



중국의 자동차산업 정책 동향과 타이어산업에의 시사점

이 항 구 | 산업연구원, 수송기계산업팀장

근래 중국정부는 자동차산업 정책을 수시로 변경하고 있다. 또한 외국인 투자에 대한 차별적 정책도 연이어 발표함으로써 중국 진출 국내기업의 각별한 주의가 요망된다. 아직까지 자동차와 관련 산업에 대한 특별조치는 발표되지 않았지만 자동차산업이 중국정부의 전략 육성 산업이라는 점에서 중국 정부의 정책 동향을 예의 주시할 필요가 있다. 중국 정부가 자국 자동차산업의 육성을 위해서는 선진 자동차업체의 희생도 불가피하다고 보고 있기 때문이다. 본 고에서는 지난 7월 중국 정부가 발표한 11차 5개년 계획중 자동차산업 관련 조항과 근래 발표된 중국 정부의 자동차산업정책을 분석해 본 후 이들 정책이 타이어산업에 미칠 영향에 대해 평가해 보기로 한다.

1. 제 10차 5개년 계획의 성과와 평가

중국 정부의 최근 자동차산업 정책 방향에 대해 분석해 보기 전에 제10차 5개년(2001년~2005년) 계획의 성과를 살펴 볼 필요가 있다. 중국 정부의 정책방향이 과거의 성과와 연동되어 수립 운용되고 있기 때문이다. 결론적으로 중국의 자동차산업은 10차 5개년 계획의 목표치를 초과 달성하면서 성장세를 이어 나가고 있다. 그러나 중국 정부는 완성차업체들이 양적 성장에서 질적 성장으로 방향을 전환해야 하고, 부품업체들은 대형화와 전문화를 적극 추진해야 한다고 평가하고 있다. 특히 부품업체의구조개편이 선진국 완성차업체와 부품업체들이 중국에 동반 진출하면서 부진하여 당초 목표 달성에 차질을 빚고 있다고 분석하고 있다. 또한 선진국 자동차업체의 조립가공 형태의 현지 생산 활동이 확대될 경우 중국 자동차산업의 공동화를 초래할 수 있다고 전망하고 있다.

중국의 자동차산업은 지난 10차 5개년 계획 기간 중 다

과 같은 성과를 거두었다. 우선 중국의 자동차 생산규모와 능력은 비약적으로 확대되어 2006년 중국의 자동차 생산이 700만대를 상회하고, 판매는 600만대를 넘어서는데 기초를 제공하였다. 또한 중국 자동차산업의 연간 생산총액은 1조 위안을 초과하였으며, 공업 부가가치는 2000억 위안을 넘어섰고, 이윤과 세금도 2000억 위안을 넘어서 국민경제의 지주산업으로 자리 잡았다.

둘째, 2000년 중국 자동차산업의 전체 생산량에서 화물차, 버스, 세단 승용차가 차지하는 비중은 36.4:34.1:29.5이었는데, 2004년에는 동 비중이 30:24:46로 변화하였다. 화물차의 비중이 큰 폭으로 감소한 반면 승용차의 비중은 큰 폭으로 증가하였다. 화물차 중 대형 화물차가 차지하는 비중은 지속적으로 상승하였고, 중형 화물차가 차지하는 점유율은 점감하였다. 버스 중에서는 미니 버스가 차지하는 비중이 크게 상승하였다. 2005년 세단 승용차가 자동차산업의 전체 생산량에서 차지하는 비중은 47%로 상승하였다. 상용차 중에서 경유차의 비중이 크게 증가하여 2004년 대형 화물차중

경유차가 차지하는 비중은 99.4%에 달하였으며, 중형 화물차는 동 비중이 93.4%, 소형 화물차는 89.4%를 기록하였고, 대, 중형 버스의 경유화비율은 84%로 증가하였다. 셋째, WTO 가입과 함께 개방의 폭과 내용이 확대되었다. 이에 따라 자동차산업 관련 규제가 대폭 완화되어 다국적 완성차 및 부품업체의 직접투자가 증가하고, 생산공장 뿐 아니라 연구개발 시설의 구축이 뒤따라 중국은 세계 자동차산업의 중심으로 부상하였다. 그 결과 완성차의 수출이 증가하고 있고, 부품의 수출은 2010년에 350~400억 달러에 달할 전망이다.

넷째, 시장 규모가 확대되고 경쟁이 심화되었다. 승용차의 가격이 꾸준히 하락하고 있으며, 2005년 말에는 제일 기차가 도요타 프리우스 하이브리드자동차를 합작생산하였다. 다국적 자동차기업들이 중국시장에서 막대한 이윤을 거두고 있으며, 소비자보호도 강화하고 있다.

