

2005년 세계 자동차산업 구조변화와 타이어 수출 전망

산업연구원, 자동차조선팀장 / 이항구

지난해 우리 자동차산업은 내수침체에도 불구하고 수출이 호조를 보이면서 양호한 실적을 달성하였다. 자동차산업의 수출이 사상 최초로 300억 달러를 넘어섰으며, 패러다임 전환에 발맞춰 하이브리드 자동차의 시제품을 조립·생산하였고, 쌍용자동차의 매각도 순조롭게 마무리되었다. 그러나 금년 자동차산업의 시계는 매우 불투명한 실정이다. 유가는 하향 안정세를 보일 예상이나, 원자재가격 상승 및 공급불안과 함께 해외 자동차수요 둔화와 원화절상이 예상되기 때문이다.

1. 세계 자동차 수급 전망

(1) 세계 경제 전망

세계경제는 03년 하반기 이후 미국경제의 주도하에 성장세를 유지하였으나, 고유가 등의 영향으로 성장세가 둔화되고 있다. 금년 주요국 경제는 미국이 3.5% 내외, 일본과 유로권이 2% 내외, 중국이 8%대의 성장률을 나타낼 전망이다. 세계경제의 바로미터인 미국 금리는 적정 수준(3-4%)까지 단계적으로 인상되겠으나, 미국경제에 미치는 영향이 크지 않을 것으로 예상된다.

05년 중 국제유가는 그 동안 유가 급등의 원인이 된 수급불안이 어느 정도 해소되어 연평균 30달러 초반대에서 안정세를 유지할 것으로 예상된다. 세계 경제 성장세의 둔화로 인한 원유 수요의 감소와 산유국들이 유가의 지나친 상승을 방지하기 위해 생산능력을 확충하고 산유량 조정에 협조할 가능성이

표 1. 주요 예측기관의 세계경제 전망

(단위 : %)

	2003년				2004년				2005년			
	IMF	WE	EIU	OEI	IMF	WE	EIU	OEI	IMF	WE	EIU	OEI
전세계 ¹⁾	3.9	3.9	3.9	3.8	5.0	4.9	5.0	5.1	4.3	4.2	4.2	4.4
OECD	2.1	2.0	2.1	2.0	3.6	3.5	3.6	3.5	2.9	2.6	2.7	2.7
(미 국)	3.0				4.3	4.3	4.3	4.4	3.5	3.2	3.1	3.7
(일 본)	2.5				4.4	4.3	4.2	4.1	2.3	1.8	1.8	2.0
(유 로)	0.5				2.2	1.8	1.9	1.8	2.2	2.1	2.2	1.7
아시아 ²⁾	7.7	7.8	5.8	-	7.6	7.9	6.6	-	6.9	7.0	6.0	-
(중 국)	9.3				9.0	9.2	8.9	9.2	7.5	7.8	8.1	8.1

자료: IMF, *World Economic Outlook*, 2004. 9.
 World Bank, *Global Economic Prospects 2005*, 2004. 11.
 EIU, *Viewswire*, 2004. 10.
 OEF, *Oxford Economic Forecasting*, 2004. 11.
 주: 1) Purchasing Power Parity 적용 기준.
 2) EIU는 일본을 제외한 아시아가 대상 지역.

크기 때문이다. 또한 04년 중 일시적인 공급교란요인(러시아 유코스 사태, 미국의 허리케인 여파, 나이지리아 파업 등)에 의해 발생한 시장의 불안심리가 불식될 것이며, 중국의 원유수요 급증에 대한 우려에도 불구하고 유가가 어느 정도 안정세를 찾으면서 유가 급등에 편승한 투기수요도 약화될 것으로 예상되기 때문이다.

