



타이어 전쟁

산업연구원, 기계산업팀장, 이항구

금융위기로 인한 세계 경기침체와 함께 우려되었던 보호무역주의가 타이어산업에서 불거지고 말았다. 미국정부가 중국산 타이어에 대해 고율의 관세를 부과하자 중국정부는 미국산 완성차와 닭고기의 수입관세를 대폭 인상하는 방안을 검토하면서 WTO에 미국을 제소하였다. 사사건건 대립각을 보여 왔던 미중 간에 무역전쟁이 터진 게 아닌가 우려된다. 또한 미국과 중국의 G2간의 분쟁이 자칫 여타 분야로 비화될 경우 고래 싸움에 새우등 터지는 결과가 나타나지 않을까 걱정이다. 이하에서는 미국과 중국간의 타이어분쟁 배경과 그 영향에 대해 살펴 보기로 한다.

1. 미·중 타이어 분쟁의 배경과 산업 현황

미국과 중국 간의 타이어 무역 분쟁은 과거와 유사한 양상을 보이고 있다. 1960년대 초 미국은 유럽으로부터 픽업트럭 수입이 증가하자 25%라는 고율관세를 부과하여 수입을 억제하였다. 유럽은 이에 대한 보복 조치로 미국산 닭고기의 수입에 고율의 관세를 부과하였다. 현재 미국이 픽업트럭 수입에 부과하고 있는 고율의 관세는 이 사건으로 인해 치킨택스(Chicken Tax)라고 불리고 있다.

미국이 중국산 타이어 수입에 대해 1차년도 35%, 2차년도 30%, 3차년도 25%의 고관세를 부과하자 중국은 미국산 닭고기와 자동차부품의 수입을 규제하기 위한 반덤핑 조사에 착수하였다.¹⁾ 중국 정부가 미국의 양제

1) 기존 미국의 타이어 수입관세는 4%임.

농가에게 타격을 주어 미국내 여론을 중국에게 유리한 쪽으로 끌어내기 위해 과거 유럽이 취했던 전략을 활용하고 있다고 볼 수 있다.

(1) 미·중 마찰의 배경

최근 미국과 중국은 세계 경제의 주도권 확보를 위한 경쟁을 가속화하고 있다. 1조 달러가 넘는 미국 국채를 보유한 중국은 미국을 간접적으로 위협하면서 신흥개도국에 대한 원조를 강화하고 있다. 미국경제가 지난해부터 극심한 침체 국면에 빠져 있는 것과는 달리 중국경제는 성장률이 소폭 낮아지기는 했으나 호황을 누리고 있다. 특히 세계 각국이 경기침체에 빠지고 기업들이 구조조정을 추진하면서 저렴한 중국 제품이 세계시장에서 미국 제품의 점유율을 잠식하고 있다. 내년에도 미국경제는 2% 내외의 성장률을 보일 예상인 반면 중국 경제는 8~9%의 성장률을 구가할 전망이다.

미국의 자동차 수요가 점감해 타이어업체를 비롯한 부품업체들의 어려움이 가중되고 있는 가운데 중국산 저가 타이어의 수입이 증가하자 미국 정부는 고율의 수입관세를 부과하기로 결정하였다. 지난 9월 미 행정부는 미국 국제무역위원회(ITC)의 권고안보다는 낮지만 중국산 타이어 수입에 큰 타격을 줄 수 있는 수준에서 관세 부과를 결정하였다. 타이어산업이 속해 있는 미국철강노조는 지난 4월 중국산 타이어가 미국시장을 교란시키고 있다고 주장하면서 국제무역위원회에 조사를 요청하였다. 철강노조는 중국산 타이어의 수입이 2004년 1,500만개 미만에서 2008년에 4,600만개를 넘어서면서 미국 타이어산업내 5,000명 이상이 일자리를 잃었다고 주장하였다. 국제무역위원회는 피해에 따른 제재안을 표결에 부쳐 위원 6명중 4명이 피해가 있다고 판정하면서 고율의 수입관세를 부과할 것을 미국 정부에 권고하였다. 미국 타이어산업협회의 반대에도 불구하고 미 행정부는 최고 세율을 20%p 낮추어 관세를 부과하기로 결정하였다. 중국 정부는 즉각 세계무역기구(WTO)에 미국이 결정한 고율 관세 부가가 부당하다고 미국을 제소했지만 WTO의 판정이 내려지기까지는 1년 이상이 소요될 전망이다.

중국 정부가 미국의 조치를 보호무역주의라고 맹비난하고 있는 가운데 미 상무부는 지난 11월 초에 중국산 강관에 대해 9~99%의 반덤핑 관세를 부과한다고 발표하였다. 미국의 철강 노조는 중국산 저가 강관의 수입급증으로 인해 미국 강관산업의 6,000명 근로자중 절반 이상이 실직 위기에 빠져 있다면서 미 행정부의 조치를 지지하고 나섰다. 지난해 미국은 28억 달러의 중국산 강관을 수입하였다.

한편 중국도 우리나라를 포함한 일본과 러시아산 스틸렌부타디엔 고무에 대해 고율의 반덤핑 관세를 2003년 9월부터 부과하고 있다. 중국은 우리 기업이 생산하고 있는 제품에 대해 2.9%~27%의 고율의 관세를 부과하고 있다.

