

# 오스트레일리아의 타이어산업 현황

金 民\* 譯

## 1. 타이어제조업체 현황

오스트레일리아에는 현재 2개의 타이어 제조업체, 즉 South Pacific Tyres(SPT)와 Bridgestone Australia Ltd.가 있는데, 이것은 80년대의 기업합병 결과 6개업체가 2개업체로 재편된 것이다.

### (1) South Pacific Tyres

1986년에 설립된 South Pacific Tyres (이하 SPT)는 오스트레일리아 국내기업인 Pacific Dunlop Ltd.와 Goodyear Tire and Rubber Company의 합작회사이다. SPT가 설립되기 전 오스트레일리아 국내에서 가장 큰 타이어 제조·판매업체는 Pacific Dunlop이었다. SPT의 1993/1994년도 매출액은 A\$ 10억 5,000만이다.

SPT가 생산하는 타이어 종류는 승용차용, 소형트럭용, 트럭·버스용, 농업기계용을 망라하는데, 주요 브랜드는 Dunlop, Goodyear, Olympic, Kelly Springfield, Bob Jane이다. 1일 생산량은 약 30,000개로서 생산뿐만 아니라 도·소매 영업조직도 운영하고 있다.

SPT는 Victoria주 Melbourne에 4개의 공장을 가지고 있으며, 다섯번째 공장을 뉴

질랜드에 두고 있다. 이들 중 2개 공장은 Somerton에 있는데 1개는 트럭·버스용 래디알 타이어를, 다른 1개는 승용차 및 소형 트럭용 스틸벨티드 래디알 타이어를 생산하고 있으며, Footscray 공장은 농업기계용 타이어 및 튜브와 재생타이어를 생산하고 있다. Thomastown 공장은 승용차용 래디알 타이어를 생산하고 있다.

자체 생산이 되지 않는 규격의 타이어는 뉴질랜드 공장에서 Kelly Springfield 브랜드로 수입하거나 다른 나라에서 수입하여 총당하고 있다. 이 회사의 생산직 근로자는 2,689명이며 전체 종업원은 6,000명 정도이다.

동사의 오스트레일리아 국내시장 점유율은 50% 정도인 것으로 추정되는데, 1993/1994년도 동사의 판매량중 80%는 교체용이고 나머지 20%중 신차용이 11.9%, 수출용이 8.1%이다.

Pacific Dunlop의 자회사였던 Encore Rubber Technologies는 최근 세계 최초의 一貫 페타이어 리사이클링 설비를 SPT의 Somerton 공장에 설치하였다. 이 설비는 페타이어에서 고품질의 재생고무를 생산하여 정원용 호스, 건물 바닥 및 천정재, 교통안전장비 등의 제품을 제조한다. 페타이어 처리능력은 연간 약 300만개인데 이 수량

\* 大韓타이어工業協會 業務部長

은 전체 페타이어 처리량의 약 30%에 달한다. Pacific Dunlop사는 전국적인 페타이어 수집사업을 하는 TyreCycle 회사도 운영하고 있다.

### (2) Bridgestone Australia

Bridgestone Australia Ltd.는 일본 Bridgestone(B/S)이 60%의 소유권지분을 갖고 있는데, 이 회사는 주요 타이어제품뿐만 아니라 자동차 부품 및 기타 소비재도 생산하고 있다. 부문별 매출액은 알 수 없으나 1994년의 이 회사 총매출액은 A\$ 4억 1,300만이다.

이 회사는 South Australia에 있는 Adelaide에 타이어 생산공장을 갖고 있는데, Bridgestone, Skyway, Elite, Panther 브랜드의 각종 타이어를 생산하고 있다. 이 공장은 재생용 타이어 소요 자재도 만들고 있다. 1일 평균생산량은 10,000개를 밑도는 것으로 추산된다.

동사는 필요시 뉴질랜드의 Firestone을 비롯하여 해외 Bridgestone그룹 자회사들로부터 타이어를 수입하여 국내수요를 보전하기도 한다. 생산근로자수는 800명이며 전체 종업원은 2,300명 정도이다.

이 회사의 오스트레일리아 국내시장 점유율은 약 25% 정도인 것으로 추정된다. 교체용 타이어시장으로부터 페타이어를 수집하는 시스템을 가동하고 있으며, 페타이어를 가공하여 여러가지 제품을 만드는데 주요 제품은 운동장 등 평탄지역에 고무포장을 하는 것이다.

