

國內外 뉴스

▲ 이태리 타이어 業界, 不況에서 健闘

1970年代의 타이어 業界는 世界 各地에서 35개 以上の 工場이 閉鎖되는 등 最惡의 年代였다. 타이어 需要는 耐久性이 優秀한 Radial 타이어와 自動車 産業의 不景氣로 많은 打撃을 받아왔다. 그러나 인플레이션으로 苦惱하고 있는 이태리에서는, 自動車 業界의 國內販賣가 1980年度에 20.2% 伸張되었고 한편 新車 需要의 39.5%는 輸入에 依存하고 있는 狀態이다. 國內 自動車 業界는 이와 같은 需要增加에 자극되어 生産性的 向上과 增資에 힘을 기울이고 있다.

이태리의 타이어 메이커인 Industrie-Pirelli는 非公式的으로 賣出額이 25%, 數量으로 5% 增加될 것으로 豫測하고 있다. 同社의 80年度 賣出額은 Fiat社의 長期罷業에도 不拘하고 增加되었다고 한다. 오랜 苦難을 겪으면서 同社는 組織 및 資本을 再編成하고 있으며, 新製品인 P8 타이어의 壓倒的인 成功으로 新車用 타이어는 물론, 交換用 타이어市場까지 進出하게 되어 다시 일어 서고 있다. (European Rubber Journal, 1981. 3)

▲ 브라질에 特殊 타이어 進出有望

一 産業用 · 農耕用 輸入 需要 增加一

브라질에는 現在 이태리 및 美國系의 Pirelli, Goodyear, Firestone 등을 비롯 12개의 타이어 生産工場이 있어 特殊 타이어를 제외하고는 國內 需要의 대부분을 자급자족하고 있으며, 일부는 美國을 비롯, 인근 中南美諸國 등으로 輸出하고 있다.

80년도 타이어 生産實績은 2,400만本으로 과거 3년간 年平均 9%의 生産增加率을 보이고 있다. 이 중 Radial 타이어의 生産은 79년에 비해 145%가 增加, 타이어 總生産實績의 22%를 점

유하고 있으며, 國內外 市場需要로 보아 앞으로 Radial 타이어의 生産比重은 더 높아질 것으로 展望하고 있다.

이와같이 브라질은 일부 産業用 特殊 타이어를 제외하고는 國內 需要의 거의 全部를 자급자족하고 있고, 또한 高率의 關稅(85%)와 非關稅 障壁으로 當장은 輸出市場으로서의 전망이. 그리 밝은 편은 못되나 現在 브라질 政府가 추진하고 있는 아마존 地域開發, 農畜産業 開發 등 國家 開發計劃 등으로 미루어 볼 때 트럭 및 産業用,

타이어 · 튜브 生産實績

(單位: 千本)

規 格 別	1978	1979	1980
버스 · 트럭用 타이어	3,505	3,506	3,942
小型트럭用 타이어	1,413	1,654	1,889
乘用車用 타이어	14,305	15,467	16,271
오토바이用 타이어	133	195	429
모터사이클用 타이어	57	46	51
트랙터用 타이어	501	601	708
特殊車輛用 타이어	535	640	841
航空機用 타이어	23	26	23
타이어 合計	20,473	22,137	24,154
튜브	15,611	17,722	17,273

主要國別 타이어 輸入實績(1979年度)

(單位: \$ 千)

國 別	乘用車用	버스 및 트럭用	産業運搬機械用	트랙터用
美 國	5	11	212	52
프 랑 스	3	344	—	3
이 태 리	8	304	—	—
英 國	1	121	—	3
우루과이	644	6,057	6	284
스 페 인	—	1,081	67	—
日 本	—	117	48	2
計	668	8,326	336	344

註: 計는 其他國 포함

農耕用 등 特殊 타이어의 需要는 계속 增加할 것으로 보인다.

따라서 國內 生産 부족으로 輸入依存도가 높아질 것으로 전망되고 있어, 이들 特殊 타이어의 輸出에 注力, 장기적인 안목에서 적극적인 세일즈 活動과 弘報 活動을 전개, 韓國産 타이어의 이미지 부각에 힘써야 할 것이다.

