

우리나라 자동차 타이어의 수급동향과 '94년도 전망

경 영 룰*

1. 개 활

우리나라의 자동차 타이어(이하 타이어) 산업은 1970년대에 이란 등 중동시장을 기반으로 하여 수출산업으로 성장하였고, 1970년대말 생산실적 1,000만개를 돌파한 이래 1980년대초에는 제2차 오일쇼크, 수입규제 등의 악재로 시련을 겪기도 하였으나 미주, 유럽시장을 확대한 데다 1980년대 후반부터는 국내 자동차산업의 발전과 함께 1990년도의 타이어 생산량은 거의 3,000만개에 달하게 되었다.

우리나라 타이어산업이 이와같이 급속도로 성장하게 된 주요 배경으로는, 첫째 선진국 대기업들과 합작하지 않고 自力으로 생산체제를 구축하여 기술습득을 함으로써 독자적인 기업활동이 가능하였고, 둘째 중동시장 등 초기에 좋은 시장을 확보하였으며, 세째 과감한 시설투자 와 양질의 기능인력 확보가 용이하였고, 네째 비교적 안정적으로 주요 원자재의 국내조달이 가능하였기 때문이다.

1993년도에는 업계사상 최초로 타이어 생산량이 4,000만개를 돌파하여 4,195만개(이하 1,000개 이하는 四捨五入)에 달함으로써 전년 대비 390만개가 늘어나 10.3%의 성장률을

기록하였다. 그러나, 이는 1989년 이래 5년간의 연평균성장률(이하 연평균성장률) 12.3%에 비하면 낮은 증가세이다(표 1 참조). 신·증설 투자효과로 인한 생산증가량이 1991년도에 가장 많았기 때문에 1993년도의 생산증가율은 1991년도에 비해서는 상대적으로 낮게 나타났으나, 1992년도의 생산증가율 7.8%보다는 높아졌다. 국내 교체용 타이어시장의 침체로 내수물량은 1,630만개에 그침으로써 1992년도의 성장률 9.4%보다 낮은 5.7%의 성장률을 기록한 반면에 1992년도와 거의 동일하게 내수시장의 공급여력을 수출로 돌려 2,578만개를 수출함으로써 12.4%의 수출증가율을 기록하였다(참고로 1993년도의 수출금액은 9억 2,500만달러임).

한편 1980년대초에는 생산능력이 1,290만

〈표 1〉 자동차 타이어 수급실적현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률	
생 산	26,392	29,776	35,307	38,048	41,950	103	123	
내	신차용	4,541	5,784	6,770	7,704	8,111	53	156
	교체용	5,282	5,721	7,318	7,711	8,189	62	116
수 소 계	9,823	11,505	14,088	15,415	16,300	57	135	
수 출	16,144	18,227	19,344	22,931	25,784	124	124	
계	25,967	29,732	33,432	38,346	42,084	97	128	

*大韓타이어工業協會 業務部 課長代理

개에 불과하였으나, 각 업체들이 지속적으로 설비증설을 해온 결과 1980년대말에는 생산 능력이 3,500만개를 기록하여 약 2.7배가 증가하였으며, 1993년말 현재 연간 4,500만개의 타이어 생산능력을 가짐으로써 우리나라는 세계에서 다섯번째의 타이어 생산국이 되었다.

2. 생산동향

1993년도 우리나라의 타이어 생산량은 약 4,200만개로서 전년대비 10.3%가 증가하였다. 그러나, 이 증가율은 연평균증가율 12.3%에 비하면 매우 낮다(표 2 참조). 이것은 1993년도에 공장가동률이 저조하였음을 나타내는 것이 아니라 주요 신설공장의 가동이 1991년도에 이미 제 페이스를 찾았고, 신·증설 효과에 의한 생산증가량이 1993년도에는 크게 나타나지 않았음을 의미한다.

한편 1993년도의 전체 타이어 생산증량은 59만 5,000톤으로서 전년대비 5.5%가 증가하

〈표 2〉 자동차 타이어 생산현황

(단위 : 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
승용차용	생 산 량	16,073 (60.9)	17,983	21,485	23,192	27,505 (65.5)	186
	래 디 알	15,617	17,720	21,126	22,936	27,263	189
	래 비 알 비 율	97.2	98.5	98.3	98.9	99.1	
소형트럭용	생 산 량	6,818 (25.8)	7,577	9,019	10,004	9,732 (23.2)	△27
	래 디 알	1,983	2,479	3,532	4,899	5,676	159
	래 비 알 비 율	29.1	32.7	39.2	49.0	58.3	
트럭·버스용	생 산 량	2,909 (11.0)	3,501	4,013	4,313	4,222 (10.1)	△21
	래 디 알	856	1,179	1,314	1,726	1,973	143
	래 비 알 비 율	29.4	33.7	32.7	40.0	46.7	
기 타	생 산 량	592 (2.3)	715	790	539	491 (1.2)	△89
	래 디 알	-	-	-	-	-	
	래 비 알 비 율	-	-	-	-	-	
계	생 산 량	26,392 (100.0)	29,776	35,307	38,048	41,950 (100.0)	103
	래 디 알	18,456	21,378	25,972	29,561	34,913	181
	래 비 알 비 율	69.9	71.8	73.6	77.7	83.2	

주 : () 안의 숫자는 점유율.

