

우리나라 자동차타이어산업 전망

경 영 륜*

1. 개 황

가. '94년도 실적과 '95년도 전망

(1) 실 적

'94년도 생산량은 일부업체의 조업중단 및 시설이전 등으로 약 450만개의 생산차질이 발생했음에도 불구하고 '93년도보다 약 13%가 증가한 4,850만개를, 중량으로는 66만톤(8.2%)을 생산하였다.

내수판매는 국내 자동차생산 호조로 신차용 타이어 판매량은 약 950만개로서 13.4%나 증가한 반면 교체용은 자동차 보유대수 증가율의 둔화 등의 요인으로 7.4%가 증가하여 비교적 부진한 편이었다. 따라서 신차용이 내수판매의 53%를 차지하였다.

한편 수출은 더 많이 할 수 있었음에도 불구하고 생산차질에다 내수 우선 공급에 따라 해외수요를 충족시킬 수가 없었으며, '93년도 대비 판매증가율은 약 14%인 3,000만개를 달성한 것으로 추정된다.

내수·수출의 판매구조는 '93년도와 비슷한 내수 37:수출 63의 구성비를 나타내었으며 수출금액은 최초로 10억달러를 상회하였다.

(2) 전 망

'95년도의 타이어산업 경기전망은 정상조

업에 따라 생산량은 증가하더라도 '94년도와 마찬가지로 국내외의 수요에 비하여 공급이 달리는 수급불균형의 양상을 보일 것이며, 천연고무 등 주요 원자재가격 상승, 물류비용 증가, 원화절상 등의 요인으로 외형에 비하여 채산성은 그리 좋지 못할 것으로 예상된다.

〈표 1〉 '95년도 타이어산업 전망

(단위: 1,000개, %)

	1993	1994 (추정)	1995 (전망)	증 감 륜		
				'94/'93	'95/'94	
생 산 (중량:1,000톤)	42,960 (610)	48,500 (660)	55,000 (717)	12.9 (8.2)	13.4 (8.6)	
판 매	내수계	16,125	17,820	20,500	10.5	15.0
	신차용	8,340 (51.7)	9,460 (53.1)	11,000 (53.7)	13.4	16.3
	교체용	7,785	8,360	9,500	7.4	13.6
수 출 (100만달러)	수 출	26,352	30,000	34,500	13.8	15.0
		924.7	1,028	1,140	11.2	10.9
	(*)	(1,132)	(1,223)	(1,350)	(8.0)	(10.4)

* 大韓타이어工業協會 業務課 課長代理

* 튜브 및 이륜차용 타이어 포함.

내수부분은 국내 자동차산업 경기가 계속 좋을 것으로 예상되어 신차용 타이어 수요는 16%, 교체용 타이어 수요는 14%정도 신장될 것이며, 여전히 신차용 수요가 교체용 수요를 앞설 것이다.

수출은 국산 타이어에 대한 해외 소비자의 인식이 좋아지고 승용차용 타이어뿐만 아니라 트럭 버스용 래디알 타이어의 수요 증가로 수출은 내수와 마찬가지로 약 15%의 증가율을 시현할 것이며, 수출금액은 11억 4,000만달러 정도로 예상된다(이륜차용 관련제품 타이어와 튜브 등 전체수출액은 13억 5,000만달러).

전체 생산량은 '94년도 대비 13.4% 증가한 5,500만개(중량기준 약 72만톤)수준이 될 것으로 전망된다('94년도 실적추정치와 '95년도 전망은 표1 참조).

나. 경쟁력 현황

경쟁관계인 일본이 그동안 엔고로 인하여 타이어 수출가격 인상이 불가피하게 됨에 따라 상대적으로 우리의 가격경쟁력이 커졌으나, '94년도에는 엔고 정체 및 인건비 등 국내 원가상승요인이 증가하여 상대적으로 가격경쟁력이 다소 약화된 것으로 추정된다.

기술력 측면에서 보면 선진국의 기술이전 기피에도 불구하고 국내기업의 기술력 향상 노력으로 승용차용 타이어 부문은 일부 특수제품을 제외하고는 선진국 제품과 거의 대등한 경쟁력을 가지고 '95년도에도 지속될 것이다. 그러나, 트럭·버스용 래디알 타이어는 품질격차를 계속 좁혀나가고 있으나 아직은 상당한 수준의 기술격차가 있고 좀더 많은 기간이 소요될 것이다.

