

1998년 세계경제 및 타이어 수출 전망

李 吭 九*

1. 낮아질 세계 경제성장률

〈표 1〉 세계 경제 전망

(단위 : %)

	1997	1998
전세계	4.1	3.5
미 국	3.8	2.4
일 본	1.0	1.1
EU	2.6	2.7
독 일	2.3	2.4
영 국	3.7	2.2
프랑스	2.4	2.6
이테리	1.4	2.5
아시아 ¹⁾	6.8	5.7
아세안 4국 ²⁾	4.0	1.7

자료 : IMF

주 : 1) 일본 및 한국 제외

2) 인도네시아, 태국, 말레이시아, 필리핀

금년 세계경제는 지난해보다 낮은 3.5%의 성장률을 기록할 전망이다. 지역별로는 동남아와 일본 등 아시아지역의 성장세가 큰 폭으로 둔화되고, 중국과 미국도 금년보다 성장률이 낮아질 예정이다. 반면 통화통합이 추진되고 있는 유럽은 상대적으로 높은 성장률을 기록하면서 미국과 함께 세계경제 성장의 견인차 역할을 수행할 전망이다.

'90년대 들어 세계경제 성장의 견인차 역할을 해 온 미국경제는 금년에 아시아 금융위기로 인한 수출부진과 소비자들의 근검절약적인 소비행태로 인해 소비가 둔화되고 과잉공급 능력에 따른 투자 위축 등으로 작년보다 낮은 2.6%의 실질성장률을 기록할 예정이다. 최근 회복세를 보였던 캐나다경제 역시 성장률이 상대적으로 낮아질 전망이다.

일본경제도 예상보다 낮은 1.0% 미만의 성장에 그칠 것으로 보인다. 지난해 말 일본정부는 상반기에 단행된 소비세 인상과 재정적자의 축소를 위한 공공투자억제로 내수가 극히 부진하자 경기 부양을 위해 2조엔 규모의 특별감세조치를 단행하여 경기

부양에 적극 나서고 있으나 일본경제가 회복세를 나타내기 위해서는 추가적인 조치가 필요한 것으로 분석되고 있다.

지난해 회복세를 보였던 EU경제는 유럽 통화통합 1차 참가국 발표와 아시아 금융위기의 여파로 금년에는 지난해에 비해 약간 높은 2.7%의 안정적인 성장률을 기록할 전망이다. 이는 유러화에 대한 불안감과 경제수렴 조건을 충족시키기 위해 2년이상 재정적자를 감축해 온 일부 회원국들이 긴축정책을 운용할 것이기 때문이다. 한편 EU 주요 국별 경제성장률에 있어서는 큰 차이를 보일 전망이다. 독일과 프랑스는 마르크화와 프랑화의 약세에 따른 수출증가세가 이어지면서 지난해보다 높은 성장률을 달성할

* 産業研究院 北美歐洲研究팀 首席研究員

것으로 보인다. 이탈리아 역시 상대적으로 높은 금리수준을 인하할 가능성이 높아 지난해보다 높은 성장률이 예상된다. 그러나 그동안 높은 성장세를 보여왔던 영국은 내수과열을 진정시키기 위한 금융긴축정책과 파운드화의 강세에 따라 성장률이 둔화될 것으로 전망된다.

최근 신흥시장으로 급부상하고 있는 중동부 유럽국가중 헝가리, 체크, 폴란드, 슬로베니아, 슬로바키아로 구성된 중부유럽자유무역연합(Central Europe Free Trade Association) 국가의 경제성장세는 지속될 전망이다. 이들 국가의 경제성장률은 지난해 유럽지역에 대한 수출이 감소하면서 약간 둔화되었으나 금년에는 5-7%의 성장률을 기록할 것으로 보인다. 또한 이들 국가들의 수입은 실질소득과 자본투자의 꾸준한 증가세에 힘입어 증가할 예상이며 상대적으로 낮은 임금과 생산성 향상 등으로 인해 현지 생산환경이 호전되고 있어 선진국 기업의 직접투자도 증가할 전망이다.

국내 타이어업체의 주요 수출시장중의 하나인 중동경제는 완속성장세를 지속할 예정이다. 지난해 4%의 성장률을 기록한 것으로 추정되는 중동경제는 금년에 다소 성장률이 낮아지겠지만 경제개혁조치가 잇따르면서 외국인 직접투자가 증가하여 성장기반을 강화할 예정이다. 국가별로는 터키경제가 거시경제정책의 실패로 물가급등과 재정 및 무역수지적자가 확대되면서 금년 성장률이 5%이하로 낮아질 예정이다. 아라비아 반도의 석유수출국들은 유가 하향안정세에 따라 성장률이 둔화될 전망이며, 이스라엘의 성장률도 낮아질 것으로 보인다. 반면

이란의 성장률은 경제안정을 이루면서 금년 보다 높아질 전망이다.

지속적인 경제개혁과 정치적 안정세로 인해 위기의 대륙에서 기회의 대륙으로 탈바꿈하고 있는 아프리카는 지난해에 이어 금년에도 5%의 성장률을 기록할 예정이다. 최근 아프리카 국가들의 경제자유화, 개선된 통상 및 환율정책과 민영화조치는 경제 성장에 긍정적인 영향을 미치고 있다. 이에 따라 세계은행과 국제통화기금 등 국제기구들이 아프리카 경제개발에 대한 개입을 확대하고 선진국 기업들의 직접투자가 증가하고 있다. 국별 금년 경제성장률은 지난해에 비해 대부분 약간 낮아져 이집트가 3.8%, 남아공이 2%, 알제리가 4.5%, 나이지리아가 1.6%를 각각 기록할 예상이나 모로코는 6%대의 높은 성장률을 기록할 전망이다.

