

자동차산업의 양극화 현황과 타이어산업의 대응전략

이 항 구*

최근 경기침체속에 이른바 양극화 현상이 문제로 대두되고 있다. 즉 4-5% 대의 성장세 하에서 득을 보는 것은 수출기업, 대기업, 그리고 그러한 기업의 정규직 근로자들 뿐이고, 내수기업, 중소기업, 비정규직 근로자들은 어려움을 겪고 있다는 것이다. 이하에서는 자동차산업이 직면하고 있는 유가상승, 내수부진의 영향 및 자동차산업의 양극화 현황과 선진국 타이어업계의 동향에 대해 살펴 본 후 타이어산업을 포함한 자동차산업의 지속적인 성장을 위한 정책을 제시해 보기로 한다.

1. 자동차산업 현황과 전망

금년 9월 국내 자동차 생산은 내수불황에도 불구하고 높은 수출 증가로 전년동월대비 5.8%가 증가한 28만 5,000대를 기록하면서 5개월 연속 증가세를 보였다. 이에 따라 금년 1~9월중 자동차 생산은 246만 7,000대로 전년동기대비 9.2%가 증가해 사상 최대치를 기록하였다. 9월중 국내판매는 내수경기 침체의 장기화, 유류가격 인상, 추석 연휴에 따른 영업일수 감소 등의 부정적인 요인에도 불구하고 현대 쏘나타와 기아 스포티지의 '신차효과'에 힘입어 9만대를 넘어서 전년동월대비 5.4%가 감소하는데 그쳐 감소세가 크게 둔화되었다. 한편 수출은 9월중에 선진국시장을 포함하여 동유럽, 중동, 중남미지역에 대한 수출이 급증함에 따라 전년동월대비 23.5%가

증가한 19만 6,000대를 기록해 2003년 9월 이후 13개월째 증가세를 보였다. 그 결과 1~9월중 완성차 수출은 전년동기대비 37.7% 증가한 165만 7천대로 사상 최대치를 기록하였다.

이와 같이 국내 자동차산업은 내수침체에도 불구하고 수출이 큰 폭으로 증가하면서 생산이 사상 최고치를 기록하는 등 양호한 실적을 기록하고 있으나, 고유가로 인해 세계경제의 성장세가 둔화될 가능성이 높아 안정세를 유지하기 어려울 전망이다.

(1) 고유가의 영향

유가가 고공행진을 지속하면서 자동차내수를 위축시키고 있으나 아직까지 생산비용 압박 요인으로는 작용하지 않고 있다. 자동차산업은 에너지 저소비형산업으로 자동차 및 트레일러 제조업의 생산비에서 차지하는 연료비(전력비 제외)의 비중은 0.35%에 불과한 실정이다. 업종별로는 완성차조립산업의 연료비 비중이 0.3%, 부품산업의 연료비 비중은 0.46%로 중소기업이 대부분인 부품산업의 비중이 높게 나타나고 있다. 그 동안 자동차업체들이 비용절감차원에서 에너지비용을 꾸준히 절감해 온 결과 원유의존도가 큰 폭으로 낮아져 유가상승이 제조원가에 미치는 영향이 적은 반면 유류가 인상으로 인해 자동차내수는 침체국면에서 벗어나지 못하고 있다.

한편 유가가 지속적으로 상승하여 비용상승 요인으로 작용하더라도 자동차업체들은 전세계적으로 자동차 판매 경쟁이 심화되고

*산업연구원, 자동차조선팀장

있어 유가상승에 따른 생산원가 상승분을 제품가격에 전가하지 않고 자체 흡수할 수밖에 없는 실정이다. 유가상승이 자동차산업 체산성에 미치는 효과는 유가상승의 생산비 상승효과와 사실상 동일하다고 볼 수 있다. 따라서 금년 평균 유가가 2003년 대비 38% 상승할 경우 제조원가가 0.812% 상승하며 체산성도 그만큼 악화될 예정이다. 이와 같이 유가 상승에 따른 자동차산업의 제조원가 상승률이 낮아 자동차업체들은 수출가격 인상을 단행하지 않고 있다. 완성차보다 원가부담 압력이 큰 부품산업도 글로벌 소싱의 확대에 따라 납품가격 인하 경쟁이 심화되고 있어 소폭의 원가 상승부담을 수출가격에 전가시키기 어려운 실정이다.

현재와 같은 유가 상승세가 지속될 경우 세계 경제 성장률이 둔화되면서 자동차 수출이 둔화될 가능성이 높으나, 여타 산업에 비해서 수출 둔화폭은 적을 예정이다. 세계 최대의 자동차시장이자 국내 자동차산업의 최대 수출시장인 미국의 자동차 수요는 2001년의 경기침체시기에도 사상최고치를 기록한 바 있다. 이는 미국의 유가가 상대적으로 낮고 자동차업체들이 수요 촉진을 위해 경쟁적으로 대규모 현금 보상판매를 실시하였기 때문이며, 자동차업체들은 이러한 전략을 계속 유지하고 있다. 미국의 자동차 수요는 현재 갤런당 2달러에 육박하고 있는 휘발유가격이 30% 이상 추가 인상되지 않는 한 큰 폭으로 감소하지는 않을 예정이다. 유럽의 자동차 수요도 연비가 높은 디젤차량의 보급확대와 경

유가격을 정책적으로 낮게 유지하고 있어 소폭 감소할 예정이다. 이와 같이 국내 자동차산업의 양대 수출시장인 미국과 유럽시장의 자동차 수요가 큰 폭으로 감소하지 않을 전망이다. 하이브리드자동차가 본격 출시되면서 업체간 경쟁이 심화될 예상에 따라 금년과 같은 수출 신장세를 기대하기는 어려운 실정이다.