〈 표-1 〉 미중 타이어 분쟁 일지

일지	내용
2009. 4.	미국 철강노조, ITC에 중국산 타이어의 시장교란에 대한 조사 요청
2009. 6. 18	ITC, 중국산 타이어가 시장을 교란시키고 있다고 결정
2009. 6. 29	ITC, 중국산 타이어에 대해 1차년도 55%, 2차년도 45%, 3차년도 35%의 관세 부과 권고
2009. 9. 11	오바마 대통령 하향 조정된 관세 부과 결정
2009. 9. 26	관세 부과 시작

(2) 미·중 타이어 수입 구조

1) 미·중 타이어 생산 현황

금년 미국의 타이어 수요는 지난해 보다 16% 감소한 2억 3,700만 개에 달할 예정이다. 10월부터 미국 자동차 수요가 안정세를 되찾으면서 타이어 수요도 회복되고 있으나 내년에도 2008년 수준을 하회할 전망이다. 특히 미국의 GM과 크라이슬러가 자국내 생산능력을 축소 조정함으로써 이들 두 기업의 미국내 신차용 타이어 수요는 당분간 부진할 전망이다, 교체용 타이어의 수요는 둔화 폭이 신차용 보다는 낮을 예정이다. 중국은 2008년에 전년비 6.1%가 증가한 3억 5,000만 개의 타이어를 생산하였다. 금년에는 지난해 대비 8% 증가한 3억 7,800만 개의 타이어 생산이 예상된다. 21세기에 들어서서 우리 타이어업체를 비롯한 선진국 타이어업체의 중국내 생산이 증가하고 있지만 중국업체들이 생산한 저가 제품의 비중도 증가하고 있다. 중국의 타이어 생산은 자국내 자동차 생산과 해외 수요가 증가하면서 지속적으로 증가할 전망이다. 이러한 생산 증가에 따라 세계 75대 타이어업체에 19개의 중국업체가 등재되었다. 중국의 중소 타이어업체들의 약진이 두드러지게 나타나고 있으며, 상위 그룹에서는 순위가 전반적으로 상승하고 있으나 하위그룹에서는 순위 바뀐 현상이 나타나고 있다.

〈 표-2 〉 중국 타이어업계 현황

(단위 : 백만 달러, %)

순위	업체명	2008	비중	2007	2006
13(15)	항주 고무	2,126.4	99.8	1,295.2	1,082.0
15(14)	트라이앵글 그룹	1,767.2	100.0	1,300.0	900.0
16(19)	산둥 링롱 고무	1,466.8	100.0	1,115.0	752.0
19(20)	Double Coin	1,156.0	99.0	1,014.9	799.0
23(31)	칭다오 산업	939.4	100.0	565.0	393.8
25(24)	Aeolus 타이어	875.8	100.0	779.7	658.0
31(33)	귀주 타이어	617.4	100.0	524.4	438.8
33	Xingyuan 타이어	615.4	100.0	-	-
35	산둥 생타이 타이어	588.8	100.0	-	-
38	산둥 루헤 타이어	530.4	100.0	-	-
41	산둥 완다 타이어	419.0	100.0	344.8	246.6
43(38)	남중국 타이어	391.8	100.0	-	-
45	산둥 진유 타이어	326.5	100.0	-	-
54	Sailun 산업	220.4	81.8	137.3	-
56	귀주 주공 타이어	185.2	100.0	-	-
58(49)	칭다오 황해 타이어	152.1	100.0	-	114.1
61(58)	SichuanHaida타이어	134.3	100.0	120.7	92.7
69(65)천진	United 타이어	103.0	100.0	95.0	-
72(67)	광조우 펄리버 고무	-	100.0	84.4	78.9

※ 자료 : European Rubber Journal 2009.9/10

주 : 순위는 2008년 기준, ()안은 2007년 순위, 비중은 기업 전체 매출에서 차지하는 타이어사업 비중

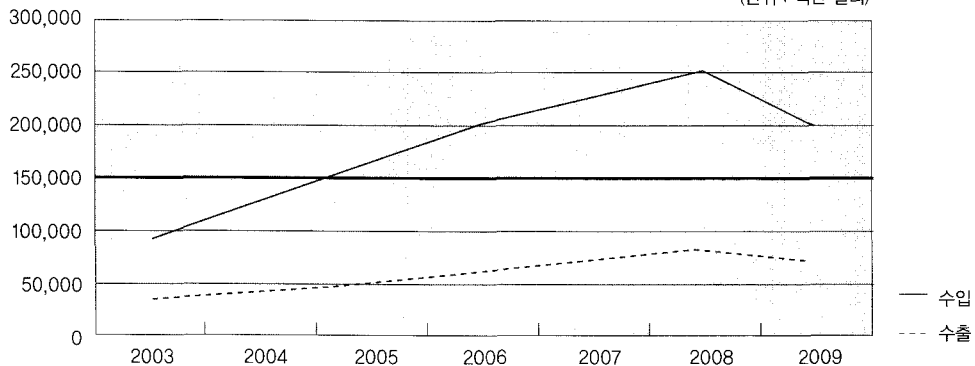
최근 미국에서는 고급 자동차 딜러가 자기 매장에서 자동차를 구입할 경우 평생 타이어를 무상 교체해 주겠다는 인센티브 전략을 운용하다 구속되는 사태가 벌어졌다. 그 만큼 미국 소비자들에게는 자동차와 함께 타이어도 생활필수품이 되어 버렸다. 이러한 점을 고려해 미국 소비자들이 대중 타이어 수입 규제로 인해 입게 될 피해액은 30억 달러에 달할 것이라는 평가도 나오고 있다. 미중간의 분쟁은 점차 감정 싸움으로 번지고 있다. 최근 중국 정부는 미국 정부가 자국 자동차산업에 대해 지원하고 있는 구제금융이 국제 규율을 위배하고 있는지 조사할 것이라고 발표하였다. 중국정부가 선진국들이 자국 자동차업체의 정상화를 위해 지원하고 있는 구제금융에 정면으로 도전하고 나선 것이다.