달러환율은 2기 부시행정부가 성장세 유지를 위해 감세정책을 운용함으로써 재정·무역수지 적자의 해소가 불투명해 짐에 따라 아시아 주요국의 통화에 대해 약세를 지속할 가능성이 크다. 고유가 등으로 미국 경제의 소프트패치(soft patch)가 실패하고 경기둔화가 예상보다 장기화되어 미 연준리가 금리

표 2. 환율 전망

	2004			2005			전년대비 변화율 (%)
	상반기	하반기	연간	상반기	하반기	연간	
원/달러	1,167	1,132	1,149	1,052	1,048	1,050	-8.62
엔/달러	108.5	106.0	107.3	101.0	102.0	101.5	-5.41
원/100엔	1,077	1,068	1,071	1,042	1,027	1,034	-3.45

자료 : 산업연구원

인상을 자제하게 되면 달러 약세가 지속될 가능성이 높다.

한편 지난해 중국의 금리 인상에 이어 금년에 위안화 절상이 예상되고 있으나 중국정부는 이러한 가능성을 강력히 배제하고 있다. 향후 원화환율의 추세적인 하락은 불가피하지만 최근의 과도한 하락에 따른 반작용과 수출신장세 둔화에 따라 어느 정도의 하방경직성도 기대할 수 있다. 지난해 원/달러 환율은 1,100원/달러를 하향 돌파한 이후 1,050원 마저 붕괴되어 외환위기 이후 최저치를 경신하였다. 원화 환율은 과도한 하락에 따른 조정에 예상되기는 하나 상승요인 보다는 하락요인이 강하여 추가하락이 불가피할 전망이다.

(2) 자동차시장 전망

1) 국내 수급 전망

■ 내수감소속에 사상최대의 실적 달성

04년 자동차내수는 109만 5,000대로 전년비 17%가 감소하여 03년에 이어 2년째 감소세를 기록하였다. 이러한 실적을 과거 10년과 비교하면 외환위기였던 1998년을 제외하고 가장 저조한 실적으로, 이는 경기부진과 소비심리의 위축에서 기인한 것으로 평가할 수 있다. 차종별 판매실적을 살펴 보면 경차를 제외한 모든 차종에서 수요가 감소하였으며, 경기에 민감한 상용차의 경우 25.2%가 감소하

여 승용차(14.4%)감소폭을 상회하였다.

반면 수출은 237만 7,000만대로 전년비 31%가 증가하여 사상최대의 실적을 기록하였다. 04년의 수출호조는 해외시장에서의 국산차에 대한 이미지 제고와 경쟁력 향상 등에 힘입은바 크며, 수출시장 및 차종의 다변화도 긍정적인 영향을 미쳤다. 차종별로는 유럽에 대한 수출증가로 소형차 수출비중이 크게 증가하였으며, 중형 및 SUV의 비중도 증가하였다. 지역별로는 여전히 북미와 서유럽 지역이 높은 비중을 차지하였으나, 동유럽과 중동 지역에 대한 수출증가율도 높게 나타났다.

생산은 부진한 내수에도 불구하고 사상 최대의 수출실적에 따라 전년비 9.3%가 증가한 347만 3,000대를 기록하였다. 생산에서 차지하는 수출과 내수의 비중은 각각 68.5%와 31.5%로 수출이 자동차산업 성장의 전인차 역할을 담당하였다. 차종별로는 내수 위주의 상용차 생산이 34만 7,000대로 전년비 15.4% 감소한 반면 승용차는 312만 6,000대를 생산하여 13%의 증가율을 기록하였다. 지난해 수입차 판매는 전년비 19% 증가한 22,700대를 기록하였으며, 이러한 수입증가는 한일 FTA 체결을 앞두고 일본 업체들이 한국 자동차시장에서 마케팅 활동을 강화한 것에서 기인했다.

