

현대화를 지향하는 중국의 타이어 산업

金 賢 錫*

1. 서 론

中華思想, 중국이 세계의 중추국가 또는 중심왕국이라는 의미로서, 자신들의 국가가 지리적으로 세상의 수레바퀴에 해당하는 유일한 문명국이라는 중국인들의 믿음과 관련된 것이다. 이러한 우월감은 중국인들의 의식 안에 깊이 스며들어 있으며, 수세기 동안 자기 고립의 원인이었다. 그러나, 1970년대 중반, 특히 1990년 이후, 중국은 이러한 태도의 경직된 표현들을 떨쳐버리고 외국인 투자의 촉진을 통한 경제 구조 현대화에 눈을 뜨게 되었다.

자동차 산업은 중국 경제의 핵심 분야로 여겨지는 중추 산업들 가운데 하나이며, 관련 산업들을 위한 필연적인 것으로 간주되곤 한다. 그러나, 중국의 타이어 산업은 자동차 산업과 비교하여 서방국가들의 투자가 상당히 느린 편이었으며, 지금까지도 극도로 더디게 진행되고 있다. 부분적인 원인으로서는, 고무산업이 정부의 '기계산업부' 산하가 아닌 '화학산업부'의 관장하에 있기 때문이며, 주된 이유로는 장기간 정체된 고무산업에 대한 국제적인 투자의 필요성을 인식하는데 상당한 시간이 소요되었기 때문이다. 현재, 수출의 기회를 적극적으로 모색중인 바, 이는 오직 외국의 타이어 제조업체들이 보유한 선진기술과의 접목으로 성공적인 결과를 얻을 수 있는 것이다. 또한, 점진

적 시장 개방으로, 저급한 기술력의 내수타이어 제조업체들은 자동차 제조업체들이 요구하는 수준의 첨단 기술력으로 제조된 수입 타이어들로부터의 강력한 위협을 실감하고 있다.

현재, 중국에는 수많은 대규모 다국적 타이어 기업들이 합작투자의 형태로 설립되어지고 있으나, 느리고 어려운 진행을 보이고 있으며, 성장을 위하여는 자동차 산업의 경우와 마찬가지로 상당한 기간이 걸릴 듯하다. 국적을 초월한 다국적 회사들이 중국시장의 본질을 경험하고 있는 동안, 내국업체들은 새로운 경쟁자들의 위협에 순응하기 시작하였다. 현재까지, 중국의 타이어 산업 구조는 별다른 변화가 없으나, 향후 몇년 이내에 새로운 환경에 따른 구조재편의 의미로서 타이어 산업의 상당한 변혁이 예상된다.

2. 정치, 경제 전망

1990년대 중반이후 지속 성장한 중국의 경제는 동남 아시아의 금융 위기가 예상된 초기만 해도 비교적 그 영향권으로부터 벗어날 수 있을 것으로 생각했었다. 그러나, 중국의 경제는 규모가 크고 주변국들로부터 고립되었기에 그러한 혼란으로부터 완벽하게 벗어날 수는 없었다. 대부분의 중국산 수출품들이 다른 아시아 국가들의 수출품과 경쟁관계에 있기 때문에 지난해의 인도네시아 루피아화의 60% 이상 평가 절하와 한국 원화의 삼분의 일 가치 하락 등은 중국

* 宇成타이어(株) 輸出課長

경제에 필연적인 영향을 주었다. 중국정부가 1998년도의 경제제표를 8% 성장으로 예상하고 있으나, 지속적인 내수경기의 부진과 약 2%의 경제 성장 감소를 초래한 대규모 홍수는 중국 경제에 심각한 악영향을 끼쳤다. EIU(The Economist Intelligence Unit)는 6.1% 성장을 전망하고 있으며, 이보다 1% 가량 낮을 것이라는 견해도 있다.

안팎의 압력에 대항하여 중국정부는 경제를 진작시킬 목적으로 하부기반 조성에 대한 예산을 집행하고 있다. 이 가운데에는 예상치 못한 홍수피해의 복구프로그램도 포함되어 있으나, 실망스럽도록 더딘 GDP 성장 때문에 대부분이 상당한 시간을 필요로 하는 계획들이다. 1998년 6월말에는 은행금리인하 예정계획이 발표되어, 1998년에 다소간의 효과가 예상되나, 7% 정도의 GDP 성장이 수반되어야만 1999년도에 상당한 효과를 얻을 수 있을 것이다. 경제 성장은 최근 경제적 어려움에 처한 아시아의 신흥 시장들이 회복단계에 접어든 이후에나 증대가 가능하다.

주변 아시아 경제권의 금융 환란에도 불구하고, 중국 위안화의 환율은 그대로 유지되고 있다. 위안화 평가 절하를 단행해야 한다는 압력이 있을 때마다 중국 정부는 견고한 대응책으로써 저항하였다. 그러나 가격 경쟁력 상실에 따른 중국산 수출품의 수요급감이 초래되어 이러한 위안화 평가절하의 압력은 지속될 것이다.

