

중국경제 현안 브리핑

04호-07 / 2월 12일

중국 자동차산업의 지역분산 현황과 문제점

1. 개요

□ 중국 자동차산업은 생산량과 판매량 및 수출 물량이 빠른 속도로 증가, 기간산업으로서의 위상이 날로 뚜렷해지고 있음.

- 1978년 자동차 생산량은 14.91만 대에 불과하였으나, 1992년 100만 대를 돌파하였고, 2000년에는 200만 대, 2002년에는 300만 대, 2003년에는 400만 대를 돌파하였음.
- <중국자동차공업연감>에 의하면 2002년 기준으로 중국에는 2,166 개의 자동차 관련 생산기업이 존재하며, 자동차산업의 생산총액은 5,598억 위안, 매출총액은 5,458억 위안, 이윤총액은 375억 위안, 자산총액은 5,989억 위안, 종업원총수는 138.5만 명, 수출총액은 23.6억 달러에 달함.
- 2002년에 생산된 325.4만 대 자동차 중에서 화물차는 109.3만 대(33.6%), 승용차는 109.3만 대(33.6%), 객차는 106.9만 대(32.8%)임.

2. 중국 자동차산업의 문제점

□ 중국 자동차산업은 빠른 성장에도 불구하고 여전히 많은 문제점들을 내포하고 있어, 경쟁력 제고가 시급한 과제임.¹⁾

□ 첫째, 중국자동차 산업의 생산규모가 열악하여 경쟁력이 떨어짐.

- 2002년 완성차 생산기업 117개가 325만 대의 자동차를 생산하였는데, 이는 1924년 미국 자동차산업의 생산수준에 불과함.

- 더구나 중국내 자동차생산은 절반 이상이 합작기업에 의한 것임.

□ 둘째, 다국적 자동차생산기업이 중국 자동차산업의 발전을 제약하고 있음.

- 중국 자동차산업은 다국적 자동차생산기업과의 합자나 합작을 통해 단기간에 빠른 성장을 이루어낼 수 있었으나, 이들 다국적기업은 종종 중국기업이 국제적인 자동차기업으로 성장하는 것을 제약하고 있음.

- 승용차 관련 연구개발 능력이 전무한 상황이며, 자동차부품 연구개발 능력도 매우 열악하여 상당기간 다국적 자동차기업에 의존해야 하는 실정임.

□ 셋째, 자동차 가격이 지나치게 높아 국제경쟁력이 낮음.

- 2002년 자동차 생산량의 0.9%만을 수출할 정도로 중국 자동차산업은 내수에 전적으로 의존하고 있는데, 중국 국내시장의 승용차 가격이 국제가격보다 50% 이상 높은 데서 알 수 있듯이 국제경쟁력이 크게 떨어짐.

□ 넷째, 자동차산업이 지역적으로 분산되어 있고, 개별 기업의 생산규모가 매우

1) 이하 내용은 국무원발전연구중심 산업경제연구부가 최근 발표한 보고서 내용을 중심으로 정리한 것임.

작음.

- 117개 완성차 생산기업은 소속단위가 중앙, 지방, 국방위 등에 따라 전국 27개 省과 市에 산만하게 분포되어 있음.
- 2002년 자동차산업 상위 4대 기업(上汽, 一汽, 東風, 長安)의 시장 점유율은 61%이고, 117개 완성차생산기업 중 5만 대 이상의 생산규모를 가진 기업은 7개에 불과함.

<표 1> 완성차 생산규모와 기업수(단위, 개)

합계	100대 이하	100 - 500대	500 - 1000대	1000 - 2000대	2000 - 5000대	5000 - 1만대	1만 - 2만대	2만 - 5만대	5만대 이상
117	27	18	15	8	10	11	15	6	7

□ 다섯째, 자동차산업의 전문화 및 분업화의 정도가 매우 낮음.

- 국제적인 다국적 자동차생산기업의 부품자급률은 30% 정도에 불과한 반면, 중국 자동차생산기업의 부품자급률은 70%에 달함.
- 자동차기업의 규모에 상관없이 산하 부품기업을 가지려는 현상(大而全, 小而全)이 보편적이기 때문에 전문화 분업화의 정도가 떨어짐.

3. 자동차산업의 지역분산 현상에 따른 문제점

□ 중국 자동차산업이 내포한 허다한 문제점과 낙후를 가져온 직접적인 원인은 대부분 자동차기업의 지역적인 분산 현상에서 비롯된 것임.

□ 2002년 기준으로 보면, 117개 완성차생산기업이 중국내 27개 省과 市에 분산되어 있음.

- 전체 자동차기업에서 상위 4대 기업의 생산비율은 49.8%인 불과한 반면, 판매

비율은 63.7%, 총이윤에서 차지하는 비율은 85.9%로, 생산이 지나치게 분산되어 있음에도 불구하고 판매나 이윤은 상대적으로 집중되어 있음.

