 대(對)인도네시아 수출경쟁력 비교연구\*

김태현\*\*

## | 목 차 |

I. 서론	무역현황
II. 선행연구의 고찰	IV. 실증분석
III. 인도네시아의 자동차산업부문	V. 요약 및 결론

## | 논문요약 |

본 연구는 인도네시아시장에서 현시되고 있는 한·일 자동차산업의 수출경쟁력을 비교 분석함으로써 향후 본격적으로 전개될 한-인도네시아 CEPA시대의 한국자동차산업의 수출경쟁력 제고를 위한 문제점을 사전 점검해 보는 데 소기의 목적을 두고 있다. 연구에서는 현시비교우위(RCA), 국별 비교우위(CAC), 수출경합도(ESI) 분석이 시도되었다.

분석결과, 한국은 주력수출품목인 승용자동차(8703), 화물자동차(8704), 자동차 새시(8706), 자동차 부품/부속품(8708), 모터사이클(8711) 부문에서 일본에 비교열위상태인 것으로 나타났다. 일본은 승용차, 승합차, 화물자동차, 모터사이클과 같은 완성차 부문과 해외생산기지의 조립생산을 뒷받침하는 부품/부속품 부문에서 절대적 비교우위 경쟁력을 확보하고 있는 특징을 보였다. 특히 한국은 인도네시아시장에서 대다수 품목군의 경쟁력이 대체로 열세이지만, 그와 대조적으로 일본의 경우는 대다수 품목군에서 글로벌시장보다 인도네시아시장에서의 비교우위경쟁력이 월등히 앞서 있는 것으로 확인되었다. 2019년 인도네시아시장에서 수출경합이 가장 치열한 그룹은 HS87류의 경우 '일본-인도' 그룹이었으며, HS8703호는 '독일-일본' 그룹이었다. 인도네시아 자동차시장에서는 일본, 영국, 인도, 독일 간의 4자 경쟁구도가 형성되어 있는 가운데, 한·일 간

\* 이 논문은 조선대학교 학술연구비의 지원을 받아 연구되었음(2021).

\*\* 조선대학교 경제학과 교수

에는 상대적으로 낮은 경합관계가 형성되고 있는 것으로 나타났다.

따라서 한국의 자동차업계는 한-인도네시아 CEPA 발효를 계기로 대(對)인도네시아 수출경쟁력을 제고시키는 한편, 과거 현대자동차의 인도네시아 진출 실패경험과 일본자동차의 인도네시아 성공요인을 철저히 학습하여 친환경 전기자동차의 현지생산을 위한 합작법인 설립, 현지특화모델 개발 등 실현가능한 현지진출방안들을 적극 모색하여야 할 것으로 보인다.

▪ 주제어: 자동차산업, 수출경쟁력, 인도네시아, CEPA, RCA, CAC, ESI

## I. 서론

한-인도네시아 CEPA가 2020년 12월 18일에 최종 서명되면서 2021년 11월 발효를 목전에 두고 있다. 포괄적 경제동반자협정인 CEPA(Comprehensive Economic Partnership Agreement)는 FTA(Free Trade Agreement)보다 더 포괄적인 의미로 종종 사용되면서 느슨한 형태의 경제통합으로 인식되는 경향이 있으나 실제 협정내용을 비교해 보면 FTA와 동등한 성격을 지닌 실질적인 자유무역협정이라는 점을 확인할 수 있다(산업통상자원부 2020). 따라서 인도네시아로 수출하는 한국기업들은 원산지 기준과 관세협정으로 인한 자유무역의 혜택을 볼 수 있을 것으로 기대를 모으고 있다. 인도네시아는 한국의 12대 수입대상국이자 15대 수출시장으로, 한국은 2020년 75억 9,424만 달러를 수입하고, 63억 1,705만 달러 수출실적을 기록하고 있다. 비록 베트남, 홍콩, 대만 등 여타 ASEAN 국가에 비하여 인도네시아와의 교역규모가 상대적으로 작은 편이지만, 반도체, 합성수지, 편직물 등을 수출하고 천연가스, 열연강판, 유연탄, 신발류를 주로 수입하는 상호보완적 무역구조를 형성하고 있어, CEPA 발효에 따른 시너지 효과가 클 것으로 예상하고 있다. 더구나 중국과 베트남의 투자환경이 악화되고 있는 상황에서 한-인도네시아 CEPA는 양국의 경제협력을 가일층 가속화시킬 것으로 전망되며, 기존의 한-아세안 FTA보다 진일보한 무역자유화 조치가 이루어질 것으로 보인다. 특히, 자동차부품, 자동차 강판용 철강제품과 기계부품, 정밀화학제품 등 한

국의 주력품목에 대한 관세철폐가 적용되는 만큼 관련 산업부문의 교역이 크게 개선될 것으로 기대되고 있다.

이와 같이 한-인도네시아 CEPA를 계기로 인도네시아 시장이 새롭게 조명되고 있는 가운데, 한국의 주력수출산업인 자동차산업의 대(對)인도네시아 교역 또한 활발히 전개될 것으로 예상되고 있다(박변순 2013). 그러나 인도네시아의 자동차산업부문 시장은 일본자동차가 대거 선점하고 있는 상황이다. 일례로 인도네시아 자동차산업부문(HS87) 수입시장 규모는 2018년 80억 6,868만 달러에서 COVID-19 팬데믹 여파로 글로벌 경기가 위축된 2020년 44억 3,718만 달러로 전년 대비 45% 감소한 상태이지만, 일본의 HS87류 수출은 2020년 11억 1,397만 달러로 인도네시아 수입시장의 25.1%를 점유하고 있는 상황이며, 완성승용차(HS8703)는 37.2%의 시장점유율을 확보하고 있는 상태이다. 그에 비해 인도네시아 수입시장에서 차지하는 한국의 HS87류 시장점유율은 2.12%, HS8703호의 지분은 2.87%에 불과한 실정이다. 따라서 한-인도네시아 CEPA가 체결되었고 금명간 발효된다 하여도 그것이 한국자동차산업계의 대(對)인도네시아 수출의 탄탄대로(坦坦大路)를 결코 보장해 주지 않을 것이라는 점을 간과해서는 안 될 것이다. 5년 내 관세철폐라는 동력을 장착한 한국자동차업체가 직면하게 될 첫 관문은 인도네시아 자동차산업부문 시장에서 절대 강자로 군림하고 있는 일본이라는 험준한 장벽일 될 개연성이 농후하다(심상형 2014).

따라서 본 연구에서는 동남아의 이머징마켓(emerging market)으로 부상하고 있는 인도네시아 시장에서 현시되고 있는 한·일 자동차산업의 수출경쟁력을 비교 분석함으로써 향후 본격적으로 전개될 한-인도네시아 CEPA 시대의 한국자동차산업의 수출경쟁력 제고를 위한 문제점을 사전 점검해 보고자 한다. 그리고 이 연구는 특정국에 편중되어 있는 한국자동차산업의 수출시장 다변화 전략과 지속가능한 발전을 위한 이론적 토대를 마련한다는 데 의의를 두고 있다.

연구에서는 한국과 일본 자동차산업부문의 글로벌 및 인도네시아 자동차 시장에서의 수출경쟁력을 비교하기 위하여 현시비교우위(RCA), 국별 비교우위(CAC), 수출경합도(ESI) 분석을 시도하고자 한다. 그리고 실증분석을 위해 공신력 있는 ITC 글로벌 무역통계를 활용하였으며, 국제무역에 외생

적 쇼크로 크게 작용하였던 COVID-19 팬데믹 현상을 배제하기 위하여 2020년 무역데이터를 제외하고 2011-2019년까지의 통계치만을 분석함으로써 추세분석에서 발생할 수 있는 바이어스 오류를 사전 제어하였음을 밝혀 두는 바이다.

## II. 선행연구의 고찰

한국자동차산업의 국제경쟁력과 관련한 연구는 그동안 많은 국내·외 연구자들에 의해서 주요 수출시장과 수출경합국을 중심으로 활발하게 전개되어 왔다. 자동차산업 국제경쟁력에 관한 연구 내용으로는 크게 자동차산업과 수출경쟁력에 관한 연구(Lee et al. 1996; Lee & Jung 2009; Park & Rhee 2014; 김태현 2020a; 김태현 2020b; 정홍령·이학규 2016; 장민수 2013; 김성철 2009)와 자동차 부품산업과 기술혁신과 관련된 국제경쟁력 연구(라공우·송진구 2017; 이철·이광재 2008; 신성식 2015; 김지용 2005; 정태영 외 2006)로 분류되고 있다. HS87류 수출경쟁력 관련 연구로는 미국, 일본, 독일 등 자동차경합국과의 경쟁관계를 분석한 논문이 대다수를 이루고 있고, 글로벌 특정국 및 특정시장 관련 연구에서는 중국, 일본, 미국, 인도, 독일 및 EU시장을 중심으로 한 연구가 주축을 이루고 있다(Yozi 1997; Lee 2011; 김주리 2018; 김태현 2009; 김태현 2020a; 라공우·송진구 2017; 이태왕 2009; 장민수 2008).

