

중국 자동차산업의 글로벌 전략 본격화되나?

심상형 수석연구원, 글로벌연구센터 (shshim@posri.re.kr)

목차

1. 중국 자동차 및 부품 수출 동향
2. 수출 정체 원인과 정부 정책
3. 자동차업계의 글로벌 전략 변화
4. 중국 철강사의 대응 및 시사점

Executive Summary

- 중국 자동차 수출은 '16년 102만대로 생산(2,800만대)의 3.7% 수준에 그침
 - '12년 110만대 수출 이후 정체 상태로 주요 자동차 수출국은 동남아, 중동·아프리카 등 신흥국임. 자동차 부품은 수출 증가세가 지속되며 '16년 U\$297억의 무역흑자를 기록
- 수출 부진은 외자합작사의 非수출 전략과 로컬기업의 신흥국 중심 수출의 한계 때문, 중국 정부는 '25년 수출비 10%를 목표로 수출 확대를 독려 중
 - 상위 생산업체인 외자합작사 대부분이 본국과 글로벌 생산기지 차량의 시장 구분을 위해 중국 생산품을 非수출, 로컬업체 수출은 신흥국 경기 및 정치상황에 따라 불안정하게 변동하며 증가하지 못하고 있음
 - 자동차 생산능력 급증으로 최근 가동률이 60% 미만에 그치자 중국 정부는 로컬 브랜드 육성 등 경쟁력 강화로 수출을 확대해 과잉설비를 해소하려는 정책 구상
- 최근 중국 자동차업계에서는 ①해외생산 투자 확대, ②승용차와 SUV 등 수출 차종의 다양화, ③선진국 시장 공략 시작, ④외자합작사의 본국 역수출 개시 등 글로벌 전략의 변화 움직임이 나타남
 - 현지 조립공장 및 완성차 공장 등 해외기지를 확대하고 있어, 계획 중인 투자가 모두 이루어질 경우 해외생산능력은 144만대에서 438만대로 증가 예상
 - 상용차·경차 중심의 수출과 현지생산에서 승용차·소형 밴·SUV 등으로 차종 고급화 및 다양화 추진, 무역자회사 설립과 현지 대리상 확대 등 수출기반 강화
 - 선진 자동차 브랜드를 인수해 글로벌 수출중심 기지로 육성하고 중국에서 합작했던 파트너사와 공동 해외진출 시도, 전기자동차를 통한 선진국 공략도 확대
 - '15년 GM이 중국 생산 뷰익을 미국으로 역수출, '16년 포드사의 미국 역수출 등 글로벌 자동차사의 전략 변화도 일부 나타나기 시작
- 中 철강사들은 자동차사 글로벌화 동향에 대해 해외 동반진출과 성장성이 높은 부품산업 진출로 대응. 최근 중국 자동차의 한국시장 진출도 확대되고 있어, 국내 자동차업계와 철강업계의 경쟁력 강화 및 협력 등이 필요
 - 中 철강사, 선진국향 강재수출이 막힌 상황에서 車업계 동반 진출로 동남아 등 주요 시장에서 수출판매체제 고도화, 또한 부품사업 추진으로 밸류체인 확대
 - '16년 국내시장의 중국산 자동차 수입이 2천대를 넘어섰고, 중국 업계의 한국시장 공략이 확대될 전망으로 국내 관련산업의 관심과 사전 대응 필요

