

통상산업부의 정책방향

發表者 : 金 景 植*

I. 우리나라 타이어산업의 현황

1. 산업의 특징

(1) 수출주도형 산업

생산의 65% 이상을 수출에 의존하고 있으며, 고유브랜드 수출비중도 92%로 여타 품목에 비해 매우 높은 수출주도형 산업구조를 보이고 있다.

1995년 기준 180여개국에 1,300백만달러(총생산액 2,016백만달러의 66.0%)의 수출액을 기록하였으며, 특히 90년대 이후에도 매년 약 9%의 수출증가세를 기록하는 등 수출경쟁력을 보유하고 있는 산업이다.

(수출현황)

(단위 : 100만달러)

구 분	1991	1992	1993	1994	1995
생 산 액	1,152	1,351	1,478	1,718	2,016
수 출 액	898	1,053	1,132	1,233	1,330
(수출비중)	(78.0)	(77.9)	(76.6)	(71.8)	(66.0)
고유브랜드 수출액	605	766	849	955	1,010
(비 중)	(84.5)	(89.6)	(91.8)	(92.0)	(92.0)

※ 고유브랜드 수출액 및 비중은 자동차 타이어 기준임.

(2) 기술집약적 장치산업

타이어제조는 컴퓨터 제어방식에 의해 조정되는 첨단설비와 전자동 생산설비를 사용하는 기술집약적 장치산업이다.

㉠ 각 공정별로 컴퓨터 제어기능을 가진 고가의 첨단설비가 필요

㉡ 한국타이어(주)의 금산공장 건설시 총 1조 3천억원의 투자자금중 70%인 9천

억원을 설비투자로 사용

(3) 화학산업 등 전·후방 연계효과가 큰 산업 타이어 코드지, 합성고무, 카본블랙 등 주요 원자재를 국산으로 사용하고 있어 섬유 및 화학산업 등 관련산업 발전에 기여하고 있으며, 국내 생산 자동차의 90% 정도에 국산 타이어가 사용되고 있어 자동차 수출과도 연관성이 있다.

2. 산업현황

(1) 1990~95년 기간동안 타이어산업은 생산, 수출 양면에서 고도성장세를 유지하였다.

㉠ 생산 : 동기간에 2,978만개에서 5,341만개의 타이어 생산으로 물량기준 연평균 12.4% 증가

㉡ 수출 : 1,823만개(873백만달러)에서 3,373만개(1,330백만달러)의 수출을 기록하여 금액기준으로 연평균 8.8% 증가

㉢ 수출단가 : kg당 2.65달러에서 3.19달러로 연평균 3.8%의 단가상승률 기록

(수급현황)

(단위 : 1,000개)

구 분	1990	1991	1992	1993	1994	1995	'96.1~10
공 급	생 산	29,776	35,307	38,048	42,960	48,698	53,412
	(증가율)	(12.8)	(18.6)	(7.8)	(12.9)	(13.4)	(9.7)
	수 입	898	1,355	1,410	1,367	1,579	2,720
계	30,674	36,662	39,458	44,327	50,277	56,132	48,850
수 요	내 수	11,505	14,088	15,415	16,125	17,944	17,898
	수 출	18,227	19,344	22,931	26,352	30,054	33,431
	(증가율)	(12.9)	(6.1)	(18.5)	(14.9)	(14.0)	(11.2)
수출단가(\$/kg)	2.65	2.84	3.04	3.06	2.93	3.19	3.37

* 通商産業部 化學生活工業課長

3. 세계속의 위치 및 경쟁력

가. 위치

(1) 세계 5위 생산 및 수출국(1994년도 기준)

㉠ 생산 : 미국, 일본, 중국, 프랑스에 이어 세계 5위 생산국으로 전세계 생산량의 6.5% 점유

㉡ 수출 : 일본, 프랑스, 독일, 미국에 이어 세계 5위 수출국으로 전세계 수출액 187억달러의 6.6% 점유

(국별 생산 및 수출(1994년도))

