

북미 타이어시장의 현황과 전망

李 吭 九*

미국과 캐나다로 구성되어 있는 북미시장은 아시아 금융위기에도 불구하고 내수주도형의 성장세를 시현하고 있다. 1991년 이후 장기 성장세를 보이고 있는 미국과 최근 경기 회복세가 본격화되고 있는 캐나다의 타이어수요는 자동차시장이 성숙단계에 진입하면서 안정세를 보이고 있다.

1. 북미 자동차시장의 현황과 전망

미국의 자동차 판매는 자동차시장이 성숙 단계에 진입하면서 지난 수년간 안정세를 유지하고 있다. 미국은 단일 국가로는 세계에서 가장 많은 자동차를 보유하고 있으며, 전세계 자동차산업과 시장을 주도하고 있다. 1996년 현재 미국의 승용차 보유대수는 1억 2,900만대, 상용차 보유대수는 7,044만대에 달하였으며, 당분간 상용차 판매가 승용차 판매 보다 높은 증가율을 보일 전망이다. 1996년 캐나다의 승용차 보유대수는 1,380만대, 상용차 보유대수는 374만 5,000대를 기록하였으며, 미국과 마찬가지로 상용차 구매 증가율이 승용차 구매 증가율을 상회할 전망이다.

1997년 미국의 자동차 판매는 전년대비 0.1%가 증가한 1,503만 7,331대에 달하였다. 이중 승용차 판매는 전년대비 2.8%가

감소한 817만 1,179대, 트럭 판매는 전년대비 3.8%가 증가한 686만 6,152대를 각각 기록하였다. 이에 따라 자동차 판매에서 차지하는 승용차와 트럭의 판매 비중은 1996년의 56% : 44%에서 지난해에는 54% : 46%로 변화하였다. 이와 같이 미국 자동차시장에서의 판매는 미니밴, 스포츠 및 여가용 차량 등 상용차를 중심으로 증가하고 있으며, 승용차 판매는 부진한 실정이다.

한편 캐나다의 승용차 판매는 지난해 전년대비 12%가 증가한 74만대를 기록하였다. 이에 따라 지난해 전세계 자동차 판매에서 차지하는 미국과 캐나다의 비중은 1996년보다 1.2% 포인트가 하락한 24.4%를 기록하였다. 금년 1/4분기 미국의 승용차 판매는 전년동기대비 7.7%가 감소한 202만 8,000대, 캐나다의 승용차 판매는 전년동기대비 1.9%가 감소한 15만대에 달하였으나, 2/4분기 들어서 전반적인 자동차 판매가 회복세를 나타내고 있다.

최근 유럽업체의 현지 생산이 증가하고 있는 미국의 자동차 산업은 심각한 과잉생산능력 문제에 직면해 있다. 80년대 말 이후의 구조개편에 따라 미국 자동차산업의 경쟁력은 회복세를 보이고 있으나 유희설비와 노후 공장의 폐쇄가 점차 증가하고 있으며, 수직적인 자동차 생산체제가 수평적인 생산체제로 전환되면서 외주가 증가하고 있다.

* 産業研究院, 産業國際化研究室 首席研究員

이와 함께 미국의 자동차시장이 성숙단계에 진입하고 일본과 유럽 자동차업체의 현지 생산 증대와 우리나라를 포함한 개도국의 대미 수출이 증가하면서 자동차업체간 시장 점유율 확대를 위한 경쟁이 심화되고 있다. 이러한 가운데 미국의 자동차시장은 GM, 포드, 크라이슬러, 도요타, 혼다, 닛산의 6대 업체가 지배하고 있다. 이들 6대 업체의 지난해 미국 자동차시장 점유율은 91.3%에 달하였으며, 우리 업체의 시장 점유율은 0.4%에 그쳤다. 미국 자동차 3사(빅 3)의 미국 시장 점유율은 1993년에 1980년의 수준을 되찾았으며 1996년에는 72.9%로 증가하였으나 1997년에는 71.5%로 하락하였다. 빅 3는 향상된 경쟁력을 바탕으로 내수시장의 성장 한계를 극복하기 위한 수출 증대에 노력하고 있으며, 구조개편의 결과 수익성이 크게 개선되었다.

한편 최근 빅 3의 미국 자동차시장 점유율이 하락하고 있는 반면 외국업체의 시장 점유율이 다시 증가하자 빅 3는 미국 정부에 대해 해외시장 개방압력을 강화해 줄 것을 요구하고 있다. 외국업체중에서는 유럽과 한국자동차업체의 미국시장 판매가 증가하고 있으며, 일본 자동차의 판매는 업체에 따라 기복을 보이고 있다. 이러한 가운데 유럽자동차업체의 현지 생산설비 확충 및 신규 투자가 증가하고 있으며, 일본업체의 현지생산 구조개편이 추진되고 있다.