2) 미·중 타이어 교역 현황

미국은 중국의 최대 수출국이자 3위의 수입대상국이다. 미국의 총교역에서 차지하는 중국과의 교역 비중은 12%에 달하고 있으며, 중국의 총교역에서 차지하는 미국과의 교역 비중은 13%를 차지하고 있다. 지난해 중국은 미국과의 교역에서 1,708억 4,100만 달러의 흑자를 기록하였으며, 금년 1~9월 중에도 1,027억 1,500만 달러의 흑자를 기록하였다. 일본과의 교역에서 230억 9,200만 달러의 적자를 기록하고 우리나라와는 348억 2,400만 달러의 적자를 본 것과는 대조적이다. 중국의 수출입 모두 지난해 11월부터 감소세를 시현하고 있으며, 대미 교역도 금년 들어서 감소하고 있다. 그러나 양국 간의 교역 불균형이 해소될 조짐을 보이지 않자 미국의 대중 통상압력이 가중되고 있다. 최근 중국은 그 동안 안정세를 보여 온 위안화를 절상하겠다고 발표했으나 단기적으로 볼 때 위안화 절상 폭은 크지 않을 예정이다. 금번 오바마 미국 대통령의 방중을 계기로 중국과 미국이 마찰을 지양하고 협력관계를 강화할 것을 밝힌 바 있다. 그러나 미국의 대중 견제는 지속될 전망이다. 이미 중국이 미국을 제치고 세계 최대의 자동차 생산국과 수요국의 위치를 차지하였고, 중국 자동차업체들이 세계 시장 진출을 가속화하고 있는 가운데 미국 자동차업체도 수출을 적극 모색하고 있어 충돌이 불가피하기 때문이다. 또한 미중간의 경쟁이 여타 분야로 확산될 가능성이 높기 때문이다.

〈 그림-1 〉 중국의 대미 교역 추이

(단위 : 백만 달러)



☞ 자료 : 중국 무역통계
주 : 2009년은 전망치

중국은 수출이 감소하면 수입도 연동해 감소하는 구조를 가지고 있다. 가공무역 비중이 높기 때문이다. 중국의 전문가들은 세계 경제 침체 후 세계 각국이 중국산 제품에 대한 수입 규제를 강화하고 있다고 주장하면서 이는 중국 뿐 아니라 이들 국가 경제의 회복에도 부정적인 영향을 미칠 것이라고 강조하고 있다. 중국의 수출이 지속적으로 증가해야만 이들 국가의 대중국 수출도 증가할 수 있다는 논리다. 중국 세관 자료를 분석해 보면 중국 총 수출의 48.0%와 수입의 31.0%가 가공무역에 의해 이루어지고 있는 것으로 나타났다. 가공무역이 중국의 수출에서 차지하는 비중은 증가하고 있으나, 수입에서 차지하는 비중은 감소하고 있다.

〈 표-3 〉 중국의 교역 구조

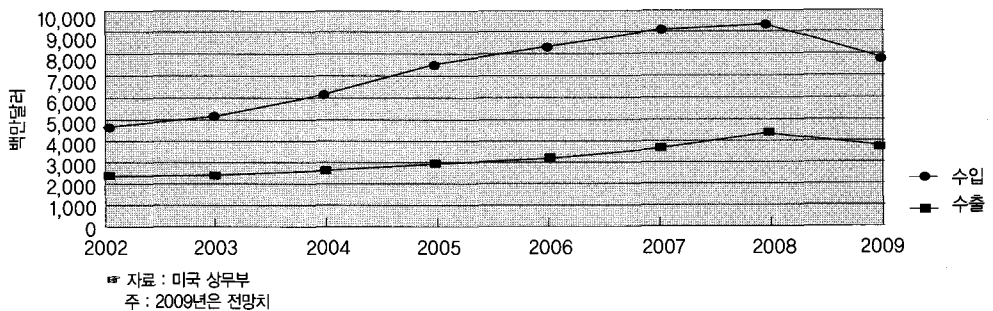
(단위 : 십억 달러, %)

		수출		수입	
		금액	증감률	금액	증감률
2008	전체	1,428.55	17.2	1,133.09	18.5
	가공무역	675.18	9.3	378.40	2.7
2009	전체	521.63	-21.8	424.61	-25.4
	가공무역	250.18	-22.3	131.66	+29.9

※ 자료 : Li Wei, Trade protectionism and Economic Growth: The Chinese Example. Global Asia, Vol.4, No.3

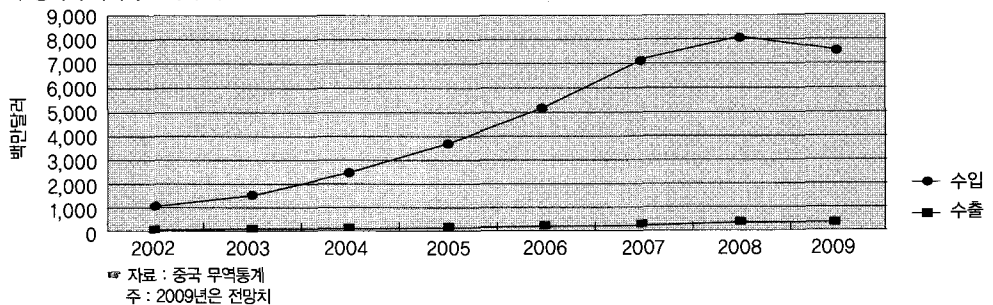
한편 미국의 타이어 교역은 수입의 빠른 증가로 인해 큰 폭의 적자를 기록하고 있다. 금년에는 미국 자동차 수요의 급감에 따라 타이어 수입도 큰 폭으로 하락할 예상이지만 미국이 타이어 분야의 만성적인 적자에서 벗어나기는 어려울 전망이다.

〈 그림-2 〉 미국의 타이어(HS 4011) 교역 추이



중국의 타이어 수출은 2000년대에 들어서서 빠르게 증가하고 있는 반면 수입은 매우 완만히 증가하고 있다.

