

2006년 세계 자동차 수요 및 국내 타이어 수출 전망

이 항 구 | 산업연구원, 수송기계산업 팀장

세계 자동차산업의 구조개편이 가속화되고 있는 가운데 금년 세계 자동차와 타이어 수요는 증가세를 유지할 전망이다.

국내 자동차 수요는 소폭 증가할 예상이며, 미국과 서유럽 등 선진국 수요는 다소 감소할 예상인 반면 중국, 인도, 러시아 등 개도국의 자동차 수요는 큰 폭으로 증가할 전망이다. 본 고에서는 세계 자동차산업의 판도 변화에 따른 수요 전망과 국산 타이어의 장기 수출 전망에 대해 분석해 보기로 한다.

1. 세계 자동차산업의 구조개편 동향

(1) 자동차산업 환경 변화

□ 신 3고 현상의 대두

최근 세계 자동차업계는 고유가의 악재 속에 대대적인 구조개편을 겪고 있다. 금년 초부터 유가는 배럴당 70달러 선까지 치솟은 후 소폭 하락하고 있으나, 지난해 두바이 유 평균가격 47달러 선과 비교해 볼 때 자동차 수요를 계속 짓누를 전망이다. 유가가 연평균 10달러 상승할 경우 국내 경제성장률은 1%p 떨어지고, 소비자물가는 1%p 오르는 한편 기름값은 9.5%가 인상되고, 자동차 내수는 10만대가 감소하는 것으로 추정되고 있다. 이에 따라 고유가가 지속될 경우 지난해 소폭 증가한 자동차내수가 금년에 다시 감소할 가능성도 배제할 수 없다.

한편 달러화가 전반적인 약세를 보이면서 원화가는 달러화뿐 아니라 엔화에 대해서도 상승세를 유지하고 있다. 국내 완성차업계가 금년 평균 환율을 950원으로 예상하고 경영전략을 수립한 바 있어 원화 가치가 달러당 950원대를 하향 돌파할 경우 국내 자동차수출은 큰 타격을 입을 전망이다. 특히 원화가 달러화보다 엔화에 대해 더 큰 폭으로 절상되고 있어 최근 국내자동차업계와 일본

자동차업계간의 경쟁이 심화되고 있는 상황을 고려해 볼 때 국내 자동차업계에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 높다. 지난해 이후 줄곧 미국정부가 중국 위안화의 추가 절상을 강력히 요구하고 있어 원화와 엔화 가치가 동반 상승할 가능성도 배제할 수 없으며, 이는 우리 자동차업계의 수출채산성을 악화시킬 예정이다. 여기에 그 동안 하향안정세를 보이던 국제 금리마저 상승세로 돌아서 세계 자동차 수요에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보인다. 미국 금리가 상승세를 지속하면서 여타 국가의 금리 인상을 주도하고 있어 할부 금리 상승 부담에 따른 자동차 수요의 위축을 초래할 가능성이 높다. 이와 함께 상승세를 보여 온 원자재 가격도 높은 수준을 계속 유지할 전망에 따라 자동차업계의 원가 상승 부담은 올 한해도 지속될 예정이다.

□ 주요국의 경제 회복세 가속화

세계 경제성장의 견인차 역할을 수행하고 있는 미국은 연초부터 예상과는 달리 높은 성장세를 유지하고 있다. 지난해 4/4분기 성장률이 지난 3년 동안 최저치인 1.1%로 매우 부진했던 것에 대한 반등세로도 평가할 수 있으나, 최근 미국경제의 여건이 호전되고 있어 금년에도 3.3%의 양호한 성장률을 기록할 예정이다. 이와 같이 미국경제가 성장세를 이어나갈 예상인 가운데 미국정부는 자동차산



업의 구조조정을 계기로 제조업 전반에 걸친 경쟁력 강화 정책을 모색하고 있으며, 수입 규제보다는 대외 시장 개방에 정책의 초점을 맞추고 있다. 세계 2위의 경제대국인 일본도 지난 4/4분기 성장률이 소비와 대중국 수출 증가에 힘입어 5.5%를 기록하면서 4분기 연속 증가세를 유지하였다. 일본의 금년 경제성장률은 2.5%를 기록할 전망이다. 일본기업들은 1980년대에 쌓였던 부채와 과잉생산능력을 해소하고 세계시장에서 강력한 경쟁우위를 확보하기 위한 노력을 강화할 예상이어서 예의 주시할 필요가 있다.

