



## 중국 승용차산업 동향과 주요 관전 포인트

북경지원장 이문형 선임연구위원

### 1. 승용차 생산, 판매 부문별 동향과 주요 특징

#### □ 2014년 중국 승용차 판매 증가율 한 자리 숫자로 후퇴

- 2014년 중국 자동차 생산량과 판매량이 2,300만대를 돌파하면서 세계 최대 생산량과 판매량을 기록
  - 2014년 자동차 생산량은 2,372.3만대, 판매량은 2,349.2만대를 기록하여 각각 전년대비 7.3%, 6.9%씩 증가
- 2014년 승용차 생산량이 2,000만대를 돌파할 것으로 예상했으나 경기의 전반적 부진과 시진핑 정부의 반부패 운동으로 실적이 기대에 못 미침.
  - 생산량은 1,992만대, 판매량은 1,970.1만대를 기록하여 각각 전년대비 10.2%와 9.9%의 증가율을 기록
  - 승용차 생산이 자동차 전체에서 차지하는 비중은 83.9%로 2008년 대비 11.8%p가 증가, 승용차산업이 자동차산업의 발전을 리드
    - ※ 중국 승용차 통계에는 경형 소형승합차(주로 1,000cc 미만)를 포함하여 세계 승용차 통계기준과는 일부 차이가 있음.
- 2014년말 자동차 보유량은 1.3억대에 그친 반면, 운전면허자는 3억명을 돌파하여 향후 자동차시장의 잠재적 가능성이 큼을 시사

- 신차 등록댓수는 2,188만대, 보유량 순증가는 1,707만대를 각각 기록하였고, 100가구당 25가구가 자동차를 보유하고 있는 것으로 조사

○ 한편, 자동차 판매량이 2,000만대를 넘어서면서 중국 자동차산업이 성숙산업으로 전환되고 있음을 보여주고 있음.

- 자동차와 승용차산업의 증가율 기복이 과거 50%대 전후에서 최근에는 10%대 이내로 현저히 낮아지고 있음.

**그림 1** 중국 승용차 판매 추이



자료: 중국자동차공업협회

### □ 국적별로는 유럽계, 미국계, 한국계 점유율이 상승

○ 2014년 중국 승용차 판매를 국적별로 살펴보면, 중국계 38.6%, 유럽계 23.8%, 일본계 15.8%, 미국계 12.9%, 한국계 9% 순(경형 소형승합차 포함)

- 2008년 대비 2014년 증감률을 살펴보면, 일본계와 중국계가 각각 -10% p, -1.4% p씩 감소하였고, 대신 유럽계 5.7% p, 미국계 3.2% p, 한국계 2.5% p씩 증가

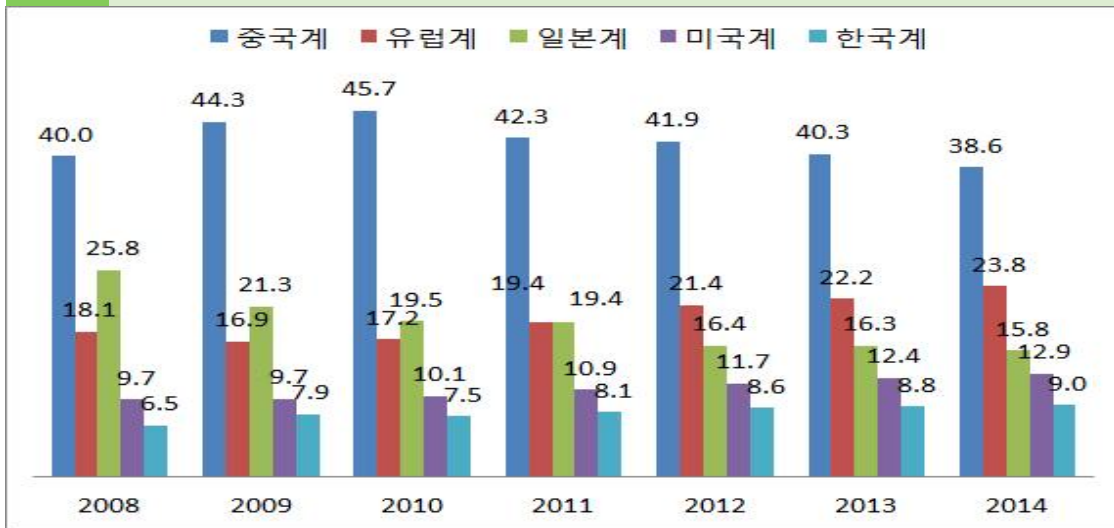
- 일본계는 영토분쟁 등으로 승용차 점유율이 크게 하락, 그러나 2013년 하반기부터는 일본계의 감소폭이 둔화되는 모습