〈표 3〉 자동차 타이어 생산현황(증량기준)

(단위 : 톤, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
승 용 차 용	126,353 (32.3)	143,059	174,545	181,342	216,966 (36.5)	197	145
소형트럭용	89,816 (23.0)	98,385	116,469	126,583	122,504 (20.6)	△29	82
트럭·버스용	155,199 (39.7)	189,079	222,321	236,912	237,738 (39.9)	04	113
기 타	19,683 (5.0)	23,369	27,623	19,503	17,707 (3.0)	△92	△27
계	391,051 (100.0)	453,892	540,958	564,350	595,315 (100.0)	55	111

주 : () 안의 숫자는 점유율.

였으나, 수량증가율 10.3%에 비하면 매우 낮은 성장률이다. 이것은 승용차용, 소형트럭용 등 소형 타이어의 생산비중이 커지고 있기 때문이다(표 3참조). 실제로 1989년도에는 타이어 1개당 평균생산증량은 14.8kg이었으나, 1993년도에는 14.2kg으로서 5년간 0.6kg이 작아졌다.

타이어 수요패턴이 래디알화함에 따라 생산구조도 크게 변화하였는데, 래디알 타이어의 생산량은 연평균 약 17%가 증가한 반면에 바이어스 타이어는 3.0%가 감소하였다(표 2 참조). 따라서 래디알 타이어의 생산비중은 1989년도의 69.9%에서 1993년도에는 83.2%로 높아졌다. 이는 1985년도의 56.3% 수준에 비하면 현격한 구조변화를 보이는 것이다. 바이어스 타이어의 신규 생산설비 억제 내지 시설개체에 따라 이와같은 생산구조의 변화는 가속화될 것으로 전망된다.

1993년도 자동차 타이어의 종류별 생산구조(수량기준)를 보면 승용차용 타이어가 전체 타이어 생산량의 65.5%, 소형트럭용 타이어가 23.2%, 트럭·버스용 타이어가 10.1%로서 1989년도의 구성비 각각 60.9%, 25.8%, 11.0%와 비교해 볼 때 승용차용 타이어는 높아진 반면에 소형트럭용 타이어와 트럭·버스용 타이어는 상대적으로 낮아졌다.

1993년도 승용차용 타이어 생산량은 2,751만개로서 전년대비 무려 18.6%나 증가하였는데, 이 가운데 래디알 타이어가 99.1%를 점유하고 있다. 타이어의 품질이 고급화되고 저편평비 타이어의 수요가 늘어남에 따라 승용차용 타이어의 평균중량이 점차 증가하는 경향을 보이고 있다.

소형트럭용 타이어 생산량은 973만개로서 1992년도 대비 2.7%가 감소하였는데, 물동량 감소에 의한 수요부진으로 연평균증가율 9.3%보다 매우 낮다. 이 타이어는 래디알화 속도가 빨라서 래디알 타이어 생산량은 1992년도에 이어 계속 증가하고 있다. 래디알 타이어의 생산구성비율은 58.3%로서 1989년도의 29.1%에 비하여 매우 높아졌다. 소형트럭의 경량화에 따라서 이 타이어의 1개당 평균중량(1993년도 12.6kg)은 감소하고 있는 추세이다.

한편 트럭·버스용 타이어 생산량은 전체 생산량의 10.1%이나 중량으로는 39.9%를 차지하고 있다. 이 타이어의 1993년도 생산량은 422만개로서 전년대비 2.1%가 감소하였는데, 역시 물동량 감소에 따른 수요부진으로 연평균증가율 9.8%보다 매우 낮다. 래디알비율은 1989년도의 29.4%에 비하면 매우 높아졌으나, 아직 46.7% 수준에 머물고 있다. 바이어스 타이어의 수요감퇴와 제조업체의 부가가치 향상면에서 래디알 타이어의 생산량은 더욱 증가할 것으로 예상된다. 이 타이어의 1개당 평균중량은 56.3kg으로서 1989년도의 53.4kg보다 대형화되었다.

건설중장비용 타이어 등 기타 용도의 차량 타이어는 약 49만개가 생산되었으나, 건설경기 둔화 등의 영향으로 8.9%가 감소하였다. 한편 래디알 타이어의 생산량이 증가함에 따라 튜브레스 타이어의 생산량도 크게 증가하였다(표 4 참조). 특히 승용차용 타이어와

소형트럭용 타이어는 래디알 타이어와 거의 같은 추세로 튜브레스화하고 있다. 그러나 트럭·버스용 타이어는 아직도 튜브레스 비중(38.1%)이 래디알 비중(46.7%)보다 상당히 낮다. 이 타이어의 5년간의 래디알화비율(구성비증가폭)은 17.3% 포인트인 반면에 튜브레스화율은 14.4% 포인트이다. 트럭·버스용 타이어는 래디알이라고 하더라도 튜브타입의 타이어가 많이 이용되고 있음을 반영하고 있다.

