

# 프랑스의 타이어 産業

協 會 金 民

《概要》本稿는 프랑스의 타이어 産業과 乘用車 및 트럭·버스用 타이어 市場動向에 관한 것으로서, 向後 5개年間의 市場展望도 곁들였다. 특히 이것은 모든 타이어市場 전반에 관한 것이나, 여기서는 트럭·버스用 타이어市場 보다 乘用車用 타이어部門에 더 큰 比重을 두었다.

프랑스의 타이어 生産 및 販賣市場에서 큰 몫을 차지하고 있는 Michelin 타이어의 정평있는 資料保安 때문에, 프랑스의 타이어生産을 調査分析한다는 것은 매우 어려운 일이다. 그러나 치밀한 分析과 評價로 正確性을 기하였다.

●트럭·버스用 타이어의 定義에 대해서는 Direction Generale des Douanes와 Le Bureau Professionnel du Caoutchouc의 資料가 다르다. 後者の 生産에 관한 資料는 小型트럭(Van)用 타이어를 트럭·버스用 타이어에 包含시켰지만(小型트럭에 맞는 乘用車用 타이어는 除外), 前者의 販賣에 관한 資料는 小型트럭用 타이어는 일체 除外하고, 오로지 트럭·버스用만 넣었다. 따라서 表 1~3과 뒤에서 나오는 表들의 數値가 다르다. 또 需要統計를 提示한 Syndicat National de Caoutchouc는 타이어 市場을 乘用車·小型트럭(Car/Van)用 타이어와 트럭·버스用 타이어로 區分하였다.

## 1. 타이어 業體 現況

Michelin의 資料統制 때문에 正確한 總生産能力은 얻기 어렵지만 82年度 타이어 産業의

稼動率을 70~75%로 본다면 新製타이어의 生産能力은 乘用車用 타이어가 5,000~6,000萬本, 트럭·버스用 타이어가 約 600~800萬本, 그리고 再生타이어(모든 車輛用 包含)가 約 350~500萬本으로 각각 推定된다.

확실한 것은 長期的으로 볼 때, 타이어市場은 침체되는데 生産能力은 過多하여 大部分의 유럽 타이어 메이커들은 甚한 資金難과 어려움을 겪고 있다는 사실이다. 지금까지 프랑스는 큰 타이어工場들을 閉鎖한 일은 없으나, 過剩施設(이는 83年度부터 2단계로 접어드는 것 같은)을 겪어 왔다. 그러나 앞으로 1~2개工場이 곧 閉鎖될 것 같고, 80年代末까지는 적어도 1개 會社가 또 稼動을 中止하게 될 것 같다.

現在 프랑스에는 7개의 타이어 메이커가 있으나, 그 중 1개 業體에서 全體生産의 3分の 2를 占하고 있다. 순수한 프랑스 業體는 Michelin과 Kleber-Colombes 이고 나머지 5개 會社는 外國의 多國籍企業들의 子會社들이다. 또한 프랑스에는 再生타이어 業體도 소수 있으나(이 중 일부는 新製타이어 메이커의 子會社임), 이태리와 같이 小家族이 所有하는 그런 會社는 없다.

### (1) Michelin社

실로 壓倒的으로 타이어市場을 支配하고 있는 타이어生産 業體인 Michelin(Compagnie Generale des Etablissements Michelin)은 프랑스 最大의 民間企業이다. 1982년에 Michelin은

國內에서 17개의 工場을 갖고 있었는데, 그 중 3개 工場은 Clermont-Ferrand 에, 其他 工場은 Orleans, Bourges, Troyes, Tours, Vannes, Bassens, Epinal, Montceau-les-Mines, Chioiet, Poitiers, La Roche-Sur-Yon, Roubaix, Roanne, Le Puy 에 각각 1개씩 있다.

Michelin 은 또 유럽 全域에 22개 工場(英國 5, 이태리 6, 西獨 5, 스페인 4, 벨지움 1, 네덜란드 1)과 유럽 以外의 全世界에 12개 工場(캐나다 3, 美國 5, 브라질 2, 알제리아 1, 나이지리아 1)을 가지고 있다. 그리고 Michelin 은 自動車 輪, 와이어, 地圖製作 및 觀光業까지 하고 있으면서, 全世界 타이어의 約 5분의 1을 生産하고 있다. 同社 從業員은 全世界의으로는 약 13萬名이고 이 중에서 52,000名이 프랑스 國內에서 종사하고 있다.

1982年度에 Michelin 그룹은, 81년의 缺損 2억9,000萬프랑보다 엄청나게 많은 約 40억프랑의 缺損을 보았다. 82年度の 缺損은 비록 一般的인 市場의 沈滯(특히 유럽地域)에도 그 原因이 있었지만 英國, 이태리, 프랑스에서의 施設 過剩에 의하여 발생한 것이 상당히 많다. Michelin 은 프랑스에서만도 81년의 6억6,200萬프랑의 赤字에 이어 82년에도 16억5,000萬프랑의 赤字를 기록하였다. 81年度 프랑스內의 賣出額은 134억프랑(이 중 56%는 輸出額)이었으며, 全世界의으로는 313억프랑이었다. 한편 同社는 在庫分의 資金壓迫을 상당히 받고 있는데, 現在 庫는 年間 賣出의 40%에 상당한 것으로 알려지고 있다. 또 Michelin 그룹은 負債가 200억프랑이나 되어 利子支給만도 販賣利益의 10%나 차지하고 있다. 同그룹의 負債問題는 事實上 破産상태에 있는 Kléber-Colombes 그룹에 연루되어 생긴 것이므로 더욱 심각하다. 유럽의 다른 타이어業體에서는 Michelin 의 이와같은 困境을 고소하게 생각할지 모르나, 어쨌든 營業面에서 Michelin 은 自動車 메이커나 타이어 販賣商들과 좋은 關係를 유지하고 있다.

## (2) Kléber-Colombes 社

Michelin 이 90%의 株를 가지고 있는 Kléber

-Colombes 는 지난 數年 동안 販賣減少와 消費者들의 매우 나쁜 印象 때문에 苦戰하여 왔으며, 결국 그로 인하여 破綻이 났다. Michelin 이 그들의 집을 買收할 임자를 찾고 있으나, 西獨의 Continental 社와의 商談이 깨어져 고민하고 있는 것으로 알려져다.

1910년에 創立된 Kléber-Colombes 社는 타이어 외에도 여러가지 고무製品에 손을 대고 있는데, 프랑스에서는 Argenteuil, Colombes, Decize, Elbeuf, Nevers, Troyes, Toul 에 事業場을 갖고 있으며, 西獨 자르地方의 Saint-Ingbert 에도 工場이 하나 있다. 1981년의 賣出額은 24억프랑인데, 이 중 14억프랑이 타이어部門(內需, 輸出 각 50%)에서 들어온 것이고, 나머지 10억프랑은 기타 고무製品(75%는 內需, 25%는 輸出)에서 생긴 것이다. 자세한 것은 알 수 없으나 莫大한 赤字로 인하여 80年代에 同社의 稼動率은 계속 떨어질 것으로 보이며, 現在 狀態로 보아 80年代末에 가서는 販賣去來가 끝날 것으로 보인다.