지난해 1.3%의 성장률을 기록한 EU는 금년에 2%의 성장률을 기록할 것으로 BNP 파리바 은행은 전망하였다. EU 경제의 회복세가 상대적으로 더딘 이유는 고임금과 저생산성으로 인해 기업의 투자가 부진하고 기업이 신규 채용을 회피하면서 소비가 부진하기 때문이다. 세계 2위의 자동차시장으로 부상하고 있는 중국의 금년 실질 경제성장률은 예상보다 높은 9.5%에 달할 전망이며, 07년에도 8.9%의 높은 성장세를 유지할 전망이다. Global Insight 지난해 7.5%의 성장률을 기록한 인도도 금년에 8.1%로 성장률이 높아질 전망이다. 이와 같이 세계 경제는 금년에 지난해 보다 나은 성과를 나타낼 것으로 예상된다.

(2) 세계 자동차업계의 판도 변화

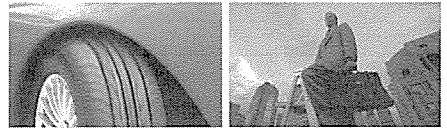
□ 미국 자동차산업의 위축은 불가피

최근 도요타를 제외한 세계 4대 자동차업체인 GM, 포드, 다임러크라이슬러와 폴크스바겐이 구조개편을 추진하고 있다. 구조개편에 돌입한 이들 4개 업체는 향후 3년간 9만 명을 감원하고 GM과 포드는 북미 생산능력을 각각 100만대와 120만대 축소할 계획이다. 현재 추진하고 있는 구조개편은 GM과 다임러크라이슬러가 08년에, 포드는 12년에 완료할 계획이나 성과는 불투명한 실정이다.

특히 그 동안 지속적인 혁신을 바탕으로 성장해 온 GM과 포드는 수익이 악화되면서 연구개발 투자마저 축소하고 있어 성장 동력의 약화에 따른 위상 저하가 불가피할 전망이다. GM과 포드는 차별화 전략의 부재, 조직 내 대화의 단절, 노령화 등으로 인한 생산성 및 품질 저하와 함께 근본적인 조직문화의 개선이 부진하여 단기간 내에 경쟁력을 회복하기가 어려울 예정이다. 이와 같이 미국 빅 2의 구조개편이 가속화되자 미국의 부품업체들은 사업 포트폴리오를 재편하여 수익성을 제고하고 대형화와 국제화를 통해 규모의 경제 실현과 연구개발 역량을 강화할 계획이다. 미국 부품업체들은 단기적으로 빅 3에 대한 의존도를 낮출 예상이나 중장기적으로는 미국 자동차산업의 부활을 위해 공동 노력할 것을 피력하고 있다. 한편 미국의 빅 2는 델파이와는 달리 판매에 미치는 부정적인 영향을 고려하여 파산보호 신청은 자제할 전망이다. 파산보호 신청으로 빅 2는 재무부담을 경감할 수 있겠으나, 중장기적으로 브랜드 이미지에 부정적인 영향을 미쳐 사태를 더욱 악화시킬 가능성을 배제할 수 없기 때문이다.

□ 경쟁력 회복에 상당한 시일이 소요될 전망

미국 빅 2의 경쟁력 저하 근본 원인은 근시안적인 경영전략에 의한 시장점유율 하락과 간접비용 증가에 따른 수익성 악화에서 찾을 수 있다. 미국의 자동차산업은 80년대 초와 90년대 초 두 차례에 걸쳐 대대적인 구조조정을 겪은 바 있다. 80년대 초의 구조조정이 고유가와 이에 대응할 수 있는 소형차개발 부진에서 비롯됐다면 90년대 초의 구조조정은 경기침체에 영향을 받았다고 평가할 수 있다. 지난 두 차례의 구조조정에서 미국의 자동차산업은 정부의 도움과 함께 자구노력을 통해 단기간 내에 어려움을 극복할 수 있었다. 그러나 금번 구조조정은 노사 모두가 책임져야 할 구조적인 문제에서 발단이 되어 과거와



같이 단기간 내에 경쟁력을 회복하기는 어려울 전망이다. 빅 2의 대대적인 구조조정에 따라 미국 자동차노조도 자국 자동차산업의 구조적인 문제 해결에 적극 나서고 있다. 미국 자동차노조는 업계 공통의 건강보험 시스템 도입, 불공정 무역관행의 시정, 에타놀 연료 사용 확대, 하이브리드 자동차에 대한 조세 감면 혜택 부여 등을 미국 정부에 건의하였다. 그러나 자동차업계 사측이 요구하고 있는 임금 삭감과 의료보험 및 연금 혜택 축소 등을 노조가 받아들일지는 아직 불투명한 상황이다.

