

西獨의 自動車 타이어 市場動向

大韓貿易振興公社 洪 泰 源

1. 西獨 自動車 타이어 市場의 一般的 動向

西獨 市場에 프랑스의 Michelin 회사가 Steel radial tire를 供給하면서부터 西獨 타이어 製造 會社들은 어려움에 逢着하게 되었고 프랑스, 타이어 Kontern은 繼續 積極的인 공세를 取하고 있는 셈이다.

이로 인해 오래동안 論議되어 오던 西獨 自動車 타이어 協會의 設立이 實現될 展望이다.

Corona 計劃에 따르면 Continental Gummi-Werke AG와 Phoenix-Gummi Werk AG가 營業 伸長을 위하여 結合될 것이며 Metzeler Kauts-

chuk AG는 여기에 加入하지는 않지만 上記 타이어 메이커들과 연관되어 있는 西獨 最大의 合成 고무 生産業者인 Bayer를 통해 活潑한 關係를 맺고 있으므로 결국 完全한 協會를 形成하게 될 것이다.

Steel radial tire의 수명 연장 關係로 1972년~1976년까지 西獨 製品의 需要가 12% 減少되었으며 이로 因하여 施設動向의 과잉을 초래하였다.

西獨 타이어 生産業者의 最大 고민은 輸入增加에 있었는데 1972년~1976년까지 28%가 增加, 13.1백만개를 記錄하여 市場占有比重이 40%까지 도달했었으나 그 후 現在까지 그 狀態를 維持하고 있는 셈이다.

西獨 自動車 타이어 市場의 一般的 動向

會社名 內 譯	Continental Gummi	phoenix Gummi	Metzeler Kautschuk	Goodyear tire & rubber
賣 出 額(單位: Mill. DM)	1,420	541	425	12,650
이 증 수 출 %	24	—	21	—
就 業 人 數(單位: 1000名)	19.9	7.9	7.8	151.2
76년도 타이어 賣出額(單位: Mill. DM)	835	204	223	8260
全 賣 出 額 의 %	58	38	43	62
타이어 全部門에 대한 %	17.1	4.2	4.6	—
國 內 市 場 比 重	12.1	3.6	3.2	—

Conti, Phoenix, Metzeler 등 西獨 業體의 總賣出額을 보면 國內 타이어 業界 總賣出額의 26%에 不過하다.

Michelin 單獨만으로 30%의 市場占有比重을 갖고 있다. 대체로 西獨 3個會社는 지난 몇 年

동안 生産費가 현저히 上昇함에 따라 收益이 줄어 계속 위축된 狀況을 면치못하여 다시금 施設 現代化, 收益性 높은 品目에 치중하는 등 人間 힘 을 다쓰고 있다.

2. 西獨 타이어 및 튜우브 生産量

(1) 타이어 生産量

種 類	數量(單位: 1,000 개)			金額(單位: 1,000 마르크)		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
오토바이, Motorroller 타이어	1,105	1,026	1,128	38,211	37,566	39,982
乘用車 타이어	30,531	28,378	33,974	1,781,336	1,790,643	2,041,105
버스, 小型貨物車 타이어 (49.5cm까지 Felgen 直徑)	1,898	1,460	1,727	193,697	154,796	182,469
大型貨物車, 버스 타이어 (49.5cm 이상 Felgen 直徑)	2,197	2,008	1,999	784,366	791,478	802,075
農耕用 트랙터	694	697	772	121,284	142,227	155,428

※ 自轉車, Moped, 소아용 Roller의 타이어 및 튜우브는 非公開

(2) 튜우브 生産量

種 類	數量(單位: 1,000 개)			金額(單位: 1,000 마르크)		
	74	75	76	74	75	76
乘用車 타이어 · 튜우브	5,983	4,217	3,847	46,012	34,002	30,845
버스, 小型貨物車 튜우브	435	447	545	7,045	6,396	7,540
大型버스, 貨物車 튜우브	1,555	1,470	1,220	44,013	43,531	40,186
農耕用 트랙터 튜우브	471	456	467	14,910	15,891	14,031

3. 西獨 타이어 生産展望(IFO 研究所 發表)

고무 加工業界的 앞으로의 進展에 있어서는 역시 原料使用과 生産構造面에서 構造變動이 계속될 것이 展望된다.

