주간 규제 정보

Vol. 280

2019. 01. 27 ~ 2020. 02. 02

목차

국가기술표준원(http://kats.go.kr/)

1. 국표원, 2020년 BIG3 표준개발 등 주요정책 발표 ····· 3

KOTRA 해외시장뉴스(http://news.kotra.or.kr/)

2. 2020년 인도 통상정책 현황 및 전망 ····· 4
3. 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장 현황 ····· 11
4. 파키스탄, 한국산 농약에 대한 관심 증가 ····· 15
5. 독일, 2019년 자동차 시장 역대 최고 실적 이후 2020년 감소세 전망 ····· 19

1381 인증표준콜센터
KTR
한국화학융합시험연구원

국가기술표준원(http://kats.go.kr/)

1. 국표원, 2020년 BIG3 표준개발 등 주요정책 발표

- 국표원, 2020년 BIG3 표준개발 등 주요정책 발표-
- 2020년 표준유관기관 신년 인사회에서 2019년 우수 국제.국가표준 시상식도 함께 개최 -

산업통상자원부 국가기술표준원(원장 이승우)은 1월 30일 엘타워(서울)에서 표준 유관기관 관계자 100여명이 참석한 가운데 '2020년 표준유관기관 신년 인사회'를 개최했다.

이번 행사는 2020년 새해를 맞이하여 표준 유관기관 간 결속을 다짐하는 동시에, 2020년 국표원의 주요 정책을 발표하고 2019년 우수 국제·국가표준 개발 유공자에 대한 시상을 위해 마련된 것이다.

2020년 주요정책으로 BIG3(반도체·바이오·미래차), DNA(데이터·네트워·AI), 소부장(소재·부품·장비) 등으로 대표되는 산업정책을 뒷받침하는 표준정책 추진과, 신규로 추진할 R&D와 표준개발 연계정책 등을 발표하였다.

(표준분야) 소부장, BIG3, 데이터 표준화가 중점 추진된다. 특히 BIG3 분야에서 표준화전략로드맵을 수립하고 국제표준 15종을 개발한다는 계획이다. 또한 소부장 산업지원을 위해 첨단소재의 표준물질 개발 및 신속 시험인증 서비스가 동시 추진된다.

(안전분야) 직구·구매대행 제품을 안전성 조사대상에 포함하는 등 유해상품의 철저한 유통 차단, 안전교육·안전제품 생산지원 등 안전한 제품 생산·소비를 위한 기업·소비자의 역량제고 등이 추진된다.

(인증분야) 시험인증기관의 역량 강화를 위한 인력양성, '적합성평가관리법' 제정, 규제샌드박스·융합신제품의 인증규제 해소, 스마트미터 보급 등 계량시책 전면 정비가 중점 추진된다.

(기술규제분야) TBT 대응체계 강화를 위한 수출 국가별·품목별 TBT 정보맵 제공, '한-아세안 표준화 공동연구센터' 설립 추진, 국내 기술규제 애로발굴 협력기관 선정 등이 추진된다.

상기 사업을 추진하기 위한 국표원의 '20년 예산은 '19년 1,048억 대비 405억원(39%) 증가한 1,453억원 규모로 표준물질개발, 이차전지·ESS 안정성 확보, 융합신제품 인증기술 개발 등 신규 R&D＊를 포함하여 사업범위가 크게 확대된다.
＊ 신규 R&D(398억원) : 소재산업에 필수적인 표준물질개발(120억원), 이차전지·ESS 안전성확보(235억원), 규제샌드박스 융합신제품 인증기술 개발(43억원) 등

또한, 작년 2019년에 개발한 국제·국가표준 중에서 국민의 삶의 질 향상과 기업의 경쟁력 제고에 도움이 되는 표준 15종(국제표준 5종, 국가표준 10종)을 선정하여 유공자에게 국가기술표준원장 표창을 수여하였다.

(국제표준 분야) 국내 중소기업 검사장비의 해외진출 기회마련에 의미가 큰, ㈜인디시스템이 직접 개발한 초음파 검사장비를 활용한 플라스틱 배관의 비파괴 검사방법＊이 선정되었다.
＊ 폴리에틸렌 소재 가스배관 연결부위 결함 검사법(ISO/TS 16943)

수소경제 제1호 국제표준으로 수소 연료전지 기술을 노트북, 휴대폰 등 소형 전자기기에 적용할 때 필요한

전력을 안전하고 호환성 있게 공급할 수 있는 방법 및 기준*도 우수 국제표준으로 선정되었다.
* 마이크로 연료전지 시스템의 전력 및 데이터 호환성(IEC 62282-6-400)

(국가표준 분야) 현재 상용 TV 제품에 적용중인 디스플레이 일체형 스피커 특성 측정방법*이 선정되었다.
* 디스플레이 스피커-제1-2부: TV 사운드 성능측정법

국토부 '건축물 마감재료의 난연성능 및 화재 확산방지 구조기준'에 반영되어 건축물 마감재료의 화재 안전성능 평가에 적용될 시험방법*도 우수 국가표준으로 선정되었다.
* 건축물 외부 마감시스템 화재안전 성능 시험방법(KS F 8414)

이승우 국가기술표준원장은 "최근 BIG3, DNA로 부터 촉발되는 산업간 융합이란 커다란 변화에 대응하기 위해서는 지금까지의 개별 표준화활동을 전체적인 시스템 차원에서 보는 새로운 표준화 활동이 필요하다"고 언급하면서, "오늘 발표한 주요 정책의 성과 도출을 위해 표준 유관기관의 모든 역량을 집중하고 협업과 상생의 자세로 뭉쳐 새로운 국제 경쟁력을 키워야 한다"고 강조하고 "표준 유관기관의 관심과 적극적인 참여를 당부"했다.

출처(국가기술표준원)

KOTRA 해외시장뉴스(http://news.kotra.or.kr/)

2. 2020년 인도 통상정책 현황 및 전망

- 인도 정부, 관세·비관세 장벽 강화 등 보호무역조치 추가 확대 전망 -
- 끊임없이 변화하는 인도 통상환경, 지속적인 모니터링 필요 -

□ 인도 교역 동향 및 통상정책 개요
○ 인도, 교역액 기준 세계 14위 기록
- 2018년 기준 인도의 총교역액은 8392억1600만 달러로 세계에서 14번째 규모임. 이는 싱가포르, 스페인과 비슷하고 러시아, 브라질보다 높은 수치
- 미·중 통상전쟁 지속에 따른 글로벌 교역량 축소 및 최근 경기침체로 2019년 12월 기준 수출 수입금액 모두 감소

인도 교역액 추이 (단위: 억 달러)

구분	2016년	2017년	2018년	2019년
수입	3,617	4,499	5,145	4,792
수출	2,646	2,995	3,248	3,254
무역적자	971	1,504	1,897	1,538
총교역액	6,262	7,494	8,392	8,046

자료: Global trade atlas

○ 수출지원제도 및 관세·비관세 장벽 적극 활용
- 모디 정부는 2014년 출범 이후 '인도가 세계의 공장이 된다'는 목표로 인도 내 제조를 진흥하는 'Make in India' 정책을 강하게 전개

- Make in India를 실현하기 위해서는 인도 내 외국인직접투자(Foreign Direct Investment, FDI)를 적극 유치함과 동시에 완제품 수입을 억제할 필요가 있음.
- 따라서 모디정부의 통상정책은 자국 산업 보호, 제조업 진흥을 위한 수입 억제 및 수출 진흥에 가장 큰 비중을 두고 있으며, 이러한 기조에 따라 수출 지원 정책과 관세 및 비관세 장벽 중심의 정책 시행
- 2020년 1월, 정부 관계자는 재화수출제도(Merchandise Export from India Scheme, MEIS) 대상에 전자제품을 계속 포함할 것으로 전망. 전자제품의 MEIS 세제 혜택은 현재 4%(기존 2% → 2019년 8월 2% 추가 상향)이며, 의류를 제외한 품목은 2019년 12월 31일 자로 MEIS 혜택 종료

주: 재화수출제도(MEIS): 인도 내 생산된 완제품 수출 시 이 수출금액의 일부(2~3%)를 Tax Credit으로 환급해주는 세제 혜택

□ 관세장벽 현황

○ 고관세정책

- 2019년 7월 모디정부 2기 출범 직후 발표된 예산안을 통해 총 75개 품목의 관세율을 조정하며, Make in India 실현 및 추가세수 확보 목적으로 57개 품목의 관세율을 상향하는 등 강력한 관세정책을 펼치고 있음.

주: (참고 링크) 인도, 2019 예산안 발표에 따른 관세 조정 내역

- 관세인상 품목은 완제품 또는 인도 내 생산이 가능한 부분품이며, 관세인하 품목은 부분품 중 인도 내 생산이 어렵다고 판단되거나 고(高)율 품목의 부분품으로, 관세 인하를 통해 인도 내 제조를 유도하고자 하는 품목임.

○ 무역구제

- 무역구제란 수입으로 인해 야기되는 국내산업 피해를 제거 또는 구제하기 위한 무역조치로 반덤핑조치, 상계관세조치 및 긴급수입제한조치(Safeguard)가 있음.
- WTO 기준, 인도는 전 세계에서 무역구제를 가장 많이 시행하고 있는 나라로, 2019년 12월 31일 기준, 33개국 대상 302건의 무역구제 조치를 시행 중이며, 그 중 38건은 조사 진행 중.

