리포트

프랑스 타이어 産業 및 市場現況

協會 李 源 善

[概 要] 本稿는 프랑스의 乘用車用 및 트럭·버스用 타이어 市場 및 生産現況에 대하여 集中調査한 것이다.

타이어 市場은 新車用 타이어 및 交換用 타이어 市場으로 區分되어 있다. 프랑스에서는 新製 타이어 市場도 重要하지만, 再生 타이어 市場도 매우 중요한 位置에 있기 때문에 關心을 두지 않을 수 없어 여기서는 특히 再生타이어및 中古 타이어의 輸出入動向에 대해서도 살펴보기로 한다.

1. 타이어 需給現況

(1) 生 産 現 況

프랑스의 타이어 産業이 유럽에서는 가장 크며, 西方世界에서는 美國, 日本 다음으로 3번째로 크다. 1986年度 乘用車用 타이어 總生産量은 日本의 1/2정도이고, 美國의 約28%이다. 즉, 1986年에는 乘用車用 타이어 4,560萬個와 트럭·버스用 타이어 550萬個를 生産하였다. 그리고 最近 統計를 보면 1987年에는 타이어 生産이 더 늘어날 것으로 보인다.

프랑스 타이어 産業이 1980年代初에는 世界的으로 타어이 市場이 沈滯되고 需要가 減少되어 타이어 生産能力이 남아돌아 매우 어려움을 겪었다. 즉 車輛生産의 減少로 新車用타이어 販賣가 줄어들고, 壽命이 긴 Ridial 타이어의 使用率이 늘어나서 交換用 타이어 販賣도 減少되었다.

프랑스의 타이어 生産現況을 보면 1980年에는 乘用車用 타이어 約4,400萬個와 트럭·버스用 타이어 600萬個를 生産하였으나, 81年에는 乘用車用 타이어 生産이 約600萬個 以上 減少되었고, 82年에는 더욱 떨어졌다. 그후 83年부터는 점차 回復되어 乘用車用 타이어가 4,000萬個 以上 生産되었으나, 86年에는 80年度 水準을 겨우 上廻하였다.

小型 트럭·버스用 타이어 生産도 1982年에 가장 적었으며, 그 후부터는 急速히 回復되어 1984年에는 生産量이 546萬個로 最高에 달했다. 그러

OECD 國家의 타이어 生産現況

〈表 1〉 (單位 : 100萬個)

	1980	1985	1986
乘用車用 타이어			
美國	130.0	162.6	159.3
日本	65.1	83.9	88.1
프랑스	44.2	42.2	45.6
西獨	33.8	36.0	38.3
이태리	23.8	21.9	23.5
英國	22.9	20.7	22.0
트럭·버스用 타이어			
美國	28.2	34.3	30.9
日本	45.7	47.0	48.3
프랑스	6.2	4.2	5.5
西獨	4.2	4.4	4.4
이태리	2.8	2.8	2.8
英國	3.4	3.5	3.6

資料 : European Rubber Journal;IRSG.

나 1985年에는 다시 22% 減少되었다가, 86年에는 約550萬個로 回復되었다.

1986年度 타이어 輸出價格을 보면 乘用車用 타이어가 個當平均 183프랑이고, 트럭·버스用 타이어가 903프랑이다. 만약 이 輸出價格으로 86年度 타이어 總生産價格을 算出한다면 約 133억프랑(22억 달러)이며, 그 중에서 乘用車用 타이어가 83억프랑이고, 트럭·버스用 타이어가 50억 프랑이다.

1986年度 再生 타이어 生産實績은 乘用車用이 總 130萬個로 工場渡價格으로 約 1억2,100萬 프랑이었고, 小型트럭·버스用 및 其他 트럭·버스用 再生 타이어가 각각 205,000個 및 804,000個로 工場渡價格으로 約5억5,000萬 프랑이었다.

(2) 販 賣 現 況

프랑스 타이어 産業은 大企業인 Michelin社가 거의 獨占하고 있다. 同社는 海外에서도 美國 타이어 市場의 占有率을 12.5%로 늘리는 등 모든 主要國家에서 타이어의 生産施設을 늘리고 市場占有率을 擴大하고 있다. Michelin社는 現在 Goodyear 다음으로 世界에서 가장 큰 타이어 生産業體이며, 그 다음은 日本의 Bridgestone이다. 1980年度 이들의 賣出額을 보면 Goodyear가 66억 달러, Michelin이 59억달러, Bridgestone이 31억달러이다. Michelin은 주로 海外의 收益이 높으며, Michelin 그룹의 總賣出額은 1984年의 43억달러에서 85年에는 45억달러, 86年에는 59억달러로 크게 增加되었다.

프랑스 타이어 生産實績

〈表 2〉 (單位 : 1000個)

	乘用車用 타이어	增減率 (%)	트럭·버스用 타이어	增減率 (%)
1980	44,232	…	6,182	…
1981	38,098	−14	5,360	−13
1982	36,671	−4	4,049	−24
1983	41,132	12	4,896	21
1984	42,360	…	5,460	11
1985	42,255	…	4,249	−22
1986	45,627	8	5,499	29
1987*	48,500	6	5,750	4

* 推定. 資料 : IRSG

Michelin은 특히 타이어 事業에만 高度로 專門化하여 世界總賣出額에서 타이어部門이 92% (휠 包含 94.7%)의 높은 比重을 차지하고 있다. 그밖에 10大 타이어 메이커 중에서 Goodyear, Bridgestone, Firestone, Continental, Yokohama 등 5個會社는 總賣出額에서 타이어 部門이 約 70% 정도 차지하고 또 나머지 3個社, Pirelli, General, Goodrich는 타이어 部門賣出額이 50% 以下이다.

Michelin 그룹에서는 競爭用 브랜드의 타이어는 거의 生産하지 않고 Michelin의 單一 브랜드로 世界에서 가장 많이 販賣하고 있는 反面, Goodyear에서는 競爭用 브랜드 타이어를 많이 生産하여 販賣하고 있다. 뚱뚱한 Mr. Bibendum(로보트 모양의 Michelin 타이어의 商標)標識의 Michelin 타이어는 世界 모든 타이어 市場에 供給되고 있다.

2. 輸出入動向

프랑스는 타이어의 輸出(入)活動이 많이 묶여 있으며, Michelin과 其他 國際的인 타이어 메이커들에 의하여 國內販賣도 점차 영향이 미치고 있다. 그리고 그들이 海外의 子會社로 보내고 있는 타이어 供給量도 제한되어 있다.

(1) 輸 出 動 向

프랑스의 乘用車用 타이어 輸出은 최악이었던

世界 10大 타이어 메이커의 賣出額推移

〈表 3〉 (單位 : 10억달러)

	1984	1985	1986
Goodyear	6.33	6.19	6.63
Michelin	4.32	4.48	5.90
Bridgestone	2.46	2.63	3.09
Firestone	2.59	2.48	2.42
Pirelli	1.58	1.69	2.07
Sumitomo	0.76	1.21	1.92
Continental	0.84	1.29	1.62
Yokohama	0.85	0.93	1.19
General Tire	1.12	1.15	1.12
B F Goodrich	1.39	1.18	0.10

資料 : ERJ

〈表 4〉 프랑스 타이어 販賣實績

(單位 : 100萬個)

	乘用車用타이어	트럭·버스用타이어
1980	20.5	3.47
1981	22.3	3.39
1982	18.4	2.74
1983	20.5	3.77
1985	22.7	3.62
1986	25.1	3.53
1987①	20.1	2.83
1987②	27.0	3.80

註 : ①1~9月. ②EIU 推定

資料 : 프랑스 貿易統計 및 IRSG

82年을 除外하고는 年間 約 2,000~2,200萬個였으나 87年에는 2,700萬個로 增加될 것으로 推定된다. 또한 트럭·버스用 타이어 販賣도 回復勢를 나타내고 있다.

