

북·미·시·장

1. 미국시장

북미지역의 타이어 총생산능력은 2005년1월 현재 3억84백만개로써 전년동월대비 1.2% 증가하였는데, 미국의 생산능력은 3억26백만개로 0.6% 증가하였다.

미국의 2004년 타이어 국내출하량은 3억17백만개로써 전년대비 1.9% 증가하였으며, 이 중 교체용 타이어는 2.3% 증가한 2억50백만개로 2001년 이래 가장 높은 출하 실적을 기록하였으나, 신차용은 전년수준인 67백만개를 출하하였다. 교체용 타이어 부분 승용차용, 경트럭용, 트럭·버스용은 전년대비 1.4%~3.8% 증가하였으나, 신차용 타이어 부분 승용차용과 경트럭용은 1.5%~6.2% 감소하였다. 이와 같이 신장세를 보이고 있는 교체용 타이어 시장의 약 80%를 점유하는 승용차용은 2009년까지 연평균 2.4% 증가를 계속할 것으로 전망되고 있다.

< 2004년 미국 내 타이어 출하현황 > (단위: 백만개, %)

구분	승용차	경트럭	트럭·버스용	계
교체용 타이어	198.0 (2.1)	35.8 (3.8)	16.1 (1.4)	249.9 (2.3)
신차용 타이어	53.8 (Δ1.5)	7.6 (Δ6.2)	5.7 (33.0)	67.1 (0.2)
계	251.8 (0.6)	43.4 (Δ2.4)	21.7 (8.1)	316.9 (1.9)

주: () 내는 전년대비 증가율

교체용 타이어의 2004년 매출규모는 미국경제의 순조로운 성장과 개인소비 증가에 힘입어 고성능타이어의 판매 호조로 인해 243억\$을 달성하여 전년대비 8.0% 증가하였다. 차종별로는 승용차용이 147억\$로써 전년대비 8.9% 증가하였으며, 경트럭용은 40억\$로 4.4% 증가, 트럭·버스용은 47억\$로 2.2% 증가하였다.

2004년 교체용 타이어시장 중 승용차용 및 경트럭용 시장에서의 시장점유율은 굿이어 19.0%, 미쉐린 16.4%, 브리지스톤 16.2% 순이었으며, 트럭·버스용 시장에서

는 굿이어 21.5%, 미쉐린 18.0%, 브리지스톤 17.5%로써, 이른바 Big 3사 제품이 교체용 타이어의 50% 이상을 차지하였다. 한편, 신차용 타이어시장(캐나다시장 포함) 중 승용차용 및 경트럭용 시장에서는 굿이어 33.9%, 브리지스톤 15.5%, 제네랄 13.4%, 미쉐린 12.2% 순으로 이들이 75% 시장점유율을 나타내었다.

2004년 승용차용 타이어의 판매유통체계는 “타이어 딜러”가 59.0%, “양판점 체인”이 15.5%, 창고형 매장 9.0%, 타이어메이커 직영점 8.0%, 주유소 4.0%, 자동차 딜러 등 4.5%의 판매점유율을 보였다. 최근 10년간 판매 유통경로별로는 양판점, 메이커 직영점의 판매점유율이 감소하는 반면, 타이어딜러, 창고형 매장 등의 판매는 증가하는 경향이다.

2. 기타 주요시장

캐나다의 2004년 교체용 타이어 출하실적은 20.4백만개로써 전년과 비슷하였으며, 차종별로는 승용차용은 16.5백만개로 전년대비 1.2% 증가하였으나, 경트럭용은 3.8% 감소한 2.5백만개를 기록하였다. 트럭·버스용, 산업용 및 농경용 타이어는 1.4백만개가 출하되었다. 한편, 교체용 타이어시장의 주종인 승용차용 시장은 모터마스터 18.0%, 굿이어 15.0%, 미쉐린 9.5%, 브리지스톤 6.5% 등의 점유율을 보였다.

멕시코의 2004년 교체용 타이어시장 규모는 전년대비 18% 증가한 19백만개가 출하되었다. 이 중 승용차용은 12.8백만개로 24% 증가하였으며, 경트럭용은 5백만개로 25% 증가하였다. 그러나, 트럭·버스용은 2.1백만개로 전년실적과 비슷하였다. 멕시코 타이어시장 중 승용차 교환용 타이어 시장에서는 굿이어 20.0%, 파이어스톤 16.0%, 토넬 13.0%, 유즈카디 11.0% 등의 시장점유율을 나타내었다.