- 중국계 부진 이유는 경형 승합차의 판매비중이 크게 감소하고, 주민들의 소득이 향상되면서 브랜드와 안전성을 선호하기 때문

- 중국정부는 군대와 정부의 관용차 신차 구입을 자국산에 국한하는 등 강력한 국산화 정책을 추진하고 있는 중

- 2014년 인민해방군은 관용차 구입시 자국산인 샤오홍치(小紅旗)를 구매할 것을 공식적으로 통지

그림 2 중국 승용차 국적별 판매 추이(%)



자료: FOURIN

### □ 배기량별로는 소형차와 준중형차가 주력시장으로 등장

- 주민들의 소득 증가와 함께 대도시를 중심으로 자가용시대에 진입하면서 경형차와 중형 및 대형차(관용차용)의 비중이 감소하는 대신 소형차와 준중형의 비중이 크게 증가

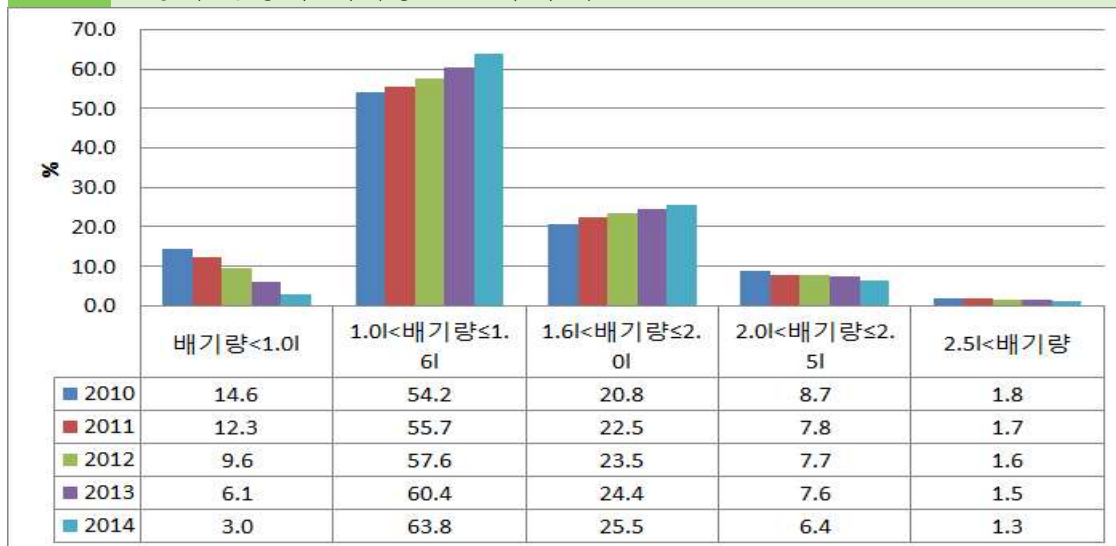
- 2014년 소형차(<1.0<배기량<1.6L)의 판매 비중이 63.8%, 준중형(1.6L<배기량<2.0L)이 25.5%를 기록하여 전체의 89.3%를 차지하면서 중국 승용차 시장이 자가용 중심으로 발전하고 있음을 시사

- 2010년~2014년간 차급별 변화 추이를 보면, 경차는 11.6% p가 줄어들어

소득이 증가하면서 중국 소비자들의 선호도가 경차에서 소형 또는 준중형으로 이동하는 모습이 현저

- 주로 관용차와 회사용으로 사용되는 중형과 대형차의 비중은 동기간 각각 2.3% p, 0.5 p씩 감소하였으며, 특히 시진핑 정부 등장 이후 강력한 관용차 사용 통제와 반부패 운동으로 판매가 위축

