

이태리의 타이어 産業 現況

協會 李 源 善

1. 概 況

1980年代初 이태리의 타이어産業도 不況을 겪었지만, 大部分의 다른 유럽 國家들보다는 甚하지 않았다. Michelin이 Turin에 있는 타이어工場을 하나 閉鎖하는 한편, Pirelli 그룹은 長期間 不實했던 Ceat社를 吸收合併함으로써 타이어 메이커로서 랭킹 2位를 겨우 維持하게 되었다. 또한 Fiat自動車會社の 經營이 好轉되어 自動車生産이 增加함에 따라 타이어 메이커들이 크게 活氣를 띠게 되어 타이어 生産이 늘어나면서 工場稼働率이 向上되었다. 더욱이 Pirelli는 世界 타이어業界 중에서 最尖端技術을 가지고 있으며, 특히 回轉抵抗이 작고 扁平比가 낮으며, 또 燃料가 節約되는 타이어 開發에 있어서는 全世界의 타이어業界를 主導하고 있기 때문에 많은 好評을 받고 있다.

1982年の 가장 甚했던 不況에도 不拘하고 이태리의 타이어 需要는 상당히 높은 水準을 유지하였고, 1984~85년에는 타이어 生産量 및 輸出·輸入量이 다같이 增加하였다. 1985年度 이태리 타이어業界의 從業員은 總 3萬名 以上이며, 業界 總賣出額은 35,000억리라이다. 이태리 타이어會社들은 점차 競爭이 심해지자, 乘用車用 타이어部門의 廣告費만도 85년에는 120억 리라에 달하는 등 이태리의 5個 타이어 메이커들은 지난 10年間 제각기 많은 發展을 해왔다.

Michelin이 Turin에 있는 타이어工場을 閉

鎖하였지만 이태리 타이어業界에서는 가장 큰 會社이다. 이태리 Cunea에 있는 同 Michelin社는 프랑스의 多國籍 그룹의 子會社로서 Steel Radial 타이어를 開發生産하고 있으며, 1970年代初에 Pirelli를 앞질러서 타이어業界를 主導하게 되었다. Michelin은 처음 大型타이어市場을 注力해오다가 점차 乘用車用타이어市場까지 擴張하게 되었다. 그러나 最近에는 Pirelli가 扁平比가 낮은 타이어를 開發하여 尖端技術을 갖고 있는 한편, Michelin에서도 역시 그와 같은 製品으로 응수하고 있다. 그러나 이태리에서의 Michelin의 年間賣出額은 1兆리라 정도로서 利益은 거의 없는 상태이다. 從業員은 約10,000名 정도라고 한다.

이태리에서 두번째로 큰 타이어會社는 Milan에 있는 Pirelli로서 1970年代初부터 Michelin에 뒤떨어졌으며, Steel Radial 타이어의 開發이 늦었다. Pirelli는 1974년에 Radial 타이어를 開發하기 시작했으나, 당시에는 完全한 製品이 生産되지 못하여 需要者에게 많은 不滿을 주고 있었다. 그러나 70年代末 Dunlop社와 提携하면서부터 그들은 이미지 改善과 市場占有率을 높였을 뿐 아니라, 回轉抵抗이 작고 扁平比가 낮은 타이어 開發에서는 先頭走者가 되었다. 또한 Pirelli는 1984년에 不實했던 Ceat社를 引受함으로써 기반이 더욱 補強되었으며, 84年度 賣出額은 約 8,930억리라였고 그 중에서 37%는 輸出에 의한 것이었다. 그리고 從業員은 約 10,000名 정도이다.

Ceat社は従業員이 約 1,500名이고, 1984년에는 總賣出額이 1,810억리라로 利益도 났으며, Pirelli로 넘어오면서 施設도 많이 좋아졌다. Ceat社は Steel Radial 타이어의 生産이 늦었 을 뿐만 아니라 同製品에 대한 印象이 좋지 않았고 또 타이어의 性能 및 耐久性도 좋지 않았다.

