

# 중국산 수입차 동향과 충남의 대응전략

홍 원 표 충남연구원 미래전략연구단 책임연구원

wonpio@cni.re.kr

강 수 현 충남연구원 미래전략연구단 연구원

sh3737@cni.re.kr

이 연구는 최근 급증하는 중국산 수입차 동향을 파악하고 이를  
충남의 발전전략과 연계하는 전략을 제시하는데 목적이 있음

## CONTENTS

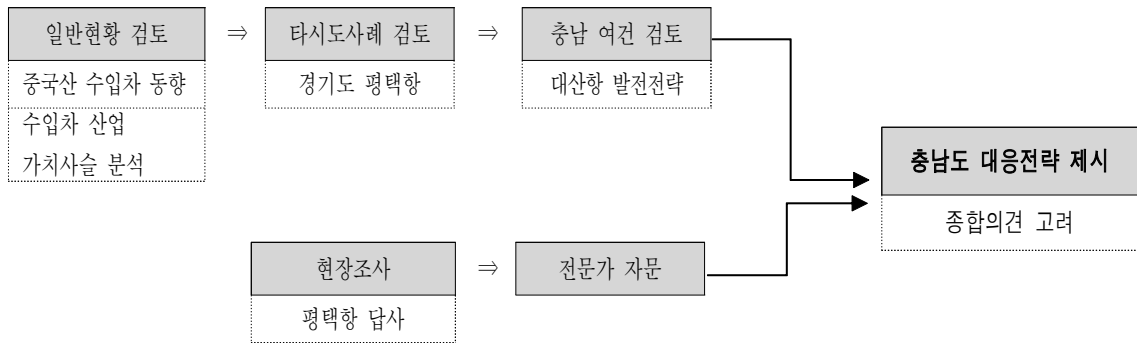
1. 과제의 배경과 목적
2. 중국산 수입차 동향과 전망
3. 수입차 산업의 가치사슬 분석
4. 수입차 산업의 지역 파급효과: 평  
택항 사례를 중심으로
5. 충남의 대응 전략 제언

- 중국산 수입차는 지금까지 원가경쟁력을 갖춘 소형 상용차와 버스 위주로 수입되었으나, 향후에는 이외에도 기술력과 원가경쟁력을 동시에 갖춘 전기차 수입이 증가할 것으로 예상
- 중국산 수입차 이외에 중국 현지에 진출한 글로벌메이커 부품업체들이 성장하여 수입차 부품시장에서 상당한 실력을 갖고 있으며 한중FTA 실시에 따라 한국 시장 진입이 예상됨
- 가치사슬 측면에서 보면 수입차산업 활동에서 집산기능을 담당하는 활동은 향만서비스, 차량물류서비스, 부품물류서비스 등이며 최근 전시·판매 활동도 공간적으로 집중되는 추세를 보이고 있음
- 평택항 사례를 보면 수입차 관련 향만서비스, 차량물류서비스의 집적은 지역 고용증대, 부지수요 증대, 지방세수 증대 효과가 있으며 특히 부지수요 증대효과가 두드러짐
- 충남의 대응전략으로 대산항의 중국산 수입차 부두 건설, 당진항의 수입차 부품 유통단지 조성, 서산태안 일원의 수입차 종합 콤플렉스 조성을 제안함

# 01

## 과제의 배경과 목적

- 중국 자동차산업의 수준 향상에 따라 중국산수입차의 국내시장 진입이 본격화되고 있음
  - 2016년 기준 중국산 수입차는 처음으로 1,000대 돌파(수입차 총 대수 22만5천대로 점유율 0.44%) ※동일 년도 기준 프랑스 시트로엥 347대, 이탈리아 피아트 414대임
  - 특히 2012년 중국차가 국내 배기기준을 충족한 이후 수입 급증
- 중국산 수입차의 국내시장 진입은 국내 내지 충남의 산업과 지역에 영향을 끼칠 것으로 예상됨
  - 자동차산업의 생산 및 고용 파급력은 다른 업종에 비해서 큰 편임
  - 장기적으로 완성차뿐 아니라 자동차 부품도 중국산의 영향력이 커질 것으로 전망
- 본 과제는 중국산 수입차 시장 성장을 충남의 지역 발전과 연계하는 전략을 제시하고자 함
  - 중국산 수입차 시장의 성장이 전국 내지 충남에 미치는 영향을 글로벌가치사슬(Global Value Chain) 관점에서 분석
  - 단기적으로 중국산 수입차의 물류 흐름을 분석하여 집산기능의 입지를 파악하고 이를 충남에 유치하는 방안을 중점 검토
  - 장기적으로는 중국산 자동차 부품의 유통 시장을 예측하여 이에 대한 선제적 대응방안을 도출하도록 함
- 연구 수행 절차는 중국산 수입차의 동향, 수입자동차 산업의 가치사슬을 각각 검토하고 이를 바탕으로 평택항 등 타시도 사례 현장조사를 병행하여 기본구상을 제시함



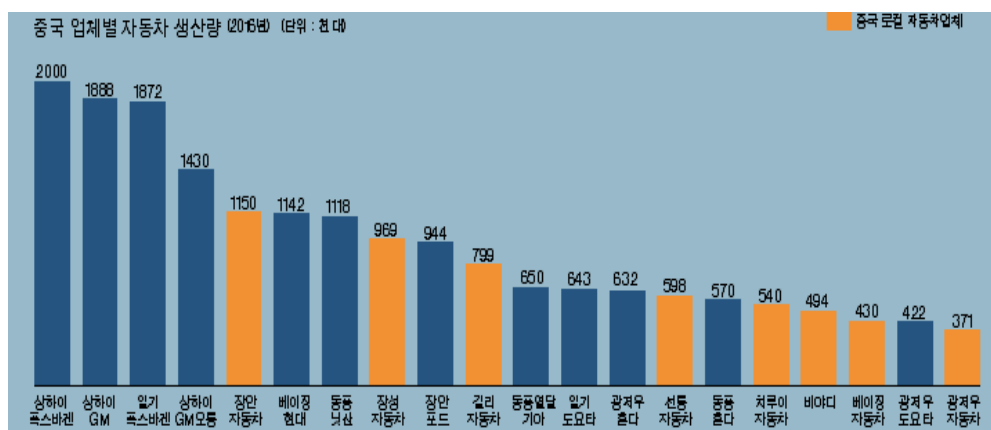
[그림1] 연구수행절차도

## 02

## 중국산 수입차 동향과 전망

### 1. 중국 자동차 산업의 성장과 자동차 수출

- 중국은 2009년 이래로 세계 최대 자동차 생산국임
  - 2016년 기준 2,812만대를 생산하여 세계 전체 생산량의 29.6% 차지(생산 2위인 미국은 1,586만대)
  - 중국 자동차 산업의 급성장은 시장수요의 급증을 배경으로 하고 있으며, 공급 측면에서는 ‘시장과 기술을 바꾼다’는 전략에 따라 글로벌 완성차업체의 시장 진출을 적극적으로 허용한 것에 기인함
  - 2016년 기준 중국 업체별 자동차 생산량에서 상위 20개 업체 중 해외합작 브랜드가 12개를 차지하고 있을 정도로 우위를 보이고 있음



출처: 심상형, 2017, 중국의 자동차수출 다변화 전략, 『Chindia Plus』 (vol.125, 2017.9-10.), 포스코경제경영연구원

● 글로벌 완성차업체는 1980년대부터 중국에서 현지 생산을 시작함

- 독일 폭스바겐이 1985년에 상하이기차와 합자회사인 상하이따중(上海大眾) 설립을 시작으로 글로벌 메이커가 중국에 생산설비를 갖추고 현지 생산을 개시함. 2017년 현재 대량생산을 하는 글로벌 브랜드는 거의 모두 중국 현지에 생산시설 가동 중

자동차업체	중국내 생산 기지
BMW	랴오닝성 선양
메르세데스-벤츠	베이징, 푸젠성 푸저우
폭스바겐	상하이, 이징, 난징, 창춘, 청두, 따론펬
아우디	지린성 창춘
GM	랴오닝 선양, 창춘, 하얼빈, 칭다오, 류저우 등
도요타	톈진, 창춘
포드	충칭, 장시성 난창
닛산	후난성 정저우, 후베이성 우한
혼다	상하이, 후베이성 우한, 광둥성 광저우, 충칭

- 중국 현지 생산 차량은 중국 내수용으로서 해외 수출이 현재로서는 금지되어 있음. 그러나 이는 글로벌 메이커들의 세계시장 경영전략에 따른 것으로 관련 제도적 장벽이 있는 것은 아님
- 한중일 3국에서 글로벌 메이커가 현지생산을 갖추고 생산하고 있는 나라는 중국이 유일함. 일본이나 한국에는 현지 생산시설이 없음.

● 최근 중국 정부는 중국 로컬 자동차업체의 수출 증대를 적극적으로 독려하고 있음

- 2016년 기준 중국의 자동차 수출은 102만 대로 생산량의 3.7%에 그치고 있는데, 수출 금액은 163억 달러로 승용차 기준 대당 7,000달러 수준으로 저가형 차량이 주종을 이루고 있음(중국의 수입차 대당 가격은 43,000달러인 것과 대조를 이루고 있음)
- 중국 내 합작브랜드들은 본국이나 글로벌 생산기지 시장을 뺏는 자기시장 잠식 효과를 막기 위해 생산 자동차의 해외수출에 그다지 적극적이지 않으나 최근에는 변화 조짐이 일고 있음
  - ※ GM은 2015년 상하이 공장에서 생산된 뷰익 차종의 미국 수출 개시, 2016년까지 총 44,000 대 수출. 포드는 2016년 중국 생산차량 96대를 미국에 처음 수출
- 이에 따라 중국 정부는 중국 내 과잉설비 해소 전략의 일환으로 로컬 업체의 자동차 수출을 적극적으로 지원하고 있음.

