

# 해 외 소 식

## 세계 고무 수요 예측

### 가. 종류별

(단위 : 1,000톤, %)

종 류	1994	1995	1996	'96/'95 증감률	2000	'95~2000년 연평균증감률
SBR 솔리드	2,724	2,880	2,945	2.3	3,199	2.1
SBR 라텍스	358	371	379	2.2	411	2.1
carboxyl化 SBR 라텍스	1,537	1,561	1,599	2.4	1,736	2.1
BR	1,501	1,582	1,625	2.7	1,797	2.6
EPR	668	684	701	2.5	784	2.8
CR	269	262	265	1.1	282	1.5
NBR 솔리드	281	288	290	0.7	332	2.9
NBR 라텍스	51	54	54	0.0	55	0.4
기타 합성고무	1,216	1,341	1,437	7.2	1,566	3.1
중국·아시아CPEC*	485	519	555	6.9	727	7.0
합성고무 계	9,089	9,541	9,849	3.2	10,889	2.7
천연고무	5,464	5,618	5,758	2.5	6,432	2.7
신고무 합계	14,552	15,159	15,607	3.0	17,321	2.7
합성고무비율	62.5	62.9	63.1	-	62.9	-
TPE(熱可塑性에라스토머)	829	873	911	4.4	1,126	5.2

자료 : 국제합성고무생산자협회(IISRP).

### 나. 지역별

(단위 : 1,000톤, %)

종 류	1994	1995	1996	'96/'95 증감률	2000	'95~2000년 연평균증감률
북 미	2,933	3,002	3,026	0.8	3,112	0.7
서 유 럽	2,227	2,311	2,350	1.7	2,543	1.9
아시아·오세아니아	2,067	2,174	2,242	3.1	2,561	3.3
중 남 미	589	576	597	3.7	680	3.4
중 동·아프리카	148	164	170	3.1	190	2.9
중 앙 유 럽	263	290	308	6.2	368	4.9
CIS	377	505	602	19.1	708	7.0
무 중국·아시아CPEC	485	519	555	7.0	727	7.0
계	9,089	9,541	9,849	3.2	10,889	2.7
북 미	1,102	1,116	1,112	-0.4	1,102	-0.3
서 유 럽	890	935	944	1.0	988	1.1
아시아·오세아니아	2,070	2,130	2,183	2.5	2,410	2.5
중 남 미	295	261	267	2.4	303	3.1
중 동·아프리카	188	190	195	2.6	210	2.0
중 앙 유 럽	68	80	88	10.0	130	10.2
CIS	48	48	50	4.2	85	12.1
무 중국·아시아CPEC	803	859	919	7.0	1,204	7.0
계	5,464	5,618	5,758	2.5	6,432	2.7

타이어 '96 7~8

북 미	4,035	4,118	4,138	0.5	4,214	0.5
서 유 럽	3,117	3,246	3,294	1.5	3,531	1.7
아시아·오세아니아	4,137	4,304	4,425	2.8	4,971	2.9
중 남 미	884	837	864	3.3	983	3.3
중 동·아프리카	336	354	365	2.8	400	2.4
중 앙 유 럽	331	370	396	7.0	498	6.2
CIS	425	553	652	17.8	793	7.5
중국·아시아CPEC	1,287	1,377	1,474	7.0	1,931	7.0
계	14,552	15,159	15,607	3.0	17,321	2.7

\* 합성고무에는 TPE는 포함되지 않았음. CPEC는 중앙계획경제국가를 말함. 생산국의 소비량은 포함되지 않았음.

자료 : 국제합성고무생산자협회(IISRP).

〈日本ゴム報知新聞, 1996. 5. 20/李源澤 譯〉

### 호주 타이어시장 수출확대 여지 많아

호주의 연간 자동차용 타이어 수요는 약 1,200만개 정도로 추산되고 있다.

호주는 국내 자동차 생산업체에 납품되는 신차용 타이어 전량을 국내산 타이어로 충족하고 교체용 수요도 승용차용의 경우 약 60%, 트럭용의 경우 약 50%를 국내산이 점유하고 있을 정도로 탄탄한 자동차용 타이어 생산기반을 가지고 있다.

