



一. 美國市場

1. 自動車用 타이어·튜우브

가. 타이어生産業體間에 系列化 形成

美國의 타이어 및 튜우브市場은 美國人の 個人所得 增大와 自動車의 增加추세에 比例해서 繼續 擴大될 것 이 豫想되므로 美國의 타이어産業은 또 하나의 記錄의 인 경기를 누릴 것으로 전망된다 하겠다.

과거 6年間의 美國內의 타이어 出荷의 增加 추세를 보면 年平均 8%라는 高度成長率을 維持하였는데 1970 年에 접어 들면서 美國聯邦政府의 인플레이를 억제하기 위한 긴축금융정책으로 어느 정도는 타이어産業의 成長率이 억제될 것이 豫상되고 있으나 自然消耗로 인한 타이어의 需要에는 별로 영향을 미치지 못할 것으로 보인다.

美國의 타이어業界에서는 새로 開發되거나 改善되어 가는 각종 장비에 맞추어 특수한 타이어 開發에 힘을 쓰고 있는데 1968年代 中美에 開發된 Belted Bias 타이어는 1968年度 승용차에 使用된 것은 불과 10% 前後였는데 1960年度에는 20~25%로 增加하였다.

한편 우리나라에서도 京釜高速道路의 一部가 開通됨에 따라 關心을 모으기 始作한 "Snow" 타이어의 美國內 需要는 20 萬만 Sets로 推定되고 있다. 1969 年에는 1963年에 비해서 倍에 가까운 "Snow" 타이어를 出荷하였는데 이것은 美國 全體의 自然消耗로 인한 交借用타이어 需要의 15%에 해당하는 것이다.

美國의 타이어生産業體의 構造를 살펴보면 원체 거

대한 投資額에 比하여 利潤이 적고 방대한 販賣網을 確保해야 한다는 핸디캡 때문에 극히 제한된 大業者가 生産業界를 장악하고 있는데 그 실례로 1945年 당시만 해도 23 個社였던 것이 1960年度에는 17 個社로 줄었고 1969年에는 14 個社만이 타이어 生産을 하고 있을 뿐인데 이들 타이어 製造工場은 모두 四大타이어업자와 系列化가 이루어지고 있다. 이와 같이 타이어 製造業體가 集中됨에 따라 1960年이래 1969年에 이르러서는 50%라는 生産性을 올렸는데 이런 사실과 아울러서 타이어 業界에서는 技術의 向上과 同期間에 \$13億이라는 巨額을 投資 製造技術의 혁신 원료처리와 공장설계의 개선 및 적정규모의 가동 등 經營合理化를 기하게 된 것이다.

나. Tubeless Tire 보급으로 튜우브 生産 減少

美國의 타이어 및 튜우브의 生産實績을 보면 1961年에 183.5 萬만본, 1966年에는 262 萬만본으로 증가하였고 타이어는 튜우브에 比하여 伸長率이 높아서 1961年에 132 萬만매 이었던 것이 1966年에는 199 萬만매로 늘었고 튜우브는 1961年에 51.6 萬만매 이었던 것이 1966年에는 62.6 萬만매로 미미한 增加를 보이고 있는데 이것은 근년에 와서 美國內에 튜우브 없는 타이어의 보급이 널리 盛行하고 있기 때문인 것이다.

美國의 타이어生産에 큰 比重을 차지하고 있는 승용차 타이어의 生産은 1964年에 139 萬만본이었는데 1966年에는 155 萬만본을 記錄하여 全體타이어의 75%를 占하였고 승용차용 튜우브生産은 1964年에는 30 萬만매로 1966年에는 27 萬만매로 줄어서 同年總 튜우브生産品의 43%가 減少되었다.

