

1997년 수출환경과 타이어 수출전망

李 吭 九*

전반적인 수출부진에도 불구하고 국내 타이어업계의 수출은 1996년에 전년대비 13.5%가 증가한 15억 1,000만달러를 기록하였으며, 1997년에도 12.6%의 수출 증가세가 기대되고 있다. 이와 같이 국내 타이어업체의 수출이 활기를 띠고 있는 것은 그동안의 꾸준한 연구개발투자에 따라 신제품의 개발과 기존제품의 품질향상이 이루어지고, 공정혁신에 따른 생산원가의 절감으로 가격경쟁력면에서도 우위를 유지하고 있을 뿐 아니라 끊임없는 수출시장의 개척 결과로 평가할 수 있다.

1997년의 세계 수출환경이 지난해에 비해 개선될 것으로 전망되나 국내기업의 수출은 큰 폭의 신장세를 나타내기가 어려울 것으로 예상되는 상황에서 주요 수출시장의 경기전망과 세계 자동차산업의 수급전망, 그리고 타이어 수출가격에 영향을 미치고 있는 원화 및 엔화의 환율전망을 근거로 금년도 국내 타이어업계의 수출을 전망해 보면 다음과 같다.

1. 세계경제 평가와 전망

(1) 1996년 세계경제 평가

1996년 중 세계경제는 미국과 일본을

비롯하여 중남미경제가 회복세를 나타내면서 2.6%의 성장을 달성한 것으로 추정되고 있다. 이러한 회복세를 가능하게 한 것으로는 다음과 같은 요인을 지적할 수 있다.

첫째, 1995년에 멕시코 금융위기, 유럽의 대홍수, 일본의 대지진 등 예상치 못한 사태 발생으로 해당지역의 경제가 위축되었으나, 1996년에는 세계경제에 충격을 줄 이렇다할 돌발변수가 별로 없었다는 점이다.

둘째, 1995년 중에는 주요 선진국들의 통화불안, 즉 달러화¹⁾ 폭락, 엔화 및 마르크화 초강세로 나타난 국제금융시장의 동요가 일본과 유럽국가들의 성장에 적지 않은 부정적인 영향을 미쳤다. 반면, 1996년 들어서는 상반기에 엔화의 경우 1달러당 105~110엔대에서 비교적 안정적으로 움직였고, 하반기에도 일시적으로 115엔대를 돌파하기도 했으나 전반적으로 안정기조를 유지하였다. 마르크화 역시 소폭 하락세에 멈추는 등 국제금융시장이 안정상태를 유지하였다. 이러한 엔화 약세 지속으로 일본기업들의 수익성이 대폭 개선되었고 독일도 마르크화 약세에 힘입어 수출이 회복세로 돌아섰다.

세째, 물가안정기조가 정착되어 선진국들이 인플레이에 대한 부담없이 경기둔

* 産業研究院 北美研究팀 責任研究員

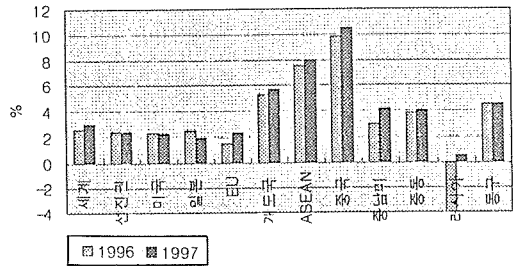
화를 막기 위한 금융완화정책을 취할 수 있었다는 점이다. 미국을 위시하여 일본, 독일 등 선진국들은 공급리 인하를 단행하여 기업투자와 민간소비수요 확대를 유도하였다.

네제, 외국인투자 유치와 공업화, 개방화 정책 추진으로 개도국들의 소비·투자수요가 증가한 점을 들 수 있다. 특히 멕시코 금융위기로 경기침체를 겪었던 중남미경제가 그 후유증에서 벗어나 하반기부터 본격적으로 활력을 되찾았다.

(2) 1997년 세계경제전망

1997년에는 세계경제의 회복세가 더욱 가속화될 전망이다. 이러한 전망을 가능하게 하는 요인들로는 환율안정세가 계속 유지될 것이며, 유가도 안정세를 벗어나지 않을 것이고, EU 경제가 1997년에는 독일을 중심으로 회복국면에 진입할 것이며, 러시아경제도 1996년에 실시된 대선에 따른 정국혼란에서 벗어나 엘친 대통령을 중심으로 성장정책을 추구할 것이라는 점 등을 들 수 있다.

