

# 우리나라 자동차 타이어의 수급동향과 '93년도 전망

金 民

## 1. 개 황

우리나라의 자동차 타이어(이하 타이어) 산업은 1970년대에 이란 등 중동시장을 기반으로 하여 수출산업으로 성장하였고, 1970년대말 생산실적 1,000만개를 돌파한 이래 1980년대초에는 제2차 오일쇼크, 수입규제 등의 악재로 시련을 겪기도 하였으나, 미주, 유럽시장을 확대한 데다 후반부터는 국내 자동차산업의 발전과 함께 1990년도의 타이어 생산량은 거의 3,000만개에 달하게 되었다.

우리나라 타이어산업이 이와같이 급속도로 성장하게 된 주요 배경으로는, 첫째 선진국 대기업들과 합작하지 않고 自力으로 생산체제를 구축하여 기술습득을 함으로써 독자적인 기업활동이 가능하였으며, 둘째 중동시장 등 초기에 좋은 시장을 확보하였으며, 세째 과감한 시설투자와 양질의 기능인력 확보가 용이하였고, 네째 비교적 안정적으로 주요 원자재의 국내조달이 가능하였기 때문이다.

1992년도의 타이어 생산량은 3,503만개(이하 1,000개 이하는 四捨五入)로서 전년대비 274만개가 늘어나 7.8%의 성장률을 기록하

였다. 이는 1988년 이래 5년간의 연평균성장률(이하 연평균성장률) 10.9%에 비하면 낮은 증가세이다(표 1 참조). 신·증설 투자효과로 인한 생산증가량이 1991년도에 가장 많았기 때문에 1992년도의 생산증가율은 상대적으로 낮게 나타났다. 국내 교체용 타이어시장의 침체로 내수물량은 1,542만개에 그침으로써 9.4%의 성장률을 기록한 반면에 내수시장의 공급여력을 수출로 돌려 2,293만개를 수출함으로써 18.5%의 수출증가율을 기록하였다. 이는 1991년도의 판매추세와 정반대의 현상을 나타낸 것이다. 따라서, 60% 이하로 떨어졌던 수출비중이 60% 수준으로 다시 복귀하게 되었다. 1992년도의 수출금액은 8억 5,500만달

(표 1) 자동차 타이어 수급실적현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률	
생 산	25,166	26,392	29,776	35,307	38,048	7.8	10.9	
내 수	신차용	3,280	4,541	5,784	6,770	7,704	13.8	23.8
	교체용	4,869	5,282	5,721	7,318	7,711	5.4	12.2
수 소 계	8,149	9,823	11,505	14,088	15,415	9.4	17.3	
수 출	16,645	16,144	18,272	19,344	22,931	18.5	8.3	
계	24,794	25,967	29,732	33,432	38,346	14.7	11.5	

\*大韓타이어工業協會 業務部長

리이다.

한편 생산능력은 1980년대초에 1,290만개에 불과하였으나, 각 업체들이 지속적으로 설비증설을 해온 결과 1980년대말에는 3,500만개를 기록하여 약 2.7배가 증가하였으며, 1992년말에는 4,570만개로 늘어남에 따라 우리나라 타이어산업은 생산규모면에서나 수출규모면에서 세계 제6위의 국가로 성장하였다.

## 2. 생산동향

1992년도 우리나라의 타이어 생산량은 약 3,800만개로서 전년대비 7.8%가 증가하였다. 그러나, 이 증가율은 연평균증가율 10.9%에 비하면 매우 낮다(표 2 참조). 이것은 1992년도 공장가동률이 저조했다는 것이 아니라 주요 신설공장의 가동이 1991년도에 이미 제 페이스를 찾았고, 신·증설 효과에 의한 생산증가량이 1992년도에는 크게 나타나지 않았음을 의미한다.

한편 1992년도의 전체 타이어 생산증량은 56만 4,000톤으로서 전년대비 4.3%가 증가하였다. 수량증가율 7.8%에 비하면 매우 낮은 성장률이다. 이것은 승용차용, 경트럭용 등 소형 타이어의 생산비중이 커지고 있기 때문이다(표 3 참조). 실제로 1988년도의 타이어 1개당 평균생산증량은 15.5kg이었으나, 1992년도에는 14.8kg으로서 5년간 0.7kg이 낮아졌다.

타이어의 수요 패턴이 래디알화함에 따라 생산구조도 크게 변화하였는데, 래디알 타이어의 생산량은 연평균 약 15%가 증가한 반면에 바이어스 타이어의 증가율은 0.9%에 불과하다(표 2 참조). 따라서, 래디알 타이어의 생산비중은 1988년도의 67.4%에서 1992년에는 77.7%로 높아졌다. 이는 1985년도의 56.3% 수준에 비하면 현격한 구조변화를 보이는 것이다. 바이어스 타이어의 신규 생산

설비 억제 내지 시설개체에 따라 이와같은 생산구조의 변화는 가속화될 것으로 전망된다.

1992년도 자동차 타이어의 종류별 생산구조(수량기준)를 보면 승용차용 타이어가 전체

〈표 2〉 자동차 타이어 생산현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률
승용차용	생 산 량	14,634	16,073	17,983	21,485	23,192 (61.0)	79
	래 디 알	14,304	15,617	17,720	21,126	22,936	86
	래비알비율	97.7	97.2	98.5	98.3	98.9	125
소형트럭용	생 산 량	6,641	6,818	7,577	9,019	10,004 (26.3)	109
	래 디 알	1,790	1,983	2,479	3,532	4,899	387
	래비알비율	27.0	29.1	32.7	39.2	49.0	286
트럭·버스용	생 산 량	3,245	2,909	3,501	4,013	4,313 (11.3)	75
	래 디 알	875	856	1,179	1,314	1,726	314
	래비알비율	27.0	29.4	33.7	32.7	40.0	185
기 타	생 산 량	646	592	715	790	539 (14)	△318
	래 디 알	-	-	-	-	-	-
	래비알비율	-	-	-	-	-	-
계	생 산 량	25,166	26,392	29,776	35,307	38,048 (100.0)	78
	래 디 알	16,909	18,456	21,378	25,972	29,561	138
	래비알비율	67.4	69.9	71.8	73.6	77.7	149

註: ( )안의 숫자는 점유율.

