

國內外 뉴스

▲ 世界 타이어 産業 展望

— 1990년까지는 現狀維持 —

現在の世界 및 유럽 타이어 産業은 앞으로 큰變化는 없을 것이라고 Pirelli 타이어 社의 Ludorico Grendi 社長은 말하였다.

國際 고무 調査 그룹(IRSG)의 年次總會에서 1990년까지의 유럽 타이어 産業의 展望을 밝힌 同 Pirelli 社長은 世界 타이어 市場의 將來에 대해서 다음과 같은 4가지의 豫測을 發表하였다.

① 現在の 世界貿易均衡에는 별 變化가 일어나지는 않을 것이다.

② 最近, 新生工業國들의 需要가 增加되고 있으나, 이것은 國內生産의 增加로 充當될 것이다.

③ 日本은 앞으로도 계속 輸出國이 되겠지만, 輸出하는 타이어 數量自体에는 큰 變動은 없을 것이다.

④ 日本의 自動車 및 타이어 메이커의 國際化는 계속될 것이다.

同社長에 의하면 世界(東歐圈諸國, 소 聯, 中 共 除外)의 乘用車用타이어 需要量은 現在年間 約 4억6,000萬個 정도라고 한다. 『이와같은 水準은 1973年の 石油波動 以前の 水準보다도 높으며 또 1980年度의 需要量보다도 훨씬 上廻하는 것』이라고 하였다.

世界 타이어需要 成長豫測
(西方諸國)

	(%)			
	1987	1988	1989	1990
乘 用 車				
車 輛	+0.9	+2.2	+2.1	+2.6
타 이 어	+0.5	+1.4	+1.0	+0.9
트럭·버스				
車 輛	+1.2	+3.3	+2.5	+1.2
타 이 어	+0.5	+1.7	-	+0.6

資料 : Pirelli Tire Group.

註 : 모든 %는 前年對比 增減率.

또한 트럭·버스 및 産業用 타이어의 總消費量은 現在 約 1억6,000萬個 以上되며, 그중 約 3分の 1은 大型 트럭用 타이어이다.

現在, 世界의 타이어 需要動向은 대체로 다음과 같이 分類된다. 즉, 北美가 모든 乘用車用타이어 需要의 43%, 트럭用타이어의 34%를 占有하고 있고, 西유럽이 乘用車用 타이어의 31%, 트럭用타이어의 12%, 또 日本이 乘用車用 타이어의 13%, 트럭用타이어의 28%를 각각 차지하고 있다. (Rubber & Plastics News, 86. 10. 6)

▲ 노르웨이, 타이어 需要 대부분 輸入에 依存

노르웨이의 人口는 420만명정도에 불과하나 登錄된 乘用車臺數는 150만臺(86년 10월 17일 現在)에 달하고 있으며, 氣候의인 특성으로 인하여 겨울用 타이어를 6個月間, 一般타이어를 6個月間 각각 사용하고 있다. 政府當局의 타이어에 대한 檢査가 철저하여 타이어 使用期間이 짧은 점 등으로 인하여 노르웨이의 타이어 需要는 계속 增加되고 있다.

現在 노르웨이의 타이어 生産會社로는 Viking Dekk A/S 1개社뿐이며 同社는 年間 170만個의 乘用車用 타이어만 生産하고 있어 國內 乘用車用 타이어 需要의 20%정도에 不過하다. 따라서 乘用車用, 타이어 全体需要의 80%와 其他 타이어 需要의 全量을 輸入에 依存하고 있다.

Viking Dekk A/S에서는 Viking 이라는 商標의 乘用車用타이어를 生産, 販賣하고 있는데, 이 製品(주로 겨울用 스노우 타이어임)은 노르웨이의 氣候 여건에 맞는 製品으로 널리 알려져 있으며 高價로 販賣되고 있다. 또한 同社는 日本의 Sumitomo 社의 트럭·버스用 타이어 販賣 代理店을 겸하고 있다.

