

세계 타이어 장기수요전망

기 술 부

이 자료는 영국에 있는 The Economist Intelligence Unit Limited에서 발간하고 있는 계간지 "Rubber Trends"(1st quarter 1997)의 "Long-term forecasts for the global tyre sector"를 번역한 것이다. <譯者註>

1. 세계 경제의 장기전망

세계 경제를 장기적으로 전망해 볼 때 가장 특징적인 것은 각 국가별 또는 최근에 와서는 각 지역 교역 그룹별로 상호 의존하면서 성장하고 있다는 점이다. 그동안에도 세계 경제는 이와같이 수십년간 성장하여 왔지만 최근에 와서는 더욱 가속화되고 있다.

이와같은 세계 경제성장은 미국과 같은 내수시장을 자체 생산으로 충분히 충족시킬 수 있는 자급자족 경제체제의 국가에 더욱 많은 영향을 주겠지만 서유럽 경제의 예가 보여주듯이 전통적인 교역국가들에게도 영향을 줄 것이다. 그러나 가장 주목해야 할 사항은 이와같은 세계 경제성장이 과거에 보지 못한 정도로 개발도상국가에도 큰 영향을 주어 결국 개발도상국가들이 자기들의 경제를 통합까지는 하지 못한다고 하더라도 세계 선진국가들과 경제유대를 더욱 강화할 수 있게 할 것이다.

세계 교역은 1996~2000년에 연 7.3% 증가할 것으로 전망하고 있다. 이와같이 세계 교역이 증가하는 이유는 우르파이라운드의 영향도 있으나 한편으로는 자급자족 경제체제에서 노동집약적인 상품에 특화하는 경제체제로 가기 때문이다. 이와같은 세계 교역증가 혜택을 가장 많이 받는 국가는 태평양연안에 있는 개발도상국가들이며 다음에는 중남미국가들이다.

세계 경제를 주요 3개 지역인 북미, 서유럽, 일본이 주도하고 있기 때문에 세계 타이어 수요도 이 3개 지역의 타이어 수요에 좌우된다. <표 1>에는 3

<표 1> 지역별 GDP 및 인구가 세계 GDP 및 인구에서 차지하는 비율(1996)

지역	구분	GDP		인 구	
		금 액 (10억달러)	비 율 (%)	명 (백만)	비 율 (%)
북 미		7,823.2	28	293.2	6
서 유 럽		9,029.8	33	445.0	10
동 유 럽		639.0	2	243.8	5
아시아-태평양		8,008.5	29	2,939.2	63
중 남 미		1,522.4	6	397.7	9
중동및아프리카		594.5	2	331.6	7
계		27,617.4	100	4,650.5	100

자료 : EIU(The Economist Intelligence Unit Limited).

개 지역별 GDP 및 인구가 세계 GDP 및 인구에서 차지하는 비율을 나타냈다.

이 3개 지역별 경제는 이 3개 지역에 있는 국가중 한개 국가가 거의 주도하고 있기 때문에 이 한개 국가의 경제가 세계 경제에 영향을 미치게 된다.

즉, 북미지역에서는 미국, 서유럽지역에서는 독일, 아시아 및 태평양지역에서는 일본이 주도하고 있으며, 이 3개 국가가 세계 GDP의 53%, 세계 인구의 11%를 점유하고 있다(표 2 참조).

OECD의 총 29개 국가들의 경제가 1984년 이후 1997년 처음으로 성장할 것으로 전망하고 있을뿐만 아니라 개발도상국가 및 러시아, 동유럽국가들도 프 러스 경제성장을 할 것으로 보고 있다. 만약 이와같은 경제성장전망이 정확하게 맞는다면 앞으로 몇 년 간 이 금세기 이후 가장 경제성장을 많이 하는 기간이 될 것이다.

〈표 2〉 3개 국가의 GDP 및 인구가 세계 GDP 및 인구에서 차지하는 비율(1996)

국가	구분	GDP		인 구	
		금 액 (10억달러)	비 율 (%)	명 (백만)	비 율 (%)
미	국	7,250.4	26	263.4	6
독	일	2,414.0	9	81.6	2
일	본	5,020.0	18	125.3	3
	계	14,684.4	53	470.3	11

자료 : EIU.

또한 이 기간의 세계 평균 인플레이션율은 과거 30년간을 통하여 가장 낮을 것이라고 전망하고 있다. 경제성장은 선진국인 서유럽 및 일본부터 시작하여 확산되면서 다른 국가들도 성장하게 될 것이다.

OECD에서는 유럽의 GDP는 1997년 및 1998년에 각각 2.5% 성장할 것이며 일본은 1996년 상반기에서 1997년 상반기까지, 그리고 1997년 하반기에서 1998년 하반기까지 2.8% 성장할 것으로 전망하고 있다. 또한 과거 5년 이상 계속 경제호황을 누리고 있는 미국의 경제가 2% 이상 성장할 것으로 전망하고 있어 세계 총 GDP의 반 이상을 점유하고 있는 이 3개 선진국가들의 총 금년도 GDP 성장률도 2.5%가 될 것으로 보고 있다.

이와같은 GDP 성장도 경제상황이 비정상일 경우에는 달성할 수가 없으며 경제개혁 및 건실한 금융 및 재정정책이 성공할 때만 달성할 수가 있을 것이다. 중남미는 1995년에 멕시코의 금융위기 때문에 GDP가 급격히 감소하였으나 1997년에는 멕시코의 금융이 정상화되고 있기 때문에 GDP가 4%까지 성장할 것으로 보고 있다.

아시아 경제는 1996년에 수출이 부진하여 GDP 성장률이 급격히 떨어졌지만 이것은 단지 경기사이클 때문이라고 보고 있다. OECD는 아시아 경제가 1997년에는 경기사이클에 따라 회복되어 GDP 성장률이 7.5%가 될 것으로 확신하고 있다. 가장 중요한 것은 러시아 및 동유럽이 앞으로 10년간은 적정 GDP 성장을 하여야 한다는 것이다. OECD 및 IMF에서는 러시아의 GDP가 1980년대말 이후 50% 이상 감소하였으나 1997년부터는 다시 증가하기 시작하여 세계 GDP가 4% 성장하는 데 크게 기여하게

될 것이라고 보고 있다.

종합적으로 볼 때 세계 GDP는 1997년에 4% 이상 성장하여 과거 10년중에서 가장 높은 성장률이 될 것이다. IMF에서는 세계 GDP가 2001년까지는 평균 4.4% 성장할 것으로 전망하고 있어 과거 20년간의 평균 GDP 성장률 3.2%보다는 높을 것으로 보고 있다.

이 모든 전망들은 매우 희망적인 전망일뿐만 아니라 경제예측전문가들의 경제전망이 신뢰성이 없다고 하더라도 현재 세계 경제는 이제까지 경험해 보지 못한 최대 호황의 문턱에 와 있다고 할 수 있다. 그렇다고 이와같은 전망이 밝은 것만은 아니다. 최근 몇 년동안 세계 선진국들의 인플레이션율이 낮은 것을 보더라도 경제가 어려웠다는 것을 알 수가 있다.

미국 경제의 활력은 원자재가격 상승을 억제해온 국가들의 원자재 수요가 저조하였기 때문에 상쇄되었다. 서로 다른 국가들의 경제가 같이 성장하게 되면 한 국가의 수요증가가 주변국가에 과급되어 주변 국가의 인플레이션 압력은 더욱 커지게 되는 것이다.

경제학에 있어서 새로운 기술을 개발하고 경쟁이 치열해지면 인플레이션은 발생하지 않는다는 현재 널리 인정되는 “인플레이션 무발생(Inflation is dead)”이라는 학설이 처음으로 검증을 받아야 하는 시기가 온 것이 아닌지 모르겠다. 또한 세계 모든 국가들은 서로 의존하면서 경제성장을 하겠지만 앞으로 5년간은 각 국가들의 경제성장에 영향을 줄 요인들도 많이 있다.

