

美國의 타이어 市場展望

協會 李 源 善

〔概要〕

過去 몇年間은 美國 타이어 市場의 沈滯에 관한 이야기가 많았다. 많은 사람들은 美國 타이어 市場이 더 이상은 좋아지지 않을 것으로 보고 있으며, 타이어商人들도 보다 收益性을 높이기 위해서는 별도의 서비스를 하여야 된다고 主張하고 있다. 이러한 이야기들은 어느정도 事實이었으며 타이어市場의 沈滯는 앞으로도 계속될 것으로 보고 있다.

앞으로 몇年間은 乘用車의 交換用 타이어 販賣가 約 1억4,000萬個를 크게 上廻하지는 못할 것으로 보이나, 그 중에서 乘用車 및 小型트럭用 高性能 타이어의 販賣는 全般的인 市場全體의 增加率보다도 더 빠른 速度로 늘어나고 있다. 그것이 2年前에는 별로 人氣가 없었으나, 그후부터는 乘用車, 타이어 및 收益 등이 달라지기 시작했다. 그리고 지금은 全天候高性能 타이어의 需要急增이 確實視되고 있다. 이와같이 高性能 타이어의 需要展望은 좋으나, 交換用 타이어市場 全體가 急成長될 것으로는 豫想되지 않으며, 앞으로의 展望에 關心이 쏠리고 있다.

1. 乘用車用 타이어 市場

乘用車用 타이어 市場에서는 全天候 및 高性能 타이어가 市場을 主導하면서 主宗을 이루고 있다. 過去 10年間은 全天候 타이어가 乘用車用 타이어市場을 席卷하였으나 4年前부터는 高

性能 타이어가 좋은 評價를 받으면서 市場을 主導하게 되었다. 또한 小型트럭用 타이어市場에서도 全天候 및 高性能 타이어가 市場을 主導하게 되었다.

乘用車의 交換用 타이어市場에서는 全天候 타이어가 約60%를 차지하고 있다. 1987年度 美國의 RMA(Rubber Manufacturers Association) 統計(그림 1)에 의하면 交換用 乘用車 타이어의 87年度 需要展望은 1억 3,800萬個이며, 그중에서는 全天候 타이어가 約 8,300萬個(約 60%)를 占有하고 있다. 그리고 1990年度까지는 全天候 타이어의 市場占有率이 約80%까지 增加될 것으로 예상된다. 그러나 어떤 타이어會社에서는 全天候 타이어의 市場占有率이 그 이상은 더 增加하지 않을 것으로 보고 있다.

1990년에는 交換用 乘用車타이어市場에서 高性能 타이어의 占有率도 5.5%에서 25%까지는 增加될 것으로 보는 사람도 있어, 平均 約15~18%는 될 것으로 보이며, RMA에서도 1990年度の 交換用타이어 1억 4,000萬個 需要 중에서 高性能 타이어가 約 2,500萬個로 約 18%를 占有할 것으로 推定하고 있다.

市場占有率을 좀더 구체적으로 分析해 본다면 交換用타이어 市場에서는 全天候 Radial 타이어의 市場占有率이 80%이고, 高性能 Radial 타이어가 18%, 그리고 2%는 其他 타이어이다. 其他 타이어 2%는 주로 Rib型 Bias 타이어로서 진흙길이나 눈길(雪路)에서 사용하는 小型트럭用 타이어이다. 그러나 이 2%는 1986年度の 경우

小型트럭용 타이어 販賣의 1/2에 不過했기 때문에 달라질 수도 있으며, 또 이 중에는 乘用車용 타이어도 있다. 그리고 全天候 타이어의 占有率이 1%정도 더 낮고, 高性能 타이어가 1% 정도 더 높아질 수도 있다.

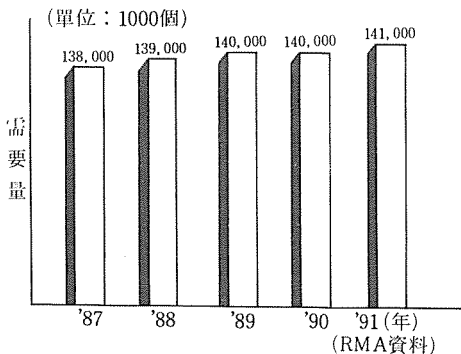
이러한 市場占有率 數値는 分明히 推測에 의한 것이고, 또 그 중에는 確實한 것도 있지만 역시 推定値이다. 또한 全天候 타이어와 高性能 타이어를 區分하는 데도 問題는 있다. 全天候 타이어가 全天候로 보여서는 안된다. 全天候 타이어는 Rib型이 基本이지만, 四季節을 통하여 全天候的으로 性能이 좋도록 하기 위하여 獨特한 컴파운드를 使用하여야 한다. 이제는 이 Rib型設計가 실제로 活動的인 트레드블록패턴으로 되어 있다.

