

중국경제 현안 브리핑

04-02호 / 1월 20일

중국의 자동차시장: 2003년 회고와 2004년 전망¹⁾

1. 2003년 중국 자동차시장 현황

- 중국의 자동차산업은 2002년에 이어 2003년에도 고성장을 계속하였는바, 2003년 1~11월 동안 총 400만 5,300 대의 자동차를 생산, 전년동기대비 35.04% 증가(2002년 증가율은 40% 내외)하였고, 판매도 총 3,917,600대를 기록, 전년동기대비 31.25% 증가함.
 - 이러한 증가속도가 지속될 경우, 2003년 전체 생산량은 430만 대 이상을 기록할 것으로 예상되어 프랑스를 제치고 세계 제4대 자동차생산국이 될 전망이다, 자동차산업의 경제성장 견인효과가 뚜렷해지고 있음.
 - 또한, 2003년 1~10월 동안 핵심기업들의 이윤총액은 360억 원을 초과하여 전년동기대비 76.93% 증가했고, 약 260억 원의 증치세와 영업소득세를 납부함으로써 전년동기대비 40% 이상 증가함.
- 차종(車種)별 현황에 있어서는 화물차 증가율 8.43%, 버스 증가율 13.83%, 승용차 증가율 83.74%를 나타냄.

1) 동 자료는 賈新光(搜狐汽車), 「2003年汽車市場回顧與展望2004」, 국무원발전연구중심 信息网(<http://www.drcnet.com.cn>), 2004.1.6의 내용을 중심으로 작성된 것임.

- 2002년과 비교하면, 증가율이 현저히 높아진 승용차에 비해 버스는 약 6% 포인트 하락했고 화물차는 큰 폭의 하락세를 보임으로써 차종별로 증감율 차이가 상당히 크게 나타남.
- 한편, 『중국자동차공업종합분석』에 따르면, 중국내 자동차 재고량은 2003년 10월말까지 24만 대를 초과함으로써 2002년 동기대비 약 2배 증가함.
- o 재고량이 가장 많은 차종은 화물차(약 9만대)이며, 버스(약 8만대), 승용차(7.7만대)가 그 뒤를 따르고 있음.

<표-1> 최근 중국의 차종별 증가율 비교

(단위: %)

차종 \ 년도	2001	2002	2003 (1~11월)
화물차	5.02	35.98	8.43
버스	18.24	27.00	13.83
승용차	16.35	55.05	83.74

- 화물차 부문은 최근 수년간 지속된 고성장이 크게 둔화되고 있는바, 이는 1990년대부터 화물운송량 증가속도가 수로, 철도, 도로운송 順으로 이어져 화물차 생산량이 큰 폭의 증가를 지속하기 어렵기 때문임.
- o 특히 화물운송량은 GDP 증가율보다는 산업 및 제품의 구조변화와 크게 관련되어 있는 만큼 중형화물차 중 일반화물차(標廂車)의 생산량은 줄어들고 견인차와 덤프트럭(自卸車)의 생산량이 증가하고 있음.
- o 그러나, 부동산건설 과열문제가 제기되고 있기 때문에 덤프트럭에 대한 수요도 조만간 위축될 것으로 보임.

<표-2> 최근 중국의 화물차종별 증감률 추이

(단위: %)

차종 \ 년도	2001	2002	2003 (1~11월)
重型화물차	91.67	60.97	3.22
中型화물차	-1.17	7.96	-17.81
輕型화물차	-7.10	46.43	21.67
소형화물차	-5.20	13.43	-2.27

- 버스 부문의 경우, 사스로 인해 관광산업이 위축됨으로써 중·대형버스의 생산량 증가율도 급격히 감소함.
- o 또한, 1990년대 고성장을 지속하며 지난 수년 동안 버스부문의 주력 생산차종이었던 소형버스(微型客車) 부문은 대도시의 미니버스형 택시 취소, 안전 및 환경보호문제에 따른 생산원가 증가 등으로 어려움을 겪고 있음.
- o 다만, SUV 차량, 픽업(Pickup) 차량, MPV 등 경형(輕型)버스 부문은 2003년 1~11월 동안 34.91%의 증가율을 기록했으나, 일부 승용차도 포함되어 있어 경형버스의 실제 증가율은 제한적임.

<표-3> 최근 중국의 버스차종별 증감률 추이

(단위: %)

차종 \ 년도	2001	2002	2003 (1~11월)
대형버스	44.55	50.45	14.66
중형버스	34.03	34.06	-15.07
경형버스	11.56	18.46	34.91
소형버스	20.41	33.00	5.84

- 승용차 부문에서는 소형승용차(증가율 34.98%) 생산량을 초과한 중·고급 승용차가 가장 높은 증가율(124.53%)을 기록하였고, 다음으로 경제형 승용차로 분류될 수 있는 보통급 승용차가 높은 증가율(117.22%)을 나타냄.
- o 한편, 높은 증가율을 기록한 경제형 승용차의 경우, 재고(在庫)도 전체 승용차 재고량의 90% 이상을 차지하고, 큰 폭의 가격 인하가 빈번하게 발생하고 있어 경쟁이 매우 치열함을 알 수 있음.
- o 또한, 2003년 3~10월 월간 생산량(16만대 내외)에 비해 9월 한달 동안의 생산량이 18만대를 돌파함으로써 소위 ‘金9 銀10’²⁾을 입증함.

