

멕시코 타이어 産業

協 會 李 源 善

1. 序 論

멕시코의 타이어産業은 國內 고무産業에서 5분의 4를 차지하고 있다. 따라서 여기서는 멕시코의 乘用車 및 트럭·버스用 타이어産業 및 市場에 대해서 살펴보기로 한다.

멕시코 타이어産業은 1982年末부터 自動車産業의 不況으로 新車用 타이어販賣가 不振하였지만 그래도 大部分의 다른 産業에 比해서는 비교적 不況의 影響을 많이 받지 않은 産業이다. 멕시코 타이어産業은 한마디로 自給自足하는 상태로서 輸出 및 輸入이 거의 없는 실정이다. 멕시코의 經濟企劃院(the Mexican Ministry of Planning and the Budget)에 따르면 1982년에 타이어部門의 總賣出額이 멕시코 總고무製品産業 賣出額의 80%를 占有하였으며, 1980年과 81年에도 이와 비슷한 水準이었다.

2. 經濟的인 背景

멕시코의 經濟는 1982年까지의 몇年間은 石油 輸出에 따른 收入增加와 經濟開發計劃에 따라 急激히 成長하였다. 1978~1981年 사이에 物價 上昇率은 平均 23.7%로 낮았으며, 實質 GDP 成長率은 年平均 8.5%였다. 이 期間 동안에 멕시코는 中南美 國家 중에서 2번째로 外債가 많은 國家가 되었다. 또한 1982년에는 世界的으로 石油價格이 떨어져서 멕시코는 經濟적으로

回復하기 어려운 國家 중의 하나가 되었다. 처음 數年間 GDP 成長率이 계속 떨어지기 시작하여 最近에는 더 많이 떨어질 것(約 6~7%)으로 보고 있다.

멕시코는 經濟不況으로 需要가 急激히 줄어들고 있다. 멕시코는 1983년에 IMF가 金融支援條件으로 提示한 몇가지 經濟運用指針을 部分的으로 施行하였다. 同指針에는 멕시코가 外債를 얼마나 償還할 수 있는지 그 一定金額의 外貨를 保有하여야 된다는 것도 있다. 한편 國內에서는 物價가 계속 上昇하여 官民의 需要가 다 같이 급격히 떨어지고 있다. 이러한 物價上昇으로 需要者들에 대한 商品販賣에도 어려움이 많았고 특히 自動車産業에는 致命的인 影響을 주었다. 멕시코에 있는 모든 工場들의 稼働率은 50%以下였고, 大部分의 멕시코 産業이 不況을 免치 못하였다.

3. 自動車 産業

(1) 83年度 自動車生産 激減

1982년까지 멕시코의 自動車産業은 계속 增設하여 1978년에는 384,000臺, 1981년에는 59만 7,000臺를 生産하였다(表 1). 그러나 1982년에는 生産量이 급격히 떨어져 473,000臺 밖에 되지 않았다. 1983년에는 또 生産量이 더욱 減少되어 自動車業界의 資料에 의하면 260,000臺로 되어 있어 1981年度の 半에 不過하였다.

멕시코 自動車 生産台數 및 保有台數

(表 1)

(1978~1983)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983 (推)
生産臺數 (1,000臺)	384	444	490	597	473	270
乗用車	243	280	303	355	301	190
트럭·버스	141	164	187	242	172	80
保有臺數*(100萬臺)	4.7	5.3	5.8	6.5	6.8	7.0
乗用車	3.4	3.8	4.2	4.7	4.9	5.0
트럭·버스	1.3	1.5	1.6	1.8	1.9	2.0

註：* 年末基準

資料：Asociacion Mexicana de la Industria Automotriz 및 타이어業界 推定

乗用車部門에서는 個人所得의 減少와 信用販賣의 어려움 및 官需車輛의 注文激減 등으로 많은 어려움을 겪고 있으며, 트럭·버스 部門에서도 모든 經濟活動이 鈍化됨에 따라 車主들의 運賃競争이 심하여 운임이 떨어지고 또한 車主들이 車를 갖지 않고 處分하려고 하고 있기 때문에 더욱 심한 苦戰을 겪고 있다.

(2) 自動車保有台數의 增加

自動車の 生産量은 減少하였지만 保有臺數는 1978~1981年 사이에 급격히 增加되어 1981年末에는 總 650萬臺에 달했다. 82年에도 自動車生産이 많이 減少되었지만, 83년에는 廢車臺數가 급격히 줄어들어서 自動車生産이 더욱 減少되었다.

現在 멕시코에는 約 500萬臺의 乗用車가 運行되고 있으며, 특히 멕시코市에는 總車輛臺數의 約 半정도(트럭·버스의 約 ¼을 더해서)가 集中되어 있다.

4. 原資材 供給

(1) 合成 고무

타이어産業의 原資材인 合成고무는 國營石油會社 Petroleos Mexicanos 의 子會社인 Hules Mexicanos 에서 生産(總需要量の 80%) 供給하고 있으며, 카본블랙은 Negros Mexicanos에서 生産供給하고 있다. 最近에는 原資材輸入이 許可制로 制限되었고 또 輸入原資材를 國產原資

멕시코의 고무 供給*

(表 2)

(單位：1,000톤)

	1978	1979	1980	1981	1982
天然 고무					
輸入量	43	53	55	58	45
合成 고무					
生産量	80	84	91	105	115
輸出量	2	2	2	2	2
輸入量	21	23	24	27	24
國內供給	99	105	113	130	137
總供給量*	142	158	168	188	182

註：* 國內 天然고무 生産統計는 未詳이므로 除外되었음.

