

한·중 FTA의 대중국 자동차 무역 영향 고찰

Analysis on the Effect of Korea-China FTA in the Automobile Trade

이승택(Lee, Seoung Taek)

성균관대학교 경제학과 겸임교수(제1저자)

김성국(Kim, Sungkuk)

성균관대학교 경영학과 초빙교수(교신저자)

목 차

- | | |
|------------------------|----------|
| I. 서론 | V. 결론 |
| II. 선행 연구 검토 | 참고문헌 |
| III. 한·중 자동차 산업 경쟁력 분석 | Abstract |
| IV. 대중국 자동차 무역 영향 | |

국문초록

다자간 무역기구인 WTO는 전통적 교역 분야 이외에 회원국의 국내 정책까지 관여하여 지역 정부의 역할과 자주성을 위협함에 따라 최근에는 양자간 FTA 체결이 증가하고 있다. 이와 같은 통상 환경 변화를 활용하기 위하여 한국과 중국은 FTA 체결을 위한 실질적인 합의에 도달하였다. 일반적으로 자동차 분야는 우리나라가 국제 경쟁력을 지닌 주력 산업으로 분류되어 한·중 FTA의 수혜 업종으로 기대되었으며, 실제로 분석 결과 한국의 자동차 산업이 중국에 비해 세계 시장에서 비교우위를 지닌 것으로 나타났다.

그러나 한·중 FTA 관세 철폐 계획에서 자동차는 양허 대상 품목에서 제외되어 우리가 기대했던 관세 철폐를 통한 한국산 자동차의 가격 경쟁력을 누릴 수 없게 되었다. 이에 따라 우리 자동차 업계는 중국의 비관세 장벽 철폐 등 투자 환경 개선을 통해 효율적인 대중국 투자 환경을 조성해야 하고 한·중 FTA상 자동차의 양허 편입에 대비하여 중국 내 세계 유수 자동차 업체의 대한민국 수출 확대 가능성 방지를 위한 엄격한 원산지 규정안을 마련해야 한다. 또한 중국 내 브랜드 전략을 더욱 강화하며 친환경 차량 개발 지원을 통해 중국의 환경 정책에 부응하면서 관련 시장을 창출·확대해야 한다.

주제어: 한·중 FTA, 자동차, 교역

I. 서론

2001년 WTO 가입 이후 중국은 연평균 약 10.5%의 높은 GDP 증가율을 기록하였다. 또한 중국의 대외 무역은 2002년 이후 매년 20% 이상 폭발적으로 증가하였고, 이에 따른 무역의 존도도 2001년 38.5%에서 2006년 65.7%, 2010년 67.4% 등 60% 이상까지 크게 높아졌다.¹⁾ 이와 같은 급격한 경제 성장을 경험하면서 중국은 지속적인 경제 발전 목표를 달성하기 위해 세계 경제에 대한 전략적 접근의 중요성을 인식하였다. 특히 지역주의에 대한 대응 차원에서 중국은 주변국과의 지역 협력을 강화하고자 하였으며, 이러한 지역 경제 협력에 FTA를 주요 수단으로 활용하고 있다. 아울러 국내 경제 및 대외 무역 발전 등 경제적 이익의 추구를 목적으로 할 뿐만 아니라, 국제 관계에서 평화와 안정, 영향력 확대 등과 같은 외교·안보적 이익도 동시에 고려하면서 FTA를 추진하게 되었다.²⁾

우리나라와 중국은 1992년 수교 이후 정치, 경제, 문화 등 다방면에서 비약적인 발전을 이룩하였다. 특히 경제·무역 방면에서 1992년 당시 양국의 교역량은 50억 달러에 불과하였으나 2013년에 무려 2,743억 달러에 이르러 수교 이후 55배 증가하며 연평균 26%의 빠른 속도로 증가하였다.³⁾ 이와 같이 한·중 양국의 상호 의존도가 점점 심화되고 있는 가운데 양국간 정치·경제적 이익을 구현하기 위하여 한·중 FTA의 실질적 합의에 도달하였다.⁴⁾ FTA 체결이 완료되면 세계 최대 시장인 중국에서 상품뿐만 아니라 서비스 부문에서도 유리한 위치를 선점할 것으로 기대할 수 있다.

자동차 산업은 철강, 금속, 유리, 고무, 플라스틱 등 후방 산업과 판매, 광고, 물류, 수리 등 전방 산업의 발달을 촉진시키는 종합 산업으로서 일국의 경제 성장에 매우 중요한 역할을 감당하고 있다.⁵⁾ 한·중 FTA 협상 과정에서 우리는 일반적으로 자동차 분야를 국제 경쟁력을 지닌 주력 산업으로 분류하여 한·중 FTA의 수혜를 기대하고 있으나 반대로 중국은 상대적 열위 품목으로 분류하여 시장 방어를 위해 노력하는 등 자동차 부문은 한·중 FTA 체결과 관련하여 양국 모두에게 가장 크게 영향을 받는 업종으로 인식되고 있다.

1) 김주원, “효과적 한중 FTA 체결을 위한 중국 협상문화와 협상전략에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제 63권, 한국무역상무학회, pp. 214-215

2) Ravenhill, J, “Regionalism”, in Ravenhill, J. (ed). Global Political Economy, Oxford: Oxford University Press, 2008, pp. 173~209.

3) 중국상무부, 2014.

4) 한국과 중국은 2004년 9월 FTA 공동연구 개시를 합의한 후, 민간 공동연구를 거쳐, 2007년부터는 산·관·학 공동 연구를 추진하였다. 2010년 5월 산·관·학 공동연구를 종료했고 9월에는 양국 정부 간 사전협의 1차 회의를 개최하였으며 2014년 11월 10일 한중 FTA가 최종 타결되었다.

5) 吳泗縱, “21世紀汽車營銷寶典”, 中國物資出版社, 2010 pp.3-5.

따라서 본 연구는 중국 문헌 조사를 중심으로 중국 현지에서 바라보는 한·중 FTA의 대자동차 산업 영향을 파악하고자 한다. 이를 위하여 제 3장에서 무역 분석 방법을 활용한 양국 자동차 산업의 경쟁력 비교 분석을 통해 우리 산업의 중국내 자동차 부분의 경쟁력 여부를 확인한 후 제 4장에서 한·중 FTA를 통한 관세 및 비관세 장벽 철폐가 진행될 경우 중국의 관세, 부가가치세 등 관련 법규를 실질적으로 적용하여 우리 자동차 산업에 미치는 영향을 가늠해 보고자 한다. 이와 같은 분석을 토대로 결론에서 한·중 FTA를 대비하는 한국 자동차 산업의 대응 전략을 검토하고자 한다.

II. 선행 연구 검토

1. FTA 관련 연구

이종원(2010)은 한·EU FTA의 추진 배경 및 경제적 효과를 분석하고 국내 자동차 산업에 미치는 영향과 역외국의 반응을 분석하였다.⁶⁾ 이를 바탕으로 완성차 및 부품 산업의 효과적인 대응을 위한 정책적 시사점을 제시하였다. 이종원은 우선 직접 수출과 현지 생산의 장단점을 파악하여 향후 어떤 방향을 늘릴 것인지 전략적 검토가 필요하다고 지적하였다. 또한 국내 업체들의 EU산 완성차의 EU와의 FTA 체결 국가로의 무관세 수출 가능성을 활용하기 위하여 EU와의 FTA로 인해 새롭게 생겨난 Global Network를 활용한 판로의 다변화를 주장하였다. 아울러 EU의 국내산 부품 수입의 지속적인 증가에 대비한 적극적인 마케팅 전략과 글로벌 생산 소싱(global sourcing)을 위한 전략적 사고를 요구하였다.