(2) 내수부진의 원인

국내 자동차판매는 1996년에 164만대를 정점으로 IMF경제위기 상황에서 78만대까지 감소하였다가 2002년에는 162만대로 회복하였지만 지난해에 132만대로 다시 감소하였다. 지난해에 18.7%나 감소한 국내 자동차판매는 금년 상반기에도 전년 동기대비 25.6%나 감소하였으며, 이후에도 회복될 기미를 보이지 않고 있다.

이러한 내수의 변동은 경기에 민감하게 반응하는 신규수요의 변화에 크게 영향을 받고 있다. 자동차 신규수요는 외환위기상황에서 큰 폭으로 감소하였고, 그 후 경기회복과 더불어 큰 폭으로 증가하였다가 최근의 경기침체로 다시 감소세를 보이고 있다. 반면 대체수요는 교체주기, 특소세 등 각종 정책변수에 영향을 받기는 하지만 비교적 꾸준히 증가하고 있다. 전반적으로 볼 때 최근의 자동차수요 감소는 경기침체, 미래에 대한 불확실성, 유류가격 급등, 신용불량자 증가 등의 부정적 요인에다가 신차 대기수요까지 발생해 신규수요가 급격하게 감소한데 따른 것으로 평가

<표 1> 세계 자동차 수요둔화에 따른 수출 둔화 전망

단위 : %, 백만달러

수출대상국	주요 수출품목	주요 수출국의 수출둔화요인	수출둔화 예상율		수출둔화액	
			2004하반기	2005상반기	2004하반기	2005상반기
· 미국 · 유럽 · 기타지역	자동차 및 부품	· 성장둔화에 따른 수요부진 · 저성장세 지속에 따른 수요 둔화	완성차: 3.8 부품 : 5.9	완성차: 4.2 부품 : 8.1	완성차 438 부품 156	완성차 475 부품 222

할 수 있다.

일반적으로 자동차보유의 성숙기에 접어들면 자동차의 신규수요는 감소하기 마련이지만 대체수요의 증가가 이를 보완하여 전체적인 자동차수요는 일정수준을 유지하게 된다. 그러나 최근의 자동차수요 감소는 신규수요가 급격하게 감소된데 반해 대체수요가 그만큼 증가하지 못한데 기인한다고 볼 수 있다. 여기에 차량보유가계가 자동차를 추가로 구입하는 증차 수요마저 부진하여 내수가 크게 위축되었다. 최근 신차 출시가 이루어지면서 내수감소세가 둔화되고 있으나 당분간 자동차 내수가 큰 폭으로 증가할 가능성은 낮으며, 추가적인 내수부양정책 역시 특소세 인하효과가 단기간에 그쳐 기대하기 어려운 실정이다.

한편 국내 업계는 세계 최대의 자동차 시장을 보유하고 있는 미국 자동차업계의 내수부양 의지를 타산지석으로 삼아야 할 것이다. 미국의 자동차업계는 2001년 3월 이후의 경기침체에 9.11사태가 발생하자 경기침체의 가속화를 방지하기 위해 적극적인 판촉전략을 수립하여 운용한 결과 사상 최대치의 판매 실적을 기록하였으며, 경기가 회복된 후 안정세를 유지하고 있다. 물론 이러한 판촉전

략이 상대적인 경쟁력 열위로 미국시장 점유율이 점감하고 있던 빅 3의 고육지책으로도 해석할 수 있으나, 자동차산업이 국가경제에 미치는 영향을 고려하여 자동차 수요를 높은 수준에서 유지하려는 빅 3의 노력은 높이 평가할만하다. 빅 3가 적자를 감수하면서까지 현금 보상판매를 실시하자 미국정부는 다양한 지원정책을 펼치고 있다. 2002년 초 미국정부는 21세기 미래형자동차 개발 경쟁에서 빅 3가 뒤지지 않도록 전기자동차개발 지원예산 5억 달러에 12억 달러를 추가하여 빅 3의 연료전지 개발 등을 지원하는 “Freedom Car” 프로젝트를 수립하여 운용하고 있다. 또한 미국정부는 빅 3가 비교우위를 확보하고 있는 5만 달러 이상의 대형 SUV 판매를 촉진하기 위해 소득 공제 혜택을 한시적으로 부여하고 있다. 대형 SUV의 대당 판매 이익율은 40% 정도에 달할 정도로 높은 편이며, 주 소비 계층은 소기업가, 전문직 종사자 등 고소득층으로 미국 정부는 동 시장에서 빅 3가 지속적으로 비교우위를 확보하면서 수익을 올릴 수 있는 기반을 조성해 준 것이다.

