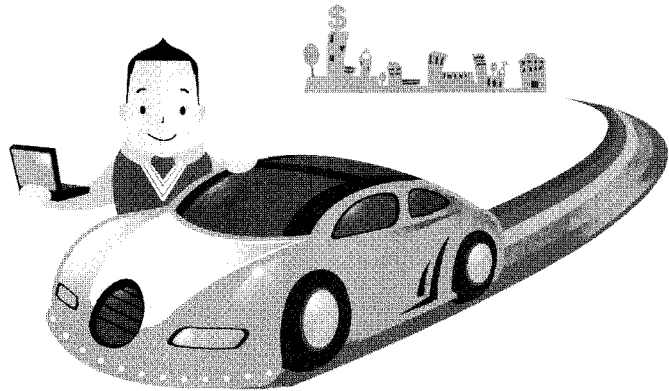


자동차산업 및 타이어 수출 전망

이항구 | 산업연구원, 주력산업팀장



세계 경제가 회복세를 보이고 있으나 2011년 경제성장률은 금년보다 둔화될 전망이다. 2010년에 7,000만대 선을 회복한 세계 자동차 수요는 2011년에 전년비 8.8%가 증가한 7,580만대로 증가할 예정이다. 이에 따라 세계 타이어 수요도 높은 증가세를 나타낼 전망이다. 이하에서는 2011년 국내외 자동차산업의 환경 변화와 국내 자동차산업의 내수, 수출 및 생산을 전망해 본 후 이를 근거로 2011년 타이어 수출입을 전망해 보기로 한다. 또한 본격적인 FTA시대를 맞이한 타이어산업의 경영전략 방향에 대해서 살펴보기로 한다.

1. 세계 자동차산업 환경 변화

불황 극복과 함께 자동차산업의 환경이 빠르게 변화하고 있다. 기술 패러다임이 변화하면서 화석연료시대에서 전기에너지시대로의 전환이 이루어지고 있으며, 합리적이며 실용적인 수요가 증가하면서 소비자들이 배기량이 작은 자동차를 선호하는 다운사이징(Downsizing)이 가속화되고 있다. 특히 수요의 양극화는 고급차와 저가차의 수요를 증대시키고 있다. 또한 경기 회복에 따라 유가와 원자재 가격이 다시 상승하고 있으며, 각국의 보

호주의 움직임도 나타나고 있다. 각국 정부는 환경, 연비, 안전 규제를 지속적으로 강화하고 있으며, 친환경 자동차의 개발과 상용화 및 보급 촉진을 위한 지원책을 확대하고 있다.

이러한 가운데 2010년 세계 자동차 수요는 회복세로 돌아섰다. 불황 후 세계 자동차 수요는 중국을 비롯한 신흥개도국이 주도하고 있다. 이에 따라 세계 유수의 자동차업체들은 신흥시장 진출을 가속화하고 있으며, 저가 모델 등 신흥국 수요에 부응할 수 있는 신모델을 개발하고 있다. 그러나 인도의 타타 자동차가 판매하고 있는 나노와 같은

〈표 1〉 자동차산업의 환경 변화

환경	주요 변화 내용
경제	저성장세, 유가/원자재 가격 불안, 원화 환율 절상
기술	다운사이징(Downsizing), 경량화, 그린화, 융합화, 보호주의 심화
수요	합리적, 실용적 수요 증가, 양극화(고급차와 저가차), 신흥국 중심
경쟁	선진업체 구조조정 완료, 중국과 인도업체 부상, 그린 카 관련 신규업체 진입 증가
정책	환경·연비·안전 규제 강화, 그린 카 개발 및 상용화 지원 확대, 공정 경쟁 강조

초저가 자동차의 판매는 아직까지 안전성 등의 문제로 기대보다 저조한 상황이다. 한편 도요타의 리콜로 시작된 일본 자동차업체의 대규모 리콜도 지속되고 있다. 일본 자동차업체는 엔고를 극복하기 위해 자국내에서의 생산을 축소하는 대신, 중국, 인도, 태국 등 신흥개도국에서의 생산을 증대하면서 글로벌 생산네트워크를 개편하고 있다. 독일 자동차산업의 약진도 두드러지게 나타나고 있다. 도요타와 세계 1위 경쟁을 벌이고 있는 폴크스바겐의 판매는 2010년에 700만대를 넘어섰으며, 벤츠와 BMW 등 고급차의 판매도 호조를 보였다. 프랑스 자동차산업도 르노와 푸조시트로엥의 판매가 증가하면서 회복세를 나타냈다. 그러나 프랑스의 고질적인 노사 대립과 비용 상승 및 낮은 생산성 등은 프랑스 자동차산업의 성장 잠재력을 약화시키고 있다. 이탈리아의 피아트도 크라이슬러를 사실상 인수한 후 대형화를 추진하고 있으나 시너지 효과를 낼수 있을지 의문이다. 피아트는 400만대 이상 규모를 갖춘 대형업체만이 생존 가능하다는 해묵은 주장을 따르면서 플랫폼 통합을 적극 추진하고 있다. 미국의 GM은 IPO에 성공했으나 전도가 불투명한 실정이며, 포드는 다시 월

드 카를 추진하면서 플랫폼 통합, 모듈화, 부품공용화를 추진하고 있다. 포드는 중소형 모델과 친환경 자동차의 개발을 적극 추진하고 있으나 과거의 실패를 재현할 우려가 높다.

