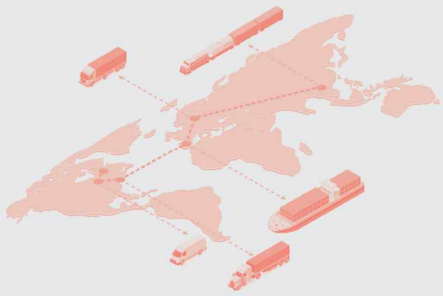
Global Market Report 23-033

GVC 재편 속 중국 제조기업의 해외진출 전략

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

GVC 재편 속
중국 제조기업의 해외진출 전략



목 차

제1장 배경 1

1. 미중 경쟁 1
2. 중국 사업환경 변화 4
3. 글로벌 공급망 불안정 및 재편 11

제2장 중국기업의 해외 진출전략 및 사례 16

1. 중국기업의 해외투자동향 16
2. 동남아 진출동향 18
3. 북미 진출동향 27
4. 유럽 진출동향 31

제3장 한-중 경제협력에 대한 영향 분석 44

1. 중국 교역구조 변화 44
2. 한-중교역에 대한 영향 47
3. 한-중 공급망 재편에 대한 영향 49

제4장 시사점 및 대응전략 55

요 약

□ **미중 경쟁 전면화·장기화, 중국 사업환경의 변화, 글로벌 공급망 불안정 등으로 중국 제조기업은 해외진출을 서두르고 있음**

○ 무역 경쟁으로 시작된 미중 경쟁은 기술, 투자 등 분야로 범위가 지속 확대되고 있으며 미중 경쟁 전면화·장기화 속에서 글로벌 공급망의 분절화·블록화 심화 양상

○ 개혁개방 30여년 만에 중국은 성장전략을 내수중심으로 선회하고 산업정책도 핵심기술·첨단산업 육성에 방점. 인구구조 변화, 인건비 상승, 환경규제 강화 등으로 중국 제조기업의 비용부담이 증대하면서 노동집약형 산업의 해외이전이 빠르게 진전

○ 중국 제조업 경쟁력 강화로 글로벌 가치사슬(GVC)내 중국 역할 확대 및 상향 이동이 진행되고 있는 가운데, 팬데믹 기간 글로벌 공급망 불안정이 심화되면서 중국 제조기업 해외진출 가속

□ **중국 제조기업의 해외투자가 안정적 증가세를 유지하고 있는 가운데 동남아·북미·유럽 등 지역으로의 진출이 활발하게 이뤄지고 있음**

○ 글로벌 공급망 재편 추세에 맞춰 중국 제조기업들은 생산비용이 낮고 신흥시장으로 부상 중인 동남아로의 진출을 추진함. 그러한 가운데 미국의 對中 수입규제가 강화되면서 최근 중국 전기전자, 태양광, 철강, 자동차 관련 기업의 동남아 생산기지 구축 가속화

○ 미국 시장을 겨냥한 중국 가구, 가전업체들은 미중 무역경쟁 발발 이전부터 북미 생산기지 구축에 주력해 왔음. 최근 중국 자동차 산업 경쟁력 강화, 미국의 對中 견제 심화로 중국기업들은 북미 진출에 박차

○ 탄소중립 전환을 도약 기회로, 가성비 높은 신에너지차와 이차전지를 앞세워 유럽시장 공략 본격화

요 약

□ **중국 제조기업의 해외진출은 한중 교역구조 및 공급망 재편에 영향을 미칠 전망**

○ 중국은 기술집약형·고부가가치 제품이 주력 수출품목으로 부상하고 핵심 소재·소비재 중심으로 수입이 성장하는 수출구조 고도화 추세가 날로 뚜렷해짐. 저부가가치 산업의 해외이전, 제조기업의 해외진출 가속화 등은 중국 산업 경쟁력을 한층 강화시킬 전망

○ 對中 관세 회피, 생산비용 절감 등을 위한 중국 전기전자 제조기업의 해외이전은 향후 對韓 수입 둔화로 이어질 가능성

○ 글로벌 가치사슬 내 중국의 상향 이동, 중국 수출경쟁력 강화에 따라 세계 시장에서 한중 경합 심화 예상

□ **변화에 맞춰 새로운 공급망 전략과 한중 협력 新모델을 모색하고 경쟁력을 강화하여 중국의 GVC내 역할변화에 능동적으로 대처 필요**

○ 글로벌 공급망의 분절화·블록화 추세 속에서 '안전 최우선' 원칙에 따라 공급망이 재편될 것으로 전망되는바 회복탄력성과 민첩성까지 갖추기 위해 첨단기술 도입, 지속가능한 공급망 구축 등 노력 필요

○ 중국기업의 해외진출 가속화로 세계 시장에서 한중 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상되는바 우리기업의 사전 대비책을 고심해야 하는 상황

○ 기존 중국 중심의 글로벌 공급망을 다원화하는 전략을 검토하는 한편, 단기적으로도 한중 공급망 안정을 보장하고 우리 관련 기업의 피해를 최소화하는 방안 마련 필요

Ⅰ. 배경

1. 미중 경쟁

□ 무역경쟁으로 시작된 미중 경쟁은 기술·투자 등 분야로 범위 지속 확대

○ 2018년 미국 정부가 500억 달러 규모의 중국산 수입품에 대한 25% 관세부과를 발표한 이후 본격화된 무역갈등은 2019년까지 ▲관세부과 품목 확대, ▲ 관세율 인상 등 지속 심화

- 2020년 1월 <미중 1단계 경제무역합의문> 타결로 일단락되는 듯 보였으나, 코로나19 발발 및 확산으로 이행 난항

* 중국의 對美 수입 2017년 1,497억 달러 → 2020년 1,350억 달러 → 2021년 1,795억 달러로 2년간 수입 증가폭 2천억 달러의 약속을 이행하지 못했으며 팬데믹 3년간 중국의 對美 무역흑자는 매년 상승세를 타면서 2022년 4천억 달러를 돌파

※ [참고] 미중 1단계 경제무역합의문

- 2020년 1월 15일(현지 시간), 중국 류허 부총리는 워싱턴에서 미국 트럼프 대통령과 <미중 1단계 경제무역합의문>에 서명
- 합의문은 1) 지식재산권, 2) 기술이전, 3) 식품과 농산품 무역, 4) 금융서비스, 5) 거시경제정책, 환율 문제와 투명도, 6) 무역확대, 7) 분쟁해결, 8) 최종 조항 등 8개 챕터로 구성
- ▲2020~2021년 2년간 중국의 對美 수입 2천억 달러 확대(2017년 對美수입액 대비), ▲환율안정, ▲양국 간 분쟁해결 시스템 구축을 골자로 함

○ 미 바이든 정부 출범(2021.1월) 후 동맹체제를 기반으로 對中 압박 강도를 높이며 미중 분쟁은 무역갈등과 기술 분쟁을 뛰어넘어 금융, 정치, 안보 등 분야로 확대 중

<미중 상호 제재 동향>

구분	시기	주체	주요 내용
무역	2018.7월	미국	- 340억 달러 규모의 중국산 수입품에 추가 관세율(25%) 부과
		중국	- 340억 달러 규모의 미국산 수입품에 추가 관세율(25%) 부과
	2018.8월	미국	- 160억 달러 규모의 중국산 수입품에 추가 관세율(25%) 부과
		중국	- 160억 달러 규모의 미국산 수입품에 추가 관세율(25%) 부과
	2018.9월	미국	- 2천억 달러 규모의 중국산 수입품목에 추가 관세율(10%) 부과
		중국	- 600억 달러 규모의 미국산 수입품에 추가 관세율(5~10% 차등) 부과
	2019.5월	미국	- 2천억 달러 규모의 중국산 제품에 대한 추가 관세율 인상 (10%→25%)
		중국	- 600억 달러 규모의 미국산 수입품에 대해 추가 관세율 인상 (5~10%→5~25%)
	2019.9월	미국	- 3천억 달러 규모*의 중국산 제품에 추가 관세율(15%) 부과 * 4A단계 3,229개 품목은 2020년 초부터 추가관세율이 15%에서 7.5%로 하향 조정, 2019년 12월 발효 예정이었던 4B단계 542개 품목은 추가 관세 부과가 무기한 연기됨
		중국	- 750억 달러 규모*의 미국산 수입품에 추가 관세율(5%) 부과 * 2019년 12월 발효 예정이었던 3361개 품목은 추가 관세 부과가 무기한 연기됨

구분	시기	주체	주요 내용
기술	2018.4월	미국	- 미 상무부, 중국 통신설비업체 ZTE에 대해 대북 및 대이란 제재 위반 혐의로 향후 7년간 미국 기업과 거래금지 제재 단행
	2018.10월	미국	- 미 상무부, 국가안보를 이유로 중국 국유 D램 제조사 푸젠진화(福建晋华)를 거래제한 기업 목록에 등재하고 수출 제한 조치 실행
	2019.5월	미국	- 미 상무부, 화웨이와 68개 계열사를 '거래금지 대상'으로 지정
	2019.6월	미국	- 미 상무부, 중국 슈퍼컴퓨터 개발사 중커수광(中科曙光) 등 5개 사를 거래제한 기업 목록에 등재
	2019.8월	미국	- 미 상무부, CGN(中廣核)을 포함한 중국 원자력 기업 4개 사를 '거래제한 대상'으로 지정
	2019.10월	미국	- 미 상무부, 중국 최대 감시장비 제조업체인 하이크비전(Hikvision · 海康威視) 등 28개 사를 거래제한 기업 목록에 등재
	2020.5월	미국	- 정보통신 기술·서비스 공급망 행정명령 서명. 미국산 소프트웨어·기술 비중이 25% 이하인 해외기업들도 상무부 수출 허가 대상에 포함되어 자국·해외기업 모두에게 화웨이 등 중국기업에 대한 반도체 공급 제한을 명시 - 화웨이를 포함한 70개 중국 기술 기업을 거래제한 기업 리스트에 등재
	2020.8월	미국	- 미 정부, 수출관리규정(EAR) 재개정해 반도체 공급 제한 강화 - 미국 정부, 2019년 5월 이후 90일마다 연장한 화웨이의 임시 라이선스를 종료하고 38개 해외 계열사를 거래제한 기업 목록에 추가해 화웨이의 우회 수입을 규제
	2020.12월	미국	- 미 상무부, 중국 최대 반도체 위탁생산업체인 SMIC(中芯國際)와 59개 중국기업을 군사산업단지 관련 기업과의 거래를 이유로 거래제한 기업 목록에 등재
	2021.7월	미국	- 2019년 6월 이후 지속해온 네덜란드 ASML 극자외선(EUV) 노광장비 중국 수출 중단 조치 여부를 재확인
	2022.7월	미국	- 미국 반도체 제조 장비 업체인 램리서치와 KLA의 중국 반도체 위탁생산 업체인 SMIC에 14나노 이하 미세공정 장비 수출을 제한
	2022.8월	미국	- 미국 내 반도체 제조시설 건설 및 첨단기술 연구지원을 주요 내용으로 한 '반도체 지원법(CHIPS and Science Act) 제정, 2,800억 달러 규모의 보조금 조성 - 미국 상무부 산업안보국은 수출통제개혁법(Export Control Reform Act) 1758조 하 반도체 관련 소재 및 기술을 수출통제 대상으로 지정
	2022.9월	미국	- 미국 주도의 반도체 동맹인 '칩4 동맹(한국·미국·일본·대만)' 출범
	2022.10월	미국	- ▲특정 고성능 컴퓨팅 및 메모리 반도체 및 AI/슈퍼컴퓨팅용 반도체 제조 장비의 중국 수출 시 허가제 도입 ▲미국인(영주권 포함)의 반도체 관련 중국 취업 허가제 도입 ▲31개 중국기업의 미검증대상 목록(Unverfied List: UVL) 등재 등 첨단 반도체의 對中 수출 통제
	2023.5월	중국	- 중국 인터넷 당국, '네트워크 안전 심사 미통과'를 이유로 중국 내 핵심 정보 인프라 운영자 대상 '미 마이크론 반도체 구매 중단' 요구
투자	2023.8월	미국	- 미 정부, 미국 자본이 사모펀드·벤처캐피탈·인수합병·합작사업 등을 통해 중국 반도체 및 마이크로일렉트로닉스, 양자 정보 기술, 인공지능(AI) 시스템 등 분야에 직접 투자하는 것을 제한
정치·외교	2022.6월	미국	- 미국은 2022년 6월 21일 발효한 '위구르 강제 노동 금지법(UFLPA)'에 따라 신장産 제품 및 관련 제품을 사용한 제품의 수입을 금지
금융	2019.8월	미국	- 중국을 '환율조작국'으로 지정

자료: 美 상무부, 中 상무부, 현지 언론 보도에 근거 KOTRA 베이징무역관 종합

□ 미중 경쟁 속 글로벌 공급망 분절화·블록화 심화 추세

○ 기술적 우위를 가진 미국이 기술적 디커플링을 넘어서 중국을 배제한 新공급망 구축에 속도를 내면서 글로벌 공급망 분절화·블록화는 더욱 심화되는 양상

- 특히 중국이 핵심 미래 산업으로 지목한 반도체, 신에너지차, 이차전지 등 분야에서 미국 중심의 동맹국 간 협력이 활발하게 이뤄지면서 중국의 위기감 고조
- 중국은 독자적 기술개발, 산업 육성을 통한 기술 자립, 제도적 장치 마련 등을 통해 전방위적인 對中 압박에 대비
- 중국기업들은 핵심 원자재의 대외의존도를 낮추기 위해 자국 내 생산량을 늘리는 한편, 공급선 다변화·산업고도화도 적극 추진

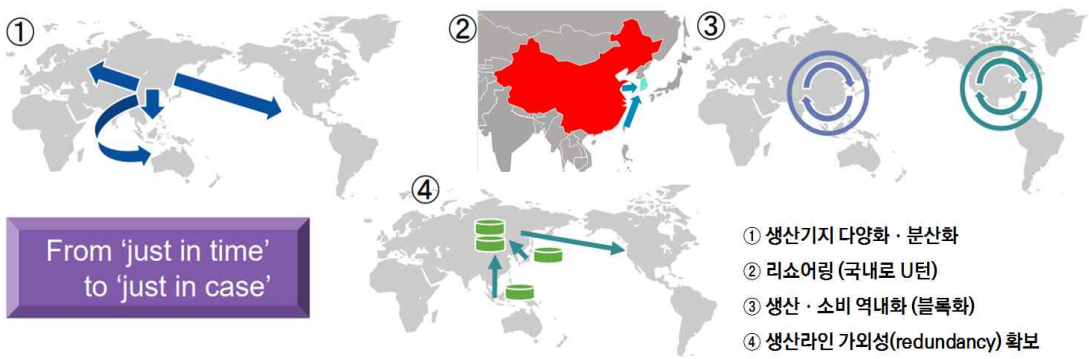
※ [사례] 中 철강업계, 철광석 자급률 향상을 위해 '기석(基石)계획' 가동

- '기석계획'은 글로벌 공급사의 독과점에 대응하고 철광석의 대외의존도를 낮추기 위해 10년~15년 내 중국 철광석 공급구조를 개혁하는 철강업 자립화 전략임
- 2022년 1월 중국철강공업협회가 발개위, 공업정보화부, 자연자원부, 생태보호부 등 관련 부처에 '계획'을 보고, 신청했으며 최근 추진 허가를 받은 상황
- 중국내 철광석 자원 개발을 가속화하고 해외 공급선 다변화*에 주력할 방침
  * 호주·브라질 이외의 자원 확보, 예컨대 2022.5월 중국철강그룹 카메룬 정부와 철광석 광산 개발 MOU 체결 등
- 현지 전문가들은 지난해 당국의 조강 감산 조치도 철광석 가격 급등세를 억제하는 효과를 냈다며 철강 산업 고도화 전략도 동시 추진해야 한다는 분석

○ 코로나 이후 생산기지 분산화, 리쇼어링과 니어쇼어링 등으로 글로벌 가치사슬이 재편되고 있으며 미국과 중국 중심의 경제 블록화에 속도가 붙는 양상

- 기업들은 '효율 최우선' 전략에서 벗어나 위기 대응 능력이 뛰어난 안정적 공급망을 갖추기 위해 공급망 관리 체계를 정비하는 중

<GVC 재편 및 미중 중심의 블록화 가속 >



자료: 日 미즈호종합연구소

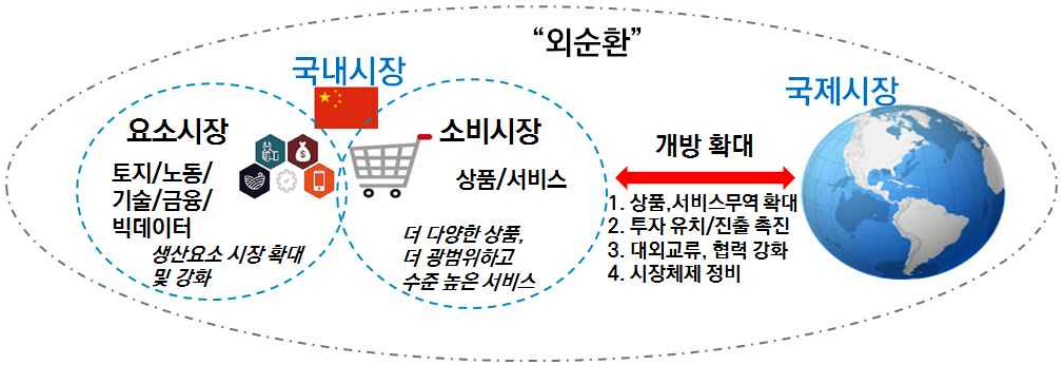
2. 중국 사업환경 변화

□ 중국 성장전략, 30여년 만에 내수중심으로 선회

○ 중국 정부는 외부환경 악화에 대한 대응으로 내수시장 부양을 통해 국내대순환 구도를 형성하는데 주력

- 과거 외수(수출) 및 투자(재정, 외국인투자)를 통한 성장에서 (내순환)자립형 경제구도 구축 및 (외순환)대외개방 심화로 전환하며 '(중국)국내에서 新수요 발굴을 통해 GVC 변화, 세계침체, 對中압박 등 대외 불확실성 대응
- 구체적 정책은 내수시장 부양에 방점을 두고 내순환 구도 형성에 주력
- '쌍순환' 구도 하에 중국 정부는 대외개방 확대 및 심화를 계속하여 강조하고 있지만 외순환의 핵심은 국내대순환 발전을 촉진하는 시장개방임

<내수 위주의 쌍순환 중 외순환>



자료: CITIC SECURITIES

○ 중국의 개방정책도 종래 외자유치, 수출 확대를 위해 우대혜택을 부여하던 데서 최근 '내외자 동일 원칙' 하에 경영환경 및 제도 개선으로 방향 전환

- 중국 정부는 '대외개방 지속 확대'를 약속하며 <외국인 투자 네거티브 리스트>' 축소 등 외자진입 규제 완화에 힘을 쏟고 있지만 그 정도는 줄어들고 있는 실정

* '네거티브 리스트'란 외국인 투자 금지 혹은 제한 분야의 목록을 뜻하며 목록에 해당되는 분야를 제외한 모든 분야에서 외국인 투자 및 경영을 허용한다는 것을 의미함. 2017년 6월 중국은 처음으로 외국인투자 지도 목록에 포함된 네거티브 리스트(負面淸單)를, 2018년 6월 정식으로 외국인투자 네거티브리스트를 발표했으며 2021년까지 총 3차례 개정

- 개방조치로는 ▲자유무역시험구(FTZ) 확대, ▲비관세장벽 철폐 및 통관효율화, ▲외국인 투자 법제도 정비 및 지재권 보호 강화, ▲외국인투자기업 민원소송제도 구축, ▲FTA 협상 가속화 등 제도적 측면에서, 시장체제 정비의 일환으로 추진

<중국 외국인투자 네거티브리스트 규제 항목 수 비교>

구분	2017년판	2018년판	2019년판	2020년판	2021년판
제한 항목	35	21	16	12	10
금지 항목	28	27	24	21	21
총계	63	48	40	33	31

자료: 중국 상무부

○ 중국의 산업정책은 자립형 공급망 구축을 위해 핵심기술·첨단산업 육성에 무게
- 핵심부품·기술·소재 자국화에 목적을 두고 선도기업 육성 및 기업경쟁력 강화, 공정한 시장환경 조성을 위한 정책 추진
- 중소기업 부담 경감 등 정책도 꾸준히 제정, 시행하고 있지만 정책혜택, 산업 육성지원책 등은 첨단·미래산업, 디지털 경제로 기울고 있는 양상

<중국 정부가 강조하고 있는 산업정책 핵심>

중국제조2025	2015년	미중 경쟁 이후	핵심산업
	① 차세대 정보기술 ② 바이오의약과 고성능 의료기기 ③ 전력 설비 ④ 선진 궤도교통설비 ⑤ 항공우주설비 ⑥ 해양장비 및 첨단기술 선박 ⑦ 신소재 ⑧ 고정밀 수치제어 및 로봇 ⑨ 농업기계장비 ⑩ 에너지절감 및 신에너지차	핵심부품 핵심 기초소재 첨단 기초기술 산업기술 기반	

자료: 중국 정부 발표 의거 KOTRA 베이징무역관 재구성

□ 인구보너스 소실로 제조업, 특히 노동집약형 산업의 이전 본격화

○ 인구구조 변화로 중국경제 성장을 견인했던 인구보너스(Demographic Bonus)* 소실 중

* 인구보너스: 전체 인구 중에서 생산연령층(노동적령 인구)이 많고, 어린이와 고령자는 적어 고도 경제성장이 가능한 상태

- 국가통계국에 따르면 중국 16~59세* 노동적령 인구수는 2013년부터 꾸준히 감소세

* 중국에서 생산직은 여성 50세, 남성 55세, 사무직은 여성 55세, 남성 60세 정년퇴직

- 2022년엔 8억 7,556만 명으로 2013년 대비 4,398만 명 감소
- 16~59세 노동적령 인구가 중국 전체 인구에서 차지하는 비중은 2013년의 67.6%에서 2022년 62%로 축소

<중국 노동적령 인구 변화>

자료: 國家統計局

○ 중국 생산공장 노동력의 주축인 농민공들이 공장을 기피하면서 제조업 인력난 심화

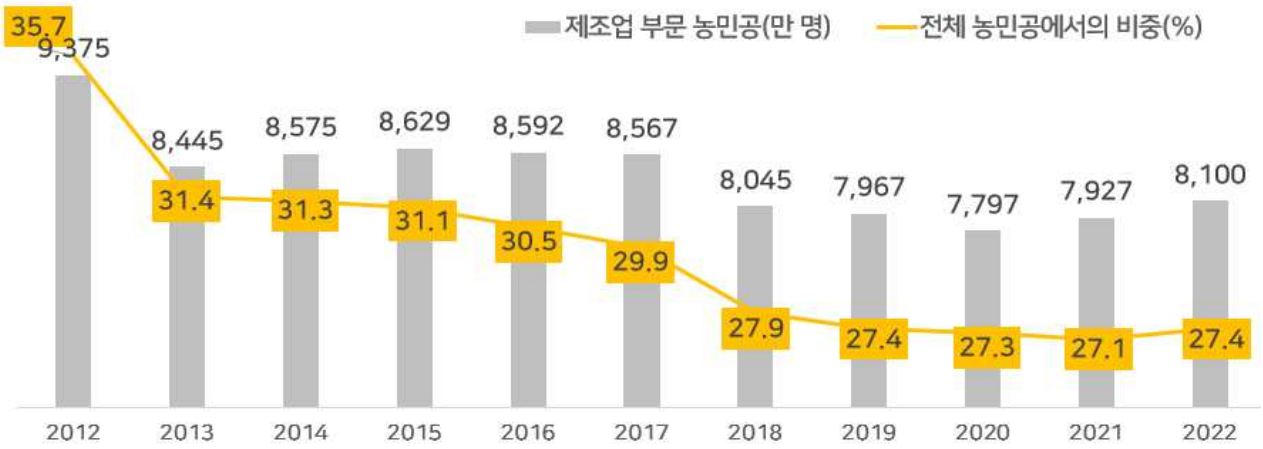
* 농민공(農民工)이란 1990년대부터 중국 경제가 급속히 성장하면서 농촌에 호적을 두고 도시로 유입한 새로운 노동계층을 지칭

