

# 西方 타이어회사들의 아시아지역 타이어산업에 대한 투자

## 기 술 부

### 1. 아시아지역의 자동차산업에 대한 투자

최근 미국의 "New York Times"에 의하면 미국 사람들이 가장 수익성이 좋은 사업으로 생각하는 것은 중국에서 자동차를 생산하거나 판매하는 合作投資會社를 만드는 것이라고 말하고 있다.

이와같은 예의 하나로서 1994년도에 Chrysler사는 중국에 4억 9,700만달러 어치의 자동차를 판매하였다.

1993년도 중국의 통계자료에 의하면 중국 인구의 약 0.1%가 자동차를 보유하고 있는 것으로 되어 있으며, 이 보유대수의 약 70%를 수입에 의존하고 있다.

General Motors사에서는 만약 중국 인구의 약 1%가 승용차를 보유하게 된다면 이 보유대수는 General Motors사가 유럽에 판매하는 승용차 대수와 거의 맞먹는 것이라고 말하고 있다. 또한 General Motors사는 사실 태국의 자동차산업에도 많은 투자를 할 것 같다.

아시아지역에 있는 자동차회사들은 자동차 판매가 잘되고 있어 생산량을 증가시키고 있다. 현재 한국의 大宇는 세계 각국에서 생산할 수 있는 자동차 총생산능력이 연간 70만대에 이르고 있으며, 2000년까지는 200만대 생산을 목표로 하고 있다. 또한 한국의三星에서는 2010년까지 세계 자동차 생산 10위권 안에 들어갈 것이라고 말하고

있다.

만약 중국 정부가 계획대로 도로망을 개설하고 또한 수송을 원활히 하는 것을 중요 정책으로 한다면 현재 서방의 자본도입이 위험성이 있다고는 하지만 중국은 도입한 외자를 충분히 상환할 수 있을 것이다.

### 2. 아시아지역에서의 타이어 생산형태의 변화

아시아지역에서는 자동차 생산량이 증가함에 따라 타이어 생산량도 늘어날 것으로 예측된다. 중국의 타이어시장이 아시아지역에서는 성장잠재력이 가장 큰 시장임에도 불구하고 대부분의 서방 타이어회사들이 투자를 계속 미루고 있다. 일반적으로 중국에서 합작투자회사를 설립할 경우에는 합작투자(주식)비율이 외국의 투자회사가 중국 회사보다 적어야 되며 또한 이 합작투자회사는 외국 회사의 투자비율만큼 제품을 수출하여야 된다.

또한 중국 정부는 과거 10년간 많은 서방 타이어회사(Pirelli) 및 일본의 타이어회사(Bridgestone, Yokohama 등)로부터 도입하는 최신의 타이어 기술을 우선적으로 승인해 주었다.

어떤 타이어업계 분석가들은 중국이 과거에 한번 서방 및 일본의 타이어회사들로부터 기술도입을 하였기 때문에 이제는 서방 및 일본 타이어회사들로부터 기술도입을 하

지 않으려고 할지도 모른다고 우려를 하고 있다.

최근에 이루어진 미국의 Goodyear Tire & Rubber와 Dalian Rubber General Factory와의 합작투자에서는 Goodyear의 투자 비율이 75%일뿐만 아니라 중국에서 Goodyear 브랜드 타이어도 판매할 수 있게 되어 있어 중국의 합작투자에 대한 규정이 많이 변경된 것을 알 수 있다.

### 3. 중국에서 Goodyear의 합작투자시 문제점

그러나 Goodyear가 위와같은 중국의 변경된 합작투자규정에 따라 Dalian과 합작투자를 하는 데 어려움이 없었던 것은 아니었다.

중국에서 가장 큰 타이어회사인 China Tire Holding은 캘리포니아의 Orion Tire 및 China Strategic Holding과 함께 Goodyear에 대하여 10억달러 이상의 손해배상 청구소송을 냈다.

한 소식통에 의하면 과거에 중국 정부가 갖고 있던 중국 타이어회사와 외국의 타이어회사와의 합작투자 승인권한을 China Tire가 갖고 있다고 말하고 있다.

