

<輸出編>

# 이란의 自動車타이어 産業의 需給現況과 80年度の 展望

韓國科學技術研究所

崔 俊 鐵

## 1. 序

이란의 自動車타이어 産業은 오래전 부터 外國 타이어社와의 合資等の 形式으로 稼動되어오고있으나, 타이어製造, 技術에 關한 限 아직도 外國의 資本과 技術이 要求되는 狀態이다.

그러나 지난 76年 中間쯤해서 갑자기 46%의 株式을 所有하고 있는 美國의 B.F. 굿릿치社가 同株式을 賣却하고 忽然히 撤收함으로써 이란 타이어産業의 生産能力에 打撃이 있었는바 여기서는 굿릿치社의 撤收前後를 圍繞하고서 이란이 當面하고 있는 自動車타이어 産業의 諸般問題와 함께 80年度の 展望에 關해 論하고자 한다.

## 2. 自動車타이어의 需要推移

75/76年(이란의 新正은 3月 21日) 타이어수요량은 70/71年比 約 3倍以上이나 上昇하여 70/71年 백만本이던 것이 75/76年은 約 3백20만本으로 淸楚 增加하였다.

이러한 增加理由는 요즈막의 資源武器인 이란의 豊富한 石油産業의 好況에 依하여 多量의 自動車를 先進國으로부터 購入하였기 때문이며 이와 同時에 이란 國內 自動車産業 또한 活潑하게 伸張된 것에 있다고 볼 수 있으나 무엇보다도 큰 原因은 우리나라를 위시한 日本 및 歐美諸國에서 輸入된 타이어의 增加라 하겠다.

다음 表1은 70/71년부터 75/76年에 걸쳐 이란의 타이어 需要量에 關해 나타낸 것으로 本統計資料는 公式的으로 同期間동안 계속해서 發表된 것이 없으므로 不得已 이란中央銀行이나 貿易統計에 依存할 수 밖에 없었음을 밝혀 둔다. 本統計에 依하면 1톤의 타이어가 各種 大小의 타이어 38本을 合친것과 一致함을 알 수 있다.

타이어需要가 增加된 理由로서 이란當局的 適切한 政策誘導로 國內 모든産業과 함께 輸送部門이 肥大해졌기 때문에 타이어의 不足分을 不得已 輸入에 依存하지 않을 수 없었기 때문이다. 即 70/71年의 國產타이어의 占有率은 約 53%였음에 비해 75/76年은 42%라는 低下된 占有率을 示顯했듯이 이의 不足分을 輸入으로 充當하게 되었다.

表1중 自動車타이어 需要構成比는 種類別로 보아 다음

<表 1> 이란에 있어서의 公式 타이어需要量

	1970/71年	1971/72年	1972/73年	1973/74年	1974/75年	1975/76年
實 輸 入 量(屯)	12,389	12,641	24,947	28,933	36,626	48,155
生 産 量(屯)	14,000	15,500	17,250	23,300	30,000	35,000
實 需 要 量(屯)	26,389	28,141	42,197	52,233	66,626	83,155
實生産量(本)內譯	1,002,782	1,069,358	1,603,486	1,984,854	2,531,788	3,159,890
乘用車 및 輕 트럭	732,031	780,631	1,138,475	1,468,792	1,924,159	2,464,714
트럭 및 버스	270,751	288,727	465,011	516,062	607,629	695,176

