

國內外 뉴스

▲ 브라질, 農業用 트랙터 타이어 需要急増

— 85年度 8萬個 輸入豫定 —

브라질은 自國內 트랙터 타이어 生産이 國內市場 需要를 충족치 못해 12萬個의 타이어를 輸入해야 할 立場에 있다. 이 중 4萬個는 이미 84年 中에 輸入했으며, 나머지 8萬個는 85年에 輸入할 계획으로 있다.

브라질 타이어工業協會 (ANIP)의 발표에 의하면 이와같은 타이어의 不足現象은 84年度에 農業用 트랙터 販賣臺數가 前年對比 75%나 大幅 增加했기 때문이라고 한다. 브라질은 트랙터 工業界에선 84年度에 5萬 5千臺의 트랙터를 生産할 계획을 세운바 있는데, 이는 83年度의 2萬 6千臺에 비해 2倍 이상 增加된 것이다.

이와같이 브라질의 트랙터 生産이 急増되고 있는 것은 中南美 隣接국으로의 輸出增加와 國

內農業의 活氣로 그 需要가 늘어나고 있는데 기인하는 것이며, 트랙터 生産의 증가와 더불어 타이어 生産 역시 增加하여, 브라질은 84年 1~9月 中 18萬 2千個의 트랙터 타이어를 生産하여 83年의 總生産量인 17萬 4千個를 크게 超過하였다.

트랙터 타이어는 트랙터 生産工場에서 뿐만 아니라 農村에서도 크게 不足되고 있는 실정이라 한다. 즉, 브라질 農村에는 約 60萬臺의 트랙터가 運行되고 있는데, 특히 交換用 타이어의 供給이 不足되어 많은 애로를 겪고 있다고 한다.

브라질의 경우 트랙터용 타이어는 D/A180日 또는 360日 條件으로만 輸入이 可能하며 輸入商들의 輸入希望規格 및 數量은 下表와 같다.

(KOTRA, 海外市場 85.1.4)

▲ Yokohama 고무, 말레이시아에서 타이어 現地生産

Yokohama 고무는 지난 11月 1日 記者會見에서 『말레이시아에 合辦會社를 設立하여 Yokohama 브랜드의 타이어를 現地生産하기로 合意했다』고 밝혔다. 즉, 말레이시아의 Pernas-Sime Darby Holdings 社와 合辦으로 自動車用 타이어와 二輪車用타이어의 製造販賣會社를 設立, 技術援助, 商標契約을 締結하였다. 그 主要內容은 다음과 같다.

• Yokohama 로서는, 첫째 東南아시아에서는 保護貿易主義가 強化되고 있으며, 말레이시아에서도 지난 10月부터 輸入關稅를 2倍로 引上시켜 國內産業育成에 힘쓰고 있는 現時點에서 現地生産이 된다는 것과, 둘째로는 東南아시아 地域에 生産據點을 確保할 수 있게 되었다는 것이 큰 利點이라고 볼 수 있다.

• 現在의 生産能力은 月産 200톤, 賣出額은 年間 30억円인데, 앞으로 工場은 擴大될 것이다.

• 말레이시아에는 現在 Dunlop 과 Goodyear

輸入希望規格 및 數量

規 格	數 量
9.00×16 10L F2	6,184pcs
12.4/11×24 6L R1	2,300pcs
14.9/13×24 6L R1	1,500pcs
14.9/13×26 6L R1	3,316pcs
14.9/13×28 6L R2	460pcs
18.4/15×30 6L R1	3,380pcs
18.4/15×30 6L R2	128pcs
18.4/15×34 6L R1	2,800pcs
18.4/15×34 8L R1	14,064pcs
23.1/18×30 10L R1	176pcs
23.1/18×30 10L R1	100pcs
18.3/15×30 6L R2	200pcs
18.3/15×34 6L R1	200pcs
18.3/15×30 6L R1	200pcs
14.9/13×24 6L R2	200pcs
23.1/18×26 8L R2	200pcs

의 工場이 있는데, 앞으로는 3社에서 市場을 3分割할 것으로 現地에서는 展望하고 있다.

• 新會社の 資本金은 3,000萬M \$ (30억円)인데, 既存會社の 資本金은 그대로 引繼되고, 그중 26%의 株式을 Yokohama 고무에서 갖게 된다.