우선 原料使用의 경우를 보면 合成고무와 自然고무의 比率이 1962년도의 47:53에서 1974년도에는 67:33으로 바뀌었고 앞으로 역시 이런 傾向이 持續될 것이 豫想되나 石油波動의 영향으로 인한 合成고무製品의 價格昂騰化現象에 따라 自然고무需要가 높아지고 있으나 自然고무 生産에 勞動集約性關係로 여기서도 역시 價格上 昇이 나타나게 될 것이다.

타이어 生産의 거의 99%가 自動車類에 속하고 나머지 1% 정도가 自轉車 및 小兒로올러 타이어 生産을 차지하고 있다. 특히 1974년 石油波動으로 인하여 自動車業界 및 타이어業界에 큰

타격을 주었고 또한 계속 上昇되는 修理費, 保險費 上昇 등으로 인하여 自動車에 대한 태도 變경이 招來되었다.

이런 諸般 與件으로 연유된 타이어 消費制約條件이 明白히 나타나게 되었고 西獨 自家用 乘用車 年平均 乘用距離가 상당히 줄어들게 되었다.

새 自動車 타이어 需要, 國內部品需要 및 海外 需要 등 제반 요소가 고려될 수 있는데, IFO 研究所에서 發表한 1980년도 展望을 보면 乘用自動車 生産量 4.42백만臺, 乘用車 保有臺數 21.85백만臺, 乘用車 타이어 生産量 53.0백만개에 보고 새 自動車용 타이어가 17.7백만개 사용될 것이라고 한다. (1974.7. 11.3백만개)

한편 貨物車 타이어의 경우를 보면(IFO 研究所推定) 1980년도에 貨物車 生産量 390,500臺, 貨物車 保有臺數 1,692백만臺의 기본 전제하에 貨物車 타이어 生産이 5.6백만개에 達하리라고 보고 있다.

農耕用 트랙터용 타이어 生産의 展望을 보면

1974 년도의 694,000개 生産에 비해 1980년도에 타이어 生産이 750,000 내지 800,000개로 대충 推定하고 있다. 自轉車나 Moped의 타이어는 타이어 全部門 중 輕微한 比重을 차지하고 있다 (額面上).

1980년도의 타이어 生産量은 대충 12.5백만개로 推定하고 있으며 現在 健康上 및 餘暇善用 등의 유행으로 保有臺數가 계속 增大하리라고 豫想한다. 오토바이와 Motorroller의 경우는 상당한 輸入增大 때문에 生産 증대를 크게 抑制하게 되리라 보고 1980년도에 대충 1.3백만臺가 生産되리라라고 展望하고 있다.

4. 西獨 自動車 타이어 및 튜우브 輸出入 現況

(1) 타이어 輸出入 現況

勞働集約的인 生産過程關係로 生産費中 人件費 比重이 높아 貨物車, 버스 등 大型 타이어 輸入이 크게 증대되고 있는 것을 볼 수 있다. 1977 년도에 乘用車 타이어 輸入의 경우는 前年同期對比 1.6%가 증가했는가하면 Felgen 直徑 495mm 이하 貨物車, 버스 등 타이어는 8.95% 증가, 495 mm 이상 大型 타이어는 16%의 輸入增加를 보이고 있다.

自轉車나 Moped 타이어는 약 8.1%가 줄어들었는데, 이는 EC 委員會의 韓國·臺灣 등의 덜

핑에 대한 對策措置結果로 인한 價格引上 등에서 그 原因을 찾을 수 있을 것이다.

특히 刮目할만한 輸入伸張勢를 보인 것은 오토바이, 모터롤러의 타이어 및 어린이용 Roller 타이어로서 1977년도에 각각 前年同期對比 40.1%, 53.3%의 急輸入 伸張勢를 시현하여 앞으로 계속 지속될 展望이 보인다. 오토바이 및 로롤러의 경우 經濟的 復興과 연관, 자유 시간 선용 등 젊은이들의 유행 풍조에 접어들었다고 볼 수 있다.

西獨 輸出面을 살펴보면 自轉車, Moped 등 타이어 輸入障擱 諸條件 때문에 輸入이 急減少됨에 따라 生産이 急增되고 이에 따른 輸出強伸張勢가(1977년도에 前年對比+46.7%) 나타난 것으로 해석되고 있다.