그러나 高性能 타이어에서는 그와같은 問題는 없다. 高性能 타이어에는 外觀上으로 좋은 高性能 타이어, 速度表示가 되어 있는 (定格速度表示 <Speed rated>; 製造業者가 保証하는 速度表示) 高性能 타이어, 速度表示가 되어 있지 않은 (Non-speed rated) 高性能 타이어 등이 있다. 타이어業界에서 速度表示가 된 高性能 타이어가 계속 出荷될 때까지는 (아직은 알 수 없지만) 이 基準을 進정한 高性能 타이어로 인정하겠지만, 여기에도 問題는 있다. 分明히 타이어 메이커들은 速度表示된 高性能 타이어는 완전히 다른 部門으로 보게 될 것이다. Tire Review誌 ('86.10月號)의 Sourcebook and Purchasing Directory에도 10大 主宗 高性能 타이어의 規

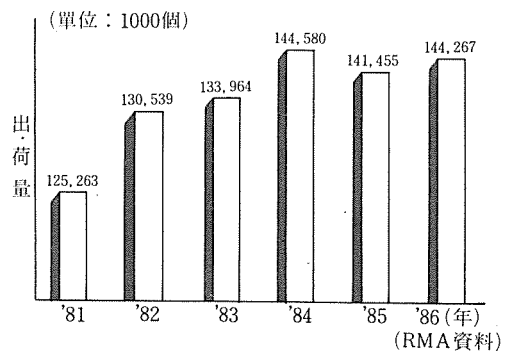
格이 掲載되었지만 H 및 V-rating 밖에 없다.

高性能 타이어에 새로운 두 개의 速度表示가 出現되었는데, 그 중 하나는 149mph (240km/h) 以上の Z 速度表示이다. Goodyear, Michelin, General Tire, Bridgestone에서 現在 이 Z 타이어를 販賣하고 있으며, 앞으로는 더 빠른 速度表示의 타이어도 나올 것으로 보인다. 또 重要한 것은 高性能 全天候 타이어에서도 速度表示된 타이어가 있다. 즉, '86년에 Goodyear에서 同概念으로 Eagle GT+4 를 開發하였고, 87年 5月에는 Bridgestone에서 HP41Potenza를 紹介하였다. 이들 두 타이어는 H 速度表示의 타이어이다. 또한 다른 會社에서도 그들의 既存 高性能 타이어에 M&S rating을 附加시키고 있다. 이러한 動機는 高性能 타이어가 溫暖季節에는 性能이 우수하나, 추운 겨울, 눈길, 빙판길에서는 그렇지 못하기 때문이다. 이 새로운 (M & S)타이어는 건조한 路面이나 빗길에서도 性能이 良好하기 때문에 특히 이 타이어는 高性能 乘用車의 自家運轉者들에게 많은 關心을 끌 것으로 보인다.

RMA의 1991년까지의 타이어 需要展望에 의하면, 乘用車용 타이어의 出荷量이 약간은 增加할 것으로 보고 있지만, '87년에는 約 600萬個 減少될 것으로 보고 있다. 그러나 全天候 타이어와 高性能 타이어는 增加하고 있으며, 約 1억 4,000萬個로 豫想되는 1991年度의 乘用車용 (交換用) 타이어市場에서는 占有率이 더 많이 늘어날 것으로 보인다.



[그림 1] 交換用 乘用車 타이어 市場展望



[그림 2] 交換用 乘用車 타이어 出荷量

2. 小型트럭用 타이어 市場

小型트럭用 타이어는 많이 增加하고 있다. RMA에서는 小型트럭用 타이어의 需要展望을 별도로 發表하지는 않았지만, 1981년에는 220萬個였고, 1986년에는 450萬個 以上으로 늘어났다. 이와같이 小型트럭用타이어가 늘어나고 있는 것은 P-metric 타이어가 小型트럭에도 많이 使用되어 왔고 또한 픽업 트럭이 1979年 이후로는 매년 乘用車보다도 비싸게 많이 販賣되었기 때문이다. 그러나 지난 몇年間은 픽업 트럭이 미니-픽업 트럭으로 小型化되면서 더 많이 販賣되었고, 또 이와같이 小型化되어 모양이 스포티하게 보이면서 販賣實績은 더욱 늘어나게 되었으며, 한편으로는 새 乘用車의 販賣가 떨어지기 까지 하였다.