주 : WTO 기준과 인도 무역구제총국(Directorate General of Trade Remedies, DGTR)의 자료는 기준 시점 차이로 수치 상이

인도의 對세계 국별 현황

국명	반덤핑	상계관세	세이프가드	계
한국	**26(5)**	**-**	**-**	**26(5)**
중국	105(8)	6(3)	-	111(11)
태국	21(1)	1(1)	-	22(2)
대만	18(3)	-	-	18(3)
유럽	18(3)	-	-	18(3)
말레이시아	12(0)	1(1)	-	13(1)
인도네시아	12(0)	1(1)	-	13(1)
베트남	9(2)	2(2)	-	11(4)
러시아	8(1)	-	-	8(1)
미국	8(1)	-	-	8(1)
싱가폴	6(0)	-	-	6(0)
기타	45(5)	-	-	45(5)
전 세계	-	-	3(1)	3(1)
총합	**288(29)**	**11(8)**	**3(1)**	**302(38)**

주 : 괄호 안 숫자는 조사 진행 중인 사례의 수

자료 : WTO

- 품목별로는 화학(117건)이 가장 많으며, 이어 철강/금속(43건), 플라스틱/고무(40건), 섬유/의류(28건), 전기전자(13건), 기계(8건) 순

인도의 對세계 수입규제 품목별 현황

산업별	반덤핑	세이프가드	상계관세	계
화학	115(10)	-	2(2)	117(12)
철강/금속	41(10)	1(0)	1(0)	43(10)
플라스틱/고무	39(2)	-	1(0)	40(2)
섬유/의류	28(4)	-	-	28(4)
전기전자	12(0)	-	1(0)	13(0)
기계	8(0)	-	-	8(0)
기타	45(3)	2(1)	6(6)	53(10)
총계	**288(29)**	**3(1)**	**11(8)**	**302(38)**

주 : 괄호 안 숫자는 조사 진행 중인 사례의 수
자료 : WTO

○ 전자상거래 수입억제정책
- 2019년 12월 12일 인도 대외무역총국((Directorate General of Foreign Trade, 이하 DGFT)은 중국 전자상거래 산업으로부터 자국 산업을 보호한다는 이유로 '2015-20 대외무역법(Foreign Trade Policy 2015-20)'을 개정
- 이번 개정으로 기존 2,000루피(약 3만3000원) 이하 선물의 경우 면세와 함께 금지·제한 품목 외 수입제약이 없었던 관련 (Import of Gifts) 조항이 '전자상거래를 통해 구입한 경우를 포함해 개인 의약품 및 100루피(약 1,650원) 이하의 Rakhi를 제외한 모든 물품은 관부가세 지불 후 통관 가능'으로 개정되면서 전자상거래로 발생한 모든 수입물품은 HS 9804호로 분류하며 총 42.08%의 관부가세 부과.

주: Rakhi(라키)는 인도 관습상 여자형제가 자신의 보호를 요청하는 뜻으로 남자형제 손목에 묶어주는 신성한 끈을 의미

□ 비관세장벽 현황

○ 인증제도
- 인도는 BIS, CDSCO, FSSAI 등의 정부기관을 통해 산업 및 상품을 대상으로 인증제도 실시 중

인도 주요 인증기관

기관명	분야
BIS(Bureau of Indian Standards)	철강, 화학, IT 등 산업 전반
CDSCO(Central Drugs Standard Control Organisation)	의약품, 의료기기, 화장품
FSSAI(Food Safety and Standards Authority of India)	식품
그 외(AERB, TEC, WPC 등)	AERB(X-Ray), TEC(통신), WPC(무선기기) 등

자료: KOTRA 뉴델리 무역관 자료 종합

- 인도의 인증제도는 강제성을 띠며, 인증이 필요한 상품이 對인도 수출 전 인증을 받지 못하면 해당 품목의 통관이 거부되거나 통관 전 보세구역에서 인증을 획득해야함.

주: 보세구역에서 인증 시 체화료(Demurrage Charge) 및 지연료(Delay Charge) 발생

- 인증 소요기간은 인증마다 상이하나 , 최장 1년 이상 소요되는 경우도 있으며, 특히 검사관이 제조공장으로 파견되어 실사를 해야 하는 BIS ISI 인증의 경우에는 검사관 파견으로 인한 지연이 자주 발생함.

주 : BIS ISI 인증은 BIS 검사관이 공장으로 파견되어 실사를 진행하고, BIS(Registration 품목), CDSCO, FSSAI의 경우에는 샘플을 대상으로 테스트 진행

각 기관이 명시한 공식 인증 소요기간

기관명(분야)	인증 소요기간
BIS(ISI 제도)	120일
BIS(Registration 품목)	30일
CDSCO(의약품)	30~180일
CDSCO(의료기기)	270일
CDSCO(화장품)	180일
FSSAI(식품)	15일

주: 각 기관들은 '사정에 따라 지연될 수 있다'고 명시하고, 실제로 지연되는 경우가 자주 발생

자료: KOTRA 뉴델리 무역관 자료 종합

-

인도 인증제도는 품목별 규정 신설, 대상품목 확대, 인증 관련 비용 인상 등을 통해 비관세 장벽으로 활용되는 추세

주 : (CDSCO 화장품 인증) 카테고리당 250달러 → 카테고리당 2,000달러 + 품목별 50달러 추가로 700% 이상 인상

○ 철강 수입모니터링 시스템 시행

- 인도 대외무역총국(DGFT)은 2019년 11월 1일부로 대인도 철강 수입 동향을 파악하기 위해 '철강 수입 모니터링 시스템(Steel Importing Monitoring System, 이하 SIMS)'을 신설
- 신설된 SIMS 제도로 인도 철강 수입업자는 284개 철강 품목(HS 72, 73, 86)을 수입할 때마다 화물 도착 예정일 최소 15일 전에 SIMS에 수입 정보를 등록해야 함.
- 시스템 운영으로 화물 도착 후 진행되는 통관과 별개로 과다한 행정업무 및 추가비용 발생

□ 무역협정(FTA) 현황 및 정책 기조

○ 무역협정(FTA) 현황

- 2019년 12월 기준 14건의 무역협정이 발효 중이며, 미국, 유럽 FTA 등 21건에 대해서는 협상 논의 중

인도 무역협정(FTA) 현황

연번	협정명	체결국가	체결일자	발효일자
1	인도 - 한국 CEPA(Comprehensive Economic Partnership Agreement)	한국	2009.8.7.	2010.1.1.
2	인도 - 스리랑카 FTA(Free Trade Agreement)	스리랑카	1998.12.28.	1999.1.1.
3	인도 - 아프가니스탄 PTA(Preferential Trade Agreement)	아프가니스탄	2003.3.6.	2003.3.6.
4	SAFTA(South Asia Free Trade Area)	방글라데시, 부탄, 인도, 몰디브, 네팔, 파키스탄, 스리랑카	2004.1.4.	2006.1.1.

5	인도-MERCOSUR PTA(Preferential Trade Agreement)	브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이	2005.3.19.	2009.1.1.
6	인도 - 칠레 PTA(Preferential Trade Agreement)	칠레	2006.3.8.	2009.1.13.
7	인도 - 부탄 FTA(Free Trade Agreement)	부탄	2006.7.28.	2006.7.29.
8	APTA(Asia Pacific Trade Agreement)	방글라데시, 중국, 인도, 한국, 라오스, 스리랑카	2007.10.26.	2008.1.1.
9	인도 - 싱가포르 CECA(Comprehensive Economic Cooperation Agreement)	싱가포르	2007.12.20.	2007.12.20.
10	인도 - 아세안 FTA	아세안	2009.8.13.	2010.1.1.
11	인도-네팔 무역협조협정(Cooperation to CONTROL UNAUTHORIZED TRADE)	네팔	2009.10.27.	2009.10.27.
12	인도-핀란드 AEC(Agreement on Economic Cooperation)	핀란드	2010.3.26.	2010.3.26.
13	인도 - 말레이시아 CECA(Comprehensive Economic Cooperation Agreement)	말레이시아	2010.10.27.	2011.7.1.
14	인도 - 일본 CEPA(Comprehensive Economic Partnership Agreement)	일본	2011.2.16.	2011.8.1.

자료: KOTRA 뉴델리 무역관 자료 종합

- 인도가 현재 논의 중인 FTA는 많으나 실제로 2011년 2월 16일 체결한 인도-일본 CEPA를 마지막으로 어떠한 FTA도 체결하지 않고 있음.
- 미국과의 FTA의 경우 트럼프 대통령이 2019년 9월 뉴욕에서 모디 총리와 회담 시 처음 FTA 추진을 발표하였으며, 2020년 1월 7일 주미 인도대사가 인도-미국 간의 무역협정 체결 협상이 꽤 진전되었다고 밝힌 바 있음.
- 한국이 참여하고 있는 RCEP의 경우 2019년 11월 4일 방콕 정상회의에서 나렌드라 모디 총리가 "타결된 협정문에 인도의 입장이 충분히 반영되지 않았다"며 미참여 결정

○ 자국 산업 보호 중심 정책 기조

- 피유시 고얄(Piyush Goyal) 인도 상공부장관은 2019년11월 한국, 일본 및 아세안 FTA를 언급하며, '이를 통해 FTA 협상 시 시간제한을 두거나 서둘러 끝내면 안 된다는 것을 배웠다. 국가와 국민의 최대 이익을 위해 조심스럽고 충분한 고려가 필요하다'고 밝히는 등 FTA에 신중한 모습을 보이고 있음.
- 또한, 인도 상공부는 2019년 12월 FTA 활용 현황을 분석하기 위한 FTA 모니터링 전담부서 운영과 함께 한-인도 CEPA 등 기존 FTA에 대한 검토도 고려하고 있음

주: 인도 2018-19 회계연도 기준 주요 FTA 체결국과 무역적자 현황: 한국(120억 달러), 일본(79억 달러), 7개국 아세안(220억 달러)

□ 對韓 통상정책 현황

○ 한국, 인도의 2위 무역구제 대상국

- 2019년 12월 31일 기준 인도 무역구제총국에 따르면, 한국에 대한 무역구제 조치 건수는 32건으로, 1위

인 중국(114건) 다음으로 무역구제 조치가 취해지는 국가

인도의 對한국 무역구제 현황

유형	조치 중	조사 중	계
반덤핑관세	19건	6건	25건
세이프가드	1건	5건	6건
상계관세	-	1건	1건
합계	20건	12건	32건

주: 업데이트 갱신주기 차이로 WTO와 DGTR 수치가 상이할 수 있음.
자료: 인도 무역구제총국(Directorate General of Trade Remedies, DGTR)

- 품목별로는 화학 12건, 철강/금속 9건, 섬유 5건, 플라스틱/고무 4건, 전기전자 1건, 기계 1건이며, 對한국 2019년 하반기(7~12월) 무역구제 신규조사 개시 건은 반덤핑 2건, 세이프가드 5건, 상계관세 1건으로 총 8건임.