위의 소송사건은 1995년에 캘리포니아의 법정에까지 가게 되었으며 여기에서 China Tire는 Goodyear와 Dalian과의 합작투자계약은 과거의 합작투자규정을 위반하였으며 또한 Dalian持分株式은 Dalian省이 갖고 있다고 주장하였다.

Goodyear는 Dalian持分株式을 갖고 있는 Dalian省에 대하여는 계약에 대한 명예 훼손과 합작투자계약을 위반했다고 설명하고 또한 China Tire에 대하여는 중상모략했다는 성명을 내려고 준비중에 있다. 그러나 Goodyear의 아시아지역 담당 부사장은

Joseph Gingo는 아직은 낙관적이며, 또한 그는 Dalian(大連) 타이어공장에서 생산되는 Goodyear 타이어는 Beijing(北京)에서 생산되고 있는 Jeep Cherokee 및 Shanghai(上海)에서 생산되고 있는 Volkswagen을 포함하여 중국에서 생산되고 있는 자동차의 신차용 타이어로 공급될 것이라고 말했다.

또한 General Motors가 금년 2월에 발표한 바에 의하면 Goodyear는 중국에 있는 General Motors의 신공장에 신차용 타이어를 공급할 것이라고 말하고 있다.

한편 Joseph Gingo는 Dalian공장에서 생산되는 Goodyear 타이어는 한국의 현대자동차에도 공급될 것이라고 말하고 있다.

### 4. 서방 타이어회사들의 인도 타이어산업에 대한 적극적인 투자

그러나 중국의 China Tire사의 Goodyear 소송사건 때문에 중국의 타이어회사에 기술을 제공한 후 합작투자를 할려고 하는 Pirelli사 및 다른 서방 타이어회사들은 중국 타이어회사와 합작투자를 하는 것을 주저하고 있다.

Pirelli사는 중국 타이어회사에 기술을 제공해 주는 것에 대하여 허가를 받았으며 또한 과거 10년 이상 중국의 주요 도시에 있는 약 12개의 타이어공장에 기술을 제공해 왔다. 또한 Pirelli사는 合作投資先인 Beijing Tire Factory와 신공장 건설에 대한 長期投資計劃도 갖고 있다.

Pirelli사는 이 신공장 건설에 약 3,000만 달러를 투자할 계획이며 이 중에서 약 절반인 1,500만달러는 승용차, 소형트럭, 트럭 및 버스용 타이어 신공장 건설에 투자될 것으로 추정된다. 이 공장이 완공되면 약

1,400만개의 타이어가 생산될 것이다.

Pirelli사에서는 Pirelli사가 2년 전에 위와같은 중국에서의 신타이어공장 프로젝트를 발표하였을 때 “성공하기 어렵다” 그 대신 자동차보유대수 증가율이 높고 중국과 같이 합작투자시의 투자비율에 대한 어려움도 없는 인도에 투자하기를 원했다 라고 말했다.

### 5. 서방 타이어회사들의 태평양 연안국에 대한 투자

Joseph Gingo는 인도의 인구중 약 1억 5,000만명에서 2억 5,000만명을 중산층이라고 말할 수 있는데 이 중산층이 현재 승용차를 보유하고 있거나 또는 앞으로 이들이 승용차를 구입할 수 있는 사람들이라는 점에 관심을 가져야 된다고 말하고 있다.

그는 또한 중국과 태국은 비슷하게 개발도상국가이지만 말레이지아는 조금더 발전한 국가이며 자동차등록대수의 연평균증가율이 8~10%라고 말했다.

또한 Goodyear는 중국, 인도, 인도네시아, 대만, 태국, 말레이지아에도 공장을 갖고 있을뿐만 아니라 금년 4월에는 Goodyear가 필리핀에 있는 Sime Darby Pili-pinass사를 매수함에 따라 Goodyear는 마닐라 근교에 2번째 공장을 갖게 되었다.

Goodyear는 Sime Darby Pilipinas사를 매수하는 데 6,300만달러를 지불하였으며, 또한 이 회사를 매수함에 따라 필리핀에서 Goodyear의 자동차용 타이어 생산능력이 65%나 증가하여 연간 2,500만개가 되었다.

