

2007년 세계경제 및 타이어 수출 전망

이항구 | 산업연구원, 수송기계산업진흥장

최근 세계 경제는 부동산 가격의 하락과 고유가로 인한 인플레이션 억제를 위한 금리 인상 등으로 성장이 둔화되고 있다. 이에 따라 경기에 민감한 자동차 수요가 선진국을 중심으로 감소하고 있으며, 이는 타이어 수요에 부정적인 영향을 미칠 전망이다. 그러나 세계 경제는 우려할 만한 수준으로 성장률이 둔화되지는 않을 전망이다. 미국이 일시적인 성장 둔화 국면에서 벗어날 조짐을 보이고 있고, 일본경제도 순항을 거듭하고 있으며, 중국 등 신흥개도국의 성장세도 이어질 예상이기 때문이다. 본 고에서는 2007년 세계 경제에 대해 조망해 본 후 세계 자동차산업과 국내 타이어의 수출을 전망해 보기로 한다.

1. 세계경제 전망

1.1 경제 성장률

□ 07년 세계경제는 연착륙 전망

07년 세계경제는 연간 성장률이 06년에 비해 소폭 낮아지면서 상대적으로 완만한 성장 추이를 이어갈 전망이다. 이는 각국의 선제적인 금리 인상 조치로 인해 인플레이션 압력이 예상보다 크지 않을 것이기 때문이다. 세계경제의 약 1/4을 차지하는 미국경제는 07년 잠재성장률을 밑도는 2%대 후반의 성장률이 예상되고, 일본과 유로권은 06년에 비해 약간 낮은 성장률을 기록하면서 완만한 성장세를 이어갈 전망이다. 지난 03년부터 연간 10%대의 성장률을 기록하면서 고성장세가 지속되고 있는 중국도 07년에는 성장률이 9%대로 낮아질 전망이며, 경기과열이 우려되고 있는 인도 경제도 7%대로 성장률이 소폭 둔화될 전망이다.

〈표 1〉 주요국의 성장률 추이와 전망 (단위: % 전년동기비)

	05년	06년				07년 (전망)
		1/4	2/4	3/4	연간	
세계경제	49	-	-	-	52	49
OECD	27	3.3	3.3	-	3.1	2.9
미국	32	3.7	3.5	2.9	3.4	2.8
일본	27	3.9	2.6	2.7	2.7	2.3
유로	1.3	2.2	2.7	-	2.7	2.4
중국	10.2	10.3	11.3	10.4	10.7	9.5
세계교역	7.4	-	-	-	9.0	7.6

자료: IMF, OECD, 미 상무성, 일본 내각부, 유로 통계청, 중국 국가정보센터(SIC)

〈표 2〉 주요국의 인플레이션 추이와 전망 (단위: % 소비자물가 기준)

	01년	02년	03년	04년	05년	06년 (전망)	07년 (전망)
미국	2.8	1.6	2.3	2.7	3.4	3.6	2.9
일본	-0.7	-0.9	-0.3	0.0	-0.3	0.5	0.7
유로	2.3	2.2	2.1	2.1	2.2	2.3	2.4

자료: IMF, OECD

□ 선진국 간 성장 격차 축소와 중국의 고성장세 지속
우리 타이어의 최대 수출국인 미국 경제는 소비와 투자 등 내수 경기의 둔화세가 이어지는 가운데 성장을 이끌 만한 요인이 부재하다는 점에서 07년 성장률이 둔화될 전망이다. 금리 인상의 영향으로 주택 판매 및 건설 경기의 둔화세가 지속되는 가운데 개인소비와 설비투자가 크게 증가하기가 어렵기 때문이다. 유로권은 내수 회복에 힘입어 06년에 00년대 들어 가장 높은 2.7%의 성장률을 기록하였으나, 07년에는 재정·통화 긴축의 영향으로 연간 성장률이 2.4%로 낮아질 예상이며, EU의 성장률도 지난해의 2.9%보다 낮은 2.7%를 기록할 예정이다. 지난해 4/4분기 성장률이 우리나라의 성장률을 상회하였던 일본 경제는 기업들의 투자수요 회복이 내수 경기에 긍정적인 영향을 미치면서 4년 연속 2%대의 비교적 견실한 성장세를 기록할 전망이다. 중국경제는 정책당국의 과열경기 억제 노력으로 인해 성장이 둔화될 예상이며, 인도경제도 중국과 유사한 현상을 나타낼 전망이다. 07년 세계 경제는 당초 우려와는 달리 단기간의 조정을 거친 후 하반기 이후 견조한 성장세를 이어갈 예정이다.

