

브라질의 타이어市場

KOTRA 商品情報部 沈 昌 變

1. 序

우리나라의 對브라질 타이어 輸出은 1973年 US\$ 9千으로 시작되어 1974년에는 US\$ 2,014千을 記錄하였고 1975年 10月末 現在 US\$ 3,095千의 輸出實績을 올림으로써 前年 同期對比 76%의 輸出伸張을 보이고 있다.

브라질의 타이어市場은 우리에게 있어서 아직은 생소한 新市場일뿐 아니라 또 世界景氣沈滯에 따른 自動車工業의 不況 및 이에 따른 타이어의 需要減少에도 불구하고 이와 같이 繼續인 輸出好調를 示顯하고 있음은 將來가 囑望되는 市場이라고 하지 않을 수 없다.

더우기 브라질이 아직 開拓途中에 있는 中南美市場 進出의 前哨基地로서도 重要한 地位을 占할 때 브라질의 타이어市場을 좀더 상세히 分析하고 그 展望 및 對策을 研究한다는 것은 의미있는 일이라 할 것이다. 다만 이地域의 여러가지 여건상 우리나라에 그 資料가 不足하고 더구나 타이어에 관한 資料는 거의 全無한 實情이어서 많은 애로점이 있다. 차후 우리나라 타이어業의 積極적인 活動으로 보다 훌륭한 市場調査가 이루어지리라 믿는다.

2. 生産動向

브라질에는 1929년부터 進出하고 있는 伊太利系의 PIRELLI S.A를 비롯 1938년에 創立된 美國系 GOOD YEAR 等 5個社의 타이어 및 튜브 生産業界가 있어 乘用車用 타이어는 거의 100%를, 버스·트럭용 타이어는 約 80%를, 農耕用 타이어는 그 需要의 20%를 供給하고 있다.

5個社는 다음과 같다.

- (1) PIRELLI S.A. C.I.A. INDUSTRIA BRASILEIRA (이탈리아系)
- (2) C.I.A. GOODYEAR DO BRASIL(美國系)
- (3) INDUSTRIA DE PNEUMATICOS FIRESTONE S.A(美國系)
- (4) GOOD RICH DO BRASIL S.A(美國系)

(5) TROPICAL S.A.

한편 生産量을 보면 每年 增加되고 있는데 1971년부터 1974년까지 生産增加率이 가장 큰 品種은 Vehicle용 타이어로 月平均 約 26.32%의 增加率을 기록했으며 그 다음이 農耕用 및 트랙터용 타이어, 産業用 타이어 등이다. 自轉거용 타이어는 統計未備로 74년 生産량은 알 수 없으나 그 前의 년도별 生産實績은 다음과 같다.

브라질의 타이어生産實績

<單位：千units>

種別	1971	1972	1973	1974 (1~10月)
트럭 및 버스용	1,613	1,691	2,022	1,984
Pick-up용	737	908	1,075	1,060
Vehicle용	6,566	7,647	9,613	9,683
Motorcycle	16	6	12	17
Scooter용	59	75	108	53
農耕用, 트랙터용	260	321	379	397
産業用	131	139	244	157
항공기용	11	13	12	16
자전거용	3,723	4,334	5,848	—
計	13,116	15,134	19,313	—

브라질의 튜브生産實績

<單位：千units>

種別	1971	1972	1973	1974 (1~10月)
자 동 차 용	6,438	7,423	8,874	8,123
자 전 거 용	3,212	3,207	5,869	—
計	9,650	10,630	14,743	—

<資料：상파울로 고무工業 신디케이트>

3. 需要動向

브라질은 광대한 面積에 비해 人口가 相對的으로 적기 때문에 自動車가 절대적으로 必要한 國家이며 中南美 最大의 自動車 生産國이다.

1974年末 現在 브라질 全體의 自動車 保有臺數는 約

6,230千臺로서 年平均 增加率は 約 12% 정도이다.