한편 자동차산업의 생산효율성이 강조되면서 자동차업체들은 수직통합화를 재추진하고 있다. 또한 전술한 기술 패러다임의 변화는 자동차업체들로 하여금 하드웨어와 소프트웨어의 플랫폼을 재구성하거나 새롭게 개발하도록 촉진하면서 기존 생태계를 변화시키고 있다. 이에 따라 자동차산업의 복잡성이 더욱 증가하고 생태계의 범위가 확장되고 있다.

이와 같이 자동차산업에서는 구조 개편과 융합화, 그린화 및 감성화가 동시에 일어나고 있다. 이에 따라 자동차업체들은 비용절감, 품질향상과 적기 납품이라는 기본역량을 강화하고 있으며, 특유의 기술 확보를 위해 연구개발 투자를 확대하고 있다. 또한 다양한 분야의 기업과의 전략적 제휴를 통해 지식기반을 강화하고 혁신역량을 배양하면서 핵심역량을 강화하고 있다.

이와 같은 자동차산업 환경변화와 함께 2011년 세계 자동차 수요는 전년비 8.8%가 증가한 7,580

〈표 2〉 주요 국가별 수요 전망

(단위: 만대, %)

	미국	EU	중국	인도	러시아	브라질
2011년	1,290 (12.2)	1,595 (4.6)	2,000 (11.2)	361 (19.0)	220 (21.5)	350 (8.1)
2010년	1,130	1,520	1,790	303	180	324

주: ()안은 증가율

만대에 달할 전망이다. 미국, 중국, 인도, 러시아 등이 두 자리 수의 수요증가율을 기록할 예상인 반면 EU의 수요는 금융위기의 지속으로 인해 상대적으로 낮은 증가율을 기록할 전망이다.

2 국내 자동차산업 현황과 전망

(1) 2010년 국내 자동차산업의 성과 평가

2010년 국내 자동차생산은 소비심리의 개선과 업체간 경쟁적인 신모델 출시로 인해 사상 최고치를 기록했다. 내수 역시 큰 폭으로 증가했으며, 수입차의 수요도 증가세를 유지했다. 이와 함께 정부의 강력한 그린 카 육성 의지에 따라 전기자동차를 비롯한 그린 카의 개발과 상용화도 탄력을 받았다. 2010년 내수는 완성차업체들이 중형차 모델을 중심으로 경쟁적으로 신모델을 출시하면서 전년비 7.7% 증가한 157만대를 기록한 것으로 추정된다. 2010년 완성차 수출은 미국 및 신흥국의 경기 회복과 일본 도요타 리콜 사태의 반사이익 등으로 전년대비 28.4% 증가한 275만대에 달한 것으로 추정된다. 자동차부품의 수출 역시 완성차 수요의 회복과 국내 완성차업체의 해외생산 확대, 구미부품업체들의 경쟁력 약화 및 엔고로 인한 일본 부품업체들의 경쟁력 저하로 인해 전년비 58.4%가 증가한 185억 달러를 기록한 것으로 추정된다. 이에 따라 2010년 국내 자동차산업의 수출은 전년비 45.0%가 증가한 538억 달러로 사상 최고치를 기록한 것으로 추정된다.

이처럼 내수와 수출이 호조를 보이면서 2010년 자동차 생산은 전년비 21.5%가 증가한 426만대를 기록해 2007년 이후 3년 만에 400만대 수준을 회복하면서 사상 최고치를 기록했다. 국내 경기가 불황을 빠르게 극복하고, 수입차 업체들이 고급차

중심에서 상대적으로 저렴한 모델로 수입 차종을 확대하고 가격을 인하하자 완성차와 부품 수입이 전년비 44.2% 증가한 84억 달러를 기록한 것으로 추정된다. 수입차 판매는 물량 기준으로 매월 최고치를 경신하면서 증가해 전년비 54.6%가 증가한 10만대에 육박해 내수시장점유율 7%대에 진입한 것으로 추정된다.

(2) 2011년 자동차산업 전망

2011년 국내 자동차산업의 여건변화를 살펴 볼 때 긍정적인 요인이 부정적인 요인보다 더 많다고 볼 수 있다. 그러나 원자재 가격과 환율 불안 요인이 상존해 있고, 각국 정부의 규제 및 산업정책 강화와 신흥시장과 함께 시장 개방에 따른 주요 선진국시장에서의 경쟁도 심화될 예상에 따라 철저한 대응책 마련이 필요하다.