## (3) Goodyear 社

世界屈指의 타이어 메이커인 Goodyear 는 Amiens 에 타이어 工場과 Le Havre 에 케미칼 工場을 갖고 있다. 最近 同社에서는 프랑스의 타이어市場에서 積極적인 마케팅 活動에 成功함으로써 地位가 向上되었다. 同社는 프랑스에 2,340名의 從業員을 두고 있으며, 82년의 賣出額은 10억프랑 이상 달성하였다.

## (4) Dunlop 社

市場沈滯와 함께 市場占有率이 減少되어 극심한 苦難에 빠져있는 프랑스의 Dunlop 社는 앞으로 곧 1~2개의 工場을 閉鎖하는 등 減量 經營을 통한 再整備 作業에 着手하였다. 同社는 現在 프랑스에 5개의 事業場을 稼動하고 있는데, 이들은 각각 Montlucon, Amiens, Le Bourget and Tergnier-Rouen, Mantes-La-Jolie 에 있다.

81年度の 프랑스內의 賣出額은 18억프랑(世界 全域에서는 174억프랑)이었는데, 82年度에

도 비슷한 水準으로 알려지고 있다. 現在 프랑스에서 同社의 從業員은 約 6,000名이다. 同社는 減量체제로 企業의 合理化를 계속 추진하는 한편, 向後 數年間은 프랑스內 會社에 3억프랑의 投資를 계획하고 있으며, 그 중 1억8,000萬프랑이 타이어 몫으로 지정되어 있다.

(5) Firestone社

Firestone France는 Béthune에 1개의 타이어工場을 가지고 있으며 從業員은 約2,000名이다. 同社의 年間賣出額은 10억프랑으로서, 이는 그룹全體의 全世界賣出額의 約 3%에 해당된다.

(6) Continental社(Uniroyal-Engelbert)

西獨 Continental社의 子會社인 Uniroyal-Engelbert는 Clairoux에 있는 工場에서 여러종류의 타이어를 生産하고 있으며, 프랑스에서의 賣出額은 6~7억프랑 정도이다. 母企業인 Continental은 西獨國境地帶인 Sarreguemines에서 1,000餘名の 從業員을 가진 工場을 運營하고 있는데, 이 業體의 賣出額은 약 4억5,000~5억프랑이다. Continental은 當初에 프랑스 타이어市場에서 그들의 市場地位를 向上시키려고 Uniroyal-Engelbert를 사들였는데, 그 反對로 오히려 苦戰을 免치 못하게 되었다.

(7) 再生 타이어 業體

再生 타이어業界에서는 過去 20年 동안이나 産業構造改編이 있었으며, 現在는 4개 業體에서 市場을 支配하고 있다. 이들 4개社에서 全

體 賣出額의 3/4을 차지하고 있다. 이들 4개 業體는 Gummi-Mayer (西獨 그룹의 子會社), Laurent Pnews, Fit 및 SEIA이다. 그리고 Laurent는 Michelin 所有이고 SEIA는 Dunlop 所有이며, Fit는 1983년에 閉鎖될 예정이다.

2. 타이어 生産 動向

(1) 乘用車用 타이어 生産

最近에 밝혀진 82年度 暫定生産統計에 의하면 昨年度 乘用車用 타이어 生産量은 3,730萬本으로서 81年보다 1.3% 떨어졌다. Michelin은 前年度보다도 相對企業體에 比하여 稼動率이 低調하였다. 新製타이어 生産이 大幅 減少(1981년에는 14.7% 減少)한 것은 1980年度 生産이 最高水準에 달한 후 약 40%의 在庫가 쌓였기 때문이다.

再生 타이어는 지난 數年동안에 다소 增加하였으며, 1981년에는 總生産量의 4.7%였으나, 82年度의 生産統計는 아직 未詳이다. 再生 타이어 生産量은 81年度에는 별로 增加하지 않았고 82년에는 Snow 타이어 部門에서 크게 떨어진 것 같다. 再生 타이어는 交換用 타이어 市場에서 價格 조건 때문에 人氣가 있다.

(2) 트럭·버스用 타이어 生産

1982年の 트럭·버스用 타이어의 生産量은 4,181,000本(暫定 推計)로서 前年對比 22.6%나 減少되었으며, 또 81年度 生産量은 80年度보다 14.4%나 減少되었다. 트럭·버스用 타이

〈表 1〉 (單位: 1,000本) 乘用車用 타이어 生産 實績 (1977~1981)

年 度	新 製 타 이 어		再 生 타 이 어			合 計	
	生 産 量	前 年 對 比 增 減 率 (%)	Snow 타이어	計	前 年 對 比 增 減 率 (%)	生 産 量	前 年 對 比 增 減 率 (%)
1977	41,187	—	290	1,495	—	42,682	—
1978	40,671	-1.3	371	1,625	8.7	42,296	-0.9
1979	43,446	6.8	508	1,840	13.2	45,286	7.1
1980	44,300	2.0	555	1,899	3.2	46,200	2.0
1981	37,797	-14.7	565	1,867	-1.7	39,664	-14.1

資料: Le Bureau Professionnel du Caoutchouc.

트럭·버스용 타이어 生産實績

〈表 2〉 (單位: 1,000本)

(1977~1981)

年 度	트럭·버스용 타이어			小型트럭용 타이어* (Van)		合 計
	中 型	大 型	超大型	輕-小型(light)	重-小型(heavy)	
1977	440	398	1,920	2,183	464	5,405
1978	418	371	1,844	2,650		5,283
1979	440	461	2,078	2,702	509	6,185
1980	424	467	2,190	2,638	582	6,305
1981	354	274	1,957	2,398	416	5,400

\* 乘用車용 타이어는 除外

資料: Le Bureau Professionnel du Caoutchouc.

트럭·버스용 再生타이어 生産實績

〈表 3〉 (單位: 1,000本)

(1980~1981)

	1980		1981	
	Snow 타이어	計	Snow 타이어	計
小型트럭 (Van)용	47	292	46	264
트럭·버스용	63	1,017	53	1,011
中 型	2	100	2	104
大 型	7	102	10	81
超大型	54	815	41	826
合 計	110	1,309	99	1,275

資料: Le Bureau Professionnel du Caoutchouc.

어 (Van, Truck and Bus)의 生産量은 1977~80年 사이에 乘用車용 타이어 生産量보다 빨리 增加하였지만 1981년에는 같은 比率로 떨어졌다(表 2, 3). 트럭·버스용 타이어 生産에서 小型트럭 (Van)용 타이어의 生産比重이 過去(77年)에는 50% 이상이었으나, 82년에는 49%로 줄어들었다.