중국경제의 금년 성장률은 8%대로 낮아지겠지만 안정성장국면을 보일 전망이다. 중국은 아시아 금융위기가 자국으로 확대되는 것을 방지하기 위해 다양한 노력을 기울일 예상이며, 국유기업의 민영화와 통폐합을 통한 산업구조조정을 지속적으로 추진하고 공산품의 수급과 물가안정에 경제정책의 역점을 둘 예정이다. 이러한 가운데 중국내 자동차 수요가 큰 폭으로 증가할 것으로 보이며 중국 자동차의 대미수출을 계기로 중국의 자동차수출이 본격화될 것으로 예상된다.

동남아 경제는 금년에 본격적인 구조조정에 진입할 예정이다. 태국, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아 등 아세안 4개국의 금년 평균성장률은 내수와 투자가 큰 폭으로 감소하여 지난해보다 낮은 1.7%에 그칠 예

(표 2) 동남아 주요국의 경제성장 전망
(단위 : %)

	1997	1998
중 국	9.0	8.8
홍 콩	5.9	2.3
인 도 네 시 아	6.3	2.8
말 레 이 시 아	7.5	2.6
필 리 핀	4.9	3.6
싱 가 포 르	7.1	3.5
대 만	6.6	5.7
태 국	1.4	-2.4

자료 : Peregrine Research Institute

상이다. 그러나 태국과 인도네시아가 마이너스 경제성장률을 나타낼 가능성이 높아 성장률은 예상치보다 낮아질 예정이다. 최근 거대신용시장으로 급부상하고 있는 인도의 금년도 경제성장률은 5%선을 유지할 전망이다. 그러나 경제개혁 조치의 이행이 부진하고 사회간접자본이 부족하여 성장이 가속화되는데는 상당한 시일이 소요될 것으로 보인다.

최근 역내 경제통합을 가속화하고 있는 중남미 각국은 아시아 금융위기가 자국내로 확산되는 것을 방지하기 위해 메르코수르 회원국을 중심으로 이미 관세를 대폭 인상하였으며, 남미경제를 주도하고 있는 브라질은 대대적인 긴축정책을 운용하고 있다. 이에 따라 브라질의 수입이 크게 감소하고 있으며, 이는 메르코수르 회원국인 인접 아르헨티나, 우루과이와 파라과이 경제에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보인다. 이에 따라 브라질의 금년도 경제성장률은 1% 미만에 그칠 것이며, 아르헨티나는 3.8%, 멕시코는 4.9%로 성장률이 둔화될 예정이다.

이와 같이 금년 세계경제의 성장세가 지난해보다 둔화되면서 교역증가율도 지난해

수준을 하회할 전망이다. 특히 동아시아 각국이 경쟁적으로 수출을 확대할 예상인 반면 이들 국가의 주요 수출시장인 북미와 유럽의 내수는 지난해보다 부진할 것으로 보여 수출시장에서의 경쟁이 치열해질 예정이다. 또한 주요선진국들은 저가제품의 수입이 급증할 경우 자국산업보호와 무역수지개선을 위해 보호무역주의적 통상정책을 운용할 가능성이 높아 금년 세계교역환경은 지난 수년간에 비해 열악해질 것으로 보인다.

2. 열악해질 수출시장 환경

세계무역기구(WTO)는 지난해 세계 교역증가율은 1996년의 5%보다 높은 7%에 달할 것으로 추정하였다. WTO는 지난해에 지난 10년간 처음으로 수출증가율이 수입증가율을 상회하였다고 추정하면서 금년에는 무역분쟁이 증가할 것으로 예상하고 있다. 지난해 세계 교역증가율이 높아진 이유는 미주지역 경제의 호황과 서유럽경제가 회복세를 나타내었기 때문이다.

한편 금년 세계 교역증가율은 아시아경제의 성장 둔화로 인해 작년보다 낮아질 전망이다. 그동안 높은 수출신장세를 보여왔던 홍콩, 한국, 말레이시아, 싱가포르, 대만, 태국 등 6개국의 수출이 1996년에 1995년의 절반 수준인 7%에 그친데 이어 지난해에도 큰 폭의 회복세를 나타내지 못하였다. 이들 국가의 금년 수출은 각국 화폐의 평가절하에 따른 수출 가격경쟁력의 강화로 증가할 것이나 주요 수출대상국 경제성장률이 둔화될 전망에 따라 수출시장에서의 경쟁만

심화시킬 뿐 실질적인 성과는 기대에 못미칠 전망이다.

즉 동남아 금융위기가 동아시아 전역으로 확산되면서 아시아 각국은 자국화폐의 평가절하를 계기로 수출가격 인하경쟁을 가속화할 예정이다. 아세안 국가와 한국이 경쟁적으로 수출가격을 인하하면서 저임금을 바탕으로 그동안 수출증대에 적극 나섰던 중국도 유안화를 평가절하할 가능성이 높아지고 있다. 이 경우 과잉생산 능력의 문제를 안고 있는 중국은 대선진국 수출증대에서 돌파구를 찾을 가능성이 높으며, 내수 부진에 따라 수출증대에 적극 나설 아시아 개도국과 선진국간의 무역마찰이 심화될 전망이다. 특히 세계 최대의 시장을 보유하고 있는 미국시장에서의 경쟁은 매우 치열해질 것이며, 미 의회는 무역수지 적자가 사상 최대치를 경신하면서 확대될 경우 보호무역정책을 대폭 강화할 가능성이 높다. 또한 일본도 엔화가치의 하락을 계기로 수출증대에 노력할 예상이기 때문에 중국 및 일본과 미국 및 EU간의 무역마찰이 심화될 예정이다. 한편 아시아 금융위기가 확산되면서 말레이시아와 브라질, 아르헨티나 등의 메르코수르 회원국들이 자국시장 보호를 위한 무역장벽을 높임에 따라 세계 각국이 보호무역정책을 잇달아 강화할 가능성도 배제할 수 없다.

