

英國 타이어 시장

協會 宋永琦

1. 産業構造

(1) 타이어業界의 整備

過去 5年동안 英國의 타이어 産業은 타이어 市場이 거의 Radial 市場으로 變함에 따라 業界에서는 Radial 化를 위한 施設整備에 努力하는 한편, 새로운 販賣競爭이 熾烈하게 되었다. 이러한 結果로 英國의 타이어 工場들은 한 種類의 타이어만 (例컨대, Radial 타이어 또는 Bias 타이어) 專門적으로 生産하든가 또는 타이어 工場을 閉鎖하든가 하였다. Firststone 은 英國으로부터 工場을 撤收하였으며, 다른 6개 工場 (Dunlop 의 Speke 및 Inchinnan 工場, Goodyear 의 Garscadden 工場, Firestone 의 Brentford 및 Wrexham 工場, Pirelli 의 Carlisle 工場) 들도 이미 工場門을 닫았다. 그리고 일반적으로 會社經營도 좋지 않아 利益은 거의 없었으며 있다고 해도 아주 미미한 상태였다. 또 年末頃에는 Michelin 의 Belfast 工場이 閉鎖될 것이라고 하며, 또한 3개의 子會社* (Michelin 의 Bergougnan, Firestone 의 Dayton, Avon 의 Henley's) 도 자취를 감추고 말았다.

이와같이 타이어 工場들이 門을 닫게 됨에 따라 從業員이 계속 減少되었으며 1978~1982年 사이에 英國에서 失職된 人員은 約 15,000名이나 되었다 (表 1).

타이어 産業이 이와같이 극도로 沈滯되었지만 生産量 및 生産性은 많이 떨어지지 않았으며, 生産能力도 必要以上으로 增加하지는 않았다. 現在 남아있는 11個의 타이어 工場 (表 2 참조) 은 大部分 Bias 타이어를 生産하고 있으며, 施設은 老朽되었으나 平均生産性은 많이 向上되었다. 그러나 從業員은 앞으로 더 줄어들 것이 틀림없을 것 같다.

(2) 對英國 타이어 供給國

最近의 世界貿易統計에 따르면 英國은 많은 量의 타이어를 輸入하고 있으며, 또 輸出도 많이 하고 있다. 한편 이와같은 英國의 타이어 輸出入의 增加는 多國籍企業의 性格을 띤 大部分의 타이어 會社와 英國의 競爭國家로부터의

英國의 新製타이어 製造業 從業員數^①

年 度	從 業 員 數	年增減率(%)
1978	40,322	-
1979	35,896	-11
1980	32,847	-8.5
1981	27,699	-15.7
1982 ^②	25,500	-7.9

註: ① 北아일랜드 再生타이어 製造會社, 타이어 販賣商, 子會社 (表 2 註② 참조) 는 除外.

② '82年 11月 推定.

資料: BRMA (British Rubber Manufacturers' Association)

* 子會社 (Associate brand company): 表 2 의 註 ② 參照 (*표 子會社는 以下同)

輸入增加에 많은 影響을 미쳤다. 그러나 英國의 타이어 市場은 英國의 고무製造業者協會(BRMA; British Rubber Manufacturers' Association) 會員社에서 支配하고는 있지만, 表 3에서 알 수 있는 것과 같이 世界 各國으로부터 各種 브랜드의 타이어들이 輸入되고 있다.

(3) 英國의 타이어 製造會社

表 1에 表示된 타이어業界 從業員數에는 타

이어 販賣員 및 都賣商人들은 타이어 製造에는 직접 關與하지 않기 때문에 包含시키지 않았다.

① Michelin Tire Plc

現在 英國에서는 Michelin 社의 타이어 工場이 5개 있으며, 1982年度에 同 5개 工場에서 일하고 있는 從業員數는 약 17,706名이었다. Michelin은 輸出도 減少되고 內需展望도 不透明하여 1983~1984년에 Belfast 工場閉鎖를 包含하여 從業員을 約 4,000名 정도 減員시킬 계획이다.

英國의 自動車用 타이어 및 튜브 製造會社^①

(表 2)

(1983)

會社名 및 英國의 타이어 工場(所在地)	母 會 社	主 要 生 產 品	子 會 社 ^② (Associate tyre brand)
Michelin Tyre Plc Stoke on Trent, Staffs Burnley, Lancs Ballymena, Northern Ireland Belfast ^③ (Mallusk), Northern Ireland Dundee, Scotland	Michelin (프랑스)	트럭 및 乘用車用 타이어, 再生타이어, 모터사이클 타이어 트럭用타이어 및 輕 乘用車用 타이어 乘用車用 타이어 乘用車用 타이어	
Dunlop Ltd Washington, Co Durham Fort Dunlop, Birmingham	Dunlop Holdings Plc ^④ (英國)	乘用車用 Radial 타이어 輕트럭用 타이어	India, John Bull, Remington
Goodyear Tire & Rubber Co. Ltd Wolverhampton, Staffs	Goodyear (美國)	모든 種類의 타이어	Kelly-Springfield, Lee
Pirelli Ltd Burton on Trent, Staffs	Pirelli SPA (이탈리)	타이어 및 其他 고무 製品	Courier
Uniroyal Engelbert Tyres Ltd Edinburgh	Continental Gummi-Werke (西獨)	乘用車用 Radial 타이어	
Avon Rubber Plc Melksham, Wilts	Avon Rubber Plc (英國)	乘用車用 타이어, 모터사이클 및 特殊車用 타이어, 其他 고무製品	

註: ① 會社名은 BRMA 會員社 名簿에서 引用하였음.

② 子會社 (Associate tyre brand): 英國에 있는 타이어 메이커에서 運營하고 있는 子會社로서 주로 그들의 母會社 製品과 같은 타이어를 팔고 있으며, 또 고무含量이 적은 싼 타이어로 값싼 輸入 타이어와 競爭하고 있다. ③ '83年末 閉鎖豫定임. ④ PLC: Public Limited Company

同社는 英國의 타이어工場 중에서는 가장 큰 會社로서 英國 타이어業界 總 從業員數의 約 半 정도를 차지하고 있다. 母會社인 프랑스의 Michelin은 1982년에 世界的인 不況이 長期化 되어 타이어 需要가 減少되고 企業再編에 따른 많은 資金支出로 約 40억프랑(約 6억달러)의 赤字를 냈다.

Michelin의 英國의 子會社인 同 Michelin Tire Plc는 1981년에 7억8,400萬달러(4억8,430

萬파운드)의 賣出額에서 約 1,920萬달러(子會社* 包含)의 黒字를 냈으나, 1982년에는 7억 5,900萬달러의 賣出額에서 約 1,840萬달러의 赤字를 보았다.

② Dunlop Ltd

Dunlop Ltd는 Dunlop Holding Public Limited Company가 全體株를 갖고 있는 子會社로서 타이어 뿐만 아니라, 産業用 고무製品, 스포츠 및 엔지니어링 製品도 生産하고 있다.

英國 타이어業界 從業員은 81년에 總 29,000名이었으나 82년에는 25,000名으로 줄어든 반면, 英國 Dunlop Ltd社의 從業員은 13,000名에서 3,600名으로 크게 減少되었다. Dunlop Holding Plc의 世界 모든 工場의 總從業員數는 1981년에 71,000名이었으나, 82년에는 59,000名으로 줄어들었다. 減員된 종업원 중에는 Dunlop Estates Berhad의 賣却에 따른 7,000名의 減員도 包含되었다.

Dunlop Holding Plc는 1981년에 總 23억7,000萬달러의 賣出額으로 겨우 損益分岐點이었는데 비해 1982년에는 24억8,000萬달러의 賣出額으로 稅前赤字가 1,140萬달러였다. 이와같이 赤字가 난 原因은 利潤이 적어지고 金融費用이 增加되었기 때문이다. Dunlop Ltd와 英國 子會社*들의 81年度 總 타이어 賣出額은 2억8,600萬달러 였으나, 82년에는 3억1,000萬달러였다. Dunlop은 82년에 유럽에서의 타이어 製造에서 4,230萬달러의 赤字를 보았다.

③ Goodyear Tire & Rubber

英國에 있는 Goodyear Tire & Rubber社는 美國의 Goodyear Tire & Rubber社의 子會社로서 非公開法人(Private Company)이며 英國에서는 3번째로 큰 타이어 製造會社이다. 同社의 타이어工場은 Wolverhampton에 단 하나밖에 없다. 北아일랜드의 Craigavon工場에서는 一般 고무製品을 만들었으나 今年에 閉鎖되었다. 82年末 英國의 Goodyear 從業員數는 Craigavon工場의 700名을 包含하여 6,587名이었으며, 賣出額은 2억7,800萬달러였다.