○ 기본관세보다 우선 적용되는 한-인도 CEPA
- 인도는 Make in India 실현, 국방력 강화, 특정 산업 진흥 및 추가세수 확보를 목적으로 고관세정책을 적극 활용하고 있음.
- 그러나 전체 품목 중 약 85% 품목이 한-인도 CEPA 양허대상으로, 기본관세보다 우선 적용되는 한-인도 CEPA 양허관세로 인해 이러한 인도의 관세정책이 한국산 품목에는 큰 영향을 미치지 않음.
- 최근 인도 정부는 이러한 한-인도 CEPA 혜택으로 인해 자국 산업이 피해를 보고 있다며, 세이프가드 2건을 신규 조사 개시했음.
* 세이프가드 조사 대상 품목 : 무수프탈산(Phthalic Anhydride)(2019.10.1. 조사 개시), 폴리부타디엔 고무(Polybutadiene Rubber)(2019.11.7. 조사 개시)

□ 對주요국 통상정책 현황

○ 중국
- 중국은 인도의 1위 무역대상국이자 매년 500억 이상의 적자를 기록하는 만성 무역적자국임.
주 : 2018년 양국 무역액 900억 달러, 인도 기준 540억 달러 적자 기록
- 對중국의 기본적인 통상정책 기조는 수입억제·투자진흥이며, 이러한 기조는 무역구제 조치대상국 1위(114건), 전자상거래 수입억제 정책, RCEP 참여 연기 등으로 이어지고 있음.

○ 미국
- 미국은 인도의 2위 무역대상국이자 매년 170억 달러 이상 흑자를 기록하는 1위 무역흑자국임.
주 : 2018년 양국 무역액 850억 달러, 인도 기준 172억 달러 흑자 기록
- 미국은 인도의 가장 큰 무역흑자국임에 따라 對美 수입억제 보다는 미국의 對인도 통상 압박에 발 빠르게 대처하는 모습을 보임.
- 2018년 6월 1일 미국은 일반특혜관세제도(Generalized System of Preferences, 이하 GSP) 혜택 국가를 제외한 모든 국가의 철강 및 알루미늄 수입관세를 각각 25%, 10%로 인상
주 : 2018년 6월 1일 기준 인도는 GSP 혜택 국가
- 그러나 2019년 6월 5일 미 무역대표부(United States Trade Representative, USTR)가 인도를 GSP 혜택 국가에서 제외함에 따라 인도산 철강 및 알루미늄에도 인상된 수입관세가 적용됨.
- 이에 대한 보복으로 인도정부는 2019년 6월 16일 미국산 아몬드, 사과, 호두, 진단시약 등 28건의 관세를 최대 120%까지 인상
- 미국은 '인도수출업체가 수출보조금인 상품수출계획(Merchandise Exports from India Scheme, 이

하 MEIS)제도로 매년 약 70억 달러의 부당이득을 보고 있다'고 2018년 3월 14일 WTO에 제소하였으며, 이에 따라 인도는 MEIS를 대신할 수 있으면서 WTO 규범에 어긋나지 않는 새로운 제도(Remission of Duties or Taxes on Export Product, 이하 RoDTEP)를 준비 중.

주 : 미국, 인도를 WTO에 제소(2018. 3.14) → 인도 패소 판결(2019.10.31) → 인도, 동 판결에 대해 항소(2019.11.19.)

- 패소에도 불구하고 인도 정부는 새로운 대외무역법(Foreign Trade Policy 2020-25)이 발표되는 4월 1일까지는 MEIS제도를 유지할 것으로 예상.

□ 시사점

○ 2020년 통상정책 전망

- 인도는 2018년 1897억 달러 무역적자를 기록한 데 이어, 2019년 9월 기준 1,200억 달러의 무역적자를 기록 중이며, 이러한 무역적자를 완화하기 위해 인도정부는 다양한 수출정책을 발표함과 동시에 수입억제에도 노력을 기울이고 있음.
- 인도 상공부 장관이 2020년 예산안에 장난감, 가구, 고무 등 300개 이상의 품목의 관세인상을 제안함에 따라, 2020년 예산안 발표 시 많은 품목의 관세가 인상될 것으로 보이며, 동년 새로운 대외무역법(Foreign Trade Policy 2020-25)이 발표됨에 따라 MEIS제도를 대체할 수 있는 새로운 수출 진흥 정책들이 발표될 것으로 예상됨.
- 이러한 이유로 2020년 인도 통상정책은 무역적자 개선 및 수출 진흥 중심으로 시행될 것으로 예상하며, 이러한 기조에 맞춰 현재와 같은 수입억제 정책도 계속 될 것으로 예상

○ 끊임없이 변화하는 인도 통상환경

- 2020년 1월 16일 인도 상공부는 '기타(Others)'로 수입되는 품목에 대한 수입을 제한할 것이라고 발표
  - 인도 수입자는 정책 발표 후 30일 이내에 대외무역청(Directorate General of Foreign Trade, DGFT)으로부터 HS code를 발급 받아 수입을 진행해야함.

주: 인도가 수입하는 제품 중 약 25%가 기타 항목으로 수입되며 2018/19 회계연도 기준 총 5,000억 달러 수입 중 기타 부분이 1,000억 달러 이상을 차지

- 2020년 1월 27일 인도 정부 관계자는 자국 산업을 보호하기 위해 수입금액 기준 560억 달러 규모의 50여 개 품목(휴대전화 충전기, 보석류, 가구 등 비필수재 중심)의 관세를 5~10% 인상 예정임을 밝힘.
- 이처럼 변화가 잦은 환경에서 우리 기업은 KOTRA와 같은 기관을 통해 관세·비관세 장벽을 포함한 인도 통상정책 동향을 꾸준히 모니터링하고, 관련 대책 수립에 활용하는 것이 바람직

출처: 인도 관세·간접세중앙위원회(CBIC), 인도 대외무역총국(DGFT), 인도 무역구제총국(DGTR), Indianinfoline 등 인도 현지 언론 및 관련 기업 담당자 인터뷰 등

출처 (KOTRA해외시장뉴스)

한국화학융합시험연구원

3. 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장 현황

- 도시화 및 정부의 인프라 개발 계획으로 엘리베이터 및 에스컬레이터 수요 증가 -
- 나이지리아 현지 제조업체의 부재로 글로벌 브랜드 제품 수입 및 유통 활발 -

□ 시장 동향

○ 나이지리아에서는 1940년대 후반에 CFAO Plc로 대표되는 Otis 엘리베이터 회사에 의해 엘리베이터와 에스컬레이터가 처음 도입되었지만 여전히 나이지리아에 현지 제조회사는 없음

나이지리아가 엘리베이터 & 에스컬레이터 및 부속품 수 수출국 및 수입액 (단위: 천 달러)

국가	2014	2015	2016	2017	2018
세계 (총 수입액)	105,981	71,195	36,150	32,151	60,254
중국	19,661	20,203	11,338	10,621	20,819
영국	3,874	3,333	1,143	1,569	5,320
독일	10,610	9,019	1,306	569	5,308
태국	1,040	2,335	1,191	4,086	4,973
인도	9,464	2,388	4,124	1,947	4,227
남아공	1,261	1,192	407	1,183	2,411
스페인	10,923	4,038	4,565	1,930	2,224
한국	1,466	3,066	671	167	467
대만	442	23	41	247	266
일본	7,216	66	16	44	161
그 외	40,024	25,532	11,348	9,788	14,078

자료원: Trade Map, 나이지리아 통계청

○ 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장 유통망
- 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장은 매우 조화로운 시장임. 세계 상위 10개 제조업체들의 매출은 2017년 세계 전체 매출의 약 83%를 차지함. 나이지리아 또한 세계 글로벌 업체들의 브랜드 제품을 주로 사용함. 이런 브랜드들은 단독 또는 공동 현지 유통업체들을 통해 소비자들에게 접근하고 있음.
- 현재 나이지리아에서 운영하는 선두 제조업체로는 주로 Otis, Schindler, ThyssenKrupp, Kone, Mitsubishi Electric사 임. 하지만 이런 글로벌 업체들이 나이지리아에서 제조하진 않음. 그리고 요새 나이지리아에서 아시아, 스페인, 이탈리아, 동유럽에서 수입된 새로운 브랜드들을 찾을 수 있음.

