

2001년도 경영환경과 수출전망

이 항 구*

금년 국내외 경영환경이 지난해보다 열악할 것이라는 것은 주지의 사실이다. 국내 제조업체들은 지난해 하반기 이후 부진한 내수판매를 수출증대로 만회하기 위해 수출에 박차를 가하고 있다. 그러나 최근 세계 경제·경영환경은 예측하기 어려운 변수에 의해 시시각각으로 변화하고 있으며, 이는 국내 기업들의 경영전략 수립에 어려움을 가중시키고 있다. 타이어산업의 경기 지표라 할 수 있는 자동차업계는 금년에 범세계적인 수요 둔화와 경쟁의 심화라는 경영환경 변화에 직면할 전망이다. 이에 따라 지난해 내수와 수출이 활기를 띠면서 사상 최고의 생산실적을 거둔 국내 자동차업계의 금년 경영실적은 지난해에 비해 부진할 전망이다. 유가는 한풀 꺾이겠으나 국내외 수요가 둔화되는 가운데 가격경쟁이 더욱 치열해져 당초 예상했던 것만큼의 실적을 올리가 어려울 예상이기 때문이다. 국내 타이어업계 역시 내수보다는 수출에 치중할 예상이나 해외 소비자들이 저가·고품질·수준 높은 서비스를 등을 요구함에 따라 새로운 판매 전략을 수립하여야 한다. 이하에서는 금년 국내외 경제 전망과 자동차산업의 수요 전망 및 타이어산업내의 주요 경영환경 변화에 대해 분석해 본 후 시사점을 도출하고 타이어산업의 예상 수출규모를 추정해 보기로 한다.

1. 국내외 경제 전망

(1) 세계 경제 전망

지난해 4.5%의 성장률을 기록하여 1990년대 들어서 가장 높은 성장률을 기록한 세계 경제는 금년에는 3.5%로 성장률이 낮아질 전망이다. 세계 유수의 경제 예측 기관들은 금년에도 고유가, 노동비용의 증가, 고금리, 기업이윤 저하 및 부채증가 등이 세계 경제의 성장세를 둔화시킬 것이며, 주요국의 경상수지 적자와 국제금융·외환시장의 불안정 등이 세계경제의 위협 요인으로 작용할 것이라고 지적하고 있다. 특히 미국으로의 자본유입이 둔화되고 미국경제가 경착륙할 경우 세계경제는 불황에 빠질 수도 있다고 우려하고 있다. 그러나 아직까지는 범세계적인 컴퓨터 및 관련 장비, 소프트웨어, 인터넷, 통신 등 정보기술(IT)분야에 대한 투자지출이 증가율은 둔화하고 있지만 지속적으로 이어지고 있어 세계경제의 불황(recession)을 방지할 전망이다.

주요국·지역별 경제성장률을 예측해 보면 지난해 5.0%의 성장률을 기록한 것으로 추정되는 미국경제는 금년에 3.3%로 성장률이 둔화될 것이며, 일본은 1.7%, 유럽연합(EU)은 3.1%의 성장률을 보일 것으로 예상된다. 개발도상국의 평균 성장률은 지난해 5.6%보다 0.1% 포인트가 낮은 5.5%를 기록할 것이나, 동구권국가들은 지난해보다 1.3% 포인트가 떨어진 4%의 성장률을 나타낼 전

*산업연구원, 지식산업실 수석연구원

망이다.

이와 같이 선진국의 경기가 부진한 가운데 전세계가 주목하고 있는 미국경제는 소비와 투자가 둔화되었으나 수출이 성장을 견인하면서 연착륙에 성공할 예정이다. 미국경제는 연준리의 금융완화 정책과 부시행정부의 감세정책에 힘입어 금년 3/4분기 이후 안정국면에 접어들 전망이다. EU경제는 세계경제의 고성장에 따른 수출 호조, 생산 증가, 실업을 하락에 따른 소비회복 등으로 지난해에 1990년 이후 가장 높은 3.4%의 성장률을 기록한 것으로 추정되나 금년에는 세계 경제의 성장세가 둔화되면서 성장률이 지난해에 비해 약간 낮아질 예정이다. 일본 경제는 1999년까지 최악의 경기침체 상태였으나, 정부의 강력한 경기부양책과 세계경제의 성장세에 힘입어 지난해에는 2.0%의 성장률을 보였다. 그러나 소비심리가 본격 회복되고 있지 않고 고유가와 미국경제의 성장 둔화 등으로 본격적인 성장에는 다소 시간이 걸릴 예정이다.

개도국경제는 중국의 고성장세 지속과 러시아 경제 및 중동 등 산유국 경제의 회복세가 나타나겠으나, 동남아, 동유럽과 중남미 경제는 성장이 둔화될 전망이다.

한편 1999년말 이후 계속되고 있는 국제유가의 강세기조는 지난해에도 계속되어 두바이유, 브렌트유, 텍사스중질유 등 3대 국제유가가 평균 28달러를 기록하면서 10년만에 최고치를 경신한 바 있으나, OPEC의 추가 증산합의, 미국의 비축유 방출결정 등으로 지난해 9월 이후 다소 진정되는 경향을 보였다. 그러나 최근 유가가 20달러 수준으로 하락하자 산유국들이 감산에 합의하면서 유가는 다시 상승세로 돌아섰다. 이와 같이 고유가를 유지하기 위한 산유국들의 공조체제에 따라 국제유가는 금년에도 배럴당 평균 25~27달러 수준을 유지하면서 세계 경제

성장의 걸림돌로 작용할 예정이다.

이와 같이 금년 세계경제는 일부 불안요인이 있음에도 불구하고 미국경제가 연착륙을 한다면 국제유가의 하향 안정 속에 3.5%의 성장세를 보일 것으로 보인다. 주요 경제 예측기관들은 향후 세계경제 성장에 대한 불안요인들로 고유가 지속, 미국 주식시장 붕괴 및 무역불균형 확대에 따른 경기침체, 일본의 재정적자, 신흥개도국의 금융불안 등을 들고 있다.

(2) 국내 경제 전망

국내 경기는 지난해 4분기부터 경제성장이 둔화되어 지난해 전체로는 9.2%의 성장률을 기록한 것으로 예상되나, 금년 경제성장률은 설비투자과 민간소비 증가율이 급격히 하락하면서 5.9%로 둔화될 것으로 보인다. 1999년에 10.3%의 증가를 보였던 민간소비는 지난해에 그 증가율이 둔화되어 연간 7.4% 수준을 나타낸 것으로 추정되며, 금년에도 경기둔화에 따른 소비심리 위축으로 인해 증가율은 4.2%를 나타내어 지난해 수준을 크게 하회할 것으로 전망된다. 기업의 설비투자는 금년에 경제성장 둔화, 물가상승폭 확대, 구조조정 및 합리화투자 등에 따라 증가율이 크게 둔화될 예정이다. 지난해에 감소세가 지속되었던 건설투자는 금년에 사회간접자본 예산의 증액, 대규모 민간투자사업, 신도시 개발 및 재건축 등으로 다소 회복되어 2.0%의 증가세를 나타낼 것으로 전망된다.

