

중국 현지조사 및 국제세미나 발표

-이문형 연구위원(국제산업협력실)

I. 출장개요

□ 기 간 : 2010.6.24(목)~6.29(화) 5박 6일

□ 출장지 : 중국 북경, 천진

□ 출장 목적

- 경사연 협동과제 “중국 내수시장에서 한국 주요제품의 경쟁력 분석” 수행을 위한 중국 현지 조사
 - 한국 자동차의 중국 내수시장 진출 현황과 브랜드 경쟁력, 판매 동향 등을 파악하기 위해 제조업체인 베이징현대자동차, 천진 소재의 중국기차기술연구중심 등을 방문하여 전문가를 면담
 - 최근 중국 경제동향을 파악하기 위해 KIEP가 주관하는 “국제금융위기 후의 한중 경제협력 방향”의 국제세미나 참석
- 산업연구원, 한국국제통상학회, 한국무역학회, 대외경제무역대학, 정석물류통상연구원이 공동으로 주관하는 국제세미나 “한중 무역통상관계 발전 방향”에 참석하여 주제 발표

- 주제발표 제목: 한중 교역패턴 및 분업구조 분석과 FTA에 대한 시사점

출장자(1명) : 이문형(KIET 선임연구위원)

출장 일정 및 방문 기관

일시	일정	방문 기관 및 면담자
6월 24일 (목)	09:45-10:30 인천-북경 이동	아시아나 OZ333편
	13:00-20:00 KIEP 국제세미나 참석	베이징 카이빈스키호텔
6월 25일 (금)	09:00-10:00 베이징KOTRA	박한진 부관장(자료수집, 브랜드, 유통 관련 자료)
	10:00-13:00 중국현대자동차	구영유 경영기획팀 차장, 홍창화 발전기획부 부장
	14:00-18:00 베이징현대(순의) 제2공장	김태운 생산부분부장, 박호근 총무부 부장
6월 26일 (토)	11:00-14:00 지식경제부 산하 기관장 간담회 참석	김경중 주중 한국대사관 지경관 외 10여명
	16:00-18:00 중관촌 인근 자동차 판매소 및 서점 방문	자동차 판매 현황 및 관련 자료 수집
	18:30-20:30 북경만도무역회사 전문가 면담	영업부 권문정 부장
6월 27일 (일)	10:00-20:00 국제세미나 참석	베이징 대외경제무역대학 국제회의실
6월 28일 (월)	08:00-17:00 천진 자동차기술연구소 방문(북경-천진간 이동, 고속철도 이용, 화해호)	황영화 자동차산업정책연구소 주임 오송천 자동차산업정책연구소 연구위원
	18:00-20:00 북경대학 경제학과 교수 면담	청화대학 인근 문진호텔(대장금 한국식당)
6월 29일 (화)	10:00-12:00 청화대학, 북경대학 인근 서점 방문	자동차 및 주요 산업 관련 자료 수집
	14:00-17:30 북경-인천 이동	아시아나 OZ336편

II. 출장중 특이 사항

1. 산업연구원 공동 주최 국제세미나 관련

- 공동주최기관이 한국측 4개, 중국측 1개로 상당히 대규모로 진행
 - 한국에서는 한국국제통상학회(학회장 인하대 정인교 교수), 한국무역학회(학회장 김정수 동아대 교수), 산업연구원, 정석물류통상연구원이 공동 주최하였으며, 약 80여명이 한국에서 참가
 - 중국에서는 대외경제무역대학이 공동 주최자로 참여하였으며, 林桂軍(중국 대외경제무역대학 부총장), 王俊文 중국국제무역학회 학회장, 裴長洪 중국 사회과학원 재정, 무역경제연구소 소장 등이 귀빈으로 참석
 - 장소는 중국 대외경제무역대학 국제회의실에서 개최
- 산업연구원이 공동 주최기관임을 이유로 김경중 주중 대사관 지경관이 세미나에 참여
- 오전에는 한국국제통상학회와 한국무역학회가 별도로 각각의 학회 세미나를 개최하였으며, 오후에 5개 기관이 통합하여 공동 국제세미나를 개최
 - 한국측에서는 한중 FTA 추진을 어떻게 추진할 것인가?를 주제로 이문형 박사가 “한중 교역패턴 및 분업구조와 FTA에 대한 시사점”을, 한국경제연구원 송원근박사가 “한중 FTA 이해 득실”을, 대외경제정책연구원 김한성 연구위원이 “한중 FTA 협상 이슈”를 각각 발표
 - 중국측에서는 인샤오핑 중국대외경제무역대학 국제무역학부 학부장이 “Antecedents of outward FDI in emerging economies; the role of government involvement”를, 홍주인지에 대외경제무역대학 학장조리가 “Technology transfer, factor price and welfare”를 각각 발표
 - 토론자로는 중국측에서 자오중쇼 대외경제무역대학 총장조리, 바이슈창 대외경제무역대학 교수가, 한국측에서는 김성호(진주대), 김홍률(동서대),

오동윤(중소기업연구원), 정대철(경남발전연구원), 한재필(숭실대) 등이 참여

- 토론회 중국측 학자들이 한중 FTA 체결시 한국이 유리한데 왜 한국측이 주저하는지를 모르겠다는 반응이 많았음.