□ 시장 특성

○ 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장 전망에 대한 긍정적 요인:
- 나이지리아에서 현대식 건축물이 많이 들어서고 있고, 대부분 엘리베이터 및 에스컬레이터 제품들을 이용할 수밖에 없기 때문에 꾸준히 성장할 것임
- 나이지리아에는 현대 건축물에 적합한 표준 및 규제를 따라야 하기 때문에 이 분야의 중고 제품은 거의 없음
- 해외투자 유입 증가와 도시화가 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장의 매출을 끌어올릴 것으로 예상됨에 따라 향후 상업 및 주거 부문 또한 증가할 것으로 보임. 더구나 주요 호텔 체인들의 확대 설립은 물론이고 공항 확장, 지하철 확장, 기타 사회 기반 시설 개발 등과 같은 대규모 정부 인프라 개발도 증가할 것으로 기대됨.

ㅇ 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장 전망에 대한 부정적 요인:
- 현재 나이지리아 국내 시장에서 제품 가격은 매출을 결정짓는 가장 중요한 요인임
- 외국 기업과 주요 거래가 계약되지 않으면 MOU 승인 또한 줄어듦. 나이지리아 시장에 진출하기 위해 마케팅에 막대한 비용이 필요할 것임.
- 나이지리아에서 기술 문제를 신속히 처리할 수 있는 훈련된 기술자가 부족함

ㅇ TechNavio의 시장분석가들은 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 시장이 2012~2016년 동안 12.75% 연평균성장률로 성장할 것이라 전망했었으나 2014년부터 2017년까지는 하락세를 보였음. 하지만 2017년엔 약 3천만 불을 조금 넘었으나 2018년엔 약 6천만 불 규모의 수입으로 거의 두 배 가량 증가하며 다시 성장세를 보임.

□ **경쟁 동향**

ㅇ 나이지리아 엘리베이터 및 에스컬레이터 분야의 선두주자는 중국 Xizi Elector사로 지금까지 여전함. 이 분야 마케팅, 유통, 판매 및 서비스 전문가인 Eliel Jerahmeal Nigeria Limited는 중국의 최고급 엘리베이터 및 에스컬레이터 장비 제조업체인 Xizi Elevator로 부터 할인된 가격으로 나이지리아와 다른 아프리카 지역 사용자들을 확보함. Xizi 브랜드는 중국의 1위 에너지 절약 및 승강기 부품으로 세계 어느 곳에서나 용이하게 경쟁하고 있음.

ㅇ 주요 브랜드의 나이지리아 현지 유통회사로는 Kresta Laurel Limited, Orion Elevators Ltd, MitsuLift Nigeria Ltd, Wincotech Lifts Limited, Akotex Nigeria Limited, JMG Limited, Elevator Technologies, Coxdyn Nigeria Limited 등이 있음.

나이지리아 현재 시장 가격

품목	엘리베이터	에스컬레이터	무빙워크
가격 범위	$119,019~$98,039	$50,000~$81,699	$33,333~$50,000

자료원: Jiji, Alibaba

ㅇ 제품의 길이에 따라 가격은 달라질 수 있으며, 상기 가격은 미달러당 N306의 환율로 환산한 것임. 이들 제품은 온라인상에서는 거래되지 않고, 나이지리아 주요 유통업체들을 통해 공급되고 있음.

□ **수입 관세 및 규제**

ㅇ 나이지리아에서 4층 이상인 건물에는 엘리베이터가 설치되어야 한다는 조건 외에 법적 요건은 미미하며, 있다고 하더라도 거의 시행되지 않음. 결과적으로, 유럽/영국/미국 표준에 적합하지 않은 모든 종류의 엘리베이터는 매일 나이지리아로 수입됨. 이를 긴급히 재검토해야 할 필요가 있으며, 나이지리아 기술자들은 장비, 부품, 안전 및 운영에 관련된 문제들에 대한 의회의 조치로 제대로 된 적절한 기준을 마련하는 데 앞장서야 함.

ㅇ 나이지리아와 같은 개발도상국의 건설 관행은 산업국가 또는 선진국에서의 관행과 크게 다름. 나이지리아에서 이 분야의 전문가들이 직면하고 있는 가장 큰 문제점은 건설 관행이 균일하지 않다는 것임. 소유주의 관점에서 프로젝터의 고객, 규모, 복잡성에 따라 다 다름.

엘리베이터 및 에스컬레이터에 대한 나이지리아 CET 관세

CET Code	품목	SU 단위	ID 수입 관세	VAT 부가세	LEVY 부과금	EXC 소비세
8428	그 밖의 권양용 · 하역용 · 적하용 · 양하용 기계류 [예: 리프트, 에스컬레이터, 컨베이어, 텔레페릭(Teleferic)]	U, 개당	5%	-	-	-
842810	리프트와 스킵호이스트	U, 개당	5%	-	-	-
842820	뉴매틱식 엘리베이터와 컨베이어	U, 개당	5%	-	-	-
842831	지하 작업용으로 특수설계제작된 것	U, 개당	5%	-	-	-
842832	기타 버켓형의 것	U, 개당	5%	-	-	-
842833	그 밖의 벨트형	U, 개당	5%	-	-	-
842839	기타	U, 개당	5%	-	-	-
842840	에스컬레이터와 무빙워크	U, 개당	5%	-	-	-
842860	텔레페릭·의자 양하기·스키용 드래그라인 및 퓨니쿨러용의 견인장치	U, 개당	5%	-	-	-
842890	그 밖의 기계	U, 개당	5%	-	-	-

자료원: 나이지리아 관세청 (NCS)

○ 나이지리아의 건설 산업에는 국가의 건설 행위를 규제하는 기관들이 있음. 이러한 규제 기관들은 건설업 종사자 및 전문가들이 제정된 법률에 따라 운영되도록 규제 및 보장을 목표로 하고 있음.

- 나이지리아 건설 연구소(NIOB): 건축기술, 유지관리, 측량, 시공/건설관리 등의 실무 및 기술을 장려하고, 높은 수준의 자격과 전문적 지도를 유지하며, 건축분야의 기술 및 일반 지식의 발달을 촉진하고 장려하는 전문 기관임. NIOB는 나이지리아의 등록된 건설자 협의회(CORBON)의 적용을 받고 관리됨.
- 나이지리아 기술자 협회(NSE): 나이지리아의 공학 전문가들을 위한 산하기관임. NSE는 나이지리아 엔지니어링 규정 위원회(COREN)의 적용을 받고 관리됨.
- 나이지리아 부동산 감정평가자 협회(NIESV): 1969년 설립 후 국가에서 전문적인 부동사 평가와 가치 판단을 하고 규제 및 통제할 수 있는 권한이 있음. NIESV는 나이지리아 부동산 평가자 등록 위원회(ESVARBON)에게 관리됨.

○ 나이지리아 표준 기구(SON)는 나이지리아 연방정부가 국가에 수입되는 제품의 품질과 표준을 검증하기 위해 승인된 규제 기관임. 나이지리아의 SONCAP 인증이 필요한 수입 제품 목록이 있음.

- SONCAP 인증이 필요한 수입 제품 목록은 온라인 상 (www.soncap.com) 확인하거나 한국에 있는 인터텍(Intertek) 사무실에서 확인할 수 있음. 또는 info.seoul.gs@intertek.com을 통해 지원받을 수 있음.
- SONCAP 한국 지사 또는 한국인터텍 테스팅서비스(주) 사무실: 서울특별시 성동구 아차산로5길 7 (성수동2가, 아주디지털타워1층)

○ 나이지리아 SGS의 승강기 인증 서비스 - SGS는 다국적 기업으로 검사, 검증 및 인증 서비스를 해주는 회사로 나이지리아 SGS는 승강기의 안전, 성능 및 무결점을 보장하기 위한 인증을 해 줌. 안전 및 규제 요건을 준수하는 것은 시장 접근을 얻는 데 있어 매우 중요한 부분임.

- 승강기 설계 및 형식(사양, 코드, 지침 및 업계 표준 등) 검사, 점검 실시 및 감사 수행, 승강기 장비 성능 시험 등을 함

□ **관련 전시회**

전시회명 (영어)	Nigeria BuildExpo
전시회명 (한국어)	나이지리아 건설 시공 전시회
전시품목	엘리베이터, 에스컬레이터를 포함한 다양한 건축·건설 관련 제품 등
개최도시, 기간, 장소	라고스) 2020년 6월 25일 ~ 27일 Landmark Centre
웹사이트	http://www.nigeriabuildexpo.net/

전시회명 (영어)	The Big 5 Construct Nigeria
전시회명 (한국어)	나이지리아 제 5대 큰 건설 전시회
전시품목	엘리베이터, 에스컬레이터를 포함한 다양한 건축·건설 관련 제품 등
개최도시, 기간, 장소	라고스) 20ㅐ20년 9월 8일 ~ 10일 Landmark Centre
웹사이트	https://www.thebig5constructnigeria.com/

□ **전문가 의견**

○ Rufus Thomas &Co., Ltd사의 대표이사 Thomas씨는 대부분 유통을 하기 위한 파트너를 찾지만, 중국의 가격과 제품이 중국 회사들의 계약 스타일 때문에 우세하다는 것을 인정한다고 함. 현재 개발지역을 제외하고는 일반적으로 수요가 낮지만 시간이 지나면서 완전히 받아들여질 것이라고 강조함.

