

2001년 자동차타이어 산업현황과 2002년 전망

김 민*

1. 개요

2001년도 자동차타이어 생산량은 약 67,300천개로서 2000년도 대비 4.5%감소한 것으로 추정되며 증량으로는 5%이상 감소한 것으로 보인다. 이와 같은 감소요인은 주로 유럽, 중남미 등지에 대한 수출이 부진했던 것이 가장 큰 요인이고 수출차의 국산타이어 이용이 감소한 것도 영향을 미친 것으로 보인다.

2002년도는 내수시장이 2001년도보다 다소 호전될 것으로 보이고 수출도 증가세로 돌아서 9%이상 신장함으로써 전체생산규모는 7%정도 증가할 것으로 예상된다.

〈표 1〉 생산·판매현황
단위 : 천개, %

		1995	1999	2000	2001 (추정)	증감률 ('01/'00)	연평균 증감률 (1995-2000)
생산수량		53,412	66,653	70,477	67,284	△4.5	5.7
증량(천톤)		743.3	843.2	884.2	837.3	△5.3	3.5
관	내수	17,897	16,404	20,884	22,063	5.7	3.1
	수출	33,431	50,163	49,702	44,909	△9.6	8.3
매	계	51,328	66,567	70,586	66,972	△5.1	6.6

2. 생산실적

2001년도 생산규모는 67,284천개로서

2000년도 대비 4.5% 감소하였는데 이와 같은 감소세는 1990년대 하반기(1995~2000)의 연평균 증가율 5.7%에 비하면 상당히 저조한 것으로서 그간 국내타이어 산업성장사로 볼 때 매우 이례적인 현상이다.

생산부진의 주 요인은 내수보다 비중이 큰 수출이 10%정도 감소하였기 때문이다. 승용차·경트럭용 등 소형타이어 생산비중이 계속 높아짐으로써 생산증량은 5.3%감소한 837천 톤으로 추정된다.

품목별로는 전체생산수량의 약 75%를 차지하는 승용차부문의 생산이 4.6% 감소하였고 19%를 차지하는 경트럭용이 4.9%, 6%를 차지하는 트럭·버스용이 3.4%의 감소세를 보였다. 대형타이어(트럭·버스용)는 바이어스 타이어의 수요부진과 설비 폐쇄로 인하여 1995년도 이후 연평균 2.3%로 감소해왔다.

〈표 2〉 자동차타이어 생산현황
단위 : 천개, %

	1995	1999	2000	2001 (추정)	증감률 ('01/'00)	연평균 증감률 ('95-'00)
트럭·버스용	4,797	4,509	4,270	4,124	△3.4	△2.3
경트럭용	10,842	12,485	13,138	12,499	△4.9	3.9
승용차용	36,898	49,171	52,767	50,353	△4.6	7.4
기 타	875	488	303	308	1.7	△19.2
계	53,412	66,653	70,477	67,284	△4.5	5.7

*대한타이어공업협회 상근이사

한편 생산제품은 래디알타이어 중심으로 고도화하였는데 승용차용 타이어는 100%, 트럭·버스용은 85%, 경트럭용도 95%이상 래디알타이어를 생산하고 있다. 특히 트럭·버스용과 경트럭용은 1995년도 이후 각각 31.7% 포인트, 23.1% 포인트가 높아졌다.

〈표 3〉 생산구조의 고도화 추이
래디알타이어비중, %

	1995	1999	2000	2001 (추정)	'95대비증감률 (%포인트)
트럭·버스용	53.2	71.5	77.7	84.9	31.7
경트럭용	72.4	85.3	91.4	95.5	23.1
승용차용	99.3	99.3	99.7	100.0	0.7

3. 판 매

2001년도 판매량은 66,972천개로서 2000년 대비 5.1% 감소하였는데 1990년대 하반기의 연평균 6.6%증가율에 비하면 현저히 감소하였다. 특히 수출수량은 9.6%감소하였다. 이와 함께 판매구성비도 내수, 수출이 2000년도 각각 30:70에서 2001년도에는 33:67의 구조로 변화하였다. 내수판매는 22,063천개로서 5.7% 증가였는데 국내자동차 판매호조에 따른 신차용타이어 수요가 9.5%증가하였고 교체용 타이어도 2.7%증가

〈표 4〉 내수판매 현황
천개, %

	1995	1999	2000	2001 (추정)	증감률 ('01/'00)	연평균 증감률 ('95-'00)
신차용	10,202	7,606	9,026	9,883	9.5	△2.5
교체용	7,695	8,798	11,858	12,180	2.7	9.0
계	17,897	16,404	20,884	22,063	5.7	3.1

하였기 때문이다. 이와 같은 증가세는 1990년대 하반기 평균증가율 △2.5%와 9.0%에 비하면 각각 상반된 현상을 보인 것이다.

