

# 國內外 뉴스

## ▲ Goodyear, 타이어生産 30억本 突破

Goodyear Tire & Rubber 社は 금년 5月 19 日에 生産된 all steel補強 트럭용 Radial 타이어로, 自動車用 타이어 生産開始以來, 通산 30 억本을 記録하였다.

『이 30억本の 타이어는 單一 메이커의 製造 로서는 最多量의 記録일 뿐 아니라, 1900年에 Ohio州 Akron工場에서 最初の 空氣入 타이어가 生産된 이후 지금까지의 當社の 成長을 말해주는 것이라고 하였다』(同社 記念式典에서).

30억本째의 타이어는 “유니스틸 G167 LP” 트럭용 Radial타이어로, 특히 Goodyear의 扁平率이 낮은 트럭용 타이어 중에서도 最新製品 중의 하나이다. 이 타이어는 트레드 壽命을 증가시키고 燃料消費를 節減하며, 드욱이 Retread性能을 向上시킴으로써 마일當 코스트를 低減시킬 目的으로 開發한 것이다. 그러므로 이 타이어는 트럭業界에서 많은 好評을 받고 있으며, 어떤 運送會社에서는 走行距離가 30萬마일(48萬km) 이상이나 된다고 報告하고 있다고 한다. 이에 比하면, Goodyear가 最初로 트럭용 타이어를 生産한 1916年頃은 겨우 2,000~3,000 마일(3,200~4,800km) 走行에 不過하였다고 한다.

Radial 트럭용 타이어는 現在 世界의 트럭용 타이어市場에서 約 40%를 占有하고 있으나 앞으로 5年以内に 그것이 55%까지 伸長될 것으로 期待된다.

Goodyear는 1900年에 自動車用 타이어를 製造하기 시작한 以來 3억本째의 타이어가 1939年에 超大型(5.6톤)으로 製造되었고, 또 10억本째 타이어가 1963年에, 그리고 20억本째가 74年에 각각 達成되었다. 따라서 20억本째에서 30억本째까지의 10억本은 不過 9年 정도의 短期間에 製造된 셈이다.

(日本 GY News release, 83.6.30)

## ▲ Sumitomo, 유럽의 4工場을 買收

Sumitomo 고무工業과 Dunlop Holding P.L.C와의 關係는 1963年에 그 經營의 主流가 日本側으로 넘어와 “日本 Dunlop 護謨”에서 “住友ゴム工業”으로 社名이 變更된 후 지금까지 20年間 繼續되었다.

그 동안 브랜드나 技術에 關한 契約을 맺어 왔고 또 그룹內에서의 情報나 商去來 및 其他 協力關係를 相互維持해 왔다. 그러나 이들 契約이 來年 8月末에 終結되므로 그 以後의 關係를 決定하기 위하여 兩社首腦들은 지난 2年 동안이나 協議해 왔다. 그 結果 브랜드나 유럽 타이어 4工場을 買收하기로 하는 등 새로운 關係를 定하여 合意하게 된 것이다.

主要 合意內容은 다음과 같다.

① 지금까지 年間 7~8億圓을 支拂해오던 Dunlop 브랜드를 買入한다. ② 지금까지와는 반대로 住友고무가 Dunlop에게 技術指導를 하고, 英國의 타이어技術中央研究所도 買入한다. ③ 英國(2工場) 및 西獨(2工場)에 있는 4개의 타이어工場을 買入한다. ④ 西歐內의 브랜드 使用權을 갖는다. ⑤ 兩社 相互間의 타이어 製造委託은 存續한다. ⑥ 非타이어에 對해서는 從來와 같이 別途로 技術契約을 맺는다. ⑦ Dunlop이 所有하는 住友고무의 株(40%)를 日本側에 賣却한다.

이번 契約의 骨子인 4工場買收에 대해서는, 規模를 줄여서 引受하기로 되어 있으므로 人員問題 등에 대해서는 Dunlop에 일임하고 그 정리기간을 감안하여 引受는 85年初에 하기로 設定하였다고 한다. 또 Dunlop이 賣却하는 住友고무의 株(40%)에 대해서는 住友그룹의 協力を 받을 것이라고 한다.