송원근(2008)은 한·EU FTA를 통한 한국 자동차 산업의 EU 시장으로의 접근 가능성을 극대화하기 위한 전략을 제시하였다.⁷⁾ 이 연구에서 다양한 모형의 실증 분석을 통해 한·EU FTA를 통해 상당한 수준의 승용차 및 상용차의 수출이 크게 증가할 것으로 예상하였다. 그리고 EU 자동차시장의 통합 수준에 대한 분석을 통해서 EU의 자동차 시장이 서유럽 선진국 및 유로 지역을 중심으로 통합되고 있음을 지적하며 한·EU FTA에 따른 한국 자동차 산업의 EU 시장 진출 전략에 관한 시사점을 제시하였다.

6) 이종원, “한·EU FTA가 한국 자동차업체에 주는 정책적 시사점”, 『유럽연구』, 제28권 1호, 한국유럽학회, 2010, pp.282-302.

7) 송원근, “한·EU FTA의 자동차 교역 영향 및 EU 자동차시장 분석”, 2008, 한국경제연구원, pp.3-5.

유승록(2007)은 한국의 중국에 대한 경제 의존도가 높아짐에 따라 중국은 한국의 가장 중요한 무역 및 투자 국가로 부상하여⁸⁾ FTA를 통해 무역과 투자 장벽이 제거되면 한국의 대중 수출과 투자는 크게 증가할 가능성이 높다고 분석하였다. 한국 기업들을 대상으로 실시한 설문 조사에서 대부분 한국 기업들이 한·중 FTA의 조기 체결을 원한다고 분석하였다. 따라서 한·중 FTA를 통해 관세 철폐뿐만 아니라 여러 비관세장벽까지 제거해야 한다고 지적하였다. 이와 더불어 한·중 FTA 체결에 따라 발생하는 산업 피해에 대한 대책을 마련하여 협상 과정 중 피해산업의 반대가 FTA 전체를 무산시키는 사태를 피해야 한다고 주장하였다.

정인교·조정란(2008)은 한·중 FTA 체결시 CGE 모형으로 생산, 교역, 고용 부분에서 한국 제조업에 대한 영향을 추정하였다.⁹⁾ 제조업만 살펴보면, 한·중 FTA는 한국 경제에 긍정적인 영향을 줄 뿐만 아니라 제조업 고용도 상당 수준으로 증가시킬 수 있을 것으로 예상되었다. 이는 대부분의 한국 산업이 중국에 대해 경쟁력을 유지하고 있으며, 중국의 높은 관세를 철폐가 한국 제품의 가격 경쟁력 개선에 도움이 되기 때문이다. 이에 따라 한·중 FTA는 기존 대중 수출 추세를 강화시키는 것이므로 한국은 중국과의 FTA 체결로 높은 경제적 이익을 기대할 수 있을 것으로 예측하였다. 하지만 공산품 부문의 수출 증가와는 달리 농업 부문의 경우, 중국산 농산물 수입 증가에 따른 산업 피해가 예상됨에 따라 한·중 FTA 추진에 신중할 필요가 있음을 지적하였다.

안영철(2013)은 한·중 FTA가 한국의 경제 전반에 미치는 효과를 추정하였다.¹⁰⁾ 한중 FTA가 수입관세와 수출관세를 동시에 철폐하는 것이라면 무역 수지에 미치는 영향은 제한적일 것으로 분석하였다. 그러나 한 국가의 수출 증대는 국민 소득에 영향을 미치고 소득의 변화는 다시 수입에 영향을 미치기 때문에 FTA 효과를 분석하기 위하여 FTA 대상 국가들의 경제적 상황을 면밀히 분석해야 함을 주장하였다. 동태적 CGE 분석 모형의 결과에 의하면 한·중 FTA는 한국의 무역 수지와 소득을 크게 개선시킬 것으로 예상되어 한국은 FTA의 효과 대부분을 취할 것으로 분석되었다.

8) 유승록, “한중 FTA 사전 점검 : 양국 무역관계 무엇이 달라지나”, 『CHINDIA Plus 10권 1호』, 2007, pp.30-32.

9) 정인교, 조정란, “한중 교역관계 전개와 양국간 FTA의 산업별 영향 분석”, 『국제지역연구』, 제12권 제1호, 국제지역학회, 2008, pp.349-374.

10) 안영철, “한중 FTA의 한국 개방경제에 미치는 효과에 대한 연구 -비선형연립방정식의 동태적 CGE 모델-”, 2013, 『무역학회지』, 제38권 제5호, 한국무역학회 pp.1-25

2. 무역 경쟁력, 시장 집중도 관련 연구

무역 경쟁력 분석과 관련하여, 장민수(2008)는 승용차의 경우 중국 시장에 대한 현시비교우위지수는 한국의 대중국 지수보다 일본의 대중국 지수가 더 높은 수준을 나타내고 있어 중국 내수 시장에서 일본산 승용차가 한국보다 더 높은 경쟁력을 보여주고 있음을 발견하였다.¹¹⁾

이재득(2007)의 연구에서는 한·중간 제품별 무역구조, 산업내 무역, 시장비교우위, 무역 수지 기여도 등이 상호 보완적이나 동종 산업 내 제품별로 상당한 차이가 발생하고 있고 특히 우리가 비교 우위를 가지고 있는 제품들도 2000년대 이후 점차적으로 그 비교 우위를 상실해가고 있을 확인하였다. 이에 이재득은 제품별로 기술 격차 혹은 제품 수명 주기를 잘 분석하여 이에 대한 전략 설정을 요구하였다.¹²⁾

조영정(2008)은 한일간의 무역을 대상으로 수평적 산업내 무역과 수직적 산업내 무역을 측정하고 비교하였다.¹³⁾

박정동·김경희(2009)는 2001년 WTO 가입 이후 중국의 산업 경쟁력이 강화되면서 철강 및 금속제품, 전기전자기기, 기계류 및 정밀기기 등은 경합 관계가 더욱 커졌고 자동차, 선박도 곧 한국과 경쟁 관계에 진입할 것으로 예상하였다.¹⁴⁾

산업 집중도와 관련하여, 박일수(2012)는 국내 제약산업, 식료품산업, 자동차산업, 반도체산업을 대상으로 한 시장 구조와 시장 성과에 관한 실증 분석에서 이윤 점유율이 시장 점유율, 판매관리 점유율, 유형자산 점유율, 연구개발 점유율 등과 정의 관계를 유지하여 산업이 집중화 될수록 해당 산업의 이익 창출 역력이 증대됨을 확인하였다.¹⁵⁾

손용정(2007)은 은행 산업의 대형화에 따른 시장 집중도 상승은 불가피한 가운데 향후 은행산업의 집중도를 적정 수준으로 유지하면서 은행 산업의 국제 경쟁력 제고를 모색해야 함을 주장하였다.¹⁶⁾

