

&lt; 情報 &gt;

## 1967年度의

大韓貿易振興公社調查部  
鮮于榮一

## 世界타이어市場動向

## 1. 序

67年度 世界 타이어市場은 前年에 이어 繼續 好況을 보였으며 市場規模도 生産과 交易面에서 多같이 擴大되었다. 이것은 生活水準의 高度化 및 産業化推進에 따른 各種車輛 및 타이어使用産業用機械의 需要增加에 따라 타이어의 需要가 每年 漸増하고 있는데 그 主因이 있다.

그리하여 日本, 美國, 佛蘭西, 西獨, 伊太利, 英國等 世界 主要타이어 供給國들의 市場浸透競爭은 一層 激化되었으며 輸出도 顯著히 늘어났다. 또한 이란, 土耳其, 印度, 버마, 캐나다等 主要國의 타이어自給率도 徐徐히 上昇되어 世界 主要開發途上國家의 輸入市場은 輸入制限強化의 壁에 부딪혔다. 그러나 아직도 大部分의 國家들은 自國生産만으로서는 國內需要를 充當할 수 없으므로 大部分의 타이어需要를 輸入으로 充當하고 있으며 이러한 傾向은 타이어需要增加에 따라 더욱 深化되었다. 따라서 世界 타이어 輸入市場도 大體로 活氣를 띠었다.

이러한 가운데 우리나라의 타이어輸出도 繼續 伸張되어 67年度 輸出額은 1,358千弗로서 前年對比 17%增을 記錄하였다. 이는 처음 輸出한 해인 62年度 輸出實績과 比較하면 큰 實績이지만 日本의 輸出額과 比較하면 아직 어린아기에 不遇하다. 우리나라의 타이어産業은 꾸준히 發展하여 67年度에도 알찬 結實을 보여줌으로서 輸出의 伸張을 示顯하였지만 아직도 市場의 多邊化 및 深化의 길은 멀고도 험하다고 하겠다. 此際에 世界 主要各國의 市場動向을 이모저모로 살펴봄으로서 앞으로의 우리나라의 타이어輸出이 打開해야될 輸出環境을 考察하기로 한다.

## 2. 日本

67年度 日本의 타이어輸出은 額數도 늘어났을 뿐만 아니라 市場도 일층 多邊化되어 比較的 好調를 보여 주었다. 이는 日本이 우리나라의 타이어輸出에 있어서 가장 重要한 競爭相對國의 하나라는 點에서 注目을 要한다고 하겠다.

그리하여 먼저 타이어의 경우를 보건데 自動車타이어는 輸出額이 66년에 23,651,314千圓이던 것이 67년에는 25,936,159千圓으로 늘어남으로서 前年對比 9.7%增을 記錄하였다. 다만 自動車타이어의 輸出은 67년에 2,073,752千圓에 達하여 오히려 前年對比 5.5%減少되었지만 其他 타이어의 輸出은 67년에 865,816千圓을 記錄하여 前年對比 무려 536%增이라는 비약적 伸張을 보여 結局 타이어 輸出은 好況을 示顯하였다.

다음 튜브의 경우를 보건데 自動車튜브 輸出은 66년에 1,952,575千圓이던 것이 67년에는 2,262,376千圓으로 大幅늘어나 前年對比 15.8%增을 나타냈다.

한편 自轉車튜브 輸出도 67년에 649,290千圓에 達하여 前年對比 7.5%增을 記錄하였다. 다만 其他 튜브 輸出은 67년에 17,103千圓에 達하여 前年 보다 22.6%나 減少하였다.

以上과 같이 日本의 타이어 및 튜브 輸出이 比較的 好調를 보인 것은 國內生産의 好調를 背景으로 보다 積極的인 市場開拓에 힘썼기 때문이었다. 그리하여 日本은 66년에 他國의 輸入制限 및 競爭國의 強力한 進出로 弱화되었던 浸透力을 67年度에 들어와서 挽回하기 위하여 價格引下에 依한 競爭力強化는 勿論, 繼續的인 PR, 濟済條件上的 便宜提供等 여러가지로 努力을 傾注하였던 것이다.

以下 여러나라의 市場動向을 考察하면서 日本의 그러한 努力이 나타난 方向을 보기로 한다.

한편 自動車타이어業界는 本格的인 高速道路時代의 到來에 際하여 今後 高速 自動車用타이어의 需要가 急増할 것으로 보아 Radial Tyre(高速用)의 販賣擴大을 開始하였다. <브리지스톤>타이어, <橫濱>고무 등 先發메이커의 量産體制確立의 움직임과 더불어 後發메이커도 뒤따라 Radial 分野로의 進출을 計劃하고 있어 各社의 販賣競争은 漸次 激化되고 있다.

1963년에 Radial 構造의 타이어를 開發한 <브리지스톤>타이어는 對歐州輸出과 內需의 旺盛에 따라 量産體制를 確立할 必要性을 切感, 57年末에 久留米市에 第3工場을 完成하였다. 그 結果 Radial타이어의 月産能力은 1萬本(트럭, 버스, 乘用車總計)으로서 從來보다 25%나 上廻하고 있다. 1968年度에는 內需와 輸出에 힘을 기우릴 意向이다.

