

'89年度 美國의 트럭 타이어市場

金 民*

이 資料는 美國의 타이어 專門誌인 「Modern Tire Dealer」에서 調査한 것으로, 딜러들이 診斷한 '89年度 美國의 트럭 타이어市場에 대한 展望이다. 여기에서 Low Profile Tire는 L/P로, Conventional Tire는 Con.으로 表記한다. 〈譯者註〉

1. 序 言

1980年代初만 하더라도 中型 트럭에는 新車用으로나 交換用, 그 어느것으로도 低扁平 타이어가 實際로 使用되지 않았으나 1980年代 타이어는 低扁平傾向을 보이고 있다.

今世紀末에는 中型 트럭 타이어市場(交換用)의 약 36%를 低扁平 타이어가 차지할 것이나, 新車用市場에 있어서는 이보다 약간 높을 것으로 展望된다.

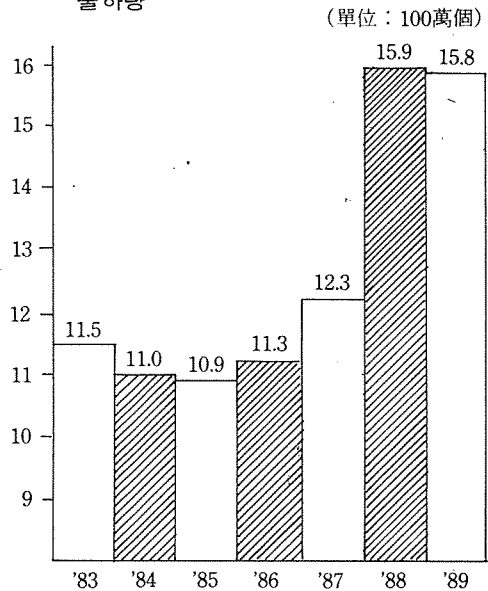
이와 같은 見解는 「Modern Tire Dealer」誌가 業界로부터 入手한 여러가지 資料를 根據로 豫想한 것이다. 그렇다면, 트럭용 타이어 딜러業을 自營하고 있는 業者들의 이야기는 어떠할까?

同誌는 1989年 트럭 타이어 딜러 調査의 一環으로 2,000名의 딜러들에게 低扁平 및 래디알 타이어市場의 變化傾向을 設問한 바 있다.

또한 同誌는 브랜드別 販賣 등의 情報를 包含하여 딜러들이 타이어製造業體들에게 무엇을 바라고 있는지를 調査하였다. 이 調査結果는 1986年度와 1988年度에 調査한 結果値와 거의 비슷한 傾向을 나타내고 있다.

* 大韓타이어工業協會 業務部長

〈표 1〉 교환용 시장에서의 중·대형 트럭 타이어 출하량



資料: Modern Tire Dealer

2. 딜러의 形態

同誌의 設問調査에 應答한 딜러들의 1988年度 賣出額은 平均 400萬弗 정도였다. 그리고, 應答者의 89%가 賣出額이 平均 15.1% 增加하였다고 應答하

였고, 나머지 11%는 平均 6.4% 減少하였다고 應答하였다. 이 數値는 1986年度와 1987年度에 調査하였을 때와 類似한 것이다.

트럭 타이어 販賣와 關聯한 딜러들의 性向은 다음과 같다.

- 94.6%는 輕트럭 타이어를 販賣하는 딜러이다.
- 92.7%는 中型 트럭 타이어를 販賣하는 딜러이다.
- 86%는 大型 트럭 타이어를 販賣하는 딜러이다.
- 應答者의 75.7%는 트럭 타이어 賣出額이 1987年度보다 平均 13.7% 增加하였다고 應答한 反面, 12.5%는 賣出額이 13.6% 減少하였다고 應答하였다.
- 69.2%는 販賣數量이 平均 13.6% 增加하였다고 應答한 反面, 15.4%는 平均 11% 減少하였다고 應答하였다.
- 中型 및 大型 트럭 타이어 딜러의 38.9%는 1~5臺의 車輛을 保有한 小規模 運輸業者들과 去來하였고, 40.8%는 6~49臺의 運輸業者와, 22.9%는 50臺以上の 運輸業者와 去來하였다고 應答하였다.