이태리의 Goodyear (Cisterna de Latina 所在)는 이태리에서 단하나의 工場에서 乘用車用 타이어, 트랙터用타이어 및 建設用타이어를 生産하고 있으며, 트럭·버스用타이어는 주로 프랑스로부터 輸入해오고 있다. 84年度 同社賣出額은 1,460억리라였으며 利益이 117억리라였다. 그리고 従業員은 約 1,400名 정도이다.

끝으로 이태리 南部의 Bari에 工場 하나를 가지고 있는 작은 타이어 메이커인 Brema는, Firestone에서 同社의 株를 少数 가지고 있으며, 타이어도 Firestone 브랜드로 生産하고 있다. Brema는 제일 늦게 Steel Radial 타이어를 生産하였으며, 原價/價格問題로 어려움을 겪고 있다.

2. 타이어 生産現況

이태리는 西유럽에서 3번째로 큰 타이어 生産國家(1位는 프랑스, 2位는 西獨)이다. 1982년에는 世界的인 經濟不況으로 타이어生産量이 9%나 減少되었으나, 그 후부터는 차츰 回復되기 시작하였다. 1985년에는 이태리의 타이어生産量이 2,500萬個 以上으로서, 過去의 最高記錄에는 미치지 못하였으나 1970年代 中반 水準은 되었다. 이태리의 타이어 總生産量(數量) 중에

이태리의 타이어 生産実績

	1981	1982	1983	1984	1985
乘用車用 타 이 어	21,920	19,950	20,559	22,002	22,900
트럭·버스用 타 이 어	2,570	2,340	2,330	2,390	2,350
計	24,490	22,290	22,889	24,392	25,250

資料: International Rubber Study Group(IRSG)

서는 乘用車用 타이어가 90%(金額基準으로는 그 以下)를 占有하고 있으며, 트럭·버스用타이어 生産에서는 小型트럭用 타이어가 50% 以上 된다.

1979年 이후부터 生産된 乘用車用 타이어는 모두 Steel Radial 타이어이고 Bias 타이어는 1978年부터 生産이 中止되었다. 또한 이태리에서는 新製타이어의 生産이 再生타이어用으로 쓰이는 타이어 케이싱(tire casing) 供給에 많이 寄與하고 있다. 이태리의 再生타이어의 生産量은 公式的인 統計가 없어서 推定하기는 곤란하나 年間 約 500~600萬個로 보고 있다.

이태리에는 4개의 타이어 會社가 있는데, 그 중에서 Michelin과 Pirelli/Ceat 그룹이 각각 總生産量의 40~45%를 차지하여 全体生産量을 이 두 會社에서 거의 占有하고 있다. 그리고 Goodyear와 Firestone은 나머지 9~10% 정도를 生産하고 있다. 1982年の 最惡의 經濟不況 이후 이태리 타이어 工場의 稼働率은 많이 向上되었으며, 특히 Michelin의 Turin 工場이 閉鎖되고 또 Ceat會社가 Pirelli로 吸收合併된 후부터는 더욱 좋아졌다.

3. 타이어 輸入現況

1984年度 이태리의 乘用車用타이어 輸入은 前年比 7%以上 增加되었으며, 또 85年에도 더욱 늘어나서 타이어 總 輸入量은 680萬個로 前年比 18~19%나 增加하였다(暫定推計). 이와같이 타이어 輸入이 增加하게 된 것은 在庫量도 많이 늘어났지만, 國內需要와 再輸出이 增加되었기 때문이다. 그리고 특히 많이 늘어난 것은 트럭·버스用타이어이다(IRSG 統計에는 再生 타이어用카스 輸入이 多少 包含되었다고는 하지만). 이태리의 트럭·버스用타이어 國內需要에서는 約 30%가 輸入타이어로 充當되고 있는데, 지난 몇 년동안은 점차 輸入量이 줄어들다가 85년에는 다시 輸入 타이어가 많이 增加하였다.

