

國內外 뉴스

▲ 85年度 美國 自動車 販賣豫測

—約 1,040萬臺—

世界 最大의 타이어 메이커인 Goodyear社 會長의 豫測에 의하면, 85年度 美國內의 自動車 販賣臺數는, 好調였던 84年度 實績과 거의 같을 것으로 보아, 輸入車 260萬臺를 合해서 總 1,040萬臺에 達할 것이라고 하였다. 그것은 Motorist들의 新車購買意欲이 高調되고, 融資金利가 低下되는 傾向이며, 또한 인플레이션이 適正線으로 抑制되어 經濟安定이 기대되기 때문이다.

84年 美國 타이어業界는 新車需要에 따라 90% 以上の 稼動率로 自動車用 타이어 出荷量은 約 2억 個로서, 1978年의 2억 1,000萬個의 記錄 이후 처음으로 있는 最高出荷量이다. 85年의 總需要는 약간 떨어져 1억 9,300萬個 정도로 豫測되나, 그런대로 타이어工場은 높은 稼動率로 作業될 것이라고 Goodyear 會長은 말하였다.

新車用 타이어와 交換用 타이어로 區分해 보면, 85年 新車用 타이어의 出荷量은 84年의 推定 5,130萬個에 대해 約 5,000萬個 정도이고, 또 交換用 타이어는 同 1억 4,150萬個에 대해 1억 3,800萬個로 보고 있다. 交換用 타이어의 이와같은 減少는 Radial 타이어의 사용이 계속 늘어나고 있기 때문이다. 즉, 交換用 타이어의 Radial化는 84年의 75%에 비해 85년에는 80%, 또 90년에는 最高水準으로 90%에 達할 것으로 豫想된다.

Goodyear 會長에 의하면, 高價인 高性能 Radial 타이어에 대한 需要도 점차 늘어나고 있다고 한다. 즉, 84년에 生産된 美國製 自動車의 約 10%가 高性能 타이어를 사용하고 있는 것으로 推定되나, 85년에는 이 數字가 더 늘어날 것으로 보고 있다. 交換用 타이어市場에서는 85年度 高性能 타이어의 使用率이 約 12%에 達할 것으로 豫測하고 있다.

經濟가 好轉되면서 燃料費가 相對的으로 내

려서 保有臺數當 走行距離가 增加되었다. 즉, 84年의 平均走行距離는 9,500마일(15,290km)였으나, 85년에는 9,900마일(15,930km)로 늘어났다.

84년에 輸入 타이어가 全交換用 타이어 市場의 21%, 또 Radial 타이어 市場의 26%를 차지하게 된 이유 중의 하나는 美國의 달러 強勢이다.

Goodyear의 資本支出額(設備投資, 買收資金 包含)은 85년에 대폭적으로 上昇하여 10억 달러에 達할 것이라고 한다. 이것은 84年의 推定額 6억5,000萬달러를 크게 上廻하고 있다. 資本支出의 大部分은 工場의 轉換과 近代化, 小賣販路에서의 컴퓨터 利用, Automotive Service System의 擴大, Goodyear Aerospace의 各 프로젝트의 推進, 化學部門의 資本投資 및 子會社인 Celeron이 計劃하고 있는 全長 1,700마일의 파이프라인의 建設 등이다.

(月刊 타이어 85.3月號)

▲ 스웨덴 타이어市場 競爭 熾烈

스웨덴은 과거 수년간 自轉車, 오토바이 및 乘用車市場의 상당한 신장에도 불구하고, 타이어 및 튜브市場은 이에 상응한 擴大를 시현하지 못했는데, 이는 타이어 品質水準의 전반적인 向上에 따른 耐久性增加에 기인하는 것으로 分析되고 있다.

乘用車用 타이어의 경우 同國市場에는 各國의 8個 브랜드가 치열한 市場競爭을 벌이고 있으며, 韓國에서도 現地市場에 진출하고 있다. 스웨덴의 타이어市場은 品質市場이라고 볼 수 있는데, 乘用車用 타이어의 구입시 消費者들은 小賣商의 견해에 따르는 傾向이 많고, 전반적인 選好 추세가 Steel Radial 타이어쪽으로 向하고 있다. 반면 自轉車 및 오토바이用 타이어의 경우는 價格과 外觀이 브랜드의 有名度보다 더욱 중요한 購買決定要素가 된다.

每年 조금씩 變動이 있기는 하나 전반적인 需要規模는 다음과 같다.

