



〈國內外市場動向〉

大韓貿易振興公社調查部
金 元 謙

一. 美國市場

1. 生産動向

現在 美國의 타이어 및 튜우브 主産業體는 約 百個 業體에 達하고 있는데 이중 約 59 個 商社는 從業員이 21 名 以下의 小規模이며 大規模의 몇몇 生産業者는 數千名의 從業員을 고용하고 있다.

1963 年 美國 生産界의 綜合 Census 에 依하면 타이어 및 튜우브의 生産에 從事하고 있는 從業員數는 約 85,000 名이나 된다. 이러한 生産業體의 地域別 區分을 보면 16 個 業體가 東北部(이중 8 個가 펜실바니아州 所在), 31 個 業體가 中北部(이중 16 個가 오하이오州), 30 個 業體가 南部 그리고 19 個 業體가 西部에 位置하고 있다.

튜우브의 生産을 보면 約 25 個의 生産業體를 들수 있는데 이러한 튜우브의 生産業體를 보면 5 個의 大規模 業體가 生産 및 價格을 좌우하고 있으며 約 45%~60%의 튜우브 販賣가 同 5 個社 製品으로 이루어지고 있다.

美國의 타이어 튜우브 年度別 生産實績을 보면 1963 年 133.5 百萬 Units 에서 1966 年 262 百萬 Units 로 增加된 바 있으며 同 産業의 生産增加는 튜우브 보다는 타이어 部門에서 빠른 속도를 찾아 볼 수 있다. 즉 타이어는 1963 年 132 百萬 Units 에서 1968 年에는 199 百萬 Units 로 增加되었음에 反하여 튜우브는 51.9 百萬 Units 에서 62.6 百萬으로 增加되었다.

한편 승용차 및 Mortorcycle 용 튜우브를 보면 1964 年에 30 百萬 Units 를 生産한 바 있으나 1968 年에는 27 百萬 Units 로 그 生産이 下落되었다.

이러한 튜우브 生産의 下落은 승용차에 Tubeless tire 를 많이 使用하게 되었기 때문인 것이며 Tubeless tire 의 生産을 보면 1964 年에 108 百萬 Units 에서 1967 年에는 150 萬 Units 로 增加되었다.

美國의 年度別 타이어 및 튜우브 生産實績

單位：生産量 1,000 Units
金 額 1,000 美弗

年度別	生産 量		金 額	
	타 이 어	튜 우 브	타 이 어	튜 우 브
1963	131,921	51,589	1,982,443	92,969
1964	150,930	56,470	2,089,643	97,588
1965	155,876	54,756	2,131,819	95,065
1966	179,433	62,217	2,256,251	101,279
1967	189,741	61,053	2,545,207	102,529
1968	199,325	62,617	2,773,763	115,261

2. 輸出入動向

美國의 타이어 튜우브의 輸入은 1967 年, 1968 年 公히 全體 美國 輸入額의 約 12%를 占하여 輸入額은 28 億 弗에 達하였다. 한편 輸出은 항상 量的인 面에서 輸入에 未拔한 狀態에 있었으나 1969 年에 타이어 튜우브의 輸出은 金額 및 量的인 面에서 公히 輸入를 증가하기 시작 하였다.

가. 輸出現況

上述한 바와 같이 美國의 타이어 및 튜우브의 輸出은 그 量的인 面에서 볼 때 輸入規模 보다 적은 것이다. 그러나 1969年 부터는 輸出은 輸入規模를 훨씬 능가하기 시작하였다.

즉 1963年 美國의 타이어 튜우브 輸出은 2.3百萬 Units 로 67.3百萬美弗에 達했는데 이러한 輸出量은 大部分이 타이어의 輸出로써 이는 總額의 95%를 차지하는 63.3百萬美弗 이었고 튜우브는 3.3百萬美弗에 불과 하였다.

現在 美國이 輸出하고 있는 타이어 및 튜우브를 종류 별로 볼때 輸入品이 값이싼 小型에 反하여 그 大部分이 트럭, 트랙터, 공업용중장비, 혹은 건축용기계에 쓰는 大型 타이어인 것이다.