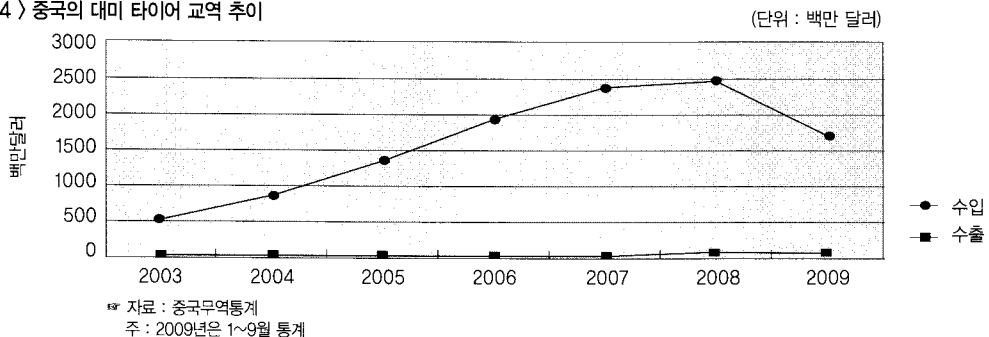
〈 그림-3 〉 중국의 타이어 교역 추이



중국의 대미 타이어 수출은 2005년부터 급증하기 시작하여 2008년에는 증가세가 둔화되었으나 사상 최고치를 기록하였다. 2008년 중국의 대미 타이어 수출은 전년비 3.1%가 증가한 24억 5,100만 달러를 기록하였으며, 금년 1~9월 중에는 전년 동기비 9.1%가 감소한 16억 7,900만 달러에 달하였다. 중국의 대미 타이어 수입은 꾸준히 증가하고 있으나 금년 1~9월중 전년 동기비 27% 증가한 3,100만 달러에 불과한 실정이다. 미국은 중국의 최대 타이어 수출대상국이자 4위 수입대상국이며, 중국의 대미 타이어 흑자 규모는 우리나라의 4배 정도에 달하고 있다. 중국의 타이어 총 수출에서 차지하는 대미 의존도는 2006년에 36.9%로 사상 최고 수준을 기록했으나 이후 감소세로 돌아서 지난해에는 30.4%를 기록하였으며 금년 1~9월중에는 30.1%로 낮아졌다.

한편 미중간의 무역 분쟁은 이미 예견되어 왔다. 오바마 대통령이 선거 유세중 중국과의 공정무역을 강조했고, 교역 상대국이 불공정무역을 할 경우 미국 행정부는 근로자의 편에 설 것이라고 천명해 왔기 때문이다. 단지 오바마 대통령이 취임 이후 보호무역보다는 자유, 공정무역을 강조해 왔고, 세계경제가 침체에 빠지면서 보호무역주의의 대두 가능성에 대해 세계 각국이 경계하면서 미국은 자유 공정 무역을 강조하였다. 그러나 최근 미 의회의 '미중 경제 및 안보 조사위원회'가 제출한 보고서에서는 중국이 외국인 직접투자와 자국내 생산 증대를 위해 지난 30년간 산업정책을 운용해 오고 있다고 비판하고 있다. 동 보고서는 중국 정부가 자동차 부품, 공작기계, 정보기술, 클린재생에너지 분야를 전략산업으로 선정하고 이들 제품의 수출에 보조금을 지급하고 있다고 평가하였다.

〈 그림-4 〉 중국의 대미 타이어 교역 추이

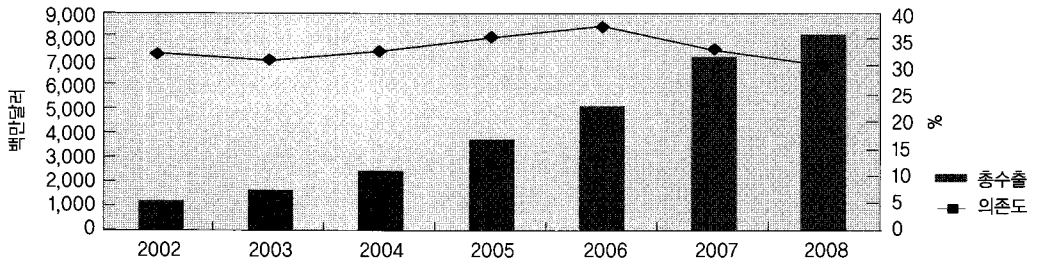


또한 중국 정부가 외국인 투자유치를 위해 토지, 금융, 에너지와 용수 사용 등에 대한 다양한 인센티브를 제공하여 투자비용을 낮춤으로써 미국 기업을 비롯한 외국 제조업체의 생산설비 뿐 아니라 연구개발 시설의 중국 내 구축이 가속화되고 있다고 분석하였다. 그 결과 중국의 산업구조는 노동집약적인 구조에서 첨단기술제품을 생산할 수 있는 구조로 전환되고 있다고 평가하였다. 미 의회의 중국에 대한 비판적인 시각을 읽을 수 있다.

이러한 상황에서 미국이 중국산 타이어에 대해 긴급수입제한(Safeguard) 조치의 일환으로 고관세를 부과한 데 이어 강관에도 최고 99%의 반덤핑관세를 부과하자 중국도 이에 대한 보복 조치를 취함으로써 미중간의 긴장이 고조되고 있다. 중국 정부는 중국이 수입하고 있는 미국산 2,000cc 이상 승용차와 SUV에 대해 반덤핑 및 불공정 보조금 지급 여부에 대한 조사에 착수하였다. 결국 타이어에서 시작된 미중간의 통상 마찰이 여

타 제품으로 범위를 확대해 가면서 확산되고 있어서 향후 추이에 대해 예의주시할 필요가 있다. 우리 타이어 업체가 중국내에서 생산해서 미국에 수출하고 있는 타이어의 수출에 부정적인 영향을 미치고 있을 뿐 아니라 최근 미국 의회에 한미 자동차 교역의 불공정성을 시정하기 위한 법안이 제출되어 있기 때문이다.