• 提携會社인 말레이지아의 Pernas-Sime Dardy Holdings社는 82年 英國 Dunlop와 技術提携했으나 84年 7月에 同提携關係는 끝났다.

• 말레이지아의 國內 타이어市場規模는 年間約 250萬個 정도 (4輪車用만)이다.

• 現在는 既存 브랜드를 生産하나, 品質이 向上되면 곧 Yokohama 브랜드로 代替한다.

• 新車用타이어는 現在 Nissan, Ford의 小型트럭用으로 納品하고 있으며, 앞으로는 三菱自動車에서도 合辦으로 組立工場을 세우기로 되어 있으므로 여기에 대한 納品도 가능할 것이다.

• 말레이지아 政府로부터 同社進出에 대한 아무런 條件提示는 없다. 『生産量の 50% 以上을 輸出하도록』 한다는 것은 政府의 當初 생각이었으나, 그 후 時間이 흘러서 이번 合辦에 이르

게 되었고, 政府도 그 條件을 강력히 主張하지 않았다.

• 新會社는 Pernas-Sime Darby Holdings社가 100% 株式을 保有하는 同國 3位의 타이어 메이커인 I. T. International社를 베이스로 하고 있으므로 社名은 “PESIDA YOKOHAMA SDN. BHD”로 豫定되고 있으며, Yokohama 고무의 出資比率은 26%이다.

* I. T. International社 : 資本金은 3,000萬 Ringgit(말레이지아 달러)이고, 從業員은 400名, 製造品目은 自動車用타이어, 二輪車用타이어, 再生타이어.

* Pernas-Sime Darby Holdings社 : I. T. International社의 100% 株主인 國營投資會社 Pernas와 말레이지아 複合企業 Sime Darby社의 合辦會社임. 傘下에는 商社, 自動車組立, 塗料메이커 등을 保有하고 있는 注目되는 有力企業이다. (月刊 타이ヤ, 84. 12)

▲ 美國 타이어 需給에 미치는 타이어 壽命의 影響

需要推定	타이어壽命		
	(A) 25,000 mile	(B) 30,000 mile	(C) 35,000 mile
乗用車用타이어를 使用하는 總車輛臺數*	138,000,000	138,000,000	138,000,000
타 이 어 總 使 用 量	552,000,000	552,000,000	552,000,000
新製타이어使用量(再生타이어 6% 除外)①	518,880,000	518,880,000	518,880,000
平 均 車 輛 走 行 距 離 (mile/年)	10,000	10,000	10,000
平 均 타 이 어 壽 命 (mile)	25,000	30,000	35,000
年 間 平 均 타 이 어 使 用 (壽命) 率②	0.40	0.33	0.29
年 間 타 이 어 需 要 量①×②	207,552,000	172,943,000	150,475,000
交 換 用 타 이 어 輸 入 量	(26,000,000)	(26,000,000)	(26,000,000)
小 計	181,552,000	146,943,000	124,475,000
新車用타이어 輸入量(乗用車 輸入에 따른)**	(10,000,000)	(10,000,000)	(10,000,000)
小 計	171,552,000	136,943,000	114,475,000
乗 用 車 用 타 이 어 輸 出 量	5,000,000	5,000,000	5,000,000
小 計	176,552,000	131,943,000	119,475,000
新 車 用 스 케 어 타 이 어 (推)	7,500,000	7,500,000	7,500,000
新 製 타 이 어 總 需 要 量	184,052,000	139,443,000	126,975,000

* 美國 車輛登錄臺數에 관한 各種資料를 平均하였음. 모든 乗用車와 乗用車用 타이어를 使用하는 小型트럭의 60%가 包含됨.

** 輸入車輛을 250萬臺로 推定했음.

(Tire Business, 85. 1. 7)

▲ 英國, 타이어 輸入需要 好調

— 政府의 安全規程 제정으로 —

84年 9月末 現在 우리나라는 英國에 845萬 달러 상당의 타이어를 輸出, 前年同期對比 무려 2.7배의 높은 增加率을 시현한 바 있다.

