



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석 및  
대응전략

濟州大學校 大學院

貿易學科

任 兆 麟

2016年 6月

碩士學位論文

한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석 및  
대응전략

A Comparative Study on the Competitiveness of  
Automobile Industries and the Corresponding  
Strategies between Korea and China

濟州大學校 大學院

貿易學科

任 兆 麟

2016年 8月

# 한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석 및 대응전략

A Comparative Study on the Competitiveness of  
Automobile Industries and the Corresponding  
Strategies between Korea and China

指導教授 金永春

任兆麟

이 論文을 經營學 碩士學位 論文으로 提出함

2016年 6月

任兆麟의 經營學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長\_\_\_\_\_

委 員\_\_\_\_\_

委 員\_\_\_\_\_

濟州大學校 大學院

2016年 6月

A Comparative Study on the Competitiveness of  
Automobile Industries and the Corresponding  
Strategies between Korea and China

Ren Zhaolin  
(Supervised by professor Young-choon Kim)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree of  
Master of Business Administration

June. 2016.

This thesis has been examined and approved.

.....  
.....  
.....

.....  
June. 2016.

Department of International Trade  
GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

## 목 차

제 1 장 서 론 .....	1
제1절 연구의 배경 및 목적 .....	1
제1절 연구의 방법 및 내용 .....	3
제 2 장 한·중 자동차 산업의 발전과정 및 현황 .....	4
제1절 한국 자동차 산업의 발전과정 및 현황 .....	4
1. 한국 자동차 산업의 발전과정 .....	4
2. 한국 자동차 산업의 현황 .....	6
제2절 중국 자동차 산업의 발전과정 및 현황 .....	12
1. 중국 자동차 산업의 발전과정 .....	12
2. 중국 자동차 산업의 현황 .....	15
제 3 장 한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석 .....	23
제1절 지수 분석 방법 .....	23
1. 국제시장 점유율 .....	23
2. 무역특화지수(TSI지수) .....	23
3. 산업내무역지수(GL지수) .....	24
4. 현시비교우위지수(RCA지수) .....	25
5. 품질 경쟁력지수(QCI지수) .....	26
제2절 지수 비교 분석 결과 .....	26
1. 국제시장 점유율 비교 분석 결과 .....	26
2. 무역특화지수(TSI지수) 비교 분석 결과 .....	28
3. 산업내무역지수(GL지수) 비교 분석 결과 .....	30
4. 현시비교우위지수(RCA지수) 비교 분석 결과 .....	32
5. 품질 경쟁력지수(QCI지수) 비교 분석 결과 .....	34

제 4 장 한·중 자동차 산업의 경쟁력 강화를 위한 대응전략 .....	36
제1절 한국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략 .....	36
1. 한국 자동차 산업의 시사점 .....	36
2. 한국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략 .....	39
제2절 중국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략 .....	41
1. 중국 자동차 산업의 시사점 .....	41
2. 중국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략 .....	46
제 5 장 결 론 .....	51
참고문헌 .....	53

## [ 표 차 례 ]

<표 2-1> 한국 자동차 산업의 발전과정 .....	5
<표 2-2> 세계 주요 자동차 생산국 순위 .....	6
<표 2-3> 한국의 자동차 생산 추이 .....	8
<표 2-4> 한국의 자동차 판매 추이 .....	8
<표 2-5> 한국 자동차 산업의 수입과 수출 추이 .....	10
<표 2-6> 중국 자동차 산업의 발전과정 .....	13
<표 2-7> 중국의 자동차 생산 추이 .....	16
<표 2-8> 중국의 자동차 판매 추이 .....	16
<표 2-9> 2015년 중국 완성차 대외 수출량과 비중 .....	19
<표 2-10> 2015년 중국 10위권 내 자동차수입국 수입량 및 비중 .....	21
<표 3-1> 2014년 5개국 자동차 세계시장 점유율과 생산량 비중 .....	26
<표 3-2> 2005~2014년 5개국 자동차 세계시장 점유율 .....	27
<표 3-3> 한국 자동차 제품의 TSI지수 .....	28
<표 3-4> 중국 자동차 제품의 TSI지수 .....	29
<표 3-5> 한국 자동차 제품의 GL지수 .....	30
<표 3-6> 중국 자동차 제품의 GL지수 .....	31
<표 3-7> 한국 자동차 제품의 RCA지수 .....	32
<표 3-8> 중국 자동차 제품의 RCA지수 .....	33
<표 3-9> 한국 자동차의 QCI지수 .....	35
<표 3-10> 중국 자동차의 QCI지수 .....	35



## [ 그림 차례 ]

<그림 2-1> 한국 자동차 업체별 시장점유율 .....	9
<그림 2-1> 중국 자동차 업체별 시장점유율 .....	17
<그림 2-3> 중국 자동차 수출량과 증가율 변화 추이 .....	19
<그림 2-4> 중국 자동차 수입량과 증가율 변화 추이 .....	20
<그림 3-1> 한·중 자동차 제품의 TSI지수 비교 .....	30
<그림 3-2> 한·중 자동차 제품의 GL지수 비교 .....	32
<그림 3-3> 한·중 자동차 제품의 RCA지수 비교 .....	34

# 제 1 장 서 론

## 제1절 연구의 배경 및 목적

1992년 한·중 수교 이후 양국 교역 규모는 점점 커졌고, 2014년 한·중 양국 무역액은 3000억 달러를 육박하며 수교 당시에 비해 약 60배 이상의 증가를 보였다. 중국은 현재 한국의 제 1대 무역상대국이자 투자대상국, 여행지가 되었고, 한국 역시 미국·일본 다음으로 중국의 제 3대 무역상대국이 되었다. 세계경제의 글로벌화가 빠르게 진행될수록 구역경제 일체화의 경향은 나날이 두드러졌다. 동시에 한·중 양국의 경제무역관계 역시 날로 긴밀해져갔으며, 역사적, 지리적 문화에 기초하여 현실 및 이익 방면의 호혜적인 요구 또한 존재했다. 2002년 한·중 양국은 자유무역협정(Free Trade Agreement, “FTA”라고 한다.)에 대한 논의를 시작하였다. 2014년 11월 10일 박근혜 대통령과 시진핑 중국국가주석은 베이징에서 한·중 FTA협상에 대한 의견에 합의를 이루었으며, 2015년 6월 1일, 한·중 양국의 수뇌부는 자유무역협정에 정식 서명을 하였다.

21세기에 들어서며 세계경제의 발전과정에서 자동차산업의 중요성은 점점 커지기 시작했다. 또한 자동차산업은 한 나라의 경쟁력 및 기술수준을 보여주는 종합적인 제조업으로서 국가의 많은 관심을 받는 분야이다. 한·중 양국은 세계에서 손꼽히는 자동차 생산국이지만 양국의 경제구조는 조금 다른 양상을 보인다. 개발도상국인 중국은 풍부한 자원·노동력, 광활한 시장이라는 측면에서 우위를 차지하고 있으며, 한국은 기술과 자본방면에서 우위를 차지하고 있다. 최근, 한국과 중국 간 자동차 및 부속품의 수출입 무역 및 투자협력이 끊임없이 심화되고 있는 가운데 현재 중국은 한국 자동차의 목표 시장이 되었고, 중국 자동차 시장에 대한 한국자본의 투자 역시 끊임없이 증가하고 있다. 심지어 한·중 기업이 합작 설립한 완성차 및 부속품 생산공장은 100여 곳이나 되는데, 이는 한국 자동차 기업의 원가 절감 및 경쟁력 강화 측면에서 이로울 뿐만 아니라 중국 자동차 부속

품기업을 품질을 향상시켜 국제 시장 경쟁에 참여할 수 있도록 도움을 주었다. 한·중 양국의 서로 다른 경제구조는, 상호 보완할 수 있으며, 두 나라에게 모두 중요한 의의가 있다.

한·중 양국의 이상적인 경제협력 관계의 구축을 바라는 현실적인 상황들로 인해 양국은 경제발전을 추진하였고, 두 나라의 경제무역협력은 전면적이고, 심층적이며, 호혜상생적인 이상적인 상황을 이룩할 수 있었다. 또한 상당수의 자료·문헌들은 한·중 FTA체결에 낙관적인 태도를 보이고 있다. 그들은 FTA 체결로 인해 양국은 상생을 이룰 수 있으며, 양국 간의 비교우위를 잘 발휘할 수 있다고 여기며, 한·중 양국이 자유무역지대를 구축하려는 주요 원인이 바로 이것이다.

경제의 성장으로 현재 자동차산업시장은 끊임없이 확대·심화되고 있으며 자동차의 외형·종류도 끊임없이 새로워지고 있다. 앞서 언급했던 현상들을 야기하고 있는 주요 원인은 경제 글로벌화의 과정에서 역내일체화의 추세가 끊임없이 심화되고 있기 때문이라고 생각한다. 역내자동차자유무역의 발전을 추진하던 역내조직들은 이미 경제 글로벌화를 추진하는 역량이 되어버렸다. 지리적인 장점이 있는 한·중 양국 간 무역왕래는 날로 긴밀해지고 있지만, 관세정책 등의 측면은 오히려 개방이 충분히 이루어지지 않았다는 것이다. 그렇기 때문에 한·중 FTA 체결은 양국 자동차 산업 발전에 큰 촉진작용을 하게 되었으며, 한·중 FTA 체결에 대한 구체적인 표현은 당사국 간 관세·비관세의 무역장벽을 해소할 수 있을 것이다. 이를 위해서는 지식재산권 보호, 중소기업 간의 협력, 표준화 및 금융통화 등의 새로운 영역에서 상호 간의 약속이 요구된다. 현재 중국은 개발도상국으로 자원·노동력 중심 산업이 발달했으며, 한국은 선진국으로 자본·기술 중심의 산업이 발달했으며, 다른 선진국들과 견주어도 뒤지지 않을 정도이다. 한국의 높은 산업화 수준은 중국의 자동차생산방면에 최첨단시설을 제공해줄 수 있으며, 중국 자동차 산업시장의 투자를 증가시킬 수 있다. 또한, 한·중 FTA의 체결은 무역과 상호투자를 활성화시킬 수 있으며, 장기적으로 본다면 양국 자동차 산업의 발전에 항구적인 의의가 있다고 볼 수 있다.

본문은 한·중 자동차 산업의 발전 현황 및 지표지수들의 비교를 통해 양국 자동차 산업의 경쟁력에 대해 분석하였다. 또한 양국 자동차 산업의 경쟁력 강화를 위한 대응전략을 제시해보려고 한다.

## 제2절 연구의 방법 및 내용

본 논문은 한·중 양국 자동차 산업의 경쟁력 및 대응전략을 연구를 위해 한·중 자동차 산업과 관련된 각종 논문과 보고서를 기반으로 쓰인 것이다. 통계 자료와 수치는 주로 한국무역협회, UN COMTRADE 사이트, 한국자동차산업협회, 산업연구원, 중국자동차공업협회, 중국 통계국 등에서 발표된 각종 간행물과 국내외 논문을 정리해놓았다.

본 논문은 크게 5장으로 나누어 구성되어 있으며 구체적인 내용은 다음과 같다.

제1장은 서론으로 연구의 배경, 목적, 그리고 연구의 방법 및 내용을 제시하였다.

제2장은 한·중 자동차 산업의 발전과정과 현황에서는 자동차 산업의 의의 및 특성, 한국과 중국 양국의 자동차 산업 발전과정 및 현황에 대해 기술하였다.

제3장은 한·중 자동차 산업의 국제시장 점유율, 무역특화지수(TSI지수), 산업내무역지수(GL지수), 현시비교우위지수(RCA지수), 품질경쟁력지수(QCI지수)을 통해서 한·중 양국 자동차 산업의 경쟁력을 비교하였다.

제4장은 3장 내용을 바탕으로 한·중 양국 자동차 산업의 시사점과 경쟁력 대응전략을 분석하였다. 한·중 양국의 자동차 산업은 비슷한 점이 있는 반면 국가간에 특징을 가지고 있기 때문에, 국가마다 받은 시사점도 다르게 나타난다. 그래서 본 장에서는 전체적으로 분석해 보았다. 그리고 예상되는 문제점을 도출하였고 이에 대한 양국의 효과적인 대응전략을 제시해 보았다.

제5장은 논문의 논지를 정리하여 결론을 도출해 보았다.

## 제 2 장 한·중 자동차 산업의 발전과정 및 현황

### 제1절 한국 자동차 산업의 발전과정 및 현황

#### 1. 한국 자동차 산업의 발전과정

한국 자동차 산업의 진정한 시작은 1960년대 초기로 한국 자동차 산업협회의 기록에도 나타나있다. 한국 자동차 산업은 지금까지 대략 5단계의 발전단계를 거쳤다.

제 1단계, 한국 자동차산업의 발전 초기단계로 시간 상 1960년대에 속한다. 1962년, 한국 정부는 “제 1차 경제개발 5개년계획”을 발표하여, 향후 5년 내 부속품을 조립하여 완성차를 제조하는 방식으로 자동차 산업을 추진할 것이라는 발전 전략을 제시했다. 이러한 전략의 시행으로 한국 자동차 기업들은 수입 부속품들을 조립하여 완성차를 만들었고, 이것이 바로 자동차 산업의 ‘조립 생산 및 국산화’의 초기단계이다.

제 2단계, 이 시기는 기존의 부속품을 조립하여 완성차를 생산하던 조립생산단계에서 자체적으로 차량을 생산하게 되는 한국 자동차 산업에 있어 일종의 전환기이다. 1970년대, 한국 정부는“자동차산업 기본육성계획”을 제정하여, 자동차·철강·조선업 등을 국가중견산업으로서 중점 발전시켰으며, 국산화를 위한 필수원재료 수입에 대해 세금 면제 등의 혜택을 주었다. 이러한 정책으로 자동차 기업들은 대규모로 해외 생산 기술을 도입하게 된다.

1980년대에 들어서며 한국의 자동차산업의 발전은 제 3단계에 진입하게 된다. 이 때, 한국은 자동차 수출의 기반을 닦아 자동차를 대량으로 수출하기 시작했다. 이와 동시에 수입 차량에 대해서는 높은 관세를 부과하여 수입 장벽을 형성하고 다양한 세금을 징수했는데, 특별 소비세, 특별 간접세 등이 바로 그 예이다. 또한 국내에서 “국산 차를 타는 영광” 등과 같은 사회적 여론분위기를 조성해 국외차량의 수입을 억제하고 국산차의 소비를 활성화시켰다. 또한 정부는 모든

자동차 생산 공장들이 반드시 자체적인 모터 생산 공장과 차체 생산 공장을 갖출 것을 요구했으며, 부속품 산업의 발전과 1공장 1부품 생산 등을 독려하여 브랜드의 안정적이고 건강한 발전을 보장해주었는데, 예를 들어 국가가 규정한 가격 및 질량 기준을 충족한 부속품의 경우 동일한 수입부속품의 수입을 중지시켰다. 이로 인해 한국의 자동차 기업들은 안심하고 핵심기술을 연마할 수 있었고, 더 나아가 자체적인 연구개발과 생산·관리 분야의 능력을 제고시킬 수 있었다.

한국 자동차 산업 발전의 제 4단계는 1990년대부터 시작된다. 이 시기의 특징으로는 자동차 생산판매량이 눈에 띄게 증가했으며, 자동차 기업들이 만족할만한 자체 개발 능력을 갖기 시작했다는 것이다. 동시에 국내 시장 수용의 한계와 생산자금의 부족, 노동력의 과잉으로 인해 해외시장에 의존할 수밖에 없었다. 하지만 이는 자금공급의 경로이자 상품 판매시장이 되었고, 그로 인해 한국 자동차의 수출량은 크게 증가하게 되었다.

<표 2-1> 한국 자동차 산업의 발전과정

발전단계	시기	발전 특징
제1단계	1960년대	국산화 초기단계, 부속품 조립 위주
제2단계	1970년대	정부 정책 추진, 자동차 기업의 출현
제3단계	1980년대	자동차수출주도, 수입관세보호모델, 내부자체력향상
제4단계	1990년대	연구개발능력 및 자체생산력 향상
제5단계	2000년대~현재	세계화 경영전략

자료출처: 한국자동차산업협회

2000년부터 현재까지를 한국자동차산업 발전의 제 5단계라고 볼 수 있다. 오늘날 한국 자동차 산업은 생산의 세계화 및 기술의 선진화를 이룩했다. 한국 자동차 기업들은 이미 서유럽, 북미, 동유럽, 중앙아시아, 오세아니아 등의 지역에 생산 공장을 설립했으며, 해외 생산시스템과 글로벌 마케팅 네트워크를 구축하였

다. 발전 초기 부속품 조립을 위주로 완성차를 생산하던 제조업 단계로부터, 대대적인 국산화 추진 및 자동차 수입의 제한이 이루어지던 중간 단계 그리고 현재의 수출 위주의 발전단계까지, 총 5단계로 이루어진 한국 자동차의 발전사를 종합해보면 한국 정부는 자국 자동차 산업 발전 과정에서 시종일관 중요한 길라잡이 역할을 해왔다.

## 2. 한국 자동차 산업의 현황

한국 자동차는 세계시장에서 이미 경쟁력을 갖추었다. 1980년 생산량은 12만대로 세계 생산량의 0.3%를 차지했고, 2003년 생산량은 318만대로, 세계 시장의 5.2%를 차지했다. 2007년에 들어서 생산량은 403만 4000대로 증가하였고, 그중 특히 승용차 생산이 가장 많은 비중을 차지했다. 승용차 생산량만을 놓고 비교해보자면 한국의 승용차 생산량은 전 세계 승용차 생산량의 6.6% 정도로, 순위로는 세계에서 다섯 번째 이다. 한국은 자동차 산업 생산규모의 끊임없는 확대로 1990년대 초에 들어서며 이미 세계 10대 자동차 생산국에 이름을 올렸으며, 90년대 중반 이후 외환 위기에도 불구하고 한국 자동차 기업의 생산규모는 줄곧 세계 자동차 시장에서 5~6위를 유지했다. 2009년 세계경제의 회복에 따라 한국 자동차의 기술경쟁력이 향상되었고, 자동차 생산량은 3년 연속 증가세를 유지했다.