〈표 3〉 북미의 경제전망(1996~2000)

구 분	연 도				
	1996	1997	1998	1999	2000
GDP 성장률(%)	1.9	2.3	2.4	2.4	2.5
인플레이션율(%)	2.5	2.8	2.9	2.9	3.1

자료 : EIU.

북미국가들의 경제는 최근 들어 유럽의 수요증가 및 일본의 민간소비의 회복에 힘입어 꾸준한 성장세를 보여주고 있다. 다만, 미국의 경제는 앞으로 몇 년간은 많은 민간채무, 재정긴축정책 및 완만하지만 지속적인 금리상승 때문에 성장하는 데 제약을 받을

것으로 보고 있다.

미국 경제는 대통령 선거라는 경제성장의 장애요인이 제거된 현재 정책적으로 논의되고 있는 것은 연방정부예산이 균형을 이루고 있어 세출을 적정선에서 삭감할 것 같으며, 어떤 세출삭감건은 2000년까지 연기될 것으로 보고 있다. 미국의 경제는 장기 예측기간이 끝나는 2000년까지 세계 교역의 증가 및 민간소비의 회복에 힘입어 계속 성장할 것으로 전망하고 있다.

캐나다의 경제성장은 미국의 경제성장과 거의 같은 패턴으로 성장할 것으로 전망은 하지만 캐나다가 미국보다 공공부문에 대한 재정지출을 많이 하고 있기 때문에 더 타이트할 것으로 전망은 하지만 장기 예측이 끝나는 2000년까지는 수출을 증가시켜 미국보다 경제성장 속도는 빠를 것으로 보고 있다.

북미의 인플레이션율은 낮을 것이고 또한 미국 달러는 1998년까지도 계속 강세를 유지할 것으로 보고 있다. 캐나다 경제가 회복됨에 따라 물가는 상승하겠지만 중앙은행에서 금리인상 및 불확정이 인플레이션을 3%로 안정시킬 것이다. 그러나 만약 캐나다 경제성장률이 예측한 것보다 높을 경우에는 미국은 공장을 풀 가동하여야 할뿐만 아니라 생산능력이 부족하기 때문에 물가는 상승하게 될 것이다.

유럽의 경제성장은 서유럽에 달려 있으며 동유럽 국가들의 경제는 개발도상국가들의 수준이다. 러시아 및 벨라루스(Belarus), 우크라이나(Ukraine) 공화국의 경제 및 정치는 매우 역동적이지만 미래를 예측한다는 것은 매우 어려운 일이다.

현재 EU의 경제가 성장하는 조짐을 보이고는 있지만 개인 및 기업에서는 아직 믿지 않고 있다. 동유럽 경제는 자유경제체제로 계속 변화하고 있으며 교

역도 동일기간의 EU와 비교하여 두배 이상 증가하고 있다.

그러나 실제로 EU의 경제성장을 저해하고 있는 것은 마스트리히트 조약(Maastricht treaty)이다. 왜냐하면 EU 국가들은 이 조약에 따라 금융 및 재정정책을 단일통화를 사용하기 위한 경제수렴조건(EU 회원국 경제가 갖추어야 할 최소한의 요건으로서 물가, 금리, 재정, 환율 4가지로서 이 중에서 재정의 경우를 예를 들면 재정적자가 GDP의 3%, 정부총 부채가 GDP의 60% 미만)에 맞추어야 하는데 이 조건을 맞추면 대부분의 EU 국가들의 국내 수요가 감소하기 때문이다.

결국 EU 국가들은 경제수렴조건(Economic convergence criteria)을 충족시켜야만 유럽통화연맹(European Monetary Union : EU 국가들의 단일 통화 사용)에 가입할 수 있는데 만약 EU 국가중에서 이 경제수렴조건을 충족시키지 못하여 가입을 하지 못하고 있는 국가가 있다면 이들 모든 국가들은 이 조건을 충족시켜 가입을 하려고 할 것이다.

또한 EU 주변국가들도 마스트리히트 조약의 내용에 대하여 잘 알고 있기 때문에 이 경제수렴조건에 대하여도 큰 관심을 갖고 있으며 또한 이들 국가들도 차후에 EU 회원국이 될 것을 기대하고 있다.

이 이외에도 특히 서유럽국가들이 경쟁을 하는 데 있어서의 문제점은 비임금비용이 높고 노동시장의 유연성이 적다는 점과 또한 이 서유럽국가들의 통화가 세계무역의 환거래에 많이 사용되는데 대외적으로 강세를 나타내고 있어 무역성장의 장애요인이 되고 있다는 점이다.

스칸디나비아반도 국가들의 경제를 중기적으로 전망해 보면 경제성장잠재력이 적어 경화를 사용하는 지역중에서는 경제성장률이 가장 낮을 것으로 보고 있다. 만약 스칸디나비아반도 국가들이 1997년에도 이와같은 경제불황을 자기들이 회복시키지 못한다면 중기 경제성장률도 전망한 것보다도 낮을 것이며 또한 단일통화 사용가능성도 더욱 희박해질 것이다.

단기적으로 보아서는 가장 경제적으로 역동적인 지역은 산유국인 노르웨이 및 핀란드가 경제를 주도하고 있는 스칸디나비아반도이지만 2000년 이후에

(표 4) 유럽의 경제전망(1996~2000)

구 분	연 도	1996	1997	1998	1999	2000
		유럽연맹 (EU)	GDP 성장률(%)	2.0	2.4	2.3
	인플레이션율(%)	2.9	2.7	2.7	2.7	2.6
* 동유럽	GDP 성장률(%)	4.2	4.7	4.3	4.3	4.4
	인플레이션율(%)	20.0	17.0	16.0	13.0	11.0

*불가리아, 체코, 헝가리, 폴란드, 루마니아, 슬로바키아
자료 : EIU.

는 남유럽의 경제가 성장을 더 많이 할 것으로 전망하고 있다.

2000년까지 동유럽국가들의 경제는 수출이 급증함에 따라 계속 성장할 것이며 또한 여기에도 국민들의 소득이 증가하고 정부의 사회간접투자도 확대됨에 따라 경제는 더욱 성장하게 될 것이다.

또한 2000년까지 동유럽국가들은 아래와 같은 수출전망을 밝게 하는 몇가지 이유가 있기 때문에 틀림없이 경제는 성장할 것이라고 보고 있다.

첫째로 경영이 부실한 정부투자기관을 민영화하여 현재 경영이 정상화되고 있으며, 두번째는 몇 년전에 농업생산이 많이 감소하였으나 현재는 회복되었으며 또한 정부가 농업에도 투자를 많이 하고 있어 농업도 성장을 많이 할 것으로 보고 있기 때문이다.

동유럽국가들은 아직도 많은 문제점을 갖고 있으나 그중에서도 가장 큰 문제점은 금융의 난맥상과 국내 은행의 지지위 및 대출자금 부족 그리고 정부의 금융에 대한 통제력 약화 등이다. 이와같은 문제점들을 잘 해결해간다면 경제는 계속 성장하게 될 것이다.

서유럽의 경제성장둔화가 유럽 특히 EU 국가들의 인플레이션을 떨어지게 하고 있다. 동유럽의 평균 인플레이션율은 중기적으로 볼 때는 급격하게 떨어질 것 같으며 2000년에는 11%까지 떨어질 것 같다.

현재 아시아-태평양지역의 경제를 일본이 주도하고는 있지만, 일본을 제외한 다른 국가들도 앞으로 4년간 경제가 급성장할 것으로 전망하고 있다. 아시아-태평양지역의 1997년에서 2000년까지 연간 GDP의 성장률은 일본을 포함하면 연 4.4%, 일본을 제외하면 연 7.0% 이상이 될 것으로 보고 있다.

