

중국 자동차산업 경쟁력 및 신에너지차 정책관련 전문가 면담

- 김경유 연구위원(성장동력산업연구센터)

1. 출장 개요

- 출장기간: 2012년 5월 13일 ~ 5월 17일
- 출장 지역: 중국 북경, 천진
- 출장 목적
 - 중국 자동차산업 경쟁력 및 신에너지차 정책관련 전문가 면담
- 출장자
 - 김경유 연구위원(성장동력산업연구센터)

2. 주요 면담자 및 면담 내용

□ 중국 자동차 공업협회

- 최근 중국 자동차 판매부진 원인은?
 - 과거 성장이 넘 빠라 상대적으로 최근 성장이 정체된 모습을 보이고 있음.
 - 또한 금융위기 직후 내수 진작을 위해 지원금이 폐지되면서 일시적 부진을 보이고 있음.
 - 과거와 같은 20% 이상의 성장은 어렵지만 일정 수준(10%내외)의 성장은 가능할 것으로 예상
- 베이징 등 대도시 자동차 수요 규제 관련 의견
 - 정책을 시행하는 것에 비해 폐지하는 것이 더 어려워 자동차 수요 억제 정책은 지속할 것으로 예상되며 타 지방으로 확대될 가능성도 있음.
 - 따라서 향후 대도시보다는 중견규모(2~3급 도시) 도시를 중심으로 자동차 수요가 늘어날 것으로 예상
- 중국내 자동차 가격이 비싼 이유
 - 중국내 자동차 판매량이 많으나 모델 수도 많아서 단일 모델 판매량은 적은 편으로 규모의 경제가 어려움
 - 중국내 판매량의 대부분을 차지하는 외자기업체들은 부품개발 조달 비용, 기술료 지급, 합자경영으로 인한 공장효율성 미흡 등이 생산비가 높아지는 원인으로 작용
 - 반면 토종업체들은 비교적 생산비용이 낮아 판매가격이 낮은 편임.
 - 또한 자동차 구매에 따른 세금이 25%나 되는 중국의 조세구조도 자동차 가격을 높이는 원인으로 작용
 - 일반적으로 중국 자동차업체의 이윤은 10% 정도이며 외국의 자동차

업체들은 자동차 제조 뿐만 아니라 A/S, 금융, 자동차 판매조직 등 애프터 마켓 등 관련 다각화로 얻는 이윤도 높아 중국 자동차 업체들의 이윤은 높은 편이 아니라고 생각됨

○ 중국 완성차산업의 선진국 자동차시장 진출관련

- 중국 자동차산업의 수출은 토종업체를 중심으로 진행되고 있으나 브랜드 이미지나 낮아 어려움을 겪고 있음.
- 또한 서비스, 품질, 기술 등의 수준도 낮아 현재는 중남미 등 개도국 시장을 중심으로 진출하고 있으며 낮은 가격으로 이들 시장에서는 점유율을 높이고 있음.
- 글로벌 금융위기 직후 중국업체들에 의해 이루어진 M&A는 큰 문제 없이 중국업체 경쟁력 향상에 도움이 되는 것으로 평가

○ 중국의 신에너지차 발전전략

- 전기차 등 신에너지차 개발 및 보급을 위해 중국 중앙정부에서 의욕적으로 지원하고 있으나 실적은 그다지 좋지 못한 편
- 신에너지차 정책 관련해서 지방정부가 중앙정부의 지원을 확보하기 위해 다소 부풀리는 경향이 있음.
- 중국 토종업체 중 전기차 개발에 적극적인 BYD의 경우 중국시장에서 전기차 판매가 거의 이루어지지 않아 경영상 어려움을 겪고 있으며 이 업체가 신에너지차 관련하여 보유하고 있는 기술 경쟁력도 낮은 것으로 평가
- 중국내 소비자들은 전기차에 대한 안정성, 기술력 등에 대한 의문을 가지고 있으며 충전소 등의 인프라 미비, 정부보조금을 고려하고도 높은 가격 등의 이유로 판매는 상당히 저조한 편
- 따라서 중국 정부가 목표로 하고 있는 신에너지차 보급 목표달성을 어려울 것으로 보임.