그러나 세계경제 성장의 제약요인도 상존하고 있다. 무엇보다도 대부분의 선진국들에서 막대한 재정적자규모를 줄이기 위해 정부지출을 억제하고 있고, 기업들이 경쟁력 강화를 내세워 구조개편과 인원감축 그리고 시간제 고용을 확대하고 있음에 따라 실업증가와 가계소득신장률이 낮아져 민간소비 확대에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보인다. 또한 일부 개도국에서는 경기과열을 우려하여 긴축정책을 지속하고 있어서 성장세가 둔화될 가능성도 있다. 아울러 경기회복세에 따라 국제금리도 상승하고 있어서 기업의 자금조달비용이 높아질 수 있으며 이는 투자둔화로 이어질 가능성도 배제



자료 : 산업연구원, OECD

[그림 1] 세계경제 성장전망

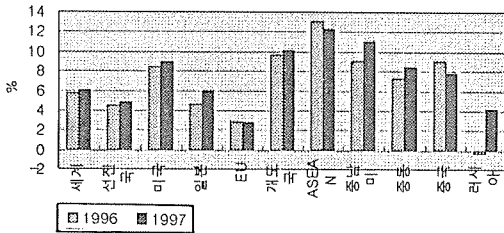
할 수 없다.

비록 이와 같은 성장 제약요인들이 도사리고 있으나 대체로 긍정적인 면이 많음을 감안할 때 세계경제는 1997년에는 1996년보다 높은 3%의 성장을 나타낼 것으로 전망된다.

선진국경제는 1997년에 일본 경제성장 둔화를 미국의 안정성장 지속과 영국과 독일경제의 주도하에 EU 경제 회복이 받쳐주어 2.4%의 성장이 전망된다. 개도권 경제는 1997년에는 중동부유럽, ASEAN, 중국, 중동 등 개도국경제가 모두 고른 성장세를 나타내어 성장률이 5.7%에 이를 전망이다.

ASEAN의 경우 90년대 전반에 평균 9%대의 고성장이 지속되자 경기과열에 따른 인플레이를 우려한 긴축정책과 수출부진으로 1996년에는 성장세가 다소 둔화되었으나, 1997년에는 수출증대로 8%의 성장률을 기록할 것으로 예상된다. 최근 10%대의 성장세를 지속하고 있는 중국은 건설부문투자를 중심으로 한 사회간접자본투자 확대와 외국인투자 유입 증대에 따라 1997년에는 10.5%의 높은 성장세를 유지할 것으로 전망된다.

1995년 중 멕시코 금융위기의 강타로 인하여 0.6% 성장에 그쳤던 중남미경제는 1995년말부터 물가안정과 수출증가에 힘입



자료 : IMF의 10월 전망치.
주 : 세계 수입은 물량기준임.

(그림 2) 주요 권역별 수입전망

어 경기침체에서 벗어나고 있다. 또한 중남미 경제발전과 수출을 주도하는 외국인 투자는 자본송금 제한해제 등 개방정책에 따라 지속적으로 증가하고 있다. 이에 따라 중남미경제는 1997년에는 4.2%로 성장률이 높아질 전망이다. 석유의존도가 높은 중동경제는 국제유가의 회복에 힘입어 활기를 되찾아 1997년에는 4%로 성장세가 높아질 전망이다.

2. 세계 자동차 수급전망

(1) 세계 자동차 수급전망

타이어 수요를 가늠할 수 있는 지표인 전 세계 자동차 생산은 지난해에 선진국의 생산이 부진한 가운데 개도국의 생산은 호조를 보인 것으로 추정된다. 1997년에 전세계 자동차 생산은 0.6%가 증가할 전망이다. 용도별로는 승용차 생산이 2.3% 증가할 전망이다. 데 비해, 상용차 생산은 4%가 감소할 전망이다. 지역별로는 서유럽의 승용차 생산이 1.1% 증가할 예상이나 상용차 생산은 2.2%가 감소할 전망이다. 서유럽 국가별 생산증가율은 프랑스가 2.4%, 이탈리아가 1.5%, 영국이 1.4%, 독일이 0.8%를 기록할 전망이다. 베네룩스 3국과 스페인의 생산은 2.3%와 1.3%가 감소할 전망이다.

