

尖端 타이어産業(II)

産業研究院
纖維·生活産業分科委員會

III. 우리나라 타이어산업의 현황과 문제점

1. 발전과정과 현재의 위상

(1) 발전과정

① 1941년 현재의 한국타이어제조(주)의 前身인 조선타이어가 설립되어 국내 최초로 타이어(트럭용)를 생산하기 시작하였다.

② 1958년 현재의 우성타이어(주)의 前身인 홍아타이어가 설립되어 트럭용 타이어 및 농경용 타이어를 생산하였다.

③ 1960년에는 (주)금호의 前身인 삼양타이어가 출범하였으며 1962년에는 동남아시아에 최초로 타이어를 수출하였다.

④ 1975년에는 승용차용 래디알 타이어를, 1977년에는 트럭·버스용 래디알 타이어를 개발하였으며, 같은 해에 수출실적 1억달러를 달성하였고, 1979년에는 국내 최초로 타이어 생산량 1,000만개를 돌파하였다.

⑤ 1981년에는 저편평비 타이어인 70시리즈를, 1987년에는 60시리즈를 발매하였으며, 1982년에는 수출실적 5억달러를 달성하였고, 1988년에는 2,000만개의 타이어를 생산하였다.

⑥ 1992년에 수출 10억달러, 1993년에

는 생산량 4,300만개를 달성하였으며, 현재 한국, 금호, 우성의 연간 생산능력은 5,400만개에 이르고 있다.

(2) 국민경제상의 위치

① 1993년도 국내 타이어 3사의 생산액은 약 1조 200억원으로 제조업의 0.4%를 상회하고 있으며, 우리나라 전체 수출액에서 차지하는 비중은 1.1% 정도이다.

② 그러나, 우리나라 타이어산업은 생산량의 61% 이상을 수출하고 있는 수출성장 산업으로서 국내 자동차제조업과 합성고무, 타이어 코드, 카본블랙 등 원자재 생산업체와 전후방으로 연계되어 있어 국가경제에 대한 실제 영향은 상당히 크다.

〈표 8〉 국내 타이어 산업의 위치

		1986	1992	1993
생 산 액 (10억원)	제 조 업	91,950	226,817	238,158
	타 이 어	395.6	908.3	1,020.7
수 출 액 (100만달러)	전 체	34,715	76,632	82,236
	타 이 어	413.4	855.3	924.5
타이어산업 비 중 (%)	제 조 업 중	0.43	0.40	0.43
	총수출액중	1.19	1.12	1.12

자료 : 대한타이어공업협회.

(3) 국내 타이어산업의 국제위상

① 1992년도 타이어 생산량은 미국, 일

본, 프랑스, 독일에 이어 세계 5위로서 전 세계 타이어 생산량의 4.2%를 차지하여 1986년도의 2.4%에 비하여 크게 신장되었다고 하겠으나, 첨단기술제품에 대한 우리나라의 비중은 아직 2.5%에 불과한 것으로 추정된다.

② 수출액은 일본, 프랑스, 독일, 미국, 영국에 이어 세계 6위이고, 세계 수출규모 약 176억달러중 6.0%의 비중을 차지하고 있으며, 수출액중 자가브랜드 비중이 92%로서 매우 높다.

〈표 9〉 세계 속의 한국 타이어산업의 위상(1992)

생산(100만개)		수출(100만달러)	
1. 미 국	237.4	1. 일 본	2,559
2. 일 본	152.2	2. 프 랑 스	2,470
3. 프 랑 스	62.5	3. 독 일	1,927
4. 독 일	50.1	4. 미 국	1,430
5. 한 국	38.1	5. 영 국	1,123
6. 이탈리아	31.7	6. 한 국	1,053
		7. 이탈리아	962
전 세계	906	전 세계	17,573

자료 : IRSG, International Trade Statistics Yearbook(U. N), 1992.

주 : 수출은 이륜차용 타이어·튜브 등 전제품 실적임.

〈표 10〉 국산 타이어의 자가상표 수출추이
(단위 : 100만달러, %)

연도	1987	1990	1992	1993
구분				
수 출 액	495	699	855	925
자가상표수출액	401	569	766	849
비 중	81.0	81.5	89.6	91.8

자료 : 대한타이어공업협회.

