

# 북미 자유무역 협정이 대미 타이어 수출에 미칠 영향

李 吭 九\*

최근 세계 경제는 UR타결로 인한 개방화와 함께 북미자유무역협정(NAFTA) 등 지역주의가 양립하는 한편 미국, 일본, EU의 3극체제로 재편되고 있다. 미국은 1989년 1월 1일부로 캐나다와 자유무역협정을 발효시킨 후 1991년 2월에는 멕시코와의 자유무역협정 체결을 위한 협상을 시작하였으며, 동년 5월 미의회에서 신속승인절차 연장안이 통과됨에 따라 캐나다를 포함한 북미자유무역협정 체결을 위한 협상을 본격적으로 시작하였다. 결국 협상이 시작되던 2년 6개월만인 지난 11월 미국과 멕시코 의회가 북미자유무역협정안을 최종 승인함으로써 북미지역은 단일시장을 형성하게 되었다.

한편 1992년에 시장 통합을 이룬 EU 역시 EFTA 국가와의 시장 통합을 추진한 결과 1994년 1월 1일부로 세계 최대의 단일시장인 유럽경제지역(EEA)을 발족시키게 되었다. 반면 경제대국으로 급부상한 일본은 위 양대 자유무역권뿐 아니라 세계 여러 지역에서 형성되거나 논의되고 있는 자유무역권에 참여하지 못하고 있다. 결국 일본은 동남아를 중심으로 한 아시아지역에의 투자를 확대하는 한편 이들 국가와의 교역을 활성화시키는 지

역주의 정책을 강화하고 있다. 또한 미국 등 태평양 연안 15개국이 참여하고 있는 APEC에 동참함으로써 세계 경제의 주도권 경쟁에서 배제되지 않으려 노력하고 있다.

이와같은 세계 경제환경의 변화속에서 NAFTA는 우리의 최대 수출시장인 미국의 주도하에 대미 수출경쟁국인 멕시코가 회원국으로 참여하고 있다는 점에서 우리의 대미수출에 부정적인 영향을 미칠 것으로 우려되고 있다. 이하에서는 NAFTA의 주요 내용과 동 협정이 우리의 대미수출에 미칠 영향에 관하여 살펴본 후 북미 타이어시장 및 산업동향과 NAFTA가 우리의 대미 타이어 수출에는 어떠한 영향을 미칠 것인가에 관하여 평가해보기로 한다.

## I. NAFTA의 주요내용과 우리의 대미수출에 미치는 영향

지난해 11월에 타결된 NAFTA의 내용은 1992년 8월 부시 행정부하에서 잠정 타결되었던 협정안에 그 당시 미비점으로 지적된바 있는 노동, 환경, 긴급수입 제한조치 등에 관한 보완협정을 추가하였다. 즉, NAFTA는 농산물 및 제조상품의 교역과 관련된 관세철폐 및

\* 産業研究院 美洲研究室 責任研究員

비관세장벽 제거, 원산지규정 강화, 서비스시장 개방, 투자제한규정 철폐, 노동, 환경 및 긴급수입 제한조치 등을 주요 내용으로 하고 있다. 이와같이 NAFTA는 노동 및 환경부문이 포함된 세계 최초의 무역협정이라는 점에서 그 의미하는 바가 크다.