다섯째, 기업 규모가 지속적으로 확대되어 100만대 이상의 생산능력을 갖춘 업체가 2개에 달하였고, 상위 5대 완성차업체는 2005년에 50만대 이상의 생산량을 기록하였다. 매출액이 10억 위안을 초과한 부품업체도 38개로 증가하였으며, 선진국 부품업체를 인수하는 중국의 부품업체도 증가하고 있다.

여섯째, 기술수준이 큰 폭으로 향상되었다. 중국의 상용차업체들은 지주적인 능력을 갖추었으나, 승용차업체들의 플랫폼 개발능력과 시스템 집적능력은 취약한 편이다. 일곱째, 자동차산업에 대한 정부의 관리정책이 크게 변화하였으며, 중점 지원 분야가 생산중대에서 혁신으로 변화하고 있다.

2. “제 11차 5개년 계획”의 주요 내용과 과제

중국정부는 “10차 5개년 계획”의 이러한 성과를 바탕으로 “11차 5개년” 계획 기간중 자동차산업 및 관련 산업의 기술진보를 가속화하고 자동차산업을 환경친화형산업으로 발전시키는 한편 자동차산업에서의 에너지 절약과 수출 증대를 위한 정책을 강화해 나갈 계획이다. 이러한 정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 조세정책과 구매정

책을 변경하고, 부품산업 육성정책을 강화하며, 자동차업체들이 지주적인 개발역량을 확보할 수 있도록 펀드 등을 조성하여 지원하는 한편 미래형 자동차, 경량소재와 대체연료의 개발을 가속화할 계획이다. 또한 재제조 역량과 폐차 회수정책을 강화하며, 노후 설비 및 장비와 기술을 퇴출시키고, 엄격한 기술표준을 제정해 나갈 계획이다.

한편 중국 자동차업체들은 정부의 정책에 부응하기 위해 다음과 같은 경쟁력 강화 전략을 수립하여 운용해 나갈 전망이다. 우선 지주적인 혁신능력확보에 노력할 예정이다. 중국 자동차업체들은 연구개발 투자를 확대하고 특허를 확보하여 선진국업체와 기술격차를 축소해 나갈 전망이다. 또한 기업의 구조와 역량을 개선해 나가고 점차 심각해지고 있는 에너지, 자원, 환경문제의 해결을 위한 기술개발에 매진할 예정이다. 이와 함께 자체 구조조정을 가속화할 전망이다. 중국의 완성차업체중 생산량이 전무한 업체가 20여개에 달하고 있고, 지난해에 생산량이 1,000대 수준에 머문 업체도 18개에 달하였으며, 부품업체의 역량도 취약한 실정이기 때문이다. 더불어 불합리한 제품구조를 개선하고 디젤차량의 생산비중 확대와 중대형 승용차 중심의 생산구조를 개선해 나갈 예정이다.

(1) 거시 경제의 조정

중국 정부의 거시경제 조정은 중국내 자동차 소비에도 영향을 미칠 예정이다. 중국의 “제11차 5개년 계획”은 전면적으로 중류사회를 건설한다는 총체적인 요구에 근거하여 경제사회발전의 주요 목표를 실현하는데 중점을 두고 있다. 중국정부는 거시경제의 안정적 운용을 위해 계획기간중 국내총생산액 증가율을 연평균 7.5%에서 유지하고, 인당 생산액을 2000년 대비 배증시키며, 물가안정과 국제수지의 균형에 노력할 계획이다. 또한 산업구조의 고도화를 위해 산업·제품과 기업조직 구조를 합리적으로 변화시키고, 서비스산업이 국내 총생산액에서 점하는 비중과 취업인구가 전체 사회취업인구에서 점하는 비중을 각각 3%와 4%로 향상시킬 계획이다. 더불어 지주창신



능력을 증대시키고 연구개발 투자비가 국내 총생산액에서 차지하는 비중을 2%까지 증대시키며, 지적재산권과 유명 브랜드를 다량 보유한 국제경쟁력이 비교적 강한 우량기업을 다수 육성할 계획이다.