중국정부가 지속적으로 환율 방어에 주력할 것이라고는 생각하지 않는다. 1998년 상반기에만 226억불의 무역 흑자를 기록한 중국정부의 외환보유고는 2억 7천만불의 증가에 그쳤다. 이는 무역업체들이 벌어들인 달러를 중앙 은행에 매각하기 보다는 위안화 평가절하에 대비하여 자체 보유코자하기 때문이다. 비록 당분간은 위안화가 안정적일지라도, 1999년말 이전에 한번의 평가절하와 2002년말까지의 추가조정이 예상

〈표 1〉 중국의 거시경제 예상, 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002
GDP(\$bn)	966	978	1,055	1,168	1,308
GDP growth(%)	6.1	7.0	7.4	7.9	8.2
GDP(\$per head)	780	780	830	910	1,010
Private consumption(\$bn)	442.6	436.7	462.8	500.8	546.7
Imports(\$bn)	136.7	155.7	184.5	223.6	267.1
Exports(\$bn)	195.2	212.6	238.1	264.4	293.5
Trade balance(\$bn)	58.5	56.9	53.7	40.8	26.4
Labour costs per hour(\$)	0.36	0.35	0.36	0.38	0.40
Exchange rate(Rmb:\$)	8.3	9.3	10.0	10.5	11.0

Source: EIU.

된다.

중국경제를 충분히 이해하기 위해서는 단순한 통계표에 의존하기 보다 정치적인 변화와 경제구조의 연구가 필요하다. 최근 중국의 경제성장은 정부 소유의 기업들이 아닌, 개인 기업들에 의해 주도 되어졌다. 아직까지, 대부분의 전략 산업들을 망라하고 도시근로자의 50% 이상을 고용하고 있는 정부산하의 공기업들에게 위기가 증폭되고 있는 것이다. 이러한 공기업들은 다소간의 독립적인 영업활동을 하고는 있으나 그들의 대부분이 적자운영 상태이다. 공식집계에 따르면, 104,000여개의 3분의 1에 해당하는 공기업들이 적자에 허덕이고 있으며, 또 다른 3분의 1은 현상유지, 나머지 3분의 1의 기업들이 흑자를 기록하는 것으로 되어 있으나, 현상 유지중인 기업들조차도 실질적으로는 순 손실을 나타낸 것으로 알려져 있다.

1997년 가을에 열린 제15차 전국인민대표대회(전인대)에서는 정부기업들이 새로운 개혁의 방향으로 재구성되어야 함을 결의하였다. 전인대에서 재가한 민영화 방침이 소규모의 정부 기업들에게 이미 적용되어지고 있으나 모든 산업 활동에 걸쳐 완벽하게 적용하기란 쉽지 않을 것으로 생각한다. 적자 운영중인 정부 기업들 가운데 일부는 파산 처리가 받아들여졌다. 그러나 전인대는 거대기업들에 대해서만은 정부가 보다 적극적으로 개입, 관리할 것을 승인하였

으며, 이 가운데 대규모의 타이어 제조업체들이 포함되어 있다.

그러나 정부 기업들에 대한 개혁은 오랜 시간이 필요할 것이다. 막강한 이익 단체들이 현상을 유지하기 위하여 정부 기업들과 연계하고 있으며, 동시에 다른 분야의 복잡한 개혁작업과도 밀접한 관련이 있기 때문이다. 과거에 주로 적자운영 기업들에 대한 지원의 창구로 활용되던 은행체계의 개혁이 요구된다. 공기기업들이 정부를 대신하여 사회보장제도를 수행하여 왔으며, 종종 주택을 제공하기도 하였다. 중국 정부의 행정 및 세금 체계의 개혁이 가장 선행되어야 할 것이다. 현재까지 이러한 분야들에 대한 부진한 개혁작업을 고려할 때 단기는 물론 중기적인 기간내의 정부 기업들에 대한 개혁은 더욱더 가망이 없어 보인다.

중국정부가 타이어 제조업체들에게 방대한 기회들을 제시하였으나 경제구조와 관련된 수많은 근본 문제들과 중국개혁의 발목을 잡고 있는 주변 아시아 국가들의 최근 어려움들을 고려할 때 아직까지는 먼 훗날의 약속이다. 극소수의 타이어 업체들만이 이익을 동반한 생산가동을 하고 있을 뿐이다. 도시의 취약한 기간시설은 자동차 생산과 사용의 저해요인이며, 법규와 규칙들은 효과적인 영업활동을 위축시키고 있다. 또한 시장상황은 아직까지도 미숙한 단계에 머물러 있다. 그러나, 이러한 모든 부정적 상황에도 불구하고 중국시장의 잠재력이 무한함은 명백한 사실이다. 자동차 제조업체들이 오랜 기간을 통하여 투자하였듯이 현재 중국에 설립된 국제적인 타이어 회사들 또한 그러해야만 한다.

3. 자동차 산업

중국인의 1인당 국민소득이 너무 낮은 관례로 현재까지는 상용차 생산이 승용차에 비해 상당히 우세한 편이다. 1990년도에는 무려 10대 1의 차이를 보였다. 그러나, 정

〈표 2〉 중국의 종류별 자동차 생산, 1990-1998

	Cars	Commercial vehicles
1990	42,409	422,700
1991	81,055	552,000
1992	162,725	916,100
1993	229,697	1,048,000
1994	250,333	1,084,601
1995	320,578	1,102,497
1996	381,510	1,061,355
1997	481,611	1,093,271
1998 ^a	404,000	1,000,000

^a Estimated.

Source : EIU's Motor business Asia-Pacific.

〈표 3〉 중국의 자동차 부문별 생산, 6~8월, 1998

	Units	%
Saioon car	330,350	31.7
Heavy-duty truck	20,739	2.0
Medium truck	118,412	11.3
Light truck	189,631	18.2
Minitruck	89,885	8.6
Large bus	3,584	0.3
Medium bus	10,177	1.0
Light bus	118,430	11.3
Minibus	162,272	15.6
Total	1,043,480	100.0

Sources: EIU ; Industry sources.

