

西獨의 타이어産業現況

協會 李 源 善

1. 序 論

西獨의 타이어 生産能力을 正確히 알아볼 수는 없으나, 믿을만한 情報에 의하면 1988年度에 西獨에서 生産된 타이어는 50,000천개로 推定하고 있다. 西유럽 모든 國家들의 타이어會社들이 타이어의 過剩生産으로 인하여 어려움을 겪고 있으나, 西獨만은 比較的 良好한 편으로서 1988年의 경우 西獨의 타이어工場 稼働率은 거의 100%에 이르는 好調를 보였다.

西獨의 타이어市場은 量的인 면에서 볼 때 美國과 日本 다음으로 世界에서 세번째로 큰 市場이다. 타이어市場은 自動車會社에 供給되는 新車用 타이어市場과 壽命이 다한 타이어의 交換用으로 供給되는 交換用 타이어市場으로 나눌 수 있다.

西獨의 타이어市場은 모든 타이어 製造業者들에게는 매우 重要的 市場이다. 특히, 西獨에서는 高速道路에서 自動車の 速度制限이 거의 없기 때문에 高性能·高品質의 타이어를 必要로 한다. 따라서, 西獨 타이어市場에서의 成功은 곧 世界 타이어市場에서의 成功을 意味한다.

現在 西獨 타이어市場에서는 48個 브랜드의 타이어가 販賣되고 있으며, 이 가운데에서 약 10個 브랜드의 타이어가 타이어 需要의 85% 이상을 차지하고 있다.

西獨고무協會(West German Rubber Manufacturers Association; Wirtschaftsverband der Deutschen

Kautschukindustrie) 會員社들의 1988年度 總고무製品 賣出額은 137억 5천만DM이고, 이 가운데에서 타이어 賣出額은 73억 3천DM으로서 總고무製品 賣出額의 53.3%를 차지하고 있다. 그리고, 1987年度의 타이어輸出額은 56억DM이고, 輸入額은 55억DM이었다.

現在 西獨에는 8個의 타이어會社가 있는데, 이 가운데에서 Continental AG社를 除外한 7個 타이어會社는 모두 多國籍企業이다.

西獨 타이어市場에서 8위를 차지하고 있는 日本의 Bridgestone社(Goodyear와 Michelin 다음으로 世界 第3位임)는 1990年代에는 西獨에 타이어 生産工場을 세울 計劃이다. 日本의 住友社는 Hanau에 SP Reifenwerke를 가지고 있으며, Dunlop 브랜드의 타이어를 生産하고 있다.

또한 Semperit 및 Uniroyal-Engelbert社를 所有하고 있는 Continental 그룹은 西獨市場에서 乘用車用 타이어部門을 掌握하고 있으며, Michelin社는 大型 商用車用 타이어部門을 掌握하고 있다.

(1) Continental AG

西獨第1의 타이어 및 고무製品生産會社인 Continental 그룹은 이 部門에서 손꼽히는 世界的인 多國籍企業 가운데 하나이다. 이 그룹의 1987年度 賣出額은 1986年度對比 2.6% 增加한 51억DM이었으며, 最近에는 美國의 General Tire社를 買受함으로써 賣出이 增加하여 1988年度에는 78억DM의 賣出實績을 올렸다. 이 그룹의 1988年度 타이어

賣出額은 63억DM이었다.

또한 Continental 그룹은 西獨에 Uniroyal子會社인 Uniroyal-Engelbert Reifen社와 오스트리아 製造會社인 Semperit社를 갖고 있다. 그리고, 이 그룹의 純收益 가운데 半(1987年度에는 52.5%였음)은 西獨所在 會社들에서 나오고 있으며, 從業員總數 45,700명 가운데 15,000명은 西獨에서 일하고 있다. 1986年과 1987年以後 1988年에도 그룹의 利益은 많이 增加할 것으로 展望되고 있다.

西獨의 타이어市場에서 가장 높은 市場占有率을 보이고 있는 Continental 그룹은 유럽에서는 2位, 世界的으로는 4位에 올라 있다. Continental 타이어는 Stöcken과 Korkach에서 生産되고 있으며, Uniroyal 타이어는 Aachen에서 生産되고 있다. 또한 Continental社는 Bad Nauheim과 Meisenheim에 2個의 再生 타이어工場(Vergölst와 Maurer)도 갖고 있다.