지난해에 높은 증가세를 나타낸 수출입은 금년에 크게 둔화되었지만, 국내 경기의 급격한 둔화로 수출(11.5%)보다는 수입 증가율(14.1%)이 더 큰 폭으로 떨어질 것으로 보여 무역흑자가 87억 달러에 달할 것으로 예상된다. 한편 금년 소비자물가는 3.5%의 상승률을 기록할 것으로 예상된다. 이는 지난해 하반기 이후의 국제유가 강세, 공공서

비스 요금의 인상 등에 의해 가중된 물가상승 압력이 금년에도 지속될 것으로 보이기 때문이다. 생산자물가도 금년에 유가를 포함한 국제원자재 가격이 크게 하락할 것으로는 보이지 않아 비용측면의 물가상승 압력과 함께, 공공서비스 관련 비용 인상, 농산물 직불제 도입 관련 농산물가격 상승, 노동시간 단축에 따른 실질임금 상승 가능성이 물가상승 요인으로 작용하여 금년에 3.2%의 증가율을 나타낼 전망이다.

아직까지 국내 경제는 그 동안 추진해 온 금융 및 기업부문의 구조개혁이 시장참여자들의 기대에 비해 미흡하거나 지연됨으로써 금융 및 실물부문의 안정성 및 투명성이 공고하지 못한 실정이다. 따라서 미미한 외부 충격이 발생하는 경우에도 경제의 불안정성이 확대되는 양상을 보이고 있다. 또한 최근 경기급락에 대한 우려와 함께 금융기관이 BIS 비율을 맞추기 위해 기업들에 대한 신용차별화로 신용경색이 심화되고 있다. 이러한 가운데 지속적인 구조조정을 위해 추가적인 공적자금이 투입될 예정이어서 재정적자가 향후 커다란 문제점으로 부상할 것으로 예상된다.

이와 같이 외환위기 이후 지금까지 우리 경제의 경쟁력 제고를 위해 정부주도로 구조개혁을 추진 중에 있으나, 구조개혁의 미흡으로 향후 그 성과가 가시화될 수 있는지는 현재의 상황으로는 불투명하다고 할 수 있다. 따라서 향후 구조개혁과 지식기반경제로의 이행 등에 따른 가시적인 성과가 어느 정도 나타난다면, 우리 경제는 금년에 5.9%의 성장률을 기록한 후 2002~2003년에도 5%대의 안정적인 성장이 가능할 전망이다. 그러나 구조개혁이 지연되고 세계경제 상황이 예상보다 악화될 경우 금년도 경제 성장률은 5.1%로 둔화되고, 2002~2003년에는 4%대로 성장이 급격히 둔화될 것으로

〈표 1〉 국내경제 전망

(단위 : 전년 동기 대비, %)

| | 1999 | 2000 | 2001 | | |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | 상반기 | 하반기 | 연 간 |
| 실질GDP성장률 | 10.7 | 9.2 | 5.7 | 6.0 | 5.9 |
| 최종소비지출 | 8.5 | 6.3 | 3.4 | 3.9 | 3.7 |
| (민간소비) | 10.3 | 7.4 | 3.8 | 4.5 | 4.2 |
| (정부소비) | -0.6 | 0.4 | 1.0 | 0.3 | 0.6 |
| 총자본형성 | 30.4 | 10.9 | 6.3 | 7.8 | 7.1 |
| 총고정자본형성 | 4.1 | 13.1 | 7.1 | 8.1 | 7.6 |
| (설비투자) | 38.0 | 39.0 | 11.9 | 15.1 | 13.5 |
| (건설투자) | -10.3 | -4.0 | 2.1 | 2.0 | 2.0 |
| 제화와 서비스의 수출 | 16.3 | 22.6 | 11.4 | 10.0 | 10.7 |
| 제화와 서비스의 수입 | 28.9 | 22.9 | 11.7 | 11.1 | 11.4 |
| 통관기준 수출입 | | | | | |
| 수 출(억 달러) | 1,437 | 1,746 | 935 | 1,010 | 1,946 |
| (증가율) | (8.6) | (21.5) | (13.0) | (10.0) | (11.5) |
| 수 입(억 달러) | 1,198 | 1,629 | 902 | 956 | 1,859 |
| (증가율) | (28.4) | (36.0) | (14.8) | (13.4) | (14.1) |
| 수출입차(억 달러) | 239 | 117 | 33 | 54 | 87 |
| 물 가 | | | | | |
| 소비자물가상승률 | 0.8 | 2.2 | 3.7 | 3.3 | 3.5 |
| 생산자물가상승률 | -2.1 | 2.1 | 3.3 | 3.1 | 3.2 |

자료 : 산업연구원

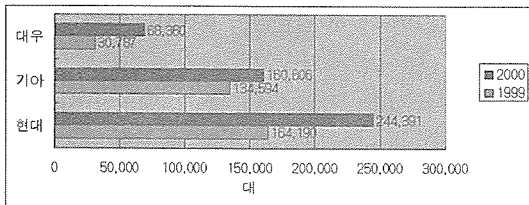
전망된다.

한편 국제 원유가, 원자재가격의 강제로 비용이 상승하여 채산성 악화가 우려되는 등 기업의 고비용-저수익 구조가 재현될 가능성이 높다. 이와 함께 대부분의 경제 예측기관들은 당초 금년 원화 가치가 상승할 것으로 예측하였으나, 미국 대선 이후 각국의 증시 및 통화불안이 가중되면서 엔화 및 동남아 각국의 통화 가치가 하락하고 있고, 원-달러 환율도 빠르게 상승하고 있다. 이는 기업·금융구조조정이 지연되고 금융시장의 신용경색이 심화되는 등 국내경제의 불안정성에 대한 외국인의 환위험 방어차원과 국내경기가 하강국면에 접어들고 있고 소비심리가 위축되어 있는 상태에서 수출경쟁력 제고를 위해서는 어느 정도 환율상승이 필요하다는 정부의 정책 때문이다. 최근의 이런 원화 환율의 급상승은 향후 정치불안이 해소되고 구조조정이 마무리되면서 안정될

것이며, 원/달러 환율은 2/4분기 이후 점차 하향 안정될 것으로 보인다. 이에 따라 금년도 원-달러의 환율은 지난해보다는 높은 연평균 1,250원 수준에서 결정될 예정이다. 지난해까지 유로화와 엔화에 대해 강세를 유지해 왔던 달러화 가치는 유로화에 대해서는 약세를 보일 것이나 엔화에 대해서는 강세기조를 유지할 전망이다.

2. 세계 완성차업계의 동향과 전망

지난해 세계 승용차 및 경트럭 수요는 1999년 대비 2.8%, 134만대가 증가한 4,900만대에 달한 것으로 추정되며, 생산은 4.1%가 증가한 5,150만대를 기록한 것으로 추정된다. 이러한 수요 증가는 세계 자동차시장의 1/3을 차지하고 있는 미국시장의 수요가 큰 폭으로 증가하였기 때문이다. 미국의 자동차 수요는 지난해에 유가상승에도 불구하고 지속적으로 증가하여 1,738만대에 달하였다. 이외 주요국 및 지역의 승용차 판매 실적은 일본이 2.4% 증가한 426만대, 중국이 7.0% 증가한 61만대, 인도가 6.1% 증가한 73만대, 중남미는 8.6% 증가한 186만대, 중동은 19.4%가 증가한 114만대를 기록하였다. 그러나 서유럽의 판매는 전년비 1.8% 감소한 1,480만대, 동유럽은 4.3% 감소한 229만대로 부진하였다. 이와 같이 지난해 전세계 자동차 판매는 유럽지역을 제외하고는 양호한 실적을 나타냈다.