이와 같이 국내업체의 수출 가격경쟁력은 대폭 개선되었으나 해외시장에서의 경쟁 심화와 보호무역주의의 대두 가능성으로 금년 수출환경은 지난해에 비해 크게 개선될 것으로 예상하기는 이르다. 이러한 가운데 IMF의 요구에 따라 국내시장의 대폭적인

개방과 각종 규제 of 대대적인 개혁이 불가피하여 국내시장에서의 경쟁 역시 심화될 전망이다. 세계 유수의 다국적기업들은 한국시장의 개방 가속화에 따라 국내시장 점유율 확대에 적극 나설 것이며 그동안 보호의 그늘아래 안주하였던 국내기업은 무방비 상태에서 새로운 경쟁국면을 맞이할 전망이다. 특히 공급과잉과 내수부진을 겪고 있는 자동차업체의 경우 일본 자동차 수입규제의 완화로 인해 어려움이 가중될 전망이다. 또한 수입 원자재에 크게 의존하고 있는 국내 수출업체들은 원화가치 하락에 따른 수입원자재 가격의 상승으로 원가상승 압박을 받을 것이며, 외국 구매선으로부터의 수출가격 인하 요구에 따라 체산성이 악화될 전망이다. 물론 노동시장의 개혁에 따라 국내임금의 하향안정세가 이루어질 수 있고 노-사합심을 통한 생산성 향상으로 이를 상쇄할 수 있겠으나 이 과정에서 발생할 수 있는 어려움을 슬기롭게 극복할 수 있느냐가 금년도 국내업체의 최대과제라 하겠다.

3. 둔화될 전세계 자동차 수요

전세계 자동차업체들은 투자비용 절감과 규모의 경제효과를 극대화하기 위해 기업간 제휴, 플랫폼의 축소와 부품 공용화를 적극 추진하고 있다. 이에 따라 세계 유수의 자동차업체들은 표준화를 통해 세계 전역에 걸쳐 생산, 사용될 수 있는 자동차의 모델과 부품의 공동개발을 적극 추진하고 있다. 이와 함께 자동차업체들은 비용통제와 적기(Just-In-Time)공급체제를 강화하고 있으며, 제조공정의 자동화와 전산화를 추진하

고 있다.

이러한 가운데 전세계 자동차시장의 각종 장벽이 무너지고 있으며, 승용차 및 경트럭 시장과 생산의 통합이 가속화되고, 개도국 자동차시장이 급성장하면서 선진 자동차업체의 저비용 국가로의 생산설비 이전이 활발히 추진되고 있다. 실례로 미국의 빅 3는 멕시코와 남미에서의 생산을 확대하고 있으며, 혼다와 BMW는 상대적으로 높은 자국내 노동비용으로 인해 미국에서의 생산을 확대하고 있다. 이와 함께 선진 자동차업체들은 환율변동의 영향을 최소화하기 위해 세계 주요 자동차시장에 인접한 지역에서 생산활동을 증대하고 있으며, 대표적인 사례로는 벤츠사가 미국 알라바마주를 M-Class 스포츠유틸리티 차량의 생산거점으로 선정한 사례를 들 수 있다.

이와 같이 세계 자동차산업의 세계화(globalization)가 적극 추진되고 있으며, 이는 제품개발비용의 절감을 통한 가격인하와 이윤증대에 기여하고 있다. 또한 부품공용화로 인해 비용이 낮은 지역에서의 생산 집중화가 이루어지고 있으며, 새로운 부품의 개발기간 단축과 비용절감이 이루어지고 있다. 한편 부품수의 축소지향에 따라 단일 부품의 공급보다는 모듈이나 시스템의 공급이 증가하고 있으며, 중소부품업체간의 통합이 추진되고 있다.

한편 소형 자동차업체들은 생존을 위해 대형 자동차업체와 협력을 확대하고 있다. 이러한 예로는 포드사의 마쓰다와 재규어 및 오스틴 마틴사의 보유 지분 확대, GM의 사브사 주식 50%와 이스즈, 스즈끼사의 주식 인수, 닛산의 수바루 주식 인수 등을

들 수 있다. 이와 같은 자동차 조립업체를 중심으로 한 통합화와 제휴 추세가 최근에는 규모의 경제효과를 거두기 위한 목적에서 부품업체간에 활발히 추진되고 있다. 이러한 통합화는 조립업체가 소수의 부품업체와 거래하게 됨으로써 부품 공급가격의 인하와 이윤증대를 실현할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 소수의 대형 부품업체가 부품시장을 지배함으로써 경쟁이 약화되고 가격인상의 가능성이 높다는 단점을 가지고 있다. 이와 같이 전세계 자동차조립 및 부품업체들은 비용절감 등 경쟁 효율성 제고를 위해 통합화와 세계화를 동시에 추진하고 있다.