본 연구와 관련된 일본자동차와의 국제경쟁력 비교연구 중에서 주목할 만한 주요 연구들을 살펴보면, 먼저 김태기·린린(2011)은 RCA, TSI, 수출 점유율, 국별 노동생산성 및 R&D 투자비중을 이용한 한중일 자동차산업의 국제경쟁력을 비교 연구하였다. 연구결과에 의하면 수출시장점유율, TSI, RCA 지수상으로는 한국이 일본보다 국제경쟁력이 낮았지만, 자동차 생산량과 경제규모를 고려한 회귀분석에서는 한국자동차의 국제경쟁력이 일본을 능가하는 것으로 분석되었고, 중국은 글로벌 1위 자동차 생산국으로 부상하였지만, 여전히 한국과 일본에 비해 경쟁력 열위상태에 있다고 주장하였다. 장민수(2013) 역시 다양한 무역지수분석을 통해 한중일 간의 자동차산

업 경쟁력을 분석하였는데, 특히 일본과는 완성승용차 무역에서 수평적 산업내무역이 증가하고, 자동차부품 무역에서는 고품질의 수평적 산업내무역 비중이 점증하는 것으로 분석되었다. 김태현(2020a; 2020b)은 일본과 한국 자동차산업의 독일에 대한 수출경쟁력을 각각 독립적으로 분석하였는데, 한국자동차와 일본자동차 모두 독일자동차에 비해 국제경쟁력 비교열위상태로 나타나 독일시장 공략을 위해서는 기존의 가격경쟁력에 기반한 수출전략을 자제하고 독일의 이질적인 시장특성과 소비성향을 활용한 소위 ‘고품질-고부가가치형 경·소형차 수출특화전략’과 ‘환경친화적 전기·수소자동차 특화전략’으로 전환해야 함을 강조하였다.

한편 인도네시아 자동차시장과 관련된 연구들은 매우 희소한 편으로 이론적 연구나 학제적 연구보다는 한-인도네시아 CEPA와 관련된 시사적 측면의 연구보고서나 컬럼 및 사설 형식이 대다수를 이루고 있는 상태이다(박병순 2013; 심상형 2014; 최부식 2017; 배일현·Muhammad Faisal Yul Zamurdi 2016). 인도네시아 자동차시장에 대한 연구가 활발하지 못했던 원인으로서는 여타 선진국에 비해 상대적으로 낮은 1인당 GDP와 적은 자동차 수요, 그리고 약 18,000여 개의 섬으로 구성되어 있는 도서국으로서 육상교통보다는 해상교통이 활발할 것이라는 선입관이 주로 작용하였다. 그러나 이런 요소 이면에 잠재되어 있는 무한한 경제성장 가능성과 탄탄한 내수시장, 정부의 강력한 경제발전 의지와 Sea Toll Road, Trans-Java 고속도로 같은 교통인프라 구축계획 등 경제협력 가능성이 매우 높은 부분들이 간과된 측면이 크다(강대창 외 2011). 정진섭(2014)은 입지경쟁력모델과 요소군 집분석을 통해 한국자동차산업의 글로벌 이머징마켓 진출전략을 연구하였는데, 분석에 의하면 인도네시아는 말레이시아, 태국 등과 입지경쟁력 유망군집 I에 포함되는 것으로 나타나 우리나라 자동차산업의 진출 유망국으로 분류하기도 하였다. 인도네시아는 2억 5천만 명의 인구 대국이자 ASEAN 여러 국가들처럼 급속한 경제성장을 구가하고 있는 신흥개도국이기에, 인도네시아 자동차시장은 결코 간과될 수 없는 주요 신흥시장으로서의 메리트가 존재함은 부정할 수 없다 하겠다(Tan 2011).

본 연구는 한국자동차산업의 글로벌 해외진출과 수출시장 다변화전략 차원에서 인도네시아 시장을 주목하되, 이미 인도네시아 자동차시장에서 절대

적 시장점유율을 확보하고 있는 일본자동차와의 수출경쟁력을 비교 분석한다는 점에서 여타 연구와의 차별성이 존재한다 하겠다. 특히, 한-인도네시아 CEPA 발효를 목전에 둔 상황임에도 불구하고 인도네시아 시장에 대한 기초연구가 절대적으로 부족한 가운데 자동차산업부문 관련 한국기업들의 대(對)인도네시아 진출을 위한 기초연구로서 의미가 부여될 수 있을 것이라 사료된다.

### Ⅲ. 인도네시아의 자동차산업부문 무역현황

#### 1. 인도네시아의 자동차산업 수출·입 구조

인도네시아의 자동차산업부문(HS87) 수출은 2019년 기준 81억 8,797만 달러를 기록하여 전체 총수출 1,676억 8,300만 달러의 4.88%를 점유하고 있으며, 수입은 71억 6,138만 달러를 기록하여 전체 총수입 1,712억 7,574만 달러의 4.18%를 점유하고 있는 것으로 나타났다. 2019년도 인도네시아 자동차산업부문 수출규모는 2011년 기준연도 대비 246% 증가한 반면, 수입은 2011년 76억 279만 달러에서 4억 4,141만 달러 감소한 것으로 나타났다. 특히 완성승용차(HS8703)의 수입부문 역시 2011년 17억 6,392만 달러에서 2012년 27억 282만 달러로 154.7% 급성장한 이래 지속적으로 약보합세를 유지하고 있는 것으로 나타났다.

인도네시아의 자동차산업 부문 주요교역국은 <표 1>에서 보는 바와 같다. 인도네시아의 HS87류 수출대상국은 2019년 기준 21억 586만 달러를 기록하여 25.72%를 점유한 필리핀을 위시해서 10억 7,137만 달러로 13.08%를 차지한 태국, 13억 2,569만 달러 기록으로 12.53%를 점유한 베트남이 높은 지분을 확보하고 있다. 이들 빅(big) 3국이 차지하는 비중은 인도네시아 자동차산업부문 전체 수출의 절반을 차지하는 51.33%로 나타났으며, 다음으로 6.62%의 일본, 5.67%의 사우디아라비아, 5.08%의 말레이시아 순으로 수출의존도가 높은 것으로 나타났다. 인도네시아의 10대 수출대상국이 차지하는 점유율은 77.82%로 특정국에 대한 심한 무역편중현상을 보이고 있다.

<표 1> 인도네시아의 자동차산업 HS87류 수출·입현황(2019)

(Unit: US Dollar thousand)

순 위	수출			수입		
	10대 수출국	금액	점유율	10대 수입국	금액	점유율
0	World	8,187,972	100	World	7,161,391	100
1	Philippines	2,105,863	25.72	Japan	2,363,337	33.00
2	Thailand	1,071,373	13.08	Thailand	1,579,125	22.05
3	Viet Nam	1,025,691	12.53	China	1,071,971	14.97
4	Japan	541,875	6.62	India	408,483	5.70
5	Saudi Arabia	464,009	5.67	Brazil	265,567	3.71
6	Malaysia	415,572	5.08	Germany	232,276	3.24
7	USA	200,076	2.44	Korea	181,907	2.54
8	Mexico	190,446	2.33	Viet Nam	142,800	1.99
9	Singapore	186,172	2.27	Malaysia	137,654	1.92
10	UAE	170,592	2.08	USA	99,539	1.39

• ITC database(저자 작성)

수입부문은 수출보다 더욱 두드러진 편중현상을 보이고 있는데, 23억 6,334만 달러로 HS87류 전체 수입의 33%를 점유하고 있는 일본, 15억 7,913만 달러로 22.05%의 점유율을 확보하고 있는 태국, 10억 7,197만 달러로 14.97%를 차지한 중국이 선두그룹을 형성하고 있고, 다음으로 5.7% 인도, 3.71% 브라질, 3.24% 독일, 2.54% 한국 순으로 수입의존도가 높은 것으로 나타났다. 일본, 태국, 중국 3대 수입국의 점유율은 무려 70.02%를 기록하고 있으며, 10대 수입국에 대한 수입의존율은 90.51%를 보이고 있다.

## 2. 한-일 자동차산업의 대(對)인도네시아 수출현황

한국 자동차산업부문의 대(對)인도네시아 수출은 2011년 1억 8,247만 달러에서 2013년 3억 6,474만 달러로 정점을 찍은 후 감소세를 이어가다 2019년 1억 8,084만 달러를 기록하였다. 2019년 기준으로 보았을 때, HS87류 중

에서 무역규모가 가장 큰 품목군은 자동차 부품/부속품(8708), 10인 이상 승합차(8702), 승용자동차(8703), 특수용도차량(8705) 순으로 나타났다.

<표 2> 한국의 대(對)인도네시아 HS87류 수출추이

(Unit: US Dollar thousand)

Product code	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
자동차 부품/부속품(8708)	54,458	67,315	105,056	65,208	53,221	53,020	59,413	63,396	59,597
10인 이상 승합차(8702)	109	0	120	0	19	724	2,939	32,531	59,477
승용자동차(8703)	120,948	164,242	156,645	95,065	61,887	73,565	86,280	52,842	26,870
특수용도차량(8705)	248	16,102	11,195	5,645	4,540	21,314	36,441	6,544	23,130
화물자동차(8704)	2,598	19,612	10,093	2,928	1,262	3,472	1,885	8,244	3,639
트랙터(8701)	1,928	1,668	1,943	4,438	804	3,607	6,565	11,067	3,325
전차/장갑차와 그 부품(8710)	0	6,874	76,377	0	3,561	34,150	20,938	2,939	2,403
기타 차량과 그 부품(8716)	1,449	1,931	2,487	1,170	319	933	1,777	1,212	1,480
모터사이클/자전거 부품(8714)	446	286	308	270	174	332	1,119	1,302	830
화물운반작업차와 그 부품(8709)	9	310	337	104	208	185	277	185	70
자전거(8712)	0	0	0	0	1	0	0	0	13
모터사이클(8711)	60	2	16	0	0	0	0	0	4
장애인용 차량(8713)	0	0	0	0	0	0	0	7	0
유모차와 그 부품(8715)	8	0	31	6	0	72	0	0	0
자동차 세시(8706)	0	0	86	52	0	0	0	0	0
자동차 차체(8707)	211	25	51	0	0	0	0	0	0

• ITC database(저자 작성)

특히 승용자동차(8703)는 2011년 1억 2,095만 달러, 2012년 1억 6,424만 달러로 2010년대 초반까지만 하더라도 HS87류의 주력 수출품목으로 군림하였으나 2013년 이후부터는 등락을 거듭하며 지속적인 감소세를 이어나가다 2019년 2,687만 달러를 기록하며 2012년의 16.4% 수준으로 급감하기에 이르



렸다. 그에 반해 10인 이상 승합차(8702)는 2016년 이후부터 급성장세를 보여 2019년 5,948만 달러의 수출실적을 기록하였으며, 전차/장갑차와 그 부품(8710) 수출은 2016년 한-인도네시아 KF-X 개발협력 등 국방협력이 가시화되면서 동년 3,415만 달러, 2017년 2,094만 달러의 일시적인 수출 호조를 보이기도 하였다. 그러나 자전거(8712), 모터사이클(8711), 장애인용 차량(8713), 유모차와 그 부품(8715), 자동차 새시(8706), 자동차 차체(8707) 품목군의 수출은 매우 저조하거나 무실적인 것으로 나타났다.

