<타 이 어>

자동차산업 호조따라 수급타이트

국내 타이어산업은 선진 대기업과 합작하지 않고 독자적으로 자생력을 키워왔기 때문에 기업경영, 기술개발에 대한 자신감이 어느 산업보다도 높다.
특히, 국내 자동차산업 발전 및 자동차 보유대수 증가로 내수기반이 강화되었을 뿐만 아니라 적정규모의 해외시장을 비교적 조기에 확보하였고 고유 브랜드의 수출비중이 매우 높은 점을 감안할 때 해외시장의 지속적인 확대 가능성도 밝은 편이다.

타이어 생산현황 및 전망

(단위 : 1000개, %)

구 분	1994	1995		1996	
		수 량	증감률	수 량	증감률
승용차용	33,178	36,540	10.1	39,650	8.5
경트럭용	10,488	10,742	2.4	11,640	8.4
트럭 · 버스용	4,513	4,789	6.1	5,200	8.6
기 타	519	929	79.0	1,010	8.7
계	48,698	53,000	8.8	57,500	8.5

타이어 수출현황 및 전망

(단위 : 100만달러, %)

구 분	1994	1995		1996	
		수 량	증감률	수 량	증감률
북 미	262	256	▽2.3	265	3.5
(미 국)	(193)	(180)	(▽6.7)	(190)	(5.6)
유 럽	260	330	26.9	345	4.5
중 동	140	150	7.1	155	3.3
(사우디)	(66)	(40)	▽39.4	(45)	(12.5)
동남아	84	87	3.6	90	3.4
중남미	123	126	2.4	135	7.1
아프리카	100	83	▽17.0	90	8.4
대양주	68	68	0	70	2.9
합 계	1,037	1,100	6.1	1,150	4.5

여기에 천연고무를 제외한 합성고무, 카본블랙, 타이어코드 등 주요 원자재의 국내 공급체제도 안정적으로 확립되어 있는 장점을 지니고 있다.
특히 96년 하반기부터 현대석유화학이 합성고무를 본격 생산함에 따라 합성고무 수급안정이 기대되고 있다.
이러한 성장 잠재력을 바탕으로 95년 타이어 생산량은 94년 4869만8000개, 66만3000톤에 비해 8.8% 증가한 5300만개, 73만9000톤을 기록한 것으로 나타났다.
이는 당초 전망한 5500만개에 비하면 저조한 것으로 일부 생산기업의 화재사고, 근로자의 생산욕구 부족 등 몇가지 원인 때문으로 분석되고 있다.

타이어 수입현황 및 전망

(단위 : 1000개, %)

구 분		1994	1995		1996	
			수 량	증감률	수 량	증감률
수입액(1000달러)		50,975	75,000	47.1	98,000	30.6
수 량	승용차용	1,352	2,100	55.3	2,940	40.0
	트럭 · 버스용	61	78	27.9	90	15.4

주) 수입액에는 기타제품 포함

타이어의 생산 및 수급현황

(단위 : 1000개, 100만달러, 1000M/T, %)

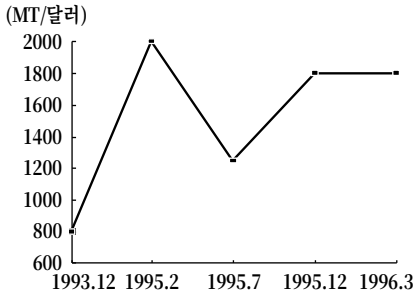
구 분	1994	1995		1996	
		수 량	증감률	수 량	증감률
생 산	48,698	53,000	8.8	57,500	8.5
(중량)	(663)	(739)	(11.5)	(802)	(8.5)
내 수	17,944	19,200	7.0	21,500	12.0
신차용	9,370	10,600	13.1	12,000	13.2
교체용	8,574	8,600	0.3	9,500	10.5
수 출	30,054	33,800	12.5	36,000	6.5
수 출	1,038	1,100	6.0	1,150	4.5
총수출	(1,233)	(1,320)	(7.1)	(1,350)	(2.3)