資料：IRSG

材로 代替使用하기 때문에 國產原資材의 使用量이 增加되었다. 한편 合成고무 製造會社인 Hules Mexicanos 에서는 合成고무 需要量이 늘어남에 따라 生産量을 급격히 增加시키고 있지만, 1983年初에는 타이어業界에 合成고무의 不足現象까지 나타나게 되었다.

合成고무 生産量은 1979~1982년에 꾸준히 增加되었으며(表 2), 특히 1982년에는 不景氣인 데도 合成고무 生産은 계속 增加되었다. 한편 天然고무 및 合成고무의 輸入量은 줄어들었으며, 新고무(天然고무 및 合成고무)의 總供給量(國內 產 天然고무는 除外)도 1981년에 비해 3% 정도 감소되었다. 또 82年度 合成고무 輸入量은 合成고무 總供給量의 18%를 차지했다.

(2) 天然 고무

고무 原資材 중에서 2/3이 天然고무이고, 또 天然고무의 90%가 東南아시아(주로 말레이시아, 인도네시아)로부터 輸入되고 있다. 타이어 業界에서 사용하는 天然고무 중에서 約10%(年産 約1,000톤)는 멕시코의 Chiapas와 Vera Cruz 州 고무農園에서 生産된 것이다. 1982年度 멕시코의 總고무 輸入量은 總고무(天然고무, 合成고무) 需要量의 約35%이다.

5. 타이어 産業

(1) 生産 動向

멕시코의 타이어 生産量 및 輸出入量에 대한 政府의 公式的인 統計는 타이어 業界에서 信賴하지 않고 있으며 또 거기에는 小型트럭用 타이어와 大型트럭·버스用 타이어를 區分하지도 않았다. 따라서 타이어 業界에서는 自體調査로 評價하는 慣例를 취하고 있다.

自動車타이어 總生産量이 1981년에는 840萬本이었으나, 1982년에는 980萬本으로 增加하였다. 82년에 生産量이 급격히 增加한 것은 과거에도 經驗한 것과 같이 트럭·버스用 타이어가 많이 增加했기 때문이다. 그러나 1983년에는 1~9月까지의 타이어 總生産量이 82年 同期(1~9月) 對比 約8% 減少되었다.

政府의 公式統計에서는 알 수 없으나, 타이어 業界에서 調査한 바에 따르면 트럭·버스用 타이어 生産量 중에서 約65%는 小型트럭用 타이어이고 35%가 大型 트럭·버스用 타이어로 나타났다. 이러한 生産比率는 지난 數年 동안에 걸쳐 지금까지 變化되지 않았다. 現在 멕시코의 타이어

在庫量은 最高水準에 와있다. 타이어 製造會社에서는 在庫를 가장 낮은 水準(예컨대, 1982年 販賣量의 約4~5%)으로 維持해갈려고 하지만, 現在에는 타이어 需要가 많이 줄어들어서 在庫가 많아졌다. 또한 타이어 販賣店들의 在庫도 실제로 중요한 것이다.

멕시코의 타이어工場 稼動率은 1982년에 83~88%였으나, 最近에는 73~75%로 떨어졌다. 그러나 이와같은 稼動率도 멕시코의 大部分의 其他 産業分野에서는 부러울 정도로 보고 있는 실정이다.

(2) Radial 타이어의 比重

最近에 生産되는 乘用車用 타이어는 37%가 Steel Radial 타이어이고 48%가 Textile Radial 타이어, 15%가 Bias 타이어이다. 1980년에는 乘用車用타이어에서 Bias 타이어의 生産量이 47%였으나, 1981년에는 28%, 1982년에는 21%로 점차 줄어들었다. Radial 타이어 生産이 增加함에 따라 Textile Radial 타이어가 많이 生産되고 있지만, Steel Radial 타이어의 生産도 增加하고 있다.

1983년에는 小型트럭·버스用 타이어 生産에서 87%가 Bias 타이어이고 13%가 Radial 타이어이다. 最近에는 트럭·버스用 타이어를 少量 Steel Radial 타이어로 生産하고 있으나, 大部分은 Bias 타이어이다. Euzkadi 會社에서 Radial 타이어 生産設備投資를 한데 이어, Firestone 과 Goodyear-Oxe 에서도 곧 트럭·버스用 Steel Radial 타이어를 生産하게 될 것으로 보인다.

(3) 再生 타이어

再生타이어의 生産量은 正確히는 알 수 없으

멕시코의 타이어 生産量

(表 3)

(單位: 100萬本)

	1978	1979	1980	1981	1982	1982 1~9月	1983 1~9月
乘用車用 타이어	5.0	4.6	5.2	4.9	5.5	4.0	3.7
트럭·버스用타이어	2.9	3.1	3.5	3.5	4.3	3.4	3.1
計	7.9	7.7	8.7	8.4	9.8	7.4	6.8

資料: Secretaria de Programacion y Presupuesto, Boletin Mensual de Informacion Estadistica.

