

중국의 타이어 산업

김 현 석*

- 자동차 생산은 1992년도 중반보다는 낮은 수준이나, 지속 성장 중으로 생산구조는 지나치게 분열되어 있다.
- 비록 140여개의 타이어 공장들이 생산 비용 절감을 위해 노력중이나 타이어의 생산은 아직까지 분열되고 비효율적인 산업으로 남아 있다. 중국의 WTO(WORLD TRADE ORGANISATION) 가입으로 합병 진행이 가속화될 것이다.
- 대부분의 다국적 기업들은 중국에 낮은 수익성과 많은 문제점들을 내포한 자회사들을 가지고 있다.
- 중국 타이어 산업에 있어서 주요 목표 사항은 중국 내수시장의 성장과 동시에 국제 무대에서의 경쟁력 확보에 있다.
- 타이어 산업의 향후 성장은 시장 부문별로 다르게 나타날 것이나, 농경용 수요의 급신장과 더불어, 전체적으로 1999년부터 2004년 사이, 매년 6% 가량 증대될 것으로 예상하고 있다.

1. 서 론

중국은 모택동 사후 지난 10년간 큰 변화가 이루어졌다. 농경 체제가 붕괴되었으며 대량의 자본력과 노동력이 저개발의 수출 지향적 공업에 투입되었다. 최근 몇 년간 두 자리 수의 성장률은 일반적인 것이었으며, 이러한 고속 성장은 정부 기업들의 무능력

으로 발생된 잉여 인력들에게 신규 일거리를 창출하였다. 분석가들은 민간 산업부문이 중국 경제의 반 이상을 차지하는 것으로 판단하고 있어, 비록, 중국 경제 내에서의 정부의 역할이 아직까지도 압도적이기는 하지만 중앙통제 경제로부터 탈피하려는 변화는 이미 역류할 수 없을 정도로 상당히 진전되었다.

국가이기 보다는 대륙에 가까운 중국 전체의 규모를 이해하는 데에는 적극적인 노력이 필요하다. 세계인구의 20%에 해당하는 13억이 전세계 영토의 6% 정도에 거주하고 있으나, 중국 국토 대부분이 척박하여 인구의 3분의 2가 동부의 비옥한 지역에 집중되어 있으므로 실질적인 인구 밀도는 높은 편이다.

중국의 국내 총생산(GDP)은 전세계 7위의 규모로서 거대한 경제를 유지하고 있으나, 인구 1인당 GDP 수준은 대략 150위 권에 머무르고 있어 아직까지도 지독히 가난한 국가들 중의 하나이다. 그러나, 이것은 평균치로서 지역적인 불균형이 나타나 있지 않다. 국가 전체의 1인당 평균 국민 소득이 인도네시아 수준을 밀도는 US\$375이고, 가장 가난한 지역인 귀주성(GUIZHOU)의 경우 방글라데시와 예멘의 수준인 US\$280이며, 많은 인구가 집중되어 있는 남서지역의 사천성(SICHUAN)은 US\$3,400으로 파키스탄, 터키, 남아프리카 공화국 등과 동등한 소득을 나타낸다. 더욱이, 현재 중국에 편입된

*넥센타이어(주) 해외영업팀 과장

홍콩의 경우는 영국보다 1인당 국민 소득이 높다.

이러한 비교 결과들은 단지 거대한 잠재력을 가진 시장 뿐만 아니라 중국 기존의 자동차와 타이어 시장에서도 적용된다. 중국에 자회사를 두고 있는 서방의 주요 자동차 메이커들과 타이어 업체들 대부분이 이러한 점을 인식하고 있으며, 장기적인 고정적 판매뿐 아니라 단기간의 일시적인 판매를 모색하고 있으나, 초기의 과도한 의욕의 상실 때문에 이제는 그들 스스로 중장기적인 전략을 준비하고 있다. 중국은 향후 5년 내에 과거 20년간의 변화량 만큼이 이루어질 것으로 전망하고 있어, 자동차와 타이어 산업은 이러한 의도와 관련한 변화와 움직임을 인식해야 할 것이다.

2. 경제 및 정치 관망

개혁 초기 20년간은 성장을 이루었으나, 아마도 순익에 있어서는 최고 성장률을 나타내지는 못하였으며, 개혁을 위한 쉬운 요소들이 모두 고갈된 상태이기에 아시아 개발은행은 인도가 2000년과 2001년 7%의 경제 성장으로 1990년 이후 처음으로 중국을 앞설 것으로 예견하고 있다. 중국은 향후 10년간 무모한 팽창으로 더욱 고루한 진보를 계획하고 있다. 자국의 시장경제를 세계경제로 발전시키기 위해 중앙 정부가 명백하게, 변함없이 노력했음을 엿볼 수 있다. 그러나, 국제경제와 밀접하게 융화하려는 이러한 개혁을 성취하기 위하여는 정치구조와 경제의 충분한 변화가 수반되어야 할 것이다.