부정책의 우선순위 변화에 따라 승용차 생산량은 계속해서 늘어나는 반면에 1993년도 이후 상용차는 100만대를 다소 상회하는 수준에서 연간 생산량이 머물러 있다. 아직까지는 비록 승용차의 생산량이 상용차의 40% 수준에 불과하나 향후 현격한 상승 추세가 예상된다. 한편, 중국시장에서의 전체 자동차 판매는 2003년까지 2백만대 돌파가 기대된다.

현재 정부 관련 기관들에서 자동차 총판매량의 70% 가량을 점유하고 있으나 향후 승용차 판매와 관련하여 소비자 시장이 점차적으로 구체화되고 있다. 정부 기관들의 자동차 대부분이 독일산인 반면 일반 대중들에게 유용한 모델들은 대부분 일본 제품이다. 1995년 이후로 일반 구매자의 비율이 15%에서 22%로 상승하였다. 대략적으

로 정부의 관료들이나 공기업에서 전체의 50%를 정부공인의 택시 회사들이 약 25%를 구매하였다. 중국 파트너들과 합자회사를 설립한 외국 업체들이 중국 자동차 산업의 핵심적인 토대를 구축할 것이다. 이러한 자동차 합자회사들 대부분이 해안지방에 위치하고 있어 점차 동일 지역으로의 타이어 공장 설립을 자극할 것이다.

생산되는 자동차의 종류에 따라 OE용 타이어의 수요 경향이 크게 좌우된다. 중국 정부는 현재 30여개가 넘는 중간규모의 자동차 생산업체들에게 자유로운 개발을 허락하기 보다는 주요 8개 업체의 발전에 전념하고 있다. 선택된 핵심 업체들에게는 2000년부터 2005년까지 120억불을 지원할 계획이며, 정부당국은 2000년까지 승용차와 상용차 각각 150만대, 총 300만대의 자동차 생산량을 정책적인 목표로 세우고 있다. 이러한 목표는 동남 아시아의 금융 혼란 이전부터 이미 현실성이 결여된 것으로 여겨졌으며, 1998년도 대홍수의 타격으로 인해 도달 불가능한 목표가 되어버렸다. 현재의 상황으로는 승용차 80만대, 상용차 120만대, 총 200만대 생산이 추정된다.

중국 관련 통계들은 경제의 지표라기보다는 정치적인 도구로서 영향력 있는 정책 또는 견해에 이용되어진다. 상당히 신뢰성 있어 보이는 자료들이라 할지라도 명백히 유사한 정보들과 비교할 때 커다란 차이를 나타내고 있다. 1998년도의 승용차출고는 4백여 만대를 약간 밑돌 것으로 추산되며, 2005년까지 매년 10%~12% 가량 성장할 전망이다. 한편, 상용차출고는 대략 1,200만대 수준이나 대부분의 도로망에 가장 적합한 중형트럭의 생산비중이 증가하고 있

다. 그러나, 타이어 판매는 중국의 교체시장의 규모가 방대하여 상용, 승용 모두 향후 10년 동안 해마다 두 배의 성장이 거듭될 전망이다.

4. 고무산업

중국에는 광둥성과 연안지방을 중심으로 남부지역에서 천연고무가 생산되고 있으나 전체 수요에 비하여 부족하다. 총 내수생산은 전체 수요량의 60%에 해당하는 40만톤으로서 연간 3% 정도의 적절한 성장이 예상된다. 수요는 내수공급을 계속해서 크게 웃돌 것이다. 천연고무 생산의 양과 질은 공식적으로 정부 기밀사항에 분류되어 있으나 이러한 수치들은 다른 많은 정보들을 통해 예측 가능하다. 내수고무가격은 수입관세를 포함한 국제시세에 의해 좌우된다.

중국의 고무 생산량은 타이어 산업의 수요에 못 미치고 있으며, 그 차이는 단기간 또는 중기간에 더욱 심화될 것이다. 현재 25만톤에서 30만톤 가량이 말레이시아와 태국으로부터 수입된 천연고무로 대체되고 있으나 가까운 시일 내에 공급선의 확대가 필요하다.

1997년 초반까지, 천연고무시장은 두독 점회사의 공급과 판매가 자유스럽게 이루어졌으며, 두회사는 아직까지도 유력한 공급업체이다. Guangdong farmgoods는 자회사인 Hainan farmgoods와 함께 내수 공급의 60% 가량을 지배하고 있으며, Yunnan farmgoods는 나머지 대부분을 책임지고 있다. 1997년까지는 천연고무수입을 위하여 수입허가서가 요구되었으나, 현재 폐지되었다. 그러나, 수입상들에게 30%의 수입관세가 부과되는 반면, 정부기업이나 군부에는 단지 5%의 관세만이 책정되어 있어 모든 제조업체들의 동등한 경쟁조건 보장을 위한 동일관세를 적용이 협의되고 있다. Guangdong farmgoods는 해남성에 7개 광둥성에 3개의 농장을 보유하고 있으며, 미리 연

〈표 4〉 중국의 천연고무 생산 예상, 1996-2000

(1,000톤)

1996	1997	1998	1999	2000
430	444	456	470	485

Sources : IRSG(1996/97) ; EIU forecasts.

〈표 5〉 중국의 고무생산과 소비 예상, 1997

	(1,000톤)		Total
	Natural rubber	Synthetic rubber	
Production	440	480	920
Imports	550	400	950
Apparent consumption			1,870
Tyres			950
Retread			220
Military(mainly tyres)			100
Industrial			600

Sources : Tyre Tech ; EIU.