1986年 프랑스의 乘用車用 타이어 輸出에서는 1/4 以上이 西獨으로 輸出되었고, 다음에 英國, 벨룩스(벨지움 / 룩셈부르크), 이태리 등 3個國으로 全體의 60%가 輸出되었다.

乘用車用 타이어의 輸出對象國에서 유럽을 除外하면 美國이 가장 큰 輸出市場으로, 1986年에는 全體의 8.8%(數量基準)가 輸出되었다. 그리고 트럭·버스用 타이어의 輸出市場으로는 西獨이 比較的

〈表 5〉 乘用車用 타이어 國別 輸出實績

(單位 : 1000個, 100萬프랑)

	1984		1985		1986		1987(1~9月)	
	數量	金額	數量	金額	數量	金額	數量	金額
西獨	6,298	1,165	6,112	1,141	6,447	1,269	5,415	1,032
이태리	2,038	276	2,153	310	2,698	430	2,290	358
벨룩스	2,492	359	2,804	404	2,715	423	2,360	353
네덜란드	1,515	257	1,187	211	974	177	599	99
英國	2,031	335	2,211	381	2,958	525	1,988	349
스페인	276	44	258	39	511	90	434	67
美國	1,785	385	1,797	374	2,215	359	1,995	275
日本	210	34	127	25	179	38	113	25
其他	6,160	1,183	6,087	1,223	6,456	1,296	4,951	970
合計	22,805	4,038	22,736	4,108	25,153	4,607	20,145	3,528

資料 : Insee.

〈表 6〉 트럭·버스用 타이어 國別 輸出實績

(單位 : 1000個, 100萬프랑)

	1984		1985		1986		1987(1~9月)	
	數量	金額	數量	金額	數量	金額	數量	金額
西獨	439	425	465	472	491	537	391	427
이태리	394	202	445	285	485	329	413	317
벨룩스	206	93	134	123	155	159	136	145
네덜란드	117	124	140	151	165	203	143	182
英國	324	205	425	287	427	309	355	264
스페인	19	17	66	52	132	96	211	140
美國	488	435	332	298	204	140	385	248
日本	8	3	9	3	14	5	8	3
其他	1,776	1,661	1,601	1,587	1,462	1,415	789	743
合計	3,771	3,165	3,617	3,258	3,535	3,193	2,831	2,469

資料 : Insee.

큰 市場이라고 볼 수 있으나, 이태리도 主要輸出市場이다. 특히 美國과 스페인으로 트럭·버스用 타이어의 輸出이 많이 늘어나고는 있으나, 全體 輸出의 40% 以上이 其他 國家로 輸出되고 있다.

1980年代 중반에는 國內 인플레이션이 둔화되고 生産性이 많이 向上되어 平均輸出價格이 떨어졌다.

프랑스에서는 乘用車用 再生 타이어가 每年 約 13万個 輸出되고 있으며, 平均輸出單價는 約 100 프랑이다. 또 트럭·버스用 再生 타이어의 輸出은 減少되어 1986年에는 115,000個가 輸出되었는데 (平均輸出單價 545 프랑), 西獨으로 가장 많이 輸出되었다.

한편, 프랑스에서는 中古 타이어도 輸出하고 있는데, 年間 輸出量은 乘用車用이 約 130万個, 트럭·버스用이 約 100万個이며, 平均輸出單價는 乘用車用이 16 프랑, 트럭·버스用이 67 프랑이다. 그리고 輸出對象國은 주로 이태리와 西獨이다.

타이어의 平均輸出價格

〈表 7〉 (單位 : 프랑 / 個)

	1984	1985	1986	1987(1~9月)
乘用車用타이어	177	181	183	175
트럭·버스用타이어	839	901	903	872

資料 : Insee.

再生 및 中古 타이어 輸出入實績

〈表 8〉 (單位 : 1000個)

	1984	1985	1986
乘用車用타이어			
輸出			
再生	125	134	133
中古	1,299	1,243	1,523
輸入			
再生	383	438	452
中古	594	456	609
트럭·버스用타이어			
輸出			
再生	193	136	115
中古	834	880	1,002
輸入			
再生	411	381	435
中古	603	644	664

資料 : Insee.

(2) 輸 入 動 向

乘用車用 타이어는 輸入이 많이 묶여 있지만 82年에는 國內業界의 어려움으로 最高에 달했고, 그 후 900萬個水準으로 떨어져 安定되었다가 86年에는 다시 1,000萬個 이상으로 늘어났다.

트럭·버스用 타이어 輸入은 每年 約 100萬個 정도였으나, 1986年에는 130萬個로 85年(107萬個)보다 20%以上 增加되었다. 그리고 87年度에는 1~9月의 輸入量이 이미 85年度 總輸入量에 比해 乘用車用이 84%, 트럭·버스用이 85%에 達하고 있다. EIU 推定에 의하면 87年 總輸入量은 乘用車用 타이어가 1,170萬個, 트럭·버스用 타이어가 150萬個이다.

1986年度 輸入對象國別 乘用車用 타이어 輸入實績을 보면, 西獨과 이태리로부터 각각 約 300万個씩 輸入하여 總輸入量의 約 60%를 占하였고, 英國과 스페인으로부터도 각각 100萬個씩 輸入되었다. 즉, 이들 4個國으로부터 輸入된 乘用車用 타이어가 總輸入量의 80%를 차지하였다. 그러나 最近에는 아시아의 타이어 輸出國家들에 의해 잠식당하고 있다. 즉, 日本 및 韓國으로부터 輸入되는 타이어가 많이 늘어나고 있으며, 특히, 韓國産 타이어는 價格이 低廉하여 유고産 타이어를 위협하고 있다.

트럭·버스用 타이어는 西獨과 英國으로부터

타이어 輸入實績

〈表 9〉 (單位 : 100萬個)

	乘用車用타이어	트럭·버스用타이어
1980	8.9	0.95
1981	9.0	0.92
1982	10.8	1.00
1983	9.1	1.00
1984	9.3	1.05
1985	9.1	1.07
1986	10.4	1.30
1987①	8.8	1.11
1987②	11.7	1.50

註 : ①1~9月, ②EIU 推定

資料 : Insee.

乘用車用 타이어 國別 輸入實績

〈表 10〉 (單位 : 1000個, 100萬프랑)

	1984		1985		1986		1987 (1 ~ 9月)	
	数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額
西 獨	2,668	517	2,576	542	3,036	663	2,506	537
이 태 리	2,144	389	2,770	506	2,988	563	2,487	482
英 國	990	162	778	135	1,103	187	983	167
스 페 인	1,688	252	1,143	174	1,071	160	866	132
유고슬라비아	281	27	408	44	415	47	348	39
美 國	19	5	14	5	23	6	23	66
韓 國	—	—	29	4	110	8	118	13
日 本	163	25	149	26	219	38	287	48
其 他	1,349	244	1,240	240	1,453	264	1,186	202
合 計	9,302	1,621	9,107	1,676	10,419	1,936	8,804	1,626

資料 : Insee.