■ 경기회복 지연으로 05년 소폭의 내수증가 예상
경기회복 지연과 고유가로 인한 유지비 부담 등의 부정적인 요인들이 05년에도 작용할 예상이나, 내수는 2년 연속 감소에 따른 기술적인 반동으로 04년에 비해 소폭 증가할 전망이다. 경기침체 및 소비심리의 위축과 자동차 수요의 성숙기 진입 등으로 상반기에는 내수증가를 기대하기가 어려울 예상이나 하반기 들어 경기회복이 가시화되면서 점진적인 내수 회복세가 예상된다. 국내외 업체의 신모델 출

표 3. 자동차산업의 여건변화 전망

	증가(긍정적) 요인	감소(부정적) 요인
내 수	· 2년 연속 내수판매 감소에 따른 기술적 반등	· 경기회복 지연
수 출	· 해외시장에서의 품질 호평 · 신모델 출시 · 수출시장 다변화 · 해외생산 증가와 외국업체에 대한 납품 증가에 따른 부품수출 증가	· 달러화 약세로 인한 가격경쟁력 약화 · 세계 경제성장 둔화로 인한 수요 감소
생 산	· 경유승용차 생산 · 10여종의 신모델 출시	· 미국, 중국 등 현지생산 증가 · 자동차 수요 성숙기 진입에 따른 내수 둔화
수 입	· 외국업체들의 마케팅활동 강화 · 중저가형 신모델 출시	· 국내 자동차 품질개선 · 유로화가치에 따른 유럽차 가격인상효과
투 자	· 쌍용차 매각에 따른 설비투자 증가	· 해외현지 생산증가 · 연구개발 확대
가격 및 채산성	· 수출차종의 고급화 · 달러화 결제비중 감소	· 원화절상 등으로 인한 채산성 악화
종합평가	· 생산은 내수의 소폭증가 및 수출증가 지속으로 인해 증가 · 내수는 신모델 출시 및 2년 연속 내수감소에 따른 기술적 반등으로 인해 소폭증가 · 수출은 품질경쟁력 향상 지속과 신제품 출시 및 신시장 개척에 따라 증가세 유지 · 수입은 일본차의 공격적인 마케팅 활동과 중상층의 잠재수요로 인해 지속 증가 · 투자는 상해기차의 쌍용자동차 인수로 인한 설비투자 및 신모델 설비라인 교체로 인해 증가	

시도 내수회복에 기여할 전망이다.

- 품질경쟁력 강화 및 시장 다변화로 인한 수출 증가세 지속

금년 자동차수출은 원화절상과 고유가 지속으로 인한 세계 수요위축 등의 부정적인 요인에도 불구하고 해외시장에서의 품질 및 브랜드 이미지 개선과 수출시장의 다변화 등에 따라 증가세를 유지할 전망이다. 수출차종이 중소형차 중심에서 중대형과 SUV 등으로 변화하고 있고, 신규모델의 수출도 예정되어 있어 수출금액의 증가세가 물량증가세를 상회할 전망이다.

지역별로는 원/달러환율의 하락으로 북미지역에 대한 수출비중이 감소하고, 유럽과 개도국시장의 비중이 증가할 예정이다. 자동차부품의 수출은 완성차

업체들의 해외현지 생산이 증가하고, 해외업체의 글로벌 소싱에 편입되는 부품업체가 늘어나면서 증가세를 유지할 예정이다.

05년 완성차 수출은 물량기준으로 전년대비 1.8% 증가한 242만대에 달할 것으로 예상되며, 금액기준(자동차부품 포함)으로는 전년대비 8.4% 증가한 336억 달러에 이를 예정이다.

- 내수 및 수출 증가로 사상최대 생산 예상

금년 자동차생산은 내수의 소폭증가와 수출 증가세가 이어져 04년 실적을 갱신할 예정이다. 05년 국내생산은 전년비 2.4% 증가한 355만대로 사상최고치를 기록할 전망이다. 원화절상으로 자동차업체의 채산성이 악화될 예상이나 수출차종의 고급화와 수출시장의 다변화 및 달러화 결제비중의 축소로 부

정적인 영향을 일부 상쇄할 예정이다.

자동차 수입은 기 진출 외국업체들의 마케팅활동 강화와 닛산의 신규 시장진입 등으로 증가할 예정이다. 특히 일본 자동차업체들은 05년 말 체결될 예정인 한·일 FTA에 대응하여 한국시장 진출을 가속화할 예정이다. 또한 외국업체들이 중저가형 승용차와 SUV 등 판매 차종을 다양화할 예정이어서 중상층의 수입수요가 지속적으로 증가할 예정이다. 05년 자동차 수입은 물량기준으로 전년대비 13% 증가한 2만 6,000여대에 달할 것으로 예상되며 금액기준(자동차부품 포함)으로는 전년대비 10.9% 증가한 44억 달러에 이를 예정이다.