간 공급계약을 하고 있다. 두업체는 군부와 매년 10만톤의 계약을 체결하고 있으며, 이와는 별도로 다른 거래선들에게도 자유스럽게 공급하고 있다. 천연고무의 총공급량과 소비량은 1998년 중국에서 개최된 타이어 기술회의에서의 발표자료(표 5)에 잘 나타나 있다.

5. 타이어 산업의 발전

정부의 ‘화학산업부’에 따르면, 중국의 산업지역에는 100여개가 넘는 타이어 공장들이 가동되고 있으며, 중국 인민 해방군이 자체 군수품 조달을 목적으로 공장을 별도로 보유하고 있으나, 대부분의 설비들이 외국 기업들에 의한 타이어 제조 공장들로는 여겨지지 않고 있다. 원래 그들 대부분이 모든 지역들의 자급자족을 목적으로 한 전국적인 정책의 일환으로 설립되었던 것이다. 비록, ‘화학산업부’에서 군수용을 제외한 모든 상업용 공장들에게 독립적인 권한을 부여하였으나, 대규모 공장들만이 중앙정부 당국의 영향권 내에 있을 뿐, 소규모의 공장들은 여전히 지방정부의 책임하에 있었다. 대부분의 주요 도시들과 지역별 타이어 공장들은 자체조달이 가능한 고무 공장을 소유하고 있었으며, 이러한 고무 공장에서는 신발에서부터 농경용 타이어에 이르는 다양한 종류의 고무 제품들을 생산해내고 있었다. 비경제적인 생산과 광범위한 품

질의 변화 등은 기술발전의 결여문제와는 별도로 이러한 정책의 불합리성을 증명하였다. 필연적으로 대다수의 공장들이 전문화되기 시작하였으며, 과거 저급한 수준의 제품들이 예컨대, 수출시장에서의 신발의 경우와 같이 상당히 성공적인 생산품이 되었다. 그러나 타이어는 보다 더 높은 수준의 기술력을 요하는 산업으로서 대부분의 공장들은 그러한 기술력을 위한 자원의 확보를 하지 못하고 있다.

몇몇 이러한 공장들의 수준을 높이려는 ‘화학산업부’의 시도가 있었다. 1990년 초반, 대규모 업체들은 ‘화학산업부’의 관장하에 놓이게 되었으며, 전략적인 공급자로서 분류되었다. 그러나 이러한 ‘화학산업부’의 시도에 의한 자신들의 권한상실을 꺼려한 지방정부들이 외국 기업들과의 직접적인 계약으로써 공장들에 대한 통제의 유지와 발전의 촉진을 모색하였다. 결과적으로, 중국의 타이어 공장들은 크게 세가지의 그룹으로 구분된다.

중국의 타이어 산업 구조

1. 비현대화의 영역

타이어 산업의 대부분은 낡고, 오래된 중국 전통의 공장들로 구성되어 있었다. 전형적인 공장구조로는 벽에 둘러싸여 상호의 사전달이 상당히 어려웠던 건물들의 집합체 형태였다. 각각의 건물들은 믹싱, 성형, 가류 등 제각기 분리된 공정운동을 수행하였으며 허술한 건물구조, 빈번한 홍수피해, 난방시설의 부재와 무질서한 노동력 등 일반적으로 원시적인 환경의 공장들이었다. 창고 규모의 부족으로 출고될 타이어들이 종종 야적되어 지곤 한다. 이러한 공장들 가운데 소수는 저급한 생산환경에도 불구하고 비교적 규모가 크고, 상당한 매출을 올리고 있으나, 심지어 한 배치내에서조차 품질의

격차가 심각할 정도로 타이어의 제조기술은 매우 낮다. Guizhou Tyre와 Anhui Jia'an Tire는 서방국가의 전문가들이 진정한 타이어 설비들로 인정하지 않는 공장을 가동하고 있는 대표적 업체들이다.

2. 중간규모의 업체들

약 12개의 공장들은 그러한 결점을 인식하고, 공정의 수준향상을 위하여 서양으로부터 제조설비를 구매하였다. 이들 대부분은 중앙 정부의 '화학산업부'로부터 벗어나 독자적으로 공장을 발전시킬 야망을 지닌 지방 소유주들의 공장들이었다. 다수의 서방회사들이 이러한 공장들에 대한 설비판매를 준비하였으나, 합작이나 기술이전 계약 없는 단순히 설비만의 판매였으며, 일반적으로 기존의 낡은 공장들 바로 옆에 새로이 설치되는 이러한 기계들의 구매를 위하여 1억 달러에서 1억 2천만달러를 지불했다. 기본설계에 단순 수정만을 가한 건물로서 3~4개의 방으로 분리된 하나의 커다란 구조물로 구성되어 있으며 그곳에는 카렌다 1대, 압출라인 하나, 2~3대의 성형기와 2대의 프레스가 있다. 그러나 비록 신규 설비라 할지라도 최신기술이 아닌 설치 당시부터 시대에 뒤진 것이었다.

신규설비에 투자한 모든 공장들은 연간 50만개에서 75만개의 타이어 생산 규모를 갖게 되었으나, 국제적 기준의 경제적인 생산성에는 미치지 못하는 규모로서, 부채와 이자지급 등의 채무 부담으로 인하여 경영상황이 더욱더 악화되었다. 한 전문가의 의견으로는 "폐쇄하기에는 너무 크고, 유지하기에는 너무 작은 규모이다."