4工場의 生産規模는 4,320톤이고, 從業員은 約 4,000名이라고 한다. 또 勞動生産性은 유럽

의 경우는 日本의 1/3~1/4이고, 美國은 1/2 정도이다. 따라서 先決問題는 무엇보다도 이들 4工場을 美國과 같은 정도로 向上시키는 問題라고 한다(물론 그 이상은 바랄 수도 없지만). 從業員도 半정도인 約 2,000名이면 足하리라고 한다. (ゴム報知新聞 83.9.26)

▲ 에콰도르, 타이어在庫 거의 消盡  
— 小型乘用車用 타이어市場 有望 —

에콰도르에는 유일한 타이어生産業體인 Compania Ecuatoriana Del Caucho S.A.가 있으나 在來式 타이어만 일부 생산할 뿐 Radial 타이어生産이 안되고 있어, 高級 타이어 需要의 대부분을 輸入에 의존하고 있다.

에콰도르는 최근의 극심한 外換保有高의 감소 및 經濟狀況을 이유로 一覽拂信用狀 開設禁止 및 Usance L/C 開設 조건만을 허용하고, List II 品目에 대해 自由市場 換率 적용 등 심한 輸入規制政策을 펴왔기 때문에 타이어 輸入이 예년보다 劣 정도로 줄어들었으며, 在庫가 거의 바닥이 난 상태이다.

國內 需要動向을 보면 82년에 大型트럭에서 小型 승용차에 이르기까지 所要되는 타이어 需要는 1,500만달러(US)에 달하고 있는데, 韓國産은 약 100만 달러 정도 輸入된 바 있다.

현재 韓國의 타이어는 品質이나 價格面에서 에콰도르市場에서 호평을 받고 있지만, 82년 하반기 이후 經濟事情을 이유로 確認信用狀만을 요구해 왔기 때문에 83년 6월말 현재 그 輸出規模는 4만 8,000달러 밖에 안되고 있다.

에콰도르는 IMF와의 끈질긴 교섭끝에 8월 1일자로 4억 2,000만달러의 借款 교섭에 최종합의를 보았으며 새로운 借款 교섭에 상당한 進展이 있는 것으로 關聯機關은 보도하고 있다.

이와같은 借款 교섭이 성공할 경우 에콰도르에서 開設되는 信用狀에 대해 반드시 確認信用狀만을 요구할 수 없으며, 未確認 信用狀이라도 수락하여 잃어버린 市場 기반을 再構築해야 될 것으로 판단된다.

價格動向 및 消費者 選好 동향을 보면, 大型

트럭 및 트랙터用 타이어 등은 有名 브랜드製品을 選好하는 경향이 있어 價格面에서 월등한 차가 있지 않으면 市場 침투가 힘들게 되어 있다. 小型乘用車用 타이어의 경우 韓國産이 日本製品보다 7~8%가 싸고, 에콰도르市場에서 品質을 인정받았기 때문에 競爭力이 있는 것으로 보여진다. (KOTRA 海外市場, 83.9.15)

▲ 日本, 自動車用타이어 需要回復展望  
— 올 需要 77만2,500톤 豫想 —

日本 自動車타이어協會가 발표한 83년 需要量 修正展望에 의하면 83년 自動車用타이어 및 튜브의 總需要는 前年比 6.1% 증가한 772,500톤이 될 것으로 보여 過去 最高를 記錄했던 80년의 78만5,000톤에 이어 史上 2번째의 높은 水準이 될 것으로 豫想되고 있다.

82년말에 책정된 需要展望과 비교해보면 輸出用이 83년 3월 이란으로 약 500억円 가량이 供給되는 急増現象을 보임으로써 總需要도 당초 前年比 0.4% 減少에서 금번에 6.5%로 上向修正되어 6.1% 增加로 반전될 것으로 展望되고 있다.

自動車用타이어 및 튜브 輸出의 경우 83년에 28만7,000톤으로서 81년의 27만8,000톤을 上廻, 사상 最高를 기록할 展望이다.

同協會가 당초 82년말에 책정한 83년 需要展望은 新車用이 前年比 2.2% 감소, 交換用이 1.6% 증가, 輸出用은 0.4% 감소로서 總需要는 0.6% 감소할 것으로 豫測, 81년의 0.5% 감소, 82년의 6.8% 감소에 이어 3년 連續 마이너스 成長을 展望했다.

