

# 西獨의 타이어産業 現況

協會 李 源 善

## 1. 概 況

西獨의 타이어 生産能力은 數個 타이어會社들, 특히 Michelin 타이어會社에서 生産能力을 밝히지 않고 있기 때문에 正確히 알 수는 없지만, 믿을만한 業界의 資料에 의하면 1984年度年間總 生産能力이 4,200萬個는 넘을 것으로 推定되고 있다. 1970年代末부터 西獨은 Metzeler와 Phoenix 등의 工場閉鎖로 生産能力이 多少 줄어들어서 比較的 건실한 상태에 있지만, 西歐全體로 볼 때에는 아직도 타이어 生産能力이 過剩狀態에 있어 어려움을 겪고 있다. 西獨의 工場稼動率은 Industry's Trade Association에 따르면 1980年代初부터 조금씩 좋아져서 1984년에는 約 90%에 달했다.

西獨에는 現在 8개의 타이어 會社가 있으며, 各社의 規模는 다음과 같다.

會 社	工場數	年間生産能力
Michelin	5	1,400萬個
Continental-Gummiwerke	2	1,150萬個
Dunlop	2	500萬個
Uniroyal	1	450萬個
Goodyear	1	320萬個
Veith Pirelli	1	(小規模)
Fulda	1	"
Kléber-Colombes	1	"

1983年 西獨고무協會 會員社들의 總賣出額은 DM 130억이며, 이 중에서 타이어賣出額이 約 D

M74억이었다. 즉, 83년에는 內需市場의 타이어 賣出額이 約 DM 75억(工場渡價格)이었고, 타이어 輸出이 總 DM18억이었으나, 타이어 輸入額이 總 DM 19억이었다.

## 2. 타이어 業体別 現況

① Michelin Reifenwerke: 從業員은 9,000名 정도이고, 西獨에서의 賣出額은 約 DM 22억이다. 同그룹의 5개工場은 Karlsruhe, Hamburg, Hallstadt, Kreuzenach, Trier 에 있다.

② Continental-Gummiwerke: 西獨에서 가장 큰 타이어 및 其他고무製品製造會社이며, 또 "Conti"는 世界의 主要多國籍企業 중의 하나이다. 1983年度 同그룹의 賣出額은 DM 34 억으로 1.3%밖에 增加되지 않았으나, 當期純利益은 DM 4,130萬으로 2배나 늘어났다. 그리고 從業員은 約 28,000名정도이다. 타이어가 總賣出額의 約 2/3을 占有하고 있으며, 그밖에도 콘베어 벨트, 호스, 押出 및 成型製品, 에어스프링, 印刷분량킷 등 多樣한 고무製品을 만들고 있다.

③ Dunlop Deutschland: 從業員은 約 6,000名 정도이고 年間賣出額은 約 DM 8억 5,000萬이다. 西獨의 Dunlop 子會社인 同社는 最近, 英國 母會社의 經營難으로 日本 Sumitomo에 賣却되었다.

④ Uniroyal Engelbert Reifen: 從業員이 約 1,900名이고 賣出額은 約 DM 4억 2,000萬이다. 過去에는 이 會社가 Uniroyal의 子會社였으나,

지금은 Continental Gummiwerke AG에서 經營하고 있다. 이 會社는 西獨에서 28個 地域에 販賣所가 있으며, 타이어 以外에도 몰딩고무製品도 生産하고 있다.

⑤ Deutsche Goodyear : 從業員 約 1,700名이고, 年間賣出額은 約 DM 5억이다. 同社는 타이어 以外에도 콘베이어벨트, V-벨트, 호스, 自動車部品, 고무接着劑 등을 만들고 있다. 또한 同그룹에서는 Gummiwerke Fulda GmbH를 經營하고 있는데, 同 Fulda는 過去에는 西獨 타이어業界에서 獨立된 會社였다.

⑥ Veith Pirelli : 從業員 約 3,500名이고, 西獨에서의 年間賣出額은 約 DM 7억이다. 이 會社는 Pirelli 그룹에서 經營하고 있으며, 타이어 以外에도 케이블, 벨트, 호스, 튜브, 自動車部品, 폴리우레탄製品 등을 生産하고 있다.

⑦ Kleber Reifen und Technische Gummiwerke : 프랑스 Kléber-Colombes 그룹(Michelin에서 經營하고 있음)의 子會社로서, 從業員은 約 600名이고 年間賣出額은 約 DM 1억7,000萬이다. 또 타이어 뿐만 아니라 다른 各種 고무製品도 만들고 있다. 이 會社는 財務構造가 좋

지않고, 특히 타이어部門에서는 技術이 落後되어 있다.