경제적인 생산을 수행하는 현대화 공장은 최소 연간 3백만개의 타이어 생산규모를 갖추어야 한다. 주된 비용이 자본의 투자이기 때문에 중국의 낮은 인건비조차도 방대한 영역의 경제적인 요소에는 영향을 주지 못하며, 이러한 완성품 인도방식의 공장들 중

에는 엄청난 처리량의 능력을 지닌 설비들도 더러 있으나, 너무 작은 압출라인이나 불충분한 성형능력으로 종종 생산공정상의 병목현상이 발생하기도 한다. 공장들 대부분이 효과적으로 부도를 내거나, 공장가동을 중단해야 할 정도로 엄청난 부채에 시달리고 있으며, OE 납품승인은 얻었으나 안정되고 균형 잡힌 생산이 불가능하였으므로 자동차 업체들에 대한 타이어의 OE 공급이 이루어지지 못하였다.

감가상각해야 하는 장부상의 채무인 관계로 처분할 수 없는 설비들은 외형의 대규모 손실과 反訴 가능성의 원인이었다. 현대화된 공장들과 경쟁하기에 불충분하고, 막대한 채무를 감당하기에 너무 작은 규모의 업체들은 합작 파트너를 찾는 것으로써 유일한 타개책을 모색하고 있다. 그러나 중국내에서 합작설립을 추진중인 대부분의 다국적 기업들은 이미 그들의 파트너 물색을 끝낸 상태이다.

〈표 6〉 중국의 공장별 래디알 타이어 기술 도입

Source of Technology	Chinese tyre factory
Metzler Reifen	Shanghai zhengtai rubber fatory
Pirelli	Hualin rubber factory Beijing tyres factory Qingdao No. 2 rubber factory Shenyang No. 3 rubber factory Changchun tyres factory Haikou tyres factory
Firestone Tyre	Shanghai heavy-duty truck tyres factory South China tyres united Liaoning tyres factory
Dunlop Tyre	Chongqing tyres factory

Source : European Rubber Journal.

3. 대형 전략 업체들

타이어 회사들의 세번째 그룹에는 '화학산업부'에 의해서 전략적 주자들로 선발된 대규모의 내국업체들로 구성되어 있으며 서

양 회사들에 의해 독자적인 투자의 형태 또는 중국 파트너들과의 합작 형태로서 설립된 공장들이다. 이러한 업체들의 대표격인 Shanghai Tyre는 Bridgestone의 기술력을 도입, 훌륭히 운영되고 있으며 친밀한 합작 관계를 목표로 Bridgestone과 수년간 협상 중에 있으나 정식계약을 체결한 상태는 아니다. 이는 합작회사의 형태를 장려하는 '화학산업부'의 의지가 반영된 것으로서 정작 Shanghai Tyre 타이어 메이저들과의 우호적인 협력관계를 유지한 채 독립적인 업체로 남기를 선호한다.

트럭용 래디알 타이어의 생산능력을 갖춘 Shanghai Tyre는 수출시장에서 내국회사들 중 가장 활발히 영업중이다. 중국의 자체기준으로는 그들의 생산품이 양호한 품질로 간주되지만, 보다 뛰어난 품질을 요구하는 시장의 기준에는 아직 미치지 못하는 제품으로서 General Motors의 Buick 공정 등 일부 OEM에 대한 납품 거절의 어려움에 직면해 있다. 그러나 이는 단지 품질만의 문제가 아니다. 메이저 자동차 메이커들이 채택하고 있는 국제 기술력 표준의 중요성 증가 등이 비중 있는 사안으로 부각되고 있으나, Shanghai Tyre는 silica 배합 등의 전문적인 타이어 제조기술이 결여된 상태이다. 수출 시장에서의 Shanghai Tyre는 극도의 이종교에 시달리고 있다. 대규모의 자본 투자에 따라 저비용의 생산이 불가하여 가격 경쟁력이 없으며, 품질 또한 고급 기술력의 다른 제품들과는 비교되지 않는다.

표 7에 규모 순으로 정리된 중국의 주요 타이어 업체들 모두가 살아 남거나, 발전하지 못할 것이다. 아마도 상위 다섯개중 네개의 업체는 전규격을 생산하는 독립체로서 존속할 것이지만, 나머지는 스스로를 위한 수익성 분야를 확립할 수 있거나, 주요한 수출영업활동을 위한 잠재력을 개발하는 업체들만이 독립적인 회사로서의 생존기회를 얻을 수 있을 것이다.

〈표 7〉 중국의 주요 타이어 제조업체, 1998

World ranking	Company	Location	Tyre sales (\$)	Tyres as % of total sales
14	Shanghai Tyre & Rubber	Shanghai	518	99
19	China Tire Holdings	Hong Kong	321	98
26	Shandong Triangle Group	Shandong	255	100
28	Shandong Chengshan Rubber	Chengshang	236	97
33	Dongfeng Tire Group	Shujan City /Hubei	180	n/a
46	Hualin Group	Hualin	138	100
47	Qingdao Rubber Group	Qingdao	136	100
47	Yinchuan Zhongche Rubber	Yinchuan	136	100
51	Dongfeng Lion Tyre	Wuhan	114	100
51	Guizhou Tyre	Guizhou	114	100
53	Henan Tire Plant	Jiao Zuo	113	80
55	Liaoning Tyre Group	Liaoning	103	100
72	Anhui Jia'an Tire	Anhui	65	100

Source : Rubber & Plastic News.