〈표 4〉 튜브레스 타이어 생산현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률	
승용차용	생 산 량	16,073	17,983	21,485	23,192	27,505	186	144
	튜브레스	15,817	17,929	21,306	22,828	26,660	168	139
	튜브레스비율	98.4	99.7	99.2	98.4	96.9		
소형트럭용	생 산 량	6,818	7,577	9,019	10,004	9,732	△27	93
	튜브레스	1,927	2,427	3,472	4,892	5,532	131	302
	튜브레스비율	28.3	32.0	38.5	48.1	56.8		
트럭·버스용	생 산 량	2,909	3,501	4,013	4,313	4,222	△21	98
	튜브레스	688	996	1,091	1,400	1,608	149	236
	튜브레스비율	23.7	28.4	27.2	32.5	38.1		
기 타	생 산 량	592	715	790	539	491	△89	△48
	튜브레스	43	25	15	11	12	△91	376
	튜브레스비율	7.3	3.5	1.9	2.1	2.4		
계	생 산 량	26,392	29,776	35,307	38,048	41,950	103	123
	튜브레스	18,475	21,377	25,884	29,051	33,812	164	163
	튜브레스비율	70.0	71.8	73.3	76.4	80.6		

3. 출하동향

타이어 판매량의 연평균증가율은 12.8%인데, 1993년도 판매량은 4,208만개로서 전년대비 9.8%, 374만개가 늘었다. 내수판매량은 1,630만개로서 1992년도 대비 89만개(5.7%)가 증가하는 데 그쳤으며, 수출은 2,578만개로서 285만개(12.4%)나 증가하였다(표 5 참조).

1993년도에도 수출증가율이 내수증가율보다 2배 이상 큰 것으로 나타났다. 따라서 1993

〈표 5〉 자동차 타이어 출하현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
내 신차용	4,541	5,784	6,770	7,704	8,111	53	156
	교체용	5,282	5,721	7,318	7,711	8,189	62
수 소 계	9,823 (37.8)	11,505 (38.7)	14,088 (42.1)	15,415 (40.2)	16,300 (38.7)	57	135
수 출	16,144 (62.2)	18,227 (61.3)	19,344 (57.9)	22,931 (59.8)	25,784 (61.3)	124	124
계	25,967 (100.0)	29,732 (100.0)	33,432 (100.0)	38,346 (100.0)	42,084 (100.0)	98	128

주: () 안의 숫자는 점유율.

년도의 판매구조는 내수:수출이 약 4:6의 비율로서 내수비중이 전년대비 1.5% 낮아지고 수출비중은 그만큼 높아졌다. 또한 품목별 판매구조를 보면 승용차용 타이어가 2,731만 개로서 전체 판매량의 64.9%를 차지하였다(표 6 참조). 승용차용 타이어의 판매비중이 점차 높아지고 있는 반면에 소형트럭용 타이어는 거의 보합세를 유지하고 있고, 트럭·버스용 타이어는 상대적으로 낮아지고 있다. 승용차용 타이어의 판매증가율은 15.9%로서 연평균증가율을 상회하였으나, 소형트럭용 타이어와 트럭·버스용 타이어의 판매증가율은 전년도 증가율보다 크게 감소하였으며, 연평균증가율에도 크게 못미치고 있는데, 이는 내수판매 부진이 반영된 것이다.

〈표 6〉 자동차 타이어 품목별 출하현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
승 용 차 용	15,807 (61.9)	17,777	20,267	23,555	27,305 (64.9)	159	146
소형트럭용	6,655 (25.7)	7,749	8,552	9,901	9,902 (23.3)	△10	101
트럭·버스용	2,941 (11.3)	3,479	3,840	4,241	4,313 (10.2)	17	101
기 타	554 (2.1)	727	773	639	664 (1.6)	39	46
계	25,967 (100.0)	29,732	33,432	38,346	42,084 (100.0)	98	128

주: () 안의 숫자는 점유율.

(1) 내 수

1993년도 내수판매량은 1,630만개로서 전년대비 5.7%가 증가하였는데, 이는 연평균증가율 13.5%에 크게 못미치는 성장률이다(표 7 참조). 이와같이 성장률이 두자리 숫자 이하로 떨어진 주요원인은 국내 자동차산업의 호황에도 불구하고 업계의 과당경쟁에 의한 유통재고의 과다로 인하여 당해년도 판매가 부진하였기 때문이다.

〈표 7〉 자동차 타이어의 품목별 내수판매현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률	
신 차 용	승 용 차 용	2,534	3,119	4,033	4,782	5,239	96	199
	소형트럭용	1,580	2,053	2,015	2,355	2,308	△20	99
	트럭·버스용	249	362	448	314	266	△153	17
	기 타	178	250	274	253	298	178	138
	소 계	4,541 (46.2)	5,784 (50.3)	6,770 (48.1)	7,704 (50.0)	8,111 (49.8)	53	156
교 체 용	승 용 차 용	1,966	2,141	2,500	3,212	3,503	91	152
	소형트럭용	2,016	2,244	3,015	2,908	3,028	41	107
	트럭·버스용	1,111	1,159	1,422	1,389	1,446	41	68
	기 타	169	177	291	202	212	50	58
	소 계	5,282 (53.8)	5,721 (49.7)	7,318 (51.9)	7,711 (50.0)	8,189 (50.2)	62	116
계	승 용 차 용	4,520 (46.0)	5,260	6,623	7,994	8,742 (53.6)	94	179
	소형트럭용	3,596 (36.6)	4,297	5,029	5,263	5,336 (32.8)	14	104
	트럭·버스용	1,361 (13.9)	1,521	1,871	1,703	1,712 (10.5)	△05	59
	기 타	346 (3.5)	427	565	455	510 (3.1)	△121	102
	계	9,823 (100.0)	11,505 (100.0)	14,088 (100.0)	15,415 (100.0)	16,300 (100.0)	57	135

신차용 타이어 판매량은 811만개로서 5.3% 증가하였으며, 교체용 타이어 판매량은 819만개로서 6.2%의 저조한 증가세를 보였다. 양쪽부문 모두 연평균증가율 15.6%, 11.6%를 크게 밑도는 수치이다.