트럭·버스用 타이어 國別 輸入實績

〈表 11〉 (單位 : 1000個, 100萬프랑)

	1984		1985		1986		1987 (1 ~ 9月)	
	数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額
西 獨	453	274	439	274	503	353	419	283
이 태 리	189	140	227	137	264	159	253	140
英 國	139	139	148	150	238	281	169	197
스 페 인	76	84	57	49	57	45	50	35
유고슬라비아	18	3	13	2	5	4	6	4
美 國	29	34	22	24	13	9	6	4
韓 國	—	—	—	—	—	—	1	—
日 本	36	41	56	64	70	79	63	58
其 他	106	108	112	127	155	178	146	177
合 計	1,046	823	1,017	827	1,305	1,108	1,112	898

資料 : Insee.

타이어 平均 輸入價格

〈表 12〉 (單位 : 프랑 / 個)

	1984	1985	1986	1987 (1~9月)
乘用車用타이어	174	184	186	185
트럭·버스用타이어	787	770	849	807

資料 : Insee.

가장 많이 輸入되고 있으며, 그 다음은 이태리와 스페인에서 많이 輸入된다. 1986年에는 世界最大의 트럭·버스用 타이어 生産國인 日本이 5.4%를 占하였다. 트럭·버스用 타이어 市場에서는 低價 타이어의 輸入이 많지는 않으나, 특이하게도 이태리에서 低價 타이어를 많이 供給하고 있다.

타이어 輸入價格에서는 乘用車用 타이어의 輸入單價가 多少 낮은데도 불구하고 平均輸出單價보다는 높으며, 트럭·버스用 타이어의 경우는 반대로 輸入價格이 輸出價格보다 7.5% 나 더 낮다. 1986年에는 美國을 비롯 西獨으로부터 高價 타이어가 많이 輸入되었다. 西獨 타이어의 輸入價格은 유고슬라비아 타이어보다는 約 2倍, 韓國産 타이어보다는 3倍가 비싸다. 따라서 西獨 타이어는 일반적

으로 BMW, Mercedes, Porsche 등 最高級 乘用車에 裝着 하고 있다.

表13에서 알 수 있는 바와 같이 乘用車用 輸入 타이어의 전반적인 平均單價는 186프랑으로 平均 輸出單價 183프랑보다 높다. 乘用車用 타이어인 경우 日本도 이제는 低價 타이어의 輸出國에 속하지 않고 또한 1987年에는 韓國의 平均單價도 이미 유고의 112프랑과 같은 水準으로 上昇되었다.

프랑스는 再生 타이어 輸入을 많이 하고 있다. 乘用車用 再生 타이어가 每年 約 40萬個 輸入되고 있으며, 계속 늘어나고 있고, 輸入平均單價는 約 100프랑이다. 1986年에는 再生 타이어 總輸入量의 約 55%가 이태리로부터 輸入되었으며, 또한 中古 타이어도 約 60萬個(平均單價 14프랑)

乘用車用 輸入 타이어의 各國別 單價

〈表 13〉 (1986) (單位 : 프랑 / 個)

國別	平均單價
西獨	218
이태리	188
英國	169
스페인	149
유고	113
美國	256
韓國	72
日本	174
其他	181
平均	186

資料 : Insee.

타이어 內需販賣 實績

〈表 14〉 (單位 : 100萬個)

	乘用車用타이어	트럭·버스用타이어
1980	32.6	3.66
1981	24.8	2.88
1982	29.0	2.32
1983	29.7	2.76
1984	28.8	2.73
1985	28.6	1.71
1986	30.9	3.27
1987*	33.2	3.45

* 推定

資料 : Insee;IRSG.

輸入되었다. 한편 트럭·버스用 再生 타이어도 每年 約 40萬個(單價 約 580프랑) 輸入되고 있는데, 半以上이 西獨에서 들어오고 있다. 그리고 約 65萬個의 中古 트럭·버스用 타이어도 個當 70프랑 以下로 輸入되고 있다.

프랑스에는 內需市場에 대한 在庫資料가 없으므로 生産 및 貿易統計를 기초로 하여 推定하지 않으면 안된다. 그리고 在庫變化가 많으므로 數字에 注意하여야 한다. 1981年에는 乘用車用 타이어의 內需販賣가 前年보다 約 1/4이 減少되었다. 그러나 그 후부터는 販賣量이 約 2,900萬個로 安定線(年末在庫變化는 無視)을 유지하였고, 1986年에는 約 3,100萬個로 增加되었다.

프랑스의 타이어 輸出은 國內總生産量의 54~55%를 차지하고 있는 한편, 輸入은 國內需要量의 約 1/3을 占하고 있다.

트럭·버스用 타이어 市場은 乘用車用 타이어 市場보다 變化가 많다. 年間販賣量이 最下 170萬個에서 最高 370萬個에 이르고 있다. 일반적으로

乘用車用 타이어 需給現況

〈表 15〉 (單位 : 1000個)

	1984	1985	1986	1987
生産量①	42,360	42,255	45,627	48,500
輸出量②	22,805	22,736	25,153	27,000
輸入量③	9,302	9,107	10,419	11,700
內需販賣④	28,857	28,626	30,893	33,200
③÷④(%)	32	32	34	35
②÷①(%)	54	54	55	56

註 : 87年은 推定, 內需販賣=生産+輸入-輸出

資料 : IRSG;Insee.

트럭·버스用 타이어 需給現況

〈表 16〉 (單位 : 1000個)

	1984	1985	1986	1987
生産量①	5,460	4,249	5,499	5,750
輸出量②	3,771	3,617	3,536	3,800
輸入量③	1,046	1,074	1,305	1,500
內需販賣④	2,735	1,706	3,268	3,450
③÷④(%)	38	63	40	43
②÷①(%)	69	85	64	66

註 : 1987年은 推定.

資料 : IRSG;Insee.

1980年代에는 內需販賣가 줄어드는 경향인데, 1986年에는 150萬個 增加되었다. 트럭·버스用 타이어는 生産量의 60% 以上이 輸出되고 있으며, 輸入 타이어의 占有率은 더욱 크다. 1984年과 1986年에는 內需市場의 約 2/3가 輸入 타이어였으며, 1985年에는 輸入 타이어가 85%를 차지하였다.

1987年 1/4分期 프랑스 內需市場의 乘用車用 타이어 販賣는 86年 同期比 8.5% 增加하였으며, 트럭·버스用 타이어 販賣는 同 7.6% 增加하였다. 그리고 87年度 年間 總販賣量은 乘用車用 타이어가 約3,320萬個, 트럭·버스用 타이어가 345萬個로 豫想된다. 프랑스는 타이어 生産量의 半以上이 輸出되는데, 87年에 트럭·버스用 타이어는 約 2/3가 輸出될 것으로 보이는 한편, 輸入 타이어는 乘用車用 타이어에서 35%를 占有하고, 트럭·버스用 타이어에서는 150萬個가 輸入될 것으로 예측된다.

