



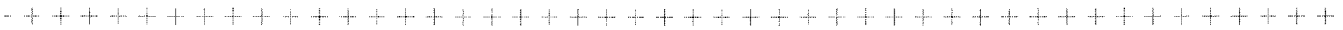
친디아 자동차산업 급성장에 따른 타이어산업의 대응 방안

산업연구원 기계산업팀장 이항구

세계 자동차산업의 구조개편과 수요 침체 국면이 지속되고 있는 가운데 중국이 세계 최대의 자동차시장이자 생산기지로 부상하고 있다. 향후 세계 자동차 수요는 BRICs가 견인할 것이나 단기적으로는 중국과 인도, 즉 친디아(Chindia)가 주도해 나갈 전망이다. 중국과 인도 자동차업체는 자국 내수시장 뿐 아니라 국제화를 통한 해외 판매 확대를 위해 선진 자동차업체의 인수에도 적극 나서고 있다. 또한 세계 유수의 자동차업체들은 경쟁기반 강화를 위해 친디아에 대한 투자를 확대하고 있다. 본 고에서는 친디아 자동차산업을 조망해 보고 타이어산업의 대응방안에 대해 분석해 보고자 한다.

1. 친디아 자동차산업 현황과 전망

세계 최대의 자동차생산기지와 시장으로 부상하고 있는 중국, 유럽 최대의 자동차시장으로 성장할 러시아, 중남미 최대의 생산기지가 시장으로 부상한 브라질, 중국에 버금가는 인구를 보유한 인도로 구성된 BRICs 자동차산업의 성장 잠재력은 무한하다고 볼 수 있다. 지난해 세계 경기 침체에도 불구하고 인도를 제외한 BRICs 3개국의 자동차 수요는 증가했다. 최근 경기 침체로 자동차 수요가 반감한 러시아와 국내 업체의 진출이 상대적으로 부진한 브라질을 제외한 중국과 인도, 소위 친디아(Chindia) 자동차시장에서의 국내 완성차업체는 사상 최고의 판매 실적을 달성하고 있다.



(1) 친디아 자동차산업 현황

1) 중국의 자동차산업 현황과 전망

중국 자동차산업이 최근 다시 주목을 받고 있는 이유는 세계 경기 침체에 따른 자동차 수요의 부진에도 불구하고 중국의 자동차 판매가 정부의 시의 적절한 지원 정책에 힘입어 두자리세의 증가세를 보이고 있기 때문이다. 중국 정부는 자동차 판매증대를 통한 경기 부양과 환경과 에너지 문제 해결이라는 두 마리 토끼를 동시에 잡기 위해 1,600cc 미만의 소형차를 구매할 경우 구매세를 10%에서 5%로 인하해 부과하고 있다. 소득에 비해 상대적으로 자동차 가격이 비싼 중국시장에서 이러한 유인책은 소형차 수요를 다시 촉발시키는 계기가 되었다. 이와 함께 중국 정부는 농촌의 노후 차량을 신차로 교체해 환경문제를 개선하고 자동차 보유를 확산시키기 위해 판매 유인을 부여하고 있다. 최근 중국 정부는 정책 효과가 크자 지원정책을 내년까지 연장하기로 결정하였다. 미국이 예산 제약으로 수요촉진 정책을 조기 종료하는 것과 비교할 때 중국정부의 자동차 수요에 대한 관심을 엿볼 수 있다.

〈 표-1 〉 친디아 자동차 판매 현황과 전망

(단위 : 대)

	중국	인도
04년	5,045,008	1,344,297
05년	5,766,679	1,440,455
06년	7,215,525	1,750,873
07년	8,791,523	1,993,563
08년	9,380,502	1,979,970
09년	10,134,000	1,900,000

※ 자료 : Fourin, 09. 7월

금년 들어서 증가세로 돌아선 중국의 자동차 수요는 두 자리 수의 견실한 증가세를 보이고 있다. 금년 상반기 중국의 자동차 판매는 전년 동기비 17.7% 증가한 609만 8,000대로 세계 1위를 차지하였다. 이러한 가운데 1월~7월중 현대기아차의 판매도 전년 동기비 21.4%가 증가한 30만 816대를 기록하였으며, 기아차는 31% 증가한 11만 2,000대를 판매하였다. 금년 중국의 자동차 수요는 1,100만~1,200만대를 기록할 전망이며, 국내 업체의 판매도 사상 처음으로 70만대를 상회할 예정이다.

