

터키의 타이어산업 및 시장현황

金 民* 譯

1. 산업의 역사

터키의 타이어 제조시기는 1958년으로 거슬러 올라간다. 이 해에 Pirelli공장이 설립되어 1960년에 생산을 개시하였다. 이 때까지는 터키의 타이어 수요는 전적으로 수입하여 충당하였다. 수요가 증가하자 기타 다국적 타이어 메이커들도 매력을 갖고 1960년에 Goodyear가, 1961년에는 Uniryoyal이 진출하였다.

이들 다국적기업은 1970년대 후반에 터키의 Sabanci그룹 자회사이며 Goodrich의 기술로 타이어를 생산하는 Lassa와 국영기업인 Petlas와 손을 잡게 된다. 1980년대에 경제자유화가 될 때까지 타이어산업은 다른 경제분야와 마찬가지로 정책적으로 엄격히 보호되었다.

연간 타이어 생산능력은 1,220만개이며 연간 약 1,000만개를 생산하여 8억 5,000만달러의 매출고를 올리고 있다. 이들중 승용차용 타이어가 2억 5,000만달러를 차지하고 있다. 1995년도에 타이어 생산량은 국내 자동차 생산증가(20%) 및 수출증가에 힘입어 약 23%나 신장하였다.

최초로 수출이 이루어진 것은 1983년 Uniroyal이 Goodyear와 합작생산하여 Goodyear 브랜드로 수출한 것이다.

* 大韓타이어工業協會 業務部長

〈표 1〉 타이어 생산현황(1988~1994)

(단위 : 1,000개)

종류 \ 연도	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
승용차용	3,683	3,045	2,011	3,630	4,107	4,600	4,200
소형트럭용	990	1,125	800	1,324	1,800	1,750	1,500
트럭·버스용	1,804	1,851	1,194	1,943	2,007	2,200	1,800
트랙터용(전륜)	502	503	345	550	560	550	500
트랙터용(후륜)	250	253	200	400	410	350	300
기계장비용	35	38	40	70	72	75	70
모터사이클용	1,073	835	1,625	1,643	2,050	2,643	2,500
인너 튜브	5,547	4,831	3,792	6,032	7,424	8,410	7,600
계	13,884	12,481	10,007	15,592	18,430	20,578	18,470

자료 : State Planning Organisation.

1989년 Lassa와 Bridgestone은 BRISA (Bridgestone Sabanci Lastik Sanayi ve Ticaret)라 불리는 합작회사를 설립하였다. 오늘날 대부분의 타이어 공장은 Istanbul에서 자동차로 두시간 거리에 있는 Izmit에 몰려있어 Izmit는 터키의 Akron이 되고 있다.

2. 타이어회사

터키의 주요 타이어 및 타이어 코드 생산업체는 다음과 같다.

(1) BRISA (Bridgestone Şabanci Lastik Sanayi ve Ticaret)

BRISA는 터키 최대의 타이어 생산업체로서 약 1,100명의 종업원을 고용하고 있다. 이 회사의 주식은 Bridgestone이 36%를 갖고 있으며, 나머지는 Sabanci그룹의 자회사들이 나누어 갖고 있다. 동사의 시장

점유율은 약 40% 정도 되는데, 특히 Bridgestone 브랜드 이미지와 강력한 판매조직의 덕을 많이 보고 있다.

Bridgestone이 Sabanci그룹의 Lassa와 합작할 당시부터 시작한 1억 8,000만달러의 투자계획은 1995년에 마무리되었으며, 그 결과 동사의 재무구조가 튼튼해져서 3,500만 내지 7,500만달러의 사내유보금을 가질 수 있게 되었다. 신기술사업계획이 완성됨에 따라 향후 5년간 투자비는 매년 4,500만달러가 감소될 것이다.

Lassa 브랜드로 생산하는 타이어 종류만 하여도 275개 이상이나 되며, 동사는 승용차 생산 개발에 따라 생기는 틈새시장 수요에 맞추기 위하여 생산 종류를 더 늘리려 하고 있다.

