

# 國內外 뉴스

## ▲ 사우디, 高級 Radial 타이어 選好

現在 사우디는 타이어 및 튜브의 需要全量을 輸入에 依存하고 있는데, 그 輸入規模를 보면 지난 80년에는 3억2,800萬달러를 기록하여 前年對比 무려 70% 이상의 大幅의인 증가를 보였으나, 81년에는 前年度の 在庫로 인해 다소 輸入이 鈍化되었다.

國別 輸入動向을 보면 日本이 전체 輸入의 약 40% 이상을 占有하고 있으며, 다음으로 韓國과 프랑스가 약 15%를 占有하고 있다. 또 品種別 輸入傾向을 보면 乘用車用이 60% 이상을 차지하고 있으며, 大型貨物車用이 20%, 其他 小型車用이 20% 정도를 차지하고 있다.

한편 最近에 사우디의 타이어 및 튜브市場에 있어 特記할 만한 것은, 그동안 사우디 市場은 低價品の 타이어 및 튜브가 많이 利用되어 왔으나, 점차 需要가 高級 Radial 타이어로 轉換되는 趨勢에 있다.

이는 무엇보다도 사우디는 年中 高溫으로 타이어의 消耗가 많을 뿐 아니라 安全運行을 위해서 타이어의 重要性이 어느 地域보다도 크게 대두되고 있기 때문이다.

韓國의 對사우디 年度別 타이어 및 튜브 輸出 實績을 보면 지난 82년에는 前年보다 22.8%가 늘어난 4,290萬달러를 기록했으나, 今年들어 3月末 現在 740萬달러로 前年同期對比 26.8%나 減少되어 매우 不振한 상태를 나타내고 있다.

이와같이 今年들어 輸出 實績이 不振한 것은 사우디側 요인보다는 韓國側 요인이 더 큰 것으로서, 韓國業體 生産品의 사우디內 在庫累增 등으로 인해 輸出이 不振했기 때문이다. 그러나 下半期에는 在庫消盡이 예상되며, 國內 타이어 業界가 安定을 회복, 昨年度の 水準을 유지할 것으로 展望되고 있다.

사우디의 타이어 및 튜브 市場價格은 各國의 切열한 競爭으로 인해 유럽·美洲에서 보다 약

5% 정도가 低廉한 편이다.

品種에 있어서는 韓國이 大型 Radial 타이어의 製造, 販賣를 시도했으며, 最近 消費者들의 타이어 需要 추세를 보면 高級 Radial 타이어로 전환되어 가고 있음을 알 수 있다. 따라서 高級 Radial 타이어의 開發이 시급하다고 볼 수 있다.

(KOTRA 海外市場 83. 6. 29)

## ▲ UAE, 타이어 輸入 增加 展望

UAE의 타이어 市況이 차츰 好轉되는 가운데 주로 韓國產 타이어가 이란 代理店에 활발히 再輸出되고 있다.

今年 1月 이후 UAE 輸入商들은 韓國產 타이어 約 1만 2천本을 UAE의 화폐인 Dirham 支拂 조건으로 이란에 전부 販賣했으며, 조만간 在庫品이 모두 처분될 것 같다.

### 두바이의 타이어 再輸出 實績

(單位: US\$백만)

國 別	1982	1981	1980
이 란	7.64	13.50	31.98
사 우 디	1.95	0.91	1.02
카 타 르	0.84	0.51	0.99
바 레 인	0.28	0.08	0.02
쿠 웨 이 트	0.01	0.13	0.15
其 他	1.50	0.91	0.36
計	12.22	16.04	34.52

현재 所要되는 타이어의 規格과 價格은 다음과 같다.

### 現地 타이어의 規格 및 價格

(單位: DH)

타이어 規格	單價	타이어 規格	單價
600-12/4	60	560-13/4	55
645-13/4	75	645-14/4	75
695-14/4	80	155 SR 13	85
115 SR 13	90	155 SR 12	80

UAE는 現在 81年 이후부터 累積된 在庫品을 거의 販賣·出庫시켰으므로 國內에서 韓國産 타이어·튜브의 需要가 增加할 것으로 보인다고 한다.

