

國內 外 뉴 스

▲ 再編되고 있는 세계 타이어業界

타이어産業은 世界的으로 볼 때 거의 成熟期에 達하고 있어, 그 需要量은 예전대, 1981~83年에 年平均增加率이 約1.6%로서 완전히 鈍化된 상태에 있다. 따라서 不振한 企業들이 많이 續出되고 있는 것 같다. 즉, 1983年의 賣出額으로 보아도 Michelin이 3.2%減少되었고, Firestone이 0.1%減少, Pirelli가 11.4%減少, Dunlop이 8.9%減少, Continental이 0.9%減少, Dunlop-Olympic이 12.3%減少되는 등 主要企業들의 半이상이 減收狀態에 있다.

이와같은 需要不振으로 특히 유럽企業에서는 工場의 賣却 및 閉鎖가 續出되고 있는 한편, 善戰하고 있는 日本企業에서는 海外工場의 買收에 熱을 올리고 있다. 例컨대, Bridgestone은 1980년에 Uniroyal Holdings (現 Bridgestone, Australia)을, 그리고 83년에는 Firestone의 Nashville工場(現 Bridgestone Tire Manufacturing USA)을 買收하였고, 또 Sumitomo에서는 84년에 Dunlop의 6個工場과 타이어技術中央研究所를 買收하였다.

Bridgestone은 84年 봄부터 美國에서 BS 브랜드의 타이어를 生産하기 시작했으며 世界 랭킹 제 3位를 目標로 한층 매진하고 있다. 한편 Sumitomo의 유럽 프로젝트는 84年 7月 1日에 英國의 타이어技術中央研究所를 引受하고 또 85年 1月 1日에는 英國 및 西獨의 타이어 4個工場을 引受하여 同社의 英國 및 西獨의 現地法人이 각각 그 工場의 經營을 맡고 있다. 또 프랑스에서는 同社의 現地法人이 84年 7月 1日 부터 經營을 맡고 있었으나, 84年 12月 22日에 正式契約이 調印되어 12月 31日에 引受를 完了하였다. 따라서 同社는 유럽에서 6個의 工場과 타이어技術中央研究所를 傘下에 두게 되었으나, 거기서 引受되는 人員이 11,090名이다.

85年度 賣出額은 1,400億圓에 達할 것으로 豫測하고 있으며, 또한 同社는 9個의 유럽 타이어販賣會社도 가지고 있다.

한편 Sumitomo에 6個의 타이어工場을 賣却한 英國의 Dunlop社는 85年 3月에 그 株式이 英國의 BTR社에 買收되었다고 한다. BTR社는 建設, 에너지 등을 中心으로 한 英國의 新興企業으로서 傘下에는 고무關聯企業(非타이어部門)도 많이 있다.

70年代 後半부터 不振했던 英國의 名門 Dunlop은 80년에 말레이시아 投資家の 株式買占, 유럽 타이어部門의 賣却(83년에 決定), 經營陣의 대폭적인 改編(84年) 등으로 經營基盤이 弱화되자 銀行 그룹의 支援下에서 再建을 다짐했으나, 이번에는 BTR의 新興企業에 買收되어 그 系列會社로 남게 되었다.

더우기 英國 Dunlop의 100% 出資會社인 美國 Dunlop에 대해서는 BTR이 손을 떼고 앞으로 銀行團에서 經營하게 되어 있으나, 그 중에는 日本企業도 包含되어 있는 것 같다. 美國 Dunlop의 앞으로의 問題에 있어서는 流動的인 면이 있는 것 같다.

오스트리아의 유일한 고무企業인 Semperit는 西獨의 Continental-Gummi에 買收되었고, Continental의 83年度 賣出額은 13억2,600만 달러(連結決算)로 世界 제 10位의 타이어企業

世界 5大 타이어메이커 賣出額 順位

(1983年 実績)

順位	메이커	實績指數 (BS=100)
①	Goodyear	303
②	Michelin	168
③	Firestone	120
④	Pirelli	116
⑤	Bridgestone	100

단, 타이어만으로는 BS가 Pirelli를 제치고 世界 제 4位

으로 되었다. 그리고 日本의 Toyo 와 技術提携하고 있다.