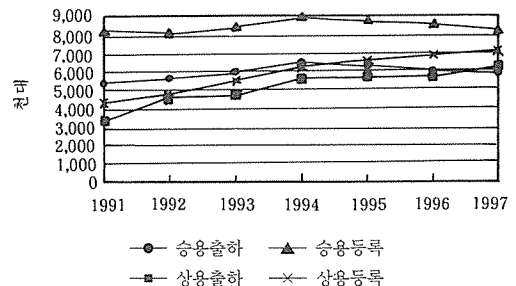
지난해 미국의 승용차 생산은 전년대비 3.1%가 감소한 588만 4,000대를 기록하였으며, 캐나다의 승용차 생산은 전년대비 5.8%가 증가한 137만 4,000대에 달하였다. 이에 따라 지난해 미국과 캐나다의 전세계 자동차 생산 점유율은 1996년보다 1.2% 포인트가 낮은 18.2%를 기록하였다. 금년 1/4분기중 미국의 승용차 생산은 전년동기대비 6%가 감소한 136만 6,000대, 캐나다의 생산은 전년동기대비 2.4%가 증가한 37만 1,000대를 각각 기록하였다.

금년 미국의 승용차 생산은 전년대비 2.4%가 감소할 예상이며 캐나다는 0.5%가 감소할 예상이다. 상용차 생산은 금년 미국이 6.9%, 캐나다가 3.4%가 각각 감소할 예상이다. 한편 1999년 미국의 승용차 생산은 1.9%가 증가할 예상이나 캐나다의 생산은

〈표 1〉 주요 업체별 미국내 자동차 판매 추이
(단위 : 대)

업 체	1994	1995	1996	1997
G M	5,010,740	4,841,530	4,743,557	4,713,247
포 드	3,818,066	3,800,980	3,843,438	3,816,682
크 라이 슬 러	2,203,995	2,164,343	2,450,826	2,303,788
도 요 타	1,088,082	1,083,349	1,159,718	1,230,112
혼 다	788,230	794,579	843,928	940,386
닛 산	722,956	712,288	749,763	728,377
마 츠 다	375,416	283,655	238,285	221,840
미 쓰 비 시	230,279	198,059	187,126	189,163
수 바 루	100,619	100,407	120,748	133,783
이 스 즈	117,161	100,846	93,889	91,483
스 즈 키	33,672	32,751	36,710	29,283
폴 크 스 바 겐	97,043	115,114	135,907	137,885
볼 보	80,806	87,021	88,581	90,894
벤 츠	73,002	76,752	90,844	122,265
샤 브	21,679	25,592	28,439	28,453
아 우 디	12,575	18,124	27,379	34,160
재 규 어	15,195	18,085	17,878	19,503
포 쉐	5,819	5,771	7,152	12,980
랜 드 로 버	12,045	20,026	23,182	23,825
현 대	126,095	107,378	108,468	113,186
기 아	12,163	24,740	36,274	55,325

자료 : 미국 자동차 공업협회



자료 : 미 상무부

〔그림 1〕 미국의 자동차 출하 및 등록 추이

2.2%가 감소할 전망이다, 미국의 상용차 생산은 1.8%가, 캐나다의 생산은 6.1%가 각각 감소할 전망이다.

2. 북미 타이어시장의 동향과 전망

1995년을 기준해 볼 때 북미시장은 전세계 타이어 판매의 28.8%를 차지하여 아시아 다음의 세계 제2위 시장을 형성하고 있다. 1995년 북미시장은 전세계 승용차용 타이어 판매의 32.4%와 상용차용 타이어 판매의 19.3%를 차지하였다. 이와 같이 거대한 시장을 형성하고 있는 북미 타이어시장은 성숙단계에 접어들어 있는 대형시장으로 타이어 수요가 완만하나마 꾸준히 증가하고 있다. 용도별로는 승용차 수요의 둔화로 승용차용 타이어 신차용 시장은 성숙단계에 놓여 있으나 경트럭¹⁾등 다목적차량의 수요가 증가하면서 상용차용 타이어 신차용의 수요가 증가하고 있다.

지난해 미국의 승용차용 타이어 신차용 시장규모는 1억 7,700만개, 캐나다의 시장규모는 1,320만 5,000개에 달한 것으로 추정된다. 또한 지난해 상용차용 타이어 교체용 시장규모는 미국이 4,100만개, 캐나다가 232만 4,000개에 달한 것으로 추정된다. 미

국과 캐나다의 교체용 타이어 수요는 당분간 증가세를 유지할 전망이며, 상용차용 타이어 교체용 수요가 승용차용 타이어 교체용의 수요보다 높은 증가율을 나타낼 전망이다.

금년 북미지역의 승용차용 타이어 신차용 수요는 지난해와 거의 비슷한 수준을 유지하겠으나 교체용 타이어 수요는 지난해보다 1~2%가 증가한 1억 8,000만개에 달할 예정이다. 이에 따라 금년 북미지역의 타이어 수요는 지난해보다 1.2%가 증가한 2억 8,500만개를 기록할 전망이다. 한편 미국내 타이어 판매는 금년에 전년대비 1.6%가 증가할 예상이며, 장기적으로는 연평균 2.0% 수준의 판매 신장세를 나타낼 전망이다.