2. 최근동향

(1) 수급동향

① 1993년도 우리나라 타이어 생산량은 약 4,300만개로 지난 1983년도에 비하여 7.6배에 달하는 수준이며, 최근 10년간 생

산증가율은 연평균 22.3%에 이르고 있다.

② 국내 타이어 수요도 자동차 보유대수의 급증에 따라 연평균 23% 증가하였으며, 수출도 비슷한 증가율을 보이고 있다.

③ 국내수요에 대한 수입품의 비중은 3%대에 머물고 있으나, 거의 전부 첨단제품이다. 수입량의 70%가 수출 자동차 장착용이며, 최근에는 교체용 타이어 수입이 증가 추세에 있다.

④ 1993년도의 전체 타이어 수출액은 11억 3,000만달러로서 1990년 이후 매년 1억 5,000만달러씩 증가하였다. 주요 시장은 미국, 유럽 등으로 선진국 시장이 절반 이상을 차지하고 있으며, 〈표 12〉와 같이 시장구조가 이상적으로 다변화되어 있다.

〈표 11〉 우리나라의 타이어 수급동향

(단위 : 1,000개, %)

구 분	연 도	1983	1986	1990	1993	연평균증가율 (’83~’93)
		내 수	2,033	5,621	11,504	
수 출		3,523	11,633	18,227	22,352	22.3
계		5,556	17,254	29,731	42,477	22.6
공급	국내생산	5,672	17,900	29,775	42,960	22.4
	수 입	100	1,486	898	1,367	29.9
구조	수출비중	62.1	65.0	61.2	61.3	-
	수입의존도	1.8	8.6	3.0	3.2	-

자료 : 대한타이어공업협회.

〈표 12〉 우리나라 수출시장 구조변동 추이

(단위 : %)

연도	1986	1990	1992	1993
지역별				
북 미	40.2	37.9	28.2	24.8
서 유 럽	11.1	17.3	23.2	22.8
중 동	25.9	17.7	18.0	17.9
동 남 아	4.5	6.0	6.4	8.5
중 남 미	6.1	4.6	7.8	9.8
기 타	12.2	16.5	16.4	16.2
계	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 대한타이어공업협회.

⑤ 래디알 타이어 생산비중이 매우 높아져 승용차용의 경우 래디알화율이 거의 100%에 이르고 있으며, 소형트럭용도 매우 빠른 속도로 래디알화되고 있다.

⑥ 전체 생산량중 첨단제품의 비중은 25% 수준(1993)이며, 향후 생산증가량은 대부분 첨단제품이 차지하게 될 것이다.

(2) 기술개발동향

① 우리나라는 선진 대기업으로부터 기술전수가 불가능하여 거의 독자적으로 기술개발을 추진하고 있으며, 한국타이어제조(주), (주)금호는 국내에 중앙연구소를 각각 두고 해외에도 연구지소를 운영하고 있다.

(표 13) 첨단 타이어제품의 생산현황
(단위 : 1,000개, %)

구분 \ 연도	1992	1993	비 고
전 체	38,048	42,960	
첨 단 제 품	7,423	10,769	항공기용 제외
첨 단 비 중	19.5	25.1	

자료 : 대한타이어공업협회.

② 국내외 수요에 우선 대응하기 위하여 시설확충에 많은 투자를 하게 됨으로써 매출액에 대한 연구개발비의 투자비율은 선진 대기업에 비하여 아직 부진한 실정이나, 그럼에도 불구하고 해외시장 수요에 맞는 제품을 개발하여 꾸준히 성과를 거두고 있다.

③ 승용차용 광폭타이어중 60/65시리즈는 1985년도에 개발 착수하여 1987년도에 상업생산을 개시하였고, 50/55시리즈는 1987년도에 개발 착수하여 1990년도에 상업생산을 시작하였다. 40/45시리즈는 개발

은 완료하였으나 상업생산은 1995년 이후 실현될 것이다.

④ 트럭·버스용 고성능 타이어(super single 및 deep tread)는 고속버스용으로 일부 규격을 개발하여 1992년부터 상업생산을 하고 있다.