世界 제 1의 타이어 企業인 Goodyear 社는 85年 2月, Toyo 와 OTR 타이어를 合辦事業으로 하게 되어 Toyo의 子會社인 Toyo giant tire는 6月부터 Goodyear 브랜드의 OTR 타이어를 生産하기 시작했다. Goodyear는 86年 1月末까지는 Toyo giant의 株式을 50% 保有하게 되어 있다. 이와같은 Goodyear의 進出은 日本業界의 큰 關心事로 등장되고 있다.

또 日本 타이어 業界에서도 Nitto 타이어가 Toyo에 吸收되고, Ohtsu 타이어가 Sumitomo의 系列會社로 되는 등 많은 變化가 일어나고 있다.

世界的으로 타이어 産業이 成熟期에 이르게 되자 世界各國의 타이어 企業들은 다시 再編作業에 들어서고 있으며, 向後 그 歸趨가 注目되고 있다. (日本コム報知新聞 85. 6. 10)

▲ 天然고무價格, INRO의 支持로 現水準 유지할 듯

싱가포르市場의 天然고무價格은 84년에 이어 弱勢를 지속하고 있다. 이는 통상 東南아시아의 減産期가 2~5月 사이였으나, 85년에는 4月初에 끝남으로써 天然고무 生産이 增加되고 있는 한편, 東南亞 各國이 고무輸出増大를 위해 고무輸出稅을 인하 또는 免除함으로써 輸出物量이 증대되었기 때문이다. 그러나, 國際天然고무機構(INRO)의 緩衝在庫管理官(BSM)이 적절하게 價格支持購買를 실시함에 따라 下限介入價格(intervention price)^①수준에서 더 이상 하락하지는 않고 있다.

85年 下半期에도 天然고무價格은 크게 回復되지 못하고 現水準을 지속할 것으로 예상된다. 이는 현재 약 28萬톤에 달하는 緩衝在庫가 價格下落要因으로 작용하고 있는 가운데 85年 上半期의 生産増大로 在庫가 더욱 늘어날 展望인 반면, 世界景氣의 鈍化로 타이어용 고무需要増加率이 84년의 10%에서 3%로 鈍化되고 있으며, 또 合成고무가 天然고무의 需要를 일부 代

替할 것으로 보이기 때문이다. 이러한 價格弱勢要因에도 불구하고 INRO가 최근 支持購買基金의 擴大를 통해 그 機能을 강화하려 하고 있어서^②天然고무價格의 急落은 없을 것으로 보인다. 다만 最近 말레이시아가 84년에 급격히 生産을 增加시킨 인도네시아, 印度, 中共 등에 대해 生産自制를 촉구함으로써 앞으로 主要生産國의 政策動向이 變數로 주목되고 있는데, 生産抑制가 效果의으로 이루어진다면 86년에는 天然고무 價格이 다소 回復勢를 보일 것으로 展望된다.

註: ① 現행 國際天然고무協定은 天然고무의 市場價格이 基準價格(kg당 210말레이시아센트)보다 15%(上下限介入價格)~20%(上下限變動價格) 하락(상승)할 경우 緩衝在庫管理官은 價格支持購買(放出)를 해도 좋고 안해도 좋다고 規定하고 있다.

② 지난 4月末~5月初에 걸쳐 오는 10월에 만료되는 國際天然고무協定(INRA)을 更新하기 위한 會議가 개최되었으나, 生産國側의 支持價格引上要求를 포함한 新協定에 합의를 보지 못하고 現行協定을 2年間 연장하기로 하고 폐막되었다. 따라서 價格支持體系의 變化가 없는 限 그 機能은 그다지 크게 強化되지 못할 것으로 보인다. (産業經濟情報 85. 6. 19)

▲ 中共, 캐나다와 타이어合作工場契約

中共은 캐나다의 타이어 메이커인 United Tire & Rubber 社와 天津市에 타이어 合作工場을 建設하는 契約을 締結하였다. 鉞山 및 林業, 建設業 등에 사용하는 輸送機器의 非鋪裝道路用 타이어를 生産하는 것으로 總投資額은 4,000萬 캐나다\$이고, United 側의 出資比率은 20%로 되어 있다.

工場의 年間 生産能力은 製品價格換算으로 5,000萬 캐나다\$이고, 雇人員은 約 600名에 달할 예정이다. 製品은 中共의 內需用으로 쓰이며, 일부는 輸出도 하게 된다.