<표 2-2> 세계 주요 자동차 생산국 순위

(단위: 만대)

순위	국가	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	중국	1379.1	1812.5	1841.9	1927.1	2212.7	2372.2
2	미국	558.9	776.1	865.3	1032.8	1108	1166
3	일본	769.2	962.6	839.8	994.2	963	977.4
4	독일	513.2	571.5	631.1	564.9	572.7	590.7
5	한국	351.2	427.2	465.7	456.1	452.1	452.4
6	인도	240.9	324.2	393.6	414.5	387.4	384
7	멕시코	149.7	217.1	268	300.1	305.5	336.5
8	브라질	293.1	313.6	340.6	334.2	367.3	314.6
9	스페인	215.2	237.3	235.3	197.9	246.3	240.3

자료출처: 한국자동차산업연구원

### 1) 생산판매능력

한국 자동차 산업은 노동비용과 환율의 영향을 받기 때문에 1980년대에 들어서며 품질 경쟁보다 가격 경쟁이 더 치열한 현상이 나타난다. 1990년, 자동차 산업과 부속품 산업 간의 협력의 심화로 한국 자동차 산업의 경쟁력은 대폭 감소하게 된다. 그러나 생산 규모의 끊임없는 확대와 상품 품질의 개선으로 1990년대 말에 들어서며 한국 자동차 산업의 경쟁력은 다시금 빠르게 제고되기 시작한다. 1976년 자동차 수출을 시작한 이후로 1988년 생산실적이 처음으로 100만대를 넘어섰으며, 1988년에는 108만대를 생산하면 세계 제10대 자동차 생산국에 이름을 올렸다.

1995년에는 280만대의 자동차를 생산하며 세계 5대 자동차 생산대국에 이름을 올렸다. 한국 자동차 품질과 브랜드 이미지의 상승으로 2003년 자동차 생산량은 318만대를 넘어서게 되었다. 세계 자동차 산업 규모의 순위로 보면 한국은 미국, 일본, 독일, 중국, 프랑스의 다음으로 6위에 이름을 올렸으며, 제 5대 자동차 수출국, 재수시장 규모 세계 13위 등을 종합하여 세계 자동차 산업 종합 경쟁력에서 세계 5위라는 성과를 거두었다. 2007년 한국 자동차 생산량은 400만대를 돌파하게 된다. 2009년, 세계 경제위기의 영향으로 생산량은 351만 2천대 정도로 감소했지만 국내 판매량 및 수출량의 증가로 다시금 발전추세를 회복하게 된다. 2010년, 한국 자동차 생산량은 전년대비 21.6%의 증가율을 보였다. 이후 한국-유럽의 FTA 발효와 한국 자동차 품질·브랜드 이미지의 향상 및 전략적 자동차 수출로 2011년 한국 자동차 생산량은 465만 7천대(세계생산량 비중의 5.8%)를 넘어서게 되었다. 전년 동기대비 9.0%의 성장을 보였으며, 역사적으로 가장 높은 기록을 남겼다.

2012년에 들어서며 한국 자동차 생산량은 456만 1천대를 기록하게 된다. 비록 다소 하락하긴 했지만 한국의 자동차 생산량은 여전히 세계 자동차 생산량의 5.4%를 차지하며 8년 연속 세계 5위권을 유지했으며, 그 후로도 4년 연속 기본적인 생산수준을 유지하고 있다.



<표 2-3> 한국의 자동차 생산 추이

(단위: 만대)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
승용차	315.8	386.6	422.1	416.7	412.2	412.4	413.5
상용차	35.4	40.5	43.5	39.4	39.8	40	42
합계	351.2	427.1	465.7	456.1	452.1	452.4	455.5

자료출처: 한국자동차산업협회

<표 2-4> 한국의 자동차 판매 추이

(단위: 만대)

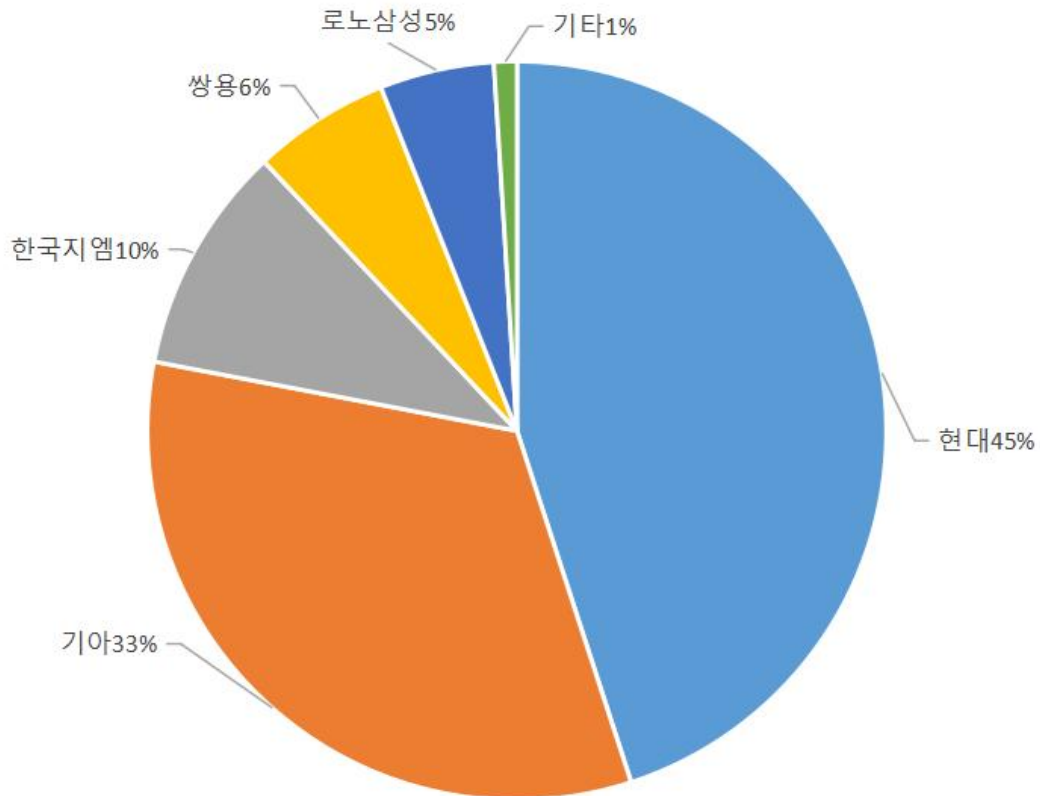
구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
승용차	117.4	121.7	121.1	117.5	113.7	121.3	132.6
상용차	21.9	24.7	26.3	23.4	24.6	24.9	26.2
합계	139.4	146.5	147.4	141	138.3	146.3	158.9

자료출처: 한국자동차산업협회

한국 자동차 판매 현황을 살펴보면 2009년부터 2011년까지 한국 자동차 판매량은 줄곧 성장세를 유지했지만, 2012년부터 하락세를 보이기 시작했다. 2014년에 와서 다시금 성장세를 회복하게 되었고, 2015년 한국 자동차 총 생산량은 158만 9천대로 전년 동기대비 8.6%의 성장률을 보이며 역사상 최고치를 기록하게 된다.

2015년 한국 자동차기업의 판매량은 차례대로, 현대자동차, 기아자동차, 한국지엠, 쌍용자동차, 르노삼성 순으로 판매량은 각각 714121대, 527500대, 158404대, 99664대, 80017대이다. 한국 내수시장의 확대와 수출증가는 한국 자동차 생산규모의 확대에 크나큰 기여를 했다.

<그림 2-1> 한국 자동차 업체별 시장점유율



자료출처:한국자동차산업협회의 데이터를 이용해서 저자가 작성

## 2) 수출입 현황

1990년 이후, 한국 자동차 산업은 줄곧 빠른 발전 추세를 유지해왔다. 2007년, 한국 자동차 산업은 한국 전체 수출의 13.12%를 차지하며, 한국의 주요 정략성 산업으로 자리매김 하게 되었고, 1990년 이후, 한국 자동차 산업은 가격 경쟁력 제고 및 생산비용 감소라는 발전 목표 하에 해외 직접투자 및 생산라인의 해외 진출을 실현하게 된다. 한국 자동차 산업을 수입 현황과 수출 현황으로 나눠 살펴보자.

<표 2-5> 한국 자동차 산업의 수입과 수출 추이

(단위: 만대)

년도	수입	수출
2009	6.1	214.8
2010	9.1	277.2
2011	10.5	315.1
2012	13.1	317
2013	15.6	308.9
2014	19.6	306.3
2015	24.4	297.4

자료출처: 한국자동차산업협회

먼저 한국 자동차 산업 수입 현황을 살펴보면 2009년 경제 회복과 기업구매력의 증가로 다수의 자동차 브랜드들이 한국 자동차 시장 경쟁에 참여하게 되었다. 이와 동시에 계속해서 탄생하고 있는 다양한 차종과 점점 확대되어가는 시장 점유율에 맞춰 중저가 수입차 브랜드들 또한 한국 시장에 수입차를 대중적으로 보급하려고 했다. 2009년 이후, 한국 수입 자동차 판매량은 빠른 속도로 증가하여, 연평균 증가율이 20% 전후에 달했다. 2011년 10만대를 돌파하였고, 2013년에는 15만대, 2015년에 들어서며 자동차 판매율은 사상 최초 20만대를 돌파하게 된다. 한국 수입 자동차 시장의 점유율 역시 2012년 10% 성장에서 2015년 14%의 성장을 보였다. 각 기업들은 젊은 층의 소비자들 특히 가격이 비교적 저렴한 수입차에 대한 열렬한 선호를 보이는 소비층을 타겟으로 삼아 마케팅을 진행하였고, 이는 한국 수입자동차 판매량이 여러 차례 신기록을 갱신할 수 있었던 주요 원인이라고 할 수 있다.

다음으로 한국 자동차 산업의 수출 현황을 살펴보면, 2008년 완성차 수출은 미국과 서유럽 등 주력 수출 시장의 급속한 위축과 유럽 주요국의 CO<sub>2</sub> 배출 연계 세계 도입 등의 영향으로 전년대비 5.7% 감소한 268만 4천대에 머물렀다<sup>1)</sup>. 2009년 완성차 수출은 글로벌 경기침체에 따른 전 세계 자동차 판매 감소, 일부 국내 완성차업체의 수출여건 약화, 해외 현지생산 확대 등의 요인으로 인해 전년대비

1) 왕혜, “중국과 한국의 자동차 산업 비교 연구: 현대자동차와 지리자동차 중심으로”, 순천향대학교, 2011, p.35.

19.9% 감소한 214만 8천대에 그쳤다. 2010년 완성차 수출대수는 277만 8천대로, 글로벌 금융위기 여파로 주요 지역의 수요가 급감하면서 수출이 크게 줄었던 2009년에 비해 29.0% 증가하며 2년간 지속됐던 감소세에서 완전히 벗어났다. 이는 서유럽지역의 경기 불안에 따른 수요 감소에도 불구하고, 최대 수출지인 미국 시장의 점진적 회복과 함께 동유럽, 중동, 중남미 등 신흥시장의 빠른 성장으로 수출이 크게 늘었기 때문이다<sup>2)</sup>. 2011년 완성차 수출은 2010년 대비 13.7% 증가한 315만 1천대로 처음 300만대 선을 돌파하면서 사상 최고치를 기록했다. 2013년에서 2015년 사이, 엔화와 유로의 평가절하로 인해 한국 자동차 브랜드의 가격 경쟁력이 떨어지게 되자 한국 자동차 수출량 역시 지속적인 감소세를 보이기 시작했다.

### 3) 기술수준

비록 한국 자동차 산업 방면의 브랜드 지명도는 세계적인 수준을 이뤘지만, 한국 자동차 산업의 품질은 아직 세계적인 수준에 도달했다고 할 수 없다. 미국 마케팅 정보 회사 "J.D.Power and Associates"가 2014년 2월 실시한 차량을 구매한지 3년이 지난 소비자들을 대상으로 진행한 차량 내구 품질 조사에서 전 세계 31개의 자동차 브랜드 중 일본의 렉서스(Lexus)가 1위를 차지했으며 차량 100대를 기준으로 68개의 결함이 나타났다. 한국의 현대자동차는 27위로 차량 100대를 기준으로 169개의 결함이 나타났으며, 한국의 기아 자동차는 20위로 차량 100대를 기준으로 151개의 결함이 나타났다<sup>3)</sup>. 최근 몇 년 사이, 부속품 산업, 생산 및 품질관리 시스템, 기술 및 품질 경쟁력 등의 방면에서 한국 자동차 산업의 수준이 대폭 향상되긴 했지만 선진국의 자동차 산업과 비교해보면 아직까지도 기술 및 품질 방면에서 다소 차이가 존재하는 것은 사실이다. 그렇기 때문에 한국 자동차 산업은 기술 개발 및 투자분야의 투자를 촉진해야 할 것이다.

### 4) 부속품 산업

최근 자동차 산업 방면의 구조조정으로 인해 교역 및 협력 형태에 많은 변화가 생겼다. 자동차 부속품 기업들의 인수합병으로 인해 부속품 산업 방면이 대형

2) "자동차 산업의 발전과정 및 경쟁력에 관한 연구-한·중 자동차산업을 중심으로", 세한대학교, 이아외, 2014.08, p9.

3) <http://view.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2014021212403195303> (亞洲經濟報)

화 되어가는 추세가 나타나기 시작했다. 한국 부속품 산업의 가장 큰 문제로는 심각한 내수 의존과 핵심기술의 부족을 꼽을 수 있다. 부속품 기업을 향한 자동차 기업들의 과도한 요구로 인해 부속품의 가격이 큰 폭으로 떨어지게 되자 부속품 산업 기술투자자금 방면에 많은 제약이 생기게 되었고, 그 결과 핵심 기술의 부족이라는 문제가 생기게 되었다. 물론 한국 부속품 기업들은 이미 부속품 산업의 대형화와 구조체계를 마련하긴 했지만 부속품 핵심기술의 부족이라는 문제가 발생하는 바람에 한국 부속품 산업은 아직 국제시장의 수준에는 미치지 못하고 있는 것이 현실이다. 1999년부터 한국 부속품 산업의 무역수지는 11년 연속 흑자를 유지하고 있으며, 2008년 한국 부속품 산업의 무역 수지 흑자는 2007년에 비해 12억 달러 증가한 96억 달러로 기록적인 수준이었다. 부속품 수입액 역시 전년대비 46.5% 증가했으며, 그 금액은 49억 5천 달러에 이른다. 자동차 부속품 산업의 무역 흑자는 83억 3천 달러로 시작해 140억 1천 달러까지 증가하게 된다. 2012년 한국 자동차 부속품 수출액은 246억 달러, 무역 흑자는 197억 달러에 달하며 3년 연속 최고치를 갱신하였다.

## 제2절 중국 자동차 산업의 발전과정 및 현황

### 1. 중국 자동차 산업의 발전과정

중국 자동차 산업의 발전과정은 1949년부터 1966년 까지의 초기 조성기 단계, 1966년부터 1980년까지의 성장기 단계, 1980년부터 1997년까지의 전면 발전기 단계, 1997년부터 현재 까지의 고속 발전기 단계로 나뉜다. 중국의 자동차산업 발전과정의 각 단계는 다음과 같이 설명하였다.

<표 2-6> 중국 자동차 산업의 발전 과정

발전단계	시기	발전 특징
초기 조성기 단계	1949~1966	중형화물차 및 군용차 중점 생산, 부속품 조립위주
성장기 단계	1966~1980	생산능력 확대, 기술도입을 통한 자체 연구·개발
전면 발전기 단계	1980~1997	개혁개방, 합자기업들의 대량 출현
고속 발전기 단계	1997~현재	자체 혁신, 글로벌화 전략의 심화 추진

자료출처: 중국자동차공업협회

1949년부터 1966년은 중국 자동차 산업의 초기 구성단계로 중국 산업화 과정과 자동차 산업의 진정한 첫 걸음은 新중국의 성립에서부터 시작한다. 1949년 10월 新중국이 성립된 후 중앙 중화학 공업부서에서는 新중국 자동차 산업 기획·건설 작업에 돌입하게 되는데, 바로 이 시기가 중국 자동차 산업 초기 시작 단계이다. 이 단계의 중국 자동차 산업 발전에서는 “모방”이라는 방법으로 상품을 개발하기 시작했으며, 중국제일자동차그룹(이하 “일치”라고 한다.)등의 자동차 회사들이 공장을 설립하기 시작하며 전국적으로 자동차 공장 건설의 붐이 일어났다. 시장과 농사를 제외한 중국 전역에 수백 개의 자동차 공장들이 설립되었고, 그 곳에서는 자동차를 분해하여 설계도를 본 뒤 다시 부속품을 조립하는 방식으로 자동차를 생산했으며, 총 200여종의 자동차를 모방·생산하였다. 1953년 7월 장춘에 제일자동차 제조공장을 착공했다. 1956년 7월에는 ‘해방(解放)자동차’에서 중국이 처음으로 자체 생산한 화물차가 출시되었다. 이는 중국의 첫 자체 생산 차량이라는 점에서 진정한 의미가 있으며, 중국의 자동차 산업은 여기서부터 첫걸음을 내딛었다. 중국 자동차 산업은 중국 자동차 산업이 생겨난 그 날로부터 중형 화물차, 군용차량 등을 주요 발전 전략으로 삼았다. 1957년 5월 일치는 해외 전시장량을 모방하여 자체적으로 승용차를 제작하기 시작했으며, 훌륭한 성과를 거두게 된다. 국가 역시 자동차 산업의 발전을 위해 개발을 일치에 국한하지 않고, 1965년 12월 제이자동차 제조공장을 설립하였다. 1966년 이전 자동차 산업에

투자된 비용은 총 11억 위안으로 대형차 제조공장 1곳, 소형차 제조공장 4곳이 건설되었으며 연 생산량은 약 6만대이며 9종의 모델을 생산했다. 1965년 말 중국 전체 국민의 자가용 보유량은 29만대 정도이며 그 중 17만대는 중국산 자동차이다. (일치의 총 생산량은 15만대 정도이다.)

