

# 美國의 輸入 타이어 市場現況

協會 李 石 熙

美國의 輸入 타이어 市場은 世界 타이어 産業이 어떻게 變化되고 있는지를 反映하고 있다. 現在는 美國의 輸入 타이어가 海外에 있는 美國會社의 子會社가 生産한 타이어인지 輸出國이 직접 生産한 타이어인지를 區分하기가 困難하며, 쉽게 區分할 수 있던 時代는 이미 지났다. 그리고 過去 數年間은 企業의 世界化, 平價切下 및 타이어 生産能力 등 여러가지 條件으로 輸入 타이어 市場에 많은 變化가 發生하였지만, 1987년까지는 이러한 變動狀況에 따른 영향이 크게 나타나지는 않았다. 本稿에서는 1987年度 타이어 市場을 分析하고 타이어 産業의 國際化, 平價切下 및 生産能力과는 어떠한 關聯이 있었는가를 알아보고자 한다.

## 1. 美國의 타이어 輸入現況

먼저 1987年度 타이어 輸入實績을 數量과 金額으로 把握해보고 對美 타이어 輸出國順位를 알아보고자 한다. 달러貨의 平價切下로 輸入량이 減少

될 것이라는 1986年予測에도 不拘하고 1987年 타이어 輸入量은 4,730萬個(金額으로는 18억9,500萬 달러)로 86年의 4,156萬個(金額으로는 16억2,800萬 달러)보다 13.8%(574萬個 增加)가 增加하였다. 種類別로는 表1의 交換用 타이어에 對한 輸入 타

〈表1〉 交換用 타이어 市場에서 輸入 타이어의 占有率 (單位: 100萬個)

	1987	1986	1985	1984	1983	1982
乘用車用 타이어	150.0	143.0	140.0	144.0	134.0	130.0
輸入 타이어	38.6	33.9	32.8	30.1	23.0	17.3
占有率	25.7%	23.8%	23.4%	20.9%	17.2%	13.3%
小型트럭用타이어	21.8	20.5	19.8	19.9	18.0	17.5
輸入 타이어	2.5	2.2	2.2	1.6	1.0	0.77
占有率	11.7%	10.5%	11.2%	7.8%	5.6%	4.4%
트럭用 타이어	12.3	11.8	11.9	11.0	11.5	9.5
輸入 타이어	6.2	5.4	5.6	5.0	3.5	3.0
占有率	50.5%	45.8%	47.1%	45.7%	30.7%	31.9%
交換用 타이어 計	184.1	175.3	171.7	174.9	163.5	157.0
輸入 타이어 計	47.3	41.6	40.6	36.7	25.9	21.1
占有率	25.7%	23.8%	23.7%	21.0%	15.8%	12.1%

資料: U. S. Bureau of Census figures 1982-1987. MTD Facts/Directory issues 1983-1988.

이어의 占有率을 보면, 乘用車用 타이어가 3,860萬 個로 前年對比 13.9% 增加하였으며, 그 중에서 91.4%는 Radial 타이어이다. 小型트럭用 타이어는 254萬 個로 前年對比 15.6% 增加하였으며, 그 중에서 66.1%가 Radial 타이어이고, (中大型)트럭用 타이어는 621萬 個로 前年對比 14.8% 增加하였고 그 중 70%가 Radial 타이어이다.

이 외에도 注視할 事項은 타이어 種類別로 交換用 타이어 市場에 對한 輸入 타이어의 占有率이다. 먼저 乘用車用 輸入 타이어의 占有率은 25.7%이며, 小型트럭用 輸入 타이어의 占有率은 11.7%이다. 그러나 (中大型)트럭用 타이어에서는 輸入 타이어의 占有率이 50.5%로, 輸入 타이어가 過半數를 차지하고 있다. 87年度 總 輸入 타이어는 4,730萬 個로 總交換用 타이어 18,410萬 個의 25.7%에 該當한다. 이와같이 輸入 타이어의 數値는 1982年度 輸入 타이어에 比하면 2倍로 增加되었는데, 이와는 反對로 交換用 타이어 總需要量은 같은 6年 동안에 17.3% 밖에 增加하지 않았다.

