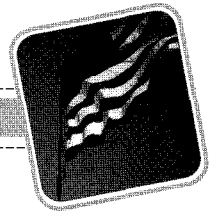




## 해외 타이어시장 동향

### 미국 타이어 시장



#### 1. 2011년 미국의 타이어 출하 전망

미국고무협회(RMA)에 따르면, 2010년 전체적인 세계 경제 회복에 힘입어 전년대비 9.7% 증가하였던 미국의 타이어출하는 2011년에 전년대비 약 3% (800만개) 증가한 2억 9,300만개가 전망된다.

2011년 신차용(OE) 타이어 출하는 소형차량과 상용 트럭 차량의 판매와 생산 증가에 따른 타이어 수요증가에 힘입어 상당한 증가 예상된다. 승용차용 타이어 부문 출하는 2011년에 전년대비 약 12% (400만개) 증가한 3,690만개를 기록할 것으로 전망되는데, 이 같은 증가 전망은 자동차 인센티브제 등에 따른 승용차

판매 및 국내 생산의 증가에 힘입은 것이다. 소형트럭용 타이어 출하는, 소형 트럭 생산 저조 예상에 따라 타이어 출하에서도 성장세는 기대하기 어려울 전망으로 약 360만개 수준을 유지할 것으로 예상되며, 한편 중대형트럭용 타이어 출하는 중대형 트럭 차량이 사용되는 상용부문의 경제여건 향상과 경제 성장 전망이 반영되면서 증가세는 계속되어 전년대비 약 30% (1백만개) 증가할 전망이다.

2011년 교체용(RE) 타이어 출하는 승용과 상용 자동차 부문 모두 긍정적인 경제여건이 지속됨을 전제로 하더라도 원유가 상승 등에 따른 운전자들의 불필요한 자동차 사용 자제 등으로 2% 미만의 완만한 성장세 예상된다. 승용차용 타이어 출하는 2011년에 운전자들의 주행거리 감소와 지속적인 경제 불확실성 등에 따라 전년대비 2% (300만개) 미만의 증가에 그칠 전망이다, 소형트럭용 출하는 소형트럭 차량의 사용과 운전자들의 주행거리가 상대적으로 2010년과 비슷한 수준을 유지하면서 타이어 출하에서도 성장세를 기대하기 어려울 것으로 보인다. 한편, 2011년 중대형 트럭용 타이어 출하는 전년대비 약 5% (80만개) 증가할 것으로 예상된다.

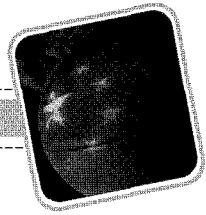
(자료원 : 미국고무협회[RMA] 홈페이지 (2011.3.22))

## 2. 미국, 2011년 차량 유지비용 증가

미국자동차협회(American Automobile Assoc.)의 최근 연구결과에 따르면, 금년 미국에서의 차량 보유 및 운영에서의 비용이 전년대비 전체적으로 증가하였으며, 승용차 유지비용의 경우 연간 3.4% 증가한 것으로 나타났다. 평균 비용은 연간 주행거리 15,000마일을 기준으로 마일 당 1.9센트에서 58.5센트, 연간으로는 8,776달러로 증가하였으며, 이러한 유지비용 증가는 주로 연료와 타이어 그리고 통화 가치 하락에 기인하였다.

승용차량 기준 타이어 평균 비용은 전년대비 15.7% 증가한 마일 당 96센트로 가장 큰 비율 증가를 나타내었는데, 이 같은 타이어 가격인상은 원재료 가격 인상과 자동차 제조사들이 승용차 신차용 타이어로 프리미엄 제품을 장착하는 추세 등에 기인하였다. 일부 차량의 연비 효율 향상에도 불구하고, 가솔린 가격의 인상을 상쇄하기에는 역부족이었는데, 가솔린 가격 인상에 따라 연료비용 부문 증가율은 8.6%로, 승용차 평균 연료비용은 마일 당 12.3센트로 나타났다. 한편, 수리 및 관리 비용은 2.2% 감소하여 승용차 평균 마일 당 4.44센트로, 이는 자동차제조사 유지 및 보수비용을 차량 구입비에 포함하는 추세가 반영된 것이다.

