

# 全天候 타이어가 겨울용 타이어로 販賣 패턴 變化

Cynthia Durcanin  
李 源 善 譯

## 1. 全天候 타이어의 需要展望

타이어 製造會社들은 눈이 많이 오는 地方에 서는 겨울용(Snow)타이어 代身에 使用할 수 있는 타이어도 없으며, 또 겨울용 타이어의 市場性도 아직 充分히 있다고 말하고, 있지만 점차 겨울용 타이어 代身에 全天候 Radial 타이어를 使用하는 傾向을 보이고 있다.

全天候 타이어가 生産되기 이전만 하더라도 즉, 1966~74년에 交換用타이어 市場에서 겨울용 타이어의 市場 占有率이 12~14%였으나, Goodyear 社의 發表에 의하면 1981年度에는 4.8%로 떨어졌으며, 反面에 全天候 타이어는 16.1%로 增加하였다. Snow spike 타이어의 需要가 減退된 理由중의 하나는 “단약 Snow spike 타이어 使用을 인정하지 않는 地方의 사람들은 어떤 種類의 겨울용 타이어도 필요없다고 생각할 것이라는 結論” 때문일 것이라고 Goodyear 社에서는 말하고 있다. 同社에서는 앞으로 Radial 타이어를 많이 使用하게 됨에 따라 겨울용 타이어의 需要는 減少될 것이며 또한 겨울용 타이어보다는 全天候 타이어가 燃料 消費가 적다는 것도 證明되었다고 말하고 있다.

Uniroyal 타이어의 乘用車用 타이어 販賣擔當 部長인 Frank Cobb 氏에 의하면 全天候 타이어가 처음에는 北部地方에서 販賣抵抗을 받을 것이고 다음에는 南部地方에서도 抵抗을 받게 될 것이라고 한다. 즉, 北部地方은 겨울에 눈이

많이 오고 춥기 때문에 겨울용 타이어가 꼭 必要한 것으로 알고 있는 사람들이 많아서 겨울용 타이어 代身에 全天候 타이어를 使用하는 데는 오랜 期日이 所要될 것이고, 또 南部地方의 사람들은 겨울용 타이어가 牽引力이 좋다는 것을 알고 있기 때문에 全天候 타이어의 必要性을 알지 못하고 있기 때문이라고 하였다. 그리고 同氏는 全天候 타이어는 1年내내 使用할 수 있는 長點을 갖고 있다는 것을 사람들이 차츰 認識하게 되기 때문에 앞으로는 계속 使用이 增加할 것이라고 말하고 있다.

앞으로는 틀림없이 全天候 타이어 時代가 올 것이기 때문에 Goodyear 社에서는 全天候 타이어로 政策方向을 잡고 있다 또한 全天候 타이어는 타이어 需要者가 겨울철 눈위에서의 牽引力과 비가 많이 오는 여름철 젖은 路面에서의 牽引力이 良好할 뿐 아니라 타이어를 交換하는 번거로운 일도 없다는 것을 잘 알고 있다는 事實을 Goodyear 에서는 믿고 있다.

Kelly-Springfield 의 販賣部長인 John Van Nieuwa 氏는 新車用 타이어로 販賣되는 타이어 중에서 겨울용 타이어 販賣는 減少될 것이라고 말하고 있다. 또 同氏에 의하면 1983~1984년에는 新車用 타이어는 거의 全部 全天候 타이어가 될 것이고, 大部分의 새로운 前輪驅動車輛은 全天候 타이어를 끼어야 된다는 생각을 하고 있으며 또 前輪驅動自動車를 운전하는 大部分의 사람들은 겨울용 타이어의 問題點이 操縱性에 있다고 말하고 있다고 한다. 그리고 1982年

에는 5名중 한사람은 全天候 타이어를 使用하게 될 것이므로 全天候 타이어의 販賣는 急速히 늘어날 것이며, 이것은 타이어 需要者에게 報答한다는 意味라고 말하였다. 또한 全天候 타이어는 Dealer 에게는 1年내내 販賣할 수 있는 利點과 販賣하지 못한 겨울用 타이어의 在庫問題도 없기 때문에 이것은 Dealer 의 無理한 金利負擔마저 없게 해준다고 말하고 있다.