(KOTRA 海外市場 81.7.11)

▲ 노르웨이의 타이어 市場

— 需要 漸增, 輸入規制 緩和 —

현재 노르웨이는 自動車를 全量 輸入에 의존하고 있으나 自動車 타이어는 自體 生産으로 國內 需要 일부와 輸出까지도 하고 있는 실정이다.

특히 노르웨이는 油類를 자급자족하고 있어 앞으로 自動車 需要가 계속 增加될 것이며, 이에 따라 타이어·튜브 需要도 增加될 것으로 展望되고 있다.

노르웨이의 타이어 輸入은 매년 增加하고 있는데, 79년도에는 前年對比 9.4%가 증가한 7,286만2천달러의 輸入 實績을 기록했으며, 品目別로는 乘用車用이 2,916만7천달러, 트럭·버스用이 2,109만9천달러로 각각 40.0%와 29.0%의 輸入 비중을 보이고 있다.

主要 輸入 대상국은 西獨, 英國, 스웨덴을 비롯한 OECD 유럽 國家들로서 이들 國家로부터의 輸入이 전체 輸入의 84.8%를 차지하고 있으며, 其他 日本, 美國이 각각 9.9%와 3.2%의 占有率을 보이고 있고, 우리나라는 0.8%의 輸入 市場 占有率을 보이고 있다.

노르웨이 市場에서 우리나라의 主要 競爭國으로는 日本, 印度, 브라질 등을 들 수 있는데, 이들 國家 중 특히 日本은 自動車 市場의 35%를 점유하고 있을 뿐만 아니라 自動車 판매를 위한 마케팅 活動과 병행, 타이어·튜브 마케팅 活動을 활발히 전개하고 있어, 消費者 저변 확대에 成功하고 있다.

뿐만 아니라 日本은 현지 主要 輸入業者들과 代理店 契約을 체결, 이들 代理店을 통해 판매 활동을 벌이고 있어 市場 침투에 많은 成果

를 거두고 있다.

현재 타이어·튜브는 特惠關稅品目으로 우리나라로부터의 輸入은 無稅이나 노르웨이 輸入業者가 타이어 및 튜브를 輸入하기 위해서는 輸入 許可를 받아야 한다.

노르웨이는 과거 數年間 타이어와 튜브 輸入을 課稅 品目으로 지정, 輸入을 規制해 왔으나, 最近 타이어에 대해서는 輸入數量制限品目으로, 튜브에 관해서는 輸入監視對象品目으로 輸入 規制를 완화한 바 있으며, 노르웨이는 금년도 對 韓國 타이어 輸入量을 125만달러로 査定하고 이 범위내에서 輸入을 허가해 줄 방침으로 있다.

(KOTRA 海外市場 81.7.24)

▲ 日本 타이어業界, 自由中國에 技術·資本 참가

— Radial化로 需要急增 —

日本의 自動車 타이어 메이커 上位 3 個社가 自由中國에 資本進出함으로써 同市場에서 日本 企業의 발판이 훨씬 굳어질 展望이다.

전에 現地 第2位인 泰豐 타이어와 技術援助 契約을 맺은 住友고무工業이 9월에 20% 資本 참가할 방침을 밝히고 있고, 橫濱고무도 首位인 南港 타이어(이미 技術提携)와 資本 참가를 교섭중 에 있다. 한편 Bridgestone 타이어는 5位인 中一고무 工業에 資本 참가하여 Bridgestone의 기술로서 新工場을 建設중에 있다.

이는 自由中國이 Radial化 時代를 맞이하여 타이어 需要가 크게 伸張하고 있어, 日·自由中國의 聯合이 실현되고 있는 것으로, 앞으로는 同市場에서 日本 企業끼리의 舍어 爭奪이 치열하게 벌어질 전망이다.

自由中國의 自動車 타이어 生産은 約 20년 的 歷史를 갖고 있는데 트럭·버스用 및 乘用車用 타이어의 生産量은 年間 150만~200만本으로 年率 20% 이상의 伸張을 보이고 있다.