〔再生 타이어 市場〕

再生 타이어는 每年 乘用車用이 約 160万個, 트럭·버스用이 約 130万個 販賣되고 있다.

1987年度 再生 타이어 總販賣量은 다소 늘어나서 乘用車用이 約 180萬個, 트럭·버스用이 約 140萬個 販賣될 것으로 보인다.

3. 타이어 業體別 現況

프랑스 타이어 産業은 Michelin이 主導하고 있으며, 아직도 프랑스의 中心地인 Clermont-Ferrand에서 家族中心으로 秘密 및 世襲的인 經營方式으로 운영되고 있다.

그러나 프랑스에는 7個의 타이어 會社가 있으며, 이들은 19個의 타이어 工場을 갖고 있다. 生産品種은 建設裝備用 大型 타이어에서부터 航空機用, 트럭 및 乘用車用 그리고 스쿠터, 自轉車, 庭園機械用 등 小型 타이어에 이르기까지 全品種의 타이어를 生産하고 있다. 19個 工場 중 11個 工場은 Michelin이, 또 2個 工場은 Michelin의 子會社인 Kleber가 經營하고 있다.

프랑스에서는 Michelin과 Dunlop이 각각 1889年과 1920年에 타이어 工場을 稼動시켰고, 프랑스 乘用車用 타이어 市場에 처음으로 供給하였다. 그러나 이 두 會社는 草創期 이후 많은 變化를 가져왔다. 즉, Michelin은 아직도 世界的인 主要 타이어 메이커이나, Dunlop社의 타이어 事業은 日本의 Sumitomo社(賣出額 世界 6位)로 넘어 갔으며, 同社는 現在 英國 BTR 그룹의 子會社로 되어 있

再生 타이어 販賣現況

〈表 17〉 (單位 : 1000個)

	乘用車用	트럭·버스用
生 産 量	1,337	1,009
輸 出 量	133	115
輸 入 量	452	435
內需販賣*	1,656	1,329

* 內需販賣=生産量+輸入量-輸出量

프랑스 타이어 메이커 및 工場所在地

〈表 18〉

會 社	工場所在地	工場稼動年度
Michelin	Clermont-Ferrand, Les Carmes	1889
	Clermond-Ferrand, Cataroux	1921
	Tours (wheels plant)	1960
	Cholet	1970
	Montceau-les-Mines	1970
	Bourges	1953
	Orléans	1951
	Poitiers	1972
	La Roche-sur-Yon	1972
	Roanne	1974
	Le Puy	1977
Klêber (Michelin)	Toul	1969
	Troyes	1963
Dunlop France	Montlucon	1920/85*
(Sumitomo)	Amiens	1959/85*
Continental	Sarreguemines	1962
Goodyear	Amiens	1960
Uniroyal-Englebert	Clairoix	1936/79*
(Continental)		
Firestone	Béthune	1960

* 所有權 変動年度

資料 : European Rubber Journal.

다.

(1) Michelin

Michelin의 全世界 타이어 賣出額은 1984年 43억달러에서 85年에는 45억달러로, 그리고 86年에는 59억달러로 계속 增加되었다. Michelin 그룹의 모든 製品의 總賣出額이 1986年에는 463억 프랑으로 0.6% 減少되었다. 그러나 退職積立金 3억 4,300만 프랑(85年에는 10.4억 프랑)을 除外한 稅後利益은 19.1억 프랑에 달했다.

Michelin 그룹의 海外事業은 現在 Basle에 있는 Swiss Compagnie Financiere Michelin(CFM) 持株會社가 맞고 있다. 不況이었던 1982~84年의 3年間에는 同그룹이 北美에서의 無理한 投資關係로 約 80억 프랑(13.3억 달러)의 赤字를 보았다. 1984年에는 22.4억 프랑의 赤字를 냈고, 그 후부터는 점차 收益性이 回復되었다.

1987年 上半期 Michelin 그룹의 總賣出額이 프랑貨로는 1986年보다 2.9% 적었으나, 美國 달러貨로는 11.3% 많았으며 販賣量(個數)은 2.7% 늘어났다. 한편, 上半期 CFM의 賣出額은 스위스 프랑貨로는 前年 同期比 4.6% 적었으나, 달러貨로는 12.8% 많았으며, 販賣量도 5.9% 많았다. 그리고 Michelin 그룹의 87年度 總利益은 25억~30억 프랑으로 展望된다.

1986年度 프랑스 國內會社의 賣出額은 總 162억 프랑으로 85年度의 157억 프랑 보다 3.7% 增加하였다. 그리고 1986年에는 赤字가 5,400萬 프랑으로 85年度의 3억 9,900萬 프랑 赤字보다 많이 減少되었다. 실제로 프랑스 內需市場은 Michelin 그룹으로서는 오직 收益性이 없는 市場이다. 1982年 이후부터 Michelin 그룹의 生産性은 年間 9.5%씩 向上되었다. 1981年에는 同그룹의 全世界의 在庫가 販賣의 38.5%에 달했으나, 84年에는 29%로 減少되었고, 86年에는 그룹 總賣出額의 26.2%로 減少되었다.

Michelin의 經營實績

〈表 19〉

		그 룹	CFM	그 룹	CFM
		(100萬프랑)		(100萬달러)	
1985	總賣出額	46,600	—	7,770	—
	純 利 益	1,040	652	173	109
1986	總賣出額	46,300	35,160	7,720	5,860
	純 利 益	1,900	1,462	317	244
1986 上半期	總賣出額	23,500	—	3,350	—
	純 利 益	919	—	147	—
1987 上半期	總賣出額	22,800	—	3,730	—
	純 利 益	1,270	—	2,210	—

業界資料에 의하면 100억 달러 以上의 西유럽 타이어 市場에서 Michelin이 39%(乘用車用 타이어 1억 4,200萬 달러, 트럭·버스用 타이어 約 2,200萬 달러 販賣)를 占有하고 있다. 80年代初에는 Michelin이 방대한 北美의 乘用車用 및 트럭·버스用 타이어 市場에 注力하여 賣出額이 約 15억 달러, 市場占有率 12.5%로서 4位를 차지했다. 乘用車用 타이어 市場에서는 新車用市場의 占有率이 約 11.4%이고, 交換用市場이 8.8%로서 3位를 차지하였고, 또 트럭·버스用 Ridial 타이어 市場을 主導하고 있다.

프랑스에서는 Michelin이 內需市場을 55~60% 占有하고 있고, 특히 新車用 타이어 市場을 主導하고 있는데, Citroen 自動車會社와는 傳統的으로 밀접한 유대관계가 있고 또 Peugeot社에도 7.64%의 占有率를 가지고 있다.

Michelin은 항상 R&D 部門에 力點을 두고 있으며, 壽命이 긴 Radial 타이어를 開發하여 交換用 타이어 市場을 일변시킴으로써 名聲이 높아졌다. Michelin은 지금도 Radial 타이어를 앞으로도 계속 開發할 것이라고 한다. 美國市場에서도 Michelin은 美空軍에 航空機用 Radial 타이어를 供給함으로써 일찌기 品質에 대한 好評을 받고 있다. Michelin은 現在 Montreal의 새로운 地下鐵시스템에 맞는 타이어를 開發하기 위하여 技術的인 挑戰을 하고 있다.