[중국 정부의 자동차산업 장기발전 계획]

2017년 4월에 중국정부가 발표한 자동차산업 장기발전계획으로서, 핵심 내용은 다음과 같음

- 자주 브랜드의 시장점유율을 40%(2020년) → 60%(2030년)로 향상
- 승용차 핵심부품의 국산화율을 50%이상(2020년) → 80%이상(2030년)으로 향상
- 세계 10대 히트 모델에 자주브랜드 2개 모델 진입
- 수출 비중 10% 달성(2030년)

● 중국 자동차업체의 완성차 및 부품의 수출이 꾸준히 증가할 것으로 예상됨

- 중국은 중국시장에서 글로벌 브랜드와의 협력을 통해 납품한 실적을 확보하고 있으며, 이러한 부품시장에서의 경험 축적을 바탕으로 한국의 수입차 부품시장에 진출할 가능성이 있음
- 현재 중국 자동차부품 업체는 비록 첨단 부품에서는 수입량이 수출량을 초과하지만 범용 부품의 경우 수출량이 수입량을 앞지르고 있음
- 동아시아 시장에서 글로벌 메이커에 부품을 공급하는 중국업체들은 인근 아시아 국가들에 대한 부품 공급기지로 자리잡을 가능성이 커지고 있음

〈표 1〉 중국 자동차부품의 국가별 수출 추이

(단위: %)

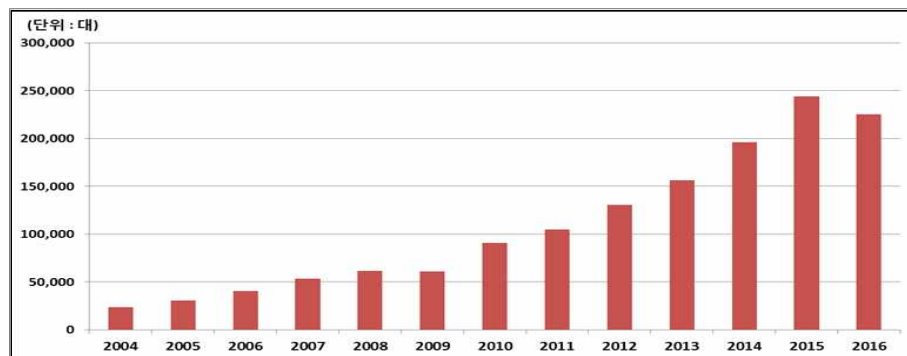
	아시아				북중미		남미	유럽				기타
	전체	한국	일본	ASEAN	전체	미국		전체	EU	(독일)	CIS	
2017.1-6	28.2	5.2	8.4	8.3	30.4	23.7	4.6	21.5	17.2	4.2	3.9	15.3
2016	29.1	5.0	8.2	8.2	31.2	24.6	4.2	20.5	18.4	4.0	3.6	15.0
2015	28.9	4.8	9.2	8.6	32.3	25.6	4.2	19.2	15.3	3.7	3.5	15.4
2010	30.3	5.2	11.2	7.0	29.6	24.0	4.9	19.9	16.1	3.6	3.4	15.2

자료: Fourin중국자동차산업통계DB(www.fourin.jp/monthly/chinadata)

- 한중FTA에서 자동차부품 품목 관세의 점진적 철폐가 합의되어 중국산 글로벌 메이커 부품의 국내 수입 압력이 커지고 있는 상황임

## 2. 국내 수입자동차 시장 동향

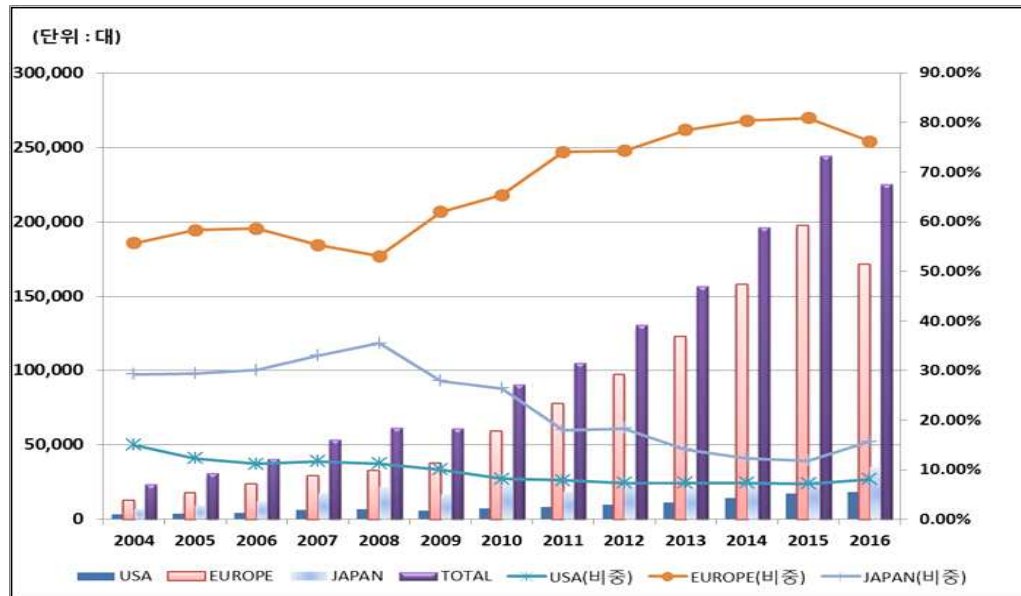
- 국내 자동차시장에서 수입차 시장 규모는 2016년 기준 총 신규차량의 12.4%로 성장하여 자동차산업의 한축을 차지하고 있음
  - 국내 수입자동차 총 등록대수는 2016년 현재 225,279대로 최근 12년 간 연평균 성장률은 70%를 상회함



[그림 2] 국내 수입차 등록대수 추이

- 국내 수입차 시장이 확대됨에 따라 외국 제조업체는 국내 판매 법인을 직접 설립함으로써 본격적으로 국내시장에 진입 시작
  - BMW(1995년)를 필두로 포드(1996년), 볼보코리아(1998년), GM코리아(1999년), 도요타 모터 코리아(2000년), 벤츠(2002년), 혼다(2003년), 닛산(2004년) 등이 국내 판매법인 설립
  - 초기에는 위탁판매 위주로 현지 판매 네트워크를 구성하였으나 본사가 판매 법인을 직접 설립 하는 방식으로 전환
- 수입국별로는 독일차 등 유럽차량이 전체 수입차 시장의 76.2%를 차지하고 있고, 다음으로 일본 15.7%, 미국 8.1% 순 임
  - 독일차는 2016년 기준 61.2%의 점유율을 보이며, 브랜드별로는 Mercedes-Benz 40.8%, BMW 35.1%, Audi 12.1% 순 임.
  - 일본차는 15.7% 점유율 중 브랜드별로 살펴보면, Lexus 29.9%, Toyota 26.1%, Honda 18.7% 순 임. 일본차는 2012년 토요타의 실적에 따라 점유율의 변동이 큰 편으로 지난 2013년 미국수출용

자동차의 부품 문제를 계기로 국내에서도 점유율이 하락하고 있음



출처 : 한국수입자동차협회(KAIDA)

[그림 3] 수입국별 수입차시장 점유율

〈표 2〉 국가별 국내 수입차 등록대수

구분	USA	EUROPE	JAPAN	TOTAL
2004	3,509	12,999	6,837	23,345
	15.00%	55.70%	29.30%	100.00%
2008	6,980	32,756	21,912	61,648
	11.30%	53.10%	35.50%	100.00%
2012	9,724	97,210	23,924	130,858
	7.40%	74.30%	18.30%	100.00%
2016	18,281	171,569	35,429	225,279
	8.10%	76.20%	15.70%	100.00%

출처 : 한국수입자동차협회(KAIDA)

- 수입차 이용자의 지역별 분포를 보면, 경기도 44,709대로 전체(225,279대) 대비 19.85%를 차지하고 있으며, 서울 41,621대(18.48%), 인천 34,632대(15.37%), 부산 25,561대(11.35%), 경남 17,204대(7.65%) 순임
  - 과거부터 2015년까지 서울지역의 수입차 이용자가 가장 많았으나, 2016년도에 경기도가 우위



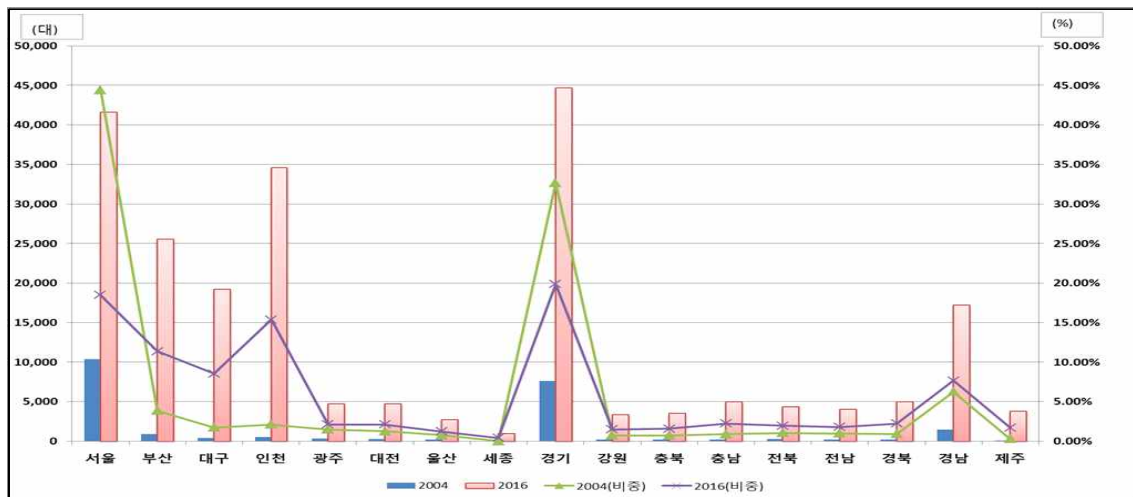
를 점합

- 2004년대비 2016년 지역별증가율을 살펴보면, 인천 6953%, 제주 5473%, 대구 4697%, 충남 2402%, 경북 2238% 순 임. 서울, 경기를 제외한 모든 지자체의 수입차점유 비중이 증가하였음.

〈표 3〉 수입차 이용자 지역별 분포

구분	2004년	(비중)	2016년	(비중)	증가율
서울	10,368	44.41%	41,621	18.48%	3.014371
부산	901	3.86%	25,561	11.35%	27.36959
대구	401	1.72%	19,236	8.54%	46.97007
인천	491	2.10%	34,632	15.37%	69.5336
광주	346	1.48%	4,750	2.11%	12.72832
대전	293	1.26%	4,764	2.11%	15.25939
울산	173	0.74%	2,725	1.21%	14.75145
세종	-	-	951	0.42%	-
경기	7,626	32.67%	44,709	19.85%	4.862707
강원	171	0.73%	3,342	1.48%	18.54386
충북	170	0.73%	3,561	1.58%	19.94706
충남	200	0.86%	5,004	2.22%	24.02
전북	242	1.04%	4,385	1.95%	17.11983
전남	227	0.97%	4,039	1.79%	16.79295
경북	214	0.92%	5,005	2.22%	22.38785
경남	1,454	6.23%	17,204	7.64%	10.83219
제주	68	0.29%	3,790	1.68%	54.73529
종합	23,345	100.00%	225,279	100.00%	8.649989

출처 : 한국수입자동차협회(KAIDA)



