

동북아 자동차산업 구조 변화와 타이어산업의 대응 전략

이항구 | 산업연구원, 주력산업팀장



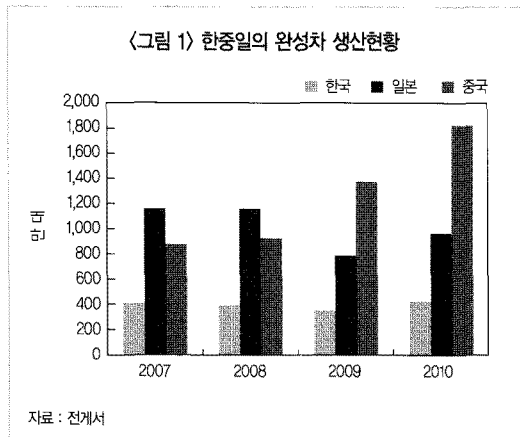
그 동안 세계 자동차산업의 중심이 빠른 속도로 동북아지역으로 이동해 왔다. 일본이 친환경 기술을 비롯한 자동차 첨단기술의 개발과 상용화를 주도해 왔고, 중국이 높은 경제성장세를 바탕으로 세계 최대의 자동차 수요국이자 생산국으로 부상했다. 이에 따라 우리 자동차산업이 일본과 중국 사이에 낀 너트 크래커(Nut cracker) 형국에 빠지는 것이 아닌 가하는 우려도 일었다. 그러나 중국 자동차산업의 고속 성장에 따른 임금상승과 취약한 부품산업 및 일본 자진사태로 인한 글로벌 부품 공급망의 위험이 노정되면서 동북아 자동차산업의 환경이 급변하고 있다. 본 고에서는 최근 한중일 3국의 자동차산업과 타이어산업의 수급 현황 및 자동차산업정책 동향을 살펴본 후 국내 타이어업계의 대응 전략을 제시해 보기로 한다.

1. 동북아 자동차산업 현황

동북아 3국의 자동차 생산이 중국을 중심으로 증가하고 있는 가운데 한국과 중국의 완성차와 부품 수출이 큰 폭으로 증가하고 있다. 경기회복과 함께 세계 최대의 완성차 수출국이자 세계 2위의 부품 수출국의 지위를 유지하고 있는 일본 자동차산업의 생산과 수출이 지진 사태로 인해 차질을 빚으면서 반사이익을 얻고 있기 때문이다. 2010년 세계 자동차생산은 전년비 25.8%가 증가한 7,761

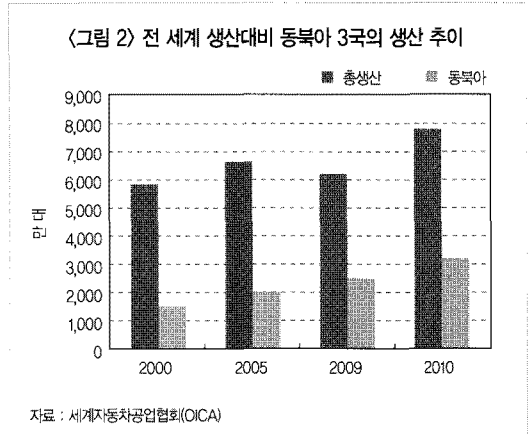
만대를 기록하였다. 지난해 한중일 3국의 자동차 생산은 전년비 27.4%가 증가한 3,216만대로 세계 총생산의 41.44%를 점유해 전년비 0.54%p가 증가하였다. 이처럼 한중일 3국의 자동차 생산이 전년에 비해 큰 폭으로 증가하면서 한국과 중국은 사상 최대의 생산실적을 기록하였다. 중국은 32.4%가 증가한 1,826만대, 일본은 21.3%가 증가한 963만대, 한국은 21.6%가 증가한 427만대를 생산하였다. 차종별로는 승용차 생산이 27.8%

증가한 2,040만대, 상용차 생산은 26.0%가 증가한 609만대를 기록하였다. 이에 따라 승용차와 상용차의 생산비중은 2009년의 80.84 : 19.16에서 2010년에는 81.06 : 18.94로 승용차 생산비중이 증가하였다. 2010년 완성차생산 기준으로 중국이 세계 1위, 일본이 2위, 한국이 5위를 차지하였다. 차종별 생산은 한국이 소형과 중형 승용차, 중국이 중형 승용차와 상용차, 일본이 경형과 소형 승용차 생산에 특화되어 있다. 한편 중국의 SUV와 고급차 수요도 증가하고 있는데 BMW가 해외공장으로는 가장 규모가 큰 공장을 중국에 건설하고 있으며, 다임러 벤츠도 2015년에는 중국내 판매가 미국과 독일의 판매를 능가할 것으로 예상하면서 증설을 모색하고 있다. 벤츠는 사상 첫 해외 엔진 공장을 중국에 건설하고 있으며, B-클래스 수소연료전지자동차인 F-Cell을 2014년에 디젤하이브리드와 동일한 가격에 일본과 독일시장에 출시할 계획이다. 혼다와 GM이 개발을 주도해 오던 수소연료전지자동차를 벤츠가 도요타와 현대보다 1년 앞서 일본시장에 출시한다는 계획이다.