4. 외국인 타이어 업체들

서구의 타이어 회사들은 중국에 합자회사를 설립하는데 다소간의 시간을 소비하였다. 부분적인 이유로는 낮은 시장에 대해 신중해야 했기 때문이며, 또한 자신들의 가치 및 공헌도를 지나치게 과장하여 생각한 중국 회사들과의 협상이 쉽지 않았기 때문이다. 1994년, Goodyear와 Dalian Rubber General Factory 사이에 계약이 체결되었으며, 그 이후로 대다수의 주요 다국적 기업들이 중국에 합자회사를 설립하였으나 대부분이 예상치 못한 문제들에 자주 부딪치게 되며, 현재까지도 이익을 내는 업체들은 소수에 불과하다. 75%의 지분확보 및 자사소유 고무 브랜드의 시장참여 등, Goodyear에게 유리한 계약 체결이었다.

유감스럽게도 Eagle 브랜드가 트럭 타이어를 생산하는 몽고인 회사에 의해 수년간 사용되었음이 발견되었다. 따라서 Goodyear는 Eagle 브랜드 사용을 위해 Hohhot Rubber Factory와 215만달러 지불계약을 맺었으나, 양측 모두 만족스러운 성과였다.

〈표 8〉 중국의 외국 타이어 회사, 1998

Foreign Company	Local Company	Location	Year Opened	Estimated Capacity
Gajah Tunggal	Anhui/Gajah Tunggal	Anhui	1997	n/a
Carlisle	Carlisle Tire	Buji	1994	20,000 u/d ^a
Toyo	Cheng Shin-Toyo	Kun Shan	1997	10,000 u/d
Goodyear	Goodyear-Dalian	Dalian	1994	4,600 u/d
Hankook	Hankook Tire Jiaxing	Jiaxing	1996	2m u/y ^b
Hankook	Jiangsu Hankook Tire	Huaiyin	1996	2.5m u/y
Michelin	Michelin Shen Yang	Shen Yang	1996	1m u/y
Kumho	Nanjing Kumho	Nanjing	1996	3m u/y
Kumho	Tianjin Kumho Tire	Tianjin	n/a	0.7m u/y

^a u/d=units per day. ^b u/y=units per year.
Source : Rubber & Plastics News.

Goodyear는 중국내에서의 상표권을 획득하였으며, Hohhot는 현대화 추진에 필요한 자금을 확보한 것이다.

여러 업체들이 합자회사를 추진한 이래로 ‘한국타이어’와 ‘금호타이어’ 만큼 열정적으로 중국시장에 뛰어든 회사들은 거의 없다. 양사의 팽창전력은 매우 진취적이었으며, 한국내 신규공장 설립시의 규모보다 더욱 방대한 자본투자를 하였다. 전체적으로 아시아의 판매 상황이 낙관적이던 시기에 계획되었으나 동남 아시아의 금융위기 직후에 공장의 준공을 맞이하였기에 시기적으로 고전할 수 밖에 없었다. 그들의 중국 공장들은 파견된 인원들에 의해서 훌륭히 관리되는 편이나, 모든 신규 공장들이 그러하듯 창업초기의 어려움 극복과, 경제적인 수준을 위한 판매구축에는 상당한 시간이 필요하다. 엄청난 채무 부담하에서 공장을 가동 중인 두 회사는 가급적 빠른 기간 내에 손익분기점에 도달하고자 판매신장을 위한 최선의 노력을 기울이고 있다. 이러한 목표의 달성을 위하여 한국, 금호의 중국산 제품들은 경쟁사들이 심하게 불평할 정도의 저가로 판매되고 있으며, 경우에 따라서 원가 이하의 판매도 이루어지고 있다. 그러나 재정상의 어려움 극복을 위한 단기적인 미봉책일 뿐 장기적인 정책과는 거리가 먼 것이며, 양사 중국 공장들의 미래는 결정적으로 모기업들의 정책에 따라 좌우될 것이다.

5. 타이어 시장과 생산의 경향

최근의 타이어 생산은 상용차와 이륜차 위주의 자동차 생산구조에 의해 직접적인 영향을 받고 있어 중국에서의 승용차용 타이어의 발전은 비교적 생소한 것이다. 상용차용 타이어의 생산이 현저하며, 고급기술을 요하는 승용차용 타이어의 생산은 전체

〈표 9〉 중국의 차종별 타이어 생산, 1997

	100만개
Truck	38.3
Passenger car	8.3
Farm & industrial	23.8
Sub-total	70.4
Motorcycle	15.0
Bicycle	137.0
Bicycle	222.4
Total	

Sources : EIU ; industry estimates.

〈표 10〉 중국의 신차용 타이어 수요 예상, 1998

	%	100만개
Passenger car	31	2.5
Minitruck	8	0.6
Light truck	22	1.7
Medium truck	14	1.1
Heavy truck	2	0.2
Minibus	12	0.9
Light bus	9	0.7
Medium bus	1	0.1
Large bus	1	0.1
Total	100	7.9

Source : EIU.

〈표 11〉 중국의 교체용 타이어 수요 예상, 1998

	%	100만개
Truck	54	33
Passenger car	12	6
Agricultural	24	17
Industrial	10	7

Source : EIU.

