

# 중남미 타이어시장 동향과 시사점

李 吭 九\*

세계 유수의 타이어업체들은 중남미의 풍부하고 저렴한 노동력과 자원을 이용하여 현지생산을 확대하고 있으며, 새로이 형성되고 있는 시장의 선점을 위해 수출증대에 노력을 기울이고 있다. 특히, 브라질과 멕시코가 중남미 자동차산업의 중심지로 부상하며 선진 타이어업체의 현지 직접투자가 증가하고 있다. 이에 따라 브라질은 중남미 타이어산업을 주도하면서 중남미 타이어시장의 45%를, 멕시코는 25%를 각각 차지하고 있으며, 그 뒤를 아르헨티나와 베네수엘라가 잇고 있다. 중남미의 타이어 수요는 경제회복세가 가시화되며 점증하고 있으나 아직까지 시장구조가 불안정하여 국내기업의 현지진출에 신중함이 요구된다.

## 1. 무한한 성장잠재력을 가진 중남미시장

중남미는 4억 7,000만명의 인구를 가진 거대한 잠재시장이다. 특히, 90년대에 들어서며 이른바 80년대의 '잃어버린 10년(lost decade)'에서 벗어나 연평균 3.5%의 실질성장률을 달성하면서 동구시장과 함께 새로운 성장지역으로 부상하고 있다. 80년대중의 초인플레이션, 외채위기 등으로 얼룩진 실패의 사례로 기억되는 중남미 경제가 이제

새로운 발전을 향해 도약하고 있는 것이다.

중남미 경제의 변화된 모습은 물가에서 두드러지게 나타나고 있다. 오랜 기간 악성인플레이션에 시달려온 브라질을 포함한 대부분의 중남미 국가들의 물가가 안정화정책이 주효하면서 크게 낮아지고 있다. 중남미 국가들의 평균 인플레이율은 1994년 337%에서 지난해에는 25%로 크게 낮아졌다. 중남미 경제의 호조는 수출에서도 나타나고 있다. 중남미의 수출은 그동안의 경제성장과 외국인 직접투자에 의한 산업경쟁력의 회복에 힘입어 1995년 2,211억달러에 달하였다. 외국인 직접투자도 중남미의 성장잠재력에 대한 외국기업의 높은 기대감이 반영되어 1995년 178억달러를 기록한 데 이어 금년에는 200억달러를 넘어설 전망이다.

중남미 경제가 이처럼 80년대와는 완전히 다른 모습을 보이고 있는 것은 중남미 각국이 추진하고 있는 경제자유화정책의 성과라 할 수 있다. 중남미 국가들은 90년대

〈표 1〉 남미공동시장 회원국의 경제현황(1995)

	인구 (백만)	GDP (십억\$)	인당GDP (\$)	수출 (십억\$)	수입 (십억\$)
아르헨티나	34.3	282.7	8,250	21.0	20.0
브라질	156.0	676.0	4,350	46.5	49.7
파라과아이	4.9	8.9	1,800	2.0	3.4
우루과아이	3.2	17.2	5,400	2.1	2.7
칠레	13.9	67.3	4,850	16.0	14.7

자료 : The Economist, 1996.10.12.

\* 産業研究院 北美研究팀 責任研究員

에 들어오면서 안정화, 민영화, 규제완화, 무역·투자자유화 등을 내용으로 하는 경제자유화정책을 통하여 새로운 성장의 시대를 열어가고 있다. 이중 수입자유화는 중남미의 가장 중요한 정책 변화이자 경제개혁정책의 핵심이라고 할 수 있다. 거의 모든 중남미 국가가 종래의 보호주의적, 규제적 정책에서 탈피하여 시장개방을 가속화하고 있다. 이와 함께 외국인 투자정책도 외국기업을 적극 유치하기 위하여 대폭 개방되고 있다. 여기에 전반적인 중남미 경제의 호전, 시장개방의 확대, 외채부담의 완화, 역내 경제통합의 진전 등으로 투자환경이 개선되어 중남미는 새로운 투자유망지역으로 떠오르고 있다. 특히, 80년대말부터 본격화되고 있는 남미 공동시장(Mercosur), 안테안 공동시장(ANCOM), 카리브 국가연합(ACS) 등 경제통합의 가속화는 역내교역 및 투자의 활성화에 기여하고 있다.

중남미 주요국별 경제현황을 살펴보면, 중남미 최대의 경제대국인 브라질 경제는 지난 2년간 추진된 경제개혁계획인 ‘헤알계획(Real Plan)’에 의해 재도약을 위한 발판을 다지고 있다. 최근 동 계획의 추진결과 소비재 수요가 증가하고 있으며 이러한 추세는 자동차 수요로까지 확산되고 있다. 또한 브라질 정부의 규제완화와 민영화정책 추진에 따라 외국기업의 대브라질 직접투자가 급증하고 있어 금년 1월~7월 중에만 지난 3년간의 투자규모를 상회하는 49억 6,000만달러의 외국인 직접투자가 이루어졌다. 그러나 브라질 경제의 전도는 아직 불투명한 실정이다. 두자리수에 달하는 인플레이션과 무역수지적자의 확대, 과다한 정부지출에 따른 고금리 등이 브라질 경제의 발목을 잡을 수 있는 변수로 도사리고 있기

때문이다. 한편 브라질의 수출은 그동안 주정부에 의해 부과되었던 수출관세가 철폐됨으로써 촉진될 전망이며, 이는 헤알화의 질하압력을 완화시켜줄 전망이다.