(자료원 : 미국자동차협회[AAA] (2011.4))



## 유럽 타이어 시장

### 1. 유럽타이어고무협회, 타이어 원재료수급 안정화 관련 성명서 발표

유럽타이어고무협회(ETRMA)는 천연고무 가격의 급격한 인상 등 불안정한 타이어 원재료 수급에 대응하여, 유럽연합위원회(EU Commission)에 원재료 가격 변동 감축, 공급원 다원화, 기타 종합적 해결 등 원활한 원재료 수급방안 모색을 골자로 하는 성명서를 발표하였으며, 본고는 동 성명서 내용을 정리한 것이다.

유럽타이어고무협회(이하 ETRMA)에 따르면, 자원효율성과 특히 원재료 및 자원 수급에 있어서의 안정성은 유럽 업계에 최우선 사항이 되었으며, 이에 따라 예측가능하고 적절한 가격과 공정한 조건하에서의 원재료 공급은 유럽 산업의 경쟁력에 필수적인 것으로 이를 위해서 EU는 확고하고 다면적인 전략을 실행하여야 할 것임을 성명서를 통하여 강조하였다.

ETRMA가 제시한 전략은 정상적인 원재료 교역을 위한 국제적 합의 구축과 대체재와 자원 효율에서의 혁신 촉진, 유럽을 비롯한 전 세계 지역에서의 제 2 원재료 시장 개발 등이며, 좀 더 구체적인 핵심 내용으로는 '원재료 가격 변동 감축', '천연고무 공급원 다각화', '효율적 자원' 등을 제시하였다.

세부 핵심 내용으로서 '가격 변동 감축'과 관련하여서는, 원재료의 심한 가격 변동은 타이어 제조사들의 장기 계획을 저해하는 주된 요인으로 산업 경쟁력에 상당히 부정적인 영향을 초래하고 있으며, 원재료 공급에 있어서의 예측가능성과 지속성은 유럽 산업의 국제 경쟁력에 있어 주된 요소가 되어 왔다. EU는 천연고무의 경우 지리적이고 기후적인 이유로 국내 천연고무 생산이 전무하여 전적으로 수입에 의존하고 있다. 2008년 이후, 천연고무 수요 및 시장은 점진적으로 급성장하였으며, 천연고무 가격은 금년 초 급등세(2009.2월 kg당 1.2달러 → 2011년 2월 kg당 6.4달러)를 보였다. 이와 관련하여 ETRMA는 유럽위원회가 EU 회원국과 함께 이러한 원재료 가격 변동 감축을 통하여 유럽 산업 전반에 대한 지원을 위하여 필요한 조치를 하도록 요청하였으며, 2008년부터 현재까지 천연고무 가격 관련 주요 변동에 대한 요인 분석과, 천연고무 가격과 파생금융상품 및 투기 사이의 특성과 관련성 조사 분석을 요청하였다.

(천연고무 생산과 소비)

	2009년	2010년
세계 천연고무 생산 (천톤)	9,702	10,291
EU 천연고무 소비 (천톤)	829	1,120
EU 소비 비중 (%)	9	11

'천연고무 공급원 다각화'와 관련하여, 천연고무 공급에 있어서의 공정하고 지속가능한 안정적 공급을 보장받을 수 있도록 현재 동남아시아 지역에 집중되어 있는 천연고무 공급원의 다변화가 절실히

