

國內外 뉴스

▲ 美國 自動車用 타이어 國內出荷実績 — 82. 1月~8月 —

美國 RMA(Rubber Manufacturers Association) 統計에 의하면 乘用車用 타이어에서 交換用은 國內出荷가 계속 昨年水準을 上廻하다가 7월에 갑자기 昨年보다 떨어졌으나 8월에 다시 앞서게 되었다. 한편 新車用 타이어는 계속 昨年度 実績을 下廻하였으나 7월부터 昨年 実績을 앞서기 시작하여 8월까지 계속 維持되고 있다. 그러나 新車用 타이어는 7월부터 出荷量이 減少되기 시작하여 8월까지 계속 不振한 상태이다.

트럭 및 버스用 타이어에서는 交換用的 出荷量이 7월보다는 8월 実績이 약간 增加되었으나 前年 同月對比 5.5%나 未達되고 있다. 그리고 新車用 타이어에서도 계속 不振하여 前年水準을 下廻하고 있으며, 특히 7월부터는 6월 実績 以下로 떨어지고 있다.

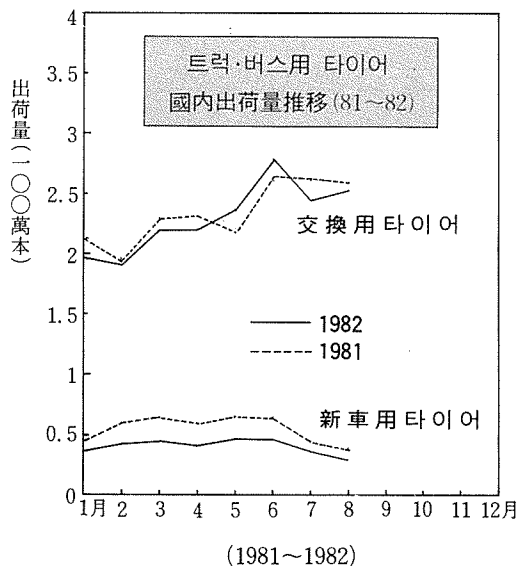
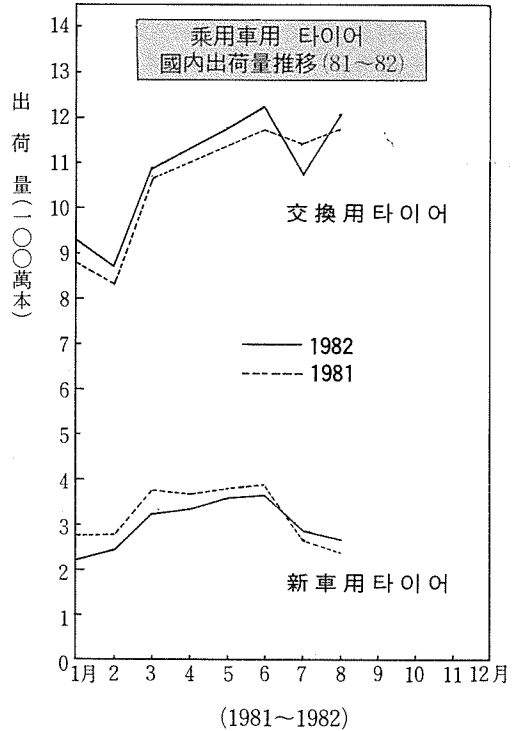
82年 1~8月까지의 總出荷量을 보면 乘用車用 타이어의 交換用이 前年對比 3.1% 增加하

美國 타이어·튜브 國內出荷實績
(82. 1~8月)

(單位: 1000)

	1982年			
	8月	前年比	1~8月	前年比
乘用車用타이어	14,593	103.1 (%)	110,443	100.1 (%)
新車用	2,530	103.2	23,217	90.4
交換用	12,063	103.1	87,226	103.1
트럭·버스用타이어	2,847	91.7	21,636	94.2
新車用	287	72.7	3,305	79.3
交換用	2,560	94.5	18,331	97.5
乘用車用 튜브	660	81.7	6,856	77.9
트럭·버스用 튜브	1,089	77.7	9,352	76.3

註: 튜브는 總出荷量이며, 乘用車用 튜브에는 오토바이用 包含.