노르웨이는 85年度에 乘用車用타이어 4,800만달러, 트럭·버스用타이어 2,700만달러를 각각

輸入하여 前年比 乘用車用타이어가 28.8%, 트럭·버스用타이어가 20.8% 각각 增加되었다. 노르웨이의 타이어 主要輸入對象國은 韓國, 西獨, 프랑스, 日本, 스웨덴, 핀란드, 英國 등이며 여타 25個國에서 少量씩 輸入하고 있다.

우리나라는 84년에 乘用車用 타이어 37만 7천달러, 트럭·버스用타이어 11만 6천달러를 輸出했으며 85년에는 乘用車用 37만 7천달러, 트럭·버스用 16만 4천달러를 輸出하는데 그쳤다.

노르웨이의 自動車 輸入對象國이 주로 西獨, 프랑스, 日本, 스웨덴, 이태리 등이므로 이들 國家들로부터의 타이어 輸入이 많은데, 이는 消費者들이 보유하고 있는 自動車의 輸入國產 타이어를 選好하고 있기 때문이다.

일반적으로 現地에 輸入되어 販賣되고 있는 타이어의 品質은 큰 차이를 보이지 않고 있으며 단지 東歐圈產 品質이 西獨, 日本 등 製品에 비해 떨어지고 있다. 따라서 노르웨이 輸入商들은 브랜드보다는 價格競爭力이 있는 製品을 選好하고 있다.

現地 바이어들에 의하면 우리나라產은 品質面

노르웨이 트럭·버스用 타이어 輸入実績

(單位: N.Kr. 1,000)

國 別	1983	1984	1985
핀 란 드	5,966	5,550	4,227
스 웨 덴	2,049	2,329	2,369
벨 지 움	14,311	9,105	9,301
프 랑 스	20,886	22,597	33,275
이 태 리	14,681	8,476	5,096
英 國	11,623	11,669	13,325
체 코	1,174	1,986	684
西 獨	27,987	31,517	44,326
오스트리아	10,209	11,655	14,667
日 本	37,531	44,918	52,354
韓 國	—	937	1,396
美 國	1,880	759	1,060
其 他	8,590	5,468	11,151
合 計	156,887	156,966	193,231

※ US \$ 1=N.Kr. 7,2946 (83), 8,1615 (84), 8,5972 (85)

資料: 노르웨이 中央統計局統計.

에서 日本, 西獨 등 先進國製品에 뒤떨어지지 않으면서 價格 또한 中級水準으로 상당히 競爭力이 있는 것으로 評價되고 있으며, 이태리產, 西獨產 製品이 가장 高價이다.

한편 노르웨이에서 사용되고 있는 乘用車用 타이어는 Radial 타이어로서 155.13, 165.13, 175.14, 165.14 등이며 트럭·버스用 타이어는 Bias 타이어가 대부분이다.

노르웨이의 타이어 輸入商들은 대규모 輸入商들도 있으나 대부분 소규모 輸入商들로서 타이어뿐만 아니라 튜브 輸入도 겸하고 있는데, 타이어의 流通構造는 輸入商→都賣商→實需要者 또는 注油所를 통한 販賣經路가 있다. 대부분 輸入商들은 都賣商으로부터 注文을 받은 후 輸入하고 있다.

노르웨이는 法으로 11~3月間의 겨울 時期에는 義務의으로 겨울用 스노우 타이어를 사용해야 하고 4~10月間에는 여름用 타이어를 사용하고 있어 타이어 需要가 상당히 높다.

한편 노르웨이는 EC·EFTA 國家에서 輸入되는 타이어에 대해서는 EC·EFTA間의 關稅 免稅協定에 의해 關稅를 부과하지 않고 있으며,

노르웨이 乘用車用 타이어 輸入実績

(單位: N.Kr.1,000)

國 別	1984	1985
핀 란 드	31,023	56,327
스 웨 덴	46,524	47,085
벨 지 움	11,186	22,476
프 랑 스	34,170	43,964
아 일 랜 드	2,781	2,820
이 태 리	22,564	28,239
네 덜 란 드	13,573	19,185
스 페 인	7,516	8,497
英 國	30,725	37,192
체 코	3,593	1,824
西 獨	66,901	84,232
오스트리아	4,594	4,450
日 本	13,502	20,435
韓 國	3,054	3,212
美 國	16,030	17,343
其 他	6,456	7,275
合 計	314,192	404,556

스페인産에 대해서는 kg당 N.Kr.0.21, 기타 國家産에 대해서는 kg당 N.Kr. 0.6의 關稅를 부과하고 있으나 우리나라를 포함한 일부 開途國産은 GSP 수혜품목으로 無稅로 輸入되고 있다.

