

타이어

94년 타이어 생산량은 일부기업의 조업중단 및 시설이전 등으로 약 450만개의 생산차질을 발생하였으나 93년보다 약 13% 증가한 4850만개를 기록했다.

국내 자동차 생산호조로 신차용 타이어 판매량은 약 950만개로 13.4% 증가한 반면 교체용은 자동차 보유대수 증가율의 둔화 등의 요인으로 비교적 부진한 편이었다.

수출은 내수 우선공급에 따라 해외수요를 충족시킬 수가 없었으며 93년대비 판매증가율이 약 14%인 3000만개를 달성했다.

판매구조는 93년과 비슷한 내수 37%, 수출 63%의 구성비를 나타내었으며 수출액은 최초로 10억달러를 상회하였다.

국내 타이어산업 전망(1995) (단위 : 1000개, 1000톤, 100만달러)						
구 분		1993	1994	1995	증 감 률	
					1994/1993	1995/1994
생 산		42,960 (610)	48,500 (660)	55,000 (717)	12.9 (8.2)	18.3 (8.6)
판 매	내수계	16,125	17,820	20,500	10.5	15.0
	신차용	8,340	9,460	11,000	13.4	16.3
	교체용	7,785	8,360	9,500	7.4	13.6
	수 출	26,352	30,000	34,500	13.8	15.0
수 출*		924.7 (1,132)	1,028 (1,223)	1,140 (1,350)	11.2 (8.0)	10.9 (10.4)

주) 괄호안은 증량기준

* 튜브 및 이륜차용 타이어 포함

국내 타이어 생산현황 및 전망				(단위 : 1000개, %)	
구 분	1993	1994	1995	증 감 률	
				1994/1993	1995/1994
승용차용	28,280	33,150	38,500	17.2	16.1
경트럭용	9,881	10,390	11,000	5.2	5.9
트럭·버스용	4,315	4,500	4,950	4.3	10.0
기 타	484	460	550	▽5.0	19.6
계	42,960	48,500	55,000	12.9	13.4

95년의 타이어산업 경기전망은 94년과 마찬가지로 국내외의 수요에 비하여 공급이 달리는 수급불균형 양상을 보일 것이며, 천연고무 등 주요원자재 가격상승, 물류비용 증가, 원화절상 등의 요인으로 외형에 비하여 채산성은 좋지 못할 것으로 예상된다.

국내 자동차산업 경기가 계속 좋을 것으로 예상되어 신차용 타이어 수요는 16%, 교체용 수요는 14%정도 신장될 것이며 여전히 신차용 수요가 교체용 수요를 앞설 것으로 보인다.

국산 타이어에 대한 해외 소비자의 인식이 좋아지고 승용차용 뿐만 아니라 트럭·버스용 래디알 타이어의 수요증가로 수출은 내수와 마찬가지로 약 15%의 증가율을 시현할 것이며 수출액은 11억 4000만달러 정도로 예상된다. 관련제품 전체수출액은 13억5000만달러로 전망된다.

타이어 수출현황 및 전망				(단위 : 100만달러, %)	
구 분	1993	1994	1995	증 감 률	
				1994/1993	1995/1994
북 미 (미 국)	229 (171)	260 (188)	300 (200)	13.5 (9.9)	15.4 (6.4)
유 럽	211	257	285	21.8	10.9
중 동 (사우디)	166 (81)	135 (60)	130 (55)	▽18.7 (▽25.9)	▽3.7 (▽8.3)
동 남 아	79	84	90	6.3	7.1
중 남 미	91	122	145	34.0	18.8
아프리카	91	100	110	9.9	10.0
대 양 주	57	70	80	22.8	14.2
계	925	1,028	1,140	11.2	10.9