였으며, 新車用은 前年對比 9.6% 減少되었다. 또 트럭·버스用 타이어에서는 新車用이 前年對比 20.7% 減少되었으며, 交換用은 2.5% 減少되었다. (Rubber & Plastics News, 82.11.1)

▲ 西獨 타이어業界 過剩施設로 苦戰
— 交換用타이어 需要 減少趨勢 —

西獨의 타이어業界는 Phoenix 및 Metzeler社의 廢業과 Continental, Uniroyal社의 合併 등으로 過剩施設이 많이 줄어 들기는 했으나, 그래도 여전히 過剩生産이 큰 문제로 대두되고 있다.

이와같은 過剩生産 現象은 전반적인 景氣沈滯에 따른 自動車 走行距離 短縮과 수명이 연장된 Radial 타이어의 使用增加로 交換用 타이어의 需要가 크게 減少되고 있는데 주로 기인한다.

81年度 西獨 交換用 市場에서의 乘用車用 타이어 需要는 1,700萬本으로 推산되고 있는데, 이는 80年の 1,790萬本에 비해 5%가 감소된 것이며, 또 臺當年間 타이어 交換比率도 76年 0.96, 79年 0.83, 80年 0.79에서 81년에는 0.73으로 每年 감소되고 있는 실정이다.

81年 西獨의 乘用車用 타이어 輸入은 數量으로는 0.2%가 감소했으나 金額으로서는 15% 增加함으로써 輸入價格 상승을 반영했는데, 81年 乘用車用 타이어 平均輸入單價는 DM63.4로 80年の DM55.0에 비해 15.3%가 上昇하였다.

그러나 國別로는 현저한 差異를 보여 EC로부터의 輸入은 平均價格을 유지하고 있는 반면,

西獨의 乘用車用 타이어 輸入実績

國 別	數量(천本)		金額(DM천)	
	1980	1981	1980	1981
E E C	11,721	11,888	673,469	788,813
韓 國	106	38	3,777	1,676
日 本	235	258	11,712	12,937
유 고	204	334	6,710	11,704
루마니아	184	173	4,166	4,411
合 計	14,587	14,555	801,906	923,087

註: 合計는 其他國 実績이 포함되어 있음.

유고 및 루마니아로부터의 輸入單價는 西獨 平均輸入單價를 훨씬 밑도는 DM35와 DM 25.6을 각각 기록하였다.

한편 81年度 西獨 타이어 市場의 流通構造別 販賣比率를 보면 타이어 專門 딜러가 63%, 注油所 및 Garage가 27%, 其他 百貨店이나 Discount Store가 10%의 比重을 보여, 高價인 Radial 타이어 사용증가에 따라 타이어 專門 取扱商의 販賣比重이 每年 높아지는 추세를 보여 주고 있다. (KOTRA, 海外市場 1982.10.25)

▲ 제 3國의 트럭·버스 生産量 增加

日本, 美國, 蘇聯 3國에서 現在 트럭·버스 市場을 사실상 거의 占有하고 있으나 제 3國에서 急激히 增加하기 시작하였다.

Predicasts社의 資料에 의하면 트럭·버스, 트랙터 및 特殊車輛의 3大生産國인 이들 國家는 世界市場의 3分の 2를 占有하고 있으나, 제 3國의 市場占有率이 차츰 增加됨에 따라 1990年代 중반에는 그 比重이 6% 減少될 것으로 展望된다. 또 "World Commercial Vehicles"란 資料에 의하면, 1980년부터 向後 15年間에는 타이어 및 고무製品의 年生産增加率을 3.8%로 보고 있다.

1980년에 世界 트럭·버스 生産臺數는 1,060萬臺이나, 1995년에는 1,680萬臺로 增加될 것이라고 한다. 1990年代 中반까지는 멕시코, 인도네시아 및 中共 등 3國에서 年間 40萬臺以上 生産하게 될 것이며, 아르헨티나, 印度 및 韓國 등에서도 相當量이 生産될 것이라고 한다. 開發途上國에서 이와같이 車輛生産量이 急成長하게 될 것이라고 Predicast社에서 豫測하게 되는 理由는, 이들 國家에서는 政府에서 國內 産業發展을 推進하고 있을뿐 아니라, 適正賃金 및 市場需要의 潜在力 등이 있기 때문이라고 한다.