한편 동북아 3국의 세계 완성차 생산점유율은 2005년의 29.9%에서 2015년에는 46.4%, 판매

점유율은 동 기간 중 19.7%에서 34.4%로 증가할 예정이다.



동북아 3국의 내수 역시 지난해 회복세를 보였으나 일본은 과거 사상 최대치를 크게 밀돌았고 한국 역시 8만대가 부족하였다. 완성차 내수규모는 중국이 세계 1위, 일본이 4위, 한국이 12위를 차지하였다.

〈표 1〉 한중일 자동차 수급구조 비교(2010) (단위: 만 대)

	한국	일본	중국
국내 생산	427	963	1,826
국내 판매	156	496	1,806
수출	277	484	52
수입	9	23	81
KD수출	129	27	-
해외 생산	261	1,280	-

자료 : 한국자동차공업협회, 중국자동차공업협회, 일본자동차공업협회
주 : 일본의 KD는 2009년 실적

2020년 중국의 자동차 수요는 2,500만대, 한국은 180만대, 일본은 550만대에 달할 전망이다. 중국의 자동차 판매가 지속적으로 증가하더라도 2021년에 중국의 보유대수 당 인구 수는 일본과 한국보다 높아 이후에도 자동차 수요가 지속적으로 증가할 전망이다.

〈표 2〉 한중일 자동차보유대수 현황 및 전망 (단위: 만 대, 명)

		한국	일본	중국
보유대수	2009	1,733	6,288	7,533
	2021	2,019	23,927	8,045
대당 인구	2009	2.79	21.40	1.69
	2021	2.45	6.00	1.53

자료: Fourin

3국의 완성차 수출도 회복되었으나 일본과 한국은 해외생산의 증가로 인해 사상 최고 기록은 달성하지 못했다. 3국의 완성차 수입은 내수시장 규모와 비교할 때 6% 미만에 머물고 있다. 한국의 KD 수출이 큰 폭으로 증가한 가운데 일본의 해외 생산은 국내 생산의 1.33배에 달했다.

지난해에 일본의 도요타가 판매 물량 기준으로 세계 1위를 차지하였으며, 우리나라의 현대기아차는 5위를 차지하였다. 동북아 3국 자동차산업의 급성장에 따라 세계 10대 완성차업체중 4개, 100대 부품업체중 34개가 동북아에 위치해 있다.

금년 들어서는 중국의 자동차 수요가 둔화되고 일본의 자동차생산과 수출이 지진 피해로 인해 감소하고 있는 가운데 한국 자동차산업의 수출과 국내외 생산이 큰 폭으로 증가하고 있다. 동북아 자동차산업의 투자는 중국을 중심으로 증가하고 있는데, 한국의 경우 부품 수출 호조로 국내 투자가 회복세를 보이고 있는 반면 일본 업체들은 지진재발

등의 우려로 인해 국내 투자보다는 해외직접투자의 확대를 모색하고 있다. 중국의 자동차 생산능력은 국내외 업체의 경쟁적인 설비투자에 따라 2012년에 2,320만대에 달할 전망이다. 중국 정부는 2015년경에 자국 자동차산업의 공급 과잉이 500만대에 달할 것으로 예상하고 있으나 중국자동차공업협회 등은 공급과잉의 우려는 기우에 불과하다고 평가하고 있다.

2. 동북아 타이어산업 현황

(1) 동북아 3국의 타이어 수급현황

동북아 타이어산업 역시 자동차산업과 마찬가지로 높은 성장세를 유지하고 있다. 중국은 2004년부터 세계 최대의 타이어 생산국이자 수출국의 자리를 차지해 유지하고 있다. 중국의 타이어생산은 2009년에 3억 8,000만 본에 달하였으며, 지난해에는 4억 본을 넘어선 것으로 추정된다. 중국 자동차산업의 성장세와 선진국 타이어업체의 중국 내 공장 증설 및 수출 증대에 따라 중국의 타이어 생산은 2015년에 5억 7,000만 본에 달할 전망이다. 일본의 타이어생산은 2009년에 세계 금융위기로 인해 전년비 21.1%가 감소한 1억 3,861만

〈표 3〉 완성차업체의 중국내 설비 투자 계획

구분	메이커	'10년	'13년	'15년	연평균 증가율
외자	VW	153	271	302	14.6
	GM	166	209	-	8.0
	도요타	90	100	104	2.8
	혼다	72	96	-	8.0
	현대기아차	103	133	163	12.0
토종	BYD	80	140	-	20.0
	길리	67	67	172	21.0
	기서	105	135	195	18.0

본¹⁾을 기록하였다. 우리나라의 타이어생산은 2010년에 전년비 26%가 증가한 9,532만 본을 기록하였다.

