

'85年度 美·日 타이어産業 展望

協 會 李 成 殷

美國 타이어産業

(1) 概 要

1985年度 타이어産業은 84年の 好況을 고비로 多少 완만해질 것으로 보이나, 그렇게 큰 變動은 없을 것으로 豫想된다. 美國의 RMA (Rubber Manufacturers Association)와 Firestone社에 의하면, 例컨대, 乘用車用타이어市場에서는 新車用타이어는 거의 84年 水準으로 堅實한 好調를 보일 것으로 보이나 交換用타이어가 약간 줄어들 것으로 豫想되어 85年度 乘用車用타이어의 總出荷量은 約 1.5%정도 減少될 것으로 展望된다.

RMA 및 Firestone에 의하면 新車用타이

어의 出荷量은 1985年度에 約 5,160萬個로 84年度の 5,180萬個보다 약간 減할 것이라고 하나, 交換用타이어市場은 84年の 1億4,100萬個에서 85년에는 1億3,800萬個로 約 2.1% 減어질 것이라고 하였다.

이와같이 乘用車用타이어市場이 全般的으로 는 대체로 다소 줄어들 것으로 豫測하고 있으나, Firestone에서는 85年度の 展望을 樂觀的으로 보고 있다. 同社 副會長인 Leon R. Brodeur에 의하면, 乘用車用타이어 部門에서 계속 回復勢를 보여 크게 好轉되고 있으며, 84年 타이어 出荷量은 83年보다 約 10%는 上廻될 것이라고 하며, 4年前에 比하면 24% 以上이나 增加되었다고 하였다.

RMA 資料에 의하면 乘用車用 타이어 市場에서는 再生타이어가 84年の 2,140萬個에서 85년에는 2,100萬個로, 新車用은 84年水準과 거

美 國 타 이 어 市 場 展 望

(單位：100萬個)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	年平均增加率 (84~89) %
乘用車用타이어								
新車用	43.8	51.8	51.6	49.0	52.4	53.5	54.5	1.0
交換用	133.9	140.6	138.0	136.0	135.0	135.0	135.0	-0.8
再生타이어	25.5	21.4	21.0	21.0	21.5	21.0	21.0	
트럭·버스用타이어								
新車用	5.5	7.4	7.3	6.5	6.7	6.7	6.8	-1.5
交換用	30.3	32.1	48.4	48.1	49.3	50.1	50.8	1.4
再生타이어	18.4	15.2						

(RPN. 84. 12. 17)

의 같을 것으로 보고 있으나, 交換用은 85년에 約 2.2% 減少될 것으로 展望했다. 또, 85年度 트럭·버스용타이어의 出荷量에서 新車用은 約 730萬個이고 交換用은 大略 4,840萬個(再生타이어包含)로 보고 있다. 한편 Firestone 에서는 트럭·버스용타이어 出荷量에서는 新車用이 約 700萬個이고 交換用이 3,200萬個로서 總 3,900萬個(再生타이어 除外)로 보고 있다.

Kelly-Springfield의 Fiedler 副社長은 中小型트럭용타이어의 販賣量이 1984년에는 1,930萬個로 最高에 달했으나 85년에는 1,850萬個로 떨어질 것이라고 하였는데, 특히 이러한 減少趨勢는 대부분 普通 및 中型트럭용 타이어에서 나타날 것이라고 했다. 또한 同社 副社長은 中小型트럭의 交換用 타이어의 Radial化가 約 78.8%로 豫測된다고 하였다.

(2) 市場動向

Goodyear와 Michelin 에서는 다같이 1985年度 타이어市場展望에 대한 구체적인 豫測에서는 84年度水準을 下廻할 것이라고 하였다. 또 Michelin의 代辯人은 84年末이나 85年初에는 타이어 價格이 安定될 것으로 보나, 이것은 오직 同社의 短期的인 展望이고, 타이어價格이 어떻게 될지 正確한 豫測은 어렵다고 했다. 그러나 Michelin, Goodyear, Kelly-springfield, Firestone 등에서는 인터뷰에서 85年度初에는 타이어 價格이 오르게 될 것이라고 發表하였으며, 其他 메이커에서도 타이어價格은 다같이 오를 것으로 생각하고 있다. 즉, Goodyear, Kelly-Springfield, Firestone 등에서는 이미 1~3%의 價格引上을 發表했으며(84. 12. 6), Mohawk에서도 2% 引上한다고 했다.

Michelin은 또 大型트럭용타이어에서는 Radial 比率을 높여서 84년의 50%에서 85년에는 52%로 늘어날 것으로 豫想했으며, 또 同社에서는 85년에 偏平比가 낮은 Radial타이어를 25%로 增加시킬 것이라고 했다.

트럭 및 農機械용타이어의 展望에 대해서는 RMA와 Firestone間에 다소 差異가 있다. 즉, RMA에서는 同部門의 新車용타이어의 出

荷量은 120萬個로 22.5% 增加되고, 交換用은 280萬個로 2.2% 增加될 것으로 보고 있으나, Firestone 에서는 트럭 및 農機械용타이어의 總出荷量을 約 350萬個로 豫測하고 있다. 또 Firestone의 Brodeur 副社長도 트럭 및 農機械용타이어에서는 交換用은 늘어나겠지만 新車用은 계속 低調할 것이라고 했다. 그리고 産業用 및 其他타이어에서는 新車用이 84년의 960萬個에서 900萬個로 6.3% 떨어지고 交換用에서는 84년의 450萬個에서 360萬個로 約 20%나 줄어든다고 RMA에서는 豫測하였다.

