

멕시코의 타이어 産業 展望

協會 李 源 善

1. 概 要

本稿는 最近에 調査한 멕시코의 타이어 産業 및 市場에 관한 内容이다. 멕시코의 經濟가 82/83년부터 變化가 심하여 한동안은 回復勢를 보이다가 다시 새로운 局面에 접어들게 되자 타이어 産業도 最近에는 어려움을 겪고 있다. 그러나 交換用 타이어의 需要가 꾸준히 新車用타이어의 需要減少를 일부 커버해주고 있다. 멕시코의 타이어 産業은 輸出이 매우 적고, 輸入도 그리 많지 않으며 거의 自給自足하고 있는 상태이다. 멕시코의 經濟企劃院(the Mexican Ministry of Planning and the Budget)에 의하면 最近 멕시코의 타이어 生産額은 멕시코의 總 고무 製品生産額의 約80%를 占有하고 있다.

1982년까지 몇年동안은 Lopez Portillo 政府의 經濟擴大政策과 國內石油資源을 고려한 外國借款 등으로 멕시코의 經濟는 많이 成長하였다. 멕시코의 統計에 의하면 1978~81年 사이에 멕시코의 인플레이션은 平均 23.7%로 낮았으며 實質 GDP 成長率은 約 8.5%로 높았다. 이 期間에 멕시코는 中南美에서 두번째로 負債가 많은 나라가 되었고, 1982년에는 世界 石油價格이 急落함에 따라 멕시코는 갑자기 世界에서 가장 經濟的으로 不安한 國家가 되고 말았다.

1983년에는 實質 GDP가 5.3%로 떨어지고 인플레이션은 81%에 달했다. 따라서 새로운 de la Madrid 政府에서는 緊縮政策을 써서 peso貨

를 대폭 平價切下하고 輸入規定을 엄하게 하여 輸入을 많이 減少시켰다. 그후 1984~85년에는 輸出이 多少 回復되면서 GDP는 6.4%까지 成長되었으나, peso貨의 價値는 계속 急落하였고 生活水準도 많이 떨어졌다. 그러나 1986년에는 油價가 더욱 떨어져 輸出額이 많이 減少되어 多少의 經濟成長도 주춤하게 되었다. 멕시코는 現在 總輸出收入의 大部分을 負債의 金利로 支出하고 있으며 또 來年度의 政權交替로 인한 政策不安 등으로 어느 때보다도 外債問題가 더 심각하게 되었다.

2. 멕시코의 自動車産業

멕시코는 自動車産業에서 고무製品을 가장 많이 使用하고 있다. 멕시코의 自動車産業은 急成長하여 1981년에는 597, 118臺를 生産하여 最高를 記錄하였다. 그후 83년에는 經濟 危機로 自動車生産이 急激히 떨어졌으며, 84, 85년에는 生産이 조금씩 늘어나기 시작했다. 그러나 86년에는 다시 沈滯되어 總生産量이 83年水準을 下廻할 것으로 보인다. 1982年末부터 自動車産業은 個人所得이 많이 줄어들고, 信用販賣가 어려워졌으며 또 政府의 購買量도 많이 減少되어 어려움을 겪게 되었다. 특히 1986년에는 貨物輸送量이 적고, 많은 既存業體들은 車輛交替를 하지 않고 既存車輛을 더 오래 使用하고 있어 트럭·버스 生産에는 많은 영향이 미쳤다.

1982년까지는 自動車生産과 같이 自動車(乘用

車 및 트럭·버스) 保有臺數가 急速히 增加하여 總680萬臺(82年)에 達했다. 그러나 지난 4年동안은 自動車 總登錄臺數가 별로 늘어나지 않았으며, 86年末에는 保有臺數가 710萬臺로 推定되고 있다. 멕시코에서는 廢車臺數도 적고 大部分 自動車를 長期間 사용하고 있는데도 車輛保有臺數는 거의 늘지 않고 있어 交換用 타이어의 需要도 늘어나지 않고 있다.