□ 미국 정부 종합적인 경쟁력 강화 방안 모색

한편 05년 말 부시행정부는 자동차업계가 건의한 외국 경쟁업체의 불공정 행위가 금번 사태의 원인이라는 주장을 일축한 바 있다. 부시 행정부는 금번 사태가 미국 자동차산업의 기본적인 경쟁력 저하에 따른 결과로 시장 기능에 따른 조정에 맡겨 문제를 해결해야 한다는 입장이다. 부시행정부는 과거 크라이슬러 사태와 같은 직접적인 금융지원이나 외국 업체의 시장 점유율 확대를 불공정 무역행위로 간주하여 제재하는 조치는 취하지 않을 예정이다. 반면 자동차산업을 포함한 미국 산업 전반에 걸친 경쟁력 강화 지원 정책을 수립하여 운용함으로써 자국 제조업의 체질 개선에 나설 계획이다.

금년 미국의 중간선거에서 자동차산업 관련 이슈가 쟁점으로 부상할 예상에 따라 미국 정부는 빅 2의 건강보험, 연금 제도 개선과 소위 유연연료기술(Flexible Fuel Technology)개발에 대한 추가 지원 등을 모색하고 있다. 이러한 미국정부의 움직임에 대해 최근 미국 주요자동차업체의 노조가 제조업 산업기반 강화를 위한 대책을 촉구하고 있어 주요 자동차 수출국을 상대로 시장개방과 환율절상 등의 조치를 취할 가능성도 배제할 수 없다.

□ 일본 업체들이 구조조정의 과실을 독식할 우려

금번 빅 2 사태에 따른 과실은 고비용과 생산성 둔화에 직면해 있는 유럽업체보다는 일본의 빅 3가 차지할 예정이다. 도요타와 혼다, 닛산은 막대한 이익을 바탕으로 하

이브리드 자동차 등 미래형자동차의 조기 상용화 및 대량 생산에 박차를 가하고 있으며, 북미와 유럽, 중국, 인도 등에서의 생산능력을 확충하고 있다. 금년에 GM을 제치고 세계 최대의 자동차업체로 부상할 도요타는 3년 연속 1조엔을 상회하는 순이익을 바탕으로 공세적인 연구개발, 생산 및 판매 전략을 수립하고 있다. 이에 따라 우리 자동차업계의 전략시장인 미국, 유럽, 중국, 인도 등지에서 일본 자동차업체와의 경쟁이 심화될 전망에 따라 이에 대한 철저한 대응이 필요한 시점이다.

(3) 세계 자동차 수요 전망

□ 양대 시장에서의 자동차 수요 감소

금년 세계 자동차 수요는 미국과 서유럽에서 소폭 감소할 예상인 반면 중국과 인도를 비롯한 신흥개도국의 수요는 성장세를 유지할 전망이다.

지난해 미국의 자동차 판매는 승용차와 경트럭을 합쳐 전년비 0.5% 증가한 1,699만대를 기록하였다. 반면 동일 기준에 의한 유럽의 자동차 판매는 전년비 0.7%가 감소한 1,522만대를 기록하였다. 주요 유럽국가중에서는 독일(1.6%), 프랑스(2.7%), 스페인(0.8%), 스웨덴(3.8%), 포르투갈(3.0%), 아일랜드(11.4%), 핀란드(3.9%), 덴마크(20.3%)와 체코(1.3%)의 자동차 판매가 증가한 반면 영국, 이태리, 네덜란드 등 여타 국가들은 판매가 감소하였다. < 표-1 >에서 보는 바와 같이 금년 미국과 서유럽의 자동차 수요는 3년 만에 감소할 전망이다, BRICs 국가 중에서는 브라질을 제외한 나머지 국가들의 판매가 증가할 예정이다.

< 표-1 > 주요 지역별 수요 전망 (단위: 만대, %)

	미국	서유럽	중국	인도	러시아	브라질
2005	1,695	1,651	569.2	139.6	164.6	169.9
2006	1,653	1,648	636.3	151.8	166.9	166.7
증감률	-2.5	-0.2	+11.8	+8.7	+1.4	-0.1

자료 : Global Insight, 2005, 12



2. 국내 타이어 장기 수출 전망

(1) 2006년 타이어 수출 전망

지난해 우리나라의 고무제 공기타이어, 타이어 트래드, 고무제 인너튜브 수출은 24억 3,927만 달러를 기록하여 전년비 16.5%가 증가하였다. 이들 3개 품목의 수입은 전년비 8.3%가 증가한 2억 6,998만 달러를 기록하여 우리나라는 타이어교역에서 21억 6,929만 달러의 흑자를 달성하였다.

