

일본의 타이어산업 및 시장현황

金 民*

1. 자동차산업

일본의 자동차산업에게는 1993년이 최악의 한해였던 것으로 밝혀졌다. 환율 불안정과 연계된 국내의 시장의 침체는 국내 자동차 생산을 1983년 수준으로 끌어내렸다.

한편 엔고에 대응하기 위하여 기업들은 그들의 해외에서의 생산을 꾸준히 늘려 1993년도에는 14.1%나 증가시켰다.

〈표 1〉 일본의 자동차 생산현황(1989~1993)①

(단위 : 대)

연도 차종별	1989	1990	1991	1992	1993
승용차	9,308,085	9,988,517	9,717,141	9,300,663	8,199,790
상용차②	3,605,675	3,562,385	3,382,233	2,981,247	2,603,190
버스및코치	40,030	40,807	46,372	53,089	46,847

주 : ① 회계년도 개시일 : 매년 4월 1일

② 농경용 차량 포함.

자료 : Japan Automobile Industry Federation; Japan Automobile Manufacturers Association(JAMA)

JAMA(일본자동차공업협회)의 자료에 의하면 1993년도 일본의 신차판매대수는 1992년도의 3,657,209대에서 7.8% 감소한 3,370,629대였다. 이와같은 감소현상은 승용차시장이 3년 연속 겪는 불황이다. 따라서, 자동차 수요도 자연히 低價品에 몰리게

되어 미니카의 등록대수는 1.8%가 늘어난 783,042대가 되었다.

〈표 2〉 제조업체별 승용차 생산현황(1989~1993)

(단위 : 대)

연도 회사별	1989	1990	1991	1992	1993
Toyota	3,128,766	3,338,610	3,164,854	3,154,683	2,795,055
Nissan	1,988,273	1,990,068	1,936,566	1,683,211	1,484,303
Mazda	1,019,538	1,128,465	1,091,403	1,017,493	829,076
Mitsubishi	755,820	857,206	916,929	962,219	919,015
Honda	1,198,568	1,199,888	1,195,623	1,067,717	994,314
Isuzu	186,989	193,903	122,711	105,967	64,631
Daihatsu	275,819	421,300	421,853	390,822	316,302
Fuji Heavy Industries	296,081	334,374	325,994	386,279	229,305
Suzuki	458,231	524,703	541,208	542,272	497,789

자료 : JAMA.

1993년도 1/4분기 자료로 감소추세를 나타냈으나, 곧 바닥권을 벗어날 것으로 보인다. 1/4분기의 월별 감소율은 5.4%, 9.3%, 3.5%였다

향후의 시장전망을 낙관적으로 볼 수 있게 하는 요인으로는 경기회복 외에도 1994년 4월부터 소비세가 4.5%에서 3%로 낮아지는 점과 소득세의 소급감면이 그것이다.

일본자동차공업협회(JAMA)에 의하면 소비세의 경감으로 50,000대의 자동차 수요 촉진효과가 있을 것이고, 일본신용은행(Nippon Credit Bank)은 소득세의 경감으로 117,000대의 자동차가 더 팔릴 것으로

* 大韓타이어工業協會 業務部長

전망하고 있다. 이들 자동차란 승용차와 밴, 스테이션 왜건과 같은 것들이다. 1993년도 일본의 상용차 판매량은 8.9%가 감소하였는데 버스, 트럭이 큰 폭으로 감소한 반면, 소형은 5% 정도 감소하였다.

〈표 3〉 1993회계년도 일본의 상용차 신차판매현황

(단위: 대, %)

종 류	대 수	전년대비증감률 ('93/'92)
소형트럭 ^①	1,298,860	-11.8
중형트럭	119,865	-12.3
버스 및 코치	18,537	-11.2
미니카	798,184	-5.0

주: ① 3톤 이상

자료: JAMA

2. 타이어 생산현황

1993년도 일본의 타이어 매출액은 2조 1,830억엔인데 이는 1992년도 대비 10%가 감소한 것이다. 또한 타이어 생산량은 924,323톤(신규무량 기준)으로서 전년대비 8.6%가 감소하였다. 생산량 감소율보다 매출액 감소율이 더 큰 것은 매출단가가 떨어졌다는 것을 시사한다.

1994년도 1/4분기를 추정해 보면 생산량은 8%가 감소한 것 같은데 일본자동차타이어협회(JATMA)의 1994년도 생산전망은 3% 정도 줄어드는 것으로 되어 있다.

