세계자동차 '중국 경계령'

매일경제신문 국제부

중국이 자동차 대국으로 급성장하면서 위협적인 존재로 부상하고 있다.

일본 경제산업성(산업자원부에 해당)은 '중국 자동차산업에 대한 조사보고서(9월 발표 예정)'에서 중국의 자동차 대국화를 예측하면서 중국을 경계하지 않으면 세계 자동차시장을 중국에 빼앗길 수 있다고 경고했다고 요미우리신문은 19일 보도했다.

경제산업성은 보고서에서 △소재산업의 발전상황 △외국기업의 기술이전 △민간 복제업체 동향을 들면서 "중국에서 주요 소재 생산이 가능해지고 중국으로 기술이전이 가속되면 이는 낮은 인건비와 결합해 높은 시너지 효과를 내면서 중국은 자동차 대국으로 부상할 것"이라고 전망했다.

특히 "중국과 합작 생산할 때 첨단기술이 유출되지 않도록 철저히 관리해야 할 것"이라고 일본 자동차업계에 권고했다.

보고서는 중국에서 일부 소재를 생산 조달하게 됐다는 점을 강조하면서 경계심을 내비쳤다.

□ "중국에 자동차도 뺏길라" 각 술유출 방지 비상

13억의 인구 대국 중국에 자가용 구입 열기가 일면 국내 소비를 바탕으로 중국은 세계적인 자동차 생산대국으로 급부상할 것이란 얘기다.

선진국의 자동차산업 전문가와 중국국내 업계 관계자 모두 앞으로 중국이 자동차 생산대국으로 부상할 것이라는 전망에 이의를 달지 않는다.

99년 중국의 자동차 생산량은 자가용을 포함해 모두 120만대 정도였다.

2001년에는 세계 제 8위 자동차 생산대국으로 발돋움했다. 자동차 생산량에서는 한국과 스페인의 뒤를 이었다.

올해 중국의 자동차 생산량은 300만대 규모로 예상된다. 이 경우 한국과 스페인을 제치고 세계 5위로 부상한다.

내년에는 370만대에 이를 것으로 전망된다. 프랑스를 제치고 미국과 일본, 독일에 이어 세계 4위 자동차 생산대국으로 떠오를 것이라는 얘기다.

그러나 중국 자동차산업 내용을 들여보면 중국이 과연 자동차대국이 될것인지에 대해 의구심이 없지 않다.

현재 중국 자동차산업은 외국 기업의 각축장이기 때문이다.

예를 들어 중국 자가용시장은 독일 폭스바겐과 중국 이치자동차가 합작으로 설립한 이치따중과 폭

스바겐· 상하이자동차가 합작으로 세운 상하이따중이 전체 시장의 54%를 차지하고 있다.

이어 혼다가 중국 광저우의 바오츠와 합작으로 '어코드'를 생산하고 있고 GM이 역시 상하이자동차와 합작으로 '뷰익'을 생산하면서 중국 중형차시장에 참여하고 있다.

중국 자동차시장 주류가 폭스바겐 혼다 GM 등 외국 자동차회사와 합작한 회사다. 여기에 외국 자동차업체들은 중국 자동차시장 급성장 전망에 따라 중국 진출에 속도를 더하고 있다.

현대자동차가 베이징자동차와 합작회사 설립 인가를 기다리고 있고 기아자동차는 둥펑자동차와 합작으로 '프라이드'를 생산하기 시작했다.

현재 중국 자동차시장에서 중국 고유 모델의 자동차는 거의 발을 붙이지 못하고 있는 실정이다. 그나마 고유 모델이었던 이치자동차의 중형차 '홍치'와 택시용 소형 승용차인 톈진자동차의 '샤리'도 최근 도요타의 기술이전을 받아 새로운 모델을 내놓고 있다.

중국 정부는 제10~11차 경제개발 5개년 계획을 통해 2010년까지 중국을 자동차 생산대국으로 발전시키겠다는 계획을 세워놓고 있다.

중국이 자동차 생산대국으로 부상 할 것이라는 사실에 대해 자동차전문가들도 거의 이의를 달지 않는 것 같다.

그러나 중국 자동차산업이 기존 세계 자동차시장을 위협할 정도로 급성장할 것이라는 점에 대해서는 이견이 존재한다.

니컬러스 쉴르 포드자동차 사장은 "중국 자동차산업이 세계 수준으로 발돋움하기 위해서는 자본과 기술혁신 개발비용 생산자원과 지식 경험등에서 아직 부단한 노력을 해야 할 것"이라고 지적한다.

□ 국내업체 中진출

국내 자동차업계의 중국시장 진출은 사실상 오해를 원년으로 평가할수 있을 정도로 최근 들어 급격히 확산되고 있다.

그 동안 기아차가 현지에서 프라이드를, 대우차가 대형 버스를 생산하기는 했지만 현대차와 쌍용차가 올해 중국시장 진출을 선언한데 이어 기아가 중국에서 대대적으로 사업을 확대한다는 계획을 발표했다.

또 미국 제너럴모터스(GM)가 대우차를 인수해 새로 설립하는 GM대우오토앤드테크놀로지(GM대우차)에 GM 중국 현지법인인 상하이GM이 지분참여해 대우 차종을 중국에서 생산하는 방안을 모색하고 있다.

현대와 기아는 중국 베이징과 상하이를 각각 근거지로 중국시장을 전방위로 공격한다.

2010년 연간 500만대 생산체제를 갖춰 세계 5대 제조업체(글로벌 톱5)로 올라선다는 야심찬 계획의 일환이다.

현대차는 베이징자동차와 합작회사인 '베이징현대자동차'를 설립하고 현재 승용차 공장을 짓고 있으며 올해 말 시험생산을 시작으로 2005년 20만대 그리고 2010년까지 50만대 규모의 생산설비를 갖출 예정이다.

초기 투자비 1억달러 등 2005년까지 4억3000만달러, 2010년까지 11억 달러를 투입하며 연말부터 EF쏘나타를 시작으로 아반떼XD 등 승용차 전차종

에 걸쳐 중국 실정에 맞는 제품을 생산하고 합작회사가 자체 개발한 승용차도 만들 계획이다.

기아차는 둥펑자동차(東風汽車集團)와 종전 합작법인(위에다-기아, 悅達起亞汽車有限公司)을 통해 자본제휴한다.

기아는 5만대인 생산 규모도 기존 생산설비를 늘리고 새 공장을 세워 30만대로 확대할 예정이다.

또 프라이드와 함께 11월께부터 1400cc 급 C-카(프로젝트명)를 생산해 소형차시장에 본격적으로 뛰어들 예정이다.

GM대우차는 10월께 출시하는 누비라 후속 J-200(프로젝트명) 등의 플랫폼을 그대로 가져가상하이GM의 중국 현지공장에서 생산·판매하는 방안을 검토하고 있다.

또 쌍용차도 최근 중국에서 렉스턴을 출시한 데 이어 아예 현지 조립 용 반제품(CKD)을 수출하는 형태로 현지에서 직접 생산·판매하기 위해 합작파트너를 찾고 있다.

현대모비스와 만도 등 자동차부품업계도 현지에 생산라인을 갖고 현대·기아차 등 국내 완성차업체의 현지 공장 등에 공급하기 위해 잇따라 중국 진출 계획을 발표한 상태다.

♣

※ 본글은 2002. 8. 20(화) 매일경제신문에 게재된 기사임