(2) Michelin Reifenwerke

西獨에 있는 이 會社의 1987年度 總賣出額은 1% 增加한 22억DM이었으며, 利益은 59,400천DM이었다.

이 會社는 프랑스 Michelin 그룹의 子會社로서 약 9,900명의 從業員에 5개의 타이어 生産工場(Karlsruhe, Homburg, Hallstadt, Bad-Kreuznach, Trier)을 갖고 있다. 1987年度の 타이어 生産量은 前年度對比 15.7% 增加하였다.

Michelin社는 西獨에서 生産된 타이어를 資金支援을 해주고 있는 Sarona GmbH 같은 70個의 타이어 小賣店을 통하거나 타이어 딜러를 통하여 販賣하고 있다. 또한 商用車 및 航空機用 再生 타이어도 生産하고 있다.

(3) Kléber Reifen und Technische Gummiwerke

Michelin 그룹은 또한 西獨의 타이어會社인 St Ingbert에 있는 Kléber Reifen & Technische Gummiwerke社를 經營하고 있다. Kléber社는 從業員 600명에 年間賣出額 177,000천DM을 記錄하고 있다.

그리고, 이 會社는 트랙터用 래디알 타이어 및 特殊 고무製品을 生産하고 있다.

(4) Deutsche Goodyear GmbH

Deutsche Goodyear社는 從業員 1,370명에 1987年度 賣出額 628,000천DM을 記錄한 Goodyear Tire and Rubber Company의 子會社이다.

이 會社는 1987년에 Philippsburg(Baden-Württemberg)에 있는 工場에서 6,400천개의 타이어를 生産하였다. 新車用 타이어 販賣量은 減少한 反面 交換用 타이어 販賣量은 12.5%나 增加하였다. 그리고, 타이어 輸出量은 總賣出量의 35.4%를 차지하고 있다. 또한 이 會社는 투명 필름과 航空機用 部品을 生産하고 있는데, 이들 製品의 賣出額이 總賣出額의 10%나 차지하고 있다.

西獨의 Goodyear社는 西獨內에 타이어 小賣 會社인인 Kempen과 Vogl을 갖고 있는 외에도 14개의 販賣網을 갖고 있다. Goodyear社는 'Dealers' Marketing Initiative'라는 目標 아래 딜러를 選定하여 販促活動을 벌이고 있다.

(5) Gummiwerke Fulda GmbH

現在 Goodyear社에서 經營하고 있는 Gummiwerke Fulda GmbH社는 전에는 獨立된 타이어會社였다.

이 會社는 1987年度에 약 4,000천개의 乘用車用 타이어를 生産하였으며, 主로 高性能 타이어(HR 및 VR)를 만들고 있다.

(6) SP Reifenwerke GmbH

1985年 住友고무社가 引受한 以後 Dunlop 타이어의 販賣量은 약 27% 增加하였다. 그러나, 價格 引下壓力 때문에 1986年과 1987年에 걸쳐 약간 減少하여 653,000천DM 수준에 머물렀다. 이 會社는 또한 再生 타이어도 生産하고 있다. 그리고, Hannau와 Wittlich에 있는 두 工場에 약 3,700명의 從業員이 일하고 있으며, 두 工場의 年間 타이어 生産能力은 各各 4,800천개와 1,700천개이다. Dunlop 타이어는 12개의 支店, 7개의 代理店 및 Holart-

Kunz 타이어 小賣 체인점을 통해서 販賣하고 있다.

(7) Pirelli Reifenwerke GmbH

Pirelli Deutschland AG社는 1987年初 西獨에서 타이어를 生産하기 위해서 設立된 'Italian Pirelli 그룹'의 持株會社이다(過去의 名稱은 Veith-Pirelli AG였으며, 지금의 名稱은 Pirelli Reifenwerke GmbH임). 그리고 最近에는 고무製品을 生産하는 Metzeler GmbH社를 設立하기도 했다.

이 會社의 1987年度 타이어 販賣額은 800,000천 DM으로서 前年度보다 增加하면서 많은 利益을 獲었다. Breuberg와 Höchst에 있는 2個의 工場에 약 3,500명의 從業員이 일하고 있다.