<橫濱>고무도 現在 三島工場에서 月間 6千本の 乘用車用 Radial 타이어를 生産하고 있는 바, 對歐州 및 오스트레일리아 輸出이 伸張되어 三島工場의 增設을 計劃하고 있는 바 그에 依하면 月産 1萬本이 될 것이 라 한다.

將來에는 Radial 타이어의 三割以上을 輸出할 計劃이며 新城工場에서도 타이어의 生産을 檢査하고 있다.

<東洋고무工業>의 경우에는 트럭, 버스用的 Radial 타이어를 伊丹工場에서 日間 300本 生産하고 있는 바 現在 乘用車用 Radial의 性能을 테스트中으로서 伊丹工場에서의 量産을 고려하고 있다.

한편 새로 Radial 分野로의 進출을 개척하고 있는 것은 日東타이어와 오쓰타이어이다. 兩社도 伊太利 Pirelli社로 부터 技術을 導入, 昨秋 부터 開發을 急히 서두르고 있는데 日東타이가 5월부터 泉大津工場에서 各各 生産을 開始한다.

### 3. 美 國

67年度 美國의 타이어·튜우브의 市場規模는 37億 300萬弗에 達하여 過去10年間의 平均伸張率인 5.2%를 下廻하는 前年對比 3.6%增을 記錄하였다. 이러한 타이어·튜우브市場의 擴大는 自動車의 登錄臺數가 56年の 6,440萬臺로 부터 67年の 推定 8,000萬臺로 急増한 것과 67年型車의 使用타이어가 從來의 타이어에 比하여 重量이 큰 것 등이 그 要因이 되고 있다.

乘用車用타이어의 出荷高는 타이어産業의 全生産高의 半以上을 占하고있다. 67년에는 約 1億 4,000萬本의 生産이 있는 것으로 推定되며 新車用으로 4,200萬本, 代替用으로 9,600萬本, 輸出用으로 170萬本이 販賣되었다. 이와 마찬가지로 67年の 트럭·버스用타이어 出荷高도 增加되어 總計 2,220萬本이 라고 하는 最高의

記錄을 올린 것으로 보인다. 이것은 66年の 2,180萬本에 對하여 1.9%의 增加이다. 그 內譯을 보면 新車用으로 800萬本, 代替用으로 1,360萬本, 輸出用으로 60萬本の 出荷가 있는 것으로 推定된다. 從來 타이어産業에 있어서는 生産의 1/3은 新車用市場에 販賣되었다. 그러나 66년에는 新車生産이 前年 보다 約 50萬臺 低下되어 補修用타이어의 需要가 旺盛하였기 때문에 타이어 生産量全體로서는 增加傾向을 示顯하였다. 67年の 代替用타이어 販賣高가 顯著히 增加傾向을 보인 要因으로서 2臺 以上の 車를 가진 家庭이 늘어난 것과 乘用車, 버스, 트럭의 走行距離가 늘어난 것 등을 들 수 있다.

美國의 타이어·튜우브 및 關聯製品의 輸出은 66년에 9,200萬弗에 達하여 國內生産의 30%를 占하였으며 67년에는 훨씬 더 늘어난 것으로 推定되고 있다.

한편 美國의 타이어·튜우브 輸入實績을 보면 65年の 4,000萬弗에서 66年엔 5,500萬弗로 늘어났으며 이러한 傾向은 67년에 들어와서는 더욱 擴大되어 8,831萬弗을 記錄하므로 急増을 示顯하였다.

이제 美國의 67年度 各種 타이어 및 튜우브의 輸入 內譯을 보면 別表와 같다. 먼저 타이어의 경우—自轉車用空氣入타이어의 輸入額은 5,486千弗이었으며 主輸入先은 日本, 스웨덴, 和蘭 등이었다.

自動車用을 除外한 림사이즈 16인치 以下の 空氣入타이어의 輸入額은 38,155千弗로서 캐나다, 英國, 佛蘭西, 伊太利, 西獨 등이 主輸入先이었다. 이에 對하여 亦是 自轉車用을 除外한 림사이즈 16—24인치의 타이어의 輸入額은 27,539千弗이었으며 캐나다, 英國, 西獨, 伊太利, 日本 등이 主輸入先이었다. 自轉車用을 除外한 림사이즈 21인치以上 타이어의 輸入額은 6,015千弗로서 主輸入先은 佛蘭西, 스웨덴, 캐나다, 日本 등이었다. 이 외에 其他 타이어輸入額은 3,983千弗로서 主輸入先은 캐나다, 英國, 佛蘭西, 스웨덴, 日本 등이었다.

한편 튜우브의 경우를 보면—自轉車튜우브 輸入額은 2,709千弗이었으며 主輸入先은 스웨덴, 和蘭, 濠州, 日本 등이었다.

其他 튜우브의 輸入額은 4,927千弗이었으며 主輸入先은 佛蘭西, 伊太利, 캐나다, 日本 등이었다.

