

중국의 타이어산업현황과 진출환경

李 吭 九*

막대한 성장잠재력을 지닌 중국시장은 외국기업에게 매력적인 진출대상지로 부상하고 있다. 그러나 최근 중국정부는 자국 산업의 보호·육성이 필요하자 그동안 외국인 투자기업에게 부여해 왔던 각종 특혜조치를 폐지하거나 축소해 나아가고 있다. 이에 따라 대중국 진출비용의 상승 등 진출여건이 점차 어려워질 전망이다. 이하에서는 국내 업체의 진출이 증가하며 우리와의 교역량이 증가하고 있는 중국의 경제현황과 투자환경 변화에 대해 살펴본 후 새로운 재편기를 맞이하고 있는 중국 자동차산업과 세계 제 4위의 생산량을 자랑하는 타이어산업의 현황에 대해 살펴보고 우리기업의 현지 진출과 관련한 시사점을 도출해 보기로 한다.

1. 중국의 경제현황과 투자환경

(1) 중국경제현황

지난해 중국의 GDP 성장률은 1994년의 11.8%보다 낮은 10.2%를 기록하였으나 여전히 투자리수의 높은 증가율을 유지하였다. 산업생산 역시 13.4%가 증가하였으며, 무역수지는 높은 수출신장세에 힘입어 160억 달러의 흑자를 기록하며 GDP의 2.6%에 달하였다. 외국인 직접투자도 전년대비 10%

(표 1) 중국경제현황

(단위 : %, 억달러)

	1994	1995	1996
경제성장률	11.8	10.2	8.9
수출	1,210	1,316	2,003
수입	1,157	1,136	1,883
무역수지	53	179	120
소비자물가상승률	24.2	17.0	14.0

자료 : 산업연구원

주 : 1995년의 무역통계는 1~11월의 실적치이고, 1996년은 전망치임.

증가한 370억달러로 사상 최대치를 기록하였다. 그러나 소매물가는 1994년의 24.2%에서 17%로 상승률이 둔화되기는 하였으나 높은 수준을 기록하였다.

금년도 중국의 경제성장률은 8.9%에 달할 전망이다. 중국정부는 소매물가를 10%, 수입증가율은 17% 정도에서 억제할 계획이다. 지난 1/4분기중 중국의 경제성장률은 10.2%를 기록하였고 소매물가상승률은 7.7%로 전년 동기의 18.7%보다는 둔화되었으나 수출이 전년 동기대비 8.7%가 감소한 반면 수입은 23.2%가 증가하여 무역수지적자가 11억 5,000만달러에 달하였다.

(2) 투자환경

최근 중국 진출환경과 관련한 변화로는 관세제도 및 조세제도의 개혁과 외국인 투자기업에 대한 우대조치의 폐지 및 축소를 들 수 있다. 이와 함께 중국정부는 금년 하반기중

* 産業研究院 北美研究팀 責任研究員

적절한 시기에 인민폐 환율을 달러당 0.5원 정도 평가절하할 것으로 예상되고 있다.

중국은 최근 평균관세율을 35.9%에서 23%로 인하하는 동시에 관세구조를 단순화하였으며, 수입수량 규제를 받는 품목중 1/3을 해제하였다. 금번 관세인하에서 중국은 경제성장세의 유지를 위해 원자재와 첨단기술제품의 관세를 대폭 인하하였다. 그러나 소비재와 자동차와 같이 국내산업의 보호와 육성이 필요한 품목의 관세는 상대적으로 소폭 인하하였다. 주요 관심품목의 관세인하율을 살펴보면 자동차가 110%에서 100%, 자전거가 90%에서 50%, 천연고무가 30%에서 20%로 각각 인하되었다. 지난해까지 수입타이어에 대한 중국의 관세율은 최저관세율이 40%, 보통세율이 50%에 달하였으며, 국산화율에 따라 적용세율이 차등화되어 왔다. 즉, 국산화율이 40~60%인 경우 관세율은 40%, 60~80%인 경우는 32%, 80% 이상은 24%의 관세율을 적용받아 왔다. 이러한 타이어 수입관세는 관세제도의 개혁에 따라 소폭 인하될 계획이다.

금번 관세인하는 현지진출 외국기업이 부품과 원자재를 보다 싼값에 수입할 수 있는 여건을 조성해 주었으나 외국인 투자기업에 대해 실시되어 왔던 수입장비에 대한 면세 제도가 폐지됨으로써 동 효과를 상쇄시키며 부담을 가중시킬 가능성이 큰 것으로 평가할 수 있다.

한편 외국인 직접투자제도의 경우 중국내의 外資系 기업에 대한 인허가절차 등 진출 자체에 관한 어려움은 상당히 해소되었다고 볼 수 있지만, 중국에는 외국기업이 진출하여 영업활동을 하기에는 여러가지 독특한, 즉 중국적인 요소들이 도사리고 있다. 경제제도도 우리나라나 서방세계와 비교했을 때 차이점이 많다. 먼저 제도상의 차이점은 다음과 같은 요인에 의해 발생한다.

