

# 國內外 뉴스

## ▲ 캐나다, 트럭용 Radial 타이어市場 擴大 추세

— 多國籍 타이어 메이커 市場主導, 販賣 伸長 40% 上廻 —

트럭 및 小型트럭에 사용되는 交換用 Radial 타이어市場이 점점 확대되는 추세에 있다.

최근들어 캐나다市場에 선보이고 있는 Radial 타이어는 캐나다에 設立되어 있는 Goodyear 社와 Michelin Tire 社에 의해 生産된 製品으로 이들 母會社들은 北美市場에서 先頭를 달리고 있다. 이외에도 Firestone 社와 日本系 會社인 Bridgestone 社가 市場占有率에서 그 뒤를 잇고 있는데, Bridgestone 社는 현재 美國에 있는 Firestone 社에 타이어를 供給하고 있으며, 앞으로 3年 이상 계속될 것으로 보인다.

Radial 타이어가 消費者들에게 人氣를 더해가는 것은 回轉抵抗이 줄어들므로써 燃料를 節約할 수 있고, 타이어의 壽命이 길다는 점과 平크가 나는 경우가 적고 設사 平크가 낮다 하더라도 既存 Bias 타이어에 비해 再生하기가 편하기 때문이다.

캐나다 고무協會가 발표한 바에 따르면 올 10月까지 Radial 타이어의 販賣는 昨年 같은 기간에 비해 41.3%가 增加한 반면 Bias 타이어의

경우는 오히려 2.67%가 減少되었다.

乘用車의 交換用 타이어 販賣는 787만 8천本으로 前年 同期比 7.0%가 增加했으며, 트럭 交換用 타이어는 170만 4천本이 販賣되어 21% 가량 增加했는데, 이 販賣量 中 Radial 타이어가 차지하는 比重은 각각 79%와 49%를 記錄했다.

이와같은 趨勢로 간다면 小型트럭을 포함한 트럭의 交換用 타이어 市場占有率이 85年頃에는 60% 가량 될 것으로 展望되고 있다.

(KOTRA 海外市場 83.12.24)

## ▲ '84年度 美·日 自動車 타이어 需要 展望

《美 國》

(單位：萬本)

	1983	1984	增 減 率 84 / 83 (%)
乘用車用 타이어	17,220	18,100	5.1
新 車 用	4,120	4,600	11.7
交 換 用	13,100	13,500	3.1
트럭·버스用타이어	3,413	3,658	7.2
新 車 用	493	568	15.2
交 換 用	2,920	3,090	5.8
計	20,633	21,758	5.5

資料：Rubber Manufacturers' Association  
(Rubber & Plastics News, 83.11.21)

《日 本》

(內 需)

(單位：千本)

	1983	1984	增 減 率 84 / 83 (%)
乘用車用 타이어	53,449	53,461	0.0
新 車 用	34,591	34,770	0.5
交 換 用	18,858	18,691	△ 0.9
트럭·버스用타이어	3,930	4,027	2.5
新 車 用	664	663	△ 0.1
交 換 用	3,266	3,364	3.0
計	57,379	57,488	0.2

## 캐나다의 타이어 輸入實績

(單位：C\$천)

國 別	1981	1982	82.1~9	83.1~9
美 國	71,590	65,581	50,476	64,028
日 本	58,475	36,037	30,833	34,670
프 랑 스	24,040	11,092	9,828	5,515
스 페 인	9,937	5,117	4,109	3,123
이 태 리	4,378	2,101	2,004	1,545
韓 國	3,348	2,235	1,624	1,647
計	184,852	127,577	103,603	113,908

(輸 出)	(單位：千本)		
	1983	1984	增 減 率 84 / 83 (%)
乘用車用타이어	14,737	12,881	△12.6
트럭·버스用타이어	5,607	5,411	△3.5
計	20,344	18,292	△10.1

資料：JATMA (日本타이어産業時報 84. 1. 5)

▲ 가나, 타이어 生産用 原·副資材 進出有望

— 印度와 合作으로 타이어工場 設립 —

가나의 Bonsa Tyre社는 印度와 合作으로 모드 타이어工場(Mode Tyre Company)을 建設할 예정이다. 印度측은 機械, 裝備, 技術者 등 建設額의 40%를 投資할 예정인데, 특히 타이어 디자인 및 Moulding 部門의 技術專門家를 派遣할 예정으로 報道되고 있다.