美國 타이어業界에 있어서 特히 注目되는 것은 이제 까지 西歐의 輕量車에 많이 使用하던 Radial Tire가 美國의 中型高性能 乘用車에도 使用되기 始作했다는 事實이다. 現在의 生産條件에 있어서 Radial Tyre는 小賣價格은 높으나 走行距離가 길고 安全性도 높은 利點이 있어 타이어業界는 市場의 움직임을 注意깊게 보고 있다. Radial Tyre의 生産코스트는 相當히 높고 製

造技術도 普通의 타이어製造方法과는 全然 다르다. 이와같이 볼 때 美國의 Radial Tyre로의 轉換은 今後 徐徐히 進行될 것으로 생각되어 注目を 要한다고 하겠다.

다음 美國의 타이어·튜우브의 流通機構에 關하여 보건대 大메이커는 獨自의 販賣루우트外에 Distributor, Dealer, Merchandiser 등을 通하여 販賣하고 있으며 아울러 市場에 直接販賣하는 등 複雜한 루우트를 採用하고 있다.

故로 美國市場에 進出하려면 大都市의 큰 獨立 Distributor에게 接近하는 것이 良策이라 하겠다.

포 르 투 갈	3,508	119,925
伊 太 利	286,619	5,010,096
이 스 라 엘	1,456	43,554
印 度	200	757
香 港	210	1,038
臺 灣	1,195	6,600
日 本	76,258	568,194
濠 州	53,588	531,091
總 計	2,788,686	38,155,815

<表 1> 뉴매틱自轉車타이어輸入(1957年)

國 別	數 量	金 額
캐 나 다	2,000	1,535
스 웨 덴	1,432,892	916,672
英 國	82,760	72,401
和 蘭	1,119,765	716,058
벨 지 움	368,593	242,058
佛 蘭 西	5,370	7,142
西 獨 州	162,150	118,782
濠 州	151,849	105,027
폴 란 드	5,000	2,231
伊 太 利	49,135	72,610
印 度	209,250	115,682
臺 灣	63,400	32,023
日 本	4,161,361	2,928,302
總 計	8,298,125	5,486,632

<表 2> 뉴매틱타이어(自轉車用除外)輸入  
(립사이즈16인치以下)

國 別	數 量	金 額
캐 나 다	443,342	6,418,366
맥 시 코	645	14,305
스 웨 덴	346,488	971,952
英 國	209,920	3,800,005
愛 蘭	5,421	96,811
和 蘭	21,586	241,513
벨 지 움	33,010	395,853
佛 蘭 西	768,364	13,126,804
西 獨 州	460,498	5,562,376
오 스트 리 아	47,623	722,451
스 위 스	25	3,198
스 페 인	29,680	520,926

<表 3>

뉴매틱타이어(自轉車用除外)輸入  
(립사이즈16—24인치)

國 別	數 量	金 額
캐 나 다	103,363	5,434,048
맥 시 코	26	2,212
코스 타 리 카	3	349
베 네 스 웨 라	2,690	25,077
브 라 질	10	594
스 웨 덴	8	373
노 르 웨 이	4,600	391,636
英 國	85,527	2,375,023
愛 蘭	1,186	96,646
和 蘭	4,565	243,303
벨 지 움	2	535
佛 蘭 西	98,242	6,125,017
西 獨 州	39,690	1,967,898
오 스트 리 아	638	14,428
척 케인	1,217	7,430
스 페 인	5,300	473,559
포 르 투 갈	4,008	227,772
伊 太 利	139,405	8,045,310
이 스 라 엘	300	12,222
印 度	397	6,219
香 港	1,484	4,211
臺 灣	13,570	58,629
日 本	247,313	2,006,975
濠 州	785	17,506
總 計	754,329	27,538,972

<表 4>

뉴매틱타이어(自轉車用除外)輸入實積  
(립사이즈21인치以上)

國 別	數 量	金 額
캐 나 다	1,737	950,809
英 國	3,600	69,008
和 蘭	1,417	25,391

벨 지 움	2	287
佛 蘭 西	9,769	2,575,406
西 獨	104	20,568
스 페 인	1,899	1,487,532
伊 太 利	576	12,113
이 스 라 엘	2,579	79,510
日 本	1,487	787,155
濠 州	90	787,055
總 計	23,332	6,015,480

韓 國	237,300	64,718
臺 灣	86,000	20,313
日 本	4,930,571	1,490,619
總 計	9,020,390	2,709,149

<表 5>

其他 타이어輸入

國 別	數 量	金 額
캐 나 다	66,479	2,469,616
멕시코	1,060	5,563
베네스웰라	65	9,203
칠레	15	1,030
스웨덴	8,530	24,852
英國	91,202	132,916
和 蘭	188	65,025
벨 지 움	1,470	65,225
佛 蘭 西	7,019	793,711
西 獨	451,577	11,113
오스트리아	39,564	44,044
스페인	3,696	206,550
伊 太 利	2,422	53,829
루마니아	300	3,366
이 스 라 엘	82	2,865
香 港	400,000	2,844
臺 灣	13,056	5,303
日 本	7,209,352	143,380
濠 州	1,973	5,534
탄 자 니 아	42	420
總 計	8,298,092	3,983,866

