

국내·외 (고부가) 타이어 시장 전망

우리나라는 세계 5위의 타이어생산국으로 국내 타이어시장은 2010년까지 생산과 수요는 증가할 것이지만 성장률은 연평균 3% 이내로 정체될 전망이다. 세계 타이어시장 성장률도 3% 수준에서 정체될 것으로 보이는 상황에서 천연고무 가격급등, 유가인상 등으로 경영환경이 악화되고 있으며, 이를 극복하기 위해 국내외 타이어업체들은 마진율이 높은 고부가타이어의 매출비중을 적극적으로 확대하고 있는 상황이다. 세계 타이어시장은 상위 12개 업체가 과점하고 있으며, 같은 성능과 품질이라도 브랜드파워와 판매네트워크의 차이로 뚜렷한 가격 차이를 보이고 있다. UHPT의 경우 국내업체제품은 선진업체에 비해 40% 할인된 가격에 판매되지만, 일반타이어를 중심으로 가격차이가 2010년까지 15% 이내로 좁혀질 전망이다.

1. 국내외 타이어시장 전망

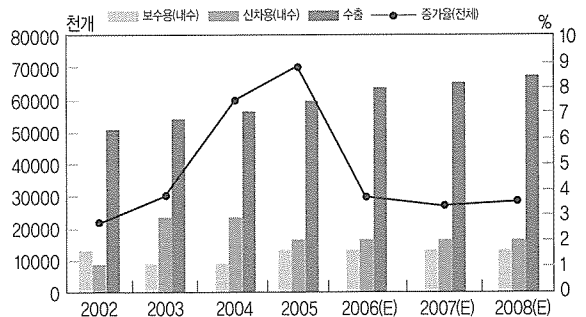
1. 국내 타이어시장 전망

우리나라의 타이어산업은 지난 15년간 비약적인 발전을 거듭해 왔다. 실질생산과 부가가치가 2배 이상 증가하였으며 수출은 4배 이상 증가하였다. 현재 우리나라는 미국, 일본, 중국, 독일에 이어 세계 5위의 타이어생산국이며, 국내의 양대 타이어업체인 한국타이어와 금호타이어는 이미 세계 10권에 진입한 상태이고 점차 점유율을 높여가고 있다.

2005년 8,152만개(세계타이어 수요의 5%)를 생산한 국내 타이어시장은 2010년까지 생산 및 수요가 지속적으로 증가할 전망이지만 그 성장률이 점차 둔화될 것으로 보인다. 2003~2005년에 자동차 수출급증으로 인해 7~8%의 판매증가율을 보였지만, 2006년부터는 해외공장 생산물량의 증가로 인한 수출 감소와 내수 자동차판매량 증가를 둔화 및 수입타이어의 증가에 따른 내수시장 경쟁심화로

연평균 3% 대에 머물 것으로 보인다. 수출의 경우 수출가격 인상과 중남미 및 중동시장의 판매급증으로 4~5% 대의 증가율을 보일 전망이다.

〈국내 자동차타이어 판매 추이 및 전망〉



자료 : KOTMA, 전망은 하나금융연구소

2. 세계 타이어시장 전망

타이어산업은 세계 고무생산의 50% 이상과 자동차부품 산업 생산의 10% 이상을 차지하고 있다. 자동차산업과



함께 성장해온 타이어산업은 세계 경제통합에 대응하여 각 지역별 현지생산을 확대하고 있으며, 생산비용의 절감과 시장선점을 위해 중국에서의 생산을 확대함으로써 경쟁력을 강화해 나가고 있다. 또한 안전관련 규제 대응과 수익성 개선을 위해 최신 제조공법과 IT기술을 접목하는 등 기술개발도 활발히 진행되고 있는 상황이다.

2005년 세계 타이어산업의 매출규모는 약 850억달러(82조원)에 달하고 있으며 연평균 3% 가량 증가하여 2008년에는 930억달러에 이를 전망이다. 세계자동차생산량이 연평균 5% 가량 증가하고 세계 자동차보유량은 2.5% 가량 증가 한다고 가정할 때, 교체용타이어와 신차용타이어의 비율이 3:1 수준이므로 전체 타이어 매출 증가율을 3%*로 추정할 것이다.