- 중국에서 도시화가 급속도로 진전되면서 도시로 이전하여 취직하는 농민공 수는 증가세를 유지하고 있지만 제조업 부문의 비중은 지난 10년간 지속 하락

* 중국 도시화율: ('12) 53.1% → ('17) 60.2% → ('22) 65.2%

- 청년 농민공들의 공장 기피가 심해지면서 제조업 부문 농민공 수는 2012년의 9,375만 명에서 2022년 8,100만 명으로 10년새 1,200만 명 이상 감소

<중국 제조업 부문 농민공 수>



자료: 國家統計局

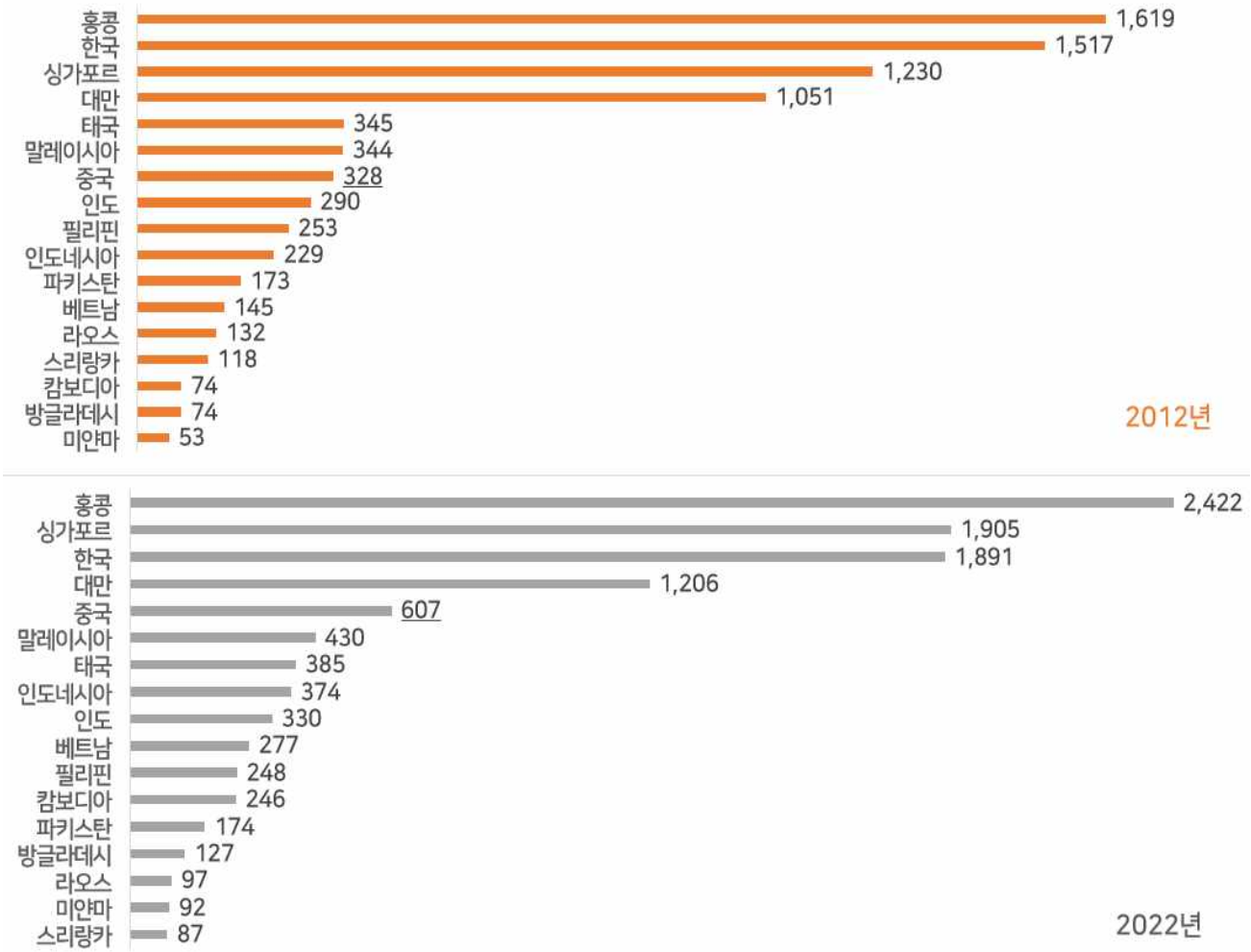
□ 인건비 상승, 환경규제 강화 등 요인으로 중국 제조기업의 비용부담 증가

○ 경제발전과 더불어 중국 제조업에 종사하는 근로자의 급여 수준도 가파른 상승세

- 일본무역진흥기구(JETRO)의 조사에 따르면 중국 제조기업 일반 종업원의 임금은 2012년의 328달러/월에서 2022년 607달러/월로 증가
- 2022년 기준 중국 일반 종업원의 임금은 베트남의 2.2배, 인도의 1.8배 수준임

<아시아지역 제조기업 일반 종업원 임금 수준>

(단위: 달러/월)

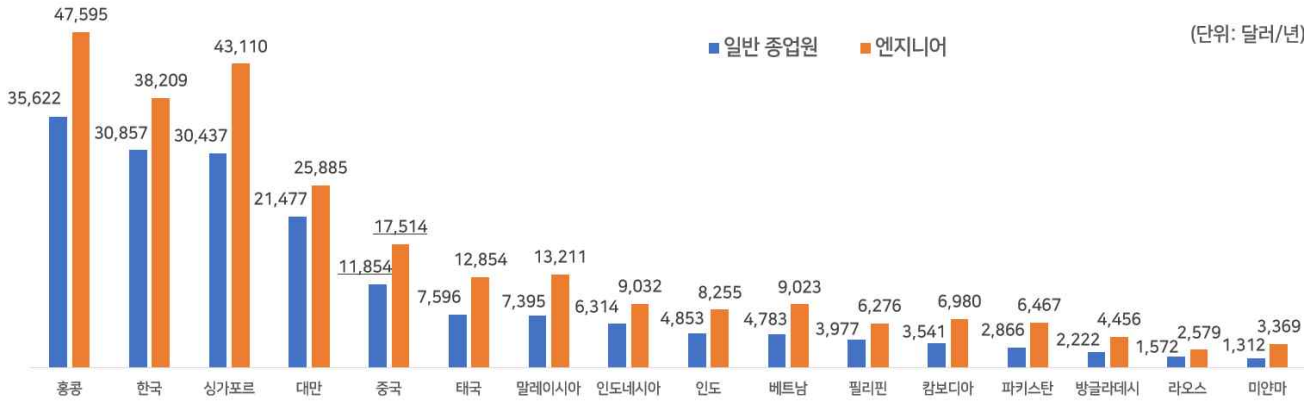


자료: JETRO

○ 2022년 국가별 인건비 부담(사회보험료 납부 등 포함)을 비교한 결과, 중국은 베트남, 인도의 2~2.5배 수준으로 나타남

- 동남아 국가 중 인건비 부담이 가장 낮은 라오스, 미얀마의 5~9배에 달함

<아시아지역 제조기업 인건비 부담>



자료: JETRO

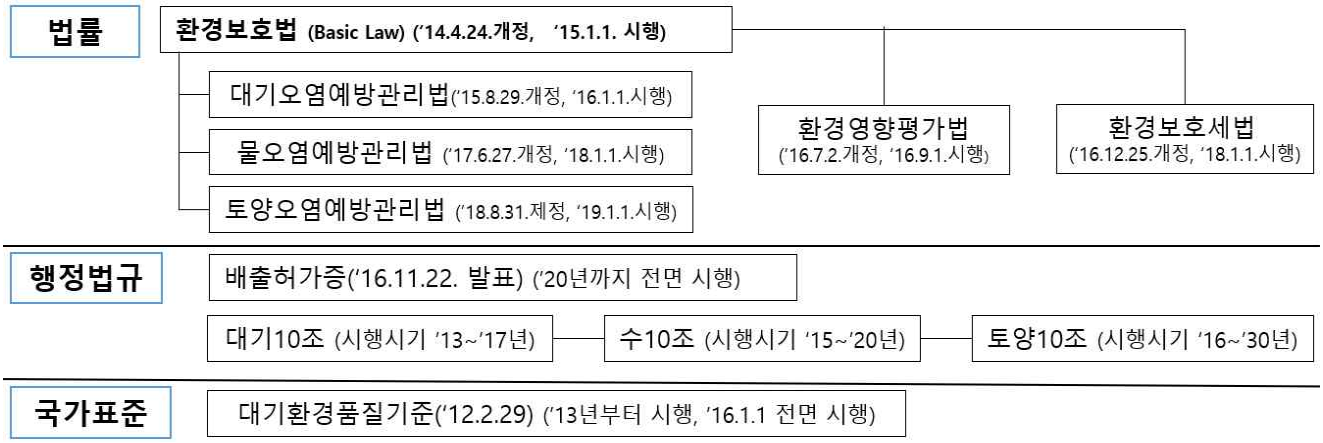
○ 한편 중국 정부가 환경법 정비 및 대대적인 환경감찰에 착수하면서 기업들의 오염물 배출, 생산라인 친환경화 개조 등 비용 상승

- 2010년대 들어 중국의 고도성장에 따른 환경오염 야기로 사회 전반적으로 생태환경보호 의식 강화 및 환경규제 필요성 대두

  * 지난 40년간 중국은 개혁개방을 통해 G2국으로서 위상을 유지하고 있는 반면, 대기오염 물질 및 도시 고형폐기물 주요 배출국가로 낙인

- 중국은 2015년 1월 1일부로 시행된 <환경보호법>을 기점으로 환경규제 본격화

<중국 환경보호법 체계>



자료: KOTRA 베이징무역관 종합

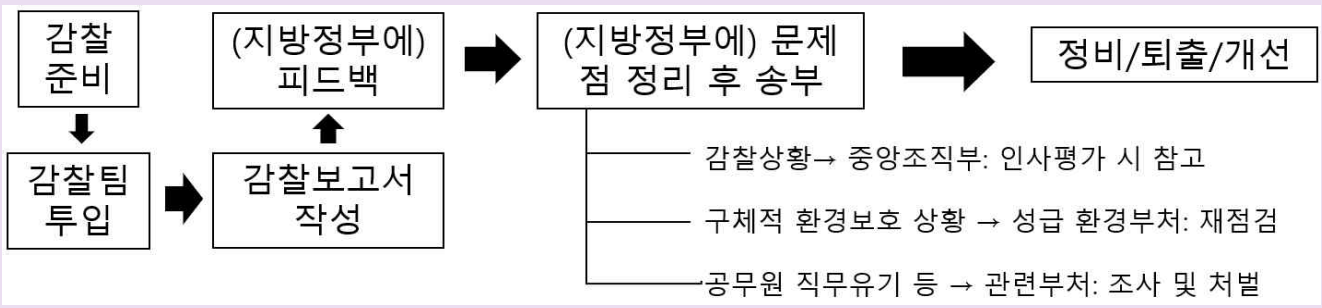
※ [사례] '환경영향평가서' 미취득으로 벌금

- **(기업) 1966년 설립된 중국 철도 차량 생산업체 중국남차그룹(中国南车集团) 베이징 27차량공장(北京二七车辆厂)**
- **(경위) 직원주택 건설 프로젝트를 환경영향 평가 없이 시공('16년 5월), 같은 해 10월 건설 중단**
- **(처벌) <환경영향평가법> 제25조 위반으로 동법 제31조 제1항에 따라 95,770위안 벌금 부과**

- 2016년 환경보호 감찰제도를 도입해 중앙정부 차원에서 31개 성·시 대상 강력한 환경 점검 및 단속을 시행하면서 환경오염으로 영업정지 등 처벌받는 기업 증가
  * 환경감찰 제도 도입 첫해인 '16년 <환경법> 위반으로 인한 벌금은 8억 위안을 초과했고, 공장 폐쇄는 1만여 곳에 달하며, 영업 정지 조치는 5,600건을 넘었음

※ [참고] 중국 환경보호 감찰제도란?

- **중앙부처인 생태환경부가 직접 각 지역에 감찰조를 파견해 환경문제를 점검하는 제도**
- **오염물질 배출 규제기준과 오염 배출 기업에 대한 처벌을 강화하는 한편, 정부의 강제력과 집행력을 높이고 지방정부에 대한 환경 평가제 도입**
- **지방정부의 눈감아주기식 관행과, 지방 민영기업의 '관시(關係)' 로비로 인해 환경 점검이 제대로 이뤄지지 않고 있어, 중앙 감찰 조직을 통한 검사를 통해 효과를 높이기 위한 것**



○ 환경단속 상시화를 통해 환경오염 유발업종의 생산을 억제하고 경제발달 지역은 해당 업종의 퇴출에 속도

- '산업구조조정지도목록', '시장진입네거티브리스트', '신규 산업의 금지·제한 목록' 등을 통해 생산억제 및 퇴출 대상 업종*을 지정
  * 예) 전기, 시멘트, 철강, 코크스 및 화학공업, 전해알루미늄, 의약 및 농약, 인쇄 등
- 지방정부들이 '오염 개선 방안' 등 구체적 조치를 발표하고 ▲오염 유발업종 생산억제 및 퇴출, ▲석탄 보일러 등 노후설비 교체, ▲에너지 구조 개선, ▲생산라인 친환경화 개조 등을 중점적으로 추진하면서 중국내 산업구조 재정비 및 산업 고도화에 속력

□ 중국 시장경쟁이 지속 격화되는 가운데 산업구조조정에 속도를 내는 중

○ 중국 경제발전, 시장개혁 심화와 더불어 시장참여기업 수도 빠르게 증가

- 중국 기업 및 자영업자 등록 수는 2012년의 5,500만 개사에서 2022년 1억 6,900만 개사로 확대
- 2023년 5월 말 기준 중국 민영기업 수는 5,092만 7,600개로 2012년 대비 3.7배 증가

○ 중국의 산업고도화·녹색 전환 급진전으로 기술력이 낮고 자금력이 취약한 중소기업 퇴출이 빠르게 진행되고 선도기업 중심의 산업구조가 형성되는 모습

※ [사례] 중국 신에너지차 산업 : 시장경쟁 과열화 및 선도기업의 중심의 산업구도 형성

o 2023년 중국 신에너지차 판매 증가율 둔화*로 중국 자동차 메이커들은 저가 출혈 경쟁 지속 중
- 중국 신에너지차 판매량 및 증가율: ('20) 136.7만 대/△4.9% → ('21) 352.1만 대/+157.5% → ('22) 688.7만 대/+95.6% → ('23.1~5.) 294만 대/+46.8%
- 중국 대표 전기차 스타트업인 니오(蔚來), 로컬 메이저 메이커 지리(吉利), BYD, 중외 합자법인 둥펑(東風)-혼다 등 십여 개사 참여

o 선도기업들은 시장점유율을 확대하는 반면, 스타트업 기업들의 시장 퇴출이 빨라지고 있는 상황
- 2023년 1~5월 중국 신에너지차 판매 상위 10개 사의 시장점유율 합계는 85%로 작년 같은 기간 대비 8.3%p 확대
- 압도적 1위를 이어가는 BYD의 5월 누적 판매량은 100만 대를 상회, 2~5위 업체들의 판매량 합계를 웃돌고 있으며 6~10위 업체 판매량 합계의 2배 수준
- 반면, 스타트업인 니오의 1~5월 출하량(4만 3,854대) 증가율은 15.7%로 중국 전체 신에너지차 판매 증가율(46.8%)의 1/3에 그쳤음
- 중국 다른 한 전기차 스타트업인 바이톤(Byton, 拜騰)은 모기업과 그 산하 관련사 1곳의 파산 신청이 중국 법원에 의해 접수되면서 파산 위기에 직면

<2023년 1~5월 중국 신에너지차 판매 상위 10대 기업>

순위	기업	판매량(만 대)	전년 동기 대비 (%)	시장점유율(%)
1	BYD(比亞迪)	100.2	97.7	34.1
2	테슬라	38.3	77.4	13.0
3	상하이자동차	28	△6.8	9.5
4	광저우자동차	18.5	113.4	6.3
5	둥펑(東風)	13.7	1.5	4.7
6	창안(長安)	13.7	93.7	4.7
7	지리(吉利)	11.9	49.1	4.1
8	리샹(理想)	10.7	124.9	3.6
9	이치(一汽)	8.3	100.6	2.8
10	창청(長城)	6.6	30.5	2.3

자료: 중국자동차공업협회(中國汽車工業協會)

□ 수입관세율 지속 인하 및 무역협정 체계를 강화해 수출입 비용 부담 경감

○ 중국은 2001년 세계무역기구(WTO) 가입 후 관세인하 약정에 따라 수입관세율을 지속 인하
- 중국의 평균 수입관세율은 2001년의 15.3%에서 2023년 7.3%로 하향 조정

○ 2023년 6월 말 기준 중국은 26개 국가·지역과 19개 양자·다자 간 자유무역협정(FTA)을 타결

- 2023년 6월 2일부 15개 참여국*에서 전면 시행된 세계 최대 FTA인 역내포괄적 경제동반자협정(RCEP) 중국 발효 시 아세안産 수입품 중 67.9%가 즉시 관세 철폐, 최종적으로 90.5%의 세목의 관세가 철폐됨

* 참여국: 아세안 10개국과 한국, 중국, 일본, 호주, 뉴질랜드 등 15개국

** 국가별 RCEP 발효일자: 중국·브루나이·캄보디아·라오스·싱가포르·태국·베트남·일본·뉴질랜드·호주 등 10개국 2022년 1월 1일부, 한국 2월 1일부, 말레이시아 3월 18일부, 미얀마 5월 1일부, 인도네시아 2023년 1월 2일부, 필리핀은 2023년 6월 2일부

- 2015년 12월 20일부 발효된 한-중 FTA에서는 최장 20년 안에 전체 품목의 90% 이상에 대한 관세를 단계적으로 철폐하기로 함

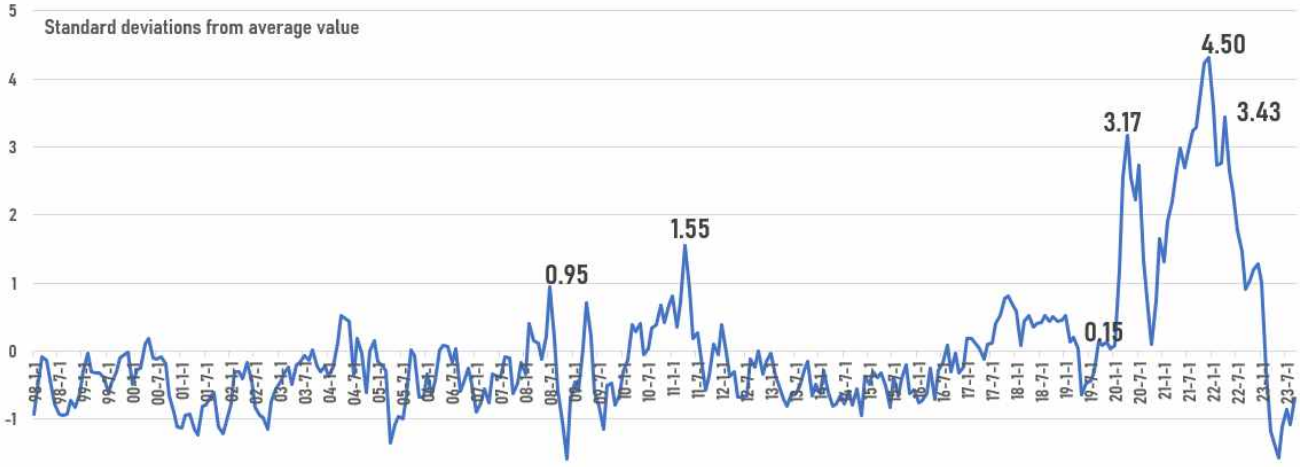
3. 글로벌 공급망 불안정 및 재편

□ 팬데믹 기간 전 세계적인 항만 적체 등 글로벌 공급망 혼란을 겪으며 공급망 체계 정비가 중국 제조기업들의 과제로 부상

○ 공급망 혼란 수준을 보여주는 글로벌 공급망 압력지수(GSCPI)는 코로나19 팬데믹 기간에는 높은 수준을 유지하며 글로벌 공급망 위기로 인한 제조업 기업들의 불안감을 고조시켰음

- 2021년 말 4.5포인트를 기록했는데 이는 지수가 개발된 1997년 이후 최고치

<글로벌 공급망 압력지수(GSCPI)>



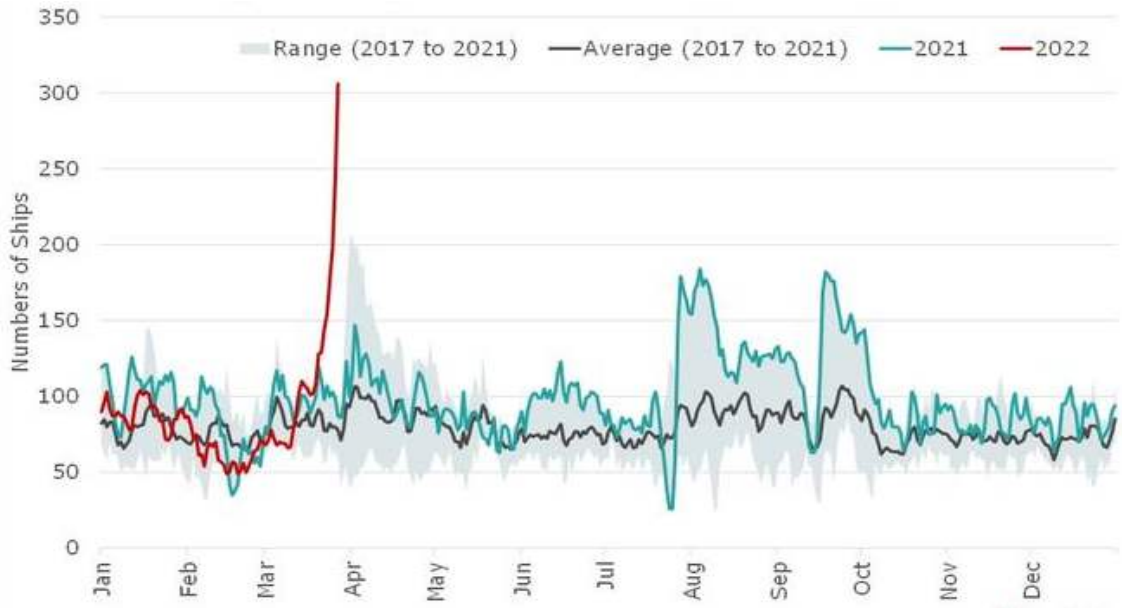
자료: Federal Reserve Bank of New York

○ 2022년 상반기 중국 제조기업들은 주요 도시봉쇄에 의한 물류대란을 겪은 바 있음

- 2022년 3월 말부터 시작된 상하이 도시봉쇄가 인근지역 도로 봉쇄, 항구 하역 대기, 선박 급증, 항만 컨테이너 회전율 급락, 배송시간 지연, 항구 정체로 이어졌음

* 세계 해운데이터 제공업체인 배슬스밸류(Vesselsvalue)에 따르면 상하이 지역에 확진세가 이어지기 시작한 3월 상하이에서 선적 또는 하역을 기다리는 선박의 수는 약 5배 증가한 약 300척, 전년도 동기간의 100척, 2017~2021년 동 기간 평균 약 75척임을 감안하면 선박정체가 상당히 심각