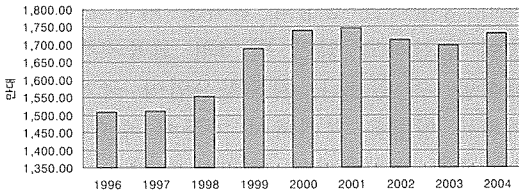
결국 미국은 정부와 기업이 공동으로 자동차 내수를 유지하는데 노력하고 있으며, 기업

〈표 2〉 자동차수요관련 주요지표

단위 : 대, %

	보유대수	증가율	국내판매	증가율	대체수요	증가율	신규수요	증가율
1995	8,468,901	14.4	1,555,902	0.0	491,348	15.5	1,064,554	-5.8
1996	9,553,092	12.8	1,644,132	5.7	559,941	14.0	1,084,191	1.8
1997	10,413,427	9.0	1,512,935	-8.0	652,600	16.5	860,335	-20.6
1998	10,469,599	0.5	779,905	-48.5	723,733	10.9	56,172	-93.5
1999	11,164,319	6.6	1,273,029	63.2	578,309	-20.1	694,720	1136.8
2000	12,059,861	8.0	1,430,460	12.4	534,918	-7.5	895,542	28.9
2001	12,914,613	7.1	1,451,450	1.5	596,698	11.5	854,752	-4.6
2002	13,949,441	8.0	1,622,268	11.8	587,440	-1.6	1,034,828	21.1
2003	14,587,333	4.6	1,318,312	-18.7	680,420	15.8	637,892	-38.4
2004.6	14,780,759	-	543,335	-25.6	349,909	20.4	193,426	-56.0

주 : 증가율은 전년 동기대비, 신규수요 = 당해연도보유대수 - 전년도 보유대수, 대체수요 = 국내판매 - 신규수요



주 : 2004년은 예측치

〈그림 1〉 미국의 자동차 수요 추이

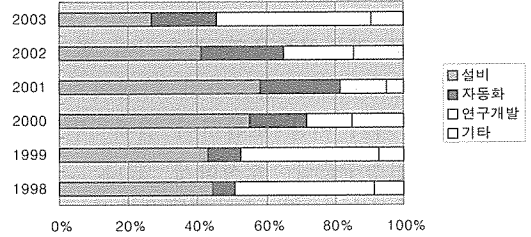
이 앞장서 내수 촉진을 위한 인센티브를 제공하고 이에 따른 손실을 정부가 연구개발 보조와 조세 감면 조치로 보상하고 있다고 평가할 수 있다.

(3) 양극화 현황

자동차산업에서의 양극화는 수출기업 및 내수기업간과 대기업 및 중소기업간에 두드러지게 나타나고 있다. 최근 자동차산업이 수출호조에 불구하고 투자와 고용창출에 기여하는 수준이 낮다는 평가를 받고 있으나, 이는 업계 현실을 충분히 고려하지 않은 각종 지표상에 나타난 수치를 근거로 제기되고 있다고 평가할 수 있다.

1) 자동차산업의 투자 현황

1998년 이후 자동차산업의 투자는 등락을 거듭하였으나 꾸준히 증가하여 지난해에는 전년비 103.4%가 증가한 3조 5,204억원을 기록하였다. 자동차산업의 투자구조는 대표적인 세계화산업이라는 산업적 특성과 기술개발 경쟁 심화에 따라 변화하고 있다. 최근 자동차산업의 투자는 국내 설비확충 투자보다는



자료 : 자동차공업협회

〈그림 2〉 자동차산업의 투자 구조 변화 추이

효율적으로 세계시장 점유율을 확대하기 위한 해외직접투자과 생산효율성 제고를 위한 생산자동화 투자, 신기술개발을 위한 연구개발 투자 및 전문 인력양성을 위한 교육훈련 투자가 중심을 이루고 있다. 이러한 구조변화는 자동차산업의 과잉생산능력과 글로벌경쟁의 심화에 기인한다.

2003년 현재 국내 자동차생산능력은 439만 6,000대에 달하고 있으나, 생산은 317만 7,870대를 기록하여 가동률은 72.3%로 일반적인 손익분기점이라할 수 있는 80% 가동률수준을 하회하고 있다. 이와 같이 국내 생산능력은 과잉상태이나 해외생산능력은 단순 조립(Knock Down)공장을 포함해도 80여만대에 불과하여 일본의 지난해 해외생산물량 717만대의 12% 수준에 불과한 실정이다. 세계 유수 자동차업체의 총생산능력 대비 해외생산능력 비중이 평균 50%를 상회하고 있으나, 국내 업체는 20% 수준에 불과하여 세계시장 점유율을 유지·확대하기 위해서는 해외직접투자

〈표 3〉 자동차산업의 투자 추이

단위 : 억원

항 목	1998	1999	2000	2001	2002	2003
설비능력확충	8,611	7,695	12,866	12,999	7,097	9,406
자동화 등 합리화	1,259	1,758	3,843	5,235	4,119	6,626
연구개발	7,864	7,214	3,080	2,996	3,553	15,798
기 타	1,703	1,272	3,581	1,155	2,539	3,374
합 계	19,437	17,939	23,370	22,385	17,307	35,204

가 불가피하다.