* 換率 : 82年 12月 31日 現在, 1 파운드=1,212원, 1 프랑=111원, 1 달러=745원

對英國 新製타이어供給會社(브랜드)

(表 3) (1982)

會社名/브랜드	對英國 타이어 供給國
Michelln	英國, 프랑스, 벨지움, 스페인, 이태리, 西獨, 네덜란드
Dunlop	英國, 아일랜드, 西獨, 프랑스
Goodyear	英國, 아일랜드, 룩셈부르크, 이태리, 西獨
Pirelli	英國, 이태리, 스페인
Uniroyal Engelbert	英國, 벨지움, 西獨
Avon	英國
Firestone	프랑스, 스페인
Pneumant	東獨
Tigar/Sava	유고슬라비아
Barum	체코슬로바키아
Stomil	폴란드
Victoria	루마니아
Vredestein	네덜란드
Semperit	아일랜드, 오스트리아
Continental Gummi-Werke	西獨
Viking	노르웨이
Ceat	이태리
Kleber-Colombes	프랑스
Bridgestone	日本
Yokohama	日本
Mabor	포르투갈
General	스페인
Gislaved	스웨덴
Goodrich	美國
Aurora	韓國
Nokia	핀란드

④ **Pirelli**

이태리 Pirelli社의 英國에 있는 子會社로서 非公開法人會社(Private Company)이다. Pirelli는 現在 英國에서 Carlisle工場이 閉鎖되었으므로 Burton on Trent에 단 한개의 타이어工場만을 갖게 되었다. 英國에 있는 同 Pirelli社에서는 타이어 以外의 其他 各種 고무製品도 生産하고 있다. 1983年 4月末, 英國 Pirelli社의 從業員은 約 2,000名 정도였다.

Pirelli SPA는 이태리에 있는 持株會社로서, 英國에 있는 케이블(cable)會社와 Pirelli 타이어의 母會社이다. 同社의 1983年 4月 30日 現在 賣出額은 40억달러 이상으로서 相當한 利益을 볼 것으로 豫測되고 있다.

⑤ **Uniroyal Engelbert Tyres**

유럽에 있는 美國의 Uniroyal 타이어工場은 몇年 전에 西獨의 Continental Gummi-Werke AG가 買入하였다. 英國의 Uniroyal Engelbert工場의 總 從業員은 1982년에 898名이었다. 同社의 1981年度 賣出額은 6,200萬달러로 稅前 540萬달러의 赤字를 냈으나 1982년에는 賣出額이 7,900萬달러로서 49萬달러의 黒字를 냈다.

⑥ **Avon Rubber Plc**

Avon會社は 원래 타이어를 주로 生産해왔으나, 現在는 産業用 Polymer, 一般 고무製品, 호스 등도 製造하고 있다. 同社의 從業員은 81년에는 6,589名이었으나, 82년에는 6,077名으로 줄어들었다. 또한 同社에서는 타이어部門에서 賣出額이 1981년에 約 1억4,880萬달러로 130萬달러의 赤字를 냈으며, 1982년에도 賣出額이 1억5,300萬달러에 不過하여 赤字가 約

211萬달러나 되었다. 同社의 그룹 全體로서는 81년에 總賣出額이 2억5,000萬달러로 稅前赤字가 130萬달러였으나, 82년에는 總賣出額이 2억4,600萬달러로 稅前赤字가 163萬달러였다.

Avon會社は 큰 市場보다는 모터사이클, 高級 乘用車 및 農耕用 타이어 市場 등을 集中的으로 겨냥하고 있다.

2. 타이어 分類方法에 따른 貿易統計

타이어의 分類方法에 따라 統計數字가 다르게 나타나게 되므로 統計上 混同을 일으키기 쉽다. 1982년까지 유럽에서는 타이어業界에서 타이어를 分類하는 方法과 關稅廳에서 타이어를 分類하는 方法이 서로 달랐다. 즉, 關稅廳에서는 타이어를 ① 乘用車 및 小型트럭用 타이어, ② 트럭 및 버스用타이어로 分類하였고, 타이어業界에서는 ① 乘用車 및 輕·小型트럭用타이어, ② 中·大型트럭 및 버스用 타이어로 分類하였다.

카카스를 補強한 乘用車用 타이어는 小型트럭에도 使用되며 英國 및 유럽에서는 이 타이어를 아직도 乘用車用 타이어에 包含시키고 있다. 現在 유럽 및 英國에서는 새로운 貿易統計의 方法으로서, 小型트럭用 타이어를 위에서 말한 타이어業界의 分類方法과 같이 輕트럭用타이어와 같이 分類하지 않고 별도로 分類할 것을 檢討하고 있다. 그러나 BRMA에서 發表한 統計에 따르면 아직도 타이어 分類方法을 變更하지 않고 從前과 같은 方法으로 ① 乘用車 및 小型트럭用 타이어, ② 트럭 및 버스用타이어로 分類하고 있다.

(表 4) (1978~82)

新 製 타 이 어 生 産 實 績

(單位 : 1000本)

	乘用車 및 小型트럭用타이어			트럭 및 버스用 타 이 어		
	Bias	Radial	計	Bias	Radial	計
1978	3, 193	19, 973	23, 166	947	2, 552	3, 499
1979	2, 824	20, 785	23, 609	694	2, 591	3, 285
1980	1, 596	21, 303	22, 899	571	2, 876	3, 447
1981	1, 510	19, 320	20, 830	456	2, 439	2, 895
1982	1, 105	20, 853	21, 958	346	2, 073	2, 419

資料 : Rubber Statistical Bulletin.

3. 新製 타이어 生産動向

英國에서는 트럭 및 버스용 타이어 生産보다는 乘用車 및 小型트럭용타이어 生産이 더 活發하다. 모든 産業界가 不況에 허덕이고 있는데도 不拘하고 실제로 乘用車 및 小型트럭용 타이어 生産은 1981年을 除外하고는 많이 줄어들지 않았다. 1982年에 乘用車 및 小型트럭용 新製타이어 生産量은 2,200萬本으로 5.4% 增加하였지만, 1978年에 比하면 5.2% 減少되었다.

그러나 트럭 및 버스용타이어 生産은 1981年에 前年對比 16% 떨어지고, 1982년에는 16.4% 減少되었다. 1978年에 比하여 1982년에는 타이어 工場 및 從業員이 많이 減少되어(表 1 참조) 타이어 産業이 크게 萎縮된 점을 감안한다면, 1982年에 新製타이어 總生産量(乘用車 및 小型트럭용 타이어+트럭·버스용 타이어)이 1978年에 比해 8.6%밖에 減少되지 않은 것은 生産性이 多少 向上되었기 때문이라고 볼 수 있다.

한편 從來의 Bias 타이어나 Textile Radial 타이어는 Steel Radial 타이어로 점차 代替되고 있다. 表 4에서도 알 수 있는 바와 같이 Steel Radial 타이어 生産이 增加하여 市場을 支配하게 되자, Bias 타이어 生産은 점차 減少되고 있다. 1978年에 乘用車 및 小型트럭용 타이어 生産에서는 86%가 Steel Radial 타이어였으나 1982년에는 95%로 增加되었다. 한편 트럭 및 버스용 타이어에서는 1978年에 總生産量의 73%가 Radial 타이어였으나 1982년에는 85%로 增加하였다.

이와같은 Radial化 趨勢로 볼 때 앞으로도 Radial 타이어 生産은 계속 增加하여 結局은 Steel Radial 타이어만 生産하게 될 것이 틀림없는 것 같다. 乘用車용 Radial 타이어 總生産量 중에서 Textile Radial 타이어가 1978年에 40%나 차지하였으나, 1982년에는 13%로 떨어졌다. 그러나 트럭 및 버스용 타이어에서는 需要者들이 品質보다는 價格을 더 重視하여 價格이 비싼 Steel Radial 타이어 보다는 Bias 타이어나 또는 Textile Radial 타이어를 選好하고 있기 때문에 當分間은 Bias 타이어나 Textile Radial 타

이어의 生産이 계속될 것으로 보인다.

4. 타이어 輸出入動向

(1) 貿易統計의 信憑性

政府의 公式的인 貿易統計는 다음에 說明되는 두가지 理由로 修正, 調整되어야 한다. 타이어의 輸入 및 輸出을 正確히 안다는 것은 매우 어려운 일이다. Business Monitor Statistics의 資料는 신빙성이 없으며, 關稅廳에서 發刊된 Overseas Trade Statistics 도 不正確하다. 이와같이 統計資料가 신빙성이 없고 不正確한 것은 다음과 같은 두가지 理由를 들 수 있다.

첫째, 英國의 타이어 統計에는 新車用 타이어 販賣에 輸出타이어가 相當量 包含되어 二重으로 계산되고 있다. 예컨대, Michelin - Renault 間의 協約으로 英國에 있는 Michelin 타이어 會社가 英國에 乘用車를 販賣하고 있는 프랑스의 Renault 自動車會社에 타이어를 供給하고 있으므로 結局 이들 타이어는 輸出統計로 잡히게 되며, 또 이들 輸出 타이어가 후에 Renault 會社에서 新製自動車에 끼워져 다시 英國으로 輸入될 때에는(이 때, 輸入統計로는 잡히지 않음), 新車用 타이어 販賣로 統計가 잡히게 된다.

BRMA의 統計資料에서 新車用 타이어 販賣로 잡혀 있는 輸出用 타이어를 公式統計에서 “修正值”를 보면 表 5, 6 과 같다. 그러나 二重統計로 잡히는 이와 비슷한 其他 要因들은 별로 確實하지 않으므로 調整되지 않았다.

