

중국현지 자동차산업 현황 조사

- 조철 연구위원(성장동력산업연구센터)

□ 출장자 : 조철 연구위원(성장동력산업연구센터)

□ 출장 일시

- 2012년 5월 13일 ~ 16일(3박 4일)

□ 출장지역 : 중국 북경

□ 방문처 및 면담자

- 북경대 경제학원 이소영교수
- LG경제연구원 북경사무소 이철용 수석대표
- 무역협회 북경지부 권도하 지부장
- 중국자동차공업협회 시건화 부비서장, 국제협력부 상호연
- 한국자동차산업연구소 북경지원 유기천 이사
- 현대자동차중국법인 구용유 부장, 정성철 구매운영부 부장
- 북경현대 부품개발부 김정병 과장
- 중국사회과학원 공업경제연구소 조영 주임
- 중국사회과학원 재정 및 무역연구소 하결장 소장조리
- KOTRA 북경무역관 허성무 차장
- 중국국가정보센터 서장명 주임, 이위리 부처장, 이강 분석사,

장화 고급분석사

- 리어다이모스 북경공장 장희철 총경리
- SL 북경공장 권병욱 총경리, 노중대 자재부 경리
- 청화대학교 고육동 교수

□ 중국의 경제 전망 및 구조변화(북경대 이소영 교수)

- 중국의 경제성장은 구조변화와 밀접한 관련을 가지고 있는데, 낮은 도시화로 향후 도시화율이 높아질 가능성이 높고, 생활방식의 변화에 따라 자동차, 부동산 등 주요 국내 소비부문이 활성화되어 경제성장을 견인할 전망
 - 이에 따라 중국은 여전히 발전가능성이 매우 높다고 평가할 수 있으며, 특히 생활방식이 변화할 경우 높은 경제성장이 예상
 - 과거 외부시장 의존적인 발전에서 향후 내수 의존적인 발전 구조로 전환
 - 향후 경제발전의 주요 인수는 도시화, 토지개혁, 농촌노동력의 활용, 소비중심의 생활방식 등이 될 것임.
 - 주요 내구소비재인 자동차에 대한 수요는 지속적으로 높은 성장이 예상
 - 주택문제도 가격 폭등 등에 대해 정부가 통제하고 있지만 일반 국민은 주택난으로 정부가 보급을 늘어야 하므로 지속적으로 성장의 동력으로 작용 가능
 - 이에 따라 세계적 금융위기와 같은 특수한 상황이 아니라면 향후 일정 기간 동안 중국은 8~9%의 성장이 가능할 것으로 평가
- 안정적인 경제성장과 철강의 주요 수요산업인 자동차 및 부동산의 성장에 따라 철강수요도 증가세를 지속할 것으로 전망

□ 중국 자동차산업에 관한 중국 전문가들의 견해

○ 중국의 자동차판매

- 2010년까지 중국의 판매 증가속도는 비정상적인 것으로 특히 금융위기 하에서 지원책이 판매를 견인
- 최근 지원이 감소하면서 생산 및 판매 증가율이 크게 둔화되었음.
- 주요 도시를 중심으로 지방정부에서 교통정책의 일환으로 판매제한을 실시하고 있는데, 정책 실시는 쉬워도 철폐는 쉽지 않음.
- 이에 따라 2~3급 도시를 중심으로 수요가 증가할 것으로 특히 자동차산업이 발달되어 있는데, 중국의 대표적인 자동차업체인 중국장안이 중경에 위치

○ 중장기 중국 자동차수요 전망

- 지난 2년간 시장이 좋지 않은 상황은 매우 단기적인 것이고 이후 지속적으로 발전
- 2001~2008년 쾌속 발전기로 연평균 30% 내외 증가, 2009~2023년은 2단계 발전기로 13~15% 증가
- 해외의 경험에 따른 전망이며, 중국은 한국이나 일본보다 소득격차가 크기 때문에 장기간에 걸쳐 빠른 발전, 즉 소득계층의 상승기간이 길기 때문
- 지역별 소득수준에 따라 자동차수요를 살펴보면 북경이나 상해는 이미 고속성장기를 지난 상황이고, 2~3급 도시가 2단계 발전기이고, 농촌은 아직 쾌속 발전기

○ 중국 생산 자동차의 가격이 높은 이유

- 중국은 다수의 기업이 다양한 모델로 생산하기 때문에 모델당 생산 대수가 적어 비용이 높을 수밖에 없음.