일본의 경제는 1990년대 상반기의 불황의 늪에서 벗어나고는 있지만 성장은 완만하게 할 것으로 전망

된다. 일본 수출 주종상품에 대하여는 계속 국내에서 생산능력을 증가시키거나 또는 저임금국가에서 생산하여 수출하고 있는 반면 수입시장도 많이 개방하여 수입이 증가하고 있다.

일본 경제가 회복될 것이라는 전망이 계속 빛나고 있을 뿐만 아니라 최근에는 재정긴축정책까지 시행하고 있어 경제성장을 저해하고 있다. 또한 1997년 4월부터는 소비세가 3%에서 5%로 인상되었을 뿐만 아니라 소득세 특별감면도 철회되었으며 사회복지비도 증가하였다.

수입규제가 완화되었을 뿐만 아니라 국내 경제에 대한 규제도 점점 완화되고 있다. 이와같은 국내 경제 규제 완화의 영향을 타이어업계가 제일 먼저 받아 1996년 4월에 타이어 오픈 프라이스 시스템(open price system : 최종 판매업자가 자유로이 가격을 결정하여 표시)을 시행하고 있다(이 오픈 프라이스 시스템이 시행됨에 따라 타이어 재판매가격이 없어지게 되었음). 앞으로는 경제 전반에 걸쳐 경제 규제 완화가 더 많이 이루어질 것으로 보고 있다.

이와는 대조적으로 동남아국가연합(ASEAN : Association of South-East Asian Nations)의 경제는 앞으로 5년간 연평균 7.5% 성장할 것으로 보고 있다. 이와같이 동남아국가연합의 경제성장률이 높을 것으로 보는 이유는 연 10% 이상의 많은 사회간접자본투자 및 연 13.8% 이상의 수출증가 때문이라고 보고 있다.

동남아국가연합 국민 1인당 GDP도 1989~1995년의 5.3% 증가에서 2000년에는 5.7%로 증가할 것으로 보고 있으며 또한 2000년에는 인구가 4억 6천만명 이상이 되고 인구 1인당 GDP도 2,400달러가 됨에 따라 중요한 소비재시장으로 부상하게 될 것이다.

중국의 경제성장률은 동남아국가연합의 평균경제성장률보다 높을 것으로 보고 있으며 이와같이 중국이 높은 경제성장을 할 수 있는 이유는 동남아국가연합이 경제성장을 많이 할 수 있는 이유와 거의 같은 이유 때문이다. 중국은 사회간접투자는 연 11.1%, 수출은 연 10.5%, 개인소비는 연 7.0% 증가할 것으로 전망하고 있다.

(표 5) 아시아-태평양지역의 경제전망(1996~2000)

구 분		연 도				
		1996	1997	1998	1999	2000
GDP 성장률(%)	일본 포함	3.7	4.0	4.3	4.5	4.9
	일본 제외	6.8	6.8	7.0	7.1	7.3
인플레이션율(%)	일본 포함	3.2	3.4	3.2	3.3	3.5
	일본 제외	7.9	7.0	6.8	6.7	6.7

자료 : EIU.

2000년에는 인구 1인당 GDP가 1,700달러가 될 것으로 보고 있지만 구매력은 연 7.0%나 되는 높은 인플레이션 때문에 크지 않을 것으로 본다. 중국 정부는 1993년 이후부터는 과열경기를 냉각시키고 있으며 특히 홍콩이 중국에 반환되는 1997년에는 경제적으로 큰 변화가 없도록 하려고 하고 있다. 그러나 중국에 있는 개인기업 및 회사들이 모두 열광적으로 투자하려고 하는 자동차산업도 자기들끼리 잘 조정하여 투자하는 것을 보면 개인기업 및 회사들이 중국의 경제성장을 저해하고 있는 것은 아니다.

남아시아는 세계에서 경제가 성장이 안되어 가장 빈곤한 지역으로 남아 있을 것으로 전망하고 있다. 이 지역의 GDP 성장률이 1985~1995년의 연 4.6%에서 2000년에는 연 5.5%까지 증가할 것으로 전망하고는 있지만 이 경제성장률은 동남아국가연합의 경제성장률보다는 낮은 것이다. 인구증가율은 소득 증가에 따라 3.4%로 감소될 것이며, 경제는 산업화에 따라 계속 성장할 것으로 보고 있다.

이 지역의 경제성장에는 외국인의 직접투자가 큰 역할을 하고 있으나 현재 부정부패 때문에 많은 해외투자계약들이 보류되고 있다. 이와같은 부정부패가 장기경제개발에는 영향을 미치지 않겠지만 지연은 시킬 것이다.

중남미지역의 1995년도 GDP성장률은 멕시코의 금융위기 때문에 1.0%밖에 되지 못했다. 1995년도에 멕시코 및 아르헨티나의 경제도 불황이었으나 이 지역 GDP의 46%를 점유하는 브라질의 경제가 호황이었기 때문에 이 지역 전체가 불황에서 벗어날 수 있었다.

중남미지역의 1996~2000년까지의 GDP성장률은 급성장하고 있는 아시아지역의 성장률에는 못 미치겠지만 그래도 꽤 높은 4.0%가 될 것으로 보고 있다. 그러나 이와같은 성장률도 브라질의 경제가 안정적으로 성장한다는 가정하에서 가능한 것이다.

중남미의 경제성장을 저해하고 있는 요인으로서, 첫째로 인구증가율이 연 1.8%로 높기 때문에 평균 개인소득이 많이 증가하지 못한다는 점과, 두 번째로는 이 지역의 경제성장이 대부분 수출에 의존하고 있다는 점이며, 세 번째로는 국내투자를 계속하

〈표 6〉 중남미의 경제전망(1996~2000)

구 분	연 도					
	1996	1997	1998	1999	2000	
GDP 성장률(%)	브라질 포함	2.9	3.6	4.6	4.6	4.1
	브라질 제외	2.2	3.1	3.5	3.9	3.8
인플레이션율(%)	브라질 포함	23.1	20.1	15.3	13.3	11.3
	브라질 제외	21.9	15.2	10.9	8.9	7.8

자료 : EIU.

지 않으면 경제가 더 이상 성장할 수 없는데 투자를 많이 하지 않고 있다는 점이다.

앞에서 설명한 세계 각 지역별 경제전망을 분석해 보면 세계 경제는 2000년까지는 완만한 성장세를 보일 것이며 2000년 이후부터는 성장률이 다소 높아질 것으로 보고 있다.

세계 많은 선진국들은 공장에 가동할 수 있는 스페어 설비를 갖고 있을 뿐만 아니라 또한 금융정책을 좀더 효율적으로 운용할 수 있는 체제가 되어 있기 때문에 인플레이션은 일어나지 않을 것이다. 앞으로 5년동안에도 재정정책은 건축적으로 운용할 것으로 예상되며 2000년 이후에도 재정팽창이 되지 않도록 할 것으로 전망된다.

대부분의 국가들은 인구 노령화에 따른 재정지출 확대 염려 및 경기사이클에 대비하여 흑자재정을 유지하려고 할 것이며 동시에 정부부채도 감소시키려고 할 것이다.

EIU에서는 1994~1997년 사이의 세계 교역량 연평균증가율을 1980년말 이후 가장 높은 5.1%로 보고 있으며 앞으로 10년간은 7.7%로 급성장할 것으로 전망하고 있다. 이와같이 세계 교역량이 증가함에 따라 비 OECD 국가들의 교역량 비중도 높아질 것이다. 그리고 이와같이 세계 교역량이 증가하게

〈표 7〉 OECD 국가들의 GDP 성장률(1986~2005)

연도	(단위 : %)			
	1986~1990	1991~1995	1996~2000	2001~2005
미 국	2.9	1.9	2.3	2.4
일 본	4.5	1.3	2.4	3.6
EU	3.3	1.5	2.4	3.0
OECD	3.3	1.7	2.4	2.9

자료 : EIU.