그림 3 중국 승용차 배기량별 판매 추이(%)

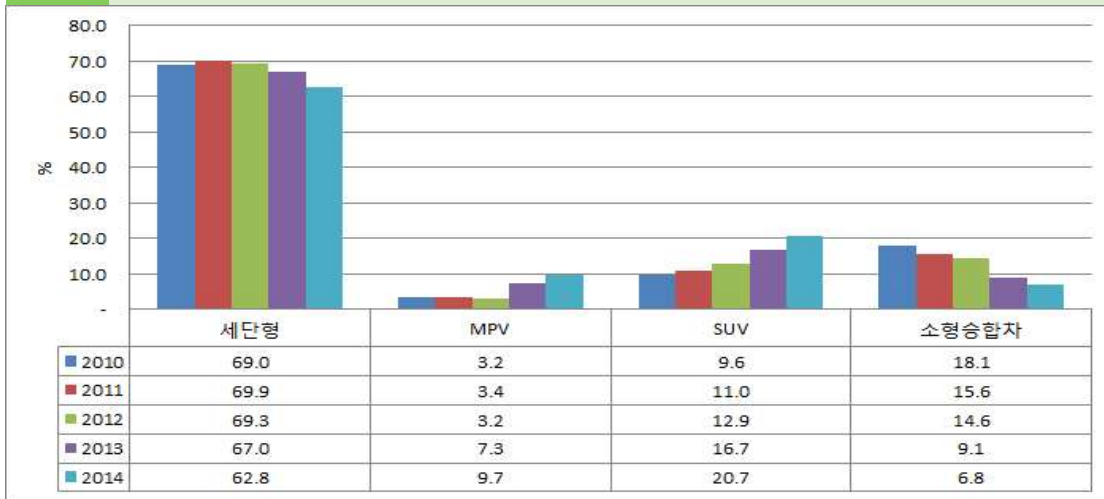


자료: FOURIN

### □ 차종별로는 레저문화 보편화로 SUV, MPV 판매가 크게 신장

- 2014년 세단형 승용차는 1,238만대가 팔려 전체의 62.8%를 차지하였고, SUV(sport utility vehicle)는 408만대로 전체의 20.7%, MPV(multi-purpose vehicle)은 191만대로 전체의 9.7%를 차지, 경형 승합차는 133만대로 전체의 6.6%를 차지
- 2010년~2014년 차종별 판매 추이를 살펴보면, SUV가 11.1% p, MPV가 6.5% p씩 증가한 반면, 세단형은 6.2% p, 경형승합차는 11.4% p씩 감소
- 중국 소비자들의 자가용 구입 목적이 출퇴근용에서 레저용으로 다변화되고 있음을 시사하고 있으며, 특히 소득증가와 안전성 중시로 경형승합차가 SUV 또는 MPV로 대체되면서 경형 승합차의 비중이 대폭 감소

그림 4 중국 승용차 차종별 판매 추이(%)



자료: FOURIN

표 1 중국 승용차 세단형, SUV, MPV 판매 상위 10대 모델(만대)

순위	세단형		SUV		MPV	
	모델명	판매량	모델명	판매량	모델명	판매량
1	福克斯(장안포드, 미)	39.18	哈弗H6(长城汽车, 중)	31.59	五菱宏光(上汽GM五菱, 중)	75.00
2	朗逸(상해VW, 유)	37.20	途观(상해VW, 유)	23.74	欧诺(장안기차, 중)	13.80
3	桑塔纳(상해VW, 유)	30.73	瑞虎(치루이기차, 중)	19.64	菱智(东风柳州汽车, 중)	12.52
4	速腾(一汽VW, 유)	30.01	本田CRV(동풍혼다, 일)	16.82	宝骏730(上汽GM五菱, 중)	12.01
5	轩逸(동풍닛산, 일)	30.01	IX35(북경현대기차, 한)	14.53	景逸(东风柳州汽车, 중)	11.57
6	捷达(一汽VW, 유)	29.70	翼虎(장안포드, 미)	13.60	威旺M20(北汽股份, 중)	9.04
7	凯越(상해GM, 미)	29.31	RAV4(天津一汽丰田, 일)	12.47	小康风光(东风小康, 중)	8.11
8	科鲁兹(上海通用北盛, 미)	26.60	奇骏(동풍닛산, 일)	11.45	别克GL8(上海通用北盛, 미)	8.05
9	赛欧(상해GM, 미)	25.33	Q5(一汽VW, 유)	10.70	瑞风(安徽江淮汽车, 중)	7.13
10	朗劲(북경현대기차, 한)	25.23	CS35(장안기차, 중)	10.06	杰德(동풍혼다, 일)	6.32
합계		303.30		164.60		163.55
비중		24.51		40.36		85.44

