중국 자동차 산업의 최근 동향

개혁개방정책 실시 이후 중국은 고도의 경제성장을 지속하여 왔으나, 자동차 산업은 상대적으로 낙후되어 있다. 1953년 8월 吉林省 長春에 中國第一汽車廠이 설립되면서 시작된 중국의 자동차산업은 2000년말 현재 차량 보유대수가 총 1,400만 대, 생산량은 연간 204만대[1]에 달한다. 자동차 보유대수는 100명당 1대에 불과하여 소득수준이 비슷한 다른 나라들에 비해서 다소 낮은 편이다.

<표 1> 국별 1인당 GDP와 자동차 보유대수

단위 : 천 달러, 대

국 가	한 국	일 본	중 국	인 니	인 도
1인당 GDP('99)	8,581	34,520	780	679	440
1인당 자동차 보유대수('98)	0.24[1]	0.57[1]	0.01	0.03	0.01

자료 : 한국자동차공업협회, 세계자동차통계 2000
주 : '99년 기준

소규모 영세업체가 대부분을 차지

중국 자동차 산업의 특징으로 첫째, 2000년말 현재 완성차 업체가 120여개, 부품 생산업체까지 포함할 경우 2,500여개에 달하는 등 업체가 난립해 있는 점을 들 수 있다. 이에 따라 업체당 자동차 연간 생산대수는 1만 8천대 (우리나라는 78만대), 종업원 1인당 연간 생산대수는 3.6대 (우리나라는 27.8대) 수준에 불과하다. 생산량이 연산 10만대 이상인 업체는 6개사뿐이며, 상위 3개사의 시장점유율 또한 30% 수준에 그치고 있다.[2] 지역별로는 上海(14.7%), 吉林(14.0%), 湖北(10.4%), 重慶(10.1%), 天津(10.0%)지역에서 주로 생산되고 있다.

둘째, 중국 자동차 시장은 상용차가 전체 생산량의 69%를 차지할 정도로 상용차 중심의 구조를 가지고 있다. 예외적으로 베이징처럼 10가구중 1가구의 비율로

1) 2001년 1/4분기 자동차 생산량은 550,993대로 전년 동기대비 23% 증가하였음
2) 주요 선진국의 경우 대부분 80%를 상회하고 있으나, 중국의 경우 1965년의 96%에서, 1975년 62%, 1985년 35%로 오히려 하향추세임. 2000년말 현재 상위 3사는 第一汽車集團公司, 上海大衆汽車有限公司, 東風汽車公司임.

승용차를 보유한 지역도 있기는 하나 전국적으로는 아직 승용차를 구입할 수 있는 구매계층이 본격적으로 성숙되지 않았고, 농·공업용 차량 수요가 꾸준히 증가하고 있다. 셋째, 무역규모가 매우 작다. 수출은 생산량의 절대부족으로, 수입은 각종 수입장벽으로 인해 극히 부진하다. 2000년중 수입은 중대형 승용차를 중심으로 4만여대를 기록하였고, 수출은 버스와 트럭 등 상용차 위주로 2천여대에 그쳤다.

<표 2> 중국내 차종별 자동차 생산량

단위 : 만대

구 분	1995	1996	1997	1998	1999	2000[1)]
승용차	32.0	38.1	48.1	50.7	56.5	63.0
트 럭	73.7	68.4	66.6	66.1	75.6	84.3
버 스	37.7	39.0	42.9	45.9	50.9	56.7
계	143.4	145.6	157.7	162.7	183.0	204.0

자료 : 한국자동차공업협회, 세계자동차통계
주 : 추정치

외국계 합작기업이 시장 주도

중국 자동차 시장은 외국 업체와의 합작기업이 주도하고 있다. 1994년 7월 중국 정부가 발표한 '新自動車産業政策'에 따라 중점 지원대상으로 선정된 이른바 '3大3小2微' 업체는 모두 외국의 주요 자동차 업체와 제휴하여[3)], 제휴사의 모델을 수입한 후 조립생산하고 있다.

<표 3> 주요 합작자동차 생산업체

단위 : 만대

회 사 명	합작사	연산능력	2000년 생산량
上 海 大 衆	Volkswagen 등	30	23.0
第 一 汽 車	Volkswagen/Audi	18	8.1
東 風 汽 車	PSA	15	4.0
上 海 G M	General Motors	10	2.3
北 京 Jeep	Chrysler	10	1.9
廣州Honda	Honda	5	1.0
계		88	40.3

자료 : 포스코경영연구소, 중국 자동차산업의 성장가능성과 시사점, 2001. 5

3) 3大업체는 上海大衆汽車 (제휴기업 Volkswagen, GM 및 Chrysler), 第一大衆汽車(Volkswagen 및 Audi), 東風汽車 (PSA), 3小업체는 北京汽車 (Chrysler), 廣州汽車 (혼다), 天津汽車 (다이하쯔), 2微업체는 長安汽車 (스즈끼), 貴州航空 (후지중공업)임.