가나의 타이어 需要量은 年 60만本 정도로 推定되고 있는데, 政府는 需要充足을 위해서 Bonsa Tyre社에 特別지원을 약속하고 있으며, 최근에는 同社에 1,200만달러 規模의 타이어 生産用 原·副資材의 輸入을 허가한 바 있어 Bonsa는 현재 外國供給業體의 카탈로그 등을 수집하고 있다.

그런데 지금까지 이 分野의 主要供給國을 보면 英國이 Fabric 및 Carbon Black, 日本이 Boofy Rubber 등 原資材를 供給하고 있는데 우리나라 業體의 특별한 市場開拓이 要望되고 있다. (KOTRA 海外市場 83. 12. 29)

▲ 베네수엘라,타이어 輸入 政策 발표

— GY社와 FS社에 特惠 부여 —

베네수엘라 政府는 1月 10日부로 새로운 타이어 輸入政策을 발표하였는데, 이는 同國내의 타이어 生産業體인 Uniroyal社의 操業中斷에 따른 供給物量의 不足現象을 타개하기 위한 政府, 販賣業者, 生産業者 間에 합의된 사항으로서 그 主된 內容은 다음과 같다.

① 現在까지의 타이어 不足量은 약 60만本에 달하고 있는데, 이 중 30만本은 베네수엘라 이외의 國家에 設立되어 있는 Goodyear社와 Firestone社에서 生産된 製品만을 國內自動車業界가 輸入토록 한다.

② 나머지 30만本の 不足分에 대해서는 國內 Goodyear社와 Firestone社만이 輸入토록 했으며, 同輸入品을 既存 Uniroyal社의 製品을 淸급했던 販賣業者들에게 供給할 수 있는 權限을 위임했다.

③ 販賣業者들의 경우 同品の 販賣를 위해서는 政府의 허가를 必히 받아야 하며, Goodyear社나 Firestone社에서 輸入한 타이어를 供給받아야만 한다.

④ 政府는 販賣業者에 의해 요청되는 타이어 注文量을 수시 點檢하기 위한 特別監視委員會를 구성하게 될 것이다.

⑤ 上記 2개會社에 의한 타이어의 輸入은 政府의 輸入許可를 받은지 45日 이내에 完了되어야만 한다.

⑥ 國內 타이어 製造業體들은 向後 6個月 이내에 60만本の 부족분을 메꾸기 위해서 生産量을 增加시켜야만 한다.

▲ 韓國産 트럭·버스 타이어 덤핑 無嫌疑 判定

— 濠洲 商工省 最終 발표 —

濠洲 商工省은 濠洲에 輸入되고 있는 韓國産 트럭 및 버스用 타이어에 대해 지난해 12月 31日자로 덤핑이 成立되지 않는다고 최종 발표하였다.

濠洲 製造業體는 乘用車用 Radial 타이어에 이어 83年 2月 트럭 및 버스用 타이어에 대해서도 韓國商品이 濠洲市場에서 덤핑을 하고 있다고 提訴한바 있는데, 濠洲當局의 이번 덤핑不成立 판정은 濠洲 製造業體의 “先提訴狀 제출, 後嫌疑點 색출” 방식에 대해 일대 경중을 올린 것으로 해석될 수 있다.

또한 不被害價格(Non-Injurious Price)\*으로 정상가격을 결정했던 乘用車用 Radial 타이어의

경우 商工省은 同價格을 下向 조정할 것으로 알려지고 있으나 商工省 擔當者는 그 폭과 결정 방법을 아직 公開할 수 없다고 하며, 다만 호크 首相이 訪韓(2月 4日~7日)하기 전까지는 確定될 것이라고 말했다.