1985년에는 Ford社에서 在來式 픽업 F-150을 562,507臺 販賣하였으며, 또 86년에는 Ford 歷史上 처음으로 이 픽업 트럭이 乘用車보다도 비싸게 販賣되었다. 이와같은 趨勢는 GM이나 Chrysler까지도 마찬가지였다. Chrysler는 88年에도 픽업 生産을 2倍로 增加시킬 예정이며, GM은 今年에 이 픽업을 가장 많이 販賣할 것으로 기대하고 있다. 現在 美國의 픽업 트럭 保有臺數는 1,300萬臺 以上된다.

乘用車用 타이어가 가끔 일반적인 픽업 트럭과 미니-픽업 트럭에 다같이 使用되고 있지만, 惡路用 高性能 타이어를 使用하는 傾向이 늘어나고 있다. 이러한 現象이 나타나는 것은 때에 따라서는 惡路나 運動場에서의 競走에서 이 타이어가 좋은 成果를 얻었기 때문이다. 이러한 小型트럭은 진흙길이나 눈길에서 使用할 수 있는 타이어를 使用하고 있다. 이 타이어는 Baja 및 SCORE 惡路競走用 타이어의 設計와 같다.

業界의 推定에 의하면 87年 小型트럭用 타이어 販賣는 約2000萬個 以上되며, 1990년까지도 同市場이 減少되지는 않을 것으로 보고 있다. 이 小型트럭用 타이어 중에서는 57%가 P-metric 타이어이고 또한 同타이어 市場에서 50%는 委託 브랜드 타이어이며, 大部分 Bias 타이어이다.

지금은 小型트럭用타이어 市場에서 Radial 타이어가 約50%이지만 1990년까지는 65~70% 정도로 展望하고 있다.

小型트럭用 타이어에서 나타나는 또 한가지의 큰 趨勢는 多用途運動用車輛 또는 4×4에 대한 타이어이다. 이러한 車輛은 一般車輛과는 달리 캠핑, 사냥, 낚시 등 多用途旅行用으로 設計되어 있다. 따라서 이 4×4 車輛에는 진흙길 및 눈길에도 使用할 수 있는 Snow型 타이어가 必要하다. 이와같은 길이 좋지 않은 惡路의 走行에 理想的인 車輛은 90%以上이 一般道路에서는 使用되지 않는다.

따라서 乘用車用타이어市場은 앞으로 몇年間은 1억4,000萬個水準을 維持할 것으로 예상되지만, 그 중에서 全天候 타이어와 高性能 타이어는 계속 增加할 것이며, 또 同市場에서 小型트럭用 타이어部門도 더 늘어날 것으로 예상되고 있다.

3. 農機械用 타이어 市場

RMA에서는 1991년까지 農機械用타이어 市場에서는 交換用 타이어가 2.3%, 新車用 타이어가 10.8% 增加할 것으로 展望하고 있다. 1987년에는 農機械用 타이어가 約250萬個 出荷될 것으로 보고 있는데, 이 중에서 約725,000個는 後輪用 타이어이고, 約170萬個는 前輪用 타이어이다.

1986년에는 BFG가 農機械用 타이어 事業에서 손을 뗀으로써 지금은 BFG의 農機械用 타이어가 거의 販賣되지 않고 있다. BFG의 後退로 總타이어 出荷量이 變動되지는 않았지만, 다른 타이어 메이커들에게는 市場을 더 열어주게 되었다. 즉, 同市場에서 18%를 占有하고 있는 한 會社와 그 확고한 販賣基盤이 물러남에 따라 餘他 會社들에게는 좋은 機會를 주게 되었다.