〈그림-5〉 중국의 타이어 수출 및 대미 의존도 추이



※ 자료 : 전계서

2. 미·중 자동차 및 타이어 산업 현황과 전망

타이어의 수요는 자동차 판매에 좌우된다. 신차용 타이어는 완성차업체가 구매하지만 교체용 타이어는 매장을 통해 소비자들에게 판매된다. 결국 소비자들이 원하는 타이어를 생산 판매할 수 있는 능력이 타이어업체의 경쟁력을 결정한다. 미국 자동차산업이 위기에 빠지면서 미국의 빅 3는 비용절감을 적극 추진하고 있다. 미국경제가 침체에 빠지자 미국 소비자들은 저렴하면서 품질이 우수한 타이어를 찾고 있다. 중국이 미국에 수출하고 있는 타이어의 상당 물량은 선진 타이어업체들이 중국내에서 생산한 타이어다. 미국 타이어산업을 대표하는 굿이어사 역시 중국 대련에 생산 공장을 보유하고 있다. 미국 타이어산업은 비용상승과 노후설비 및 강성노조로 어려움을 겪어 왔다. 이에 따라 미국내 완성차공장과 소비자들이 상대적으로 가격이 저렴하면서 품질이 우수한 중국산 타이어의 구매를 확대하면서 미국 타이어업계, 특히 노조의 반발을 사고 있다.

중국의 2010년 자동차 판매는 금년보다 증가한 1,360만대에 달할 전망이다. 세계 경기 침체에도 불구하고 중국의 자동차 수요가 중국정부의 소형차 판매 촉진책에 힘입어 큰 폭으로 증가하자 세계 유수의 자동차업체들이 공장 증설에 경쟁적으로 뛰어 들고 있다. 중국 정부는 자동차 수요 증가세를 유지하기 위해 현재 1,600cc 미만 자동차에 부여하고 있는 촉진책을 2,000cc까지 확대할 것을 검토하고 있다. 급감했던 미국의 자동차 수요도 미국정부의 노후차 교체 프로그램으로 인해 회복세를 보이고 있으나, 금년 판매는 1,080만대에 그치고 내년에도 1,200만대를 넘지 못할 전망이다. 미국 소비자들이 미래 수요를 조기에 소진하고 불요불급한 지출을 최대한 억제하고 있기 때문이다.

이에 따라 중국의 자동차업체들은 호황을 구가하고 있는 반면 미국 자동차업체들은 대대적인 구조조정을 추진하고 있다. 최근 GM의 판매가 중국과 중남미지역에서 증가하면서 현금흐름이 정상화되고 있고, 크라이슬러가 피아트에 지원에 힘입어 5개년 정상화 계획을 발표했으며, 포드가 3/4분기에 10억 달러 이상의

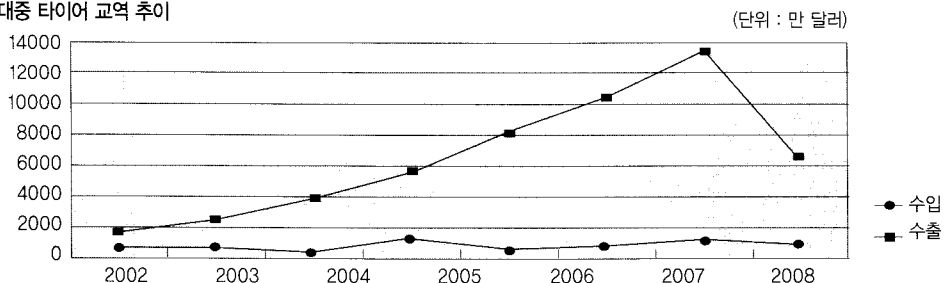
영업이익을 기록했지만 미국 빅 3의 전망은 그리 밝지 않은 편이다. 아직까지 연비 효율성이 높은 차종이 상대적으로 부족하기 때문이다.

반면 중국 자동차업체들의 경쟁력은 선진국업체의 인수와 중국 정부의 대대적인 지원에 힘입어 빠른 속도로 강화되고 있다. 특히 중국업체들이 선진국 업체를 인수하면서 기술이전과 자체 기술개발력이 강화되면서 그 동안 추진해 온 도약 전략의 기반이 강화되고 있다. 최근 중국업체들은 양적인 팽창과 함께 전기차를 중심으로 친환경차 개발에도 적극 나서고 있다.

중국의 자동차 수요가 연안지역 중심에서 점차 서부 내륙지역과 중소도시 지역으로 확산되자 선진국 자동차업체들은 딜러망을 확충하고 있다. 특히 중국시장 진입이 상대적으로 늦었던 일본업체들은 생산능력 뿐 아니라 유통망을 적극 확충하고 있다. 현대자동차 역시 판매가 급증하자 중국 제 3공장 건설을 결정함으로써 중국내 생산능력이 133만대로 증가할 예정이다. 이 경우 현대기아차의 판매 1위 시장은 우리 내수시장이 아닌 중국시장이 차지할 가능성이 높다. 이미 GM도 중국시장 판매가 미국 판매 물량을 상회하고 있으며, 폴크스바겐의 판매 1위 시장도 중국이 차지하였다. 한편 중국시장에서의 판매 차종도 다양화될 전망이다. 일본 자동차업체는 대형차 중심의 대중국 진출 전략이 실수였다는 판단 아래 소형차를 중국시장에 대거 투입할 계획이다. 도요타는 중국 소비자들의 취향에 부응할 수 있는 소형차를 개발하여 2015년에 투입할 계획이다. 다임러 벤츠도 중국 소비자들이 원하는 디자인이 세계 표준 디자인이 될 것이라고 주장하면서 고급 대형차의 판매 뿐 아니라 소형차의 판매도 추진할 계획이다. 이와 같이 중국은 자동차의 단순한 생산기지에서 연구개발센터로 발전하고 있으며, 세계 우수 기업들이 공장 뿐 아니라 판매망을 확충하면서 최고의 경쟁시장으로 부상하고 있다.