〈표-1〉 제11차 5개년계획의 경제사회발전 주요지표

구분	지표	2005년	2010년	연평균 성장률(%)	속성
경제 성장	국내 총생산액(조 위안)	18.2	26.1	7.5	예기성
	인당 평균 국내 총생산액(위안)	13,985	19,270	6.6	예기성
경제 구조	서비스업 비중(%)	40.3	43.3	[3]	예기성
	서비스업 취업비중(%)	31.3	35.3	[4]	예기성
	GDP대비 연구와 시험발전경비 비중(%)	1.3	2	[0.7]	구속성
	도시화율(%)	4.3	47	[4]	예기성
인구	인구(만명)	130,756	136,000	< 8%	구속성
	국민의 평균 피교육 연한(년)	8.5	9	[0.5]	예기성
교육 취업 소득	5년간 도시취업 증가(만명)				예기성
	5년간 이농 노동력(만명)			[4500]	예기성
	도시 등록 실업률(%)	4.2	5.0	[4500]	예기성
	도시주민 일인당 평균 처분소득(위안)	10,493	13,390	5	예기성
	농촌주민 일인당 평균 순소득(위안)	3,255	4,15	5	예기성

주: 국내총생산액과 도시주민 소득은 2005년 물변가격 []인은 5개년 누계

한편 중국 정부는 지속가능 발전역량을 강화하기 위해 총 인구를 13억 6천만 명으로 억제하고 시장경제체제를 비교적 완비하며 대외개방과 국내발전을 더욱 조화시켜 새로운 수준의 개방형 경제를 이루는데 목표를 두고 있다. 또한 국민 생활수준을 지속적으로 제고하여 도시주민의 일인당 처분소득과 농촌 주민의 일인당 평균 순소득을 각각 연평균 5% 증대하여 도농 주민생활의 질을 향상시키고, 거주·교통·교육·문화·위생과 환경분야 등의 여건을 개선할 계획이다.

(2) 지역균형 발전

중국 정부가 추진할 지역균형발전 계획은 국내 자동차관련 기업들의 생산입지와 판매 전략에 중요한 영향을 미칠 예정이다. 중국 정부는 지역발전과 관련하여 서부 대개발 사업을 유지하고, 동북지역 등 노후공업기지를 진흥하며, 중부지역의 발흥을 촉진시키고, 동부지역이 우선 발

전하는 지역발전 종합전략을 장려하며, 지역협력 상호교류 구조를 건전하게 하고, 합리적인 지역발전 구도를 형성할 계획이다. 특히 서부지역의 개혁·개방을 가속화하고, 국가의 지원과 자체적인 노력 및 지역협력을 통해 자아 발전능력을 강화해 나갈 방침이다. 이러한 정책은 소위 선으로서 점을 짚는 것을 견지하고, 점을 면으로 확대하며, 중심도시와 교통간선에 의지하여 중점개발을 시행하다는 것으로 평가할 수 있다. 또한 중국 정부는 기간시설 건설을 강화하고, 서부지역 내외부의 철도와 서부 지역에서 생산되는 석탄의 동부지역 운송을 위한 새로운 유통경로를 개설하고, '5종 7형'의 서부 구간과 8개의 상간 도로를 건설하며, 전원 기지와 서전동송 프로젝트를 운용할 계획이다. 더불어 서부지역의 기존 자원우위 경제구조를 산업우위 구조로 전환하고, 특화산업을 발전시키며, 청정에너지·우량 광산자원의 개발 및 가공을 강화하고, 선진적 제조업·첨단기술 산업 및 기타 비교우위 산업을 육성할 계획이다.

이와 함께 공공서비스를 강화·개선하여 의무교육과 직업 교육을 우선적으로 확대하고, 인재의 개발과 과학기술 창신을 추진할 예정이다. 나아가 국경 항구 시설을 건설하고, 인접국과의 경제기술협력을 강화하며, 국경무역을 발전시킬 계획이다. 이와 같이 서부 대개발 정책을 실시하고 심화하는 동시에 정책지지와 재정이전지불 역량을 강화하여 장기안정적인 서부개발 자금을 확보할 계획이다.

중국 정부는 동북지역의 산업구조조정과 국유기업의 개혁·개편·개조를 가속화하여 개혁개방 중에 지역 노후공업 기지의 진흥을 실현할 계획이다. 중국 정부는 동북지역 농업의 현대화·규모화·표준화·기계화와 산업화 경영을 추진하고, 상품성과 부가가치를 향상시켜 식량공급기지로 육성함으로써 지역민의 소득을 증대해 나갈 방침이다. 또한 선진장비·고급 철강재·석유화학·자동차·선박과 농산물 정밀가공 기지를 건설하고, 첨단기술 산업을

발전시키며 지원개발 보상 체계와 사양산업 지원 체계를 구축할 계획이다. 이와 함께 동북 동부의 철도통로와 성간 도로운수 통로 등 기간시설 건설을 강화하고, 시장경제의 도입을 가속화하여 지역경제의 일원화를 촉진하며, 인접국과의 경제기술협력을 확대할 계획이다.