첫째, 중국의 사회주의체제에 기인된 차이점이다. 이는 중국이 改革·開放을 통하여 시장경제체제를 도입하고 있음에도 불구하고 아직도 사회주의국가를 표방하고 있는데, 이러한 태도는 각종 경제법이나 경제제도 곳곳에 반영되어 나타나고 있다.

둘째, 개도국 특유의 보호주의적 제도들이다. 이는 중국의 관료집단이 중국은 아직 개도국이기 때문에 국내시장을 보호하고 각종 규제적인 조치를 취할 수 있다는 입장을 고수함으로써 발생하는 것이다.

실제에 있어서는 이들 양자를 쉽게 구분할 수 없는 경우도 있고, 멀지 않은 장래에 개선될 수 있는 부분도 있다. 특히 WTO에 가입하고 중국의 외국기업에 대한 비우호적인 각종 제도적 관행에 대한 서방 선진국의 압력이 가해지면 상당부분 개선될 수도 있다. 그러나 적어도 장래에 바뀌어질 가능성이 없는 부분도 매우 많다. 예를 들면 회계제도나 토지제도에는 시장경제제도 도입에 의한 자본주의적 체제와 기존의 사회주의적 요소가 혼합되어 있다. 중국정부가 경제사회제도에 배어있는 이들 사회주의적 요소를 쉽게 제거할 수 없는 배경에는 명백히 정치적인 이유도 있지만, 경제개혁이 너무도 급속히 진행되면 모든 사회부문이 이를 뒤따라가기 쉽지 않다는 현실적인 이유도 있다.

중국 경제제도에 있어서 또 하나의 특징은 거의 모든 제도가 안정되어 있지 못하다는 점이다. 중국정부의 경제개혁 실시는 먼저 경제특구나 연안개방도시에서 실험을 하고 그 결과를 전국적으로 확대해 나가는 방식을 취하고 있다. 따라서 특정지역에서 시행되고 있는 제도가 다른 지역에서는 실시되지 않는 경우가 있으며, 지방정부가 정한 조례와 중앙정부가 공포한 법제가 일치하지 않는 경우도 간혹 발생한다. 이러한 이유 때문에 중국에서 공포되는 각종 법규에 “잠

정(잠행)규정” 혹은 “잠정조례” 등이 많은 편이다.

특히 1994년부터는 조세제도, 회계제도, 외환제도, 토지제도 등에 있어서 많은 변화가 있었다. 그동안 외자계 기업의 진출에 있어서 큰 걸림돌이 되었던 수출의무비율 등이 크게 완화되고, 미국 달러화에 대한 인민폐의 이중환율제도가 단일화되었으며, 稅種과 세율이 조정되기도 하였다. 현재 중국의 법인세율은 33%, 개인소득세율은 45%에 달하고 있다.

한편 중국정부는 금년 들어서 심화되고 있는 무역수지 불균형을 해소하기 위해 인민폐 환율을 소폭절하하여 현재 달러당 8.3~8.4원 수준을 보이고 있는 인민폐 환율을 하반기중에는 달러당 8.80~8.96원 정도로 조정할 예정이다. 이 경우 우리의 대중국 수출이 부정적인 영향을 받을 전망이어서 사전 대비가 요망된다.

중국의 투자환경에 대한 평가는 지난해 가을 EIU와 앤더슨 컨설팅이 중국내에서 영업하고 있는 47개 서방기업을 대상으로 실시한 설문조사의 결과로 유추해 볼 수 있다. 동 조사에서 조사대상 기업들은 중국내에서의 영업을 기대했던 것보다 빨리 이익을 발생시키고 있다고 응답하였다. 즉, 조사대상 기업중 44%가 중국내에서 이익을 실현하고 있으며, 합작투자의 경우 75%가 2년 이내에 이익을 내고 있는 것으로 나타났다.

이와 유사한 조사결과는 동아시아은행에 의해서도 보고되었다. 중국 진출 46개 기업을 대상으로 한 동아시아은행의 조사결과도 50%가 현재 이익을 실현하고 있고 85%가 對중국 투자에 만족하고 있는 것으로 나타나고 있다.

이와 같이 중국에 진출한 많은 외국기업들이 이익을 실현하고 있으나 외국인 투자기업에 대한 특혜조치가 축소됨에 따라 중

국내 영업수익률은 점차 낮아질 가능성도 높다. 앤더슨사의 조사대상 기업중 22%만이 중국내 영업이 여타 개도국에서보다 높은 수익률을 올리고 있다고 응답하여 중국내에서의 수익이 기대했던 것만큼 높지 않은 것으로 나타나고 있다. 이러한 상황에서 외국기업의 대중국 직접투자 증가는 진출기업간의 경쟁을 심화시켜 수익성을 하락시킬 수 있다. 앤더슨사의 조사에서도 65%의 기업이 현재 경쟁에 직면하고 있으며, 점차 경쟁이 심화되고 있는 것으로 조사되었다. 더불어 조사대상기업들의 대부분은 단독으로 중국에 진출하는 것보다는 현지의 우수기업과의 합작투자를 통해 현지에 진출하는 것이 성공의 기회가 높다고 응답하였다. 이와 함께 중국내 투자자본의 회수기간은 80년대의 평균 7년에서 최근에는 5년 미만으로 단축된 것으로 나타나고 있다.