한편 품목별 판매량을 보면 승용차용 타이어가 874만개로서 9.4%나 증가하였으나, 소형트럭용 타이어는 534만개로서 소폭(1.4%) 증가하는 데 그쳤으며, 트럭·버스용 타이어도 171만개로서 0.5%가 증가하는 데 그

쳤다. 이 가운데서 승용차용 타이어의 판매 비중은 1989년도의 46%에서 1993년도에는 53.6%로 높아진 반면에 소형트럭용 타이어는 36.6%에서 32.8%로, 트럭·버스용 타이어는 13.9%에서 10.5%로 각각 낮아졌다.

① 신차용 타이어

1993년도 신차용 타이어 판매수량은 811만개로서 전년대비 5.3%가 증가하였는데, 이것은 연평균증가율 15.6%에 비하면 10% 포인트 낮은 수준이다(표 7 참조).

이 부문의 타이어 수요에 직접적인 영향을 미치고 있는 국내 자동차 생산현황(표 8 참조)을 살펴보면 1993년도 국내 자동차 생산대수는 196만대로서 전년대비 13.5%가 증가하였다. 차종별로는 승용차가 153만대로서 16.7%가 증가하여 연평균증가율을 상회하였으나, 소형트럭을 포함한 트럭·버스(이하 상용차)는 41만대로서 2.7%가 증가하는 데 그쳐 연평균증가율을 하회하였다.

신차용 타이어의 수요는 이를 반영하여 승용차용 타이어가 524만개로서 9.6%나 증가한 데 반하여, 소형트럭용 타이어는 231만개로서 2.0%, 트럭·버스용 타이어는 27만개로서 15.3%가 감소하였다.

〈표8〉자동차생산현황

(단위 : 1,000대, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
승 용 차 (지프형포함)	871.9	986.8	1,158.2	1,306.8	1,525.0	16.7	15.0
트럭·버스 (소형트럭포함)	246.1	310.8	311.5	401.7	412.4	2.7	13.8
특 장 차	11.5	24.0	28.1	21.2	25.0	17.9	21.4
계	1,129.5	1,321.6	1,497.8	1,729.7	1,962.4	13.5	14.8

자료 : 한국자동차공업협회

품목별 판매구성비는 승용차용 타이어가 1989년도의 55.8%에서 1993년도에는 64.6%로 높아진 반면에 소형트럭용 타이어는 34.8

%에서 28.5%로, 트럭·버스용 타이어는 5.5%에서 3.3%로 각각 낮아졌다.

한편 신차용 타이어 판매량중 래디알 타이어 구성비는 85.2%인데(표 9 참조), 승용차용 타이어는 거의 全數가 래디알 타이어이고, 소형트럭용 타이어는 73.0%가 래디알 타이어로서 우리나라 전체 소형트럭용 타이어 생산량중 래디알비율 58.3%보다 매우 높으나, 트럭·버스용 타이어는 5.4%에 불과하여 우리나라 전체 트럭·버스용 타이어 생산량중 래디알비율 46.7%에 비하면 매우 낮은 수준이다. 그나마 버스 외에 트럭의 경우는 래디알 타이어 장착률이 매우 낮다고 볼 수 있다. 이는 과중적재가 성행하고 있는 운송여건에서는 래디알 타이어가 적합하지 않다고 생각하고 車主들이 내구성보다는 우선 값싼 바이어스 타이어를 선호하기 때문이다.

〈표 9〉 신차용 타이어의 품목별 래디알비율

(단위 : 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	
승 용 차 용	판 매 량	2,534	3,119	4,033	4,782	5,239
	래 디 알	2,529	3,111	4,024	4,766	5,213
	래 디 알 비 율	99.9	99.7	99.8	99.7	99.5
소형트럭용	판 매 량	1,580	2,053	2,015	2,355	2,308
	래 디 알	342	411	497	1,145	1,685
	래 디 알 비 율	21.6	20.0	24.7	48.6	73.0
트럭·버스용	판 매 량	249	362	448	314	266
	래 디 알	3.4	8	10	11	14
	래 디 알 비 율	1.4	2.2	2.2	3.5	5.4
기 타	판 매 량	178	250	274	253	298
	래 디 알	-	-	-	-	-
	래 디 알 비 율	-	-	-	-	-
계	판 매 량	4,541	5,784	6,770	7,704	8,111
	래 디 알	2,874	3,530	4,531	5,922	6,912
	래 디 알 비 율	63.3	61.0	66.9	76.9	85.2

② 교체용 타이어

1993년도 교체용 타이어 판매량은 819만개로서 6.2%가 증가하였는데, 연평균증가율 11.6%에 비하면 매우 저조하다(표 7 참조). 이와같이 판매증가율이 둔화된 것은 1992년

도와 동일하게 차량보유대수가 증가하였음에도 불구하고 승용차를 제외한 상용차의 타이어 교체가 매우 부진하였기 때문이다.

품목별 증가율은 승용차용 타이어가 350만개로서 9.1%가 증가하였으나, 소형트럭용 타이어는 303만개로서 4.1%, 트럭·버스용 타이어는 145만개로서 4.1%가 증가하는 데 그쳤다.

교체용 타이어의 품목별 판매구성비는 승용차용 타이어가 1989년도의 37.6%에서 1993년도에는 42.8%로 높아졌으나, 소형트럭용 타이어는 38.2%에서 37.0%, 트럭·버스용 타이어는 21.0%에서 17.7%로 낮아졌다.