지난 5년간 성장세를 유지해 온 미국의 승용차용 타이어 생산은 둔화될 조짐을 보이고 있다. 미국의 승용차용 타이어 생산은 1995년 2억 1,013만개에서 1996년에는 2억 1,033만개로 증가하였다. 1985~89년중 미국의 승용차용 타이어 생산은 연평균 1.9%, 상용차용 타이어 생산은 연평균 3.9%가 증가하였다. 그러나 1989~96년중에는 승용차용 타이어 생산 증가율이 연평균 2.7%를

〈표 3〉 미국의 타이어 출하 현황

(단위 : 천개)

		1990	1992	1994	1995	1996
승용차용	신차용	47,199	46,307	58,448	56,965	57,092
	교체용	152,251	165,794	170,983	166,844	175,328
	수출용	14,110	16,459	21,190	23,320	23,679
상용차용	신차용	6,993	7,148	10,905	11,619	10,263
	교체용	36,588	33,748	38,221	37,875	39,746
	수출용	3,283	4,084	4,993	5,317	5,114
농업/건설기계용	신차용	955	755	1,015	-	-
	교체용	2,549	2,273	2,413	-	-
	수출용	294	286	470	-	-

자료 : 1997 Ward's Automotive Yearbook

〈표 2〉 북미 타이어 생산현황

(단위 : 천개)

		1994	1995	1996
미국	총 생산	243,377	255,154	255,316
	승용차용	201,113	210,127	210,329
	상용차용	42,264	45,027	44,987
	경트럭용	29,310	30,897	31,371
	트럭/버스용	12,954	14,130	13,616
캐나다	총 생산	32,655	31,402	33,416
	승용차용	28,900	26,954	29,238
	상용차용	3,755	4,448	4,178

자료 : ERJ, Global Tyre Report 1997.1998

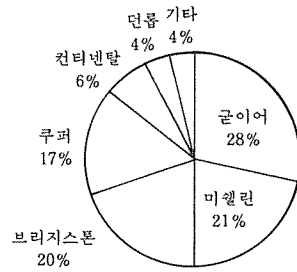
1) 미국의 경트럭 판매는 금년에 전년대비 5.9%가 감소할 예상이나 1999년에는 3.1%, 2000년에는 2.3%가 증가할 예상임.

기록한 반면 상용차용 타이어 생산 증가율은 2.6%에 그쳐 승용차용 타이어의 생산이 활기를 띤 것으로 나타나고 있다. 미국 역시 지난 수년간에 걸친 타이어산업의 구조조정과 생산성 향상에 따라 과잉생산능력의 문제에 봉착해 있다. 이에 따라 1997년 미국의 타이어생산은 전년대비 1.2%가 증가하는데 그친 것으로 추정된다. 금년 미국의 타이어 생산은 미증하겠으나 내년에는 생산이 감소할 전망이다.

지난해 미국의 승용차용 타이어 생산은 전년대비 3.5%가 감소한 2억 297만개에 달한 것으로 추산되며 캐나다의 생산은 전년대비 7.2%가 증가한 3,134만개에 달한 것으로 추산된다. 상용차용 타이어 생산의 경우 1996년 미국은 전년대비 0.1%가 감소한 4,498만 7,000개를 생산하였으며, 캐나다는 전년대비 6.1%가 감소한 417만 8,000개를 생산하였다. 한편 지난해 미국의 경트럭용 타이어 생산은 전년대비 5.2%가 증가한 3,300만개, 캐나다는 전년대비 4.8%가 증가한 것으로 추산된다. 금년 미국의 승용차용 타이어 생산은 지난해 대비 2.4%가 감소하겠으며, 캐나다의 생산은 0.5%가 감소할 예정이다. 금년 상용차용 타이어의 생산은 재고누적에 따라 미국이 6.9%, 캐나다가 3.4%씩 감소할 전망이다. 미국의 승용차용 타이어 생산은 1999년부터 회복세를 보일 것이나 캐나다의 생산은 2000년 이후에나 회복될 전망이다. 상용차용 타이어 생산의 경우 미국은 2000년부터 회복세를 보일 것이나 캐나다의 생산은 당분간 부진할 전망이다.

3. 주요 타이어업체의 동향

북미타이어시장은 소수의 업체가 시장을 장악하고 있는 과점체제에 놓여 있다. 이러



[그림 2] 주요 업체별 미국시장 점유율(1996)

한 가운데 소비자들이 유명 브랜드를 선호하고 있어 고가에도 불구하고 내구성이 길고 성능이 뛰어난 타이어의 판매가 증가하고 있으며, 선진 타이어업체간의 경쟁이 심화되고 있다.

주요 업체별 1996년 기준 시장 점유율은 [그림 2]와 같으며, 굳이어사의 시장 점유율이 4% 하락한 반면 컨티넨탈사의 점유율은 2%가 증가하였으며, 미셸린, 브리지스톤사 등의 시장 점유율도 약간 증가하였다.

지난해 북미 승용신차용 타이어시장은 굳이어, 화이어스톤, 미셸린, 제네럴, 유니로 열사의 5대업체가 89.1%를 장악한 것으로 추정된다. 주요 타이어업체의 지난해 북미 교용타이어시장 점유율은 굳이어사가 16%, 화이어스톤사 9.5%, 미셸린사 8.0%, 시어즈사 5.0%, 굳리치사 4.5%, 쿠퍼사가 4.5%를 각각 차지한 것으로 추정된다.

