

86年度 美國 타이어産業 展望

協會 李 光 宰

本稿는 美國 타이어 業界의 85年度 現況分析과 86年度 展望에 대해서, 美國 타이어 産業의 專門誌인 “Modern Tire Dealer”와 타이어産業 專門分析家인 Saul Ludwig* 氏와의 年例 인터뷰 內容을 要約整理한 것이다.

* “Modern Tire Dealer”誌에 定期的으로 “市場 리포트”를 寄稿하고 있으며, 또 年例의인 인터뷰를 하고 있다. 現在 Roulston & Co. (Ohio 州 Cleveland)의 調査擔當 副社長.



[Saul Ludwig]

MTD: 1985年度 타이어産業은 어떻게 보시는지요?

Ludwig: 85年度 타이어産業은 年初에 생각했던 것보다도 多少 못한 것 같다. 타이어 輸入量은 年間 계속 늘어났고, 더구나 85年 중반기부터는 달러貨의 弱勢에도 不拘하고 타이어 輸入量은 계속 늘어났다. 뿐만 아니라, 全般的으로 交換用타이어의 需要가 떨어져서 美國 타이어 메이커들은 더욱 어려움을 겪게 되었다. 따라서 工場稼働率이 떨어지고 또 價格도 低下되어, 거의 大部分의 타이어 會社들은 특수한 타이어를 除外하고는 85年度の 經營收支가 84年보다 못할 것 같다.

MTD: 美國 타이어메이커들의 全般的인 實態는 어떠한지요?

Ludwig: 모든 타이어 메이커들은 投資에 비해 收益性이 계속 低調하여 大部分의 타이어 會社들은 앞으로 계속 生産性向上을 위하여 施設의 合理化(生産能力을 증임)와 原價節減을 強力히 推進하고 있다.

MTD: 85年度 타이어業界에서 가장 큰 일이었다고 볼 수 있는 것은 무엇일까요?

Ludwig: 本人이 생각하기는, 1985년에는 타이어 會社들이 무엇보다도 먼저 原價節減을 하기 위해서는 오직 工場經營뿐만 아니라 全般的인 價格構造를 檢討해야 된다고 보아, 엄밀한 企業診斷을 하기 시작했으며, 그 結果 85년에는 타이어 業界에서 失職된 사람들이 5000名이나 되었다는 사실이다. 물론 그것은 어려운 일이었지만 重大한 決斷이었다고 생각하며, 또한 그렇게 함으로써 앞으로의 展望은 점차 좋아질 것으로 본다.

MTD: 85年度에 出荷된 타이어를 車種別 新車用, 交換用으로 分類한 統計資料는?

Ludwig: 이번 인터뷰 當時까지는 85年度 타이어 出荷 實績統計가 마감되지 않았다. 그러나 本人의 最適推定으로는 乘用車用타이어 出荷量이 新車用 5,500萬個, 交換用 1억3,950萬個이

고, 트럭·버스용타이어 出荷量은 新車用 750萬個, 交換用 約 3,100萬個였다. 85年 타이어總出荷量은 84年對比 約 1% 減少되었으며, 오직 乘用車 新車用타이어만은 많이 늘어났다.

MTD: 타이어産業은 過剩施設이라고 말씀하셨는데, 85年度 業界 狀況은 어떻했는지요?

Ludwig: 84年度에는 工場稼働率이, 週 5日稼働을 100%로 基準한다면, 103%였으나, 85년에는 100%以下로 떨어졌다. 그러나 어떤 工場에서는 週 7日稼働을 100%로 基準하고 있으므로 만일 이것을 감안한다면, 84年の 工場稼働率은 89%이고, 85年은 84%이다.

MTD: 이러한 趨勢는 좋은 傾向이라고 볼 수 있는지요?

Ludwig: 이와같이 工場이 週 7日稼働을 하게 되는 것은 매우 重要한 일이라고 볼 수 있다. 왜냐하면, 週 5日 生産에서 週 7日 生産으로 擴大되면 그 工場의 固定間接費는 늘어나겠지만, 타이어의 平均 生産單價는 줄어들기 때문이다.

MTD: 85年度 타이어産業에 대한 經濟的인 影響은 어떠했는지요?

