

# 英國의 自動車用 타이어 産業現況

協會 李 源 善

## 1. 概 要

英國의 타이어 메이커들은 Avon Tire社를 除外하고는 全部 主要多國籍會社들로서 다음과 같다.

| 會社名                          | 本社所在地 | 世界 랭킹 (1987) |
|------------------------------|-------|--------------|
| Goodyear                     | 美國    | 1            |
| Michelin                     | 프랑스   | 2            |
| Continental<br>-General Tire | 西獨    | 4            |
| Pirelli                      | 이태리   | 7            |
| Sumitomo                     | 日本    | 8            |

또한 英國에는 이들 타이어 會社의 子會社들도 있을 뿐 아니라 其他 Bridgestone(日本), Firestone(美國), Uniroyal-Goodrich(美國) 등 世界主要 타이어 메이커들도 販賣網을 가지고 있다. 따라서 英國의 타이어 市場은 豫想되는 바와 같이 多國籍會社들이 많기 때문에 타이어 供給面에서 影響이 있을 것으로 보인다.

英國의 타이어 메이커 現況은 表 1과 같다. Dunlop은 1982~87년에 英國(및 유럽)에서 타이어 마케팅을 하지 않기로 決定하였으며 同社의 生産施設은 日本 Sumitomo의 子會社인 SP Tyre에서 引受하였다. 이와같이 Dunlop이 타이어 企業을 포기하게 된 것은 다음과 같은 여러가지의 타이어 産業에 관한 受益性問題가 누적되었기 때문이다.

첫째, Radial 타이어를 生産하기 위하여 많은 資本投資가 必要하게 되었다. 왜냐하면 Radial 타이어

는 Bias 타이어 보다, 壽命이 길어서 Bias 타이어 대신 Radial 타이어를 사용하게 되고, 특히 利益이 많은 交換用 타이어에서도 Bias 타이어의 販賣가 많이 줄어들고 있기 때문이다. 따라서 同社는 Bias 타이어의 過剩 生産能力으로 問題가 심각하게 되었다.

둘째, 自動車會社의 타이어에 대한 要求品質仕樣이 높아져서 타이어의 研究·開發費가 增加하게 되었다. 1970年代에는 新車用 타이어의 販賣가 많이 減少되었고 또 全般的으로 利潤도 적은데, 더욱이 가장 비싼 高性能 타이어에서 利益이 가장 적었다. 그러나 新車用 타이어 市場에서 물러난다는 것은 主要 타이어 메이커로서는 쉬운 일이 아니다. 그리고 交換用 타이어 市場에서 좋은 成果를 올리기 위해서는 特殊車輛用 타이어에 대해서 自動車 메이커들로부터 品質承認을 미리 보장받아야 한다.

셋째, 交換用 타이어 市場에서는 東歐 및 極東地域으로부터 輸入되는 低價 타이어와의 競爭이 심하다. 특히 이 競爭은 乘用車用 타이어의 標準規格範圍에서 가장 심했으나(그 理由에 대해서는 다음에 說明함), 지금은 그 범위가 많이 줄어들었다. 그러나 아직도 販賣만을 위주로 생각하고 있는 타이어 메이커들은 계속 價格을 떨어뜨리고 있다.

Sumitomo가 Dunlop의 自動車用 타이어 工場을 引受한 것은, Bridgestone이 既存 生産工場과 販賣網을 取得하여 EC 市場을 확보하려 했던 것과 같은 생각으로 推進된 것은 틀림없다. 또한 Sumitomo는 실은 1908年 Dunlop이 設立한 會社로서 그동안 Dunlop과 相互 유대관계를 맺고 日

本市場에서 Dunlop 타이어를 販賣해 왔고, 또 Dunlop의 技術援助까지 받으면서 계속 유대관계를 유지해 왔다(이 때, Bridgestone 및 Toyo는 각각 Goodyear 및 Continental과 提携하여 맞서왔다).

Dunlop이 안고 있는 問題點은 물론 이 會社만이 겪고 있는 것은 아니다. 특히 Avon社는 新車用 타이어 市場에서 高性能인 HR 및 VR 타이어의 販賣에만 總力を 기울이고, SR 타이어 販賣는 힘쓰지 않았다. Uniroyal에서도 Avon 會社의 販賣對策과 비슷했지만, 同社는 多國籍企業으로서, 英國工場에서는 몇 種類의 速度範圍의 Radial 타이어만 生産하고, 다른 速度範圍의 Radial 타이어는 유럽에서 輸入, 販賣하여 施設投資效率를 더욱 높일 수 있었기 때문에 Avon 보다는 有利하였다.

그러나 自動車 메이커들은 人氣 모델의 타이어 販賣에만 集中하고 있는 타이어 메이커들과의 去來를 制限하게 되었다. 더욱이 앞에서도 지적한 바와 같이 타이어 메이커로서는 新車用 SR 타이어 市場을 無視하고, 또 交換用市場에서는 價格競爭을 하는 경우를 除外하고는 交換用市場에서 그러한 타이어를 販賣하기는 어려운 일이다. 실은 Bridgestone, Firestone, Semperit, BF Goodrich 등이

英國의 新車用 타이어 市場에서는 타이어를 많이 販賣하지 않고 있지만, 이들의 타이어가 外國에서 英國으로 輸入되는 自動車에 裝着되어 들어오기 때문에 英國의 交換用 타이어 市場에서는 高價 타이어 部門에서 많이 販賣되고 있다.

最近에는 일반적으로 自動車用 타이어의 收益性이 많이 좋아지고 있다. 例컨대, Michelin과 Avon의 경우를 보면, Michelin의 경우 賣出額이 1982~86年 사이에 47,460万파운드에서 56,730万파운드로 增加되어, 1982년에는 稅後赤字가 1,250万파운드였으나 86년에는 3,030万파운드의 黑字를 보게 되었다. 또한 Avon社의 경우도 英國의 타이어 메이커로서는 最小規模이나, 1982~86년에 賣出額이 15,120万파운드에서 20,610万파운드로 增加되었으며, 利益도 130万파운드에서 560万파운드로 늘어났다.

이와같이 利益이 날 수 있었던 것은 生産性向上과 價格引上 및 새로 開發된 新製品의 需要가 增加하였기 때문이라고 볼 수 있다. 그러나 主要因은 新車用 타이어와 交換用 타이어가 다같이 많이 販賣되었기 때문이다. 그러나, 新車用 타이어의 利潤은 아주 적기 때문에 이 分野의 收益性向上의 主

英國 타이어 메이커 現況 (1987)

〈表 1〉

| 會社名                                 | 工場               | 從業員   | 타이어種類*           | 生産能力       |
|-------------------------------------|------------------|-------|------------------|------------|
| Michelin                            | Stoke-on-Trent   | 3,300 | 1                | —          |
|                                     | Burnley & Dundee | 2,400 | 3                | —          |
|                                     | Dundee           |       | 1                | —          |
|                                     | Ballymena        | 900   | 3                | —          |
| SP Tyres<br>(Sumitomo)              | Birmingham       | 1,650 | 1, 3, 6          | 1,500톤/月   |
|                                     | Washington       | 930   | 1                | 700톤/月     |
| Uniroyal-Englebert<br>(Continental) | Newbridge        | 970   | 1                | 14,000個/日  |
| Pirelli                             | Burton           | 1,100 | 1, 3             | } 6,250톤/月 |
|                                     | Carlisle         | 580   | 1                |            |
| Goodyear                            | Wolverhampton    | 3,600 | 1, 3, 4          | 30,000個/日  |
| Dunlop(BTR)                         | Manchester       | —     | 7                | —          |
|                                     | Fort Dunlop      | 345   | 8                | —          |
| Avon                                | Melksham         | 1,700 | 1, 2, 3, 4, 5, 7 | 2,000톤/週   |

\* 1: 乘用車用, 2: 小型트럭·버스用, 3: 其他 트럭·버스用, 4: 農機用, 5: 모터사이클用,

6: 建設用(OTR), 7: 産業用, 8: 航空機用.

