

# 인도의 타이어 산업

景 榮 律\* 譯

## 1. 머리말

인도의 자동차산업은 50여년의 역사를 가지고 있으며 타이어산업 또한 비슷한 역사를 가지고 있으나 최근 10년전 비로소 인도경제가 세계산업에 개방되기 시작했다. 그때까지만 해도 인도는 매우 폐쇄적인 시장이었고 중앙정부가 모든 제조업체들을 허가했으며 엄격한 생산규제를 했다.

1991년에 이러한 규제가 완화되기 시작한 이후로 점차적으로 규제를 철폐해왔다. 이렇게 하여 시장이 성장함에 따라 새로운 자동차 부품 조립활동이 많이 생겨났고 이에 따라서 여러나라 타이어 제조업체들이 인도에 새로운 관심을 가지게 되었는데 특히 지난 3년간은 많은 관심을 보였다. 그러나 이와같은 빠른 성장은 특히 높은 기술을 갖지 못하고 외국동업자가 없었던 인도 국내 제조업체들에게 많은 압박을 가했다.

당시의 제조업체들은 인도 타이어산업의 새로운 발전을 달가워하지 않았다. 많은 제조업체들이 상당한 규모로 성장하여 그들중 3개 제조업체가 세계 "Top 20"안에 속했고 또다른 2개 제조업체가 세계 "Top 30"안에 들어갔다. 그러나, 인도시장과 세계시장은 급속히 변화하고 있고 인도업체들은 국내는 물론 수출시장에서 새로운 기회를 모색하고 있는 반면 일부업체들은 변화하는 환경을 감수하기가 어렵다는 것을 깨달았다.

본문에서는 현재까지 진행된 과정과 앞으로의 기회에 대하여 알아보겠다.

인도경제와 파키스탄, 스리랑카의 타이어산업이 아직 엄격하게 보호되고 있다는 점으로 보아 파키스탄과 스리랑카 경제도 아직 개방되지 않은 것을 알 수 있다. 더욱이 스리랑카는 지난 10년간 사실상 경제를 마비시키고 긴박한 상황을 일으킨 내란때문에 고전해 왔다.

인도 타이어회사들이 외부의 영향에 대해 어떻게 대응하는지가 파키스탄과 스리랑카로서는 재미있는 연구과제가 될 것이다.

## 가. 경제

전세계에서 가장 발달한 민주주의 때문에 인도는 독립한 이후로 외국투자가 많이 이루어졌으나, 경제수행은 정부의 약속대로 지켜지지 않았다. 지난 50년간 경제는 대부분 엄격히 통제되어 외국투자는 저하되었으나 단지 고유산업성장을 돕기 위한 경우에 만 허가되었다. 이 정책은 어느정도 작용하여 많은 인도 소유사업이 개발되었고 매우 번창했다. 그러나 세계경제가 점차 통합됨에 따라 이러한 해외투자 부진관계로 인도는 다른 개발국가들보다 뒤쳐지게 되었다. 국가의 개발산업을 보호하는 보수적인 자세의 정책면에서 중요한 변화를 알리는 신호를 보내며 주요규제 철폐계획이 1991년에 시작되었다. 새로운 정책은 최대한 현대화와 경제발전을 수용하였고 이 정책은 정부가 바뀌었는데도 불구하고 계속되었다.

\* 大韓타이어工業協會 會誌課 課長代理

인도 독립후 인도국민회의가 거의 계속 인도를 이끌어 갔으나 지난 10년간 인도국민회의는 수많은 경제문제의 발상지가 되었고 초창기의 영향력을 많이 잃어 버렸다. 인도국민회의가 아직은 비록 인도정책에 주요한 영향을 미치고 있으나 정부를 만들기 위해 작은 정당들과 연합할 필요를 느끼고 있는데 현재 지역연합을 위해 비슷한 필요성을 느끼고 있는 종교정당인 BJP정당과 대립하고 있다.

국가정책의 변화로 빠른 속도는 아니지만 경제는 일반적으로 자유화되고 있다. 어떤 연합이 힘을 갖던간에 인도경제의 개방은 계속되기 쉬우나 이것은 단지 세계경제의 움직임 때문만은 아니다. 인도가 전념만 한다면 이런 변화를 저지하기에는 충분한데 지난 10년간은 인도국민회의와 같은 국가정당이 압도될 만큼 지역정당이 인도정책 결정에 더 유력하였다. 일반적으로 이 지역정당은 우호적인 투자자들이다. 이전의 사회주의 지배조직하에서는 델리에 있는 중앙정부가 투자액수와 투자장소를 결정했다. 그러나, 1991년 이후에 규제가 철폐되자 해외사업은 물론 인도내에서 투자를 유치하기 위해 각주간에 경쟁이 일어났다.