지난 1년간 경기침체국면에 빠져 있던 아르헨티나 경제는 점차 회복세를 나타내고 있다. 1995년 2/4분기부터 금년 1/4분기까지 마이너스 성장을 보였던 아르헨티나의 GDP성장률은 금년 2/4분기에는 전년동기 대비 0.8%가 증가하였다. 이와 같은 경기회복세로 철강 수요가 지난 수개월간 급증세를 나타내었으며, 급감하였던 자동차 수요와 가정용품 수요도 회복세로 반전되었다. 이러한 수요회복세에 따라 산업생산도 정상상을 되찾아 3/4분기 산업생산이 전년동기 대비 9.8%가 증가하였으며, 농업부문도 국제농산물가격이 상승하며 활기를 띠고 있어 아르헨티나 경제는 본격적인 경기회복국면에 진입할 전망이다. 아르헨티나의 경기침체는 멕시코 페소화의 평가절하 후 수개월만에 80억달러에 달하는 자본이 해외로 빠져나가면서 유발되었다. 그러나 최근 은행수신고는 경기침체 이전수준으로 회복되었으며, 금리하락과 함께 가격이 하락하며 소비가 점증하고 있다. 이에 따라 아르헨티나의 금년 GDP성장률은 지난해의 -4.4%에서 2.3%로 회복될 전망이다. 한편 아르헨티나 경제의 향배는 브라질 경제의 안정화, 국제금리동향, 국내은행의 여신정책, 정부의 투명하고 일관된 경제정책 추진능력, 16~17% 수준에 달하고 있는 실업률의 하락 등에 따라 결정될 전망이다. 아르헨티나 경제에 영향을 미칠 수 있는 이러한 변수들이 예측가능하고 안정세를 나타낼 경우 아르헨티나의 GDP성장률은 1997년에 6% 수준으로 회복될 전망이나 그렇지 못할 경

우 성장률은 3% 수준에 그칠 전망이다.

이와 같은 중남미 각국의 경기회복세와 성장잠재력에 따라 최근 미국, 유럽, 아시아 국가의 대중남미 직접투자가 브라질, 멕시코, 아르헨티나를 중심으로 급증하고 있다. 외국인 대중남미 직접투자는 지난해 전년대비 14.4%가 감소한 178억달러를 기록하여 전세계 직접투자흐름의 7.5%를 차지하는데 그쳤으나 금년 들어서 다시 증가하고 있다. 특히, 대브라질 외국인 직접투자는 금년에 50억달러를 상회하면서 사상 최대치에 달할 전망이다. 이와 같이 브라질에 대한 외국인 직접투자가 급증하고 있는 이유는 브라질시장의 성장잠재력과 투자환경이 여타 중남미국가에 비해 양호하기 때문이다.

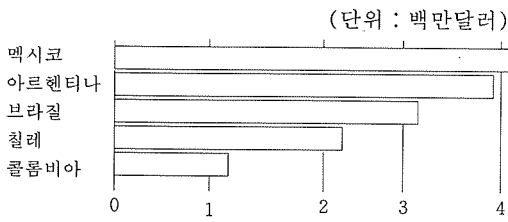
이와 함께 아시아 국가의 대멕시코 직접투자도 폐소화 하락에 따른 현지생산비용이

(표 2) 외국인 대브라질 직접투자계획(1995~99)

(단위 : 백만달러)

업종	금액	업종	금액
자동차	10,670	지류	1,055
금속	3,734	식료품	867
기계	3,727	자동차부품	855
전자	2,515	음료	836
도소매	1,421	자본재	394

하락하면서 수출을 목적으로 증가하고 있다. 아시아 국가의 대멕시코 직접투자는 미국과의 접경지역인 마길라도라(Maquiladora) 지역을 중심으로 급증하고 있다. 마길라도라 프로그램은 비멕시코기업들이 동 지역에 투자하는 경우 설비와 원자재를 무관세로 수입하여 조립한 후 재수출할시 현지근로자들에 의해 부가된 가치에 대해서만 관세를 부과하는 특혜조치이다. 아시아 국가의 대멕시코 직접투자가 증가하고 있는 이유는 멕시코가 저임의 풍부한 노동력을 보유하고 있으며, NAFTA로 인해 북미시장을 공략할 수 있는 새로운 생산거점으로 부상하였고, 멕시코와 남미국가간에 자유무역협정 체결이 증가하고 있어 멕시코를 통한 중남미진출 확대가능성이 높아지고 있기 때문이다<sup>1)</sup>. 아직까지 아시아 국가의 대멕시코



자료 : World Bank

(그림 1) 외국인 대중남미 직접투자현황(1995)

(표 3) 외국인 대칠레 직접투자현황(1974~94)

(단위 : 백만달러, %)

구분	광업	서비스업	제조업	기타	합계
북미	4,715(37.6)	1,007( 8.0)	555( 4.4)	81(0.6)	6,358( 50.7)
유럽	912( 7.3)	1,211( 7.3)	838( 6.7)	299(2.4)	3,260( 26.0)
대양주	861( 6.9)	2( 0.0)	137( 1.1)	5(0.0)	1,005( 8.0)
중남미·카리브	11( 0.1)	408( 3.3)	325( 2.6)	203(1.6)	947( 7.6)
아시아	265( 2.1)	112( 0.9)	144( 1.1)	55(0.4)	576( 4.6)
아프리카	207( 1.7)	1( 0.0)	28( 0.2)	5(0.0)	241( 1.9)
국제기관	54( 0.4)	10( 0.1)	63( 0.5)	16(0.1)	143( 1.1)
합계	7,025(56.1)	2,751(22.0)	2,090(16.7)	664(5.3)	12,530(100.0)

1) 아시아 주요국별 대멕시코 직접투자액은 일본이 30억달러, 인도가 13억달러, 한국이 8억달러, 홍콩이 4억 2,000만달러를 기록하고 있음.