2. 중국 자동차산업의 현황과 전망

(1) 중국 자동차산업현황

중국정부는 자동차산업을 국가기간산업으로 육성하고 있다. 중국의 자동차생산은 1980년의 22만대 수준에서 90년대 들어서의 생산증가에 힘입어 1992년에 100만대를 돌파하였으며, 지난해에는 금융긴축정책, 수입증가, 부품산업합리화의 어려움, 사회간접자본의 미비 여파로 둔화되어 전년대비 5% 증가한 150만대를 기록하였다. 한편 지난해 중국내 완성차 조립업체들은 판매둔화에 따른 재고수준을 줄이기 위해 가격인하를 실시하였다.

중국정부는 국내 자동차산업의 육성을 위해 자동차의 수입을 억제하고 있다. 이에 따라 중국 자동차시장에서 수입승용차가 차지하는 판매비중은 1986년 80%에서 1995년에는 10% 이하로 감소하였다. 한편 1994년에 발표된 ‘자동차산업정책’에 따르면 중

국은 자동차의 자급뿐만 아니라 수출에 노력하여 2010년에는 생산량의 10%를 수출할 계획이다. ‘중국 자동차산업정책(Policy for China Automotive Industry Enterprises)’으로 명명된 동 계획은 규모의 경제를 강조하며, 현재 영세업체가 대부분인 120~130개의 자동차 조립업체를 통합하여 산업구조의 합리화를 도모할 계획이다.

중국은 자동차산업의 육성을 위하여 9차 5개년 계획기간중 337억달러를 투자하여 2000년에는 연간 130만대의 승용차와 140

만대의 버스과 트럭을 생산할 계획이다. 동 기간중 소요되는 투자비용중 약 2/3는 중앙정부와 지방정부가 지출할 계획이며, 나머지 1/3은 외국인투자로 충당할 계획이다. 이러한 외국인투자 유치계획은 현재 외국자동차업체들이 중국 자동차시장에 대해 높은 관심을 보이고 있어 별 무리없이 추진될 예상된다.

한편 중국 자동차산업은 향후 8개 조립업체를 중심으로 재편될 전망이다. 중국정부는 9차 5개년 계획기간중 조립업체간의 통

(표 2) 중국 승용차제조회사현황

회사구분	합작사 (지분)	합작내용	생산모델	국산화율 (%)	생산대수(대)		
					실적	계획	능력/年
三	長春一汽 (40%)	- 1988년 8월 아우디사와 기술제휴 - 1989년 아우디사, 폴크스바겐사와 합병추진 - 1991년 2월 폴크스바겐과 합작	아우디 100 폴프	21.9	8,062	2만 4만	아우디 3만 폴프 15만 (1995)
	湖北二汽 (30%)	- 1992년 5월 시트로엥사와 합작 - 트럭과 승용차를 별개의 공장에서 생산	시트로엥 ZX 계열 (1,300~ 1500cc)	-	-	3.5만	15만('95) 30만('98)
大	上海 폴크스바겐 (50%)	- 1984년 10월 합작계약 체결 - GM과 승용차 합작 생산	산타나	70.4	65,000	10만	15만('95) 30만(2000)
三 小	천진다이하츠 다이하츠(기술제휴)	- 도요타와 엔진생산 합작	-	45.7	33,219	5만	8만('95)
	광주 푸조 (22%)	- 1985년 푸조와 합작	푸조 505 푸조 504	29.79 37.66	20,404	-	7만('95)
	북경 지프 (31%)	- 1993년 AMC와 합작 - 이후 클라이슬러가 AMC 합병	BJ-212S 체로키	50.07	56,245	8만	10만('95)
二 重 点	장안 스즈키 (50%)	- 1984년 스즈키와 합작 - 미쓰비시와는 부품생산 합작	ST 90	-	5,000	10만	-
	귀주 향공 (기술공여)	- 1989년부터 기술공여 - minicab	미니캡	-	-	1만	-

자료 : 陳正澄, 중국자동차산업과 국산화전략, 1995.

주 : 1) 생산실적은 1992년 기준임.

2) 생산계획은 1995년 기준임.

3) 국산화율 = $\frac{\text{공장출하가격} - [\text{CKD가격(CIF)} + \text{관세액}]}{\text{공장출하가격}} \times 100$

합을 통한 대형화를 목표로 산업지원정책을 추진할 계획이며, 현재 주력업체로 지정받은 8개 조립업체의 현황은 <표 2>와 같다.

중국의 자동차산업정책이 마무리될 경우 중국의 자동차산업은 3~4개의 대형업체와 6~7개의 중핵조립업체를 중심으로 한 중소기업체와의 하청생산 구조로 재편될 전망이어서 최근 중국내 기존 조립업체간의 매수·합병이 활발히 추진되고 있다.

