

캐나다의 타이어산업 현황

金 民* 譯

1. 개 요

캐나다의 타이어산업은 최근 몇년동안 再編되어 왔다. 비록 캐나다달러가 美貨에 비하여 약세이기는 하지만, NAFTA의 발효에 따라 캐나다는 미국과 함께 협정당사국으로서 北美라는 하나의 거대한 시장을 만들었다.

그동안의 재편과정에서 캐나다의 타이어 업체수는 감소하였지만 세계 최고의 효율을 가진 공장의 기술발전엔 투자를 확대하였다.

캐나다의 타이어 생산량은 1993년도에 최대치를 기록하였고, 그 이후에도 증가세를 보이고 있다. 1994년도의 매출액은 20억 캐나다달러를 상회할 것으로 보인다.

북미시장의 경제활황에 따라 캐나다의 타이어 생산량과 판매량은 1995년도까지 계속 증가할 것으로 예상된다. 경제예측자들의 공통된 의견은 캐나다의 경제성장률이 내년까지 3.5~4%가 될 것이라고 보고 있으며, 미국도 성장은 하겠지만 캐나다보다는 낮을 것으로 보고 있다.

2. 북미자유무역협정(NAFTA)의 발효

1989년 1월 1일부터 발효된 NAFTA에

의하여 캐나다 타이어산업의 범위는 북미지역으로 확대되었는데, 당시 캐나다의 수입 관세율은 10.7%, 미국의 관세율은 4%였다. 동협정에 따르면 캐나다의 관세율이 4.3%로 낮아지고, 1998년도에는 관세가 철폐 된다.

캐나다 산업의 북미시장 연계는 NAFTA 발효 이전인 1965년에 이미 자동차산업과 관련한 별개의 자유무역협정에서 비롯되었다.

동협정에 따르면 캐나다의 자동차 생산량(승용차 및 트럭·버스)은 캐나다 수요량에 맞춘다는 것이다.

또한 동협정은 북미지역 생산품목의 절반에 대하여 관세를 철폐하도록 하였는데, 타이어도 이 품목에 해당된다.

캐나다는 현재 관세철폐의 덕을 보고 있는 셈이다. 즉, 캐나다 공장에서의 자동차 생산대수는 캐나다의 수요를 웃돌고 있다. 작년도에 북미의 자동차생산대수중 캐나다가 17%를 차지하였는데, 보유량중에서 캐나다의 비중은 10%이다. 자동차생산대수는 1993년말 현대자동차 Bromont공장의 폐쇄로 감소한 적이 있다.

최근 북미지역의 자동차 생산 및 보유동향은 <표 1>과 <표 2>에 나타나 있다.

캐나다는 생산성이 좋아진 데다 통화약세로 일부 승용차와 상용차는 미국에서보다

* 大韓타이어工業協會 業務部長

〈표 1〉 북미지역의 자동차 생산현황(1989~1993)
(단위 : 1,000대)

국별	연도		1989	1990	1991	1992	1993
	종류						
캐나다	승용차		1,017.0	1,086.0	1,070.8	1,034.2	1,351.3
	상용차		948.2	808.0	840.7	945.6	890.1
멕시코	승용차		438.6	598.1	720.4	776.2	835.1
	상용차		202.6	222.5	269.0	304.7	245.1
미국	승용차		6,830.0	6,077.4	5,439.4	5,659.3	5,962.5
	상용차		4,290.9	3,803.1	3,444.4	4,110.0	4,891.0
계	승용차		8,285.6	7,761.5	7,230.6	7,469.7	8,149.0
	상용차		5,441.7	4,833.6	4,554.1	5,360.3	6,026.3

자료 : SMMT Yearbook.