이와 같이 국내 과잉공급능력에 따라 자동차산업의 국내 생산설비 확충이 어려운 실정이나, 최근 기아자동차는 광주공장의 생산능력을 기존의 20만대에서 35만대로 증설하기로 결정하였으며, 쌍용자동차도 현재 20여만대의 설비를 배증하기로 결정하였다. 이러한 설비투자는 국내외 수요가 증가하고 있는 SUV 생산능력을 확충하기 위한 투자로 그동안 국내 생산설비투자가 승용차 중심으로 이루어졌기 때문에 가능하다고 볼 수 있다.

〈표 4〉 자동차산업의 주요 지표
단위 : 억원, %

	2000	2001	2002	2003
투자규모	23,370	22,385	17,307	35,204
해외투자	239	594	2,403	2,321
R&D 투자비율	13.2	13.4	20.5	44.9
가동률	71.9	67.0	70.0	72.3

주 : R&D 투자비율은 매출액 대비임.
가동률은 생산대수/생산능력으로 계산

한편 전통적인 전속거래 방식이 중소기업의 투자에 영향을 미치고 있는데, 중소기업의 설비투자는 거래 완성차업체의 중장기 생산계획에 따라 결정될 수 밖에 없는 실정이다. 최근 완성차업체가 세계화를 추진하면서 부품업체 역시 단기적으로 국내설비투자보다는 해외직접투자를 확대해야 하는 실정이나, 부품모듈화 추세에 부응하기 위한 설비투자가 중장기적으로 증가할 전망이다. 그러나 국내 완성차업체가 연구개발을 주도적으로 수행하고 중소기업은 완성차업체의 요청에 따라 부품을 단순히 제조하여 납품하는 구조가 형성되어 있어 선진국에 비해 중소기업의 연구개발 투자를 통한 전문화가 상대적으로 뒤져 있으며, 세계 100대 부품업체에 속하는 기업도 1개에 불과하다. 이러한 상황에서 국내 생산비용이 상승하고 완성차업체의 지속적인

납품가 인하 요구로 인해 국내 중소기업들의 수익률은 매우 낮은 실정이며, 이를 극복하기 위해 생산비용이 저렴한 중국 등으로 생산설비를 이전하고 있다. 이에 따라 지난 수년간 중소 자동차부품업체의 해외직접투자가 급증하였으며, 낮은 수익성과 함께 국내 투자를 억제하는 요인으로 작용하고 있다. 반면 외국인 직접투자가 증가하면서 자동차부품산업의 투자는 이들 외국계업체들이 주도하고 있다.

2) 고용

자동차산업의 취업유발계수는 2000년 기준으로 생산 10억원당 14.6명으로 나타났으며, 지속적인 하락세를 시현하고 있다. 자동차산업의 생산액은 1997년 44조 1,814억원에서 1998년에는 32조 7,867억원으로 급감하였으나, 이후 지속적으로 증가하여 2002년에는 70조 4,150억원으로 사상 최고치를 기록하였다. 동 기간중 자동차생산은 물량기준으로 281만 8,275대에서 317만 7,870대로 증가하였다. 이러한 생산변동에 따라 자동차산업의 고용은 1996년에 최고치인 23만 6,074명을 기록하였으나, 1998년에는 18만 4,449명으로 감소하였으며, 2002년에는 21만 2,051명으로 증가하였다. 자동차 생산이 증가했음에도 불구하고 고용이 오히려 감소한 원인은 기업구조개편과 생산자동화에 따른 인력 조정의 결과로 볼 수 있다. 최근 자동차산업의 신규고용은 대기업과 중소기업 모두 꾸준히 증가하고 있으나, 자동차산업이 과거와 같은 높은 고용창출 효과를 발휘하기는 어려운 실정이다.

3) 산업내 파급효과

자동차 대기업과 중소기업간의 경영실적을 비교해 보면 매출액 격차가 점차 축소되고 있으며, 대기업, 중소기업 모두 수익성이 개선되고 있으나, 대기업의 수익성이 중소기업을 상회하고 있다. 이는 대기업보다 중소기업이 비용압박을 더 많이 받고 있기 때문이다. 중소기업은 비용절감을 통해 수익을 증대하

여 재무구조를 개선하고 있으나, 아직까지 중소기업의 부채비율이나 차입금의존도는 대기업에 비해 높은 편이다. 최근 중소기업의 성장성이 대기업을 추월하고 있는데, 이는 외국 자본이 투자된 국내 자동차중견부품업체의 글로벌 경영이 시작되면서 수출이 증가하고 있기 때문이다. 한편 국내외 완성차업체의 주문이 대형화되면서 이에 대응하기 위한 중소기업의 투자가 증가하고 있으며, 이로 인해 중소기업의 유형자산증가율이 대기업을 상회하고 있다. 수익성이 높은 대기업은 전술한 바와 같이 국내 과잉설비로 인해 국내에서는 연구개발투자와 인적자본에 투자하면서 설비 확충은 주요 해외시장이나 인접지역을 중심으로 이루어지고 있다.