資料: European Rubber Journal, October 1987.

要因은 交換用 타이어의 販賣增加라고 볼 수 있다.

## 2. 타이어 供給現況

最近 5年間(1982~86) 英國의 乘用車用 및 バン 用 타이어의 供給量(國內生産量+輸入量-輸出量)은 꾸준히 增加하고 있는 추세이다. 또한 トラック·버스用 타이어의 供給도 1983~85年 사이에는 꾸준히 늘어났지만 86년에는 많이 減少하였다.

### (1) 타이어 生産動向

乘用車·バン·버스用 타이어의 生産은 1982~85년에는 별로 增加하지 않았으나, 86년에는 많이 增加하였으며, 또 87년에는 더욱 增加할 것으로 보이는데, 이러한 生産增加現象은 單純히 Radial 타이어의 生産增加에 따른 것이다. Bias 타이어 生産은 同期間에 계속 減少되었으며, 86년에는 더욱 많이 減少되었다. トラック·버스用 타이어 生産도 이 期間에 다소의 變動은 있었으나, 심하지는 않았다. 그리고 Bias 타이어의 生産은 계속 減少되었으나, 乘用車 및 バン 用 타이어의 경우보다는 鈍했다.

1982~86년에 타이어 産業이 活氣를 띄지 못했

自動車用 타이어 供給量\*

(表 2) (單位: 100萬個)

|          | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------|------|------|------|------|------|
| 乘用車 및 バン | 19.0 | 20.3 | 22.0 | 21.3 | 22.4 |
| トラック·버스用 | 2.6  | 1.7  | 2.0  | 2.1  | 1.5  |

\* 國內生産量+輸入量-輸出量

資料: EIU based on Rubber Statistical Bulletin and trade sources.

自動車用 타이어 生産實績

(表 3) (單位: 1000個)

|      | 乘用車用 타이어 |       |        | トラック·버스用 타이어 |      |       |
|------|----------|-------|--------|--------------|------|-------|
|      | Radial   | Bias  | 計      | Radial       | Bias | 計     |
| 1982 | 20,853   | 1,105 | 21,958 | 2,073        | 345  | 2,418 |
| 1983 | 20,954   | 773   | 21,727 | 1,957        | 292  | 2,249 |
| 1984 | 20,714   | 979   | 21,693 | 2,113        | 309  | 2,422 |
| 1985 | 21,186   | 776   | 21,962 | 2,001        | 293  | 2,294 |
| 1986 | 22,833   | 481   | 23,314 | 2,112        | 217  | 2,329 |

資料: Rubber Statistical Bulletin.

던 것은 타이어 메이커 自身들의 經營上의 問題보다는 市場與件 때문이었는데, 특히 타이어 産業을 어렵게 한 것은 輸入 타이어의 영향이라고 볼 수 있다. 앞서서도 말한 바와 같이 1986년에는 乘用車用 타이어의 需要增加로 生産量이 많이 늘어났으며, 87년에는 더욱 많이 늘어났다.

### (2) 타이어 輸入動向

1982~86年 타이어 供給에서는 타이어의 輸出 入實績이 不確實하기 때문에 貿易統計를 파악하기가 어렵다. 業界에 따르면 英國關稅廳에서 發表되는 英國의 自動車 타이어 貿易統計는 最近 점점 믿을 수 없게 되었다고 하는데, 특히 이 問題는, 海外商人들이 특히 英國으로 타이어를 出荷할 때에는 書類上에서 타이어와 튜브를 識別할 수 없게 되어 있기 때문에 輸入統計의 경우가 더욱 不確實한 것 같다. 稅關에서도 人力不足으로 이러한 統計資料를 調査하기가 從前보다도 더욱 어렵게 되어 있다. 그러나 輸出의 경우는 타이어 메이커 自身들이 직접 取扱하여 貿易統計에 正確하게 나타나므로 큰 問題가 되지 않는다.

타이어 業界에서 제공한 統計資料에 의하면 重量面에서는 乘用車用 및 バン 用 타이어의 輸出이 輸入을 上廻하였는데, 82년까지는 輸入 타이어가 많았으며 그 후 減少되었다. 그리고 數量面에서는 1984年과 1986년에 輸入이 輸出보다 많았다. 全體供給面에서는 純輸出入이 最小値로 나타났지만 실제로 (一)數値는 아니다.

表 4에서 알 수 있는 바와 같이 英國이 1982~86년에는 トラック·버스用 타이어의 純輸出國이었으며, 86년에 輸出入差가 가장 크다.

英國의 關稅廳 統計는 1982~86년에 調査한 타이어 輸出入 統計를 分析한 것인데 앞서서 말한 바와 같이 이 統計資料는 신빙성이 없는 것으로 간주되고 있다. 그러나 타이어 種類別 輸出入統計

自動車用 타이어 純輸入量\*

(表 4) (單位: 1000個)

|             | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-------------|------|------|------|------|------|
| 乘用車用타이어     | -3.0 | -1.4 | 0.3  | -0.7 | 0.9  |
| トラック·버스用타이어 | -0.4 | -0.5 | -0.4 | -0.2 | -0.8 |

資料: EIU.

\* 輸入量-輸出量

리포트

로서는 상당히 정확성이 있는 것으로 생각하고 있다. 表 5, 6에서 알 수 있는 바와 같이 英國의 타이어 輸出入 現況이 英國의 國內 타이어 生産現況을

잘 反映하고 있다. 乘用車用 타이어의 輸出入에서 는 거의 大部分이 Radial 타이어이고 밴·트럭·버스用 타이어의 輸出入에서도 數量은 적으나 大

英國의 타이어 種類別 輸入現況

(單位: 1000個)

|              | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986   |
|--------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 乘用車用 타이어     |       |       |       |       |        |
| Radial       | 6,317 | 8,161 | 8,235 | 9,531 | 10,619 |
| Bias         | 297   | 334   | 283   | 369   | 248    |
| 計            | 6,614 | 8,495 | 8,518 | 9,900 | 10,867 |
| 小型트럭·버스用 타이어 |       |       |       |       |        |
| Radial       | 533   | 660   | 724   | 718   | 786    |
| Bias         | 83    | 144   | 61    | 100   | 69     |
| 計            | 616   | 804   | 785   | 818   | 855    |
| 트럭·버스用 타이어   |       |       |       |       |        |
| Radial       | 463   | 562   | 519   | 751   | 717    |
| Bias         | 46    | 40    | 67    | 40    | 45     |
| 計            | 509   | 602   | 586   | 791   | 762    |
| 合 計          |       |       |       |       |        |
| Radial       | 995   | 1,222 | 1,243 | 1,470 | 1,503  |
| Bias         | 129   | 184   | 127   | 140   | 114    |
| 計            | 1,124 | 1,406 | 1,370 | 1,610 | 1,617  |

資料: Overseas Trade Statistics.