시코 직접투자는 가전업종을 중심으로 한 경공업종에 집중되고 있으나 자동차 부품업체와 자동차 조립업체의 투자진출이 적극 모색되고 있다.

이외에 각국 정상외교의 남미 순방외교가 추진되면서 아르헨티나, 칠레, 페루가 새로운 투자대상지로 부상하고 있다. 외국인 대아르헨티나 직접투자는 1994년에 민영화계획이 완료되면서 5년만에 최저수준을 기록하였으나 지난해 이후 다시 증가하고 있으며, 대칠레 직접투자도 칠레가 남미공동시장에 가입하고 차기 북미자유무역협정 회원국으로 거론되면서 증가하고 있다.

## 2. 급증하고 있는 외국 자동차업체의 현지 직접투자

자동차산업의 투자는 향후 타이어 수요를 조망해 볼 수 있는 주요 척도가 될 수 있다. 중남미의 자동차 생산은 브라질, 멕시코, 아르헨티나가 주도하고 있으며, 이들 3개국을 제외한 중남미 국가의 자동차 수요는 연 30만대 수준에 그치고 있다. 최근 중남미 국가간의 경제통합과 시장성장잠재력이 높게 평가되면서 선진 자동차업체들의 중남미 진출이 가속화되고 있다. 근래에 발표된 선진 자동차업체들의 대중남미 직접투자규모만 해도 130억달러를 넘어서고 있고 신규 생산능력 확충규모만 해도 60만대를 상회하고 있어 벌써부터 중남미지역에서의 자동차 과잉생산이 우려되고 있다. 최근 세계 유수 자동차업체들의 대중남미 직접투자가 증가하고 있으나 중남미의 자동차 수요는 금세기말까지 현재 기대되고 있는 400만대 수준에는 못미칠 것이라는 전망이 지배적이다. 이러한 전망은 멕시코, 아르헨티

나, 브라질의 자동차 수요가 경제적 불확실성 요인이 산재해 있어 큰폭으로 증가하지는 못할 것이라는 평가에 근거하고 있다.

그러나 남미공동시장(Mercosur) 등 중남미 국가간의 자유무역협정 체결에 따른 소득증대로 현지 자동차 수요가 급증하여 최근의 투자증가에 따른 생산능력 확충분을 충분히 소화할 것이라는 전망도 나오고 있다. 지난해 브라질 자동차협회(ANFAVEA)는 금년에 출범한 남미공동시장협정에 따라 브라질, 아르헨티나, 우루구아이, 파라과아이 4개국의 자동차 수요가 2000년에 가서 연 250만대에 달할 것으로 전망한 바 있다.

이와 같이 상반된 전망을 고려해볼 때 남미의 자동차 수요는 2000년에 260만대 수준에 달할 전망이며, 중남미 전체의 수요는 330만대 수준을 기록할 전망이다. 한편 자동차 부품업체들의 현지직접투자도 크게 증가하고 있어 조립업체의 경우와 같이 과잉생산문제가 대두될 전망이다.

중남미 주요국별 자동차산업 현황에 대해 살펴보면, 브라질의 자동차산업은 1993년 이후 급성장하여 지난해 판매규모가 전년대비 13%가 증가한 136만대에 달하였으며, 생산도 전년대비 3.4%가 증가한 164만대를 기록하였다. 그러나 지난해 하반기 이후 브라질 정부의 인플레이션 억제를 위한 긴축금융정책에 따라 브라질의 자동차 수요가 둔화되고 있다. 지난해 브라질의 자동차 판매구조는 배기량 1,000cc규모의 자동차 판매가 전년대비 33%가 증가하며 전체 판매의 50% 이상을 차지한 것으로 나타났다. 한편 브라질에서 연 70만대의 자동차를 생산하고 있는 폴크스바겐은 브라질 소비자의 평균소득이 지난 5년간 2,800달러에서 4,000달러로 증가하였으며, 이러한 추세대

로라면 1998년 이후 브라질의 자동차 수요가 급증할 것으로 전망하고 있다. 브라질의 자동차산업은 피아트, 포드, GM, 폴크스바겐의 4대 외국업체가 지배하고 있다. 그러나 최근에는 수요증가에 대비한 기존업체의 설비확충과 함께 도요타, 혼다, 벤츠, 르노와 현대, 아시아자동차(기아), 푸조, 아우디의 브라질 현지생산계획이 발표되었다<sup>2)</sup> 포드는 향후 3년간 매년 5억달러씩을 브라질에 투자할 계획이며, GM과 폴크스바겐도 유사한 규모의 대브라질 투자계획을 발표하였다.

지난 4년간 4배 이상 신장한 아르헨티나의 자동차 생산은 지난해 고금리와 경기침체에 따른 구매력 감소 및 높은 실업률에 따라 전년대비 30%가 감소한 28만 5,272대를 기록하였다. 그러나 아르헨티나의 자동차 생산은 금년초 출범한 남미공동시장에 따라 브라질과 아르헨티나간에 동일 금액만큼의 자동차와 부품의 교역이 자유화됨에 따라 회복세를 나타낼 전망이다. 즉, 아르헨티나가 생산한 자동차와 부품이 무관세로 중남미 최대의 자동차시장인 브라질에 수출할 수 있는 길이 열려 아르헨티나 자동차산업의 생산은 금년에 1994년 수준으로 회복될 전망이다. 이에 따라 크라이슬러는 남미공동시장 국가로의 수출을 목표로 아르헨티나에 지프생산 공장을 건설중에 있으며, 포드도 기존설비의 확충과 현대화 및 신규 프로젝트의 추진을 위해 10억달러를 투자하기로 결정하였다. 또한 지난해 아르헨티나 경기의 침체로 현지진출을 재고하였던 GM도 현지조립공장과 부품공장을 건설하기로 최종 결정하였다. 이외에 피아트와 푸조도

아르헨티나에서의 자동차 생산을 결정함에 따라 향후 추진될 외국 자동차업체의 대아르헨티나 직접투자규모는 37억달러에 이르고 있다.