乘用車用타이어 (再生타이어包含)	年 300萬個
大型車輛用타이어	年 30萬個
乘用車·버스 및 其他車輛用 튜브	年 70萬個
自轉車 및 오토바이用타이어	年 200萬個
自轉車 및 오토바이用 튜브	年 200萬個

輸入先은 유럽諸國에 치우쳐 있다. 極東諸國 중에서 홍콩이나 中共은 自轉車 및 오토바이用 타이어를 少量 輸出하고 있을 뿐이며, 韓國의 주요 競爭國은 自由中國으로서, 自轉車 및 오토바이用 타이어部門의 輸入市場 占有率이 41% 인데 反해 韓國은 同市場占有率이 17%에 불과하다. 그러나 自由中國의 輸出이 全無한 乘用車用 타이어部門에서는 7.7%의 占有率을 갖고 있다.

自由中國 이외의 競爭國으로는 東歐諸國으로서 특히 유고슬라비아와 체코슬로바키아를 들 수 있는데, 價格競爭力이 뛰어나서 韓國產보다 低價의 製品을 내놓고 있으나 品質面에서는 韓國產보다 훨씬 뒤지는 것으로 評價되고 있다. 그러나 需要가 집중되는 時期에는 달리버리가 강조된다는 점에서 韓國產보다 훨씬 強點을 갖고 있다.

韓國은 81년 이래 市場地位가 크게 改善되었는데, 乘用車用타이어의 경우 輸入市場 占有率이 81년의 5.8%에서 84년에는 7.7%로 증가하였다.

現地市場의 문제점으로는 첫째, 달러貨 強勢를 들 수 있다. 自由中國은 과거부터 西獨 마르크貨 決濟를 수락함으로써 급속한 市場擴大가 가능했으나 最近에 달러貨 強勢가 지속되자 어려움을 겪고 있는데, 스웨덴 바이어가 韓國業體에도 非달러貨 決濟를 요구하고 있어 市場擴大에 애로요인으로 작용하고 있다.

또 다른 問題點은 同市場이 안고 있는 不確實性이다. 즉, 顧客들은 물론 바이어들도 向後의 市場이 上昇勢를 나타낼지 下降勢를 보여 줄지 전혀 豫測하지 못하고 있고, 이러한 불확실성은 現地 바이어에게 資金 및 精神的인 면에서 심각한 압박을 주고 있다고 한다.

이러한 문제점을 극복하고 韓國의 輸出을 늘려나가기 위해서는 무엇보다도 달러 이외의 通貨, 즉 西獨 마르크, 스위스 프랑貨 등의 決濟를 수락하고, 바이어와 비교적 오랜 期間의 去來關係가 있을 경우는 D/A, D/P 등의 外上去來方式을 수락할 수 있어야 하겠다. 또한 現地市場에 대한 풍부한 지식을 갖고 있는 組織力이 뛰어난 有力 에이젠트를 活用하는 것도 중요한 輸出增大策이 될 것으로 보인다.

(KOTRA 海外市場, 85. 3. 7)

▲ 노르웨이, 輸入타이어가 70% 占有

노르웨이는 年間 乘用車用타이어 約 3,140萬 달러(US \$ 1=N.Kr. 8.9200), 트럭 및 버스用 타이어 約 1,790萬 달러, 트랙터用타이어 224萬 달러 상당을 주로 西獨, 英國, 프랑스, 스웨덴, 핀란드 등지에서 輸入하고 있다.

노르웨이의 자체내에서는 Viking A/S 에서 Viking 商標의 타이어를 生産하고 있는데, 이 타이어는 노르웨이의 氣候與件에 맞는 製品으로 알려지고 있어 주로 高價로 판매되고 있다. 그런데 輸入業界側의 推測에 의하면 輸入商品의 市場占有率은 약 70%이고 國內生産品의 市場占有率은 약 30%이다.

타이어는 國際적으로 品質이 거의 비슷(東歐圈 製品 제외)한 관계로 노르웨이에서는 주로 價格競爭力이 있는 製品이 選好되고 있는데, 주로 사용되고 있는 乘用車用 타이어의 規格은 155. 13, 165. 13, 175. 14, 165. 14 등으로 이들 製品이 全體需要의 90% 정도를 차지하고 있다.