〈표 3〉 자동차 타이어 생산현황(수량기준)

(단위: 톤, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률
승 용 차 용	111,232	126,353	143,059	174,545	181,342 (32.1)	39	130
소형트럭용	86,825	89,816	98,385	116,469	126,596 (22.4)	87	99
트럭·버스용	171,205	155,199	189,079	222,321	236,912 (42.0)	66	85
기 타	21,342	19,683	23,369	27,623	19,533 (35)	△294	△23
계	390,624	391,061	453,892	540,958	564,350 (100.0)	43	96

註: ( )안의 숫자는 점유율.

타이어 생산량의 61.0%, 소형 트럭용 타이어가 26.3%, 트럭·버스용 타이어가 11.3%로서 1988년도의 구성비 각각 58.1%, 26.4%, 12.9%와 비교해 볼때 승용차용 타이어는 높아진 반면에 트럭·버스용 타이어는 상대적으로 낮아졌다.

1992년도 승용차용 타이어 생산량은 2,319만개로서 전년대비 7.9%가 증가하였는데, 래디알 타이어가 98.9%를 점유하고 있다. 타이어의 품질이 고급화되고 저편평비 타이어의 수요가 늘어남에 따라 승용차용 타이어의 평균중량이 점차 증가하는 경향을 보이고 있다.

소형 트럭용 타이어 생산량은 1,000만개로서 1991년대비 10.9%나 증가하였는데 이는 연평균증가를 10.8%와 거의 같다. 특히, 이 타이어는 래디알화 속도가 빨라서 래디알 타이어의 생산량은 1991년도보다 무려 38.7%나 증가하여 연평균증가를 28.6%보다 훨씬 높았다. 래디알 타이어의 생산구성비율은 49.0%로서 1988년도의 27.0%에 비하여 매우 높아졌다. 소형 트럭의 경량화에 따라서 이 타이어의 1개당 평균중량(1992년도 12.7kg)은 감소하고 있는 추세이다.

트럭·버스용 타이어의 생산량은 전체 생산량의 11.3%이나, 중량으로는 42.0%를 차지하고 있다. 1992년도에 이 타이어의 생산량은 431만개였으며, 전년대비 증가율은 연평균증가율과 비슷한 7.5%였다. 래디알비율은 1988년도의 27.0%에 비하면 매우 높아졌으나 아직 40% 수준이다. 바이어스 타이어의 수요감퇴와 제조업체의 부가가치 향상면에서 래디알 타이어의 생산량은 더욱 증대할 것이다. 이 타이어의 1개당 평균중량은 54.9kg으로서 1988년도의 52.8kg보다 대형화되었다.

건설중장비용 타이어 등 기타 용도의 차량 타이어는 약 54만개가 생산되었는데, 건설경기의 둔화 등의 영향으로 31.8%나 감소하였

다. 한편, 래디알 타이어의 생산량 증가에 따라 튜브레스 타이어 생산량도 크게 증가하였다(표 4 참조). 특히, 승용차용 타이어와 소형 트럭용 타이어는 래디알 타이어와 거의 같은 추세로 튜브레스화하고 있다. 그러나, 트럭·버스용 타이어는 아직도 튜브레스 비중(32.5%)이 래디알 비중(40.0%)보다 상당히 낮다. 이 타이어의 5년간의 래디알비율(구성비증가폭)은 13.0% 포인트인 반면에 튜브레스화율은 8.6% 포인트에 불과하다. 트럭·버스용 타이어는 래디알이라고 하더라도 튜브 타입의 타이어가 많이 이용되고 있음을 반영하고 있다.

〈표 4〉 튜브레스 타이어 생산현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률	
승용차용	생 산 량	14,634	16,073	17,983	21,485	23,192	79	122
	튜브레스	14,365	15,817	17,929	21,306	22,828	71	123
	튜브레스비율	98.2	98.4	99.7	99.2	98.4		
소형트럭용	생 산 량	6,641	6,818	7,577	9,019	10,004	109	108
	튜브레스	1,765	1,927	2,427	3,472	4,892	386	285
	튜브레스비율	26.6	28.3	32.0	38.5	48.1		
트럭·버스용	생 산 량	3,245	2,909	3,501	4,013	4,313	75	74
	튜브레스	777	688	996	1,091	1,400	283	156
	튜브레스비율	23.9	23.7	28.4	27.2	32.5		
기 타	생 산 량	646	592	715	790	539	△318	△51
	튜브레스	41	43	25	15	11	△267	△389
	튜브레스비율	6.3	7.3	3.5	1.9	2.2		
계	생 산 량	25,166	26,392	29,776	35,307	38,048	78	109
	튜브레스	16,948	18,475	21,377	25,884	29,051	122	144
	튜브레스비율	67.3	70.0	71.8	73.3	76.4		

### 3. 출하동향

타이어 판매량의 연평균증가율은 11.5%인데, 1992년도 판매량은 3,835만개로서 전년대비 14.7%, 491만개가 늘었다. 내수판매량은 1,542만개로서 1991년도 대비 133만개(9.4%)가 증가하는 데 그쳤으며, 수출은 2,293만개로서 359만개(18.5%)나 증가했다(표 5 참조).

〈표 5〉 자동차 타이어 출하현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
내 신차용	3280	4541	5784	6770	7704	138	238
	교체용	4869	5282	5721	7318	7711	54
수 소 계	8,149 (32.9)	9,823 (37.8)	11,505 (38.7)	14,088 (42.1)	15,415 (40.2)	94	173
수 출	16,645 (67.1)	16,144 (62.2)	18,227 (61.3)	19,344 (57.9)	22,931 (59.8)	185	83
계	24,794 (100.0)	25,967 (100.0)	29,732 (100.0)	33,432 (100.0)	38,346 (100.0)	147	115

註: ( )안의 숫자는 점유율.

