

이태리의 타이어産業 現況

協 會 金 民

1. 概 要

70年代 후반의 不況을 克服한 이태리의 타이어産業은 80年代 중반에는 變化가 있을런지 모르겠지만, 유럽의 其他主要産業보다는 多少 좋은 狀況이다. 아직까지 主要工場들이 문을 닫은 일이 없었고 數年間 Steel Radial 타이어 生産能力은 거의 같은 水準으로 여유가 많았다. 最近까지도 이태리의 타이어産業 稼動率은 높았고(國際水準에 比하여), 많은 工場들의 生産性이(특히 Michelin 과 Pirelli) 向上하였다. 그리고 Pirelli 는 回轉抵抗이 적고, 偏平比가 낮은 燃料節約型 타이어를 開發하여 全世界를 主導하고 있다.

經濟與件과 Steel belted Radial타이어의 늘어난 壽命을 고려한다면 타이어需要가 用途別로 鈍化되거나 또는 떨어질 것으로 보여지긴 하지만, 景氣沈滯에도 不拘하고 이태리의 타이어需要는 높은 水準을 維持해 왔다. 이태리의 타이어 輸出은 萎縮되고 있으며, 內需市場에는 在庫가 累積되고 있다. 지난 18개월間은 稼動率이 떨어졌으며, 앞으로 數年間 施設이 減少될 것으로 보인다.

1981年 이태리 타이어産業에 從事한 總人員은 約 34,000名이고, 總賣出額은 約 3조 5,000 억리라이다. 5大 新製타이어 메이커는 과거 10 余年間 여러가지의 起伏있는 經營을 經驗했다. 이태리의 타이어 메이커別 概況을 보면 다음과

같다.

① Michelin : Michelin 은 이태리 最大의 타이어 메이커이자 이태리 타이어市場에서도 占有率이 가장 큰 業體이다. 同社는 프랑스 Michelin 의 子會社로서 Cunea 에 本社를 두고 있으며, Steel Radial타이어의 開發로 1970年初에 Pirelli를 따돌리고 業界의 王者로 군림하였다. 同社는 當初에 大型트럭用타이어市場을 公략하면서 乘用車用타이어部門으로 市場을 擴張하였다. Michelin 은 이태리를 輸出과 再輸出의 발판으로 하여 이제 이태리의 주요 輸出業體가 되었다.

② Pirelli : 이태리에서 두번째로 큰 타이어 메이커로서 市場占有率도 두번째로 크다. 1970年代初에 Steel Radial타이어部門의 失策으로 Michelin 에 뒤지게 되었다. Pirelli 는 1974년에 Radial 타이어生産을 始作하였으나, 이를 充分히 開發하지 않았을뿐 아니라, 顧客들로부터 不滿을 샀다. 그러나 1970年代 후반에 특히 Dunlop 와의 關係를 청산하고부터(우연일런지 모르지만) Pirelli 는 이미지와 市場占有率이 向上되었다. 同社는 回轉抵抗이 적은 타이어와 幅이 넓은 시리즈 타이어의 開發로 現在는 Steel Radial 部門에서도 競争力을 갖추게 되었다. Milan Bicocca 에 本社를 둔 同社는 이태리에서 두번째로 큰 타이어 輸出業體이다.

③ Ceat : 이태리에서 세번째로 큰 타이어 會社이다. 同社는 1980年代에 現在의 事業形態가 바뀔것 같은데, 타이어보다는 케이블事業部

門의 擴張에 力點을 두고 타이어事業은 數年동안 조금씩 弱化되어 왔다. 同社는 Steel Radial 타이어 生産이 매우 늦었고, 처음부터 製品 이미지가 좋지 않은데다 타이어의 性能(이태리에서 重要視하는 사항임) 및 耐久性마저 좋지 않아 마침내 他産業으로 轉換하게 되었다. 現在 同社는 팔려고 내놓았으며, 政府가 이를 Pirelli로 하여금 買入시키려 하였으나 결국 失敗하여 政府에서 引受하게 될 것 같다. 쓸모없는 工場을 안고 있는 同社는 輸出部門도 작고 國內市場의 占有率도 점차 줄어들고 있다.

④ Goodyear : Goodyear는 Latima에 工場 한개를 갖고 있으면서 乘用車, 트랙터 및 OTR 用타이어 등을 生産하고 있으며 트럭·버스用 타이어는 프랑스에서 生産된 Goodyear 타이어를 輸入하고 있다. 同社는 乘用車用타이어部門에서 Steel Radial 導入을 게을리 하였고 需要者들로부터 人氣를 얻지 못하여 1970年代에 市場占有率이 많이 떨어지고 있었다. 輸出은 거의 하지않는 상태이다.

⑤ Firestone : 다섯번째의 타이어業體로서 工場은 南部이태리의 Bari에 있다. 同社는 輸出入은 거의 하지 않고 있으며, Steel Radial 生産으로 轉換한 마지막 業體인데 原價가 비싸고 不良品生産으로 골치를 앓고 있다. 需要鈍

화와 人件費의 급격한 上昇에 直面하고 있는 Firestone은 Michelin과 Pirelli가 잡고 있는 高價타이어市場의 占有率를 擴大하기 위하여 薄利로 販賣할 수 밖에 없었다.

이태리에는 新製타이어 메이커와 함께 약 400개의 再生타이어業體가 있다. 그 중 가장 큰 會社는 Marangoni인데 유럽 最大의 業體이다.

