

해외소식

미국, 타이어 수입 안정세

미국내 타이어 생산은 12개 업체의 35개 공장에서 이루어지고 있는데, 대부분의 생산시설들이 비교적 임금수준이 낮은 남부지방에 밀집되어 있다. 타이어 제조업계의 임금은 '88년 시간당 15.52달러에서 '92년에는 18.60달러로 약 4.6%가 상승했으며, 임금이 전체 제조업원가중에서 차지하는 비중은 약 30%에 이르고 있는 것으로 나타났다. 그러나 '88~'92년중 생산성 증가율도 비교적 높은 수준인 4.1%를 기록했다.

타이어 생산은 소수의 대규모 기업에 집중되어 있는데, 양대 산맥을 이루고 있는 Goodyear사와 Michelin사의 생산합계가 미국내 총생산의 55% 이상을 점하고 있다. 그리고 Firestone사와 Bridgestone사를 합한 4대 업체의 생산점유율은 80%에 이르고 있다. 그밖에 주요업체들인 General, Cooper, Uniroyal 및 Goodrich사 등을 합할 경우 미국내 총생산량의 97%에 이르고 있는 실정이며, Continental, Pirelli, Armstrong사와 Dunlop사 등도 잘 알려진 제조업체들이다.

RMA(Rubber Manufacturers Association)에 따르면 미국의 타이어 생산량은 1990년의 1억 7,400만개에서 1991년에는 1억 6,900만개로 감소하였는데, 이는 경기침체에 따른 자동차 수요감소에 원인이 있는 것으로 지적할 수 있다. 그러나 1992년에는 타이어 생산량이 1억 9,200만개로 다시 회복세로 돌아섰으며, 1993년에는 2억 400만개를 기록한 것으로 추산되고 있고, 앞으로도 3~5년간 소폭이나마 지속적인 수요증가세가 계속될 것으로 전망되고 있다.

한편 업계에서는 최근의 타이어 수요침체원인으로 자동차 경기의 부진뿐만 아니라 래디얼 타이어 생산·공급 등 제조업체들의 기술개발에 따른 내용연수 연장으로 인해 교체용 타이어 수요가 큰폭으로 감소한 결과로 지적하고 있다. 업계의 조사결과에 따르면 최근에 공급되고 있는 래디얼 타이어의 수명은 4~5만마일로서 15년전에 주로 공급되던 3만마일 수준의

타이어보다 수명이 훨씬 연장된 것으로 지적되고 있다. 이와같이 승용차용 타이어의 수요가 침체기를 맞게 됨에 따라 미국내 타이어 제조업계에서는 최근 수요급증세를 보이고 있는 소형트럭 및 Recreational Vehicle(RV) 등에 장착할 수 있는 제품 개발에 투자를 늘려나가고 있다.

미국의 타이어 수입실적

(단위 : 1,000달러)

연도	1991	1992	1993.1~11
캐나다	407,925	451,728	446,624
일본	269,305	256,801	274,655
브라질	43,103	65,389	73,899
한국	89,385	83,884	63,163
독일	58,246	51,738	51,878
프랑스	55,063	61,391	50,442
총수입량	1,060,933	1,110,285	1,083,596

자료 : 미국 상무부, Bureau of Census.

미국의 승용차용 래디얼 타이어에 대한 관세율은 4%이며, 관세 이외의 비관세장벽은 없다. 다만 타이어에 곤충이 서식하거나 곤충알이 묻어 반입되는 것을 막기 위한 검역이 요구된다.

미국의 타이어 수입은 연간 10억달러 수준에서 안정세를 보이고 있다. 그러나 타이어를 수입하는 외국업체들 중 대부분은 Michelin을 비롯한 다국적기업들로서 세계 총생산량의 75%를 점하는 업체들이다. 따라서 이들 업체가 미국, 유럽 및 일본시장을 장악하고 있고, 브라질을 비롯한 개도국에 현지 생산공장을 설립하여 가동하고 있으며, 개도국 현지 생산품을 OEM 방식 등으로 미국시장에 반입하는 비중이 절대적으로 높은 실정이다.

특히 Goodyear를 비롯한 Michelin 등에서는 강력한 판매망을 구축하고 있으며, 미국내 생산량으로 수요를 충족할 수 없는 경우 이에 대한 보완수요를 중심으로 수입하고 있다. 다만, Yokohama를 비롯한 일부 일본계 업체들

과 한국 업체에서 자국내 생산품을 독자적인 판매망을 이용하여 미국으로 공급하고 있는데, 한국의 대미수출은 약 8,000만달러에 이르고 있으며, 1991년 이후 다소 감소되는 추세를 보여주고 있다.