1991년도에는 내수증가율이 수출증가율보다 거의 4배가 높았으나, 1992년도에는 반대로 수출증가율이 내수증가율보다 2배가 높은 현상을 보였다. 이는 1991년도에는 내수의 활황으로 수출물량이 모자랐던 반면에 1992년도에는 내수 침체로 수출공급물량이 오히려 늘었기 때문이다.

1992년도의 판매구조는 내수 : 수출이 약 4 : 6의 비율로서 내수비중이 전년대비 2% 포인트 정도 낮아지고 수출비중은 그만큼 높아졌다. 그러나, 1988년도의 내수비중이 32.9%였던 점을 감안한다면 국내 자동차산업의 급성장과 함께 타이어의 내수비중이 상당히 높아진 것을 알 수 있다.

또한 품목별 판매구조를 보면 승용차용 타이어가 2,027만개로서 전체 판매량의 61.5%를 차지하였다(표 6 참조). 승용차용 타이어의 판매비중이 점차 높아지고 있는 반면에 소형 트럭용 타이어는 거의 보합세, 트럭·버스용 타이어는 상대적으로 낮아지고 있다. 승용차용 타이어와 소형 트럭용 타이어의 판매증가율은 15%대를 넘고 있으나, 트럭·버스용 타이어의 판매증가율은 전년도 증가율과 똑같은 10.4%인데, 이는 내수판매 부진이 반영된 것이다. 그러나, 기타 차량용 타이어를 제외하고는 모든 품목의 타이어 판매량이 연평균증가율을 크게 상회하였다.

〈표 6〉 자동차 타이어 품목별 출하현황

(단위: 1,000개, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
승 용 차 용	14242 (57.4)	15807	17777	20267	23565 (61.5)	163	134
소형트럭용	6642 (26.8)	6665	7749	8552	9901 (25.8)	158	105
트럭·버스용	3229 (13.0)	2941	3479	3840	4241 (11.1)	104	71
기 타	681 (2.7)	554	727	773	699 (1.7)	△173	△16
계	24,794 (100.0)	25,967	29,732	33,432	38,346 (100.0)	147	115

註: ( )안의 숫자는 점유율.

(1) 內 需

1992년도 내수판매량은 1,542만개로서 전년대비 9.4%가 증가하였는데, 이는 연평균증가율 17.3%에 크게 못미치는 성장률이다(표 7 참조). 이와같이 성장률이 두자리 숫자 이

〈표 7〉 자동차 타이어의 품목별 내수 판매현황

(단위: 1,000개, %)

용도별	품 목 별	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
신 차 용	승 용 차 용	1627	2534	3119	4033	4782	186	309
	소형트럭용	1240	1580	2063	2015	2355	169	174
	트럭·버스용	191	249	362	448	314	△299	132
	기 타	222	178	250	274	253	△77	33
	소 계	3280 (40.3)	4541 (46.2)	5784 (50.3)	6770 (48.1)	7704 (50.0)	138	238
교 체 용	승 용 차 용	1827	1986	2141	2500	3212	240	151
	소형트럭용	1814	2016	2244	3015	2908	△35	125
	트럭·버스용	1034	1111	1159	1422	1389	△23	77
	기 타	194	169	177	291	202	△306	14
	소 계	4869 (59.7)	5282 (53.8)	5721 (49.7)	7318 (51.9)	7711 (50.0)	54	122
계	승 용 차 용	3454 (42.4)	4520	5260	6623	7994 (51.9)	207	233
	소형트럭용	3053 (37.5)	3596	4297	5029	5263 (34.1)	47	146
	트럭·버스용	1226 (15.0)	1361	1521	1871	1703 (11.0)	△90	86
	기 타	416 (5.1)	346	427	565	455 (3.0)	△195	23
	계	8,149 (100.0)	9,823 (100.0)	11,505 (100.0)	14,088 (100.0)	15,415 (100.0)	94	173

하로 떨어진 주요원인은 국내시장에서 교체용 타이어 판매가 부진하였기 때문이며, 특히 승용차용 타이어의 연평균증가율은 9% 포인트 상회하는 24%의 높은 증가율을 보였으나, 물동량과 관련있는 트럭·버스용(소형 포함) 타이어 판매가 마이너스를 기록하였기 때문이다.

신차용 타이어 판매량은 770만개로서 13.8% 증가하였으며, 교체용 타이어 판매량은 771만개로서 5.4%의 저조한 증가세를 보였다. 양쪽 부문 모두 연평균증가율 23.8%, 12.2%를 크게 하회하는 수치이다. 내수판매에서 신차용과 교체용의 구성비는 5:5의 비율을 보이고 있는데, 1988년도의 4:6에 비하면 상당히 변화된 구조이다. 국내 자동차 생산대수는 크게 증가하는 데 비하여 자동차의 타이어 교체빈도는 떨어지고 있음을 반영하고 있다.

한편 품목별로는 승용차용 타이어가 799만개로서 20.7%나 증가하였고, 소형 트럭용 타이어는 526만개로서 소폭(4.7%) 증가하는데 그쳤으나, 트럭·버스용 타이어는 170만개로서 9.0%나 감소하였다. 이 가운데서 승용차용 타이어의 판매비중은 1988년도의 42.4%에서 1992년도에는 51.9%로 높아진 반면에 소형 트럭용 타이어는 37.5%에서 34.1%로, 트럭·버스용 타이어는 15.0%에서 11.0%로 각각 낮아졌다.

① 신차용 타이어

1992년도 신차용 타이어 판매수량은 770만개로서 전년대비 13.8%가 증가하였는데, 연평균증가율 23.8%에 비하면 10% 포인트 낮은 수준이다(표 7 참조). 그러나, 교체용 타이어 증가율 5.4%에 비하면 매우 높은 성장률이다.