한편 교체용 타이어의 래디알비율은 승용차용 타이어의 경우 거의 100%로서 이와같은 비율은 1989년도 이전에 이미 기록된 것이다(표 10 참조). 소형트럭용 타이어의 래디알비율은 45.1%로서 1989년도의 18.9%보다 2배 이상 높아졌다.

신차용 타이어의 경우 73.0%에 달한 점으로 보아 산업경기가 나빠지지 않는 한 교체용 소형트럭 타이어의 래디알비율도 더욱 높아질

〈표 10〉 교체용 타이어의 품목별 래디알비율
(단위 : 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	
승 용 차 용	판 매 량	1,986	2,141	2,590	3,212	3,503
	래 디 알	1,982	2,140	2,580	3,209	3,501
	래비알비율	99.8	99.9	99.6	99.9	99.9
소 형 트럭 용	판 매 량	2,016	2,244	3,015	2,908	3,028
	래 디 알	382	521	897	887	1,364
	래비알비율	18.9	23.2	29.8	30.5	45.1
트럭·버스용	판 매 량	1,111	1,159	1,422	1,389	1,446
	래 디 알	58	68	109	148	216
	래비알비율	5.2	5.9	7.7	6.6	14.9
기 타	판 매 량	169	177	291	202	212
	래 디 알	-	-	-	-	-
	래비알비율	-	-	-	-	-
es%생%매 량관 계	5,282	5,721	7,318	7,711	8,189	
	래 디 알	2,442	2,729	3,586	4,244	5,081
	래비알비율	45.9	47.7	49.0	55.0	62.0

것이다. 트럭·버스용 타이어는 14.9%로서 신차용 타이어의 5.4%에 비하면 오히려 교체용 타이어의 래디알비율이 높다. 이는 고속버스의 래디알 타이어 교체이용률이 높아지는 추세를 반영하고 있기 때문이다.

교체용 타이어의 수요측정자료가 되는 자동차 타이어 교체율(자동차 1대당 연간 타이어 교체갯수)의 연도별 추이를 보면 승용차용 타이어의 경우 1989년도에는 대당 1.40개였으나, 그 이후 점점 낮아져 1991년도부터는 대당 1개꼴이 되었다(표 11 참조). 이를 지수로 보면 1993년도에는 1989년도보다 35.7% 포인트가 낮아졌다.

상용차용 타이어는 1989년도의 2.89개에서 점차 낮아지다가 1991년도에는 교체율이 일시적으로 높아지기도 했다. 1989년을 100으로 한 지수로 보면 1991년도에는 105.5, 1992년도에는 86.2, 1993년도에는 73.4를 나타내고 있다.

승용차용 타이어나 트럭·버스용 타이어 모두 교체갯수가 계속 감소되고 있는데, 특히 승용차용 타이어의 경우 현저하게 감소되고 있다. 이는 품질이 향상됨에 따라 타이어의

〈표 11〉 자동차등록대수 및 타이어 교체갯수

차종	구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)
승 용 차	교체용 타이어 판매량(1,000개)*	2,178	2,413	2,882	3,662	3,841
	등록대수(1,000대)*	1,558	2,075	2,728	3,461	4,257
	1대당 타이어 교체갯수/년	1.40	1.16	1.06	1.06	0.90
	지수(1988=100)	100	82.9	75.7	75.7	64.3
상 용 차	교체용 타이어 판매량(1,000개)**	3,180	3,467	4,629	4,407	4,236
	등록대수(1,000대)*	1,101	1,320	1,520	1,770	2,000
	1대당 타이어 교체갯수/년	2.89	2.63	3.05	2.49	2.12
	지수(1988=100)	100	91.0	105.5	86.2	73.4
계	교체용 타이어 판매량(1,000개)*	5,358	5,880	7,511	8,069	8,077
	등록대수(1,000대)*	2,659	3,395	4,284	5,231	6,257
	1대당 타이어 교체갯수/년	2.02	1.73	1.75	1.54	1.29
	지수(1988=100)	100	85.6	86.6	76.2	63.9

*수입타이어 포함. **농기계용 타이어 제외.

수명이 길어졌고, 영업용 차량의 비중이 크게 낮아진 데다 자동차보유대수 증가에 비하여 평균주행거리가 감소하였기 때문일 것으로 추정된다.

상용차용 타이어의 경우 1991년도에 일시적으로 교체율이 높아진 것으로 나타난 것은 주택건설, 사회간접자본 시설 등의 확충에 따른 건설경기가 반영된 것으로 분석된다.

(2) 수출

1993년도에는 내수판매증가율이 1989년도 이래 처음으로 연평균증가율의 절반수준에도 못미쳐 부진을 면치 못하였던 반면에 상대적으로 수출할 수 있는 물량확보가 용이해짐으로써 1993년도의 수출증가율은 12.4%나 되었는데(표 12 참조), 이는 연평균증가율 12.4%와 동일하다.

1991년도의 내수활황 때 수출구성비가 처음으로 60% 수준 밑으로 떨어졌다가 1992년도에는 다시 60% 수준으로 복귀하게 되었으며, 1993년도에는 61.3%를 차지하게 되었다. 수출물량이 확보되더라도 국제경쟁력이 약하거나 해외시장 여건이 좋지 못하다면 수출은 어려울 것이다.

