

轉換期를 맞는 世界 타이어 市場

協會 李 光 宰

◇…世界的 自動車用 타이어業界는 “擴大”나, “撤退”나 하는 두갈래 길에 놓여…◇
 ◇…있다. 過去 世界的으로 손꼽히던 큰 타이어 메이커로는 美國의 Goodyear, …◇
 ◇…Firestone, Goodrich, Uniroyal, General 의 5大 메이커와 프랑스의 Michelin, …◇
 ◇…또 英國·이탈리아의 Dunlop-Pirelli 聯合이었다. 그러나 73年과 78年の 2回…◇
 ◇…에 걸친 石油波動을 겪은 後, 各社의 타이어 事業에 대한 計劃이 첫째, 끝…◇
 ◇…까지 主要生産品種으로 事業을 계속 擴大한다. 둘째, 점차 타이어로부터 撤…◇
 ◇…退한다는 두 方向으로 흐르고 있다. Radial 타이어의 生産對備遲延에다 世界…◇
 ◇…의인 不況이 겹쳐 撤退하는 方向을 택하고 있는 企業이 나타나고 있으므로…◇
 ◇…世界的으로 타이어 市場이 再編成되는 實情에 있다. ……………〈編輯者註〉…◇

1. 主要 타이어 메이커의 動向

世界 主要 타이어 메이커들은 現在 企業을 계속 “擴大”하느냐 아니면 “撤退”하느냐 하는 相反된 두 길을 擇하고 있다. 이와같은 現象은 過去 두 차례에 걸친 石油波動으로 인한 不況과 Radial化의 進展에 따른 것으로 해석된다.

石油波動으로 인한 不況으로 특히 유럽, 美國에 있어서 自動車産業이 不振하게 되었고, 이에 따라 타이어 需要가 減少되는 등 타이어 産業에 영향이 온 것이다. 또 유럽에서는 東歐製品の 低價流入이 市況을 惡化시키게 되자 各社의 採算性이 현저히 惡化되고 말았다. 美國에 있어서도 이와같은 現象외에 Radial化의 對備策遲延과 Bias 設備의 過剩으로 인한 收益惡化 및 Radial 타이어의 回收問題(品質不良으로 타이어 回收) 등이 加重되어 차츰 이와같은 轉換期를 맞이한 것 같다.

이러한 原因으로 歐美 타이어 業界에서는 生産·販賣面의 合理化가 불가피하였으며, 不必要 生産設備의 廢棄, 工場閉鎖, 一時歸休 등이 最近

2~3年間に 계속되어 왔다.

유럽에서는 西獨의 Phoenix 社, Metzeler 社가 각각 79年, 78年에 自動車 타이어에서 撤退하였으며, 其外에 Goodyear를 除外한 美國 타이어 企業들은 Uniroyal이 英國, 프랑스, 西獨, 벨기에의 工場을 Continental에 賣却하는 등 거의 撤退했다고 하여도 過言이 아닌 狀態에 있다고 한다.

그러므로 유럽 市場에서는 1960年代에 美國 企業들이 유럽으로 進出해오던 樣相과는 全然 相反된 現象에 있다. 거의 3分の 1의 市場占有率을 가진 Michelin과 Pirelli, Continental, Goodyear, Dunlop 및 Firestone 등이 現在의 主要 메이커라 할 수 있다. Michelin 以外の 市場占有率을 보면, Pirelli가 15% 정도, Continental이 12%, Goodyear가 11% 정도이며 Dunlop은 未詳, Firestone은 5% 以下로 보인다. 또 1971年 以後 계속된 Dunlop과 Pirelli의 提携도 81年末로 끝나게 되었으므로 유럽 타이어 業界는 아직도 계속 紛糾될 것같은 狀況에 있다.

한편, 美國, 캐나다의 타이어 메이커의 動向을 보면 Radial 타이어의 對備策遲延으로 Goodyear

를 除外한 各社들이 모두 어려운 局面에 접어들고 있을 뿐 아니라 過剩設備로 되어 있는 Bias 타이어의 生産設備를 中心으로 工場閉鎖가 계속되고 있다. 그리고 Radial化의 遲延과 石油波動으로 인한 不況으로 自動車産業이 不振하고, 또 輸入自動車の 增加 등으로 타이어 메이커의 業績이 점차 惡化되어 가고 있다.