이 부문의 타이어 수요에 직접적인 영향을 미치고 있는 국내 자동차 생산현황(표 8 참조)

을 살펴보면 1992년도 국내 자동차 생산대수는 173만대로서 전년대비 15.5%가 증가하였다(생산량중 127만대를 국내판매하였으며 국내판매량의 증가율도 약 15%에 달하였다). 차종별로는 승용차가 131만대로서 12.8%, 경트럭을 포함한 트럭·버스(이하 상용차)가 40만대로서 29.0%나 증가하여 연평균증가율을 상회하였다.

이와 함께 신차용 타이어의 수요도 늘어나 승용차용 타이어가 478만개로서 18.6%가 증가하였고, 소형 트럭용 타이어는 236만개로서 16.9%가 증가하였다. 그러나, 트럭·버스용 타이어 판매량은 30% 정도 감소하였다. 실제로 1992년도 대형 트럭 생산량은 9,500대가 줄었고, 대형 타이어를 많이 쓰는 특장차도 6,800대가 감소하였다.

〈표 8〉 자동차 생산현황

(단위 : 1,000대, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률
승 용 차 용 (지프형포함)	872.1	871.9	986.8	1,158.2	1,306.8	12.8	10.6
트럭·버스용 (경트럭포함)	203.4	246.1	310.8	311.5	401.7	29.0	18.5
특 장 차	8.2	11.5	24.0	28.1	21.2	△24.6	26.8
계	1,083.7	2,239.5	1,321.6	1,497.8	1,729.7	15.5	12.4

자료 : 한국자동차공업협회

품목별 판매구성비는 승용차용 타이어가 1988년도의 49.6%에서 1992년도에는 62.1%로 높아진 반면에 소형 트럭용 타이어는 37.8%에서 30.6%로, 트럭·버스용 타이어는 5.8%에서 4.1%로 각각 낮아졌다.

한편 신차용 타이어 판매량중 래디알 타이어 구성비는 76.9%인데(표 9 참조), 승용차용 타이어는 거의 全數가 래디알 타이어이고, 소형 트럭용 타이어는 48.6%가 래디알 타이어로서 우리나라 전체 소형 트럭용 타이어 생산량중 래디알비율 49.0%와 비슷한 수

〈표 9〉 신차용 타이어의 품목별 래디알비율

(단위 : 1,000개, %)

구 분		1988	1989	1990	1991	1992
승용차용	판매량	1,627	2,534	3,119	4,033	4,782
	래디알	1,626	2,529	3,111	4,024	4,766
	래디알비율	99.9	99.9	99.7	99.8	99.7
소형트럭용	판매량	1,240	1,580	2,053	2,015	2,355
	래디알	280	342	411	497	1,145
	래디알비율	22.6	21.6	20.0	24.7	48.6
트럭·버스용	판매량	191	249	362	448	314
	래디알	4	3.4	8	10	11
	래디알비율	2.1	1.4	2.2	2.2	3.5
기 타	판매량	222	178	250	274	253
	래디알	-	-	-	-	-
	래디알비율	-	-	-	-	-
계	판매량	3,280	4,541	5,784	6,770	7,704
	래디알	1,910	2,874	3,530	4,531	5,922
	래디알비율	58.2	63.3	61.0	66.9	76.9

준이나, 트럭·버스용 타이어는 3.5%에 불과하여 우리나라 전체 트럭·버스용 타이어 생산량중 래디알비율 40.0%에 비하면 매우 낮은 수준이다. 그나마 버스외에 트럭의 경우는 래디알 타이어 장착은 거의 전무하다고 볼 수 있다. 이는 과중적재가 성행하고 있는 운송여건에서는 래디알 타이어가 적합하지 않다고 생각하고 車主들이 내구성보다는 우선 값싼 바이어스 타이어를 선호하기 때문이다.

② 교체용 타이어

1992년도 교체용 타이어 판매량은 771만 개로서 5.4% 증가하였는데, 신차용 타이어 증가율 13.8%, 연평균성장률 12.2%에 비하면 매우 저조하다(표 7 참조). 이와같이 판매증가율이 둔화된 것은 차량보유대수가 증가하였음에도 불구하고 승용차를 제외한 상용차의 타이어 교체가 매우 부진하였기 때문이다.

일반적으로 개인의 안전이 보다 중요시되는 승용차는 타이어 교체가 경기의 영향을 덜 받는 반면에 상용차의 경우는 산업경기의 영향을 크게 받는다고 할 수 있다. 제조업의

침체, 수출입 물동량의 둔화, 건설경기 퇴조 등의 영향이 1992년도에는 두드러지게 나타남으로써 상용차용 타이어 교체수량은 현저히 감소하여 전년대비 마이너스를 기록하였다. 이와같은 현상은 오랫동안 전례가 없었던 것이다.

품목별 증가율은 승용차용 타이어가 321만개로서 24.0% 증가하여 연평균증가율 15.1%를 크게 상회한 반면에, 소형 트럭용 타이어는 291만개로서 3.5%, 트럭·버스용 타이어는 139만개로서 2.3%가 각각 감소하였다.

교체용 타이어의 품목별 판매구성비는 승용차용 타이어가 1988년도의 37.5%에서 1992년도에는 41.7%로 높아졌고, 소형·트럭용 타이어는 37.3%에서 37.7%로 별로 구조변화가 없었으며, 트럭·버스용 타이어는 21.2%에서 18.0%로 구성비가 낮아졌다.