○ Akotex Nigeria Limited사의 그룹 대표이사 Henrich씨는 비록 이 시장의 성장이 더딘 것처럼 보이더라도 고층건물 건설에 관련된 신기술로 인해 잠재력이 있어 점차 더욱 성장할 것이라 말함. 한국 제품에 대해 나이지리아는 언제라도 좋은 시장이고 잘 준비된 업체들에게 기회가 더 많겠지만 시간이 걸릴 것임. 특히나 나이지리아가 경기침체에서 벗어나고 있기 때문에 제품 가격을 잘 고려해 측정해야 할 것이라 강조함.

○ Yaskawa Elevator사에서는 유선상 나이지리아 시스템과 같이 일할 수 있다면 누구나 제조사들의 사고방식에 따라 자유롭게 진출할 수 있을 것이라고 언급했음

□ **시사점**

○ 나이지리아의 도시화가 계속 되면서 도시 인구 집중과 정부의 인프라 개발 확대로 인해 고층건물들이 많이 필요하여 엘리베이터 및 에스컬레이터 수요는 꾸준히 증가할 것이나 나이지리아에 현지 제조사는 없어 계속해서 여러 유통업체들을 통해 수입될 것임

- 나이지리아의 경력 많은 주요 유통업체들과 협력하여 진출 계획하는 것이 유리함
- 이 부문 시장의 성장 및 수요가 증가함에 따라 가격 경쟁이 더욱 심해질 전망이므로 가격 선정에 대해 잘 고쳐해야할 것임

○ 나이지리아 사회 인프라의 부족으로 전력공급이 낮기때문에 에너지 절약 스마트 승강기에 관심이 많을 것임

- 우리 기업의 새로운 기술 및 성능을 다양한 방법으로 홍보하여 우리 기업 브랜드를 많이 알려야 진출하는 데 용이할 것임
- 나이지리아 표준 기구(SON) 및 나이지리아 SGS의 인증을 받아 우리 기업의 제품에 대한 성능을 보장받으면 좀 더 쉽게 접근할 수 있을 것으로 전망

○ 낮은 층 건물 위주의 저렴하고 간단한 시스템으로 작동하는 승강기에 대한 개발은 나이지리아 엘리베

이터 및 에스컬레이터 시장이 더 일반화 될 수 있을 것으로 기대함. 게다가 유지·보수할 수 있는 훈련된 수리공의 부족으로 간단한 시스템으로 쉽게 보수할 수 있거나 나이지리아 현지인들에게 기술 교육을 해준다면 우리 기업 제품의 경쟁성을 높게 평가할 것임.

ㅇ 나이지리아 현지 전시회에 참가할 경우 바이어들과 접촉하는 것이 훨씬 쉽고 소비자들의 반응을 바로 현장에서 볼 수 있기 때문에 시장 분위기를 파악하는 데 효과적임.

* 자료원: Market Research Reports, PRNewswire, TechNavio, Vanguard NGR, 나이지리아 관세청, 라고스무역관 자료 종합

2020-01-28 IkennaGodwin Uyamasi 나이지리아 라고스무역관

출처 (KOTRA해외시장뉴스)

4. 파키스탄, 한국산 농약에 대한 관심 증가

- 경기침체에도 정부 정책 및 병충해 요인 등으로 농약시장 규모는 증가세 -
- 2019년 한국의 對파키스탄 농약 수출액은 5년 전 대비 10배 이상 증가 -
- 파키스탄 진출 시 단순제품 수출 외에도 현지 기업과의 합작투자, 기술협력 등도 고려 필요 -

□ **성장하는 파키스탄 농약시장**

ㅇ 파키스탄 정부는 농업 생산성 및 부가가치 향상을 위해 농약 사용의 중요성을 강조
- 2018/19 회계연도 기준 농업은 파키스탄 GDP의 18.5%, 전체 인구의 약 40%가 종사하는 주요 산업에 해당
- 파키스탄 정부는 농업분야 육성을 위해 2017년에 국가 식량안보정책(National Food Security Policy)을 발표하고 식량 안보 확보를 위한 4%의 농업 성장률 목표를 설정한 바 있음.
- 해당 정책은 농업 생산성 및 부가가치 향상을 위한 방안으로 인프라 확충, 비료 보급, 종자 개발 등과 함께 적절한 농약 사용을 포함하고 있음.

ㅇ 파키스탄 농약 수입시장 규모는 2018/19 회계연도 기준 전년 동기대비 약 11% 증가
- 펀자브주 농무부 관계자에 따르면 원료 및 완제품을 포함한 파키스탄 농약 시장 규모는 2018/19 회계연도 기준 약 2억5,000만 달러로 추정됨.
- Four Brothers 등 많은 현지 농약 제조업체들이 있으나 파키스탄은 농약 생산에 사용되는 기초 화학물질 중의 일부만 제조가 가능하기 때문에 농약 원료 및 완제품에 대한 수입 의존도가 높은 편임.
- 파키스탄 연방세무위원회(Federal Board of Revenue, 이하 FBR)에 따르면 주요 농약 수입국으로는 중국, 인도, 싱가포르, 미국 베트남 등임.
- 농약 원료 및 완제품에 대한 관세는 HS CODE 별로 3%부터 20%까지 차등 부과되고 있음. 일반판매세(GST)는 17%, 원천세(WHT)는 6%임.

파키스탄 농약 수입 관세 현황

관세	HS CODE
3%	3808.5210, 3808.5910, 3808.6110, 3808.6210, 3808.6910, 3808.9130, 3808.9140, 3808.9170, 3808.9180, 3808.9199, 3808.9210, 3808.9220, 3808.9290, 3808.9310, 3808.9390, 3808.9400, 3808.9910
11%	3808.9191
20%	3808.5290, 3808.5990, 3808.6190, 3808.6290, 3808.6990, 3808.9110, 3808.9120, 3808.9150, 3808.9990

자료: Federal Board of Revenue

□ **한국의 대파키스탄 농약 수출 증가세**

ㅇ 최근 5년간 한국의 파키스탄 농약 수출액 규모는 약 2,000만 달러 증가

- 무역협회에 따르면 2015년 12만 1천 달러였던 농약 원료 및 완제품(HS CODE 3808 기준)의 파키스탄 수출액은 2019년 2,089만 5000달러로 크게 증가한 바 있음. 이는 2019년 한국의 대파키스탄 수출 품목 중 8위를 차지한 규모임.
- 2019년 하반기부터 본격화 된 IMF 구제금융 개혁 조치 등으로 현지 경기가 위축되고 있음에도 자동차 및 염료 등과 함께 전년 동기 대비 수출이 오히려 증가한 품목임.
- 게다가 현지 바이어들의 언더 인보이스 관행으로 실제 수출 금액은 통계치보다 더 클 수 있음.

한국 대파키스탄 농약 수출 통계 (단위: 천달러, %)

연도	2015	2016	2017	2018	2019
수출액	121	231	828	8,184	20,895
증가율	15.9	91.0	258.7	888.6	155.3

HSCODE: 3808

자료: 한국무역협회

□ **(바이어 인터뷰) 병충해 등 요인으로 파키스탄 농약 수요 증가**

ㅇ 병충해 발생 빈도 증가에 따른 농약 수요 증가

- 정부 차원에서 농약을 구매하는 펀잡주의 농무부 연구원 Mr. Abid Mehmmod 박사에 따르면 파키스탄 농약 시장은 향후 5년간 약 8%의 연평균 성장률을 보일 것으로 예상됨.
- 그 이유로는 최근 파키스탄의 평균 기온이 상승함에 따라 국토 전역에 걸쳐 병충해 규모가 증가하여 농업 전반에 농약 수요가 증가했기 때문이라고 밝힘.
- 실제로 2018/19 회계연도는 병충해 및 이례적인 강우량 등의 요인으로 인해 주요 작물 생산량이 전년 동기 대비 전반적으로 감소한 상황이라고 언급함.

2018/19 회계연도 파키스탄 주요 작물 생산 통계 (단위: 톤, 베일, 헥타르)

주요 작물	생산량			생산 면적		
	2016/17	2017/18	2018/19	2016/17	2017/18	2018/19
면화(베일)	10,671	11,946	9,861	2,489	2,700	2,373
사탕수수	75,482	83,333	67,174	1,218	1,343	1,102
쌀	6,849	7,450	7,202	2,724	2,901	2,810
밀	26,674	25,076	25,195	8,972	8,797	8,740
옥수수	6,134	5,902	6,309	1,348	1,251	1,318

자료: Pakistan Ministry of Finance

- 그럼에도 불구하고 현지 농부들은 비용 절감을 위해 농약을 사용하지 않는 경우가 많다고 함. 또한 구매하더라도 저렴한 제품을 선호하는 경향이 있음. 이에 개별 주정부가 농업 생산성 향상을 위해 직접 농

약을 구입하여 배포하기도 한다고 밝힘.

○ 액체 형태의 면화용 살충제가 높은 수요량 보유
- MTS Store &Pest Control의 Mr. Arif Zaidi(Deputy Manager)에 따르면 전체 수요 중 약 95%가 액체 형태의 살충제라고 밝힘. 나머지 5%의 수요는 분말 형태로 사용되고 있다고 함.
- 파키스탄 전체적으로 약 33%의 농약이 White Fly 등 면화 병충해 예방에 사용되고, 면화 생산량을 증가시키기 위해 국가적으로 면화 재배에 농약 사용을 장려하는 추세라고 언급함.
- 이러한 정책의 일환으로 정부는 과거 수입을 금지했던 바이오 농약 수입을 2019년 3월부로 재개한 것으로 알려짐.

