

브라질의 타이어産業 現況

協·會 金 民

1. Michelin의 中南美 進出에 制動

中南美地域에 걸친 不透明한 景氣로 라틴 아메리카에 대한 Michelin의 타이어 産業活動은 난관에 봉착하였다.

2年前 Michelin은 라틴아메리카에 대한 橋頭堡로 2억5,000만달러의 트럭·버스用 Radial타이어 및 튜브工場인 Companhia Brasileria Pneumaticos Michelin Industria e Comercio 會社를 리오데자네이로에 設立하였다. 그러나 現在 日産 1,400本の 同工場은 1日 650本 밖에 生産하지 않고 있다.

브라질의 Michelin은 大部分의 브라질業體들이 直面하고 있는 것과 같은 問題点들(同社 自體의 問題点도 있지만)에 當面하고 있다. Michelin이 中南美에 進出할 計劃을 세웠을 당시에는 브라질의 타이어市場이 年 9%의 急伸長勢로 成長되고 있었다. 그러나 昨年 트럭·버스用 타이어生産은 416萬本에서 293萬本으로 약 30%나 떨어졌다. 한편, 同期間에 乘用車用 타이어 販賣量은 1,100萬本에서 1,290萬本으로 增加되었는데, 이것은 인플레이에 의한 것이고, 실제로 國內 고무消費量은 9.7%나 減少되었다.

2次大戰前 브라질에서는 輸入商으로서만 기억되었던 Michelin에 대한 消費者들의 認識을 提高시키는 등 同社에서는 需要減少에 대처하여 安간 힘을 써왔다. Michelin은 브라질 政府의 輸入規制 때문에 美國이나 其他市場에서와는 달리 實需要나 달러에게 일단 輸入品으로서의

聲價나 製品을 잘 알리지도 못하고 곧바로 現地 生産을 하도록 強要당하였다.

Michelin의 브라질 事業擔當 副社長 겸 專務인 Guy Adenot氏는 말하기를 “무척 어렵더군요, 우리는 無에서 시작하였기 때문에 많은 時日이 所要되었지요”라고 하였다.

트럭用 Radial타이어 分野에서 Michelin은 아직도 미미한 상태에 있다. 그러나 브라질의 Radial市場은 580萬本으로서, 1982년에 全體的으로 50%까지 伸長하였다. 競爭業體인 Good-year와 Pirelli는 앞으로 10年동안 現在의 Conventional타이어 生産施設을 Steel belted Radial타이어로 轉換하는데 거의 4억달러에 가까운 投資를 할 것이라고 한다.

1983년에 Michelin은 거의 2배로 늘어난 25萬本(日産 850本)을 生産하고 年末까지는 日産 950萬本을 目標로 하고 있다고 Adenot氏는 말하였다. Michelin은 브라질 政府와의 協定에 의하여 生産量의 3分の 1을 輸出하면 되나, 國內市場의 沈滯로 인하여 生産量의 약 50%를 16個國으로 輸出하고 있다. 輸出對象國은 아르헨티나, 베네수엘라, 칠레, 과태말라, 푸에르토리코 등 中南美 뿐만 아니라, 바하마, 濠州, 뉴질랜드, 西歐, 美國 등도 포함되어 있다.

Michelin의 Adenot氏는 “우리는 南美地域에서 다른 事業計劃은 없으며, 오직 브라질의 工場에만 熱中해야 한다”고 말했으며, 또 競爭業體들은 Michelin이 販賣價格을 15%나 낮추어서 市場占有率을 확보하려 하고 있다고 말하였다. 그리고 Michelin을 除外한 트럭用 Radial타

타이어 市場의 50%를 占하고 있는 Goodyear의 G.E Steward 社長은 “品質面에서는 우리가 단연 앞서고 있지요”라고 하면서, 低價政策에 대해서는 “Michelin은 그러하겠지요, 價格爲主의 市場이니까요”라고 말하였다.

Michelin은 브라질의 타이어産業에서 가장人氣있는 業體는 아니다. 프랑스의 本社는 브라질의 타이어協會(ANIP)에 非協助의이며, 同協會에서 每月 發行하고 있는 月報에도 定期的인 資料提供을 하지 않고 있다. ANIP의 專務理事 Waldemar Arnaldi는 “그들은 아무도 믿지 않습니다”라고 말하였다. 그는 Michelin이 包含되어 있는 政府의 公式資料로부터 ANIP의 數字를 減해서 Michelin의 데이터를 算出하고 있다고 한다. 그는 推定하기를 Michelin은 1981年(7月부터 開始)에 23,507本の 타이어를 生産하였고, 昨年에는 141,000本을 生産하였다고 한다(Adenot가 말하기를 82년에 131,020本이라 하였다).