미국의 연간 타이어 총수출액은 약 6억달러를 기록하고 있으며, 최대 수출시장으로는 2억 7,000만달러를 기록하고 있는 캐나다를 들 수 있다. 그리고 약 1억달러의 수출이 이루어지고 있는 일본 및 약 7,000만달러가 공급되고 있는 멕시코, 2,000만달러가 공급되고 있는 독일 등이 주요 수출대상국들이다. 그러나 미국산 타이어의 수출은 수입의 경우와 같이 대부분 다국적 기업에 의해 미국내에서 생산된 고가품을 해외시장으로 공급하는 형태가 주종을 이루고 있다. 특히 대일수출의 경우 대부분의 수출품이 미국내 일본계 기업 생산품의 역수입으로 나타나고 있다.

타이어의 판매는 신규출고 자동차에 장착되는 제품과 기존의 사용중인 자동차 타이어에 이상이 생기는 경우 교체용으로 판매되는 제품으로 구분할 수 있다. 이중 신규출고차량에 장착되는 제품의 경우 타이어의 브랜드가 자동차 판매에까지 간접적인 영향을 미치고 있어 대부분의 자동차제조회사에서 브랜드 지명도가 높은 신규참여는 극히 어렵다고 할 수 있다. 따라서 이 분야에 대한 판매는 미국 및 유럽과 일본 기업이 석권하고 있으며, 한국 생산품은 신차용 제품의 경우 아직도 OEM방식에 의존하고 있는 실정이다.

반면 교체용 타이어의 경우 소비자들에 대한 조사결과 브랜드 인지도보다는 제품의 가격이 구매 결정시 더 큰 고려요소로 나타나고 있어 가격경쟁력 향상이 매우 중요하다고 할 수 있다. 특히 최근 창고판매방식의 저가품공급망에서 판매한 타이어의 비중이 1989년 5%에서 1992년에는 8%를 상승하는 등 소비자들의 가격민감도가 더욱 높아지고 있다. 그러나 교체용 타이어제품의 경우에도 미국내에서는 타이어의 판매가 과반수 이상 달러들에 의해 이루어지고 있으므로 독자적인 달러망의 확보능력이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다. 달러망 이외의 주요 타이어 판매경로를 보면 각 체인점과 백화점이 총판매량의 19%를 점하고 있으며, 직매점의 판매비중도 12% 수준으로 높은 비중을 차지하고 있다.

한편 유통업자들의 의견에 의하면 타이어의 경우 제품의 특성상 외관보다는 안전성 확보가 가능하도록 안정적 품질수준을 유지하는 것을 절대적으로 중요한 요소로 지적하고 있으며, 인도산을 비롯한 일부 개도국 상품의 대미수출이 이루어지지 않는 것은 이와같은 품질관리상의 문제로 지적되고 있다. 한국상품의 경우 이미 OEM방식에 치중된 수출에서 탈피하여 독자적인 달러망이 정착되어 가는 단계에 있으며, 근래 유통업자를 비롯한 미국내 소비자들로부터 안정적인 품질의 제품이라는 매우 긍정적인 평가를 받고 있어 안정적인 수출이 지속될 수 있을 것이다.

대부분의 타이어업계 종사자들은 현재 세계의 타이어 생산·공급 능력이 수요를 초과하고 있는 것으로 평가하고 있으며, NAFTA를 비롯한 여러가지 경쟁요소상의 우위를 이용한 멕시코 등이 미국 타이어시장 공략을 추진하고 있어 한국 기업의 대미가 시급한 실정이다.

(KOTRA 海外市場, 1994. 5. 10)

獨, 자동차용 타이어 판매 주춤

독일의 승용차용 타이어 시장이 '92년까지 統獨 특수로 상당한 증가세를 기록했으나 '93년들어 계속적인 신규등록 차량의 감소에 따라 성장세가 둔화되고 있어 관련 업계의 우려를 자아내고 있다. 이는 원자재 가격의 상승에도 불구하고 저가 수입품과의 경쟁격화로 국내가격이 다소 하락하고 있을 뿐만 아니라 소비자들의 품질요구 수준이 계속 높아지고 있는 데 기인하고 있다.