### 3. 타이어의 流通構造

正確하게는 알 수 없으나, 西獨의 交換用乘用車타이어의 約 60% 정도는 타이어만 專門的으로 取扱하고 있는 小賣店에서 販賣되고 있다. 이렇게 小賣店販賣比率이 늘어나게 된 것은 70年代에는 自動車使用者들이 自身이 직접 타이어를 갈아끼우거나 또는 專門的으로 타이어를 取扱하지 않는 곳을 이용하는 것보다는 덜러를 통하여 타이어를 갈아끼우는 사람이 많이 늘어났기 때문이다. 그래도 일반적인 타이어修理店에서의 販賣比率이 總販賣量의 10%를 계속 유지하고 있고, 또 서비스店에서도 約 8% 정도 占有하고 있다. 그리고 交換用타이어 需要의 約 20%는 슈퍼마켓이나 特殊한 割引販賣店 등 各種 雜貨小賣商에서 販賣되고 있는데, 여기에는 타이어 販賣網에서 主要한 몫을 하고있는 郵便注文販賣나 百貨店 등도 포함되어 있다.

西獨에는 數 1000個의 타이어專門小賣商들이

西獨의 타이어 生産量

〈表 1〉 (1979~83)

(單位: 100萬個)

	1979	1980	1981	1982	1983
乘用車用타이어	34.6	33.6	31.2	32.9	34.2
小型트럭用타이어	2.3	2.2	1.7	1.9	1.9
트럭·버스用타이어	2.0	2.0	—	1.6	1.8
計	38.9	37.8	32.9*	36.4	37.9

\* 트럭·버스用타이어는 除外.

資料: Statistisches Bundesamt(SB).

西獨의 타이어 生産額

〈表 2〉 (1979~83)

(單位: DM100萬)

	1979	1980	1981	1982	1983
乘用車用타이어	19.28	21.07	21.86	24.24	24.44
小型트럭用타이어	2.22	2.40	2.03	2.37	2.53
트럭·버스用타이어	7.77	8.30	—	7.99	9.02
計	29.27	31.77	23.89*	34.60	35.99

\* 트럭·버스用타이어는 除外.

資料: SB(Statistisches Bundesamt)

있지만, 그 중에서 約 600個만이 6個의 國內 主要販賣網으로 그룹이 形成되어 있고, 160個 정도는 9個의 작은 地方販賣網으로 구성되어 있다. 國內最大의 販賣網은 160개의 販賣店을 가지고 있는 Gummi-Mayer 이고, 그 다음으로는 Continental 子會社인 Vergölst가 150個, Stinnes 그룹이 116個, Goodyear의 Kempen이 62個, Dunlop의 Holert 58個, Pirelli의 Pneumobil Chain이 50個의 販賣店을 각각 가지고 있다. 地方販賣網에서 主要會社는 南部地方의 Wagner(販賣店 36個)이고, 다음이 Reift(25個), R Schwarz(20個), Wagner und Hefele(19個) 등이다. 또 中部地方에서 큰 會社는 Maurex(販賣店 20個)이고, Hamburg 地方에서는 R Helm(販賣店 8個)이다. 그리고 北部地方에는 R Erhardt(販賣店 14個), R Günther(販賣店 10個), H Werner(販賣店 6個) 등 3個의 主要 會社가 있다.

#### 4. 타이어 生産 現況

西獨의 타이어 生産은 西歐에서는 프랑스 다음으로 2 번째로 많으며, 先進國 중에서도 美國,

日本, 프랑스 다음으로 4 번째이다. 1983年 乘用車用 및 트럭·버스用 타이어의 總 生産量은 3,790萬個였다. 乘用車用타이어 生産量은 1980/81年의 沈滯와는 달리 國內需要의 增加로(그러나 內需의 增加는 주로 輸入으로 供給되었다) 지난 2年間 큰 變動은 없었으나, 輸出은 많이 늘어났다. 그러나 트럭·버스用타이어 生産量은 1980年代初부터 타이어市場의 不況과 中大型 타이어의 輸出不振으로 많이 減少되었다. 西獨에서 生産되는 모든 타이어는 Steel Radial 타이어이다.

#### 5. 輸出入 動向

西獨의 新製타이어의 輸入 및 輸出(多國籍企業들의 多量의 再輸出 包含)은 거의 같은 정도로서 상당히 많다.