한편 세계 양대 자동차시장을 형성하고 있는 미국과 유럽의 금년 자동차 수요는 지난해에 비해 둔화될 전망이다. 또한 그동안 신흥 거대시장으로 급부상해 온 아시아시장의 수요는 급격히 위축될 것이며, 동구와 중남미시장 수요도 큰 폭으로 증가하지는 않을 전망이다.

이와 같이 전세계 자동차 수요증가율이 둔화될 예상이나 금년 우리의 자동차수출은 미국과 유럽을 중심으로 증가할 전망이다. 미국시장의 경우 대우자동차의 신규진입이 예상되고 원화가치 하락에 따른 가격 경쟁력 회복으로 수출이 15% 가량 증가할 예정이다. 대유럽 수출 역시 유럽경기의 회복세에 따른 수요증가로 활기를 띠 예상이나 시장점유율 증가에 따른 보호무역 조치 강화에 대비할 필요가 있다. 이러한 대선진국 수출 증가와는 달리 동남아시아에 대한 수출은 큰 폭으로 감소할 예상이며, 여타 개도국에 대한 수출도 부진할 전망이다.

4. 전세계 타이어 수급 전망

지난 수년간 세계 타이어산업은 기업구조 개편(restructuring), 통합화, 공장 폐쇄 및 원자재 가격전쟁을 겪어 왔다. 이 과정에서 상위 20대 기업의 시장지배력이 강화되면서 이들 기업들은 전세계 타이어 매출액의 90%를 차지하게 되었다. 또한 세계 우수 타이어업체의 세계화전략 추진이 가속화되면서 기업간 기술교환이 활발히 이루어지고 있다. 이러한 기술교환은 세계적인 공급체제의 구축과 저비용국가에서의 생산을 강화할 수 있는 잇점에 따라 점증할 예정이다. 한편 타이어산업에서의 경쟁은 산업의 성숙화에 따른 판매신장을 둔화와 신기술개발의 한계 및 제조비용 절감의 어려움 등으로 점차 심화될 전망이다.

세계 타이어산업의 4대 이슈로는 우리나라를 포함한 아시아 개도국 타이어업체의 급부상, 지난 2년간의 원자재 가격상승, 유연 생산체제로의 전환, 신기술개발경쟁의 심화를 들 수 있다. 아시아 개도국들은 시장규모가 큰 선진국 교체용 타이어시장의 점유율을 확대하기 위한 노력을 강화하고 있으며, 이는 가격경쟁의 심화라는 결과를 낳고 있다. 또한 일부 제조업체들은 중층적인 생산구조를 갖추기 시작하였으며, 원자재 가격상승에 따른 비용증가를 소비자가격의 인상으로 상쇄하고 있다. 이와 함께 신차용 타이어시장에서의 이윤이 낮아지면서 수익성이 상대적으로 높은 교체용 타이어시장에서의 고객확보경쟁이 심화되고 있다.

더불어 대형 타이어업체들은 유연생산체제의 구축에 박차를 가하고 있다. 타이어업

체들은 비용압박과 틈새시장이 확대되면서 시장환경변화에 신속히 적응할 수 있는 제조공정을 필요로 하게 되었으며, 보다 경제적으로 소비자의 욕구를 충족시키기 위해 첨단 제조공법의 채택을 통한 제품 차별화와 다양화를 추진하고 있다. 이러한 기술주도형의 제품 차별화 추세는 대형 타이어업체들의 주도하에 당분간 지속될 전망이다.

한편 최근 국제 원자재가격이 하락하면서 타이어 원료인 천연고무의 가격도 하락하고 있다. 이러한 국제가격의 하락은 천연고무의 주요생산국인 태국의 금융위기에 따른 바트화가치의 급락에 따라 발생하고 있으나 원화가치의 하락에 따라 국내업체의 수입가격은 급등하여 원가압박이 심해지고 있다.

(1) 전세계 수급전망

이와 같은 환경변화속에서 전세계 타이어 생산규모는 1996년에 연 10억개를 돌파하였으며 상위 20개국이 전세계 타이어생산의 90%를 차지하고 있다. 국별로는 미국이 연 2억 1,030만개의 승용차용 타이어와 4,500만개의 상용차용 타이어를 생산하여 전세계 타이어생산을 주도하고 있으나, 경트럭용 타이어 생산에서는 일본이 선두자리를 차지하고 있다. 또한 트럭, 버스용 타이어의 생산에서는 중국이 수위를 차지하고 있으며 우리나라의 생산규모도 비약적인 성장을 지속하고 있다.

주요국의 승용차용 타이어 생산은 금년에 전년대비 1.8%가 증가할 전망이다. 국별로는 인도와 대만의 생산이 큰 폭 증가할 것이나 이탈리아와 스페인의 생산은 감소할 예정이다. 금년 상용차용 타이어의 생산은

〈표 3〉 주요국의 승용차용 타이어 생산전망

(단위 : 천개, %)

	1996	1997	1998	1999
베네룩스	5,288	5,378(1.7)	5,491(2.1)	5,581(1.6)
브라질	20,530	21,350(4.0)	22,000(3.0)	22,606(2.8)
캐나다	27,945	28,162(0.8)	28,484(1.1)	28,911(1.5)
프랑스	56,416	53,900(-4.5)	55,221(2.5)	56,100(1.6)
독일	41,911	41,950(0.1)	42,000(0.1)	44,000(4.8)
인도	3,607	4,100(13.7)	4,800(17.1)	5,400(12.5)
이태리	28,335	30,000(5.9)	29,150(-2.8)	30,265(3.8)
일본	110,481	114,000(3.2)	117,000(2.6)	111,000(-5.1)
멕시코	5,770	5,915(2.5)	6,120(3.5)	6,284(2.7)
한국	41,212	43,095(4.6)	46,076(6.9)	48,222(4.7)
스페인	21,006	21,106(0.5)	21,048(-0.3)	21,100(0.2)
대만	9,719	10,220(5.2)	10,800(5.7)	11,400(5.6)
영국	27,701	28,203(1.8)	28,589(1.4)	29,106(1.8)
미국	210,300	209,805(-0.2)	211,198(0.7)	209,905(-0.6)

자료 : EIU, Rubber Trends, 1997 3Q

주 : ()안은 전년대비 증감률임.

