



유럽 타이어 産業 現況

協會 李 光 宰

1. 概 況

유럽 타이어 産業이 80年度에는 比較的 不振한 상태였으므로 今年度に 들어와서는 現在 各 메이커들은 상당히 愼重한 姿勢들로 變해가고 있는 것 같다.

유럽 타이어 産業에 있어서 특히 問題되는 點을 몇가지 들어보면 ① 一時的인 景氣後退가 계속됨으로써 英國을 비롯한 各國들의 新車需要가 減少되고 있다. ② 日本 및 東유럽으로부터 輸入品이 廉價로 流入되고 있다. ③ 燃料費가 上昇되고 있다. ④ 生産能力의 過剩 등이다.

同業界의 一般的인 見解를 보면, 大部分의 大타이어 메이커들이 81年上半期에는 業績이 回復될 展望은 보이지 않는다고 豫測하고 있다. 그러나 일부 메이커에서는 앞으로는 需要가 增加될 것으로 豫想하여 資本投資를 擴大할 計劃이라고 한다.

2. 各國 主要 타이어 메이커의 動向

이태리의 Industrie Pirelli 社에 의하면 1980年度에는 유럽 타이어 産業이 比較的 不振한 한해였으나, 1973年~1974年の 石油危機로 인한 最惡의 해와는 比較할 수 없다고 한다. 그러나 유럽 타이어 産業은 1980년에 乘用車의 販賣不振으로 적어도 上半期에는 業績이 改善될 것 같지 않다고 한다.

유럽 타이어 市場에서 第2位를 차지하고 있는 Pirelli는 同社의 브랜드가 人氣上昇에 있으므로

同社의 昨年度 販賣實績이 만족할만큼 改善되었다고 한다. Pirelli는 타이어部門만으로는 數字上으로 發展되지 않았으나, 유럽의 모든 市場에서 Pirelli 타이어 事業의 全體的인 業績은 1979보다도 改善되고 있다고 한다. 親會社인 Industrie Pirelli 社는 1980년에 340萬달러의 利益을 올렸으나 同社가 黑字로 환원된 것은 1971年 以後부터이다. 昨年賣出額은 12억7,000萬달러였으며 同社는 79년에 1,760萬달러의 損失을 보았다.

西獨의 Continental-Gummiwerke 社는 1980年の 타이어 産業에 대해서 新車用 타이어의 需要가 減少되어 原料 코스트의 上昇을 價格引上만으로는 커버할 수 없었다고 한다.

1981년에는 乘用車市場에서 日本車의 市場占有率이 增加됨에 따라 新車用 타이어의 販賣率이 점점 減少되는 同時에 石油價格의 上昇에 따라 運行距離가 줄어들게 되었으므로 交換用 타이어의 需要도 減少될 것이라고 展望하였다.

Conti-Gummi 社의 會長은 販賣政策의 合理化로 Continental 브랜드와 Uniroyal 브랜드를 함께 集中販賣하는 政策으로 1980년에는 市場占有率을 擴大하여 激甚한 市場競爭에서 利益을 改善시킬 수 있었다고 한다. 同社의 80年度 利益이 確實하지는 않으나 賣出額이 12억 3,000萬달러를 上廻하는 14억 5,000萬달러로서 市場占有率도 12%나 된다고 한다.

Goodyear 社에서는 同社의 유럽 타이어 販賣가 今年은 1980年の 14억달러에서 16억달러 정도로 增加될 것이라고 하고 있으나 純利益은 49百萬달러 정도라고 하며, 同社의 市場占有率은 11~12% 정도라고 한다.

英國의 Dunlop 企業의 關係者에 의하면 타이어 産業의 1980年度 賣出額은 前年보다 約 5% 下廻하고 있으며, 특히 新車用 타이어의 販賣가 不振하였다고 한다. Dunlop 社는 市場占有率에 대해서는 밝히지 않고 있으나, 1980年度에 達成된 業績에 대해서는 滿足한다고 하였다. 同社는 1978년에 3,950萬달러의 赤字를 낸 후 79년에는 收支의 均衡을 이루고 있다.