Michelin은 全世界에서 3,000個의 生産 라인을 가지고 每日 39萬個의 타이어를 生産한다고 한다. 즉, 同社는 15個國에서 42個 工場을 가지고 있는데, 北美에 7個工場, 西유럽에 30個工場, 아프리카에 3個工場, 브라질과 韓國에 各 1個工場을 가지고 있다. 그리고 유럽에서는 프랑스에 13 個工場이 있고, 그밖에 西獨에 5個工場(Kleber 工場 하나 包含), 스페인과 英國에 각각 4個, 이태리

에 3個, 네덜란드에 1個가 있다. 同 그룹의 타이어 工場은 半以上이 1970年 이후에 建設된 것으로 現代化된 施設이다.

Michelin 그룹의 世界 地域別 타이어 生産 및 販賣現況을 보면 表 20과 같다.

Michelin 그룹의 全世界 從業員은 Kleber의 8,000名을 合하면 118,600名이다. 82年 이후 從業員이 프랑스 國內에서 12,000名, 海外에서 11,500名이 각각 減員되었으나, 86年 現在 아직도 過剩人員이 2,200名이라고 한다.

Michelin은 항상 長期的인 計劃으로 賣出額의 4.0~4.5% 를 再投資하고 있기 때문에 이와 밀접한 關係가 있는 從業員 및 其他 利害關係事項들을 특히 重要視하고 있다. 美國會社들은 短期的인 經營實績만 좋게 하려는 강박관념 때문에 Radial 타이어로의 施設轉換이 상당히 遲延된 것이라고 Michelin은 말하고 있다.

Michelin의 전속 評論家는 말하기를 同社가 企業合理化를 위한 職員減員과 工場再建에 있어서는 競爭에서 2年이나 뒤졌다고 한다. 그리고 Clermont-Ferrand(Michelin 타이어 工場의 始發地) 地域을 좌우하고 있는 다소 舊式이면서 世襲的인 同社의 主要 問題는 不必要한 집안의 人事整理와 不安한 勞動組合을 安定시키는 데 있다. 工場再建과 解雇問題는 이제 着手 중에 있다. 그리고 國內에서의 赤字가 지난 2年內에는 2번이나 半으로 줄어들었으며, 1988年에는 黑字로 돌아설 것을 自信있게 말하고 있다.

Michelin의 最新 타이어 工場은 西獨 Karlsruhe에 있는 트럭·버스用 타이어 工場이고, 가장 오래된 工場은 이태리 Turin-Dora에 있는 81年된 工場(이 곳에서는 Michelin이 가장 오래된 會社임)인데, 점차 閉鎖되고 있다. 그리고 Michelin은 北美에 10억 달러를 投資했으며, 앞으로도 生産量을 30% 增加시키기 위하여 2억 달러를 더 配定하였다. 브라질에서도 生産量을 2倍로 增加시키기 위하여 1억 3,800萬 달러를 投資할 計劃이다.

Michelin 그룹의 地域別 타이어 生産 및 販賣比率
〈表 20〉

地域別	販賣比率(%)	生産比率(%)
프랑스	16	31
其他유럽	36	45
北美	28	21
其他	20	3

1988年에는 高度의 技術을 갖춘 새로운 "2,000年의 工場"이 Clermont-Ferrand Gravanches에 竣工되어 1989年에는 完全 稼動하게 된다. 지금까지 同社는 항상 單獨으로 企業을 擴張시키면서 100% 獨自路線을 主張해 왔다. 그러나 最近에는 韓國의 (株)宇成産業과 50 : 50의 合作會社를 設立하였으며, 1989年에 정상 稼動되면 年間 約 175萬個를 生産할 計劃이다.

Michelin은 "보다 典型的인 會社"가 되기 위하여 努力하고 있다고 하며, 1987年 6月에는 그룹本社에서 財務關係者들이 前例없던 환영을 받았다. 또 3,000萬 스위스 프랑(Swfr)을 增資하기 위하여 CFM의 資本 10%를 外部株主들에게 公開하였다.

이와같은 Michelin의 새로운 모험은 分明히 家族中心의 保守的인 Michelin 그룹으로서는 새로운 一大轉機의 信號라고 볼 수 있으나, 1980年代 중반에 世界 타이어 市場에 큰 變化를 일으키게 될 것 같다.

(2) Pneumatiques Kleber SA

Kleber는 現在 Michelin이 93%의 株式을 所有하고 있는 會社로서 유럽에서 오랫동안 農機械用 타이어 市場을 主導해 왔으나, 지금은 이 市場이 침체되었다. Michelin이 同社의 經營回復을 위하여 全力을 다하고 있으며, 1984年에는 타이어 賣出額이 約 1억 7,800万 달러였으나, 85年에는 1억 8,600萬 달러, 86年에는 2억 5,600萬 달러로 각각 增加하였다.

Kleber는 交換用 乘用車 타이어 市場에서 占有率 6%로 4位를 차지하고 있으나, 最近에는 消費者用 雜誌 "Que Choisir"에 生産品質에 대한 批判이 揭載되어 어려움을 겪고 있다.

Kleber는 또 一般 고무製品도 生産하고 있는데, 1986年에는 賣出額이 17억 8,000萬 프랑으로 85年보다 7.8% 增加하였다. 그리고 1985年에는 1억 2,500萬 프랑의 赤字를 보았으나, 86年에는

稅後利益이 約 4,300萬 프랑이었다.

Toul 工場은 從業員이 685名으로, 乘用車用 타이어와 大型 트럭·버스用 타이어만 生産하고 있고, Troyes工場에서는 乘用車用 및 農機械用 타이어를 生産하고 있으며, 從業員은 1,230名이다. 또 西獨의 St Ingbert에도 Kleber의 工場이 있다.

(3) Dunlop France(Sumitomo) SA

Dunlop의 타이어 市場占有率은 全般的으로는 約 12%이고, 交換用 타이어 市場에서는 約 9%이다. Dunlop의 프랑스 타이어 事業은 1985年에 Sumitomo가 引受하였으며, Montlucon(從業員 1,330名) 工場에서는 모든 種類의 타이어를 계속 生産하고 있다. Montlucon 工場에서는 1920年부터 타이어를 生産하였고, Michelin의 最高의 競爭者였다. 지금은 生産能力이 約 1,100톤 / 月이다. 그리고 Amiens工場은 從業員이 約 700名이고 乘用車用 타이어만 生産하고 있으며, 生産能力은 約 900톤 / 月으로 推定된다.

(4) Goodyear SA

Goodyear는 交換用 타이어 市場에서 占有率이 約 7%로 3位를 차지하고 있으며, Amiens 工場에서는 乘用車用 타이어만 生産하고 있고 從業員은 2,000名이다.

(5) Firestone France SA

Firestone의 交換用 타이어 市場占有率은 約 6%이나, 同社가 랭킹 2位라고 주장하고 있다. 從業員은 約 2,000名이고 乘用車用 및 밴用 타이어를 生産하고 있으며 生産能力은 22,000個/日로 推定된다.

(6) Uniroyal-Englebert(Continental) SA

이 會社는 1979年 이후 西獨 Continental 그룹의 子會社가 되었다. 이 會社는 2次大戰前 1936年에 稼動되었으며, 從業員은 約 1,200名이고 乘用車用 타이어만 生産하였다. 生産能力은 約 700톤/週 또는 20,500個/日이다.