2) 해외 수급전망

근래 세계 자동차업계의 이목을 끌었던 중국의 자동차 수요는 긴축정책 등의 여파로 지난해에 전년대비 15.5%가 증가한 507만대를 기록하였다. 승용차 수요는 전년대비 15%가 증가한 233만대를 기록하였으며, 중저가 자동차에 대한 수요가 큰 폭으로 증가한 반면 고급차 수요는 둔화되었다. 이러한 수요둔화로

이미 예상됐던 바와 같이 단기적으로 중국의 자동차 공급과잉 현상이 나타날 예상이며, 업체간 경쟁은 더욱 심화될 전망이다. 지난해 세계 최대의 자동차 시장인 미국의 수요는 유가상승과 성장둔화로 인해 전년비 1% 증가한 1,686만대를 기록하여 6년째 1,600만대 이상의 판매실적을 기록하였다. 금년에도 미국의 자동차 판매는 지난해와 비슷한 수준을 유지할 전망이다. 지난해 전년비 1.0%의 증가율을 기록했던 서유럽의 자동차 수요는 금년에도 1.5%가 증가하겠으며, 슬로바키아가 주요 자동차생산기지로 급부상하고 있다. 일본의 자동차 판매는 성장둔화로 인해 금년에 전년비 0.6% 증가하는데 그칠 것이나 지난해 증가율을 상회할 전망이다. 유가급등으로 인해 지난해 큰 폭으로 증가하였던 중동의 자동차 판매는 점차 둔화될 전망이다.

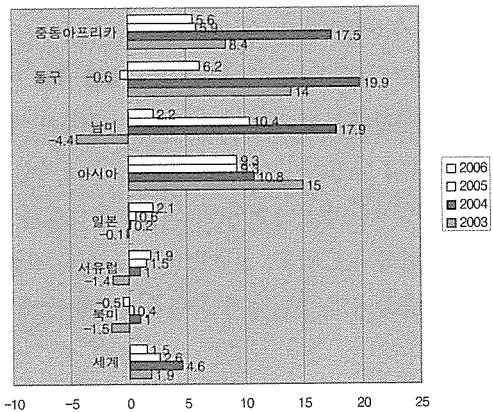
중남미 자동차산업을 주도하고 있는 브라질의 지난해 생산은 전년비 20%가 증가한 220만대를 기록하였으며, 내수는 10.5% 증가한 160만대를 기록하였다. 브라질의 금년 자동차 생산은 성장둔화에 따라 230만대를 기록할 예정이다. 지난해 급증하였던

표 4. 자동차산업의 수급전망

(단위: 천대, %)

	2003	2004		2005	
		상반기	하반기		
생 산 (물량)	3,178 (1.0)	1,675 (1.8)	1,798 (17.3)	3,473 (9.3)	3,556 (2.4)
(가격 증감률)	(4.7)	(-2.6)	(-1.9)	(-2.3)	(2.5)
수 입 (물량)	20 (19.6)	12 (24.1)	11 (6.5)	23 (15.0)	26 (13.0)
내 수 (물량)	1,324 (-17.5)	586 (-22.8)	509 (-10.0)	1,095 (-17.3)	1,159 (5.8)
(가격 증감률)	(1.5)	(-4.0)	(-1.3)	(-4.3)	(2.0)
수 출 (물량)	1,815 (20.2)	1,110 (31.6)	1,267 (30.3)	2,377 (31.0)	2,420 (1.8)

주: ()안은 전년 동기대비 증감률



자료: BNP Paribas 일부 수정

그림 1. 세계 주요 자동차시장의 수요 전망

남미와 동구의 자동차 수요는 점차 둔화될 전망이다.