한편 1990년 이후의 수입자유화조치에 따라 브라질의 자동차 수입은 1995년 상반기에만 30만대에 달하였으며, 아르헨티나의 수입도 80년대 중반의 700대 규모에서 지난해에는 12만대로 급신장하였다. 이러한 수입증가에 따라 브라질 정부는 자동차수입 관세를 70%로 인상하였으며, 지난해 하반기의 자동차 수입물량을 15만대로 규제하였다. 이에 따라 브라질의 자동차 수입물량은 월 15,000대 수준으로 급감하였으나, 주요 교역상대국의 반발이 거세지자 브라질 정부는 수량규제를 즉시 철폐하였으며, 관세는 점진적으로 인하하기로 결정하였다.

멕시코 자동차산업은 미국의 빅 3와 닛산, 폴크스바겐이 주도하고 있으며, NAFTA가 체결된 이후 기존업체의 생산모델 다양화와 함께 혼다, BMW, 벤츠의 신규투자계획이 발표되었다. 멕시코 자동차산업은 폐소화의 폭락 이후 극심한 침체국면에 빠져 지난해 자동차 판매가 전년대비 66% 감소한 14만 3,800대에 그쳤다. 그러나 내수시장 부진을 만회하기 위한 수출증대전략의 추진 결과 지난해 수출은 전년대비 21%가 증가한 58만 4,700대를 기록하였다. 세계 유수의 자동차산업 분석기관인 J.D. Power사는 폐소화의 평가절하가 멕시코 자동차산업을 5년 정도 후퇴시켰으며, 2000년 이후에 가서나 1994년 수준으로 회복될 것으로 전망하고 있다. 최근 불황타개를 위한 멕시코 자동차산업의 구조개편이 가속화되고 있으며,

2) 브라질 자동차산업에 대한 외국업체의 투자는 금세기말까지 106억달러에 달할 전망이다.

정부도 업계의 합리화 노력을 지원하기 위해 조세감면과 기타 유인책을 부여하고 있다.

한편 우루구아이도 남미 자동차산업의 새로운 메카로 부상하고 있다. Lada 승용차를 생산하고 있는 러시아의 Avtovaz가 외국업체로는 처음으로 우루구아이에서 생산을 시작한 이래 시트로엥이 피아트사의 현지설비를 인수하여 중남미 진출의 교두보를 확보하였다. 또한 볼보와 GM도 우루구아이 현지생산을 적극 추진하고 있다.

이와 같이 중남미 자동차시장은 선진 자동차업체들의 각축장이 되면서 생산능력이 증가하고 있다. 그러나 브라질을 제외한 중남미 각국의 자동차경기가 침체국면에 빠져 있어 단기적으로 중남미시장에서의 자동차 판매경쟁이 심화될 전망이다. 한편 중남미 자동차시장의 회복세는 1998년 이후부터 본격화될 전망이며, 우루구아이와 칠레가 새로운 시장으로 부상할 전망이다. 특히, 칠레의 NAFTA 가입이 실현될 경우 미국으로부터의 자동차 수입이 급증할 전망이며, 현재 11%에 달하는 완성차 수입관세가 점진적으로 인하될 계획에 따라 선진 자동차업체들의 대칠레 완성차 수출이 증가할 전망이다. 이와 함께 정치적인 안정이 이루어질 경우 콜롬비아의 자동차 판매가 다시 증가할 전망이며, 페루 자동차시장도 완만한 성장세를 유지하며 선진업체의 주목을 끌게 될 전망이다.

### 3. 점증할 예상인 현지 타이어 수요

최근 중남미의 타이어 수요는 경제안정화에 따른 소득증가로 승용차 수요가 증가하면서 점증하고 있다. 지난해 중남미 타이어 시장규모는 판매액 기준으로 39억 5,000만

달러에 달하였으며, 물량기준으로는 5,590만개를 기록한 것으로 추정된다. 이중 승용차용 타이어 수요가 전체수요의 64.4%인 3,600만개, 트럭용 타이어 수요가 35.6%인 1,900만개를 각각 차지하였다. 90년대 전반 기준 중남미의 타이어 수요는 연평균 3.1%가 증가하였으며, 승용차용 타이어의 수요가 동기간중 연평균 3.3%가 증가한 데 비해 트럭용 타이어의 수요는 연평균 2.8%가 증가하였다.

한편 신차용 타이어의 수요는 90년대 전반 기준 연평균 6.9%가 증가하여 1995년에 1,370만개에 달하였으며, 교체용 타이어의 수요는 동기간중 연평균 2.2%가 증가하여 4,250만개를 기록하였다. 동기간중 신차용 승용차 타이어의 수요는 연평균 7.8%, 신차용 트럭 타이어의 수요는 연평균 4.0%가 증가하였으며, 교체용 승용차, 교체용 트럭 타이어의 수요는 각각 1.9%와 2.7%가 증가하였다. 이와 같이 신차용 타이어 수요가 빠른 속도로 증가하고 있는 이유는 중남미 자동차 수요가 그동안의 중고차 중심에서 신차로 전환되고 있고 세계 유수 자동차업체들의 중남미 직접투자에 의한 현지생산이 증가하고 있기 때문이다. 한편 중남미의 타이어 수요는 1996~2000년 기간중 연평균 3.0%의 신장세를 나타낼 전망이다.