세계에서 두번째로 큰 일본 타이어업체는 1992년말 현재 15개 회사 45개 공장에서 27,346명의 종업원이 일하고 있다. 일본 전체 타이어 생산량의 90% 이상을 차지하고 있는 JATMA 회원업체들이 가동하고 있는 공장은 26개이다. 나머지는 8개 지방에 분포되어 있다.

최근의 일본 타이어업체 현황은 다음과

같이 요약할 수 있다.

(1) Bridgestone

일본의 타이어업계를 주도하고 있는 이 회사의 1993년도 매출액은 6,350억엔으로서 전년대비 13.1%가 감소하였고 순이익은 54.4%가 감소한 170억엔에 그쳤다. 이 회사의 1994년도 타이어부문의 매출액 및 이익 전망은 전년도와 거의 비슷할 것으로 보인다.

Bridgestone은 1993년에 생산체제 재편 계획을 발표하였는데, 일부 공장의 생산라인을 통합하고 국내 생산능력을 줄이는 한편 해외 생산구조도 합리화를 단행하는 것이다.

중동지역으로 수출하는 트럭·버스용 타이어를 인도네시아 공장에서 생산하도록 하고 동아시아지역으로 수출하는 승용차용 타이어의 태국 공장 생산량을 늘리도록 하는 것 등이다.

또한 북미와 유럽에서는 Firestone이 일본 국내 생산을 많이 대체하도록 하였는데, 1993년도에 해외에서의 생산량은 이 회사 전체 생산량 약 112만 8천톤의 53%에 해당하는 것으로 추정된다.

그밖에도 동사는 현재 일본내의 3개 공장에서 생산하고 있는 상용차용 타이어의 통합생산을 검토하고 있다.

1993년도 이 회사의 월평균 연장근무시간은 3시간인데 이는 1992년도에 비하면 2시간이 감소한 것이다. 한편 평균가동률은 생산능력의 85%이다. Bridgestone은 생산량 감소에 따라 가동시간을 줄여왔는데, 1994년도에 10개 공장중 9개공장은 평균 14일을 휴무할 것이다. 투자액은 220억엔이 될 것으로 보이며 월생산능력은 1,150톤이 감소될 것이다.

(2) Yokohama Rubber

일본 2위의 타이어회사인 이 회사의 1993년도 매출액은 2,580억엔으로서 9.9%가 감소하였고 이익은 37억엔으로서 34.7

%나 감소하였다.

Gekkan Tya지의 추정에 의하면 이 회사의 1993년도 가동률은 82.5%인데, 생산량의 조정에 따라 인력도 4.8% 감소하였고 월평균 연장근무시간은 20시간이 감소하였다.

이 회사도 해외에서의 생산을 늘려 일본 국내에서의 생산을 대체할 것으로 보이는데 승용차용 타이어는 미국 버지니아 공장의, 상용차용 타이어는 일리노이 공장의 생산을 늘릴 것으로 보인다.

1994년도 일본 국내 공장의 연장근무감소시간은 1993년도의 월평균 20시간에서 절반정도인 월평균 10시간 정도 감소할 것이다. 이 회사의 국내 생산량은 이 회사 전체 생산량의 80.8%를 차지하고 있는 반면에 매출액은 77.3%를 차지하고 있다.

이 회사는 Toyo Rubber에 1.9%의 자본참여를 하고 있다.

(3) Sumitomo Rubber Industries

Sumitomo는 Dunlop브랜드로서 해외에 더 잘 알려져 있는데 이 회사의 1993년도 매출액은 8.8%가 감소하였고 순이익은 38.4%가 감소하였다.

이 회사의 가동률은 일본 7대 회사중 가장 낮은 80.5%이다. 사업합리화조치에 따라 연장근무시간도 줄었고 미국으로의 수출도 감소하였다.

국내 생산의 감소는 해외 생산으로 대체하였다. 이 회사는 1993년 12월 31일자로 Ohtsu사에 47%의 자본참여를 하였다.

(4) Toyo Rubber Industries/Ryoto Tyre

Toyo는 1993년도에 1,119억엔의 매출실적을 올렸으나 이는 전년대비 3.6%가 감소한 것이고 순이익은 11%가 감소하였다고 이 회사 대변인은 밝혔다.