이번 展望에서는 82년말 展望을 新車用에서 1.2%, 輸出用에서 18.1% 上向修正했고, 總需要도 6.5% 上向修正했다.

新車用을 1.2% 上向修正한 것은 트럭·버스의 생산이 아직 저조하기는 하나 輕小型의 中型車를 중심으로 自動車生産이 증가하고 있기 때문이다.

한편 交換用은 타이어의 品質向上으로 需要가 감소되어, 前年比 1.6% 증가에 머물 展望

이다. (KOTRA 海外市場, 83. 8. 8)

▲ 유럽 타이어業界, 對日 경계심 高潮  
— Sumitomo社, 英 Dunlop工場引受 —

最近 日本의 Sumitomo社가 英國의 有名 타이어 製造會社인 Dunlop社의 工場을 引受함에 따라 유럽의 타이어 製造業界는 對日本 경계심이 높아가고 있다.

日本 第2의 타이어 製造業體로 부상한 Sumitomo社는 최초 Dunlop社가 日本에 設치한 現地 生産工場으로서 Dunlop社로부터 新技術을 보급 받음으로써 急成長하게 되었다.

지난 5年間 유럽의 타이어 生産能力은 높 이 감소되는 등 斜陽産業化되었는데, 특히 Dunlop社의 경우는 장기적인 國內 自動車産業의 不況과 계속된 對外 競爭力 弱화로 부진함을 면치 못해 왔다. 반면 日本의 경우는 國內 自動車産業의 발전과 함께 타이어産業도 급속히 成長하게 되었으며 世界市場에서 높은 競爭力을 가지게 되었다.

Sumitomo社가 引受하게 되는 Dunlop社의 工場 및 기타 施設은 다음과 같다.

① Co Durham工場(Washington) 및 Wittlich社(西獨)

② 英國내에 있는 트럭用 再生타이어 製造工場

③ 西獨 Hanau 에 있는 타이어 製造工場 施設

④ Fort Dunlop (英)의 타이어 製造技術, 트럭用 및 버스用 타이어 製造施設

⑤ 英國 및 西獨내 타이어 貯藏, 販賣 및 각종 流通施設(都·小賣 販賣事業權은 제외)

⑥ 오스트리아, 벨지움, 덴마크, 그리스, 네덜란드, 이태리, 노르웨이, 스웨덴 및 스위스內的 Dunlop製品 販賣會社

그러나 현재 韓國, 自由中國, 日本 등에서 사용하고 있는 Dunlop 브랜드는 계속 有效하게 사용될 수 있다.

한편 Dunlop社가 유럽地域내에서 生産活動을 중지하게 됨에 따라 英國, 西獨을 비롯한 유럽

地域에서 5,500명 정도의 失業者가 발생하게 될 것으로 예상하고 있어, 유럽地域의 勞動組合뿐 아니라 關聯機關에서는 커다란 우려를 표명하고 있다. (KOTRA 海外市場, 83. 10. 6)

▲ 中共, 河南 타이어코드工場 試驗操業 성공

日本으로부터 플랜트 施設과 技術을 도입한 河南省의 平頂山 나일론 타이어코드工場에서 시험 조업이 순조롭게 이루어져, 來年부터 정식 조업에 들어갈 豫定이다.

同工場은 나일론 타이어 코드를 生産하는 中共 最初의 工場으로 年産量은 13,000톤이다. 今年 1~8월의 試驗操業에서 8,663톤의 타이어 코드를 生産하여, 26개 國內 타이어工場에 納品하였다. (貿易會報, 83. 9. 27)

▲ 뉴질랜드, 타이어 過剩生産  
— 需要침체로 設備擴張計劃 없어 —

뉴질랜드에는 Riedrubber社, Dunlop社 및 Firestone 등이 타이어 및 튜브를 生産하고 있는데 Riedrubber社만이 國內資本으로 이루어졌을 뿐 나머지 2개 會社는 外國資本에 의해 형성되었다.

이들 3개 會社에 의한 82년도 生産量은 타이어의 경우 173만8,000本, 튜브는 96만5,000本에 달하고 있으며, 乘用車用 타이어 및 튜브가 特殊車나 大型車用 타이어 및 튜브에서 차지하는 比重은 85%에 이르고 있다.