지난해에는 천연고무의 주요 산지인 태국과 말레이시아의 가뭄으로 인해 천연고무의 생산이 감소하면서 가격 상승을 유발하여 타이어업계의 순이익이 감소하였다. 세계 천연고무 수요는 연 900만 톤에 달하고 있으며 중국이 1/3을 소비하고 있다. 주지하다시피 타이어산업은 노동·기술집약적인 특징을 보유하고 있다. 또한 총 생산비용에서 차지하는 인건비 비중이 자동차산업에 비해 높은 실정이다. 이에 따라 선진국 타이어업체들의 중국과 인도에 대한 직접투자가 증가하고 있다. 특히 중국에 대한 투자가 지속적으로 증가하고 있는데 총 생산비용에서 차지하는 인건비 비중이 구미 국가의 경우 평균 15%에 달하고 있으나 중국은 5%로 1/3 수준에 불과하기 때문이다. 또한 중국의 타이어 부자재 구입 비용도 선진국에 비해 낮아 선진국 타이어업체의 직접투자를 촉발하고 있다.

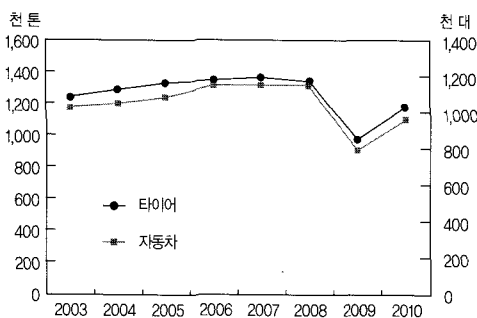
2009년~2010년 중 6개의 외국업체가 중국에 9건의 공장을 건설했거나 건설할 계획을 밝힌 바 있다. 최대 규모의 투자로는 미셸린이 15억 달러를 투자해 연산 1천만 본의 승용차용과 180만 본의 트럭용 타이어 생산공장을 건설한 사례를 들 수 있다. 세계 3위 타이어업체인 독일의 컨티넨탈은 최근 2억 6,300만 달러를 투자해 연산 400만 본의 생산능력을 갖춘 공장을 준공하였다. 이와 같은 외국업체의 중국 공장 건설이 증가하면서 중국내 타이어생산의 절반을 외국업체가 차지하고 있다. 외국업체들은 고가, 고성능 타이어시장을 장악하고 있으며 토종업체에 비해 높은 수익률을 기록하고 있다. 대부분의 외국업체들이 연산 1천만 본 이상의 생산능력을 보유하고 있다.

중국의 토종 타이어업체 수는 400여개로 추정되고 있으며, 대기업의 생산능력이 200만~300만 본에 달하고 있다. 중국의 토종 타이어업체들은 낮은 브랜드 이미지, 열악한 품질과 핵심기술이 부족할 뿐만 아니라 환경경영에 대한 관심도 낮은 편이다. 또한 대형 타이어업체들은 외국기업과 합작투자를 체결하고 있어서 독자기술개발 역량 등이 부족해 중국 정부의 육성정책에도 불구하고 국제경쟁력을 확보하는데 어려움을 겪고 있다.

(2) 동북아 3국의 타이어 교역 현황

동북아 3국의 타이어 수출은 증가세를 유지하고 있다. 2004년부터 빠른 증가세를 보이고 있는 중국의 타이어 수출은 2004년에 우리나라를 추월한 데 이어 2007년에는 일본을 추월했다. 3개국의 타이어 수출은 2009년에 세계금융위기로 인해 감