이중 신차용 타이어의 수요는 연평균 2.8%가 증가하여 2000년에 1,600만개에 달할 예상이며, 교체용 타이어의 수요는 연평균 3.1%가 증가하여 4,950만개에 달할 전망이다. 또한 신차용 승용차 타이어의 수요는 동기간중 연평균 2.6%, 교체용 승용차 타이어의 수요는 연평균 3.4%가 증가할 전망이다. 신차용 트럭 타이어 수요는 연평균 3.9%, 교체용 트럭 타이어 수요는 연평균

〈표 4〉 중남미 주요시장의 타이어 판매현황

		(단위 : 천개)			
국 가		1992	1993	1994	1995
타 이 어 전 체	브 라 질	31,171	32,500( 4.3)	30,097(-7.4)	30,718( 2.1)
	멕 시 코	11,964	11,251( -5.7)	12,413(10.0)	n.a.
	아 르 헨 티 나	—	—	7,083	6,941
승 용 차 용	브 라 질	22,365	n.a	22,896	23,198( 1.3)
	멕 시 코	6,703	6,119( -8.7)	6,327( 3.4)	n.a.
	아 르 헨 티 나	—	—	5,412	5,287(-2.3)
트 러 크 용	브 라 질	8,806	n.a.	7,201	7,520( 4.4)
	멕 시 코	5,744	5,132(-10.7)	6,086(18.6)	n.a.
	아 르 헨 티 나	—	—	1,671	1,654(-1.0)

주 : ( )안은 증가율

〈표 5〉 주요 업체별 중남미 타이어 판매실적(1994)

(단위 : 백만달러)			
업 체 명	관 매 액	업 체 명	관 매 액
굳이어 <sup>1)</sup>	1,512.5	Tornel	65.0
브리지스톤 <sup>2)</sup>	850.0	Llantas 제너럴	50.0
피렐리	725.3	Ico/Prollantes Necsa	33.0
Euzkadi	285.0	Lima Caucho	30.5
미셸린 <sup>3)</sup>	150.0	Funsa	25.5
FATE	137.0	전체	3,950

자료 : European Rubber Journal

주 : 1) 타이어 이외 제품 판매 포함

2) 화이어스톤 포함

3) 유니로열 포함

〈표 6〉 중남미 타이어 수요현황 및 전망

(단위 : 백만개)					
	1990	1994	1995	1996	2000
승용차용					
신 차 용	7.5	10.2	10.9	11.3	12.5
교 체 용	23.1	24.6	25.4	26.3	30.1
소 계	30.6	34.8	36.3	37.6	42.6
트럭용					
신 차 용	2.3	2.7	2.8	3.0	3.5
교 체 용	15.0	16.6	17.1	17.5	19.4
소 계	17.3	19.3	19.9	20.5	22.9
합 계	47.9	54.1	56.2	58.1	65.5

자료 : European Rubber Journal, Global Tyre Report 1995/96에 의거 작성

2.6%가 각각 증가할 전망이다. 이와 같이 2000년까지 중남미의 타이어 수요는 신차용 트럭 타이어와 교체용 승용차 타이어를 중심으로 증가할 전망이다.

한편 업체별로는 중남미 타이어시장의 78%를 굳이어, 브리지스톤, 피렐리의 3사가 지배하고 있으며 나머지 시장을 현지업체를 포함한 10여개의 중소기업체가 분할하고 있다.

세계 주요 타이어업체별 중남미 진출현황을 살펴보면 브리지스톤이 아르헨티나, 브라질, 멕시코, 베네수엘라에 공장을 가동중에 있으며, 굳이어는 아르헨티나, 브라질, 멕시코, 베네수엘라, 칠레, 콜롬비아, 파테말라, 자마이카, 페루에, 미셸린은 브라질,

멕시코, 베네수엘라, 페루에, 피렐리는 아르헨티나, 브라질, 베네수엘라에 공장을 가동중에 있다. 업체별 현지 생산능력은 중남미 9개국에 공장을 가동중인 굳이어가 연산 2,926만개, 브리지스톤이 1,850만개, 미셸린이 845만개, 피렐리가 1,915만개에 각각 달하고 있다. 특히, 피렐리는 중남미시장에 대한 의존도가 커 매출액의 25%, 영업이익의 27%와 전세계 생산능력의 1/3 및 전체 고용의 31%를 중남미시장이 점유하고 있다.

국별 타이어산업현황에 대해 살펴보면 브라질의 타이어산업은 최근의 경기둔화에 따라 재고증가와 함께 고용이 1994년 16,800

〈표 7〉 중남미 국가별 타이어 생산현황(I)

(단위 : 명, 만개)

국가/업체	조업개시	고용	생산제품	생산능력
아르헨티나				
브리지스톤	1930	1,110	1,2,3,4,6	255.5
FATE	1963	765	1,2,3,4,6	310
피렐리	1968	530	1,2,3,4,5	219
굳이어	1930	800	1,2,3,4,6	270
브라질				
브리지스톤	1939	4,450	1,2,3,4,6,7	985.5
굳이어	1939	4,200	1,2,3,4,6,8	346.8
Joao Maggion	1970	700	1,2,4,5,7	892.4
미셸린	1981	—	3	500
피렐리	1940	3,530	1,2,3,4,5,6	839.5
Rinaldi	1960	490	4,5,7	127.8
칠레				
굳이어	1978	550	1,2,3,4	146
Neumaticos	1975	446	1,2,3,4,6	84
콜롬비아				
굳이어	1945	900	1,2,3,4,6	160
유니로열	1945	900	1,2,3,4,6	120.5
Prollantes	1945	892	1,2,3	118.6
코스타리카				
Akron	1966	475	1,2,3,4	80.3
쿠바				
Poligom	1950	—	—	470
에쿠아도르				
컨티넨탈	1962	700	1,2,3,4,6	146