英國의 타이어 種類別 輸出現況

(單位: 1000個)

|              | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986   |
|--------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 乘用車用 타이어     |       |       |       |       |        |
| Radial       | 8,591 | 8,538 | 7,410 | 9,193 | 10,291 |
| Bias         | 479   | 652   | 605   | 648   | 479    |
| 計            | 9,070 | 9,190 | 8,015 | 9,841 | 10,770 |
| 小型트럭·버스用 타이어 |       |       |       |       |        |
| Radial       | 508   | 480   | 483   | 457   | 554    |
| Bias         | 36    | 54    | 46    | 92    | 59     |
| 計            | 544   | 534   | 529   | 549   | 613    |
| 트럭·버스用 타이어   |       |       |       |       |        |
| Radial       | 638   | 832   | 787   | 861   | 1,235  |
| Bias         | 44    | 40    | 30    | 25    | 45     |
| 計            | 682   | 872   | 817   | 886   | 1,280  |
| 合 計          |       |       |       |       |        |
| Radial       | 1,146 | 1,312 | 1,270 | 1,318 | 1,789  |
| Bias         | 80    | 95    | 76    | 117   | 104    |
| 計            | 1,226 | 1,407 | 1,346 | 1,435 | 1,893  |

資料: Overseas Trade Statistics.

部分 Radial 타이어가 차지하고 있다. 그리고 Rubber Statistical Bulletin에 發表되는 BRMA (British Rubber Manufacturers Association) 統計와 英國 關稅廳 資料는 乘用車用 타이어 統計보다는 밴·트럭·버스用 타이어 統計에서 잘 맞지 않고 있다.

英國의 타이어 輸入先은 다음과 같이 3가지 部門으로 나눌 수 있다.

첫째, 英國의 타이어 메이커들이 주로 EC 國家에 있는 그들의 子會社로부터 輸入하고 있다. 이와 같이 海外工場에서 輸入하게 되는 것은 英國의 타이어 會社들이 多國籍企業의 政策으로 專門化되었기 때문이다. 특히 最近에는 國內市場에서 요구하는 타이어 種類가 늘어나고 있기 때문에 이러한 傾向이 더욱 두드러지고 있는 것 같다.

둘째, 英國에는 타이어 工場이 없는 海外 타이어 메이커들의 代理店들이 타이어를 輸入하고 있다. 英國으로 타이어를 供給하고 있는 海外 메이커는 주로 日本의 Bridgestone과 西유럽에 있는 Firestone이다. 最近에는 東유럽(주로 東獨)과 極東地域(韓國과 臺灣)에서 輸入이 增加하고 있는데, 이들 輸入 타이어는 英國市場에서 “競爭의인 것”으로 評價되고 있다.

셋째, EC 國家에 있는 英國 타이어 메이커들의 子會社들이 그들이 생산한 타이어를 英國으로 輸出하고 있는데, 이것은 通貨換率面에서 有利하기 때문에 英國 타이어 메이커들 自身들이 直接 輸入하는 것보다 低廉한 價格으로 英國市場에 出荷된다. 이와같은 出荷는 大部分 英國 타이어 메이커에 供給하고 있는 타이어 工場과 같은 工場에서 出荷

되고 있기 때문에 並行輸入(parallel imports)이라고 알려져 있으며, 이 分野에서는 네덜란드가 가장 손꼽히고 있다.

表 7에서 알 수 있는 바와 같이 1982~87년에 輸入된 乘用車 및 輕用 타이어는 大部分 一般供給人(販賣商)들에 의한(並行)輸入이다. 또한 英國 타이어 메이커들에 의한 輸入도 量的으로는 增加하고 있지만, 全體的인 比重은 多少 줄어들고 있다.

한편 트럭·버스用 타이어의 輸入에 있어서는 乘用車用 타이어의 경우와는 反對로 주로 英國 타이어 메이커들이 많이 輸入하고 있다. 一般 供給人들에 의한(並行)輸入은 量的으로는 늘어나고 있으나, 全體에 대한 占有率은 거의 일정한 수준으로 유지될 것 같다. 이와 같은 英國의 타이어 메이커와 一般供給人(販賣商)들에 의한 두 分野의 英國의 타이어 輸入 패턴의 基本的인 變化에 대해서는 다음의 需要篇에서 더 자세히 說明하기로 한다.

1982~86년에 英國의 타이어 輸入對象國은 주로 EC 國家였으며, 86년에는 스페인이 처음으로 EC와 輸入對象國(EC 加入)에 包含되었다. 乘用車/輕用 타이어의 全體輸入量에서 EC 會員國으로부터 輸入하는 比率이 점차 줄어들었으나, 1986년에는 東歐圈과 極東地域으로부터 많이 輸入되었는데도 不拘하고 反對로 늘어났다. 이와같은 現象은 트럭·버스用 타이어 輸入에서도 나타났다.

EC 國家로부터 輸入하는 타이어 價格(CIF 基準)은 다른 地域에서 輸入되는 타이어 價格보다 대체로 高價인데도, EC 國家들로부터 가장 많이 輸入되고 있는 것은, 英國의 타이어 메이커들이 EC 國

自動車用 타이어 輸入現況

〈表 7〉

(單位: 100萬個)

|            | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| 乘用車/輕用 타이어 |      |      |      |      |      |      |
| BRMA 會員社   | 2.7  | 3.3  | 3.2  | 3.7  | 4.0  | 4.2  |
| 販賣商(並行輸入)  | 3.4  | 4.5  | 5.1  | 5.4  | 5.9  | 6.2  |
| 計          | 6.1  | 7.8  | 8.3  | 9.1  | 9.9  | 10.4 |
| 트럭·버스用 타이어 |      |      |      |      |      |      |
| BRMA 會員社   | 0.5  | 0.6  | 0.6  | 0.8  | 0.7  | 0.8  |
| 販賣商(並行輸入)  | 0.3  | 0.3  | 0.4  | 0.4  | 0.4  | 0.5  |
| 計          | 0.8  | 0.9  | 1.0  | 1.2  | 1.1  | 1.3  |

資料: 業界資料에 의한 EIU 推定.