2 국제 유가

□ 고유가 지속과 세계 수요 둔화로 제한적 변동 예상

그 동안 세계 경제를 압박해 온 유가는 정정 불안, 기상이변 등과 같은 돌발변수들이 남아 있어 현 수준(배럴당 50달러대 후반)을 중심으로 제한적인 움직임을 보일 전망이다. 06년 들어 모든 유종에 걸쳐 배럴당 최고 70달러대까지 꾸준한 오름세를 보인 국

제 유가는 지난해 11월 이후 배럴당 60달러선을 하회하고 있다. 지난 02년 이후 5년 연속 꾸준한 오름세를 지속한 유가는 지정학적·기상학적 불확실성에 따른 공급교란 요인이 남아 있으나, 세계경기 둔화 요인 등을 감안할 때 제한적인 범위에서 등락을 거듭할 예정이다.

〈표 3〉 국제유가 전망

전망기관	EIA		CERA		CGES		PIRA	
전망시점	06.11		06.10		06.10		06.10	
연도	06년	07년	06년	07년	06년	07년	06년	07년
원유가격 (상승률)	66.3 (17.3)	65.2 (-1.7)	60.5 (22.2)	55.5 (-8.3)	64.6 (18.8)	58.7 (-9.1)	65.3 (20.0)	63.2 (-3.2)

자료 : EIA, CERA, CGES, PIRA.

주 1) EIA는 WTI유, CERA는 Dubai유, CGES과 PIRA는 브렌트유 기준.

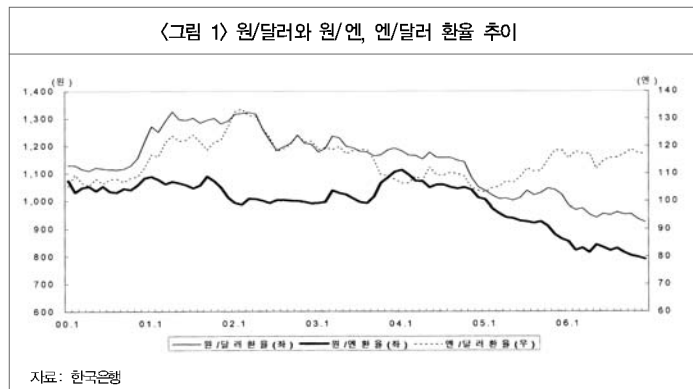
2) 02년 평균 가격은 EIA 56.5달러, CERA 49.5달러, CGES & PIRA 54.4달러.

3 환율

□ 원/달러 환율은 완만한 하락 예상

6자회담의 완만한 타결과 미국 민주당의 의회 장악, 사상 최대의 미국 무역수지적자, 중국의 외환보유액 다변화 추진, 일본의 금리인상 등이 원화 강세 요인으로 작용하여 원/달러 환율은 하락세를 지속할 전망이다. 원/달러 환율은 미국 등 선진국들의 금리인상과 북한의 핵실험 등에 따라 일시적으로 상승한 바 있으나, 중장기적으로 하락세를 지속할 전망이다.

〈그림 1〉 원/달러와 원/엔, 엔/달러 환율 추이



최근 원/달러 환율이 935원대에서 등락을 거듭하고 있으나, 엔/달러 환율은 상승세를 지속하여 120엔대를 돌파한 후 소폭 하락하고 있다. 이에 따라 원/엔 환율도 하락하여 800원대가 붕괴되어 우리의 수출에 부정적인 영향을 미치고 있다. 최근 일본이 금리를 인상하여 엔화 가치가 상승할 가능성이 있으나, 과거에 비해서는 약세를 지속할 전망이다.

〈표 4〉 주요국 통화의 대미 달러 환율 변화율 (단위: %)

연도	한국	일본	중국	유로	태국	싱가포르
02. 1	-27.6	-10.4	-4.5	-29.8	-15.2	-14.2
06. 1	-3.0	2.8	-2.0	-3.9	-6.1	-3.4

주 : 02년 1월과 06년 1월 대비 06년 10월까지의 변화율(월평균 환율, +는 환율상승(평가상승), -는 환율하락(평가하락)을 각각 의미

07년 중 원/달러 환율의 하락세는 지난해보다 완만할 것으로 예상되어 연평균으로는 지난해보다 낮은 930원대의 수준을 기록할 전망이다. 이는 미국, 유럽, 일본 등 주요국간의 성장률 및 금리 격차 축소로 달러화가 기초적으로 약세를 보일 것으로 예상되기 때문이다. 달러화 약세에 따른 엔화, 유로화, 위안화 등 주요 통화들의 강세가 원화 강세 요인으로 작용할 것이나, 우리나라의 경상수지 악화가 원화 강세를 제약할 전망이다.

