

**페루 중국산 저가품 경계령
한국 중계 수출 확대 적신호**

1. 틀레도정부 불공정거래 단속강화 천명

우리 기업들의 중국산 제품 중계무역이 확대일로에 있는데 반해, 페루시장에서는 중국산품의 저가 공세에 대해 적신호가 켜지고 있다. 최근들어 국내 기업들이 중국으로 생산기반 이전 또는 합작투자를 가속화하고 있는 것은 주지의 사실이다.

우리나라를 포함한 외국기업의 활발한 진출에 힘입어 중국의 대외무역이 급팽창세를 보이고 있는 게 세계 무역구조 변화의 중요한 특징이 되고 있는 것이 현실이며, 대미 저가품 생산 배후기지라고 불리는 중남미시장에서조차도 중국산 저가품 공세 때문에 수출을 못하겠다는 이야기가 팽배되어 있는 실정이다.

그러나 앞으로 중국산 제품의 대페루 중계수출 확대는 세심한 주의를 요하고 있다.

지난 7월 28일에 들어선 틀레도 대통령 정부는 대통령 취임사에서조차 밝힌 바 있는 Down Value, 덤핑 등 불공정 무역관행을 철저히 단속해 나가겠다고, 이를 위해 관계기관인 특히 등록 및 소비자 보호청(INDECOPI)의 기능을 강화해 나가겠다는 약속이 점차 가시화되는 추세를 보이고 있기 때문이다.

최근 들어 중국산 제품에 대한 덤핑, 공업규격 위반 등의 혐의 조사가 3건이나 기록될 정도로 저가품 물량 공세 차단을 통한 국내 관련 산업보호정책을 구체화 시켜 나가고 있다.

지난 16일자 관보를 통해 우선 1차로 중국산 승용차 및 트럭용 타이어에 대해 예상외로 신속하게 잠정덤핑 관세를 확정해 고시했는데, 대부분 페루 국내 관련기업의 제소대로 높은 잠정관세를 부과하겠다고 밝히고 있다. 이외에도 중국산 스테인리스 식탁용구도 덤핑혐의로

제소상태에 있으며, 중국산 전선에 대해서는 공업규격 불량으로 제소되어 수입상축이 이미 제소를 해놓은 상태에 있으며, 관계기관에 따르면 중국산 직물, 신발류, 의류 등 여타 소비재에 대해서도 예외 주시하고 있다고 말하고 있다.

또한 페루 정부는 관계기관의 기능 강화 뿐만 아니라 불공정무역관행에 대한 조사 절차도 대폭 단축해 국내 피해기업 구제를 능률적으로 펴나가겠다고 공언하고 있는 상황이다.

한편 한국산 직물 수입상에 대한 Down Value를 통한 관세 및 기장 조작을 통한 국제 포탈 협의 조사가 아직 진행되는 가운데 나온 이번 페루 정부의 신속한 덤핑 예비판정은 향후 대페루 수출시 경각심을 불러 일으키고 있다.

이러한 일련의 조치들은 페루 정부가 국내산업 보호 및 수출산업화 추진을 통해 고용창출과 외화 소득원 다변화를 추진해 나가겠다는 의지를 강하게 표출시키는 것들로, 앞으로 우리 기업중 대중국 투자진출 기업이나 그 동안 바이어측의 통관시 제세 절감 목적의 Invoice 가격 조정을 관행처럼 용인해왔던 국내 수출기업들은 대페루 수출시 시장 상황변화에 보다 세심히 관심을 갖고 시장을 관리해 나가야 하겠다.

특히 산국산 제품의 경우 불공정 무역거래로 현지 언론에 거론이 되면 세계 무역계에 거인 군단으로 등장하고 있는 중국보다 더 큰 타격을 받을 것이 확실해 거듭 주의가 요구된다.

참고로 이번에 관보를 통해 고시된 중국산 타이어에 대한 잠정 덤핑관세를 내역은 다음 표와 같다.