1983年 新製타이어의 總 輸入量은 1,790萬個였고 그중에서 1,630萬個가 乘用車用 타이어였다. 乘用車 및 小型트럭用타이어는 西獨의 需要 增加로 1980年代부터 輸入量이 늘어나기 시작했다. 그리고 1983年에 輸入타이어는 乘用車用 타이어가 需要量(新車用 및 交換用)의 約 39%,

西 獨 의 타 이 어 輸 入 量

(表 3) (1979~83) (單位: 1000個)

	1979	1980	1981	1982	1983
乘用車用타이어	15,314	14,587	14,555	15,577	16,259
小型트럭用타이어	617	708	644	723	765
트럭·버스用타이어	1,062	1,199	1,193	1,071	900
計	16,993	16,494	16,392	17,371	17,924

資料: SB.

西 獨 의 타 이 어 輸 入 額\*

(表 4) (1979~83) (單位: DM100萬)

	1979	1980	1981	1982	1983
乘用車用타이어	759	802	923	953	1,002
小型트럭用타이어	78	101	95	99	105
트럭·버스用타이어	368	471	574	482	381
計	1,205	1,374	1,592	1,534	1,488

\* 小賣價格基準

資料: SB.

小型트럭용타이어는 需要量의 35%, 트럭·버스용타이어는 需要量의 51%였다.

西獨의 타이어輸入은 주로 EC로부터 하고 있는데, 1983년에는 EC에서 總輸入의 88%를 차지했다. 그 중 各種 타이어(乘用車用, 小型트럭用, 트럭·버스用)에서 가장 많이 輸入되고 있는 것은 프랑스의 Michelin 타이어이다. 乘用車用타이어의 경우 두번째로 많은 나라는 네덜란드(Vredestein과 Michelin)이고, 그 다음은 벨기에-룩셈부르크(Uniroyal과 Goodyear), 이태리, 英國의 順이다.

西獨의 1983年度 總輸出量은 1,830萬個로서 1979年度 實績은 겨우 넘어서었으나, 유럽市場이 沈滯되었던 1980~82年보다는 많이 늘었다. 西獨은 타이어生産量중에서 많은 量을 輸出하고 있는데, 특히 隣接國家들의 타이어市場 與件에 따라 西獨의 타이어産業은 많은 影響을 받게 된다. 1983년에 國內에서 生産된 타이어중에서 乘用車用타이어가 48% 輸出되었고, 또 小型트럭

乘用車用 타이어 原產地別 輸入現況

〈表 5〉 (單位: 數量: 1000個, 金額: DM100萬)

	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
E C :				
프 랑 스	5,317	333	5,916	374
네 델 란 드	1,925	124	2,309	153
벨기에 / 룩셈부르크	1,692	121	1,586	101
이 태 리	1,675	121	1,478	113
英 國	1,354	69	1,441	75
아 일 랜 드	283	13	249	11
덴 마 크	14	1	20	1
그 리 스	-	-	29	1
E C 計	12,260	782	13,028	829
오 스 트 리 아	721	39	641	39
日 本	427	22	634	32
유 고	461	17	630	22
스 케 인	752	37	364	19
스 웨 덴	327	21	294	18
其 他	629	35	668	43
合 計	15,577	953	16,259	1,002

資料: SB.

小型트럭용 타이어 原產地別 輸入現況

〈表 6〉 (單位: 數量: 1000個, 金額: DM100萬)

	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
E C :				
프 랑 스	198	29	168	25
벨기에 / 룩셈부르크	123	12	151	15
英 國	78	14	123	24
이 태 리	79	9	66	7
네 델 란 드	39	5	46	6
그 리 스	-	-	1	-
아 일 랜 드	3	-	-	-
E C 計	520	69	555	77
日 本	58	8	73	9
오 스 트 리 아	67	9	65	9
스 케 인	14	2	18	3
유 고	11	2	11	2
其 他	53	9	43	5
合 計	723	99	765	105

資料: SB.

트럭·버스용 타이어 原產地別 輸入現況

〈表 7〉 (單位: 數量: 1000個, 金額: DM100萬)

	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
E C :				
프 랑 스	273	135	225	104
벨기에 / 룩셈부르크	189	77	189	74
英 國	115	49	117	51
이 태 리	87	40	55	23
네 델 란 드	50	23	54	26
그 리 스	1	1	4	2
아 일 랜 드	1	-	-	-
E C 計	716	325	644	280
日 本	131	56	100	35
오 스 트 리 아	95	44	93	44
스 케 인	71	38	30	13
유 고	28	8	12	3
其 他	30	11	21	6
合 計	1,071	482	900	381

資料: SB.