자료 : 미국자동차공업협회

<그림 1> 국내 자동차업계의 미국시장 판매 실적

국내수요는 상반기까지 호조를 보였으나 하반기에 들어서면서 성장이 둔화되자 급속히 위축되었다. 그 결과 지난해 내수는 전년비 14% 증가한 145만대를 기록하였으며, 승용차 내수가 전년비 16% 증가한 106만대를 기록한 것으로 추정된다. 이와 같이 내수가 하반기에 둔화되었으나 국내 자동차업체의 지난해 생산은 신차종 개발에 따른 수출 호조로 인해 1999년보다 약 11%가 증가한 315만대로 사상 최고치를 기록하였다. 승용차 수출은 무려 42%가 증가한 160만대를 기록하였으며, 주요 수출시장별 판매실적을 현지국 통계를 통해 살펴보면 미국내 판매가 지난해 전년비 43.6%가 증가한 47만 3,357대를 기록하여 미국 자동차시장의 점유율이 전년비 0.7% 포인트 증가한 2.7%로 상승하였다. 서유럽시장에서의 판매 역시 수요 둔화에도 불구하고 지난해 1~11월중 전년 동기비 4.0%가 증가한 40만 1,501대를 기록하였으나, 동유럽시장에서의 판매는 지난해 1~9월중 전년 동기비 29.1%가 감소한 15만 9,598대에 그쳤다. 이에 따라 국내 자

<표 2> 세계 승용차 및 경트럭 수입 추이

단위 : 천대

| | 판 매 | | | | 생 산 | | | |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| 서유럽 | 13,426 | 14,378 | 15,098 | 14,832 | 13,512 | 14,076 | 15,152 | 15,474 |
| 동 구 | 2,183 | 2,180 | 2,394 | 2,290 | 2,209 | 2,301 | 2,470 | 2,610 |
| 러시아 | 1,150 | 1,065 | 1,149 | 1,203 | 1,055 | 923 | 1,009 | 1,070 |
| 북 미 | 17,034 | 17,616 | 19,114 | 19,981 | 15,690 | 15,596 | 17,088 | 17,809 |
| 미 국 | 15,161 | 15,586 | 16,944 | 17,381 | 11,800 | 11,649 | 12,621 | 12,896 |
| 중남미 | 2,467 | 2,078 | 1,711 | 1,859 | 2,203 | 1,744 | 1,422 | 1,684 |
| 아시아 | 7,808 | 6,491 | 7,237 | 7,825 | 12,698 | 11,184 | 12,310 | 13,073 |
| 일 본 | 4,492 | 4,093 | 4,154 | 4,255 | 8,492 | 8,056 | 8,100 | 8,369 |
| 중 동 | 929 | 928 | 954 | 1,139 | 238 | 240 | 222 | 293 |
| 전세계 | 45,082 | 44,913 | 47,718 | 49,059 | 47,655 | 46,761 | 49,427 | 51,472 |

자료 : FT, 2000. 12. 8에 의거 작성

주 : 1) 북미는 멕시코 포함.

2) 2000년은 추정치임.

동차업계의 서유럽 경자동차시장 점유율은 1999년의 2.7%에서 지난해에는 2.9%로 증가하였으나, 유로화의 약세에 따른 가격경쟁력의 열위로 판매 증가율이 점차 둔화되고 있다. 동유럽의 판매가 감소하고 있는 원인은 동유럽 최대시장인 폴란드시장이 침체에 빠져있고 현지에 진출한 대우자동차의 영업이 크게 위축되었기 때문이다. 이외 호주에 대한 수출은 호주 통화가치의 하락과 내수침체로 감소하였으며, 대아프리카 수출 역시 경제 성장률의 둔화와 환율 불안으로 감소하였다. 이와 같이 지난해 국내 자동차업계의 수출은 미국, 아시아, 중남미지역에 대한 수출이 회복되면서 사상 최고치를 기록하였으나, 금년에는 미국과 유럽의 경기 둔화, 고유가 지속, 공급과잉으로 인한 판매 경쟁의 심화, 대우차의 부도 및 매각지연에 따른 기업 이미지 추락과 생산 차질, 현지 금융제약 등으로 지난해보다 부진할 예정이다.

(1) 범세계적인 수요둔화

2001년 세계 자동차 수요는 고유가 지속, 미국경제의 성장둔화로 인해 전년대비 0.1%의 소폭 증가에 그칠 예정이다. 지역별로는 선진국의 수요가 전반적으로 부진한 가운데 중국과 러시아의 수요가 증가할 예정이다. 북미시장의 경우 캐나다와 멕시코의 수요 증가가 예상되는 반면 미국시장은 약 6% 수준의 마이너스 성장이 예상된다. 유럽시장의 수요는 금년과 비슷한 1,700만대에 근접할 예정이며, 일본은 경기회복세 및 경차 시장 확대에 힘입어 성장세를 유지할 예정이다.

이와 같이 금년 전세계 자동차 수요는 세계 양대 시장을 형성하고 있는 미국과 유럽에서의 수요가 감소하거나 정체되고 일본시장내 판매도 소폭 증가하는데 그칠 것이나, 개도국의 수요는 증가할 전망이다. 금년 미

〈표 3〉 세계 자동차 수요전망

단위: 천대, %

| 구 분 | 1999 | 2000추정 | 2001전망 | 증 감 륜 | |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------|-------------|
| | | | | '00/'99 | '01/'00 |
| 전세계 (승 용) | 55,295 37,100 | 57,401 38,140 | 57,480 38,040 | 3.8 2.8 | 0.1 ▲0.3 |
| 북 미 | 19,061 | 19,820 | 18,542 | 4.0 | ▲6.4 |
| 미국 | 16,935 | 17,381 | 16,182 | 2.6 | ▲6.9 |
| 서 유럽 | 16,853 | 16,870 | 16,910 | 0.1 | 0.2 |
| 아·태 | 11,290 | 12,130 | 12,890 | 7.4 | 6.3 |
| 일본 | 5,778 | 5,950 | 6,070 | 3.0 | 2.0 |
| 동 유럽 | 2,750 | 2,870 | 3,050 | 4.4 | 6.3 |
| 남 미 | 1,893 | 2,090 | 2,355 | 10.4 | 12.7 |

자료: 자동차공업협회 자료 일부 수정

주: 승용 및 경트럭 수요임

국시장에서의 승용차 및 경트럭 판매는 지난해보다 6.9% 하락한 1,620만대에 달할 예상이며, 일부 전문가들은 미국의 자동차 경기가 2003년까지 부진할 것으로 전망하고 있다. 이와 같이 미국내 수요가 둔화될 예상인 가운데 외국 자동차 업체의 미국내 현지 생산공장 건설이 지속적으로 이루어지고 있어 미국시장에서의 경쟁은 더욱 심화될 전망이다.