일 · 본 · 시 · 장

일본자동차타이어협회는 2005년 4월에 2004년도 자동차타이어의 생산·판매실적을 발표하였다. 세계적으로 타이어업계가 경기호조를 나타내는 흐름과 같이하여 일본타이어업계 또한 생산, 수출 등에서 사상최고 실적을 나타내었다. 이하에서 일본 타이어산업의 2004년도 실적을 구체적으로 살펴보기로 한다.

1. 개 황

2004년 일본의 자동차타이어업계는 수출 및 내수판매 증가로 인하여 전년대비 1.8% 증가한 총 1억83백만개(고무사용량기준으로는 129만톤으로 3.6%증가)를 생산함으로써 지난 해에 달성한 1억80백만개 최고기록을 경신하였다. 타이어 수출은 72백만개를 기록하여 전년대비 5.5% 증가함과 아울러 최초로 7천만개선을 돌파하였다. 내수판매는 지난 해의 감소에서 증가로 반전하여 신차용은 3.7% 증가한 51백만개, 교체용은 2.5% 증가한 73백만개를 판매하였다.

〈 2004년 생산 및 판매 〉

(단위 : 백만개)

생 산	국내 출하	판 매			
		신차용	교체용	수출	계
198.0 (2.1)	113.8 (0.2)	51.2 (3.7)	72.6 (2.5)	71.6 (5.5)	195.4 (3.9)

주 : () 내는 전년대비 증가율

2. 생산 및 판매현황

차종별 2004년 생산실적은 트럭·버스용이 14백만개로 5.7% 증가하여 증가율이 가장 높았으며, 승용차용이 1억 32백만개로 1.5% 증가, 경트럭용이 27백만개로 0.1% 증가를 보였다. 그리하여 승용차용 및 트럭·버스용은 종래 최고 생산실적을 나타내었다. 이밖에 건설차량용, 농경용, 운반차용도 3~5%의 증가율을 시험하였으나, 산업용차량, 이륜자동차용은 각각 4.6%, 0.6% 감소하였다.

〈 2004년 차종별 생산 〉

(단위 : 백만개, 천톤)

구분	승용차용	경트럭용	트럭·버스용	사륜차소계	건설차량용	산업차량용	농경용	이륜자동차용	운반차용	총계
생산수량	132.4 (1.5)	26.7 (0.1)	14.0 (5.7)	173.1 (1.7)	0.5 (3.0)	0.9 (△4.6)	0.6 (4.4)	6.1 (△0.6)	2.1 (5.5)	183.4 (1.8)
고무사용량	592.8 (3.5)	176.3 (2.7)	358.1 (4.8)	1,127.2 (3.8)	118.1 (2.1)	9.9 (△3.3)	5.2 (1.6)	14.3 (0.9)	6.7 (0.2)	1,285.2 (3.6)

주 : () 내는 전년대비 증가율(%)

〈 2004년 차종별 국내출하 〉

(단위 : 백만개)

승용차용	경트럭용	트럭·버스용	사륜차소계	건설차량용	산업차량용	농경용	이륜자동차용	운반차용	총계
84.1 (△0.5)	17.3 (△0.1)	6.3 (7.4)	107.7 (△0.2)	0.2 (4.2)	0.9 (8.3)	0.6 (0.5)	2.7 (△0.5)	1.7 (0.2)	113.8 (0.2)

주 : () 내는 전년대비 증가율(%)

차종별 2004년 국내출하실적은 트럭·버스용이 6백만개로 전년대비 7.4% 증가하여 호조이었으나, 승용차용은 지난 해에 이어 2년 연속 감소하고, 경트럭용은 2001년 이래 4년 연속 감소하여 각각 전년실적을 하회하였다. 이 밖에 건설차량용, 산업차량용, 농경용 등은 0.2~8.3% 증가하였으나 이륜자동차용은 약간 감소하였다.