한편 중부지역은 기존 산업구조를 고도화하고, 공업화와 도시화를 추진하며, 동부지역에 이어 서부지역을 개발하고 산업발전 우위를 발휘하는 곳을 중심으로 지원을 확대할 계획이다. 농업현대화와 산시·하난·안후이에 대형 석탄 기지를 건설하고, 철강·화학공업·금속·건축자재 등 우수산업의 구조조정을 가속화하며, 고급 원자재 공급기지로 육성할 계획이다. 또한 광산기계·자동차·농기계·기관차 차량·수변전설비 등 장비제조업과 소프트웨어·광전자·신소재·생명공학 등 첨단기술 산업의 발전을 지원해 나갈 방침이다. 더불어 종합 교통운송체계를 형성하고, 간선철도와 도로·내륙운하와 항만·지역 공항을 중점적으로 건설하고 물류센터 등 기간시설을 건설하고, 시장체계를 완비할 예정이다.

성장이 가속화되고 있는 동부지역은 자주창신 능력을 우선 향상시켜 경제구조의 고도화와 성장방식의 전환을 실현하고, 사회주의 시장경제체제를 완비하며, 중서부 지역의 발전을 우선적으로 선도해 나갈 계획이다. 지역내 기업들이 지적재산권을 다수 확보하고, 핵심기술의 개발과 유명 브랜드의 형성을 가속화하여 경쟁력을 향상시키도록 지원할 방침이다. 또한 선진 제조업·첨단기술 산업과 서비스업을 우선적으로 발전시키고, 정밀가공과 최첨단 제품 생산체제를 구축해 나갈 예정이다. 더불어 가공무역의 구조고도화를 촉진하고, 첨단기술 산업과 현대 서비스업으로의 구조전환을 지원하며, 국제화를 통해 경쟁력을 강화할 계획이다. 이와 함께 토지·에너지이용 효율을 향상시키고 생태환경 보호를 강화하며, 지속가능 발전능력을 강화해 나갈 계획이다. 경제특구·상하이 푸둥지역의 역할을 지속적으로 수행하도록 하고, 천진해변신구의 개발·개방을 추진하며, 대만 해협 서안과 기타 타이완 기

업인들이 집중 투자한 지역의 경제발전을 지원하고, 지역 경제 발전을 선도하는데 정책 목표를 두고 있다.

(3) 자동차산업의 경쟁력 강화

중국 정부는 11차 5개년 계획 기간 중 자동차산업을 중점 지원할 방침이다. 중국 정부는 자동차산업의 자주창신 능력을 강화하고, 자주 지적재산권을 보유한 자동차엔진·자동차전자·주요 완성품 및 부품업체의 육성을 가속화할 방침이다. 또한 핵심기업의 역할을 강화하고, 고유브랜드 승용차의 시장점유율을 제고시켜 나갈 계획이다. 더불어 에너지절약·환경보호와 신형 연료를 사용하는 자동차의 개발을 장려하고 기업간 합병과 구조조정을 유도하며 생산능력 100만대 이상의 기업을 육성해 나갈 예정이다. 한편 중국정부는 자동차산업의 급속한 발전이 타이어 생산량의 대폭 증가를 주도한 것으로 평가하고 있다. 현재 중국은 미국을 물리치고 세계 최대의 천연고무 소비국이자 최대의 수입국으로 성장하였다. 이와 같이 수입이 급증한 이유는 중국의 천연고무 생산원가가 높고, 생산한 고무의 강도가 수준 미달이며 우수한 품종의 개발이 부진하기 때문이다. 그러나 천연고무 수입에 대해 높은 관세가 부과되어 있어 중국 자동차업체들이 품질이 열악한 중국산 고무를 사용함으로써 중국산 천연고무 가격의 상승을 유발하고 있다고 평가하고 있다.

< 11차 5개년 계획의 주요 내용 >

- 중국정부는 '11차 5개년 계획'에서 승용차 독자모델의 개발과 핵심 부품산업의 발전을 최우선 과제로 선정
- 자주 창신 능력을 강화하고, 자주 지적재산권을 보유한 자동차엔진·자동차전자·주요 완성품 및 부품의 발전을 가속화
- 핵심기업의 역량 발휘와 고유브랜드 승용차의 시장점유율을 제고
- 에너지절약·환경보호와 신형 연료를 사용하는 자동차의 개발을 장려
- 기업간 경쟁을 통해 합병과 구조조정을 유도하고, 생산능력 100만대의 기업을 육성
- 동북지역과 중부지역 발전을 위해 자동차산업을 육성