乗用車用 타이어 國家別 輸入實績

〈表 8〉

(單位：1000個, 100萬파운드)

|     |    |  | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986   |
|-----|----|--|-------|-------|-------|-------|--------|
| E C | 數量 |  | 4,803 | 5,663 | 5,174 | 5,961 | 7,470* |
|     | 金額 |  | 64.1  | 84.8  | 80.4  | 101.8 | 137.9* |
| 스페인 | 數量 |  | 496   | 684   | 704   | 1,107 | (759)  |
|     | 金額 |  | 6.3   | 9.5   | 10.8  | 11.1  | (11.2) |
| 東獨  | 數量 |  | 387   | 665   | 512   | 534   | 733    |
|     | 金額 |  | 2.5   | 4.2   | 3.5   | 4.7   | 6.1    |
| 폴란드 | 數量 |  | 81    | -     | -     | -     | 424    |
|     | 金額 |  | 0.7   | -     | -     | -     | 4.5    |
| 韓國  | 數量 |  | -     | -     | 368   | 473   | 480    |
|     | 金額 |  | -     | -     | 4.0   | 5.3   | 6.0    |
| 日本  | 數量 |  | -     | -     | -     | 202   | 266    |
|     | 金額 |  | -     | -     | -     | 4.3   | 4.9    |
| 其他  | 數量 |  | 847   | 1,483 | 1,760 | 1,622 | 1,494  |
|     | 金額 |  | 10.1  | 18.7  | 23.5  | 23.4  | 20.0   |
| 計   | 數量 |  | 6,614 | 8,495 | 8,518 | 9,899 | 10,867 |
|     | 金額 |  | 83.7  | 117.2 | 122.2 | 150.6 | 179.4  |

\* 스페인 包含.

資料：UK Overseas Trade Statistics.

트럭·버스用 타이어 國家別 輸入實績

〈表 9〉

(單位：1000個, 100萬파운드)

|       |    |  | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986   |
|-------|----|--|-------|-------|-------|-------|--------|
| E C   | 數量 |  | 791   | 959   | 861   | 1,021 | 1,109* |
|       | 金額 |  | 37.1  | 49.5  | 46.7  | 61.3  | 71.2*  |
| 스페인   | 數量 |  | -     | -     | -     | 121   | (124)  |
|       | 金額 |  | -     | -     | -     | 5.7   | (4.0)  |
| 오스트리아 | 數量 |  | 47    | -     | 65    | 63    | 72     |
|       | 金額 |  | 2.1   | -     | 4.1   | 4.9   | 5.1    |
| 東獨    | 數量 |  | 18    | -     | -     | 98    | 93     |
|       | 金額 |  | 0.8   | -     | -     | 4.6   | 4.5    |
| 日本    | 數量 |  | 71    | 108   | 99    | 133   | 90     |
|       | 金額 |  | 3.9   | 5.7   | 5.9   | 10.1  | 8.2    |
| 其他    | 數量 |  | 199   | 339   | 345   | 174   | 253    |
|       | 金額 |  | 7.6   | 15.0  | 14.4  | 8.7   | 11.9   |
| 計     | 數量 |  | 1,126 | 1,406 | 1,370 | 1,610 | 1,617  |
|       | 金額 |  | 51.5  | 70.2  | 71.1  | 95.3  | 100.9  |

\* 스페인 包含.

資料：UK Overseas Trade Statistics.

家に 있는 그들의 子會社로부터 輸入해 오는 量이 많기 때문이다. 86年度 타이어 平均 輸入單價를 보면 다음과 같다(關稅廳 統計).

| 輸入對象國 | 乘用車/뺨用타이어<br>(파운드/個) | 트럭·버스用타이어<br>(파운드/個) |
|-------|----------------------|----------------------|
| E C   | 18.5                 | 64.2                 |
| 東 獨   | 8.3                  | 48.4                 |
| 폴 란 드 | 10.6                 | -                    |
| 韓 國   | 12.5                 | -                    |
| 日 本   | 18.4                 | 91.1                 |
| 오스트리아 | -                    | 70.8                 |
| 其 他   | 13.4                 | 47.0                 |

그러나 여기서 注目되는 것은 주로 EC 國家가 아닌 日本 및 오스트리아에서는 타이어를 低價로 輸出하지 않고 있다는 것인데, 이것은 틀림없이 英國으로 타이어를 輸出하고 있는 主要 메이커인 Bridgestone (日本), Sumitomo(日本), Semperit (오스트리아) 등이 EC에 그들의 子會社가 있기 때문이지(Sumitomo의 경우는 英國에도 있음), 價格에서 利得을 보자는 것은 아니다(EC 및 EFTA

<European Free Trade Association ; 유럽 自由貿易聯合>로부터 輸入되는 타이어는 無關稅이고, 其他 地域의 경우는 關稅가 5.8%임).

(3) 타이어 輸出 動向

앞에서도 說明한 바와 같이 타이어 輸出은 英國의 타이어 製造會社들이 하고 있으며 아울러 이들은 輸入도 하고 있다. 英國의 타이어 메이커들은

自動車用 타이어 輸出實績  
(表 10) (單位: 100萬個)

|            | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986  |
|------------|------|------|------|------|-------|
| 乘用車/뺨用 타이어 |      |      |      |      |       |
| BRMA 會員社   | 8.14 | 8.05 | 8.02 | 8.50 | 9.60  |
| 販賣商(並行輸出)  | 0.93 | 1.14 | -    | 1.34 | 1.18  |
| 計          | 9.07 | 9.19 | 8.02 | 9.84 | 10.77 |
| 트럭·버스用 타이어 |      |      |      |      |       |
| BRMA 會員社   | 0.98 | 1.08 | 1.02 | 1.01 | 1.49  |
| 販賣商(並行輸出)  | 0.25 | 0.32 | 0.33 | 0.42 | 0.40  |
| 計          | 1.23 | 1.41 | 1.35 | 1.43 | 1.89  |

資料: 貿易統計 및 業界資料에 의한 EIU 推定.

英國의 乘用車用 타이어 國家別 輸出實績

(表 11)

(單位: 數量: 1000個, 金額: 100萬파운드)

|       |    |  | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986   |
|-------|----|--|-------|-------|-------|-------|--------|
| E C   | 數量 |  | 5,428 | 5,592 | 5,180 | 5,932 | 7,838  |
|       | 金額 |  | 67.1  | 76.4  | 77.1  | 88.9  | 126.1  |
| 스 웨 덴 | 數量 |  | 934   | 926   | 793   | 607   | 748    |
|       | 金額 |  | 13.0  | 13.5  | 12.7  | 11.1  | 13.6   |
| 핀 란 드 | 數量 |  | -     | -     | 218   | -     | 267    |
|       | 金額 |  | -     | -     | 2.9   | -     | 4.4    |
| 스 위 스 | 數量 |  | 310   | 221   | 194   | 305   | 334    |
|       | 金額 |  | 4.4   | 3.5   | 3.6   | 5.3   | 6.0    |
| 나이제리아 | 數量 |  | 185   | 212   | -     | -     | 63     |
|       | 金額 |  | 2.3   | 4.0   | -     | -     | 1.3    |
| 이 란   | 數量 |  | -     | -     | -     | -     | 10     |
|       | 金額 |  | -     | -     | -     | -     | -      |
| 美 國   | 數量 |  | 670   | 608   | 441   | 1,097 | 353    |
|       | 金額 |  | 8.2   | 8.9   | 8.7   | 21.7  | 9.1    |
| 其 他   | 數量 |  | 1,542 | 1,631 | 1,189 | 1,900 | 976    |
|       | 金額 |  | 18.7  | 20.1  | 19.0  | 130.6 | 16.6   |
| 計     | 數量 |  | 9,069 | 9,190 | 8,015 | 9,841 | 10,771 |
|       | 金額 |  | 113.7 | 126.4 | 124.0 | 157.6 | 177.1  |

資料: UK Overseas Trade Statistics.