<상하이항 하역 대기 선박 규모>



자료: Vesselsvalue

- 동 기간 중국 지방정부들이 바이러스 유입 예방을 위해 톨게이트·휴게소 운영을 중단하면서 중국 내 물류·공급 혼란 심화

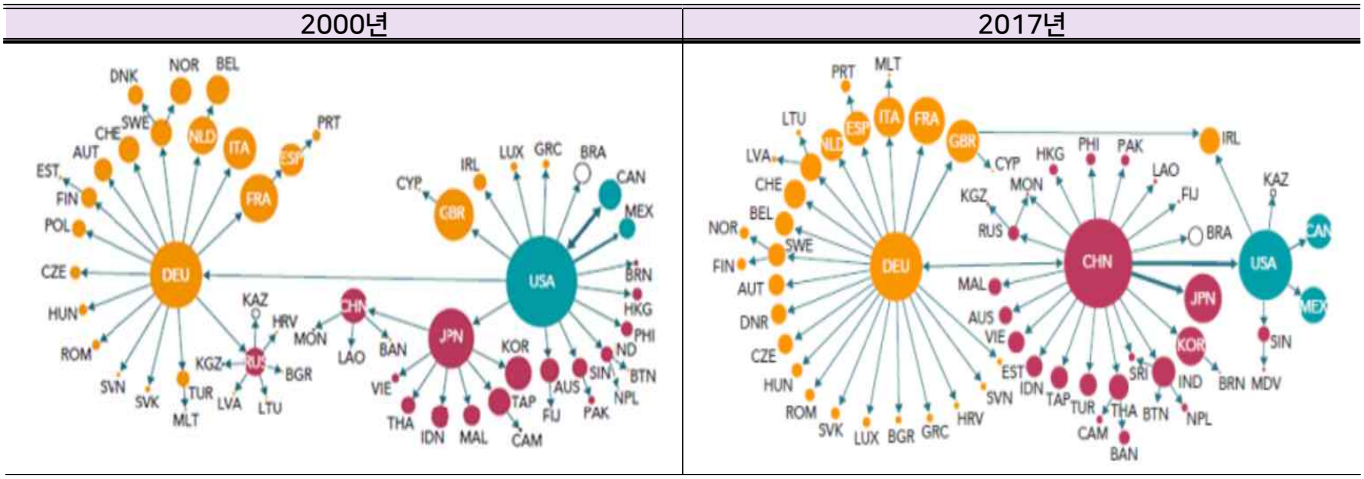
* 상하이 봉쇄 시작된 2주 후인 2023년 4월 10일 중국 내 운영 중단한 고속도로 톨게이트·휴게소 수 각각 678개, 364개에 달함

□ 글로벌 가치사슬(GVC)내 중국의 역할 확대 및 상향 이동

○ 중국은 2010년대 세계 주요 GVC 공급 허브로 자리매김하며 GVC내 역할 확대

- 2017년 중국은 미국, 독일과 함께 GVC내 3대 공급 허브 중 하나로 부상
- 2000년 초반 GVC는 독일(유럽), 일본(아시아), 미국(미주)이 지역별 허브 역할을 하며 제품 공급 주도, 2017년 유럽은 큰 변화가 없지만 아시아는 중국이 새로운 허브로 부상하면서 미국의 GVC 경계를 넘나들기 시작함

<글로벌가치사슬(GVC)에서 중국의 역할>

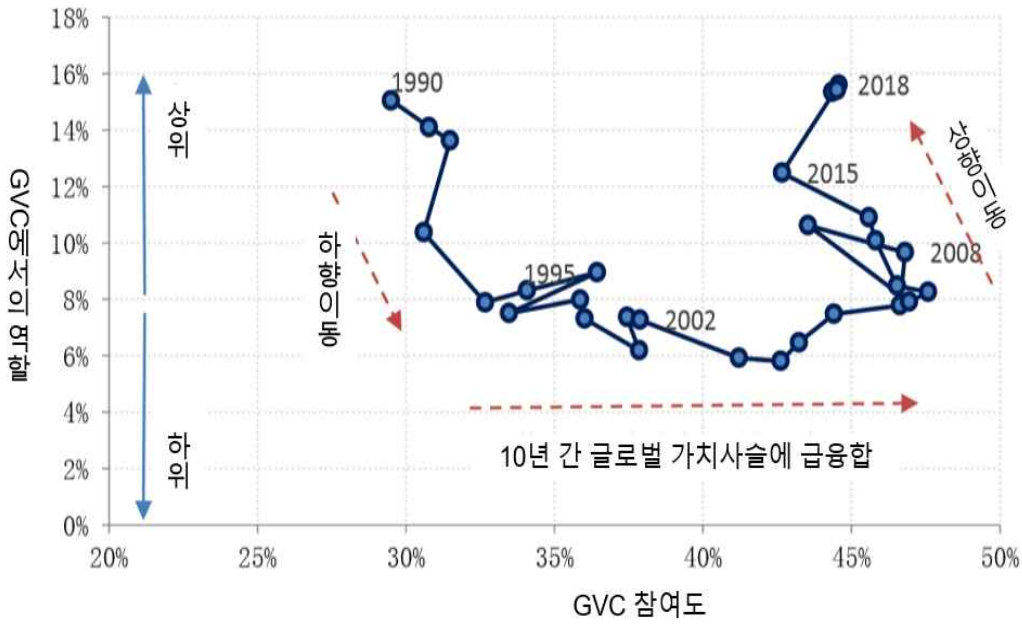


자료: WTO(2019).“Technological Innovation, Supply Chain Trade, And Workers In A Globalized World”

○ 2010년대 이후 글로벌 가치사슬 내 중국의 지위는 계속하여 상향 이동

- 중국은 1990년대부터 저임금, 개혁개방 정책 인센티브로 글로벌 가치사슬에 빠르게 융합
- 핵심 기술부품의 높은 대외의존도, 주력업종 경쟁력 저하 등 문제가 존재하지만 지난 10년간 ‘노동집약형 산업’ 위주에서 ‘혁신주도형 산업’으로 전환 추세
- 특히 2015년부터 ‘중국제조 2025’와 같은 산업고도화 전략 추진에 속도를 내면서 글로벌 가치사슬 내 중국의 상향 이동에도 가속도가 붙는 모습

< 중국 GVC 상 지위 변화>



자료: UNCTAD-Eora GVC Database, HUACHUANG SECURITIES

□ 역내가치사슬 형성과정에서 중국은 저부가가치 중심에서 고부가가치 중심으로 빠르게 전환

○ 2022년 RCEP의 발효로 중국이 한국, 일본 등 지역으로부터 중요 부품·소재를 수입·가공해 동남아 등 지역으로 일반 부품소재를, 선진국으로는 고부가가치 최종 소비재를 수출하는 등 중국 중심의 산업망 강화 움직임

<RCEP 발효에 따른 중국 중심의 RVC 재편 가속화 효과>

자료: CITIC SECURITIES

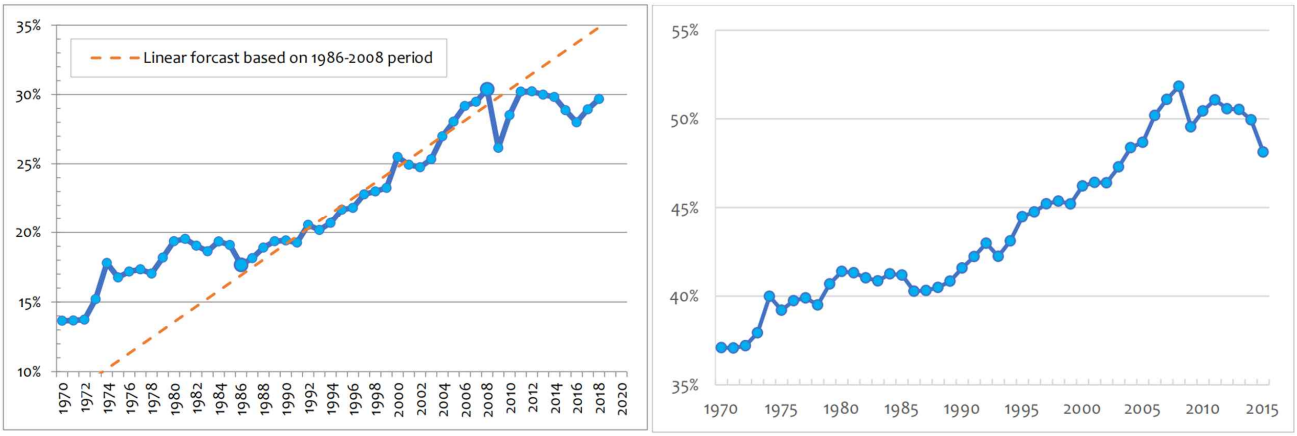
□ 슬로벌라이제이션 시대*, 보호무역주의가 심화하며 공급망 재편 가속화

* 느리다(Slow)과 글로벌라이제이션(Globalisation·세계화)의 합성어로 영국 이코노미스트가 2019년 처음 사용한 개념임

○ 세계무역 대비 글로벌가치사슬(GVC) 비중이 하락하면서 세계화 속도가 후퇴하는 '슬로벌라이제이션(slowbalisation)' 시대에 진입

- 1980년대부터 2008년까지, 약 30년간 세계 GDP에서 세계무역의 비중, 세계무역 대비 GVC 비중은 가파른 상승세
- 세계GDP 대비 세계무역의 비중은 글로벌 금융위기로 2008년 이후 주춤했으나 세계경기 회복세와 더불어 2018년 29.7%로 반등
- 그러나 글로벌 금융위기 이후 세계 무역 개방도 하락에 따라 세계화 시기(1986~2008년)의 폭발적 성장이 지속하기 어려워지면서 세계무역 대비 GVC 비중은 2010년대 들어 하락세

<세계GDP 대비 세계 무역의 비중(좌), 세계무역 대비 GVC 비중(우)>



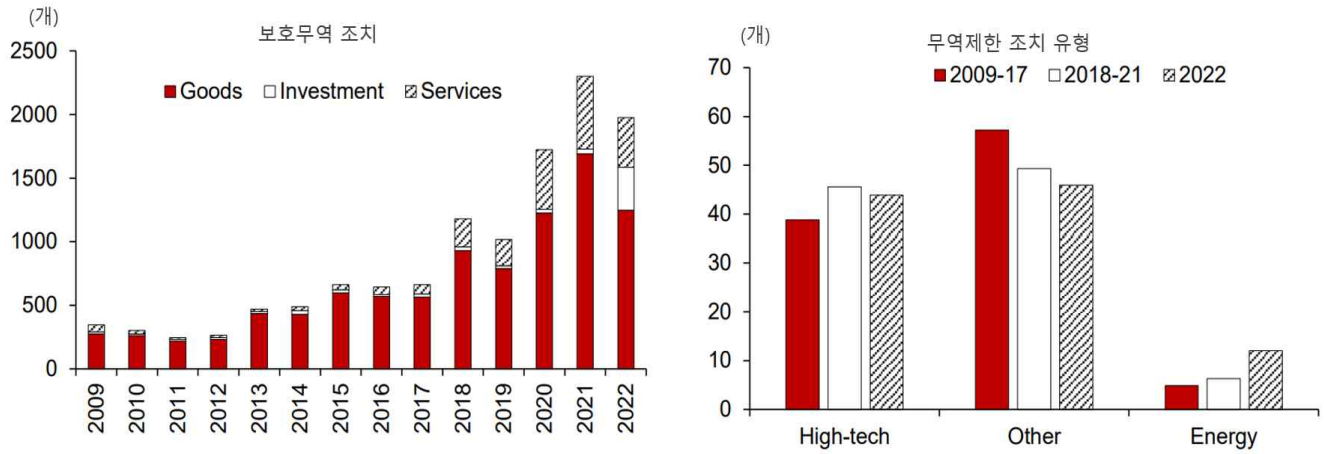
자료: World Bank, Borin and Mancini (2019), as reported in World Development Report (2020)

○ 세계적으로 자국 우선주의, 보호무역주의가 대두하면서 글로벌 공급망 불안정 심화

- 팬데믹 기간 세계 각국의 보호무역 조치, 특히 하이테크 분야와 에너지 분야의 보호무역 조치가 빠르게 증가
- 원자재 공급원들이 잇따라 수출제한 조치를 발동하며 글로벌 공급차질에 대한 우려가 확산되었고 안정적 공급체계 구축이 기업들의 과제로 부상

* 중국: 2021년 10월 15일 요소 수출통관검역 강화
인도네시아: 2021년 말 발전용 석탄 수출 금지(1.12일부 점진적 재개), 4월 말부터 25일간 팜유 수출 중단
인도: 철광석 수출세 인상(최대 50%까지), 밀 수출금지 선언
러시아: 반도체소자 및 전자 집적회로(IC) 등 총 500가지 품목 수출금지 및 제한

<세계 보호무역조치 및 무역제한 조치 유형>



자료: IMF, 2023, Geoeconomic Fragmentation and the Future of Multilateralism, HUATAI SECURITIES

Ⅱ. 중국 제조기업의 해외 진출전략 및 사례

1. 중국기업의 해외투자동향

□ 중국 제조기업의 해외투자 증가세

○ 2021년 중국의 해외직접투자 유량(Flow)은 전년 대비 16.3% 증가한 1,788억 달러 기록

- 금융투자 규모는 268억 달러로 전년 대비 36.3% 증가했고, 비금융투자 규모는 1,520억 달러로 13.4% 증가
- 2021년 말 기준 중국의 해외직접투자 저량(Stock)은 2조 7,851억 달러로 비금융부문이 89.2%를 차지함

* 유량(Flow, 流量)은 일정 기간 경제 조직 속에 흐르는 재화의 양, 저량(Stock, 貯量)은 비축·존재량을 말하며 어떤 특정 시점에 경제조직에 존재하는 재화 전체의 양을 의미

- UNCTAD(유엔무역개발회의)가 발표한 '2022 세계투자보고서(World Investment Report 2022)'에 따르면 중국의 해외직접투자 유량 규모는 세계 2위, 저량 규모는 3위를 기록

○ 제조업 부문의 순해외투자*는 2015년 200억 달러를 넘어선 후 안정세를 유지

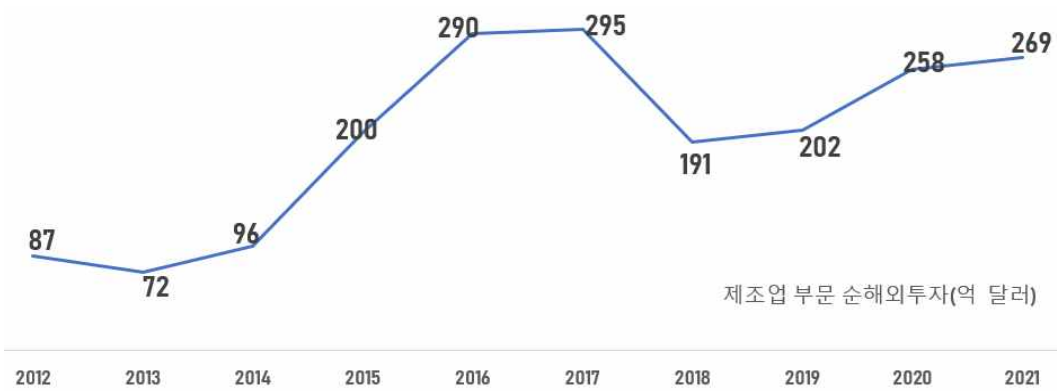
* 순해외투자=해외직접투자-해외기업의 對中투자(지분비율 10% 이하)

- 2016~2017년 중국 정부의 '저우추취(走出去)' 정책*에 힘입어 300억 달러에 육박

* 저우추취(走出去)'는 '밖으로 나간다'는 의미로 중국 정부의 중국기업 해외진출 지원책을 의미

- 2018년엔 중국 정부의 외환 통제정책, 서방국가의 對中 견제 등으로 전년 대비 100억 달러 가까이 감소
- 2019년 이후, 중국 제조기업들이 해외진출에 다시금 속도를 내면서 코로나 기간에도 250억 달러를 상회하며 안정적 성장세를 유지

<중국 제조업 부문 순해외투자>



자료: 國家統計局

□ 중국 제조기업의 동남아·북미·유럽 진출이 활발하게 이뤄지고 있는 모습

○ 2021년 말 기준 중국기업의 대외직접투자 저량으로 살펴보면, 해당 지역에 대한 투자에서 제조업 부문 비중이 1위를 차지하는 지역은 동남아, 북미, 유럽 등 3곳

- 중국 제조기업의 중남미향 직접투자 저량 규모는 크지만 임대·비즈니스 서비스업(3,277억 달러), 정보기술서비스업(1,092억 달러)을 크게 하회하며 비중도 7.3%에 그침
- 중국기업의 아프리카, 오세아니아 투자는 건설업, 채광업 중심으로 이뤄지고 있는 양상

<2021년 말 기준 중국 제조업 직접투자 저량>

지역	제조업 직접투자 저량 (억 달러)	전체 직접투자 저량에서의 비중 (%)
아세안	417.6	29.8 (1위)
아프리카	59.3	13.4 (3위)
유럽	410.5	30.5 (1위)
중남미	506.5	7.3 (4위)
북미	259.8	25.9 (1위)
오세아니아	39.5	9.8 (3위)

자료: 中 商務部

○ (동남아) 2021년 말 기준 중국의 對아세안 제조업 직접투자 저량(Stock)은 417억 6천만 달러로 전체 對아세안 투자 저량에서 29.8%를 차지

- 2021년 중국의 對아세안 직접투자 유량(Flow) 중 최대 비중을 차지한 분야는 제조업, 전년 대비 36% 증가한 86억 2천만 달러로 전체 對아세안 투자에서 43.7% 차지

* 동기간 중국의 對아세안 직접투자 유량은 전년 대비 22.8% 증가한 197억 3천만 달러

○ (북미) 2021년 말 기준 중국의 對북미 제조업 직접투자 저량(Stock)은 259억 8천만 달러로 전체 북미향 직접투자 저량에서 25.9%를 차지

○ (유럽) 중국의 유럽향 직접투자에서도 제조업 관련 투자가 가장 눈에 띔

- 2021년 중국의 對유럽 직접투자 유량에서 제조업 관련 투자가 36억 9천만 달러(+18.8%)로 전체 유럽향 직접투자에서 47% 비중을 차지
- 동 기간 저량기준으로는 제조업 관련 직접투자가 289억 2천만 달러로 전체 유럽향 직접투자 저량의 30.2%를 차지

2. 동남아 진출동향

□ 전기전자·태양광: 미국의 중국산 제품 수입규제 강화로 동남아 생산기지 확대

○ 2018년 하반기부터 미국이 중국산 수입품에 추가 관세를 부과하면서 미국의 대중국 평균 수입관세율은 2017년의 3%대에서 2019년 말 20%대로 급상승

- 미국 상무부는 2018년 7월 이후 500억 달러 규모의 '중국제조 2025' 관련 품목에 대해 25%의 추가관세를 부과
- 2018년 9월 2천억 달러 상당의 중국산 제품에 대해 추가관세를 10%를 부과하고 2019년 5월엔 추가 관세율을 10%에서 25%로 인상한다고 발표
- 2019년 9월 1일부터(일부 소비재는 12월 15일)는 3천억 달러 상당의 중국산 제품에 대해 15%의 추가관세를 부과

<미, 중국産 수입품에 대한 추가 관세 부과>

시기	규모	추가 관세율
2018.7월	340억 달러 (818개 품목)	25%
2018.8월	160억 달러 (279개 품목)	25%
2018.9월	2천억 달러 (5,745개 품목)	10%
2019.5월	2천억 달러 규모(2018.9월)	추가 관세율 인상 (10%→25%)
2019.9월	3천억 달러 (3,805개 품목)	15%

자료: 美 상무부

○ 추가관세는 미국 수입시장에서 중국産 제품의 경쟁력에 큰 영향을 미침

- 특히 중국산 실리콘 웨이퍼, 가전, 가구 등 품목은 타지역에 비해 25%의 추가 관세가 부과되면서 가격 경쟁력을 크게 약화
- 리튬이온배터리의 경우, 중국산의 수입관세율은 베트남이나 인도産의 3배 수준

<對中 추가 관세 부과 품목 예시>

연번	품목	HS	중국産	베트남産	인도産
1	실리콘 웨이퍼	3818.00.00.90	25%(추가)	0%	
2	폴리아세탈수지	3907.10.00.00	6.5%+ 25%(추가)	6.5%	

3	남성 후드티	6110.30.10.10	6%+7.5%(추가)	6%
4	헤어네트	6505.00.01.00	6.4%+7.5%(추가)	6.4%
5	리튬이온배터리	8507.60.00.10	3.4%+ 7.5%(추가)	3.4%
6	진공청소기	8508.11.00.00	25%(추가)	0%
7	OLED 모듈	8524.12.00.00	25%(추가)	0%
8	TV	8528.72.04.00	25%(추가)	0%
9	실리콘 광전지	8541.43.00.10	25%(추가)	0%
10	식탁	9403.60.80.40	25%(추가)	0%

자료: 美 상무부, 中 상무부, 韓 관세청

○ 중국 제조기업들은 미국의 추가관세를 회피하기 위해 인근의 동남아지역으로 이전하거나 旣설립 동남아 공장의 생산능력 확장 등을 검토하고 착수

- 중국 최대 합성수지 기업인 저장하이리더(浙江海利得)는 안정적 對美 수출을 위해 2018년 10월 베트남에 첫 해외공장을 건설
- 중국 대표 TV 제조업체 TCL는 베트남에 신규 공장을 구축하고 생산능력을 빠르게 확장하며 세계 시장에서의 경쟁력을 유지

<미 추가관세 회피를 위해 동남아로 진출한 사례>

연번	기업명	제품	동향
1	저장하이리더 (浙江海利得)	합성수지	- 2018년 10월 베트남에 첫 해외공장 건설 - 안정적인 對美 수출 및 해외진출 통한 글로벌 밸류체인 구축이 목적
2	TCL	TV	- 1999년 1,100만 달러를 투자해 베트남에 첫 해외 공장을 설립 - 2019년 2월 베트남에 신규 공장 구축하고 같은 해 9월 양산 개시 - 신공장의 생산량 빠르게 확대 * 2020년 당월 생산량: 1월 5.3만 대 → 2월 12만 대/월 → 10월 43.6만 대 - 2022년 TCL 베트남 공장의 누적 출하량 1천만 대 돌파
3	라이커(莱克) (OEM 업체)	청소기	- 2018년부터 베트남 공장 건설 검토, 2019년 베트남 공장 가동 - 2021년 베트남 공장 등록자본금을 기존의 210만 달러 →1,200만 달러로, 對베트남 투자액을 기존의 700만 달러 → 4,000만 달러로 확대
4	더창(德昌) (OEM 업체)	청소기	- 2022년 7월 싱가포르 법인을 통해 베트남에 연간 생산능력 380만 대 공장 건설 착수
5	푸쟈(富佳) (OEM 업체)	청소기	- 2023년 베트남 공장의 연간 생산능력을 120~150만 대로 확장

자료: 현지 언론 보도 종합

- 중국 청소기 제조업체들은 미중 무역경쟁 발발 이후 동남아, 특히 중국과 인접한 베트남 공장의 생산능력을 집중적으로 확장하며 '중국 청소기 제조업체 베트남 진출 3차붐' 발생

※ [사례] 미중 무역경쟁을 계기로 일어난 중국 청소기 제조업체의 베트남 진출 3차 붐

ㅇ 중국 청소기 제조기업의 베트남 진출 1차 붐은 2000년대 초반 베트남 시장 공략을 위해, 2차 붐은 2005년 이후 동남아 시장에서의 점유율 확대를 위해, 3차 붐은 미중 무역 경쟁 발발 이후 미국의 對中 추가관세 회피를 위해 일어남
- 2023년 기준, 미국의 베트남産 진공청소기 수입관세율은 0%인데 반해 중국산에 대해 25%의 추가관세를 부과
- 샤크, 다이슨, 일렉트로룩스 등 글로벌 브랜드의 OEM 업체인 라이커(莱克), 푸자(富佳), 더창(德昌) 등 제조기업들은 베트남에 대한 투자를 확대하고 베트남 공장의 생산능력을 확장
- 중국 업계는 중국과 베트남의 인건비 등 생산비용 격차로 베트남 진출을 검토하고 있는 가운데 미중 무역경쟁이 격화하며 관련 기업들이 베트남 생산라인 구축에 속력을 내고 있다는 분석
- 단, 다수의 중국기업들은 핵심 연구 개발 및 제조 단계는 여전히 중국에 두고, 베트남 공장에서는 완제품 조립만 진행