구분	생산(1,000개)	순위	수출(100만달러)	순위
미 국	243,600	1	1,646	4
일 본	136,100	2	2,602	1
중 국	73,103	3	259	
프 랑 스	57,700	4	2,366	2
한 국	48,698	5	1,233	5
독 일	46,400	6	1,744	3
기 타	147,399		8,870	
계	753,000		18,720	

나. 경쟁력

(1) 품질 및 성능면에서는 선진국 수준이나 생산성과 브랜드 인지도면에서는 중진국 수준

㉠ 가격경쟁력 : 수출단가 기준 선진국 타이어의 80% 수준으로 가격경쟁력 보유

(유럽시장에서의 가격비교지수)

한 국	프랑스	일 본	독 일	개도국
100	130	120	110	80

㉡ 품질 및 성능 : 타이어의 내구력, 강도, 탄력성 등 품질수준과 주행성, 제동력 등 성능면에서 선진국과 대등(1993년 호주 모터지 성능테스트에서 세계 1위)

㉢ 공정자동화 : 굼이어(미국), 미쉐린(프랑스), 브릿지스톤(일본) 등 세계 유명

(품질비교지수)

구 분	선진국	한 국	개도국
	승용차용	100	100
트럭·버스용	115	100	60
바 이 어 스	100	100	80

제조회사의 공정자동화율은 90% 수준이나 우리나라 3사(한국, 금호, 우성)의 공정자동화율은 80% 수준으로 약 10% 포인트 열세

㉣ 생산성 : 1995년도에 선진국(일본)의 1인당 연간생산량은 78.28톤이나 한국은 51.02톤으로 생산성면에서 선진국의 73% 수준

㉤ 브랜드 인지도 : 선진국은 장기간의 수출역사를 통해 이룩한 자동차의 명성에 힘입어 타이어의 브랜드 인지도가 높은 반면, 한국은 타이어 품질수준은 선진국에 근접하고 있으나 브랜드 인지도는 선진국의 70% 수준이다.

II. 우리나라 타이어산업의 문제점

1. 기술력의 상대적 열세

(1) 공정자동화율 및 연구개발투자비의 열세로 인한 제품개발력의 낙후

㉠ 선진국 타이어산업은 타이어 자체의 성능개선과 함께 무인자동화공정 개발이 활발히 이루어지고 있다. 특히, 미쉐린사는 기존의 라인생산 위주의 시스템을 변형한 새로운 생산방식(C3M)의 연구개발을 완료하고 실용화 단계에 있다.

※ C3M 방식;타이어 반제품 제조용 설비(믹서, 압출기, 재단기 등) 없이 성형기에서 바로 완제품 타이어를 만드는 방식

㉡ 우리나라는 생산자동화율면에서도 선

〈국별 매출액대비 R&D 투자비율 비교〉

(단위 : %)				
구 분	한 국	일 본	프랑스	미 국
R&D 비중	2.9	5.3	5.0	2.8

진국에 비해 10% 포인트 이상 뒤졌고, 연구개발투자비도 선진국에 비해 2% 포인트 이상 낮다.

고무소재에 대한 기초과학 연구기술이 미진한 실정이다 선진국들의 핵심기술(설계기술 등) 이전기피로 신상품 개발력의 열세를 보이고 있다.

2. 국제화전략의 미흡

(1) 세계시장에서 일본, 미국, 프랑스 등의 선진국 유명 다국적 타이어 메이커들이 해외 현지공장을 설립, 치열한 판매경쟁을 벌이고 있는 데 반해 우리나라는 해외진출이 미미한 실정이다.

㉠ 세계 유명 타이어 메이커들은 해외 현지공장을 앞세워 진출국 시장을 선점하는 적극적인 판매전략을 수립하고 있다.