円高로 因하여 日本産 타이어의 對美輸出量까지 減少되었기 때문이다.

(3) 유럽 地域

數年間 3位를 차지하여 왔던 유럽 地域은 유럽 通貨의 強勢에도 불구하고 1987年 對美輸出量은 前年對比 32.8% 增加로 엄청나게 늘어났다. 現在 對美 타이어 輸出 上位圈 12個國 중에서 6個國이 유럽 地域 國家이며, 그 順位는 프랑스, 스페인, 西獨順으로 되어 있다. 또 한가지 主要事項으로는 表 3에서 알 수 있는 바와 같이 12個의 對美 타이어 輸出國으로부터 輸入되는 타이어 輸入量은 總 타이어 輸入量의 94.8%를 占有하고 있을 뿐 아니라 美國 交換用 타이어市場의 24.5%를 占有하고 있다.

國別 타이어 輸入量을 보면 日本産 타이어는 全體輸入量에 對한 占有率은 1986, 1987年에 계속 減少하였으나, 美國의 交換用 타이어 市場에 對한 占有率은 약간 增加하였다. 캐나다産 타이어의 輸入量은 增加하였으나 全體輸入量에 對한 占有率과

2. 地域別 對美 타이어 輸出現況

(1) 美洲 地域

美洲地域에서는 캐나다와 브라질이 美國으로 타이어를 輸出하고 있는데, 1987年度 對美 타이어 輸出實績은 1,644萬 個로 前年對比 10.3% 增加하였다. 그러나 캐나다로부터 輸入한 타이어의 大部分은 美國 타이어 製造會社의 現地子會社가 生産한 타이어이며, 브라질과 멕시코에서 輸入한 타이어는 그 나라의 타이어 製造會社나 또는 美國의 子會社가 所有하고 있는 工場에서 生産한 타이어이다. 앞으로 美國과 캐나다間에는 새로운 貿易協定이 發效됨에 따라 兩國間의 타이어 交易量은 더욱 增加될 것으로 展望된다.

(2) 極東 地域

1986年에 美國으로 타이어를 가장 많이 輸出한 極東地域이 1987年에는 1,643萬 個를 輸出함으로써 1位에서 2位로 떨어졌지만, 數量으로는 3.2% 增加하였다. 이와같이 增加率이 鈍化된 것은 韓國의 對美輸出量이 2年동안 繼續減少되었을 뿐 아니라

1987年度 地域別 對美 타이어 輸出現況 (表 2) (單位: 100萬個)

地 域	乘用車用	小 型 트럭用	트럭用 (中大型)	計
美 洲 地 域				
1987	14.19	0.52	1.73	16.44
1986	12.81	0.42	1.66	14.89
前年對比 增減率	10.7%	23.7%	4.2%	10.3%
極 東 地 域				
1987	12.33	1.46	2.64	16.43
1986	11.99	1.36	2.58	15.93
前年對比 增減率	2.8%	7.4%	2.3%	3.2%
유 럽 地 域				
1987	11.49	0.50	1.70	13.69
1986	9.01	0.33	0.98	10.32
前年對比 增減率	27.5%	51.5%	73.5%	32.7%
其 他				
1987	0.28	0.057	0.17	0.51
1986	0.18	0.055	0.19	0.43
前年對比 增減率	55.6%	3.6%	-10.5%	18.6%

資料: U. S. Bureau of Census.