수출물량은 44,909천개로서 2000년도 약 5천만개에 대비하면 9.6%가 감소하였다. 수출감소의 주 요인은 우리나라의 가장 큰 타이어 수출시장인 대 유럽지역의 수출이 저조하였고 대형타이어의 최대시장인 대 브라질 수출이 부진하였기 때문이다. 더구나 우리 수출차의 주요시장인 대미국자동차 수출에서 국산타이어 이용도가 현저히 낮아진 것도 주요감소요인으로 작용한 것으로 추정된다.

〈표 5〉 수출차(승용)의 국산타이어 사용 추이
단위: 천대, %

	1998	1999	2000	2001상반기	
자동차수출대수	1,228	1,390	1,545	718	
타이어 이용도	국산	87.0	86.0	80.0	73.0
	외산	13.0	14.0	20.0	27.0

4. 수 출

우리나라의 2001년도 타이어·튜브류(HSN 4011)수출금액은 14억 4천 1백만불 규모로서 2000년도 대비 1.4% 증가한 것으로 추정되는데 이는 1995~2000년도 기간 중 연평균 증가율 1.3%와 거의 같은 수준이다. 지역별로는 다양한 양상을 보였는데 2000년도 30%의 시장비중을 차지하였던 유럽지역은 통화가치 하락과 경기불황 요인으로 수입수요가 감소하였고 중남미 지역도 주시장인 브라질의 수출부진으로 저조하였으나 북미·중동지역은 각각 7.7%,

25.1%의 증가세를 보였다. 유럽과 북미지역을 합한 시장비중은 2000년도나 2001년도나 거의 같은 수준인 55%대를 유지함으로써 우리수출시장에서 상호보완적인 관계를 보여주고 있다. (표1의 수출수량 감소율 9.6%와 수출금액 증가율이 현격한 차이가 있는 것은 통계시점, 기준이 상이하고 고가의 승용차용 HP타이어 수출이 신장한 요인 등이 작용한 것으로 추정됨)

카본블랙 사용량은 약 219천톤으로서 3.3% 감소하였는데 1990년대 후반에 신고무와 카본블랙 사용량이 연평균 3%이상 증가해온 것과 큰 폭의 차이를 보였다.

한편, 스틸코드는 그간 연평균 5.3%수요가 늘었지만 2001년도는 3.7%감소하였고 텍스타일 코드는 바이어스 타이어의 지속적인 생산감소로 10%나 감소하였다.

〈표 6〉 지역별 수출현황*

단위 : 백만불, %

	1995	1999	2000	2001 (추정)	증감률 (’01/’00)	연평균증감률 (1995-2000)
유럽	392.2	478.3	426.7	399.0	△6.5	1.7
북미	283.0	366.5	363.2	391.3	7.7	5.1
중남미	158.8	235.5	249.9	234.4	△6.2	9.5
중동	186.7	155.5	154.8	193.7	25.1	△3.7
동남아	149.3	98.4	96.3	83.4	△13.4	△8.4
기타	159.7	151.6	130.5	139.4	6.8	△4.0
계	1,329.7	1,485.8	1,421.4	1,441.2	1.4	1.3

자료: 관세청 통계 *HSN 4011(타이어·튜브류) 전체통계업

5. 주요원자재 사용실적

2001년도 신고무 사용량은 약 409천톤으로 추정되는데 2000년도 대비 4.5% 감소한 양이다. 천연고무와 합성고무 사용비율은 58 : 42로서 1995년도 59 : 41의 비율과 비교하면 천연고무의 사용도가 다소 높아진 것으로 나타났다. 또한 천연고무는 2.7% 감소한데 비하여 합성고무는 6.9%나 감소하였다. 이는 합성고무의 이용도가 높은 승용차용타이어 부문의 생산이 천연고무를 많이 쓰는 대형타이어보다 더 많이 감소하였기 때문인 것으로 판단된다.