1989年初부터 이 會社는 Amsterdam에 있는 Pirelli Tyre社의 管理를 받고 있다.

2. 타이어 流通構造

타이어業界의 推定에 의하면, 1987年度에 西獨에서 販賣된 交換用 乘用車用 타이어의 62%가 타이어 小賣店을 통하여, 그리고 1975年度에는 55%가 타이어 小賣店을 통하여 販賣되었다.

同期間中(1975~1987年) 一般自動車修理店은 그들의 타이어 販賣比率을 15%에서 22%로 增大시켰다. 지난 10年間 타이어 서비스센터에서의 交換用 乘用車用 타이어의 販賣比率은 8%가 增加하였지만, 슈퍼마켓이나 割引販賣店에서의 販賣比率은 절반으로 줄어들었으며, 지금은 마찬가지로 8%에 不過하다.

向後 數年間 타이어 小賣業者들은 商品 및 서비스의 範圍를 넓히고자 努力함에 따라 그들의 役割은 계속 強化될 것으로 展望된다.

타이어 商人들은 自動車의 年間運行距離가 짧아 지게 됨에 따른 타이어 賣出減少를 自動車의 大氣汚染 테스트, 洗車, 악세서리 販賣, 自動車部品販賣 등을 통하여 매우려고 하고 있다.

타이어 小賣業者들이 그들의 位置를 계속 確保할 수 있는 것은 타이어 製造業者들이 이들을 뒷받침해 주고 있기 때문이다.

新車用 타이어 販賣로 인한 利益이 보잘것 없기 때문에 1970年代以來 縱的企業結合이 進行되고 있는데, 이는 모든 主要 타이어 製造業者들이 自身의 小賣 체인점을 設立하거나 既存의 商號 아래 營業을 계속하고 있는 獨立的인 타이어 販賣代理店을 確保한 데 起因하는 것이다.

대부분의 경우 타이어 製造業者들은 既存의 獨立販賣業者들과의 競爭에 直面하여 各種 브랜드의 타이어 販賣를 許容하게 되었다. 어쨌든 既存의 獨立販賣業者들은 타이어 製造業者들의 強力한 壓力에 의하여 販賣에 어려움을 겪게 되었을 뿐만 아니라, 競爭力마저 잃게 되는 危機를 맞게 됨에 따라 自身들의 利益을 保障받기 위한 自救手段으로 利益團體를 設立하게 될지도 모른다.

한편 獨立販賣業者들은 보다 積極的인 販賣戰略과 아시아地域으로부터 輸入된 값싼 타이어를 販賣함으로써 그들의 市場占有率을 높일 수 있었다.

비록 西獨이 7,600個의 타이어代理店과 3,400個의 타이어 小賣店을 確保하고 있으나, 이 가운데 겨우 700餘個만이 6個의 체인網에 속해 있을 뿐이다.

가장 規模가 큰 全國的인 체인網으로는 獨立的인 Gummi-Nayer, Stinners 및 Continental의 子會社인 Vergölst가 있는데, 이들은 各各 150~160個의 代理店을 갖고 있다. Goodyear의 Kempen체인은 100個 정도의 代理店을 갖고 있는데, 이들 가운데 40個 이상은 獨占販賣權을 갖고 있다. 그리고 Dunlop의 Holert-Kunz 그룹은 76個의 代理店을, Pirelli의 Pneumobil 체인은 50個 以上の 代理店을 갖고 있다.

地域에 基盤을 두고 있는 그룹들 가운데서는 Wagner, Reiff, R Schwarz, Wagner & Hefele 및 Ihle 등이 南西獨에서 重要的인 그룹들이다.

그리고, 最近 Continental社가 引受한 Maurer는 西獨 中部地域에서 重要的인 체인店으로 注目받고 있으며, Hamburg에서는 R Helm이, 北部地域에서는 R Erhardt, R Günther, H Werner가 重要的인 체인店이다.

14個의 큰 타이어 딜러(總購入額 50,000천DM)들의 購入額은 需要의 약 43%를 차지하고 있으며, 모든 타이어 小賣店의 약 17%가 타이어市場의 90

%를 占有하고 있다.