○ 세단형과 SUV는 외자계가, MPV는 중국계가 장악

- 차종별 판매량 상위 10대 모델에서 세단형은 10개 모두를 외자계가 차지

하였고, SUV는 7개를 외자계가 차지한 반면, MPV는 중국계가 8개를 차지하여 차종별로 국적별 우위를 달리하고 있음.

- 상위 10대 모델의 집중도를 보면, 세단형은 24.5%로 분산되어 있는 반면, MPV는 85.4%로 매우 집중되어 있는 모습, SUV는 40.4%로 중립적
- 한국계는 세단형 10위(朗动, 북경현대, 25.3만대)와 SUV 5위(IX35,북경현대, 14.5만대)만 차지

### □ 업체별로는 외자계가 승용차산업을 장악

- 2014년 승용차 생산 상위 10개 업체는 1,202만대를 생산하여 전체 41개 업체 생산량의 61%를 차지
- 상위 10대 업체중 외국계가 9개 업체(외국계 전체 13개중), 중국계 1개 업체(중국계 전체 28개중)로 구성되어 외국계가 거의 장악
- 상위 10대 외자업체로는 미국계 3개, 독일계와 한국계 각 2개, 일본계와 프랑스계 각 1개씩을 차지

2013	생산량	비중	2014	생산량	비중
상해 VW	156	8.7	일기 VW	178.1	9.0
일기 VW	154	8.5	상해 VW	172.5	8.8
상기GM오릉	145	8.1	상해 GM	172.4	8.8
상해 GM	124	6.9	상기GM오릉	158.6	8.1
북경 현대	104	5.8	북경 현대	112.0	5.7
동풍 닛산	95	5.3	장안자동차	97.3	4.9
장안자동차	73	4.1	동풍 닛산	95.4	4.8
장안 포드	68	3.8	장안 포드	80.6	4.1
장성자동차	63	3.5	신룡	70.4	3.6
신룡	55	3.1	동풍기아	64.6	3.3
소계	1,038	57.6	소계	1,202.0	61.0
전체	1,809	100	전체	1,970.0	100.0

자료: FOURIN

○ 북경현대와 동풍기아가 176.6만대의 승용차를 판매

- 북경현대는 5위로 112만대를 판매하여 전체의 5.7%를 차지, 동풍 기아는 10위로 64.6만대를 판매하여 전체의 3.3%를 차지
- ※ 사천현대 상용차 판매량은 2만 7,303대를 기록
- 현대·기아 대중국 수출 판매 댓수는 4만 9,967대를 기록
- 현대·기아가 중국 시장에서 판매한 물량(184.3만대)은 현대·기아 전체 글로벌 물량의 23%로 2013년보다 1% 포인트 증가

□ 중국 승용차산업 무역수지 적자 폭 갈수록 확대

○ HS 8703 기준, 2014년 중국은 승용차산업에서 45.5억 달러를 수출하고 597.1억 달러를 수입해 551.6억 달러의 적자를 기록

- 2008년~2013년간 수출은 연평균 7.2%씩 증가한 반면, 수입은 27.3%씩 증가
- 이에 따라 무역수지 적자 규모는 2008년 110.4억 달러, 2010년 267.1억 달러, 2012년 407.4억 달러, 2014년 551.6억 달러 등으로 매년 대폭 확대되는 추세

그림 5 중국 승용차 수출입 추이(억달러,%, HS 8703 기준)



