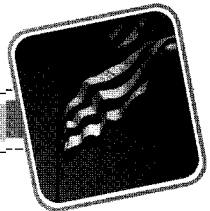




해외 주요 타이어시장 동향

중국 타이어 시장



1. 미국 타이어 출하 전망 (2010, 2011년)

미국고무협회(RMA) 최근 보도자료(2010.11.1일자)에 따르면, 금년 미국의 타이어 전체 출하는 신차용과 교체용 두 부문 모두 호조를 보이면서 전년대비 9% 이상(약 2,400만개) 증가한 2억 8,400만개를 기록할 전망이다.

이 같은 증가의 절반 정도가 신차용 부문의 큰 출하 증가에 기인한 것으로, 신차용 부문의 증가는 미국 내 자동차 제조의 재개, 2010년 자동차 인센티브와 오토론(Auto Loan) 이자율 인하에 따른 소형트럭용 자동차 판매의 증가에 힘입은 것이다. 교체용 출하 역시 운전자의 자동차 주행거리 증가, 안정된 에너지 가격,

자동차 수명 연장 그리고 승용과 상용 부문 모두의 미국 내 경제 상황의 전체적인 호전에 따라 상당한 증가를 기록할 것으로 보인다.

한편, 2011년 미국의 타이어 출하는 불확실한 경제상황에 따라 전체적인 타이어 출하 성장이 제한되면서 금년 대비 약 2% 증가한 2억 9,000만개가 전망된다.

〈미국의 품목별 자동차용타이어 출하 전망〉

(단위 : 만개)

품 목		2010년	2011년
신차용	승용차용	3,630 (44)	3,848 (6)
	소형트럭용	370 (31)	370 (0)
	중대형트럭용	300 (24)	375 (25)
교체용	승용차용	19,900 (5)	20,300 (2)
	소형트럭용	2,800 (1)	2,800 (0)
	중대형트럭용	1,550 (20)	1,597 (3)

주 : ()내는 전년대비 증가율, %

자동차용타이어 출하를 품목별로 보면, 신차용 승용차용 타이어 부문은 금년에 미국 내 자동차 생산 재개와 자동차 인센티브 등에 따라 2009년 대비 약 44% (1,100만개) 증가가 예상되며, 2011년 미국 신규 자동차 판매는 지속적인 경제여건 호전으로 6% 증가가 전망된다. 금년 신차용 소형트럭용 타이어 출하는 소형트럭이 사용되는 상용부문의 경제상황이 호전되면서 약 31%(90만개) 증가한 370만개를 기록할 전망이다. 하지만 2011년에는 미국 내 자동차 생산이 금년 수준에 머무를 예상이어서 동 부문 타이어 출하도 증가가 거의 없을 것으로 보인다. 신차용 중대형 트럭·버스용 타이어 부문에서는 신규 자동차 수요의 증가와 2010년 산업생산지수에서의 상당한 증가가 반영되면서 금년에 약 24%(60만개) 증가한 300만개가 예상된다. 2011년에도 계속해서 증가세는 이어져 75만개 정도 더 늘 것으로 전망된다.

교체용 출하에 있어, 승용차용 타이어 부문은 금년에 약 5% (900만개)가 증가한 1억 9,900만개가 예상되나 2011년에는 승용부문의 경제 불확실성으로 성장이 제한되면서 2% (300만개)이하의 증가가 전망된다. 금년 교체용 소형트럭용 타이어 부문은 경제 회복에 힘입어 약 1% (30만개) 증가한 2,800만개가 예상되지만 내년에는 상용부문 경제전망에 따라 금년 수준을 유지하는 수준이 될 전망이다. 한편, 교체용 중대형 트럭·버스용 타이어 부문도 약 1,550만개로서 전년대비 약 260만개 증가가 예상되며, 2011년에는 약 60만개 증가한 1,600만개가 전망된다.

〈자료 : 미국고무협회홈페이지(www.rma.org)〉

2. 타이어 및 관련제품 수출입 실적 (2010년 상반기)

미국 상무부 자료에 따르면, 2010년 1~6월간 미국의 타이어 및 관련제품의 수출은 22억 344만 불로 전년 동기대비 25% 증가하였고, 수입은 48억 1,417만 불로 24.7%의 증가율을 보여 26억 1,074만 불의 무역수지 적자를 기록하였다.