(4) 세계화의 가속화

중국 정부는 자국기업의 세계화를 촉진하기 위해 법률·



법규와 정책을 완비하고, 안정·투명한 관리체제와 공평·예측 가능한 정책환경을 형성해 나갈 방침이다. 외자는 첨단기술 산업·현대 서비스업·최첨단 제조부분·기간시설과 생태환경 보호와 중서부지역과 동북지역 등 노후공업기지에 투자하도록 유도할 계획이다. 또한 다국적기업이 중국에 지역본부·연구개발센터·구매센터·훈련센터를 설립하도록 장려해 나갈 계획이다. 더불어 외자기업의 기술 창신을 장려하고, 조립능력을 증강하며, 산업사슬을 확대시킬 예정이다. 나아가 외자도입 능력이 비교적 강한 지역과 개발구는 생산·제조 역량을 강화하도록 지원하고, 연구개발·유통 등의 분야로 사업을 적극적으로 확장하며, 집적과 선도효과를 충분히 발휘하도록 유도할 계획이다.

이와 함께 중국 기업이 다국적기업과 다양한 협력을 전개하도록 유도하고, 외자기업의 기술이전을 촉진하며 중국 고유브랜드를 보호한다는 기초위에서, 외국기업인이 중국기업의 구조개편에 참여하도록 유도하고 규범화할 방침이다. 한편 국외 자본시장을 효과적으로 이용하고, 국내기업의 국외상장을 지원하며, 벤처투자 퇴출 메커니즘을 완비하고, 외국기업인이 중국내에 벤처투자회사의 설립과 벤처투자기금을 조성하도록 장려해 나갈 계획이다. 이외 조건을 갖춘 국외기구가 중국 증권회사와 자금관리 회사에 출자하도록 장려해 나갈 방침이다.

한편 중국 정부는 국제금융조치와 외환을 효율적으로 운용하고, 중서부지역과 동북지역 등 노후공업기지의 재활성화를 위해 중점적으로 투자할 예정이며, 자원절약·환경보호와 기간시설의 건설을 확충할 계획이다. 또한 생산요소의 국경간 이동과 최적 배치를 촉진하는 체제와 정책을 수립하고, 주변국 및 기타 국가와의 경제기술협력을 적극 추진할 계획이다. 이와 함께 조건을 갖춘 기업의 해외직접투자와 다국적 경영을 지원하며, 비교우위산업을 중심으로 중국기업이 역외 기공무역을 전개하도록 유도하고, 제품 원산지의 다원화를 촉진시켜 나갈 방침이다. 나아가 초국적 인수합병·지분참여·상장·구조개편 등의

방식을 통해 다국적기업을 양성하고 확대해 나갈 방침이다.

3. 중국 자동차산업의 현황과 전망

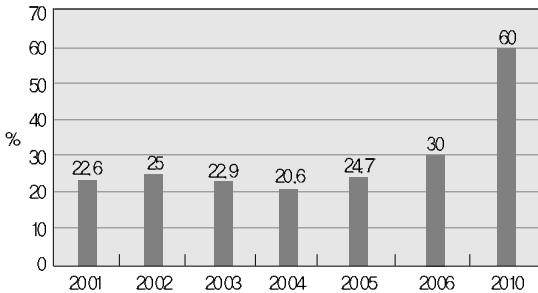
세계 자동차산업의 기술패러다임과 경쟁구조가 변화하고 있는 가운데 동북아시아 지역이 세계 자동차산업의 생산 및 기술개발의 중심지로 부상하고 있다. 중국의 자동차생산과 판매가 지속적으로 증가하고 있고, 일본의 연료효율제고기술 개발이 가속화되고 있는 가운데 한국 자동차업체의 세계화와 브랜드 경쟁력 제고는 수출과 해외생산 증대로 이어지고 있다.

최근 세계 수요와 생산 증가를 주도하고 있는 중국의 자동차산업은 중국정부의 환경변화에 따른 정책조정과 외국인 직접투자에 힘입어 수출이 큰 폭으로 증가하는 국제화 초기 단계에 진입하였다.

중국의 자동차부품 수출이 급증하고 있으며, 완성차수출도 점차 증가할 전망이다. 이와 같이 중국의 완성차 및 부품 수출이 증가하자 중국정부는 '신자동차산업정책'과 '11차 5개년 계획'을 통해 자동차산업을 지주산업으로 육성하겠다는 계획을 발표한 바 있다. 특히 중국 정부는 '11차 5개년 계획'에서 기존의 외자기업 중심의 발전 체제를 중국 독자기업 중심으로 전환하고, 국내기업의 독자모델 개발능력 확보와 핵심 부품산업의 육성을 최대 목표로 설정하고 있어 중국 자동차 산업의 일대 변혁이 예상되고 있다.