한편 중국은 자동차산업의 구조조정을 위해 1997년까지 새로운 승용차와 경트럭 조립업체의 허가를 불허할 방침이다. 그러나 중국의 자동차산업정책은 선별성을 가지고 신축적으로 운용될 예상이며, 이는 최근 중국이 GM사의 중형승용차와 미니밴의 생산을 위한 10억달러 투자계획을 승인한 예에서 나타나고 있다.

(2) 외국 자동차업체의 중국진출현황

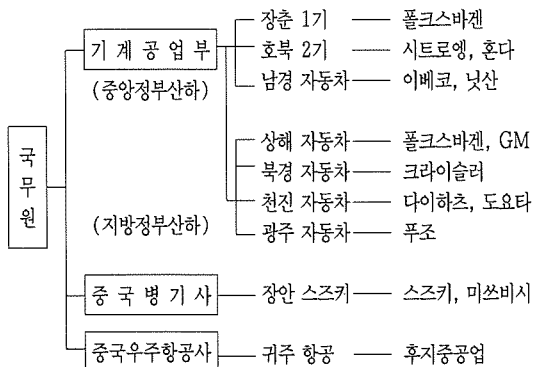
중국에 진출해 있는 주요 외국 자동차 조립업체로는 승용차부문의 폴크스바겐, 벤츠, 푸조·시트로엥, 크라이슬러, GM과 다이하츠사를 들 수 있다. 이외에 스즈키와 후지중공업 등이 합작으로 상용차를 생산하고 있으며, 최근에는 닛산과 포드가 합작투자를 통한 픽업트럭과 밴의 현지생산을 각각 추진하고 있다.

외국 완성차 조립업체의 대중국 직접투자는 현지업체의 주식매입과 합작투자 형태로 추진되고 있다. 지난해 포드사는 남부 장시성의 트럭 조립업체인 지양링자동차의 주식 20%를 합작생산을 위해 지방 증권시장에서 매입하였다. 일본의 이토추와 이스즈사도 현지 합작생산을 위해 북경경버스사의 주식 25%를 매입하였다. 이들 3사가 매입한 주식은 중국정부의 투자가이드라인을 우회하기 위해 포드사의 경우 외국인 투자자를 위한 주식인 B-Share를, 일본업체는 기관이 보유하고 있는 'legal person' share를 매입하였다.

한편 GM사는 상해자동차공업사와 연산 10만대 규모의 승용차 합작생산공장건설에 착수할 계획이다. GM사의 합작 파트너인 상해자동차공업사는 1985년부터 폴크스바겐사와 합작으로 승용차를 생산하기 시작하여 현재 중국의 8대 자동차 조립업체중 선두를 달리고 있다. GM사는 상해자동차공업사와 합작생산계약을 체결함으로써 향후 대중국 투자진출확대에 유리한 고지를 점하게 되었다.

중국시장 진출이 상대적으로 늦은 일본 자동차업체중 도요타는 지난 3월 중국정부로부터 연산 10만개 규모의 엔진 합작생산 승인을 득하였으며, 닛산도 경트럭 생산을 위한 합작투자를 승인받았다. 현재 도요타는 자회사인 다이하츠 자동차를 통해 엔진 합작생산 상대사인 천진자동차공업사에 기술을 공여하고 있으며, 코롤라나 코로나와 같은 중소형 승용차의 합작생산을 모색하고 있다. 이외에 미쓰비시가 중국북공업그룹과의 합작투자를 추진하고 있으며, 혼다는 호북자동차사를 상대로 합작생산을 추진하고 있다.

한편 중국은 9차 5개년 계획기간중 자동차산업의 육성을 위한 투자금액중 약 20%



자료 : Japan 21st, 1996. 2.

[그림 1] 외국 자동차업체의 협력추진현황

를 부품산업의 육성에 할당할 계획이다. 이러한 부품산업 육성투자액은 1991~95년중 중국 자동차부품산업내에 투자된 금액을 720% 상회하는 금액이다. 또한 중국은 1997년까지 승용차부품의 60%와 경트럭부품의 80%를 국산화할 계획이며, 금세기말까지 5~10개의 국제적인 부품생산 업체와 네트워크 생산체제를 구축할 계획이다. 현재 중국내에는 대부분이 영세업체인 4,800여개의 부품업체가 산재해 있으나 새로운 자동차산업정책에 의해 대부분이 정리될 전망이다. 중국의 기계공업부는 이미 정부의 금융지원과 우대정책 수혜를 받을 수 있는 300대 부품업체를 선정하여 핵심부품의 생산을 독려하고 있다.