ㅇ 중국 청소기 제조업체들의 베트남 이전 가속화에 따라 중국의 미국 청소기 수입시장점유율은 빠르게 하락
- 미국의 중국산 가정용 청소기 수입량은 2020년의 4,651만 대에서 2022년 4,211만 대로, 중국의 미국 청소기 수입 시장점유율은 2020년 75.2%에서 2022년 52.2%로 23%p 하락
- 반면, 베트남의 미국 가정용 청소기 수입시장점유율은 2020년 12.5%에서 2022년 24.8%로 배증
- 베트남과 중국의 미국 가정용 청소기 수입시장점유율 격차는 2020년의 62.7%p에서 2022년 27.4%p로 축소했으며 2022년 베트남은 중국에 이어 미국 2대 가정용 청소기 수입대상국으로 부상

○ 중국 태양광 업체들도 미국의 중국산 태양광 제품 규제와 추가관세로 동남아 공장의 생산량을 확대
- 미국은 중국産 태양광 패널 및 부품·소재에 대해 25%의 추가관세 부과
- 또한 중국 주요 태양광 제품 생산기지인 신장에서 채굴·생산·제조한 모든 제품을 강제 노동에 따른 결과물로 간주하고, 미국 수입을 금지
- 이에 따라 중국 주요 기업의 동남아지역 생산라인 신·증설 추진 중

<동남아에 공장 설립한 중국기업들>

기업	공장 소재지	2022년 실리콘 웨이퍼 생산능력
룽지(隆基)실리콘자재	말레이시아	4.1GW
JA 솔라(晶澳)	베트남	4GW
징커 솔라(晶科)	베트남	7.0 GW

자료: 각 회사공고, CHANGJIANG SECURITIES

□ 철강: 공급과잉 심화로 중국 내 산업 구조조정에 가속도가 붙으며 新시장 개척 본격화

○ 중국은 2000년대 초반부터 철강, 시멘트, 석탄 등을 생산능력 과잉 산업으로 지정하고 생산능력 감축 및 산업고도화를 추진

- 2013년 시진핑 지도부 출범 이후 '중국경제 경착륙을 막기 위해 공급과잉 문제를 해결해야 한다'는 판단하에 철강 등 산업에 대해 고강도 구조조정 실시

* 중국 최고지도부는 철강산업은 '13차 5개년 계획(2016~2020년)'기간 더 이상 늦출 수 없을 정도로 생산능력 과잉 문제가 심각한 상황이라고 보고 생산능력 감축, 낙후 설비 도태, 기업 인수합병 및 산업 집중도 향상 등 대규모 산업 구조조정에 시동

- 2016년부터 상시화된 환경감찰, 2021~2022년 중국 전력난 사태 속에서 당국은 '최우선 점검 대상'인 철강산업에 대해 녹색 전환, 생산가동 정지, 감산 등 조치 실시

<2000년대 이후 중국 공급과잉 산업 지정현황 및 정책방향>

시기	공급과잉 산업	정책방향
2003~2008년	철강, 전해알루미늄, 시멘트, 석탄, 코크스, 유색금속, 석유화학, 건축, 전력, 건축자재, 제지, 유리, 철합금, 자동차, 방직, 주정, 조미료, 화학섬유, 피혁, 날염 등	- 낙후 설비 도태 - 제철 등 일부 산업 신규 투자 원칙상 불허 - 에너지 고소비, 오염, 배출, 안전성 취약, 기술 낙후 기업 강제 도태
2009~2012년	철강, 시멘트, 평판유리, 폴리실리콘, 석탄화공, 풍력발전, 전해알루미늄, 조선, 대두압착, 전력, 석탄코크스, 탄화칼슘, 철합금, 유색금속, 건축자재, 경공업, 방직, 가성소다, 인, 아연제련 등	- 낙후 설비 교체 - 에너지 소비와 오염물질 배출 많은 산업 투자 억제 - 철강산업 투자 한시적 중지 및 산업 집중도 제고 - 집중도 제고, 규모화 및 집약화 경영, 산업 업그레이드 위한 합병 및 해외기업 인수 적극 지원(자동차, 철강, 시멘트, 기계제조, 전해알루미늄, 희토류)
2013년 이후 (習지도부 출범 후)	철강, 시멘트, 전해알루미늄, 평판유리, 조선, 코크스, 탄화칼슘, 철합금, 동제련, 납제련, 제지, 패혁, 날염, 납축전지, 희토류 등	- 고오염 및 자원성 산업에 대한 진입요건 강화 - 21개 산업에 대해 생산능력 신규증설 엄금 - 산업 구조조정, 대기오염 방지 관련 중점 산업들에 대해 연차적 설비 도태 목표 수립 - 좀비기업 처리, 채무 재조정, 근로자 재배치 방안 마련

자료: 중국 정부 발표 자료

○ 동남아 시장수요 급증, 풍부한 광물자원 등도 중국 철강사들의 동남아 진출에 영향

- 신흥시장으로서 동남아의 철강시장은 공급부족 국면 (연간 수요 9천만 톤, 공급 3천만 톤)

- 동남아의 풍부한 철광석, 석탄, 니켈 등 에너지 및 광물자원도 중국 철강사들이 해당 지역 진출을 결정한 중요한 이유 중 하나임

○ 중국 철강업체들은 자국 내수부진 및 고강도 구조조정에 따른 수익성 악화에 대비하기 위해 동남아 지역에 공장을 신설하면서 해외 진출에 박차

- 중국 더룽(德龍)의 자회사인 더신(德信)철강은 인도네시아 공장의 생산능력을 2천만 톤으로 확장할 계획. 생산라인 구축이 완료될 경우 해당 공장은 동남아 최대 철강사로 부상할 전망

* 더신철강은 중국 더룽, 칭산(青山), 상하이딩신(上海鼎信), 인도네시아 모로와리(Morowali) 공단 등이 2018년 공동 설립한 철강사로 2020년 상반기 조업을 시작함

- 허베이우안철강(河北武安鋼鐵), 중강그룹(中鋼集團), 난징철강(南京鋼鐵) 등 중국 철강 기업은 말레이시아, 인도네시아 생산라인 구축에 착수
- 산시젠룽(山西建龍), 허베이철강(河鋼) 등 기업은 현지 기업 인수합병 또는 협력을 통해 동남아 시장에서의 입지 강화

<동남아로 진출한 중국 철강업체>

연번	기업명	공장 소재지	내용
1	더신(德信)철강	인도네시아	- 2017년부터 건설 착수, 완공 후 동남아 최대 철강사로 부상할 전망 - 투자규모 55억 달러 - 연간 생산능력 철강 2천만 톤, 그중 1기(600만 톤) 가동 중
2	허베이 우안철강 (河北武安鋼鐵)	말레이시아	- 2020년부터 연간 생산능력 1천 만의 대형 제철사 건설 중 - 1기 투자규모 130억 말레이시아 링깃
3	산시젠룽 (山西建龍)	말레이시아	- 2018년 Eastern Steel를 인수해 현지 열연 공장 건설에 착수 - 연간 생산능력 500만 톤(최종)
4	중강그룹 (中鋼集團)	인도네시아	- 투자규모 190억 위안 - 2019년부터 연간 생산능력 150만 톤의 냉압·열압 철강제품 공장 건설 중
5	융진(甬金)	베트남 태국	- 베트남: 연간 생산능력 25만 톤의 정밀 스테인리스 제조공장 가동 중 - 태국: 2021년부터 연간 생산능력 26만 톤의 정밀 스테인리스 제조 공장 부지 확보 완료, 환경영향평가 등 착공준비 작업 개시
6	허베이철강(河鋼)	필리핀	- 2022년부터 현지 최대 철강사인 Steel Asia와 물류·제련·생산 일체화 프로젝트 건설 공동 추진 - 투자규모 44억 달러, 연간 생산능력 800만 톤
7	쿤밍철강(昆鋼)	미얀마	- 2022년부터 중국-미얀마 철강 국제협력 프로젝트 공동 추진 - 연간 생산능력 400만 톤(1기, 2기 각각 200만 톤/년)
8	난징철강 (南京钢铁)	인도네시아	- 2020년부터 착공 작업, 2023년 7월 완공 - 투자규모 3.8억 달러, 생산능력 연간 260만 톤

자료: 현지 언론 보도 종합

□ 자동차: 신흥시장 선점에 목적 두고 앞다퉈 동남아 진출

○ 전 세계적인 전동화 추세에 맞춰 동남아 신에너지차 시장 선점에 총력

- 중국 자동차 메이커의 동남아 시장 공략은 [1] 對동남아 수출 확대, [2] 현지화 생산, 투트랙으로 추진

○ 2022년 중국의 아세안 10개국에 대한 자동차(HS 8703, 오토바이 포함) 수출량은 40만 9천 대, 이중 순수전기차 수출량은 15만 7천 대로 중국 순수전기차 수출에서 16.6% 비중 차지

- 2022년 중국의 아세안향 순수전기차 수출량은 전년 대비 185.5%의 신장세
- 전기차 수출 급증으로 같은 해 對아세안 자동차 수출량은 47.7%의 증가율을 기록
- 팬데믹 이전인 2019년과 비교하면 3년 만에 4배 수준으로 확대된 셈

<중국 對아세안 자동차(오토바이 포함) 수출동향>

자료: Global Trade Atlas

○ 중국 자동차업체들은 현지 생산 가속화를 통해 동남아 시장에서의 입지를 강화

- 중국 자동차 업체들은 동남아, 러시아, 중남미, 서남아 등 다양한 지역에 완성차 또는 현지조립(KD)* 공장을 설립하고 있지만 가동시기로 살펴보면 지리적으로 가까운 동남아으로의 진출이 가장 먼저 이뤄졌음

* 현지조립(KD)는 Knockdown의 약자로 기계 및 자동차 등을 부품 단위로 분해한 뒤 수출하여 현지 공장에서 조립, 생산하는 방식을 의미함

- 2010년대부터 중국 자동차업체들은 동남아 현지 공장 구축에 착수
- 상하이자동차그룹의 태국·파키스탄·인도네시아 공장, 창청車의 태국공장, 지리車의 말레이시아 공장(KD) 등은 현재 가동 중
- 창안車의 말레이시아 공장(KD)과 태국공장, BYD의 태국공장 등은 2024년 가동 예정

<중국 자동차 메이커의 해외 생산라인 구축 동향>

기업	브랜드	국가	생산 차종	가동시기	유형
상하이 자동차 (上汽集團)	MG	태국	MG5, MG ZS, MG HS (PHV), MG VS HV, MG ZS EV, MG Extender	2015년	완성차
	MG	인도	MG Hector (Plus), MG Hector (Mild HEV), MG ZS EV, Gloster (CKD), Astor, Comet, G10 (계획)	2019년	완성차
	MG	파키스탄	MG ZS (EV), MG HS, MG3, MG5, MG Gloster	2021년	KD
	우링(五菱)	인도네시아	SUV, MPV시리즈, Air EV, Almaz HV, Alvez	2019년	완성차
창안 (長安)	창안	파키스탄	Oshan(欧尚)X7, M9, 웨샹(悦翔), KARVAAN	2019년	KD
	창안	말레이시아	-	2024년	KD
	창안	태국	-	2024년	완성차
지리 (吉利)	Geely	말레이시아	보웨어(博越), 빈웨어(缤越)	2019년	KD
BYD (比亞迪)	BYD	인도	BYD e6, Atto 3 EV	-	완성차
	BYD	태국	-	2024년	완성차
창청 (長城)	하발(哈弗)	러시아	하발 F7/H9, Jolion(初恋) SUV, 다거우(大狗) SUV	2019년	완성차
	하발, 탱크	태국	하발H6 HEV/PHEV, Jolion(初恋)(HEV), 탱크500 HEV	2020년	완성차
	하발	파키스탄	-	2022년	KD
	창청	브라질	창청파오(长城炮)픽업트럭 HV/PHEV/SKD, 하발H6 EV/PHV(계획)	2023년	완성차
	하발, 창청	에콰도르	하발/펑쥔(风骏)	-	KD
체리 (奇瑞)	체리	파키스탄	티고(瑞虎)4, 티고8	-	KD
		브라질	티고5x(Pro), 티고7, 티고8, 티고8 PHEV(계획)	-	완성차
		인도네시아	티고8 Pro, 티고7 Pro, 티고4 Pro(계획)	-	KD
		이집트	Arrizo5, 티고3, 티고7	2019년	KD
		브라질	Arrizo6 Pro(계획), iCar(계획)	2025년	완성차

* 주: KD는 Knockdown의 약자로 기계 및 자동차 등을 부품 단위로 분해한 뒤 수출하여 현지 공장에서 조립, 생산하는 방식을 의미함

자료: Marklines, GUOHAI SECURITIES

※ [참고] 동남아 시장에서 중국 전기차의 약진세

ㅇ 동남아 자동차 시장에서 중국기업의 약진이 두드러지고 있음
- 2022년 인도네시아 전기차 신규 등록 수 1만 327대, 이중 중국 우링 Air EV가 8,053대로 78% 비중 차지
- 같은 해 태국 전기차 시장에서 중국 창청 ORA 굿 캣이 39%, 상하이자동차의 MG EP Wogon가 24%, MG ZS가 8%로 TOP3를 모두 차지했음. 3개 브랜드의 시장점유율 합계는 71%에 달함

※ [사례] 후발주자인 중국 자동차 업체들의 동남아 시장 진출전략

ㅇ 중국 업체들은 전기차의 가성비를 내세워 동남아 시장에서 점유율을 확장 중
- 품질력, 유통채널, 브랜드파워 등 모든 방면에서 경쟁력을 갖춘 글로벌 강자들은 동남아 내연기관차 시장을 선점한 상황
- 중국기업들은 이들과 정면승부한 것이 아니라 '가성비'(글로벌 업체 대비 낮은 가격)를 내세워 신시장인 전기차 시장을 집중 공략

<동남아 신에너지차 시장 경쟁동향>

국가	등록 차량 (2022년 기준)	현지진출 자동차 브랜드	현지 인기 차종
태국	자동차: 84만 9천 대 신에너지차: 8만 4,608대	한국계: 현대, 기아 중국계: MG, GWM, BYD, NETA, BOLT 일본계: 도요타, 렉서스, 닛산, FOMM 유럽계: 메르세데스 벤츠, BMW, 미니, 재규어, 포르쉐, 아우디, 볼보 미국: 테슬라	GWM ORA 굿 캣: 가격 98만 9천 태국 밧, 주행거리 337㎞ MG EP Wogon EV: 가격 98만 8천 태국 밧, 주행거리 380㎞
인도네시아	자동차: 104만 8천대 신에너지차: 1만 5,437대	한국계: 현대 중국계: 우링, DFSK 일본계: 도요타, 렉서스, 닛산, 미쓰비시 유럽계: BMW, 미니	우링 Air EV: 가격 2억 4,300만 루피아, 주행거리 200㎞ 현대 아이오닉5: 가격 7억 4,800만 루피아, 주행거리 451㎞
베트남	자동차: 50만 9,141대	로컬계(베트남): VinFast 한국계: 현대, 기아 유럽계: 포르쉐, 아우디	VinFast VF8 가격 11억 3천만 동, 주행거리 420㎞ VinFast VFe34 가격 7억 1천만 동, 주행거리 300㎞
싱가포르	자동차: 4만 2,550대 신에너지차: 1만 5,060대	중국계: MG, BYD 일본계: 도요타, 닛산, 마쓰다 유럽계: 메르세데스 벤츠, 포르쉐, 볼보, BMW 미국계: 테슬라	테슬라 모델3 가격 11만 싱가포르 달러, 주행거리 491㎞ BYD e6 가격 15만 싱가포르 달러, 주행거리 552㎞
말레이시아	자동차: 72만 658대 신에너지차: 2,631대	한국계: 현대, 기아 중국계: MG, GWM, BYD 일본계: 렉서스, 닛산 유럽계: 벤츠, BMW, 포르쉐, 아우디, 볼보, 폭스바겐 미국: 테슬라	GWM ORA 굿 캣: 가격 14만 링깃, 주행거리 337㎞
라오스	자동차: 약 1만 대 신에너지차: 1,400대	한국계: 현대 중국계: BYD, Geely, NETA 유럽계: 폭스바겐, 재규어	폭스바겐 ID4: 가격 3만 8천 달러 BYD 위안(元) 플러스 가격 2만 7천 달러, 주행거리 430㎞
필리핀	자동차: 35만 2,596대 신에너지차: 276대	한국계: 현대 중국계: BYD, WM 일본계: 닛산 유럽계: 포르쉐, BMW, 아우디, 재규어	-
캄보디아	신에너지차: 700대	중국계: MG, BYD, LETIN, LEVDEO, HONGQI 유럽계: BMW, 재규어, 포르쉐 미국계: 테슬라	테슬라 모델Y 가격 10만 8천 달러, 주행거리 435㎞ BYD e2 가격 2만 8,900달러, 주행거리 401㎞

* 주: 신에너지차 등록 차량은 순수전기차(BEV), 하이브리드카(HEV+PHEV) 등을 포함

자료: JETRO

□ 기타: 글로벌 공급망 재편 추세에 맞춰 동남아 진출 추진

○ 글로벌 공급망이 분절화·블록화 양상을 보이며 재편되는 과정에서, 다운 스트림 부문에 보폭 맞춰 동남아 이전 추진

- 전기전자, 자동차 등 업종의 부품들은 완성차, 휴대폰 등 다운 스트림 부문의 이전에 따라 베트남, 인도 등 지역으로 생산시설을 이전하거나 현지 생산라인 구축
- R&D센터와 핵심 부품·소재 생산은 자국에 두고 조립 및 저부가가치 제품 생산은 동남아지역에서 진행하는 기업이 많음

※ [사례] 애플 공급망 이전(果鏈外遷)

ㅇ (배경) 글로벌 공급망 재편 추세에 따라 동남아 중심으로 애플 공급업체 생산시설 수 급증

- 동남아의 애플 공급업체 생산시설 수는 2020년 94개, 2022년 123개로 급증
- 2022년 태국, 베트남, 말레이시아, 싱가포르, 필리핀 모두 애플 공급업체의 생산시설 수는 각각 28개, 27개, 25개, 21개, 19개로 세계적으로 가장 많은 상위 10위안에 들었음(6~10위에 해당)

ㅇ (동향) 애플의 주요 공급업체는 물론, 이들 공급업체에 납품하는 부품업체, 협력업체들까지 동남아 진출 가속

- 삼성전자, LG디스플레이, 인텔, 비엘크리스탈(Biel Crystal) 등과 같은 여러 부품을 생산 공급하는 기업들과 폭스콘, 럭스쉐어(Luxshare), 페가트론(Pegatron), 고어텍(Goertek), 콤팔(Compal) 등과 같은 직접적인 조립업체나 협력업체 등

<베트남에 공장을 설립한 중국의 애플 공급업체>

기업	제품	기업	제품
비엘크리스탈 (BIEL Crystal, 伯恩光學)	터치스크린	메잉선(美盈森集团)	패키징
고어텍 (歌爾聲學, Goertek)	음향제품	상하이스예(上海實業)	패키징
란스테크 (LENS, 蓝思科技)	스크린 보호유리 등 부품	위토(YUTO, 裕同科技)	패키징
렉스쉐어 (Luxshare, 立訊精密)	아이폰, 에어팟 등 제품 위탁생산	BYD(比亞迪)	배터리

자료: 財經 등 현지 언론 보도 종합

ㅇ (대표기업) 애플에 음향제품을 공급하는 고어텍은 2022년 말 해외 고객사 주문 중단 및 '애플의 주문 중단 설'로 하루 만에 80억 위안(한화 1.5조 원)이 증발하는 사태를 겪은 바 있음

- '22.11월 "최근 해외 주요 고객으로부터 스마트 음향기기 제품 생산중단을 요청 받았다"며 "2022년 매출이 33억 위안 감소할 것으로 예상된다"고 공고한 후 주가 급락, 시장입지 약화
- 그후 고어텍은 전체 애플 공급 관련 생산라인의 70~80%에 해당하는 11개 생산라인을 베트남으로 이전
- 단, R&D 센터, 자동차/VR 관련 생산라인은 중국에 남겨뒀음

3. 북미 진출동향

□ 가구·가전업체: 美 시장을 겨냥한 수출업체, 미중 무역경쟁 발발 이후 이전 가속화

○ 미국 정부가 對中 추가관세 부과 후 중국의 對美 수출기업들은 북미지역에 생산시설 이전 또는 신규 공장 설립에 박차

- 중국産 제품에는 25% 추가관세가 부과되지만, 북미자유무역협정(NAFTA)*로 다수의 멕시코産 제품은 對美 수출시 무관세를 적용받을 수 있기 때문

* 미국, 캐나다, 멕시코 3국이 관세·무역장벽 폐지를 위해 1993년 1월 출범한 협정으로 현재 세계 최대 규모의 자유무역협정 중 하나로 꼽힘

<중국산과 멕시코산의 對美 관세 비교>

품목	중국産	멕시코産
TV	25%(추가)	0%
식탁	25%(추가)	0%

자료: 美 상무부, 中 상무부, 한국 관세청

○ 가격 경쟁력을 내세워 對美 수출을 추진해 온 가구, 가전업체들은 '멕시코 제조'로 미국의 對中 추가 관세 회피

- 중국의 가전업체들은 2010년 초반부터 멕시코 공장 설립에 착수했고 미국이 중국산 제품에 고관세 부과 이후에는 對美 수출물량 생산을 멕시코 공장으로 이전

○ 미중 무역경쟁 장기화, 팬데믹, 우-러 사태 등 다양한 불확실성에 따른 글로벌 공급망 불안정 심화도 중요한 원인 중 하나

- 가구업체들은 팬데믹 기간 공급망 불안정* 등으로 2020년 전후 멕시코 공장 건설을 시작

* 팬데믹 기간 전 세계적인 물류대란으로 중국産 對美수출 가구의 주문접수(수주)~출하기간은 9개월로 연장된 바 있음. 이에 반해 멕시코 공장에서 생산할 경우 해당 주기는 4~6주로 안정적임

- 자동차 부품사들도 북미 현지화 생산에 착수하며 공급망 불안정을 대비

<중국기업의 멕시코 진출·생산시설 이전 사례>

기업명	업종	동향
Hisense	가전 (TV)	- 2011년 멕시코 현지법인 설립 - 2016년 샤프(SHARP) 멕시코 공장 인수
TCL	가전 (TV)	- 2014년 일본 산요전기 멕시코 공장 인수

기업명	업종	동향
		- 미중 무역 갈등 발발 이후 액정 TV대미 수출물량 멕시코 공장 증산키로 * 멕시코 공장 '17년 200만 대 → ' 18년 300~400만 대
KUKA (顧家)	가구	- 2020년 멕시코 공장 공식 가동 (주문접수(수주)~출하기간 4~6주 수준)
민화 (敏華)	가구	- 2022년 멕시코 공장 부지 (33만 ㎡) 확보 - 투자규모 3억 달러, 7천 개 일자리 창출 예상
중위안 (中源)	가구	- 2022년 멕시코 공장 설립 준비작업에 착수
SUNON (聖奧)	가구	- 2021년 멕시코 공장 착공(부지 13만 ㎡)
신줘뱌오 (新坐標)	자동차 부품	- 2018년 멕시코 공장 건설 착수
인룬기계 (銀輪)	자동차 부품	- 2020년 멕시코 공장 건설 착수, 2022년 가동

자료: 현지 언론 보도 종합

※ [사례] 중국기업의 저우추취(走出去) 수요에 맞춰 조성된 '중국기업 산업단지' - 호후산(Hofusan, 華富山)
* 저우추취(走出去)'는 '밖으로 나간다'는 의미로 중국기업들의 해외시장 공략 및 해외사업 확장을 뜻함

ㅇ 2015년 10월 중국 저장의 홀리(Holley, 華立) 그룹, 푸퉁(富通)그룹이 멕시코 Santos 가문과 공동으로 투자해 조상한 북미지역의 첫 중국기업 산업단지임
* 홈페이지: http://www.hfsip.com/?mod=park_list