〈표 5〉 주요국의 신차용 승용차 타이어시장 전망

(단위 : 천개, %)

	1996	1997	1998	1999
베네룩스	5,735	5,685(-0.9)	5,375(-5.5)	5,065(-5.8)
브라질	7,340	8,850(20.6)	9,400(6.2)	9,750(3.7)
캐나다	6,420	6,750(5.1)	6,850(1.5)	6,700(-2.2)
프랑스	15,735	14,250(-9.4)	15,000(5.3)	16,250(1.7)
독일	22,695	22,000(-3.1)	21,500(-2.3)	22,500(4.7)
인도	2,345	2,665(13.6)	3,290(23.5)	3,890(18.2)
이태리	6,590	7,650(16.1)	6,600(-13.7)	6,750(2.3)
일본	39,315	41,600(5.8)	42,250(1.6)	40,650(-3.8)
멕시코	3,990	4,050(1.5)	4,200(3.7)	4,450(6.0)
한국	11,465	12,125(5.8)	13,060(7.7)	13,460(3.1)
스페인	9,705	9,950(2.5)	10,500(5.5)	10,100(-3.8)
대만	1,335	1,370(2.6)	1,395(1.8)	1,425(2.2)
영국	8,430	8,600(2.0)	8,850(2.9)	9,100(2.8)
미국	30,265	29,850(-1.4)	30,425(1.9)	30,400(-0.1)

자료 : 전게서.

주 : ()안은 전년대비 증감률임.

〈표 4〉 주요국의 상용차용 타이어 생산전망

(단위 : 천개, %)

	1996	1997	1998	1999
베네룩스	1,932	1,965(1.7)	2,006(2.1)	2,038(1.6)
브라질	10,805	11,235(4.0)	11,575(3.0)	11,886(2.7)
캐나다	3,358	3,447(2.7)	3,420(-0.8)	3,400(-0.6)
프랑스	6,304	6,100(-3.3)	6,200(1.6)	6,421(3.6)
독일	6,421	6,500(1.2)	6,722(3.4)	6,950(3.4)
인도	5,216	6,500(24.6)	7,400(13.8)	8,022(8.4)
이태리	3,045	3,069(0.8)	3,150(2.6)	3,180(1.0)
일본	54,177	50,350(-7.1)	51,740(2.8)	53,160(2.7)
멕시코	6,365	6,525(2.5)	6,755(3.5)	6,992(3.5)
한국	16,535	17,100(3.4)	17,552(2.6)	17,900(2.0)
스페인	4,721	4,714(-0.1)	4,678(-0.8)	4,712(0.7)
대만	3,605	3,745(3.9)	3,745(0.0)	3,873(3.4)
영국	3,264	3,266(0.1)	3,280(0.4)	3,195(-2.6)
미국	45,400	46,007(1.3)	46,528(1.1)	47,012(1.0)

자료 : 전게서.

주 : ()안은 전년대비 증감률임.

전년대비 2.5%가 증가할 전망이다. 국별로는 인도를 제외한 대부분의 국가가 3.5% 미만의 증가율을 기록할 예상이며 캐나다와 스페인의 생산은 감소할 것으로 보인다.

주요지역별로는 북미지역의 타이어 생산은 지난해에 비해 소폭 증가할 예상이며 브

라질의 생산도 신규 자동차조립공장의 연이은 가동에 힘입어 증가할 것으로 보인다. 일본은 신차용 승용차 타이어 생산이 수출 증가세에 힘입어 증가할 것이며 교체용 승용차 타이어 수요도 증가세를 유지할 전망이다. 유럽 8개국의 생산은 전년대비 0.7%가 증가할 전망이며 승용차용 타이어의 생산이 0.5%, 상용차용 타이어의 생산은 1.6%가 각각 증가할 예상이다.

한편 지난해 세계 타이어산업내 자본 투자규모는 3,616만 달러에 달하여 향후 2-3년내에 3,800만개의 신규 생산능력이 확충될 전망이다. 이중 39.1%인 1,393만달러가 아시아지역에 투자되었으며, 30.2%인 10억 7,600만달러가 북미지역에, 7.6%인 2억 7,100만달러가 중남미지역에 13.2%인 4억 7,000만달러가 유럽지역에 투자되었으며, 중동아프리카지역에는 11.4%인 4억 600만달러가 투자되었다. 업체별로는 1996년에 매출액의 6.5%인 11억 6,930만달러

〈표 6〉 주요국의 신차용 상용차 타이어시장 전망

(단위 : 천개, %)