自由中國의 自動車 타이어 메이커는 6社社인데, 중견의 Bias(普通) 타이어에서 Steel Radial 타이 어로의 전환이 질실히 요구됨에 따라, Radial 技

術에서 世界의 頂을 달리고 있는 日本 各社의 資本 참가와 技術援助를 요청하고 있다.

自由中國의 타이어 市場 占有率을 보면 南港이 35%, 泰豐이 26%, 中一이 8%로, 이 3社가 전체의 70%를 占有하고 있다.

따라서 앞으로 自由中國 市場에 대한 日本 企業의 발판은 훨씬 높아질 공산이며, 특히 Bridgestone-中一의 추격이 自由中國 타이어 市場에서 窺점이 될 것으로 보인다. (貿易會報 8.12)

▲ 콜롬비아, 타이어 輸入 急增

—버스 및 트럭用—

최근 콜롬비아가 國內 타이어 産業 育成을 위해 실시한 한 調查報告書에 따르면 버스 및 트럭 타이어의 輸入이 77년 2만7,806本에서 78년에는 6만3,421本으로 2배 이상 增加한 것으로 나타났다.

현재 콜롬비아에는 美國系의 Goodyear, Uniroyal 및 Icollantas 등 3개 타이어 製造業體가 있으나 輸入品에 비해 2배 가량 高價로 일반 소비자들은 國內 生産品보다도 輸入品을 選好하는 경향이 있어, 適期 덜리버리와 少量注文 受注 및 適正代理店을 선정하여 小型 타이어보다는 大型 産業用 타이어에 주력한다면 상당량의 輸出 증대가 이루어질 것으로 예상되고 있다.

콜롬비아의 타이어·튜브 輸入關稅率은 農業 및 土木工事 등 産業用타이어가 1%, 모터사이클 및 自轉車用타이어가 30%, 其他 自動車用타이어가 30%, 튜브가 25%이며, 上記 輸入關稅외에 Coffee Federation Growers Tax 1.5%, Promotion Export Fund Tax 5.0%, Consular Fee 1.0% 등의 추가 관세를 부과하고 있다.

(KOTRA 海外市場 81. 7. 7)

▲ 美國 타이어業界, 出庫價 引上

—8月 1日부터 3.5~5%—

美國의 Firestone, Goodyear, Uniroyal, General 등 4大 主要 타이어 메이커들은 8월 1일을 기해

乘用車 및 트럭 타이어를 비롯 農機械, 建設重裝備用 타이어의 出庫價를 3.5~5% 인상시키다고 발표하였다.

自動車 메이커를 대상으로 하는 新車用 타이어 供給 價格의 경우는 每年 디트로이트에서 協商에 의해 결정되는데, 아직 최종 타협에 이르지 않고 있으며, 業界 소식통들은 82년 모델용 타이어 價格을 8월, 11월 및 來年 2월의 3段階에 걸쳐 10~11%선까지 引上시키기로 暫定的으로 合議는 보았다고 밝히고 있으나 타이어 主要 原資材인 原油의 國際時勢가 弱화되고 있어, 自動車業界는 금후의 價格展望에 대해 樂觀하고 있는 실정이다.

그리고 美國에서 交換用 타이어의 價格은 가끔 特殊規格의 타이어에 대해 割引이나 特別控除를 해 줌으로써 價格體系의 붕괴를 가져오고 있는데, 이번의 引上發表도 실질적으로 얼마만큼의 引上效果를 거둘지는 의문이다. 지난 3월의 5~5.5%의 價格 인상분 중 일부도 割引에 의해 판매할 수 밖에 없었다고 메이커들은 실토하고 있다.

또한 自動車 메이커들의 타이어 需要가 타이어 價格에 큰 영향을 주곤 하는데, 예를 들어 新車用 타이어 需要가 예상보다 떨어질 경우 타이어 메이커들은 가끔 價格을 크게 떨어뜨려 交換用 타이어 市場에 덤핑하기도 한다.