1966년부터 1980년까지는 중국 자동차 산업의 성장 단계로 이 단계에서는 소형기업 건설에 대한 중앙의 정신을 관철시켰다. 또한 이 시기 제일자동차, 남경자동차, 상해자동차, 제남자동차 등 기존 5곳의 공장에서는 기술 개혁을 통해 생산능력을 확대시켰을 뿐만 아니라, 외주제조와 소형 기업을 지원하는 임무를 맡게 되었다. 지방의 자동차 산업 발전은 대부분 국산자동차 모델 모방·생산으로 진행되었다. 개조 차량의 생산은 다품종 및 전문화된 형식을 갖추었으며, 생산 공장은 대략 200여 곳 정도였다. 1966년부터 1980년 사이 생산된 자동차의 총 합계는 163만 9천대였다. 1980년 자동차 생산량은 22만 2천대로, 국민 자가용 보유량은 169만대, 그중 화물차는 148만대였다. 이 시기 중국 자동차 산업은 기술 도입으로부터 자체 연구·개발의 노선을 거치며 어느 정도의 성과를 거두긴 했지만 선진 자동차 제조기업의 기술에 비하면 여전히 그 격차가 매우 크다고 할 수 있다.

1980년부터 1997년 사이 개혁개방 방침지도에 따라 중국 자동차 산업은 전면적 발전단계에 접어들게 된다. 1980년 이전 중국 자동차 산업은 기술·투자·인재 등 발전을 제약하는 많은 난관들이 존재했다. 그로 인해 이 시기에는 중국 자동차 산업을 발전시키기 위해 선진의 관리 모델을 도입하기 시작했다. 경제 글로벌화의 영향으로 많은 국가들이 이윤의 극대화를 추구하게 되었고, 국내를 벗어나 전 세계적인 범위에서 최적의 입지를 찾기 시작했다. 이러한 상황에서 다국적 회사의 출현은 거스를 수 없는 역사의 흐름이었다. 중국은 저렴한 노동력과 거대한 소비시장은 많은 기업들에게 최적의 선택이 되었고, 중국에서 중외합자의 붐이 빠른 속도로 확산되기 시작했다. 1984년 1월, 최초의 중미합자 기업인 <베이징 JEEP>가 설립되었고, 1985년 3월에는 중독합자 기업인 <상하이 폭스바겐>이 설립되었다. 상하이 폭스바겐의 설립은 진정한 의미에서 현대 자동차 산업의 시작이라고 할 수 있다. 경제 글로벌화로 인해 중국 내에 해외 유명 브랜드 제품이 끊임없이 밀려들어오자 중국 기업들은 그 치열한 경쟁 속에서 장기적으로 생존

하고 발전하기 위해 국내연합을 시작하게 된다. 1995년 5월, 베이징자동차그룹과 그 본사가 설립되었다. 베이징자동차는 172개의 지사로 이루어졌으며 그 중 35개의 지사가 본사를 구성하였다. 국내 연합은 국내기업들이 생존하고 발전하기 위한 하나의 방법이었으며, 기술의 혁신은 국내 기업의 생명력과 경쟁력을 빠르게 향상시켜주었다. 또한 국가 관련부처의 강력한 지도로 자동차 산업의 기술혁신에 크나큰 진전이 있었다.

1997년부터 현재까지를 중국 자동차 산업의 고속 성장 단계라고 할 수 있는데 이 시기에서는 합자 추진 과정에서 기술 이전과 상품 개발을 더욱 강조하였고, “자체적인 기술개발”을 중시하는 정책으로 중국 자동차 산업, 특히 승용차 산업 방면 기술의 진보가 점점 빨라져 새로운 차종들이 끊임없이 개발되었다. 특히 완성차 기술 방면에서 환경보호 지수를 큰 폭으로 향상시켰으며, 전기자동차의 개발 역시 처음으로 진전을 보였다. 또한 거물급 해외자동차기업들과의 생산·마케팅 협력 과정 역시 빠른 속도로 진행되었는데 해외기업의 자본을 도입하여 기술·관리 수준을 끊임없이 심화시켰으며, 기업조직의 구조조정 역시 안정적으로 진행되었다. 중국 자동차 산업은 10여년의 변천과정을 거치며 이전의 독자생산 양상에서 현재의 대기업위주의 규모화·집약화의 새로운 양상을 띠게 되었다. 오늘날 중국은 세계 제 1대 자동차 생산국이 되었으며 세계 자동차 산업에서 중요한 위치를 차지하게 되었다.

## 2. 중국 자동차 산업의 현황

최근 중국 자동차 판매량은 빠른 속도로 증가하고 있다. 비록 선진국 수준의 자동차 보급량에는 못 미치는 편이지만 2015년 중국 자동차 판매량은 이미 2400만대를 넘어섰으며 중국은 현재 세계 최대의 자동차 시장이자 세계 최대의 자동차 생산국이 되었다. 최근 중국 자동차 산업은 중외합자생산투자를 목표로 중국 국내 대형자동차기업과 해외 부속품기업 간의 협력 투자를 추진하고 있다. 전략적 협력발전전략은 잘 활용하기만 한다면 생산품 및 브랜드를 다양화 시킬 수 있고, 더 나아가 시장점유율을 확대하는 동시에 개발역량을 강화시킬 수 있기 때문에 중국 자동차 기업들은 적극적으로 전략적 협력을 추진하고 있는 실정이다.



1) 생산판매능력

국민 소득 증가, 수입관세 인하, 시장개방 확대에 따라 2000년대 초부터 중국 자동차 산업은 빠른 속도로 발전하게 된다.

<표 2-7> 중국의 자동차 생산 추이

(단위: 만대)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
승용차	1038.3	1372.4	1448.5	1552.3	1808.5	1991.9	2107.9
상용차	340.7	440.1	393.4	374.8	404.2	380.3	342.4
합계	1379	1812.5	1841.9	1927.1	2212.7	2372.2	2450.3

자료출처: 중국자동차공업협회

<표 2-8> 중국의 자동차 판매 추이

(단위: 만대)

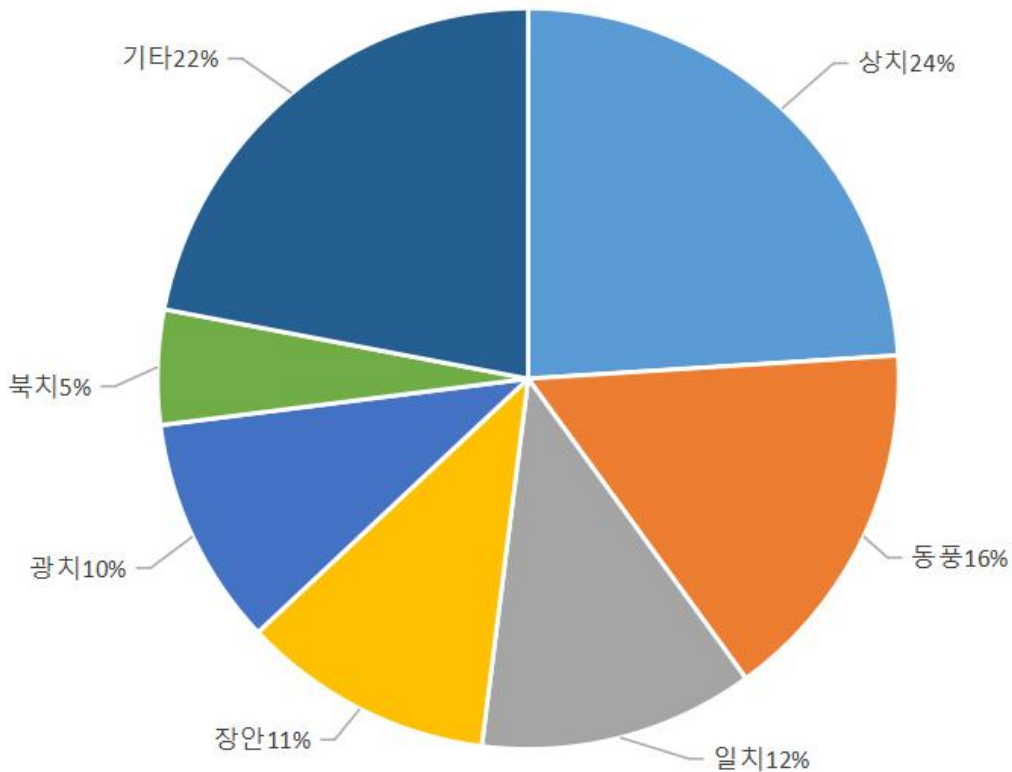
구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
승용차	1033.1	1375.8	1447.2	1549.5	1792.8	1970	2114.6
상용차	331.3	430.4	403.3	381.1	406.5	379.1	345.1
합계	1364.4	1806.2	1850.5	1930.6	2199.3	2349.1	2459.7

자료출처: 중국자동차공업협회

2008년 이전 중국의 자동차 생산판매량은 미국·일본 다음으로 3위를 차지했다. 그러나 2009년부터 중국의 자동차 생산판매량이 미국·일본을 넘어서며 중국은 세계 제 1대 자동차산업국가가 되었다. 2015년 중국 자동차 생산판매량은 전반적으로 안정된 성장 추세를 유지했다. 연간 자동차 생산량과 판매량은 각각 2450만 3천대, 2459만 7천대로, 7년 연속 세계 1위를 유지하며 역사상 유례없는 최고치를 기록했다. 전년대비 각각 3.3%, 4.7%의 성장을 보인 셈이다. 2015년 승용차 생산량과 판매량은 각각 2107만 9천대, 2114만 6천대로 전년대비 5.8%, 7.3% 성장을 보이며 중국 자동차 산업 최초로 2000만대를 넘어섰다. 2015년 중국 자동차 산업에서 승용차는 주요 생산·판매 품목이었으며, 전체 자동차에서 승용차가 차지하는 비중이 더욱 증가하여 자동차 총량의 86%를 차지하게 되었다.

중국에서 판매량이 가장 높은 자동차 기업은 상하이자동차그룹, 동펑자동차그룹, 제일자동차그룹, 장안자동차그룹, 광저우자동차그룹, 베이징자동차그룹 순으로 2015년 판매량을 살펴보면 상하이자동차그룹 590만대, 동펑자동차그룹 387만 3천대, 제일자동차그룹 284만 4천대, 장안자동차그룹 277만 7천대, 광저우자동차그룹 248만대, 베이징자동차그룹 130만대이다. 이 6대 기업의 총 판매량은 1917만 4천대로 중국자동차 시장의 78%를 차지한다.

<그림 2-2> 중국 자동차 업체별 시장점유율



자료출처: 중국자동차공업협회의 데이터를 이용해서 저자가 작성

## 2) 수출입 현황

중국경제의 발전과정에서 자동차산업의 발전은 매우 중요한 역할을 하였을 뿐만 아니라 중국경제발전에 지대한 공헌을 했다고 할 수 있다. 특히 중국이 WTO에 가입하고부터 국제무역지위가 점차 상승하게 되었으며, 중국 자동차 산업은

보다 빠른 속도로 성장하게 되어 수출량이 매년 증가하고 있다. 2008년 금융위기의 영향으로 중국 자동차산업이 흔들리며 2009년 자동차 수출량은 대폭 하락하게 된다. 그 후 2010년 금융위기 회복 이후, 중국의 자동차수출 역시 매우 빠른 속도로 회복되기 시작하여 2010년 자동차 수출량은 56만 6천대를 기록, 전년동기 대비 53% 증가하였다. 그 후 2년간 중국의 자동차 수출은 계속해서 증가세를 보이긴 하나 그 증가의 속도가 점차 둔화되었고, 2012년 자동차 수출량 100만대를 돌파한 이후부터 더 이상의 증가세는 보이지 않았다. 최근 몇 년 중국의 자동차 산업은 더욱 심각한 상황에 처하게 되었다. 2015년 국제 정세를 살펴보면 세계 경제의 회복세가 점차 둔화되고, 선진국의 성장률 역시 기대치에 미치지 못하고 있으며, 유럽시장의 불황과 신흥시장 및 개발도상국들의 성장역시 둔화되었다. 일부 지역에서는 정치문제로 인해 긴장국면이 악화되었고 전체적인 국제시장 수요 부족으로 인해 중국은 수출 방면에서 타격을 받게 되었다. 다른 한편으로 국내수출기업들의 대외무역 종합원가가 고공행진을 이어가며 전통적인 경쟁우위는 계속해서 약화되어갔다. 이러한 영향들로 인해 2015년 자동차 수출량은 큰 폭으로 하락한 75만 5천대로 전년대비 20%정도의 감소량을 보였다.

수출시장을 자세히 분석해보면 중국의 주요 수출차량은 중저가·노동집약형 차량으로 주로 아프리카, 중동, 동남아 등과 같은 전통시장에 집중되어 있으며, 러시아와 우크라이나 등의 지역에 대한 수출량은 점차 감소하고 있다. 2015년 중국의 완성차 수출 10위권 내 국가들은 이란, 베트남, 베네수엘라, 칠레, 이집트, 콜롬비아, 알제리, 페루, 사우디아라비아, 방글라데시로 수출량은 각각 이란 100,840대, 베트남 72,300대, 베네수엘라 39,600대, 칠레 39,500대, 이집트 38,600대, 콜롬비아 31,300대, 알제리 31,000대, 페루 26,700대, 사우디아라비아 24,500대, 방글라데시 24,200대이다. 베트남, 베네수엘라, 방글라데시에 대한 수출은 2014년에 비해 비교적 빠른 증가세를 보였지만 그 외 국가들에 대한 수출량은 다소 감소하였으며 그중 알제리와 콜롬비아는 비교적 큰 폭으로 감소한 것을 볼 수 있다. 2015년 앞서 언급한 10개 국가에 대한 총 수출 차량대수는 436,100대로 전체 자동차수출량의 57.56%를 차지했다. 자동차 시장에 대한 선진국가들의 높은 기준의 기술인증, 안전기준, 배출기준으로 인해 선진국에 대한 중국의 자동차 수출은 거의 이루어지지 않았다.

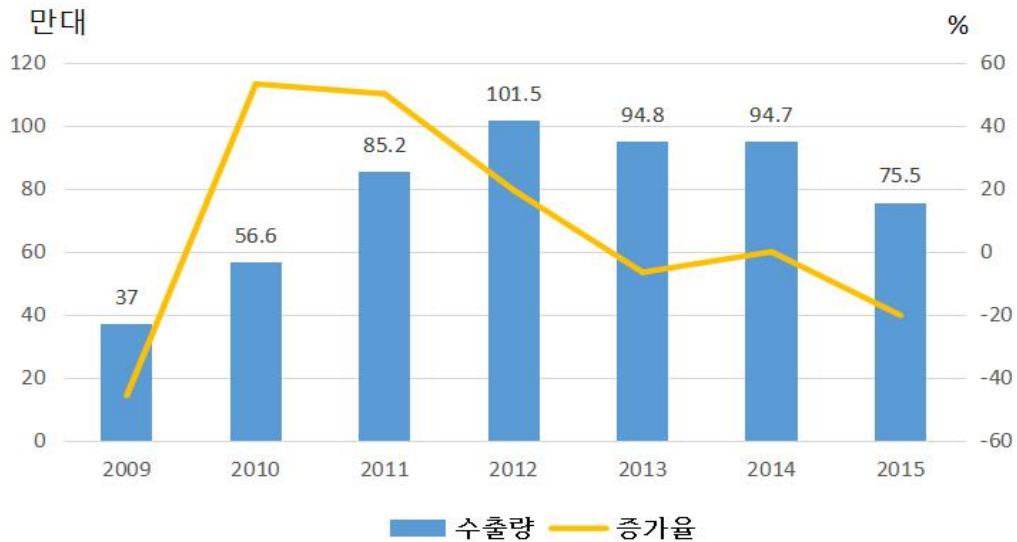
<표 2-9> 2015년도 중국 완성차 대외수출량 및 비중

(단위: 대 / %)

순위	국가	수출량	비중
1	이란	100,840	14.36
2	베트남	72,300	9.58
3	베네수엘라	39,600	5.24
4	칠레	39,500	5.23
5	이집트	38,600	5.11
6	콜롬비아	31,300	4.14
7	알제리	31,000	4.11
8	페루	26,700	3.54
9	사우디아라비아	24,500	3.24
10	방글라데시	24,200	3.21

자료출처: 중국자동차공업협회

<그림 2-3> 중국의 자동차 수출량과 증가율 변화 추이

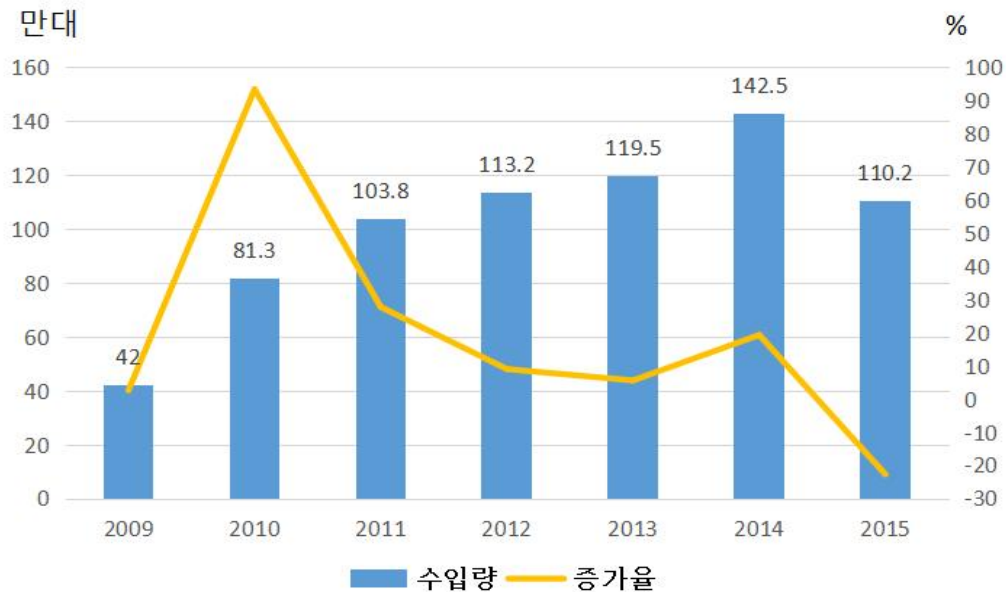


자료출처: 중국자동차공업협회의 데이터를 이용해서 저자가 작성

자동차 수입 방향의 변화를 살펴보면 대략 2000년도 중반부터 2015년까지의 자동차 수입량은 비교적 빠른 증가세를 유지해왔다. 특히 세계경제위기에서 회복된 2010년의 중국 자동차 수입량은 81만 3천대로 증가율이 93.3%에 육박했다. 수입량이 증가하게 된 주요 원인은 중국 프리미엄 소비자들의 증가와 수입관세

의 인하 그리고 수입자동차에 대한 중국소비자들의 수요가 증가했기 때문이다. 하지만 2015년 전년도 국내수요 감소의 영향으로 완성차 수입량은 전년대비 22.73% 감소한 110만 2천대로 10년 만에 처음으로 하락세를 보였다.

