



중국 타이어 및 고무 시장

1. 중국의 트럭용 타이어 시장 (메이커별 판매 활동을 중심으로)

05년에 약 450만개의 트럭·버스용 타이어가 중국에서 미국으로 수출되었고, 중국에서의 타이어 기술이 발전하면서 그 어느 때 보다도 많은 중국 주재 타이어 회사들이 북미시장으로 트럭 타이어를 공급하고 있다.

중국에서의 트럭용 타이어 제조에 있어 가장 영향력 있는 미국 타이어 메이커들 중의 하나는 쿠퍼사이다. 동사는 03년 후반 미국 Georgia주 Albany의 공장에서의 중형 트럭용 타이어 생산 시설을 중국으로 이전할 것이라고 발표한 후, 현재 모든 트럭용 타이어는 중국 Hangzhou (China) Rubber Co. Ltd.에서 생산된다. 올해 Hangzhou 공장에서는 25만~30만개의 트럭 타이어를 공급할 수 있을 것으로 보인다.

중국으로의 생산설비 이전으로 하여, Albany 공장에서는 소형트럭용 타이어 생산이 원활해졌고, 이로 인해 쿠퍼사는 상당한 액수의 비용을 절감하고 있다. 하지만 쿠퍼사의 간부에 따르면, 중국으로의 생산설비 이전은 그리 쉽지 않다. 문화가 여전히 다르고 언어장벽으로 의사소통에 있어 특히 문제가 된다.

Hangzhou는 한때 Albany에서 사용되었던 설비를 포함해서 100% 쿠퍼사의 기술을 사용한다. 4개월 전에 쿠퍼사는 연간 약 5억\$의 매출을 올리는 중국의 최대 타이어 회사 중의 하나인 Shandong Chengshan Tire 사의 51% 지분 인수를 마무리 지었고, 그 결과 두개의 신규 회사 Cooper (Shandong) Passenger Tire와 Cooper Chengshan (Shandong) Truck Tire가 설립되었다. 쿠퍼사는 중국에서의 쿠퍼 브랜드 확립을 위해 이들 회사를 활용할 계획이다.

쿠퍼사는 자동차 판매를 10%에서 20%까지 성장시키기

위해서는 폭발적인 타이어 수요가 필요할 것이며, 중국에서 활발히 추진 중인 인프라구축 사업으로 트럭용 타이어의 수요는 증가되기 마련이고, 그 외 모든 여건이 트럭용 타이어 시장의 기하급수적인 성장과 맞물려 있다고 밝혔다. 쿠퍼사 이외의 상위 10개 세계적 타이어 메이커들 또한 중형 트럭 타이어 생산을 위해 중국으로 눈을 돌렸다.

한국 타이어의 경우에도 중국에서 트럭용 타이어를 제조해왔고 현재 4년 넘게 수출해오고 있다. 한국 타이어 북미지사 Bill Bainbridge 마케팅 이사에 따르면 한국에서 보다 중국에서 트럭 타이어를 제조하는 것이 비용이 적게 들지만 중국에서 사용하는 기술이나 공정은 한국에서와 같다고 말한다. 한국타이어가 북미로 출하한 중국산 타이어의 수량을 밝히지는 않았지만 그 수는 크게 증가하고 있다고 한다. 한국타이어는 세계적 타이어 메이커의 입지를 강화하기 위해 중국에서의 트럭용 타이어 생산 설비를 계속 증설할 계획이다.

피렐리사 또한 중국에서의 트럭용 타이어 제조 활동에 박차를 가하고 있다. 동사는 최근 중국의 Roadone라고 불리는 회사와 9,000만\$의 트럭·버스용 타이어 합작회사 설립을 발표했다. 동사는 중국이외에도 이탈리아, 이집트, 터키 그리고 브라질에서 트럭용 타이어를 제조하고 있으며, 이들 대부분의 합작회사에서 지배적 지분을 가지고 있다.

피렐리 북미지사에 따르면 중국에서 어느 정도 입지를 가



지고 있는 이들은 모두 합작형태로 모종의 사업 파트너를 가지고 있으며, 중국시장으로 진입하는 유일한 길은 중국에서 공장을 갖는 것이다. 이같이 중국의 일부가 되지 못하면 세계적인 시장 점유율에서의 감소를 감수해야 한다. 피렐리사는 북미시장에 트럭용 타이어를 판매하고 있지 않지만, 그 가능성을 배제하고 있는 것은 아니다. 한편, 콘티넨탈사는 중국에서의 자사 브랜드 판촉을 위해 Shanghai에 사무실을 두고 있다. 그러나 동사는 중국에서 트럭용 타이어를 제조할 계획은 가지고 있지 않다.

