

# 중국의 승용차 시장

2002. 3

작성자: 사업개발팀 배 정 응

## - 목 차 -

1. 시장상황
2. WTO
3. 시장동향
4. 정부역할
5. 규제사항
  - 가. 국산화 비율
  - 나. 등록 및 사업승인
  - 다. 세 율
  - 라. 배출가스규제
  - 마. 각종요금 및 규제
6. 국산자동차 제조업체
7. 수 입
8. 수 출
9. 2002년 전망

\* 부 록: 전시회

# 중국의 승용차 시장

## 1. 시장상황

중국의 승용차시장은 세계의 주요시장에 비하여 작은편이다. 그러나 미래의 잠재성은 가공할만하다. 현재 자동차판매액은 미국등 주요선진국과 비교하면 무시할 정도이나, 중국의 지속적인 경제성장과 중산층이 확대되고 있어 대도시의 거주자의 자동차 구매욕이 증폭되는 것은 시간문제일 것이다.

개인자동차의 보급은 '90년에 816천대 '99년 5,340천대로 비약적으로 증가하고 있다. 대략 년평균 23%로 증가하고 있다. 국가개발위(SDPC)는 앞으로 10년간 자동차 판매고의 70%는 개인소유일것으로 전망하고 있다.

장기적인 면에서 중국인들이 열망하는 개인소망은 개인소유 주택구입, 자녀의 외국유학, 개인사업, 자동차소유로 열망하는 정도가 상당히 높다.

US\$12,100 1,300CC이하의 소형차가 인기를 얻고있으며 국내업체 뿐만 아니라 합작기업들도 소형차시장을 목표시장으로 집중공략하고 있다. 인기있는 차종을 보면 SGM SAIL, VW POLO, 중국산은 CHERY와 ULION이다.

판매가격대를 보면 확대되고 있는 중산층이 구매가능한 76,900 유안에서 133,800유안이다.

## 2. WTO

중국은 2001년 12월11일 WTO에 가입하였다. 이 시점을 기준으로 하여 자동차산업은 신국면을 맞고 있다. 결론적으로 WTO 가입은 자동차수입시 관세를 인하하고 점진적으로 시장 개방을 강요하고 있다.

시장이 자율기능을 갖기에는 시간이 걸릴것이나, 현재에도 대부분의 중국자동차 제조업체는 차종의 다양화로 선택의 폭을 넓히고, 공격적인 가격제시, 금융지원 등 경쟁이 심해지고 있다.

### WTO 자동차 관세율 인하계획

| 인하율  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006<br>(1월) | 2006<br>(7월) |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|--------------|
| 100% | 77.5% | 61.7% | 50.7% | 43.0% | 37.6% | 30.0% | 28.0%        | 25.0%        |
| 80%  | 63.5% | 51.9% | 43.8% | 38.2% | 34.2% | 30.0% | 28.0%        | 25.0%        |

자료: UNITED STATES-CHINA BUSINESS COUNCIL

자동차부품의 수입관세율은 현재 23.4%에서 평균 10%로 인하될 것이다. 자동차수입 쿼터액은 시행년도에 US\$6십

억에서 매년 15% 감소하여 2006년에는 완전 쿼터를 철폐시킬 것이다.

2005년 부터는 외국인 회사도 부품 뿐 아니라 완성차도 중국전역에 공급할 수 있는 권한을 부여한다.

현재는 외국인 회사는 한지역 이외는 공급할 수 없을 뿐만 아니라, 중국운수회사를 이용할 경우만 허용된다.

한편, 은행이외 금융기관도 자동차 판매시 금융지원 활동을 허용하고, 자동차 제조업체는 월부판매, 매입시 구입자금대부도 허용된다. 현재는 구입시 대부분 현금지급이고, 금융기관을 통한 자금지원은 소수의 은행을 통해서만 어렵게 이용할 수 있었다.

물론 현재도 변경규정의 내용이 명확하지는 않지만, 궁극적으로는 중산층 시민들이 자동차 소유를 원활히 구입할 수 있도록 방향을 잡고있어 자동차 수요는 증가할 것이다.

### 3. 시장동향

중국자동차 시장은 변혁기에 처해있다.

눈에 띄는 변화는 경쟁이 심화되고 있다는 것이다. 중국에 생산기지를 둔 외국계 회사는 물론 중국제조업체도 수입자동차와 경쟁하기 위하여 자동차 성능, 디자인, 가격인하에 민감하게 대응할 것이다.