마케팅 측면에서 보면 경쟁력은 '94년도에 각 기업이 해외의 지점 및 법인 등의 추가설치로 판매조직을 강화하였고 '95년도에도 현지 판매조직에 많은 권한을 부여하여

현지 실정에 맞는 마케팅 활동을 강화할 것이나 선진국 제품에 비하여 아직도 name value가 상당히 낮은 수준이어서 품질에 상응한 소비자의 대우(가격)를 받지 못하고 있는 실정이다.

2. 현황 및 전망

가. 생산

'94년도 생산량은 업계에서 비중이 매우 큰 일부 업체의 노조문제와 일부 다른 업체의 바이어스 타이어 생산시설 이전 관계로 생산차질이 크게 발생하였다. 그러나 생산량은 4,850만개로서 '93년도 대비 약 13% 증가하였다. 이와같은 생산량은 평균시설능력 5,400만개에 대비하면 약 90%의 가동률로서 이는 통상적인 타이어산업계의 완전 가동률에 비하면 저조한 수준이다.

소형타이어인 승용차용 생산비중이 점차 높아짐에 따라서 생산중량 증가율은 계속 둔화되는 현상을 보이고 있어 '94년도의 생산중량은 8.2%가 증가한 66만톤으로 추정된다(따라서 개당 평균중량은 '93년도 14.2kg에서 '94년도 13.6kg으로 4.2%감소).

품목별 생산구조는 승용차용이 갯수로는 전체의 약 70%를 차지하나 중량으로는 약 40%를 차지하고 대형 트럭·버스용은 수량으로는 10% 정도이나 중량으로는 승용차용 타이어와 비슷한 40%를 약간 밑도는 수준이며 경트럭용은 수량, 중량이 각각 20% 정도의 생산 비중을 갖고 있다.

한편, 수요패턴의 변화에 따라 부가가치가 크고 고품질인 래디알 타이어의 생산구조는 계속 커지고 있어 '94년도에는 '93년도보다 그 비중이 약 3% 포인트가 높은 86.5%의 구성비를 보였다.

'95년도의 생산량은 각 공장이 정상조업

시 13.4%(650만개)가 늘어난 5,500만개로 예상되는데 증량으로는 8.7%증가한 71만 7,000톤 정도가 될 것이다.

래디알 타이어의 생산구조는 지속적으로 높아질 것이며, 특히 트럭·버스용과 경트럭용부문의 래디알화가 더욱 빨라질 것이다(승용차용은 이미 99%가 래디알임).

신·증설효과에 의한 생산증가는 당분간 거의 없을 것으로 예상되어 산업계는 생산성 향상에 총력을 기울여 물량확보를 시도하겠지만 국내의 수요에 맞추기는 어려울 것이다.

〈표 2〉 품목별 생산현황 및 전망

(단위 : 1,000개, %)

	1993	1994 (추정)	1995 (전망)	증 감 륜	
				'94/'93	'95/'94
승용차용	28,280	33,150	38,500	17.2	16.1
경트럭용	9,881	10,390	11,000	5.2	5.9
트럭·버스용	4,315	4,500	4,950	4.3	10.0
기 타	484	460	550	△5.0	19.6
계	42,960	48,500	55,000	12.9	13.4

나. 내 수

'94년도 내수규모는 국산판매분 1,780만개, 수입분 약 50만개 합계 1,830만개로서 전년대비 수요는 11% 증가한 것으로 추정된다. 특히 국내 자동차 생산이 25만대 정도 늘어난 230만대에 달하여 신차용 타이어 구매가 13.4% 증가한 반면 교체용 판매는 부진하여 7.4% 증가에 그쳤다.

내수시장의 수요패턴은 승용차용 타이어는 거의 100% 래디알이고, 특히 고급품인 65/60시리즈의 수요가 두드러지게 나타났으며, 국내 트럭·버스용 타이어도 이제는 교체시에 스틸 래디알 타이어를 선호하는 경향이 높아지고 있어 이 품목의 교체용 타이어 판매증가율은 45% 수준으로 높다.

'95년도 내수전망은 자동차산업의 호조로

국내 신차용 판매는 16%, 교체용도 경기활성화에 따른 유동인구 및 물동량의 증가로 14% 정도 증가할 것으로 보인다. 따라서 내수판매량은 '94년도보다 5% 포인트 높은 15% 수준으로 증가할 것이다.

'95년에도 승용차용은 中·高價品の 수요가 꾸준히 늘어날 것으로 예상되며 건설물동량 증가 및 과적차량 단속 등의 효과로 商用車輛의 타이어 수요가 상당히 늘어날 것으로 전망된다.