이태리는 乘用車用 타이어의 輸入에서 價格이 저렴한 東歐産 타이어를 輸入하지 않고 EC國家들로부터 比較的 高價인 타이어를 輸入하고 있

는데, 그 중에서는 프랑스와 西獨이 가장 主要한 輸入對象國이다. 이러한 現象은 프랑스와 西獨에서 生産되는 Pirelli 및 Michelin 타이어가 좋다는 것과 또 Continental 타이어도 이태리市場에서 畵어가 늘어나고 있다는 것을 反映하고 있는 것이다. 또한 스페인에서도 주로 이들 國家로부터 Michelin 및 Pirelli 타이어를 많이 輸入하고 있다. 東歐에서 輸入되는 乘用車用타이어는 값은 싸지만 輸入이 점차 줄어들고 있는데, 그것은 이 타이어를 사용하는 Fiat의 小型 모델(600같은 것)의 廢車가 늘어나고 있기 때문이다. 그리고 東歐 타이어는 주로 Bias 타이어이고 技術水準이 낮다.

이태리는 트럭·버스용 및 밴(Van)용 타이어도 주로 EC 國家들로부터 輸入하고 있는데, 乘用車용 타이어輸入의 경우와 같이 主要 輸入對象國은 역시 프랑스와 西獨이다. 유고슬라비아 타이어도 많이 輸入되고 있으나 치열한 價格競

爭 때문에 交換用 市場에서 가장 낮은 價格으로 去來되고 있다.

4. 타이어 輸出動向

이태리의 타이어 輸出은 1983~84년에는 減少하였지만, 1985년에는 暫定推計로 約 1,000萬 個를 輸出하여 回復勢에 들어섰다. 乘用車用타이어 輸出에서는 再輸出이 包含되어 있기는 하지만, 輸入量에 比하면 傳統的으로 輸出量이 훨씬 많으며, 輸出은 주로 유럽 各國에 工場들을 가지고 있는 多國籍企業들이 하고 있다. 이태리의 타이어 輸出에서는 이태리 自動車의 輸出에 따른 新車用타이어의 輸出이 많으나, Michelin에서 제3國에 있는 프랑스 乘用車의 交換用타이어로 輸出하는 量도 많다.

이태리의 乘用車用타이어 總輸出量의 半以上은 EC로 輸出되고 있는데, 이것은 EC 國家에는 Fiat 乘用車의 保有臺數가 가장 많을 뿐만 아

이태리의 타이어 輸入現況

〈表 2〉 (1981~85) (單位: 1000個)

	1981	1982	1983	1984	1985*
乘用車用 타이어	4,900	5,000	4,555	4,879	5,400
트럭·버스용 타이어	740	560	792	860	1,400
計	5,640	5,560	5,347	5,739	6,800

* 暫定

資料: IRSG 및 Rubber Trends.

國家別 乘用車用타이어 輸入実績

〈表 3〉 (1984~85)

	重量(1000톤)		金額(10억리라)	
	1984	1985	1984	1985
프랑스	12.4	13.8	58.8	71.9
西獨	8.3	12.5	45.4	70.8
벨룩스*	4.1	3.3	21.5	17.8
스페인	3.2	a	18.1	a
英國	a	2.5	a	13.1
其他	7.0	6.8	30.9	35.1
計	35.0	38.9	174.7	208.7

* Belgium/Luxembourg a: 其他에 包含

資料: ISTAT

國家別 트럭·버스용타이어 輸入実績

〈表 4〉 (1984~85)

	重量(1000톤)		金額(10억리라)	
	1984	1985	1984	1985
프랑스	9.4	12.5	44.5	62.4
西獨	6.1	9.4	26.8	44.3
英國	2.5	4.5	11.3	22.1
벨룩스	2.9	2.8	12.3	11.8
스페인	2.1	2.3	10.5	10.4
其他	5.2	13.6	18.5	18.6
計	28.2	45.1	123.9	169.6

資料: ISTAT

이태리의 타이어 輸出実績

〈表 5〉 (1981~85) (單位: 1000個)

	1981	1982	1983	1984	1985*
乘用車用 타이어	8,300	9,000	8,406	8,367	8,950
트럭·버스용 타이어	970	920	1,048	1,085	1,100
計	9,270	9,920	9,454	9,452	10,050

* 暫定

資料: IRSG 및 Rubber Trends.