품목별로, 승용차용타이어 부문에서는 수출이 약 9억 5,515만불로 31% 증가하였고, 수입은 25.1% 증가한 26억 528만 불이었으며, 트럭·버스용은 수출이 21.2% 증가한 7억 5,869만 불, 수입은 14억 2,682만 불로서 25.1%의 증가율을 보여 각각 16억 5,013만불과 6억 6,812만 불의 무역수지 적자를 기록하였다.

〈미국의 타이어 및 관련제품 수출입 실적 (2010. 1~6월)〉

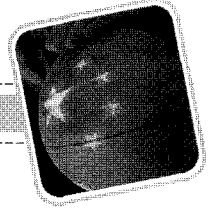
(단위 : 백만불, %)

품 목	수 출	수 입	무 역 수 지
타이어 및 관련제품 (계)	2,203.4 (25.0)	4,814.2 (24.7)	▼2,610.7
- 승용차용	955.2 (31.0)	2,605.3 (25.1)	▼1,650.1
- 트럭·버스용	785.7 (21.2)	1,426.8 (25.1)	▼668.1
- 오토바이용	22.4 (37.6)	93.4 (7.7)	▼71.0
- 자전거용	4.9 (14.8)	26.3 (6.6)	▼21.5
- 항공기용	0 (-)	28.4 (21.8)	▼28.4
- 솔리드 타이어	51.0 (4.0)	78.8 (19.6)	▼27.8
- 재생 타이어	7.7 (▼13.5)	3.4 (15.5)	4.4
- 중고 타이어	15.9 (13.8)	13.4 (24.7)	2.5
- 이너 튜브	10.0 (▼14.0)	54.5 (9.6)	▼44.5
- 기 타	377.8 (24.3)	484.0 (29.7)	▼106.2

주 : () 내 수치는 전년 동기대비 증가율(%)

자료 : 미 상무부

〈자료 : 미국「Rubber & Plastics News」2010.11.29일자〉



1. 중국 타이어 산업의 변화

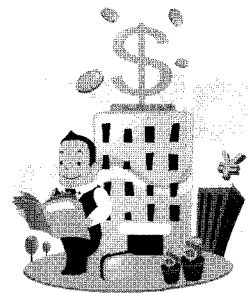
□ 중국정부, 새로운 타이어산업 정책 마련

중국 산업정보기술부(Ministry of Industry and Information Technology)는 금년 9월 중국의 타이어 산업에 대한 신규 산업 계획을 발표하였다. 장기적인 중국경제의 건전한 성장을 지향하고, 동 성장을 위해 한정된 에너지와 자원을 최대한 효율적으로 활용하자는 내용을 바탕으로 하고 있는 동 계획에 따르면, 타이어산업과 관련하여 향후 신규 타이어 공장 설립은 생산능력에 따른 기준을 두어 대규모 공장인 경우만 허용되고, 래디얼화 촉진과 함께 바이어스 타이어 공장 설립은 어려울 것이며, 외국 타이어 제조장비의 수입에 대해서는 관세가 높게 징수될 것이다.

□ 정부정책과 소비자 성향 변화

타이어산업에 대한 정부정책의 변화뿐만 아니라 중국 타이어 소비자들은 고효율 및 친환경 타이어를 선호하는 추세를 보이고 있다. 중국정부는 타이어 제조사가 더욱더 연료효율이 좋은 타이어를 생산토록 유도하고 있으며, 미국, 유럽 그리고 일본에서 추진 및 시행하고 있는 타이어 라벨링제도와 관련하여서도 향후 중국내에 적용될 가능성이 점쳐지고 있다. 향후에 환경관련 규정도 마련될 것으로 보이며, 이는 독일과 미국 캘리포니아 주에서의 규정보다 훨씬 더 엄격할 수도 있을 것으로 예상된다.

중국 소비자들의 고효율 및 친환경 타이어 선호성향과 중국의 타이어 라벨링 제도 도입에 대한 가능성으로 타이어 제조에 사용되는 실리카에 대한 수요도 촉진될 전망이다. 업계관계자에 따르면, 중국의 타이어 산업은 매년 3~4%로 성장하고 있으나, 중국 타이어 제조사들이 실리카로 전환하면서 중국의 실리카 수요는 10% 이상으로 성장할 가능성이 높다. 오늘날 중국에서 실리카의 주요 소비처는 유럽과 그 밖의 지역으로 수출되는 타이어 제조 공급용이나, 이러한 중국의 실리카 공급체계는 향후 중국 국내 타이어 시장의 공급용 확대에 부합될 것으로 보인다. 또한 중국 대부분의 주요 타이어 제조사는 실리카 관련 기술을 보유하고 있기 때문에 향후 자동차용 타이어 라벨링 제도 적용은 중국 전역에서의 연료 효율을 상당히 향상시키는 매우 저렴한 틀이 될 것으로 보인다. 일본에서는 자율적인 라벨링 프로그램이 빨리 합의, 시행된 바 있으며, 중국도 그와 마찬가지로 조속히 실행될 가능성이 충분한 것으로 예상된다.