<표 3> 일본의 대(對)인도네시아 HS87류 수출추이

(Unit: US Dollar thousand)

Product code	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
자동차 부품/ 부속품(8708)	1,615,191	2,055,497	1,769,448	1,454,127	1,093,777	1,239,521	1,625,699	1,981,691	1,615,978
승용자동차(8703)	560,622	814,391	514,583	392,396	391,777	272,778	363,661	385,525	383,496
화물자동차(8704)	1,248,824	1,243,191	641,116	372,270	82,795	33,875	260,923	564,461	296,691
10인 이상 승합차(8702)	5,857	19,700	19,038	29,066	31,860	41,945	50,812	76,195	78,005
모터사이클/ 자전거 부품(8714)	51,015	53,774	40,419	41,748	23,386	22,200	28,751	32,731	41,593
특수용도차량(8705)	8,140	10,156	13,232	12,003	5,416	6,488	5,882	7,620	9,260
트랙터(8701)	106,724	184,668	82,836	47,889	27,788	45,526	12,708	26,514	5,901
자동차 새시(8706)	33,488	53,556	51,078	24,295	289	0	0	798	4,570
모터사이클(8711)	3,608	2,547	5,054	6,158	7,005	8,133	16,959	14,112	2,731
기타 차량과 그 부품(8716)	1,666	3,545	2,878	4,109	1,756	1,440	2,034	1,713	1,577
화물운반작업차와 그 부품(8709)	1,618	1,292	3,531	3,215	1,996	3,734	1,551	1,826	1,215
자동차 차체(8707)	1,159	981	2,485	412	279	436	235	2,539	1,077
장애인용 차량(8713)	0	0	17	2	0	16	0	34	0
유모차와 그 부품(8715)	0	0	0	25	0	0	0	0	0
자전거(8712)	25	58	8	5	23	25	2	0	0
전차/장갑차와 그 부품(8710)	0	0	0	0	0	0	0	0	0

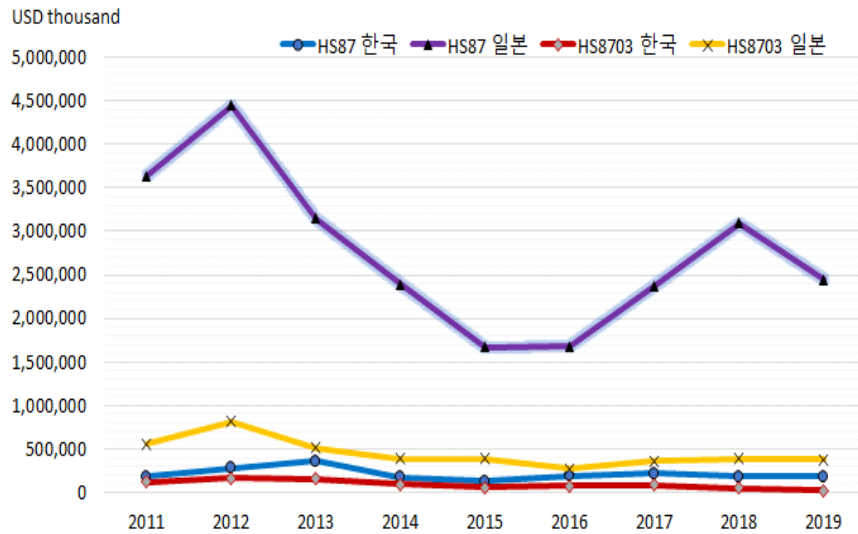
• ITC database(저자 작성)

한편, 일본의 대(對)인도네시아 HS87류 총수출은 2011년 36억 3,794만 달러, 2012년 44억 4,336만 달러를 기록한 후, 2016년까지 감소세를 이어가다 2017년부터 회복세에 접어들어 2018년 30억 9,576만 달러, 2019년 24억 4,209만 달러를 기록하였다. 2019년 기준으로 HS87류 중에서 무역규모가 가장 큰 품목군은 16억 1,598만 달러로 동일 품목군의 66.2%를 점유한 자동차 부품/부속품(8708)이 절대 강자로 군림하고 있으며, 3억 8,350만 달러로 15.7%의 점유율을 보인 승용자동차(8703), 2억 9,669만 달러로 12.2%의 비중을 차지한 화물자동차(8704) 순으로 나타났다. 그 밖에 10인 이상 승합차(8702), 모터사이클/자전거 부품(8714), 특수용도차량(8705) 품목군에서도 양호한 수출실적을 올리고 있다. 그러나 트랙터(8701)의 경우는 2011년 1억 672만 달러의 수출실적을 기록하기도 하였으나 2016년 590만 달러를 기록하면서 2011년의 5.5% 수준으로 급감하였고, 자동차 새시(8706)도 2011년 3,349만 달러에서 2019년 457만 달러로 대폭적인 감소 경향을 보이고 있다. 그리고 장애인용 차량(8713), 유모차와 그 부품(8715), 자전거(8712), 전차/장갑차와 그 부품(8710) 등은 2019년 기준으로 수출실적이 전무한 것으로 나타났다.

한국 자동차산업의 대(對)인도네시아 수출규모를 일본과 비교해 보면, <그림 1>에서 보는 바와 같다. 2011년을 기준연도로 삼아 2019년도와 비교하여 보면, HS87류의 경우 2011년 한국의 수출규모는 일본의 5.02%, 2019년 7.41% 수준인 것으로 나타났고, 완성승용차 HS8703의 경우 한국의 대(對)인도네시아 수출은 2011년 일본의 21.57%이던 것이 2019년 7.01% 수준대로 점진적으로 감소하였다. 그 밖에 자동차 부품/부속품(8708)은 2011년 일본 수출규모의 3.37%에서 2019년 3.69%로, 화물자동차(8704)는 0.21%에서 1.23%로, 모터사이클(8711)은 1.66%에서 0.15%로, 모터사이클/자전거 부품(8714) 역시 0.87%에서 1.99%로 감소하고 있으며 많은 품목군에서 일본 수출에 절대적으로 밀리고 있는 형국이다. 다만 특수용도차량(8705)은 2011년 3.05%이던 것이 2019년 249.78%로 일본의 수출규모를 능가한 유일 품목으로 기록되었고, 기타 차량과 그 부품(8716)은 86.98%에서 93.85%로, 트랙터(8701)는 1.81%에서 56.35%로, 10인 이상 승합차(8702)는 1.89%에서 76.25%로 수출이 확대되며 선방하고 있는 것으로 나타났다. 그럼에도 불구하고 전반적으로 보았을 때, 정량적 관점에서 한국의 자동차부품은 인도네시아시장

에서 일본의 수출경쟁력에 비해 절대 열위상태에 놓여 있으며, 그 간격은 좀처럼 좁혀지지 않고 있는 것으로 나타났다.

<그림 1> 한-일 대(對)인도네시아 HS87-HS8703 수출비교



Product code	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
HS87 한국	182,471	278,368	364,744	174,885	125,996	191,375	217,635	180,270	180,838
HS87 일본	3,637,936	4,443,356	3,145,726	2,387,722	1,668,147	1,676,116	2,369,219	3,095,760	2,442,094
HS8703 한국	120,948	164,242	156,645	95,065	61,887	73,565	86,280	52,842	26,870
HS8703 일본	560,622	814,391	514,583	392,396	391,777	272,778	363,661	385,525	383,496

• ITC database(저자 작성)

특히 세간의 관심사인 완성승용차 HS8703호의 한·일 간 대(對)인도네시아 수출을 세분하여 비교해 보면, <표 4>와 같이 1,000cc<A≤1,500cc 차량(870322)의 수출은 2011년 일본 수출의 27.42%에서 2019년 58.25% 수준으로 증가하였고, 기타 전동기만 갖춘 차량(870380)은 2011년 무실적에서 2019년 일본 수출규모의 8.95배에 달하는 실적을 올리며 수출경쟁력을 확보한 것으로 나타났다. 그렇지만 3,000cc<A 차량(870324)은 2019년 일본 수출의 1.23% 수준에 그치고 있고, 1,500cc<A≤3,000cc 차량(870323)은 2011년

14.5%에서 2019년 1.97%로 급감하는 등 주력수출품목에서 전체적으로 일본 완성승용차의 수출경쟁력에 미치지 못하고 있는 것으로 나타났다.