○ 한중 FTA

- 3 -

- 자동차산업에 있어서는 한국이 절대적으로 유리한 것으로 평가하고 있으며 완성차보다는 자동차부품 부분에 중국측 피해가 클 것으로 예상
- 한중일 3국의 FTA보다는 한중 양국간 FTA를 지지하지만 한중 FTA도 여러 가지 문제로 3년 정도는 걸려야 이루어질 것으로 예상
- 한중 FTA로 관세가 철폐되도 중국 자동차의 한국 시장 진출은 어려울 것으로 평가
- 외국계 완성차업체들도 합작으로 인한 이윤분배 문제나 모기업의 글로벌 전략 등으로 한국시장에 진출하지 못할 것으로 예상

○ 자동차산업의 한중 협력방안

- 신에너지차 관련 합작투자 등이 가능성이 높으며 특히 전장부품과 첨단부품 부분에서 한중간 협력이 이루어졌으면 함.
- 한국의 수출경험과 중국의 자본 및 생산력을 협력하여 미국 등 해외 시장 진출을 했으면 함
- 한국업체들은 중국내 진출한 외국업체들 중 가장 자기이익을 챙기고 있으며 한국업체들과 거래하는 중국업체들은 비교적 손해를 보고 있는 것 같음.
- 따라서 양국간의 협력은 상호간의 태도가 중요

□ 현대자동차 중국법인

○ 중국시장 판매현황

- 4월 일시적으로 상승반전했으나 5~8월은 판매비수기로 2분기까지는 판매부진이 예상되며 중국시장에서 매년 5~6%만 상승해도 큰 어려움은 없는 상황
- 최근 중국내 자동차 수요도 중대형차를 중심으로 증가하고 있는 상황

- 4 -

- 중국 자동차 수요 감소로 토종업체들의 영향이 가장 크게 나타나고 있으며 중국 정부의 내수 진흥책을 고려하고 있는 것으로 알고 있으나 이번에는 주로 토종업체만을 지원할 가능성이 높은 것으로 판단

○ 한중 FTA

- 한중 FTA 체결에 따른 국내 완성차업체의 이득은 일반적인 예상보다는 적을 것으로 판단되며 이는 중국내 판매 모델의 대부분은 현지 생산하고 있으며 수출하고 있는 모델들은 가격보다는 브랜드 이미지가 중요시 되는 대형차가 주를 이루고 있는 것에서 기인
- 대형차의 경우 현대차 브랜드 이미지로 아우디나 BMW 등과 경쟁이 어려운 것을 판단
- 반면 현지생산에 필요한 원자재나 핵심부품을 무관세로 한국으로부터 조달한다는 것은 생산비용절감이나 품질제고에 상당한 이득으로 작용
- 부품조달에 있어서 가격과 품질을 모두 고려했을 때 한국 부품만큼 두가지를 충족시킬 수 있는 곳은 없을 것으로 판단되며 FTA로 조달 가격이 인하되면 완성차업체에도 큰 도움이 됨.

○ 중국 부품업체 경쟁력

- 중국 협력업체 수준이 빠르게 높아지고 있으며 특히 새로운 분야에 대한 투자가 빠르게 이루어지고 있음.
- 합작사인 북경기차가 해외 부품업체를 인수하고 있어 이들 업체로 납품대체가 일어날 가능성도 있음.
- 중국 자동차업체들은 인수합병을 통해 손쉽게 기술이전이 가능하기 때문에 기술습득을 위한 연구개발 노력이 적은 편이나 인수 후 업체를 운영하고 생산설비를 가동하는 효율성이 떨어져 경쟁력에 도움이 되는 것 같지는 않음.

○ 비관세 장벽

- 그다지 심각한 비관세 장벽은 없으나 허가 등의 프로세스가 복잡하고 시간이 소요
- 법인 설립 시 상무부가 상당한 수준의 자료를 요구하고 있는데 이러한 자료들을 DB화할 경우 세계 자동차산업의 글로벌 거래현황을 파악할 수 있을 정도로 자세한 수준임.
- 원부자재, 부품 수입시 문제는 없으나 설비 구입시 설비구매에 따른 소소한 부품까지 인증이나 인보이스를 요구하고 있음.

□ 다이모스, 현대차 계열 부품업체

○ 업체개요

- 중국법인은 한국(다이모스) 40%, 미국(리어) 40%, 중국(북경기차) 20%의 지분을 가지고 있으며 시트를 제조하고 있는 업체
- 90%의 부품을 외부업체로부터 조달받아 조립한 후 북경현대기차에 납품하고 있음.
- 약 25개의 2, 3차업체와 거래하고 있으며 이 중 한국업체는 9개사로 구매비중은 85%를 차지하고 있으며 나머지 15%는 16개의 중국업체로부터 조달받고 있음.