국내 자동차업계의 대미 수출은 미국시장에서의 지난해 판매실적이 1986년 이후 최고 수준이고 금년의 예상 수요 역시 과거에 비해서는 양호한 편이나 감소할 가능성이 크다. 이는 지난 5년간 미국의 소비자들 장기 성장세에 따른 증시 호황으로 인한 자산가치 증가와 제조업체들의 경쟁적인 인센티브 제공으로 8,000만대의 경자동차를 구매하여 1982~86년중의 6,800만대를 크게 넘어서 증시침체와 성장세가 둔화될 경우 수요가 급감할 가능성이 높기 때문이다.

개도국 수요 역시 지난해 수준을 약간 상회하는데 그칠 전망이다. 동남아시아와 중남미의 수요가 감소할 예상인 반면 중동과 중국의 수요는 큰 폭으로 증가할 예정이다.

이와 같은 범세계적인 수요 둔화에 따라 금년 국내 자동차 업계의 수출은 물량 기준으로 지난해보다 약 3%가 감소할 전망이다.

내수 역시 성장 둔화 여파로 인해 6% 정도 감소할 예정이다. 세계적인 자동차산업 전망 업체인 Autopolis는 우리 나라의 금년과 내년 승용차 수요가 감소할 것으로 전망한 바 있다. 이와 같이 내수와 수출이 부진할 예상인 가운데 국내시장에서의 경쟁은 외국자동차업계의 본격적인 진출로 인해 심화될 예정이다. 특히 일본업체의 진출은 국내 자동차업체에게 커다란 위협이 될 것이며, 삼성자동차를 인수한 르노의 공세적인 마케팅 전략 운용이 예상된다. 또한 미국의 신행정부와 EU도 자국 자동차업계의 국내 시장 진출 확대를 위해 시장개방 요구를 강화할 전망이다.

결국 국내외시장에서의 수요둔화가 예상되는 가운데 수출시장에서의 경쟁이 심화되고 외국업체의 내수시장 공략이 강화될 예상이어서 국내 자동차업체는 국내외시장에서 상당한 경쟁압력을 받게 될 예정이다.

(2) 대경쟁의 본격 전개

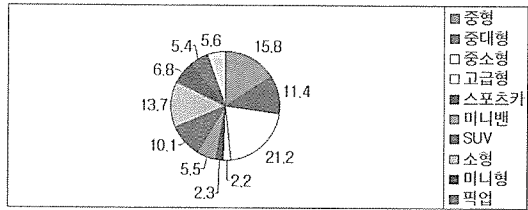
이와 같이 전세계적인 수요정체가 예상되는 가운데 최근 전세계 자동차업계의 경쟁은 예측불허의 양상을 보이고 있다. 인수합병의 가장 성공적인 사례로 평가되던 다임러 벤츠의 크라이슬러 인수가 다임러크라이슬러를 위기에 빠뜨린 반면 닛산을 인수한 르노는 단기간내에 닛산의 경영을 정상화시켜 주목을 끌고 있다. 다임러크라이슬러의 대주주들은 크라이슬러의 경영악화로 다임러크라이슬러의 경영실적마저 악화되자 경영진에 대한 문책을 요구하면서 피해보상 소송을 제기해 놓고 있다. 이러한 상황에서 현재 진행되고 있는 크라이슬러의 구조개편이 성공적으로 추진되어 크라이슬러의 경영이 정상화되는데는 향후 2~4년이 소요될

전망이다. 한편 외국 자동차업계의 직접투자를 적극 유치하였던 영국의 투자환경이 파운드화 강세와 임금상승 등으로 악화되면서 기존에 진출해 있는 외국 자동차업계의 공장폐쇄와 생산량 감축이 이어지고 있다. 더불어 안전규제가 강화되면서 리콜이 적극 실시되고 있으며, 그 여파로 인해 포드가 어려움에 직면해 있다. 포드는 캘리포니아 법원의 명령에 따라 대규모 리콜을 실시하고 있으며, GM 역시 브라질에서 생산한 130만대의 Corsa 모델을 리콜하였으며, 피아트도 브라질에서 Palios 모델 32만대를 리콜하였다.

한편 완성차업체들은 향후 2~3년간 수요가 둔화될 것을 예상하면서 또 다시 구조개편에 착수하였다. 대우자동차의 인수 대상 기업으로 부상한 GM은 그 동안 간판 사업 부문었던 올즈모빌 사업부를 폐쇄하기로 결정하는 등 다각적인 비용절감에 나서고 있다. GM은 대우자동차의 인수에 신중한 태도를 보이면서 중국을 포함한 동아시아시장 진출을 적극 모색하고 있다. 대우자동차의 인수 포기과 인기 차종인 익스플로러의 전복사고로 대규모의 차량 리콜을 실시한 포드 역시 유럽사업의 개편을 중심으로 한 구조개편을 추진하고 있다. 포드는 일본시장에서의 판매증대를 위해 도요타와 제판제휴를 체결하였다. 이외에 BMW는 로버를 매각하였으며, 부품업체들의 구조개편이 뒤따르고 있다. 이와 같이 지난해에도 세계 유수 완성차업체의 인수합병과 전략적 제휴 체결이 지속되었으며, 비용절감을 위한 구조개편이 재개되었다.

한편 포드의 익스플로러 리콜 이후 그 동안 판매가 증가하였던 스포츠유틸리티(SUV) 차량에 대한 수요가 둔화되고 있으며 이러한 추세는 당분간 지속될 전망이다. 전세계 자동차 판매의 94.3%를 차지하고 있

는 승용차와 경트럭의 차종별 판매현황을 살펴보면 <그림-2>와 같다.



주 : 승용차 및 경트럭 기준임.

<그림 2> 전세계 자동차 판매 비중

전술한 바와 같이 시장내에서의 경쟁이 심화되자 주요 자동차 업체들은 경쟁적으로 가격인하와 인센티브 제공을 확대하고 있으며, 이는 경영수지악화라는 부정적인 결과를 초래하고 있다. 빅 3는 판매 촉진을 위해 승용차 한 대당 평균 2,600달러의 인센티브를 제공하고 있으며, 이는 1996년의 평균 800달러보다 매우 높은 수준이다. 업체별로는 닌저 크라이슬러가 2,650달러, GM이 2,525달러, 포드가 2,596달러의 인센티브를 제공하고 있다. 더불어 빅 3는 인터넷 주문판매를 통해 차량 배송기간을 대폭 단축해 나가고 있다. GM은 현재 주문후 55~60일이 소요되는 배송기간을 15~20일로 단축할 계획이며, 포드 역시 3개 모델을 지난해 5월부터 인터넷을 통해 시범 판매하면서 배송기간을 단축해 나가고 있다.

한편 국내 자동차업체는 르노의 삼성인수 이후 현대자동차가 닌저크라이슬러와 전략적 제휴를 체결하고 대우자동차 일부 공장의 해외 매각이 추진되는 등 글로벌 네트워크 경쟁체제로의 진입을 통한 재도약을 적극 모색하고 있다. 또한 현대자동차가 미국 현지 공장의 건설을 검토하면서 그 동안 개도국 중심의 해외진출 전략을 운영해 온 국내 자동차업체의 세계화가 본격 추진될

전망이다.