완성차업체의 투자가 확대되면서 세계 유수의 타이어업체들도 중국에 생산공장을 건설하고 설비확충을 적극 추진하고 있다. 특히 선진국 타이어업체들은 글로벌 생산네트워크를 재편하면서 중국내 생산을 확대해 나가고 있다. 미셸린은 구미공장에서는 항공기용 타이어를 중점 생산하고, 인도공장에서는 트럭용 타이어를 생산하는 한편 중남미에서는 승용차용 타이어를 생산한다는 지역별 특화전략을 수립하였다. 여기에 중국에서는 승용차용과 트럭용 타이어 모두를 생산할 계획이어서 중국이 미셸린의 타이어생산에서 차지하는 비중은 점증할 예정이다.

〈그림-6〉 대중 타이어 교역 추이



※ 자료 : 한국무역협회
주 : 2009년은 1~10월 실적

한편 미국은 우리나라의 최대 타이어 수출시장이다. 금년 1~9월 중 대미 타이어 수출은 전년 동기비 27.9%가 감소한 4억 4,300만 달러를 기록하였다. 반면 중국에 대한 수출은 국내 타이어업체의 중국내 생산으로 인해 동 기간중 22.7% 감소한 600만 달러에 그쳤다. 그러나 중국은 우리나라의 최대 타이어 수입국으로 동 기간중 대중 타이어 수입은 41.6% 감소한 5,800만 달러를 기록하였다. 반면 대미 타이어수입은 동 기간중 12.1%가 감소한 900만 달러에 그치면서 미국은 4위의 수입국 자리를 차지하였다.

국내 타이어업체가 중국내 생산 설비를 꾸준히 확충한 결과 중국에는 국내 타이어업체 총생산물량의 40%에 해당하는 설비가 가동 중이다. 금년 국내업체가 중국내에서 생산한 타이어중 약 700만 본 이상이 미국에 수출될 예정이다. 미국 정부가 중국산 타이어에 고율의 관세를 부과함으로써 국내 업체의 대미 수출도 차질을 빚을 것이다. 이에 따라 국내 타이어업체는 국내 공장이나 여타 해외 공장에서 생산한 타이어를 미국에 수출할 계획이다. 또한 미국내 공장을 조기 가동하여 중국으로부터의 수입을 대체할 계획이다.

3. 시사점

금번 세계 경기 침체기에 보호무역주의가 대두되지 않은 점은 수출 의존도가 높은 국내 업계에게는 다행스런 일이라 할 수 있다. 그러나 최근 미국이 막대한 무역수지적자를 해소하기 위해 지속적으로 주요 교역국에 대해 내수 부양책을 강력히 요구하면서 일부 분야에서 통상마찰을 유발하고 있다. 미중간의 통상마찰이 여타 분야로 비화될 경우 세계 교역에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 미국은 세계경제에서 차지하는 자국의 위상에 위협을 느낄 때마다 주요 교역국과 통상마찰을 빚어 왔다. 1980년대 일본과의 통상마찰과 1990년대 EU와의 통상마찰을 그 예로 들 수 있으며, 최근의 중국과의 통상마찰도 이러한 맥락에서 평가할 수 있다. 세계 각국은 1990년대 중반 이후 신흥개도국의 외환위기가 불거지자 자국이익의 우선주의로 경사되었다. 그 결과 세계 교역의 자유화를 위한 WTO 도하라운드도 출범했으나 상호간의 이해가 충돌하면서 교착상태에 빠져 있다. 반면 이해를 같이 하는 소수 국가간의 쌍무적, 혹은 소다자주의적 교역자유화가 자유무역협정(Free Trade Agreement), 관세동맹(Customs Union)과 포괄적 경제동반자 협정 등의 형태로 이루어지고 있다. 여기에 에너지와 원자재 가격이 급등하자 각국은 자국내 부존 자원을 철저히 보호하면서 신흥개도국이 보유하고 있는 에너지 등 각종 자원을 확보하기 위해 혈안이 되어 있다. 상대적으로 경쟁에 뒤늦게 뛰어 든 중국은 중남미와 아프리카 등지의 관련 자원을 대규모 외환보유액을 활용해 신속하게 확보하는 한편 희토류 등 자국내 자원의 반출은 규제하는 자원보호주의를 강화하고 있다.

이러한 가운데 세계 자동차산업은 1980년대 초 이후 가장 큰 변화에 직면하고 있다. 각국의 환경규제가 강화되면서 기술패러다임이 빠르게 변화하고 있으며, 미국 빅 3의 몰락과 일본과 유럽업체의 대규모 적자 속에 한국과 중국 업체가 약진하면서 경쟁 패러다임을 바꿔 놓고 있다. 수요산업인 완성차업체의 구조조정은 타이어업체의 구조조정을 유발하고 있다.

미셀린은 금년 1~9월 매출이 지난해 동기의 186억 7,000만 달러에서 163억 3000만 달러로 감소하였다.

이에 따라 미셸린은 신흥국에서의 생산을 확대하고 성숙시장의 인력은 감축하는 구조조정을 단행하고 있다. 미셸린은 금년 상반기 생산이 전년 동기비 30% 감소하였으나, 판매는 23% 감소하였다. 재구조정을 위해 생산을 큰 폭으로 축소할 것이다. 이러한 노력의 결과 미셸린은 한 때 2,000만 유로 가까이 증가했던 부채를 대폭 축소할 수 있었다. 미셸린은 2주간 공장 가동을 중단했으며, 장기적인 차원에서 매장 수를 조정해 나가고 있다. 미셸린은 프랑스와 미국 공장의 경쟁력을 유지해 나가면서 신흥국에서의 생산을 확대해 나갈 계획이다. 미셸린은 전술한 비와 같이 지역별 생산 차별화를 추진하고 유기적인 성장을 모색하고 있다. 특히 생산성 향상에 적극 나서고 있는데 은퇴인력의 조정에 의한 생산성 향상보다는 공장자동화와 표준화된 베스트 프랙티스 프로그램인 'Michelin Manufacturing Way'를 체계적으로 운용하여 공장별 생산특화를 통한 생산성 증대를 추진하고 있다.