〈표 2〉 북미지역의 자동차보유현황(1990~1993)
(단위 : 1,000대)

국별	연도		1990	1991	1992	1993
	종류					
캐나다	승용차		13,210.0	13,200.0	13,424.4	13,679.5
	상용차		3,564.0	3,564.0	3,600.0	3,650.0
멕시코	승용차		5,425.0	6,819.3	7,053.0	7,294.7 ^㉔
	상용차		2,400.0	3,059.6	3,345.7	3,658.5 ^㉔
미국	승용차		143,549.6	142,955.6	143,823.0	155,000.0
	상용차		45,105.8	45,416.3	45,871.0	46,330.2
계	승용차		162,184.6	162,974.9	164,300.4	175,974.2 ^㉔
	상용차		51,069.8	52,039.9	52,816.7	53,638.7 ^㉔

주 : ㉔ EIU 추정

자료 : SMMT Yearbook

캐나다에서 생산되는 것이 더 싸다. 작년도에 캐나다의 자동차 및 부품생산액은 560억 캐나다달러로서 이는 북미시장 전체의 11%에 해당하며 금년도에는 이보다 더 크게 늘어난 15% 정도가 될 것으로 보인다.

NAFTA에 멕시코가 포함되어 있으나, 캐나다 산업에 당장 영향을 미칠 것 같지는 않다. 멕시코의 타이어산업은 상대적으로

효율성이 낮다. 최신 설비의 타이어 공장의 수익성을 최대로 높이기 위해서는 종업원의 학력 및 기술수준이 보다 높아야 하기 때문에 인건비가 싼 것은 상당한 투자매력을 갖게 한다. 캐나다의 최신 타이어 공장의 종업원중 약 80%가 대학교를 나왔거나 그에 상당하는 학력을 가진 것으로 판명되었다.

3. 환 율

캐나다의 경기회복은 수출확대에 힘입은 바 크다 하겠다. 수출대상국은 주로 미국인데 미국과는 상당한 흑자무역을 하고 있지만 캐나다의 부채부담을 메우기에는 부족하고, 더구나 분리해 나가려는 Quebec주의 장래문제와 함께 고민꺼리이다.

그로 인하여 美貨에 대한 캐나다달러는 1980년대말에 한번 강세를 보인 이후 계속 하락하여 1991년도에는 1.145캐나다달러로 하락하였으며, 현재는 1.385캐나다달러로 하락하였다. 이와같은 환율수준이 Quebec주의 분리독립을 지지하는 PQ당에게 오는 9월 12일의 선거에서 승리를 안겨줄 것인지는 미지수이지만 일부 무역회사들은 PQ당이 이미 승리할 것으로 보기도 한다.

NAFTA의 발효로 캐나다의 타이어 제조업체들이 북미시장에 수출을 확대하고자 한다면 값싼 캐나다달러가 이를 촉진하게 될 것이다. 소비자가격지수의 상승률이 제로이고 인플레이를 낮추는 데 캐나다가 성공한 것도 괄목한 만한 사항이다.

〈표 3〉 캐나다의 환율현황(1990~1994)

연도	1990	1991	1992	1993	1994
환율					
C\$: us\$ 1	1.166	1.145	1.208	1.288	1.385 ^㉔

주 : ㉔ 8월 중순 현재.

자료 : Bank of Canada.

4. 산업재편

캐나다의 타이어제조업체들은 그들이 북미의 기업이든 캐나다의 기업이라고는 생각하지 않고 있다. 치열한 경쟁상태에서 경영합리화가 우선되어야 하는 기업풍토로 보아 국가주의는 퇴색될 수밖에 없다.

물론 캐나다에도 미국의 기업이 있기는 하지만 기업의 국제화 물결은 캐나다 업체들로 하여금 이제 멕시코를 포함하여 인구 3억의 시장으로 내몰고 있으며, 멀지 않은 장래에 그 시장은 칠레와 남미까지 확대될 것이다.

NAFTA와 값싼 캐나다달러가 그와같은 경쟁의 길을 터주었다. 그러나 무엇보다도 현실적인 것은 캐나다의 주요 업체들이 산업재편과 기술개발에 많은 투자를 한 점이다.

산업재편은 처음 시작할 때보다 결과는 한층 더 혹독하였다. 공장폐쇄나 합병으로 인하여 8개의 회사가 3개의 대회사(Good-year, Bridgestone-Firestone, Michelin)와 1개의 소회사(United Tire-캐나다인 소유)로 줄어들었다.

산업재편과 함께 기업들이 생산성 향상을 위하여 과거 5년동안 투자한 돈은 10억 캐나다달러나 된다. 1997년까지의 추가 투자규모만 해도 5억 캐나다 달러가 될 것이다. 따라서 3대 메이커의 타이어 생산량은 1993년도의 2,870만개에서 1994년에는 3,000만개를 상회하게 될 것이다.