된 이유중에는 무역자유화를 주도한 우루과이라운드
의 영향도 있었다.

2. 세계 타이어 수요전망

앞에서 세계 경제성장 및 교역에 대하여 낙관적으로 전망하였기 때문에 세계 타이어산업도 많이 성장할 것으로 전망할지는 모르지만 타이어산업은 현재 치열한 경쟁, 공급과잉, 저이윤 때문에 어려움을 겪고 있는 성숙산업의 하나가 되었다. 타이어산업은 1980년대의 인수합병 및 1990년초의 불황에서 벗어나 회복되고는 있으나 아직도 많은 부채를 안고 있는 산업으로 알려져 있다.

타이어업계에서는 이와같은 불황에서 벗어나기 위하여 원가절감, 가격인상, 신제품개발, 신시장개척과 같은 고전적인 경영방법을 사용하고 있으나 이와같은 경영방법으로는 단지 한 타이어회사가 성장을 하느냐 또는 못하느냐에 영향을 줄뿐이지 전 타이어산업의 성장에는 큰 영향을 주지 못할 것으로 보고 있다.

타이어산업이 급성장을 하지 못하는 이유는,

첫째로는 세계 타이어시장 규모를 분석해 볼 때 공급과잉이 되어 신차용 및 교체용 타이어시장이 급성장을 못하고 있어 타이어산업이 성숙산업으로 되어가고 있다는 점과, 두번째로는 자동차산업이 급성장을 못할 것으로 전망되어 세계 자동차 생산증가율이 2000년까지 연평균 1.8%밖에 되지 못할 것이라는 점이다. 그러나 자동차 생산증가율은 지역에 따라 달라 아시아 및 중남미지역의 연평균 자동차 생산증가율은 세계 자동차 생산 연평균증가율보다 높을 것으로 전망되지만 선진국인 북미, 유럽, 일본지역의 자동차 생산 연평균증가율은 세계 자동차 생산 연평균증가율보다 높지 않을 것으로 보고 있다. 세번째로는 북미, 유럽, 일본 모두 자동차보유대수가 포화상태가 되어 있을 뿐만 아니라 정부정책이 점점 자동차 사용을 억제하는 방향으로 가고 있다는 점이다. 정부의 자동차 사용 억제정책에는 자동차 사용에 대한 규제(세금증과 및 통행료 징수)나 대중교통 수단 사용 및 권유 등이 있다.

결론적으로 위와같은 정부의 자동차 사용 억제정책은 틀림없이 추진할 것으로 전망되며 또한 이와같

은 정부의 자동차 사용 억제정책이 자동차 구입 및 자동차 주행거리에도 큰 영향을 주고 있는 것이 틀림없다.

세계 타이어시장을 분석해 볼 때 신차용 타이어 판매증가율보다는 교체용 타이어 판매증가율이 높을 것으로 보고는 있지만 그 차는 크지 않을 것으로 전망하고 있다. 선진국들은 이미 대부분의 가사를 자동차를 이용하고 있을 뿐만 아니라 자동차를 이용하지 않는 곳이 거의 없기 때문에 자동차보유대수가 증가하였으며 이에 따라 교체용 타이어 수요도 증가하게 되었다.

이와같은 현상은 개발도상국가에서도 똑같은 양상으로 나타날 것으로 보고 있다. 따라서 교체용 타이어 수요증가율은 높을지는 모르지만 수량은 적기 때문에 세계 총 타이어 수요에는 큰 영향을 미치지 못할 것이다.

이와같이 신차용 및 교체용 타이어 수요가 둔화되고 있는 데다가 더욱 수요를 감소시키는 요인으로서 는 타이어회사에서 품질을 향상시키고 있을 뿐만 아니라 타이어 수명이 현재보다 길어지고 있다는 점이다.

이와같이 타이어 수명이 길어지고 있는 중요한 이유는, 첫째 타이어회사에서 수명이 긴 디자인 및 배합을 개발하고 있기 때문이며, 두번째로는 도로조건 (특히 개발도상국)이 좋아지고 있기 때문이다.

앞으로 이와같이 수명이 긴 타이어는 계속 많이 개발될 것이며 또한 이와같이 개발된 타이어 수명은 항상 현재 사용하는 타이어 수명보다는 길어질 것이다.

그러나 타이어산업에서 긍정적인 면의 하나로서는 세계 경제전망이 밝다는 것이다. 세계 경제가 성장함에 따라 자동차의 주행거리, 특히 상용차의 주행거리가 길어질 것으로 전망하고 있다.

앞에서 설명한 대부분의 경제지표에서 알 수 있는 바와 같이 세계 타이어시장은 북미·유럽·아시아(특히 일본)가 거의 같은 비율로 점유하고 있으나 이와같은 시장점유율도 북미 및 아시아의 개발도상국가들의 시장점유율이 증가하고 있기 때문에 조금은 변화가 있을 것 같다.

<표 8>에서 알 수 있는 바와 같이 세계 승용차용 타이어 수요증가율은 매우 낮지만 아시아지역의 점

(표 8) 세계 승용차용 타이어 수요전망(1996~2005)

연도		1996	1997	1998	1999	2000	2005
구분							
	총수요(백만개)	731.1	745.9	761.3	773.8	784.7	869.9
	증가율(%)	2.4	2.0	2.1	1.6	1.4	불능
점유율(%)	서유럽	26.4	26.3	25.7	25.3	24.9	23.7
	북미	34.9	34.6	34.4	34.0	33.9	32.2
	아시아	25.3	25.7	26.3	27.0	27.9	29.3

자료: EIU.

(표 9) 세계 트럭용 타이어 수요전망(1996~2005)

내용		1996	1997	1998	1999	2000	2005
구분							
	총수요(백만개)	231.2	238.6	247.8	256.2	266.5	313.1
	증가율(%)	-	3.2	3.9	3.4	4.0	불능
점유율(%)	서유럽	13.3	13.1	12.7	12.5	12.3	11.4
	북미	22.7	21.9	21.5	21.0	20.6	18.7
	아시아	39.8	40.9	41.8	42.5	43.3	46.3

자료: EIU.

유율은 1998년에는 서유럽과, 2005년에는 북미와 거의 같게 될 것이다.

(표 9)에서 알 수 있는 바와 같이 세계 트럭용 타이어의 수요전망도 세계 승용차용 타이어 수요전망과 거의 같은 추세를 나타내는 것을 알 수 있지만 지역별 시장점유율은 차가 많다.

트럭용 타이어의 아시아지역의 시장점유율이 가장 커서 북미의 약 2배, 서유럽의 약 3배가 된다. 지역별 증가 패턴은 거의 같지만 3개지역의 점유율은 다른 지역과는 관계없이 독립적으로 증가하고 있으며 아시아지역(일본 제외)의 점유율이 북미지역을 앞지고 있다.

3. 아시아지역의 타이어 수요전망

앞으로 10년간 세계에서 아시아지역이 가장 타이어시장 전망이 밝기 때문에 가장 관심지역이며 가장 매력적인 투자지역중의 하나이다. 현재 일본이 아시아지역의 타이어 생산 및 판매를 거의 주도하고 있지만 앞으로는 이와같은 현상이 급변할 것으로 전망하고 있다.

일본이 경제대국임에는 틀림없지만 경제가 성숙되어 있어 성장속도는 늦다. 아직도 불황이 계속되고 있을 뿐만 아니라 1996년에는 상품판매가 20%나

감소하는 등 경제회복에 어려움을 겪고 있다. 특히, 중국 및 인도는 동남아시아 국가와는 다르게 앞으로 5년간은 계속 선진국에서도 이루지 못하는 경제성장을 할 것으로 전망하고 있다.