대부분 多國籍企業이기 때문에 國內工場에서는 몇種類의 타이어만을 生産하고 있으며, 英國 타이어市場의 전반적인 需要量에 대해서는 生産量이 不足한 실정이다. 또한 英國의 타이어 메이커들이 生産한 타이어는 一般販賣商들도 “並行”輸出을 하고 있다.

1982~86년의 타이어 輸出은 대부분 타이어 메이커들이 直接 輸出한 것이며, 販賣商들의 間接的인 輸出은 얼마되지 않았다. 表 10에서 알 수 있는 바와 같이, 關稅廳 統計에 의하면 타이어 輸出에서는 타이어 販賣商들의 “並行” 輸出이 타이어 메이커들의 輸出보다 적었다(타이어 輸入에서는 反對로 타이어 메이커들의 輸入이 적었다).

英國의 타이어 輸出對象國別 輸出動向을 보면, 表 11에서 나타난 바와 같이 對 EC 地域 輸出로 偏重되어 있음을 알 수 있다. 이러한 傾向은 특히 乘用車用 타이어의 對 EC 輸出이 크게 增加하고 있기 때문이다. 그밖에 스웨덴, 스위스, 美國으로도 많이 輸出되고 있으나, 年度別 추세가 일정하지 않고 變動이 심하다. 또한 트럭·버스용 타이어의 경우에는 對 EC 地域 輸出이 가장 많으나, 스웨덴과 美國으로 輸出되는 量도 점차 增加되는 추세에 있다.

1986年度 自動車用 타이어 平均輸出價格(FOB)

을 보면 다음과 같다.

(1986)

| 輸出對象國 | 乘用車/면용 타이어 (£/個) | 트럭·버스용 타이어 (£/個) |
|-------|------------------|------------------|
| E C   | 16.1             | 78.9             |
| 스웨덴   | 18.2             | 105.0            |
| 핀란드   | 16.5             | 125.0            |
| 스위스   | 18.0             | -                |
| 나이지리아 | 20.6             | -                |
| 이란    | 30.1             | -                |
| 濠洲    | -                | 102.2            |
| 美國    | 17.0             | 92.9             |
| 其他    | 16.9             | 55.4             |

### 3. 타이어 需要現況

英國의 타이어市場은 新車用 타이어(OE)市場과 交換用 타이어(RE)市場으로 區分되어 있다.

#### (1) 新車用 타이어市場

新車用 타이어는 英國에서 生産되는 新規車輛에 裝着되고 또는 海外 自動車 메이커에 販賣하여 英國으로 輸入되는 車輛에 裝着되고 있다. 例컨데, 英國으로 出荷되고 있는 프랑스의 Renault 乘用車

#### 英國의 트럭·버스용 타이어 國家別 輸出實績

(單位: 數目: 1000個, 金額: 100萬파운드)

〈表 12〉

|     |    | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986  |
|-----|----|-------|-------|-------|-------|-------|
| E C | 數量 | 752   | 802   | 799   | 885   | 1,330 |
|     | 金額 | 41.0  | 51.9  | 53.6  | 59.0  | 105.0 |
| 스웨덴 | 數量 | 76    | 80    | 75    | 100   | 100   |
|     | 金額 | 5.4   | 7.0   | 8.2   | 12.2  | 10.5  |
| 핀란드 | 數量 | 29    | 36    | 23    | 37    | 36    |
|     | 金額 | 2.6   | 3.2   | 2.4   | 3.9   | 4.5   |
| 濠洲  | 數量 | 38    | 141   | 60    | 57    | 46    |
|     | 金額 | 3.1   | 3.1   | 5.4   | 6.1   | 4.7   |
| 美國  | 數量 | 65    | 120   | 158   | 123   | 167   |
|     | 金額 | 5.3   | 9.6   | 14.2  | 12.9  | 15.5  |
| 其他  | 數量 | 266   | 228   | 231   | 232   | 214   |
|     | 金額 | 16.5  | 13.4  | 15.2  | 18.2  | 17.4  |
| 計   | 數量 | 1,226 | 1,407 | 1,346 | 1,434 | 1,893 |
|     | 金額 | 73.9  | 88.2  | 99.0  | 112.3 | 157.6 |

資料: UK Overseas Trade Statistics.



에는 英國 Michelin에서 生産된 타이어가 모두 裝着되고 있는데, 이것은 全部 輸入車用으로 프랑스로 輸出된 타이어이다. 英國의 Ford社에서도 新車用 타이어를 西獨으로 輸出하고 있는데, 그 타이어도 西獨에서 生産하여 英國으로 輸出하는 乘用車에 裝着되고 있다. 그러나 이와같은 供給契約으로 이루어지는 去來量은 比較的 적다. 英國의 自動車 메이커들은 대부분 國內産 타이어를 裝着하고 있지만, 어쩌면 國內 타이어 메이커들 자신이 그들의 海外子會社로부터 輸入한 타이어를 供給할 수도 있을 것이다. 이러한 點으로 보아, 특히 새로운 모델 開發에 있어서는 타이어 메이커와 自動車 메이커의 技術者 相互間에는 긴밀한 유대 관계가 잘 이루어져 있어야만 된다는 것을 알 수 있다.

新車用 타이어 市場은 交換用 타이어 市場보다 적은 것은 물론이고, 또한 自動車業界에서는 그들의 큰 購買力을 利用하여 타이어 價格을 깎고 있기 때문에 利潤도 비교적 적다. EIU에도 正確한 關聯資料는 없지만(會社마다 計上方法이 다를 것은 틀림없다), 新車用 타이어의 販賣에서는 SR 타이어보다는 HR, VR 타이어가 利潤이 많은 것 같다. 이와 같이 新車用 타이어는 收益性이 낮은데도, 타이어 메이커들은 新車用 타이어 市場을 確保하려고 애쓰고 있는데, 그것은 주로 自動車를 가지고

있는 사람들은 일반적으로 交換用 타이어도 그들이 購入當時에 裝着되어 있던 新車用 타이어와 같은 브랜드를 選好하고 있기 때문이다.

新車用 타이어 市場에서 乘用車/밴用 타이어의 販賣는 1981년에 463萬個로 最下였으나, 그후 1982~87년에는 急速한 回復勢를 나타내어 1987년에는 1978년 이후 最高에 달했다. 이와 같은 回復은 주로 乘用車用 타이어의 販賣가 84년에만 減少되었고, 계속 늘어났기 때문이다. 同期間에 밴用 타이어의 販賣는 每年 多少의 增減은 있었으나 거의 一定的한 水準이었다.