자료 : European Rubber Journal, Global Tyre Report 1995/96에 의거 작성

주 : 1(승용차용), 2(경트럭용), 3(트럭/버스용), 4(농업기계용), 5(2륜차용), 6(건설용), 7(산업용), 8(항공기용)

중남미 국가별 타이어 생산현황(II)

(단위 : 명, 만개)

국가/업체	조업개시	고용	생산제품	생산능력
구아테말라				
굳이어	1965	400	1,2,3,4	82
자마이카				
굳이어	1966	300	1,2,3,4	62
멕시코				
브리지스톤	1958	713	1,2,3	297.5
굳이어	1941	2,150	1,2,3,4	584
Hulera Euzkadi	1972	1,750	1,2,3,4	620.5
Cia Hulera Tornel	1972	1,366	1,2,3	153.3
미셸린	1946	970	1,2,3	281.1
페루				
굳이어	1945	600	1,2,3,4	135.1

트리니다드 토바고				
캐리비안Tyre	1968	300	1,2,3	47.5
우루구아이				
Fabrica	1935	504	1,2,3,4,5,6	73.4
Puma	1957	145	1,2,3	21.9
베네수엘라				
브리지스톤	1954	1,220	1,2,3	313.9
굳이어	1956	1,150	1,2,3,4,6	400
피렐리	1950	580	1,2,3	146

자료 : 전계서

명에서 지난해에는 15,000명으로 감소하였다. 브라질시장의 1/3을 장악하고 있는 브리지스톤은 브라질 공장의 버스과 트럭용 타이어 생산공정 현대화를 위해 1996~99년중 1억 1,000만달러를 투자할 계획이다. 브리지스톤은 브라질에서 생산하는 타이어 종류의 다양화와 수출증대를 추진하고 있으며, 현지생산을 확대하고 있는 포드사에의 납품확대를 위해 타이어조립센터(tyre fitting center)의 설립을 계획하고 있다. 한편 브라질에 래디알 타이어와 스틸와이어 공장을 가동중인 미셸린은 현지생산 수요의 확대와 현지에서의 수출증대를 목적으로 1998년까지 생산설비를 20~25% 확충할 계획이다. 이와 함께 피렐리도 브라질 현지유통망의 확충과 기술서비스의 강화 및 현지 생산효율성의 제고를 위한 투자를 추진하고 있으며, 현지에서의 수출도 증대할 계획이다. 한편 브라질의 환경규제 강화에 따라 현지진출 타이어업체의 환경관련투자도 증가하고 있다.

중남미 제2의 타이어시장을 보유하고 있는 멕시코는 그동안 제한해 왔던 미국산 교체용 타이어의 수입을 완화할 계획이다. 한편 컨티넨탈은 멕시코 현지판매증대를 위해 현지합작 파트너인 CIL과의 제휴관계를 확대할 계획이다. 컨티넨탈은 멕시코에 1,000개 이상의 타이어 소매판매망을 보유하고



있는 CIL의 유통망을 적극 활용할 계획이며, 자사의 유통망을 통해 멕시코에서 생산된 제너럴 타이어와 Euzkadi 브랜드 타이어의 판매를 확대할 계획이다. 현지업체인 Hulera Euzkadi는 현지수요 증가에 대비해 생산능력을 현재의 일 17,000개에서 20,000~22,000개로 확충할 계획이며, 노후설비의 교체와 첨단장비의 도입을 통해 생산효율성을 제고할 계획이나 고용은 현수준에서 동결할 계획이다.

한편 새로운 시장으로 부상하고 있는 페루 타이어시장의 50%는 굳이어가 지배하고 있으며, 30%는 현지업체인 Caucho사가 점유하고 있다. 최근 콜롬비아 최대의 타이어업체인 Icollantas사는 페루 타이어시장의 성장잠재력을 감안하여 Caucho사의 주식을 매입하여 페루시장에 진출하였으며, 향후 Caucho사의 설비현대화와 기술개발인력의 양성 및 유통망 확충에 전력할 계획이다.

중남미 타이어업체로서 빠른 성장을 나타내고 있는 업체로는 멕시코의 Hulera Euzkadi사를 들 수 있다. 동사는 제너럴 타이어의 멕시코 현지공장을 인수한 후 세계 20위의 타이어업체로 급성장하였으며, 컨티넨탈과의 장기기술 및 판매 제휴를 하고 있으나 미국과 여타 중남미 국가로의 판매확대를 모색하고 있다. 동사가 컨티넨탈과 제휴한 목적은 멕시코시장에서 컨티넨탈의 브랜드를 이용하여 자사의 마케팅 능력을 강화하고 미주지역 이외로의 판로개척을 위해 컨티넨탈의 국제유통망을 활용하는 데 두고 있다.

〈굳이어의 중남미 경영사례〉

중남미지역에 폭넓게 진출해 있는 굳이어사는 현지경영에서 직면할 수 있는 돌발사태를 효과적으로 해결해나가고 있어 주목을 받고 있다. 굳이어사는 저임과 풍부한 노동력을 활용한 미국시장으로의 수

출확대를 위해 1920년에 일찌기 멕시코에 진출하여, 현재는 멕시코시장의 30%를 점유하고 있는 멕시코 최대의 타이어업체로 부상하였다. 멕시코 타이어산업의 시간당 임금은 3달러로 미국 타이어산업의 시간당 임금 17달러의 18%에 불과한 실정이며, 미국내 생산비용에서 차지하는 임금비중이 35%인 데 반해 멕시코내 생산비용에서 차지하는 임금비중은 25%에 달하고 있다. 이와 같이 멕시코의 생산환경이 미국에 비해 양호한 편이나 1994년말 멕시코 폐소화의 폭락에 따른 경영여건의 악화는 굳이어사에게 커다란 시련을 안겨 주었다.