트랙터 및 트레일러用 타이어는 Diagonal 타이어가 70% 정도를 차지하고 있는데, 이는 價格이 저렴하다는데 기인하고 있다. 이외에 노르웨이는 겨울이 길어 10月부터 약 6個月間 겨울用 타이어를 끼도록 法制化하고 있으므로 스노우 타이어에 대한 需要가 상당히 높은 것으로 알려지고 있다.

노르웨이는 타이어 輸入時 N.Kr. 0.6/kg의 關稅를 부과하고 있지만 스페인 産에 대해서는 N.Kr. 0.3/kg을, 또 EC 및 EFTA 諸國産에 대해서는 免稅惠澤을 부여하여 例外로 하고 있다.

우리나라 製品은 GSP 受惠가 가능하여 輸入 關稅가 부과되지 않지만 韓·노르웨이 雙務協定에 의해 乘用車用타이어는 85年 N.Kr. 1,090萬, 86年 N.Kr. 1,200萬, 87年 N.Kr. 1,320萬, 88年 N.Kr. 1,450萬, 89年 N.Kr. 1,590萬으로 輸出 上限線이 정해져 있다. 그러나 乘用車用타이어를 제외한 其他 타이어에 대해서는 특별한 輸入規制가 없다.

우리나라의 對 노르웨이 타이어 輸出은 81年 N.Kr. 153萬 4 천, 83년에는 N.Kr. 155萬 7 천이었는데, 이 실적은 노르웨이의 輸入規制額을 크게 밑도는 수치이다. 노르웨이의 타이어 都賣商 및 輸入商들은 韓國產 타이어에 대해 특별한 관

심을 가지고 있으며, 타이어의 品質도 다른 先進國 製品에 비해 대등한 것으로 評價하고 있으므로, 價格競爭力만 있다면 對 노르웨이 市場進出에 어려움이 없을 것으로 판단되고 있다.

(KOTRA 海外市場, 85.2.5)

▲ 泰國, 타이어需要 增加趨勢

自動車保有臺數에 관한 公式發表된 資料는 없으나 탐문조사에 따르면 오토바이를 포함하여 약 100萬臺인데, 乘用車와 오토바이가 각각 40%, 버스 및 트럭이 약 20%로서 이 중 55~60%가 Bangkok 地域에서 運行되고 있다.

自動車 타이어의 需要는 年間 約 80萬個 이상으로서 每年 10萬臺(오토바이 5萬臺 포함) 정도 的 自動車保有臺數 增加와 함께 타이어 需要도 增加趨勢에 있다.

泰國의 타이어 製造業體로는 해외 유명메이커와의 合作會社로서 Siam Tire Co., Ltd. (Firestone), Goodyear (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone Co., Ltd. 등 3大會社가 있으며, 이외에도 약 7個社의 영세업체가 있다.

3大 메이커의 年間 生産能力은 Siam 이 24萬7천個, Goodyear 가 23萬7천個, Bridgestone 이 25萬個로 總 73萬 4천個에 이르고 있으나, 消費者들의 外國產 選好傾向으로 83年度의 경우 3個社는 평균 75%의 稼動率로 약 56萬個를 생산하여 自國 需要의 약 70%를 充當했고, 나머지는 輸入品이 차지했는데 輸入品의 占有率은 매년 增加趨勢에 있다.

따라서 이들 3大 메이커들은 오래전부터 政府當局에 Radial 타이어에 대해서 최소한 3年 間의 輸入禁止, 혹은 高率關稅賦課를 요청해왔는데, 지난 1月 중순 政府당국은 3個社가 75%의 稼動率에도 불구하고 상당한 純利益을 올리고 있고 또한 輸入品과 충분히 競爭할 수 있다는 이유로 이 要請을 거부한 바 있다.

한편 泰國의 타이어 輸入動向을 살펴보면 83年 B 2억 9,085萬 5천으로서 82年 對比 17.5%가 增加했으며, 종류별로 보면 乘用車用이 49.4%로 가장 많고, 우리나라의 輸出이 前무한 航空機用이 19.6%, 트랙터, 윈치, 크레인 등 大型 特殊타이어가 12.8%, 버스 및 트럭用이 9.4

乘用車用 타이어 輸入実績 (1983年)

國 別	數量(個)	金額(N.Kr. 千)
핀란 드	160,572	30,875
스웨 덴	258,449	43,434
프랑 스	158,401	29,862
이태 리	108,297	22,161
네덜란 드	82,074	14,237
英 國	213,539	34,902
체코	30,293	2,926
西獨	261,046	55,835
오스트리아	25,426	4,460
日 本	40,832	6,263
韓 國	11,042	1,557
美 國	38,407	13,657
總輸入額	1,488,436	276,838