경제의 힘을 경험한 후에 이제 각 지역정당들은 이 투자를 유치하기로 결정했다. 정부가 변화하는 정세에 서서히 대처함으로써 좀더 좋은 사업풍토를 조성하기 위한 움직임은 서서히, 그리고 약간 불규칙하게 진행되었다. 이것은 점차 용이해지고 있으나 경제개방은 아직 문제점이 있다. 외국투자에 우선권을 두었음에도 불구하고 큰 사업의 인가는 계속적으로 내각의 호의와 조처에 따랐다. 경제와 자동차부문에서 특히 생산시설개발면에 중점적으로 압력을 가했다. 간단히 말해 이 조처는 경제를 호전시키기 보다는 악화시키기가 쉽고 현재 생산능력을 십분 더 이용하라는 말만 강조될 뿐이다. 조금 더 부연해 말하면 1999~2001년까지 생산시설에 개인적인 투자를 가능케한 정책

이 생겨서 공공투자가 증가하겠지만 재정관제로 극적인 경제개선은 없게 될 것이다. 노동시장 역시 새로운 투자자에게 어려움이 있다. 인도내 회사들이 법을 무시하고 따르지 않더라도 연방이 노동법의 자유화를 허락하지 않을 예정이다. 이러한 엄격함으로 말미암아 조직부문에서 생산성을 저해하고 노동집약적인 생산으로의 투자를 저해하게 될 것이다.

10년전의 시장과 비교해 볼 때 투자기회는 좋아졌으나 대부분이 인근지역에서 그들의 투자잇점을 더 증대시키기 위해 많은 일들을 해놓았다.

EIU는 사업환경면에서 동남아시아 16개국 중에서 인도를 13번째로 꼽고 있으며, 2001년까지 12번째로 될 것으로 예상하고 있다. 변화가 일어나고는 있지만 매우 서서히 진행되고 있으며, 근간에 외국투자유입이 외국투자유출을 초과했음에도 불구하고 수출은 1997년에 많이 감소하였다. 다른 동남아국가들과 비교해 볼 때 루피화가 절상되어 수출수익성과 가격경쟁력을 잠식했고 동남아의 위기가 문제를 악화시켰다. 동시에 부적절한 내부구조의 개혁으로 말미암아 수출 대신 내수 위주로 만들었다. 환율이 재조정되어 대체로 경제가 균형을 잡기까지 이러한 수출감소는 2년간 계속될 예정이다. 정부는 루피화가 2000년초까지는 원상태로 돌아와서 빨리 절하되기를 기대하고 있으며 만약 가능하다면 2000년초 전까지 루피화가 평가절하 되기를 기대하고 있다.

〈표 1〉 인도경제 동향과 예상(1997~2001)

	1997	1998	1999	2000	2001
국내총생산(10억달러)	384.1	412.4	449.5	453.5	540.0
1인당 국내총생산(달러)	390.0	420.0	440.0	440.0	510.0
환율(루피:달러)	36.1	39.7	44.1	46.4	47.9
수출(10억달러)	34.8	36.8	41.2	44.2	57.2
수입(10억달러)	-40.5	-43.8	-49.2	-54.9	-69.0
무역수지(10억달러)	-5.7	-7.0	-8.0	-10.7	-11.8
부채비율(%)	22.2	19.2	18.0	18.7	14.5

자료: EIU.

## 2. 자동차 산업

인도의 자동차산업은 인도가 독립한 1947년부터 시작하였음에도 불구하고 뒤늦게 1953년에야 정부에서 자동차생산과 부품제조시설 설립을 고수하기 위해 자동차수입과 국내 CKD 조립을 금지하는 큰 후원을 받았다. Hindustan Motors와 Premier Automobiles가 1950년대에 처음으로 면허 받은 차를 생산하면서 수년간 자동차업계를 지배했다. 정부가 수년간 생산량을 관장할 때 모든 생산품은 미리 팔렸고 이 생산체계가 변화할 동기가 거의 없었다. 그러나 점차 경쟁이 생기기 시작하였다. 1960년대와 1970년대에 Bajaj Tempo, Tata Engineering과 Mahindra & Mahindra 같은 유명한 상용차 제조업체가 생겨났다. 그러나 1980년대에 일본 Suzuki사와 인도정부간에 이루어진 Maruti Udyog사의 합작사업으로 가장 큰 변화가 왔다. 승용차 제조업체들 중에서 이 회사만이 성장하여 1991년까지는 승용차 시장의 75%를 장악할 수 있었다. 그 밖에 Honda, Yamaha, Toyota사와 Mitsubishi사와 같은 일본업체들도 같은 시기에 합작사업을 시작했는데 이륜차와 경상용차를 생산했다.

1991년에는 산업부로부터 산업면허를 받지 않아도 사업을 할 수 있게끔 시장이 사실상 자유화되었다. 잠재했던 자동차 수요, 특히 승용차 수요가 급증하여 세계의 많은 제조업체들이 합작사업에 참여하게 되었다. 1991년 이후에 합작사업으로 생산을 시작한 회사는 표 2와 같다.

1998년에 Ford사가 신차 Fiesta를 소개함으로써 Ford 영역이 더 확대될 것이고 Fiat사도 Palio라는 세계차를 소개할 예정이다.

Mercedes-Benz사와 동업하고 있는 Telco 사도 1998년에 Maruti 800과 경쟁할 소형 디젤엔진을 탑재한 Indicar를 소개할 예정으로 있다.