2. 生産 動向

이태리의 自動車 타이어 生産은 1971年과 81年을 比較하면 불과 4% 밖에 늘지 않았으나, 1971~81年 사이에 상당히 높은 水準을 유지하였다. 그러나 1981년에는 급격히 10%나 減少하였고(表 1), 이러한 現象은 世界的인 自動車 産業의 不況이 이태리에도 미쳐 82년까지 계속되었다. 타이어市場은 現在 在庫가 많아 生産이 鈍化되고 있다. 數量面으로 볼 때는(金額面으로는 적겠지만) 乘用車用타이어가 總生産의 約90%를 占하고 있다. 大型 및 小型트럭用 타이어 生産은 近年에 減少될 것으로 豫想되었으나, 1981년에는 거의 줄지 않았다. 트럭用타이어 生産의 半數以上이 小型트럭用 타이어였다.

이태리에서는 新製타이어의 生産과 함께 再生타이어産業이 脚光을 받고 있다. 再生타이어

新製 타이어 生産實績

〈表 1〉 (單位: 100萬本)

年 度	乘用車用 타이어	트럭·버스用 타이어	計
1972	22.3	2.7	25.0
1973	21.9	2.4	24.3
1974	21.7	2.8	24.5
1975	18.8	2.9	21.7
1976	22.6	2.8	25.4
1977	23.0	2.8	25.8
1978	22.7	2.7	25.4
1979	23.7	2.9	26.6
1980	24.2	2.8	27.0
1981	21.7	2.7	24.4

資料: Asso Gomma.

乘用車用 타이어 製品別 生産比率

〈表 2〉 (單位: %)

年 度	Bias 타이어	Radial 타이어		計
		Steel	Textile	
1971	42	6	52	100
1972	32	6	62	100
1973	28	22	50	100
1974	23	47	30	100
1975	18	62	20	100
1976	15	75	10	100
1977	2	95	3	100
1978	1	98	1	100
1979	—	99	1	100
1980	—	100	—	100
1981	—	100	—	100

資料: EIU 推定

生産量은 公式的인 資料가 不充分하여 推定하기는 어려우나 年間生産量이 約 500萬本 정도된다. 乘用車用 再生타이어는 再生用古타이어(再生 원단)를 求하기 어려울 뿐 아니라 再生타이어의 人氣가 없어짐으로써 過去 5年間 總需要가 減少되었다. 그러나 아직도 トラック用 再生타이어 需要는 많다.

1970年代 中반에 Textile Radial타이어가 退步하면서 이태리의 乘用車用타이어部門에서는 Steel Radial 타이어가 主宗을 이루게 되었다. 1977년에는 Bias 타이어는 거의 없어졌고, 이젠 トラック用 타이어部門에도 Steel Radial 이 生産되고 있다. 1974년까지 Steel Radial타이어는 小型トラック部門의 重要品目이었으며, 1973년에는 大型トラック用타이어部門에서도 重要品目이었다. 즉 Radial타이어가 1970年代初에 Bias 타이어를 증가하게 되었다. 이제 Radial 再生 타이어는 Bias 타이어를 원하는 交換用타이어 需要者들을 만족시켜주고 있다.

이태리의 타이어 生産에서는 5大타이어메이커 中에서 Michelin 이 總生産量의 거의 半(81년에는 46%) 정도를 占하고 있으며, 다음에는 Pirelli 가 最近에 生産比重이 조금 커져(1981년에 35%) 두번째를 차지하고, 나머지는 Ceat 8%, Goodyear 6%, Firestone 5%이다.

이태리 타이어産業은 유럽의 餘他産業에 比하면 그리 甚한 것이라고는 할 수 없지만, 1973年 石油波動이후 生産能力過剩으로 어려움을 겪었다. 1970年代 후반까지는 새로운 生産施設(Steel Radial)로 刮目할만 하게 稼動率을 높였지만, 쓸모없이 된 Bias 타이어 生産工場이 稼動率을 더욱 低下시켰다. 그러나 1980~81年の 不況으로 이태리의 工場들은 또한차례 稼動率이 低下되었던 것이다. 1980년에 稼動率이 87%이던 것이 1981년에는 80~82% 水準으로 떨어지고, 또 1982년에는 더욱 떨어져 75%에 이른 것으로 推定되었다. 그러나 業界의 豫感으로는 이제는 最低水準에 이른 것으로 생각되며, 1983년에는 그 水準을 벗어날 것으로 보고 있다. 그리고 1984~85년에는 주로 國內需要의 增加로 稼動率이 上昇할 것이다. 1982年 新製타

이어의 生産能力은 年間 2,800~2,900萬本으로서 그 中에서 約 2,500~2,600萬本이 乘用車用타이어로 推定되고 있다.

再生타이어 生産能力은 年間 830萬本이며, 그 中에서 600萬本이 乘用車用이다. 再生타이어部門의 稼動率은 최악의 상태로 떨어졌다.

3. 輸入 動向

이태리의 乘用車用타이어 輸入量은 1976~81年에 約 20%以上 增加되었다. 특히 1980년에는 輸入量이 가장 많이 增加되어 81年の 타이어在庫量이 過剩狀態로 되었다. 同期間에 乘用車用타이어의 輸入價格은 165%까지 上昇되어 인플레이션水準을 증가하고 있었다. 이와같은 現象은 輸入타이어의 成長과 交換用타이어市場에서 Steel Radial타이어의 重要性을 反映하고 있는 것이다.