자료: 중국해관통계



○ 참고로 자동차 산업 전체에서는 2014년 94.7만대(전년대비 -0.1%)를 수출하고 142.6만대(전년대비 19.3%)를 수입해 47.9만대를 순수입

- 중국은 승용차 중심으로 수입하고 승용차, 상용차를 수출
- 위안화 절상과 수출 대상국가인 주요 개발도상국가들의 경기침체로 수출이 2년째 감소세를 기록한 반면, 수입은 중국정부의 개방조치로 매년 대폭 확대되는 추세

○ 한국의 대중국 승용차 수출이 최근 정체국면을 시현

- 중국 해관통계에 의하면, 2014년 승용차 산업에서 한국은 중국에 18.2억 달러를 수출(중국의 대한국 수입)하고, 0.2억달러를 수입(중국의 대한국 수출)해 18억 달러의 흑자를 창출
- 한국의 대중국 승용차 수출은 2011년 23.6억 달러를 정점으로 최근 둔화되는 추세, SUV의 현지화로 현지 생산이 수출을 대체
- 이에 따라 승용차의 대중국 흑자 규모는 2011년 23.5억 달러를 정점으로 최근 둔화 추세를 보이고 있음.

그림 6 중국의 대한국 승용차 수출입 추이(백만달러)

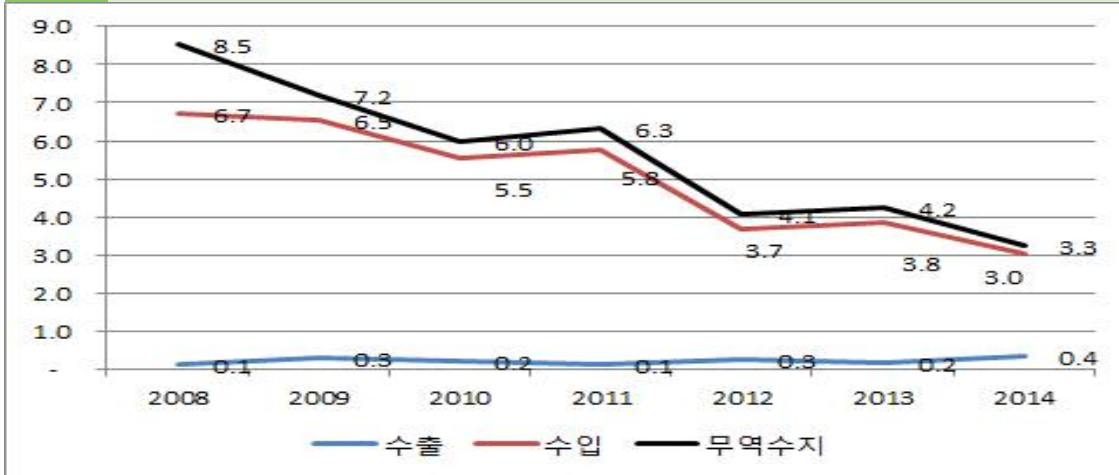


자료: 중국해관통계



- 한편, 한국의 중국 승용차 수입시장 점유율은 2008년 6.7%에서 2014년 3.0%로 감소하였으며, 주요 감소 요인은 주력 수출 품목이었던 MPV, SUV의 현지화 때문

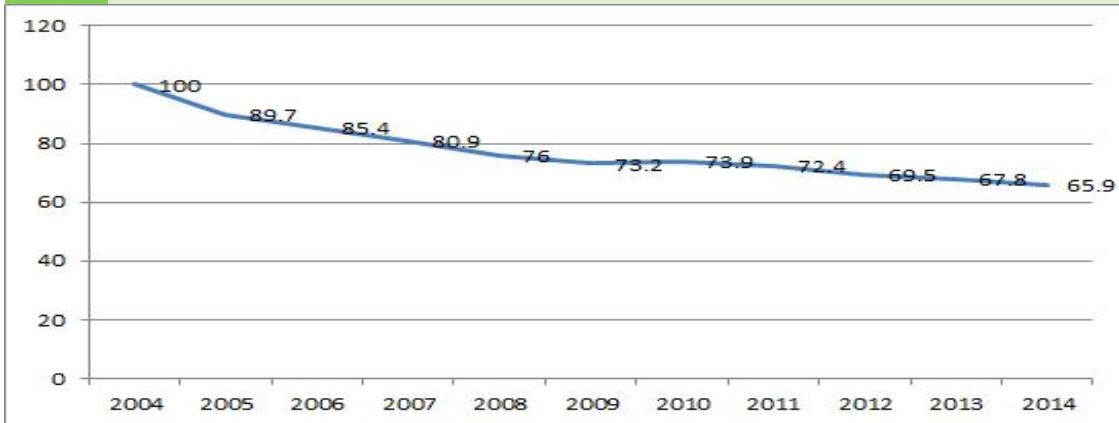
**그림 7** 중국의 대한국 승용차 수출입 비중 추이(%)