세계경기가 회복국면에 접어들었다고는 하지만 전반적으로 볼 때 부진한 편이고 더구나 선진국 자동차산업의 불황에 따라 신차용 타

이어가 교체용 타이어시장에 넘쳐 흘러 1993년도의 해외 타이어시장은 결코 좋은 상태라고 할 수 없었다. 그럼에도 불구하고 국산 타이어의 수출이 가능했던 것은 “불경기에서의 소비수준”에 국산 타이어가 아직도 적합하기 때문이다.

그동안 국내 타이어업계는 과감하게 신·증설을 함과 동시에 꾸준히 품질을 개발하여 질 좋고 값싼 타이어를 해외시장에 공급할 수 있었으며, 또한 자동차 타이어산업의 속성상 개발도상국 제품의 해외시장 침투가 늦었고, 아직까지는 국산 타이어가 국제경쟁에서 비교적 우위를 지키고 있기 때문이다.

1993년도 수출물량 2,578만개중 승용차용 타이어는 1,842만개로서 전체 수출량의 71.4%를 차지하고 있으며, 소형트럭용 타이어는 456만개로서 17.7%, 트럭·버스용 타이어는 265만개로서 10.3%를 차지하고 있다. 1989년도의 판매구조에 비하면 승용차용 타이어의 비중이 높아진 반면에 소형트럭용 타이어나 트럭·버스용 타이어의 비중은 승용차용 타이어에 비해 상대적으로 조금 낮아졌다.

〈표 13〉 수출 타이어의 품목별 래디알비율
(단위: 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	
승 용 차 용	판 매 량	11,287	12,517	13,644	15,571	18,421
	래 디 알	10,864	12,212	13,362	15,329	18,224
	래비알비율	96.3	97.6	97.9	98.4	98.9
소 형 트럭 용	판 매 량	3,069	3,453	3,522	4,639	4,555
	래 디 알	1,227	1,568	1,890	2,890	2,526
	래비알비율	40.0	45.4	53.7	62.3	55.5
트럭·버스용	판 매 량	1,581	1,958	1,970	2,538	2,650
	래 디 알	781	1,055	1,105	1,551	1,732
	래비알비율	49.4	53.9	56.1	61.1	65.4
기 타	판 매 량	207	299	208	183	158
	래 디 알	-	-	-	-	-
	래비알비율	-	-	-	-	-
계	판 매 량	16,144	18,227	19,344	22,931	25,784
	래 디 알	12,872	14,835	16,357	19,770	22,482
	래비알비율	79.9	81.4	84.6	86.2	87.2

〈표 12〉 자동차 타이어 품목별 수출현황
(단위: 1,000개, %)

품목별	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 륜	'89~'93 연평균증감률
승 용 차 용	11,287 (69.9)	12,517 (68.7)	13,644 (70.5)	15,571 (67.9)	18,421 (71.4)	18.3	13.0
소 형 트럭 용	3,069 (19.0)	3,452 (18.9)	3,522 (18.2)	4,639 (20.2)	4,555 (17.7)	△1.8	10.4
트럭·버스용	1,581 (9.8)	1,958 (10.8)	1,970 (10.2)	2,538 (11.1)	2,650 (10.3)	4.4	13.8
기 타	207 (1.3)	300 (1.6)	207 (1.1)	183 (0.8)	158 (0.6)	△13.7	△7.0
계	16,144 (100.0)	18,227 (100.0)	19,344 (100.0)	22,931 (100.0)	25,784 (100.0)	12.4	12.4

한편 품목별 래디알 타이어의 수출비중은 승용차용 타이어의 경우 1989년도에 96.3%에서 1993년도에는 98.9%로 높아졌고, 소형 트럭용 타이어는 40.0%에서 55.5%로, 트럭·버스용 타이어는 49.4%에서 65.4%로 높아졌다(표 13 참조). 선진국 타이어시장의 수요 패턴이 래디알 타이어로 변화함에 따라 소형 트럭용 타이어나 트럭·버스용 타이어의 래디알비율은 우리나라의 내수시장보다 매우 높은 것을 알 수 있다.

참고로 1993년도의 타이어 수출금액은 9억 2,500만달러로서 전년대비 8.2%나 증가하였는데, 이는 연평균증가율 12.1%에 비하여 매우 낮다(표 14 참조). 우리나라의 타이어 수출시장은 북미(24.0%), 유럽(23.5%), 중동(18.6%), 기타지역(33.9%)으로 대별되는데, 국가별로는 미국이 1억 6,290만달러로서 최대시장(17.6%)이다.

소형 승용차용 래디알 타이어의 수요가 많은 유럽 시장의 확대가 근래에 두드러지게

〈표 14〉 지역별 자동차 타이어 수출실적

(단위: 100만달러, %)

지역별	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 륜	'89~'93 연평균증감률
유럽	904 (15.4)	1212	137.1	1985	2176 (235)	96	246
북미	2223 (37.9)	2654	2290	2405	2225 (240)	△75	-
(미국)	1841 (31.4)	2133	1760	1902	1629 (176)	△144	△31
중동	1248 (21.3)	1238	1599	1540	1717 (186)	115	83
(사우디아라비아)	651 (11.1)	538	768	647	831 (90)	284	63
중남미	244 (4.2)	317	408	678	900 (9.7)	32.7	38.6
아프리카	515 (8.8)	77.2	74.0	87.7	88.4 (9.6)	0.8	14.5
동남아시아	344 (5.9)	42.0	41.7	54.8	76.3 (8.3)	39.2	22.0
대양주	382 (6.5)	38.2	43.6	52.0	58.5 (6.3)	12.5	11.2
계	5860 (100.0)	6995	726.1	855.3	925 (100.0)	8.2	12.1

나타나고 있으며, 타이어업체들은 이 시장의 소비자들의 기호에 맞는 고성능 타이어 개발에 몰두하고 있다. 북미시장은 1990년을 정점으로 하여 감소하는 경향을 보이고 있다.