〈표 12〉 중국의 지역별 타이어 생산, 1997

(1,000개)

Region	Truck tyres	Car tyres	Other tyres	Total
Beijing	1,300	210	960	2,470
Tianjin	520	70	570	1,160
Hebei	570	50	770	1,390
Shanxi	920	—	70	990
Inner Mongolia	120	—	—	120
Liaoning	1,150	1,420	510	3,080
Jilin	780	—	240	1,020
Heilongjiang	1,660	10	500	2,170
Shanghai	3,450	2,300	—	5,750
Jiangsu	530	—	1,480	2,010
Zhejiang	1,680	380	780	2,840
Anhui	610	640	270	1,520
Fujian	400	20	7,030	7,450
Jiangxi	160	—	130	290
Shandong	11,010	1,850	6,650	19,510
Henan	1,450	—	3,100	4,550
Hubei	2,300	—	—	2,300
Hunan	420	—	80	500
Guangdong	1,860	1,040	200	3,100
Guangxi	1,070	—	380	1,450
Henan	90	—	—	90
Sichuan	870	10	120	1,000
Guizhou	1,500	—	320	1,820
Yunnan	540	—	240	780
Shaanxi	70	20	60	150
Gansu	30	—	70	100
Ningxia	1,920	—	—	1,920
Xinjiang	790	10	40	840

Source : Ministry of Chemical Industry ; industry estimates.

생산의 작은 부분으로 간주되고 있다.

전체 자동차 타이어 생산량 7천만개중 11%에 해당하는 약 8백만개는 OE용이며, 나머지는 교체시장 소진분이다.

트럭 타이어의 생산이 전국적으로 확대되

어 있는 반면, 승용차용 생산은 해안지역에, 농경용 생산은 내륙지역에 집중되어 있다.

비록 타이어 생산이 중국전역에 퍼져 있으나, 전략적 공급자로서 지명된 대기업들의 생산량이 대부분을 차지하고 있다.

서방기술의 도입으로 래디알 타이어 생산이 급속하게 성장하였으며, 1997년 트럭용을 포함한 자동차용 타이어 전체 생산량의 22%에 불과하던 래디알 비율은 2000년에 약 33%, 2005년까지 90%에 도달할 것이다.

〈표 13〉 중국의 선도 내수 타이어 제조업체들, 1997

(100만개)

	Region	Production
Shanghai Tyre	Shanghai	6,190
Chengshan Tyre	Shandong	3,460
Shandong Tyre	Shandong	2,910
Dongfeng Tyre	Hubei	2,300
Hangzhou/Zhong Ze	Zhejiang	2,060
Yingzhuang/Zhong Ze	Gansu	1,920
Hubin Tyre	Heilongjiang	1,640
Gingdoo Rubber No 2	Shandong	1,480
Guizhou Tyre	Guizhou	1,310
Pearl River	Guangdong	1,290
Beijing Tyre	Beijing	1,280
Quiaan	Anhui	1,250
Total		27,090

Sources : Ministry of Chemical Industry ; industry estimates.

〈표 14〉 중국의 래디알 타이어와 바이어스 타이어 생산비교, 1997과 2000

	1997		2000	
	Radial %	Bias %	Radial %	Bias %
Passenger	71	29	90	10
Truck	11	89	10	40

Source : EIU forecasts.

6. 최근의 타이어 산업의 성장

아시아 경제의 하향 국면에도 불구하고 중국 타이어 산업에 대한 외국인들의 관심은 지속되고 있으며, 중국정부는 세계무대에서 정당하게 경쟁할 능력을 갖춘 보다 규모가 크고 효과적인 업체들을 육성하기 위

〈표 15〉 Shanghai Tyre사의 재정상태, 1995-1998
(백만 Rmb)

	Turnover	Profit
1995	3,410	-170
1996	3,980	109
1997	4,306	136
1998 ^a	6,000	n/a

^a Forecast.

Source : Shanghai Tyre.

하여 내수 타이어 산업의 합병을 적극 지원하고 있다. Bridgestone은 기존 설비를 사용, 최종적으로 연간 3백만개 생산 규모를 목표로 Shanghai Tyre와 합자회사 설립 계약을 체결할 것으로 보인다. 자본투자는 30억엔(2,440만달러)이 예상되며, Bridgestone 40%, Mitsui 10%의 공동출자 예정인 일본과 중국 양측은 지분을 균등하게 배분할 것이다. 1997년 8월, 첫 발표 당시만 해도 1998년에 생산 개시할 예정이었으나, 이제서야 진척을 보이고 있다.

한편, 또 하나의 작은 규모로는 대만의 Nankang이 장수 지방에 하루 5,000개 생산규모의 공장을 건립하고 있다. 설비의 40%는 신규 구매하고, 60%는 대만으로부터 중고품을 들여올 계획이며, 생산품 전량이 수출될 예정이다.

Shanghai Tyre는 중국에 위치한 업체들 중 가장 견실한 회사로서, 2000년까지 100억 위안(12억달러)의 야심찬 매출 목표를 세우고 있다. 1996년말, 부도 처리된 매출 규모 2억 3천만 위안의 Haikou Tyre 공장을 인수하여 순익을 내고 있으며, 1998년 초반, 해남성에 위치한 Luoyang Tyre 공장을 인수, 6억 5천만 위안의 외형을 추가하여, 농경용 타이어 제조부문의 최대 업체가 되었다. 또한, 1998년 9월에는 China First Tractor Group과 농경용 타이어 제조를 위한 합작투자를 합의하여, 기존규모의 50%가 증가된 900,000개 생산까지 확장하는 등 농경용 타이어 시장에서의 입지를 강화하고 있다.

Shanghai Tyre의 자체 투자 계획에 따르면, 1998년에는 두개의 Minhang 공장에 대한 9천 5백만달러 확장 프로그램으로 4백만개의 래디알 타이어 생산규모를 구축하였으며, 1999년에 7천 2백만달러 신규 투자로 래디알 6백만개의 생산 체제를 계획하고 있다. 또한, 2000년까지 4백만개가 증가된 1,000만개 규모를 목표로 추가적인 투자자금을 모색중이다.