12 個 國 對 美 타 이 어 輸 出 現 況

〈表 3〉

(單位 : 100萬個)

	① 日 本		② 캐나다		③ 韓 國		④ 브라질	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987
乘用車用 타이어	8.43	9.19	8.99	9.14	3.16	2.87	3.41	3.78
트럭용 타이어(小型)	0.60	0.67	0.40	0.50	0.66	0.66	0.02	0.006
트럭용 타이어(中大型)	1.49	1.53	1.44	1.41	0.78	0.83	0.19	0.21
計	10.52	11.40	10.83	11.05	4.60	4.36	3.62	4.00
總輸入타이어에 對한 比率(%)	25.3	24.1	26.1	23.5	11.1	9.2	8.7	8.5
美國 交換用타이어 市場占有率(%)	6.0	6.2	6.2	6.0	2.6	2.4	2.1	2.2
87年度 出荷額(100萬달러)		298.62		502.71		160.16		99.05
工場 現況*	B, Y, S, T, O, O/M		M, G, UG, F/B, G/C, U		H, K, W, W/M (G: 建立中)		P, G, F/B, M	
	⑤ 프랑스		⑥ 스페인		⑦ 西 獨		⑧ 이태리	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987
乘用車用 타이어	2.06	2.53	1.01	2.32	1.94	2.33	1.40	2.06
트럭용 타이어(小型)	0.09	0.18	0.05	0.12	0.03	0.04	0.002	0.02
트럭용 타이어(中大型)	0.11	0.39	0.24	0.33	0.09	0.19	0.06	0.06
計	2.27	3.10	1.31	2.78	2.06	2.56	1.46	2.14
總輸入타이어에 對한 比率(%)	5.5	6.6	3.1	5.9	5.0	5.4	3.5	4.5
美國 交換用타이어 市場占有率(%)	1.3	1.7	0.75	1.5	1.2	1.4	0.84	1.2
87年度 出荷額(100萬달러)		121.54		126.20		101.77		66.85
工場 現況*	M, K/M, C, U/E, D/S, G, F/B		M, F/B, P, C		M, K/M, C, U/E, P, D/S, G, F/G		P, M, G, F/B, CE	
	⑨ 英 國		⑩ 멕시코		⑪ 유고슬라비아		⑫ 臺 灣	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987
乘用車用 타이어	0.61	0.71	0.32	0.85	0.40	0.68	0.35	0.23
트럭용 타이어(小型)	0.04	0.07	0.00	0.005	0.01	0.003	0.09	0.12
트럭용 타이어(中大型)	0.19	0.45	0.03	0.10	0.03	0.03	0.31	0.27
計	0.84	1.19	0.35	0.95	0.44	0.72	0.75	0.62
總輸入타이어에 對한 比率(%)	2.0	2.5	0.84	2.0	1.1	1.5	1.8	1.3
美國 交換用타이어 市場占有率(%)	0.48	0.65	0.20	0.52	0.25	0.39	0.43	0.33
87年度 出荷額(100萬달러)		81.10		29.36		12.45		10.11
工場 現況*	M, D/S, P, U/E, SP, G, A		F/B, UG, G/C, G		SK, BV, TP, MZ		N, TF, KN, G, GR, B	

資料 : U. S. Bureau of Census 및 MTD 1月號 Facts/Directories 1987 및 1988.

註 : \*A=Avon, B=Bridgestone, BV=Borovo, C=Continental, CE=Ceat, D/S=Dunlop/Sumitomo, F/B=Firestone/Bridgestone, F/G= Fulda/Goodyear, G=Goodyear, G/C=General/Continental, GR=General Rubber Corp., H=Hankook, K=Kumho, K/M=Kleber/Michelin, KN=Kenda, M=Michelin, MZ=Miloje Zacic, N=Nankang, O=Ohtsu, O/M=Okamoto/Michelin, P=Pirelli, S=Sumitomo, SK=Sava Kranj, SP=Semperit, T=Toyo, TF=Tayfeng, TP=Tigar-Pirot, U=United Tire, UG=Uniroyal Goodrich, U/E=Uniroyal-Englebert, W=Woosung, W/M=Woosung/Michelin, Y=Yokohama.

