



베트남 자동차보험 시장 성장 전망과 시사점

채원영 연구원

■ A.M. Best¹⁾에 따르면 베트남 자동차보험 시장의 경우, 규모는 작으나 소득수준 향상에 따른 자동차 보급 증가와 제3자 의무배상책임보험(MCTPL; Motor Compulsory Third-party Liability) 보상한도 확대 등으로 성장잠재력이 높은 것으로 평가됨.

- 2013년 베트남 자동차보험 원수보험료 규모는 6조 8,500억 동(약 3억 1,900만 달러)으로 전체 손해보험 원수보험료 24조 4550억 동(11억 3,885억 달러)중 28%를 차지하고 있음.
 - 2010~2013년 베트남 자동차보험 원수보험료는 연평균 12.1% 성장하였음.
- 자동차보험 침투도는 약 0.2%로 인도네시아(0.2%)와 비슷한 수준이나 말레이시아, 태국(0.8%)에 비해 낮은 수준임.

■ 베트남 국민소득 증가에 따른 중산층 확대와 도시화 진행, 베트남 정부 정책 등에 힘입어 자동차 판매가 증가할 것으로 전망됨.

- IMF에 따르면 베트남 1인당 GDP는 2004년 603.7 달러에서 2013년 1,901.7 달러로 약 3배 증가하였으며 2019년 2,947.6 달러를 기록할 것으로 전망함.
- 2013년 말 현재 베트남 도로교통 수단 중 이륜차(오토바이)가 85%를 차지하고 있으나 최근 2년간 이륜차 판매는 감소한 반면 자동차 판매는 급증하고 있음.²⁾
 - 2014년 2월 현재 베트남 차량등록대수는 총 217만 대³⁾이며 베트남 교통국은 2020년 경 전국 차량등록대수는 350만 대를 기록할 것으로 전망함.
 - 또한 베트남 통계청에 따르면 2014년 1~10월 자동차 수입은 51,000대로 전년동기대비 76%

1) A.M. Best(2015, 1, 5), "Vietnam's Insurers Seize Opportunities Arising From Growing Motor Population".
2) 베트남 자동차생산자협회(VAMA; Vietnam Automobile Manufacturer's Association)에 따르면 2014년 1~11월 자동차 판매 대수도 전년대비 57% 증가하였음.
3) CIA에 따르면 2014년 7월 말 베트남 인구는 9,342만 명이며 A.M. Best에 따르면 2012년 베트남 인구 100명 당 승용차 등록대수는 0.8대에 머물고 있음.

늘어났는데, 2015년 말 ASEAN 경제통합체 출범에 따른 자동차 수입 관세 철폐는 베트남 자동차 수입 확대 요인으로 작용할 전망이다.⁴⁾

- AT Kerney에 따르면 과거 신흥국들의 자동차 수요가 1인당 GDP 3,000~2만 달러 수준에서 급격하게 성장한 것으로 나타나 베트남 1인당 GDP가 3,000 달러에 진입할 것으로 예상되는 2020년부터 자동차 수요가 중산층 및 중소도시까지 확산될 것으로 전망됨.

● 또한 베트남 정부의 비보험 차량 단속에 따른 자동차보험 가입 증가도 자동차보험 성장요인임.

■ 또한 제3자 의무배상책임보험 보상한도 확대 및 이륜차의 승용차 교체 등은 자동차보험료 인상으로 이어져 자동차보험 시장 확대요인임.