고무제공기타이어의 수출은 94년에 10억 달러를 돌파한 이후 IMF 관리체제 기간 중 기복을 보였으나, 00년 이후 지속적으로 증가하여 지난해에는 전년비 17.8%가 증가하였다. 타이어 트래드의 수출은 81년에 1억 5,722만 달러로 사상 최고치를 기록한 후 80년대 전반에는 1억 달러대를 유지하였으나, 이후 감소하여 88년에는 594만 달러로 최저치를 기록하였으며, 01년 이후 증가세를 유지하고 있다. 고무제의 인너튜브 수출은 96년 최고치인 2억 1,567만 달러를 기록한 후 00년에는 1억 2,044만 달러로 감소하였으나, 이후 증가세로 돌아섰다가 지난해에는 소폭 감소한 1억 6,379만 달러를 기록하였다. 고무제타이어와 타이어 트래드의 수입은 90년 이후 IMF 관리체제를 제외하고는 꾸준히 증가하고 있다. 그러나 고무제의 인너튜브 수입은 01년 최고치인 537만 달러를 기록한 후 감소세를 지속하고 있다.

프랑스(22.8%)와 스페인(6.0%)으로부터 감소하였다. 즉 고무제타이어의 스페인 수출은 지난해에 14.8% 감소한 6,175만 달러에 그쳤으나, 사우디아라비아에 대한 수출은 전년비 45.2% 증가한 8,074만 달러, 네덜란드에 대한 수출은 전년비 34.1% 증가한 7,651만 달러를 기록하였다.

수출 상위 4개국의 순위는 변동이 없었으며, 대미 수출이 11.8% 증가한 6억 7,938만 달러, 독일에 대한 수출이 11.2% 증가한 1억 4,355만 달러, 대일 수출이 7.2% 증가한 1억 1,157만 달러, 캐나다에 대한 수출은 11.9% 증가한 8,964만 달러를 기록하였다. 고무제 타이어의 주요 국가별 수입은 대일 수입이 전년비 11.9% 감소한 8,255만 달러로 1위를 차지하였으며, 중국으로부터의 수입이 48.8% 증가한 5,532만 달러로 2위를 기록하였다. 태국으로부터의 수입도 전년비 12%가 증가한 4,852만 달러에 달했으나, 중국에 밀려 3위로 내려앉았다. 05년 제 4위 수입국이었던 프랑스로부터의 수입이 22.8% 감소한 1,159만 달러에 그쳐 6위를 차지하였으며, 이탈리아로부터의 수입은 43.7%가 증가하여 두 단계 올라선 4위를 기록하였다. 우리나라와 자유무역협정(FTA)을 추진 중인 미국으로부터의 수입은 04년 4.1%가 감소한데 이어 지난해에도 3%가 감소하여 1,312만 달러에 그쳤다. 인도네시아로부터의 수입은 38.6%가 증가한 618만달러를 기록하였고, 10위인 대만으로부터의 수입도 171.7% 증가한 205만 달러에 달하였다.

< 표-2 > 2005년 타이어 교역 현황

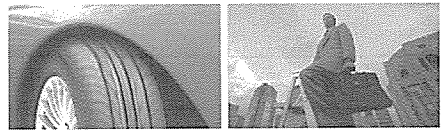
(단위: 만달러)

	수출	수입	수지
고무제의 공기타이어	222,664 (17.8)	25,948 (8.1)	196,716
타이어 트래드	4,885 (29.2)	895 (17.6)	3,990
고무제의 인너튜브	16,379 (-1.2)	154 (-7.0)	16,225

자료 : 무역협회 통계
주 : () 안은 증감률

고무제공기타이어의 상위 10개국별 수출입 실적은 살펴보면 수출은 스페인을 제외한 나라에 대해 증가하였으며, 수입은 타이어 주요 생산국인 일본(11.9%), 미국(3.0%),

10위권 밖에서는 뉴질랜드와 폴란드로 부티의 수입이 전년비 435.7%와 338.9% 증가했으나 금액으로는 199만 달러와 51만 달러에 그쳤다. 이와 같이 지난해 우리나라의 고무제 타이어 수입은 주요 생산국인 미국, 프랑스와 일본으로부터는 감소하였으나, 국내 타이어 업체와 선진국 타이어업체들이 진출해 있으면서 타이어생산이 급증하고 있는 중국으로부터는 큰 폭으로 증가하였다. 한편 금년 타이어 수출은 원화 강세와 해외 현지 생산이 증가하면서 증가율이 둔화될 전망이다. 이에 따라 고무제 타이어의 수출은 금년에 전년비 11%가 증가한 24억 7,200



만 달러를 기록할 전망이다.