<表 6>

自轉車 튜우브輸入

國 別	數 量	金 額
스웨덴	1,528,194	436,576
英國	43,003	18,033
和 蘭	1,172,130	357,133
벨 지 움	308,855	95,073
佛 蘭 西	2,400	1,196
西 獨	157,886	48,384
오스트리아	341,499	124,016
伊 太 利	8,552	3,425
印 度	204,000	50,258

<表 7>

其他 튜우브輸入

國 別	數 量	金 額
캐 나 다	91,789	684,471
베네스웰라	1,100	1,100
스웨덴	315,344	179,797
노르웨이	4,600	32,154
英國	53,167	103,344
和 蘭	10,360	10,464
벨 지 움	360	821
佛 蘭 西	892,433	1,627,989
西 獨	80,937	109,379
오스트리아	15,659	26,490
체코	1,455	1,068
伊 太 利	457,265	1,291,543
香 港	410	515
臺 灣	11,950	9,023
日 本	478,586	342,308
濠 州	3,257	7,305
總 計	2,418,673	4,427,770

※ 單位 : 數量 — 本, 金額 — 弗

4. 香 港

香港은 地域이 狹小하여 타이어 消耗率이 낮으므로 타이어 및 튜우브의 輸入需要는 적은 便이다.

現在 香港에는 타이어 및 튜우브 生産工場은 없고 타이어 再生工場이 14個 있을 뿐이며 新車導入時의 原裝備타이어를 再生하여 使用하고 있는 경우가 많다.

따라서 타이어·튜우브의 輸入需要도 그렇게 크지는 못하나 輸入은 每年 好調의 伸張을 보이고 있다. 그리하여 67年度(1~11月)에는 輸入額은 15,875千HK弗에 達하여 前年同期對比 30.5%增을 示顯하였다.

이제 그 內譯을 보건데(表 2 參照) 乘用車用타이어 輸入은 6,558千HK弗에 達하여 前年同期 보다 거의 倍가 늘어났고 主輸入先은 日本, 英國, 西獨, 美國, 和蘭 등이었다. 트럭用타이어輸入은 2,348千HK弗로서 前年同期보다 減少되었으며 主輸入先은 日本, 佛蘭西, 英國 등이었다.

自動車用타이어輸入은 2,743千HK弗로서 亦是 前年同期 보다 줄어들었다. 모우터사이클용 타이어輸入 亦是 105千HK弗로서 前年同期보다 減少되었다. 다음 튜

우브의 경우엔 乘用車용우브輸入이 723千HK弗로서 前年同期 보다 倍以上으로 늘어났으며 主輸入先은 日本, 英國, 伊太利 等이었다. 이에 對하여 트럭용우브輸入은 158千HK弗로서 前年同期 보다 줄어들었다. 主輸入先은 英國, 日本, 싱가포르, 檳州 等이었다. 한편 모우터 사이클용우브 輸入은 16千HK弗로서 前年同期와 거의 비슷하였다. 自轉車용우브輸入은 520千HK弗로서 前年同期 보다 倍增하였으며 主輸入先은 臺灣, 스웨덴, 英國 等이었다.

우리나라의 對香港輸出은 66년에 겨우 6千弗에 不過 하던 것이 67년에 들어와서는 積極의 市場開拓의 結果로서 109千弗로 急增하였다. 따라서 앞으로 輸出展望은 밝은 便이라하겠다. 다만 香港市場은 周知하는 바와 같이 美國, 西蜀, 佛蘭西, 英國, 日本 等の 製品이 오랜 傳統을 가지고 뿌리박고있는 곳이며 自由貿易地帶로서 競爭이 熾烈하리만치 價格上으로나 品質上으로나 競爭力強化를 위하여 特別한 配慮가 있어야 할 것이다.

<表 1>

乘用車용타이어輸入

(單位: HK弗)

國別	年度	1966 (1~11)	1967 (1~11)
美 國		166,049	133,711
캐 나 다		3,094	4,974
스 위 스		4,813	6,452
포르 투 갈		4,730	—
오 스트 리 아		26,967	49,536
西 獨		194,346	241,830
和 蘭		190,008	129,069
벨 지 움		139,284	41,152
佛 蘭 西		49,878	37,963
伊 太 利		54,914	74,564
英 國		589,808	505,594
컬 럽 비 아		746	1,380
日 本		1,218,126	4,781,284
臺 灣		837,678	395,455
印 度		4,651	25,878
싱 가 포 우 르		8,009	3,219
南 阿 共 和 國		81,299	57,057
檳 州		560	29,756
말 레 이 시 아		—	9,040
스 페 인		—	6,266
마 카 오		—	11,730
필 립 핀		—	11,827
泰 國		—	948
總 計		3,579,960	6,558,685

資料: Hong Kong Trade Statistics

<表 2>

트럭용타이어輸入

國別	年別	1966 (1~11)	1967 (1~11)
美 國		151,829	99,905
스 웨 덴		77,367	—
西 獨		19,352	16,960
和 蘭		14,814	8,011
佛 蘭 西		616,259	315,441
伊 太 利		4,050	7,093
英 國		1,399,541	536,450
泰 國		6,589	—
日 本		778,185	1,066,166
臺 灣		187,447	28,100
印 度		59,249	—
싱 가 포 우 르		8,368	96,277
모 잠 비 크		33,066	—
南 阿 共 和 國		509,513	78,180
檳 州		40,874	81,280
벨 지 움		—	561
마 카 오		—	5,950
필 립 핀		—	14,800
總 計		3,906,443	2,348,897