다. 수 입

타이어類의 전체 수입실적은 '94년도에 약 5,000만달러에 달하여 전년대비 약 19%증가하였다. 이 중에서 특히 고속버스용 대형 래디알 타이어의 수입량이 약 33%나 증가하였으며, 승용차용도 133만개나 수입되어 이 가운데서 32% 정도가 국내 교체용으로 판매되었고 나머지는 수출차에 사용되었다.

〈표 3〉 타이어 수입현황 및 전망

	1993	1994 (추정)	1995 (전망)	증 감 륜		
				'94/'93	'95/'94	
*금액(1,000달러)	42,611	50,500	58,000	18.5	14.9	
수 량 (1,000개)	승용차용	1,178	1,330	1,480	12.9	11.3
	트럭·버스용	49	65	75	32.7	15.4

* 기타 제품 포함.

'95년도에도 수입량은 꾸준히 늘어날 것으로 예상되며 승용차용 수입량은 11%가 증가한 약 150만개가 될 것인데, 국산타이어의 대체이용으로 수출차 장착용은 크게 늘지는 않을 것이나 교체용 시장에서 일부 고가품은 상당한 비중을 차지할 것으로 예상된다.

라. 수 출

'94년도에 해외수요는 상당히 증가하였음에도 불구하고 국내 생산차질로 공급물량은

〈표 4〉 지역별 수출현황 및 전망

(단위 : 100만달러, %)

	1993	1994 (추정)	1995 (전망)	증 감 률	
				'94/'93	'95/'94
북 미 (미국)	229 (171)	260 (188)	300 (200)	13.5 (9.9)	15.4 (6.4)
유 럽	211	257	285	21.8	10.9
중 동 (사우디)	166 (81)	135 (60)	130 (55)	△18.7 (△25.9)	△3.7 (△8.3)
동 남 아	79	84	90	6.3	7.1
중 남 미	91	122	145	34	18.8
아프리카	91	100	110	9.9	10
대 양 주	57	70	80	22.8	14.2
계	925	1,028	1,140	11.2	10.9

상당히 부족한 현상을 보였으며, 수출물량은 전체적으로 약 3,000만개로서 13.8%가 늘어났는데 '95년도의 수출물량은 이보다 15%가 늘어난 3,450만개 정도 될 것으로 전망된다.

품목별 수출구조(금액기준 추정)는 승용차용 래디알 타이어의 비중이 약 40%로서 여전히 가장 높고 트럭·버스용 래디알 타이어가 30%, 경트럭용 래디알 타이어의 비중이 10.7%로서 래디알 타이어의 비중이 전체의 81%를 차지하여 전년대비 4% 포인트가 높아졌는데 이와같은 구조변화 추세는 '95년도에도 지속될 것으로 전망된다.

한편, 수출금액은 10억 3,000만달러(기타 제품 포함 12억 2,000만달러)로서 전년대비 11% 증가하였으며, '95년도에도 비슷한 비율로 늘어나 11억 4,000만달러(기타 제품 포함 13억 5,000만달러)에 달할 것으로 예상된다.

지역별로 보면 북미, 유럽이 여전히 절반 이상의 주요시장으로서 꾸준히 비중이 높아질 것으로 예상되며 브라질, 멕시코 등 경제상태가 호전되고 있는 중남미시장의 비중도 빠른 속도로 커지고 있는 반면 한때 가

장 컸던 중동시장은 오일달러경기 퇴조이후 쇠락의 길을 걷고 있다. 최근 멕시코 peso 貨의 불안정으로 중남미 전역이 몸살을 앓게 될 가능성이 있어 '95년도 중남미시장의 전망은 매우 불투명하다.

마. 원자재

국내 공급체제가 비교적 양호한 타이어의 주요 원자재인 합성고무, 카본블랙, 타이어 코드 등은 '94년도에 물량확보에는 별로 어려움이 없었으나 합성고무 등 일부 품목의 기초원료 파동에 따른 가격인상이 있었으며, 국내조달이 가능한 상가품목의 경우 공장이 조업중단의 사태가 없는 한 '95년도에도 수급에는 어려움이 없을 것으로 예상된다.