이와 함께 중국정부는 부품산업에 대한 외국인 투자를 적극 유치하고 있으나 제품개발기술과 독자적인 국제판매망을 가진 외국업체가 우대를 받게 될 예정이다. 중국정부는 자국 자동차산업의 제품개발능력을 높이기 위해 국내 조립업체가 제품개발·연구센터를 설립하여 외국의 선진기술을 도입하여 독자적인 제품개발능력을 갖추도록 유도하고 있다. 이에 따라 중국정부는 대형자동차 조립업체가 연합하여 중요 연구과제를 추진할 수 있도록 지원하기 위해 특별연구기금을 조성할 계획이다.

(3) 중국 자동차산업의 문제점

한편 중국 자동차산업이 안고 있는 문제점에 대해 살펴보면 다음과 같다.

1) 생산기업의 난립

중국 자동차산업이 안고 있는 문제점으로는 우선 생산기업의 난립을 들 수 있다. 생산기업의 난립현상은 자동차산업 발전 초기부터 중국정부가 여러차례 통합화 또는 집중화 노력을 기울여 왔음에도 불구하고 오히려 심화되어 왔다. 자동차산업의 발전 초기에는 규모의 경제효과가 경쟁력 우열에

미치는 영향이 크다는 점에서, 생산의 분산화가 과도하게 진행되어 있는 중국 자동차산업이 안고 있는 문제의 심각성은 분명하게 드러나고 있다. 이러한 생산분산현상의 주요 원인은 다음과 같다.

생산집중화를 추구하는 중앙정부의 통제와 지방경제 활성화를 도모하는 지방정부의 자동차산업에 대한 참여욕구가 대립되어 온 가운데, 자동차의 수요가 급증하거나 지방정부의 권한이 강해질 때마다 지방단위의 자동차 생산기업 신설이 경쟁적으로 이루어짐으로써 자동차 생산의 분산현상이 심화되어 왔기 때문이다.

(표 3) 각국 자동차산업의 생산집중도 비교(1993)

(단위 : 1,000대, %)

	중국	한국	일본	미국	독일
전체 생산	1,297	2,050	11,228	10,864	3,991
1대기업 집중도	13.6	46.8	31.7	43.3	39.6
2대기업 집중도	26.2	76.1	47.9	74.1	60.0
3대기업 집중도	33.9	90.7	60.0	87.3	75.0
4대기업 집중도	39.1	94.4	70.2	91.0	87.7
5대기업 집중도	42.7	97.1	79.4	94.6	98.7

자료 : 산업연구원

또한 자동차산업을 효과적으로 통제할 수 있는 정부기구의 미비도 생산집중화 노력의 걸림돌이 되고 있다. 중앙정부와 지방정부가 각기 독립적으로 기업을 소유하고 기업운영의 모든 사항을 전담하는 기업관리제도로 인하여 중앙정부의 산업정책이 이해관계를 달리하는 지방정부가 운영하는 생산기업에서 시행되지 못하는 문제가 발생하고 있다.

2) 부품산업 취약

자동차 부품산업은 완성차 생산부문에 비해 극도의 취약성을 보이고 있다. 완성차 생산기업의 규모가 크지 않은 데다가 각기 일관생산체제를 갖추고 있기 때문에 부품업체의 전문화가 이루어지지 못하고 있다. 이에 따라 부품업체당 다품목 소량생산체제를

갖추고 있어 규모의 경제효과를 거두지 못하고 있다.

3) 자동차산업내 불균형 발전

일반적으로 전세계 주요 자동차 생산국들은 승용차 생산비중이 높은 데 비해, 중국은 상용차의 생산비중이 높다. 이는 중국정부가 군사적 목적으로 초기부터 트럭 생산의 증대에 치중해온 데다가 국민소득수준이 낮고 승용차 가격이 높아 1980년대 초반까지 승용차 생산이 부진하였기 때문이다.

4) 관련산업 낙후

자동차산업과 밀접한 관련이 있는 산업의 낙후는 자동차산업의 발전을 저해하는 제약요인이 되고 있다. 관련산업의 낙후원인으로 강재 및 휘발유 부족 등 수량측면뿐만 아니라 기술적인 문제도 지적되고 있다. 예를 들어 중국 자동차업체가 외국으로부터 선진 자동차 제조기술을 도입했을 때 관련업체가 이러한 기술을 수용할 수 있는 능력을 보유하지 못하거나 선진기술을 응용하여 생산할 수 있는 생산설비가 갖추어지지 않아 자동차산업 발전의 저해요인으로 작용하고 있다.

5) 생산기업의 경영능력 미비

중국에서는 자동차산업과 관련된 대부분의 기업이 국유기업이기 때문에 생산단계·과정에서 정부의 간섭이 잦다. 즉, 많은 개혁이 이루어진 여타 산업에서처럼 독립경영 및 독립채산이라는 경영실체가 자동차산업에서는 나타나지 않고 있다.

3. 중국 타이어산업의 현황과 전망

60년의 역사를 가진 중국의 타이어산업은 그동안 설비의 노후화와 제조공정의 낙후, 품질이 낮은 원자재의 공급과 물량부족, 전근대적인 관료주의적 경영체제에 의해 생산효율성이 선진업체에 비해 크게 뒤떨어져 있다. 현재 중국의 타이어산업은 전국적으로 100여개가 넘는 중소기업으로 구성되어

있으며, 이중 24개의 국영기업이 총생산의 60% 가량을 점유하고 있다. 중국의 타이어산업은 자동차산업과 함께 국가기간산업으로 육성되고 있으며, 상해, 청도, 광주, 선양, 북경을 중심으로 발달해 있다.