(7) Continental France SA

Sarreguemines 工場의 從業員은 1,300名이며, 乘用車用 및 트럭用 타이어를 生産하고 있다. 生産能力은 約 650톤/週이다.

(8) 其他 業體

西方國家의 主要 타이어 메이커들은 모두 프랑스 타이어 市場에 參與하고 있다. 그 중에서 더욱 活動的이고 눈에 띄는 業體는 다음과 같다.

- Bridgestone(日本) : 高性能 스포츠用 타이어의 最高品質을 강조하고 있다.
- Pirelli(이태리) : 低扁平比·廣幅 타이어와 트럭用 타이어에 注力하고 있다.
- Semperit(오스트리아) : 濕潤路에서 性能이 좋은 타이어에 力點을 두고 있다.
- BF Goodrich(美國) : 들판을 橫斷하는 四輪驅動 高性能 타이어에 힘쓰고 있다.
- Fulda(西獨) :

(9) 再生 타이어 業體

프랑스는 再生 타이어 市場이 크며, 특히 트럭 및 乘用車用 Snow 타이어에서 再生 타이어가 많다. 價格은 新製 타이어보다 約 40% 低廉하며, 交換用 乘用車 타이어 市場에서는 再生 타이어의 占有率이 約 10%나 된다. 再生 타이어의 需要가 크게 늘어나게 된 것은 OPEC의 石油波動 때이며, 價格面에서 利點이 많았다.

정상적인 트럭用 타이어는 20,000~30,000Km 走行한 후에 처음 再生하게 되며,그 후 2~3回까지 再生하게 되면 타이어 壽命이 350,000~400,000Km까지 延長된다. Michelin도 트럭用 타이어는 다른 會社보다 많이 再生하고 있으나, 乘用車用 타이어의 再生은 고려하지 않고 있다.

프랑스에는 65個의 再生 타이어 業體가 있으며, 이들은 大部分 貿易協會 CNCPIR(Chambre Nationale du Commerce du Pneumatique et de l'Industrie du Rechapage)에 加入되어 있다. 그리고 이들은 大部分 政府支援도 없는 小規模業體들이며 再生은 몇 種類에 限해서 전문적으로 하고 있다. 再生 타이어 業體 중에서 가장 큰 會社는 Avallon 에 있는 Pneu Rechape Laurent로서 株式의 過半數는 Michelin의 子會社에 속해 있다. 1950

年에 設立된 同 Avallon 再生 타이어 工場은 世界에서 제일 큰 工場이다. 同社의 乘用車用 및 트럭·버스用 再生 타이어의 賣出額은 3억 5,000萬 프랑(約 5,800萬 달러)이고 市場占有率은 55~60%이며, 生産能力은 6,000個 / 日(乘用車用 4,200個, 밴用 600個, 其他 트럭·버스用 1,200個) 以上이다. 고무 使用量은 年平均 約 6,000톤이며, 특히 Snow 타이어(年間 18萬個)를 전문적으로 再生하고 있다(다른 大部分의 再生 타이어 業體도 주로 Snow 타이어를 再生하고 있다). 同 Laurent 社는 高品質의 再生 타이어로 評價받고 있고, 11個의 地方營業所를 가지고 있으며, 輸出도 하고 있다.

두번째로 큰 再生 타이어 會社는 Riom에 있는 SEIA로서, 同社는 Dunlop와 關聯되어 있으며, 3個의 地方倉庫도 가지고 있다. 同社는 Michelin 關聯業體들과의 치열한 競爭으로 市場占有率이 줄어들고 있다. 再生業界에서 3번째로 큰 會社는 Gummi-Mayer(Wissenbourg 所在)로서 西獨 再生 타이어 專門業體의 子會社이다. 同社에서는 프랑스에서 再生 타이어를 生産하고 있는 한편, 西獨으로부터 再生 타이어를 많이 輸入하고 있다. 4번째는 FIT社인데, 지금은 Hutchinson 그룹에 속해 있다.

再生 타이어는 주로 이태리와 西獨으로부터 輸入되고 있는데 主要 輸入業者는 이태리系의 Renova 및 Marangon(RTS〈ring tread system〉利用)의 2個社이다.

4. 新車用 타이어 市場

프랑스 타이어 市場은 새 自動車에 裝着하는 新車用 타이어(OE) 市場과 磨耗된 타이어를 交換하는 交換用 타이어 市場으로 나누어져 있다. 交換用 타이어 市場에서는 再生 타이어 業者들도 再生 타이어를 많이 販賣하고 있으나, 그들의 賣出額은 정확하게 알 수가 없다. 新車用 타이어 市場의 규모는 自動車 總生産量을 알게 되면 곧 알 수 있다.

乘用車나 小型 트럭에서는 1臺當 5個의 新車用 타이어가 必要하게 되므로, 1985年에는 乘用車의 新車用 타이어 需要가 1,300萬個였으며, 87年에는 約 1,500萬個로 推定된다. 한편 트럭·버스 등 비교적 큰 車輛에서는 新車用 타이어가 5個 以上 必要하게 되는데, 1臺當 平均 7個로 가정한다면, 1980年代 중반의 트럭·버스의 新車用 타이어 需要量은 250~300萬個로 볼 수 있다.

5. 交換用 타이어 市場

乘用車用 新製 타이어에서는 國內 總販賣量에서 新車用 타이어 販賣量을 뺀 交換用 타이어 販賣量이 1985年에는 約 1,550萬個였고, 1987年에는 約 1,800萬個로 추정된다. 이 統計에서는 메이커나 商人들의 在庫는 計算에 넣지 않았다. 그리고 트럭·버스用 新製 타이어에서는 外形上으로 나타난 國內 總販賣量이 1985年에는 新車用 타이어의 需要量에도 미치지 못하여 在庫量이 많이 줄어들었을 것으로 보인다. 表 23의 註에서 알 수 있는 바와 같이 이 統計에서는 주로 在庫變化를 無視하고 또 실제 販賣보다도 外形上(數字上)으

프랑스 自動車生産現況

〈表 21〉 (單位 : 1000台)

	乘用車	트럭·버스	計
1980	2,938	440	3,378
1984	2,713	349	3,062
1985	2,632	384	3,016
1986	2,773	421	3,914
1987*	2,900	430	3,330

* EIU 推定

資料 : Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles (CSCA).

新車用 타이어 需要量

〈表 22〉 (單位 : 1000個)

	乘用車用타이어	트럭·버스用타이어
1980	14,692	3,080
1984	13,566	2,443
1985	13,162	2,688
1986	13,865	2,947
1987*	15,000	2,996

* EIU 推定

資料 : CSCA.

프 랑 스 타 이 어 內 需 販 売 現 況

〈表 23〉 (單位 : 1000個)

	1985		1986		1987①	
	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어
新 製 타 이 어②	28,626	1,706	30,893	3,268	33,200	3,450
新 車 用①③	13,160	2,688	13,865	2,949	15,000	3,000
交 換 用④	15,466	−982	17,028	321	18,200	450
再 生 타 이 어	2,106	1,226	1,656	1,329	1,800	1,400
交 換 用 計⑤	17,572	244	18,684	1,650	20,000	1,850
合 計	30,732	2,932	32,549	4,597	35,000	4,850

註 : ①EIU 推定. ②外形販賣(=國內生産+純輸入) ③自動車生産 基準으로 推定.
④交換用=新製타이어−新車用타이어 ⑤新製交換用타이어+再生타이어

로 나타난 販賣實績으로 計算하였지만, 대체적인 結果는 잘 알 수 있게 나타났다.