-
- 11) 장민수, “한중일 국가간 완성차 및 자동차 부품 무역의 경쟁력 분석”, 『질서경제저널』, 제11권 제2호, 한국질서경제학회, 2008, pp.101-119
 - 12) 이재득, “중국과 한국의 제품별 산업내무역, 비교우위 및 무역수지 기여도 분석”, 『동북아경제연구』, 제19권 제2호, 한국동북아경제학회, 2007, pp.143-178.
 - 13) 조영정, “한·일간 수평적·수직적 산업내 무역-수준측정과 측정방법을 중심으로-”, 2008, 『한일경상논집』, 제40권, 한일경상학회, pp.75-101
 - 14) 박정동, 김경희, “중국의 WTO 가입 후 한국·중국 간 품목별 수출경쟁력 비교분석”, 『한중사회과학연구』, 제7권 제1호, 한중사회과학회, 2009, pp.37-66.
 - 15) 박일수, “시장구조의 결정요인과 시장성과에 관한 실증분석”, 『국제지역연구』, 제 16권 제 4호, 국제지역학회, 2012, pp.237-260
 - 16) 손용정, “국내은행의 대형화에 따른 시장집중도 변화 분석: 1995-2004”, 『산업경제연구』, 제 20권 제 1호, 한국산업경제학회, 2007 pp.39-54.

이상에서 확인한 바와 같이 기존의 자동차 관련 FTA에 관한 연구는 주로 한·미, 한·EU FTA를 중심으로 효과 분석이 주로 이루어졌으며 한·중 FTA에 관한 연구는 주로 산업 전반에 대한 영향 분석에 중점을 두었다. 이에 본 논문에서는 산업의 중요성이 높고 한·중 FTA가 체결되면 파급 효과가 클 것으로 예상되는 자동차 산업을 선택해서 양국 자동차 산업의 경쟁력과 한국 자동차 산업의 대응 방안에 대해 연구하고자 한다.

Ⅲ. 한·중 자동차 산업 경쟁력 분석

1. 산업 집중도

중국의 자동차 산업 중에 대형 자동차 업체의 규모가 계속 확대하고 있고 산업 집중도가 많이 상승되었다.¹⁷⁾ 산업 집중도(Concentration Ratio: CR)는 특정산업의 주요 업체들의 생산, 판매, 자산의 해당 산업내 차지하는 비율을 말한다. 시장 구조 연구를 위한 기본적 개념인 산업 집중도는 특정 시장 또는 산업에서 경쟁의 제한 또는 독과점화 현상이 발생할 가능성이 있는 정도를 계량화한 것으로 다음과 같이 계산된다.¹⁸⁾

$$CR_n = \frac{\sum (X_i)_n}{\sum (X_i)_N}$$

CRn: 상위 n개 업체의 산업집중도, Xi: I 업체의 판매량이나 판매액
n: 산업 내 주요 업체 수량, N: 산업내 총 업체 수

일반적으로 n=4 또는 8일 경우 CR4는 특정 산업 내 상위 4대 업체의 시장점유율의 합이고 CR8은 산업 내 상위 8대 기업의 시장점유율의 합이다. 또한 Bain의 분석에 따르면 시장 점유율에 의해 시장 종류는 과점 I, 과점 II, 과점 III, 과점 IV, 과점 V, 경쟁형으로 분류되며 과점 I의 산업집중도가 가장 높고 경쟁형의 산업집중도가 가장 낮다. 이런 분류 방법이 산업 구조의 일반적인 분석 연구 방법을 전반적으로 포함하고 있기 때문에 본 논문에서 산업 집중도 지수를 이용해서 한·중 양국의 자동차 산업 구조를 분석하였다.

17) 2009년 중국의 주요 6대 자동차 업체는 상해자동차공업그룹(‘싱치’), 중국제일자동차그룹(‘일치’), 동풍자동차주식유한회사(‘동풍’), 장안자동차주식유한회사(‘장안’), 북경자동차그룹유한회사(‘북치’), 광주자동차공업그룹유한회사(‘광치’)

18) 邊楊, 楊志斌, “中國汽車產業規模及市場集中度思考”, 『汽車工業研究』, 第10期, 2012, pp.3~5.

〈표-1〉 Bain의 시장구조 분석¹⁹⁾

(단위 ; %)

구분	CR4 기준	CR8 기준
과점 I	85 ≤ CR4	--
과점 II	75 ≤ CR4 < 85	85 ≤ CR8
과점 III	50 ≤ CR4 < 75	75 ≤ CR8 < 85
과점 IV	35 ≤ CR4 < 50	45 ≤ CR8 < 75
과점 V	30 ≤ CR4 < 35	40 ≤ CR8 < 45
경쟁형	CR4 < 30	CR8 < 40

자료원 : Bain, J, S,(1981) "Industrial Organization", Jai Pr, pp.141-148.

‘중국자동차공업연감(中國汽車工業年鑒) 2012’의 통계 자료에 따르면, 2011년 6대 자동차업체의 총 판매량은 1400여 만대로 중국내 총 판매량의 77.6%를 차지하였다(CR6=77.6). 2011년 상치, 일치, 동풍, 장안, 북치 5대 자동차 업체의 산업 집중도는 약 77.6%를 기록하였고 (CR5=77.6), 상위 10대 자동차 업체의 산업 집중도는 87%를 기록하여(CR10=87) 2009년보다 4%가 증가하였다.

〈표-2〉 중국 6대 자동차 업체의 시장 점유율 추이

(단위: %)

구분	2009	2010	2011	2012
상치	25.0	25.4	27.4	27.9
일치	15.9	16.1	15.9	17.3
장안	14.5	13.4	11.2	10.3
동풍	14.3	15.2	17.0	17.8
광치	6.1	5.3	5.1	4.8
북치	6.0	5.8	6.1	6.3
합계	81.8	81.1	82.7	84.5
CR4	69.7	70.1	71.5	73.3

자료원 : 중국자동차공업연감(中國汽車工業年鑒), 2012

< 표-2 >에서 보듯이 지난 5년간 중국 자동차의 산업 경쟁력은 점점 높아지고 있으나 CR4는 아직 73.3%밖에 이르지 못하였다. Bain의 이론에 의하면 과점III에 속하며 거의 중등 수준이다.

19) Bain, J. S. "Industrial Organization", 1981, Jai Pr, pp.141-148.

이와 대조적으로 한국의 4대 자동차 업체인 현대, 기아, GM대우, 르노 삼성의 시장 점유율은 2007년에 이미 93.9%에 달했고(CR4=93.9) 2009년에 CR4는 97.8%에 이르렀다. 비록 2009년부터 한국 자동차 산업의 CR4가 점차 떨어지고 있으나 현재까지 94% 이상 높은 수준을 유지하고 있다. 따라서 한국 자동차 산업은 산업 집중도 측면에서 중국보다 상대적으로 과점적 지위를 유지하며 경쟁력을 지키고 있음을 알 수 있다.