그 동안 국내 자동차업체는 원화 환율 절상에 대비해 원가 절감, 수출시장 다변화와 해외현지생산을 확대해 왔다. 이에 따라 환율 절상이 수출에 미치는 영향은 과거보다 작아졌다고 볼 수 있다. 국내 완성차업체는 내수시장에서의 독점적 위치와 해외생산을 통해 환율절상이 수출에 미치는 부정적인 영향을 완화하면서 수익성을 유지해 왔다. 그러나 부품업체들은 환율절상의 부정적인 영향을 회피하기 어려운 상황이다. 2011년 7월 1일부로 한-EU FTA와 한미 FTA가 발효되어 관세가 철폐되더라도 환율절상 폭이 관세철폐 효과를 상쇄할 경우 수출증대 효과가 기대보다 낮을 수 있다. 또한 2011년에는 원자재 가격 상승이 예상되자 세계 유수의 완성차와 부품업체들은 공급업체와의 관계를 강화하고 있다. 원자재 수입 비중이 높은 국내 타이어업체는 원화 환율 상승으로 원자재 수입 단가를 일부 낮출 수 있지만 품질비용을

〈표 3〉 자동차산업의 여건변화 전망

	증가(긍정적)요인	감소(부정적)요인
내 수	· 판매경쟁 심화에 따른 인센티브제공 · 10년 이상 노후차량 비중 증가	· 2009~10년 판매급증으로 인한 대기수요 실현
수 출	· EU 및 한미 FTA 발효 · 신모델 투입 · 브랜드 인지도 제고	· 원화환율절상 우려 · EURO 5 시행 · 현지생산공장 가동률 증가
생 산	· 내수 및 수출 증가세 지속 · 안정적인 노사관계	· 해외 생산 증가 · 수입 물량 증가
수 입	· EU 한미 FTA 발효에 따른 관세인하 · 다양한 모델 출시 · 수입차에 대한 인식 변화	· 국산차의 성능 향상 및 브랜드 인지도 제고
종합 평가	· 내수는 지난 2년간 호조에 따른 역기지 효과로 증가세가 둔화될 예상이나 물량은 2002년 이후 최고치 기록 전망 · 수출은 신모델 투입과 자동차부품 수출 호조로 증가세 지속 전망 · 수입은 EU 및 미국과의 FTA 발효에 따라 증가 예상	

포함한 원가 절감과 생산성 향상에 노력해야 한다. 주요 수출 대상국과의 FTA가 발효됨으로써 수출 환경이 개선되고 우리의 수출 물량도 증가할 수 있으나, 이에 따른 복잡성 증가로 인해 품질 문제가 발생할 경우 비용상승이 우려되기 때문이다. 이러한 사례는 도요타자동차에서 이미 나타난 바 있다. 한편 생산성본부는 국내 기업의 생산성이 10% 높아질 경우 원화환율 11% 절상분과 원자재 가격 20% 상승분을 흡수할 수 있다고 분석한 바 있다. 따라서 개별 기업 차원의 생산성 향상과 함께 협력업체간 공급망 전체의 생산성을 제고할 수 있는 공동의 노력이 필요하다.

2011년 자동차 내수는 전년대비 1.5% 증가하는데 그칠 전망이다. 이러한 수요 둔화는 지난 2년간 노후차량 세제지원, 경쟁적 신차출시 등으로 내수가 크게 증가한 것에 대한 역기지 현상 때문이다. 2011년 국내 자동차 내수는 159만대로 2002년 이후 최고치를 기록할 전망이다. 국내 보유차량 중 차령 10년 이상의 노후차량의 비중이 높아지고 있

어서 이들 차량의 대체 수요가 신차 수요를 주도할 전망이다. 국내 완성차업체들이 신모델을 대거 출시하고 수입차업체들도 공세적인 판매 전략을 운용할 예상에 따라 소비자의 선택폭이 넓어지고 판매 인센티브도 다양해 질 예정이다.

2011년 자동차산업의 수출은 전년대비 10.1% 증가한 592억 달러(자동차부품 포함)에 달할 전망이다. 상반기보다는 하반기 수출액이 더 많아질 전망이다. 상반기에는 전년 동기비 12.9% 증가한 289억 달러를 기록하고, 하반기에는 전년 동기비 7.5% 증가한 303억 달러를 기록할 예정이다. 하반기의 수출 증가폭이 다소 둔화되겠지만, 신흥국을 중심으로 한 지속적인 수요 증가와 미국, 유럽 등 주요 수출시장에서의 수요 회복이 수출에 긍정적인 영향을 미칠 전망이다. 또한 EU와의 FTA가 하반기에 발효될 경우 대유럽 완성차와 부품 수출에 긍정적인 영향을 미칠 예정이다. 글로벌 금융위기 이후 국내 자동차산업의 브랜드 및 품질 이미지 강화 역시 국산 완성차 및 부품수출 증대에 긍정적인

영향을 미칠 전망이다. 이에 따라 국내 자동차업체의 세계 시장 점유율은 유지 확대될 전망이다.