캐나다에는 굳이어사를 비롯한 4개업체

[표 4] 캐나다의 주요 타이어 업체 현황
(단위: 명, 천개)

업체명	공장수	생산개시	고용	생산제품	년생산능력
브리지스톤	1	1965	880	1	4,562
굳이어	3	1960	2,080	1,4	18,688
미셸린	4	1962	4,450	1,2,3,6	14,235
유나이티드	1	1967	60	2,3,6,7	91

자료: ERJ, Global Tyre Report, 1997/98

주: 1(승용차용), 2(소형 트럭용), 3(트럭/버스용), 4(농업기계용), 5(2륜차용), 6(건설차량용), 7(산업차량용)

가 9개의 공장을 가동중에 있으며, 자동차용 타이어를 주로 생산하고 있다. 미국에는 세계에서 가장 많은 19개 업체가 51개의 타이어 공장을 가동하고 있으며, 기존 설비의 현대화와 신규 공장 건설을 활발히 추진하고 있다.

북미지역에 대한 타이어업체의 투자는 지난해 10억 7,600만 달러에 달하여 전세계 투자액의 30.2%를 점유하면서 아시아지역 다음으로 많은 투자가 이루어졌다. 북미지역 주요 타이어업체의 투자 동향을 살펴 보면, 브리지스톤사가 5,000만 달러를 투자하여 금년에 캐나다 퀘벡공장의 레이디얼 타이어 생산능력을 29% 증가한 일일 18,000개로 증설하고 있다. 이에 따라 퀘벡공장의 면적은 6%가 증가한 8만 8,660평방 미터로 늘어나게 되었으며 근로자는 70명이 증가한 900명에 달하게 되었다. 미국의 경우 브리지스톤/화이어스톤사가 대규모 신규공장을 건설하기로 결정한 것을 비롯해 일리노이, 오클라호마, 테네시, 노스 캐롤라이나, 아이오와주 공장의 생산능력을 확충하고 있다. 컨티넨탈 제네럴 타이어사도 4,000만 달러를 투자하여 일리노이주에 소재한 공장에 일일 6,000개 규모의 경트럭용 레이디얼 타이어 생산라인을 건설중에 있다. 던롭사의 경우 600만 달러를 투자하여 1999년까지 뉴욕주 버펄로공장의 생산능력을 일일 1,000개 증설할 계획이며, 미셸린사는 2,500만 달러를 투자하여 알라바마주 공장의 경트럭용 레이디얼 타이어 생산능력을 확충하고 있다.

이와 같이 주요 타이어업체들은 미국시장이 성숙단계에 진입하였음에도 불구하고 북미시장 공급과 제3국시장 수출 증대를 위해 설비를 확충하거나 품질과 성능이 우수한 타이어의 생산을 위해 기존 설비를 첨단설비로 교체해 나아가고 있다. 이러한 가운데

(표 5) 미국의 주요 타이어 업체 현황
(단위: 명, 천개)

업체명	공장수	생산개시	고 용	생산제품	생산능력
브리지스톤	8	1945	11,078	1,2,3,4,6,9	52,888
카 리 슐	1	1917	735	2,7	9,490
컨티넨탈	4	1960	4,509	1,3,4,6,7,9	11,424
쿠 퍼	4	1919	4,300	1,2,3	28,518
덴 만	1	1919	310	1,2,3,4,6,7,9	949
던 롱	2	1923	2,700	1,2,3,5	13,760
피델리티	1	1986	650	1,2,3,4	3,650
굳 이 어	6	1929	12,500	1,2,3,4,6,8,9	61,393
G T Y	1	1991	431	3	969
후 시 어	1	1970	-	9	-
켈 리	3	1962	6,100	1,2,4,7	47,267
M & H	1	1983	24	9	84
미셸린항공	1	1987	455	8	150
미 셸 린	9	1945	13,300	1,2,3,6	60,042
모 나 크	1	1926	180	7	750
피 델 리	1	1962	585	1,2	5,475
스 페 셸 터	2	1915	500	1,2,4,7,8,9	1,604
타 이 탄	3	1943	1,090	2,4,6,7	6,935
요 코 하 마	1	1968	831	1,2	9,125

자료: 전계서.

주: 8(항공기용), 9(경주용)

미국을 대표하는 타이어업체인 굳이어사는 세계 제1위의 자리를 탈환하기 위해 기업구조개편을 추진하고 있다.

〈굳이어사의 구조개편 전략〉

1986년까지만 해도 세계 최대의 타이어 업체였던 굳이어사는 이후 1위와 2위 자리를 브리지스톤사와 미셸린사에게 내어주고 세계 3위의 위치를 차지하고 있다. 전세계적으로 46개의 타이어 공장을 가동하고 있는 굳이어사는 지난해 북미 승용신차용 타이어시장의 36.5%를 점유하였다. 이와 같이 미국시장을 장악하고 있는 굳이어사는 구조개편을 본격화하여 2003년에는 현재보다 100억 달러가 증가한 230억 달러의 매출액을 달성하여 세계 1위의 타이어업체로 성장한다는 목표하에 구조개편을 가속화하고 있다. 6년 연속 흑자를 기록하고 있는 굳이어사는 5개년 계획을 통해 매출을 2배

로 증대시킬 예정이며, 이를 위한 첫번째 사업으로 획기적인 비용 절감과 생산성 향상 등을 이룰 수 있는 소위 IMPACT(Integrated Manufacturing Precision Assembly Cellula Technology)로 불리는 신공정기술 개발에 박차를 가하고 있다.