3. 타이어 수출 전망

세계 타이어시장 규모는 03년에 800억달러를 넘어선 후 지난해에는 소폭 증가한 것으로 추정된다. 03년 생산물량기준으로 국별 순위를 살펴 보면 미국이 2억 3,600만개로 1위를 차지하였고, 중국이 1억 8,786만개로 2위를 차지하였다. 최근 중국의 타이어산업은 자동차 수요 증가와 함께 급성장하고 있는데 세계 75대 타이어업체중 중국업체가 16개를 차지하고 있으며, 다국적 타이어업체의 경쟁적인 대중국 직접투자로 성장세가 가속화될 예정이다. 우리나라는 03년에 7,092만개의 타이어를 생산하여 일본, 독일에 이어 세계 5위 타이어생산국의 위치를 차지하였다.

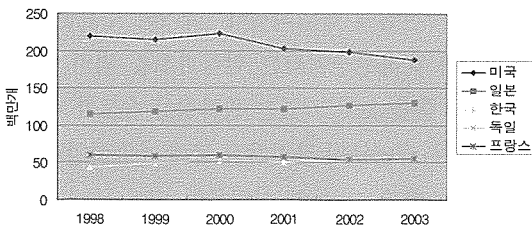
품목별로는 최근 미국의 승용차용 타이어생산이 감소세를 나타내고 있는 반면 일본의 생산은 점증하고 있으며, 한국, 독일, 프랑스간 경쟁이 심화되고 있다. 트럭타이어 생산은 미국과 일본이 주도하고 있는 가운데 태국, 중국, 브라질과 인도 등 신흥개도국의 약진이 두드러지게 나타나고 있다. 우리나라는 세계 4위의 트럭용타이어생산국의 위치를 차지하고 있으나, 태국과의 생산격차가 점차 좁혀지고 있다.

지난해 국내업체의 고무제 공기타이어 수출은 전

년비 21%가 증가한 18억 5,000만 달러에 달하였다. 이중 자동차용 타이어 수출이 전년비 11% 증가한 17억 달러를 차지하였으며, 나머지를 항공기, 모터사이클과 자전거용 타이어 등이 차지하였다. 승용차용 타이어 수출이 26% 증가한 11억 달러에 달하였으며, 상용차용 타이어 수출은 17%가 증가한 7억 5,000만 달러를 기록하였다. 지난해 타이어 수입은 전년비 26%가 증가한 2억 2,000만 달러에 달하였으며, 자동차용 타이어의 수입이 90% 이상을 차지하였다. 승용차용 타이어의 수입이 전년비 23% 증가한 1억 6,000만 달러를 기록하였으며, 상용차용 타이어 수입은 전년비 57% 증가한 5,900만 달러를 기록하였다.

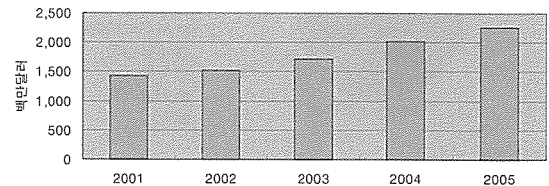
이와 같이 타이어 수출이 지속적으로 증가하고 있는 이유는 지속적인 연구개발 투자 확대에 따라 고급타이어의 생산이 증가하고 스포츠마케팅 등의 강화와 수출대상국의 다변화 등에서 찾을 수 있다. 이러한 수출증가와 함께 최근에는 국내 타이어업체의 해외직접투자도 증가하고 있는데 세계 최대의 자동차시장으로 부상하고 있는 중국에 대한 조기 직접투자로 중국시장에서의 판매가 점증하고 있으며, 신흥 자동차시장으로 급부상하고 있는 동유럽에 대한 투자진출도 적극 모색되고 있다.