(KOTRA 海外市場 83. 5. 24)

### ▲ Michelin, 82年度 40億프랑 赤字

프랑스의 타이어메이커인 Michelin은 世界타이어市場의 不況과 막중한 事業再編成費用으로 1982年度에 約 40億프랑(約 5억4,500萬달러)의 赤字를 냈다고 밝혔다.

同社에서는 “타이어 危機”에 對處하기 위한 努力의 結實이 차츰 나타나기 시작하였으며, 이러한 傾向은 1983年, 1984年까지도 繼續될 것이라고 하였다.

프랑스, 美國, 이탈리아에서 9,500名에 달하는 大幅의인 人員整理와 事業再編成에 많은 費用이 들었으나 1982年 下半期에는 이미 上半期보다도 業績이 현저히 改善되었다고 하며, 이러한 傾向은 1983年初에도 確認되었다고 한다.

同그룹에서는 Michelin이 아직도 世界 제 2位의 타이어 메이커로 登場하기 위한 擴張을 完了하지 못한 時期에, 美國 등의 世界自動車市場에서 長期間의 不況이 계속되자 이와 같은 業績不振이 야기되었다고 한다. 유럽 및 北美市場에서 Michelin은 昨年에 乘用車용타이어 販賣를 增加시켰으며, 大型車輛용타이어市場에서도 販賣率이 더 이상은 떨어지지 않도록 하였다.

1981년에는 利益을 보았던 同社의 海外事業도, 유럽에서의 事業再編成費用과 美國의 生産施設의 稼動開始로 赤字가 되었다. 同社의 稅後의 自己資金調達能力은 7億프랑 정도 마이너스로 되어 있으나, 브라질 事業이 赤字가 아니라면 이것은 플러스로 될 수 있다고 한다.

(Financial Times 83. 4. 26)

### ▲ Dunlop, 82년에 700萬파운드 赤字

타이어市場의 不況으로 Dunlop은 昨年에 大幅의인 人員整理를 實施했음에도 不拘하고 稅前 約 700萬파운드(約 1000萬달러)의 赤字를 냈다. 그래서 同社는 過去 10年來 처음으로 配當을 치

르지 못했다. 株式市場에서는 Dunlop이 82年에 赤字를 보게 될 것이라고 豫測하고 있었는데(81年은 收支均衡), 實際로 赤字額이 發表되자 同社의 株價는 3펜스나 떨어진 1株 52펜스로 되었다.

同社의 Campbell Fraser 會長은 同그룹의 主要問題點은 「유럽에서의 타이어産業」이라고 하였다. Dunlop은 유럽 타이어事業에서 約 2,600萬파운드의 赤字를 냈으며, 그 절반은 英國에서의 赤字라고 한다. 賣出額은 6,900萬파운드 增加하여 15億2,000萬파운드로 되었으나, 프랑스, 印度, 말레이시아의 子會社까지 考慮한다면 賣出額은 실제로 3% 減少되었다고 한다.

Dunlop의 營業利益은 1,100萬파운드 減少되어 4,100萬파운드로 되었으나, 그 중 下半期の 利益은 不過 1,200萬파운드만으로, 上半期 이후 業績이 急速히 惡化되었음을 나타내고 있다.

1983年에도 Dunlop은 業績이 계속 惡化되고 있으며, 유럽 타이어事業을 改善하기 위해서는 더욱 根本的인 措置가 必要하다고 同社에서는 말하고 있다. 同社에 의하면, 西獨에서는 業績이 改善되고 있으나, 프랑스, 英國, 아일랜드 등에서 不振하여 相殺되고 있고, 한편 英國內에서는 타이어 以外の 製品에 의한 利益은 改善되고 있으며, 美國 등의 海外子會社의 業績도 좋아지고 있다고 한다.

Dunlop은 昨年에 타이어 部門에서 從業員을 1000名정도 減員시켜 4,750名으로 줄였다. 그러나 現在에도 유럽에는 乘用車용타이어의 過剩 生産能力이 15%나 된다고 한다.