[그림 4] 수입차 이용자 지역별 분포

### 3. 중국산 수입차 증가 추세

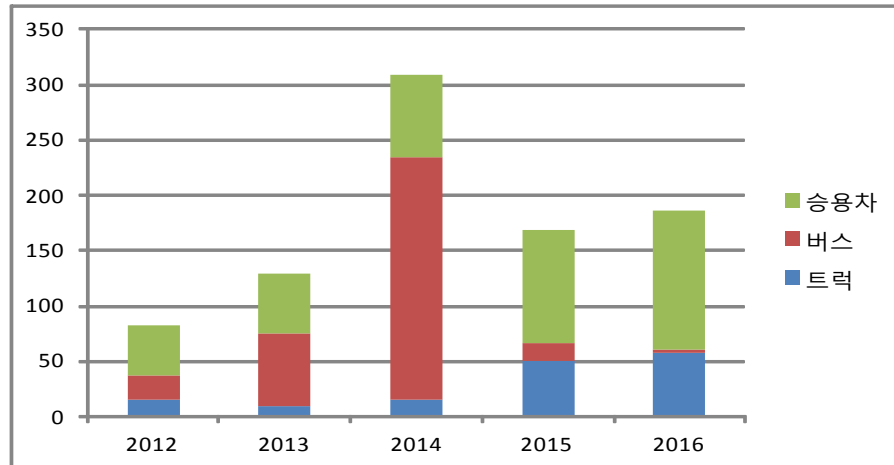
- 중국산 자동차는 2012년 국내 배기기준을 충족한 이후 수입이 급증하여, 2016년에는 처음으로 1,000대 돌파
  - 2016년 기준 중국산 수입차는 처음으로 1,000대 돌파(수입차 총 대수 22만5천대로 점유율 0.44%) ※동일 년도 기준 프랑스 시트로엥 347대, 이탈리아 피아트 414대임
  - 한국이 수입하는 중국차는 중국 로컬 브랜드이며 크게 트럭, 버스, 승용차로 구분됨
  - 2014년 버스의 대폭 증가를 제외하면 트럭과 승용차 수입이 꾸준한 증가세를 보이고 있음

〈표 4〉 중국수입차 연도별 증가추세

(단위: 억 원)

	2012	2013	2014	2015	2016
합계	83	129	309	168	186
트럭	15	9	15	51	58
버스	22	67	220	16	2
승용차	46	53	74	101	126

자료: 관세청



[그림 5] 중국수입차 연도별 증가추세

- 올해 중국산 수입 현황을 보면 트럭과 승용차가 주종을 이루고 있으며 작년과 비슷한 수준일 것으로 예상됨
  - 2017년 9월 기준 중국산 자동차 수입대수는 705대로, 이 중 트럭이 424대, 승용차가 281대를

기록하고 있음

- 2014년 선풍을 일으켰던 중국산 버스 수입은 올해 한 건도 기록하지 못한 것으로 나타남. 품질 및 AS문제를 놓고 수입판매법인과 자동차제조업체 간 분쟁이 발생하여 신규 수입 중단

〈표 5〉 2017년 중국산 자동차 신규등록 대수

차종	제조사	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	계
승용	중한 (켄보600)	0	72	31	44	39	32	18	23	22	281
상용	동평	0	1	0	1	4	6	3	5	6	26
	중한	47	47	63	41	49	46	33	16	12	354
	포톤	6	4	4	1	4	0	0	3	2	24
	AVIC	0	0	0	5	5	10	0	0	0	20

자료 : 국토교통부, 한국자동차산업협회

- 소형 상용차를 중심으로 가격경쟁력을 앞세워 틈새시장을 공략하며 판매를 늘리고 있음
  - 중국 로컬업체들의 한국내 판매가격은 미니밴과 소형트럭의 경우 1,100만원 대로 동급 한국 소형트럭의 70% 수준
  - 국내 진입한 중국 완성차업체는 선룽버스, 포톤, 북기은상 등 3개 업체로 주로 소형 상용차와 SUV를 판매중임
  - 중국 최대 전기차 제조사인 BYD는 전기버스 시장에 2017년 진출을 계획 중임

〈표 6〉 중국 수입차 업체별 요약

구분	자동차업체	수입차종	수입항	차량물류센터	판매법인 (위치)
1	베이치인상	소형 트럭, 소형 밴, SUV	평택항	평택항 인근	중한자동차(주) (서울 강남구)
2	선룽버스	대형버스 중형버스	목포항	경북 경주	선룽버스코리아(주) (경기 고양시)
3	베이치포톤자동차	중형트럭 픽업트럭	부산항→평 택항	미상	(주)케이씨모터스 (서울 용산구)
4	AVIC오토모티브(미판매)	대형전기버스			AVIC오토모티브코리아 (경기 김포시)
5	위통버스 (미판매)	대형버스, 특수차량			한통버스코리아(주) (대전 유성구)
6	비야디 (미판매)	소형전기버스대형 전기버스, 전기승용차			BYD코리아(제주 제주시)

## 4. 수입 중국산 자동차산업의 특징과 전망

- 첫째, 소형 상용차와 전기차로 양분된 세그먼트 양상을 보임
  - 한국 국내 자동차사가 강점을 갖고 있는 세단 등 시장보다는 소형 상용차 시장과 전기차 시장 등 틈새시장을 중점적으로 파고들고 있음
  - 최근에는 중국이 앞선 기술력을 확보하고 있는 전기차 시장의 진출을 모색하고 있는 중으로 BYD가 그 선두에 서 있음
- 둘째, 완성차 수입 위주로 수입이 진행되고 있음
  - 자동차업체의 해외 진출은 크게 완성차와 부품수출로 대별되는데, 중국의 대한국 수출은 주로 완성차 위주로 진행되고 있음
  - 현재 중국산 수입차는 모두 완성차 방식으로 수입되고 있으며, 부품의 수입은 제한적으로 일어나고 있음
  - 그러나 중국에는 글로벌 브랜드가 현지에 생산공장을 설립하고 현지 생산하고 있기 때문에 많은 잠재력을 갖고 있는 것으로 평가됨
  - 완성차 수입은 크게 브랜드 파워의 소비와 뛰어난 가성비 등 두 가지가 주요 포인트인데, 중국 브랜드의 경우 뛰어난 가성비를 무기로 진출하고 있는 상황임
- 셋째, 국내 판매회사의 경우 ‘제조업체의 지정수입업체’가 대다수를 차지하고 있음
  - 현지 법인은 성격상 크게 제조업체의 판매 자회사, 제조업체의 지정수입업체, 병행수입업체 등으로 구분됨

- [제조업체의 판매 자회사]는 완성차 생산업체가 자본투자를 통해 국내에 판매법인을 설립하는 방식으로 현재 유럽, 일본 등 글로벌 브랜드는 대부분 이 방식을 취하고 있음
- [제조업체의 지정수입업체]는 제조업체가 국내 법인에게 독점 판매권을 부여하는 방식으로 제조업체의 현지투자는 없는 방식임
- [병행수입업체]는 제조업체로부터 차량을 공급받는 것이 아니라 제조업체의 딜러로부터 차량을 공급받는 방식으로 공식수입업체가 수입하지 않는 희귀모델을 주로 다루고 있음

- 중국산 수입차는 대부분 제조업체의 지정수입업체인 경우가 대부분으로 이는 제조업체가 본격적으로 한국시장에 진출하기 전 단계 방식임
- 향후 중국산 수입차는 틈새시장 전략을 유지할 가능성이 클 것으로 전망됨
  - 소형 상용차와 전기차 시장을 중심으로 한국 자동차시장을 파고드는 전략은 향후에도 추진될 것으로 예상. 이 분야는 중국 제조업체가 강점을 가지고 있는 분야이자 한국업체들의 경쟁력이 높지 않은 분야로 평가되고 있음
  - 특히 전기차 시장은 중국업체들이 적극적으로 진출하고자 하는 틈새시장임
- 완성차뿐 아니라 자동차 부품의 수입이 본격화될 가능성이 있음
  - 중국은 중국시장에서 글로벌 브랜드와의 협력을 통해 납품한 실적을 확보하고 있으며, 이러한 부품시장에서의 경험 축적을 바탕으로 한국의 수입차 부품시장에 진출할 가능성이 있음
  - 현재 글로벌 브랜드의 부품조달은 현지 판매법인이 담당하고 있는 바 향후 순정부품에 대한 제한이 풀리면 중국산 자동차부품이 국내에 유통 될 가능성이 매우 큼

## 03 수입차 산업의 가치사슬 분석

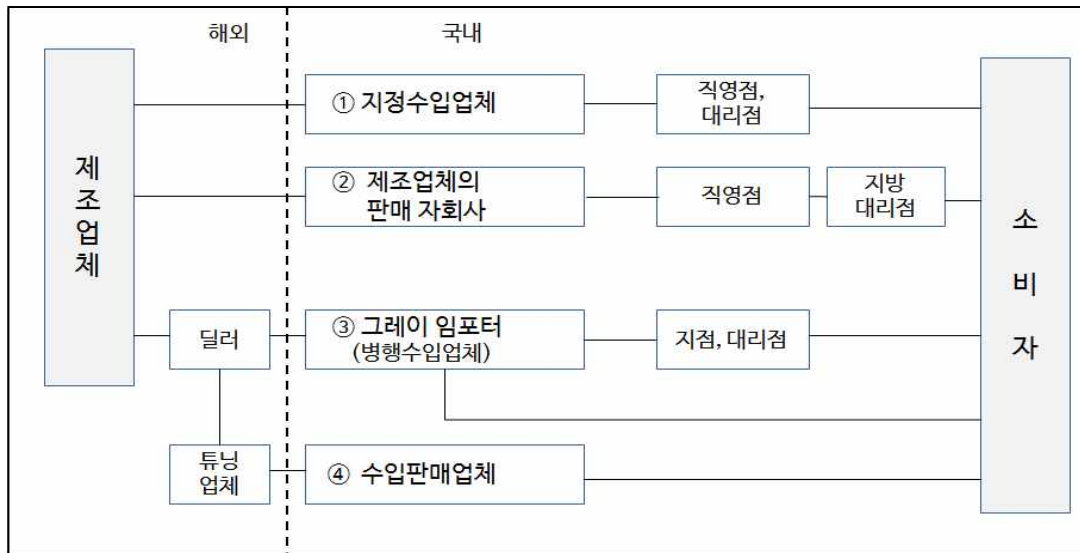
### 1. 수입차 산업의 글로벌 가치사슬 분석: BMW를 중심으로

- BMW 그룹은 1995년 현지법인 'BMW 코리아'를 설립하고 한국 시장에 본격 진출
  - BMW Korea는 본사로부터 수입하여 딜러에게 공급하는 형태의 유통방식을 취하고 있으며, 현재 Kolon, Handok, Deutsch motors 등 7개의 딜러가 전국 31개의 전시장과 36개의 서비스센터를 가지고 판매 및 AS 실시
  - 수입차의 유통 경로는 현지법인을 통해 주문을 내고 생산, 선적, 입항, 통관, 인도전검사, 인도, 등록, 정비, 처분의 단계를 거침(그림 참조)