Ludwig: 85年度 GNP 成長率은 緩慢하여 約 2.5%에 不過하나, 타이어産業에서는 그 끝자리 數에도 들어가지 못한 것 같다. 本人이 생각하기로는 85年度 타이어産業에 대한 經濟的인 與件은 좋았다고 보나, 다른 要因들로 인해서 當初豫想보다도 賣出額이 意外로 期待에 어긋나게 되었다. 예전대, 84년에는 메이커로부터 商人(dealer)들에게 出荷된 量이 많아서 商人들의 在庫量이 많았기 때문에, 85년에는 그들이 販賣한 量만큼만 購入하게 되어 메이커들의 販賣量은 줄어들게 되었다. 만약 85年 타이어 需要를 小賣基準으로 본다면, 84年보다는 多少 늘어난 것으로 생각한다.

MTD: 84年度 乘用車 交換用타이어의 出荷量이 1억 4,400萬個인데, 이 數値는 正確한지요?

Ludwig: RMA 나 本人의 資料로는 다같이 1억 4,460萬個였는데, 그 數値는 의심할 것이 없다. 그러나, 그 중에서 約 500萬個는 消費되지 않고 在庫로 남게 된 것 같다. 그러므로 84年度에는 出荷量이 실제 消費量보다는 많았다.

MTD: 85年初에 業界의 統合으로 美國에서 6個工場이 閉鎖될 것이라고 豫言했는데, 그 結果는?

Ludwig: 本人이 지난 5월에 6個工場이 閉鎖될 것이라고 豫見했으나, 現在 4個工場이 閉鎖되었다. 그러나 아직도 실제로는 2個以上の 工場이 더 閉鎖될 것으로 보이는데, 需要에 맞는 最適生産能力으로 본다면 아마 4個工場은 더 閉鎖될 것으로 본다.

MTD: 業界에서 發表한 것을 眞實로 보는지요? 다시말하면, 그들이 실제로 工場을 閉鎖하는데는 多少의 高충이 있을 것으로 보이는데?

Ludwig: 閉鎖될 것으로 보고 있는 工場은 BF Goodrich의 2個工場, Firestone 과 General의 各 1個工場인데, 그들이 閉鎖하는 것은 100% 決定的인 일이다. 만일 購買者가 나타나서 同工場에서 利益을 볼 수 있다면, 당연히 이 會社들은 틀림없이 同工場을 売却하겠지만, 그들이 同工場을 閉鎖하기로 決定했을 때는 이 工場의 타이어 生産稼働은 끝나는 것이다. 따라서 이들 빌딩은 結局 어떤 다른 工業用途로 売却되겠지만, 앞으로 이들 工場에서 다시 타이어를 生産하는 것은 별로 重要視되지 않는다.

MTD: 85年度 新車用타이어 出荷에서 어떤 특이한 일은 없었는지요?

Ludwig: 本人이 알기로는 性能爲主의 타이어 需要傾向이 지속되고 있는 것 외에는 별로 주목할만한 일은 없었다. 그리고 新車用타이어 需要者들은 그들의 전반적인 需給計劃에서 品質面을 더욱 重要視하고 있는 것으로 안다. 따라서 앞으로는 新車用타이어 需要者들의 評價에 따라 供給이 달라질 수도 있을 것이다.

MTD: 最近 新車用타이어의 價格變動은 豫想되지 않는지요?

Ludwig: 新車用타이어의 價格은 항상 初여름에 策定되어 그 해의 모든 모델에 대해서 確定시키게 된다. 86年型 타이어 價格은 약간 떨어질 것으로 예상되나, 87年型타이어 價格에 대해서는 自信있게 말하기는 아직 이른 것 같다. 그러나 現在의 原資材, 勞使問題 및 生産性 등의 추세로 보아 引上될 것 같지는 않다.

MTD: 그러면 交換用타이어 價格 展望은?

Ludwig: 交換用타이어의 價格은 1985년에 約 5% 정도 떨어졌는데, 86년에는 더 떨어질 것으로 예상된다. 그러나 꼭 그렇게 된다고 말할 수는 없다. 만일 美國 타이어 業體들이 輸入타이어의 市場占有率을 탈환하고자 한다면, 그 유일한 方法은 그들의 價格을 올리지 않고 내리는 길 밖에 없다. 그렇게 하자면 적어도 價格引下만큼은 原價節減을 하여야 하고, 또 더욱 生産性을 높여서 비록 타이어 價格은 내려야 하겠지만 利潤이 보다 많이 나도록 하여야 한다.