많은 開發途上國에서는 現在 自國의 附品産業들이 發達됨에 따라 점차 組立式 生産方式에서 完製品 生産方式으로 轉換하고 있으며, 이러한 傾向이 계속된다면 世界 總生産量에서 組立式 生産의 比重이 1980年の 5%에서 1995年

에는 4%로 떨어질 것이라고 한다. 트럭·버스車輛의 主要輸出國인 日本은 브라질, 韓國과 같은 새로운 輸出國의 登場으로 影響을 받게 될 것이다. 現在의 輸出樣相은 主要多國籍 企業들이 賃金이 싼 開發途上國으로 工場進出하여 現地生産하는 方式으로 轉向되고 있다. 1995년에 世界 트럭·버스의 需要量이 1,650萬臺에 達하게 될 때에는 市場의 約75%가 既存車輛이고, 그 外에 在庫量도 增加될 것이다. 이와같이 既存車輛의 比重이 높은 것은 世界車輛 保有臺數의 3分の 2 以上을 占有하고 있는 北美, 日本 유럽 地域에서 트럭·버스市場이 漸次 限界에 달하고 있기 때문이다. 한편 在庫의 增加現象은 資金關係로 新車購入이 어렵고, 運輸會社의 規模도 작으며, 또 트럭·버스 利用度의 限界性和 市場의 未發達 등으로 車輛의 交換率이 낮은 제 3國에 더 큰 原因이 있다고 한다.

世界的 트럭·버스 總保有臺數는 1980年の 8,780萬臺에서 1990年代 중반에는 1억 4,340萬臺로 增加될 것으로 본다. 同期間에 北美의 트럭·버스 保有臺數의 比率는 80년에 世界市場의 42%에서 15年後에는 39%로 떨어질 것으로 豫測되나 北美의 트럭·버스 保有臺數는 1980年の 3,700萬臺에서 1995년에는 5,500萬臺로 增加될 것이라고 한다.

世界 地域別 트럭·버스 生産量 推移

(單位: 1000臺)

地 域 別	트럭·버스 生産量		增加率 (%)
	1980	1995	
美 國	1,633.5	4,050	148
其 他 北 美	527.5	600	14
E C	1,416.9	1,615	14
其 他 西 歐	209.9	365	74
日 本	4,004.8	4,500	12
其他아시아·大洋洲	603.5	1,530	154
中 南 美	877.9	1,680	91
東 歐	1,123.5	1,825	62
아 프 리 카·中 東	239.0	595	149
全 世 界	10,636.5	16,760	58

※資料: Predicasts 社

(Rubber & Plastics News, November 1, 1982)

▲ 日本 自動車 타이어 生産不振

82年중 日本의 自動車 타이어 生産은 昨年에 이어 不振한 것으로 전망하고 있다. 昨年의 生産은 7年만에 처음으로 前年水準을 밀돌았으며 今年에 들어와서도 여전히 生産은 늘지 않고 있다.

日本 自動車 타이어協會가 발표한 生産実績을 보면 82年 上半期중의 生産量은 前年同期에 비해 6.5%나 줄어든 35만 8천 t(新고무量)이었다. 販賣는 國內가 23만 4천 t으로 前年同期對比 3.7%減少했고, 輸出은 12만 4천 t으로 12.3%가 減少함으로써 특히 輸出不振이 현저했다.

이와같은 生産減少의 요인은 今年에 들어와 自動車生産이 부진한 外에 中東을 중심으로한 産油國의 外貨事情 악화로 인한 輸出不振에 기인한다. 금후 日本의 타이어 內需는 다소의 景氣回復이 이루어진다 하더라도 현저한 回復은 기대할 수 없다는 것이 지배적인 意見이다. 이는 新車用이 自動車生産의 增加期待難으로 현재 수준 이상의 需要 증가를 기대하기 어려운 실정이며, 交換用도 自動車 保有臺數의 점증에 비해 수명이 긴 Radial 타이어가 크게 普及될 것으로 보여 需要擴大가 어려운 형편에 있기 때문이다. (KOTRA 海外市場 1982. 11. 19)

日本의 自動車 타이어 需給推移

(新고무量 基準)

(單位: 1000톤)

區 分	1979	1980	1981	82.1~6
生 産	703 (12.6)	784 (11.5)	766 (△2.3)	358 (△6.5)
出 荷				
國內	515 (14.4)	524 (1.8)	490 (△6.6)	234 (△3.7)
輸出	191 (10.3)	251 (31.0)	278 (10.9)	124 (△12.3)
在 庫	21 (△16.8)	30 (40.0)	29 (△4.1)	30 (△0.9)

註: ()안은 前年同期比 增減, %

[資料: 日本自動車 타이어協會]