최근 중국의 타이어산업은 국내 자동차 수요의 증가에 따른 국내의 자본을 이용한 설비확장과 현대화투자에 힘입어 성장세가 두드러지고 있다. 지난 1년간 중국 타이어산업내의 신규투자 프로젝트 추진건수는 12건을 넘어섰으며, 또다른 10여건의 투자계획이 준비중에 있다. 이에 따라 중국은 금년에 세계 3위의 타이어 생산국으로 부상할 예상이며, 금세기말에는 7,500만개의 타이어를 생산할 전망이다.

중국의 타이어생산 규모는 1960년 198만개에서 1980년에는, 1,146만개로 증가하였으며, 1994년에는 5,500만개를 기록하였다. 이중 승용차용 타이어의 생산은 1960년 29만 7,000개에서 1990년에는 478만 3,000개로 증가하였으며, 상용차용 타이어의 생산은 동 기간중 168만 3,000개에서 2,710만개로 증가하였다.

<표 4> 중국의 타이어 생산현황

(단위 : 1,000개)					
	1960	1970	1980	1990	1994
전체	1,980	4,250	11,460	31,886	55,000
승용차용	297	-	-	4,783	-
상용차용	1,683	-	-	27,101	-

중국의 타이어 생산은 세계 주요 타이어 생산국과는 달리 트럭과 버스용 타이어를 중심으로 이루어지고 있으며, 이들 타이어의 생산규모는 미국과 일본의 생산수준에 육박하고 있다. 중국의 타이어생산량중 래디알 타이어의 생산비중은 13%인 700만개에 불과한 실정이나 2000년에 가서는 전체 타이어 생산물량의 1/3인 2,500만개를

래디알 타이어가 차지하고 바이어스 타이어의 생산능력은 현 수준을 유지할 전망이다. 현재 중국은 자동차용 타이어의 생산과 함께 연산 1,500만개의 2륜차용 타이어 및 튜브와 1억 3,000만개의 자전거용 타이어와 튜브를 생산하고 있다. 한편 중국의 신차용 승용차용 래디알 타이어 수요는 금세기말에 600만개, 신차용 트럭용 타이어 수요는 1995~2000년중 40%가 증가할 전망이다.

1994년 현재 매출액기준으로 세계 50대 타이어업체에 속하는 중국의 타이어업체수는 7개사에 달하고 있다. 중국 최대의 타이어생산업체인 중국타이어사는 최근 4건의 합작투자를 통해 연산 820만개의 생산능력을 갖추게 되었으며, 2위업체인 상해타이어사도 생산능력을 600만개로 확충하였다. 특히 상해타이어사는 신규설비와 기존설비 확충 및 비용절감을 통해 1994년 승용차용 래디알 타이어와 트럭용 래디알 타이어의 생산량이 각각 36.5%와 93% 늘어나서 전체 생산량이 22.5% 증가하였으며, 또한 수출물량도 20%가 증가하였다. 또한 상해타이어사는 해외판매법인을 설립하여 수출증대에 노력하고 있으며, 연구개발센터를 설립하여 외국업체와의 경쟁에 대비하고 있다.

중국 타이어산업내의 외국인 직접투자는 1994년까지만 해도 부진하였으나 이후 큰 폭의 증가세를 나타내고 있다. 이에 따라 중국의 주요 타이어생산업체들은 외국의 유수 타이어업체와 협력관계를 활발히 구축해 나가고 있다. 외국 타이어업체들도 현지 합작생산뿐 아니라 중국업체의 설비현대화와 기술이전을 통한 생산기술의 고도화에 기여하고 있다.

1994년 9월~1995년 9월중 외국 타이어업체의 대중국 직접투자는 4억 5,000만달러에 달하였으나 최근에는 투자증가세가 둔화되고 있다. 지난해 주목을 받은 외국 타

이어업체의 현지생산을 목적으로 한 투자로는 한국, 말레이시아, 대만, 미국 타이어업체의 투자를 들 수 있다. 주요 업체별로는 브리지스톤사가 중국 전역으로 딜러망과 영업소를 확대하고 있으며, 대형 타이어업체로는 최초로 중국내 생산공장을 설립한 굳이어사가 중국내 추가투자가능성을 타진하고 있다. 굳이어사는 다리안사와의 생산·기술협력외에 리아오닝성에 승용차용 래디알 타이어 생산공장을 합작으로 설립하였으며, 청도에도 합작투자를 통해 승용차용 타이어 생산공장을 설립하였다. 최근 굳이어사는 중국내에 상용차용 타이어 생산공장의 설립을 추진하고 있으나 중국정부의 복잡한 인가절차에 따라 설립이 지연되고 있다. 이외에 피렐리사는 선양공장의 확장을 중국정부로부터 요청받고 있으며, 미셸린사도 현지 합작투자를 확대하고 있다.