- 북경현대의 엘란트라 모델은 비교적 많이 팔리는 모델이지만 특별한 경우이고, 기술료, 부품개발 및 조달 등의 비용이 추가
- 중국은 차량구입 세금이 비교적 높은 편(소비세 및 증치세 존재)
- 중국 자동차업체는 주로 제조부분에 집중되어 있어 영업이익률이 10%라도 부가가치가 높은 서비스부분 비중이 높은 선진업체들에 비해 유리하다고 할 수 없음.
- 중국은 노동생산성이 낮고, 기술이전료 등의 추가비용 존재, 자주 브랜드는 비교적 낮은 가격

○ 중국 생산 자동차의 선진시장 진출 가능성

- 자주 브랜드 중심으로 가능하겠지만 당분간은 다소 힘든 상황
 - 브랜드이미지 문제가 가장 크고, 서비스, 품질, 기술 등이 문제
- 합자업체의 수출 가능성은 별로 없다는 판단
- 지리, 장성자동차의 잠재력이 가장 큰 것으로 평가, 장성자동차는 일부 선진국에 진출
- BYD는 현재 구조조정 중으로서 구조조정이 실패하면 도산할 수도 있음.
- 대집단(상해, 동풍, 일기 등)은 자주브랜드 발전기간이 짧은 상황이고, 주로 합자브랜드에 의존하는 상황

○ 신에너지자동차에 대한 평가

- 신에너지자동차 육성에 있어 기업과 정부의 역량을 비교하면, 중국은 정부의 관심이 큰 반면, 기업능력이 부족하고, 해외는 정부관심이 낮은 편이지만, 기업능력이 큰 편

- 하이브리드자동차도 아직 가격이 문제여서 보급에 애로 존재
- 향후에도 중국 정부는 신에너지자동차발전정책을 지속적으로 강화할 전망

○ 한중FTA와 자동차산업의 영향

- 지금 당장 FTA가 체결될 것으로는 보지 않고 3년 정도 시간이 필요할 것으로 판단
- 한중일 FTA보다 한중 FTA를 더 지지하며, 한국은 농업부문을 보다 중시하는 것으로 평가
- 자동차산업에서는 한국이 절대적으로 유리한데 부품산업에 미치는 영향이 더 클 것으로 판단
- 중국 자동차는 한국시장에 진출하기 힘들 것으로 진단
- 경제발전단계에 따라 관세철폐 수준도 달라져야 하는데, 현재 중국의 경쟁력은 낮은 상황, 그래서 FTA도 경쟁력 상승 이후 고려하는 것이 바람직
- 자동차는 관세뿐만 아니라 각종세금 등으로 인해 관세 인하시 그 효과는 매우 클 것으로 판단

○ 한중 자동차산업 협력 방안

- 신에너지자동차, 환경문제, 전자, 첨단장비분야에 대한 투자확대 등에서 협력 필요
- 중국외 여타시장 진출을 위한 합자투자 실시(예 : 미국 진출 합자기업)
- 한국합자기업은 비교적 자기이익에 충실하고, 중국 내 기술개발, 부품조달체제 구축 등에 소극적

- 일본기업은 에너지, 환경, 교통 등의 부문에서 정부에 도움을 주어 비교적 중국에 대한 공헌도가 높은 것으로 평가
- 중국은 자주브랜드 육성이 주요 과제이며, 이를 통해 세계 강국으로 부상하겠다는 목표
- 이에 따라 한국의 발전경험을 학습하고자 하는 생각이 있음.
- 특히 중국은 부품산업의 경쟁력이 매우 낮은 수준이고, 저비용에만 의존하며, 연구개발 능력이 전무한 상황

□ 중국 진출 완성차업체 관계자의 견해

○ 자동차판매 동향

- 기관은 2자리 수 성장을 예상했지만 중국 자동차시장은 2011년에 이어 2012년에도 부진을 면치 못하고 있는 실정
- 소형차 위주의 지원정책이 종료됨에 따라 주로 대형차 중심으로 판매가 증가하고 있고, 저가소형차 판매는 위축되고 있어 자주브랜드의 판매가 감소하여 점유율도 저하
- 자주 브랜드가 타격을 입고 있어 중국 정부도 구매지원정책을 고민하고 있지만 구체적인 지원도입은 이루어지지 않고 있음.