(표 1) 주요국의 자동차 생산현황

(단위 : 만대, %)

연도	1994		1995		1996	
	승용차	상용차	승용차	상용차	승용차	상용차
미국	660	565	634	563	461(-3.9)	428(1.0)
캐나다	122	111	134	108	99(-3.3)	85(6.8)
일본	780	275	761	259	576(0.3)	223(12.6)
독일	409	26	436	31	299(3.5)	20(-3.2)
영국	147	23	153	23	109(4.7)	16(-4.0)
프랑스	318	38	305	42	169(-0.9)	23(-2.4)
이탈리아	134	19	142	24	90(-4.3)	15(-7.5)
스페인	182	32	196	37	108(-2.2)	22(6.6)
브라질	125	33	130	33	95(9.9)	23(-1.8)
멕시코	84	26	70	24	41(14.4)	21(118.5)

자료 : 일본자동차공업협회

주 : 1) 1996년 통계중 미국, 캐나다, 일본은 1월~9월 실적, 프랑스, 스페인, 멕시코는 상반기 실적이며 나머지 국가는 1월~8월 실적임.

2) ()안은 전년동기대비 증가율임.

북미지역의 자동차 생산은 미국의 경우 승용차 생산이 2.9% 증가할 것이나 상용차 생산은 7.5%가 감소할 전망이다. 캐나다의 경우 승용차 생산은 금년수준을 유지할 전망이다. 중남미 최대의 자동차 생산국인 브라질은 승용차와 상용차 생산이 3.8%와 11.9% 증가할 전망이며, 멕시코의 생산도 6.7%와 5.0%가 각각 증가할 전망이다.

아시아지역의 경우 일본과 대만의 자동차 생산은 금년수준을 유지할 전망이며, 중국과 베트남의 생산도 회복세를 나타내지 못할 전망이다. 그러나 인도의 자동차 생산은 승용차를 중심으로 11.2%가 증가할 전망이다. 한편 그동안 높은 성장세를 보여왔던 아시아지역의 자동차산업은 점차 수요부진에 따른 과잉생산능력 문제에 직면할 전망이다.

이와 같이 1997년 주요국의 자동차 생산은 북미지역과 일본 및 중국을 제외하고는 금년에 비해 증가할 전망이다. 유럽과 중남

미의 자동차 생산은 경기회복에 따라 증가할 전망이며, 동구지역의 자동차 생산도 신규설비의 가동에 따라 증가할 전망이다.

한편 국내 타이어업체의 진출이 증가하고 있는 중국의 자동차 생산은 중국정부의 불투명한 규제정책과 높은 조세부담률, 소비자금융의 미정착과 신용압박 등으로 침체국면에서 벗어나지 못할 전망이다. 이에 따라 중국의 자동차 생산은 금년에도 지난해 수준인 150만대에 그칠 것이며, 이러한 판매 및 성장부진에 따라 중국정부가 계획하고 있는 2000년까지 270만대의 자동차 생산목표 달성이 어려울 전망이다. 최근 중국의 승용차 생산은 50% 수준에 머물고 있는 공장가동률과 1996년 상반기중의 재고만 해도 1995년의 승용차 생산대수의 1/3 수준을 상회하는 116,000대에 달해 부진함을 면치 못하고 있다.

1997년 전세계 자동차 수요는 2.1%가 증가할 예상이며, 승용차 수요가 1.6%, 상

용차 수요가 3.5% 증가할 전망이다. 국별로는 승용차의 경우 멕시코를 제외하고는 전반적으로 수요가 증가할 전망이며, 특히 인도와 대만의 수요가 큰 폭으로 증가하고 브라질과 일본의 수요도 회복될 전망이다. 상용차 수요는 인도와 일본의 주도하에 전반적으로 증가할 전망이다.

(표 3) 주요국별 자동차 등록현황과 전망

(단위 : 1,000대)

연도 국가	1996		1997		1998	
	승용차	상용차	승용차	상용차	승용차	상용차
베네룩스	10,493	1,156	10,541	1,188	10,785	1,221
브라질	11,750	2,726	12,124	2,808	12,484	2,892
캐나다	14,212	3,800	14,434	2,850	14,634	3,901
프랑스	25,213	5,166	25,445	5,362	25,620	5,566
독일	40,250	2,868	40,400	2,928	40,500	2,990
인도	3,870	2,240	4,155	2,410	4,510	2,570
이탈리아	30,550	2,966	31,354	3,041	31,425	3,117
일본	45,475	22,366	46,895	23,373	48,095	24,425
멕시코	7,765	4,089	7,765	4,232	7,790	4,380
스페인	14,343	2,901	14,651	2,988	14,952	3,077
대만	4,450	836	4,725	861	5,000	904
영국	25,300	3,185	25,740	3,272	26,190	3,360
미국	149,000	70,783	149,750	72,978	150,750	75,240
전체	389,581	128,674	395,897	133,148	401,713	137,786