自動車用 타이어의 平均輸入價格이 1976년에는 11,000리라(CIF 價格)였으나 1981년에는 24,400리라로 올라갔다. 이와같은 公式的인 타이어 輸入統計에는 실제로는 타이어 再生을 하기 위한 相當量의 古타이어가 包含되어 있다. 1981년에는 타이어 輸入量이 480萬本으로 前年對比 20%나 減少되었다(表3).

大·小型 トラック·버스用 타이어 輸入量은 1976~81년에 2倍以上으로 增加하였다. 특히 1980년에 가장 많이 增加하였으며, 81년에는 약간 떨어졌다. トラック用타이어의 平均輸入價格은 1976년에 49,800리라(CIF)였으나 81년에는 125,000리라로 上昇되었다. 이 期間 동안 輸入單價는 실제기간으로 따져서 17% 上昇하였으며, 이러한 單價上昇은 交換用 타이어市場에서 Radial化가 늘어나고 있기 때문이다.

이태리의 輸入타이어는 大部分이 EEC 國家로부터 들어오고 있다. 즉 이들 國家로부터 輸入되는 타이어의 比重은 1979년에 輸入量의 84%이고 輸入額으로는 89%, 1980년에는 輸入量의 80%, 輸入額의 84%, 또 1981년에는 각각 78%, 81%였다. EEC 國家로부터의 輸入比率은 이와같이 점차 감소되고는 있지만, 아직도

높은 편이다. 그리고 한가지 注目되는 것은 一定期間 동안 EEC로부터 輸入되는 타이어의 輸入價格이 다른 國家에 비해 터무니없이 높아서 EEC로부터 輸入하는 總타이어 중에는 古타이어는 많지 않다는 것이다.

이태리는 自由輸入보다는 주로 프랑스나 西獨에 있는 Michelin, Pirelli 工場에서 製造한 乘

用車用타이어를 輸入하였다(表 3). 1981년에는 乘用車用타이어 總輸入量의 40%(79년에는 46%)를 프랑스로부터 輸入하였고, 22%(1979년에는 25%)는 西獨으로부터 輸入하였다. 또 81년에는 英國과 스페인에서도 乘用車用 타이어의 輸入比重을 각각 약 10%씩 차지하고 있다. 英國과 스페인의 이와같은 實績은 1979~81年

이태리의 國別 乘用車用 타이어 輸入實績

(表 3)

(單位: 數量: 1000本, 金額: 100萬리라)

國 別	1979		1980		1981	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	2,205	34,878	2,704	50,448	1,881	43,163
벨지움-룩셈부르크	169	2,949	131	3,454	216	6,074
西 獨	1,200	21,592	1,275	29,891	1,061	31,778
英 國	333	6,057	506	12,048	487	11,166
其 他 EEC	101	1,396	152	3,083	119	2,487
E E C 計	4,008	66,871	4,768	98,924	3,764	94,668
오 스 트 리 아	64	936	35	761	48	1,222
스 페 인	217	2,812	394	6,999	434	11,634
유 고	264	2,092	249	2,282	206	2,635
폴 란 드	2	28	207	3,005	151	2,376
브 라 질	15	871	161	3,713	134	2,788
합 計*	4,769	75,349	6,023	118,600	4,818	117,366

資料: Istat. * 其他國 包含.

이태리의 國別 트럭·버스用 타이어 輸入實績

(表 4)

(單位: 數量: 1000本, 金額: 100萬리라)

國 別	1979		1980		1981	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	275	9,902	334	34,450	399	51,847
벨지움-룩셈부르크	16	880	58	5,873	47	4,899
네 델 란 드	15	392	26	2,264	28	3,824
西 獨	130	3,435	194	17,441	160	19,860
英 國	51	1,689	54	6,242	73	9,442
E E C 計*	494	39,452	665	66,772	723	92,169
오 스 트 리 아	42	3,474	46	6,973	21	3,192
스 페 인	61	5,587	92	12,075	76	9,660
유 고	27	2,074	35	3,209	48	1,112
브 라 질	6	490	34	3,714	13	1,797
이 스 라 엘	11	530	11	941	8	1,039
합 計**	659	52,863	960	98,828	916	114,422

資料: Istat. * 其他 EEC 包含, ** 其他國家 包含.

사이에 약 2배로 증가한 것인데, 이것은 스페인에 있는 저賃金の Pirelli 子會社の 製品을 輸入하였기 때문이다. 한편 트럭·버스用 타이어의 總輸入量은 1981년에 916,000本으로 前年比 約 4.5% 減少되었다.

東歐圈으로부터 輸入되는 自動車用 타이어가 79년에 29萬4,000本이었으나 1981년에는 37萬8,000本이었다. 部分的으로는 이와같은 타이어의 輸入增加로 인하여 乘用車用 再生타이어의 不足 때문에 겪었던 問題點을 解決할 수가 있었다. 또한 이와같은 輸入增加는 폴란드로부터의 輸入이 增加되었기 때문이지만 主要輸入國으로는 유고슬라비아였다.

1981年度 폴란드 타이어의 輸入單價는 本當 約 15,000리라이고, 유고슬라비아 타이어의 輸入價格은 本當 12,500리라로서 平均輸入價格보다도 낮은 水準이었다.