(2) 튜우브 輸出入 現況

오토바이 및 Motorroller의 타이어 輸入激增과 함께 이들의 튜우브도 이와 같은 경향을 보이거나 伸張勢가 두드러지다가(1977년도에 前年對比+25.7%) 마찬가지로 kinderroller 튜우브 역시 총 582,355개로서 前年對比 46.1%의 急增加勢를 시현했다. 일반적으로 勞働時間이 많은 大型 타이어 튜우브의 경우 輸入依存도가 크고, 乘用車 타이어 튜우브의 경우는 오히려 自體生産에 依存하는 경향이 역역히 보인다. 다시 말해서 小型 튜우브일수록 生産費 절감으로 인한 競爭力高調의 효과가 크다는 것이다. 自轉車, Moped 타이어에

西獨 타이어 輸出入 統計

年度 品目	輸入實績(個)			輸入金額(1,000마르크)			輸出實績(個)		
	75	76	77	75	76	77	75	76	77
自轉車, Moped 타이어	8,300,300	9,277,608	8,527,906 (-8.1)	26,715	28,316	26,981	637,434	588,617	863,606 (+46.7)
오토바이, 모터 로롤러 타이어	133,767	130,372	182,665 (+40.1)	3,431	3,133	4,219	649,744	737,321	844,000 (+14.5)
乘用車, 타이어	15,806,207	14,330,786	14,559,184 (+1.6)	705,574	653,338	659,576	12,857,333	14,564,301	14,981,107 (+2.9)
貨物車, 버스 直徑 495까지	519,884	474,200	516,648 (+8.95)	66,222	62,219	65,084	447,425	491,218	611,057 (+24.4)
貨物車, 버스 直徑 495 이상	829,559	776,504	901,033 (+16.0)	289,283	272,562	309,464	855,140	857,593	990,597 (+15.5)
小兒用 로롤러	429,395	453,600	695,516	1,825	2,373	3,389	264,418 (-62.2)	156,952 (-36.2)	100,149
農耕用 트랙터	339,780	376,352	377,037	56,985	71,972	68,725	531,368	617,069	673,705 (+9.2)

西 獨 特 우 브 輸 入 入 統 計

年 度 品 目	輸入實績(개)			輸入金額(1,000마르크)			輸出實績(개)		
	75	76	77	75	76	77	75	76	77
自轉車, Moped 특우브	7,964,923	9,463,877	9,348,961 (-1.2)	10,833	11,851	12,348	637,434	1,053,963	3,347,121
오토바이 및 모터 로올러 특우브	42,397	41,289	147,404 (+25.7)	165	176	575	448,331	455,524	456,355
乘用車 특우브	3,668,389	3,303,395	3,038,950 (-8.1)	20,066	19,043	15,942	1,922,339 (+39.0)	2,180,498 (+22.6)	2,673,526
貨物車, 버스 Felgen 直徑 495mm까지	233,088	191,126	223,081 (+16.7)	2,633	2,332	2,499	166,746	190,649	170,330 (-10.7)
貨物車, 버스 Felgen 直徑 495mm 이상	788,945	690,129	800,769 (+16.3)	19,715	17,679	19,363	399,565	468,075	438,444 (-0.3)
小兒用 로올러	322,704	398,623	582,355 (+46.1)	550	666	1,097	175,508	237,595	118,331 (-15)
農耕用 트랙터	215,941	192,782	216,409 (+12.3)	3,584	4,133	5,569	369,759	433,986	437,641

보면 1977년도에 輸入이 1.2%가 萎縮된 데 반해 輸出은 75,76年對比 각각 무려 218%, 425% 증가의 엄청난 伸張勢를 보였으며 이에 따른 部門 輸出入構造上 急變化를 찾을 수 있다.

5. 西獨 타이어 輸出入價格指標

HWWA 研究所(함브르크 所在) 發表에 의하면

西獨 타이어 輸出入價格指標(1970=100)

	1977.2	1978.1	1978.2	1978년 2월의 前年同期 및 78년 1월 對比增減率	
輸入 價格 指標	127.0	136.2	134.7	+6.1	-1.1
輸出 價格 指標	121.9	121.0	120.9	-0.8	-0.1

1978년 첫 몇 個月 동안에 고무 價格은 현저히 上昇했는데 여기에는 美國이 今年에 天然고무를 전략적으로 蓄積하기 시작할 것이라고한 消息과 價格安定을 위한 國際協定 締結協商에서 진전이 나타난 데 기인한다고 볼 수 있다.

또 한편 International Rubber Study group에서 推定한 것을 보면 1977년 天然고무 世界消費量은 무엇보다도 自動車好況 때문에 5%가 上昇하여 3.74백만톤으로 올랐다. 生産은 1%上昇에 불과하여 3.60백만톤을 記錄하고 있다.