1981년에도 역시 前年度와 같이 어려운 한해가 되지 않을까 念慮하고 있으나, 今年 下半期에는 多少 回復되지 않을까하는 豫測을 하고 있다. 특히 Dunlop社의 生産能力過剩으로 BF. Goodrich와 Uniroyal 社가 유럽으로부터 徹退하고 있으며 몇개의 工場이 閉鎖되는 등 유럽의 1~2社의 將來가 不確定한 것으로 되었다고 한다. 그러나 타이어 産業이 점차 合理化됨으로써 需給均衡이 改善되어 가고 있다고 한다.

Goodyear의 國際部門社長에 의하면 工場閉鎖가 生産에 크게 影響은 미치지 않을 것이라고 한다. 왜냐하면 閉鎖된 工場은 閉鎖當時에는 이미 生産能力이 大幅的으로 下落된 水準에서 生産되고 있었기 때문이다. 그러나 小規模 메이커들은 타이어 市場으로부터 撤退하든가 아니면 大메이커와 合併될 것으로 豫測하고 있다. 工場閉鎖나 生産削減이 現在의 法律 및 勞使協定下에서 實施될 경우에는 結局 이것은 유럽 타이어 産業의 利益이 된다고 한다.

Firestone International 社에 의하면 今年 1年間은 거의 需要가 減少될 것이라고 한다. 生産能力的 過剩을 解決하기 위하여 同社에서는 昨年에 英國의 2개 工場을 閉鎖하고 스웨덴의 企業持株를 賣却하였다. 其外의 子會社에서는 生産을 調整하여 工場의 生産效率이나 間接 코스트가 改善되고 있다. 이와같은 方法으로 Firestone에서는 需要減少를 補完하고 있으며, 10月 31日까지 80年度의 同社의 유럽 코스트에서의 利益은 1,200萬달러이고 賣出額도 3억9,900萬달러에 達하고 있다.

프랑스의 傳統的이고 保守的인 Michelin社는 유럽 타이어 市場의 거의 3분의 1 정도를 占有하고 있는 業界의 리더이나, 同社의 事業 및 今

後의 豫測에 대해서는 言及을 回避하고 있다. 1980年度의 同社全體의 賣出額은 全體的인 經濟事項을 考慮하면 販賣本數 및 價格이 그대로 滿足스럽다고 한다. 1979년에는 同社는 1억1,900萬달러 상당의 利益을 올리고 있으나 이것은 前年の 1억3,660萬달러보다도 低調하다. 賣出額은 前年の 39억1,000萬달러에서 45억2,000萬달러로 增加하였다.

3. 타이어 메이커의 投資動向

유럽 各國 타이어 메이커들의 投資計劃을 살펴보면 會社마다 상당한 差異가 있다. Conti-Gummi의 경우는 1981년에 前年比 20%를 上廻하는 7,960萬달러를 投資하여 只今까지의 當社 歷史上 最大의 投資計劃을 세우고 있는가 하면, Firestone은 프랑스, 이태리, 포르투갈에서 工場 合理化計劃을 續行할 것이라고 하나, EC에서의 主要한 擴張計劃은 없다고 한다. 또 Pirelli에서도 投資計劃의 規模를 밝히지 않고 있으나, 減價償却을 大幅的으로 上廻하는 投資計劃을 세우고 있다. Goodyear의 룩셈부르크의 트랙 타이어 工場에는 6,000萬달러를 投資하여 擴張하고 있으며, 또 로마 近郊에 트랙터 타이어 工場을 建設하기 위하여 800萬~1,000萬달러를 投資하였다.

Dunlop은 過去 3年間 合理화와 近代化를 위하여 1억1,000萬달러~1억3,000萬달러를 投資하고 있으나 計劃이 점차 完了됨에 따라 이 投資가 점점 적어지고 있다고 한다.

유럽 타이어 産業全體를 보면, 現在 緊縮 상태에 있으며, 적어도 大메이커는 慎重한 樂觀主義를 택하고 있다. Dunlop의 마슈氏는 다음과 같이 말하고 있다. “타이어 産業은 제 2차 大戰以後 가장 어려운 時期를 넘기고 있다. 타이어 産業의 形態가 變하고 있으며, 一部 企業들은 同市場에서 撤退하고 있다. 또 앞으로도 계속 變動이 있을 것이나, 살아남는 企業들은 堅實한 將來가 期待된다. 結局 過去 20年間に 타이어 技術의 主要한 變革이 일어난 것은 유럽이다. 앞으로도 계속 이와같은 傾向이 지속될 것으로 豫測된다.”

(코스報知新聞, 5.18)