이태리의 트럭·버스用 타이어 輸入은 1979년에 總輸入量의 75%를 그리고 1981년에는 總輸入의 78%를 EEC 로부터 輸入하였다. 平均輸入單價는 國際價格보다 약간 上廻하였다. 트럭·버스用타이어輸入에서도 프랑스와 西獨이 主導하고 있는데 이것은 乘用車타이어의 輸入傾向

과 같은 理由 때문이라고 한다. 세번째 輸入國으로는 스페인이며 大部分이 그 나라에 있는 Pirelli 타이어 工場에서 製造한 것이다. 또 한가지 注目할 것은 유고슬라비아 타이어의 輸入인데, 1981년 이 타이어의 平均輸入價格은 EEC 트럭 타이어의 平均輸入價格의 1/5에 不過하였다. 유고슬라비아에서 輸入되는 트럭·버스用 타이어는 이태리 總輸入量(트럭·버스用)의 5%에 지나지 않으나, 交換用타이어市場에서 값이 低廉하여 需要者들을 만족시키고 있으며, 그 중에는 再生타이어用 古타이어도 包含되어 있다.

이태리의 總타이어 輸入量을 推定하기는 매우 어려운 일이다. 왜냐하면 이태리에 있는 두 개의 主要多國籍타이어企業(Michelin, Pirelli)의 對外政策에 따라 輸入量이 달라지기 때문이다. 1981年度에 나타난 實績에 의하면 總輸入量의 60~70%는 이들 두 企業에 관련된 子會社들이 차지하고 있다.

4. 輸 出 動 向

1981年度 乘用車用타이어 輸出實績은 750萬本 以上으로 약 2,300억리라였다(表 5). 1976

(表 5) 이태리의 乘用車用 타이어 輸出實績 (單位: 數量: 1000本, 金額: 100萬리라)

國 別	1979		1980		1981	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	3,024	47,953	2,501	52,989	2,281	62,294
벨지움-룩셈부르크	593	8,713	294	5,876	306	8,612
네 덜 란 드	306	5,643	123	2,703	182	5,024
西 獨	1,606	40,205	1,241	43,074	1,361	52,558
英 國	437	7,959	213	5,087	464	13,238
E E C 計*	6,070	112,269	4,479	112,242	4,801	147,148
스 웨 덴	172	3,194	103	2,566	116	3,724
스 위 스	453	9,408	409	10,412	419	12,512
오 스트 리 아	207	4,214	151	3,665	127	3,712
나 이 제 리 아	160	3,324	185	4,282	88	3,018
美 國	1,552	28,981	993	23,817	797	28,188
日 本	286	6,148	496	11,175	370	10,429
合 計**	10,076	186,988	7,809	187,918	7,520	229,945

資料: Istat. * 其他 EEC 包含, ** 其他國 包含.

~1981年 사이에 數量面으로는 거의 12%나 減少되었으며, 특히 1980년에는 22% 이상이나 떨어졌다.

이태리의 乘用車용타이어 輸出量은 傳統的으로 輸入量을 上廻하고 있으나 同輸出量에는 유럽國家中에서 主로 多國籍 타이어工場에서 製造한 것을 맡아서 再輸出하는 物量도 包含되어 있다. 1981年 乘用車용타이어의 平均輸出單價는 30,600리라로서 平均輸入價格보다 約 26%나 높은 價格이다. 이와같은 平均輸出·入價格의 差異는 1976년부터 나타나기 시작하였으며 1978년부터는 그 差異가 더욱 커졌다. 따라서 이와같은 價格差 때문에 再生타이어 製造用 古타이어의 輸入이 계속 增加하게 되었다.

乘用車용 타이어 輸出에서는 큰 變動없이 거의 일정한 水準을 維持하고 있으나, 트럭·버스용타이어 輸出에서는 1976~81年 사이에 減少되기 시작하여 1980년에는 갑자기 22%까지 떨어졌다. 1981年 트럭·버스용타이어 平均輸出單價는 174,000리라로 平均輸入單價보다 約 40%나 높았다. 이태리의 自動車타이어 輸出에서는 多國籍企業들에 의한 再輸出이 重要な 位置를 차지하고 있다.

이태리의 自動車타이어 輸出은 거의 이태리의 自動車 輸出패턴을 따르고 있다. 그러나 Mi-

chelin에서는 제 3 國에 있는 프랑스 乘用車들을 위한 타이어를 많이 輸出하고 있다.

이태리는 1981년에 乘用車용타이어 總輸出量의 64%를 EEC 國家로 輸出하였으며, 同輸出實績은 1979년부터 조금씩 增加되었다. 이태리의 Fiat 自動車會社는 EEC 國家中에서 가장 큰 乘用車生産會社 중의 하나이다. 輸出 對象國 中에서 가장 많이 輸出되고 있는 國家는 프랑스로서 이태리의 乘用車용타이어 總輸出量의 거의 30%가 꾸준히 프랑스로 輸出되고 있다. 그 중에는 이태리 Michelin 타이어에서 프랑스에 있는 프랑스製 自動車의 交換用타이어로 輸出하는 量도 상당히 많다. 다음에는 西獨이 두번째의 輸出國이고 3번째 輸出國은 美國이다. 또 놀라운 것은 日本은 이태리 乘用車의 保有臺數가 적은데도 不拘하고 相當量의 이태리 타이어를 輸入하고 있다는 것이다.