지난 해에 트럭·버스용 타이어의 總生産量이 감소한 것은 주로 輕-小型트럭(light van)용 타이어生産이 170萬本으로 29.1%나 떨어지고, 其他 超大型(extra heavy)트럭·버스용타이어가 1,575,000萬本으로 19.5% 減少되었으며, 中型트럭·버스용 타이어가 266,000本으로 25% 減少되었기 때문이다. 이와는 對照의으로 一般大型트럭·버스용 타이어生産은 291,000本으로 6.2% 增加하였다. 그리고 重-小型트럭(heavy van)용 타이어生産은 349,000本으로 16% 減少

하였다. 輕-小型트럭(light van)용 타이어 生産이 급격히 떨어진 것은 同車輛에 乘用車용 타이어를 使用하는 傾向이 部分的으로 늘어났기 때문이다.

(3) 再生 타이어 生産

再生타이어의 大部分은 中·大型 트럭·버스용 타이어이다. 프랑스에서는 超大型 트럭·버스용 타이어는 2번씩이나 再生되는 것으로 알려져 있다. 특히 再生 스노 타이어는 乘用車용 再生타이어에서와 마찬가지로 小型 트럭·버스용 타이어에서도 有利한 價格 조건 때문에 人氣가 있다.

(4) Steel Radial 타이어

프랑스는 Steel Radial 타이어의 本山이며, 1970年代 中반 이후부터 生産된 新製타이어는 大部分 Steel Radial타이어이다. 그리고 Kléber Colombe가 初期에 力點을 두었던 Textile Radial은 지금은 斜陽化되어 Kléber社의 衰退要因이 되었다. 同社는 初期에 同製品投資에 너무나 오랫동안 집착하였던 것이다.

3. 輸出入 動向

(1) 乘用車 및 小型트럭용 타이어 輸入

1982年度 乘用車 및 小型트럭 (Van)용 新製타이어의 輸入量은 總 1,080萬本으로서, 1979年 이후 거의 每年 相當한 增加趨勢를 보였다(表

4). 다음 内容에서 알 수 있는 바와 같이 國內市場이 沈滯된 가운데도 輸入타이어는 大體로 增加되고 있었다. 이러한 輸入타이어의 大部分은 多國籍企業인 Michelin 이나 其他 그룹들이 海外에서 들어오고 있기 때문에 프랑스의 타이어 메이커들보다는 프랑스 貿易協會에서 더 큰 關心을 갖게 되었다. 즉, Michelin 은 지난 數年동안 生産費用이 節減되는 스페인에 있는 自社工場으로부터 많이 輸入하고 있으며 또 이태리에서도 輸入하고 있다. 또한 Dunlop 은 英國과 西獨으로부터, Continental 은 西獨으로부터

각각 輸入하고 있고 또 Goodyear 에서도 룩셈부르크와 西獨으로부터 輸入하고 있다. 스페인으로부터 들어오는 Michelin 의 輸入 타이어를 除外한 다른 大部分의 타이어는 프랑스에 保有되고 있는 外製 乘用車用으로 使用되고 있다. 1977~1982年 사이에 乘用車 및 小型트럭用 新製타이어의 總輸入量은 約 39% 增加하였고 金額面으로는 21% 늘었다. 또 同 輸入타이어의 平均價格은 1977年の 85프랑에서 82년에는 135프랑으로 上昇되었다.

한편 新製타이어 외에도 量的으로는 別로 많

乘用車 및 小型트럭用 타이어 輸入實績 (表 4) (單位: 數量: 1,000本, 金額: 100萬프랑) (1977~1982)

年 度	新 製 타 이 어		再 生 타 이 어		中 古 타 이 어	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
1977	7,781	661	—	—	—	—
1978	8,626	796	325	16	—	—
1979	8,375	864	330	18	—	—
1980	8,882	1,037	261	18	218	3
1981	9,037	1,247	322	25	238	4
1982	10,789	1,460	294	25	332	5

資料: Direction Generale des Douanes.

乘用車 및 小型트럭用 新製타이어 國別 輸入實績 (表 5) (單位: 數量: 1,000本, 金額: 100萬프랑) (1980~1982)

國 別	1980		1981		1982	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
벨지움·룩셈부르크	863	114	549	93	501	101
네덜란드	58	6	128	13	144	19
西獨	2,619	374	2,645	423	2,641	448
이태리	2,505	268	2,419	315	2,779	363
英國	1,554	157	1,061	138	1,147	132
아일랜드	21	2	33	3	102	11
덴마크	—	—	—	—	—	—
그리스*	—	—	8	1	81	9
E E C 計	7,620	921	6,843	986	7,395	1,083
스페인	805	76	1,717	212	2,697	300
유고	197	13	191	15	242	20
日本	3	0.4	31	3	82	8
其他	257	26.6	255	31	373	49
合 計	8,882	1,037	9,037	1,247	10,789	1,460

\* EEC 에 包含시켰음.

資料: Direction Generale des Douanes.

특 집

지 않지만 再生타이어와 中古타이어(주로 再生用)가 多少 輸入되고 있다. 1982년에 輸入 再生타이어의 平均價格은 85프랑이고 再生用 中古타이어의 平均價格은 15프랑이었다.

특히 輸入타이어 중에서 競爭이 심한 것은 주로 Pirelli社에서 輸入되고 있는 乘用車 및 小型트럭用 타이어로서 1982년에는 全體輸入量에서 10~15%나 차지하였다.

1977年度 乘用車 및 小型트럭用 新製타이어의 輸入量은 約 778萬本으로 2,946萬本の 新製타이어市場에서 26.4%를 占하였으나, 그 후 5年 동안에 모든 타이어(新車用 및 文換用)의 需要量이 일반적으로 減少된 반면에, 輸入타이어의 量은 점차 增加되어 1980년에는 總 2,836萬本の 新製타이어市場에서 輸入타이어가 31.3%를 占하게 되고, 82년에는 同市場이 2,686萬本으로 줄어서 輸入타이어의 占有率이 40.2%까

지 達하게 되었다(再生타이어와 中古타이어는 除外).

乘用車 및 小型트럭用 新製타이어의 輸入對象國은 주로 西獨, 스페인, 이태리로서 이들 3個國에서 輸入된 타이어가 1980년에는 數量面에서는 全體의 67%이고 金額面에서는 69%였으나, 1982년에는 數量 및 金額面에서 다같이 全體의 3/4을 차지하고 있다(表5). 이와같은 增加趨勢는 주로 Michelin에서 輸入하는 타이어가 增加되어, 스페인에서 輸入되는 타이어가 3倍 以上으로 늘어났기 때문이다. 그리고 再生타이어의 主要 輸入對象國은 이태리와 벨지움이다.

1982年 프랑스에서 輸入한 乘用車用타이어의 平均價格을 보면, 西獨製 타이어가 170프랑, 이태리 타이어가 131프랑, 스페인 타이어가 111프랑, 英國 타이어가 115프랑이다. 이 중에서 西獨 타이어가 제일 비싼 것은, 프랑스에서 市販되고 있는 西獨製 乘用車(Mercedes, Porsche, BMW, Audi 등)가 다른 나라에서 輸入된 車輛보다 더 크고 出力도 높으므로 타이어도 더 크고 高性能 타이어를 필요로 하고 있을 뿐 아니라, 또 獨逸 마르크貨가 프랑貨보다 強勢이기 때문이다.