○ 한중 FTA의 득과 실

- 향후 공급과잉상황에서 합자업체들의 한국시장 진출 가능성이 존재하며, 독자업체는 가능성이 크지 않음.
- 한국제품은 품질/가격 경쟁력이 최고수준이고, 원자재 수입관세가 낮아지면, 한국에서 도입할 가능성도 큰 상황

- 우리 협력업체들의 수준이 크게 향상되어 경쟁력 존재

○ 중국의 기술인수를 통한 경쟁력 향상 전략

- 다양한 형태의 기업인수 등을 통해 기술 획득 추진

- 인알파 인수나 북기그룹과 베바토의 협력 등으로 우리 협력업체 동희베바토 등에 위협으로 작용

- 그렇지만 중국기업은 상대적으로 자체적인 노력이 부족

- 북경자동차가 사브생산공장을 매입하여 기계를 설치하였지만 가동상 문제가 존재, 기술 및 장비의 구매는 가능하지만 Operation은 문제

○ 중국의 비관세 장벽

- 주재원 수 등의 제한으로 인력교류에 대한 규제 존재, 보조금 정책 등의 문제점

- 법인설립 시 전계열사의 정보를 모두 요구하여 글로벌 기업의 정보를 DB화

- 설비수입에 있어서도 규제가 존재

- 다양한 문제점이 존재하지만 중국의 비관세장벽 상 문제점을 너무 강조하면 오히려 제재를 받을 수도 있다는 우려 존재

□ 중국 진출 자동차부품업체의 견해(A사)

○ 부품소재조달체제 및 수요부문

- 첼판은 하이스코제품 사용하고 있으며, 모듈업체로서 부품의 일부는 수입에 의존하고 대부분을 현지 조달

- 협력사 25개사 중 로컬 기업이 19개사고, 한국 계열사가 9개사지만 이들이 전체의 85%를 담당
- 북경현대 중심으로 공급하고 있지만 다른 OEM에도 약 5% 공급, 최근 벤처의 스폰지 공급과 관련하여 품질관리 통과했고, 군용차용 시트도 공급

○ 현지 생산비용

- 금형비, 투자비 등을 고려하면, 규모경제로 인해 현지화가 반드시 원가절감이 되는 것은 아님.
- 재료비는 한국과 비슷하고, 인건비에서 중국이 저렴
- 인건비가 급속하게 상승하고 있고(북경시 최저임금 2005년 580위안에서 2012년 1,260위안), 향후 5년 이내 2배 이상으로 상승 전망
- 최근 직접생산비 상승률이 17%에 달하고 있는데, 아직 한국보다는 다소 메리트가 있지만 1/2 수준 이상이 되면 문제
- 임금뿐만 아니라 5대 보험이 임금의 38~40% 수준이어서 단순 임가공무역은 사실상 힘든 상황
- 이에 따라 라인합리화나 노동력 절감 추진
- 비용은 매년 상승하지만 중국시장에서 자동차가격이 하락하고 있어 부품에 대한 큰 폭의 CR이 추진되고 있는 상황

○ 노사관계

- 공회가입률이 비교적 낮은 수준이지만, 최근 노동법에 대한 인식이 강화되고, 현대자동차 부품업체가 집중한 평곡지역은 집단적 요구가 상승되고 있는 추세

- 아직 중국 노동자는 비교적 관리가 용이하고, 열악한 노동환경에 익숙하며, 먼저 문제에 대해 대처하는 것이 한국의 강점
- 요구조건들이 늘어나고 있지만, 절대적인 임금수준이나 근로조건이 아니라 상대적 불평등이 분쟁을 발생시키는 원인으로 작용

○ 노동의 질적 수준

- 노동자의 질은 한국이 최고로 우수하다고 평가
- 중국 노동자의 역량은 뛰어나지만 관리자의 지시가 잘 적용되지 않고, 스스로 생각하는 노동자가 없음.
- 시키는 대로 하는 부분에 있어서는 중국이 우수하여 작업을 표준화 및 규격화해야하는 문제점 존재(과도한 작업 표준화로 생산성 하락)
- 북경현대의 초과가동으로 부품업체들도 가동률이 100%를 초과하고 있는데 (40만대 생산능력에서 60만대 이상 생산), 이로 인해 인력을 1.3배 더 투입 (북경현대는 여유가동인원을 15% 더 확보)
- 부품업체들도 대체적으로 현대와 같은 수준의 생산능력을 보유
- 이들 여유인력을 이용하여 주말에는 순환근무 실시
- 품질수준은 4년 연속 5스타 획득하였고, 가격경쟁력도 확보
- 중국 소비자들의 품질수준 요구도 높아지고 있어 지속적으로 품질수준 향상
- 생산현장의 품질요구수준이 한국에 비해 높는데, 한국은 품질검사시스템이 잘 갖추어져 있어 엄격한 현장 품질이 필요하지 않음.