국별 승용차 타이어 수출을 살펴 보면 증가율면에서는 일본, 스페인, 미국, 네덜란드 순으로 나타났으



자료: ERJ, 2004. 10

그림 2. 주요국의 승용차용 타이어 생산 추이



자료: 무역협회

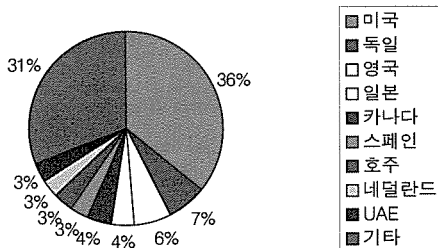
그림 3. 타이어 수출 추이 및 전망

며, 미국이 전체 수출에서 차지하는 비중이 03년의 32%에서 지난해에는 35%로 증가하였다. 이는 국내업체들이 고급타이어의 수요가 증가하고 있는 미국시장을 적극 공략한 성과로 평가할 수 있다.

한편 지난해 사상 최초로 20억 달러를 넘어선 우리나라의 타이어 및 튜브 수출은 올해에는 전년비 12%가 증가한 22억 6,000만 달러를 기록할 전망이다. 자동차 수출의 지속적인 증가와 해외생산의 확대 및 해외 수요자들의 국산 타이어에 대한 인지도 개선 등에 따라 금년에도 타이어 수출은 두자리수의 증가율을 기록할 예정이다. 타이어 수입 역시 증가세가 지속되었으나, 증가율은 수출과 마찬가지로 둔화될 전망이다.

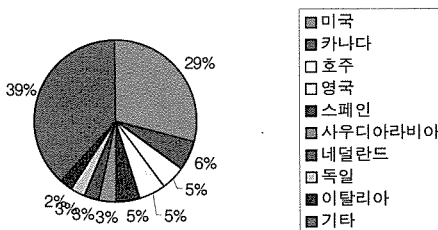
4. 시사점

최근 수출이 호조를 보이고 있는 국내 자동차산업의 과제로는 세계화와 양극화를 들 수 있다. 그 동안 국내 자동차업체의 해외직접투자는 양적성장에 비해 매우 부진한 편이었다. 그러나 최근 완성차업체의 해외직접투자가 증가하고 국내 생산비용이 상승하자 중소부품업체들이 경쟁적으로 미국, 유럽과 중국 등 대규모시장을 보유하고 있거나 생산비용이 저렴한 국가에 대한 직접투자를 확대하고 있다. 이에 따라 산업공동화 가능성에 대한 우려를 자아내고 있으나, 국내 자동차수요가 이미 포화점에 도달한 것으로 추정되고 수요자 니즈가 다양화되고 있는 상황에서 자동차산업의 세계화는 피할 수 없는 과제이다. 상대적으로 작은 내수시장 규모에 따라 국내 자동차업체는 해외시장을 적극 개척할 수 밖에 없으며, 수출로 시작된 국내 자동차업체의 세계화는 순리상 현지 생산으로 이어질 수 밖에 없다. 근래 수출이 큰 폭으로 증가하고 있지만 수출만으로 각종 무역장벽과 급변하고 있는 수요를 충족시키면서 세계 시장 점유율을 확대하기가 어렵기 때문에 국내 업계의 세계화를 부정적인 시각에서 바라보지는 말아야 한다.



자료: 전게서

그림 4. 승용차용 타이어 국별 수출비중(2004)



자료: 전게서

그림 5. 상용차용 타이어의 국별 수출비중(2004)

한편 경기침체가 지속되고 경제전망이 그 어느 때보다도 불투명한 가운데 국내 자동차업체들은 대대적인 긴축경영에 돌입하였다. 국내외 수요둔화, 원화절상과 비용상승이라는 삼각파고를 넘기 위해서다. 최근 숨을 고르고 있는 원화절상 속도가 다시 빨라질 경우 금년부터 본격화될 국내 자동차업체의 해외생산과 함께 그 동안 버팀목이 되어 왔던 수출마저 무너뜨리면서 자동차산업을 또 다시 어려움에 빠뜨릴 가능성도 배제할 수 없다.