지난 2년간 중국 정부는 더딘 국내 총생산(GDP)을 신장시키기 위해 확대 재정정책을 과도하게 의지하였다. 이러한 정책은 사회 보증기금의 증액과 일반 근로자들의 임금 상승을 위한 민간분야의 투자비용의 증

대를 이루려는 특별채권 발행으로 이어졌으며, 유사하게, 경제 성장책의 일환인 통화정책은 실패하였고, 실질 금리 인하를 의도한 2000년에는 명목상의 금리만 인하되었다.

그러나, 중국 경제에 있어서 가장 중요한 영향은 2000년도에 거의 확실시되는 WTO 가입이다. 최근 몇 년간 중국은 외국 투자자들에게 관심을 끌만한 결과가 적었다. 1997년도 440억달러의 최고점으로부터 1998년도에 1% 이상, 1999년도에 10% 가량이 감소하였으며, 이러한 감소는 부분적으로는 중국향 투자규모의 3분의 2를 차지하는 홍콩 및 일본, 싱가포르, 한국, 대만 등의 5개 국가들을 포함한 다른 아시아 국가들의 경제적인 어려움의 결과였다. 그러나, 중국에서의 이윤 창출이 매우 어렵다는 것을 실감한 외국 투자자들의 중국에 대한 태도 변화 또한 투자 감소에 영향을 주었다. 평균 수익 수준이 낮은 반면, 과도한 법규에 따른 여타의 비용들로 저 임금의 노동력에서 얻어진 금전적 이익이 상쇄되기 때문이다.

중국정부는 외자유치 회복을 위한 방편으로서 WTO 가입을 적극 추진 중이다. 외국 투자자들은 사전에 경제 보호구역의 개방과 같은 보다 매력적인 분위기를 발견할 것이며, WTO 가입 후에는 일반적이고 규칙에 근거한 사업환경을 접하게 될 것이다. 또한, WTO 가입으로 중국정부가 경제의 구조상 개혁을 보다 쉽게 도입할 수 있을 것이다. 은행 체제는 이미 재편되고 있으며, 정부 기업들에 대한 재평가가 유도될 것이다. 중국이 세계경제에 편입됨으로써 다른 국가들에서의 기준이 동일하게 적용되어야 할 것이며, 이것은 정당 및 정부, 기업, 은행 등의 4개 부문과 복잡하게 얽혀있는 경제의 연결고리를 끊는 것을 의미하는 것으로서, 몇몇 관련 작업들이 착수되기는 하였으나, 도달하기에 매우 길고 험난한 길이 될 것이다.

<표 1> 중국의 경제 예상, 2000-04

	2000	2001	2002	2003	2004
GDP(10억 달러)	1,070	1,182	1,340	1,433	1,507
GDP(1인당, 달러)	840	920	1,040	1,100	1,150
개인소비(10억 달러)	444.1	472.5	523.5	547.5	566.7
수출(10억 Rmb)	878	982	1,110	1,254	1,413
수입(10억 Rmb)	795	878	997	1,136	1,307
무역 수지(10억 Rmb)	83	104	113	117	106
시간당 임금(달러)	0.38	0.42	0.47	0.49	0.51
환율(Rmb : 달러)	8.3	8.3	8.3	9.0	10.0

자료 : EIU 예상

1995년부터 1999년 사이 매년 평균 9.3% 가량 성장한 상품과 서비스의 수출은 2000년에서 2004년까지 년 평균 12%의 증대가 기대되고 있다. 중국의 산업이 수입의 구성 요소들에 의존하는 만큼 견실한 수출 성장은 수입을 증대시킬 것이다.

3. 자동차 산업

중국의 자동차 산업은 여러 국면을 거쳤으나 아직까지도 최종 완성 단계와는 거리가 멀다. 인민 공화국이 탄생된 1949년 이후 더딘 개발은 있었으나 등 소평의 개방정책에 의한 경제 재편시도 시기인 1970년대 말까지 특별한 변화를 이루지 못하였다. 주요 획기적인 사건으로는 1984년 폭스바겐과의 제휴에 의한 상하이 자동차의 설립을 들 수 있으며, 이는 CHRYSLER, PSA, DAIHATSU, SUZUKI, IVECO(FIAT), AUDI, SUBARU, RENAULT, MERCEDES-BENZ, GENERAL MOTORS(GM) 및 FORD 등의 거의 모든 세계 주요 업체들로 하여금 중국진출을 모색케 하는 동기부여의 선구적인 역할로 작용되었다.

1960년 전차종에 걸쳐 20,000대에 불과하던 생산이 2000년에 180만대를 예상할 정도로 견실하게 성장하였으며, 더욱이, 생산하는 자동차의 종류 또한 현저하게 변화하였

다. 1980년도 초기까지 트럭의 생산이 거의 독보적이라 할 정도로 대부분을 차지하였으나 현재는 차종별로 상당히 균형 잡힌 모습을 보이고 있다.

<표 2> 중국의 자동차 생산, 1981-99

	단위 : %		
	트럭	버스	승용차
1981-85(평균)	71	21	8
1986-90(평균)	70	20	10
1991-95(평균)	57	24	19
1999(실제수치)	41	28	31

자료 : China Auto 2000

그럼에도 불구하고, 초기 10년간의 생산은 급격한 신장률을 나타내지 못하였다. 외국인 투자의 초기 단계에서 수많은 분석가들이 2010년에 중국이 세계 최대의 단일 시장으로 발돋움할 것으로 주장하였으나, 자동차 공업 행정 당국은 2000년에 승용차 150만대를 포함, 전체 300 만대 수준의 생산을 전망하고 있어, 그 실현 가능성은 상당히 요원하였다.