Toyo고무는 Ryoto Tyre사(1개 공장)와 Nihon Giant(1개 공장)를 포함한 그룹인데,

1993년도에 생산능력을 늘린 3대 회사중 하나로서 Ryoto만 생산량이 증가하였다.

가동률은 Toyo와 Nihon Giant(합계 4개 공장)가 82.5%였고 월평균 연장근무시간은 20시간에서 10시간으로 감소하였다.

Toyo는 해외에 1개의 공장을 갖고 있는데 미국의 General Tire공장이 바로 그것이며, 이 공장은 Continental, Yokohama, Toyo가 공동으로 자본참여를 하고 있다. Toyo는 미국시장에 수출하는 타이어를 General Tire로부터 공급받을 계획이다.

(5) Ohtsu Tyre

일본의 여섯번째 타이어제조업체인 이 회사는 1993년도에 819억엔의 매출실적을 올렸으나, 매출액과 순이익은 각각 9.4%, 66.3%가 감소하였다.

1993년도에 이 회사는 Miyazaki공장의 생산능력을 월 5,750톤에서 5,950톤으로 늘렸으며, 경기침체에 따라 6,050톤으로 늘리는 계획은 중단하였다.

가동률은 업계의 평균치를 약간 웃도는 84.5%이며, 연장근무시간은 1992년도 상반기의 월평균 25시간에서 12시간으로 줄어들었고 1993년 1월에는 2개 공장이 하루씩 쉬었다.

(6) Michelin-Okamoto

Michelin과의 합작회사인 이 회사의 매출실적은 Michelin 특유의 경영방침 때문에 밝혀지지 않고 있다.

Gekkan Tya지의 보도에 따르면 Gumma에 있는 이 회사의 신고무 소비량은 월평균 2,400톤에서 1993년도에 100톤 정도 늘어난 것으로 보인다. Michelin은 일본에 2개의 공장을 갖고 있는데, 그중 하나는 100% 단독출자이고, 다른 하나는 Okamoto와 합작한 것이다.

미국의 타이어제조업체인 Goodyear는 Bridgestone과 OEM계약을 맺고 교체용 타

이어를 생산하고 있는데, 수량은 알려지지 않고 있다.

그밖에 제조업체간 OEM 베이스에 의한 생산계약의 예를 들면 다음과 같다.

(표 4) 일본의 주요 타이어회사들의 타이어 생산능력 (1992~1993)

(고무사용량 기준 월평균치)		(단위: 톤)	
회사명	연도	1992	1993
Bridgestone		44,460	43,150
Yokohama Rubber		19,150	19,000
Sumitomo Rubber Industries		11,800	11,800
Toyo Rubber Industries		11,600	11,500
Ryoto Tyre		2,200	2,400
Ohtsu Tyre		5,750	5,950
Michelin-Okamoto		2,300	2,400
계		97,260	96,200

자료: 1992 JATMA; 1993 Gekkan Tya.

(표 5) 품목별 타이어 생산현황(1989~1993)

(단위: 1,000개)					
연도	1989	1990	1991	1992	1993
트럭·버스용	11,310	11,441	10,910	9,754	8,382
소형트럭용	38,704	38,206	38,087	36,802	32,988
승용차용	101,799	100,420	101,701	105,629	98,752
특수차용	3,225	3,159	2,979	2,715	2,473
모터사이클용	10,274	9,706	9,983	10,309	9,940
손수레용	1,385	1,181	1,007	994	1,147
계	166,697	164,113	164,667	166,203	153,682

자료: MITI.

- ① Sumitomo는 Ohtsu에게 소형 트럭용 타이어, 소형 승용차용 타이어, 건설차량용 타이어를 공급하고 있다.
- ② 한편 Ohtsu는 Sumitomo에게 대형상용차용 래디알 타이어를 공급하고 있다.
- ③ Yokohama고무는 Toyo에게 중동 수출용 대형 래디알 타이어와 국내·외 판매용 소형 트럭용 바이어스 타이어를 공급하고 있다.
- ④ 한편 Toyo는 Yokohama에게 대형 래디알 타이어와 바이어스 타이어를 공급하고 있다.

3. 타이어 수출입현황

일본은 타이어 교역에 있어서 1993년도

에 17억 4,800만달러의 흑자를 보았다. 대장성 통계에 의하면 1993년도에 수량면에서는 승용차용 타이어의 수출증가로 1.8% 늘었지만, 금액은 5.2%가 감소한 것으로 보아 업체들이 가동률을 유지하기 위하여 마진의 감소를 감수한 것을 알 수 있다.