한편, 교체용 타이어의 래디알화율은 승용차용 타이어는 거의 100%로서 이와같은 비율은 1988년도 이전에 이미 기록된 것이다(표 10 참조). 소형 트럭용 타이어의 래디알화율은

〈표 10〉 교체용 타이어의 품목별 래디알비율

(단위 : 1,000개, %)

구 분		1988	1989	1990	1991	1992
승용차용	판매량	1,827	1,986	2,141	2,590	3,212
	래디알	1,820	1,982	2,140	2,580	3,209
	래디알비율	99.6	99.8	99.9	99.6	99.9
소형트럭용	판매량	1,814	2,016	2,244	3,015	2,908
	래디알	257	382	521	897	887
	래디알비율	14.2	18.9	23.2	29.8	30.5
트럭·버스용	판매량	1,034	1,111	1,159	1,422	1,389
	래디알	41	58	68	109	148
	래디알비율	4.0	5.2	5.9	7.7	6.6
기 타	판매량	194	169	177	291	202
	래디알	-	-	-	-	-
	래디알비율	-	-	-	-	-
계	판매량	4,869	5,282	5,721	7,318	7,711
	래디알	2,116	2,442	2,729	3,586	4,244
	래디알비율	43.6	45.9	47.7	49.0	55.0

30.5%로서 1988년도의 14.2%보다 2배 이상 높아졌다. 신차용 타이어의 경우 거의 50%에 달한 점으로 보아 산업경기가 더욱 나빠지지 않는 한 교체용 소형 트럭 타이어의 래디알 화율도 매우 빨라지게 될 것이다. 트럭·버스용 타이어는 6.6%로서 신차용 타이어의 3.5%에 비하면 오히려 교체용 타이어의 래디알 화율이 높다. 이는 고속버스의 래디알 타이어 교체이용률이 높아지는 추세를 반영하고 있기 때문이다.

교체용 타이어이 수요측정자료가 되는 자동차 타이어 교체율(자동차 1대당 연간 타이어 교체갯수)의 연도별 추이를 보면 승용차용 타이어의 경우 1988년도에는 대당 1.65개였으나, 그 이후 점점 낮아져 1991년도부터는 대당 1개꼴이 되었다(표 11 참조). 이를 지수로 보면 1992년도에는 1988년도보다 35.8% 포인트가 낮아졌다.

〈표 11〉 자동차등록대수 및 타이어 교체갯수

차종	구 분	1988	1989	1990	1991	1992
승용차	교체용 타이어 판매량(1,000개)*	1,945	2,178	2,413	2,882	3,662
	등록대수(1,000대)	1,178	1,558	2,075	2,728	3,461
	1대당 타이어 교체갯수/년	1.65	1.40	1.16	1.06	1.06
	지수(1988=100)	100	84.8	70.3	64.2	64.2
상용차	교체용 타이어 판매량(1,000개)**	2,925	3,180	3,467	4,629	4,407
	등록대수(1,000대)	858	1,101	1,320	1,520	1,770
	1대당 타이어 교체갯수/년	3.41	2.89	2.63	3.05	2.49
	지수(1988=100)	100	84.8	77.1	89.4	73.0
계	교체용 타이어 판매량(1,000개)	4,870	5,358	5,880	7,511	8,069
	등록대수(1,000대)	2,036	2,659	3,395	4,248	5,231
	1대당 타이어 교체갯수/년	2.39	2.02	1.73	1.75	1.54
	지수(1988=100)	100	84.5	72.4	73.2	64.4

\*수입타이어 포함. \*\*농기계용 제외.

상용차용 타이어는 1988년도의 3.41개에서 점차 낮아지다가 1991년도에는 교체율이 일시 높아지기도 했다. 1988년을 100으로 한 지수로 보면 1990년도에는 77.1, 1991년도에는 89.4, 1992년도에는 73.0을 나타내고 있다.

승용차용 타이어나 트럭·버스용 타이어 모두 교체갯수가 계속 감소되고 있는데, 특히 승용차용 타이어의 경우 현저하게 감소되고 있다. 이는 품질향상에 따라 타이어의 수명이 길어졌고, 영업용 차량의 비중이 크게 낮아진 데다 자동차보유대수 증가에 비하여 평균주행거리가 감소하였기 때문일 것으로 추정된다.

상용차용 타이어의 경우 1991년도에 일시적으로 교체율이 높아진 것으로 나타난 것은 주택건설, 사회간접자본 시설 등의 확충 등에 따른 건설경기가 반영된 것으로 분석된다.

(2) 수출

1992년도에는 내수판매증가율이 1988년도 이래 처음으로 연평균증가율의 절반수준에 그쳐 내수가 부진하였던 반면에, 상대적으로 수출할 수 있는 물량확보가 용이해짐으로써 1992년도의 수출증가율은 18.5%나 되었다(표 12 참조). 이는 연평균수출증가율 8.3%에 비하면 10% 포인트가 높은 것이다.

〈표 12〉 자동차 타이어 품목별 수출현황

(단위: 1,000개, %)

품 목 별	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
승용차용	10,787 (64.8)	11,287 (69.9)	12,517 (83.7)	13,644 (70.5)	15,571 (67.9)	14.1	9.6
소형트럭용	3,590 (21.6)	3,069 (19.0)	3,452 (18.9)	3,522 (18.2)	4,639 (20.2)	31.7	6.6
트럭·버스용	2,003 (12.0)	1,581 (9.8)	1,958 (10.8)	1,970 (10.2)	2,538 (11.1)	28.8	6.1
기타	285 (1.6)	207 (1.3)	300 (1.6)	207 (1.1)	183 (0.8)	△11.6	9.7
계	16,645 (100.0)	16,144 (100.0)	18,227 (100.0)	19,344 (100.0)	22,981 (100.0)	18.5	8.3

1991년도의 내수활황 때 수출구성비가 처음으로 60% 수준 밑으로 떨어졌다가 1992년도에는 다시 60% 수준으로 복귀하게 된 것이다. 수출물량이 확보되더라도 국제경쟁력이 약하거나 해외시장여건이 좋지 못하다면 수

출은 어려울 것이다.