西 獨 의 타 이 어 輸 出 實 績

〈表 8〉 (1979~83)

(單位：1000個)

	1979	1980	1981	1982	1983
乘 用 車 用 타 이 어	16,301	14,510	14,387	15,228	16,443
小 型 트럭用타이어	857	828	962	1,003	1,104
트럭·버스用타이어	1,046	870	808	791	709
計	18,204	16,208	16,157	17,022	18,256

資料：SB.

西 獨 의 타 이 어 輸 出 額 \*

〈表 9〉 (1979~83)

(單位：DM100萬)

	1979	1980	1981	1982	1983
乘 用 車 用 타 이 어	790	800	925	937	1,037
小 型 트럭用타이어	80	96	116	121	139
트럭·버스用타이어	328	332	356	333	312
計	1,198	1,228	1,397	1,391	1,488

\* 타이어메이커의 販賣價格基準

資料：SB.

乘 用 車 用 타 이 어 國 別 輸 出 實 績

〈表 10〉 (1982~83)

(單位：數量：1000個,  
金額：DM100萬)

	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
E C :				
벨기에 / 룩셈부르크	3,326	186	3,249	185
프 랑 스	2,628	163	2,798	173
英 國	1,146	64	1,297	86
네덜란드	1,023	68	1,163	81
이 태 리	1,085	62	1,042	62
덴 마 크	220	14	319	19
그 리 스	131	9	144	9
아 일 랜 드	36	2	32	2
E C 計	9,595	568	10,044	617
美 國	1,085	81	1,503	108
스 위 스	900	63	1,109	82
日 本	1,120	55	1,021	50
오 스 트 리 아	474	34	609	43
其 他	2,054	136	2,157	137
合 計	15,228	937	16,443	1,037

資料：SB.

小 型 트럭用타이어 國 別 輸 出 實 績

〈表 11〉 (1982~83)

(單位：數量：1000個,  
金額：DM100萬)

	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
E C :				
프 랑 스	239	22	238	24
英 國	156	20	197	24
이 태 리	154	17	186	22
네덜란드	66	13	83	18
벨기에 / 룩셈부르크	86	12	74	10
덴 마 크	28	3	40	4
그 리 스	20	2	19	2
아 일 랜 드	6	1	5	1
E C 計	755	90	842	105
스 위 스	62	7	72	8
스 웨 덴	36	4	41	5
오 스 트 리 아	40	6	37	5
其 他	110	14	112	16
合 計	1,003	121	1,104	139

資料：SB.

用타이어가 60%, 트럭·버스用타이어가 40% 輸出되었다. 그리고 만일 西獨製 輸出車輛에 끼는

新車用타이어까지 감안한다면 西獨 타이어産業에서는 輸出分野가 더욱 크다고 볼 수 있다.

트럭·버스用타이어 國別 輸出実績

〈表 12〉(1982~83) (單位:數量:1000個, 金額:DM100萬)

	1982		1983	
	數 量	金 額	數 量	金 額
E C :				
프 랑 스	120	52	99	42
英 國	84	26	91	40
네 덜 란 드	78	38	73	36
벨기에 / 룩셈부르크	106	46	64	30
이 태 리	76	28	62	24
덴 마 크	17	8	27	11
그 리 스	5	2	3	1
아 일 랜 드	3	1	1	1
E C 計	489	201	420	185
스 웨 덴	48	21	52	21
美 國	43	17	39	16
스 위 스	31	13	33	14
오 스트 리 아	32	15	28	13
사 우 디	10	6	16	8
스 페 인	21	8	15	6
其 他	117	52	106	49
合 計	791	333	709	312

資料: S.B.

西獨의 타이어輸出對象地域으로는 EC地域이 가장 크지만, 其他地域으로도 많이 輸出되고 있다. 乘用車用타이어의 輸出市場으로는 벨기에가 가장 큰데, 그것은 벨기에의 自動車組立産業이 대부분 西獨會社들에 의해 경영되고 있으며, 이들은 西獨本社로부터 部品를 購入해 오고 있기 때문이다. 또한 美國과 日本에서도 Volkswagen社에서 組立生産을 하고 있는 한편, 또 美國에는 西獨製 自動車가 많이 있기 때문에 이들 두 나라도 西獨의 主要輸出對象國이다.