〈표 1〉 NAFTA의 주요 내용

분 야	주 요 내 용
관세장벽	○ 총교역품목(9,000여개)의 60%에 달하는 품목의 관세는 즉시 철폐 ○ 9%는 5년내 철폐 ○ 23%는 10년내 철폐 ○ 수입민감품목에 해당하는 8%는 15년내 철폐 ○ 섬유 및 의류제품의 관세는 최장 15년내 철폐 ○ 자동차의 관세는 5~10년내 철폐
비관세장벽	○ 수입쿼터, 수입허가제 등의 비관세장벽 철폐 ○ 멕시코산 섬유 및 의류제품에 대한 미국의 수입쿼터 즉시 철폐 ○ 자동차에 대한 멕시코의 수입제한제도 즉시 철폐
원산지규정	○ 자동차 현지 부품조달비율 62.5%로 강화 ○ 섬유 및 의류제품에 대한 엄격한 원산지규정 적용
투자 및 서비스교역	○ 통신, 은행 및 증권, 보험, 육상운송업 등 서비스시장 개방 ○ 투자승인서 부과되고 있는 멕시코의 수출이행요건 폐지
지적소유권	○ 특허권, 저작권, 상표권 등 지적재산권 보호 강화
노동	○ 아동보호, 노동3권 보장, 최저임금제, 산재예방 등에 관한 노동법 및 기준의 개선 및 효율적 시행
환경	○ 환경보호를 위한 법적·제도적 장치 강화 및 시행령 제정시 철차의 투명성 확보
긴급수입 제한조치	○ 수입급증으로 인한 국내 산업 피해시 3~4년간 한시적으로 긴급수입 제한조치 발동

NAFTA의 내용중 가시적인 효과가 예상되는 분야는 관세철폐의 영향으로서 미국의 대멕시코 수입관세가 최장 15년에 걸쳐 점진적으로 폐지됨으로써 우리의 대미수출 가격경쟁력이 멕시코에 대해 상대적인 열위에 놓이게 될 전망이다. 타이어산업의 연관산업이며, 우리의 대미수출 주종상품인 자동차의 경우 멕시코의 대미, 대캐나다 수입관세는 현행 20%에서 10%로 즉시 인하되고 잔존 관세는 매년 1%씩 10년 이내에 완전히 철폐되게 된다. 소형트럭의 경우에는 매년 2%씩

5년 이내에 관세가 철폐되고 자동차부품에 대해서는 10년간에 걸쳐 점진적으로 관세가 철폐된다. 한편 미국과 캐나다는 멕시코로부터의 자동차 및 부품 수입에 대해 선별적으로 관세를 철폐한다. 승용차에 대한 관세는 즉시 철폐되는 반면, 소형트럭에 대한 관세는 10%로 즉시 인하된 후 5년 이내에 철폐되며, 기타 차량에 대한 관세는 10년 이내에 철폐된다. 또한 자동차부품의 경우에는 10년내에 관세가 점진적으로 철폐된다.

한편 멕시코에 대한 수량규제, 수입허가제 등 각종 비관세장벽의 철폐도 멕시코산 제품의 미국시장 잠식을 가속화시킬 전망이다. 자동차와 관련된 비관세장벽 철폐조항을 살펴보면, 승용차, 트럭, 버스, 자동차부품의 모든 교역장벽이 제거되고 10년내에 투자장벽이 철폐되게 된다. 멕시코의 자동차법(Auto Decree)은 일정기간의 유예기간을 경과한 후 철폐되며, 유예기간중에는 내수판매실적에 근거한 차량수입 제한제도가 즉시 폐지되고, 무역수지 균형요건과 관련하여 자동차 및 부품의 수입시 요구되는 수출이행의무와 멕시코산 부품사용비율도 완화되게 된다. 또한 트럭(소형트럭 제외)과 버스의 수입에 적용되는 멕시코의 자동차운송법은 즉시 폐지되는 대신 5년간의 한시적인 쿼터제도로 대체하도록 규정하였다. 한편 미국은 멕시코산, 멕시코는 미국산에 대해 부과하고 있는 세관사용료를 1999년 6월 30일부로 철폐하기로 합의하였다.

강화된 원산지규정 역시 우리의 대미 부품수출을 제한할 전망이다. 자동차의 원산지 규정으로는 「세번변경기준+부가가치기준」을 기본원칙으로 채택하고, 부가가치비율(현지 부품조달비율)도 미·캐나다 자유무역협정에서의 기준인 50%보다 강화하였다. 이를 세부 품목별로 살펴보면 승용차, 승용밴, 소형

대중수송차량 및 이들 완성차의 부품에 대해서는 현지 부품조달비율이 처음 4년간은 50%가 적용되나 그 후 4년간에는 56%로, 이후부터는 62.5%로 상향조정되며, 기타 차량 및 부품에 대해서는 현지 부품조달비율이 60%로 상향조정된다. 한편 자동차의 부가가치 산정기준으로는 「순비용기준」이 채택되었는데, 이는 제품의 총생산비용에서 로열티, 판촉비, 선적비를 공제한 가격을 기준으로 하는 것을 말한다.