이처럼 우리나라의 對英 輸出이 증가하게 된 것은 83年 下半年 英國政府가 타이어 安全規程을 제정함에 따라 交換用 타이어에 대한 需要가 急増한 데 기인하고 있는 것으로 分析된다. 즉, 83年 中古自動車에 대해 실시된 타이어 檢査에서 무려 80萬臺가 타이어 缺陷으로 不合格되었는데, 이에 따른 交換用 타이어의 需要가 增加하게 된 것이다.

83年 현재 英國의 年間 타이어 輸入規模는 1억1,100萬파운드에 이르고 있는데, 이중 EC產 製品이 약 85%를 차지하고 있으며 其外 스페인, 東獨 및 日本產 製品이 競爭品으로 부상하고 있다.

한편 이같은 交換用타이어의 輸入需要增大와 더불어 84年 同品 輸入規模는 약 1억5천萬 파운드 水準에 달한 것으로 推算되는데, 무엇보다 우리나라에 고무적인 사실은 英國政府가 85~86年 中 現 타이어 安全規程을 재검토, 타이어의 'Tread-depth' 규정을 더욱 強化할 움직임을 보이고 있으므로 向後 우리나라의 對英國 타이어 輸出은 더욱 增大될 것이라는 點이다.

이와같은 타이어 安全規程強化와 관련, 英國 타이어業界는 장기적 안목에서 生産費를 節減할 수 있는 폴리우레탄 타이어 사용에 注力할 것으로 보이므로 이 分野에서의 研究·開發이 필요할 것으로 展望된다.

(KOTRA 海外市場, 85. 1. 14)

▲ 日本, Aramid 纖維 國産化 推進

日本 通産省化學製品課에서는 지난 84年 9月 29日 同省原料紡績課에 대해 Aramid 纖維의 國産化計劃에 관한 企業名, 生産品種 및 用途, 品種別 生産豫定量 등을 조속히 決定해달라는 要望書를 提出한바 있으며, 한편, 日本 고무工業

會에서는 國産化를 計劃하고 있다는 Teijin, Toray 2社의 動向에 따라 필요하다면 關稅撤廢도 推進할 것이라고 하였다.

Kevlar(Aramid 纖維)는 고무製品의 補強材로 타이어 등에서 需要가 급속히 늘어나고 있다. 日本 고무工業會에서 資材委員會社 23社를 대상으로 調査한, 고무工業에서 Kevlar 使用量 推移를 보면 다음과 같다.

	使用量(톤)	前年比(%)
1981	180	—
1982	250	138.9
1983	280	112.0
1984(豫測)	380	135.7

83年度 고무工業에서 業種別 使用比率을 보면 타이어 82%, 벨트·호스 등 工業用品 13%, 其他 5%이다. 또 對象企業 23社의 83年度 輸入額은 약 10억円이고 이에 대한 輸入關稅額은 약 1억円으로 推定된다. 日本고무工業會는 지난 8월에 通産省化學製品課에 대해 다음과 같은 理由로, Aramid 纖維의 關稅撤廢에 관한 要望書를 提出하였다. ① Aramid 纖維의 生産段階까지는 아직도 3年 以上은 걸릴 것으로 豫想된다. ② 그 동안은 輸入에 依存하지 않으면 안되는데, 本品은 kg當 平均單價가 약 3,500円으로 高價인데다, 10%의 輸入關稅가 賦課되고 있는 것은 歐美諸國과의 競爭에서 不利한 立場이 된다. ③ 앞으로 國産化計劃을 세우는데 있어서는, 國內需要가 擴大되어 일정 規模에 도달하는 것이 必要條件이므로, 輸入關稅의 存續은 이 需要增大의 沮害要因이 되고 있다.

이와같은 고무業界側의 見解에 대해서 纖維業界側은 Aramid 纖維에 대해 關稅減免을 承認하게 되면 나일론 및 其他纖維에도 이 影響이 미칠 것을 우려하고 있다.

한편 讀賣新聞(5月 15日)에 의하면 Toray와 Du Pont社는 合併으로 3年後를 目標로 日本에서 Kevlar 를 生産한다고 하며, 네덜란드의 Enka社와 日本의 Teijin 이 Aramid 纖維에 대한 企業化를 檢討하고 있다고 한다.

(ゴム報知新聞, 84. 11. 5)