(Financial Times, 83. 4. 22)

### ▲ 아르헨티나, 타이어 生産 增加

— 1/4分期中 93만3,054本 —

83年 1/4分期中 아르헨티나의 타이어 生産은 前年同期對比 3.15%의 增加를 보였으며, 3月 中の 生産量은 2月對比 47%의 生産增加를 보였다. 1/4分期中 타이어 總生産量은 93만3,054本으로 82年 같은 기간의 90만4,508本에 비해 2만8,546本이 增加된 셈이다.

이와같은 生産량을 品目別로 분석해 보면, 가장 뚜렷한 生産增加를 보인 品目은 트랙터用 타이어로서 앞바퀴 및 뒷바퀴의 生産이 각각 48% 및 41% 增加되었다. 이와같이 트랙터用 타이어 生産이 증가된 것은 향후 農業分野의 景氣回復展望 때문으로 풀이되고 있으며, 1/4分期中 트랙터用 타이어의 消費量은 총 6만154本에 달했다.

83年 1/4分期中 타이어 生産實績

(單位: 本)

品 目 別	82. 1~3	83. 1~3	增減率(%)
乘 用 車	623, 354	611, 876	-1.84
반 트 렉	124, 135	135, 355	+9.03
트 렉	113, 547	124, 477	+9.62
트랙터앞바퀴	30, 432	44, 967	+47.76
트랙터뒷바퀴	10, 792	15, 187	+40.72
特殊타이어	2, 248	1, 192	-46.97
計	904, 508	933, 054	+3.15

그런데 乘用車用 타이어의 경우는 83年 1/4分期中 生産量은 82年 同期對比 2%가 감소되었다. 즉, 83年 1/4分期中 生産量은 61만1,876本이었고, 82年 同期에는 62만3,354本이 生産되었는데, 이는 國內 油價의 대폭적인 引上으로 인한 自動車 販賣不振과 사용억제가 主要原因이었다. (KOTRA 海外市場 83. 5. 25)

### ▲ 베네수엘라, 타이어 供給不足

— 輸入許可書 發給 지연으로 —

베네수엘라는 타이어 輸入時, 82年 11月 25日을 기해 輸入許可가 필수요건으로 되어 있다. 그 이후 베네수엘라 政府는 國內 製造業體가 충분히 國內需要를 충족시킬 수 있는 物量을 供給할 수 있다고 주장하면서 輸入商에게 타이어 輸入許可書를 전혀 發給하지 않고 있다. 그러나 실제로 베네수엘라는 타이어 不足 사태로 인한 곤란을 받기 시작했다.

특히 베네수엘라 政府가 外換管理를 발표한 83年 2月 18日부터 輸入商들은 銀行에서 外貨를 얻어 낼 수가 없어 그 결과 타이어 不足事

態는 더욱 심각해지게 되었다.

최근 政府側은 필수 原資材에 대해 최우선적인 外換使用을 허가하고 타이어用 外換은 1~3개월 이상을 대기해야 할 실정이다. 모든 輸入商들은 輸入許可書와 外換使用 許可書를 신청해야 하는데 몇몇 輸入商들은 수입허가서를 받았으나 外換使用 許可를 아직 못받고 있는 실정이다. 한편 타이어는 代替品이 없는 필수 품목이지만 外換使用의 우선순위가 훨씬 뒤져 있기 때문이다.

현재 이 나라의 國內 타이어市場의 움직임을 살펴보면 外換管理가 실시되기 이전의 어음 支拂條件이 120日이었으나 乘用車用 타이어 거래에서는 現金支拂이고 버스 및 트럭用 타이어의 거래에서는 90日이 通用되고 있다.

큰 輸入業者는 타이어 輸入許可書를 發給받았으나 外換使用 許可를 받지 못하고 있어 지난 6月 3日자로 現地 타이어協會는 國內 타이어 부족사태에 대한 대책을 政府에 建議했다.

이 나라 타이어市場의 在庫現況을 보면 트럭 및 버스用 타이어에 있어서는 新車用타이어의 需要가 감소되고 있으나, 不足한 상태는 아니다. 반면 乘用車用 타이어는 不足한 실정이며, 특히 6기통 車輛用이 부족하다. 그리고 産業車輛用 타이어는 부족하나 農業車輛用 타이어는 在庫品이 있다.