出 處 : 이란의 貿易統計, 이란中央銀行 등에서 算出

<表 2>

이란의 타이어 튜우브 實輸入量

單位 : kg

		1970/71年	1971/72年	1972/73年	1973/74年	1974/75年	1975/76年 a)
計		1,344,762	1,325,056	3,671,576	6,292,526	5,763,888	7,750,562
小型車用타이어	이 스 라 엘	8,705	15,400	35,891	264,490	109,366	319,456
	日 本	816,151	595,897	2,269,704	2,652,634	1,911,877	3,507,746
	韓 國	1,740	10,130	117,634	309,887	232,718	379,396
	西 獨	197,023	139,423	354,404	1,296,131	1,319,136	849,932
	英 國	53,650	210,451	15,703	312,644	179,642	224,942
	伊 太 利	83,577	95,560	117,895	145,258	212,072	308,256
	루 마 니 아	—	—	—	72,458	261,938	532,942
	佛 蘭 西	34,420	62,145	110,918	302,350	329,685	355,048
	폴 란 드	—	—	—	19,055	155,795	336,220
	유 우 고 슬 라 비 아	—	—	—	—	—	270,690
美 國	47,864	—	115,002	165,403	146,369	298,722	
計		7,541,418	8,322,563	17,127,176	15,106,704	18,782,083	27,979,386
로오리車用타이어	이 스 라 엘	12,622	1,296	700	108,955	471,707	896,484
	中 共	—	—	7,220	120,745	53,053	255,796
	日 本	6,392,540	7,428,563	15,586,276	13,139,319	11,760,122	17,717,052
	韓 國	189,997	314,531	488,882	831,024	5,146,246	6,965,040
	西 獨	31,238	3,637	12,964	33,158	78,761	229,236
	폴 란 드	—	—	—	—	141,929	849,126
	伊 太 利	551,775	250,626	275,874	314,583	140,005	—
	버스用타이어	32,217	2,803	13,257	573,556	3,394,443	887,282
	트랙터用타이어	1,993,206	1,562,517	1,901,189	3,412,771	2,916,123	2,518,054
	輸入타이어計	10,911,603	11,212,939	22,713,198	25,385,557	30,856,537	39,135,284
再輸出타이어	487,519	809,998	1,077,456	363,623	1,495	6,444	
實輸入타이어	10,424,084	10,402,941	21,635,742	25,021,934	30,855,042	39,128,840	
小型車用튜우브	439,970	401,280	621,475	736,470	1,095,973	2,681,704	
로오리車用튜우브	1,381,147	1,629,345	2,694,552	2,538,267	3,825,822	5,913,414	
버스用튜우브	1,700	—	1,336	317,145	537,599	76,890	
트랙터用튜우브	193,291	230,140	173,185	333,799	311,251	353,934	
輸入튜우브計	2,016,108	2,260,765	3,490,548	3,925,681	5,770,645	9,025,942	
再輸出튜우브	50,888	23,259	179,146	14,378	—	—	
實輸入튜우브	1,965,220	2,237,506	3,311,402	3,911,303	5,770,645	9,025,942	

出 處 : 이란貿易統計 a) : 上半期

<表 3> 主要타이어의 供給率

1975/76年

General Tire (Iran)	22(%)
Goodrich (Iran)	20
Yokohama(橫濱)	12
Bridgestone	10
Sumitomo(住友)	5
Nitto(日東)	3
Toyo(東洋)	2
Dunlop	2
其 他	24
計	100

出 處 : EIU에서 算出

과 같이 두가지로 區分할 수 있는데, 첫째 一般乘用車와 輕트럭用 타이어, 둘째 트랙과 버스用타이어로 大別할 수 있는 바 이 두가지 중 前者의 需要推移는 지난 5年間 계속 增加하여 70/71年 同타이어의 占有率이 73%에서 75/76年은 78%로 上昇하였다. 形態別로는 美國에서 크게 유행하고 있는 라디알 타이어와는 달리 在來的 모델인 Cross ply가 널리 使用되고 있으며 이러한 趨勢가 앞으로도 계속 進行되리라 한다.

自動車타이어의 需要는 他國과 마찬가지로 既存自動車車의 代替用(補修用)과 OE市場(新車用即自動車生産에 따른 必要不可缺分)으로 區分되며 또한 自動車産業이 이란의 基幹産業으로 되었기 때문에 國內에 수요되는 타

이러한 해도 75/76년 중 總需要量인 3백16만本 가운데 53만本이 이에 該當된다 하니 17%가 되는 셈이다.

한편 表2는 輸入된 자동차 타이어나 튜브에 關해 나타낸 것으로 輸入量도 해를 거듭할 수록 乘用車용이나 一般自動車용에 關係없이 增加되어 70/71년부터 75/76年 사이에 每年 35%씩 增加되었다.

輸入國別로 區分해 보면 主對象輸入國은 日本으로서 75/76年中 日本乘用車용 타이어나 市場 占有率은 45% 그리고 트럭타이어는 63%나 차지 하였다.

이러한 現象은 日本의 요코하마社와 브릿지 스톤社 등에서 品質 保障은 勿論 安價品을 供給하였기 때문이며 그 外의 國家로는 西獨, 英國, 이태리, 佛蘭西 및 몇몇 共產國들이었다.

日本商標가 판을 치고 있는 가운데 우리나라도 低價를 武器로 急速한 輸出伸長을 하게 되었는데 75/76年 트럭타이어 輸入量中 25%라는 큰 比重을 이룩하게 되었다.

