

# 아르헨티나의 타이어 시장

協 會 金 民

## 1. 타이어業界 現況

아직도 Radial타이어 需要가 많지 않은 시장이 있다면 이는 바로 아르헨티나를 두고 말하는 것 같다. 年 400%의 인플레이, 無氣力한 通貨, 政府의 物價政策失敗, 實質賃金の 低下 등으로 타이어 販賣量이 30~40% 줄어들자 아르헨티나의 3大 톱 타이어 메이커들은 Steel belted Radial타이어 開發에 뛰어들고 있다.

Firestone de la Argentina SAIC, Neumaticos Goodyear SA, Fate SAICI 등 3個社는 1981년부터 아르헨티나에 乘用車用 Steel belted Radial타이어를 宣傳하여 왔다. 그러나 420萬臺의 乘用車 중 거의 절반과 트럭의 95%가 Bias타이어를 끼고 있는 同市場이 차츰 Radial타이어와 같은 高級 타이어로 轉換하기 시작한 하였으나 經濟的인 要因들이 Steel belted Radial타이어의 普及에 많은 어려움을 주고 있다.

不過 2年前만 하여도 아르헨티나는 輸入商의 天國이었다. 그러나 英國과 포크랜드의 戰爭 1年後에 經濟는 도탄에 빠졌다. 1981년에 美貨 1달러當 2,000 peso 하던 것이 現在는 65,000 peso(暗時勢는 95,000 peso 이상)이고, 外債가 360億달러에 이르자 아르헨티나는 保護貿易主義國家로 둔갑하였다. 自動車로부터 꽃병에 이르기까지 輸入에만 의존하던 當時에는 亡하겠다고 아우성치던 國內産業들은 이젠 전혀 다른 局面, 즉 國內生産이 가능한 것은 더

이상 輸入할 수 없도록 하는 政策을 맞게 되었다.

타이어 産業도 例外는 아니었다. 타이어 輸入을 禁止하지는 않기 때문에 輸入規制라고는 할 수 없지만 月平均 200달러를 버는 사람이 120달러나 하는 브라질의 乘用車用 Radial타이어를 살 수는 없는 것이라고 Fate의 Miguel Madanes 部長은 말하였다.

4개의 國內 타이어業體 중 이 나라 唯一의 순수 아르헨티나業體인 Fate는 1981년에 國內 最初로 Steel belted Radial타이어를 市場에 소개하였다. 그러나 同社의 AR-27 Maxi Radial은 Ford Motor의 Pick-up車輛用으로 특별히 開發한 것이었다. 乘用車用으로는 Firestone de la Argentina SAIC에서 昨年 4월에 最初로 S-211을 全國 市場에 내놓았다. 그러나 “처음에 呼應을 얻지 못한 것은 當然하지요, 그때가 바로 Malvinas 戰爭으로 反美感情이 高調되었을 때니까요. 그럼에도 不拘하고 S-211의 販賣는 우리들의 豫測을 훨씬 뛰어넘어 成功的이었읍니다”라고 Firestone의 販賣擔當 部長인 Riccardo del Ponte는 말하였다.

1982年 10월에 Fate는 乘用車用으로 AR-28 Super Radial을 市場에 내고, 또 不過 5個月 후에는 Goodyear가 國産 Grand Prix S를 선 보였는데, 乘用車用 Steel belted Radial타이어는 이미 칠레, 브라질, 프랑스, 스페인 등으로부터 輸入하고 있었다. Pirelli Coplan SAIC는 最近에 가끔 트럭 및 乘用車用 Steel belted Radial타이어를 宣傳하고 있는데, 業界消息에

의하면 同社는 今年内에 곧 Radial化를 推進하게 될 것이라고 한다.