나라, Pirelli의 扁平比가 낮은 시리즈 타이어가 유럽 全域에서 好評을 받고 있다는 것을 立證하는 것이다. 輸出對象國 中에서는 프랑스가 꾸준히 가장 크며, 總輸出量의 1/4~1/3을 차지하고 있는데, 이 중 大部分은 Michelin이 프랑스에 있는 프랑스製 乘用車(Michelin의 Radial 타이어를 新車用으로 끼고 있는 車輛)의 交換用 타이어로 輸出하고 있는 것이다. 다음에 두 번째로 큰 輸出對象國은 西獨이고, 3번째가 美國인데, 특이하게도 美國에서 販賣되는 高性能 乘用車에는 Pirelli 타이어가 新車用으로 裝着되어 있기 때문이다. 또 이상한 것은 日本에도 이태리產 乘用車의 保有臺數는 적는데, 日本에 타이어 輸出이 상당히 많다는 것은 역시 Pirelli

의 扁平比가 낮은 廣幅시리즈 타이어에 대한 技術 및 品質水準을 認定하고 있다는 것이 部分的으로 反映되고 있는 것이다.

이태리의 對 EC 트럭·버스用타이어의 輸出比重은 乘用車用타이어의 輸出보다는 훨씬 적으나(半以下), 꾸준히 增加되고 있다. 그밖에 트럭·버스用타이어는 東歐(특히 유고슬라비아) 및 開發途上國 또는 OPEC 國家들(Iveco 트럭을 選好)로도 相當量이 輸出되고 있으며, 특히 西獨과는 Magirus-Deutz 協定이 있어 가장 많이 輸出되고 있다.

5. 乘用車用 타이어市場

이태리는 타이어 流通過程에서 在庫水準 및 最終販賣에 대한 概念差異로 去來判斷이 일정하지 않고 또 輸出入統計에서도 混同되고 있기 때문에 타이어 市場의 規模를 推定하기가 매우 어렵다. 그리고 더욱 어려운 問題는 再生 타이어市場의 規模를 精確히 파악할 수가 없다는 것이다.

그러나 業界의 推定에 따르면 1985年度 乘用車用타이어 販賣量은 約 2,160萬個로 81年水準을 겨우 上廻하게 되었다. 그렇지만 81年 이후 82년에는 世界的인 不況으로 인한 이태리의 最惡의 不況으로 타이어 販賣가 급격히 떨어졌던 것을 감안하면 많이 回復된 것이며, 그 후 86년까지도 계속 回復勢를 보여 86年 乘用車用타이어 販賣量은 2,200萬個에 달할 것으로 보고 있다.

특히 1985년에는 自動車 메이커의 好況으로 카메이커에 대한 新車用타이어의 販賣가 많이 되었다. 그리고 이 新車用타이어 販賣에서는 카메이커와의 契約에서 타이어 메이커 間에는 競争이 심해져 利益은 줄어들고 있지만, 그래도 86年度에는 新車用 乘用車 타이어의 販賣가 85年보다는 6% 정도 늘어날 것으로 豫想된다.

賣出額이나 利益面에서 훨씬 큰 交換用 乘用車 타이어市場은 80年代初부터 약간씩 떨어졌으며, 특히 1983~84년부터는 不況이었다. 이태리에서는 乘用車 保有臺數는 꾸준히 增加하고

乘用車用타이어 國家別 輸出実績

〈表 6〉 (1984~85)

	重量(1000톤)		金額(10억리라)	
	1984	1985	1984	1985
프랑스	14.7	19.5	73.7	107.0
西獨	9.7	10.8	66.7	76.6
英國	5.8	7.6	37.2	51.3
스위스	a	4.8	a	27.6
日本	2.9	4.6	23.2	36.3
其他	23.0	21.7	122.3	118.0
計	56.1	69.0	323.1	416.8

a: 其他에 包含
資料: ISTAT

트럭·버스用타이어 國家別 輸出実績

〈表 7〉 (1984~85)

	重量(1000톤)		金額(10억리라)	
	1984	1985	1984	1985
西獨	5.6	8.1	25.7	39.1
프랑스	5.8	5.6	28.0	29.7
英國	a	2.5	a	12.9
유고슬라비아	a	1.8	a	9.6
스위스	1.8	1.5	7.9	9.3
其他	25.4	19.5	111.0	90.7
計	38.6	39.0	172.6	191.3

a: 其他에 包含
資料: ISTAT

있음에도 不拘하고, 不況期와 또 그 이후에도 自動車의 年平均運行距離는 줄어들었고, 政府에서 필수적으로 實施해야 하는 타이어 磨耗限度點檢도 하지 않고 있으며, 또 交換用 타이어 市場에서는 계속 Steel Radial 타이어로 交替하고 있기 때문에 결국 交換用타이어의 需要가 크게 늘어나지 못하고 있는 것이다.