반면 지속적으로 증가하고 있는 국내 완성차업체들의 해외생산이 수출을 대체할 가능성도 있으나, 해외 수요가 뒷받침되고 국내 완성차업체가 수출과 해외생산의 균형을 도모할 경우 부정적인 영향은 크지 않을 예정이다. 특히 한-EU FTA가 발효될 경우 그 동안 인도에서 생산해 유럽에 수출해 온 물량의 국내 전환도 예상된다.

최근 국내 완성차업체의 인도 내수 판매가 증가하면서 수출물량 확보에 어려움을 겪고 있는데 EU의 수입관세가 점진적으로 하락해 국내 수출 여건이 개선될 것이기 때문이다. 다만 이러한 수출 물량의 국내 생산으로의 전환을 위해서는 노사관계의 안정과 국내 생산비용의 저감 노력이 선행되어야 한다.

이와 같이 내수와 수출이 증가하면서 2011년 자동차산업 생산은 전년비 2.2%가 증가한 436만대로 사상 최고치를 경신할 전망이다. 국내 노사관계가 안정을 유지하고, 글로벌 금융위기로 인해 경영위기에 처했던 외국계 완성차업체들이 정상화되면서 생산 증가세가 유지될 예정이다. 한편 자동차 생산에서 차지하는 수출과 내수비중은 각각 66.1%와 33.9%로 변화해 수출이 자동차산업에 미치는 영향이 더욱 커질 전망이다.

수입차 수요도 증가세를 유지할 예정이다. 특히

EU산 수입차의 내수시장 점유율이 증가할 예상인 가운데 일본업체의 공세도 강화될 전망이다. 유럽 완성차업체들은 대형차를 중심으로 판매를 강화할 예상이며, 일본업체는 투입 차종 수를 증대할 전망이다. 이에 따라 수입차 시장에서의 경쟁도 심화될 예상이며, 국내 완성차업체, 외국계 완성차업체와 수입차업체간 내수시장에서의 경쟁이 심화될 전망이다. 특히 수입차업체들은 원화환율이 절상되고 관세가 인하될 경우 가격을 인하여 판매에 나설 가능성이 높아 국산차와 수입차간의 판매 가격격차도 좁혀질 예상이다. 이에 따라 수입차의 수요는 전년비 11.6%가 증가한 11만 9천대로 증가하면서 내수시장점유율이 7.4%로 높아질 것으로 보인다.

이처럼 2011년 국내 자동차산업의 성장세는 지속될 것이다. 그렇지만 해외 완성차업체들이 불황에서 벗어나 전열을 가다듬고 경쟁대열에 다시 뛰어 들 것이기 때문에 다양한 측면에서 대응책을 마련해야 한다. 타이어업체를 포함한 자동차업체는 글로벌 네트워크를 재점검할 필요가 있다. 선진국의 수요가 회복될 예상이나 향후 자동차 수요는 신흥개도국이 주도할 것이기 때문이다. 향후 자동차업체간 경쟁 역시 신흥개도국에서 더욱 치열해질 전망이다. 특히 중국의 자동차 수요가 지속적으로 증가하고 있는 가운데 중국 정부가 신에너지 자동차산업정책을 본격적으로 운용할 예정이어서

<표 4> 미국과 서유럽시장에서의 주요 국가별 점유율 추이

(단위: %)

		2002년	2008년	2009년	2010년
서 유럽	한 국	2.7	2.8	3.6	3.8
	일 본	11.5	13.0	13.0	11.9
	미 국	20.8	19.5	19.5	18.5
미 국	한 국	3.8	5.1	7.3	7.8
	일 본	27.6	39.8	40.3	38.5
	유 럽	6.9	6.9	8.8	8.4

자료 : Wall Street Journal, ACEA

주 : 미국은 2010년 1월~11월, 서유럽은 1월~10월 기준

〈표 5〉 자동차산업의 수급전망(물량기준)

(단위 : 천대, %)

	2009년	2010년			2011년		
		상반기	하반기		상반기	하반기	
생 산	3,513 (8.2)	2,100 (37.3)	2,169 (9.4)	4,269 (21.5)	2,124 (1.2)	2,239 (3.2)	4,363 (2.2)
수 입	69 (14.3)	50 (53.1)	56 (55.3)	106 (54.2)	54 (7.5)	65 (15.2)	119 (11.6)
내 수	1,463 (18.5)	761 (16.6)	815 (0.6)	1,576 (7.7)	774 (1.7)	825 (1.3)	1,599 (1.5)
수 출	2,149 (19.9)	1,339 (42.6)	1,420 (17.3)	2,758 (28.4)	1,404 (4.9)	1,478 (4.1)	2,883 (4.5)

자료 : 산업연구원
 주 : 1) ()안은 전년 동기비 증가율
 2) 내수는 수입 포함

〈표 6〉 자동차산업의 수출입 전망(금액기준)

(단위 : 백만 달러, %)