특히, 합작업체중 중국에 가장 먼저 진출하였고, 생산규모도 가장 큰 Volkswagen의 경우 완성차 수입, 上海大衆 및 第一汽車 등 합작사를 통한 현지 생산 등을 통해 중국 자동차 시장의 60%를 점유한 것으로 평가된다. 반면, GM은 총 투자 규모가 약 10억 달러에 달하나, 2000년말 현재 시장점유율이 5%에 머물렀다.

자체 개발된 자동차 모델은 第一汽車에서 생산 중인 '紅旗'가 유일하나, 품질이 낮은 편이다. 한편, 순수 국내 업체들은 대부분 연산 10만대에도 미치지 못하는 영세기업으로 합작업체에 비해 기술수준과 경쟁력이 떨어진다.

자본시장 미비와 보호무역정책으로 경쟁력 약화

중국 자동차 업계의 기술 수준은 제품 개발능력, 부품 조립능력, AS 수준 등에서 모두 크게 뒤떨어져 있다. 수입차에 비해 중량은 최고 20% 가량 무겁고, 연비가 약 30% 가량 낮으며, 보장수리기간은 평균 6개월로 주요 선진국의 1/5수준이며, 배기가스 배출량은 최고 20배에 달하고 있다.

자동차 산업이 낙후된 원인은 첫째로 1980년대 중반까지 중국 정부가 자동차 산업의 중요성 및 생산업체 대형화의 필요성을 인식하지 못하고 지역별로 영세업체를 계속 설립, 지원하였기 때문이다. 둘째로, 주식시장 등 자본시장의 발전이 늦어지면서 자동차 산업에 적절한 투자가 이루어지지 못하였다. 셋째로, 수입차 및 수입부품에 높은 관세를 부과하는 등 그 동안 중국 정부가 펼쳐온 자국 자동차 산업 보호정책이 실효를 거두지 못하였다. 넷째로, 전기전자산업, 기계 조립 및 가공업, 도료공업 등 관련산업의 발전이 저조하였으며 그밖에 대부분 국영기업인 자동차업체가 소위 '政-企 미분리', 중복투자, 방만한 경영 등 국유기업의 폐단에서 벗어나지 못하고 있는 점도 주요한 이유 중 하나이다.

시장 성장은 당초 예상에 미치지 못하는 수준

자동차 시장은 1990~1995년중 판매액이 3배나 증가하여 연간 150만대에 이르면서, 2000년에는 5백만대를 초과할 것으로 전망되기도 하였으나, 1990년대 후반 아시아 경제위기 이후 시장 성장세는 다소 예상에 미치지 못하고 있다.

그러나, 중국의 자동차 시장 규모는 2005년까지 총 300만대 수준으로 성장할 전망이다. 가장 중요한 이유로는 중국내 자동차 가격이 상대적으로 저렴하다는 점과 시장 성장에 필수적이라 할 수 있는 승용차 구매집단이 꾸준히 증가하고 있는 점을 들 수 있다.

승용차의 대당 판매가격은 명목상 1인당 GDP의 15배를 상회하는 수준이나 이를 구매력 기준으로 환산하면 5배 정도이다. 우리나라에 본격적인 자가용 시대가 도래했던 1986년 당시 승용차 가격은 구매력 기준으로 1인당 GDP의 2.2배 정도였다.

현재 중국에서는 연간 소득이 5만元(약 6천 달러) 이상인 계층만이 승용차를 소유할 수 있는 것으로 평가되고 있는데, 본격적인 자동차 시장 성장을 위해서는 상용차 중심의 생산구조가 승용차 위주로 변화함과 아울러 승용차를 구입할 경제적 능력이 있는 계층의 성장이 반드시 필요하다. 1990년대 연평균 10.7%의 경제성장을 이룩한 중국이 향후에도 연간 7% 내외의 꾸준한 성장을 시현할 것으로 예상됨에 따라 현재 전 인구의 1%에 불과한 자동차 구매 가능 계층도 지속적으로 증가할 것으로 예상된다.

