

급성장하는 중국의 자동차 산업: 현황 및 전망

1. WTO 가입 5주년을 맞는 자동차 산업

- WTO 가입 당시 중국내 자동차 산업이 상당한 타격을 받을 것이라는 우려의 목소리가 높았음.
 - 일부에서는 WTO가입으로 수입관세가 낮아지고 시장 진입규제가 완화되면서 중국 내수 산업에 큰 충격을 가져올 것임은 물론 대량의 수입으로 인해 중국 자동차 산업 발전 자체가 불가능해질 것이라고 예측함¹⁾.
- 1990년대 말 중국 자동차 산업 발전은 정체상태에 빠져 있었음.
 - 당시 중국내 자동차 기업은 고유기술을 보유하지 못한 채 100여 개 이상이 난립하고 있었으며, 1994년부터 2000년까지 자동차 생산량 증가율은 연간 5% 미만에 불과
- 그러나 WTO 가입 이후 2002년부터 중국 자동차 생산량 및 판매량이 급속히 증가하여 세계 주요 자동차 시장의 하나로 부상

1) 중국 기계공업연합회 부회장 장샤오위(张小虞)는 중국의 WTO 가입 협상 당시 협상 책임자였던 롱용투(龙永图)에게 자동차 산업에 대해 특별 보호조치를 취해 줄 것을 요청한 바 있음.

- 중국 자동차 생산량은 WTO 가입 이후 5년 동안 약 3배 성장. 특히 가입 후 첫해인 2002년 총 325만대의 자동차를 생산(전년 대비 38.8% 증가)하였으며 이 중 승용차 생산량은 109만 대로 전년 대비 55%나 증가
- 2006년 중국 자동차 생산 및 판매는 모두 720만 대를 돌파함으로써 생산에서는 독일을 제치고 세계 3위의 자동차 생산국으로, 소비부문에서는 일본을 추월하여 세계 2위의 자동차 소비국의 위치를 차지

<표 1> 중국 자동차 생산량 및 판매량 성장 추이(2001~2006년)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
생산량(만 대)	234.17	325.1	444.39	507.41	571	727.97
증가율(%)	13.1	38.8	36.7	14.2	12.5	27.3
판매량(만 대)	236.4	324.8	439.1	507.1	575.8	721.6
증가율(%)	13.3	37.4	35.2	15.5	13.5	25.1

자료: 중국 통계국, 중국 해관총서

- 중국의 자동차 수출 역시 WTO 가입 이후 본격화하기 시작해 매년 폭발적인 증가세를 보여 왔음.
- 2005년에는 17.2만대를 수출하고, 16.1만대를 수입함으로써 처음으로 수출량이 수입량을 초과

<표 2> 중국의 자동차 수출 대수

(단위: 만 대)

2002	2003	2004	2005	2006
2	4.8	7.8	17.2	34

자료: 중국 해관총서

- 2006년 중국 자동차 수출량은 전년에 비해 약 두배 늘어난 34만대를 기록. 이 중 승용차 수출은 9만대로 동 기간 200% 증가

- 2006년 12월 31일 중국 정부는 자국 기업의 지나친 경쟁으로 인한 손실을 최소화하기 위해 2007년 3월부터 자동차 수출허가증 관리 제도를 도입하겠다고 공표함.

2. WTO 가입 이후 중국 자동차 산업의 주요 변화

□ 관세인하

- 1986년 중국은 자동차에 대해 220%의 고관세를 적용하고 이를 8년 동안 유지
- 2001년 WTO 가입을 계기로 대대적인 관세 인하를 실시한 결과 2006년 7월 1일 기준 완성차 수입 관세는 25%, 부품 수입 관세는 10%로 하락

<표 3> 중국의 자동차 수입 관세 변화(완성차 기준)

연도	관세 인하	비고
1986	- 자동차 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 220%, 이하 180%	- 1986년부터 1994년까지 8년동안 고관세정책이 유지됨 - <7.5 계획(第七个五年计划) (1986~1990)>에서 처음으로 자동차 산업이 지주산업 (支柱产业)으로 확정됨 - 1991년 1월, 자동차 산업 정책 핵심이 화물차에서 승용차로 전환 - 다국적기업이 중국 내에 생산 기지를 건설, 승용차 생산이 급속하게 증가
1994	- 수입관세가 처음으로 인하됨 ; 3000cc 이상 150%, 이하 110%	
1997	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 100%, 이하 80%	
2001	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 80%, 이하 70%	
2002.1.1	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 50.7%, 이하 43.8%	- WTO 가입 의무를 이행하면서 관세가 급격하게 하락 - 2002년은 자동차 수입관세가 가장 많이 하락한 해
2003.1.1	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 43%, 이하 38.2%	
2004.1.1	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 37.6%, 이하 34.2%	
2005.1.1	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 30%, 이하 30%	
2006.1.1	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 28%, 이하 28%	
2006.7.1	- 수입관세 재조정 ; 3000cc 이상 28%, 이하 25%	- WTO 가입 의무 이행 완료

□ 가격 인하

- WTO 가입 이후 수입 규제가 완화되고 관세가 낮아지면서 수입 자동차의 가격이 인하됨과 동시에 내부적으로 2004년 자동차 시장이 상대적 정체기²⁾에 빠지면서 치열한 가격 경쟁이 시작되어 자동차 가격이 크게 하락
- 동평시트로엥(东风雪铁龙)의 푸강(富康)은 2000년 12만 위안에서 2006년 말 7만 위안 이하로 가격이 하락
- 상하이 GM의 Sail(赛欧)의 경우 2000년 판매가격이 13만 위안에 달했으나 2006년 말 6만 위안 정도로 떨어져 WTO 가입 5년 만에 가격이 절반 이상 하락
- 2006년 중국 내수 시장에서 자동차 가격이 평균 약 5.6% 하락. 특히 중형차의 경우 7.2% 하락
- 2007년에도 자동차 가격은 5~7% 하락할 것으로 예상됨.