〈표-3〉 한국 5대 자동차 업체의 시장 점유율 추이²⁰⁾

(단위: %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
현대	50.4	45.0	46.4	47.3	46.3
기아	29.6	33.1	33.4	34.2	33.1
GM대우	8.2	8.6	9.5	10.3	10.9
르노삼성	9.6	10.6	7.4	4.2	4.3
쌍용	1.6	2.2	2.6	3.4	4.6
기타	0.8	0.5	0.6	0.5	0.7
CR4	97.8	97.3	96.7	96.0	94.9

자료원 : 2013 자동차산업보고서

중국의 자동차 산업은 산업 집중도가 한국보다 낮고 생산이 분산되어 있어 상대적으로 규모의 경제를 실현하지 못하여 아직 미성숙한 상태로 분석된다. 중국 정부가 지속적으로 시행한 자동차 산업 구조조정 정책이 산업의 분산 문제를 개선하지 못하였고 특히 자동차 정책의 방향이 소비 영역으로 이전하면서 산업 구조조정의 효과를 약화시키고 있는 실정이다. 이와 같은 분산 생산 방식은 자원의 효율적 이용을 저해하여 중국 자동차 산업의 장기적 발전에 불리하게 작용되고 있다.

2. 현시비교우위지수

현시비교우위(Revealed Comparative Advantage: RCA) 지수는 전세계 수출시장에서 특정 상품의 수출이 차지하는 비중과 특정국의 수출에서 동 상품이 차지하는 비중의 비율로 측정된다. 이를 통해 한 국가 수출의 상대적 비중이 어떻게 변하는지를 파악하고 수출 유형의 특화를 통해서 국제 경쟁력의 수준을 파악할 수 있다.²¹⁾ 따라서 현시비교우위지수는 상이한 국가

20) 한국자동차산업연구소, “2013 자동차산업보고서”, 2014, pp.33-34.

21) Zhao Jinlong, “The Feasibility of a Korea-China FTA and its Potential Economic Effects”, Kstudy 2012 No.1, 2012, pp.97-100.

간의 경쟁력 비교가 가능하여 무역 경쟁력 분석에 많이 활용되고 있으며 다음과 같이 계산된다.

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

E_{ij} : i국 j상품의 수출액, E_i : i국의 총 수출액

E_{wj} : 전 세계 j상품의 수출액, E_w : 전 세계의 총 수출액

RCA 값이 2.5보다 큰 경우에, 해당 국가의 j상품이 국제시장에서 매우 강한 경쟁력을 가지고 있다는 것이다. RCA값이 1.25-2.5에 있을 경우, 해당 국가의 j상품이 국제시장에서 보다 강한 경쟁력을 가지고 있다는 것이며, RCA가 0.8-1.25에 있을 경우, 해당 국가의 j상품이 국제시장에서 보통 수준의 경쟁력을 가지고 있다고 본다. RCA가 0.8보다 더 낮으면, 이 나라의 j상품이 국제시장에서 보다 약한 경쟁력이 있다고 할 수 있다. 만약에 RCA가 0이면 j상품이 경쟁력이 없다고 판단할 수 있다.²²⁾ UN COMTRADE의 품목·국가별 통계 자료를 이용해서 한국과 중국의 연도별 RCA 지수를 구한 결과는 아래 < 표-4 >와 같다.

<표-4> 한·중 자동차 RCA 지수

(단위: 십억 US)

년도	한 국			중 국			전 세 계	
	자동차 수출	총수출	RCA	자동차 수출	총수출	RCA	자동차 수출	총수출
2003	23	193	1.18	8	438	0.18	704	6,981
2004	32	253	1.32	11	593	0.21	835	8,722
2005	37	284	1.44	16	761	0.24	907	9,897
2006	42	325	1.51	22	968	0.27	1,005	11,635
2007	49	371	1.50	31	1,220	0.30	1,174	13,332
2008	48	422	1.44	39	1,430	0.35	1,231	15,485
2009	36	363	1.43	27	1,201	0.33	841	12,050
2010	53	466	1.57	38	1,577	0.33	1,080	14,832
2011	67	555	1.68	49	1,898	0.36	1,269	17,686
2012	70	547	1.71	55	2,048	0.36	1,282	17,193
2013	72	559	1.67	58	2,209	0.33	1,324	16,969

자료원: UN COMTRADE의 데이터를 이용해서 저자가 작성

22) 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, pp.21-24.

한국의 RCA 지수는 2004년에 이미 1.3을 넘어섰고 2007년까지 빠른 속도로 상승하였다. 비록 2008년 미국발 글로벌 금융위기 영향으로 RCA 지수가 소폭 하락했으나 이후에 계속 상승하여 2012년에 1.7을 넘어섰다. 이에 따라 한국 자동차 산업의 무역 경쟁력이 강하다고 판단할 수 있고 장기적으로 지금과 같은 추세가 지속될 것으로 기대하고 있다.

중국의 RCA 지수는 2003년 이후 지속적으로 상승하여 무역경쟁력이 점차 개선되고 있다. 그러나 중국 자동차 산업의 RCA 지수가 2013년까지 0.4를 하회하고 있어 RCA 지수가 비록 10년 전보다 2배 정도 상승하였으나 전반적으로 무역 경쟁력이 한국에 비해 약하다고 평가할 수 있다.

3. 무역특화지수

무역특화지수(TSI: Trade Specification Index)는 특정산업이 무역활동에서 경쟁력이 있는지를 반영하는 중요한 지표이며, 수출의 상대적 비교우위를 나타내는 지표이다. 무역특화지수는 분석 대상 품목의 수출입 차이를 해당 품목의 수출과 수입을 합한 총 무역량으로 나누어 계산된다.

$$TSI = \frac{E_i - I_i}{E_i + I_i}$$

E_i : 해당국가 특정 기간에 i 제품의 수출액 I_i : 이 국가가 같은 기간에 i 제품의 수입액

무역특화지수는 -1과 1사이의 값으로 표현되며 만약 해당 상품의 무역특화지수가 0보다 높으면, 이 상품의 경쟁력이 국제 평균 수준보다 높다고 볼 수 있고 수치가 높으면 경쟁력이 강하다고 평가할 수 있다. 그러나 지수가 0보다 낮으면, 이 제품의 경쟁력이 국제 평균 수준보다 낮아 경쟁우위가 없다고 판단할 수 있다. 무역특화지수가 1에 가까울수록 수출특화, -1에 가까울수록 수입특화가 강하다고 분석할 수 있다. 23)

23) 김성철, “우리나라 자동차산업의 수출경쟁력과 산업내무역 분석”, 『산업경제연구』, 제22권 제3호, 한국산업경제학회, 2009, pp.12-14.

〈표-5〉 한·중 자동차 무역특화지수

(단위: 10억 US)

연도	한 국		중 국	
	자동차	자동차 부품	자동차	자동차 부품
2004	0.799	0.457	-0.051	-0.248
2005	0.799	0.557	0.148	-0.011
2006	0.781	0.575	0.135	-0.01
2007	0.761	0.583	0.179	0.067
2008	0.741	0.587	0.186	0.137
2009	0.738	0.613	-0.008	-0.037
2010	0.743	0.641	-0.126	-0.039
2011	0.760	0.661	-0.138	-0.02
2012	0.765	0.727	-0.123	0.015
2013	0.748	0.739	-0.117	0.027

자료원: UN COMTRADE의 통계 자료를 이용하여 저자가 작성

< 표-5 >에서 나타내는 바와 같이 2004년부터 2013년까지 양국의 무역특화지수를 보면, 중국 자동차 산업은 2004년부터 2008년까지 0.1~0.2 사이를 기록했으나 2009년 이후 중국의 무역경쟁지수가 다시 -0.008로 하락하였다. 따라서 중국 자동차 산업의 무역 경쟁력은 국제 평균 수준이라고 판단할 수 있다. 반면에 한국 자동차 산업의 무역특화지수는 2009년 금융 위기 여파로 소폭 하락한 경우를 제외하면 전반적으로 0.7~0.8 사이에서 안정되어 있다. 따라서 한국의 자동차 산업은 이미 성숙 단계에 진입하여 무역 경쟁력이 강하다고 평가할 수 있다.