그러나 소요전량을 해외에서 조달하고 있는 천연고무의 경우 수급불균형에 따른 가격상승이 '93년 하반기부터 일기 시작하여 톤당 800달러대에서 최근에는 오파가격이 1,800달러대로 폭등하는 현상을 보였으며, 이와같은 현상은 '95년도에도 지속될 것으로 예상되는데 천연고무 최대 생산국이었던 말레이시아에서 천연고무 재배산업이 보다 수익성이 높은 농작물로 대체되면서 천연고무 생산이 급속히 감소된 반면 태국, 인도네시아의 생산증가량이 수요증가를 커버하지 못하고 있기 때문에 천연고무의 수급불균형은 한층더 심화될 전망이다. 〈표 5〉에서와 같이 '93년도의 세계 천연고무 생산량은 '90년도에 비하여 불과 24만톤 밖에 증가하지 않았다.

〈표 5〉 천연고무 생산량 및 가격추이

	'85	'90	'93	'94.11	연평균 증감률(%)
세계생산량(1,000톤)	4,400	5,260	5,500	—	2.8
가 격(US\$/톤)	785	855	880	1,300	5.8

자료:IRSG, 관세청 수입통계에 의한 평균가격.

3. 국제경쟁력 및 기술수준현황과 전망

해외시장에서 경쟁관계에 있는 일본의 엔고 영향에 따라 수출가격 격차가 '93년도에 들어와 약 20% 정도로 확대되어 유리하나 <표 6>에서 보는 바와 같이 우리 제품의 가격상승률은 일본보다 더 높아졌다. 즉, 일본은 25.7% 상승한 데 비하여 우리나라는 35.3% 상승하였다.

(표 6) 한·일 수출가격 변동추이

				(단위 : 지수)
	1986	1990	1993	가격변동률(%)('93/'86)
일본	100	100	100	25.7
한국	75	87	81	35.3

기술수준은 승용차용의 경우 선진국에 근접하고 있으나 트럭·버스용 래디알 타이어, 항공기용 타이어는 아직도 상당한 격차를 보이고 있다.

생산성은 많이 향상되었으나 아직도 일본의 80% 수준이며 '90년대에 들어와 생산성 향상률은 연평균 4.3%로서 둔화되는 경향(연평균 4.3%)인 데 비하여 인건비 증가는 연평균 12%선에 이르고 있다.

(표 7) 타이어제품의 기술수준 비교

			(단위 : 지수)
	*선진국	한국	
승용차용(60시리즈)	100	95	
트럭·버스용(Deep Tread)	100	85	
트럭·버스용(Super Single)	100	85	
항공기용 타이어	100	80	

* Michelin, Bridgestone

그밖에 비가격 경쟁력은 브랜드 인지도, 해외 마케팅 능력 등의 면에서 선진국에 비하여 상당히 열세이나 국가경제 발전과 함께 점차 개선되고 있는 추세에 있으며 자체 브랜드의 수출비중이 93%에 이르고 있는 점을 감안할 때 독자적인 마케팅활동 노력이 주효하고 있는 것으로 평가된다.

4. 문제점 및 개선방향

가. 문제점

'95년도에 업계가 당면할 주요 문제점은 수요증가에 따른 공급물량 확보난을 들 수 있다. 국내 자동차산업의 지속적인 발전과 사회간접자본시설 투자 등에 따른 건설물동량 증가 등으로 국내의 타이어 수요가 증가하고 해외 수요도 전반적인 세계경기 회복과 국산타이어에 대한 해외 소비자의 인식이 점차 개선됨에 따라 타이어의 수요가 늘어날 것이다. 그러나 국내의 타이어 생산설비능력은 한계에 이르러 생산성 향상에 의한 소량의 공급증가분 이외에는 기대할 것이 거의 없는 실정이다('95년도 생산량은 '94년도보다 650만개 정도 증가할 것이지만 이는 시설능력 향상에 의한 것이 아니라 '94년도 일부 업체의 조업중단 등에 따른 생산차질과 '95년도 정상가동에 따른 생산량의 격차이다).

두번째로 '94년도에 들어와 세계 자동차산업 경기가 되살아나고 타이어 수요가 늘어남에 따라 필연적으로 천연고무 수요가 증가하는 반면 주요 생산국인 말레이시아의 급속한 생산감소 등의 요인에 의하여 천연고무의 수급불균형이 구조적으로 지속될 전망이어서 천연고무의 가격은 유례없는 고가격대를 형성할 것이며, 또한 합성고무 등 석유화학 원자재가격도 흔들리고 있어 타이어산업의 채산성은 결코 밝다 할 수 없을 것이다.