⑤ 항공기용 타이어는 일부 전투기용은 이미 1974년에 최초 생산을 하였으나, 대형 민간항공기용은 일부만 1992년에 개발 완료하였다.

(3) 국제화동향

① 한국타이어제조(주)는 일본 Yokohama와 우성타이어(주)는 일본 Ohtsu와 기술제휴가 되어 있으나, 첨단 핵심기술의 이전은 안되고 있다.

② 수출차에 대한 국산 타이어 이용률을 제고하기 위하여 한국타이어제조(주)는 미국의 General과 (주)금호는 미국의 Uniroyal과 브랜드 사용 제휴를 하고 있다.

③ 일본의 Yokohama는 한국타이어제조(주)에 13.3%의 자본참여를 하고 있으며, 기타 생산제휴나 전략적 제휴를 한 업체는 없다.

④ 해외 생산거점 확보를 위한 투자는 없으나 중국에 설비투자방안을 검토하고 있으며, 해외 마케팅을 위한 판매법인 설립 등의 투자를 계속하고 있다.

3. 국제경쟁력 분석

(1) 부문별 경쟁력 평가

① 해외시장에서 경쟁관계에 있는 일본의 엔고 영향에 따라 수출가격차가 1990년대에 들어와 약 20% 정도로 확대되어 우리나라에는 유리하나, 우리 제품의 가격상승률은 일본보다 더 높아졌다.

(표 14) 한·일 수출가격 변동추이(지수)

연도	(단위 : %)			연평균증가율 (’86~’93)
	1986	1990	1993	
일본	100	100	100	25.7
한국	75	87	0.81	35.3

자료 : 대한타이어공업협회.

② 우리나라의 기술수준은 승용차용의 경우 선진국에 근접하고 있으나, 트럭·버스용 래디알 타이어, 항공기용 타이어는 아직도 상당한 격차를 보이고 있다.

(표 15) 첨단제품의 기술수준 비교(지수)

종 류	선진국	한 국
승용차용(60시리즈)	100	95
트럭·버스용(deep tread)	100	85
트럭·버스용(super single)	100	85
항공기용	100	80

자료 : 대한타이어공업협회.

주 : 선진국은 Michelin, Bridgestone.

③ 우리나라 타이어산업의 생산성은 많이 향상되었으나 아직도 일본의 80% 수준이며, 1990년대에 들어와 생산성향상률은 연평균 4.3%로 많이 둔화되었는데 비하여 인건비증가율은 연평균 12%선에 이르고 있다.

④ 그밖에 비가격 경쟁력면에서 우리나라 타이어산업의 브랜드 인지도, 해외 마케팅 능력 등은 선진국에 비하여 매우 열세이다.

(2) 성장잠재력

① 우리나라 타이어산업은 당초 선진 대기업과 합작하지 않고 독자적으로 자생력을 키워왔기 때문에 기업경영, 기술개발에 대한 자신감을 가지고 있다.

② 특히 국내 자동차산업 발전 및 자동차 보유대수 증가로 내수 수요기반이 강화되었을 뿐만 아니라 적정규모의 해외시장을 비

교적 조기에 확보하였고, 고유 브랜드의 수출비중이 매우 높은 점을 감안할 때 해외시장 확대의 가능성이 밝다.

③ 천연고무를 제외한 주요 원자재의 국내 공급체제가 안정적으로 확립되어 있다.

4. 문제점

(1) 투자확대에 따른 금융비용 부담 증가

① 타이어는 장치산업으로서 개당 시설 투자비가 약 6만원이 소요된다(연간 300만개 생산능력의 공장 신설시 약 1,800억원 소요).

② 타이어업계의 시설투자 확대에 금융비용 부담이 가중되고 있으며, 1993년의 경우 타이어 3사의 총매출액에 대한 금융비용 부담률은 10.8%나 되었다.

③ 생산시설을 계속 확장할 경우 2005년까지 연평균 4,100억원의 자금이 소요되므로 유리한 투자재원 확보 여하에 따라 가격 경쟁력에 크게 영향을 미칠 것이다.