한편 대만의 타이어업체들도 쉑신고무사와 쉐다고무공업사를 중심으로 저임활용과 시장선점을 목표로 한 대중국 합작투자를 활발히 추진하고 있다. 중국진출이 상대적으로 부진한 일본업체들도 최근 중국진출을 서두르고 있다. 일본업체중에서는 토요타타이어사가 처음으로 현지업체와의 합작을 통해

〈표 5〉 주요 타이어업체현황

회사명	매출액 (백만 달러)	공장 수	설립 연도	고용 (명)	생산 제품	생산 규모 (만개)	노조
상해타이어고무사	314	5	1927	14,850	1,2,3,4,5,6,7	595	유
중국타이어저주회사	210	7	1958	15,380	1,2,3,4,5,7	815	유
룽칭구오타이어타이어사	163	1	1976	5,000	1,2,3,4,6	500	-
청도고무그룹(#2)	151	1	1940	6,373	1,2,3,	240	유
산둥타이어사	145	1	1993	-	3	30	-
후아린고무사	141	2	1938	7,939	1,2,3,4,7	200	유
호북라이온타이어사	125	2	1987	-	1,2,3	107	-

자료 : European Rubber Journal, Global Tyre Report, 1995/96

주 : 1) 1(승용차용), 2(소형트럭용), 3(트럭/버스용), 4(농업기계용), 5(2륜차용), 6(건설차량용), 7(산업차량용)

2) 매출액은 1994년 기준임.

승용차용 타이어를 상해공장에서 금년부터 생산하고 있다. 토요사는 중국내수시장 공급뿐 아니라 현지에서 생산한 래디알 타이어를 미국, 유럽, 일본 등지에 수출할 계획이다. 토요타이어사의 현지생산은 브리지스톤을 비롯한 일본 타이어업체의 대중국진출을 가속화시키고 있다. 브리지스톤사는 중국시장을 태국, 인도네시아, 인도시장과 함께 아시아에서 가장 유망한 시장중의 하나로 간주하고 있으나 진출환경과 시장전망에 관해 세심한 주의를 기울이고 있다. 이와 같이 일본 타이어업체들은 서구 주요 타이어업체들의 공격적인 중국진출전략과는 달리 현지진출에 신중을 기하고 있으나 중국시장이 미래의 성장에 커다란 영향을 미칠 수 있다는 중요성을 인식하며 현지진출을 적극 모색하고 있다.

외국 타이어업체중 대중국 기술협력을 가장 활발히 추진하고 있는 기업으로는 피렐리사를 들 수 있다. 최근 중국내에 엔지니어링 프로젝트를 완료한 피렐리사는 안후이타이어, 장춘타이어, 중국국가기계공사, 하이코우고무, 후아린타이어, 청도 제2고무공사, 선양타이어 등과 기술협력계약을 체결하고 있다. 또한 피렐리사는 북경타이어의 주식도 일부 보유하고 있으며 생산협력의 확대를 모색하고 있다. 던롭사도 지난해에 리아오닝타이어와 총킹타이어사와 기술협력계약을 체결하였으며, 컨티넨탈사는 중국 제3위의 타이어생산업체인 룡청구오타이사와 기술협력을 체결하였다. 이외에 슬로베니아의 Matador AS도 동행라이온사와 기술공여계약을 체결하고 있다.

이와 같이 중국 타이어산업내에서는 기존 설비의 확충과 신규공장의 설립, 설비현대화와 외국업체와의 합작투자가 활발히 진행되고 있다. 특히 기존설비의 확충이 눈에 띄게 증가하고 있으며, 지난해에는 카리슬

타이어, 쉑신고무사, 중국타이어지주사, 후아린그룹, 펠리버타이어, 청도고무, 룡청구오타이사가 설비확충에 착수하였고, 쉑신고무사, 호북쉬안, 화홍고무사는 신규공장을 설립하였다.

4. 시사점

지금까지 살펴본 바와 같이 중국시장 진출환경은 외국인 투자 우대조치의 축소, 두자리수의 물가상승에 따른 비용부담 가중과 가격인상의 어려움, 경쟁심화에 따른 수익성의 하락으로 점차 열악해지고 있다. 그럼에도 불구하고 수많은 외국기업들은 중국정부의 개방화 추진에 따라 성장잠재력이 큰 중국시장의 선점을 위한 직접투자를 확대하고 있다. 외국기업들은 다수의 대중국 진출 프로젝트에서 위약과 계약파기가 발생하고 중국의 정치, 경제여건이 여전히 불안정한 상태를 보이고 있으나 사업승인권을 가지고 있는 중국정부가 외국인투자 유치에 적극성을 보이고 있어 높은 투자비용을 감수하며 현지진출을 확대하고 있다. 이와 같이 경영활동의 세계화가 이루어지면서 중국시장은 외국기업에게 빼놓을 수 없는 중요한 시장으로 부상하고 있다.