굳이어사는 IMPACT가 135%의 생산성 향상, 70%의 공정시간 단축, 재고수준의 절반 감축, 직접노동비용의 35%와 원자재 비용의 15% 및 에너지비용을 절감시킬 수 있을 것으로 예상하고 있다. 특히 굳이어사는 미셸린사의 C3M 공법이 신규공장에만 적용될 수 있는 한계를 가진 반면 자사의 IMPACT 공법은 기존 공장에 무제한적으로 적용될 수 있는 장점을 가지고 있다고 강조하고 있다.

또한 굳이어사는 강력하고 내구성이 긴 타이어를 생산하기 위한 연구를 강화하고 있으며, 펑크난 후에도 50마일 가량을 달릴 수 있는 타이어를 개발하고 있다. 굳이어사는 이러한 기술개발 노력이 가격경쟁력을 강화시켜 시장 점유율 증가로 나타날 것으로 기대하고 있다.

이와 함께 굳이어사는 일본의 스미토모고무와 생산공유협정을 체결하고 비핵심사업 부문을 매각해 나아가고 있다. 굳이어사는 스미토모고무의 미국내 자회사인 던롭/오츠타이어사에 던롭브랜드의 타이어를 생산하여 공급할 계획이다. 반면 스미토모고무와 오츠사는 일본에 진출한 굳이어사에게 타이어를 공급할 예정이다. 양사간의 협약은 3년간 한시적으로 운용될 계획이며 연 200만개의 승용교체용 및 경트럭교체용 타이어를 생산하여 공급하기로 협약을 체결하였다. 양사간의 이러한 생산공유협정은 전세계 타이어업체가 직면하고 있는 생산비용절감 및 효율성 제고에 목적을 두고 있다. 즉 양사는 기존 설비의 효율적인 활용을 통해

과잉생산의 문제를 해결하고 미국과 일본의 경기변동에 효과적으로 대응한다는 것이다.

양사간의 이러한 움직임에 대해 타이어산업 전문가들은 미셸린사가 유니로얼군리치사를 인수한 것에 버금가는 사건으로 평가하면서 전세계 타이어업계의 구조개편을 가속화할 것으로 내다보고 있다.

4. 북미시장 진출 환경

세계경제를 주도하고 있는 미국경제는 1991년 이후 장기 성장세를 유지하면서 다음과 같은 새로운 기록을 양산하고 있다. 첫째, 미국의 경제 성장세가 지속되고 있으나 물가가 매우 안정되어 있다는 점이다. 특히 동아시아 금융위기에서 비롯된 수입물가의 하락은 미국내 물가의 안정과 저금리 기조를 유지시켜 주고 있다. 이와 같이 수입제품의 가격이 하락함으로써 미국내 제조업체의 가격 인상이 억제되고 있으며, 이에 따른 가격 경쟁이 심화되고 있다. 둘째, 장기성장세에 따라 노동시장의 압박이 가중되고 있으나 미국의 근로자들이 직업안정을 희구하면서 임금인상이 억제되고 있고 노조 가입률 역시 점차 하락하고 있다.

최근 미국은 첨단산업을 중심으로 전문인력의 부족현상이 심화되고 있다. 따라서 미국기업들은 여타 국가 업체로부터의 외주를 확대하고 있으며, 미의회는 노동시장의 공급을 확대하기 위해 이민법을 완화할 움직임을 보이고 있다. 셋째, 막대한 흑자를 기록하고 있는 미국기업들이 신기술·신공정 개발, 설비 현대화 투자와 근로자 교육훈련을 강화함으로써 생산성 향상이 두드러지고 있다. 이러한 생산성 향상은 생산원가의 절감과 가격안정으로 이어지고 있으며, 교육훈련의 강화에 따라 근로자들의 유연성과 적응성이 높아지고 있다. 넷째, 미국의 쌍둥

〈표 6〉 미국의 주요 경제 지표
(단위 : %, 달러, 억 달러)

	1994	1995	1996	1997
실질 GDP	3.5	2.0	2.8	3.7
민간 소비	3.1	2.3	2.6	3.3
민간 고정투자	10.1	5.9	8.3	7.7
주거용	10.8	-2.3	5.9	2.8
비주거용	9.9	9.5	9.2	9.7
산업생산	5.4	4.9	3.5	5.0
제조업임금	12.07	12.37	12.78	13.17
실업률	6.1	5.6	5.4	4.9
수출	7,120	7,946	8,709	9,571
수입	8,176	8,965	9,657	10,581
소비자물가	2.6	2.8	3.0	2.3
경상수지	-1,335	-1,291	1,482	-1,651
대GDP비율	2.4	1.8	1.9	2.0

이 적자중 하나인 재정적자가 급변 회계년도에 29년만에 흑자를 기록할 예상이어서 저금리 기조가 당분간 유지되면서 경제성장세가 지속될 예정이다.

