

## 한·중 FTA 체결시 현지진출업체 영향조사 -김경유 부연구위원(주력산업실)

### I. 출장 개요

#### 출장자

- 김경유(주력산업실 부연구위원)

#### 출장지

- 중국 북경

#### 출장 기간 및 일정

- 2008. 3. 13~ 3. 15 (2박 3일)

일정	일정 및 방문지	비고
3월 13일(목)	· 서울(인천공항) → 북경 · 북경현대 공장	
3월 14일(금)	· 현대기차유한공사 · 북경현대모비스 사무소 · 현대캐피탈 북경사무소	
3월 15일(토)	· 북경 → 서울(인천공항)	

□ 출장 목적

- 한·중 FTA체결시 따른 현지진출 자동차업체의 영향 조사의 일환으로 현지진출업체 면담을 통해 한·중FTA와 관련된 현지업체들의 입장 및 각종 비관세 장벽 파악

□ 방문기관

- 북경현대 공장, 현대자동차 북경사무소, 북경현대모비스 사무소, 현대캐피탈 북경사무소

## II. 방문기관별 조사내용

□ 방문기관 : 북경현대 공장

□ 일시: 2008. 3. 13(목) 14:00~17:00

### <주요면담내용>

- 중국토종업체들 특히 중화기차, 화신기차, BYD 등 구미업체의 디자인을 상당부분 도입하고 있는 등 경쟁력이 빠르게 높아지고 있어 한국시장에서 상당히 경쟁력이 있을 것으로 예상
  - 기술경쟁력도 중국토종업체들은 기술시장에서 일부 엔진기술 등을 구입하여 추격하고 있음.
  - 품질경쟁력은 동일설계에 의해 생산되고 있으며 조립품질은 한국에 비해 높은 편이며 품질차이는 거의 없고 중국의 품질개선속도가 높아 중국이 더 낫다는 견해
- 비관세 장벽은 인증제도(형식승인제)로 기간이 12개월로 긴 편이며 이는 중국당국이 실측자료를 요구하고 있는 것에서 기인하며 특별

한 환경규제(EURO 4와 유사한 자체기준 적용)는 없음.

○ 비관세 장벽은 인증제도로 완성차업체보다는 부품업체들에게 더 큰 문제임.

- 인증소요 기간은 다른 나라와 비교하여 길다고 할 수 없으나 요구하는 서류가 기술유출수준(생산중인 공장 실사 등)이며 2~3년마다 갱신을 요구하고 있어 인증비용 등으로 원가상승요인으로 작용

- 짝퉁부품 등의 저작권 문제도 협상시 제기해야할 사항

○ 북경현대기차 현황

- 회사 개요



- 회사연혁



- 판매 및 생산실적

구분	'03	'04	'05	'06	'07계획	
생 산	쏘나타	54,348	41,451	43,481	37,142	29,700
	엘란트라	765	108,707	173,756	168,268	154,000
	NF	-	-	3,694	12,237	25,000
	투싼	-	-	9,754	27,973	30,300
	엑센트	-	-	3	44,468	71,000
	합 계	55,113	150,158	230,688	290,088	310,000
판 매	쏘나타	51,950	41,342	45,424	37,117	30,000
	엘란트라	178	102,748	176,589	169,716	155,000
	NF	-	-	2,648	12,828	25,000
	투싼	-	-	9,007	28,176	30,000
	엑센트	-	-	-	42,174	70,000
	합 계	52,128	144,090	233,668	290,011	310,000

- 방문기관 : 현대기차유한공사
- 일시: 2008. 3. 14(금) 10:00~12:00

<주요면담내용>

- 국내업체의 중국생산은 국내모델의 변형모델을 출시하는 등 점차 현지화되고 있는 추세
  - 최근 아반떼의 경우 중국현지 모델을 새롭게 출시하여 이에 따른 A/S 부품 등을 따로 관리하고 있는 등 현지화에 박차를 가하고 있음.
- 중국내 진출 한국부품업체들은 단순가공무역에 대해서는 관세환급율을 낮추는 등(16%→8%) 불이익을 받고 있어서 현지에서 조달율을 높여야만 생존할 수 있음.
- 비관세장벽은 중국내 인증제도로 인해 발생하는 문제들로 과거에는 남양연구소에서 시험생산한 차종을 토대로 중국에서 인증해주었으나 현재는 중국내 생산모델을 토대로 인증해주고 있어 시간이 소요됨.
- A/S부품의 경우 중국내 모조품 범람으로 문제가 되고 있으며 유입 경로는 중국내 생산뿐만 아니라 한국생산 모조품까지 유입되어 시장을 교란시키고 있음.

방문기관 : 현대모비스 북경사무소

일시: 2008. 3. 14(금) 14:00~16:00

**<주요면담내용>**

- 최근 중국현지에 맞게 변형된 모델인 아반떼의 경우 90% 현지화가 진행되었으며 기존 모델들은 80% 현지화
- 중국정부는 완성차와 마찬가지로 자동차부품산업 육성에도 많은 지

원을 하고 있음.

- 북경기차그룹은 3개의 부품단지를 구성하였으며 연간 30억RMB를 지원하고 있음.
- 이들 부품단지에는 한국부품업체(독자진출업체)들도 유치하려고 하고 있으며 많은 중국토종 완성차업체들은 한국부품업체를 거래선에 편입시켜 경쟁력을 강화시키려고 하고 있음.
- 중국에서의 지적재산권 침범 피해가 늘고 있고 심각하지만 중국정부도 이에 대한 관심이 높고 합동단속 등을 펼치고 있어 한중 FTA로 이에 대한 제도 개선이 기대됨.
- 지적권 등록에는 출원 후 등록까지 2년의 시간이 소요되고 있어 실질적인 효력에는 의문이 있으나 이러한 시간소요는 국내외업체 모두에게 적용되고 있어 외국업체에 대한 차별은 없음.
- 한국내 일부 보고서에서 비관세 장벽이라고 지적되고 있는 수입항 제한은 한국업체들이 주로 상해, 북경에 위치하고 있어 큰 문제로 작용되고 있지는 않음.

방문기관 : 현대캐피탈 북경사무소

일시: 2008. 3. 14(금) 17:00~18:00

#### <주요면담내용>

- 중국에 합자를 통해 진출한 이상 합자파트너와 관계를 잘 조정해나가는 것이 필요하며 중국 상황을 고려했을 때 합자로 인한 이익이 더 많은 것으로 판단

- 자동차와 관련된 기술 및 제조능력은 많은 자동차업체들이 경쟁력을 지니고 있고 치열하게 경쟁하고 있어 중국내 에프터마켓을 개척하는 전략도 필요
  
- 자동차할부금융 등은 중국의 법/제도 미비로 제한이 있으나 AS사업, 텔레메트릭스, 중고차 판매 등은 경쟁이 치열하지 않고 향후 시장성도 높은 것으로 판단됨