타이어 수입현황 및 전망					(단위 : 1000달러, 1000개, %)	
구 분		1993	1994	1995	증 감 률	
					1994/1993	1995/1994
수 입 액		42,611	50,500	58,000	18.5	14.9
수입량	승용차용	1,178	1,330	1,480	12.9	11.3
	트럭·버스용	49	65	75	32.7	15.4

한·일 타이어 수출가격 변동 추이 (단위 : 지수, %)				
구 분	1986	1990	1993	1993/1986
일 본	100	100	100	25.7
한 국	75	87	81	35.3

전체 생산량은 94년대비 13.4% 증가한 5500만개(중량기준 약 72만톤) 수준이 될 것으로 보인다. 경쟁대상국인 일본의 엔고에 힘입어 가격경쟁력은 93년대에 들어 20% 정도 유지하고 있으나 94년에는 엔고정체 및 인건비 등 국내 원가 상승으로 상대적으로 가격경쟁력이 다소 약화된 것으로 추정된다.

또 선진국의 기술이전 기피에도 불구하고 국내기업의 기술력 향상 노력으로 승용차용 부문은 선진국 제품과 거의 대등한 경쟁력을 가질 것이며, 트럭·버스용 래디알 타이어는 품질격차를 다소 좁힐 것이나 여전히 상당한 수준의 기술격차가 있을 것이다.

수출은 94년에 각 기업이 해외의 지점 및 법인 등의 설치로 판매조직을 강화하였고 95년에도 현지 판매조직에 많은 권한을 부여하여 현지 실정에 맞는 마케팅활동을 할 것이나, 선진국 제품에 비하여 아직도 Name Value가 상당히 낮은 수준이어서 품질에 상응한 소비자의 대우(가격)를 받지 못하고 있는 실정이다.

세계 천연고무 생산량 및 가격추이 (단위 : 1000M/T, 달러/MT, %)					
구 분	1985	1990	1993	1994.11	연평균 증감률
세계생산량	4,400	5,210	5,500		2.8
가 격	785	855	880	1,300	5.8

자료) IRSG, 관세청 수입통계에 의한 평균가격

타이어제품의 기술수준 비교 (단위 : 지수)		
구 분	선 진 국*	한 국
승용차용 (60시리즈)	100	95
트럭·버스용 (Deep Tread)	100	85
트럭·버스용 (Super Single)	100	85
항공기용 타이어	100	80

* Michelin, Bridgestone

시장현황

94년 타이어 생산량은 업계의 비중이 매우 큰 일부기업의 노조문제와 다른기업의 생산시설 이전관계로 생산차질이 크게 발생하였다.

그러나 생산량은 4850만개로 93년대비 약 13% 증가하였다. 이와같은 생산량은 시설능력에 대비하면 약 90%의 가동률로써 이는 통상적인 타이어산업계의 완전가동률에 비하면 저조한 수준이다.

승용차용 생산비중이 점차 높아짐에 따라서 생산중량 증가율은 계속 둔화되는 현상을 보이고 있어 94년의 생산중량은 8.2% 증가한 66만톤으로 추정된다. (개당 평균중량은 93년 14.2Kg에서 94년 13.6Kg으로 감소)

승용차용이 갯수로는 전체의 약 70%를 차지하나 중량으로는 약 40%를 차지하고, 대형트럭·버스용은 수량으로는 10%정도이나 중량으로는 40%를 약간 밑도는 수준이며 경트럭용은 수량, 중량이 각각 20%정도의 생산비중을 갖고 있다.

한편, 수요패턴의 변화에 따라 부가가치가 크고 고품질인 래디알 타이어의 생산구조가 계속 커지고 있어 94년에는 93년보다 그 비중이 약 3%포인트 높은 86.5%의 구조를 보였다.

95년의 생산량은 각 공장이 정상조업시 13.4% 늘어난 5500만개로 예상되는데 중량으로는 8.7% 증가한 71만7000톤 정도될 것이다.

래디알 타이어의 생산구조는 지속적으로 높아질 것이며 특히 트럭·버스용, 경트럭용 부문의 래디알화(승용차용은 이미 99%가 래디알)가 더욱 빨라질 것이다.