멕시코의 新製타이어 輸出入實績

(表 4) (1979~1982) (單位: 1,000本)

	1979	1980	1981	1982
輸 入 量	450	470	2,050	580
輸 出 量	120	2	1	7
純輸入量	330	468	2,049	573

資料: 타이어業界推定

나, 멕시코에는 再生타이어의 生産量이 相當히 많은 것으로 알고 있다. 新製 타이어 메이커에서도 再生타이어의 生産量을 推定하지 못하고 있다. 멕시코에는 100個 以上の 조그만한 作業場만 갖고 있는 再生타이어 會社가 있으며, 이런 會社들은 높은 税金 및 自己들의 會社에 대한 外部干涉 등에 대한 情報漏泄을 싫어하고 있다.

트럭·버스用 再生타이어의 生産量은 年間 400萬本이나 되며, 乘用車用 再生타이어도 約 120~140萬本으로 보고 있다. 再生타이어 生産量은 現在와 같은 不況인 경우에는 더욱 增加될 것으로 보인다.

6. 타이어 輸出入動向

(1) 輸出入 統計

멕시코의 精確한 타이어 輸出入 統計資料는 惝惝乎 惝惝乎 구할 수가 없다. 1982年까지도 타이어 輸出入에 대한 멕시코 政府의 統計는 噸數 및 金額面으로만 나타났고 數量(本數)面으로는 表示되지 않았다. 1982년에는 타이어 輸出入 統計가 數量面으로 표시되었으나, 이 統計는 타이어業界의 資料와는 너무나 差가 많아 나타내지 않았다. 어쨌든 新製타이어, 再生타이어, 古타이어 등에 대한 政府의 統計資料는 混亂만 가져오므로 여기서는 타이어業界에서 推定한 統計資料를 사용하였다.

(2) 輸 入 現 況

最近에 와서는 輸出이 輸入보다 더 重要한 위치를 차지했지만 慣例적으로는 輸入이 輸出보

다 더 重要視되어 왔다. 1979~1982년에 輸入量은(輸入量이 急増된 1981年은 除外) 每年 約 50萬本 内外(表 4)로서 總販賣量의 約 4~5%에 不過하였다. 81년에 輸入量이 急激히 增加한 것은 멕시코 타이어會社들이 43日間이나 스트라이크를 했기 때문이다. 1982年末부터는 멕시코 政府의 輸出入政策의 變更으로 輸入量이 조금 減少되었다.

멕시코에서는 現在 輸入許可를 받는 것이 매우 困難 뿐만 아니라, 1982年 12월에 peso貨의 平價切下로 換率이 不利하게 되어 輸入타이어의 價格이 너무나 비싸게 되었다. 멕시코는 1981년까지는 日本 및 유럽의 타이어 메이커(Bridgestone, Yokohama, Sumitomo, Michelin, Dunlop, Pirelli)들로부터 輸入하였으나, 지금은 거의 美國으로부터 輸入하고 있다.

(3) 輸 出 現 況

1980~1982年사이에 멕시코의 타이어 輸出은 內需用타이어 때문에 實質적으로 많지 않았다. 그러나 最近에는 특히 換率關係로 멕시코의 輸出用타이어가 싸게 評價되고 있으므로 타이어會社들은 輸出市場을 많이 擴大시키고 있다. 業界에 의하면 특히 美國, 온두라스, 베네수엘라, 아르헨티나 등으로부터 注文이 갑자기 增加하고 있다고 한다. 1983年の 타이어 總輸出은 10萬本에 달할 것이고 84년에는 더욱 增加될 것으로 展望된다.

7. 國內 타이어 市場

(1) 乘用車用 타이어市場

멕시코의 年度別 타이어 國內需要量, 輸出入量 및 在庫量의 推定이 타이어會社에 따라 다르다. 그러나 이들 資料를 綜合하게 되면 상당히 精確한 統計資料를 얻을 수 있다. 1982年 乘用車用 타이어의 國內 總需要量은 610萬本으로 1981年の 670萬本보다 9%나 떨어졌으며(表 5). 1983년에는 540萬本으로 11% 以上 減少될 것으로 보인다.

乗用車用 新製타이어市場 및 타이어交換率

〈表 5〉 (1978~1983)

(單位: 100萬本)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983 (推)
新車用 타이어	1.4	1.3	1.6	1.7	1.3	0.9
交換用 타이어	4.1	4.3	4.6	5.0	4.8	4.5
計	5.5	5.6	6.2	6.7	6.1	5.4
타이어 交換率*(本)	1.21	1.13	1.10	1.06	0.98	0.91

註: * 年間 乗用車 1 臺當 交換用 타이어 購入數量
 資料: 타이어業界推定

乗用車用 新製타이어 種類別 販賣比率

〈表 6〉 (1980~1983)

(%)

	1980	1981	1982	1983 (推)
Bias 타이어	30	26	18	18
Radial 타이어	70	74	82	82
Steel Radial	36	40	47	47
Textile Radial	34	34	35	35
計	100	100	100	100

資料: 타이어業界推定

1981年 이후에는 新車用 및 交換用 타이어 需要가 다같이 줄어들었다. 즉, 1982~1983년에는 乗用車 生産量이 減少되어 자연히 新車用 乗用車타이어의 需要가 줄어들었고, 또 經濟不況으로 타이어의 交換率도 더욱 減少되고, 1980년부터는 乗用車타이어의 Radial化가 급격히 증가되는 한편 乗用車의 年間平均運行距離까지 줄어들어(1981년에는 年間平均運行距離가 3萬km였으나, 1983년에는 2.5萬km로 推定) 交換用타이어의 需要도 줄어들었다. 1982~1983년에는 交換用 타이어의 需要가 더욱 減少되어 北部國境地帶에서는 타이어會社들이 타이어 販賣를 더 增加시킬 수가 없었다. 멕시코는 輸入規制와 不利한 換率關係로, 주로 美國으로부터 들어오는 輸入 타이어를 사용하던 이 地域도 앞으로는 더 이상 늘어나지는 않을 것으로 보인다.