캐나다의 타이어 생산량이 늘어난 또 한 가지 요인은 소량의 다종다양한 주문생산으로 인한 생산성 저하에서 벗어났다는 것이다. 당시의 생산량은 2,000만개를 밑돌았다. 현대화된 캐나다의 타이어공장은 이제 대량의 특정규격이나 패턴을 생산하는 데

집중하고 있다. 공장이 능력대로 가동되고 있는 점을 감안한다면 시장점유율의 의미는 그리 크지 않다.

〈표 4〉 캐나다의 타이어공장 가동률현황(1989~1993)
(지수 : 1981=100)

연도 \ 구분	1989	1990	1991	1992	1993
고무 산업	86.2	80.8	85.1	86.5	89.3
전체 제조업	80.4	77.7	74.8	75.2	78.7

자료 : Statistics Canada.

5. 타이어 가격동향

가동률의 호전과 함께 타이어가격지수는 1991년도에 최고치를 기록하였다가 그 이후에 하락하였다.

〈표 5〉 캐나다의 타이어 및 소비자가격지수(1989~1993)
(지수 : 1986=100)

연도 \ 구분	1989	1990	1991	1992	1993
타이어가격지수	104.7	106.8	107.2	107.0	106.9
소비자가가격지수	114.0	119.5	126.2	128.1	130.4

자료 : Statistics Canada.

일반적으로 수요가 많아지면 가격이 오른다. 그러나 지수를 보아서 알 수 있듯이 생산량이 증가하고 생산성이 높아지면 가격이 하락한다.

6. 타이어 생산현황

캐나다 고무협회의 회원인 타이어 제조업체와 관련 통계자료에 의하여 주요 타이어 생산업체의 타이어 생산량을 종합한 수치는 〈표 6〉과 같다.

〈표 6〉 캐나다 주요업체들의 타이어 생산현황(1989~1993)
(단위 : 개)

구분 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993
승용차용	18,561,516	22,538,890	22,054,423	24,795,499	25,354,917
트럭·버스용	1,400,699	2,694,498	2,646,014	2,841,906	3,362,554

자료 : The Rubber Association of Canada.

7. 타이어 판매현황

(1) 교체용 타이어

교체용 승용차 타이어의 시장규모는 전체 내수판매량의 절반이 넘는다. 이들 타이어는 도매상, 카센터, 소매상들에 의하여 메이커의 이름이나 자가 브랜드로 판매하고 있다.

자동차 약세사리 판매상인 Canadian Tire는 캐나다 타이어시장의 20% 정도를 장악하고 있으며, Goodyear와 Michelin은 자체 판매조직과 Sears의 판매망을 통하여 시장의 30% 정도를 장악하고 있다.

〈표 7〉 교체용 타이어 판매현황(1989~1993)

(단위 : 1,000개)

구분 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993
승용차용타이어	11,878	11,164	11,821	12,200	12,642
상용차용타이어	2,715	2,556	2,341	2,556	2,786

자료 : The Rubber Association of Canada.

(2) 신차용 타이어

미국으로부터의 수입량을 포함하여 신차용 타이어 판매량은 자동차 생산량과 비례하고 있다.

〈표 8〉 신차용 타이어 판매현황(1989~1993)

(단위 : 1,000개)

구분 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993
승용차용타이어	8,503	8,403	8,373	8,567	10,011
상용차용타이어	1,793	1,618	1,351	1,595	1,672
수입타이어	206	183	114	119	174
계	10,502	10,204	9,838	10,281	11,857

자료 : The Rubber Association of Canada.

8. 타이어 수출입현황

캐나다의 타이어 교역량중 대부분이 미국과의 거래에 의한 것이다. 1993년도 수출물량의 87%가 승용차용 타이어이다. 수출증가폭이 가장 큰 해는 1990년도이다. 이해에는 캐나다달러가 미국달러에 비하여 약세를 보이기 시작하였고, 관세가 인하되었으며, 캐나다 공장의 생산성이 향상되었다.

캐나다와 미국간의 타이어 교역은 캐나다의 수출량이 수입량을 약간 상회하고 있다.