Fate, Firestone 및 Goodyear는 이곳의 3대타이어 메이커로서 市場占有率は 거의 비슷하다. 이들은 數年間 각기 約 30%의 市場 몹을 가지고 있는데 Goodyear가 1位, Fate가 2位, Firestone이 3位로서 불과 1~2%의 근소한 差異가 있을 뿐이며, 나머지 10%는 Pirelli가 차지하고 있다. 그러나 問題는 過去 2年間 販賣實績이 35%나 떨어짐(80년에 560萬本, 81년에 380萬本の 販賣量이 82년에는 370萬本으로 減少됨)에 따라 싸움이 激化되고 있다.

## 2. 輸入動向

輸入타이어는 1980년에 12% 增加하였으나, 昨年에는 6%밖에 增加하지 않았다. 이곳에서 제일 큰 輸入商인 Michelin Argentina SAICF는 Radial이 다른 것보다 價格이 50%나 비싸 극소수를 除外하고는 팔리지 않게 되자 乘用車用 Radial 타이어 市場에서는 사실상 存在가 없어 버렸다. 그러나 트럭용 타이어市場에서는 Michelin이 굳건히 8~10%의 市場占有率을 확보하고 있다.

타이어를 가장 잘 選擇하자면 무엇으로 할 것인가 하고 아르헨티나인에게 묻는다면, “그것은 당연히 安全性이지요”라고, 過去 5번이나 世界챔피언을 땀던 Car Racer인 Juan Manuel

Fangio는 Goodyear의 Grand Prix S의 TV 宣傳廣告에서 말하고 있다? 實質所得이 계속 떨어져 지속되고 있는 인플레이와는 겨룰 수 없는 아르헨티나인들에게는 Radial타이어의 價格이 심각한 問題였다. 그 價格은 Textile Radial보다는 10~20% 높고, 從來의 Bias 타이어보다는 2倍 以上이나 비싸기 때문이다.

1982년에 自動車 販賣量이 40%나 줄게되자, Goodyear의 販賣部長인 Hugo Rodriguez는, 비싼 Radial타이어의 發賣時期가 맞지 않았다고 한다. 그러나 Goodyear에서는 輸入車나 國產高級乘用車를 가진 사람들은 어차피 Radial타이어를 셋트로 구입하게 될 것이라고 希望을 걸고 있다. Firestone의 del Ponte는 비록 現在는 Steel Radial이 交換用市場에서 가장 많이 팔릴는지 모르지만, 앞으로 5年以内に 新車用市場에서도 Steel Radial이 Textile Radial을 구축할 것으로 본다고 하였으며, 또한 그는, 現在는 Ford의 最高級모델인 Taunus, Peugeot의 最新 모델 505 및 Renault의 R18만이 Steel Radial타이어가 맞게 되어 있으나, 어쨌든 요즘은 高級車가 가장 많이 팔리고 있지 않느냐고 하였다.

General타이어가 Fate에게 提供하는 外國의 Know-how 및 最新設備에 대한 큰 投資가 1977~1980년에 이루어져 昨년에 Steel Radial을 生産하게 되었는데 (Fate는 乘用車用 Steel belted Radial타이어에 대한 Know-how는 독자적으로 개발하였음), 그 당시만 하여도 아르헨티나의 對外信用度가 높아 外國銀行들로부터 莫大한 外貨를 빌려 쓸 수 있었다고 Fate

아르헨티나 타이어生産實績

(1982) (單位:本)

타이어品目別	生産量
乘用車用	2,414,280
픽업용	537,179
트럭용	536,646
트랙터용	164,687
불도저용	63,101
建設車輛用	7,587
모터사이클용	346
計	3,723,826

資料: 아르헨티나 타이어協會

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(%)
乘用車用	623,354	611,876	-1.84
반트럭용	124,135	135,355	+9.03
트럭용	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

의 總務담당 매니저인 Madanes 는 말하였다. 1980년과 1981년에는 peso 貨의 強勢로 輸入 車의 價格이 國產車의 절반밖에 되지 않자 輸入 車가 市場을 휩쓸게 되고 國內 타이어 生産業 者들은 大量의 타이어를 브라질과 南部유럽으로 부터 輸入하여 팔았다.