미국의 Smithers Scientific Services (Ohio)사에서 분석한 바에 의하면 Goodyear는 동남아시아에서 타이어 생산량을 연간 약 6%씩 증가시킬 계획을 갖고 있어

2000년에는 약 5,700만개가 될 것으로 보인다.

Goodyear는 동남아시아지역에 35개 이상의 타이어공장을 갖고 있으며 연간 약 3,500만개 이상의 자동차용 타이어(승용차용, 소형트럭용, 버스 및 트럭용)를 생산하고 있다.

중국의 타이어시장이 성장잠재력이 큰 시장임에도 불구하고 Pirelli사와 같이 다른 주요 타이어회사들도 투자를 꺼리고 있다.

Bridgestone에서는 중국의 타이어산업의 투자에 대하여 “우리는 대중국 투자가 성공할 가능성이 있다고만 하면 우리는 공장을 건설한다.”라고 말하고 있다. 실제로 최근 Bridgestone은 필리핀에서 MSF Tire & Rubber사와 합작투자한 Philtread Tire & Rubber사의 보유주식 26%를 MSF Tire & Rubber사에 팔았다.

MSF Tire & Rubber사는 Siam Tyre 및 Michelin그룹과 합작투자한 회사이다. 최근 Michelin은 태국에서 3개의 합작투자회사를 만들었다. 즉, Siam Cement와는 Siam Tyre Public Co. Ltd., Siam Tyre와는 Siam Tyre Industry, Siam Co.와는 Michelin Siam Co. Ltd.를 만들었다.

또한 Michelin은 중국의 Shen Yang(瀋陽)에 소규모의 타이어 합작투자(Michelin 90%)공장 건설계획을 갖고 있다고 말하고 있다. Shen Yang은 Liaoning(遼寧省)에 있는 도시이며, 이 Shen Yang省이 합작투자 타이어회사 주식의 10%를 소유할 것이나 이 공장은 지금 건설중이며 금년말부터 Michelin 브랜드의 승용차 및 소형트럭용 래디알 타이어를 생산하게 될 것이다.

Michelin이 투자한 중국에 있는 타이어 공장의 생산능력은 감소하고는 있지만 투자는 3,000만달러에 이르고 있다는 사실은 주

목할 필요가 있다.

Michelin이 발표한 바에 의하면 Michelin은 아시아지역 국가에서의 매출이 1982~1996년 사이에 연간 13.6% 증가하였으며, 또한 이 아시아지역에서의 매출에 대하여 '더욱 의욕적인' 계획을 갖고 있다. Michelin은 Shen Yang省과의 기술지도협정에 따라 바이어스 타이어 생산에 대한 기술지도를 해줄 것이다. Michelin은 1989년에 최초로 중국에 판매사무실을 개설하였다.

### 6. Goodyear의 아시아지역의 타이어산업에 대한 투자

그러나 Goodyear가 현재 서방 타이어회사중에서는 가장 활발히 아시아지역의 타이어산업에 투자를 하고 있다.

Goodyear는 중국뿐만 아니라 말레이지

아에도 타이어산업에 대한 투자계획을 갖고 있으며, 또한 태국에서는 새로운 타이어공장이 준공되어 금년 4월부터 제품이 생산되고 있다. 한편, 인도의 뉴델리 외곽에는 금년 4월 또는 5월에 신공장을 건설하기로 하였다.

인도네시아에서는 현재 공장을 건설중에 있어 금년 10월중에는 제품이 생산될 것으로 보이며, 필리핀에서는 금년 6월부터 소규모의 타이어공장을 건설중에 있다.

Goodyear는 인도에서 3개의 타이어공장을 갖고 있으면서 연간생산능력이 260만개인 Ceat사와 1억 5,000만달러를 합작투자하여 신공장을 건설하기로 하였다. 이 합작투자공장에서는 승용차용 및 트럭용 래디알타이어와 건설차량용 바이어스 타이어를 생산하게 될 것이다.