세계경기가 회복국면에 접어들었다고는 하지만 전반적으로 불매 부진한 편이고, 더구나 선진국 자동차산업의 불황에 따라 승용차 타이어가 교체용 타이어시장에 넘쳐 1992년도의 해외 타이어시장은 결코 좋은 상태라고 할 수는 없었다. 그럼에도 불구하고 국산타이어의 수출이 가능했던 것은 “불경기에서의 소비수준”에 국산타이어가 적합하였기 때문이다.

그동안 국내 타이어업계는 과감하게 신·증설을 함과 동시에 품질개발을 꾸준히 하여 질 좋고 값싼 타이어를 해외시장에 공급할 수 있었으며, 또한 자동차 타이어산업의 속성상 개발도상국 제품의 해외시장 침투가 늦었고, 아직까지는 국산타이어가 국제경쟁에서 비교적 우위에 있었기 때문이다.

1992년도 수출물량 2,293만개중 승용차용 타이어가 1,557만개로서 전체 수출량의 67.9%를 차지하고 있으며, 소형 트럭용 타이어는 464만개로서 20.2%, 트럭·버스용 타이어는 254만개로서 11.1%를 차지하고 있다. 1988년도의 판매구조에 비하면 승용차용 타이어의 비중이 높아진 반면에 소형 트럭용 타이어나 트럭·버스용 타이어의 비중은 상대적으로 조금 낮아졌다.

한편, 품목별 래디알 타이어의 수출비중은 승용차용 타이어의 경우 1988년도의 96.3%에서 1992년도에는 98.4%로 높아졌고, 소형 트럭용 타이어는 34.0%에서 62.3%로, 트럭·버스용 타이어는 41.3%에서 61.1%로 높아졌다(표 13 참조). 선진국의 타이어시장 수요 패턴이 래디알 타이어로 변화함에 따라 소형 트럭용 타이어나 트럭·버스용 타이어의 래디알비율은 우리나라의 내수시장보다 매우 높은 것을 알 수 있다.

참고로 1992년도의 타이어 수출금액은 8억

〈표 13〉 수출 타이어의 품목별 래디알비율

(단위 : 1,000개, %)

구 분		1988	1989	1990	1991	1992
승 용 차 용	관 매 량	10,007	11,287	12,517	13,644	15,571
	래 디 알	9,635	10,864	12,212	13,362	15,329
	래비알비율	96.3	96.3	97.6	97.9	98.4
소형트럭용	관 매 량	3,590	3,069	3,453	3,522	4,639
	래 디 알	1,219	1,227	1,568	1,890	2,890
	래비알비율	34.0	40.0	45.4	53.7	62.3
트럭·버스용	관 매 량	2,003	1,581	1,958	1,970	2,538
	래 디 알	827	781	1,055	1,105	1,551
	래비알비율	41.3	49.4	53.9	56.1	61.1
기 타	관 매 량	265	207	299	208	183
	래 디 알	-	-	-	-	-
	래비알비율	-	-	-	-	-
계	관 매 량	15,865	16,144	18,227	19,344	22,931
	래 디 알	11,681	12,872	14,835	16,357	19,770
	래비알비율	73.6	79.9	81.4	84.6	86.2

5,530만달러로서 전년대비 17.8%나 증가하였는데, 이는 연평균증가율 9.1%에 비하면 매우 높은 수준이다(표 14 참조). 우리나라의 타

〈표 14〉 지역별 자동차 타이어 수출실적

(단위 : 100만달러, %)

지 역 별	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
유 럽	99.9 (16.5)	90.4	121.2	137.1	198.5 (23.2)	44.8	18.7
북 미 (미국)	193.8 (32.1)	222.3	265.4	229.0	240.5 (28.1)	5.0	5.5
	163.8 (27.1)	184.1	213.3	176.0	190.2 (22.2)	8.1	3.8
중 동 (사우디아라비아)	143.5 (23.8)	124.8	123.8	159.9	154.0 (18.0)	△3.7	1.8
	78.2 (13.0)	65.1	53.8	76.8	64.7 (7.6)	△15.8	4.9
중 남 미	26.3 (4.4)	24.4	31.7	40.8	67.8 (7.9)	66.2	26.7
아프리카	54.0 (8.9)	51.5	77.2	74.0	87.7 (10.3)	18.5	12.9
동남아시아	38.7 (6.4)	34.4	42.0	41.7	54.8 (6.4)	31.4	9.1
대 양 주	47.5 (7.9)	38.2	38.2	43.6	52.0 (6.1)	19.3	2.3
계	603.7 (100.0)	586.0	699.5	726.1	855.3 (100.0)	17.8	9.1



이어 수출시장은 북미(28.1%), 유럽(23.2%), 중동(18.0%), 기타지역(30.7%)으로 대별되는데, 국가별로는 미국이 1억 9,000만달러로서 최대시장(22.2%)이다.

소형 승용차용 래디알 타이어의 수요가 많은 유럽시장의 확대가 근래에 두드러지게 나타나고 있으며, 타이어업체들은 이 시장의 소비자 기호에 맞는 고성능 타이어 개발에 몰두하고 있다. 북미시장은 상대적으로 비중이 낮아지기는 했으나, 연평균 5%의 수출증가율을 보이고 있다. 1970년대 우리나라의 최대 타이어 수출시장으로 각광을 받았던 중동지역, 특히 이란 시장은 동국가의 외환사정으로 수입이 극도로 위축되었으며, 사우디아라비아가 주요 수출시장으로 부상하였다. 1980년대 중반부터는 대중동시장의 주요 수출품목인 트럭·버스용 타이어의 수요패턴도 이제는 급속도로 래디알화하고 있다.

아프리카 시장의 비중이 10% 수준을 넘게 된 것은 특기할 사항이다. 아프리카는 수요기반이 취약한 데다 과거의 중주국인 프랑스, 영국의 영향이 매우 높은 곳임에도 불구하고 이집트, 알제리, 나이지리아 시장을 공략한 것이 주효하였다.