(2) 타이어산업 장기 전망

우리나라의 타이어를 포함한 고무산업은 지난 15년간 비약적인 발전을 거듭해 왔다. 고무산업의 실질생산은 2배 이상 증가하였으며, 부가가치도 2배 가량 증가하였다. 이러한 생산 증가에 따라 고용인원도 큰 폭으로 증가하였으나, IMF 관리 체제하에서의 구조조정과 이후의 생산 자동화에 따라 고용은 점감하였다. 고무산업의 경쟁력이 강화되면서 수출도 동 기간 중 4배 이상 증가하였으며, 수입도 시장 개방에 따라 꾸준히 증가하였다.

근래 국내 고무업체들은 기술 개발 투자를 확대하여 생산 제품의 고부가가치화와 생산 공정의 효율화를 꾸준히 이루어 나가고 있다. 또한 중국 등 국내 완성차업체와 선진국 완성차업체들의 생산 활동이 이루어지고 있는 지역에 직접투자하여 현지생산을 확대하고 있다. 국내 고무산업은 타이어산업이 주도하고 있는데 국내 양대 타이어업체는 세계 10위권에 이미 진입해 있으며, 점차 시장점유율을 확대해 나가고 있다.

< 표-3 > 고무 산업의 발전과정 단위 : 10억원, 억달러, 천명

	1990	1995	2000	2004	연평균증가율		
					90-00	00-04	90-04
생산(Q)	2,617.6	4,724.7	5,614.2	5,709.3	7.9	0.4	5.7
부가가치 (VA)	971.2	1,628.3	1,927.2	1,908.4	7.1	-0.2	4.9
고용(L)	61.46	72.06	56.91	56.87	-0.8	-0.02	-0.6
수출(X)	697.4	1,166.1	1,876.7	2,904.5	10.4	11.5	10.7
수입(M)	132.4	253.3	395.7	631.7	11.6	12.4	11.8
노동생산성 (VA / L)	15.8	22.6	33.9	33.6	-	-	-
부가가치율 (%) (VA / Q)	37.1	34.5	34.3	33.4	-	-	-

자료 : 산업연구원

주 : 1) 생산과 부가가치는 불변가격 (10억원), 수출과 수입은 경상가격 (10억원) 기준

1) 국제 경제 환경 변화의 영향

국내 타이어산업은 세계 경제의 통합과 세계화에 따른 국

제 분업의 증대, 환경관련 규제의 강화와 관련한 기술개발 및 페타이어 회수 기법의 개선, 생산 및 판매 활동의 디지털·네트워크화를 통해 빠른 속도로 성장하고 있다. 또한 페타이어의 신속한 분해를 위해 바이오기술을 접목하고 있으며, 안전과 관련한 기술개발에 박차를 가하고 있다. 이와 함께 기술개발 특히 출원과 생산공정의 표준화를 통해 혁신을 가속화하고 있다.

타이어산업은 세계 고무산업 생산의 50% 이상과 자동차 부품산업 생산의 10% 이상을 차지하고 있다. 자동차산업과 함께 성장해 온 타이어산업은 세계 경제통합에 대응하여 각 지역별 현지 생산을 확대하고 있으며, 생산비용의 절감과 시장선점을 위해 중국에서의 생산을 확대함으로써 경쟁력을 강화해 나가고 있다. 또한 환경관련 규제의 강화에 부응하여 바이오기술을 활용함으로써 지속가능한 성장을 이루어 나가고 있으며, IT 기술을 접목하여 안전관련 규제의 강화에 대응하고 경영 전반에 걸친 효율성을 제고하고 있다.

타이어업체들은 경쟁적으로 신제품을 개발하고 있는데, 소비자들의 편의성과 안전성을 위해 펑크가 나더라도 최대 시속 80Km로 250Km의 주행이 가능한 타이어를 개발하였으며, 속도와 주행거리의 연장을 위한 기술개발을 강화하고 있다. 한편 우리나라는 미국, 일본, 중국, 독일 다음의 세계 5위의 타이어생산국이며, 조만간 독일을 제치고 세계 4위로 올라설 가능성이 높다. 최근 국산 타이어의 인지도가 미국과 독일에서 높아가고 있으며, 특히 타이어디자인 부문의 경쟁력이 우수한 것으로 평가받고 있기 때문이다.