(표 6) 품목별 타이어 수출현황(1989~1993)

(단위: 1,000개)					
연도	1989	1990	1991	1992	1993
트럭·버스용	5,769	5,858	5,021	4,815	4,158
소형트럭용	6,485	6,696	6,567	6,150	6,104
승용차용	26,345	23,831	24,500	23,780	24,035
특수차량용	668	599	548	608	566
모터사이클용	1,991	2,038	1,865	1,882	1,908
손수레용	158	162	167	213	274
계	41,416	39,184	38,668	37,448	37,045

자료: JATMA.

수출물량은 국내 생산량의 24.1%를 차지하고 있는데, 1992년도에 비하여 엔고가 12%에 이르는 강세를 보이고 있음에도 불구하고 대미수출은 15%나 증가하였다. 이것은 미국내의 Bridgestone/Firestone과 Sumitomo/Dunlop공장의 파업으로 인하여 미국내의 생산여력이 떨어졌기 때문인 것으로 생각된다. 그밖에 동남아시아와 대양주에 대한 수출도 증가하였다. 한편 타이어 수입량은 승용차 수입감소를 반영하여 5.6%가 감소하였는데, 금액으로는 15.5%나 감소하였다. 원산지별 수입량은 아시아(한국 및 대만)지역이 218만개에서 261만개로 늘었고, 이탈리아와 프랑스도 이보다는 적지만 수입량이 증가하였다.

수입통계를 보면 승용차용 타이어는 1992년도에 비하여 5.5% 감소했지만 국내 타이어시장에서의 점유율은 0.5% 포인트가 커진 13.5%를 차지하였다. 이러한 현상은 수입승용차(일본회사의 해외 생산분 포함)의 판매감소율이 일본 국내 생산 자동차의 판매감소율보다 낮은 것으로 보아 알 수 있다.

이러한 현상이 지속된다면 1994년도에도 수입타이어에 비슷한 영향을 미쳤을 것이다. 1993년 12월에 Bridgestone이 발표한 바에 의하면 1994년 1월부터 승용차용 타이어를 일부 해외 자회사로부터 수입할 것이라고 하였다.

〈표 7〉 지역별 타이어 수출현황(1992~1993)

(단위 : 1,000개, FOB 1,000달러)

지역별	1992		1993	
	수출량	수출액	수출량	수출액
총 계	38,780	2,403,936	39,496	2,280,333
동남아시아	4,365	233,036	6,052	286,868
중 동	6,513	400,606	5,124	299,158
유럽	10,041	617,127	9,101	508,479
북 미	12,357	691,111	14,320	755,620
중 남 미	1,919	151,611	1,913	147,389
아프리카	1,433	137,955	1,008	104,976
대양주	1,972	172,490	1,978	177,843

자료 : 일본대장성(Ministry of Finance).

〈표 8〉 품목별 타이어 수입현황(1989~1993)

(단위 : 1,000개)

연도 품목별	1989	1990	1991	1992	1993
트럭·버스용	914	927	981	814	744
모터사이클용	1,533	1,506	1,583	1,490	1,398
승용차용	11,556	11,238	11,604	11,840	11,181
기타	53	93	155	171	179
튜브/플립	877	1,171	1,030	894	607

자료 : 일본대장성.

〈표 9〉 타이어 수입현황(1992~1993)

(단위 : 1,000개)

국가	연도	1992	1993
미	국	5,027	4,965
캐	나	390	234
영	국	624	379
이	탈	863	934
독	리	907	483
프	랑	675	865
스	페	663	426
오	스	1,969	1,624
한	트	1,010	1,230
대	리아	1,171	1,381
기	만	1,016	981
	타	1,016	981
	계	14,315	13,502

자료 : 일본대장성.

4. 타이어시장현황

앞에서 언급한 바와 같이 타이어 생산액은 1993년도에 9,000억엔으로서 10%가

감소하였는데, 신고무 사용량 기준으로는 1992년도의 92만 4,000톤에 비하여 8.5%가 감소한 것이다. 전체 타이어 판매량은 1억 5,121만개로서 7.8%가 감소하였다.