MTD: 86年度 타이어 輸入動向은 어떻게 보시는지요?

Ludwig: 1985年度에는 乘用車用타이어의 總輸入量은 예상대로 約 3,300萬個로 推算되어 84년의 3,000萬個에서 10% 늘어난 것인데, 이 중 約 15%는 機會를 틈타서 暗市場으로 輸入된 것이다. 달러貨의 弱勢로 輸入製品의 그만큼 量은 暗去來될 수 있다. 나머지 85%의 輸入타이어는 美國會社 및 많은 外國商社들에 의해서 輸入되고 있다. 美國의 市場 구조로 보아 달러貨가 5~10% 정도 떨어졌다고 하여 타이어 輸入이 中止되지는 않을 것이며, 달러貨의 價値가 크게 떨어지지 않는 이상 타이어 輸入은 계속될 것이다. 86年度 타이어 輸入量도 85년 보다는 약간 늘어날 것으로 예상된다.

MTD: 타이어 業界에서는 市場에서 말하는 "Performance tire"(高性能 타이어)와 "All season tire"(全天候 타이어)에 希望을 두고 있는데, 어떠한지요?

Ludwig: 本人이 보기에 高性能 타이어는 90년까지 總賣出額의 約 20% 정도로 피크를 이룰 것 같고, 全天候 타이어는 계속 成長할 것 같다. 일반적으로 需要者들은 全天候 타이어를 選好하고 있으며, 또 全天候 타이어의 人氣가 떨어질 것으로는 예상되지 않는다.

MTD: 지난 해에 말씀하신 바에 의하면 美國 市場에서는 輸入 타이어의 販賣比率는 84년이 피크를 찍었다고 하였는데, 그 豫見은 옳다고 보는지요?

Ludwig: 84년에는 美國의 交換用 乘用車타이

어 市場에서 輸入타이어의 賣出額이 總賣出額의 21%를 차지하였고, 85년에는 24%를 차지하여 豫測이 맞지 않았는데, 그것은 美國 타이어 메이커들의 原價節減이 速成될 것이라는 過大評價와 또 85年 上半期에는 달러貨가 豫想外로 強勢였기 때문이라고 생각한다. 그리고 86年度 展望으로는 輸入 타이어가 多少 늘어날 것으로 보아 美國市場의 26%를 차지할 것으로 豫想된다. 그러나 86年末까지는 美國 타이어메이커들은 工場利益과 모든 經費節減으로 輸入타이어와 競争할 수 있도록 타이어 價格을 引下할 수 있게 되어야 할 것이다.

MTD: 만일 Saul 氏가 타이어會社의 最高責任者들과 조용히 앉아서 그들의 全般的인 經營面에 대해서 改善策을 助言할 수 있는 機會가 있다면?

Ludwig: 本人 생각으로는 어떤 會社들은 아직도 生産能力을 더 줄이든가 또는 非能率的인 工場은 閉鎖해야 될 것으로 본다. 한편 工場의 合理化를 이룩하여 더욱 더 原價節減을 할 수 있는 좋은 機會도 있을 것이다. 특히 研究開發에 力點을 두어 工場을 더욱 自動化하고 原資材 研究에 힘쓰며, 또 生産性 및 品質向上에 계속 注力하여야 한다. 85年度에는 例外的으로 間接費節減에 적극 注力한 것 같으나, 과연 間接費가 그 이상으로 節減될 수 있을지는 의문이다. 만일 85年 1月을 基準한다면 타이어 個當 原價를 15% 정도까지 줄일 수 있는 機會가 있었다. 85년에 만일 그러한 原價 節減을 하였더라면, 個當 約 8%까지는 原價節減이 되어 일단 충분하였을 것으로 보이며, 또 앞으로는 그 以上으로 原價를 줄일 수 있는 機會가 계속 있을 것으로 본다.