<표 3> 중국의 자동차 생산, 1990-99

	승용차		상용차	
	수량	증감률(%)	수량	증감률(%)
1990	42,409	47	466,833	-16
1991	81,055	91	627,765	34
1992	162,725	100	898,996	43
1993	229,697	41	1,067,081	19
1994	250,333	9	1,103,035	3
1995	320,578	28	1,114,194	1
1996	381,510	19	1,074,670	-4
1997	481,690	26	1,076,287	0
1998	506,984	5	1,122,470	4
1999	565,366	12	1,264,957	13

자료 : EIU

승용차 생산이 최근 10년간 두자리 수의 성장을 보인데 비해 상용차의 생산은 1994년 이후 발전속도가 느렸다. 그러나, 승용차

의 생산 또한 지난 2년간은 침체기였던 것 같다. 상용차의 성장력은 아직 강하나 현상 유지 수준 정도에 머무르고 있다. 외국 업체들은 중국을 특별한 영역이 아닌 단지 개발 도상의 시장으로 다루어야 함을 깨닫게 되었다.

자동차의 산업 구조 또한 변화하고는 있으나 일본이나 유럽, 북미 등의 발전된 형태와는 아직도 거리가 멀다. 중국에는 120여 개가 넘는 독립적인 자동차 조립 업체들이 난립해 있으나, 점차적으로 산업 집산화 및 다수의 조립 공장 통합, 다른 제조 공장들에 대한 종속화 등의 형태로 묶여지고 있다. 예컨대, 동풍(DONGFENG) 자동차 주식회사의 경우 6개의 조립공장을 보유한 17개의 업체들로 구성되어 있다. 이러한 조직체계는 다양한 주주들(주로 지방 자치 도시들)과 수많은

은 자치단체를 보유한 서방의 업체들과는 아직까지 비교할 수 없으나, 중국 업체들 또한 그러한 모습으로 변모하고 있다. 현재 7개의 대형 그룹들과 50~60개의 독립적인 기타 업체들은 머지않아 합병 정리될 것이다.

1998년까지 자동차 산업이 중국 경제의 핵심 산업으로 분류되었으나 더 이상은 아니다. 그러나, 자동차 산업은 아직까지 극도로 중요한 분야이며, 정부는 8개의 자동차 제조 합자 회사들을 공업화와 동일시하고 있다. 다른 자동차 생산 합자 회사들도 있으나 오직 8개 업체만을 위에 열거한 그룹들과의 협력자로서 전략 개발계획에 포함시켰으며, 이들 업체들은 번창할 가능성이 높다. 이러한 주요 계획의 윤곽은 <표 5>에서 볼 수 있다.

판매되고 있는 자동차의 유형은 신차 (ORIGINAL EQUIPMENT) 분야의 타이어 수요를 나타내고 있다. 주제에서는 벗어나지만, 중국에는 해마다 타이어를 필요로 하는 오토바이와 자전거의 생산 또한 상당하다. 자동차 시장과 밀접한 농경용의 경우, 트랙터 등이 통계수치에는 포함되어 있으나, 일반적으로 농경용은 삼륜과 사륜이며, 디젤 엔진과 낮은 속도의 차량들이 대다수를 차

<표 4> 중국의 주요 자동차 그룹, 1999

Beijing Automotive Industry Corp(BAIC)
China FAW Group
China National Heavy Duty Trucks Corporation (CNHTC)
China North Industries Corporation (NORINCO)
Dongfeng Motor Corporation (DFM)
Shanghai Automotive Industry Corporation (SACI)
Tianjin Automotive Industry Corporation

자료 : EIU

<표 5> 중국의 전략적 승용차 조립 사업

전략 사업	외국 동업체	중국 동업체	생 산	판매(대)	
				1998	1999
FAW Volkswagen	Volkswagen	First Auto Works	Jetta, Audi 2000	66,100	83,279
Shanghai Volkswagen	Volkswagen	Shanghai Automotive	Santana	235,000	230,836
Dongfeng Citroën	PSA	Dongfeng Automotive	ZX	36,240	43,850
Beijing Jeep Co	Daimler Chrysler	Beijing Automotive	Cherokee	8,344	9,139
Tianjin Automotive	Daiatsu	Tianjin Auto	Charade	100,021	105,653
Chang'an Alto	Suzuki	Chang'an Automobile	Alto	35,555	43,735
Guizhou Aviation	Fuji Heavy Industries	Guizhou Aviation	Subaru Skylark	1,064	1,707
Guangzhou Honda	Honda	Guangzhou Auto	Accord	0	10,003
기타					
Shanghai GM	GM Buick	Shanghai Automotive	Buick	0	19,826

자료 : EIU

〈표 6〉 차종별 판매, 1998-99

	1998		1999	
	대	비중%	대	비중%
승용차	507,962	31.7	570,410	31.1
소형버스	234,079	14.6	293,052	16.0
경버스	181,129	11.3	181,511	9.9
중형버스	22,422	1.4	29,077	1.6
대형버스	5,786	0.4	7,651	0.4
소형트럭	141,707	8.8	136,747	7.5
경트럭	292,788	18.2	384,558	21.0
중형트럭	181,931	11.3	181,679	9.9
대형트럭	36,676	2.3	47,785	2.6
계	1,604,480	100.0	1,832,470	100.0

자료 : EIU

지하고 있다. 해마다 대략 3백만대가 판매되고 있는 이러한 종류의 차량들은 비록 승용차 및 상용차와 동일한 기능을 수행하나 관례적으로 정식의 차량등록과 통계 수치에는 포함되어 있지 않다.