自動車の 生産은 每年 22%以上 急増하고 있는데 이와같은 自動車工業의 高度成長에 따라 타이어 및 튜브의 需要 또한 年平均 約 20%以上の 增加率을 나타낼 것으로 豫想된다.

한편 Radial Tire의 需要를 보면 브라질은 現在 Radial Tire의 生産體制를 完備하고 있으며 現在까지 이미 200萬本 以上の Radial Tire를 生産하였으나 國內에선 需要가 不足하여 75年 上半期까지 400千本 以上을 美國等에 輸出하였다.

이와같이 브라질의 Radial Tire 需要가 低調한 理由는 이 나라의 道路事情이 Radial Tire 使用에 적합치 않

을 뿐아니라 國內生産車輛의 車體構造 또한 Radial Tire 使用에 적합하지 않기 때문이다.

4. 輸出入動向

ㄱ) 輸 出

브라질의 타이어 輸出은 1972년까지는 미미했으나 1973년부터 急増하여 1974年 現在 US\$ 10,355千을 記錄함으로써 지난 5年間 年平均 輸出增加率은 33.7%를 示顯하였다.

主輸出 對象國은 美國 및 中南美 諸國들로서 輸出實績은 다음과 같다.

브라질의 년도별 타이어 輸出現況

(單位=量: TON, 金額: US\$千)

年 度	'70		'71		'72		'73		'74	
	수 량	금 액	수 량	금 액	수 량	금 액	수 량	금 액	수 량	금 액
승 용 차 용	1,194	1,325	1,228	1,034	455	546	956	1,045	1,455	1,798
버 스 및 트럭 용	1,232	1,395	1,913	2,305	1,504	2,069	1,908	2,793	3,260	3,803
산 업 공 사 용	154	181	75	94	124	148	177	232	820	1,881
농 경 용 및 트랙터용	381	303	89	76	67	83	105	120	53	91
항 공 기 용	18	42	88	246	138	325	100	221	218	533
기 타 용	430	291	39	444	143	169	596	798	322	2,249
튜 우 브	292	216	679	652	374	427	647	881	918	1,299
計	3,701	3,333	4,111	4,851	2,805	3,767	4,489	6,090	7,046	11,654

<資料: Comercio Exterior Do Brasil>

ㄴ) 輸 入

브라질의 타이어輸入은 每年 急増하고 있는데 1970년부터 1974년까지 지난 5년간의 年平均 輸入增加率은 數量面이나 金額面에서나 共히 2倍以上の 急伸張을 보였다.

乘用車용 타이어 및 튜브는 73年 以後 수요의 全量

을 國產으로 충당하고 있으므로 輸入은 全無한 실정이며 主로 버스·트럭용타이어, 産業용타이어, 農耕用타이어 等이다.

브라질 政府의 強力한 輸入抑制政策에도 불구하고 이와같이 타이어輸入이 急増하고 있는 理由는 國內生産이 不足하여 버스·트럭용은 需要의 80%, 農耕用타이어는 20% 정도밖에는 充足시키지 못하고 있으므로

브라질의 年度別, 타이어 輸入實績

(單位=量: 千unit, 金額: US\$千)

年 度	1970		1971		1972		1973		1974	
	수 량	금 액	수 량	금 액	수 량	금 액	수 량	금 액	수 량	금 액
乘 用 車 용	6	219	4	108	2	39	—	—	—	—
버 스·트럭 용	9	446	11	730	5	447	5	470	290	25,474
産業용 및 整地용	2	320	1	1,003	1	1,183	9	4,268	8	5,033
트랙터 및 農耕용	—	1	—	2	13	1,021	7	1,000	43	4,104
항 공 기 용	2	288	2	414	2	407	2	200	2	238
튜 브	—	19	—	17	—	87	68	141	333	1,300
기 타	—	33	—	237	—	358	—	72	—	67
計	19	1,326	18	2,511	23	3,542	91	6,151	676	36,216

그 나머지를 輸入에 依存하지 않을 수 없기 때문이다.