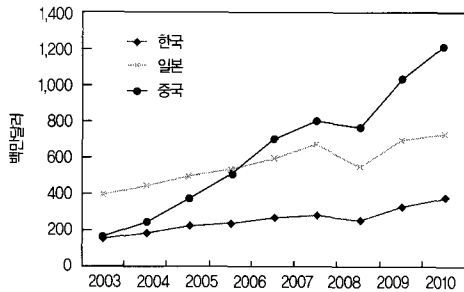
〈그림 3〉 일본의 타이어용 고무 및 자동차 생산 추이



자료 : 일본타이어공업협회

1) 이륜차용을 제외할 경우 1억 3,457만 본

〈그림 4〉 한중일의 타이어 수출 추이



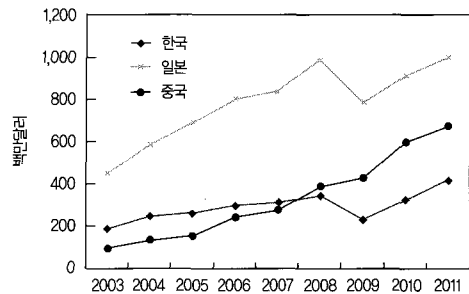
자료 : 각국 무역통계

소했으나 2010년부터 회복세를 보이고 있다. 일본의 국별 타이어 수출구조를 분석해 보면 미국, 호주, 아랍에미레이트, 사우디 아라비아, 벨기에, 독일, 캐나다, 러시아, 인도네시아, 프랑스가 10대 수출대상국인 것으로 나타났다. 최근 중국이 수출 10위국으로 진입하였으나 우리나라의 순위는 점차 하락하여 지난해와 금년 5월까지 17위를 유지하고 있다. 즉 중국과 한국은 일본의 주요 타이어 수출대상국이 아닌 것으로 나타났다. 중국의 타이어 주요 수출대상국으로는 미국, 아랍에미레이트, 영국, 호주, 캐나다, 네덜란드 등을 들 수 있으며, 최근에는 멕시코, 인도, 나이지리아에 대한 수출이 증가하고 있다. 중국의 대일 타이어 수출은 2005년~2007년 중 큰 폭으로 증가하였으나 이후 감소세를 나타내고 있다. 중국의 우리나라에 대한 타이어 수출도 2004년~2008년 중 지속적으로 증가하였으나 2009년부터 우리나라는 중국의 수출 상위 20개 국가군에서 벗어나 있다. 우리나라의 주요 타이어 수출상위국은 2007년까지 미국, 독일, 영국, 호주, 캐나다, 네덜란드가 차지하였으나 2008년부터는 사우디아라비아와 아랍에미레이트 등 중동국가가 주요 수출 대상국으

로 부상하였다. 일본은 우리나라의 타이어 10대 수출대상국중 하나이며 2007년을 제외하고는 수출 증가세가 유지되고 있다. 국내 타이어업체들의 현지 생산 증가로 인해 중국에 대한 타이어 수출은 미미한 편이다.

동북아 3국의 타이어 수입도 증가세를 유지하고 있으나 그 규모는 수출에 비해 매우 낮은 수준이다. 한국과 일본의 자동차업체나 소비자들이 자국산 타이어의 구매를 선호하고 있고 중국은 선진업체들이 현지 생산을 확대하고 있기 때문이다. 일본의 경우 자국업체들이 중국 등 저비용 국가에서 생산한 타이어를 역수입함으로써 상대적으로 수입규모가 큰 편이다.

〈그림 5〉 한중일의 타이어 수입 추이



일본의 국별 타이어 수입구조를 분석해 보면 인도네시아, 태국, 중국, 미국, 대만, 한국, 독일, 프랑스, 이탈리아, 스페인이 10대 수입국의 위치를 차지하고 있다. 일본의 대중 타이어 수입은 2007년까지 증가세를 유지하다가 2008년과 2009년에 2년 연속 감소하였으나 2010년부터 증가세로 다시 돌아섰다.

분석을 종합해 볼 때 우리나라의 대일 타이어 수출은 지속적으로 증가하고 있으나 중국에 대한 수

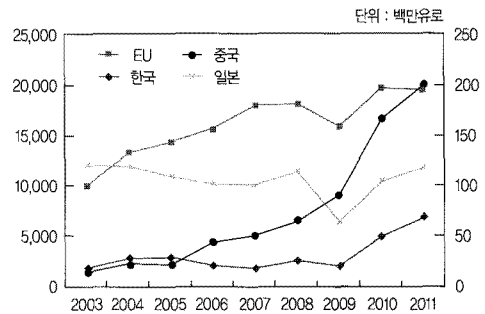
출은 미미한 수준이다. 일본의 대중 타이어 수출은 2006년부터 증가세를 보이고 있으며, 대한 타이어 수출은 회복을 보이면서 근래에는 1억 달러 미만에서 머물고 있다. 이처럼 한중일 3국간 타이어 교역은 상대적으로 활기를 띠지 못하고 있다. 이는 일본과 한국 타이어업체의 중국내 생산이 증가하고 있고, 중국 토종 타이어업체의 경쟁력이 낮은 상황에서 한일 업체간의 경쟁이 심화되고 있기 때문이다.