□ 중국 타이어 제조사, 수출에서 국내 공급으로의 전환

중국의 자동차 판매는 상당히 증가하여, 2009년에 4,000만개의 자동차용 타이어(이륜차 및 사륜차용) 생산은 2010년에 그 수가 7,000만개로 증가할 것으로 보인다. 이러한 자동차시장의 확대와 함께 타이어 산업은 통합, 강화되고 있으며 또한 중국의 타이어 제조사들의 기존 수출 공급용은 국내 수요에 대한 공급으로 전환되고 있다. 중국 타이어제조사들은 기존에 수출용으로만 공급하기 위한 타이어 공장을 설립, 모든 원재료를 수입했고 그리고 타이어를 다시 관세 없이 재수출했으나 현재 이러한 공장의 수는 국내 시장에 제품을 공급하기 시작하면서 상당히 감소하여왔다. 오늘날 중국은 10년 전의 중국이 아니며, 중국 중산층의 확대로 중국의 타이어 제조사들은 부유한 중국인들의 수요 충족에 나서고 있다.

2. 중국정부의 새로운 타이어 산업 정책

중국정부는 금년 9월 설비증가 제한과 효율 및 기술 측면을 강조하는 중국 타이어 산업에 대한 새로운 방향을 설정, 발표하였다. 이에 따라 향후 2년간 타이어 설비 확대는 급격히 줄어들 것이지만 중국의 타이어 산업은 훨씬 더 효율성면에서 제고될 수 있을 전망이다. 향후 지대한 영향을 가져올 것으로 예상되는 중국 산업정보기술부의 9.15일 정책 문서에는 중국 타이어 산업의 미래가 규정되어 있으며, 에너지 효율 향상을 통한 천연고무 생산 확대를 위한 투자 장려에서부터 폐타이어 처리 방안까지 모든 부문의 사업이 포함되어 있다. 동 문서에서는 래디얼 기술을 사용하는 대규모 사업체를 지향하는 쪽으로 허가를 제한함으로써 타이어 산업을 더욱 더 전문화할 계획이며, 타이어 원재료에 대한 요구조건 상향, 환경적 측면의 제재, 그리고 원재료 공급업체 및 폐타이어 처리 산업에 대한 가이드라인을 제시하고 있다.

동 정책에 따르면, 중국정부는 타이어 산업을 통합·강화하고, 시장 니즈와 브랜드 인지도, 기술발전 그리고 장기적 계획에 주목하면서 더욱더 현대화 되고 진보적인 산업으로 육성할 계획이다. 타이어 산업에 있어서의 무분별한 성장은 시장에서의 심각한 생산과잉을 초래해왔고 이에 따라 중국정부는 2012년 이전에는 신규 타이어 공장 설립 허가를 발부하지 않을 것이다. 향후 바이어스 타이어의 생산을 엄격하게 제한하여 2015년까지는 바이어스타이어 생산이 중단될 것이며, 반면 래디얼과 튜브레스 타이어 생산 확대를 추진하여 소형트럭용 타이어는 90% 그리고 중대형 트럭용타이어는 85%의 래디얼화를 달성할 계획이다. 하지만 항공기용 타이어는 계속해서 바이어스 구조로 생산될 것이다. 이와 관련하여 중국은 신기술 개발과 관련 직원 트레이닝을 위한 센터의 설립과 함께, 신생 및 재생 타이어 부문 모두 국제 규격의 적용을 가속화하기 위하여 국립 시험 및 평가 센터를 설립할 예정이다.