자동차 부품의 경우, 중국의 무역특화지수가 2008년 0.137을 기록한 것을 제외하면 거의 0에 가깝고 2009년 금융 위기 직후에는 0을 하회하여 무역경쟁력이 국제 평균 수준으로 판단된다. 그러나 한국은 2004년에 0.457을 기록한 이후 10년 동안 지속적으로 상승하여 2013년에 0.73을 넘어서 무역 경쟁력이 높아진 것으로 분석된다

4. QCI 지수

품질 경쟁력을 나타내는 QCI 지수는 특정 기간 동안의 해당 국가의 분석 대상 품목의 평균 수출가격을 분석 대상 품목의 평균 수입가격으로 나누어 파악한다. QCI 지수가 높을수록 해당 국가가 생산하는 제품의 품질 경쟁력이 강하고 QCI 지수가 낮으면 경쟁력도 약하다고 평가할 수 있다.²⁴⁾ 한·중 양국 자동차 산업의 QCI 지수는 다음 < 표-6 >과 같다.

〈표-6〉 한·중 자동차 QCI 지수

(단위: 만원, US)

연도	한 국			중 국		
	수출가	수입가	QCI지수	수출가	수입가	QCI 지수
2007	1,746	8,016	0.22	9,156	32,782	0.28
2008	1,822	9,486	0.19	12,449	34,920	0.36
2009	1,726	8,507	0.20	13,778	37,083	0.37
2010	1,962	8,087	0.24	13,933	36,031	0.39
2011	2,170	8,598	0.25	12,325	37,855	0.33
2012	2,265	6,577	0.34	12,880	41,675	0.31

자료원: 戴偉, ‘中韓汽車產業國際競爭力比較研究’, 2012

중국 자동차 산업의 QCI 지수는 분석 기간 동안 계속 상승하고 있으나 이는 낮은 수출가격을 통한 가격 경쟁력에만 집중된 것에 기인하는 것으로 판단된다. 반면에 한국의 QCI 지수는 중국보다 낮은 것으로 분석되었다. 이는 한국 자동차의 품질 경쟁력이 중국보다 약하기 보다는 한국 자동차 산업은 주로 중급 일반 자동차를 생산하고 상대적으로 가격이 높은 고급차를 중국보다 많이 수입하기 때문으로 분석된다.²⁵⁾

5. 소결

본 장에서 여러 가지 무역 경쟁력 지수를 바탕으로 한·중 자동차 산업을 정량적으로 분석하였다. 중국 자동차 산업의 산업 집중도가 한국보다 낮아 한국 자동차 산업과 같은 규모의 경제를 달성하지 못하고 있음을 확인하였다. 이 원인은 아래와 같은 두 가지로 분석된다.

첫째로 중국 정부는 자국 자동차 산업의 보호 정책을 적극적으로 시행하고 있으나 유효한 진입 장벽 관리 체계를 설립하지 못하기 때문이다.²⁶⁾ 중국 정부는 오랜 기간 고관세 및 여러 비관세 장벽을 활용하여 중국자동차 산업을 보호하였다. 그러나 급속한 경제 발전을 위하여 투자와 경제 관리 권한을 지방 정부에 분산시켜 중앙 집중적, 효율적 경제 관리 체계가 무너지게 되었고 이에 따라 지방 정부의 무분별한 자동차 산업 육성으로 자동차 산업 집중도가 크게 하락하였다.

24) 蔣家東, ‘質量競爭力指數(QCI)研究分析’, 航空標準化與質量, 2004, pp.13-29.

25) 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, pp.28-29.

26) 羅飛, “中國汽車產業集中度分析”, 『經濟縱橫』, 總158期, 2005, p.2.

둘째는 중국 정부의 자동차 산업에 대한 불합리한 개입을 들 수 있다. 정부의 자동차 가격을 통제는 규모의 경제 및 생산성 획득 여부에 관계없이 모든 자동차 업체들이 중국 시장에서 장기적으로 공존할 수 있게 만들었다. 더구나 지방 채원 확보 및 고용 안정을 위해 정부가 비효율적인 국영 기업에 대한 지원을 지속하여 국영 기업의 파산을 가로막고 있다. 이는 기존 기업의 퇴출 장벽을 높여 불공정한 경쟁을 야기하여 산업 집중도를 낮추는 악영향을 초래하게 된다. 따라서 중국의 자동차 산업은 그 동안의 빠른 발전에도 불구하고 아직 경쟁력이 약한 것으로 판단된다.

IV. 대중국 자동차 무역 영향

1. 관세 철폐 효과

중국의 자동차 산업 정책은 처음에는 고관세 장벽을 중심으로 이루어졌으나 WTO에 가입한 이후에 자동차 시장을 점차 개방하게 되었다. 이와 동시에 중국 정부의 자동차 수입에 대한 관리도 직접 관리에서 간접 관리로 발전하게 되었다. 구체적인 발전 과정은 고관세 장벽 시기(1986~1993년), 관세가 점점 낮아지는 보호 시기(1990~2000년)와 시장화 시기(2001~현재)로 나눌 수 있다.

2001년, 중국의 자동차 관세는 70%~80%였으나 WTO 가입 이후 2002년에 크게 떨어졌다. 2002년 1월 배기량이 3,000cc 이하 자동차의 관세율이 70%에서 43.8로 하락하였으며 배기량이 3,000cc 이상 자동차의 관세율이 80%에서 50.7%로 조정되었다. 2003년에 배기량이 3,000cc 이상 및 3,000cc 이하 자동차의 관세율이 각각 43% 및 38.2%로 하락하였고 2004년의 관세율이 각각 37.6% 및 34.2%로 떨어졌다. 이후 2006년 7월에 가장 낮은 수준인 25%로 하락하였다.

하지만 이와 같은 관세 인하에도 불구하고 아직 다른 선진국들을 비해서 관세율이 높은 편이다.²⁷⁾ 한국의 경우 2001년 신용카드 사태로 금융위기로 인한 불경기를 완화시키기 위해서 기존에 있는 자동차 관세율을 7.9%에서 13.7%로 올렸으며, 2006년에 또 다시 17.2%로 상승시켰다. 현재 중국의 자동차 관세율이 한국보다 더 높아 한·중 FTA를 통해 관세가 철폐되면 양국 자동차의 교역 확대 효과를 불러올 것으로 예상할 수 있다.