필요하다. 현재 천연고무는 동남아시아의 태국, 인도네시아, 말레이시아 3개국을 주요 공급원으로 하고 있으며, 이들 3개 국가는 2004년 이후 국제고무컨소시엄(IRCO)을 구성, 가격결정에 지배적인 영향력을 행사함으로써 이에 대한 우려가 가중되고 있다. 인권보호와 민주주의가 확립되지 않은 불안정한 국가로의 공급원 확대에는 많은 어려움이 예상되나, 공급원 확대 대상으로 중남미와 아프리카 지역을 고려해 볼 수 있을 것이다. 공급원 다변화와 관련하여 ETRMA가 유럽연합위원회와 유럽회원국들에게 1)천연고무 생산국들이 신규 부지에서의 고무 생산 확장을 유도하는 방향으로 지속적인 원재료 정책을 시행할 수 있도록 하는 관련 기구 설립, 2) FTA와 기타 무역 협정 협상, 특히 말레이시아, 태국, 인도네시아, 베트남과 같은 천연고무 생산국과의 협정에 있어서의 수출 제한에 대응한 법적 구속력이 있는 규정 도입과 공정한 교역을 기본으로 양자간 및 기타 협상에서의 원재료 문제 논의, 3) 원재료 관련 모든 이해당사국들 간의 이해를 다룰 수 있는 생산국과 소비자들 간의 정보교류 활성화 등을 지원해 줄 것을 요청하였다.

마지막으로 '자원 효율화 방안' 과 관련하여, 대규모 생산에 적합한 해결책을 통한 자원효율화 방안이 촉진되어야 한다. 천연고무 부족은 차레로 합성고무에 영향을 미치게 될 것이며, 합성고무는 화석 연료에서 나오는 재생 불가능한 자원이므로 이러한 원재료에 대한 의존도를 줄이기 위하여 원유혼합물 가황제품의 재활용에 대한 연구 활성화가 필요하다. 원재료와 제품의 재활용과 재사용에 대한 불필요한 관료적 정책을 제거함으로써 자원 효율에 있어서의 주요 향상이 이루어질 수 있을 것이다.

이와 관련하여 ETRMA는 신규 하향식작업(Downstream Applications)의 개발 촉진과 페타이어로부터의 고무 재생을 위하여 지속가능한 모든 방법 모색 등을 유럽연합위원회에 요청하였다.

〈자료원 : 유럽타이어고무협회(ETRMA) 홈페이지〉

## 2. 독일 타이어 시장 동향

독일의 자동차 타이어 판매는 꾸준한 증가세를 보이고 있으며, 2010년 승용차용타이어 판매액은 5,180만 유로로 전년대비 10% 증가를 기록하였고 2011년에는 5,230만 유로로 1% 정도의 증가가 예상된다. 하지만, 아랍 국가들의 정치적 불안정에 따른 원유가 상승과 천연고무 등의 원재료 가격 인상 등은 타이어 제조사들에게 큰 부담으로 작용하고 있다.

2008년 8월 이후 2011년 3월 현재 처음으로 원유가가 배럴당 120달러를 넘어섰으며, 이러한 원유가 상승세는 향후 지속적일 것으로 예상되어 타이어 제조사들에게는 큰 고민거리가 되고 있다. 원유뿐만 아니라 천연고무 가격 또한 2010년 10월 이후 약 40% 상승하였으며, 이는 타이어 제품 가격의 추가적인 인상으로 이어질 전망이다. 전반적인 원자재 가격 인상은 타이어업체뿐만 아니라 스틸과 알루미늄과 마그네슘 등을 원자재로 쓰고 있는 휠 업체에도 영향을 미치고 있으며, 제조사들은 원가절감과 더불어 현대적인 기술을 적용하여 제조단가를 낮추려는 노력을 경주하고 있다.

〈타이어 판매 실적 및 전망〉

(단위 : 백만 유로, %)

타이어 종류		2009년	2010년		2011년 (예상)	
승용차	여름용	22.80	24.4	(7.0)	24.65	(1.0)
	겨울용	24.30	27.4	(12.8)	27.65	(0.9)
	계	47.10	51.8	(10.0)	52.30	(1.0)
SUV	여름용	1.07	1.35	(26.2)	1.43	(5.9)
	겨울용	0.89	1.15	(29.2)	1.22	(6.1)
	계	1.96	2.50	(27.6)	2.65	(6.0)

