

브라질의 타이어産業現況

업 무 부

1. 序 言

이 記事는 브라질의 타이어産業, 自動車産業과 이들 産業의 背景에 대하여 眺望한 것이다.

2. 交通體系

브라질은 開發이 비교적 늦었기 때문에 그 넓은 領土에 비하여 鐵道依存도가 낮다. 鐵道の 總延長距離는 30,170km에 불과하고 物動量은 대부분이 鐵鑛石이다. 道路運送能力은 需要에 비하여 매우 떨어지고 있다. 1960年代末과 1970年代에 건설된 鋪裝道路의 길이는 128,000km인데 상태가 나빠 輸送時間과 費用이 증가하고 있다.

3. 自動車産業

브라질에는 4개의 주요 自動車製造業體가 있는데, 이들 가운데 Volkswagen과 Ford가 최근에 합병하여 Autolatina Company가 되었고, 나머지는 GM과 Fiat이다. 그밖에 商業用 自動車を 생산하고 있는 業體로서는 Benz, Scania, Volvo가 있으며, 트랙터, 建設用·鑛山用 重裝備를 생산하는 業體들도 있다.

〈表 1〉 브라질의 자동차 생산현황(1987~1991)
(單位: 1,000台)

區分 \ 年度	1987	1988	1989	1990	1991*
乘用車	396.3	394.6	312.7	267.5	90.7
웨건	287.1	387.7	418.3	395.6	134.4
밴	13.4	21.1	17.6	17.3	4.3
픽업	132.3	172.3	184.9	165.7	59.9
트럭	74.2	71.8	62.7	51.8	17.4
버스	13.6	18.4	14.6	15.0	8.2
計	916.9	1,065.9	1,010.8	912.9	314.9

*1~5월

資料: Anfavea

自動車生産台數는 1980年度에 1,165,000대로 피크에 달했는데, 이 가운데 乘用車가 933,000대, 輕트럭이 115,500대, 트럭·버스가 116,500

〈表 2〉 브라질의 자동차 수출현황(1987~1991)
(單位: 1,000台)

區分 \ 年度	1987	1988	1989	1990	1991*
乘用車	208.5	131.3	79.0	48.4	21.1
웨건	71.0	95.1	85.9	71.9	15.1
밴	1.0	1.4	1.2	0.4	0.1
픽업	43.4	71.1	67.6	53.2	19.3
트럭	17.3	15.9	15.4	8.4	2.3
버스	4.1	5.5	4.6	5.0	2.6
計	345.3	320.3	253.7	187.3	60.5

*1~5월

資料: Anfavea

대였다. 이후의 自動車生産台數는 1百萬台를 맴 돌았다.

1990年初의 自動車保有台數는 乘用車가 1,025萬台, 트럭·버스가 240萬台였는데, 트럭·버스 가운데는 輕트럭이 38%, 中型 및 大型트럭이 41%, 버스가 5%, 기타가 16%이다. 트럭의 크기와 積載能力은 커져서 현재 상당부분의 車輛이 15~20톤짜리이다.

4. 타이어産業

브라질의 타이어産業은 3大業體, 즉 Pirelli, Goodyear, Firestone社가 主導하고 있는데, 이들

않는다.

전체적으로 보아 브라질의 타이어生産量은 年間 3,000萬個를 약간 밑도는 정도인데, 이 가운데 新車用 타이어가 20~25%, 交換用 타이어가 60%, 輸出用 타이어가 15~20%를 차지하고 있다.

브라질에서 製造되는 모든 乘用車와 트럭·버스의 약 2/5가 래디알 타이어를 끼워 出庫된다. 이는 開發途上國으로서는 높은 수준이다. 交換用 타이어도 乘用車의 경우에는 래디알 타이어가 압도적이다. 그러나, 트럭·버스용 타이어는 바이어스 타이어가 우선 價格이 싼맛에 2/5를 차지하고 있다.

