



환경보호와 신성장 산업 두 마리 토끼 쫓는 중국

중국경제가 매년 8%이상의 고도성장을 지속하며 세계 2대 경제대국으로 자리매김하는 동안 세계 온실가스의 21% 정도를 배출하며 세계적인 최대 오염국으로도 부상하였다. 중국은 전체 원유의 절반을 해외에서 수입하고 이중 교통 분야의 석유소비량이 전체 소비량의 2/3를 차지하고 있다. 이에 중국정부는 온실가스 감축 및 고유가에 대응하기 위해 산업구조 전반의 친환경화를 적극적으로 추진하고 있다. 특히 자동차 산업은 중국의 지주 산업인 글로벌 경제위기 속에서도 지속적인 산업 경쟁력 확보를 위해 그린카 육성방안 마련에 분주한 모습이다. 중국과학기술부는 에너지를 절약하고 환경을 보호할 수 있는 자동차 기술을 발전시키는 자동차 산업의 고도화를 위해 '10차 5개년 계획(2000~05년)'과 '11차 5개년 계획(2006~10년)' 등 주요 산업정책에 에너지 절감과 그린카 육성에 대한 강한 의지를 포함시켰다. 2009년 초 중국정부에서 발표한 '자동차산업 진흥 계획'에 따르면 '전동차의 생산, 판매를 규모화하고 100% 전기자동차, 충전식 혼합동력과 보통혼합동력 등 그린카 제품 50만 대를 생산하며, 그린카 판매량이 승용차 총 판매량의 5%를 차지' 한다는 구체적인 목표를 제시하였다. 중국 정부는 2012년까지 그린카 연구개발비용 100억 위안과 보급·운영자금 200억 위안을 투입해 충전소 건설과 전력망 개조 및 일반소비자 구매 시 보조금과 세수감면에 역점을 둘 계획이다.

정부지원 다양하나 지원대상은 엄격히 관리

중국은 2009년 들어 「에너지 절감과 신에너지 자동차의 시범적 보급을 위한 재정보조금 관리 잠정방법」 등 그린카 보급을 위한 일련의 정책을 발표하였다. 중국정부가 지원하는 그린카의 대상으로는 하이브리드 자동차, 전기자동차와 연료전지 자동차가 포함되며, 초기에는 일부 공공버스, 택시, 공무, 환경위생 및 우정분야에서 시범적으로 시행될 예

정이다. 베이징·상하이·충칭·창춘·다롄·항저우·지난·우한·선전·허페이·창사·쿤밍·난창 등 중국 전역의 13개 도시를 그린카 시범도시로 선정하였다. 정부는 이들 13개 시범 도시의 공공서비스 분야에서 에너지 절약 및 그린카 구매 시 지원금을 지급할 계획이다. 또한 지방정부도 그린카 관련 부대시설 건설, 자동차 보수 등에 대한 재정적 지원을 제공함 예정이다.

중국정부는 정부지원 대상 그린카의 기준을 명확히 설정하고 있다. 지원대상 여부는 「에너지 절약 및 그린카 시범 보급 응용 프로젝트 추천 자동차 유형 목록」에 포함되어야 한다. 유형별로 하이브리드 승용차와 중 소형 상용 자동차는 현재 사용되고 있는 같은 유형 자동차 대비 휘발유 절약은 5% 이상, 하이브리드 대형버스의 휘발유 절약은 10% 이상이어야 한다. 하이브리드 자동차 최대 전기 효율과 휘발유 절약 비율은 관련부서의 심사를 받아 확정하도록 하고 있다. 또한 생산업체는 축전지 등 주요 부품에 대해 3년 이상 또는 15만km 까지 품질보증을 제공해야 하고 친환경 자동차와 주요 부품 생산업체는 일정한 규모의 생산능력을 보유해야 한다고 규정하고 있다. 이 밖에도 친환경 자동차 시범 보급지역은 입찰을 통해 그린카의 유형·구매 수량·가격·AS 등을 확정하도록 하고 있다. 정부의 지원 금액은 자동차 유형, 휘발유 절약정도 등에 따라 상이하다. 현재 친환경 자동차의 가격이 일반 자동차와 비교하여 크게 높은 것을 감안해 보조금도 가격차이, 기술 수준 등에 근거해 지급하고 있다. 최고 보조금은 최대 전기 효율 50% 이상인 연료전지 자동차로 구매 시, 자동차 한 대당 60만 위안을 지원받을 수 있다. 그린카 시범 보급 도시의 구매단위는 구매한 자동차 유형·수량·보조금 지원 표준 등에 근거해 보조금 지원을 신청하고 성(省)급 정부와 과학기술부는 심사 후 매년 3월 30일, 8월 30일 이전에 국가 재정부·과학기술부에 보고한 후 관련부서에서 보조금을 지급한다.

