

기타 주요정보 및 이슈

05년 국별 타이어 생산 현황

〈세계 타이어 생산 상위 16개국〉

(단위 : 천개)

		2005	증감(%)	2004			2005	증감(%)	2004
1. 미국		223,053	-4.3	233,106	10. 캐나다		35,419	-2.8	36,411
	승용	176,215	-4.6	184,642		승용	25,428	-3.6	26,364
	상용	46,838	-3.6	48,464		상용	9,991	-0.6	10,047
2. 일본		176,204	1.8	173,093	11. 스페인(추정)		n.a.	n.a.	35,000
	승용	134,802	1.8	132,386		승용	n.a.	n.a.	30,000
	상용	41,402	1.7	40,707		상용	n.a.	n.a.	5,000
3. 중국(추정)		154,500	28.0	120,650	12. 이탈리아		31,807	-3.7	33,021
	승용	n.a.	n.a.	n.a.		승용	29,163	-3.2	30,123
	상용	n.a.	n.a.	n.a.		상용	2,644	-8.8	2,898
4. 한국		81,497	6.4	76,596	13. 인도		29,007	10.3	26,309
	승용	65,655	6.7	61,521		승용	12,929	12.2	11,519
	상용	15,842	5.1	15,075		상용	16,078	8.8	14,790
5. 독일		79,185	0.3	78,924	14. 폴란드		27,016	3.7	26,059
	승용	67,575	0.4	67,318		승용	n.a.	n.a.	n.a.
	상용	11,610	n.a.	11,606		상용	n.a.	n.a.	n.a.
6. 프랑스		56,200	-11.0	63,168	15. 대만		n.a.	n.a.	23,000
	승용	55,100	-0.3	55,270		승용	n.a.	n.a.	n.a.
	상용	5,100	-35.4	7,898		상용	n.a.	n.a.	n.a.
7. 브라질		41,466	1.8	40,715	16. 터키		22,284	6.6	20,905
	승용	29,622	0.8	29,375		승용	n.a.	n.a.	n.a.
	상용	11,844	4.4	11,340		상용	n.a.	n.a.	n.a.
8. 러시아		41,317	7.5	38,427	세계 총계		n.a.	n.a.	1,273,000
	승용	n.a.	n.a.	n.a.		승용	n.a.	n.a.	911,000
	상용	n.a.	n.a.	n.a.		상용	n.a.	n.a.	362,000
9. 인도네시아		41,072	16.2	35,349					
	승용	35,070	16.2	30,184					
	상용	6,002	15.8	5,165					

※ 주 : 승용 - 승용차용타이어, 상용 - 소형트럭용 및 중·트럭·버스용 타이어

〈자료 : 미국 「Tire Business」 07.226〉



세계 런플렛 타이어 수요

세계 런플렛 타이어의 수요는 연간 약 17% 증가율로 2015년에는 3,000만개에 달할 것으로 전망된다. 지난 몇 년간 런플렛 타이어의 수요는 높은 증가세를 보여 왔는데, 2000년 50만개에서 2006년에는 740만개로 급격히 증가하였다. 동기간 동안 런플렛 타이어의 평균 가격은 3.2% 인하된 것으로 나타났으며, 이 같은 증가세는 런플렛타이어의 생산 증가와 프라티믹스 확대가 반영된 것이다.

2006년 현재 런플렛 타이어는 총 타이어 수요의 약 0.5% 그리고 승용차용타이어 수요의 0.7%를 차지하고 있는데, 향후 런플렛의 수요 비중은 더욱 증가하여 2015년 즈음에는 총 타이어 수요의 1.4%, 승용차용타이어 수요의 2%를 차지할 것으로 전망되며, 이러한 증가세는 BMW사를 비롯한 우수 자동차제조사들의 생산라인에서의 런플렛 타이어의 점증적인 채택에 기인한다.

〈자료 : 미국 「Tire Business」, 07.3.12일자〉



TPMS 관련 소송, 판결 임박

4개 타이어제조사(굿이어, 브리지스톤/파이어스톤 북미사, 쿠파, 피렐리 타이어 북미사)로 구성된 컨소시엄, TIA(미국 타이어공업협회) 그리고 미국 시민단체인 Public Citizen이 NHTSA(미 고속도로 교통안전위원회)가 타이어 공기압 모니터링 시스템(TPMS)의 현 규정을 시행할 수 없도록 미교통부와 NHTSA를 상대로 소송을 제기한지 거의 2년이 지난 지금 마침내 동 소송은 심문을 거쳐 판결을 받게 되었다. 올 2월 16일 미국 콜럼비아 특별구의 항소법원에서 열린 심문회에서 타이어제소사를 비롯한

원고측은 1시간 정도의 변론을 하였고, 재판관은 올해 말 서면 판결서를 발송할 예정이다.

General Motors, Ford, DaimlerChrysler 그리고 Toyota로 대표되는 자동차 제조사연합은 동 소송에서 타이어제조사들이 자동차제조사에 비용을 전가하려 한다고 주장하면서 피고측으로 참여하고 있고, 반면 타이어제조사측은 NHTSA의 TPMS 기준으로는 공기압부족을 충분히 빠르게 운전자에게 경고할 수 없고, TPMS는 교체용타이어에 설치될 때 많은 문제가 유발될 뿐만 아니라 극한의 추운 날씨를 고려하지 않은 상황에서 테스트되었기 때문에 소비자들을 위협에 빠뜨릴 수 있다고 주장하고 있다. 특히, NHTSA의 25%의 공기압부족 기준치는 크게 잘못되었다고 지적하고 있는데, NHTSA의 규정하에서 TPMS의 직접, 간접 시스템 모두 하나의 타이어나 그 이상의 타이어가 공기압이 부족할 때 운전자에게 경고할 뿐 자동차 제조사의 권장 공기압인 25% 이상 저하될 때까지 경고를 하지 않음으로서 운전자는 공기압 상태에 대해서 완전히 적정하다고 인식할 수 있으며, NHTSA는 TPMS가 자동차 주행 후 20분 안에만 작동되면 되도록 요구하고 있다. 이에 대해 타이어제조사측은 최소 20% 공기압 저하 기준치와 TPMS가 자동차 주행 후 10분 안에는 기능해야 한다고 강하게 주장해왔다. 또한 타이어제조사 측의 또다른 주요 주장은 NHTSA의 TPMS 센서 기준이 고도 또는 기온으로 인한 기압에 있어서의 변화는 고려하지 않아서 이로 인해 TPMS의 공기압 판독이 잘못될 수 있으며 잠정적으로 운전자나 승객을 위협할 수 있다고 주장한다. TPMS 장착이 의무화된 상황에서 항소법원이 동 소송에 대해 어떻게 판결할지 귀추가 주목된다.

〈미국 「Tire Review」, 07.3.월호〉