MTD: 85年 國內 타이어 메이커 중에서는 어느 會社가 치밀한 計劃下에 가장 좋은 일을 했는지 各社別 85年度 主要實績을 살펴보기로 하지요.

Ludwig: 먼저 Goodyear 社부터 살펴보면, 85年 Goodyear는 自動化 및 플러머 研究를 통한 原資材의 原價節減으로 生産費를 줄일 目的으로 研究開發部門에 注力하였다. 同社는 85년에

生産能力을 줄이거나, 工場을 閉鎖하는 일은 없었다.

MTD: Goodyear는 販賣網을 매우 擴張하고 있는데, 이러한 傾向이 앞으로도 계속되리라고 보는지요?

Ludwig: 그렇습니다. Goodyear는 會社 直營 小賣店을 더욱 擴大할 예정인 것 같습니다. 그러나 그들은 주로 그들의 販賣網이 脆弱한 市場에만 늘릴 계획이고, 좋은 商人關係를 해칠 생각은 없는 것이다. 商人들과의 友好關係는 長期的으로 더욱 지속되기를 바라고 있다.

MTD: 다음에 BF Goodrich社는 어떤지요?

Ludwig: BF Goodrich는 그들의 타이어事業을 改善시키기 위하여 가장 눈부신 活動을 하였다. 1985년에 BF Goodrich는 2個工場 閉鎖, 小賣店販賣 및 從業員의 全般的인 減員 등을 發表하였다. 이러한 措置로 Goodrich의 타이어 個當 原價는 상당히 節減될 것이며, 따라서 86년에는 타이어事業의 收益性이 더욱 向上될 것으로 보인다.

MTD: Goodrich가 高性能 타이어의 生産으로 競爭力을 維持할 것으로 보는지요?

Ludwig: Goodrich는 T/A 高性能 타이어를 開發하여 많은 實績을 올렸으며, 특히 交換用 타이어 市場에서의 競爭力 維持에 많은 努力을 계속 傾注시키고 있다. T/A는 어떠한 祕法을 開發하였기 때문에 많은 高性能 타이어의 競爭에서도 T/A의 유일한 地位를 뺏기는 어려울 것이다. 또한 Goodrich는 個人브랜드 事業을 적극적으로 추진하고 있으며, 또 顧客들에 의하면 BFG는 서비스事業에서도 많은 일을 하고 있다고 한다.

MTD: 1986年度 Firestone社의 展望은 어떤한지요?

Ludwig: 1985년에 Firestone은 1개 工場을 閉鎖하고 또 다른 한 工場에서는 乘用車用 타이어 生産을 中斷한다고 하였다. 또 타이어 事業部, 製造部門 및 販賣·서비스分野 등 전반적으로 職員을 減員시켰다. 그래서 Firestone은 販賣網을 擴張하기 위하여 小賣店을 強化하고 있는데, 특히, 86년에 시작한 小賣店들의 販促活

動을 加速시킬 것으로 보인다. 同社는 또 85년에 生産性을 向上시켜서 86년에는 상당한 收支 改善을 이룩할 수 있을 것이다.

MTD: General 타이어社에 대해서는?

Ludwig: General은 85년에 1個 타이어工場을 閉鎖하고 그 生産能力을 1986년에 다른 3個의 乘用車用타이어工場으로 移管시킬 것이라고 發表하였다. 同社는 間接費節減에서도 다른 會社들과 같이 두드러진 措置를 取하지 않고 있으며, 또 다른 競爭會社들과 같이 多様な 市場確保의 補強보다는 계속 製品의 多邊化에 크게 置重하고 있다. General은 특히 工場閉鎖로 原價 節減이 實現되면, 앞으로는 現在의 利益보다는 높은 收益을 올릴 수 있는 좋은 勞動契約을 가지고 있다.

MTD: Michelin에 대해서는 어떻게 보십니까?

Ludwig: Michelin은 既存販賣網으로 賣出額을 올리려고 많은 努力을 하고 있고, 販賣網을 넓힐 생각은 없는 것 같다. 同社는 마케팅 戰略에서 매우 좋은 活路를 開拓하고 있으며, 특히 “baby” 캠페인은 매우 效果의이었다고 생각한다. 1985年度 賣出額은 타이어業界에서 가장 많이 增加되었을 것으로 보인다. 本人의 생각으로는 Michelin이 84年度の 큰 赤字에 比하면 85년에는 美國에서 損益이 거의 없는 유일한 會社였다. 또한 Michelin은 1987年型 타이어로 新車用타이어市場을 침투하기 위한 土臺를 잘 구축하고 있다.