국내 생산업체로는 Dunlop과 Goodyear가 합작한 회사인 South Pacific Tyres와 Bridgestone 2개사가 있다. South Pacific Tyres사는 뉴질랜드에 생산공장을 가지고 있고 호주와의 교역에는 관세가 면제되고 있어 사실상 뉴질랜드 생산품도 호주산과 동일하게 취급된다.

인구증가율이 낮은 호주의 특성상 자동차 타이어 수요는 포화상태에 있어 큰폭의 수요증가는 없을 것으로 예상된다. 승용차용 및 트럭용의 경우 물량기준으로 연 3~4%, RV 및 4WD의 경우는 8% 정도의 꾸준한

자동차 타이어 국가별 수입실적  
(단위 : A\$ 1,000, %)

국 가	'93/'94	'94/'95	'95.7~ '96.1	'95.7~	
				증감률	구성비
일 본	120,079	145,422	90,740	5.1	33.5
한 국	69,280	70,446	43,577	8.6	16.1
뉴질랜드	38,722	42,521	26,734	11.3	9.9
미 국	20,777	24,380	18,009	27.6	6.7
프 랑 스	17,625	18,498	17,032	66.4	6.3
영 국	26,372	23,544	11,338	-26.0	4.2
독 일	12,295	11,101	10,697	47.6	4.0
중 국	9,377	13,805	10,600	34.0	3.9
대 만	8,343	10,376	7,136	20.4	2.6
태 국	9,357	8,428	5,021	-3.3	1.9
기 타	36,401	41,728	29,918	3.5	11.0
계	368,628	410,249	270,802	10.4	100.0

주 : ① 호주의 회계년도는 매년 7월 1일부터 이듬해 6월말까지임.

② HS 401110, 401120 기준임.

자료 : 호주 통계청

수요증가를 보이고 있다.

타이어의 수요는 자동차의 운행거리에 직접적인 영향을 미치는 경기와 휘발유 가격에 영향을 받는데, 최근 경제가 둔화추세를 보이고 있고 휘발유 가격도 상승세에 있어 수요증가에 부정적 영향을 미치게 될 것으로 보이나 최근의 신차판매둔화는 중고차 수요를 촉진시켜 타이어 수요에 긍정적으로 작용하게 될 것이다.

호주의 자동차 타이어 수입규모는 '94/'95회계년도에 A\$ 4억 1,024만으로 전년 대비 11.3%의 증가를 보였으며, '95년 7월~'96년 1월 기간중 수입도 전년동기대비 10.4% 증가한 A\$ 2억 7,080만에 달하는 등 지속적인 증가세를 보이고 있다.

그러나 호주의 2대 타이어제조업체인 South Pacific Tyres 및 Bridgestone사에서 생산물량을 20% 정도 증가시키고 동시에 올해부터 공급가격을 약 10% 인하함으

로써 타이어 수입은 크게 위축을 보이고 있다.

자동차 타이어 주요 수입대상국은 일본, 한국, 뉴질랜드 등으로 이들 3개국으로부터의 수입이 '94/'95 회계년도의 경우 총수입액의 63%를 점유하고 있다.

대호주 자동차 타이어 최대 수출국인 일본은 제품에 대한 소비자의 높은 신뢰도 및 브랜드 이미지를 바탕으로 '94/'95 회계년도의 경우 승용차용 타이어 수입시장의 33.7%, 트럭 및 버스용 타이어 수입시장의 36.3%를 점유할 정도로 수입시장을 석권하고 있다.

한편, 제2위의 공급국인 우리나라의 대호주 수출은 '94/'95 회계년도에 전년대비 1.7% 증가에 그치는 부진을 보였으나, '95년 7월~'96년 1월 기간중에는 전년동기대비 8.6%가 증가하는 등 회복세를 보인 것으로 나타나고 있다.