다. 1969年度 타이어·튜우브輸入 US \$140 百萬

美國의 타이어·튜우브消費는 每年 增加하고 있는데 1961년에 188 백만본 이었던 것이 1966년에는 294 百萬本으로 늘어났다. 그중 타이어의 消費는 1961년에 134 百萬本, 1966년에는 222백만本으로 급증하였고 튜우브는 1961년에 54 백만개가 1966년에는 72 백만개로 需要量이 每年 增加추세를 보이고 있는데 이 가운데 輸入 타이어는 3.5백만本으로 추정되고 있다.

이와 같은 消費추세의 增加로 1969년도의 타이어 및 튜우브의 出荷額은 1968年 對比 \$210 백만이 늘어서 \$47 億에 달하였고, 輸入은 1968年 對比 \$14 百萬이 늘어서 \$140 百萬에 달하였다.

2. 自轉車用 타이어·튜우브

가. 主要供給國은 日本, 스웨덴, 和蘭, 韓國

美國의 自轉車用 타이어와 튜우브의 輸入은 1968 年度에 各各 US\$ 7,944 천 및 US\$ 3,975 천에 달하였다. 한편 1969年 10月末 現在의 輸入實績은 타이어가 US\$ 6,511 천이며 튜우브는 US\$ 3,473 천으로써 1968

年 實績의 各各 82% 및 87%에 육박하고 있다.

自轉車用 타이어·튜우브의 主要對美輸出國은 스웨덴, 和蘭, 벨지움, 오스트리아 등의 歐洲諸國과 日本 韓國, 臺灣 등을 들수 있고 이들 諸國들의 美國 市場에서의 Market Share 를 順位별로 보면 日本, 스웨덴, 和蘭, 벨지움, 韓國, 오스트리아, 臺灣이었다.

日本은 1968년에 美國의 自轉車타이어 및 튜우브 輸入實績에서 各 51%, 52%의 큰 占有率을 보였고 1969年 10月末 現在로는 各各 60%, 63%의 占有率을 보여 68년에 約 10%의 増大를 보여 주었다. 그리고 2位の 供給國인 스웨덴의 占有率은 1968年에 비해 1969年度에 約 7%가 減少하여 17%의 占有率을 보였다.

그리고 和蘭, 벨지움, 오스트리아 등의 歐洲諸國과 臺灣의 Market Share 는 1968년에 비해 1969年 10月末 現在 減少를 보였으나 韓國의 Share 는 별 變動을 보이지 않았다. 美國의 對韓 自轉車用 타이어·튜우브의 輸入은 1968년에 各各 US\$ 208천, US\$ 116천으로 總輸入 實績에 對한 Share 는 各各 3%와 2%를 보였다.

美國의 自轉車用 타이어 및 튜우브 輸入實績 (單位: US\$ 千)

主 要 輸 出 品			1 9 6 8		1 9 6 9 (1—10)	
			타 이 어	튜 우 브	타 이 어	튜 우 브
총	계	7,944(100)	3,975(100)	6,511(100)	3,473(100)	
스	웨	1,903(24)	908(23)	1,109(17)	585(17)	
화	란	789(10)	378(10)	546(8)	273(8)	
벨	지	333(4)	133(3)	221(3)	85(2)	
오	스 트 리	139(2)	167(4)	99(2)	110(3)	
한	국	208(3)	116(3)	163(3)	68(2)	
대	만	142(2)	59(2)	79(1)	47(1)	
일	본	4,016(51)	2,064(52)	3,972(61)	2,190(63)	

資料: US. Imparts, ()는 점유율.

나. 韓國産, 品質 및 價格面에서 競爭的

自轉車는 野外 運動用으로 그 需要가 增加하고 있으며 美國會社가 自動車의 集中的 利用으로 困하여 市民들의 運動不足이 야기됨에 따라 自轉車는 交通手段이 아닌 運動用으로 각광을 받고 있다. 自轉車의 이와 같은 需要増大와 더불어 韓國産 自轉車用 타이어 및 튜우브는 이곳 市場에서 外國産에 비해 손색 없는 品質과 價格으로 他國製品과 競爭하고 있다.