중국 자동차산업도 전세계 자동차산업이 직면하고 있는 과잉생산능력 문제에 부딪혀 있으며, 이러한 문제는 점차 심화될 전망이다. 중국 정부의 전망에 따르면 중국의 자동차 수요는 2010년에 900만대에 달할 것이나 현재 진행되고 있는 중국과 외국업체의 신규 및 증설투자가 원료되는 2010년에는 생산능력이 1,700만대 수준에 달할 전망이다. 북경올림픽 이후 중국의 자동차 수요와 수출이 급증하더라도 최대 600만대의 과잉생산능력 문제를 안게 될 예정이다.

〈그림-1〉 중국 자동차의 자체 브랜드 판매 비율



자료 : 중국승용차연합회
주 : 2006년은 추정치, 2010년은 목표치

〈표-2〉 주요 완성차업체의 중국내 증설투자 계획

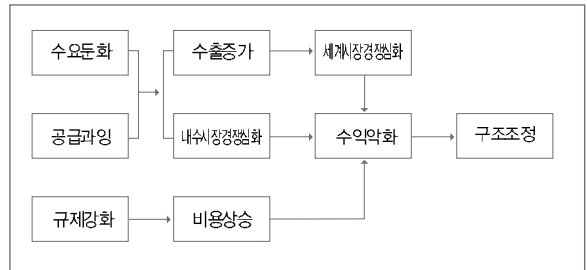
업체	증설 현황	업체	증설 현황
일기 夏利	25만→35만(09)	GM	98만→108만(08)
奇瑞 기차	30→50만(08)	현대기아	43만→103만(07)
체리 기차	25만→40만 이상(07)	혼다	32만→53만(06)
長城 기차	17만→27만(07)	스즈끼	35만→40만(08)
PSA	15만→30만(10)	닛산	31만→43만(08)
포드	20만→36만(07)	도요타	29만→79만(10)

주: () 안은 연도

이러한 문제를 해결하기 위해서는 중국업체 및 합작업체들이 수출을 대폭 확대해야 하나 이는 곧 선진국 완성차업체들의 수출구도에 영향을 미치면서 세계시장에서의 경쟁을 심화시켜 수익 악화로 이어질 가능성이 높다. 또한 중국 정부가 2010년까지 중국시장에서 중국산 고유모델의 판매 비중을 60%로 제고한다는 목표를 설정함으로써 중국에 진출한 외국업체들은 경쟁 심화에 따른 가격하락 뿐 아니라 중국업체들과 본격적인 경쟁을 벌일 수밖에 없는 실정이다. 이 또한 선진국 완성차업체들의 수익에 부정적인 영향을 미칠 수 있어 세계 자동차업체는 중국발 구조조정이라는 문제에 직면할 가능성이 높다고 평가할 수 있다. 중국 정부는 '11차 5개년 계획'이 완료되는 2010년에 자동차 보유량을 5,500만대로 확충하여 인구 1,000명당 40대로 보급률을 증대하며, 자동차 생산량의 10%를 수출하고 오토바이 생산량의 50%를 수출하며, 부품생산업체의 국제화를 적극 추진한다는 목표를 정해 놓

고 있어 중국시장 뿐 아니라 세계시장의 경쟁 구도에 변화를 야기할 전망이다.

〈그림-2〉 중국발 구조조정의 발생 요인



국내 공급과잉 문제를 해소한다는 차원에서 중국 정부는 장춘, 천진, 무한(호북성), 상해, 대주(저장성), 중경, 무호(안휘성), 하문(광둥성)의 8개 지역을 완성차 및 부품 수출 특구로 지정하고 160개 업체를 세계적 수준으로 육성할 방침이다.

〈중국의 자동차산업 수출 정책〉

1. 중소부품수출업체 지원 공공연구개발 기반 구축
2. 자동차수출 신용보험(credit insurance) 촉진
3. 수출경쟁을 위한 신용 제고(raising credit)
4. 국내 브랜드 자동차의 수출 촉진
5. 자동차수출업체와 운송업체간 전략적 제휴 촉진
6. 중국과 외국간의 상호인증 촉진
7. 국내 자동차업체에 대한 보다 많은 정보 제공
8. 자동차부품에 대한 중국과 외국업체간 대화 증진
9. 지적재산권 보호를 위한 신용평가메카니즘 구축
10. 시장을 규제하기 위한 수출표준 수립

이러한 위협 속에서도 중국의 자동차산업은 중국정부의 정책 지원, 완성차업체의 해외 기업인수와 합작투자 확대에 의해 고도 성장세를 유지할 전망이다. 이미 중국은 풍부한 저임 노동력과 외국 자동차업체의 직접투자에 힘입어 범용부품의 글로벌 공급기지로 성장하고 있으며, 중국 자동차업체들은 선진 자본, 기술과 노하우를 도입하여 자국시장 규모에 걸맞은 대형화와 세계화를 조기에 추진하고 있다. 이에 따라 중국은 금년에 세계 2위의 자동차시장과 세계 3위의 생산능력을 보유한 자동차대국으로 부



상할 것이며, 2005년부터 합작생산한 하이브리드자동차를 2008년부터 대량 생산할 전망이다.