비록 자동차 생산이 최근 10년 동안 이룩한 성과처럼 극적인 성장을 더 이상 나타내지는 않으나, 아직까지는 안정적으로 성장할 가능성이 높다. 상용차의 생산은 상승 가능성이 적어보이나, 2000년도의 5% 하락 이후 향후 3년간은 다소 증대될 전망이다.

〈표 7〉 중국의 자동차 생산, 1999-2002^a

	승용차	상용차
1999	563,366	1,264,957
2000	600,000	1,200,000
2001	625,000	1,220,000
2002	670,000	1,250,000

a 1999 수치는 실제수치, 나머지는 예상
자료 : EIU

4. 고무 생산

중국에는 주로 해남성(HAINAN)과 운남성(YUNNAM), 광동성(GUANGDONG), 관서(GUIANXI) 및 복건(FUJIAN) 지역 등에 대

략 6백만 헥타르의 고무 농장이 있으며, 전 세계의 7.5%인 45만톤의 고무 산출과 세계 5위권에 해당하는 생고무의 생산이 이루어지고 있다. 그러나, 이것은 단지 고무소비의 절반정도를 나타낸 것으로, 불리한 기후상의 조건에도 불구하고 매년 3%의 수확량과 생산량이 증가되고 있다.

중국에는 또한 3분의 2정도의 실제 가동이 이루어지는 93만 6천톤 생산 규모를 가진 12개의 주요 합성고무 생산업체들이 있으며, 상당량의 고무 화학제품, 폴리에스터 섬유 및 카본 블랙 등을 생산하고 있다.

시장이 개방된 1997년에는 중앙정부의 간섭과 통제가 줄어들기는 하였으나, 제조업체들이 지속적으로 수입면허를 신청하여야 했으며, 당국으로부터의 발급 시기와 허가 물량이 지나치게 독단적인 경우가 많았다. 1999년에는 6월까지 많은 회사들이 수입면허를 받지 못하였고, 초여름에는 수입변화의 불충분한 공급으로 인하여 생산가동을 중단하기에 이르렀다. 지난 2월에 발급된 2000년도 수입면허의 경우, 요청한 금액보다 턱없이 모자란 것이 대부분이었다. 내수 생산업체들은 종종 내수 공급량 품귀현상을 이용하여 국제 시장 가격을 웃도는 가격 수준으

〈표 8〉 중국의 고무 생산, 1990-99

(단위 : 1,000톤)

	천연고무		합성고무	
	생 산	수 입	생 산	수 입
1990	264.2	339.5	315.5	48.9
1991	296.4	312.3	334.7	89.5
1992	309.3	253.5	371.2	148.3
1993	326.1	244.2	385.3	157.6
1994	374.0	313.7	493.6	250.8
1995	424.0	297.2	492.6	292.1
1996	430.0	489.5	553.3	347.7
1997	444.0	361.7	599.7	425.7
1998	450.0	411.1	589.0	444.2
1999	460.0	401.8	679.3	628.6

자료 : IRSG

로 이익을 보곤 한다. 내수 공급을 좌우하는 양대 지역의 업체로서 HAINAN FARM-GOODS를 자회사로 두고 있는 GUANGDONG FARMGOODS CORPORATION과 YUNNAN FARMGOODS이 있으며, 이들 두 업체는 중국 전체 공급의 60% 이상을 지배하고 있다.

5. 타이어 생산

중국의 타이어 산업은 1915년부터 시작되었으나 그 역사의 대부분이 세계의 기술 발전으로부터 고립되었었다. 전체 타이어 생산이 자동차 산업에 의해 지배되었기에 대부분이 자전거용 타이어였으며, 승용차용은 극히 적은 비율을 차지하였고 품질 또한 상당히 저급하였다.

생산 톤 기준으로, 14개의 대형 업체들이 전체 생산의 반 이상을 차지하고 있다.