그러나 영업 활동의 점진적 부진으로 이러한 계획들이 늦추어지고 있다. 아시아의 혼란에 따른 내수 수요의 약세는 1998년 상반기의 영업이익을 거의 10% 가량 감소시켰으며, 일본산 및 특히, 한국산 제품과의 경쟁을 위하여 생산품 대부분의 판매가격을 10% 인하하였다.

Chengshan Tyre 역시 규모확장의 전략을 세우고 있다. 총 1억 8천만달러의 자본 투자로 2000년까지 1,000만개의 타이어 생산체제를 갖추어, 생산성과 수익성면에서 중국 두번째 규모의 업체로 부상할 계획이며, 6,000명의 고용창출을 예상하고 있다. 1990년부터 래디알 타이어 생산을 시작한 Chengshan Tyre는 기술력 현대화를 위해 최선의 노력을 기울이고 있으며, 10위권 내의 대형 자동차 메이커 가운데 6개 업체에 OE 납품중이다.

세번째 규모의 타이어 회사인 Shandong 역시, 2000년까지 1,000만개 생산 규모의 투자계획을 추진중이다. 1997년에 17억 5천만 위안(2억 천백만달러) 가치의 6백만개를 생산하여, 2,700만달러의 순익을 남겼다. 1998년 판매는 20억 위안(2억 4천만달러)으로 추정되며, 그 가운데 4천만달러의 수출실적이 예상된다. 그들의 Triangle Tyre는 중국 시장 내에서 가장 널리 알려진 브랜드로 여겨지고 있다.

Hong Kong의 China Strategic Holdings의 통제를 받고 있는 China Tyre Holding은 중국내에서 운영의 어려움을 경험한 것

으로 나타났다. Orion 브랜드로 미국과 유럽에 진출하고 있는 동회사는 Yantai에 Solid 타이어 공장을 소유하고 있으며, Hangzhou Zhongze와 Yingzhuan, Double Happiness Tyre Factory 등에서 공기주입식 일반 타이어를 생산한다. 그러나 Dalian Rubber and Chingqing Tyre Factory와의 합작 투자관계가 종결되었으며, 아마도 비효율적이고 노후된 설비들 때문인 것으로 판단된다.

7. 전망

아시아의 금융 혼란이 중국 타이어 산업의 방해 요소로 작용한 것은 확실하나, 생각 만큼 심각한 것은 아닌 듯 싶다. 중국의 경제는 그 규모가 방대하며, 비교적 자급자족이 가능하다. 또한, 대규모의 국제적인 기업들이 오랜 기간동안 현상을 유지하려는 의지가 확실하기에 타이어 산업의 성장 가능성은 매우 높다. 그러나 전체적인 산업구조는 외국에 대한 개방확대 및 중국경제의 변화들에 대한 순응의 의미로서, 향후 수년간 대대적으로 변화할 것이다.

Michelin과 Bridgestone, Goodyear 등의 대규모 다국적 기업들은 기존 설비들에 대한 규모의 확대 또는 합작투자 등을 통하여 자신들의 이윤을 극대화할 것이다. 비록 중국에 수많은 타이어 업체들이 존재하나 건실한 파트너를 발굴하기에는 선택의 폭이 극히 제한적이다. 유망한 회사들의 대부분은 이미 서양의 파트너들과 제휴한 상태이며, 나머지의 대다수는 자신들의 가치를 지나치게 부풀리고 있다. 따라서 그들이 만약 함께 일할 수 있는 파트너를 선정하였다면 그들과의 공동성장을 고려할 것이다.

소규모의 외국 회사들의 운명은 불확실하다. 그 가운데 특히, 본국의 어려운 경제 상

황하에서 중국공장을 가동하고 있는 Hankook, Kumho와 Gajah Tunggal은 실패할 가능성이 있다. 그러나 더 이상 독자적으로 운영하기에 어려운 단계에 도달할 경우 즉각적인 자금지원을 위한 대규모 업체와의 제휴의 가능성 또한 배제할 수 없다. 만약 그러한 경우가 도래한다면, Hankook이나 Kumho 모두의 중국투자 자산은 대상 업체에게 상당한 관심을 끌 것이다.

중국 타이어 산업의 대규모 지각변동이 예상된다. 대규모 회사들에 의해 주도되고 있는 회사합병은 정부의 적극적인 후원으로 상당히 빠른 속도로 진행 중이며, 21세기 초기년도 까지, 다양한 생산 규격을 보유한 네 다섯 개 정도의 회사들과 몇몇 수익성 위주의 업체들로 재편될 전망이다. 주요 회사들로는 Shanghai Tyre를 비롯하여, Chengshan과 Shandong Tyre, Hangzhou Zhongze와 Pearl River 정도가 예상되며, 이밖에 Guizhou Tire, Hainan Tyre 그리고 Qingdao Rubber 등과 같은 수익성 위주의 업체들이 독립적으로 또는 비중국계의 회사들과 제휴하여 발전할 수 있을 것이다.

그러나, 이러한 변화의 충격에도 불구하고, 향후 수년동안 중국시장의 왕성한 성장이 기대된다. 비록, 아시아 도처의 다른 경쟁자들이 중국산 제품보다 낮은 판매가격을 보장할 지라도...

〈표 16〉 중국의 타이어 생산 예상, 1998-2002

(백만개)

	1998	1999	2000	2001	2002
Car	9	10	12	14	17
Truck	40	43	48	53	59
Agricultural & industrial	26	28	28	30	30
Total	75	81	88	97	106

Source : EIU.

자료 : EIU Rubber Trends 4th Quarter 1998.