자료 : 전게서

(표 2) 주요국별 자동차 생산전망

(단위 : 1,000대)

연도 국가	1997		1998	
	승용차	상용차	승용차	상용차
베네룩스	1,265	105	1,260	100
브라질	1,437	375	1,491	410
캐나다	1,357	1,020	1,363	1,000
프랑스	3,220	440	3,100	465
독일	4,450	300	4,500	290
인도	605	240	750	250
이탈리아	1,490	240	1,500	235
일본	8,000	2,625	7,800	2,544
멕시코	720	315	780	345
스페인	1,965	385	1,880	375
대만	307	95	332	110
영국	1,620	220	1,580	210
미국	6,375	4,900	6,692	5,200
전체	35,144	11,790	35,514	12,074

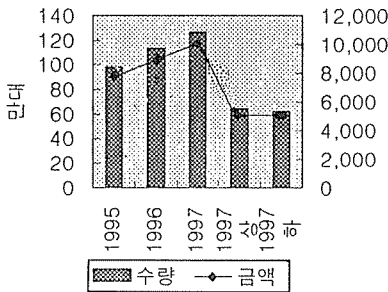
자료 : EIU, Rubber Trends, 1996, 3rd Quarter

(2) 국내 자동차 수출전망

국내 수출용 타이어 수요를 추정해 볼 수 있는 지표인 국내 자동차 수출전망에 대해 살펴보면 다음과 같다. 국내 자동차 수출은 1996년 상반기 동안 상용차가 1.3% 증가에 그쳤으나 승용차는 21.9%나 증가하는 높은 성장세를 보였으며, 승용차 중에서는 내수와 마찬가지로 경승용차가 276.0%의 높은 수출증가세를 기록하였다.

1996년 상반기 동안 지역별 수출은 중동 부유럽, 아프리카, 아시아·태평양지역에 대해 크게 증가하였으나, 대북미 수출은 13.7

%나 감소하면서 감소세를 지속하였다. 또한 브라질의 고관세정책으로 인해 중남미 지역에 대한 수출도 13.2%나 감소하였다.



자료 : 산업연구원.
주 : 금액은 100만달러임.

(그림 3) 자동차 수출전망

국내 자동차업체의 1996년 상반기 수출 증가는 주로 신시장의 개척을 통해서 이루어졌다. 과거 우리의 가장 큰 수출시장이었던 북미시장에 대한 수출이 지속적으로 감소하였고, 1995년에는 22.7%의 비교적 높은 증가세를 기록하여 가장 큰 우리의 수출 시장으로 부상하였던 EU에 대한 수출도 동기간 동안에는 17.6%로 둔화되었다.

한편 1996년 3/4분기 동안 수출증가율은 13.4%로서 상반기에 비해 증가율이 크게 둔화되었다. 이는 동기간 동안 최대 수출시장인 EU에 대한 수출증가율이 5.7%로 낮아졌고, 중동부유럽, 아프리카, 아시아·태평양지역 등과 같은 신시장으로의 수출증가율도 크게 낮아졌기 때문이다. 반면 달러화 강세 및 자동차업체들의 판매전략 강화로 인하여 북미지역에 대한 수출은 47.7%나 증가하였다. 4/4분기 중에는 대만에 대한 수출이 재개되고, 브라질의 관세장벽이 낮아졌으며, 내수부진을 보전하기 위한 수출마케팅 강화로 수출이 큰 폭으로 증가하였다.

이에 따라 연간 수출은 16.2%가 증가한 114만대에 달한 것으로 추정되며, KD 수출이 전년대비 100% 가까이 증가한 20만대 수준에 이르러 이를 합치면 지난해 총수출대수는 134만대를 상회한 것으로 추정된다.

이와 같이 1996년 상반기 동안은 동구권, 아시아, 아프리카, 태평양 등 신시장에 대한 수출이 전체 자동차 수출을 주도했던 반면, 하반기 동안은 달러화의 강세로 북미시장에 대한 수출이 전체 수출증가를 주도하였다. 이러한 현상에서 알 수 있는 것은 개도국을 중심으로 한 신시장 개척을 통한 수출증가는 서서히 한계에 다다르고 있다는 점이다. 특히 북미시장을 제치고 최대 수출 시장으로 떠올랐던 EU 시장에 대한 수출도 증가율이 점차 둔화되고 있어 평균 수출증가율에도 미치지 못하였다.