한편 우리나라의 自轉車타이어 및 튜우브의 專門製造業者인 H社는 美國內 支社의 設立을 擴張하고 對美 輸出増大에 부신하고 있는데 이곳의 輸入억제조치만 취해지지 않는다면 앞으로 상당량의 輸出増大가 기대되고 있다. 그러나 其間 自轉車 타이어 및 튜우브의 輸入에 關한 이곳 關係業界의 움직임이 注目되고 있으

며 韓國의 타이어 및 튜우브의 業界는 美國이 앞으로 取할지도 모를 輸入制限措置 등에 對하여 原價引下를 爲한 合理的인 方案의 摸索에 적절한 대책을 事前에 장구해야 할 것이다.

다. 自轉車타이어의 關稅率 68年의 9%에서 72年엔 5%

GATT의 關稅引下協定에 따라 年次的으로 引下되고 있는 美國의 輸入타이어 및 튜우브에 關한 關稅調整率을 보면 우리나라의 타이어 및 튜우브 輸出의 유일 品目으로 되어있는 自轉車타이어 및 튜우브의 關稅率은 타이어가 讓許 初年度인 1968年 1月 1日에는 9%이었던 것이 最終年度인 1972年度에는 5%로 引下키로 되어 있고 튜우브는 27%에서 15%로 인하 調整토록 되어 있다.

二. 日本市場

1. 生産狀況

日本の 타이어 生産은 自動車生産 및 그 保有台數의 増加와 輸出需要의 伸長에 따라 每年 꾸준히 増加하고 있다. 그리하여 1964년에만도 總 27,409천本이었던 타이어의 生産量은 1966年度에는 34,819천本 그리고 1968년에는 47,645천本으로 前年比 거의 30%의 増加를 示顯하였다. 이러한 自動車타이어의 生産을 規格別로 보면(1968年) 小型트럭용이 15,741천本으로 가장 比重이 높으며 伸長率 또한 제일 크고, 다음이 승용차용으로서 12,456천本, 二輪車용이 10,461천本, 트럭, 버스용이 3,145천本, 特殊용이 2,377천本の 順으로 되었다.

이리하여 日本은 美國, 英國, 西獨에 이어 世界 第4位의 自動車타이어의 生産國이 되었는데 그 生産指數를 보면 各種 고무製品中에서도 가장 높아서 1960年을 基準으로 할때 64年엔 185.6, 65年엔 189.5, 67年엔 325.2 그리고 1968年엔 364.7을 各各 記錄함으로써 生産指數는 급뎀프로 상승하고 있는 것이다.

日本の 年度別 自動車타이어 生産實績

(單位 : 1,000本)

種 別	1964	1965	1966	1967	1968
트럭, 버스용	2,765	2,956	2,788	2,671	3,145
승용차용	7,043	8,574	9,973	10,414	12,456
소형 트럭용	8,400	8,993	11,350	14,456	15,741
이륜차용	7,793	7,910	8,839	9,879	10,461
특수용	1,408	1,527	1,827	1,965	2,377
계	27,409	29,959	34,819	41,841	48,645

資料 : 通産省 고무統計

한편 現在 日本에는 Bridgestone Co., 등 6個의 代表의인 타이어 生産業體가 있는데 이들 6個社의 타이어 生産量은 日本の 全體生産量의 95.6%를 占하고 있다. 이들 6個社中 第一 큰 會社인 Bridgestone은 泰國과의 合作投資로 泰國內 타이어·튜우브 生産工場을 設置하여 1969年 1月 22日 부터 生産을 開始하고 있으며 其他 開發途上國들과도 활발한 접촉을 하고 있다.