이와 함께 금년 국내 자동차업체들은 내수부진이 예상됨에 따라 수출에 박차를 가할 계획이나 최근 세계시장 환경이 우리의 예상보다 빠른 속도로 변화하고 있어 낙관적인 기대는 금물이다. 국내 자동차업체는 금년에 일본시장에서 6,000대 이상의 판매 목표를 설정해 놓고 있으나, 지난 수년간 일본시장 공략에 적극 나섰던 빅 3가 가시적인 성과를 거두지 못했던 원인에 대해 분석해 본 후 일본진출 전략을 수립할 필요가 있다.

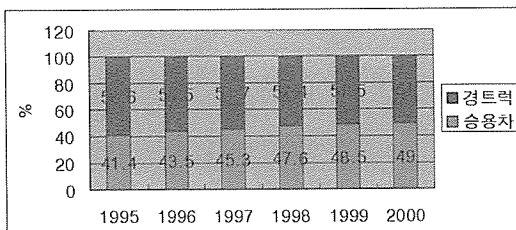
한편 국내 자동차업체의 수출은 1987년에 50만대를 넘어섰으나 수출시장의 90% 정도를 차지하였던 미국시장에서의 수요 감소로 인해 1989년부터 감소하기 시작하여 세계경제가 침체국면에 빠졌던 1990년에는 24만 7,100대로 급감하였다. 이후 미국 주도의 세계경제 성장세가 이어지고 국내 자동차업체의 수출시장 다변화가 이루어지면서 수출이 지속적으로 증가하여 지난해에는 사상 최대인 165만대의 수출실적을 기록한 것으로 추정된다. 특히 90%에 가까웠던 미국시장 의존도가 지난해에는 36%로 하락한 반면 서유럽시장 의존도는 32%로 증가하였다. 또한 개도국에 대한 수출이 비약적으로 증가하면서 중남미시장 의존도는 8.5%, 중동시장 의존도는 6.8%, 아시아시장 의존도는 3.5%로 증가하였으나 동유럽시장에 대한 수출이 대우자동차의 부도로 인해 급감하면서 의존도 역시 4.4%에 그쳤다. 또한 미개척시장인 태평양과 아프리카시장에 대한 의존도는 각각 5.5%와 3.4%에 불과한 실정이다. 이와 같이 아직까지 우리 자동차업체의 선진국시장 수출 의존도가 70%에 가까운 현실에서 선진국 경기가 침체에 빠질 경우 우리의 수출에 막대한 타격을 줄 것은 당연한 사실이다.

3. 타이어산업 동향 및 현안

지난해 전세계 타이어 판매는 자동차 판매의 호조에 따라 상승세를 유지하였다. 지역별로는 선진국시장에서의 판매가 증가한 반면 개도국시장에서의 판매는 부진하였다.

(1) 지역별 생산·판매 현황 및 전망

미국의 타이어 출하는 지난해 전년대비 3.7%가 증가한 3억 2,800만개로 사상최고 기록한 것으로 추정된다. 품목별로는 승용신차용타이어의 출하가 616만개로 호조를 보였으나, 경트럭신차용 타이어의 출하는 고유가와 화이어스톤 사태의 여파로 인한 스포츠유틸리티 차량의 판매 둔화로 인해 전년대비 11%가 감소한 750만개에 그쳤다. 중대형 트럭 신차용 타이어 출하 역시 전년대비 15.7%가 감소한 110만개에 그친 것으로 추정된다. 그러나 교체용 타이어의 출하는 화이어스톤 타이어의 리콜로 인한 반사 이익으로 전년대비 5.8%가 증가한 2억 300만개로 사상 최고치를 기록하였다. 북미지역 타이어 생산 및 판매는 2001년에는 자동차경기의 침체에 따라 부진할 것이나 2002년 하반기에는 회복될 전망이다. 한편 북미시장에서는 수입 타이어의 판매 증가와 유가 상승에 따른 연료절약형 타이어의 판매가 증가하고 있다. 유럽시장에서의 타이어 판매도 상승세를 유지하였으나 여타 지역의 판매는 큰 폭으로 증가하지 않았으며, 이러한 추세는 금년에도 지속될 전망이다.



자료 : FT, 2000. 12. 8
 주 : 2000년은 추정치

<그림 3> 북미시장 차종별 판매 추이

업체별로는 지난해 미쉐린의 성장이 두드러졌다. 미쉐린은 북미시장 판매 목표 신장률을 업계 평균의 3배로 잡고 마케팅을 강화하였으며, 화이어스톤 리콜에 따른 반사이익으로 목표를 무난히 달성한 것으로 추정된다.

브리지스톤사는 인디 카레이싱에 성공적으로 재입성한 자회사인 화이어스톤사와 함께 세계 2위 자리를 굳히려 하였으나 예상치 못하였던 화이어스톤사의 대규모 타이어 리콜로 인해 어려움에 처해 있다. 화이어스톤의 모기업인 브리지스톤의 지난해 순익은 1억 1,600만 달러로 전년대비 80%가 감소한 것으로 추정되며, 금년에는 4억 2,900만 달러의 흑자를 달성할 것으로 보인다. 브리지스톤은 화이어스톤 타이어의 리콜과 소비자 피해 보상을 위한 비용으로 7억 5,000만 달러를 계상해 놓고 있으나 일부 전문가들은 피해 소비자들의 소송이 급증하여 보상액이 500억 달러를 넘어설 수도 있으며, 결국 화이어스톤이 파산할 것이라는 전망도 내놓고 있다. 브리지스톤은 이러한 주장에 대해 일고의 가치도 없다고 강조하면서 화이어스톤이 지난해 5억 달러의 손실을 입었으나 2002년 하반기부터는 흑자를 기록할 것이라고 주장하고 있다. 지난해 3/4분기 화이어스톤의 교체용 타이어 판매는 전년 동기비 40%가 감소하였으며, 금년에는 지난해 대비 50%가 감소할 전망이다. 브리지스톤은 화이어스톤의 판매 감소를 보전하기 위해 브리지스톤 타이어의 북미시장 판매를 강화할 계획이며, 대규모 광고를 실시할 예정이다. 이와 같은 브리지스톤의 노력에도 불구하고 화이어스톤이 상실한 시장 점유율을 만회하는데는 10여년이 소요될 것으로 전문가들은 평가하고 있다.