<표 2> 전국 자동차생산, 판매이윤 상위 10대 지역

생산 10위			판매 10위			이윤 10위		
순위	지역명칭	비중(%)	순위	지역명칭	비중(%)	순위	지역명칭	비중(%)
1	吉林	17.6	1	吉林	24.6	1	上海	33.6
2	上海	12.0	2	上海	17.4	2	湖北	24.7
3	湖北	10.2	3	湖北	16.8	3	吉林	17.6
4	重慶	10.0	4	重慶	5.9	4	廣東	11.0
5	安徽	6.5	5	廣東	4.2	5	安徽	4.4
6	廣西	5.6	6	江蘇	3.7	6	重慶	3.5
7	江蘇	5.5	7	安徽	3.1	7	江西	2.2
8	黑龍江	5.4	8	山東	3.1	8	湖南	1.6
9	山東	5.1	9	江西	3.0	9	福建	1.5
10	江西	4.4	10	遼寧	3.0	10	海南	1.2

자료: 중국자동차기술연구센터, 중국자동차공업협회

<표 3> 2002년 전국 주요 완성차 생산기업 매출액 상황

1. 100억 위안 이상 6개 기업		2. 50-100억 위안의 8개 기업	
기업명	매출액(억위안)	기업명	매출액(억위안)
中國第一汽車集團	482.1	北京福田有限公司	75.0
一汽大衆汽車有限公司	297.4	金杯汽車有限公司	84.3
上海大衆汽車有限公司	362.7	躍進汽車集團	67.2
上海通用汽車有限公司	185.6	合肥江淮汽車有限公司	51.8
東風汽車公司	434.4	江鈴汽車有限公司	56.0
廣州本田汽車有限公司	137.9	中國重型汽車集團	74.7
		風神汽車有限公司	55.2
		重慶長安汽車有限公司	69.0

자료: 중국자동차기술연구센터, 중국자동차공업협회

- 자동차 부품기업 역시 27개 省과 市에 산만하게 분산되어 있는데, 그로 인해 전문화 정도가 낮고 기업의 규모가 적음.

□ 이같은 분산현상으로 인해 기업의 효율성이 떨어지고 경쟁력이 저하되는 문제가 발생하고 있음.

- 첫째, 기업들이 집중되면서 발생하는 상호학습과 협력, 선의의 경쟁 등 시너지 효과가 결여되어 자동차산업 전체의 효율성이 떨어짐.

- 둘째, 자동차부품 기업의 과도한 분산으로 인해 고품질 부품의 저가구매 가능성이 낮아짐으로써 생산원가가 높아짐.
- 셋째, 자동차기업의 분산 분포와 지방정부의 지역보호주의로 인해 시장이 분할되면서 전문화된 대규모 기업의 출현이 어려워짐.
- 넷째, 산하에 있는 부품기업으로부터의 구매비율이 지나치게 높고, 외부구매비율이 낮아서 자동차 부품산업의 발전을 제약하고 있음.
- 다섯째, 다국적 자동차기업과의 합작시, 여러 지역에서 여러 기업이 동시에 합작계약을 체결함으로써 다국적기업의 역량을 충분히 활용하지 못하는 부작용이 발생하기도 함.
- 여섯째, 지역적으로 분산되어 있기 때문에 기업구조조정에 많은 어려움을 겪고 있음.

4. 자동차산업의 지역분산 현상의 원인과 전망

- 중국 자동차산업의 지역분산이 심화된 직접적인 원인은 관리체제의 비합리성에 기인함.
- 첫째, 지역경제의 발전 요구에 부합하기 위해 각 지방정부가 관련부문과 협조하여 경쟁적으로 기업을 설립하는 투자방식을 채택하였음.
- 나아가 최근까지 비공유부문과 외자부문을 배제하고 기업의 퇴출도 어려운 상황이 지속, 과도한 지역 분산 현상이 조성되었음.
- 둘째, 2002년 말까지 자동차생산은 중국정부의 엄격한 비준심사를 받아야 했기 때문에, 시장상황에 따른 생산품 변경이나 지역생산기지 이전 등에 제약을 받아 왔음.

- 셋째, 국내자동차산업 보호, 유치산업 보호 등의 목적에 따른 수입자동차에 대한 고관세부과 등 정부의 시장보호정책에 의존, 국내 자동차산업이 생존을 위한 자기혁신을 게을리 하였음.

- 넷째, 중국은 생산형 조세 부과제도를 실시하고 있기 때문에 지방정부가 자체 세수 확대를 위해 지역내 자동차산업의 보호와 육성에 주력함으로써 지역분산이 심화되었음.

□ 결론적으로, 중국 자동차산업의 장기적인 발전을 위해서는 지역분산 현상의 조속한 시정과 구조조정을 통한 경쟁력 강화가 관건임.(***)