국내판매량(수출차용 포함)은 1억 1,417만개로서 전년대비 9.8% 감소하였는데 비하여 수출물량은 3,950만개로서 1.8%가 증가하였다. 앞의 자료들을 보면 일본의 자동차시장의 불황과 수출부진을 알 수 있는데, 1993년도에 수출이 일시 증가한 것은 해외에서의 생산차질을 보전하기 위한 것이다.

신차용 타이어시장을 포함한 내수판매 타이어 증감률은 부문별로 차이가 있는데, 내수시장의 45%를 차지하는 신차용 타이어 판매량은 1992년도 대비 1%가 줄었고, 교체용은 1%가 늘었다. 1991년 이래 교체용 타이어 판매량이 신차용 타이어 판매량을 웃돌았다.

1993년도의 승용차용 타이어 판매량은 9,560만개로서 7%가 줄었는데 내수판매량(신차용+교체용)은 9.4%가 줄어든 7,159만개인 반면에 수출은 2,400만개로서 1%가 늘었다

국내 교체용 타이어 판매량(승용차용)은 7%가 감소하였는데, 신차용은 12%나 줄었다. 매출액에 대한 자료를 입수할 수 없었으나, 신차용이든 교체용이든 가격이 내린 것이 확실하다. 자동차 메이커들이 원가 절감을 강력하게 시도했고, 교체용 타이어 시장에서도 보다 값이 낮은 타이어를 쓰려는 성향이 강했기 때문에 매출액은 줄어들 수밖에 없었을 것이다.

한편 상용차용 타이어 판매량은 1993년도에 11.8%가 감소한 3,125만개가 판매되었는데, 이 중에서 신차용 타이어가 15%, 교체용 타이어는 10%, 수출용 타이어는 6.4%가 줄었다

1990년 이래 신차용 타이어 판매량은 국내 자동차 생산량 감소와 함께 줄어들었다. 193년도 자동차 생산량은 1983년도 수준인 1,110만대로서 1992년도 대비 10%가 줄었는데, 신차용 타이어 판매량은 12.6%가 감소하였다.

거의 모든 타이어 판매량이 감소하였지만 2,000cc 이상의 대형 승용차용 타이어는 오래동안의 수요 변화와 함께 해마다 연평균 4.3%의 증가세를 보였다.

그러나 소형 승용차용 타이어의 신차용 타이어시장 판매량은 감소하였고 또 신차용 타이어의 수출량도 감소하였는데, 이는 엔고에 대비하여 자동차 메이커들이 해외에 생산체제를 구축하였기 때문이다. 1993년도에 1달러는 111.65엔으로서 11.9%가 평가절하되었는데 신차용 타이어부문의 타이어 판매가격이 10~15% 인하된 것으로 믿어진다.

신차용 타이어부문의 트럭·버스용과 소형 트럭용 타이어 역시 각각 7만 8,000개, 1,015만 4,000개로 감소하였다. 유일하게 증가한 것은 손수레용 타이어로서 16.2%나 증가하였다.

자동차 메이커들의 해외생산기반 구축과 관련하여 타이어제조업체들은 해외에 타이어 생산기반을 확대하고 있기 때문에 일본 국내 생산제품의 수출량이 이전과 같은 수준으로 회복되기는 어려울 것이다. 반면에 해외의 자회사가 생산한 자동차와 타이어의 수입량은 계속 기록경신을 할 것이다.

이와같은 경향에 따라 교체용 타이어 판매수량도 줄었는데 1993년도의 판매량은 6,223만개로 8%가 감소하였다.

이중에서 승용차용 타이어는 3,762만개로 7%가 줄었는데 감소율이 전체보다 낮은 것은 레저와 함께 주행거리가 늘어나 타이어 마모율이 다소 높아졌기 때문인 것으로

추측된다.

저편평비 타이어중 55시리즈 이하인 타이어는 주로 스포츠카용 타이어로서 젊은 층의 수요가 많았는데, 이 차의 수요감소로 인하여 이 종류의 타이어는 판매량이 감소하였다. 그럼에도 불구하고 판매량은 1989년 발매당시보다는 상당히 늘었다.

전체 교체용 타이어 판매량중에서 63%인 3,927만개가 하절기용 타이어(Summer Tire)이며, 일본자동차타이어협회(JATMA)의 비회원의 판매분까지 합하면 이보다 많을 것이다.