□ 중국 국내기업의 성장

- 2003년 이후 치루이(奇瑞: Chery)와 지리(吉利), 화천(华晨)등 순수 중국 국내기업이 빠른 속도로 성장하여 중국 국내뿐만 아니라 해외에서도 다국적 기업과 경쟁하고 있음.
- 치루이(奇瑞)는 2006년 30.52만대를 생산하여 중국에서 30만대 이상을 생산한 첫 번째 국내기업이 되었으며, 2006년 말 다임러 크라이슬러와 합작하여 미국 시장에 대한 우회진출의 발판을 마련
- 중국 국내기업은 특히 소형 승용차 시장에서 강세를 보이고 있으며 중국 내수 승용차 시장에서 차지하는 비중은 2001년 5% 미만에서 2005년 10.5%, 2006년 26.35%로 크게 증가

2) 여기서 말하는 정체기는 상대적인 의미로서 2002년과 2003년 중국 자동차 판매량 증가율이 37.4%, 35.2%였는데 반해, 2004년의 증가율은 15.5%에 그침(<그림 1> 참조).

- 지리(吉利) 그룹의 리슈푸(李书福) 이사장은 “중국이 WTO에 가입하지 않았다면 이러한 성장은 불가능했을 것”이라고 밝힘.
- 또한 치루이(奇瑞) 인통야오(尹同耀) 회장은 WTO 가입 이후 경쟁이 치열해졌지만 중국 자동차 산업은 오히려 고속성장을 거듭했다는 점을 강조하며 중국 국내기업 발전에 대한 낙관적인 기대를 표출
- 2006년 11월 개최된 “2006 베이징 국제 모터쇼”에 출품된 572개의 자동차 모델 중 중국 고유의 브랜드 모델은 190여 개로 약 1/3을 차지했을 뿐만 아니라, 하이브리드 자동차 등 미래형 자동차까지 선보임.

□ 자동차 산업 관련 법규가 정비되고 다국적 기업의 진출이 활성화

- WTO 가입 당시 성(省)급 이상 지역에 진출하는 외자 자동차기업의 투자한도가 3,000만 달러였으나 2005년에는 1.5억 달러로 상향 조정됨.
- 2002년 이후 중국의 자동차 수요가 급증하면서 다국적 기업의 진출이 크게 활성화됨.
- 2006년 말 기준 중국에는 800개를 웃도는 자동차 및 부품 합자·합작 기업이 있으며 이들의 누적 자본금은 약 960억 달러에 달해 중국 자동차 산업 자본 총액의 50%를 차지

3. 전망

- 중국정부 및 전문가들은 대체로 중국 자동차 산업이 향후에도 지속적인 성장을 이룰 것으로 기대하고 있음.
- 중국 상무부 웨이지엔궈(魏建国) 부부장은 1월 초 향후 10년 이내 중국의 자동차 및 부품 수출 총액을 1,200억 달러까지 높여 세계 자동차 무역의 10%를 차지하겠다고 발표

- 중국 자동차공업협회 자동차부 주이핑(朱一平) 주임은 2007년 중국 자동차 산업이 15%의 성장세를 유지하여 연 생산 및 판매량이 800만대에 달할 것으로 예측
- 업계 내 전문가들은 2009년 중국의 자동차 판매량이 1,000만대를 돌파하고 2015년 전후로 중국이 미국을 추월하여 세계 최대의 자동차 시장으로 부상할 것이라고 전망
- 중국 자동차 산업의 발전과 더불어 주요 교역상대국과의 무역마찰은 불가피 할 것으로 예상됨.
- 최근 중국과 미국, 유럽, 일본 등 자동차 산업 선진국 사이에 자동차 산업 관련 지적재산권 분쟁이 지속됨.
- 미국과 유럽연합(EU)은 자동차 부품의 수입을 제한하고 있다는 이유로 중국을 WTO에 제소하였고, WTO는 이에 대해 2006년 10월 26일 분쟁해결 패널을 조직하여 위반 여부 조사에 착수하였음.

<참고 자료>

- 《中国青年报》, “汽车进口关税: 220%到25%”, 2006.6.29
 - 《新华社》, “入世降低汽车关税-2006年税率降至25%”, 2006.11.6
 - 《新华网》, “中国汽车业已完成入世承诺”, 2006.12.10
 - 《国际金融报》, “汽车业: 自主品牌‘绝地反击’”, 2006.12.11
 - 《人民日报》, “入世5年 汽车产业作大作强 七大关键词见证成长”, 2006.12.11
 - 《新华网》, “中国2006年汽车整车出口34万辆”, 2007.1.4
 - 《中国新闻网》, “中汽协: 今年中国汽车产销量将突破800万辆”, 2007.1.18
 - 《中国工业报》, “700万辆: 中国汽车工业站在从大到强的起点”, 2007.1.24
 - 《北京参考》, “总需求达800万辆 07年车市将呈现五大亮点”, 2007.1.24
- 中国汽车新网: <http://www.qiche.com.cn>