

1998년도 자동차타이어 산업 동향 및 1999년도 전망

李 宗 烈*

1. 개황

가. '98년도 실적(추정)

'98년도 타이어 생산은 IMF한파로 인한 기업의 경영상황이 최악의 국면까지 치달았으며, 자동차의 생산량 감소와 구매심리 위축으로 내수시장이 극도로 악화되었으나 그나마 원화의 평가절하로 인한 수출의 호조로 전년대비 2.2% 감소한 5,730만개에 그쳤다.

내수판매는 국내 자동차업계의 생산량 감소(전년대비 29% 감소)로 인한 신차용 타이어의 판매부진(전년대비 32.7% 감소)과 경기침체, 실업증가, 소득감소, 소비자들의 타이어 교체시기 연장 등에 따라 교체용 시장도 전년대비 20.8% 감소하여 전체 내수 판매량은 '97년보다 무려 520만개 감소한 1,449만개(전년대비 26.5% 감소)에 그쳤다.

수출은 원화의 평가절하로 인한 최대의 호재와 내수부진에 따른 업계의 수출 증대의지, 해외 현지 마케팅 강화 등으로 '97년보다 16.8%나 증가한 4,651만개를 기록하였으며, 금액으로는 8.6% 증가한 15억 6천만달러를 기록하였다. 따라서 수출주도형 산업인 타이어의 수출비중이 '97년도에 66.9%이던 것이 '98년도에는 무려 9.3%나 증가한 76.2%로 수출의존도가 더욱 높아졌다.

수입(통관기준)은 국내 경기침체와 원화 가치의 하락으로 인한 수입원가 부담 등에 따라 전년대비 54% 정도 감소한 111만개에 그쳤다.

나. '99년도 전망

'99년도 타이어 생산은 국내 경기의 점진적인 회복과 내수시장의 안정 등 기대심리에 따라 '98년대비 13.6% 정도 증가한 6,510만개 수준에 이를 것으로 전망된다.

내수판매는 신차용의 경우 자동차의 복수 보유 증과세 철폐, 취득세에 붙은 교육세와 농어촌 특별세의 폐지 등 수요진작효과로 인한 자동차 생산 증가요인에 따라 '98년대비 12.5% 정도 증가한 709만개, 교체용 시장은 금년내 기업의 구조조정이 어느정도 일단락되면서 고용불안 등 각종 불안심리가 해소되면서 활기를 되찾을 수 있을 것으로 기대되어 '98년대비 10% 정도 증가한 약 901만개를 기록할 것으로 보인다. 따라서 전체 내수판매량이 1,610만개('98년대비 11.1% 증가)에 이를 것으로 전망된다.

수출은 아시아, 중남미 등 신흥시장의 경기침체와 세계 타이어 시장의 여건이 과히 좋은 편은 아니나 정부의 저금리정책, 경직된 수출금융 완화, 해외 판매망 강화 등의 긍정적 요인이 수출 증대에 기여할 것으로 예상되어 '98년대비 5.4% 증가한 4,900만개에 이를 전망이다. 수출금액(통관기준)

* 大韓타이어工業協會 業務部 課長代理

〈표 1〉 연도별 자동차용 타이어 생산·판매 추이

(단위 : 천개, %)

	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년 (추정)	'99년 (전망)
생 산	48,698 (13.4)	53,412 (9.7)	57,779 (8.2)	58,599 (1.4)	57,300 (△2.2)	65,100 (13.6)
판 매	47,998 (13.0)	51,328 (6.9)	57,812 (12.6)	59,520 (3.0)	61,000 (0.8)	65,100 (6.7)
내 수	17,944 (11.3)	17,898 (△0.3)	18,253 (2.0)	19,708 (8.0)	14,490 (△26.5)	16,100 (11.1)
신 차	9,370 (12.4)	10,203 (8.9)	9,347 (△8.4)	9,366 (0.2)	6,300 (△32.7)	7,090 (12.5)
교 체	8,574 (10.1)	7,695 (△10.3)	8,906 (15.7)	10,342 (16.1)	8,190 (△20.8)	9,010 (10.0)
수 출	30,054 (14.0)	33,430 (11.2)	39,559 (18.3)	39,812 (0.6)	46,510 (16.8)	49,000 (5.4)
수출금액 (백만불)	1,038 (12.2)	1,098 (5.8)	1,286 (17.1)	1,193 (△7.2)	1,360 (14.0)	1,450 (6.6)
#	1,233 (8.9)	1,330 (7.9)	1,549 (16.5)	1,437 (△7.2)	1,560 (8.6)	1,640 (5.1)

()는 전년대비 증감률.