6. 타이어 市場 動向

(1) 乘用車用 타이어 市場

西獨의 타이어市場은 주로 乘用車用타이어가 主宗을 이루고 있으나, 트럭·버스用타이어의 販賣도 상당히 많다. 最近 西獨의 乘用車生産臺數는 約 400萬臺인데, 1980년에는 世界的인 經濟不況으로 生産量이 많이 떨어졌다. 83년부터 景氣가 回復되면서 84年 중반에는 金屬勞組의 7週間の 爭議로 自動車産業이 큰 영향을 받았고 또 下半期에는 排氣가스淨化器(Catalytic Converter) 부착을 法的으로 義務化시킴으로써, 國

乘用車 生産 및 保有臺數

〈表 13〉(1979~84)

(單位: 100萬台)

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
生産臺數	3.93	3.52	3.58	3.76	3.88	3.75
保有臺數 <sup>①</sup>	22.6	23.2	23.7	24.0	24.7	25.3 <sup>②</sup>

註: ①年末基準, ②推定値

資料: VDA 및 EIU 推定

乘用車 新車用타이어 市場

〈表 14〉(1980~84)

(單位: 100萬個)

	1980	1981	1982	1983	1984
國內産 타이어	14.5	15.4	16.3	17.0	16.4
輸入 타이어	2.0	1.8	1.9	1.8	1.6
計	16.5	17.2	18.2	18.8	18.0

資料: 타이어業界推定

內乘用車市場이 다소不振해지면서 타이어生産도 84년에는 全般的으로 減少되었다. 그러나 西獨의 乘用車保有臺數는 지난 몇年동안 安定된 增加趨勢를 보였고 지금은 2,500萬臺에 달하고 있다.

지난 數年동안 乘用車新車用타이어販賣는 거의 乘用車 生産趨勢와 같았다. 業界推定에 의하면 1984年 乘用車 新車用타이어 販賣量은 約 1,800萬個였다. 新車用타이어 市場에서 輸入타이어의 占有率은 1984년에 約 9%로서 많지 않으며, 또 最近에는 Bridgestone 이 西獨의 自動車會社와의 契約이 되지 않아 輸入타이어는 더욱 줄어들었다. 1984年 新車用 타이어市場에서 約 75萬個 정도는 “安全 타이어(runflat)” 아니면 “mini spare”타이어였다. 이들 두 타이어는 最近에 脚光을 받고 있는 타이어이다.

西獨의 乘用車 交換用타이어市場은 유럽에서 가장 큰 市場이며, 1984년에는 總 2,180萬個였다. 過去 몇年동안 乘用車의 保有臺數는 꾸준히 增加해왔으나, 交換用타이어의 販賣는 約 2,100~2,200萬個 밖에 되지 않았다. 交換用타이어市場도 지금은 거의 Radial 타이어이다. Bias 타이어의 販賣量이 80년에는 40萬個였으나, 84년에는 約 75,000個로서 總販賣量의 0.3%에 不過했다. 그리고 傳統的으로 Bias타이어

를 끼던 Volkswagen Beetle 自動車의 保有臺數도 많이 줄어들었다. 交換用타이어市場이不振한 다른 要因은 西獨의 自動車使用者들의 平均走行距離가 줄어들었고 또 燃料費節約에 더욱 關心을 두고 있기 때문이다.

그러나 乘用車의 交換用타이어販賣는 不振하지만, 乘用車用 新製타이어의 需要는 再生타이어가 供給되고 있는데도 多少 安定된 成長을 보이고 있다. 많은 自動車使用者들은 再生타이어를 꺼리고 있는데도, 84年 交換用타이어市場에서 再生타이어 占有率은 아직도 16%나 되었다. 이와같이 再生타이어의 使用率은 비교적 조금씩 줄어들고 있지만, 이것이 再生타이어의 交換率에는 많은 變動을 가져오게 한다. 1980~84년에 乘用車 1臺當年間 타이어 交換率이 約 9%까지 떨어져 84년에는 1臺當年間 타이어 使用量이 0.88個였다. 그러나, 新製타이어의 경우는 同타이어交換率이 約 6% 減少된데 비해 再生타이어의 交換率은 22%나 減少되었다.