8月頃에는 乘用車用 타이어가 크게 不足할 것으로 예상되어 政府는 輸入業者들에게 輸入許可書를 발급하게 될 것으로 보인다. 또 트럭 및 버스用 타이어도 8月 이후에는 부족하게 될 것으로 보인다.

韓國業體는 딜리버리 지연으로 인해 外換使用許可상의 문제, I/L 有効期間 경과 및 販路의 상실 등이 야기되지 않도록 유의해야 될 것이며, 上述한 8月 市販을 겨냥하여 美國에 있는 창고기지 등을 최대한 活用하여 適期船積을 시도해야 할 것이다.

우리나라는 82年度에 514만 8천달러의 타이어·튜브를 베네수엘라에 輸出한 바 있다.

(KOTRA 海外市場, 83. 6. 17)

### ▲ 터키, 타이어 生産量 急増

今年 1~2月 기간중에 96萬本の 타이어·튜브가 4개社, 즉 Uniroyal, Pirelli, Goodyear 및 Lassa 에 의해 生産되었다. 이 중 27萬6千本이 乘用車用 타이어, 24萬7千本이 트럭 및 버스用 타이어, 8萬3千本이 트랙터用 타이어, 그리고 나머지 35萬4千本이 튜브이다.

터키의 業體別 타이어 生産現況  
(單位: 千本)

業體名	83年 計劃	83. 1~2	82. 1~2	增減 (%)
〈乘用車用 타이어〉				
合計	1,549	276	223	24
Uniroyal	544	120	84	43
Pirelli	383	75	55	36
Goodyear	304	45	47	△4
Lassa	318	36	37	△3
〈트럭·버스用 타이어〉				
合計	1,532	247	224	10
Uniroyal	412	80	58	38
Pirelli	362	69	64	8
Goodyear	317	50	42	19
Lassa	441	48	60	△20
〈트랙터·그레이다用 타이어〉				
合計	524	83	55	51
Uniroyal	121	24	13	84
Pirelli	81	11	12	△8
Goodyear	113	19	19	—
Lassa	209	29	11	163
〈튜브〉				
合計	2,598	354	399	△11
Uniroyal	768	126	132	△5
Pirelli	686	104	96	8
Goodyear	358	59	55	7
Lassa	786	65	116	△44

(KOTRA 海外市場 83. 6. 20)

### ▲ 볼리비아, 타이어 工場 設立豫定

볼리비아는 天然고무의 生産이 풍부한데, 同天然고무는 Beni 地域에서 주로 生産되고 있다. 볼리비아는 80년에 天然고무를 470萬달러 輸出했으며 81년에는 320萬달러를 82년에는 560萬

달러를 輸出하였다. 이 수치는 合法的으로 輸出된 金額이며, 볼리비아 天然고무 生産量의 80% 이상은 브라질로 密輸出되고 있는 실정이다.

따라서 볼리비아 政府의 關心事는 풍부한 天然고무 生産을 活用 또는 增進시키고자 Beni 地域에 開發地區를 설정코자 하고 있다. 現在 볼리비아 政府는 중요한 프로젝트로서 라파즈·베니 地域의 道路網을 연결하는 'Integration' 프로젝트를 조만간 完工할 계획이며 이에 따라 天然고무 生産地域에서 가까운 곳에 타이어 製造工場을 건설할 계획인 것이다.

이 프로젝트와 關聯하여 볼리비아 交通·通信省은 韓國으로부터 상기 言及한 타이어工場 建設을 위한 技術, 콘설턴트 用役, 노우하우 등의 제의를 받고자 하고 있다.

韓國으로부터의 제의는 Financing 또는 Barter Trade 등과 같은 조건으로 推進되기를 원하고 있으며, 同交通·通信省은 이미 루마니아로부터 오퍼를 받았다고 한다.