자료: 중국해관통계

### □ 중국 승용차 가격의 하락세가 지속

**그림 8** 중국 자동차산업의 가격지수



자료: 中汽亚讯

- 승용차를 포함한 자동차 전 산업의 가격지수는 2004년 100에서 2014년 65.9로 34.1 포인트가 하락하면서 최근 10년간 연평균 4% 포인트씩 가격이 하락하는 추세

- 분산된 생산체제로 경쟁이 갈수록 치열해지고 신차와 신모델 출시가 과다해지면서 가격 하락 경쟁을 부채질
- 완성차와 부품산업의 양산체제가 구축되면서 가격 인하를 뒷받침하고 있으며, 지속적인 가격 인하 추세는 자동차 업계의 이윤 폭을 감소시키고 있는 가운데 기업간 구조조정에 압력으로 작용
- 그러나 중국내 승용차 판매가격은 여전히 국제시장보다 높은 수준으로 대량의 수입 규모가 이를 단적으로 증명

## 2. 전망과 주요 관전 포인트

### □ 2015년 승용차 생산과 판매 증가율 7%대로 예상

- 2015년 중국 자동차 판매량은 전년대비 7% 증가한 2,513만대로 전망
  - 그중, 승용차 판매량은 2,152만대로 단일 국가로는 사상 최초로 2,000만대를 돌파할 것으로 예상(중국자동차협회)
- 중국기업들은 적극적인 판매책을 추진하고 있는 반면, 외자기업들은 신중한 입장을 견지
  - 공격적 업체(20% 이상 증가율을 목표로 제시): 江淮(판매 목표치 30만대), 广汽传祺(16만대)
  - 적극적 업체(10-20%); 上海VW(190-200만대, 16%), 奇瑞(40만대, 14.3%), 长城(85만대, 16.4%)
  - 신중형(5-10%); 도요타(110만대, 6.8%), 上海GM(200만대, 8%)
  - 보수형(5% 이하); 一汽VW(3.9%), 北京현대(116만대, 3.6%)
- 현대자동차는 북경현대 제4공장과 제5공장 동시 건설로 인력과 자금력의 여력이 부족할 것으로 예견됨에 따라 금년도 증가율 목표치를 낮게 설정

- 북경현대차는 허베이성 창저우(河北 滄州; 북경현대공장에서 200km 위치)에 30만대 규모의 승용차 공장을 2015년 2분기에 착공, 2016년 하반기 완공할 예정
  - ※ 프레스, 차체, 도장, 의장을 모두 갖춘 종합공장으로 부지 209.5만m<sup>2</sup>, 건평 22.1만m<sup>2</sup>
- 북경현대차는 또한 충칭(重慶) 량장신구(兩江)개발구에 30만대 규모의 승용차 공장을 2015년 3분기에 착공, 2017년 상반기 완공해 소형차 중심으로 생산할 예정
  - ※ 프레스, 차체, 도장, 의장, 엔진을 모두 갖춘 종합공장으로 부지 200만m<sup>2</sup>, 건평 27.4만m<sup>2</sup>
- 북경현대차의 제4, 제5공장이 완공되면 현대·기아차는 2018년에 254만대의 승용차 생산규모를 중국에 확보
  - ※ 폭스바겐은 2018년까지 500만대 생산체제를, GM은 2017년까지 290만대 생산체제를 구축할 방침
- 중국국가정보센터(SIC)는 중국 자동차 수요를 2017년 3,012만대, 2020년에는 3,522만대로 예상
  - 그중 승용차(소형 경형승용차 제외, 세단형과 MPV, SUV만 포함)는 2016년 2,006만대, 2018년 2,324만대로 예상