3. 原資材 需給現況

멕시코의 總고무 需要의 約 20~23%는 天然고무인데, 대부분 極東地域의 말레이시아, 인도네시아 등에서 주로 輸入해오고 있다. 그러나 最近에 멕시코에서는 Chiapas와 Vera Cruz州에서 天然고무의 國內生産을 增加시키려고 하고 있다.

그러나 멕시코는 合成고무는 自給自足하고 있으며, 經濟不況이었던 1983年에도 合成고무 生産量은 상당히 늘어났다. 現在 合成고무의 生産

能力은 175,000톤이며, 그중 대부분은 SBR 및 BR고무이다. 멕시코의 主要 合成고무 會社는 Hules Mexicanos(Petroleos Mexicanos와 Polysar Ltd(캐나다)의 合作會社), Industrias Resistol(멕시코市에서 Styrene-butadiene latex生産), Negromax(Salamanca와 Altamira 工場에서 Polybutadiene 生産) 등이며, 또한 Hules Mexicanos에서는 Nitrile Solids, 그리고 Industrias Resistol에서는 Nitrile latex도 生産하고 있다.

4. 타이어 生産動向

멕시코의 타이어 生産量은 1985年度에 最高를 記錄하였으며, 1986년에는 934萬個 生産으로 11.4%나 減少되었지만, 이것은 經濟與件이 좋지 않았기 때문에 불가피한 일이었다. 1986년에는 모든 種類의 타이어 生産이 不振하였지만, 특히 트럭·버스用타이어와 農耕用타이어 生産만은 1982年 이후 오랜동안 不振하였다. 멕시코의

멕시코의 自動車 生産 및 保有臺數

(表 1)

(1981~86)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986*
生産臺數(1000臺)	597	473	285	343	396	276
乗用車	355	301	207	231	245	176
트럭·버스	242	172	78	112	151	100
保有臺數(100萬臺)	6.5	6.8	6.9	6.9	7.1	7.1
乗用車	4.7	4.9	4.9	4.9	5.0	5.0
트럭·버스	1.8	1.9	2.0	2.0	2.1	2.1

* 1986年은 暫定値

資料: 멕시코 自動車協會, 業界推定.

멕시코의 合成고무 需給現況

(表 2)

(單位: 1000톤)

	1981	1982	1983	1984	1985	1985 1~9月	1986 1~9月
生産量	104	100	124	139	146	105	111
輸出量	4	14	32	51	42	32	24
輸入量	27	19	20	25	3*	2*	4*
國內供給量	127	105	112	113	107	75	91

* 推定値

資料: IRSG

타이어 生産에서는 1/2 以上이 乘用車用 타이어 이고, 그 다음에는 小型트럭用타이어가 많다.

타이어 메이커들이 가지고 있는 타이어 在庫量은 지난 18個月 동안 많이 줄어들었으며, 現在는 1個月 生産량을 넘지 않을 정도이다. 특히 1986년에는 높은 金利關係로 在庫管理에 깊은 關心을 가지게 되었으나, 流通段階에서는 아직도 在庫가 상당히 많다. 1986年度 타이어 工場稼働率は 約 68%로 떨어졌지만, 이것은 暫定的인 現象으로 보인다.

5. 타이어 輸出動向

멕시코의 타이어 生産은 大部分이 內需用이기 때문에 1983년까지는 타이어 輸出이 매우 적었다. 그러나 그후부터, 특히 1984年, 1986年, 1987年初에는 타이어 會社들이 peso貨의 弱勢를 利用하여 타이어 輸出增加에 계속 努力해 왔다. 業體들에 의하면, 美國, 中南美, 카리브海 沿岸國, 사우디아라비아, 몇개의 아프리카 國家 등으로부터 타이어 注文이 늘어나고 있다고 한다. 그런데, 表 4의 輸出統計에는 Ford 自動車에 끼기 위하여 每年 美國으로 輸出되는 約 50萬個의 숨은 輸出은 包含되지 않았다.