한편 美國의 타이어 튜우브 輸出對象國은 數拾個國에 達하고 있으나 最近의 主要 輸出國家를 보면 캐나다, 이란, 파키스탄, 그리스, 타이, 인도네시아, 월남, 터키, 이라크, 멕시코, 파나마, 저독 등을 들수 있다.

美國의 年度別 타이어 튜우브 輸出實績

單位：數量 1,000 Units
金額 1,000美弗

區分 年度	數 量		金 額	
	타 이 어	튜 우 브	타 이 어	튜 우 브
1962	1,447	812	64,172	3,129
1963	1,528	995	67,227	3,761
1964	1,470	925	63,019	3,490
1965	2,096	913	70,831	3,437
1966	2,887	1,189	81,764	3,813
1967	2,633	1,100	75,957	3,659
1968	1,927	849	63,266	3,292

나. 輸入現況

1961年度의 美國의 타이어 및 튜우브의 輸入은 6.6百萬 Units 로서 21.9百萬弗에 達하였으며 輸入은 每年 增加하였으나 1967년에 이르러 量的인 面에서 減少

傾向을 들어내기 시작하였다. 즉 1966年度에는 35.6百萬 Units 로서 61.1百萬弗에 達하였으나 1967年度에는 31.6百萬 Units 로 量的으로 減少하였던 것이나 金額面에서는 88.3百萬 美弗로 增加하였다. 이러한 輸入額中 타이어가 81.3百萬弗을 차지하고 튜우브는 7.1百萬弗에 불과했다.

한편 이러한 輸入타이어의 대부분은 Pneumatic tire 로 자전거 및 비행기용은 소량에 불과하다. 1967年度 輸入타이어를 分類하면 비행기용 타이어輸入은 163千 美弗이며 자전거용 타이어가 5.5百萬弗에 비하여 이들을 除外한 타이어는 74.9百萬美弗에 達하였다. 또한 Non-Pneumatic tire 의 輸入은 8.2百萬 Units 에 達하였으나 同 金額은 637千美弗에 불과하였다.

種類別 타이어 튜우브의 輸入對象國을 보면 비행기용은 日本, 스웨덴, 네델란드 등이며 其他 타이어 튜우브는 佛蘭西, 日本, 伊太利 等이다.

美國의 타이어 튜우브 輸入實績

單位：數量 1,000 Units
金額 1,000美弗

區分 年度	數 量		金 額	
	타 이 어	튜 우 브	타 이 어	튜 우 브
1961	3,804	2,764	20,192	1,752
1962	5,819	3,081	21,628	1,916
1963	11,166	5,066	29,147	2,305
1964	15,867	9,400	35,970	4,279
1965	23,126	10,281	40,069	5,007
1966	25,554	10,043	55,248	5,826
1967	20,163	11,439	88,181	7,137
1968	24,554	16,078	117,205	8,499

3. 關 稅

現在 美國에 輸入되고 있는 타이어 및 튜우브의 관세를 보면 아래와 같다.

TSUS Item	Commodity	Rate pursuant to concessions granted in 1964—1967 trade Conference	
		First stage effective Jan. 1, 1968	Final stage effective Jan. 1, 1972
772.45	Tire for Airplane	.9% ad val.	5% ad val.
772.48	Tire for Bicycle	9% ad val.	5% ad val.
772.50	Designed for tractors	Free	Free
772.51	Others	7.5% ad val.	4% ad val.
772.57	Tube for Bicycle	27% ad val.	15% ad val.
772.59	Tube for designed for tires Provided for in Item 772.50	Free	Free
772.60	Other tube	9% ad val.	5% ad val.

二. 西獨市場

1. 廣幅타이어의 輸入增大

西獨타이어市場에 있어서 競爭은 갈수록 치열해지고 있는데 特히 低價品 즉 第二級 商標가 붙은 타이어와 輸入品 타이어, 그리고 再生타이어 間의 價格競爭은 계속 치열할 것으로 展望되고 있다. 各種 타이어의 種類에 따라 高價價格도 심하거나와 高價商標가 붙은 타이어의 固定價格도 嚴守되지 않고 있음은 물론 間接的인 割引措置 등으로 西獨의 타이어市場은 심한 혼란 상태에 처해있다. 現在 西獨市場에서 需要되고 있는 品種의 數를보면 新生타이어가 무려 15,000種이 있고 再生타이어의 數는 5,000種이나 된다.