중국정부는 1996년부터 금세기말까지 12개 이상의 타이어산업 기술혁신 프로그램을 추진할 계획이다. 동 프로젝트에 대한 외국인 투자는 제한을 받지 않을 전망이다. 래디알 타이어의 생산과 스틸래디알 타이어의 부품생산과 관련한 기술혁신에 초점이 맞춰질 계획이다. 이와 함께 중국정부는 승용차용 래디알 타이어의 생산을 위해 외국기술과 자본을 유치할 계획이며, 특히 초고속용(광폭) 타이어 생산기술을 보유한 외국기업의 투자를 적극 유치할 계획이다. 이러한 기술을 보유한 외국업체가 기존 중국타이어업체의 지분인수를 희망할 경우 중국정부는

소유지분과 비례한 일정량의 타이어를 수출하는 조건으로 허용할 방침이다. 이와 같이 중국정부는 자국 타이어산업의 설비확충과 현대화를 위해 외국자본과 기술을 적극 유치할 계획이어서 국내업체의 현지진출전략도 이러한 범주내에서 수립되어야 할 것이다.

최근 피렐리, 던롭, 에이본사 등 대다수 선진 타이어업체들은 그동안 자본투자가 필요하지 않은 기술 및 생산장비 제공 형태의 대중국 투자에서 합작투자를 통한 현지생산으로 진출전략을 수정하고 있다. 또한 굳이 어사의 경우 현지 합작투자에서 다수지분을 확보함으로써 그동안 소수지분확보가 대부분이었던 외국 타이어업체의 대중국 합작투자에 전기를 마련하였다. 한편 엔고에 따라 해외진출을 확대하고 있는 일본기업들의 중국진출이 상대적으로 부진하다는 평가도 있으나 이는 일본기업들이 중국을 동남아시아에 구축한 생산네트워크의 일환으로 간주하기보다는 차별화된 생산기지로서의 기능을 가진 독립적인 시장으로 간주하며 진출전략을 강구하고 있기 때문이다. 최근 일본의 전자와 자동차업체들의 대중국 진출이 증가하고 있으며, 타이어업체들의 진출도 적극 추진되고 있다. 일본기업들은 합작생산공장의 설립 및 기존설비를 확충하고 있으며, 현지 부품업체로부터의 조달을 확대하고 생산제품의 범위를 확대하고 있다.

국내 타이어업계의 중국진출 현황을 살펴볼 때 수출은 지난해 800만달러에 그쳐 전체 타이어 수출액의 1%에도 못미쳤으나 직접투자가 증가하며 현지생산 체제가 구축되어 나가고 있다. 이와 같이 국내기업의 대중국 직접투자가 증가하고 있으나 아직도 우리 기업이 중국에 진출하면서 겪는 어려움은 적지 않다. 이는 중국의 각종 제도가 빠르게 변화하고 있음에도 불구하고 우리

기업들의 동제도의 변화에 대한 적응력이 전반적으로 부족하기 때문이다. 특히 중소기업의 경우 각 분야의 전문적인 정보를 얻는데 많은 어려움을 겪고 있다. 이는 진출기업이 사전에 충분한 정보를 수집하지 못하거나 중국경제와 제도에 대한 이해가 부족한 상태에서 선불리 투자하는 데서 비롯된 것이라고 볼 수 있다.

한편 중국의 조세제도 개혁으로 현지진출 외국기업의 투자비용과 관리비용이 상승하고 있으나 관세인하를 중심으로 한 관세제도의 개혁은 대중국 수출에 긍정적인 영향을 미칠 전망이다. 또한 최근 중국정부는 인플레이션이 완화되고 성장세가 둔화될 조짐을 보이자 40년만에 처음으로 대출금리를 0.75% 포인트 인하하였으며, 이는 현지투자환경 개선에 기여할 전망이다. 이와 함께 금년 하반기에 예상되고 있는 중국정부의 인민폐 환율의 평가절하는 종전처럼 고시환율을 인위적으로 일시에 평가절하하는 방식과는 달리 중국은행의 외환시장 공개조작방식으로 점진적으로 추진될 전망이다. 따라서 국내기업은 중국은행의 공개조작 시범지역인 상해 외환시장의 환율 움직임을 예의 주시하는 한편 중국의 물가상승률과 수입증가를 동향을 주시하여 인민폐 환율의 단계별 평가절하시기와 폭을 예측할 필요가 있다. 더불어 조세제도 개혁의 후속조치에 대한 세심한 주의가 필요하며, 현지생산과 관련한 효율적인 노무관리전략 및 임금상승에 대비한 대응책이 강구되어야 할 것이다.

이와 같이 최근 중국정부가 점차 현실적인 시각에서 외국인 투자를 관리하고 있고 진출비용이 점차 상승하고 있으나 중국시장은 미래의 경쟁우위확보에 영향을 미칠 수 있는 중요한 시장이란 점을 고려하여 국내기업의 중국진출전략이 모색되어야 할 것이다.