<표 4> 한국과 일본의 대(對)인도네시아 HS8703호 수출추이 비교

(Unit: US Dollar thousand)

Product code / 국가명	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1,000cc<A≤1,500cc 차량(870322)	한	60,901	87,946	70,434	32,278	5,462	16,896	27,636	16,122	11,365
	일	22,135	128,665	32,858	11,512	8,107	4,104	2,948	327	19,512
1,500cc<A≤2,500cc 차량(870332)	한	19,405	25,762	47,531	40,199	41,197	43,183	48,594	29,450	8,395
	일	0	4	0	535	0	0	0	0	0
1,500cc<A≤3,000cc 차량(870323)	한	40,642	50,178	38,669	19,636	15,185	12,682	9,920	7,209	6,448
	일	279,895	605,582	441,513	339,544	371,567	245,890	337,860	355,426	328,088
기타 전동기만 갖춘 차량(870380)	한	0	0	0	0	0	0	0	27	555
	일	0	0	0	0	0	0	0	75	62
3,000cc<A 차량 (870324)	한	0	356	0	40	42	24	0	34	106
	일	56,780	44,752	33,193	17,275	9,388	14,683	10,405	14,291	8,632
설상주행용- 골프용차 및 유사차량(870310)	한	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	일	0	13	0	0	0	0	2	6	0
불꽃점화식 내연기관 전기자동차(870360)	한	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	일	0	0	0	0	0	0	0	486	2,262
기타 미분류 차량 (870390)	한	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	일	507	814	0	0	0	0	0	0	0
A≤1,000cc차량 (870321)	한	0	0	10	2,912	0	779	130	0	0
	일	849	49	93	110	353	127	28	56	89
A>2,500cc 차량 (870333)	한	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	일	456	34,482	6,926	3,420	2,362	7,974	10,643	12,240	16,630
기타 불꽃점화식 내연기관차량(870340)	한	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	일	0	0	0	0	0	0	1,776	2,617	8,241

▪ A≤1,500cc차량(870331), 내연기관/전동기를 갖춘 기타 차량(870350), 압축점화식 내연기관 전기자동차(870370)는 한국과 일본 모두 대(對)인도네시아 수출실적이 없음

▪ ITC database(저자 작성)

## IV. 실증분석

### 1. 분석도구와 방법

본 연구에서는 한국과 일본 자동차산업의 대세계 수출경쟁력과 인도네시아 자동차시장에서의 경쟁력을 비교하기 위하여 RCA, CAC, ESI 분석을 시도하고자 한다. 국제경쟁력 측정을 위해 보편적으로 활용되고 있는 현시비교우위지수(Revealed Comparative Advantage Index: RCA)는 특정 수출품이 글로벌 전체수출시장에서 점유하는 비중 대비 해당 상품의 수출이 특정국 총수출에서 차지하는 비중으로 식(1)과 같이 정의될 수 있다(Balassa 1965). 여기서  $i$ 는 특정 수출품목,  $k$ 는 특정국,  $w$ 는 세계시장이며,  $X_{ww}^i$ 는 세계시장 총수출,  $X_{kw}^i$ 는 세계시장의 특정품목 총수출,  $X_{kw}$ 는 특정국 총수출액,  $X_{kw}^i$ 는 특정국의 특정품목 수출액을 의미한다.

$$Balassa's RCA_{kw}^i = \frac{X_{kw}^i / X_{kw}}{X_{ww}^i / X_{ww}} \quad \text{식(1)}$$

$$CAC_{kp}^i = \frac{X_{kp}^i / X_{kp}}{M_p^i / M_p} \quad \text{식(2)}$$

측정된 지수값이  $1 < RCA_{kw}^i$  이면 그 수출품은 글로벌 시장에서 타국가의 해당 품목보다 비교우위가 있음을 의미하며,  $RCA_{kw}^i < 1$ 이면 해당 수출품목은 비교열위상태에 있음을 의미하게 된다. 그러나 RCA는 특정품목의 글로벌 국제경쟁력 측정수단이기 때문에 일국 특정시장에서의 국제경쟁력을 파악할 수 없는 한계성이 존재하는바, 이러한 문제점을 보완한 것이 국가별 비교우위지수(Comparative Advantage by Country: CAC)이다(박창수 2007). CAC는 세계전체 수입시장에서 특정품목의 수입이 점유하는 비중과 특정국 수출에서 해당품목의 수출이 전유하는 비중 간의 비율로 식(2)와 같이 정의될 수 있다. 즉, CAC는 RCA와 유사하지만 글로벌 수입시장의 비중을 기준으로 삼고 있다는 점과 세계시장  $w$ 가 특정시장  $p$ 로 변환되어 세분화된 글로벌

지역시장을 분석할 수 있다는 점이 다르다. CAC 지수값이  $1 < CAC_{kp}^i$  이면 특정국 해당품목이 상대적 수출경쟁력을 가진다고 해석한다.

$$ESI_{xyz} = \sum_{i=1}^n \min(X_{xz}^i / X_{xz}, X_{yz}^i / X_{yz}) \quad \text{식(3)}$$

수출유사성지수라고도 명명되는 수출경합도지수(Export Similarity Index: ESI)는 특정 국가에 대한 어느 두 국가의 수출구조가 유사할수록 경쟁의 정도가 높을 것이라는 가정하에 이들 양국이 글로벌 시장이나 특정국 시장에서 직면하게 되는 수출경합의 정도를 측정하는 지표로 식(3)과 같이 표현될 수 있다(신현수 2017; 김태현 2009). 여기서  $x, y$ 는 수출경쟁국,  $i$ 는 수출품목 군,  $z$ 는 특정국가를 의미하며,  $X_{xz}$ 와  $X_{xz}^i$ 는  $x$ 국의  $z$ 국으로의 총수출액 및  $i$ 품목 수출액,  $X_{yz}$ 와  $X_{yz}^i$ 는  $y$ 국의  $z$ 국에 대한 총수출액 및  $i$ 품목 수출액을 의미한다.  $ESI_{xyz}$ 는  $x, y$ 국의  $z$ 국에서의 수출경합도 지수로  $0 \leq ESI_{xyz} \leq 1$ 의 값을 가지며, 1에 가까워질수록 수출상품구조가 더욱 일치하게 되어 경합이 매우 치열하고, 0에 근접할수록 수출상품구조의 유사성이 낮아 경쟁구도가 매우 낮음을 의미하게 된다. 그러나 ESI는 상품세분화에 따라 수출코드가 대분류일수록 지수값은 큰 반면 소분류일수록 작게 나타나는 양상을 보이는 특성이 있다. 따라서 ESI 지수는 동일 품목군에서 비교할 때만 유의미하다는 점을 각별히 유념하여야 한다(김태현 2009).

## 2. 분석결과

한국과 일본 자동차산업의 대(對)인도네시아 수출경쟁력을 비교하기에 앞서 양국 자동차산업의 국제경쟁력이 전 세계시장에서 어느 정도 확보되고 있는지 보편적 상황을 상호 진단해 보는 것이 선행될 필요가 있어 보인다. 그에 따라 우선적으로 RCA 분석을 통해 글로벌시장에서 현시되고 있는 양국 자동차산업부문 비교우위를 측정해 본 결과, <표 5>와 <표 6>의 결과치를 도출하였다.

&lt;표 5&gt; 한국자동차산업 HS87의 대(對)세계 RCA

품목군(HS코드)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
트랙터(8701)	0.2915	0.3603	0.3439	0.4286	0.5533	0.3964	0.3606	0.3833	0.4231
10인 이상 승합차(8702)	2.7834	3.2977	2.3985	1.5991	1.8987	1.5984	1.5199	1.3057	1.3727
승용자동차(8703)	2.1170	2.1862	2.2051	2.0972	1.9204	1.7178	1.5904	1.5882	1.8321
화물자동차(8704)	0.6629	0.6571	0.6324	0.5935	0.5151	0.4168	0.3944	0.3728	0.3736
특수용도차량(8705)	0.4297	0.5704	0.6595	0.6799	0.8539	0.6484	0.5241	0.3824	0.4709
자동차 새시(8706)	0.4978	0.6440	0.4169	0.3222	0.5424	0.5616	0.5424	0.3085	0.2524
자동차 차체(8707)	0.0255	0.1438	0.1205	0.0506	0.1276	0.0503	0.0787	0.0626	0.0681
자동차 부품/ 부속품(8708)	2.1338	2.2454	2.2423	2.1464	2.0782	1.9716	1.5624	1.5080	1.6679
화물운반작업차와 그 부품(8709)	0.5355	0.4058	0.5638	1.2416	0.4998	0.3199	0.7298	0.4240	1.1003
전차/장갑차와 그 부품(8710)	0.0343	0.1583	1.3474	0.1075	0.1732	0.7158	0.9820	0.8639	1.0531
모터사이클(8711)	0.1479	0.1019	0.0984	0.0714	0.0416	0.0390	0.0125	0.0079	0.0090
자전거(8712)	0.0081	0.0100	0.0094	0.0118	0.0081	0.0170	0.0102	0.0141	0.0141
장애인용 차량(8713)	0.0025	0.0031	0.0071	0.0067	0.0087	0.0122	0.0544	0.1334	0.3162
모터사이클/ 자전거 부품(8714)	0.0733	0.0790	0.0794	0.0650	0.0481	0.0409	0.0361	0.0406	0.0431
유모차와 그 부품(8715)	0.0237	0.0201	0.0223	0.0211	0.0254	0.0188	0.0205	0.0174	0.0269
기타 차량과 그 부품(8716)	0.0587	0.0698	0.0760	0.0718	0.0761	0.0728	0.0654	0.0712	0.1395

• ITC database(저자 작성)