(표 16) 총매출액에 대한 금융비용부담률 추이

(단위 : %)				
1989	1990	1991	1992	1993
6.1	7.2	9.8	10.6	10.8

자료 : 대한타이어공업협회.

(2) 기초기반기술의 미흡

① 신소재, 사전성능예측, 구조설계, 디자인, 복합재료 등의 기초기술 개발능력이 미흡한 데다 선진국으로부터 첨단기술 이전이 안되어 자체적으로 기술습득을 해야 하기 때문에 상당한 애로가 있다.

② 공급물량 확대를 위한 생산시설 투자 우선에 따라 연구개발 투자가 상대적으로 저조하다(선진국은 매출액 대비 8% 수준

이나 한국은 아직 4% 미만이며, Michelin의 연구인력이 4,000명인 데 비하여 우리나라 업체는 400명에 불과함).

(3) 인력부족 예상

① 2005년에는 기능인력이 추가적으로 최소 12,000명 정도 필요할 것으로 보인데, 현재로서는 기능인력 확보가 어려울 것으로 예상된다.

② 또한 신소재 개발, 사전성능예측 등의 기술을 보유한 해외 고급기술자 유치에 따른 비용부담이 가중될 것으로 보인다.

(4) 전후방산업간의 공동협력 미흡

① 원자재산업(합성고무, 카본블랙, 스틸 코드 등)의 연구능력 등이 미비하여 타이어산업이 원하는 특성을 가진 원자재의 개발 및 공급이 어렵다(외국의 경우 기업간의 공동연구 등으로 원자재의 재질이나 성능이 우리보다 앞서고 있음).

② 국내 자동차회사에서 신차 개발시 신차와 관련한 설계 등의 자료협력이 미흡하여 불필요한 시간 및 비용이 소요되어 부담이 가중되고 있다(개발될 신차에 대한 구체적인 설계내용이 확보되지 않은 상태에서 타이어를 개발해야 하기 때문에 시행착오가 반복됨).

(5) 해외 마케팅 능력의 열세

① 우리나라 타이어산업은 세계 수출 6위를 차지하고 있으나, 해외에 수만개의 판매조직을 갖고 있는 다국적기업의 판매력에 비하면 매우 열세이다.

② 더구나 자금력이 부족하여 광고효과가 큰 TV 등 매체를 통한 홍보는 엄두도 낼 수 없으므로 몇 개의 빌 보드(bill board)나 전문지에 광고를 게재하는 것으로 만족할 수밖에 없다.

IV. 첨단 타이어산업의 발전비전과 과제

1. 기본 발전방향

(1) 국내 자동차산업 발전에 따른 내수 증진은 물론 기존의 해외시장을 발판으로 수출을 극대화하여 생산량의 65%를 수출하고 2005년도의 생산규모를 현재 일본의 약 80% 수준으로 성장시킨다.

(2) 첨단기술 제품에 대한 수요증가에 대비하여 제품개발 기술능력을 강화하고 생산성 향상을 제고하여 생산원가를 절감하는 한편 부가 가치를 높인다.

(3) 2005년도에 타이어산업은 전체 제조업 생산액의 0.52%, 우리나라 총수출금액의 1.39%에 이를 것이며, 국내 자동차산업과 석유화학산업 발전에 상당한 영향을 미칠 것이다.

〈표 17〉 2005년도의 국민경제상 위치

구 분	연 도		
	1992	2000	2005
제조업 생산중	0.43	0.54	0.52
전체 수출액중	1.19	1.37	1.39

(4) 세계 경쟁구도에서 우리나라 타이어산업의 목표는 미국·일본에 이어 세계 3위의 생산국(점유율 10.2%), 일본·프랑스에 이어 세계 3위의 수출국(점유율 10.9%)이며, 기술수준은 Big 3에 접근할 것이다.

2. 발전비전

(1) 2005년도의 우리나라 타이어 생산량은 1억 2,800만개로서 1992년도 대비 4.4배가 성장할 것이며, 수출은 35억달러로서 4.1배가 증가할 것이다.

(2) 이 가운데 첨단제품의 몫은 생산량의 약 65%, 수출금액의 80%를 차지하게 될 것이다.