#는 자동차용 튜브, 이륜차용 타이어·튜브, 기타제품 포함.

은 4.2% 증가한 14억 5천불을 기록할 것으로 예상된다.

수입(통관기준)은 내수침체의 영향으로 부진상태가 지속될 것으로 보이나 '99년 하반기부터 수입선다변화 제도가 해제되면 일본 타이어 메이커들이 본격적으로 한국시장 진출을 시도하여 수입량 증가가 예상되므로 '98년대비 100% 증가한 221만개를 기록할 것으로 전망된다.

2. '98년 타이어 산업 동향 및 '99년 전망

가. 생산

'98년도 타이어 생산은 원화가치의 하락으로 인한 수출의 호조에도 불구하고 극심한 내수부진으로 인해 전년대비 2.2% 감소한 5,730만개에 그쳤으며, 중량으로는 75만 1천톤으로 전년대비 4% 감소하였다.

한편 타이어 개당 평균 중량을 연도별로 비교해 보면 '94년도 14Kg, '96년도

13.6Kg, '98년도에는 13.1Kg으로 최근 5년간 무려 0.9Kg이나 감소하고 있는데 이는 승용차용 타이어의 생산비중이 '94년도에 68.1%이던 것이 '98년도에 73.7%로 5.6%나 증가한데 반해 중형이상 대형타이어의 생산비중이 각각 3.4%, 2%씩 낮아진 현상에 따른 것으로 타이어의 생산구조가 계속해서 소형화되고 있음을 알 수 있다.

품종별로는 트럭·버스용 타이어의 경우 '96년도까지 매년 5%정도씩 증가해 오던 것이 '97년도 들어 처음으로 마이너스 성장을 기록한데 이어 '98년도에는 8.5%나 감소한 417만개에 그쳤다. 승용차용 타이어는 전체 생산량이 감소한데도 불구하고 전년대비 소폭 증가한 4,224만개로 전년 수준을 유지하였다.

'99년도 타이어 생산량은 내수가 서서히 회복되고 수출의 꾸준한 증가세에 따라 '98년대비 13.6% 증가한 6,510만개일 것으로 전망된다.

품종별로는 정부의 건설경기 부양책에 따른 사회간접자본 시설확충 및 민간 건설사업의 호전 등으로 트럭·버스용 타이어의 경우 '98년대비 19.9% 증가한 500만개 수준으로 예상되며, 특히 기타 산업·농경용의 경우는 가장 큰 폭인 64.9% 증가한 80만개를 기록할 것으로 전망된다. 승용차용 타

〈표 2〉 자동차용 타이어 생산 추이

(단위 : 천개, 천톤, %)

품종별	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년 (추정)	'99년 (전망)	증 감 률	
							'98/'97	'99/'98
트럭·버스용	4,513	4,797	4,908	4,557	4,169	5,000	△8.5	19.9
경 트럭 용	10,488	10,842	10,778	11,139	10,403	11,900	△6.6	14.4
승 용 차 용	33,178	36,898	41,464	42,161	42,243	47,400	0.2	12.2
기 타	519	875	629	742	485	800	△34.6	64.9
합 계	48,698	53,412	57,779	58,599	57,300	65,100	△2.2	13.6
중 량	663	743	785	782	751	860	△4.0	14.5

이어의 경우는 12.2% 증가한 4,740만개가 예상된다.

나. 내수

'98년도 타이어 내수판매는 신차용의 경우 자동차업체의 조업단축과 정리해고 관련 파업 등으로 인한 자동차 생산량 감소추세에 따라 전년대비 32.7% 감소한 630만개에 그쳤으며, 교체용의 경우는 국내 경제의 극심한 불황에 따른 기업의 구조조정과 정리해고로 수요자들의 고용불안 심리가 증폭되었고 실질소득이 감소한 가운데 금리 및 유가상승으로 인한 소비심리가 극도로 위축됨으로써 전년대비 20.8% 감소한 819만개를 기록하여 전체 내수판매량은 전년대비 26.5% 감소한 1,449만개에 머물렀다.