1993년도에 겨울용 타이어의 수요는 현저히 감소하였는데, 이는 스파이크 타이어 사용금지조치로 겨울용 타이어 수요자들이

〈표 10〉 시리즈별 승용차용 타이어 판매현황(1989, 1992)^①
(단위 : %)

연도	시리즈별	속도 등급			계
		SR/TR	HR	VR/ZR	
1989	80	40.1	0.0	0.0	40.1
	70	24.9	9.3	0.0	34.2
	65	2.2	7.5	0.1	9.8
	60	0.0	14.3	0.3	14.6
	55	0.0	0.0	0.5	0.5
	<55	0.0	0.0	0.7	0.7
계		67.2	31.1	1.6	100.0
1992	80	26.4	0.0	0.0	26.4
	70	29.3	6.7	0.1	36.1
	65	4.5	13.1	0.4	18.0
	60	0.0	13.0	0.5	13.5
	55	0.0	0.0	3.6	3.6
	<55	0.0	0.0	2.4	2.4
계		60.2	32.8	7.0	100.0

주 : ① 하절기용 타이어만.
자료 : 일본자동차타이어협회.

1992년도에 스텝드레스 타이어로 빨리 교체를 하였기 때문이다.

트럭 및 버스용 타이어 판매량은 373만 개로서 8.4%가 감소하였으며, 소형 트럭용 타이어 판매량은 1,663만개로서 10%나 감소하였다.

〈표 11〉 교체용 승용차 타이어 시장현황(1991~1994)

(단위 : 1,000개)

구분	연도	1991	1992	1993 ^①	1994 ^②
하절기용		27,501	28,405	28,896	29,439
겨울용 ^③		10,989	14,678	11,566	11,594
계		38,490	43,083	40,462	41,033

주 : ① 추정, ② 전망, ③ 스노우 타이어

자료 : 일본자동차타이어협회.

재생타이어는 이용가능한 자료가 없으나 전체적으로 볼 때 생산량은 163만개로서 전년대비 1.6%가 증가하였다. 재생타이어는 95% 이상이 상용차에 이용되고 있는데, 재생타이어 생산량의 약 80%를 차지하고 있는 재생타이어조합의 자료에 의하면 대형 트럭·버스용 타이어 생산량은 1993년도 교체용 타이어시장의 2/3 정도 된다고 한다. 생산량중에서 Bridgestone의 3개 자회사 생산분이 상당한 몫을 차지하고 있으며, 조합원회사는 아니지만 미국 회사인 Bandag가 중요한 역할을 하고 있다.

유명 타이어 브랜드 이외에도 Nitto(Ryoto Tyre), Riken(Okamoto), Kumho, Hankook 등이 있다.

시장점유율은 큰 변동이 없지만 자세한 것은 고무업체가 자료제공을 꺼리고 있기 때문에 확인이 불가능하다. 수입타이어의 시장점유율은 승용차용 타이어의 경우 13.5%인데 전년도보다 0.5% 포인트 높아졌다. 이것은 국내 생산 자동차보다 외국산 자동차의 판매량 감소가 적었기 때문이다.

5. 유통구조

판매부문의 뚜렷한 변화는 아직 없는데 제조업체들은 도매조직을 장악하고 있는 반면에 소매점은 도매상들이 장악하고 있다.

Sumitomo/Dunlop은 1993년도에 關東北部地域の 3개 도매조직을 한개로 통합하

였다. 소매점들이 도매상의 재고능력에 판매를 의존하고 있는 한 가까운 장래에 도매유통에 큰 변화는 없을 것 같다.

Autobacs나 Yellow Hat와 같은 할인판매 소매점들이 시장점유율을 계속 높여가고 있다. Car Shop에서는 타이어뿐만 아니라 자동차 악세서리도 팔고 있다. 이러한 소매점은 공격적인 가격정책과 판촉활동을 하기 때문에 다른 소매점들의 배척을 받고 있다.

가장 큰 Autobacs는 주로 체인화되어 있는데 445개의 지점을 가지고 있다. Ohtsu 타이어는 SR타이어 라인을 통하여 일본의 교체용 타이어 시장에 Uniroyal 브랜드를 독점판매하기로 Uniroyal Englebert Tyre Trading GmbH와 합의하였다.