### (3) 타이어 재생업체 현황

타이어 재생업체는 규모가 큰 몇개 회사와 많은 수의 소규모 재생업체가 있는데,

산업통계에 의하면 재생업체는 약 140개 정도이며 이중 100개 업체는 트럭용 타이어만 주로 재생하고 있다.

재생산업은 2~3회를 재생할 수 있는 트럭·버스용 타이어쪽이 전통적으로 주류를 이루고 있다. 따라서 신제타이어와 재생타이어의 판매비율은 트럭·버스용이 2:1이고, 승용차용의 경우는 4:1이다. 승용차용 타이어의 재생이 부진한 것은 재생타이어에 대한 소비자의 안전도 의식 때문이다.

주요 재생타이어업체는 SPT와 Bandag Manufacturing Pty Ltd.인데, 이들의 시장 점유율은 60% 정도이다. Bandag는 오스트레일리아 국내 타이어 소매조직인 Boral Ltd.와도 사업 제휴를 하고 있다. Bridgestone의 재생타이어 시장 점유율은 약 10% 정도인데, 이들 3대 메이커의 트럭·버스용 재생타이어의 오스트레일리아 국내 생산공장은 Bandag가 44개, SPT가 12개, Bridgestone이 6개의 공장을 갖고 있다.

## 2. 타이어 생산 현황

오스트레일리아 통계청(Australian Bureau of Statistics)의 공식적인 생산통계 발표는 1984/1985년도분부터 중단되었는데 이는 업계의 자료수집이 어렵고 기밀유지 때문이다. 이와같은 기밀유지는 계속 문제가 되고 있는데, 단 2개 업체의 생산실적을 집계하고 있는 오스트레일리아 타이어협회(Australian Tyre Manufacturers' Association)도 겨우 생산지수만 공개하였다(표 1 참조). 1994/1995년도의 생산지수를 감안한다면 연평균 생산증가율은 1.9%에 지나지 않는다.

그렇다면 1994/1995년도의 전체 타이어

(표 1) 오스트레일리아의 타이어 생산지수  
(1990/1991~1994/1995)

(지수 1990/1991=100)

연 도	지 수
1990/1991	100
1991/1992	100
1992/1993	109
1993/1994	115
1994/1995	117

자료 : Australian Tyre Manufacturers' Association.

생산량은 약 870만개로 추산된다. 그리고 이 중에서 승용차용이 75%이다. 타이어 업계는 1993년말부터 주요 원자재가격이 상승했다고 하는데 천연고무의 가격은 무려 2배 이상 뛰었고 다른 기초 원자재가격도 상당히 올랐다.

그러나, 원자재가격의 상승이 실제로 타이어 원가에 영향을 미친 것은 1995년 중반이며, 원가상승률은 3~8%였다. 1995년 6월의 타이어 판매가격은 승용차용 타이어가 증급품이 약 A\$ 130으로 4% 올랐고, 트럭용 타이어 평균가격은 A\$ 590으로서 7.5%가 올랐다.

### (1) 타이어산업의 역사

오스트레일리아의 타이어 생산업체들이 곤경을 겪은 것은 80년대말과 90년대초이다. 이 시기에 이들의 국내 판매는 크게 위축되었는데 그것은 관세인하와 오스트레일리아달러 가치의 상승에 따라 외국 제품이 싸게 대량으로 수입되었기 때문이다.

내수판매는 어려워졌지만 이후 시장규모는 확대되었고, 1990/1991년도에 국내경기 위축으로 타이어산업은 타격을 받았다. 이후 경기가 다소 좋아지기는 하였지만, 판매가격 경쟁으로 고전을 하였으며, 오스트레일리아 타이어업계가 되살아난 것은 1992/1993년도 이후이다.

### (2) 타이어산업의 재편

SPT와 Bridgestone은 80년대말과 90년대초의 市況에 대응하여 그들의 경영전략을 보다 국제적이고 수출지향적인 것으로 재편하였다. 그리하여 주요 생산거점을 변경하고 고용계약도 개선하였다. 두 회사는 비교우위지역의 생산설비를 증강하고 장기적으로 수출할 수 있는 해외시장 개척에도 주력하였다.