	2009년	2010년			2011년		
		상반기	하반기		상반기	하반기	
수 출	37,122 (24.2)	25,636 (66.7)	28,199 (29.7)	53,835 (45.0)	28,934 (12.9)	30,314 (7.5)	59,248 (10.1)
수 입	5,868 (23.2)	3,995 (69.0)	4,468 (27.5)	8,464 (44.2)	4,276 (7.0)	4,801 (7.4)	9,077 (7.2)

자료 : 전계서
 주 : ()안은 전년 동기비 증가율 자동차부품 포함(MTI 741+742)

이에 대한 대응책을 모색해야 한다. 또한 우리나라가 EFTA, 아세안, 인도에 이어 EU 및 미국과의 FTA를 발효시킬 예정이기 때문에 수출과 해외 생산의 균형을 모색해야 한다. 더불어 각국이 강화하고 있는 환경, 연비, 안전 규제에도 철저히 대비해 나가야 한다. 그러나 무엇보다 중요한 것은 업체 스스로의 경쟁력 강화 노력이다. 세계시장에서의 경쟁의 주체는 기업이기 때문이다.

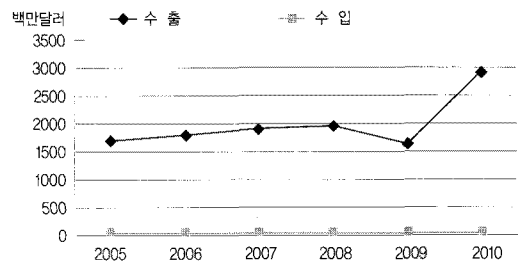
를 보이면서 큰 폭으로 증가했다. 반면 수입은 계속해서 낮은 수준을 보이고 있다. 2010년 타이어 수출은 전년비 26.4% 증가한 32억 4,000만 달러, 수입은 전년비 37.6% 증가한 3억 1,100만 달러를 기록해 무역수지 흑자가 30억 달러에 육박한 것으로 추정된다.

2. 타이어 수출입 전망

(1) 2010년 타이어 수출 성과

2009년 미국발 금융위기로 인해 감소했던 우리나라의 타이어(HS4011) 수출은 2010년에 회복세

〈그림 1〉 타이어 수출입 추이



자료 : 무역협회

주요 국가별 타이어 수출추이를 살펴보면 대미 수출이 부동의 1위 자리를 차지하고 있다. 2000년대 중반 이후 주요 수출국으로 부상한 사우디아라비아에 대한 수출도 지난 2년 연속 2위를 차지했으며, 유가 상승에 따라 중동 국가에 대한 수출이 강세를 보이고 있다. 최근 자동차 수요가 증가하고 있는 브라질도 새로운 수출 대상국가로 부상하고 있다. 독일에 대한 수출은 독일 타이어산업의 경쟁력 회복에 따라 둔화되고 있다. 일본자동차업체의 한국산 타이어 구매가 엔화 강세에 따라 증가하면서 대일 수출도 증가하고 있다.

〈표 7〉 국가별 타이어 수출 현황

(단위: 백만 달러)

2007	2008	2009	2010
미국(765)	미국(785)	미국(660)	미국(1,170)
독일(141)	영국(133)	사우디아라비아(141)	사우디아라비아(137)
영국(135)	독일(127)	영국(132)	UAE(124)
네덜란드(127)	UAE(117)	UAE(120)	네덜란드(116)
호주(109)	호주(101)	네덜란드(101)	브라질(115)
캐나다(96)	사우디아라비아(98)	호주(98)	영국(104)
스페인(96)	네덜란드(94)	독일(95)	호주(94)
UAE(86)	캐나다(84)	캐나다(86)	독일(88)
사우디아라비아(69)	브라질(74)	일본(78)	일본(88)

자료: 전게서
주: ()안은 금액

〈표 8〉 국가별 타이어 수입 현황

(단위: 백만 달러)

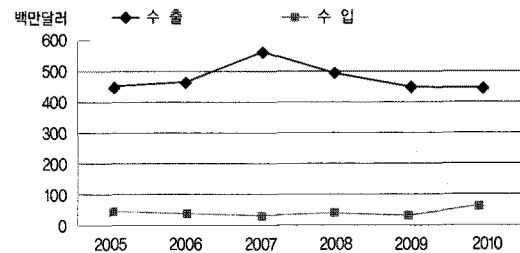
2007	2008	2009	2010
일본(111)	중국(133)	일본(80)	일본(94)
중국(103)	일본(114)	중국(77)	중국(89)
태국(28)	태국(22)	태국(12)	프랑스(29)
미국(18)	프랑스(15)	프랑스(11)	태국(25)
프랑스(11)	독일(14)	독일(10)	독일(18)
독일(8)	미국(12)	미국(10)	미국(14)
스페인(6)	스페인(5)	스페인(3)	말레이시아(10)
인도네시아(5)	폴란드(4)	인도네시아(3)	스페인(5)
폴란드(3)	인도네시아(3)	포르투갈(2)	인도네시아(5)