품종별로는 트럭·버스용 타이어의 경우 전년대비 27.7% 감소한 113만개, 경트럭용 및 기타 산업·농경용은 각각 38.1%, 45.2%의 큰 폭 감소세를 보였으며, 승용차용 타이어는 20.9% 감소한 1,003만개를 기록하였다.

한편, 내수시장 구조를 비교해 보면 '96년까지 우세하던 신차용 시장을 '97년 들어 교체용 시장이 5%포인트 앞서기 시작하였으며, '98년 들어서는 13%포인트나 큰 차의 우위를 보이고 있다.

'99년도 내수판매는 하반기부터 수입선다변화 전면 해제에 따른 일본산 타이어의 국내시장 잠식이 예상되고 IMF지원체제이후 위축되었던 소비심리가 당분간 지속될 것으로 예상되기는 하나 전년도에서 이월된 잠재수요의 실현이 기대되고, 정부의 저금리 정책과 내년 하반기이후 경기회복이 가시화되면서 수요가 증대될 것으로 기대되어 '98년 대비 11.1% 증가한 1,610만개를 기록할 것으로 예상된다. 우선 신차용의 경우는

〈표 3〉 자동차용 타이어 내수판매 추이

(단위 : 천개, %)

품종별	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년 (추정)	'99년 (전망)	증감률	
							'98/'97	'99/'98
트럭·버스용	1,854	1,763	1,850	1,565	1,132	1,270	△27.7	12.2
경트럭용	4,092	5,061	4,844	4,709	2,913	3,850	△38.1	32.2
승용차용	11,473	10,584	11,018	12,682	10,033	10,370	△20.9	3.4
기타	525	490	541	752	412	610	△45.2	48.1
합계	17,944	17,898	18,253	19,708	14,490	16,100	△26.5	11.1

'98년 대비 12.5% 증가한 709만개, 교체용의 경우는 10% 증가한 901만개를 기록할 것으로 보여 '97년 이후 신차용 대비 교체용 타이어 판매 비중의 우위가 지속될 전망이다.

품종별로는 트럭·버스용 타이어의 경우 '98년 대비 12.2% 증가한 127만개, 경트럭용 타이어는 32.2% 증가한 385만개, 승용차용 타이어는 3.4% 증가한 1,037만개, 기타 산업·농경용은 가장 큰 폭인 48.1% 증가한 61만개를 기록할 것으로 전망된다.

다. 수출

'98년도 타이어 수출은 원화의 평가절하에 의한 대폭적인 가격경쟁력 제고와 내수 부진을 만회하려는 업계의 노력에 따라 수량기준 16.8% 증가한 4,651만개를 기록하였으며, 수출금액은 타이어 수출가격의 하락으로 수량 증가율보다 약간 낮은 14.0% 증가한 13억 6천만달러를 기록하였다.

품종별로는 트럭·버스용의 경우 전년대비 12.7% 증가한 337만개, 경트럭용은 23.4% 증가한 794만개, 승용차용은 15.8% 증가한 3,511만개, 점유율이 미미한 기타 산업·농경용은 전년도보다 2배 이상 증가한 17만 5천개를 기록하였다. 따라서 '98년도 승용차용 타이어의 수출비중(75.5%)이 '97년도(76.1%)에 비해 다소 약화된 것으로 나타났다.

지역별로는 최대수출시장인 유럽이 4억

2천만불로 전년대비 29.5% 증가하였으며, 외환위기를 겪고 있는 아시아와 유가하락으로 경기불황을 겪고 있는 중동이 각각 23.2%, 18.2%씩 감소하였다.

'99년도의 수출은 아시아·중남미 등의 외환위기 지속에 따른 경기 침체와 미국의 성장 둔화, 유로화 출범으로 인한 유럽시장의 변화가 예상되는 가운데 한국의 대외신인도 회복, 해외판매망 강화 등으로 과거 신장율 보다는 다소 낮은 5.4% 정도 증가할 것으로 보이며, 수량으로는 4,900만개를 기록할 것으로 전망된다.