(2) 트럭·버스用 타이어 輸入

트럭·버스用 타이어輸入은, 表6에서 알 수

트럭·버스用 新製타이어 輸入實績

(表6) (1977~1982)

年 度	輸入量(1000本)	金額(100萬프랑)
1977	1,139	504
1978	878	453
1979	982	558
1980	954	619
1981	916	608
1982	1,003	694

資料 : Direction Générale des Douanes.

트럭·버스用 新製타이어 國別 輸入實績

(表7) (單位 : 數量 : 1,000本, 金額 : 100萬프랑)

(1980~1982)

國 別	1980		1981		1982	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
벨지움·룩셈부르크	81	63	60	59	56	48
네덜란드	71	35	89	45	62	51
西獨	229	129	309	157	412	216
이태리	186	98	124	77	120	107
英國	139	99	141	116	129	105
E E C 計	706	424	723	454	829	527
스페인	113	90	74	53	82	90
其他	135	105	119	101	92	77
合 計	954	619	916	608	1,003	694

資料 : Direction Générale des Douanes.

있는 바와 같이 1982년에 100萬本 以上으로 前 用 타이어輸入에 比하면 1977~1982年 사이에 年比 9.5% 增加하였으나, 乘用車 및 小型 트럭 尙當히 減少되었다. 1982年度 트럭·버스用 新

乘用車 및 小型트럭用 타이어 輸出實績

〈表 8〉 (單位: 數量: 1,000本, 金額: 100萬프랑) (1977~1982)

年 度	新 製 타 이 어		再 生 타 이 어		中 古 타 이 어	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
1977	17,549	1,724	—	—	—	—
1978	17,706	1,764	68	5	—	—
1979	19,912	2,085	70	5	—	—
1980	20,504	2,292	78	6	489	5
1981	19,659	2,694	119	9	567	9
1982	18,451	2,843	117	12	701	10

資料: Direction Générale des Douanes.

乘用車 및 小型트럭用 新製타이어 國別 輸出實績

〈表 9〉 (單位: 數量: 1,000本, 金額: 100萬프랑) (1980~1982)

國 別	1980		1981		1982	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
벨지움·룩셈부르크	2,858	259	2,368	217	2,452	282
네덜란드	778	91	670	92	775	113
西獨	5,371	671	4,853	736	5,296	862
이태리	2,601	238	1,491	175	1,610	195
英國	844	104	1,470	199	1,193	182
아일랜드	50	4	64	6	41	4
덴마크	242	25	305	38	277	39
그리스*	87	9	224	28	117	16
E E C 計	12,831	1,401	11,445	1,491	11,761	1,693
노르웨이	172	18	164	21	155	23
스웨덴	622	70	889	122	768	116
핀란드	99	11	88	13	120	17
스위스	737	94	651	98	610	107
오스트리아	326	41	487	53	301	52
포르투갈	162	18	77	10	125	20
스페인	129	13	286	25	309	40
알제리아	23	3	303	26	480	47
나이지리아	415	53	614	110	223	40
美國	2,608	294	2,459	395	1,690	347
日本	334	26	489	47	507	62
濠洲	178	23	191	36	177	37
其他	1,868	227	1,516	247	1,226	242
合 計	20,504	2,292	19,659	2,694	18,451	2,843

\* 3年間은 EEC 에 包含되었음.

資料: Direction Générale des Douanes.

특 집

製타이어의 總輸入額은 約 7억프랑으로 本當平均輸入價格은 692프랑이다(1977년에는 442프랑, 1980년에는 649프랑).

한편 再生타이어 및 카카스(再生用 中古타이어)의 輸入量도 상당히 많은 것(正確한 統計는 未詳)으로 보아, 일반적으로 트럭·버스用 타이어部門에서도 再生타이어가 많이 使用되고 있는 것으로 보인다.

트럭·버스用 新製타이어 輸出實績

(表10) (1977~1982)

年 度	輸 出 量(1000本)	金 額(100萬프랑)
1977	3,063	1,462
1978	3,368	1,513
1979	3,828	1,897
1980	3,500	2,119
1981	3,392	2,527
1982	2,736	2,240

資料 : Direction Générale des Douanes.

트럭·버스用 타이어의 國別輸入實績은 西獨이 가장 높고 다음이 이태리이다(表 7). 즉, 이러한 傾向은 프랑스에서 保有하고 있는 中·大型 트럭·버스 중에서는 Iveco 車輛과 같이 Mercedes 와 MAN 트럭·버스(西獨製)가 많기 때문이다. 1982년에 EEC로부터 輸入한 트럭·버스用 타이어가 全體輸入量의 83%이고 金額面에서는 76%를 차지하였다(表 7). 그리고 再生타이어도 주로 西獨과 이태리에서 輸入하고 있다.

(3) 乘用車 및 小型트럭用 타이어 輸出

프랑스의 乘用車 및 小型트럭用 타이어의 輸出量은 1982年 1850萬本으로 28억 프랑에 달하여 輸入量보다는 훨씬 많았다(表 8). 그러나 이들 輸出타이어 중에서 相當量은 스페인에서 輸入한 Michelin 타이어가 再輸出된 것이다. 1977~1982年 사이에 全體의인 輸出趨勢는 輸入伸長에 比하면 조금밖에 增加되지 않았다. 또 이

트럭·버스用 新製타이어 國別 輸出實績

(表11) (單位 : 數量 : 1,000本, 金額 : 100萬프랑)

(1980~1982)

國 別	1980		1981		1982	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
벨지움·룩셈부르크	176	117	204	83	141	94
네덜란드	118	93	137	134	121	112
西獨	597	403	572	487	505	421
이태리	272	146	296	189	251	145
英國	140	87	170	119	226	138
아일랜드	2	1	1	1	4	2
덴마크	36	23	29	18	35	23
그리스*	47	29	45	22	31	14
E E C 計	1,388	899	1,454	1,057	1,314	949
스웨덴	79	58	80	66	80	68
스위스	60	43	105	37	107	37
알제리아	60	19	39	23	53	24
나이지리아	123	45	210	84	63	25
美國	748	384	486	387	209	179
이라크	51	45	52	64	59	67
사우디아라비아	96	109	124	192	190	317
其他	895	517	842	621	661	574
合 計	3,500	2,119	3,392	2,527	2,736	2,240

\* 3年間은 EEC 에 包含되었음.

資料 : Direction Générale des Douanes.



와같이 新製타이어를 많이 輸出하고 있는 한편 再生타이어도 多少 輸出하고 있으나(1982年 117,000本), 주로 이태리의 타이어 再生工場으로 輸出되고 있는 約 100萬本の 中古타이어(카카스)에 比하면 훨씬 적다.

1982年度 乘用車用 新製타이어의 輸出價格은 本當平均 154프랑으로, 1977년의 98프랑, 1981년의 137프랑에 比하면 많이 增加되었다. 또 再生타이어의 輸出價格도 1982년에 平均 103프랑이고, 再生用 中古타이어는 14프랑이었다.