그런데 西獨에서는 본래 타이어를 取扱하지 않았던 他分野의 業界 즉 百貨店 및 메일오다 하우스(mail order house) 등이 지난 數年 동안에 強力히 타이어業界에 침투하기 始作하였는데 現在 이들의 全西獨타이어市場 占據率은 20%를 약간 上廻하고 있다. 이에 반해서 본래 타이어 전문상들의 市場占有量은 점점 감소되고 있어 지난 15年 동안에 타이어 專門商의 數는 半으로 減少되었는데 이와 같은 傾向은 앞으로도 계속되리라 한다. 따라서 西獨市場에서 現在 販賣되고 있는 全타이어의 40%만이 전문상에 依해 販賣되고 있을 뿐이다.

最近 西獨의 타이어市場에서 명백히 들어나고 있는 사실은 타이어를 비교적 幅이 넓은 것이(Gürtelreifen; 폭이 타종류 보다 넓고 種類에 따라서는 타이어의 표면에 쇠붙이 붙어있음) 보다 많은 市場을 占有하고 있는데 1968年度 만해도 同타이어의 市場占有率은 25%였으며 1972年度에는 최소한도 60%에 達할 것으로 展望되고 있다.

2. 低價品에 人氣

上記 한것 以外에 現在 西獨의 타이어 再生市場에 뚜렷한 現狀은 값이 싼 輸入品の 需要가 날도 增加하고 있는 事實이다. 이와 같은 低價 輸入品の 市場 占據率은 25%~30%에 達하고 있는데 이러한 現狀의 西獨의 타이어 再生 生産業體中 7個社에서 2級品の 타이어를 生産하면서 부디 輸入品은 減감되었다. 한편 價格을 보면 1級品 價格을 100으로 보았을 때 2級品の 가격은 85 정도이며, 輸入品은 75~80 사이가 되고 再生品은 45~55가 되고 있다. 그러나 우리가 고려해야 할 점은 輸入品中에는 再生할 수 없는 것도 있다는 것이다.

그런데 西獨의 全體 타이어需要는 約 2,500萬 個로 約 12億 Mark에 達하고 있는데 1968年度 西獨內 타이어 生産量은 約 950萬個였으며 再生品은 960萬個에 達하였고 其他 不足量은 輸入에 依存하고 있는 實情이며 主要 輸入對象國은 벨지움, 독셈브르크, 荷蘭, 이태리 등이다.

三. 필립핀

필립핀에 있어서 자동차 타이어 및 튜우브는 소위 비소비품목(Non-Essential consumer goods)로 區分되어 1969年 필립핀 중앙은행에 依하여 輸入信用狀 開設이 中斷된 以來 現在 全面的으로 輸入이 禁止되고 있는 實情이다.

外國產 타이어 및 튜우브輸入이 중단됨에 따라 輸入타이어는 國產타이어 보다 約 20%라는 高價를 示顯하고 있어 國內 製造業者들은 好景氣를 予가하고 있다.

필립핀에는 기존 2개의 타이어 生産工場 外에 最近 또 하나의 美國係 타이어工場이 設立되어 모두 3개의 타이어 生産工場이 있는 것이다. 이들은 모두가 有名한 美國의 Firestone, Goodyear 및 Goodrich가 直接 投資 運營하는 工場으로 이들의 生産規模는 모두가 1日 1,000개에 達하고 있다.

이와 같이 有名한 Brand를 가진 生産工場이 있으므로 필립핀의 자동차 타이어 및 튜우브의 輸入規模는 1967年을 고비로 점차 그 量이 下落하고 있다. 즉 1967年에 있어서 필립핀은 US\$444,084 상당의 76,988個의 승용차 타이어를 수입하였으나 1968년에는 前年보다 현저히 감소되어 US\$257,327 상당의 36,915個만을 輸入하였다. 이와 같은 輸入減少 현상은 1969年에도 繼續되어 上半期中 輸入은 US\$128,363 상당의 18,200個에 불과하였으며 下半期에는 輸入制限措置로 더욱 減縮상이 현저히 나타났다.