<表 3>

自轉車용타이어輸入

國別	年別	1966 (1~11)	1967 (1~11)
스 웨 덴		675	1
伊 太 利		3,395	2,235
英 國		41,731	20,895
척 코		1,480	—
日 本		69,334	152,519
臺 灣		3,104,174	2,561,794
印 度		34,134	6,220
總 計		3,255,143	2,743,663

<表 4>

모우터사이클용타이어輸入

國別	年別	1966 (1~11)	1967 (1~11)
美 國		3,315	—
佛 蘭 西		2,665	—
伊 太 利		16,943	20,561
英 國		18,494	18,331
日 本		88,827	65,764
印 度		1,023	993
總 計		131,267	105,649

<表 5>

乘用車用 튜우브輸入

年別		1966(1~11)	1967(1~11)
美 國		10,772	517
프랑크		530	—
西 獨		1,943	—
和 蘭		22,429	12,729
佛 蘭		1,091	—
伊 太		1,302	5,233
英 國		43,716	49,364
日 本		216,665	643,269
싱가포르		1,243	—
南 阿		11,496	5,868
印 度		—	5,400
臺 灣		—	1,540
總 計		311,187	723,920

<表 6>

트럭用 튜우브輸入

年度		1966(1~11)	1967(1~11)
美 國		20,910	4,660
西 獨		28,081	—
和 蘭		1,260	—
佛 蘭		20,217	3,624
英 國		60,078	121,245
日 本		18,630	5,249
印 度		2,965	5,618
싱가포르		7,565	8,070
南 阿 共 和 國		30,494	—
濠 州		2,627	3,700
말레이시아		—	6,070
總 計		192,767	158,256

<表 7>

모우터사이클用 튜우브輸入

年別		1966(1~11)	1967(1~11)
伊 太 利		2,401	4,047
英 國		3,732	7,117
日 本		3,633	5,458
美 國		940	—
總 計		16,696	16,622

<表 8>

自轉車用 튜우브輸入

年別		1966(1~11)	1967(1~11)
스웨덴		1,215	1,880

英 國	43,445	10,612
日 本	2,546	—
臺 灣	159,115	508,936
印 度	21,560	—
말레이시아	4,500	—
總 計	232,431	520,828

<表 9>

其他타이어·튜우브輸入

年別		1966(1~11)	1967(1~11)
英 國		137,171	1,076,563
西 獨		2,244	8,853
벨 지 음		33,570	1,942
佛 蘭 西		10,304	—
英 國		165,068	235,971
日 本		167,809	346,198
싱가포르		4,762	4,378
濠 州		7,600	—
필 리 핀		—	8,704
말레이시아		—	1,101
印 度		—	1,302
總 計		530,523	1,704,742

5. 泰 國

工業化的 推進에 따른 産業用車輛增加, 道路網擴張에 따른 地方運行車輛增加 및 生活水準向上에 따른 乘用車需要急增으로 因하여 泰國의 타이어 및 튜우브 需要量은 每年 增大一路에 있으며 (年間 自動車타이어需要量은 50萬組 内外로 年 15~28% 伸張) 그중 特히 버스·트럭 等 大型車輛타이어의 需要가 크다.

이와 같은 旺盛한 需要에 따라 타이어 및 튜우브의 國産化도 着實히 進行되어서 現在 國內唯一의 自動車타이어 工場인 Firestone Tire & Rubber Co. 는 年間 27~37萬本을 生産함으로써 國內需要를 60% 充足시키고 있다. 이 工場은 40~50%의 生産能力擴張을 계획하고 있는 바 이것이 實行되는 경우 國內需要充足率은 더욱 높아질 것이다. 그리고 67年初 부터 또 하나의 自動車타이어工場(Thai-Japan Tire Co.)이 建設中이며 68年末에 稼動豫定이다. 이 日·泰合作工場이 稼動되면 年間 40萬本の 타이어를 生産自給하게 될 것이다.

以上과 같이 타이어·튜우브의 生産은 매우 活潑하지만 아직도 國內生産量으로는 國內需要를 充足할 수 없어 相當量을 輸入하여 쓰고 있다. 그리하여 66年엔 237百萬 Baht를 輸入한 바 있으나 67年에는 그보다 輸入額이 적을 것으로 推定되고 있다. 앞으로는 國産

化의 進展에 따라 輸入은 漸次 減少될 것이 豫想된다.

한편 우리나라의 67年度 對泰國輸出은 606千弗을 記錄하여 前年對比增 190%이라는 好調의 伸張을 보였는 바 15kg 以上의 大型타이어는 輸入實績에 따라 輸入쿼타가 配定되어 우리나라 製品은 價格이 싼 便이므로 앞으로의 市場展望은 밝다고 하겠다.

### 6. 버어마

타이어輸入은 現在 거의 中斷狀態에 있다. 이것은 스톡가 充分한데다가 外貨事情이 惡化되고 있기 때문이다.