볼리비아의 타이어 需要는 漸增하고 있으나 100% 全量 輸入에 의존하고 있다. 한편 볼리비아는 同狀況을 개선시킬 수 있는 필요한 原料(즉, 天然고무)가 풍부하므로 조만간 國內 需要의 충당은 물론 ANDEAN 市場으로까지 輸出할 수 있을 정도로 生産할 수 있는 타이어工場을 國內에 建設할 계획인데, 일단 볼리비아에 타이어工場이 建設되면 타이어 輸入은 自動的으로 減少될 것이다.

따라서 韓國은 機械 및 장비·부품공급 및 建設·콘설턴트 用役, 技術 이전, 노우하우와 聯關되어 있는 同프로젝트에 積極的으로 참여해야 할 것이다. (KOTRA 海外市場, 83. 6. 22)

### ▲ 新고무 長期 需要 豫測

國際合成고무生産者協會(IISRP)의 제24回年次總會에서 世界の 新고무 長期 需要豫測이 發表되었다. 同豫測은 極東, 유럽, 北美, 中南美 등 4部會가 각각 地域的으로 分擔하여 豫測한 것이다.

同豫測에 의하면 1982年의 世界 新고무 需要

■ 國內外 뉴스

展望은 1,080萬1,000톤으로 前年比 5.6% 減少되었으며, 1980年 이후 3年連續으로 減少現象이 나타났다. 이것은 제 2次 石油波動 이후부터 世界景氣가 沈滯되었기 때문이라고 볼 수 있다.

品目別로 보면 合成고무는 7,192,000톤으로 前年比 7.8% 減少되었으나, 天然고무는 價格이 比較的 低廉했기 때문인지 3,609,000톤으로

前年比 1.1%밖에 減少되지 않았다. 따라서 合成고무 使用比率이 81年의 68.1%에서 82年에는 66.6%로 低下되었다.

그러나 1983年 중반부터는 世界景氣가 서서히 풀릴 것으로 보아 83年 이후부터는 合成고무나 天然고무가 다같이 每年 2~3% 정도 增加될 것으로 豫測하고 있으며, 合成고무의 使用比率도 조금씩 上昇될 것으로 分析되고 있다.

品目別 世界 新고무 消費豫測 (共産圈 除外)

(單位：千噸)

IISRP (國際合成고무生産者協會)

	1981 (實績)	1982 (豫想)	1983	1987	1990	1992
S B R 솔리드	2,545	2,290	2,362	2,687	2,928	3,062
S B R 라텍스	311	276	287	316	336	349
B R	866	793	830	956	1,038	1,094
I R	177	142	143	167	180	187
E P D L	328	314	332	388	435	462
C R	264	240	247	273	286	297
니트릴 솔리드 및 라텍스	175	165	172	194	209	219
其 他	516	451	469	531	581	611
合 成 高 무 計	5,182	4,671	4,842	5,512	5,993	6,281
天 然 高 무	2,924	2,887	2,969	3,279	3,514	3,662
新 高 무 合 計	8,106	7,558	7,811	8,791	9,507	9,943
合 成 高 무 比 率 (%)	63.9	61.8	62.0	62.7	63.0	63.2

世界 新고무 消費豫測

(單位：千噸)

IISRP

	1981 (實績)	1982 (豫想)	1983	1987	1990	1992
合 成 高 무	7,798	7,192	7,424	8,393	9,220	9,842
天 然 高 무	3,650	3,609	3,701	4,044	4,309	4,477
新 高 무 合 計	11,448	10,801	11,125	12,437	13,529	14,319
合 成 高 무 比 率 (%)	68.1	66.6	66.7	67.5	68.2	68.7

共産圈 全體의 新고무 消費豫測

(單位：千噸)

IISRP

	1981 (實績)	1982 (豫想)	1983	1987	1990	1992
合 成 高 무	2,616	2,521	2,582	2,881	3,227	3,561
天 然 高 무	726	722	732	765	795	815
新 高 무 合 計	3,342	3,243	3,314	3,646	4,022	4,376
合 成 高 무 比 率 (%)	78.3	77.7	77.9	79.0	80.2	81.4

(ゴム報知新聞, 83.6.13)