주) 총수출은 자동차용및 이륜차용 타이어 · 튜브 포함

96년 타이어산업은 공급이 5750만개, 802만톤으로 95년대비 8.5% 성장이 기대되나 국내외의 수요에 비해 공급이 다소 타이트한 수급불균형이 예상되고 있다.
또 천연고무 등 주요 원자재의 가격상승세, 물류비용 증가, 고임금 등 여러요인으로 외형에 비해 채

산성은 다소 떨어질 전망이다.
이처럼 몇가지 문제점을 제외하고 순탄한 행보가 예상되는 타이어산업은 문제점 극복노력 등 보다 안정된 시장구조가 요구되고 있다.
타이어 산업이 발전하기 위해서는 신소재 개발 등 고유제품을 위한 R&D 투자 확대 및 인력난 해소, 세계시장에서의 경쟁력 강화에 초점을 두어야 한다는 지적이다.

천연고무 가격추이



국내 부타디엔 수급현황

(단위 : M/T, %)

구 분	1994	1995	1996	증감률
생 산	546,000	550,000	590,000	7.2
내수판매	288,000	300,000	330,000	10.0
수 출	258,000	250,000	260,000	4.0
합 계	546,000	550,000	590,000	7.2

천연고무 생산량 및 가격추이

(단위 : 1000M/T, 달러/MT, %)

구 분	1990	1993	1994	1995	증가율
세계생산량	5,120	5,340	5,720	5,700	2.7
가 격	836	880	1,080	1,800	21.1

국내 카본블랙 생산전망

(단위 : 1000M/T)

구 분	1995	1996	1997	1998	1999	2000
L G	170	170	170	170	170	170
포스코켐	170	170	170	170	170	170
금 호	-	45	90	90	90	90
내 수	275	300	300	360	390	410
수 출	35	85	100	70	40	20

95년 타이어 생산량은 5300만개로 94년대비 약 8.8% 증가했다.
이에따라 가동률은 시설능력 대비 약 92%로 매우 높은 수준이긴 하나 근로자의 의욕적인 생산활동이 가능하게 되면 그 이상의 생산도 예상되고 있다.
부문별 생산현황을 보면, 승용차용은 3659만개로 94년 3317만8000개에 비해 10.1% 증가한 가운데 전체시장의 70%를 차지하고 있다. 그러나 중량기준으로는 40%에 머무르고 있다.
경트럭용은 95년 1074만2000개를 생산, 94년 생산량 1048만8000개에 비해 2.4% 증가하는데 그쳐 평균증가율 8.8%에 6.4%P가 미치지 못하는 부진한 양상을 보였다. 경트럭용은 수량, 중량기준 모두 20%를 점유하고 있다.
트럭·버스용은 94년 451만3000개보다 6.1% 증가한 478만9000개를 생산한 것으로 나타났다. 대형트럭·버스용은 수량기준으로는 10% 점유에 그치고 있으나 중량으로는 약 40%에 이르고 있다.
기타는 92만9000개로 94년 51만9000개에 비해 79.0% 증가하는 호황을 보였다.
95년 국내 타이어 내수시장은 국산판매분 1920만개, 수입 210만개 등 총 2130만개로 94년대비 7.0% 성장한 것으로 추정되고 있다.
특히, 국내 자동차 생산이 30만대정도 늘어난 260만대에 달하여 신차용 타이어 판매가 13.1% 증가한 반면 자동차 보유대수 증가 둔화 등으로 교체용 판매는 부진, 94년 857만4000개에서 95년 860만개로 0.3% 증가에 그쳤다.
승용차용 타이어는 거의 100% 래디알 패턴이고, 고급품인 65/60 시리즈의 수요가 두드러지게 증가한 것으로 나타났다.
95년 타이어 수입은 7500만달러로 94년 5097만5000달러에 비해 47.1% 증가한 가운데 승용차용 타이어 수입액은 약 6500만달러로 전년대비 57.0% 증가하였다.
수입량도 약 210만개가 수입되어 94년 135만2000개에 비해 55.3% 증가, 이중 국내교체용이 35.0%에 이르렀다. 트럭·버스용은 7만8000개로 94년 6만1000개에 비해 27.9% 증가하는데 그쳤다.
수출은 11억달러(기타제품 포함 13억2000만달러)로 94년 10억3700만달러 대비 6.1% 증가하였다. 이