1. 중국 자동차 및 부품 수출 동향

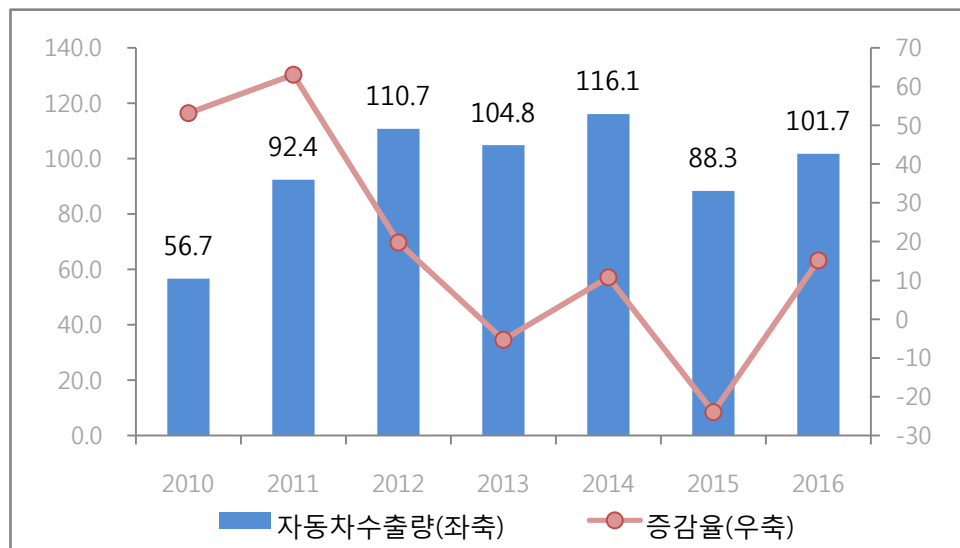
□ '16년 중국의 자동차 수출은 102만대로 총 생산량 2,800만대의 3.7% 수준을 기록함

○ 자동차 수출은 '10년 57만대에서 '12년 110만대까지 빠르게 증가했으나, 이후 정체되다가 '16년 102만대로 다소 회복 추세

- 수입은 유럽·미국·일본으로부터 꾸준히 110만대 내외 수준을 유지하고 있으며, '16년에는 108만대를 기록
- 금액기준 '16년 수출은 U\$163억, 수입은 U\$451억을 기록
- 승용차 기준 대당 수출가(U\$7천)는 수입가(U\$43.3천)의 1/6에 못 미치고 있어, 고급·고가 차종 중심의 수입 구조를 반영

〈중국의 자동차 수출 추이〉

(단위: 만대, %)



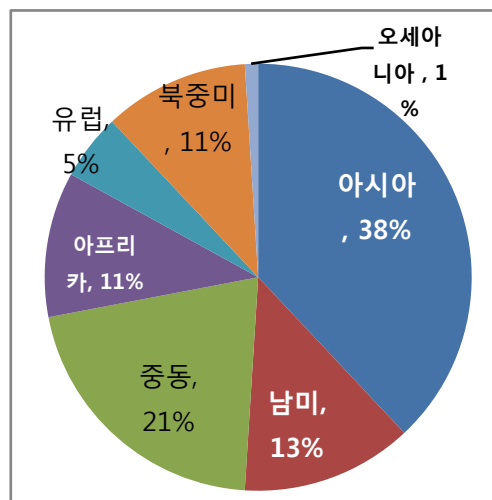
자료: 중국자동차공업협회(<http://www.caam.org.cn/>)

○ 주요 수출지역은 동남아, 중동·아프리카, 중남미 등 신흥국과 저개발국 중심이며, 지난 해에는 동남아와 중동, 중남미향 수출이 크게 증가함

- '16년 최대 수출국은 이란으로 15.8만대(16% 점유)였으며, 태국(8.0%), 인도(7.9%), 베트남(5.9%) 순이었음
- 권역별로 아시아 38%(전년비 4%p 상승), 중동·아프리카 32%(전년비 2%p 상승), 중남미 18%(전년비 8%p 상승) 차지

〈중국의 10대 자동차 수출국 및 지역별 비중('16년)〉

	2014	2015	2016(대수, 천대)
1	이란	이란	이란(158)
2	태국	베트남	태국(82)
3	알제리	태국	인도(80)
4	러시아	미얀마	베트남(60)
5	미얀마	베네수엘라	미국(56)
6	이집트	칠레	미얀마(53)
7	콜롬비아	이집트	이집트(51)
8	베트남	콜롬비아	칠레(40)
9	칠레	알제리	멕시코(37)
10	베네수엘라	방글라데시	러시아(29)
기타	679	458	371
합계	1,161	883	1,017



자료: 중국자동차공업협회(<http://www.caam.org.cn/>)

□ 자동차부품은 수출 증가가 지속되고 있으며, '16년 U\$297억의 무역 흑자를 기록함

○ 미국의 반덤핑, 반보조금 제소로 '16년 수출이 둔화됐으나, '05년 이후 연평균 21%의 높은 수출증가율을 기록하며 지속 성장 중

- 부품산업의 품질 및 가격 경쟁력 향상과 세계 자동차사들의 글로벌 조달 확대, 중국 완성차 업체의 해외생산 확대에 따른 부품 판매 증가 등이 원인
- 중국 진출 글로벌 부품사의 기술이전 및 생산 확대가 선진국향 수출을 증가시키는 데 기여하고 있음