(표 10) 아시아지역의 자동차 생산 및 보유대수 전망(1996~2000)

(단위: 백만대)

연도		1996	1997	1998	1999	2000	증가율(%) (1996~2000)
구분							
생산대수	일본	7.9	8.0	7.8	7.6	7.5	-5.1
	태평양연안국가	4.0	4.4	4.9	5.3	5.7	42.5
보유대수	일본	45.5	46.9	48.1	49.2	50.0	9.9
	태평양연안국가	32.7	35.3	37.9	40.6	43.5	33.0

자료: EIU.

(표 10)에는 아시아지역의 자동차 생산 및 보유대수현황을 나타냈다.

일본과 태평양연안국가들의 자동차 생산 및 보유대수증가율을 비교해 보면 일본의 증가율이 낮음에도 불구하고 일본이 앞으로도 이 지역의 경제를 주도할 것임에는 틀림없으나 일본도 국내 산업을 재평가하고 있으며 또한 재평가기간도 연장하였다. 전형적으로 선진국가들은 총 타이어 생산량중 신차용을 약 1/3, 교체용을 약 2/3 생산하고 있으나 일본은 좀 다르다. 즉, 일본의 자동차산업은 1960년대에 급성장하였으며 1990년대에는 해외에 수출을 많이 하였다. 특히, Toyota, Nissan, Honda는 수출을 증가시키기 위하여 생산능력을 계속 늘려 세계적인 자동차회사가 되었다.

일본은 1975년도에 국내 총 타이어 생산량의 60%가 신차용 타이어이었으나 1990년부터는 자동차 보유대수 증가와 함께 자동차 수출은 감소함에 따라 교체용 타이어 판매가 증가하기 시작하여 신차용 타이어 판매보다 많아졌다.

1996년에는 신차용 타이어 생산량이 총 타이어 생산량의 40%까지 감소하였으나 아직도 이 비율은 서유럽보다는 높다. 그러나 이 비율이 앞으로 몇 년간은 계속 떨어질 것으로 전망된다.

일본의 타이어시장에서 또다른 중요한 변화중의 하나는 수입타이어 문제이다. 일본은 1986년까지는

자동차부품 수입이 금지되었으나 1986년에 일본의 자동차회사들이 MOSS(Market Oriented Sector Selective)협정에 따라 미국에서 만든 자동차부품을 자율프로그램에 따라 수입하였다.

그러나 몇 년간은 일본 자동차회사들이 MOSS협정을 잘 이행하지 않음에 따라 미국정부가 압력을 가했으며 이에 따라 일본 자동차회사들이 미국에서 만든 자동차부품을 많이 수입하게 되었다.

이와같은 미국정부의 압력이 있는 후 일본은 미국에서의 타이어 수입이 급증하였으나 1990년대초 이후부터는 수입량이 증가하지 않고 거의 일정하였다.

1995년도 일본의 타이어 수입량이 총 타이어 내수시장의 약 12%를 점유하였으며, 신차용 타이어시장은 20% 이상을 점유했다. 1996년에는 1995년도 보다 수입타이어가 조금 더 증가할 것으로 보고 있으며 수입은 주로 미국(총 수입량의 45%),프랑스, 한국, 대만 순으로 하고 있다.

일본의 타이어 수입은 앞으로 5년 이상 계속 증가할 것으로 전망하고 있으며 주로 교체용 타이어 수입이 증가할 것으로 보고 있다. 1995년 및 1996년에도 수입타이어가 급증하였는데 주로 교체용 타이어 수입이 급증하였다.

일본의 교체용 타이어시장은 최근에는 시장(소매시장)구조가 많이 변화되어 수입상들이 접근할 기회가 많이 증가하였음에도 불구하고 타이어 도·소매상들의 보수성 및 자기 회사에 대한 충성심 때문에 수입상들이 침투하기에는 어려운 시장임에는 틀림없다.

오토박스 세븐(Autobacs Seven) 및 로얄(Royal)같은 독립 타이어판매(서비스)체인들이 내수시장에서 판매를 많이 하고 있으며 또한 이들 판매체인들은 타이어회사가 직영하거나 소유한 판매체인과는 다른 차별화된 마케팅을 하고 있다. 일본에서 가장 큰 독립 타이어판매체인인 오토박스 세븐은 미국의 Cooper 타이어로부터 프라이빗(private) 브랜드 타이어를 수입하고 있다. 이와같이 프라이빗 브랜드를 수입하는 이유는 일본의 타이어 고객들은 국내에서 잘 알려진 브랜드나 또는 세계적으로 잘 알려진 브랜드를 선호하기 때문이다.

한국에 있는 한국 및 금호타이어회사도 일본에 타

이어를 수출하기 위하여는 이와같은 일본 타이어 고객들의 취향을 잘 알아야 할 것이다.

일본의 타이어 수입시장에서 또다른 큰 변화중의 하나는 앞으로 2~3년내에 일본의 타이어회사중에서는 저임금의 외국에서 자기 브랜드의 타이어를 만들어 이것을 수입, 자기들의 판매망을 통하여 판매할 것이라는 점이다.

Bridgestone은 일본의 타이어 내수시장을 주도하고 있기 때문에 이와같은 방법을 사용하지는 않을 것 같으나 규모가 작은 타이어회사들은 이와같은 방법을 사용해서라도 내수시장점유율을 증가시키려고 할 것이다.

이와같은 방법을 사용할 가능성이 가장 많은 회사로서는 Toyo가 있다. 왜냐하면 Toyo는 대만의 Cheng Shin에 기술을 제공하고 있을 뿐만 아니라 중국의 Cheng Shin Toyo Tyre & Rubber사에는 투자도 하였기 때문이다.

Toyo는 재무구조가 좋지 않기 때문에 저가이면서 이윤이 많은 타이어를 수입하려고 할 것이다. 더구나 타이어 소매시장에서는 재판매가격을 표시하지 않아도 되기 때문에 판매가 더욱 활기를 띠고 있어 수입에 열을 올리고 있다.

다국적기업중의 하나인 Michelin은 일본에서 타이어를 소량 만들고 있을 뿐만 아니라 타이어 수입에 있어서도 조정역할을 하고 있기 때문에 일본에 진출한 타이어회사중 가장 성공한 타이어회사중의 하나가 되었다.

전체적으로 보아 일본의 타이어시장은 경쟁이 더욱 치열해지고 있으며 또한 일본의 모든 타이어회사들의 이익은 감소하고 있다.

프라이빗 브랜드의 타이어 판매는 더욱 증가할 것으로 전망되며 또한 가격경쟁력이 있는 타이어 수입도 늘어날 것으로 보고 있다.

새로운 선진국으로 진입하고 있는 한국과 대만의 타이어시장은 일본이 과거 10년전 또는 그 이전에 겪었던 것과 거의 같은 현상이 나타나고 있다.

이들 국가들의 타이어산업은 자동차산업의 급발전 및 타이어 내수시장의 보호 때문에 급속도로 발전할 수 있었다. 그러나 이들 국가들의 타이어시장도 과

거 일본 타이어시장이 겪었던 어려움을 겪었지만 이 어려움을 극복하여 타이어시장이 안정되는 기간은 일본보다 짧을 것 같다.

한국의 신차용 타이어시장은 급성장하였으며 특히 승용차용 신차용 타이어 판매는 1991~1995년 사이에 60%나 증가하였다. 그러나 승용차용 교체용 타이어 판매증가율은 승용차 신차용 타이어 판매증가율만큼은 되지 못했다. 한국은 1995년도에 타이어 내수판매량중 신차용이 57%이었으며 1996년에는 거의 60%가 될 것으로 보고 있다.