〈 표-3 〉 중국 자동차(완성차)산업의 수급전망 (단위 천대, %)

	2000	2005	2010
생 산	2,068	5,708	10,800
내 수	2,078	5,725	10,630
수 출	27	196	540
수 입	43	161	350
무역특화지수	-0.922	-0.693	0.213
수입의존도	21	28	3.3

또한 2010년에는 세계 최대의 생산능력을 바탕으로 수출 증대에 박차를 가할 예상이며, 범용 기술분야에서는 선진국 자동차업체와 대등한 수준을 나타낼 전망이다. 2015년에 중국은 선진국과 미찬가지로 연료전지자동차를 상용화하여 미래형자동차분야에서 선진국과 어깨를 나란히 하고, 2020년에는 미국과 세계 최대의 자동차시장 자리를 놓고 경쟁할 예상이며, 중국은 미래형자동차의 최대 판매시장으로 부상할 전망이다. 이와 같이 중국의 자동차 산업은 합작을 유지하면서 독자 성장을 추구하는 동기화 모델을 바탕으로 성장하고 있으나, 일시적으로 나타날 과잉생산문제를 원만히 해결하고 구조개편을 통해 세계적인 완성차와 부품업체를 다수 육성해야 하는 과제를 안고 있다. 따라서 그동안의 중국 자동차산업의 빠른 성장세가 중국정부의 지원정책에 의해 가능하였다면 향후 성과는 중국 자동차업체들의 자주역량 강화 노력에 좌우될 예정이다.

아직까지 중국 자동차산업의 국제경쟁력은 우리나라에 비해 크게 뒤떨어져 있는데 범용기술분야는 1~2년, 첨단기술분야는 5~6년의 격차를 보이고 있다. 그러나 범용기술격차는 2010년에 소멸될 것이며, 첨단기술 격차도 1~2년으로 단축될 전망이다. 특히 중국 자동차업체의 도약전략은 연료전지자동차분야에서의 경쟁력을 조기 확보하는데 목표를 두고 있어 소위 미래형자동차분야에서는 한중간 협력과 경쟁이 심화될 전망이다.

중국 자동차산업의 품질경쟁력이 근래 급속히 강화되면서 한중간 품질경쟁력 격차는 소형차가 3년에 달하고 있으나, 2010년에는 중형차 부문의 품질 경쟁력 격차도 좁혀질 전망이다. 한중간 브랜드 경쟁력은 큰 격차를 보이고 있으나, 중국 정부의 브랜드업체 육성에 대한 강한 의지와 2010년 이후 중국 고유 브랜드 차종의 양산과 수출이 증가할 예상이어서 4~5개의 세계적인 자동차 브랜드 업체가 2015년경에 나타날 전망이다.

이와 같이 중국 자동차산업의 고성장세가 예상되고 있어 우리 자동차업체는 중국시장의 모니터링을 통해 협력과 경쟁 분야를 도출하고, 최적의 파트너를 발굴하는 한편 판매 후 서비스기반을 강화하고 지역 네트워크의 구축을 추진하며, 중국의 기업문화에 대한 이해와 신뢰를 바탕으로 현지 생산효율성을 제고하면서 노무관리의 유연성을 제고하여 노사문제를 사전 예방해 나가야 한다. 그러나 무엇보다 중요한 점은 중국과의 협력과 경쟁이 조만간 동시에 진행될 것이라는 점에서 우리 자동차업체의 전반적인 경쟁전략과 기술개발 역량을 강화하고 공정개선을 통해 비용절감과 품질향상을 지속적으로 추진하는 한편 물류기반과 공급망을 개선해 나가는 한편 범용부품의 중국으로부터의 조달과 첨단부품의 대중국 공급을 확대하고 자동차 관련 IT 기반의 통합 연계를 모색하여야 한다.