추가하여 이와같이 설립된 업체들과 지금

〈표 2〉 현재 생산중인 1991년 이후의 자동차 합작사업

해외 파트너	인도 파트너	생 산 제 품
Mercedes-Benz	Tata Engineering & Locomotive	E220 & £ 250 cars
Iveco	Ashok Leyland	3-3,9-tonne commercial vehicles
Ford	Mahindra & Mahindra	Escort
Fiat	Premier Automobiles	Uno
Peugeot	Premier Automobiles	309
GM	Birla Group	Opel Astra
Daewoo	DCM	Cielo

자료 : EIU.

〈표 3〉 현재 생산은 하지 않지만 1991년 이후에 인도에서 설립된 자동차 합작사업

해외 파트너	인도 파트너	생 산 제 품
Volkswagen Group/Skoda	Eicher Motors	Passenger car, Felicia
Honda	Honda Siel Cars	Civic
BMW	Majestic Auto	5-series & motorcycle
Mitsubishi	Hindustan Motors	Lancer
Hyundai	100% subsidiary	Accent
Volvo	100% subsidiary	22-25 tonne trucks
Toyota	Kirloskar Group	Kijang utility and Daihatsu Mira
Ford New Holland	100% subsidiary	Tractors

자료 : EIU ; Automotive Component Manufacturers' Association(ACMA).

생산하고 있는 합작투자사 이외에 1991년 이후에 설립된 합작투자사들도 아직은 생산 단계에 이르지 않는 않지만 몇년후에는 생산할 계획으로 있다.

발표된 자동차 대부분은 1998/99년에 처음으로 이용할 수 있게 되어 생산도 점차 증가할 것이다. 이러한 투자의 결과로서 세계 대부분의 주요 OEMs 자동차 생산은 인도가 대표될 것이고 몇년후에 인도시장은 많은 자동차 모델들로 홍수를 이루게 될 것이다. 그러나 이미 어떤 제조업체들은 열악한 계획으로 고통을 받고 있으며 중형승용

차를 생산하는데 슬럼프가 생겼다. 그러나 비록 주요 OEMs의 활동 때문에 최근 몇년간 이익을 주로 승용차용 시장에서 얻고 있지만 많은 수의 인도 자동차 생산을 2륜차와 3륜차에도 중점을 두었다.

자동차산업의 총생산이 1996/97년에서 1999/2000년까지 3년동안 31% 증가할 것으로 예상되는데 이중 2륜차, 3륜차는 겨우 25%, 증가가 예상되지만 4륜차는 거의 50%까지 증가할 예정이다.

승용차도 높은 성장을 보일 것으로 예상되나 다용도차(픽업)가 가장 큰 증가율을 보일 예정이다. 인도는 지금 38개 제조업체가 모든 차종을 생산하고 있다.

모든 발표된 계획이 실현된다면 인도에는 2000년까지 적어도 24개의 승용차와 상용차 제조업체가 생길 예정이다. 10년후에 인

도는 고립되고, 철저히 관리되는 나라에서 수 많은 자동차 제조업체가 있고 자동차를 자유로이 생산하는 나라로 바뀔 것이다. 내수시장이 자동차 생산능력과 수출시장만큼 빨리 증대되지 않음으로써 이 모든 회사들이 번성할지는 의문이다. 그러나 자동차 제조업체에 어떤 일이 일어나건 간에 이들은 명백히 타이어산업의 특성과 구조에 많은 영향을 줄 것이다.

### 3. 타이어 산업

다른 타이어 주요 생산국과는 달리 인도는 원료를 많이 생산하고 있으며 특히 천연고무를 많이 생산하고 있다. 아시아대륙이 다른 고무제품을 생산하는 거대한 산업을 갖고 있는데도 불구하고 인도는 주로 타이어산업의 성장 때문에 1997년에 천연고무의 소비는 약 60만톤을 초과했고 매년 약 5%씩 증가하고 있다.

천연고무 소비는 2001년까지는 79만톤, 2011년까지는 130만톤으로 증가할 전망이다. 인도는 1997년에 천연고무를 약 55만톤을 생산하였는데 국내 공급량에 약간 부족했다. 독립한 이후로 경제의 모든 분야에서 자급자족하는 것이 국가의 목표라서 인도는 경제발전에 많은 힘을 쏟았고 고무담당부서에서도 현재 생산업체의 생산성을 증대시키는 것 뿐만 아니라 고무재배면적을 증대시키는데도 현저히 노력했다. 전통적인 고무재배지역은 남서부 해변의 Kerala이다. 그러나 전통적인 재배지역은 충분치 않아서 고무담당부서는 다른 지역, 특히 Agartala 주변의 북동부 지역에서의 고무재배에 노력하고 있다. 이러한 노력에도 불구하고 수요가 공급을 초과하고 있기 때문에 적어도 중반기에 자급자족하기는 어려울 것 같다.

고무담당부서에 의하면, 앞으로는 15년간 생산성을 1헥타르당 1,400kg에서 1,800kg으로 증대시키면서 재배면적을 매년 36,000헥타르를 늘려야 할 필요가 있다고 한다.