현재 生産되고 있는 量은 生産能力을 훨씬 超過하고는 있으나 Radial타이어 등의 新製品 開發로 인해 타이어의 壽命이 길어진 탓으로 需要가 수년간 정체되어 있기 때문에 業體들도 生産能力을 늘릴 計劃이 없이 초과생산을 고수할 계획이다.

뉴질랜드 産業開發委員會가 80년부터 82년까지의 타이어産業을 분석한 資料에 따르면 이와 같은 過剩生産은 필히 지양되어야 하며, 이를 위해서는 다음과 같은 方案이 강구되어야 한다

고指摘되었다.

첫째, 輸入許可制에서 關稅率 引上으로 輸入政策을 전환시킴으로써 輸入量을 늘려야만 한다. 이에 따라 올 4월 15일부터 開途國에 대한 特惠關稅를 철폐하고 40%의 一般關稅를 부과한 바 있다.

둘째, 뉴질랜드에서 生産이 불가능한 新規타이어의 리스트를 작성하여 이들에 대해서는 輸入許可制를 면제하도록 한다.

세째, 現行 走行時의 制限速度인 150km/h 를 철폐한다.

타이어 및 튜브의 需要는 新規自動車의 生産과 판매에 의해 주로 결정되고 있기 때문에 뉴질랜드에서의 82년도 自動車販賣가 호조를 보임에 따라 타이어의 販賣도 활발한 樣相을 띠나 있으나 83년 들어서 自動車의 販賣不振과 生産不振으로 타이어의 需要도 상당히 위축된 實情이다.

뉴질랜드의 타이어 및 튜브 輸入實績

(單位: US\$천)

品 種 別	80/81	81/82	82/83
乘用車用 타이어	4,324	5,646	5,107
트럭·버스用타이어	6,314	8,572	11,674
航空機用타이어	188	237	180
오토바이및自轉車用타이어	2,601	2,099	2,260
타이어用 튜브	990	866	970
其 他	5,703	6,206	6,415
計	20,120	23,626	26,606

한편 뉴질랜드의 타이어 輸入實績을 보게 되면 트럭·버스用 大型타이어의 경우 꾸준한 輸入增加勢를 기록하고 있으나 乘用車用 타이어 및 航空機用 타이어, 오토바이用 타이어는 輸入의 變動幅이 심한 편이다.

乘用車用 타이어와 大型타이어의 輸入市場은 日本과 美國에 의해 주도되고 있으며, 오토바이 및 自轉車用 타이어市場은 日本과 自由中國에 의해 주도되고 있다. 韓國의 市場占有率은 1%도 안되는 미미한 實情이다.

(KOTRA 海外市場, 1983. 9. 9)

▲ Pirelli SPA, 大規模의 增資計劃

이태리 Pirelli의 持株會社인 Pirelli SPA社는 向後 3年間に 大幅的으로 增資할 豫定이다. 名目 資本金은 1986年 6月까지의 一聯의 新株發行으로써 現在의 1950억리라에서 2800억리라로 增加시킬 豫定이다. 지금까지 同社가 실제로 인정하고 있는 것은 이미 發行된 15株의 持主 1人當에 5株를 發行함으로써 額面 1000리라의 株式 8,570萬株를 新規로 發行한다는 것 뿐이다.

Pirelli SPA의 株價는 現在 1株 約 700리라이다. 額面價格에 700리라의 프리미엄이라는 形式으로 現在의 計劃이 實行된다면 同社는 1,460억리라의 新規資金을 入手할 수 있는 것이다. 1970年代에는 매우 不振했던 同社도 1982年 4月 30日까지의 1年間에는 256억리라의 純利益을 올렸다. 前會計年度의 業績은 아직 發表되지 않았다. (Financial Times 83. 9. 9)

▲ 中共産 Radial 타이어 價格競爭力  
우세

— 美市場서 販賣活氣 떨듯 —

Warrior 라는 브랜드의 中共産 Radial타이어가 서서히 美國市場에 침투하고 있는데, 주로 交換用 타이어市場을 중심으로 發판을 굳히고 있다.

이러한 시점에서 美國의 타이어 生産業界는 中共産 타이어가 美國內 價格 이하로 판매되고 있는지 예의 주시하여 줄 것을 貿易委員會(ITC)에 요청하고 있다.