버스·트럭用 타이어 輸入実績 (1983年)

國 別	數量(個)	金額(N.Kr. 千)
핀란 드	7,338	5,966
스웨 덴	5,268	2,049
벨지움·룩셈부르크	33,573	14,311
프랑 스	28,062	20,886
이태 리	17,954	14,671
英 國	13,948	11,623
西獨	46,125	27,987
오스트리아	12,238	10,209
日 本	42,181	37,531
總輸入額	223,360	156,887

乘用車用 타이어 輸入実績

(單位: 數量-個, 金額-B 元)

國 別	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
日 本	126,661	63,309	194,784	97,309
自由中國	445	97	4,435	1,434
韓 國	9,300	2,409	10,130	2,837
프 랑 스	6,817	6,032	8,028	6,822
英 國	4,929	4,336	5,281	4,305
西 獨	6,414	6,589	14,339	13,799
美 國	4,961	5,160	2,859	3,408
其 他	10,441	9,419	18,144	13,892
合 計	169,968	97,351	258,000	143,806

트럭·버스用 타이어 輸入実績

(單位: 數量-個, 金額-B 元)

國 別	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
日 本	9,289	17,857	8,206	14,334
韓 國	1,702	4,391	2,154	3,465
프 랑 스	220	574	1,087	2,310
自由中國	1,175	2,732	1,182	2,304
其 他	2,871	8,030	2,070	5,004
合 計	15,257	33,584	14,699	27,417

各種 타이어 輸入実績

(單位: 數量-個, 金額-B 元)

種 類 別	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
트랙터, 윈치, 크레인용	6,055	42,091	7,925	37,328
自轉車用	255,992	6,733	566,940	12,751
航空機用	10,360	56,733	10,794	56,971
모터사이클용	50,333	5,047	69,538	7,746
乘用車用	169,968	97,351	258,000	143,806
트럭·버스用	15,257	33,584	14,699	27,417
其 他	2,826	5,921	2,435	4,836
合 計	510,791	247,460	930,331	290,855

% 自轉車用, 오토바이용이 각각 4.4%, 2.6%를 차지하고 있다.

輸入 Radial 타이어로서 泰國인들이 주로 찾는 즉 選好도가 높은 外國브랜드는 Michelin (프랑스), Pirelli (이태리·브라질), Yokohama (日本), Bridgestone (日本), Toyo (日本), Sumitomo, Ohtsu, Riken 순으로 알려져 있다.

最近 발표된 泰國産 生産價와 輸入品 供給價 (輸入價格, 관세, 비즈니스 텍스 포함)를 보면 需要가 많은 186/70 Rs-13 Radial 타이어의 경우 Siam, Goodyear, Bridgestone 이 각각 B 756, B 897, B 852이며, 輸入된 Sumitomo 브랜드가 CIF價 B 546에 關稅, 비즈니스 텍스를 포함 B 804이며, 韓國産의 경우 이보다 훨씬 낮은 것으로 나타나 있다.

현재 乘用車用 타이어는 日本, 西獨, 프랑스, 英國 등이 市場채어 擴大戰을 벌이고 있으나 泰國 消費者들은 대개 世界的인 브랜드를 찾는 편이며, 輸入品을 選好하면서도 경제적 여유가 없는 일부 消費者들이 低價品으로 평가받는 韓國産을 찾는 실정이나, 버스 및 트럭용은 日本에 이어 제 2位를 확보하고 있다.

아울러 輸入統計에 따르면 泰國에서 自由中國 製品의 輸入이 늘어나고 있는 있으나 同國産의 品質에 대한 聲價가 극히 저조한 실정으로 아직은 우리의 競爭國으로 간주될 수 없다는 것이 現地 輸入商의 의견이다.

輸入商에 따르면 우리나라 製品은 品質上의 문제가 제기되고 있지는 않으나 現地의 需要패턴 變化에 민감하게 대처하지 못하고 輸出價格이 豫測하기 어려울 만큼 變動이 심하다고 한다. 즉, 타이어는 使用地域의 기후조건에 따라 配合成分의 구성비율이 달라야 하고 消費者의 취향에 따라 모양 등이 달라져야 함에도 불구하고 亞熱帶地方인 이곳에 美國이나 유럽地域에 적합한 타이어의 供給을 고집하는 것이 그 한 예라고 한다. (KOTRA 海外市場, 85.2.13)

☆

☆

☆