(KOTRA 海外市場 86. 11. 26)

▲ 프랑스, 타이어 輸入規模 19억달러
— 西獨·이태리가 輸入市場 주도 —

프랑스의 年間 타이어 生産規模는 약 4천만 個에 달하고 있는데, 現地에 直接投資한 世界有數의 타이어業체들이 角逐을 벌이고 있다.

世界 제 2位의 生産業체인 프랑스의 Michelin은 프랑스內에 19個의 工場을 가지고 있고, 世界的으로는 총 53個의 製造工場을 보유하고 있는데, 日日生産量은 3만 5천個에 達한다.

이외에도 2個의 工場을 보유하고 있는 Kléber와 美國系의 Goodyear(1개工場, Amien市), Firestone, Hutchinson, Continental, Uniroyal 그리고 Michelin에 이어 프랑스 제 2位의 生産業체인 日本 Sumitomo의 Dunlop도 프랑스에 2개의 製造工場을 保有하고 있다.

프랑스의 總自動車 保有臺數는 2,080만臺이고 年間 販賣量은 260만臺에 달하고 있는데, 自動車 타이어의 需要는 年間 2,600만個 정도이며,

프랑스의 國別 自動車 타이어·튜브 輸入 実績 (單位: 1000個, F.Fr100萬)

國 別	1984		1985	
	數 量	金 額	數 量	金 額
西 獨	2,668	518	2,576	542
이 태 리	2,144	389	2,770	506
스 페 인	1,689	252	1,143	174
英 國	991	162	778	135
벨 룩 스	411	103	448	117
유 고	281	27	408	44
日 本	163	25	149	26
韓 國	—	—	30	4
臺 灣	8	0.6	24	1
其 他	947	144.4	781	127
計	9,302	1,621	9,107	1,676

※ 換率: US \$1=F.Fr. 7.6213(83), 8.7391(84), 8.9852(85)

이 중 60%가 Tubeless 타이어이다. 프랑스에서는 통상 타이어의 壽命을 35,000km 또는 3年으로 보고 있다.

한편 프랑스는 全体生産의 약 50% 정도를 輸出하고 있고, 83年 이후 輸出入이 모두 安定勢를 보여 輸出이 年間 2,100만~2,300만個, 輸入은 900만個 정도에 달하고 있다.

따라서, 輸入市場은 競爭이 매우 심하다고 할 수 있는데, Dunlop 西獨工場에서의 輸入이 가장 많고, 이태리의 Pirelli, 스페인(Michelin 스페인 工場) 순으로 輸入市場이 占有되고 있다. 한편 日本은 Dunlop을 中心으로 輸出 7位에 마크되어 있다. (KOTRA 海外市場 86. 11. 22)

▲ 國際 天然고무 再交涉會議

86年10月 6日부터 스위스 제네바에서 2週間に 걸쳐 開催된 UNCTAD(國聯貿易開發會議)의 國際 天然고무再交涉會議는 合意를 보지 못한채 休會되고 말았다. 이번 會議는 5월에 開催된 제 2回 再交涉會議에 이어 제 3回째인데, 現行協定을 바탕으로 한 修正案에 대한 調整을 하였던 것이다.

最近, 關係者が 밝힌 바에 의하면 議論의 核心은 ① 價格帶設定의 問題, ② 價格表示 單位의 問題, ③ 價格帶改訂節次의 問題 등 3가지 點으로 集約되었다. 天然고무 生産國과 消費國과의 交涉은 進展되지 않고, 또 折衷案으로서 議長案과 UNCTAD 事務局案 등이 提案되었으나, 이것도 받아들여지지 않았으며 結局 다음 會議日程까지도 정하지 못하고 休會되고 말았다.