한편, 트럭·버스用 新車用 타이어 販賣는 乘用車用 타이어와는 對照的으로 같은 期間동안(1982~87) 거의 一定的한 水準이었다. 특히 1981년에는 最下水準(約 50萬個 販賣)이었고, 그 후 1982~87년에는 1970年代末보다는 조금 많으나, 100萬個 以下였다. 이와같이 트럭·버스用 新車用 타이어 內需市場의 不況으로, 英國 타이어 會社들은 工場稼動을 유지하기 위하여 海外輸出을 고려하게 되어 1982~86년에는 트럭·버스用 타이어의 輸出이 크게 늘어나게 된 것으로 보인다.

新車用 타이어 市場은 특히 自動車生産과 직접적인 關係가 있다. 表 14에서 알 수 있는 바와 같이 乘用車生産量은 1984년에만 減少하였을 뿐 1982

英國의 新車用 타이어 販賣實績

〈表 13〉

(單位: 1000個)

|            | 1982  | 1983  | 1984  | 1985  | 1986  | 1987  |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 乘用車/밴用 타이어 |       |       |       |       |       |       |
| Radial     | 4,860 | 5,867 | 5,357 | 6,534 | -     | -     |
| Bias       | 92    | 54    | 55    | 40    | -     | -     |
| 計①         | 4,952 | 5,921 | 5,412 | 6,574 | 6,800 | 7,400 |
| 밴用②        | 400   | 300   | 300   | 400   | 300   | 400   |
| 트럭·버스用 타이어 |       |       |       |       |       |       |
| Radial     | 525   | 541   | 523   | 546   | -     | -     |
| Bias       | 116   | 86    | 94    | 86    | -     | -     |
| 計          | 641   | 627   | 617   | 632   | 528   | 630   |
| 小型③        | 303   | 262   | 265   | 264   | 212   | 240   |
| 大型         | 339   | 365   | 352   | 368   | 316   | 390   |

註: ① 海外 自動車會社에 販賣한 것 包含(예: Michelin UK가 Renault에 販賣한 것).

② 乘用車/밴用 타이어 중에서 밴用 타이어

③ 트럭·버스用 타이어 중에서 3.5톤 GVW 以下의 小型트럭·버스用 타이어

資料: Rubber Statistical Bulletin; 業界資料.

英國의 自動車生産實績 및 展望

〈表 14〉

(單位: 1000臺)

|                 | 1982 | 1983  | 1984 | 1985  | 1986  | 1987  | 1988  |
|-----------------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| 乘 用 車           |      |       |      |       |       |       |       |
| 內 需             | 662  | 807   | 747  | 840   | 829   | 936   | 885   |
| 輸 出             | 226  | 237   | 162  | 208   | 188   | 234   | 250   |
| 計               | 888  | 1,044 | 909  | 1,048 | 1,019 | 1,170 | 1,135 |
| 트럭 버스           |      |       |      |       |       |       |       |
| 內 需             | 176  | 182   | 175  | 200   | 179   | 190   | 185   |
| 輸 出             | 93   | 63    | 50   | 63    | 50    | 53    | 55    |
| 計               | 269  | 245   | 225  | 263   | 229   | 243   | 240   |
| 밴 (Van)         | 83   | 64    | 63   | 88    | 82    | 85    | 83    |
| 其他 밴 및 미니버스     | 130  | 122   | 107  | 116   | 104   | 116   | 116   |
| 2軸트럭(7.38톤以下)   | 16   | 13    | 13   | 15    | 12    | 17    | 18    |
| " (7.38~14.4톤)  | 30   | 31    | 29   | 30    | 20    | 16    | 13    |
| " (14.5톤以上)     | 10   |       |      |       |       |       |       |
| 3~4軸트럭          | 3    | 3     | 3    | 4     | 3     | 3     | 3     |
| 트레일러 트럭         |      |       |      |       |       |       |       |
| 36톤 以下          | 3    | 2     | 2    | 3     | 2     | 2     | 2     |
| 36톤 以上          | 4    | 4     | 3    | 3     | 3     | 4     | 4     |
| Buses & coaches | 4    | 5     | 5    | 4     | 3     | 2     | 3     |

資料: EIU:International Motor Business.

~87년에 계속 增加趨勢였는데, 이것은 1970年代의 自動車産業의 不況이 回復되고 또 英國의 乘用車 메이커들이 生産性 向上으로 生産量을 增加시킬 수 있었기 때문이다. 밴 用 OE 타이어의 販賣와 밴(Van) 生産量은 비교적 不振하였으며, 트럭·버스의 生産量(小型 包含)과 트럭·버스用 OE 타이어의 販賣도 비교적 不振하였다.

1982~87년에 英國 타이어 市場의 業體別 市場占有率에는 큰 變動이 없는 것으로 나타났다(表 15). 乘用車/밴用 타이어 市場에서는 Dunlop의 後繼者인 SP Tyre(Sumitomo의 子會社)의 占有率이 약간 減少된 것 같으나, 1987년에는 Michelin과 같은 水準이었다. 그리고 Uniroyal은 市場占有率이 약간 늘어났으나, 其他會社들은 變動이 없었다. 한편 트럭·버스用 타이어 市場에서는 Michelin의 市場占有率이 약간 떨어졌으나 여전히 1位였고, SP Tyre는 1982年度에 Dunlop이 차지한 몫보다 늘어나게 되었다. 그리고 Uniroyal 과 Pirelli도 다같이 몫이 늘어나고 있다.

業體別 新車用 타이어 市場占有率

〈表 15〉

(%)

|                    | 乘用車/밴用 타이어 |      | 트럭·버스用 타이어 |      |
|--------------------|------------|------|------------|------|
|                    | 1982       | 1987 | 1982       | 1987 |
| Michelin           | 31         | 30   | 57         | 52   |
| Dunlop             | 34         | -    | 15         | -    |
| SP Tyres           | -          | 30   | -          | 18   |
| Uniroyal-Englebert | 6          | 10   | 5          | 8    |
| Pirelli            | 9          | 10   | 7          | 9    |
| Goodyear           | 18-19      | 18   | 12         | 12   |
| Avon               | 1          | 1    | -          | 1    |
| 其他 輸入타이어           | 1          | 1    | 3          | -    |

資料: EIU 推定.

(2) 交換用 타이어 市場

乘用車/밴用 RE 타이어의 購入者로는 다음과 같은 중요한 두 가지 경우를 들 수 있다.

첫째, 會社 등 團體購入 ; 이들은 항상 自動車의 性能에 關하여 제일 關心을 갖고 있기 때문에 일 반적으로 交換用 타이어도 新車에 裝着되었던 타 이어와 같은 브랜드의 타이어를 購入하고 있는데, 이것은 新車用 타이어가 自動車 모양에도 影響이 있고 自動車仕樣에도 잘 맞기 때문이다. 그리고 이 렇게 大量으로 販賣되는 交換用 타이어의 量은 交 換用 타이어 總販賣量의 約50%를 占하고 있다. 따라서 타이어 메이커들이 利潤도 적은 新車用 타 이어 市場을 확보하려는 理由는 이와같이 新車用 타이어가 交換用 타이어의 購入에 많은 影響을 미 치고 있기 때문이다.