交換用타이어市場(再生타이어包含)에서는 自動車의 運行距離가 減少되었던 1982~83年에도 新製 타이어의 販賣量은 늘어났으며(再生 타이어는 減少), 그 후 1984~86年에도 約 2% 정도 增加하여 이태리 타이어業界는 다소의 利益을 낼 수 있었고 財務構造도 좋아졌다. 이와같이 交換用市場에서 新製 타이어의 販賣가 늘어나고 있는 것은 再生타이어의 價格이 비싸기 때문인 것으로 보인다. 그러나 유럽市場에서는 아직도 再生타이어의 年間需要가 約 300萬個는 넘을 것으로 보이는데, 1970년대부터는 계속 減少趨勢였고 1976~86년에는 半으로 줄어들었다.

이태리의 乘用車用 타이어市場

〈表 8〉 (1981~86) (單位: 1000個)

	新車用타이어 (新製)	交換用 타이어			合 計
		新製	再生	計	
1981	6,355	11,300	3,800	15,100	21,455
1982	6,490	10,500	3,700	14,200	20,690
1983	6,888	10,700	3,600	14,300	21,188
1984	7,240	11,000	3,500	14,500	21,740
1985	7,125	11,100	3,400	14,500	21,625
1986*	7,550	11,200	3,300	14,500	22,050

* 推定
資料: 業界推定

交換用 乘用車타이어의 販賣網構成

〈表 9〉 (1985)

販賣網	販賣比率(%)
타이어專門商人	73
Pirelli 販賣網	3
注油所	7
自動車修理店	10
其他	7
計	100

資料: 業界推定

이와같이 再生타이어의 需要가 줄어들고 있는 것은 再生타이어보다는 新製 타이어가 모든 면에서 좋을 뿐 아니라, 再生타이어는 또 再生用 타이어 케이싱이 극히 不足했기 때문이다. 이러한 再生 타이어用 타이어 케이싱의 不足現象은 특히 小型타이어部門인데, 이것은 이태리의 乘用車保有臺數의 構造面에서 나타나는 하나의 重要한 사실이다. 이태리에는 100餘個의 再生타이어業체가 있는데, 그중에서 Marangoni는 유럽 最大의 再生타이어 閥聯業체로서 原資材面에서는 再生타이어用 타이어 케이싱을 이태리로부터 輸入하여 全世界를 휩쓸 정도로 큰 會社이다.

乘用車用 Steel Radial 타이어의 販賣는 1970年代初에 많이 늘어나기 시작했지만, 1970年代後半에도 계속 增加되었다. 1981년에는 新車用 乘用車타이어로는 Bias 타이어를 生産하지 않았으며, 交換用타이어市場에서도 Bias 타이어의 占有率은 3% 以下였다. 그러나 現在에는 사실상 Bias 타이어는 生産하지 않고 있다. 또 1981년에는 이태리에서 Textile Radial 타이어도 실제로 生産되지 않았으며, 當時에는 모두 Steel belted Radial 타이어만 購入하였다. 交換用 타이어 市場에서도 Steel Radial 타이어가 거의 獨占하고 있는 것은 이태리의 需要者들이 同 新製타이어를 選好(再生 타이어와는 反對로)하고 있기 때문이다.

지난 數年間 이태리의 Pirelli 타이어가 扁平비가 낮은 타이어에 있어서는 技術이 앞서 있었기 때문에 同타이어에서는 이태리가 世界를 主

交換用 乘用車 타이어의 메이커別 市場占有率

〈表10〉 (1985)

메이커別	市場占有率(%)
Pirelli/Ceat	33
Michelin	25
Goodyear	15
Firestone/Brema	5
Continental	5
其他	17
計	100

資料: 業界推定

導해왔다. 扁平比가 낮은 이 타이어는 性能 및 安全性이 좋고 또 路面에서의 에너지 分布狀態가 더욱 고르기 때문에 燃料가 節約된다. 交換用타이어 市場에서 扁平比가 낮은 타이어의 占有率은 1977년에 16%, 1981년에 約 27% 였으나, 지금은 約 50%나 차지하고 있다.