한편 금년 1/4분기 미국의 경제성장률은 연율로 5.4%에 달해 1996년 2/4분기 이후 가장 높은 증가율을 기록하였다. 이러한 고성장세는 기업의 투자와 높은 소비지출에 의해 이루어지고 있으며, 그 동안 성장의 견인차 역할을 해 온 수출은 아시아 금융위기로 인해 둔화되고 있다. 이와 같이 미국은 견고한 내수기반을 바탕으로 성장을 지속하고 있다. 캐나다의 1/4분기 경제성장률은 연율로 3.7%를 기록하였으며, 금년 전

〈표 7〉 캐나다의 경제 현황
(단위 : %, 달러, 십억달러)

	1995	1996	1997
실질 GDP	2.3	1.2	3.8
소비자물가	2.2	1.6	1.6
제조업 임금 상승률	1.4	3.2	0.9
산업 생산	3.4	1.5	4.9
실업률	9.5	9.7	9.2
소매 판매	2.3	0.6	5.3
상품수출	193.0	205.8	217.8
상품수입	168.5	175.8	200.9
상품무역수지	24.5	30.0	16.9
경상수지	-5.4	2.7	-12.2

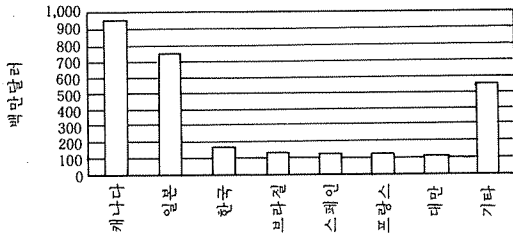
체로는 3.5%의 성장률이 예상된다.

이와 같이 장기성장세가 지속되면서 미국 각주의 산업구조가 유사성을 띠게 되자 고용이 증가하면서 노동인력의 이동현상이 줄어들고 있다. 그러나 그 동안 상대적으로 낙후되었던 네바다, 유타, 아이다호주 등 서부지역과 록키산맥 주변 주로의 근로자유입이 증가하고 있으며, 텍사스와 조지아주 등 소위 Sun Belt지역인 남부 17개주의 고용증가율이 미국의 평균 고용증가율을 상회하고 있다.

이러한 가운데 미국 자동차산업의 중심지가 남동부로 이동하면서 이들 지역에 속한 주들이 자동차조립업체와 부품업체의 투자대상지로 부상하고 있다. 특히 남동부지역의 주들은 외국인 투자의 유치를 위해 경쟁적으로 각종 유인을 제공하고 있다. 이와 같이 자동차산업의 중심축이 남동부지역으로까지 확산되면서 타이어업체들의 신규투자도 이들 지역을 중심으로 증가하고 있다.

한편 북미 주요 타이어 생산 공장중 노조가 결성되어 있는 타이어 공장의 수는 브리지스톤/화이어스톤사가 7개, 굿이어사가 10개, 미셸린사가 4개에 달하고 있다. 반면 노조가 결성되어 있지 않은 공장수는 브리지스톤사가 1개, 굿이어사가 2개, 미셸린사가 9개에 이르고 있다. 이와 같이 외국업체 공장의 노조결성률이 낮은 반면 브리지스톤/화이어스톤사와 굿이어사의 노조 결성률이 높으며, 1976년 이후 파업이 단 한건도 일어나지 않은 굿이어사의 경우 지난해 대형 파업으로 어려움을 겪은 바 있다.

미국의 출하 대비 타이어 수출비율은 최근 35%에 달하고 있으며, 수입침투율은 20%선에서 안정세를 보이고 있다. 미국의 타이어 수입은 1996년 전년대비 2.2%가 감소한 29억 200만 달러를 기록하였다. 국별로는 캐나다가 미국의 최대 수입 대상국



[그림 3] 미국의 타이어 수입 현황(1996년)

이며 우리나라는 3위의 수입 대상국의 위치에 올라 있다. 지난 3년간 캐나다와 일본으로부터의 수입 비중이 55%를 기록해 이들 국가에 대한 미국의 수입의존도가 매우 높은 실정이며, 우리나라로부터의 수입은 1996년에 전년대비 11.6%가 감소하였다. 미국의 타이어 수입관세는 승용차용 레이디얼 타이어가 4%, 기타 타이어가 3.8%에 달하고 있다.

한편 캐나다의 최대 타이어 수입 대상국은 미국이며, 그 뒤를 일본, 한국, 스페인, 프랑스, 영국이 잇고 있다. 우리나라의 대캐나다 타이어 수출은 1996년에 전년대비 11%가 감소한 7,755만 캐나다 달러에 달하여 캐나다 타이어 수입시장의 7.3%를 차지하였다. 캐나다는 한국산 타이어에 대해 7%의 일반특혜관세를 부과하고 있으나 북미자유무역협정(NAFTA)에 따라 미국산 타이어에 대해서는 1%, 멕시코산에 대해서는 1.4%의 관세를 부과하고 있어 역외국산 타이어의 가격경쟁력이 미국과 멕시코산에 비해 떨어지고 있다.

〈주요 자동차업체의 대미 직접투자 동향〉

외국기업의 대미 직접투자는 80년대 중반 이후 일본기업의 주도로 급증하기 시작하여 1996년 말 현재 누적액 기준으로 7,

965억 달러를 기록하고 있다. 이와 같이 외국기업의 대북미 직접투자가 증가하고 있는 이유는 미국의 투자입지가 점차 개선되고 있으며, 외국기업들이 대미 수출보다는 현지 생산을 통해 미국시장에서 경쟁하는 것이 더 효율적이라고 생각하고 있기 때문이다.