이와같이 한국의 타이어산업이 급성장하게 된 이유는 수출 때문이다. 1995년에는 총 타이어 판매량중 64%가 수출이었으며 1996년에도 이와같은 비율이 수출될 것으로 보고 있다.

한국 및 금호타이어는 과거 10년간 괄목할 만한 성장을 하였으며 또한 생산을 증가시키기 위하여 막대한 투자를 하였다.

한국타이어는 금산에 2003년부터 연 2천 3백만개의 타이어를 생산하는 세계에서 가장 큰 공장을 건설한다고 말하고 있다.

금호타이어는 현존하고 있는 2개의 공장을 증설하고 있으며 1991년에 2개의 공장에서 2천 9백만개를 생산했다.

위와같이 두 회사가 국내에서 생산능력을 증가시키는 것 이외에도 중국에 있는 타이어회사와 합작투자협정을 체결하였으며 이 합작투자회사중 최초로 Kumho's Nanjing 타이어공장에서는 1996년 말부터 타이어를 생산하고 있다. 이와같이 두 회사가 막대한 투자를 하였기 때문에 많은 부채를 안고 있으며 금호타이어는 1996년에는 흑자로 돌아섰으나 과거 3년간 적자였다.

동남아시아에 있는 국가들의 타이어산업이 발전하게 된 중요한 이유중에 하나는 이 지역국가들의 자동차 생산 및 보유대수가 급증하였을 뿐만 아니라 이 동남아시아국가들간에 교역이 활발하게 이루어져서 외국인들이 이 지역에 많은 투자를 하였기 때문이다. 이 지역에는 이미 35개의 타이어공장이 있으며 현재 생산능력도 연 3천 8백만개인데 2000년에는 연 5천 7백만개로 증가할 것으로 전망하고 있다.

이들 국가중에서도 특히 인도네시아의 타이어산업이 건설한 기반 위에서 급성장하고 있으며 현재 3개의 타이어회사가 국내 총생산량의 80% 이상을 생산하고 있다. 이 중에서 가장 큰 타이어회사는 일본 Yokohama와 기술제휴를 하고 있는 Gajah Tunggal인데 이 회사는 승용차용 래디알 타이어 생산능력을 현재 일 8,000개에서 일 30,000개로 증가시킬 계획을 하고 있다.

두번째로 큰 회사는 Bridgestone인데 이 회사는 타이어 생산능력을 1997년까지 일 10,000개로 증가시키기 위하여 6천만달러를 투자하고 있다.

세번째로 큰 회사는 Goodyear인데 이 회사는 타이어 생산능력을 일 2,200개로 증가시켰다.

또한 현재 인도네시아에는 7개의 타이어회사가 있는데 여기에다 3개의 새로운 회사가 생김에 따라 추가로 연 5백만개의 타이어 생산이 늘어나게 될 것이다.

필리핀은 다른 동남아시아와 비교해서 내국인 투자가 많지 않은 국가이다. 현재 필리핀에는 Yokohama가 1998년에 일 50,000개의 타이어를 생산할 계획으로 공장을 건설중에 있으며 필요한 경우에는 이 생산능력은 배로 증가시키려고 하고 있다.

Goodyear는 Manila에 한개의 공장을 갖고 있으며 또한 필리핀에 있는 Sime Darby 회사를 인수하여 이 회사에서 어서시에트 및 프라이빗(associate and private) 브랜드의 타이어를 만들 것이다.

위와같은 것을 보고 우리들은 어떻게 세계의 다국적 타이어회사들이 개발도상국가의 타이어산업에 진출하여 타이어를 생산하여 교역을 하는지를 확실하게 알 수 있을 것이다.

태국은 동남아시아 국가중에서는 가장 큰 자동차 조립공장을 갖고 있기 때문에 타이어산업이 견실하게 발전할 수 있었다.

타이어산업에 대한 투자는 계속하고 있으나 최근에 새로운 타이어공장이 건설되었다는 발표는 없었다.

태국의 타이어 생산능력은 말레이시아와 같이 1980년대말부터 증가하기 시작하였으며 또한 경제가 급성장하였음에도 불구하고 타이어 공급이 수요보다 많은 공급과잉현상을 보이고 있다.

동남아시아국가들이 타이어 생산능력을 증가시킨 이유

는 수출을 하기 위한 것이었으며(특히 인도네시아), 현재 중국을 제외한 다른 몇개 국가들도 타이어 생산능력을 증가시켜 수출을 할 계획을 하고 있다.

동남아국가들은 생산증가량을 수출시장인 유럽 및 북미국가에 수출하려고 하는데 만약 유럽 및 북미국가들이 이 수입타이어를 소화시키지 못한다면 타이어 내수시장은 공급과잉이 되어 심각한 문제가 될 것이다.

중국은 잘 알려지지 않은 국가중의 하나이며 또한 현재 중국의 산업중에서 가장 관심을 끌고 있는 산업은 타이어산업이다. 이와같이 중국의 타이어산업에 관심을 갖는 이유는 현재의 중국의 타이어시장이 규모는 작을지 모르지만 앞으로는 성장잠재력이 크기 때문이다.

Goodyear는 2000년의 일본의 타이어 수요를 1억 4천 4백만개로 보는 반면 중국은 6천 6백만개로 전망하고 있지만 중국은 인구가 12억이나 되기 때문에 장기적으로 볼 때는 타이어시장이 틀림없이 성장할 것으로 보고 있다.

중국에는 현재에도 100여개의 타이어회사가 있으나 이 중에서 많은 회사들이 규모가 작고 시설이 노후화되어 있으며 또한 큰 회사들도 기술이 뒤떨어져 있을 뿐만 아니라 시설개체에도 투자를 많이 하지 않고 있다.

Shanghai Tire 및 China Tire와 같이 큰 회사들은 시장을 확대하고 중국의 다른 지역에 있는 타이어회사를 위탁경영을 하여야 하기 때문에 민영화하면서 시설투자도 하였다. 1990년 이후 Shanghai Tire는 5개의 타이어회사를 위탁경영을 하고 있으며 매출액은 1995년 4억 5천만달러이었으나 2000년에는 12억달러로 올릴 계획을 하고 있다.

중국의 타이어산업에 적극적으로 투자를 하려고 하는 사람들은 외국인 투자자들이다. 가장 중요한 것은 중국의 타이어회사와는 기술제휴만 할 수 있으며 자본투자는 제한되어 있다는 점이다.

Pirelli, Bridgestone, Yokohama와 같은 회사들은 중국 타이어회사에 직접 투자하는 방법의 하나로써 중국의 타이어회사와 기술제휴를 하였다. 그러나 Goodyear는 중국의 타이어회사와 합작시 75%까지

투자할 수 있다는 허가를 받아내어 어려운 문제를 해결해냈다.

한국에 있는 2개 회사도 중국에 있는 3개 회사와 위와 거의 같은 협정을 체결하였으며 이들 각 공장들의 생산능력은 1996~1998년 사이에 연 약 3백만개가 될 것으로 보고 있다.

Michelin은 Shenyang과 합작투자를 하였으며 이 공장에서는 1997년초부터 타이어를 생산하여 주로 내수시장에 판매할 것이다.

중국에는 일본의 큰 자동차회사의 조립공장이 없기 때문에 일본의 타이어회사들이 중국진출에 신중을 기하였는지도 모른다. 그러나 일본의 타이어회사들은 중국에 타이어를 수출할 뿐만 아니라 중국내에 판매망을 구축하였음에도 불구하고 Toyo가 Chen Shin 회사(대만의 Chen Shin 타이어회사가 중국에 설립한 회사)와 30% 합작투자를 한 것 이외에는 일본의 어떠한 타이어회사도 중국에 진출하지 않았다.