또한, 중국정부는 시장에 적합한 타이어 개발을 위하여 타이어 제조사들이 자동차 제조사와 공조토록 하고 있다. '에너지 보전과 광범위한 자원 활용을 적극적으로 촉진' 조항을 통하여, 타이어 업체들이 다양성을

증대시키고, 품질 및 에너지 효율을 향상시키고, 공해 감축 그리고 안전에 초점을 둔 기술 혁신을 추가할 방침이다. 한편, 타이어 재활용과 처리에 있어서도 재활용 가능한 고무 개발 등을 포함하여 훨씬 더 강하게 산업계 참여를 유도할 계획이며, 불필요한 자원 낭비를 줄이기 위하여 타이어 포장의 단계적 폐지를 추진할 것이다. 타이어 제조사는 또한 타이어 생산과 관리 단계에서 RFID(Radio Frequency Identification, 무선으로 식별코드 관련 정보를 관리하는 인식 기술) 기술을 시행토록 요구된다.

□ 타이어 원재료 산업 활성화

중국 정부는 타이어 제조사가 천연고무 경작부터 고무 가공 공장에 이르기까지 천연고무 산업에 참여토록 요청하면서, 정책 문서에 연안지역 천연고무 경작과 가공을 위한 기반 확대를 위한 특정 규정을 포함시켰다. 동 정책은 이소프렌(isoprene), 할로 부틸고무(halo-butyl), 부타디엔(butadiene), 스타이렌 부타디엔 고무(styrene butadiene rubber)등 합성고무 생산설비 확대 및 산업의 발전을 지향하며, 이는 타이어 산업에 사용되는 합성고무의 비중을 증가시키기 위한 조치이다.

타이어제조에 사용되는 보강재에 있어서는 고성능 폴리에스터 코드와 나일론 코드에 대한 설비 확대할 계획이며, 첨단기술 발전을 위한 우선사항으로서 아라미드 섬유지를 언급하고 있다. 타이어 필러에 있어서는, 환경 친화적인 고무화학품과 카본블랙, 실리카 그리고 기타 원재료의 개발을 추진하며, 타이어 제조장비 및 기계에 있어서는 믹서, 압출기, 압연기, 절단기, 그리고 몰드 및 가류 장비와 같은 더욱더 현대적인 장비를 갖추도록 할 계획이다. 이는 단지 생산 장비 및 기계에만 국한되지 않으며 테스트나 분석 장비에 대한 현대화도 포함된다.

□ 타이어 제조설비의 설립 허가요건 및 표준과 규정 준수

새로운 타이어 공장설립과 확장은 산업발전을 위한 중심적인 계획을 만족시켜야 할뿐만 아니라, 새로운 환경 및 공해 방지 관련 가이드라인을 준수하여야 한다. 특히, 승용차용 타이어 공장 설립은 연간 생산능력이 600만개 이상이어야 허가되며, 트럭용 타이어 공장인 경우 연간 생산능력 120만개 미만의 공장은 설립이 불가능하게 된다. 한편, Off-Road 타이어 공장은 연간 30만개 이상이어야 설립허가를 받을 수 있다. 2009~2011년 사이에는 어떤 타이어 설비도 설립이 승인되지 않을 것이다. 반면, 경쟁력 있는 중국 타이어 제조사들의 중국 외 지역 공장 설립은 장려 될 것이다. 중국에서 수출되는 모든 타이어는 수출지역 시장의 요구치를 만족시켜야 하고 관련 표준과 규정을 준수하여야 하며, 또한 국제적인 지적재산법 준수를 위하여 트레드 패턴 모방과 오해의 소지가 있는 로고 또는 브랜드 사용이 금지된다.

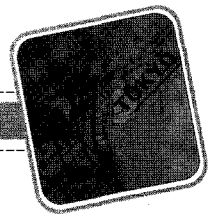
중국은 또한 타이어의 적합한 사용과 판매에 대한 법을 마련할 것이며, 타이어 적재(하중), 사이드월 마킹 그리고 트레드 깊이 한계에 대해서는 엄격한 한계치를 적용할 것이다. 이에 따라 중국 타이어제조사들은

고유의 브랜드, 상표 그리고 브랜드-관리 전략을 수립해야 한다. 외국 투자 프로젝트에는 최소 3억불 (2억 2,000만 유로)이 요구되며, 해외 회사들의 타이어 판매 및 서비스 관련 사업소의 설립 시에는 중국의 관련 법령에 근거하여야 한다. 또한, 모든 중국 주재 신규 프로젝트는 에너지 절감 설비를 사용하여야 하며, 이와 관련하여 정책 문서에서는 개방형 혼합설비(Open Mills) 대신 대규모 밀폐형 혼합설비(Internal Mixers)를 사용하고, 그리고 질소를 이용하는 가류설비를 사용토록 명기되어 있다. 신규 공장의 에너지 소비에 있어 한계치가 적용되며, 물소비와 재활용에 대해서도 그러하다. 모든 기존 공장은 2012년까지 이러한 맥락에서 그 제한사항을 준수하여야 한다. 한편, 모든 타이어는 최소 표준을 만족하도록 인증 받아야 하고, 적합한 인증 없이는 판매가 금지되는데, 특히 농경용 타이어와 기타 특수용 타이어는 그와 같이 라벨링 되어야 하고 부적합한 차량에는 사용되어서는 안 된다.