<그림 2-4> 중국의 자동차 수입량과 증가율 변화 추이



자료출처: 중국자동차공업협회의 데이터를 이용해서 저자가 작성

2015년 자동차수입량 10위권 내의 국가들은 일본, 미국, 독일, 영국, 한국, 멕시코, 슬로바키아, 헝가리, 포르투갈, 프랑스로 수입량은 일본 263,100대, 미국 260,600대, 독일 218,800대, 영국 96,800대, 한국 55,200대, 멕시코 50,700대, 슬로바키아 27,000대, 헝가리 19,300대, 포르투갈 17,000대, 프랑스 15,400대이다. 2014년과 비교하면 헝가리의 수입량은 다소 증가했으며, 그 외의 다른 국가들은 모두 감소했다. 그 중 영국, 한국, 멕시코, 슬로바키아의 감소폭이 두드러지는 편이다. 2015년 앞서 말한 10개 국가에 대한 중국의 총 자동차 수입량은 1,023,900대로 전체 자동차 수입량의 92.9%를 차지한다.

<표 2-10> 2015년 중국 10위권 내 자동차수입국 수입량 및 비중

(단위: 대 / %)

순위	국가	수입량	비중
1	일본	263,100	23.87
2	미국	260,600	23.65
3	독일	218,800	19.85
4	영국	96,800	8.78
5	한국	55,200	5.01
6	멕시코	50,700	4.60
7	슬로바키아	27,000	2.45
8	헝가리	19,300	1.75
9	포르투갈	17,000	1.54
10	프랑스	15,400	1.40

자료출처: 중국자동차공업협회

### 3) 기술수준

중국의 자동차 개발기술과 선진국의 기술 수준은 3~5년 정도의 시간차가 존재한다. 중국자동차산업은 제품 시리즈화를 기반으로 매년 다수의 신제품 및 새로운 디자인의 자동차를 내놓고는 있지만 고급수준의 기술과 숙련된 자동차 개발능력을 갖추지 못하고 있는 것은 사실이다. 자동차 부속품기술수준의 측면에서 분석해보면 중국자동차기업들은 부속품분야에서 이미 어느 정도의 개발능력을 갖추고 있다. 비록 체리자동차(CHERY), 지리자동차(GEELY) 등 일부 중국산 자동차 기업들만이 자체적으로 연구·개발한 엔진(모터) 기술을 지니고 있긴 하지만 그들의 엔진제조기술은 해외브랜드의 수준과 비교해볼 때 여전히 뒤떨어져 있으며 어느 정도 격차가 벌어져있다.

### 4) 부속품 산업

2000년도 이후 중국 자동차 산업의 빠른 발전으로 인해 중국 자동차 부속품 산업 역시 비약적인 성장을 이룩하게 되었다. 2011년 중국 자동차 부속품 산업 총 판매수입은 189억 6천만 달러로, 2011년 총 판매수입의 12배에 달하는 금액이다. 중국은 이미 세계 자동차 부속품 산업의 중심이 되었다. 중국 자동차 부속품 산업의 판매성과 또한 국제적인 수준에 도달하긴 했지만 산업규모를 제외한 해

외기업과 부속품 핵심 기술 및 특허 등의 분야에서는 여전히 어느 정도의 격차를 보이고 있다. 중국은 부속품의 자체 개발 능력이 부족하며 특히 승용차 부속품 핵심기술이 현저히 부족한 편이다. 그 외에도 중국 자동차 부속품 산업은 부속품 기업의 대형화 전략을 필요로 하고 있다. 현재, 중국에 몇 만개나 되는 부속품 기업이 있긴 하지만 그들의 규모가 너무 작고 개발 능력이 모자라기 때문에 중국의 부속품 개발 기술은 선진기술의 수준에 못 미치는 것은 사실이다. 중국 부속품 분야에서 대기업의 비율은 전체의 1%도 채 되지 않으며 중대형 부속품기업 역시 15%가 되지 않는다. 게다가 중국 부속품 산업의 대부분은 완성차 기업에 속해있기 때문에 중국 부속품 산업이 규모경제에 미치는 영향력은 거의 없다고 볼 수 있다. 부속품 산업에 발전이 없으면 완성차 시장에 대한 부속품 공급지연 문제 등이 발생하게 된다. 2014년 중국 자동차 부속품 수입 총액은 371억 7천만 달러로 전년대비 13.7%정도 상승했으며, 주요 수입국은 독일, 일본, 한국, 미국, 프랑스 등 이다. 수출총액은 611억 5천만 달러로 2013년의 565억 3천만 달러와 비교하면 8.2% 증가했음을 알 수 있다. 또한 2014년 무역흑자는 239억 8천만 달러로 2013년의 238억 4천만 달러의 무역흑자와 비슷한 수준을 유지했으며 주요 수출 대상국은 미국, 일본, 한국, 독일, 영국 등이다.

## 제 3 장 한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석

### 제1절 지수 분석 방법

#### 1. 국제시장 점유율

국제시장 점유율은 특정 국가의 특정상품이 세계 상품의 시장에서 차지하는 시장의 지분 또는 점유율이다. 즉 A국의 특정 제품의 총 수출액은 전 세계 해당 제품의 총 수출액에서 차지한 비율로 나타낼 수 있으며, 국제 시장점유율의 아래와 같이 계산할 수 있다<sup>4)</sup>.

$$A\text{국의 시장점유율} = \frac{A\text{국의 해당제품 총 수출액}}{\text{해당제품의 세계 총 수출액}} \times 100\%$$

국제시장 점유율은 국제 업종 경쟁력의 영향을 받는 가장 직관적인 지수이다. 지수수치가 높을수록 국제시장에서 해당상품의 경쟁력이 높아진다는 것으로 즉 해당상품의 국제경쟁력이 높아진다는 것이다.

#### 2. 무역특화지수(TSI지수)

무역특화지수(TSI: Trade Specification Index)는 특정산업이 무역활동에서의 경쟁력의 유무를 반영하는 중요한 지표이며, 또한 수출의 상대적 비교우위를 나타내는 지표이다. 무역특화지수는 어떤 품목의 수출입차이를 해당 품목의 수출과 수입을 합한 총 무역량으로 나누는 값이다. 구체적인 계산공식은 아래와 같다<sup>5)</sup>.

4) 하광빈, “글로벌 자동차기업의 중국 진출에 따른 중국자동차 산업의 발전 방안”, 세종대학교 대학원, 석사 학위논문, 2013, p.27

5) Peter Drysdale, Japan, Australia and New Zealand: the Prospects for Western Integration, Economic Record, September, 1969.



$$TSI_{ij} = \frac{X_{ij} - M_{ij}}{X_{ij} + M_{ij}}$$

$X_{ij}$  : 일정기간 중 j 국가의 i 상품에 대한 총 수출액

$M_{ij}$  : 일정기간 중 j 국가의 i 상품에 대한 총 수입액

만약 무역특화지수가 0보다 클 경우, 해당 국가의 상품경쟁력이 세계 평균 수준보다 높다는 것이며 수치가 커질수록 경쟁력우위 역시 갈수록 커짐을 의미한다. 이와 반대로 지수가 0보다 작다면 해당 국가의 상품경쟁력이 세계 평균 수준보다 낮다는 것으로 우위가 없다고 할 수 있다. 이 공식에서 해당 상품의 무역경쟁지수가 1에 가까울수록 해당 상품의 경쟁력은 전 세계적인 범위에서 강해질 것이며, 이와 반대로 해당상품의 무역경쟁력 지수가 -1에 가까울수록 국제시장에서 해당 상품의 경쟁력이 약해진 다는 것을 의미한다. (자동차 HS Code<sup>6)</sup>: 87)

### 3. 산업내무역지수(GL지수)

산업내무역지수(GL지수)는 어떤 국가의 해당 산업의 산업내무역을 계산할 때 사용하는 지수로 즉 해당 산업내무역이 진행되고 있는가 통계수치 상 동일한 한 가지 산업 중 수입과 수출의 상품 수치가 동시에 존재하는 것을 말한다. 해당 산업 무역 수요에 존재하는 상호보완성이다. 산업내무역지수의 계산 방법 중 가장 권위 있는 계산 방법이자 가장 널리 사용되는 계산 방법은 바로 Grubel과 Lloyd(1975)가 공동 제안한 G-L지수이다. 그 공식은 아래와 같다<sup>7)</sup>.

6) HS CODE는 The Harmonization System Code (HS-Code)의 약자로, 각 국가의 세관과 상품 수출입 관리 처가 상품 유형 확인, 품목 분류 및 관리, 관세 기준 심사, 상품품질 지표를 검사하는 기본요소로 즉 수출입 상품 유통에 사용되는 코드이다.

7) Grubel, Herbert G.; Lloyd, Peter J., Intra-industry trade: the theory and measurement of international trade in differentiated products. New York: Wiley, 1975.

$$GL_{ij} = 1 - \frac{|X_{ij} - M_{ij}|}{X_{ij} + M_{ij}}$$

$X_{ij}$  : 일정기간 중 j 국가의 i 상품에 대한 총 수출액

$M_{ij}$  : 일정기간 중 j 국가의 i 상품에 대한 총 수입액

GL지수의 값의 범위는 (0,1)이며, 값이 1에 가까울수록 산업내무역지수는 높아진다. 반면 GL지수가 0에 가까울수록 산업내무역지수는 낮아진다. 여기서 두 가지의 특수한 상황이 존재하는데 바로 GL지수의 값이 0일 때 산업내 무역이 존재하지 않다는 것을 의미하며, GL지수가 1일 경우 산업의 수입규모와 수출규모가 서로 같고, 산업내무역의 비중이 극대화된 상태라는 것을 의미한다. GL지수는 주로 동종 산업의 산업내무역수준을 비교할 때 사용되며, 이를 통해 산업내 상호보완 정도를 비교할 수 있다.

#### 4. 현시비교우위지수(RCA지수)

현시비교우위지수(RCA지수)는 세계 전체 수출시장에서 특정상품의 수출이 차지하는 비중과 특정국의 수출에서 동 상품수출이 차지하는 비중 사이의 비율로써, 특정 수출상품의 국제시장에서의 경쟁력을 반영할 수 있다. 즉 수출의 성과로 양국 비교우위를 측정하는 방법이다. 이 방법을 통해서 한 국가의 수출 상대적 비율이 어떻게 변화하는지를 파악할 수 있는데, 이는 수출유형의 특화를 통해서 국제경쟁력의 수준을 계산하는 방법이다. 계산공식은 아래와 같다<sup>8)</sup>.

$$RCA = \frac{E_{ij}/E_i}{E_{wj}/E_w}$$

$E_{ij}$  : j국 i상품의 수출액

$E_i$  : j국의 총 수출액

8) Balassa, B., Competitiveness of American Manufacturing in World Market, New York: Hooper, 1965.

$E_{wj}$  : 전 세계 i상품의 수출액

$E_w$  : 전 세계의 총 수출액

만약 RCA가 2.5보다 큰 경우 해당 국가의 상품i이 국제시장에서 강력한 경쟁력을 갖췄다는 것을 의미한다. RCA가 1.25에서 2.5사이에 위치한다면 해당 국가의 상품i가 국제시장에서 비교적 강력한 경쟁력을 갖췄다는 것을 의미한다. RCA가 0.8에서 1.25사이에 위치할 경우 해당 국가의 상품i가 국제시장에서 중간수준의 경쟁력을 갖췄다는 것을 의미한다. 그러나 RCA지수 수치가 0.8보다 작을 경우 해당 국가의 I상품의 국제경쟁력이 매우 약하다는 것을 의미한다<sup>9)</sup>.

#### 5. 품질 경쟁력지수(QCI지수)

QCI지수는 품질경쟁력지수라고 하며 수식은  $QCI = \text{해당 국가 } i\text{품목의 일정기간 내 평균 수출 가격} / i\text{품목의 일정기간 내 평균 수입 가격}$ 이다.

품질경쟁력지수의 값은  $(0, +\infty)$  로 표시하는데, 수치가 높을수록 해당국가가 생산하는 제품의 품질경쟁력 및 국제시장에서의 경쟁력이 강하다고 판단할 수 있다. 반대로 품질경쟁력지수가 낮으면 경쟁력도 약하다고 평가할 수 있다<sup>10)</sup>.

### 제2절 한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석

#### 1. 국제시장 점유율 비교 분석 결과

<표 3-1> 2014년 5개국 자동차 세계시장 점유율과 생산량 비중

(단위: %)

구분	한국	중국	일본	독일	미국	기타
세계시장 점유율	5.28	4.62	10.25	18.66	9.78	51.41
생산량 비중	5.04	26.43	10.89	6.58	12.99	38.07

자료출처: UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

9) 趙恩嬌, “中韓FTA簽訂對中韓兩國汽車產業的影響探討”, 2012, 對外經貿實務, pp.21-24.

10) Kumar, A., Stecke, K. E., Motwani, J., "A quality index-based methodology for improving competitiveness: Analytical development and empirical validation", Ann Arbor, MI: University of Michigan, 2002.

따라서 한국과 중국 자동차 산업의 세계 시장점유율은 한국과 중국의 자동차 산업 또는 자동차 산업내의 각 부문별 재화가 세계 수출시장에서 차지하는 비율을 의미한다.

<표 3-1>에 의하면, 2014년을 기준으로 중국 모든 자동차 제품의 수출은 세계 자동차 수출 시장에서 4.62%를 차지하고 가장 큰 점유율을 차지하고 있는 국가는 독일(18.66%), 일본(10.25%), 미국(9.78%)순으로 가장 많았고, 한국의 자동차 세계 시장 점유율은 5.28%이었다. 이들 5대 수출국의 비중은 전체시장에서 약 50% 수준이었다. 중국은 선진국과 비교할 때 매우 미약한 수준이다. 자동차의 세계 생산 비중을 보면 중국 자동차 산업의 생산 비중이 26.43%이고, 4.62%의 세계 시장점유율보다 훨씬 높아 중국 자동차 산업의 수출은 생산 규모의 비중에 비해 크게 낮아 자동차 생산의 대부분이 국내 시장을 지향하고 있다. 반면에 한국의 경우 세계의 생산 및 수출에서 차지한 비율이 비슷하게 나타나고 있다.

<표 3-2> 2005~2014년 5개국 자동차 세계시장 점유율

(단위: %)

년도	한국	중국	일본	독일	미국
2005	4.13	1.83	13.78	18.77	10.66
2006	4.24	2.22	14.09	18.67	10.23
2007	4.19	2.71	13.65	18.88	9.42
2008	3.93	2.89	13.99	19.22	9.28
2009	4.34	3.32	12.20	18.38	8.75
2010	4.95	3.55	13.59	18.32	9.18
2011	5.29	3.90	11.67	18.48	9.26
2012	5.46	4.30	12.69	18.36	9.22
2013	5.49	4.42	11.22	18.37	9.23
2014	5.28	4.62	10.25	18.25	9.20

자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

<표 3-2>에 나타난 바와 같이 2005~2014년 기간에 5개국의 세계시장 점유율의 추세를 보면 2005~2008년 기간에 5개국의 세계시장 점유율은 거의 변화가 없

이 그대로 유지되어 2008년 이후 선진국들의 자동차의 세계시장 점유율이 모두 하락하는 추세이고 한국과 중국의 자동차 점유율이 점점 증가하는 추세가 나타났다. 이것은 그 동안에 중국이 WTO에 가입함에 따라 국산 자동차 기업들이 2008년부터 적극적으로 자동차 수출 전략을 취한 것을 주요 요인으로 볼 수 있다.

## 2. 무역특화지수(TSI지수) 비교 분석 결과

UN COMTRADE사이트를 이용해서 한국과 중국의 연도별 TSI지수를 각각 아래<표 3-3>, <표 3-4>와 같이 계산하였다.