먼저 한국자동차산업의 대(對)세계 RCA를 살펴보면, 2011년 이후 지속적으로 비교우위를 점하고 있는 부문은 10인 이상 승합차(8702), 승용자동차(8703), 자동차 부품/부속품(8708) 3개 품목이 전부였으며, 이들 모두 2012년과 2013년을 정점으로 경쟁력이 점감하다가 2019년 들어 미세한 회복세를 보이고 있는 것으로 나타났다. 이러한 한국의 국제경쟁력 감소현상은 가격경쟁력에 기반한 우리나라 완성승용차와 승합차의 수출전략이 멕시코와 중국자동차 등의 저가 공세에 밀리고 있는 반증이며, 2019년 경쟁력이 미세하게나마 반등한 것은 가격경쟁에서 품질경쟁으로 선회한 결과가 반영되기 시

작했기 때문인 것으로 추정된다. 그리고 비교열위에서 비교우위 품목군으로 전환된 화물운반작업차와 그 부품(8709), 전차/장갑차와 그 부품(8710)을 포함하여 2019년 자동차산업 HS87류 중에서 가장 국제경쟁력이 양호한 품목은 RCA 1.8321을 기록한 승용자동차(8703)와 1.6679의 자동차 부품/부속품(8708)인 것으로 나타났다. 반면에 자동차산업군(HS87)에서 국제경쟁력이 가장 열악한 품목군으로는 RCA 0.009를 기록한 모터사이클(8711)이었으며, 자전거(8712), 유모차와 그 부품(8715), 모터사이클/자전거 부품(8714), 자동차 차체(8707) 품목 순으로 경쟁력이 열악한 것으로 나타났다.

〈표 6〉 일본자동차산업 HS87의 대(對)세계 RCA

품목군(HS코드)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
트랙터(8701)	1.0358	1.1098	1.0006	1.1288	1.0427	0.9679	0.8776	0.8794	0.9519
10인 이상 승합차(8702)	4.1168	5.0712	5.2212	5.1132	4.8151	4.1067	3.6698	3.5143	3.7164
승용자동차(8703)	3.0482	3.4483	3.5727	3.4402	3.3365	3.2345	3.1429	3.3744	3.4112
화물자동차(8704)	2.0705	2.2341	2.0900	2.2539	2.1297	1.7833	1.6594	1.6906	1.5792
특수용도차량(8705)	0.5916	0.7023	0.5908	0.4306	0.4982	0.4861	0.4965	0.3890	0.3578
자동차 새시(8706)	5.6496	11.0494	9.1657	4.2719	3.5157	3.7696	3.3529	3.1929	2.9881
자동차 차체(8707)	0.3381	0.7702	0.7018	0.8270	0.5412	0.5503	0.5458	0.6648	0.8820
자동차 부품/부속품(8708)	2.4997	2.7076	2.5979	2.3865	2.1746	2.1962	2.2720	2.2757	2.2076
화물운반작업차와 그 부품(8709)	0.8293	0.6893	0.7706	0.8830	0.8680	0.9825	1.0346	0.7368	0.8061
전차/장갑차와 그 부품(8710)	0.0072	0.0262	0	0.0128	0	0	0	0	0
모터사이클(8711)	4.1746	3.9867	4.0334	4.2231	3.5463	3.1434	3.3182	3.2336	2.4805
자전거(8712)	0.1182	0.1340	0.1397	0.1526	0.1665	0.1576	0.1444	0.1443	0.1604
장애인용 차량(8713)	0.0824	0.0890	0.0794	0.0869	0.1096	0.0573	0.0374	0.0969	0.0447
모터사이클/자전거 부품(8714)	2.4897	2.5229	2.3449	2.3727	2.3069	2.2957	2.1804	2.1336	2.2327
유모차와 그 부품(8715)	0.0051	0.0066	0.0117	0.0079	0.0064	0.0068	0.0089	0.0078	0.0071
기타 차량과 그 부품(8716)	0.0810	0.0646	0.0530	0.0558	0.0566	0.0689	0.0730	0.0687	0.0600

• ITC database(저자 작성)



반면, 일본자동차산업의 글로벌시장에서의 국제경쟁력은 매우 양호한 것으로 나타났다. 특히 10인 이상 승합차(8702)의 2011-2019년 평균 RCA는 4.3716이었으며, 승용자동차(8703)는 9년 평균 3.3346, 자동차 세시(8706) 5.2173, 모터사이클(8711) 3.5711 등으로 매우 높은 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 나타났다. 그 밖에 9년 연속 대(對)세계 비교우위 품목군으로 경쟁력을 유지하고 있는 품목으로는 RCA 평균 1.9434을 기록한 화물자동차(8704), 2.3686을 기록한 자동차 부품/부속품(8708), 2.3199의 모터사이클/자전거 부품(8714) 등이 열거될 수 있었다. 그 밖에 2015년 이래 수출실적이 거의 없는 전차/장갑차와 그 부품(8710)을 위시해서 유모차와 그 부품(8715), 장애인용 차량(8713), 기타 차량과 그 부품(8716), 자전거(8712), 특수용도차량(8705) 품목군에서는 글로벌 비교열위 경쟁력을 지닌 것으로 드러났다.

한국과 일본 자동차산업의 대(對)세계 RCA를 비교해 보면, 10인 이상 승합차(8702)와 승용자동차(8703) 부문에 있어서는 한국과 일본, 양국 모두 글로벌 비교우위를 점하고 있지만, 9년 평균 RCA로 비교해 보았을 때 10인 이상 승합차(8702)는 일본이 한국의 2.2배, 승용자동차(8703)는 1.74배 국제경쟁력이 강한 것으로 나타났다. 특히 일본자동차산업은 승용차, 승합차, 화물자동차, 모터사이클과 같은 완성차와 해외생산기지의 조립생산을 뒷받침하는 부품/부속품 부문에서 절대적 경쟁력을 확보하고 있는 특징을 보이고 있다. 그리고 한국의 경우와 유사하게 일본자동차산업은 10인 이상 승합차(8702)와 화물자동차(8704)의 경우에 2010년대 초반보다 후반대에 경쟁력이 소폭 하락하는 경향을 보이고 있으나, 승용자동차(8703)와 자동차 부품/부속품(8708) 품목에 있어서는 높은 경쟁력이 일정하게 유지되고 있어 한국과 대조를 이루고 있다.

그렇다면 인도네시아 자동차시장에서 한-일 자동차산업의 국제경쟁력 격차는 어느 정도인지 자못 궁금증이 유발되는바, 이를 위해 양국 자동차산업 HS87류의 대(對)인도네시아 CAC를 분석하여 그 결과를 <표 7>과 <표 8>에 정리하였다.

먼저 한국의 HS87류 대(對)인도네시아 CAC 분석결과에 의하면, 10인 이상 승합차(8702)가 2018년 CAC 7.8179, 2019년 15.5984를 기록하면서 인도네시아 승합자동차시장의 절대 강자로 급부상하고 있으며, 특수용도차량(8705) 역시 2016년부터 높은 국제경쟁력을 지니기 시작한 것으로 나타났다.

그러나 그 밖의 여타 품목군에서는 경쟁력 열위상태에 놓여 있으며, 특히 자동차 새시(8706), 자동차 차체(8707), 장애인용 차량(8713), 유모차와 그 부품(8715)의 경우는 수출실적이 전무하며, 모터사이클(8711), 자전거(8712), 모터사이클/자전거 부품(8714), 화물자동차(8704) 등은 극히 낮은 경쟁력을 보이고 있다. 따라서 전반적으로 보았을 때, 언급한 10인 이상 승합차(8702)와 특수용도차량(8705)을 제외하고는 인도네시아시장에서 한국의 자동차산업 부문 경쟁력은 절대적 비교열위상태에 있다고 진단할 수 있다.

**<표 7> 한국자동차산업 HS87의 대(對)인도네시아 CAC**

품목군(HS코드)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
트랙터(8701)	0.1820	0.1457	0.3135	0.6525	0.1473	0.7622	1.1587	1.2968	0.5767
10인 이상 승합차(8702)	0.0513	0	0.0282	0	0.0087	0.2478	0.7371	7.8179	15.5984
승용자동차(8703)	0.8969	0.8269	1.1321	1.0018	0.9625	1.2698	1.4067	1.0522	0.5303
화물자동차(8704)	0.0146	0.1020	0.1824	0.0656	0.0403	0.1796	0.0331	0.1055	0.0902
특수용도차량(8705)	0.0414	1.9234	1.0633	0.8243	0.9333	4.7634	3.0904	1.0088	3.7928
자동차 새시(8706)	0	0	0.1832	0.1379	0	0	0	0	0
자동차 차체(8707)	0.0987	0.0074	0.0244	0	0	0	0	0	0
자동차 부품/부속품(8708)	0.3129	0.3100	0.5264	0.3499	0.3925	0.4200	0.3502	0.3573	0.3933
화물운반작업차와 그 부품(8709)	0.0154	0.6638	0.4234	0.0685	0.3113	0.1956	0.2320	0.2100	0.1365
전차/장갑차와 그 부품(8710)	0	2.4925	5.5838	0	0.2904	2.9872	2.7482	0.4974	0.1335
모터사이클(8711)	0.0056	0.0002	0.0012	0	0	0	0	0	0.0012
자전거(8712)	0	0	0	0	0.0010	0	0	0	0.0036
장애인용 차량(8713)	0	0	0	0	0	0	0	0.0150	0
모터사이클/자전거 부품(8714)	0.0086	0.0058	0.0085	0.0082	0.0078	0.0156	0.0415	0.0405	0.0266
유모차와 그 부품(8715)	0.0169	0	0.0574	0.0099	0	0.1324	0	0	0
기타 차량과 그 부품(8716)	0.3108	0.3401	0.5121	0.2544	0.0545	0.3850	0.5395	0.3174	0.4540

· ITC database(저자 작성)

한편 일본의 HS87류 대(對)인도네시아 CAC를 분석한 결과, 이전부터 높은 비교우위 경쟁력을 지닌 10인 이상 승합차(8702)가 2014년부터 경쟁력이 가일층 급격하게 향상되어 2019년 CAC 11.1898을 기록하며 절대우위 경쟁력을 더욱 공고히 하고 있으며, 일본의 대(對)인도네시아 주력 수출품목인 승용자동차(8703)와 화물자동차(8704)는 2011-2019년 평균 CAC가 각각 3.4229와 4.2153을 기록하여 인도네시아시장에서 절대적인 강자로 군림하고 있는 것으로 나타났다. 그리고 자동차 새시(8706), 자동차 부품/부속품(8708), 화물운반작업차와 그 부품(8709) 품목군에서 높은 비교우위 경쟁력을 보이고 있으며, 특히 2012년 CAC 212.6239로 경이로운 신기록을 작성했던 자동차 새시(8706) 품목은 2011-2014년 평균 CAC 93.0843을 기록하기도 하였다.