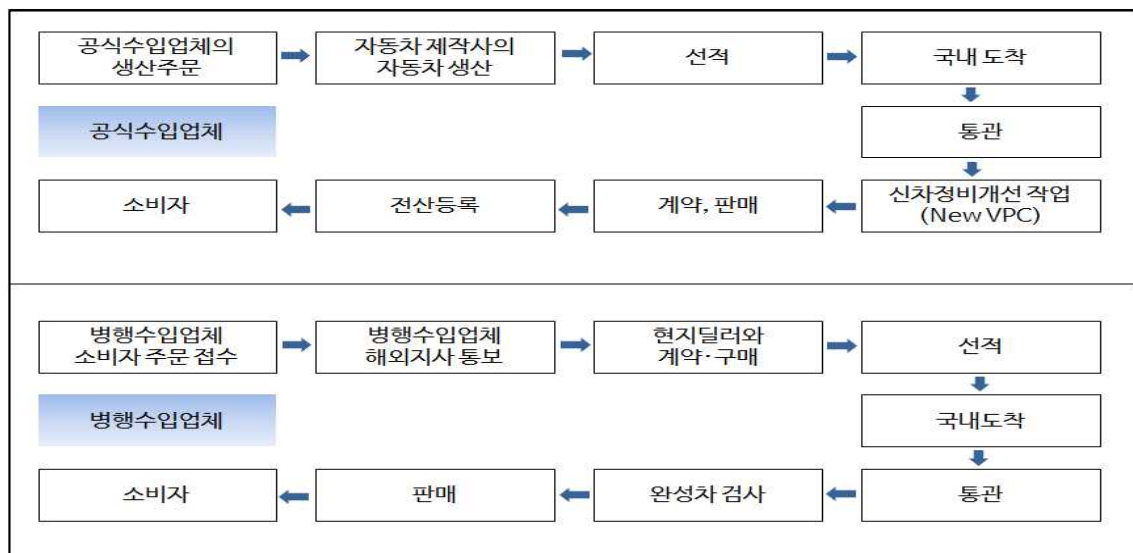
[그림 6] 수입차의 유통경로

- BMW Korea는 100% BMW 본사가 출자한 현지 법인으로서 국내 딜러로부터 접수한 주문을 본사에 넘겨 대응하고 있음
  - BMW는 직접적인 해외직접투자(FDI)보다는 현지법인을 설립하는 보수적인 방식으로 1995년 진출함. 이는 한국정부 정책의 불확실성과 한반도 정세의 불안 등을 고려한 판단으로 추측됨
  - 국내 유통망은 독립된 전문판매업자가 판매, 서비스 등 모든 책임을 지는 딜러제를 채택하고 있으며 이에 따라 딜러들은 자동차유통에 대한 풍부한 경험과 지식, 영업력을 확보하는데 필요한 자금력이 요구되고 있음



[그림 7] 수입차 유통구조

출처 : 자동차산업과 연관시장의 전모(RIS Global 2014)



[그림 8] 공식수입업체와 병행수입업체의 수입등록절차

출처 : 자동차산업과 연관시장의 전모(RIS Global 2014)

- BMW의 수입차는 평택항으로 입항하며, 평택항 배후단지에 입지한 차량물류센터에서 인도전검사를 마치고 전국의 고객에게 인도됨
  - BMW의 수입차는 월2-3회 입항하며, 평택항 세관을 거쳐 통관 후 경기도 평택항 인근 포승

음 소재 자유무역지대에 입지한 차량물류센터에서 인도전검사 수행

- 당초 BMW의 차량물류센터는 2003년부터 인천 북항에 소재하였으나, 주문량 폭증으로 포화 상태에 이르자 2011년 평택항 인근으로 차량물류센터 이전
  - BMW Korea의 차량물류센터는 동시에 3,500대를 수용할 수 있는 규모로 국내최대의 차량물류센터로서 3만평규모의 부지이며, 본사직원 4명과 협력업체 직원 70여명이 근무하고 있음
  - 차량물류센터의 주요 구성은 최대 4,000대를 보관할 수 있는 야적장, 자동세차 시설을 설치한 세차동, 차량 검사 및 수정작업이 수행되는 PDI시설, PDI작업이 완료된 실내보관 창고(400여대 규모) 등임
  - 차량 등록은 각 시도의 차량등록사업소에서 수행되며, 자동차 구입 시에 도시철도채권을 매입했거나 道 지역에 거주한다면 지역개발채권을 매입해야 함 ※ 충청남도 지역개발기금 설치 및 운용 조례
  - 각 시도마다 도시철도채권(혹은 지역개발기금)의 요율 및 채권 할인율이 상이하기 때문에 경쟁적으로 채권요율 및 채권 할인율을 낮추려는 경쟁이 벌어지고 있음
- 경기도 안성에 입지한 부품물류센터는 차량정비에 소요되는 부품저장기지의 역할을 하고 있음
- BMW코리아는 2017년 5월 경기도 안성에 BMW 부품물류센터(Regional Distribution Center, RDC)를 오픈하였으며 7만 평(21만1천500㎡)의 부지에 연면적 1만7천 평(5만7천103㎡) 규모임
  - 당초 BMW RDC는 경기도 이천에 소재하고 있었으나 주문량 증가로 인해 신규로 이전함. 안성 물류센터는 이천 부지보다 약 3배 정도 확장된 규모임
  - 안성 부품물류센터 건립을 통해 약 600명의 직간접 고용 창출 효과가 기대되고 있음
  - 안성 물류센터의 규모는 독일 본사 이외에 두 번째로 큰 규모로 아시아 물류기지의 역할을 담당하는 것으로 발표되고 있으나 그 발전 방향에 대해서는 다양한 해석이 있음. 중국, 일본, 동남아시아 등지에 부품을 공급하는 아시아 물류센터가 될 가능성과 동시에 중국 등지의 현지 공장의 부품이 한국으로 유입되는 통로의 역할을 할 수 있는 가능성도 있음
- BMW코리아의 사례를 통해 수입차의 유통경로 중 집산기능을 하는 것은 크게 항구, 차량물류센터, 부품물류센터가 있음을 확인할 수 있음



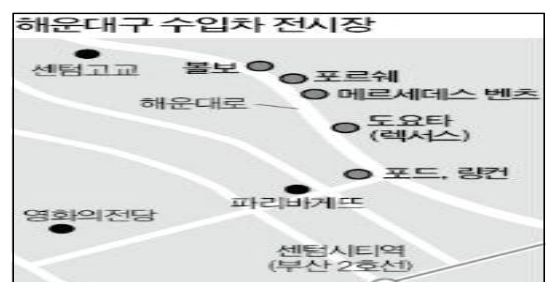
- 항구는 수입차가 입항하는 입지로서 BMW코리아는 인천 북항에서 평택항으로 수입항을 변경, 차량물류센터는 PDI등 핵심 기능을 담당하는 곳으로 평택항 인근에 입지, 부품물류센터는 경기도 안성에 입지함
- 이 3가지 시설은 수입차 산업의 핵심 활동이 벌어지는 곳으로 서로 근거리에 입지해야 하는 요건이 있음. 차량물류센터는 항구와 가까워야 하며, 부품물류센터 또한 공항, 항구 등과 접근성이 좋은 입지라 선호됨
- 한편, 차량물류센터, 부품물류센터는 대규모 토지가 필요하므로 토지가격 또한 입지에 있어서 중요한 결정요인임

● 한편 차량 전시와 판매 과정이 지리적으로 집중화되는 사례가 늘어나고 있음

- 통상 수입차의 전시와 판매는 지리적으로 분산된 매장에서 벌어지고 있었으나, 최근에는 이러한 활동의 분산이 집중화되는 경향을 보이고 있음. 대표적인 것이 '수입차 거리'의 형성과 대형 모터쇼 행사임
- 수입차 거리는 개별 수입차 판매장이 지리적으로 인접하여 하나의 거리를 형성하는 것으로 현재 대부분 수요자가 몰려 있는 대도시에서 발달하고 있음. 대표적인 것이 서울시 도산대로의 수입차 거리이며, 최근 부산 해운대에도 수입차 거리가 형성되고 있음. 부산시는 수입차거리를 관광콘텐츠화하는 방안을 추진 중
- 한편, 서울모터쇼, 부산모터쇼 등 최신 차량의 전시와 홍보를 위한 행사가 시간적으로나 지리적으로 집중되어 나타나고 있음. 이러한 대형 모터쇼에는 최신 수입차가 잠재고객에서 소개되고 거래되는 중요한 창구가 되고 있음



서울시 도산대로 수입차 거리 도해



부산시 해운대 수입차 거리 도해

## 2. 중국산 수입차산업의 가치사슬 구조와 특징

- 중국차 수입업체 현지법인은 현재 지정수입업체와 제조업체 판매 자회사가 혼재하고 있음
  - BYD코리아는 중국 제조업체 BYD의 자회사인 반면, 중한자동차, 선릉버스크리아는 현지수입업체임. BYD코리아의 제조업체 자회사 형태는 현지수입업체에 비해 본사의 영향력과 투자 강도가 높은 것으로 이해됨
  - 최근 지정수입업체 방식의 유통체계는 서비스망 미흡, 판매부진에 따른 지정수입업체와 제조업체 간 분쟁이 비교적 잦은 것으로 알려져 있음(선릉버스크리아는 최근 법률소송이 진행 중)
  - 베이치포톤의 경우 초기에는 병행수입업체가 판매하였으나 2015년부터 지정수입업체가 설립되어 수입을 책임지고 있는 상황임
- 입항은 주로 평택항, 부산항을 통해 이루어지고 있으며 이는 주력 소비지의 차이를 반영하고 있음
  - 선릉버스의 경우 수요지가 중국 관광객이 많은 제주도와 수도권으로 분산되어 있으며, 초기 제주도의 수요를 고려하여 부산항으로 입항하였음
  - 중한자동차나 케이씨코터스는 주로 특정 지역보다는 전국을 대상으로 하기 때문에 평택항을 통해 입항하는 것을 선호하고 있음
  - 이에 따라 차량물류센터도 선릉버스크리아는 부산항인 반면, 중한자동차와 케이씨모터스는 평택항 인근에 입지하고 있음
- 수입 규모가 작은 상황에서 지정수입업체들은 자체 차량물류센터를 확보하기보다는 위탁운영하는 방식으로 인도전검사를 수행하고 있음
  - 중한자동차는 중한로직스에 PDI 기능을 위탁하여 운영하고 있으며, 케이씨모터스는 규모가 작아서 딜러가 관련 업무를 처리하고 있는 실정임
  - 선릉버스크리아는 경주에 독자적인 PDI센터를 설치하고 서비스를 제공하였으나, 현재 신차 판매를 중단하고 기 판매차의 유지보수만을 담당하고 있으므로 사실상 그 기능을 상실한 것으로 판단됨
  - 이는 수입규모가 작을뿐 아니라 지정수입업체가 영세하기 때문에 선투자를 통한 차량부품센