### 3. 이란內 自動車타이어 産業의 近況

近年까지만 해도 이란의 自動車타이어 産業은 美國의 굴릿치社가 投資한 B. F. Goodrich Iran과 제너랄 타이어나社가 投資한 The General tire and Rubber Company of Iran의 兩大會社였으며 生産規模는 日産 2만本이라고하나 實際 生産量은 1만7천本에 不過하였다. 그러나 75/76年中 굴릿치社 및 제너랄社는 各各 1만8천本씩 生産하였는데 이러한 結果 지난해 兩社의 占有率은 約 42%를 이룩할 수 있었다.

그러나 76/77年은 다음과 같은 두가지 理由로 이들의 樣相이 變하게 된다.

첫째, 이란內 自動車타이어 需要가 늘어나지 않으므로 해서 既存 兩社는 그들의 生産能力을 擴充하지 않는 틈을 타서 日本의 브릿지 스톤이 第3의 메이커로 登場하였으며 同社의 生産能力은 3萬本이라 하나 實際 76/77年 生産計劃은 1만3천本에 不過할것이라고한다.

두번째 큰 理由로서 1959년부터 58%의 株式으로 이란에서 生産稼動한 굴릿치社가 近年 46%의 株式을 賣却했음에 있다. 이러한 動機는 이란政府의 株式參與運動(Share Participation Programme)의 一環策에 依해 同社가 所有한 株式의 12%가 減少되었는데 結局 美國의 株式比率는 25%의 낮은 水準으로 維持되게 되었으며 雪上加霜으로 2年동안 赤字를 벗어나지 못해 75年度에는 約 3백만 달러의 赤字를 記錄하였다고한다.

이란의 自動車타이어 需要推移가 70/71년부터 75/76年 사이에 3倍以上 上昇하였음에도 不拘하고 이러한 赤字를 示顯한 要因은 75年度 原資材값이 約 30%, 人

件費가 70%以上이 引上되었기 때문이며 또한 76年 봄 굴릿치社는 勞使間의 不協和로 몇週동안 勞動者가 罷業을 하였고 더우기 同社가 當年度에 要求한 引上價格의 折半인 10%밖에 引上이 許容되지 않았으며 76/77年은 25~30%의 價格引上을 要求하였으나 이亦是 容認되지 않는 등의 惡條件이 結쳤으니 同社의 撤收는 當然한 것이라 하겠다.

굴릿치社의 撤收는 이란 自動車타이어 産業이 當面한 여러가지 問題들 중에서도 가장 核心的인 것으로 생각되는데 그 까닭은 이란政府의 價格抑制 政策으로부터 始作되었다. 即 이란當局은 引上價格을 防止하기 爲해 다른 工產品과 마찬가지로 타이어나價格도 不當利得의 防止策(anti-profiteering)의 方便으로 다음과 같이 二元化로 固定시켜 놓았는데 첫째, 國內 메이커와 輸入商의 販賣價格을 都賣商에게 一任함과 同時에 都賣商과 政府側 사이에 價格協定을 맺어 놓았기 때문이며, 둘째 一般乘用車용 타이어나 小賣價格을 國産이나 輸入이나 두가지 共히 10%以內의 利潤만 붙여 販賣하게 하며 트럭타이어에 對해서는 8%의 利潤만 붙여 販賣하게 하기 때문이다.

이렇게 輸入商이나 國內 메이커 兩者 共히 價格統制에 直面하게 되었다. 그러나 嚴密히 말하자면, 輸入商側은 國內 메이커보다는 價格統制에서 다소의 融通性이 許容되어있는 바, 이러한 種은 본보기로는 다음과 같은 例로 說明할 수가 있을것이다. 즉 輸入된 타이어나 國産타이어보다 多少 높은 價格으로 販賣되고 있는 것이 事實로서 國産타이어 價格을 100으로 基準하면 日本서 輸入된 타이어나價格은 150으로 우리나라產타이어 價格은 130으로 販賣되고 있다 한다.

輸入타이어에 賦課되는 關稅制度로서는 一般乘用車용타이어에 對한 Cif價格의 15%가 關稅로 徵收되며, 트럭용(버스 및 트럭 포함) 타이어나 對해서는 10%가 關稅로 徵收되며, 一種의 輸入 附加稅인 商業利得稅(Commercial Benefit Tax) (大部分의 輸入品에 對해 課稅되나 必需品이나 原資材에 對해서는 免稅되고 있다)가 乘用車용 타이어나 對해서는 kg當 IR 5씩 賦課되며 끝으로 모든 輸入타이어에 對한 赤字稅와 自治稅는 두가지 共히 輸入金額에 對해 7.5%씩 賦課되므로 結果적으로 볼때 輸入된 타이어나價格은 이란國內產 타이어나 보다 40%以上 높은 形편이다.