일본 브릿지스톤사는 자국공장 9개에 비해 미국, 유럽, 동남아 등에 25개 해외공장을 두고 진출지역의 타이어시장을 장악함으로써 세계 1위의 기업위치를 확보하고 있다.

㉡ 우리나라는 1994년 이후 금호, 한국타이어 등이 중국지역에 진출을 시도하고 있으나 다국적기업으로서의 위상은 미미하다.

〈한·일 타이어업체의 해외진출 비교〉

비 고	브릿지스톤(일본)	한국타이어	금호타이어
국내 공장수	9개	3개	2개
해외진출 공장수	25개	2개	2개

3. 수입원자재비용의 과다

(1) 수입원자재에 대한 고율관세로 인한

원가상승으로 경쟁국과의 가격경쟁력 약화

㉢ 주요 원자재인 천연고무 및 부틸고무 등은 전량 수입에 의존하고 있으며, 수입원자재 비중은 제조원가의 28% 선이다.

한국은 천연고무(2%), 부틸고무(8%)에 관세를 부과하고 있는 반면, 일본, 미국, 대만 등은 무관세이다(천연고무에 대해서는 현재 할당관세 0% 적용).

4. 환경친화비용 증가

(1) 페타이어의 예치금 인상 및 원형이용 페타이어의 예치금 반환 불인정으로 업계부담 가중

㉣ 페타이어의 예치금 인상(1997년 1월 시행예정)

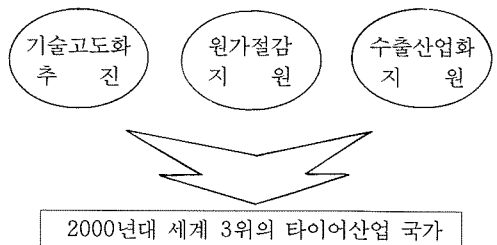
- 대형; 400원 → 450원(12.5% 인상)
- 소형; 100원 → 130원(30.0% 인상)
- ※ 예치금과 별도로 수집·운반비만 연간 약 50억원 부담.

㉤ 페타이어 원형이용 불인정으로 예치금 미반환금 증가 예상

- 군부대에서 원형으로 사용하는 물량이 전체의 75% 수준이나 원형이용 불인정(1992.2)
- 1992~1995 기간중 예치금 미반환금 약 45억원

Ⅲ. 통상산업부의 정책방향

1. 기본방향



2. 세부추진계획

가. 기술고도화 기반구축

(1) 기술개발 촉진 및 투자 확대

항공기용 타이어, 트럭·버스용 특수타이어 및 승용차용 고성능 타이어 등 고기능성 특수타이어의 기술개발을 위해 민간차원의 기술개발투자 확대

- 매출액대비 연구개발비의 비율을 2000년까지 선진국 수준인 5%까지 높일 수 있도록 유도

• (1995년) 2.9% → (2000년) 5.0%

※ 정부에서는 업계의 기술개발투자를 촉진하기 위해 공통 애로기술을 발굴하여 중기거점 기술개발사업으로 지원하는 방안 마련

- 97년; 기술수요조사 및 사전연구기획
- 98년; 중기거점 기술개발과제 선정 및 지원

(2) 첨단설비 확충을 통한 생산능력 확대

생산성 향상 및 타이어 수요의 증대에 부응하기 위해 컴퓨터 자동제어기능 등 첨단설비로의 개체 및 시설확충 추진

- 투자규모; 2003년까지 1조 6천억원 투자
- 생산시설 확충; 5,800만개(1996년) → 9,000만개(2003년)

나. 생산요소별 원가절감 지원

(1) 주요 원자재 원가절감 지원

국내생산이 안되는 천연고무 등 주요 수입원자재에 대한 관세율의 인하 추진

- 천연고무의 기본관세 무세화 추진 (현행 2% → 0%)
- 부틸고무 등에 대해서는 현행 관세(8%)의 단계적 인하 추진

(2) 자동화 및 첨단설비의 지속적 관세감면 지원

타이어는 첨단기술제품으로 고시되어 생

산설비 도입시 관세감면 혜택을 받고 있다 (1996년 : 30/100, 1997년 : 20/100).