〈표 10〉 중국의 공장별 타이어 생산

	생산(톤)	1998년 생산대비 (%)
계	79,436,042	92.5
Major suppliers	39,476,701	101.8
Shanghai Tyre Group	6,967,000	83.9
Shandong Chengshan Rubber	4,992,500	112.9
Shandong Tyre Plant	4,413,200	111.2
Anhui Tyre Plant	4,040,696	200.5
Hangzhou Zhongce Rubber	3,736,400	118.0
Dongfeng Golden-lion Tyre	2,504,998	96.0
Guizhou Tyre Plant	2,187,255	95.4
Qingdao No.2 Rubber Plant	1,976,800	135.5
Yinchuan Rubber Plant	1,679,847	87.8
Beijing Chemical	1,652,892	101.1
Shanxi Shuangxi Tyre	1,492,984	109.2
Liaoning Tyre Group	1,448,910	71.6
Hualin Group	1,360,819	78.8
Guangzhou Tyre Plant	1,023,500	82.4

자료 : Asia Pulse

〈표 9〉 차종별 타이어 생산, 1995-99^a

(단위 : 백만개)

	1995	1996	1997	1998	1999
자동차용 타이어	55.72	60.0	69.72	85.85	87.00
레디알 타이어	7.25	9.17	12.83	13.20	18.00
오토바이용 타이어	17.75	16.03	15.03	14.89	17.00
자전거용 타이어	127.33	115.92	137.52	148.46	130.00

^a 1995-98 수치는 실제 수치, 1999년 수치는 추정
자료 : EIU: Chemical Ministry

최근까지도 중국의 타이어 산업은 전지역에 걸쳐 비효율적으로 산재되어 있고, 타이어 만이 아닌 신발, 컨베이어 벨트, 호스 등을 함께 생산하는 작은 공장들로 특징 지어졌었다. 비록 궁극적으로는 정부의 소유이지만 중앙정부의 권한보다는 오히려 지방정부와 자치 단체들이 사실상의 지배권을 행사하였었다. 정부 자신들조차 그러한 공장들을 “많이, 작게, 분산된”으로 묘사하였으며, 비효율성과 낮은 기술력, 노후된 기계, 투명하지 못한 관리 등의 핸디캡을 인식하고 있었다.

전형적인 예로서, 의사 전달이 불편한 벽으로 둘러싸인 건물들의 집합체를 들 수 있다. 각각의 건물들은 믹싱, 성형, 가류 등의 분리된 생산공정을 수행하고 있으나, 일반적으로 낮은 구조물과 홍수에 대한 무방비, 난방의 부재, 무질서한 노동력 등의 극도로 원시적인 조건을 벗어나지 못하고 있으며, 때로는 창고 시설의 부족으로 선적용 타이어들이 야적되는 경우도 허다하였다. 이렇듯 낙후된 생산 환경에도 불구하고, 몇몇 업체들은 제법 크고 상당한 외형을 가지고는 있으나, 품질의 차이는 단일 생산단위 내에서조차 극도로 심했다.

비록, 타이어 산업이 급속하게 변하고는 있으나 내수 기반이 이러한 형태의 수많은 업체들의 생산 활동을 유지시키고 있다. 최근에 중국 정부는 타이어 생산 공장을 140여개로 추산하고 있으나, 그 가운데 68개 공장만이 승인을 얻고 있는 상황이다. 140여개는 현대적이고 효율적인 산업으로서 발전시

키기에 너무도 많은 업체수이나, 이들 중 상당수가 몇 년 안에 타이어 산업에서 이탈될 것이다. 외국 세력과의 협력을 통한 합작 회사들이 확대될 것이고, 타이어 산업에 대한 신기술 도입과 기술 혁신이 이루어질 것이나, 중국 정부는 제조사를 통하여 이러한 합작 회사들이 다소간의 불이익과 착오를 유발하였음을 인식하게 되었다. 현재 중국에는 화학 공업의 15개 업체와 그밖에 분야의 14개 업체 등, 대략 30여개의 합작 회사들이 존재하는데, 이러한 업체들이 지니고 있는 문제점들은 아래와 같이 대략 세가지로 분류된다.

- 국내업체들과 합작관계를 유지하고 있는 외국 투자자들은 신기술이나 진보된 관리 기법 등의 소개 없이 극소의 투자만을 고집하고 있는 상태이다.
- 몇몇 중형급의 타이어 회사들은 주로 바이어스타이어 생산을 위한 합작 관계를 유지하고 있으나, 바이어스 제품과 기술은 국제적인 경쟁력이 약하며, 국적을 초월한 경영이 부족하다.
- 대형 다국적 기업들이 합작 회사를 설립하기는 하였으나 중국정부의 견해로는 이들 중 몇몇의 규모가 너무 작다는 것이고, 더우기, 업체들 가운데 몇몇은 최신 기술을 도입하지 않고 있으며, 큰 규모의 업체라 할지라도 최대한 다량의 전문적인 기술력을 필요로 하는 중국에서의 생산관리와 마케팅 노력이 부족하다는 것이다. 이러한 재평가의 결과로 중국 정부는 기술력 육성 강화 노력에 초점을 맞출 것이며, 향후 합작 관계에 있어서 래디알 타이어 100만개 이상 규모의 생산 공장에 우선 순위를 부여할 것이다.

중국의 주요 타이어 업체들을 규모의 순서대로 <표 11>에 열거하였다. 하지만, 이들 모두가 생존하거나 번창하지는 못할 것이며,

아마도 상위 4위 또는 5위권 정도만 완전한 규격별 구색을 갖춘 독립체로서 남을 것이나, 이윤 창출이 가능한 그들 중의 오직 일부만이 자주적인 회사로서 생존할 기회를 얻게 될 것이다.