자동차산업의 경우 일본 자동차업체의 대미 진출에 이어 고품질의 대명사로 불리우는 독일 자동차업체의 미국내 현지 생산이 이루어지고 있다. 메르세데스 벤츠는 1993년 알라바마주를 미국내 현지 생산기지로 선정하였으며, BMW는 사우스 캐롤라이나주에서 자동차를 생산하고 있다. 또한 폴크스바겐도 미국내 현지생산 입지를 모색하고 있다. 이와 같은 독일 자동차업체의 입지선정 요인에서 최근 주의 투자유인(incen-tive)제도가 중요한 역할을 차지하고 있다.

미국 사우스 캐롤라이나주에 최초의 해외 생산기지를 구축한 BMW는 기존의 7만 5,000대 생산능력을 10만대로 확충하기 위해 2억 달러를 추가로 투자할 계획이다.²⁾ BMW는 Z3 스포츠카를 현지에서 생산하여 전세계 시장에 판매할 계획이며,³⁾ 북미 시장 판매를 목표로 한 기존의 3 시리즈 승용차도 계속 생산할 예정이다. 이와 같은 결정은 미국내의 생산비용이 독일보다 낮기 때문이며, BMW의 대미 총 투자액은 8억 달러를 상회하게 되었다.

〈표 8〉 독일 자동차업체의 미국내 생산현황 (단위: 명, 대)

	생산년도	위 치	생산차종	고 용	생산능력
BMW	1994	Greensville, SC	3-시리즈, 로드마스터	1,000	70,000
벤 츠	1996	Tuscaloosa, AL	스포츠 유틸리티	1,350	60,000~80,000

2) BMW는 예상했던 바와는 달리 근로자 교육, 훈련의 결과 미국에서 생산한 자동차의 품질에 문제를 느끼지 못하고 있으며 장기적으로 생산 능력을 12~13만대로 확충할 계획임.
 3) BMW는 현지 생산차량의 2/3를 유럽과 아시아에 수출할 계획이며 미국 내에서의 수입활동도 지속할 계획임.

한편 타이어업체중에서는 브리지스톤사가 미국내 경쟁에 효과적으로 대처하기 위해 지난해 8월 4억 3,500만 달러를 투자하여 사우스 캐롤라이나주 아이킨 카운티(Aiken County)에 150만 평방피트 규모의 타이어 생산 공장을 건설하기로 결정하였다. 1988년 화이어스톤사를 인수합병한 브리지스톤사는 1991년 3억 5,000만 달러를 투자하여 테네시주에 트럭용 레이디얼 타이어생산 공장을 완공한 바 있다. 이후 브리지스톤사는 미국내에 8개의 타이어생산 공장을 건설하였으며, 금번 신규공장은 브리지스톤사의 9번째 미국내 타이어 생산 공장인 셈이다. 브리지스톤사는 신규공장이 300~400명을 고용하여 1999년 봄에 타이어를 생산하기 시작할 예정이며 2000년에는 고용규모를 800명으로 확대할 계획이라고 발표하였다.

브리지스톤사는 미국내 수요를 충족시키고 일본으로부터의 타이어 수입을 줄이기 위해 공장을 건설하기로 결정하였으며, 2000년까지 일일 2만 5,000개의 승용차용 및 경트럭용 레이디얼 타이어를 생산할 계획이다. 브리지스톤사는 가용 노동력, 운송하부구조, 고객과의 인접성을 고려하여 사우스 캐롤라이나주를 생산입지로 선정하였다. 즉 일본 자동차업체들이 테네시, 켄터키주를 중심으로 현지 공장을 운용중이고, 최근 미국의 남동부지역이 자동차산업의 새로운 생산입지로 부상하고 있는 점을 고려하여 사우스 캐롤라이나주를 생산입지로 결정한 것으로 평가할 수 있다. 브리지스톤사는 신규공장의 건설과 함께 지난해와 금년에 걸쳐 4억 3,000만 달러를 투자하여 북미 현지 공장의 설비를 현대화하고 있다. 브리지스톤사는 신규공장이 가동될 경우 미국시장 점유율이 현재의 16%에서 20%로 증가할 것으로 예상하고 있다.

한편 1995년과 1996년에 심각한 파업에 직면하였던 브리지스톤사는 최근 노조와의 타협을 통해 신제품을 개발한 결과 성공을 거두고 있다. 브리지스톤사는 굳이어사를 따라 잡고 사우스 캐롤라이나주 그린스빌에서 첨단 공법인 C3M을 사용하는 생산공장을 가동하고 있는 미첼린과의 효율적인 경쟁을 위해 새로운 생산공법을 개발해 나아가고 있다. 이와 같이 주요 타이어업체의 미국내 공장건설이 증가하면서 미국내에서의 가격경쟁이 심화되고 있으며 과잉생산 문제는 당분간 지속될 전망이다.