- 현재 10여 개 공장과 창고가 건설되고 있으며 향후 2년 안에 30여 개의 사업체가 입주할 전망
- 중국 가전업체인 Hisense, 가구업체인 KUKA, 민화가구, 자동차 부품업체인 신줘뱌오(新坐標), 인룬(銀輪)기계 등이 입주

<호후산 산업단지>

□ 자동차 및 부품: 글로벌 공급망 재편 추세 속에서 중국기업의 경쟁력이 강화되면서 북미 진출에 박차

○ 중국 자동차 산업경쟁력 강화와 더불어 중국의 멕시코향 승용차 수출은 2022년 20만 대를 돌파하며 중국의 최대 승용차 수출대상국으로 부상

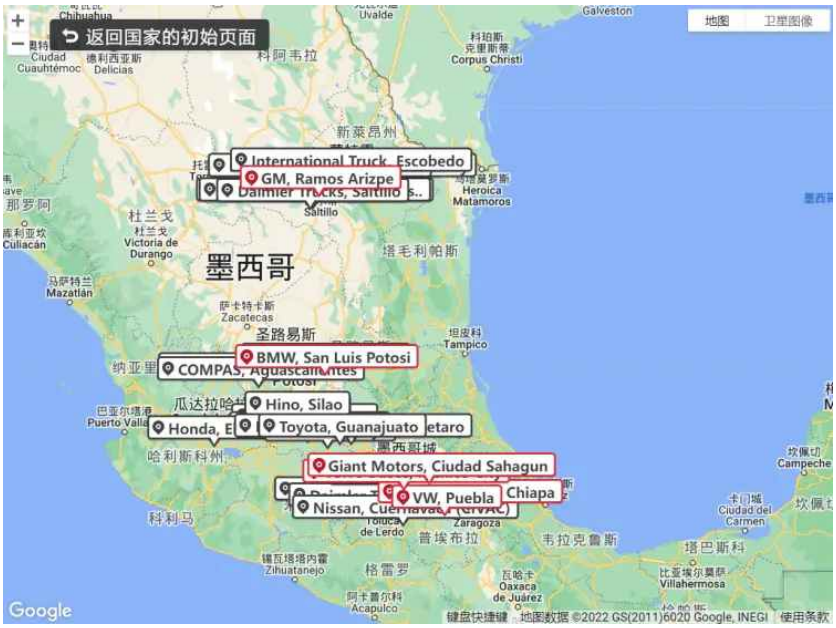
<2022년 중국산 승용차·신에너지승용차 수출대상국 TOP10>

(단위: 천 대)

자료: 중국자동차공업협회, 중국승용차협회

○ 중국기업들은 ▲멕시코의 자동차 산업망, ▲저렴한 인건비, ▲세계 2위 자동차 생산·판매 시장인 미국과 지리적으로 인접 및 NAFTA 특혜 등을 종합적으로 고려해 멕시코에 북미 시장 공략을 위한 전진기지를 구축

<멕시코 내 완성차 생산기업 분포>



자료: Marklines

- 멕시코에는 글로벌 메이저 메이커들이 생산공장을 설립하여 자동차 관련 산업 생태계가 잘 구축돼 있음
- 인건비는 중국보다 20~30% 수준 낮으며 전기요금 또한 중국보다 3% 낮음
- 미국과 지리적으로 인접해 있어 미국향 제품은 운임을 50% 이상을 절감할 수 있으며 글로벌 공급망 불안정에 의한 운송 지연도 회피 가능
- 멕시코 현지 생산일 경우, 중국산 제품에 부과하는 추가관세를 회피할 수 있을 뿐만 아니라 NAFTA 특혜도 적용받을 수 있음

<중국-멕시코 생산비용 비교(2022년 기준)>

	멕시코	중국	멕시코 진출 시 비용 절감폭
일반 종업원 임금	4.82달러/h	6.5달러/h	26%
전기요금	0.095달러/kWh	0.098달러/kWh	3%
운임 (목적지: 미 시카고)	1.26달러	2.63달러	52%
부가가치세	16%	13%	
기업소득세	30%	15%(하이테크기업에 限함)	

자료: TETAKAWI, ZHESHANG SECURITIES

○ 베이징자동차(北汽集團), 장화이(江匯), 체리(奇瑞), 창안(長安) 등 중국 자동차 기업과 관련 부품업체들이 멕시코 진출을 서두르거나 생산라인을 확대
- 2017년 멕시코 제1공장을 설립한 베이징-푸톈(北汽-福田)은 최근 현지 전기차 생산 능력 확장을 위해 멕시코 2공장을 계획 중
- 진리융츠(金力永磁: 희토류 영구자석), 둥산정밀(東山精密: 인쇄회로판) 등 중국 자동차 부품업체들이 멕시코 진출을 추진하며 중국 자동차기업의 북미지역 공급망이 형성되고 있는 양상

<멕시코 진출(기획 중인 기업 포함) 중국기업>

기업	제품	기업	제품
IKD(爱柯迪)	알루미늄 합금 제품	둥산정밀(東山精密)	인쇄회로판
DAIMAY(岱美股份)	차량 내부 장식용품	지펑(繼峰股份)	차량 내부 장식용품
산화즈쿵(三花智控)	열제어시스템	원찬(文燦股份)	전향설비
룽타이(嵘泰股份)	알루미늄 합금 제품	중딩(中鼎股份)	고무 타이어
샹산(香山股份)	차량용 에어컨 부품	화위자동차(華域汽車)	차량 내부 장식용품
TUOPU(拓普集团)	경량화 섀시	쥔성전자(均勝電子)	차량 제어 시스템
쉬성(旭升股份)	알루미늄 합금 제품	닝보화샹(寧波華翔)	차량 내부 장식용품

자료: 현지 언론 보도 종합

4. 유럽 진출동향

□ 자동차: 전동화 전환을 도약 기회로, 가성비 높은 신에너지차를 내세워 유럽시장 공략

○ 유럽은 중국, 미국과 함께 세계 3대 신에너지차 시장으로 부상 중

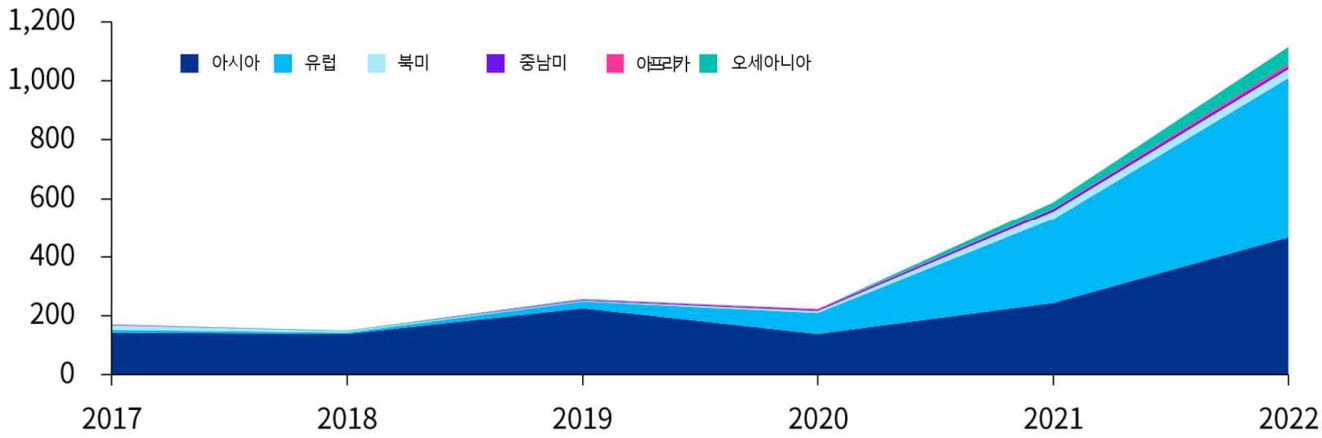
- 유럽의 신에너지차 판매량은 2020년 100만 대를 넘어선 데 이어 2021년 200만 대를 돌파했으며 2022년 238만 대를 기록함 (*자료: 세계자동차공업협회(OICA))

○ 2020년부터 중국 신에너지차의 유럽향 수출 급증세

- 2020년 이전 중국 자동차 수출에서 아시아지역으로의 수출이 90% 비중을 차지
- 2020년 유럽 전기차 시장 호황과 중국 자동차 제품경쟁력 강화가 맞물리면서 중국 신에너지차의 유럽향 수출이 6배 이상 급증, 7만 대를 돌파했으며 전체 중국 신에너지차 수출량의 33% 비중을 차지
- 2021년엔 유럽향 신에너지차 수출이 전체 중국 신에너지차 수출에서 48%를 차지하며 유럽은 아시아지역을 제치고 중국 신에너지차의 1위 수출목적지로 부상
- 2022년 중국산 신에너지차의 유럽향 수출량은 50만 대를 돌파했으며 전체 중국 신에너지차 수출량에서의 비중은 50%를 넘어섰음

<중국産 신에너지차 지역별 수출동향>

(단위: 천 대)



자료: 중국승용차협회(CPCA, 乘聯會)

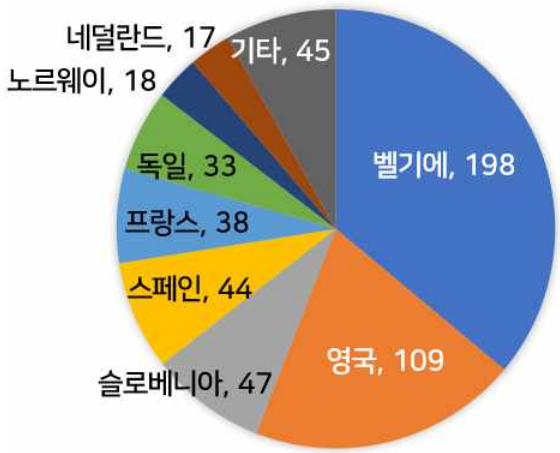
○ 2022년 중국산 신에너지차의 유럽지역 3대 수출대상국은 벨기에, 영국, 슬로베니아

- 벨기에가 1위 수출대상국인 원인은 중국 기업들이 유럽 최대 자동차 수입항구인 앤트워프항과 제브뤼헤항을 통해 유럽향 자동차 수출을 진행하기 때문

- 영국 시장은 중국 1위 수출업체인 상하이자동차그룹이 2007년 인수한 영국 MG 브랜드를 통해 유럽시장 진출을 추진하고 있기 때문

<2022년 중국産 신에너지차 유럽시장 판매동향>

(단위: 천 대)



자료: 중국승용차협회(CPCA, 乘聯會)

○ 유럽시장에서 메이저 중국 메이커는 인수합병한 해외 브랜드의 유통채널을 활용하고 브랜드파워를 강화하는 전략을 펼치고 있음

- 중국 순수전기차 브랜드별 유럽시장 판매량을 살펴보며 볼보를 인수한 지리차, MG를 인수한 상하이자동차그룹*이 눈에 띄게 약진

* 상하이자동차그룹은 영국 MG디자인센터에서 디자인을 맡고 중국공장에서 생산한 후 다시 영국 등 유럽지역으로 수출하는 데 기존 MG의 유통채널을 활용해 마케팅 전략 추진 중

<중국 순수전기차 브랜드별 유럽시장 판매동향>

제조사	차종	2019년 (대)	2020년 (대)	2021년 (대)	2022년 (대)	2022년 유럽시장점유율(%)
Geely(吉利)	볼보XC40 볼보C40	0	4,583	15,763	41,207	3.2
상하이자동차	MG	1,732	12,815	21,472	39,745	3.1
Geely(吉利)	폴스타 2	0	9,271	18,104	29,574	2.3
BYD(比亞迪)	탕, 한	42	113	1,247	4,239	0.3
상하이자동차	MAXUS	116	875	1,967	3,077	0.2
이치(一汽)	EHSG	0	0	25	2,009	0.2
니오(蔚来)	ES8, ET7	0	0	200	1,223	0.1
샤오펑(小鵬)	P7, G3	0	86	486	715	0.1

제조사	차종	2019년 (대)	2020년 (대)	2021년 (대)	2022년 (대)	2022년 유럽시장점유율(%)
아이츠(愛驰)	U5	0	485	563	648	0.1
란투(嵐圖)	FREE	0	0	0	395	0.1
둥펑(東風)	샤오캉(小康)	0	4	80	244	0.1
창청(長城)	ORA	0	0	0	162	0.1

자료: EU-EVs, 기업 홈페이지, KMPG

○ 중국 자동차 업체들은 배터리 팩 용량, 주행거리 등 기술면에서 글로벌 강자들과 격차가 있기 때문에 가격 경쟁력을 앞세워 시장 공략

<유럽시장의 제품 비교>

	상하이자동차	폭스바겐	BMW	테슬라
모델/차종	MG ZS EV	ID.4	BWM iX3	Model 3 RWD
판매가(위안화)	23.6만~27.2만	29.9만~30.9만	55.7만	34.1만
배터리 팩 용량 (KWh)	72	77	80	60
주행거리(㎞)	440	501	460	491
판매 중인 국가/지역	영국, 아일랜드 등 10개국	미, 영, 독 등	39개국, 유럽시장에 집중	독일, 프랑스, 이탈리아 등 10개 유럽 국가

자료: 盖世汽車, 각 회사공고

○ 자금력과 브랜드 파워가 약한 신흥 메이커들은 직영 매장을 설립하고 해외운영 체계를 구축하는 방식을 택함

- 니오와 샤오펑은 각각 2021년 6월, 2022년 2월 직영매장을 설립해 유럽 소비자들이 차량 시승을 통해 제품의 우수성을 체험하도록 했음
- 니오는 2021년 11월부터 노르웨이에서 '전기차와 배터리의 물리적 분리'를 핵심으로 한 바스(BaaS: Battery as a Service, 換電) 프로그램을 추진하는 등 해외사업에 적극적으로 나섰음

○ 상대적으로 유럽시장 진출을 늦게 시작한 BYD는 현지 대리상, 경소상을 통해 유통채널을 확장

* 경소상(經銷商): 제조업체로부터 상품을 구매해 소비자에게 파는 중개 판매상

- 스웨덴, 독일에서는 Hedin Mobility그룹과 오프라인 매장을 개설
- 스페인에서는 Quadis, Caetano Retail Espana, Astara 등 업체와 협력하여 유통채널 확장

<중국 전기차 업체의 유럽시장 유통방식>

구분	기업	국가	진출 시기	내용
직영	니오	노르웨이	2021.9월	- 첫 유럽 직영매장 설립 - '전기차와 배터리의 물리적 분리'를 핵심으로 한 바스(BaaS: Battery as a Service, 換電) 프로그램을 추진
		독일	2022.12월	- 고객체험센터 설립
	샤오펑	스웨덴	2022.2월	- 직영매장 설립
	상하이자동차(MG)	유럽16개국	2022.10월	- 직영매장을 빠르게 늘려 유통망 구축 * 매장 수: ('20) 65 → ('21) 400 → ('22) 650
대리상 경소상	지리	스페인	2022.7월	- 고객체험센터를 설립하고 중소기업 등 특정고객 대상 온라인 판매 등 다양한 판매방식을 채택
	샤오펑	네덜란드	2022.3월	- 현지 파트너 Emil Frey가 소매, 서비스 등 업무를 담당
		스웨덴	2022.2월	- 현지 파트너 Bilia가 스웨덴 내 58개 경소상과 66개 서비스센터를 활용해 소매, 서비스 등 업무를 담당
	BYD	스웨덴	2022.8월	- Hedin Mobility그룹과 오프라인 매장 개설 중
		독일	2022.8월	- Hedin Mobility그룹과 현지 경소상을 선정
		스페인	2023.3월	- Quadis, Caetano Retail Espana, Astara 등 업체와 협력

자료: 현지 언론 보도, KMPG

○ 2017년부터 BYD, 지리, 니오 등 업체들은 헝가리, 영국 등 지역에 전기버스, 전기 승용차 공장 설립을 추진하며 유럽 현지화 생산에 착수

※ [사례] 니오, 헝가리공장에서 생산한 스왑스테이션, 독일에 출하

ㅇ 2022년 9월 16일, 첫 번째 해외 공장인 니오파워유럽공장에서 생산한 첫 번째 배터리 스왑 스테이션을 독일시장에 출하
- 헝가리 부다페스트에서 근교의 새로운 공장에서 유럽 전체 네트워크에 배터리 교체 스테이션을 공급할 예정
- 이 시설은 2025년까지 중국 외부에 1,000개의 배터리 교체 스테이션을 설치하려는 목표를 달성하기 위한 것으로 니오파워유럽의 선구적인 연구 개발 센터가 될 것이며 회사의 교육, 운영 및 유지 관리 센터 역할을 할 예정

□ 이차전지: 유럽 전기차 시장 호황에 맞춰 현지 생산능력을 확장

○ 중국 내수 시장 중심으로 성장해온 중국 이차전지 업체들도 유럽 전기차 시장 호황에 맞춰 현지 생산기지 구축에 속도

- 세계 최대 이차전지 업체인 CATL(寧德時代)에 이어 SVOLT 에너지 테크놀로지(蜂巢能源), Envision AESC(遠景動力), Gotion High-Tech(國軒高科) 등 주요 이차전지 업체들이 잇따라 유럽지역 생산능력을 확장 중

<중국 이차전지 업체 유럽 진출동향>

기업	지역	생산능력	시기	동향
CATL (寧德時代)	헝가리	100GWh	2022. 8월	- 총투자액 73.4억 유로 - 2023년 하반기 착공 예정, 건설주기 2~3년 이내 - 벤츠·BMW·Stellantis·폭스바겐 등 완성차 생산 공장과 인접
	독일 튀링겐주	14GWh	2022. 4월	- 2019년 착공, 2022년 말 가동 시작 - 총투자액 18억 유로 - 생산능력 14GWh, 독일 당국으로부터 8GWh 시범 가동 허가 취득
CALB (中創新航)	포르투갈	-	2022. 11월	- 남서부 시느스(Sines) 항구 인근의 산업단지에 위치 - 스마트화·정보화·자동화의 녹색공장을 구축할 계획
	독일	20GWh	2021. 12월	- 독일 DREES&SOMMER社와 'CALB 유럽 리튬배터리 공장 건설 프로젝트' 협의 체결
Gotion (國軒高科)	독일 괴팅겐	20GWh	2022. 6월	- 2023.9월 5GWh의 생산라인 우선 가동, 2025년 이전 양산 실현 예정
EVE (億緯鋰能)	헝가리	20GWh	2022. 3월	- 헝가리 동부 도시 데브레첸에 위치 - 원통형 배터리 생산 시설 설립
SVOLT (蜂巢能源)	독일 브란덴부르크주	16GWh	2022. 9월	- 두 번째 해외 배터리 공장이자 첫 배터리칩 공장 - 테슬라 베를린 기가팩토리와 인접
	독일 자를란트주	30GWh	2020. 11월	- 총투자액 20억 유로 - 배터리 팩 생산은 연내 가동, 모듈 생산라인은 2023년 가동 계획
AESC (遠景動力)	스페인	30GWh	2022. 6월	- 스페인 Navalmoral de la Mata지역에 위치 - 2025년 양산 예정
	영국	25GWh (35GWh)	2021. 7월	- 잉글랜드 북동부 선덜랜드(Sunderland)에 위치 - 향후 생산능력을 35GWh로 확대 가능
	프랑스 Douai	24GWh (400GWh)	2021. 6월	- 첫 녹색 배터리 공장 - 2024년 가동 예정, 2030년까지 생산능력을 24GWh로 끌어올리고 향후 생산능력을 40GWh로 확대 가능

자료: 현지 언론 보도, KMPG, GGII, CHANGJIANG SECURITIES

○ 중국 이차전지 업체들의 유럽시장 공략은 해외 고객사 발굴이 주요 목적

- CATL의 독일 튀링겐주 공장은 BMW, 다임러, 폴크스바겐을 타깃으로 운영 중이며 건설 중인 헝가리 공장도 벤츠, BMW, Stellantis, 폴크스바겐 등 완성차 생산공장과 인접해 있음
- Gotion High-Tech도 BOSCH, 폭스바겐, VinFast 등 자동차 및 부품업체들과 전략적 협력관계를 구축

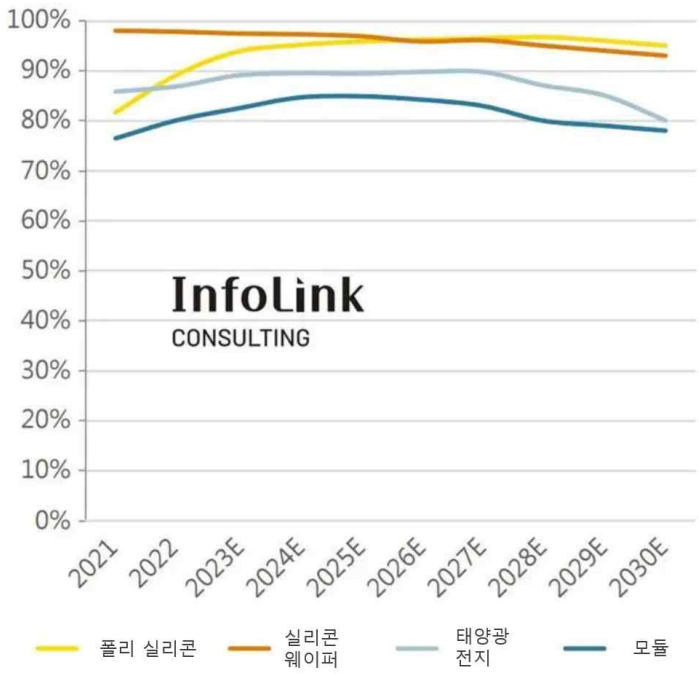
□ 태양광: 경쟁력 내세워 유럽시장 선점에 나서

○ 중국 정부의 강력한 정책지원, 거대한 내수시장을 바탕으로 중국기업들은 경쟁력을 키웠을 뿐만 아니라 세계 시장을 석권

- 세계 태양광 밸류체인에서 중국이 차지하는 부분은 80% 이상에 달하며 중국 기업들이 상위를 차지하고 세계 태양광 산업을 주도하는 양상

* 폴리실리콘: 퉁웨이(通威), GCL Technology(協鑫,) Daqo New Energy(大全新能源)
실리콘 웨이퍼: 룽지(隆基)실리콘자재, 중환반도체(中环股份)
셀: 퉁웨이(通威), 룽지(隆基)실리콘자재, JA 솔라(晶澳), Trina 솔라(天合光能)
모듈: 룽지(隆基)실리콘자재, 징커 솔라(晶科), JA 솔라(晶澳), 솔라(天合光能)
인버터: 화웨이

<중국 태양광 업체가 세계 태양광 밸류체인에서 차지하는 비중>



자료: InfoLink

○ 유럽은 중국 본토에 이은 세계 2위 태양광 시장으로 2022년 역대급 에너지 위기를 거치며 태양광 제품 수요가 더욱 빠르게 증가할 것이라는 판단

- 태양광 시장조사업체 InfoLink는 2023년 유럽 신규 태양광 발전설비 용량이 전년 대비 38% 증가한 64GW에 달할 것이며 2030년 100GW를 돌파할 것으로 전망

○ 중국 기업들은 현지 생산라인 신·증설을 적극 검토

- 중국 태양광 업체 룽지(隆基)실리콘자재는 최근 독일 공장 건설을 검토 중

<중국 태양광 업체의 유럽·터키 진출동향>

기업	지역	생산능력	동향
룽지(隆基) 실리콘자재	독일	-	- 연내 최종 결정 - 중국 태양광 업체의 첫 유럽 공장
TALESUN (騰暉光伏)	터키	1GW	- 다국적기업 MEM Group과 태양광모듈 생산라인 구축 - 2022년 착공, 2023년 상반기 1GW 도달 목표 - 2024년 차세대 TOPCon기술 생산라인 증설 계획

자료: 현지 언론 보도

○ 일부 기업들은 아시아와 유럽을 잇는 '일대일로(一帶一路)' 연선국가인 터키에 진출하여 유럽향 수출 경쟁력을 강화하고 있음

- 터키 태양광 시장의 20%를 장악한 TALESUN의 경우, 최근 생산라인 증설을 통해 현지 시장에서의 입지를 굳히고 유럽향 수출수주 수요를 만족시킬 계획