지방정부 너도나도 ‘그린카’, 아직은 정부구매가 전부

중앙정부의 보조금 지원을 받기 위해 각 지방정부는 앞다투어 그린카 산업에 뛰어들기 시작했다. 자동차산업 진흥계획 발표 이후 중국 각 지방정부에서 일련의 신에너지 자동차 프로젝트와 지원정책이 잇따라 실시되고 있는 것이다. 우선 각 지방에서 현지 자동차기업, 연구기관, 학교 등과 공동으로 산업연맹 및 생산기지가 설립되고 있다. 2009년 6월에는 창안(長安) 자동차 등 30개사로 구성된 충칭 에너지절감·신에너지자동차 산업연맹이 형성되었다. 2009년 7월에 들어서면서 후베이, 베이징, 텐진 등이 앞다투어 신에너지자동차산업 연맹 및 기지를 설립하였다.

또한 중앙정부의 그린카 시범도시 정책 발표 이후 각 지

방정부는 정부조달방식으로 그린카 산업을 지원하고 있다. 최근에는 각 지방정부가 개인이 신에너지자동차 구매 시 우대정책 실시방안에 대해 검토하고 있는 것으로 알려지고 있다. 상하이시는 그린카 구매자에게 20% 이내의 보조금과 상하이시 도로통행료, 자동차·차량등록번호 경매비용을 면제할 계획이다.

충칭시는 충칭 창안자동차와 협의를 체결해 충칭창안의 혼합동력세단 구매자에게 3만 6000위안의 보조금을 지급하며, 3년간 도로비용을 면제하는 방안을 검토하고 있다. 현재 중국은 그린카 관련 기초시설(충전소 등)의 부족과 산업기반 미비로 개인구매보다 정부구매가 시장을 견인하고 있다.

지방정부별 신에너지자동차 계획 및 정부조달정책

도시	정부구매	계획
우한	- 동맹전동차 100대를 구매했으며, 해당 기업에 3년간 1억6,000만 위안 보조금 지급	- 2011년까지 우한시에 3억9300만 위안을 투입, 신에너지 도시 공공버스 시스템을 구축하며 2년 내에 혼합동력 공공버스 1000대를 운행할 계획 - 2011년 말에 전동자동차 검측센터, 전동자동차 진흥센터와 전동자동차 도시 도로 상황 시뮬레이터를 각각 1개씩 설립해 전동자동차의 안전운행을 보장할 예정이며, 6곳의 충전구역을 설립할 계획임
충칭	- 창안 신에너지승용차 10대를 이미 구매했으며, 해당 기업은 3000만 위안 재정보조를 받음	- 세계적인 전동자동차 및 핵심부품 연구개발·제조기지를 건립할 계획으로 전동자동차산업에서 표준제정권 획득계획 - 충칭시는 신에너지자동차 산업기지 프로젝트에 10억위안 보조금 지급 예정
상하이	- 2012년 정부와 공공기관의 신에너지자동차 신규 구매비율 30% 이상, 신에너지공공버스 신규 구매비율 30% 이상 목표 - 국가에서 구매한 순전동버스에는 1대당 50만 위안의 보조금 지급을 기본으로 하고, 최고 60만 위안을 추가 보조할 수 있도록 계획	- 2009년 6월에 '상하이 신에너지 하이테크산업화 행동방안(2009~12년)'을 발표했으며, 2012년 신에너지 자동차산업의 기초적인 규모를 형성하도록 해 산업규모는 900억 위안, 자동차부품 생산규모는 100억 위안, 완성차 생산규모는 200억 위안에 달하도록 할 계획임 - 2010년 신에너지자동차 계획 생산능력이 1만 대이며, 2012년에는 10만 대, 2015년에는 30만 대에 달하도록 계획
베이징	- 베이징자동차 푸톈(福田)신에너지자동차 800대를 구매했으며, 재정보조금 2000만 위안을 지급	- 2010년 신에너지자동차 생산판매 규모가 최저 1만 대에 달하도록 할 계획
다롄	- 이치(다롄공장 생산)의 신에너지자동차 150대를 구매할 계획이며, 재정보조금 2,000만 위안을 지급할 계획	- 2010년까지 전시(全市)에 최저로 1200대의 에너지절감 및 신에너지자동차를 시범운행하며, 에너지절감과 신에너지완성차 생산과 핵심부품을 2만 대로 확대할 계획임.
창춘	- 이치의 혼합동력공공버스 100대 구매	- 2012년까지 혼합동력승용차 생산능력 2만 대로 계획하고 있으며 혼합동력버스 생산능력 1000대로 계획
선전	BYD 순전동차 100대 구매계획	- 2009~2012년 각종 신에너지자동차 2만4000대를 시범적으로 보급할 계획 - 그 가운데 혼합동력 및 순전동 공공버스 4000대, double modul 전동택시 2500대, double modul 전동공무차 2500대, double modul 전동승용차 1만 5000대임 - 각종 신에너지자동차 충전스테이션 1만2750개 설립예정임.

