

뉴질랜드의 타이어 産業

協會 李 成 殷

1. 概 要

뉴질랜드의 年間 타이어 需要量은 約 150萬本이다. 이와같은 需要水準은 80年代 中後盤에서도 큰 變動은 없을 것으로 보인다. 뉴질랜드에는 現在 3個의 타이어 製造業體가 있으며 이들 3個社의 總生産能力은 同市場 需要量을 充足시키고도 남는다. 타이어業界 中에서 가장 큰 會社는 Dunlop 이나 同社 製品의 一部는 Good-year 에서 販賣하기로 되어 있다. 2 번째로 큰 業體는 Christchurch 에 있는 Firestone 이며, 3 번째가 Auckland 에 있는 Feltex 의 子會社인 Reidrubber 이다.

뉴질랜드의 타이어市場은 新製 타이어가 55% (交換用타이어가 40%이고 新車用타이어가 15%이다)이고 나머지 45%는 再生타이어로 되어 있다. 交換用타이어의 約 半 정도는 小賣商을 통하여 販賣되고 있으며, 나머지 半 정도는 自動車 修理店을 통하여 販賣되고 있다. 再生타이어市場에서도 이들 3個 타이어 제조 회사의 販賣實績은 거의 같은 水準이나 많은 再生타이어 專門業體들과 치열한 競爭을 하고 있다. 그러나 トラック用 再生타이어市場에서는 Freightways 의 子會社인 Bandag 社가 3分の 1 以上을 供給하면서 同市場을 支配하고 있다.

2. 需 要 動 向

뉴질랜드의 乘用車 保有台數는 1969 / 70년에

891,202台였으나 10年後인 1979 / 80년에는 1,322,493台로서 48.4% 增加되었다. 한편 同期間에 トラック·버스의 保有台數도 181,691台에서 266,736台로 46.8% 增加되었다. 이와같이 自動車 保有台數는 增加되었으나 타이어 消費量은 最近 스틸 래디알 타이어의 出現으로 新製타이어의 年間需要量은 約 150萬本の 現在水準으로 持續될 것 같다. 1980年代에도 同國의 타이어 需要量은 늘어나지 않을 것이라고 展望하는 理由는 新製타이어 및 再生타이어의 壽命延長과 引上된 타이어 價格에 대한 消費者들의 意識 때문이라고 볼 수 있다.

뉴질랜드 타이어市場은 新製 타이어가 55% (交換用타이어 40%, 新車用타이어 15%)이고, 나머지 45%는 再生타이어인데, 또한 再生타이어의 約 4分の 3은 新製타이어業體에서 장악하고 있다. 再生타이어業體에서 가장 두드러진 業體는 Freightways 의 子會社인 Bandag 社이다. 특히 大型 トラック用타이어를 再生하는 社會들은 앞으로 大型 스틸 래디알 타이어를 많이 再生하게 될 것이 分明하므로 企業의 合理化(統合)로 利潤을 얻어야 될 것이다. 또한 再生타이어業體들은 南太平洋國家들과 契約하여 이들 國家로부터 古타이어를 輸入·再生하여 다시 再輸出하고 있다.

3. 生 産 動 向

1980年 乘用車用 타이어 生産量은 1,411,300本이고, 大型타이어 (트랙터 및 トラック用)生

產量은 251,200本이었다(表 1). 또한 튜브生產量은 乘用車用이 835,400枚이고 大型自動車用이 184,900枚이다. 타이어生產은 1970年代 초반의 油價波動 이후 事實上 침체상태였으며, 그 후 점차 回復勢를 가져왔으나 70年代 후반의 제 2 石油波動으로 다시 침체되고 말았다.

이렇게 하여 最近 乘用車用타이어 生産實績의 最大記錄을 나타낸 것은 1977年の 1,558,700本이고, 이에 따라 乘用車用 튜브의 記錄은 다음 해인 1978年 891,800枚로 나타났다. 한편 大型타이어의 生産에서는 1980년에 過去의 피크였던 1975, 1977年度 實績을 능가하여 처음으로 25萬本臺를 돌파한 점으로 보아 車輛燃料費에 의한 直接的인 영향은 없었던 것 같다. 또한 大型 튜브 生産實績에서도 1980년에 最高記錄을 세웠다.

뉴질랜드의 타이어 産業은 1945년에 生産이 開始되었다. 政府에서는 當時에 全世界의으로 타이어 供給이 不足한 점을 감안하여 國內 타이어 製造業을 許可하여, 戰略적으로 3 個社에서 生産하도록 하여 오늘날까지 持續되어 왔다. 즉 Reidrubber (Auckland 에 있는 Feltex 子會社), Dunlop NZ (Wellington 所在) 및 Firestone NZ (Christchurch 所在)이다. 그리고 뉴질랜드 與件으로 보아서는 4 번째 타이어 會社의 設立은 不必要(需要가 없으므로)하기 때문에 會社設立

은 許可할 수 없고, 4 번째 타이어 會社가 設立되어 生産할 타이어·튜브의 生産量을 Dunlop에서 生産하여 뉴질랜드에 있는 Goodyear 에 供給하여 販賣토록 하였다.