그러나 BFG는 Firestone이 Des Moines 農機械用 타이어 工場을 閉鎖한다고 發表한 今年 初에 農機械用 타이어工場을 再稼動시켰고, 또 다른 메이커에서도 Firestone 事業을 조금이라도 더 차지하고자 열심히 努力하고 있다. 그

러나 Firestone社와 美國 고무勞組(URW)에서 Des Moines의 農機械用타이어生産과 또 乘用車用타이어生産까지 包含시켜 一括 양보함으로써 再次 同工場을 稼動하게 되었다. 또한 이 밖에도 Dunlop 등 새로운 타이어 會社들이 Goodyear, General Tire, Armstrong, Kelly-Springfield, Firestone 등이 主導해온 農機械用타이어 市場에 進出하고 있다.

Dunlop은 今年初에 새로운 農機械用타이어生産施設을 하였으며, 또 濠洲에서도 農機械의 後輪用 Radial 및 Bias 타이어와 또 前輪用타이어도生産하고 있다. 그리고 87年 5月에는 Michelin이 1年内에 後輪用 農機械用타이어 市場에 進出하겠다고 發表하였고, 또한 Bridgestone도 日本의 트랙터가 Bridgestone 타이어를 끼고 美國으로 들어오고 있기 때문에 同市場進出을 고려하고 있다고 하는데, 아직까지도 고려중에 있다.

이와같이 農機械用 타이어 市場에는 Dunlop, Michelin 등이 새로 進出하는 외에 既存會社들도 生産施設을 열심히 擴張하고 있다. 그리고 모든 타이어 會社들은 長/短-Bar Lug型 前後輪用 타이어를 추가로 生産하고 있고, 또 어떤 會社에서는 4-Rib型 前輪 타이어와 前輪驅動型 타이어 및 新 Lug型 타이어 등을 더 生産하고 있으며, 需要者에 대한 品質保證도 強化하고 있다.

前輪驅動型 트랙터 타이어는 現在 約 10%가 Radial 타이어이지만, 앞으로 몇年内에는 2倍로

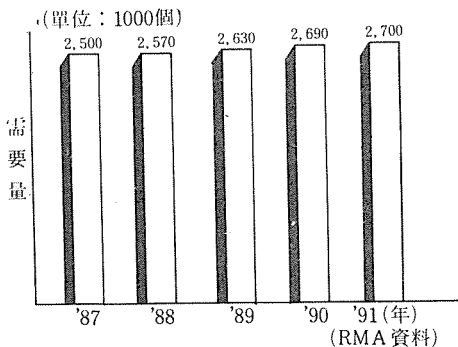
늘어날 것 같다. 新車用 타이어에서는 앞으로 2~3年内에 Radial 타이어가 約 25%까지는 늘어날 것으로 보고 있다.

4. 트럭·버스用 타이어 市場

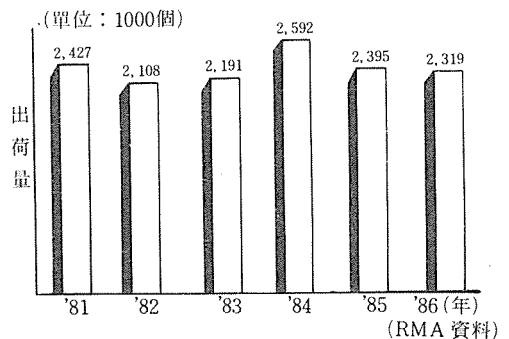
트럭·버스用 타이어 市場은 별 變動이 없거나 安定된 상태라고 할 수 있다. "Tire Review" 87年 5月號에서도 트럭·버스用 타이어 市場은 安定된 상태로 好調를 보이고 있다고 하였다. 트럭·버스用 타이어 市場에 대한 이와같은 表現은 87年 및 88년까지도 잘 적용될 것 같다. RMA統計를 보아도 트럭·버스用 타이어는 現在の 꾸준한 一定水準이 最下의 安定된 상태인 것 같다.

1981~1986年에도 82年을 除外하고는 꾸준히 增加하여 2,800萬個 以上에서 3,200萬個 以上으로 늘어났다(그림 6 참조). 또한 RMA의 87~91년의 需要展望을 보면 87년에는 약간 떨어지겠으나, 대체로 安定된 市場으로 보고 있다. 만약 그렇지 못한 點이 있다면 그것은 86年度에 新車用 타이어가 約 10% 減少된 것을 들 수 있다. 그러나 交換用타이어의 出荷는 86년에 約 1% 增加되었다.