이태리의 交換用新製타이어市場에서 約 70% 以上은 約 7,000명에 달하는 타이어 專門商入들에 의해 販賣되고 있다. 이들 商入은 傳統的으로 이태리 타이어 市場에서 確固한 位置를 유지하고 있으며, 또 그들은 將來를 위하여 그렇게 기반을 구축하고 있는 것이다. 이태리의 自動車使用者들은 타이어 專門商店에서 타이어를 구입하면 價格은 비싸지만, 大部分이 이들 專門商店에서 타이어를 購入하고 있다. Pirelli는 이태리 全域에 걸쳐 約 300個정도의 會社自體의 直營販賣網을 가지고 交換用 타이어 市場에 販賣하고 있으나, 몇%정도는 自動車修理店에서 小賣로 販賣되고 있다.

Pirelli는 傳統的으로, Fiat 自動車會社에서 많이 生産되고 있는 그들의 最新 모델에는 技術水準이 높은 타이어를 選好하고 있기 때문에, 新車用 乘用車타이어를 가장 많이 販賣하고 있다. 그리고 1984년에 Pirelli는 Ceat社를 吸收合併하여 新車用타이어市場이 더욱 強化되었고 또 小型乘用車用市場에서도 確固한 販賣 터전을 마련하게 되었다. 新車用타이어 市場占有率이

두번째로 큰 會社는 Michelin 이고 다음 세번째가 販賣力이 강한 Goodyear 이다.

市場規模 및 收益性이 더 큰 交換用 乘用車타이어 市場에서는 新會社인 Pirelli/Ceat에서 總賣出額의 1/3를 占有함으로써 Pirelli가 역시 主導權을 잡고 있으며 Michelin은 同市場을 約 1/4 占有하여 2位인데, 同社는 最近에 Goodyear의 販賣力強化 때문에 市場占有率을 잃고 있다. Goodyear는 적극적으로 市場占有率을 擴大시켜서 現在는 總販賣의 約 15%를 占有하고 있으며, Firestone/Brema는 市場占有率이 5%로서 Continental과 같은 水準으로 다같이 4位를 유지하고 있다.

5. 트럭·버스用 타이어市場

이태리의 트럭·버스用 타이어 市場은 1981~86년에 規模 및 構造에서 變化가 많았다. 1982년에는 自動車生産이 減少하여 新車用타이어가 급격히 떨어졌다가, 83년에는 增加되었으나, 84년에는 밴 및 小型트럭의 新車用타이어가 다시 減少되어 全體的인 新車用타이어는 減少되었다. 그러나 85년에는 小型 및 中大型 트럭·버스의 生産이 增加되어 同部門의 新車用타이어가 많이 增加되었다. 1985年度 트럭·버스 總生産量은 前年比 13.4% 增加되었으며, 同 트럭·버스의 新車用타이어 販賣는 20.3%까지 늘어났다(이와

이태리의 트럭·버스用 타이어市場

〈表11〉 (1981~86)

(單位: 1000個)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986*
新車用타이어						
밴·小型트럭用	540	620	750	630	720	730
中·大型트럭·버스用	350	195	180	185	260	240
計	890	815	930	815	980	970
交換用타이어						
밴·小型트럭用	960	950	930	970	995	1,015
中·大型트럭·버스用	950	860	790	860	965	985
計	1,910	1,810	1,720	1,830	1,960	2,000
合計	2,800	2,625	2,650	2,645	2,940	2,970

* 豫測

資料: 業界推定

같은 比率差는 1985년에는 牽引車의 生産이 2 倍以上 늘어났기 때문이라고 볼 수 있다).