· '16년 국별로 미국 24.7%, 일본 9.4%, 한국 5%, 독일 4%, 멕시코 3.4%의 수출구성비 기록

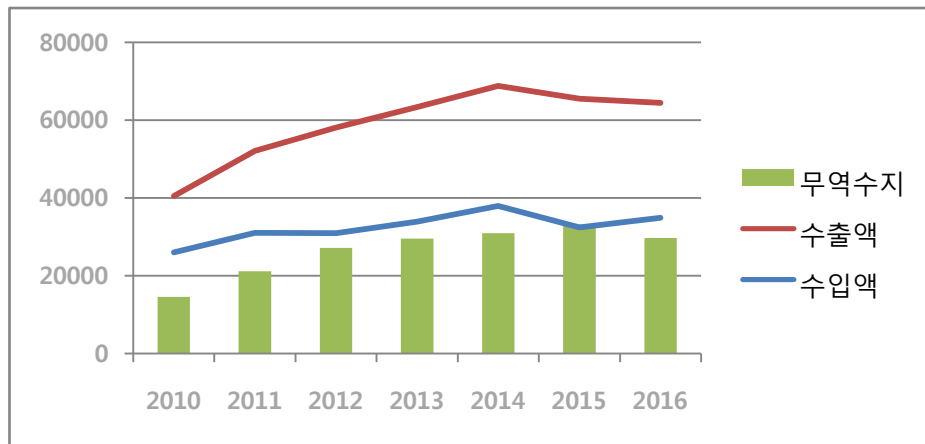
- 제품별로 현가계(40%), 차체계(18%), 엔진계(15%) 비중이 높으나, 엔진계는 수출단가가 수입단가의 1/5 수준에 불과해 소형엔진 위주로 추정

○ 부품 수입은 독일(27.4%), 일본(23.9%), 미국(15.2%), 한국(6.9%) 등 중국 진출 외자합작사 본국이 70%를 차지하며, '16년 U\$348억을 기록

- 부품종류별로 중대형 차량의 엔진과 전동계 등 핵심부품의 수입의존도가 높음(구전동계 수입비중 38%, 엔진계 비중 17% 등)

〈중국 자동차부품 무역 추이〉

(단위: U\$백만)



자료: 중국자동차공업협회 부품지회(<http://www.caam.org.cn/>)

2. 수출 정체 원인과 정부 정책

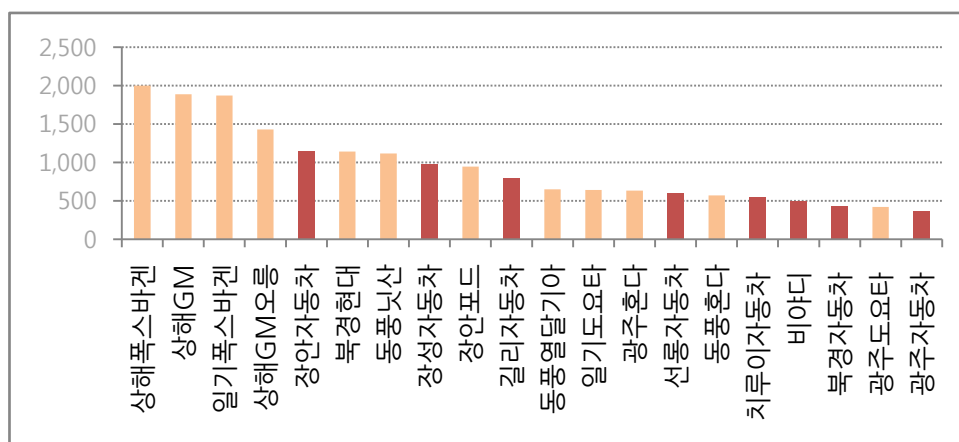
□ 자동차 수출의 부진은 외자합작사들이 非수출 전략을 취하고 있고, 로컬업체들의 신흥국 중심 수출 전략이 갖는 한계 때문임