1978년에 Firestone이 赤字를 본데 이어 79년에는 Uniroyal이 赤字를 냈으며, 80년에는 Firestone, Uniroyal이 다같이 赤字를 보았다. 그 原因으로는 주로 需要不振과 Radial化의 遲延, 또 勞動生産性的 低下, 國際競爭力의 弱化 등을 들 수 있다.

이와같은 影響으로 Goodrich社에서는 타이어 部門에 있어서는 交換用 타이어에만 專念하고 新車用 타이어에서는 撤退한다고 表明하고 있을 뿐 아니라 타이어 部門에 대한 投資까지 抑制할 기미를 보이고 있다. 同社에서는 現在 타이어 部門이 43%, 化學製品(PVC, 樹脂 등) 33%, 工業用製品 25%의 比率로 되어 있으나, 5年後에는 化學製品 40%, 타이어 部門 30%로 할 計劃으로, 日本의 橫濱 고무에 대한 設立 以後의 投資도 今年末까지 全面的으로 讓渡할 豫定이라고 한다.

또 Firestone社는 이미 美國內의 6개 工場을 閉鎖하고 또 海外의 7개 工場을 閉鎖하기로 되어 있으며, 타이어 品質不良으로 인한 回收問題로 經營惡化의 改善策을 세우고 있는 등 심각한 狀況에 있다. 그러나 多年間의 蓄積技術과 販賣力 등의 底力으로 앞으로 回復될 가능성은 充分할 것이라고 한다. Uniroyal社와 General社에 있어서도 타이어 部門의 採算性惡化로 타이어로부터 離脫될 조짐이 보이고 있다.

이러한 渦中에서도 注目되는 것은 Michelin社이다. Michelin은 Radial 타이어의 開發 메이커로서의 優位性を 發揮, 現在 프랑스에 10개 工場, 其他 유럽 地域에 18개 工場을 가지고 있으며, EC에서의 市場占有率이 78년에 37%에 達하고 있다고 한다.

이러한 Michelin이 드디어 1975년에는 美國으로 進出하였으며, Greenville(S.C州)工場에 이어

Dothan(Ala.州)工場 및 Spartanburg(S.C州)工場이 稼動되고 있다. 앞으로 또 3개 工場을 더 建設하여 총 6개 工場으로 할 計劃이라고 한다. 그러나 現實적으로 보아 美國 進出이 곤란한 時期에 直面하여 難航이 계속되고 있는 것 같다.

이밖에 또하나의 注目되는 사실은 東歐 메이커의 低價 타이어들이 流入되어 世界 各地에서 市況의 混亂을 惹起시키고 있다는 것이다.

2. 轉換期를 맞은 世界 타이어 業界

歷史的인 一大轉換期를 맞이하고 있는 世界 타이어 業界의 動向을 綜合해 보면 다음과 같다.

① 美國企業들의 유럽으로부터의 撤退: Uniroyal이 유럽 工場을 Continental에 賣却하는 한편, Firestone도 스위스, 英國, 스웨덴에서 工場을 閉鎖하였다. 또 Goodrich와 General은 이미 76年 以前에 完全撤退하고 말았다. 따라서 남아 있는 것은 Goodyear와 Firestone이나, Firestone도 멀지 않아 全面的으로 撤退할 것으로 보므로 結局 Goodyear 1社만이 남게 될 것으로 豫測된다.

② 유럽 타이어 市場의 再編: 위에서 說明한 바와 같이 美國 企業들의 撤退와 더불어 西獨의 Phoenix와 Metzeler의 타이어가 撤退하는 한편, Continental은 Uniroyal의 工場을 買收하는 등 擴大해나가고 있는 실정이다.

最大의 市場占有率을 가진 Michelin은 毅然히 壓倒的인 強勢를 보이고 있다. 또 Dunlop·Pirell의 提携가 81年末을 期하여 끝나게 되었다.