〈表 3〉 브라질의 타이어 생산현황(1987~1991)

(單位 : 1,000個)

區分 \ 年度	1987	1988	1989	1990	1991*
乘用車用	18,282.6	19,737.7	19,998.9	19,648.4	7,370.4
輕트럭用	2,114.6	2,529.3	2,567.6	2,346.4	755.0
트럭·버스用	3,794.7	4,000.9	3,528.3	3,676.6	1,207.6
모페드用	58.6	63.8	179.3	367.9	207.5
트랙터 앞바퀴용	397.6	336.0	304.5	236.2	59.6
트랙터 뒷바퀴용	268.3	254.2	251.2	189.5	42.6
建設用	121.9	117.1	131.2	123.6	29.7
航空機用	24.3	22.9	25.3	17.6	6.3
其 他	1,277.1	1,011.8	801.8	880.0	362.9
타이어合計**	27,725.2	29,247.8	29,270.2	29,162.2	10,598.0
튜브合計	12,949.0	15,098.5	12,976.5	12,976.5	5,214.5

*1~5月, **Michelin에서 生産하는 70萬個는 除外.
資料 : Anip.

3大業體의 市場占有率을 보면 대략 Pirelli가 35%, Goodyear가 32%, Firestone이 25% 정도를 차지하고 있다. 1981년에는 Michelin도 참여하여 年間 약 70萬個의 트럭·버스용 래디알 타이어를 生産하고 있다. 그밖에 Levorin, Maggion, Record, Rinaldi가 여러 종류의 타이어를 生産하고 있지만 이들의 市場占有率은 겨우 6%에 지나지

(1) Pirelli

Pirelli社는 1929年 브라질에서 처음에는 케이블 製造業體로서 出帆하였지만, 타이어工場을 세운 것은 1939年 상파울루 郊外의 Santo Andre에서였다. 이후 同社는 施設을 擴張하거나 新設하여 오늘날과 같이 키졌다. 同社는 현재 6,000명의 從業員을 거느리고 航空機用 타이어를 제

외한 각종 타이어를 생산하고 있다.

Pirelli社가 지난 수년동안 사들인 타이어工場으로서는 1970년에 사들인 상파울루州 Campinas에 있는 Dunlop工場, 1980년에 사들인 상파울루州 Sumare의 Goodrich工場, Bahia州 東北쪽에 있는 Feira de Santana의 Tropical 타이어工場이며, 새로 건설한 것은 Rio Grande의 Gravatai工場이다.

트럭用, 트랙터用, 農耕機用, 一般道路用 타이어는 Santo Andre工場에서 생산하며, 래디알 타이어와 乘用車用 타이어의 대부분은 Campinas工場에서 생산하고 있다.

Sumare工場에서는 트럭用 래디알 타이어를 생산하고 있는데, 이工場과 인접하여 스틸코드工場이 있고, Pirelli로서는 라틴 아메리카 唯一의 타이어 테스트 트랙도 여기에 있다. 二輪車用 타이어는 Gravatai에서 만들고 있으며, 바이어스 타이어는 Gravatai와 Feira de Santana工場에서 생산하고 있다.

同社は 施設改替 및 現代化를 위하여 年間 약 3,500萬달러를 투입하고 있으며, 美國을 비롯한 세계 100개 이상의 國家에 각종 타이어를 수출하고 있다. 이 輸出 타이어 가운데 60%가 乘用車用 래디알 타이어이며, 바이어스 타이어는 라틴 아메리카와 아프리카 國家 등에 수출하고 있다.

(2) Goodyear

이 회사는 1939년 상파울루에 처음으로工場을 세우고, 1973년에는 상파울루로부터 120km 떨어진 Americana에 두번째工場을 지었다. 이 회사의 종업원은 6,500명이다.

Americana工場에서는 주로 래디알 타이어를 생산하고 있고, 상파울루工場에서는 바이어스 타이어를 전문으로 생산하고 있다. 同社は 여러 가지 종류의 타이어를 두루 만들고 있는데, 브

라질에서는 유일하게 航空機用 타이어도 생산하고 있다. 전체 生産量의 약 20%를 수출하고 있으며, 크고 작은 航空機用 타이어는 50%를 수출하고 있다.

이 회사는 自社製品의 2/5를 美國市場에, 나머지는 세계 120餘個 國家에 수출하고 있다. 乘用車用 래디알 타이어는 벌크貨物로 취급하고 있다. 同社は 새로운工場을 건설할 계획을 갖고 있지 않으며, Americana工場은 擴張할 餘地가 있으나, 그나마 상파울루工場에는 땅이 없다고 한다.