<표 3-3> 한국 자동차 제품의 TSI지수

(단위: 백만 달러)

년도	한국 자동차 수출액	한국 자동차 수입액	TSI지수
2005	37,491	4,193	0.799
2006	42,605	5,242	0.781
2007	49,162	6,658	0.761
2008	48,333	7,180	0.741
2009	36,531	5,516	0.738
2010	53,445	7,867	0.743
2011	67,096	9,149	0.760
2012	70,074	9,347	0.765
2013	72,771	10,484	0.748
2014	73,343	13,314	0.693

자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

<표 3-4> 중국 자동차 제품의 TSI지수

(단위: 백만 달러)

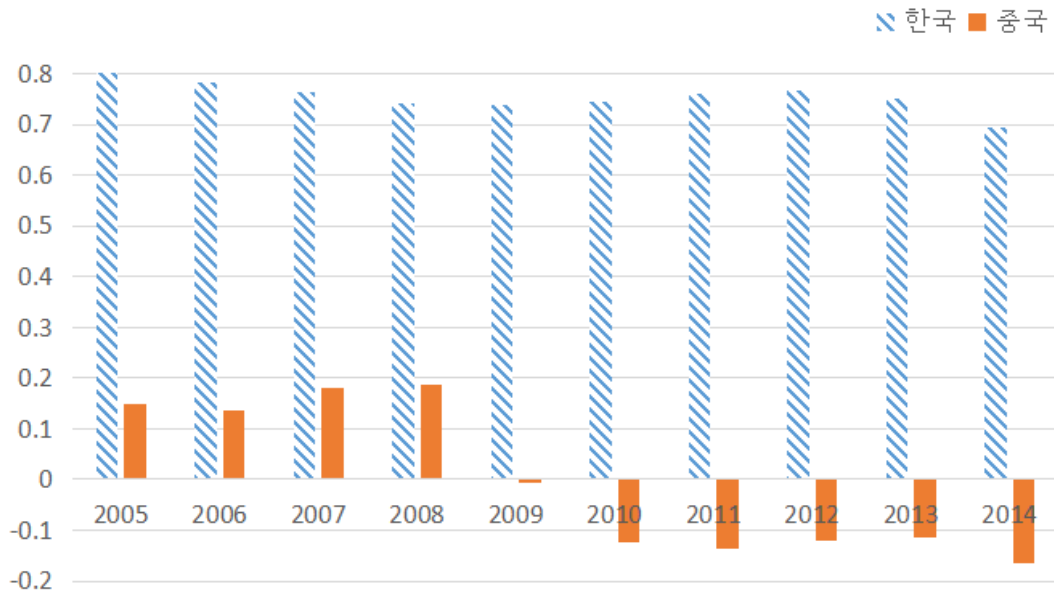
년도	중국 자동차 수출액	중국 자동차 수입액	TSI지수
2005	16,594	12,309	0.148
2006	22,373	17,051	0.135
2007	31,810	22,137	0.179
2008	39,273	26,962	0.186
2009	27,931	28,363	-0.008
2010	38,397	49,504	-0.126
2011	49,539	65,438	-0.138
2012	55,117	70,596	-0.123
2013	58,549	74,147	-0.117
2014	64,195	89,506	-0.165

자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

한국 자동차 산업과 중국 자동차 산업의 TSI지수(2005년부터 2014년까지)에 관한 데이터를 정리하면 다음과 같다. 양국의 무역특화지수를 보면, 중국의 자동차 산업은 2005년부터 2008년까지 무역특화지수가 0보다 높다. 2008년의 자동차 무역특화지수는 최대치에 달했지만 0.20에 달하지 못했다. 2009년에 들어서서 중국의 무역특화지수가 0이하로 하락되었는데, 전반적으로 보자면 거의 0에 근접한 상황이고 국제평균수준이라고 판단할 수 있다.

반면에 한국의 자동차 산업 무역특화지수는 전반적으로 안정되어 있다. 2014년에 조금 떨어지긴 했으나 0.6이하에 떨어진 경우가 없다. 따라서 한국의 자동차 산업은 이미 성숙단계에 진입하고, 경쟁력도 강하다고 평가할 수 있다.

<그림 3-1> 한·중 자동차 제품의 TSI지수 비교



자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

### 3. 산업내무역지수(GL지수) 비교 분석 결과

UN COMTRADE사이트를 이용해서 한국과 중국의 연도별 GL지수를 각각 아래<표 3-5>, <표 3-6>와 같이 계산하였다.

<표 3-5> 한국 자동차 제품의 GL지수

(단위: 백만 달러)

년도	한국 자동차 수출액	한국 자동차 수입액	GL지수
2005	37,491	4,193	0.201
2006	42,605	5,242	0.219
2007	49,162	6,658	0.239
2008	48,333	7,180	0.259
2009	36,531	5,516	0.262
2010	53,445	7,867	0.257
2011	67,096	9,149	0.240
2012	70,074	9,347	0.235
2013	72,771	10,484	0.252
2014	73,343	13,314	0.307

자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

<표 3-6> 중국 자동차 제품의 GL지수

(단위: 백만 달러)

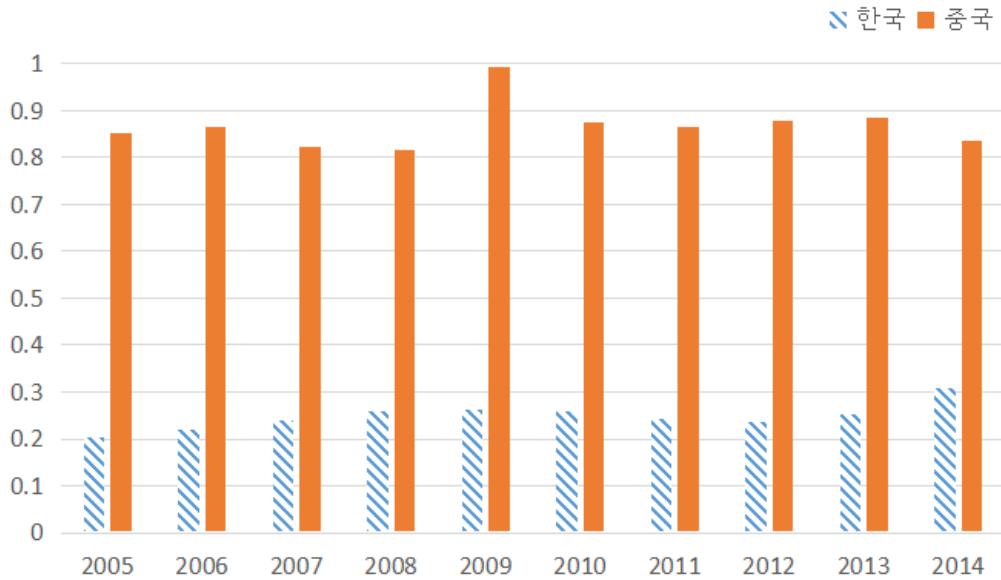
년도	중국 자동차 수출액	중국 자동차 수입액	GL지수
2005	16,594	12,309	0.852
2006	22,373	17,051	0.865
2007	31,810	22,137	0.821
2008	39,273	26,962	0.814
2009	27,931	28,363	0.992
2010	38,397	49,504	0.874
2011	49,539	65,438	0.862
2012	55,117	70,596	0.877
2013	58,549	74,147	0.883
2014	64,195	89,506	0.835

자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

<그림 3-2>를 보면 최근 10년 간 한국의 산업내무역지수는 점차 상승하는 추세를 보이고 있다. 2005년 0.201였던 수치는 2009년 0.262까지 상승하였고, 그 후 잠깐 감소하긴 하였으나 2013년에 들어서며 다시 상승세를 회복하였다. 그러나 전반적으로 한국의 산업내무역지수는 상대적으로 낮은 편이며 이는 한국의 자동차산업이 수출 위주로 진행되고 있으며, 산업간무역에서 여전히 주도적인 위치를 점하고 있다는 것을 알 수 있다. 중국의 산업내무역지수는 줄곧 0.8 이상을 유지하고 있으며, 2009년 당시 0.992라는 최고 수치를 기록하기도 하였다. 이를 통해 알 수 있듯 중국은 산업내무역이 비교적 높은 편에 속한다. 한·중 자동차 상품의 무역 상호보완성에는 산업간무역, 산업내무역이 동시에 존재하며, 산업 간 상호보완성이 매우 강하고 식별력과 안정성이 매우 뛰어나며 발전 잠재력이 크다. 이는 한·중 양국이 가지고 있는 자원이 다르고, 현재 서로 다른 경제발전단계의 상태에 놓여있어 산업구조의 불일치가 발생하였기 때문이다.



<그림 3-2> 한·중 자동차 제품의 GL지수 비교



자료출처: UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

4. 현시비교우위지수(RCA지수) 비교 분석 결과

UN COMTRADE사이트를 이용해서 한국과 중국의 연도별 RCA지수를 각각 아래<표 3-7>, <표 3-8>와 같이 계산하였다.

<표 3-7> 한국 자동차 제품의 RCA지수

(단위: 백만 달러)

년도	한국 자동차 수출액	한국 총 수출액	세계 자동차 수출액	세계 총 수출액	RCA지수
2005	37,491	284,418	907,864	9,897,789	1.44
2006	42,605	325,457	1,005,810	11,635,205	1.51
2007	49,162	371,477	1,174,394	13,332,962	1.50
2008	48,333	422,003	1,231,302	15,485,303	1.44
2009	36,531	363,531	841,193	12,050,745	1.43
2010	53,445	466,380	1,080,197	14,832,448	1.57
2011	67,096	555,208	1,269,078	17,686,895	1.68
2012	70,074	547,854	1,282,921	17,193,800	1.71
2013	72,771	559,618	1,324,497	16,969,410	1.67
2014	73,343	573,074	1,390,372	18,935,000	1.74

자료출처: UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

<표 3-8> 중국 자동차 제품의 RCA지수

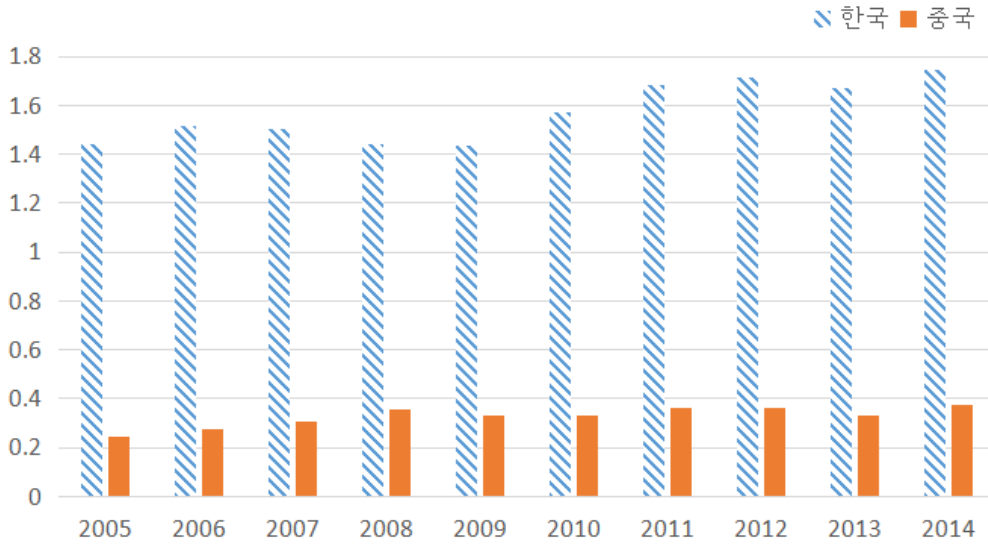
(단위: 백만 달러)

년도	중국 자동차 수출액	중국 총 수출액	세계 자동차 수출액	세계 총 수출액	RCA지수
2005	16,594	761,953	907,864	9,897,789	0.24
2006	22,373	968,935	1,005,810	11,635,205	0.27
2007	31,810	1,220,059	1,174,394	13,332,962	0.30
2008	39,273	1,430,693	1,231,302	15,485,303	0.35
2009	27,931	1,201,646	841,193	12,050,745	0.33
2010	38,397	1,577,763	1,080,197	14,832,448	0.33
2011	49,539	1,898,388	1,269,078	17,686,895	0.36
2012	55,117	2,048,782	1,282,921	17,193,800	0.36
2013	58,549	2,209,007	1,324,497	16,969,410	0.33
2014	64,195	2,342,343	1,390,372	18,935,000	0.37

자료출처: UN COMTRADE 사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

<그림 3-3>중서 볼 수 있듯 한중자동차제품의 발전은 명백히 다른 차원을 보여주고 있다. 근 10여 년간 한국자동차 제품의 RCA지수는 1.40 이상으로, 중간 2008-2009년 발생한 금융위기로 인해 다소 감소하긴 했지만 그 외에는 증가를 유지하고 있다. 2012년 한국의 RCA지수는 1.70을 넘었으며 이는 한국의 자동차 제품이 상대적으로 강력한 비교우위와 국제경쟁력을 갖추고 있다는 것을 의미한다. 다른 한편으로 중국의 RCA지수는 줄곧 0.4이하로 중국자동차 제품이 비교열위에 처해있으며, 국제경쟁력 역시 미약하다는 것을 말해주고 있다. 여기서 눈여겨보아야 할 점은 비록 한국 제품들과 비교해볼 때 중국 자동차 제품들은 여전히 상대적으로 낮은 수준을 유지하고 있지만 중국 자동차 제품 경쟁력의 수준은 최근 계속해서 상승하고 있다는 것이다.

<그림 3-3> 한·중 자동차 제품의 RCA지수 비교



자료출처:UN COMTRADE사이트의 데이터를 이용해서 저자가 작성

5. 품질 경쟁력지수(QCI지수) 비교 분석 결과

<표 3-9><표 3-10>을 보면 알 수 있듯이 중국 자동차 산업의 품질경쟁력지수는 점차 상승하고 있는 추세이다. 중국 자동차 평균 수출가격과 평균 수입가격의 큰 차이로부터 알 수 있듯이 중국 자동차 제품의 수출은 주로 낮은 가격으로 승부를 보고 있으며, 기술·브랜드 등의 분야에서는 여전히 제고의 필요성이 요구되고 있다. 이와는 대조적으로 한국의 QCI지수는 더 낮은 편에 속하며, 한국 자동차 산업은 주로 중저가 차량 생산 및 수출, 고가 차량 수입 위주로 이루어지고 있다. 하지만 이것만 보고 한국 자동차 산업의 품질경쟁력이 중국보다 떨어진다고 말해서는 안 된다. 다만 한국 자동차 산업을 다른 해외 자동차 대국의 자동차 산업과 비교할 경우 약간의 브랜드 수준차가 존재할 수 있다.

<표 3-9> 한국 자동차의 QCI지수

(단위:만원)

년도	한국 자동차의 평균 수출가격	한국 자동차의 평균 수입가격	QCI지수
2005	1586	6572	0.24
2006	1538	6986	0.22
2007	1746	8016	0.22
2008	1822	9486	0.19
2009	1726	8507	0.20
2010	1962	8087	0.24
2011	2170	8598	0.25
2012	2480	8865	0.28
2013	2372	8632	0.27
2014	2396	9078	0.26

자료출처: 한국자동차산업협회

<표 3-10> 중국 자동차의 QCI지수

(단위:달러)

년도	중국 자동차의 평균 수출가격	중국 자동차의 평균 수입가격	QCI지수
2005	9230	32053	0.29
2006	9156	32782	0.28
2007	12449	34920	0.36
2008	13778	37083	0.37
2009	13933	36031	0.39
2010	12325	37855	0.33
2011	12880	41675	0.31
2012	14400	41800	0.34
2013	13600	41562	0.33
2014	14535	43128	0.34

자료출처: 중국자동차공업협회

## 제 4 장 한·중 자동차 산업의 경쟁력 강화를 위한 대응전략

### 제1절 한국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략

#### 1. 한국 자동차 산업의 시사점

한·중 양국 간 무역 및 투자의 증대로 한·중 양국의 자동차산업 역시 공동 발전의 시대에 들어서게 되었다. 한·중 자동차 기업 사이에 존재하는 기술적 차이로 인해 양국 자동차 산업 간의 기술 교류는 비교적 적은 편이었다. 제 3장에서 양국 자동차 산업의 경쟁력을 비교 분석하였다. 분석 결과에 따라 최근 중국 자동차 산업의 기술경쟁력이 비약적으로 성장하며 향후 양국 자동차 산업 사이의 기술 협력 역시 날로 증가될 것으로 보인다.

##### 1) 한국 자동차 산업의 중국시장 공급방식 변화 관련 측면

중국정부는 자동차 수입 방면에 있어 완성차의 관세가 부속품의 관세보다 더 높은 테리프에스컬레이션(Tariffescalation) 시스템을 도입하였다. 그 결과 사실상 중국에 완성차를 수출하는 해외기업들은 25% 이상의 무역장벽에 가로막히게 되었고, 부속품을 수입해 중국 현지에서 조립하는 KD(knock down)생산시스템을 선택하게 되었다. 최근 다수의 해외기업들이 중국 현지에서 자동차를 생산 하고 있으며 이들은 모두 KD시스템을 도입하고 있다. 그 결과 중국 자동차 산업의 발전을 제약하는 문제가 생겨나게 되었다. 그렇기 때문에 중국정부는 이러한 문제를 해결하기 위해 수입규정을 위반한 부속품에 대해 완성차 관세 수준의 관세를 징수하여 KD생산 비용을 높이려고 하고 있다. 그 외에도 중국 자동차산업은 중국자동차부속품의 국산화율 등 비관세 무역장벽을 계속해서 유지할 것이다. 이러한 무역장벽을 해소하기 위해 한국 자동차 기업들은 자동차 부속품 현지구매(Local Procurement)를 강력히 추진해 나갈 예정이다. 한국 자동차 기업들은 현지구매 시스템을 통해 기존의 KD생산시스템에서 발생했던 관세와 물류비용 등

을 감소시키고 더 나아가 가격경쟁력까지 제고시킬 계획을 가지고 있다. 부속품 현지구매는 향후 중국자동차시장에서 한국자동차기업의 점유율을 끌어올릴 가장 주된 발전 전략이 될 것이다.