27) 中國工業汽車協會, “中國汽車工業改革開放30周年回顧與展望”, 中國物資出版社. 2009, p.3

〈표-7〉 중국 자동차의 관세율 변화 추이

구 분	평균 관세율(%)	
	배기량 3,000cc 이상	배기량 3000cc 이하
1985년 이전	120%~150%, 1985년 6월부터 80%의 조절세 추가	
1986~1993년	220.0	180.0
1994년	150.0	110.0
1997년	100.0	80.0
2001년	80.0	70.0
2002년	50.7	43.8
2003년	43.0	38.2
2004년	37.6	34.2
2005년	30.0	34.2
2006년 1월	28.0	34.2
2006년 7월	25.0	34.2

자료원: 中國工業汽車協會, 中國汽車工業改革開放30周年回顧與展望, 中國物資出版社, 2009

다음으로 중국의 관세 철폐가 한국 자동차의 가격 경쟁력에 미치는 영향을 살펴보고자 한다. 중국 관련 법규에 따르면 중국에서 수입 차량을 구매하면 관세뿐만 아니라 증치세, 소비세, 차량 구입세까지 모두 납부해야 한다. 증치세는 $(\text{수입가격} + \text{관세}) \times 17\%$ 이고 소비세는 증치세 \times 소비세율(배기량에 따라 3~20% 적용)이며, 차량구입세의 경우 $(\text{수입가격} + \text{제세 비용}) \times 10\%$ 이다.

이 중 세법상 증치세와 소비세의 납세 의무자는 생산자이나 실제 부담자는 소비자이다. 그리고 차량 구입세는 차량을 등록하기 전에 소비자가 국가 세무국에 직접 신고하고 납부해야 하는 세금이다. 중국 정부의 ‘최신 소비세 정책’에 의하면 자동차 소비세율의 경우, 2008년 9월부터 배기량 3,000cc 이상인 자동차의 소비세율 10~20%를 인상하였으나 2,000cc 이하 자동차의 소비세율을 그대로 유지하였다. 이런 정책적 추세를 고려하면, 향후 2,000cc급 차량에는 거의 영향을 미치지 않아서 이를 중심으로 하는 시장이 확대될 것으로 예상된다. 한·중 FTA가 체결로 관세가 철폐될 경우 한국산 자동차의 중국내 판매 가격의 변동은 아래 < 표-8 > 와 같이 분석될 수 있다.

〈표-8〉 관세 폐지 효과 분석

구분	계산방법	배기량 2000cc 이하		배기량 2000cc 이상	
		25% 적용	0% 적용	25% 적용	0% 적용
CIF(a)		100.0	100.0	100.0	100.0
관세(b)	a×관세	25.0	0.0	25.0	0.0
증치세(c)	(a+b)×17%	21.3	17.0	21.3	17.0
소비세(d)	c×5%	1.1	0.9	1.7	1.4
하역·운송수수료(f)	CIF가격×0.5%	0.5	0.5	0.5	0.5
제세비용합계(g)	(b+c+d+f)	47.9	18.4	48.5	18.9
달러공급가(h)	(a+g)	147.9	118.4	148.5	118.9
달러마진(i)	h×10%	14.8	11.8	14.9	11.9
차량구입세(j)	(h+i)×10%	16.3	13.0	16.3	13.1
국내판매가(k)	(h+i+j)	179.0(k)	143.1(l)	179.7(k)	143.9(l)
관세폐지 효과	(l-k)/k	-20.1%		-19.9%	

자료원 : 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.

- 주) 1. 소비세율은 배기량 1,000cc 이하 1%, 1,500cc 이하 3%, 2,000cc이하 5%, 2,500cc이하 9%, 2,500cc 이상 12%.
- 2. 등록과정을 고려하지 않고 구매과정만 고려, 판매가 기준

한·중 FTA 체결로 완성차의 25%의 관세가 완전히 철폐되면 중국 소비자들의 한국산 자동차 구매 가격은 19.9%~20.1%로 대폭 감소하여 한국산 자동차의 가격 경쟁력이 일본, 유럽 자동차에 비해 상당히 제고될 것으로 예상된다. 또한 전 장에서 분석한 바와 같이 중국 자동차 산업의 경쟁력은 한국 자동차 산업보다 약하나 관세 및 비관세 장벽은 한국보다 높은 상황에서 한·중 FTA 체결은 중국의 차 시장의 대한국 자동차 수입을 크게 증가시킬 것으로 예상된다.

그러나 자동차는 양국 모두에게 중요 품목이기 때문에 완전한 관세 철폐까지 시간이 필요하여 급격한 대중 자동차 수출 효과를 기대하기는 어려운 상황이다. 또한 중국 자동차 시장의 70%가 이미 해외 우수 자동차 업체의 투자로 생산되고 있으며 한국 자동차 수출량이 중국 시장에서 차지하는 비중이 높지 않아 한·중 FTA를 체결해도 한국산 자동차의 대중국 자동차 수출이 크게 증가하지 않을 가능성도 존재한다.²⁸⁾

중국의 대한국 수입에서 자동차 부품의 수입이 차지하는 비중이 크기 때문에 한·중 FTA가 체결로 인한 부품 산업에 대한 영향을 무시할 수 없다. 앞 장에서 분석한 바와 같이 중국 자동차 부품 산업의 경쟁력이 완성차보다 상대적으로 강하며 부품의 관세율도 완성차보다 낮다. 구체적으로 2004년과 2006년 7월 사이 부품의 평균 관세율을 살펴보면 승용차 및 버스는

28) 趙恩嬌, 상계서, p.2.

13.3%에서 10.5%로, 트럭은 12.2%에서 9.8%로, 특수 차량은 11.5%에서 9.7%로 인하하게 되었다.

현재 중국 자동차 부품의 관세율은 한국과 비슷한 수준이다. 그러나 한국산 자동차 부품의 산업 경쟁력이 중국보다 강하여 한중 FTA가 체결로 한국의 대중국 부품 수출이 증가할 것으로 예상된다. 그러나 중국 내 현지 생산은 중국의 국산화율 규제로 인해 일정한 현지 생산 부품 비율을 충족시키지 못하면 완성차 수준의 수입 관세가 부과되므로 현지 생산을 통해서 얻을 수 있는 이익이 제한된다. 또한 한·중 FTA의 체결로 인한 관세 철폐는 한국 업체들의 중국 시장 접근성을 강화시켜 한국 자동차 업체들의 중국 현지 생산에 대한 의존도가 감소할 것으로 예상된다.²⁹⁾

2. 진입 장벽 철폐 가능성

중국은 오랫동안 수입 허가제와 수입 쿼터제를 시행하였으나 중국의 WTO 가입 이후 2005년부터 이 제도들을 모두 철폐하였다. 그러나 지금도 중국은 자동차 수입과 관련하여 아래와 같이 다양한 비관세 장벽을 유지하고 있다.³⁰⁾

첫째, 중국 정부는 국가의 안전과 공공 이익을 보호하기 위해서 중고 버스, 중고 화물차, 중고 견인차, 중고 부품, 그리고 중고 오토바이 등 특정 품목에 대한 수입을 금지하고 있다.