<중국 일대일로(一帶一路) 계획>

자료: 조선 비즈

□ [참고] 中 자동차 기업의 추하이(出海=해외진출) 전략

○ 세계 전기차 시장 호황기에 중국 자동차 메이커들이 해외시장 공략을 집중적으로 추진하며 중국 자동차 수출량 빠르게 증가

- 중국 자동차 수출량은 2021년 200만 대를 넘어선 후 2022년 311만 대를 기록하며 일본에 이어 세계 2위 자동차 수출 대국으로 부상
- 특히 중국 신에너지차는 2022년 전체 자동차 수출에서 20%이상의 비중을 차지하며 전체 중국 자동차 수출 증가세를 견인

<중국산 내연 기관차·신에너지차 수출동향>

자료: 중국자동차공업협회, CITIC SECURITIES

○ 2022년 중국 전기차 업체 BYD는 1,816만 대의 판매량으로 세계 최대 전기차 제조업체로 자리를 굳혔음

- 이외에도 상하이자동차(3위), 지리(5위), 체리(10위) 등 중국기업이 세계 전기차 판매량 TOP 10에 이름을 올렸음

<2022년 세계 전기차 판매량 TOP 10 제조사>

순위	제조사	2022년 판매량(천 대)
1	BYD(比亞迪)	1,816
2	테슬라	1,291
3	상하이자동차	719
4	폭스바겐	678
5	Geely(吉利)	540
6	Stellantis	402
7	현대기아	387
8	르노-닛산	322
9	메르세데스-벤츠	255
10	Chery(奇瑞)	238

자료: Marklines, KMPG

○ 2022년 세계 전기차 판매량 TOP 10 차종을 살펴보면 '중국제조'가 총 7개 차지
- 테슬라 모델Y(1위), 모델 3(3위), 폭스바겐 ID.4(8위) 이외는 모두 중국산 차종
- 특히 BYD는 총 6개 차종이 TOP 10에 진입하며 세계 전기차 시장에서의 입지를 강화

<2022년 세계 전기차 판매량 TOP 10 차종>

순위	차종	제조사	2022년 판매량(천 대)
1	모델 Y	테슬라	736
2	우링홍광(五菱宏光)미니	상하이자동차-GM	573
3	모델 3	테슬라	491
4	숭(宋) DM	BYD	411
5	하이툰(海豚)	BYD	205
6	친(秦) PLUS DM-i	BYD	195
7	위안(元) PLUS	BYD	166
8	ID.4	폭스바겐	154
9	한(漢) EV	BYD	145
10	한(漢) DM	BYD	129

자료: Marklines, KMPG

○ 중국 연구기관들은 메이저 로컬 메이커들의 해외진출 본격화에 따라 중국 자동차 수출량이 2025년 300만 대, 2030년은 550만 대 넘어설 것으로 전망
- 2025년 오세아니아와 중남미에서 중국산 신에너지차의 시장점유율은 각각 20%, 25%에 이를 것이며 2030년 해당 점유율은 각각 30% 돌파할 가능성도 크다는 분석
- 아프리카 시장에서 중국산 자동차는 빠르게 시장점유율을 확장해 2030년 신에너지차·내연 기관차 시장점유율은 각각 40%, 30%에 달할 수 있다고 예상

<중국산 자동차의 해외 판매상황 및 시장점유율 전망>

(단위: 만 대)

	2025년							2030년						
	판매량	전기차 비중	중국산의 시장점유율		중국산 판매량			판매량	전동화율	중국산의 시장점유율		중국산 판매량		
			신에너지차	내연 기관차	신에너지차	내연 기관차	합계			신에너지차	내연 기관차	신에너지차	내연 기관차	합계
아시아(중국 제외)	1,400	7%	13%	9%	14	119	132	1,480	29%	20%	9%	82	129	211
동아시아(중국 제외)	650	9%	4%	1%	2	6	8	650	30%	5%	1%	10	5	14
아세안, 서남아	750	6%	**25%**	**16%**	11	113	124	830	25%	**35%**	**20%**	73	125	197
유럽	2,000	24%	11%	1%	51	17	68	2,000	56%	15%	1%	163	20	183
서부 유럽	1,580	25%	10%	0%	40	0	40	1,580	60%	14%	0%	133	0	133
중부/동부 유럽	420	18%	15%	5%	11	17	29	420	40%	18%	8%	30	20	50
북미	2,050	20%	3%	1%	12	16	29	2,050	45%	4%	1%	37	11	48
중남미	400	5%	**25%**	**10%**	5	38	43	450	10%	**30%**	**12%**	14	49	62
오세아니아	110	10%	**20%**	**8%**	2	8	10	110	25%	**30%**	**8%**	8	7	15
아프리카	85	3%	**35%**	**30%**	1	25	26	100	8%	**40%**	**30%**	3	28	31
합계	6,045	17%	**8%**	**4%**	85	223	308	6,190	42%	**12%**	**7%**	307	243	550

자료: 중국자동차공업협회, Marklines, CITIC SECURITIES

※ [중국 자동차 기업의 진출전략 분석❶] 고려요인

ㅇ 중국 자동차 기업들은 크게 목적지의 정책, 경제발전 수준, 사회환경, 지리적 위치 등 요인을 종합적으로 고려

ㅇ 메이저 메이커들은 다양한 모델 라인업, 가격 경쟁력을 내세워 개도국 시장에 주력하고 신흥세력들은 순수 전기차의 스마트화 수준을 높여 유럽 등 성숙한 시장을 집중 공략

※ [중국 자동차기업의 진출전략 분석❷] 방식

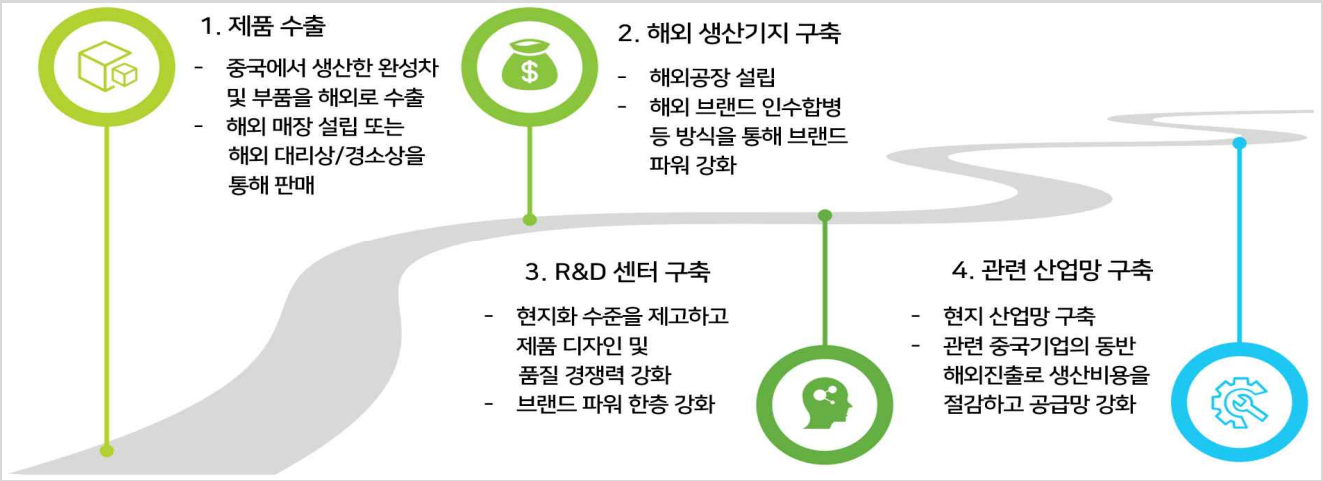
ㅇ 중국 자동차기업의 해외진출은 크게 1) 완성차 수출, 2) 해외 조립 공장 설립(KD), 3) 해외 브랜드 및 기업 M&A, 4) 그린필드 투자 등 4가지 방식으로 진행

- 초기단계에는 완성차 수출로 현지에서 인지도를 높이고 그후 현지화 생산을 본격 추진
- 개도국에서는 조립공장 설립, 그린필드 투자 등 방식, 유럽과 같은 성숙한 시장에서는 인수합병한 해외 브랜드의 유통채널, 인지도 등을 활용하는 것이 일반적임

※ [중국 자동차기업의 진출전략 분석❸] 단계

ㅇ 중국기업의 해외진출은 대부분 제품 수출로부터 시작하여 해외생산기지 구축 → 현지 R&D 센터 구축 → 최종적으로 관련 기업의 동반해외진출로, 전체 산업망의 해외진출이 이뤄지고 있음

- 해외 생산기지를 구축하면서 해외 브랜드 인수합병을 통해 브랜드파워를 강화하거나 현지 기업과의 협력을 통해 유통채널을 구축
- 현재 다수 중국기업의 해외진출은 초기단계로 R&D센터는 중국 본부에 두고 해외 생산기지를 구축하는 2단계임



※ [중국 자동차 기업의 진출전략 사례❶] 상하이자동차그룹(上汽集團)

ㅇ (개요) 중국의 첫 해외 자동차 판매량 100만 대 돌파 자동차 제조사로 '중국 자동차의 해외 판매량 3대 중 1대는 상하이자동차그룹産'이란 말이 있음

- 2022년 상하이자동차그룹의 해외 판매량 전년 대비 45.9% 증가한 101만 7천 대
- 수출 90만 6천 대+해외 생산기지 제조 및 판매 11만 1천 대

ㅇ (전략) 완전한 상품체계와 R&D-생산-마케팅-물류-금융을 망라한 완전한 해외 산업망을 구축

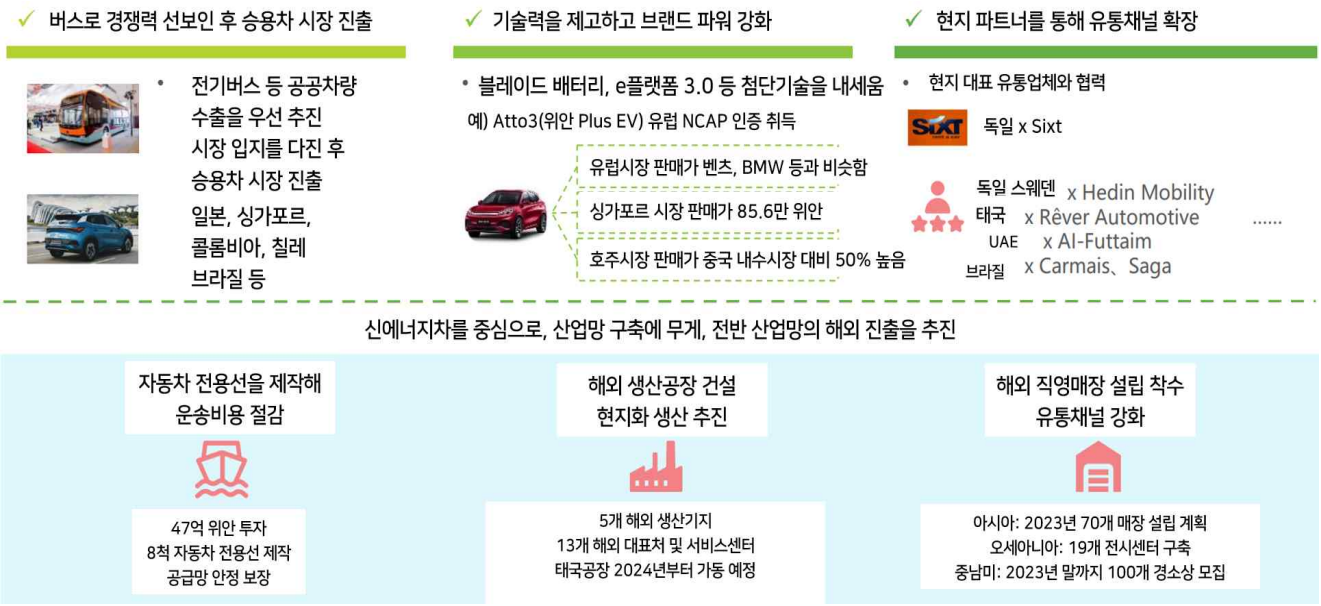
- 생산: 3개 해외 혁신연구센터, 3개 완성차 제조기지, 93개 부품 제조기지
- 마케팅: 12개 마케팅센터와 600개 이상의 유통매장
- 물류: 2011년 4월 물류자회사 안지물류 安吉物流 를 설립, 6개 국제항로를 통해 100여 개 국가/지역에 운송
- 금융: 해외 금융업체 우링-인도네시아금융회사 WULING FINANCE 를 통해 현지 자동차 금융 시장에 진출
- 제품: 다양한 소비수요와 고객층을 타겟팅하기 위해 다양한 제품 라인업 구축

名爵 大通 智己 飞凡 荣威 五菱 ……

※ [중국 자동차 기업의 진출전략 사례❷] BYD(比亞迪)

ㅇ (개요) 2022년 해외 판매량 전년 대비 194.5% 증가한 4만 5,250대

ㅇ (전략) 신에너지차 중심으로 단계적으로 해외 산업망을 구축하는 데 무게
- 전기버스로 해외 시장에서의 입지를 다진 후 기술력을 선보이며 단계적으로 해외시장 개척
- 성숙한 유럽 시장에서는 현지 파트너를 선정해 유통채널을 확보하고 아시아, 중남미에서는 직영 매장을 설립하는 방식으로 유통망 확장



※ [중국 자동차 기업의 진출전략 사례❸] 체리(CHERY, 奇瑞)

ㅇ (개요) 80여개 국가/지역에 판로 개척, 누계 수출량 170만 대
- 중국 자동차의 對 러시아 수출에서 40% 이상 비중 차지, 브라질 시장에서 월간 판매량 3천 대, 칠레 시장에서의 월간 판매량 2천 대, 아르헨티나 수입차 시장점유율 1위, 이집트 수입차 시장점유율 5위
- 2022년 중국 차종별 수출 TOP20에 체리車 5개 차종이 이름을 올림

ㅇ (전략) 가성비를 내세워 개도국 중심으로 해외 판로 개척 => 단계적으로 실력을 키워 유럽 등 성숙한 시장으로 확장
- 2001년부터 중동, 북아프리카 등 해외 시장을 개척, 2010년대부터 브랜드파워를 키우고 현지 시장 맞춤형 제품 개발 등 단계적으로 입지를 다짐

ㅇ (해외 공급망) 6개 R&D센터, 10개 해외 생산공장, 1,300여 개 유통매장

※ [중국 자동차 기업의 진출전략 사례❹] 창안(長安)

ㅇ (개요) 2022년 해외 판매량 전년 대비 57.3% 증가한 24만 9천 대

- 주력 차종:

CS 시리즈

EADO 시리즈

UNI 고사양

ㅇ (해외 공급망) 33개 해외 생산공장, 400여 개 유통매장

ㅇ (전략) 일대일로 연선 국가에 무게를 두고 新시장 개척을 단계적으로 추진

- 2005년, 2018년 KD 공장을 설립하는 방식으로 각각 말레이시아, 파키스탄 시장 진출
- 동남아, 중동, 북아프리카, 중남미 등 일대일로 연선 국가로의 판매가 전체 해외 판매량의 70% 차지

※ [중국 자동차 기업의 진출전략 사례❺] 지리(Geely, 吉利)

ㅇ (개요) 2022년 해외 판매량 전년 대비 72.4% 증가한 19만 8천 대

ㅇ (전략) 현지 시장수요에 맞춰 다양한 제품 라인업을 선보이며 자동차 관련 기술 수출을 시도

- 완성차, 부품조립 등 기존 방식에서 중국 자동차 기업 중 처음으로 기술·플랫폼 라이센스를 추진하며 주목을 받고 있음

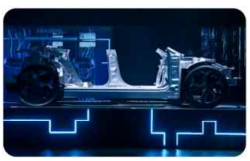
- 2017년 말레이시아 국영 자동차 회사인 프로톤(Proton) 지분 인수
- 프로톤: 말레이시아 자동차 시장 점유율 2위

2022년 기술 라이선스 사용료 소득 **16.6** 억 위안

29.9% 전년 대비

- 산하의 고가 브랜드인 링크앤코(LYNC&CO)를 통해 유럽 등 성숙한 자동차 시장 공략
- 유럽시장에서 입지를 다진 후 중동, 미국, 동남아로 판로 확장

- 2022년 5월, 르노코리아자동차 34.04% 지분 인수하며 2대 주주로 등극
- 같은 해 1월 지리 산하 볼보의 CMA 플랫폼과 최신 하이브리드 기술과 르노의 차량 디자인 기술을 합쳐서 2024년 하이브리드 차량 등을 선보이는 데 합의



- 2022년 11월, 폴란드 이제라(IZERA)에 지리 산하의 전기차 플랫폼 한하이(瀚海)SEA 라이선스 발급

- 2022년 지리 Geometry C 이스라엘 순수전기차 판매량 1위를 기록
- 배터리 교체 모델을 중동, 러시아로 수출

Ⅲ. 한-중 경제협력에 대한 영향 분석

1. 중국 교역구조 변화

□ (수출) 중국은 2017년 이후 기술집약형·고부가가치 제품 수출에 가속도가 붙는 등 수출구조 고도화 추세

○ 2017년 이후 미중 무역경쟁 발발, 코로나19 팬데믹 등 다중악재 속에서도 중국의 수출은 오히려 그 이전보다 더욱 빠르게 증가

- 2012~2022년 중국 수출 연평균 증가율은 5.8%, 이중 2012~2017년의 연평균 증가율은 2.1%, 2017~2022년은 9.6%로 나타남

○ 중국산 석유제품, 화학제품, 의료용품, 반도체, 전기전자, 자동차 등 기술집약형·고부가가치 품목의 수출이 두자릿수 성장세를 보이며 중국 전체 수출 증가세를 견인

- 2017~2022년 품목별 연평균 증가율과 중국 전체 수출의 연평균 증가율을 비교한 결과, 석유제품, 화학제품, 의료용품, 플라스틱·고무, 철강·비철금속, 생활용품, 반도체, 전기전자, 철도, 자동차, 광물·토석류, 귀금속, 비금속 등 품목이 평균치를 상회
- 2012~2022년 연평균 증가율과 비교 분석하면 철도, 귀금속은 해외 수요 급증이나 중국산 제품의 경쟁력 급상승보다 2012~2017년의 기저효과가 크게 작용
- 화학제품, 의료용품, 철강, 반도체, 전기전자, 자동차, 광물·토석류* 등은 수출 견인력이 날로 강화되며 중국의 중요한 수출 품목으로 부상 중

* 세계적인 전기차 시장 호황으로 중국 배터리 핵심 소재 및 관련 광물 수출 급증

<중국 품목별 수출동향>

품목	수출금액 (백만 달러)			연평균 증가율		
	2012	2017	2022	'12~'17	'17~'22	'12~'22
농수산물	61,032	74,175	96,069	4.0%	5.3%	4.6%
석유제품	31,051	35,457	63,788	2.7%	12.5%	7.5%
화학제품 (의료용품, 화장품 제외)	85,364	102,540	225,577	3.7%	17.1%	10.2%
의료용품	5,899	7,356	14,007	4.5%	13.7%	9.0%
화장품	3,300	4,861	7,445	8.1%	8.9%	8.5%
플라스틱·고무	109,137	125,798	217,532	2.9%	11.6%	7.1%
섬유·의류·가방·신발·모자	304,953	320,179	405,176	1.0%	4.8%	2.9%
철강·비철금속	120,402	130,932	243,674	1.7%	13.2%	7.3%
생활용품(가구, 완구 등)	125,723	162,073	262,550	5.2%	10.1%	7.6%
무선통신기기, 이어폰, 마이크 등	166,037	236,491	260,120	7.3%	1.9%	4.6%

품목	수출금액 (백만 달러)			연평균 증가율		
	2012	2017	2022	'12~'17	'17~'22	'12~'22
가전	67,856	78,495	107,947	3.0%	6.6%	4.8%
목재·종이류	31,451	37,892	56,801	3.8%	8.4%	6.1%
기계류(가전 제외)	352,326	356,016	511,082	0.2%	7.5%	3.8%
반도체	81,115	93,364	221,499	2.9%	18.9%	10.6%
전기전자 (가전, 반도체 제외)	196,189	219,276	414,745	2.2%	13.6%	7.8%
철도 및 부품	12,896	10,971	18,427	△3.2%	10.9%	3.6%
자동차 및 부품	55,184	67,418	150,433	4.1%	17.4%	10.5%
항공기 및 부품	1,560	3,672	5,504	18.7%	8.4%	13.4%
선박	39,176	22,908	26,417	△10.2%	2.9%	△3.9%
의료·정밀광학기기	72,818	70,816	71,424	△0.6%	0.2%	△0.2%
광물·토석류	3,813	3,978	8,245	0.9%	15.7%	8.0%
유리·세라믹	39,734	48,685	75,183	4.1%	9.1%	6.6%
귀금속	45,453	17,586	30,143	△17.3%	11.4%	△4.0%
비금속 제품	28,784	36,113	59,628	4.6%	10.5%	7.6%
Total	2,050,109	2,279,162	3,604,507	2.1%	9.6%	5.8%

자료: Global Trade Atlas

○ 섬유·의류, 무선통신기기, 가전, 기계제품 등 중국 전통 주력 품목의 수출은 평균치를 크게 밑돌며 부진세

- 지난 10년간 중국 섬유·의류 제품의 연평균 증가율은 전국 평균치의 절반에도 못 미침
- 2017~2022년 무선통신기기의 연평균 수출 증가율은 1.9%로 평균치의 1/5 수준
- 가전은 2012~2017년 수출 증가율이 평균치를 상회 했으나 2017~2022년 연평균 증가율은 6.6%로 평균치의 2/3에 그침
- 중국의 산업고도화, 노동집약형 산업의 해외 이전, 對美 고관세에 따른 수출 수주 감소에서 기인한 것으로 분석됨

□ (수입) 중국의 수입은 수출구조 변화에 따라 핵심 소재·소비재 중심으로 성장세

○ 2012~2022년 중국 수입 연평균 증가율은 4.1%, 2012~2017년의 연평균 증가율은 △0.3%로 역성장을 보였다가 2017~2022년 중국 수출 호조로 8.7%의 신장세 기록

○ 농수산물, 의료용품, 화장품, 귀금속 등 품목이 고성장세를 보인 데 반해, 화학제품, 플라스틱·고무 등 품목은 평균치를 하회

- 중국 주요 수출 품목인 기계전자의 제조에 필요한 반도체, 전기전자, 기계류 등 품목은 소비재(의료용품, 화장품 등)의 수입 증가율보다 낮음

- 특히 기계류 수입 증가율은 지난 10년간 중국 전체 수입 증가세를 하회
- 중국 자동차 산업이 신에너지차 중심으로 경쟁력이 강화되면서 최근 5년간 자동차 및 부품 수입은 빠르게 둔화
- 중국 이차전지 산업 발전으로 관련 광물 수입이 급증하며 2017~2022년 광물·토석류 수입 연평균 증가율은 두 자릿수를 기록함

<중국 품목별 수입동향>

품목	수입금액 (백만 달러)			연평균 증가율		
	2012	2017	2022	'12~'17	'17~'22	'12~'22
농수산물	92,121	115,844	224,043	4.7%	14.1%	9.3%
석유제품	311,608	245,917	530,257	△4.6%	16.6%	5.5%
화학제품 (의료용품, 화장품 제외)	102,995	99,753	136,956	△0.6%	6.5%	2.9%
의료용품	13,034	25,198	39,963	14.1%	9.7%	11.9%
화장품	2,153	7,692	21,649	29.0%	23.0%	26.0%
플라스틱·고무	100,080	97,635	103,514	△0.5%	1.2%	0.3%
섬유·의류·가방·신발·모자	43,031	34,989	38,959	△4.1%	2.2%	△1.0%
철강·비철금속	104,864	86,899	148,743	△3.7%	11.3%	3.6%
생활용품	5,555	8,446	7,247	8.7%	△3.0%	2.7%
무선통신기기, 이어폰, 마이크 등	42,638	52,516	27,313	4.3%	△12.3%	△4.4%
가전	3,568	3,538	4,370	△0.2%	4.3%	2.1%
목재·종이류	38,498	51,384	53,985	5.9%	1.0%	3.4%
기계류(가전 제외)	179,773	168,157	200,339	△1.3%	3.6%	1.1%
반도체	219,283	287,566	449,954	5.6%	9.4%	7.5%
전기전자 (가전, 반도체 제외)	118,268	115,086	168,335	△0.5%	7.9%	3.6%
철도 및 부품	1,185	768	541	△8.3%	△6.7%	△7.5%
자동차 및 부품	70,609	79,238	80,830	2.3%	0.4%	1.4%
항공기 및 부품	17,727	27,003	10,992	8.8%	△16.5%	△4.7%
선박	1,778	1,881	1,690	1.1%	△2.1%	△0.5%
의료·정밀광학기기	106,366	97,472	82,899	△1.7%	△3.2%	△2.5%
광물·토석류	139,982	131,427	240,744	△1.3%	12.9%	5.6%
유리·세라믹	9,279	9,926	11,062	1.4%	2.2%	1.8%
귀금속	13,194	14,339	103,703	1.7%	48.5%	22.9%
비금속 제품	6,458	8,575	12,506	5.8%	7.8%	6.8%
Total	1,817,344	1,790,000	2,715,538	△0.3%	8.7%	4.1%