美國 交換用 타이어 市場에 대한 占有率은 다같이 減少되었으며, 韓國產 타이어의 輸入量은 1987年에 數量으로도 減少하였고 또 全體輸入 타이어에 對한 占有率과 美國의 交換用 타이어 市場에 對한 占有率도 모두 減少하였다. 그리고 臺灣產 타이어는 1986年度에는 약간 增加하였으나, 1987년에는 數量으로나 全體輸入 타이어에 對한 占有率 및 美國 交換用 타이어 市場에 對한 占有率이 모두 떨어졌다.

12個 對美 타이어 輸出國 중에 包含되어 있는 유럽 國家들로부터 輸入한 타이어는 數量으로나 全體輸入量에 對한 占有率 및 交換用 타이어 市場에 對한 占有率이 모두 증가하였다. 이와같이 유럽으로부터 輸入량이 급격히 增加하게 된 것은 國內 타이어 製造業體의 生産量이 需要를 充當하지 못하였기 때문인 것으로 풀이된다.

國別 對美 타이어 輸出量을 근거로, 1987年 美 달러貨의 平價切下로 어느 國家가 影響을 가장 많이 받았는가를 살펴보면 日本이 가장 많은 影響을 받은 것으로 나타났다. 그러나 日本의 모든 타이어 製造會社는 生産原價를 節減하여 달러貨의 平價切下, 즉 円高의 波及效果를 減少시켰다. 그러면 波及效果가 어느정도 줄어들었을까. 그것은 1987年度 타이어의 平均輸出價格을 前年度와 比較하여 보면 알 수 있다(平均輸出價格은 타이어 製造會社의 販賣價格과는 다름).

달러貨의 平價切下는 1986년부터 始作되었기 때문에 그 當時의 日本產 乘用車用 타이어의 平均價格은 28.56달러로 前年度보다 3달러 정도 비싸졌으나 1987년에는 生産原價를 줄여 輸出價格이 1달러 정도 떨어졌다. 이와같이 값이 떨어진 現狀은 乘用車用 타이어뿐만 아니라 小型트럭用 타이어와 中大型트럭用 타이어에도 나타났다. 더 자세하게 말하면 小型트럭用 타이어는 1986년에 前年對比 약간 引上되었으나, 1987년에는 前年보다 6달러나 떨어졌고 트럭用 타이어는 1986년에 13달러정도 올랐으나 1987년에는 2달러정도 떨어졌다. 그리고 모든 輸入 타이어 價格을 平均輸入價格과 比較하면 日本產 타이어 價格은 平均輸入價格보다 낮지만 다른 國家들로부터 輸入한 타이어 價格은 反對로 비싸게 나타났다.

### 3. 輸入 타이어 市場 및 關聯要素

다음에는 世界 타이어 産業의 國際化, 달러貨의 平價切下 및 美國 타이어 製造會社의 生産能力 등이 美國의 輸入 타이어 市場에 어떤 影響을 미치고 있는지를 알아보기로 한다.

#### (1) 世界 타이어 産業의 國際化

世界 타이어 業界에서는 世界 타이어 市場에서 競爭하기 위하여 外國企業을 買收하거나, 合作投資會社를 設立하는 傾向으로 變하고 있다. 즉, 外國企業의 買收로는 西獨의 Continental이 美國의 General을 買收, 日本의 Sumitomo가 유럽 및 美國의 Duulop 買收 그리고 日本의 Bridgestone이 美國의 Firestone을 買入한 것 등을 들 수 있고, 또 合作投資의 實例로는 General, Continental, Yokohama 그리고 Toyo가 美國에 合作으로 타이어 工場을 設立하는 問題를 協議하고 있는 것과 最近에 Michelin과 Okamoto가 日本에 合作으로 工場을 設立하기로 合意한 것 등을 들 수 있다.