둘째, 중국의 인증 제도를 들 수 있다. 2003년부터 본격적으로 시행된 ‘중국 의무 제품 인증 제도(中國強制性產品認證制度)’는 이전의 인증 제도와 달리 각 업체가 제품 단위별로 취득해야 한다. 또한 자발적 인증 품목이었던 자동차, 오토바이, 자동차 차체, 안전 벨트, 자동차용 유리, 타이어가 의무 인증 대상 품목에 포함되었다. 또한 인증 절차가 복잡하여 통상 인증기간이 11개월이나 소요될 뿐만 아니라 인증 기관이 2~3년을 주기로 인증 갱신을 요구하여 이는 수출 기업에 큰 부담으로 작용되기도 한다.³¹⁾

셋째, 통관 절차를 들 수 있다. 중국은 자동차 수입을 통제하기 위해서 자동차의 수입통관지를 제한하고 있다. 대련(大連), 천진(天津) 신히, 상해(上海), 황포(黃埔), 만주리(滿洲裏), 심천(深圳) 등 7개 전용 항구로 자동차 수입 통관지를 제한하고 있다. 또한 이 전용 항구에서의 관세부과 기준가격도 비공개되어 있고 통관 절차도 복잡하고 불투명하다.

29) 유관영 외, “한·중·일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토”, 경제사회연구회 소관연구기관 FTA협동연구시리즈 04-02, 2004, p.256.

30) 中國工業汽車協會, “中國汽車工業改革開放30周年回顧與展望”, 中國物資出版社, 2009, pp.16-21.

31) 전국경제인연합회, “한중 FTA 주요업종별 영향과 대응과제”, 2008, p.19.

넷째, 국산화 요구 및 투자 규제를 들 수 있다. 중국산 자동차 부품 장려 정책을 시행하고 있고 2005년 4월 1일부터 실시한 ‘완성차 특징을 갖춘 자동차 부품 수입 관리방법(構成整車特征的汽車零部件進口管理方法)’에서 완성차 특징을 지닌 부품을 수입하면 평균 9.5% 수준인 부품 관세가 아닌 25% 수준의 완성차 세율을 부과한다고 규정하여 자동차 부품의 현지화를 촉진하고 있다. 또한 ‘자동차 산업 발전정책(汽車產業發展政策)’에서 자동차 생산 업체의 신규 투자 금액을 최소 20억 위안으로 규정하였으며 R&D 투자 규모를 최소 5억 위안으로 설정하여 자동차 산업으로의 신규 진입을 제한하고 있다.³²⁾ 그 외에 환경 규제, 정부 조달에 관한 비관세 장벽도 아직까지 상존하고 있다.

이와 같이 중국 자동차 분야의 진입 장벽은 다양한 형태로 존재하고 있다. 따라서 비록 한·중 FTA 체결을 통해 모든 진입 장벽을 철폐할 수는 없으나 양국간 신뢰를 바탕으로 긴밀한 협의를 통해 진입 장벽을 완화하여 한국산 자동차의 대중국 수출 확대에 기여하도록 업계와 정부는 노력을 경주해야 할 것이다.

V. 결 론

냉전이 종료된 1990년 이후 세계 경제의 글로벌화가 진전되고 다자간 무역 협상의 정체로 지역·양자간 경제 협력이 나타나면서 FTA가 전 세계적으로 확산되었다. 이와 같은 FTA 조류에 합류하지 못하면 시장 접근 제약으로 불이익에 대한 우려가 대두되어 한국과 중국은 적극적으로 FTA를 추진해 왔다.

중국의 자동차 보급이 본격화한 2002년 이후 중국 내 자동차 판매는 연 평균 23%의 높은 성장을 기록하였으며 2009년에는 자동차 판매량이 1,000만대를 돌파하여, 중국은 미국을 능가한 세계 제 1의 자동차 시장으로 부상하였다. 그러나 기술, 품질, 브랜드 등 많은 면에서 중국 자동차 산업의 글로벌 경쟁력은 아직 약한 상황이다. 이에 따라 한·중 FTA 체결을 통해 상대적으로 경쟁력이 강한 한국 자동차 산업이 수혜를 볼 것으로 일반적으로 예상되고 있다.

따라서 본 논문에서 한국자동차산업협회, 중국국가통계국, 중국 문헌 자료 및 UN 자료를 활용하여 한·중 자동차 산업의 시장 구조 및 현시비교우위지수와 무역특화지수 분석을 통한 무역 경쟁력을 살펴보았다. 종합적으로 한국의 자동차 산업이 중국에 비해 세계 시장에서 비교우위를 지닌 것으로 나타났다. 또한 한·중 FTA를 통해 중국의 자동차 관세가 철폐되면 한

32) 유승록, 상계서, p.32.

국산 자동차의 중국향 수출이 대폭 증가하고 한국 업체들의 중국내 현지 생산 의존도는 감소할 것으로 예상된다. 이와 더불어 비관세 장벽의 완화를 통해 중국 자동차 시장의 접근성이 개선될 여지는 있으나 관세 철폐 효과보다 낮은 것으로 판단된다. 물론 장기적으로 중국에서 생산되는 세계 유명 자동차의 수입이 증가할 위험도 존재한다.

그러나 최근 공개된 한·중 FTA 관세 철폐 계획에서 자동차는 양허 대상 품목에서 제외되었다.³³⁾ 이 양허안에 따라 한·중 FTA가 최종적으로 타결될 경우 중국의 기존 자동차 수입 관세율이 유지되어 우리가 기대했던 관세 철폐를 통한 한국산 자동차의 가격 경쟁력을 누릴 수 없게 되었다. 따라서 한국 자동차 업계는 다음과 같은 대응 전략을 추진해야 한다.

국내적으로는, 우선 한국산 자동차의 대중 수출 증가는 제한적일 것으로 예상되는 가운데 중국의 비관세 장벽 철폐 등 투자 환경 개선을 통해 효율적인 대중국 투자 환경을 조성해야 한다. 현재 자동차 분야의 대표적인 비관세 장벽에는 ‘외국인 자동차 공장 설립 및 경영에 대한 제한 조치’와 ‘현지 R&D 인력 의무채용’ 등을 들 수 있다. ‘외국인 자동차 설립 및 경영에 대한 제한 조치’를 통해 중국측 파트너가 51% 이상의 지분을 소유한다는 전제 하에 배터리, 모터, 제어 중 1개 이상 핵심기술 보유, 중국의 자주 브랜드 투입, 외자 기업의 설립 가능 합자 기업 수의 한정을 요구하여 외국 기업의 합자 기업 진입을 까다롭게 제한하고 있다. 또한 ‘현지 R&D 인력 의무채용’은 중국 진출기업에게 R&D 기술 센터의 설립과 총고용 인원의 5%를 제품 기획, 제형 디자인, 완성차 디자인, 시스템 및 부품 디자인, 검산 및 모의 분석, 제품 공정 디자인, 부품 개발, 시험제작, 시험개발 및 검험, 표준법규, 정보, 지적 재산권 및 특허 등 분야의 R&D 인력의 채용을 강제하여, 우리 자동차 업계는 핵심 기술 유출의 위험을 항상 안고 있는 실정이다.³⁴⁾

아울러 한미 FTA 재협상에서 경험한 바와 같이 통상 환경의 변화에 대비하여 한·중 FTA 상 자동차의 양허 편입에 대비하여야 한다. 특히 중국에 진출한 세계 유수 자동차 업체의 대 한국 수출 확대 가능성을 방지하기 위하여 엄격한 원산지 규정안의 마련이 필요하다.

