단신

세계 대형타이어 없어서 못판다

중국에서 수요가 폭주 되고 있는 불도저, 덤프 트럭 등의 중장비차량이 타이어 없이 배달되고 있을 정도로 전세계적으로 대형 타이어의 공급부족 현상이 발생하고 있다.

세계적인 건설장비 업체인 Volvo와 Caterpillar사는 대형 타이어 공급부족으로 인해 자사에서 공급되고 있는 특장차중 타이어 없이 차제만 배달되고 있는 모델이 있음을 밝히며 이런 차량의 경우 추후에 타이어를 배달하거나 고객이 자체적으로 타이어를 구매하여 장착하는 식으로 판매하고 있다고 밝혔다.

이러한 타이어 부족 현상은 중국의 원재료 수요 급증으로 인해 발생한 대부분의 주요 원자재 수요 가격 인상과 더불어 가장 최근에 발생한 문제로 대두되고 있다.

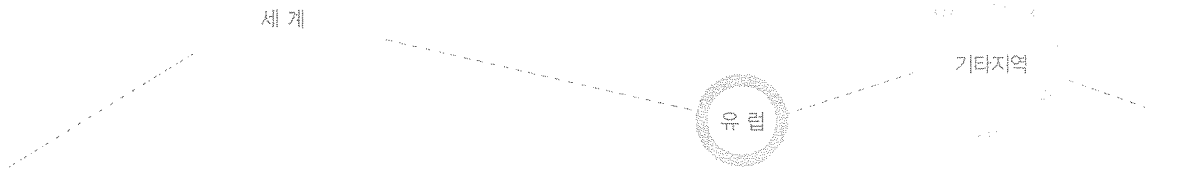
특히 타이어문제는 관련 산업들이 중국의 빠른 성장으로 인한 향후의 충격을 전망하지 못한 상태에서 발생하여 그 여파가 더 큰 것으로 나타났다. 중국의 원자재 수급 필요와 폭주하는 수출은 광산, 항구, 채석, 건설등에 필요한 특장차의 수요를 증가시켰으며 따라서 대형 타이어의 공급이 부수적으로 높아지게 된 것이다.

미쉘린사의 중장비 타이어 비즈니스부문의 Prabhu사장은 수요에 대한 예상 및 계산에 착오가 있었던 것 같다고 설명하며 아무도 이렇게 빠르고 크게 성장할 지는 예상하지 못했다고 언급했다.

이러한 공급부족은 지난해 수요가 급증하면서 스페셜 타이어의 제고가 바닥난후 제조업체들에게 큰 영향을 미치기 시작하였는데 일본의 장비생산업체인 Komatsu는 고객이 원하는 타이어를 제공할 수 없어 매출이 감소되었음을 밝히면서도 타이어없이 배달하고 있지는 않다고 설명했다.

그러나 이보다 더 큰 문제는 타이어 생산량의 증가가 조만간 이루어지지 않을 전망이라는 점이다. 미쉘린이 브라질에 계획하고 있는 2억달러 규모의 공장은 2007년 이후에야 가동될 전망이며 세계최대의 타이어 생산업체인 Goodyear의 경우 생산성 향상을 위한 노력과 더불어 25인치 타이어를 생산하기 위해 제한적으로 자금을 투자할 계획이다. 어떤 제조업체들은 높은수요에 맞추기 위하여 Radial ply 대신에 구형스타일인 Bias ply 타이어를 생산하는 Mothballed 생산라인을 재가동하고 있다.

그러나 생산업체들은 초과수요로 발생하는 가격상승



의 이익을 보고 있는데 Goodyear사는 고무, 오일, 철강 가격등의 원자재 가격 상승 분만큼만 가격을 상승시키겠다고 이야기하고 있으나 미쉘린사는 원자재가격상승분 이상으로 가격을 재조정하겠다고 밝혔 향후 타이어가격의 상승이 예상되고 있다.