(3) Firestone

이 회사는 상파울루의 위성도시인 Santo Andre에 한 개의 타이어工場을 갖고 있는데, 오토바이用, 自轉車用, 航空機用 타이어를 제외한 각종 타이어를 생산하고 있으며, 従業員은 4,300명이다.

이 회사는 生産量의 약 20%를 美國, 유럽, 中東地域으로 수출하고 있다. 同社は 브라질의 4大 自動車會社 및 2個의 트럭會社와 隣接해 있기 때문에工場을 다른 곳으로 分散해나가려고 하지 않고, 최근에는 既存工場에 隣接하여 土地를 買入하고工場을 擴張하려고 하고 있는데, 현재의 어려운 經濟事情 때문에 擴張計劃을 단지 延期하고 있을 뿐이다.

(4) Michelin

Michelin은 다른 타이어會社들보다 비교적 늦게 브라질에 진출하였고, 타이어協會의 會員도 아니다(따라서 이 記事 가운데 일부 자료에는 통계가 빠지기도 하였음). 同社は 리오데자네이로郊外の Campo Grande에工場을 갖고 있으며, 또 하나의工場은 리오데자네이로와 상파울루 사이의 Itatiaia에 있다. Michelin이 브라질에 投資한 額數는 약 4億달러가 된다.

Campo Grande工場은 20인치 이상, 60kg 이

상의 트럭·버스용 래디알 타이어를 생산하고 있다. 현재 이 工場의 年間生産能力은 70萬個이나, 약 1億 5,000萬달러를 投入하여 100萬個 이상의 生産能力으로 擴張하고 있다. 景氣沈滯로 인하여 당초의 계획보다는 늦어질 것으로 보이지만, 1992년에는 生産을 시작할 것으로 기대된다.

Michelin은 트럭·버스용 래디알 타이어市場의 30% 이상을 占有하고 있다. 또한 同社는 生産量의 1/4에서 1/3을 수출하고 있는데, 이는 新工場 設備導入時 브라질政府와 체결한 輸出義務履行契約 때문이며, 이 制限은 今年으로 끝난다. 그러나, Michelin은 內需市場이 不透明하기 때문에 輸出水準을 유지해나갈 계획이다.

또한 同社는 브라질에서 乘用車용 타이어의 生産을 검토하고 있지만, 가까운 장래에 이 計劃이 實行에 옮겨질 것 같지는 않다.

Michelin은 Mato Grosso에 世界最大의 고무農場(1만ha)을 갖고 있는데, 제대로 생산한다면 다음 世紀에 15,000톤은 충분히 생산하게 될

것이다. 브라질에서는 고무農場에서 생고무를 採取하는 量이 1990년에 와서야 정글지대에서 수집하는 量보다 더 많게 되었다. 中部 및 南部地域에서 고무農場이 많이 생겨나고 있기 때문에 정글에서 채취하는 量의 비중은 점점 감소할 것이다.

5. 타이어 輸出入

지난해 초까지 브라질의 타이어 輸入關稅率은 60%였기 때문에 타이어輸入은 源泉의으로 불가능하였다. 1990年 3월에 취임한 Fernando Collor大統領이 추진하고 있는 브라질의 現代化 및 輸入自由化를 위한 政策의 一環에 따라 타이어 輸入關稅率은 점차 낮아져 현재는 35%이다.

라틴 아메리카의 國家에서 생산되는 타이어에 대한 輸入關稅는 이미 완전히 철폐하였기 때문에 콜롬비아, 우루과이, 아르헨티나를 비롯한 일부 隣接國家들로부터 輸入된 타이어가 눈에 띄기 시작했다. 브라질의 타이어業界는 스스로 價格

〈表 4〉 브라질의 타이어 수출현황(1987~1991)

(單位: 1,000個)

區分 \ 年度	1987	1988	1989	1990	1991*
乘用車用	5,790.3	6,210.6	4,777.8	4,757.2	2,013.6
輕트럭用	268.3	385.3	243.9	218.4	80.3
트럭·버스用**	431.6	507.7	397.6	439.0	198.4
모터사이클用	161.6	275.7	336.0	370.4	142.2
모페드用	2.6	46.1	156.3	292.2	163.2
트랙터 앞바퀴용	11.2	9.7	20.2	17.3	5.7
트랙터 뒷바퀴용	11.2	34.6	33.2	21.9	6.4
建設用	31.6	40.0	46.4	39.9	12.0
航空機用	6.0	9.0	8.6	7.3	2.0
其他	13.2	16.4	16.4	20.6	15.6
타이어合計	6,727.6	7,535.1	6,036.4	6,184.2	2,639.4
튜브合計	1,866.9	1,971.2	1,627.0	1,771.6	678.5

*1~5月, **Michelin이 輸出한 약 20萬個는 除外.