생산량은 교체용시장에 10~15%를, 신차용시장에 75~80%를 공급하고 나머지는 정부의 농기계 당국(Agricultural Equipment Authority)에 공급하고 있다. 전체 생산량중 승용차용 타이어가 약 65%, 소형 트럭용 타이어가 20%, 나머지는 트럭 및 농기계용 타이어이다.

1991년과 1995년 사이에 소형트럭용 타이어는 70만개에서 100만개로 늘어났다. 대형트럭용 타이어는 50만개에서 44만개로 약간 줄었으며, 농기계용 타이어는 약 30만개가 된다.

내수시장의 타이어 판매조직은 약 650개가 된다. BRISA는 국내 카메이커인 Toyotasa와 일본의 Toyota 자동차가 합작하고 있는 Sabanci그룹의 자동차회사에 타이어를 공급하고 있다. Toyotasa는 1994년도 4/4분기에 상업생산을 개시하였는데 터키에서는 세번째로 큰 자동차회사이다. BRISA는 또한 터키에서 두번째로 큰 자동차회사인 Oyak·Renault사의 타이어 수요

량의 45%를 공급하고 있다.

동사는 같은 지역에 소재하고 있는 Sabanci의 2개 자회사로부터 스틸 및 패브릭 코드를 공급받고 있는데, 벨기에의 Bekert와 합작한 Beksa와 Kordsa가 그것이다. BRISA의 타이어 단일공장은 경제규모 면에서 라이벌인 Goodyear의 2개 공장보다 크다.

1995년도 상반기 BRISA의 수출금액은 4,500만달러로서 연간목표액 8,500만달러에 비하면 상반기 실적은 꽤 좋은 편이다. 수출시장은 유럽이 60%이고 나머지 40% 시장은 중동과 미국이다. 해외시장에서 동사의 제품은 이미 경쟁을 해왔기 때문에 EU와 같이 수입장벽이 낮은 지역에서 동사의 웨어가 감소될 것 같지는 않다.

수출물량의 45%가 Bridgestone 브랜드인데 금액비중은 이보다 적다. 그것은 계약상 2000년까지 일본의 Bridgestone에게 판매하고 이것을 다시 유럽 등지에 재수출하기로 되어 있기 때문이다.

1995년도에 BRISA는 유럽의 대규모 공급선으로 GM Opel에 처음으로 8만개의 타이어를 판매하였다. CIS, 특히 러시아는 잠재시장으로 예상된다.

(2) Goodyear Lastikleri TAS

이 회사는 1978년에 설립되어 1,335명의 종업원을 두고 있으며, Istanbul 동쪽지방인 Izmit와 Adapazari에 각각 공장을 운영하고 있다. 주식지분은 Goodyear가 50.15%, 터키의 Koc Holding이 약 17%, Oyak (the Armed Forces Benevolent Fund)가 10.85%를 가지고 있다.

Goodyear는 터키에 650개의 판매조직이 있는데 이들중 90%가 독점계약을 맺고 있다. 신차용 타이어부문의 주요거래선은 Koc 그룹의 자회사이면서 Fiat, Ford와 각각 합

작한 Tofas와 Otosan 자동차회사이다. Pirelli도 Tofas에 타이어를 공급하고 있다.

동사는 Fulda와 Goodyear 브랜드를 생산하고 있는데, Fulda는 주로 국내시장용이다. 생산능력은 1일 12,000개, 연간으로는 가동일수를 320일로 보아 약 380만개인데, 생산량의 10~15%는 신차용으로 공급한다.

국내 판매조직은 약 650개이며 Goodyear 브랜드는 Goodyear공장과 자회사를 통하여 유럽지역에 판매된다. 수출의 55%는 Goodyear Turkey를 통하고 나머지는 Luxembourg의 자회사와 판매계약이 체결되어 있다. 필요시에는 타이어를 수입하기도 한다.