다음으로 일본 타이어 및 튜우브 業界의 原料事情을 보면 1968년에 있어서 自動車타이어工業의 新고무消費量은 269천톤에 達하여 고무工業 全體消費量의 約 45%를 點하였다. 특히 이중에서 合成고무와 天然고무의 使用量은 天然고무를 증가하고 있다.

海外主要 타이어生産國의 合成고무生産比重은 美國이 75%, 캐나다 69%, 西獨이 63%로 이들 諸國과 비교 할때 큰 차이가 있긴하나, 日本國內 合成고무生産體制의 確立과 價格 安定에 따라 最近 數年間에 急速히 合成고무위주의 供給구조가 活發히 展開되고 있어 今後 合成고무의 使用이 急増 할 것으로 豫想된다.

이상과 같은 自動車用 타이어·튜우브와는 달리 日本의 自轉車타이어의 生産은 年間 5,000톤 규모를 넘고 있으나 最近 그 生産量은 伸長을 보지 못하고 있다. 그리하여 1963년에 生産量이 5,976톤이었던 것이 1964년에는 5,229톤으로 減少하였고 1966년에는 다시 5,148톤으로 減少하였으나 1967年과 1968년에는 前年比 比 增加를 示顯하였다. 이와 같이 最近 自轉車타이어 生産에서 停체를 못 면하고 있는 것은 現在 日本의 自轉車타이어 製造業界가 保有하고 있는 施設의 約 70% 以上이 10年 以上 경과된 노후시설 이라는데 큰 理由가 있다. 이러한 노후시설은 中小企業이 保有하고 있는 設備에 特히 많으며 原料의 精鍊處理加工施設에서 많이 나타나고 있다. 이리하여 근래에 需要가 急増하고 있는 轆靷타이어와 부틸튜우브의 보급에 따라 高性能 自動化를 中心으로 施設의 近代化가 절실히 要請되어 왔으므로 日本 業界는 自轉車타이어産業의 近代化計劃을 積極的으로 추진하고 있는 實情이다.

日本の 自動車타이어 生産 및 在庫量

(單位 : 톤)

年 度	生産量	在庫量
1963	5,979	343
1964	5,229	444
1965	5,462	447
1966	5,148	388
1967	5,248	450
1968	5,369	461

資料 : Industry of Japan

2. 輸出狀況

自動車타이어의 總出荷高에서 點하는 輸出의 比率은 約 25%라는 高率으로써 日本은 佛蘭西, 美國에 이어 世界 第3位의 타이어輸出國이 되었다.

年度別 輸出實績을 보면 1963년에 US\$ 48,745천이 었으나 1964년에는 US\$ 56,532천으로 増加하였고 1965년에는 US\$ 89,145천으로 大幅 伸長하였다. 다만 1966년에 들어와서는 國內需要의 왕성과 타이어의 價格下 落 때문에 輸出은 US\$ 79,319천으로 떨어졌으므로 前年比 12.2%의 減少를 記錄하였으나 1967년에 輸出은 다시 상승하기 始作하여 1968년에는 US\$ 90,000천을

돌파하였다.

한편 日本의 타이어·튜우브 輸出對象國은 約 160餘 個國으로써 이중 後進國이 70% 以上을 點하고 있으며 先進國에 대한 輸出은 부진한데 이는 品質問題外에 輸出 Cost 面에 큰 원인이 있는 것이다.

日本の自動車타이어 輸出實績

(單位: 1,000美弗)

年度別	1964	1965	1966	1967	1968
金額	56,532	89,145	79,319	86,376	90,645

資料: Imports and Exports of Japan 1968

한편 自轉車타이어 및 튜우브의 輸出은 1968 年에 US\$ 8,167천으로 前年比 0.7%라는 미미한 增加를 보았다. 輸出對象國인 94個國中 最大輸出對象 地域은 美洲로써 1968年度에 全體의 57.5%를 점하였는데 과거 最大의 輸出市場이었던 아시아地域에 대신하여 美國이 등장하기 시작한 것은 1964年 上半期부터였다.

