

중국 경제 · 산업 정책의 변화 조사

-신현수 연구위원(동향분석실)

1. 출장 개요

- 기간 : 2010. 10. 12(화) ~ 10. 16(토) (4박 5일)
- 국가(지역) : 중국(북경, 상해)
- 출장자 : 동향분석실 연구위원 신현수
- 일정 및 방문기관 :
 - 10.12 : 인천공항 출발 → 북경 청도공항 도착,
포스리 북경사무소(정철호소장)
 - 10.13 : 북경대학교 경제학원(이효영 교수), KIEP 북경사무소(양평
섭 소장), 한국은행 북경사무소(김영현 대표), 무역협회 북
경지부(권도하 지부장)
 - 10.14 : 현대자동차 북경법인(구용유 부장)
북경 청도공항 출발 → 상해 홍차오공항 도착
 - 10.15 : 휴비스 상해지사(윤진호 부장), KTC 상해지사(김상중 지사
장)
 - 10.15 : 상해 홍차오공항 출발 → 인천공항 도착

2. 출장 목적

- 자체과제 “글로벌 금융위기 이후 교역환경 변화와 수출확대 방안” 연구 수행과 관련된 자료 수집 및 인터뷰
- 글로벌 금융위기 이후 중국의 부상과 우리나라 대중국 수출의존도 심화 등을 감안하여 금융위기 이후 중국의 내수확대책 등 경제정책의 변화와 산업 및 소비시장의 변화를 살펴보고, 향후 우리 수출에 미치는 시사점을 도출하고자 함.

3. 면담 내용

□ 금융위기 이후 중국 경제정책의 성과

- 내수확대를 통한 성장세 유지라는 목표달성을 위해 4조원의 경기부양책을 추진하는 한편, 자동차·가전분야의 소비 촉진을 위한 세제 지원, 자금지원 등을 추진
- 4조원의 경기부양책 중 중앙정부의 자금집행은 1조 2천억원에 불과하나, 지방정부와 기업의 투자유도를 가져옴으로써 금융위기 하에서도 투자가 위축되지 않아 성장 확대에 기여
- 자동차·가전 분야의 소비촉진을 위한 지원도 해당산업의 생산에 긍정적인 영향을 미친것으로 평가
- 자동차·소비세 인하는 2009년 5%에서 2010년 2.5%로 축소되었으나 구매여력을 지닌 소비계층의 자동차 소비를 확대

□ 내수부양책의 계속 추진 여부

- 대외 여건의 장기적인 악화 가능성을 고려할 때, 내수확대책은 앞으로도 계속 필요할 것으로 판단
- 그러나 금융위기 직후와 같은 직접적인 세제, 금융지원보다는 소득 재분배나 저소득층의 소득향상 등에 더 관심을 가지고 추진
- 직접 지원은 중앙정부의 재정부담을 야기하므로 세계경기의 재둔화(더블딥) 등 특별한 경우를 제외하고는 점차 축소할 것으로 예상
- 대신 임금 상승 유도, 부동산가격 억제, 회색 수입 규제 등을 통해 소득재분배에 더 관심을 가지고 추진함으로써 소득증가를 통한 소비확대를 유도하는 것이 정책의 기본방향

□ 중국경제의 단기성장 전망

- 내년에는 대외 환경의 악화가 우려되나 중국경제의 성장에는 큰 문제가 없을 것으로 판단
- 그 근거로는 세계경제의 성장률이 크게 낮아질 것으로는 보이지 않는데다 내수가 회복되면서 성장에 대한 소비의 기여율이 증가하였기 때문.
- 특히, 최근 들어와 근로자의 소득이 빠른 속도로 증가하면서 소비가 성장에 미치는 영향이 증대
 - 미국 등 선진국의 성장 둔화도 이들 국가에 대한 중국의 수출이 주로 생필품이기 때문에 크게 영향을 미치지 않을 것으로 판단.
- 중국경제는 금년 10% 성장에 이어 2011년에도 9%의 성장을 달성할 것으로 전망