EEC 國家에서 生産된 트럭·버스용 타이어의 輸出比重은 乘用車용타이어의 輸出比重보다는 훨씬 낮아서 1979년에 35%였으나, 81년에는 다소 增加되어 41%였다. 그러나 東歐圈이나 開發途上國에 대한 輸出은 乘用車용타이어 輸出보다도 더욱 重要하다. 나이지리아, 리비아, 이라크 등은 非OECD 國家中에서도 自動車타이어의 主要輸出對象國들이다. 또한 이들 國家에 대

이태리의 트럭·버스용 타이어 輸出實績

(表 6)

(單位: 數量: 1000本, 金額: 100萬리라)

國 別	1979		1980		1981	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	244	24,994	192	19,327	122	15,665
벨지움-룩셈부르크	51	4,924	38	5,403	30	5,321
西 獨	110	12,594	118	15,424	140	25,961
英 國	38	2,076	33	2,623	39	3,429
E E C 計*	509	52,054	446	51,898	392	59,957
스 위 스	92	6,743	135	10,587	69	6,393
리 비 아	34	5,678	24	6,972	43	12,152
나 이 제 리 아	62	3,426	29	4,780	80	17,179
美 國	253	22,869	121	15,496	78	13,266
이 락	40	6,354	54	9,587	64	18,147
합 計**	1,480	143,277	1,124	144,321	952	166,066

資料: Istat.

* 其他 EEC 包含,

** 其他國家 包含.

해서는 이태리의 自動車(트럭)輸出의 重要性이 反映되고 있다. 트럭·버스用 타이어 輸出對象國으로는 西獨이 제 1位이고 다음이 프랑스이다(表 6).

5. 乘用車用 타이어 市場

이태리의 타이어市場은 海外貿易統計의 複雜性과 또한 國內市場의 販賣部門은 물론, 在庫水準에 대한 여러가지의 意見差異로 評價基準이 多樣하므로 規格別로 推定하기는 어려운 實情이다. 1981年 이태리에서 販賣된 乘用車用타이어는 總2,120萬本으로 推定되었다. 1977年 이후 타이어 販賣가 每年 減少되어 1977~81年 사이에 무려 13%나 減少되었다. 이러한 萎縮現象은 新車用타이어나 交換用타이어市場에서 다같이 나타나고 있다.

특히 自動車會社에 販賣하는 新車用타이어가 갑자기 減少되기 시작하여 1977~81年 사이에 거의 14%나 떨어졌다. 1978年 이후 自動車生産이 每年 減少되었기 때문에 타이어 販賣는 必然적으로 줄어들게 된 것이다. 더욱이 타이어 業體들에 대해 念慮되는 것은 業體들끼리의 過當競爭으로 販賣利潤이 적어지고 販賣契約까지 거의 없어지게 되는 點이다.

한편, 交換用타이어市場에서도 實際的인 變化(타이어會社の 販賣利潤 및 賣出額)를 많이 가져왔다. 1977년에는 交換用타이어의 販賣量이 1,700萬本이었으나, 1981년에는 自動車保有臺數는 점차 增加되었음에도 不拘하고 타이

어 販賣量은 約 1,480萬本으로 오히려 떨어지고 있다. 그러나 總交換用타이어市場에서 新製타이어의 販賣量은 실제로 6% 增加됨으로써, 新車用타이어에서의 販賣減少를 많이 커버하는 한편 이태리 타이어産業의 經營狀態가 好轉되고 利益水準도 多少 維持할 수 있었다.

交換用 新製타이어의 販賣가 이와같이 增加된 理由は 첫째 타이어 購買者들이 타이어의 實質的인 價格·品質關係의 概念을 再認識(특히 Steel Radial 타이어에 대한 認識)하여 高品質의 高價타이어를 選好하는 한편 再生타이어 購買는 기피하였기 때문이다. 또한 再生타이어 販賣가 減少된 理由は 新製타이어는 再生타이어에 比하여 需要者들이 원하는 모든 面에서 競爭力이 있으나, 再生타이어는 再生타이어 製造用 古타이어가 아주 不足하여 生産을 하지 못하였기 때문이다. 특히 乘用車用타이어는 大部分 新製타이어를 使用하였다(이태리의 自動車保有臺數의 20%以上이 오래된 車이고 또한 小型自動車이다).

이태리의 再生타이어會社는 1981년에 約 400個(82년에는 그 以下로 減少)나 되었으며, 再生타이어 製造用 古타이어를 確保하는데 困難을 겪고 있어 新製타이어 메이커에서는 많은 得을 보고 있다. 유럽에서 가장 큰 再生타이어 會社인 Marangoni는 이태리로 輸入할 수 있는 再生타이어用 古타이어를 世界各地에서 確保할 수 있을 것이다.

1970年代 후반에 自動車타이어市場에서 Radial 타이어가 脚光을 받은 것은 確實하지만, 1970年代初에 갑자기 Radial 타이어 使用이 增加하기

이태리의 乘用車用 타이어市場

〈表 7〉 (單位: 100萬本)

年 度	合 計	新車用타이어 (新製)	交換用타이어		
			新製	再生	計
1977	24.4	7.4	10.4	6.6	17.0
1978	24.2	7.5	10.5	6.2	16.7
1979	23.9	7.4	11.0	5.5	16.5
1980	23.5	7.1	11.8	4.6	16.4
1981	21.2	6.4	11.0	3.8	14.8

資料: EIU and industry estimates.