(3) Turk Pirelli

Turk Pirelli는 Pirelli의 전세계 공장중 두번째로 큰 규모의 공장을 가동하고 있으며, 종업원은 약 1,000명이고, 동그룹내에서 트럭·버스용 스틸 타이어를 가장 많이 수출하고 있다. Istanbul 주재 경영층의 말에 의하면 이 회사의 수익률이 Pirelli그룹내에서 가장 좋다고 한다. 주식지분은 Pirelli그룹이 62%이고, 38%가 민간 개인 주주인데 이 가운데 26%는 Turkiye Is Bankasi의 것이다.

1990/1995년도 타이어 생산량은 6만톤으로서 배가 늘어났다. 동기간중 동사는 1억달러를 투자하였는데 2000년까지 매년 1,500만달러 내지 2,000만달러를 투자할 계획이다. 향후 3년내에 동사는 최소한 20~25%가 성장할 것으로 예상하고 있다.

1995년도 생산량은 승용차용 타이어가 230만개인데, 그 중 래디알 타이어가 210만개, 바이어스 타이어가 20만개이다. 트럭용 타이어 생산량은 55만개인데, 이 중 40만개가 스틸 래디알 타이어이며, 소형트럭용 타이어는 50만개 정도 된다.

(4) Petlas Lastik Sanayi ve Ticaret AS

이 회사는 1976년에 최초로 설립된 국영 업체이며 Ankara의 동쪽 Kirsehir에 위치하고 있다. 동사는 영국의 Dunlop과 기술 제휴하에 항공기용 타이어를 생산하고 있으며, Czech Republic's Barum과의 기술제휴로 트럭·버스용 타이어를 생산하고 있다. 이 회사는 스웨덴의 Trelleborg Tyre에 공급하기 위하여 트레일러용 타이어도 생산하고 있다.

Petlas는 가동 이후 계속 적자를 보아 정부에 짐이 되고 있다. 체크로부터의 도입기술은 옛날 것이고 공장위치가 석유화학 원료생산단지로부터 멀리 떨어져 있어 원료운반비용이 더 들뿐만 아니라 항구와도 멀리 떨어져 있어 수출부대비용과 내수판매 물류비용이 더 든다. 국영기업이다 보니 위치선정이 정치적 배려에서 이루어졌고 선거표 때문에 공장의 인력도 과다한 실정이다.

1993년 이후 세번이나 민영화를 시도하였지만 실패하였는데 두번째 실패는 이란의 원매자가 가격을 너무 깎았기 때문이다.

(5) Kordsa

Kordsa는 생산능력면에서 세계 3대의 타이어 코드 생산업체이다. Sabanci그룹의 자회사인 이 회사는 터키의 코드지 시장을 독점하고 있고 중동지역에서는 유일한 코드생산업체이다.

동사는 1976년 Izmit에서 설립되었으며, 현재 400가지가 넘는 국내 코드 수요를 커버하고 있다. 내수·수출 판매규모는 거의 반반이고, 내수판매중 40% 이상이 Brisa에 공급하는 것이다. 나머지는 Pirelli, Petlas, Goodyear에 공급하고 있다. Brisa와 Pirelli는 수요 전량을 Kordsa로부터 공급받고, 나머지 업체는 해외 공급선으로부터 수입을 하기도 한다.

이 회사는 1994년 해외시장에서의 경쟁력을 강화하고 기술을 향상시키는 한편, 에너지 코스트를 40% 줄이기 위한 투자사업을 마무리지었다. 극동지역에 있는 경쟁업체들의 저렴한 생산비에도 불구하고 Kordsa는 품질과 서비스에 강점을 가지고 있다.

Kordsa는 국내의 생산능력을 더 늘릴 계획은 없으나, 이집트에 자회사를 두고 인도에는 합작투자사업을 추진하려 하고 있다. 이집트의 Nile Kordsa Company는 1992년에 설립되었는데 연간 약 3,000톤의 코드지 생산능력을 가지고 있다.