중국의 인당 GDP가 증가하면서 자동차 수요가 지속적으로 증가하자 중국정부는 에너지와 환경 문제 해결을 위한 다각적인 노력을 기울이고 있다. 중국의 연간 자동차 수요가 5,000만대를 상회할 것이라는 전망과 함께 화석연료의 고갈은 중국경제의 성장을 저해할 가능성이 크기 때문이다.

중국 정부가 일반 소비자의 지역간 자동차 이동을 제한하고 있기 때문에 중국 일반 운전자들의 주행 거리는 상대적으로 짧은 편이다. 또한 대도시의 교통 혼잡이 극심해 도심지 주행시 속도를 내기도 힘든 상황이다. 이

러한 환경은 중국 자동차산업이 지향하고 있는 도약전략을 실행에 옮기는데 도움을 주고 있다. 중국 정부는 전기자동차분야에서 세계 최고의 경쟁력을 확보하기 위해 자국업체를 적극 지원하고 있다. 중국은 2011년까지 50만대의 전기자동차를 자국내에서 주행할 수 있도록 지원계획을 수립하였으며, 연료전기자동차의 개발에도 박차를 가하고 있다.

한편 중국 자동차업체가 금번 세계 자동차산업의 구조조정을 계기로 세계시장 진입을 가속화할 것인가에 대한 관심이 고조되고 있다. 중국산 자동차의 수출이 지속적으로 증가하고 있는 가운데 GM은 중국산 미니밴을 싼홍개도국에 수출할 계획이며, 르노도 저가 모델인 로간을 중국내에서 생산 판매할 계획이다. 또한 중국 자동차업체가 선진국 자동차업체를 인수하여 경쟁력을 강화하고 있으나, 금번 세계자동차산업의 구조조정은 선진업체의 제품과 해외 진출 전략에 변화를 초래하여 중국 자동차산업의 고속 성장을 제약할 전망이다.

〈 표-2 〉 주요 업체별 중국시장 판매 동향

(단위 : 대)

업 체 명	06년	07년	08년	증감(%)
GM	866,299	1,048,193	1,095,264	4.5
GM Brands	446,159	527,915	485,553	▼8.0
Wuling	420,140	520,278	609,711	17.2
VW	694,406	917,793	989,040	7.8
Toyota	285,319	459,679	548,255	19.3
Honda	347,527	465,465	515,765	10.8
Hyundai Kia	411,154	345,317	451,775	30.8
Nissan	211,337	281,520	361,686	28.5
Ford	181,596	271,842	274,468	1.0
Ford	131,061	174,085	156,091	▼10.3
Mazda	47,211	91,366	112,711	23.4
Volvo Cars	3,324	6,391	5,666	▼11.3
Suzuki	157,786	160,849	178,853	11.2
PSA Peugeot Citroen	201,318	207,255	178,060	▼14.1
Isuzu	34,649	37,847	42,856	13.2
Daimler	15,546	21,950	39,393	79.5
Daimler CV	10,038	15,068	25,038	66.2
Mercedes-Benz Cars	5,508	6,882	14,355	108.6
BMW	23,735	32,249	35,191	9.1
Mitsubishi Motors	29,534	41,478	21,170	▼49.0
Chrysler	6,801	9,316	11,194	20.2
Volvo	2,771	3,017	2,987	▼1.0
MAN	1,358	2,263	2,743	21.2
Fiat	30,668	15,526	1,139	▼92.7
기타	3,713,721	4,469,964	4,630,663	3.6
합계	7,215,525	8,791,523	9,380,502	6.7

※ 자료 : Fourin, 09. 7월

2) 인도의 자동차산업 현황과 전망

인도 자동차산업 역시 성장세를 지속하고 있다. 지난해 하반기부터 인도의 자동차 수요가 감소하기 시작하였으나, 정부의 지원과 타타의 초저가차 출시 등으로 인해 2월부터 수요가 증가세로 돌아섰다. 금년 7월 인도의 승용차 판매는 전년 동월비 31%가 증가한 11만 5,067대에 달하였으며, 트럭과 버스 판매는 지난해 7월 이후 처음으로 9.6%가 증가한 37,624대를 기록하였다.