6. 타이어 輸入動向

멕시코의 타이어 市場에서는 輸入량이 언제나 輸出量보다 훨씬 많았으나 1984년에는 反對現象이 일어났다(85년부터는 다시 輸入량이 많아졌다). 1982년에는 總 159萬個가 輸入되었으나, 同年末부터 de la Madrid 政府의 緊縮政策으로 不要不急한 商品輸入은 강력히 억제되었다. 따라서 peso貨를 平價切下한 다음이어서 輸入價格이 急上昇하게 되었으므로 그후 타이어 輸入量은 대폭 減少하게 되었다. 1986年度 타이어 輸入量은 멕시코 타이어 市場 需要量의 10% 미만이었다.

멕시코는 美國으로부터 타이어를 가장 많이 輸入하고 있지만, 1980年代에는 Yokohama, Bridgestone, Sumitomo, Michelin, Pirelli 등 日本 및 유럽 타이어 會社들도 對멕시코 타이어 輸出可能性을 檢討하고 있다.

7. 멕시코의 타이어 市場

멕시코의 타이어 市場 推定은 資料에 따라 다르며, 年度別 輸出入統計 및 在庫推定도 正

〈表 3〉 멕시코의 타이어 生産 現況 (單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985	1986
乘用車用 타이어	5,360	4,776	5,419	5,438	5,313
小型트럭用타이어	2,829	2,479	2,787	3,097	2,434
트럭·버스用타이어	1,621	1,413	1,656	1,845	1,492
農耕用 타이어	119	101	121	166	102
計	9,929	8,769	9,983	10,546	9,341

〈表 4〉 멕시코의 타이어 輸出 動向 (單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985	1986
乘用車用 타이어	—	62	563	117	351
小型트럭用타이어	—	23	19	7	27
트럭·버스用타이어	7	103	75	1	28
農耕用 타이어	—	—	1	—	1
計	7	188	658	125	407

資料: 業界資料

確히 알 수가 없다.

(1) 乘用車用 타이어 市場

乘用車用 타이어 (新車用 및 交換用)의 需要는 80年代初부터 減少되기 시작하였는데, 그중 新車用타이어가 減少된 것은 乘用車의 生産이 減少되었기 때문이고, 交換用타이어가 減少하게 된 것은 經濟不況과 政府의 油價補助金 削減 등의 緊縮政策으로 타이어 交換率이 줄어들었기 때문이다. 또한 1983~86년에 乘用車의 交換用타이어가 줄게 된 것은 自動車保有臺數의 增加率이 낮았고 또 타이어의 Radial化率이 높아졌기 때문이다. 이와같이 交換用타이어의 需要가 줄어들면서 北쪽에 있는 타이어 메이커들의 販賣가 늘어나지 않았으며, 또 不利한 換率과 輸入制限 등으로 美國으로부터의 타이어 輸入도 줄어들게 되었다.

再生 타이어의 市場規模는 年間 150~160萬個 정도이며, 過去 數年間の 緊縮政策으로 再生 타이어의 需要가 늘어나게 되었다.

멕시코의 乘用車用타이어 販路에는 都賣商, 特定 서비스店(Franchise), 獨立販賣店 등 3個

販賣網이 있다. 都賣商(約 200個)은 都賣 겸 小賣도 하고 있고, 特定 서비스店은 타이어 會社로 볼 때는 매우 重要的 販賣組織으로서 단순한 小賣뿐만 아니라, 全般的인 타이어 브랜드 이미지를 살려서 顧客誘致에 많은 역할을 하게 된다. 지금은 이러한 特定小賣店이 800個 以上 있으며, 그중 約 1/2정도는 Goodyear-Oxo 및 Euzkadi 그룹에 속해 있다. 또 2,000個정도의 獨立商人들이 있는데, 이 중 많은 商人들은 타이어 修理 및 再生뿐만 아니라 새로운 販賣施設도 해주고 있다.