2. 브라질의 타이어市場 現況

브라질의 타이어市場 占有率은 Pirelli가 36~37%, Goodyear가 33~34%, Firestone이 23%, 브라질 國內業體인 Tropical과 其他 몇개의 小規模 國內業體에서 3~5%, 나머지가 Michelin이다.

브라질의 타이어 메이커들은 Michelin이 브라질에 타이어 工場을 세우려고 協議하고 있을 때 브라질 政府의 受惠措置에 대하여 거세게 反撥하였다. 特惠措置 중에는 施設材와 輸入原資材에 대한 關稅免除도 있었다. 그 條件으로 Michelin은 10年間 生産額의 3分の 1을 輸出하기로 하는데 同意하였다. “政府에서는 Michelin에게는 特惠를 주어 誘致하고서는 既存業體들에게는 인센티브를 주지 않았다”고 Pirelli의 Stefano Marinoni社長은 말하였다.

最近 Goodyear와 Pirelli는 브라질 政府와 “Befiex Agreement”라고 하는 輸出協約을 締結하고 그 條件으로 金融特惠를 받았다. Goodyear는 向後 10年間 7억7,000萬달러, Pirelli

는 11年間 13억달러를 각각 輸出하도록 覺書로 되어 있다. Firestone에서도 Befiex 輸出協約을 檢討하고 있다.

“Goodyear의 Steward氏は Michelin의 Befiex에 의한 特惠를 다소 상쇄하기 위하여 우리와 Pirelli도 Befiex에 署名했지만, Michelin이 더 큰 稅制上的 惠澤을 받았다”고 말하면서, 그는 또 “우리는 새로운 競爭業體가 우리와 같은 條件下에 있는 것으로 기대하였지만, 署名을 하고 보니 같은 條件이 아니었다(많이 改善되기는 했지만). 우리는 앞으로 8~9年以上 Conventional 타이어 施設을 稼動시켜야 한다”고 言及하였다.

輸出義務協約에 署名하기는 그것을 履行하기 보다는 쉬울지도 모르지만, Pirelli의 경우 첫해인 1982년에 6,000萬달러의 輸出目標중 4分の 3을 北美, 日本, 유럽, 中東 및 中南美 등으로 輸出하였고, 今年에는 4,500萬~5,500萬달러를 輸出할 計劃이라고 Marinoni는 말하였다. Goodyear는 昨年에 2000萬달러의 輸出實績으로 失望시켰지만, 今年에는 2倍의 輸出目標을 세워놓고 있다. 同社는 最近 年間 13萬本の 乘用車用 Steel belted Radial 타이어(約 200萬달러 相當)를 最小限 3年間 供給하기로 美國의 Winston 브랜드 타이어 小賣商과 契約을 締結한 바 있고, 나머지 37萬本(年間)은 美國의 其他 商人에게 輸出하게 될 것이라고 한다.

브라질 市場에 대한 Michelin의 影響은 販賣數量面에서는 적지만, 브라질에서 4번째의 多國籍企業인 동시에 莫強한 Radial 타이어 競爭業體로서 Radial化를 加速시키고 있다는 것은 “疑心할 여지가 없다”고 Adenot는 말하고 있으며, 그는 또 우리가 여기 있다는 것은 여기 Radial 타이어에 成功하기를 希望하고 있기 때문이라고 強調하였다.

브라질에서는 乘用車用 타이어의 40%가 Radial이다(Firestone에서는 35%로 보고 있다). 新車用은 거의 대부분 Radial 타이어를 使用하고 있으나, 아직도 이곳에서 많이 生産되고 있는 “Fusca”라고 부르는 Volks Wagen은 Conventional 타이어를 新車用으로 使用하고 있다.

Pirelli와 Goodyear는 乘用車用 Radial 타이어 生産量이 1985년에는 각각 60%, 52%를 占하고 1990년에는 100%가 될 것으로 推定하고 있다.

트럭·버스用 Radial 타이어는 1977년에 導入된 이후 市場占有率이 約 10%밖에 되지 않는다(Michelin을 包含하면 約 13%). 트럭 生産業者들로부터는 아직도 外面을 當하여 新車用 트럭·버스用 Radial 타이어는 0.3%에 不過하여 交換用 타이어의 15%와는 對照的이라고 Pirelli에서는 說明하고 있다. 그러나 Goodyear에서는 트럭·버스用 타이어의 Radial化는 1985년까지는 30%, 1990년에는 60%에 이를 것으로 展望하였다.