타이어 産業 分析家 들은 타이어 産業의 國際化는 繼續될 것으로 展望하고 있으나, 이미 世界 타이어 産業의 大企業들은 國際化를 이룩하였기 때문에 앞으로의 國際化는 大企業 다음가는 會社들에게로 轉換되고 있다. 美國內의 國際化는 外國籍 타이어 會社들이 美國의 타이어 會社를 買收하여 美國內에 生産據點을 確保하고 있는 狀況으로서, Bridgestone, Continental 및 Pirelli는 이제야 美國內에서 位置를 굳혀가고 있지만, Dunlop와 Michelin은 美國內에서 타이어를 生産하지 오래되었다.

이들 業體들은 아직도 많은 타이어를 美國으로 輸入하고 있으나 앞으로는 타이어를 輸入하는 것 보다는 美國內에서 타이어를 生産하게 될 것이다. Goodyear, Firestone, Uniroyal, Goodrich 및 General도 많은 타이어를 輸入하고 있으나, 이들은 輸入만을 爲主로 하는 輸入商(True importer)으로는 볼 수 없다.

General, Continental, Yokohama 및 Toyo가 合作으로 美國에 工場을 設立하고, Bridgestone, Continental 및 Pirelli가 美國에 生産據點을 確保하게

되면 美國會社가 生産한 타이어인지 外國會社가 生産한 타이어인지를 區分하기까지도 困難할 것 같다. 앞으로 이들 會社가 美國에서 타이어를 生産하게 되면 타이어를 輸入하지 않을 것이므로 會社 輸入량은 減少될 것이다. 그러나 反面에 國際化를 이룩하지 못한 會社, 다시말해서 美國에 타이어 工場을 確保하지 못한 外國 타이어 製造會社가 占有하고 있는 美國 輸入 타이어 市場은 繼續存在하기 때문에 一定水準의 타이어는 계속 海外로부터 輸入될 것이다. 그리고 이들 會社들은 많은 타이어를 對美輸出하고 있으나 美國에 生産工場을 確保하기에는 너무나 規模가 작지만 언젠가는 美國에 生産據點을 確保할 것으로 判斷된다.

끝으로 타이어 産業에 관한 몇가지 用語를 簡單하게 說明할까 한다. 지금까지는 美國 타이어 製造會社가 輸入한 타이어를 "Captive import"라고 하였으나, 이제는 美國에 工場을 確保하고 있는 美國會社나 또는 外國 타이어 製造會社가 輸入한 타이어는 모두 "Domesticated import"라 하고, 또 지금까지 美國에 타이어 工場을 가지고 있지 않은 會社가 輸入한 타이어를 "Non-Captive import"라 하였으나, 이것은 "True import"라고 부르는 것이 妥當하다는 것이다.

### (2) 달러貨의 平價切下

美國 달러貨의 平價切下는 外國의 對美輸出會社로 하여금 타이어 輸出價格을 引上하게 하여 價格競爭力을 喪失하게 하였다. 많은 輸入商들은 美國에서 生産한 타이어 價格과 輸入 타이어 價格의 격차를 줄여 가면서 原資材價格引上分을 輸入 타이어 價格에 轉嫁시켰다. 그리고 달러貨의 平價切下는 一部輸出國家에 많은 支障을 주었을 뿐 아니라 美國의 輸入 타이어 市場을 再編시켰다.

달러貨 平價切下の 影響을 가장 많이 받은 나라들은 極東地域의 國家들이다. 1987年 極東으로부터 輸入한 타이어는 前年度와 거의 같은 水準이었지만 유럽 地域으로부터 輸入한 타이어는 顯著하게 增加하였다. 이외에도 平價切下로 因하여 타이어 産業의 國際化가 이룩되었는데, 이와같이 한 가장 큰 理由는 國際競爭力을 갖도록 하기 위한 것이었다. 따라서 美國의 타이어 製造會社는 世界 타

이어 市場에서 價格競爭力을 갖게 되었고, 또 美國에 工場을 가지고 있는 外國 타이어 製造會社의 경우도 그들이 母國에서 生産한 타이어보다 美國內에서 生産한 타이어 價格이 더 싸기 때문에 美國에서 生産한 타이어를 輸入하고 있다.