한국 자동차업체의 국내 설비 투자가 정체되어 있는 가운데 타이어 생산능력은 점증하고 있다. 일본 자동차업체 역시 2000년대 중반 이후 국내 투자를 재개하였으며, 중국은 국내의 업체가 경쟁적으로 설비 투자를 확충해 나가고 있다. 전술한 바와 같이 한중일 3국간 타이어 교역은 상대적으로 부진한 것으로 나타났다. 따라서 세계 3대 자동차 시장이자 우리나라와 자유무역협정을 발효한 EU와 비준절차를 밟고 있는 미국의 타이어 수출입 추이와 동북아 3국의 수입시장 지위를 분석해 볼 필요가 있다.

우선 EU의 타이어 수출은 2007년까지 증가세를 유지하다가 금융위기로 2년 연속 감소하였으나 최근 회복세를 보이고 있다. EU의 한중일 3국에 대한 타이어 수출 규모는 미미한 편이다. 한중일 3국 중에서는 일본에 대한 타이어 수출이 2008년까지 가장 큰 편이었으나 2009년부터는 중국에 대한 수출이 급증하고 있다. EU의 일본에 대한 수출은 안정세를 유지하고 있으며, 한국에 대한 수출 역시 안정세를 유지하다 2010년부터 증가하고 있다.

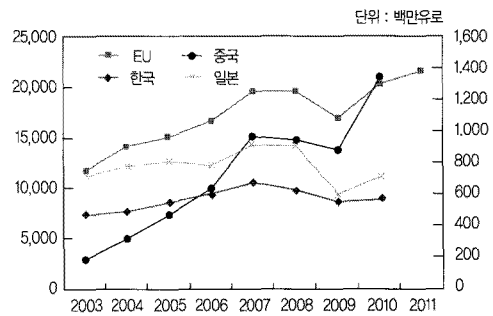
EU의 타이어 수입도 증가세를 유지하고 있다. 한중일 3국으로부터의 수입은 2007년까지 증가세를 유지하였으나 이후 둔화된 후 최근 회복세를 보이고 있다. EU의 대중 타이어 수입규모는

〈그림 6〉 EU의 세계 및 동북아 3국 타이어 수출 추이



자료: EU무역통계
주: EU의 총수출은 좌축, 한중일 수출은 우축 참조

〈그림 7〉 EU의 세계 및 동북아 3국 타이어 수입 추이



자료: 전계서

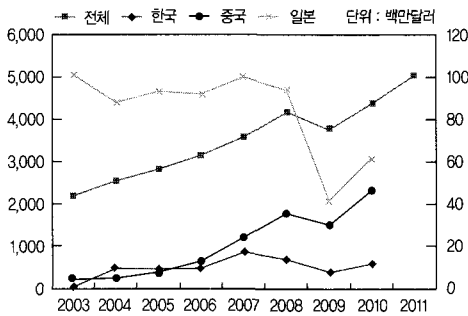
2006년에 우리나라를 추월하였으며, 2007년에는 일본을 추월하였다.

한편 미국의 타이어수출도 증가세를 유지하고 있다. 동북아 3국 중에는 일본에 대한 수출이 최근 큰 폭으로 감소하였으며 한국에 대한 수출은 부진한 편이다. 2010년까지는 일본에 대한 수출규모가 가장 컸으며 조만간 중국에 대한 수출규모가 일본을 추월할 전망이다.

미국의 타이어 수입 역시 증가세를 유지하고 있다. 미국의 금융위기로 인한 빅 3의 파산 등으로 미국의 타이어 수입은 2009년에 감소하였으나 최

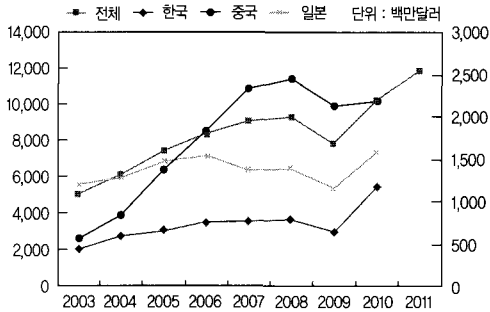
근 빅 3의 생산이 회복되면서 증가하고 있다. 동북아 3국으로부터의 수입은 2006년에 중국으로부터의 수입이 일본을 추월하였으나 일본과 한국으로부터의 수입은 안정세를 유지해 오다가 최근 큰 폭으로 증가하고 있다. 반면 중국으로부터의 수입은 2009년에 미국 정부가 중국산 타이어에 대해 긴급수입제한 조치(Safeguard)를 취함으로써 하락 안정세를 보이고 있다.