3. 타이어 業體別 動向

Goodyear에서는 Sao Paulo에 있는 그들의 2개 工場 중 하나를 完全히 Radial化 하려고 3억6,000萬달러를 投入하고 있다. 向後 10年間 브라질에서의 Goodyear의 總投資는 Radial化

를 指向하는 것이고, 市場需要 역시 投資 페이스를 따르게 될 것이라고 Steward는 말하였다. 同社의 1982年度 타이어·튜브 및 其他 고무製品 賣出額은 總 4억4,000萬달러였다. Goodyear는 向後 10年間 年 5%의 成長計劃으로 推進하고 있지만, 870억달러에 달하는 外債를 緩和하려는 IMF와의 맥빠진 協商과 流動的인 海外市場與件, 2月 18日の 급작스런 30%의 評價切下, 3자리 숫자의 인플레이 率 등 브라질의 經濟는 바로 앞을 내다볼 수 없기 때문에, 그와같은 計劃은 1983/84年度에는 그저 귀로 듣는 정도로 밖에 할 수 없다고 Steward는 조심스럽게 말하였다.

Pirelli는 總 3억9,600萬달러가 所要되는 Radial化事業의 첫해인 1982년에 2,000萬달러를 投入하였다. 同社는 또 1984년에 生産을 開始할 目標로 1,800萬달러를 投入하여 Radial 타이어用 Steel Cord 工場을 짓고 있다. Pirelli는 1979년과 1970년에 Goodrich와 Dunlop의 브라질 工場을 引受함으로써 브라질 最大의 타이어 메이커가 되었다. Pirelli는 1982년에 13,000

브라질의 타이어 生産現況

(表 1)

(單位: 本)

	1980	1981	1982	1983 (ANIP 推定)
트럭·버스用	3,942,001	4,160,841	2,926,166	3,083,000
小型 트럭用	1,889,242	1,392,820	1,464,583	1,473,000
乘用車用	16,270,676	11,007,628	12,905,729	12,512,000
모터사이클用	428,601	284,367	660,734	
모터스쿠터用	50,510	45,480	24,393	
트랙터用(前輪)	421,882	287,409	308,729	332,000
” (後輪)	285,927	195,280	174,986	210,000
建設用	116,425	91,641	86,077	95,000
航空機用	22,898	19,070	18,283	
産業用	724,702	514,443	639,143	
合計*(타이어)	24,152,864	17,998,979	19,208,823	
合計(튜브)	17,273,208	12,925,513	15,433,253	
Radial 타이어				
乘用車用	5,174,097	3,676,891	5,466,253	
트럭用	134,157	188,574	332,256	
計	5,308,254	3,865,465	5,798,509	

*타이어 合計에는 Radial 타이어 包含

資料: 브라질 타이어 協會

名을 고용하고, 11억달러의 賣出額을 記錄하였는데, 그 중 約 60%가 타이어事業이고 나머지

는 電線分野였다.

Firestone 은 Radial化가 比較的 늦었는데,

브라질의 타이어 輸出現況

(單位:本)

	1980	1981	1982
트럭·버스用	260,678	182,866	161,149
小型트럭用	187,023	132,602	65,561
乘用車用	1,039,553	659,059	721,908
모터사이클用	80	14,246	10,318
모터스쿠터用	—	10	—
트랙터用(前輪)	16,408	16,917	6,649
“ (後輪)	9,915	7,085	9,253
建設用	20,956	13,512	15,460
航空機用	8,064	7,824	5,697
産業用	5,932	5,536	5,988
合計(타이어)	1,548,609	1,039,657	1,001,983
合計(튜브)	1,322,793	800,648	633,677
Radial 타이어			
乘用車用	681,701	458,900	568,752
트럭用	48,061	34,440	43,794
計	729,762	493,340	612,546

資料: 브라질 타이어協會

브라질의 타이어 販賣現況

(單位:本)