앞으로 동사의 막강한 잠재시장은 CIS와 중국이 될 것으로 예상된다. 선진국에서는 승용차용 타이어 제조에 스틸코드를 쓰고 있기 때문에 Kordsa는 개도국시장을 겨냥하고 있다. 1994, 1995년중 동사는 이란으로부터 1,300만달러의 외상매출금을 받았다. 이란은 동사 매출의 30% 시장이며, 다른 수출 대상 국가로는 시리아, 파키스탄, 이디오피아, 인도, 러시아, 몇개의 유럽국가가 있다.

3. 타이어시장

과거 5년간 국내 업체의 타이어 판매는 1994년도를 제외하고는 꾸준히 증가하였다.

(표 2) 타이어 종류별 판매현황(1988~1994)

(단위 : 1,000개)

종류	연도						
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
승용차용	2,630	1,977	2,336	2,835	3,127	4,103	2,176
소형트럭용	753	1,015	788	1,007	1,089	1,261	993
트럭·버스용	1,423	1,444	1,304	1,597	1,560	1,857	1,355
트랙터용(전륜)	412	385	338	458	411	427	334
트랙터용(후륜)	174	158	164	344	316	230	150
산업차량용	7	44	49	65	64	72	51
모터사이클용	1,153	993	2,361	3,072	2,623	3,613	2,300
인너튜브	4,937	3,907	4,154	6,111	6,242	8,257	5,720
계	11,489	9,923	11,494	15,489	15,432	19,820	13,079

자료 : State Planning Organisation.

(표 3) 타이어 회사별·종류별 판매현황(1990~1995)

(단위 : 1,000개)

종류별	회사별	연도					
		1990	1991	1992	1993	1994	1995*
승용차용/ 소형트럭용	Pirelli	779	1,308	1,489	1,498	1,626	1,900
	Goodyear	705	1,425	1,572	1,572	1,746	2,000
	BRISA	1,327	2,147	2,496	2,496	2,561	3,500
	Petlas	36	74	150	213	103	250
대형트럭용	Pirelli	409	605	630	748	710	825
	Goodyear	509	824	812	822	732	752
	BRISA	278	482	448	437	297	322
	Petlas	11	32	117	115	74	60
트랙터용/ 그레이더용	Pirelli	90	123	122	136	142	179
	Goodyear	147	48	271	305	415	441
	BRISA	346	205	356	295	237	315
	Petlas	72	87	128	164	113	116
타이어 합계		4,707	7,360	8,591	8,801	8,756	10,660
인너튜브	Pirelli	663	1,074	1,444	1,566	925	1,412
	Goodyear	860	1,097	1,441	1,613	1,472	1,353
	BRISA	872	1,424	1,509	1,466	1,185	1,469
	Petlas	42	97	150	291	143	384

*추정.

자료 : Ezcacibasi Securities.

1994년도는 타이어산업이 매우 어려웠었다.

국내시장을 주도하는 업체는 37%를 장악하고 있는 BRISA이고, 그 다음 Goodyear와 Pirelli가 각각 29%, 26%를 차지하고 있다. 나머지 8%는 Petlas와 수입품 몫이다.

타이어 수요는 자동차산업과 밀접한 관련이 있어 과거 수십년동안 영향을 받아왔다. 1960년대말과 1970년대초의 자동차산업은 번약하였기 때문에 소비자들이 선택할 수 있는 범위는 Renault 12와 같은 구형 자동차에 끼우는 타이어였다. 당시 자동차시장을 주도하는 메이커는 Tofas(Fiat), Oyak-Renault, Otosan(Ford)이었다.

그러나 1980년대에 경기가 다소 나아지고, 특히 1980년대말에는 수입차가 국내 잠재시장을 위협하게 되자 카메이커들은 비교적 다양한 신모델을 생산하기 시작하였다. 1990년대초 수입차와의 경쟁력을 강화하기 위하여 정부는 연간 10만대 이상의 생

산능력을 갖추려는 업체에 대해서는 5년간 면세를 하는 등 인센티브를 제공하였다.