5. 시사점

국제통화기금(IMF)의 관리체제하에 놓여 있는 국내 기업의 구조조정이 추진되면서 국내업체의 해외 직접투자가 급속히 둔화되고 있으며, 기존 투자의 통합조정이 이루어지고 있다. 최근 투자유치 대상국으로 지목되고 있는 미국과 유럽 기업들 역시 80년대 말 이후 뼈를 깎는 구조조정과정을 밟아 오고 있다. 특히 미국의 자동차업체들은 여타 산업내 업체들에 비해 강도 높고 오랜 기간의 구조조정을 추진하면서 상당수의 기업을 외국기업들에게 매각하고 대규모 감원과 생산체제의 개편을 실시하고 있다.

한편 1980년대를 통해 전세계 타이어업계는 세계화와 통합화의 과정을 밟아 왔다. 미국의 타이어업체들은 경쟁력 저하에 따른 구조개편의 일환으로 다수의 공장을 매각하였으며, 외국 타이어업체들은 미국업체의 매물을 선별적으로 인수합병하였다. 이러한 구조조정 결과 1990년대에 들어서서 세계 15대 타이어업체에 등재되어 있는 미국의 타이어업체는 굳이어사와 쿠파사의 단 2개 업체에 불과하게 되었다. 외국 타이어업

체들은 북미시장으로의 효율적인 진입을 위하여 미국 타이어업체를 인수합병하였으며, 이중 브리지스톤사의 화이어스톤사 인수, 미첼린사의 유니로열 굳리치사 인수, 스미토모사의 던롭사 인수가 성공한 사례로 평가받고 있다. 그러나 요코하마사의 모허크(Mohawk)사 인수나 피렐리사의 암스트롱사 인수 등은 인수후 일부 설비의 폐쇄와 감량생산, 합리화 등이 뒤따랐다는 점에서 성공적인 인수로 평가 받지 못하고 있다. 또한 컨티넨탈사가 노후하고 관리가 제대로 이루어지지 못해 온 제네럴타이어를 6억 5,000만 달러에 인수한 사례는 너무 높은 가격을 지불했다는 평가를 받고 있다.

전술한 바와 같이 최근 외국기업의 대미 직접투자가 큰 폭으로 증가하고 있으나 상당수의 외국기업들이 미국시장을 제대로 이해하지 못하고 진입하고 있는 점이 문제로 지적되고 있다. 유럽 타이어업체들의 경우 미국업체를 인수하여 고품질의 타이어를 현지에서 생산한다는 전략 아래 미국진출을 확대하였으나, 인수한 미국업체의 생산설비가 노후하고 기술 역시 진부하여 많은 어려움을 겪고 있다. 특히 유럽 타이어업체들은 미국의 교체용타이어시장이 유럽시장과 많이 다르다는 점을 이해하지 못하고, 유럽식 경영방식으로 문화가 다른 미국인 근로자를 관리함으로써 미국내 경영이 부진한 것으로 지적받고 있다.

이와 같이 미국시장은 겉으로 보기에겐 진입이 쉽고 경쟁도 단조로운 시장으로 평가될 수 있으나 시장환경이 시시각각으로 변화하는 역동성이 강한 특징을 가지고 있다. 따라서 우리 기업들은 단순한 시장 정보에 의지하여 미국시장을 공략할 경우 많은 어려움에 부딪칠 수 있으며, 안정적인 시장 점유율의 확보도 어렵다는 점을 간과

해서는 안된다. 이러한 점은 국산 타이어의 미국시장 점유율에서 잘 나타나고 있다. 1996년 판매액 기준으로 볼 때 국내업체의 북미시장 점유율은 1.7%에 불과한 실정이다. 이러한 판매 규모는 미국시장 점유율면에서 7위에 등재되어 있는 요코하마 타이어사의 판매규모의 69%에 불과한 실적이다. 이에 따라 우리 업계는 세계 최대의 타이어 시장인 미국시장 관리에 노력을 기울일 필요가 있다.

국내 타이어업계는 아직까지 국산 타이어에 대한 미국 소비자의 인지도가 높지 않다는 점에서 미국내에서의 광고 확대 등 마케팅 활동을 강화하여야 한다. 특히 선진업체의 미국내 생산이 확대되면서 미국시장에서의 경쟁이 심화될 예상에 따라 가격경쟁력에 의존한 미국 시장 진출전략은 곧 한계를 드러낼 전망이다.

이에 따라 국내업체가 북미 시장 점유율을 확대·유지하기 위해서는 지속적인 연구개발 투자를 통해 성능이 뛰어난 신제품을 개발하고 현지 바이어를 효율적으로 관리할 필요가 있으며, 비용절감을 위해 신생산기법을 개발하고 신축적인 가격전략을 운용해 나아가야 한다. 특히 미첼린사와 굳이어사가 특유의 신생산기법을 개발하여 비용 절감과 순익 증대에 적극 나서고 있어 700억 달러에 달하는 전세계 타이어시장의 판매구조에 커다란 변화를 몰고 올 예상이다. 따라서 국내업계는 세계 최대의 단일 타이어 시장이자 전세계 타이어업체의 경쟁력을 가늠할 수 있는 미국시장에서의 경쟁우위 확보가 전세계 타이어시장의 점유율을 높이는 데 필수적이라는 점을 유념하여 구조개편 등을 통한 경쟁력 강화에 박차를 가하여야 할 것이다.