둘째, 關稅廳에서 타이어 分類를 過去에는 ① 乘用車 및 小型트럭용 타이어, ② 트럭 및 버스용 타이어로 分類하였으나, 現在에는 ① 乘用車 및 輕·小型트럭용 타이어, ② 中·大型트럭 및 버스용 타이어로 分類하고 있기 때문이다.

그러나 앞서서도 說明한 바와 같이 本稿에서는 過去의 타이어 分類方法을 그대로 사용하였으며, 1982年度 統計만은 公式統計로 修正하였다. 表 5, 6의 “修正值”는 가장 正確한 貿易統計로 믿을 수 있으므로, 앞으로는 이 資料가 가장 많이 參考될 것으로 보인다. 그리고 表 8,

9의 統計資料는 政府의 公式統計이긴 하나, 타이어 分類方法이 달라졌으므로 82년의 統計는 過去의 統計資料와 직접 比較할 수는 없다.

(2) 타이어 輸出入 狀況

過去 5年 동안 英國의 타이어 輸出 및 輸入 實績은 一般적으로 增加趨勢였으며, 특히 乘用

英國의 新製타이어 總輸出實績^①

〈表 5〉 (1978~1982) (單位: 1000本)

	乘用車및小型트럭用타이어		트럭 및 버스用타이어	
	關稅廳	修正値 ^②	關稅廳	修正値
1978	7,457	7,109	1,137	1,137
1979	7,621	7,154	1,136	1,136
1980	10,218	9,776	1,282	1,282
1981	8,169	7,809	1,611	1,611
1982 ^③	9,069	9,048	1,226	926

註: ① BRMA 및 타이어 專業商의 輸出. 再輸出 및 類似輸出 包含.

② Renault 自動車타이어에 대한 二重統計는 修正되었으나, 其他 二重統計는 修正되지 않았음(本文 참조).

③ 1982年度 輸出統計는 타이어 分類方法이 달라졌으므로 “關稅廳”統計는 과거 實績과 比較할 수 없지만, “修正値”는 比較할 수 있음.

資料: Overseas Trade Statistics ; EIU 推定.

英國의 新製타이어 總輸入實績^①

〈表 6〉 (1978~1982) (單位: 1000本)

	乘用車및小型트럭用타이어		트럭 및 버스用타이어	
	關稅廳	修正値	關稅廳	修正値
1978	6,530	6,530	540	540
1979	6,974	6,974	620	620
1980	5,220	5,220	503	503
1981	6,701	6,701	679	679
1982 ^②	6,614	6,814	1,126	926

註: ① BRMA 會員社 및 非會員社의 輸入統計, 類似輸入 包含.

② 1982年度 輸入統計는 타이어 分類方法이 달라졌으므로 “關稅廳”統計는 過去實績과 比較할 수 없지만, “修正値”는 比較할 수 있음.

資料: Overseas Trade Statistics ; EIU 推定.

車 및 小型트럭用 타이어 輸出은 27% 增加하였다. 그리고 트럭·버스用 타이어 輸入은 71%나 增加하였다(表 5, 6). 이와같이 타이어 輸出이 增加된 主要原因 中的 하나는 타이어 市場을 支配하고 있는 國際的인 타이어 製造會社들이 여러 나라에서 타이어 工場을 가지고 輸出入을 하고 있기 때문이다(多國籍企業). 즉 한 예로서, 英國에 있는 한 타이어 會社가 自己들의 西獨타이어 工場에서 어떠한 種類의 타이어를 獨占生産하기로 決定한다면, 英國에서의 同타이어의 需要는 西獨工場으로부터 輸入하여 供給한다는 점을 들 수 있다. 특히 輸入타이어가 增加하고 있는 其他 主要原因 中的 하나는 점차 늘어나고 있는 英國 타이어市場에 타이어 輸出의 競爭이 高潮되고 있기 때문이다.

(3) BRMA 輸入統計

英國의 모든 타이어의 輸出入 去來는 大部分 BRMA 會員社들에 의해 이루어지고 있다. BRMA 會員社인 英國 타이어 製造會社에서 輸入한 乘用車 및 小型트럭用 타이어가 78년에는 全體의 約 55%를 占하였으나, 82년에는 3分の 1로 떨어질 것으로 推定되고 있다. 이와같이 輸入比重이 줄어든 것은, 주로 英國의 타이어 會社에서는 乘用車用 Radial타이어의 輸入需要가 감소된 反面에 競爭業者인 非BRMA 會員社의 輸入이 增加되었기 때문이다. 한편 트럭·버스用 타이어市場에서는 英國 타이어 製造會社들의 輸入比重이 78년에는 10% 以下였으나, 82년에는 45~50%까지 增加하였다.

이와같은 BRMA 會員社의 輸入增加로, 非BRMA 會員社의 輸入까지도 增加되었지만, 國內 타이어工場은 門을 닫게 되었고, 또 타이어 産業 合理化計劃의 일환으로 BRMA 會員社들의 트럭 및 버스用타이어의 海外工場들이 많이 늘어나게 되었다. 따라서 1982년에는 BRMA 會員社의 輸入增加로 트럭·버스用 타이어의 輸入이 全體의 3分の 2까지 占有하게 되었다.

輸出面에서도 물론, BRMA 會員社에서 大部分 차지하고 있다. 즉, 英國의 타이어會社에서 輸出한 1982年度 輸出比率은 乘用車 및 小型트

럭용타이어가 약 88%이고, 트럭·버스용 타이어가 94%나 차지하고 있다.

(4) 英國의 타이어 輸出超過

英國의 自動車 타이어 輸出入에서는, 非 BR-MA 會社들의 輸入增加, 換率變動 및 多國籍타이어企業 등으로 인한 영향이 많음에도 不拘하고 輸入보다는 輸出이 꾸준히 上廻하여 出超現象을 이루고 있다. 表 7에서도 지난 5年 동안 英國의 타이어 輸出入에는 얼마나 많은 變化가 있었는가를 알 수 있다. 1982年度에 英國의 트럭·버스용 타이어에서 出超現象이 사라지게 된 큰 原因은 프랑스, 벨지움/룩셈부르크, 아일랜드, 日本 등으로부터 트럭·버스용 Radial 타이어 輸入이 크게 增加되었기 때문이다. 그러나 실제로는 出超量이 表 7에 나타난 것보다는 적을 것이다. 왜냐하면 英國의 輸出入統計에는 비록 量的으로는 적지만 실제로 不明確한 二重計算이 포함되어 있기 때문이다.

最近 英國의 國家別 타이어 輸出實績은 表 8에 표시된 바와 같다. 英國에서는 타이어가 EC 國家들로 輸出되는 量이 越等히 많으나, Michelin, Dunlop, Goodyear 등 타이어 大企業體들의 多國籍企業戰略面으로 볼 때에는 별로 놀랄만한 것은 못된다. 1982년에는 특히 西獨, 벨지움/룩셈부르크, 스웨덴 등으로 乘用車용 타이어 輸出이 많이 增加되었다. 그러나 트럭·버스용 타이어 輸出은 감소되었으며, 특히 네덜란드, 나이지리아, 벨지움/룩셈부르크, 美國

英國의 新製타이어 輸出超過量*

〈表 7〉 (1978~1982) (單位: 1000本)

	乘用車 및 小型트럭용타이어	트럭 및 버스용타이어
1978	579	597
1979	180	516
1980	4,556	779
1981	1,108	932
1982	2,234	-

* 輸出超過量 = 輸出量(修正値) - 輸入量(修正値)

資料: EIU 推定

등으로의 輸出이 많이 떨어졌다.

國家別 新製타이어 輸出實績

〈表 8〉

國 家 別	1981		1982*	
	數 量	金 額	數 量	金 額
乘用車 및 小型 트럭용타이어	(千本)	(百萬 파운드)	(千本)	(百萬 파운드)
프 랑 스	1,145	13.9	1,058	12.2
벨지움/룩셈부르크	987	13.6	1,347	16.1
네 덜 란 드	352	4.7	522	7.0
西 獨	1,071	13.5	1,405	16.8
이 태 리	391	4.4	264	3.1
아 일 랜 드	542	8.2	575	8.7
E C 計	4,678	60.4	5,428	67.1
스 웨 덴	728	9.7	934	13.0
스 위 스	367	4.1	310	4.4
나 이 제 리 아	352	5.3	185	2.3
濠 洲	178	2.7	196	2.8
美 國	683	8.9	670	8.2
計(其他包含)	8,169	105.9	9,069	113.7
트럭 및 버스용타이어				
프 랑 스	153	10.8	161	9.2
벨지움/룩셈부르크	114	7.4	29	4.6
네 덜 란 드	95	9.5	29	5.1
西 獨	242	16.1	275	12.6
이 태 리	67	4.9	62	3.4
아 일 랜 드	54	4.1	62	4.5
E C (計)	755	54.7	752	41.0
스 웨 덴	67	6.4	76	5.4
핀 랜 드	64	5.0	29	2.6
나 이 제 리 아	169	14.7	54	3.1
사우디아라비아	44	2.6	-	-
濠 洲	33	2.6	38	3.1
캐 나 다	46	3.6	9	0.7
美 國	186	15.2	65	5.3
計(其他包含)	1,611	123.5	1,226	73.9

* 1981년과 1982년 統計는 타이어 分類方法이 變更되었으므로 직접 比較할 수 없다. 1982年度 小型트럭용 타이어는 트럭·버스용 타이어에 包含되었음.