2) 발전단계 전망

세계 타이어시장은 연 900억 달러에 달하고 있으며, 중국 자동차산업의 급성장에 따른 중국 내 생산업체가 증가하면서 세계 타이어업체 수가 150여개로 증가하여 경쟁이 심화되고 있다. 전통적으로 타이어산업은 미셸린, 브리지스톤, 굿이어의 3대 업체가 전체 시장의 60% 이상을



지배해 왔으며, 상위 10대 업체간에는 커다란 경쟁력 격차를 보이지 않고 있으나, 나머지 업체간 경쟁력 격차는 대단히 큰 실정이다.

① 국제분업의 변화 전망

세계 타이어생산구조는 신흥 개도국, 특히 주요 자동차생산국으로 부상할 중국, 동구, 브라질, 인도를 중심으로 증가할 전망이다. 2015년에 세계 최대의 자동차생산국이 될 중국에서의 타이어 생산은 선진국업체와 중국업체의 투자 증가로 인해 급증할 것이며, 동구지역에서의 생산도 선진국 완성차업체의 생산설비 구축에 따라 증가할 것이다. 그러나, 브라질의 생산능력은 완만한 증가세를 나타낼 예상이며, 인도는 도로사정이 상대적으로 열악하여 저기술 제품을 중심으로 생산이 점증할 전망이다. 선진국 중에서는 굼이어사의 본사가 소재한 미국과 미셸린사의 본사가 소재해 있는 프랑스의 타이어생산이 점감하고 있으나, 브리지스톤의 본사가 소재해 있는 일본의 타이어 생산은 일본자동차업체의 세계시장 점유율 증가에 따라 성장세를 유지할 예정이다.

독일의 타이어생산은 증가세를 유지하고 있으나, 대표업체인 컨티넨탈사 등의 해외직접투자 확대로 중장기적으로 감소할 전망이다. 이에 따라 2020년에는 중국이 세계 최대의 타이어생산국으로 자리 잡으면서 우리나라의 최대 경쟁국으로 부상할 예정이다.

중국에는 현재 120개의 타이어업체가 생산 활동을 전개하고 있으나, 향후 중국정부의 구조조정 정책에 따라 대형 업체를 중심으로 한 구조개편이 예상된다. 중국의 타이어 수출은 최근 급증하고 있는데, 04년 수출은 물량 기준으로 전년비 50.6%가 증가한 6,875만개를 기록하였으며, 이중 중국계 10대 업체와 외국계 9대 업체의 수출이 71.6%인 4,925만개를 차지하였다. 이와 같이 중국의 타이어수출이 급증하고 있는 이유는 선진국 타이어업체들이 중국에서 생산한 타이어를 범세계적인 유통망을 통해 판매하고 있고, 중국업체들도 개도국을 중심으로 저가의

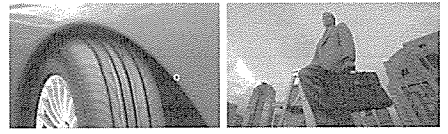
타이어를 수출하고 있기 때문이다. 즉 선진국업체들의 중국 내 투자증가가 중국의 타이어 수출을 증대시키는 동인으로 작용하고 있으며, 자동차산업에서의 글로벌 소싱 확대도 중국의 타이어수출을 촉진하고 있다.

② 2020년 유망기술 및 제품 분야

일반적으로 타이어는 성능에 따라 표준(Standard), 성능(Performance), 고성능(High Performance), 초고성능(Ultra High Performance)의 4가지로 구분할 수 있다. 현재 타이어시장을 지배하고 있는 레이디얼 타이어 기술은 1946년에 미셸린사가 특허를 출원한 후 80년대 초기 단기간 내에 세계시장을 장악하였다. 이후 타이어 업체들은 보다 안전한 타이어기술의 개발에 박차를 가해 왔으며, 굼이어사가 펑크가 나더라도 일정한 속도와 거리를 주행할 수 있는 런플랫타이어의 자립타이어(Self-supporting Flat Tire)모델을 개발함으로써 현재 300만개 이상이 판매되고 있는 런플랫 시장의 90%이상을 장악하고 있다.