뉴질랜드에는 위에서 말한 3 個 新製 타이어 메이커 以外에도 航空機用 타이어만을 專門的으로 再生하는 1 個 會社를 包含하여 50 個 以上(1980년에 53 個)의 再生타이어 工場이 있다. 이들 會社들이 가장 밀집되어 있는 곳은 Auckland 地方이다.

新製 타이어 메이커들은 原資材를 거의 輸入에 依存하고 있는 實情이다(특수한 경우는 除外, 또한 輸入免許없이도 輸入可能). 트레이드 配合 고무는 타이어 메이커와 Bandag 社에서 製造하였으나 다시 輸入原資材를 使用하고 있다. 한편 再生타이어 業者들은 주로 國內 古타이어(원단)에 依存하고 있으나, 供給不足으로 輸入을 하기도 한다. 일부 再生設備은 國內에서 製造되기도 하나 大部分의 設備은 輸入되고 있다. 輸入은 自由化되어 있으나 運賃 이외에 關稅 및 販賣稅까지 부과되어 실지 輸入價格은 대단히 높다.

타이어業界의 從業員數는 1980년에 新製타이어 메이커 3 社에서 約 1,475名이고, 再生타이어業界에서 1,000名以上 된다. 그리고 勞動力의 90%以上이 男性이다. 特殊技能職級을 除外한 一般職級の 人力不足에는 別다른 問題가 없으며, 賃金도 同國製造業界에서는 平均以上을 維持하고 있는데도 勞使關係에 가끔 問題가 야기되기도 한다.

工場稼働率도 新製 타이어 메이커에서는 1 日 3 交代, 週 5 日 勞動을 基準으로 90%를 超過하고 있으나, 再生타이어 業界의 稼働率은 원단(古타이어) 不足으로 不過 30~40%에 지나지 않는다. 그러나 全國적으로 生産되는 製品의 種類는 많다.

4. 輸入 動向

뉴질랜드는 國內 타이어 및 튜브産業을 보호하기 위하여 輸入 타이어에 대해서는 40%의 關

뉴질랜드 타이어·튜브 生産實績 推移
(1973~80)

(表 1)

	타 이 어 (1000本)		튜 브 (1000枚)	
	乘用車用	트럭·버스用	乘用車用	트럭·버스用
1973	1,480.0	188.8	785.0	138.3
1974	1,390.9	230.2	756.4	153.8
1975	1,315.4	248.1	811.2	170.4
1976	1,468.3	204.6	753.3	145.4
1977	1,558.7	246.7	846.5	157.1
1978	1,289.2	235.3	891.8	157.5
1979	1,415.7	233.0	889.8	154.7
1980	1,411.3	251.2	835.4	184.9

資料: The New Zealand Tyre·Tube and Retreading Industry Development Plan to 1991.

*트럭·버스用에는 트럭더용 包含.

稅를 賦課하고 있다. 그리고 國內에서 生産되고 있는 타이어 規格이나 튜브는 輸入이 禁止되어 있다.

輸入타이어에 대한 主要問題點은 大型스틸레디알 타이어에 關한 것이다. 同타이어에 對해서는 타이어 메이커들이 그 市場規模가 그렇게 크지 않기 때문에 뉴질랜드에서는 지금까지 同大型 스틸 레디알타이어를 製造하지 않아 10% 밖에 關稅가 賦課되지 않았다. 또 한편으로는 同輸入타이어가 性能이 우수하여 一般의으로 人氣도 좋았다(新製, 再生 다같이). 政府自體에서도 NZ Rail에서 大型 旅客버스에 스틸 레디알 타이어를 長距離用으로 使用한 후부터는 主要購買者가 되었으며, 同타이어는 主로 Bridgestone과 Michelin에서 供給하고 있다.

타이어·튜브의 總輸入實績은 價格面으로 볼

때 1978/79年~1980/81年 사이에 約 2倍 以上으로 늘어났으나 그 중에서 特이하게도 트럭·버스用 타이어 輸入은 同期間內에 3倍以上으로 增加되었다(表 2). 그리고 輸入實績中 가장 현저하게 나타나는 國家는 日本으로서 同國은 뉴질랜드에 大型 레디알 타이어가 生産되지 않는 點을 가장 有效하게 利用, 그들의 供給實績을 1978/79~1980/81年 사이에 NZ \$ 557,000에서 NZ \$ 3,142,000로 거의 6倍나 增加시켰다.