한편 금년들어 美國의 타이어 需要는 1년전에 비해 好轉되긴 했으나 예상보다는 強勢를 보이는 못했다. 同業界가 제시한 금년 上半期 輸出荷量은 交換用乘用車 타이어가 前年同期에 비해 약 6% 증가되었고, OE用 타이어는 4.5% 늘어났으며, 交換用 트럭 타이어는 약 8%가 증가된 반면 OE用 트럭 타이어는 1.8%의 微增 상태이다. (KOTRA 海外市場 81. 8.14)

▲ 海外로 指向하는 BS 타이어

日本은 獨占禁止法이 엄격히 實施되고 있는 편은 아니다. 그러나 主要市場에서 約 50%의 占有率을 차지하고 있는 企業으로는 特許權 問題에 敏感하지 않을 수 없다. 따라서 이러한 企業

은 海外進出을 推進하는 경우가 많다.

이것이 바로 日本 BS 타이어의 當面狀況이다. 同社は 이러한 상황에 있으므로 國內에서는 以上 더 擴張할 展望은 없는 것이다. 그러나 同社は 앞으로도 계속 急速한 成長을 維持하고자 하고 있다. 同社は 世界 타이어 메이커 중에서 1977년에는 제 8位였으나 1979년에는 제 6位로 急上昇하였다.

이러한 成長을 維持하기 위하여 同社は 國內에서는 골프공, 産業用 호스 등의 販賣를 增加시키는 한편, 海外市場으로 눈을 돌리지 않으면 안 되게 되었다. 國際市場에서 同社は 아시아, 中東, 아프리카, 中南美 등의 發展途上國에서 크게 成長할 것으로 보고 있으며, 美國과 같은 市場에서도 占有率을 擴大시키고자 努力을 계속하고 있다. 同社は 이와같이 急成長을 계속하고 있으나, 世界 타이어 市場에서 同社の 占有率은 8%를 겨우 上廻하는 정도이다. 그 원인은 同社가 지금까지 海外進出을 매우 신중하게 다루었다는 것이다. 예컨대 73년에 同社は Littleton(Col.州)의 Gates Rubber 社의 工場을 買收할 機會가 있었

으나 石油危機로 既存事業의 利益改善에만 集中하였었다.

또 美國이나 유럽 地域에서 同社の 知名度가 낮은 것도 問題이다. Bridgestone에 의하면 美國의 消費者調査에서 Bridgestone을 알고 있는 比率이 5%에 不週하였다고 한다. 一聯의 企業名에서 타이어 메이커를 擇하는 調査에서도 35%였으며, 특히 유럽에서는 同社の 知名度가 보다 낮다고 한다.

同社の 推定으로는 美國에서 同社の 市場占有率이 交換用乘用車 타이어가 1% 以下, 交換用 트럭 타이어가 約 3%, Radial 交換用 트럭 타이어가 7~8% 정도라고 한다.

同社에 의하면 “美國에 自社工場을 갖고 싶으나 當面問題는 1工場에 集中하고 싶다”고 한다. 同社は 現在 Firestone 과 Nashville 工場의 買收를 交渉중에 있으며, 現在 美國에서 가장 成績이 좋은 交換用 Radial 트럭 타이어에 集中하고 있는 것 같다.

(Wall Street Journal, 81. 6. 17)

▲ 世界 地域別 타이어 平均 重量 推移

地 域 別	1965	1970	1975	1980	1985	1990
西 欧 聯						
타이어總生産量(1,000톤)(PC+CV)	1236.2	1848.0	1783.0	1957.5	2132.5	2447.0
PC 타이어(100萬本)	95.1	146.3	138.3	155.2	168.5	192.0
平均重量(kg)	6.9	7.3	7.4	7.2	7.1	7.1
CV 타이어(100萬本)	14.5	19.5	19.0	21.0	24.0	28.5
平均重量(kg)	40.0	40.0	40.0	40.0	39.0	38.0
北 美						
타이어總生産量(1,000톤)(PC+CV)	2520.3	2941.3	2986.5	3127.5	3403.5	3723.0
PC 타이어(100萬本)	158.8	178.3	172.5	170.6	189.0	201.0
平均重量(kg)	11.0	11.0	11.0	10.7	10.3	10.1
CV 타이어(100萬本)	22.1	28.0	33.0	42.0	48.5	56.5
平均重量(kg)	35.0	35.0	33.0	31.0	30.0	30.0
OECD(太平洋地域)						
타이어總生産量(1,000톤)(PC+CV)	367.6	809.6	1004.0	1286.0	1563.0	1839.0
PC 타이어(100萬本)	13.4	41.0	52.0	63.0	71.5	81.0
平均重量(kg)	6.9	6.9	7.0	7.0	7.0	7.0
CV 타이어(100萬本)	13.1	22.9	25.6	32.5	39.5	45.5
平均重量(kg)	21.0	23	25	26.0	27.0	28.0