중국의 통계 자료들은 <표 10>과 <표 11>

<표 11> 중국의 주요 타이어 제조업체, 1999

세계 순위	회사명	위 치	타이어 매출액 (백만달러)	회사 총매출액중 타이어 매출액 비율 (%)
15	Shanghai Tyre & Rubber	Shanghai	461.7	99
18	Shandong Triangle Group	Shandong	330.9	100
20	Shandong Chengshan Rubber	Chengshan	326.2	불명
21	China Tire Holdings	Hong Kong	314.8	98
34	Dongfeng Tire Group	Shijian City	170.0 ^a	불명
42	Hualin Group	Hualin	139.1	100
43	Yinchuan Zhongche Rubber	Yinchuan	136.9	100
44	Qingdao Rubber Group	Qingdao	136.6	100
47	Dongfeng Lion Tyre	Wuhan	126.5	100
49	Henan Tire Plant	Jiao Zuo	123.1	불명
51	Guizhou Tyre Co	Guizhou	116.4	100
55	Liaoning Tyre Factory	Liaoning	103.3	100
69	Beijing Tyre Factory	Beijing	67.2	100
71	Anhui Jia'an Tire	Anhui	65.6	100
72	Guangzhou Pearl River	Guangzhou	60.0	100

^a 추정
자료 : Tire Business

<표 12> 중국의 타이어 제조업체, 1999

(단위 : 1,000개)

제조업체	위 치	상 표	타이어 생산		전년대비 (%)증감률
			1998	1999	
Shanghai Rubber	Shanghai	Warrior	8,357	6,970	-17
Rongcheng Rubber	Rongcheng	Chengshan	4,480	5,013	12
South China Tyre	Guangzhou	Wanli	1,213	1,504	24
Shandong Tyre	Weihai	Triangle	4,054	4,423	9
Beijing Tyre	Beijing	Jinglun	1,634	1,653	1
Liaoning Tyre	Chaoyang	Long march	2,025	1,450	-28
Qingdao No.2	Qingdao	Yellow Sea	1,815	2,020	11
Dongfeng Tyre	Shiyan	Dongfeng	2,609	2,504	-4
Hangzhou CSI	Hangzhou	Good Ride	3,164	3,739	18
Hualin Tyre	Mudanjiang	Hualin	1,727	1,361	-21
Guizho Tyre	Guiyang	Advance	2,325	2,187	-6

자료 : 산업추경

의 비교에서 나타나는 것처럼 출처가 다른 경우 이따금 일치된 결과를 얻기가 어렵다. 양측 표에 공통으로 열거된 업체들이 대다수 발견되기는 하지만 순위에 있어서는 차이가 있다. 아마도 이러한 업체별 규모의 표시는 타이어 산업내의 회사들이 스스로 산정한 추정치가 최선일 것이다. <표 12>는 1998년부터 1999년까지 전체 타이어 산업내에서의 내국 회사들을 평가한 자료이다.

모든 자료에서 중국 최대의 국내업체로 꼽히는 상하이 타이어는 훌륭한 관리체계를 유지하며 BRIDGESTONE사로부터 취득한 기술력을 사용하고 있다. 밀접한 합작관계를 목적으로 BRIDGESTONE사를 포함한 여러 다국적 기업들과 협상 중에 있으나 계약단계에는 도달하지 못한 상태이다. 비록, 화학행정당국이 합작회사 성립에 대해 독려 중이나 상하이 타이어는 독자적인 존속을 선호하고 있다. 동사의 과도한 부채의 부담도 부분적인 원인이라는 하나, 자신들이 보유한 장래성에 대한 주장 역시 강하기 때문이다. 그러나, BRIDGE-STONE은 현재 중국에 두 개의 합자 회사를 운용 중이며 GOODYEAR와 MICHELIN 또한 합자 회사를 보유하고 있어 상하이 타이어가 그러한 합작관련 협상을 그만두기에는 이미 늦었다.

수출시장에 최대한 역점을 두고있는 중국 업체들은 아직까지 시장에서 요청하는 규격에 못 미치고 있으며, 심지어 정착된 브랜드와 광범위한 유통망을 가진 중국 내에서조차 몇몇 자동차 메이커들의 기준에 부합하기 어려운 형편이다. 이는 품질 문제에만 국한된 사항이 아닌 것으로서, 메이저급 자동차 업체들의 국제기준 기술규격 취득에 대한 강조가 증대되고 있는 가운데 상하이 타이어는 실리카 배합의 전문적인 기술력이 부족한 상황이며, 또한 해외시장에서 두 가지 극도의 어려움에 처해있다. 대규모 자본

투자는 과도한 부채의 부담으로 작용하고 있으며, 값싼 지역이 아닌 상하이에 위치함에 따라 가격경쟁력 또한 저조하나, 품질면에 있어서 유럽과 북미에서 생산되는 대다수의 제품들과는 비교하기 어려운 현실이다.