(貿易會報.85.6.3)

..... (p. 14에 계속)

會社들이 主導하고 있거나 아니면 그들로부터 輸入하고 있다. 그 좋은 例로서는 비교적 작은 業體로서 칠레의 Firestone International을 들 수 있다. Firestone International은 1975년에 칠레市場에 뛰어들어서 中南美에서는 가장 現代적인 타이어工場을 建立하였다. 실은 그工場을 처음에 La Serena에 設立한 것은 그 地域에서 Radial타이어를 팔기 위해서였다. 그러나 同事業은 輸入競争(특히 브라질, 스페인 등으로 부터)과 國內市場의 沈滯, 그리고 peso貨의 平価切下(81年末 \$1=39 peso에서 82년에는 \$1=50peso) 등으로 82년에 中斷상태에 이르게 되었는데, 그 難關을 끝까지 헤어나지 못하고 드디어 Firestone(칠레)은 82년에 破産宣告를 하고 말았다. 그후 同企業은 Neumaticos de Chile에 의해 운영되기 시작했으나, 지금은 81年度에 同社에 貸出하여 損害를 본 여러 銀行들에 속해 있다. 그리고 Firestone International에서는 계속 技術支援을 해주고 있으며 또 칠레에서의 Firestone 타이어 生産을 許可해주고 있

다. 그러나 負債償還計劃은 아직도 구상되지 않고 있다. 칠레에서 다른 타이어메이커로는 오직 Goodyear 뿐인데 總타이어市場의 80%를 占하고 있다. 그리고 나머지는 Michelin과 Bridgestone의 輸入타이어와 또 失敗한 Firestone의 極少量이 차지하고 있다.

其他 中南美國家중에서 經濟 및 産業發展이 더욱 많이 된 나라들은 고무의 生産·消費 兩面에서 적당한 收入을 올리고 있다. 1995년까지는 非타이어部門의 고무需要량이 보다 빠른 率로 增加되어 1995년의 總고무使用량은 82年水準의 2倍 以上으로 늘어나게 될 것이다. 合成고무의 市場占有率은 石油價格의 安定과 合成고무의 技術向上으로 다소 增加될 것이며, 天然고무의 生産量도 年間 5.2%씩 增加되어 95년에는 35,000톤에 달할 것으로 보인다. 同地域에서는 合成고무가 生産되지 않으므로 合成고무의 純輸入량이 82년에는 總고무需要량의 82%였으나 1995년에는 85%까지 增加될 것으로 보인다.

☆

☆

☆

《p. 53의 계속》

▲ 바레인의 타이어 및 튜브 市場動向

바레인은 自動車타이어 및 튜브를 全量 輸入에 의존하고 있으며, 日本이 最大供給國으로서 60% 이상의 市場세어를 차지하고 있고 韓國産 타이어 및 튜브도 꾸준히 進出하고 있다.

83年 바레인의 타이어 및 튜브 輸入實績은 US \$541만 5천으로 前年對比 34.1%나 감소하는 현상을 보였는데, 이는 石油價格下落 및 이란·이라크戰爭의 長期化에 따른 景氣沈滯가 新規需要를 위축시킨 것으로 분석된다. 그러나 84年 들어 각종 프로젝트의 지속, 建設景氣의 회복 등이 바레인 市場景氣를 촉진시킴으로써 漸增하는 交通量 증가추세와 함께 同品 需要도 回復

勢를 보이고 있으며, 특히 85年 12月 開通 예정인 바레인-사우디間 25km 海上道路(Causeway)가 준공되면 交通量急增으로 타이어 및 튜브市場 경기는 크게 好轉될 것으로 展望된다.

바레인에서는 最近 Tubeless 타이어가 많이 普及되고 있기는 하지만 아직까지 Tube 타입의 Radial 타이어가 主宗을 이루고 있으며, Inner Tube에 대한 需要도 지속되고 있다.

또한 Tubeless 타이어 修理時에도 修理費用의 절감을 위해 Inner Tube를 사용, 代替수리하는 경향이 늘고 있어 Inner Tube에 대한 需要가 상존하고 있는데, 同市場 규모는 年間 약 20만개로 추정되며 韓國商品에 대한 聲價가 아주 양호한 것으로 나타나고 있다.

(KOTRA, 海外市場 85.6.13)