1970년대에 우리나라의 최대 타이어 수출 시장으로 각광을 받았던 중동지역, 특히 이란 시장은 동국가의 외환사정으로 수입이 극도로 위축되었으며, 사우디아라비아가 주요 수출 시장으로 부상하였다. 1980년대 중반부터는 대중동 시장의 주요 수출품목인 트럭·버스용 타이어의 수요패턴도 이제는 급속도로 래디알화하고 있다. 중남미와 동남아시아 시장이 두드러지게 부상하여 전년대비 각각 32.7%와 39.2%의 증가율을 나타냈다.

(3) 수 입

우리나라에 수입되고 있는 자동차 타이어는 주로 승용차용인데, 1989년도부터 수입량이 계속 감소하다가 1991년도에는 다시 증가하기 시작하여 1992년도에는 승용차용 타이어의 경우 전년대비 2.9%가 증가한 117만개 정도가 수입되었으나, 1993년도에는 다시 감소되었

다. 1993년도 트럭·버스용 타이어 수입량은 5만 1,000개 정도인데, 이것은 1992년도의 5만 6,000개에 비해 8.1%가 감소한 양이다(표 15 참조).

〈표 15〉 자동차 타이어 수입현황

(단위: 1,000개, %)

품목별	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 륜	'89~'93 연평균증감률
승용차용	987 (95.0)	845 (94.1)	1,138 (83.9)	1,171.1 (83.1)	1,100.0 (86.8)	△6.1	28
트럭·버스용	15.1 (1.4)	20.5 (2.3)	21.3 (1.6)	55.5 (3.9)	51.0 (4.0)	△8.1	35.6
기타	37.3 (3.6)	32.6 (3.6)	196.7 (14.5)	183.1 (13.0)	116.0 (9.2)	△36.7	32.8
계	1,039.4 (100.0)	898.1 (100.0)	1,355 (100.0)	1,409.7 (100.0)	1,267.0 (100.0)	△10.1	5.1

자료: 관세청 무역통계연보

주: () 안의 숫자는 점유율.

승용차용 타이어의 경우, 수입량의 69.3%가 수출차에 장착되어 재수출되고 있으며, 나머지 30.7%는 내수시장의 교체용으로 사용되고 있다(표 16 참조).

(표 16) 승용차용 타이어 용도별 수입현황

(단위 : 1,000개, 1,000달러, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률	
총 수 입	수량 (1000)	987	845	1138	1171	1100 (1000)	△61	28
	금액	23740	22598	31000	34218	32000	△65	78
내수교체용	수량 (195)	192	272	292	450	338 (307)	△249	152
	금액	5307	10062	10708	17020	13740	△193	269
수 출 용*	수량 (805)	795	573	846	721	762 (693)	57	△11
	금액	18433	12536	20292	17198	18260	62	△02

주 : 수출용은 수출자동차 장착용을 의미함.

승용차용 타이어 수입량은 현대자동차의 대미 수출, 대캐나다 수출상황에 따라 증감되어 왔다. 동지역에 수출하는 현대자동차는 동지역에서 생산되는 특정 브랜드의 타이어를 장착해야만 했기 때문이다. 동지역에 대한 자동차 수출이 둔화되고 국내 여타 자동차업체의 수출참여가 늘어남에 따라 자동차 수출 시장은 다변화되었으며, 상대적으로 현대자동차의 대미, 대캐나다 수출을 위한 타이어 수입비중도 낮아졌다.

그동안 타이어업계에서는 국산타이어의 수출자동차 이용도를 높이기 위하여 해외 브랜드를 도입하거나 부득이한 경우 스페어 타이어만이라도 국산타이어를 이용하도록 노력해왔다. 수출 승용차용 타이어 수입이 1989년도부터 감소추세에 있는 반면에 내수시장의 교체용 타이어 수입은 점점 늘어나 1993년도에는 약 34만개가 수입되었다.

따라서 수입타이어(승용차용)중 교체용 타이어의 비중이 1989년도에 19.5%에 불과하던 것이 1993년도에는 30.7%로 많아졌다. 이와같이 내수용 타이어의 수입이 늘어나고

있는 이유는 일부 소비자들의 무분별한 외제 선호의식과 높은 판매마진을 챙기려는 수입 품판매상들이 과소비를 부추기고 있기 때문이다.

이로 인하여 국내 교체용 타이어시장에서

(표 17) 수입 승용차용 타이어의 교체용 타이어시장 점유율

(단위 : 1,000개, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
국산타이어	1966	2141	2590	3212	3503	91	152
수입타이어	192	272	292	450	338	△249	152
계	2178	2413	2882	3662	3841	49	152
수입타이어 점유율	8.8	11.3	10.1	12.3	8.8		