○ 주요 생산업체인 외자합작사 대부분은 본국 및 글로벌 생산기지 차량과의 시장 구분을 위해 해외수출을 하지 않고 있음

- 상위 20개 생산업체 가운데 12개사가 합작사로서 이 중 상해GM만 중국 공장에서 생산된 뷰익 차량을 본국(미국)에 일부 수출하고 있음

〈중국 업체별 자동차 생산량('16년)〉

(단위: 천대)



자료: 중국자동차공업협회(<http://www.caam.org.cn/>)

주: 빨간색은 중국 로컬 자동차업체를 표시함

- 수출은 로컬업체가 신흥국을 중심으로 추진하는 구조인데, 신흥국의 경기회복 지연과 높은 환율변동, 정치적 리스크 등의 부정적 요인이 수출 확대 장애요인으로 작용
 - '13년 2위(8만대), '14년 4위(6.7만대) 수출국이었던 러시아는 미국의 경제 제재로 경기가 급락하면서 '15년 13위(2만대)로 급락
 - 베트남의 경우 중국 정부의 일대일로 사업 관련 트럭 수출 급증으로 '14년 8위에서 '15년 2위로 뛰어오르는 등 정책적 영향도 크게 작용
 - 반면, 로컬 자동차사의 품질 및 디자인, 브랜드 인지도 등이 취약해 선진국으로 수출을 늘리기는 어려운 상황

□ 중국 정부는 '25년까지 자동차 수출비중을 10%로 늘려 300만대 이상 수출을 목표로 자동차산업의 경쟁력 강화와 글로벌화를 독려

- 중국 경제에서 자동차산업의 위상과 역할이 커진 반면, 설비급증으로 가동률이 하락하고 로컬업체 실적 부진 등 과잉설비에 대한 우려도 증가
 - 자동차 및 관련 산업이 중국 전체 세수와 고용, 상품소매판매액에서 차지하는 비중은 각각 10%를 넘고 있어, 경제적 파급효과가 가장 큰 업종으로 성장
 - 최근 자동차 생산능력이 빠르게 증가하면서 '15년 자동차업계 가동률이 54%에 그쳤으나, 설비확장은 지속되고 있는 상황
 - 특히, 로컬업체 대부분이 50%보다 낮은 가동률에 그치며 가격인하 경쟁에 나서고 있고, 일부 업체는 지방정부가 보조금을 지원하고 있는 상황
 - '16년 1.6l 이하 소형차 구매세 면제 혜택으로 자동차판매가 전년비 13.7% 증가했는데, 이 역시 소형차를 주로 생산하는 로컬업체 지원을 위한 것임
 - '15년 중국 자동차 생산능력은 4,061만대로 업계는 '20년 5,824만대까지 확장을 추진 중. 특히, 로컬업체의 능력은 2,448만대에서 3,493만대로 크게 늘어날 전망
- 중국 정부는 로컬브랜드 육성 및 핵심부품의 국산화율 제고 등 경쟁력을 강화해 수출을 확대하고, 이를 통해 과잉문제를 해소하려는 구상
 - 최근 자동차산업정책 발표에서 중국 브랜드 차량의 글로벌 시장 점유율 제고와 선진국시장 수출 확대까지 목표로 제시하는 등 정책적 수출 확대의지

표명

- 월스트리트 저널은 중국이 자동차도 과잉설비를 수출할 계획이라고 보도하며, 통상문제를 피해 신흥국 및 FTA 체결 국가를 우선 대상으로 할 것이라고 전망함(5월 2일자)

[참고] 자동차산업 장기발전계획 중 완성차 부문 전략 목표

- 자주브랜드 자동차 시장점유율(%): 40('20년)→ 50('25년)→ 60('30년)
- 승용차 핵심부품 국산화율(%): 50이상(“)→ 60이상(“)→ 80이상(“)
- 글로벌 목표: 히트 모델의 세계 10위 진입, 대량 수출('20년) → 세계 10위 업체 내 2개사 진입, 수출비중 10% 달성('25년)