자료: 전게서

타이어 수입 추이를 보면 우리나라는 일본으로부터 타이어를 가장 많이 수입하고 있다. 2008년에는 중국이 1위 자리를 차지하였으나, 수입 자동

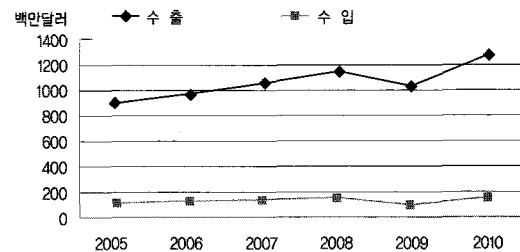
차 구매자들이 일본산을 선호하면서 일본으로부터의 수입이 다시 증가하고 있다. 동남아시아의 저비용 생산국가로 부상하고 있는 태국과 인도네시아에 이어 말레이시아로부터의 타이어 수입도 증가하고 있다. 고급차의 수요가 높은 프랑스와 독일산 타이어의 수입도 재증하고 있다. 한편 대 EU 타이어 수출은 EU 경제의 침체로 인해 부진한 실정이다. 그러나 2011년 7월에 한EU FTA가 발효될 경우 우리나라의 대EU 타이어 수출이 증가세로 돌아서고 수입도 증가할 전망이다. 최근의 교역 추이와 환율절상 가능성 및 관세 인하 효과

〈그림 2〉 대EU 타이어 수출입 추이



자료: 전게서
주: 상위 5개국에 대한 수출입

〈그림 3〉 대미 타이어 수출입 추이



자료: 전게서

를 고려해 볼 때 EU산 타이어의 수입이 단기적으로 더 빠른 속도로 증가할 가능성이 높아 이에 대한 대응책이 마련되어야 한다.

대미 타이어 교역은 수입이 미미한 가운데 수출이 빠른 회복세를 보이고 있다. 따라서 한미 FTA가 발효될 경우 대미 타이어 수출이 증가하면서 대미 무역수지 흑자가 확대될 전망이다.

(2) 타이어 수출 전망

2011년 타이어 수출은 2010년 대비 9.1% 증가한 35억 3,400만 달러, 수입은 14.1% 증가한 3억 5,500만 달러를 기록할 전망이다. 국가별로는 미국과 중동 국가에 대한 수출 증가세가 유지되고 브라질과 일본에 대한 수출도 증가할 전망이다. 일본, 중국과 동남아 국가로부터의 수입 증가세가 지속될 것이며 EU로부터의 수입 증가율도 하반기 이후 높아질 전망이다.

〈표 9〉 2011년 타이어 수출 전망 (단위 : 백만 달러)

	2010년	2011년
수출	3,240	3,534
수입	311	355
수지	2,929	3,179

3. 타이어업계의 경영 전략

(1) 글로벌 네트워크 전략의 재점검

세계 경제가 불황에서 벗어나 완만한 회복세를 보이면서 각국 정부와 세계 유수의 기업들은 새로운 성장전략을 모색하고 있다. 미국 기업들은 대대적인 구조조정을 거친 후 그린산업 분야 등에서 신수종 사업을 적극 발굴하여 국내 투자를 확대하고 있으며, 해외직접투자의 'U턴' 현상마저 나타나고 있다. EU기업들은 구조조정을 추진하면서 신에너지 분야 등에 투자를 확대하고 수출과 신흥

개도국에 대한 직접투자를 확대하고 있다. 일본 기업들은 3차 엔고로 인해 수출 경쟁력이 저하되자 국내의 생산기반을 조정하고 외국기업을 적극 인수함으로써 글로벌 네트워크를 조정하고 있다. 중국기업들도 녹색산업에 투자를 증대하고 선진국 기업들이 구조조정을 통해 매물로 내놓은 기업을 인수하면서 글로벌 네트워크를 확장하고 있다. 이와 같이 경쟁의 주체인 다국적기업들은 통합화와 다각화를 통해 조직 내부와 자국내 네트워크를 재구축하고 글로벌 연구개발, 생산과 판매 네트워크를 재편하고 있다.

세계 경제가 장기¹⁾ 불황을 겪으면서 기업간 협력 형태도 변화하고 있다. 최근 세계 유수 기업들은 연구개발, 생산과 판매 부문에서 전략적 제휴를 통해 신제품을 개발하거나, 신시장을 개척하고, 성장 기반을 강화하고 있다. 기업간 협력은 오랜 기간 동안 지속되어 왔는데 1980년대의 전략적 제휴(Strategic Alliance)와 1990년대의 전략적 파트너십(Strategic Partnership)에 이어 근래에는 Collabonomics라는 신조어까지 등장할 정도로 기업간 협력의 중요성이 명칭만 달리할 뿐 지속적으로 강조되어 왔다.