〈KOTRA 디트로이트무역관, 05.4.29〉

유럽 타이어 빅메이커 중부유럽에 속속 안착

완성차 메이커들의 중부유럽 생산기지 이전으로 세계적 타이어 메이커들의 동반 진출도 가시화되고 있다. 특히 타이어 제조는 일종의 기간산업으로 투자규모가 매우 크며, 고용창출 효과도 커 중부유럽 국가들도 경쟁적으로 이들의 유치를 위해 안간힘을 쓰고 있는 모습이다.

○ 브리지스톤

일본 최대 타이어 메이커인 '브리지스톤'은 헝가리에 진출한다. 지역은 부다페스트로부터 약 60km 떨어진 타타바냐 지역이다. 투자규모는 1억9,000만유로이며, 오는 2006년 공장 건설을 시작하여 2008년부터 본격적인 래디얼 타이어 생산에 들어간다. 2009년 초에는 일일 8,000개의 타이어 생산이 가능할 것으로 장담한다.

헝가리 공장에서 생산되는 타이어는 주로 승용차와 소형 트럭에 주로 공급된다. 또한 이 공장은 유럽에서 처음으로 자체 생산 시스템인 BIRD(Bridgestone Innovative & Rational Development)를 적용한다. 이는 생산 전 과정과 검사에 이르기까지 전 공정이 완전 자동으로 이루어지는 것이 특징이다.

'브릿지스톤'의 헝가리 공장 진출 발표는 이 기업의 세계 제 51번째 공장이며, 중부유럽에서는 제 2의 공장이 될 것으로 알려져 세계 2위 타이어 메이커로서의 위상을 더욱 공고히 하는 결과를 가져오게 된다.

○ 미쉐린과 콘티넨탈

세계 최대 타이어 메이커인 '미쉐린'도 헝가리 공장에 대한 6,000만 달러 규모의 추가 투자를 진행하고 있다. 올 내에 일일 생산규모를 2,500개로 늘리며, 종업원도 추가로 2-300명을 더 고용한다. '미쉐린'은 지난 1996년 1,600만 달러 투자를 시작으로 헝가리에 진출했으며, 현

재 2,000명의 종업원을 갖고 있다. 주로 트럭이나 버스 등 상용차에 들어가는 타이어를 생산하고 있으며, 농기계용도 생산한다.

'콘티넨탈' 은 이미 헝가리에 3개의 제조 공장과 유통 1개의 거점을 갖고 있으나, 타이어는 현재 생산하지 않고 있다. 2003년에도 16,00만 달러를 추가로 투자하여 자동차 ESP 시스템에 필요한 센서, 고무 호스 등을 생산하고 있다. '콘티넨탈' 의 경우도 헝가리에 타이어 공장을 세우는 것을 지속적으로 고려하고 있는 것으로 파악된다.

※ 한국타이어

'한국타이어' 의 유럽 투자는 중부유럽의 슬로바키아로 귀착되었으며, 자세한 내용은 본지 '해외 타이어업체 동정의 단신' 을 참조바랍니다.

〈KOTRA 부다페스트무역관, 05.5.10〉

유럽 포르투갈 소비자, 피렐리 타이어 선호

포르투갈 자동차 타이어 시장에서 이탈리아 피렐리 타이어 대한 인기도가 미쉐린, 던롭, 브릿지스톤 등과 같은 메이저들을 압도하고 있어 관심을 끌고 있다.

포르투갈 소비자 단체(DECO)와 타이어 소매업체들에 따르면, 175/65 R 14 T 모델의 경우 피렐리(P 300 E)의 소매가격은 45.00~78.54유로로 비교적 중저가에 형성되어 있으나 내구성은 시중에 판매되고 있는 13개 브랜드 최상위를 차지하고 있고, 마른 노면과 젖은 노면에서의 제동성능 등이 매우 우수하다는 평가를 받고 있다.