3. 자동차업계의 글로벌 전략 변화

□ 로컬업체들은 해외시장 확대를 위해 최근 조립공장 및 완성차 공장 등 현지생산기지 확장에 나서고 있음

- '13~'15년 3년 동안 자동차 및 부품의 해외투자는 U\$285억으로 특히, '14년부터 급증하는 추세(딜로이트, '16.10)
 - U\$285억 중 Green field 투자 U\$108억(99건), M&A는 U\$177억(60건)
- 현지조립공장 형태의 진출이 가장 많은 가운데 추가 능력 확장을 추진 중
 - KD(Knock Down) 수출 후 현지에서 조립생산하는 방식으로 치루이(17개 공장, 21만대 능력), 장성(24개 공장, 50만대 능력), 리판(8개 공장), 강준(18개), 길리(6개) 등 로컬 대표업체 대부분이 이미 운영 중이며 설비 확장을 추진 중임
 - 장안자동차는 이란·베트남·말레이시아 등에서 5개 조립공장을 가동하고 있으며, '20년까지 30만대, '25년까지 50만대의 KD 수출을 목표로 확장 추진
- 최근 관세장벽이 없고 투자우대 혜택을 누릴 수 있는 완성차 공장 투자도 증가하는 추세
 - 브라질의 국산화율 65% 이상 요구, 아르헨티나 자동차수입할당제 등 신흥국의 산업보호정책을 피해 부품 등 산업기반이 구축된 국가를 중심으로 직접투자

- 치루이자동차, 이란에 6만대의 완성차 공장 투자(8개 부품사 동반 진출) 후 10만대 규모의 생산공장 투자를 추가로 추진
- 장성자동차, 러시아에 15만대 규모의 완성차 공장 건설 중('19년 완공)
- 日 포린誌는 중국의 자동차 해외생산능력은 '14년말 기준 144만대로, 계획 중인 투자가 모두 진행된다면 '20년 438만대까지 증가할 것으로 추정
 - 생산능력은 현재 동남아(34%)와 동유럽(32%)에 집중돼 있으며, 중남미와 중동·아프리카도 각각 10%씩 능력을 차지하고 있음
 - 업계 계획대로 확장 추진 시 장성자동차가 24개 공장(99만대)으로 최대 해외 생산업체가 될 전망이며, 치루이자동차도 21개 공장(82만대)을 보유할 전망

□ 상용차 중심 수출과 현지생산에서 최근 승용차와 SUV 등으로 차종의 다양화 및 고급화 추진

- 동풍자동차, 상용차 중심 수출에서 '13년부터 승용차 수출 개시·확대 중
 - 중국 최대 상용차 생산업체로 스웨덴 볼보의 상용차와 전략적 제휴를 맺고 상용차 수출에 주력했으나, '13년 승용차 7,000대 수출 개시 후 승용차 수출에 주력
 - 남미, 동남아, 아프리카에 입지한 3만대의 상용차 현지 조립생산능력을 승용차 포함 10만대까지 확대 추진 중
- 장안자동차, 경차 수출 중심에서 승용차, SUV 등으로 다양화 추진
 - '13년부터 승용차, SUV 수출로 품목을 전환하며, 소형 밴, 경차, 승용차, SUV로 현지 조립생산 차종도 다변화
 - 최근 러시아 유통상과 판매대리계약을 체결하며 동유럽 시장 확대를 추진
- 북경자동차, 남미와 러시아에 상용차 위주로 수출, 최근 무역 전문회사 '국제발전유한공사'를 설립하며 승용차 수출 확대를 추진
 - 지역적으로는 동남아 시장 수출 확대 추진

□ 선진 자동차 브랜드를 인수해 수출 확대에 활용하고, 전기차로 선진국 시장 공략에도 나섬

- 상해자동차, 영국 MG그룹(1920년대 설립된 스포츠카 브랜드) 인수 후

MG브랜드로 해외생산 및 수출 확대 추진

- 태국 CP그룹과의 합작사에서 MG브랜드의 차량을 생산하여 동남아지역에 중고급 차량으로 수출을 확대한다는 계획
 - 합작사 현황: 상해자동차 51%, 태국 CP그룹 49%로 설립('13년)
1기 5만대('15년), 2기 5만대(~'18년), 장기적으로 30만대 예정
- 중국 합작파트너인 GM과 동남아에 공동 진출하는 등 선진업체와의 합작 경험 및 브랜드 파워를 활용해 해외시장 공략
 - 인도GM의 구자라트 Halol 공장 인수('17년 4월), 연산 11만대('96년 투자) 능력으로 쉐보레 등 모델 생산
 - 인도네시아에 상해오룽GM 공장 건설 후 '16년부터 생산(총 15만대 능력), 상해오룽GM은 소형차 위주 업체로 인니에서도 중국과 동일한 모델을 생산할 계획