4. 타이어산업에의 시사점

중국의 타이어산업 역시 자동차산업과 함께 성장세를 지속하고 있다. 중국은 지난해에 2004년 대비 19%가 증가한 3억개의 타이어를 생산하였다. 지난해 중국 타이어시장의 판매는 전년비 29%가 증가한 100억 달러를 넘어서 10년내에 최고의 호황을 기록하였다. 이에 따라 중국은 2년 연속 세계 최대의 고무 수요국의 위치를 차지하였으며, 연수요가 310만톤을 상회하고 있다. 중국시장에서의 타이어 수요가 점증하고 있으나 중국정부는 자동차에 전문적으로 사용되는 중국산 합성고무의 품질이 적고 품질도 불안정하며 성능 역시 요구에 못 미치고 있다고 평가

하고 있다. 또한 일부 제품의 생산역량이 부족하고, 특히 대부분의 고성능 특수 합성고무를 수입에 의존하고 있어 이러한문제의 해결에 향후 정책의 초점을 맞출 전망이다.

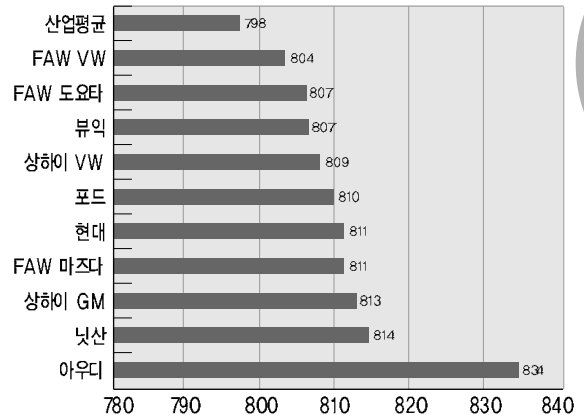
한편 세계 빅 3중에서는 미셸린이 1989년에 가장 먼저 중국시장에 진출하였으며, 1994년에는 굳이어가 진출하였고, 1999년에는 브리지스톤이 진출하였다. 최근에는 컨티넨탈이 2억 5,600만 달러를 투자하여 고성능 타이어 공장을 건설하기로 발표하였는데 컨티넨탈은 2002년부터 3,200만 달러를 투자하여 중국 9개 지역에 13개 설비를 구축하였다. 컨티넨탈은 승용차와 경트럭용 고성능 타이어를 두개 지역에서 생산할 계획이며, 2007년까지 100개의 소매판매점도 설립할 계획이다.

이러한 선진국업체의 직접투자에 따라 중국의 타이어 생산능력이 대폭 확대되면서 선진국업체의 중국으로부터의 조달도 증가하고 있다. 굳이어는 2010년까지 중국에서 10억 달러 규모의 타이어를 조달할 계획이다. 굳이어는 이외에 중국업체에 최첨단기술을 이전하고 중국의 도로 사정에 맞는 타이어를 현지에서 설계 생산하고, 범세계 조달에서 차지하는 중국으로부터의 조달 비중을 10%로 제고하며 기존 소매판매점을 서비스센터로 개편하여 중국내의 마케팅과 판매를 표준화해 나갈 계획이다. 미셸린도 타이어의 판매와 수리 뿐 아니라 간단한 차량정비가 가능한 TyrePlus 서비스센터를 확충해 나가고 있다.

중국 타이어업체의 기술력도 향상되고 있는데 광주안진 자동차기술사는 중국업체와 합작으로 타이어압력모니터링시스템(IPMS)의 개발에 이어 타이어 파열 모니터링 및 브레이킹 시스템(BMBS)을 개발하였다. 이러한 중국 자동차산업의 급성장은 타이어업체에게 기회와 위협 요인으로 작용하고 있다. 이미 국내 타이어업체들은 중국시장에 조기 진출하여 성장 기반을 구축해 놓고 있다. 이에 따라 중국내 자동차 생산과 판매가 증가하면서 매출과 수익이 증가하고 있다. 그러나 중국의 타이어 원부자재 수요가 급증하면서 조달 비용이 상승하고 있으며, 타이어

원부자재 비용의 60% 가량이 유가와 연동되어 있는데 고유가가 당분간 지속될 것으로 예상되어 비용절감 압력이 강화되고 있다. 최근 선진국 타이어업체들은 원가상승압박으로 완성차업체에 대한 공급가격을 인상하고 있으며, 중국으로부터의 조달을 확대해 나가고 있다. 이에 따라 중국산 타이어의 세계시장 지배력이 점차 강화될 예상이어서 국내 타이어업체는 중국을 포함한 세계 시장에서의 경쟁 전략을 새롭게 마련해 나가야 한다.

< 그림-3 > 중국내 판매 상위 10대 브랜드의 고객만족도



자료 : JD Power Asia Pacific 2006
 주 : 상하이GM은 시보레