피렐리에 이어 콘티넨탈(EcoContact 3), 파이어 스톤(F 590 FS) 등도 일반적으로 선호되고 있는 렐리와 품질 차이가 거의 없으나, 가격이 컨티넨탈이 49.00-82.71유로, 화이어 스톤이 47-90.44유로에 형성되어, 가격경쟁력 면에서 다소 뒤지는 것으로 나타났다.

국내 제품(H사의 702)의 경우 굿이어(GT3), 유니 로얄(Rallye 680), 미쉐린(Energy E3 A)등 보다 품질이 뛰어나면서도 가격은 통상 45-68.72유로에 형성되어, 소비자들로부터 호평을 받고 있다.

참고로 한국산 타이어의 대 포르투갈 수출은 지난 2003년도에 전년대비 2% 증가한 360만달러를 기록한 이래, 지난 2004년도에는 무려 63% 증가한 600만달러를 기록했다.

금년 들어서는 3월말 기준으로 전년 동기 대비 22.5% 감소한 112만달러를 기록했으나, 연간 베이스로는 한국산 타이어에 대한 인지도가 높아지고 있고, 품질경쟁력 또한 지속적으로 개선되어 수출 증가세가 이어질 것이라는 것이 현지 딜러들의 일관된 전망이다.

〈KOTRA 리스본 무역관, 05.4.29〉

유럽 세르비아 타이어 시장 급속 확대

세르비아의 타이어 수입시장이 크게 성장하고 있는 것으로 나타났다. 현지 상공회의소 자료에 의하면 타이어 수입이 2004년에 약 5천만달러로 전년대비 44%가 증가했다.

국가별 수입은 EU로부터 수입이 가장 많았고, 폴란드, 러시아, 프랑스, 이탈리아 순서였다. 폴란드로부터 수입이 최근에 급증하고 있는 것은 Bridgestone과 Goodyear사가 생산기지를 폴란드로 옮겨 그곳에서 생산된 제품의 수입이 늘었기 때문이다.

한편 세르비아는 자체 타이어 제조업체를 갖고 있는데 Tigar사와 Trayal사 이다. Tigar사는 이미 민영화가 완료돼 성공적인 수출기업으로 성장했는데, 2004년도 수출실적은 8억유로에 달한다. Tigar 사의 주 수출시장은 영국, 독일, 프랑스, 이탈리아, 독일 등 주로 유럽시장이다. 이 회사는 국내시장에서도 가장 큰 시장점유율을 갖고 있다.

Trayal사는 금년 6월중에 민영화 절차에 들어갈 예정이며, 동사의 2004년 수출실적은 2500만유로였다.

세르비아의 타이어시장은 전 세계 타이어 제품이 모두

진출해 있어 경쟁이 매우 치열하다.국내생산 제품인 Tigar, Trayal 과 함께 수입 브랜드인 Goodyear, Pirelli, Dunlop, Continental, Sava, Michelin, Kleber, Fluda, Bridgestone, Yokohama 그리고 우리나라의 한국 및 금호타이어가 잘 알려져 있다. 체코의 Barum 타이어도 일찍부터 세르비아에서는 매우 잘 알려져 있었다.

한국으로부터 수입은 최근 수년간 증가세를 보여 2003년에는 약 200만달러에 달했으나, 지난해에는 97만달러로 절반으로 줄어들었다. 한국산 타이어의 수입은 주로 주변국을 통해 간접적으로 수입되었는데 최근 수입선을 한국으로부터 직접 수입으로 전환하는 과정에서 거래가 위축됐던 것으로 알려지며 금년에는 다시 정상 수준으로 회복될 것으로 전망된다.

〈KOTRA 베오그라드 무역관 05.5.6〉

유럽 핀란드 기업, 인공지능 타이어와 졸음경보 기술 개발

자동차 바퀴 휠이나 운전석에 설치된 센서가 타이어의 공기압력을 측정하고 운전자의 맥박이나 호흡을 감지하여 타이어의 안전상태나 졸음운전에 대해 음성 메시지나 경보음을 울려주는 신기술이 핀란드 기업 및 국립기술개발청(VTT)에 의해 개발되어 조만간 상용화될 수 있을 것으로 보인다.

