

중국경제 현안 브리핑

02-51호 / 9월 10일

중국의 自動車 需給 전망과 정책 방향

1. 개요

- ☐ 현재의 경제발전 속도에 비추어 전망해 보면 향후 10년 뒤 중국의 자동차 수요량은 약 6,000만 대로 예상된다.
- WTO 가입에 따라 중국의 자동차산업은 세계적인 분업구조에 편입되어 다국적기업을 중심으로 내수시장용 저가형 자동차의 생산이 크게 늘어날 전망이다.
- 또한 이들 저가형 자동차는 장기적으로 가전제품의 경우와 마찬가지로 중국에서 생산된 유명브랜드 제품으로 해외시장에 수출될 것으로 기대됨.

2. 중국의 자동차 수급 전망

- ☐ 1993~2001년 자동차 수요는 매년 평균 15% 정도 늘어났으며 특히 금년 1/4분기 증가율은 30%를 넘었음.
- 이러한 수요 증가는 단기적으로 완성차 업체가 WTO 가입에 대응하기

위해 가격을 인하하고, 종전과는 달리 다양한 모델의 자동차를 출시한 데 기인하지만, 근본적으로는 중국도 이제는 대도시를 중심으로 자동차가 더 이상 사치품이 아님을 의미함.

- 현재 중국 대도시의 임금수준은 100달러 정도이지만, 향후 10년 뒤에는 400달러 수준으로 올라갈 것이며, 대졸 이상 학력자의 평균 수입은 10년 후 800달러까지 상승할 것임.
 - 또한 이들 대졸 이상 학력자는 1만 달러 이하의 자동차를 구입할 수 있는 구매력을 가질 것으로 예상되는데, 현재 이들은 4,000만 명 정도이고, 매년 250만 명씩 증가한다면 10년 후에는 6,000만 명이 될 것임. 즉, 10년 뒤 중국의 자동차 보유량은 6,000만 대에 달할 것임.
 - 한편, 현재 중국의 고속도로 총 길이는 3만 km 정도인데, 매년 3,000km 씩 늘어나고 있어 향후 10년 뒤에는 인프라 측면에서도 자동차 수요를 뒷받침할 수 있을 것임.
- 현재 자동차 생산량은 연 100만 대 정도이나 향후 20년 뒤에는 최대 1,000만 대 수준으로 늘어날 것으로 예상됨.
- 작년과 금년의 자동차 생산은 각각 71만대와 92만대이지만, 생산량이 연간 200만 대를 넘으면 규모의 경제 효과를 기대할 수 있으므로 생산증가 속도가 더욱 빨라질 전망이다.
 - 한편, 해외 완성차 업체의 입장에서 보면, 중국은 잠재적인 내수가 크다는 것 이외에 저렴한 생산비의 이점도 누릴 수 있음.
 - 현재 공장 노동자의 평균 임금은 시간당 1~2달러로 선진국 수준의 10%에도 미치지 못함.

3. 중국정부의 자동차산업 정책

- 중국 정부의 자동차산업 정책은 우선적으로는 국내시장의 효율성을 높이고, 장기적으로는 세계 자동차산업의 분업시스템 하에서 중국산 자동차의 해외시장 수출을 지향하는 것임.
- 우선 국내시장의 효율적인 경쟁을 위해 지역간 진입장벽을 제거하고, 비국유자본의 자동차산업 진입을 허용할 것임.
- 현재 각 지방에는 암묵적으로 타지방에서 생산된 자동차를 배척하는 진입장벽이 존재하고 있으며, 자동차산업을 국가 기간산업으로 인식, 민간자본의 참여가 제한되고 있음.
- 생산모델의 측면에서는 중국의 구매력에 맞는 중저급 자동차를 집중적으로 개발하고 생산할 것임.
- 중국 자동차산업은 이제 ‘조립생산’에서 ‘대량생산’으로 넘어가는 단계인바, 고급차에 대한 수요는 수입자동차에게 맡기고, 저가형 자동차를 전략적으로 생산하는 것이 바람직 함.
- 장기적인 측면에서는 상기와 같이 생산된 저가형 자동차의 해외시장 수출을 적극 모색할 것임.
- 중국이 가전산업에서 세계 유명브랜드 제품을 국내에서 조립생산한 후, 다국적 기업의 유통망을 통해 세계 시장에 판매하는 것과 마찬가지로 다국적기업과의 합작을 통해 생산한 저가형 자동차도 충분히 세계시장에서 경쟁력을 가질 수 있음.
- 또한 이러한 측면에서 외국 완성차 업체의 중국 진입을 무분별하게 허용하기보다는 상기 전략을 활용할 수 있는 기술력과 세계적 유통망을 갖춘 5~6개 업체에 대해 선별적으로 개방하는 쪽을 택할 것이 예상됨.(***)