굳이어사의 경영진은 폐소화의 폭락 직후 영향평가를 실시하여 멕시코의 타이어 수요가 20%, 혹은 日 3,000개 정도가 감소할 것으로 전망하였다. 이에 따라 굳이어사는 재고가 급증하기 전에 감원을 실시하거나 새로운 수출시장을 개척해야만 하였다. 굳이어사는 비상체제에 돌입하였으며, 미국시장의 개척 등 위기극복전략을 수립하였다. 굳이어사는 日 120개의 트럭용 타이어와 40~48개의 모빌홈(mobile home)용 타이어를 미국에 추가 수출한다는 전략을 수립하였다. 더불어 멕시코 크라이슬러 공장에 소형승용차용 타이어를 日 400개 추가공급하고 베네수엘라와 스위스시장을 개척하는 전략을 추가하였다. 이와 같이 굳이어 멕시코사는 경영위기를 극복하기 위해 본사의 지원아래 현지수요 감소분만큼의 새로운 수요를 멕시코 이외지역에서 창출하는 데 노력을 경주하였다.

한편 폐소화의 폭락은 멕시코 내수를 크게 위축시켰으나 임금을 1/3 이상 하락시키는 효과도 유발하였다. 이는 멕시코에서 생산된 타이어의 수출경쟁력을 크게 향상시켰으며, 이에 따라 굳이어 멕시코사는 수출증대에 박차를 가하였다. 그동안 굳이어 멕시코사는 노사문제로 인해 설비현대화의 추진이 부진하였으며, 수출은 철저히 배제되어 왔다. 1992년 북미자유무역협정(NAFTA)의 체결이 임박해지자 굳이어사의 경영진은 멕시코 타이어산업을 보호해 주던 20%의 관세가 점진적으로 철폐되고 효율적인 생산설비를 갖춘 미국 타이어업체와의 극심한 경쟁이 유발될 것으로 전망하였다. 이에 따라 경영진은 노조에 대해 멕시코 타이어산업이 수입급증에 따라 막대한 피해를 입을 것이라고 설득하여 2,500명에 달하였던 근로자를 2,000명 미만으로 감원하였다. 또한 생산성 향상만이 위기를 극복할 수 있는 수단이라고 근로자들에게 강조한 결과 생산량은 감원에도 불구하고 1992년의 일일 12,500개에서 1993년에는 13,500개로 증가한 후 1994년에는 14,700개로 꾸준히 증가하였다. 이러한 생산성 향상과 함께

수출증대에도 노력한 결과 1993년에 전체 생산량의 7%를 차지하였던 수출물량이 1994년에는 20%로 증가하였다.

이와 같이 경영여건이 호전되고 있던 상황에서 폐소화의 폭락은 회사경영에 치명적인 피해를 입힐 수 있는 위협이 되었다. 굳이어의 경영진은 노조와의 대면에서 더 이상 회사가 노조를 위해 해줄 수 있는 약속은 아무것도 없다는 점을 솔직히 피력한 후 노사가 합심하여 24시간 공장을 가동함으로써 내수침체를 수출증대로 극복하자고 설득하였다. 또한 경영진은 비상대책 토론내용을 목표로 작성하여 게시하였다. 더불어 본사와 전세계에 퍼져있는 굳이어사의 직원들에게 최대한의 협조를 요청하였다. 세계 30여개국에 영업망을 구축하고 있는 굳이어사는 그동안 지사 어느곳에서나 발생할 수 있는 경영위기를 극복할 수 있는 대응전략을 강구해 온 결과 보다 높은 수익을 기대할 수 있는 시장의 개척만이 난관을 타개할 수 있는 길이라는 결론에 도달하였다. 따라서 굳이어 멕시코 법인은 남미의 굳이어 지사나 현지법인들에게 멕시코산 타이어를 보다 많이 구매해 줄 것을 요청하였다. 또한 새로운 모델의 타이어를 생산하기 위해 본사에 새로운 금형을 요청하였다. 이와 함께 노사는 폐소화의 평가절하율을 크게 밀도는 임금인상에 합의하였다. 결국 굳이어사는 생산성 향상과 수출증대 및 임금인상 자제를 통해 불황을 극복해나가고 있으며, 경영진은 근로자를 위해 복지시설을 확충하고 감원을 자제하고 있다. 한편 굳이어사는 노사협력으로 이룬 수출증대를 멕시코 내수시장 수요가 회복되더라도 꾸준히 추진해나갈 계획이다. 또한 지난 3년간 이루어낸 60% 이상의 생산성 향상률을 바탕으로 설비투자를 증대해나갈 계획이다. 이와 함께 장기적으로는 멕시코시장에서 수요가 있는 모든 타이어를 생산해 온 전략에서 벗어나 미국내 굳이어 공장들과 같이 생산효율성의 제고를 위해 생산제품의 특화를 이루어갈 계획이다.

이와 같이 1992년까지만 해도 단 1개의 타이어도 수출하지 않았던 굳이어 멕시코사는 NAFTA와 불황극복전략으로 선택한 수출증대전략에 따라 현재 생산량의 절반가량을 미국과 남미 및 유럽에 수출함으로써 경영위기를 슬기롭게 극복해나가고 있다.