2. 자동차산업 전망

금년에도 상대적인 3고 현상이 지속되겠으나 세계 자동차 수요는 신흥개도국에서 증가할 예상인 반면 선진국에서는 감소하여 6,900만대 수준을 기록할 전망이다. 지난해 내수는 하반기 부진에 따라 전년비 1.9%가 증가한 116만대에 그쳐 4년 연속 부진하였다. 주거비용의 상승과 고유가 등으로 자동차 소비심리가 회복되지 못하면서 중대형 승용차를 제외하고 모든 차종에서 감소세를 기록하였으며, 특히 경차와 소형차

의 감소세가 두드러져 소득 양극화 현상을 대변해 주었다. 이와 같이 내수가 침체를 계속하였으나, 수출은 원화질상과 현지생산 증가에 따른 수출물량 감소로 부정적인 여건이 우세한 상황 속에서도 전년비 2.4%가 증가한 265만대를 기록하였다.

지역별로는 서유럽과 아시아지역에 대한 수출이 감소하였고, 미국에 대한 수출은 정체되었으나, 동유럽, 중동, 아프리카와 중남미 지역에 대한 수출이 증가하였다. 06년 자동차 생산은 하반기 노조의 잦은 파업에도 불구하고 수출과 내수의 증가세 유지로 전년대비 3.8%가 증가한 384만대를 기록하였다.

한편 자동차 수입은 소비자들의 고급승용차 선호와 수입차에 대한 인식개선으로 전년비 35.4%의 높은 증가율을 기록하였으나, 물량은 4만 2,000대로 내수 시장에서 차지하는 비중은 3.6%를 기록하였다. 이러한 수입 증가세는 주요 교역 상대국과의 자유무역협정 체결이 증가하면서 가속화될 전망이다.

11 07년 여건변화와 전망

1) 여건변화

□ 내수는 소폭 증가에 그칠 예상

근래의 내수 둔화는 선진국에서도 나타난 현상으로 평가할 수 있다. 자동차 수요는 경제 성장세와 긴밀히 연계되어 있는데 세계 최대의 자동차시장을 보유하고 있는 미국도 86년에 사상 최고의 판매기록을 달성한 후 감소하였다가 13년만인 99년에 종전의 사상 최고치를 경신한 바 있다. 이후 미국의 자동차 판매는 꾸준히 증가하여 01년에는 1,747만대라는 대기록을 달성하였다. 미국식 제도의 도입과 창조산업이라는 제조업 이외 부분에서의 신성장동력 기반을 구축한 영국도 89년의 사상 최고치를 12년만인 01년에 경신한 바 있다. 그러나 일본, 독일과 프랑스는 90년과 91년

에 각각 사상 최고의 판매 실적을 기록한 후 10년 이상 수요가 부진한 실정이다. 따라서 침체에 빠진 우리의 내수도 경제가 본격적인 회복세를 나타내지 못할 경우 상당 기간 부진할 전망이다.

〈표 5〉 선진국의 자동차 판매 현황 (단위: 만대)

	1차 사상 최고치	경신 년도	2006년
미국	1,594(1986)	1,689(1999)	1,655
영국	268(1989)	277(2001)	273
일본	778(1990)	-	574
독일	449(1991)	-	377
프랑스	276(1990)	-	250

주: ()안은 년도

이와 같이 자동차 내수시장이 조로현상에 빠지면서 당분간 급격한 수요증가를 보이지는 않을 것으로 예상되는 가운데 높은 청년실업률, 소비심리 위축과 같은 부정적인 요인이 자동차 내수를 억제할 전망이다. 특히 높은 청년실업률은 금년에도 소형차 수요에 부정적인 영향을 미칠 것이며, 수요증가의 견인차 역할을 해 온 중형차종의 신형모델 출시가 완료되면서 신차출시 효과도 예년에 비해 적을 예정이다. 단지 고령차량의 증가에 따른 대체수요가 기대되며 신도시 및 뉴타운 건설, 행정수도 이전 사업추진 등이 상용차의 수요에 긍정적인 영향을 미칠 전망이다.

□ 수출환경은 악화될 전망

금년 자동차 수출은 해외생산의 증가, 가격 경쟁력의 약화, 주력 차종인 소형차 시장에서의 일본업체의 선전 등으로 인해 어려움이 가중될 전망이다.

가격경쟁이 치열한 미국시장의 경우 원고-엔저현상의 지속과 성장 둔화로 인해 판매가 감소하고 국내 완성차업체의 현지 생산

이 증가하면서 수출에 부정적인 영향을 미칠 예정이다. 미국 경제에 직접적인 영향을 크게 받는 서유럽의 07년 자동차 내수 역시 위축될 예상에 따라 우리의 수출을 억제할 예정이다. 특히 국내 완성차업체의 슬로바키아 현지생산개시로 일부 수출대체가 예상된다. 이와 같이 국내 완성차업체의 대선진국 수출이 둔화될 예상인 반면 외국계 업체의 수출은 큰 폭으로 증가할 예정이다.