이와 같이 자동차 부품위주의 수출이 급증하고 강세를 띤 배경에는 일본 자동차 메이커들의 대(對)인도네시아 현지조립공장<sup>1)</sup>을 가동하면서 발생한 글로벌 가치사슬(Global Value Chain)의 결과로 해석된다. 또한 2016-2017년도 자동차 새시(8706)의 CAC가 '0'으로 측정된 연유로는 일본 철강업체 JFE스틸이 자동차 부품과 모듈의 해외현지생산을 통해 도요타자동차 등 자국 자동차업체에 대한 현지조달률을 높이고 중국제 강재의 저가공세로 인해 적용되었던 반덤핑 과세를 회피하고자 2016년 9월 인도네시아에 자동차강판공장(『월드스타』 2016/09/19)을 본격 가동한 결과가 반영된 것으로 추정된다.

1) 인도네시아 투자청(BKPM)에 의하면, 인도네시아 Tambun, Cakung 지역에 연산 21만 대 생산능력의 공장을 운영 중인 스키자동차 계열사 인도모빌 모터가 2015년 5월 Deltamas지역에 추가적으로 10만 6천 대의 차량(아세안지역 타깃 차종 Ertiga, 1400cc Ertiga 엔진, 1000cc Karium Wagon-R 엔진)을 제조할 수 있는 어셈블리 라인을 신규 오픈하였으며, 미쓰비시 자동차는 2015년 3월 Cikarang지역에 Pajero, Colt L300 픽업트럭 등 연간 16만 대의 자동차 생산능력을 갖춘 신규공장을 건설함. 그리고 혼다자동차는 약 2억 5천만 달러 규모의 신규공장을 세웠고, 인도네시아 시장점유율 36%를 차지하고 있는 도요타자동차도 2014년 2억 달러 규모의 엔진공장을 신축하는 등 일본자동차기업들의 인도네시아 현지생산능력 확장이 가속화되고 있음(『Kotra 해외시장뉴스』 2015/06/23).

**<표 8> 일본자동차산업 HS87의 대(對)인도네시아 CAC**

품목군(HS코드)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
트랙터(8701)	7.7030	11.1025	9.0817	5.4557	3.4738	5.6020	1.4085	1.7448	0.5598
10인 이상 승합차(8702)	2.1074	3.1657	3.0409	7.9504	9.9951	8.3597	8.0020	10.2832	11.1898
승용자동차(8703)	3.1794	2.8217	2.5272	3.2040	4.1584	2.7419	3.7232	4.3109	4.1398
화물자동차(8704)	5.3709	4.4511	7.8738	6.4595	1.8059	1.0204	2.8772	4.0551	4.0236
특수용도차량(8705)	1.0382	0.8349	0.8541	1.3580	0.7599	0.8444	0.3132	0.6597	0.8306
자동차 세시(8706)	35.8752	212.6239	73.9272	49.9107	0.2295	0	0	1.3555	5.0589
자동차 차체(8707)	0.4145	0.1986	0.8091	0.5571	0.4948	0.4329	0.1208	1.0105	0.6556
자동차 부품/ 부속품(8708)	7.0971	6.5152	6.0247	6.0455	5.5056	5.7176	6.0180	6.2715	5.8334
화물운반작업차와 그 부품(8709)	2.1153	1.9038	3.0146	1.6397	2.0390	2.2990	0.8157	1.1639	1.2955
전차/장갑차와 그 부품(8710)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
모터사이클(8711)	0.2562	0.1428	0.2655	0.5130	0.6802	1.5871	2.4667	1.9775	0.4569
자전거(8712)	0.0050	0.0128	0.0012	0.0018	0.0159	0.0217	0.0007	0	0
장애인용 차량(8713)	0	0	0.0425	0.0047	0	0.0310	0	0.0409	0
모터사이클/ 자전거 부품(8714)	0.7520	0.7472	0.7549	0.9860	0.7123	0.6070	0.6695	0.5715	0.7288
유모차와 그 부품(8715)	0	0	0	0.0320	0	0	0	0	0
기타 차량과 그 부품(8716)	0.2733	0.4297	0.4027	0.6923	0.2049	0.3460	0.3878	0.2519	0.2646

• ITC database(저자 작성)

한국과 일본 자동차산업의 대(對)인도네시아 CAC를 비교해 보면, 10인 이상 승합차(8702)의 경우 2019년 기준으로 한국이 일본의 경쟁력을 15.6 대 11.2로 추월한 상태이며, 특수용도차량(8705)도 3.8 대 0.8로 비교우위를 보이고 있다. 그러나 주력수출품목인 승용자동차(8703)와 화물자동차(8704)의 경우에는 각각 0.5 대 4.1, 0.1 대 4.0으로 일본자동차산업에 비교열위인 것으로 나타났다. 그뿐만 아니라 자동차 세시(8706)와 자동차 부품/부속품(8708),

그리고 모터사이클(8711) 품목군 등에서도 국제경쟁력이 일본에 비해 열위 상태임이 확인되었다.

한편, 한국 HS87류의 대(對)세계 RCA와 대(對)인도네시아 CAC를 상호 비교해 보면, 2019년 기준으로 보았을 때 인도네시아시장에서 비교우위를 점하고 있는 10인 이상 승합차(8702)와 특수용도차량(8705)이 글로벌시장에서의 비교우위경쟁력보다 앞선 것으로 나타났고, 트랙터(8701)와 기타 차량과 그 부품(8716)은 글로벌시장과 인도네시아시장에서 공히 비교열위이지만 글로벌시장보다 인도네시아시장에서 그나마 경쟁력 열위 정도가 적은 것으로 나타났다. 그리고 그 밖의 전 품목군에 있어서는 인도네시아시장에서의 경쟁력이 글로벌시장에 비해 대체로 열세인 것으로 나타났다.

반면 2019년을 기준으로 일본의 HS87류 대(對)세계 RCA와 대(對)인도네시아 CAC를 비교해 보면, 모터사이클(8711)과 모터사이클/자전거 부품(8714)의 글로벌시장 경쟁력이 인도네시아시장보다 비교우위에 있었고, 트랙터(8701)와 자동차 차체(8707)가 양 시장에서 모두 비교열위이지만 그나마 글로벌시장에서 좀 더 경쟁력이 나은 상태였을 뿐, 대다수 품목군은 글로벌시장보다 인도네시아시장에서의 비교우위 경쟁력이 월등히 앞선 것으로 나타났다. 10인 이상 승합차(8702)는 3.7 대 11.2로, 승용자동차(8703)는 3.4 대 4.1, 화물자동차(8704)는 1.6 대 4.0, 자동차 새시(8706)는 3.0 대 5.1, 자동차 부품/부속품(8708)의 경우는 2.2 대 5.8로 인도네시아시장에서의 비교우위 경쟁력이 글로벌시장을 훨씬 더 능가하는 것으로 나타났다. 즉, 일본자동차는 한국의 경우와는 대조적으로 글로벌 여타 국제시장보다 인도네시아시장에서 월등히 비교우위 경쟁력이 있다는 사실이 여실히 입증되었다.

그렇다면 인도네시아 자동차산업부문(HS87) 시장에서 한국과 일본 자동차의 수출경합도는 어느 정도인지, 그리고 인도네시아 시장에서 글로벌 주요 자동차수출국 간 어떤 경쟁관계를 형성하고 있는지 살펴볼 필요가 있을 것이다. 이를 위해 ESI 수출경합도 분석을 실시하여 다음과 같은 결과를 얻었다. <표 9>에서 대각선 하단은 기준연도인 2011년의 ESI이고, 대각선 상단은 비교연도인 2019년도 ESI를 의미한다. 2011년도 인도네시아시장에서의 자동차산업부문(HS87) 수출 경쟁이 가장 치열한 경합그룹은 ‘영국-일본’으로 ESI 0.1109를 기록하였고, 다음으로는 ESI 0.0972를 보인 ‘인도-일본’,

0.0972 ‘영국-인도’, 0.0948의 ‘독일-일본’, ‘독일-인도’, ‘영국-독일’ 순으로 나타났다. ‘한국-일본’의 경합도는 0.0105로 극히 낮은 경합관계가 형성되고 있는 것으로 나타났다.