資料: Overseas Trade Statistics.

表 8의註에서說明된 바와 같이, 타이어의分類方法이變更되었기 때문에 1981年과 1982年統計를 직접比較할 수는 없다. 1982年度에는約 30萬本の小型트럭用 타이어가 트럭·버스用 타이어에 包含되어 있다. 따라서 前年對比를 할 수 있게 하자면, 乘用車 및 小型트럭用 타이어의 總輸出量을 表에 나타난 것보다 실제로 더 늘리고, 트럭·버스用 타이어의 輸出量은 그만큼 더 줄여야 한다.

타이어는 利潤을 考慮하여 사고 팔고 할 수 있는 商品으로 取扱될 수 있기 때문에, 英國에서는 타이어 專業商들이 相當量의 타이어 輸出을 하고 있다. 즉 이들은 換率變動에 따른 일시적인 國際價格差를 이용하여 타이어를 輸出(또는 輸入)하고 있다. 이들 타이어 專業商의 年度別 輸出實績을 보면 表 9에 表示된 바와 같이 해마다 變動이 甚했다. 즉 이들의 輸出量은 파운드貨가 弱勢일 때 增加現象을 나타내고 있다.

1982年度 乘用車 및 小型트럭用 타이어 總輸出量(修正値) 중에서 타이어 專業商의 輸出이 約 12%를 차지하였다. 그러나 트럭 및 버스用 타이어 輸出에서는 타이어 市場이 複雜한데다 資金問題도 있고 하여 이들의 輸出比重은 1982年度 總輸出量에서 約 5%에 不過하였다. BRMA 統計에서는 이들 타이어 專業商의 輸出量이 BRMA의 內需交換用 타이어로 販賣된 것으로 잡혀 있다.

타이어製造會社에서는 自己들의 多國籍企業인 海外工場에서는 여러가지 與件關係로 많은 利潤을 낼 수 없다는 것을 是認하게 되자, 英國

의 타이어 메이커들은 그들의 母會社 또는 子會社*들과 談合하여 競爭的으로 海外輸出에 나서고 있는 것이다.

(5) 主要 타이어 輸入對象國

위에서說明한 바와 같이 1982年度 關稅廳 貿易統計는 前年度實績과는 직접比較될 수가 없다. 즉, 表 10에서도 約 20萬本の 小型트럭用 타이어가 트럭·버스用 타이어 統計에 包含되어 있다. 그러나 同表에서는 같은 期間동안 輸入對象國에 대한 一般的인 動向은 잘 알 수 있다. 또 英國의 타이어 輸入對象國은 주로 英國 타이어 會社들의 姊妹會社들이 있는 EC 國家들이라는 것도 알 수 있다. 82年度 自動車타이어 主要 輸入對象國은 프랑스(144萬本), 西獨(142萬本), 아일랜드(118萬本), 스페인(58萬本), 이태리(56萬本) 등이다. 表 3에 있는 英國에 新製 타이어를 공급하고 있는 會社들도 바로 이들 國家로부터 輸入하고 있는 것이다. 그 主要會社로는 Michelin, Dunlop, Goodyear, Firestone, Pirelli 등이다. 그리고 가장 많이 輸入하고 있는 會社들은 BRMA 會員들이고(물론 輸出도 많이 하고 있지만) 여기에는 또 前BRMA 會員인 Firestone도 包含되어 있다.

BRMA 會員들의 輸入實績을 보면, 1978年度에 交換用 新製타이어에서 乘用車 및 小型트럭用 타이어가 22~26%를 차지하고, 트럭·버스用 타이어가 1~4% 占有했으나, 1982년에는 乘用車 및 小型트럭用 타이어가 15~20%, 트럭·버스用 타이어가 23~27% 각각 차지하였다.

(6) 東歐圈 乘用車用 Radial 타이어

英國 타이어市場에서 最近 가장 關心事가 되고 있는 것은 非 BRMA 會員社들의 타이어 輸入에 關한 問題이다. 즉, 이들의 輸入比重이 乘用車 및 小型트럭用 타이어에서는 完만한 增加趨勢에 있으나 트럭·버스用 타이어 部門에서는 增加現象이 最近 두드러지게 나타나고 있다(表 22 참조).

특히 이들 非 BRMA 會員社들의 輸入對象國 중에는 東歐圈 國家들이 포함되어 있다. 表 10

타이어專業商, 新製타이어 輸出實績

<表 9> (1978~1982) (單位: 100萬本)

	乘用車 및 小型트럭用타이어	트럭 및 버스用타이어
1978	2.1	0.2
1979	1.5	0.1
1980	1.0	0.03
1981	0.7	0.1
1982	1.1	0.05

資料: EIU 推定.

國家別, 新製 타이어 輸入 實績

<表 10> (1979~1982)

(單位; 數量: 1000本, 金額: 100萬마운트)

國 別	1979		1981		1982*	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
乘用車 및 小型트럭用 Radial 타이어						
프 랑 스	1,085	13.2	1,437	18.7	1,166	15.8
아 일 랜 드	1,153	10.7	921	10.1	1,065	12.7
西 獨	965	14.2	1,288	20.4	1,112	14.5
벨지움·룩셈부르크	411	5.2	398	7.3	312	6.0
네 덜 란 드	326	3.4	376	4.2	380	5.1
이 태 리	439	4.9	493	6.6	495	7.0
스 케 인	253	2.5	458	5.0	512	6.4
東 獨	164	1.1	162	1.1	319	2.1
폴 란 드	218	1.6	71	0.6	81	0.7
체코슬로바키아	67	0.5	25	0.2	91	0.6
東 歐 圈 計	523	3.6	277	2.2	599	4.2
計(其他包含)	6,260	68.5	6,412	82.2	6,317	78.9
乘用車 및 小型트럭用 Bias 타이어						
벨지움·룩셈부르크	40	0.3	10	0.1	16	0.3
西 獨	65	0.5	16	0.2	65	1.1
이 태 리	42	0.3	2	-	17	0.3
스 케 인	10	0.1	5	-	19	0.3
유고슬라비아	97	0.6	29	0.3	24	0.2
東 獨	220	0.9	100	0.5	68	0.4
東 歐 圈 計	320	1.5	129	0.8	102	0.6
美 國	25	0.5	23	0.8	26	1.2
計(其他包含)	714	5.1	288	3.2	297	4.8
트럭 및 버스用 Radial 타이어						
프 랑 스	142	10.0	169	10.8	274	12.4
벨지움·룩셈부르크	25	1.8	42	2.5	76	5.1
西 獨	131	5.9	157	7.0	194	8.4
이 태 리	20	1.3	31	1.6	44	1.7
아 일 랜 드	10	0.5	17	1.0	57	2.2
오스트리아	36	2.4	32	1.9	42	2.1
스 케 인	53	2.4	26	1.5	46	2.3
東 獨	9	0.5	5	0.2	18	0.8
체코슬로바키아	4	0.1	2	0.1	47	0.2
東 歐 圈 計	33	1.7	12	0.6	80	1.9
日 本	35	2.5	16	1.1	65	3.8
計(其他包含)	515	30.3	558	31.2	996	45.4
트럭 및 버스用 Bias 타이어						
벨지움·룩셈부르크	1	0.1	2	0.1	7	0.4
西 獨	28	1.6	34	2.2	50	2.7
유고슬라비아	7	0.3	9	0.5	4	0.2
형 가 리	1	-	3	0.2	4	0.2
東 歐 圈 計	9	0.4	12	0.7	6	0.3
印 度	-	-	3	0.1	3	0.2
日 本	23	0.6	46	1.4	7	0.2
美 國	11	0.7	4	0.2	9	0.6
計(其他包含)	106	4.6	120	5.4	129	6.1

註: *타이어種類의 分類方法이 變更되었으므로, 1981年 統計와 直接 比較할 수는 없다. 1982년에는 小型 트럭用 타이어가 트럭·버스用 타이어에 包含되었음(本文參照).

資料: Overseas Trade Statistics.

에서 알 수 있는 바와 같이 東歐圈으로부터 輸入되는 新製 自動車타이어는 1979년의 885,000本에서 1982년에는 787,000本으로 減少되었으나, Radial타이어의 總輸入량을 보면, 같은 期間 동안에 556,000本에서 679,000本으로 增加되었다. 主要 輸入對象國은 東獨(Pneumant)과 체코슬로바키아(Barum)이고, 폴란드로부터의 輸入(Stomil)은 줄어들었다.