○ 길리자동차, 영국 택시 공장 및 스웨덴 볼보사 인수 후 투자 확대, 글로벌 자동차 수출 확대 추진

- 영국 택시공장 인수('13년) 후 영국에 R&D 센터 설립 및 신규 공장투자('15년~), 글로벌 수출기지로 육성한다는 계획임
- 볼보 인수('12년) 후 중국 공장에서 생산한 볼보 승용차의 대미수출도 개시함
 - '15년 S60L(중형) 모델의 미국 수출에 이어, '17년 2월에는 S90(대형) 400대 수출 개시

○ 비야디(BYD) 및 쑤저우이글사 등의 전기차 선진국 수출과 투자 확대

- 비야디(BYD), 미국·프랑스·독일 등 선진국에 전기버스 생산공장 투자
 - 영국에서 전기버스 공동 생산('13년~), 미국에는 전기차 배터리와 전기버스 공장 건설('14년, 캘리포니아) 후 현재 제2공장 건설 중('17년 완공)
 - 프랑스에도 10백만 유로를 투자해 전기버스 200대 생산 공장을 건설하기로 함('17년 5월)
 - 최근 브라질 공장 준공(4,000대 능력, '17년 4월) 및 에콰도르 투자도 추진 중
- 쑤저우이글사, 민영 전기차 상용차 업체로 다인승 카트, 놀이공원차 등에 특화 하여 '16년 미국에 2,400대의 수출 실적을 올림

□ 중국 내 일부 외자 합작사의 본국 수출도 시작됨

- 글로벌 자동차사들이 중국 합작공장에서 생산된 차종의 非수출 정책을 고수하는 가운데 GM이 '15년부터 본국(미국)으로 수출을 개시함
 - 상해공장에서 생산한 뷰익 차종을 '15년 본국으로 첫 수출, '16년 4.4만대가 수출된 것으로 알려짐
 - 포드 자동차사 역시 '16년 합작사인 장안포드에서 생산한 차량 96대를 미국에 초도 수출함
 - 중국 로컬업체의 전기차 수출을 포함해 '16년 대미 자동차 수출은 전년비 3.1배로 급증한 5만5,400대를 기록함
- 글로벌 업체의 중국산 해외수출은 아직 소량에 불과하지만, 글로벌 최적화 전략下 향후 중국 생산 경쟁력이 뛰어난 모델을 중심으로 역수출을 확대할 가능성 상존
- 자동차사의 수출 및 글로벌 생산 확대에 따라 자동차부품산업 역시 지속적으로 성장하며 수출도 확대될 전망
 - 중국의 완성차 시장 대비 부품시장 규모는 35%로 향후 성장 잠재력이 높은 상태(선진국은 60~70% 비중)

4. 중국 철강사의 대응 및 시사점

□ 中 철강사는 중국 자동차사의 글로벌화에 부응해 동반 해외진출을 확대하고, 글로벌 유통망을 강화하는 등 해외시장 전략 고도화를 추진

- 보무강철, 인도와 태국, 인도네시아 등에 자동차강판 가공센터 건설
 - 중국에서 상해자동차사(인도 및 태국 진출) 및 상해GM사(인도네시아 진출)와의 자동차강판 공급 관계를 바탕으로 동반 진출
 - 보무 인도자동차강판가공센터, 15만톤 능력('16.1월 가동)으로 GM India 및 인도 Fiat사에 CG 공급
 - 인니가공센터는 상해GM오릉, 태국가공센터는 상해CP합작사 공급 목적으로 진출
 - 통상압력으로 미국·유럽 등 선진국향 수출이 어려운 가운데, 특히 전략 수출지역인 동남아에 판매유통망을 강화하는 기회로 활용하고 있음

○ 하북강철, M&A한 두페르코사의 글로벌 유통망을 활용해 고급 철강재 수출을 확대하며 중국 제조업의 글로벌 진출을 지원

- 글로벌 최대 유통상인 두페르코의 지분 51%를 인수('15년)해 유럽 및 미주에 집중된 두페르코의 생산 및 가공센터와 판매채널을 활용하며 철강수출 확대
 - 하북강철그룹 산하 당산강철 수출량(백만톤): 1.4('12년) → 3('14년)
 - 두페르코社 글로벌 무역 중 아시아산 비중: 35%('12년) → 65%('14년)