뉴질랜드의 타이어 輸入對象國 중에서 가장 두각을 나타낸 國家는 日本으로서 1976/77年에 總輸入額의 30%를 차지하였고, 1980/81년에는 46%를 차지하였다. 이와 반대로 다른 두 主要輸入對象國인 英國과 美國은 占有率이 英國은 14%에서 12.5%로, 美國은 23%에서 16%로 각각 떨어졌다. 1976/77年과 1977/78년에는 사이

뉴질랜드의 타이어·튜브 輸入現況

(表 2) (1976/77~1980/81) (單位: CIF, NZ \$1,000, 每年 6月末 基準)

		輸 入 對 象 國					計
		日 本	英 國	美 國	其 他		
모 터 카	78 / 79	556	228	465	567	1,816	
	79 / 80	1,217	298	507	944	2,966	
	80 / 81	2,175	265	970	914	4,324	
트 럭 · 버 스	78 / 79	557	897	76	459	1,989	
	79 / 80	1,642	1,849	265	1,225	4,981	
	80 / 81	3,142	1,729	391	1,052	6,314	
航 空 機	78 / 79	—	57	58	65	180	
	79 / 80	118	31	108	109	366	
	80 / 81	—	6	113	69	188	
튜브 및 其他 (再生타이어 包含)	78 / 79	1,482	316	911	1,465	4,174	
	79 / 80	2,140	244	1,830	2,026	6,240	
	80 / 81	2,485	148	1,312	2,357	6,302	
合 計	76 / 77	2,288	1,044	1,749	2,451	7,532	
	77 / 78	2,310	1,606	1,621	3,904	9,441	
	78 / 79	2,595	1,498	1,510	2,556	8,159	
	79 / 80	5,117	2,422	2,710	4,304	14,553	
	80 / 81	7,802	2,148	2,786	4,392	17,128	

註: ① 1976 / 77年, 1977 / 78年 實績에는 自轉車用 타이어 包含.
 ② 自轉車用 타이어 輸入實績: 1978/79에는 NZ\$ 100萬, 1979/80에는 NZ\$ 180萬.
 ③ 合計에는 自動車에 끼워서 輸入된 타이어도 包含.

클용 타이어가 포함되어 있으므로 착오없어야 하며, 특히 1979/80년에 輸入이 급증된 것은 輸入規定節次가 變更되었기 때문이라고 한다. 주로 스틸 래디알 타이어를 輸入하고 있는 輸入商들은 輸入許可承認을 받아야 輸入하도록 되어 있으며 또한 타이어 原產地에 關係없이 모든 타이어에는 販賣稅 20%가 賦課된다(農耕用과 特殊 타이어는 除外). 主要 輸入商들은 다음과 같다. LM Wright, Ace Traders, NZ Motor Distributors, Auery-Wood, Steel Bros NZ, General Tire Services, Off The Road International Ltd 등이다.

5. 輸 出 動 向

그 동안은 뉴질랜드 타이어 社會들은 生産費가 높고 輸出市場과의 距離關係로 즉, 運賃이 높

아 輸出에 지장이 많았으나, 最近에는 政府의 적극적인 輸出獎勵策에 힘입어 剩餘生産能力을 輸出로 돌릴 수 있게 되었고, 또한 輸出이 伸長되어 工場稼働率도 높아졌다. 그러나 作業은 週中에 하여야 하지 輸出用타이어 生産때문에 週末에 作業을 한다는 것은 非經濟的이다.

1980/81年度 輸出額은 NZ\$ 1,000萬이나 그 중 80%는 濠州로 輸出되고 있다(表 3). 1976/77年度 輸出實績 NZ\$ 367,000에 比하면 相當한 增加 추세를 보이고 있다. 當時에는 오직 少量의 人氣規格과 高級乘用車用 타이어가 主要 輸出되었으나, 지금은 一般的인 타이어까지 포함되어 輸出되고 있다.

6. 타이어 市場 및 流通構造

타이어 市場에서는 Dunlop 과 Firestone 의

뉴질랜드의 國別 타이어·튜브 輸出現況

(表 3) (1976/77~1980/81)

(單位: FOB, NZ\$1,000, 每年 6月末 基準)

		輸 出 對 象 國				
		濠 州	외 지	美 國	其 他	計
모 터 카	78/79	205	144	380	88	817
	79/80	1,715	35	796	117	2,663
	80/81	4,779	18	999	169	5,965
트럭·버스	78/79	116	1	—	111	228
	79/80	1,220	4	1	56	1,281
	80/81	2,862	40	3	126	3,031
航 空 機	78/79	—	—	2	—	2
	79/80	—	—	1	3	4
	80/81	1	—	—	—	1
튜브 및 其他 (再生타이어 包含)	78/79	2	104	3	26	135
	79/80	92	509	5	123	729
	80/81	504	385	3	231	1,123
合 計	76/77	38	77	191	61	367
	77/78	535	126	422	129	1,212
	78/79	326	250	385	241	1,202
	79/80	3,027	548	803	299	4,677
	80/81	8,146	443	1,005	526	10,120

註: ① 1976/77年, 1977/78年 實績에는 自轉車用 타이어 包含

② 自動車에 끼워서 輸出된 타이어도 包含.