수출 둔화에도 불구하고 수입 승용차의 국내시장 점유율은 소득의 양극화, 부동산 등의 자산가치 상승, 주 소비 계층의 변화에 따른 소비욕구의 다양화 등으로 증가할 예정이다. 중장기적으로 볼 때 상대적으로 저렴한 가격대의 자동차 수입이 지속적으로 증가할 예상에 따라 수입차의 시장 점유율은 2012년에는 8%를 상회할 전망이다. 이에 따라 외국산 타이어에 대한 수요도 시장 개방에 따른 가격 인하 요인과 상승효과를 발휘하면서 증가할 전망이다.

〈표 6〉 자동차산업의 여건변화 전망

	증가(긍정적) 요인	감소(부정적) 요인
내 수	<ul style="list-style-type: none"> 고차령 차종의 교체 시기 도래 SOC 투자의 증가 	<ul style="list-style-type: none"> 경유 교통세, 7~10인승 등록세 및 자동차세 인상 국산 중대형 신차효과 약화 높은 청년실업률 채무 압박으로 소비심리 위축
수 출	<ul style="list-style-type: none"> 품질 및 브랜드 인지도 상승 외국계 업체의 수출확대 	<ul style="list-style-type: none"> 원화 강세에 따른 가격경쟁력 약화 해외 현지생산 증가 미국과 서유럽 자동차수요 둔화
생 산	<ul style="list-style-type: none"> 내수 및 수출의 소폭 증가 	<ul style="list-style-type: none"> 해외 현지생산 증가 노사 분규의 재발
수 입	<ul style="list-style-type: none"> 다양한 가격대의 모델 출시 수입 가격하락 	<ul style="list-style-type: none"> 국내차량의 성능 품질 향상
투 자	<ul style="list-style-type: none"> 신모델 출시 	<ul style="list-style-type: none"> 해외 생산설비 및 연구개발 투자
종합평가	<ul style="list-style-type: none"> 내수: 대체수요로 인한 승용차 및 SOC 투자로 인한 상용차 수요 소폭 증가 수출: 가격경쟁력 약화, 신차종 부족, 현지생산증가 등의 부정적 요인이 지속되면서 둔화 수입: 가격경쟁력 향상, 차종의 다양화, 마케팅 역량 강화로 지속 증가 	

2 07년 수급전망

□ 상반기 자동차 내수는 전년 수준에 그칠 예상

07년 자동차 내수는 전년비 3.1% 증가한 120만대에 달할 것으로 예상된다. 차령 고령화에 따른 대체수요가 상반기 내수에 긍정적인 영향을 미칠 예상이나 채무 상환 부담과 취업 부진 등으로 소비심리의 본격적인 회복이 어려워 지난해 상반기에 비해 별다른 변화를 보이지 않을 예정이다.

이러한 현상은 국산차 수요에서 두드러지게 나타날 전망이다. 수입차의 수요에는 영향을 미치지 않을 전망이다. 그러나 하반기 이후부터 소비심리가 회복되면서 내수는 완만한 증가를 보일 예정이다.

〈표 7〉 자동차산업의 수급전망(물량기준) (단위 : 천대, %)

	05년	06년		07년			
		상반기	하반기	상반기	하반기	연말	
생 산	3,700 (6.6)	1,962 (5.4)	1,878 (2.1)	3,840 (3.8)	2,010 (1.9)	2,025 (7.8)	4,035 (5.1)
수 입	31 (21.4)	20 (61.6)	22 (18.0)	42 (35.4)	23 (15.0)	24 (9.1)	47 (11.9)
내 수	1,145 (21)	597 (6.9)	567 (-3.4)	1,164 (1.6)	595 (-0.3)	605 (6.7)	1,200 (3.1)
수 출	2,586 (8.7)	1,365 (3.9)	1,283 (0.9)	2,648 (2.4)	1,400 (2.6)	1,405 (9.5)	2,805 (5.9)

주 : ()안은 전년 동기비증가율
원성차 기준

□ 자동차 수출 증가세는 이어질 전망

금년 자동차 수출은 전년비 5.7% 증가한 280만대에 달할 것으로 예상되며 상반기에는 2.6% 증가에 그칠 전망이다. 중대형 차종의 수출증가로 인한 수출단가의 상승으로 수출금액은 전년비 13.1%가 증가한 491억 달러(자동차부품 포함)에 달할 예정이다. 이에 따라 07년 자동차 생산은 전년비 5.1%가 증가한 403만대로 사상 최초로 400만대를 돌파할 예상이며, 수출과 내수 비중은 70%와 30%로 2006년에 비해 큰 변

화는 없을 것으로 보인다. 06년에도 잦은 파업으로 생산에 차질을 빚은 자동차업계는 07년에도 한미 FTA 타결, 산별노조로의 전환과 대신 등의 정치적 일정에 따라 어려움을 겪을 예정이다. 단지 명분없는 파업에 대한 소비자들의 부정적인 인식이 이를 다소 완화시킬 수 있으나, 지난해와 별다른 변화를 보이지 않을 예정이다. 이러한 가운데 매년 큰 폭으로 증가하고 있는 자동차 수입은 07년에도 증가세를 이어갈 것이나 그 폭은 다소 줄어들 것으로 보인다. 07년 수입은 전년 대비 11.9% 증가한 4만 7,000여대에 달할 것으로 예상되며 내수에서의 비중도 3.9%로 다소 늘어날 예정이다.