- 2012년 베트남 정부는 대인보상한도를 2008년 5,000만 동(약 2,357 달러)에서 7,000만 동(약 3,300 달러)으로 상향 조정하였으나 증가율이 40%에 그쳐 2008~2012년 누적 물가상승률 50.9% 보다 낮음.
 - 또한 대인보상한도 7,000만 동은 베트남 1인당 GDP 2배 이하 수준으로 교통사고로 인한 피해자 및 가족의 소득을 보상하기에는 부족함.
- IMF에 따르면 2015~2019년 평균 물가상승률은 약 4.8% 수준을 나타낼 것으로 예상되고 있어 향후 대인보상한도는 이보다 큰 폭으로 조정될 전망이다.
 - 2013년 현재 대인보상한도가 낮아 베트남 자동차보험의 대당 원수보험료는 약 8 달러 수준임.
- 또한 이륜차 억제 정책과 승용차 보급 확대⁵⁾는 대당 자동차 의무보험료 상승 요인이 될 수 있음.
 - 제3자 배상책임보험 요율은 차량 유형에 따라 달라지는데, 이륜차가 가장 낮음.
- A.M. Best는 기업의 영업용 또는 업무용 이륜차를 제외한 개인용 이륜차의 경우 임의보험 가입이 의무화되어 있지 않아 가입률이 저조한 상태로 이를 자동차보험 확대 가능 영역으로 보고 있음.
 - 이륜차의 임의보험 가입이 저조한 이유는 이륜차 수리비는 개인이 부담하는 것이 보험료를 납부하는 것보다 저렴한 것으로 인식되어있기 때문임.

■ 베트남 자동차보험 시장은 집중도가 높고 상위 10개 회사의 경쟁이 심화되고 있으나 손해율이 낮은 수준에서 머물고 있어 보험사기 및 사업비 관리를 통해 수익을 확보 할 수 있을 것으로 분석되고 있음.

4) 일본무역진흥기구(JETRO).

5) 베트남 정부의 대도시 이륜차 제한 정책에도 승용차보다는 이륜차 사용이 압도적으로 많은데 그 이유는 이륜차의 경우 혼잡한 도로에서 자동차에 비해 유연성이 높고 유지비용이 적기 때문임. 아직은 베트남의 승용차 보유 대수가 적지만 도시화와 이에 따른 도로 확충으로 승용차에 대한 수요는 지속적으로 증가할 전망이다.

- 베트남 자동차보험 시장은 2013년 현재 자동차보험 영업 실적이 있는 27개 회사 중 상위 3개 사의 시장점유율이 50.8%, 5개 사의 시장점유율은 68.2%, 10개 사의 시장점유율이 87.2%임.
 - 상위 10개 사의 시장점유율은 최근 5년간 비슷한 수준을 유지하고 있으나, 상위 5개 사 중 4개 사의 시장점유율은 2009년 이후 하락세를 보이고 있음.
 - 국내 보험회사 중 삼성화재는 2013년 말 손해보험 원수보험료 기준 시장점유율 3.7%를 기록하였으며 베트남 손해보험 시장 내 29개 사 중 6위를, 외자계 손해보험회사 중 1위를 차지하고 있으나 주로 베트남에 진출한 한국계 기업을 대상으로 영업하고 있음.
- 베트남 교통사고는 심도가 낮고 발생 건수가 안정적으로 유지되고 있어 2009~2013년 자동차보험 손해율이 47~54%의 안정적인 수준을 나타내고 있음.
- 그러나 최근 보험 사기가 증가하고 있어 보험회사 수익 확대에 위협요인으로 지적되고 있음.⁶⁾
- 또한 판매채널 및 경영관리 비용이 자동차보험료 중 높은 비중을 차지하고 있어 보험영업이익 (underwriting profit) 확대에 장애요인으로 지적되고 있음.

■ 따라서 베트남 자동차보험 시장 내에서의 경쟁력 확보를 위해서는 적절한 비용 관리 및 서비스 차별화를 통한 고객 확보가 필수적임.

- 사업비 관리를 위해 물가상승률, 임금상승률, 자동차 수리 및 부품 상승률을 고려한 보상비용 산정, 이를 통한 가격 경쟁력 확보 등이 필요함.

(A.M. Best, KOTRA, 금융감독원, AT Kerney, AVI 등)

6) A.M. Best는 아시아 자동차보험 시장에서의 경험에 비추어볼 때, 보험사기는 그 횡수가 작을 때에는 단순히 지급보험금을 증가시키는 요인이지만 보험 사기의 빈도가 높아지고 이에 대한 대응이 적절히 이루어지지 않을 경우, 손해율이 급격히 상승할 수 있다고 언급함.