그러나 트럭용 타이어 및 튜우브는 승용차용과는 달리 1967年과 1968年에 오히려 輸入量은 增加하였는데 이는 上記 國內 Maker들이 주로 승용차용 타이어 生産에 전격하고 있는데 그 원인이 있는 것이다.

한편 트럭용 타이어 輸入은 그 輸入制限이 승용차용 타이어 보다 가중하다. 이는 Un-Classified producer goods로 分類되어 이의 輸入을 爲해서는 175% 상당의 金額을 120日 동안 예치하는 特別時限 豫置制度가 적용되고 있다. 물론 승용차 타이어 역시 150日 相當의 예치금을 120日 동안 예치하는 特別時限 豫置制度가 적용되고 있음은 말할 필요도 없는 것이다.

이와 같이 타이어 輸入에 대한 規制가 까다롭고 國內에 有名 Brand를 가진 Maker들이 있다. 하지만 필

필립핀은 全國에 約 50 萬台的 各種 車輛을 保有하고 있어 (1968年 基準) 1 台當 年平均 1 set 를 消費한다고 가정 한다면 年間 約 200萬個의 各種 타이어가 所要되는 것으로 추정된다. 이중 半이되는 100 萬個를 國內 Maker 등이 供給한다면 年間 100 萬個를 外國으로부터 輸入해야 된다는 결론인데 價格이 兪동히 싼 Re-capping Tire(재생타이어)가 不足量의 約 半을 카마한다면 필립핀은 年間 절대 부족량 50 萬個를 輸入하지 않으면 안될 것이다.

1968年 現在 필립핀 政府에 登錄된 各種 車輛을 各種類 別로 區分하면 아래와 같다.

승용차	248, 328 台
트럭	164, 889 台
트랙터	9, 662 台
Mortor Cycle 및 삼륜차	82, 834 台

한편 우리나라의 타이어 商社는 주로 승용차용 타이어와 트럭용 타이어를 이곳에 供給하였는 바 이곳 大輸入 商들은 우리나라製의 價格 및 品質에 만족하고 있으며 輸入制限이 緩化되기만을 기대하고 있다. 굳이 이곳 專門商들에 依한 우리나라 商品에 대하여 結論을 찾는다면 ① 적제량 초과에는 쉽게 瓦解되어 道路事情

이 좋지않은 장거리에는 적합하지 못하다. ② 운택면이 他 商品에 비해 떨어지는 짐을 들수 있으며 반면에 장점은 Mileage capacity 면에서 어느 Brand 보다는 훌륭한 것이다. 또한 이들 輸入商 들에 의하면 필립핀의 輸入은 모두 Jeepney 라는 절차의 改造 車輛이므로 승용차 보다는 트럭 혹은 절용 타이어의 市場性이 크다는 것이다.

참고로 필립핀에서 널리 使用되는 Jeepney 용 타이어 600×16×6 ply 에 대한 一般 市中 價格을 보면 아래와 같다.

區分	Brand	價 格	
		타 이 어	튜 우 브
1. Locably manufactured	Goodyear	US\$ 21. 49	US\$ 2. 33
	Firestone	" 21. 49	" 2. 33
	Goodrich	" 21. 49	" 2. 33
2. Imported	Dunlop(England)	" 28. 20	" 2. 74
	Toyo (Japan)	" 25. 50	" 2. 31
	Bridgestone(Japan)	" 26. 13	" 2. 74
	Yokohama (Japan)	" 26. 84	" 2. 46
	Hankook(Korea)	" 26. 41	" 2. 43

필립핀의 國別 타이어 및 튜우브 輸入實績

(단위 : 수량...개, 금액...US\$)