〈표 5〉 자동차산업의 주요 경영지표
단위 : 억원, %, 명, 만원, 원

대기업/ 중소기업	2000	2001	2002	2003
매출액	371,734/ 280,867	430,271/ 288,846	496,923/ 372,432	486,550/ 411,777
영업이익률	2.10/4.81	6.33/5.15	5.25/5.07	6.49/5.94
경상이익률	-8.17/1.75	-3.69/3.63	6.29/4.21	7.57/5.79
부채비율	-/337.05	-/229.93	106.68/ 252.80	97.03/ 157.14
차입금의존도	71.77/ 38.51	71.98/ 41.47	20.28/ 35.84	12.87/ 26.80
자기자본비율	-7.67/ 22.88	-9.42/ 30.31	48.38/ 28.34	50.75/ 38.89
매출액증가율	23.51/ 14.95	15.33/ 4.69	14.69/ 16.92	5.28/ 13.40
설비투자	12,866	12,999	7,097	9,406
신규고용	425/ 4,459	415/ 3,209	528/ 3,322	1,068/ 4,610
월평균임금	1,324,396	1,418,635	1,571,632	-

자료 : 한국은행, 기업경영분석, 노동부 DB

주 : 대기업/중소기업

한편 전통적인 수직계열 하청구조로 수출 경쟁력이 강한 완성차업체의 협력부품업체는 경영실적이 대체적으로 양호한 편이나, 내수 중심의 영업전략을 전개해 온 완성차와 부품

업체의 경영실적은 경기침체로 부진한 실정이다. 국내 5대 완성차업체중 현대, 기아, GM 대우는 수출호조로 수익이 증가하고 있으며, 협력부품업체의 영업도 안정적인 편이다. 그러나 내수중심인 쌍용과 르노삼성의 협력부품업체들은 경영에 어려움을 겪고 있다.

4) 산업간 파급효과

자동차산업은 종합산업으로서 타 산업 파급효과가 큰 산업으로 수출증가에 따른 생산 호조로 연관산업의 성장을 견인하고 있다. 자동차산업의 주요 연관산업으로는 철강, 금속제품, 전기전자, 고무제품, 플라스틱제품, 화학제품, 유리제품 산업 등을 들 수 있으며, 최근 이들 산업의 영업실적도 상대적으로 양호한 것으로 판단된다.

종합해 볼 때 자동차산업의 양극화 문제는 여타 산업에 비해 상대적으로 심각하지 않으나, 업체별 양극화 현상이 나타나고 있다. 즉 수출호조로 인해 수출경쟁력을 보유한 완성차업체와 협력부품업체 및 대형 부품업체의 영업실적은 양호하나, 여타 업체는 심각한 경영난에 봉착해 있다. 또한 자동차산업의 총투자는 위축되지 않았다고 볼 수 있으며, 투자구조의 고도화가 진행되고 있다고 평가할 수 있다. 물론 완성차 및 부품의 수출호조로 수익성이 개선되고 있으나 중소기업의 투자가 부진하고 완성차업체의 설비투자가 국내외 현실을 고려할 때 어려운 점이 문제로 지적될 수 있다. 그러나 자동차업체의 연구개발 투자 증가는 미래 수요를 촉발할 수 있는 신기술개발과 신차종개발을 위해 중요하며, 중장기적으로 신규 고용 창출에도 기여할 예정이다. 최근 국내 자동차업체의 연구개발 투자가 증가하고 있으나, 일본과 비교해 볼 때 낮은 실정이며, 특히 부품업체의 연구개발은 극히 부진한 실정이다.

생산자동화와 교육훈련 투자 역시 선진국 경쟁업체와 효과적으로 경쟁하면서 중국의

〈표 6〉 한일 주요 업체의 연구개발 투자 추이
단위 : 백만 파운드

순위	업 체	2002	2001	2000
4	도요타	3,085	2,490	2,362
6	혼다	2,068	1,847	1,748
9	닛산	1,372	1,213	1,249
14	덴소	972	926	838
15	현대	686	568	420
17	마즈다	497	438	398
20	브리지스톤	357	328	320
21	아이신	354	308	278
24	후지중공업	287	244	210
26	야마하	256	225	237
29	도요타산업	157	137	126
33	칼소닉	108	102	-
34	코이토	100	89	-
40	NGK스파크	70	65	56

자료 : 영국 상무부, 2003 R&D Scoreboard

추격을 따돌리기 위해 더욱 확대될 필요가 있다. 자동차업계의 생산 자동화 투자가 고용 유지와 창출에 제약 요인으로 작용할 수 있으나, 이를 포함한 투자구조의 고도화가 부진할 경우 한국 자동차산업의 비전인 세계 4강 진입 자체가 어려울 전망이다.

한편 최근 국내 자동차업계가 직면하고 있는 현실은 일본자동차업계가 1990년대에 겪은 경험과 유사하다고 볼 수 있다. 일본 자동차산업은 수출호조와 막대한 무역수지흑자에도 불구하고 국내투자와 내수가 부진하여 대대적인 구조조정을 겪은 바 있다. 이러한 어려움속에 일본 자동차업계는 연구개발투자와 생산효율화투자 및 해외직접투자를 확대해왔으며, 21세기에 들어서서 동 투자의 효과가 가시화되어 미래형자동차의 개발과 생산에서 세계 최고의 경쟁력을 확보하였다. 그 결과 일본 자동차산업내에서는 혁신을 통한 수요 촉진과 투자 증가라는 선순환구조가 형성중이다.