이번 濠洲當局의 조치는 호크 首相 訪韓時 韓國 高位當局으로부터의 貿易逆調 是正要求 공격을 방지하기 위해 事前措置를 취한 것으로 보이며, 首相 訪門前 Non-Injurious Price가 결정될 경우 同價格이 당초 韓國측의 주장가격과 差異가 많아 이를 관찰할 수 있도록 적극 主張을 펼 것이 요망된다.

(註: Non-Injurious Price; 自國産業에 실질적인 被害를 주지 않는 輸入價格을 말함)

(KOTRA 海外市場 84. 1. 17)

▲ 美國 Goodyear 타이어 增産計劃

美國의 最大 타이어 메이커인 Goodyear 社는 오크라호마州 로턴에 있는 乘用車用 Radial타이 어 工場의 生産을 20% 增大시킬 방침이다. 必 要한 投資額은 2,500萬달러에 이르고 있다.

▲ 볼리비아, 타이어 輸入에 特惠 부여  
— 公共運輸用, 自動車部品에도 —

볼리비아 政府는 지난 12月 公共運輸用 타이 어 및 自動車部品 輸入에 우선적으로 外貨를 配 定해 주는 特別法令을 公布했음이 밝혀졌다.

이 法令에 따르면 政府는 運輸省, 商工省, 財 務省과 運輸協會 代表들로 特別委員會를 構 成하며, 同委員會는 公共運輸用 타이어와 自動車 部品 輸入申請을 검토하고 L/C 開設을 승인해 주도록 되어 있다.

한편 同法令에 대해 볼리비아 商業會議所는 特別委員會의 設치가 餘他品目에 대해서도 이 러한 種類의 委員會 設置를 主張시키는 結果를 초래할 것이므로 이는 결국 民間部門의 輸入을 規制하는 조치라고 주장하며 同法令의 철회를 요구했다.

현재 볼리비아 中央銀行은 同法令에 따른 細

部節次를 작성중에 있는데, 同作業이 完了되어 L/C 開設이 재개되면 韓國의 타이어輸出이 크 게 好轉될 것으로 展望된다. (貿易會報 84. 1. 16)

▲ 回復段階에 들어선 日本 타이어業界

최근 日本의 自動車타이어 業界는 輸出을 增 심으로 그 需要가 점차 回復되고 있는 실정이나 이와는 對照的으로 交換用 타이어의 需要는 타이어의 耐久性 向上에 따라 점차 不振現象을 보이고 있다.

82年度 日本의 타이어 市場規模는 약 8천억 円이었다. 이를 需要先別로 보면 新車用이 35%, 交換用이 32%, 輸出用이 33%를 占有하고 있 다. 한편 品種別 구성은 乘用車用 34%, 트럭· 버스用 30%, 小型트럭用 23%, 其他 13%이다.

1965年 이래 日本의 타이어 生産은 自動車生 産의 好調를 반영하여 80年度의 生産은 무려 79 만톤에 달했으며, 70年度의 生産에 비해 2倍 의 實績을 나타냈다.

그러나 81年 이후 國內出荷不振 및 輸出減少 로 2年間 계속적인 出荷減少를 보였으나 금년 도에 들어서는 内外景氣의 회복에 의한 乘用車 生産의 회복, 小型트럭의 交換意欲向上, 트럭用 타이어의 對이란 輸出好調 등 市場 환경이 매 우 好轉되었다. ....(p.49에 계속)

日本の 需要先別·品種別 타이어 出荷動向

單位: 千톤, ( )안은 占有率(%)

區 分	新車用	交換用	輸出用	合 計	本 數 (만本)
트럭·버스用	23 (9.1)	70 (29.8)	129 (53.0)	222 (30.4)	840 (6.5)
小型트럭用	66 (26.1)	71 (30.2)	28 (11.3)	165 (22.5)	3,448 (26.9)
乘用車用	126 (50.2)	76 (32.4)	43 (17.5)	245 (33.6)	6,368 (49.6)
建設車輛用, 其他	37 (14.6)	18 (7.6)	44 (18.2)	99 (13.5)	2,174 (17.0)
合 計	252 (100.0)	235 (100.0)	244 (100.0)	731 (100.0)	12,830 (100.0)

註: 出荷數量은 新高무량 베이스

資料: 日本 自動車타이어協會

生産이 줄어 들어서 타이어 및 關聯製品의 賣出額이 감소되었기 때문이다. 또 非타이어部門에서도 經濟不況으로 많은 영향을 받았다.