(Rubber & plastics News, 84. 12. 17)

日本 타이어産業

(1) 概 要

日本の 타이어産業은, 美國 및 日本市場에서 乘用車의 販賣量이 증가됨으로써 1985년까지는 適正水準으로 伸長될 것으로 期待된다. 東京의 專門分析家들에 의하면 美國經濟의 健全한 持續과 달러貨의 強勢(円貨에 對한)로 타이어業界의 展望은 크게 樂觀할 수는 없다고 했다.

그러나 Nomura 證券會社에서는 1985년에 約 3% 정도는 늘어날 것으로 보고, 타이어業界의 고무使用量이 84년의 83萬톤(推定)에서 85년에는 85.5萬톤으로 增加될 것으로 豫測하고 있다. 同社의 이와같은 推定은 1985년에는 乘用車 및 트럭(組立品은 除外) 生産이 約 3.3% 增加될 것으로 豫想하고, 또 交換用타이어도 大·中型 트럭용타이어에서 다소 活氣를 띌 것으로 보고 있기 때문이다. 그리고 Nomura 證券會社에서는 1985年度 總타이어 生産量은 新車用과 交換用이 다같이 84年準水을 上廻하여 約 3.8% 增加될 것이라고 하였다. 新車용타이어와 交換用타이어의 總生産量에 대한 比率은 각각 31%, 32%이고 나머지 37%는 輸出用타이어로서 前年對比 1.9% 增加될 것이라고 한다.

한편 타이어産業分析資料로는 在庫水準을 들

수 있는데, Sanyo 證券會社에서는, 1年 전에는 在庫(工場在庫)가 34%에 不過했다고 했으나, 84年 9월末 現在の 在庫量은 47%의 높은 水準이므로 國內交換用市場에서는 많은 영향을 받을 것으로 보고 있다. 그러나 乘用車市場이 1985년에는 約 1,200萬台로 4% 增加될 것으로 보아 다소 好轉될 것으로 展望하고 있으며, 또 모터사이클市場도 430萬台로 7.5% 늘어나서 84년의 17% 減少現象에 比하면 많이 좋아질 것이라고 했다. 이와같이 乘用車 및 모터사이클産業의 好轉으로 85年度 新車用타이어의 需要展望도 多少 좋을 것으로는 보나 급격한 變化는 없을 것이라고 한다.

日本 고무産業의 收益性에 전반적으로 많은 영향을 미치고 있는 것은 天然고무의 價格이다. 現在에는 kg當 250円(約 1달러)이나 世界市場의 活況으로 달러貨가 弱勢로 될 것 같지는 않으므로 1985년에는 天然고무價格이 상당히 上昇되지 않을까 의문이다. 이러한 現象은 타이어部門이나 非타이어部門에 다같이 全般的으로 영향을 미치게 될 것이다.

(2) 輸 出 動 向

日本の 타이어輸出動向은 北美市場이 85年度에는 제일 좋을 것으로 보인다. Nomura 證券會社에서는 例컨대, 北美市場으로 輸出되는 量이 85년에는 9% 增加되어 總輸出量(重量基準)의 1/3 以上을 占할 것이라고 하고, 同輸出用 타이어의 고무使用量을 107,400톤으로 推定하고 있다.

其他 主要輸出市場으로는 中東市場이 있으나 이란-이락戰으로 輸出에 많은 영향을 받고 있다. 특히 同地域에서는 交換用타이어市場이 크다. 또한 Nomura 證券에서는 유럽과 東南아시아市場에서도 展望이 밝을 것으로 豫測하고 있다.

84年度에는 信用去來關係로 對이란 輸出이 減少되기는 하였으나, 이란-이락戰의 長期化로 中東市場은 日本타이어 메이커들의 天惠의 輸出市場이기도 하다. 84년에는 中東市場에 대한 타이어 總輸出量이 83년보다 約 13%나 떨어진 했지만 日本타이어業界에서는 年末까지는 同市場의 輸出實績이 지금까지 두번째로 좋은 해가 될 것이라고 믿고 있다. 84年度 出荷量이 줄게 된 主要原因은(9月末現在 680萬個) 對이란 輸出이 60%나 떨어졌기 때문이다. 9월까지 이란의 타이어 購入量은 約 140萬個로 6,230萬달러이다. 이란의 이와같은 現象은 前年度의 在庫量이 많았던 것과 또한 財政問題 등인 것으로 보인다. 그러나 이란市場이 中東市場의 約 20%를 占하고 있다.

이와는 對照的으로 이락은, 83년에는 例外的으로 低調하여 11.1萬個에 不過했으나 84년에는 9月現在 日本으로부터의 타이어 輸入量이 거의 7배나 增加되어 約 80萬個나 되었으며 年末까지는 지금까지 제일 많은 實績을 올릴 것이라고 한다. 이란과 이락, 두 나라를 合하면 中東地域 總타이어需要量의 約 1/3 (2억 9,770萬달러)을 차지하게 된다. 最近 同市場의 타이어 輸入量이 늘어나고 있는 主要因은 이란-이락戰이 長期化되고 또 타이어가 主要戰略物資이기 때문인 것이다. 이란 및 이락은 5年前이나 지금이나 日本의 타이어 輸出對象國으로는 中東地域에서 제 2, 제 3市場으로 꼽히고 있다.

83년에는 異例的으로 이란의 日本 타이어 輸入量이 約 500萬個 以上(約 1억 9,300萬달러)으로, 中東地域의 日本타이어 總輸入量의 約 40% 以上을 占했다. 즉, 1983년에는 日本의 타이어 輸出市場 중에서 中東이 제 2市場이었고, 業体로는 Bridgestone이 이란市場을 가장 많이 占有하고 있다.

(Rubber & Plastics News, 84.12.24)