(2) 交換用 타이어의 交換率

1978~1982年 사이에 乗用車의 保有臺數가 增加되어 交換用타이어의 需要가 늘어났다. 그러나 同期間에 年間 乗用車 1 臺當 交換用타이어

의 購入量, 즉 타이어 交換率은 1978年 1.21本에서 1982년에는 0.98本으로 約 1/3 減少되었다. 이와같이 交換用타이어의 交換率이 1982年까지 계속 줄어든 것은 乗用車用 Steel Radial 타이어의 급격한 生産增加와 Textile Radial 타이어의 品質向上 및 道路面의 整備 등 때문이라고 볼 수 있다. 1982~1983年 사이에 自動車의 平均運行距離가 減少되었고 購賣力도 떨어졌다. 또 1983년에는 타이어 交換率도 0.91까지 떨어져 1978年 對比 約 25% 減少될 것으로 豫測된다.

(3) Radial 타이어의 展望

멕시코의 乗用車用타이어市場에서는 지난 몇 年間은 Radial 타이어의 需要가 많이 增加되었다. 1980년에는 Bias 타이어가 總販賣量 중에서 30%를 占했으나 1983년에는 18%로 떨어졌다(表 6). Textile Radial 타이어는 1980年 이후 계속 總販賣量 중에서 1/3을 약간 上廻하고 있으며, Steel Radial 타이어는 1980년부터 Bias 타이어 販賣가 減少된 量만큼 계속 增加되었다. 그러나 1983년에는 個人所得이 줄어들어서 Radial타이어의 成長이 一時的으로 멈추게 되었다.

멕시코에서는 Bias 타이어가 Radial 타이어보다 約 19~20% 정도 低廉하기 때문에 타이어 需要者들은 Radial 타이어보다 Bias 타이어가 短期的으로 보아서도 比較的 價格이 싼 것으로 알고 있다. 멕시코의 自動車製造會社들까지도 83年에 Steel Radial 타이어보다 價格이 싼 Textile Radial 타이어를 많이 購入하고 있다고 말하고 있어, Steel Radial 타이어의 販賣增加가

일시적으로 주춤하고 있는 경향이다.

(4) 트럭·버스용 타이어市場

1982년에 트럭·버스용 타이어의 國內需要量은 總 450萬本으로서 1978년에 比하면 45% 增加되었다(表 7). 이와같이 트럭·버스용 타이어가 增加하게 된 것은 트럭·버스의 保有臺數가 늘어나고(表 1) 또한 新車用 타이어의 需要가 增加되었기 때문이다. 1983년에는 乘用車 部門에서와 같이 트럭·버스 部門에서도 車輛生産의 減少와 經濟不況으로 인한 物動量減少로 車輛稼働率이 低下되어 트럭·버스용 타이어 需要가 줄어들 것으로 예상되므로 83年度의 販賣量은 380萬本에 不過할 것으로 推定되는데, 이것은 트럭·버스용 타이어 販賣가 不振했던 1982年보다도 16%나 減少된 것이다(乘用車用 타이어에서는 82年 對比 約 12% 減少).

실제로는 트럭·버스용 타이어보다는 小型트럭용 타이어가 重要하나 正確한 統計資料가 없으므로 트럭·버스용 타이어 販賣 中에서 60~65%를 小型트럭용 타이어로 推定하고 있다.

(5) 再生 타이어

再生타이어의 生産量은 실제적으로 相當量이 될 것으로 알고 있지만 正確한 判斷은 매우 어렵다. 總交換用 타이어市場에서 乘用車用 再生

타이어의 販賣量이 1982년에는 約 120~140萬本으로 約 20%를 차지한 것으로 보인다. 新製타이어 메이커에서는 價格을 引下하면서까지 再生타이어의 成長을 막으려고 했으나, 經濟不況이 심했던 1983年에도 豫想한대로 再生타이어의 販賣量은 더욱 增加되었다. 특히 트럭·버스용 再生타이어가 많이 販賣되고 있다. 타이어業界의 推定으로는 일반적으로 古타이어를 2~3번이나 再生하고 있는 것으로 알고 있다. 특히 멕시코의 트럭·버스용 타이어는 멕시코의 道路條件에 맞게끔 設計되어 있으므로 再生하기에도 쉽다. 트럭·버스용 再生타이어의 販賣量은 交換用 新製타이어의 販賣量 350~400萬本과 거의 같은 큰 比重을 차지하고 있다.

멕시코의 農機械用 타이어 市場은 트럭·버스용 타이어 市場에 比해서는 아주 작다(表 8). 1982년에 農機械用 新製타이어의 販賣量은 總 15萬本인데 이 中에서 約 5萬本이 新車용으로 販賣되었다. 1981년에 販賣量이 最高에 달했으며, 最近에는 不況으로 12萬本까지 떨어질 것으로 豫想된다. 그리고 그밖에는 別다른 市場規模의 變動은 없을 것으로 보인다.