GM의 생산에 이어 1994년에는 Toyota와 국내 Sabanci그룹의 합작회사인 Toyotasa가 자동차 생산을 개시하였다. 다른 일본 업체들과 극동의 카메이커들은 1994년 경제위기가 닥치자 투자를 주저하였고 일부 카메이커들은 1996년 1월 1일부터 발효되는 EU의 관세체제에서 제3세계 수입제품과의 불리한 경쟁을 우려하였다. 그러나, Honda, Mazda, 한국의 Hyundai는 공장건설을 위한 모든 투자허가를 터키 정부로부터 받았다.

평균적으로 볼 때 터키의 자동차보유대수 증가율과 대당주행거리 증가율은 1986년과 1994년 사이에 연평균 각각 7%, 9%가 증가하였다. 이는 같은 기간중 미국의 연평균 주행거리 증가율 1.6%에 비하여 매우 높은 증가율이다.

1993~1994년의 경기불황에도 불구하고 1990년 이후 자동차보유대수는 약 2배로 늘어왔다. 1995년 현재 자동차보유대수는 약 500만대로서 이 중에서 65%가 승용차이고, 16%가 모터사이클, 픽업이 8%, 트럭이 6.5%, 나머지가 미니버스, 버스, 건설용차량이다.

1980년대부터 타이어 생산자들은 일본, 미국, 이탈리아의 최신기술을 습득하기 위하여 많은 투자를 하였다. 그들은 ISO 9001, 기타 국제품질규격을 획득하여 품질 수준에서 유럽의 업체들과 경쟁을 벌일 수가 있게 되었다. BRISA의 경우 터키에서 최초로 ISO 9001을 인증받고 ETRO, TRA와 같은 국제규격과 공식적인 유럽의 품질규격인 E-mark도 획득하였다. 근래에 타이어 수요는 크로스 플라이 타입에서 래디알로 변천해 왔다.

타이어 생산비용은 높은 경향이 있는데 이는 주로 작은 규모에 비하여 다양한 제품을 생산해야 하기 때문이다. 총원가에서 차지하는 인건비 비중은 약 17%로서 유럽의 다른 국가들의 약 30% 수준과는 비교가 안된다. 생산성은 비교적 낮은 편이며, 1인당 임금은 연간 18,000달러로서 일본의 75,000달러, 유럽국가의 35,000달러에 비하여 상당히 낮다. 노동조합의 집단임금협상의 영향으로 타이어산업의 임금수준은 다른 업종에 비하여 높은 편이다.

1995년도 총판매수량중 신차용이 25% 정도 되며, 내수 교체용이 40%, 수출이 35%의 구조를 갖고 있다. 현재 내수시장에서 교체용과 신차용의 비율은 8:2가 된다. 지난 2년간 OE공급량은 연평균 약 100만개이다.

업계자료에 의하면 1995년도 신차용 공급수량은 160만개, 교체용은 480만개였다. 교체용 시장은 1994년도 불황에서 벗어나 1993년도 수준으로 회복되었다. 1995년도 승용차용 타이어 판매량중 110만개가 신차용, 230만개가 교체용으로 판매되었다. 소형트럭용 타이어는 22만개가 신차용이고 120만개가 교체용이다. 대형트럭용 타이어의 경우 12만개가 신차용이고 90만개가 교체용이다. 농업기계용 타이어는 16만개가 신차용이고, 43만개가 교체용이다.

터키의 타이어산업은 공급능력이 남아돌기 때문에 수출을 늘리지 않을 수가 없는 데, 1994년도와 같이 내수가 부진했을 때 제조업체들은 수출압력을 더 크게 받았다. 부분적인 파업으로 타이어를 생산하지 못하여 수입을 하여야 했던 1990년도를 제외하고 1980년대에는 수출증가율이 국내판매 증가율을 항상 앞서왔다.