	1996	1997	1998	1999
베네룩스	464	439(5.4)	449(2.3)	458(2.0)
브라질	2,076	2,262(9.0)	2,460(8.8)	2,580(4.9)
캐나다	1,957	1,957(0.0)	1,906(-2.6)	1,788(-6.2)
프랑스	884	836(-5.4)	860(2.9)	898(4.4)
독일	2,614	2,666(2.0)	2,752(3.2)	2,838(3.1)
인도	1,778	2,033(14.3)	2,245(10.4)	2,367(5.4)
이태리	1,666	1,725(3.5)	1,798(4.2)	1,820(1.2)
일본	9,679	9,828(1.5)	9,594(-2.4)	9,321(-2.8)
멕시코	1,890	2,222(17.6)	2,491(12.1)	2,613(4.9)
한국	3,758	4,115(9.5)	4,370(6.2)	4,517(3.4)
스페인	3,760	4,160(10.6)	4,320(3.8)	3,600(-16.7)
대만	686	721(5.1)	770(6.8)	830(7.8)
영국	1,068	1,060(-0.7)	1,038(-2.1)	1,010(-2.7)
미국	10,972	11,098(1.1)	10,368(-6.6)	10,176(-1.9)

자료 : 전계서.

주 : ()안은 전년대비 증감률임.

〈표 7〉 주요국의 교체용 승용차 타이어시장 전망

(단위 : 천개, %)

	1996	1997	1998	1999
베네룩스	3,305	3,370(2.0)	3,331(-1.2)	3,416(2.6)
브라질	14,624	15,000(2.6)	15,240(1.6)	15,866(4.1)
캐나다	12,023	12,199(1.5)	12,380(1.5)	12,667(2.3)
프랑스	20,495	20,950(2.2)	21,100(0.7)	21,200(0.5)
독일	33,792	34,000(0.6)	34,212(0.6)	34,800(1.7)
인도	2,757	2,872(4.2)	3,126(8.8)	3,291(5.3)
이태리	15,342	15,000(-2.2)	15,100(0.7)	15,361(1.7)
일본	36,986	37,900(2.5)	38,600(1.8)	40,000(3.6)
멕시코	8,454	8,593(1.6)	8,425(-2.0)	8,401(-0.3)
한국	4,667	4,800(2.8)	4,900(2.1)	5,050(3.1)
스페인	11,616	11,850(2.0)	12,200(3.0)	12,950(6.1)
대만	2,304	2,476(7.5)	2,650(7.0)	2,801(5.7)
영국	19,491	20,300(4.2)	21,375(5.3)	21,950(2.7)
미국	172,869	173,150(0.2)	173,950(0.5)	175,200(0.7)

자료 : 전계서.

주 : ()안은 전년대비 증감률임.

를 투자한 브리지스톤이 신규공장과 기존설비의 확장에 13억 달러를 투자하여 경쟁업체와의 생산능력 격차가 더욱 확대될 예정이다.

금년 전세계 신차용 승용차 타이어수요는 전년대비 1.9%가 증가할 전망이다. 국별로는

〈표 8〉 주요국의 교체용 상용차 타이어시장 전망

(단위 : 천개, %)

	1996	1997	1998	1999
베네룩스	436	443(1.6)	454(2.5)	463(2.0)
브라질	7,782	8,100(4.1)	8,250(1.9)	8,375(1.5)
캐나다	2,309	2,324(0.6)	2,396(3.1)	2,516(5.0)
프랑스	2,745	2,855(4.0)	2,926(2.5)	3,001(2.6)
독일	3,550	3,690(3.9)	3,840(4.1)	3,960(3.1)
인도	2,520	2,860(13.5)	3,193(11.6)	3,529(10.5)
이태리	2,185	2,184(0.0)	2,261(3.5)	2,295(1.5)
일본	22,000	23,080(4.9)	24,291(5.2)	24,401(0.5)
멕시코	6,150	6,395(4.0)	6,472(1.2)	6,594(1.9)
한국	3,974	4,041(1.7)	4,198(3.9)	4,325(3.0)
스페인	1,560	1,603(2.8)	1,654(3.2)	1,720(4.0)
대만	992	1,013(2.1)	1,052(3.8)	1,091(3.7)
영국	2,345	2,460(4.9)	2,550(3.7)	2,660(4.3)
미국	39,933	41,000(2.7)	42,444(3.5)	43,600(2.7)

자료 : 전계서.

주 : ()안은 전년대비 증감률임.

는 인도, 브라질 등 신흥 거대시장국가의 수요가 증가할 것이나 이탈리아와 독일의 수요는 감소할 전망이다.

세계 최대의 승용차용 타이어 생산국인 미국의 신차용 승용차 타이어 판매는 지난해 보다 1.9%가 증가하는데 그칠 것이며, 캐나다내 판매도 부진할 예정이다. 일본의 신차용 승용차 타이어 수요도 수출이 호조를 보이고 있으나 내수가 부진하여 큰 폭으로 증가하지 않을 예정이다. 금년 전세계 신차용 승용차 타이어수요는 전년대비 0.7%가 증가할 전망이다. 국별로는 멕시코, 인도, 브라질, 대만 등 신흥 개도국의 수요가 증가할 것이나 미국, 캐나다, 일본, 영국의 수요는 감소할 예정이다.

교체용 승용차 타이어수요는 금년에 전년대비 1.1%가 증가할 전망이다. 국별로는 인도, 대만, 영국을 제외하고는 대부분 부진할 예상이며 멕시코와 베네룩스 3국의 수요는 감소할 전망이다. 금년 교체용 상용차

타이어수요는 전년대비 3.9%가 증가할 전망이다. 국별로는 인도와 일본을 제외하고는 대부분의 국가가 4% 미만의 수요증가율을 나타낼 것으로 보인다.