〈그림 8〉 미국의 세계 및 동북아 3국 타이어 수출 추이



자료 : 미국무역통계

〈그림 9〉 미국의 세계 및 동북아 3국 타이어 수입 추이

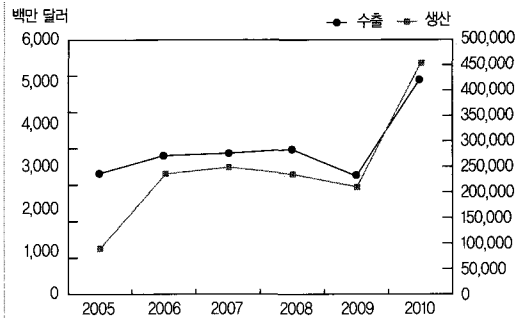


자료 : 전제서

이처럼 구미 각국의 중국산 타이어 수입이 증가하고 있으나 수입 물량의 대부분을 선진업체가 중국에서 생산한 타이어가 차지하고 있는 것으로 추정

된다. 이는 2009년에 미국이 중국으로부터의 수입을 규제하기 위해 관세를 인상하면서 국내 업체가 중국에서 생산한 타이어의 대미 수출에 부정적인 영향을 미친 점에서도 나타난 바 있다. 한편 국내 타이어의 대미 수출 중 상당 부분이 미국내 국내 완성차업체 공장에 신차용 타이어로 공급되고 있는 것으로 추정된다.

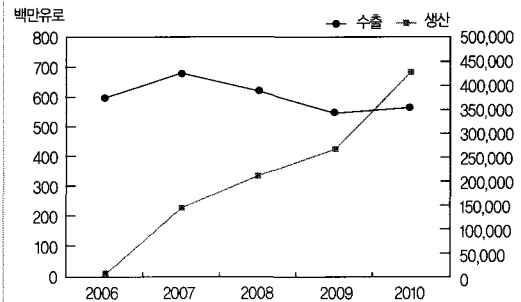
〈그림 10〉 국내 완성차업체의 미국 생산과 타이어 수출 추이



자료 : 자동차공업협회, 무역협회

반면 EU에 대한 국산 타이어의 수출은 국내 완성차업체의 현지 생산 증가에도 불구하고 감소하고 있다. 이는 국내 타이어업계 현지 공장의 생산이 증가하면서 수출을 대체하고 있기 때문으로 판단된다.

〈그림 11〉 국내 완성차업체의 EU 생산과 타이어 수출 추이



자료 : 전제서

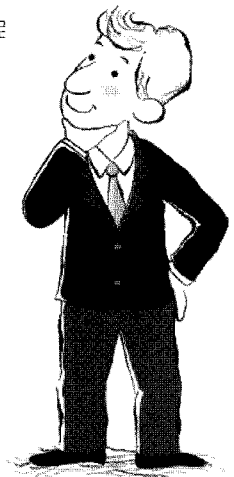
3. 국내 타이어업계의 대응 전략

(1) 기본 역량의 강화

세계 자동차산업은 2008년의 금융위기 이후 2009년의 미국 GM과 크라이슬러의 파산이라는 전대미문의 사태에 직면하였다. 미국 정부의 강력한 개입에 의해 미국 자동차산업의 붕괴는 막을 수 있었으나 미국 부품산업의 공급망 일부에 균열이 발생하였다. 미국 자동차산업의 위기에 이어 세계 최대의 자동차업체인 도요타는 품질결함으로 인한 대규모 리콜을 실시함으로써 창사 이래 최대의 위기에 직면하였다. 1년여에 걸친 노력 끝에 도요타는 리콜의 악몽에서 벗어날 수 있었으나 일본 동북부 지진으로 인해 또 다시 어려움에 직면하고 있다. 서유럽의 자동차업체들도 장기간의 침체에서 벗어나지 못하고 있다. 특히 프랑스의 자동차업체는 국내 생산비용이 상승하면서 해외 직접투자의 확대를 모색하고 있으나 프랑스 정부의 강력한 반대에 부딪혀 경쟁력 강화에 어려움을 겪고 있다. 이와 같이 세계 자동차산업의 환경은 한치 앞을 내다 볼 수 없을 정도로 불확실성이 높아지고 있다.

미국과 일본 자동차업체의 위기로 인해 독일과 한국의 자동차산업이 반사이익을 보고 있다. 특히 독일의 완성차업체는 국내외 생산과 수출을 확대하면서 세계시장 점유율을 확대해 나가고 있다. 우리 자동차업체도 일본 자동차업체의 공급차질을 기회로 삼아 세계시장에서의 판매를 확대해 나가고 있다. 이에 따라 우리 자동차산업(외국계 포함)은 금년에 세계시장에서 750만대를 판매해 2015년 판매 목표를 4년 앞당겨 달성할 전망이다. 부품수출도 230억 달러를 상회하고 타이어 수출도 40억 달러에 육박할 전망이다.