西方 先進諸國의 自動車生産이 昨年對比 다소 위축되었기 때문에 1978년도 고무 需要는 昨年처럼 上昇하지는 않을 것이라고 展望하고 있다.

6. 輸入規制 및 關稅率

韓國은 타이어나 특우브에 共同的으로 一般特

惠關稅(GSP)의 惠澤을 받을 수 있으며 그의 第3國에게는 9%의 輸入關稅가 붙는다.

7. 市場開拓上的 諸般問題點과 方案 摸索

交通量의 폭주로 인한 高速道路擴張, 經濟的 潤澤性으로 인한 休暇善用的 頻度高調, 現代社會에서 불가결한 機動性 등의 制限 조건으로 인한 自動車의 重要性이 強調됨에 따라 아울러 車體自體의 技術的인 安定性이 무엇보다 중시되고 있다. (事故未然防止上)

타이어 사용 車輛別로 나누어 乘用車, 버스 및 貨物車 그리고 産業用 타이어 등으로 區分해 본다.

(1) 乘用車 타이어

고속의 특성과 人間(다수) 生死와 직결되는 관계상 乘用車 타이어는 嚴格한 Norm 하에 테스트를 畢한 保障이 요구되고 있다. 이미 韓國에서도 Stahlgürtel 타이어를 開發하여 많은 輸出實績을 올린 바 있지만(對後進諸國), 西歐市場 침투에는 몇 가지 問題가 남아있다. 타이어 安全性, 信憑性이 특히 強調되는 관계상 市場浸透을 위해서는 장기간 꾸준한 노력과 끈기가 필요하다.

國家가 認定한 검사 기관에 타이어를 提供, 테스트 檢査를 畢하여야 하며 또 실제 장기간 타이어 使用(高速道路, 地方道路 등)을 하도록 하여 각종 조사가 따르게 마련이다.

西獨 消費者들은 비록 Michelin이 값이 비싸더라도 이미 相互의 信憑性, 安定性 내지 持久性(수명이 오래감) 등 유리한 조건으로 “거의 無條件”上記 Michelin 구입에 돈을 아끼지 않는다는 사실이다. 또 曄면에서 絶對的 低廉價格이 購入動機가 될 수 있지만 韓國타이어의 경우 유럽 諸國 타이어와 價格面에서도 별 有利한 條件을 제시할 수 없는 입장이고 보면 다른 部門 타이어 市場開拓이 현명한 처사라고 볼 수 있다.

시간당 人件費가 계속 늘어질 경우 등을 고려해서 大車輛 메이커와 계속 Kontakt를 갖는 方法도 長期的인 眼目에서 바람직하리라 判斷된다.

(2) 貨物車 및 버스 타이어

貨物運送의 迅速化, 頻度化와 旅行 癖으로 인한 버스의 빈번한 이용 등으로 인해 技術的인 면에서 개선 또는 安定성의 構築 등으로 요즈음 이들 車輛은 상당한 速力保有者로 등장하였으며 이는 역시 보다 安定性있고 타이어 製造의 힘도 적지않다.

貨物車, 버스 등도 승용차 못지않게 安定性保障이 요구되고 있어 특히 타이어의 경우는 Stahlgürtel 타이어만이 商去來對象이 되고 있다. 이곳 타이어 市場調査를 통한 이런 Information이 韓國에 전달되자 1977年末까지 韓國타이어 메이커(4個會社)가 서로 다투어 貨物車 및 버스 Stahlgürtel 타이어 개발에 나섰던 것이다. 타이어 성격상 이곳에 현지 법인(주르 GmbH)이나 支

社를 통한 市場開拓方法이 가장 적합하다고 볼 수 있다.

필요한 각종 見本을 충분히 保有(Cutting도 무관)하고 필요할 경우 테스트용 타이어도 提供할 아량이 주어져야 한다. (해상 운송을 통한 費用節減을 미리 고려)

특히 貨物車, 버스 등 메이커인 Daimler Benz Büssing 혹은 MAN 회사에 供給契約만 이루어진다면 그 量은 어마어마할 수 있다. 보다 重要한 것도 긴 眼目으로 장기전을 벌려야 할 것이며(研究開發), 이에 따른 타이어 安定性, 信憑性의 확고한 기반을 닦을 필요가 있을 것이다.