### 2) 한국 자동차 산업 투자 관련 측면

본 논문은 제 2장과 제 3장에서 한·중 양국간 자동차 산업 현황과 경쟁력에 대한 분석을 하였는데 이는 양국 자동차 산업이 상호보완성이 비교적으로 크고 중국의 기술수준이 한국보다 낮은 것으로 보여 주었다. 또한 한·중 FTA의 체결은 상품교역의 자유화를 의미하며 이는 양국 간의 교역이 더욱 순조롭게 진행되도록 도와줄 것이다. 한·중 FTA의 체결은 비즈니스 기회 창출뿐만 아니라 투자환경의 개선이라는 긍정적인 효과를 가져올 것이다. 현재 중국은 한국의 최대 투자대상국으로, 투자환경이 개선됨에 따라 중국에 대한 한국의 투자 규모 역시 지속적으로 확대될 것으로 보인다. 또한 중국은 지적소유권에 대한 법률을 강화시켜, 한국 기업들이 중국시장에서 안전하게 기술을 교류할 수 있는 환경을 조성할 것이다. 이로 인해 직접투자방식은 기술사용권양도(License)방식으로 바뀔 가능성이 있다. 중국 정부의 “해외 진출” 전략의 실시로 인해 중국 기업의 해외투자는 나날이 증가하게 될 것이며 해외투자에 대한 중국정부의 제한조치 역시 나날이 약화될 것이다. 중국정부는 중국기업의 해외시장개발, 해외투자개발 및 기술교류 등을 장려하고 있기 때문에 향후 중국의 해외직접투자 방면의 거대한 발전 잠재력은 기대해볼만 할 것이다. 한국은 이미 2003년 중국기업의 해외투자대상국 중 4위를 차지했으며, 중국과 한국의 지리적·문화적 공통점으로 인해 한국은 중국의 직접투자의 주요 원천국 중 한 곳이 될 것이다. 특히 자동차산업에 있어 한국은 중국기업들의 새로운 투자영역이 될 것이다.

### 3) 한국 자동차 산업 수출입 관련 측면

WTO협정과 아태무역협정의 조건에 따르면 현재 한국 완성차 수입에 대해 중국은 22.5%의 특혜관세를 매기고 있다. 만약 중국정부가 이 관세를 철폐한다면 한국자동차의 중국판매가는 20~25% 감소하게 될 것이며, 한국의 완성차 수출은 계속해서 늘어나게 될 것이다. 그렇게 된다면 한국 자동차는 일본·유럽 자동차와 비교하더라도 가격경쟁력에서 엄청난 향상을 보이게 될 것이며 결과적으로 한국 자동차 기업은 중국시장에서 우위를 차지하게 될 것이다. 그러나 무역관세의 완

전한 철폐는 어느 정도 시간이 필요한 작업으로 한·중 FTA 체결에 따른 수출 증대 효과 역시 아주 천천히 나타날 것이다. 더군다나 중국정부는 한·중 FTA의 체결 이후 완전차 수입을 가장 민감한 사항으로 다루어 완성차 영역에 대해 단계적인 관세감면정책을 취할 것으로 보이기 때문에 한국자동차의 수출 증대 효과는 아주 느린 속도로 나타나게 될 것이다. 그러나 자동차 부속품에 대한 중국의 관세는 빠른 시일 내로 철폐될 가능성이 있다. 만약 현재의 발전 현황에 관세 인하의 효과까지 더해진다면 한국의 중국 부속품수입은 빠른 속도로 증가하게 될 것이다. 그 외에도 현재 한국 자동차 기업들이 이미 중국현지에서 자동차를 생산하고 있기 때문에 중국시장 내에서는 한국 자동차의 수입을 그다지 필요로 하지 않는다. 향후 어느 정도의 기간이 지나면 중국 현지 생산 자동차를 가지고도 중국시장 대부분의 수요를 만족시킬 수 있을 것으로 보인다. 이와 같이 한국 기업들이 FTA 체결로 얻을 수 있는 기대효과는 그다지 크지 않을 것으로 보인다. 이 밖에 중국산 유럽 브랜드 자동차, 일본 브랜드 자동차들의 한국시장 진출로 인해 한국 자동차의 가격제도가 붕괴되는 문제가 생길 가능성이 있다. 현재 중국시장에 진출한 해외 브랜드들은 전부 높은 지명도와 가격경쟁력에서의 우위를 갖추고 있기 때문에 이런 자동차들이 한국시장에 진출할 경우 한국 내 자동차 기업들은 위협을 받게 될지도 모른다. 해외자동차기업들 모두 중국시장을 생산베이스로 삼는 발전전략을 추진하고 있기 때문에 중국에서 생산되고 있는 유럽, 일본 브랜드 자동차들이 한국시장 진입을 시도할 것으로 예측된다. 또한 중국 자동차 기업들 역시 자동차 제품품질과 생산량, 두 가지 측면 모두 향상시킬 수 있다는 전제 하에 소형 승용차 분야에서의 가격경쟁력 우세를 앞세워 한국시장에 진출할 가능성이 있다. 그 밖에 한국 자동차 기업들이 현재 중국에서 생산하고 있는 자동차의 생산량이 중국 국내 수요를 초과하게 될 경우 초과된 부분을 다시 한국에 되파는, 즉 역수입의 가능성 역시 기대해볼만 하다. 중국 자동차 산업은 상용차 또는 부속품 등과 같이 소비자들의 인지도가 비교적 낮은 영역에서 가격경쟁력을 갖추고 있기 때문에 상용차 및 부속품 방면의 수입 역시 큰 폭으로 증가하게 될 것이다. 상용차의 경우 승용차의 브랜드경쟁력과 비교해보더라도 그 영향이 적은 편이고, 일단 중국 상용차가 한국 시장에 진입하기만 한다면 비교적 쉽게 한국 상용차시장의 점유율을 획득할 수 있을 것으로 보인다. 그렇기

때문에 한국자동차 산업은 상용차 및 부속품 영역의 경쟁력을 계속해서 향상시켜 나가야 할 것이다. 부속품의 경우 한·중 FTA 체결 이후 부속품의 관세가 철폐된다고 하더라도 중국정부가 시장진입의 문턱을 높일 것이기 때문에 한국 자동차 기업과 부속품 관련 기업들은 부속품의 중국생산화를 추진할 수밖에 없다. 만약 한국 부속품 기업들이 중국 생산화를 시작하게 된다면 한국 부속품의 중국 수출의 증가 속도는 계속해서 느려질 것이다. 더군다나 현재 한국 시장에서 중국 부속품 수입량은 비교적 많은 비중을 차지하고 있기 때문에 만약 약 8% 정도의 관세 인하 효과만 있더라도 한국 부속품 산업 방면에는 과도한 수입의존의 문제가 발생하게 될 것이다. 더군다나 한국 부속품 생산기업은 대부분 경쟁 우위가 없는 중소기업이기 때문에 이러한 영향은 한국 부속품 산업의 발전을 제약하는 문제를 야기하게 될 것이다.

## 2. 한국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략

한국 자동차 산업의 현황과 경쟁력을 분석을 통해 한국 자동차 산업은 투자·자원의 부족, 생산규모의 제한 등과 같은 발전 저해요소와 문제점들이 존재하는 것을 발견되었다. 또한 향후 한국자동차 산업의 발전 전략을 제시하고, FTA의 배경 하에 한·중 양국의 자동차 산업의 협력발전 방향을 제시하고자 한다.

### 1) 기술 개발 분야 투자 확대

중국은 2010년부터 자동차 기술 개발, 신재생에너지 자동차 발전, 기술 개혁, 자동차 생산업체의 제품 업그레이드 지원 등의 방면에 100억 위안에 달하는 개발자금을 투입했다. 또한 중외합자 및 시험 생산 모델의 방식으로 생산기술과 품질관리 수준이 큰 폭으로 향상되었다. 반면 한국 자동차 산업의 경우 비록 수십 년이라는 짧은 시간동안 세계 자동차 시장에서 5위를 차지하는 쾌거를 이룩했지만 자동차 연구 개발 방면에서의 투자 부족 문제로 인해 자동차 기술개발방면에서 어려움을 겪고 있으며 향후 자동차 기술개발에도 어려움이 남아 있을 것으로 보인다. 한국 자동차 기업들은 이러한 문제들을 해결하기 위해 더 많은 외국기업의 투자를 끌어와 자동차와 부속품의 기술개발 및 투자 영역에서의 투자를 적극적으로 추진하고 있다. 그 외에도 연구·개발 방면의 투자비용을 감소시키기 위해 한국 자동차 기업들은 중국 자동차 기업들과 공동기술개발 프로젝트를 진행할



것이며, 더 나아가 협력발전전략을 추진할 것이다.

## 2) 자동차 산업의 경쟁력 강화

현재 중국 자동차 시장에서 세계 자동차 기업 간의 경쟁이 매우 치열하게 이루어지고 있다. 세계 자동차 시장의 치열한 경쟁 속에서 한국 자동차의 低안전·高연비 문제가 대두되자 중국 시장에서 한국 자동차의 브랜드 지명도는 유럽, 일본 자동차 업체보다 뒤처지게 되었다. 게다가 중국 소비자들의 인식이 날로 향상되어가고 자동차 구매에 있어 브랜드 지명도와 안전성을 따지는 소비자들이 늘어남에 따라 한국 자동차가 단기간 내에 중국시장 점유율을 확대하기란 어려울 것으로 보이며, 더 나아가 한국 자동차의 중국수출에도 영향을 끼칠 것으로 보인다. 한국 자동차 기업들이 중국 자동차 시장에 성공적으로 진입하기 위해서는 한국 자동차 품질에 대한 중국 소비자들의 인식을 향상시켜야 할 것이다. 한국 자동차 기업들은 중국 시장에서 ‘중국 소비자를 중심’으로 하는 홍보 활동을 적극적으로 펼치는 동시에 중국 자동차 시장의 세분화를 통해 중국 소비자들의 소비 인식 변화를 고려한 마케팅 전략을 적극 추진해야 할 것이다. 더군다나 갈수록 많은 중국 소비자들이 자동차의 외부 디자인, 내부 디자인, 자동차 장비 외의 기능적 요소들도 꼼꼼히 따져보고 있기 때문에 한국 자동차 기업들은 이러한 중국 소비자들의 요구에 부응하여 중국 본토화 상품 기획·연구·생산을 적극 추진하고, 중국 소비자들의 각기 다른 수요를 만족시키기 위해 온 힘을 다해 노력해야 할 것이다.

## 3) 국내 생산 라인 및 자원부족 문제 개선

한국 자동차 산업 협회의 자료에 따르면 2014년 세계 자동차 생산량 순위에서 한국의 생산량은 3년 연속 하락하여 총 생산량 452만 5천대, 세계 생산량의 5.4%를 차지하며 세계 5위에 위치했다. 이러한 발전 현황을 미루어 보아 한국 자동차 산업은 한·중 FTA체결을 통해 중국의 풍부한 자원을 이용하여 한국 자동차 산업 발전 과정에서 나타난 자원 제약 문제를 해결할 수 있으며 자동차 생산 규모를 확대할 수 있을 것이다. 알다시피 한국은 토지 면적이 매우 좁고 산업 발전에 필요한 각종 자원들이 부족하며, 특히 자원 부족은 한국의 경제발전의 가장 큰 걸림돌이라고 할 수 있다. 이러한 상황에서 한국은 풍부한 자원을 보유하고 있는 중국과의 FTA체결을 통해 더욱 낮은 원가, 더욱 안정된 판매 및 생산

루트 등의 우위를 이용하여 현재 자동차 생산 발전 과정에서 나타나고 있는 문제들을 해결할 수 있을 것이다. 또한 중국으로부터 경제의 고속 성장 유지에 필요한 에너지와 원자재 등을 공급 받는다면 한국 자동차 산업은 빠른 성장과 자동차 시장의 안정을 추진할 수 있게 될 것이다.

#### 4) 중소기업 구조의 조정

가격경쟁력을 갖춘 중국산 소형차와 상용차의 한국 자동차 시장 진출이 이루어진다면 경쟁력이 현저히 낮은 한국 중소형 자동차기업들과 부속품 기업들은 큰 타격을 받게 될 것이다. 자동차 시장의 치열한 경쟁에서 살아남기 위해 한국은 자동차 및 부속품 관련 중소기업의 구조조정이 필요할 것으로 보인다. 중소기업들은 기업의 규모대형화 및 생산전문화를 실현해야 할 것이다. 동시에 한국 정부는 자동차와 부속품 기술 연구·개발 및 생산규모의 확대에 필요한 자금을 지원·제공해야 할 것이다. 또한 대기업과 중소기업이 서로 윈윈(Win-Win)할 수 있는 환경을 조성해야 할 것이다.

## 제2절 중국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략

### 1. 중국 자동차 산업의 시사점

본 논문은 한·중 양국간 자동차 산업 현황과 경쟁력에 대한 분석을 통해 중국 자동차 산업의 시사점이 긍정적인 측면과 부정적인 측면 2 측면으로 설명하였다.

#### 1) 긍정적인 측면

##### ① 중국 자동차 산업 규모화 추진

현재 중국 자동차 산업은 장강삼각주, 주강삼각주, 북경·천진 지역(환발해 지역), 동북지역, 화중지역, 서남지역을 위주로 6대 자동차 주요 생산지가 형성되어 있으며, 이러한 자동차 주요 생산지역 내에 자동차 산업 집단이 형성되어 있다<sup>11)</sup>. 하지만 선진국의 성숙된 자동차 산업집단에 비해 여전히 크게 뒤떨어지는 실정이다. 지역 분포의 과도한 분산은 경쟁력 향상에 걸림돌이 되었다. 최근 국가정책 선도 및 시장 추진으로 인해 중국 자동차 산업은 재조직되고 기업의 규

11) 명원, 중·한 FTA의 중국 자동차 산업에 대한 영향 검토, 동아대학교, 석사학위논문, 2015, p.37.

모는 끊임없이 커져갔다. 하지만 자동차 산업의 비교적 낮은 집중도는 여전히 변화의 기세가 보이지 않으며, 자동차 산업이 발달한 선진국과도 차이를 보인다. 중국 자동차 산업은 산업 전체 규모 경제성이 매우 낮기 때문에 매입·판매 원가, 기술 개발 등의 분야에서 투자를 줄인다고 해서 국제경쟁력에서의 우세를 차지할 수 있는 것은 아니다. 중국의 상대적으로 분산된 구역, 산만한 경영, 낮은 규모 집중도, 불합리한 전통자원 분포 등의 요소는 중국 자동차 산업의 제조원가를 높이고, 중국 자동차 산업의 규모화 발전과 전문화 수준의 향상을 저해하는 요소였다. 또한 이러한 현상을 초래한 원인은 위에서 언급한 제약된 전통산업규모 뿐만 아니라 중앙 및 지방에서 시행한 비교적 높은 관세정책과 일부 비관세장벽조치보호로 인해 자동차 산업 규모경제의 형성이 어려웠기 때문이다. 한국은 중국보다 높은 시장집중도로 자동차산업의 원가, 연구개발, 가격수준 등의 방면에서의 우세가 뚜렷했다. 이로 인해 중국 자동차 산업의 경쟁을 격화시켰다. 더군다나 자동차 산업은 규모경제가 매우 강한 산업이기 때문에 객관적으로 보더라도 중국 자동차 기업의 합병 및 인수 열기를 가속화시켰고 중국 자동차 산업의 규모화를 촉진시켰다고 할 수 있다<sup>12)</sup>.

## ② 중국 자동차 산업의 기술 수준의 향상

WTO에 가입한 중국은 다양한 자동차 산업 정책을 내놓고 자동차 시장에서의 치열한 경쟁을 적극적으로 추진하였다. 이와 동시에 중국 자동차 기업들은 기술의 도입과 연구·개발 비용 투자에 더욱 중시하기 시작했다. 이로 인해 중국 자동차 산업기술의 수준이 큰 폭으로 향상되었으며 자체 혁신 능력역시 현저하게 증가하였고, 자체 브랜드 자동차 역시 빠른 성장을 이룩하게 되었다. 최근 중국 자동차 시장 경쟁에 국제화의 특징이 확연하게 드러나게 되었고, 이는 중국 자동차 기업들에게 큰 영향을 끼쳤다. 바로 중국 자동차 산업의 발전성과는 합자협력 추진과 떼려야 뗄 수 없는 것으로, 자체브랜드 자동차 기업의 성공의 주요 원인은 높은 수준의 자동차 생산기술과 선진기업의 관리시스템을 도입했기 때문이라는 것이다. 외국 자본의 도입이 중국 자동차 기술의 수준을 촉진시킨 구체적인 내용은 다음과 같다<sup>13)</sup>. 첫째, 기업의 생산설비와 기술수준이 크게 향상하였다. 둘째,

12) 金寶均, 王晴, 韓國汽車產業成功之路及給中國的啓示, 產業與科技論壇, 2008, pp.13-21.

13) 崔銘晚, 建立韓中自由貿易區的經貿影響研究, 中國海洋大學, 2008, pp.14-18.