英國 및 伊太利製品이 若干 進出되고 있으나 이것은 英國製의 自動車가 버어마에서 많이 使用되고 있으며 伊太利의 自動車는 警察關係로 使用되고 있는데 그 理由가 있는 것이지 다른 特別한 要因이 있는 것은 아니다.

中共의 援助에 依한 타이어工場의 設立計劃은 取消되었으며 그 外에 다른 타이어工場設立이 計劃되고 있으나 그 完成은 數年後에나 될 것으로 보이므로 在庫가 떨어지는데로 다시 輸入이 開始될 것으로 보인다.

### 7. 파키스탄

自動車用타이어·튜우브生産은 거의 自給段階에 이르고 있어 現在 全面輸入禁止가 되고있다. 한편 自動車타이어·튜우브의 메이커로서는 美國의 General Tires Co., Ltd.와 提携하고있는 General Tire & Rubber Company of Pakistan Ltd.를 들 수 있는 바 同社는 年間 타이어·튜우브 各各 15萬本の 生産能力을 갖고있음에도 不拘하고 原料不足과 經營不振으로 生産이 國內需要를 充足시키지 못하는 實情에 있으며 이로 因한 不足分은 <아프카니스탄>으로부터 密輸入하는 狀態에 있다. 따라서 파키스탄政府는 國產타이어保護를 위하여 68年7月19日字로 取한 自動車타이어·튜우브의 輸入禁止措置를 67年10월에 다시 解除함으로서 自動車타이어 輸入을 다시 開始하였다.

다음 타이어·튜우브의 輸入狀況을 보건데 65年以前의 타이어·튜우브 輸入은 OGL 品目으로서 AID資金의 使用에따라 美國製品이 輸入의 大半을 占하고 있었으나 66年度以來 보우너스品目으로 되었기 때문에 日本製品의 進出이 顯著하여 市場을 壓倒하고 있다.

따라서 販賣競爭은 日本業者들 끼리 行하여지고 있다. 그러나 한가지 注意하지 않으면 안될 움직임은 國產타이어 取扱業者는 將次 또다시 타이어·튜우브의 輸入禁止가 있을 것을 豫想하여 上述한 General Tire

社의 에이젠트로서의 資格을 保有하고 있기 때문에 採算이 맞지않더라도 輸入品 보다 比싼 國產品을 購入하여 日本品과 對抗하고 있다는 것이다.

最近 中共製의 “Duable Coin” 타이어가 市場에 나타나 8·25~20의 12ply가 665루우피이로서 日本製에 比하여 2割이나 싸게 팔리고 있으나 品質이 粗惡한 關係로 競爭上 크게 問題視되지 않는다.

參考로 파키스탄의 最近年間的 타이어·튜우브 輸入實績을 보면 다음과 같다.

#### 타이어·튜우브 輸出實績

(單位：1,000루우피이)

年度	總輸入額	各國의市場占有率(%)
64/65	53,979	美國 48.4 日本 21.6 西獨 14.4
65/66	14,128	美國 55.0 日本 21.6 英國 14.2
66/67	14,225	美國 51.9 日本 19.7 中共 22.8

### 8. 실론

타이어·튜우브輸入은 一般輸入業者에 依한 輸入과 CTB (Ceylon Transport Board)에 依한 輸入으로 나뉘어진다. CTB에 依한 輸入은 66년에 700萬루우피이, 67年豫想額은 800萬루우피이로서 1/3의 比重을 占하고 있다.

日本品은 品質, 價格도 好評을 받아 65年엔 大幅進出했으나(市場占有率 41.4%) 66年後半에 들어서는 西獨, 英國, 佛蘭西, 美國 等の 商品援助에 따라 日本品の 進出이 低下되었다. 그리하여 67년에 들어와서는 再次進出에 迫車를 加했다.

소련의 援助에 依하여 建設된 타이어工場은 실론 唯一의 自動車타이어·튜우브 메이커로서 67年3월부터 操業을 開始하였다. 生産目標은 67年엔 타이어 5萬本, 튜우브 5萬本, 68年엔 各各 15萬本, 69年엔 各各 25萬本으로 되어있으므로 앞으로 2年後에는 特殊한 것을 除外하고는 自給이 完全possible 段階에 이를 것이며 그에 따라 輸入禁止措置가 取하여질 것이 豫想된다.

參考로 실론의 最近 3年間的 타이어·튜우브 輸入實績을 보면 다음과 같다.

(단위：1,000루우피이)

年度	總輸入額	各國의市場占有率(%)
64	22,435	英國 41.8 日本 17.7 佛蘭西 6.5
65	26,756	日本 41.4 英國 28.3 佛蘭西 11.7
66	21,977	英國 23.6 佛蘭西 23.2 日本 23.1

## 9. 土耳其

現在 Goodyear, US Royal, Pirelli 3工場이 乘用車用 타이어를 28萬本, 버스·트럭用 타이어를 4,533本, 트럭용 타이어를 11萬本 生産하고 있는 關係로 特殊用途以外에는 輸入이 減退傾向에 있어 今後 市場展望은 밝지못하다. 67年엔 2회에 걸쳐 國産品の 小賣價格이 引下되어(6월에 7.5%, 10월에 다시 15%) 輸入品은 苦戰을 免치못하고 있다.