美國商工部에서도 트럭 輸送의 展望은 좋으며 또 타이어業界에서는 지난 4年間 統制를 撤廢하고 經濟與件에 잘 對處해 왔다고 하였다. 乘用車用타이어와 같이 트럭·버스用 타이어도 種類가 多樣化되고 있는데, 그 중 하나는 低平扁



[그림 3] 交換用 農機械用타이어 市場展望



[그림 4] 交換用 農機械用타이어 出荷量

비 타이어의 販賣가 增加되고 있는 것이다. 低平扁比 Radial 타이어는 走行 mile當 經費가 적게 드는 長點이 있다. 이러한 低平扁比의 트럭用 Radial 타이어가 交換用 Radial 트럭 타이어 市場에서 約 14%를 占有하고 있다. 交換用트럭 타이어市場에서는 Radial 타이어의 比率이 約 50% 以上되며, 또 低扁平比 Radial 타이어의 占有率은 1990년까지는 40%까지 늘어날 것으로 豫想된다.

트럭·버스用 타이어市場에서 나타나는 또 다른 趨勢는 規格의 多樣化이다. 예컨대, 9R22.5, 235/80R22.5, 245/75R22.5 등은 서로 交換해서 使用할 수 있고, 또 11R22.5, 275/80R22.5, 295/75R22.5도 서로 交換해서 使用할 수 있다. 그리고 트럭·버스用타이어 市場에서는 特異한 單輪 타이어, 幅이 넓은 타이어 또는 아주 큰 접모 타이어 등도 많이 販賣되고 있다. 이러한 타이어는 주로 시멘트 믹서 및 덤프트럭 등에 使用되는데, 長點으로는 重量을 줄일 수 있고, 整備하기가 쉬우며 또 複輪 타이어에 比해 在庫管理가 쉽다는 것이다. 그러나 가장 큰 問題點은 平크가 낮을 때 應急對策이 不可能한 것이다.

트럭·버스用 타이어 市場에서 또 한가지 現象은 再生 타이어가 계속 늘어나고 있다는 것이다. 물론 어떤 사람은 再生타이어는 新製와는 關係가 없는 것으로 알고 있지만 大部分의 트럭 運輸會社들은 新製타이어의 再生可能性과 走行距離當 費用에 關한 關心이 많다. 트럭用 再生타이

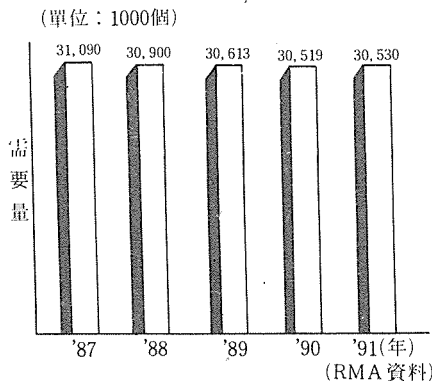
어의 出荷量이 1979년의 1,300萬個에서 82년에는 1,100萬個로 減少되었지만, 86년에는 거의 1,400萬個로 늘어났다. 美國의 再生타이어協會 (ARA : American Retreaders' Association) 에서는 트럭用 再生 타이어의 出荷量이 1990년에는 1,600萬個以上될 것으로 展望하고 있다. ARA에 따르면 Radial 타이어를 使用하기 전에는 트럭 運輸業者들이 9個月마다 또는 80,000 마일을 運行했을 때 마다 타이어를 交替하였으나, 지금은 約 2年을 使用한 후에 再生한다고 한다. 그러나 이 점에 있어서는 Radial 타이어의 品質을 비롯하여 貨物輸送量, 트럭 保有臺數 등이 問題이며 또 그것이 再生 타이어의 增加與否에도 중요한 要因이 된다고 ARA에서는 指摘하고 있다.

ARA에 의하면 美國에는 2,420個의 再生타이어業者가 있어 年間 約 4,000萬個의 再生타이어를 生産하고 있으며 또 타이어 메이커에서는 보다 좋고, 튼튼하며 耐磨耗性이 良好한 타이어를 生産하고 있다고 한다.