중 북미, 유럽이 여전히 50% 이상을 차지하고 있으며 앞으로도 비중이 높아질 전망이다.
다만 브라질, 멕시코 등 경제상태가 호전되고 있는 중남미시장의 수출비중이 95년 2.4% 증가, 수출선 다변화 노력이 실효를 거두고 있는 것으로 분석되고 있다.
기업별 타이어 수출비율은 금호타이어가 46.4%, 한국타이어가 45.7%를 각각 차지했다.
95년 국내 타이어 매출규모는 2조2000억원대에 달한 것으로 나타났다.
금호타이어가 95년 1조1000억원의 매출액을 올려 94년대비 29.4%의 매출증가를 기록하면서 국내 타이어 총매출액의 50.0%를 차지했다. 한국타이어는 8774억원으로 94년대비 4.0% 증가, 시장점유율과 39.9%를 기록했다.
특히, 금호타이어와 한국타이어는 전체 타이어 매출의 90%를 차지했으며 나머지 약 2000억원 시장을 우성타이어, 동아타이어 등이 점유한 것으로 집계됐다.
그러나 금호타이어는 94년 460억원의 적자를 기록한데 이어 95년에도 설비투자와 노사분규 여파 등으로 600억원의 적자를 기록, 외형상의 성장에 비해 내실이 없었던 것으로 나타났다.
이에반해 한국타이어는 160억원의 경상이익을 냈으나 94년대비 52.2% 줄어들었다.
96년 타이어산업은 세계적으로 수요에 비해 공급이 다소 부족한 수급불균형을 초래할 것으로 예상되며 특히 천연고무 등 주요 원자재의 가격 상승세, 물류비용 증가, 원화절상 등의 요인으로 외형에 비해 채산성은 악화될 전망이다.
타이어 수요는 국내 자동차산업의 호조에 따라 신차용이 13.2% 증가, 전체 타이어 수요증가율 10.5%를 계속 앞설 것으로 보이며 내수증가에 따라 수출은 95년 증가율 12.5%의 절반에 달하는 6.5%, 3600만개에 머무를 것으로 예상된다.
이같은 추세로 볼때 96년 국내 타이어 생산은 5750만개로 95년대비 8.5% 증가가 기대되나 이는 일부기업의 신공장 건설이 순조로울 때 가능한 것으로, 우성타이어의 95년말 부도에 따른 조업중단 여파로 목표달성에 회의적인 의견이 현재는 지배적이다.
96년 타이어 내수시장은 자동차 산업호조로 신차용 판매는 13.2%, 교체용도 유통재고의 소진과 유동인구 및 물동량의 증가로 10.5% 정도 증가할 것으로 보이며 내수판매량도 95년 7.0% 증가율보다 5.0%P 높은 12.0% 수준에 이를 전망이다.
특히, 승용차용은 중고가품의 수요가 꾸준히 늘어날 것으로 예상되며, 사회간접자본시설 공사 등 건설물동량 증가와 과적차량 단속 등의 효과로 상용차량의 타이어 수요가 늘어날 것으로 보인다.
96년 수출은 국내시장 우선공급원칙에 따라 95년대비 4.5% 증가한 11억5000만달러에 그칠 것으로 예상되며 수입은 9800만달러로 95년대비 30.6% 증가할 것으로 예상되고 있다.
승용차용 타이어 수입은 2100만개로 95년 1352만개에 비해 약 40.0% 증가, 트럭 · 버스용 수입 증가율 15.4%를 앞지를 것으로 보인다.
96년 타이어산업의 최대과제는 수요증가에 따른 공급물량 확보라고 할 수 있다.
국내 및 해외수요가 꾸준히 증가한데 반해 국내 설비능력은 한계에 이른데다 노동자들의 근무기피 등으로 생산이 원활치 못할 것으로 예상되기 때문이다.
타이어 제조시 고도의 숙련공이 필요하나 3D 기피현상으로 숙련공 양성이 어렵고 인력수급에도 허점이 노출되고 있다.
더욱이 막대한 설비투자에 따른 계속되는 금융비용 부담이 기술개발투자 여력을 상대적으로 악화시키고 있는 것도 타이어산업의 발전을 가로막고 있다.
타이어의 주요 원자재는 천연고무, 합성고무, 카본블랙, 타이어코드 등으로 95년 국내생산이 원활해 원료 수급에는 큰 지장을 초래하지 않았다.
그러나 전량 수입인 천연고무는 국제적인 수급불균형에 따라 가격이 폭등, 타이어업계의 채산성 악화를 부채질한 것으로 나타났다.
93년말 톤당 800달러에 불과하던 천연고무 가격은 95년2월 2000달러대까지 폭등한데다 공급물량마저 부족, 극심한 수급불균형을 초래했으나 95년 7월 8월 1250달러로 하락, 점차 안정세를 되찾은 듯 했다.
그러나 95년말부터 96년3월 현재까지 1800달러로 다시 폭등, 96년 원료 수급이 불안정한 상태이다.
이는 인도네시아, 말레이지아의 작업 기후에 절대적으로 영향을 받는데다 노동자들의 생산기피로 제