Bridgestone이 중국진출계획이 있다고 공식적으로 발표를 하였음에도 불구하고 믿지 않고 있기 때문에 Bridgestone은 다시 중국에 진출한다는 약속을 하지 않으면 안될 것이다. 그렇다고 세계 큰 타이어회사만이 중국의 타이어산업에 투자할 수 있도록 제한되어 있는 것은 아니다.

미국 및 대만, 말레이시아에 있는 작은 회사들도 중국에 투자할 계획을 갖고 있다고 발표하였다.

인도의 타이어산업에 중국 타이어산업 투자액 정도의 금액을 투자할 필요는 없지만 인도의 타이어산업도 해외투자자들이 매력을 갖고 있는 것은 틀림없다. 인도에는 현재도 민족기업으로 성장한 MRF, Apollo, CEAT와 같은 큰 타이어회사가 있어 이 회사들이 타이어를 만들어내고는 있으나 인도에 있는 다국적 자동차회사들이 원하는 서유럽에서 판매되는 정도의 품질수준의 타이어가 되지 못하고 있다.

Goodyear는 새로 합작투자를 하여 현 생산능력을 2배로 증가시켰다. Dunlop은 현 공장들의 시설을 개체하여 현대화하였으며 또한 Sumitomo와 협력하여 새로운 타이어공장을 준공하였다. Bridgestone은 Tata와 합작투자를 하였으며 1998년부터 상업생산을 할 계획으로 되어 있다.

Michelin 및 Kumho도 인도에 투자할 계획을 갖고 있으나 아직 두 회사 모두 파트너는 결정되지 않았다. 만약 파트너가 결정된다면 1998년부터 생산을 시작할 것이다.

1996년말 현재 세계에서 가장 큰 10개의 타이어 투자계획중 7개가 아시아지역에 투자하는 계획이다. 아시아지역에 투자한 타이어공장에서는 대부분 1997년 및 1998년부터 타이어를 생산하기 시작할 것이다.

아시아지역의 타이어시장이 성장잠재력이 크고 또한 시장전망도 밝다고는 하지만 이 지역에서 새로 생산되는 타이어가 과연 어느 지역에서 판매될지는 아직도 의문점으로 남아 있다.

(표 11) 아시아지역의 타이어 수요전망(1996~2005)

(단위 : 백만개)

타이어종류		연 도					
		1996	1997	1998	1999	2000	2005
승용차용	신차용	68.8	71.7	73.3	74.4	75.9	85.2
	교체용	116.4	120.0	127.2	134.2	142.7	169.6
	소 계	185.2	191.7	200.5	208.6	218.6	254.8
트럭용	신차용	22.2	22.5	23.4	24.9	26.4	31.4
	교체용	69.8	75.1	80.1	84.1	89.0	113.5
	소 계	92.0	97.6	103.5	109.0	115.4	144.9
총	계	277.2	289.3	304.0	317.6	334.0	399.7

자료 : EIU.

4. 유럽의 타이어 수요전망

유럽지역중에서도 서유럽지역이 개발도상국가들의 파인생산 타이어 수출 타깃지역의 하나가 될 것이다. 1990년 이후 서유럽 및 동유럽이 서둘러 통합하였으나 아직도 빈부의 격차가 심하다. 서유럽의 경제는 성장이 늦으며 동유럽의 경제는 활력은 있으나 성장률의 변화가 심하다.

(표 12)에는 서유럽 및 동유럽의 자동차 생산 및 보유대수를 나타냈다.

유럽의 타이어산업을 보면 동유럽에서는 타이어 생산을 증가시키고 있는 반면 서유럽에서는 비경제적인 타이어공장은 폐쇄시키고 있다. 유럽의 많은 타이어공장이 3교대/일, 7일/주 작업을 함에 따라 생산량이 많이 증가하였다. 유럽에서 두번째로 큰 타이어회사인 Continental사는 1998년까지 총생산

(표 12) 서유럽 및 동유럽의 자동차 생산 및 보유대수 전망 (1996~2000)

(단위 : 백만대)

구 분	연 도	1996	1997	1998	1999	2000	증가율(%) (1996~2000)
		생산	13.5	13.7	13.3	13.1	
대수	서유럽	1.9	2.0	2.2	2.3	2.4	25.0
	동유럽	15.4	15.7	15.5	15.4	15.3	-0.6
	계	167.7	170.0	171.7	173.0	174.3	3.9
보유	서유럽	34.0	34.8	35.7	36.6	37.5	10.3
	동유럽	201.7	204.8	207.4	209.6	211.8	5.0
	계						

자료 : EIU.

량의 약 40%를 생산비용이 저렴한 동유럽 및 포르투갈 공장에서 생산할 계획을 하고 있다.

이와같이 서유럽국가들이 해외에서 타이어를 생산하려고 하는 이유는,

첫째로 서유럽의 신차용 타이어 판매가 증가하지 않고 제자리걸음을 하고 있을 뿐만 아니라 교체용 타이어 판매도 많이 증가하지 않기 때문이며,

두번째로는 수입타이어(특히 아시아지역)의 급증 때문이다. EU는 1988년에 2천만개의 타이어를 수입하였으며 1995년에는 3천 7백만개를 수입하여 79% 증가하였으나 이 기간에 아시아지역으로부터의 수입은 185%나 증가하였다.

EU에는 아직도 일본이 가장 많이 수출하고 있으며 다음에는 한국이 많이 하고 있으나 1997년에는 수량으로는 아마 한국이 일본을 앞지르지도 모른다.

전통적으로 교체용 타이어 판매가 이윤이 많기 때문에 주로 교체용 타이어를 수입하였으나 이와같은 상황이 변화하고 있다. 교체용 타이어 수입이 증가함에 따라 서유럽 타이어회사들의 교체용 타이어 판매이윤은 감소하게 되었으며 이에 따라 서유럽 타이어회사들은 수입타이어와 경쟁하기 위하여 세컨드, 서드 브랜드의 타이어를 만들기 시작하였다. 이 때에 전통적으로 아주 이윤이 적은 신차용 타이어 판매이윤도 조금 많아지는 조짐이 나타나기 시작하였다.

1996년에 타이어회사들은 자기들이 계속 기술개발을 하기 위하여는 신차용 타이어 판매이윤이 조금 더 많아야 된다는 점을 자동차회사에 설명하여 설득시켰다. 이 이외에도 자동차회사들이 다목적용 및

건설용 자동차와 같은 특수자동차를 많이 생산함에 따라 이와같은 특수자동차용 신차용 타이어 판매도 증가하였다. 일반적으로 이와같은 특수자동차의 신차용 타이어 판매이율은 높다. 그러나 유럽의 대부분의 자동차회사들이 특수자동차를 그렇게 많이 생산할 것 같지 않으며 앞으로도 계속 승용차를 많이 생산할 것으로 보고 있다.

유럽의 타이어시장에서 가장 중요한 변화중의 하나는 판매망의 변화인데 그러나 이것은 전체적인 타이어 수요에는 큰 영향을 미치지 않을 것으로 보고 있다. 유럽에서는 타이어 판매를 타이어회사 소유 판매망보다도 타이어 독립 판매체인에서 더 많이 하고 있으며 또한 현재 프란차이즈 판매점의 시장점유율은 아주 낮지만 각종 타이어를 종류별로 가격을 만들어 놓고 장차 판매하고 있어 판매량이 늘어나면서 시장점유율이 증가하고 있다.

세계 타이어시장을 볼 때 타이어시장의 변화는 동유럽에서 일어날 것 같다. 1996년에 폴란드 정부는 주요 타이어공장을 민영화하기로 결정함에 따라 Goodyear는 TC Debica 회사의 주식을, Michelin은 Stomil-Olsztyn 회사의 주식을 대부분 매수하였다. 또한 Michelin은 헝가리의 Taurus Rubber회사도 매수하였다.