國別로 第一位의 輸出對象國은 美國이며 다음이 泰國, 캐나다, 이란, 오스트레일리아 등의 順이다. 또한 최근에도 미비하나마 每年 꾸준한 增加를 보이고 있는 日本의 自轉車타이어 및 튜우브의 輸出量은 施設의 近代化와 品質向上 및 原價切下로써 앞으로 계속 増大될 것이다.

三. 인도네시아市場

1. Goodyear 社, 施設擴張을 爲해 US\$ 640 萬을 投入

이곳은 大 타이어 Maker 인 Goodyear 社는 生産施設을 擴張하고 近代化 하기 위하여 US\$ 6,380,570 을

投入을 計劃하고 있으며, 이와 같은 새로운 投資로써 Bogal 에 있는 Goodyear 타이어工場이 大幅擴張되고 同時에 首都 Djakarta 에 販賣, 市場分折, 事後管理등을 改善하기 위한 새로운 施設을 設置하게 될 것이다. 한편 이러한 擴張計劃이 完了되면 Bogal 工場의 生産能力은 60%가 增加되게 될 것이다.

그런데 인도네시아 政府에 依하여 몰수 되었던 同工場은 1967年 2월에 原所有主에게 반환된 후 대체로 복구를 마쳤으며 現在에는 正常的인 稼動을 하고 있으며 1968年度 生産能力은 年間 自動車타이어 416,000個, 同 튜우브 326,000個, 그리고 自轉車타이어 420,000個 同 튜우브 667,000個에 達하고 있다. 이와 같은 Goodyear 의 增産計劃과 인도네시아 政府 企業體인 파렘방의 타이어工場과 P.T. Intirub 工場의 生産計劃量을 合한다면 거의 全인도네시아의 需要量을 充足할 수 있는 것이다.

한편 1935년에 設立된 Bogal 의 Goodyear 타이어工場은 그후 여러번 擴張을 거듭했으며 現在 約 1,520名의 인도네시아 從業員을 고용하고 있다. 이번 擴張計劃으로써 同工場의 內部面積이 141,500 sf 로 넓어질 것이고 Banbury Mixer, Extrusion Machine, New Calender 등 가장 最新式 타이어 製造施設을 갖추게 될 것이며 工場의 電力供給도 大幅增加될 것이다. 그리고 Djakarta 에는 全國의 販賣市場開拓을 위한 各種施設, 全國販賣代理店들을 爲한 타이어 씨비스와 타이어 再生을 위한 特別 訓練所도 마련하게 될 것이다. 특히 Goodyear Tire Co., 가 최근 그의 全國代理店의 販賣告示價格을 再調整하자 이곳의 外國產타이어 輸入商들은 이와 競爭하기 위하여 輸入타이어의 都賣 및 小賣價格을 再調整함으로써 國內產타이어와 輸入타이어間의 販賣競爭이 치열하게 되었다. 主要輸入타이어에 대한 調整前後의 都小賣價格은 다음과 같다.

都小賣價格一覽表

(單位: Rupee, 1 US\$=380 RP)

規 格	都 賣 價 格		小 賣 價 格		비 고
	調整 前	調整 後	調整 前	調整 後	
500—10 4 PR WSW	3,825	3,600	4,250	4,000	"Bridgestone" 및 "Yokohama" Tire
520—12 "	3,825	3,600	4,250	4,000	
550—12 "	3,825	3,600	4,250	4,000	
520—13 "	4,050	3,825	4,500	4,250	
670—13 "	5,500	5,425	6,000	6,250	
700—13 "	5,400	5,625	6,000	6,250	
590—14 "	5,175	4,950	5,750	5,500	
640—14 "	5,850	5,400	6,500	6,000	
750—14 6 PR WSW	6,750	6,525	7,500	7,250	
600—15 4 "	5,625	5,850	6,250	6,500	