그러나 이는 '95년 하반기의 수출호조에 의한 것으로 올해에는 국제 원자재가격(고무) 상승에 따른 수출가격 인상압력과 호주 국내산 타이어의 가격인하 등으로 가격경쟁력이 크게 약화되어 오히려 수출이 감소추세를 보이고 있어 대호주 수출은 작년도 수준에 못미칠 것으로 전망되고 있다.

호주의 자동차 타이어 수입시장에서 주목되는 것은 중국의 급격한 부상으로 '94/'95 회계년도에 전년도대비 47.2%의 수출증가를 보인 데 이어 '95년 7월~'96년 1월 기간중의 수출도 전년동기대비 34.0%나 증가하였다.

특히 중국의 대호주 자동차 타이어 수출은 한국이 그동안 강세를 보여왔던 트럭 및 버스용에서 두드러지게 나타나고 있어 한국의 자동차 타이어 대호주 수출을 위협하고

있다.

이에 따라 중국의 트럭 및 버스용 타이어 수입시장 점유율은 '92/'93 회계년도의 1.2%에서 '93/'94 회계년도 3.7%, '94/'95 회계년도에는 5.4%로 꾸준한 증가를 보이고 있는 반면, 우리나라의 점유율은 '92/'93 회계년도의 26.4%에서 '93/'94 회계년도에는 24.7%, '94/'95 회계년도에는 22.4%로 감소추세를 보이고 있다.

한국산 타이어의 경우 대부분 현지에 지사를 두고 판매하고 있어 수입상과의 문제는 없으나 한국산 타이어를 취급하는 정비업소들은 브랜드 인지도 열세로 판매에 어려움을 겪고 있어 적극적인 현지 홍보활동을 희망하고 있다.

수입품은 전량 교체용 시장에서 판매되고 있는데, 타이어는 안전과 직결되므로 특히 승용차용 타이어의 경우 소비자 구매시 제품의 브랜드가 크게 중요시되고 있다.

따라서 Goodyear, Dunlop, Bridgestone, Michelin 등 세계 유명 브랜드 제품이 고가임에도 불구하고 선호되고 있으며, 저가 제품을 찾는 소비자들의 경우에는 브랜드가 잘 알려져 있지 않은 제품보다는 소비자들에게 친숙한 Olympic, Kelly 등 호주산 중저가 브랜드 제품이 선호되고 있다.

한국산 타이어 취급업체들에 따르면 품질은 현지의 유명 브랜드 제품에 뒤떨어지지 않으며 일부 품목의 경우 오히려 우수한 것으로 평가되고 있다.

그러나 브랜드 인지도의 열세로 유명 브랜드 제품에 비해 70~80% 수준의 가격대에 판매되고 있는데, 최근에는 중국·동남아시아가 월등한 가격경쟁력을 무기로 저가품 시장을 석권하고 있어 판매에 어려움을 보이고 있다.

이들 중국·동남아시아의 품질도 최근 크게 향상되어 타이어에 있어서 생산국별 품질 차이가 점점 줄어들고 있어, 브랜드 이미지가 상대적으로 덜 중요시되는 트럭용 타이어의 경우 중국산의 판매가 급격히 증가하면서 한국산 시장을 위협하고 있는 것으로 평가되고 있다.

최근 호주의 타이어 생산능력이 확충되면서 공급량 확대에 따라 호주산 유명 브랜드 타이어의 가격이 10% 정도 하락을 보이고 있는 반면, 한국산 타이어의 가격은 고무가격 상승에 따른 생산원가 인상으로 오히려 인상압력을 받고 있어 브랜드 지명도보다는 품질대비 가격상 잇점을 판매요인으로 해온 한국산의 판매가 감소추세를 보이는 등 어려움을 겪고 있다.

따라서 증급품으로 불안정한 위치에 있는 한국산 타이어가 호주시장에서 꾸준한 성장을 하기 위해서는 일반 소비자를 대상으로 한 TV 등 대중매체를 통한 광고와 자동차 경주대회 등의 적극적인 홍보활동을 통해 소비자의 브랜드 인지도를 높여 나감으로써 중국산 등 무명 브랜드 제품과 차별성을 강화시키면서 브랜드 제품으로 위치를 자리잡아 가는 노력이 필요하다.