● 독일의 승용차용 타이어 시장현황

(단위 : DM 백만, 백만개)

구분	1991		1992		'93. 1~6	
	금액	수량	금액	수량	금액	수량
생산	3,223	43.6	3,289	43.3	1,531	21.3
수입	1,980	33.2	2,336	36.9	930	13.4
수출	1,720	25.4	1,802	25.6	709	10.1

[자료 : 독일연방 통계국 수출입 및 생산통계]

'92년 독일의 타이어 판매량은 '91년대비 6%가 성장해 5,460만개를 기록했으나 '93년에는 약 7%의 감소가 있었던 것으로 알려졌다. 이러한 둔화 추세는 여름용뿐만 아니라 최근

겨울동안 강설량이 거의 없어 겨울용 타이어 판매부진도 큰 요인인 것으로 나타나고 있다.

현재 독일에는 Continental, Fulda, Uniroyal 등 총 14개사에서 연간 4,300만개 이상의 승용차용 타이어를 생산하고 있으나 생산증가율이 '91년이래 계속 하락하고 있다. 이는 전체 생산비용의 40%를 점하고 있는 원자재 가격의 상승에도 불구하고 시장가격은 오히려 하락하고 있어 수익률이 떨어지기 때문이다. 특히 자동차 메이커에 대한 OEM 공급의 경우에는 품질요건이 점차 까다로워지고 검사 포인트가 강화돼 생산비용 상승을 유발하고 있으나 가격인상에는 한계가 있어 어려움을 겪고 있는 것으로 알려지고 있다.

독일의 승용차용 타이어 가격은 Michelin을 100으로 봤을때 Continental이 90정도, Pirelli, Dunlop, Goodyear, Uniroyal이 80, Fulda, Semperit 등이 70, 한국산 등이 60 수준을 보이고 있다. 아울러 최근 타이어 가격은 하향 안정세를 보이고 있는데 이에 따라 신차 장착보다는 거래가 활발히 이루어지고 있다.

독일 소비자들의 수요동향은 점차 고속주행 가능제품으로 바뀌어가고 있는데 여름 타이어의 경우, 시장구성이 190km까지 가능한 SR/TR제품의 점유율이 '90년의 60%에서 '93년에는 50% 수준으로 감소하는 반면 HR, ZR 시리즈의 점유율이 계속 증가하는 추세에 있다.

이러한 속도 선호 추세와 함께 소비자들이 안전에 대한 욕구도 높아지고 있어 타이어 폭이 넓어지고 있으며, 최근에는 타이어 폭과 높이의 비율을 최대한 낮춰 커브길에서의 고속주행이 가능할 뿐만 아니라 외형적으로 스포츠카의 인상을 줄 수 있는 편평비율을 높인 제품이 인기를 끌고 있다.

주요 수입대상국은 프랑스(Michelin), 영국(Dunlop), 네덜란드, 일본(Federal, Bridgestone) 등이며, 수출대상국은 벨룩스, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드 등 구주선진국으로 완성차 수출시장과 유사한 구조를 가지고 있다.

극동지역에서의 최대 수출국은 일본으로 '92년도에 총 336만개를 수출했으며 그 다음이 한국으로 105만개를 수출했다. 한국은 '92년 금액·물량면에서 공히 2배에 가까운 증가세를 보였으며 개당 수입가격도 '91년의 DM 45에서 '93년에는 DM 48로 다소 올라갔다. 그러나 전체 평균 수입가격이 DM 63 수준이고

일본산이 DM 80선 이상인 점을 고려해볼 때 아직도 저가품, 수출에서 벗어나지 못하고 있는 실정이다.

OE용을 제외한 교체용 타이어의 경우 판매에 따른 서비스가 필수적인 관계로 타이어 전문점 및 자동차 수리소, 주유소 등을 통한 판매가 대중을 이루고 있는데 전문점을 통한 판매가 60% 이상을 차지하고 있다.

그러나 대부분 타이어 취급점에서의 판매 브랜드는 상호 계약에 의거, 한정돼 있으며 이들은 지역별로 선정된 총대리점을 통해 소요물량을 확보하고 있어 생산 및 공급 업체간의 최종 취급점 확보경쟁이 치열하다.

'93년말 현재 독일내 타이어 판매점은 3,600개소인데 이중 600개소가 제조업체 직영판매점이며 약 500개소가 협력판매점, 그리고 300개소가 독일내 최대 판매상인 Gummi-Mayer와 Stinnes社의 대리점으로 나타났다.

이 제품의 경우 수출입에 특별한 규제조치가 없는 자유화 품목이다. 관세번호는 401110이며 한국을 포함한 제3국 적용 수입관세율은 5.8%이다. 다만 선택규정으로 Tuev 품질인증 취득을 권장하고 있으며 안전과 직결되는 상품인 관계로 소비자의 인증제품 선호로 말미암아 독일내 판매를 위해서는 이 인증을 받지 않을 수 없는 상황이다.