2. 중국 자동차산업 관련

□ 북경현대자동차

- 면담자
 - 홍창화 북경현대자동차 사업기획부장
 - 구영유 현대자동차 중국 투자회사 경영기획팀장
- 향후 중국 승용차 시장 발전추세는 10년 이상 지속할 것으로 예상
- 대형 승용차와 SUV는 소비자들이 브랜드를 중시하는 반면, 소형 승용차는 가격과 품질을 중시
 - 현대자동차는 소형차에 있어 중국 브랜드와 비교할 때 가격대비 기술경쟁력을 보유하고 있다고 자체 판단
 - 향후 1,500-1,800cc 급의 경쟁이 치열해질 것으로 예상되며 현대 역시 이에 대한 대비책을 마련중
- 기아자동차는 판매법인을 상해에서 남경으로 이동하여 강소성에 대한 연구와 판매전략을 강화하고 있는 중
 - 중국정부의 자동차산업 구조조정에 대한 대비도 함께 고려
- 현재 현대자동차와 북경자동차간 특별한 애로 사항은 없는 편이나 중국 정부에 친환경 자동차 형식승인시 외자기업들은 순 중국 국내기업에 불리한 측면이 있다고 느낌

- 정부 보조금 신청이나 형식 승인 취득시 약간의 애로 요인이 발생
- 중국정부의 연구개발 기능 강화와 지적재산권 확보 등 역시 기업 활동에 어려움으로 작용

□ 북경현대 순의 제2공장

○ 면담자

- 김태윤 생산본부 부분부장
- 박호근 총무부 부장 등

○ 북경현대자동차 순의 제2공장은 제1공장으로부터 3Km 정도 떨어져 있음.

- 연 생산능력은 34만대로 중국에서 가장 최첨단 설비를 구비, 자동화율이 아산공장보다는 못하나 울산공장과는 유사한 수준, 현재 4개 모델을 생산중
- 제2공장의 자동화율을 제고시킨 이유는 모듈화 추세, 북경의 높은 인건비 수준, 공장면적 등을 감안하였기 때문
- 북경 제2공장에는 중국정부의 권유에 의해 자동차기술연구센터가 설립되어 있음. 현재 100여명이 있으며, 이중 현대자동차 파견 인력은 10여명 정도

○ 제2공장은 시간당 79대, 49초당 1대씩 생산

- 제2공장에서는 금형 교체시간이 10분 정도 소요되며, 시간당 560장의 프레스가 가능
- 도장은 60% 정도 자동화되어 있으며, 시간당 66대씩, 54초당 1대씩 도장
- 제1공장과 제2공장을 합하면 27초당 1대씩, 하루 2,600여대를 생산

- 향후 제2공장에서 20Km 정도 떨어진 지역에 제3공장 건설을 추진할 계획
 - 2012년 30만대 규모의 공장을 완공할 예정
- 현대자동차의 협력업체는 156개사이며 이중 67개사는 북경 인근에 89개사는 타 지방에 있음.
 - 부품은 94%를 중국 현지에서 조달하고 6%만 한국에서 조달, 주로 오토 트랜스미션과 전자부품 등임.
- 현대자동차는 528개의 판매딜러를 두고 있으며, 그중 북경에 14개
 - 중국에서는 딜러를 활용한 간접판매방식을 채택하고 있으며, 딜러가 선구매해 고객에게 판매하는 방식임.
 - 판매, 정비, 부품, 고객관리의 4S를 통합한 딜러시스템
- 북경현대공장 전체 인력은 7,600여명이며, 이중 한국 파견자는 69명임.
 - 현장 근로자들의 평균 연령은 26세, 근속 기간은 8년, 참고로 한국 공장은 42세
 - 고교 졸업생 위주로 구성되어 있으며, 노동의 질이 우수하고 노동의욕도 높은 편, 자동차전문학교 졸업생들을 2-3개월 훈련후 현장에 투입
 - 1일 2교대, 2시간 근무후 10분 휴식, 토, 일요일에는 초과근무수당을 200%씩 지급
 - 작업편성 효율은 한국보다 높은 편으로 한국은 공장간, 라인간 전환배치가 불가하나 중국은 가능
 - 한국은 혼류생산이 2개 차종이나 중국은 4-5종도 가능

- 한국은 차종마다 사람 투입 비율이 다르나 중국은 시장상황에 따라 자
유자재로 가능
- 그러나 최근 외자기업들을 중심으로 노사분규가 심각한 상황이며, 이에
따라 북경현대자동차도 상황 전개를 예의주시하고 있는 상황
 - 노사분규시 어려운 상황은 한국처럼 실질적인 노조가 조직되어 있지 못
해 현장의 목소리가 매우 다양해 어느 쪽 말을 들어야할 지 모르는 등
현장 분위기 파악이 어렵다는 것임.
- 임금 수준은 북경현대가 100%일때 만도는 80% 정도 수준
- 합자 기업시 어려움은 합자 파트너간 의견 조율이 쉽지 않고 시간이 많
이 소요된다는 것임.
 - 부장급 이상 인사 구성에서 반드시 50:50의 비율을 유지해야함.