(KOTRA 海外市場, 1996. 6. 15)

### 대케냐 타이어 수출확대 전망 밝아

케냐의 자동차 타이어 연간 내수규모는 '96년 기준 40만개로 추정되고 있으며, 3~4년내로 50만개 수준으로 증가할 것으로 예상된다.

이는 '93년에 자동차 수입이 자유화되면서 신차 수입 증가와 더불어 중고차가 다량

수입되고 있음에 크게 기인한 것으로 풀이된다.

현재 케냐의 자동차 보유대수는 약 35만대로 매년 1만 5천대가 신규등록되고 있으며, 이중 약 3,500대가 현지의 3개 자동차 조립공장에서 조립생산되고 있다.

자동차 보유대수에 비해 타이어 수요가 큰 이유는 케냐의 도로포장상태가 우리나라의 60년대 후반과 유사하여 도로포장률이 극히 낮을 뿐만 아니라 포장도로마저 덧씌우기작업이 이루어지지 않고 있어 타이어 수명을 크게 단축시키고 있기 때문이다.

이와같은 도로사정으로 인해 타이어 수요는 90% 이상이 튜브타입 타이어에 집중되고 있으며, 튜브레스 타이어가 약 3%, 재생타이어가 약 7% 정도의 점유율을 갖는 것으로 알려지고 있다.

케냐에는 '69년 미국의 Firestone Int'l Rubber Inc.와 케냐의 상공개발공사가 합작 투자하여 설립한 Firestone(East Africa) Ltd.가 유일한 타이어 생산업체로 자리잡고 있는데, 이 회사의 연간 생산량은 약 55만개, 연가동률 85% 정도를 유지하고 있다.

이 회사는 생산품의 7~15%를 탄자니아, 우간다 등 인근 PTA국으로 수출하고 있다.

케냐의 타이어 수입은 자동차 및 타이어 수입이 자유화된 '93년 이후 급격한 증가를 보이고 있다.

'93년까지만 해도 프랑스, 독일, 영국, 일본, 한국이 소규모 수입시장을 두고 각축을 벌여왔으나, '94년 이후 한국이 단연 우위를 나타내고 있다. '93년에는 일시적으로 UAE로부터 수입이 크게 늘었으나, 이는 UAE를 경유하여 수입된 중국산 저가품으로서 '94년 이후 거의 공급이 중단된 것으

로 알려지고 있다. 현재\* 관세율 40% 이외의 수입규제정책은 발견되지 않고 있으며, 선적전 검사제도를 철저히 시행하고 있다. 한편 수입품에 대하여는 관세와 별도로 부가가치세를 5%에서 70%까지 부과하고 있으나 타이어의 경우 15%가 적용된다.

현지시장에 신규진출을 시도하는 우리기업은 현지시장이 인도인에 의해 좌우되며, 시장규모가 비교적 작다는 것을 염두에 두어야 한다.

바이어들은 초기단계에서부터 독점 에이전트를 요구하는데, 초기 1년간의 거래실적을 검증한 뒤 독점 에이전트권을 주겠다는 사실을 명확히 한 계약서를 작성해야 하며, 최초의 오더는 가급적 과다하게 요구하지 않는 것이 바람직하다.

특히 바이어의 현지시장 틈새진출전략 및 바이어의 능력에 대한 면밀한 사전검토가 요구되고 있으며, 현지의 3개 자동차 조립공장으로 직접 납품 가능성이 있는지의 여부를 중점 고려할 필요가 있다.

현지에 진출해 있는 한국산 브랜드에 대한 지명도는 날로 좋아지고 있다. 최대 경쟁 브랜드인 현지산 Firestone과 한국산 타이어가 같은 매장에서 같은 가격에 판매되고 있으나, 소비자들의 한국산 선호경향이 크게 늘고 있는 것으로 조사되고 있다.