〈표 4〉 자동차 생산(1996/97~1999/2000)

		(단위 : 1,000대)		
		1996/97	1999/2000	% 변화
승용차		408	700	72
다용도차		115	150	30
경상용차		110	200	82
버스·트럭		152	200	32
4륜차	합계	1,010	1,500	49
스쿠터		1,323	1,800	36
오토바이		989	1,150	16
모페드		669	800	20
3륜차		217	250	15
2륜·3륜차	합계	3,198	4,000	25
자동차	총계	4,208	5,500	31

자료 : ACMA.

〈표 5〉 차종별 제조업체수(1997)

차종	제조업체수
승용차	8
4륜차	2
버스·트럭	3
경상용차	9
스쿠터	8
오토바이	6
모페드	8
3륜차	3
트럭	11
합계	58 <sup>a</sup>

<sup>a</sup> 별개 38개사  
자료 : EIU ; ACMA.

고무를 재배하는 사람들이 고무담당부서에 현재의 재배지에서 효율성을 증대하는 방법을 알려달라고 요청할지도 모르며 대부분이 아직은 소작농이고 가능하지는 않지만 현재 각 소작농지의 재배방법을 바꿀 필요가 있는 부분은 정보와 교육으로 수확을 개선해야 할 중요한 영역이다.

Keralite의 거의 40%가 헥타르당 1,000 kg 미만의 생산성을 갖고 있다고 발표됐다.

**가. 타이어 생산**

연간 약 30억 달러의 총매출고로 인도 타이어산업은 중요한 산업이지만 생산수지 면에서는 특이하다. 대부분의 국가에서 승용차용 타이어는 가장 중요한 생산제품이지만 인도에서는 승용차용 타이어 생산보다는 트럭·버스용 타이어 생산이 더 많다. 더욱이 숫자면에서만 볼 때 오토바이와 스쿠터용 타이어는 다른 타이어보다 훨씬 많이 제조되고 있다.

지난 10년간 처음에는 경제성장에 힘입고 최근에는 새로운 자동차공장의 많은 수요로 타이어 산업이 성장하면서 생산은 연평균 성장률 11%로 증가했다.

각종 타이어 분야는 폭넓고 다양하게 성

〈표 6〉 차종별 타이어 생산(1996/97)

(단위 : 개)

차종별 타이어	
트럭·버스	8,015,190
승용차	3,812,709
지프	1,077,019
경트럭	1,798,347
트랙터(전륜)	945,824
트랙터(후륜)	683,123
트랙터(트레일러)	359,896
수레	476,511
스쿠터, 2륜	6,442,614
스쿠터, 3륜	1,255,295
오토바이	4,166,287
모페드	636,055
산업용	66,483
협로용	30,459
계	29,765,812

자료 : Automotive Tyre Manufacturers Association(ATMA).

〈표 7〉 타이어 생산 성장률(1993/94~1996/97)

(단위 : %)

차종별 타이어	1993/94	1994/95	1995/96	1996/97
트럭·버스	5.1	10.9	4.3	5.2
승용차	23.4	13.2	1.3	17.0
지프	4.8	21.0	13.1	24.5
경상용차	21.5	1.8	4.5	54.2
트랙터(전륜)	11.4	1.2	4.7	6.5
트랙터(후륜)	-2.9	11.3	17.8	3.0
트랙터(트레일러)	28.7	34.4	12.6	-47.5
수레	3.1	3.0	-11.3	-7.9
스쿠터	14.5	33.9	12.1	-2.3
오토바이	47.0	12.2	11.1	17.7
모페드	-50.9	18.7	7.9	-4.6
산업용	134.4	5.4	6.7	-30.5
협로용	-5.1	28.6	-7.7	-16.7
전지형차	11.6	16.8	7.3	6.7

자료 : ATMA.

장하였고 현재도 계속 성장하고 있다. 제조업체에 전해지는 정보는 엉뚱하고 신뢰할 수 없어서 이것으로 인해 빈약한 생산계획을 세우기 쉬우나 전반적으로 타이어산업은 1996년까지 두드러지게 성장했다.

**나. 타이어 수출입**

튼튼한 산업의 영향으로 수출은 계속 두드러지게 신장해왔다. 지난 10년간 타이어산업의 생산은 180%가 증가하였고 수출은 10배나 증가했다. 1997년에 수출은 전체 생산의 7%에 달했으며 이중에서 미국은 35%를 차지했고 나머지는 주로 중동과 동남아시아 국가들을 목표로 했다.

확실한 시장은 파키스탄인데 파키스탄이

〈표 8〉 타이어 수출액(1988-97)

	백만 Rs	증감률(%)
1988	583	-2.0
1989	766	31.4
1990	1,530	99.7
1991	1,826	19.3
1992	2,017	10.5
1993	4,962	146.0
1994	6,060	22.1
1995	6,800	12.2
1996	7,190	5.7
1997	7,900	9.9

자료 : ATMA.

〈표 9〉 도착지별 타이어 수출(1997/98)

		(단위 : %)
북미		32.3
아시아		32.0
파키스탄		4.5
중동		20.2
아프리카		7.8
남양주		2.1
유럽		1.1
계		100.0

자료 : Apollo Tyres.