(2) 우리나라의 수출 전망

1996년 현재 우리나라는 세계 5위의 타이어 생산국의 위치를 차지하고 있다. 이와 같이 국내 타이어산업의 국제적인 지위가 나날이 향상되고 있고 타이어가 자동차와 함께 우리나라 주요 수출품목중의 하나를 차지하고 있으나 여타 주력 수출상품만큼 큰 관심을 끌고 있지 못한 실정이다.

국내 타이어업체의 자동차용 타이어 수출은 점증하여 1994년에 10억 달러를 돌파하였으나 지난해에는 가격경쟁력의 저하로 전년대비 6.7%가 감소한 12억 달러를 기록한 것으로 추정된다. 1996년 국내 타이어업체의 주요 수출대상 지역별 시장점유율을 살펴보면 중동, 아프리카시장을 제외하고는 매우 낮은 실정이다. 특히 지난해에는 국내업체의 가격경쟁력이 저하되면서 수출이 감소하였으나 금년에는 원화가치 하락에 따른 가격경쟁력 회복을 계기로 수출이 증가세로 들어설 전망이다.

한편 국내 타이어업체는 중동, 아프리카 시장에서 21.0%의 시장점유율을 확보하고 있으나 최대 수출시장인 유럽 타이어시장 점유율은 2.7%에 그치고 있다. 또한 시장 점유율 확보경쟁이 가장 치열한 아시아시장에서 국내 타이어업체의 시장점유율은 4.2%에 이르고 있으나 북미시장점유율은 1.7%에 불과한 실정이며 중남미 타이어시장 점유율 역시 2.7%에 그치고 있다. 이와 같이

국내 타이어업체의 세계시장점유율은 전세계 타이어산업에서 차지하는 위상에 걸맞지 않게 낮은 실정이다.

한편 금년도 우리나라의 자동차용 타이어 수출은 전년대비 8.3%가 증가한 13억달러에 달할 전망이다. 지역별로는 유럽과 중동에 대한 수출이 활기를 띠는 것이나 미주와 동남아시아에 대한 수출은 부진할 예정이다. 그동안 세계 타이어시장의 성장을 주도해 온 북미와 유럽시장이 성숙화되면서 아시아를 중심으로 한 개도국시장이 주목을 받아 왔으나 동남아에서 비롯된 아시아의 금융위기가 확산되면서 시장전망이 극히 불투명해지고 있다. 단지 중국 자동차경기의 향방이 아시아의 수요를 결정할 전망이다. 반면 남미를 중심으로 한 자동차업체의 신규공장 설립이 증가하고 있어 동 지역에서 신차용 타이어 수요가 증가할 예정이다. 북미와 유럽 자동차업체들은 120억 달러 남미지역 자동차 생산설비 건립에 투자하여 50만대의 신규 생산능력이 창출됨으로써 남미지역의 수요가 당분간 증가할 예정이다.

전술한 바와 같이 최근의 원화가치 하락으로 국내 타이어업체는 수출가격경쟁력의 회복이라는 긍정적인 효과를 거두고 있으나 원자재의 대부분을 수입에 의존하고 있어 원가상승압박도 동시에 받고 있다. 특히 원자재 수급에 차질을 빚을 경우 향후 수출 전망이 매우 불투명해질 전망이다. 이와 함께 국내업체들은 당분간 수출채산성의 악화라는 이중고를 겪게 될 가능성도 배제할 수 없다. 따라서 시장점유율 확대를 위한 출혈수출보다는 수익성을 제고할 수 있는 수출 전략이 필요하다. 국내업체의 영업수익율은

해외경쟁업체들에 비해 높은 편이나 순이익 규모는 경쟁기업에 비해 낮은 실정이다. 최근 세계 유수의 타이어업체들은 전세계 타이어산업의 성장둔화에도 불구하고 비용절감과 생산성향상 등에 의해 수익성을 제고하고 있어 생산효율성 제고를 위한 노-사 협력을 강화하여야 한다.

더불어 국내 타이어업체는 해외시장 확보뿐 아니라 IMF 구제금융지원을 계기로 국내시장의 개방이 가속화될 예상이어서 이에 대비한 전략을 동시에 강구하여야 한다.

5. 제 언

최근 우리 경제의 어려움이 가중되면서 수출에 대한 관심이 다시 높아지고 있다. 그러나 우리기업들은 세계시장에서의 경쟁환경이 과거와는 상당히 다르다는 점에 주목해야 할 것이다. 대다수의 국내기업이 원화 가치 하락에 따른 가격 경쟁력 회복으로 인해 우리의 수출이 큰 폭으로 증가할 것으로 예상하고 있으나 우리와 같은 처지에 놓여 있는 동남아국가와 중국 및 멕시코 등이 수출증대에 박차를 가하고 일본, 미국을 비롯한 선진국들도 수출증대에 적극 나서고 있어 가격경쟁력에 의존한 수출전략은 곧 한계를 드러낼 전망이다.

한편 지난해 말 이후 우리나라의 무역수지가 흑자로 돌아섬에 따라 금년 우리나라의 무역수지가 흑자를 기록할 것으로 예상되고 있으나 최근의 무역수지 흑자가 본격적인 수출증가보다는 수입의 큰 폭 하락에 따라 발생하고 있어 낙관적인 기대를 하기에는 이르지 않다. 금년 무역수지는 수입

가격의 폭등, 국내투자의 대폭 축소와 소비심리의 위축으로 인해 수입이 큰 폭으로 감소하고 가격경쟁력 회복에 따른 수출증가로 흑자로 반전될 것이라는게 일반적인 예상이다. 그러나 주요수입국의 성장 둔화에 따라 수출증가율이 기대에 못미치고 수출채산성이 악화될 가능성이 높아 단기적인 수지개선보다는 중장기적인 차원에서 수출증대를 통해 무역수지를 개선할 수 있는 새로운 수출전략을 강구하여야 한다.