프랑스의 乘用車 및 小型트럭타이어의 輸出對象國은 주로 西獨이고 다음이 벨지움·룩셈부르크, 美國, 이태리 등인데, 이들 國家들은 주로 自國에서 保有하고 있는 프랑스製 乘用車에 사용하기 위하여 프랑스의 타이어를 輸入하고 있다(表9). 82年度 輸出타이어의 約 30%가 西獨으로 輸出되었고, 63%정도가 프랑스의 EEC 隣接國으로 輸出되었다. 지난 해 西獨으로 輸出된 타이어의 本當平均價格은 163프랑으로 國際平均價格보다도 높았다.

(4) 트럭·버스用 타이어 輸出

프랑스의 트럭·버스用 타이어의 輸出도 輸入量보다는 실제로 높은 趨勢이나, 79年 이후 부터 점차 감소되어 1982년에는 270萬本으로 떨어졌다(表10). 輸出額은 82년에 22억4,000萬프랑이며 本當平均價格은 819프랑(77년에는 477프랑)이었다. 또한 再生타이어의 輸出도, 海外貿易統計에는 별도로 明示되지 않았으나, 상당히 많은 것으로 보고 있다(주로 西獨과 이태리로 輸出됨).

트럭·버스用 新製타이어의 가장 큰 輸出對象國은 西獨인데(表11), 이와같이 西獨으로 많이 輸出되고 있는 것은 獨逸의 마르크貨보다 프랑貨가 弱勢이기 때문인 것으로 보인다.

4. 타이어市場 需要動向

(1) 乘用車用 타이어市場

① 乘用車의 生産量 및 保有臺數

프랑스의 타이어市場은 大部分 乘用車의 保有臺數와 聯關되어 있으며, 또한 小型트럭에 使用되는 타이어도 많은 比重을 차지하고 있다. 1977~1982年 사이에 乘用車의 生産量이 年間 300~400萬臺정도로 同期間에 13.2%나 減少되었다(表12). 이와는 對照的으로 乘用車의 保有臺數는 年間 約 3~4% 정도 계속 增加하여 82年度에는 2,040萬臺에 달했다.

이와같이 乘用車의 生産量이 減少됨에 따라 乘用車 및 小型트럭의 新車用 타이어의 需要가 점차 變動되었는데, 프랑스 타이어工業協會에 의하면 1982年度에는 1,266萬本이 販賣되었다고 한다(表14). 한편 交換用 타이어市場은 乘用車의 保有臺數는 상당히 增加했음에도 不拘하고 成長하지 못한 것으로 나타났다. 1982年 交換用 타이어의 販賣量은 1,740萬本이며, 그 중에서 1,420萬本(82%)은 新製타이어이고 나머지는 再生 및 中古타이어이다(表15).

1977年度 交換用 타이어 總販賣量은 1,696萬

프랑스 乘用車 生産實績

(表12) (1977~1982)

年 度	生産量(1000臺)	前年對比增減率 (%) (年初)
1977	3,092	—
1978	3,111	0.6
1979	3,222	3.6
1980	2,939	-8.8
1981	2,612	-11.1
1982	2,777	6.3

資料 : Motor Business (EIU), L'Argus.

프랑스 乘用車 保有臺數

(表13) (1977~1982)

年 度	保有臺數(1000臺)	前年對比增減率 (%) (年初)
1977	16,990	—
1978	17,720	4.3
1979	18,440	4.1
1980	19,150	3.9
1981	19,750	3.1
1982	20,400	3.3

資料 : SMMT (1975~81); EIU 推定 (1982)

본이며 그 중에서 약 88%가 新製타이어였다. 이런 點으로 보아, 프랑스의 自動車使用者들은 多年間 Steel Radial 타이어에 익숙해져 있음에도 불구하고 比較的 價格이 싼 再生타이어를 많이 使用하고 있는 傾向이다. 1970年代 중반부터 프랑스 타이어市場에서 실제로 販賣된 모든 新製타이어는 Steel Radial타이어였으나, 1977年~1982年사이에는 新製타이어의 販賣량은 줄어들고 반대로 再生타이어의 販賣량이 늘어났다. 그러나 再生타이어의 市場占有率は 20% 未滿에 不過하나 主要타이어業體인 Michelin 과 Dunlop 은 再生타이어의 需要增加에 깊은 關心을 두고, 지금은 再生타이어에도 이 兩社가 참여하고 있다(특히, Snow 타이어의 再生인데, 新製타이어와의 價格差 때문이다).

② 新製타이어의 交換率

交換用 타이어市場은 Steel Radial 타이어의 壽命延長과 油價上昇으로 인하여 走行距離가 줄어들음에 따라 數年間 많이 萎縮되었다. 프랑스

乘用車의 平均走行距離가 1977년에 14,000km 였으나, 1982년에는 約 12,500km로 줄어들었다. 한편 業界에서 보기로는, 거의 大部分의 프랑스人들은 乘用車를 必須品으로 알고 있기 때문에 現在의 不況에도 불구하고 앞으로 더 減少되지는 않을 것 같다고 한다. 그러나 대체적으로 現在 프랑스 타이어産業이 不振한 상태에 있는 것은 주로 國內市場의 沈滯 때문이라고 하여도 過言은 아니다.

이와같은 여러가지 要因들로 인하여 乘用車타이어의 交換率이 줄어들고 있다. 1977年度에 乘用車타이어의 交換率은 年平均 1本이었으나 그후 82년까지는 每年 約 0.85本으로 減少되었다(表16). 新製타이어 分野에서는 이와같이 減少되었으나, 再生타이어 分野에서는, 顧客들이 싼 것을 택하는 傾向 때문에 同期間 再生타이어의 交換率은 실제로 增加하고 있다. 즉, 新製타이어의 交換率은 1977~82年 사이에 約 20%나 減少되어 82년에는 約 0.85本이었다.

乘用車 및 小型트럭 新車用 타이어市場

(表14) (1977~1982)

年度	販賣本數(1000本)	前年對比增減率 (%) (年初)
1977	14,560	-
1978	14,600	0.3
1979	14,960	2.5
1980	13,300	-11.1
1981	12,100	-9.0
1982	12,660	4.6

資料: Syndicat National du Caoutchouc.

乘用車 및 小型트럭 交換用 타이어市場

(表15) (單位: 1,000本) (1977~1982)

年度	總販賣本數	再生 및 中古타이어	
		新製타이어	再生 및 中古타이어
1977	16,960	14,900	2,060
1978	17,990	15,470	2,520
1979	17,130	14,540	2,590
1980	17,720	15,060	2,660
1981	16,750	14,150	2,600
1982	17,400	14,200	3,200

資料: Syndicat National du Caoutchouc.

乘用車用 타이어의 交換率\*

(乘用車 1臺當 年間 購買量)

(表16) (單位: 本) (1977~1982)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
新製타이어	0.88	0.87	0.78	0.78	0.70	0.69
再生타이어	0.12	0.14	0.14	0.14	0.13	0.13
計	1.00	1.02	0.92	0.92	0.83	0.84

\* 乘用車用 타이어의 平均 50%는 小型트럭용으로 가정함.