앞으로 달러貨가 더욱 떨어지면 떨어질수록 타이어 産業의 國際化가 더욱 이루어지게 될 것이며, 따라서 많은 外國會社가 美國에서 生産據點을 確保하여 타이어를 生産할 것으로 展望된다. 그리고 美國人的 雇用이 增加되고 美國의 貿易均衡도 이루어질 것이다.

### (3) 生産能力

美國의 生産能力이 美國의 國內需要보다 不足할 경우에는 타이어 輸入량이 增加되고, 生産能力問題가 解決될 때까지는 輸入량은 계속 增加하게 된다. 86年度에 美國의 國內需要가 急増함에 따라 美國 타이어 製造會社는 海外에 있는 子會社로부터 타이어를 輸入하였는데, 유럽 地域과 캐나다 및 南美로부터의 1987年度 輸入량은 前年보다도 더 增加하였다.

美國의 타이어 製造會社는 1988年度 增設 및 工場設立計劃을 發表한 바 있다. 그러나 1988年の 輸入량을 減少시킬만한 施設擴張과 工場設立은 今年內에 不可能할뿐 아니라 1990年度까지도 解決되지 못할 것 같다. 同時에 美國 달러貨의 平價切下로 86年度에는 美國의 타이어 輸出이 活氣를 띠었는데, 특히 캐나다로 많은 타이어를 輸出하였으며, 1987년에는 86年보다 倍나 增加하였다.

## 4. 輸入商의 見解

美國의 타이어 專門誌인 "Modern Tire Dealer"에서 美國의 타이어 輸入商을 相對로 1987年度 營業實績과 1988年度 展望에 관하여 設問調査한 바에 의하면, 輸入商들은 다음과 같은 意見을 提示하고 있다.

• Pneumatic 브랜드 타이어 販賣商 : Pneumatic 타이어를 販賣하고 있는 Intersceptre Tyres 會社社長인 Jerry Holt 氏는 原資材價格上昇은 타이어 價格引上要因이 되지 못하고 있으나 달러貨의 平

價切下로 타이어 價格引上은 불가피하였다고 말하고 있다. 그러나 이와같은 타이어 價格引上이 Pneumatic 타이어 販賣에는 별 支障이 없었다고도 하는데, 去來에 支障을 주지 않았던 重要한 理由는 다른 타이어 製造會社들도 타이어 價格을 引上시켰기 때문이다. Pneumatic 브랜드 타이어의 販賣에 支障이 없음을 감안하여 Pneumatic 브랜드 타이어 製造會社는 Intersceptre 販賣會社에 더 많은 타이어를 供給하기 위하여 生産施設을 擴張하였다.

• Vredestein 브랜드 타이어 販賣商 : 이 브랜드의 乘用車用 타이어 販賣量은 86年度와 같은 水準이었으나, 타이어 販賣에서 高性能 타이어의 販賣量이 10% 정도 增加하였다고 네덜란드 타이어 製造會社의 美國支社長인 Al Smoke 氏는 말하였다. 그리고 Vredestein 브랜드 타이어도 달러 平價切下의 影響을 받고 있으나 1988年 販賣量도 1987年 水準은 될 것이라고 한다. Vredestein 브랜드 타이어 營業에 問題가 되는 것은 얼마만큼의 物量을 製造會社로부터 供給받을 수 있는지가 問題이다. 1988年 販賣量 가운데는 全天候 乘用車用 타이어와 65 및 60 씨리스 高性能 타이어가 포함되어 있다고 한다.