## 2. 全天候 타이어의 選好 패턴

全天候 타이어의 디자인은 最初의 Radial 타이어의 디자인과 類似하고 또 겨울用 타이어가 아닌 高速用 타이어의 디자인이 全天候 타이어 디자인으로 代置되고 있으나, 앞으로 市場에 나오는 새로운 타이어는 全天候 타이어가 될 것이라고 Uniroyal 의 Cobb 氏는 말하고 있다. 또 同氏는 最初의 全天候 타이어의 耐磨耗性은 겨울用 타이어가 아닌 Radial 타이어보다는 떨어져 있으나 2代의 全天候 타이어는 回轉抵抗이 작기 때문에 耐磨耗性이 向上될 것이며 또 눈위에서나 젖은 路面에서 牽引力이 좋고 耐磨耗性이 良好해짐으로써 全天候 타이어는 全体的인 見地에서 보아 利益을 주는 타이어가 될 것이라고 말하고 있다.

Silver City Tire 의 Bill Malerba 氏는 再生타이어의 トレ드 패턴은 거의 全天候 타이어의 トレ드 패턴으로 變化되고 있는데, 이러한 變化는 앞으로는 再生타이어를 겨울用 타이어의 トレ드 패턴으로는 만들지 않는다는 것을 意味하는 것이며, 또 앞으로 自動車는 Radial 타이어를 많이 使用하기 때문에 國內에서는 겨울用 再生타이어의 使用率이 점점 減少될 것이라고 말하고 있다.

再生타이어 業界에서 보면 Malerba 氏가 말한 것은 앞으로 再生타이어 業界에서는 全天候 타이어 トレ드 패턴으로 再生할 수 있도록 投資를 하여야 된다는 것을 뜻하는 것이다. 이렇게 함으로써만이 投資에 대한 利益을 낼 수 있는 唯一한 方法이라고 Malerba 氏는 생각하고 있는 것이다.

Bill Bailey Tire 의 Bill Bailey Jr. 氏는 Malerba 의 全天候 타이어 意見에 對하여 “全天候 타이어는 좋은 타이어가 아니다. 全天候 타이어는 トレ드 패턴 때문에 Shoulder 部の 磨耗가 빠르다”는 등 反對意見을 말하고 있다. 또한 同氏는 Bailey 타이어 會社에서 生産되는 再生타이어의 90%가 トレ드 패턴이 “Highway” 또는 “Mud·Snow”이며, 이와같은 トレ드 패턴으로 生産하는 理由는 Washington 地方의 타이어 需要者들은 牽引力이 좋은 “Snow” 패턴을 要求하고 있기 때문이라고 말하고 있다. Bailey 社는 Washington 地方에 있는 많은 타이어 Dealer 중의 하나로서 높고 險한 山岳路도 走行할 수 있는 全天候 타이어의 能力에 대하여 많은 關心을 갖고 있는 會社 중의 하나이다. Bailey 氏는 全天候 타이어가 이러한 險한 山岳路를 走行할 수는 없을 것이라고 말하고 있다.

高速道路 安全擔當 職員이 險한 山岳路에서 全天候 타이어의 使用與否를 檢討하고 있으나 同職員은 山岳路에서는 全天候 타이어 使用을 禁止했으면 좋겠다는 意見이었다. Bailey 氏는 險한 山岳路에서 全天候 타이어 使用을 禁止한다는 것은 겨울用 타이어 生産을 增加시키는

### 乘用車用 全天候 타이어와

#### 겨울用 타이어의 需要 推定

單位：100萬本(販賣基準)

年 度	全天候 타이어	겨울用 타이어
1982	28.4	6.6
1983	37.9	6.6
1984	46.8	6.5
1985	54.1	6.0
1986	62.2	5.5

(資料：Firestone)

일이 될 것이며 또한 自己 會社에서는 全天候 타이어 トレ드 패턴과 같은 再生타이어는 生産하지 않고 있지만 앞으로는 타이어 トレ드 패턴을 계속 開發할 것이라고 말하였다. Bailey 氏는 앞으로 5年동안 全天候 타이어 トレ드 패턴과 같은 再生타이어를 生産할 것이지만 타이어 業界에서는 원하고 있지는 않을 것이며, 全天候

타이어는 앞으로 2~3년동안은 市場性이 별로 좋지 않을 것이지만 앞으로 점차 나아질 것 같다고 말하고 있다.