오스트레일리아의 타이어 제조업체들이 갖고 있는 문제점은 원천적으로 국내시장규모가 작음에도 불구하고 수요규격은 매우 다양하고 다른 타이어 생산국에 비하여 인건비가 상당히 비싸다는 점이다. 업계는 국제경쟁력을 갖추는 데 필수적인 요소로서 공장설비를 고도화하고 있다.

또한 SPT와 Bridgestone은 세계 각지의 Goodyear와 Bridgestone 공장을 벤치마크하고 있다. 이들은 정부의 Best Practice 프로그램에도 참여하여 1993년도에 Bridgestone은 오스트레일리아 제1의 타이어 제조업체가 되었고 Bridgestone 그룹내에서 최초로 국제품질인증규격인 AS 3901/ISO 9001을 취득하였으며, SPT 역시 이 규격을 취득하였다.

## 3. 수입 및 수출 현황

### (1) 수 입

오스트레일리아의 타이어 교역규모는 수입이 훨씬 더 많다. 1994/1995년도의 승용차 및 트럭·버스용 타이어 수입량은 600만개가 넘고 금액으로도 A\$ 4억 1,600만이나 된다. 그밖에 기타 용도의 타이어 수입량은 63만개에 A\$ 900만이다. 그러나,

승용차 및 트럭·버스용 타이어의 수출량은 130만개, A\$ 670만에 불과하다.

〈표 2〉에 의하면 1994/1995년도에 타이어 수입량이 590만개에서 670만개로 13%나 증가하였다. 이것은 일본 엔화의 추가 절상 가능성과 관련하여 일본 업체들의 수출량이 늘었고 이로 인하여 수입상들의 재고가 증가한 것으로 추측된다.

〈표 2〉 오스트레일리아의 타이어 수입현황  
(1990/1991~1994/1995)

(단위 : 1,000개)

종류	연도	1990/	1991/	1992/	1993/	1994/
		1991	1992	1993	1994	1995
신 제 타 이 어	승용차용 라디알 타이어	3,137.9	3,731.0	3,630.6	3,801.7	4,407.5
	승용차용 바이어스 타이어	20.9	23.7	24.5	31.4	20.4
	소형트럭용 라디알 타이어	575.2	732.9	775.2	869.6	996.3
	소형트럭용 바이어스 타이어	77.9	108.7	90.3	93.4	91.5
	대형트럭용 라디알 타이어	293.0	318.2	347.4	423.7	471.5
중 고 타 이 어	대형트럭용 바이어스 타이어	15.6	23.2	35.8	54.3	34.0
	승용차용 타이어	441.7	531.4	495.2	469.0	505.6
	트럭용 타이어	82.7	116.0	122.7	169.2	124.3
합 계		4,645.0	5,585.0	5,521.6	5,912.3	6,651.1

자료 : Australian Bureau of Statistics.

오스트레일리아의 타이어산업은 수입타이어의 증가로 압도되었으며, 수입타이어의 상당한 양이 매우 싼값으로 팔려 시장에서 치열한 경쟁을 유발하였다. 이 때문에 오스트레일리아 정부의 관세정책이 비판을 받았다. 대 오스트레일리아 수출국가중 3위인 한국은 생산능력이 오스트레일리아보다 훨씬 큰 데도 불구하고 특혜관세의 지위를 누렸다.

승용차 및 트럭·버스용 타이어 관세율은 15%인데 개도국과 홍콩, 한국, 싱가포르

는 10%의 특혜관세가 적용되고 트랙터, 그레이더, 기타 용도의 타이어는 관세율이 7%이나 홍콩, 한국, 싱가포르로부터 수입되는 것은 5%, 개도국은 2%이다. 뉴질랜드산 타이어 수입시는 관세가 없다.

오스트레일리아 타이어업계는 중고타이어 수입품과도 경쟁을 해야만 했다. 중고타이어를 수입하여 바로 팔거나 재생하는 양이 1994/1995년의 교체용 타이어 시장 판매량중 약 6%를 차지하는 것으로 추정된다. 1994/1995년의 승용차용 중고타이어 수입 평균단가는 A\$ 9.05로서 수입품 신제 승용차용 타이어 평균 단가인 A\$ 49.21의 20%가 채 안된다.