더우기 産業用 및 農耕用타이어 등은 政府의 經濟開發計劃에 따른 必要性 때문에 그 輸入에 免稅의 惠澤까지 부여하고 있는 실정이다.

輸入品種中 가장 比重이 큰 것은 버스·트럭용타이어로 브라질 타이어 總輸入의 約 45%를 占하고 있다. 主 輸入國은 日本, 美國, 우루과이, 아르헨티나, 英國 등이다.

競爭要因은 價格과 品質이며 韓國製品이 輸出된 以來 價格은 물론 品質도 우수하다는 評을 받고 있다.

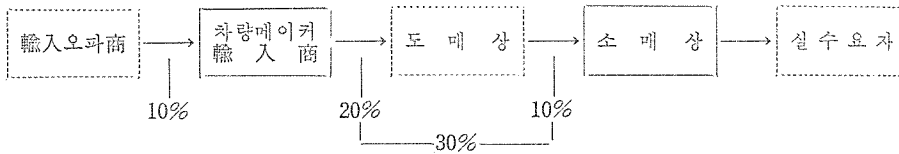
브라질의 年度別 타이어 輸入實績은 別表와 같다.

그리고 지난 75年 10月 9日의 Ceisel 大統領의 緊急經濟事態 宣言으로 輸入은 全般적으로 萎縮될 展望이다. 그러나 이 措置와 타이어 輸入과를 연관시켜 볼 때 그 多大의 影響은 없을 것으로 推定된다. 왜냐하면 現在

브라질의 타이어 輸入은 國內生産으로 充足되는 乘用車用 타이어에 對해서는 輸入이 全無한 狀態이고 트럭·버스用, 産業用, 農耕用타이어 등에 對해서는 國內 生産不足으로 免稅措置까지 실시하고 있기 때문이다. 同 免稅措置는 그 有效期間이 75年末로 되어있으나 現在 브라질 政府가 추진하고 있는 經濟開發事業 및 「아마존」 流域開發, 農畜産業開發 등으로 미루어 76年에도 同 措置는 계속될 展望이 크다.

5. 流通構造

타이어 및 튜브는 自動車 메이커 및 輸入商이 直輸入하여 自體供給 및 再販賣를 하고 있는데 流通構造와 마진은 다음 表와 같다



6. 價格構造

75年의 輸入價格은 74年에 比해 一般적으로 10~15% 引上되었는데 最近(75年 8月)의 輸入價格은 다음과 같다.

ㄱ) 農耕用 타이어·튜우브

(註: US\$=8,285Cr\$)

SIZE	Ply Rating & Pattern	FOB Cr\$	
		TIRE	TUBE
184/15-30	6PR	2,604.07	270.93
169/14-30	//	2,091.45	248.21
231/18-26	8PR	4,453.91	342.68
184/15-34	6PR	2,855.16	238.13

ㄴ) 트럭·버스용 타이어·튜브

SIZE	Ply Rating & Pattern	FOB Cr\$	
		TIRE	TUBE
1100×22	14PR	1,253.45	110.62
1100×20	//	1,095.06	91.76
900×20	//	895.03	70.47
750×16	6PR	431.98	30.19
1000×20	14PR	1,002.53	74.62

ㄷ) 日本의 對브라질 輸出價格

品 目	個當 平均價格(US\$ FOB)		
	1974	1975	增減率%
트럭용타이어	87.90	100.21	14.0
정지공사용타이어	850.52	875.05	2.9
농경용타이어	150.23	NA	
튜우브	6.00	7.55	25.8

7. 購買慣習

ㄱ) 오더시즌과 규모

브라질의 타이어 輸入業者는 月間需要量을 根據로 하여 大략 3個月分의 Stock를 갖는 정도의 規模로 발주하고 있다. 대개는 한번 주문에 500 내지 1,000unit를 發주하지만 大業者인 경우는 한번에 5,000unit정도 發주하는 경우도 있다.