이러한 NAFTA가 우리의 대미수출에 미칠 영향을 계량분석을 통해 추정해 보면 다음과 같다.

우리나라의 1992년도 대미수출 제조상품 5,003개 품목(HS 10단위기준, 금액: 162억 3,064만달러)중 NAFTA의 관세철폐로 인해 대미수출 감소가 우려되는 품목은 미국시장에서 멕시코와 경합하고 있는 3,927개 품목이다.

동 3,927개 경합품목중 미국의 현행 관세

율이 '0'이거나(361개 품목), 미국이 멕시코에 대하여 일반특혜관세제도(GSP)에 의한 무관세 혜택을 부여하고 있는 품목(2,444개 품목)은 NAFTA의 관세철폐로 인한 영향이 없을 것이므로 실제영향품목은 대미수출 제조상품의 22.4%에 해당하는 1,122개 품목(금액: 54억 8,812만달러)이다.

이들 실제영향품목 1,122개를 분석대상으로 NAFTA의 관세철폐로 인한 대미수출 감소효과는 <표 2>에서 보는 바와 같이 우리나라 제조상품 대미수출액 162억 3,064만달러(1992년도 기준)의 1.38%인 2억 2,423만달러에 달할 것으로 분석되었다.

계량분석을 통한 우리의 대미수출 예상 감소액은 소규모에 그치고 있으나, 유아용 의류, 비고무화, 혁제 가방, 컬러 TV 등의 대미수출이 타격을 입을 것으로 평가되었다. 또한 원산지규정 강화로 인해 대미수출에 부정적인 영향을 받을 것으로 예상되는 산업은 섬유, 기계, 전기·전자, 자동차 등 4개 산업으로 나타나고 있다.

한편 NAFTA에 대응한 대멕시코 외국인 투자의 증가에 따른 멕시코 산업의 경쟁력 강화가 예상되고 있고, 미국의 수입선이 동남아 등지에서 멕시코로 전환될 가능성이 커짐에 따라 우리의 대미수출이 중장기적으로 피해를 입을 가능성도 배제할 수 없다.

## II. 북미 타이어시장 및 산업동향

NAFTA의 발효는 북미 타이어산업 및 시장구조에 변화를 초래할 전망이다. 북미(미국과 캐나다) 타이어시장 규모는 1992년말 현재 162억달러에 달하였으며, 1993년도에는 자동차 판매의 신장세에 힘입어 170억달러에 육박할 것으로 추정되고 있다. 현재 북미 타이어시장은 교체용 타이어시장의 높은 성장

<표 2> NAFTA로 인한 산업별 대미수출 영향(1992년도 기준)

(단위: 1,000달러, %)

산 업	총수출	관세 철폐로 인한 수출감소		원산지규정 적용 품목의 대미수출액		원산지규정 강화로 인한 영향 정도
		수 출 감소율	수 출 감소율	수 출 감소율	수 출 감소율	
화학·플라스틱·고무	661,098	258	0.04	253,945		+(4)
패 혁	1,040,208	13,725	1.32	3,834		+(4)
섬유·의류	2,529,221	96,313	3.81	439,818		+++ (8)
의 류	1,926,198	92,332	4.79	0		
신 발	1,527,245	57,441	3.76	17,068		+(3)
철 강	892,753	21,039	2.36	69,350		+(2)
비철금속	190,763	4,912	2.57	42,780		+(4)
기 계	1,971,063	68	0.003	628,692		++(6)
전기·전자	4,960,957	25,334	0.51	630,967		++(5)
자동차	859,617	2,668	0.31	101,149		++(5)
기 타	1,597,713	2,474	0.15	124,036		+(4)
총 계	16,230,638	224,232	1.38	2,311,639		++(5)

주: +는 영향정도가 소, ++는 중, +++는 대이며, ( )안의 숫자는 1(소)~10(대)의 범위를 기준으로 한 영향지수임.