굴릿치社가 이란에서 손에메게 된 것은 價格統制에 依한 財政難 例컨데 75/76年 이란當局과의 타이어나價格 協商에서, 제너랄社는 7%의 價格引上을 申請하였음에 비해 同社는 10%의 引上을 申請한 것은 좋은 본보기라 할 수 있겠으나 더욱 深刻한 問題는 輸入타이어의 끊임없는 이란에의 上陸이다.

그러나 輸入타이어의 價格은 앞에서 言及한바와 같

이 關稅上의 重課稅임에도 不拘하고 高價로 輸入되고 있는것은 周知의 事實이나 이렇게 輸入되는 까닭은 이란의 需要者가 無條件 外産이라하면 즐거기 때문이다.

이에 日本의 브릿지 스톤社와 요꼬하마社는 同國民의 嗜好에 適合하게 製品化함으로써 이란內에 프리미엄을 붙여서 販賣할 수가있었다.

75年度 現在 이란內 外國産 타이어의 商標數는 約 50個以上으로 그 중 日本이 차지하는 商標數는 總輸入量 가운데서 60%이며 우리나라도 近年에 와서 急伸張하게 되었다.

다음 表3은 이와 關聯된 75年度 主要 輸入商品에 對해 나타 내었다.

外産타이어 需要의 大多數가 既存 自動車타이어의 代替用(補修用)이지만, 이란內에 큰 比重을 차지하고 있는 日本타이어社들은 主로 OE(新車用)市場에 供給하고 있으나 요꼬하마社는 이와 反對로 既存 自動車타이어의 代替用으로 供給하고 있다.

그러나 브릿지 스톤社가 이란에 上陸하여 工場建設을 하므로 因해 日本産타이어의 輸入이 自然的으로 減少되는 것은 當然하다.

타이어價格에 對한 統制, 國內타이어와 輸入타이어와의 競爭等은 다른 나라에서도 흔히 惹起되는 問題들이다. 그리고 지난 3年동안 눈부신 經濟的 發展이 있었으나, 將次 10年以內에, 이란의 모든 産業을 近代化하기에는 아직은 過速인것이 이란의 現實이라 하지 않을 수 없다. 다시 말하면 輸送面에서 볼때 港口에서

荷役後 陸上運搬의 遲延, 鐵路의 慢性的 停滯, 熟練 및 準熟練工의 不足, 勞使間의 마찰 그리고 勤勞者의 罷業에 이어 政策上의 民間企業 弱化, 特히 “株式參與運動”이 企業人들에게는 환영 받지 못하는 運動인바 同運動의 內容은 75年 4月부터 施行된 것으로 모든 企業은 오는 78년까지 會社所有株式의 49%를 公共機關이나 雇傭人에게 分配하여야 하는 制度로 一部 雇傭人에게는 好感이 갈지 모르지만 이란産業의 主導役割을 하는 少數 企業人들은 그들의 혜게모니를 잃게 되므로 拒否反應의 움직임을 보임은 當然하며 外國合資會社도 同施策에 唐惶하지 않을 수 없게 되었는데 同運動이 벌써 相當期間이나 經過되었지만 아직도 企業人들은 政府施策의 緩和를 바라고 있는 實情이다. 以上과같은 여러가지 與件으로 因해 이란의 타이어産業 現況은 不透明하나 앞으로의 展望은 밝다 하겠다. 이를 뒷받침하기 위해서는 타이어와는 夫婦關係에 있는 이란의 自動車産業의 現況을 살펴본다는것은 無益을수 없는 일이다.

다음 表4는 70/71년부터 75/76년까지의 이란內 自動車生産臺數와 輸入臺數에 關한 統計로서 同資料에 따르면 이란의 自動車工業은 國內需要에 따르지 못하였었다. 다시 말하면 自動車需要의 折半程度밖에 供給할 수 없었다.

그러나 75/76年을 기해 自動車 生産臺數는 70/71年 比 倍以上 增産되었음은 特記할만한 事實이라 할수있겠다.