(2) 소비자 안전의식 및 규제의 강화

지난해 타이어산업내 최대의 관심사는 화

이어스톤 타이어의 리콜을 들 수 있다. 화이어스톤의 타이어 리콜은 경쟁업체의 생산 증대라는 결과를 초래하였지만 생산자와 소비자들에게는 품질과 안전에 대한 주의를 환기시키는 계기로 작용하였다. 소비자들 사이에 화이어스톤 타이어에 대한 수요가 급감하면서 굿이어사의 경트럭용 235/75R15 타이어의 복미 생산은 500%가 증가하였으며, 미쉐린사의 스포츠유틸리티용 타이어 생산도 250%가 증가하였다. 또한 쿠파사와 컨티-제너럴사의 생산 역시 배증하였다. 브리지스톤사는 화이어스톤 타이어의 복미 판매와 생산이 급감하자 브리지스톤 타이어를 일본으로부터 공수해 공급하였으며, 금년 봄까지 리콜 타이어를 전부 교체할 계획이다. 최근 공개된 브리지스톤의 조사 결과 금번 사고는 타이어와 차량의 디자인 결함, 타이어 제조공정상의 문제, 소비자들의 잘못된 타이어 취급 등 여러 가지 요인이 복합적으로 작용하여 발생한 것으로 나타났다.

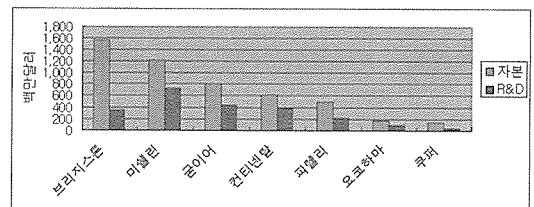
한편 화이어스톤의 타이어 리콜 이후 피렐리사가 14만개의 타이어를 리콜한데 이어 굿이어사도 트레드 분리로 인한 인사사고로 인해 미국 고속도로교통안전국(NHTSA)의 조사를 받고 있다. NHTSA는 굿이어사가 1991년부터 97년에 걸쳐 GM과 포드의 경트럭과 밴에 장착하기 위해 2,000만개를 생산한 'Load Range E' 타이어가 인사사고를 유발하였다는 소비자들의 주장에 따라 조사에 착수하였다. NHTSA의 조사는 리콜을 명령하기 전 단계인 '예비평가(preliminary evaluation)'수준이나 조사가 확대될 가능성도 배제할 수 없다. 굿이어사는 제조공정상에 하자는 없으며, 과적이나 부적절한 공기압과 도로 불량 등이 사고의 원인이라고 주장하면서 리콜을 실시하지 않을 것이라고 해명하고 있다. 이와 같이 화이어스톤의 리

콜 이후 소비자들의 타이어 안전에 관한 관심이 고조되고 있어 선진국 규제 당국의 안전규제가 강화될 전망이며, 선진국시장에서 문제를 유발하거나 품질이 열악하다고 평가되는 제품에 대한 소비자들의 구매가 급감할 전망이다.

(3) 투자 확대 및 생산 효율성 제고

전세계 타이어업체의 설비투자는 1999년 8월~2000년 7월중 30여건, 16억 달러를 기록한 것으로 추정된다. 이에 따라 향후 2~3년내에 전세계 타이어 생산능력은 2,300만~2,800만개가 증가할 전망이다. 이러한 타이어업체의 설비투자는 피렐리사가 주도하고 있다. 피렐리사는 자체 개발한 새로운 생산시스템인 모듈통합로봇시스템(Modular Integrated Robotic System)을 사용하는 5~6개의 공장을 건설할 계획이다. 피렐리사는 이미 이탈리아 밀라노에 동 시스템을 사용하는 신규 공장을 가동하고 있으며, 미국내 공장 건설을 모색하고 있다. 피렐리사가 계획하고 있는 증설 투자가 완료될 경우 피렐리사의 생산능력은 1,000만개가 증가할 전망이다.

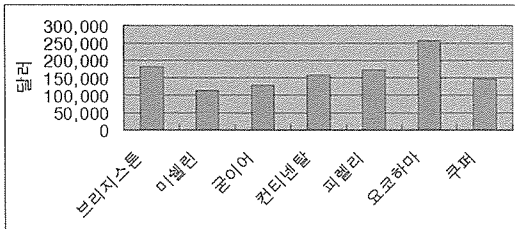
미쉐린사는 2005년까지 아시아 지역 제 2위의 생산업체로 자리잡는다는 계획아래 아시아지역 매출을 배증할 계획이다. 이를 위해 미쉐린사는 기존 태국공장의 설비를 증대하는 한편 인도에 신규공장 건설을 모색하고 있으며, 상해 타이어와의 합작투자를 통해 중국내 판매를 증대할 계획이다.



자료 : 전계서

<그림 4> 자본 및 연구개발 투자 현황(1999)

굳이어사는 태국 설비 확충에 1억 달러를 투자할 계획이며, 인도 신규공장 건설에 1억 1,500만 달러를 지출할 계획이다. 굳이어사는 인수한 던롭사와 제휴사인 스미토모사와의 통합을 순조로이 추진하고 있다. 굳이어와 제휴하고 있는 스미토모사는 향후 2년 내에 동남아 생산을 증대할 계획이다. 1997년부터 인도네시아 현지 공장을 가동하기 시작한 스미토모사는 9,200만 달러를 투자하여 제 2 공장을 건설하는 한편 기존 공장의 생산 능력도 1,820만 달러를 투자하여 일일 4,500개에서 6,000개로 증대할 계획이다. 스미토모사는 인도네시아 제 2공장에서 일일 10,000개의 레이디얼 타이어를 생산할 계획이다. 또한 스미토모사는 1972년부터의 기술지도에 이어 1992년부터 던롭 타이어의 계약 생산을 실시해 오고 있는 대만의 화흥 고무의 지분 10%를 인수하였다.



자료 : ERJ, Global Tyre Report 2000.
주 : 인당 생산 기준임.

<그림 5> 주요 업체별 생산성 현황(1999)

한편 피렐리사는 생산 효율성의 제고를 위한 투자와 함께 전자 상거래 시스템의 구축에 박차를 가하고 있으며, 인당매출액으로 평가한 생산성은 오즈 타이어가 49만 4,530달러로 가장 높게 나타났다.

(4) 인수합병 및 제휴의 확대

상위 타이어 3사는 세계 1위 자리를 차지하기 위해 중소기업체를 인수하거나 개도국업체와의 전략적 제휴를 적극 모색하고 있다.

굳이어사는 던롭의 인수로 연산 4,000만개의 추가 생산능력을 확보하면서 세계 제 1위 생산업체의 자리를 차지하였다. 범세계적으로 일일 83만개의 생산능력을 보유하고 있는 미쉐린 역시 주문량과 설비 가동률에 따라 기복을 보이고 있으나 연산 2억~2억 9,000만개의 생산능력을 보유하고 있다. 매출액면에서 1위를 차지하고 있는 브리지스톤은 자회사인 화이어스톤의 대규모 리콜로 인해 타격을 받고 있지만 조기 회복을 위해 노력하고 있다.