西獨은 全般的으로 大陸性氣候이기 때문에 겨울용타이어販賣가 상당히 중요한 몫을 하고 있는데, 특히 Bavaria 地方이 더 하다. 1980년에는 겨울용타이어가 310萬個 販賣되었으며, 그 후 81년에는 330萬個, 82년에는 360萬個로 점점 販賣量이 늘어나서 2年동안에 많은 實績을

乘用車 交換用 타 이 어 市 場

〈表 15〉 (1980~84)

(單位 : 100萬個)

	1980	1981	1982	1983	1984
新 製 타 이 어	17.9	17.0	17.0	18.0	18.4
再 生 타 이 어	4.1	4.2	4.1	3.7	3.4
計	22.0	21.2	21.1	21.7	21.8

資料 : 타이어業界推定

自 動 車 1 臺 當 年 間 交 換 用 타 이 어 使 用 量 (個數)

〈表 16〉 (1980~84)

	1980	1981	1982	1983	1984
新 製 타 이 어	0.79	0.73	0.72	0.75	0.74
再 生 타 이 어	0.18	0.18	0.17	0.15	0.14
計	0.97	0.91	0.89	0.90	0.88

資料 : 타이어業界推定

올렸다. 그러나 82年 이후부터는 同타이어市場이 약간씩 떨어지기 시작하여 83년에는 約 315萬個, 84년에는 320萬個로 각각 減少되었다. 또 84年度 겨울용타이어 販賣는 總交換용타이어市場에서 17%以上 차지했다. 85年 1月에는 추워서 겨울용타이어 販賣가 계속 늘어났으나, 2月에는 눈오는 달로서 겨울용타이어가 季節적으로 늦어서 使用者들이 購入하지 않기 때문에 더 늘어나지 않았다.

過去 몇年間 西獨에서는 扁平비가 낮은 시리즈 타이어와 高速용타이어의 販賣量이 많이 늘어났다. 즉, 82년에는 SR/TR 시리즈 타이어가 總交換용타이어市場에서 13.4%를 占했으나, 83년에는 15.9%, 84년에는 17.2%로 늘어났고, 또 85년에는 18.6%까지 增加될 것으로 기대된다. 그리고 高速용타이어도 時速 220km 이상까지 保證하는 V-시리즈 타이어가 1978年 1%의

市場占有率에서 83년에는 5%로 늘어났고, 또 最近의 Gummibereifung 誌에 의하면 1987년까지는 9%까지 增加될 것으로 展望하고 있다. 時速 220km까지 타이어會社에서 安全을 保證하는 H-시리즈 타이어 販賣는 1978~83年사이에 總販賣量의 13%에서 19%까지 늘어났으나, 最近에 紹介된 時速 190km까지 安全을 保證하는 T-시리즈 타이어의 販賣는 84년에 約 2%를 차지했다. 또 이와는 對照적으로 180km/h 以下の 低速타이어의 市場占有率은 1978年 84%에서 83년에는 73%로 떨어졌으며, 또한 業界豫測에 의하면 1987년까지는 55%까지 떨어질 것으로 보고 있다.

(2) 트럭·버스용 타이어 市場

西獨의 트럭·버스 生産量은 1980年을 피크로 그후 계속 떨어지고 있다. 트럭·버스의 國內市

트럭·버스 生産 및 保有臺數

〈表 17〉 (1979~84)

(單位: 100萬台)

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
生産臺數	0.32	0.36	0.32	0.30	0.29	0.26
保有臺數 <sup>①</sup>	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7	1.8 <sup>2</sup>

註: ①年末基準, ②推定  
資料: VDA 및 EIU 推定

트럭·버스 新車用타이어 市場

〈表 18〉 (1980~84)

(單位: 1000個)

	1980	1981	1982	1983	1984
小型트럭·버스용타이어					
國內生産量	1,237	1,097	1,140	1,282	1,365
輸入量	50	33	35	43	35
計	1,287	1,130	1,175	1,325	1,400
中·大型트럭·버스용타이어					
國內生産量	900	981	869	780	650
輸入量	120	109	101	45	30
計	1,020	1,090	970	825	680
總트럭·버스용타이어					
國內生産量	2,137	2,078	2,009	2,062	2,015
輸入量	170	142	136	88	65
合計	2,307	2,220	2,145	2,150	2,080

資料: 타이어業界推定



場이나 특히 輸出은 世界經濟의 不況으로 많은 影響을 받았다. 트럭·버스의 生産量이 1980年에는 358,000臺였으나, 84년에는 255,000 臺로 떨어졌다. 그러나 트럭·버스 保有臺數는 꾸준히 늘어나서 1984년에는 180萬臺로 推定되고 있다.

西獨의 트럭·버스 메이커들에 대한 트럭·버스의 新車用타이어販賣는 最近의 車輛生産不振으로 많은 影響을 받고 있는데, 同新車用 타이어市場은 1980年代初부터 상당히 低調하였다. 그 중에서도 中·大型트럭·버스 新車用타이어의 需要가 많이 떨어졌으며, 小型트럭·버스用은 84年에도 늘어났다. 그리고 輸入타이어는 Bridgestone의 契約失敗로 갑자기 줄어들어서 1984년에는 輸入타이어가 트럭·버스 新車用타이어 需要의 約 3%에 不過했다.