주 : ( ) 내 수치는 전년대비 증가율

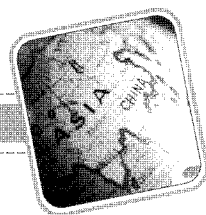
자료원 : Automobilwoche

타이어 업체들은 제품가격 인상에 따른 소비자 부담을 줄이기 위한 조치를 취하고 있는데, Goodyear사의 경우 룩셈부르크 소재 R&D 센터에서 단가 인상 억제를 위한 제조 공정 간소화를 추진하고 있으며, 공정 중 필요 이상으로 투입되는 에너지에 대한 절감 방법 강구 등 직, 간접적인 원가 절감을 위한 프로젝트를 시행하고 있다. Drechsler 독일타이어대리점협회에 따르면, 타이어 원가 상승요인이 상당함에도 불구하고 2011년도 독일 내 타이어 판매 전망은 낙관적이다. 우리나라 타이어 업체들이 독일을 비롯한 유럽에서 선전하고 있어 독일 타이어 시장이 커지면 커질수록 우리 기업에는 유리할 것으로, 2010년 스노우타이어 장착이 의무화되고 SUV 차량의 점유율 또한 상승세를 타고 있어 이런 현상들은 우리 기업들에 당분간 호재로 작용할 것으로 보인다.

〈자료원 : KOTRA 프랑크푸르트 코리아비즈니스 센터 (2011.4.1)〉



## 아시아 및 중동 타이어 시장



### 1. 일본 타이어 시장

일본타이어공업협회(JATMA) 자료에 따르면, 일본의 2011년 1, 2월의 신차용 타이어 판매량은 전년동기 대비 90%이상의 수준을 보였으나, 일본 대지진 이후 신차 판매의 저조에 따라 3, 4월의 신차용 타이어의 판매는 전년 동기간 대비 각각 55.2%, 56.8%로 급감하였다. 2011년 4월 누계 기준으로는, 교체용 자동차(사륜차)타이어 판매는 전년 동기대비 12.1% 증가를 보였으나, 신차용 자동차 타이어 판매는 1,072만개로 32.9% 감소한 것으로 나타났다.

〈일본의 타이어 판매 현황 (2011.1~4월 기준)〉

단위 : 천개, %

품 목	신차용		교체용	
트럭·버스용	222	(▼22.4)	1,223	(19.6)
소형트럭용	1,173	(▼30.1)	4,043	(11.9)
승용차용	9,326	(▼33.5)	15,790	(11.7)
사륜차합계	10,721	(▼32.9)	21,056	(12.1)
건설차량용	21	(31.3)	37	(37.0)
산업차량용	66	(▼2.9)	213	(20.3)
농업기계용	192	(▼4.0)	42	(5.0)
이륜차용	307	(▼17.3)	572	(▼5.0)
운반차용	42	(▼51.7)	9	(-)
합계	11,349	(▼32.1)	21,929	(11.7)

주 : ( ) 내 수치는 전년 동기대비 증가율

한편, 일본자동차판매연합회[JADA] 발표 (5.10일)에 따르면, 일본의 금년 4월 신차 판매대수는 10만 8,824대 (경차제외)로써 전년 동월대비 51% 감소하였으며, 이는 1968년 이후 최악의 판매 수준이었다. 이 같은 대폭적인 감소는 대지진에 따른 자동차 메이커의 조업 중단과 부품공급 부족 등에 따른 신차의 공급 부족이 주된 요인으로 작용하였다.

〈일본의 2011. 4월 신차판매량〉

단위 : 대, %

	4월 당월	증가율
승용차	97,128	▼51.5
화물차	11,277	▼45.9
버스	419	▼53.7
계	108,824	▼51.0
경 4륜차	76,849	▼41.1
합계	185,673	▼47.3

주 : 증가율은 전년 동월 대비, %

〈자료원 : 일본자동차타이어협회[JATMA] 및 일본자동차판매연합회[JADA] 홈페이지〉

## 2. 베트남 타이어 시장

베트남의 자동차 등록 대수(Registration Office of Transportation 자료)는 2009년 기준 총 2,832만 대였으며, 이 중 약 146만 대가 승용차·트럭 등 자동차이고 나머지는 모두 오토바이였다. 2020년까지 도로 인프라를 대폭 개선한다는 베트남 정부의 방침에 따라 자동차 대수는 지속적으로 증가할 전망이며, 2020년에 이르러서는 약 300만 대(승용차 17%, 트럭 33%)에 달할 것으로 예상된다.