〈표 8〉 자동차산업의 수출입 전망 (단위 : 백만 달러, %)

	05년	06년		07년			
		상반기	하반기	상반기	하반기	연말	
생 산	37,968 (16.8)	21,604 (14.8)	21,798 (13.9)	43,402 (14.3)	24,350 (12.7)	24,756 (13.6)	49,106 (13.1)
수 입	4,728 (13.1)	2,758 (26.9)	2,930 (14.7)	5,688 (20.3)	3,142 (13.9)	3,232 (10.3)	6,374 (12.1)

주 : ()안은 전년 동기비증가율
자동차 부품포함

3. 타이어 수출 전망

지난해 우리나라의 고무제 공기타이어, 타이어트레드, 고무제이너튜브 수출은 25억 6,242만 달러를 기록하여 전년비 5.0%가 증가하였다. 이들 3개 품목의 수입은 전년비 11.8%가 증가한 3억 196만 달러를 기록하여 우리나라는 타이어교역에서 22억 6,049만 달러의 흑자를 달성하였다. 이와 같이 지난해에도 타이어 무역수지 흑자는 확대되었으나, 수입증가율이 수출 증가율을 큰 폭으로 상회하였다.

주종 품목인 래디얼 타이어 수출도 증가세를 유지하여 14억 7,453만 달러를 기록하였으나, 수입 역시 큰

폭으로 증가하여 2억 달러에 육박하였다. 국가별로는 수출의 경우 미국이 수출 1위국의 자리를 계속 유지하였으나, 05년에 4위의 수출 대상국이었던 네덜란드가 2위로 부상한 반면 2위였던 독일은 4위로 떨어졌다.

일본으로부터의 래디얼 타이어의 수입이 큰 폭으로 증가하면서 일본이 1위 자리를 유지하였으며, 중국과 캐나다로부터의 수입이 큰 폭으로 증가한 반면 태국, 이탈리아, 미국으로부터의 수입은 감소하였다.

이러한 수입구조의 변화는 국내에서 일본자동차의 수요가 증가하고 국내 소비자들이 일본산 타이어를 선호하고 있기 때문이며, 저가 타이어의 수입선이 태국에서 중국으로 전환되고 있음을 보여주고 있다.

미국으로부터의 타이어 수입이 감소한 이유는 국내 소비자들이 굿이어나 피어스톤 등 미국산 타이어보다는 일본의 브리지스톤, 프랑스의 미셸린과 독일의 컨티넨탈 및 이탈리아의 피렐리 브랜드를 선호하고 있기 때문인 것으로 판단된다. 그러나 한미 FTA가 체결되어 대미 수입가격이 하락할 경우 대미 타이어수입이 다시 증가할 가능성도 배제할 수 없다.

한편 국가별 무역수지는 미국과 영국, 네덜란드에 대해서는 큰 폭의 흑자를 유지하고 있으나, 일본, 중국, 태국에 대해서는 적자를 기록하고 있다. 아시아 3개국에 대한 적자는 일본의 경우 성능에서 중국과 태국의 경우 가격면에서 경쟁열위를 나타내고 있기 때문이라고 볼 수 있다. 특히 동아시아 지역이 세계 자동차 생산과 판매의 중심지로 부상하고 있고 타이어를 포함한 부품의 생산과 판매도 급증할 전망에 따라 이들 국가와의 경쟁 전략을 새로이 수립할 필요가 있다.

〈표 9〉 06년 타이어 교역 현황

(단위 : 만달러)

	수출		수입		수지	
	05년	06년	05년	06년	05년	06년
고무제의 공기타이어	222,664 (17.8)	239,326 (7.5)	25,948 (8.1)	28,998 (11.8)	196,716	210,328
타이어 트래드	4,885 (29.2)	3,029 (-38.0)	895 (17.6)	1,037 (15.8)	3,990	1,992
고무제의 인너튜브	16,379 (-1.2)	13,887 (-15.2)	154 (-7.0)	161 (4.5)	16,225	13,726

자료 : 무역협회 통계
주 : ()안은 증감률

지난해 타이어의 수출은 원/달러 환율의 하락에도 불구하고 증가세를 유지하였다. 이는 국산 타이어에 대한 해외 소비자들의 인식이 지속적으로 개선되고 미국시장에서 국산차의 현지 생산이 증가하고 판매 역시 소폭이나마 증가세를 유지했기 때문이다. 국내 완성차업체의 미국 시장점유율이 지속적으로 증가할 예상에 따라 대미 타이어수출은 증가세를 유지할 전망이다. 유럽의 관문이자 유통의 중심지인 네덜란드에 대한 수출도 국내 완성차업체의 동유럽 지역에서의 생산이 증가함에 따라 당분간 증가세를 유지할 전망이다. 또한 신흥개도국에서의 국산차 판매증가는 국산타이어의 수출을 견인할 예정이다.