〈표 9〉 캐나다의 타이어 교역현황(1989~1993)

(단위 : 1,000개)

구분 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993
수입	12,697.0	13,156.0	15,610.0	15,698.0	17,997.0
수출	7,028.0	14,433.0	15,665.0	17,217.0	18,264.0

자료 : Statistics Canada.

양국간의 무역역조는 캐나다 업체들이 북미지역 시장전체에 영업을 확대함으로써 그 의미가 약화되었다. 주문이란 싼값으로 공급해 주겠다는 데로 몰리기 마련이다. 적어도 현재까지는 캐나다 업체들이 유리하다. 생산성도 좋고 환율의 덕도 보고 있기 때문이다.

미국을 제외한 지역에 대한 타이어 수출은 매우 부진하다. 1993년도 수입량중 75%가 미국으로부터 들어온 것이고, 일본이 7.4%, 한국이 5.9%, 스페인이 5.4%의 비중을 각각 차지하고 있다.

1994년도에는 미국으로부터의 수입비중이 크게 늘어날 것으로 보이고 상대적으로 일본과 한국으로부터의 수입비중은 줄어들 것으로 보인다.

9. 인력관리

생산성 향상에는 노조의 저항을 수반하게 된다. 1913년에 설치되어 종업원들이 옛날

방식대로 일해온 공장 하나가 최근에는 문을 닫을 정도로 캐나다에서 타이어 생산은 장기적으로 이어져 왔다. 마침내 그 회사는 경쟁력을 강화하지 않으면 살아남 수 없다는 새로운 인식하에 종업원들과 재고용계약을 체결하였지만 이 회사는 곧 문을 닫고 말았다.

타이어 업체의 경영관리에는 인력과 시간의 근무를 융통성 있게 관리해야 한다. 신규채용 인력은 교육수준이 높기 때문에 어떻게 잘 관리해야 할 것인지 새로운 경영관리기법을 요하게 된다.

근무교대를 할 때 어떤 공장에서는 종업원들을 “동료들”이라고 호칭하는 반면에 다른 공장에서는 “생산팀”이라고 호칭하기도 한다. 이렇게 되자 노조의 압력도 한결 약화되어 Michelin의 경우 처음 공장을 설립하였을 때와는 달리 노조가입을 하려고 하지 않았다.

10. 유통구조

캐나다의 타이어 공장들은 자동차 공장들이 있는 Ontario주의 Oshawa와 Windsor, 그리고 Quebec주의 St. Eustache와 Bromont에 밀집되어 있다. 이 2개 지방에 있는 5개의 타이어 공장에서는 3,900명의 종업원들이 매일 63,000개의 타이어를 생산하고 있다. 그리고 Nova Scotia에 있는 3개의 공장에서는 4,000명의 종업원들이 매일 21,700개의 타이어를 생산하고 있다. Alberta주에 있는 1개의 공장에서는 240명의 종업원들이 6,600개의 고무부품을 생산하고 있다.

11. 타이어제조업체 현황

(1) Goodyear Ganada Inc.

미국 Goodyear의 100% 자회사인 Go-

odyear Canada Inc.는 수년동안 캐나다의 신차용 타이어시장을 주도하고 있다. 1980년대말부터 1990년대초까지 적자를 보아 Toronto의 한 공장을 폐쇄하고 Quebec주의 Valleyfield에 있는 한 공장은 시설현대화를 하였다. Ontario주의 Napanee에는 최신 생산기술을 갖춘 제3의 공장을 건설하였다. Alberta 주 Medicine Hat에 있는 제4공장은 고무부품을 제조하고 있다.

Valleyfield공장은 원래 1964년에 설립하였는데 1,375명의 종업원이 매일 22,000개의 타이어를 생산하고 있다. Napanee공장은 1990년에 설립되었는데 당시에는 세계 최고의 자동생산 시스템을 갖추었다. 이 공장에서는 575명의 종업원이 매일 14,800개의 타이어를 생산하고 있다. Medicine Hat는 3개 공장중 가장 오래 된 공장(1960년에 설립)으로서 240명의 종업원이 매일 6,500개의 농업용 차량 타이어를 생산하고 있다.

Goodyear는 캐나다에 100여개의 타이어 소매체인을 갖고 있다. 이 회사는 1987년에 캐나다에서 철수하였다가 다시 복귀한 기업체에 자가 브랜드를 공급하고 있다.