(표 : KOTRA 상하이 KBC 현지 언론보도 정리)

더 많은 자원받기 위한 협력 활발

중앙정부의 그린카 육성정책에 따라 지역별로 산업연맹이 빠르게 조직되고 있다. 기업의 입장에서 보면, 기업 간 제휴를 하면 자원을 공유할 수 있을 뿐만 아니라 더 많은 정책지원과 보조금을 얻을 수 있기 때문이다. 지방정부의 입장에서 1개 기업을 선정하는 것보다 산업연맹에 대한 우대정책이 더욱 효과적일 뿐만 아니라, 산업연맹이나 제조기지를 설립하게 되면 중앙정부의 자금과 정책지원이 더 쉬워질 수 있다. 관련 보도에 따르면 현재 중국 각 지방에 계획 중이거나 이미 진행 중인 그린카 산업기지는 지린·베이징·톈진·지난·상하이·우한·충칭·선전 등 8개 도시이며, 그 가운데 톈진·베이징·우한·충칭·상하이 5곳은 이미 건설을 시작했고 기타 지역은 계획 중이다. 각 지방정부의 적극적인 그린카 육성정책에 따라 지역별 대표기업들이 등장하고 있다. 베이징의 푸톈자동차, 충칭의 창안자동차, 우한의 동평자동차가 그들이다.

일부에서는 과열 우려

그러나 일부에서는 지방정부별 투자경쟁은 중복과 과열을 야기하게 된다는 우려를 표명하고 있다. 「자동차산업진흥계획」에 따르면, 그린카 계획 생산규모는 50만 대이나 이미 발표된 각 지방정부의 예상 생산능력은 100만 대를 초과하고 있다. 각 지방정부가 그린카 산업 육성 분위기에 영합해 형식적인 정책과 산업을 육성하게 될 경우, 상당한 자원낭비를 초래할 것이며 결국 신에너지자동차 발전에 치명타를 줄 수도 있을 것이라는 목소리도 있다. 지방보호주의로 인한 신에너지자동차 지방 분할 현상 조짐이 나타나 향후 중앙차원의 산업 구조조정의 조치가 필요하다는 조심스런 진단도 나오고 있는 상태이다. ^K

산업기지·연맹(제휴) 실시 도시

구분	산업연맹·기지	개요
베이징	신에너지자동차기지	2008년 12월에 설립, FOTON 자동차가 중심이며 건축면적이 30만㎡ - 총 투자액 50억 위안이며, 현재 연간 생산능력은 신에너지여객차 5000대, 고효율 에너지절감 엔진 40만대 - 중국에서 규모가 가장 크며, 종류가 다양한 신에너지자동차 설계·제조 프로젝트기지로 발전시킬 계획
톈진	신에너지자동차 핵심부품 생산기지	2009년 4월 전룡(建龍)중공업에서 투자, 2010년 1월에 본격생산 계획임. 2단계로 나눠 진행, 첫 단계는 신에너지자동차 리튬이온동력 배터리프로젝트로 7억 위안을 투자하며, 현재 공장건물 기초건설 완료, 2단계는 전동기 시동, 동력 인터그레이션시스템 프로젝트에 8억 위안을 투자할 계획임.
우한	동평(東風)자동차 산업단지 시범기지	2009년 6월에 현판식을 했으며, 국가지식재산권국에서 인정한 중부지역의 유일한 국가급 전동자동차 특허산업화 시범기지임. 투자기간은 3년 - 이 기지는 순전동차 전동기제어기, 스마트충전시스템, 혼합동력자동차완성차제어기, 혼합동력객차와 승용차를 대상으로 함.
충칭	신에너지자동차 산업연맹	2009년 6월 설립, 30여 개 자동차완성차, 부품 및 과학연구소로 구성됨. - 기술협력, 정보공유, 산업우위보완을 통해 중서부지역에서 기능 완비, 산업체인이 완전한 최대 신에너지 연구개발, 생산 및 응용기지를 설립할 목표임.
상하이	신에너지자동차 및 핵심부품 산업기지	2009년 7월 상하이 자딩에서 현판식 개최 30억 위안을 투자할 계획이며, 현재 인프라시설이 양호한 편임. - 전동차생산, 운행을 핵심으로 하이테크산업 클러스터를 설립하며, 자딩에 최저 10억 위안의 발전프로젝트 기금을 마련할 계획임.

(표 : KOTRA 상하이 KBC 현지 언론보도 정리)