현지인들의 수요동향이 점차 고속주행 가능 타이어를 선호하고 있는 점을 감안, 부단한 기술개발을 통한 HR 및 VR 시리즈 제품의 생산·진출 확대가 요망된다. 아울러 한국산의 경우 재생이 불가능해 환경과 관련 이미지상 문제가 있으므로 재생 타이어로 사용이 가능한 개발을 시도해야 할 것이다.

(KOTRA 海外市場 1994. 5. 24)

Goodyear, 중국에 합작회사 설립

Goodyear사는 3천만달러를 투자하여 중국의 타이어 제조업체인 Dalian Rubber와 타이어제조공장을 짓기로 하였다. Goodyear의 자본참여비율은 75%이다. 동사 Gault회장의 발표에 의하면 이 공장의 초기 시설능력은 승용차용 타이어 연간 100만개 생산규모이나 기술 및 품질관리를 통하여 연간 140만개까지 확대할 수 있다고 하였다.

이 합작회사의 이름은 Goodyear Dalian으로

하였다. 중국측의 Dalian Rubber사는 Liaoning 지방에 가동한지 2년이 된 타이어공장을 갖고 있으며, 종업원은 300명이다.

이 합작회사는 Goodyear 브랜드의 타이어를 생산하여 주로 중국의 내수시장에 팔고 일부는 아시아지역 국가에 판매할 것이나, 정확한 수출, OE RE 판매비율은 중국정부의 승인이 난 후에 결정된 것이다.

Goodyear는 서둘러 하고 싶어하지만 중국정부의 승인이 내려면 1년이 걸릴지도 모른다. 이 합작투자가 성사된다면 Goodyear는 西方의 대타이어업체로서는 최초로 중국에 진출하게 되는 것이다.

Ontario주 Cobourg에 있는 United Tire & Rubber Co.도 중국 천진에 투자하는데 관심을 갖고 있다.

Goodyear의 Gault회장은 막대한 잠재성장력을 갖고 있는 이 통제경제국가에 Goodyear가 첫발을 내디딘 것은 Goodyear 역사상 한 이정표가 될 것이라고 하였다.

중국의 경제는 최근 2년간 두자리 숫자의 성장을 하였으며, 12억 인구의 막대한 소비수요는 제조업체에게 크나큰 가능성을 주고 있다.

Goodyear는 아시아지역의 다른 국가에서 생산한 타이어를 상해에 있는 Volkswagen 공장에 신차용으로 이미 공급하고 있다. Goodyear는 1988년 한국 청주에 연간 생산능력 320만개의 타이어공장 건설계획을 발표한 바 있으나, 3년동안 공장부지 매입을 추진하다가 1억 1천만달러짜리 이 사업계획을 취소하고 말았다.

1993년도 Goodyear의 매출액 116억달러중 40%는 해외에서 얻은 것이다. 중국에 진출하려는 타이어 메이커는 Goodyear뿐만이 아니다. Michelin과 BS Firestone도 중국에 생산기반구축을 노리고 있고 Pirelli는 중국회사와 기술협력을 하고 있다.

그러나 Goodyear의 합작계약내용은 현재 중국의 다른 타이어 메이커들이 외국기업과 추진하고 있는 것과는 상당히 다르다. 우선 합작비율이 Goodyear가 75%를 갖는 것부터 일반적으로 50:50 비율의 합작과는 매우 다른 것으로서 Goodyear가 주도권을 잡고 운영할 수 있는 것이다.

(Rubber & Plastics News, 1994. 5. 2)

일본의 페타이어 발생량 감소 및 재활용 현황

일본의 페타이어 발생량 추이

(단위 : 100만개, 1,000톤, %)

구 분		연 도				
		1989	1990	1991	1992	1993
페타이어 발생수량	타이어교체사에 갯수	59	60	64	64	64
	발생하는수량 중량	586(77)	612(76)	655(77)	641(76)	644(78)
	자동차페타이어에 갯수	25	29	30	28	25
	발생하는수량 중량	173(23)	196(24)	197(23)	199(24)	185(22)
	합 계 갯수	84	89	94	92	89
	중량	759(100)	808(100)	852(100)	840(100)	829(100)

주 : ()안의 숫자는 비율

타이어 재활용 현황 추이

(단위 : 1,000톤, %)