東獨이 주로 리드하고 있는 東歐圈 國家들로부터 乘用車用 Bias 타이어가 많이 輸入되었는데, 1978年 Bias 타이어 製造業體를 상대로 EC 國家들이 "Dumping" 提訴한 후, 1982年에도 總輸入量에서 34%나 차지하였다. 특히 타이어業體들이 利潤을 낼 수 있는 것은 Radial 타이어이기 때문에 交換用 Radial 타이어 市場이 가장 重要視되었다. 東歐圈에서 輸入되는 乘用車用 타이어는 例外的으로 값이 싸다. 예컨대, 東獨의 乘用車用 Radial타이어의 平均 CIF 價格은 1981년에 6.79파운드였으나, 1982년에는 6.58파운드로 떨어지고 또 1983年 1~3月에는 6.50파운드까지 떨어졌다. 한편 이와는 對照的으로 BRMA 會員社들의 乘用車 交換用 Radial 타이어의 平均價格은 1981년에 13.57파운드이고 82년에는 13.28파운드였다.

東歐圈으로부터 輸入되는 Radial타이어가 量的으로는 分明히 적지만, 換率로 인한 利潤을 보기 위해서 덤핑으로 英國市場에 輸入되므로 不公正한 競爭이 심하다. 또한 東歐圈에서 輸

入되는 타이어는 品質面에서도 다소 問題視되고 있다. 아직까지는 品質問題가 正식으로 제기되지는 않았지만, EC 國家에서 이 問題가 제기된다면 오랜 기간에 걸쳐 問題가 될 것이다. 또 특히 注目되는 것은 Textile Radial 대신에 Steel Radial타이어의 販賣比率이 增加되고 있다는 사실이다. 앞으로 東歐圈 타이어會社들은 現在의 趨勢로 보아 1982年 英國의 乘用車 및 小型트럭 交換用 타이어市場에서 占有率을 4.7%(Radial타이어 4%, Bias타이어 0.7%) 이상 增加시킬 것으로 보인다.

5. 新車用 타이어 市場

(1) 新車用 타이어 市場動向

新車用 타이어 販賣는 물론 전적으로 英國의 自動車産業에 따라 좌우된다. 1979~1982年 사이에 英國의 乘用車 및 小型트럭의 生産量은 20% 감소한데(表 12) 比해, BRMA 會員社의 新車用 타이어 販賣는 30%나 減少되었다(表 11). 한편 同期間에 트럭·버스의 車輛 生産은 43% 감소한데 比해 트럭·버스用타이어 販賣는 38% 떨어졌다. 이와같이 타이어와 自動車 사이에 減少率差가 있는 것은 使用者들의 타이어 在庫에 變動이 있기 때문이다.

어쨌든 新車用 타이어 市場이 外形上 不安한 것만은 틀림없다. 더구나 이 市場은 좀체로 利益을 볼 수 없는 것이, 最高品質의 타이어메이커가 아니면 카메이커에서 타이어 價格을 마구 후려치기 때문이다. 이와같은 狀況은 美國에서도 비슷하다. 1982년에 BF Goodrich는 同市場에서 新車用 타이어 納品을 모두 끊었다. 그래도 自動車會社에서는 타이어 메이커에게 低價로 供給해줄 것을 계속 강요하자, 타이어 메이커에서는 카메이커의 新車 모델에 맞는 新規 타이어 製造를 거절하고 말았다. 유럽大陸에서는 이와같은 일은 없으며 보편적으로 新車用 타이어의 價格이 20~30% 높다.

自動車生産展望(表 12)에 비추어 볼 때 新車用 타이어 販賣는 向後 3年間은 增加할 것으로

英國의 新車用 타이어 內需販賣(BRMA)

(表 11) (1978~1982) (單位: 1000本)

	乘用車 및 小型트럭用타이어	트럭 및 버스用타이어
1978	7,584	1,009
1979	7,079	1,037
1980	5,445	848
1981	4,632	504
1982	4,951	641

註: Caravan, Trailer, Compressor用 小型타이어는 不包含.

輸出車輛 裝着타이어는 包含.

資料: Rubber Statistical Bulletin

英國自動車生産實績 및 展望

〈表 12〉 (1979~1985)

(單位 : 1000臺)

	生産實績				展望	
	1979	1980	1981	1982	1983	1985
乘用車						
內需	678	574	650	662	705	-
輸出	393	350	304	226	260	-
計	1,071	924	955	888	965	1,030
트럭 및 버스						
內需	245	233	116	160	174	-
輸出	163	156	114	105	116	-
計	408	389	230	265	290	340
〈種 類 別〉						
小型 트럭	93	83	40	58	52	-
小型 버스	183	190	124	133	141	-
輕 트럭 (7.38톤까지)	33	24	14	18	20	-
中트럭 (7.38~14.5톤)	51	57	32	34	38	-
大型트럭 (14.5톤이상)	14	12	7	10	12	-
超大型 트럭	8	6	2	3	4	-
牽引車	10	7	4	7	9	-
大型 버스	12	10	6	5	6	-

註 : ① 生産臺數 未詳은 不包含. ② 1982年度 트럭·버스 生産實績은 推定值임.
 資料 : Motor Business; EIU 推定.

보인다. Motor Business의 豫測에 의하면 83年 乘用車 生産은 8.7% 增加할 것이고, 또 小型버스가 6.0%, 大型트럭·버스가 約 20% 增加할 것이다. 한편 1982~1985년에는 乘用車 生産이 16%, 트럭·버스 生産이 28.3% 늘어날 것으로 豫상된다(表 12). 이와같은 增加率은 매우 높은 것으로 보이나, 82年의 總生産量이 例外的으로 減少되었고, 85年의 生産水準이 1979年度 實績을 밑도는 것을 看過해서는 안될 것이다. 그러므로 비록 新車用타이어 販賣가 늘어난다고 하더라도 앞으로 3年 동안에는 1978~79年度 販賣記錄에는 미치지 못할 것이다.

(2) 타이어 메이커別 市場占有率

1979~1982년에 新車用타이어 市場占有率이 약간 變動하였다(表 13). 乘用車 및 小型트럭用 타이어 部門에서는 Dunlop이 融通性 있는 販促으로 市場을 支配하고 있는 Michelin을 앞지르

메이커別 新車用 타이어 市場占有率

〈表 13〉 (1979, 1982)

(單位 : %)

	乘用車 및 小型 트럭用타이어		트럭 및 버스用타이어	
	1979	1982	1979	1982
Michelin	31	31	52	57
Dunlop	29	34	18	15
Goodyear	16	18~19	14	12
Pirelli	3	9	5	7
Uniroyal	5	6	3	5
Avon	2	1	1	-
輸入品(競爭)	1	1	1	3
Firestone	12	-	6	-

資料 : EIU 및 業界推定

게 되었고, Pirelli는 격렬한 마케팅과 價格競爭으로 그들의 市場占有率을 3배로 늘려 9%를 장악하였으며, Goodyear에서도 市場占有率이 약간 늘어났다. 各社의 販賣數量이 다소 늘

어난 것은 Firestone 이 英國에 있는 그들의工場을 마지막으로 閉鎖한 이후 新車用타이어 市場에서 자취를 감추었기 때문이다.

트럭·버스用 타이어部門에서는 Michelin 이 그들의 市場支配力を 強化한 데 反하여 Dunlop 과 Goodyear 에서는 市場占有率을 잃은 것으로 推定된다. 그리고 Pirelli 와 Uniroyal 은 다소 進展하였지만 Bridgestone 과 같은 競爭力있는 輸入品과 競爭하게 되었다.

6. 交換用 新製타이어市場

(1) 交換用타이어 市場動向

이 市場은 가장 크고 利益이 많은 곳이다. 英國의 需要量(表 14의 純內需販賣量)은 過去 5年間 상당히 起伏이 심하였는데, 乘用車 및 小型트럭用 타이어가 年平均 1,480萬本이고, 트럭 및 버스用 타이어가 170萬本이었다. 그리고 82年度의 交換用 新製타이어의 販賣量은 乘用車 및 小型트럭用 타이어가 1,480萬本이고, 트럭·

버스用타이어가 180萬本으로서 위의 平均值와 比較할 때 매우 正常的인 海였다고 볼 수 있다.

表 14에서와 같이 交換用타이어의 販賣增減率은 타이어市場에 影響을 미치는 여러가지 要因(예컨대, 油價의 上昇, 景氣, Radial化)과 반드시 일치하지는 않는다. 이것은 특히 1981年과 1982年을 보면 잘 알 수 있다. 最近에는 油價가 安定되고 실제로는 價格이 떨어졌는데도 GDP 와 平均實質所得이 떨어지고 車輛生産도 減少되었으며, 타이어의 Radial化는 增加되었다. 그러나 乘用車 및 小型트럭用 타이어 販賣는 1981年에 17% 늘어났고(80년에는 21.1% 減少), 트럭 및 버스用 타이어는 1982年에 21.9% 增加되었다(81년에는 19.8% 減少).