여타의 타이어 업체들 대다수는 선진국 시장에서의 상하이 타이어의 판매 활동을 모방하려 노력하였으나 적은 그들의 규모로 인해 실패하였다. 현재, GUIZHOU TIRE와 XUZHOU TIRE CO 등은 ‘중국 제조업자 연합’의 형태로 SHANGHAI TIRE와 관계를 맺고 있으며, 同 연합은 캘리포니아 소재의 대형 판매업체를 인수하여 미국내에서 초기년도에 1억달러의 판매를 예상하고 있다. 연합의 회원사였던 SHANDONG TRIANGLE은 자사제품이 지속적으로 同 연합을 통하여 유통될 것임에도 현재 연합을 탈퇴한 상황이다. 다른 기업들이 가격인하 없이 판매하고 있는 인도네시아 시장의 경우 현지 생산품 대비 4분의 1 수준으로 판매되는 중국 제품의 밀수가 범람하고 있다.

중국 정부는 일반시장에 주식을 매각함으로써 상장 회사들과의 이해관계를 점차적으로 줄여가고 있다. 자사 주식 1,700만주가 매각된 1999년도 12월에 GUIZHOU TIRE CO는 이러한 경험을 가진 최대업체들 가운데 하나였다. 그런데, 이때의 매도가격이 지나치게 높이 책정되어 매물의 76% 정도만이 처분되었었다. 더 많은 타이어 회사들이 이러한 본보기를 따르게 될 것이나, 정부 당국은 보유주식의 실질적인 가치를 보다 현실적으로 산정해야 할 것이다. 정부의 요구가격은 주가수익률 18.5를 나타내고 있으나 분석가들이 제안한 수익률 10에 대비하여 지나치게 높은 것이다.

서방의 회사들이 중국내에서 합작회사를 설립하기까지는 다소간의 시간이 필요하였는데, 부분적인 이유로는 낮은 시장에 대해

신중해야 했기 때문이며, 또한, 자신들의 가치를 지나치게 부풀리는 중국 회사들과의 협상이 쉽지 않았기 때문이다. 1994년 GOOD-YEAR와 DALIAN RUBBER GENERAL FACTORY 사이의 계약은 큰 돌과구였으며, 그 이후로 대다수의 다국적 기업들이 중국에 합작회사를 설립하기에 이르렀으나, 예상치 못한 문제들에 자주 부딪치며, 현재까지도 이익을 내는 업체들은 소수에 불과하다.

중국 시장 신규 진출 회사들 가운데 가장 열정적인 기업들은 아마도 ‘한국 타이어’와 ‘금호 타이어’일 것이다. 각각 두개의 합작회사 설립을 위해 兩社는 방대한 투자를 하였으나, 아시아 최악의 경제위기와 때를 같이하여 시기적으로는 가장 불운하였다. 兩社 모두 극도로 많은 부채를 떠 안고 있으며, 금호의 경우 이러한 부담을 경감하기 위하여 합작회사 하나를 매각해야 했으나, 한국의 경우는 위기를 벗어나 중국시장의 8% 점유를 주장하고 있다.

일본으로부터 긍정적인 수출요청이 있었음에도 BRIDGESTONE사의 중국 시장진출이 매우 늦게 이루어졌는데, 다양한 기술 계약을 맺고있는 중국 최대의 SHANGHAI

TIRE사와의 결합을 희망하고 있었기 때문이었다. 그러나, 결국 기다림에 지친 BRIDGESTONE사는 MITSUI & COMPANY와 SHENYANG이 1996년도에 설립한 합작 기업인 SHENYANG SANTI TIRE의 지분 81.6%를 1999년 중반에 인수하기에 이르렀으며, 이러한 인수는 트럭 타이어 시장 진입과 금년 초 금호 타이어로부터의 TIANJING KUMHO TIRE CO에 대한 지분 취득으로 이어졌다. 이로 인하여 승용차 타이어 생산능력 또한 갖추게 되어 중국 시장내 중요한 역할자로서의 기회를 부여 받게 되었다.

중국 시장에 아직 진출하지 않고 있는 주목할 만한 두 업체는 CONTINENTAL과 PIRELLI 이다. PIRELLI의 경우 지난 10년의 초반, 다수의 중국 업체들에 대한 설비 판매에서 성공하였으나 정식 합작 관계로는 이어지지 않았으며, 반면, CONTINENTAL의 경우는 다른 분야에 전념하고 있다.

다국적 기업들의 중점 사항은 서로 다르게 나타나고 있다. GOODYEAR, MICHELIN 및 BRIDGESTONE 등의 3대 메이저 업체들은 자신들이 소유권을 보유한 시장으로서의 중국에 흥미를 가지고 있다. 합작회사 설립 당시의 계약에 근거하여 타이어를 수출하고는 있으나, 그들의 주요 관심사는 전체 중국 시장에 대한 자사 브랜드의 정착에 있다. 이와 달리, 소규모 외국 기업들은 중국을 국제 시장 수출을 겨냥한 저 비용 제품 확보지역으로 간주하고 있으며, 한국타이어와 금호타이어는 중국 시장과 수출 시장 모두에서의 강한 입지 확립을 기대하고 있다. 중국정부는 중국을 고품질 타이어 수출국가로 발전시키기 위하여 타이어 산업내의 품질기준 강화를 희망하고 있으나 결코 쉽지 않은 일이다.