* 연간 자동차생산량은 신차용타이어의 수요와 밀접한 관련이 있고, 자동차보유량은 교체용타이어의 수요와 밀접한 관련이 있기 때문에 생산량과 보유량의 증가율을 신차용 및 교체용타이어의 비율에 따라 예측하여 합산한 수치

지역별로는 중국의 경우 빠르게 늘어나는 자동차보유대수 및 타이어의 래디얼화 진행, 세계 타이어업체들의 적극적인 설비확대에 힘입어 연평균 15% 이상 성장할 것으로 전망되지만, 세계 수요의 80%를 차지하는 미국, 유럽 시장의 경우 2%대의 저성장이 예상된다. 이처럼 세계 타이어시장 성장률이 3%대에서 정체될 것으로 보이는 상황에서 최근 타이어 원재료 중 28%를 차

지하는 천연고무가격마저 급등하여 타이어업체의 수익성은 급격히 악화되고 있다. 미쉐린의 경우 자체적인 고무농장을 보유하고 있어 천연고무가격 하락에 대처할 수 있지만, 그렇지 못한 국내 타이어업체들은 이를 극복하기 위해 경쟁적으로 고무가타이어의 매출비중을 늘리고 있는 추세이다.

고부가타이어는 초고성능타이어(UHPT), 런플랫타이어(Run-Flat Tire), 초저연비타이어 등이 있으며, 평균 판매단가가 높아 일반타이어 대비 마진율이 높기 때문에 업체의 수익성확보에 유리한 제품이다.

II. 고부가 타이어 시장 전망

1. UHPT(Ultra High Performance Tire, 초고성능 타이어)

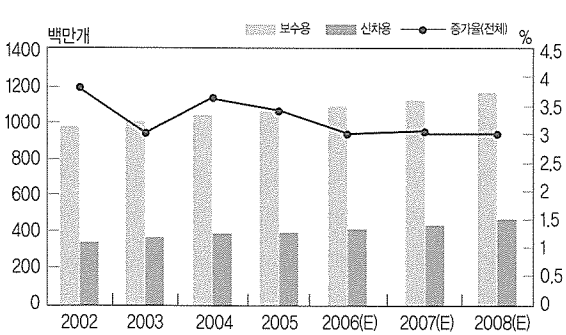
타이어는 사용 용도별로 자동차용, 이륜차용, 건설기계용, 농업기계용, 항공기용의 5부분으로 나눌 수 있고, 이중 자동차용이 전체의 85%(매출액 기준)를 차지하고 있다. 승용차용 타이어는 타이어가 견딜 수 있는 최고속도로 구분되는데 통상 180~190Km/h까지 견딜 수 있는 S나 T급이 주로 사용되고 있으며 210Km/h이상 견딜 수 있는 고성능타이어가 최근 급성장하고 있는 상황이다.

(타이어 속도별 분류)

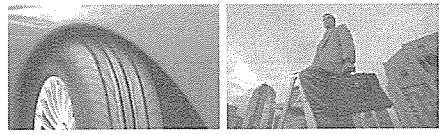
구분	제한 최고속도 (km/h)	시장 분류
R	170	일반용 (GPT)
S	180	
T	190	
H	210	고성능 (HPT)
V	240	초고성능 (UHPT)
W	270	
Y	300	
	300 이상	

자료 : 미쉐린

(세계 타이어 수요 추이 및 전망)



자료 : KOTMA, 전망은 하나금융연구소



특히 V급 이상의 초고성능 타이어는 평균판매단가가 높아 고부가타이어로 분류된다. 금호타이어의 일반타이어(GPT)의 Kg당 단가는 3.4달러이지만 HPT는 4.5달러로 32% 더 비싸고, UHPT의 경우 5.5달러로 GPT에 비해 60% 고가에 판매된다. 다른 업체의 경우도 비슷하여 미쉐린의 경우 GPT에 비해 UHPT가 2배 이상 비싸게 책정되어 있다. (GPT \$94, HPT \$107, UHPT\$197)