품종별로는 트럭·버스용이 '98년대비 10.7% 증가한 373만개, 경트럭용은 1.4% 증가한 805만개, 승용차용은 5.5% 증가한 3,703만개, 기타 산업·농경용은 8.6% 증가한 1만 9천개를 기록할 것으로 보이며, 수출금액은 '98년대비 5.1% 증가한 16억 4천불을 기록할 것으로 전망된다.

자동차타이어 및 튜브를 포함한 지역별 수출금액('98년도 기준)을 보면 유럽시장이 최대 시장으로 29.7%를 점유하고, 다음으로 미국, 중남미, 중동이 각각 21.5%, 19.6%, 11.5%의 비중을 나타내고 있다. 외환위기를 겪고 있는 동남아시아는 전년보다 31.5%나 감소하고, 비중도 3.8%포인트 감소함으로써 동남아 시장의 불황을 실감할 수 있었다. '99년도에도 외환위기의 지

〈표 4〉 자동차용 타이어 수출 추이

품종별	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년		증감률	
					(추정)	(전망)	'98/'97	'99/'98
트럭·버스용	2,175	2,809	3,118	2,989	3,370	3,730	12.7	10.7
경트럭용	6,372	5,396	6,089	6,431	7,937	8,050	23.4	1.4
승용차용	20,807	25,017	30,222	30,308	35,110	37,030	15.8	5.5
기타	160	208	130	83	175	190	110.8	8.6
합계	30,054	33,430	39,559	39,812	46,510	49,000	16.8	5.4

〈표 5〉 지역별 수출 추이(금액)

지역별	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년		증감률	
					(추정)	(전망)	'98/'97	'99/'98
유럽	260	392	453	379	464	490	22.4	5.6
북미	262	283	273	269	336	360	24.9	7.1
중동	140	187	254	220	179	175	△18.6	△2.2
중남미	123	159	214	264	306	330	15.9	7.8
아프리카	100	149	109	85	101	110	18.8	8.9
동남아시아	84	82	165	143	98	95	△31.5	△3.1
대양주	68	78	81	78	76	80	△2.6	5.2
합계	1,037	1,330	1,549	1,437	1,560	1,640	8.6	5.1

※ 자동차타이어 및 튜브 포함.

속과 유가하락 등으로 동남아시아와 중동시장은 계속 침체할 것으로 전망되어 선진국 시장 관리를 위한 홍보 등 마케팅관리와 수출가격 하락 방지에 최대한의 노력을 경주할 전망이다.

라. 수입

'98년도 타이어 수입(통관기준)은 IMF 체제 이후 급격한 원화가치의 하락과 내수 부진에 따라 전년대비 54% 감소한 111만개에 그쳤으며, 수입금액은 2,897만달러로 56.1% 감소한 것으로 나타났다.

품종별로는 승용차용 타이어의 경우 '97년대비 59.7% 감소한 61만 6천개, 트럭·버스용은 17.8% 감소한 6만개, 기타 산업·농경용은 46% 감소한 43만 1천개를 기록하였다. 한편, '98년 수입량중 22.5%인 25만개 정도는 국내 내수시장에 유통되었고, 나머지 77.5%인 86만개는 수출용 자동차에 장착되어 재수출된 것으로 나타났다.

국내 내수용으로 수입된 타이어의 주요 생산지는 승용차용 타이어가 동남아시아인 태국과 중국산이 40%, 주요 브랜드는 미쉐린타이어가 57%를 차지하고 있으며, 트럭·버스용은 프랑스산이 45%로 가장 많고 미쉐린이 94%로 거의 대부분을 차지한 것으로 나타났다.