정보기술을 이용한 신기술들이 이미 개발되어 사용되는 경우도 있고 일부는 견본 테스트 단계에 있기도 하지만, 이같은 기술들이 자동차 산업에 적용된다면 자동차 안전운행에 획기적인 도움이 될 것으로 기대되고 있다.

노키아 타이어가 EU 차원의 Apollo 프로젝트 내에서 핀란드 국립기술개발청과 공동으로 개발하고 있는 'RoadSnoop Pressure Watch는 신세대 인공지능 타이어의 하나로서, 자동차 바퀴 휠에 센서가 부착돼 타이어 공기압력과 온도를 측정하고 그 결과를 운전자의 리시버에 무선 메시지를 보낸다는 것이다.

여기서 Roadsnoop는 자체 리시버를 가지고 있어서 휴대폰이 필요하지 않으며, 쉽게 자동차에 정착할 수 있고, 타이어 공기압이 떨어지면 불빛이나 소리로 경보를 울린다는 것이다.

이 회사의 기술개발 책임자인 Mr. Jukka Hakanen에 의하면 이러한 타이어 공기압력 모니터링 기술은 최근 수년간 자동차 산업이 개발하려고 했던 3대 기술 중의 하나였으며, 휴대폰으로 타이어 압력상태를 알려주는 신기술 개념은 당초 노키아 타이어가 90년대말에 착안했던 것으로서 이제는 자동차 생산업체가 공장에서 곧바로 장착할 수 있는 차세대 기술 개발에 초점을 맞추고 있다고 밝혔다.

또한 자동차 운전석에 센서를 부착하여 운전자의 자세와 맥박, 호흡 등을 측정하여 운전자의 피로도와 스트레스 상태를 알려줌으로써 자동차 사고를 예방할 수 있는 기술도 핀란드 국립기술개발청과 Emfit라는 핀란드 센서 제조업체에 의해 개발됐다.

이 센서는 얇고 푹신푹신하면서도 질긴 플라스틱 필름으로서 영구 전지가 내장돼 운전자의 자세와 맥박, 호흡, 근육의 긴장도를 신호로 전환하여 측정하고, 졸음운전의 가능성이 있을 경우에는 진동장치나 경보음을 통해 주의를 환기시킨다는 것이다.

〈KOTRA 핀란드무역관, 05.3.30〉

기타지역 아르헨티나 타이어 시장

2002년 평가절하로 인해 아르헨티나 타이어 시장에 많은 변화가 왔다. 다국적 업체인 Goodyear 타이어사는 아르헨티나 현지 공장을 폐쇄하고 브라질로 이전했다. 그리고현지에서 가동 중인 Fate, Pirelli, Bridgestone/Firestone사 등은 평가절하로 가격경쟁력이 커지면서 생산제품을 라틴아메리카, 미국, 유럽으로 수출하는데 집중하여 정작 아르헨 현지 시장에는 물량이 딸려서 수입 타이어가 늘어나는 상황이 연출되고 있다. 현재 아르헨티나 내국산

자동차시장이 회복세를 띠면서 타이어 시장도 함께 회복세를 맞고 있다.

2004년도 현지 타이어 생산은 2003년도 생산량 750만개에서 250만개 늘어난 1천만개 내외로 바이어들은 보고 있다. 현지 타이어 시장에 참가하는 주요 업체들은 Bridgestone/Firestone, Pirelli, Goodyear및 Fate(아르헨 기업) 이다. 이들은 타이어 시장에 뛰어든 역사가 길어 인지도가 높으며, 아르헨 전국에 산재해 있는 유통망을 이용해 모든 소비자들이 쉽게 접근할 수 있는 판매망을 구축해 놓았다.