오스트레일리아 타이어제조업체들은 안전 및 환경문제를 들어 중고타이어의 수입 금지를 주장하였다. 최근 Royal Automobile Club of Victoria의 한 조사보고서는 수입 중고타이어의 31%가 안전에 문제가 있다고 하였으나 아직까지 수입금지조치가 취해진 적은 없다.

저가 수입품의 가격은 각 국가별로 차이가 있어 시장에 더욱 영향을 끼친다.

〈표 3〉 각국별 수입타이어 평균단가(1994/1995)  
(단위 : A\$)

종류	중 국	한 국	말레이시아	대 만	평균단가
승용차용	24.98	41.22	32.41	35.39	49.21
소형트럭용	103.65	83.85	51.62	43.85	84.95
트럭·버스용	152.31	216.77	n/a	n/a	243.72

자료 : Australian Bureau Statistics.

업계의 추정에 의하면 수입품이 1993년도 오스트레일리아 타이어시장의 약 47%를 점유하고 그 이후에도 계속 시장을 잠식하고 있는 것으로 생각하고 있다.

〈표 4〉 오스트레일리아의 타이어 수출입 증감지수  
(1990/1991~1994/1995)

(지수 : 1990/1991=100)

연 도	수 출	수 입
1990/1991	100	100
1991/1992	154	120
1992/1993	225	119
1993/1994	197	127
1994/1995	245	143

자료 : Australian Tyre Manufacturers' Association,  
Australian Bureau of Statistics.

신제타이어 수입 대상국가로는 일본이 1위, 뉴질랜드, 한국 순이다(표 5 참조). 뉴질랜드가 2위인 것은 SPT의 공장 그리고 Bridgestone의 자회사인 Firestone 공장이 거기에 있기 때문이다.

〈표 5〉 승용차용 타이어 수입구성비 (원산지별)  
(1990/1991~1994/1995)

(단위 : %)

연 도 국 가	1990/ 1991	1991/ 1992	1992/ 1993	1993/ 1994	1994/ 1995
일 본	27.5	26.9	24.0	25.4	26.5
뉴질랜드	21.0	20.1	20.8	23.7	21.8
한 국	13.9	13.4	15.9	15.1	13.8
기 타	37.5	39.6	39.2	35.7	37.9
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : Australian Bridgestone of Statistics.

일본은 트럭용 타이어부문의 수입에서도 1위이다(표 6 참조). 지난 2년간 이 부문의 중국산 수입비중이 상당히 커졌다. 인도도 원천적인 수량은 적지만 증가율은 높다. 이들 개도국으로부터 수입되는 저가품은 오스트레일리아 국내 타이어 제조업체들이나 재생타이어 업체를 크게 위협하고 있다.

## (2) 수 출

과거 5년간 수출은 상당히 증가하여 1990/1991년도 이후 국내 생산량의 수출비

〈표 6〉 트럭·버스용 타이어의 수입구성비 (원산지별)  
(1990/1991~1994/1995)

(단위 : %)

연 도 국 가	1990/ 1991	1991/ 1992	1992/ 1993	1993/ 1994	1994/ 1995
일 본	41.8	41.5	39.1	35.2	36.7
한 국	24.4	29.4	30.7	28.6	24.9
미 국	6.3	5.6	5.9	6.5	7.9
중 국	1.0	0.9	1.2	3.5	5.5
태 국	2.0	3.2	2.1	3.2	3.3
기 타	24.5	19.4	20.9	23.0	21.6
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : Australian Bureau of Statistics.

중은 약 7%에서 14%로 두배나 커진 것으로 추정된다.

수출품은 승용차용 타이어가 많고 그 다음이 대형트럭용 및 버스용 타이어이다. Bridgestone의 수출은 동 그룹의 해외 자회사의 주문이 많다. 그러나 SPT와 Good-year의 관계는 그다지 긴밀하지는 않다. 동사의 수출확대의욕은 커서 최근에는 매년 20%씩 수출이 신장하고 있다.

SPT는 일본의 카메이커(Mitsubishi, Toyota, Honda, Suzuki, Daihatsu 그리고 Massey Ferguson)와 영국(JC Bamford), 독일(JI Case) 카메이커에게 신차용 타이어를 공급하는 것을 포함하여 세계 30개 국가에 수출을 하고 있다.