Goodyear는 극동지역 국가들의 연간 타

(표 1) 아시아지역에서의 주요 타이어 합작투자회사 현황

국 가	회 사 명	소 재 지	생산능력	증 설	투 자 액	가동년도	비 고
중 국	Goodyear 75%	Dalian	100만개/년	40만개/년	조사불가	1995	신공장
	Toyo, Cheng Shin(Taiwan)	Jiangsu	-	10만개/일	1억 5,000만달러	1997	
	Michelin	Shen Yang	조사불가	조사불가	3,000만달러	1999	
인 도	Apollo	Kerala Cochin	100개/일	50개/일	4,500만달러	조사불가	증 설
	Apollo	Pune	-	100톤/일	1억 6,100만달러	"	신공장
	Bridgestone/Assoc. Cement	Madhya Pradesh	-	190만개/년	1억달러	1998	신공장
	Dunlop India	Gujarat	조사불가	120만개/년	2억 3,500만달러	조사불가	증 설
	Dunlop India	Ambattur	"	25천개/월	1,000만달러	"	
	Dunlop India	Shahganj	"	"	3,200만달러	"	
Goodyear	Aurangabad	"	12천개/일	조사불가	"		
인도네시아	Goodyear	Bogor	조사불가	조사불가	조사불가	조사불가	증 설
	PT Sumi Rubber	Jakarta	-	150만개/년	1억 2,000만달러	조사불가	신공장
	PT Gadjah Tunggal	Tangerang	25,000개/일	7,000개/일	조사불가	조사불가	증 설
	Yokohama	조사불가	-	800만개/년	300억엔	1998	신공장
말레이시아	Goodyear	Kuala Lumpur	조사불가	조사불가	2,200만달러	조사불가	증 설
필 리 핀	Cheng Shin	Manila	-	48만개/월	2억달러	조사불가	신공장
	MSF Tyre	Manila	14,000개/일		7,100만달러		현 Siam Tyre
	Goodyear/Sime Darby	Manila	5,500개/일	3,400개/일	9,500만달러	조사불가	
한 국	Hankook	Keum San	-	2천만개/년	13억달러	1996/7	신공장
	Kumho	Koksung	조사불가	200만개/년	조사불가	1998	증 설
태 국	Bridgestone	Nong Khae	조사불가	조사불가	5,000만달러		
	Goodyear	Rangsit	438만개/년	219만개/년	조사불가	조사불가	
베 트 남	Cheng Shin	조사불가	조사불가	조사불가	2억달러	1996.1	

자료 : Goodyear, Bridgestone, Rubber & Plastics News.

이어 생산증가율은 인도 및 필리핀 6%, 중국 10%, 일본 1~2%로 추정하고 있다.

Joseph Gingo는 “Goodyear는 투자할 지역을 계속 찾고 있으며, 특히 아시아지역에 투자를 많이 할 계획인데 투자시기가 문제가 아니라 투자지역이 문제이다. 우리들은 합작 파트너와 합작비율에 대하여 많은 검토를 하고 있다”라고 말했다.

아시아지역에서 건설하고 있는 모든 타이어공장에서 생산되는 타이어는 인건비가 저렴한 잇점이 있기 때문에 결국 서방으로 많이 수출할 것이다.

시간이 지나면서 Goodyear와 합작투자한 아시아지역 국가들은 自國內의 타이어시장은 포화상태가 됨에 따라 合作投資先인 서방국가의 타이어시장에 수출하려고 한다.

Joseph Gingo는 “Goodyear는 아시아지역에 합작투자한 회사의 타이어 제품을 미국에 수출하지 않는 것이 회사의 정책이며, 단지 합작투자한 회사는 Goodyear 타이어를 수입하는 일을 하고 있다.”라고 말하고 있다.

Rubber & Plastics News에 의하면, 그러나 서방 타이어회사와 아시아지역에 있는 타이어회사가 합작투자한 회사는 처음부터 이 회사에서 생산되는 타이어를 서방으로 수출하려고 목표를 세우고 있는 회사도 있다.

이와같은 예의 하나로서는 인도네시아의 PT Gadjah Tunggal사(연간 생산능력 1,200만개) 및 말레이시아의 Silverstone Tire & Rubber사(연간 생산능력 230만개)의 증설을 들 수 있다.

아시아지역 주요 타이어 합작투자회사 현황을 <표 1>에 나타냈다.