〈표 7〉 한일 주요 자동차업체의 미국내 특허출원 추이

업체명	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1997/02
혼 다	340	386	452	445	547	632	2,802
도요타	211	386	402	342	328	294	1,963
덴 소	7	124	303	366	423	465	1,688
현 대	72	92	93	60	99	145	561
기 아	10	42	7	1	7	10	77

자료 : 전게서

5) 공동화문제

현재 자동차산업의 공동화 현상은 나타나고 있지 않다. 현재 국내 업체의 해외생산능력은 현대 23만대, 기아 5만대, GM대우 1만대 등 29만대에 불과하다. 이외 KD 조립생산능력이 현대 20만대, 기아 30만대, GM대우 1만 5,000대에 달하고 있다. 해외진출을 확대하고 있는 일본 자동차업체는 최근 도요타와 혼다가 해외에서 생산한 자동차를 역수입하고 있으며, 일본과 같이 우측핸들차량을 생산하고 있는 태국에서의 수입이 증가하고 있다.

국내 자동차부품업체의 공급구조는 내수 40-50%, Local LC(수출용) 40-50%, 해외업체로의 공급이 10%를 차지하고 있다. 국내 자동차업계의 KD 수출은 터키, 인도, 중국이 중심이며, 향후 5년내 해외업체로의 공급비중이 20-25%로 증가할 전망이다.

한편 국내 완성차업체는 시장공략을 위한 해외직접투자가 공동화를 유발한다는 인식에 대해 우려하고 있다. 투자구조에서도 살펴 보았듯이 완성차업체의 해외직접투자는 생존을 위해 불가피하다. 현재 우려되는 점은 동시에 대형 해외직접투자 프로젝트가 추진되고 있어 이를 뒷받침할 수 있는 경영역량 문제라 할 수 있다. 국내 자동차 부품업체 역시 글로벌 소싱에 동참 필요가 있으며, 효율적인 참여를 위해서는 해외 직접투자를 통한 현지 생산이 불가피하다. 따라서 국내 자동차산업의 공동화를 방지하기 위해서는 내수회복과

함께 수출을 지속적으로 증대시켜 나가야 한다. 이를 위해서는 국내 부품업체간의 인수합병을 통한 대형화가 필요하며, 선진국 완성차업체의 부품업체에 대한 납품가격 인하 압력이 가중되고 있는 점을 고려하여 생산효율성 제고에 박차를 가해야 한다.

6) 자동차산업의 양극화 특징

자동차산업의 양극화 특징은 수출조립대기업과 내수중소기업간의 경영성과 양극화 및 대기업과 중소기업간의 임금 양극화로 구분할 수 있다. 수출경쟁력을 보유한 완성차업체와 1차부품업체의 영업실적은 양호하나 내수 중심의 2차 부품업체와 3차 부품공급업체의 영업실적은 전반적으로 부진하다. 또한 1차 부품대기업의 임금수준은 완성차업체의 80%, 중소기업은 60% 수준에 불과한 실정이다. 이러한 가운데 총생산비에서 차지하는 임금 비중이 높은 중소기업의 경우 임금인상과 양질의 근로자 채용에 어려움을 겪고 있다.

2. 해외 타이어산업의 동향

국내외 타이어업체들은 성장 잠재력이 막대한 중국을 포함한 신흥시장 선점을 위해 진출을 확대하고 있다. 미셸린과 노키안타이어가 러시아시장 진출을 확대하고 있으며, 미셸린은 인도의 아폴로와 합작투자를 체결하였으며, 굼이어는 콜롬비아의 생산설비를 확충하고 있다. 또한 브리지스톤은 유럽시장 진출 확대를 위해 로마 남서쪽 10km 지점에 4천만 달러를 투자하여 연장 4Km 규모의 시험주행장을 설치하였다.

• 브리지스톤, 이탈리아 주행시험장 준공

브리지스톤은 일본 자동차업체의 유럽 시장점유율이 확대되자 유럽시장 공략에 박차를 가하고 있다. 브리지스톤은 유럽 승용차용 타이어시장의 12%와 트럭용타이어시장의 20%를 점유하고 있다. 브리지스톤은 유럽시

장 점유율 확대를 위해서는 고성능타이어, low-aspect-ratio타이어와 대형타이어의 경쟁력 확보가 중요하다는 판단아래 이들 제품의 경쟁력 강화에 박차를 가하고 있으며, 완성차업체들이 런플랫타이어를 신차용타이어로 장착하려는 움직임에 적극 대응하고 있다.

최근 브리지스톤은 유럽시장에 적합한 타이어를 개발, 제조, 마케팅하기 위해 시험주행장을 준공하였으며, 지속적으로 설비를 확충해 나갈 계획이다. 브리지스톤은 이미 폴란드공장에서 런플랫타이어를 생산하고 있으며, 2006년 말까지 생산능력을 2배로 확충하고 트럭용 타이어 생산능력도 2005년까지 확충할 예정이다. 또한 브리지스톤은 금년 7월에 로마에 위치한 유럽기술센터의 연구설비 확충을 위한 공사에 착공하여 2007년에 준공할 계획이다. 로마센터는 일본내 4개의 기술센터와 미국 오하이오주의 센터와 연계하여 기술개발을 실시할 예정이다. 브리지스톤이 화이어스톤을 인수한 1988년에만 해도 유럽시장에서 브리지스톤의 고객은 GM뿐이었으나, 현재는 유럽의 모든 자동차업체에게 연 1,700만개의 신차용타이어를 공급하고 있다.