경제보다는 정치가 우선하여 파키스탄 시장을 단지 밀수입 타이어나 들여오는 정도의 최하의 시장으로 묶어 놓았다. 그러나 파키스탄 경제는 부분적으로 세계무역기구의 압력과 파키스탄 경제의 비유통성 때문에 경제상황이 악화되고 있다.

1997년 7월에 타이어를 포함하여 추가로 14개 품목을 이미 수입 승인 받는 587품목에 추가하였다. 타이어는 이미 운임이 훨씬 비싼 유럽에서 수입되고 있었으나 이 자유화에도 불구하고 이 새로운 시장에 인도가 수출을 많이 할 것 같지는 않다.

#### 4. 기술 변화

전부터 인도시장은 바이어스 타이어가 주종을 이루어왔다. 왜냐하면 원래 래디알 기술은 새로왔고 그들이 만들 수 있었던 바이어스 타이어를 팔 수 있을 때 이 래디알 타이어에 투자할 필요성을 느낀 회사가 거의 없었기 때문이다. 그러나 두가지 다른 요인이 바이어스 타이어를 시장에서 계속 유지할 수 있게 했다. 래디알 타이어 가격은 바이어스 타이어보다 약 30% 정도 비쌌고 이 가격은 연평균 소득이 약 250달러 정도인 인도에서는 큰 부담이었다. 좀더 중요한 사항은 일반적으로 도로상태가 좋지 않았고 풍토적으로 자동차에 짐을 너무 많이 실었던 것이다. 9~12톤을 적재할 수 있는 자동차가 종종 2배까지 적재하고 주행한다. 다국적 기업이 시장에 영입되고 인도 고유의 회사들이 그들의 제품을 새로운 자동차

〈표 10〉 인도 래디알 타이어 사업에의 새로운 투자

회 사	투자 (백만 Rs)	연간 투자 (1,000개)	기술, 투자계획
MRF	2,000	1,000	Own technology Late 1997
Apollo South Asia Tyres	4,000	4,700	Continental technology Early 1997
(Ceat/Goodyear joint venture)	4,000	1,000	Goodyear technology End 1997
JK	3,000	400	Continental technology
Modi	2,000	1,000	Continental technology Mid-1998
ACC/Bridgestone	3,700	2,000	Early 1998
Kumho	4,000	3,000	Mid-1998
Michelin	2,100	불명	Will import at first
Dunlop/MRC	5,400	1,200	Pirelli technology

자료 : Rubber Asia.

와 조화시켜서 생산함에 따라 이 상황이 변화되고 있다.

인도의 6개 주요 타이어 제조업체(MRF, Apollo, Ceat, Modi, JK and Goodyear)는 래디알 타이어를 생산하는데 이미 많은 투자를 했다. 이로써 1998년 말에는 추가적으로 8m 스틸벨트를 사용한 타이어까지 만들 능력을 갖게 된다. 그러나, 아무도 시장이 감소할 것이라고 예상하는 사람이 없다. 각 회사들은 수요가 감소됐을 때 그들의 시장 점유율을 잃지 않도록 그저 조심하고 있을 뿐이다.

간혹 각사에서 경쟁적으로 언론에 혼란시킬 수 있는 잘못된 자료를 내보냄으로써 이 숫자중에는 정확치 않은 수치가 게재될 수도 있다.

Apollo사와 JK 양사의 투자수치가 산업 평균과 일치하지 않게 게재되는 것 같다. 더욱이 사업은 축소되어 1999년이나 그 이후까지 당초 투자계획대로 생산되는 곳은 별로 없을 것 같다.

현재 시장은 새로운 생산능력을 흡수할 수 있을 만큼 활성화되지 못하고 훨씬 침체한 상태이다. 새로운 승용차의 유입 때문에 점차 래디알화 되어가는 경향이 있으나 이것이 얼마나 빨리 진행될지는 의문이다. 래디알 타이어의 표준으로서 대부분 Maruti

타이어를 선택하고 있는데 이 Maruti 타이어는 인도의 모든 새 승용차의 70% 이상에 장착되고 있다. 승용차용 타이어의 래디알화 경향은 1990년에 생산의 8%에 불과하였으나 1997년에는 약 45%로 증가하였다. 그러나 생산된 래디알 타이어가 많이 수출되고 있으며 내수수요는 수출에 비해 뒤떨어지고 있다. 그럼에도 불구하고 높은 이윤 때문에 타이어 회사와 소매상들은 래디알 타이어를 많이 취급하고 있다. 상용차용 특히 대형차의 래디알화는 매우 늦은 편이다. 현재 경상용차용 타이어의 약 15%, 버스·트럭용 타이어의 약 5%가 래디알 타이어를 사용하고 있다. 경상용차와 버스·트럭용 타이어의 래디알화는 2001년까지 각각 30%와 15%까지 증가할 것으로 보이나 래디알화의 진전은 늦을 예정이다. 래디알 타이어가 표준이 되기 위해서는 주로 도로의 상태를 개선해야 하고 트럭, 특히 차대버팀 장치 기술의 현대화가 이루어져야 한다. 이러한 점으로 보아 향후의 시장을 고려해 볼 때 “인도에서 앞으로 트럭용 래디알 타이어는 유망하다.”라고 Apollo Tyres의 이사인 O. S. Kannwar씨는 발표했으며, 인도에서의 트럭·버스용 타이어의 빠른 래디알화는 사실상 기대하기 어려우며 “트럭용 래디알 타이어의 장래성은 현재 수출시장에 있다.”라고 JK Industries의 R. Singhanias씨는 말했다.