세에도 불구하고 세계적인 과잉생산능력에 따라 가격경쟁이 심화되고 있으며, 이는 북미 타이어산업의 성장을 저해하고 있다. 교체용 타이어시장의 성장은 유가하락에 따른 소비자의 주행거리 증가에 기인하고 있다.

제품별로는 래디알 타이어가 북미시장의 95%를 장악하고 있으며, 승용차용 타이어시장은 래디알 타이어가 지배하고 있고, 트럭용 타이어시장 역시 래디알 타이어의 시장점유율이 증가하고 있다. 북미시장내에서 수요가 큰 쪽으로 증가하고 있는 제품시장으로는 고성능의 다양한 제품을 요구하고 있는 레저용 자동차 등 특수차량용 타이어의 틈새(niche) 시장을 들 수 있다.

한편 달러화의 약세에 힘입어 미국의 타이어 수출이 큰 폭의 신장세를 나타내고 있는 반면 수입은 외국기업의 미국내 현지 생산공장 가동 등의 여파로 전반적으로 둔화되고 있다.

미국의 타이어산업은 80년대 후반 이후 기업 재구조화를 추진해 왔으며, 최근 공장자동화를 중심으로 한 기업 재구조화가 거의 완료단계에 접어들고 있다. 미국의 타이어산업은 60년대 들어와서의 투자확대로 본격적인 생산체제를 갖추는 동시에 생산지역의 광역화가 이루어졌으며, 자동차산업과의 연관성에 의해 중부지역의 소위 Auto Alley 주변에 집중되어 있다.

한편 80년대에 들어와서는 신규공장의 설립보다는 기존공장의 증설투자가 활발히 진행되었으며, 80년대 후반에만 18개 공장의 증설투자가 완료되어 생산능력이 대폭 확대되었다. 이러한 증설투자는 최근의 북미지역 내 과잉생산능력의 원인이 되고 있다.

미 상무성의 조사에 의하면 미국 타이어시장의 약 65%를 지배하고 있는 미국내 외국 타이어 생산업체수는 현재 29개에 달하고

있으며 39,400명을 고용하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이중 12개 공장은 일본기업 소유로 15,258명을 고용하고 있으며, 17개 공장은 유럽계 기업 소유로 24,150명을 고용하고 있다.

〈표 3〉 미국의 타이어 및 튜브산업현황(SIC 3011)

구 분	1989	1990	1991	1992	1993
출하액('87년 불변가격기준/100만달러)	10,947	11,168	11,150	11,142	11,588
총고용인원(1,000명)	68.0	67.7	67.5	67.4	67.6
생산직 고용인원(1,000명)	54.6	54.7	54.3	54.3	54.4
수입(100만달러)	2,667	2,553	2,271	2,294	2,316
수출(100만달러)	854	1,140	1,262	1,386	1,485

자료: U.S. Dept. of Commerce, Industrial Outlook, 1993.

미국내 외국기업의 투자동향을 살펴보면 프랑스계인 미셀린사는 80년대중 5개의 현지 공장을 설립하였으며, 1990년에는 유니로열 국리치사를 인수하였다. 이외에 독일의 컨티넨탈사가 제너럴 타이어사를, 이탈리아의 피렐리사가 암스트롱사를 매수하였으며, 1987년 이후 대미 투자진출을 가속화시켜온 일본 기

〈표 4〉 미국내 주요 업체별 생산현황

기업명	공장수(개)	종업원수(명)	생산제품	1일 생산능력(개)
굿이어	9	18,225	전품목(5제외)	274,100
브리지스톤/ 화이어스톤	6	8,965	1,2,3,4,6	125,500
미셀린	9	14,200	1,2,3,8	165,100
컨티넨탈	4	4,820	1,2,3,4,6,7,9	75,570
피렐리	3	2,293	1,2,4	44,000
쿠퍼	4	3,200	1,2,3	101,200
스미토모	2	2,750	1,2,3,5	44,100
요코하마	1	831	1,2(Y)	18,500

자료: ERJ, Special Report 1992/1993.