□ **수입 승인 불가 유해성분 사전 확인 필수**

○ 대파키스탄 농약시장 진출을 위해서는 정부 기관에 제품을 등록하고 사전 승인을 받아야 함.
- 수입자는 식품검역소(Department of Plant Protection)에 제품 승인 신청서를 작성해 제출한 후 승인을 받아야만 수입이 가능함.
- 현지에서 제조하는 제품이라 하더라도 유통 및 판매 등을 위한 제품 승인은 필수적인 절차이며, 통상 신청에서 승인까지 6개월 정도가 소요되는 것으로 알려져 있음.
- 현지 식품검역소 관계자에 따르면, 관련 제품이 미국, 유럽, 중국 등에서 이미 인가된 기록이 있는 경우 비교적 쉽게 승인을 받을 수 있음.

○ 정부가 지정한 유해 성분이 포함된 농약은 수입 및 유통 승인 불가
- 파키스탄 정부는 25개 유해 성분을 아래와 같이 지정하고 해당 성분이 포함된 농약의 수입·제조 및 유통을 금지하고 있음.

파키스탄 농약 유해 성분(승인 불가) 목록

연번	성분명
1	B.H.C
2	Binapacryl
3	Bromophos ethyl
4	Captafol
5	Chlordimeform
6	Chlorobenzilate
7	Chlorthiophos
8	Cyhexatin
9	Dalapon
10	DDT
11	Dibromochloropropane + Dibromochloropropene
12	Dicrotophos
13	Dieldrin
14	Disulfoton
15	Endrin
16	Ethylene dichloride + Carbontenachloride
17	Leptophos
18	Mercury Compound
19	Mevinphos
20	Toxaphene
21	Zineb
22	Heptachlor
23	Methyl Parathion
24	Monocrotophos (all formulations)
25	Methamidophos (all formulations)

자료: Pakistan Department of Plant Protection

□ **진출 시 현지 주요 기업 및 다국적 기업들과 경쟁 불가피**

ㅇ 3개 다국적 기업 및 8개 로컬 기업이 전체 농약 시장점유율의 약 80% 차지
- 파키스탄 농업연구원(Pakistan Agricultural Research Council, PARC)에 따르면 2019년 기준 현지 진출한 3개 다국적기업 Syngenta International(스위스, 13%), FMC(미국, 11%), Buyer Crop Sciences(독일, 10%)이 현지 농약 시장 점유율의 1~3위를 각각 차지하고 있음.
- 이어서 Four Brothers(7%), Tara Group(7%), Alladin Group(7%), Sun Corp(6%), Sayban(5%), Auriga Group(5%), Ali Akbar Group(5%), Petron Chemicals(5%) 등 8개 로컬기업이 절반에 가까운 47%의 시장점유율을 차지함.

□ **시사점**

ㅇ 파키스탄 농약 수요 증가에 힘입어 수출 확대 모색
- 한국작물보호협회가 2019년 발간한 '농약연보'에 따르면 국내 농약시장 규모는 2018년 기준 1조4,760억원으로 전년 동기대비 2% 하락한 상황임.
- 2019년 한국의 대파키스탄 농약 수출액은 약 2000만 달러 수준으로 2018년 대비 155% 증가했으나 아직까지 그 규모는 국내 내수시장 규모 대비 미미한 수준이라고 할 수 있어 대파키스탄 수출확대 잠재력이 크다고 볼 수 있음.
- 게다가 파키스탄 정부는 농업 분야 생산성 및 부가가치 제고를 위해 지속적으로 노력을 경주할 것으로 전망됨. 이는 미개척 신흥시장을 공략하고자 하는 우리 농약 수출기업에게 좋은 기회가 될 전망임.
- 또한 현지 농약 제조 기업들은 제조 설비 현대화 및 관련 기술 협력을 필요로 하고 있기 때문에 우리 기업은 현지 기업과의 합작투자 진출 등도 적극적으로 고려해 볼 수 있음.

ㅇ 우수한 현지 에이전트 발굴을 통한 제품 사전 등록 진행 및 판매망 확충 필요
- 파키스탄 농약시장 진출 확대를 위해서는 현지에서 폭넓은 유통망을 보유하고 제품 인증 절차를 대리해 줄 신뢰할만한 에이전트를 발굴하는 것이 급선무임.
- 대부분의 현지 제조 및 유통 업체는 에이전트를 통해 원료 및 완제품을 구매하므로 에이전트 직원에 대한 사전 제품 교육을 통해 원활한 마케팅이 이루어지도록 지원해야 함.
- KOTRA 카라치 무역관에서 파악한 주요 에이전트 후보 업체는 무역관으로 개별 문의 시 안내가 가능함. 카라치 무역관 지사화 사업 또는 KOTRA의 글로벌 CSR 사업 등을 활용하여 에이전트 발굴부터 제품 등록까지 체계적으로 지원받는 것도 하나의 방법임.

자료원: Federal Board of Revenue, Pakistan Customs Tariff, Pakistan Bureau of Statistics, State Bank of Pakistan, Ministry of Finance, Pakistan Punjab Agriculture Department, Business Recorder, The Dawn, 한국무역협회, 한국작물호보협회, KOTRA 카라치 무역관 자료 종합

2020-01-28 정주헌 파키스탄 카라치무역관

출처 (KOTRA해외시장뉴스)

5. 독일, 2019년 자동차 시장 역대 최고 실적 이후 2020년 감소세 전망

- 2019년 총 판매대수 361만 대(+5%), 2020년 -4% 마이너스 성장 전망 -
- 전기자동차 시장 점유율 2% 대 돌파. 전기차 중심의 시장 재편 본격화 -
- 핵심 기술 주력 및 친환경 자동차 시장 내 기업 브랜드 이미지 제고를 통해 시장 선점 또는 입지 구축의 기회로 삼아야 -

□ 2019년 독일 자동차 시장 결산

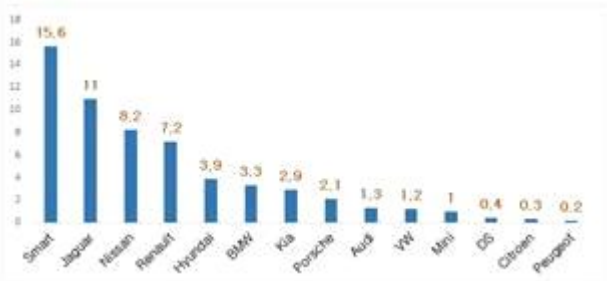
○ 2019년 독일 승용차 판매, 역대 최고치 기록

- 2018년 독일 승용차 신규 등록대수는 총 360만 7,258 대로 전년 대비 5% 증가하며, 기대 이상의 성장세를 나타냈으며, 이는 지난 20년 이래 역대 최고치임.
- 2019년 한 해 브렉시트와 미•중 및 미•EU 무역분쟁 등에 따른 대외 환경 불안 속 독일 경기 역시 약화되는 움직임을 보였으나, 2018년 9.1일 도입된 WLTP(신규 자동차 연비 통합 테스트 시스템) 표준에 따른 차량 모델 허가 관련 일부 생산 지연이 2019년 초 정상화되며 상반기 증가세를 견인하였고, 독일 정부 차원의 친환경자동차 구매지원금을 중심으로 신규 수요가 증가하며 한 해 비교적 높은 성장세를 시현함.
- 2019년 독일 자동차 시장에서는 전년도와 다름없이 폴크스바겐(VW)이 전년대비 +3.7% 판매 증가율, 18.5%의 시장 점유율로 1위를 차지하며 여전히 건재함을 과시함. 시장 점유율은 전년 18.7%보다는 소폭 감소한 수치임.
- 2019년 독일 승용차 시장 내 차종별 판매 1위는 전년 대비 3.3%의 감소율에도 불구하고 전년에 이어 총 20만 4,550대를 판매한 VW의 골프(Golf)가 차지하며, 여전히 선호도 1위 모델의 건재함을 드러냄. 이에 이어 전년도와 같이 VW의 티구안(Tiguan)이 총 87,771대를 판매(+17.4%)해 2위를 차지했으며, 3위는64,403대(+2.6%) 를 판매한 메르체데스 C 클래스가 차지함. 1~6위 중 3위를 제외하고는 모두 VW 브랜드로 여전히 독일 시장에서 부동의 입지를 유지함.

○ 전기자동차 시장 점유율 2%대, CO2 배출 규제 강화로 지속 성장 전망

- 독일 자동차 전문 매거진 Automobilwoche에 따르면, 2019년 12월 순수 전기자동차는 전년 대비 50% 증가한 5,748대가 판매됐으며, 시장점유율 2%에 도달함.
- 2019년 한해 총 63,281대가 판매돼 75.5%의 증가율을 기록했으나 총 시장 점유율은 1.8%로 여전히 미약한 상황임.
- 전기자동차만을 공급하는 테슬라를 제외하면, 전기차 시장에서는 완성차 업계 중 스마트(Smart)가 단연 선두를 달리고 있는데, ForTwo와 ForFour 양 모델을 통해 15.6%의 시장 점유율을 기록함. 이어 재규어가 11.0%, 닛산이 8.2%로 뒤를 잇고 있음.

2019년 완성차 브랜드별 순수 전기자동차 신규등록 비중 (단위 : %)



자료원 : Automobilwoche

* 주 : 이는 전기자동차만을 공급하는 테슬라 제외 통계임.