대중국 시장 점유율 확대를 위하여는, 중국내 브랜드 전략을 더욱 강화해야 한다. 한국 자동차 업계는 비록 이미 중국에서 브랜드 전략을 성공적으로 추진하였으나 아직도 세계 유수의 자동차 업체에 비해 ‘저가 자동차’의 이미지가 강한 것이 현실이다. 또한 친환경 차량 개발 지원을 통해 중국의 환경 정책에 부응하면서 관련 시장을 창출, 확대해야 한다.

이와 같은 전략을 바탕으로 한·중 FTA 체결이라는 우호적 시장 환경에 적극적으로 대응하면서 중국 내 시장 점유율을 확대하여 우리 자동차 업계가 세계 자동차 강국으로서의 위상을 더욱 공고히 다지길 기대한다.

33) 파이낸셜뉴스, “한중 FTA, 자동차 양허 제외 ‘자동차 부품주들 허탈’ 다른 수혜주는 무엇?”, 2014.11.11

34) 무역협회, “비관세장벽 관리카드”, <http://www.tradenavi.or.kr>, 2015.3.23. 검색

참 고 문 헌

- 김성철, “우리나라 자동차산업의 수출경쟁력과 산업내 무역 분석”, 「산업경제연구」, 제22권 제3호, 한국산업경제학회, 2009, pp.12-14.
- 김주원, 효과적인 한중 FTA 체결을 위한 중국 협상문화와 협상전략에 관한 연구, 「무역상무연구」, 제 63권, 한국무역상무학회, 2009, pp. 214-215.
- 박일수, “시장구조의 결정요인과 시장성과에 관한 실증분석”, 「국제지역연구」, 제 16권 제 4호, 국제지역학회, 2012, pp.237-260.
- 박정동, 김경희, “중국의 WTO 가입 후 한국, 중국 간 품목별 수출경쟁력 비교분석”, 「한중사회과학연구」, 제7권 제1호, 한중사회과학학회 2009, pp.37-66.
- 손용정, “국내은행의 대형화에 따른 시장집중도 변화 분석: 1995-2004”, 「산업경제연구」, 제 20권 제 1호, 한국산업경제학회 2007, pp.39-54.
- 송원근, “한·EU FTA의 자동차 교역 영향 및 EU 자동차시장 분석”, 한국경제연구원, 2008, pp.3-5.
- 안영철, “한중 FTA의 한국 개방경제에 미치는 효과에 대한 연구 -비선형연립방정식의 동태적 CGE 모델-”, 「무역학회지」, 제38권 제5호, 한국무역학회, 2013, pp.1-25.
- 유관영 외, “한·중·일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토”, 경제사회연구회 소관연구기관 FTA 협동연구시리즈 04-02, 2004.
- 유승록, “한중 FTA 사전 점검 : 양국 무역관계 무엇이 달라지나”, 「CHINDIA Plus」, 10권 1호, 2007, pp.30-32.
- 이재득, “중국과 한국의 제품별 산업내 무역, 비교우위 및 무역수지 기여도 분석”, 「동북아경제연구」, 제19권 제2호, 한국동북아경제학회, 2007, pp.143-178.
- 이종원, 변재웅, “한·EU FTA 추진 평가와 과제에 관한 연구”, 「한·독 사회과학논총」, 제18권 제1호, 한독사회과학회, 2008, pp.282-302.
- 이종원, “한·EU FTA가 한국 자동차업체에 주는 정책적 시사점”, 「유럽연구」, 한국유럽학회, 제28권 제1호, 2010.
- 장민수, “한중일 국가간 완성차 및 자동차 부품 무역의 경쟁력 분석”, 「질서경제저널」, 제 11권 제2호, 한국질서경제학회, 2008, pp.101-119.
- 전국경제인연합회, “한중 FTA 주요업종별 영향과 대응과제”, 2008, p.19.

- 정인교, 조정란, “한중 교역관계 전개와 양국간 FTA의 산업별 영향 분석”, 「국제지역연구」 제12권 제1호, 국제지역학회, 2008, pp.349-374.
- 조영정, “한·일간 수평적·수직적 산업내 무역·수준측정과 측정방법을 중심으로-”, 「한일경상논집」, 제40권, 한일경상학회, 2008, pp.75-101.
- 파이낸셜뉴스, “한중 FTA, 자동차 양허 제외 ‘자동차 부품주들 허탈’ 다른 수혜주는 무엇?”, 2014.11.11
- 한국자동차산업연구소, “2013 자동차산업보고서”, 2014, pp.33-34.
- Ravenhill, J, “Regionalism”, in Ravenhill, J. (ed). Global Political Economy, Oxford: Oxford University Press, 2008, pp.173~209.
- Zhao Jinlong, “The Feasibility of a Korea-China FTA and its Potential Economic Effects”, 2012, Kstudy 2012 No.1.
- 吳泗縱, “21世紀汽車營銷寶典”, 中國物資出版社, 2010, pp.3-5.
- 中國汽車工業協會, “中國汽車工業年鑒2012”, 2013.
- 邊楊, 楊志斌, “中國汽車產業規模及市場集中度思考”, 「汽車工業研究」, 第10期, 2012, pp.3-5.
- 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, pp.21-24.
- 蔣家東, “質量競爭力指數(QCI)研究分析”, 「航空標準化與質量」, 2004, pp.13-39.
- 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, pp.28-29.
- 羅飛, “中國汽車產業集中度分析”, 「經濟縱橫」, 總158期, 2005, p.2.
- 中國工業汽車協會, “中國汽車工業改革開放30周年回顧與展望”, 中國物資出版社, 2009, p.3.
- FTA 강국, KOREA, <http://www.fta.go.kr>
- 무역협회, “비관세장벽 관리카드”, <http://www.tradenavi.or.kr>
- 한국자동차산업협회(KAMA), <http://www.kama.or.kr/>
- UN COMTRADE, <http://comtrade.un.org/>
- 중국국가통계국, <http://data.stats.gov.cn>
- 중국상무부, www.mofcom.gov.cn

ABSTRACT

Analysis on the Effect of Korea-China FTA in the Automobile Trade

Lee, Seoung Taek* · Kim, Sungkuk**

After the establishment of WTO for strengthening of GATT in 1995, the world economy has gradually been integrating toward economic globalisation. Even though this multilateral agreement may be beneficial to many countries but it also interferes domestic policies of member countries and threatens the role of local government and policy independence. For these reasons, FTA between countries or regions has been increasing. According to this trend, Korea and China has reached a substantial agreement of Korea-China FTA for mutual benefits. In general, the Korean automobile industry will benefit from Korea-China FTA due to its competitiveness in the global market and improvement of market access.

However in the provisional schedule of concessions and commitment reported by press, the automobile seems to be excluded in this schedule of concessions. Hence, Korean automobile industry can not use the price competitiveness from tariff elimination. Therefore, Korean automobile industry needs aggressive marketing strategies for enhancement of brand equity as well as development of environment-friendly cars for following environment policies of Chinese government. Furthermore, they should make efforts to create the efficient investment environment by the removal of non-tariff barriers.

Key words : Korea-China FTA, automobile, trade

* Affiliated professor, Division of Economics, Sungkyunkwan University(First Author)

** Visiting professor, Division of Business Administration, Sungkyunkwan University (Corresponding Author)