주: 1: 승용차용, 2: 소형트럭용, 3: 트럭·버스용,  
4: 농업기계용, 5: 오토바이용, 6: 건설차량용,  
7: 산업차량용, 8: 항공기용, 9: 경주용  
r: 래디알(radial-ply), x: 바이어스(bias-ply or cross-ply)

업은 화이어스톤사와 모호크사를 인수하는 한편 유럽계 던롭사와 던롭사의 미국 현지법인인 인수하였다.

한편 멕시코의 타이어산업은 외국기업에 의해 주도되고 있다. 1924년 제너럴 타이어의 대멕시코 투자진출 이후 1990년 굿이어사의 설비확충이 이루어졌으나 굿이어사의 멕시코 시티 공장과 멕시코 기업인 Hulera Euzkadi사의 구아달라야라 공장을 제외하고는 중소기업 규모를 벗어나지 못하고 있다. 특히 멕시코 타이어산업은 승용차와 트럭용 타이어의 생산에 주력하고 있어 생산제품의 다양화를 이루고 있지 못한 실정이다.

캐나다의 타이어산업 역시 1960년 굿이어사가 현지공장을 가동한 이후 브리지스톤, 미셸린의 3개 외국 기업이 주도하고 있으며, 승용차와 소형트럭용 타이어의 생산에 치중하고 있다.

이와같이 북미 타이어산업은 미국의 굿이어사, 일본의 브리지스톤사와 프랑스의 미셸린사가 북미 생산의 64%를 지배하고 있으며, 국별로는 이들 3사가 미국 생산의 62%, 캐나다 생산의 86%, 멕시코 생산의 51%를 각각 차지하고 있다.

〈표 5〉 멕시코의 주요 타이어 생산업체현황

기업명	위치	종업원수(명)	생산제품	1일 생산능력(개)
굿이어	멕시코시티	2,150	1,2,3,4	16,000
브리지스톤/ 화이어스톤	멕시코시티	450	2,3(r)	1,900
	Cuernavaca	550	1,2,3(r)	2,800
Hulera Euzkadi	멕시코시티	577	1,2,3,4,6(x)	2,700
	구아달라야라	1,151	1,2,3(r,x)	12,000
미셸린	Tacuba	450	1,2,3(x)	3,200
	Queretaro	520	1,2(r)	4,500
Tornel	멕시코시티	450	1,2,3,7(x)	3,550
	Tultitlan	420	1(r)	3,550
제너럴 타이어 (퀀티넨탈)	멕시코시티	450	2,3(x)	2,100
	Sar Luis Potosi	604	1,2(r)	3,600

자료 : ERJ, Special Report 1992/1993.

〈표 6〉 캐나다의 주요 타이어 생산업체현황

기업명	위치	종업원수(명)	생산제품	1일 생산능력(개)
굿이어	Medicine Hat	238	1,4(r,x)	7,600
	Valleyfield	1,152	1(r)	21,000
	Napanee	421	1(r)	14,000
브리지스톤/ 화이어스톤	Joliette	880	1(r)	12,500
	New Glasgow	1,800	1,2(r)	9,000
미셸린	Waterville	1,000	3,6(r)	2,000
	Bridgewater	1,300	1,2(r)	11,000
	Kitchener	1,000	1,2(r)	12,000
유니로열-굿리치	Rexdale	60	2,3,6,7	1,000

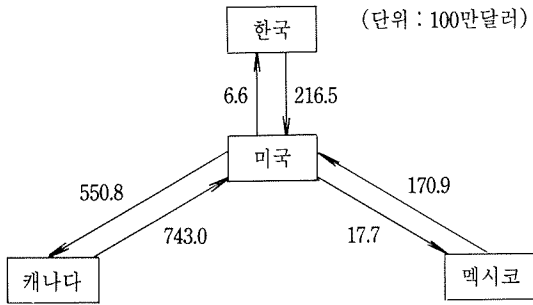
자료 : ERJ, Special Report 1992/1993.