신·증설효과에 의한 생산증가는 당분간 거의 없을 것으로 예상되어 산업계는 생산성 향상에 총력을 기울여 물량을 확보 할 것이지만 국내외 수요에 맞추기는 어려울 것이다.

94년 내수규모는 국산판매분 1780만개, 수입분 약 50만개 합계 1830만개로서 전년대비 수요는 11% 증가한 것으로 보인다.

특히 국내 자동차 생산이 25만대 정도 늘어난 230만대에 달하여 신차용 타이어 판매가 13.4% 증가한 반면 교체용 판매는 부진하여 7.4% 증가에 그쳤다.

승용차용 타이어는 거의 100% 래디알 패턴이고 특히 고급품인 65/60시리즈의 수요가 두드러지게 나타났으며 국내 트럭·버스용 타이어도 이제는 교체시에 스틸 래디알 타이어를 선호하는 경향이

높아지고 있어 이 품목의 교체용 타이어 판매증가율이 45% 수준이다.

95년 내수는 자동차산업 호조로 국내 신차용 판매는 16%, 교체용도 경기활성화에 따른 유동인구 및 물동량의 증가로 14% 정도 증가할 것으로 보이며, 내수판매량은 94년보다 5%포인트 높은 15% 수준으로 증가할 전망이다.

95년에도 승용차용은 중·고가품의 수요가 꾸준히 늘어날 것으로 예상되며 건설물동량 증가 및 과적차량 단속 등의 효과로 상용차량의 타이어 수요가 상당히 늘어날 것으로 전망된다.

수입은 94년 약 5000만달러에 달하여 전년대비 약 19% 증가하였으며 특히 고속버스용 대형 타이어의 수입이 약 33% 증가하였다.

그러나 승용차용도 133만개나 수입되어 이 가운데서 32% 정도가 국내 교체용으로 판매되었다.

95년에 수입량은 꾸준히 늘어날 것으로 예상되며 승용차용 수입량은 11% 증가한 약 150만개가 될 것으로 보인다.

94년에 타이어 해외 수요는 상당히 증가하였음에도 불구하고 국내생산 차질로 공급물량은 상당히 부족한 현상을 보였으며, 수출량은 전체적으로 약 3000만개로서 13.8% 늘어났는데, 95년 수출량은 이보다 15% 늘어난 3450만개 정도 될 것으로 전망된다.

품목별 수출구조(금액기준 추정)는 승용차용 래디알 타이어의 비중이 약 40%로서 여전히 가장 높고, 트럭·버스용 래디알 타이어가 30%, 경트럭용 래디알 타이어 비중이 10.7%로써 래디알 타이어의 비중이 전체의 81%를 차지하여 전년대비 4%포인트 높아졌다. 이와같은 구조는 95년에도 지속할 것으로 전망된다.

수출액은 10억3000만달러(기타제품 포함 12억2000만달러)로 전년대비 11% 증가하였으며, 95년에도 비슷한 비율로 늘어나 11억4000만달러(기타제품 포함 13억5000만달러)가 예상된다.

지역별로 보면 북미, 유럽이 여전히 절반이상의 주요시장으로서 꾸준히 비중이 높아질 것으로 예상되며 브라질, 멕시코 등 경제상태가 호전되고 있는 중남미시장의 비중도 빠른 속도로 커지고 있는 반면 한때 가장 컸던 중동시장은 오일달러 경기 퇴조이후 쇠락의 길을 걷고 있다.

타이어의 주요원자재인 합성고무, 카본블랙, 타이어코드 등의 국내 공급체제가 비교적 양호하여 94년 물량확보에는 별로 어려움이 없었다.

그러나 일부품목의 기초원료 파동에 따른 가격인상이 있었으며 국내조달이 가능한 상가품목의 경우 공장의 조업중단 사태가 없는 한 95년에도 수급에는 어려움이 없을 것으로 예상된다.