同製品은 西獨의 Metzeler Kautschuk社의 Munich工場으로부터 구입하고 轉수받은 工具나 技術에 의해 新工場에서 生産된 것으로 알려져 있으며, 勞働者들의 賃金은 月 US\$36에 지나지 않는다고 한다.

同製品을 生産하는데 드는 費用은 고작 US\$21 水準이기 때문에 Goodyear社의 브라질工場에서 生産되는 製品에 비해서도 價格面에서

월등한 경쟁력을 갖고 있어 美國市場을 장악해 나갈 것이라고 한 타이어 輸入商은 전하고 있다. (KOTRA 海外市場, 83. 10. 24)

▲ 美國, 小型트럭용 타이어 Radial 化 動向

最近 美國의 小型트럭市場에도 Radial 타이어의 普及이 점차 擴大됨으로써 1988년까지는 新車用 小型트럭 타이어는 完全히 Radial 化 될 것이라고 한다.

Radial 타이어는 처음 유럽에서 2次大戰 직후에 開發되었다. 그러나 美國에서는 自動車메이커들이 柔軟하고 乘車感이 좋은 Bias 타이어를 選好하였고, 유럽에서는 牽引力, 耐久性, 操縱性이 좋고 또 燃料이 節約되는 Radial 타이어를 擇하였다.

小型트럭에 Radial 타이어가 보급되기 시작한 것은 1976년부터이고, 現在에는 Radial 타이어가 新車用에 約 50%, 交換用에 約 20%의 比率로 使用되고 있다. 한편 트럭市場에서는 約 90%가 小型트럭이고 또 이들의 75%는 미니트럭이라고 한다. (Tire Review, 1983. 7)

▲ Pirelli, 美國市場을 『戰略市場』으로 重視

美國 Pirelli 타이어는 1981年 이후 200%의 收益增加를 達成하였고, 現在는 또 事業을 擴張하기 위하여 美國의 新車用 타이어市場에 目標을 두고 있다.

同社社長은 조종하기 쉬운 小型車를 選好하는 傾向이 높아지고 있으므로 美國의 乘用車 메이커가 Pirelli의 타이어를 新車用 타이어로 使用하게 되었다고 한다. 그리고 美國의 乘用車市場은 다시 性能을 志向하는 傾向에 있다. 따라서 性能을 改善하는 分野에서는 Pirelli가 貢獻할 수 있다고 하였다.

Pirelli의 타이어는 오랜동안 유럽車의 新車用 타이어로 使用되어 왔으나, 美國에서 新車用 타이어로 契約을 맺게된 것은 극히 最近의 일로서, 美國 VW이 美國產 라빋트 GTi에 P6을 採用하게 된 것이다. 이것이 美國에서는 처음으로 있었던 新車用 타이어의 契約이었다.

同社가 美國에서 新車用 타이어에 進出하게 되는 것은 이제 처음으로 開始된 셈이나, 交換用 타이어市場에서는 1960년부터 타이어를 販賣하고 있다. 同社에서는 美國을 앞으로 “戰略市場”으로서 長期的인 計劃을 세워나갈 생각이 다. (Automotive News 83. 8. 15)

▲ 82年, 世界(西側) 타이어 市場에서 上位 14개社의 市場占有率

(單位: 100萬달러)

	타이어 賣出額	市場占有率 ①	市場占有率 ②
1. Goodyear	6,029	22.3	21.5
2. Michelin	5,239	19.4	18.7
3. Firestone	2,700	10.0	9.6
4. Bridgestone	2,067	7.7	7.4
5. Pirelli	1,700	6.3	6.1
6. Dunlop	1,558	5.8	5.6
7. Goodrich	1,180	4.4	4.2
8. General	999	3.7	3.6
9. Uniroyal	939	3.5	3.4
10. Continental	910	3.4	3.3
11. Yokohama	713	2.6	2.5
12. Sumitomo	643	2.4	2.3
13. Dunlop-Australia	577	2.1	2.1
14. Toyo	488	1.8	1.7
計	25,742	95.4	92.0
其他	1,241	4.6	8.0

註: 1. 市場占有率 ①의 경우  
西方側타이어 市場을 270억달러로 算出  
2. 市場占有率 ②의 경우  
西方側타이어 市場을 280억달러로 算出  
(月刊タイヤ 83. 11)