둘째, 個人購入 ; 個人的으로 交換用 타이어를 購入할 때에는 주로 고민하게 된다. 自家用乘用車 (個人)를 가지고 있는 사람은 團體購入者들보다 타이어브랜드에 대한 意識은 적은 편이나, 잘 모르 는 타이어브랜드에 대해서는 疑心을 가지게 된다. 그렇지만, 이들은 자기들의 自動車가 年代가 지나 서 中古車가 되면 타이어를 교환하게 될 때 점차 타이어 價格을 고려하게 된다. 한편 高級乘用車를 가지고 있는 사람들은 대부분 運轉技士를 별도로 고용하고 있는데, 이들이 最近에 購入한 車輛은 新 車用 타이어와 同一한 種類의 타이어브랜드나 또 는 믿을 수 있는 메이커의 同等製品으로 타이어를 交換하고 있고, 標準形인 舊型 모델에서는 값이 低廉한 輸入 타이어나 英國 타이어 業界의 聯合 브랜드 또는 再生 타이어까지도 사용하고 있다. 이

러한 均색한 면이 있기는 하지만, 실은 타이어 價 格에서는 별 差異가 없으며, 新製 타이어의 低價 브랜드는 잘 팔리지 않고 있다.

한 業界資料에 의하면, 위와 같은 要因으로 新車 用 타이어를 처음으로 交換할 때는 約60%는 新 車用 타이어와 같은 種類 및 브랜드의 타이어로 交 替한다고 한다. 그러나 그후부터는 타이어의 價 格 등 다른 여러가지의 사항을 검토하여 결정하게 된다.

물론 交換用 타이어 市場에는 輸入自動車에 裝 着되어 들어온 新車用 타이어를 갈아 끼우기 위한 交 換用 타이어도 많다. 그러나 自動車는 주로 EC 國家나 日本으로부터 輸入되고 있고, 또 그들의 新 車用 타이어는 英國 타이어 메이커의 海外工場이 나 또는 Bridgestone과 같은 큰 國際的인 메이커 에서 生産된 타이어를 사용하고 있기 때문에 거의 같은 것이다.

트럭·버스 交換用 타이어의 團體購入은 乘用車 / 벤의 交換用타이어에서보다 比重이 더 크다. 또 한 트럭·버스 交換用 타이어 市場에서도 대부분 英國 타이어메이커나 또는 이들과 競爭되는 海外 타이어 메이커들의 유명 브랜드를 選好하고 있는 데, 여기에는 다음과 같은 몇가지 原因이 있다.

- ① 最適性能을 보장하기 위해서이다.
- ② 品質이 良好하여야 再生이 가능하기 때문이 다.
- ③ 多軸 自動車의 경우, 많은 種類의 스페어 타

(表 16) 交換用 타이어의 出荷實績 (單位 : 100萬個)

|           | 1982   | 1983   | 1984   | 1985   | 1986   | 1987   |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 乘用車用  타이어 |        |        |        |        |        |        |
| 總 販 賣 量   | 13.1   | 14.5   | 14.6   | 15.1   | 15.6   | 16.0   |
| 國 內 產*    | 9.7    | 10.0   | 9.5    | 9.7    | 9.7    | 9.8    |
| 輸 入 品     | 3.4    | 4.5    | 5.1    | 5.4    | 5.9    | 6.2    |
| (%)       | (26.0) | (31.0) | (35.0) | (36.0) | (38.0) | (39.0) |
| 트럭·버스用타이어 |        |        |        |        |        |        |
| 總 販 賣 量   | 1.2    | 1.1    | 1.2    | 1.2    | 1.0    | 1.2    |
| 國 內 產*    | 0.9    | 0.7    | 0.8    | 0.8    | 0.6    | 0.7    |
| 輸 入 品     | 0.3    | 0.4    | 0.4    | 0.4    | 0.4    | 0.5    |
| (%)       | (27.5) | (33.0) | (30.0) | (34.0) | (36.0) | (39.0) |

\* 販賣商에 의해 輸出된 타이어는 除外. ( ) 內는 總販賣量에 대한 輸入타이어의 販賣比率.  
資料 : 業界推定.

이어를 準備하지 않아도 되기 때문이다.

- ④ 타이어 交換時에 신속한 서비스를 받기 위하여 商人들과 밀접한 關係를 유지하기 위해서 이다.

또한 트럭·버스用 림은 乘用車/벤用 림보다도 어떤 特定한 타이어에 맞도록 設計된 것이 많다. 따라서 交換用 타이어의 選擇에 제한을 받게 되고 또 트럭·버스用 타이어에서는 性能이 좋은 交換用 Radial 타이어를 사용하여야 됨에도 불구하고 림 때문에 乘用車/벤用 타이어에서보다도 적게 사용되고 있다.

· 交換用 타이어의 販賣實績을 보면 1982~87年에 乘用車/벤用 타이어 販賣는 조금씩 계속 增加하였으나, (트럭·버스用 타이어 販賣에서는 每年 약간씩 增減이 反復되었다.

① 交換用 타이어 販賣要因

交換用 타이어 販賣에 영향을 미치고 있는 몇가지 要因을 보면 다음과 같다.

- 國內自動車保有台數：表 17에서 알 수 있는 바와 같이 1982~86年 사이에 乘用車 및 小型 保有台數는 계속 增加하였고, 또 버스 및 택시 保有台數도 조금씩 增加하였으나 商用車는 減少하였다.

- 타이어 交換率：타이어 交換率은 타이어를 磨耗限度까지 사용하게 되면 더 이상 사용하지 못하게 하는 安全規程의 영향을 받고 있다. Radial 타이어의 開發로 타이어의 平均壽命이 크게 늘어났지만 앞에서 말한 바와같이 Radial 타이어는 이미 1982~86年前에 開發되어 널리 普及되어 있기

때문에 同期間(1982~86)에는 별 영향이 없을 것으로 보이며, 한편 타이어 壽命에는 自動車의 平均速度 및 運行距離의 영향이 많다. 그러나 表 18에서 보는 바와 같이 乘用車/벤用 타이어에 限해서는 1982~86年에 타이어 交換率에는 큰 變化가 없는 것을 알 수 있다.

- 價格：價格要因은 長期間 영향이 미칠 것으로 過大評價하기 쉬우나, 만약 어떤 해에 타이어 價格이 上昇하여 自動車를 사용하는 사람들이 타이어 交換을 연기하게 된다면, 다음 해에 곧 그 餘波가 나타나게 된다. 그러나 앞서서도 說明한 바와 같이 타이어 購入은 價格보다도 必須的인 것이므로 長期間 延期할 수는 없는 것이다. 1982~86年에는 英國 타이어 메이커의 타이어 販賣商들에 대한 價格上昇으로 乘用車/벤用 타이어는 價格이 上昇되었고, 低價인 輸入 타이어나 再生 타이어의 購入이 늘어나기도 했지만, 트럭·버스用 타이어 購入에는 별 지장이 없었다.