Goodyear는 TC Debica 회사의 증설 및 시설개체에 1억 천 5백만달러를 투자하고 있는 반면 Michelin은 폴란드에 단독으로 헝가리의 Taurus Rubber 회사 매수액보다 많은 1억 5천만달러를 투자하고 있으며 또한 타이어판매망도 확대하면서 타이어산업에도 계속 투자를 할 것이다.

1997년에 유럽은 아시아로부터 타이어 수입이 더 이상 증가하지 않는다고 하더라도 공급과잉이 될 것으로 보고 있다. 서유럽 타이어회사들은 현재 폴란드 타이어산업에 투자를 하고 있을 뿐만 아니라 포르투갈 및 슬로바키아의 타이어산업에는 투자를 하고 있다.

또한 고무적인 일은 서유럽의 타이어회사들이 러시아의 타이어산업에도 투자를 검토하고 있다는 것이다. 왜냐하면 러시아의 타이어시장은 가장 성장잠재력이 큰 시장임에도 불구하고 과거 6년간 타이어

생산량이 가장 많이 감소하였다. 그러나 불행하게도 러시아의 타이어산업에 대한 투자는 위험부담이 많기 때문에 체코의 Barum 타이어회사의 투자검토 발표 이외에는 다국적 타이어회사중에서 러시아 타이어산업에 대한 투자계획을 갖고 있다고 발표한 회사는 하나도 없다.

(표 13) 유럽의 타이어 수요전망(1996~2005)

(단위 : 백만개)

연 도		1996	1997	1998	1999	2000	2005
		지 역					
서유럽	승용차용	193.3	195.9	195.3	195.4	195.4	206.5
	트럭용	30.8	31.2	31.5	32.1	32.8	35.8
	계	224.1	227.1	226.8	227.5	228.2	242.3
* 동유럽	승용차용	43.3	44.6	46.2	47.7	49.2	59.6
	트럭용	29.0	30.0	31.1	32.2	33.5	40.3
	계	72.3	74.6	77.3	79.9	82.7	99.9
총 계		296.4	301.7	304.1	307.4	310.9	342.2

*러시아 포함
자료 : EIU.

5. 북미의 타이어 수요전망

북미의 타이어시장은 세계 타이어시장중에서 가장 성숙된 시장이며 또한 가장 경쟁도 치열한 시장이다. 자동차보유대수도 세계 어느 지역보다 많으나 신차용 및 교체용 타이어시장 성장잠재력은 한계에 와있는 지역이다.

북미지역의 타이어시장도 수요보다 공급이 많은 데다가 수입(특히 한국)까지 증가하고 있어 더욱 공급과잉상태가 되고 있다. 북미지역에서 새로 생기는 타이어공장에서는 한 종류의 타이어만을 집중생산하는 생산전문화화 하고 있으며 특히 노조가 강하지 않은 남부지역에서 생산전문화화 많이 하고 있다. 여기에다가 NAFTA가 발효됨에 따라 큰 타이어회사들은 과거보다도 생산전문화화 더 많이 할 수 있게 됨에 따라 시장을 더욱 확대할 수가 있었다.

멕시코에 있는 다국적 타이어회사들의 자회사들은 모회사가 경영을 거의 다 하고 있으며 현재는 단지 모회사에 타이어를 생산 공급하는 한 공장으로서 되어 가고 있다.

북미에서는 생산과잉임에도 불구하고 타이어산업에 투자를 확대하고 있다. Michelin은 1996년 및

〈표 14〉 북미의 자동차 생산 및 보유대수 전망(1996~2000)

		(단위 : 백만대)					성장률 (%) (1996~2000)
구분	연도	1996	1997	1998	1999	2000	
생산대수		8.2	8.5	8.8	8.8	9.0	9.8
보유대수		171.0	171.9	173.2	174.4	175.3	2.5

자료 : EIU.

1997년에 Michelin의 South Carolina 공장의 증설 및 시설개체에 9억달러를 투자함으로써 이 지역에서 가장 많은 투자를 한 회사가 되었다.

이 투자액은 이 지역에서 가장 많은 투자액이며 타이어 수요가 있기 때문에 투자를 하는 것이 당연하다고 말할지는 모르지만 타이어에만 투자한다면 5억달러면 충분하였다. 그러나 북미의 총 타이어 수요를 볼 때 이와같이 막대한 투자를 하여 생산능력을 증가시키는 것이 옳다고 말할 수는 없을 것이다.

북미지역에서도 타이어회사들끼리 시장점유율을 높이려고 치열한 경쟁이 일어나고 있다. 타이어 딜러 및 머천다이저들이 타이어 시장점유율을 높이고 있어 독립 타이어판매점의 시장점유율은 계속 떨어지고 있다.

세계 타이어시장을 볼 때 2005년에는 북미 타이어시장이 세계에서 가장 큰 타이어시장이 될 것이 틀림은 없지만 세계 타이어시장을 지배하지는 못할 것이다. 북미지역의 신차용 및 교체용 타이어 수요 증가율은 낮을 것 같다.

〈표 15〉 북미의 타이어 수요전망(1996~2005)

		(단위 : 백만개)					
종 류	연 도	1996	1997	1998	1999	2000	2005
승용차용	신차용	63.2	64.9	67.8	67.7	69.1	75.8
	교체용	191.8	192.9	194.3	195.6	196.7	204.1
	계	255.0	257.8	262.1	263.3	265.8	279.9
트럭용	신차용	9.5	8.6	8.9	8.9	9.6	10.4
	교체용	42.9	43.6	44.4	44.9	45.3	48.0
	계	52.4	52.2	53.3	53.8	54.9	58.4
총 계		307.4	310.0	315.4	317.1	320.7	338.3

자료 : EIU.

6. 세계 타이어 수요전망

앞으로 10년간의 세계 타이어 수요전망은 과거 15년간의 수요패턴과 거의 같은 패턴을 따를 것으로 전망하고 있다. 단기적으로 보아서는 타이어 수요전망은 세계 경제가 불황에서 벗어나면서 성장하고 있기 때문에 밝게 보고 있으나 장기적으로 보아서는 자동차들을 많이 사용하도록 하는 문제가 남아 있다.

우리들은 세계 타이어 수요증가율을 2000년까지는 평균 2.2%, 그 후에는 조금 감소하여 2.0%가 될 것으로 전망하고 있다. 그러나 세계 트럭 및 특수타이어(다목적용 자동차 및 건설차량용 타이어)의 수요증가율은 화물수송 증가 및 특수자동차 수요증가 때문에 세계 타이어 수요 평균증가율 2.2%보다는 높을 것으로 전망하고 있다. 그러나 앞으로 2년 후에는 현재 타이어회사들이 새로 공장을 건설하거나 증설한 공장에서 많은 타이어가 쏟아져나오게 될 것이다.

서유럽이 현재와 같은 상황에서는 생각할 수 없는 일이지만 만약 타이어 수입을 제한하지 않는다면 공급과잉 때문에 서유럽의 타이어회사들은 가동에 심각한 문제가 발생할 것으로 보고 있으며 또한 북미는 타이어 생산능력을 재조정하여야 하기 때문에 구조조정에 박차를 가할 것 같다.

〈표 16〉 세계 타이어 수요전망(1996~2005)

		(단위 : 백만개)					
종 류	연 도	1996	1997	1998	1999	2000	2005
승용차용	신차용	217.9	224.3	227.7	228.9	232.0	258.6
	교체용	513.2	521.6	533.6	544.9	557.7	611.3
	계	731.1	745.9	761.3	773.8	789.7	869.9
트럭용	신차용	51.1	50.8	52.5	54.7	57.8	66.7
	교체용	180.1	187.8	195.3	201.5	208.7	246.4
총 계		962.3	984.5	1,009.1	1,030.0	1,056.2	1,183.0

자료 : EIU.

번역 : 李源善 / 大韓타이어工業協會 常勤理事