한편 미국의 수입규제를 위한 고관세 부과는 기업의 생산기지 이동을 초래하고 있다. 금년 초에 불거진 미국의 중국산 태양광 모듈 수입에 대한 관세 부과는 중국내 생산기지의 미국내로의 이동을 유발하였다. 타이어산업에서도 유사한 상황이 전개되고 있는데 미국이 중국산 타이어에 고관세를 부과하자 일본의 토요타이어는 중국에서 생산하던 대미 수출용 타이어를 일본에서 생산하여 미국에 수출하기로 결정하였다. 국내 타이어업체들도 이러한 전략을 적극 모색하고 있다. 미국으로서는 수입이 줄어서 좋고, 외국 자본의 투자 유치를 통한 고용창출과 지역경제에 긍정적인 영향을 미칠 수 있어서 효과적인 정책으로 판단할 수 있다. 중국 역시 미국의 압력이 지속될 경우 비공식적으로 중국내에서 영업중인 미국기업에게 압력을 행사할 수 있다. 또한 중국이 보유하고 있는 미국 채권을 매각할 경우 미국의 금리에 영향을 미칠 수 있다. 그러나 과거 미국과 일본간의 통상마찰 과정에서 불거졌던 유사한 우려, 즉 일본이 보유하고 있는 막대한 미국 채권을 매각할 경우 미국 경제는 견잡을 수 없는 혼란에 빠질 것이라는 우려가 현실화되지 않았다는 점에서 중국의 미국 채권 매각 가능성은 극히 낮다고 볼 수 있다. 미국경제의 혼란은 중국경제에게도 부정적인 영향을 미칠 수 있기 때문이다.

중국의 타이어 수출이 전체 대미 수출에서 차지하는 비중은 1%에도 못 미치고 있으며 중국의 총수출에서 차지하는 비중도 0.15% 미만이다. 이러한 점에서 미국 정부의 금번 조치는 건강보험 문제 등으로 복잡한 내부 사정을 타개하기 위한 전략으로도 해석이 가능하다. 최근 미국 정부가 한미 FTA에 대해 보완이 필요하다고 주장하는 이유도 이러한 차원에서 평가해 볼 수 있다. 이러한 가운데 미국 자동차시장을 40% 이상 장악하고 있는 일본 자동차업체의 대미 협력도 확대되고 있다. 도요타자동차는 지난 2월에 출시된 굳이어사의 Assurance Fuel Max 타이어를 프리우스 하이브리드 모델에 장착할 계획이다. 굳이어 타이어의 성능이 우수하다고 평가할 수 있으나, 자국 브리지스톤 타이어를 선택하지 않은 이유 중 하나는 도요타의 대미 보험정책의 일환으로 평가할 수 있다. 이러한 가운데 미중 통상마찰이 국산 제품의 대미 수출 확대 기회로 작용할 것이라는 구태의연한 판단은 자제해야 한다. 이는 우리의 대중 수출이 감소하면서 대두되고 있는 수출선 다변화 주장과 함께 단기적인 안목과 단순 논리에서 나온 평가라 할 수 있다. 이러한 주장은 1980년대부터 우리의 경쟁 수출국이 미국과 통상분쟁을 겪거나 주요 시장에 대한 우리의 수출이 감소할 때 마다 대두되었다. 그러나 중국에서 생산되고 있는 우리 타이어제품의 대미 수출길이 막히고, 마찰 분야

에서 우리 제품의 시장 점유율이 급증할 경우 동일한 피해를 입을 수 있음을 간과해서는 안된다. 또한 일본과 EU 시장 점유율 확대에 어려움을 겪고 있는 상황에서 우리의 양대 수출시장인 미국과 중국 시장에서 빠져 나올 경우 어느 시장이 보완해 줄 수 있는가도 생각해야 한다.

한편 중국의 자동차 수요가 지속적으로 증가하면서 타이어 수요도 증가세를 유지할 예정이다. 이에 따라 중국시장을 장악하는 자동차와 타이어업체가 세계시장을 장악할 예정이다. 이미 중국내 자동차업체간 판매 경쟁이 격화되고 있으나, 유의할 점은 장기적으로 볼 때 중국내 판매 1위 자리를 외국계업체가 차지할 수 있는냐는 점이다. 아직까지 미국, EU, 일본시장에서는 외국계업체가 1위 자리를 차지한 바가 없다. 중국 완성차산업은 합작투자가 대부분이기 때문에 1위 자리를 차지하고 있는 업체가 중국업체인지 외국업체 인지를 가리기가 어려운 실정이다. 그러나 우리나라도 그러했듯이 중국업체가 언제까지 합작관계를 이어 나갈 것이냐가 관심사다. 지금은 중국 자동차시장이 황금알을 낳는 거위일 수 있으나, 중국정부와 업체가 막대한 이익을 외국업체가 거두어 가도록 방관하고 있을 것인가가 의문이다. 세계 최대 최고의 경제 대국을 꿈꾸고 있는 중국정부로서는 자동차산업에서 세계를 제패하지 않고는 그 꿈을 실현하기가 현실적으로 어려울 것이다. 따라서 국내 타이어업체는 지금부터라도 철저한 대중국 사업 전략을 마련해 나가야 한다.

단기적으로 볼 때 중국과 외국 자동차업체의 중국내 증설은 타이어업체에게 호재로 작용할 수 있다. 또한 이들 완성차업체가 타이어를 포함한 부품조달을 현지화하고 있는 점은 현지직접투자에 의한 증설을 촉구 하고 있다. 지리적으로 인접한 국내 자동차업체는 비용 측면에서 중국내 생산이 효율적일 수 있다. 상대적으로 조기에 중국시장에 진출한 국내 자동차와 타이어업체들은 중국의 높은 수입관세를 회피하기 위해 지속적으로 현지 생산능력을 확충해 왔다. 그 결과 완성차와 타이어의 대중 수출은 미미한 실정이다.