## 7. 중국의 적극적인 타이어 수출

서방 타이어회사들은 미래의 중국 타이어

시장을 점유하기 위하여 경쟁을 하고 있기 때문에 중국 정부도 타이어 수출을 좀더 많이 하려고 최선의 노력을 하고 있으며 또한 중국에 합작투자한 타이어회사가 수출을 많이 하도록 독려도 하고 있다.

금년에 China Tire사는 미국의 투자회사에 160만개의 타이어를 판매하였으며, 캐나다에 있는 South China사(Ontario주의 Toronto)는 미국에서 판매하기 위하여 중국에 있는 자기들의 Guilin공장에서 만든 타이어를 수입하고 있으며 또한 1993년 이후부터는 서방의 국가에 관계없이 모든 국가로부터 수입을 하고 있다.

금년에 South China사는 중국에서 생산되는 연간 생산량의 약 10%인 12만개의 트럭용 타이어를 미국, 멕시코, 중미, 카리브 해안국가에 수출하기로 해외 타이어 수입상들과 합의하였다.

South China사가 주식의 80%를 갖고 있는 Guilin 타이어공장의 연간 생산능력은 소형타이어가 32,000개, 저속용(비포장로용) 대형타이어가 2,000개이다.

South China사는 생산량의 30%를 수출 목표로 하고 있으며, 또한 Guilin 타이어공장은 중국에서 2번째로 큰 공장인데, 앞으로 증설을 하여 제일 큰 공장으로 만들려고 하고 있다.

이 Guilin공장에서 생산되는 타이어중 가장 유명한 타이어 브랜드는 토치(Torch)이며, 이 토치 브랜드의 타이어는 중국에서 생산되는 비포장로용 타이어중에서 가장 유명한 브랜드중의 하나이다.

앞에서도 설명하였지만 China Tire의 미국에서의 수출업무는 주로 New Jersey에 있는 Union에서 하고 있다.

South China사가 추정 한 바에 의하면 1995년도 중국에서 트럭(소형트럭 포함)·

버스 및 농업용차량의 판매증가율은 3~6%인 반면, 위 트럭·버스 및 농업차량용 바이어스 타이어의 판매증가율은 6.7%였다.

1994년도에 Guilin공장의 施設改替에 1,030만달러를 투자하였다. South China사의 타이어 종류별 국내생산 및 내수시장 점유율을 <표 2>에 나타냈다.

<표 2> South China사의 타이어 종류별 국내생산 및 내수시장 점유율(1994)

타이어 종류	국내생산 점유율(%)	내수시장 점유율(%)
저속용(비포장로용)	17.8	11.0
소형 트럭 용	15.1	4.0
트럭 및 버스 용	51.3	
농업 기계 용	4.5	1.0
수출 용	11.3	
계	100.0	

자료 : South China Tire Co.

### 8. 중국 타이어회사의 결산현황

South China사의 1995년도 결산보고서에 대하여는 株主들이 많은 지적을 하였으며, 또한 현재의 내수 및 수출부진에 대하여도 세부적으로 문제점을 제기하였다.

1995년도에 South China사 및 China Tire사는 중국경제의 침체, 인플레이션, 원자재가격의 상승 및 타이이트한 신용대출 때문에 적자를 면하지 못했다.

South China사는 승용차용 래디알 타이어 증설계획을 연기하였으며, South China사의 사장 John Pennal은 “중국의 승용차용 래디알 타이어 생산능력은 남아돌고 있으며 또한 승용차용 래디알 타이어 시장도 정부가 예측하는 것과 같이 급속하게 성장할 것 같지 않다.” 그리고 “현재 몇개의 래디알 타이어 공장이 賣物로 나와 있고, 또한 신용대출을 받은 회사는 중국에서 철수

할 수 없으며 현재 신용대출을 많이 받지 못하고 있는 문제는 하반기에는 해결될 것이다. 한편 쉽게 신용대출을 받을 수 있는 새로운 금융상품이 나오게 될 것이며, 또한 현재 인플레이션이 17%까지 떨어져서 앞으로는 악성 인플레이션은 없을 것이다”라고 말했다.