터, 부품물류센터 등을 갖추기 어렵기 때문인 것으로 풀이됨

- 사업초기인 관계로 독자적인 부품물류센터를 갖추고 있지 않으며, AS망도 위탁방식으로 갖추고 있음
  - 독자적인 부품물류센터가 없는 상황에서는 본사에 부속된 창고를 이용하거나 아니면 물류회사에 위탁하여 물류센터를 운영하는 상황임
  - AS망은 직영점보다는 주로 위탁방식으로 갖추고 있으며 이에 따라 서비스망의 부실 문제가 크게 두드러지고 있음
- 수입업체는 틈새시장을 파고드는 전략을 채택하고 있어 전체적으로 영세성을 보이고 있음
  - 국내 자동차업체가 취약한 소형 상용차트럭, 중형버스 등 틈새시장과 전기버스 등 신규시장에 역점을 두고 있음. 사업의 리스크가 크기 때문에 중국 제조업체는 직접투자보다는 지정수입업체를 통한 간접진출이 주류를 이루고 있음
  - 각 틈새시장의 규모가 크지 않고 지정수입업체 또한 영세하기 때문에 수입차시장에서 비중이 여전히 미미한 상황에 머물러 있음
- 최근 전기차(특히 전기버스) 분야에서 중국업체들의 투자 강도가 커질 것으로 전망됨
  - 소형 상용차, 트럭 등과 달리 전기차 분야에서 중국 업체들은 브랜드 파워와 기술력을 세계적으로 인정받고 있으므로 이 분야에서 대대적인 수입 물결이 예상됨
  - 그러나 선릉버스코리아의 사례에서 보는 바와 같이 국내시장 진입에 필요한 현지화가 필요한 상황이며, 이는 중국차의 장점인 가성비 우위를 약화시키는 요인으로 작용하고 있음
  - 대당 가격이 높은 전기차는 다양한 현지화가 필수적이기 때문에 현지화를 위한 커스터마이징이 상당수준 진행될 것이며, 이는 직접 투자 규모와 강도가 커지는 방향으로 흐를 것임
- 현재 중국산 수입차가 국내 지역 경제에 미치는 영향력은 제한적이나, 향후 높은 성장세를 보일 것으로 예상됨
  - 항만, 차량물류센터, 부품물류센터 등 주요 집산기능이 독립적이지 않고 위탁방식으로 수행되

고 있으므로 부지수요, 인력수요가 두드러지게 나타나지 않고 있음. 이는 중국산 수입차가 지역경제에 미치는 효과가 제한적이라는 것을 의미

- 또한 중국산 수입차의 관련 활동이 지리적으로 분산되어 있기 때문에 지정수입업체나 현지법인의 활동에 장애를 조성하고 있음

#### 4. 수입 중국차 자동차산업 가치사슬 분석의 시사점

- 중국산 수입차의 두 성장축인 소형 상용차, 전기차의 성장가능성이 높기 때문에 이에 대한 도 차원의 전략수립이 필요함
  - 현재 중국산 수입차산업의 전망에 대해서는 모든 지자체들이 반신반의하고 있는 상황으로 특별한 정책적 대응이 없이 관망하고 있는 상황임
  - 충남은 현재 대산항과 당진항을 보유하고 있으며 인천항, 평택항, 군산항 등 인근 항만과의 경쟁속에서 차별화된 발전전략 수립이 시급한 상황임
  - 미래지향적 시각에서 중국의 수입차 시장을 적극적으로 활용하는 전략이 필요함
- 충남은 중국산 수입차 전용 부두를 건설하고 관련 서비스를 제공하는 것을 적극 검토하는 것이 필요함
  - 현재 중국산 수입차를 수입하는 항구와 차량물류센터는 지리적으로 분산되어 있을 뿐만 아니라 업체의 영세성으로 인해 인프라를 공동으로 활용하면 기업의 활동에 적지 않은 도움을 줄 수 있을 것으로 예상됨
  - 항만과 차량물류센터의 주요 기능을 공동으로 사용하게 함으로써 그 비용을 절약하여 경영상태 호전에 기여할 것으로 예상됨
  - 이는 충남의 항만 및 배후부지의 활성화에 기여할 수 있을 것으로 기대됨
- 한편 BMW코리아가 한국 내 부품물류기지를 아시아 물류기지로 발전시킨다는 구상에 주목할 필요가 있음
  - 현재 BMW는 중국 현지에 생산기지를 가동하고 있음을 감안하면 이러한 구상을 그대로 믿기

보다는 오히려 중국에서 생산되는 완성차 및 부품의 국내 반입이 더 현실성이 있어 보임. 특히 부품의 경우 이러한 가능성은 더 커보이는 실정임.

- 이는 결국 수입차 시장을 매개로 아시아에서 수입차부품단지가 조성될 가능성이 있음을 암시하고 있음. 이는 현재와 같이 지정수입업체별로 진행되는 맞춤형 시장에서 대량의 수입차부품유통단지가 형성될 가능성이 있음
- 따라서 수입차 관련 산업이 완성차에서 부품시장으로 확대될 가능성이 있으며 이는 산업적으로 커다란 파급효과를 가져올 것으로 기대됨

● 집산기능의 유치를 적극적으로 검토해야 함

- 3대 집산 기능은 항구, 차량물류센터, 부품물류센터 등이며, 이들 시설은 모두 상호 인접하여 입지해야 하는 특성을 가지고 있음. 특히 항구와 차량물류센터는 지리적으로 인접해야만 함. 또한 수입차부품유통단지와 같은 거대시설은 입지 조건으로 보면 항구와 인접하여 발달하는 것이 바람직함.
- 따라서 충남의 입장에서는 서산항과 당진항 인근에 이러한 집산 기능을 집중적으로 유치하는 것이 바람직함.

## 04

# 수입차 산업의 지역 파급 효과: 평택항 사례

### 1. 평택항의 지위와 자동차 수출입 동향

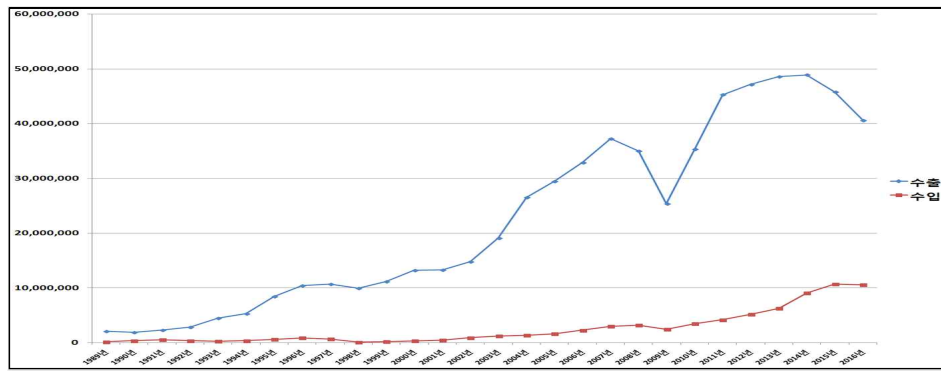
- 우리나라 전체 항구별 수출입 현황을 살펴보면, 2016년 기준 수출 3,593억 달러 중 부산항(42%), 인천항(12%), 울산항(10%), 평택항(7%), 광양항(6%) 순 입.
  - 수입의 경우 2,867억 달러 중 부산항(39%), 인천항(18%), 울산항(11%), 평택항(8%), 여수항(8%) 순 입.
  - 평택항은 수출 245억 달러, 수입 243억 달러로 수출입간 편차가 없음. 부산항(수출 1,524억 달러, 수입 1,118억 달러), 인천항(수출 440억 달러, 수입 511억 달러), 울산항(수출 356억 달러, 수입 306억 달러) 등 입.
- 전체항만 자동차 수출입 현황을 살펴보면, 2016년 기준 수출 406억 달러, 수입 105억 달러로 항만별 전체품목에서 자동차 수출입이 차지하는 비중은 수출에서 11.3%, 수입에서 3.6%임
  - 절대금액 기준으로는 자동차 수입보다 수출부문이 크지만, 증가율로는 1989-2016년 기준 수출에서는 1,817%, 수입에서는 6,499%로 수입의 증가율이 훨씬 크게 나타남
  - 글로벌금융위기 이후 2009년의 급격한 수출입 둔화가 있었기 때문에, 2010년 기준으로는 수출 23.4%, 수입 365.5%의 증가율을 보임
  - 자동차수출의 경우 글로벌금융위기의 충격을 크게 받았으나, 수입부문은 꾸준히 증가하는 추세를 보임

〈표 7〉 전체항만 자동차 수출입 현황(1989-2016년)

(품목 : MTI 741, 단위 : 천불, g, %)

년	수출	수입
2016년	40,619,730	10,550,684
2012년	47,187,792	5,184,003
2008년	35,012,067	3,210,753
2004년	26,564,903	1,365,157
2000년	13,217,826	312,174
1996년	10,456,622	865,222
1992년	2,845,818	359,840
1989년	2,119,404	159,885

출처 : 한국무역협회 항구별 수출입통계(<http://stat.kita.net>)



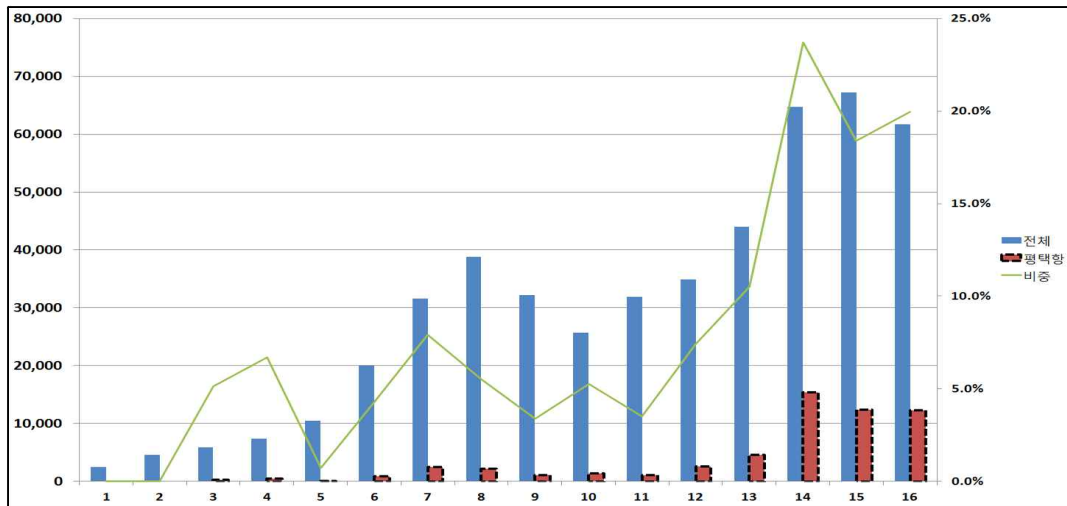
[그림 9] 전체항만 자동차 수출입 현황

- 대중국 전체항만 대비 평택항 자동차 수출입 현황을 살펴보면, 평택항의 수출입 비중은 지속적으로 증가해 왔음(수출 0.7%→71.8% / 수입 0%→20%)
  - 2015년부터 대중국 자동차 수출이 급감하였으나, 전체항만 대비 평택항의 비중은 커졌음
  - 대중국 자동차 수입액은 큰 변동 없이 꾸준히 증가하고 있으며 평택항 비중도 고르게 증가하는 추세임.