公共部門의 需要는 入札에 依하여 購買되고 있으나 民間部門의 購買는 輸入業者에 割當된 外貨의 範圍內에서 許容되고 있다.

그러나 輸入許可를 得한 경우에도 그 輸入許可額의 50% 以上은 土耳其 國內에서 生産되지 않고있는 規格의 것을 輸入하지않으면 안되게 되어 있으므로 國産品の 擡頭와 더불어 輸入環境上 커다란 障害가 되고 있다.

## 10. 이 략

이 략의 自動車用타이어輸入은 64년에 國營化된 African Iraq (AI)社가 獨占하고 있으며 年間輸入割當額은 約 250萬다나르로서 그중 25%가 民間輸入이다.

AI社는 購買에 있어서는 入札方式을 採用하고 있다. 落札者決定條件은 반드시 最低 價格만은 아니고 品質, 納期, 支拂條件 等外에 消費者의 브랜드別 需要動向이 考慮되고 있다. 品質 및 價格이 安定되고 있는 브랜드로서는 Goodyear, Dunlop 外에 21個가 있다. 美國製타이어는 美國製自動車가 이 략自動車市場의 約 40%를 占하고 있기 때문에 브랜드의 浸透力은 매우 強하다. 이에 比하여 日本製타이어는 日本製自動車가 輸入되고 있지않고 있기 때문에 대단히 不利한 立場에 있다.

이 략의 타이어市場에 있어서 各種 브랜드의 市場占有率을 보면 Goodyear 10%, U.S Royal 9%, Firestone 9%, Dunlop 9%, Kelly 9%, Michelin 7%, Goodrich 7%, 日本製 A 브랜드 7%이다.

## 11. 이 략

現在 타이어의 年間需要量은 고무量으로서 2萬2千噸으로 推定되고 있으며 年間 10~15%씩 伸張되고 있다. 한편 供給은 國産의 General 6千噸, Goodrich 4,600~7,000噸, 輸入 1萬噸 前後로 推定되고 있다.

輸入品에 있어서는 從來 日本品이 壓倒의인 強勢를

보였으나 國産工場이 乘用車, 트럭用 타이어로 부터 트럭용에 이르기까지 廣範圍하게 生産되고 있으므로 輸入은 事前許可品目으로되어 對日輸入은 行하여지고 있지 않다. 國産工場側은 다시 全面的 輸入禁止를 政府에 建議할 氣勢이나 現實의으로 國産能力에는 限度가 있으므로 全面禁輸는 되지 않을 것이다.

이에 反하여 英國 Dunlop로 부터 56萬弗어치를 購買한 것과 Truck Owners Corp. 가 大型트럭用타이어 1萬本(約 100萬弗)의 對日輸入 라이선스 取得에 成功한 例로 보아 今後 安定된 品質을 가진 日本品の 輸入許可가 다시 取하여질 可能性도 있다.

## 12. 레바논

輸入總計에 依하면 輸入對象國은 日本이 首位이고 美國이 第2位이다. 多數의 브랜드가 輸入되어 日本品 外에도 Michelin, Goodyear, Firestone, Dunlop 等 各製品이 있으며 和蘭, 伊太利, 中共으로 부터는 廉價의 것이 出荷되고 있다.

中共品은 Firestone의 반값 程度로 廉價이다. 日本品이 買上에 伸張을 보이고 있는 것은 日本側과 現地에 이젠트가 協力하여 破損타이어의 補償에 應하고 있기 때문이다.

## 13. 아랍共和國

타이어·튜우브의 生産은 Transport & Engineering Co. 社가 行하고있는 바 生産은 每年 伸張되어 66年度의 경우 타이어生産實績은 749,000本을 記錄함으로써 前年對比 25.7%의 增을 나타냈다. 그 內譯을 보면 自動車用이 323,000本, 自轉車用이 415,000本, 오토바이用 11,600本이었다. 이에 對하여 튜우브의輸入은 388,000本으로서 前年對比 35.8% 減少되었다. 그 內譯을 보면 自動車用이 203,000本, 自轉車用이 179,000本, 오토바이用이 6,000本이었다. 이와같이 66年 生産增加率이 前年度에 比하여 鈍化된 것과 特히 튜우브의 減量이 顯著한 것은 原料인 生 고무輸入이 外貨事情으로 充分히 確保되지 못한데 그 原因이 있다. 이로 因하여 66年の 타이어 및 튜우브의 輸入은 激增하였다. 即 타이어의 輸入實績은 219,000本(그중 自動車用 124,000本, 自轉車用 81,000本, 트럭타이어 13,000本)으로서 前年對比 47%增의 大幅伸張을 보였고, 튜우브의 輸入도 215,000本(그중 自動車用 125,000本, 自轉車用 77,000本, 트럭타이어 12,000本)에 達하여 前年對比 34.3%增을 記錄하였다.