이태리의 트럭·버스 交換用 타이어의 需要는 年平均 約 180~200萬個 水準을 多年間 유지해 오고 있다. 특히 그 중에서는 밴 및 小型트럭用 타이어市場이 가장 安定勢에 있으며 83年 이후 부터는 年間 몇 %씩 늘어나고 있는데, 그것은 밴 및 小型트럭의 保有臺數가 늘어나고 있고, 同部門의 再生타이어의 販賣가 줄어들고 있으며, 또 世界的인 不況 이후부터는 費用이 많이 드는 中大型트럭보다는 小型트럭의 使用量이 增加되고 있기 때문이다. 小型트럭用 再生타이어의 販賣는 年間 約 90萬個 정도로 推定된다.

中·大型트럭·버스의 交換用타이어市場은 世界不況이 끝나는 무렵 中長距離의 貨物輸送 不況으로 最下位水準이었던 1983年을 고비로 많이 늘어났다. 즉, 1983~86년에는 同市場이 回復되고 再生타이어의 需要도 줄어서 需要量이 約 25%나 增加되었다. 中·大型트럭·버스用 再生타이어의 需要는 1977년에 140萬個, 1981년에 120萬個였으나, 85년에는 約 110萬個로 推定된다.

新車用 트럭·버스 타이어 市場은 Pirelli와 큰 차이는 없으나 Michelin이 40%以上 占有하여 市場을 主導하고 있으며, Goodyear와 Firestone도 活氣를 띠고 있다. 한편 交換用타이어市場에서는 Michelin이 Pirelli를 약간 능가하고 있으나, Pirelli는 밴·小型트럭用 타이어市場보다는 오히려 中·大型트럭·버스用 타이어市場 占有率 이 더 크다는 것이 注目되고 있다.

交換用 트럭·버스 타이어의 메이커別 市場占有率 (1985)
(表12)

메이커別	市場占有率(%)
Michelin	36
Pirelli	32
Goodyear	10
Continental	5
Firestone/Brema	5
其他	12
計	100

資料 : 業界推定

그리고 Goodyear는 交換用 트럭·버스 타이어 市場 占有率 이 約 10%이고, Firestone/Brema 및 Continental은 각각 5% 정도이다.

6. 展 望

이태리 타이어産業의 中短期展望은 매우 좋으며, 全般的인 經濟가 1986, 1987년에는 계속 되는 國內消費 增加와 投資擴大로 더욱 成長 될 것으로 豫測된다. 유럽 全般에 걸쳐서도 自動車産業이 좋아지고, 또 自動車運行 및 運輸業의 好景氣로 타이어需要는 더욱 늘어날 것으로 예상된다. 製造業의 多國籍企業에 관해서는 주로 Pirelli 政策에 依存하고 있지만, 모든 것 을 고려해볼 때 타이어部門은 앞으로 數年間은 좋을 것으로 보인다.

1987년에 新車用 乘用車 타이어는 乘用車의 生産增加로 需要量이 늘어날 것으로 예상된다. Fiat는 現在 財務構造를 좋게 하여 앞으로 數年間은 賣出額이 增加할 것으로 보이나 Alfa Romeo의 實績은 그렇게 많이 늘어날 것 같지는 않다. 유럽의 超小型車(Supermini) 部門에서는 이태리 自動車産業이 앞으로 數年間은 특히 좋은 位置에 서게 될 것이다. 그리고 交換用 타이어 市場에서도 이태리의 乘用車保有臺數가 增加하고 또 Steel Radial 타이어의 사용으로 처음에는 타이어 販賣가 줄어들었으나, 지금은 거의 이러한 販賣減少의 충격이 없어졌기 때문에 需要量이 늘어날 것으로 展望된다. 또 扁平比가 낮은 시리즈 타이어도 高級타이어로서 앞으로의 市場展望이 계속 좋을 것으로 豫想된다.

이태리의 트럭·버스 生産量은 앞으로 數年間은 約 180,000~185,000臺 水準을 유지할 것으로 豫測된다. 따라서 新車用 트럭·버스 타이어의 需要도 거의 現在水準으로 유지될 것이며, 80年代初의 不況時와 같이 되지는 않을 것이다.

交換用 타이어의 販賣에서는 貨物運送과 配達業務의 增加로 트럭·버스用 타이어部門이 많이 늘어날 것으로 보이지만, 앞으로는 보다 小型車輛用 타이어의 販賣가 가장 많이 늘어날 것으로 豫想된다. (Rubber Trends, 86. 9)