이들 선진국 타이어업체들은 균형잡힌 범세계 생산체제의 구축을 위해 신흥시장 국가의 타이어업체들과 전략적 제휴를 체결하고 있다. 최근 미쉐린은 폴란드의 Nokian 타이어와 컨티넨탈사는 이란의 Kerman 타이어와 제휴하였다. 한편 지난 1980년대와 90년대의 인수합병 붐으로 인해 상위 10대 업체의 전세계 타이어시장 점유율은 80%를 상회하고 있다. 특히 상위 3대 업체의 시장 점유율은 각각 19.5%에 달하고 있는 것으로 나타나고 있다. 상위권 업체들은 이에 그치지 않고 중소기업체의 인수합병을 지속할 전망이다. 도이치 은행은 타이어산업내에서 전개되고 있는 인수합병 비용이 점차 증가

<표 4> 주요업체별 영업현황

단위 : 백만 달러, %

| 회사 | 매출액 | 영업 이익 | 증감률 | 영업 이익률 | 순이익 | 증감률 | 순이익률 |
|-------|----------|---------|-------|--------|-------|-------|------|
| 브리지스톤 | 18,295.8 | 2,077.0 | -1.0 | 11.4 | 777.9 | -15.2 | 4.3 |
| 미쉐린 | 14,657.2 | 1,313.2 | 14.9 | 9.0 | 194.3 | -68.2 | 1.3 |
| 굳이어 | 12,880.6 | 540.4 | -52.0 | 4.2 | 241.1 | -64.7 | 1.9 |
| 컨티넨탈 | 9,725.5 | 544.5 | 34.4 | 5.6 | 250.0 | 69.9 | 2.6 |
| 피렐리 | 6,903.1 | 722.0 | -6.3 | 10.5 | 324.8 | 10.5 | 4.7 |
| 스미토모 | 4,478.6 | 208.9 | -14.5 | 4.7 | 43.4 | -2.1 | 1.0 |
| 요코하마 | 3,520.6 | -122.9 | - | - | -80.9 | - | - |
| 토요 | 2,082.8 | 32.6 | - | 1.6 | 27.7 | - | 1.3 |
| 쿠파 | 2,196.3 | 239.1 | 14.1 | 10.9 | 125.4 | 6.6 | 6.2 |

자료 : ERJ

하고 있는 것으로 평가하고 있다. 최근 타이어산업내 평균 인수거래 비용은 인수업체 매출액의 79%에 달하고 있으며, 이러한 시장 점유율 확대를 위한 상위업체들의 인수 합병은 순익에 부정적인 영향을 미치고 있다. 도이치 은행은 시장 점유율 1% 확대를 위한 인수비용이 최근 5억 달러에 달하고 있다고 평가하고 있다. 이와 같이 비용이 증가하고 있으나 향후 수년내에 상위권 업체들은 7% 포인트의 시장 점유율 확대를 모색하고 있으며, 이들 업체들이 지불해야 할 비용은 35억 달러에 달할 전망이다. 이와 같이 타이어산업내에서의 과점적 경쟁이 심화되고 있어 중위권 업체들의 생존 경쟁은 더욱 심화될 전망이다.

4. 시사점 및 수출 전망

세계 타이어시장 규모는 700억 달러를 상회하고 있으나 국내 타이어업체의 세계시장 점유율은 4.5%에 불과한 실정이다. 이러한 가운데 세계시장에서의 경쟁이 심화되고 있으며, 특히 대형 업체들의 시장 점유율 확대 경쟁이 가속화되고 있다. 이에 따라 상위 업체들의 시장 지배력이 강화되고 있으며, 중위권 업체들은 틈새시장의 개척을 위한 노력을 강화하고 있다.

(1) 구조개편의 지속

국내 타이어업체는 선진 대형 타이어업체를 중심으로 한 네트워크간의 경쟁이 심화될 것에 대비하여 위험관리를 강화하는 한편 경영환경 변화에 신속히 적응할 수 있도록 구조개편을 지속적으로 추진함으로써 경쟁력을 강화하여야 한다.

국내 타이어업체는 IMF 체제의 조기 졸업과 신경제라는 지난해의 시행착오에서 신속히 벗어나 시야를 세계시장으로 돌려 현실적이며, 구체적인 경쟁 전략을 수립하여야 한다. 최근 국내 타이어업체들은 정보기

술(IT)을 적극 도입하기 위해 국내외 우수 IT 전문업체와 제휴하고 있으나, 범세계적인 기업간 네트워크 형성은 미진한 편이다. 이에 따라 국내 업체는 기업의 독자 생존이 점차 어려워지고 있는 현실을 고려하여 국내외 업체와의 효율적인 네트워크 구축에 적극 나서야 한다. 또한 완성차업체들의 인터넷을 통한 부품구매가 본격화될 예상에 따라 B2B 관련 투자확대와 대응전략을 모색하여야 한다. 아직까지 극히 일부의 국내 기업들만이 범세계 초일류 기업들이 주도하고 있는 B2B 공동망 구축과 국제 표준화 프로젝트에 참여하고 있는 실정이다. 이러한 선진업체들의 움직임이 비용절감에 목표를 두고 추진되고 있다는 점은 주지의 사실이다. 특히 금년과 같이 기업의 매출증대가 어려운 시기에는 비용절감을 통한 수익률 제고가 기업의 최대 목표가 될 수 있다. 따라서 국내 타이어업체들은 다양한 비용 절감 수단을 동원하여 수익을 제고함으로써 미래를 위한 투자재원을 확보하고 고객의 욕구를 충족시킬 수 있는 새로운 제품 개발에 경주하여야 한다.

또한 정보화시대에 부응하기 위해서는 정보기술 전문인력을 확보하거나 양성하여야 한다. 오토모티브 컨설팅 그룹은 전세계 자동차산업내 관련 인력이 60,000여명 부족한 것으로 평가하고 있다. 동사는 또한 전세계 자동차부품업체의 20%만이 e-비즈니스 전략을 운영하고 있으며, 범세계적인 공급사슬(supply chain)에 디지털기술이 접목될 경우 2005년까지 1,740억 달러의 비용절감이 가능할 것으로 평가하고 있다.

(2) 시장 개척과 첨단 기술의 개발

국내 타이어업체는 장기적인 관점에서 미국과 서유럽의 선진국시장 관리를 철저히 하는 한편 교역장벽이 완화된 중남미와 WTO 가입을 목전에 둔 중국시장, 유가급등

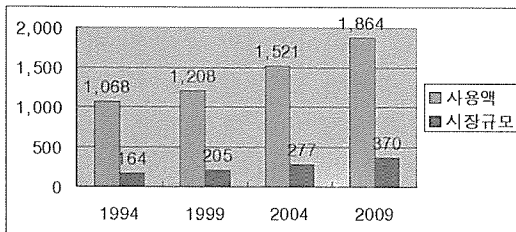
으로 수요가 증가할 중동시장을 적극 개척하여야 한다. 완성차업체는 자동차와 전자통신 기술이 접목된 안전지향형 시스템인 텔레매틱(Telematics) 시스템을 개발하여 고객만족을 실현시키는 동시에 온 라인 판매에 대비한 품질관리를 철저히 하여야 한다. 유럽 자동차업체는 2010년에 EU 5대 자동차 대국인 독일, 영국, 프랑스, 이탈리아, 스페인의 차량 소유자들이 동 시스템에 140억 달러 이상을 지출할 것으로 예상하고 있다. 이미 위성을 이용한 실시간 교통 정보 시스템, 전방주시 카메라와 함께 작동하는 센서, 도난 차량 위치 추적 시스템, 차량내 전자메일 및 음성메일 서비스, 차량내 장착 주문형 비디오 및 게임 장치 등이 상용화되어 있다.