〈표 7〉 주요원자재 사용현황

단위 : 천톤, %

		1995	1999	2000	2001 (추정)	증감률 (’01/’00)	연평균 증감률 (’95-’00)
신 고 무	천연고무	216.8	240.9	244.4	237.9	△2.7	2.4
	합성고무	150.1	172.6	184.0	171.3	△6.9	4.2
	계	366.9	413.5	428.3	409.2	△4.5	3.1
카본블랙		190.5	219.0	226.9	219.3	△3.3	3.6
타 이 어 코 드	스틸	64.9	77.1	84.2	81.1	△3.7	5.3
	텍스타일	38.6	35.1	34.0	30.6	△10.0	△2.5
	계	103.5	112.2	118.2	111.7	△5.5	2.7

6. 2002년도 전망

2002년도 국내타이어산업은 2001년도보다 상당히 호전될 것으로 예상된다. 생산은 약 7.0% 증가하고 내수판매는 4.3%, 수출은 9.1% 증가할 것으로 보인다. 수익성은 환율변동과 국제 유가의 상승폭에 따라 달라지겠지만 중기적으로 보아 수익성도 2001년도 보다 다소 향상될 전망이다.

연도별 생산량은 2000년도의 70,477천개를 정점으로 2001년도는 상당히 감소하였지만 2002년도는 일부업체의 생산능력 향상과 수출호전으로 생산량은 2001년 대비 7.0%(4,716천개)가 증가한 72,000천개가 예

상되며 이는 국내타이어 산업사상 가장 많은 생산량이 될 것이다.

2002년도 내수용 자동차 판매예상대수 1,520천대와 2001년도 말 국내 자동차보유(등록) 추정대수 약 13,000천대를 감안한다면 신차용타이어 수요는 약 10,000천개, 교체용타이어 수요는 13,000천개로서 각각 1.2%, 6.7%의 증가세를 보이며 내수전체 판매량은 약 23,000천개로서 4.3% 증가할 것으로 예상된다.

한편 수출물량은 9.1%정도 증가한 49,000천개가 될 것이다. 그러나 생산량의 2/3를 해외시장에 판매하고 있는 국내타이어산업의 영업구조는 크게 변동할 것 같지 않다. 대 테러전쟁 및 중동사태의 파장과 유로화 및 엔화의 가치변화 등 세계타이어 시장에 영향을 미칠 변수가 불확실하나 품질 좋은 저가품에 대한 수요가 상대적으로 늘어날 것으로 보여 미국, 유럽등 선진국시장에서 국산타이어의 판매를 신장할 수 있는 계기가 될 수도 있다. 최근 미국시장에서 국산자동차가 선전하고 있는 것은 좋은 본보기가 될 수 있으나 이 모든 수출차에도 국산타이어를 장착하는 과제가 해소되어야 할 것이다.

국제정세를 제외한다면 2002년도에 국내 타이어산업에 영향을 미칠 변수는 여전히 환율이 가장 클 것이다. 타이어산업은 수출 의존도가 매우 높기 때문에 환율의 변동이 수익성에 직접적인 영향을 미친다할 것이다. 2001년도의 1,300원대 환율수준은 기업들의 당초 예상치 1,200원보다 높은 수준을 유지하였기 때문에 수익성장출에 도움이 되었고 2002년도에도 환율이 이와 같은

수준을 유지하게 된다면 저금리요인과 함께 수익성 호전에 상당히 기여하게 될 것이다.

두 번째로 큰 변수는 국제 석유가격이다.

천연고무와 스틸코드를 제외한 타이어주요원자재 대부분이 석유화학 원료를 이용함으로써 국제 유가의 상승폭은 타이어 생산원가에 압박을 줄 수 있다. 그러나 공급우위에 있는 세계의 타이어시장 구조를 감안한다면 국제유가가 다소 상승하더라도 석유화학원자재 가격은 둔감하게 반응할 것으로 보인다.

문제는 우리나라 도입원유의 80%를 차지하는 중동지역을 둘러싼 국제정세변화와 OPEC의 결속이 어떤 수준이 될 것인가를 짐작하기 어려운 점이다.

또 다른 변수는 노조의 쟁의수준이다. 그간 강성노조 활동으로 수차 생산차질의 경험을 갖고있는 타이어업계이지만 2002년도에는 국내외의 경제문제에 대한 근로자들의 인식이 달라질 것으로 보여 한층 안정된 양상을 띄게 될 것이다.

〈표 8〉 2002년도 자동차용타이어 산업전망
단위 : 천개

	2000	2001		2002		비고
		(추정)	증감률	(전망)	증감률	
생 산	70,477	67,284	△4.5	72,000	7.0	
내 수	20,884	22,063	5.7	23,000	4.3	
신 차 용	9,026	9,883	9.5	10,000	1.2	
교 체 용	11,858	12,180	2.7	13,000	6.7	
수 출	49,702	44,909	△9.6	49,000	9.1	
(*금액, 백만불)	(1,421)	(1,441)	1.4	(1,473)	2.2	

*타이어 · 튜브류 전체(HSN 4011)