〈 표-3 〉 주요 업체별 인도시장 판매 동향

(단위 : 대)

업 체 명	06년	07년	08년	증감(%)
Suzuki	596,005	710,532	697,850	▼1.8
Tata Group	501,559	524,019	495,599	▼5.4
Hyundai Kia	186,174	200,412	245,397	22.4
Mahindra&Mahindra	129,264	156,109	157,942	1.2
GM	35,823	60,032	65,702	9.4
Ashok Leyland	71,902	75,575	63,353	▼16.2
Honda	56,197	60,386	54,136	▼10.4
Toyota	48,490	54,179	52,807	▼2.5
Ford	52,410	49,971	36,895	▼26.2
Ford	42,059	39,434	28,564	▼27.6
Mazda	10,351	10,537	8,331	▼20.9
Eicher Motors	24,968	28,058	21,241	▼24.3
Renault	-	17,771	18,976	6.8
VW	12,202	12,596	16,188	28.5
Force Motors	14,857	18,169	15,639	▼13.9
Hindustan Motors	15,793	12,151	10,420	▼14.2
Fiat	2,151	2,945	4,383	48.8
Daimler	1,946	2,436	3,670	50.7
Mercedes-Benz Cars	1,946	2,294	3,445	50.2
Daimler CV	-	142	225	58.5
BMW	190	1,387	2,908	109.7
Volvo	858	1,031	1,414	37.1
기타	84	5,804	15,450	166.2
합계	1,750,873	1,993,563	1,979,970	▼0.7

※ 자료 : 전계서

아직까지 인도의 자동차 수요가 BRICs 국가 중에서는 가장 적으나, 선진업체의 설비투자가 지속적으로 증가하고 있다. 인도가 수출시장으로서의 역할을 수행할 여건을 갖추고 있기 때문이다. 금년 1~7월중 인도의 자동차 수출은 전년 동기비 18.8%가 증가한 23만대를 기록하였다. 현대차가 소형차를 인도에서 생산한 후 유럽에 수출하고 있는 가운데 GM은 4,000달러대의 소형차를 인도에서 생산한 후 세계 시장에 공급할 예정이며, 피아트도 인도에서 소형차를 생산하여 남아공에 수출할 계획이다. 크라이슬러를 인수한 피아트는

2011년부터 현지 생산을 추진해 초기에는 연 12만대의 자동차를 생산한 후 생산능력을 25만대로 확충할 계획이다. 인도의 승용차 판매는 향후 5년간 연평균 12%씩 증가하여 2014년에 375만대에 달할 전망이다²⁾이다. 이 중 내수가 275만대를 차지하고 수출이 100만대에 달할 예정이다.

한편 인도시장에서는 소형차와 저가차 뿐 아니라 고급차의 수요도 꾸준히 증가하고 있다. 금년 1~7월 BMW의 인도 판매는 전년 동기비 14%가 증가한 2,008대를 기록하였다. 이와 같이 인도의 자동차 판매가 꾸준히 증가하면서 성장잠재력이 커지자 세계 우수 완성차업체의 인도시장 진출이 확대되고 있어서 인도시장에서의 경쟁은 심화될 전망이다.

(2) 국내 자동차업계의 진출 현황

친디아시장은 국내 자동차업계가 단기간에 투자액을 회수하고 수익을 올리고 있는 주요 자원(Cash Cow)이다. 중국시장에서의 국내 업체의 금년 판매는 70만대를 상회할 전망이며, 인도시장 판매도 60만대에 육박할 예정이다. 국내 완성차업체는 중국 내수가 재증하고 있는 가운데 중국 소비자들의 취향에 부응할 수 있는 모델을 개발하여 공급함으로써 4위 업체로 재부상할 수 있었다. 또한 인도시장에서도 다양한 판매모델과 적극적인 마케팅 전략으로 2위 자리를 유지하고 있으며, 제 3국 수출도 증대하고 있다.