資料: Anip.

경쟁력이 있다고 생각하기 때문에 이들 輸入 타이어에 대하여 별로 介意치 않고 있다.

그러나 브라질의 타이어業界는 政府가 타이어에 대한 關稅를 인하하는 대신에 政府의 小賣價格統制, 輸入 天然고무에 대한 高價販賣政策 등 長期的으로 타이어産業에 영향을 미치는 각종 制限을 철폐해주도록 압력을 가해왔다.

6. 價格 및 其他 統制政策

처음부터 브라질政府는 타이어 販賣價格을 統制해왔다. 이것은 海外의 投資家나 타이어産業에 매력을 갖고 있는 사람들에게 人氣없는 政策이었으므로 이들은 政府의 試圖에 대하여 단호하게 반대하였다.

또한 타이어業界는 타이어의 原·副資材를 獨寡占業體로부터 비싼 값으로 사들여야 하는 데 대하여 불만을 갖고 있었다. 예컨대, 合成고무는 國營專賣業體인 Petrobrás의 子會社로부터 購買하여야 했다.

아주 최근까지도 天然고무의 輸入은 政府로부터 상당한 統制를 받아왔다. 아마존地域에서 생산하는 國內 天然고무 生産을 촉진하기 위하여 輸入被害 救濟措置를 취하였으며, 타이어 및 고무製品 製造業者는 天然고무를 輸入할 때 높은 關稅를 물어야 했다(業界는 70%의 天然고무를 輸入하였음). 뿐만 아니라 天然고무의 輸入價格은 아마존地域에서 採取하는 天然고무價格에 맞추도록 하였다(輸出用 타이어는 除外하였음). 아마존地域에서 生産되는 상당량의 天然고무의 品質이 타이어를 製造하는 데 적합하지 않았지만 品質과 상관없이 國產 天然고무를 사용하도록 강요하고 있다.

금년 5월부터 시행된 부분적인 經濟自由化政策의 일환으로 天然고무의 輸入關稅率은 5%가

인하되었으나, 向後 8年間 타이어業體들은 國產 高무를 비싼 값으로 계속 사야 할 것이다.

〈表 5〉 타이어업체의 고무사용량(1986~1990)
(單位: 1,000톤)

年度 區分	1986	1987	1988	1989	1990
天然고무	78.3	86.7	95.9	91.7	92.3
合成고무	152.0	159.2	163.7	156.2	158.2
計	230.3	245.8	259.5	247.9	250.4

資料: Anip

7. 販賣組織

브라질의 타이어 流通體系는 유럽과는 대조적으로 美國의 流通體系에 가깝다. 販賣業者들은 그 數는 적으나 規模는 크다. 대부분 特定地域을 기반으로 하고 있으며, 일부 큰 業者는 전국적인 流通網을 갖고 있다. 特定한 會社의 製品만을 파는 業者는 드물다.

오랫동안 政府가 價格을 統制해왔기 때문에 1990년에 統制를 풀었는데도 브랜드別로 販賣價格의 차이가 별로 없다. 全國타이어販賣業者協會(The National Association of Tyre Distributors)의 會員은 약 850個이나 최근까지 協會가 하는 일은 會員들에게 價格表를 배부하는 정도이다.

8. 再生타이어

再生타이어의 市場占有率은 매우 낮으며, 成長速度 또한 느리다. 트럭·버스用 타이어의 경우는 交換用 타이어市場에서 약 절반 정도가 再生타이어이므로 비중이 높고 展望도 좋다. 再生타이어業體는 그 數는 많으나 規模가 작고 전국에 散在해 있다.

자료: EIU Rubber Trends/September 1991

번역: 金 民/協會 業務部長