3. 中型, 大型의 區分

여기에서 中型 및 大型 트럭 타이어에 대한 定義를 내림에 있어 타이어製造業者, 協會, 딜러들은 見解를 달리 하고 있는데, 「Modern Tire Dealer」誌는 다음과 같이 定義를 내리고 있다. 同誌에 의하면 '中型 트럭 타이어는 타이어 規格이 8.25×20에서 11×24.5까지의 타이어를 말하고, 大型 트럭 타이어는 11×24.5에서 그 이상이 되는 OTR 타이어를 말한다.'라고 定義를 내리고 있다.

그러나, 大型 트럭 타이어에는 高速道路에서 使用되는 crossover 타이어도 많다. 그리고, 어떤 大型 트럭 타이어는 OTR에 들어가는 것도 있다. 따라서, 中型 트럭 타이어와 大型 트럭 타이어는 重複되는 경우가 많이 있다.

製造業體에서 重要視하여야 할 타이어(中型·大型 트럭 튜브레스 바이어스 타이어)의 問題點에 대한 優先順位는 1989年度 調査에서도 1988年度와 마찬가지로 세퍼레이션現象을 첫번째로 꼽았다. 그

〈표 2〉 수요자에 의한 품질평가도

(單位: %)

會社別	'89年度 調査	'88年度 調査	'88年度 順位
Michelin	91.6	83.3	2
Bridgestone	90.1	95.2	1
Yokohama	66.2	58.6	4
Goodyear	53.4	62.0	3
Continental	53.2	51.3	7
Sumitomo	51.6	52.8	5
Kelly-Springfield	51.3	51.5	6
Toyo	46.7	44.7	8
General	31.3	27.3	13
Cooper	30.3	29.9	12

다음에 再生可能頻度, 타이어 壽命, 耐衝擊性, 破裂, bead cracking, sidewall cracking의 順이었다.

튜브레스 래디알 트럭 타이어의 경우는 bead cracking을 最優先으로 꼽고, 그 다음에 再生可能頻度, 세퍼레이션, 耐衝擊性, 타이어 壽命, Sidewall cracking과 破裂을 꼽았다.

타이어의 賣出을 늘리는 데 있어서 가장 重要한 要素는 1986年度와 1988年度 調査時 '價格政策'이라고 하였으나, 供給이 全般的으로 달릴 때 在庫를 많이 確保하고 있는 것도 그와 매우 近似하게 重要性을 갖는다고 하였다.

應答者의 91.7%가 供給者와 價格引上 내지 供給量縮小問題로 어려움을 겪었다고 應答하였으며, 이 點에 대해서는 今年에 들어와서만 해도 61.7%가 어려움을 겪었다고 應答하였다.

最近 北美地域의 타이어 生産能力은 많이 늘어났기 때문에 「Modern Tire Dealer」誌가 調査한 바에 의하면 1990年代까지 日平均 약 102,300個一앞으로 供給은 緩和될 것으로 豫想된다. 業界專門家의 한 사람은 3, 4年内에 타이어市場은 供給過剩으로 價格戰爭의 可能性을 점치기까지 하였다.

4. L/P 타이어 使用傾向

딜러들의 말을 빌리면 低扁平 래디알 트럭 타이어

어의 賣出額比重은 1985年以來 꾸준히 上昇하여 왔다고 한다.

1986年 調査當時에는 低扁平(80 또는 75시리즈) 타이어가 10.6%를 차지하였으나 1987년에는 14.1%, 그리고 最近에는 21%를 차지하고 있다고 한다.

低扁平 타이어의 販賣增加로 conventional(以下 con.으로 表記함) 튜브 타입 타이어는 減少하고 있는데, 年度別로는 각각 35%, 32.3%, 24.2%가 減少하였다. 딜러들은 트럭 타이어 販賣의 大宗을 이루고 있는 con. 튜브레스 타이어는 아직도 별다른 變動없이 많이 쓰이고 있는 것으로 보고 있다.

트레일러용 타이어의 경우에도 con. 타이어와 低扁平 타이어의 使用比率을 販賣數量面에서 比較해 보면 低扁平 타이어의 使用比率이 높아지는 傾向을 보이고 있다.