流通在庫가 비록 메이커의 販賣量에 미치는 影響은 比較的 적기는 하지만, 타이어 市場의 前年對比 增減率에는 많은 影響이 미친다는 것을 감안한다면 無視할 수 없는 것이다. 이러한 現象이 트럭·버스用 타이어部門에서 심하게 나타났다. 즉, 1981年에 많은 運輸會社들이 車輛에 끼어있는 現 타이어를 相當量 利用하게 되

英國 交換用 新製타이어 販賣量^①

〈表 14〉 (1978~1982)

(單位: 100萬本)

	BRMA 內需販賣量 ^② (A)	非 BRMA 輸入量 ^③ (B)	타이어 專業商輸出量 ^④ (C)	純內需販賣量 (A+B-C)	增減率 ^⑤ (%)
乘用車 및 小型트럭用 타이어					
1978	14.2	2.9	2.1	15.0	-
1979	13.2	4.7	1.5	16.4	9.6
1980	11.7	2.2	1.0	12.9	-21.1
1981	11.7	4.1	0.7	15.1	17.0
1982	11.6	4.3	1.1	14.8	-2.1
트럭 및 버스用타이어					
1978	1.6	0.5	0.2	1.9	-
1979	1.6	0.3	0.1	1.7	-8.5
1980	1.4	0.5	0.03	1.8	5.1
1981	1.4	0.2	0.1	1.5	-19.8
1982	1.3	0.5	0.05	1.8	21.9

註: ① 推定值임 — 在庫 및 其他 未確認要素는 계산에 不包含. 官給(1982年 總 30萬本)은 不包含.

本表는 Rubber Trends No.86 p.26 과 반드시 一致하지는 않음. ② 內需로 販賣된 후 輸出된

것도 包含. ③ 新車用으로 裝着되어 輸入된 것도 일부 包含되고, 類似輸入品(예컨대, 타이어

專門商이 輸入한 BRMA 브랜드)도 包含. ④ 輸出되었다가 輸入된 타이어도 일부 包含. ⑤ 推定.

資料: EIU 推定; Rubber Statistical Bulletin

英國의 乘用車 및 小型트럭의 走行距離

(表 15)

	乘 用 車			小 型 트 럭		
	平均走行距離 (마일)	總走行距離 (10억마일)	增 減 率 (%)	平均走行距離 (마일)	總走行距離 (10억마일)	增 減 率 (%)
1978	9,710	136.6	4.8	11,680	13.9	1.1
1979	9,430	137.3	0.5	11,450	13.8	-0.9
1980	9,460	142.6	3.8	11,300	14.1	2.3
1981	9,300	142.0	-0.4	11,270	14.2	0.7
1982	9,400	146.3	3.0	11,300	14.3	0.7
1983(推)	9,500	149.7	2.3	11,360	14.5	1.4

資料：運輸省

英國의 自動車 및 모터사이클 保有現況

(表 16)

(單位：1000臺)

	乘用車	小型 트럭*	트럭 버스	모터 사이클
1978(9月)	14,417	1,210	645	1,315
1979(12月)	14,927	1,230	703	1,405
1980(12月)	15,438	1,250	663	1,480
1981(12月)	15,633	1,260	622	1,474
1982(12月)	16,075	1,270	580	-

*택시 포함.

資料：SMMT; EIU 推定.

어 타이어業界를 失望시켰으나, 이들 현 타이어는 곧 壽命이 다되어 다음 해에는 新製타이어의 販賣가 그만큼 相當量이 回復되지 않을 수 없었다. 1981년에는 또한 乘用車 및 小型트럭用 타이어市場이 많이 增加되었는데, 그것은 많은 自動車使用者들이 1980年度에는 交換用타이어를 購入하지 않은 관계로 그 영향이 81년에 미쳤기 때문이다.

交換用타이어 販賣에 影響을 미치는 要素는 季節的인 것과 經濟的인 要因외에도 다음과 같은 3가지 要因이 있다. 첫째는 景氣가 어떻든 간에 數10年 동안 每年 自動車保有臺數가 增加함으로써, 潜在的인 타이어 需要도 恒상 增加하였다(表 16). 그러나 乘用車 및 小型 트럭의 保有臺數는 서서히 增加하고 또 總走行距離도 꾸준히 늘어남에 비해 트럭 및 버스의 保有臺數는 最近 점차 떨어져(表 16) 트럭·버스用 타

이어 販賣量에 상당기간 심각한 影響을 미쳤다.

둘째 要因은, Radial化의 影響이 점차 사라지고 있으며, 곧 市場은 Steel Radial타이어가 완전히 차지하게 되어(적어도 乘用車 및 小型 트럭用 타이어部門에서) 需要는 低下될 것이다. (Radial타이어는 종래의 Bias타이어보다 壽命이 2~4배나 길기 때문이다).

셋째 要因은, 車輛走行費用인데, 특히 타이어 價格은 별로 놀랄만한 것은 아니나, 販賣量과는 反比例하는 관계가 있다. 즉, 1981년의 乘用車 및 小型트럭用 타이어의 실제 去來價格은 80년에 比하여 13%나 떨어졌는데, 販賣量은 17% 늘어났다. 한편 트럭·버스用 타이어에서는 81년에는 價格이 16% 引上되고 販賣量은 20% 떨어졌으나, 82년에는 價格이 平均 5% 떨어져서 이것이 販賣量을 22%나 增加시키게 되었다.

再生타이어 價格도 역시 新製타이어, 특히 트럭·버스用 타이어 價格에 影響을 미치고 있다.

(2) Steel Radial타이어 需要增加

新製타이어 市場에는 주로 Bias, Textile Radial, Steel Radial의 3가지 타입이 있다. 乘用車用 타이어에서는 Bias타이어 販賣量이 數年前부터 격감하였고(表 17), 트럭·버스用 타이어 部門에서도 상당히 감소하였다. Textile Radial타이어의 販賣量도 1978年 이후 상당히 減少되는 趨勢에 있다. 表 17에서와 같이, 高級

이면서 보다 질기고 또 일반적으로 값이 비싼 乘用車用 Steel belted Radial 타이어의 需要는 1980~82年 사이에 계속 增加되었으며, 1982年에는 總需要의 78%를 占하게 되었다. 한편 小型트럭 및 트럭·버스用 타이어市場에서는 乘用車用 Steel belted Radial타이어와 같은 高性能 타이어는 일반적으로 원하지 않기 때문에 Textile Radial타이어가 보다 많이 쓰이고 있다.

특히 英國 타이어 메이커들이 括目할만한 利益을 올릴 수 있었던 일부 市場은 Steel Radial 偏平타이어市場이었다. 이 타이어는 HR 또는 VR(超高速)로 表示되는 高性能 타이어로서 스포츠카나 Rover, Ford Granada, Volvo, Pe-

ugeot와 같은 高級 乘用車市場을 겨냥해서 만든 것이다. 1982년에는 新車用 타이어 總需要量의 15~16%가 偏平타이어이고, 交換用 타이어에서는 需要量의 12~13%가 이 타이어였다. 이 偏平타이어의 販賣는 계속 增加 추세에 있으므로 83年度에는 新車用 타이어에서 20%, 交換用에서 13~14%를 占할 것으로 보인다. HR 타이어는 標準 70시리즈 타이어보다 價格이 平均 約 25%나 비싸다.

(3) 子會社*(Associate Brand)의 市場占有率

英國의 6個 타이어 메이커 중에서 現在는 3個社만이 子會社*를 運營하고 있다(表 2 참조). Michelin이 그들의 子會社*인 Bergougnan을 閉鎖하였고, Avon Rubber 역시 그들의 子會社*인 Henley Tyre and Rubber를 閉鎖하였다. 英國의 타이어 메이커에서 運營하고 있는 그들의 子會社*들은 주로 그들의 母會社 製品과 같은 타이어를 팔긴 하지만 이들 타이어는 주로 고무량을 보다 적게 쓰고 價格이 싸다. 그리고 이들 타이어는 원래 BRMA 會員社 製品의 이미지를 損傷시키지 않고 값싼 輸入타이어와 필적하는 製品으로 소개되었다.

過去 5年동안은 이들 子會社*製品의 販賣量이 減少되었지만, 英國의 交換用 乘用車타이어 市場에서의 占有率은 1980년에 16%, 81년에

新製 交換用 乘用車타이어市場*現況

(表 17) (單位: 100萬本)

	Bias 타이어	Radial 타이어		計	Steel Radial 比率 (%)
		Textile	Steel belted		
1975	4.7	5.4	3.6	13.7	26
1978	2.9	7.0	6.3	15.2	41
1979	2.1	5.6	7.5	15.2	49
1980	1.6	3.7	8.1	13.4	60
1981	1.1	3.1	8.9	13.1	68
1982	0.7	2.2	10.2	13.1	78

*表 14에 사용된 資料와는 다름.
資料: EIU 및 業界推定.

乘用車 및 小型트럭 交換用 新製·再生타이어市場 規模

(表 18) (1978~1982)

(單位: 100萬파운드)

	1978	1979	1980	1981	1982
[工場渡 價格基準]					
BRMA* (튜브 包含)	164.4	178.4	163.2	159.2	165.9
非BRMA 輸入(튜브 包含)	33.4	44.5	40.7	44.8	53.4
타이어 專業商 輸出	13.5	8.7	7.7	13.3	18.3
再生타이어 (BRMA & RMA)	20.7	17.0	14.8	12.0	11.0
計	232.0	248.6	225.9	229.3	248.6
[推定 小賣 價格基準]					
新製 타이어 市場	247	283	259	265	295
再生 타이어 市場	26	22	18	15	14
計	273	305	277	280	309

*타이어 輸出 專業商에게 販賣된 것은 除外.
資料: 業界推定.