• 미셸린, 신흥 개도국진출 확대

미셸린은 모스크바 동쪽 100km 떨어진 Davydovo에 지난 7월 일일 생산능력 6,000개의 교체용타이어 생산공장을 준공하였다. 미셸린은 동 공장에서 생산한 타이어를 직접 판매하지 않고 러시아와 CIS연합국가의 기존 딜러와 유통업자들을 통해 판매하고 있는데 딜러와 유통업체들이 고객에게 최고의 서비스를 제공할 수 있도록 다양한 지원을 실시하고 있다. 미셸린은 수요가 증가하고 있는 러시아시장에서 1위 자리를 차지하는데 목표를 두고 있으며, 동 목표를 달성하기 위해 초기에는 판매물량이나 매출확대에 치중하기보다는 최고의 이미지를 구축하는데 노력하고 있다.

러시아의 승용차타이어시장은 연 2,900만개에 달하고 있으며, 이중 500만개가 신차용타이어로, 2,400만개가 교체용 타이어로 판매되고 있다. Davydovo공장은 일부 소재를 현지에서 조달하고 있으나 폴란드, 독일, 스페인 등에 위치한 미셸린공장으로부터 반제품을 수입해 타이어를 생산하고 있으며, 2005년에 혼합설비를 건설할 계획이다. 미셸린공장은 준공전에 러시아 타이어업체들로부터 러시아관료와의 유대관계가 없어 어려움을 겪을 것이라는 평가를 받았으나 이러한 우려를 불식시키고 순조로이 가동되고 있다. 이러한 우려는 러시아 기업가들의 정경유착 관행에서 나온 것으로 최근 러시아의 경영환경이 개선되고 있는 점을 고려할 때 러시아에서 독자적인 사업을 벌여 성공할 가능성이 과거보다 높아졌다고 볼 수 있다. 미셸린의 합작 파트너는 러시아업체가 아닌 유럽재건개발은행(EBRD)으로 지분 47%를 보유하고 있으며, 러시아 사업에 경험이 풍부한 EBRD 직원들이 미셸린의 러시아사업을 지원하고 있다. 미셸린은 570명을 고용하고 있는데 러시아 엔지니어들의 높은 기술 수준으로 공장 가동에 어려움을 겪고 있지 않으며, 일부 업체들이 경험하였던 근로자들의 불성실한 작업태도나 규율위반 등의 사례를 찾아보기 힘들 정도이다.

러시아진출에 이어 미셸린은 인도의 아폴로타이어와 51:49의 합작투자자로 현지에 연산 30-35만개 규모의 레이디얼 트럭용 및 버스용 타이어생산공장을 2005년 하반기에 준공할 예정이다. 미셸린은 합작투자를 체결하기 위해 2,800만 달러를 투자하여 아폴로사의 발행주식 14.9%를 인수하였으며, 아폴로사에게 승용차용 레이디얼타이어 제조기술을 이전하기로 합의하였다. 양사는 향후 4년간 8,000만 달러를 투자하여 타이어공장을 인도에 건설할 계획이다. 미셸린은 공장이 준공될때까지 연 2만개의 20인치 트럭 및 버스용 타이어를

중국과 태국공장에서 수입하여 판매할 예정이다.

한편 미셸린은 자사가 보유한 PAX 런플랫타이어시스템 기술을 도요타이어에 이전하기로 계약을 체결하였다. 도요타이어는 일본시장에서 승용차와 경트럭 신차용타이어와 교체용타이어용 PAX 시스템을 생산, 판매할 수 있는 권리를 보유하게 되었다. 도요타이어는 강화된 사이드월시스템을 바탕으로 자체 런플랫타이어를 개발해 왔으나, 미셸린의 시스템기술이 국제 표준으로 채택될 가능성이 높아지자 미셸린과 기술이전 계약을 체결하였다. 지난 2000년에 미셸린과 굳이어, 피렐리는 런플랫타이어기술을 상호 교환하기로 합의한 바 있으며 브리지스톤은 독자적으로 런플랫타이어를 생산하고 있다.

미셸린은 자사의 런플랫타이어를 아우디 A6와 A8, 롤스로이스 팬텀과 같은 고급차와 BMW 미니쿠페용으로 공급하고 있으나, 닷산과 혼다에도 런플랫타이어를 공급할 예정이다. 미셸린은 전세계 PAX타이어 판매가 2005년에 20만-25만개에 달할 것으로 예상하고 있다. 브리지스톤은 런플랫타이어를 BMW1시리즈용으로 공급하고 있으며, 현재 BMW의 1시리즈의 생산능력은 연 15만대에 달하고 있다. 런플랫타이어를 장착한 자동차는 트렁크에 보조타이어나, 관련공구 등을 싣고 다닐 필요가 없기 때문에 공간활용도를 높일 수 있으나, 타이어 무게가 일반 타이어보다 무거워 전체 차량중량 감소효과는 크지 않은 편이다. 또한 런플랫타이어를 장착하려면 보다 강력한 새시와 서스펜션이 요구되어 자동차생산비용을 상승시키고 승차감도 상대적으로 떨어지는 것으로 알려져 있다. 따라서 타이어업체들은 런플랫타이어의 보급확대 뿐 아니라 경량화를 위한 연구개발도 강화하고 있다.