우리가 유의 할 점은 중국산 부품과 타이어의 수입 증대 가능성이다. 아직까지 규모면에서 대중국 타이어 수입은 크지 않으나 원화가 절상될 경우 중국산 타이어의 수입이 증가할 전망이다. 그 동안 타이어를 포함한 자동차업체의 해외직접투자가 국내 투자를 구축하지 않았다. 완성차와 부품산업의 경우 국내업체와 외국계업체가 일부 증설 투자를 실시했기 때문이다. 타이어산업도 신규업체의 설비 확충 투자가 국내에서 이루어졌다. 그러나 근래 자동차산업에서의 국내 설비 확충 투자는 이루어지지 않고 있으며, 당분간 이러한 추세는 지속될 전망이다. 특히 중국으로부터의 조달이 유리할 경우 국내 투자가 지금보다도 더 위축될 수 있다. 원화 가치가 소폭 절상되거나 절하되고 국내 자동차업체의 세계 시장 판매가 증가할 경우 국내 증설 투자가 재개될 수 있다. 그러나 국내 자동차업체는 최근 일본 자동차산업의 사례로부터 학습효과를 거둘 수 있었다. 단기적인 안목에서 국내 투자를 통한 수출을 확대할 경우 어려움에 빠질 수 있다는 점을 배운 것이다.

중장기적으로 국내 완성차와 타이어업체는 중국이 글로벌 공급기지로서의 역할을 언제까지 수행할 수 있는냐는 점도 고려해야 한다. 다국적 기업은 수익 창출을 위해 지속적으로 생산기지를 저비용 국가로 이전 하고 있다. 1960년대 이후 글로벌 생산의 중심이 유럽에서, 미국을 거쳐 동북아로 이동해 왔다. 이러한 생산 중심의 이동은 국가와 기업의 경쟁력과 관련이 있다. 산업혁명 이후 세계 경제를 주도해 왔던 유럽은 양 차 대전을 겪으면서 산업기반이 약화되었고 동 지위를 미국이 이어 받았다. 미국은 1960년대의 황금기를



거치면서 고도 성장을 구가했으나, 1970년대의 두 차례에 걸친 석유 파동을 겪으면서 급속히 산업기반이 약화되었다. 결국 1980년대 세계 산업계는 일본이 지배하게 되었다. 해외 시장을 수출로 공략하던 일본 기업들은 각국의 보호무역장벽에 부딪혀 해외직접투자를 확대하고 글로벌 생산체제를 구축하였다. 그러나 이 과정에서 누적된 거품이 붕괴하면서 일본의 산업계는 1990년대와 2000년대에 걸쳐 진행된 잃어버린 10년이라는 역사 속에 빠져 버렸다. 물론 일본기업의 저력은 약화되지 않았다. 1995년의 엔고를 비용절감이라는 각고의 노력을 통해 극복한 일본기업들은 세계시장 점유율을 확대해 나갔다. 그러나 일본 산업계의 중심에 섰던 전자산업의 경쟁력이 저하되고 고령화, 인구감소 등의 문제와 엔고 문제가 불거지면서 일본 제조기업의 경쟁력은 과거보다 크게 약화되었다.

자동차산업의 경우 2007년까지만 해도 도요타 자동차가 사상 최대의 순익을 경신해 자동차산업의 역사를 새로 쓰면서 세계 최고 최대의 기업으로 부상하였다. 특히 일본 자동차업체가 그런 카 시대의 주역으로 부상하면서 세계 자동차산업의 빅 3는 미국 완성차업체가 아닌 일본의 도요타, 혼다, 닛산이 차지할 것이라는 평가가 지배적이었다. 그러나 세계 경제의 침체, 특히 미국 자동차 수요의 급감은 일본 자동차업체를 수렁에 빠뜨렸다. 2008년에 사상 최대의 적자를 기록한 일본 자동차업체의 적자 행진은 금년에도 지속되고 있다. 이러한 상황 속에서 우리 산업계가 새로운 조명을 받고 있다. 국내 주력산업내 기업의 세계시장 점유율이 확대되고 있고, 대표 기업들의 수익이 사상 최고치를 기록하고 있기 때문이다. IMF 관리체제 하에서 대대적인 구조조정을 겪은 우리 기업들의 저력이 나타나고 있는 것이다. 돌이켜 보면 1990년대 이후 국내 기업의 뼈를 깎는 구조조정은 2000년대 세계 산업계를 국내 기업이 주도할 수 있는 기반을 마련할 수 있는 기회로 작용했다고 볼 수 있다. 즉 1970년대가 미국의 시대였다면, 1980년대는 일본의 시대였다고 평가할 수 있다. 또한 1990년대는 미, 일, EU의 각축 속에 우리나라를 포함한 신흥개도국(NIEs) 기업 간의 경쟁이 격화되었던 시대로 볼 수 있다. 물론 1990년대 중반 이후 외환위기로 인해 신흥개도국 기업들이 대대적인 구조조정을 겪을 수 밖에 없었으나, 이 시기에 국내 기업은 본원적인 경쟁력을 강화할 수 있었다. 그 결과 최근의 상대적인 호황과 세계시장 점유율 상승으로 이어지고 있다. 그러나 세계 우수 기업의 구조조정이 마무리 단계에 들어서면서 대경쟁시대가 본격적으로 열릴 예상이어서 주의가 요망된다. 또한 세계 자동차산업의 중심이 미국에서 동북아지역으로 이동해 한중일 자동차업체간 경쟁이 불가피한 상황이 전개되고 있다. 일본 자동차업체가 흑자로 돌아 서거나 적자 규모를 대폭 축소하고 있고 구미 자동차업체도 경쟁력을 회복하고 있다. 중국업체의 추격도 가속화되고 있다. 이러한 가운데 국내 자동차업체는 국내 투자보다는 중국을 비롯한 신흥개도국 투자를 확대하고 있다. 그러나 신흥개도국을 대표하는 중국이 과연 장기적으로 세계 자동차업체에게 성장기반이 되어 줄지 아니면, 블랙홀이 될지 귀추가 주목된다. **☐**