競争이 점차 더해가고 있다. 아직은 이들 사이의競争이 심각한 상태는 아니나, 이들은 또輸入타이어와 再生타이어 專門業者들로부터도 위협을 받고 있다. 英國과 美國으로부터의 타이어 輸入量은 점차 줄어들고 있는데, 이에 反해서 Dunlop 과 Firestone 이 母會社로부터 그만큼 量을 直接 輸入하고 있다. 國內적으로는 B-andag 社의 登場과 타이어 價格이 점차 引上되고 있는 것을 意識한 消費者들이 全般的으로 再生 타이어를 選好하는 傾向이므로 Dunlop 과 Firestone 의 成長은 한층 위축당하고 있다.

國內 3個 타이어業體에서는 全國의인 販賣 組織을 통하여 小賣商들과 主要 需要者들에게 봉사하고 있다. 타이어 및 튜브 輸送에서는 道路와 鐵路를 다같이 利用하고 있으나 道路運送의 경우는 150km 以上되는 距離는 規定上 禁止되어 있으며, 鐵道運送의 경우는 時間적으로 늦고, 運賃이 비싸므로 一般的으로 널리 利用되지 않고 있다. 그러나 販賣網이 全國의으로 넓지 못하고 尙상 地域의으로 運營되고 있는 再生 타이어業者들에게는 別로 問題될 것이 없다.

타이어 價格은 業體들로 하여금 一定한 價格을 策定토록 하고 있으므로 뉴질랜드에서는 어느 곳에서 販賣되던 特殊型의 타이어, 튜브에 對해서는 같은 價格으로 販賣되고 있다.

Dunlop, Firestone 및 Goodyear 에서는 각각 그들의 타이어를 輸入, 全國의인 販賣網을 통하여 많이 販賣하고 있다. 그러나 이들 타이어는 販賣센터를 통하여 小規模의인 기타 브랜드를 취급하는 代理店에까지도 供給하고 있지만, 事實上 同대리점들은 自己들의 취급 製品만을 販賣하게 된다. 그러나 어떤 代理店에서는 오직 最終 消費者가 찾을 경우에만 同브랜드를 直接 購入하여 販賣하기도 한다.

7. 타이어 産業 展望

뉴질랜드 政府는 타이어産業을 發展시키기 위하여 企業의 合理化와 保護關稅를 計劃하고 있다. 뉴질랜드의 國內産業開發委員會에서는 1981年 末부터 1991年까지의 뉴질랜드의 타이어·튜

브 및 再生타이어 産業의 開發計劃에 대한 調查 研究結果를 發表하였다. 그 主要內容은 다음과 같다. 現在 뉴질랜드 타이어 産業의 國際競争力을 提高시키는데 障害要因이 되고 있는 것은 타이어 生産能力이 過剩인데다가 타이어 市場까지 침체되어 앞으로 稼動率을 높일 수 없는 데 있다. 그러나 國內 타이어 業界는 國內 타이어 使用條件에 맞는 타이어를 製造할 수 있는 能力이 있으므로 輸入을 하지 않아도 되며, 따라서 外貨節約이 되므로 뉴질랜드 經濟에 공헌할 수 있다고 하였다.

이 外貨節約분은 타이어 및 튜브産業의 支援에 使用할 수가 있다. 또한 國內製品과 輸入製品을 競争시키는데는 長期的인 面에서 보면, 根本的으로 保護關稅로서 保護해주어야 되겠지만, 우선은 關稅效果를 알기 위하여 試驗的으로 5年間의 輸入自由化期間을 定하여 施行하는 것이 좋을 것이라고 말하고 있다.

同産業開發委員會에서는 타이어産業에 어떤 變화가 必然的으로 일어날 것으로 믿고 있기 때문에 만약 同委員會의 開發計劃이 잘 이루어진다면, 즉 3個의 工場이 再編 또는 合理化될 것이다. 이와 같은 再編 또는 合理化計劃에 따라서 타이어 및 튜브市場을 開拓, 確保하려는 努力에 따라 未來의 新製 및 再生 타이어 業界의 판도가 左右될 것이다.

또한 타이어 産業을 效果的으로 發展시키려면 政府에서 우선, 타이어工場을 사거나 또는 施設을 할 때 各種 支援을 해주며, 또 工場을 팔 때에는 販賣稅를 면제해주고, 타이어 運送時費用도 節減되도록 積極적으로 도와주어야 될 것이라고 提示하고 있다.

(Rubber Trends, 82. 12)