제조업체들은 자동차 부품의 국산화를 통하여 지속적인 가격인하 계획을 가지고 있다. 부품공급업체에 품질제고와 병행하여 가격인하 압력을 가할 것이며 부품공급망의 유통비용도 절감시키는 노력이 대두될 것이다.

앞으로 정부구매는 감소하는 반면 개인구매력의 증가로 정부의 감소분을 능가할 것으로 제조업체들은 보고 있다. 소형이며 저렴한 자동차가 다양하게 시장에 출현 할 것이며 목표 시장은 소형 family car 부분이 될 것이다. 자동차 판매촉진을 위하여 정부는 최근 세금인하, 구매자에게 보다 많은 인센티브를 제공할 것으로 예상된다.

중국정부는 전기자동차, 연료전지개발에 특별한 관심을 두고 있다. 자동차생산관련 새로운 지침은 공해물질 배출감소, 연료소모 절감을 촉진시키기 위하여 많은 노력을 나타내고 있다. 과학기술부는 연료전지와 전기자동차개발을 앞당기기 위하여 개발비로 US\$106백만불을 투입할 예정이다. 환경친화적인 자동차가 2008년 베이징 올림픽때 출현시킬 것을 목표로 하고 있다.

## 4. 정부역할

국내업체의 경쟁력 강화를 위하여 정부는 큰역할을 하고 있다. 자동차산업을 기간산업으로 육성하기 위하여 13개 제조업체를 지정하고 총투자액의 80%는 13개업체에 집중 지원하는 우대정책을 실시하고 있다.

2001년 현재 13개 업체는 자동차 생산의 90%를 점하고 있다. 중국에서 Big 3는 Shanghai Automobile Industry Corporation(SAIC), Dongfeng Motor Corporation(DMC), First Auto Works(FAW)도 중국 총 생산의 44%를 점하고 있으며 승용차에 국한할 경우 총 생산의 70%를 점하고 있다.

중국의 10차 5개년 계획에 의하면 규모의 경제와 경쟁력 제고를 위하여 다수의 자동차제조업체를 2-3개로 통합할 것이다. 따라서 경쟁력이 강한 회사가 흡수, 합병을 지속하고 약한 회사는 도태될 것이다.

이러한 제반사항을 촉진시키기 위하여 정부는 초기에 판매 촉진, 공급망 형성, Service Network 구성 등 자구노력을 하는 업체에 지원을 강화할 것으로 보인다.

## 5. 규제사항

현존하는 정부의 수많은 규제와 요구사항을 보면 다음과 같다.

### 가. 국산화비율

중국에 생산기지가 현존하면서 국내시장에 판매할 경우 국산화율은 최소한 40%를 충족시켜야 한다. 따라서 외국계 회사는 국산부품을 발굴하고 품질을 국제수준에 맞추어

야 하는 어려움에 직면할 수 있다. 외국계회사들은 자국의 부품공급업체들이 중국에 진출하여 부품을 생산토록 종용하고 있으며 국산화율을 충족시키기 위하여 국내업체와 기술지도 등 밀접한 유대관계를 가지고 품질제고에 노력하고 있다.

## 나. 등록 및 사업승인

省都와 많은도시에서 현재는 투자금액이 US\$30백만(조만간 US\$60백만 상향)까지 허가권을 가지고 있다. 기타시와 지방에서는 US\$10백만 이하의 허가권을 가지고 있다. SDPC와 MOFTEC(Ministry of Foreign Trade & Economic Cooperation)는 상기에 기술한 이상의 금액을 허가한다.

WTO 규정은 투자관련조항을 간소화 함에 따라 중국의 지방정부 투자승인도 MOFTEC 또는 SDPC의 감독없이 이루어질 수 있다. 지방정부는 외투기업의 투자승인 한도는 2002년 이후 상향 조정될 것이다.

### 지방정부 외자승인 한도 (WTO 가입후)

(단위: US\$백만)

| 년    도 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------|------|------|------|------|
| 금    액 | 60   | 90   | 90   | 150  |



당국은 투자승인 사항으로 외화획득을 위한 수출가능성, 기술자 및 관리자 훈련, 최신기술 유입 여부등을 검토할 수 있다.

투자승인 우선분야로는 교통, 통신, 에너지, 금속, 건축자재, 기계, 화학분야를 들 수 있다. 자동차 분야는 단독투자인 경우 국산화율이 합작투자 보다 높은 것이 요구된다.