(World Rubber)

▲ 美國의 主要 國別 타이어 輸入 現況 (1977~1980)

(單位 : 1,000本, US\$1,000)

		韓國	日本	프랑스	西獨	이태리	스페인	英國	캐나다	其他	計	
1977	乘用車用	數量	168	1,250	3,648	1,260	1,285	1,507	417	1,939	1,604	13,078
		金額	5,894	29,315	73,843	35,158	35,591	53,736	10,095	66,570	30,934	341,136
	트럭·버스用	數量	440	1,098	862	197	222	32	289	637	316	4,093
		金額	26,797	90,250	82,259	22,978	24,448	10,550	20,765	67,992	22,145	368,184
計	數量	608	2,348	4,510	1,457	1,507	1,539	706	2,576	1,920	17,171	
	金額	32,691	119,565	156,102	58,136	60,039	64,286	30,860	134,562	53,079	709,320	
占有率(%)		4.6	16.8	22.0	8.2	8.4	9.1	4.4	19.0	7.5	100.0	
1978	乘用車用	數量	183	1,070	2,674	1,301	1,113	1,073	479	3,145	1,887	12,925
		金額	4,088	27,486	69,930	30,111	26,787	37,796	9,988	100,281	35,043	341,510
	트럭·버스用	數量	414	1,324	1,090	184	200	71	182	595	199	4,259
		金額	25,998	122,921	104,921	26,091	23,700	14,753	20,975	64,224	18,196	421,779
計	數量	597	2,394	3,764	1,485	1,313	1,144	661	3,740	2,086	17,184	
	金額	30,086	150,406	174,851	56,202	50,487	52,549	30,963	164,505	53,239	763,289	
占有率(%)		3.9	19.7	22.9	7.4	6.6	6.9	4.1	21.6	6.9	100.0	
1979	乘用車用	數量	246	1,157	3,035	1,758	1,595	1,467	696	3,644	1,562	15,160
		金額	5,267	28,969	84,625	42,365	38,874	49,952	15,314	127,080	30,898	423,344
	트럭·버스用	數量	504	1,384	1,183	322	231	72	233	595	248	4,772
		金額	35,967	128,275	119,700	42,061	30,096	11,595	30,409	70,280	24,574	492,957
計	數量	750	2,541	4,218	2,080	1,826	1,539	929	4,239	1,810	19,932	
	金額	41,234	157,244	204,325	84,426	68,970	61,547	45,723	197,360	55,472	916,301	
占有率(%)		4.5	17.2	22.3	9.2	7.5	6.7	5.0	21.5	6.1	100.0	
1980	乘用車用	數量	690	1,897	2,521	1,360	1,086	528	1,008	3,379	1,269	13,738
		金額	14,295	50,003	73,201	39,665	30,362	48,664	24,074	125,108	26,727	402,099
	트럭·버스用	數量	716	1,335	817	222	114	81	175	541	234	4,235
		金額	54,042	161,191	102,305	33,778	17,823	15,269	26,866	69,612	20,288	501,174
計	數量	1,406	3,232	3,338	1,582	1,200	609	1,183	3,920	1,503	17,973	
	金額	68,337	211,194	175,506	73,443	48,185	33,933	50,940	194,720	47,015	903,273	
占有率(%)		7.6	23.4	19.4	8.1	5.3	3.8	5.6	21.6	5.2	100.0	

※ 占有率은 金額基準임.

資料 : 貿公資料 20-47