交換用 乘用車 타이어의 種類別 市場占有率

(表17) (1977~1982)

年度	타 이 어 種 類 別 (%)		
	HR 및 VR 타이어	SR타이어	Snow타이어
1977	14.0	84.0	2.0
1978	12.5	84.0	3.5
1979	11.2	84.3	4.5
1980	7.0	88.0	5.0
1981	6.0	88.5	5.5
1982	6.0	87.0	7.0

資料: 業界推定

③ 低速 및 Snow 타이어의 成長

乘用車用 타이어市場을 分析하는 데는 또 한 가지 方法을 들 수 있다. 프랑스 타이어業界에서는 乘用車의 安全運行을 위하여 速度面에서 타이어를 區分하는 方法을 쓰고 있다. 즉, VR 타이어는 時速 210km 以上, HR 타이어는 時速 210~180km, SR 타이어는 時速 180km 以內로 각각 定해져 있다. 프랑스의 乘用車 中에는 型이 작고 出力도 작은 乘用車가 大部分으로, 이와같은 現象은 過去 5年동안 현저하게 나타났다. 즉, HR 및 VR 타이어의 販賣量은 減少되는 反面에 SR 타이어의 販賣量은 增加하였다 (表17).

한편, 이 외에도 Snow 타이어의 販賣量이 상당히 增加되고 있는 것으로 보아, 新製 Snow 타이어와 再生 Snow 타이어의 市場性이 다같이 좋아졌다는 것을 알 수 있으며, 또 自動車使用者들의 生活樣式이 근본적으로 달라졌음을 알 수 있다. 따라서 지금은 프랑스에서 Snow 타이어를 셋트로 具備하고 있는 사람들은 社會的地位를 나타내는 상징으로 때로는 注視되기도 하나, 그들은 그와같은 自動車附屬品에도 깊은 關心을 가지면서, 平凡한 乘用車로 安全運行을 하고 있다.

④ 交換用 타이어의 流通經路

表18에서도 알 수 있는 바와 같이 交換用 타이어市場의 流通經路가 過去 數年동안에 많이 變하였다. 즉, 프랑스 타이어市場에서는 需要者들이 大型 수퍼마켓 등에서 직접 구입하여 손수 交換하는 傾向이 갑자기 늘어남에 따라 自動車整備所(아직은 販賣比重이 가장 크지만)나 注油所 등에서의 타이어 販賣量은 현저히 減少

되었다. 數年前부터 프랑스의 自動車運轉者들 中에서는 손수 타이어를 購入하여 交換해온 사람들이 있었으나 지금은 많이 늘어나게 된 것이다. 더욱이 수퍼마켓에서는 價格競爭으로 顧客을 確保하기 위하여 專念해 왔으며, 더욱 重要的 것은 大部分의 大型수퍼마켓에서는 自動車使用者들이 週末 쇼핑을 하는 동안에, 타이어를 交換해 줄 수 있는 “自動車센터”까지 드디어 運營하게 된 점이다. 그러나 이상하게도 타이어 專門店에서는 그들의 市場占有率을 계속 많이 維持하고 있다.

1982年 프랑스에는 492개의 大型 수퍼마켓과 約 1,500개 정도의 타이어 專門店(1977년에는 1800~2000個), 그리고 30,000개의 車輛整備所와 10,000개 정도의 注油所가 있었다.

交換用 타이어市場의 流通經路가 이와같이 變遷됨에 따라 타이어 製造會社들은 심각한 影響을 받고 있다. Firestone(특수한 大型 수퍼마켓 販賣網을 개발했음)을 除外한 다른 타이어會社들은 大型 수퍼마켓에 直接 타이어를 販賣하지 않고, 顧客을 끌기 위한 特賣作戰으로 生産 價格이나 또는 그 以下의 價格으로 去來하게 되었다. 즉, 이것이 全타이어業界의 利潤에 심각한 影響을 미치게 되었으며, 業界가 不況에 처하게 된 重要的 要因이기도 하다.

工場渡販賣에서 約 2/3는 一般自動車 部品店이나 또는 타이어 專門都賣商들에게 去來되고, 나머지 1/3은 注油所나 自動車메이커들의 直營店, 또는 타이어 專門連鎖店 등으로 直去來되고 있다. 大型 수퍼마켓에 販賣하고 있는 業者

트럭·버스 新車用 타이어市場

(表19) (1977~1982)

年 度	販賣量(1000本)	前年對比增減率 (%) (年初)
1977	500	—
1978	420	-16.0
1979	410	-2.4
1980	440	7.3
1981	410	-6.8
1982	380	-7.3

資料 : Syndicat National du Caoutchouc.

乘用車用 타이어의 流通經路

(表18) (販賣量 : %)

	1976	1981	1982
타이어 專門店	29	31	30
自動車整備所	49	38	37
注 油 所	13	10	9
大型수퍼마켓	9	21	24
計	100	100	100

資料 : Journal de L'Automobile.

가 都賣商이고, 여기에서 얻는 利潤이 결과적으로 全體 타이어市場이 發展될 수 있는 要因이 되는 것이다. 한편, 業界에서는 最近에 아려한 大型 수퍼마켓에서의 타이어販賣가 제일 많은 것으로 보고 있다.

(2) 트럭·버스用 타이어市場

트럭·버스의 新車用 타이어市場은 1977년의 約 50萬本에서 1982년에는 約 38萬本으로 減少되었는데(表19), 그것은 트럭·버스의 生産量이 실질적으로 減少되었기 때문이라고 한다. 즉, 프랑스에서는 1982년에 中型트럭의 生産이 20,200臺, 大型 트럭 및 버스의 生産이 23,700臺에 不過하였다(同年 小型 트럭 生産은 422,900臺로 많았으나 이것은 大部分 乘用車用 타이어를 사용하였다). 트럭·버스用 타이어市場은 乘用車用 타이어市場에 比하면 그 規模는 작으나 本當價格은 훨씬 높았다.

이와같이 小規模인 트럭·버스의 新車用 타이어市場은 交換用 타이어市場에도 많은 影響을 미치게 된다. 交換用 市場에서 新製타이어의 販賣量이 지난 數年 동안에는 約 100萬本정도를 上廻하였으나, 1981년에는 100萬本以下로 떨어졌으며, 82년에도 같은 水準이었다(表20).

이외에도 프랑스에는 再生타이어市場이 상당히 成長되고 있다. 일반적으로, 最少限度 2回 정도 再生할 때까지는 Carcass 를 버리지 않는다. 따라서 新製타이어 需要의 潜在力을 많이 減縮시키고 있다. Carcass 와 再生타이어의 輸入은 매우 重要한 問題이나, 이에 대한 資料도

많지 않으므로 評價하기도 어렵다. 트럭(poids lourds) 및 버스의 總交換用 再生타이어는 약 150萬本으로 推定된다.