## 다. 세 율

자동차관련 각종 세율은 높은편이며 수입차인 경우는 수입가의 2배이상이다. 수입품에 과도하게 부과하는 세금은 조만간 경감될 것이다. WTO 규정에 의거 각종세율은 인하될 것이며, 자동차시장에서 외국차의 영향력 보다 강화될 것이다.

## 라. 배출가스규제

중국은 심각한 공해문제에 시달리고 있다. 따라서 자동차 배출가스의 규제를 단계적으로 강화 할 것이다. 아마도 외국인 회사보다 국내제조업체가 보다 큰 충격을 받을 것이다. 수입차는 엄격한 공해규정준수, 즉 촉매장치부착, 전자유류 분출장치, 컴퓨터 조절 점화장치 등으로 공해물질 배출량을 상당히 줄이고 있다. 유연 휘발유는 2000년에 시장에서 완전축출되었다. 그리고 정부는 새로운 배출가스규정을 적용 전국적으로 자동차의 배출가스를 규제하는 계획

을 가지고 있다.

## 마. 각종요금 및 규제

자동차 구매자는 각종요금과 규제에 시달린다. 등록취득, 자동차 번호판요금, 환경보호 충족사항, 자동차 구입가의 10% 판매세, 특정지역 이외에서 생산된 자동차에 세금부과, 자동차 주차장 확인증명, 자동차구입 금융미비, 교통통제 등

## 6. 국산자동차 제조업체

공식통계에 의하면 '99년말 현재 2,391개의 자동차 제조업체가 등록되어 있다. 세분하면 118개 OEM Maker, 546개 재생업체, 13개 오토바이 조립업체, 51개 엔진 제조업체, 1540개 자동차, 2륜차량부품 제조업, 비공식적으로 이보다 상당히 많은 제조업체가 있는 것으로 알려지고 있다.

2000년의 경우 국내제조업체는 2.07백만대의 자동차를 생산하였으며 국내시장의 95% 시장점유율을 차지하고 있다. 이 중 605천대는 승용차이다. 자동차 생산대수 '95년에 비하여 86% 증가한 실적이다.

## 중국의 주요 자동차 제조업체

| 순위 | 제 조 사                         | 생산대수    |
|----|-------------------------------|---------|
| 1  | Shanghai Volkswagen           | 221,542 |
| 2  | First Automotive Industry     | 212,682 |
| 3  | Chang An Automotive           | 195,432 |
| 4  | Dongfeng Motors               | 157,038 |
| 5  | Beijing Automotive Industry   | 124,824 |
| 6  | Harbin Aircraft Automotive    | 122,007 |
| 7  | Liuzhou Wuling Automotive     | 111,908 |
| 8  | FAW Volkswagen                | 110,005 |
| 9  | Changhe Aircraft Industry     | 103,233 |
| 10 | Tianjin Automotive Industry   | 101,763 |
| 11 | Shenyan FAW Jinbei            | 76,947  |
| 12 | Yuejin Automotive             | 67,902  |
| 13 | Dongfeng Citroen              | 53,900  |
| 14 | Hefei Jianghuai Automotive    | 47,889  |
| 15 | Qingling Automotive           | 42,269  |
| 16 | Guangzhou Honda               | 32,228  |
| 17 | Shanghai General Motors       | 30,024  |
| 18 | Jiangling Automotive          | 26,810  |
| 19 | FAW-Hongta Yunnan Automotive  | 19,193  |
| 20 | Southeast (Fujian) Automotive | 19,145  |

Source: Asia Pulse, April 3, 2001

## 7. 수 입

### 국별 자동차 수입

(단위; US\$백만)

| 국 가        | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001     |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| 총 계        | 404.38 | 321.05 | 424.35 | 457.14 | 761.51 | 1,265.57 |
| Germany    | 169.32 | 12.36  | 27.48  | 55.77  | 175.12 | 492.30   |
| Japan      | 68.32  | 182.97 | 342.50 | 304.51 | 451.33 | 470.51   |
| U.S.       | 13.27  | 8.00   | 21.11  | 11.26  | 23.71  | 66.63    |
| S. Korea   | 11.33  | 15.09  | 6.87   | 6.10   | 16.10  | 53.40    |
| Sweden     | 1.87   | 10.22  | 13.22  | 9.74   | 36.03  | 51.89    |
| France     | 76.90  | 85.50  | 10.51  | 5.21   | 1.96   | 23.60    |
| Taiwan     | 0.12   | 0.20   | 0.70   | 1.04   | 1.40   | 23.26    |
| Romania    | 0.02   | 0.00   | 0.34   | 0.37   | 13.32  | 23.08    |
| Czech Rep. | 7.61   | 0.00   | 0.00   | 12.22  | 12.30  | 14.63    |
| Poland     | 4.80   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 2.79   | 13.768   |

자료: World Trade Atlas

중국의 외제자동차는 전략 정상적인 수입절차를 통하여 수입된 것으로 볼수없다. 물론 현재는 과거와 같이 밀수행위가 많이 감소하였지만, 고급자동차인 경우 수입관세를 회피하기 위하여 밀수의 대상이 된다.