타이어를 비롯한 고무제품 공급에 있어, 베트남의 자체생산 고무제품 공급량이 총 수요에 미치지 못하여 베트남은 상당량을 수입에 의존하고 있으며 타이어와 타이어 이외의 고무 제품 모두 수입이 증가하는 추세이다. 한편, 자동차 타이어 품목별 수입에 있어 트럭·버스용 타이어가 가장 큰 수입 비중을 차지하고 있다.

베트남 타이어 시장에서는 DRC, SRC, Casumina, Kumho 등 베트남 국내생산 브랜드와 Bridgestone, Michelin, Dunlop, Kumho, Maxxis, Continental, Goodyear, Hankook, Silverstone, Yokohama, Cheng Shing 등 수입제품들이 치열한 경쟁구도를 형성하고 있으며, 베트남 국내생산 브랜드의 경우에는 브랜드 간 딱히 우열을 가리기 어려우며 수입제품 중에는 Bridgestone, Michelin, Yokohama 등의 인지도가 높은 편이다.

〈고무제품 수입현황 (2008년 기준)〉

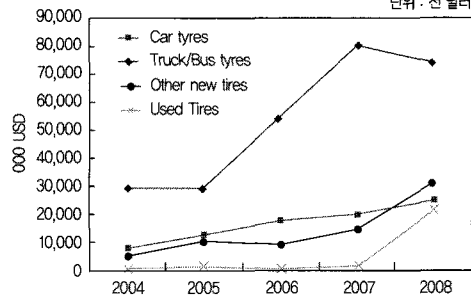
단위 : 천 달러, %

구분	2008년 수입량	2004~08 증가율
타이어	169,719	37.5
타이어 이외 고무제품	243,114	11.4

자료원 : 베트남고무협회(VRA)

〈타이어 종류별 수입 추이 (2004~2008년 기준)〉

단위 : 천 달러



자료 : ITC(International Trade Center)

〈자료원 : KOTRA 호치민 코리아비즈니스센터 (2011.3.31)〉

## 3. 카자흐스탄 타이어 시장

2009년 세계 경기침체에 따라 자동차 시장이 크게 위축되고 세계 타이어 공급 또한 크게 감소했는데 2010년부터 큰 성장세를 보이고 있다. 카자흐스탄 타이어 시장의 경우 2009년보다 2010년에 더욱 위축된 것으로 나타났으며, 2010년 타이어 유통규모는 약 190만 개인데 이는 2009년 대비 20% 감소한 것이다. 그러나 2011년 타이어 시장은 전년대비 전망이 밝다는 게 관계사들의 예상이다. 카자흐스탄 타이어 시장의 특성을 살펴보면, 카자흐스탄에서 가장 큰 시장이라 할 수 있는 알마티는 해발고도가 800~1000m가량인 험산

산맥 분지로, 이로 인해 SUV 차량 선호도가 높다 보니 SUV 차량용 타이어의 선호도가 높아 전체 소비의 18%를 차지하고 있다. 카자흐스탄 기후 상 겨울용 타이어 소비가 매우 높은 편으로 전체의 45%비중을 보이고 있다. 또한 카자흐스탄에서는 프리미엄 타이어 시장비중이 매우 높은 편이다. 카자흐스탄에서 유통되고 있는 타이어를 가격 및 인지도 기준으로 상·중·하 부문으로 나눌 때, 상위 프리미엄 클래스 타이어는 Michelin, Bridgestone, Nokian, Continental, Goodyear 브랜드가 대표적이며 평균 시장가격은 170달러이고 시장비

중은 30~40%에 이른다. 중급 부문 타이어 가격은 100달러 안팎이며, 하위급은 Maxis, Kama와 같은 러시아산 타이어로 가격대는 80달러 이하이다. 최근 카자흐스탄 타이어 시장에서는 러시아산 타이어 시장비중이 급속도로 낮아지고 있다. 러시아 내 타이어 생산 공장은 총 12개이며 이 중 4개는 외국 투자 공장인데, 이 공장들에서 생산되는 타이어들이 카자흐스탄에 대량 공급되었으나 최근 중국 및 유럽산 타이어들이 시장을 대체하고 있는 것으로 보인다. 수입 통계에 따르면, 2010년 카자흐스탄 타이어 수입규모는 전년대비 20%가 감소했으며, 러시아 수입은 50% 이상 감소한 반면 중국, 한국, 스페인, 미국으로부터의 수입은 크게 증가하였다.