1988年度에는 con.과 低扁平 타이어의 比率은 73.3% 對 26.7%였다. 그러나, 26.7%라는 數値는 1986年度の 2배가 되는 것이다. 1986年度에는 86.9% 對 13.1%였던 것이다.

딜러들은 타이어 壽命에 있어서는 con.타이어나 L/P 타이어나 큰 차이가 없는 것으로 믿고 있다. 그러나, 딜러들의 35.9%는 L/P 타이어가, 21.1%는 con.타이어의 壽命이 길다고 應答하였다.

또한 再生可能頻度에 대해서도 大部分 別 差異가 없다고 應答했으나, 32%는 con.이, 15.2%는 L/P가 낮다고 應答하였다.

最近 DES誌(Diesel Equipment Superintendent)가 調査한 바에 의하면 大型運輸業體의 거의 85%가 L/P타이어를 使用하고 있는 것으로 나타났다.

크기를 不問하고 運輸業體에 대해 實施한 同調査의 應答者 가운데 30%가 그들이 保有하고 있는 車輛의 60%에 L/P 타이어를 使用하고 있다고 應答하였다.

5. 製造業體에 대한 딜러들의 答辯

應答者 가운데 가장 많은 票를 얻은 것은 Michelin으로서, 中型 트럭 타이어 部門에서 18%, 大型 트럭 타이어 部門에서 19.7%를 획득하였다<표 4~

5>. 그러나, 各 딜러들의 平均販賣量은 Goodyear가 가장 많은 것으로 나타났다<표 4~5>.

該當製品을 販賣하거나 販賣했던 적이 있는 딜러들의 30%가 選定한 10大 트럭 타이어 優秀製品 製造業體는 Michelin, Bridgestone, Yokohama, Goodyear, Continental, Sumitomo, Kelly-Springfield, Toyo, General, Cooper의 順이다.

DES 調査報告書는 大部分의 運輸業體들이 最小限 3個以上の 브랜드의 타이어를 使用하고 있으며,

<표 3> '89년도 중·대형 트럭 타이어 브랜드별 시장 점유율(추정)-교환용, 래디알 및 바이어스 타이어

(單位: %)

브랜드별	1989	1988	1987	1986	1985
Goodyear	22.0	23.0	23.0	22.0	21.0
Michelin	18.0	18.0	18.0	18.5	17.0
Bridgestone	9.0	8.5	7.0	7.0	6.0
General	7.5	7.0	6.6	8.0	8.0
Firestone	6.5	6.5	8.0	10.0	10.0
Dunlop	5.0	5.0	4.0	5.0	5.0
Kelly-Springfield	4.0	4.5	4.5	7.0	7.0
Yokohama	3.5	3.5	2.0	2.0	2.0
Cooper	3.5	3.5	3.5	3.0	3.0
Armstrong	3.0	3.0	3.5	3.5	3.5
Toyo	3.0	3.0	3.0	2.0	2.0
B.F. Goodrich*	2.5	2.5	3.5	5.0	6.0
Kumho	2.0	3.0	NR	NR	NR
Multi-Mile	1.5	1.5	2.0	NR	NR
Dayton	1.5	1.5	1.0	NR	NR
Sumitomo	1.5	1.0	1.0	1.0	1.0
Lee	1.0	1.0	1.0	3.0	3.0
Cordovan	1.0	1.0	1.0	NR	NR
Ohtsu	1.0	1.0	NR	NR	NR
Hankook	1.0	1.0	NR	NR	NR
Continental	1.0	NR	NR	NR	NR
Other	1.0	1.0	9.0	8.0	5.5

[註] 1989年度の 市場占有率變化는 製造業者들에 의해 生産된 모든 타이어보다 오히려 브랜드에 의해서 販賣된 것을 反映하고 있다. "NR"은 同年度에는 Rank되지 않았음을 뜻함.

* 1986년에 B. F. Goodrich는 래디알 트럭 타이어 生産을 줄이기 시작하였다.