4. 교역현황

3대 타이어 메이커의 승용차용 타이어 수출량은 1995년도에 300만개로서 1991년도에 비하면 2배로 늘어났다. 수출량의 80%는 유럽시장으로 나간 것이다. 소형트럭용 타이어 수출량은 80만개, 대형트럭용 타이어는 54만개, 농기계용 타이어 수출량은 30만개 규모이다.

1993년도에는 동유럽권으로부터 수입된 타이어가 국내 생산업체들의 시장을 잠식하기 시작하였으나, 국산 타이어에 대한 소비자들의 품질선호도가 높은 연말까지는 시장을 회복하였다.

3대 타이어 메이커가 수입하는 타이어 수량은 전체 수입량의 절반에 조금 못미친다. 1995년도 전체 수입량 85만개중 3대 메이커의 것이 30만개로 추산된다. 일부 타이어 패턴은 아직 터키에서 생산되지 않고 있다.

1995년 현재 약 15개의 해외 타이어업체들이 터키에 그들의 브랜드를 뿌리고 있는데, 그들은 Michelin, Yokohama, Semperit 그리고 Continental이다. 수입량중 50%가 유럽제품이고 나머지는 한국과 일본에서 수입한 것이다.

〈표 4〉 타이어 종류별 수출현황(1988~1994)

(단위 : 1,000개)

종류 \ 연도	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
승용차용	1,179	1,320	886	1,450	1,841	1,448	2,450
소형트럭용	245	133	121	380	588	602	555
트럭·버스용	204	235	107	452	573	535	540
트랙터용(전륜)	92	139	51	97	153	128	167
트랙터용(후륜)	77	97	49	80	96	122	151
기계장비용	37	20	15	29	17	17	25
모터사이클용	0	0	0	41	147	402	530
인너튜브	800	1,153	1,530	1,967	2,291	2,573	2,790
계	2,634	3,097	2,759	4,496	5,706	5,827	7,208

자료 : State Planning Organisation.

〈표 5〉 타이어 수입현황(1988~1994)

(단위 : 1,000개)

종류 \ 연도	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
승용차용	146	252	993	655	681	951	428
소형트럭용	8	24	89	63	55	113	43
트럭·버스용	23	29	217	108	126	192	95
트랙터용(전륜)	2	1	44	5	4	3	1
트랙터용(후륜)	1	2	13	4	2	2	1
기계장비용	9	26	24	24	9	14	6
모터사이클용	80	95	735	1,470	720	1,372	330
인너튜브	189	226	1,892	1,827	1,309	2,417	890
계	458	655	4,007	4,156	2,906	5,064	1,794

자료 : State Planning Organisation.

5. 타이어 판매조직

유럽에서는 교체용 타이어시장을 독립된 딜러들이 자기의 점포와 창고를 가지고 주도적인 영업활동을 하는 데 비하여 터키에서는 제조업체가 판매권을 준 도매점과 소매상들이 판매를 하고 있다.

BRISA의 경우 Petlas와 같은 제조업체들로부터 독점계약을 한 판매점이 2,500개 정도 되고 여러가지 브랜드를 취급하는 판매점이 2,000개 정도 된다.

BRISA가 생산하는 제품의 브랜드는 Bridgestone과 Lassa이다. Goodyear는 Goodyear와 Fulda 브랜드를 판매하고 Pirelli는 Pirelli와 Ceat 브랜드를 판매하고 있다.

이와같은 판매경향은 점차 바뀌고 있는데, 딜러들은 다양한 종류의 브랜드를 요구하기 시작하였다.

터키시장의 변덕성에 따라 타이어산업의 경기도 변한다. 1990년도는 불황, 1993년도는 호황, 1994년도에는 다시 불황을 겪었다. 이것은 도매상처럼 강한 판매력을 갖고 있으면 살아남고 그렇지 못하면 시장에서 구축된다는 것을 의미한다. 이제 도매상의 위상이 더욱 강화되고 현재 25%의 시장채어를 갖고 있는 독립 딜러들의 판매에

대응하여 체인점이 늘어나는 경향이다.