◎ 타이어 消耗量

美國 고무製造業者協會(RMA)가 發表한 바에 依하면 타이어業界는 1967年度 乘用車타이어 出荷量의 新記錄을 세웠는데 12月에만 11, 259千本, 年間 151, 184千本을 돌파했다 한다. 現在까지는 1966年の 150, 957千本이 最高記錄이었다. 代替用市場에서도 1966年度 보다 6.83%가 上昇한 108, 666千本을 記錄했는데 이것은 新製工業이 活潑한데 起因한 것이다. 12月中의 出荷量만도 6, 640千本을 나타내었다.

同年 自動車製造業者에게 納品한 量은 前年 보다 13.77%가 減少한 40, 861千本이 있었는데 12月에만 4, 455千本 이었다. 트랙 및 버스타이어의 出荷量은 1966年 보다 3.6%가 減少된 21, 762千本이었다고 RMA는 말하고 있다. 트랙터와 其他 用具用 타이어의 出荷量은 前年에 比해 7%가 上昇한 5, 762千本이었다.

昨年度 튜브의 出荷量은 5.73%가 減少한 41, 691千本을 記錄했다. 1967年の 再生工業界는 前年 보다 2, 000千파운드가 더 많은 554, 000千파운드의 Tread를 節約했다.

◎ Firestone社 Spain에 타이어工場

Firestone社의 最新 海外타이어工場이 Spain의 Burgos에 세워져서 生産中이다. 同社 社長 Raymond C. Firestone氏가 同工場의 竣工式에 參席했다. Europe에서 가장 現代的인 이 工場은 初期에는 日産 1, 000本の 타이어를, 그리고 完全稼動하면 日産 9, 000本の 타이어를 生産할 것이다.

◎ Glass Fiber Belted 타이어

現在 타이어市場에서 1%미만을 占하고 있는 Glass Fiber Belted 타이어는 1969年까지 同市場을 席卷할 것이라고 Uniroyal社의 George Vila社長은 말하고 있다.

Vila氏에 依하면 Glass-belted 타이어가 Radial-ply 타이어 보다 값이 싸며 標準타이어 보다 더 堅固하다 한다.

◎ Computer-designed 타이어

Dunlop社가 開發한 同타이어는 Anglo-French Concorde 定期航空機에 依한 適應性試驗에 通過되었다.

Dunlop社는 超音速航空機用 타이어를 最初로 製造

한 會社이다.

◎ 平 타이어

Northwestern 大學의 最近 研究發表에 依하면 平 타이어의 事故率은 無視할만 하다고 한다.

1, 486件의 事故中 平타이어에 依한 事故率은 2.42%에 不過했다.

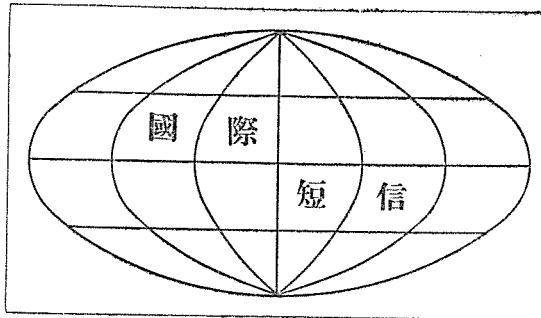
◎ 팽꾸나지않는 타이어

팽꾸가 안나고 空氣가 빠지지않는 타이어가 美國 미시건州 미드랜드의 다우코닝(Dow Corning)社에 依해 開發되었다.

이 타이어는 高度의 彈力성과 熱을 發散시키는 性質을 가진 特殊한 合成품·라버(Foam rubber)를 空氣代身에 使用하고 있는 點이 特徵이다.

이때문에 타이어가 총탄에 맞아도 팽꾸나는 일이 없고 무거운 짐을 실은 路上走行 테스트에도 견딘다.

同社에 依하면 이 타이어는 軍事用, 産業用으로 테스트 準備를 하고 있는데 乘用車用으로서 高速度로 走行하는 境過 過熱에 依해서 變形이 되어 아직 改良할 餘地가 있다고



한다.

◎ 트럭타이어用 Demounter

트럭타이어를 갈아 끼우는 完全自動式 裝置가 Canada, Toronto市 所在 National Rubber社에서 最初로 開發되었다. 努力을 節約하기 위한 새로운 機械들이 큰 고무工場, 航空社 및 運輸會社에 의해서 이미 導入된 바 있다. 트럭, 버스 및 建設用車輛의 호일로 부터 타이어를 引出하는 데 使用하는 이 機械는 경우에 따라 한 사람 의 男工 또는 女工에 의해서 容易하게 運轉할 수 있게 되어 있다.

이 機械를 運轉하는 때는 어떤 技術이나 訓練이 必要없다. 이 機械의 利點은 Rim, 타이어 및 勞力의 節約인데 특히 Rim 이나 타이어 Bead 部の 破損을 避할 수 있는 것이 長點이다. 이 機械가 作動하는 때는 두개 의 簡單한 調整裝置 및 하나의 Foot valve 를 利用 2000lb/m<sup>2</sup>의 流壓이 必要하다. 이 機械는 8分 내지 24 時間의 튜브 및 Tubeless 타이어 또는 變式타이어에 使用할 수 있다.