MTD: 그것은 根本적으로 General Motors와 關聯된 일이 아닙니까?

Ludwig: 그렇습니다. 1987年型이 1986年 중반부터 시작되었습니다.

MTD: 그러면 Uniroyal은 앞으로 어떻게 되겠습니까?

Ludwig: Uniroyal은 有利한 株式買入을 끝내고 負債를 줄이기 위하여 資産을 賣却하려고 하고 있기 때문에 앞으로의 展望을 豫測하기에는 가장 어려운 일이다. 資産賣却이 끝날 때까지는 타이어部門의 展望을 豫測하기는 매우 어렵다. Uniroyal은 또 85年初에 시작한 販賣計劃도 豫想보다 못했다. 따라서 Uniroyal은 再次

Sheldon R. Salzman(타이어담당 副社長)의 진두하에 交換用타이어市場에서의 Uniroyal 브랜드 타이어를 販促하기 위하여 商人들의 販賣戰略을 再整備하여야 될 것이다.

MTD: Bridgestone은 다음 段階로 어떠한 일을 할 것으로 보시는지요?

Ludwig: 85年度 美國에서 Bridgestone의 賣出額은 84年度보다 約 5~10% 增加되어 다른 메이커들에 비해 매우 좋은 實績이라고 본다. Bridgestone은 長期的으로 有望한 會社이며, 美國에서의 販賣活動이 強化된 것은 사실이다. 그리고 86년에 美國에서 乘用車用 타이어 生産工場을 세운다는 것도 더욱 確實視되고 있는데, 이 點에 대해서는 既存工場을 引受하게 될지 또는 新規工場을 세우게 될지는 確實하지 않다. 어쨌든 86年末까지는 美國에서 乘用車用타이어를 生産하는 것만은 틀림없을 것이다.

MTD: 1986年度 타이어 需要展望은 어떠한지요?

Ludwig: 86년에는 自動車産業에서 乘用車의 生産이 85년보다 다소 떨어질 것으로 보아, 86年度 乘用車用타이어 需要에서 新車用타이어의

出荷量은 約 8%(500萬個)정도 떨어질 것으로 보인다. 또 交換用타이어 市場도 1억 3,500萬個로 約 3% 정도 減少될 것으로 豫想된다.

이와같이 乘用車用타이어 需要를 減少趨勢로 豫측한 것은, 일반적으로 商人들은 最小限度的 資金投資로 보다 效率的인 現金活用을 願하고 있으므로 그들의 約 400萬個에 달하는 在庫品의 消盡을 豫상하지 않을 수 없기 때문이다.

한편, 트럭·버스用 타이어에서는 新車用은 約 700萬個 정도로 約 7% 減少될 것으로 보이나, 交換用에서는 3,200萬個정도로 約 3% 정도 늘어날 것으로 보인다. 그리고 全般的으로 볼 때에는 總出荷量이 85年 水準보다는 約 3% 정도 떨어질 것으로 豫상된다.

MTD: 끝으로 1986년에는 業界에 어떤 合併이나 또는 統合은 豫想되지 않는지요?

Ludwig: 美國에는 現在 11개의 乘用車用타이어 및 트럭·버스用타이어 메이커가 있는데 이 중에서 2個社는 外國會社이고 9個社는 美國會社이다. 長期的으로 볼 때에는 美國의 타이어 메이커는 6~7個社에 不過할 것으로 보인다.

(Modern Tire Dealer, 1986. 1)

☆

☆

☆

■ 原稿募集 ■

本誌에 掲載할 타이어 工業에 限한 原稿를 다음 要領에 依據 募集하오니 많이 投稿하여 주시기 바랍니다.

內 容 : 1. 經營, 經濟, 貿易, 技術에 관한 論文, 리포트 2. 體驗記 등

面 數 : 200字 原稿紙 50面 内外

稿 料 : 採擇掲載분에 對해서는 所定の 稿料를 드립니다.