최근 타이어업체들은 런플랫 타이어의 개발에 경쟁적으로 나서고 있는데 미셸린사가 PAX런플랫 타이어를 개발하여 굼이어와 경쟁을 벌이고 있다. 미셸린사의 제품은 동일한 제조비용으로 25% 가량의 고가로 판매되고 있으며, 용이한 핸들링과 연비를 향상시킬 수 있는 장점을 가지고 있다. 그러나 PAX런플랫 타이어는 SSF타이어가 기존 차량에 별다른 변형을 가하지 않고 장착될 수 있는 반면 특별히 디자인한 새시와 휠을 요구하고 있으며, 제한된 정비소에서 서비스를 받을 수 있는 단점을 안고 있다.

향후 세계 타이어시장은 런플랫 타이어가 지배할 전망이며, 새로운 소재의 개발과 함께 컴퓨터 칩 및 텔레매틱스 기술이 접목되면서 점차 성능이 강화될 예정이다. 특히 내구성, 안전성과 연료효율성에 적정타이어공기압의 중요성이 강조되면서 타이어시스템에 관련센서의 장착이 증가할 예정이다. 현재는 타이어의 휠 또는 밸브시스템에 센서를 장착하는 직접시스템이 사용되고 있으나 가격이



비싼 단점을 가지고 있다. 그러나 2010년경에 타이어에 컴퓨터 칩이 이식되면서 가격문제를 해결하고 보다 정확한 타이어 관련 정보를 제공할 수 있을 전망이다.

2015~2020년에는 트레드마모 표시와 주행거리 예측, 그리고 타이어 내부의 부분별 온도표시와 갑작스런 타이어 펑크를 유발할 수 있는 내부 훼손의 조기 탐지가 가능해 질 전망이다. 이와 같이 고성능타이어의 판매 단계를 넘어 초고성능타이어(UHP)시대가 전개되면서 타이어업체간 경쟁은 더욱 심화될 전망이다. 선진국 시장에서는 2010년까지 표준 타이어가 차지하는 비중은 현재의 50%에서 20%이하로 하락할 것이며, 초고성능 타이어의 판매 비중은 현재보다 5배 증가한 30%에 육박할 전망이다.

2020년에는 표준 타이어의 비중이 10% 미만으로 하락하고 성능 타이어가 15%, 고성능 타이어가 25%, 초고성능 타이어가 50%의 세계시장 점유율을 나타낼 전망이다. 이러한 세계 타이어업체의 기술개발 동향과 세계수요 전망을 바탕으로 우리 타이어업체는 우리나라가 비교우위를 확보하고 있는 컴퓨터 칩과 텔레매틱스 기술을 타이어생산에 접목하여 신제품개발, 생산, 판매, 재고관리의 효율성을 제고할 수 있을 것이다.

또한 국내 타이어업체들은 도로위의 모든 타이어를 추적할 수 있는 능력을 보유하고, 소비자들의 구매습관을 모니터링 함으로써 서비스품질을 개선해 나갈 수 있을 것이다. 이와 함께 국내 타이어업체들은 다양한 정보를 바탕으로 수요와 공급의 균형을 맞추어 재고를 대폭 축소함으로써 비용을 절감하고 경쟁력을 강화해 나갈 예정이다.

3) 타이어산업의 장기 전망

04년 세계 타이어산업의 매출은 전년비 15%가 증가한 920억 달러를 기록하였다. 매출 10억 달러를 상회하는 대형 업체 수도 집중하여 12개 대형업체가 세계 타이어시장의 81%를 지배하였다. 향후 타이어산업의 세계화가 진행되면서 국내 타이어업체의 수출 물량 증가율은 둔화되

겠으나, 수출 금액은 제품의 고부가가치화에 따라 점증할 예정이다. 범세계적으로 자동차 신규 수요가 지속적으로 증가하고, 각국의 자동차 보유대수가 증가하면서 타이어의 수요는 교체용 타이어를 중심으로 증가세를 유지할 전망이다.

여기에 국내 타이어업체가 기술경쟁력을 지속적으로 강화하면서 중국을 포함한 후발 경쟁국과의 기술경쟁력 격차가 유지될 예상이어서 국내 타이어업체가 현재와 같은 성장세를 유지할 가능성은 높다고 볼 수 있다. 이러한 성장세는 지난해 큰 폭으로 상승한 국제 원자재가격의 안정과 완성차업체가 지능형자동차의 개발에 타이어업체의 기여가 큰 점을 고려하여 공급가격을 안정적으로 유지시켜줄 경우 가능할 것으로 판단된다. 이와 같이 국내 타이어업체의 수출은 브랜드 인지도와 품질개선이 지속적으로 이루어지면서 성장세를 유지할 것이며, 국내 수입차 수요의 증가에 따라 타이어수입도 높은 증가율을 시현할 전망이다.