높은 인플레이와 외환사정으로 수출이 거의 중단되었던 중남미시장이 점차 호전되어 1992년도에는 66.2%나 신장하였다. 멕시코 등 이 지역 주요국가의 인플레이가 진정되고 산업경기가 활발해졌기 때문이다.

### (3) 수 입

우리나라에 수입되고 있는 자동차 타이어는 주로 승용차용인데, 1988년도에 승용차용 타이어 수입량은 204만개로서 頂點에 달하였다(표 15 참조). 그러나, 1989년도부터 수입량은 절반으로 떨어졌고, 그 이후 계속 감소하다가 1991년도에 다시 증가하여 1992년도에는 승용차용 타이어의 경우 전년대비 2.9%가 증

〈표 15〉 자동차 타이어 수입현황

(단위: 1,000개, %)

품목별	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률
승 용 차 용	2,038 (98.1)	987 (95.0)	845 (94.1)	1,138 (83.9)	1,171 (83.1)	29	△129
트럭·버스용	113 (06)	151 (14)	205 (23)	213 (16)	555 (39)	160.6	489
기 타	27.7 (14)	37.3 (36)	32.6 (36)	196.7 (145)	183.1 (130)	△6.9	60.3
계	2,077 (100.0)	1,039.4 (100.0)	898.1 (100.0)	1,355 (100.0)	1,409.7 (100.0)	4.0	△92

자료: 관세청 무역통계연보  
註: ( )안의 숫자는 점유율.

가한 117만개 정도가 수입되었다.

트럭·버스용 타이어 수입량은 5만 6,000개 정도인데, 이는 국내 고속버스의 래디알 타이어 사용도가 높아진 것을 반증하는 것으로서 이 부분의 수입증가율이 급격히 높아지고 있다.

승용차용 타이어의 경우 수입량의 61.6%가 수출차에 장착되어 재수출되고 있으며, 나머지 38.4%는 내수시장의 교체용으로 사용되고 있다(표 16 참조).

〈표 16〉 승용차용 타이어 용도별 수입현황

(단위: 1,000개, 1,000달러, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률
총 수 입	수량 2,038 (100.0)	987	845	1,138	1,171 (100.0)	29	△129
	금액 4,245.2	2,374.0	2,538	3,100.0	3,421.8	104	△52
내수교체용	수량 141 (69)	192	272	292	450 (384)	54.1	336
	금액 3,838	5,307	10,082	10,708	17,020	590	45.1
수 출 용*	수량 1,897 (93.1)	795	573	846	721 (61.6)	△148	△215
	금액 38,614	18,433	12,536	20,292	17,198	△152	△183

註: \*수출용은 수출자동차 장착용을 의미함.

승용차용 타이어 수입량은 현대자동차의 대미 수출, 대캐나다 수출상황에 따라 증감되어 왔다. 동지역에 수출하는 현대자동차는 동지역에서 생산되는 특정 브랜드의 타이어를

장착해야만 했기 때문이다. 현대자동차의 대미 수출이 가장 많았던 1988년도에 동지역에서의 타이어 수입량도 가장 많았다.

동지역에 대한 자동차 수출이 둔화되고 국내 여타 자동차업체의 수출참여가 늘어남에 따라 자동차 수출시장은 다변화되었으며, 상대적으로 현대자동차의 대미, 대캐나다 수출을 위한 타이어 수입비중도 낮아졌다. 이와 함께 수출 승용차에 대한 국산타이어 장착률은 이제 매우 높아져 1992년도의 경우 52%에 이르렀으며, 1988년도의 45%에 비하면 크게 변화된 것을 알 수 있다. 그동안 타이어업계에서는 국산타이어의 수출차 이용도를 높이기 위하여 해외 브랜드를 도입하거나 부득이한 경우 스페어 타이어만이라도 국산을 이용하도록 노력해왔다.

수출 승용차용 타이어 수입이 1988년도를 피크로 하여 감소추세에 있는 반면에 내수시장의 교체용 타이어 수입은 점점 늘어나 1992년도에는 약 45만개가 수입됨으로써 54.1%나 증가하였다. 따라서 내수 교체용 타이어 수입비중도 1988년도에 6.9%에 불과하던 것이 1992년도에는 38.4%로 높아졌다. 이와같이 내수용 타이어의 수입이 늘어나고 있는 이유는 일부 소비자들의 무분별한 외제선호의식과 높은 판매마진을 챙기려는 수입품 판매상들이 과소비를 부추기고 있기 때문이다.

이로 인하여 국내 교체용 타이어시장에서 수입타이어의 비중은 점점 높아지고 있는데, 1988년도의 경우 7.2%이던 것이 1992년도에는 12.3%로 높아졌다(표 17 참조).

지역별 수입현황을 보면 미국, 캐나다산 타이어가 전체 수입량의 약 30%를 차지하고 있으나 감소추세에 있는 반면에 내수용 증가에 따라 이탈리아, 일본산 타이어의 수입량이 부쩍 늘어나 이 지역의 수입비중은 43%를 상회하고 있다(표 18 참조).