<표 9> 인도네시아 자동차산업부문(HS87) 시장에서의 수출경쟁국 간 ESI

2019 2011	Japan	China	India	France	Germany	Korea	USA	Australia	UK
Japan		0.0239	0.0951	0.0308	0.0668	0.0216	0.0107	0.0067	0.0475
China	0.0207		0.0239	0.0239	0.0239	0.0216	0.0107	0.0067	0.0239
India	0.0972	0.0207		0.0308	0.0668	0.0216	0.0107	0.0067	0.0475
France	0.0171	0.0171	0.0171		0.0308	0.0216	0.0107	0.0067	0.0308
Germany	0.0948	0.0207	0.0948	0.0171		0.0216	0.0107	0.0067	0.0475
Korea	0.0105	0.0105	0.0105	0.0105	0.0105		0.0107	0.0067	0.0216
USA	0.0319	0.0207	0.0319	0.0171	0.0319	0.0105		0.0067	0.0107
Australia	0.0127	0.0127	0.0127	0.0127	0.0127	0.0105	0.0127		0.0067
UK	0.1109	0.0207	0.0972	0.0171	0.0948	0.0105	0.0319	0.0127	

▪ 대각선 아래부분은 2011년 ESI, 대각선 위부분은 2019년 ESI

▪ ITC database(저자 작성)

2019년도의 수출경합관계는 ESI 0.0951을 기록한 ‘일본-인도’가 가장 높은 경합도를 보였고, 다음은 ‘독일-일본’, ‘독일-인도’로 공히 ESI 0.0668를 기록하였다. ‘한국-일본’의 경합도는 0.0216으로 상대적으로 낮은 상태를 유지하고 있으나, 2011년에 비해 2배수의 경합도를 보여 점차 경쟁구도가 형성되어 가고 있는 것으로 나타났다. 여기서 눈여겨볼 것은 2011년도 인도네시아시장에서 9개국 간 경합도가 가장 낮은 국가가 여타 경쟁국과의 경합도 0.0105를 보인 한국이었지만, 2019년도에는 여타 경쟁국과의 경합도 0.0067을 보인 호주와 0.0107을 기록한 미국으로 경쟁구도가 변화하고 있다는 점이다.

다음으로 자동차산업부문(HS87)에서 차지하는 비중이 제일 크고 세간의 주목을 받고 있는 완성승용차(HS8703) 시장을 살펴볼 필요가 있을 것이다. 특별히 여기서 주의해야 할 점은 앞서 상술했던 바와 같이 상품코드가 대분류일수록 지수값이 크고 소분류일수록 작게 나타나기 때문에 경합도지수는 동

일 품목코드에서 비교할 때만 유의미하다는 점이다. 즉, HS87류와 HS8703호를 직접 비교하는 것은 무의미하다는 점을 유념할 필요가 있다.

<표 10> 인도네시아 완성승용차(HS8703) 시장에서의 수출경쟁국 간 ESI

2019 2011	Japan	China	India	France	Germany	Korea	USA	Australia	UK
Japan		0.00004	0.0246	0.0018	0.0251	0.0110	0.0012	0.0001	0.0094
China	0.0002		0.00004	0.00004	0.00004	0.00004	0.00004	0.00004	0.00004
India	0.0166	0.0002		0.0018	0.0246	0.0110	0.0012	0.0001	0.0094
France	0.0006	0.0002	0.0006		0.0018	0.0018	0.0012	0.0001	0.0018
Germany	0.0222	0.0002	0.0166	0.0006		0.0110	0.0012	0.0001	0.0094
Korea	0.0040	0.0002	0.0040	0.0006	0.0040		0.0012	0.0001	0.0094
USA	0.0021	0.0002	0.0021	0.0006	0.0021	0.0021		0.0001	0.0012
Australia	0.0015	0.0002	0.0015	0.0006	0.0015	0.0015	0.0015		0.0001
UK	0.0222	0.0002	0.0166	0.0006	0.0249	0.0040	0.0021	0.0015	

▪ 대각선 아래부분은 2011년 ESI, 대각선 위부분은 2019년 ESI  
 ▪ ITC database(저자 작성)

2011년도 인도네시아 완성승용차(HS8703) 시장에서 수출경합도가 가장 치열한 경쟁그룹 I 은 ESI 0.0249를 기록한 ‘독일-영국’이었고, 다음으로는 ESI 0.0222의 ‘독일-일본’, ‘영국-일본’이 경쟁그룹 II를 형성하고 있으며, 경쟁그룹 III에는 ESI 0.0166을 보인 ‘인도-일본’, ‘인도-독일’, ‘영국-인도’가 포함되었다. ‘한국-일본’의 경합도는 0.0040을 기록하여 상대적으로 낮은 경쟁관계가 형성되고 있는 것으로 나타났다.

2019년도에는 ESI 0.0251을 기록한 ‘독일-일본’이 인도네시아시장에서 가장 치열한 경합관계를 형성하고 있고, 경쟁그룹 II에는 ESI 0.0246의 ‘일본-인도’, ‘독일-인도’가 포함되었다. ‘한국-일본’의 경합도는 0.011을 기록하여 2011년에 비해 경합관계가 약 3배 가량 증가한 것으로 나타났다. 2019년도에는 2011년에 비해 9개국 간 경합도가 다소 낮아졌지만, 한국자동차의 경우는 중국, 미국, 호주를 제외한 여타국과의 경쟁구도가 심화되고 있는 것으로 나타났다. 한편, 2010년대 인도네시아 자동차시장에서 주요경쟁국과의

수출경합도가 가장 낮은 국가는 2011년 ESI 0.0002, 2019년 0.00004를 기록한 중국으로 인도네시아시장에서 중국 완성승용차의 경쟁력은 극히 미미한 것으로 드러났다.

## V. 요약 및 결론

지금까지 인도네시아 시장에서 현시되고 있는 한·일 자동차산업의 수출 경쟁력을 ESI, RCA, CAC 분석을 실행하여 다음과 같은 결론을 도출하였다. 첫째로 한국과 일본 자동차산업의 대세계 RCA 비교 분석결과, 10인 이상 승합차(8702)와 승용자동차(8703) 부문에서는 한·일 양국이 글로벌 비교우위를 점하고 있지만, 2011-2019년 평균 RCA로 비교하면 HS8702호는 일본이 한국의 2.2배, HS8703호는 1.74배 국제경쟁력이 우세한 것으로 나타났다. 특히 일본자동차산업은 승용차, 승합차, 화물자동차, 모터사이클과 같은 완성차 부문과 해외생산기지의 조립생산을 뒷받침하는 부품/부속품 부문에서 절대적 비교우위 경쟁력을 확보하고 있는 특징을 보였다.

둘째로 한·일 자동차산업의 대(對)인도네시아 CAC를 비교한 결과, 10인 이상 승합차(8702)와 특수용도차량(8705)의 경우 한국의 수출경쟁력이 일본에 비교우위를 보이고 있는 반면, 주력수출품목인 승용자동차(8703)와 화물자동차(8704)를 비롯한 자동차 새시(8706), 자동차 부품/부속품(8708), 모터사이클(8711) 등 품목군에서는 비교열위상태인 것으로 나타났다.

셋째로 대(對)세계 RCA와 대(對)인도네시아 CAC 비교분석 결과, 한국의 경우 HS87류 중에서 10인 이상 승합차(8702)와 특수용도차량(8705)만 글로벌시장에 비해 인도네시아시장에서의 비교우위경쟁력이 우세하지만, 기타 품목군에서는 인도네시아시장에서의 경쟁력이 대체로 열세인 것으로 나타났다. 그와 대조적으로 일본의 경우는 모터사이클(8711)과 모터사이클/자전거 부품(8714)을 제외한 대다수 품목군에서 글로벌시장보다 인도네시아시장에서의 비교우위경쟁력이 월등히 앞서 있는 것으로 확인되었다.

넷째로 인도네시아시장의 ESI를 분석한 결과, HS87류 수출경쟁이 가장 치열한 경합그룹은 2011년 ‘일본-영국’에서 2019년 ‘일본-인도’로 전환된 가



운데 일본, 영국, 인도, 독일 간의 4자 경쟁구도가 형성되어 있다. 한국은 최근 들어 경합에 합류하고 있는 관계로 한·일 경합도는 대체로 미미하지만, 기준연도 대비 비교연도에 2배수의 경합도를 보이면서 점차 경합구도가 형성되어 가고 있는 것으로 나타났다. 한편, HS8703호 승용차시장에서 가장 치열한 경합그룹은 2011년 ‘독일-영국’에서 2019년 ‘독일-일본’으로 전환되면서 기준연도 대비 비교연도의 9개국 간 경합도는 다소 감소 경향을 보였다. HS8703호의 한·일 경합도는 상대적으로 낮은 경쟁관계가 형성되어 있으나, 2019년 비교연도 대비 약 3배수의 경합도를 보여 HS87류의 경우보다 경합이 한층 격화되고 있는 것으로 나타났다.

본 연구의 지수분석에서 나타난 연도별 시장점유율보다 누적 시장점유율을 감안할 때 일본자동차의 인도네시아시장에서의 체감적 시장점유율은 훨씬 높은 90%대 상황임(심상형 2014)을 직시하여야 할 것이다. 따라서 한국자동차산업계는 한-인도네시아 CEPA 발효를 계기로 대(對)인도네시아 수출경쟁력을 제고시키는 한편 투자협력 및 현지진출방안들을 적극 모색하여야 할 것으로 보인다.

첫째로 한국자동차산업계는 일본 동종업계의 인도네시아에 대한 기업 영향력 확대에 대비하여 일본기업의 전략적 투자계획과 조달전략을 사전과약하는 동시에, 수출 및 현지진출에 필요한 레퍼런스를 조속히 구축하여야 한다.