중국내 판매가 호조를 보이고 중국의 자동차 수요가 향후 수년간 두자리 수의 증가율을 보일 것으로 예상되자 현대자동차는 중국 3공장 건설을 검토하고 있다. 현대차가 중국 3공장을 건설할 경우 현대차는 중국내에 90만대의 설비를 보유하게 되고 계열사인 기아차까지 합칠 경우 133만대의 생산능력을 보유해 외국계업체로서는 중국내 3위의 설비를 보유하게 된다.

한편 중국과의 FTA협상이 교착상태에 빠져 있는 가운데 우리나라는 인도와 포괄적경제동반자협정(CEPA)을 체결하였다. 자유무역협정(Free Trade Agreement)이 관세 철폐에 중점을 두고 있다면 CEPA는 관세 철폐 뿐 아니라 양국간 투자장벽을 완화하여 투자를 활성화하고, 기술교류 등의 협력도 강화하는 내용을 담고 있다. 양국이 CEPA라는 이름으로 협정을 체결하게 된 이유는 우리나라와 인도 내부에서 FTA에 대해 예민한 반응을 보여 왔기 때문이다. 인도는 2004년에 태국과 FTA를 체결한 후 태국의 대인도 수출은 급증하였으나 인도의 대태국 수출은 증가하지 않자 산업계의 반발에 직면한 바 있다. 주요 내용을 살펴보면 자동차 관세의 경우 인도의 대한 수입관세 철폐는 제외되었으며, 우리나라의 대인도 수입관세는 5년간에 걸쳐 철폐될 예정이다. 자동차부품의 경우 인도는 현행 12.5%의 수입관세를 8년 내에 10~5.0%로 인하하기 합의함으로써 국내 부품의 대인도 수출이 증가할 전망이다.

주지하다시피 인도는 12억 명이 넘는 인구를 보유하고 있으며, 향후 GDP 기준으로 세계 4강에 진입할 것이

2) Ernst & Young

확실시 되고 있다. 인도의 성장 잠재력이 중국을 상회할 것으로도 예상되고 있으나, 아직까지 우리나라의 인도와의 교역 규모는 중국의 1/10 수준에 불과하다. 지만 최근 대중국 교역 증가율이 둔화되고 있는 반면 인도와의 교역 증가율은 큰 폭으로 증가하고 있어서 CEPA가 발효될 경우 양국간 교역이 활성화될 전망이다. 이와 같이 국내업체는 친디아시장에 조기에 진출하여 양호한 성과를 거두고 있다. 그러나 최근 선진국업체와 현지 자본 업체들이 경쟁 전략을 친디아시장에 맞추어 수정하면서 향후 친디아시장에서의 경쟁이 격화될 전망이다.

2. 친디아 타이어산업의 현황과 전망

(1) 중국의 타이어산업 현황

08년 중국은 전년비 6.1%가 증가한 3억 5,000만 개의 타이어를 생산하였다. 이중 레이디얼 타이어 생산은 전년비 14.6%가 증가한 2억 6,400만 개에 달하였다. 지난해 중국의 타이어 생산 증가율이 둔화되었으나, 금년에는 8% 이상 생산이 증가하여 3억 8,000만 본 이상의 타이어를 생산할 전망이다. 레이디얼 타이어 생산이 3억 만 개를 상회할 예상³⁾이다. 한편 중국은 08년에 전년비 10%가 증가한 1억 3,200만 개의 오토바이용 타이어를 생산하였는데 금년에는 생산 물량이 1억 5,000만 개를 상회할 예정이다. 근래 관심을 끌고 있는 자전거용 타이어도 중국은 지난해에 전년비 17.3% 증가한 6억 1,000만 개를 생산하였으며, 금년에는 6억 7,100만 개를 생산할 전망이다. 중국은 08년에 전년비 26% 증가한 1억 9,900만 개의 타이어를 수출하였으며, 4년 연속 수출이 증가하였다.