乘用車用 타이어 市場에서는 交換用 타이어가 1986~87年 사이에 1,770萬個에서 2,000萬個로 增加될 것으로 보이며, 新車用 타이어와 交換用 타이어(再生 타이어 包含)의 販賣比率은 43 : 57이 될 것같다. 한편 트럭·버스用 타이어 市場에서는 小規模의 再生 타이어 業體가 많기 때문에 정확히 파악하기가 더욱 어렵다. 1985年에는 트럭·버스의 交換用 타이어 總販賣量을 數字上으로 244,000個로 맞추기 위하여 新製 타이어의 在庫量이 約100萬個나 外形上으로 줄어들게 되었다. 그러나 1986年과 87年에는 交換用 타이어 販賣가 각각 165萬個 및 185萬個로 더 늘어날 것 같다.

6. 타이어의 流通構造

프랑스의 타이어 業界는 비밀이 많고 公開되지 않고 있기 때문에 타이어의 流通構造와 交換用 타이어 市場占有率을 정확히 파악하기는 어렵다. 타이어의 流通構造別, 타이어 메이커別 販賣比率의 정확한 資料는 1983~84年度 資料밖에 없다. 同資料에 의하면 交換用 乘用車 타이어의 流通構造(小賣基準)를 4가지로 區別하여 販賣比率을 調査하였다(表 24).

타이어 專門店이나 自動車修理店은 "타이어 博士"라 할 만큼 專門的인 知識을 가지고 있는 小賣商들이다. 1983~84年의 流通構造別 販賣比率을

交換用 乘用車 타이어 流通構造別 販賣比率
〈表 24〉

流 通 構 造	販 賣 比 率(%)	
	1982 / 83	1983 / 84
타이어 專門店	28.5	32.2
自動車 修理店	36.6	29.2
슈 퍼 마 켓	23.9	27.8
注 油 所	9.7	8.4
其 他	1.3	2.4
計	100.0	100.0

資料 : Le Pneumatique, quoting Sofres Survey.

보면, 타이어 修理店과 注油所의 販賣比率이 줄어들면서 슈퍼마켓의 販賣比率이 約4% 포인트 늘어났다. 그리고 타이어 專門店도 서비스 向上, 專門的인 기술지도, 品質保證 등으로 販賣率을 增加시켰다. 슈퍼마켓의 販賣比率이 最高에 달했다고는 했지만 1983 / 84年 이후로도 큰 變化는 없었다. 1984年에 슈퍼마켓의 販賣率은 33%(總販賣의 1/3)였으며, 지금은 約 22~23%라고 한다. 가장 큰 타이어 專門店은 "Point S" 그룹이며 100個의 代理店을 가지고 있다.

(1) 市場 占有率

프랑스 타이어 市場에서 가장 큰 交換用 乘用車 타이어 市場의 1983 / 84年度 브랜드別 市場占有

率을 보면 表25와 같다.

現在 Michelin의 市場占有率은 56~60%로 推定되고 있다. Sofres에서 調査한 交換用 乘用車 타이어의 流通構造別·브랜드別 販賣比率을 보면 表26과 같다.

타이어만 專門的으로 販賣하고 있는 타이어 專門店이 프랑스에서는 가장 傳統的인 販賣店이며, Michelin의 基盤이 가장 強하다. 슈퍼마켓은 새로 開發된 販賣方法이며, 여기서는 Michelin보다 Dunlop이 더 強하다. 타이어 專門販賣店에서는 Goodyear가 2位로 強하고 그 다음은 Uniroyal (現在 Continental이 引受) 및 Dunlop의 順이다. 注油所에서는 石油販賣의 不況을 보충하기 위하여 타이어 販賣에 많이 努力하고 있으며, Firestone의 低價 타이어가 注油所에서 많이 販賣되고 있다.

슈퍼마켓에서는 自己들의 브랜드가 들어있는 타이어를 販賣할 수 있다는 것을 알고, 例컨데, Casino, Carrefour, Pneu Orange 등의 個人 브랜드를 사용하게 되었고, 이들의 대부분은 Firestone과 契約하여 依託生産을 하고 있는데, 東유럽으로도 많이 供給되고 있다. 其他 작은 타이어 메이커에서는 高性能 타이어, 4輪驅動 타이어, 低扁平比·廣幅 타이어, Snow및全天候 타이어 등 特殊한 타이어를 生産하여 주로 타이어 專門販賣店으로 供給하고 있다. Michelin은 總賣出의 2/3를 타이어 專門販賣店에서 販賣하고 있는 한편, Dun-

交換用 乘用車 타이어 브랜드別 市場占有率

〈表25〉 (1983 / 84)

브 랜 드 別	市場占有率(%)
Michelin	54.5
Dunlop	8.2
Goodyear	7.3
Uniroyal	6.7
Klêber	5.6
Firestone	5.0
슈퍼마켓 브랜드	2.8
Pirelli	2.7
Continental	1.8
Esso	0.4
其 他	5.0
計	100.0

資料：前과 同.

交換用 乘用車 타이어의 流通構造別·브랜드別 販賣比率

〈表26〉 (1983 / 84) (單位：%)

流通構造 / 브랜드	타이어 專門店	自動車 修理店	슈퍼마켓	注油所
Michelin	50.0	72.3	45.3	46.3
Dunlop	7.1	4.3	13.4	8.1
Goodyear	10.6	3.9	7.3	6.6
Uniroyal	8.5	3.8	7.9	6.2
Kléber	6.1	5.6	5.0	7.5
Firestone	2.2	1.1	6.8	16.8
슈퍼마켓 브랜드	—	—	10.3	—
Pirelli	5.2	2.2	0.6	1.6
Continental	1.6	2.0	1.9	2.4
其 他	8.7	4.7	1.5	4.5
計	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：前과 同.

交換用 乘用車 타이어의 브랜드別·流通構造別 販賣比率

〈表27〉 (1983 / 84) (單位：%)

브랜드 / 流通構造	타이어專門店	自動車修理店	슈퍼마켓	注油所	其 他	計
Michelin	29.7	38.5	23.3	7.2	1.3	100.0
Dunlop	28.1	15.1	45.9	8.4	2.5	100.0
Goodyear	47.2	15.6	28.0	7.8	1.6	100.0
Uniroyal	40.9	16.2	33.0	7.9	2.0	100.0
Kléber	34.6	28.7	24.7	11.1	0.9	100.0
Firestone	14.4	6.6	37.9	28.2	12.9	100.0
Pirelli	61.6	23.8	6.2	5.0	3.4	100.0
其 他	32.2	29.2	27.8	8.4	2.4	100.0

資料：前과 同

lop 은 總 販賣의 約 1/2을 슈퍼마켓에서 販賣하고 있으며, 또 Firestone은 80%를 타이어 專門販賣店이 아닌 小賣商들을 통하여 販賣하고 있다.