〈표 6〉 자동차용 타이어 수입 추이

(단위 : 천개, 천불, %)

품종별	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년	'99년	증감률	
					(추정)	(전망)	'98/'97	'99/'98
트럭·버스용	61	75	102	73	60	80	△17.8	33.3
승용차용	1,352	1,978	1,907	1,529	616	1,500	△59.7	143.5
기타	166	667	541	798	431	720	△46.0	67.1
합계	1,579	2,720	2,550	2,400	1,107	2,210	△53.9	99.6
수입금액	50,975	73,839	79,556	65,943	28,973	57,900	△56.1	99.8

자료 : 관세청 무역통계

'99년도 타이어 수입은 내수침체의 영향으로 부진상태가 지속될 것으로 보이나 '99년 7월부터 수입선다변화 제도의 해제로 일본산 제품의 국내시장 확대가 예상되므로 '98년대비 100% 증가한 221만개를 기록할 것으로 전망된다.

품종별로는 트럭·버스용의 경우 33.3% 증가한 8만개, 승용차용은 145.3% 증가한 150만개, 기타 산업·농경용은 67.1% 증가한 72만개가 수입될 것으로 전망된다.

마. 원자재 사용

전량 수입에 의존하고 있는 천연고무의 '98년도 사용량은 21만 8천톤이며, 국내산이 85%를 차지하는 합성고무의 사용량은 15만 5천톤으로서 '98년도 신고무사용량은 약 37만 4천톤으로 전년에 비해 4.4% 감소하였다. 카본블랙은 5.3% 감소한 19만 7천톤, 타이어코드는 6.4% 감소한 9만 7천톤을 사용한 것으로 나타났다.

'98년도 총생산 중량이 75만 1천톤임을 감안할 때 신고무의 사용비중은 49.8%로 '94년도의 52.2%에 비해 최근 5년간 2.4% 포인트나 감소한 것을 알 수 있다. 이는 타이어구조의 개선(래디알화)에 따른 스틸코드 사용비중이 늘어나 상대적으로 고무의 사용비중이 낮아진 것으로 평가된다. 그리고 고무의 사용량중 합성고무의 비중은 41.7%로 '94년도의 39.8%에 비해 최근 5

〈표 7〉 원자재 사용량 추이

(단위 : 천톤, %)

품종별	'94년	'95년	'96년	'97년	'98년	'99년	증감률	
					(추정)	(전망)	'98/'97	'99/'98
고무	346.3	366.9	392.4	391.1	373.7	416.7	△4.4	11.5
천연고무	208.4	216.8	214.3	221.7	218.2	250.0	△1.6	14.6
합성고무	137.9	150.1	178.1	169.4	155.5	166.7	△8.2	7.2
카본블랙	179.6	190.5	205.1	208.5	197.5	219.5	△5.3	11.4
타이어코드	94.36	103.49	103.51	104.12	97.44	108.35	△6.4	11.2
나일론	24.3	24.4	24.1	21.8	17.2	18.4	△21.4	7.1
폴리에스터	12.4	13.9	15.0	14.9	14.4	16.0	△3.3	11.2
레이온	0.16	0.29	0.41	0.32	0.24	0.25	△23.5	1.2
스틸	57.5	64.9	64.0	67.1	65.6	73.7	△2.2	12.3

년간 1.9%포인트 증가하였는데 이는 합성고무를 많이 쓰는 승용차용 타이어의 생산비중이 증가하고 있기 때문인 것으로 분석된다.

'99년도 원자재 사용량은 국내 경기 회복에 의한 '99년도 타이어 생산량 증가 전망에 따라 '98년대비 11.4% 정도 증가할 것으로 보인다. 우선 천연고무는 '98년대비 14.6% 증가한 25만톤, 합성고무는 7.2% 증가한 16만 7천톤으로 예상되며, 카본블랙과 타이어코드는 각각 11.4%, 11.2% 증가한 21만 9천톤, 10만 8천톤을 기록할 것으로 보인다.

3. 국제경쟁력 및 현안사항

가. 세계 타이어 시장에서 우리나라의 위상

우리나라의 '97년도 연간 타이어 생산량은 5,860만개로 생산규모면에서 세계 랭킹 4위를 차지하였다. '97년말 현재 국별 생산 랭킹을 살펴보면 미국이 2억 6,361만개로 1위 자리를 굳게 지켰고, 일본이 1억 6천만개로 미국과 1억개라는 커다란 차이로 그 뒤를 따르고 있다. 프랑스는 6,573만개를 생산해 3위자리를 지켰으며, 우리나라에 이어 독일, 중국, 캐나다, 영국, 이탈리아, 브라질이 10대 생산국에 랭크됐다.