<표-4> 2003년도 중국의 승용차종별 생산량 및 증가율 비교

차종	생산량 (2003. 1~11월)	전년동기대비 증가율 (%)	전체 승용차생산에서 차지하는 비중 (%)
중·고급 승용차	193,450 대	124.53	10.74
중급 승용차	869,053 대	74.62	48.25
보통급 승용차	559,822 대	117.22	31.03
미니 승용차	178,750 대	34.98	9.92
승용차 전체	1,801,075 대	84.92	100.00

2) 중국의 자동차시장은 9월이 황금기이고 10월이 되면 다소 감소한다는 말이 있음. 또한, 2003년 9월 생산량이 증가한 것은 북경시에서 차 번호판 비용을 징수한다는 소문에서 비롯되었다는 분석도 있으나, 실제로는 추진되지 않았음.

2. 중국 자동차시장의 급성장에 따른 문제점

□ 관련 산업 발전과의 부조화

- 철강산업의 경우, 중국은 2002년 최대 생산대국(생산량 2억 톤 초과)인 동시에 미국보다 앞서는 최대 수입국(수입량 24,488,100 톤)이 되었으나, 수입철강제품의 대부분을 자동차생산에 필요한 냉연박판(Cold-rolled steel products), CGL 등이 차지하고 있어, 중국의 핵심 철강제품의 생산 능력이 심각하게 부족함을 알 수 있음.
- 또한, 자동차산업의 급성장에 비해 도로건설, 교통설비 등 각종 교통관련 인프라건설이 완만하게 진행되어 도시내 심각한 지체현상이 발생함으로써 향후 커다란 문제가 될 것으로 보임.

□ 생산능력의 부조화

- 단기적인 생산능력 제고가 크게 부족하여 최근 2년 동안 완제품 현지 조립생산(CKD) 방식을 대량으로 채택하기 시작했는데, 이는 짧은 준비기간, 소규모투자, 고수익성 등의 장점이 있는 반면 자동차부품산업 발전과 기술개발이 소홀해질 수 있어, 전반적인 자동차산업 발전에 부정적임.
- o CKD 방식으로 생산한 승용차는 2002년 중국 승용차생산량의 1/10 수준(10만대 내외)이며, 2003년 1~11월 동안 약 17만 대를 생산함.

□ 투자의 대부분이 외국제품과 브랜드의 도입, 모방제조방식 등 합자·합작 생산방식을 채택하고 있어, 제품 및 기술연구 개발, 부품산업 발전의 부진 등 자동차산업 투자부문간의 부조화가 발생함.

- 주요 기업들은 다국적기업과의 합자를 선택하고 있어, 독자 브랜드 건설을 소홀히 함.

- 중국기업의 50% 지분보유정책은 유지되고 있으나, 합자에도 불구하고 핵심 기술이전은 제대로 이루어지지 않고 있어 제품, 브랜드, 기술, 관리 등에서 중국기업의 권한이 점차 약화되고 있음.
- 제품별로 공급 부족과 과잉현상이 나타나고 있어, 가격인하에도 불구하고 재고가 누적되고 있는 제품이 있는 반면 장기간 대기하거나 가격할증을 통해 구입할 수 있는 제품이 등장하는 등 제품 수급구조의 부조화가 발생함.
- 波導(핸드폰), 五糧液(술), 美的(가전), 比亞迪(전지), 中大(자동차설비), 藍星(화공) 등이 자동차산업에 새롭게 진출함으로써 일부 자동차생산업체가 도산을 모면하는 긍정적 효과도 있었으나, 중복투자 등을 초래함으로써 전반적인 산업구조조정을 어렵게 함.
- 또한, 上汽(上海자동차)와 연합했던 奇瑞가 분리되는 등 자동차산업을 지방경제의 지주산업으로 발전시키기 위한 노력이 증가하고 있어, 중국 자동차산업의 분산과 각종 혼란이 야기되고 있는바, 기존 투·용자체제의 개혁이 필요함.
- WTO 가입의정서에 따라 전반적인 무역부문의 점진적인 개방과 외국자본의 진출이 시작되었으나, 산업정책 면에서의 정책조정이 완만하고 부재하여 전반적인 산업발전 지도방향을 상실하는 등 무역정책과 산업정책간의 부조화가 발생함.
- 중국 국내 자동차업체는 생산만을 중시할 뿐 A/S시스템건설에는 소홀히 함으로써 외자가 서비스산업부문을 이미 선점하는 등 서비스산업의 발전이 전반적으로 미흡한 상태임.
- 중국정부의 지속적인 자동차산업보호정책 추진과 달리 품질, 서비스 등과 관련한 소비자 권익보호의 진전은 극히 미미한 상태임.