아르헨티나에서 생산되는 타이어 중 40%(약 4백만개)는 유일한 아르헨 자본 기업인 Fate사가 생산하고 있다. 현재 Fate사는 U$1억불을 투자하여 버스 및 트럭용 타이어 생산설비 공장을 확장하고 있다.

이들 외에 각 판매점을 통해 소매 시장을 공략하기 위한 외국회사 대리점이나 수입 · 공급업체들도 있다. 이런 업체들로는 Guerrini Neumaticos(금호타이어 대리점), Geveco(Dunlop 대리점) 등이 있으며, 이들은 주요 도시(부에노스 아이레스시, 부에노스 아이레스주, 꼬르도바주, 로사리오시)들을 겨냥하고 있다.

지사 형식의 수입회사들로는 Goodyear사와 Michelin사가 있다. 이들은 고가 타이어 시장을 놓고 각축하고 있으며, 모든 자동차에 맞는 제품을 고루 구비하여 판매하고 있다.

이들 외에도 소매상처럼 소비자에게 직접 판매하는 회사들이 있는데 두 종류가 있다. 한 브랜드만 취급하는 독점 대리점(Bridgestone/Firestone, Pirelli, Goodyear)과 Fate, Michelin, 금호, 한국 등 여러 브랜드 제품을 종합 판매하는 상점들이 있다.

〈KOTRA 부에노스아이레스무역관, 05.5.18〉

기타지역 우크라이나, 타이어 수입 큰 폭 증가세

우크라이나에서 자동차 판매량이 큰 폭의 증가세를 보임에 따라 자동차 타이어 시장도 크게 확대되고 있다.

우크라이나에는 노후화된 차량이 많아 새로 등록되는 차량 못지않게 폐차되는 수량도 많기 때문에 자동차 보유대수의 순증가는 3~4%에 불과하다. 하지만 우크라이나는 신차보다 중고차의 수입량이 훨씬 많기 때문에 타이어의 수요는 상대적으로 많은 편이다.

우크라이나 통계위원회의 공식통계에 따르면 우크라이나의 타이어 수입액은 2002년 4800만2000달러, 2003년 6135만4000달러, 2004년 8679만달러로 큰 폭의 증가율(2003년 27.8%, 2004년 41.4%)을 보였다. 그동안 인보이스 금액을 낮춰 신고하는 편법통관이 광범위하게 행해졌음을 감안할 때 이보다 많은 금액의 수입이 이루어졌을 것으로 추정할 수 있다.

미쉐린사의 추산에 따르면 우크라이나 타이어 시장에서 국산품은 연간 530만개가 판매되며, 수입품은 연간 150만개가 판매된다고 한다.

우크라이나 시장에는 세계적 유명브랜드 제품이 거의 다 진출해 있는데 그 중에 가장 많이 팔리고 있는 외국 브랜드는 굿이어(Goodyear), 미쉐린(Michelin), 컨티넨탈(COntinental) , 피렐리(Pirelli), 마타도르(Matador) 등이다. 이 외에 중저가대의 러시아산 타이어도 우크라이나 시장에서 많이 팔리고 있다. 러시아산 타이어는 품질 대비 가격이 양호한 편이어서 서민층에 인기가 있다.

우크라이나 내에도 타이어의 생산업체가 2개가 있다. 대표적인 메이커는 Rosava사인데 승용차용, 트럭용, 버스용 등 다양한 유형의 타이어를 생산하며, 우크라이나 시장의 점유율이 64%에 달하는 것으로 추산되고 있다. 다른 하나의 메이커는 Dneproshina사로서 농업기계용 타이어를 주로 생산하고 있다.

중저가 타이어는 주로 시장을 통해 판매되며, 고가 타이어는 서비스센타를 통해 주로 판매되고 있다. 외국의 타이어 제조업체들은 자사 제품 전문 판매점이나 딜러망을 구축하여 판매를 하는 전략을 선호하나 국내 타이어 제조업체들은 이러한 것에 별로 관심이 없다.