#### □ 중고차 시장의 활성화와 대체수요 방향, 관용차 개혁 여파도 주목

- 이미 자가용대중화가 진행된 대도시 지역을 중심으로 대체수요가 빠르게 증가하고 있으며, 향후 5년간 승용차의 대체수요는 연평균 약 30%씩 증가하여 규모가 연간 500여만대에 달할 전망
  - 2015년 대체수요는 전년대비 37%가 증가한 375만대로 예상되며, 이는 전체 승용차 수요의 20%를 차지
  - 대체수요로 소형보다는 중형승용차와 MPV, SUV 등을 선호할 것으로 예

상(중국현대차경영연구소)

- 대체수요의 증가와 함께 중고차 거래가 크게 활성화될 것으로 기대
  - 중고차 거래 규모는 2014년 605만대(전년대비 16.3% 증가)에서 2020년에는 4,000만대로 늘어날 전망
  - 중고차 거래의 활성화는 대체수요 자극이라는 관점에서 승용차 시장 발전에 유리한 여건을 조성할 것으로 예상하나 일부 지방정부의 지역이기주의 현상(타지역 생산 중고차에 대한 거래 제한 등)은 주목할 부분
- 시진핑 정부의 정풍운동과 3공경비 절감정책 추진에 따라 중국정부는 관용차 운영에 대한 종합적인 정책(2013년 11월)을 발표한 바 있으며, 현재 국급 단위 이하의 공공 차량 운용과 사적인 운용을 엄격하게 제한
  - 이에 따라 200만대 정도의 차량이 중고차 시장으로 방출되고 있으며, 특히 2,000cc 이상의 관용차 차량에 대한 신규 수요가 크게 줄어들 전망

#### □ 신에너지 자동차 생산과 판매 추이, 주목할 필요

- 환경과 석유 문제가 전통 석유엔진 발전의 걸림돌로 작용하면서 중국정부는 전기자동차의 발전을 적극 장려, 특히 2014년부터는 하이브리드 자동차에 대해서도 순전기자동차와 보조금을 동일하게 지불
  - 중국 석유 해외의존도가 2014년 59.5%를 기록한데 이어 2015년에는 60%를 돌파할 전망(소비량 5.34억톤), 이중 휘발유 소비량의 85%, 디젤 소비량의 45%를 자동차에 사용
  - 이에 따라 중국 정부는 12.5 규획에서 100Km당 연료소비량을 2011년 7.5L에서 2015년 6.9리터로 낮추는 목표를 제시(2013년 실적 7.3L)하고, 신에너지 자동차의 보유량을 2015년 50만대, 2020년 200만대로 각각 설정
- 정부의 적극적인 정책 지원에 힘입어 2년째 고속성장세를 시현하고 있는 신에너지 승용차의 금년도 판매량 추이에 주목할 필요

- 2013년 39.7%의 증가에 그쳤던 신에너지 승용차 생산량은 2014년 7.4만대로 전년대비 324% 증가
  - 그중 순전기자동차는 4.4만대(208%), 플러그인 하이브리드 자동차는 3만대(878%)를 각각 생산
    - ※ 2013년 신에너지 승용차 생산량은 17,533대, 그중 순전기자동차는 14,243대, 플러그인 하이브리드 자동차는 3,290대를 생산
  - 榮威E50 순전기자동차 가격은 23.5만 위안, 중앙정부와 상해시 보조금은 15만 위안(등록세 감면, 자동차 번호판 제공은 별도)으로 전체 차가격의 64%를 보조
- 중앙정부는 물론 지방정부가 적극적인 지원정책을 펴고 있지만 민간 소비자들의 신에너지 자동차에 대한 관심은 아직 미미
- 결국 파워와 배터리 문제, 충전소 문제 등 난제들을 여하히 해결하느냐가 관건이며, 정부의 정책 지원금과 강도 여부도 신에너지 자동차의 발전에 핵심 관건