금년 우리나라의 고무제 공기타이어 등 3대 품목의 수출은 전년비 6.0%가 증가한 25억 3,685만 달러, 수입은 전년비 12.5%가 증가한 3억 2,623만달러를 기록하여 무역수지는 22억 달러의 흑자를 기록할 전망이다.

4. 타이어업계에 대한 시사점

□ 대내외 경영환경의 악화

최근 자동차산업의 주요 이슈로는 선진국시장의 수요 둔화, 미국 빅 3의 경쟁력 저하와 일본자동차업체의 세계 시장 점유율 증가, 특히 도요타와 혼다의 급성장 및 중국 자동차산업의 국제화 가속화를 들 수 있다.

또한 국내 완성차업체가 선점하였던 중국과 인도 등 신흥개도국 수요가 지속적으로 증가하자 경쟁국 자동차업체의 이들 시장 진출이 가속화되면서 경쟁이 심화되고 있는 점을 들 수 있다. 이와 같이 세계 자동차 시장에서의 경쟁이 심화되자 자동차업체들은 신차종 개발과 서비스의 차별화에 노력을 기울이고 있다.

앞에서 살펴 본 바와 같이 금년 통상환경은 우리에게 유리하지 않을 전망이다. 미국의 무역수지적자가 사상 최대치를 기록하고, 민주당이 미의회를 장악하고 있는 가운데 국가간 지역무역협정 체결이 증가하고 있기 때문이다. 우리 자동차와 타이어업체의 최대 수출시장인 미국 자동차시장에서 80년대 후반과 유사한 현상이 나타나고 있으며, 미의회를 민주당이 장악하고 있어 보호무역주의가 예상되고 있기 때문이다. 단지 해외 소비자들이 국산차와 부품에 대해 구매를 확대하고 있고, 자동차 및 부품의 최대 교역국 미국 정부가 시장기능을 중시하고 있어 과거와 같은 통상압력은 가해지지 않을 예정이다.

한편 도요타는 미국 정부와의 마찰을 피하기 위해 전전공공하고 있는 실정이다. 미국시장에서 사실상 1위의 시장 점유율을 차지하고 있고 공급부족현상마저 나타나고 있으나 판매를 계속 증대할 경우 미 의회가 일본 후려치기(Bashing) 정책을 또 다시 운용할 수 있기 때문이다. 도요타는 순익의 60% 이상을 북미시장에서 올리고 있어 쉽게 북미시장을 포기할 수 없는 입장이다. 따라서 도요타는 미국 빅 3가 공장을 폐쇄하고 있는 디트로이트 지역에 신규 공장을 건설할 계획을 수립하고 북미 공장의 고용을 증대하는 한편 사이언브랜드의 판매를 억제하고 있다. 도요타는 행복한 고민에 빠져 있다고 할 수 있다.

□ 외국 타이어업체의 신제품 개발 및 세계화 가속화

반면 빅 3의 판매 부진과 증장기 생산능력 감축에 따라 미국을 대표하는 타이어업체인 굿이어의 어려움도 가중되고 있다. 굿이어는 지난해 4/4분기에 16개 공장의 3개월간의 파업 여파 등으로 3억 8,500만 달러의 적자를 기록하였다. 굿이어의 4/4분기 매출이 소폭 증가한 이유는 고가 타이어를 판매하고 있는 해외 사업부의 매출이 증가하였기 때문이다. 굿이어는 08년까지 10억 달러의 비용을 절감할 계획이며, 기술적으로 우수하고 성능이 뛰어난 타이어를 개발하여 판매할 계획이다.

한편 타이어업체의 해외직접투자도 증가하고 있는데 브리지스톤과 파이어스톤은 미국의 새로운 자동차산업 중심지로 부상하고 있는 동남부 지역에 생산기반을 구축하기 위해 향후 5년간 5,000만 달러를 투자하여 남캐롤라이나주의 기존 공장 설비를 현대화하고 생산능력을 확충할 계획이다. 97년에 완공한 동 생산설비는 900명의 인력으로 지난해 1월에 5,000만번째의 타이어를 생산한 바 있으며, 우수제조공장 상 등을 수상한 바 있다. 이와 함께 브리지스톤은 원자재 가격 상승에 대응하기 위해 10억 달러를 투자하여 트레드고무재생 및 재생장비 제조업체인 미국의 Bandag사를 인수하였다. Bandag사는 상용트럭사업과 타이어 판매사업도 전개하고 있는데 특히 브라질에 우수한 판매망을 보유하고 있다. 브리지스톤은 선진국 자동차업체의 동유럽이 진출이 가속화되자 이에 부응하기 위해 폴란드에 신규 공장을 건설할 계획이다. 2억 유로가 투자되어 09년 초에 가동될 동 공장은 일일 5,000개의 트럭 및 버스용 타이어를 생산할 예정이다.