트럭 및 버스 交換用 新製·再生타이어市場 規模

〈表 19〉 (1978~1982)

(單位: 100萬파운드)

	1978	1979	1980	1981	1982
[工場渡 價格基準]					
BRMA* (튜브 포함)	89.6	111.9	107.0	96.8	109.0
非BRMA 輸入(튜브 포함)	13.0	17.0	19.0	25.2	29.5
再生타이어(BRMA & RMA)	11.4	9.1	2.5	12.0	11.7
타이어 專業商 輸出	38.0	40.9	45.8	47.1	58.9
計	152.0	178.9	174.3	181.1	209.1
[推定 小賣 價格基準]					
新製 타이어 市場	133	168	164	159	181
再生 타이어 市場	49	53	60	61	76
計	182	221	224	220	257

*타이어 輸出 專業商에게 販賣된 것은 除外.

資料: 業界推定.

乘用車의 타이어 交換率

〈表 20〉

	交換用 新製·再生타이어 販賣量 (100萬本)	平均稼動 車輛臺數 (100萬臺)	年平均타이어 交換率 (本)
1975	18.6	14.0	1.33
1978	20.1	14.4	1.40
1979	19.7	14.7	1.34
1980	17.2	15.2	1.13
1981	16.7	15.5	1.08
1982	16.5	15.9	1.04

資料: 業界 및 EIU 推定.

15%, 82년에는 17%로 推算되었다. 現在와 같은 격렬한 市場價格競爭에서도 이들 子會社*製 品의 市場占有率은 그대로 維持되거나 아니면 오히려 增加될 가능성도 있다.

(4) 1982年度 交換用 타이어市場規模

英國의 交換用 新製·再生 타이어의 總市場規模는 工場渡 價格基準으로 1980년에 4억파운드, 81년에는 4억1,000萬파운드 였으나, 1982년에는 4억5,800萬파운드에 達했다. 再生타이어를 除外한 新製 타이어의 交換用 市場規模는 昨年에 3억8,800萬파운드 였다. 過去 數年동안 各市場 部門別 구체적인 數字는 表 18, 19와

같다. 트럭·버스用 타이어 部門에서는 再生타이어의 販賣가 계속 늘어났고, BRMA의 賣出額은 지난 5年동안에 乘用車/小型트럭用 및 트럭/버스用 市場에서 다같이 추츨했거나 또는 減少된 것은 注目할 만한 사실이다.

表 20에서 알 수 있는 바와 같이 乘用車타이어의 交換率은 最近 數年 동안 점점 떨어졌다. 이와같은 現象은 트럭 및 버스用 타이어 部門에서도 비슷할 것으로 보인다. 타이어 交換率은 1978년의 1.4에서 82년에는 1.04로 떨어졌지만, 앞으로는 더욱 떨어져서 大陸地域에 있는 프랑스의 82年度 0.8이나 西獨의 0.91과 같은 水準으로 떨어질 것으로 보인다. 그러나 表 20에서와 같이 最近 數年間은 英國의 交換率 下落趨勢는 매우 緩慢했는데, 타이어業界에서 보기로는 最低 高비는 넘긴 것으로 보고 있다.

乘用車의 交換用 新製타이어市場에서 主要 業體들의 市場占有率은, Firestone이 英國으로부터 撤收한 후 그들의 占有率이 半으로 줄어든 한편 Goodyear와 Pirelli가 多少 커지기는 하였으나 그외에는 과거 4年間 큰 變動은 없었다. 그러나, 트럭·버스用 타이어 部門에서는 非BRMA의 輸入타이어가 BRMA 會員社의 市場占有率을 많이 파고들어, Dunlop의 市場占有率은 約 5%나 줄어들었으며, 또 Firestone

交換用 新製타이어 市場占有率

〈表 21〉 (1979, 1982)

(單位 : %)

	乘用車 및 小型 트럭用타이어		트럭 및 버스用타이어	
	1979	1982	1979	1982
Michelin	21	23	34	35
Dunlop	16	17	21	16
Goodyear	12	14	10	12
Pirelli	6	8	7	7
Uniroyal	5	6	2	2
Firestone	8	4*	7	2*
Avon	2	1	2	-
輸入타이어 (非 BRMA)	30	26*	16	27*

*1982年度 Firestone 의 占有率은 非 BRMA 輸入 타이어의 販賣量이다. 따라서 Firestone 의 總 占有率은 非 BRMA 의 輸入타이어 占有率에 加算되어야 한다.

資料 : EIU 및 業界推定.

交換用 新製타이어 市場에서 輸入타이어*의 占有率(%)

〈表 22〉

	乘用車 및 小型트럭用타이어	트럭 및 버스用타이어
1978	19	26
1979	29	15
1980	17	26
1981	27	13
1982	30	29

*非 BRMA 會員들의 輸入타이어.

資料 : EIU 推定.

其他 車輛用 新製 타이어 販賣 實績*

〈表 23〉

(單位 : 1000本)

	産業用 타이어		트레일러 用타이어	農耕用 타이어		모터사이클 用타이어
	大 型	小 型		前 輪	後 輪	
1978	51	35	195	302	352	795
1979	51	35	224	307	321	562
1980	30	33	142	192	233	616
1981	26	35	153	169	222	602
1982	20	31	112	173	238	509

*BRMA 販賣量(輸出包含)에 限함. 非 BRMA 의 輸入타이어는 除外.

資料 : Rubber Statistical Bulletin

에서는 타이어 輸入까지 하게 되었다.

Michelin 은 트럭·버스用 타이어市場을 아직도 支配하고 있으며, 또 乘用車 및 小型트럭 用 타이어市場에서도 占有率이 늘어났다. 이것은 82年度에 英國子會社*가 문을 닫게 된 主要原因이기도 했던 價格 캠페인에 의해서 다소 좋아진 것이 아닌가 생각된다.

(5) 非 BRMA 의 輸入比重

英國에서 특히 타이어産業이 沈滯된 主要原因은 非 BRMA 의 輸入타이어가 增加되고 있기 때문이라고도 볼 수 있다. 主要關聯業體나 輸入對象國들은 각각 表 3 과 10에 表示된 바와 같다. 또 表 22에서는 1982年度에 輸入타이어의 市場占有率이 트럭·버스用 타이어가 29%이고 乘用車 및 小型트럭用 타이어가 30%에 달하는 등, 數年 동안에 얼마나 起伏이 심하였는가를 알 수도 있다.

7. 其他 타이어 市場

本稿는 英國의 自動車用 타이어市場만 취급한 것인데, 부수적으로 其他 車輛用 타이어 市場도 다루었다. 産業·農耕用 타이어 部門은 상당히 收益性이 좋다. 이 市場에서도 역시 輸入타이어가 相當한 比重을 차지하고 있으며, 또 계속 늘어나고 있다. 英國 메이커들의 總販賣量은 表 23과 같다.

8. 再生 타이어

英國의 自動車運轉者들은 大陸쪽의 유럽國家들에 比하여 再生타이어에 대한 認識이 좋지 않기 때문에 再生타이어의 販賣가 外國보다 不振하다. 最近 RMA(再生타이어協會: Retread Manufacturers' Association)에서는 그들의 會員중 一部會社의 乘用車用 再生 Radial타이어가 "S"마크를 획득한 것을 가지고 再生타이어는 사실상 新製타이어와 差함이 없다고 主張해 왔다. 그러나 아직도 再生타이어는 人氣가 없다.

한편 트럭·버스用 再生타이어 販賣量은 每年 100萬本 水準으로 數年間 緩慢한 上態를 보이고 있는데(表 24), 乘用車 및 小型트럭用 再生타이어는 계속 줄어들어 1982년에는 340萬本까

英國의 再生타이어 販賣量*

(表 24) (1975, 1978~82) (單位: 100萬本)

	乘用車 및 小型 트럭用再生타이어	트럭 및 버스用 再生타이어
	1975	4.9
1978	4.9	1.1
1979	4.5	1.0
1980	3.8	1.0
1981	3.6	0.8
1982	3.4	0.9

*TMC, RMA 및 非 RMA 會員社의 販賣量, 少量輸出은 除外.
資料: 業界推定.

지 떨어졌다. 昨年度 再生타이어 總販賣量 430萬本중 약 70%는 RMA 會員社에서 만든 것이었다. 英國에서 가장 큰 再生타이어業體는 Dunlop 이고, 그밖에도 큰 會社들이 몇개 있으며 또 小規模의 軍소 再生業體들도 있다.

9. 타이어 流通

英國의 타이어 都·小賣는 1,500~2,000개의 獨立販賣商과 타이어 메이커의 傍系業體들에 의해서 이루어진다. 小賣物量의 半 이상은 後者에 의해서 販賣되고 있으며, 또 이들이 同市場을 거의 支配하고 있는 실정이다. 獨立販賣商 가운데는 3개의 큰 會社, 즉 Kwik-Fit, Kennings 및 Standard Motorists Centres 가 있다. 大部分의 獨立販賣商들은 두가지의 主要 브랜드와 月賦販賣 및 低價品, 其他 제 3의 브랜드를 販賣하고 있다.