국내 자동차산업을 대표하는 현대기아 자동차는 중국시장에 이어 미국시장에서도 100만대 판매의 위업을 달성할 전망이다. 이처럼 국내 자동차산업의 성장세가 가속화되고 있으나 우리 자동차산업을 둘러싼 환경은 결코 유리하게만 전개되고 있지는 않다. 우선 세계 자동차 수요가 하반기에 또 다시 둔화될 가능성이 높다. 이러한 가운데 선진업체들의 품질경쟁이 강화되면서 국내 업체의 초기 품질평가(IQS) 순위가 밀리고 있다. 현대자동차는 J.D. Power가 조사한 IQS 순위가 2009년에 4위에 등재되었으나 지난해에는 7위로 하락한 후 금년에는 11위로 또 다시 떨어졌다. 특히 지난해에는 순위가 떨어졌음에도 불구하고 결함수가 산업평균을 하회하였으나 금년에는 결함수가 산업평균을 상회하였다. 기아자동차 역시 2009년에 15위로 순위가 상승하였으나 지난해에는 25위로 하락한 후 금년에는 19위로 순위가 상승하여 품질이 개선되고 있는 것으로 나타났다. 여기에 국내 자동차산업의 노사관계도 불안 조짐을 보이고 있다. 이에 따라 금년에도 자동차산업의 임금인 큰 폭으로 증가할 가능성이 높으며, 부품과 완성차 공급에 일부 차질이 예상된다. 즉 국내 자동차산업의 품질, 비용과 납기 등 기본역량이 상대적으로 약화되면서 세계시장 점유율의 지속적인 확대를 제약할 가능성이 높다. 이와 함께 미국정부와 IMF가 원화절상을 요구하거나 권고하고 있어서 수출 가격경쟁력에도 문제가 발생할 우려가 높다. 이러한 가운데 일본 자동차업체들은 신규 고용을 확대



하고, 공급망의 재정비를 통해 위험을 낮추면서 생산의 효율성을 제고하고 있다. 미국자동차업체들도 소형차 모델을 다양화하면서 연비 향상에 적극 나서면서 신흥중국시장 공략을 강화하고 있다. 독일의 고급차업체들도 소형 고급모델을 출시하고 있으며, 폭스바겐은 유럽시장에서의 경쟁 지위를 강화하면서 미국시장 점유율 확대에 노력하고 있다.

이처럼 완성차업체간 경쟁이 심화되고 있고 국내 자동차업체의 경영 환경이 악화되고 있어서 타이어업체가 세계시장 점유율을 안정적으로 유지·확대하기 위해서는 품질, 비용, 납기의 기본역량을 지속적으로 강화해 나가야 한다.

(2) 중국시장 모니터링 기능 강화

국내외 자동차업체들이 중국시장에 경쟁적으로 진출을 확대하고 있는 가운데 최근 중국 정부는 외자 기업에 대한 세무조사나 노사관계 관리·감독을 강화하는 한편 기술이전이나 연구개발(R&D) 투자를 노골적으로 요구하고 있다. 또한 자국의 각종 표준이나 기준을 동원해 외국기업에 대한 조사와 시정을 요구하고 있다.



중국 언론과 정부는 타이어 안전을 빌미로 국내 타이어업체에 대한 잘못된 정보의 전달과 규제를 강화하고 있다. 중국 언론은 국내 타이어업체가 중국의 생산규정을 위반한 사실이 없는데도 마치 문제가 있는 것처럼 보도하여 타이어를 대규모로 리콜하고 일시적으

로 소비자 인증을 박탈당하게 함으로써 판매를 중단시킨 바 있다.

또한 중국의 국가질량감독총국은 국내 타이어업체가 중국에서 생산한 중거리 중대형 트럭 및 버스용 타이어의 안전에 우려가 있다며 자국 소비자들에게 주의하라고 공시하였다. 또한 문제의 타이어 사용자는 가능한 이른 시일 안에 제조사의 판매점에서 안전검사를 받은 후 문제를 발견하면 즉시 사용을 중단하고 질감총국 품질관리센터로 신고토록 했다.

중국 정부와 언론의 한국 타이어기업 때리기(Bashing)에 대해 중국에 대규모 투자를 실시한 국내 타이어업체가 대응하기는 어려운 상황이나 한중일 FTA가 논의되고 있는 상황에서 정부차원에서 문제점을 파악하여 대응할 필요가 있다. 선진국 타이어업체 관계자는 국내 타이어업체가 중국 OE 시장과 교체용시장에서 선전하자 중국언론과 정부가 견제하고 있는 것으로 평가하고 있다.