2004년 타이어 수출은, 국내외 판매량 중 수출비중(고무 사용량기준)이 51.4%로 2003년에 처음으로 50%선을 초과(50.7%)한 이래 계속 점유비가 높아지고 있다. 2004년 타이어 총수출액은 전년의 39억\$ 실적을 12.5% 증가한 44억\$을 달성하였다. 지역별로는 대부분 지역에서 금액 기준으로 전년대비 10%이상 증가하였으며, 특히 중남미에서 가장 높은 18.3%의 증가율을 기록하였으며, 주력시장인 북미와 유럽에서해 각각 10.8%, 14.0% 증가한 14억\$, 11억\$을 수출실적을 올렸다. 한편, 차종별 수출실적은 승용차용이 전년대비 7.3% 증가한 49백만개의 높은 수준을 보였으며, 트럭·버스용은 4.5% 증가한 8백만개,

경트럭용은 3.7% 증가한 10백만개를 수출하였다.

2004년 신차용 타이어의 내수판매실적은 트럭·버스용과 경트럭용이 각각 전년대비 9.8%, 1.2% 감소한 1백만개, 7백만개이었으나, 승용차용은 6.5% 증가한 39백만개가 판매되어 사륜차용 합계로는 2.7% 증가하였다. 교체용 타이어는 모든 차종에서 전년실적을 상회하였다. 특히, 트럭·버스용은 10.3% 증가하여 예년의 5백만개 수준을 회복하였다. 경트럭용은 14백만개로서 전년대비 4.9% 증가하였으며, 승용차용은 0.9% 증가한 50백만개를 나타내었다. 그리하여 사륜차 합계로는 69백만개가 내수판매되어 2.4% 증가하였다.

생산은 가장 높은 수치를 기록하였으며, 수출 또한 최초로 7천만개를 초과하여 수출비율은 04년의 50.9%에서 51.4%로 증가하였다.

품목별 생산실적은 승용차용이 전년대비 1.6% 증가한 1억 3,238만 6 천개, 트럭·버스용이 5.8% 증가한 1,402

〈 2004년 지역별 수출 〉

(단위 : 백만\$)

아시아	중동	유럽	북미	중남미	대양주	아프리카	계
560.0 (8.4)	570.5 (15.9)	1,094.0 (14.0)	1,397.9 (10.8)	213.9 (18.3)	333.3 (10.3)	232.0 (16.9)	4,401.5 (12.5)

주 : () 내는 전년대비 증가율(%)

만개로 이들 모두 사상최고를 기록하였다. 소형트럭용은 0.2% 증가한 2,668만 1천개를 기록한 것을 비롯해, 이륜자동차용, 건설차량용, 농업기계용, 운반차용도 전년대비 증가하였으나, 산업차량용은 3.4% 감소한 986만 4천개로 5년만에 1천만개를 밑돌았다.

국내 품목별 출하실적은, 트럭·버스용이 전년대비 7.4% 증가한 631만 7천개로 호조이었으나, 소형트럭용, 승용차용, 이륜자동차용은 전년 출하실적을 하회하였다. 승용차용은 2년연속, 소형트럭용은 4년연속, 이륜자동차용도 2년 연속하여 전년실적에 미치지 못하였다.

품목별 수출실적은, 승용차용이 전년대비 7.3% 증가한 4,896만 1천개로 높은 수준을 보였다. 트럭·버스용은 4.5% 증가한 769만 3천개, 소형트럭용은 3.7% 증가한 1,000만 8천개로 처음으로 1천만개를 초과하였다. 지역별로는 대부분 지역에서 금액기준으로 전년대비 10% 이상 증가세를 기록하였으며, 가장 크게 증가한 지역은

중남미로 18.3%이었다. 수출금액은 44억 145만 9천\$로 최초로 40억\$을 초과하여 전년대비 2.5% 증가하였다. 국내 신차용 판매수량은 트럭·버스용과 소형트럭용이 전년실적보다 감소하였으나, 승용차용은 전년대비 6.5% 증가한 3,898만6천개, 사륜차 합계로는 2.7% 증가한 4,655만8천개이었으며, 이륜자동차용은 2백만4천개로 2년만에 2천만개 수준으로 회복되었다.

교체용 타이어는 모든 차종에서 전년실적을 상회하였다. 특히, 트럭·버스용은 전년대비 10%이상 증가하여 540만 1천개로 2년만에 5백만개 수준을 회복하여 사상최고수량을 기록하였다. 소형트럭용은 경트럭용이 전년대비 약 30% 감소(8만 5천개에서 6만개)하여 1,436만 8천개로 전년대비 4.9% 증가하였다. 승용차용은 0.9% 증가한 4,948만6천개를 기록하여 사륜차 합계로는 2.4% 증가한 6,925만5천개를 나타냈다. 이륜차용은 전년대비 3.9% 증가한 223만9천개이었다. 교체용 타이어는 전년대비 2.8% 증가한 7,263만4천개이었다.