〈표 8〉 대중국 전체항만 대비 평택항 자동차 수출입 현황

(품목 : MTI 741, 국가 : 중국, 단위 : 천불, Kg, %)

구분 연도	수출			수입		
	전체	평택항	비중	전체	평택항	비중
2001년	148,809	1,039	0.7%	2,456	0	0.0%
2004년	447,416	80,403	18.0%	7,399	496	6.7%
2008년	953,877	184,592	19.4%	38,832	2,136	5.5%
2012년	1,529,088	594,898	38.9%	34,851	2,582	7.4%
2016년	82,730	59,382	71.8%	61,669	12,309	20.0%



[그림 10] 대중국 전체항만 대비 평택항 자동차 수입현황

- 평택항 수입 중 자동차종류별로 살펴보면, 승용차, 화물자동차, 특장차, 전기차 순 임.
  - 승용차는 꾸준한 증가세를 보이고 있으며, 특히 화물자동차의 경우 2016년 급증하였음.
  - 전기차는 2012년부터 수입되었으며 매년 변동률이 크게 나타나고 있음.

〈표 9〉 평택항 자동차 종류별 수입 현황

(품목 : MTI 7411, 7412, 7413, 7414, 단위 : US\$, g, %)

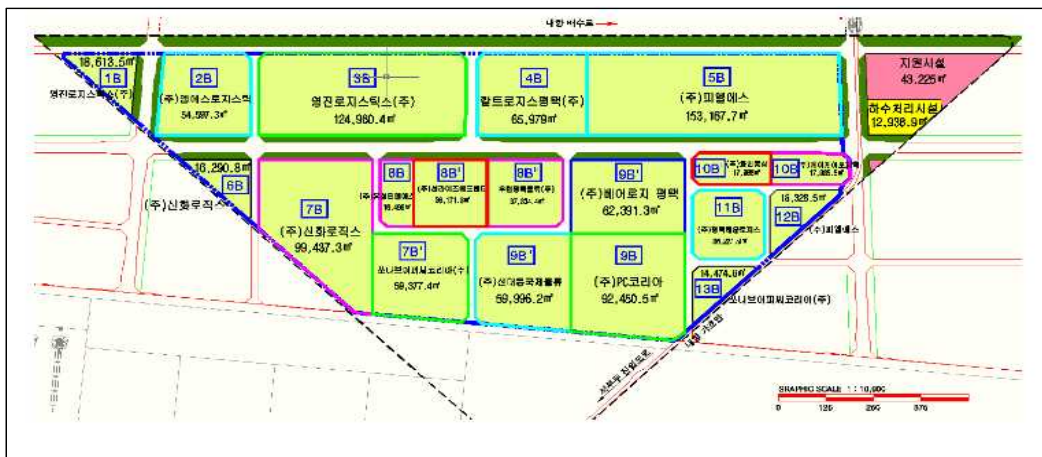
구분	승용차	화물자동차	특장차	전기차
2001년	373,540	221,949	624,739	
2002년	724,413	0	0	
2003년	23,039	180,605	0	
2004년	0	133,265	0	
2005년	320,329	165,295	0	
2006년	3,685,824	147,563	638,602	
2007년	3,435,889	883,124	0	
2008년	8,837,318	804,906	967,049	
2009년	658,504,446	27,470,804	8,996,042	
2010년	1,937,488,539	39,656,616	22,630,983	
2011년	3,259,707,162	45,074,338	66,780,014	
2012년	4,291,917,414	52,277,995	84,983,932	99,676
2013년	4,742,988,126	80,352,163	74,401,748	0
2014년	6,795,436,081	242,148,084	87,338,531	7,430,343
2015년	8,873,049,728	241,114,077	82,186,903	19,206,730
2016년	8,531,384,359	438,407,239	71,185,010	11,789,261

출처 : 한국무역협회 항구별 수출입통계(<http://stat.kita.net>)



## 2. 수입차 입항의 평택항으로의 집중 과정

- 수입차 입항 항만은 부산항 → 인천항 → 평택항으로 전이되어 왔음
  - 경기평택항만공사가 평택항에 자동차 전용부두를 건설하면서 그 배후부지에 57만㎡(=약 17만 2400평)에 달하는 수입차 PDI 전용 부지를 조성하면서, 인천, 부산 등지에 있던 PDI업체에 저렴한 임차료(㎡당 월 500~700원)를 제시해 유치함
  - 이에 따라 평택항 PDI센터에 벤츠·BMW·폭스바겐·아우디·혼다·포드·크라이슬러 등을 다루는 센터가 들어섬
  - 평택항은 PDI센터를 앞세워 중고차 수출산업까지 끌어들이려 계획을 갖고 있음. 이를 위해 평택항은 기존 자동차 전용부두 2선석 이외에 한 선석을 추가한다는 계획임(현재 평택항 자동차 전용부두는 총 4선석으로 이중 2선석은 기아차 전용부두이며, 나머지 2선석이 수입차 등 범용부두임)
  - 기아차 전용 자동차 부두는 2000년 2선석 완공하여 사용하고 있으며, 2008년 11월과 2010년 12월에 각각 범용 자동차 전용 부두를 각각 준공하였음. 현재 추가로 1선석을 개발하고 있음.
  - 현재 부산신항은 르노삼성의 QM3를 위한 PDI센터가 있음



[그림 11] 평택항 배후단지(1단계) 입주기업 현황

출처 : 경기평택항만공사(<http://www.gppc.or.kr>)

〈표 10〉 평택항 배후단지 입주기업 현황

블록번호	업체명	면적(m2)	주요사업
2B	(주)엠에스로지스틱	54,597.3	공동집배송센터 운영(석재, 철강재 가공)
4B	칼트로지스평택(주)	65,979.0	공동물류센터 운영(자동차 부품, 피혁 가공·조립·포장) 및 수입자동차 PDI센터 운영(캐딜락, GM)
5B	(주)피엘에스	153,167.7	수입자동차 PDI센터 운영(혼다, 닛산, 볼보, 포르세) 및 자동차 수입, 자동차 핸들 개조, 자동차 부품 가공·조립)
12B		18,328.5	
7B	(주)신화로직스	99,437.3	수입자동차 PDI센터 운영(BMW)
6B		16,290.8	
8B	(주)유성티엔에스	16,496.0	철강제품 가공·보관 및 운송창고 운영
8B"	우련평택물류(주)	37,304.4	물류센터 운영(소금, 규사, 우드펠렛 가공)
9B'	(주)베어로지 평택	62,391.3	수입자동차 KDI센터 운영(볼보) 및 자동차 부품 조립
10B	(주)케이제이로지텍	17,985.5	농수산물 수입·보관
10B'	(주)화인통상	17,988.0	건설자재, 식자재 보관·공급
11B	(주)평택해운로지스	36,231.9	일반·위험물 물류센터 운영 및 수입자동차 PDI센터 운영(마세라티, MAN)
3B	영진로지스틱스(주)	124,960.4	수입자동차 PDI센터 운영(아우디, 폭스바겐) 및 자동차 부품조립
1B		18,613.5	
7B'	쏘나브이피씨코리아(주)	59,377.4	수입자동차 PDI센터 운영(크라이슬러, 재규어, 랜드로버) 및 중고자동차 수출
13B		14,474.6	
8B'	(주)선라이즈에프엔티	36,171.3	농산물(고추류, 콩류) 수입·가공
9B	(주)피에이치코리아	92,450.5	전력량계(원부자재), 반도체 수출입, 카캐리어 보관
9B"	(주)신대동국제물류	59,996.2	전자상거래 특송물류, 수입자동차 조립
	계 : 15개사	1,002,241.6	(임시사용 면적 포함)

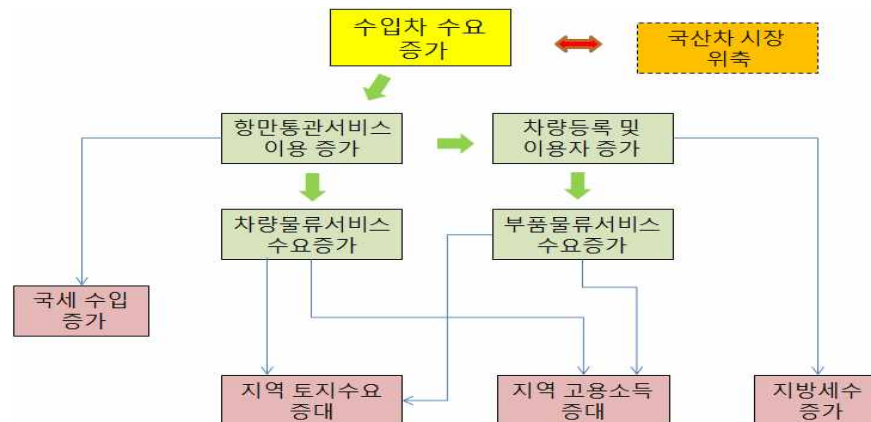
출처 : 경기평택항만공사(<http://www.gppc.or.kr>)

- 평택항은 자동차 전용 부두, 차량물류센터, 자유무역지대가 3박자를 이루며 발전을 거듭하고 있음
  - 자동차 전용부두가 2선석 있어서 입항에 매우 편리함. 이러한 자동차 전용부두는 수입차 부두 뿐 아니라 중고차 수출 부두로도 활용 가능함
  - 자유무역지대는 보세구역으로서 기업 입주 시 많은 혜택이 제공됨. 자유무역지역 입주 기업은 관세 유보, 부가세 영세율 적용, 국·지방세 감면 등 각종 세금 감면과 장기임대, 저렴한 임대료 등의 혜택을 받을 수 있음
  - 차량물류센터는 하역된 수입차가 신속하게 입고되어 처리할 수 있도록 함.