기업 제품의 종류, 기술수준 및 성능이 지속적으로 향상되었다. 20세기 이후 계속해서 증가하고 있는 다국적 기업들은 중국 시장의 큰 이윤과 거대한 잠재력에 빠져 기존에 취했던 제품 전략들을 수정하기 시작했다. 그 후 수정된 제품 전략들을 통해 빠른 속도로 중국에 다양한 종류의 시리즈들을 주력 상품으로 투입하기 시작했다. 더 나아가 선진기업들의 생산라인이 점차 중국의 합자기업으로 이동하였고, 심지어 신형차량모델의 기술들을 중국시장에 투입하기 시작하였다. 이렇듯 중국 자동차 산업의 치열한 경쟁은 중국 국내 자동차기업들이 끊임없이 혁신을 추진하게 된 직접적인 동력이 되었을 뿐만 아니라 중국의 자동차 기업들의 제조 수준 역시 비약적으로 향상하게 되는 동기가 되었다.

### ③ 소비자 복지 증가

국제무역의 측면에서 보면 소비자를 위한 복지의 아주 기본적인 사항은 바로 아래의 2가지로 설명할 수 있다. 하나는 소비자가 구매하려는 상품의 가격을 낮추는 것이고, 다른 하나는 소비자의 선택의 폭을 넓히는 것이다. 한국 자동차 제품은 우수한 품질과 저렴한 가격을 자랑한다. 한·중 FTA가 체결되어 양국이 관세 및 비관세장벽을 철폐하고 시장을 개방하고 자유무역을 실행한다면 중국 소비자들의 선택할 수 있는 자동차 품종의 폭은 더욱 넓어질 것이다. 또한 한국 자동차 산업기술수준 역시 향상될 수 있을 것이다. 생산원가 역시 저렴해질 것이고 판매가격 역시 낮아질 수 있을 것이다. 이와 같이 중국의 자동차 가격을 낮출 것이며, 중국 소비자들은 더 저렴한 가격으로 마음에 드는 자동차를 구매할 수 있게 될 것이다.

### 2) 부정적인 측면

#### ① 자동차 산업 내부의 경쟁 심화

경쟁은 시장 경제의 핵심이다. 또한 기업, 산업 더 나아가 국가의 발전에 있어 기본적인 동력이라고 할 수 있다. 개혁 개방 이전 중국은 계획 경제 정책을 실행하였고, 이 시기 기업 간에는 근본적으로 경쟁이라는 것 자체가 존재하지 않았다. 30여년의 개혁 개방을 거치며 중국의 경제 체제 개혁은 끊임없이 심화되었고, 시장메커니즘 역시 끊임없는 완비를 거듭했다. 중국 자동차 산업의 시장규모는 나날이 커졌고, 시장의 경쟁 역시 갈수록 치열해졌다.

세계 자동차 산업의 생산과잉이 지속되며 세계적인 자동차 기업들은 모두 신

홍시장 쟁탈에 뛰어들기 시작했다. 한국 기업은 가격, 연비, 관리 등의 우세를 이용하여 유럽·미국 자동차 시장 확장을 이어가고 있으며, 유럽·미국 자동차 기업에게 큰 압박을 주어 이미 포화된 선진국가의 시장경쟁에 전혀 없는 경쟁을 심화시키고 있다. 최근 한국 자동차 기업들은 빠른 속도로 경제 발전을 이룩하고 있는 아시아를 주요 목표 시장으로 삼고 있다. 중국의 거대한 시장 잠재력에 맞서기 위해 한국은 중국 자동차 산업 방면에서 기술과 자금, 규모의 우세를 충분히 발휘하여 중국 시장을 선점하고 대대적인 확장을 진행할 것이다. 이는 중국 자동차 산업내부의 경쟁을 악화시킬 것이다. 또한 중국 자동차 산업은 한국 자동차기업과 비교하더라도 원가·기술·자금 등의 방면에서 비교열위에 처해있기 때문에 한국 대형 자동차 그룹과의 경쟁은 어려울 것으로 보인다. 물론 치열한 경쟁이 나쁜 일이기만 한 것은 아니다. 이는 중국 자동차 기업으로서는 기회이자 도전이 될 것이다. 경쟁의 심화는 중국 자동차 산업의 가격 경쟁을 더욱 낮춰줄 것이고, 품질은 더욱 향상시킬 것이며, 완벽한 품종을 갖추게 할 것이다. 최근 자동차 시장의 경쟁이 날로 격화되며 시장에 진입하는 기업들 특히 자체브랜드기업들의 경쟁능력을 향상시키고 있다. 중국 자동차 기업은 제품품질을 향상시키고, 기업 관리를 강화하고, 생산 및 마케팅 원가를 낮추고, 마케팅 서비스를 강화시키며 어느 정도 진전을 보였으며, 기업이 치열한 경쟁을 통해 전면적인 발전을 이룩할 수 있는 기회가 되었다.

## ② 자체 브랜드에 대한 데미지

중국 자체 브랜드 자동차의 진정한 시작은 1990년대 후반 창청자동차, 체리자동차, 지리자동차 등의 브랜드들의 부상에 따라 시작되었다고 할 수 있다. 20여년간의 빠른 성장을 거치며 자체 브랜드들은 어느 정도의 성과를 거두긴 했지만 국제경쟁력이 여전히 부족하며 리스크를 견딜 수 있는 능력 역시 부족한 실정이다.

첫째, 자체 브랜드를 가지고 있는 자동차 기업은 비교적 많은 편이지만 보편적으로 규모가 작으며 창출해내는 이윤 역시 적은 편이다. 둘째, 자체 브랜드 자동차들의 가격대는 낮은 편이며 아직까지도 자체 브랜드의 전략 의식을 갖추지 못하고 있다. 중국은 2006년부터 지금까지 100여종의 자체 브랜드 모델을 출시했지만 브랜드 가치는 오히려 합자 브랜드에 못 미치고 있는 것이 실정이다. 중국의

대다수 자체 브랜드 기업들은 눈앞의 성공과 이익에 급급하여 자동차 생산량과 판매량에만 관심을 가질 뿐 자체 브랜드 전략을 발전 정책 결정 수준으로 끌어 올리는 경우는 매우 드물다. 즉 전략은 전략으로 머무를 뿐 유명 브랜드 자동차를 만드려는 시도를 하지 않았다고 볼 수 있다. 셋째, 자체 브랜드 자동차의 연구·개발·투자가 매해 증가하고 있고, 연구·개발 인재들이 매해 증가하고 있고, 시장 업계 점유율 역시 매해 확대되고 있는 상황이지만 고급 자동차 상품의 연구·개발에 있어 중국 상품과 한국 동종 상품을 비교할 경우 그 격차는 매우 뚜렷하다. 현재 자동차 시장에서 중국 자체 브랜드 자동차들의 순위는 바로 낮은 가격이다. 하지만 양국 상호간의 시장 개방 후 한국 자본의 자동차 기업들이 중국 시장에 진입할 경우, 한국 자동차의 생산 규모는 확대될 것이고, 이에 따라 생산원가 역시 낮아지게 될 것이다. 그렇다면 중국 자체 브랜드들이 가지고 있던 저가 순위는 점차 사라지게 될 것이다. 또한 한국 자동차 기업들이 기존에 보유하고 있던 유명 브랜드 이미지는 중국 자체 자동차 브랜드 생산에 큰 충격을 줄 것이다.

### ③ 중소기업(부속품기업) 생존의 위협

2014년 중국 자동차 산업에 종사 중인 기업은 3367곳으로, 그 중 자동차 생산 기업은 115곳, 개조차량 생산 기업은 538곳, 오토바이 생산 기업은 138곳, 차량용 엔진 생산 기업은 40곳, 버스·오토바이 부품 기업은 2536곳이었다. 또한 3367개의 자동차 산업 기업을 크기에 따라 세분화하면 대형 기업이 274곳, 중형 기업 1254곳, 소형 기업은 1839곳 이었다. 여기서 우리는 중국의 자동차 산업에서 중소기업은 91.8%를 차지하며 그 비율이 매우 크다는 것을 알 수 있다. 하지만 이러한 기업들은 보편적으로 규모가 작고, 규모경제와 전문화 수준이 낮은 편에 속한다. 또한 자금 조달력, 핵심 기술, 자주 혁신능력의 방면에서 대형 기업에 비해 뒤떨어지는 편이다. 이러한 단점들은 중국 중소기업들의 낮은 리스크 대응 능력, 경쟁우세결여라는 문제들을 가져왔다. 중국의 경제 개방으로 중국 기업들은 외국 기업들로부터 더 많은 충격을 받게 되었으며, 이로 인해 중국 중소기업들은 대기업과의 혹은 한국 기업들과의 경쟁에 꽤나 긴 적응시간을 필요로 하게 되었다. 한국 자동차 기업들이 중국에 진출하게 된다면, 진출 초기 중국 중소기업들은 적지 않은 타격을 받게 될 것이기에 정부는 앞장서서 중소기업을 지원하고 보호하

는 정책을 마련해야 할 것이다.

## 2. 중국 자동차 산업의 경쟁력 대응전략

### 1) 자체 혁신 능력 향상

중국 자동차 산업의 품질경쟁력지수 분석을 통한 기술의 후진성은 시종일관 중국 자동차 산업의 경쟁력 향상과 비약적 발전의 주요 제약 요인이 되는 것을 발견하였다. 중국자동차 산업은 핵심 영역에서 중대한 돌파구를 개척하여 자주 혁신능력을 대폭 향상시키고 세계적으로 영향력 있는 국제 자동차 기업을 만들어야 중국 자동차 산업의 질적 발전을 이룰 수 있을 것이다. 이는 기업 자주 발전의 요구이자 전체 업계발전의 요구이다.

세계 자동차 산업 발전사와 중국의 자동차 산업 발전사는 모두 기업 혁신의 중요성을 입증했으며, 따라서 국가는 기업의 연구·개발 분야에 더욱 투자하고 과학기술의 교류와 협력을 강화해야 할 것이다. 자주기업들은 외자기업과 합작하더라도 기술 추구를 포기해서는 안 되고, 제조기술의 이동뿐만 아니라 개발기술의 이동 또한 추구해야 할 것이다. 합자기업 설립과 동시에 연구·개발 센터를 설립하여야 한다. 기업은 다양한 방법을 통해 해외 선진 기술을 도입해야 한다. 예를 들어 해외 자동차 기술과 지적 소유권을 사드리는 것은 비록 거액의 자본을 지출해야 하지만 단시간 내 기술을 향상시킬 수 있는 방법 중 하나이다. 자주 자동차 기업의 경우 반드시 자체 혁신능력을 강화시켜야 하며, 혁신 핵심 기술을 통해 기술, 과학 연구·개발을 숙련시켜야 할 것이다. 기업은 눈앞의 이익을 포기하는 한이 있더라도 연구·개발의 투자를 확대하고 인재를 양성시켜야 할 것이며, 기존의 모방혁신의 자동차 기업에서 자주 혁신의 자동차 기업으로 변화시킬 수 있는 능력을 키워야 할 것이다. 또한 선진기술을 도입하고, 중국만의 기술로 소화·흡수하여 기술의 자주 혁신이라는 새로운 단계를 뛰어넘어야 할 것이다.

국내외 기업과의 연구·개발 협력 관계를 강화시켜야 한다. 오늘날 한국 자동차 생산 기업과 많은 국제적인 대형 자동차 기업들은 기술적 측면에서 다양한 협력을 강화시키고 있다. 핵심 업무 외의 부속품 산업 자체제조율의 지속적으로 감소하고 있으며, 연구·개발 영역에서 자체 업무량이 감소하고 있으며, 기업의 생산 원가 역시 감소하고 있다. 많은 다국적 기업들이 합자협력의 방식으로 중국 자동

차 시장에 진출하고 있지만 중외합자는 기술방면에서 균형을 잃었고, 현재 중국의 대다수 합자기업들은 단지 외국기업들의 “조립 작업장” 역할을 하고 있을 뿐이다. 이와 같이 합자협력을 통해 중국 내 기업들의 기술력이 향상했다고는 할 수 없다. 중국은 지적재산권 보호 제도를 신속하게 마련해야 하며, 자체 지적재산권을 보호하는 동시에 해외 자동차 대형 기업과의 협력을 확대시켜야 할 것이다. 또한 과학 기술을 도입·연구·개발하고, 기술력과 인적자원의 우세를 중히 여겨, 기업의 자체 혁신 능력을 향상시키는데 중요한 역할을 발휘해야 할 것이다.

## 2) 해외 진출 전략 실시와 국제화 가속화

중국은 현재 세계 자동차 대국이라 불리지만 아직 자동차 강국이라고 할 수는 없다. 또한 중국 자동차 제품은 국제시장에서 경쟁력도 부족하다. 따라서 해외시장과 내수시장에 대비하여 실시하고 있는 국제화 발전 전략은 중국 자동차 산업의 비약적 발전을 위한 중요한 여정이 될 것이다.

첫째, 해외 진출 전략의 실시는 중요한 사회·경제적 의미를 지니고 있으며 이는 중국 자동차 산업에 커다란 발전에 기회를 제공하고 다국적 기업과의 경쟁에서 중국 자동차 산업이 가치 체인 상승을 촉진하고 경쟁력을 향상시킨다. 또한 자동차 산업 체인에서 각 관련 산업의 구조조정과 구조전환 업그레이드에 도움이 될 것이다.

둘째, 중국 자동차 기업들은 품질 의식, 브랜드 의식을 강화해야 할 것이다. 중국 자동차 기업들이 국제경쟁력을 향상시킨다면, 이는 반드시 품질경쟁 및 브랜드 경쟁으로 이어질 것이다. 이를 위해 먼저 ‘저가 자동차가 모두 저품질의 자동차는 아니다’라는 품질의식을 확고히 해야 할 것이다. 브랜드라는 것은 기업의 고차원적 경쟁력이며, 브랜드를 만든다는 것은 장기적인 경험의 축적을 필요로 한다<sup>14)</sup>. 그러나 가격을 낮추기 위해 악의적인 경쟁을 벌이며 국산 자동차 브랜드 이미지에 해를 끼치는 악행들은 반드시 개선되어야 할 것이다.

셋째, 해외 인수 합병을 장려하여 다국적 경영을 실시해야 할 것이다. 중국 자동차 기업은 국외기업 인수 합병을 통해 빠른 속도로 선진기술을 획득할 수 있으며, 연구·개발 능력의 향상, 브랜드 영향력 강화, 가치사슬의 확장, 상품 품질 및 국제 시장 경쟁력 향상이라는 목표를 이룰 수 있을 것이다. 그러나 이런 과정

14) 歐陽銘珂, 韓國汽車產業的發展及其啓示, 湖南商學院學報, 2010, pp.11-22.



에서 기업은 우선 기본 전략 목표와 구상을 명확히 하여 다국적 인수 합병 성과에 영향을 끼치는 모든 요소들을 식별하고 평가해야 하며, 목표·결심·전략에 대한 만반의 준비를 해야 한다. 이렇게 해야만 비로소 다국적 인수 합병 활동이 진정으로 기업의 전체 전략에 기여하게 되며, 다국적 인수 합병의 기회가 진정 기업을 더욱 강하고 더욱 크게 발전시키고자 하는 목표에 기여하게 될 것이다.

### 3) 부속품 산업의 발전 가속화

부속품 산업은 자동차 산업의 핵심 부분이자 국가 자동차 산업의 국제화 경쟁 능력을 향상시켜줄 수 있는 중요한 요소이다. 부속품 산업의 발전은 완성차 생산 기술에 결정적인 영향을 끼쳤다고 할 수 있다. 물론 현재 중국의 부속품 기술과 한국의 부속품 기술을 비교할 경우 상당히 큰 차이가 존재 하고, 부속품 생산 및 연구·개발 등의 분야에서의 발전 역시 전체적으로 완성차 발전 수준보다 뒤쳐져 있어, 중국 부속품 산업은 완성차 생산 및 연구·개발 분야를 지탱할만한 힘을 제공해주지 못하고 있는 실정이다. 이로 인해 부속품 기업들이 다음과 같은 사항을 해야 한다.

첫째, 부속품 관련 대형 기업을 조성한다. 먼저 능력이 되는 부속품 업체를 완성차 업체 라인과 분리하여, 기존에 완성차 업체의 수주를 받아 작업을 하던 방식에서 업무를 독립시키고, 글로벌 자동차 시장을 바탕으로 한 부속품 기업을 만들어야 한다. 다음으로 매입·합병·구조조정 등의 방식을 통해 부속품 관련 대형 기업을 설립해야 한다. 또한 중국의 능력이 되는 부속품 업체들은 규모와 능력을 확대하고 싶어 한다. 이를 위해 중국의 부속품 업체들은 기술 장벽을 타파하고, 연구·개발 분야의 자금 투입을 확대하고, 안전 기술·동력 기술·에너지 절약 기술·친환경적 기술 등 핵심 분야의 중대한 돌파구를 마련해야 할 것이다.

둘째, 연구·개발력이 비교적 뛰어난 2,3급 부속품 업체를 설립한다. 중국에는 많은 부속품 업체가 있지만 대부분의 부속품 중소기업의 경우 자금, 기업규모, 기업연구·개발기술 인재 등의 방면에서 대형 기업과 명확한 차이를 보이고 있다. 이러한 상황에서 중소기업들이 여러 영역에서 동시에 돌파구를 마련한다는 것은 비현실적이다<sup>15)</sup>. 그렇기에 실현 가능한 발전방향을 제시해보고자 한다. 바로 연구·개발력 비교적 뛰어난 2,3급 부속품 업체를 설립하는 것이다. 접점을 찾아 해

15) 李慶文, 中國汽車產業自主創新藍皮書, 經濟管理出版社, 2007, pp.8-10.

당 기업의 상품 개발 능력을 보완해 나아가는 것은 기업에게는 당연한 일이다. 이는 다시 말해 어떤 분야에서 돌파구를 마련하여 전문화된 방법으로 나아가는 것은 기업에겐 당연한 일이라는 것이다.