○ 중국내 생산여건

- 최저임금은 2005년 대비 2배이상 상승하였으며 향후 5년내 현재의 2배 이상 상승할 것으로 예상되고 있어 원가부담 상승요인으로 작용
- 노조는 있으나 가입률은 낮은 편으로 현재 업체가 입지하고 있는 순이공업단지지는 노조가 큰 문제가 되고 있지 않으나 인근 평북공업단지지는 업체별 노조가 연대하고 있어 세력화되고 있음.
- 근로자 수준의 경우 노동자 질은 한국이 가장 높은 편이나 관리자와 노동자간 의사소통 부진으로 노사문제가 발생하는 것으로 평가
- 반면 중국은 노동자의 수준이 낮아 품질, 프로세스 상의 문제가 발

- 생하여 한국에 비해 1.3배나 많은 인원을 생산라인에 투입하고 있음.
- 소재의 경우 북경현대가 요구하는 수준의 품질을 충족하려면 한국업체가 생산한 소재를 사용해야 함
- 중국의 경우 품질검사 수준이 더 높은 편으로 한국은 품질검사를 정량화된 시스템에 의해 이루어지지만 중국은 인력으로 직접 검사하고 있어 더 높은 수준으로 이루어지고 있음

○ 중국내 완성차업체 확대 계획

- 현재 북경현대 납품이 전체의 95%이며 다임러에 시트부품인 폼패드를 납품하고 있으며 중국 군용차 제작업체에 시트를 일부 납품하고 있음.
- 현재 가동율이 높아 또 다른 납품처로 확대하려는 계획은 없는 상황

□ SL, 한국부품업체

○ 업체개요

- 프론트엔드 모듈을 제작하는 업체로 현대 국내 9개 법인과 미국, 중국, 인도, 슬로바키아 등에 법인을 운영하고 있음.
- 중국에서는 주로 램프를 생산(북경, 연태, 호북성)하고 있으며 상하이에서는 사시를 생산하고 있음.
- 중국법인은 현대기아차, GM, 크라이슬러 등에 납품하고 있으며 중국 로컬업체 등 거래선 확대전략 보다는 핵심고객 위주로 관리하려는 전략을 펼치고 있음.
- 중국내 기술연구소를 운영하고 있으며 차량현지화에 대응하기 위한 역할만 수행하고 있으며 기술유출 등의 우려로 핵심기술 관련 부분은 한국인력만 참여하고 있음.

○ 부품조달

- 7 -

- 부품조달은 주로 중국내에서 이루어지고 있으며 한국내 조달은 적은 편이었으나 최근 램프가 소프트웨어와 결합되고 LED모듈 등 첨단화되면서 한국내 조달이 늘어나고 있으며 구매금액 기준으로 10%정도 차지
- 원재료는 글로벌 소싱업체를 통해 조달하고 있으며 한국 화학업체(40%), 해외업체(60%)로 구성
- 원천기술이나 품질을 중요시하는 부품들은 중국조달의 경우 품질이 떨어지는 등의 문제가 있음.

○ 중국내 생산여건

- 중국내 생산 장점은 점점 축소되고 있으며 과거 중국생산으로 한국 생산 대체를 검토하였으나 환율문제, 중국내 인건비 상승으로 중단
- 중국 생산의 장점은 인건비가 낮고 대량수요가 있다는 점인데 한국보다 생산성이 낮고, 재료비, 부대비용이 높아지고 있어 별다른 이점이 없는 상황

○ 한중 FTA

- 한중FTA 체결시 한국에서 조달하고 있는 부품은 첨단부품으로 대부분 고가인 관계로 관세인하는 생산비용 절감에 큰 도움이 될 것으로 예상
- 또한 품질 리스크가 큰 부품들은 한국 조달로 대체할 가능성이 높아 한국내 조달이 늘어날 가능성이 높음.
- 중국의 발전속도가 빨라서 중국 자동차산업이 경쟁력을 확보하기 전에 FTA를 조기에 체결해야 한국업체들의 이익이 극대화될 수 있을 것으로 예상

○ 중국 자동차부품산업 경쟁력

- 램프는 안전법규, 기능, 품질 등이 중요시되는 부품으로 이 분야의

- 8 -

- 중국업체들 경쟁력은 아직 한국업체들에 미치지 못하는 것으로 파악
- 랩프의 첨단화로 품질, 기능, 디자인 등의 중요도가 높아지고 있어 치루이, 길리 등 중국 토종완성차업체들도 외국계 부품업체로부터 조달하려고 하고 있음.

□ 국가신식중심(SIC)

○ 중국 자동차산업 현황

- 최근 2년간 중국 자동차산업의 성장이 둔화되고 있으나 이는 단기적 상황으로 지속적 발전할 가능성이 높은 것으로 판단
- 2000년대 초반부터 후반까지 중국 자동차산업 발전 1단계로 이 시기는 30% 이상의 높은 성장을 경험하였으나 2000년대 후반부터 2020년경까지는 산업발전 2단계로 13~15%의 성장을 기록할 것으로 전망
- 2단계는 특히 중국 자동차산업이 해외시장 개척 경험을 축적하는 시기로 보고 있음.
- 중국은 자동차 소비계층이 다양하여 상승기간이 길게 나타날 것으로 전망하고 있으며,
- 초기에는 베이징, 상하이 등 대도시 부유층이, 이후에는 중산층이, 최근에는 2~3급 도시 거주자들이 자동차 주요 구매층으로 두터운 소비계층이 있음.