- 최근 제2서해안고속도로, 평택-충주간 고속도로의 개통으로 인해 평택항의 접근성은 크게 개선되었음
  - 평택-시흥 고속도로(2013년 완공), 평택-제천 고속도로(2015년 완공)가 완공되어 평택항의 접근성이 획기적으로 개선됨. 이에 따라 평택항은 수도권과 충청권을 배후지로 확보하게 됨
  - 또한 평택항의 운항노선은 2017년 12월 현재 13개 항로(청도, 천진, 상해, 홍콩, 베트남, 필리핀등), 16개 항만을 기항지로 확대하고 있음

### 3. 수입차산업이 평택항 인근 지역에 미치는 파급 효과

- 수입차 산업은 크게 수입차 수입 관련, 수입차 등록 및 운행 관련, 수입차의 유지보수 관련 산업 측면이 있음
  - 수입차 수입 절차 관련은 입항, 통관 등 절차를 의미하며 이에 따라 항만서비스, 통관서비스, 인도전 검사 등이 중심임. 이 절차는 주로 항만 입지와 차량물류센터 입지와 밀접한 관련을 갖고 있음
  - 수입차 등록 및 운행 관련은 차량등록과 인도 등이 중심이며, 차량등록지의 지방세수와 밀접한 관련을 갖고 있음. 단 지리적으로 분산되어 있음
  - 차량 유지보수는 정비를 위한 부품 조달 및 차량 수리 중심이며, 유지보수 활동은 대부분 서비스센터를 중심으로 수행되어 지리적으로 분산되어 있으나 부품물류센터는 지리적으로 집중되어 나타남
- 수입차 증가의 지역경제 파급 효과는 크게 지역 소득고용 증대, 지역 토지수요 증가, 지역세수 증가로 구분됨
  - 지역 소득고용 증대는 항만서비스, 차량물류서비스, 부품물류서비스 등을 통한 고용창출 및 소득 증대로 나타남
  - 지역 토지수요 증가는 대부분 차량물류센터, 부품물류센터의 입지를 위한 부지수요로 나타나며, 간접적으로는 항만 배후지 수요도 추가됨
  - 지역세수 증대는 직접적으로는 차량등록에 따른 취득세, 자동차세의 증가로 나타남



- **[지역 고용소득 증대]**는 차량물류서비스에서 집중적으로 구현되고 있는데, 고용의 양과 질 측면에서 우수한 상황은 아님
  - 지역 고용소득 증대는 주로 항만서비스, 차량물류서비스, 부품물류서비스의 증대로 나타남. 이 중 항만서비스 이용증대는 항만의 이용률 증대로 나타나며, 신규고용은 PDI센터 등 차량물류서비스 수요 증대에서 집중됨
  - 신규 고용은 주로 PDI센터의 기능을 수행하는 인력의 고용이 대부분으로 자동차 검사, 도장 등 기능인력에 대한 수요가 대부분임
  - 가령, BMW 차량물류센터의 경우 부지면적이 115,727㎡에 달함에도 불구하고 상주인원은 본사 직원 4명, 협력사 직원 70명 수준임. 또한 협력사 직원의 채용은 대부분 고졸자나 초대졸자를 대상으로 이루어지고 있음
- **[지역 토지수요 증대]**는 수입차 차량물류서비스가 넓은 야적장을 필요로 하므로 현저한 증대효과가 있음
  - 한꺼번에 수백대에서 수천대에 이르는 차량이 입항하기 때문에 이러한 차량을 수용할 대규모 야적장 부지가 필요함
  - 평택항 배후부지 및 인근 차량물류센터에 사례를 보면, 부지규모는 10,000~171,495㎡이며, 평균 부지규모가 약 8만㎡임. 단 모든 부지가 차량물류센터용은 아니므로 실제 차량물류센터 기능을 위한 부지면적은 이보다 작을 것으로 예상

- 투자유치의 입장에서 보면 대규모 부지를 차지하는 차량물류센터는 투자유치율을 높이는데 매우 효과적인 업종이기는 하나, 상대적으로 직접 고용효과는 작은 편임. 따라서 부가적인 경제활동을 추가로 확보하여 부가가치를 높이거나 고용을 신규로 창출하는 노력이 뒤따라야 함

구분	취급 브랜드	부지 면적 (㎡)	고용인원
(합계)		(713,247)	
평택항 배후단지	캐딜락,GM	65,979	
	혼다,닛산,볼보, 포르쉐	171,495	
	BMW	115,727	본사 4명, 협력사70명*
	볼보	62,391	
	마세라티, 만	36,231	
	아우드, 폭스바겐	143,573	
	크라이슬러, 재규어,랜드로버	73,851	
평택항 외곽	푸조(경기 화성)	34,000	
	도요타, 렉서스(경기 안산)	10,000	

출처: <http://logiseconomy.tistory.com/1755>

- [지방세수 증대]는 주로 자동차 취득등록세 증가로 표현되며, 수입항구나 차량물류센터의 입지와와의 상관관계가 명확하지는 않음
  - 국산 자동차와 마찬가지로 수입차도 취득등록세를 납부하며, 일반적으로 수입차의 단가가 높기 때문에 해당 취득등록세 수입은 국산 자동차보다 큰 편임
  - 자동차등록은 대개 소유주의 선택에 의하며, 개인이나 법인의 소재지와 반드시 일치하지 않음. 오히려 지방공채 매입율과 공채할인율이 더 영향을 미치는 것으로 알려져 있음
  - 과거, 인천시는 12%이던 지방공채매입율을 5%로 낮추어 수입차의 등록을 유인하고 이를 통해 취득등록세의 대폭 증가를 일구어낸 바 있음

#### [지방세 효자 수입차, 인천항에서 왜 사라졌나]

.....2010년 인천시는 당시 과표의 12%였던 지역개발공채의 매입요율을 부산과 창원 수준인 5%로 낮췄다. 약 4000만 원짜리 리스 차량을 구매한 고객이 인천에 등록할 때, 서울에 등록할 때보다 31만 원, 경기도에 등록할 때보다 14만 원 정도 혜택을 누릴 수 있다. 대신 인천시는 등록세 270여만 원과 3~4년 동안 매해 자동차세 80여만 원을 징수할 수 있다.(중략)

이 정책은 재정난을 겪고 있는 시에 효자노릇을 하고 있다. 공채 매입요율 인하로 취·등록세 증가분은 초기단계인 2010년 하반기에 40억 원에 불과했지만, 2011년 320억 원, 2012년 890억 원, 2013년 약 1200억 원을 기록했다. 지난해엔 약 2000억 원으로 증가했다....

(출처: 2015.3.3, 오마이뉴스)

#### 4. 평택항 사례가 주는 시사점

- 자동차 항만으로 자리 잡은 것에는 복합적인 요인이 작용하고 있음
  - 당초 기아차의 유럽 수출로 인해 유럽으로 향하는 노선이 신설되었고 회항 시 자연스럽게 수입차를 선적하는 선순환구조를 갖게 되어 선사의 적극적 호응을 이끌어냄
  - 또한 적시에 항만 배후단지를 조성하여 PDI센터를 집중적으로 유치한 전략이 유효함
  - 충남의 당진항이나 대산항이 수입차 항만으로 자리잡기 위해서는 노선을 개척할 수출 수요가 있어야만 함
- 수입차 입항 기능은 부가적으로 중고차 수출항으로서의 역할이 늘어나는 부수적인 파생효과를 창출하고 있음
  - 기존 자동차전용부두의 이용 극대화를 위해 중고차 수출 항만 기능이 부가되고 있음
  - 경기도의회에서는 중고차전용부두의 역할을 확보하고자 의식적인 노력을 경주하고 있으며, 수도권 지역의 중고차 수출을 놓고 인천시와 경쟁구도를 형성 중
- 충남은 평택항과의 경쟁보다는 상호보완성을 위주로 하는 틈새전략을 펼칠 필요가 있음
  - 평택항의 자동차전용부두는 이미 완벽한 인프라를 갖추고 있기 때문에 이를 대항할 수입차 항만을 충남이 갖추는 것은 비현실적임
  - 충남 동희오토가 생산하는 모닝(수출명: 피칸토)도 평택항을 거쳐 대부분 유럽으로 수출되고 있으며, 아산 인주공장에서 생산하는 차량 일부도 평택항이나 울산항 등 타 항구를 통해 수출되고 있음
  - 이미 주요 글로벌 브랜드들은 차량물류센터 내지 PDI센터를 갖추고 있으므로 자동차전용 부두가 확장되더라도 평택당진항의 당진 관할구역까지 확장될 것이라고 기대하는 것은 무리가 있음
  - 평택당진항의 당진 관할구역은 차량물류센터와는 다른 기능을 개발하는 것이 바람직함

- 충남의 당진항이나 대산항은 상이한 발전 전략을 모색해야 함
  - 당진항은 평택항과 인접해 있으므로 평택항의 활성화에 따른 추가 수요를 흡수하는 방향으로 나아가는 것이 현실적임. 즉 평택·당진항의 일부로서 지위와 발전방향을 모색해야 함
  - 대산항은 신생 항만으로서 평택·당진항과는 차별화된 항구로서 발전 방향을 모색해야 함

- 중국산 수입차의 증가세를 바탕으로 충남의 대응전략으로 ①중국산 수입차 집산거점 유치, ②중국산 수입차부품 유통단지 조성, ③ 국내 특장차 대중국 수출 항만 조성 등을 제안함

## ① 중국산 수입차 집산거점 유치

- 중국산 수입차가 국내시장에서 소형 상용차와 전기차를 중심으로 한 시장 성장이 예상되므로 이와 관련된 집산기능을 유치하는 것이 타당함
  - 당초 승용차, 버스, 트럭 등의 차량이 국내에 수입되었으나 버스가 한차례 붐을 일으킨 후 침체로 빠져들었으며, 승용차는 올해 수입된 SUV(KENBO 600)이 성장을 주도하고 있으나 그 성장세를 판단하기에는 시기상조임
  - 한편 소형 상용차는 꾸준한 증가세를 보이고 있으며 라보, 다마스 등 국내경쟁차종과의 비교 우위도 비교적 분명한 상황임.
    - ※ 한국GM은 2020년부터 라보, 다마스 생산 중지를 계획하고 있음
  - 한편 국내 전기차 시장에 앞선 시장경험과 원가경쟁력을 바탕으로 전기승용차, 전기버스 등 중국산 수입차가 진출할 것으로 전망됨
- 중국산 수입차의 집산기능은 입항, 통관 물류를 담당하는 항만과 인도전검사를 수행하는 차량물류센터가 핵심임
  - 중국산 수입차 집산기능은 항만, 차량물류센터, 부품물류센터 등이 있으며 차량물류센터는 항만과의 지리적 인접이 필수적이나 부품물류센터는 상대적으로 덜 중요하여 입지가 비교적 자유로움



- 따라서 항만과 차량물류센터를 묶음으로 유치하는 것이 현실적임

● 충남은 대산항을 중국산 수입차에 특화된 자동차전용부두 건설을 적극 검토해야 함

- 평택항으로 집중된 유럽, 일본, 미국 수입차와는 달리, 현재 중국산 수입차의 입항은 분산되어 있는 상황임. 그러나 중국산 수입차의 물동량 증가에 따라 서해안 항구로 집중될 것으로 전망
- 대산항은 '11년 제3차 항만기본계획에 자동차전용부두 건설 계획을 반영했으나 민자유치 방식으로 추진되었으며, 가시적 성과가 없었음

[대산항 자동차 부두 건설 노력]

- 제3차 항만기본계획 자동차부두 반영(' 11.7)
- 제3차 항만기본계획 수정계획(민자→국가사업 시행) 요청(' 14.11)
- ※ 평택항 등에서 자동차 물동량 대부분을 처리, 대산항 민자유치 여건 미성숙(물동량 등 부족)
- 자동차 민자부두 1선석(3만톤급) 재반영(2016.9 : 제3차 항만기본계획 수정계획 수립 고시(해수부))
- ※ “컨테이너” 물동량 증가 대비 다목적부두 공사 착수(' 17.8, 25억)