8. 타이어 流通構造

멕시코의 타이어 販賣網은 都賣商, 官許서비

트럭·버스용 新製타이어市場

(表 7) (1978~1983)

(單位: 100萬本)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983(推)
新車用 타이어	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	0.3
交換用 타이어	2.5	2.8	3.2	3.8	3.8	3.5
計	3.1	3.4	3.8	4.4	4.5	3.8

資料: 타이어業界推定

農機械用 新製타이어市場

(表 8) (1978~1983)

(單位: 1,000本)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983(推)
新車用 타이어	60	50	50	50	50	30
交換用 타이어	100	110	105	130	100	90
計	160	160	155	180	150	120

資料: 타이어業界推定

스店, 小賣商 등 3가지로 크게 나눌 수 있다 (表 9). 이들 販賣商들은 主要타이어 메이커들과 直接聯關되어 있으며, 總販賣網의 大部分을 占하고 있다. 現在 멕시코에는 230個의 타이어 都賣商이 있으며, 이 都賣商들은 또 다른 販賣商들에게 대하여 小賣도 하고 있다. 타이어 會社에서 볼 때에는 官許 서비스店이 小賣商들보다도 모든 타이어의 브랜드 이미지를 심어주고 또 타이어 需要者들을 끌어들이는 데 重要한 역할을 하고 있기 때문에 이들 서비스店이 매우 重要한 販賣商이다. 멕시코에는 現在 이와같은 서비스店이 917個나 있으며 이 중에서 半 정도는 Goodyear-Oxe 와 Euzkadi 그룹에 속하고 있다. 또 2, 130個의 小賣商들이 타이어 販賣를 하고 있으며 또 이들의 大多數는 販賣施設 뿐만 아니라 타이어를 修理 및 再生하는 作業場도 가지고 있다.

9. 타이어業體 現況

(1) 概 要

멕시코에는 1983年 現在 6個의 新製 타이어 메이커가 있는데, 이 중에서 4個社는 美國會社들의 큰 子會社들이고, 또 하나는 조그마한 子會社이며 나머지 한 會社가 멕시코의 會社이다.

業界의 新製타이어 總賣出額은 1981년에 約 9 億달러 (Mex \$ 225억)였으나, 1982년에는 8 億달러 (Mex \$ 450억)로 떨어졌으며, 타이어業

界의 總從業員은 1980년에 10, 570名이었으나, 1982년에는 約 12, 000名으로 늘어났고, 이 중에서 約 3, 500名은 管理職이다. 타이어 生産能力은 現在 1, 200萬本이며, 이 중에서 約 70%(840萬本)는 乘用車用타이어 生産能力이고, 나머지 30%(360萬本)는 트럭·버스用타이어 生産能力이다. 이와같은 타이어 生産能力은 1979年の 900萬本에서부터 계속 成長된 것이다.

1981年 타이어業界는 심한 勞動爭議로 高 통을 받았는데, 고무 勞動組合이 Pemex 地方에서 2 번째로 강했다. 그후부터는 멕시코의 經濟 不安으로 勞使協議가 잘 이루어졌다.

最近에는 또 Leon 地方에 再生用트레드를 生産하는 Herstal SA de CV 라는 會社가 또 하나 設立되었는데, 同社에서는 Avon Tire and Rubber 社로부터 再生타이어 製造技術을 導入 하였으며, 멀지않아 곧 新製타이어 市場을 浸透하려고 하고 있다. 同社는 멕시코 政府에서 管理하는 最近에 생긴 國營企業體이다.

멕시코에는 작은 再生타이어業體들이 100個 이상이나 全國에 散在해 있는데, 再生技術이 不安하여 멕시코의 主要타이어 메이커들로부터 技術支援을 받고 있으며, 또 再生用 트레드도 이들 타이어 메이커들로부터 購入하고 있다.

1983年 멕시코 타이어市場에서 總賣出額의 約 60%는 Goodyear-Oxo 와 Euzkadi 2個社에서 차지하고 있으며, Uniroyal 과 General Popo 까지 합하면 (4個社) 總賣出額의 90%를 占有 하게 된다 (表 10). 타이어 會社別 市場占有率은

멕시코 主要 타이어메이커의 販賣網

(表 9) (1983)

區分 타이어會社	都 賣 商	서비스店	小 賣 商
Goodyear-Oxo	58	215	530
Uniroyal	40	162	320
Euzkadi	58	235	520
General Popo	43	170	390
El Centenario	31	135	370
計	230	917	2, 130

資料 : 타이어業界 推定

타이어 메이커別 新製타이어 市場占有率

(表 10) (1981~1983) (賣出額比率 : %)

메 이 커 名	1981	1982	1983
Goodyear-Oxo	32	31	31
Euzkadi	30	30	30
Uniroyal	13	15	17
General Popo	16	13	13
El Centenario	9	9	8
Tornel	—	2	2
計	100	100	100

資料 : 타이어業界 推定

다소 變하기는 했지만, 이와같은 現況이 1981年 이후로는 變하지 않았다. 表 10에서 알 수 있는 바와 같이 General Popo에서 市場占有率 이 조금 떨어진 반면에 Uniroyal에서 조금 增加하였으며, 또 Tornel社에서 市場을 조금 밖 에 차지하지 못하였다.

Goodyear-Oxo社에서는 總타이어賣出額에서 1/3을 차지하고 있으며 지금까지 最強의 地位를 維持하고 있다. Uniroyal社에서는, 일반적으로 카탈로그 등 冊字宣傳은 大部分의 會社들이 다 하고 있기 때문에 需要者들의 本能에 직접 호소 하는 販促活動을 대대적으로 전개하여 많은 成果를 보았으며, 最近에는 다른 會社에서도 이 러한 活動을 전개하기 시작했다. 또한 Uniroyal은 需要者들의 要求에 부응하기 위한 "Techni-centro"라는 서비스網의 이미지를 完全히 改善 시킴으로써 많은 이득을 보고 있다.