### III. 한국, 멕시코, 캐나다의 대미 타이어 수출구조 비교

우리나라, 멕시코, 캐나다의 대미 타이어 수출실적을 미국 상무성 통계를 이용하여 비교해 보면, 3국 모두 고무제 공기타이어의 대미수출이 주종을 이루고 있으며, 재생 타이어의 수출은 1992년 캐나다가 200만달러, 우리가 170만달러, 멕시코가 3만달러로 낮은 수준을 보이고 있다.

한편 고무제 공기타이어의 대미수출 규모는 캐나다가 7억 4,300만달러로 우리의 3.4배에 달하고 있는 반면, 멕시코는 1억 7,090만달러로 우리의 79% 수준에 머물고 있다. 미국의 대캐나다 수입은 1989년 1월의 미·캐나다 자유무역협정 발효 이후 꾸준한 신장세를 보이고 있다.

우리의 고무제 공기타이어 대미수출은 1988~1990년중의 연평균 10.5%의 높은 신장세에 힘입어 1990년에 최고액에 달하였다. 미국은 1992년까지 우리의 최대 고무제 공기타이어(HS 4011) 수출시장이었으나, 1993년 1~10월중에는 대미수출이 전년동기대비 15.6%가 감소한 반면에 대EU 수출은 15.2%가 증가하여 최대 수출시장의 자리를 EU에



자료 : 미 상무성, 무역통계 데이터 베이스

(그림 1) 고무제 공기타이어(신품) 교역현황

내주었다.

한편 미국 수입시장에서의 경쟁현황을 살펴보면 한국은 미국의 제3위 고무제 공기타이어 수입대상국이며, 1위와 2위는 캐나다와

<표 7> 국별 대미 타이어 수출현황

(단위 : 1,000달러)

HS 코드 (미국)	한국		멕시코		캐나다	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993
4011100010	92,039 (-5.8)	45,312 (-28.3)	1,047 (-32.9)	1,357 (57.8)	458,600 (11.0)	326,809 (10.2)
4011100050	1,389 (2.5)	832 (-11.6)	559 (-74.8)	461 (-6.4)	19,873 (-28.0)	11,442 (-17.9)
4011100005	28,577 (-28.5)	18,752 (-0.2)	48 (-61.6)	2 (-94.6)	46,443 (-8.4)	49,846 (82.3)
4011200010	6,173 (-15.5)	1,345 (-75.1)	9,223 (161.7)	6,915 (25.5)	512 (-87.5)	402 (31.7)
4011200015	68,942 (39.7)	38,727 (-16.0)	0	2,541	187,226 (42.3)	136,942 (11.2)
4011200020	9,554 (26.4)	6,914 (22.4)	4,592 (858.1)	3,434 (71.5)	110 (-91.2)	128 (26.8)
4011200050	562 (-40.8)	303 (-8.0)	72 (183.5)	142	675 (-62.4)	471 (14.7)
4011500000	5,522 (-27.5)	3,797 (1.4)	72	0	42	0
4011991000	125 (-76.5)	117 (60.9)	1,717 (15.3)	785 (-38.6)	1,971 (-51.3)	1,231 (11.2)
4011995000	830 (274.6)	686 (9.3)	0	539	7,320 (150.3)	6,294 (23.1)

자료 : (그림 1)와 동일

주 : ① 1993년은 1~8월중 실적임. ② ( ) 안의 수치는 전년동기대비 증가율임.

일본이 각각 차지하고 있고, NAFTA의 역내 국인 멕시코는 미국의 제12위 수입대상국의 위치를 차지하고 있다.

멕시코의 대미수출은 1993년 1~8월중 전년동기대비 57%가 증가하여 중국과 인도 다음의 높은 대미수출 신장세를 나타냈다. 이외에 브라질의 대미수출이 1992년의 45.8%의 신장세에 이어 1993년 1~8월중에 25.4%가 증가하여 우리의 주요 경쟁대상국으로 부상하고 있다. 반면 우리의 대미수출은 동기간중 대미수출 상위 10개국중 유일하게 감소세를 나타내고 있다.