UHPT는 일반 타이어 대비 폭이 넓고, 사이드 월이 좁으며, 고속주행시 안정성이 강화되어 시속 300km에서도 주행이 가능한 타이어로 1997년부터 신차에 장착되기 시작했다. '97년 세계 승용타이어 판매량 대비 1%에 불과하던 점유율이 '05년 7%로 상승하며 타이어업체들의 커다란 수익원을 제공하고 있다. 앞서 말했듯이 UHPT는 일반 타이어 대비 가격이 40~100% 가량 비싸고, 마진이 높기 때문이다. 세계 타이어산업이 연간 3% 이내의 저성장 국면에 있음을 감안 시 UHPT가 타이어산업의 차기 성장 동력이 되기에 충분함을 알 수 있다.

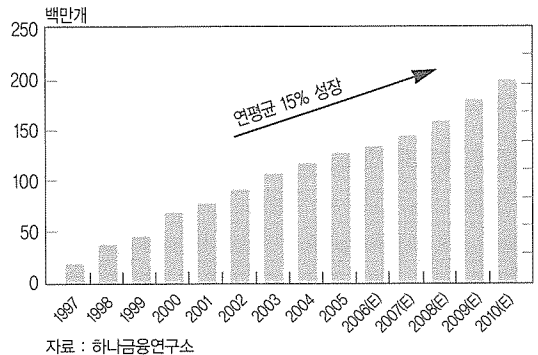
2006년 현재 UHPT를 용도별로 보면 신차용과 교체용의 비율이 30:70으로 교체용이 압도적으로 높다. 하지만 전체 승용타이어에서 신차용의 비중이 25%라는 점을 생각하면 오히려 신차용에서 UHPT의 비중이 높다는 것을 알 수 있으며, 이러한 신차용의 비중확대는 3~4년 후 교체용 UHPT의 판매증가로 이어질 가능성이 크다.

또 UHPT는 성능이 뛰어나고 마진율이 높은 것 외에도 지면접촉면적이 넓어 상대적으로 제품수명이 짧다는 것도 타이어업체에게는 유리한 점이다. UHPT의 세계시장 규모는 2010년까지 매년 14~15% 성장할 것으로 예상되며, 2005년 기준 전체 승용타이어 매출규모대비 7%인 UHPT의 비중은 2010년 13% 수준으로 확대될 전망이다.

내수시장 규모는 2005년 기준 전체 타이어판매량의 23% 수준인 500만개로 추정되며 금호, 한국, 넥센타이어의 UHPT 생산시설 증설과 비중확대 전략에 따라 2007년에

전체의 30%인 750만개로 확대될 전망이다.

〈UHPT 세계시장 규모 추이 및 전망〉



2. 런플랫타이어(Run Flat Tire)

런플랫타이어(Run Flat Tire)는 주행 중 타이어가 펑크가 난 상태에서도 일정거리(80km 이상)를 주행할 수 있는 타이어를 말한다. 런플랫타이어 기술은 세계적으로 PAX System이라고 알려져 있는 미쉐린의 기술과 브릿지스톤이 콘티넨탈과 공동으로 개발한 SSR(Self-Supporting type)이 있다. 국내에서는 금호타이어가 국내 최초로 런플랫타이어(SSR)를 개발 및 상용화하고 지난 4월 성공적으로 성능테스트까지 마친 상태이다.

런플랫타이어의 전세계 보급률은 현재 1% 미만이지만, 유럽지역만 볼 때 2.2% 수준이며 유럽 UHPT 중에는 8.8%의 비중을 차지하고 있다. 해외 조사기관에 따르면 2010년까지 런플랫타이어가 전세계 신차용타이어의 30%를 점유할 것으로 전망했다. 하지만 런플랫타이어의 근본적인 구조상 기존 타이어보다 중량이 무거울 수밖에 없고 따라서 연비가 나빠진다는 단점이 있기 때문에 고유가로 인해 저연비차량의 선호도가 높아지는 상황에서 런플랫타이어의 점유율이 5년 내에 30%까지 급증할 것으로 보이지는 않는다.