또 소요전량을 해외에서 조달하고 있는 천연고무의 경우 수급불균형에 따른 가격상승이 93년 하반기부터 일기 시작하여 톤당 800달러대에서 최근 1600달러대로 폭등하는 현상을 보였으며 이와같은 현상은 95년에도 지속될 것으로 예상된다.

천연고무 최대 생산국이었던 말레이시아에서 천연고무 재배산업이 보다 수익성이 높은 농작물로 대체되면서 천연고무 생산이 급속히 감소된 반면 타이, 인도네시아의 생산증가량이 수요증가를 커버하지 못하는 한 천연고무의 수급불균형은 한층더 심화될 전망이다.

93년의 세계 천연고무 생산량은 90년에 비하여 불과 30만톤 밖에 증가하지 않았다.

경쟁력

타이어 수출은 해외시장에서 경쟁관계에 있는 일본의 엔고영향에 따라 수출가격 격차가 90년대에 들어와 약 20% 정도로 확대되어 유리하나, 우리제품의 가격상승률이 일본보다 더 높아졌다.

기술수준은 승용차용의 경우 선진국에 근접하고 있으나 트럭·버스용 래디알 타이어, 항공기용 타이어는 아직도 상당한 격차를 보이고 있다.

생산성은 많이 향상되었으나 아직도 일본의 80% 수준이며 90년대 들어 생산성 향상률이 많이 둔화되는 경향(연평균 4.3%)인데 비하여 인건비 증가율은 연평균 12%선에 이르고 있다.

그외 비가격 경쟁력 면에서 브랜드 인지도, 해외 마케팅능력 등이 선진국에 비하여 상당히 열세이나 점차 개선되고 있는 추세이다.

또 자체 브랜드의 수출비중이 93%에 이르고 있는 점을 감안할 때 독자적인 마케팅활동 노력이 주효하고 있는 것으로 평가된다.

문제점

95년 업계가 당면할 주요 문제점은 수요증가에 따른 공급물량 확보난을 들 수 있다.

국내 자동차산업의 지속적인 발전과 사회간접자본 시설투자 등에 따른 건설물동량 증가 등으로 국내의 타이어 수요가 증가하고 해외 수요도 전반적인 세계 경기회복과 국산타이어에 대한 해외 소비자의 인식이 점차 개선됨에 따라 타이어의 수요가 늘어날 것이다.

그러나 국내의 타이어 생산능력은 한계에 이르러 생산성 향상에 의한 소량의 공급증가분 이외에는 기대할 것이 거의 없는 실정이다.

95년 생산량은 94년보다 650만개 정도 증가할 것이지만 이는 시설능력 향상에 의한 것이 아니라 94년 일부기업의 조업중단 등에 따른 생산차질과 95년 정상가동에 따른 생산량의 격차이다.

94년들어 세계 자동차산업 경기가 되살아나고 타이어 수요가 늘어남에 따라 필연적으로 천연고무 수요가 증가하는 반면 주요 생산국인 말레이시아의 급속한 생산감소 등의 요인에 의하여 천연고무의 수급 불균형이 구조적으로 지속될 전망이다.

이에따라 전량 수입하는 천연고무 가격은 유례없는 고가격대를 형성할 것이며, 또한 합성고무 등 석유화학 원자재 가격도 흔들리고 있어 타이어산업의 채산성이 결코 밝다 할 수 없을 것이다.

또한 그동안 타이어업계는 막대한 설비투자에 따른 금융비용 부담을 지고 있어 매출액에 대한 금융비율 부담률이 업계 평균 10% 이상에 이르고 있다. 이로 인하여 기술개발 투자여력이 상대적으로 약화되는 문제점을 안고 있어 장기적으로 풀어야할 주요 과제이기도 하다.