10. 타이어 産業展望

(1) 타이어市場의 回復勢

最近의 市場狀況으로 미루어 볼 때 앞으로 數年間的 市場展望은 점진적인 好況이 豫想된다. 그러나 初期에 比하면 販賣가 低調할 것으로 보인다. EIU 에서 推定한 85년까지의 展望을 보면 表 25와 같다.

最近의 밑바닥 水準에서 車輛生産이 多少 活氣를 갖게 되자 新車用 타이어販賣도 回復되었

自動車用 新製 타이어 市場 展望

(表 25) (1980~1985)

(單位: 100萬本)

	新車用 타이어*		交換用 타이어		計	
	乘用車 및 小型트럭用	트럭·버스用	乘用車 및 小型트럭用	트럭·버스用	乘用車 및 小型트럭用	트럭·버스用
1980	5.4	0.9	12.9	1.8	18.3	2.7
1981	4.6	0.5	15.1	1.5	19.7	2.0
1982	5.0	0.7	14.8	1.8	19.8	2.5
1983	5.4	0.8	15.0	1.7	20.4	2.5
1985	5.8	0.9	15.3	1.9	21.1	2.9

*小規模 輸入타이어도 包含.
資料: EIU 推定.

다(表 12참조). 그러나 1980年水準에는 미치지 못하며, 1985年の新車用 타이어 販賣는 약간 늘어날 것으로 예상된다. 1983년에 乘用車 및 小型트럭用 新製타이어 販賣는 540萬本으로 8% 伸長되고, 트럭·버스用 新製타이어 販賣는 80萬本으로 13%까지 伸長될 것이다.

交換用 타이어市場은 여러가지 變數가 作用할 것인바, 車를 가진 사람들의 實質所得이 앞으로 계속 늘어나고 車輛保有臺數도 增加할 것 같은데 비하여, 타이어의 Radial化가 加速되면 타이어 交換率은 緩慢하나마 계속 낮아지게 될 것이다. 年平均 走行距離는 다소 늘어나더라도 타이어를 包含한 車輛維持費가 늘어나는 것이 事實상 停滯要因이 될 것이다. 이러한 모든 要素를 고려해 볼 때 乘用車 및 小型트럭 交換用 타이어市場이 1983~1985년에 成長은 할 것이나, 1981~1985年の 全體成長率은 약 7%에 지나지 않아 1985년에는 1,530萬本이 될 것으로 이는 81年水準에 비하여 20萬本 밖에 늘지 않은 量이다.

트럭·버스 交換用 타이어市場은 1982년에 약간 強한 伸長率을 기록한데 이어 今年에는 다소 停滯될 것으로 보인다. 트럭·버스 保有臺數는 最近 수년간 增加되지 않았다(表 16). 사실 1982年 12月の 保有臺數는 79年 12月 水準보다도 17.5%나 낮았다. 이와같은 傾向은 앞으로 數年間은 지속될 것 같으나, 그 이상 더 줄지는 않을 것 같다. 따라서 트럭·버스의 交換用 타이어 販賣量은 앞으로 長期間 계속 줄어들 것으로 보인다. 그러나 近來에 많이 소개된 Radial타이어의 新規使用이 늘어나고 또 大型運輸會社들이 여러 部門으로 景氣가 回復됨으로써 1985年度에는 販賣量이 約 190萬本이 될 것으로 보인다.

(2) 法的規制의 影響

法規가 역시 타이어市場에 影響을 줄 수 있다. 첫째로, 1983年 11月 1日부터 政府는 타이어 磨耗限度標識가 나타나게 되면 使用하지 못하도록 規制하고 있다. 警察의 단속 정도와 일반의 認識에 달려 있겠지만 이렇게 되면 交

換用 타이어市場은 크게 늘어날 것이다.

다음에 또 制定이 가능한 法規로서(아직은 未知數이지만) 두 가지가 있는데, 그 중 하나는 먼 훗날 어떤 階梯가 되면 東歐쪽의 타이어에 대한 덤핑制裁措置가 취해질 수도 있다는 것이고 또 하나는 英國과 스페인 사이에 타이어 差等關稅에 대한 어떤 措置가 생길 수도 있다는 것이다. 現在 스페인은 EC 國家들로부터의 타이어 輸入關稅는 18%이나, 스페인으로부터 EC 域內로 들어오는 타이어 關稅는 3.1%에 不過하다. 過去의 例로 보아 措置가 취해질 공산은 없을 것 같으나, 스페인이 EC에 加入하게 된다면(아마도 1986年이나 그 후에) 스페인에 대한 輸出은 한결 쉬워질 것이다.

마지막으로, 1984年度가 끝나기 전에 政府가 制定을 서둘 것으로 보이는 法規로서, 現在 新車用 타이어에 적용하는 試驗基準을 交換用 타이어에도 적용할 것이라는 것이다. 그렇게 되면 싼 타이어, 주로 東歐產 輸入타이어가 影響을 받을 것이다.

(3) 高級타이어市場의 成長

타이어市場 중에서도 乘用車用 高性能타이어, 특히 앞에서 說明한 扁平타이어의 重要性이 높아져 市場占有率이 점점 커질 것으로 보인다. 安全(Runflat) 타이어는 當初 製作當時와는 달리 市場에 별로 影響을 미치지 못한 것 같다. 그 주요 이유는 카메이커들이 安全타이어의 非標準림을 좋아하지 않는데다 타이어 調達을 일개 業體(Dunlop)에만 의존하게 되는 것을 願하지 않았기 때문이다. 그러나 이 점을 看破한 타이어業界는 되지 않는 것을 두려움하는 것보다는 安全度에 중점을 두고 4個會社가 相互提携하여(Dunlop 과 Michelin, Goodyear 와 Pirelli) 市場에 橋頭堡를 구축하였다.

한때, 떠들썩하던 PU(Polyurethane) 타이어 開發은 미스터리 속에 싸여 있다. 그러나 앞으로 고무는 타이어의 主資材가 될 것 같다. PU 타이어는 實用化되기에는 現在 너무나 많은 問題點을 안고 있는데 그것은 주로 彈性에 관한 技術的인 問題인 것 같다.

(4) 타이어業界의 展望

英國 타이어産業의 큰 問題點은 收益性이다. 收益性은 現在 매우 낮거나, 또는 아예 없는 형편이다. 많은 要因이 앞으로 작용하겠지만, 輸入은 계속되고 輸入타이어는 價格競爭力이 좋아 市場占有率은 커질 것이다. 그리고 輸出은 換率變動에 따라 水準이 달라질 것이다. 그러나 長期的으로 增加하거나 또는 줄거나 하지는 않을 것 같다. 英國의 타이어 生産能力은 점점 減少하는 한편 타이어業體들은 타이어 分野 外的 다른 分野로 많은 努力을 傾注할 것으로 보인다. 그러나 지난 5年間的 예로 보아 그것을 成就하기는 매우 어려울 것 같다. 왜냐하면 격렬한 割引販賣 및 價格競爭으로 短期間에 收益性을 높일 수가 없을 것이기 때문이다.

타이어業界는 全世界的으로 過剩施設로 苦痛을 겪고 있다. 外國의 경우는 政府에서 그들의 苦痛을 덜어주기 위하여 손을 쓰기 시작했다. 즉, 이태리의 Ceat, 프랑스의 Kleber-Colombes (간접적인 支援), 오스트리아 및. 아일랜드의 Semperit가 그 좋은 예이다. 그러나 英國에서는 그런 支援이 없었다. 어쨌든 유럽에서는 그런 支援下에서도 더 많은 工場들이 문을 닫게

될 것이다. 外國에서도 閉鎖될 타이어 工場들이 많이 있지만 英國에도 앞으로 2年内에 2개 工場이 閉鎖될 가능성이 있다.

不幸하게도 最近 數年間 축소일로를 걸어왔던 英國의 타이어産業(表 1 참조)은 過剩施設과 상당히 낮은 生産性(비록 增加率은 높지만) 및 國際競爭力의 弱화로 더욱 縮小될 것으로 보인다.

Dunlop은 아일랜드에 있는 Cork 타이어工場을 9月末까지 閉鎖하고 650名의 從業員이 일 자리를 잃게 될 것이라고 8월에 發表하였다. 同工場은 乘用車 및 트럭·버스用 타이어 生産量의 約 80%를 유럽地域, 특히 英國으로 많이 輸出하고 있는데 지난 3年間 40萬파운드의 赤字를 본 것으로 알려지고 있다.

또 重要的 事實은, 아일랜드工場의 閉鎖措置로 인하여 同社의 프랑스 및 西獨工場이나 Birmingham의 Fort Dunlop工場이 반드시 苦痛을 덜 것으로 보지는 않는다고 同社 代辯人은 말하였다. 그리고 4월에 發表된 Dunlop의 根本的인 措置計劃이 또 새로운 뉴스로 곧 나올 것 같다. 즉, 오래된 西獨의 2개 工場이 閉鎖될 것으로 생각되어 또 많은 사람들이 일자리를 잃게 될 것이라는 것이다.

☆

☆

☆

■ 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