한편 중국 국가질량감독총국은 북경현대자동차가 지난해 8월 1일부터 10월 31일까지 생산한 소나타 모델의 냉각수 시스템 결함에 따라 엔진오작동이 우려된다고 발표한 바 있다. 현대·기아자동차는 중국 정부가 외국 자동차업체한테 신에너지 자동차 생산과 '자주(독자) 브랜드' 출시를 요구하면서 중국내에서의 연구개발 투자를 확대하고 있다. 폭스바겐, GM, 도요타, 닛산 등은 이미 자주 브랜드로 소형차 모델을 출시했거나 출시를 검토 중이다. 도요타가 금년 초에 중국내 자동차 합자업체 가운데 처음으로 독자 출자한 연구개발센터를 가동하기 시작한 것도 중국 정부를 의식한 결정이라고 볼 수 있다.

이와 함께 중국 국가발전개혁위원회는 전기차 등 신에너지 자동차 부품기업의 외국자본 비율을 50% 이하로 제한하는 방안을 내놓을 예정이다.

그 동안 외국 부품업체가 중국에 직접투자할 경우 완성차업체와는 달리 독자 경영을 허용해 온 점이 중국의 자동차 부품산업 발전에 저해 요인으로 작용했다고 중국 정부가 판단하고 있기 때문이다. 결국 향후 외국 자동차업체가 중국에서 자동차 공장을 신설하거나 프로젝트를 시작하려면, 친환경차를 생산하거나 자주 브랜드를 갖고 있어야 한다는 것이다.

한편 외국기업들은 중국 근로자들의 연이은 파업과 시위에 시달리고 있다. 중국 정부가 수수방관하면서 외국기업들은 임금인상과 근로환경 개선으로 문제를 해결해 나가고 있다. 중국의 기업환경이 열악하다는 점은 세계은행 등의 평가에서도 잘 나타나 있다. 그럼에도 불구하고 선진국 기업들은 막대한 성장 잠재력을 보유한 중국시장에서의 경쟁지위를 강화하기 위해 위험을 감수하고 투자를 확대하지 않을 수 없다. 최근의 파업과 임금인상, 중국 정부 및 관료들의 간접규제 및 부패 등은 예견되었던 사안이다. 따라서 대부분의 선진국 기업들은 중국의 진출환경보다는 중국경제의 정착 가능성에 촉각을 세우고 있다.

이미 구미 학자들 간에는 중국경제의 향후 전망에 대해 논란이 가열되고 있다. 그러나 국내에서는 중국경제에 대한 낙관론이 우세하다. 조지 소로스는 중국 경제가 경착륙할 위험에 빠질 가능성이 있다고 밝힌 바 있다. 그는 "중국이 인플레이션을 통제할 수 있는 기회를 상실했다"며 "노동자들이 임금 인상을 요구할 경우 인플레이션은 더욱 심각해질 것"이라고 평가했다. 대표적 비관론자인 닥터 뚝 누리엘 루비니 뉴욕대 교수도 "중국이 수출과 투자에 의존하는 경향을 심화시키면서 버블 위험은 점점 커지고 있는 상황"이라며 "이를 개선하지 않으면 은행의 부실채권으로 인해 2013년께 중국 경제가 경착륙할 가능성이 있다"고 분석한 바

있다. 또 다른 뉴욕대학 경영학과 교수인 대니얼 엘트먼도 중국이 다시 빈국으로 전락할 가능성을 경고한 바 있다. 화이넨셀타임스의 마틴 올프도 중국이 일본보다 더 심한 경기 침체에 빠질 수 있다고 경고했다. 중국 경제의 투자 의존도가 일본보다 더 높기 때문이다. 올프는 "1980년대 일본 GDP에서 투자 비율은 30% 안팎에 그쳤다"며 "반면 중국은 2011년 GDP에서 절반 가까운 비중을 투자에 의존하고 있다"고 평가했다. 중국의 고정투자는 2000년부터 10년간 연평균 13.3%씩 증가했지만, 개인소비지출은 연평균 7.8%가 증가하는데 그쳤다. 동 기간 중 중국의 국내총생산(GDP)에서 고정투자가 차지하는 비중은 34%에서 46%로 증가했다. 그러나 개인소비지출 비중은 46%에서 34%로 감소했다.

1990년대가 되기 전까지 일본 경제가 장기 침체로 접어들 것이라고 누구도 예상하지 못했다. 최근 중국도 일본처럼 투자 위주 경제 성장을 채택하고 있어 동일한 위험에 노출될 가능성이 있다는 주장이 대두되고 있다. 중국이 공급과잉 문제에 직면할 경우 세계 경제는 또 다른 혼란에 빠질 수 있다. 따라서 국내 타이어업계는 중국발 위험에 대비한 경영전략을 사전 준비하면서 정부와 공동 대응전략을 마련해 나갈 필요가 있다. **K**