타이어 제조에는 고도의 숙련공이 필요하나 3D 업종 기피현상으로 숙련공의 양성이 어렵고 노사화합 여하에 따라 수율 및 생산성에 큰 영향을 미치고 있기 때문에 인력 수급 및 관리에 상당한 어려움을 안고 있다.

개선방향

그동안 신·증설 투자효과는 사실상 94년에 거의 끝났으므로 2차 설비투자가 있기까지 공급물량 증가는 생산성 향상에 기대할 수 밖에 없으므로 산업계는 수율 및 생산성 향상에 최대의 노력을 경주하여야 할 것이다.

원자재 가격상승, 물류비용 증가등 원가인상 요인이 크게 발생하는데다 원화절상 등으로 수익성이 나빠질 것이 예상되므로 업계가 협력하여 수출가격의 인상을 시도해야 할 것인바, 수출여력이 달리는 시기이므로 이를 가격인상에 최대한 이용해야 할 것이다.

우리나라의 천연고무 수요량은 이제 연간 30만톤에 달하여 세계 5위의 소비국가가 되었으므로 해외에서 천연고무를 직접 생산하는 체제를 신중히 검토할 필요가 있으며 또한 합성고무의 사용비율 제고, 재생고무의 품질 개선 및 활용기술 개발 등 천연고무의 대체이용 방법에 대한 연구가 보다 활발하게 전개되어야 할 것이다.

95년에도 노사안정문제는 최대의 관건이 될 것이므로 근로자와 사용자는 다같이 산업평화의 조기 정착을 위하여 협력해야 할 것이며 임금인상율과 생산성 제고율은 반드시 연계되어야 향후 국제경쟁력을 유지할 수 있을 것이다.

장기적으로 볼때 가격경쟁력도 결국 기술경쟁력에서 생겨날 것이므로 품질개선, 신제품 개발, 개발기간의 단축, 제조비용의 감축 등 기술력의 향상노력은 95년에도 꾸준히 지속되어야 할 것이다. 특히 95년에 역점을 두어야할 품목은 트럭·버스용 래디알 타이어 부문이다.

타이어는 고도의 첨단 제조기술을 요하는 기술집약적인 장치산업으로서 막대한 시설투자 및 기술개발자금을 요하는 선진국형 산업이지만 우리나라가 세계에서 유례없는 고속성장을 하고 있는 산업의 하나이므로 정부차원에서 적극 지원하여 국내 자동차산업 발전에 기여하도록 함은 물론 생산량의 2/3를 수출하여 세계시장을 계속 확대해 나가도록 수출산업으로 육성해야 할 것이다.

WTO 체제하에서 특정산업에 대한 직접 지원제도는 사실상 어렵게 될 것이므로 2단계 설비투자 소요가 큰 타이어산업계의 부담을 경감해 주는 R&D 투자지원등 간접지원방안을 강구해야 할 것이다.

민간 항공기용 타이어는 세계 공인기관의 품질인증검사를 통과하더라도 항공기 BAA(Bilateral Airworthiness Agreement)이 체결되어야 판매가 가능하므로 주시장인 미국·EU 등과 정부차원에서 협정을 조속히 체결해야 할 것이다.

천연고무 오퍼가격이 조만간 1700달러대에 이를 것이므로 기본관세율 2%를 철폐하거나 할당관세를 적용하여 기업의 부담을 경감하고 물가안정에 도움을 줄 수 있도록 해야 할 것이다.

국내 생산이 전혀 되지 않는 주요 원자재에 대하여 미국, 일본, 대만 등 주요경쟁국은 무세율을 적용하고 있다.

타이어업계에 2중으로 부담을 주고 있는 페타이어 회수·처리 예치금제도를 개선하여 미반환 예치금은 페타이어 회수·처리에 우선적으로 활용되도록 하여야 할 것이며, 페타이어를 활용한 제품의 수요촉진제도를 강구해야 할 것이다.

< 96 화학연감 >