Guilin 타이어공장에서 생산되는 타이어 중 약 85%를 중국내에서 판매하고 있는데, 이 중국내 고객들이 타이어값을 전부 지불하지 않고 일부는 외상으로 하고 있어 이 외상대금을 전부 받기 전까지는 이 중국내 고객에게는 타이어를 더 이상 판매하지 않고 있다. South China사는 아직도 타이어 품질을 더 향상시켜 수출을 증가시킬 수 있으며 또한 제조과정중에 발생하는 많은 스크랩 및 폐기물도 감소시킬 수 있을뿐만 아니라(Guilin공장에는 3사람의 캐나다인 타이어 전문가가 와서 타이어 품질향상 및 스크랩, 폐기물 감소에 대한 기술지도를 하고 있음) 원자재를 저렴하게 구매함으로써 원가도 많이 절감할 수 있다고 말하고 있다.

South China사에서는 “공장에서 작업방법을 변경하는 데는 작업하는 사람들의 저항이 많기 때문에 작업방법을 변경하는 데 많은 시간이 소요되는 것을 우리들은 잘 모르고 있었던 것 같다. 그러나 공장에서 작업방법이 서서히 변경되고 있으며, 이에 따라 생산성도 향상되고 제조원가도 절감되어 이익이 나게 되었다”고 말하고 있다.

### 9. South China사의 Stamford Tyre와의 합작투자

South China사는 싱가포르의 Stamford Tyre사와 중국에서 타이어 도·소매를 하기 위하여 40 : 57(Guilin South Rubber Cor-

poration 3%)의 투자비율로 합작투자회사를 설립하려고 하였던 계획을 포기하였다.

South China사는 Stamford Tyre사는 제외시키고 독자적으로 타이어 도·소매회사 설립계획을 갖고 있으며, 현재는 중국의 주요 고속도로변에 타이어 판매센터를 운영하고 있다.

South China사는 중국에서 최초로 1995년도 4/4분기에 중국 남부에 있는 Guangzhou(廣州)에 2개의 타이어 판매센터를 開店하려고 하였으나 사정에 의하여 1996년도 6월에 開店할 계획이다.

Stamford Tyre사는 아시아-태평양지역에 이미 21개의 타이어 판매센터를 갖고 있다. South China사는 Guilin사의 브랜드 타이어를 자기들의 타이어시장, 경쟁이 없는 국내시장, 승용차용 래디알 타이어와 같이 외국 브랜드 타이어끼리만 경쟁하는 타이어시장에서 판매할 것이다. 또한 이 타이어 판매센터에서는 배터리, 휠 및 트럭용 재생타이어도 판매할 것이다. 그러나 Stamford Tyre사에서 계속 Guilin사의 타이어를 판매할 것이다.

#### 10. 사회간접자본투자 부족

아직도 주요 서방 타이어회사들이 중국의 타이어시장 진출을 꺼리고 있는 이유중의 하나는 타이어 서비스센터가 부족하고 도로, 항만 등 간접자본투자가 적기 때문이다. 그러나 현재는 위와같은 문제점들을 많이 해결해 나가고 있는 중이다.

Lead International Investments(Washington의 Spokane)의 Jerry Bell 사장은 최근에 중국을 방문하였을 때 Henan(河南省) 및 Shandong(山東省)에서 약 200마일(320km)의 4차선 고속도로를 보았다고

말했다. 또한 그는 이제는 이 지역에도 타이어 서비스센터가 많이 있어 서비스를 충분히 받을 수 있으며, 또한 “3~4년전에는 주유소가 없었으나 현재는 많이 생겼다”고 말했다.