○ 해외수출 확대로 성장가능성이 높은 자동차부품 분야로도 진출을 확대

- 보무강철, 고급 선재 열처리 신선업체(NSSMC 합작) 외에 자동차부품 생산으로 영역을 확장해 7개 부품업체를 운영 중

□ 최근 중국 자동차의 한국시장 진출도 확대되고 있어, 국내 자동차 업계와 철강업계의 경쟁력 강화 및 상호 협력 등이 필요

○ '16년 국내시장의 중국산 자동차 수입은 2,222대를 기록한 가운데, 중국 업계의 한국시장 공략은 앞으로 더욱 확대될 전망이다

- 중국산 완성차 수입은 '12년 1,067대에서 '16년 2,222대로 증가. 소형 트럭과 화물 밴 등 소형 상용차 위주이며, 자영업자와 소상공인, 중소기업인 등이 주 고객층으로 나타남
- 최근에는 준중형 트럭과 중형 SUV, 전기버스 등으로 차종과 공략 시장이 다변화되는 등 중국 자동차업계의 한국시장 공략이 확대되고 있는 상황
 - '17년 1월 국내시장에 첫 출시된 중국산 중형 SUV는 초도 수입물량 120대가 매진되며 3월 재수입이 이루어졌는데, 해당 업체는 금년 최대 3천대까지 판매를 계획하고 있음
 - BYD는 지난 해 한국 판매법인을 설립하고 금년 전기버스에 이어, '18년부터는 전기자동차 판매에도 나선다는 계획을 추진 중임

○ 상용차, 전기차 등 국내 틈새시장을 대상으로 진출한 중국 업체들이 이를 기반으로 향후 승용차 부문 진출을 본격화 할 가능성도 있어, 국내 자동차 업계의 경쟁력 강화 노력과 철강사와의 협력 강화 등이 필요

이 자료에 나타난 내용은 포스코경영연구원의 공식 견해와는 다를 수 있습니다.

[참고자료]

[보고서/논문]

조철, “중국 자동차시장 구조 변화와 전망”, 중국자본시장연구 세미나 발표자료, 산업연구원, 2017.3

Deloitte, “2016年中國汽車行業對外投子報告”, 2016.10

FOURIN, “中國自動車調査月報”, 2014년 10월호(제223호)

FOURIN, “中國自動車調査月報”, 2017년 3월호(제252호)

[홈페이지]

두페르코 (<http://www.duferco.com/>)

보무강철 (<http://www.baowugroup.com/>)

중국자동차공업협회 (<http://www.caam.org.cn/>)

중국자동차공업협회 부품지회 (<http://www.caam.org.cn/>)

한국자동차산업협회(<http://www.kama.or.kr>)

[언론]

한경비즈니스, “한국 시장 위협하는 중국차”, 2017년 5월 10일자

汽车人基地, “中国五大汽车集团海外生产基地及产能布局一览”, 2016년 10월 25일자

人民网, “国产车企纷纷海外建厂国内遇冷国外淘金”, 2015년

经济观察报(北京), “中国汽车海外扩张：巨资建厂面临转型风险”, 2016년 2월 14일

环球网, “中国汽车重视国外市场 中国制造渐被接受”, 2016년 5월 1일

SINA.com, “美称中国制造终于进入美国汽车市场 有多个品牌”, 2016년 1월 31일

21世纪经济报道, “中国中车海外策略转变：首提跨国经营与全球领先”, 2015년 4월 8일

中国新闻网, “中国一汽布局15个海外生产基地 带动产能“走出去”, 2017년 1월 16일

江淮新闻, “江淮轻卡“一带一路”以“中国制造”遍布海外”, 2016년 12월 7일

网易汽车, “国产沃尔沃S90将出口欧洲 6月份抵达美国”, 2017년 6월 2일

百家号, “出口美国的“国产车”, 国内销量惨淡, 国外卖的比奥迪还好”, 2017년 5월 9일

百家号, “中国车企海外市场布局和产能规划一览”, 2017년 6월 4일자

百家号, “践行“一带一路” 东风汽车布局海外市场”, 2017년 5월 16일자

环球网, “日媒：中国汽车产能过剩50% 价格下降已经开始”, 2015년 5월 7일자

新浪汽车, “中国汽车产能过剩拟出口 或将影响全球车市?”, 2017년 5월 3일자