全天候 타이어의 한가지 問題點은 全天候 타이어에 對한 일반적인 定義가 없다는 것이라고 Bruno Wessel Inc.의 Bruno Wessel 氏는 말하였다. 즉, 그는 타이어 需要者가 사는 地域에 따라서 全天候 타이어는 겨울용 타이어로도 使用될 수 있고, 또한 Rib型 Radial 타이어로도 使用될 수 있다는 것을 의미한다고 하였다.

### 3. 全天候 타이어의 成長

Snow spike 타이어의 spike 를 만드는 Wessel 會社는 Snow spike 타이어가 눈위에서의 牽引力은 良好한 것으로 믿고 있다. 또 Wessel 社에서는 Snow spike 타이어의 牽引力의 良·不良은 눈이 오는 地方에 살고 있는 타이어 使用者들의 判斷에 많이 달려 있다고 말하고 있으며, Kentucky, West Virginia, Tennessee, Missouri 등에서는 눈이 많이 오기 때문에 spike 가 많이 販賣된다고 한다. 눈이 많이 오는 地域의 路面狀態(black ice)란 눈이 얼어서 미끄러지기 쉬운 路面을 말한다.

Wessel 氏는 spike 販賣가 줄어드는 이유는 法的인 規制보다는 겨울에 눈이 많이 오지 않기 때문이라고 생각하고 있다. 그리고 그는 Snow spike 타이어를 끼어야 된다는 法的인 規制措置가 실제로 緩和되어 가고 있다고 말하며, 그 最近 例로서 Connecticut, Rhode Island, Penn-

sylvania 등을 들었다. 豫測할 수 없는 氣候條件과 山岳路 때문에 spike 를 販賣할 수 있는 市場은 항상 있을 것으로 믿고 앞으로 이 事業을 계속할 것이라고 하였다.

Cobb 氏는 겨울용 타이어를 購入하는 사람은 大部分 Snow spike 타이어를 願하고 있는데, 이것이 全天候 타이어를 成長시키는 決定要因이 될 수는 없다고 하였다. 同氏는 交換用 타이어 市場에서 全天候 타이어의 占有率이 1982年 33%에서 1986년에는 80%로 伸長될 것이라고 말하고 있으나, Uniroyal의 推定에 依하면 1982~1986年 사이에 Mud·Snow 타이어 市場은 5%에 不過하다고 하였다.

Cobb 氏는 또한 全天候 타이어의 成長與否는 겨울용 타이어 때문이 아니고 標準 高速用 패턴 타이어와 價格面에서 어떻게 競爭할 것인가에 달려 있으며, 또 많은 사람들이 高速用 패턴 타이어를 交換할 때 全天候 타이어를 擇하게 될 것이라고 말하고 있다. 그러나 全天候 타이어 때문에 標準高速用 패턴 타이어의 需要가 없어지는 않을 것이며, 需要者의 選好와 地域에 따라서 高速用 패턴 타이어 市場은 항상 유지될 것이라고 했다.

타이어 需要者들이 겨울용 타이어를 擇하느냐 아니면 全天候 타이어를 擇하느냐 하는 問題는 많은 사람들이 좋아하는 타이어 쪽으로 따르게 될 것이다. 北部地方에는 겨울용 타이어 以外의 타이어에 대해서는 아무런 情報나 輿論도 듣지 못하고 있는 사람들이 있는가 하면, 앞으로는 全天候 타이어를 念頭に 두고 있는 사람들도 있다.

(Tire Review, July 1982)