< 2004년 차종별 내수판매 >

(단위 : 백만개)

구분	승용차용	경트럭용	트럭·버스용	사륜차소계	건설차량용	산업차량용	농경용	이륜자동차용	운반차용	총계
신차용	39.0 (3.8)	6.5 (Δ1.2)	1.1 (Δ9.8)	46.6 (2.7)	0.01 (24.0)	0.3 (13.5)	0.6 (4.8)	2.0 (7.9)	1.7 (3.7)	51.2 (3.7)
교체용	49.5 (0.9)	14.4 (4.9)	5.4 (10.3)	69.3 (2.4)	0.1 (4.4)	0.8 (3.9)	0.2 (3.8)	2.2 (3.8)	0.05 (4.4)	72.6 (2.4)

주 : () 내는 전년대비 증가율(%)

중 · 국 · 시 · 장

조만간 미국을 제치고 제 1의 경제대국이 될 것이라는 많은 예상과 함께, 중국은 말 그대로 “격동”의 변화를 겪으면서 무섭게 성장하고 있다. 2003년도 기준으로 중국의 타이어 생산은 세계 3위를 기록했으며 향후 중국의 기세는 더욱더 힘을 발휘 것으로 보인다.

1. 중국 타이어 시장

중국의 타이어 시장은 익히 들어왔던 것 이상으로 복잡하고 혼란스러운 게 사실이다. 북미와 유럽 타이어 시장이 몇 십 년에 걸쳐 서서히 타이어 기술과 유통시스템을 발전시킨 반면에 중국시장은 단지 몇 년 새에 성장곡선을 압축시켜 발전하고 있다. 중국에서의 기업가들이 입을 모아 말하는 것은 정말 복잡한 것은 중국에서의 사업 자체이며, 세계 어느 곳에서 통하는 사업방법이 중국에 선 안 통한다는 것이다.

중국의 타이어 시장은 몇 년간 성장해오면서, 자본주의에 관한 경험부족과 중국 자동차 산업의 정부에 의한 계획된 성장 등이 그 발목을 잡아왔으나 중국이 곧 세계 최대의 타이어 시장이 될 것이라던 것과 그러한 날이 많은 이들의 생각보다 훨씬 빨리 찾아올 것이라고 전문가들은 예상하고 있다.

현재 중국 시장은 여전히 대규모 타이어 메이커들과 소규모 영세 타이어 회사 그리고 대·소규모 대리점이 얽혀있다. 대부분의 전문가들이 중국에는 약 300개의 타이어 공장이 있다고 하지만, 중국의 드넓은 농촌마을에 있는 작은 상사까지 감안하면 그러한 회사는 족히 1,000개는 될 것이다. 이러한 소규모 타이어사들은 구식 장비와 몰드를 가지고 그 지역 농민들이 필요로 하는 작은 바이어스 타이어를 생산하는데, 이러한 영세 제조사들

의 수가 얼마나 될지 확실히 아는 사람은 없다.

〈 2004년 자동차용 타이어 〉

• 생산

1억 3,412만개 (16.4% 증가)

-라디알 타이어 부분 : 7,877만개 (31.8% 증가)

• 수출

5,263만개 (31.8% 증가)

167.6억 위안 (51.2% 증가)

• 매출

560.8억 위안 (33.0% 증가)

-라디알 타이어 부분 : 328.1억 위안 (31.8% 증가)

주 : 중국 고무 공업 협회 (회원 46개사 기준)
 자료 : 일본 「고무報知신문」 (05. 4. 25)

중국은 중국산 타이어 기술 향상에 힘을 모으고 있다. 중국은 기술적 기준에 있어 자체 기준을 가지고 있지 않지만 합작 사업의 형식으로 대규모의 강력한 기업의 지식 베이스를 구축하기 위해 기술 공유를 추구하고 있다. 기술 진보를 위한 규제도 중국은 최근 승용차용 라디알 타이어 만을 생산할 수 있도록 하는 조치를 내놓았다. 하지만 현재로서는 트럭용 바이어스 타이어는 계속 생산되고 있다.