또한 그동안 타이어업계는 막대한 설비투자에 따른 금융비용 부담을 지고 있어 매출액에 대한 금융비용 부담률은 업계 평균 10% 이상에 이르고 있다. 이로 인하여 기술개발 투자여력이 상대적으로 약화되는 문제점을 안고 있어 장기적으로 풀어야 할 주요 과제이기도 하다.

다음은 인력관리문제인데 일반적으로 타

이어제조에는 고도의 숙련공이 필요하나 3D업종 기피현상으로 숙련공의 양성이 어렵고 노사화합 여하에 따라 수출 및 생산성에 큰 영향을 미치고 있기 때문에 인력 수급 및 관리에 상당한 어려움을 안고 있다.

나. 개선방향

(1) 업계가 해야 할 사항

① 그동안 신·증설 투자효과는 사실상 '94년도에 거의 끝났으므로 2차 설비투자가 있기까지 공급물량 증가는 생산성 향상에 기대할 수 밖에 없으므로 산업계는 수출 및 생산성 향상에 최대의 노력을 경주하여야 할 것이다.

② 원자재가격 상승, 물류비용 증가 등 원가인상요인이 크게 발생하고 있는 데다 원화절상 등으로 수익성이 나빠질 것이 예상되므로 업계가 협력하여 수출가격의 인상을 시도해야 할 것인바, 지금이 수출여력이 달리는 시기이므로 이를 가격인상에 최대한 이용해야 할 것이다.

③ 우리나라의 천연고무 수요량은 이제 연간 30만톤에 달하여 세계 5위의 소비국가에 되었으므로 해외에서 천연고무를 직접 생산하는 체제를 신중히 검토할 필요가 있으며 또한 합성고무의 사용비율 제고, 재생고무의 품질개선 및 활용기술 개발 등 천연고무의 대체이용방법에 대한 연구가 보다 활발하게 전개되어야 할 것이다.

④ '95년도에도 노사안정문제는 최대의 관건이 될 것이므로 근로자와 사용자는 다 같이 산업평화의 조기정착을 위하여 협력해야 할 것이며, 임금인상률과 생산성 제고율은 반드시 연계되어야 향후 국제경쟁력을 유지할 수 있을 것이다.

⑤ 장기적으로 볼 때 가격경쟁력도 결국 기술경쟁력에서 생겨날 것이므로 품질개선, 신제품개발, 개발기간의 단축, 제조비용의 감축 등 기술력의 향상노력은 '95년도에도

꾸준히 지속되어야 할 것이다. 특히 '95년도에 역점을 두어야 할 품목은 트럭·버스용 래디알 타이어부분이다.

(2) 정부가 해야 할 사항

① 타이어는 고도의 첨단제조기술을 요하는 기술집약적인 장치산업으로서 막대한 시설투자 및 기술개발자금을 요하는 선진국형 산업이지만 우리나라가 세계에서 유례없는 고속성장을 하고 있는 산업의 하나이므로 정부차원에서 적극 지원하여 국내 자동차산업 발전에 기여하도록 함은 물론 생산량의 2/3를 수출하여 세계시장을 계속 확대해 나가도록 수출산업으로 육성해야 할 것이다.

② WTO체제하에서 특정산업에 대한 직접 지원제도는 사실상 어렵게 될 것이므로 2단계 설비투자 소요가 큰 타이어산업계의 부담을 경감해 주는 R&D 투자지원 등 간접지원방안을 강구해야 할 것이다

③ 민간항공기용 타이어는 세계공인기관의 품질인증검사를 통과하더라도 항공기 勘航協定(BAA : Bilateral Airworthiness Agreement)이 체결되어야 판매가 가능하므로 주시장인 미국·EU 등과 정부차원에서 동협정을 조속히 체결해야 할 것이다.

④ 천연고무 오파가격이 조만간 2,000달러대에 이를 것이므로 기본관세율 2%를 철폐하거나 할당관세를 적용하여 기업의 부담을 경감하고 물가안정에 도움을 줄 수 있도록 해야 할 것이다. 국내생산이 전혀 되지 않는 주요 원자재에 대하여는 미국, 일본, 대만 등 주요경쟁국은 무세율을 적용하고 있다.

⑤ 타이어업계에 2중으로 부담을 주고 있는 페타이어 회수·처리 예치금제도를 개선하여 미반환 예치금은 페타이어 회수·처리에 우선적으로 활용되도록 하여야 할 것이며, 페타이어를 활용한 건축자재, 포장재 등 제품의 수요촉진책을 강구해야 할 것이다.