(3) 페타이어 활용 지원 및 예치금제도 개선

㉠ 페타이어의 시멘트 킬른 이용 처리 확대 지원

- 쌍용양회 영월공장에 페타이어를 유연탄 대체원료로 사용하기 위한 시범사업 추진중(1996~1997)
- 지역; 쌍용양회 영월공장
- 자금규모; 총 34억원(쌍용 19억원, 환경부 환경개선특별회계 15억원)

○ 동 시범사업 추진결과에 따라 전 시멘트업계에 사용 확대 추진

㉡ 페타이어의 예치금제도 개선으로 재활용 증대 도모

- 페타이어의 특성상 원형이용을 인정하고 예치금을 반환하는 방안 검토
- 회수처리율이 일정수준에 도달시 기존 예치금제도 운영을 사업자단체에 위탁하여 예치금 미반환금을 페타이어 처리사업에 투자하는 방안 모색

다. 수출산업화 지원

❖ 수출 : 13억달러(1995년) → 25억달러(2000년)

(1) 브랜드 이미지 제고를 위한 마케팅전략 강화

㉠ 해외소비자에게 브랜드 이미지 부각을 위한 각종 해외 자동차 경주대회 참여(1996년 6개 대회 후원)

㉡ 해외지사 확대 및 지역별 현지법인화 추진으로 독자적인 마케팅능력 강화

- 현지법인 확대; 5개국 10개소(1996년) → 12개국 31개소(2000년)

(2) 한·미 정부간 상호항공안전협정(BASA) 체결 추진

고부가가치의 항공기용 타이어 등 항공기

용 부품의 수출을 촉진하기 위해 한·미 정
부간 BASA 협정의 조속 체결 추진

〈추진현황〉

- 1995년 9월; BASA협정 체결을 위한
추진실무위원회 구성(통산부, 외무부,
건교부, 기술품질원 등)
 - 1996년 5월; 우리나라 실무대표단을
파견, 미 연방항공청(FAA) 협정체결
에 관한 협의절차 논의
 - 가능한 한 빠른 시일내에 BASA협정
체결을 추진한다는 원칙에 합의
 - 1996년 11월; 미국 FAA 아·태지역
인증담당관 방한, 대상품목 관련 협의
- 〈향후 추진계획〉
- 1996년 12월; 협정대상품목 선정
 - 1997년 1월; 대상품목 미측 통보

- 1999년; 협정체결

(3) 비관세장벽 완화를 통한 수출촉진

후발 생산국이 수입타이어에 대한 품질검
사제도 실시 등 비관세장벽을 강화하고 있
어 이들 국가들에 대한 수출 지원을 위해
정부간 교섭 추진

- ISO 9000 등 국제공인규격을 인정
받을 경우 별도의 수입국 검사 면제
및 후발 생산국과 우리나라간 상호품
질인증제도의 교차승인 추진

※ 후발 생산국 수입품 품질검사 제도
시행현황

- Saudi Arabia; SASO제도 시행
(1996.2)

- Brazil; NORM제도 시행(1996.6)

- 중 국; '상품안전검사'제도 시행예정
(1997.10)

여러분의 원고를 기다립니다.

- 종 류 : 타이어산업에 관련되는 국내외 정보 및 자료, 각종 리포트 등
- 원고매수 : 제한없음
- 마 감 : 홀수달 5일을 원칙으로 하나 수시로 접수
- 원 고 료 : 채택된 원고는 소정의 원고료를 드립니다.
- 보내실곳 : 서울시 강남구 삼성동 159(무역회관 1910호)
대한타이어공업협회 「타이어」지 담당자 앞
- 문 의 처 : TEL : (02)551-1904(이원택 차장)