비록 중국 정부가 이러한 영세 바이어스 타이어 가게를 소탕하는 조치는 취하지 않겠지만, 주요 메이커들에 의한 대량 공급과 중국정부의 기술지향추진정책으로 인해 수 백개의 소규모 타이어사들은 자연스럽게 문을 닫게 될 것이다. 그런데 사실 이러한 추세는 고용을 유지하려는 중국 정부의 바람과는 상반되는 것이다.

현재, 중국의 타이어 유통은 전적으로 수 천 개의 독립 회사들에 의존하고 있다. 그들 대부분은 영세하고, 장비나 트레이닝이 형편없이 부족한 거리주변의 가게들이다. 타이어를 교환하거나 밸런스를 맞추기 위한 도구는 거의 없고 더욱이 실질적인 전용 서비스 공간은 거의 전무한 실정이다. 타이어 판매는 소비자가 실제로 어떤 규격과 어떤 타입의 타이어를 필요로 하느냐에 따라 이루어지는 것이 아니고 타이어상들이 가지고 있는 재고를 바탕으로 판매가 이루어진다.

이러한 가게들은 작은 수동식 잭을 가지고 거리에서 타이어를 교환해주는데, 이것마저 없다면 쇠막대기가 사용된다. 이러한 상황에서 밸런스를 맞추는 서비스는 말할 필요가 없을 것이다.

그러나 시장의 힘은 중국시장에서 서구스타일의 타이어 유통의 진보를 서두르게 했다. 중국은 약 5년간 개인용 차량을 판매대상으로 하여 교체시장은 확대되었고, 다양한 서비스를 제공할 수 있는 현대식 시설을 갖춘 자동차 판매상들은 타이어를 그들의 판매상품에 추가하고 있다. 또한 해외 우수 타이어 제조사들에 의해 중국의 타이어 소매방법은 서구적으로 바뀌고 있는데, 미쉐린과 브리지스톤은 대리점 설립과 직원교육 훈련에 많은 돈을 투자하면서 중국에서의 체인 설립을 위한 조치에 박차를 가하고 있다.

중국의 서구화와 관련해서 '소비자 중심주의'를 빼놓을 수는 없을 것이다. 모든 부문에서 보수가 좋은 직장인들이 늘어나면서 소비욕구는 크게 부추겨져왔다. 많은 돈은 더 많은 가치분소득을 뜻하며 또 이는 자유로운 소비를 의미한다. 자동차나 디자이너 제작 의류, 고급가구 그리고 가

전기기 등은 중국에서 높은 사회적 신분의 상징이다. 소매의 요새인 율마트는 중국 내에서 심지어 수 백 개의 상점을 보유하고 있다.

〈 2004년 이륜차용 타이어 〉

• 생산

오토바이용 : 3,683만개 (40.1% 증가)

리어커용 : 1,131만개 (20.2% 증가)

자전거용 : 2억 1,463만개 (8.2% 증가)

• 수출

5.4억 위안 (34.4% 증가)

• 매출

44.6억 위안 (13.1% 증가)

주 : 중국 고무 공업 협회 (회원 19개사 기준)
자료 : 일본 「고무報知신문」 (05. 4. 25)

중국의 자동차 산업은 상대적으로 보수 좋은 일자리를 제공한다. 예를 들어 Shanghai Michelin Warrior Tyre Co. (SMWT) 공장에서 시급노동자들은 일년에 4,000불에서 5,000불 정도를 받는다. 이는 중국전체 월급 수준의 중간정도이며, 전형적인 공장인부들이 받는 봉급보다 50%나 많은 금액이다.

1990년에 중국은 단지 1,670만개의 승용차용 경트럭용/SUV 그리고 중형 트럭 타이어를 생산했다. 하지만 2010년 즈음에는 2억개의 타이어를 생산할 것이라고 전문가들은 말한다. 비교를 위해, 미국은 지난해 3억 1,600만개 약간 넘는 타이어를 생산했는데, 이러한 수치는 중국 타이어시장의 성장이 얼마나 대단한 것인지 일견할 수 있게 한다.

바이어스 타이어는 여전히 중국시장에서 가장 큰 점유율을 차지하고 있지만 래디알타이어 성장은 지속적으로 이루어져 2013년 정도에는 바이어스와 래디알의 시장점유율이 비슷해질 것으로 예상된다. 한편, 타이어 재생산업은 중국에서 아직 주요한 사업이 아니며, 그 성장세는 수많은 변수에 달려있다.