자료: Global Trade Atlas

2. 한중 교역에 대한 영향

□ 중국 교역구조 고도화, 對韓 주요 품목 수입에 영향

○ 지난 10년간 중국의 대한국 수입은 중국 전체 수입의 연평균 증가율을 하회

- 2012~2022년 중국 수입의 연평균 증가율은 4.1%, 對韓 수입은 절반 수준인 1.9%
- 2017~2022년 중국 수입은 연평균 8.7%의 증가율을 기록했으나 對韓 수입은 2.5% 수준

○ 중국 전기전자, 기계류, 화학제품, 자동차 수입 부진은 對韓 수입에 직접적 영향을 미침

- 중국의 대한국 수입에서 화학제품, 전기전자, 기계류 등 품목은 10%대의 비중을 차지하며 對韓 수입에서 40% 이상의 비중을 차지하는 반도체도 전기전자에 사용되기 때문
- 화학제품은 중국 전체 수입이 부진한 가운데 대한국 수입 증가율이 중국 전체 수입 증가율을 하회
- 기계류, 전기전자 품목은 對韓 수입 증가율이 중국 평균치를 상회하며 한국산 제품이 경쟁적 우위를 유지하고 있지만 중국 교역구조 변화로 전체 수입 수요가 감소하고 있는 상황
- 우리나라 對中 수출에서 압도적 비중을 차지하는 반도체의 경우, 2017~2022년 중국의 對韓 수입 증가율은 평균치의 절반에 그치며 전체 對韓 수입 둔화에 영향
- 중국의 자동차 수입 둔화세가 10년간 지속된 가운데, 對韓 수입은 두 자릿수 감소세

<품목별 중국 전체 수입과 對韓 수입 비교>

품목	2022년 對韓 수입 (백만 달러)	2022년 對韓수입에서의 비중	연평균 증가율 (對韓 수입)		연평균 증가율 (중국 전체 수입)	
			'12~'22	'17~'22	'12~'22	'17~'22
농수산물	1,394	0.7%	8.6%	8.8%	9.3%	14.1%
석유제품	5,325	2.7%	△7.4%	△8.0%	5.5%	16.6%
화학제품 (의료용품, 화장품 제외)	21,828	10.9%	2.4%	4.0%	2.9%	6.5%
의료용품	188	0.1%	5.6%	2.3%	11.9%	9.7%
화장품	2,731	1.4%	37.8%	9.8%	26.0%	23.0%
플라스틱·고무	14,122	7.1%	0.4%	2.7%	0.3%	1.2%
섬유·의류·가방·신발·모자	1,452	0.7%	△6.1%	△5.7%	△1.0%	2.2%
철강·비철금속	10,276	5.1%	1.0%	5.3%	3.6%	11.3%
생활용품	170	0.1%	△10.9%	△13.7%	2.7%	△3.0%
무선통신기기, 이어폰, 마이크 등	4,601	2.3%	△6.0%	△5.4%	△4.4%	△12.3%
가전	249	0.1%	△6.0%	△4.6%	2.1%	4.3%
목재·종이류	472	0.2%	△0.6%	1.0%	3.4%	1.0%
기계류 (가전 제외)	20,052	10.0%	3.8%	3.5%	1.1%	3.6%
반도체	85,970	43.0%	7.2%	4.8%	7.5%	9.4%

품목	2022년 對韓 수입 (백만 달러)	2022년 對韓수입에서의 비중	연평균 증가율 (對韓 수입)		연평균 증가율 (중국 전체 수입)	
			'12~'22	'17~'22	'12~'22	'17~'22
전기전자 (가전, 반도체 제외)	20,694	10.3%	4.1%	10.3%	3.6%	7.9%
철도 및 부품	7	0.0%	△3.3%	△18.8%	△7.5%	△6.7%
자동차 및 부품	1,327	0.7%	△11.4%	△14.2%	1.4%	0.4%
항공기 및 부품	50	0.0%	12.5%	1.8%	△4.7%	△16.5%
선박	3	0.0%	△34.3%	△62.2%	△0.5%	△2.1%
의료·정밀광학기기	5,341	2.7%	△14.2%	△18.6%	△2.5%	△3.2%
광물·토석류	353	0.2%	3.2%	17.4%	5.6%	12.9%
유리·세라믹	2,811	1.4%	19.8%	6.3%	1.8%	2.2%
귀금속	232	0.1%	8.8%	30.9%	22.9%	48.5%
비금속 제품	344	0.2%	△6.6%	△12.8%	6.8%	7.8%
Total	200,163	100.0%	1.9%	2.5%	4.1%	8.7%

자료: Global Trade Atlas

○ 對中 고관세 회피, 생산비용 절감 등을 위한 중국 전기전자 제조기업의 해외 이전은 향후 對韓 수입 둔화로 이어질 가능성

- 중국의 對韓 수입에서 60% 이상을 차지하는 기계, 전기전자 및 반도체는 중국 내 기계·전자 업황, 수출 수주 등의 영향을 받고 있음
- 실제로 2010년대 중국의 기계·전자제품 수출은 둔화세를 보이기 시작
- 코로나 기간 홈코노미 품목 호황*, 타지역 생산물량의 중국 이전 등 요인으로 다시 반등했으나 2023년 들어 마이너스 전환 (2023.상반기 △0.8%)

* 홈코노미(homeconomy)는 집을 뜻하는 home과 경제를 뜻하는 economy가 합쳐진 말임. 코로나 기간 소비 트렌드로 부상하며 개인PC, 태블릿 PC 등 기계·전자 제품 수요 급증

- 위드코로나 시대 중국 전기전자 제조기업의 해외 이전 및 진출에 속도가 붙으며 관련 소재·부품·장비의 수입 수요가 둔화할 전망

<중국 기계전자제품 수출동향>

자료: 海關總署

○ 특히 애플 공급망 동남아 이전과 같은 중국 전기전자 제조기업의 해외 이전에 가속도가 붙을 경우, 반도체·전기전자(가전, 반도체 제외)·기계류에 편중된 한중 교역구조로 우리나라의 對中 수출 둔화로 이어질 가능성

- 2022년 기준 중국의 對韓 수입에서 반도체가 43%의 압도적 비중을 차지했으며 기계류, 전기전자(가전, 반도체 제외)까지 합치면 63%에 달함
- 특히 중국의 기계류, 전기전자 수입 증가율은 중국 전체 수입을 밑돌며 감소세

<주요 품목별 수입 증가율 및 對韓 수입에서의 비중>

품목	연평균 수입 증가율			중국 對韓 수입에서의 비중		
	'12~'17	'17~'22	'12~'22	2012	2017	2022
기계류 (가전 제외)	△1.3%	3.6%	1.1%	8.3%	9.5%	10.0%
반도체	5.6%	9.4%	7.5%	25.7%	38.5%	43.0%
전기전자 (가전, 반도체 제외)	△0.5%	7.9%	3.6%	8.3%	7.1%	10.3%
Total	△0.3%	8.7%	4.1%	-	-	-

자료: Global Trade Atlas

3. 한-중 공급망 재편에 대한 영향

□ 중국 제조기업의 해외진출은 글로벌 가치사슬 내 중국의 상향 이동을 가속화

○ (중국 수출) 노동집약형 품목인 섬유·의류, 가전, 무선통신기기, 기계류 등의 중국 수출 비중이 줄어든 반면, 화학제품, 반도체, 전기전자(가전, 반도체 제외), 자동차, 철강 등 품목의 비중은 확대

- 특히 중국 전통 주력 수출 품목이자 대표적인 노동집약형 품목인 섬유·의류는 10년간 수출 비중이 3.6%p 감소
- 인건비 상승 등으로 저부가가치 산업의 해외 이전이 꾸준히 진행된 결과로 풀이됨

○ (중국 수입) 농수산물, 석유제품, 화장품, 의료용품, 광물, 귀금속 등 품목의 비중은 늘고 플라스틱, 화학제품, 기계류, 의료·정밀과학기기 등 품목의 비중은 눈에 띄게 감소

- 대표 첨단 부품인 반도체의 중국 수입 비중은 2012년 12.1%에서 2022년 16.6%로 10년간 4.5%p 확대

○ 중국은 고부가가치 품목의 수출 비중이 확대되고 핵심 부품·소재 및 소비재 중심으로 수입구조가 재편되며 무역구조 고도화 진행 중

- 중국이 글로벌 공급망에서 생산기지로서 역할 뿐만 아니라 중간재 공급지로서 역할도 변화하고 있음을 반영

<중국 품목별 수출·수입 비중(금액 기준)>

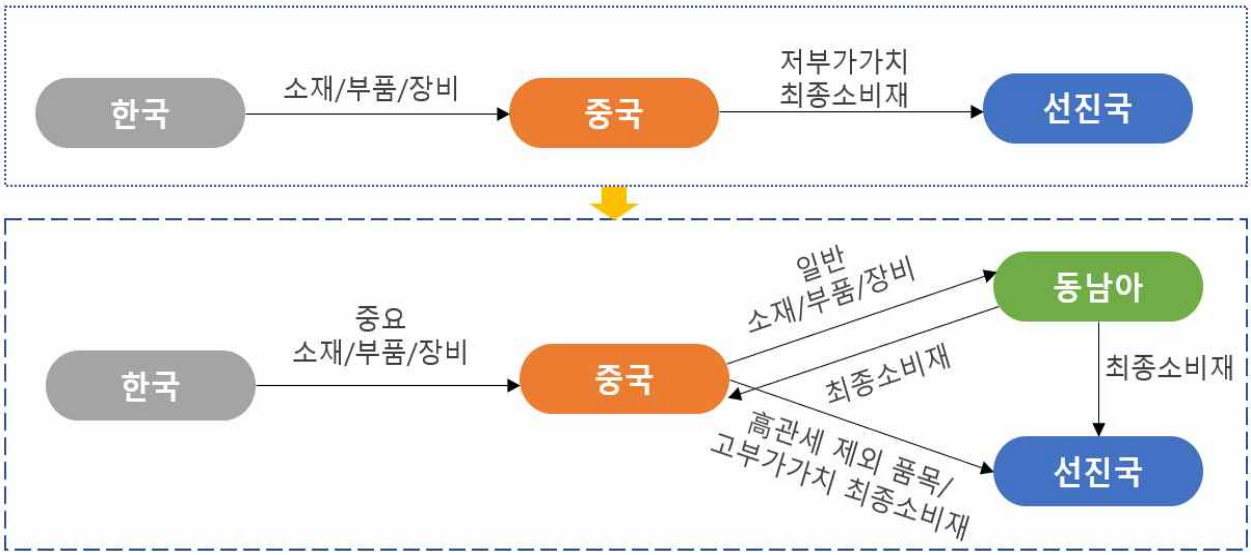
품목	중국 수출에서의 비중				중국 수입에서의 비중			
	2012	2017	2022	'22-'12	2012	2017	2022	'22-'12
농수산물	3.0%	3.3%	2.7%	▲0.3%p	5.1%	6.5%	8.3%	+3.2%p
석유제품	1.5%	1.6%	1.8%	+0.3%p	17.1%	13.7%	19.5%	+2.4%p
화학제품 (의료용품, 화장품 제외)	4.2%	4.5%	6.3%	+2.1%p	5.7%	5.6%	5.0%	▲0.7%p
의료용품	0.3%	0.3%	0.4%	+0.1%p	0.7%	1.4%	1.5%	+0.8%p
화장품	0.2%	0.2%	0.2%	-	0.1%	0.4%	0.8%	+0.7%p
플라스틱·고무	5.3%	5.5%	6.0%	+0.7%p	5.5%	5.5%	3.8%	▲1.7%p
섬유·의류·가방·신발·모자	14.9%	14.0%	11.2%	▲3.7%p	2.4%	2.0%	1.4%	▲1.0%p
철강·비철금속	5.9%	5.7%	6.8%	+0.9%p	5.8%	4.9%	5.5%	▲0.3%p
생활용품	6.1%	7.1%	7.3%	+1.2%p	0.3%	0.5%	0.3%	-
무선통신기기, 이어폰, 마이크 등	8.1%	10.4%	7.2%	▲0.9%p	2.3%	2.9%	1.0%	▲1.3%p
가전	3.3%	3.4%	3.0%	▲0.3%p	0.2%	0.2%	0.2%	-
목재·종이류	1.5%	1.7%	1.6%	+0.1%p	2.1%	2.9%	2.0%	▲0.1%p
기계류 (가전 제외)	17.2%	15.6%	14.2%	▲3.0%p	9.9%	9.4%	7.4%	▲2.5%p
반도체	4.0%	4.1%	6.1%	+2.1%p	12.1%	16.1%	16.6%	+4.5%p
전기전자 (가전, 반도체 제외)	9.6%	9.6%	11.5%	+1.9%p	6.5%	6.4%	6.2%	▲0.3%p
철도 및 부품	0.6%	0.5%	0.5%	▲0.1%p	0.1%	0.0%	0.0%	▲0.1%p
자동차 및 부품	2.7%	3.0%	4.2%	+1.5%p	3.9%	4.4%	3.0%	▲0.9%p
항공기 및 부품	0.1%	0.2%	0.2%	+0.1%p	1.0%	1.5%	0.4%	▲0.6%p
선박	1.9%	1.0%	0.7%	▲1.2%p	0.1%	0.1%	0.1%	-
의료·정밀광학기기	3.6%	3.1%	2.0%	▲1.6%p	5.9%	5.4%	3.1%	▲2.8%p
광물·토석류	0.2%	0.2%	0.2%	-	7.7%	7.3%	8.9%	+1.2%p
유리·세라믹	1.9%	2.1%	2.1%	+0.2%p	0.5%	0.6%	0.4%	▲0.1%p
귀금속	2.2%	0.8%	0.8%	▲1.4%p	0.7%	0.8%	3.8%	+3.1%p
비금속 제품	1.4%	1.6%	1.7%	+0.3%p	0.4%	0.5%	0.5%	+0.1% p

*주: 10년새 수출·수입비중이 1%p 이상 감소한 품목은 파란 색으로, 증가한 품목은 빨간 색으로 표시
자료: Global Trade Atlas

○ 저부가가치 산업은 동남아 등 개도국과, 고부가가치 산업은 한·일 등 선진국과 협력을 강화하며 중국의 GVC 내 상향 이동에 속도가 붙는 양상

- 기존 중국은 한국으로부터 부품·소재를 수입해 가공 후 완성품을 대외 수출하는 구조
- 중국 산업경쟁력이 강화되고, 자국화 수준이 제고되는 가운데 중국 제조기업의 해외 진출이 본격화되면서 중국은 기술력 수준이 높은 중·고위 기술품목을 한국 등 국가로부터 수입한 후 對中 高관세 대상 품목·저부가가치 제품은 동남아 등 지역에서, 고부가가치 기술제품은 중국 내 생산 후 해외로 수출하는 구조로 변화 추세
- 중국이 글로벌 가치사슬에서 업스트림 부문으로 상향 이동하면서 아세안 등 지역과의 공급망이 강화되는 모습
- 한중 공급망 재편에 가속도가 붙으며 중국의 對韓 수입이 기존의 소재·부품·장비 등 중간재에서 중고위 기술품목으로 집중될 전망

<중국 교역구조의 변화>



자료: 현지 언론 보도 의거 KOTRA 베이징무역관 재구성

○ 신흥공업국과 중국의 무역구조를 살펴보면, 중국은 이들 국가에서 저부가가치의 중간재를 수입하고 다시 이들 국가에 고부가가치 소비재와 자본재를 수출하는 교역구조 고도화 추세 뚜렷

- 한편, 중국 전기전자, 섬유·의류 등 노동집약형 산업의 동남아 진출 본격화에 따라 중국과 동남아 국가의 무역은 관련 제품 중심으로 연결 강화

<신흥공업국과 중국의 무역 구조>

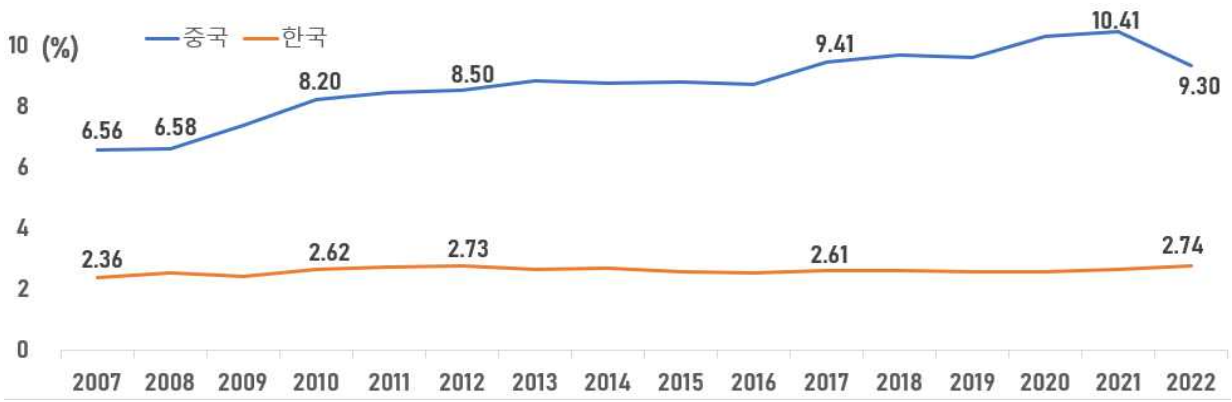
지역	국가	對中 순수입 TOP3 품목			對中 순수출 TOP3 품목		
동남아	베트남	방직품	전기전자제품	기타 금속제품	전자통신설비	신발	고무
	말레이시아	전자통신설비	기타 금속제품	잡화	전기전자제품	석유제품	천연가스
	캄보디아	방직품	잡화	기타 금속제품	의류	야채/과일	곡물
동유럽	폴란드	전기전자제품	전자통신설비	잡화	유색금속	석탄/코크스	유제품/계란
	체코	전자통신설비	사무설비	전기전자제품	목재	종이류	금속가공기계
북미	멕시코	전자통신설비	사무설비	전기전자제품	금속광석	육류	음료

주: 노란 색은 중간재, 오렌지색은 고부가가치 소비재와 자본재를 의미함
자료: ATLAS, Minsheng Securities

□ 중국 수출경쟁력 강화에 따라 세계 시장에서 한중 경합 심화

○ 2008년 글로벌 금융위기를 거치며 세계 수출에서 중국의 비중은 지속 상승세
- 2007년 6.5%대에서 2012년 8.5%로, 2017년엔 9.41%로 확대
- 2021년엔 팬데믹 기간임에도 불구, 중국은 완전한 공급체계, 안정적인 산업환경 등 요인으로 세계 수출에서의 비중을 10%대로 늘어남
- 이에 따라 세계 수출에서 한중 간 비중 격차는 금융위기 이전의 4.2%p에서 2022년 6.56%p로 확대

<세계 수출에서 한-중 비중 변화>



자료: IMF

○ 주요 신흥공업국 수입시장에서도 중국은 빠르게 시장점유율을 확장

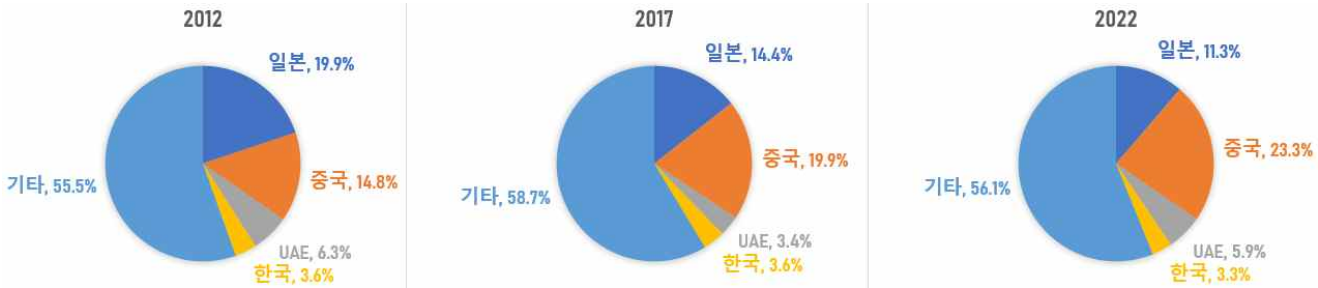
- (북미 멕시코) 중국의 수입시장점유율이 2012년 15.4%에서 2022년 23.2%로 큰 폭으로 확대된 데 반해 멕시코 1위 수입 대상국인 미국의 점유율은 10년간 4.4%p 하락

<멕시코 수입시장점유율 변화>

자료: Global Trade Atlas

- (동남아 태국) 2014년 중국은 일본을 제치고 태국의 최대 수입 대상국으로 부상했으며 2022년 중국의 수입시장점유율은 일본의 2배 수준인 23.3%를 기록, 한국과의 태국 수입시장점유율 격차는 2012년의 11.2%p에서 2022년의 20%p로 확대

<태국 수입시장점유율 변화>



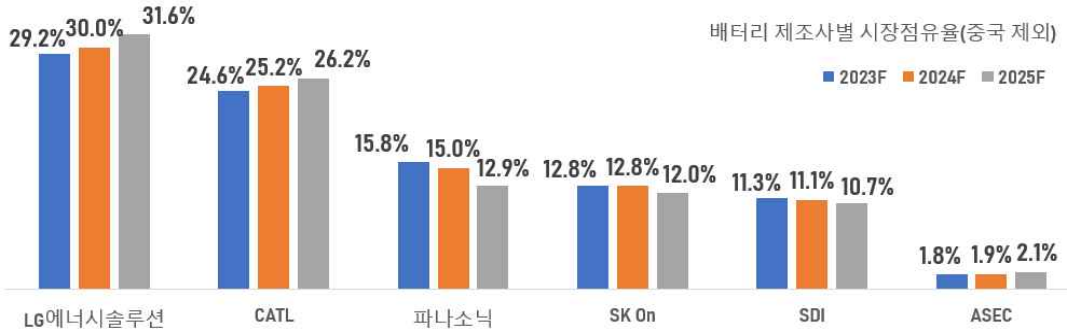
자료: Global Trade Atlas

○ 중국 제조기업의 세계 시장 진출 본격화에 따라 기업경쟁력이 강화되면서 신흥 분야에서 한중 기업 경쟁도 격화 추세

- 전기차 배터리 시장을 예로 들면, 2022년 LG에너지솔루션이 29.6%의 시장점유율로 非중국 시장에서 선두 자리를 유지하고 있으며 非중국 시장에서 한국기업의 시장점유율은 2025년까지 50% 이상 차지할 것으로 전망
- 그러나 중국 최대 배터리 제조사인 CATL(寧德時代)도 빠르게 非중국 시장에서 시장점유율을 확대하고 있으며 2025년 26.2%로 확대될 전망