• Lassa 브랜드 타이어 販賣商 : 터키의 Lassa 브랜드 타이어를 美國의 Holsa 會社가 販賣하고 있는데, 이 會社의 營業擔當理事인 Frank Wheeler

氏도 말하기를 原資材價格上昇으로 인한 불가피한 타이어 價格引上은 營業에는 별 支障이 없으나, 달러貨의 平價切下로 因한 影響은 있었다고 하였다. 美國의 Holsa 會社는 販賣網을 擴張해서 Lassa 브랜드 타이어 販賣는 물론 다른 種類의 타이어 販賣도 하겠다고 한다.

• Semperit 販賣會社 : Semperit 乘用車用 高性能 타이어와 トラック用 타이어가 美國市場에서 販賣된 量은 86年度보다 增加하였고 1988年에도 賣出額을 25% 정도 增加시킬 計劃이라고 Dennis East 社長은 말하였다. 原資材價格上昇과 달러貨의 平價切下로 타이어 販賣에 支障이 있었느냐고 質問하였던바 타이어 價格은 引上되었으나 販賣量은 增加되었다고 하였다. 販賣量이 增加한 要因은 Semperit 會社가 適當한 販賣戰略을 택하였고, 또 모든 美國 타이어 製造會社가 타이어 價格을 引上하였기 때문이라고 하였다. 今年에는 高性能 乘用車用 타이어를 販賣하고 黑字經營을 維持하기 위하여 トラック用 Solid 타이어 賣出額을 增加시킬 方針이라고 한다.

• Toyo Tire USA : 이 販賣會社는 1988年에 現販賣網을 통하여 賣出額을 增加시킬 뿐아니라 또 한편으로는 高性能 타이어의 販賣量을 늘려 前年度보다는 賣出額을 增加시킬 計劃이라고 營業擔當 副社長인 Earl Knoper 氏는 말하였다. 日本의

1985~87年 間 美國 輸入 타이어 平均價格

(表 4)

(單位 : 달러/個)

國 名	乘用車用 타이어			小型 トラック用 타이어			中大型 トラック用 타이어		
	1987	1986	1985	1987	1986	1985	1987	1986	1985
日 本	27.79	28.56	25.87	64.55	70.85	70.57	125.03	127.20	114.18
캐 나 다	31.11	30.92	32.96	64.66	61.17	59.20	132.82	126.37	126.67
韓 國	23.26	23.11	23.08	41.60	43.36	43.60	79.37	74.32	66.48
브 라 질	19.60	19.47	21.25	66.59	77.04	65.00	114.68	148.22	109.10
프 랑 스	23.48	24.34	24.87	55.69	66.79	59.61	132.12	131.08	126.66
스 페 인	30.48	22.55	23.94	49.39	44.30	41.28	149.16	144.31	133.99
西 獨	32.95	29.03	30.00	71.11	79.27	83.21	115.95	128.80	120.17
이 태 리	27.35	27.29	33.83	71.93	115.35	46.96	142.65	135.71	117.50
英 國	32.49	27.18	26.89	45.89	78.61	101.11	123.19	95.65	113.15
멕시코	25.34	27.50	27.13	83.21	0.00	130.76	74.46	75.99	319.38
유 고	14.56	14.47	14.73	69.89	45.11	46.50	69.95	66.99	59.98
臺 灣	16.16	15.57	7.85	18.23	17.13	15.82	15.89	22.80	39.12

資料 : U. S. Bureau of Census.

타이어 製造會社는 原資材價格이 上昇되었다 하여도 問題가 되지 않는다고 하는데, 이는 円貨의 強勢로 原資材購入에서 惠澤을 받기 때문이라고 한다. Toyo 타이어 會社는 타이어 價格調整을 달러貨의 平價切下와 聯關시켜 實施한 것이 아니고 어디까지나 競爭力을 考慮하여 價格을 調整한다고 한다. 反面에 美國의 國內 타이어 製造業體는 品質이 優秀하고 價格이 비싼 高級 타이어에 力點을 두고 價格을 調整해가고 있다고 한다.