결과 동 옵션을 구매한 소비자는 1.8%에 불과하였다고 주장하고 있다. 그러나 안전규제가 강화되면서 동 타이어에 대한 수요가 증가할 예상이며, 미쉐린은 타이어 파열후 시속 55마일로 125마일까지 운행할 수 있는 타이어를 개발하였다. 미쉐린의 모델은 2002년 중반에 출시될 GM 캐딜락 고급형에 장착될 계획이다. 이와 같이 아직 런플랫 타이어에 대한 수요는 미미한 편이나 동 제품에 대한 수요증가와 이에 따른 가격인하가 예상되어 런플랫 타이어의 수요는 점증할 전망이다. 타이어 전문가들은 런플랫 시스템의 가격이 현재의 절반 이하로 떨어질 경우 수요가 급증할 것으로 예상하고 있다.

이와 함께 타이어의 공기압력을 자동 측정하여 운전자에게 알려주는 공기압 측정기 (pressure monitor)에 대한 소비자의 관심이 고조되고 있다. 현재 시판되고 있는 측정기는 아이스하키 팍 크기로 타이어의 내부 압력이 떨어질 경우 휠회전을 에너지원으로 활용하여 적절한 수준까지 공기를 자동 주입시켜주는 기능을 발휘하고 있다. 이와 같은 타이어 안전장치가 관심을 끌고 있는 이유는 미 의회가 화이어스톤 사건 이후 향후 3년내에 판매되는 모든 승용차에 타이어의 공기압을 운전자에게 알려주는 시스템을 장착하도록 의무화하였기 때문이다. 이러한 미 의회의 결정은 트레드 분리의 가장 큰 원인이 낮은 공기압 때문으로 평가하였기 때문이다. 이에 따라 그 동안 생산비용의 증가라는 이유로 동 장치의 부착을 회피해 온 완성차 업체들은 더 이상 안전장치의 부착을 회피할 수 없게 되었다. 이미 GM은 2000년 모델의 1/3 가량에 공기압 측정기를 장착한 것으로 알려졌다.

향후 타이어 안전장치의 개발이 가속화되어 공기압뿐 아니라 현재 화이어스톤 사고

단위 : 천달러, 억달러



자료 : Freedonia Group

<그림-6> 대당 전자부품 비용 및 OEM 전자 부품시장 전망

한편 화이어스톤 타이어의 리콜 이후 전 세계 소비자들간에 안전에 대한 관심이 고조되자 타이어업체들은 소위 ‘스마트’ 타이어의 판매와 개발을 가속화하고 있다. 이미 타이어업체들은 파열후 상당 거리를 주행할 수 있는 런플랫(run-flat) 타이어를 개발하여 완성차업체에 공급하고 있으나, 가격문제로 완성차업체들이 장착을 기피하고 있다. 포드사는 런플랫 타이어를 640달러의 옵션가격으로 링컨 컨티넨탈에 장착하여 판매한

의 또 다른 원인으로 지적되고 있는 차량 하중과 타이어 내부온도를 자동으로 측정할 수 있는 장치의 개발도 예상된다. 또한 타이어 문제를 인터넷을 통해 운전자에게 즉각 통보하고 인근 서비스센터의 위치를 음성으로 알려주는 시스템도 등장할 전망이다. 이와 같이 타이어 안전과 관련한 장치들이 속속 개발되어 시판될 경우 2010~2020년경에는 운전자들이 타이어를 교체할 필요없이 인근 서비스 센터에서 타이어를 수리하는 것으로 모든 문제를 해결하는 시대가 도래할 것이라는 예측도 대두되고 있다.

(3) 품질, 안전 관리의 강화

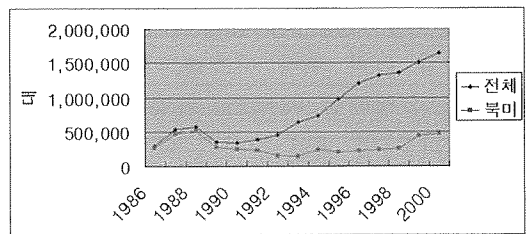
최근 선진국시장에서 국내 자동차에 대한 수요가 소비자 만족도가 상승하면서 큰 폭으로 증가하고 있다. 그러나 이러한 증가는 국내 자동차의 품질수준이 급격히 상승했다기 보다는 상대적으로 저렴한 가격과 세계 최장수준의 보증수리기간 등의 판매후 서비스 기능이 강화되었기 때문이다. 전술한 바와 같이 선진국시장에서의 품질 및 안전기준이 강화되고 있는 시점에서 안전에 직결되는 품질 수준이 향상되지 않는 한 국내 자동차 업계가 세계시장에서 비교우위를 확보·유지하기는 어려운 실정이다. 이미 국내 업계는 1980년대 말과 90년대 초에 걸쳐 미국시장에서 이러한 경험을 한 바 있다.

한편 국내 타이어업계는 미쉐린과 굽이어사가 공동으로 추진하고 있는 런플랫(run-flat) 타이어의 기술표준화와 같은 공동 연구개발을 활성화하여야 한다. 양사는 미쉐린의 Pax 비표준 타이어 및 휠 시스템을 런플랫 미래기술로 선정하여 공동 개발하고 있다.

(4) 수출 증대 노력의 강화

지난해 국내 타이어업계의 자동차용 타이어수출은 전년비 4.3%가 감소한 12억 6,000만달러에 달한 것으로 추정된다. 이에 따라

타이어 수출은 해외시장에서의 수요 증가에도 불구하고 2년 연속 감소하는 결과를 나타냈다. 지역별로는 장기 성장세로 인해 자동차 수요가 사상 최고치를 기록한 북미와 유가 상승의 수혜로 인한 중동, 현지 자동차 생산 증가에 따른 중남미에 대한 수출이 증가한 반면 유럽에 대한 수출은 유로화 약세에 따른 가격경쟁력 상실로, 동남아, 대양주, 아프리카에 대한 수출은 이들 지역의 경기 침체로 부진하였다.



〈그림 7〉 자동차 수출 추이

금년 우리 타이어업계의 수출은 지난해에 비해 3.2% 증가한 13억 달러를 기록할 전망이다. 중동과 중남미에 대한 수출은 상승세를 유지하겠으며, 북미시장에 대한 수출은 소폭 증가하는데 그칠 것이며, 동남아, 대양주 및 아프리카에 대한 수출은 부진할 예정이다. 우리 업계 최대의 수출시장인 EU에 대한 수출은 EU 경제의 성장세 지속과 유로화의 강세에 따른 가격경쟁력의 회복에 따라 호전되겠다. 이와 같이 수출시장 환경이 급변하고 있어 국내 업계는 선진국시장 관리를 강화하는 한편 원화가치 하락에 따른 수입 원자재 가격 상승분을 여타 비용절감으로 상쇄하고, 가격경쟁력 우위를 활용하여 수출증대에 적극 나서야 할 것이다. 이미 전세계 자동차산업내의 대경쟁은 시작되었으며, 경쟁환경 변화에 신속하고 유연하게 적응해 나갈 수 있는 기업만이 21세기에 생존할 수 있을 것이다.