중국내 타이어 수요가 증가하자 브리지스톤은 4개 공장 중 하나인 남부 옥시공장의 일일 생산량을 2011년 하반기부터 현재의 4,100개에서 1만 2,000개로 확충하기 위해 9,800만 달러를 투자할 계획이다. 미셀린도 4억 달러를 투자할 계획이며, 굼이어는 5억 달러를 투자하여 대련공장을 확충하고 있다.

한편 중국의 타이어수출이 증가함에 따라 통상 마찰도 증가하고 있다. 브라질이 중국산 타이어 수입에 대해 반덤핑 관세를 부과한데 이어 미국도 중국산 타이어의 수입 규제에 나서고 있다.

< 표-4 > 중국의 타이어 생산 현황과 전망

(단위 : 백만개)

	06년	07년	08년	09년	10년
자동차용	280	330	350	378	404
레이디얼	179	230	264	298	343
오토바이용	100	120	132	145.2	160
자전거용	475	520	610	671	738

※ 자료 : European Rubber Journal 09. 5/6월호

3) 금년 중국의 자동차 수요가 기대 이상 증가하여 금년 타이어생산은 ERJ의 전망치를 상회할 전망

중국정부는 미국이 자국산 타이어에 대해 긴급수입제한 조치를 취하려하자 강력히 반발하고 있다. 미국의 타이어 업체 노조가 속해 있는 전미철강노조는 04년~08년중 중국으로부터의 타이어 수입이 3배 증가하여 연 4,100만 개에 달하고 있으며, 그 결과 미국내 고용이 5,100명 감소하고 공장가동률이 10.3% 하락하였다고 주장하고 있다.

〈 표-5 〉 한중 대미 타이어 수출 현황

(단위 : 개, %, 달러)

		07년	08년	증가율	평균단가
승용차용	한국	12,398,702	12,288,433	▼0.9	46.53
	중국	33,788,959	39,563,334	17.1	30.96
경트럭용	한국	2,073,301	1,748,585	▼15.6	71.48
	중국	7,650,134	6,544,786	▼14.4	50.97
트럭/버스용	한국	610,562	556,275	▼8.9	162.98
	중국	4,494,260	3,744,301	▼16.7	109.27

※ 자료 : 미국 상무부

미국의 국제무역위원회(ITC)는 중국산 타이어에 대해 수량규제보다는 관세 부과를 건의하였는데 첫해에 55%의 관세를 부과하고 2년간 연 10%p씩 관세를 인하 적용하도록 행정부에 요청하였다.⁴⁾ 이에 대해 중국 타이어업계는 중국산 타이어가 미국시장을 교란시키지 않았으며, 미국에 수입되는 중국산 타이어는 미국업체들이 생산하고 있지 않은 제품이어서 미국 소비자들의 피해가 더 클 수 있다고 주장하고 있다. 지난해 중국은 22억 달러의 타이어를 미국에 수출하였다.

(2) 인도의 타이어산업 현황

인도의 타이어 생산은 03 회계연도 ~ 08 회계연도중 연평균 8.02%의 성장세를 기록하였다. 제품별로는 승용차용 타이어 생산이 연평균 13.98%, 경상용차용 타이어 생산이 연평균 13.34%, 트럭 및 버스용 타이어 생산이 연평균 5.90% 증가하였으며, 오토바이용 타이어 생산도 연평균 12.27%가 증가하였다. 08년 4월~12월중 인도의 타이어 생산은 전년 동기비 2.19%가 증가하는데 그쳤다. 동 기간중 완성차 신차용 타이어 공급은 6.17%가 감소한 반면 트럭 및 버스용 타이어 공급은 0.01%가 감소하였다. 인도 정부는 타이어 내수를 촉진하기 위해 소비세를 08년 12월에 14%에서 10%로 인정한 후 09년 2월에는 8%로 재인하였다. 인도의 타이어 수출은 동 기간중 9.82%가 감소하였다. 인도 타이어업체의 국제화도 진행중인데 아폴로사는 남아프리카공화국내에 소재한 던롭 공장의 확충에 들어 갔으며, JK 타이어는 멕시코업체인 Tornel사를 인수하였고 중국업체와 합작으로 세계 시장에 진출하였다. 한편 인도의 타이어 수입도 증가하고 있는데 트럭 및 버스용 타이어의 수입은 내수의 10%를 차지하고 있으며, 이중 90%가 중국으로부터 수입되고 있다. 이와 같이 중국으로부터의 수입이 급증하자 인도정부는 중국산 트럭 및 버스용 타이어 수입에 반덤핑관세를 부과하고 있다. 인도 승용차용 타이어의 97%가 레이디얼 타이어이나 트럭 및 버스용 타이어는 아직까지 비중이 낮은 편이다. 인도의 타이어 생산은 2010 회계연도