### 3. Radial 타이어의 開發

現在는 自動車와 部品輸入이 일부 금지되어 Fate 와 같은 國內業體에 발판을 주게 됨으로 外國產과 競爭하게 되니 Firestone, Goodyear, Pirelli 에서도 輸入보다는 國內生産에 熱을 올리고 있다. 트럭用 市場은 例外로서 4 大타이어 메이커가 Michelin 과 其他 몇개의 작은 輸入商(國內生産이 안되는 Steel belted Radial 타이어를 輸入하는)들과 競爭을 하고 있다. 그리고 Firestone 과 Fate 는 惡路에 맞는 大型트럭用 Radial 타이어 開發을 둘러싸고 競爭을 벌리고 있다.

Madanes 는 말하기를 國產 트럭用 Radial 타이어의 試製品이 今年 중반쯤에는 나오게 될 것 같다고 하고, 그는 또 General 타이어의 技術 支援에도 몇가지 問題點이 있을 것 같다고 하였다. 즉, 아르헨티나에는 유럽產 乘用車들이 많이 輸入되고 있으므로 이와같은 유럽型 乘用車用타이어에 美國 技術을 그대로 적용하게 될 경우에는 어떠한 問題가 야기될 것 같다는 것이다.

트럭 및 乘用車用 Radial 타이어 輸入品 販賣는 1980년에 3,400萬달러로 피크였고 昨年에는 1,300萬달러로 줄었다. 輸入關稅는 Latin America Industries 會員國家는 30%이나, 다른 3 國은 38~43%이다. 타이어業體들이 不滿을 나타내고 있는 이와같은 中南美會員國에만 有利한 政策은 互惠의 이 못되므로 아르헨티나

의 輸出面에서는 많은 支障을 초래하게 된다. 따라서 타이어協會에서는 이를 시정하려고 애쓰고 있는 실정이다.

타이어協會 會長인 J.L.Paquien 氏에 의하면 國內 타이어메이커에 影響을 미치고 있는 또다른 問題點은, 一部 原資材에 대한 高率의 輸入 關稅는 有益하지 않다는 것이다. 同會長은 또 現在 關稅引下를 위하여 對政府交涉을 벌리고 있지만, 한 예로서 Steel 의 輸入關稅가 45% 인데, 이것은 乘用車用 Steel belted Radial 타이어 部門의 成長을 促進시키려고 原價節減에 애쓰고 있는 國內 타이어 生産業者的 努力을 沮害하는 것이라고 하였다.

Pirelli 의 Pablo Masera 部長에 의하면 1年 도 채 안되는 期間에 3大타이어 메이커가 乘用車用 Steel belted Radial 타이어를 한꺼번에 發賣한다는 것은 너무나 集中된 것 같다고 하였다. 그는 또한 Pirelli 의 市場調查報告에 의하면, 요즘 實需要者들은 타이어의 트레드가 다양해서 중이쪽 같이 너덜거리기 전에는 新製타이어를 살 생각도 하지 않으며, 심지어 大部分의 顧客들은 Steel belted Radial 타이어가 어떤 것인지 조차 모르고 있다고 하였다. 끝으로 그는 乘用車用 Steel belted Radial 타이어는 製品에 대한 認識이 달라지기 전에는 採算性있는 事業이 될 수 없다고 結論지었다.

그러나 Firestone, Fate 및 Goodyear 는 새로운 타이어에 대한 認識을 增進시키기 위하여 最善을 다하고 있으며, 또 아르헨티나 사람들에게, Radial 타이어는 壽命이 25%나 더 길뿐 아니라, 濕潤 또는 乾燥鋪裝路에서도 보다 安全하기 때문에 그 높은 價格이 보상된다는 점을 納得시키려고 集中的으로 宣傳을 하고 있다.

이와같은 타이어 販賣戰의 成敗는 今年의 經濟與件의 여하에 달려 있다 하겠다.

(Rubber & Plastics News, May 9, 1983)