또한 동사는 영국을 포함하여 유럽국가와 아시아의 교체용 타이어시장에 주문자상표로 타이어를 수출하고 있다. Bridgestone은 일본의 Toyota와 Isuzu에 신차용 타이어를 수출하고 뉴질랜드에는 교체용으로 타이어를 수출하고 있다.

오스트레일리아의 승용차용 및 상용차용 타이어 수출량은 1994/1995년도에 130만 개로서 1993/1994년도에 비하여 18%나 증가하였다.

주요 수출대상국은 일본 신차용 타이어시

〈표 7〉 오스트레일리아의 타이어 수출현황  
(1990/1991~1994/1995)

연도	(단위 : 1,000개)				
	1990/ 1991	1991/ 1992	1992/ 1993	1993/ 1994	1994/ 1995
승용차용	359.5	596.7	926.7	821.6	1,029.0
트럭용	133.3	147.1	168.2	185.6	226.3
합계(기타포함)	522.9	776.4	1,140.2	1,063.3	1,255.3*

\* 기타는 포함되지 않음.

자료 : Australian Bureau of Statistics.

장의 중요성을 반영하여 일본이 가장 크다. 과거 5년간의 실적을 보더라도 주요 수출대상국의 비중이 매우 큰 것을 알 수 있다.

〈표 8〉 국가별 승용차용 타이어 수출비율  
(1990/1991~1994/1995)

연도	(단위 : %)				
	1990/ 1991	1991/ 1992	1992/ 1993	1993/ 1994	1994/ 1995
일본	49.4	40.1	28.6	32.6	29.3
미국	0.5	2.5	26.3	2.0	22.6
뉴질랜드	16.5	16.0	12.9	11.2	14.4
네덜란드	3.0	8.9	3.5	9.4	9.5
싱가포르	8.9	9.3	2.5	10.9	1.7
기타	21.7	23.3	26.2	33.8	22.5
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : Australian Bureau of Statistics.

#### 4. 타이어시장 현황

##### (1) 개황

오스트레일리아의 타이어시장 규모는 1994/1995년도 약 A\$ 23억으로 추정되는데, 이 중 교체용 타이어시장이 약 75%, 신차용 타이어시장이 약 25%를 차지하고 있다.

수요가 가장 많은 것은 승용차용 스틸 벨티드 래디알 타이어로서 교체용·신차용을 합하여 전체 타이어 수요의 78%가 되는 것으로 추정된다.

〈표 9〉 품목별 수요현황(1994/1995)

타이어 종류		(단위 : %)
		점유율
승용차용	교체용	66
래디알 타이어	신차용	12
소형트럭용 래디알 타이어		6
소형트럭용 바이어스 타이어		1
트럭용 바이어스 타이어		13
농기계용		1

자료 : 업체자료.

##### (2) 시장동향

오스트레일리아의 타이어시장은 각 부문별로 2년간 연속 괄목할 만한 성장을 기록함으로써 1994/1995년도에 好況을 지속하고 있다. 경기호전에 따라 교체용 타이어시장과 신차용 타이어시장 모두 판매가 늘어났기 때문이다.

##### (3) 시장점유율

SPT의 시장점유율(신차용+교체용)은 50%이고 Bridgestone은 약 25%로 추산된다.

〈표 10〉 타이어 추정 판매현황(1994/1995\*)

타이어 종류	판매량	(단위 : 1,000개, %)	
		'93/'94~'94/'95 증감률	
승용차용	교체용	8,774	8.5
래디알 타이어	신차용	1,555	4.2
소형트럭용 래디알 타이어		855	10.5
트럭용 래디알 타이어		1,702	11.2
소형트럭용 바이어스 타이어		180	-7.2
트럭용 바이어스 타이어		93	-15.5
농기계용 타이어		121	-4.7
합계		13,280	7.8

\* 기간은 1994년 7월~1995년 3월 실적치로 추정.

자료 : 업체 추정.

##### (4) 경영실적

업체별 경영실적은 1994/1995 회계년도 가 아직 끝나지 않았기 때문에 확실하지 않다. SPT의 1994년 12월 31일의 반기실적

은 매출이 2.6% 성장한 것으로 보도되었다 (표 11 참조). 시장의 가격경쟁에도 불구하고 생산성 향상에 힘입어 마진은 8.7%에서 9.6%로 상승하였다.