구 분		연 도					전년대비					
		1989	1990	1991	1992	1993						
타이어 재활용 현황	수출용 (재생타이어 원단용 등)	138	18	160	20	173	20	207	25	153	18	74
	재생고무용 (교구분말 포함)	124	16	125	15	115	13	103	12	99	12	96
	재생타이어 원단용	79	11	81	10	85	10	77	9	81	10	105
	기 타	40	5	42	5	32	4	23	3	23	3	100
	소 계 ㉑	381	50	408	50	405	47	410	49	356	43	87
	시멘트 소성용	96	13	111	14	151	18	169	20	222	27	131
	중·소형 보일러용	111	14	119	15	109	13	110	13	109	13	99
	금속제련·제작용	67	9	67	8	67	8	78	9	71	9	91
	타이어 메이커 공작용	-	-	-	-	-	-	9	1	9	1	100
	소 계 ㉒	274	36	297	37	327	39	411	43	366	50	112
계(㉑+㉒)	655	86	705	87	732	86	776	92	767	93	99	
용도불명분	104	14	103	13	120	14	64	8	62	7	97	
합계(총발생량)	759	100	808	100	852	100	840	100	829	100	99	

(日本 ゴム報新聞, 1994.4.4)

'93년도 일본의 타이어·류브 생산·출하·재고현황(7개 회사분)

(單位：1,000個, 톤)

生産	타이어 新고무 數	트럭·버스용 個數	小型トラック用	乗用車用	建設車輛用	産業車輛用	農業機械用	二輪自動車用	運搬車用	풀업·림밴드	合計	前年比較	
													타이어 新고무 數
生産	70,917	8,375	32,982	98,755	469	1,069	929	7,051	1,141		150,771	92.4	
2월	77,858	220,058	198,902	386,040	77,974	9,842	6,377	12,933	3,405	6,586	922,117	91.3	
3월	84,547	4,367	26,979	74,335	223	863	862	5,097	862		113,587	90.2	
4월	78,226	110,734	152,517	279,829	13,809	7,132	5,685	8,602	2,521	3,475	584,304	89.4	
5월	71,165	4,154	6,109	24,038	249	226	93	1,907	282		37,058	98.8	
6월	82,676	113,541	47,640	104,262	64,160	2,908	598	4,200	873	3,338	341,520	95.1	
7월	82,227	212	1,027	4,202	16	55	49	364	32		5,957	105.4	
8월	64,901	5,928	6,129	16,843	1,571	553	293	756	81	821	32,975	92.3	
9월	81,648	自動車 타이어·류브 新고무量	輸出通關實績(FOB: 1,000달러)										
10월	82,900	生産	東南아시아	西아시아	유럽	北美	中南美	아프리카	大洋洲	合計	乗用車타이어	기타타이어	合計
11월	78,480	輸出	17,708	23,648	47,004	50,682	10,083	12,214	9,341	170,680	1,071,747	187,375	1,259,122
12월	66,572	內需	24,859	25,827	47,420	60,560	11,212	5,867	12,422	188,167	920,618	165,794	1,086,122
1~12月計	922,117	54,972	25,108	25,307	47,250	69,743	17,129	11,434	14,725	210,696	1,081,916	251,517	1,333,433
前年同期比	91.3	47,984	25,352	21,696	40,612	68,939	13,487	10,194	16,192	196,472	825,257	218,334	1,043,591
		27,975	21,128	24,928	37,314	62,693	12,928	6,459	17,059	182,509	763,567	210,815	974,382
		31,563	21,591	25,283	47,641	76,474	14,447	7,003	18,754	211,193	791,976	183,722	975,698
		28,409	25,545	24,685	44,407	65,499	9,771	8,821	17,736	196,464	910,455	159,577	1,070,032
		26,076	22,997	19,060	47,647	56,572	11,179	9,962	15,163	182,580	1,050,092	128,20	1,178,297
		26,640	23,636	24,997	36,449	59,537	10,444	7,919	16,772	179,754	1,089,317	169,112	1,258,429
		26,746	25,853	24,195	30,851	57,486	11,238	8,077	16,631	174,361	864,493	212,262	1,076,755
		29,183	26,853	28,043	32,239	59,846	12,823	5,130	12,123	177,057	996,519	232,882	1,229,401
		27,794	26,208	31,489	49,645	67,589	12,648	11,896	10,925	210,400	815,498	201,114	1,016,612
		341,520	286,868	299,158	508,479	755,620	127,389	104,976	177,943	2,280,333	11,181,455	2,320,709	13,502,164
		95.1	123.1	74.7	82.4	109.3	97.2	76.1	103.1	94.9	94.4	93.7	94.3

(日本タイヤ新報 速報版, 1994.4.12)