(2) 트럭·버스用 타이어 市場

1986年度 멕시코의 트럭·버스用타이어市場은 總 440萬個로 推定된다. 트럭·버스의 保有臺數는 조금씩 增加하고는 있지만, 交換用 타이어의 需要는 經濟不況으로 심한 制約을 받고 있다. 어떤 供給人들은 新製 타이어의 價格을 내리고 있는데도, 再生 타이어의 販賣로 新製 타이어의 需要는 줄어들고 있다. 트럭·버스用 타이어는 2~3回정도 再生이 可能하다(특히 멕시코의 道路事情으로는 이러한 再生타이어가 適合하다).

멕시코의 타이어 輸入動向

(表 5)

(單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985	1986
乘用車用 타이어	1,220	280	368	544	363
小型 트럭用 타이어	211	106	101	149	231
트럭·버스用타이어	81	63	15	49	156
農耕用 타이어	78	60	57	45	49
計	1,590	509	541	787	799

資料: 業界資料

乘用車用 타이어 市場 및 타이어 交換率

(表 6)

(單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985	1986
新車用 타이어	1,581	1,085	1,282	1,530	1,074
交換用 타이어	5,031	3,718	3,896	4,425	4,226
計	6,612	4,803	5,178	5,955	5,300
타이어 交換率* (%)	1.03	0.76	0.80	0.89	0.85

* 乘用車 1臺當 年間 交換用 타이어 購入量

資料: 業界推定

(3) 農耕用 타이어 市場

멕시코의 農耕用 타이어 市場은 매우 적다. 86年 販賣量은 156,000個로 推定되며, 그 중에서 37,000個는 新車用이었다. 특히 1983年과 86年에는 農耕用타이어의 需要가 많이 떨어졌다.

8. 타이어 業界 現況

멕시코의 年間 타이어 賣出額은 10억 달러이며, 타이어 業界 從業員은 約 10,000名 정도이다. 타이어 生産能力은 約 1,300~1,400萬個이며 그 중 2/3는 乘用車用타이어이고 나머지 1/3은 트럭·버스用 타이어이다.

1987年 現在 멕시코에는 6個의 타이어 會社가 있는데, 그 중 4個社는 美國 會社들의 큰 子會社이고, 하나는 작은 子會社이다. 그리고 또 하나는 멕시코의 會社이다. 또 이 6個 타이어 會社 외에도 注目할 만한 Herstal社가 있는데, 이 會社는 10年前에 設立되었으며 再生 타이어

를 만드는 Avon Tire & Rubber社를 買入하였다. 또한 멕시코에는 數100個의 再生 타이어 工場이 있으며, 이들 工場에서는 再生用 트레드 고무를 供給해주고 있는 멕시코의 큰 타이어 會社들로부터 技術支援을 받기도 한다.

1986년에는 Goodyear-Oxo와 Euzkadi 두 會社에서 멕시코 타이어 市場을 約 60% 차지하고 있으며, 또 上位 4個社에서 總賣出額의 約 90%를 占有하고 있다. 市場占有率이 多少의 變化는 있었지만 이러한 現象은 1981년부터 계속되었다. 여기서 가장 注目되는 것은 市場占有率인 Uniroyal은 比較的 많이 成長하였으나 To-rnel은 너무나 적었고 또 General Popo도 많이 減少된 點이다. Goodyear-Oxo와 Euzkadi는 각각 總賣出額의 約 1/3씩을 占有하면서 계속 上位圈을 維持해왔다.

Uniroyal은 大部分의 競爭者들이 하고 있는 자세한 카타로그에 의한 販促活動을 하지 않고 需要者들에게 직접 呼訴하는 販促活動을 전개하여 이례적인 成功을 거두었다. 또한 Uniroyal

트럭·버스用 타이어 市場

〈表 7〉

(單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985	1986
新車用 타이어	971	438	661	946	746
小型 트럭用	775	366	515	763	683
트럭·버스用	196	72	146	183	63
交換用 타이어	3,771	3,509	3,616	3,976	3,646
小型 트럭用	2,191	2,149	2,175	2,352	2,097
트럭·버스用	1,580	1,360	1,441	1,624	1,549
合 計	4,742	3,947	4,277	4,922	4,392
小型 트럭用	2,966	2,515	2,690	3,115	2,780
트럭·버스用	1,776	1,432	1,587	1,807	1,612