82年度 타이어 및 關聯製品만의 賣出額은 31억9,300萬달러로 81년의 35억6,700萬달러 보다 떨어졌다. 83年 7月末, 9個月間의 當期 純利益은 7,500萬달러로 前年同期的 1,400萬달러의 純赤字에 比하면 많이 增加되었다. 또 4月末分期的 純利益도 2,600萬달러로 82年同期 1,300萬달러에 比하면 2배나 增加되었다. 83年 上半期 收入(earning)은 4,400萬달러로 82年同期의 1,300萬달러보다 增加되었으며, 純利益에는 82, 83年 다같이 分期에는 100萬달러, 半期(6個月)에는 200萬달러의 稅金惠澤이 包含되어 있다.

同社는 原資材價格의 引下, 自動車 서비스 販賣 및 工場稼働率 增加, 原價節減計劃 및 自動車 메이커들의 타이어需要 增加 등으로 收益이 크게 增加되었다. 82年度 純利益은 600萬 달러

로 81년의 1억5,200萬달러 보다는 크게 떨어졌으나, 1980년의 1억300萬달러의 赤字에 比하면 많이 向上되었다.

Firestone의 會社經營의 再編成은 82年度 10月末 決算에서 많은 效果가 나타났다. 82年度와 80년의 總工場整理費는 각각 稅後 4억7,100萬달러, 4,900萬달러였다. 收益은 80년에는 別效果가 없었으나, 81년에는 工場稼働이 계속되는 않았지만 5,000萬달러에 달했다. 위에서 說明한 施設整備의 影響을 감안하지 않는다면, 純利益은 82년에 7,700萬달러이고 81년에는 1억200萬달러였으나 80년에는 3,800萬달러의 赤字를 보았다.

지난 3年동안 Firestone은 過剩生産整理와 不實經營의 改善 및 原價節減 등에 成功하였다. Firestone에서는 現在까지는 經濟不況으로 인한 영향을 받고 있으나, 지난 數年間 取해은 改善策으로 앞으로는 同社 收益에 좋은 效果를 거두게 될 것으로 確信하고 있다.

☆

☆

☆

#### 《p.52의 계속》

금년들어 日本의 타이어 價格은 原料고무는 引上되었으나 需要不振에 의한 日本國內 交換用的 價格柔軟化, 對이란 輸出單價 하락 등으로 인해 企業採算은 아직 완전히 回復하지 못한 것으로 보여지며, 國內需要에도 문제점이 있다. 이는 우선 타이어의 Radial化에 따른 交換用的 需要가 부진함을 들 수 있다.

82年 현재 日本의 Radial타이어의 普及率은 乘用車用이 이미 76%에 달하고 있다. 그외에 最近 급속히 普及되고 있는 Steel타이어의 耐久性은 普通 타이어의 2배나 되어 금후 交換用 타이어의 需要 기대도는 한층 마이너스로 轉換될 것이라고 한다.

日本은 최근 1~2年 동안 下位 메이커들이 業績惡化를 이유로 타이어部門에서 철수하든지

他社系列로 들어가는 등의 現象도 나타나고 있다.

또한 上位 메이커에서는 世界戰略의 일환으로서 歐美工場의 매수, 現地生産의 개시, 既存의 國際提携의 해소, 새로운 提携關係의 구축 등의 國際的인 再編成 움직임이 활발해지고 있다. 이와 더불어 需要喚起 및 製品의 부가가치를 높이기 위한 新製品 開發도 적극적으로 실시되고 있다.

이중에서도 輸入品에 대항할 수 있는 高性能 타이어의 開發, 現地生産을 포함한 海外進出의 積極化 등을 급선무로 삼고 있으며, 한편으로는 非타이어 部門으로의 擴大도 중요과제로 들고 있는 것으로 보인다.

(KOTRA 海外市場 83.12.14)