즉 우리나라의 수출품목이 수입원자재에 의존하는 비중이 높고, 원화 가치 하락에 따른 주요 수출선으로부터의 수출가격 인하요구가 뒤따를 것이며, 주요 교역상대국에 대한 수출증가가 자칫 이들 국가의 반덤핑제소 등 수입규제를 유발할 가능성을 배제할 수 없다. 이러한 수입규제는 미국과 유럽 등 선진국을 중심으로 이루어질 가능성이 높아 대선진국 수출증대에 큰 기대를 걸고 있는 우리 수출업체들의 신중한 수출전략이 요구된다. 또한 최근 주요 자본재의 수입이 큰 폭으로 감소하고 있어 중장기적인 차원에서 국내 생산기반이 약화될 가능성이 높으며 기업의 채산성 악화에 따른 여구개발투자나 첨단설비 투자가 위축될 경우 수출상품의 고도화가 지연될 가능성이 높아 이를 극복할 수 있는 방안이 모색되어야 한다.

더불어 국내기업은 금번 경제위기의 조속한 극복과 함께 앞으로 닥칠 새로운 경쟁시대에 대비한 전략을 동시에 강구하여야 한다. 90년대 들어 미국을 비롯한 선진 각국의 경제 전반에 걸친 세계화(globalization)가 활발히 추진되면서 우리나라도 세계화

(Segyewha) 전략을 수립하여 운용해 왔으나 잘못된 의미해석과 전략으로 경쟁력이 저하되면서 상반된 결과를 낳고 있다. 미국은 정부와 기업이 합심하여 구조개편을 추진한 결과 클린턴 행정부 출범 당시의 의도대로 신경제("New Economy")를 창출하면서 새로운 시대(New Age)로 진입하고 있는 반면 우리의 新經濟 정책은 辛經濟로써 표현할 수 있는 사상 최악의 경제위기를 유발하였다. 즉 우리 경제 주체 모두는 세계경제의 조류와 경쟁상대의 전략을 정확하고 세밀히 파악하지 못하고 과소비형태에 대한 경쟁국의 충고를 간과한 결과 스스로의 의지와는 다른 외부 힘에 의한 개혁과 개방의 수술을 밟고 있으며, 세계시장에서의 경쟁과 국제사회로부터 긍정적인 평가를 받기가 얼마나 어려운가를 체험하고 있다.

이와 같이 우리나라는 IMF의 구제금융을 받으면서 상당기간 구조조정기를 겪어야 할 처지이나 미국을 비롯한 선진국들은 지난 10여년간의 구조조정을 성공적으로 마무리해가면서 불과 2년 앞으로 다가온 21세기 초 10년간의 대경쟁(Mega-Competition) 시대에 대비해 착실한 준비를 다져가고 있다. 이에 따라 우리기업은 세계시장에서의 경쟁상대인 선진국 기업들의 경쟁력이 과거와는 달리 대폭 강화되었다는 점을 간과해서는 안된다. 우리기업과 정부는 원화 약세에 따른 가격경쟁력 회복에 의존해 세계 유수기업과 경쟁할 수 있다는 사고는 하루속히 버려야 하며, 금융위기 극복을 위해 우리와 산업구조 및 대외경제 관계에 있어서 커다란 차이를 보이고 있는 국가를 대상으

로 한 벤치마킹도 신중히 실시하여야 한다.

특히 우리는 IMF에 대해 막강한 영향력을 행사하고 있고 세계경제의 주도권 장악을 위해 다양한 정책과 전략을 강구하고 있는 미국과 시장개방에 따라 국내시장을 급속히 잠식할 가능성이 높은 일본의 기업과 정부 정책에 대한 분석을 강화할 필요가 있다. 미국은 지난 수년간 21세기에 대비한 자국산업의 경쟁력 강화를 위해 중장기 전략보고서를 산업별로 발간하고 있으며, 법률에 따라 정부 각 부처도 향후 5개년 전략 계획 보고서를 제출하도록 의무화하여 보다 경쟁력 있는 체제로의 전환을 모색하고 있다. 일본정부도 효과적인 통상정책을 통해 자국시장을 보호하면서 자국기업이 해외시장 점유율을 확대할 수 있도록 노력하고 있으며, 일본기업도 80년대에서 경쟁할 수 있는 능력을 갖추고 있다는 점은 주지의 사실이다. EU 역시 연합차원에서 뿐 아니라 개별 국가차원에서 경쟁력 강화를 위한 다양한 전략을 강구하고 있으며, 세계시장 점유율 확대를 위해 주요국가나 권역과 지역무역협정(Regional Trade Agreement)체결을 확대해 나아가고 있다.

이와 같이 주요 선진국들이 경쟁력강화를 통한 세계시장 점유율 확보경쟁을 가속화하고 있는 상황에서 국내기업은 우리와 같은 처지에 놓여 있는 동남아 국가와 중국, 멕시코를 포함한 개도국들과 치열한 가격경쟁을 벌이고 있어 비용절감과 생산성 향상 등을 통한 경쟁력강화를 바탕으로 수출증대에 적극 나서야 할 것이다.