때 공급이 이루어지지 않아 공급이 부족한 때문인 것으로 분석되고 있다.
따라서 천연고무 시황이 96년 국내 타이어산업 전망을 예측하는데 있어서 가장 큰 걸림돌로 부각되고 있다.
합성고무는 현대석유화학이 96년 상반기 본격 진출함에 따라 수급에는 별다른 영향을 미치지 않을 전망이다.
더욱이 합성고무의 원료인 부타디엔의 중국수출이 대폭 줄어들 것으로 예상돼 가격 안정까지 예상되고 있다.
SBR은 현대석유화학의 6만톤 신규참여로 금호석유화학의 16만5000톤을 합해 22만5000톤 체제가 예상되며 BR 또한 금호석유화학 10만톤, 현대석유화학 4만톤 등 14만톤에 이를 전망이다.
부타디엔은 91년11월 FOB China기준 톤당 520달러까지 폭등했으나 95년 12월중순 360달러 수준으로 하락, 가격인상은 당분간 일어나지 않을 것으로 보인다.
이는 95년 부타디엔 생산량 55만톤 가운데 54.5%인 내수비중이 96년에는 59만톤 생산량의 55.9%로 1.4%P 높아진데 따라 밀어내기 수출이 다소 줄어들 것으로 예상되기 때문이다.
수출비중도 95년 45.5%에서 96년은 44.1%로 하락될 것으로 예상된다.
카본블랙은 국내 생산기업들의 대규모 신증설로 인한 공급과잉이 예상되고 있다.
국내 카본블랙 생산능력은 94년 LG화학의 20만톤, 포스코켐 14만톤 등 총 34만톤으로 국내수요 24만톤에 비해 39.4%의 공급과잉을 보였다.
이런 가운데 금호석유화학이 계열사인 금호타이어가 안정적인 원료 조달차원에서 카본블랙 생산에 참여, 여천에 연산 10만톤 공장을 건설중이다.
포스코켐도 95년초 포항공장의 생산능력을 Debottlenecking을 통해 9만톤에서 10만톤으로 증설한 것을 비롯 광양공장의 생산능력을 96년말까지 5만톤에서 11만톤으로 확대할 계획으로 알려졌다.
LG화학도 96년말까지 여천공장 생산능력을 20만톤에서 23만톤으로 늘릴 것으로 예상되고 있다.
이에따라 국내 카본블랙 생산능력은 95년 36만5000톤, 96년 45만톤, 97년에는 50만톤에 이를 전망이다.
반면, 수요는 95년 27만5000톤, 96년 30만톤, 97년 30만톤, 98년 36만톤, 99년 39만톤, 2000년 41만톤으로 전망돼 97년 기준 공급과잉이 40.0%를 웃돌 것으로 예측되고 있다.
이를 반영하듯 카본블랙 원료인 FCC가격이 94년 110달러에서 95년말 135달러로 인상되었음에도 불구하고, 카본블랙 가격은 톤당 845달러에서 요지부동하고 있다.
카본블랙은 타이어의 내마모성과 신축성 증진용으로 70.0%가 소비되고 고무호스, 튜브 등에 30.0%가 사용된다.
국내 타이어 소비량은 한국타이어, 금호타이어가 각각 월7500톤으로 전체의 46.0% 씩을 소비하고 있고 우성타이어가 월1500톤, 8.0%를 사용하고 있다.

<화학저널 1996/3/18>