## 5. 다국적기업의 참여

시장의 개방과 고기술력 향상으로 말미암아 다국적 기업들의 관심이 많게 되었으나, 진짜로 다국적기업의 촉매가 된 것은 자동차 제조공장의 설립이었다. Goodyear India사는 시장에 그들의 존재를 부각시키기 위해서 수년간 애써왔으나 아직도 Top 5 안에 진입하지 못했다.

Michelin사는 몇년전에 인도회사의 경영 방침에 의하여 MRF의 주식을 팔도록 강요당했다. 그러나 이 경험도 시장에서 생긴 새

로운 관심을 막지는 못했다. Goodyear사는 래디알 타이어를 집중적으로 생산하기 위하여 Ceat사와 South Asia Tyres사라고 불리는 합작회사를 설립했다. 콘티넨탈사는 최근에 다양한 사업을 조사해 보았으나 인도 동업자에게 기술지원을 하기로 결정했다.

이제 콘티넨탈사는 JK Industries사와, Apollo Tyres사와 Modi Rubber사와 결합하고 있다. Bridgestone사는 인도의 연합시멘트 회사와의 합작사업을 거쳐 1996년초에 인도시장에 진입했다고 발표했다. 원래 계획은 2m의 스틸벨트를 사용한 승용차용 래디알 타이어를 매년 생산하는 것이었다.

Madhya Pradesh의 Khera에 있는 공장은 1998년 중반부터 생산하기 시작할 예정이나 시장의 침체가 생산계획을 저해할 예정이다. 더욱이 ACC와 Jata Engineering Locomotive와 같은 2개의 인도 파트너들은 그들의 계약을 49%에서 26%로 줄였다.

Bridgestone사의 점유율은 64%까지 증대됐으며 Mitsui and Co가 나머지를 점유했다.

한국의 금호타이어(주)가 또한 이 시장에 많은 관심을 갖고 있다.

Chennai에서 승용차용 래디알 타이어를 생산하기 위해 1억 2천만달러 공장을 세우는데 Tamil Nadu Industrial Development Corp사와 합작투자하기 시작했다. 생산능력은 연산 3백만개가 되며, 1999년 10월까지 생산을 개시할 예정으로 있다.

한국경제의 현안문제로 문제를 야기시킬 수 있고 금호타이어(주)는 합작사업에서 손을 떼거나 지연될지도 모른다.

좀더 작은 규모로 Vredestein사는 자전거용 타이어 생산의 40%를 Doetinchem 공장에서 인도로 이전하고 있다. 이 부문은 중국과 다른 아시아 국가들과의 경쟁심화 때문에 1990년대 초부터 손해를 보고 있다.

## 6. 타이어산업 구조

공급업체와 생산능력의 증가로 타이어시

장의 단기적 부진은 인도 타이어산업을 합리화하게 만들고 있다. 현재 23개의 회사가 37개 주요공장에서 타이어를 만들고 있다. 이 회사들 중 많은 회사들이 비교적 작고 자본이 충분치 않으나 7개 회사는 세계 50대 타이어 제조업체에 속할 만큼 크다.

이미 합리화는 일어났다. 1994년에는 27개사가 43개 공장에서 타이어를 생산했었다. 그러나 이들은 이미 23개사의 37개 공장으로 감소되었으며 이 감소는 더욱 심화될 예정이다. JK Industries사는 8번째로 큰 타이어 제조업체인 Vikrant Tyres를 10억 Rs로 회사주식 51%를 사서 양도 받았다. JK Industries사는 Vikrant Tyres사를 완전히 인수하고 확장을 하기 위해서 재정 15억 Rs(약 4천만달러)를 충당하기 위하여 주식 공모를 생각하고 있다.

다른 회사들은 재조직해서 능력을 개선하려고 노력하고 있으나, 이것은 어떤 경우에는 경영을 분열시키고 노조를 불안하게 만들었다. Dunlop India사는 사실상 1년 이상 경영문제로 마비되어 왔었고, Apollo사는 노동자들에게 1997년 12월에 노동불안정 문제로 공장폐쇄를 선언했다.

문제가 많은 정부기업인 The Tyre Corporation of India사는 Kankinara에 있는 타이어부문을 현대화할 계획으로 정부로부터 12억 5천만 Rs의 재정지원 동의를 받았으나 아직 많은 문제를 갖고 있다. 이 문제들중의 일부는 특정한 회사에는 특수한 사

항들이지만 이 문제들은 넓은 의미에서 타이어산업이 변하는 경제환경에 따르고 있는 국내산업의 불안을 보여주고 있는 것이다. 이 문제들중의 일부는 특정한 회사에는 특수한 사항들이지만 이 문제들은 넓은 의미에서 타이어산업이 변하는 경제환경에 따르고 있는 국내산업의 불안을 보여주고 있는 것이다.