資料: 業界推定

農耕用 타이어 市場

〈表 8〉

(單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985	1986
新車用 타이어	61	41	46	55	37
交換用 타이어	147	127	134	136	119
計	208	168	180	191	156

資料: 業界推定

은 80年代初에 需要者들의 要求事項을 確認하기 위한 Technicentro 完全서비스 網을 組職하여 會社 이미지를 완전히 바꾸게 되었다.

타이어 市場別 各社의 占有率은 差가 많으나 運轉만은 뚜렷히 나타나고 있다. 新車用타이어 市場占有率 推定은 經濟의 不確實性和 타이어 供給契約의 變動 등으로 매우 어렵지만, 타이어 會社別 市場占有率은 오랜동안 큰 變化없이 安定되어 왔다. 新車用타이어 市場에서는 이러한 現象이 乘用車用 타이어나 트럭·버스用 타이어나 거의 같을 것으로 보이며 전체적으로 보아 Goodyear-Oxo가 市場占有率 35%로 市場을 主導하고 있으며, 다음은 BF Goodrich-Euzkadi가 約 25%, 세번째는 Uniroyal로서 約 18%를 각각 占有하고 있다. 1970年代末부터 Uniroyal은 新車用타이어 市場에서 포괄적인 價格設定으로 市場占有率을 많이 확장시켰다. 新車用타이어 市場에는 6個 타이어會社 중 오직 Tornel만

이 참여하지 않고 있다.

Goodyear는 交換用타이어 市場에서도 乘用車用타이어 및 트럭·버스用타이어가 다같은 水準으로 總賣出額의 約 1/3을 각각 占有하여 市場을 主導하고 있다. 다음에는 BF Goodrich-Euzkadi가 交換用乘用車 타이어 市場에서 1/4을 占有하고 또 交換用 트럭·버스 타이어 市場에서는 그 以上을 차지하고 있다. Uniroyal은 1980/81年부터 交換用市場에서도 新車用市場에서도 같이 市場占有率을 많이 확장시켜 3位를 차지하였고, 4, 5位인 General Popo와 Firestone-El Centenario의 交換用타이어 市場占有率은 乘用車用타이어나 트럭·버스用타이어가 거의 같은 比重을 차지하고 있다. 規模가 작은 農耕用 타이어 市場에서는 Euzkadi가 總賣出額의 1/2以上을 차지하여 市場을 主導하고 있다.

〔業体別 現況〕

① Goodyear-Oxo

Goodyear-Oxo는 멕시코에서 가장 큰 타이어 및 고무製品製造會社로서 1932년에 設立되었으며, 그후 美國의 Goodyear가 買入하였다. 同社의 従業員은 約 3,100名이고 工場은 멕시코州의 Cuautitlan에 있다. 同社의 타이어 生産能力은 멕시코 타이어 生産能力의 約 1/3이며, 타이어, 튜브 以外에도 고무플로어링, 벨트 등을 生産하고 있다. 1980年初에는 Radial타이어를 生産하기 위하여 美國의 Goodyear에서 Goodyear-

메이커別 타이어 市場占有率

〈表 9〉 (%)

	1981	1983	1986
Goodyear-Oxo-	32	31	31
Euzkadi	30	30	28
Uniroyal	13	17	15
General Popo	16	13	14
El Centenario	9	8	9
Tornel	—	2	3
計	100	100	100

資料：業界推定

메이커別 新車用타이어 市場占有率

〈表 10〉 (1986)

메 이 커 別	市場占有率(%)
Goodyear-Oxo	35
Euzkadi	27
Uniroyal	18
General Popo	10
El Centenario	10
計	100

資料：業界推定

메이커別 交換用타이어 市場占有率

〈表 11〉 (1986) (%)

메 이 커 別	乘用車用 타이어	트럭·버스用 타이어
Goodyear-Oxo	32	32
Euzkadi	26	30
Uniroyal	19	11
General Popo	13	15
El Centenario	8	8
Tornel	2	4
計	100	100

資料：業界推定

Oxo에 1억달러를 투자하였다.