〈카자흐스탄 타이어시장 브랜드별 시장점유 순위〉

(단위 : 백만 유로, %)

순위	브랜드	시장비중(%)
1	Goodyear	21.6
2	Michelin	18.0
3	Pirelli	17.6
4	Continental	16.4
5	Dunlop	5.5
6	Hankook	4.5
7	Bridgestone	3.8
8	Omskshina	2.4
9	Dneproshina	2.3
10	Rossava	1.8
11	Kama	1.6

자료원 : KOTRA 알마티 센터 조사

〈카자흐스탄 타이어 수입현황〉

단위 : 백만 달러, 천 개

순위	국가명	수입규모 (금액)			수입량 (개수)			증감률(%) '10/ '09
		2008	2009	2010	2008	2009	2010	
1	러시아	147.3	98.3	45.4	1,866	1,644	688	-53.7
2	중국	23.5	21.2	35.7	212	249	387	68.3
3	벨라루스	32.9	37.6	30.2	255	500	413	-19.8
4	일본	23.2	22.0	25.0	139	93	74	13.5
5	우크라이나	18.7	10.4	6.6	271	250	164	-36.7
6	스페인	1.4	3.4	6.4	2	1	1	86.5
7	한국	5.5	3.8	5.7	130	83	114	50.5
8	미국	7.6	2.2	3.0	29	7	8	35.5
9	프랑스	4.4	6.7	2.9	8	5	3	-57.0
10	독일	6.2	2.3	1.8	60	17	17	-22.7
11	핀란드	11.7	1.3	1.4	68	5	2	8.2
합계		296.9	215.9	172.1	2,159	2,909	1,935	-20.3

자료원 : WTA



카자흐스탄 타이어 제조는 전무하여 타이어 공급은 전적으로 수입에 의존하고 있다. 카자흐스탄 주요 타이어 유통사는 5개 정도로 파악되는데, 인지도 높은 브랜드를 주로 취급하고 있으며 다품종 소량 규모로 유통하고 있다. 러시아산 타이어 유통사는 Kama와 같이 브랜드명을 상호로 사용하고 있으며, 최근 Continental과 한국타이어가 지사를 설립하였다. 한편, 최근 Nokian Tyres(핀란드)는 카자흐스탄 국영사인 Ordabassy와의 협약으로 아스타나 타이어생산 공장을 설립, 2012년부터 양산에 들어갈 예정이다.

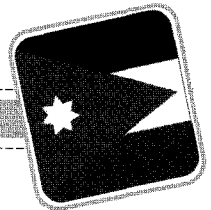
카자흐스탄에서 이렇게 높은 가격대 타이어의 시장비중이 높은 것은 카자흐스탄은 불법 시장(Gray & Black Market) 비중이 매우 높은 편으로 불법 시장 비중이 높다 보니 공식적으로 집계되는 타이어 가격은 상위급 타이어 부문에 맞춰질 수밖에 없기 때문이다. 실질적으로 유통되는 불법 타이어 규모는 전체시장의 40%가량으로 파악된다.

타이어 주요 수입국 다변화 이유의 배경에는 최근 러시아-카자흐스탄-벨라루스의 관세동맹으로 역외 국가 타이어 관세는 20%까지 증가했음에도 불구하고 러시아 및 우크라이나의 경기 위축에 따른 생산 부진으로 역외 국가들과 상대적으로 공급이 급격히 감소하게 되었기 때문이다. 한편, 하위급 제품을 대표했던 러시아산 타이어 시장을 중국산이 급격히 대체하고 있으며 한국, 미국과 같은 중간급 가격 세그먼트 타이어들의 시장 인지도가 높아졌다.