1988年 中盤에 오랜 協商 끝에 3個의 協會를 'West German Federal Association of Tyre Traders and Vulcanisers(BRV)'로 統合했다. 아직은 이 새로운 協會가 어떤 機能을 할지 分명하지는 않지만, 많은 會員들은 타이어 小賣店과 再生 타이어業者들의 利益을 위하여 強力한 로비 그룹의 形態로 이끌어가기를 바라고 있다.

3. 타이어 生産

西獨의 타이어 生産量은 西유럽에서는 프랑스에 이어 두번째이며, 先進國들 가운데서는 美國, 日本, 프랑스에 이어 世界 第4位이다.

1987年度の 乘用車用 타이어 및 商用車用 타이어 生産量은 47,100천개였다. 그리고 타이어部門에서의 總生産은 1983年以來 거의 10%의 量的增加를 보였고, 1987年度の 타이어 生産重量은 586,000톤이었다. 이는 乘用車用 타이어 및 商用車用 타이어의 生産이 꾸준히 增加한 데 힘입은 結果이다.

1986年度와 1987年度에는 農業機械用 타이어와 建設用 타이어의 需要가 減少한 것으로 나타났으며, 再生 타이어의 生産도 1987年度에 들어와 현저하게 減少하였다.

〈表 1〉 西獨의 타이어 生産量(1983~1987年度)

(單位: 1,000톤)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	276.6	286.0	293.5	311.3	342.4
商用車用 타이어	136.0	142.0	146.1	142.5	147.9
其 他 타이어	74.1	70.3	73.2	66.1	52.5
타이어 약제서리 및 材料	47.6	45.9	51.4	52.3	43.3
計	534.3	544.2	564.2	572.2	586.1

資料: Federal Rubber Manufacturers Association (WdK)

값싼 타이어의 輸入 때문에 再生 타이어의 販賣가 減少하였다. 타이어 總生産量 중 乘用車用 타이어가 차지하는 비율은 1980年度の 48%에서 1987年度에

는 58%로 늘어났다. 그리고, 타이어 總生産量 중 商用車用 타이어가 차지하는 비율은 25%로서, 이 가운데에서 小型 商用車用 타이어가 8%, 大型 乘用車用 타이어가 17%를 차지했다.

〈表 2〉 西獨의 타이어 生産額(1983~1987年度)

(單位: 백만DM)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	2,444	2,671	2,869	3,047	3,196
小型 商用車用 타이어	253	248	267	261	276
中型·大型 商用車用 타이어	902	952	1,023	999	962
農業機械用 타이어	223	233	252	182	138
튜브 및 其他	352	348	366	366	347
計	4,174	4,452	4,777	4,855	4,919

資料: Statistisches Bundesamt.

〈表 3〉 西獨의 타이어 生産量(1983~1987年度)

(單位: 백만개)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	34.2	35.5	36.5	38.8	42.9
小型 商用車用 타이어	1.9	1.9	2.0	2.0	2.2
中型·大型 商用車用 타이어	1.8	1.9	2.0	2.0	2.0
計	37.9	39.3	40.5	42.8	47.1

資料: Statistisches Bundesamt.

4. 輸入 및 輸出

西獨은 많은 量的 新車用 타이어를 輸入하거나 輸出하고 있다(이 가운데에는 多國籍企業이 하고 있는 상당히 많은 量的 타이어 再輸出이 包含됨). 타이어의 輸入과 輸出은 量이나 金額面에서 대체로 엇비슷하다.

1987年度の 타이어 總輸入額은 25억DM에 달했는데, 이는 1985年度에 14%, 1986年度에 9%의 成長率과 比較하여 볼 때 前年對比 1.8%가 增加한 것에 지나지 않는다. 總輸入額 가운데 乘用車用 타이어가 차지하는 比率은 55% 정도이다.

1987年度에는 乘用車用 타이어의 輸入量이 8.3% 增加하였으나, 換率變動 때문에 個當價格은 오히려

引下되는 結果를 가져왔다.

輸入은 모든 部門에서 크게 伸張했다. 즉, 乘用車用 타이어(新車用 및 交換用) 需要의 34%, 商用車用 타이어 需要의 39%, 其他 타이어 需要의 47%를 輸入에 依存했다.