지난 세계 경기 침체는 기업간 경쟁 구조 뿐 아니라 주요 산업의 아키텍처도 변화시켰다. 이미 기업간 경쟁은 개별 기업간 경쟁에서 네트워크간 경쟁으로 변화하고 있다. 각국 기업들은 비교우위를 보유하고 있는 주력 사업의 기본 역량(Basic capability)을 강화하면서 관련 다각화를 통해 핵심역량(Core competence)도 강화하고 있다. 이에 따라 자동차산업의 대기업을 중심으로 한 수직수평통합 네트워크 구축이 확산되고 있으며, 이는 혁신과 생산의 효율성을 제고하고 있다. 따라서 타이어업계도 기능별 글로벌 네트워크를 효율화

1) 미국의 NBER은 금년 불황이 2차 세계대전 이후 최장(18개월)이자 대공황 이후 최악의 불황으로 평가

하고 공급망 전체의 효율성을 제고해 나가야 한다. 신흥개도국에 대한 직접투자도 필요²⁾하지만 투자국 정부의 자동차산업 정책, 중장기 시장 전망, 국내 생산과의 연계성 등을 고려해 투자를 추진할 필요가 있다.

(2) 미국의 대중 수입 규제에 대한 대응책 마련

미국과 중국간의 무역과 환율 분쟁이 심화되고 있는 가운데 지난 12월 초 WTO는 지난해 미국정부가 중국산 타이어의 수입에 35%의 징벌적 관세를 부과한 것이 타당하다는 판정을 내렸다. 이러한 미국의 긴급수입제한조치(Safeguard) 발동은 2001년 중국이 WTO에 가입한 후 처음 있는 일로 미국 타이어산업이 저가 타이어의 수입으로 인한 시장교란으로 상당한 피해를 입었다는 것을 뒷받침해 주고 있다. 타이어산업이 속해 있는 미국의 철강노조는 중국으로부터의 저가 타이어 수입으로 2004년~2008년중 미국 타이어산업의 생산과 출하가 감소하고 생산능력의 축소에 따른 실업이 증가했다고 주장해 왔으며, 미국의 국제무역위원회(ITC)는 3년간 대중국 타이어 수입을 규제할 것을 미국정부와 의회에 권고해 왔다. 미국의 타이어 생산능력은 동 기간중 2억 2,680만 본에서 1억 8,640만 본으로 감소하였으며, 실질 생산은 2억 1,840만 본에서 1억 6,030만 본으로 감소하였다. 미국은 그 동안 4%의 타이어 수입관세를 부과해 왔는데 보복 관세가 부과될 경우 처음 1년간 35%, 다음 1년간 30%, 마지막 1년간은 25%의 수입관세를 중국산 타이어에 부과할 계획이다. 물론 중국이 60일 이내에 항소할 수 있지만 판정을 번복하기는 어려울 전망이다, 미국의 타이어공업협회

는 고관세 부과에 반대하고 있다.

미국이 중국산 수입타이어에 대해 고관세를 부과할 경우 국내 타이어업체가 중국내에서 생산해 미국에 수출하고 있는 물량에도 부정적인 영향을 미칠 예정이다. 따라서 국내 업체는 한-미 FTA가 발효될 경우에 대비해 중국과 우리나라를 연계한 생산 및 수출 전략을 모색할 필요가 있다. 또한 중국 내수 판매를 확대하거나 제 3국 수출을 도모해야 한다. 이 과정에서 잠재 수출대상국이 타이어 산업을 보유하고 있는 경우 미국과 같이 긴급수입 제한조치를 발동할 가능성에 대해서도 사전 점검할 필요가 있다.

(3) 친환경 타이어의 개발 및 상용화

세계 유수의 완성차업체들은 이미 친환경자동차로 분류되고 있는 클린디젤과 휘발유 하이브리드 자동차에 이어 디젤 하이브리드, 플러그 인 하이브리드, 전기와 수소연료전지 자동차를 경쟁적으로 개발해 상용화하고 있다. 일본업체들이 휘발유 하이브리드자동차의 기술과 시장을 선점하고 있고, 유럽업체들이 클린 디젤과 디젤 하이브리드의 기술과 시장을 선점하고 있는 가운데 미국의 GM은 플러그 인 하이브리드자동차를 개발해 판매하고 있다. 또한 프랑스의 르노와 푸조시트로엥, 일본의 닛산과 미쓰비시가 전기자동차를 상용화하자 기존의 완성차업체들과 벤처형 완성차업체들이 전기자동차의 상용화에 박차를 가하고 있다.