③ 美國 企業들의 타이어 離脫: 타이어 部門의 採算性惡化로 Goodrich와 Uniroyal은 縮少시킬 計劃이라고 表明하고 있다. 그리고 Firestone과 General은 不明한 상황이므로 오직 擴大路線을 完全히 擇하고 있는 企業으로는 Goodyear 뿐이다.

④ Michelin, Bridgestone의 攻勢: Michelin은 이미 美國 進出으로써 攻勢를 取하고 있는 한편, 앞으로도 계속 擴大戰略을 세우고 있어 앞날의 歸趨가 注目되고 있다. 또 日本의 Bridgestone도

濠洲工場에 이어 美國 進出을 計劃하고 있다.

⑤ 東歐 메이커의 進出: 東歐 타이어 메이커에서는 低賃勞動力으로 인한 低價의 타이어를 점차 世界 타이어 市場으로 擴大해나가는 傾向

이므로 이것도 역시 世界 타이어 市場에 混亂을 야기시킬 하나의 要因이 되지 않을까 생각된다.

(코스報知, 81. 7. 13)

1980年, 世界 타이어 메이커의 타이어 賣出額 랭킹

80年	메이커名	타이어 賣出額		前年比(%)		타이어 賣出比率(%)		
		80年	構成比(%)	79年	80	79	80	79
		(100萬달러)						
1	Michelin	6,650	22.1	5,370	23.8	35.6	86.0	86.0
2	Goodyear	{5,710 7,016}	19.0	{5,376 6,861}	{6.2 2.3}	{11.7 8.7}	{67.6 83.1}	{65.3 83.3}
3	Firestone	{3,250 3,840}	10.8	4,144	▲7.3	5.6	{67.0 79.2}	78.4
4	Bridgestone	2,245	7.5	1,960	14.5	11.6	75.0	73.8
5	Pirelli	1,950	6.5	3,290	—	—	—	—
6	Dunlop	1,680	5.6		—	—	—	—
7	Continental	{1,165 1,201}	3.9	859	39.8	53.7	{65.8 69.0}	60.0
8	Goodrich	{1,160 1,294}	3.8	1,296	▲0.2	5.8	{37.7 42.0}	43.4
9	Uniroyal	{1,035 1,117}	3.4	1,359	▲17.8	▲13.7	{45.0 48.6}	52.8
10	General	{885 981}	2.9	1,062	▲7.6	9.3	{40.0 44.2}	46.2
11	Yokohama	850	2.8	736	15.5	9.0	76.3	73.8
12	Sumitomo	{530 626}	1.8	507	23.5	16.6	82.3	80.6
13	Toyo	{445 586}	1.5	492	19.1	23.9	68.2	66.3
14	Semperit	400	1.3					
15	Armstrong	400	1.3	394	1.5	4.5	100	100
16	Cooper	{245 324}	0.8	283	14.5	8.8	100	100
	小計	28,600	95.0					
	其他	1,500	5.0					
	合計	30,100	100.0					

資料: 美國 "Merrill lynch社"의 "International Research" 및 各社의 Annual report.

註: ① Michelin社의 타이어 賣出額은 80年 同社의 新製 타이어 賣出額比率(Merrill lynch社 推定值) 86%를 기준하여 79年에도 86%로 算出하였음.

② Goodyear社의 上端數字는 新製 타이어·튜브이고, 下端數字는 타이어 關聯用品까지 包含된 것.

③ Firestone, Goodrich, Uniroyal, General 各社의 上端數字는 Merrill lynch社의 新製 타이어 賣出額 推定值이고, 下端數字는 各社의 Annual Report에 의한 것으로 타이어 關聯用品까지 包含된 것.

④ Continental의 上端數字는 Merrill lynch社의 推定值이고, 下端數字는 타이어 部門 比率에서 逆算한 推定值임.

⑤ Sumitomo, Toyo의 上端數字는 Merrill lynch社의 推定值이고, 下端數字는 連結決算으로 BS, Yokohama와 같은 換率로 算出한 것(79年=218.34円/\$, 80年=225.73円/\$).