(표 11) South Pacific Tyres 영업현황 (1993/1994)

(단위 : A\$ 100만)		
회 계 년 도	총매출액	영업이익
1992. 7. 1~1993. 12. 31	518	45
1993. 7. 1~1994. 12. 31	532	51

자료 : Pacific Dunlop의 중간보고.

Bridgestone의 1995년도 영업실적은 아직 공개되지 않았으나 6월 30일까지 6개월 간의 수치로 보아서 상당히 좋을 것이다.

1994년도의 세전이익은 A\$ 1,912만으로서 Bridgestone 55년 역사상 가장 높은 흑자를 기록하였으며, 생산 역시 최고였다. 교체용 타이어부문도 호조를 보였고 신차용 타이어부문도 오스트레일리아 국내산 타이어를 끼우는 자동차의 신규발매에 따라 호황을 누렸다.

수출도 기록적인 것이었다. 그러나, 시장 경쟁은 아직도 치열하다고 동사는 주장하고 있다. 특히 개도국으로부터 수입되는 저가품이나 중고타이어의 영향이 크다고 한다.

(표 12) Bridgestone Australia의 영업실적 (1990~1994\*)

(단위 : A\$ 100만)			
연도	총매출액	영업이익	총 자산
1990	380	-3	280
1991	345	-3	266
1992	363	4	242
1993	372	9	243
1994	413	14	245

\* 1994년 12월 31일 기준.

자료 : Bridgestone의 연보.

SPT는 1994년도에 영업이익이 32%나 신장하였다(표 13 참조). 이것은 매출이 8

%나 성장한 데다 근래의 경영개혁에 의한 생산성 향상 및 원가절감 결과이다.

(표 13) South Pacific Tyres의 연도별 영업실적 (1990~1994)

(단위 : A\$ 100만)			
연 도	매출액	영업이익	총 자산
1990	1,064	91	694
1991	924	53	675
1992	911	64	629
1993	972	72	647
1994	1,050	95	674

자료 : South Pacific Tyres 연보.

### (5) 유통망

타이어는 주로 전문소매점에 의하여 판매된다. 오스트레일리아 통계청 자료에 의하면 1991/1992년도에 타이어 소매의 90%가 약 2,100개의 소매점에 의하여 거래되었다고 한다. 나머지 10%의 소매는 주유소가 8%, 기타 판매가 2%라고 한다. 이와 같은 소매점에 타이어를 공급하는 것은 전문 도매상들이다.

SPT와 Bridgestone은 타이어 생산뿐만 아니라 도소매 영업도 하고 있다. 그밖의 주요 도매상으로는 오스트레일리아에 Michelin 타이어를 공급하고 있는 Boral Tyres가 있는데, 소매시장에서도 매우 활발한 영업활동을 하고 있다.

SPT는 가장 강력한 판매망을 갖고 있는데, 도매시장의 경우 소매점의 90%에 타이어를 공급하고 있으며(소매점 가운데는 다른 회사 제품을 취급하는 곳도 있다), 공급 루트는 Dunlop, Olympic Tyre, GTR, McLeod를 이용하고 있다. 소매부문은 약 600개의 점포와 Goodyear Auto Service, McLeod Tyre Stores, Beaupaires for Tyres와 같은 판매망으로 구성되어 있다.

Bridgestone은 약 250개의 판매조직을

갖고 있는데, 이 중에 30개는 Bridgestone 소유이고 나머지는 체인형태로 되어 있다. Bridgestone은 소매조직을 확보하는 데 상대적으로 늦기는 했지만 근래에 활발하게 영업망을 확보하고 있다. SPT와 Bridgestone의 소매시장 점유율은 약 25%가 된다.

타이어제조업체가 소매시장에서 경쟁하고 있는 상대방은 다수의 독립 판매체인인데 이 가운데서 규모가 큰 것은 약 170개의 판매점을 갖고 있는 Tyre Power Ltd.와 약 90개의 판매점을 갖고 있는 Bob Jane Corporation Pty Ltd.이다. 그밖에 약 85개의 소매점을 갖고 있는 Boral Tyres가 있다. 이들 3개 체인의 소매시장 점유율은 약 15%이다.