<表 4> 이란의 自動車 生産 및 輸入量

單位 : 臺

	1970/71年	1971/72年	1972/73年	1973/74年	1974/75年	1975/76年 b)
生産量						
小型車 및 쥘프	31,760	39,912	50,528	50,577	75,000	89,000
미니버스, Station Wagons 및 앰블란스	3,277	1,981	2,652	...	...	...
버	1,360	1,284	1,237	1,666	...	} 17,040
트	2,970	2,549	3,442	5,854	...	
Vans	7,386	8,297	12,085	17,372	...	
計	46,753	54,023	69,944	75,469 a)	...	106,040 a) c)
輸入量						
乘用車	3,405	3,824	2,485	10,837	29,635	75,526
버스 및 coaches	35	80	90	93	322	202
Lorries 및 Vans	4,836	2,085	1,103	910	3,819	43,174
其他 d)	173	105	43	236	551	700
計	8,449	6,094	3,721	12,076	34,327	119,602

a) 미니버스, 스테이션 의곤 및 앰블란스는 除外

c) 小型車와 쥘프는 包含

出處 : 이란中央銀行, 이란貿易統計에서 算出

b) 上半期の 若干은 暫定

d) 道路清掃車, 消防車, 其他 特殊用車를 包含

現在 이란內 自動車生産會社는 總 12個社로서 製造

되는 車種類는 一般乘用車를 비롯하여 트럭, 밴 그리고

고 버스가 있으며 이 中 一般乘用車의 大 메이커로는 Iran National社로 이는 英國의 Chrysler社에서 技術 導入되어 Peykan이라는 商品名으로 販賣되고 있으며 78년에는 新 모델로 代替되리라 한다.

이 外에 Citroen Dyane의 模型版인 Jyane GM에 의 해 시복레가, British Leyland와 Mercedes Benz 및 Valvo等에서도 技術導入하여 버스와 로리를 만들고 있다.

生産臺數를 보면 Peykan이 公式的으로는 10萬臺라 하나 實際 75/76년의 實績은 7萬5千臺이며, Citroent의 生産量은 3萬臺以上, GM은 今年末까지 1萬5千臺가 生産되리라 하며, 特히 GM은 年 16萬臺에 達하는 生産 能力의 트럭제조 플랜트를 構想中이라 하나 經濟回復

趨勢를 보아 決定하리라 한다.

全體的으로 보아 自動車産業의 增加率은 몇년동안 계속 15%씩 增加되리라 하므로 이와 關聯된 타이어需 要는 75/76年 53萬2千本에서 80/81년에는 百萬本을 超 過하리라 한다.

#### 4. 1980年度의 타이어産業展望

80/81年 既存 自動車用 타이어의 代替用으로 使用되 는 同製品의 需要는 約 4百80萬本으로, 75/76年 3百 20萬本에 比하면 51%가 增加된 量이며 OE(新車用) 市場에 所要되는 타이어는 더욱 伸張되리라 한다. 또 한 種類別로 보아 一般乘用車用과 輕트럭, 트럭과 버

<表 5> 이란의 타이어需要量

單位：本

	現 在 1975/76年	豫 測 1980/81年	增 加 率(%) 1975/76~1980/81年
補 修 用	2,629,690	3,718,865	41.4
乘用車 및 輕트럭타이어	2,019,714	2,856,088	41.4
트럭 및 버스타이어	609,976	862,777	41.4
新 車 用	530,200	1,066,422	101.1
乘用車 및 輕트럭타이어	445,000	895,054	101.1
트럭 및 버스타이어	85,200	171,368	101.1
補 修 新 車 計	3,159,890	4,785,287	51.4
乘用車 및 輕트럭타이어	2,464,714	3,751,142	52.2
트럭 및 버스타이어	695,176	1,034,145	48.8

出 處：EIU에서算出

스 타이어의 需要比도 同期間에는 別 變動없이 一定한 比率로 維持될 것이라 한다.

80年度(80/81)에 이르러 自動車 타이어의 需要가 今 年度(75/76)보다 51% 增加되리라는 展望 가운데 近年 Pirelli와 던로프社도 이란의 鑛工業銀行이나 他業體와 의 合資形式으로 進出할것이라 하며 새로이 建立되는 타이어社는 Pars Tires라 命名될 것이며 生産規模는 初期엔 2萬톤, 正常稼動이될 때에는 4萬 屯의 타이어 가 生産될 것이나 아직 着手하지 않는 實情이며 이 外

의 計劃은 構想된 바가 없다고 한다.

Pars tires가 80/81年 2萬톤 規模로 稼動되면 75/76 年 42%의 市場占有率을 가진 이란國內產 타이어가 80/81년에는 最少한 70%以上을 占有할 것이므로 輸入 타이어는 이와 反比例할 것이다.

이란 타이어産業의 展望을 보건데 굳릿지社처럼 여 려가지 理由로 撤收한 사社가 있기는해도 이란이 進 展 타이어需給에 對해 自給自足하려면 亦是 先進外國과 의 合資形式에 依한 相互 紐帶가 必要할 것이다.

**急發進 急브레이크 때엔**

**想起하여 주십시오**

**타이어 原料의 70%는**

**石油라는 것을!**