- 景氣：景氣는 商用車의 運行距離와 밀접한 關係가 있으므로 交換用 타이어의 需要에 영향을 미치게 된다. 또 이것이 乘用車/벤用 타이어 販賣에는 별로 영향이 없을 것 같지만, 트럭·버스用 타이어 販賣에는 영향이 클 것으로 보인다.

② 業體別 交換用 타이어 市場占有率

1982~86年에 Michelin은 특히 트럭·버스 交換用 타이어 市場의 占有率이 많이 減少된 것 같지만, 全體 交換用 타이어 市場占有率은 계속 1位를 유지하고 있다. 그 밖에 英國 타이어 메이커들은 SP Tyre(Dunlop의 後繼者)가 過去의 Dunlop 基盤을 약간 잃기는 했지만, 전반적으로 그들의 市場占有率을 유지하고 있다(그러나 SP Tyre의 市

英國의 自動車 保有臺數

(表 17)

(單位：100萬臺)

|      | 乘用車/벤* | 택시/버스 | 트럭   |
|------|--------|-------|------|
| 1982 | 17.37  | 0.11  | 0.44 |
| 1983 | 17.75  | 0.12  | 0.44 |
| 1984 | 18.35  | 0.12  | 0.44 |
| 1985 | 18.74  | 0.12  | 0.43 |
| 1986 | 19.35  | 0.13  | 0.43 |

\*車重：1,525kg 以下.

資料：EIU based on Department of Transport data.

乘用車/벤用 타이어 平均交換率

(表 18)

|      | 新製 타이어 | 新製 및 再生타이어 |
|------|--------|------------|
| 1982 | 0.75   | 0.93       |
| 1983 | 0.82   | 0.99       |
| 1984 | 0.80   | 0.97       |
| 1985 | 0.81   | 0.98       |
| 1986 | 0.81   | 0.99       |

資料：業界資料에 따른 EIU 推定.

業体別 交換用 타이어 市場占有率  
(表 19) (%)

|          | 乗用車/バン<br>타이어 |      | 트럭·버스用<br>타이어 |      |
|----------|---------------|------|---------------|------|
|          | 1982          | 1987 | 1982          | 1987 |
| Michelin | 23            | 20   | 35            | 28   |
| Dunlop   | 17            | -    | 16            | -    |
| SP Tyre  | -             | 12   | -             | 13   |
| Goodyear | 14            | 12   | 12            | 11   |
| Pirelli  | 8             | 8    | 7             | 7    |
| Uniroyal | 6             | 7    | 2             | 2    |
| Avon     | 1             | 3    | -             | 3    |
| 其他輸入業者   | 26            | 38   | 28            | 36   |

資料：業界資料에 따른 EIU 推定.

市場占有率이 떨어진 것은 表 19에서와 같이 그렇게 심하지 않으며, 트럭·버스의 新車用 타이어 販賣가 多少 늘어나서 交換用市場의 不振을 만회할 것으로 보인다).

1982~86년에 市場占有率이 가장 많이 增加한 것은 BRMA 會員이 아닌 輸入業者들인데, 이것은 東歐圈의 低價 타이어의 購入이 늘어났기 때문이다(表 8 참조).

이러한 현상은 價格問題와 브랜드 變更問題로 트럭·버스用 타이어 市場보다 乗用車/バン 타이어 市場에서 더 많이 나타났다. 그리고 廉價 타이어의 供給人들은 트럭·버스用 타이어의 販賣網이 不足한 現象이지만, 韓國의 트럭·버스用 타이어 販賣는 꾸준히 늘어나고 있다고 한다. 輸入 타이어가 크게 늘어난 것은 並行輸入의 增加가 反映된 것인데, 統計의으로 볼 때 並行輸入은 暗去來되는 量이 더 많은 것으로 보인다. 1982~86년에는 EC 國家로부터 輸入된 타이어가 많이 늘어났는데, 이것은 英國의 타이어 메이커들에 의해서 輸入된 타이어가 많이 增加되었기 때문이고, 또 한편으로는 타이어 販賣商들이 유럽 및 日本으로부터 輸入한 타이어가 많이 增加되어 輸入 타이어의 英國 乗用車用 타이어 市場占有率이 늘어나게 되었고 또 國內의 交換用 타이어의 生産需要가 줄어들게 되었다고 英國業界에서는 말하고 있다.

[再生 타이어]

乗用車/バン 新製 타이어 販賣는 1986년에 增

加하기 시작하여 1987年에도 계속 늘어났는데, 그 영향으로 再生 타이어 販賣에서도 비슷한 增加現象이 나타났다. 1980年代 중반까지는 乗用車/バン 타이어의 國內販賣가 年間 約 300万個로 감소되고 또 輸入 타이어도 年間 約 10万個로 減少되었으나, 1986년에는 內需販賣가 總 350万個 以上되고, 1987년에는 400万個 以上으로 增加되는 한편 輸入은 約 15万個로 增加되었다. 이러한 販賣增加는 同期間에 乗用車 타이어 需要가 일반적으로 늘어났기 때문이다. 그런데 타이어 業界에서도 그들이 직접 廉價 타이어를 輸入하여 그들의 타이어 市場占有率을 增加시킬 수 있는 것과 같이 타이어 會社自身の 힘으로도 市場占有率을 어느정도 늘일 수 있다는 것을 알고 있다. 이렇게 되면 1970年代 후반과 1980年代 초반에 不振했던 再生 타이어의 景氣도 다소 回復될 것으로 보인다.

한편, 이와는 대조적으로 트럭·버스用 再生 타이어의 販賣는 回復되지 않았다. 트럭·버스用 再生 타이어의 國內出荷量(輸入 타이어는 많지 않음)은 年間 約 100万個 정도인데, 이것은 트럭·버스用 타이어 市場이 全般的으로 계속 不振하기 때문이다. 또한 트럭·버스用 再生 타이어의 供給比率이 乗用車用 再生 타이어보다는 항상 많으며, 그에 대한 評價도 나쁘지는 않다. 앞서서도 설명한 바와 같이 트럭·버스 會社에서는 일반적으로 再生 타이어를 많이 使用하고 있다.

4. 타이어 流通構造

英國의 交換用 타이어 市場에는 約 2,000個의 獨立販賣商들이 있으며, 이 중에서 3大 主要會社는 Kwik-Fit, Kennings, Standard Motorists Centres 이다. 또 여기에는 타이어 會社 自身들의 小賣商이 있으며, 이들이 타이어 小賣를 大量으로 하고 있는 것 같다. 그러나 이들은 타이어 會社에 속해 있는 데도, 타이어 會社에서는 自己들의 브랜드 타이어만 販賣하도록 그들을 관리하고 있고, 또 競爭社에서는 브랜드 選擇을 提示해 달라는 많은 要求를 하고 있기 때문에 實用的인 것은 못되는 것 같다.