□ 페타이어의 효율적인 처리

신규 정책에는 불량 타이어와 페타이어의 처리를 위한 효과적인 계획을 포함하고 있으며, 타이어 제조사들이 페타이어 재활용의 가공과 개발 방법에 참여토록 요구하고 있다. 트럭용 타이어는 재생과 재활용을 염두에 두고 설계되어야 하며, 운송사업체의 재생 타이어의 사용비율을 증가시킬 계획이다. 인증과 승인 시스템이 도입될 것이며, 이는 중국에서의 재생타이어에 대한 효율적인 사용을 촉진하기 위한 것이다. 중국은 또한 페타이어의 수입을 제한할 것이다.

〈자료 : 유럽 'European Rubber Journal' 2010.11, 12월 통합호〉



일본 타이어 시장

일본 겨울용타이어 판매 실적

일본자동차타이어협회(JATMA)의 최근 통계자료에 따르면, 2009년 겨울용 타이어 생산실적은 리만 쇼크에 따른 경기하락을 주된 이유로 전년대비 17.3% 감소한 2,341만개를 기록하면서, 2007년부터 3년 연속으로 전년 실적을 하회하였다. 품목별로 보면, 승용차용 타이어는 1,867.3만개로 전년대비 15.6% 감소하였고, 소형트럭용은 21% 감소한 336.8만개를 기록하였으며, 트럭·버스용은 136.9만개로 28.5% 감소하였다.

한편, 교체용 시장에서의 겨울용 타이어 판매 실적은 총 1,645.4만개로 12% 감소하여, 3년 연속 감소세를 기록하였다. 품목별로는 승용차용이 1,194.1만개로 10.8% 감소하였고, 소형트럭용은 305.8만개로 13.7% 감소, 그리고 트럭·버스용은 145.5만개로 17.3% 감소를 기록하였다.

〈일본 타이어 4개사 겨울용(스터드레스) 타이어 판매 추이〉

(단위 : 만개, %)

	2008년		2009년		2010년		
	수량	전년비	수량	전년비	수량	전년비	
브리지스톤	승용차용	521	▼10	494	▼5	504	2
	소형트럭용	132	▼11	120	▼9	125	4
	트럭·버스용	79	▼15	69	▼13	72	5
	합계	732	▼11	683	▼7	701	3
스미토모	승용차용	293	▼5	267	▼9	272	2
	소형트럭용	96	▼6	90	▼6	94	4
	트럭·버스용	42	▼5	40	▼7	42	5
	합계	431	▼5	397	▼8	408	3
요코하마	승용차용	279	▼9	277	▼1	277	0
	소형트럭용	71	▼11	65	▼8	62	▼5
	트럭·버스용	29	▼12	26	▼10	26	0
	합계	379	▼10	368	▼3	365	▼1
토요	승용차용	116	▼15	121	4	119	▼2
	소형트럭용	27	▼19	28	4	30	▼2
	트럭·버스용	37	▼22	37	2	35	▼6
	합계	180	▼17	186	3	184	▼2

주 : 브리지스톤의 2008, 2009년 실적은 추정치임

2010년 겨울용 타이어의 실적은 내수 타이어 판매 동향으로 볼 때 1,772만개로 2% 증가가 예상 되는데, 품목별로 보면 승용차용이 1,269만개로 1% 증가할 것으로 보이며, 소형 트럭용이 338만개로 2%, 트럭·버스용이 165만개로 4% 각각 증가될 것으로 전망된다.

일본 타이어 제조사 각사의 금년 겨울용타이어의 판매 예상치는 브리지스톤이 701만개로 3% 증가, 스미토모 408만개로 3% 증가, 요코하마 고무 365만개로 1% 감소, 토요가 2% 감소한 184만개이며, 현재까지의 빙판 및 눈길 성능과 함께 저연비 성능의 추가가 향후의 중점 포인트가 되리라고 예상하고 있다.

〈자료 : 일본 '고무報知신문', 2010.12.13일자〉