5. 타이어市場 占有率

(1) 乘用車 및 小型트럭用 타이어

프랑스 타이어市場의 會社別 占有率은 Michelin 타이어에서 침목을 지키고 있기 때문에 正確한 計算이 어렵다. 그러나 프랑스 타이어市場은 Michelin 에서 總支配하고 있는 것은 틀림 없는 사실이다.

乘用車 및 小型트럭의 新車用 타이어市場은 Michelin 이 거의 50~60%를 占有하고 있으며, 이와같은 占有率은 지난 5년동안이나 持續되어 왔다(表21). Michelin 타이어는 Citroën 自動車會社에 100% 供給하고 있으며(Citroën 自體에서 全部使用), 또 Peugeot-Citroën-Talbot 그룹 株를 12%나 所有하고 있다. 뿐만 아니라 Michelin 타이어는 技術面에서도 뛰어난 메이커로 認定받고 있기 때문에 販賣面에서 대단히 有利한 立場에 있다.

Dunlop 타이어는 新車用 타이어市場에서 많은 比重을 確保하고 있어, 1970年代 中반까지도 Kleber 가 新車用 타이어市場에서 占有率 2位를 차지하고 있었으나, 現在에는 Dunlop이 2位를 차지하고 있다. Kleber 타이어 會社は 過去 10年間 品質과 會社의 이미지 問題로 市場占有率이 줄어드는 苦痛을 받아왔으며, Goo-

트럭·버스 交換用 新製타이어市場

〈表20〉 (1977~1982)

年度	販賣量(1000本)	前年對比增減率 (%) (年初)
1977	1,060	—
1978	1,190	12.3
1979	1,060	-10.9
1980	1,120	5.7
1981	960	-14.3
1982	960	—

資料 : Syndicat National du Caoutchouc.

乘用車 및 小型트럭 新車用 타이어 市場占有率

〈表21〉 (單位 : %) (1977, 1982)

會社別	1977	1982
Michelin	55	55
Dunlop	17	18
Kléber	16	12
Goodyear	8	10
Uniroyal	3	4
其他	1	1
計	100	100

資料 : 業界推定

dyear는 新車用 타이어市場에서 占有率이 10%로서 4位를 차지하고 있다.

프랑스의 乘用車 및 小型트럭의 交換用 타이어市場은 거의 Michelin에서 主導하고 있다. 그리고 이 交換用 市場이 타이어會社로 볼 때에는 販賣數量面이나 收益面에서 가장 重要한 市場이다(表22). 이 交換用 타이어市場의 約 60%를 Michelin 타이어 한 會社에서 占有하고 있다.

Michelin의 子會社인 Kleber 타이어社는 10年前부터 서서히 市場占有率을 잃어왔으며, 이러한 傾向은 특히 Kleber 타이어가 破裂事故가 많고 또한 타이어를 다 使用할 때까지 어떤 타이어事故가 發生할지 그 危險負擔에 대한 消費者團體의 非難 때문에 더욱 加速되었다. 그 후 Kleber社는 좀처럼 消費者들에 대한 信賴를 回復하지 못하고 아직도 品質問題로 계속 苦痛을 받고 있다.

그밖에 Goodyear, Firestone, Pirelli에서는 그들 나름대로의 戰略(다음 項에서 說明함)으로 그들의 市場占有率을 넓혀나갔으나, Dunlop은 오히려 數年 동안에 市場占有率을 잃게 되었다.

Goodyear는, 프랑스에서 Michelin 타이어가 需要者들에게 좋은 印象을 주고 있으므로 그렇지 않다는 反對廣告活動에 力點을 두고 積極的인 販賣活動의 姿勢를 取해왔다. 프랑스의 타

이어 需要者들은 옛날부터 傳統的으로 Michelin 타이어가 타이어의 元祖라고 생각하고 있으며 또 대단히 好意的으로 보고 있지만, 조금은 偏見적이고 근엄한 것으로도 생각하고 있다. 이와는 對照的으로 Goodyear는 프랑스 타이어市場에서 큰 變化를 가져올 젊은 新參者로서 販促活動을 하였다(그 結果 Goodyear는 “Grand Prix 5”라는 타이어로 販賣實績을 올릴 수 있었던 經驗도 하였다).

現在 프랑스에서는 經濟的으로는 緊縮政策을 쓰고 있으며, 社會的으로는 節約運動이 일어나고 있어, 어떤 타이어會社는 需要者들에게 濫情的인 면서도 權威있는 廣告를 하여 心理的인 反應을 일으키고 있다고 業界 淸서버들은 보고 있다. 1983年初에는 실제로 이와같은 타이어市場의 狀況이 消費者들에게 認識되어 Michelin에 대한 印象이 多少 變하게 되었다.

Firestone에서는 市場占有率을 確保하기 위하여 Goodyear에 비해 利潤을 적게 보는 다른 販賣戰略을 쓰고 있다. 즉, Firestone에서는 프랑스의 大型수퍼마켓 그룹으로 거의 原價정도의 價格으로 集中販賣하여 市場 靚어를 構築하고 收益性을 增加시킬 機會를 노리고 있다. 한편 Pirelli에서는 그들의 타이어를 이태리로부터 輸入하여 販賣하고 있는데, 主로 偏平비가 낮은 高級 시리즈 타이어 같은 特殊타이어를 販賣하여 市場을 確保하고 있다. 물론 이 特殊타이어의 市場은 작지만 Pirelli는 타이어 價格보다는 品質의 優秀성과 會社의 이미지 등을 살려서 比較的 販賣利潤을 높일 수 있는 安定된 市場이었다.

### (2) 트럭·버스用 타이어

트럭 및 버스의 新車用 타이어市場은 Michelin이 約 80%정도를 占有하여 同市場을 支配하고 있다. 다음에는 Dunlop이 約 15~17%를 占有하고 있으며 나머지 3~5%는 其他 業體들이 占有하고 있다. 또 Michelin에서는 一般 트럭·버스用 타이어보다는 (超)大型 트럭·버스用 타이어를 약간 더 重要視하고 있으며, 市場占有率도 一般트럭·버스의 交換用 타이어市

乘用車 및 小型트럭 交換用 타이어 市場占有率

〈表22〉(單位:%) (1974~1982)

會社別 \ 年度	1974	1977	1981	1982
Michelin	57.0	59.0	59.5	59.0
Goodyear	3.5	5.0	5.5	7.0
Kléber	17.0	12.0	8.0	5.0
Dunlop	10.5	8.0	7.5	6.0
Uniroyal	6.0	6.7	6.8	6.5
Continental	1.0	1.0	1.2	1.5
Firestone	3.5	4.0	4.5	6.0
Pirelli	1.0	1.0	2.2	3.0
其 他	0.5	3.3	4.8	6.0
計	100	100	100	100

資料: 業界推定

場의 占有率과 거의 같다.

Michelin은 특히 傳統的으로 保守的인 自動車會社들이 自己들의 乘用車에 대한 需要者들의 이미지보다는 그 乘用車에 끼우는 타이어의 브랜드를 바꾸는 것을 더 싫어했기 때문에 數年동안 타이어市場을 支配해 온 것이다. 또 Michelin과 Dunlop은 그들의 子會社인 Laurent Pneus와 SEIA 再生타이어會社를 갖고 있기 때문에 再生타이어市場도 支配하고 있다.