● 세금 인하

1997~1998년 예산에서 정부는 전에 하던 방식인 특수요율로 하지 않고 타이어의 가격에 따라 징수했다. 전에는 26~31%의 세율이 적용되었으나 새예산에서는 이륜차 타이어와 튜브에는 13달러의 세금을 적용하였고 이륜차 이외의 차의 타이어와 튜브에는 30%의 세율을 적용하였다. 동시에 나일론 코드, 합성고무, 고무관련 화학제품의 기본량에 대한 수입관세는 10%까지 낮추었다.

여러부문에서의 이러한 변화는 타이어가격을 3%까지 하락시켰으며 여러 부문에서 손해를 보고 있던 제조업체의 이윤을 생기게 했다.

가. MRF사

원래 Madras Rubber Factory로 알려진 MRF사는 인도에서 제일 큰 제조업체가 되었으며 매출액 세계 14위의 회사가 되었다. MRF사는 6개의 공장을 가지고 있고 모든 차종 타이어를 생산하고 있다.

래디알 타이어는 Arkonam, Goa와 Pondicherry에서 생산되고 있으나 각 공장에서는 특이한 인도시장 성격 때문에 상용차용

〈표 11〉 인도 주요 타이어 제조업체(1996)

세계 순위	회 사	타이어 매출 1996 (백만달러)	회사 매출액중 타이어 매출 점유율
14	MRF	551	96
17	Apollo	353	100
18	Ceat	341	91
20	Modi	299	100
25	JK Industries	255	83
41	Birla	161	불명
50	Dunlop India	128	75

자료 : Crain Communications.

〈표 12〉 MRF 타이어 생산 공장(1997)

장 소	주	설립 년도	종업 원수	생 산 차 종
Arkonam	Tamil Nadu	1973	800	승용차·경상용차
Chennai	Tamil Nadu	1962	1,120	경상용차·트럭
Goa	Goa	1973	1,030	경상용차·트럭
Kottayam	Kerala	1971	970	승용차
Medak	Andhra Pradesh	1991	1,080	승용차·경상용차·트럭
Pondicherry	Pondicherry	1997	불명	승용차

자료 : MRF.



<표 13> MRF사의 차종별 타이어 생산(1997)

(단위 : 천개)

차 종 별	
트럭·버스	1,466
승용차	1,253
지프, 경상용차	674
트랙터	478
수레	141
스쿠터, 오토바이	3,271

자료 : ATMA.

<표 14> Apollo사 차종별 타이어 생산(1997)

(단위 : 천개)

차 종 별	
트럭·버스	1,337
승용차	204
지프, 경상용차	220
트랙터	279
수레	33
스쿠터, 오토바이	224

자료 : ATMA ; Apollo.

타이어를 주로 생산하고 있다.

MRF사는 이륜차·승용차·경상용차용 타이어를 전문적으로 만들어내며 전인도시장에서 19%의 시장점유율을 갖고 있는 주요 선도업체이다. 현회계년도의 상반기에 매출액 110억 7천 2백만 Rs에 3억 9천 5백 5십만 Rs의 순수익을 올렸다고 발표했다.

1997년 4~11월 사이에 타이어 생산은 470만 4천개에서 532만 3천개로 13% 증가했다. 타이어 가격은 물품세의 인하로 인하됐으나 이윤은 원자재 가격의 인하로 증가했다. MRF사는 이제 새 Pondicherry공장에서 시제품 시험을 하고 있으며 생산은 1998년 중반에 시작할 것이다.

#### 나. Apollo사

Apollo사는 1997년에 생산을 시작했고 세계에서 6번째로 급속히 성장하는 타이어 회사라고 주장하고 있다.

Apollo사는 2개의 공장을 운영하고 있다. Perambra에 위치하고 있는 본 공장은 승용차와 트럭용 래디알·바이어스 타이어를 만들고 있고 Baroda에 있는 새 공장에서도 승용차와 트럭용 타이어를 만들고 있다.

Apollo사는 특히 교체용 시장에서 트럭용 타이어를 주로 만들고 있으며 판매망을 많이 갖고 있다. 이 판매망으로 인도에 1,500명의 독점 딜러들이 있고 그 외에도 1,000명의 비독점 딜러들이 있다. 이 판매망은 93개소의 대리점과 8개소의 보급센터를 가지고 있다.

1997/98 회계년도의 상반기에 Apollo사는 전년동기대비 5.4% 증가한 67억 8천만

Rs의 매출액을 달성했다. 동기에 이윤은 매출액의 약 3%인 2억 7백만 Rs로 60% 증가했다.

Apollo사와 Continental사의 합작사업계획은 이미 시장에서의 공급과잉으로 연기됐다. 그러나 Continental사는 Baroda에 지어져 승용차용 래디알 타이어를 생산하는 새공장에 기술지원을 하고 있다.

되사기 협정으로 생산품의 50%가 Continental사로 수출될 것이고 Apollo사는 나머지를 인도시장에서 판매할 것이다. 시험생산은 1998년 초에 시작해서 정상선적인 1998년 말에 시작하게 된다.