#### 4) 기업 자체 브랜드에 대한 정책적 지원

브랜드라는 것은 어떤 국가에서 제조된 제품의 이미지를 대표하는 것으로 한국 자동차 산업의 경우 30여년 정도 비약적인 발전을 지속하였고 이 과정에서 현대, 기아 등 여러 대형 다국적 기업들이 탄생하게 되었다. 한국 자동차의 브랜드 이미지와 브랜드 가치는 이미 엄청난 발전을 이루었고, 브랜드이미지와 브랜드 가치의 상승은 한국 자동차 수출에 있어 한국의 외화수입을 증가시켰을 뿐만 아니라 한국 자동차의 품질이 우수하다는 이미지를 만들어주었다<sup>16)</sup>. 그러나 중국 기업들은 오랜 기간 단기적 이익만을 지나치게 중시하여 제품 이미지를 등한시 하자 국제 사회에서 중국 자동차의 지명도는 하락하게 되었고, 심지어 브랜드라고 할 수 없을 정도로 가치가 하락했으며, 제품의 판매 및 보급에 엄격한 제한을 받게 되었다. 이러한 한계를 돌파하기 위해 중국은 자체 브랜드를 만들고 이에 지원을 아끼지 말아야 할 것이다. 현재의 난관을 돌파해야지만 기업이 만족할 수 있는 큰 이윤을 창출할 수 있고, 기업 혁신에 대한 추가 지원이 가능하며, 중국 자체 브랜드 자동차가 세계를 향해 진출할 수 있을 것이다<sup>17)</sup>.

구체적으로 말하자면 정부는 먼저 국내 자동차 기업의 지원하고, 국내 자동차 기업들은 기술 혁신을 통해 기존 제품의 고급화 전환을 가속화 시켜야 한다. 또한 정부는 기업 자체 혁신의 시작점을 높이기 위해 노력해야 하고, 기업으로 하여금 기업 독특한 혁신을 갖추게 하고, 기업 지원을 통해 기업이 커지고 강해지는 것을 이룰 수 있도록 도와야 한다. 또한 정부는 국산브랜드를 국제적인 일류 자체 브랜드로 만들어야 한다. 정부는 인도 정책·지원 정책을 통해 기업의 브랜드 육성 및 보호를 장려하고, 중국 이미지에 해를 끼치는 기업에 대해 그에 상응하는 처벌 조치를 취해야 한다. 브랜드 이미지가 우수한 기업에 대해서는 정책으로 기업의 수출을 장려하고, 해당 브랜드의 성장에 도움을 주어야 한다. 다음으로 정부는 구체적인 대책, 예를 들어 선진국의 수출 신용 메커니즘 등을 모방하

16) 尹恩晙, 韓國汽車産業自主技術創新及中國的啓示, 高科技與產業化, 2004, p.7

17) 胡珊, 中國汽車出口發展策略研究, 北京林業大學, 2011, pp.15-19.

여 해당 메커니즘 평가시스템을 완비할 수 있다. 또한 정부는 공무용 차량 중 국산 브랜드 자동차의 최저 비율을 규정하여야 한다. 마지막으로 국가는 매체 홍보를 통해 기업의 브랜드 영향력을 향상시킬 수 있으며, 우수한 기업들의 브랜드 지명도를 더욱 높일 수 있다. 이상의 방법들을 통해 정부는 기업들이 자체 브랜드에 더 큰 자신감을 가질 수 있도록 노력해야하고, 영향력 있는 브랜드를 설립하기 노력해야하며, 중국 브랜드들이 해외 시장에서 선진국 브랜드와 경쟁할 수 있는 실력이 갖출 수 있도록 지원해야 한다.

## 제 5 장 결 론

현재 세계 글로벌화와 구역일체화의 배경 하에, 세계 여러 국가들은 자유무역 지대 수립과 전 세계 범위 내에서의 자원배치 최적화를 위해 노력하고 있다. 그 중 동북아에서 가장 영향력 있는 국가인 한국과 중국은 자원·시장·기술·산업구조 등의 분야에서 상호보완성이 매우 강하고, 지리적으로 인접하며, 공동의 역사문화를 보유하고 있다. 이러한 상황들로 인해 양국의 무역 관계는 매우 가까워질 수밖에 없었다. 1992년 수교 당시 한국과 중국 사이의 무역액은 겨우 60억 달러 언저리에 머물렀다. 하지만 20년이라는 짧은 시간 동안 한·중의 무역관계는 비약적으로 발전하여, 2014년 한·중 무역액이 3000억 달러를 돌파하게 되었다. 현재, 중국은 한국 최대의 무역동반국, 수입원천국, 수출대상국이 되었으며, 한국은 중국의 최대 수입원천국이자 제3대 무역동반국이 되었다. 2002년 한·중 양국은 자유무역협정에 대한 논의를 시작, 2015년 6월 1일 정식으로 자유무역협정을 체결하였다. 자유무역협정의 체결은 양국의 경제무역협력관계를 한층 더 강화·확장하고, 한·중 전략적 협력동반자관계를 한층 심화하는 좋은 기회가 되었다.

자동차 산업은 국가의 경쟁력과 기술수준을 대표하는 종합 제조업이자 국가의 경제발전을 촉진하는 중요한 산업이다. 특히 자동차산업은 한국의 대표적인 산업 중 하나이며, 마찬가지로 중국에서도 역시 핵심이 되는 산업이다. 현재 중국은 이미 미국을 앞지르고 세계 최대 자동차 생산국이자 소비시장이 되었으며, 한국 역시 세계 5대 자동차 생산국이자 세계 주요 자동차 수출국 중 하나가 되었다. 본 논문에서는 UNCOMTRADE 사이트의 수치를 통해 한·중 양국 자동차 상품의 무역특화지수, 산업내무역지수, 현시비교우위지수, 품질경쟁력지수를 산출해 산출된 지수를 통해 한·중 양국 자동차 산업의 국제 경쟁력과 비교우위의 비교·분석을 진행하였다. 그에 따른 결과를 보면 한국의 자동차 상품은 전 세계적으로 강한 국제 경쟁력과 비교우위를 지니고 있음을 알 수 있다. 이에 비해 중국 자동차 산업은 다소 늦은 시작으로 한국과 비교하더라도 제품의 기술수준, 품질 경쟁력 등의 분야에서 열세에 처해있으며 국제경쟁력 또한 부족한 실정이다. 하지만

자동차 무역 방면에서 한·중 양국은 상호보완성이 강하며 발전 가능 잠재력 역시 무한하다.

본 연구에서 한·중 양국 자동차 산업의 대응전략을 전반적으로 분석하였다. 한·중 FTA 체결에 따른 중국 자동차 제품의 관세 인하로 한국 자동차의 수출이 증가할 것으로 보이며, 그로 인해 중국 자동차의 생산량은 감소하게 될 것으로 예측된다. 또한 중국의 한국 수입 부속품 관세 인하로 부속품 수입이 대폭 증가할 것으로 보이며, 특히 한국의 경쟁우위가 강한 분야인 고부가가치·하이테크 부속품 등의 수입이 증가할 것으로 보인다. 반면 중국 자동차 기업들은 한국 자동차 신형 부품 개발 및 신소재 응용 분야에 진출하여 한·중 자동차 기업 간의 상호 투자를 촉진할 것으로 기대된다. 종합해서 말하자면, 한·중 양국은 상호 보완성이 강화될 것으로 보이며 한·중 자동차 산업 분야의 협력을 위한 계기를 제공해주었다. 또한 한·중 자동차 산업의 수출 및 투자확대에 절호의 기회를 제공할 것이며, 한·중 양국의 자동차 산업을 발전시키는 동시에 양국의 산업화에 건설적인 역할을 하게 될 것이다. 또한 향후 자동차 기술의 발전을 위해 한·중 양국은 자동차 신기술 공동 연구·개발 프로젝트를 통해 환경·안전·에너지 기술 분야의 기초 연구 영역에서 양국의 장점을 결합하여 다자간 자동차 시장을 개척하고 그 가운데서 공동발전의 기회를 얻을 수 있을 것이다. 또한 양국이 그 기회를 잘 활용하기만 한다면 상호 간의 협력을 강화하고, 함께 문제를 해결해 나갈 수 있을 것이며, 양국 경제의 성장과 복리의 증진을 가져올 것으로 기대된다.

## 참고문헌

### <한국문헌>

- 김경유, "자동차산업의 기초분석", 산업연구원(KIET), 2014
- 김성국, "한·중 FTA의 대중국 자동차 무역 영향 고찰", 통상정보연구, 제17권, 제1호, 한국산업경제학회, 2015.
- 김성철, "우리나라 자동차산업의 수출경쟁력과 산업내무역 분석", 산업경제연구, 제22권, 제3호, 한국산업경제학회, 2009.
- 김주원, "효과적 한·중 FTA 체결을 위한 중국 협상문화와 협상전략에 관한 연구", 무역상무연구, 제63권, 한국무역상무학회, 2009.
- 김태기, "한국 자동차 산업의 국제경쟁력 분석", 무역학회지, 제22권, 제3호, 2007.
- 김 화, "한·중 FTA가 중국 자동차 산업에 미치는 영향과 대응 방안 및 양국 협력 방안", 관세학회지, 제12권, 제2호, 2009.
- 명 원, "중·한 FTA의 중국 자동차 산업에 대한 영향 검토", 동아대학교 국제전문대학원, 석사학위논문, 2014.
- 박국일, "자동차 산업이 중국 경제에 미치는 영향", 부산대학교 대학원, 석사학위논문, 2009.
- 박승환, "한국 자동차 산업의 산업내무역 구조와 결정요인", 중앙대학교 대학원, 석사학위논문, 2015.
- 손효미, "한·중 FTA 촉진에 따른 중국자동차산업의 변화전망과 발전전략에 관한 연구", 청주대학교 대학원, 석사학위논문, 2008.
- 송원근, "한·EU FTA의 자동차 교역 영향 및 EU 자동차시장 분석", 한국경제연구원, 2008.
- 양평섭, "한·중 교역 특성과 한·중 FTA에 대한 시사점", 대외경제정책연구원, 2007.
- 왕 비, "중국 자동차 산업의 국제경쟁력에 관한 연구", 인하대학교 대학원, 석

- 사학위논문, 2009.
- 왕 영, "한·중 FTA 체결과 양국 자동차산업의 국가경쟁력에 관한 연구", 수원대학교 대학원, 석사학위논문, 2013.
- 왕 위, "한국자동차 산업의 대중국 시장 경쟁력 제고에 대한 분석", 동국대학교 대학원, 석사학위논문, 2008.
- 응 위, "중국 자동차 산업 경쟁력 분석-한·중 자동차 비교 중심으로", 경희대학교 대학원, 석사학위논문, 2012.
- 이아외, "자동차 산업의 발전과정 및 경쟁력에 관한 연구-한·중 자동차 산업을 중심으로", 세한대학교 대학원, 석사학위논문, 2014.
- 이자동, "한·중 자동차 산업의 경쟁력 비교와 협력에 관한 연구", 경기대학교 대학원, 석사학위논문, 2009.
- 이재득, "중국과 한국의 제품별 산업내무역, 비교우위 무역수지 기여도 분석", 동북아경제연구, 제19권, 제2호, 한국동북아경제학회, 2007.
- 이종원, "한·EU FTA가 한국 자동차업계에 주는 정책 시사", 유럽연구, 제28권, 제1호, 한국유럽학회, 2010.
- 이항구, "중국 자동차 산업의 발전전략과 우리의 대응방안", 산업연구원, 2004.
- 조추하, "한·중 FTA 추진을 통한 중국 자동차 산업의 발전 전략에 관한 연구", 창원대학교 무역대학원, 석사학위논문, 2008
- 조홍신, "한·중·일 FTA와 한국 자동차 산업의 영향과 대책", 연세대학교 경제대학원, 석사학위논문, 2007.
- 진 수, "한·중 FTA가 자동차산업에 미치는 영향에 관한 연구", 한남대학교 대학원, 석사학위논문, 2013.
- 총여명, "한국의 대중국 투자가 한·중 무역에 미치는 효과에 관한 연구", 동국대학교 무역대학원, 박사학위논문, 2010.
- 하광빈, "글로벌 자동차 기업의 중국 진출에 따른 중국 자동차 산업의 발전 방안", 세종대학교 대학원, 석사학위논문, 2013.
- 향 위, "한·중 FTA의 한·중 무역에 미치는 영향 및 대응 전략-자동차 산업을 중심으로", 성균관 대학교 대학원, 석사학위논문, 2014.

<외국문헌>

- 崔鎔晚, “建立韓中自由貿易區的經貿影響研究”, 中國海洋大學, 2008.
- 戴 偉, “中韓汽車產業國際競爭力比較研究”, 湖南大學碩士學位論文, 2012.
- 耿麗平, “中韓自貿區的建立對汽車產業的影響”, 中國市場第853期, 2015.
- 胡 珊, “中國汽車出口發展策略研究”, 北京林業大學學報, 2011.
- 蔣家東, “質量競爭力指數 (QCI) 研究分析”, 航空標準化與質量, 2004.
- 姜栽植, “韓國與中國汽車產業競爭力比較”, 延邊黨校學報, 第26卷第4期, 2011.
- 金寶均, “韓國汽車產業成功之路及給中國的啓示”, 產業與科技論壇, 2008.
- 李慶文, “中國汽車產業自主創新藍皮書”, 經濟管理出版社, 2007.
- 李珍英, “中韓兩國汽車產業發展及對中韓FTA啓示”, 復旦大學碩士學位論文, 2013.
- 歐陽銘珂, “中韓汽車產業競爭力的比較分析”, 長沙理工大學學報, 第25卷第4期, 2010.
- 歐陽銘珂, “韓國汽車產業的發展及其啓示”, 湖南商學院學報, 2010.
- 尹恩忠, “韓國汽車產業自主技術創新及中國的啓示”, 高科技與產業化, 2004.
- 張天行, “中韓FTA對中國汽車產品貿易的影響及對策研究”, 中國海洋大學碩士學位論文, 2014.
- 趙恩嬌, “中韓FTA簽訂對中韓兩國汽車產業的影響探討”, 對外經貿實務, 2012.
- 趙澤文, “中韓FTA對中國汽車產業的影響分析”, 吉林大學碩士學位論文, 2014.
- 鄭宰運, “中韓汽車產業貿易比較研究”, 復旦大學碩士學位論文, 2011.
- Balassa, B., "Competitiveness of American Manufacturing in World Market", New York: Hooper, 1965.
- Grubel, Herbert G. ; Lloyd, Peter J. , "Intra-industry trade: the theory and measurement of international trade in differentiated products". New York: Wiley, 1975.
- Peter Drysdale, "Japan, Australia and New Zealand: the Prospects for Western Integration", Economic Record, 1969.



Kumar, A., Stecke, K. E., Motwani, J., "A quality index-based methodology for improving competitiveness: Analytical development and empirical validation", Ann Arbor, MI: University of Michigan, 2002.

<웹사이트>

KIEP 대외경제정책연구원: [www.kiep.go.kr](http://www.kiep.go.kr)

한국무역협회 KITA: [www.kita.net](http://www.kita.net)

FTA 종합지원포털: [www.ftahub.go.kr](http://www.ftahub.go.kr)

외교통상부: [www.mofa.go.kr](http://www.mofa.go.kr)

중국상무부: [www.mofcom.gov.cn](http://www.mofcom.gov.cn)

자유무역협정: [www.fta.go.kr](http://www.fta.go.kr)

FTA강국, KOREA: [www.fta.go.kr](http://www.fta.go.kr)

한국자동차산업협회(KAMA): [www.kama.or.kr](http://www.kama.or.kr)

UN COMTRADE: [comtrade.un.org](http://comtrade.un.org)

중국통계국: [data.stats.gov.cn](http://data.stats.gov.cn)

中國自由貿易區服務網: [fta.mofcom.gov.cn](http://fta.mofcom.gov.cn)

## ABSTRACT

### A Comparative Study on the Competitiveness of Automobile Industries and the Corresponding Strategies between Korea and China

Ren Zhaolin

Department of International Trade  
Graduate School of Jeju National University

Along with the rapid development of international economic globalization, the development trend of regional economic integration appeared. Korea and China as the core countries of Northeast Asia, the two countries have strong complementarities on resources, market and technology and industrial structure. Since the establishment of diplomatic ties between Korea and China, the development of economic and trade relations have been in good health, so they are important economic partners for each other. In 2014, the bilateral trade volume reached 300 billion dollars, nearly 60 times higher than at the beginning of the diplomatic ties.

Korea and China are the world's major automobile producing countries, and the automobile industry takes a large proportion in the two countries' economic development. At present, Korea and China's automobile industry has a lot of complementary in the development stages, competitiveness and other factors.

By analyzing the competitiveness of automobile industries between Korea and China, the paper provides some specific suggestions and strategies. Chapter 1 is

introduction, including research background and research orientation. Chapter 2 explains the automobile industries' development process and status of two countries. By the conclusion of chapter 3, which compared and analyzed the different competitiveness between Korea and China's automobile industries: there are many impacts and corresponding strategies stating detailed in chapter 4. In the end, the fifth chapter summarizes the whole paper.

## 감사의 글

저의 부족함에도 불구하고 논문이 완성될 수 있도록 도와주신 많은 분들께 감사드립니다. 먼저 항상 아낌없는 격려와 관심, 그리고 저의 논문이 끊임없는 가르침과 항상 따뜻한 말을 아끼지 않으셨던 저의 지도 교수님이신 김영춘 교수님께 진심으로 감사의 마음을 전합니다. 그리고 학교생활에 있어서 저에게 많은 가르침을 주신 김희철 교수님, 라공우 교수님, 허윤석 교수님께 깊은 감사의 마음을 전합니다. 함께 생활하면서 많은 도움을 주고받았던 선배님들과 후배들도 고마움을 전합니다. 무엇보다 본 논문을 보고 기뻐하실 보고 싶은 아버지, 그리고 언제나 저를 믿고 지지해주시는 어머니께 진심으로 감사드립니다. 다시 한 번 모든 분들께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.