- 대산항은 자동차전용부두를 건설하고 이를 중국산 수입차를 집중적으로 처리하는 항만으로 특화할 필요가 있음

● 관련 차량물류센터 설치를 위해 대산항 인근에 배후단지를 단계적으로 조성할 필요가 있음

- 중국산 수입차 입항 후 거치는 차량물류센터는 야적장 및 인도전검사센터 등을 필수적으로 갖추어야 하며, 이는 대부분 대규모 부지를 필요로 함
- 그러나 현 중국산 수입차의 물동량 수준으로는 한꺼번에 대규모 차량물류센터를 필요로 하지 않으므로 초기단계에는 소규모 부지를 확보하고 향후 물동량 증가에 따라 규모를 확대하는 방식으로 나가는 것이 바람직

## ② 중국산 수입차 부품 유통단지 조성

● 중국산 수입차 외에도 한국에 수입되는 유럽, 미국, 일본의 자동차 증가로 인해 부품 수요가 증가하고 있으며 이는 새로운 잠재 수요를 안고 있음

- 수입차 증가에 따라 해당 부품시장 수요도 폭증하고 있는 상황임. 현재 이러한 부품의 수입은 완성차 수입업체가 담당하고 있는 상황임

- 그러나 수입차 차주는 높은 부품가격과 공임에 대한 불만이 지속적으로 제기되고 있는 상황으로 이는 현지 AS품질 문제뿐 아니라 자동차 부품의 수입 방식에 대한 새로운 모델 검토를 요구하고 있음
- 중국 현지 생산 외국 브랜드가 현지에서 조달하는 자동차부품을 국내 수입차 부품시장에 공급할 수 있는 여건이 성숙되고 있음
  - 중국 현지에는 글로벌 브랜드가 모두 현지 생산 라인을 갖고 있으며 여기에 부품을 공급하는 업체들이 이미 거대한 시장을 형성하고 있음
  - 한중FTA 진전에 따라 완성차 및 자동차부품의 수입 장벽이 낮춰짐에 따라 중국산 자동차부품의 국내유입이 예상됨
  - 단, 원산지에 대한 충성도가 높은 한국 소비자들이 중국 제조 수입차를 구매하는 것을 기대하기는 어려우나 부품의 경우 이러한 심리적 장벽이 현저히 낮을 것으로 판단됨
- 중국 생산 글로벌 메이커의 부품을 국내에 유통하는 수입차 부품단지 조성이 임박하고 있으며 이를 충남에 유치할 필요가 있음
  - 국내 수입차 시장의 성장과 중국 자동차부품업체의 성장에 맞닿아 한중FTA의 발효에 따른 시장 형성이 기대되고 있음
  - 한·중FTA 체결로 차체부분품과 브레이크 부품, 승용차용 엔진새시, 기타전선(점화용와이어링) 관세는 단계적으로 낮아지면서 10년 후 철폐, 일부 베어링, 일부 볼트 및 너트, 기어박스, 에어백, 클러치와 같은 자동차 부품은 15년 후 무관세 예정 임
  - 이러한 수입차 부품유통단지는 중국 등 해외에서 수입되는 부품의 국내유통 관련 집산기능을 담당하는 시설로서 그 산업 파급효과가 클 것으로 전망
- 평택당진항의 배후지역에 수입차 부품 유통단지 조성이 적절한 방안임
  - 평택·당진항의 성장이 지금까지 주로 평택 지역에 국한되어 있었으나 최근 신평-내항 간 연결도로가 관련 추진 예산을 일부 확보하는 등 속도를 내고 있음
  - 수입자동차 부품유통단지의 연결도로 개통 즈음하여 선제적으로 기획하고 조성함으로써 지역의 경제활성화에 큰 기여를 할 것으로 기대됨

### ③ 수입차 종합 콤플렉스 조성

- 수입차 종합 콤플렉스는 유명 수입차 매장이 한곳에 집적하여 최신 수입차를 한번에 둘러볼 수 있는 종합 판매전시장임
  - 현재 수입차 매장은 판매업체별로 개별 입지하고 있는 실정으로, 모든 수입차를 한눈에 살펴볼 수 있는 곳은 없는 상황임.
  - 수입차 판매 증가에 따라 서울, 부산 등지에 ‘수입차 거리’가 자연적으로 형성하고 있으나 인접하고 있을 뿐 시너지는 없는 상황임. 이는 대도시 입지로 인한 공간 확장 제약과 개별 영업점 단위로는 다양한 부가 서비스를 제공할 동인이 없기 때문이기도 함
  - 소비자 관점에서는 이러한 ‘수입차 거리’는 거리를 따라 다양한 수입차를 한눈에 볼 수 있다는 장점이 있으나 주로 대도시에서 형성되어 있기 때문에 차량의 소규모 전시와 판매 기능 이외 다양한 부가서비스나 재미를 줄 수 있는 여지가 없음
- 친환경 및 첨단 자동차를 핵심 콘셉트로 하는 수입차 종합 콤플렉스를 조성하여 수입차 시장 성장을 지역경제 활성화로 연결하고자 하는 사업임
  - 수입차 판매는 기본적으로 지리적으로 분산되어 있는데, 시장이 성숙함에 따라 판매기능을 지리적으로 집적할 수 있는 가능성이 열리고 있음
  - 또한 최신 자동차의 발전 방향은 전기차, 수소전기차 등 친환경 차량의 발전, 자율주행 등 첨단 차량으로 발전하고 있는 추세임
  - 따라서 최신 수입차 판매·전시 기능과 자동차산업의 발전방향을 체험하는 기능을 한데 묶어 테마파크 방식으로 수입차 종합 콤플렉스를 건설·운영하는 것은 수입차의 판매뿐 아니라 관광 콘텐츠로서도 시장성이 있음
- 충남 서산 또는 태안에 수입차 종합 콤플렉스를 조성하여 지역의 관광산업과의 연계를 극대화해야 함
  - 현재 서산과 태안에는 현대모비스 자율주행 시험장과 한국타이어의 자율주행 시험장 입지가 예정되어 있어 이 지역이 미래 자동차산업의 메카로 부상할 잠재력을 갖고 있음. 또한 이 지역은 인근에 현대차 인주공장, 서산 동희오토 등 완성차 공장 및 부품업체와의 시너지가 기대되고 있음

- 또한 이 지역은 충남의 주요 해안경관을 핵심으로 충남의 전국적 관광지이기도 함. 인근의 해안 자연경관과 최신 골프장 등이 집적되어 있어서 수입차 종합 콤플렉스와의 시너지를 기대할 수 있음

● 수입차 종합 콤플렉스는 다양한 볼거리와 즐길거리를 제공하는 자동차 테마파크의 일부로서 개발해야 함

- 최신 수입차 전시·판매, 시승 인프라, 미래 자동차 체험장, 자동차박물관 등을 핵심기능으로 하고 그 외 공연시설, 회의시설 등을 갖춘 테마파크로 육성
- 최신 수입차의 전시·판매 및 시승 인프라는 임대를 통해 상업적으로 운영할 수 있으며, 미래 자동차 체험장, 자동차박물관은 공익적 성격이 있으므로 정책 지원이 필요
- 이러한 콤플렉스 시설은 저렴한 대규모 부지가 필요한 바, 관련 일부 사업을 국책사업화하는 노력을 기울일 필요가 있음

● 요약하면, 중국산 수입차 관련 충남의 대응 전략으로서 중국산 수입차를 입항을 위한 자동차전용부두 개발, 수입차 부품유통단지 조성, 수입차 종합 콤플렉스 등을 제안함

사업	자동차부두 개발	수입차 부품 유통단지 조성	수입차 종합 콤플렉스
내용	중국산 수입차 부두 건설을 통한 중국산 수입차 입항 유치	수입차 부품 유통단지를 조성하여 동아시아 수입차 부품 유통 거점 유치	최신 수입차 전시·판매, 미래자동차 체험장, 자동차박물관 등 테마파크 조성
필요성	중국산 수입차의 성장을 충남의 항만 발전과 연계	동아시아 수입차부품 집산지를 지역에 유치하여 지역경제 활성화	수입차 전시·판매를 지역의 관광 콘텐츠화
현황	중국산 수입차 입항이 분산되어 있으나 서해안 항만으로 집중될 것으로 예상	수입차 시장 성장에 따라 새로운 부품유통 모델 필요 중국 현지 생산 외국자동차업체 및 부품업체의 성장	최신 수입차를 한눈에 볼 수 있는 시설 수요 증가 종합 수입차판매전시장 없음
추진 방식	중국산 수입차 수요 유치 국가 항만기본계획에 반영	당진항 배후지(당진 신평면)에 민자사업으로 추진	국책사업화
시기	중기계획(5년 이내)	중기계획(5년 이내)	중기계획(5년 이내)
후보 입지	대산항	당진항	서산 또는 태안

### 참고 문헌

- 김경유, 2017, 중국 로컬자동차업체의 한국 진출, 『Chindia Plus』 (vol.125, 2017.9-10.), 포스코  
경제경영연구원
- 심상형, 2017, 중국의 자동차수출 다변화 전략, 『Chindia Plus』 (vol.125, 2017.9-10.), 포스코경  
제경영연구원
- 이성우, 2009, 당진항 항만배후단지 중요성과 연결교량 필요성, 당진항의 개발 및 발전방향 워크  
숍(2009.9.8), 충남연구원
- 조철, 2017, 中자동차부품산업 고부가화 진행, 『Chindia Plus』 (vol.125, 2017.9-10.), 포스코경제  
경영연구원
- 중앙대학교 산학협력단, 2016, 평택항 자동차 클러스터 조성방안에 관한 연구, 경기도의회
- RIS Global, 2014, 『자동차산업과 연관시장의 전모』 RIS Global
- (일) FOURIN, 2017, 中國自動車調査月報(vol.253, 2017.4.)

### 기타 자료

- 오마이뉴스, '지방세 효자 수입차, 인천항에서 왜 사라졌나', 오마이뉴스(2015.03.03.)
- 이데일리, '[車 엿보기]수입차의 마지막 공장 'PDI 센터', 이데일리(2013.6.24.)
- (中) 鄭誼, 打入韓國市場的中國車, 汽車之家(2015.5.2.)
- (中) Zhongzang, '韩媒称中国品牌在韩大显身手：泡菜都是中国造', 国际财经参考消息网  
(2017.3.8)

### 인터넷 자료

- 한국수입자동차협회 홈페이지 <https://www.kaida.co.kr>
- 중한자동차 홈페이지 <http://www.zhmotors.com>
- 선롱버스코리아 홈페이지 <http://www.sunlongbuskorea.com/sunlong/index.html>
- 한국무역협회 홈페이지 <http://stat.kita.net>