이를 극복하기 위해서는 업계 공동으로 비용절감과 생산성 향상에 적극 나서야 한다. 엔화강세를 마른 수건도 쥐어 찢다는 피나는 비용절감과 생산성 향상 노력으로 극복한 일본업체들이 최근에도 30% 이상 비용을 절감하여 중국과도 경쟁할 수 있는 원가경쟁력을 확보하게 된 점을 타산지석으로 삼아야 한다. 또한 노사가 협력하여 품질경쟁력을 지속적으로 강화해 나가는 한편 중국자동차산업의 동향을 예의 주시하여 사전 대응책을 강구할 필요가 있다. 급증하였던 중국의 자동차 내수가 둔화되면서 금년부터 중국에 진출한 선진국 자동차업체들이 수출을 적극 모색하여 세계시장에서의 경쟁이 심화될 수 있기 때문이다.

한편, 고무산업으로 분류되고 있으나 자동차산업과 불가분의 관계를 맺고 있는 타이어산업의 경영실적도 지속적으로 개선되어 매출의 급신장과 함께 세계 최고 수준의 이익률을 기록하고 있다. 타이어산업 역시 외국인 투자유치와 해외직접투자를 통해 우리나라의 국제위상을 제고하는데 기여하고 있다. 중국과 동구권 등의 해외 공장건설과 함께 미국의 쿠퍼타이어는 국내 업체의 지분을 인수할 계획이어서 타이어산업도 본격적인 개방화시대를 맞이하게 되었다. 국내 타이어업계는 전술한 바와 같이 중국시장에 조기 진입하여 시장 지배력을 강화하고 있으나, 중국 자체 타이어업체의 성장과 외국업체의 시장진입에 따른 경쟁에 대비하여야 한다. 국내업체의 경쟁업체에서 협력업체로 변신할 쿠퍼타이어는 진출전략의 다각화를 통해 중국시장의 15~17%를 점유하여 연 10억 달러의 매출을 달성한다는 목표를 수립해 놓고 있으며, 중국정부는 세계 유수의 타이어업체를 육성하는데 지원을 아끼지 않을 예정이다.

이미 국내 타이어산업은 우리나라의 자동차부품 산업을 대표할 수 있는 위치에 올라서 있으나 타이

어산업에 대한 국내의 인식은 이러한 수준에 못미치고 있다. 정부의 관심과 지원이 상대적으로 부족하고, 완성차나 여타 부품산업과의 연계성이 부족하기 때문이다. 따라서 우리 정부는 타이어가 주요 자동차 부품산업이자 소재산업이라는 점을 인식하고 타이어산업에 대한 지원을 적극 모색하여야 한다. 국내 타이어산업의 국제적인 위상과 수출 기여도 등을 고려해 볼 때 국내 타이어산업은 세계 상위권에 진입할 수 있는 잠재력을 보유하고 있다. 특히 자동차의 안정성에 대한 관심이 높아가고 있고, 페타이어 처리가 환경문제로 부상하고 있는 시점에서 정부의 연구개발 자금지원이 필요한 실정이다.

타이어산업을 포함한 자동차산업의 패러다임과 경쟁구조 및 소비자 구매행태의 변화를 고려할 때 기존 지원정책의 수정과 보완을 통해 타이어산업을 지원할 수 있는 방안을 강구하여야 한다. 완성차업체와 타이어업체는 안전성이 강화된 미래형자동차를 공동개발해야 하며, 주문생산(build-to-order) 시대의 도래에 대비하고 생산성 향상을 위한 타이어업체의 생산시스템 개선에 대한 정부도 이루어져야 한다. 선진국들은 기술개발에 대한 지원과 함께 고유 생산시스템의 개발에 박차를 가해 왔으며, 미국의 Agile과 유럽의 모듈생산 시스템을 그 예로 들 수 있다. 나아가 타이어산업의 전문인력양성을 적극 지원해 나가야 한다. 전문 엔지니어와 함께 국내 자동차산업의 세계화가 가속화되고 있는 점을 고려하여 중견 생산 및 품질관리 인력과 마케팅전문 인력의 양성을 지원하여야 한다. 우리 타이어산업은 완성차업체가 목표로 하고 있는 세계 5위의 지위를 이미 확보하고 있으며, 산관학 공동으로 타이어산업을 육성할 경우 세계 3위의 위치로 올라설 수 있을 것이다.