乘用車 生産·保有·登録臺數

〈表 8〉 (單位: 1000臺)

年 度	生産臺數	保有臺數	新規登録
1977	1,440	16,466	1,219
1978	1,509	16,241	1,194
1979	1,481	17,073	1,397
1980	1,445	17,750	1,533
1981	1,257	18,450	1,806

資料: Anfia.

시작하였다. 1981년에는 Bias 타이어가 新車用 타이어로는 전혀 販賣되지 않았으며, 交換用타이어로 販賣된 것도 4%에 不過하였다(表 9). 그리고 1981년에 販賣된 Textile Radial 타이어는 얼마나 되는지 실제로 알 수 없으며 販賣된 Radial 타이어는 全部 Steel belted Radial 타이어였다. 交換用타이어市場에서도 Steel Radial 타이어가 需要者들에게 새로운 타이어로 脚光을 받게되자 販賣량이 增加하고 主宗 타이어로 成長하게 되었다.

過去 몇年동안 이태리는 西歐타이어市場에서 시리즈 타이어로 市場을 主導해왔다. 이들 시리즈 타이어는 偏平비가 낮고, 또한 燃料消費가 적으며 性能, 安全面에서도 良好하다. 또한 偏平비가 낮은 시리즈 타이어는 高價이지만 Pirelli는 이 시리즈 타이어로 世界的으로 品質聲價가 높은 Michelin 타이어를 꺾어보려고 積極的

으로 市場浸透를 企圖하고 있으며 多少 成功하기도 하였다.

Pirelli에서는 最近 偏平비가 낮은 시리즈 타이어 P8을 開發하고 있으나 Michelin도 TRX-E라는 새로운 타이어로 Pirelli의 技術面에도 進出하고 있다. 앞으로 계속 몇年間은 偏平비가 낮은 시리즈 타이어의 市場占有率이 增加될 것으로 豫測되며, 또한 이태리가 西歐에서는 여전히 市場占有率이 제일 높아서 적어도 西獨과 同一한 水準을 維持하게 될 것으로 보인다.

이태리는 1977~81年사이에 乘用車用타이어의 交換率이 많이 減少되었다. 즉, 타이어 需要者들의 購買量이 그만큼 줄어던 것이다. 이것은 주로 타이어 需要者들이 再生타이어 보다는 新製 스틸 래디알 타이어를 많이 購入하고 있기 때문이다. 再生타이어의 交換比率은 지난 5年 동안에 거의 半으로 떨어져서 再生타이어 工業이 많이 萎縮되고 있다.

한편 新製타이어의 交換率에는 큰 變動이 없었으나, 앞으로 몇年内에는 이러한 타이어 交換率의 減少傾向이 타이어産業에 어느 정도 影響이 미칠 것으로 보인다.

이태리의 交換用타이어市場의 約 3/4은 거의 7000名에 가까운 이태리의 타이어 專門 딜러들이 장악하고 있다. 이들 타이어 專門 딜러들은 타이어市場에서 莫強한 位置를 차지하고 있으며, 앞으로 계속 타이어市場을 支配하게 될 것이다. 또 이태리의 많은 타이어 需要者들은 타이어 專門 딜러로부터 購入하여 使用하는 것을 좋아하고 있다. 즉, 이와같은 現象은 이태리의 交換用타이어市場이 래디알化되고, 값싼 타이어의 販賣는 계속 萎縮되고 있음을 말해주고 있다.

乘用車用 타이어 製品別 市場占有率

(表 9) (單位: %)

製品別	1971	1976	1981
新車用타이어市場			
Crossply	3	1	—
Textile Radial	85	22	—
Steel Radial	12	77	100
交換用타이어市場			
Crossply	28	7	4
Textile Radial	63	12	2
Steel Radial	9	81	94

資料: Industry estimates.

主要國別 시리즈 타이어 市場占有率

(表 10) (總市場에 대한 占有率, %)

	1976	1981	1986(推)
이 태 리	16	27	38
프 랑 스	13	17	25
西 獨	10	26	37
英 國	10	13	31
스 케 인	5	8	20

資料: Acknowledgement to Industrie Pirelli.

乘用車用 타이어 交換率

(表 11) (自動車 臺當 年間 타이어 購入本數)

	1977	1978	1979	1980	1981
新製타이어	0.63	0.65	0.64	0.66	0.60
再生타이어	0.40	0.38	0.32	0.26	0.21
計	1.03	1.03	0.96	0.92	0.81

資料: EIU Calculations, based on trade information.

不景氣에도不拘하고 이태리 사람들은 안전한 타이어를 사용해야 된다는 타이어의 중요성을 많이認識하고 있다. Pirelli社는 交換用타이어市場에서全國적으로約 300個정도의會社直營販賣網을通하여 타이어를販賣하고 있으나總賣出額의不過 3% 밖에占有하지 못하고

交換用 乘用車타이어의 流通經路
(表 12)

販 賣 網	販賣比率(%)
獨立商人(타이어專業店)	75
Pirelli의 販賣網	3
注 油 所	10
自 動 車 商 人	3
自 動 車 整 備 所	9
計	100

資料 : Industry estimates.

메이커別 新車用 乘用車타이어 市場占有率
(表 13) (單位 : %)

메 이 커	1976	1981
Michelin	31	29
Pirelli	35	36
Ceat	18	15
Goodyear	9	11
其 他*	7	9
計	100	100

* 主로 Firestone(Brema).