〈자료 : KOTRA〉

**경기 둔화, 고비용
멕시코 타이어 업계 타격**

멕시코 타이어 업계는 현재 대부분의 주요 타이어 회

對중국산 타이어 잠정 덤핑 관세율

| 스펙 | 잠정덤핑 관세율(%) | 비고 | 스펙 | 잠정덤핑 관세율(%) | 비고 |
|--------------|-------------|-------|----------------|-------------|-------|
| Radial 12 인치 | 115.2 | 승용차용 | 650-15 RIB | 88.0 | 소형트럭용 |
| 175/70 R13 | 52.9 | " | 750-16 RIB | 43.6 | " |
| 185/70 R13 | 24.0 | " | 1100-20 16 LUG | 64.4 | 대형트럭용 |
| 185/70 R14 | 43.1 | " | 1200-20 16 LUG | 68.5 | " |
| 205/70 R14 | 162.0 | " | 1200-20 18 LUG | 68.5 | " |
| 700*15 RIB | 41.1 | 소형트럭용 | 1100-20 16 RIB | 61.8 | " |
| 700*16 LUG | 42.3 | " | 1200-20 16 RIB | 65.5 | " |
| 700*15 LUG | 55.9 | " | 1200-20 18 RIB | 57.5 | " |
| 600*14 RIB | 109.2 | " | | | |

사들이 공장을 폐쇄하고 비용절감 대비책을 수립하며 수입에 더 큰 비중이 실리는 등 어려움을 겪고 있다.

굳이어와 미쉐린은 경기 침체 요인들과 노동, 원자재 그리고 에너지 등 여러 가지 분야에서의 비용 증가등을 이유로 지난해에 멕시코 주재 공장을 폐쇄했다.

게다가 브릿지스톤/파이어스톤사와 컨티넨탈 A.G.사는 비용을 절감하기 위해 사업 운영에서 변화를 꾀하고 있다.

산업계 전반에 영향을 끼치는 하나의 요소는 멕시코의 경제사정이다. 멕시코의 고무와 타이어 업계 정보를 집계하는 Mexican National Rubber Chamber (멕시코 국내 고무 회회소)의 소장은 폐소화의 강세는 수출을 어렵게 하고 수입을 유도하고 있다고 말했다.

“타이어의 경우 고도의 기술을 지닌 다른 나라의 생산 업체 또는 멕시코와는 달리 노동력이 구시대적 규정에 영향을 받지 않는 브라질 같은 나라와 비교해 볼 때 우리의 생산량은 매우 낮다.”라고 그는 덧붙였다.

굳이어사는 4월에 Compania Hulera Goodyear-Oxo S.A. de C.V. Tultitlan 공장의 문을 닫았고, 한편 미쉐린은 2000년 8월 Tacuba와 Queretaro에서 Uniroyal S.A. de C.V. 자회사 공장을 폐쇄했다. 이 두 회사는 지금 세 제조업체 (Continental Tire de Mexico (General Tire), Bridgestone/Firestone de Mexico S.A. de C.V. 그리고 국내 생산업체인 Compania Hulera Tornel S.A. de C. V.)가 영입하는 멕시코에 타이어를 수출한다.

멕시코 시티, 멕시코 주에 각각 하나씩, 두 개의 공장을 갖고 있는 Tornel사는 Tacuba의 Uniroyal 공장을 임대하기 위해 작년말 미쉐린과 계약을 체결했다. 그 공장은 지금 멕시코의 Uniroyal 판매 조직을 통해 판매용 Uniroyal 브랜드의 바이어스 경.중 트럭 타이어를 지금 생산중이다.

컨티넨탈사의 Guadalajara와 San Luis Potosi 주재 공장들은 작년 판매량에 있어 4% 증가를 보였다. 그러나 그 회사는 2000년 연례 보고서에서 비용증가를 충당하기 위해 가격을 올릴 수 없었다고 말했다.

이렇게 기준이하로 영입이 된다는 것을 감안하여, 독일 소유 회사는 유럽모델을 반영하기 위해 북미 제조를 개편할 계획이다. 컨티넨탈사의 대변인은 컨티넨탈사는 어떤 공장 폐쇄나 감원의 계획은 없으나 자산을 더욱 효율적으로 사용하기 위해 제조 네트워크를 검토할 방침이라고 말했다.

멕시코 주재 브릿지스톤/파이어스톤사의 사장인 Jorge Gonzalez는 폐소화 강세는 멕시코에 타이어 가격에 대해 높은 압력을 행사하고 있다고 말했다. 또한 그는 세계 곳곳에서 수입된 타이어가 멕시코에서 판매되고 있다면서 수입 타이어를 국내에서 생산되는 타이어보다 더 싸게 만드는 멕시코 폐소화의 강세와 안전성은 수입을 유도하고 있다고 덧붙였다.