(2) 新車用 및 交換用 타이어市場

타이어 會社들이 推定하고 있는 新車用 및 交換用타이어市場 占有率에는 약간의 差異는 있으나 一致된 內容으로 나타나고 있다. 新車用타이어市場의 展望은 自動車 메이커와의 販賣契約의 갑작스런 變動과 景氣展望의 不確實 등으로 대단히 예측하기 어려운 일이다. 乘用車 및 트럭·버스의 新車用타이어市場에서는 Goodyear-Oxo가 約35%나 차지하여 市場을 主導하고 있으며, 두번째로는 BF Goodrich-Euzkadi가 約25%, 3번째는 Uniroyal이 約20%를 각각 占

有하고 있다(表 11). Uniroyal은 좋은 價格條件을 提示하고 적극적인 販促活動을 계속 전개 하여 新車用타이어 販賣를 增加시키고 있다. 타이어 메이커 6個社 중에서 오직 Tornel社 만 이 新車用타이어를 供給하지 않고 있다.

農機械用 新車用타이어市場은 Euzkadi社가 約55%를 차지하고 있고, 다음 Goodyear-Oxo가 約40%, Firestone이 5% 정도 차지하고 있다.

交換用타이어市場에서는 乘用車用타이어에서 Goodyear가 約1/3을 차지하여 市場을 主導하고 있으며, 트럭·버스用타이어에서도 約1/3 占有하고 있다(表 12). 또 Goodyear는 Steel Radial 타이어部門에서도 40%以上을 占有하여 단 연 先頭를 지키고 있다. 2번째로는 Euzkadi가 交換用 乘用車타이어市場에서 約1/4을 차지 하였고, 트럭·버스用 交換用타이어에서는 30%를 차지하였다. 3번째는 Uniroyal로서 新車用 타이어市場에서와 같이 交換用市場에서도 販促 活動으로 市場占有率이 增加되었다. 다음 4位는 General Popo이고, 5位는 El Centenario 이다. 그리고 交換用타이어市場에서 各社마다 乘用車用타이어와 트럭·버스用타이어의 販賣比 重은 거의 비슷하게 나타났다.

農機械用 交換用타이어市場은 Euzkadi가 51~52%의 市場占有率로 1位이고, 2位는 Goodyear-Oxo(同45%), 3位는 Firestone 이다.

메이커別 交換用新製타이어市場占有率

〈表 12〉

	1983年 賣出額比率(%)	
	乘用車用 타이어	트럭·버스用 타이어
Goodyear-Oxo	31	32
Euzkadi	26	30
Uniroyal	21	12
General Popo	13	15
El Centenario	8	8
Tornel	1	3
計	100	100

資料：타이어業界推定

메이커別 新車用타이어市場占有率

〈表 11〉 (乘用車用 및 트럭·버스用)

	1983年總賣出額比率(%)
Goodyear-Oxo	35
Euzkadi	25
Uniroyal	20
General Popo	10
El Centenario	10
Tornel	—
計	100

資料：타이어業界推定

(3) 業體別現況

① Goodyear-Oxo SA

Goodyear-Oxo 社는 1932년에 設立된 會社(후에 美國의 Goodyear 社에서 買入)로서 멕시코에서 가장 큰 타이어 및 고무製造會社이며, 從業員은 約 3,100名 정도이다. 同社의 主工場은 멕시코州의 Cuautitlan 에 있으며, 멕시코의 總타이어 生産能力의 約 $\frac{1}{3}$ 을 차지하고 있다. 同社의 賣出額은 1981년에 約 80억 Mex 달러이고, 82년에는 인플레이션의 影響으로 120억 Mex 달러로 크게 增加된 것으로 推定되었다. Goodyear-Oxo 에서는 타이어 및 튜브 以外에도 고무 Flooring, 벨트, 고무接着劑 및 포장用 고무필름 등도 製造하고 있다. 또한 最近에는 美國의 Goodyear 社가 Radial타이어를 生産하기 위하여 同社에 1억달러를 投資하였다.

② Euzkadi SA

Euzkadi 社는 1936년에 設立되었으며, 株式의 35%는 美國의 BF Goodrich 가 所有하고, 나머지 65%는 멕시코의 民間株主들이 所有하고 있다. 즉, 同社는 멕시코의 民間資本으로 운영되는 멕시코에서 가장 큰 타이어 및 고무製品 製造會社이다. 1982年 純賣出額은 約 98억4,400萬 Mex 달러였으며, 純利益은 4억4,800萬 Mex 달러였다. 同社 그룹의 總從業員은 1978년에 2,768名, 1981년에는 3,662名, 1982년에는 3,693名이었다.

Euzkadi는 멕시코에서 3개의 큰 工場을 가지고 있는데, 이들 工場은 멕시코州의 San Juan Ixhuatepec (Tlanepantla), Distrito Federal(멕시코市), Jalisco 州의 El Salto(現在 增設中)에 있다. 同社는 타이어 以外에도 고무포장제품, 産業用콘베이어벨트, 고무 Flooring 등을 製造하고 있다.