ㄴ) 決済條件

現行 결제조건은 L/C베이스가 約 80%, D/A베이스가 約 20%로 되어있는데 브라질의 輸入商들은 D/P 또는 D/A 90일~180일간의 延拂輸入을 원하는 경우가 많으며 특히 75年 7월 16일 조치(輸入關稅가 37% 以上되는 品目에 對하여 FOB價格에 相當하는 預置金을 自國通貨(크루제이로)로 180일간 無利子 積立하도록 함)

에 따라 輸入業者의 資金負擔이 加重되었으므로 이와 같은 애로점을 고려해야 한다.

다만 國產供給이 부족한 버스·트럭용 타이어에 대해서는 自動車메이커가 直輸入하는 경우 全額免除하고 있다.

8. 輸入管理制度

브라질은 國內産業保護와 外換事情의 改善을 目的으로 여러가지 강력한 輸入制限 政策을 실시하고 있다.

즉 74年中 貿易收支改善策의 일환으로 不要不急品 및 奢侈品의 關稅率을 100% 引上했으며 輸入許可의 有效期間을 180日에서 60~90日로 短縮시켰다. 同年 11月 26日에는 다시 850餘 不要不急品에 對하여 輸入關稅率을 100% 引上하고 그 有效期間을 76年 12月 31日까지로 했다. 同年 12月 10日에는 國產 類似品이 없는 商品에 적용하던 關稅 50% 引下의 特惠制度를 1年間 停止시켰다.

1975년에 들어서자 74年の 막대한 貿易赤字에 충격을 받아 더욱 強力한 措置를 取하게 되었는데 同年 3月 1日附로 關稅率 55%以上 品目에 적용해 오던 輸入代金 先拂制度를 關稅率 37%以上 品目으로 그 범위를 擴大시켰으며 同年 7月 16日에는 輸入稅 37%以上되는 品目에 對하여 FOB價格에 相當하는 預置金을 自國通貨로 180日間 無利子 積立하도록 하였고 同年 8月에는 브라질의 市場進出을 봉쇄하거나 差別待遇하는 國家에 對한 報復策을 마련했고 同年 9月에는 모든 輸入契約은 브라질 中央銀行貿易局(CACEX)의 事前審査를 받도록 하였다.

그러던중 지난 75年 10月 9日 브라질의 Ceisel大統領은 緊急經濟事態를 宣言하였는데 그 내용은 石油價格 引上으로 消費를 억제하며, 1976年中 政府機關 및 國營企業體의 輸入量을 75年보다 15% 減少시키고, 約 2千餘品目에 輸入稅率을 39%~205%로 引上한다는 것이었다. 同 措置는 75年 10月 10日부터 76年末까지 有效하며 단 LAFTA會員國과 GATT加入國 讓許品目은 例外로 하였다.

이러한 諸般措置의 影響은 우리나라의 對 브라질 輸出業者에게는 關稅引上幅만큼 輸入商品價格이 上昇하므로 輸出에 不利할 것이며 브라질의 對韓 輸入業者에게는 75年 7월 16日 發表한 輸入關稅 37%以上 品目에 對한 FOB價格에 相當하는 預置金 積立制度로 인하여 輸入을 기피하거나 그만큼 부담이 加重될 것이다.

결론적으로 對 브라질 타이어 輸出은 이와같은 절저한 關稅 및 非關稅 障壁을 피해 免稅혜택을 받을 수 있는 버스·트럭용 및 農耕用타이어 輸出에 注力해야 할 것이다.

9. 關稅制度 및 關稅率

타이어 및 튜브는 모든 種類에 對하여 基本關稅率이 85%(C.I.F基準)이나 現在 國產供給이 不足한 農耕用 및 버스·트럭用, 産業用에 對해서는 實需要者가 直輸入하는 경우엔 全額免稅하고 있다. 브라질의 타이어 輸入免稅措置는 要約해서 다음 두가지로 말할 수 있다

첫째 免稅該當品種은 ① 産業用타이어 및 튜브, ② 트랙터 및 기타 農耕用 機械의 타이어 및 튜브(商品流通稅도 면제됨) ③ 트럭·버스용타이어 및 튜브이며

둘째 단 上記品種은 當該車輛組立業者가 直接輸入하는 경우에 限해서 輸入稅가 免除된다.