수입업자는 매우 낮은 가격에 타이어를 판매하고 있으며 멕시코 교환용 타이어 시장의 광범위한 부분을 장악하고 있다고 Gonzalez는 말했다. 그의 회사는 Cuernavaca에 래디알 타이어 공장을, Mexico City에 바이어스 타이어 공장을 가지고 있다.

유럽, 미국, 캐나다 그리고 다른 라틴 아메리카 지역에서 수입된 타이어는 가격이 적당해서 멕시코의 타이

어 생산업자에게 문제가 되지 않지만 중국과 한국으로부터의 수입은 가격과 가격으로부터 비롯되는 그 두 나라로부터의 수입량 증가 때문에 큰 문제가 된다고 Martha는 말한다.

멕시코로 수입되는 경트럭과 트럭 타이어는 약 70퍼센트가 미국과 캐나다에서 수입된다. 회회소 통계에 따르면, 한국과 중국으로부터의 수입은 자동차 타이어의 13퍼센트를 기록하고 있으며 경트럭과 트럭 타이어 수입은 9퍼센트를 차지한다. 그 나머지는 일본, 브라질, 칠레, 과테말라, 베네주엘라, 독일, 이탈리아, 대만으로 부터 수입된다.

최근 미국 경기 침체와 맞물려 2001년 초 멕시코에서의 경제성장의 둔화가 사업에 영향을 미쳤다고 Gonzalez는 말한다.

“멕시코 제조 업체는 매우 낮은 가격으로 다른 나라로부터의 수입을 촉진 시키는 현 재정정책과 경제 정책의 영향을 받고 있다.” “특히나 수송 업체는 매우 심한 영향을 받고 있는데 이에 따라 타이어 업체는 직접적인 영향 아래 놓여 있다.”

미쉐린의 공장 폐쇄 결정은 외부적 요소가 아니라 가격 경쟁력에 있어서의 취약성에 기반을 둔다고 회사 대변인이 말했다. “그러나 미쉐린은 계속해서 업계 회사 중 우위를 차지하고 있으며 매출은 흑자이다.”

비록 경제적 요소가 타이어 업체의 성장을 둔화시키고 있지만, 2000년 타이어 생산은 1993집만개, 1999년에는 5% 성장을 기록했고 Martha는 말했다.

그러나 국내 생산자들의 타이어 판매는 올해 5% 떨어졌다. 한편 수입은 20% 증가가 예상된다.

굳이어와 유니로알 공장의 폐쇄는 멕시코 생산에 있어 주어진 생산시설 능력을 놓고 볼 때 8백만개 즉 25% 정도가 감소될 것으로 보인다.

비록 Tornel사가 300명을 재 고용했지만, 굳이어의 공장폐쇄로 인해 1559명이 일자리를 잃었으며, 미쉐린의 공장폐쇄로 800명의 인원이 해고됐다.

타이어 업계에서 경쟁력 유지에 영향을 미치는 또 다른 요소는 1994년 북부 미국 자유 무역 협정의 시행이다. 왜냐하면 그 협정은 미국 제조업체들에 대해서도 똑같은 기회를 제공하기 때문이라고 Gonzalez가 말했다.

멕시코가 체결한 다른 협정 뿐만 아니라 NAFTA도 생산업체에게 생산 합리화를 위한 기회를 제공한다. “더 적은 수의 코드를 생산함으로써 그들은 생산성을 얻고 그리고 그들은 국내에서 생산된 일정 사이즈의 제품을 수출할 수 있고 시장에서의 라인을 완성할 다른 사이즈의 제품을 수입할 수 있다고 그는 말했다. Tornel사는 미국과 캐나다의 어떤 다른 생산업체와도 관련되지 않은 유일한 회사이며 NAFTA는 일반적으로 멕시코에서 지지를 얻고 있는 회사들에게 긍정적인 효과를 보였다고 그는 또한 말했다.

NAFTA의 목적은 평형성을 마련하는 것이었다. 그리고 “우리는 그것이 달성되었다고 생각한다.”고 미쉐린의 대변인은 말했다. “두 개의 공장을 폐쇄로 이끌었던 문제들은 NAFTA의 의결 전에도 있었다. 따라서 그 공장은 NAFTA의 존재 여부와는 상관없이 문을 닫았을 것이다.”

〈자료 : Rubber & Plastics News〉