4) 브라질 정부도 지난해 말 중국산 타이어의 판매 가격이 여타 수입 제품에 비해 67% 낮다고 주장하면서 킬로그램당 1.33달러의 반덤핑 관세를 부과

에 6.81%가 증가할 전망이며, 08~13 회계년도 중에는 연평균 8.21%가 증가할 전망이다⁵⁾이다. 동 기간중 트럭 및 버스용 타이어의 생산은 연평균 6.83%, 경상용차용 타이어 생산은 연평균 8.97%가 증가할 전망이다.

(3) 국내 타이어업계의 진출 현황

국내 타이어업계가 중국에 생산설비를 이미 구축하고 있기 때문에 한중 타이어 교역규모는 작은 편이다. 인도에는 국내 타이어업체의 생산공장이 전무하나 우리나라와 인도간 타이어 교역 규모도 미미한 실정이다. 신차용 타이어의 경우 중국은 우리의 46위 수출국이고 인도는 88위에 불과한 실정이다. 지난해 우리나라는 중국에 전년비 46.1%가 증가한 1,100만 달러의 신차용 타이어를 수출했으며, 금년 상반기에는 전년 동기비 9.1%가 감소한 400만 달러를 수출하는데 그쳤다. 중고 타이어의 대중국 수출도 100만달러에 그치고 있다. 중국으로부터 신차용 타이어의 수입은 증가세⁶⁾를 보여 08년에는 전년비 29.6% 증가한 1억 3,300만 달러를 수입하였으나 금년 상반기에는 전년 동기비 35.5%가 감소한 4,200만 달러를 수입하는데 그쳤다. 중고 타이어의 대중국 수입은 100~200만 달러 사이에서 꾸준히 이루어지고 있다. 지난해 인도로부터의 신차용 타이어 수입은 전년 동기비 25.1%가 증가하였으나 100만 달러에도 못미쳤으며, 금년 상반기에도 전년 동기비 배증했으나 100만 달러 수준에 그쳤다.

3. 타이어업계의 진출 확대 전략

세계 자동차 수요의 급감에 따라 타이어업계의 어려움도 가중되고 있다. 주요국의 노후차 교체 지원 프로그램에 따라 신차 수요가 증가하고 있으나 본격적인 자동차 수요의 회복은 내년 말부터 가시화될 전망이다. 금년 1/4분기에 세계 빅 3 타이어업체가 두 자리 수의 판매 감소를 보인 반면 국내 타이어업계의 매출은 증가하였다. 금년 상반기 미셀린은 매출이 전년 동기비 13% 감소한 71억 3,000만 유로에 그쳤고 1억 1,900만 유로의 적자를 기록하였다. 이러한 가운데 국내 타이어업계의 국제적 위상도 점차 높아지고 있다. 국내 자동차부품업체중 세계 100위권 내에 속하는 업체가 2개에 불과한 현실에서 세계 10대 타이어업체에 국내 업체 2개가 속해 있고 이들 업체의 외형도 커지고 있기 때문이다. 국내 타이어업계의 외형 성장은 향후 세계 자동차시장을 견인할 중국시장을 선점하여 점유율을 확대해 나가고 있기 때문이다. 우리 경제의 회복에 중국경제의 역할이 중요하다는 인식과 함께 국내 타이어업계의 중장기적인 안정 성장을 위해서는 친디아경제를 활용할 수 있는 전략이 필요한 시점이다.