## 6. 타이어 産業 展望

프랑스 타이어産業의 展望은 밝지 않다. 프랑스의 現在의 不景氣는 數年間 계속될 것으로 보이며, 그 동안에 個人消費도 줄어들 것으로 豫想된다. 더욱이 自動車의 生産量이 늘어나지 않고 거의 現在水準과 같은 정도로서 約 270萬臺 전후로 豫測되고 있다(表 23).

Peugeot-Citroën-Talbot 그룹과 Régie Nationale Renault 會社가 모두 投資 및 增設計劃을 留保할 정도로 심한 資金압박을 받고 있다. 그러나 Renault 會社가 PSA 會社보다는 資金

### 乘用車 生産臺數 및 保有臺數 推定

〈表 23〉 (單位: 1000臺) (1982~1988)

年 度	生産臺數		保 有 臺 數
	1982	1983	
1982	2,777	20,400	
1983	2,600	20,500	
1984	2,700	20,600	
1988	2,800	21,200	

資料: Motor Business and EIU 推定

### 乘用車 및 小型트럭用 타이어 需要豫測

〈表 24〉 (單位: 100萬本) (1982~1988)

年 度	新車用 타이어	交換用 타이어		合 計
		計	再生타이어*	
1982	12.7	17.4	2.8	30.1
1983	12.2	17.3	2.9	29.5
1984	12.0	17.3	3.0	29.3
1988	12.9	17.0	3.2	29.9

\* 再生타이어는 交換用타이어의 計에 包含되었음.

資料: EIU 推定

事情이 좋을 것으로 보인다. 한편 海外 메이커들에 의한 乘用車 및 小型트럭의 保有量도 制限되어 自動車 保有臺數가 극히 鈍化됨으로써 1988년까지 2,120萬臺로 展望하고 있다.

그렇지 않아도 타이어壽命이 길어져서 타이어 販賣가 不振한데, 不景氣까지 겹쳐 自動車産業이 큰 타격을 받게 되자 自然的으로 타이어 販賣가 줄어들고 점차로 타이어 交換率이 떨어지게 되었다.

### (1) 乘用車 및 小型트럭用 타이어市場

乘用車 및 小型트럭의 新車用 타이어市場은 1988년까지 1,200~1,300萬本으로 豫測하고 있다(表 24, 1988년의 1,300萬本은 年間 自動車生産動向에 따른 推定임). 이와같이 自動車 生産 展望에서 별 變動이 없다면 앞으로 약 10年동안은 新車用 타이어市場은 거의 活氣를 띄지 못할 것 같다.

乘用車 및 小型트럭의 交換用 타이어市場은 1983년에 1,730萬本으로 약간 줄어들 것으로 展望하고 있으며, 그 후로도 점차 減少되어 88년에는 1,700萬本으로 豫想하고 있다. 이와같이 交換用 타이어販賣가 減少되는 것은 每年 自動車의 平均運行距離가 점점 줄어들고 타이어 交換率까지 減少되고 있기 때문인 것으로 보고 있다. 그러나 이와같은 減少現象은 앞으로 5年동안에 타이어壽命이 過去 5年間に 늘어난 만큼 길어지지만 않는다면 더 이상은 나타나지 않을 것 같다고 한다. 그러나 다른 한편에서는 石油波動으로 인하여 走行距離가 줄어들 것으로 豫想하여 이것이 또 減少要因이 되지 않을까 하는 豫測도 있다. 再生타이어는 앞으로 조금씩 增加될 것으로 보이며, 특히 스노타이어市場의 展望이 좋을 것 같다.

### (2) 트럭·버스用 타이어市場

트럭 및 버스의 生産量은 需要가 적고 輸入車와의 競争 때문에 減少될 것으로 보이나 保有臺數는 조금 增加될 것 같다. 트럭·버스의 新車用 타이어 需要는 1988년에 約 35萬本까지 減少될 것으로 보고 있다. 1983~1984年 사이에

新製타이어의 總販賣量은 점차 減少될 것으로 豫想되나, 再生타이어의 販賣量은 특히 貨物運送業者들이 가능한 한 費用을 節減하기 위하여 再生타이어를 使用하기 때문에, 더 增加될 것으로 豫測된다.

現在의 프랑스 타이어 市況으로 보아서는, Michelin 타이어는 競爭이 熾烈하고 또 더 이상 市場을 擴大하기가 어렵기 때문에 市場占有率 이 1~2% 정도 떨어질 것 같다. 그리고 Kléber 는 점차 衰退되어 1988년에는 완전히 門을 닫을 것 같다고 한다(이 會社의 閉鎖問題는 주로 프랑스 政府의 方針에 달려 있다). 만일 Kleber 會社가 閉鎖된다면, 주로 Firestone 과 Good-year에서 많은 利得을 보게 될 것이다. 또 Pir-

elli 는, Michelin 에서 자기들 나름대로 그들의 市場範圍를 다소 넓히려고 생각하고 있기 때문에, 高性能시리즈 타이어 分野에서 더이상 市場擴大가 어려울 것 같다.

그러나 프랑스의 産業 全般에 걸쳐 主張하고 있는 것은, 企業들이 負債가 많아 流動的으로 不安한 상태에 있고, 특히 타이어 業界에서는, 타이어의 販路가 大型수퍼마켓으로 集中되고 있으며(現在 거의 피크에 달한 것으로 생각되기는 하나), 또 自動車使用者들은 直接 타이어를 수퍼마켓에서 싸게 購入하여 손수 갈아끼우는 DIY 運動이 많이 展開되고 있어 한층 利潤이 줄어들고 있다는 것이다.

☆

☆

☆

#### 〈p. 23의 계속〉 .....

##### 〔參考〕

나일론 6의 結晶構造는 分子에 對稱心이 없으므로 分子鎖의 逆平行型에서는  $\alpha$ 型(그림 6 (b) 및 그림 7 참조), 平行型에서는  $\gamma$ 型으로 되어, 130°C 以下에서 結晶化시키면  $\gamma$ 型이 形成되고, 210°C 以上에서 結晶化시키면  $\alpha$ 型이 된다고 한다.

脂肪族 Polyamide 纖維의 結晶型은 monomer 單位의 methylene 基數로 결정되는데, diamine-dicarboxylic 酸型에서는 methylene 基가 짝수인 경우,  $\omega$ -amino 酸型에서도 짝수인 경우, 및 methylene 基가 홀수인 나일론 4, 6의 경우에만  $\alpha$ 型이다.

### ■ 原稿募集 ■

本誌에 掲載할 타이어 工業에 限한 原稿를 다음 要領에 依據 募集하오니 많이 投稿하여 주시기 바랍니다.

內 容 : 1. 經營, 經濟, 貿易, 技術에 관한 論文, 리포트 2. 體驗記 등

面 數 : 200字 原稿紙 50面 内外

稿 料 : 採擇掲載분에 對해서는 所定の 稿料를 드립니다.