國 別	1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
① Automobile Tire						
美 國	16, 143	126, 864	7, 576	33, 923	3, 013	38, 646
Guam	26	92	9	103	—	—
오 스 트 리 아	40	514	—	—	—	—
西 獨	426	6, 083	187	1, 985	60	1, 765
룩 섀 비 그	80	641	300	2, 454	—	—
和 蘭	1	49	10	440	—	—
英 國	175	726	207	1, 454	340	3, 821
말 레 시 아	4	70	4	39	6	236
타 이	8	144	—	—	—	—
홍 콩	24	271	16	188	12	455
日 本	48, 366	419, 124	67, 904	391, 957	29, 096	191, 799
하 와 이	—	—	12	89	—	—
카 나 다	—	—	4	30	—	—
류 큐	—	—	115	1, 049	1, 895	1, 256
벨 키 에	—	—	300	2, 790	900	9, 101
프 랑 스	—	—	180	1, 450	233	2, 594
이 탈 리 아	—	—	142	1, 029	200	2, 362
인 도 네 시 아	—	—	20	56	—	—
② Automobile Tube						
美 國	1, 834	4, 216	2, 005	3, 312	672	2, 172
英 國	160	182	219	575	—	—

口 別	1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
日 本	38,381	105,560	42,987	84,781	24,487	71,433
프 랑 스	—	—	180	165	163	480
이 탈 리 아	—	—	267	289	394	460
스 웨 덴	—	—	2	26	—	—
싱 가 폴	—	—	20	30	—	—
韓 國	—	—	—	—	1,160	3,123
③ Truck Tires						
美 國	17,138	580,344	23,696	354,589	3,844	113,407
Guam	50	962	—	—	670	1,200
벨 기 에	10	272	48	2,477	50	250
프 랑 스	72	6,738	263	22,735	—	—
西 獨 逸	106	1,766	26	1,238	24	633
英 國	103	4,165	40	1,955	395	4,932
보 르 네 오	12	860	—	—	—	—
월 남	—	—	—	—	8,791	4,571
인 도	200	5,716	—	—	—	—
타 이	8	361	—	—	—	—
홍 콩	41	17,057	—	—	4	1,173
日 本	70,514	1,731,270	80,833	1,995,840	117,569	1,739,619
류 큐 아	—	—	58	240	1,158	2,385
이 탈 리 아	—	—	15	917	27	1,450
和 蘭	—	—	112	2,958	—	—
스 웨 덴	—	—	2	133	—	—
말 레 이 시 아	—	—	—	—	600	20,086
인 도 네 시 아	—	—	10	43	—	—
사 마	—	—	6	1,524	—	—
韓 國	—	—	270	7,977	2,255	40,005
오 스트 레 일 리 아	—	—	2	87	171	1,756
④ Truck Tubes						
美 國	10,999	76,090	6,239	37,943	3,081	15,866
프 랑 스	72	513	95	630	—	—
西 獨 逸	40	136	26	450	24	272
英 國	84	692	30	193	60	305
인 도	200	524	—	—	—	—
타 이	8	90	—	—	—	—
日 本	52,069	434,970	61,616	503,597	72,957	635,957
이 탈 리 아	—	—	65	218	42	121
韓 國	—	—	270	1,994	2,255	14,304
오 스트 레 일 리 아	—	—	—	—	171	753

四. 이 란 市 場

1. 一 般 事 項

이 란 은 首 都 가 港 口 로 부 디 1,000 km 이 상 멀 어 저 으 며 鐵 路 가 협 소 한 關 係 로 大 部 分 의 貨 物 運 送 은 트

럭 을 利 用 하 여 運 送 되 고 있 기 때 문 에 트럭 運 送 이 매 우 發 達 되 어 있 을 뿐 아 니 라 이 와 같 은 장 거 리 運 送 때 문 에 우 리 나 라 와 같 은 3 톤 트럭 은 거 의 使 用 되 지 않 고 6 톤 이 상 20 톤 의 트레 일 러 트럭 이 大 部 分 을 찾 이 하 고 있 다. 이 란 의 自 動 車 台 數 는 승 용 차 가 15 萬 台 이 며 승 용 차 이 외 의 各 種 車 輛 이 約 25 萬 台 에 달 하 고 있 어 타 이 어 뉴 우 브 의 需 要 量 은 每 年 꾸 준 히 增 加 되 고 있 는 실

정이다.