금호타이어 미국지사는 내년엔 중국에서 트럭용 타이어 제조를 시작할 계획이며, 미쉐린사, 굿이어사와 브리지스톤사 또한 중국에서 중형 트럭용 타이어를 제조하고 있다. 미쉐린사는 Shenyang General Tire Factory와의 11년 된 합작사를 통해 중국에서 트럭 타이어를 생산하고 있지만, 생산분은 모두 아시아 시장으로 공급된다. 동사의 대변인은 타이어가 판매되는 지역에서 타이어를 제조하는 것이 미쉐린사의 하나의 철학이라고 밝히고 있다.

굿이어사는 미국 시장으로 들어오는 저비용 아시아산 수입품들과의 경쟁압력을 버티기 위해 중국으로부터 Steelmark 브랜드 트럭용 타이어를 수입하고 있으며, 이로 인해 동사의 북미 타이어 공장에서의 브랜드 가치가 좀더 높은 상용 타이어의 생산을 위한 설비를 좀더 자유롭게 운용할 수 있게 된다고 한다.

브리지스톤사는 중국에서 하나의 트럭용 타이어 생산 공장을 가지고 있으며, 두 번째 공장은 07년 1월에 생산 가동이 시작될 예정이다. 중국산 브리지스톤 트럭용 타이어는 현재 미국으로 출하되지 않는다.

요코하마사는 중국에서 트럭용타이어를 제조하지 않고 있지만 07년 10월에 새로운 Suzhou Yokohama Tire사를 통해서 트럭용타이어 제조를 시작할 계획이다. 동사는 Suzhou 프로젝트에 8,100만불을 투자할 것이며, 그 공장의 연간 생산 능력은 35만개가 될 것이다. 트럭용 타이어 부문뿐만 아니라 중국산 타이어의 전체적

인 품질과 기술력은 주요 고무 및 타이어 제조사들이 중국으로 이전하여 생산을 하면서 급속히 향상되고 있다. 중국산 제품과 선진 타이어 제조국의 제품과의 품질 차이가 지속적으로 좁혀지고 있으며, 기존의 중국산에 대한 좋지 못한 제품 이미지는 대부분 사라지고 있다.

(자료 : 미국 「Modern Tire Dealer」 06.6월호)

2. 중국의 고무 시장

중국은 02년 이래 세계 최대의 고무소비국으로서, 중국의 고무공업은 최근 수년간 고무소비량이 급속하게 확대되어, 05년 소비량은 440.6만톤으로써 세계소비량(2,065.9만톤)의 21.3%를 점유하고 있다.

합성고무 소비량은 00년 145.5만톤이었으나, 01년 157.5만톤, 02년 175만톤, 03년 215.5만톤, 04년 243.8만톤, 05년 258만톤이 되어 5년간 약 1.8배가 확대되었다. 천연고무 소비량도 00년에 108만톤으로 처음으로 100만톤을 돌파한 데 이어, 01년 121.5만톤, 02년 131만톤, 03년 148.5만톤, 04년 163만톤, 05년 182.6만톤으로 증가하여 5년간에 약 1.7배 확대를 나타내었다. 합성고무, 천연고무를 합한 고무 총소비량은 04년에 406.8만톤으로써 최초로 400만톤을 초과한 이래, 05년에는 전년대비 8.3% 증가한 440.6만톤을 기록하였으며, 06년에는 전년대비 8.9% 증가한 480만톤 소비될 것으로 전망되고 있다.

한편, 천연고무의 국내생산량은 연간 45만톤 전후이나, 합성고무는 01년 105.2만톤으로 처음으로 100만톤을 돌파한 후 매년 계속 확대하여 05년에는 일본의 생산량(162.7만톤)을 제치고 163.2만톤을 달성하여 미국에 이어 세계 2위 생산국가가 되었다. 중국의 고무생산량은 소비량에 비해 부족하여, 05년 소비량은 생산량대비 합성고무95만톤, 천연고무 140만톤이 각각 부족하였다.

(자료 : 일본 「고무호치신문」 06.7.24)