• Pirelli 會社 : Pirelli 會社는 美國國內에 工場을 保有하지 않고 純粹하게 타이어 輸入만을 해왔으나, 이태리의 Pirelli 타이어 製造會社가 美國의 Armstrong 을 買收함으로써 Armstrong의 經營主로 轉換되어 가고 있다. 그러므로 이제는 輸入業務와 타이어 生産을 並行하게 되었다. 그러나 그들은 그러한 立場을 表示하지 않고 있다. Pirelli 美國支社의 營業擔當理事인 Steve Russell 氏는 1987年 賣出額이 約 40% 增加하였다고 하며 1988年에도 數量으로는 前年對比 30% 以上을 더 販賣할 것이라고 하였다. Pirelli 會社側은 原資材價格上昇과 달러貨의 平價切下로 인한 타이어 價格引上要因은 있었으나 타이어 價格引上을 抑制시켰다고 한다. 그러나 타이어 價格을 引上시켰다 하여도 타이어 販賣에는 별다른 支障이 없을 것이라고 한다. 앞으로도 서비스를 改善하고 어디서나 타이어를 販賣할 수 있도록 새로운 直賣店을 增加하여 販賣量을 늘려가겠다고 한다.

• Barum 브랜드 타이어 販賣會社 : Barum 타이어를 販賣하고 있는 輸入商인 American Jawa의 副社長인 Emil Dubee 氏는 1988年 타이어 輸入量과 賣出額을 前年度 水準과 같도록 할 計劃이라고 한다. 이 會社도 原資材價格上昇과 달러貨의 平價切下로 因한 타이어 價格引上要因은 있었으나

價格을 全般的으로 引上시키지 않고 트럭용 타이어와 OTR 타이어의 價格만을 引上시키는 등 適當한 타이어 販賣價格을 維持시키기 위하여 利益을 줄여갔다고 한다. 그러나 原資材價格引上和 달러貨의 平價切下로 인한 부담을 모두 利益減少에만 轉嫁시키기는 限界가 있기 때문에 一部를 顧客으로도 轉嫁시켰다고 한다. 그리고 Dubee 氏는 海外 타이어 製造業體의 타이어 輸出量이 換率變動과 그들의 都賣價格上昇으로 減少되는 反面에 美國 타이어 製造業體의 出荷量은 계속 增加할 것으로 展望된다.

• Foreign 타이어 販賣會社 : 이 會社의 販賣擔當副社長인 Richard kuskun 氏는 1988年에도 前年度와 같은 水準의 타이어가 輸入될 것이며, YKS와 Obilicevo 브랜드 타이어 販賣量은 10% 정도 增加될 것으로 展望한다고 하였다.

• Tigar America 販賣會社 : Tigar 브랜드 타이어의 1987年 賣出額은 前年對比 29.3% 增加하였고, 1988年에도 前年對比 20%를 增加시킬 計劃이라고 最近에 任命된 社長인 Branko Sakolovic 社長이 言及하였다. 그리고 原資材價格上昇과 달러貨의 平價切下로 최근에 Tigar America 販賣會社도 두번씩이나 價格을 引上시켰지만, 同 브랜드 타이어를 供給하고 있는 유고의 타이어 製造會社는 生産原價를 줄려 競爭力을 維持하도록 對策을 講究하였다고 Sakolovic 社長은 말하였다. 이 외에도 달러貨의 強勢에도 불구하고 유고의 通貨보다는 有利함을 감안하여 달러로 많은 原資材를 購買하고 있고, 또 1988年 9月까지는 新規로 高性能 타이어 工場을 完成시켜 1988年末이나 또는 1989年初까지는 타이어를 生産하여 小賣商에게 供給하겠다고 한다.

(Modern Tire Dealer, 1988. 7)