〈표 17〉 수입 승용차용 타이어의 교체용 타이어시장 점유율  
(단위: 1,000개, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
국산타이어	1,827	1,986	2,141	2,590	3,212	240	15.1
수입타이어	141	192	272	292	450	54.1	33.7
계	1,968	2,178	2,413	2,882	3,662	27.1	16.8
수입타이어 점유율	7.2	8.8	11.3	10.1	12.3		

〈표 18〉 국가별 승용차용 타이어 수입현황  
(단위: 1,000개, 1,000달러, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 률	'88~'92 연평균증감률
미 국	수량 (846)	789	554	620	258 (224)	△584	△37.8
	금액	34,370	18,242	13,126	16,117	7,556	△52.5
캐 나 다	수량 (88)	65	95	110	65 (56)	△40.9	△2.4
	금액	4,167	1,524	2,320	2,713	1,911	△29.6
프 랑 스	수량 (04)	24	65	52	90 (77)	73.1	87.3
	금액	267	75	245	1,076	2,179	102.5
독 일	수량 (14)	118	49	56	101 (85)	80.4	37.8
	금액	939	426	2,130	2,116	4,022	93.4
이탈리아	수량 (11)	98	104	95	325 (277)	242.1	93.9
	금액	757	327	390	2,547	8,398	229.7
영 국	수량 (05)	06	35	27	19 (16)	603.7	17.4
	금액	265	27	86	109	57	337.6
스 페 인	수량 (05)	15	24	77	94 (80)	22.1	71.0
	금액	229	386	717	1,948	2,413	23.9
일 본	수량 (19)	73	83	115	180 (153)	56.5	47.5
	금액	912	2,163	2,920	3,960	5,911	49.3
기 타	수량 (08)	204	196	103	39 (35)	278.6	23.6
	금액	546	570	664	414	1,183	185.3
계	수량 (100.0)	987	845	1,138	1,171 (100.0)	29	△12.9
	금액	42,452	23,740	22,538	31,000	34,218	10.4

자료: 관세청 무역통계연보

#### (4) 원자재 사용현황

1992년도 타이어업체의 제품생산증량은 56만 4,000톤인데, 이 중 천연고무 사용량은 17만 9,000톤(31.7%), 부틸고무를 포함한 합성

고무가 11만 6,000톤(20.6%)으로서 신고무 사용량이 전체 타이어 생산증량의 52.3%나 된다(표 19 참조).

〈표 19〉 원자재 사용현황

(단위: 톤, %)

구 분	1988	1989	1990	1991	1992	전년대비 증 감 륜	'88~'92 연평균증감률
천 연 고 무	121,101 (58.0)	118,616 (59.3)	127,454 (59.3)	158,431 (60.9)	179,044 (60.6)	13.0	10.3
합 성 고 무*	87,780 (42.0)	81,363 (40.7)	87,350 (40.7)	101,650 (39.1)	116,434 (39.4)	14.5	7.3
신 고 무 합 계	208,881 (100.0)	199,979 (100.0)	214,804 (100.0)	260,081 (100.0)	295,478 (100.0)	13.6	9.1
카 본 블 렉	103,452	98,670	108,387	128,804	152,196	18.2	10.1
타이어코드(섬유)	28,070	25,886	29,630	35,116	38,176	8.7	8.0
타이어코드(스틸)	21,192	22,586	26,966	30,141	39,870	32.3	17.1

\*부틸고무 포함.

註: ( )안의 숫자는 구성비.

1988년도의 경우 신고무 사용비중이 53.5%였던 점을 감안할 때 래디알화에 따라 스틸코드 사용량이 늘어나 상대적으로 신고무 사용비중이 낮아진 것으로 보인다. 신고무량 가운데서 천연고무와 합성고무의 사용비중은 미세한 변화가 있기는 하지만 거의 6:4의 구조를 지속하고 있다. 래디알화에 따라 천연고무 사용량이 늘어나고 있지만, 합성고무를 많이 쓰는 승용차용 타이어의 생산량 증가가 이를 상쇄하고 있는 것으로 분석된다. 또한 1992년도 섬유코드 사용량 증가율이 8.7%인 데 비하여 스틸코드는 32.3%나 늘어난 것을 보면 스틸 래디알 타이어의 생산 증가를 실감할 수 있다.

#### 4. 1993년도 수급전망

1993년도의 타이어 생산증가율은 17.0%, 판매증가율은 14.7%가 될 것으로 예상되는데, 이는 모두 연평균증가율을 상회하는 것이다. 1992년말 현재 타이어 생산능력은 4,570만개로 추정되고 있으며, 1993년도의 생산물량은

4,450만개로서 실제 판매가능물량은 4,400만개로 예상된다(표 20 참조).

자동차업체가 보고 있는 1993년도의 내수용 자동차생산대수는 145만대 정도이므로 이에 소요되는 타이어는 약 880만개이다. 한편 교체용 타이어는 차량보유대수와 교체율에 따라 다소 수요의 변동이 있을 것이지만, 연도말의 차량보유대수는 20% 정도 증가할 것으로 보아 630만대에 대한 교체율(대당평균 1.45개-수입타이어 제외)을 적용하면 910만개의 수요량이 산출된다. 따라서, 전체 내수용 판매량은 1,790만개로서 전년대비 16.1% 증가하여 연평균증가율을 약간 밑돌 것으로 예상된다.

금년도 자동차 타이어 수출목표는 10억달러이다(튜브 등 기타 제품 포함 12억달러임). 10억달러를 달성하자면 약 2,700만개의 타이어가 필요하다. 전문가들의 견해에 따르면 1993년도의 해외 타이어시장은 그전처럼 우리에게 유리하지만은 않을 것이다. 특히 바이어스 타이어의 경우 중국, 터키, 인도 등 후발개발도상국 제품의 아국시장 잠식으로 고전할 것이 예상되며, 트럭·버스용 래디알 타이어도 그동안 증설로 인한 공급능력의 증가에 비하여 해외 수요가 따라줄는지 불투명하다. 물량이 부족하여 수출할 수 없었던 몇 년간의 현상을 1993년도에는 기대하기 어려울 것으로 보인다.

〈표 20〉 1993년도 자동차 타이어 수급전망

(단위: 1,000개, %)

구 분	1991	1992	1993	전년대비증감률		
				'92/'91	'93/'92	
생 산	35,307	38,048	44,500	7.8	17.0	
판 매	내 신차용	6,770	7,704	8,800	13.8	14.2
	교체용	7,318	7,711	9,100	5.4	18.0
	수 소 계	14,088	15,415	17,900	9.4	16.1
수 출	수 출	19,344	22,931	26,100	18.5	13.8
	합 계	33,432	38,346	44,000	14.7	14.7