이에 따라 2011년부터 친환경 자동차의 상용화 경쟁이 가속화될 예정이다. 하이브리드에 이어 사 상용화 경쟁이 가속화되고 있는 전기자동차의 주요는 단기적으로 자동차 가격, 배터리의 성능, 유

2) 중국의 자동차 수요가 지속적으로 증가하면서 외국 타이어업체의 직접투자도 증가세를 유지. 미셸린은 10억 달러를 투자해 선양에 생산공장을 가동해 2012년부터 가동에 들어갈 예정. 컨티넨탈은 6억 유로를 투자해 상해에 연산 1,800만 본의 생산공장과 연구개발센터를 구축할 계획. 브리지스톤은 기존 공장을 증설할 계획이며, 요코하마 타이어는 항조우 공장의 생산능력을 연 510만 본으로 확장할 계획. 토요타는 980만 달러를 투자해 장수에 공장을 설립할 예정. 중국시장에서의 경쟁이 심화되자 중국업체들은 저가 타이어시장에 진입.

가, 관련 하부구조, 정부의 환경과 연비규제 강도 및 구매 보조금 수준에 영향을 받을 전망이다. 이와 함께 타이어의 성능 향상이 친환경 자동차의 연비 향상에 기여할 전망이다. 이미 타이어업체들은 마찰력이 적은 신소재를 사용해 연비를 향상시킬 수 있는 기술을 개발해 상용화에 나서고 있다. 현재 개발된 그린 카 타이어의 경우 마찰력을 제어함으로써 4%~8% 정도의 연비 향상이 가능한 상황이다. 이러한 성능 향상에 있어서 디자인이 중요한 역할을 수행하고 있다. 타이어 디자인은 소위 블랙아트(black art)로도 불리고 있다. 19세기 공기압 타이어의 발명과 20세기의 스틸벨트(steelbelted) 레이디얼 타이어와 튜브레스 타이어의 발명도 이러한 블랙아트의 산물이라 할 수 있다. 타이어업체들은 마찰력을 줄이기 위해 기존의 카본블랙 강화제(filler) 대신 실리카 기반 광물 충전제를 사용하고 있다. 20세기 초기에 타이어업체들은 고무나무의 라텍스 수액에서 추출한 천연 고무로 타이어를 제조했다. 그러나 저렴한 가격에 성능이 우수한 타이어를 공급하기 위해 합성고무와 원유에서 추출한 특수접착제로 타이어를 제조하기 시작했다. 그러나 최근에는 다시 타이어 제조에 있어서 원유성분을 줄이기 위한 노력이 강화되고 있다. 이러한 신제조기법과 기술의 개발은 업체간 협력을 통해 이루어지고 있다. 스미토모고무는 굳이아와 협력해서 타이어 제조에 사용하는 합성고무의 사용 비율을 22%에서 11%로 줄임으로써 석유화학 소재의 사용을 대폭 축소한 Enasave 타이어를 단롭 브랜드로 2006년부터 시판하고 있다. 스미토모는 천연고무를 화학적으로 변화시킨 대체 소재를 사용해 타이어를 제조하고 있는데 과거 천연고무의 문제점인 제동과 방향 전환시의 정지마찰력 문제를 해결하였다. 스미토모는 카본블랙충전제의 사용량을 축소하는 대신 연

료소비를 줄일 수 있는 실리카 충전제의 사용을 증대했다. 타이어업체들은 타이어 제조에 사용하고 있는 원유소재를 식물에서 추출한 기름소재로 대체하고 있으며 식물 섬유소로 생산한 섬유도 소재로 사용하고 있다. 스미토모사는 2008년에 소재의 97%를 비원유소재로 제조한 타이어의 시제품을 선보인 바 있으며, 2013년부터 원유소재를 전혀 사용하지 않은 타이어를 생산할 계획이다. 요코하마타이어도 소재의 80%가 비원유소재인 dB Super E-spec 타이어를 판매하고 있다. 동타이어는 화학적으로 변화시킨 천연고무와 오렌지 가공 공장에서 폐기한 껍질에서 추출한 기름을 사용해 제조하고 있는데 마찰력이 20% 감소했다. 미셸린도 해바라기씨유를 사용해 제조한 Primacy MXM4 4계절용 타이어를 벤츠와 닛산에 공급하고 있다. 이와 같이 식물성 소재의 사용 비중이 증가하면서 향후 타이어업체의 원자재 수급과 가격문제가 일부 해소될 전망이다.

한편 미국에서는 벤처기업을 포함한 전문 중소기업들이 승차감을 향상시키고, 측면 마찰력을 줄이는 한편 특수 고무제조법 등 연비와 트레드 수명을 향상시킬 수 있는 기술을 개발하고 있다. 또한, 세계 유수의 타이어업체들은 하나의 타이어를 제조하는데 5~10갤런의 원유 원료를 사용하고 있다. 따라서 타이어업체들은 이러한 원료의 절감에 적극 나서고 있다.

자동차산업의 패러다임 변화와 수요 회복에 따라 2011년은 그 어느 해보다도 타이어업체를 포함한 자동차업체간 경쟁이 심화될 예정이다. 자동차업체들은 자동차산업의 경계를 넘어서 여타업종의 기업과 협력을 강화하고 있다. 새로운 네트워크 구축을 통한 혁신생태계의 조성이 향후 5년간에 걸쳐 벌어질 경쟁에서 중요하기 때문이다. □