〈표 18〉 첨단 타이어제품의 생산 및 수출전망
(단위 : 100만개, %)

구분 \ 연도	1992	2000	2005	연평균증가율	
				1992~2000	2000~2005
생 산	7.4 (19.5)	50 (55.5)	83 (64.8)	27.0	10.7
내 수	2.6 (16.9)	16 (49.4)	29 (67.4)	25.5	12.6
수 출	4.9 (21.5)	34 (59.0)	54 (63.5)	27.4	9.7
수출액	2.7 (31.4)	18 (78.3)	28 (80)	26.8	9.2

주 : 1) ()안은 전체에 대한 첨단제품의 비중(%)임.

2) 수출액의 단위는 억달러임.

(3) 2005년도에 우리나라 타이어업계가 도달할 것으로 예상되는 첨단기술부문

① CAD, CAM, FEM, FEA를 이용한 종합적인 설계기술의 시스템화(선진국의 95% 수준)

② 신개념 타이어에 사용할 수 있는 신소재 개발(선진국의 90% 수준)

〈표 19〉 세계 속의 우리나라 타이어산업 위상 전망
(단위 : 100만개, 억달러, %)

구분 \ 연도	1992	2000	2005	
	생 산	세 계	906	1,110
한 국		38.5	90.0	128.0
점유율		4.3	8.1	10.2
수 출	세 계	175.7	260.0	320.0
	한 국	8.6	23.0	35.0
	점유율	4.9	8.8	10.9

③ 省力化된 연속생산 시스템(선진국의 90% 수준)

④ 설계상태에서 시뮬레이션에 의한 완제

품 성능평가(선진국의 95% 수준)

⑤ ultra high performance 타이어 보편화(선진국의 95% 수준)

3. 발전과제

(1) 기술수준 목표설정 및 추진방안 강구

① 선진국 첨단제품의 기술수준을 2005년도의 우리 목표로 정하고 목표달성방안 추진

② 승용차용 래디알 타이어(60시리즈 이하) 부문

㉠ 소음을 감소시키기 위하여 3차원 소음예측 프로그램을 개발하고 패턴 설계기술을 향상시킨다.

㉡ 승차감(uniformity) 향상을 위하여 3차원 modeling을 통해 사전예측을 하며, 고속 uniformity기를 활용한다.

㉢ 조종안정성을 높이기 위하여 시뮬레이션을 개발하고 차량 동력학을 연구한다.

㉣ 연비 향상을 위하여 중량을 감소시키고 회전저항 예측 프로그램을 개발한다.

③ 트럭·버스용 super single 타이어 부문

㉠ 내구성 향상을 위하여 belt edge 응력 집중을 최소화하는 mold profile 기술을 개발한다.

㉡ 내마모성 향상을 위하여 cap tread의 hardness를 개선하고 내마모성 위주의 패턴을 개발한다.

④ 트럭·버스용 deep tread 타이어 부문

㉠ 내구성 향상을 위하여 belt stress 해석 및 접지부 접촉해석 FEM 프로그램 개발과 저발열 tread compound를

개발한다.

- ㉠ 내마모성 향상을 위하여 deep skid 설계기술 및 tread block 강성 최적화 기술을 개발하고 실차 시뮬레이션 테스트를 통한 패턴 평가기술을 개발한다.

- ㉡ 항공기용 타이어부문
- ㉢ 연비 향상을 위하여 중량 감소 및 회전저항 예측 프로그램을 개발한다.
- ㉣ 저온, 고열 조건을 동시에 충족시킬 수 있는 기술을 개발하고 래디알 기술을 향상시킨다.

(2) 첨단제품의 생산시설능력 확대

① 2005년도에 우리나라의 전체 타이어 수요는 내수가 4,300만개, 수출이 8,500만개로서 생산규모는 1억 2,800만개가 될 것이다.

② 이 가운데 첨단제품의 수요는 내수가 2,900만개, 수출이 5,400만개로서 첨단제품의 공급규모만 해도 8,300만개가 필요하다(표 18 참조). 따라서 향후 설비투자는 거의 전부 첨단제품이 그 대상이 될 것이다.