10. 市場開拓 및 擴大方案

첫째 우리나라 生產業體가 合作形式으로 現地에 企業進出을 하여 直接 生産販賣하는 것이 가장 效果의 일 것으로 生覺된다. 그 理由는 營業行爲는 여러가지 不利한 條件이 많기 때문이다. 따라서 形式상으로라도 現地人 또는 僑胞과 合作形式을 갖추어 法人을 設立하는 것이 바람직할 것이다.

둘째 免稅品目인 트럭·버스용, 農耕用 및 産業用 타이어의 輸出에 注力해야 할 것이다. 事實 브라질政府는 今年 8月末 現在까지 貿易赤字額이 US\$ 23億 4千에 達했고 75年中 約 US\$ 35億의 赤字를 豫想하고 있는 實情이므로 關稅 및 非關稅障壁을 더욱 높여갈 展望이며 금기야 大統領의 緊急事態發表를 하기 까지에 이르렀다. 따라서 業界로서는 브라질 國內生產業者 및 기존 外國有名메이커와 競爭하기란 험거운 일이 아닐 수 없다. 다행히 버스·트럭용 및 農耕用, 産業用 등이 免稅品目으로 되었으므로 이를 積極活用, 輸出擴大를 기해야 할 것이다. 特히 農耕用타이어의 輸出은 브라질의 農業開發計劃과 더불어 繼續的인 特惠가 豫想되므로 우리나라도 이의 生産 및 輸出에 보다 박차를 加해야 할 것이다.

셋째 國際入札의 積極活用을 들 수 있다. 다만 이 경우 브라질에는 特別한 國際入札 專擔機構가 없고 프로젝트별로 主務부서에서 주관하고 있으며 통상 入札期間이 30日~40日로 時間的 制約이 많으므로 入札情報를 신속히 入手할 수 있도록 努力해야 한다.

넷째 브라질의 輸入商은 D/P 또는 D/A條件을 願하고 있으므로 이를 고려해 주어야 한다. 왜냐하면 앞서 說明한 바와같이 75年 7月 16日 措置로 關稅가 37%以上되는 品目에 對하여 FOB 價格에 相當하는 預置金을 180日間 無利子로 積立하도록 되어 있어 輸入業者의 資金負擔이 加重되었기 때문이다.

다섯째 Manaus 自由貿易地域의 活用을 들 수 있다. 同地域은 輸入禁止品目(乘用自動車, 향수, 권총, 염연초, 술 등)을 除外하고는 輸入許可를 要하지 않고 있으며 免稅特權이 부여되고 있으므로 이를 最大限 利用할 것이 要望된다.

여섯째 積極的인 세일스活動展開 및 弘報活動의 強化를 들 수 있다.

現在 天友社, 錦湖實業, 三星物産 등이 駐在員을 과견하여 타이어를 비롯한 主要 輸出品의 市場開拓을 하고 있으나 타이어 輸出増大를 爲해서는 타이어 生産業體들이 直接 세일스 團을 과견 積極的인 세일스活動을 展開하는 것이 바람직하다. 또한 韓國製品이 진출한 以來 價格과 品質面에서 차츰 好評을 받고 있기 때문에 積極的인 弘報活動을 展開, 그 이미지부각에 힘써야 할 것이다.

11. 타이어 主要輸入業者 名單

(34p.에서 계속)

사이즈 呼稱이 같은 2本の 被시험 타이어를 준비한다.

被시험 타이어를 시험장치에 장착하고 本章 (f) (2) (ii)로부터 (v)의 절차에 따라서 시험한다.

但, 試驗荷重은 該當 타이어의 24psi에 相當하는 荷重의 85%로 한다.

空氣壓 荷重表는 FMV-SS No. 109의 附表 A의 규격에 따른다.

各被시험 타이어의 아스팔트 路面上의 트랙손 係數는 同路面上의 10個의 測定値를 平均해서 算出한다.