다만 탁월한 안전성을 내세워 고급승용차를 중심으로 점



유율이 확대되어 2010년에 점유율이 신차용타이어의 15%까지 급증할 것으로 보인다. 이는 전체 고급승용차(미국시장 기준 3만달러 이상의 럭셔리승용차)의 80%에 장착되는 수준으로 향후 고급승용차에는 기본사양으로 채택될 전망이다.

런플랫타이어 시장은 유럽이 80%, 미국이 20%를 차지하고 있고, 2001년부터 생산을 시작한 굿이어-런플랫 타이어가 유럽시장의 55%를 차지하며 세계시장을 선도하고 있다. 굿이어는 유럽시장에서 2004~2005년 동안 300만개를 생산하였으며, 2006년에는 한 해에만 200만개를 생산할 전망이다.

런플랫타이어는 UHPT와 마찬가지로 가격이 일반타이어 대비 30~40% 가량 비싸 마진율이 높은 제품이다. 금호타이어가 2006년 4월 출시한 XRP제품(SSR type)의 경우 가격이 20~35만원으로 일반제품보다 40% 높게 책정되어 있다. 아직 출시가 얼마 되지 않아 시장규모가 전체 타이어매출의 1%에도 미치지 못하는 5만개 수준이다. 하지만 40%정도의 추가부담으로 타이어파손으로 인한 사고위험에서 벗어날 수 있다면 충분히 구매욕구를 자극할 수 있을 것으로 보인다.

국내 시장의 경우 마찬가지로 대형고급차부터 장착될 것으로 보이며, 판매량은 2006년 10만개(업체 목표치 합산)에서 2010년 신차용과 교체용 각각 50만개씩 연간 총 100만개(전체의 타이어판매량의 5% 수준)로 10배 증가할 전망이다. 동기간 세계 시장규모는 17배 성장하여 9,000만개(신차용중 15%)에 이를 것으로 전망되지만, 국내시장은 양호한 도로여건 및 잘 갖추어진 긴급출동시스템 등으로 인해 수요가 다소 적을 것으로 판단되기 때문이다.

3. 초저연비 타이어(Ultra Fuel Efficiency Tire)

초저연비 타이어는 세계적으로 몇몇 업체만이 개발에 성공하였으며 국내에서는 한국타이어가 최초로 개발하여

하반기 상용화 예정이지만 아직 제품가격이 미정인 상태이고, 시장규모도 정확히 예측하기 힘든 상태이다. 하지만 연비개선효과와 뛰어난 내구성 등으로 향후 저연비차량인 하이브리드카에 사용될 것으로 보인다.

초저연비타이어는 같은 규격의 기존 타이어에 비해 중량은 15%, 회전저항은 25% 이상 줄인 것으로 이로 인한 연비개선효과는 최대 3%에 이른다. 특히 젖은 노면에서의 제동성능 및 조정안정성이 뛰어나며, 마모성능에서는 기존 타이어와 동등한 성능을 보여준다.

실리카는 온도나 날씨 변화에 덜 민감하고 회전 저항이 적어 연비를 향상시켜 준다는 장점이 있음에도 불구하고, 원료배합에서의 적용이 어렵고 마모가 잘된다는 단점이 있어 그 동안 사용에 어려움이 있었다. 반면 주로 사용되는 카본블랙은 고무와의 친화력이 높아 타이어 제조가 쉽지만, 젖은 노면과 낮은 온도에서 제 성능을 발휘하지 못한다는 단점이 있다.

초저연비 타이어는 이러한 실리카를 주로 사용한다는 점에서 후발업체에게는 기술적 진입장벽이 존재하는 제품군으로 국내 타이어업체가 선도기업으로 나설 수 있는 주요 아이템 중 하나로 판단된다. 또 타이어 보강재로 기존의 카본블랙 대신 실리카(SiO2)를 주로 사용했다는 점에서 기술선도기업으로 향후 가격결정력을 확보할 수 있어 매출증대와 수익성 향상에 큰 도움이 될 것으로 보인다.

(출처 : 하나금융경영연구소, 06.7.26 이승재 연구원)