資料 : Industry estimates.

메이커別 交換用 乘用車타이어 市場占有率
(表 14) (單位 : %)

메 이 커	1976	1981
Michelin	32	30
Pirelli	24	26
Ceat	12	10
Goodyear	10	12
Firestone	6	6
Kleber	8	6
其 他*	8	10
計	100	100

* 主로 Dunlop, Continental.

資料 : Industry estimates.

있다.

新車用 乘用車 타이어 市場에서는 Pirelli가 77~81년에 總販賣量의 1/3 이상을 占有함으로써 同市場을 主導하고 있으며, 두번째는 Michelin으로서 總販賣量의 約 30%를 차지하고 있다. 따라서 이들 두 會社에서 同市場을 거의 2/3를 占有하고 있다. 그리고 3번째인 Ceat社에서는 1976~81년에 同新車用 市場의 占有率에 떨어진 反面에 Goodyear에서 市場을 擴張하였다(表 13).

交換用타이어市場에서는 Michelin이 1977~81년에 市場占有率을 비록 Pirelli에게 多少 빼앗기기는 하였지만, 規模面에서나 利潤面에서도 더 有利한 交換用市場에서는 Michelin이 主導하고 있다(表 14). 이와같이 Michelin이 同市場에서 確固한 位置를 維持하고 있는 것은, 프랑스製 自動車를 購入하는 사람들은 Michelin 브랜드에 대한 愛着心이 強하기 때문이다(1981年 이태리의 乘用車保有臺數中 14%以上이 프랑스製이다). 그리고 Ceat의 交換用市場의 占有率이 지난 몇년동안에 떨어지고 있는 반면 Goodyear에서 占有率이 增加되고 있다.

6. 트럭·버스用 타이어 市場

1977~81년에 이태리의 트럭·버스用 타이어 市場에서는 市場構造와 規模 및 各메이커들의 品目別 販賣比率 등에 많은 變化를 가져왔다. 同期間中 新車用 트럭타이어는 數量面에서 약간 減少되었는데, 실은 80년에는 줄고 81년에는 늘어났다(表 15). 新車用 大型트럭 타이어는 1977~81년에 車輛生産의 增加로 販賣量이 다소 增加되었으나, 小型트럭用타이어는 車輛生産은 늘어났으나 타이어 販賣量은 減少되었다. 이와같은 現象은 小型트럭 生産業體들이 乘用車用 타이어를 사용하는 傾向이 늘어났기 때문이다. Fiat社의 Fiorino車가 最近의 한 例이다.

交換用타이어市場에서는 小型트럭用 新製 타이어의 販賣量은 1977~81年사이에 年間 90萬~100萬本이었다. 그러나 同期間中 臺當 타이어 交換率은 1.4에서 1.25로 줄었다. 이것은 最

近의 不況에도 不拘하고 交換用타이어市場에서 Radial타이어 使用이 늘어났기 때문이다. 한편 小型트럭用 再生타이어의 販賣量은 確實치는 않으나, 市場規模는 新製타이어와 거의 비슷할 것으로 推定되고 있다.

交換用市場에서 大型트럭用 新製타이어의 販賣는 1977~81年사이에 年間 約 100萬本 정도였다. 이 大型타이어部門은 小型타이어 보다도 먼저 Radial化가 이루어졌기 때문에 需要回復이 빨랐다. 한편 大型 再生타이어의 販賣量이 역시 많으나 1980, 81년에 약간 減少되었다. 이와같이 大型 再生타이어의 使用量이 많은 것은 大型再生타이어는 원단의 品質이 小型타이어보다 좋고, 특히 大型運輸會社들이 즐겨 사용하

기 때문이다. 이와같은 販賣構造는 타이어 스타일이나 需要者의 運轉習慣보다는 最小의 값으로 最大의 利益을 얻겠다는 需要者의 思考方式에 의한 購買影響을 크게 받기 때문이다. 앞으로 再生타이어의 원단이 나빠지고 再生費用이 많이 들게 된다면 이와같은 傾向은 變化될 것이다.

Michelin은 當初 이태리의 新車用 트럭·버스 타이어市場에 초점을 맞추고 上陸하여 그들의 領域을 構築하였다. 新車用 小型트럭 타이어市場에서는 Michelin이 과거 몇年間은 Pirelli에게 市場占有率을 빼앗긴 적이 있으나 지금은 역시 同市場을 支配하고 있다. Ceat는 大端히 衰退하여 同市場에서 곧 도태될 것으로 보인다.

이태리의 트럭·버스用 타이어市場

(表 15) (單位: 1000本)

	1977	1979	1980	1981
新車用타이어				
小型트럭用	600	600	520	540
大型트럭用	330	300	260	350
計	930	900	780	890
新製交換用타이어				
小型트럭用	900	1,000	980	960
大型트럭用	900	1,000	1,050	950
計	1,800	2,000	2,030	1,910
再生交換用타이어				
小型트럭用*	-	-	-	-
大型트럭用	1,400	1,400	1,300	1,200
計	-	-	-	-

* 本文 參照 資料: Industry estimates.

트럭·버스 生産·保有·登録臺數

(表 16) (單位: 臺)

年 度	生産臺數	保有臺數	登録臺數
1977	143,000	1,283,289	110,082
1978	148,000	1,179,268	93,118
1979	151,000	1,286,581	112,840
1980	166,000	1,536,000	122,489
1981	165,000	1,511,000	142,784

資料: Anfia.