#### 4. 시사점

경제회복세에 따라 타이어 판매가 점증하

고 있는 중남미시장이 국내 타이어업체의 매출에서 차지하는 비중은 10~12%에 달하고 있으며, 국내업체의 대중남미 수출은 최근 점증하고 있다. 국내기업의 입장에서 볼 때 중남미시장의 진출환경은 과거 어느 때보다도 유리하게 전개되고 있다. 중남미 각국은 경제성장을 촉진하기 위해 개방화·국제화정책을 추진하고 있으며, 이러한 정책기조는 앞으로도 지속될 전망이다. 또한 우리 상품의 대중남미 수출이 점증함에 따라 현지 소비자들의 한국산 제품에 대한 이미지가 제고되고 있다. 더불어 국내기업의 현지 직접투자가 증가하면서 각국 정부의 한국기업 투자유치 노력도 강화되고 있다. 이와 함께 중남미 국가들이 경제성장정책을 본격적으로 추진하면서 한국의 발전경험을 중시 한국과의 경제협력 확대에 많은 관심을 가지기 시작한 점도 국내기업의 현지 진출 확대에 큰 도움이 될 전망이다.

최근 중남미 경제의 성장잠재력과 중남미 국가간의 투자·교역자유화 그리고 미국을 포함한 미주 34개국이 추진하고 있는 미주 자유무역지대(FTAA)협정 및 남미공동시장(Mercosur)의 확대, 그리고 Mercosur와 EU 그리고 Mercosur와 ASEAN간의 자유무역협정 추진 등은 우리나라를 포함한 역외국 자동차 관련업체의 대중남미 진출을 가속화하고 있다.

중남미에 대한 외국인 직접투자형태로는 기업매수와 지분매입형태가 주류를 이루고 있으며, 분야별로는 중남미 각국의 민영화 추진에 따른 사회간접자본 관련 통신, 에너지분야 등에 대한 투자가 큰 비중을 차지하고 있다. 이에 따라 1988~94년중 외국기업의 민영화 관련 투자규모만 해도 140억 달러에 달하고 있으나 외국인 투자가 점차

제조업분야로 확산될 전망이다.

한편 미국의 400개 고성장 중소기업을 대상으로 실시한 중남미 투자입지 선호조사에서 이들 기업들은 멕시코의 투자환경이 폐소화의 폭락에 따라 열악해진 반면 남미 국가들의 투자환경은 개선된 것으로 평가하였다. 이에 따라 미국의 중소기업들은 대멕시코 진출형태를 수출로 전환하고 있는 반면 남미 진출 형태로는 직접투자를 선호하고 있는 것으로 나타났다. 한편 남미 진출 장애요인으로 현지언어와 다양한 형태의 시장진입장벽을 들고 있다. 최근 미국기업들의 투자대상지로 부상하고 있는 브라질의 투자환경과 관련해서는 상대적으로 높은 임금과 사회보장비용, 비효율적인 항만시설과 높은 하역비용 그리고 근로자의 교육·훈련 필요성이 부정적인 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다.

현재 중남미에서 생산되고 있는 타이어중 래디알 타이어의 생산비중은 약 30%에 머물고 있으나 최근 설비확충투자와 함께 고부가가치 제품의 생산을 위한 투자가 증가하고 있어 동비중이 점차 증가할 전망이다. 한편 북미자유무역협정(NAFTA)의 체결에 따라 미국산 타이어의 대멕시코 수출이 점증할 전망이다. 미국과 멕시코는 NAFTA에 따라 1998년부터 미국으로부터 수입되는 타이어가 멕시코의 수입기준에 적합한지 여부를 미국내 기관이 실시할 수 있도록 허용하는 데 동의하였다. 이에 따라 미국산 타이어는 멕시코 당국의 품질과 안전도 시험을 거치지 않고 미국내의 검사만으로 멕시코에 수출할 수 있는 길이 열려 품질과 성능면에서 뛰어난 미국산 타이어의 멕시코 시장 잠식이 빠른 속도로 진행될 전망이다.

또한 미국 타이어업체들을 비롯한 선진 타이어업체들이 중남미시장 진출을 적극 모색하고 있어 중남미 타이어시장에서의 경쟁이 심화될 전망이다.

한편 세계 유수의 자동차업체들은 중남미 자동차산업의 성장세가 지속될 것으로 전망하고 있으나 아직까지 중남미 국가들이 해결해야 할 수많은 정치, 경제, 사회적 난제들을 안고 있는 것으로 평가하고 있다. 특히, 중남미 최대의 자동차시장인 브라질의 임기응변식 수입관세정책과 콜롬비아의 정치적인 불안정성 및 멕시코, 아르헨티나 경제의 침체 등은 자동차관련 업체들의 중남미 진출형태 결정에 중요한 변수로 작용하고 있다.

현재 70%에 달하고 있는 브라질의 자동차수입관세는 1997년에 63%, 1998년에 49%, 1999년에 35%, 2000년에 20%로 인하될 계획이나 브라질은 국내 자동차산업의 보호를 위해 자동차수입관세를 30% 수준에서 유지할 가능성이 높다.

이와 같이 중남미 각국은 아직까지 정치, 경제적인 불안정 요인을 다수 내포하고 있어 국내기업의 현지 진출형태 결정에 신중함이 요구된다. 또한 직접투자의 경우 현지 부품산업의 취약성으로 인해 조립업체와 부품업체가 동반진출할 수 있는 전략이 필요하며, 경제통합의 가속화에 따른 지역시장 차원에서의 진출전략이 요망된다. 최근 중남미시장은 동구, 아시아시장과 함께 세계 3대 성장시장으로 부상하고 있으나 이들 3개시장중 진출위험이 가장 높은 것으로 평가되고 있어 국내 기업은 충분한 시간과 다양한 정보를 분석한 후 현지 진출 확대를 모색하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.