640—15	6 PR WSW	6,300	5,850	7,000	6,500
750—15	10 "	13,500	12,600	15,000	14,000
525—16	16 "	4,500	4,950	5,000	5,500
750—16	10 "	11,250	11,700	12,500	13,000
900—16	10 "	13,500	14,400	15,000	16,000
825—20	12 "	19,800	18,900	22,000	21,000
900—20	12 "	24,750	23,400	27,500	26,000

한편 이곳 Tire 市況은 最近 業者間의 競爭이 치열함에도 불구하고 大體로 한산한 편이며 부유층이나 高及車輛은 價格에 구애됨이 없이 輸入된 外國產 Tire 를 購入하고 있다.

2. 韓國產 인도네시아 進出을 爲해선 Sale Agent 를 통한 宣傳強化가 必要

인도네시아의 有力한 自動車타이어 輸入 및 都賣商人 P.T. Anck Ban 氏에 依하면 現在 인도네시아의 타이어 市況은 如前히 日本의 "YOKOHAMA", "BRIDGESTONE" 等の 輸入品과 國產 Tire 인 "Goodyear" 間에 치열한 販賣競爭을 벌리고 있으며, 特히 Goodyear 社는 每日 이곳의 新聞, Radio, T.V. 를 통한 廣告 活動을 展開하는 한편 價格面에서도 소위 "Introductory offer" 를 提供하여 消費者의 關心을 끄는데 主력하고 있다 한다.

또한 1969年度 타이어 및 튜우브 輸入實績과 1970年度 展望에 對하여 業界에서는 1969年度의 輸入規模가 前年度인 1968年과 別로 差異가 없으며 1970年度 역시

現在와 같이 政府에서 密輸 또는 脫稅 等 非正常的으로 輸入되는 數量을 効果적으로 규제하지 않는한 善意의 輸入業者들은 外國產輸入을 主저하게 되며 輸入量이 크게 增大할 展望은 없다는 것이다.

한편 韓國產타이어의 進出을 爲해서 우리 業界는 인도네시아의 有力한 Tire 輸入商과 契約을 체결하여 同 Agent 를 통한 果敢한 宣傳活動의 展開가 先行되어야 하며 Brand 意識이 強한 이나라에 이러한 方法이 아니 고서는 우리나라 商品이 進出한다는 것은 어려운 實情이므로 우리業界는 보다 積極인 販賣活動을 展開하여야 할 것이다.

특히 最近 KOTRA Djakarta 貿易館에 의하면 韓國產 Tire 의 價格이 日本產에 比하여 싼것이 있긴하나 (例 750—20 12 PR, 750—20 10 PR) 長期的인 안목에서 볼때 우리業界가 우선 인도네시아의 有力輸入商과 제휴하여 처음에는 多少의 희생을 감수하더라도 Agent에서 宣傳에 必要한 充分한 見本을 제공하여 消費者들에게 韓國產을 認識시키도록 勞力한다면 韓國產타이어의 어느 정도는 인도네시아 進出이 可能 할 것으로 보인다.

廣告揭載內容

1. 種別廣告

記號	種	別	紙	質	印	刷	原	版		
A	表	紙	뒤	外	面	아	트	誌	3度 印 刷	46倍版 全面
B	"	"	앞	內	面	"	"	"	"	"
C	"	"	뒤	內	面	"	"	"	"	"
D	誌			頭	模	造	紙		1度 印 刷	"
E	誌			尾		"	"		"	"
F	誌			中		"	"		"	半 面

2. 廣告申請節次

1. 申請書(本會所定)에 原稿, 圖案, 寫眞 등 添付
2. 申請期日 每月中, 本會編輯室 方
3. 配本範圍
 1. 國內外 고무化學工業界運營者 및 技術實務者
 2. 斯界行政要路 學界 및 研究機關
 3. 其他 關聯業界 및 協助機關

社團法人 韓國타이어工業協會