現行의 國際天然고무協定(INRA)은 87年10月 22日로 그 效力을 잃게 되는데, 87年 1月로 豫定된 다음 會議에서도 合意되지 못한다면 同協定이 成立되기는 어려울 것으로 豫測된다. 그러나 暫定的으로 延長될 가능성도 있다고 한다.

(ゴム報知新聞 86. 10. 27)

▲ Bridgestone, 臺灣서 타이어 生産強化

日本の Bridgestone은 臺灣에서의 乘用車 用 타이어 生産體制를 強化하기 위하여 關聯會

社인 Bridgestone 臺灣에 대한 出資比率을 現在의 44%에서 80%로 끌어올리며 美·日 自動車 메이커의 臺灣에서의 現地 生産擴大에 對應할 수 있도록 經營體質을 強化하기로 했다.

Bridgestone 社는 80년에 臺灣의 中一고무工業에 資金參加, Bridgestone 臺灣으로 社名을 變更하고, 現在 新竹縣의 타이어 工場에서 月 77,000個의 타이어를 生産하고 있으나, 臺灣内に 있는 5개 타이어 메이커의 熾烈한 競爭으로 아직도 赤字經營을 면하지 못하고 있다.

이에 따라 現在 7억元の 資本金을 일단 100%의 1인 700萬元으로 減資시킨후 14억元으로 增資, 累積債務을 일소시키는 한편 合理化投資를 實施할 수 있도록 한다는 것이다. 이와같은 增資로 Bridgestone 社는 出資比率이 80%로 引上되며 이를 契機로 品質向上과 高品質 타이어의 生産比率을 높일 것이라고 한다.

現在 臺灣에는 臺灣 Bridgestone 외에 南港 (Yokohama 約 2% 出資), 泰豐 (Sumitomo 約 6% 出資), 正新 (Toyo 技術提携) 및 固特異 (美國 Goodyear 75% 出資) 등 5個 타이어 메이커가 있다. (貿易會報 86. 12. 24)

▲ 스페인, 自動車用 타이어 市場

스페인의 自動車用 타이어市場은 크게 보아서 Michelin, Firestone, Pirelli 등 世界 主要 多國籍企業에 의한 寡占狀態에 있다고 할 수 있다. 이들 3개 多國籍企業의 市場占有率은 80%에 이르고 있으며, 群小業체들의 市場占有率까지 감안하면 輸入製品의 市場占有率은 20%에 도 못미치고 있다.

85年度 스페인의 自動車 타이어 販賣量은 600萬個로 推定되는데, 種類別 市場占有率을 보면 乘用車用이 79%로 比重이 가장 높고 トラック用은 17.5%를 차지하고 있다.

스페인의 輸入타이어市場은 金額面에서 85年度에 43,859,000달러로 前年對比 2.54% 增加하여 國內 타이어 需要가 줄어든 것과는 좋은 對照를 이루고 있다. 그 原因을 分析해보면, 스페인의 타이어, 多國籍企業들이 寡占下에 價格을 高價로 고정시켜 놓고 있는 동안, 都賣商들이 低價品을 輸入하여 市場攻勢를 취했기 때문이며, 또 한편으로는 國內 메이커들이 輸出에만 注力하고 內需에 소홀했기 때문이라고 볼 수 있다. (KOTRA 海外調査部 86. 12. 18)

☆

☆

☆

隔月刊 **타이어** 1~2月號
고무

發行日字 1987年 2月 1日

登錄日字 1973年 1月 31日

登錄番號 (바) 제 461호

發行人 朴 定 求
編輯人 沈 奇 澤
印刷人 宋 秉 徽
發行所 大韓 타이어工業協會

서울特別市中區會賢洞2街10-1

(韓國貿易會館 1806號)

電話 ㉠ 4136, 4137 郵番 100

印刷所 文善社印刷所

◇ 本誌는 韓國圖書雜誌倫理委의 實踐要綱을 遵守한다 ◇

《非 賣 品》