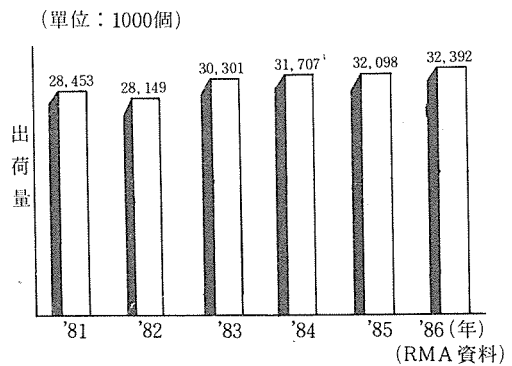
5. OTR (建設用) 타이어 市場

OTR 타이어 市場은 變動이 많았다. 1979년에는 OTR 타이어가 145,000個 販賣되었으나, 82년에는 72,000個밖에 販賣되지 않았으며, 또 84년에는 다시 90,000個로 늘어났으나, 1979년에 比하면 아직도 約 40%나 떨어지고 있다.

그러나 지금은 OTR 타이어 市場이 점점 좋



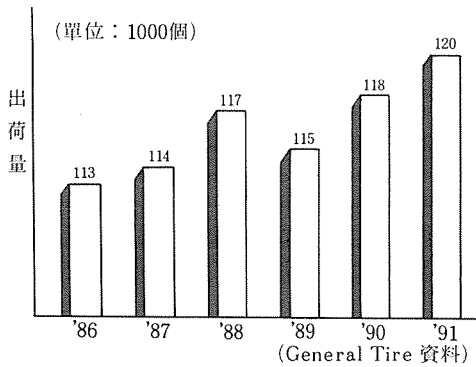
[그림 5] 交換用 트럭·버스 타이어 市場展望 (RMA 資料)



[그림 6] 交換用 트럭·버스 타이어 出荷量 (RMA 資料)

아지고 있으며 타이어 會社들은 앞으로 長期間 稼미를 만끽할 것 같다. 1986년에는 交換用 OTR 타이어의 出荷量이 113,000個였고 또 1990년에는 12萬個로 展望하고 있다. 이와같이 OTR 타이어市場이 좋아지고 있는 것은 몇가지 要因이 있다. 실제로 OTR 타이어市場은 다른 어떤 타이어보다도 外的인 要因의 影響을 더 많이 받게 될 것이다. 즉, 住宅景氣, 鉦山, 高速道路 建設, 石炭生産, 또는 이들 중 어떤 타이어의 不足現象 등이 OTR 市場에 상당한 影響을 미치고 있다.

現在는 일부 低金利로 인하여 住宅景氣가 上昇되고 있고, 또한 國內에서는 銅鉦이 늘어나고 있으며, 어떤 廢鉦은 다시 稼動되는 것도 있다. 또 高速道路의 制限速度가 65mph로 變更된 것도 影響을 미치고 있다. 그리고 速度制限 때



[그림 7] 交換用 OTR 타이어 市場展望

문은 아니지만, 高速道路의 補修費와 一般道路의 建設費가 約 8,700萬달러나 放出되고 있는데도 原因이 있다.

石炭生産量도 많이 늘어나고 있다. 1986년에는 石炭이 8億톤以上 生産되었고, 今年에도 9億톤以上 生産될 展望이어서 史上最高記錄을 나타낼 것 같다. 大部分의 採鉦은 地下에서 하고 있으며 鉦山稼動率은 81%에서 87%로 늘어났다. 그러나 表面採鉦은 약간 減少되었고, 1988년에는 鉦夫들의 契約期間이 끝나기 때문에 만일 鉦夫들이 長期間 罷業하게 된다면 이와같은 成長도 오래가지는 못할 것 같다.

OTR 타이어라고 하면 많은 사람들이 超大型 規格을 연상하게 되나 반드시 그렇지는 않다. 예컨대, 덤프트럭, 그레이더, 스크레이퍼 등에 사용되는 E-시리즈에서는 작은 規格 25.6이 28.8%를 占有하고 있고, 또 L-시리즈인 로더(loader) 타이어에서는 規格 20.5-25.0이 38%, 23.5가 25%, 26.5가 11.1%로서 總 74.4%를 차지하고 있다.

OTR 타이어市場에서도 또한 Radial 타이어의 比重이 점차 增加하고 있다. 1986년에는 同市場에서 Radial 타이어가 約 18,000個 出荷되었으며 또 1989년에는 30,000個로 늘어날 것으로 豫想된다. 이 Radial 타이어의 長點은 走行中에 發熱이 적고, 地面에서 타이어트레드의 接地面이 더 넓으며, 또 緩衝性이 良好하고, 燃料費가 節減되는 것이다. (Tire Review 1987.7)



나라위한 대공신고 약속되는 후손번영