(3) 설비의 자동화

① 자동차 성능의 고속화에 따라 타이어의 승차감(uniformity) 확보의 필요성이 높아지고 있으나 현재와 같은 제조방법으로는 한계가 있다.

② 이에 따라 자동화 수준의 제고로 생산성을 높여 인건비 상승속도를 극복할 수 있어야 한다.

(4) 전후방산업의 협력체제 강화

① 신소재 개발이 미흡하거나 지연됨에 따라 첨단 타이어의 상품화가 어렵다(합성고무, 카본블랙, 스틸코드 등).

② 자동차의 성능이 향상됨에 따라 자동차 제조업체의 요구기술 수준이 매우 높아지고 있으므로 자동차회사와 타이어회사간 기술정보 교류의 필요성이 더욱 증대되고 있다.

4. 중점 추진분야

(1) 선정기준

① 일반 타이어에 비하여 부가가치가 높은 품목으로서 2000년대에 수요가 보편화될 품목

② 2000년대에 수요가 보편화되지 않더라도 기술의 先導 및 기술력의 과시, 홍보차원에서 개발이 필수적인 품목

(2) 중점 추진대상

- ① 중·대형 민간항공기용 타이어
- ② 특수타이어(트럭·버스용 super single, deep tread 타이어)
- ③ 승용차용 고성능 타이어
- ㉠ 50시리즈에서 35시리즈까지의 초광폭 래디알 타이어(low profile, ultra high performance radial tire)
- ㉡ 60시리즈 이하의 광폭 래디알 타이어(low profile, high performance radial tire)

(3) 투자소요액

① 1990년대 후반기와 2000년대 전반기에 투자는 첨단제품에 집중되므로 설비투자비만 각각 2조원을 상회할 것이며, 매출액에 대한 설비투자비율은 각각 16.5% 수준으로 전망된다.

② 자체 기술개발을 위해 연구개발비 투자소요액도 상당액수 늘어나 2000년대에는 매출액 대비 6%로 늘어날 것으로 예상된다.

〈표 20〉 투자소요액 전망
(단위: 억원)

	1996~2000			2001~2005		
	민간	정부	계	민간	정부	계
설비투자	21,280	-	21,280	21,300	-	21,300
연구개발비	2,900	2,900	5,800	5,754	5,754	11,508
계	24,180	2,900	27,080	27,054	5,754	32,808

(4) 육성분야의 단계별 추진전략

① 1단계(1995~2000) : 시설확충 및 범용 광폭타이어의 규격 다양화

- ㉠ 국내 첨단제품 생산시설의 확대(현재 1,600만개 → 5,000만개)
- ㉡ 범용 광폭타이어의 생산규격 다양화 및 품질수준의 Big 3 근접화
- ㉢ 트럭·버스용 super single 및 deep tread 타이어 개발 및 상업생산
- ㉣ 중·대형 민간항공기용 타이어 개발 완료
- ㉤ 신소재 개발을 위한 협력체제 구축

② 2단계(2001~2005) : 기초기반기술 자립화 및 특수타이어 양산체제 확보

- ㉠ 컴퓨터 시뮬레이션에 의한 사전성능예측기술의 고도 실용화
- ㉡ 첨단제품 생산시설 확장(5,000만개 → 8,300만개)
- ㉢ 민간항공기용 타이어의 상업생산 개시
- ㉣ 농업용 차량, 산업 및 건설차량용 타이어 구조의 래디알화
- ㉤ 폴리머, 카본블랙, 스틸코드 등 첨단 신소재 개발
- ㉥ 省力化된 연속생산 시스템 개발

(5) 정부와 기업의 역할분담방안

- ① 정 부
- ㉠ 장기 저리 자금지원방안 및 획기적인 세제지원대책 강구

- ㉡ 사회간접자본시설을 확충하여 기업의 물류비용 경감
- ㉢ 기초과학기술인력 양성
- ㉣ 전후방산업의 공조체제 유도
- ② 기 업
- ㉠ 생산시설 확충
- ㉡ 제품개발 및 원가절감
- ㉢ 생산성 제고 및 원가절감
- ㉣ 국내외 마케팅활동 강화

V. 첨단 타이어산업의 정책지원방안

1. 현재의 지원정책 평가

(1) 타이어산업에 대한 정부의 특별한 지원정책은 없었으나 승용차용 래디알 타이어는 현재까지 수입선다변화 품목으로 지정하여 상당한 정책효과가 있었다. 향후 UR 타결 등의 영향으로 일본지역으로부터 수입이 크게 확대될 전망이다.