〈표 4〉 중형 트럭 타이어의 브랜드별 시장 점유율
(응답자 기준)

(單位: %)

브랜드별	1988		1987		1985	
	A	B	A	B	A	B
Michelin	18.0	35.7	15.1	23.6	14.5	22.5
Goodyear	10.4	82.2	8.6	58.6	11.4	78.9
Bridgestone	10.4	35.0	7.7	22.1	7.1	23.4
General	7.6	47.4	5.6	36.1	4.4	52.1
Toyo	5.2	30.9	2.8	21.7	4.0	32.1
Dunlop	4.8	35.7	3.2	37.5	3.6	38.9
Firestone	4.4	47.7	4.9	26.2	5.2	37.3
Uniroyal/ Goodrich*	4.4	30.8	3.4	41.4	NR	
Armstrong	4.0	40.0	2.4	15.5	2.4	20.2
Cooper	2.8	35.7	3.8	51.2	2.4	52.4
Yokohama	2.8	33.6	1.8	26.3	1.6	27.7
Hercules	2.4	51.7	1.9	67.5	1.5	53.8
Kelly- Springfield	2.4	50.8	3.5	52.3	2.9	40.3
Kumho	2.4	49.2	1.8	30.7	1.9	22.5
Sumitomo	2.4	34.5	NR		NR	
Falls	2.4	29.2	NR		NR	

資料: Modern Tire Dealer.

[註] A: 應答者の 브랜드별 구성비. B: 應答한 各
딜러가 販賣한 타이어 數量中 해당 브랜드가
차지한 平均比重.

* Uniroyal/Coodrigh 브랜드는 bias-ply 單一品目.

10.3%만이 單一 브랜드의 타이어를 使用하고 있는
것으로 報告하고 있다. 또한, 3/4以上이 2~4個의
製造業體들로부터 타이어를 購入하여 使用하고 있
는 것으로 나타났다.

MDT(Modern Tire Dealer)의 最近 調査報告書
는 딜러들이 販賣 타이어(브랜드)를 다른 타이어로
바꾸거나 特定 브랜드 製品을 더 販賣하는 까닭은
製品의 價格이 가장 큰 要因이라고 分析하고 있다.
그 다음 要因은 品質과 競爭力을 꼽고 있는데, 이와
같은 傾向은 1988年度 調査에서도 비슷하였다.

그리고, 약 90%의 딜러들이 1989年度에는 價格
인상이 있을 것으로 보았으며, 3%만이 價格이
인하될 것으로 보았다.

딜러들은 타이어 販賣 포인트와 顧客需要에 대

〈표 5〉 대형 트럭 타이어의 브랜드별 시장 점유율
(응답자 기준)

(單位: %)

브랜드별	1988		1987		1985	
	A	B	A	B	A	B
Michelin	19.7	37.6	17.7	31.3	16.3	29.0
Bridgestone	14.1	36.6	13.3	34.6	7.7	37.3
Goodyear	11.6	85.5	12.9	64.7	15.5	79.0
General	8.1	63.3	6.8	52.4	7.4	47.6
Toyo	7.1	60.9	5.4	53.7	NR	
Firestone	5.1	52.4	4.8	38.4	7.9	54.1
Armstrong	5.1	64.2	NR	-	NR	-
Yokohama	3.0	64.2	5.1	26.2	3.0	51.7
Sumitomo	2.5	44.2	2.1	23.4	1.8	40.0
Goodrich*	2.5	21.2	2.3	34.3	NR	-
Kumho	2.0	57.5	2.4	38.6	1.3	41.0
Cooper	2.0	37.5	2.7	23.8	1.5	19.2
Dunlop	2.0	37.5	2.3	30.5	2.0	40.6

資料: Modern Tire Dealer.

[註] A: 應答者の 브랜드별 구성비. B: 應答한 各
딜러가 販賣한 타이어 數量中 해당 브랜드가
차지한 平均比重.

* Goodrich 브랜드는 bias-ply 單一品目.

해서도 비슷한 見解를 보였는데, 製造業體들이
'價格네고를 해주었는가?'라는 設問에 대하여 應
答者の 70%가 자주 또는 항상 해준다고 應答하였다
(大型 트럭 타이어는 68%). 그리고, 22%는 가끔
해준다고 應答하였다(大型 트럭 타이어는 26%).