카자흐스탄이 타이어 제조 보다는 수입에 의존하는 이유는, 카자흐스탄의 급격한 경제성장 동안(2005~07년) 핀란드계 기업(Nokian)과 네덜란드계 기업(Michelin)이 현지 파트너와 제조업 공장 설립을 추진했으나 2009년 카자흐스탄 경기가 크게 위축되면서 프로젝트들이 지연되고 있었던 것으로 파악된다. 알마티 KBC 조사에 따르면 2012년부터는 현지 생산이 가능할 것으로 보이나 구체적인 진행사항이 발표된 바는 없다.

〈자료원 : KOTRA 알마티 코리아비즈니스센터 (2011.6.15)〉

## 요르단 타이어 시장



요르단의 연간 타이어 시장은 5,000만 달러 규모로서, 개인용 차량 타이어가 전체 시장의 50%를 차지하고 있으며 다음으로 상업용 차량(택시) 타이어가 25%, 대형 차량과 버스가 나머지를 차지하고 있다. 약 100만 대의 차량이 운행되는 요르단에서는 타이어 산업이 전무하므로 일본과 중국, 인도네시아, 한국이 시장을 장악하고 있다.

한국 브랜드 타이어는 한국차와 같이 좋은 품질을 갖춰 그에 걸맞은 명성을 얻고 있지만 한국 브랜드 타이어가 대부분 중국산임에도 일본산과 가격 차가 크지 않은 것으로 평가받고 있다.

요르단 타이어 시장에서는 일본산 타이어가 가장 높게 평가되며 가격경쟁력까지 갖추고 있어 30%가량 시장점유율을 차지하고 있으나, 한국 브랜드 타이어도 점차 인지도가 높아지고 있으며 한국과 중국에서 공급된다.

한국브랜드 타이어는 작년 동기 대비 올해 상반기 성과가 좋았으며 하반기에도 이러한 추세는 이어질 것으로 전망된다. 또한, 현지에서 한국산 중고차와 신차가 계속 증가하고 있어 한국 브랜드 타이어 수요도 지속적으로 성장할 것으로 전망된다.

〈우리나라 대요르단 타이어 수출 추이〉

단위: 천 달러, %

2008년		2009년		2010년		2011년 1~5월	
수출액	증가율	수출액	증가율	수출액	증가율	수출액	증가율
9,144	8.4	15,054	64.6	11,263	-25.2	5,810	6.6

자료원: 무협 수출통계

한편, 요르단시장으로의 우리나라 승용차 수출은 지속적인 증가세를 보이고 있으며, 올 하반기에는 중동 지역 불안이 진정되고 구매력 상승이 기대되면서 판매 증가가 예상되는데, 다만 신차 가격 상승과, 중고차 및 일본차와의 불가피한 경쟁이 변수로 작용할 수 있을 것으로 전망된다.

〈우리나라 대요르단 승용차 수출 추이〉

단위: 천 달러, %

2008년		2009년		2010년		2011년 1~5월	
수출액	증가율	수출액	증가율	수출액	증가율	수출액	증가율
302,375	138	599,457	98.3	753,556	25.7	280,964	1.5

자료원: 무역 수출통계

현대자동차의 경우 올해 상반기 5달 동안 약 7,000대를 판매했으며, 이러한 수치는 작년 같은 기간의 6,250대를 상회하는 것이다. 지난해 현대 자동차는 인근국을 포함하여 요르단에서 약 1만5,000대를 판매했으나 올해는 1만7,000대를 판매할 것으로 전망하고 있다. 기아자동차 역시 작년 인근국 포함 요르단에서 약 1만5,000대를 판매했으나 올해는 1만6,000대로 판매 증가를 예상하고 있다.

기아자동차의 한 에이전트에 따르면 비록 요르단 인근 국가들의 상황이 좋지 않지만 올해 전망도 밝을 것이며, 특히 지난 3월 발생하였던 일본 지진으로 일본차 공급이 원활하지 않아 한국차가 반사 이익을 얻을 것으로 보인다. 더구나 현지 은행들이 신차 구매를 희망하는 소비자들에게 대출을 확대하는 조치를 취하고 있어 수요 확대에 기여하는 요소로 작용할 것으로 보인다.

〈자료원 : KOTRA 양안 코리아비즈니스센터 (2011.7.4)〉