- 또한 2019년 총 전기자동차 모델 중 판매1위는 르노의 Zoe로 전년 대비 +48.3%를 기록하였으며, 이를 이어 BMW i3가 +140.4% 판매 증가율을 기록하였고, 3위를 차지한 테슬라 신모델 3은 신 모델로 전년 대비한 성과를 산정할 수 없으나 신모델로서 9,013대가 판매돼 3위에 등극하는 놀라운 실적을 기록함.
- 특히 지난 몇 달간 전기자동차가 비교적 높은 수요를 기록한 것은 테슬라의 신 모델 3의 판매 성과에 따른 것으로 분석되며, 동 모델은 2019년 1월 출시 이래 총 5회에 걸쳐 순수 전기자동차 판매부문 1위를 기록한 데 이어 지난 12월에도 신규 등록대수 926대로 1위를 기록함.

테슬라 Model 3

자료원 : Handelsblatt

- 포르쉐 타이칸(Taycan) 역시 처음으로 신규 등록대수 통계에 등장했는데, 총 31대의 영업용 차량인 것으로 나타남. 이 외 현대의 코나 E 모델과 기아의 e-Soul 역시 전기차 판매시장에서 각각 7위와 10위를 기록하는 등 좋은 성과를 나타냈는데, 특히 현대 코나는 824.1%의 판매 증가율을 기록하며 전기차종 부문에서 독보적인 판매성과를 기록함.
- Automobilwoche는 아직까지는 전기차 신규 등록대수가 매우 낮은 수준이나, 늦어도 앞으로 몇 개월간 뚜렷한 판매 상승세를 보일 수 밖에 없다고 전함. 이는 2020년에는 승용차에 대한 EU의 새로운 CO2 배출 기준이 적용되기 때문임.

  * 2020년부터 EU내 완성차 기업은 평균 판매대수를 기준으로 대당 연 평균 CO2 배출량의 최대 상한치 95g/km를 준수해야 하는데, 2020년의 경우 배출량이 적은 신차의 95%의 평균 배출량을 적용하고 2021년부터는 모든 신규 등록 차량에 적용하게 됨. 자동차 매거진 Auto, motor, sport에 따르면 2019년 WLTP(신규 자동차 연비 통합 테스트 시스템)에 따른 모든 신규 자동차의 평균 CO2 배출량은 157g/km이라고 함.

○ 2019년에도 지속적인 SUV 인기 속 차종별 시장 1위 탈환

- 2018년 독일 내 차종별 시장 점유율은 SUV 21.1%, 준 중형 20.5%, 소형13.5%, 중형10.3%, 지프차 10.1% 등으로 나타났는데, 이미 몇 년 전부터 지속적인 인기몰이 중인 SUV가 준 중형 차종을 제치고 1위로 등극함. 특히 독일자동차청(KBA)에 따르면, SUV 판매는 2019년 11월 말 이미 100만 대 고지를 넘어섰으며, 12월 70%에 육박하는 높은 성장세를 기록하였다고 함.
- SUV를 제외하고는 대다수의 차종에서 감소세를 보였는데, SUV를 제외하고는 지프차와 대형 밴만이 전년 대비 증가세를 나타낸 반면, 준 중형급과 준 럭셔리급이 비교적 높은 감소세를 시현함.

  * 2018년 독일 내 차종별 시장 점유율은 준 중형 22%, SUV 18.3%, 소형14.5%, 중형10.7%, 지프차 8.8% 등으로 나타남.

2018년 및 2019년 독일 내 완성차 차종별 시장 점유율(단위 : %)

자료원 : 독일자동차청(KBA)/Automobilwoche

□ 2019년 완성차 브랜드 별 성장 추이 및 2020년 전망

○ VW, 시장 점유율 18.5%, 전년 대비 3.7%의 증가율로 건재

- 2019년 12월 당월 신규자동차 등록수 집계 결과, 폴크스바겐(VW)은 19.2%의 증가율을 기록하며, 2019년 연간 누계 기준 전년 대비 3.7% 증가한 18.5%의 시장 점유율을 기록하며1위를 고수함. 시장 점유율은 전년 대비 소폭 하락했으나, 판매율은 전년 1.5% 대비 호조를 띰.
- 독일 시장 내 10위 기업 중 여전히 구조조정 문제를 안고 있는 Opel을 제외하고 모두 증가세를 기록하였는데, 특히 Ford가 BMW를 제치고 3위로 올라섰으며, 전년도 좋은 성과를 보였던 VW의 자회사 Seat가 르노를 제치고 8위로 등극함.
- 2019년 한 해 Seat(+13.9%), 현대(+12.7%), Ford(+10.9%)가 모두 10% 이상의 높은 성장세를 보였는데,
- 10위권 밖이긴 하나 도요타의 경우 전년 대비 0.7%의 증가율에 그치며 Fiat에 이어 12위로 밀려남.
- 현대는 전년과 동일하게 10위를 기록하였으나, 전년 대비 +12.7%의 증가율을 기록하였고, 기아 역시 +5.8%의 판매 증가에도 불구하고 전년과 동일한 시장점유율(1.9%)로 16위를 기록함.

2019년 총 누계 및 12월 독일 자동차 신규 등록 현황 (단위 : 대, %)

순위	2019년 총 누계				2019년 12월		
	브랜드	판매 대수	점유율(전년)	전년 대비 증감률	판매 대수	점유율	전년 동기 대비 증감률
	총계	**3,607,258**	**100**	**+5.0**	**283,380**	**100**	**+19.5**
1	VW	667,518	18.5(18.7)	+3.7	49,518	17.5	+19.2
2	Mercedes	339,185	9.4(9.3)	+6.3	24,796	8.8	+8.4
3	Ford	279,719	7.8(7.3)	+10.9	22,664	8.0	+28.0
4	BMW	279,243	7.7(7.7)	+5.4	27,544	9.7	+10.8
5	Audi	267,195	7.4(7.4)	+4.7	17,590	6.2	+5.7
6	Opel	215,864	6.0(6.6)	-5.3	11,219	4.0	-28.1
7	Skoda	208,171	5.8(5.7)	+5.7	14,256	5.0	+15.2
8	Seat	138,670	3.8(3.5)	+13.9	7,858	2.8	+16.5
9	Renault	131,138	3.6(3.8)	+0.2	11,010	3.9	+13.7
10	Hyundai	129,508	3.6(3.3)	+12.7	11,399	4.0	+33.8
16	Kia	69,608	1.9(1.9)	+5.8	5,597	2.0	+28.2

자료원 : 독일자동차청(KBA). auto, motor und sport

*주 : 동 통계는 2019년 총계 순위 기준이며, 전년도 현황과 비교를 위해 전년도 시장 점유율을 함께 표기함.

□ 2020년 독일 자동차 시장 낙관 어려워

○ 2020년 독일 자동차 시장, 전년 대비 4% 마이너스 성장 전망

- 독일자동차산업협회(VDA)는 2020년 독일 자동차 시장은 총 343만 대 판매로 전년 대비 -4%에 이르는 감소세를 기록할 것으로 전망함.
- 마테스(Bernhard Mattes) 협회장은 이러한 전망 수치는 매우 불확실하며, 세계 경기가 안정적인 상황에서 2019년 승용차 수출과 생산 수준을 유지할 수 있을 것이라고 밝히고 이러한 하락세는 구조적 요인이 아니라 경기요인에 따른 것이라고 전함.
- 마테스는 이는 현재 중국의 경기 악화에 따른 판매 감소세(2019년 약 -10%)로 인해 10여 년 전의 금융 및 경제위기 때 보다 감소폭이 크고 수출 의존도가 높은 자동차 기업에 직격탄으로 작용해 대량의 일자리 축소 사태가 내년에도 더 확대될 것으로 전망함.

* 지난 12월 다임러는 2022년까지 약 1만 개, 아우디는 향후 몇 년간 9,500개의 일자리를 축소할 예정이라고 발표한 바 있으며, 이 외에도 다수의 부품기업 역시 단축 근무를 시행하고 있는 상황임. 또한 일례로 자회사 메르체데스의 선전에도 불구하고 2020년 1.22일 발표된 2019년 다임러(Daimler)의 실적은 예상을 크게 상회하는 것으로 나타났는데, 세전 이익이 전년 대비 절반 정도 감소한 것으로 나타남. 동사는 무엇보다 디젤 스캔들에 따른 리콜 및 대응 등으로 전 세계적으로 11억~15억 유로 규모가 추가로 소요되었기 때문이라고 밝힘.

- 마테스 협회장은 2020년 글로벌 자동차 시장은 총 7,820만 대 판매로 전년 대비 -1%를 기록할 것으로 전망하고, 중국의 경우 감소세는 지속될 것이나 감소세 비중이 -2 %(2,050만 대)로 축소될 것이며, 미국 경차 시장 역시 -3%(1,650만 대)를 전망하며, 유럽에서도 CO2 규제와 더불어 -2%(1,530만 대)를 예상함.
- 독일 국제자동차제조사협회(VDIK)의 치르펠(Reinhard Zirpel) 협회장은 2019년 최고 실적 이후 2020년은 정상화가 이뤄질 것으로 예상되며, 약 335만 대의 승용차 판매를 전망함.
- 독일 자동차 매거진 Automobilwoche역시 2020년 전 세계 자동차 시장 경기가 회복세를 나타내기에는 시기 상조로 전망하고 전년 대비 1.4%의 마이너스 성장을 예측함. 이에 따라 총 신규등록대수는 2015년 이래 처음으로 8,000만 대를 하회할 것으로 예상됨.
- 독일의 총 신규등록대수 역시 334만 대로 전망했는데, 이는 전년 361만대 대비 -7.4%의 감소세임. 특히 연초 시장 내 58%(2019년 기준)에 이른 비중을 차지하는 영업차량 수요가 이미 전년도 말에 발생한 관계로 수요가 적을 것으로 내다봄.