현지화 전략의 일환으로 구축될 동 공장은 폴란드내의 승용차용 타이어 생산공장 및 헝가리의 첨단 “BIRD” 승용차용 타이어 공장과 함께 동유럽지역의

타이어 공급망을 구축하게 된다. 이러한 해외 생산설비 확충 결과 브리지스톤은 24개국에 51개의 공장을 보유하게 되었다. 한편 브리지스톤은 여타 일본 제조업체와 마찬가지로 30년만에 일본내 기타규슈에 2억 4,100만 달러를 투자하여 신규 공장을 건설할 계획이다. 동 공장은 최근 전세계적으로 붐을 이루고 있는 자원개발에 편승하여 광산 및 채석장비용 대형타이어를 생산할 계획이다. 브리지스톤은 동 공장을 09년 하반기에 가동할 계획이며, 2010년까지 시모노세키 서부지역 공장의 설비 확충이 이루어질 경우 광산 및 채석장비용 대형타이어의 생산능력이 40% 증가할 것으로 예상하고 있다. 브리지스톤의 이러한 전략은 세계 1위 자리를 놓고 경쟁하고 있는 미셸린에 대해 생산능력 뿐 아니라 마케팅과 제품개발 차원에서 비교우위를 확보하기 위한 전략으로 평가할 수 있다.

이와 같이 굿이어의 영업이 어려운 가운데 브리지스톤과 미셸린의 경쟁이 점차 심화되고 있으며, 타이어 업체들이 신제품과 신시장 개척에 박차를 가하면서 연구개발 투자와 해외직접투자가 증가하고 있다. 이러한 경영환경하에서는 타이어업체간 전략적기술 제휴와 노동집약 기능의 해외이전을 통한 글로벌 공급망 구축이 필요하다. 또한 글로벌 인력자원을 활용하여 경영환경변화에 대응해 나가야 한다.

최근 타이어업체를 포함한 자동차업체들의 동유럽 진출이 증가하면서 현지 인력난이 가중되고 있는 점도 타이어업체가 유의할 점이다. 동유럽의 디트로이트라 불리는 슬로바키아는 지리적인 요인과 저비용 및 낮은 세율로 인해 폴크스바겐, 푸조와 기아자동차가 공장을 건설하고 있다. 이에 따라 인력난, 특히 전문인력이 부족하자 자동차업체들은 우수 인력을 확보하기 위해 인센티브를 제공하거나 인접 국가의 근로자들을 채용하고 있다. 또한 기술전문학교에 향후 필요한 기

술인력을 위탁 양성하고 있다.

최근 중동부유럽의 자동차생산기지로 부상하고 있는 폴란드, 체크, 헝가리와 슬로바키아는 2011년에 생산능력이 현재보다 43% 증가한 346만대에 달해 세계 경자동차(Light Vehicle) 생산능력의 4%를 점유할 전망이다. 이러한 생산능력의 증가는 서유럽 국가의 노동력 이동에 대한 규제완화와 함께 현지 기능공 확보에 어려움을 가중시킬 예정이다. 이미 폴크스바겐은 9,000명의 근로자 중 17%에 달하는 근로자가 공장에서 150km 이상 떨어진 곳에서 출근하고 있다. 이러한 인력난은 부품업체의 경우 더 심한 편이며, 선진국 자동차업체의 투자 진출로 인해 향후 3~4년간 슬로바키아에서만 4만명의 신규 일자리가 생겨나 전체 자동차산업의 고용인원은 04년보다 배 이상 증가할 전망이다. 이러한 인력난에 따라 자동차업체들은 러시아 등 인력난이 덜한 지역에서 새로운 투자 입지를 찾고 있는 중이다.

□ 글로벌 경쟁에 대응하기 위한 새로운 형태의 공급망 구축
최근 글로벌 경쟁이 심화되자 자동차업체들은 글로벌 네트워크를 구축하여 대응하고 있으며, 국내 타이어 업체들도 최적의 글로벌 공급망을 구축하여 경쟁에 대응하여야 한다. 금세기 초까지만 해도 어려움을 겪었던 독일의 컨티넨탈사가 희생한 이유도 공세적이며, 치밀한 글로벌공급망 전략의 결과에서 찾을 수 있다. 컨티넨탈은 국내 비용압박이 가중되자 강력한 리더십을 중심으로 핵심기능은 독일내에 유지하는 한편 노동집약적 생산설비를 저비용 국가로 이전하였다. 컨티넨탈은 인접국가이자 생산비용이 저렴한 슬로바키아의 공장마저도 비용과 시장 측면을 고려하여 중국과 브라질 등지로 이전하였다. 지속적인 비용절감과 함께 첨단제품을 효율적으로 개발하여 위기를 극

복하기 위해서였다. 결국 컨티넨탈은 교과서적인 경영전략을 실행한 결과 과거의 명성을 되찾았다.