밀수가 성행할 때는 연간 40,000정도 유입된 것으로 추정된

다. 1998년부터 비합법적인 자동차 유입을 억제하기 위하여 캠페인을 시작하여 상당한 성과를 거두었다. 관세율 인하에 따라 밀수행위는 매력이 줄어들고 있다.

## 8. 수 출

중국의 자동차 수출은 미미하다. 수출의 대부분은 아시아 및 아프리카의 후진국으로 수출되고 있다.

### 국별 자동차 수출

(단위: US\$백만)

| 국 가   | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 총 계   | 25.67 | 38037 | 19.16 | 14.50 | 30.75 | 36.20 |
| 홍 콩   | 7.16  | 15041 | 5.42  | 5.57  | 10.55 | 14044 |
| 미 국   | 0.17  | 0.30  | 0.16  | 0.25  | 0.19  | 3.28  |
| 사 우 디 | 2.80  | 3.96  | 0.89  | 0.07  | 0.02  | 3.08  |
| 북 한   | 0.54  | 3.99  | 2.90  | 0.17  | 7.26  | 3.05  |
| 수 단   | 0.02  | 1.17  | 0.05  | 2.52  | 5.14  | 2.79  |
| 미 안 마 | 0.07  | 1.19  | 0.73  | 0.36  | 0.36  | 1.92  |
| 일 본   | 0.29  | 1.25  | 0.52  | 0.58  | 0.23  | 0.88  |
| 핀 랜 드 | 0.00  | 0.00  | 0.00  | 0.00  | 0.05  | 0.59  |
| 에 콰 돌 | 0.01  | 0.00  | 0.02  | 0.00  | 0.00  | 0.52  |
| 독 일   | 0.12  | 0.00  | 0.04  | 0.37  | 0.17  | 0.47  |

자료: World Trade Atlas

## 9. 2002년 시장전망

2002년 2월초 중국자동차 잡지에 의하면 2002년 자동차 총 수요대수는 2.54백만대에서 2.61백만대로 예상된다. 그중 1/3인 870천대가 승용차이다.

국내 총생산대수는 780천대에서 820천 예상되며 2001년 대비 12.5%(100천대) 증가한 것이다.

2002년 총수입대수는 80천대에서 100천대로 예측되며 한편 가격은 2001년에 비하여 0-12% 하락한 것이다.

### 가소린 문제

중국 가소린시장의 80%는 자동차가 소비한 것이며 나머지 20%는 디젤엔진 자동차가 소비하였다. 1970년대 자동차의 100Km당 평균연료 소모량은 14리터였다.

10차 5개년 계획에 의하면, 연료소모의 효율화를 실시하여 수년내에 100Km당 7리터로 절감 시킬 계획이다. 2001년 5월현재 베이징에서 90옥탄 무연휘발유값은 US\$1.32/개론이며, 2000년 5월에 비하여 US\$0.01 인상된 것이다.

### 자동차 수요추이 전망

| 종 별   | 2005        | 2010        | 2015        |
|-------|-------------|-------------|-------------|
| 트 렉   | 1,060-1,200 | 1,410-1,530 | 1,670-1,780 |
| 버 TM  | 550-680     | 600-720     | 650-770     |
| 승 용 차 | 1,100-1,210 | 1,930-2,200 | 3,390-3,550 |
| 총 계   | 2,710-3,090 | 3,940-4,450 | 5,710-6,100 |

(단위: 천대)

자료: China Association of Automakers

### 자동차 등록 전망

| 종 별   | 2005          | 2010          | 2015          |
|-------|---------------|---------------|---------------|
| 트 렉   | 9,050-9,560   | 11,370-11,930 | 15,240-15,760 |
| 버 스   | 4,500-4,900   | 5,400-5,800   | 6,200-6,600   |
| 승 용 차 | 8,430-8,699   | 14,230-15,420 | 22,910-24,830 |
| 총 계   | 21,980-23,150 | 31,000-33,150 | 44,350-47,190 |

(단위: 천대)

자료: China Association of Automakers