○ 자동차산업의 투자여건

- 현대자동차 상용차공장 투자(청도)는 아직 비준이 나지 않은 상태
- 3D나 환경문제만 없으면 장려하고 있어 아직 자립도가 낮은 자동차부품은 비교적 투자유치에 적극적

○ 한중산업원 및 양강신구차원의 협력 요망사항

- 중경은 한국에 대해 많은 관심을 가지고 있으며, 중국 상무부 및 한국 지경부 차원의 MOU를 통해 한중산업원을 중경 양강신구내에 설치
- 단순히 공업단지로서의 기능뿐만 아니라 완전한 도시기능을 갖춘 단지로 개발할 것을 중경시는 희망
- 장안자동차 등과 관련하여 2차 전지분야의 SK, 포스코 코일센터, 타이어원료의 금호석유화학, 한국타이어 등이 입주하였거나 입주 협의 중
- 한중산업원의 개발에 한국 건설회사나 토지개발회사 등의 적극적인 참여 희망
- 정부차원에서도 주관기관 등을 지정하여 상호 협력하는 시스템 구축
- 현대자동차 등과 같은 완성차업체뿐만 아니라 주요 부품업체도 참여하여 장안자동차 등의 부품공급에 참여 희망
- 현대모비스 등 모듈업체들이 진출하여 장안자동차 등에 납품이 이루어진다면 관련 부품업체들의 진출도 가능할 것으로 판단

□ 중국 진출 자동차부품업체의 견해(B사)

○ 부품소재조달구조

- 램프조절기능 등과 같은 중국의 안전 및 교통관련 규제가 강화되면서 전장 부문, ECU 등의 한국 부품소재 수입이 최근 증가추세
- 수입부품의 비중은 10% 이내
- LED 모듈 등의 원재료는 60%를 글로벌 기업에 의존하고 있는데, LG화학이 약 40%를 담당
- 일반 철판은 중국산을 사용하고, 무장력강판은 수입에 의존
- 저기술제품이나 가공 및 조립만 중국에서 소화

○ 주요 공급처

- 균형 있는 성장 및 고객 만족 우선을 위해 핵심고객에 전념
- 16개 OEM과 거래하고 있지만 중국 독자브랜드들과 거래상 문제가 발생하여 GM, 현대기아, 클라이슬러 등 핵심기업에 주력
- 중국 독자브랜드와는 포트폴리오 측면에서 거래

○ 부품수입에 따르는 문제점

- 수입부품은 재고부담이 많아 재고비용을 상승시키고, 관세가 9%에 달함.
- 통관도 절차가 비교적 까다로운 문제가 있으며, 판시가 문제이고, 때에 따라 수고비용이 필요
- 자국 산업 육성관련 정책도 수입의 제약으로 작용

○ 중국 생산비용

- 인건비나 시장규모에 따른 대량생산의 이점이 있지만 중국생산이 큰 메리트가 없고, 생산비용이 오히려 더 비쌀 수도 있음.
- 노무비의 비중이 얼마나 되느냐의 문제로 생산성이나 재료비 및 부대경비 등이 중요
- 전력난 및 절차상의 문제 등 부대경비 발생, 연대공장은 전력난으로 공장에 전력이 차단되는 경우도 발생
- 규제 등이 별로 많지 않아 특별히 현지경영에 큰 애로는 없음.

○ 역수입의 가능성

- 수공이 많은 부분을 제외하면 역수입의 메리트가 없음.
- 생산성이 낮아 인력의 질적 수준을 고려하면 가능성이 크지 않음.
- 사람의 마인드가 중요한데, 중국의 국민성은 우리와 많은 차이가 있음.
- 품질리스크가 존재하여 오히려 로컬화가 낮아질 가능성도 존재
- 로컬보다 가격경쟁력이 낮지만 법규관련 품질이 매우 중요
- 치루이, 지리, 비야디 등 중국기업들의 부진 원인 중 가장 큰 것은 품질
- 램프 등도 싸지만 리콜 등이 문제가 되어 독자 완성차 브랜드들도 주요 부품은 합자업체를 이용

○ 한중 FTA에 관한 견해

- 국내시장이 협소한 우리 입장으로는 산업적 측면세 FTA를 하지 않으면 더 뒤질 수밖에 없음.

- 특히 다른 국가와 먼저 중국이 FTA를 하는 경우 우리는 어려운 상황에 직면할 가능성 존재
- 결국 경쟁력이 중요한데, 향후 품질 및 생산성을 높이고 제품의 고부가가치화가 핵심과제

○ 지적재산권 문제

- 기술 및 제품 복제문제가 심각한 수준이며 기술유출 이전도 우려
- 기술연구소를 운영하고 있는데 50명 중 8