1996년 하반기에는 달러화 강세로 인하여 수출이 14%에 가까운 신장세를 보였으며, 1997년에도 북미지역에 대한 수출증가세가 지속될 것으로 판단된다. 한편 선진국 자동차업체들이 우리의 주력 수출차종인 소형차에 대한 판매전략을 강화하여 선진국시장뿐만 아니라 개도국시장에서도 선진국의 소형차와 경쟁이 심화될 전망이다.

이러한 현실을 감안할 때 1997년의 자동차 수출은 지난해에 비해서는 낮지만 11.5%로 여전히 두자리 수의 성장세를 유지할 것으로 전망된다. 이는 그동안 교역단절 및 고관세정책으로 수출이 중단되었거나 급감하였던 대만 및 브라질에 대한 수출이 재개되고, 국산차에 대한 인식도 점점 개선되어 가고 있기 때문이다.

이와 함께 국내업체들은 중동부유럽 및

동남아시아에 대한 판매거점 확대와 북미지역에 대한 판매확대에 주력하여 현재의 2배 수준까지 수출을 증가시킨다는 목표를 세워놓고 있다. 또한 수출차종도 기존의 소형차 위주에서 탈피하여 중형차 및 스포츠카, 다목적 차량 등으로까지 다양화할 계획이다.

이에 따라 1997년 상반기동안 자동차 수출은 1996년 하반기 수출증가세와 비슷한 13.3%의 증가율을 기록할 것으로 전망된다. 그러나 하반기로 접어들면서 원화의 대미 달러환율이 절상되어 수출에 부정적인 영향을 미칠 것이고, 저가 소형차를 앞세운 선진국의 공세 또한 강화될 것이며, EU 등 선진국의 수입규제조치도 예상할 수 있어서 상반기보다 낮은 증가율이 예상된다. 또한 신시장 개척의 한계, KD 수출의 증가 등으로 인하여 하반기 자동차 수출은 9.7%의 증가에 그칠 것으로 전망된다.

3. 원화 및 엔화 환율 전망

(1) 원/달러 환율 전망

1995년 8월 이후 상승세로 반전된 원/달러 환율은 1996년 6월 이후 절하속도가 빨라졌다. 원화가 절하로 반전된 이래 절하추세가 지속되고 있는 원인은 다음과 같다.

우선 국제외환시장에서의 달러화 강세를 들 수 있다. 달러화는 1995년 5월 이후 미국경제의 호조와 강한 달러 유지를 원하는 미국 정부의 의지를 반영하여 강세를 지속하고 있는데, 이에 따라 원화가 상대적으로 달러화에 대하여 약세를 나타내게 되었다.

둘째는 경상수지 적자 확대를 들 수 있다. 우리나라의 경상수지 적자는 1996년에

230여억달러를 기록하는 등 확대추세를 지속하고 있는바, 이에 따라 달러화에 대한 수요가 증가하여 원/달러 환율이 상승하고 있다.

세째는 국내경기 악화 및 증시침체 등에 따른 외화유입 둔화이다. 1995년까지만 해도 외화는 자본시장개방에 따라 국내시장으로 대거 유입되었다. 그러나 1996년 들어 국내경기가 악화되고 증시침체 국면을 면치 못함에 따라 외화유입이 둔화되었고, 특히 5월 이후에는 외국인 주식투자가 순매도세로 돌아서 원화절하 압력으로 작용하였다.

마지막으로 원화절하가 지속될 것으로 예상한 외환시장 참가자들이 달러화 매입-원화 매각 행동을 가속화한 점도 원화절하 요인으로 작용했다고 볼 수 있다.

향후 원/달러 환율은 경상수지의 향방, 외화유입 정도, 국제외환시장에서의 달러화 가치의 변동방향 등에 따라 결정될 것으로 보이는데, 이의 여러가지 요인들을 종합해 보면 1997년 상반기까지는 원화가치가 현재보다 다소 더 절하될 것으로 보이며, 하반기 이후 절상추세로 돌아서 연말에 820 원선을 나타낼 것으로 보인다.