#### 11. 중국에서의 합작투자계약 및 관행

Jerry Bell 사장은 중국에서 서방 타이어 회사들이 합작투자계약을 할 때 가장 어려운 문제중의 하나는 계약내용을 표현하는 法律文句라고 말하고 있다. 또한 Jerry Bell 사장은 “그런데 미국의 회사들은 외국과의 합작투자계약 모두에 대하여는 자기들의 회사내에 있는 법률담당부서로부터 승인을 받는 등 세심하게 주의를 하면서 계약을 하고 있지만 중국 사람들은 인내하지 못하고 계약조건을 변경한다. 또한 가끔 서방 타이어 회사들이 합작투자계약서를 다 준비한 경우에도 중국 사람들의 서명을 받지 못하는 경우가 있다. 중국 사람들은 일반적으로 그들의 문화적 관습상 계약문서에 서명을 잘 하지 않지만 그들이 한 약속에 대하여는 책임을 지고 그대로 이행한다.”라고 말했다. 또한 한 예로서 그는 중국의 어떤 省에서는 서방 타이어회사와 합작투자하여 타이어공장을 건설할 때 서방 타이어회사가 최대로 투자할 수 있는 투자액(달러)을 정해 놓고 있지만 “많은 서방 타이어회사들이 이 정해진 투자액을 위반하여 많이 하더라도 만약 아무도 불만을 말하지 않으면 이것은 그대로 OK다. 그러나 서방 타이어회사들은 투자를 많이 하여야 하기 때문에 어려움은 있다.”라고 말하고 있다.

Lead International Investment사는 컨설턴트 일도 하고 또 중국에서 월간 약 10만개의 트럭 및 농업기계용 타이어를 생산할

수 있는 새로운 타이어공장 건설에도 투자를 하고 있다.

위와같은 많은 어려움이 있음에도 불구하고 서방 및 일본의 타이어회사들은 계속 중국을 포함하여 아시아지역에 있는 타이어회사와 합작투자회사를 설립하고 있다.

South China사의 Pennal社長은 몇개의 일본 타이어회사들이 합작투자계약을 빨리 하려고 한다는 말을 들었다고 말했다. 합작투자계약시에는 계약시기가 중요하고 또한 컨설턴트들은 계약시간을 너무 끌면 기다리는 시간이 길어 좋지 않다고 말하고 있다.

대부분의 서방 타이어회사들이 합작투자계약을 망설이면서 하지 않고 미루는 것은 더 좋은 투자조건을 얻어내기 위한 전략 같이 보인다. 만약 중국 정부가 합작투자를 하려고 하는 중국 및 서방 타이어회사와의 계약조건에 대하여 좀더 관대하면서 엄격하게 하는 정책을 쓴다면 이와같은 정책도 중국내에 합작투자 타이어회사를 많이 만들게 하는 하나의 전략이 될 것이다.

위와같은 중국정부의 정책이 결정될 때까지는 서방 타이어회사들은 중국에 합작투자를 할 것인지 하지 않을 것인지를 결정하여

〈표 3〉 아시아 국가들의 타이어 생산전망(1994~2000)  
(단위 : 1,000개)

국 가	1994	1995	2000
중 국	73,103*	83,479*	조사불가
한 국	47,105*	51,161**	조사불가
일 본	136,100*	145,168**	조사불가
인도네시아	11,720	15,750	조사불가
인 도	10,659	12,892**	조사불가
대 만	10,135	10,225**	14,130
태 국	8,650	조사불가	13,200
말레이시아	5,840	조사불가	7,280
필 리 핀	2,410	조사불가	3,120
베 트 남	조사불가	425	610

자료 : \* International Rubber Study Group.

\*\* EIU, otherwise Smithers Scientific Services(Ohio).

〈표 4〉 중국의 주요 회사별 시장(매출액) 점유율  
(단위 : %)

회 사 명	회 사 형 태	시 장 점 유 율
Shanghai Tire	개 인	13.4
China Tire	개 인	10.5
Dong Feng	국 영	7.4
Qingdao	국 영	6.7
Shandong	국 영	5.4
Rong Cheng	국 영	5.4

자료 : South China Tire Co.

야 할 것이며 또한 결정 전까지는 서방 타이어회사들은 가까운 태국, 인도네시아, 베트남, 필리핀, 인도 등에 합작투자를 많이 할 것이다.

중국에는 승용차 및 트럭용 타이어공장 약 100개가 있는데 이 중에서 총생산량의 60%를 24개의 국영공장에서 생산하고 있다.

중국의 타이어회사를 매출액순위로 〈표 4〉에 나타냈다.

## 12. 합성고무(원자재)

아시아지역에서는 타이어 생산능력이 증가함에 따라 새로운 몇개의 합성고무공장 프로젝트가 발표되었다. 이 중에서도 우리들이 주목할 프로젝트는 현재 합성고무 공급이 타이트하여 가격이 상승하고 있는 한국에서 1억 4,000만달러를 투자하여 합성고무 생산공장(SBR : 30,000톤/년, BR : 40,000톤/년, NBR : 12,000톤/년)을 건설하고 있는 현대석유화학(주)의 프로젝트이다.