3. 맺음말

금년 타이어산업의 경영환경은 고유가의 지속, 높은 수준의 천연고무와 여타 원자재 가격 등으로 세계 경제의 회복세에도 불구하고 크게 개선되지 않을 전망이다. 세계 타이어업체의 지난해 상반기 매출은 증가하였으나, 순익 증대에 어려움을 겪은 바 있으며, 이러한 현상도 금년에도 지속될 예정이다. 지난해 일본의 브리지스톤사는 원자재 비용의 상승, 엔화 절상과 유가 상승에 따른 자동차 수요 부진 및 포드자동차에게 타이어 리콜에 따른 배상금 2억 4,000만 달러를 지불하였음에도 불구하고 매출은 전년비 11% 증가한 229억 달러, 순익은 58%가 증가한 15억 4,000만 달러를 기록하였다. 브리지스톤의 이러한 순익은 일본정부의 근로자 연금 조정에 따른 6억 7,100만 달러의 영업외 수익을 포함하고 있다. 브리지스톤은 금년 순익이 경영환경의 악화로 인해 지난해보다 45% 감소한 8억 5,500만 달러에 그칠 것으로 예상하였다. 지난해 브리지스톤의 영업실적은 일본기업들이 그 동안의 부채와



과잉생산능력의 압박에서 벗어나 보다 민첩하고 경쟁력이 강화된 기업으로 재탄생한 결과라고 평가할 수 있다. 그러나 브리지스톤은 타이어산업 내에서의 경쟁이 심화되고 있는 점을 감안하여 금년 영업계획을 보수적으로 수립하였다.

심화될 예정이다. 전술한 바와 같이 미국과 유럽의 자동차업체들이 대대적인 구조개편을 실시하고 있는 점은 국내 자동차산업이 도약할 수 있는 기회로 작용할 수 있다. 따라서 기업 내부적으로는 조직원간, 노사간 협력을 강화하고, 사회 전반의 반 기업 정서를 해소하는 한편 산학관 협력을 바탕으로 타이어산업과 자동차산업의 장기성장을 위한 경쟁력 강화에 공동 노력할 경우 우리 자동차산업은 명실 공히 세계 4위의 경쟁력을 확보해 나갈 수 있을 것이다.

< 표-4 > 고무 산업의 2020년 전망 (단위 : 10억원, 천명, %)

	2004	2010	2015	2020	연평균증가율			
					04-10	10-15	15-20	04-20
생산(Q)	5,709.3	6,459.7	7,073.1	7,233.5	2.08	1.83	0.45	1.49
부가가치(VA)	1,908.4	2,134.2	2,334.3	2,392.1	1.88	1.81	0.49	1.42
고용(L)	56.87	48.34	42.36	36.10	-2.67	-2.61	-3.15	-2.80
수출(X)	2,904.5	3,270.0	4,310.1	5,277.6	2.00	5.68	4.13	3.80
수입(M)	63.2	78.4	104.3	130.2	3.66	5.88	4.54	4.62

자료 : 전계서

한편 선진국 타이어업체들은 신흥개도국 시장의 선점과 비용절감을 위해 중국, 태국, 동구지역에 공장 건설을 확대하고 있다. 특히 선진국 타이어업체들의 아시아 투자는 큰 폭으로 증가하고 있다. 피렐리가 중국 산둥북부지역에 1억 8,000만 달러를 투자하여 최초의 공장을 건설할 계획인데 이어 브리지스톤도 중국 내 4번째의 버스 트럭용 타이어 공장 건설과 함께 1억 달러를 투자하여 중국에 합성고무공장을 건설할 계획이다.

피렐리의 공장은 연산 100만개 이상의 생산능력을 보유할 예정이며, 브리지스톤의 고무공장은 중국 뿐 아니라 아시아 지역 공장에 원재료를 공급할 계획이다. 이러한 외국업체들의 중국 내 투자 증가로 중국이 전 세계 타이어생산에서 차지하는 비중은 금년에 10%를 상회할 예정이다. 중국의 타이어시장은 지난해 100억 달러를 넘어섰으며, 앞으로도 성장세를 지속할 전망이다.

타이어를 포함한 국내 자동차업체는 향후 2~3년이 우리 자동차산업의 미래를 결정할 중요한 시기임을 인식해야 한다. 세계 자동차 수요는 신흥개도국 수요의 증가에 따라 지속적으로 증가할 전망이다. 경쟁은 그 어느 때보다도