(2) Michelin Société Canadienne des Pneus Ltée

프랑스 Michelin의 100% 자회사인 캐나다의 Michelin(Michelin Société Canadienne des Pneus Ltée)은 원래 모기업이 Montreal의 지하철사업에 타이어를 공급하는 것으로서 캐나다 시장에 진출하였다.

Michelin은 1971년 캐나다에 제1호 공장을 세우고 약 20년후에는 Ontario주에 있는 Uniroyal-Goodrich의 2개 Kitchener공장과 동판매조직을 인수하였다.

이들 중 Kitchener North공장은 설비중 좋은 것을 South공장으로 이전하였다. Mi-

chelin은 Nova Scotia에 3개의 공장을 가동하고 있는데 Granton과 Bridgewater는 1971년에 설립하였고, Waterville공장은 1982년에 설립하였다.

Granton공장에서는 1,700명의 종업원이 매일 9,000개의 승용차용 및 소형트럭용 타이어를 만들고 있다. Bridgewater공장 역시 같은 종류의 타이어를 생산하고 있는데, 이 공장에서는 1,300명의 종업원이 매일 약 10,000개의 타이어를 만들고 있다. Waterville공장에서는 1,000명의 종업원이 매일 2,700개의 대형 타이어 및 산업용 타이어를 생산하고 있다.

Nova Scotia지역의 공장들에 대한 7억 5,000만달러의 투자계획이 확정된 바 있다.

전에 Uniroyal-Goodrich의 소유였던 Kitchener South공장은 이제 Kitchener North공장을 통합하여 1,000명의 종업원이 매일 12,000개의 승용차용 및 소형트럭용 타이어를 생산하고 있다.

(3) Bridgestone-Firestone

캐나다에 있는 Firestone의 생산·판매설비는 Bridgestone이 4년전에 인수하였다. 이제 Bridgestone-Firestone이 된 이 회사는 Quebec주의 Joliette에 한개의 공장을 가지고 있는데 캐나다 전역에 100개 이상의 판매망을 운영하고 있다.

Joliette공장은 1965년에 가동을 시작하였는데 최근 시설을 현대화하고 생산능력을 증강하였다. 이 공장은 880명의 종업원이 매일 13,000개 이상의 승용차용 타이어를 생산하고 있다.

(4) United Tire

캐나다의 타이어산업이 외국인에 의하여 거의 좌점되어 있는데 유독 캐나다인 소유의 타이어회사가 바로 United Tire이다. 이 회사는 다양한 종류의 타이어를 소량 생산

하여 판매하면서도 이익을 내고 있다.

이 회사의 생산품목은 소형 포크리프트에서부터 중장비용 타이어가 전문이다. 포크리프트 타이어는 캐나다에서 이 회사가 유일하게 생산하며, 타이어를 수입하여 판매하기도 한다.

이 회사는 1967년 Ontario주의 Rexdale에서 가동을 시작하였는데, 75명의 종업원이 매일 평균 약 1,000개의 각종 타이어를 생산하고 있다.

12. 전 망

캐나다의 타이어 제조업체들은 향후의 산업전망을 성장이 지속되고 수익도 좋아질 것으로 기대하고 있는데, 그들이 가꾸어 결실을 보게 된 생산성 향상에서 수익의 증가를 더욱 기대하고 있다.

그러나 앞에서 언급한 바와 같이 3대 타이어 제조업체들은 100% 외국인 소유 회사이다. 이들은 캐나다 공장의 매출이익이나 투자 등 재무상태를 공개하지 않고 있다. 아무도 말하려고 하지 않는다고 하더라도 이 회사들이 기업확장을 꾀하고 있다는 것은 의심의 여지가 없다.

캐나다의 타이어 공장들은 원가면에서 미국의 타이어 제조업체들과 경쟁력이 있고 앞으로도 경쟁력이 강화될 것으로 보인다. 경쟁력의 요체는 캐나다의 환율이다. 캐나다의金利가 높을지라도 캐나다달러는 미국 달러에 비하여 이미 크게 약세를 보이고 있고 앞으로도 약세는 더 지속될 것으로 보이는데 그것은 오는 지방선거와 Quebec주의 분리문제가 부분적으로 작용할 것으로 예상되기 때문이다.

자료 : EIU Rubber Trends 3rd quarter 1994.