〈표 13〉 중국의 해외 타이어 제조업체, 2000

회 사	위 치	소유권	래디알			바이어스		
			승용차	경트럭	트럭	경트럭	트럭	협용
1 Goodyear	Dalian	75/25	*	*				
2 Michelin	Shenyang	90/10	*	*	*			
3 Bridgestone	Shenyang	75/25			*			
4 Gadhra Tunggal	Hefei	90/10	*	*		*	*	*
5 Gadhra Tunggal	Putian	90/10	*	*				
6 Bridgestone	Tianjin	94.5/75.5	*	*				
7 Kumho	Nanjing	75/25	*	*			*	
8 Hankook	Jiaying	100	*	*				
9 Hankook	Huaiyin	65/35	*	*		*	*	*
10 Silverstone	Shiyang	55/45	*	*	*	*	*	*
11 Chengshin/Toyo	Kunshan	70/30	*	*				
12 Chengshin	Xiamen	100	*			*	*	*
13 Nankang	Zhangjiagang	불명				*	*	

자료 : 산업 추정

6. 전 망

중국의 타이어 산업은 지난 10년 동안 최

신의 기술과 관리체계 도입 등의 현대화를 지향하는 경이적인 노력을 통해 극적으로 변모되었다. 그 변화의 척도로서 대다수의 업체들의 RADIAL TIRE 생산을 들 수 있다. <표 14> 에서 나타나듯 RADIAL 제품을 생산하는 중국의 15위권 회사들 가운데 합작회사는 반 정도에 불과하며, 품질면에 있어서 차이가 있기는 하지만 생산기술을 도입하여 개발 육성하고 있다.

<표 14> 중국의 15대 타이어 제조업체 - 래디알 타이어 생산, 1999

회 사	위 치	생 산			
		승용차	경트럭	트럭/버스	계
1 Shanghai Tire(Warrior)	Shanghai	3,910	400	870	5,180
2 Kumho(Bridgestone)	Tianjin	1,748	700	-	2,448
3 Chengshin/Toyo	Kunshan	1,980	-	-	1,980
4 Kumho	Nanjing	1,600	370	-	1,970
5 Roncheng Rubber(Cemshen)	Rongcheng	967	830	95	1,892
6 Hankook	Jixing	1,760	-	-	1,760
7 Grand Tie	Hefei	1,370	290	-	1,660
8 Goodyear	Dalian	1,475	44	-	1,519
9 South China Tire(Wanli)	Guangzhou	1,290	86	128	1,504
10 Shandong Tire(Triangle)	Weihai	510	530	420	1,460
11 Beijing Tire(Jinglun)	Beijing	220	890	-	1,110
12 Hankook	Huaiyang	850	180	-	1,030
13 Minchelin	Shenyang	890	-	70	960
14 Qingdao #2(Yellow Sea)	Qingdao	410	44	280	734
15 Liaoning(Long March)	Chaiyan	496	-	53	549
계		19,476	4,364	1,916	25,756

자료 : 산업 추정

타이어 산업은 현재 또 다른 도전을 모색하고 있다. 내수 시장을 육성하는 동시에 세계 무대에서의 경쟁력을 갖추어 수출 신장을 극대화시키는 것이다. 비록 지난 몇 년간 보여준 고속 신장이 재현될 수는 없으나 중국의 타이어 시장은 보다 활발하게 성장할 것이다. 자동차 생산의 계획은 자동차 산업의 장기적인 성장을 위한 지지기반 내에서

의 보다 현실적인 외형과 진보를 위해 축소되었다.

첫 단계로서, 조직적이고 견실한 기초 위에서 수출을 체계화하는 것이었으나, 다국적 기업들이 구축한 유통망에 접근 못하는 자국의 민영 기업들을 위한 수출시장 개발이 쉽지 않을 것이다. 최근에 중국산 BIAS TIRE가 초 저가로써 국제 시장에 범람하고 있으나, 이것이 중장기 전략의 기초가 될 수는 없으며, 만약 이러한 전략이 진전되지 않는 한, 중국의 민영 기업들 대부분은 자신들의 규모가 너무 적으며, 다른 중국 업체들이나 다국적 기업들과의 제휴 형태 없이는 발전을 위한 기술력이 부족함을 깨닫게 될 것이다.

<표 15> 중국의 차종별 타이어 생산 성장 예상, 1999-2004

차 종	연성장률 %
승용차	8
경트럭	5
트럭/버스	3
농경용	11
오토바이	4

자료 : EIU 예상

타이어 산업의 성장은 시장 부문별로 다르게 나타날 것이나, 전체적으로 농경 부문의 최대 상승과 트럭 및 버스 부문의 최소 증대를 포함하여 1999년부터 2004년 사이에 매년 6% 증대될 것으로 예상하고 있다.

이러한 성장속도는 세계의 어떤 선진국들에서도 환영받는 수준이나, 막상 중국의 입장에서서는 생산 성장의 둔화로 표현된다. 이러한 결과와 대다수 내국 기업들이 겪고 있는 부채문제로 인하여 향후 10년 안에 타이어 산업내에서 중요한 합리화 작업이 이루어질 것이고, 민간 기업들 가운데 세계 또는 내국을 제외하고는 독자적으로 존속할 수 없을 것이며, 중국의 WTO 가입이 성사되자마자 그러한 합병 과정이 가속화될 것이다.

<자료: EIU Rubber Trends 2nd Quarter 2000>