컨티넨탈이 해외직접투자를 통한 오프쇼어링(Offshoring)에 성공한 원인은 공장 차원에서의 전략보다는 개별 기능과 제품 차원에서 모듈(Module) 전략을 실행한 점에서 찾을 수 있다. 컨티넨탈은 경쟁력을 회복하기 위해 우선 공급망의 모듈을 최적화하였다. 컨티넨탈은 지역별 비용과 숙련도의 차이를 이용하여 공급망상의 개별 모듈의 입지를 조화롭게 최적화하였다. 그 결과 컨티넨탈은 민첩하고 신속하게 다양한 국가와 지역에서 행해지고 있는 영업활동을 전체 운영시스템의 비용과 효과를 최적화할 수 있도록 조정하였다. 그러나 대부분의 타이어업체와 제조업체들이 이러한 모듈 접근방식을 채택하지 못하고 있다. 컨티넨탈의 사례는 비용절감 목적에서 공장 전체를 저임금 국가로 이전하고 있는 업체들에게 경종을 울려 주고 있다. 기존의 선진국 공장을 고비용이라는 이유로 폐쇄할 경우 증장기 비용절감보다 구조조정 비용이 더 클 수 있기 때문이다. 일 예로 독일과 같은 국가는 인당 20만 유로의 비용을 지불해야 하며, 최근 미국내 공장을 폐쇄하고 있는 빅 3도 막대한 비용을 지불하고 있다. 여기에 저임금 국가에서의 공장건설 비용과 현지 공급업체와의 거래망 구축에 소요되는 비용 등을 고려할 때 일부 업체들에게는 해외직접투자가 문제해결의 수단이 아닐 수도 있다. 그러나 공장이 아닌 기능별 해외 이전을 추진할 경우 사태는 달라질 수 있다. 전술한 폐쇄비용이나 이전 비용을 대폭 줄일 수 있기 때문이다. 컨티넨탈은 이러한 점을 고려하여 글로벌 공급망을 재편하였다. 컨티넨탈의 자회사인 컨티테크(ContiTech)가 노동집약적인 금형사업부를 슬로바키아로 이전하였으나, 자동화 비중이 높은 전자브레이크 시스템 사업부를 독일내에 유지하고

있는 점을 예로 들 수 있다.

□ 경영 내실화와 새로운 경쟁전략의 수립

전술한 바와 같이 07년 국내 경기는 상저하고의 흐름을 보일 것으로 예상되므로, 타이어업체들은 상반기에는 내실경영에 주력하되, 하반기 이후 경기회복을 감안한 확대 경영에 만전을 기할 필요가 있다. 상반기 경기는 세계경제의 성장둔화 속에 수요가 부진할 것이기 때문에 타이어업체들은 자금사정 악화 등의 불안요인을 사전 제거하면서 생산비용 절감, 생산성 향상 등 내실경영에 주력하여야 한다. 하반기에는 세계경기가 다소 회복되고, 제반 경제에 대한 불확실성이 완화될 예상이고 향후 5년간 세계 자동차 수요가 신흥개도국을 중심으로 증가할 예상이기 때문에 관련 투자 및 인력확충 등 증장기 확대 경영전략을 수립할 필요가 있다.

지난 2년여 간 지속되어 온 원화강세 기조가 07년에는 다소 완화될 것으로 예상되나, 미국 정부가 전반적인 달러화 약세기조를 유지할 가능성이 높아 수출채산성 개선 노력을 강화하여야 한다. 또한, 한미 FTA 협상이 타결될 경우 미국산 타이어의 수입이 집중할 것이라는 점에서 사전에 국내 시장에서의 경쟁전략도 새롭게 마련하여야 한다. 더불어 기술수준의 급변과 세계경제의 글로벌화 등 환경변화에 대처하기 위해 국내외 자원을 활용한 신제품 개발에 주력해야 한다. 이와 함께 국내 타이어업체들은 시장별로 경쟁상황을 점검하여 주력시장에서의 경쟁우위 유지에 노력하는 한편, 신흥시장의 선점을 위한 노력을 경주하여야 한다. 특히 타이어업체들은 해외직접투자 증대와 함께 글로벌 네트워크의 구축을 통한 경영 효율성 제고에 박차를 가할 필요가 있다.