□ 혁신 역량의 지속적인 강화

최근 미국 자동차산업의 구조조정 과정에서 세계 어느 시장에서나 판매할 수 있는 글로벌 모델의 개발과 소비자가

5) CARE Research

6) 중국으로부터의 신차용 타이어 수입은 04년 3,700만 달러, 05년 5,500만 달러, 06년 1억 300만 달러, 07년 8,100만 달러를 기록

원하는 모델의 신속한 개발 역량 강화가 강조되고 있다. GM과 크라이슬러가 이들 두 가지 경쟁요소를 소홀히 해 파산했고 향후 회생을 위해서는 세계 시장에 대량 판매가 가능한 모델을 신속히 개발해 출시할 필요가 있기 때문이다. 최근 세계적인 위상이 강화되고 있는 국내 타이어업계가 선진업체를 추격하고 친디아업체와 효과적으로 경쟁하면서 이들 시장에서의 판매를 확대하기 위해서는 혁신의 속도를 늦추어서는 안된다. 특히 자동차산업의 그린화가 가속화되고 있어서 타이어업계의 적극적인 참여가 요구되고 있다. 그 동안 타이어업체들은 연비 향상을 위해 마찰저항을 최소화하고, 안전성과 내구성을 향상시키는데 노력해 왔다. 그러나 최근 각국 정부의 연비, 환경과 안전 규제 강화는 타이어업계의 추가적인 노력을 요구하고 있다. EU 의회는 금년 4월에 타이어 라벨링 법안을 제정하였다. EU의회는 2012년부터 타이어 관련 CO₂ 배출을 억제하기 위한 일환으로 마찰저항, 젖은 도로에서의 제동력과 주행소음의 3가지 내역을 표시한 라벨을 부착하도록 요구하고 있다.

이에 따라 타이어업계의 신소재 개발이 가속화되고 있는데 브리지스톤은 폴리머 기술을 활용한 스마트 폴리머를 북미시장에서 판매하고 있는 Ecopia 브랜드 타이어에 적용하였다. 동 타이어는 일반 타이어보다 30% 정도 마찰저항을 낮출 수 있다는 평가를 받고 있다. 최근 미셸린이 비싼 가격과 경기침체로 인해 런플랫 타이어의 판매가 부진하자 마케팅 전략의 수정을 고려하고 있는 것과는 달리 브리지스톤은 승차감을 개선하고 친환경적인 승용신차용 3세대 런플랫 모델도 동 기술을 응용하여 개발한 후 판매에 들어갔다. 또한 브리지스톤은 고무의 나노단계 분자구조제어를 통해 새로운 타이어 소재를 개발하고 있다. 동 소재가 상용화될 경우 기존 타이어의 마찰저항을 50% 줄이고 내마모성은 25% 이상 향상시킬 수 있을 것으로 평가받고 있다. 한편 미셸린은 경기 침체가 지속되자 투자를 축소하고 있다. 당초 미셸린은 금년에 15억 유로의 자본 투자를 고려하였으나 투자규모를 7억 달러로 축소하였다. 그러나 미셸린은 성장 잠재력이 큰 친디아와 남미 투자는 확대하기로 결정하였으며, 연구개발 투자도 유지하여 혁신역량을 강화하기로 결정하였다. 국내 타이어업계도 우리 정부의 소재산업 육성 전략에 적극 참여하여 경쟁력을 강화해 나갈 필요가 있다. 그 동안 국내 타이어업계는 정부 연구개발 프로그램에 대한 참여도가 상대적으로 낮았다. 그러나 막대한 비용이 소요되는 친환경 제품의 개발과 상용화를 효율적으로 추진하기 위해서는 그 어느 때보다도 산관 협력이 필요하다는 점에서 타이어업계의 연구개발 전략 전환이 필요하다.

□ 지식경영의 강화

최근 국내 자동차산업은 쌍용차 사태로 큰 홍역을 치렀다. 자동차산업의 노사 분규는 이미 연례행사가 된지 오래고 여타 산업에 미치는 부정적인 영향도 매우 큰 실정이다. 국내 산업계가 IMF 관리 체제를 거치면서 단기적인 비용절감을 위한 감원에 초점을 둔 구조조정(Restructuring)을 추진하다보니 해를 거듭하면서 노사 분규는 그치지 않고 있다. 국내 타이어업계는 선진국 자동차업체들이 감원으로 인한 경험과 지식의 이탈을 방지하고 부메랑 효과를 예방하기 위해 감원 중심의 구조조정을 자제하고 있는 점을 타산지석으로 삼아야 한다. 최근 프랑스 타이어업계는 향후 5년간 고무(타이어)업계에서 1만명이 은퇴할 것으로 예상되자 이들⁵