#### IV. 타이어산업의 대미수출에 미칠 영향

종합해 볼 때 NAFTA가 우리의 대미 타이어 수출에 미칠 단기적인 영향은 작을 것으로 추정된다. 현재 미국의 타이어 수입관세는 3.5%로 NAFTA에 의해 미국의 대멕시코 수입관세가 1994년 1월 1일부로 철폐되었으나, 멕시코의 타이어산업이 대미수출보다는 내수에 치중하고 있고, 멕시코의 생산능력이 우리의 절반 수준에도 못미치고 있어서 멕시코의 대미수출이 단기적으로 크게 증가하지는 않을 전망이다. 그러나, 외국 자동차업체의 대북미, 특히 대멕시코 직접투자 증가에 따른 현지산 타이어 수요의 증가는 멕시코 타이어산업의 증설투자를 유발할 것이며, 일본의 브리지스톤사를 비롯하여 독일의 컨티넨탈사와 동사의 미국 현지법인인 제너럴 타이어사로부터 기술이전을 받고 있는 멕시코 타이어산업의 경쟁력 향상이 기대되고 있어서 멕시코 타이어업체의 대미수출이 중장기적으로 증가할 전망이다.

한편 세계 주요 타이어 제조업체는 조직의 축소, 원자재 조달비용의 절감, 자동화기술 개발과 첨단설비 투자의 확대 및 해외 직접

투자를 통한 현지생산 확대 등 기업 재구조화를 추진하고 있다. 특히 이들 기업의 90년대 경영전략의 핵심이 생산성 향상을 통한 생산비용의 절감과 다양한 제품을 신속히 생산할 수 있는 능력을 제고시켜 주고 생산라인의 변경 시 루스타임을 단축시킬 수 있는 자동화투자와 해외 직접투자에 맞춰지고 있어 우리 기업 역시 이에 상응하는 전략을 마련하여야 할 것이다.

우리나라 타이어업계는 세계 타이어산업의 성장률이 연 2% 미만으로 부진을 면치 못하고 있음에도 불구하고 1990년 이후 생산제품의 다양화에 따른 해외수요의 증가와 국내 자동차경기의 호황 등에 힘입어 10%대의 견조한 성장세를 유지하고 있다. 우리 기업의 타이어 수출 역시 엔화강세와 해외시장에서의 국산 타이어에 대한 인식이 좋아지면서 증가세를 유지하고 있다. 이와같은 수출신장세는 80년대 후반 이후 세계 유명 타이어업계가 기업매수와 신규 설비투자의 확대에 따른 자금압박으로 가격인상을 단행한 반면, 우리 업체

들은 수출가격의 인상을 자제해온 데 따른 수출가격 경쟁력의 향상에 기인하고 있다.

결국 우리의 대미 타이어 수출이 1989년에 발효된 미·캐나다 자유무역협정과 미국의 대멕시코 일반특혜관세제도(GSP)에 의한 관세면제 등에 대응하여 경쟁력을 유지해온 점을 감안할 때 NAFTA 발효에 따른 단기적인 영향은 크지 않을 것으로 예상된다. 그러나 중장기적으로 볼 때 원산지규정의 강화에 따라 캐나다의 대미수출이 지속적인 신장세를 나타내고 저임을 바탕으로 한 멕시코의 경쟁력 강화와 함께 북미산 타이어의 수요가 증가할 것으로 전망되고 있어서 우리의 대미 타이어 수출이 타격을 입을 것으로 우려된다.

우리 기업은 NAFTA로 인해 대미수출환경이 호전된 멕시코의 추격과 대미 타이어 수출 최대국인 캐나다와의 경쟁이 심화될 가능성이 높아 이에 대한 다양한 대응방안을 강구하여 북미시장의 확대·유지에 노력을 기울여야 할 것이다.

## 여러분의 원고를 기다립니다.

- 종 류 : 타이어산업에 관련되는 국내외 정보 및 자료, 각종 리포트 등
- 원고매수 : 제한없음.
- 마 감 : 홀수달 5일을 원칙으로 하나 수시로 접수
- 원 고 료 : 채택된 원고는 소정의 원고료를 드립니다.
- 보내실곳 : 서울시 강남구 삼성동 159(무역회관 1910호)  
대한타이어공업협회 「타이어」지 담당자 앞
- 문 의 처 : TEL : (02)551-1904 (이원택 과장)