□ 중국 소비시장의 전망

- 최근 중국은 자산가격 상승, 국영기업 임금 상승, 회색수입 증가 등으로 소비여력이 있는 계층이 급속히 확대되면서 새로운 소비시장으로 부상
- 자동차 생산의 경우 2010년 1,700만대에서 2011년 2,000만대로 빠른 증가속도로 확대되고 있는 바, 이러한 자동차의 보급 확대는 소비방식의 변화나 관련산업의 성장을 통해 내수 성장에 크게 기여할 것으로 기대
 - 예컨대 도로건설, 석유관련산업, 유통산업, 철강산업 등 자동차산업의 파급 효과를 감안, 중국의 중앙정부과 지방정부는 자동차산업의 육성에 중점

□ 부동산 경기 위축, 임금 상승 등에 따른 중국경제의 경착륙 가능성

- 부동산 가격 상승이 경기부양에 미치는 역할이 중요하나 버블발생과 이에 따른 붕괴에 대한 부작용을 우려
- 이 때문에 양자간의 조화로운 해결책에 관심을 두고 있으나, 뚜렷한 해결책 도출에 어려움
- 하지만 기본적으로는 투기적 수요를 차단함으로써, 부동산 가격의 안정적인 하락을 유도하는 방향으로 나아갈 것으로 보임
- 서민용 주택의 공급을 확대하고 고가 부동산에 대한 투기 억제 등으로 부동산 가격이 하락세로 돌아선다고 하더라도 신규주택수요가 창출될 것으로 보여 미국과 같은 부동산 가격 급락으로 인한 급격한 경기하강 가능성은 낮음. 이는 대도시의 주택소유율이 낮아 주택 구매 의사를 가진 계층이 적지 않기 때문

- 부동산 가격의 안정적인 하락은 근로자의 주택구입자금을 줄임으로써 장기적으로는 이들 계층의 소비 여력을 증가시켜 줄 것으로도 기대
- 임금의 지속적인 상승으로 인한 중국제품의 경쟁력 하락 우려에 대해서는 아직까지 공장 근로자의 임금수준은 선진국에 비해 상당히 낮은 수준에 있고, 임금 상승 유도가 고임금 국영기업의 임금을 억제하는 대신 저임 공장근로자의 임금을 주로 대상으로 하고 있어 큰 문제는 없을 것으로 판단

□ 위안화 절상 가능성과 중국의 환율정책

- 중국의 환율정책은 첫째, 위안화 환율은 중국이 독자적으로 결정하고 외부의 영향을 받지 않으며, 둘째, 위안화의 절상은 점진적으로 추진한다는 것임.
- IMF 외환위기시 환율의 급격한 변동이 아시아 경제에 미친 충격과 플라자 합의 이후 일본경제의 위축 등을 감안할 경우, 중국 정부는 급격한 위안화 절상이나 외환시장 개방 등이 중국 경제에 미칠 충격을 절대적으로 받아들일 수 없음.
- 점진적인 위안화 절상은 중국경제에 미치는 충격을 최소화하면서 중국이 경제대국으로서의 역할을 수행하는 현실적인 방안이라는 입장이 지배적임
- 미·유럽 등이 글로벌 임밸런스의 원인으로서 중국정부의 외환시장에 대한 인위적인 개입을 통한 위안화 가치의 왜곡을 언급하고 있으나 중국은 이에 대해 반대
- 위안화가 절상된다고 미국의 대중수출 확대와 수입 감소가 현실적