6. 재생타이어 생산현황

터키 타이어시장에서 재생타이어 생산량은 트럭용 타이어의 20% 정도로 추정된다. 그러나, 재생타이어의 잠재수요는 특히 트럭·버스용 래디알 타이어에 상당히 많다. Pirelli는 Izmit 공장에 재생타이어 사업을 추진하고 있다.

7. 전 망

국내 타이어 수요는 자동차 증가 및 소비자의 구매력에 힘입어 2000년까지 연평균 5~7% 성장할 것으로 보인다. 특히 승용차 부문은 성장잠재력이 클 것으로 예상되는데 그것은 현재 인구 1,000명당 차량보유대수가 46대에 불과하여 세계 평균 87대보다도 훨씬 적은 점이다. 또한 유럽의 평균치인 1,000명당 600대에 비하면 10~12분의 1에 지나지 않기 때문이다. 신차 판매대수는 1995년도 22만 5,000대에서 2000년도에는 약 80만대를 넘을 것으로 추측된다.

그러나 1995년 12월 총선에 이은 정치적인 위기와 정부 조각의 지연에 따라 1996년도의 경제성장은 둔화될지도 모른다. 이와같은 현상은 적어도 1996년도 상반기의 자동차 판매 및 교체용 타이어 수요에 영향을 미치게 될 것이다.

주요 자동차 메이커들은 재고를 줄이기 위하여 1996년도 초기에는 생산량을 줄이지 않으면 안되었다. 1996년 1월 1일 터키가 EU에 가입함에 따라 증가한 수입품은 국내 주요업체들의 시장체어를 잠식할지도 모른다.

신경제정책이 보수적인 것이 될지는 모

르지만 조각이 완료되어 정책운용이 되면 1996년도 하반기부터 성장은 재개될 것이다. 1996년도의 연간 수요증가는 1997년도보다 높지는 않을 것으로 보이는데 하반기의 증가세는 1997년도의 수요촉진을 의미하게 될 것이다.

터키의 자동차 업종의 주기는 비교적 긴 8~10년이 되기 때문에 과거 10년동안의 불황이 장래의 교체용 타이어 시장전망을 밝게 하고 있다. 스틸 벨티드 래디알 타이어 수요와 HR/VR과 같은 고성능 타이어 수요가 늘게 될 것이다.

터키의 Pirelli는 Pirelli그룹의 유럽의 트럭용 타이어 생산본거지인 Torino에 이어 Izmit에 공장을 지어서 트럭용 타이어 생산에 주력할 계획이다.

농업기계용 타이어 수요와 생산량은 향후 수년간 역시 증가할 것으로 예상된다. 그것은 Anatolia의 대규모 농업개발계획의 추진 및 施肥 증가에 따른 것이다.

내수판매수익성은 수출보다 여전히 좋을 것이나 EU가입에 따른 수입품 증가로 내수 수익성은 다소 떨어질 것으로 예상된다. 관세가 철폐되면 제품 수입을 촉진할 것이나 또한 원자재 수입이 유리해질 것이므로 그 영향은 마찬가지로 예상된다.

중기적으로 볼 때 외국의 경쟁업체들은 터키내 판매조직을 강화할 것이며, 내수판매 경쟁은 국내 제조업체의 수익성을 낮추게 될 것이다.

Petlas를 제외하고 터키의 타이어 제조업체들은 이미 유럽의 품질규격에 맞고 어떤 부문에서는 그보다 더 높은 수준이라고 주장하고 있다. 터키의 트럭용 타이어는 불량한 도로조건과 특히 여름철 고온에 견디려면 보다 튼튼하게 만들어져야 할 것이다.

자료 : EIU Rubber Trends 1st quarter 1996.