#### (6) 신차용 타이어시장

오스트레일리아에는 현재 4개의 카메라가 있는데, AMI TOYOTA Limited (Toyota), Ford Motor Company of Australia Limited(Ford), General Motors- Holden's Automotive Limited(Holden), Mitsubishi Motors Australia Limited (Mitsubishi)이다. Nissan은 1992년에 오스트레일리아에서 철수하였다. 4개 업체중 Ford가 가장 규모가 크고 그 다음이 Holden, Toyota, Mitsubishi의 순이다.

Automotive Industry Authority에 의하면 1993년도 Ford의 국내 생산 차량판매대수는 86,696대이고, Holden이 72,639대, Toyota가 61,559대, Mitsubishi가 37,671대였다.

이들 카메라들은 일부 고성능 타이어는 수입해서 쓰고 있지만, 대부분이 자국산 타이어를 장착하고 있다. 이들 타이어 공급업체는 SPT와 Bridgestone이다. SPT는 주로 Ford와 Mitsubishi에 타이어를 공급하

고 Bridgestone은 주로 Toyota와 Holden에 타이어를 공급하고 있다.

수입품과 연계해서 타이어 구매가격을 깎으려는 카메라들 때문에 신차용 타이어부문의 수익성은 극히 제한을 받고 있다. 이와 같은 현상은 1980년대 중반 국내 자동차산업을 보호하려는 정부의 조치 이후 계속되어 왔다.

오스트레일리아 정부는 오스트레일리아 산업이 정부의 보호를 받지 아니하면서도 수입품과 경쟁하여 질 좋고 값싼 제품을 오스트레일리아 소비자들에게 공급할 수 있도록 오스트레일리아 산업의 효율성을 높이고자 하였다.

그리하여 정부는 점진적으로 관세를 인하하고 산업합리화를 통하여 규모의 경제성을 추구하고 생산설비의 효율성을 높였다.

관세율은 1991년도의 37.5%에서 1995년도에는 27.5%로 낮추었고, 매년 2.5%씩 관세율을 인하하여 2000년도에는 15%를 목표로 하고 있다.

1988년 수입쿼터제를 개정하면서 종전의 내수판매량의 20% 수준에서 1994년에는 44% 수준으로 확대하였다. 이로 말미암아 오스트레일리아 국내 카메라의 자동차 생산 모델수는 1985년 13개에서 1993년에는 6개로 줄었다.

#### (7) 자동차 생산현황

1993/1994년도에 자동차 생산량 증가 이후 1994/1995년도에도 약간 늘기는 하였지만 1990/1991년도 수준보다도 적은 것이었다(표 14 참조).

#### (8) 교체용 타이어시장

교체용 타이어시장의 판매 마진은 수입품



〈표 14〉 자동차 생산현황(1990/1991~1994/1995)  
(단위 : 대, %)

연 도	승용차 및 웨건		트럭·버스	
	생산대수	증 감 률	생산대수	증 감 률
1990/1991	310,661	-19.5	17,666	-31.9
1991/1992	268,834	-13.5	14,550	-17.6
1992/1993	274,643	2.2	15,459	6.3
1993/1994	298,108	8.5	22,735	47.1
1994/1995	300,969	1.0	26,845	18.1

자료 : Australian Bureau of Statistics.

과 경쟁이 심하기는 해도 신차용 타이어 판매보다는 낮다.

타이어 판매지역은 New South Wales주, Victoria주, Queensland주에 집중되어 있다.

〈표 15〉 지역별 타이어 판매구성비(1991/1992)  
(단위 : %)

지 역	점 유 율
New South Wales	37
Queensland	20
Victoria	18
Western Australia	10
South Australia	8
Tasmania	3
Northern Territory	2
Australian Capital Territory	1
All Australia	100

자료 : Australian Bureau of Statistics.

New South Wales와 Queensland의 판매량이 많은 것은 이들 지역에 자동차보유대수 비중이 크기 때문이며(표 16 참조), 이들 지역의 상용차량의 평균주행거리도 길다.