Konsignationslager을 통한 타이어 委託販賣方式을 고려해 보는 것도 좋을 것이다. 경우에 따라서는 無料의 창고를 提供할 수도 있을 수 있기 때문이다.

(3) 産業用 타이어

대형 産業用 타이어, 대형 農耕用 트랙터 타이어 등의 開發 여하에 따라 특히 우리들의 輸出 展望이 밝다고 볼 수 있다. 우선 대형 産業用 타이어(建設, 農耕用 등)의 경우를 보면 Mold가 필요하게 되는데 이의 生産費는 이곳에선 엄청나게 높아 대부분 開途諸國의 타이어를 輸入하는 경우가 많다.

이곳을 基盤으로 한 東歐諸國과의 産業用大型 타이어 去來의 추진 필요성이 크게 대두될 수도 있을 것이다. 東歐諸國에서의 政策的인 中心的인 工業育성과 함께 建設 및 産業重裝備用 타이어가 크게 需要되지 않을까 한다.

8. 고무부스러기(殘滓)의 再循環 (Recycling)

汚物處理場에 고무부스러기를 버리는 것은 環境汚染의 이유와 原料調達 艱難화 증대 현상으로 문제점이 되고 있다. 고무製造業體에게는 Messer Griesheim의 Kaltmahlverfahren (Crypgen)가 적합하다고 한다.

上記 處理方法으로 곱게 粉碎하기 전에 고무 殘滓는 液體窒素(Stickstoff)로 冷却되고 이로써 나중엔 사후에 熱處理없이 새로이 고무 合性에

출 수 있는 부드러운 고무 가루가 生産되게 된다. (순수도 < 300M)

生産條件 如何에 따라 EPDM, Buna, Viton 그리고 乘用車 타이어 등 고무 種類로 冷却粉碎의 결과를 낼 수 있는데, 이들에서는 Kältemittelverbränche는 0.5와 1.1kg N₂/kg produkt 사이에 있다

冷粉碎處理方法(Kaltmahlverfahren)은 제품 생산 과정 중 고무부스러기를 在來式 粉末處理機를 사용하는 공장에서는 有利한 점이 있다. 왜냐하면 冷粉末化된 고무가루의 부드러운 도가 크고 또 직접 再使用性的 長點 이외에도 粉碎에 너지를 크게 節減할 수 있다는 데 있다.

9. 西獨 타이어 및 튜우브 關聯團體 및 바이어 리스트

(1) 關聯團體名

- Wirtschaftsverband der Deutschen Kautschuk industrie e.V.(WDK)
Zeppelinallee 69
6000 Frankfurt/M 1
- Verband der Automobilindustrie e.V. (VAD)
Westendstr. 61
6000 Frankfurt 17
Tlx. : 4-11293

(2) 바이어 리스트

Reifen-Importuer

1. Gebr. Autoreifen Humburg GmbH 3502 Vellmar 1

2. Autoreifen-Verglöst GmbH Dieselstr. 1-7
6350 Bad Nauheim
3. Baywa AG. Türkenstr. 16
8000 München 1
4. Bieling Automobil GmbH Königswall 10
4350 Recklinghausen
5. Stefan von Bronk Dülmener Str. 38
4420 Coesfeld
6. Colonia-Auto reifen Richard Gerling GmbH Maastrichterstr.
21-23 5000 Köln 1
7. Hans Günther Reifen Auf dem Esch 37
2840 Diepholz
8. Gummi-Mayer KG Im Justus
6740 Landau 1
9. Westd-Hammesfahr Bereifungs GmbH Altendorferstr.
4300 Essen
10. Fritz Klippel Friederikenstr. 52
3167 Burgdorf
11. Konz-Reifendienst KG+Co. Breisacher Str.84
7800 Freiburg
12. Heinrich Maurer An der B 420
6554 Meisenheim
13. Meyer & Bolte GmbH 2806 Weyhe-
Leeste
14. Pfiffer KG Sonntagsanger 16
8630 Coburg
15. Reifen-Klotz Fritz Klotz GmbH & Co. KG Frankfurter Str.
175 3500 Kassel
16. Reifen-Rieth KG Neustadterstr. 5
6740 Landau
17. Reifen Weiss KG Bahnhofstr. 18
6348 Haiger 1
18. A. Reiff & Cie Hohenzollernstr.2
7410 Reutlingen
19. Wilhelm Roleff KG Unnaerstr. 74
4760 Werl