1997년 상반기까지 원화가치가 현재보다 절하될 것으로 보이는 것은 경상수지 적자 확대가 원화절하로 이어질 것이고, 외국자본 유입도 국내경기의 하강지속으로 부진할 것이기 때문이다.

1997년 하반기 이후 원화가 완만하나마 절상세로 돌아설 것으로 보이는 것은 국내경기 하강현상이 완화됨에 따라 외화유입이 다소 활기를 띠 것이고, 수출회복에 따라 경상수지 적자도 개선될 것이며, 국제외환시장에서의 달러화 강세도 미국 경기의 둔

(표 4) 원화 및 엔화의 대달러 환율 전망

	1995	1996	1997	'97상반기	'97하반기
원/달러	774.7	832.0	820.0	835.0	820.0
엔/달러	101.0	112.0	110.0	113.0	108.0

자료 : 전계서.

주 : 원화는 기말 환율, 엔화는 평균환율임.

화에 따라 다소 이완될 것이기 때문이다.

(2) 엔/달러 환율 전망

엔/달러 환율은 지난해 말 현재 엔화 가치가 최고치를 기록한 1995년 4월보다 40% 이상 절하된 114엔 선을 나타내고 있다. 이러한 엔화 가치의 하락에 따라 1995년 4월 중 955원까지 상승했던 원/100엔 환율도 작년 말 현재 726원선으로 크게 떨어졌다.

이처럼 엔화 가치가 크게 하락한 원인은 다음 몇 가지로 요약할 수 있다.

첫째, 미·일간의 금리격차를 들 수 있다. 일본금리의 경우 일본 중앙은행이 경기회복을 부추기기 위해 저금리정책을 지속하면서 단기금리가 0.5% 이내의 낮은 수준에서 억제된 데다 장기금리도 소폭 상승에 그친 반면, 미국의 장·단기 금리는 경기호조에 힘입어 빠른 속도로 상승하였다.

둘째, 다우존스공업 평균주가가 사상 최고치를 기록하는 등 미국의 증시가 초강세를 나타내면서 해외 투자자금이 미국증시로 대거 유입되었기 때문이다.

셋째, 미국의 무역수지 적자, 특히 대일 무역수지 적자 규모가 크게 줄어들었기 때문이다. 미국기업들은 1995년 4월까지 급격히 진행된 엔화강세와 그동안 기울여온 기업들의 경쟁력 강화 노력으로 대일 수출을 늘리고, 이에 따라 대일 무역적자가 축소되었다.

넷째, 장기간 지속된 일본의 경기부진과 이에 따른 금융기관들의 잇따른 파산으로

일본의 금융시스템에 불안을 느낀 해외투자자들이 보유하고 있던 엔화 표시 자산을 매각하고 대신 달러화 표시 자산을 매입했기 때문이다.

한편 1997년에는 엔화 약세가 더 이상 크게 진행될 것으로 보이지 않는다.

그 이유는 1997년에 미·일간의 금리격차가 축소될 것이기 때문이다. 일본 중앙은행은 1997년 경기호조에 다른 물가상승 압력을 완화하기 위하여 현재 0.5%로 되어 있는 공정한인율을 인상할 것으로 보인다. 미국도 물가상승 압력을 완화하기 위하여 1997년에 공금리를 한 차례 인상할 가능성이 있으나 그 인상폭은 일본보다는 작을 것으로 보인다. 이처럼 미·일간의 금리격차가 줄어들게 되면 투자자금의 미국유입은 줄어들어 달러화 강세기조는 이완될 것으로 보인다.

또한 그동안 금융시스템 불안으로 일본의 금융시장에서 빠져나간 해외투자자들의 투자자금이 일본의 금융시스템 여건 호전에 따라 일본의 금융시장으로 다시 유입될 것으로 예상되는 것도 달러화 약세(엔화 강세)를 전망케 하는 근거가 되고 있다. 특히 미국증시의 호조가 한풀 꺾이는 반면, 일본증시는 경기상승으로 강세를 보이면서 미국증시에 투자되어 있는 투자자금의 일부가 일본증시로 유입될 것으로 보인다. 이에 따라 엔/달러 환율은 금년 상반기 중 110~116엔, 금년 하반기 중에는 105~110엔대에서 움직일 전망이다.