2. 한국의 타이어 제조사들의 고속질주

세계 각국의 우수 타이어 제조사들이 치열한 경쟁을 벌이고 있는 중국시장에서 국내타이어 제조사들은 그야말로 고속 질주를 하고 있다. 현재 한국타이어와 금호타이어는 나란히 2, 3위를 달리고 있는데, 이렇게 미쉐린, 브리지스톤 등 세계적인 타이어 메이커들을 제치고 두 업체가

중국 타이어시장을 주도하고 있는 것은 가격대비 높은 품질경쟁력과 적극적인 현지화 전략 때문으로 관련업계는 분석하고 있다. 국내 타이어들은 비슷한 품질의 유럽, 일본 타이어들에 비해 중국시장에서 30%가량 싸게 판매되고 있으며, 90년대 초반 일찌감치 중국에 진출해 공격적으로 현지화 전략을 펼친 것도 주효한 것으로 보인다.

한국, 금호타이어 양사는 지속적으로 공격경영을 계속한다는 방침으로, 한국타이어는 중국에서의 생산량을 늘려 올해 2,000만개 생산, 향후 3년 안에 연간 3,700만개의 생산능력을 갖출 계획이며, 금호타이어도 연산 500만개 규모의 난징 제 2공장 준공과 함께 중국시장 공략에 박차를 가할 계획이다.

〈 2004년 중국내 타이어 회사 매출액 랭킹 〉

(단위 : 만위안)

순위	자동차용 타이어		순위	이륜차용 타이어	
	회사명	매출액		회사명	매출액
1	佳通타이어(중국)投資	862,162	1	廈門正新高무工業	126,908
2	三角集團	445,231	2	杭州中策고무	93,711
3	杭州中策고무	419,626	3	山東臨沂金宇타이어	34,698
4	山東成山集團	415,162	4	江蘇飛馳	26,125
5	上海타이어고무(集團)	343,275	5	廣州第一고무	24,552
6	山東玲瓏고무	321,354	6	天津万達集團	23,881
7	青島双星타이어工業	283,123	7	紅豆集團無錫通用고무	20,845
8	風神타이어	280,117	8	山東正興타이어	20,719
9	青島黃海고무責任	274,417	9	山東東岳고무製品	20,376
10	貴州타이어	227,312	10	東營盛源고무	14,185

주 : 중국 고무 공업 협회 (회원 46개사 기준) / 자료 : 일본 「고무報知신문」 (05. 4. 25)

3. 중국 자동차 시장

04년 중국의 자동차 생산과 판매량은 모두 500만 대를 돌파하였다. 이로써 중국은 세계 4위의 자동차 생산대국이자 3위의 자동차 소비대국이 되었고, 이제 중국의 자동차 공업은 급속하게 세계 자동차공업의 중요한 구성부분이 되어가고 있다.

중국은 1950년대 중반에 자동차 생산을 처음으로 시작하여, 92년 처음으로 자동차 생산량이 100만 대를 돌파한 이후, 04년에는 500만 대에 도달하였고 12년간 연평균 13.9%의 매우 빠른 속도의 성장세를 보였다. 특히 01년 WTO에 가입한 이래, 중국의 자동차공업은 매년 100만 대의 계단을 한 칸 씩 뛰어 올라 3년 만에 생산량이 2배가 되었으며, 이와 동시에 중국 자동차산업의 구조조정도 증대한 진전을 하였다.

또한 우수한 다국적 완성차기업들이 대거 중국에 진출하고, 관련 부품기업들도 뒤따라 분분히 진출하여 자동차산업의 집중화 정도도 크게 상승하였다.

05년 자동차 생산량은 작년보다 12% 증가한 560만대, 그 중 승용차 생산량은 15% 증가한 260만대가 될 것으로 보인다. 향후 3년간은 이와 비슷한 성장세를 유지할 것이며 08년 올림픽 경기의 영향으로 증가폭이 더 높을 가능성도 있다는 걸로 전망되고 있다.

한편, 중국은 올해 자동차 수출을 처음으로 시작할 계획이다. 60년대 초 일본의 최초 수출자동차와 같이 값이 싸고 품질에 있어서는 미흡하겠지만 지속적인 서구의 주요 제조사들과의 협업을 통한 기술공유를 통해 최첨단기술 획득함에 따라 품질향상에 있어 일본이 지난날 했던 것보다 훨씬 시간을 단축시킬 것으로 보인다.