전문화된 타이어점은 시장점유율이 약간 높아진 것 같은데, 현재 전국적으로는 38%, Tokyo지역은 54%의 시장점유율을 보이고 있다. 이 가운데서 제조업체인 Bridgestone이 500개, Yokohama가 75개, Sumitomo/Dunlop이 82개를 소유, 관리하고 있는 타이어점은 프리미엄 타이어를 전문적으로 판매하고 있다.

타이어 판매는 자동차 판매를 따라가는 경향이 있다. 북해도에서는 자동차를 팔 때 스노우타이어 한 세트를 같이 팔기도 한다.

중고자동차 판매상들은 중고차를 수리할 때 값싼 새타이어를 갈아끼워서 차를 판다. 택시회사와 같은 큰 고객들은 도매도 직접 타이어를 산다.

Michelin을 제외한 수입타이어는 Good-year처럼 자기들의 도매상을 통하여 판매하거나 Pirelli처럼 독립된 판매망을 통하여 판매하기도 한다.

트럭용 타이어는 50%를 소매상이, 나머지 50%는 도매상이 판매하고 있다.

1993년도에 신차용 타이어는 자동차 매

이커들의 원가인하 압력으로 가격이 10~15% 하락하여 교체용 타이어시장에 가장 큰 영향을 미쳤다. 프리미엄 타이어 60시리즈 및 그 이하의 것인데 가격이 10% 이상 내렸으며, 저편평 타이어인 'Sporty'는 특히 더 내렸다.

1994년초 Bridgestone은 교체용 미니카 타이어 판매가격에 대한 어드바이스제도를 철폐하였다. Bridgestone은 이전에 모든 승용차용 타이어에 대하여 소위 'open system'을 적용할 것이라고 발표하였기 때문에 이와같은 어드바이스제도의 철폐는 가격하락의 한 단계였다. 흔히 국내 소매상들은 가격을 고정시켜 놓고 그 다음에는 전국 소매가격표에서 본사가 '어드바이스'한 할인율에 따라 가격을 할인해서 팔고 있다.

〈표 12〉 제조업체별 도매업체현황(1993)

(단위 : 개)

제조업체	Bridgestone	Yokohama	Dunlop	Toyo	Ohtsu	Michelin-Okamoto
도매업체수	24	42	26	27	26	10
소매점수	410	397	309	224	119	70
종업원수	5,649	3,117	2,266	1,606	770	500

자료 : Gekkan Tya.

6. 전 망

타이어시장은 자동차부문과 직결되어 있는데 국내 자동차 메이커들이 해외에서 자동차 생산량을 늘리면 신차용 타이어 수출을 많이 하고 있는 업체들은 그 영향을 받아 해외에서의 타이어 생산량을 늘리는 체제를 갖추려고 한다.

Bridgestone, Sumitomo고무와 Yokohama고무는 그들의 해외공장을 통하여 이와 같은 경향에 대처하고 있다. Yokohama는 미국 일리노이주에 있는 General Tire공장 경영에 참여하고 있는데 참여지분은 적다. Ohtsu는 아직 해외에 공장을 갖고 있지 않고 있으나, 이 회사의 수출판매비중은 25%나 된다.

향후 전망은 해외에서의 타이어 생산량이 늘어나는 반면에 국내 생산량은 줄어들 것 같다. 1993년도 국내생산 증지물량은 평균 1개월분 이상이나 된다. Ohtsu와 같은 업체들은 그들의 해외 합작 파트너를 물색하고 있는 것으로 알려지고 있다.

1994년도 생산량은 3~5% 정도 감소할 것으로 예상되고 있는데 국내 자동차 경기가 회복되고 유럽 경제가 호전되고 있는만큼 1995년도에는 1994년도와 비슷한 생산량이 될 것이다.

국내 타이어 수급전망은 〈표 13〉을 참고하기 바란다.

〈표 13〉 일본의 타이어 생산 및 판매전망(1990~1995)

(단위 : 1,000개)

품목별	연도		1990	1991	1992	1993	1994	1995
	승용차용	생 산		100,423	101,699	105,632	95,450	93,696
판매		신차용	42,781	41,943	40,333	35,450	32,264	30,650
		교체용	32,302	33,724	35,746	32,200	38,583	40,500
상용차용	생 산		49,656	48,997	46,562	42,070	40,318	42,000
	판매	신차용	13,829	13,648	12,195	10,720	10,580	10,800
		교체용	23,089	24,302	25,404	22,890	20,059	21,050

자료 : EIU전망

자료 : EIU Rubber Trends 2nd quarter 1994.