트럭·버스用타이어도 이제 거의 Radial化 되어, 新車用타이어에서 Bias 타이어의 占有率은 1982년에 小型트럭·버스用이 1.9%, 中·大型트럭·버스用이 7%였으나, 84년에는 각각 同 1.1% 및 3%에 不過했다.

西獨의 트럭·버스 交換用타이어(軍用은 途外) 需要는 320萬~360萬個 정도로 많지 않았다. 81년에는 輸送量이 줄어들었으나, 83年 中반에는

지난 18個月間的 景氣上昇으로 타이어 販賣가 늘어나기 시작했다. 특히 經濟不況인 경우에는 比較的 小規模의 輸送이 더 有利하기 때문에 中·大型트럭·버스用타이어보다는 小型트럭·버스用타이어의 需要가 더 많이 늘어났다. 그러나 이와는 對照的으로 1984年 中·大型트럭·버스用타이어의 販賣는 輸送이 더 이상 回復되지 않아 不況 이전의 1980年水準보다도 더 떨어졌다.

한편, 트럭·버스 交換用타이어市場에서는 再生타이어의 販賣量이 상당히 많아서 1984年 小型트럭·버스用에서 25%, 中·大型트럭·버스用에서 53% 以上 占有하고 있다. 中·大型트럭·버스用타이어市場에서 再生타이어의 占有率이 이와같이 많은 것은 再生타이어가 品質이 좋고 또 價格이 비싸지 않아서 몇年前부터 比較적 많이 販賣되고 있기 때문이다.

新車用타이어市場에서와 같이 交換用타이어市場에서도 Bias 타이어의 占有率은 극히 적다. 交換用타이어市場에서 Steel belted Radial 타이어의 占有率을 보면 1980년에 小型트럭·버스用타이어에서 94.5%, 中·大型트럭·버스用타이어에서 92.4%였으나, 1984년에는 각각 97.3% 및 97%로 늘어났다.

트럭·버스 交換用타이어市場

(表 19) (1980~84)

(單位: 1000個)

	1980	1981	1982	1983	1984
小型트럭·버스用 타이어					
新製 타이어	975	950	885	855	1,020
再生 타이어	380	360	335	340	340
計	1,355	1,310	1,220	1,195	1,360
中·大型트럭·버스用타이어					
新製 타이어	1,060	980	900	960	960
再生 타이어	1,150	1,095	1,055	1,085	1,100
計	2,210	2,075	1,955	2,045	2,060
總 트럭·버스用 타이어					
新製 타이어	2,035	1,930	1,785	1,815	1,980
再生 타이어	1,530	1,455	1,390	1,425	1,440
合 計	3,565	3,385	3,175	3,240	3,420

資料: 타이어業界推定

### 7. 타이어 市場 占有率

西獨의 타이어市場에서는 지난 몇年동안 市場占有率에서 몇가지 뚜렷한 趨勢를 나타나고 있

乘用車 新車用타이어 市場占有率

〈表 20〉 (1976~83) (%)

	1976	1980	1983
Michelin	25	27	24
Continental	18	20	21
Dunlop	11	12	12
Uniroyal	12	10	11
Veith Pirelli	6	8	9
Goodyear/Fulda	8	10	10
Semperit	...*	...*	2
Kléber	...*	...*	1
Vredestein	...*	...*	1
Phoenix	5	1	—
Metzler	2	—	—
其 他	13	12	9
計	100	100	100

\* 其他에 包含  
資料 : 타이어業界推定

乘用車 交換用타이어 市場占有率

〈表 21〉 (1976~83) (%)

	1976	1980	1983
Michelin	28	29	22
Continental	13	13	13
Goodyear/Fulda	7	9	13
Veith Pirelli	4	8	9
Uniroyal	12	12	9
Dunlop	8	9	8
Vredestein	...*	...*	4
Semperit	2	2	3
Kléber	7	4	2
Phoenix	3	1	—
Metzeler	3	4	—
其 他	13	9	17
計	100	100	100

\* 其他에 包含  
資料 : 타이어業界推定

다. 첫째, 1970年代 中반부터 交換用타이어市場에서는 Michelin의 占有率이 줄어들고 있다. 둘째, Goodyear/Fulda와 Veith Pirelli는 技術開發, 積極的인 販賣戰略 및 廣告宣戰活動 등으로 同市場의 占有率이 거의 모든 타이어에서 늘어나고 있다. 셋째, 1970年代 末에는 Phoenix와 Metzeler가 타이어産業에서 손을 떼었으며, 또 最近에는 Kléber-Colombes가 經營上의 어려움을 겪고 있다.