둘째로 글로벌 가치사슬(GVC)에 기초한 한국자동차업체의 현지법인화를 통해 인도네시아시장의 교두보를 확보할 필요가 있다. 특히 과거 현대자동차의 인도네시아 진출 실패경험과 일본자동차의 인도네시아 성공요인을 사전 분석하여 학습할 필요가 있다.

셋째로 일본자동차와 경합을 벌일 수 있는 인도네시아 ‘현지특화모델’을 개발하되, 풍부한 자원과 심각한 수도권 대기오염 등 현지여건을 고려한 친환경 전기자동차의 현지생산을 적극 검토할 필요가 있다. 인도네시아는 전기차 배터리의 핵심원료인 니켈과 코발트, 리튬 등의 세계최대 생산국이라는 점을 활용하여 현지 합작생산법인을 설립, 미래의 전기자동차 시장을 선점하는 전략이 고려될 수 있다.

넷째로 한국자동차업체는 고객만족을 위한 판매 네트워크 구축과 사후서비스 관리 방안, 현지문화에 동화된 메세나 추구전략 등 비가격경쟁력에 관

심을 기울임으로써 현지생존율과 지속가능한 성장을 담보해야 할 것으로 사  
료된다.

| 참고문헌 |

1. 논문 및 단행본

- 김성철 (2009). “우리나라 자동차산업의 수출경쟁력과 산업내 무역 분석.” 『산업경제 연구』. 22권. 3호, pp. 1241-1259.
- 김주리 (2018). “한국자동차의 국제경쟁력 결정요소가 독일 소비자의 구매의사에 미치는 영향.” 『경상논총』. 36권. 3호, pp. 49-71.
- 김지용 (2005). “국산 자동차 부품산업의 국제경쟁력 분석에 관한 연구: 미국시장 수출 집중도 및 경쟁력을 중심으로.” 『통상정보연구』. 7권. 4호, pp. 1-14.
- 김태기·린린(2011). “한중일 자동차산업의 국제경쟁력 비교연구.” 『한국경제연구』. 29권. 3호, pp. 129-149.
- 김태현 (2009). “한국자동차의 대중국 수출경쟁력에 관한 연구: RCA, CAC, ESI 지수 비교를 중심으로.” 『국제지역연구』. 13권. 3호, pp. 583-611.
- \_\_\_\_\_ (2020a). “한국 자동차산업의 대독일 수출경쟁력.” 『경상논총』. 38권. 2호, pp. 1-25.
- \_\_\_\_\_ (2020b). “일본 자동차산업의 대독일 수출경쟁력.” 『아시아연구』. 23권. 2호, pp. 273-302.
- 라공우·송진구 (2017). “미국시장에 대한 한·중 자동차부품산업의 국제경쟁력에 관한 연구.” 『관세학회지』. 18권. 4호, pp. 257-275.
- 박변순 (2013). “인도네시아 한,인도네시아 CEPA: CEPA로 다가온 자원부국 자동차, 철강 등 큰 시장 열린다.” 『CHINDIA Plus』. 87호, pp. 56-57.
- 박창수 (2007). “대구광역시의 섬유기계산업의 국제경쟁력 분석.” 『전문경영인연구』. 10권. 2호, pp. 25-47.
- 배일현·Muhammad Faisal Yul Zamurdi (2016). “인도네시아 자동차산업에 대한 연구: 한국 물류기업으로의 시사점을 중심으로.” 『한국물류학회지』. 26권. 5호, pp. 101-108.
- 신성식 (2015). “한-중 FTA에 따른 중국 자동차부품산업의 국제경쟁력 분석.” 『무역연구』. 11권. 1호, pp. 155-176.
- 신현수 (2019). “한·중 수출경합관계 및 경쟁력 비교 분석.” 『KIET 산업경제이슈』. 2019-6권. 65호, pp. 1-12.
- 심상형 (2014). “인도네시아 일본 기업 투자 열풍 자동차 시장 90% 싹쓸이 조립생산 방식 비판도.” 『CHINDIA Plus』. 93호, pp. 49-49.
- 이철·이광재 (2008). “자동차 부품산업의 국제경쟁력 요인과 수출성과와의 관계.”

- 『무역학회지』. 33권. 4호, pp. 47-72.
- 이태왕 (2009). “일본 자동차시장에서 현대자동차의 경쟁력에 관한 연구.” 『무역보험 연구』. 10권. 3호, pp. 151-169.
- 장민수 (2008). “한국과 독일의 자동차산업 경쟁력 분석: TSI와 RCA지수를 중심으로.” 『경상논총』. 26권. 4호, pp. 109-131.
- 장민수 (2013). “한중일 국가 간 자동차산업의 경쟁력 분석.” 『질서경제저널』. 16권. 4호, pp. 197-217.
- 정태영·이철·최순규·안세영 (2006). “한국 자동차 부품산업의 대일본 경쟁력 비교 분석.” 『국제통상연구』. 11권. 3호, pp. 231-258.
- 정홍령·이학규 (2016). “한국과 중국 자동차산업 국제경쟁력 비교분석.” 『한중사회과학연구』. 14권. 4호, pp. 83-107.
- 최부식 (2017). “중(中) 자동차 메이커 인도네시아 진출 일(日) 독점 재편되나.” 『CHINDIA Plus』. 124호, p. 42.
- Balassa, B. (1965). “Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage.” *The Manchester School of Economic and Social Studies*. Vol. 33, pp. 99-123.
- Lee, D. O., K. Lee, J. J. Kim and G. C. Lim (1996). “The Korean Automobile Industry - Challenges and Strategies in the Global Market.” *Journal of international marketing*. Vol. 4. No. 4, pp. 85-96.
- Lee, D. and M. Jung (2009). “Economic effects of trade patterns on productivity: Evidence from the Korean automobile industry.” *Japan and the world economy*. Vol. 21. No. 1, pp. 71-84.
- Lee, S. M. (2011). “A Comparative Study of the Automobile Industry in Japan and Korea: From Visible to Invisible Barriers.” *Asian survey*. Vol. 51. No. 5, pp. 876-898.
- Park, M. and H. Rhee (2014). “Effects of FTA Provisions on the Market Structure of the Korean Automobile Industry.” *Review of industrial organization*. Vol. 45. No. 1, pp. 39-58.
- Tan, C. (2011). “Indonesia - the hottest market in Emerging Asia.” Singapore government Integrity, Service, Excellence.
- Yozi, I. (1997). “Computer networks and interfirm relationships in the automobile industry: a comparative study of Japan and Korea.” *Computers & Industrial Engineering*. Vol. 33. No. 3-4, pp. 635-638.

## 2. 기타

- 강대창·김규관·오윤아·이재호·신민금·Siwage Dharma Negara·Latif Adam (2011). “한국·인도네시아 중장기 경제협력 방안 연구: 지역개발과 인적자원을 중심으로.” 대외경제정책연구원 연구보고서.
- 정진섭 (2014). “한국 자동차산업의 신흥시장 진출전략.” 한국연구재단 연구보고서.
- 산업통상자원부 (2020). “한-인도네시아 포괄적 경제 동반자협정(CEPA) 정식 서명.” 보도자료.
- \_\_\_\_\_ (2021). “한-인도네시아 포괄적경제동반자협정(CEPA) 체결에 따른 무역구제제도 정비.” 보도자료.
- 이경석 (2015). “인도네시아, 자동차산업 불황 속 눈에 띄는 일본의 베팅.” 『Kotra 해외시장뉴스』. 2015년 6월 23일.
- 최수민 (2016). “JFE스틸(JFEスチール), 인도네시아 최초 자동차강관공장 통해 현지조달률 강화.” 『월드스타』. 2016년 9월 19일.

| 논문투고일 : 2021년 08월 16일 |

| 논문심사일 : 2021년 08월 30일 |

| 게재확정일 : 2021년 09월 17일 |

| ABSTRACT |

## **A Comparative Study on Export Competitiveness of Korea–Japan Automobiles to Indonesia**

**Tae-Heon Kim**

(Dept. of Economics, Chosun University)

This study aims to examine the problems for enhancing the export competitiveness of the Korean automobile industry in the era of CEPA in Indonesia by comparing and analyzing the export competitiveness of the Korean and Japanese automobile industries in Indonesia. In this study, we analyzed the Revealed Comparative Advantage Index (RCA), Comparative Advantage by Country (CAC), and Export Similarity Index (ESI). The analysis results showed that Korea is in a comparative heat state compared to Japan in the main export items such as passenger cars (8703), freight cars (8704), automobile chassis (8706), automobile parts/arrangements (8708), and motorcycles (8711). Japan has a comparative advantage in finished car sector of automobiles, vans, freight cars and motorcycles, as well as in the parts/equipment sectors that support the assembly production of overseas production bases. In particular, Korea has generally inferior competitiveness of most items in the Indonesian market, but in contrast, Japan has far superior competitiveness in the Indonesian market than the global market in most items. Meanwhile, the group with the most intense export competition in the Indonesian market in 2019 was the Japan-India group for HS87 items, and the German-Japanese group for HS8703 items. In the Indonesian automobile market, the so-called “four-party competition” has been formed between Japan, the UK, India and Germany, while relatively low competition between Korea and Japan has been formed. Therefore, the Korean automobile industry should

enhance the competitiveness of exports to Indonesia with the entry into force of Korea-Indonesia CEPA, and learn thoroughly about the past experience of Hyundai Motor's failure to advance into Indonesia and the success factors of Japanese automobiles in Indonesia, and actively seek ways to advance into the local market, such as establishing a joint venture for local production of eco-friendly electric vehicles and developing a local specialization model.

- Key words: Automobile Industry, Export Competitiveness, Indonesia, CEPA, RCA, CAC, ESI