○ 중국 자동차 판매 가격이 높게 형성되는 이유

- 중국은 자동차 관련 조세구조가 복잡하고 높아서 가격이 높게 책정되고 있음.
- 또한 합자에 따른 기술이전료 등도 가격에 반영되고 있음.

○ 중국 자동차산업 경쟁력

- 일부 중국 토종업체들이 선진시장에 진출하고 있으나 품질 등 선진

- 9 -

- 시장 요구사항에 미치지 못하고 있는 수준이며 향후 유럽소형차 시장에 진출하는 것을 목표로 하고 있음
- 중국 자동차산업의 토종업체는 발전기간이 짧아 외국계업체에 의존하여 발전하고 있는 상황
- 중국 부품산업 경쟁력은 매우 낮은 수준으로 저비용에 의존하여 성장하여 연구개발능력은 전무한 상황이며 완성차업체는 일부 연구개발능력을 학습하고 있는 수준

○ 중국의 신에너지차 발전전략

- 신에너지차 발전을 위해서는 정부와 기업 모두의 능력이 중요한데 중국의 경우 정부의 관심이 높은 것에 비해 기업의 능력은 부족한 반면 외국은 정부의 관심이 낮은 편인데 기업의 능력은 높은 것으로 평가
- 신에너지차는 구입비용 등이 높아서 보급에 한계가 있으며 향후 중국 정부의 에너지 발전정책이 지속적으로 강화되면 보급이 늘어날 것으로 기대

○ 한중 FTA

- 현재는 중국 경쟁력이 낮은 상태로 중국 자동차산업에는 부정적인 영향을 미칠 것으로 판단되며 이후 중국 경쟁력이 상승된 이후 FTA 추진을 고려하는 것이 바람직
- 중국내 외국계업체들의 고급차가 한국시장에 진입할 가능성은 있으나 기업전략과 생산능력 등과 관련 있어 변동 가능성이 많음.

○ 한중 자동차산업 협력

- 일본 완성차업체와 협력은 비교적 활발한 것 같으며 특히 일본업체(예: 도요타)의 경우 회사이념을 바탕으로 협력이 잘 이루어지고 있으나 한국업체와 협력은 부진

- 중국의 경우 한국 자동차산업의 발전경험 학습이 필요

□ 삼성경제연구소 북경사무소

○ 중국 자동차산업 현황

- 최근 중국 자동차판매 둔화는 일시적 현상으로 보고 있으며 중국내 경기둔화에 따른 소비욕구 저하와 정부 보조금 철폐에 따른 영향으로 보고 있음.
- 일부 중국 자동차 전문가는 중국 수요가 2400만대~4000만대(?)까지 보고 있는 등 발전 가능성이 높음.

○ 중국내 진출 외국기업체들의 수출 가능성

- 중국 자동차산업의 수출은 초기단계이며 외국기업체에 의한 수출은 거의 이루어지지 않고 있으며 광주혼다가 5만대 수출을 진행
- 이는 중국내 생산 완성차의 품질이 본국 생산제품과 차이가 있는 것으로 판단하고 있으며 또한 현재까지 중국은 내수수요가 크게 증가하고 있어 내수 대응으로도 충분한 상황
- 2011년 자동차 수출은 남미와 중동지역을 중심으로 이루어지고 있으며 중국 토종업체들이 적극적으로 나서고 있음.

○ 중국의 신에너지차 발전전략

- 신에너지차 개발에 있어 외국계 브랜드 역할도 중요하며 '중국내 생산한 제품은 모두 중국 것'이라는 생각으로 차별하지 않고 있고 외자참여를 격려하고 있는 입장
- 따라서 기존 자동차에서와 마찬가지로 신에너지차도 외자기업체들의 역할을 기대하고 있음.
- BYD가 개발한 전기차의 경우 국산화율은 100%이나 중국 토종업체들의 신에너지차 개발능력은 다소 거품이 있으며 품질 및 기술경쟁

력이 떨어지는 것으로 파악

- 신에너지차량의 보급은 오일 가격이 중요한 변수로 장기적으로 오일 가격이 하락하지는 않을 것으로 신에너지차 보급은 시간이 걸리지 증가할 것으로 예상