③ Uniroyal SA

美國의 Uniroyal 社에서 出資한 會社로서 1982년에 賣出額은 約 60억 Mex 달러였고, 1983年の 賣出額은 인플레이션 關係로 約 120억 Mex 달러로 增加될 것으로 豫想되고 있다. 1983年 同社의 從業員은 總 1,222名이었고, 다른 타이어

會社와 마찬가지로 82會計年度에는 純利益이 떨어졌다.

Uniroyal SA는 멕시코에서 2個工場을 가지고 있는데, 그 중 Distrito Federal에 있는 工場에서는 乘用車用 및 大小型트럭·버스用 Bias타이어를 生産하고 있으며, 또 하나의 Queretaro 工場에서는 Radial타이어를 生産하고 있다. 또 同社에서는 2個의 化學製品 製造工場과 自轉車用 타이어를 製造하는 Industrias Queretaras 子會社를 運營하고 있다.

④ El Centenario SA

美國 Firestone 社의 子會社로서 1949년에 Ultrallantas SA de CV로 設立되었다. 타이어 生産能力은 年間 約 120萬本이며, Firestone 및 Siglo 브랜드를 生産하고 있다. 同社의 工場은 Distrito Federal 과 Morelos 州의 Cuernavaca 에 있으며, 賣出額은 1982/1983會計年度에 61억 5,290萬 Mex 달러이다. 從業員은 1983年初에 總 1,365名이다.

⑤ General Popo SA

株式의 76%를 美國의 General타이어가 所有하고 있으며, 1932년에 設立되었다. 1982年 賣出額은 約 46억 Mex 달러였다. 同社 從業員은 1,800名이고, San Luis Potosi와 Distrito Federal에 2個工場을 가지고 있으며, General Popo, Dual Acero, Striker, Sprint Jet 등 브랜드로 生産하고 있다.

⑥ Tornel SA

아주 작은 타이어會社로서 賣出額은 約 4억 Mex 달러이다. 同社는 Distrito Federal에 3個의 조그마한 工場을 가지고 있으며, 주로 交換用 트럭·버스 타이어를 生産하고 있다.

10. 타이어 産業 展望

멕시코는 現在 심한 經濟不況으로 모든 産業分野에서 어려움을 당하고 있으며, 앞으로도 더 계속될 것 같다. 1983년에는 實質的인 GDP가 7% 정도 떨어질 것 같고, 또 1984년에는 3% 더 떨어질 것으로 예상되므로 멕시코의 經濟安定은 1985年 이후가 될 것으로 보이며 그때부터

멕시코의 自動車 生産台數 및 保有台數 展望

〈表 13〉 (1983~1987)

	1983	1984	1987
生産臺數(1,000臺)	270	300	480
乗用車	190	200	300
트럭·버스	80	100	180
保有臺數(100萬臺)	7.0	7.2	8.1
乗用車	5.0	5.1	5.7
트럭·버스	2.0	2.1	2.4

資料 : EIU 推定

는 차츰 GDP 成長이 增加될 것으로 보인다. 85년까지는 民需나 官需가 다같이 조금씩이라도 減少될 것 같다. 타이어 消費量은 世界의 油價動向에 따라 크게 달라지겠지만 멕시코에서는 石油價格이 引上될수록 有利함은 틀림없다.

(1) 自動車産業 展望

自動車産業은 1983년이 最惡의 한해가 될 것이고, 1984~1985년에 가서는 自動車의 新規需要보다는 交換用車輛의 需要가 늘어날 것으로 보아 自動車生産이 조금씩은 增加될 것으로 보고 있다(表 13). 1985년 이후로는 工場稼働率은 계속 增加하겠지만, 1987년의 生産量이 1980年水準을 下廻할 것 같으며, 또 最高生産記録이었던 1981年 實績보다는 더욱 많이 떨어질 것으로 예상된다(表 1). 그러나 新車用타이어의 需要는 계속 增加될 것이므로 타이어業界로서는 반가운 일이다. 그리고 멕시코의 自動車保有臺數도 계속 늘어날 것으로 보고 있지만, 1983~1987년의 增加率은 1978~1982年 增加率의 約 1/2 정도 밖에 되지 않을 것으로 豫想된다. 이와같은 自動車保有臺數의 增加率은 部分的으로는 廢車率보다도 적을지 모르지만 어쨌든 타이어業界로서는 좋은 일이다.

(2) 타이어 需給展望

멕시코의 타이어産業展望은 앞으로의 政府의 輸入政策과 輸出展望에 달려 있다. 일반적으로 멕시코에서 新製타이어의 販賣量은 비록 緩慢한 增加趨勢이나 늘어날 것으로 보고 있다. 1987년에는 新製타이어의 總販賣量이 約 1,040萬本에

新製타이어 生産 및 販賣 展望

〈表 14〉 (1983~1987) (單位 : 100萬本)

	1983	1984	1987
生産量	9.0	9.6	9.7
乗用車用타이어	5.0	5.5	5.5
트럭·버스用타이어	4.0	4.1	4.2
販賣量	9.2	9.5	10.4
乗用車用타이어	5.4	5.5	5.8
트럭·버스用타이어	3.8	4.0	4.6

資料 : EIU 推定

이를 것으로 보고 있으며, 이 중에서 約 44%는 트럭·버스用 타이어가 될 것이다(表 14).