(2) 사회간접자본시설에 대한 과감한 투자결여로 향후 기업의 막대한 물류비용 부담이 가중될 것이다.

(3) 기초과학기술인력 양성이 미흡하여 기업의 기술교육비용 부담과 기술·기능인력 양성기간이 과도하게 소요될 것이다.

2. 향후 정책의 기본방향

- 생산량의 약 2/3를 수출하여 세계 3위의 타이어산업국으로 육성
- 정부는 기업의 시설확충자금 확보에 최대의 지원
- 기업은 기술력, 마케팅 능력 강화 및 생산성 제고

(1) 국내외 수요충족을 위하여 승용차용

광폭 래디알 타이어중 60 및 50시리즈 타이어는 양산체제를 조속히 확대하고 항공기용 타이어의 수출기반을 구축한다.

(2) 제품 및 기술의 개발기간 단축 및 비용감소를 위하여 컴퓨터 시뮬레이션을 활용한 설계기술을 조기도입 활용하고 연속생산 시스템을 구축하여 생산성을 향상시킨다.

3. 세부 지원정책방안

(1) R&D 투자 지원

① 선진국이 기술의 傳授를 기피하기 때문에 R&D 투자소요액이 더욱 많이 들고(2005년까지 연평균 1,400억원), 첨단제품 생산시설 투자가 막대하기 때문에 R&D 투자를 6% 수준까지 향상시키기 위해서는 기업의 부담을 경감시켜 줄 필요가 있다.

② 1992년 이후 타이어업계의 R&D 투자는 거의 전부 첨단제품에 대한 투자이므로 이 부분의 소요액 50%(연평균 700억원)는 장기 저리로 자금을 지원해줄 필요가 있다.

(2) 국가 공인시험기관의 설치·운영

① 타이어 제품을 전문적으로 시험분석하는 기관이 없어 자가시험설비에 의존하거나 해외 인증기관인 미국 Smither's Scientific Services' Inc. 등에 의뢰하고 있는 실정이다.

② 자가시험성적서는 공신력이 없으며, 외국의 공인기관에 시험분석 의뢰시 상당한 기간 및 비용이 소요되므로 타이어에 대한 공인시험기관의 설치가 필요하다.

(3) 한·미간 BAA협정 체결

민간항공기용 타이어는 세계 공인기관의 품질인증 검사를 통과하더라도 航空機 勘航協定(BAA : Bilateral Airworthiness Agreement)이 체결되어야 판매가 가능하므로 주시장인 미국, EU 등과 정부차원에서 동 협정을 조속히 체결하여야 한다.

〈표 21〉 21세기 우리나라 타이어산업의 모습

	1993	2000	2005
1. 투자규모			
· 설비투자(억원)	3,400	26,300	21,300
· R&D투자비율(%)	3.5	4.5	6.0
2. 타이어산업의 모습			
· 생산(100만개)	43	90	128
- 세계 순위	5	4	3
· 수출(억달러)	11.3	23	35
- 세계 순위	6	4	3
· 매출액(조원)	1.4	3.2	4.5

〈섭유·생활산업 분과위원회 타이어산업 소위원회 명단〉

	성 명	소 속 및 직 위
위 원 장	윤 여 현	한국타이어제조(주) 이사
위 원	조 자 연	(주)금호 이사
	문 조 국	우성타이어(주) 전무이사
	김 승 용	대한타이어공업협회 전무이사
	김 준 현	산업연구원 경공업연구실장
실 무 위 원	김 기 호	통상산업부 화학공업과장
	김 안 석	(주)금호 기획실장
	송 원 엽	우성타이어(주) 기획부장
	김 민	대한타이어공업협회 부장
연구참여자	조 기 성	통상산업부 화학공업과 서기관
	홍 성 준	산업연구원 경공업연구실 책임연구원

〈끝〉