으로 이루어질 수는 없을 것으로 평가

- 양국 간 교역품목을 살펴보면, 중국의 대미수출은 주로 생필품이기 때문에 위안화 절상은 미국 소비자들에게 오히려 불리한 영향만 미칠 것이며, 중국의 대미 수입도 중국이 수입하고자 하는 첨단기술제품에 대한 미국정부의 통제가 존재하는 한 크게 늘어날 가능성은 없음
- 선진국의 위안화 절상 압력에 대해서 중국정부는 단호하게 대처할 것으로 보임. 이는 중국의 자존심이나 권력층의 지지기반에 미치는 영향 등이 더 크기 때문.
- 위안화 절상 압력에 대해 중국은 국채매입 변화 등을 통해 적극 대처. 예컨대 유럽 재정위기시 그리스, 이탈리아의 국채매입을 통한 지원을 통해 이들 국가에 대한 중국의 영향력이 증대
- 글로벌 임밸런스는 환율보다는 미국기업의 생산성이나 소비자의 지출 행태 등이 더 중요하다고 보고 있음.
- 2007년 이후 위안화는 달러화에 대해 20%이상 절상되었으나, 양국 간 무역불균형이 여전히 지속되고 있다는 점도 환율절상만이 해결책은 아니라는 중국정부의 입장을 지지
- 그러나 중국정부는 점진적으로 위안화 절상을 추진함으로써 중국경제에 미칠 충격을 최소화하면서 수입확대 등을 통해 무역불균형을 해소할 생각임.
- 중국의 성장세 지속이 세계경제의 장래에도 중요하다는 입장
- 현재 중국이 추진하고 있는 내수확대책이 점차 가시화될 경우 수입확대를 통한 중국의 세계 무역 기여율도 증가할 것으로 기대

□ 중국 산업의 성장과 전망

- 최근 철강, 자동차 산업 분야에서 중국은 급성장
- 철강 산업은 현재 세계 철강생산의 40% 정도를 차지하고 있으며, 생산기업 측면에서도 세계 2위, 3위 기업을 중국이 차지
- 철강 산업의 급속한 발전은 인프라 구축과 관련산업 성장과 밀접한 관련이 있음
- 고속철도 건설 등 인프라 구축과 서부 대개발 등 건설경기 부양 등 건설 부문의 수요가 중국 철강 수요의 60% 정도를 차지하고 있으며, 이들 부문의 급속한 성장이 철강 산업의 급속한 성장을 초래
- 이로 인한 과잉공급의 문제가 금융위기 이후 발생하였으나, 중국정부는 규모확대를 통한 구조조정을 추진 중
- 인수 합병을 통한 규모의 대형화에도 불구하고 중국 철강 산업의 생산성은 여전히 낮은 편이나, 판매관리비 절감, 신규 설비투자 증설 등을 통해 장기적으로 대처해 나갈 생각
- 자동차 산업도 중국정부의 적극적인 육성정책으로 인해 빠른 속도로 성장. 2009년 자동차 생산규모는 약 1,700만대로 미국을 추월하고 있으며, 2011년에는 약 2,000만대로 확대될 전망
- 2020년에는 7,000만대 수준까지도 증가할 것으로 예상하고 있는데, 이 경우 매년 교체수요만 500만대 이상에 달할 것으로 추정
- 금융위기 이후 자동차 소비세 인하는 신규수요 창출에 어느 정도 기여. 그러나 이보다 더 중요한 것은 소득향상으로 자동차 소비여

력이 증가하였다는 것임.

- 특히, 회색수입의 증가로 자동차의 소비가 급증

- 현대차는 그룹전체로 중국에서 2위를 차지하고 있으며, 소요부품을 거의 대부분 중국에서 조달. 이는 부품업체도 동반 진출하였기 때문. 그러나 최근에는 위안화 절상으로 인해 한국산 부품의 가격이 상대적으로 저렴해졌기 때문에 한국에서의 수입이 크게 증가

□ 중국 소비시장 확대

- 중국 소비시장 규모가 급속히 확대되고 있으나 한국은 최종소비재 부문에서 수출이나 시장점유율이 그다지 확대되지 않고 있음. 이는 중국 소비자들은 한국제품보다는 일본, 유럽제품을 더 선호하기 때문
- 중국 소비시장 공략을 위해서는 브랜드 가치 제고가 절실. 유통망 확충의 경우 중국의 면적이 넓기 때문에 상당한 비용이 소모될 뿐만 아니라 비용 대비 성과도 미지수
- 자동차를 제외하면 유통망을 확충하기가 용이하지 않으며, 이마트와 같은 한국 유통업체 진출도 한국산 제품보다는 중국산 제품 위주로 전시.
- 자동차 보급의 확대, 인터넷의 확산, 중산층의 확대 등으로 중국 소비시장은 과거와는 다른 소비 행태를 보일 것으로 예상되므로 이에 대한 적극 대처가 필요