Queensland주의 승용차 연평균주행거리는 1991년 9월 현재 전국 승용차 평균주행거리 14,300km보다 약간 높은 15,000km이다. 그러나 Victoria주의 경우 자동차보유대수 비중에 비하여 타이어 판매량 비중이 적은 것은 자동차 평균주행거리가 짧기 때문이다. Victoria주 등록차량의 평균주행거리는 어떤 차종도 전국 평균보다

〈표 16〉 지역별 자동차등록대수 구성비(1991. 9)  
(단위 : %)

지 역	승 용 차	상 용 차	합 계*
New South Wales	31.6	27.5	30.7
Victoria	27.9	25.0	27.3
Queensland	15.8	20.7	16.8
South Australia	9.3	8.3	9.1
Western Australia	10.2	12.0	10.6
Tasmania	2.8	3.9	3.0
Northern Territory	0.7	1.5	0.8
Canberra	1.7	1.0	1.6
All Australia	100.0	100.0	100.0
자동차 보유대수	8,007,838	1,743,453	10,076,830

\* 모터사이클 및 버스 포함.

자료 : Australian Bureau of Statistics.

낮다.

### (9) 재생타이어

재생타이어산업은 쇠퇴하고 있다. 이것은 수입 저가품과의 경쟁이 심화되고 재생타이어 가격이 신제타이어 가격의 50%가 넘도록 원료인 고무값이 오르기 때문이다. 이로 인하여 재생타이어산업의 수익성이 떨어지고 있다.

### 5. 전 망

1995/1996년도는 오스트레일리아의 경기가 저조할 것으로 예상되며 따라서 타이어시장도 침체할 것으로 보인다. 다만, 1994/1995년도에 동부지역의 가뭄으로 판매량이 줄어들었던 농기계용 타이어는 기후 정상화로 1995/1996년도에 수요가 회복될 전망이다.

아시아지역 타이어업체들로부터 저가품 수입이 늘어날 것으로 예상되므로 수입품과의 경쟁은 지속될 것이다. 업계는 수입동향을 예의 주시하고 있다. Bridgestone 회장인 Mr. D. G. Jarvis는 1995년 그의 주주

총회 연설에서 타이어에 대하여 현재 적용하고 있는 저관세정책이 그로 인하여 오스트레일리아의 타이어업체가 수입품과 경쟁할 수 없는 지경에 이른다면 오스트레일리아 정부는 경직된 정책을 써서는 안될 것이며 이를 신중히 지켜보아야 할 것이라고 하였다.

(표 17) 타이어 판매전망(1995/1996)

(단위 : 1,000개, %)

타이어 종류		판매량	1994/1995 증감률
승용차용	교체용	9,301	6.0
레이디얼타이어	신차용	1,600	2.9
트럭·버스용	레이디얼타이어	859	0.5
소형트럭용	레이디얼타이어	1,842	8.2
트럭·버스용	바이어스타이어	94	1.1
소형트럭용	바이어스타이어	169	-6.1
농기계용	타이어	128	5.8

자료 : 업계자료.

자동차에 대한 수입관세 인하에 따라 신차용 타이어시장에서 타이어 가격에 대한 압력은 다소 줄어들 것이고, 타이어업체는 마진을 유지하기 위하여 원가절감을 기도하겠지만 최근 천연고무 및 기타 원자재 가격 상승 때문에 이것도 어려울 전망이다.

국내 타이어 메이커들은 도·소매 영업활동에 주력할 것으로 예상되는데 Bridges-

tone의 경우 소매시장에서 취약한 점을 감안할 때 소매조직을 대대적으로 구축할 것으로 보인다.

수입 저가품의 압력이 지속됨에 따라 재생타이어 업체들의 수익성이 더욱 나빠질 것이고 기업재편성이 꾸준히 실현될 것이다.

오스트레일리아에서는 연간 1,000만개 이상의 폐타이어가 발생하고 현재도 1,000만개가 쌓여 있는데 환경에 대한 관심도가 높아짐에 따라 폐타이어 처리문제와 경제성 있는 처리방안은 타이어 업계의 주요 현안 사항이다. 현재 폐타이어 처리에 관한 규제는 주단위로 하고 있어서 주마다 관련법령이 다르다.

SPT, Bridgestone과 타이어 판매업자들로 구성된 Australian Scrap Tyre Management Council은 폐타이어 관련법령을 연방정부 차원에서 통합시키도록 추진하고 있다.

동위원회의 제안에 대하여 일부 주들은 호응하고 있지만, 폐타이어 발생량이 많은 New South Wales주와 Victoria주에서는 반대에 부딪힐 것으로 보인다.

자료 : EIU Rubber Trends 3rd quarter 1995

우리의 타이어, 세계의 타이어