〈표 8〉 세계 타이어 국가별 생산 순위

(단위 : 천개)

RANK	국가명	'97	'96	'95	'94
1	미국	264,020	255,723	255,521	243,696
2	일본	160,354	155,208	149,461	136,579
3	프랑스	65,730	62,720	63,765	59,273
4	한국	58,599	57,779	53,412	48,698
5	독일	53,542	48,584	47,932	45,643

자료 : IRSG(국제고무학회, 영국) 1998년 11월.

나. 가격경쟁력

'98년도 국산타이어는 원화가치의 하락으로 해외시장에서 가격경쟁력이 제고될 수 있는 요인으로 작용하여 수출량이 16.8%나 증가하였다. 또한 하반기에는 엔화가치가 높아짐에 따라 상대적으로 국산타이어의 가격경쟁력은 더욱 높아졌다고 볼 수 있다. 그러나 환율의 하향추세는 향후 전망을 매우 어렵게 하고 있다.

우리나라는 전량 수입에 의존하고 있는 천연고무 및 부틸고무의 수입관세를 각각 1%와 5%를 부과하고 있는데 경쟁국가인 미국, 일본, 유럽은 오래전부터 이를 무세로 수입하고 있다. 수입관세는 내수제품 원가에 반영되지만 이를 무세화함으로써 기업 전체의 가격경쟁력을 향상시켜야 할 것이다.

다. 기술품질경쟁력

우리나라 타이어업계는 품질수준과 생산기술력을 향상시키지 않으면 다국적기업 제품과의 경쟁에서 살아남을 수 없다는 것을 인식하고, 현재 매출액의 3.5% 수준인 연구개발비를 오는 2000년까지 5% 이상으로 높일 계획이다. 또한 해외 연구기지 확보를 위해 금호타이어는 기존의 미국 애크론센타 이외에 영국에 연구센타를 설치하였고, 한국타이어는 기존의 미국과 독일 이외에 일본에 추가로 연구센타를 설치할 계획이다.

한국타이어는 자체 기술확보를 위해 그동안 기술지원을 받아온 일본 요코하마사와의

기술제휴 관계를 청산하고, 조종안정성과 승차감을 동시에 향상시키는 TCT(사다리꼴 형상이론) 설계기술을 자체 개발했으며, 금호타이어는 '90년부터 개발에 착수하여 세계에서 8번째이자 국내업체에서는 처음으로 항공기용 타이어 개발에 성공하였다. 현재는 F-16기에 쓰이는 타이어를 포함하여 모두 10기종 15규격의 제품을 개발중이다.

라. 브랜드 인지도 제고

우리나라 타이어는 품질과 가격경쟁력에서는 세계 선두권에 들어가 있으나 낮은 브랜드 인지도가 세계 빅5 진입에 걸림돌이 되고 있다. 이를 극복하기 위해 금호타이어는 달러 중심의 판매체제를 강화하는 한편 미국의 CNN, 홍콩의 스타TV 등 세계적 공중파를 통해 전세계 소비자들에게 통일된 브랜드 이미지를 심기로 했으며, 한국타이어는 미국의 홍보광고 전문회사인 WTT그룹을 대행사로 정해 세부 홍보계획을 마련하고 매년 매출액의 4%선인 2천 5백만달러를 투자하고 있다.

마. 해외 생산기지 확충

이제 국내 생산체제만으로는 국제시장의 변화에 대응해 나갈 수 없는 것으로 판단하고, 한국타이어와 금호타이어는 해외에 생산거점을 확보해 나가기로 하고 이를 위해 한국타이어는 중국 현지 생산법인인 지아싱유한공사(가흥공장)와 장수 한국타이어유한공사(강소공장)에 대한 1단계 투자를 마무리짓고 본격 가동에 들어가 가흥 180만개, 강소 245만개의 타이어를 생산하게 되었다. 금호타이어는 중국 남경과 천진에 이어 장춘시에 위치한 장춘타이어의 생산설비를 인수, 금호장춘타이어공사를 설립하고, 인도 첸나이 지역에 TIDCO사와 합작회사를 설립하는 등 해외생산기지 확충에 박차를 가하고 있다.