인력의 경험과 노하우를 활용하고 중소기업을 지원하기 위해 “도전 중소기업 고무(Challenge SME Rubber)” 프로그램을 마련하였다. 동 프로그램은 고무 및 폴리머 경쟁력 클러스터인 Elastopole이 노조 등과 함께 마련하였다. 주요 내용은 45개 중소기업 관련 인력의 기능과 역량을 평가한 후 이들 인력이 은퇴할 경우 기업의 경쟁력 등에 미치는 영향을 평가하고 이를 보완해 줄 수 있도록 인력 채용을 지원하는 것이다.

한편 인디아시장을 효율적으로 공략하기 위해서는 이들 시장에 대한 정확한 분석능력이 요구되고 있다. 국내 완성차업체의 판매가 기대 이상의 증가세를 보이고 있는 것은 고무적이지만 일본업체에 비해 예측력이 크게 떨어지고 있는 점은 개선할 사안이다. 당분간 자동차시장의 불투명성이 지속될 예상이어서 효율적인 자원 배분 측면에서도 국내 타이어업체의 해외 시장 분석 능력이 강화되어야 한다. 이러한 능력 배양을 위해서는 조직 내외부의 자원을 적극 활용할 수 있는 시스템을 구축해야 한다. 미국 자동차산업의 구조조정이 진행되면서 향후 비용절감, 대체에너지와 소프트웨어 개발에 새로운 사고를 외부로부터 도입해야 한다는 주장이 일고 있고 최근 지식경영이 또 다시 주목을 받고 있기 때문이다.

□ 자유무역협정 확산에 따른 공급전략의 개선

아직까지 국내 타이어업체의 인도 진출은 미미한 편이나 중장기적인 차원에서 최근 확산되고 있는 지역무역 협정을 활용한 진출 전략을 모색해 볼 필요가 있다. 우리나라는 전술한 바와 같이 인도와 자유무역협정을 체결하였다. 또한 아세안과도 자유무역협정을 체결하였으며, 중국과 협상을 진행하고 있다. 중국과의 협상은 자동차업체의 반대로 벽에 부딪혀 있지만 자유무역협정을 기체결한 우리나라와 인도, 아세안간의 교역 및 투자 트라이앵글 구축을 고려한 진출확대 전략을 모색해 볼 필요가 있다. 국내 자동차업체의 진출이 부진한 아세안은 중국과 FTA를 체결한데 이어 최근 인도와 FTA를 체결하였다. 따라서 우리나라-인도-아세안-중국간 교역과 투자가 활성화될 전망이다.

동아시아 국가들의 산업 성장세가 지속되고 주요 교역 상대국과의 FTA 체결이 확산되면서 아시아시장을 장악하는 업체가 21세기 세계 자동차시장을 지배할 수 있을 것이라는 전망도 나오고 있다. 따라서 국내 타이어업체는 동아시아 지역에서 효율적인 원자재 조달망을 구축하고 우리나라와 중국 등 저비용 국가간의 생산제품을 차별화하고 시장 개방을 활용한 공급전략을 수립해 나가야 한다. 인도의 경우 아직까지 중저가 자동차의 판매가 주를 이루고 있어서 국산 보다는 중국산 타이어의 공급이 비용 효과적일 수 있다. 국내 타이어업체는 21세기 대경쟁에 대비해 새로운 비즈니스 모델을 개발해야 한다. 최근 선진국 자동차업체에서는 구글 모델에 이어 월마트의 비즈니스 모델에 대한 벤치마킹 필요성이 대두되고 있다. 개방형 모델인 구글과 다양한 저가 제품을 범세계적으로 판매하고 있는 월마트가 불황에도 불구하고 수익을 창출하고 있기 때문이다. 불황 극복과 혁신을 위해 국내 타이어업체는 새로운 경쟁 전략을 모색해야 할 것이다. **㉠**