6. 需要者の 選好傾向

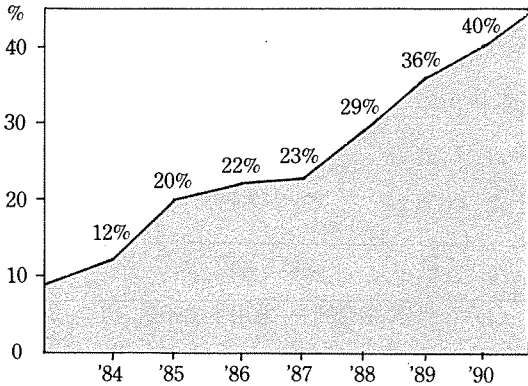
딜러들에 의하면 1988年度에 需要者들에게 있어
서 가장 重要한 것은 價格이고, 그 다음이 트레드의
壽命, 再生可能頻度, 딜러의 서비스, 타이어의 壽命,
타이어의 形態(래디알 혹은 바이어스), 타이어 브
랜드, 트레드 패턴, 燃料節約, 그리고 타이어 重量의
順이었다.

이 調査結果에 의하면 運輸業體들은 무엇보다도
먼저 딜러들로부터 싼값으로 타이어를 購入하려고
한다. 그리고 나서 再生可能頻度を 생각하고, 딜러
의 서비스, 融通性, 브랜드, 車輛整備 서비스, 廢타

이어 處理 등에 대해서 考慮하고 있다.

한편, DES 調査에 의하면 運輸業體가 타이어를 購入할 때 가장 重要視하는 것은 製品의 品質이고 그 다음이 價格이다. 그리고, 信用, 納期, 評判, 技術支援 등도 重要的 要素이다.

〈표 6〉 교환용 증형 트럭 타이어시장에서의 L/P 타이어 점유율



資料 : Modern Tire Dealer.

7. 타이어 需要傾向

應答者들은 1989年度의 中型 트럭 타이어의 래디알化率은 66.4%에 이를 것이며, 1991年度에 가서는 76.2%가 될 것으로 豫想하고 있는데, 大型 트럭 타이어의 래디알化率은 1989年度에 59.1%, 1991年度에는 67.2%가 될 것으로 豫想하고 있다.

MTD의 資料에 의하면 1990년까지 交換用 트럭 타이어는 72%가 스틸벨트 래디알 타이어로 代替될 것으로 展望하고 있는데, 이는 약 9百萬個에 달하는 量이다. 新車用 트럭 타이어는 82%가 래디알化할 것이라고 分析하고 있다.

建設用 등 重裝備車輛은 重量을 줄이기 위하여 뒷바퀴도 單輪 타이어를 使用하게 될 것으로 보인다. 單輪 타이어는 複輪 타이어보다 回轉抵抗이 적은 데다 壽命이 길고 經濟的이라는 利點이 있다고 主張하고 있다.

어떤 專門家の 말에 따르면 運輸業體의 4~5%만이 單輪 타이어를 試驗使用하고 있다고 하는데, 아직까지 單輪 타이어에 대한 情報가 充分하지 않지만, 大部分의 타이어 大메이커들은 單輪 타이어를 製造하고 있다고 한다.

'트레일러에는 어떤 타이어를 推薦하고 싶은가?'라는 設問에 대하여 新品의 shallow tread radial 타이어—이것은 트레드 깊이가 얇은 12/32에서 14/32인치 되는 것임—가 2年 連續 推薦되었다. 바로 그 다음 近似值로 再生 래디알 타이어를 꼽았다.

shallow tread 타이어가 좋다고 하는 것은 어떤 타이어製造業體代表가 말했듯이 一般 타이어—트레드 깊이가 比較的 깊은 17/32인치 또는 18/32인치—를 트레일러의 輻에 끼웠을 경우 不規則磨耗 現象이 더 많이 생기는 데 따른 相對的인 評價 때문인 것 같다.

따라서, shallow tread 타이어를 트레일러의 輻에 끼웠을 경우 일반 타이어보다 壽命이 최소한 같거나 길 것이라고 한다. 타이어가 한 번 不規則磨耗를 하게 되면 이를 바로잡기는 매우 어렵다. 이렇게 될 때에는 타이어를 미리 바꾸지 않으면 안될 경우도 많다.

驅動軸(트랙터)에 使用하는 타이어로서는 新品 래디알 타이어가 第1順位로 꼽혔고, 그 다음으로는 再生 래디알 타이어, 新品 바이어스 타이어, 再生 바이어스 타이어의 順이었다.

(Modern Tire Dealer, 1989. 6)