□ 북경만도자동차

- 면담자: 권문정 영업부장
- 만도자동차는 중국시장에서 약 6,000억원의 매출을 기록하고 있으며, 이
중 현대 기아에 60%, GM에 10%, 순수 중국계 기업(기서, 길리, 장안, 화
천 등)에 20%, 수출 10% 정도임.
- 만도자동차의 경우, 최근 중국에서 R&D에 어려움
 - 연구인력의 인건비가 크게 상승, 3년차 엔지니어의 경우 연봉 20만위안
(한화로 3,600만원 정도)로 생산성에 비해 임금이 높은 편
 - 연구인력의 기업 충성도도 낮은 편
- 현대자동차는 중국 준중형급에서 강자로 인식

- 엘란트라가 중소도시에서 인기가 있는 이유는 준중형임에도 불구하고 중형차처럼 보이기 때문
- 현대자동차의 중국내 브랜드 인지도 순위는 7위 정도라고 생각
 - 중국 소비자들의 일반적 브랜드 인지도 순위는 아우디, 벤츠, 폭스바겐, GM, 도요타, 혼다, 닛산, 현대, 시트로엥의 순이라고 생각
 - 중국 소비자들은 글로벌 브랜드 파워를 중시하고 있으며, 대형차가 브랜드 파워를 결정
- YF 소나타에 대해 중국 소비자들은 너무 여성적이라고 인식
 - 도요타 캠리나 혼다 어코드에 비해 낮은 급으로 인식
 - 기아 K5가 중국에 출시하면 소비자들의 반응이 어떨지 궁금
- 천진 자동차기술연구중심
 - 면담자
 - 황영화 자동차산업정책연구실 주임
 - 오송천 자동차산업정책연구실 연구위원
 - 중국 자동차 발전 추세는 앞으로도 상당기간 고도성장할 것으로 예상
 - 천명당 승용차 보유량이 2000년 5대에서 2020년 100대로 증가할 전망
 - 최근 대도시 위주에서 중소도시로 확산되고 있으며, 도시화가 매년 1%씩 진척되면서 승용차 소비계층이 확대
 - 최근 승용차 판매가 폭발적으로 증가하고 있는 이유
 - 2009년 3월 자동차하향정책: 차량 가격의 10% 보조

- 2009년 1월 20일, 소형승용차(1,600cc 이하)에 대한 차량등록세 감면, 2009년 10%, 2010년 7.5% 등
- 2009년 1월 1일부터 도로수리비(연간 약 1,200위안) 징수 폐지
- 2008년 12월 19일부터 제품유가격 대폭 인하(두차례에 걸쳐 10.5%)
- 중국 정부의 승용차에 대한 독자브랜드화 정책은 앞으로도 강화될 전망
 - 12.5 계획기간(2011-2015년) 승용차 독자브랜드 점유 비중은 30%에서 50%로 확대
- 중국정부의 구조조정 등 정책은 시장과 괴리가 있으며, 강제적으로 추진할 생각은 없음.
 - 이미 중국에 진출한 외자기업들의 권익은 보호되어야한다고 생각하며, 합자기간 역시 20-30년의 장기간으로 인식
- 중앙정부와 지방정부간 정책 차이가 존재
 - 중앙정부는 연구개발, 브랜드 개발, 안전성, 수출가능성 등을 중시
 - 지방정부는 산하 기업의 수익창출, 취업, 지역경제발전을 우선적으로 고려
- 최근 도요타와 혼다는 중국내 성적이 부진한 반면, 닛산은 좋은 이유
 - 도요타와 혼다는 신모델이 부족하고 가격이 높은 편이며 비용관리에 실패
 - 반면, 동풍닛산은 품질이 좋고, 비용관리를 잘해 가격이 저렴, 국산화 추진을 잘 하고 있는 편
- 최근 기서는 부진한 반면, BYD가 약진하는 이유

- 기서는 모델이 너무 많아 관련 비용이 매우 높은 편이며, 소비자들에게 깊은 인상을 주는 모델이 없는 편, 안휘성 정부의 간섭도 심한 편
- BYD는 가격이 매우 저렴, 전기차는 향후 발전 추세를 살펴보아야함.
- 중국 소비자들은 첫차를 구입시 전반적으로 차에 대한 이해가 부족해 브랜드보다는 가격을 중시하는 편
- 현대자동차에 건의하고 싶은 사항
 - 현지 연구개발활동을 강화해야
 - 저가 브랜드, 고품질 자동차를 출시(5-6만위안 수준)
 - 부품공장을 개방해야, 그러면 중국정부가 적극 지지
 - 합작측인 북경자동차 의견을 존중할 필요
- 향후 중국승용차산업 발전 장애 요인
 - 에너지, 교통, 환경, 소재산업
 - 특히 도심 지역의 도로건설과 주차장 건설 문제는 현실적으로 매우 심각한 상황