Michelin은 아직도 乘用車 新車用타이어市場에서는 거의 獨占(가까스로)하고 있으며, 또 Continental Gummiwerke, Goodyear/Fulda,

小型트럭·버스 新車用타이어 市場占有率

〈表 22〉 (1983)

會 社 別	市場占有率 (%)
Michelin	33
Continental	25
Goodyear/Fulda	15
Uniroyal	14
Dunlop	5
Veith Pirelli	2
Semperit	2
Vredestein	1
其 他	3
計	100

資料 : 타이어業界推定

小型트럭·버스 交換用타이어 市場占有率

〈表 23〉 (1983)

會 社 別	市場占有率 (%)
Michelin	21
Continental	18
Goodyear/Fulda	16
Uniroyal	12
Dunlop	9
Veith Pirelli	8
Semperit	3
Kléber	1
Vredestein	1
其 他	11
計	100

資料 : 타이어業界推定

中·大型트럭·버스 新車用타이어 市場占有率

〈表 24〉 (1976~83) (%)

	1976	1980	1983
Michelin	44	44	45
Continental	15	16	22
Veith Pirelli	5	6	7
Dunlop	9	9	6
Uniroyal	7	9	6
Goodyear/Fulda	7	8	5
Semperit	1	1	1
Phoenix	4	—	—
Metzeler	2	—	—
其 他	6	7	8
計	100	100	100

資料: 타이어業界推定

Veith Pirelli 도 市場占有率이 增加하고 있다. 특히 Veith Pirelli 의 高性能 타이어는 西獨의 高級乘用車 메이커들에 의해서 新車用으로 점차 많이 사용되고 있다. 乘用車 交換用타이어市場에서는 1980年 이후부터는 Goodyear/Fulda와 Veith Pirelli 가 침투하여 Michelin 의 市場占有率이 많이 減少되었다.

트럭·버스用타이어市場에서는 Michelin 이 不況중에서도 계속 市場을 獨占해 왔으나, 실제로 交換用市場에서는 販賣量이 놀랄만큼 줄어들었다. Bridgestone 은 新車用타이어販賣는 減少하였으나, 交換用타이어販賣는 늘어났다. 그리고 Continental 은 中·大型트럭의 新車用타이어市場에서 占有率이 늘어나고 있는 한편, Goodyear/Fulda 에서는 交換用市場에서 占有率이 늘어나고 있다.

## 8. 展 望

西獨의 타이어産業 展望은 상당히 밝다. 앞으로 數年동안은 經濟成長이 지속될 것으로 보이며, 또 自動車産業에서도 앞으로 계속 유럽에

中·大型트럭·버스 交換用타이어 市場占有率

〈表 25〉 (1976~83) (%)

	1976	1980	1983
Michelin	36	36	28
Continental	19	20	18
Goodyear/Fulda	5	9	16
Dunlop	11	10	9
Veith Pirelli	9	8	7
Uniroyal	4	6	5
Semperit	2	3	5
Phoenix	7	—	—
Metzeler	3	—	—
其 他	4	8	12
計	100	100	100

資料: 타이어業界推定

서 最大強國을 유지할 것으로 展望된다. 비록 國內自動車市場은 排氣가스 淨化器 設置法(Catalytic Converter legislation)으로 당분간은 不確實하나 長期的인 販賣展望은 상당히 밝다. 그러므로 西獨의 車輛保有臺數는 80年代 후반에도 每年 계속 늘어날 것으로 보이며, 또 西獨의 自動車使用者들의 平均走行距離도 다시 늘어날 것으로 보이므로, 타이어販賣展望에는 좋은 徵兆라고 볼 수 있다.

西獨의 乘用車用타이어販賣는 1985年에 3,700萬個, 86年에는 3,800萬個로 보고 있으며, 또 再生타이어도 每年 交換用市場에서 約 300~350萬個 정도 販賣될 것으로 보고 있다. 그리고 Steel belted Radial타이어를 이미 많이 使用하고 있기 때문에 타이어 交換率은 더욱 줄어들 것 같다.

트럭·버스用타이어市場은 輸送量이 늘어남으로써 安定될 것 같으며 적어도 앞으로 2~3年間은 年間需要量이 新製타이어 約 400萬個, 再生타이어 約 150萬個로 豫想된다.

(Rubber Trends No. 1 1985)

☆

☆

☆