#### 다. Ceat사

Ceat사는 RPG Group에 속하며 모든 차종 타이어를 생산하고 있으며 상표 이미지와 판매망도 좋다. 트럭용 타이어가 판매의 약 60%를 차지하는 반면에 경상용차와 승용차용 타이어는 20% 밖에 차지하고 있지 않다. 비록 Ceat사가 Apollo사보다 세계 매출액 순위가 조금 떨어지긴 하지만 Apollo사가 생산량의 더 많은 비율을 수출하고 있기 때문에 인도시장에서는 2번째로 크다. 1998년 2월에 Ceat사는 이륜차타이어 전문인 Rado tyres of Kerala사를 매입했다. 이전에 Rado사는 모든 생산품을 Ceat사에 납품하는 것으로 계약했었다. MRF사가 시장의 19.2%를 점유하고, Ceat사가 14.8%, 그리고 Apollo사가 12.5%를 점유하는 것으로 추정한다.

Ceat사는 Aurangabad, Mumbai와 Nosik에 각각 1개 공장씩 세 주요공장을

〈표 15〉 Ceat사의 차종별 타이어 생산(1997)

차 종 별		(단위 : 천개)
트럭·버스		1,057
승용차		848
지프, 경상용차		506
트랙터		311
수레		72
스쿠터, 오토바이		2,449

자료 : ATMA.

갖고 있으나 Goodyear사와 50 : 50의 합작 사업을 시작했다.

South Asia Tyres사는 래디알 타이어에 중점을 두고 있으며 생산품은 Goodyear사와 Ceat사에게 같은 수량으로 납품되어 각각 그들의 상표로 팔리고 있다.

South Asia Tyres사는 1997/98 회계년도 상반기에 매출액 48억 6천만 Rs를 달성하여 전년동기대비 3% 증가했다. 동기에 이윤은 매출액의 1% 미만인 4,740만 Rs로 14% 증가했다.

**라. JK Industries사**

Vikrant Tyres를 인수한 JK Industries는 낮은 생산성에 고임금을 지불하게 되는 결과를 낳았다. 그러나 Raghupati singhania 이사는 이 현상을 이윤을 내기 위한 단계일 뿐이라고 믿고 있다. 기계를 현대화할 필요가 있고 새로운 일이 개발되어야 한다. Vikrant Tyres를 인수한 후로 이제 JK Group은 인도에서 트럭·버스용 타이어로는 두번째 큰 회사가 되었다. MRF사보다는 약간 못하지만 연산 400만개의 생산능력을 갖고 있는데 현대화된 트럭용 래디알 타이어 200,000만개의 생산능력을

〈표 16〉 JK Industries사의 차종별 타이어 생산(1997)

차 종 별	(단위 : 천개)		
	JK Industries	Vikrant Tyres	계
트럭·버스	1,142	494	1,636
승용차	527	7	534
지프, 경상용차	490	63	553
트랙터	183	29	212
수레	-	17	17

자료 : ATMA.

가진 Vikrant에 있는 공장이 주 자산이다. 다른 두 공장은 70,000개의 생산능력을 가진 Udaipur와 Gwalior에 있는 두 공장인데 이 두 공장이 JK Industries사를 래디알 타이어에서 우위를 점하게 하고 있다.

**마. 재생타이어**

인도 타이어 수요의 20~25%를 재생타이어가 충당하고 있는 것으로 추정되고 있다. 가격면에서는 재생타이어는 신제 타이어 보다 15~20% 싼 가격으로 판매되고 있으나 신제 타이어의 80% 정도까지의 수명을 갖고 있다. 대부분의 재생타이어는 큰 운송회사와 타이어를 2~3번 재생하여 고속도로를 운행하는 사람들이 사용하고 있다. 승용차와 이륜차 소유주들은 그들의 타이어를 중고시장에 팔고 차라리 재생보다는 중고시장에서 중고타이어를 사서 최대한 다시 사용하고 있다.

재생타이어는 대체적으로 도로상태가 좋아 재생타이어가 오랫동안 사용되는 남부인도에서 특히 많이 사용되고 있다. 동시에 트럭소유자들은 그들의 트럭에 과적재를 하지 않기 때문에 재생타이어는 무리하게 사용되지 않는다. 인도에서 가장 큰 재생타이어업체는 주요 고무생산지역인 Kerala의 Coimbatore에 있는 Elgi Tyres and Tread 사이다.

**7. 결 어**

인도의 타이어산업은 1990년대초 경제의 자유화 이후에 크게 변화하였으나 이 영향은 아직 없어지지 않았다. 외국과 제휴하지 않은 인도 타이어 회사는 주문자 상표 부착 생산 주문을 받지 않는다는 동시 특이 승용차용 시장에서 자유화는 더욱 중요해지고 있으며 이 분야에 기술투자를 하지 않은 회사는 시장이 너무 어렵다는 것을 알게 될 것이다.

약화되는 경제배경과 타이어 과잉생산능력을 볼 때 작고 약한 회사가 큰 회사에 흡수될 것이며 향후 5년간 인도 타이어시장에서 많은 합리화된 일들이 일어날 것이다.

자료 : EIU Rubber Trends 2nd Quarter 1998.