乗用車用 新製타이어의 販賣가 每年 조금씩 增加될 것으로 보는데, 그것은 車輛保有臺數의 漸進的인 增加와 新車用타이어需要의 緩慢한 回復勢에 있다고 볼 수 있다. 그리고 멕시코에서는 Radial 타이어의 需要가 계속 늘어나고 油價問題로 自動車의 運行距離가 줄어들고 있으며 또 그밖의 車輛維持費 등을 조정하고 있으므로 交換用타이어의 販賣量은 점차 줄어들 것으로 豫測된다. 그러나 트럭·버스用 타이어 販賣量은 同車輛의 保有臺數增加와 新車用타이어의 需要增加 및 景氣回復, 貨物輸送量增加 등으로 每年 늘어날 것으로 보인다. 한편 멕시코 타이어市場에는 再生타이어가 相當量 占하고 있으나, 新製타이어 메이커들이 타이어 價格을 引下시켜 再生타이어 販賣를 部分的으로 억제시키고 있다.

(3) 타이어 生産 및 輸出入動向

멕시코의 타이어 總生産量은 1983년에 約 900萬本(1982년에는 980萬本)으로 떨어질 것으로 예상되나, 1984년에는 많이 增加될 것으로 보이며 그후 1986년까지도 서서히 늘어날 것으로 展望된다. 이것은 앞으로의 輸出展望이 좋아질 것으로 보고 있기 때문이다. 즉, 輸出面에서는 82年 12월에 斷行한 平價切下로 1983년에는 재미를 보았고, 1983~1984년까지도 輸出은 계속 增加될 것으로 보이나, 그 후부터는 또 멕시코의 높은 인플레이션 관계로 떨어질 것으로 豫測되고 있다. …………… 〈p.19에 계속〉

北美地域이나 아시아 先進國에 있어서는 트럭·버스의 廢車를 자주 遲延시킴으로써 1980년에는 平均壽命이 높아졌으나, 1980年代에는 平均壽命이 다소 감소되고 廢車臺數가 많이 增加될 것으로 보아 1980년의 높았던 平均壽命은 어느정도 平準化될 것이다.

新規登錄臺數의 展望은 부분적이거나 廢車臺

數의 영향을 받고 있다. 大部分의 地域에서 自動車保有臺數가 크게 늘어나지 않고 있는 것은 新規登錄臺數가 낮거나 또는 줄고 있기 때문이다. 이와같은 現象은 특히 大洋洲, 유럽, 中南美 및 南아시아 地域에서 나타나고 있다. 그러나 北美, 東아시아, 아프리카 地域에서는 成長 展望이 밝다. (다음 號에 계속)

☆

☆

☆

... <p.35의 계속>

⊕ 東歐圈諸國에 대해서는 어떠한지?

⊕ 가끔 이 地域에서는 주로 英國 및 西獨으로의 輸出이 急増되고 있는 것을 알고 있을 것이다. 그 理由는 오직 그들 나라에서 永久的인 基盤을 구축하려는 것이 아니라, 外貨獲得에 있는 것 같다.

⊕ 타이어 産業의 다음 不況은 어느 時期로 보는지?

⊕ 現在 타이어 産業은 대단히 上昇一路에 있으며, 다음 危機를 豫測하기는 困難하다. 1984年은 健全한 해로 보이나 1985년에 대해서는 이미 疑問視되고 있다.

⊕ 世界の 타이어 産業은 過剩生産能力의 問題를 克服하였는지?

⊕ 美國에서는 稼動率이 90%이고, 어떤 사이에 있어서는 타이어가 不足한 狀態이며, 過剩生産能力의 問題는 없어졌다고 본다. 유럽에서는 Dunlop 이 清算함으로써 過剩生産能力이 多少 削減된데 불과하다. 유럽에서는 稼動率이 現在에도 80%를 下廻하고 있는 것으로 안다. 유럽 메이커가 적어도 1個社 더 타이어市場을 떠나게 된다면 누구에게도 좋아질 것으로 생각한다. 日本은 回復期에 있으며 심각한 過剩生産能力의 問題는 없다. (Modern Tire Dealer 1月號)

... <p.52의 계속>

1983年 타이어 生産量은 타이어 메이커 및 販賣商들의 在庫量 때문에 販賣量보다는 약간 낮을 것으로 보인다. 멕시코 政府는 以前까지의 구조적인 貿易赤字를 조정하기 위하여 經濟政策을 再評價하고 또 輸出市場을 多邊化하기 위하여 1985년까지는 계속 輸入을 制限시킬 것으로 보인다. 그러나 이와같은 政策變動으로 生産量이 많이 增加될 것으로는 보이지 않으며, 輸入도 需要關係로 多少는 이루어질 것으로 예상된다.

1983年 이후로는 Steel Radial타이어의 長點 때문에 그 生産量이 每年 增加되어 멕시코의 乘

用車用타이어市場에서는 Radial타이어의 占有率이 늘어나고 있다. 現在 新工場建設이나 工場增設에는 거의 投資를 하지 않고 있으나, Steel Radial타이어 生産工場에는 大部分 投資를 하고 있다.

工場稼動率이 1986~1987년까지는 增加되겠지만, 1984年 이후는 新規生産能力擴張은 거의 없을 것이며(어떤 既存施設은 그때가서 完成되는 것도 있음), 앞으로 있을 變化는 다만 技術習得 문제인 것 같다. 그리고 1987년까지는 生産能力이 과잉상태이므로, 工場稼動率은 계속 낮을 것으로 보인다. (Rubber Trends, 1983 No. 4)