메이커別 新車用 트럭·버스 타이어

(表 17) 市場占有率 (單位: %)

메이커別	小型트럭用		大型트럭用**	
	1977	1981	1977	1981
Michelin	48	42	45	45
Pirelli	26	36	35	36
Ceat	14	8	11	10
Goodyear	8	9	} 9	} 9
其 他*	4	5		
計	100	100	100	100

* 主로 Firestone, Dunlop, Continental.

** 中型 트럭用도 包含. 以下同.

資料: Industry estimates.

메이커別 交換用 트럭·버스 타이어

(表 18) 市場占有率 (單位: %)

메이커別	小型트럭用		大型트럭用	
	1977	1981	1977	1981
Michelin	25	30	34	32
Pirelli	25	28	31	31
Ceat	20	11	16	13
Goodyear	12	13	3	5
其 他*	18	18	16	19
計	100	100	100	100

* 主로 Firestone, Dunlop, Continental.

資料: Industry estimates.

또 新車用 大型트럭 타이어市場에서도 Michelin 이 역시 市場을 主導하고 있는데 반하여 Pirelli 는 아직도 트럭·버스용타이어部門에서는 乘用車用 타이어部門만큼 燃料節約型 타이어技術을 크게 開發하지 못하고 있다.

交換用타이어市場에서는 小型트럭용타이어의 경우, Michelin 과 Pirelli 는 Ceat 가 타이어 價格으로 (高價이기 때문에) 苦戰하고 있는 사이에 그들의 市場占有率을 1977~81년에 擴大시켰다. 또한 大型타이어部門에서는 Ceat 가 市場占有率을 그렇게 많이 상실하지는 않았으며, Michelin 은 Goodyear 나 其他業體에서 득을 본 만큼 市場占有率이 약간 減少되었다.

7. 이태리의 타이어 産業展望

앞으로 이태리의 타이어産業展望은 고무적이다. 新車用 乘用車타이어 部門에서는 1985년까지는 1978年度の 販賣水準은 넘지 않겠지만 그래도 1982~85년 사이에 需要는 점차 늘어날 것으로 보인다. 한편 交換用市場에서도 新製타이어의 增加趨勢가 지속될 것으로 期待되고 있다. 또 再生타이어市場은 過去 數年間의 減少 추세 보다는 더 빨리 衰退될 것으로 보인다. 그러나 1979~1981년에 販賣된 新車들의, 수명이 긴 Radial 타이어들을 交換하게 될(수명이 다하여) 1984~85년에는 多少 增加될 것으로 豫想된다. 1981~85년에 乘用車用 新製 타이어의 市場은 2,060萬本으로 18.4%까지 成長될 것으로 展望되고 있다.

小型트럭용 타이어部門의 新車用市場은 1984~85년까지 漸次 減退될 것 같다. 이것은 車輛生産의 鈍化와 輕車輛용 타이어가 Radial 化됨에 따라 나타나는 必然的인 結果이기 는 하나, 1984~85년에는 車輛需要의 增加에 따라 新車用타이어 販賣는 약간 增加될 것으로 보인다. 小型트럭용 타이어의 交換用市場은 1980~82年 生産車輛의 新製타이어의 需要增加로 1983~85년에는 全体的으로 약간 좋아질 것 같다.

한편, 大型트럭용 타이어市場은, 大型트럭의

이태리의 新製 타이어 需要展望

(表 19)

(單位: 100萬本)

車 種 別	1981	1982(推)	1985(推)
乘用車用타이어			
新車用	6.4	6.8	7.7
交換用	11.0	11.4	12.9
計	17.4	18.2	20.6
小型트럭용타이어			
新車用	0.54	0.52	0.54
交換用	0.96	0.94	1.00
計	1.50	1.46	1.54
大型트럭용타이어			
新車用	0.35	0.34	0.32
交換用	0.95	1.00	1.06
計	1.30	1.34	1.38

資料: EIU 推定.

生産展望이 緩慢하거나, 약간 減少될 것으로 豫測되므로 新車用 타이어市場은 이와 비슷한 趨勢일 것이다. 그리고 交換用市場은 新製타이어 需要의 增加로 再生타이어는 점차 減少될 것으로 보인다. 그러나 再生타이어는 비록 再生타이어용 古타이어의 값이 오를 것이지만 싼 것을 찾는 需要者들의 心理로 市場占有率은 클 것이다.

이태리 國內외의 新製 타이어의 需要增加와 그리고 만일 Ceat 가 工場을 閉鎖(가능성이 매우 큼)한다면 타이어生産이 增加될 것이므로 工場稼働率이 높아질 것이다. 그리고 再生타이어의 施設稼働은 떨어질 것이며, 따라서 많은 타이어業體의 施設合理化가 豫想된다.

Pirelli 는 向後 數年內에 Ceat 의 沒落에 따른 部門과 Michelin 의 市場占有率을 公략할 것으로 보이며, 또한 Michelin 도 Pirelli 의 挑戰에 강하게 저항할 것이며, 燃料節約型타이어市場에 逆襲을 가할 것이다. 또 Ceat 가 稼働을 中止하게 된다면 Goodyear 에서도 역시 利得을 보게 될 것이다. (Rubber Trends, 1982. 12)