현지의 한국산 수입상은 한국측 공급자에 대해 극히 만족스러워하고 있으나, 개선요망사항으로 오더 후 딜리버리기간을 현재의 6개월에서 3~4개월로 단축할 것과 주요 정류장 및 건물옥상 등에 옥외광고, 일간지 홍보 등 판촉활동에 대한 지원을 요구하고 있다.

(KOTRA 海外市場, 1996. 6. 11)

### 실리카配合 타이어용 加工助劑 개발

Yokohama고무는 省燃費用 타이어로서 최근 주목받고 있는 실리카配合 타이어의 성능을 향상시켜 생산원가도 절감할 수 있는 새로운 고무용 加工助劑를 개발하는 데 성공하였다고 발표하였다.

상품명인 「Zeruma」로 되어 있는 이 加工助劑는 고무와 실리카 사이에서 중간역할을 하는 분자구조를 가진 液體化合物로서 실리카의 物性を 변화시켜 고무 내부에서 균일하게 분산시키는 효과가 있으며, 고무에 실리카를 혼합하는 공정에서 Zeruma를 넣으면 실리카와 고무가 잘 혼합하게 된다.

그 결과 타이어의 성능면에서는 연료비를 절감하거나 grip성능, 빙판으로 된 노면과의 마찰력 등 실리카配合 타이어의 우수한 특징이 향상될뿐만 아니라 제조공정에서는 혼합시간·가황시간이 단축되고 가공 또한 용이해져서 생산성이 향상된다. Zeruma를 사용함으로써 실리카配合 타이어의 보급이 촉진될 것으로 예상된다.

실리카配合 타이어란 고무의 補強劑로 사용되고 있는 카본블랙의 일부를 실리카로 바꾼 배합고무를 사용한 타이어를 말한다.

타이어의 트레드 고무에 실리카를 배합하면 회전저항이 감소되기 때문에 연료비가 적게 들뿐만 아니라 빗길이나 빙판길에서의 grip성능이 향상된다. 또한 석유를 연소시켜 생산하는 카본의 사용량을 줄일 수 있기 때문에 유럽을 중심으로 ecology(生態學) 상품으로서 주목을 받아 보급되기 시작하였다.

그러나 실리카와 고무는 물과 기름의 관계처럼 혼합이 어려워 가공하는 데 시간과

비용이 많이 드는 것이 단점이다. 그 까닭은 실리카가 고무 내부에서 不均一하게 응고되는 성질이 있기 때문인데, 실리카가 균일하게 분산되지 않으면 고무의 강도가 떨어져 트레드의 마모를 촉진시키는 문제가 발생한다.

실리카를 균일하게 고무에 혼합시키기 위해서는 Silane coupling劑라고 하는 약품이 사용되고 있지만 그 효과는 충분하지 않으며, 이 약품 자체가 비싸기 때문에 재료비 원가가 올라간다. 때문에 지금까지는 일부 고급 타이어 외에는 실리카를 사용하지 않았던 것이 아닐까 하는 견해가 있다.

또한 실리카는 다른 고무용 약품의 효력을 떨어뜨리는 작용을 하기 때문에 가황시간이 길어지는 등과 같은 점에서도 카본블랙보다 좋지 않다. 이러한 요인이 실리카配合 타이어의 생산을 어렵게 함으로써 제조 원가를 올리는 원인이 되고 있다.

때문에 과거부터 실리카를 고무에 배합하는 기술을 개발하여 왔으나, Zeruma에 의해 타이어의 성능향상과 원가절감이 가능하게 되어 실리카配合 타이어의 보급이 더욱 늘어날 것으로 보인다.

또한 비타이어 제품에서 공업용 접착제나 sealant(밀폐제)에서도 실리카나 탄산칼슘 등의 無機充填劑를 폴리머에 어떻게 분산시킬 것인가 하는 문제가 제품의 성능에 커다란 영향을 미치는 것으로 알려져 있다.

Yokohama고무에서는 이와같은 제품에도 많은 加工助劑를 개발하여 왔는데, Zeruma를 개발하는 데도 이 경험을 활용하였다.

〈ゴム報知新聞, 1996. 6. 24/李源澤 譯〉