4. 1997년 세계 타이어 수급전망

1997년 전세계 타이어 생산은 승용차용 타이어 생산이 1.1% 증가할 전망이나 상용

차용 타이어 생산은 1.8%가 감소할 전망이다. 국별로는 승용차용 타이어의 경우 인도, 대만, 브라질의 생산이 큰 폭으로 증가할 전망이며, 상용차용 타이어 생산은 프랑스, 브라질, 대만, 일본을 중심으로 증가할 전망이다. 반면 미국과 캐나다의 상용차용 타이어 생산은 금년에 비해 감소할 전망이다.

한편 1997년 주요국별 타이어 수요는 승용차용 타이어를 중심으로 증가할 전망이다. 신차용 승용차 타이어와 교체용 승용차 타이어 수요는 2.3%와 0.5%가 증가할 전망이다. 신차용 상용차 타이어와 교체용 상용차 타이어 수요는 4%와 0.3%가 감소할 전망이다. 주요국별로는 신차용 승용차 타이어 수요가 베네룩스 3국과 스페인을 제외한 인도, 멕시코, 대만, 브라질, 미국 등 대부분의 국가에서 증가할 전망이다. 그러나 신차용 상용차 타이어 수요는 브라질, 멕시코, 프랑스를 제외하고는 전반적으로 부진할 전망이다.

교체용 승용차 타이어 수요는 브라질과

(표 5) 주요국별 타이어 생산전망

(단위 : 1,000개)

연도 종류	1996		1997		1998	
	승용차용	상용차용	승용차용	상용차용	승용차용	상용차용
베네룩스	5,288	1,932	5,378	1,965	5,491	2,006
브라질	20,342	10,710	21,156	11,138	21,790	11,472
캐나다	27,821	3,432	28,038	3,366	28,321	3,362
프랑스	53,242	6,184	53,829	6,498	53,360	6,756
독일	42,778	5,574	43,539	5,586	44,261	5,626
인도	4,010	9,973	4,641	9,908	5,350	10,827
이탈리아	27,991	2,951	28,462	2,944	28,683	2,982
일본	99,904	43,070	102,352	44,490	102,983	45,762
멕시코	5,275	3,987	5,406	4,087	5,596	4,230
스페인	21,296	4,709	21,396	4,702	21,242	4,666
대만	7,704	2,893	7,586	2,993	8,160	2,993
영국	29,303	3,406	29,866	3,388	29,989	3,394
미국	200,467	43,160	202,669	42,388	205,895	42,886

자료 : EIU, Rubber Trends, 1996, 3rd Quarter

(표 6) 주요국별 신차용 타이어 출하전망

(단위 : 1,000개)

연도 종류	1996		1997		1998	
	승용차용	상용차용	승용차용	상용차용	승용차용	상용차용
베네룩스	6,389	499	6,295	441	6,270	420
브라질	6,925	2,011	7,185	2,251	7,455	2,461
캐나다	10,497	1,893	10,497	1,839	10,543	1,803
프랑스	11,758	780	12,019	808	11,571	854
독일	22,000	2,663	22,250	2,577	22,500	2,491
인도	2,376	1,710	3,026	1,440	3,751	1,500
이탈리아	7,300	1,801	7,450	1,764	7,500	1,727
일본	34,060	10,293	34,404	10,258	33,544	9,942
멕시코	3,375	1,348	3,600	1,416	3,900	1,551
스페인	9,601	3,160	9,504	3,080	9,093	3,000
대만	1,475	735	1,535	665	1,660	770
영국	8,725	1,056	8,946	988	8,725	944
미국	54,413	10,199	55,976	9,429	58,759	10,006

자료 : 전계서.

(표 7) 주요국별 교체용 타이어 출하전망

(단위 : 1,000개)

연도 종류	1996		1997		1998	
	승용차용	상용차용	승용차용	상용차용	승용차용	상용차용
베네룩스	3,312	435	3,355	444	3,382	444
브라질	15,046	7,782	14,787	8,016	15,240	8,016
캐나다	12,023	2,309	12,199	2,283	12,382	2,314
프랑스	20,558	2,758	20,653	2,910	20,817	3,012
독일	33,825	3,550	34,569	3,650	35,261	3,780
인도	2,757	2,148	2,914	2,393	3,096	2,688
이탈리아	15,327	2,179	15,558	2,207	15,686	2,295
일본	36,986	22,000	38,382	23,100	39,691	24,371
멕시코	8,454	6,150	8,374	6,365	8,363	6,365
스페인	11,695	1,549	11,892	1,622	12,149	1,665
대만	2,304	846	2,517	914	2,699	1,003
영국	19,491	2,345	19,813	2,395	20,151	2,445
미국	172,869	39,930	173,803	39,802	174,678	39,804

자료 : 전계서.