	1980	1981	1982
트럭·버스用	3,984,310	4,073,382	2,940,367
小型트럭用	1,815,936	1,487,820	1,442,524
乘用車用	15,659,566	11,822,690	12,714,912
모터사이클用	366,990	339,318	619,758
모터스쿠터用	51,185	46,114	25,059
트랙터用(前輪)	405,830	314,691	303,473
“ (後輪)	282,867	201,419	172,187
建設用	119,340	94,967	84,399
航空機用	23,956	18,688	19,924
産業用	719,886	523,860	650,271
合計(타이어)	23,429,866	18,922,947	18,972,874
合計(튜브)	17,053,017	13,645,492	15,240,922
Radial 타이어			
乘用車用	4,874,860	3,958,941	5,429,396
트럭用	136,091	193,400	307,601
計	5,010,951	4,152,341	5,736,997

資料: 브라질 타이어協會

그것은 Radial化를 目的으로 브라질의 天然고무農場과 在來의 타이어 工場을 賣却處分하기 위해서 였다고 한다. Firestone 은 주저하면서도 同農場을 브라질 內國人業體에게 4,000萬달러에 팔기로 合意하였다. 또한 同社는 昨年 7 月에 리오데자네이로에 있는 日産 2,000本の Bias 타이어工場을 閉鎖하였는데, 팔기도 어려웠던 것으로 알려지고 있다. Firestone 의 또 다른 工場은 Sao Paulo 에 있는데 日産 15,000~20,000本の 生産能力을 갖고 있다. 消息通에 의하면 同社는 Sao Paulo 에 大規模 Radial 타이어 工場을 세우려고 했던 計劃을 昨年에 포기하였다고 한다.

Firestone 의 Guillermo Pazos 社長은 쓸데 없는 얘기만 되풀이하면서 任員들의 面談要請을 거절하였다. 同社는 1960年代初에는 市場을 主導했던 業體였으나, 지금은 3位로 밀려났다. 이전에 오랫동안 同社專務로 있었던 사람의 말에 의하면, Firestone 은 브라질에 投資를 하지 않아서 많은 市場을 상실하였으며, 또 그들은 브라질市場에서 대단히 興味를 잃고 있다고 하였다.

Firestone 이 브라질의 Hevea 고무農園을 處分하고 있는가 하면, Michelin 은 브라질 中部의 Mato Grosso 州에 1 萬ha의 農場을 開發하였다(브라질은 新規栽培 고무나무의 수확이 시작되는 1985년까지는 말레이시아로부터 天然고

무를 輸入해야 한다). 또한 Pirelli와 Goodyear 도 브라질에서 農場을 經營하고 있다. Goodyear 는 追加로 Mato Grosso 에 5,000에이크의 또 다른 農場을 갖기 위하여 整地作業을 하고 있다고 한다.

브라질의 타이어業體는 合成고무를 거의 70%, 天然고무를 30% 쓰고 있는데, 合成고무는 國內에서 供給되고 있으나, 天然고무는 約 半 정도가 輸入되고 있다. 브라질 政府는 天然고무 國産化를 促進하기 위하여 國內 天然고무 栽培業자에게는 信用貸出을 해주고 있다. 外國資本의 業體에게는 金融支援이 안되기 때문에 Pirelli는 最近 當初 계획하였던 農場擴張을 포기하고 제 2 農場을 賣却하기로 하였다.

Michelin 은 아직 브라질市場에서는 新參業體 인데도 既存業體들에 匹敵할만한 廣告活動도 아직까지 하지 않고 있다. Goodyear 에서는 TV 廣告시리즈에서 브라질의 消費者에게 Steel belted 타이어의 認識을 심어주려고 포르투갈語로 鋼鉄이란 말 “aco”를 放映하고 있다. 또 Pirelli의 廣告를 보면 당대의 一流 희극배우인 Jo Soares 가 注油所에 나타나 自己車를 高級乗用車로 돌보이게 하기 위하여 Pirelli 타이어로 갈아 끼우고, 金髮의 美女를 車에 태워 사라지는 것인데, 廣告口號는 “나는 Pirelli와 함께 살아가고 있다”는 것이다.

한편, Michelin 에서는 두개의 高速道路 揭示板廣告와 가끔 나오는 라디오 스팟廣告 이외에는 廣告를 하지 않고 있다. Adenot 는 “우리들의 販賣戰略은 製品의 品質에 있으며, 그 自體로서 充分하다”고 하였다.

브라질의 거대한 타이어市場은 올해에는 별로 改善될 것 같지 않으며, Michelin 의 短期展望도 어두운 것 같다.

(Rubber & Plastics News, May 9, 83)

타이어 메이커별 고무 消費率

(1982)

Pirelli	35.7%
Goodyear	30.8%
Firestone	23.8%
其 他	9.7%
	100.0%

☆

☆

☆