② Euzkadi

1936년에 설립된 Euzkadi는 미국의 BF Goodrich가 株式 35%를 所有하고 있으며, 나머지 株式은 멕시코의 個人株主들이 所有하고 있다. 同社는 멕시코에서 美國資本이 投資되지 않은 가장 큰 تای어 및 고무製品 製造會社이다. 이 會社는 멕시코에서 3개의 큰 工場을 가지고 있으며 最近에는 Jalisco州의 EI Salto工場을 擴張하고 있다. Euzkadi는 非타이어 部門에서 包裝用品, 産業用 컨베이어 벨트 및 플로어링 등을 生産하고 있다.

③ Uniroyal

美國의 Uniroyal에서 全株式을 所有하고 있으며 멕시코에서 2개의 工場을 가지고 있다. Distrito Federal에 있는 工場에서는 乘用車用, 小型트럭用, 트럭·버스用 Bias 타이어를 生産하고 있으며, 2개의 化學會社와 自轉車用 타이어를 生産하고 있는 고무製品 子會社(Industrias Queretaras)도 있다.

④ EI Centenario

美國 Firestone의 子會社로서 1949년에 Ultrallantas SA de CV로 設立되었으며, 年間 타이어 生産能力은 120萬個이고, 同社製品은 Firestone 및 Siglo 브랜드로 生産·販賣되고 있다. 工場은 Distrito Federal과 Cuernavaca에 있다.

⑤ General Popo

General Popo는 美國의 General타이어 및 고무會社에서 全株式의 76%를 所有하고 있으며, 1932년에 設立되었다. 同社는 San Luis Potosi와 Distrito Federal에 2개의 工場이 있고, 타이어는 General Popo, Dual Acero,

Striker, Sprint Jet 등의 브랜드로 生産하고 있다.

⑥ Tornel

小規模의 타이어 메이커로서 Distrito Federal에 3개의 작은 工場을 가지고 있으며, 주로 交換用 트럭·버스타이어를 生産販賣하고 있다.

9. 展 望

1986年 經濟不況 후에는 輸出이 減少하고 인플레이션이 심하여 GDP가 4%나 떨어졌으며, 멕시코의 經濟回復 展望은 1988年의 大統領 任期滿了로 인한 政治的문제 등으로 밝지 못하다. 政府에서는 1987年度 經濟成長率을 2.3%는 樂觀하고 있다. 政府의 모든 收入은 주로 負債에 대한 金利로 支出되어야 하므로 其他分野의 支出에서는 새로운 借入金으로 충당해야 한다는 것이다. 특히 멕시코의 經濟는 國際油價의 弱勢로 經濟危機가 지속될 것으로 보인다. 멕시코의 中産層(주로 乘用車를 살 수 있는)의 生活水準이 많이 向上될 展望은 거의 없는 것 같다.

1986年 멕시코의 經濟不況 이후 自動車産業에서는 生産量이 늘어나서 輸出도 늘어날 것으로 보이지만, 交換用타이어의 販賣는 적어도 앞으로 18個月間은 계속 不振할 것으로 展望된다. 가솔린 價格이 上昇된다 하여도 政府의 補助金이 減少되면 自動車의 年間運行距離는 줄어들 것이며 또한 國內航空便이 계속 좋아짐에 따라 自動車의 長距離運行에는 많은 영향이 미치게 될 것이다. 交換用 트럭·버스 타이어의 販賣는, 트럭·버스 使用者들이 費用을 節減하기 위하여 아직도 再生타이어를 많이 使用하고 있기 때문에 더욱 영향을 받을 것으로 豫상된다.

(Rubber Trends, 1987. 6)



世界는 서울로 서울은 世界로