이 현대석유화학(주)의 공장은 대산에 있으며, 이 회사의 합성고무 생산기술은 Goodyear로부터 제공받았다. 현재 한국에서 합성고무는 금호석유화학(주)이 독점 생산하고 있다.

태국에서의 최초의 합성고무공장은 현재



건설하고 있는 BR 생산공장으로서 1997년도 초에 가동할 예정으로 되어 있다. 이 회사의 투자비율(주식)은 Thai Petrochemical Industry Public Company Limited 51%, Taiwan Synthetic Rubber Corporation 12%, Marubeni Corporation 12%이다. 이 회사의 이름은 Thai Synthetic Rubber Co. Ltd.이며 생산능력은 연간 65,000톤이고 기술은 일본의 Ube(宇部)로부터 받았다.

인도의 Reliance Industries Ltd.에서는 합성고무공장을 건설하기 위하여 5억달러를 투자할 계획을 갖고 있다고 발표하였으나, 이 회사의 부사장인 Kamal Nanavaty는 이 계획이 무기한 연기되었다고 말했다.

중국에 있는 Taiwan Synthetic Rubber는 SBR 생산공장 증설에 2,500만달러를 투자하고 있으며 또한 일본의 Mitsui는 Nippon Zeon의 기술로서 Lanchau(蘭州)에 NBR(10,000톤/년) 공장을 건설중이라고 말했다.

Pacific Rim(Washington의 Seattle)의 컨설턴트인 George Baeder는 “아시아지역에서는 새로운 精油工場이 가동됨에 따라 합성고무 생산능력은 증가할 것이며, 또한 C4로부터 만든 석유화학제품(합성고무 등)의 시장이 어느 정도는 포화상태가 되었다더라도 이 석유화학제품의 생산능력을 증가시킬 것이다.”라고 말했다.

한편 De Witt & Co.(Houston)의 컨설턴트인 Phil Chapman씨는 “중국은 그동안 일본으로부터 수입되던 C4 석유화학제품을 생산함에 따라 수입대체는 할 수 있게 되었으나, SBR은 당분간 수입하여야 할 것”이라고 말했다.

또한 그는 “최근에 미국에 있는 합성고무

회사들은 SBR을 수출하는 것이 회사 경영 실적을 좋게 하는 역할을 할지는 모르지만 서방의 합성고무회사들은 아시아지역에서의 합성고무 수요증가에 따라 공장을 증설하는 문제에 대하여는 전혀 관심이 없으며, 그들이 갖고 있는 합성고무공장중에는 지역에 따라서는 생산능력이 남아돌고 있다.”라고 말했다.

또한 George Baeder씨는 “현재의 합성고무는 판매이윤도 좋지 않으며, 또한 SBR을 생산하는 데는 환경문제도 제기되고 있다. 그러나 아시아지역에 있는 합성고무회사들의 경영실적은 좋은 것으로 알고 있다.”라고 말했다.

〈표 5〉에는 아시아지역의 1995년도 합성고무 SBR, BR의 사용량(추정) 및 2000년까지의 사용증가율을 나타냈다.

이 자료는 Stanford Research International(SRI)에서 조사하여 발간한 World Petrochemical Program의 자료를 인용한 것이다.

〈표 5〉 주요 아시아국가들의 합성고무 SBR, BR의 사용량 및 사용량 증가율

국 가	1995년도 생산량/사용량(1,000톤)	1995~2000년까지의 사용량 증가율(%/년)
중 국	420	5~9
인 도 네 시 아	70	10~15
일 본	600	3
한 국	270	4~6
대 만	150	4~6
기타아시아국가	190	5~9
총 계	1,700	4~6

자료 : SRI

자료 : The Economist Intelligence Unit(EIU) 2nd Quarter 1996  
“Western investment in Asia's tyre industries”

저자 : Patty Rose/産業關聯專門 自由寄稿家(미국)  
역자 : 李源善/大韓타이어工業協會 常勤理事