• 굳이어, 중남미 진출 확대

굳이어는 기존 콜롬비아 공장에 5,000만 달

러를 투자하여 레이디얼트럭용타이어를 생산할 계획이다. 현재 콜롬비아공장은 cross-ply 농업용중대형타이어를 생산하고 있다. 동 공장에서 생산한 타이어는 내수시장 뿐 아니라 멕시코, 베네수엘라, 에쿠아도르, 칠레 등의 중남미국가에 수출할 예정인데 2004년 수출액은 5,000만 달러에 달할 예정이다. 굼이어의 2004년 1/4분기 중남미시장 매출액은 전년 동기비 30.6%가 증가한 3억 260만달러를 기록하였으며, 영업이익은 전년 동기의 2,660만 달러에서 6,150만 달러로 증가하였다. 한편 굼이어는 최근 이글 F1 GS D3 고성능타이어를 기반으로 사계절용타이어를 새로이 개발하였으며, 판매가 급증할 것으로 예상하고 있다.

• 트럭용타이어 판매 강화

피렐리는 트럭용타이어 설비확충을 위해 1억 달러를 투자할 계획이다. 피렐리의 트럭용타이어 판매는 물량이 전년비 9% 증가하면서 2003년에 8억 7,000만 유로를 기록하였다. 피렐리의 트럭용타이어 매출은 지난 3년간 유럽, 남미와 아프리카의 생산능력 확충에 힘입어 연속 증가하여 피렐리 전체 매출에서 차지하는 비중이 29%로 증가하였다. 피렐리는 유로화 강세, 원자재 가격 상승 및 트럭용타이어시장에서의 경쟁 심화에도 불구하고 양호한 성과를 거두고 있다.

한편 피렐리는 영업이 부진한 이집트사업을 개편하는 대신 중국시장에서 대형차량용타이어의 판매를 강화할 계획이다. 피렐리는 세계 트럭용타이어 판매가 연 1억개를 상회하며, 이중 85%가 교체용타이어이고 나머지가 신차용타이어이며, 2/3이상이 레이디얼플라이타이어인 것으로 평가하고 있다. 피렐리는 트럭용타이어의 세계시장구조가 아시아 40%, 유럽 21%, 미주 30%, 중동 및 아프리카 9%로 형성되어 있으나, 자사의 판매구조는 50%가 미주시장, 나머지 50%가 유럽·중동·아프리카시장으로 양분되어 있어 여타 시장에

서의 판매를 강화할 계획이다. 피렐리의 트럭용타이어생산에서 차지하는 이탈리아 튜링공장의 비중은 20%에 불과하며, 나머지는 브라질, 터키, 인도공장이 차지하고 있다. 이들 4개 공장은 4,000여명을 고용하고 있으며, 연 350만개의 트럭용타이어를 생산하고 있다.

독일의 컨티넨탈은 세계 최대의 경트럭 및 대형트럭 제조업체인 다임러크라이슬러의 유럽트럭사업부가 구매하는 트럭용타이어의 30%를 2005년부터 공급할 계획이다. 컨티넨탈은 정확한 공급물량을 공개하지 않고 있으나, 연 20만개에 달할 것으로 추정할 수 있다. 타이어업체들은 지난 5월 EU 확대에 따라 유럽의 상용차용타이어시장이 큰 폭으로 성장할 것으로 예상하고 있으며, 이미 다임러크라이슬러의 상용차 판매는 지난해에 18%가 증가한 것으로 나타났다. 다임러와의 계약체결전 컨티넨탈의 최대고객은 만(MAN)사였으나, 동 순위가 급변 계약체결로 인해 뒤바뀌지는 불투명한 상태이다. 컨티넨탈은 다임러사에 공급할 타이어를 독일, 체코와 슬로바키아에서 생산할 예정이다. 특히 독일 하노버공장의 근로자들이 생산물량 확대에 따른 노동시장 연장에 합의하여 공급에 차질을 빚지 않을 예정이다. 한편 컨티넨탈은 생산비용이 증가하고 있는 독일내 타이어 공장을 2035년까지 모두 폐쇄할 계획이다.

이외 핀란드의 노키안타이어는 6,350만 달러를 투자하여 러시아의 Vsevolozhsk에서 2005년부터 타이어를 생산할 예정이다. 동 공장은 2006년까지 승용차용 타이어 생산능력을 연 150만개로 확충할 계획이며, 2016년에는 생산능력이 연 800만개로 증가할 예정이다. 노키안은 자동화 비율을 극대화하고 환경영향을 최소화해 나갈 계획이며, 생산초기에 200명을 고용할 예정이다. 생산초기에는 겨울철용 타이어를 주로 생산할 계획이나 점차 제품을 다양화할 계획이다.