(표 18) 국가별 승용차용 타이어 수입현황

(단위 : 1,000개, 1,000달러, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률	
미 국	수량 (799)	789	564	620	258	285 (259)	105	△290
	금액	18242	13126	16117	7666	9210	203	186
캐 나 다	수량 (66)	65	95	110	65	133 (121)	1046	196
	금액	1524	2320	2713	1911	3840	1009	260
프 랑 스	수량 (02)	24	65	52	90	143 (130)	589	17780
	금액	75	245	1076	2179	3660	680	25
독 일	수량 (12)	118	49	56	101	41 (37)	584	365
	금액	426	2130	2116	4092	1790	△563	432
이탈리아	수량 (10)	98	104	95	325	300 (300)	15	14090
	금액	327	390	2547	8388	8100	△36	1231
영 국	수량 (01)	06	35	27	19	15 (14)	△211	1236
	금액	27	86	109	477	380	△203	937
스 페 인	수량 (15)	15	24	77	94	58 (53)	△383	402
	금액	386	717	1948	2413	1480	△387	399
일 본	수량 (74)	73	83	115	180	40 (36)	△778	△162
	금액	2163	2920	3960	5911	1545	△739	△88
기 타	수량 (21)	204	196	103	39	55 (50)	410	281
	금액	570	664	414	1181	1995	689	368
계	수량 (1000)	987	845	1138	1171	1100 (1000)	△61	28
	금액	23740	22598	31000	34218	32000	△65	78

자료 : 관세청 무역통계연보

수입타이어의 비중은 점점 높아져서 1989년도의 경우 8.8%이던 것이 1992년도에는 12.3%로 높아졌으나, 대일본지역 수입규제로 1993년도에는 수입타이어의 비중이 8.8%를 차지하여 1992년도보다는 낮아졌다(표 17 참조).

지역별 수입현황을 보면 미국, 캐나다산 타이어가 전체 수입량의 38%를 상회하고 있으며, 내수용 증가에 따라, 이탈리아, 프랑스산 타이어의 수입량도 43%를 상회하고 있다(표 18 참조).

(4) 원자재 사용현황

1993년도 타이어업체의 제품생산증량은 59만 5,000톤인데, 이 중 천연고무 사용량은 18만 3,000톤(30.8%), 부틸고무를 포함한 합성고무가 11만 9,000톤(20.0%)으로서 신고무 사용량이 전체 타이어 생산증량의 50.8%가 된다(표 19 참조).

1989년도의 경우 신고무 사용비중이 51.1%였던 점을 감안할 때 래디알화에 따라 스틸코드 사용량이 늘어나 상대적으로 신고무 사용비중이 낮아진 것으로 보인다. 신고무량 가운데서 천연고무와 합성고무의 사용비중은 미세한 변화가 있기는 하지만 거의 6:4의 구조를 지속하고 있다. 래디알화에 따라 천

〈표 19〉 원자재 사용현황

(단위: 톤, %)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993 (추정)	전년대비 증 감 률	'89~'93 연평균증감률
천 연 고 무	118,616 (59.3)	127,454 (59.3)	158,431 (60.9)	179,044 (60.6)	182,790 (60.5)	21	11.4
합 성 고 무*	81,363 (40.7)	87,350 (40.7)	101,650 (39.1)	116,434 (39.4)	119,324 (39.5)	25	10.1
신 고 무 합 계	199,979 (100.0)	214,804 (100.0)	260,081 (100.0)	295,478 (100.0)	302,117 (100.0)	23	10.9
카 본 블랙	98,670	108,387	128,804	152,196	155,485	22	12.0
타이어코드(섬유)	25,886	29,630	35,116	38,176	31,793	△16.7	5.3
타이어코드(스틸)	22,586	26,966	30,141	39,870	45,011	12.9	18.8

*부틸고무 포함.

주: () 안의 숫자는 구성비.

연고무 사용량이 늘어나고 있지만, 합성고무를 많이 쓰는 승용차용 타이어의 생산량 증가가 이를 상쇄하고 있는 것으로 분석된다. 또한 1993년도 섬유코드 사용증가율이 16.7%나 감소한 데 비하여 스틸코드는 12.9%나 늘어난 것을 보면 스틸 래디알 타이어의 생산 증가를 실감할 수 있다.

4. 1994년도 수급전망

현재의 시설을 완전가동할 때 1994년도의 타이어 생산량은 최소한 약 4,500만개에 달할 것으로 보이며, 대형 타이어 생산량이 다소 증가할 것으로 보임에 따라 생산증량은 약 65만톤에 달할 것으로 보인다.

내수판매량은 신차용, 교체용 타이어 모두 약 10% 정도 증가할 것으로 예상하여 약 1,800만개에 이를 것이다. 국내 자동차 생산증가 및 물동량 증가로 승용차용 타이어의 수요가 많이 늘어날 것으로 예상된다. 승용차용 타이어는 65시리즈가 상당한 비중을 차지하게 될 것이다.

생산량이 추가로 늘지 않는 한 수출은 물량확보에 어려움을 겪을 것으로 보이며, 미국의 경기회복, 중동시장의 재고소진 등에 따른 대형타이어의 수요증가가 기대된다. 수출금액은 약 10억달러(튜브, 이륜차용 타이어 포함시 12억달러)로서 1993년도 증가세를 유지하게 될 것으로 보인다.

〈표 20〉 1994년도 자동차 타이어 생산 및 판매전망

(단위: 1,000개, 1,000톤 %)

구 분	1993(추정)	1994(전망)	증 감 률
생 산 (증 량)	41,950 (595.3)	45,000 (650.0)	7.3 (9.2)
내 수	16,300	18,000	10.4
수 출	25,784	27,000	4.7
*수 출 액 (100만 달러)	925 (1,106)	1,000 (1,200)	8.1 (8.5)

주: () 튜브, 이륜차용 타이어 포함.