독일 및 전 세계 주요 승용차 신규 등록대수 현황 및 전망(단위 : 백만 대)

분류	2018년	2019년	2020년*
서유럽	14.21	14.30	13.77
- 독일	3.44	3.61	3.34
- 프랑스	2.17	2.21	2.16
- 이탈리아	1.91	1.92	1.88
- 영국	2.37	2.31	2.27
- 스페인	1.32	1.26	1.24
- 기타	3.00	3.00	2.88
러시아**	1.80	1. 76	1.76
미국**	17.32	17.11	16.90
브라질**	2.48	2.67	2.70
중국	23.26	21.04	20.90
인도	3.39	2.96	2.82
일본	4.39	4.30	4.20
기타 국가	17.46	16.49	16.45
전 세계 총계	84.31	80.64	79.50

자료원 : Automobilwoche

* 주 : 2020년은 전망수치이며, **는 경차(Light Vehicles) 기준임. 2019년 총계 수치는 세부 통계 합산 수치와 일치하지는 않음.

- 또한 올 해 역시 EU 차원의 CO2 감축 목표* 등이 지속적으로 강화되는 추세인데다, 미·중 무역분쟁이

최근 2020년 1.15일 양측 합의를 거쳐 우선 진정 모드로 접어들긴 하였으나, 브렉시트 및 미·EU 무역분쟁** 등의 이슈도 잔존하고 있으므로 업계에는 지속적인 악재로 작용할 것으로 예상됨.

* 2030년까지 유럽 시장 내 주요 완성차 기업은 승용차의 경우 2021년 대비 37.5%에 이르는 CO2를 감축해야 하고, 소형상용차(형식 승인 N1)의 경우 2021년 대비 31%를 감축해야 함.

** 미 트럼프 대통령은 2020년 1월 개최된 다보스 세계경제포럼에서 유럽 수출에 대한 고관세 필요성을 강조하며 재차 위협

- 마테스(Bernhard Mattes) 협회장은 앞으로 자동차 업계가 헤쳐나가야 할 도전과제로 ① 글로벌 자동차 경기 감소에 따른 생산 능력, 생산, 수출, 고용에 영향, ② 미·중, 미·EU 간 무역 정책적 불확실성 ③ 브렉시트, E-모빌리티와 디지털화에 따른 막대한 선행 투자 및 판매 감소에도 구조적 변화 수행을 제시함.
- 국내 자동차부품 K사는 지속적인 독일 제조기업의 생산 감축으로 다소 고전 중이며, 전년도 브렉시트나 무역 분쟁 등에 따른 글로벌 경기 둔화가 뚜렷한 회복세를 보이고 있지 않아 시장을 낙관하기 어렵다고 함.

○ 자동차 시장 재편에 따른 일자리 감축 움직임 가시화

- 한편, 독일정부의 국가 모빌리티의 미래 플랫폼(NPM)의 발표에 따르면, 내연기관의 E-모빌리티화로 독일 내 2030년까지 약 41만개의 일자리가 사라질 위기에 처해있다고 함.
- 특히 엔진과 기어 등 파워트레인 생산 분야에서 88,000개의 일자리가 사라질 것이라고 전망함.
- 자동차 산업의 변화가 상당한 파장을 불러일으킬 것으로 예상되는 가운데, 이러한 일자리 감축을 최소화하기 위해 NPM의 워킹 그룹은 기업의 전략적 인사계획과 기업과 노동청, 재교육기관이 공동으로 협력할 수 있는 지역적 역량센터 등을 촉구함.
- 독일 하일(Hubertus Heil) 노동부장관은 “구조변화는 완성차기업 및 부품기업에게는 큰 도전 과제를 제기한다”고 발하고 여기서는 특히 ‘역량’이 매우 중요하며, 이로써 오늘날 근로자는 내일의 일자리를 해결할 수 있는 기회를 가지고 있다”고 전함.
- 반면, 독일자동차산업협회는 이러한 일자리 감축을 예고하는 연구 시나리오는 2030년까지 전기차 모델의 국내 생산이 거의 없고 독일 내 배터리 셀 생산도 없다는 잘못된 가정을 토대로 한다고 전하고 이에 경고함.

○ 전기차 시대로의 전환을 틈탄 시장 공략 중요

- 이 외, 2020년 주요 완성차 기업은 제각기 순수 전기차 개발에 열을 올리고 있으며, 친환경차 시장 경쟁이 본격화될 것으로 예상되며, 마테스는 2023년까지 독일 완성차 기업은 현재 약 50개에서 150개 이상의 모델을 출시할 계획이며, 이는 3배 이상의 성장세라고 함. 또한 2024년까지 E-모빌리티에 500억 유로, 디지털화에 250억 유로를 추가로 투자할 예정이라고 밝힘.
- 이러한 전기차 시대로의 재편과 더불어 부품 소재 경량화 및 혁신 소재 개발 급물살을 탈 것으로 예상되며, 전기차에 최적화된 부품 소재에 대한 관심이 증가할 것으로 기대됨.
- 전기차 시대로의 전환과 더불어 국내 부품기업 역시 이러한 흐름에 맞춘 신 소재 및 제품 개발이 탄력을 받을 것으로 예상되는 가운데, 가성비 개선을 통한 고부가가치 제품 개발이 시장의 물꼬를 트는데 중요한 역할을 할 것으로 예상됨.
- 업계 관계자에 따르면, 전기차 시대 새로 재편되는 시장 내 입지를 확보하기 위해서는 완성차 기업이 요구하는 자체 인증을 취득하는 것이 중요하다고 함. 왜냐하면 완성차 기업에 따라 T1 또는 T2의 구매 결정이 좌우될 수 있기 때문이라고 함.
- 독일 자동차부품 전문 유통기업 A사 관계자에 따르면, 현재 자동차 산업 및 연계 산업이 큰 변화를 겪고 있는 시점으로 독일 내 다수의 Tier 1또는 2의 감원이 진행 중이며, 단기 전략 보다는 장기적으로 생존 전략을 추진해 나가는 것이 바람직하다고 전하고, 한국산 단품 단가가 중국뿐만 아니라 다수의 유럽 기업 대비 경쟁력이 떨어지는 상황이므로 비용 효율화를 위한 프로세스가 필요할 것이라고 함. 또한, 경쟁력에 영향을 미치지 못하는 핵심 제품에 주력하면서도 지속적인 신기술 벤치 마케팅을 통해

차후 최대 효과를 낼 수 있는 핵심 제품 개발이 절실한 상황이라고 강조함.

□ 향후 전망 및 시사점

○ 2019년 독일 자동차 시장은 예상을 상회하는 5%의 성장세를 기록하며, 대내외적 불안 요인에도 불구하고 선전한 것으로 드러남.
- 독일 시장 내 전기자동차 수요는 75.5%로 큰 폭으로 증가했으나, 총 시장 점유율은 1.8%로 아직은 예상보다는 낮은 수준임.
- 이미 몇 년 전부터 꾸준히 판매가 증가하고 있는 SUV는 2019년에도 차종별 판매 1위를 차지하며 시장 증가세를 견인함.
- 2018년 국내 완성차 기업은 시장 점유율 부문에서 총 5.5%(전년 5.2%)를 기록하며 대내외적인 애로에도 불구하고 출시된 전기차 모델이 큰 인기를 끌며 상당히 선전한 것으로 나타남.

○ 2020년 자동차 시장은 브렉시트나 미·중 및 미·EU 무역분쟁 관련 불확실성, 환경규제 강화 및 글로벌 수요 감소에 따른 자동차 산업의 부담이 가중될 것으로 예상되면서 독일 시장 내 판매 역시 전년 대비 4%에 이르는 감소세가 전망되고 있어 자동차 산업계가 다소 고전을 할 것으로 예상됨.

○ 한편, 2019년에 이어 독일 정부 차원에서의 구매지원금 확대를 토대로 전기차를 중심으로 한 시장 재편이 본격화될 것으로 예상되는 가운데, 이러한 시장의 재편 움직임은 한편으로 일자리 감소에 대한 우려를 부각시키면서도 완성차기업 및 부품기업에게는 큰 도전의 기회로 작용할 것으로 예상되므로, 이에 대한 적절한 대응책 마련이 중요할 것임.
- 자동차 시장의 전반적인 재편과 더불어 우리 기업은 브랜드 이미지 제고를 통해 전기차·수소차 등을 중심으로 한 친환경시장 내 선도적 입지를 다질 수 있는 좋은 기회가 될 수 있기를 기대함. 또한 부품기업 역시 급변하는 시장에 경쟁력을 확보할 수 있는 핵심 기술 개발 및 공략에 중점을 두면서 보다 시장 선점에 도전해 볼 수 있는 중요한 시점임.

* 자료원 : 독일자동차청(KBA), Auto, motor und sport, Automobilwoche, 독일자동차산업협회(VDA), Handelsblatt, Die Welt, finanznachrichten.de, 관련 바이어 및 기업 인터뷰 및 KOTRA 자체정보 종합.

2020-01-28 박소영 독일 프랑크푸르트무역관

출처 (KOTRA해외시장뉴스)

한국화학융합시험연구원