<표 4> 중국 자동차 시장 규모 전망

단위 : 만대

연 도 / 기 관 명	2000	2005	2010
중국자동차공업협회	206	347	464
포스코경영연구소	206	310	668
Autopolis	206	256	N/A

자료 : 각 기관 전망보고서

꾸준한 투자 확대 진행중

주요 자동차 업체들은 일부 부정적인 시장 전망에도 불구하고 투자를 꾸준히 확대하고 있다. 이는 최고 100%에 달하는 수입관세를 회피하기 위해 현지 생산이 선호되고 있고, 세계 자동차 시장이 향후 1~2%의 저성장에 그칠 것으로 예상되는 가운데, '마지막 황금시장'으로서 중국의 중요성이 부각되고 있기 때문이다. 그리고, 세계 분업의 주요 거점으로서 중국이 향후 대 아시아 생산 및 판매의 중심으로 활용될 것으로 전망되기 때문이다. 주요 외국 업체들이 발표한 생산능력 확대계획에 따르면 2005년에는 중국내 자동차 생산규모가 연간 최소 270만대 수준에 이를 것으로 예상된다.

Volkswagen의 경우 2005년까지 아시아 지역에 대한 투자 예정액 총 17억 달러 중 15억 달러를 중국에 투자하여 승용차로부터 가족용 미니밴에 이르는 차량 라인업을 구축할 계획이다. 이미 주요 합작사인 上海大衆이 보유한 연산 20만대 규

모의 제3공장을 전면 재정비하고 있으며, 또 다른 합작사인 第一汽車에서 연산 30만대 규모의 공장을 신설하고 있다. 이러한 계획이 완료될 경우 동사는 2005년에 연산 95만대 수준으로 아시아내 최대 생산능력을 보유하게 될 것으로 전망된다.

우리나라의 현대자동차 역시 기아자동차와 江蘇悅達實業集團이 합작투자하여 江蘇省에서 운영중인 悅達起亞有限公司에 추가로 자본금을 출자하여 '3大' 회사에 견줄만한 연산 30만대 규모의 공장 설립을 추진중이다.

GM도 2000년말 현재 10만대에도 미치지 못하는 생산규모를 2005년까지 50만대 규모로 확장할 예정이며, Toyota는 중국 현지에서는 소형차를 주로 생산하면서, 일본에서 고급차를 수입함으로써 주로 승용차 시장 점유율을 높일 계획이다. 포드는 지난해 10월 중국정부로부터 長安汽車와의 소형승용차 합작 생산 허가를 받은 후 향후 3년간 8천만 달러를 투자하여 연산 3만대 수준의 생산공장을 건설할 예정이다. 이들 업체들의 경쟁은 중대형 승용차 보다는 가격이 저렴하면서 빠른 성장이 예상되는 소형차 시장에서 더욱 심화될 것으로 전망되고 있다.

<표 5> 중국시장 신규 출시(예정) 소형차 모델

회사명	제휴사	기본모델	중국모델명	발매(예정) 시기	대당판매가 (만元)
上 海 G M	Opel	코르사	賽歐	2001.4월	10~12.5
天 津 汽 車	Toyota	플라츠	夏利2000	2001.1월	13.3
天津Toyota	Toyota	NBC5	미정	2002년	10이상
上 海 大 衆	Volkswagen	폴 로	미정	2001년말	10이상
第 一 汽 車	Volkswagen	보 라	跑樂(가칭)	2001년중	10이상
長 安 汽 車	Ford	이 콘	미정	2002~2003	10이상
南 京 汽 車	Fiat	시에나	미정	미정	미정

자료 : 한국자동차산업연구소, 2001 세계자동차산업

수입관세 2006년까지 25% 수준으로 낮아질 전망

한편, 지난해 11월 중국 정부는 WTO에 가입한 이후에는 현재 차종별 80~100%에 이르는 수입차 관세율을 2006년까지 25%수준으로 낮출 계획이며, 부품에 대한 관세도 단계적으로 인하하고, 외국회사의 독점적 판매망 설립도 허용할 방침임을 밝혔다. 그러나 관세율 25%는 미국(2.5%), EU(10%), 우리나라(8%) 등에 비하면 여전히 크게 높은 수준이며, 중국 정부의 현지생산 우대정책에 따라 이들 현지 합작 업체들에게 지원되는 세제혜택을 감안한다면, 수입 자동차의 중국시장 점유

율이 크게 높아지지는 않을 것으로 예상된다. 그러나, 수입관세가 낮아지고 외국계 업체들이 시장을 잠식하면서, 규모가 작고 경쟁력이 낮은 완성차 업체들과 영세한 부품업체들은 어려움이 가중될 것으로 보인다.

산업경제실 김기상