- 최근 유럽 시장 진출에 박차를 가하고 있는 ASEC(遠景動力)도 점유율은 낮지만 안정적 확장세를 이어가고 있는 양상

<배터리 제조사별 非중국 시장점유율>

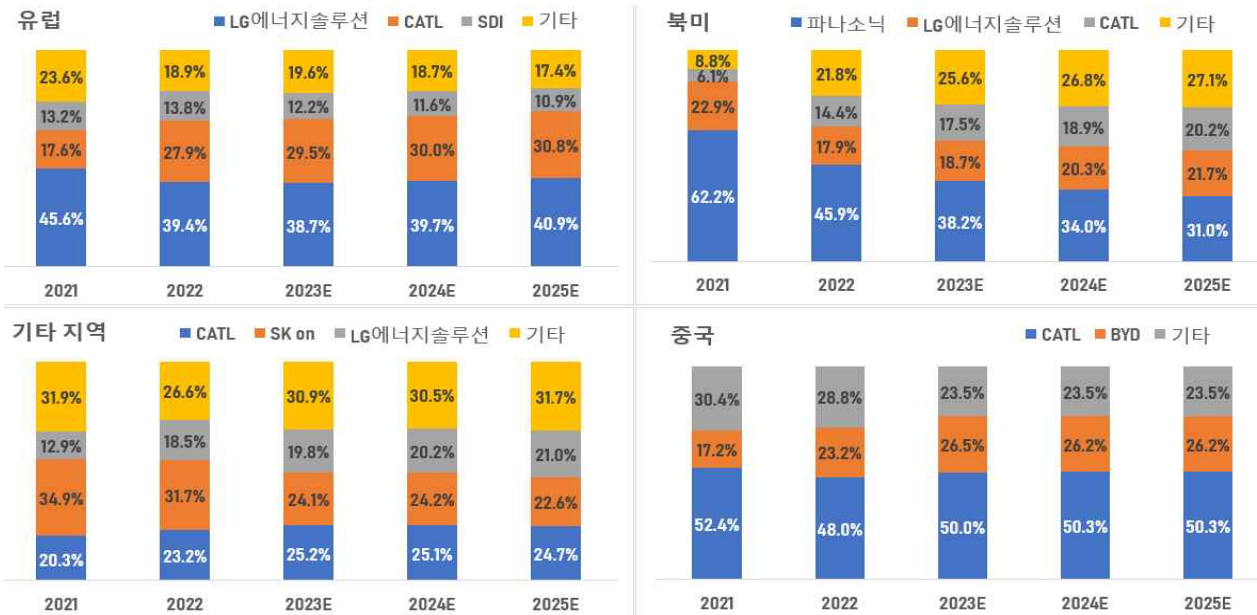


자료: SNE Research, Global Quarterly EV & Battery Forecast

○ 지역별로 살펴보면 유럽, 북미 시장에서 CATL의 확장세가 눈에 두드러짐

- 유럽 시장에서 CATL의 점유율은 2022년 27.9%로 1년간 10%p 확대했으며 2025년엔 30%를 넘어설 전망
- CATL의 북미 시장점유율은 2021년의 6.1%에서 2022년 14.4%로 배증했으며 2025년 20%를 돌파 예상
- 중국, 유럽, 북미 이외의 시장에서는 CATL이 올해 한국계 기업을 제치고 1위로 부상할 전망

<지역별 주요 배터리 제조사의 시장점유율>



자료: SNE Research, Global Quarterly EV & Battery Forecast

Ⅳ. 시사점 및 대응 전략

□ 새로운 시대의 새로운 공급망 전략 필요

○ 글로벌 공급망의 분절화·블록화 추세 속에서 이전과는 다른 공급망 최적화 전략 필요

- 과거 세계화 추세 속에서 공급망 체계가 '효율 최우선' 원칙에 따라 배치되었다면 최근 '안전 최우선' 원칙에 따라 재편되고 있음
- 전 세계적인 공급망 재편 양상과 트렌드를 파악하고 선제적으로 대응 전략을 수립하여 새로운 기회를 모색해야 함
- 효율성 극대화를 위해 재고 및 비용의 최소화만을 추구하던 과거 전략에서 벗어나 회복탄력성과 민첩성까지 갖추기 위해 첨단기술 도입, 지속 가능한 공급망 구축 등 노력 필요

<효율적이면서도 회복탄력성이 높고 민첩한 공급망>

자료: Deloitte

□ 중국기업의 경쟁력 강화를 대비해야

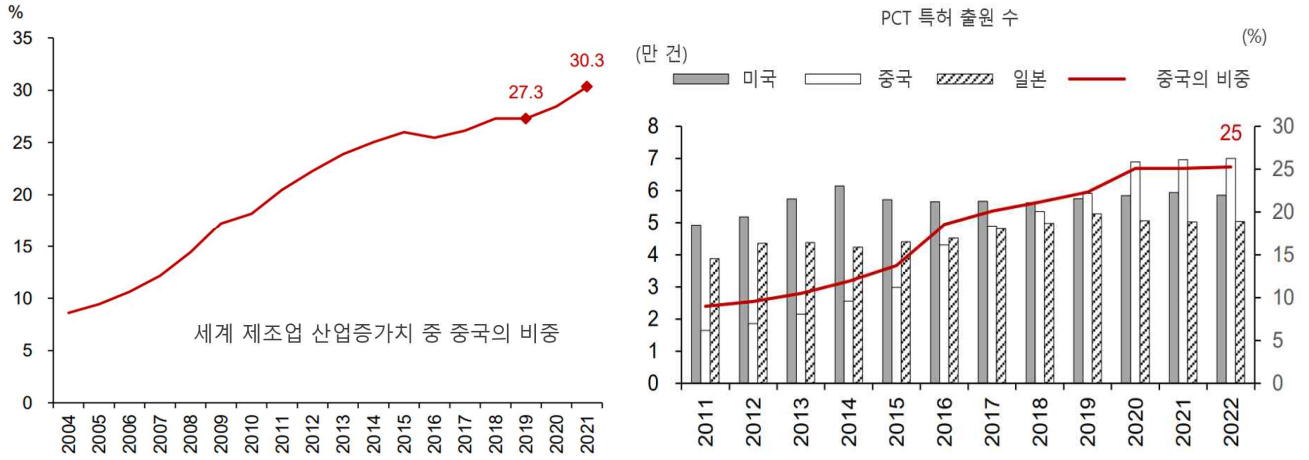
○ 중국 제조업의 입지, 기업들의 기술력은 지속적으로 강화되고 있는 추세

- 2021년 세계 제조업 산업 증가치에서 중국의 비중은 30%를 돌파했으며 R&D 투입 비중도 2010년의 1.7%에서 2020년 2.4%로 확대

- 중국의 PCT 특허 출원 수의 세계 비중은 2011년의 9%에서 2022년 25%로 증가

* PCT(특허협력조약 : Patent Cooperation Treaty) 국제출원이란 특허협력조약에 가입한 나라 간에 특허를 좀 더 쉽게 획득하기 위해 출원인이 자국특허청에 출원하고자 하는 국가를 지정하여 PCT 국제출원서를 제출하면 바로 그날을 각 지정국에 출원서를 제출한 것으로 인정받을 수 있는 제도를 의미함

<중국 기업의 경쟁력 지속 제고>

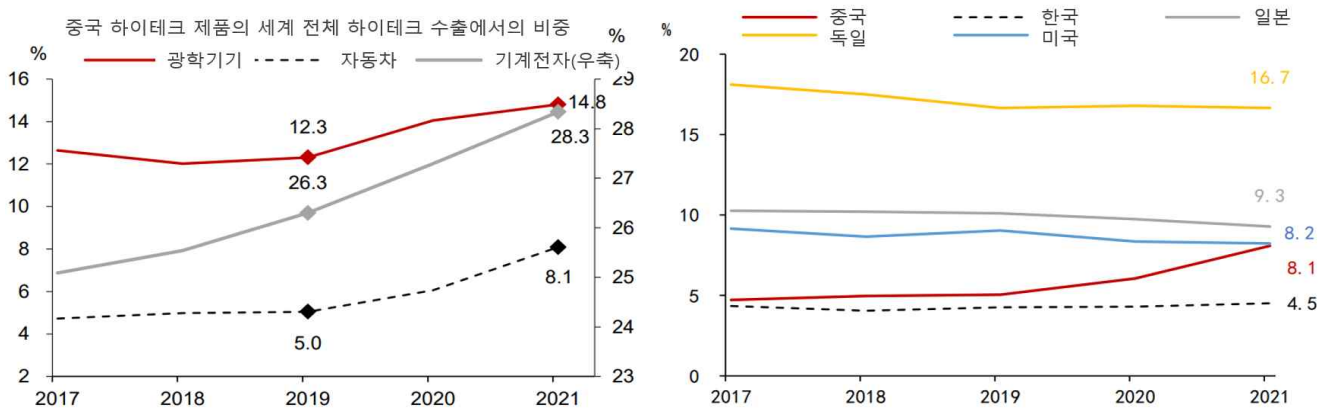


자료: Haver, HUATAI SECURITIES

○ 중국 산업고도화에 따라 세계 하이테크 제품 시장에서 중국산 제품의 점유율도 지속 상승

- 세계 자동차 수출량에서 중국산의 비중은 2021년 30%에 육박, 수출액 기준으로는 8.1%로 미국을 바짝 추격
- 최근 자동차, 이차전지, 태양광 전지가 중국 수출을 견인하는 3대 新 주력 품목으로 부상할 정도로 중국 제조업의 경쟁력이 빠르게 강화

<중국 하이테크 제품의 세계 시장 점유율>



자료: Haver, 20230126, The US Hasn't Noticed That China-Made Cars Are Taking Over the World, HUATAI SECURITIES

○ 중국기업의 해외진출 가속화로 세계 시장에서 한중 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상되는바 우리기업의 사전 대비책 마련이 필요한 상황임

□ GVC 재편 과정에서 한국의 입지를 다지는 한편, 중국의 역할변화에 능동적으로 대처 필요

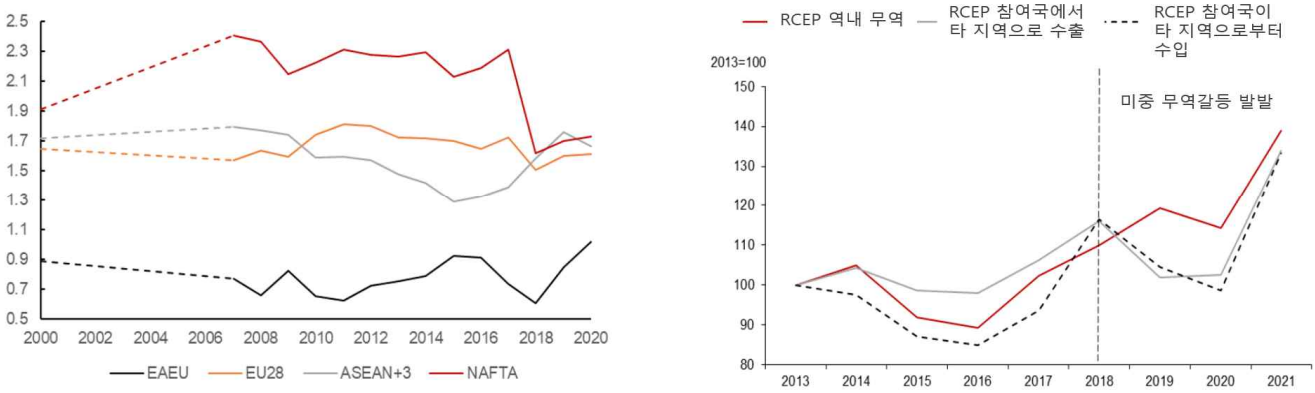
○ 미중 경쟁 장기화·전면화 속에서 중국 제조기업의 해외 진출은 역내가치사슬(RVC) 구축을 가속화하고 있음

- 2015년 이후 아세안과 한·중·일의 역내집중도지수*는 상승세를 타고 있음

* 역내 국가간 무역의 긴밀도를 측정하는 지수로 국가간 교역 융합도가 높을수록 높게 나옴

- 특히 미중 무역 경쟁 발발 이후 RCEP 참여국 간 무역협력은 더욱 긴밀해짐
- 최근 RCEP 전면 발효로 향후 중국이 한국, 일본 등 지역으로부터 중요 부품·소재를 수입·가공해 동남아 등 지역으로 일반 부품소재를, 선진국으로는 고부가가치 최종소비재를 수출하는 등 중국 중심의 산업망 강화 예상
- 글로벌 공급망에서 중국이 생산기지뿐만 아니라 중간재 공급지의 역할이 변화하고 있는 가운데 중국 제조기업의 해외 진출은 중국의 GVC내 역할을 한층 강화할 전망

<역내집중도지수>



자료: Global Value Chain Development Report 2021 (WTO, Haver, HUATAI SECURITIES

○ 對中의존도 관련 분석 및 발생 가능한 리스크에 대한 대응 방안, 중국 중심의 글로벌 공급망을 다원화하는 등 전략이 필요

- 중국으로부터의 중간재 수입에 있어 의존도를 점차 줄여나가기 위해 기술 수준 등을 고려해 중간재 조달처를 다변화하려는 노력도 동반되어야 함

- 또한, 글로벌 공급망 재편이 빠르게 이뤄지고 있지만 한국은 對中 수입의존도가 높기 때문에 단기적으로 한중 공급망 안정을 보장하고 우리 관련 기업의 피해를 최소화하는 방안을 마련해야 함
- 한편, 업스트림 원재료와 반도체 산업 체인에서 중국의 對韓 수입의존도가 높은 품목*의 경쟁 우위를 지켜내려는 노력도 중요

* 석유화학, 기초화공, 유색금속, 건축자재, 반도체 등

□ 새로운 변화에 맞춰 한중 협력 新모델 모색할 필요

○ 우리 기업의 기술적 우위를 굳히고 제품력·기술력을 내세워 해외 시장에서 한중 공급망 협력을 강화하는 등 방안을 고민해 볼 필요

- 계속되는 공급망 혼란 속에서 해외 생산능력을 확장 중인 중국기업들도 효율성, 탄력성, 민첩성을 갖춘 안정적 공급망 구축을 최우선시하고 있는 상황
- 현지 시장수요, 해외 진출 중국기업들의 공급망 구축 동향을 면밀히 분석하고 아세안 등 진출지역에서의 협력을 강화할 수 있음

[부록] 주요 품목별 HS 코드 분류

품목명	HS 코드	품목명	HS 코드
농수산물	01~24	기계류 (가전 제외)	84
석유제품	27	반도체	8541, 8542
화학공업제품 (의료용품, 화장품 제외)	28~38	전기전자 (가전, 반도체 제외)	85
의료용품	30	자동차 및 부품	87
화장품	33	선박	89
플라스틱·고무	39~43	의료·정밀광학기기	90
섬유·의류·가방·신발·모자	50~67	광물·토석류	25~26
철강·비철금속	72~80	유리·세라믹	68~70
생활용품	94~96	귀금속	71
무선통신기기, 이어폰, 마이크 등	8517, 8518,	비금속 제품	81~83
가전	8415, 8418, 8450, 8516, 8528, 8529	철도 및 부품	86
목재·종이류	44~49	항공기 및 부품	88

Reference (주요 참고자료)

[국문자료]

KOTRA. 2020.『코로나19 이후 대중 수출 변화와 시사점: 제품 용도별·품목별 수출 실적 분석』. KOTRA

KOTRA. 2022.『중국 공급망 이슈와 우리기업의 대응전략』. KOTRA

KITA. 2021.『한중 수교 30년 무역구조 변화와 시사점』. KITA

KITA. 2022.『한국의 중국 수입시장 점유율 하락과 우리의 대응방안』. KITA

Deloitte Insights. 2023.『공급망 관리, 다시 글로벌 기업 전략의 핵심이 되다』. Deloitte Insights

[중문자료]

财通证券. 2022.「国产“大安全”自强之路」. 财通证券

KPMG. 2023.「新能源汽车行业：中国新能源汽车筑梦欧洲」. KPMG

华泰证券. 2023.「宏观深度研究：中国出口产业链的升级与重塑」. 华泰证券

艾瑞咨询. 2023.「中国汽车行业出海研究报告：远渡重洋破雾来」. 艾瑞咨询

2023년 KOTRA 발간자료 목록

□ GMR (Global Market Report)

번 호	제 목
23-001	복합 위기의 시대가 불러온 변화, 유럽 주요국 소비 트렌드 동향
23-002	EU 수소 산업 정책 및 프로젝트 동향
23-003	미국의 바이오제약 산업 육성 정책과 시사점
23-004	2022년 하반기 대한 수입규제 동향과 전망
23-005	2022 무역사기 발생현황 및 대응방안
23-006	우크라이나 사태 이후 러시아의 대외경제 현황 및 대안정책 분석
23-007	EU 핵심원자재법과 원자재 관리정책
23-008	주목해야 할 수출유망국 9
23-009	아프리카 주요국 농업 시장동향 및 진출방안
23-010	콜롬비아 폐기물 매립지를 활용한 온실가스 국제감축사업 추진 방안
23-011	인도 ESS 산업 진출전략
23-012	탈탄소 시대, 캐나다 에너지 시장 동향과 우리 기업 진출 기회
23-013	베트남 일촌일품(OCOP) 활용 CSR 참여방안
23-014	독일 시스템 반도체 산업 현황과 시장 진출방안
23-015	중국 내륙 국제 물류산업 현주소
23-016	[데이터 인사이트] 베트남의 대미 수출에 따른 한국 수출 영향 분석
23-017	베트남 임가공 제도와 EPE 기업에 대한 연구
23-018	미국 ESG 트렌드와 공급망에 주는 시사점
23-019	이집트 제조업 현황 및 우리기업 진출방안
23-020	2023년 상반기 對韓 수입규제 동향과 전망
23-021	내수 소비시장 체력 기르는 중국, 유망분야는?!
23-022	[수출플러스] 글로벌 시장 변화 속, 새로운 기회가 열리는 유망 틈새품목 40선
23-023	[데이터 인사이트] 인도네시아 유망품목군 수출 확대 전략
23-024	유럽 화장품 시장 및 규제 동향
23-025	미국 태양광 정책 시장, 우리 기회와 도전 과제
23-026	미국 전기차 부품시장 현황과 진출전략
23-027	중국 친환경산업 발전 현황과 전망(수소산업 중심)
23-029	파라과이 국경 비즈니스 분석 및 활용방안
23-030	네덜란드 스마트팜 시장 동향과 미래
23-033	GVC 재편 속 중국 제조기업의 해외진출 전략

□ KOTRA자료

번 호	제 목
23-001	2023 외국인 투자상담 FAQ
23-002	2023 FAQ on FDI in Korea
23-003	외국인투자 가이드 2023
23-004	Business in Korea 2023
23-005	外國人投資ガイド 2023
23-006	外商投資指南 2023
23-007	외국인투자 관련 환경정책동향 (2022년 4분기)
23-008	2022 외국인투자기업 고용실태조사
23-009	출입국 외국인 정책 동향(2022년 하반기)
23-010	2023 외국투자가를 위한 노사가이드
23-011	2023 외국투자가를 위한 비자가이드
23-012	2023 외국투자가를 위한 입지가이드
23-013	2023 외국투자가를 위한 조세가이드
23-014	2023 외국투자가를 위한 통관가이드
23-015	2023 외국투자가를 위한 환경가이드
23-016	Labor Laws in Korea 2023
23-017	Visa Guide for Investing in Korea 2023
23-018	Industrial Sites in Korea 2023
23-019	Taxation in Korea 2023
23-020	Customs Clearance in Korea 2023
23-021	Environmental Policy in Korea 2023
23-022	글로벌 온라인 플랫폼 진출관련 지식재산권 가이드
23-023	Customs Policy Trends for Foreign Investors
23-024	Environmental Policy in 4Q 2022
23-025	EU 역외 보조금 규제 가이드북
23-026	경제외교, 다시 도약하는 수출강국 대한민국
23-027	태국 구조조정 가이드북
23-028	Environmental Policy Trends in 1Q 2023
23-029	2022 취업연계형 FTA 실무인력 양성사업 추진성과 및 우수사례 보고
23-030	외국인투자 관련 환경정책동향 (2023년 1분기)
23-031	베트남 태양광 설비 시험·인증 제도 선진화 컨설팅 사업

23-032	Consulting on the advancement of a Photovoltaic Equipment Testing and Certification system for Vietnam
23-033	2022 베트남 전자무역 운영 컨설팅
23-034	A Study on Korea's Policies and platforms to enhance Cross-Border paperless trade for Vietnam
23-035	GP지기로 글로벌기업의 파트너가 되다
23-036	2023 KOTRA 서비스가이드북
23-037	2022 해외진출 한국기업 디렉토리 상권
23-038	2022 해외진출 한국기업 디렉토리 중권
23-039	2022 해외진출 한국기업 디렉토리 하권
23-040	미국 외국인 투자 심사 제도(CFIUS) 가이드북
23-041	2023년 인도 통상환경의 변화와 대응방안
23-042	2023년 외국인투자유치 종합계획
23-043	쉽게 이해하는 독일 공급망 실사법 FAQ
23-044	2022년 외국인투자 옴부즈만 연차보고서
23-045	Foreign Investment Ombudsman Annual Report 2022
23-046	베트남 구조조정 가이드북
23-047	EU 배터리 규정 Q&A: 알기 쉬운 EU 통상 정책 시리즈
23-048	외국인투자 관련 환경정책동향(2023년 2분기)
23-049	산업입지정책동향 (2023년 상반기)
23-050	Environmental Policy Trends in 2Q 2023
23-051	EU 산림전용방지규정 Q&A북
23-052	2022 북한 대외무역 동향
23-053	돈이 되는 ESG 경영 혁신
23-054	경제외교 성과사례집
23-055	2023년 스마트시티 해외 진출전략 보고서
23-056	튀르키예 노동법 가이드라인
23-057	2023 폴란드 투자실무가이드
23-058	2023 아세안 주요 3국 투자환경 비교조사(베트남/인도네시아/태국)
23-059	한-캄보디아 FTA 실무활용 가이드
23-060	EU 역외 보조금 규정 Q&A
23-061	주요국 투자유치인센티브 제도 조사
23-062	한-말레이시아 FTA 실무 활용 가이드
23-063	한-베트남 FTA 실무활용 가이드
23-064	Practical Guide to the Korea-Cambodia FTA

23-065	Hướng dẫnvận dụng thực tếFTA Việt Nam - Hàn Qu
23-067	외국인 투자유치 담당자를 위한 환경행정 길라잡이
23-068	동남아(인니, 베트남, 필리핀), 일본지역 ESS 산업 해외진출 전략 보고서
23-069	미래차 시대, 브라질 자동차부품 시장 동향과 우리 기업 진출 기회
23-070	2024 한국이 열광할 세계 트렌드
23-071	지속 가능한 성장을 위한 ESG 경영 트렌드
23-072	2022 IP-DESK 백서
23-073	2023 호주 투자실무가이드
23-074	EU 탄소국경조정세(CBAM) Q&A : 알기 쉬운 EU 통상정책 시리즈
23-075	취준생을 위한 싱가포르 취업가이드

□ 설명회자료

번 호	제 목
23-001	국가별 해외프로젝트 진출 사례와 리스크 대응방안 : 해외수주협의회 제42차 수요포럼
23-002	미국 조달시장 및 Buy America 규정 세미나 자료
23-003	최근 EU 경제법안 설명회
23-004	2023 글로벌 신통상포럼
23-005	해외수주협의회 제43차 수요포럼 : 해외건설의 새로운 도약, 퀀텀점프
23-006	2023 하반기 주요 수출시장 진출전략 설명회
23-007	2023 KOTRA-JETRO 공동포럼

작 성 자

- 베이징 무역관 문은혜
  김성애
- 아시아중아팀 한가람

GVC 재편 속 중국 제조기업의 해외진출 전략

Global Market Report 23-033

발 행 일	2023년 10월
발 행 인	유정열
발 행 처	대한무역투자진흥공사(KOTRA)
주 소	서울시 서초구 헌릉로13
전 화	1600-7119
홈 페 이 지	www.kotra.or.kr
문 의 처	베이징무역관(86-10-6410-6162)

• ISBN: 979-11-402-0745-9(95320)

OPEN 출처표시 상업용금지 변경금지
공공누리 공공저작물 자유이용허락

kotra

Korea Trade-Investment
Promotion Agency