타이어 수입관세는 개당 15유로로 높은 편이기 때문에

수입업체들에게는 큰 장애요인으로 작용할 것이 틀림없다. 러시아에서 타이어 수입관세가 6~7유로임을 감안할 때 우크라이나의 수입관세는 비정상적이라고 할 수 있다. 이 수입관세를 제대로 내면서 통관을 할 경우 우크라이나 시장에서 판매를 하기가 어려웠다.

따라서 거의 대부분의 업체들이 타이어 수입을 할 때 편법통관을 해 왔다. 문제는 편법통관으로 반입되는 타이어는 경쟁을 왜곡할 뿐만 아니라 이러한 타이어는 품질보증 서비스가 제공되지 않는다는 것이다. 하지만 신정부에서 편법통관을 엄중 단속하고 있고, 아울러 모든 품목의 수입관세를 대폭 인하할 것으로 예고를 하고 있기 때문에 앞으로 상황이 크게 달라질 가능성이 있다.

〈KOTRA 우크라이나무역관, 2005.3.3〉

기타지역 리비아 타이어 시장 경쟁 치열

리비아의 민간 부문 활성화 정책 추진 결과로 거리 곳곳에 많은 상점과 회사가 들어서고 있다. 특히 자동차의 수입과 보급이 늘어나면서 자동차 관련 업종의 창업이 눈에 띄게 늘어나고 있는데 이 중 타이어 시장의 성장이 두드러진다.

리비아 통계청은 타이어의2003년 수입금액을 1410만 달러로 발표했으나, 관련 바이어들은 연간 수입 규모를 5000만달러 이상으로 추정하고 있다. 이는 바이어들이 높은 관세를 피하기 위해 제품 수입 시 세관에 제출하는 인보이스 금액을 낮게 신고하기 때문이다.

리비아 정부는 타이어의 관세를30%로 부과하고 있으며, 중고 타이어는 15%의 관세가 부과된다.리비아 유일의 타이어 생산 공장인Aman Tyres & Battery Co.은 연간45만 개의 타이어를 생산할 수 있는 설비를 갖추고 있으나 생산 효율성이 떨어져 현재 설비의 30%정도만 가동되고 있다. 이 회사는 인도네시아에서 원료를 수입, 타이어를 생산하고 있는데 주요 생산품은 트렉터와 같은 농기구 용이고 대부분의 자동차용 타이어 수요는 수입에 의존되고 있다.

프랑스의 미쉐린, 이탈리아의 바렐리, 독일의 콘티넨탈 및 일본의 브릿지스톤이 전체 수입품 시장 점유율의 약 20%를 차지하며 고급품 시장을 형성하고 있으며, 한국의 금호, 한국 타이어와 일본의 요코하마, 스미토모 타이어 등이 중급품 시장을 주도하며 약 60%의 시장 점유율을 보이고 있다. 저급품 시장은 중국, 인도네시아 등에서 수입되는 제품으로 나머지 약 20%의 시장을 차지하고 있다.

유럽 및 일본산 제품의 경우 높은 브랜드 인지도 및 높은 품질로 소비자들이 많이 선호하는 제품이긴 하지만, 중급품 대비 가격이 약 20% 정도 높아 수요가 제한적이다.

반면 한국산 제품의 경우 고급 브랜드라는 평가를 받고 있진 못하지만 가격 대비 품질이 우수하다는 인식이 소비자들에게 자리잡고 있으며, 특히 하절기 고온에 강해 리비아에 적합한 제품으로 평가 받고 있다.

그러나 최근 유럽 및 일본산 고급 브랜드들이 박람회 참가 및 판촉물 배포 등 마케팅 활동을 활발히 전개하면서 시장 확대를 꾀하고 있다. 따라서, 한국의 관련 기업들도 보다 적극적인 마케팅을 펼쳐 시장 고수를 위한 노력을 기울여야 할 필요가 있다.

〈KOTRA 트리폴리무역관 , 05.4.14〉