(2) 市場動向

유럽 自動車는 거의 全部가 Radial 타이어를 사용하고 있기 때문에 Michelin에 대해 感謝하고 있다. 乘用車用 타이어 市場에서는 Tubeless 타이어가 新車用에서 85%, 交換用에서 77%를 각각 占하고 있으며, 앞으로 Tubeless 타이어의 占有率은 계속 늘어날 것으로 보고 있다.

타이어 種類를 最高安全速度에 따라 分類하면 다음과 같다.

VR…… 210 km/h 以上
HR…… 210 km/h 까지
TR…… 190 km/h 까지
SR…… 180 km/h 까지

타이어 市場의 趨勢에 따라 더욱 性能이 좋은 高性能 타이어를 選好하는 傾向이나, 아직은 TR, SR型 타이어의 販賣가 主宗을 이루고 있다. 앞으로는 乘用車의 大部分이 家族用으로서 標準規格의 타이어를 계속 장착하게 될 것이다. 1986年에는 交換用 乘用車 타이어 市場에서 80 시리즈 타이어가 76.3%이고 70 시리즈 타이어가 15.8%, 그리고 65 / 60 시리즈 타이어가 7.9%였다.

(3) 價格競爭

1980年代 이전 Radial 타이어가 처음으로 出現되었을 때에는 新車用 타이어 販賣에서 利潤이 적었던 것을 交換用 타이어의 價格으로 충분히 보충할 수 있었다. 그리고 Radial 타이어가 交換用 타이어로 보급되기에는 많은 어려움이 있었다. Michelin 및 其他 타이어 메이커들은 壽命이 긴 Radial 타이어를 좋다고 오랜동안 市場에 紹介해 왔다. 會社를 Radial 타이어 체제로 변환시키는 어려운 일 때문에 Michelin에서 새로 任命한 Kleber 社長은 말하기를 "過去草創期에는 自動車마다 新車用 타이어를 끼고 있는 個數대로 交換用 타이어도 4개씩 販賣해 왔으나, 1980年代 중반에는 交換用 타이어가 2個밖에 販賣되지 않았으며, 또 앞으로는 멀지 않아 하나밖에 팔리지 않을 것으로 보인다.

1980年代 중반에는, 이미 市場規模가 많이 줄어들게 된 交換用 타이어 市場에서는 價格競爭이 치열했다. 특히 外形的으로 많이 販賣하고 있는 슈퍼나켓에서는 값을 깎아 내래는 "競賣"까지 하게 되었고, 메이커들은 부득이 당할 수 밖에 없었다. 그리고 이 때 價格競爭力이 弱한 會社들은 살아남기 위하여 大幅割引販賣까지 하지 않을 수 없었다. 하편 이러한 價格引下는 再生 타이어에 영향이 미치게 되어 값이 싼 再生 타이어의 利點이 거의 없어지고 말았다.

Michelin과 같이 傳統을 자랑하고 있는 會社에서는 Firestone과 같이 주로 슈퍼마켓을 통하여 市場占有率을 높이려는 會社들을 背信者로 생각하고 있다. 新車用 타이어의 供給人이 되기 위해서는 名聲을 높이고, 宣傳도 많이 하며 또 많은 경우에 있어서는 交換用 타이어도 販賣하게 된다. 그러나 新車用 타이어의 販賣에서는 전통적으로 利益이 아주 적다는 것이다.

1987年에는 乘用車 生産이 記錄的인 實績을 보일 것 같으나, 年間 生産量은 約 300萬臺도 유지되지 않았다. 新車用 타이어 市場이 침체되는 한편, 交換用 타이어 市場도, 지금까지 使用중에 있는 最中古車輛들이 Radial 타이어를 사용하게 될 때까지는 계속 不振한 상태를 면치 못할 것 같다. Regie Renault社에서 Michelin과 함께 企業의 私營化, 國債投資 및 經營費의 節減 등으로 다른 會社들과 같이 企業合理化를 이루게 될 것이다. 그러나 어떠한 企業再編이 있다 하여도 根本

乘用車用타이어 種類別 販賣比率 및 展望

〈表 28〉

	新車用(%)			交換用(%)
	1983	1987	1990	1986
V R	—	2	3	11.2
H R	9	16	16	
T R	1	26	39	5.5
S R	90	56	42	83.3
計	100	100	100	100.0

資料 : Le Pneumatique.

프랑스의 트럭·버스 生産 展望

〈表 29〉

	1985	1986	1987	1988	前年比增減率(%)	
					1987 / 86	1988 / 87
乘用車(1000台)	2,632	2,773	2,900	2,850	4.6	−1.7
트럭·버스(台)						
5 톤 미 만	348,444	387,210	393,000	397,000	1.5	1.0
5 ~15 톤	18,290	15,759	17,500	18,000	11.0	2.9
15 톤 이 상	6,985	6,596	7,000	7,000	6.1	—
牽 引 車	7,879	9,384	10,000	10,000	6.6	—
버 스	2,983	2,646	2,500	3,000	−5.5	20.0
計	384,581	421,595	430,000	435,000	2.0	1.2

資料 : International Motor Business.

的으로 生産이 增加될 것으로는 보이지 않는다.

프랑스의 乘用車用 타이어 輸出市場은 世界的으로 볼 때 生産能力이 과잉 상태이고 또 極東地域의 低價 타이어와의 심한 價格競爭으로 더욱 어려워지고 있다. 그러나 타이어 産業이 지난 4年間의 不況에서는 다소 回復되었다. 그리고 더욱 安定된 市場으로 回復되어 收益性이 좋아져서 1987年末에는 보다 自信있는 製造業體가 되기를 바라고 있지만, 80年代末과 90年代初까지는 그러한 希望을 달성할 수 없다는 것을 잊어서는 안될 것이다.

7. 展　望

프랑스 타이어 産業은 西유럽의 다른 나라들과 같이 그 동안 어려움을 겪어온 것 같다. 新車用 타이어 販賣에서는 利益이 거의 없고 더욱이 自動車生産의 不振으로 많이 위축되어 왔으며, 또 交換用 타이어 販賣에서는 壽命이 긴 Radial 타이어의 需要增加로 영향이 많았다. 이러한 不況期는 언제 끝나게 되고, 또 Michelin의 收益性은 언제 回復될 것인가?

EIU International Motor Business에 의하면 乘用車用 타이어에서는 新車用 타이어 販賣가 1985年부터 1987年까지는 계속 回復될 것으로 보이나, 1988年에는 다시 어려워질 것 같고, 트럭·버스 生産에서는 1987年에 버스 生産만이 줄어들었으나, 88年에는 버스 生産이 많이 增加될 것이다. 그리고 트럭·버스의 生産趨勢는 대체적으로 乘用車의 生産動向과 거의 平行線을 이루고 있다. International Motor Business에서 調査한 資料는 表 29와 같다.

現在 프랑스의 乘用車用 및 트럭·버스用 타이어 市場에서 交換用 Radial 타이어의 販賣는 더 이상 늘어날 것 같지 않으므로, 同市場은 점차 回復될 것으로 보이지만, 스페인이나 COMECON 블록으로부터 輸入되는 타이어와 특히 太平洋沿岸國등으로부터 들어오는 輸入 타이어(日本으로부터 들어오는 高性能 타이어, 韓國 및 其他國家들로부터 들어오는 低價 타이어)가 問題이다.

(Rubber Trends, December 1987)

☆　☆　☆