各被시험 타이어의 콘크리트 路面上의 트랙손 係數는 同 路面上의 10個의 測定値를 平均해서 算出한다.

(ix) 下記의 公式을 써서 아스팔트 路面에서의 各被 시험 타이어의 補正 트랙손 係數(U_a)를 算出한다.

$$U_a = (\text{아스팔트 路面에서의 被시험 타이어의 測定係數}) + 0.50 - (\text{아스팔트 路面에서의 스탠다아드 타이어의 測定係數})$$

(x) 下記의 公式을 使用해서 콘크리트 路面에서의 各被 시험 타이어의 補正 트랙손 係數(U_c)를 算出한다.

$$U_c = (\text{콘크리트 路面에서의 被 시험 타이어의 測定係數}) + 0.35 - (\text{콘크리트 路面에서의 스탠다아드 타이어의 測定係數})$$

(g) 耐熱性的인 等級設定試驗(Temperature Resistance Grading)

(1) 타이어를 基準 109(本編 §571.09) 3項에 定義된 테스트림에 끼워 이어서 內壓을 最大許容內壓의 2psi 낮은 値에 인플레이트 한다.

(2) 타이어립의 組立을 105°F의 周圍溫度로 3時間 調整한다.

(3) 內壓을 最大許容內壓의 2psi 낮은 値로 再調整

7) 農耕用 타이어 輸入業者

① CBT(Companhia Brasileira do Tractores)

Caixa postal 376 São Carlos, SP

② Massey-Ferguson do Brasil

Estrada Campo Limpo 6197 São Paulo S.P.

③ Valmet do Brasil

Rua Valmet 160 Mogi das Cruzes, S.P.

④ Agrale S.A. Tractores e Motores

Rua Barra Funda 707 São Paulo, S.P.

L) 버스·트럭用 타이어 輸入業者

① Randon S.A. Ind. Do Implemento Para O Transporte

Rua Mateo Gianella 527 Caxias do Sul, RS

② Rodoviaria Industrial Implemento Para transporte

Rua Mateo Gianella 1442 Caixas do Sul, RS

③ Madal S.A. Implementos Agricolas e Rodoviaros

Avenida Rossetti 490 Caixas do Sul, RS.

한다.

(4) 타이어립의 組立을 試驗機軸에 장착하고 그리고 外徑 67.23인치로 적어도 타이어 斷面幅以上の 幅이 있고 平滑한 面을 갖는 스틸의 테스트휠의 表面에 타이어의 트래드를 눌러 넣는다.

(5) 本章 (g)(1)項 및 (3)項에 규정된 空氣壓의 測定도 포함해서 시험기간中은 타이어의 어느 것인가의 사이트의 립펜지의 周上으로부터 12인치 떨어진 곳에 周圍溫度를 105°F로 유지한다.

溫度計의 感熱部는 周圍의 空氣 又は 側壁이나 他의 機器에 依한 輻射熱, 通風에 依해서 測定値가 영향을 안받게끔 한다.

(6) 本編 §571.109(MVSS 109) 附表 A의 該當 타이어 사이즈 呼稱과 그 타이어의 最大許容內壓 보다 8psi 낮은 內壓에 相當하는 하중을 부하한다.

(7) 250rpm으로 2時間 테스트휠을 돌린다.

(8) 荷重을 除外하고 타이어를 105°F로 하든가 2時間 放置하든가, 兩者中 어느 것이든 낮은 轉까지 放置하고 그리고 타이어의 最大許容內壓의 2psi 낮은 値에 內壓을 再조정 한다.

(9) 荷重을 再次 負荷하여 中斷 또는 空氣壓을 再조정하지 않고서 375rpm으로 30分 테스트휠을 돌린다.

그 以後 575rpm으로 30分間 走行을 終了하든지 又は 故障날때까지 30分마다 轉速度를 25rpm씩 連續的으로 speed up를 계속한다.(75. 7 日本月刊 타이어誌 p.18~ p.27에서).