3. 2004년 중국 자동차산업 전망과 주요 변수

- 중국은 WTO 가입의정서에 따라 2005년부터 자동차시장을 완전 개방할 예정인바, 2004년 중국의 자동차시장은 더욱 심각한 경쟁에 직면할 것으로 예상된다.

 - 전반적으로는 민간소비 증가, 차종 선택 범위의 지속적인 확대 등으로 인해 자동차생산량은 2003년 400만 대 초과에 이어 2004년에는 약 540~550만 대(증가율 25% 정도)로 예상되는 등 비교적 양호한 발전을 이룩할 전망이다.
 - 다만, 아래 4가지 변수에 따라 2004년도 중국의 자동차산업발전이 크게 좌우될 것으로 보임.

- 우선, 2005년 자동차시장 완전개방과 환율, 수입정책, 수입규제 등에 따른 수입자동차 가격의 큰 폭 변동과 국내 자동차제품에 대한 영향이 예상된다.

 - 2004년은 자동차수입허가증 쿼터제 실시와 수입관세율 인하를 약속한 마지막 해이기 때문에 2005년 수입시장 변화에 대한 소비자 기대로 인해 2004년 하반기 들어 현저한 구매연기 현상이 나타날 것으로 예상된다.
 - 특히 2004년 수입허가증이 어떤 방식으로 발급되느냐에 따른 영향도 매우 클 것으로 보임.

 - 상반기에 모두 발급될 경우, 하반기 구매연기에 따른 판매 부진을 모면하기 위해 수입과 판매를 가속화할 것임.
 - 반면 상·하반기에 걸쳐 나누어 발급할 경우, 하반기 발급자는 수입업무를 추진할 여력이 없어서 대량의 허가증 무효사태가 초래될 것임.

- 2002년과 2003년 자동차의 생산·판매는 모두 높은 증가율을 기록했지만 실제로는 비정상적인 발전에 따른 많은 문제점을 야기하였는바, 2004년에

는 자동차 생산·판매의 증가속도가 다소 완화될 것으로 전망됨.

□ 철강, 부동산, 자동차 등 에너지 소비가 많은 산업부문이 급성장함에 따라 중국에서는 최근 들어 석탄, 전력, 석유 등 전반적인 에너지 부족현상이 나타나고 있는바, 향후 자동차산업의 발전과 시장상황에도 심각한 영향을 미칠 것으로 보임.

- 첫째, 제한적인 전력공급³⁾에 따른 ‘3일 노동, 4일 휴식’ 현상이 재현될 수 있어 전체 생산계획상의 혼란을 초래할 수 있음.
- 둘째, 에너지부족에 따른 에너지가격 상승은 자동차 생산비용의 증가와 함께 철강, 유색금속, 부품 등 자동차산업의 upstream제품의 가격인상을 가져올 수 있음.
- 셋째, 유가 상승은 개인의 자동차 유지비용을 증가시키기 때문에 자동차 판매량 하락 또는 증가속도의 완화를 가져올 것임.

□ 수년 전부터 예정된 <자동차산업정책>, <자동차소비정책>, <자동차소환관리방법>, <자동차三包(수리·교체·반품)방법>, <자동차제품브랜드전문판매관리방법> 등 각종 자동차관련 정책이 제정될 경우⁴⁾, 자동차의 생산, 판매, 소비에 영향을 미칠 것으로 예상됨.

- 또한, 2005년 중국 자동차시장의 완전 개방을 앞두고 자동차수입에 대한 관리방법 및 판매관리방법 등에 대한 정책 또는 법률의 제정도 가까운

3) 國家電網公司(State Grid Corporation of China) 전력시장분석예측팀에서 발표한 『전국 전력시장분석보고서』에 따르면, 2004년 전반적인 전국전력 수급상황은 2003년보다 더욱 악화될 것으로 예상되며, 2005년 들어 긴장상태에서 완화상태로의 전환이 시작되어 기본적으로 균형을 이룰 것으로 전망됨. 그러나 다수 지방에서는 전력부족 현상이 향후 수년 동안 지속될 것으로 예상됨.

4) 현재 이러한 정책들은 부처간 및 산업부문간의 첨예한 이익대립 속에 정책 제정이 지연되고 있으며, 향후 효과에 대해서도 의문이 제기되고 있음. 다만, 일부에서는 동 정책의 제정은 입법과정의 조속한 개혁을 통해 입법과 집행을 분리하여 입법의 합리성과 집행의 공정성을 확보함으로써만 가능하다고 주장하고 있음.

시일내에 이루어질 것으로 예상됨.

- 정책 상호간의 부조화에 따른 문제점 개선 노력도 강화될 것으로 예상됨.
- o 화북지역의 경우, 화물적재량 초과 차량을 단속하여 비교적 좋은 성과를 거두고 있으나, 동 조치는 重型차량의 판매 제약 등 화물운송시장에 부작용을 초래하기도 함.(***)