멕시코를 제외하고는 소폭 증가할 전망이며, 대만, 인도, 일본 시장내 수요가 활기를 띠 전망이다. 교체용 상용차 타이어의 경우 북미지역의 수요부진을 제외하고는 교체용 승용차 타이어보다 높은 수요증가율을 기록할 전망이다. 특히 인도, 대만, 프랑스, 일본, 스페인 시장내 수요가 비교적 큰 폭으로

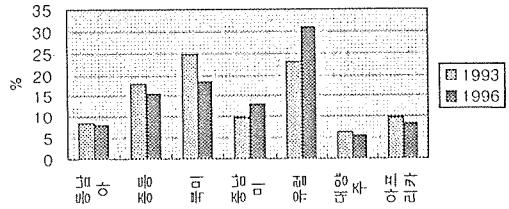
로 증가할 전망이다.

5. 1997년 타이어 수출전망

지난해 국내업계의 타이어 및 튜브 수출은 13.5%의 증가율에 힘입어 15억 1,000만달러를 기록하였다. 수출 주력업종의 수출이 부진한 가운데 이와 같은 타이어업계의 수출신장세는 적극적인 신시장 개척 노력과 꾸준한 신제품 개발 및 품질향상 노력의 결과로 평가할 수 있다.

국내 타이어업계의 타이어 및 튜브 수출은 지난 1월~9월 중 전년동기대비 15.7%가 증가한 11억 5,000만달러를 기록하였다. 특히 자동차용 타이어 수출은 동기간 중 전년대비 16.9%가 증가한 9억 6,800만달러를 기록하여 수출신장세를 주도하였다. 이에 따라 자동차용 타이어 수출이 전체 수출에서 차지하는 비중도 1995년의 82.6%에서 84.1%로 다시 증가하였다. 한편 자동차용 타이어를 제외한 타이어 및 튜브 수출은 동기간 중 전년대비 9.7%가 증가한 1억 8,250만달러를 기록하였다.

지역별 자동차용 타이어 수출실적을 살펴보면 자동차 판매가 둔화되고 있는 북미지역을 제외한 모든 지역에 대한 수출이 큰 폭으로 증가하였다. 특히 자동차 판매가 감소하고 있는 유럽지역에 대한 수출이 1월~9월 중 전년동기대비 4,833만달러가 증가한 점은 국내업계의 공세적인 수출전략의 성과로 평가할 수 있다. 이에 따라 유럽지역이 지난해에 이어 북미지역을 제치고 국내업계의 최대 수출대상지역으로 부상하였다. 또한 중남미지역에 대한 수출도 동기간 중 3,316만달러가 증가하면서 새로운 수출



(그림 4) 지역별 수출점유율 변화추이

시장으로서의 위치를 잡아가고 있다.

지난해 지역별 수출증가율을 살펴보면 중남미, 중동, 아프리카, 동남아, 유럽, 대양주의 순으로 나타났다. 1993~1996년 중 지역별 수출비중 추이를 살펴보면 유럽과 중남미지역의 수출점유비중이 높아진 반면 여타 지역의 점유율은 낮아진 것으로 나타나고 있다. 특히 유럽지역에 대한 수출편중 현상이 나타나고 있어 수출시장의 균형적인 다변화전략이 강구되어야 할 것이다. 한편 지난해 국내 타이어업계의 수출이 호조를 보였으나 하반기 들어서면서 수출증가세가 둔화되고 있어서 그 원인규명과 수출신장세를 유지할 수 있는 공세적인 수출전략이 모색되어야 할 것이다.

금년도 세계 경제성장세와 자동차 수급전망을 고려해 볼 때 국내업계의 수출신장세는 지속될 것으로 전망된다. 금년도 세계경제 성장률이 지난해 수준을 상회하고 세계 교역량도 증가할 전망이며 지난해와는 달리 엔화 가치가 상승할 전망에 따라 교역여건은 다소 호전될 전망이다. 이에 따라 금년도 국내 타이어업계의 수출은 지난해보다 12.6%가 증가한 17억달러를 기록할 전망이다. 지역별로는 대유럽 수출이 다소 둔화될 전망이며, 중남미와 중동 및 동남아지역에 대한 수출이 호조를 보일 것이나, 북미지역에 대한 수출은 여전히 부진할 전망이다.