2. 國內生産動向

最近 이란 經濟省의 發表에 依하면 1968年 트럭 및 승용차의 타이어 消費는 9,000 sets에 達하였는 바 이는 前年에 比하여 約 10萬 sets가 增加된 것이다. 現在 이란에는 合作投資에 依하여 승용차 및 트럭타용 타이어를 生産하는 工場이 2個(B.F. Goodrich Iran S.A. General Tire of Iran)가 있는데 이들의 年間 生産量은 580,000本이며 輸入量은 320,000本 정도이다. 이와 같이 이란은 승용차용 타이어에 倚중하고 있으며 大型 타이어 튜우브는 輸入에 依存하고 있는 것이다.

한편 자전거 및 소형 삼륜차의 타이어 튜우브는 國內 유일할 工場인 Iran Mars Tire Co.에서 이를 獨점 生産하고 있으며 1968年의 生産量은 자전거 타이어 180,000個 삼륜차용 타이어 튜우브 30,000本에 達했으며, 이와 같은 活潑한 生産開發로 現在 이란의 자전거 용 타이어 튜우브의 輸入을 일체 禁止하고 있는 것이다. 한편 現在 이란 政府는 日本의 Tire maker들과 合作投資工場의 設立을 추진하고 있으며 이란의 Industrial and Mining Development Bank에서는 英國의 Dunlop 工場의 이란 유치를 爲하여 努力하고 있어 이란은 不遠 大型타이어의 國內自給을 시도하고 있는 것이다.

3. 競爭國의 價格動向

國際的인 動向으로써 生고부의 國際 時勢에 자극되어 타이어의 輸出價格은 約 5%가 引上될 것으로 豫見되었으나 지난 15년간 이란 市場에서 제일 잘 알려져 가장 큰 販賣額을 올렸던 日本의 Yokohama 타이어가 오히려 價格을 5%정도 引下하므로 이란의 타이어輸入 業界는 혼란期를 겪게되었다. 따라서 이러한 돌발적인 현상으로 말미암아 이란의 國內 生産業界도 價格引下를 하지 않을 수 없게 되었다. 이란내의 生産業者들은 政府의 國內産業 保護政策으로 官用 및 軍用車輛은 國內産 타이어만을 使用하도록 制限하고 있어 혜택을 받고 있을 뿐 아니라 自動車 組立工場에서도 國內産 外에는 使用될 수 없도록 規定하고 있기 때문에 이중으로 특혜가 부여된 셈이다. 한편 이곳에 輸出되고 있는 우리나라 製品の 質의 質으로 好評을 받고 있으나 價格面에서 日本製 보다 高價이어서 進出에 困難하고 있으므로 우리 업계의 원가 절하가 시급한 問題로 대두되고 있으며, 특히 우리나라 製品の 이란輸入商에 依하면 타이어自體의 品質은 매우 만족스러우나 튜우브의 꼭지부분의 접착이 잘 되어 있지 않다하니 우리 업계는 이러한 적은 부분에 대한 品質 改善과 積極적인 市場擴大에 努力한다면 相當量 輸出增大를 기할 수 있는 것이다.

廣告揭載內容

1. 種別廣告

記號	種	別	紙	質	印	刷	原	版					
A	表	紙	뒤	外	面	아	트	誌	3度	印	刷	46倍版	全面
B	"	"	앞	內	面	"	"	"	"	"	"	"	"
C	"	"	뒤	內	面	"	"	"	"	"	"	"	"
D	誌				頭	模	造	紙	1度	印	刷	"	"
E	誌				尾	"	"	"	"	"	"	"	"
F	誌				中	"	"	"	"	"	"	半	面

2. 廣告申請節次

1. 申請書(本會所定)에 原稿, 圖案, 寫眞 등 添付
2. 申請期日 每月中, 本會編輯室 方
3. 配本範圍
 1. 國內外 고무化學工業界運營者 및 技術實務者
 2. 斯界行政要路 學界 및 研究機關
 3. 其他 關聯業界 및 協助機關

社國法人 韓國타이어工業協會