現在 아시아地域으로부터 輸入되는 타이어가 乘用車用 및 商用車用 타이어 輸入의 10%를 차지하고 있다. 韓國으로부터 輸入되는 乘用車用 타이어는 그 量과 金額面에서 거의 4배가 增加하였으며, 日本으로부터의 輸入은 1983년부터 1987년까지 5年間 거의 3배로 增加하였다. 이들 두 나라로부터의 小型商用車用 타이어의 輸入은 같은 期間에 거의 2배로 增加하였고, 유고슬라비아로부터의 大型 商用車用 타이어의 輸入 또한 5年間 2배로 增加하였다.

1987年度 西獨의 自動車生産量은 1.5%가 增加하였는 데 비해 新車用 타이어 販賣量은 0.8% 밖에 增加하지 않았는데, 이는 西獨의 自動車製造業者들이 輸入 新車用 타이어를 選好하고 있기 때문이다.

〈表 4〉 西獨의 自動車 타이어 輸入量(1983~1987年度)
(單位: 1,000個)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	16,259	17,236	18,664	21,576	23,368
小型 商用車用 타이어	765	972	979	1,094	1,120
中型·大型 商用車用 타이어	900	901	1,151	1,204	1,259
트랙터용 타이어	648	597	607	817	828
計	18,572	19,706	21,401	24,691	26,575

資料: Statistisches Bundesamt.

〈表 5〉 西獨의 自動車 타이어 輸入額(1983~1987年度)
(單位: 100만DM)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	1,002	1,075	1,190	1,318	1,378
小型 商用車用 타이어	105	131	132	150	143
中型·大型 商用車用 타이어	381	380	494	524	531
트랙터용 타이어	157	143	166	183	182
計	1,645	1,729	1,982	2,175	2,234

資料: Statistisches Bundesamt.

〈表 6〉 西獨의 乘用車用 타이어 輸出(1986~1987年度)

區分	國家	1986		1987	
		數量(1,000個)	金額(100만DM)	數量(1,000個)	金額(100만DM)
EC 國家	France	7,135	450	7,578	445
	UK	3,143	159	2,840	150
	Netherlands	2,461	163	2,738	172
	Belgium/Luxembourg	1,567	99	1,559	93
	Italy	1,282	109	1,719	138
	Irish Republic	625	28	605	27
	Spain	463	26	893	43
	Portugal	70	3	69	2
	Denmark	33	3	48	3
	Greece	25	1	62	3
	EC 計	16,805	1,041	18,111	1,076
其他 國家	Japan	1,567	103	1,686	110
	Austria	688	40	715	45
	Yugoslavia	685	29	683	27
	Sweden	614	36	595	33
	South Korea	326	15	440	19
	其他	891	54	1,138	68
總 計	21,576	1,318	23,368	1,378	

資料: Statistisches Bundesamt

西獨에서는 國內에서 生産되는 타이어보다 價格이 低廉한 各種 브랜드의 타이어가 輸入되어 販賣되고 있다는 것은 이미 알려진 事實이다.

1992년이 되면 EC 單一市場에서는 輸入 타이어와의 販賣競爭이 深化될 것으로 展望되며, 價格競爭 또한 熾烈하게 展開될 것으로 豫測된다.

EC는 1987年度에 타이어 總需要의 77%를 外國

으로부터 輸入했다. 이와 같은 事實은 상당부분 Goodyear, Michelin, Continental社와 같이 다른 유럽 國家에 타이어工場을 갖고 있는 多國籍企業이 會社의 政策을 樹立하는 데 큰 影響을 미치고 있다. 例컨대, 프랑스는 乘用車用 타이어를 많이 輸出하고 있는 國家이다.

〈表 7〉 西獨의 商用車用 타이어 輸入(1986~1987年度)

區分	國家	年度	1986		1987	
			數量(1,000個)	金額(100만DM)	數量(1,000個)	金額(100만DM)
EC 國家	UK		318	26	291	25
	France		224	45	188	35
	Italy		116	14	155	17
	Belgium/Luxembourg		103	18	124	22
	Netherlands		52	6	49	5
	其他 EC 國家		17	3	32	5
	EC 計		830	112	839	109
其他 國家	Japan		123	18	137	17
	Austria		78	12	77	10
	USA		23	3	24	3
	其 他		40	5	43	4
總	計		1,094	150	1,120	143

資料 : Statistisches Bundesamt

〈表 8〉 西獨의 中型 및 大型 商用車用 타이어 輸入(1986~1987年度)

區分	國家	年度	1986		1987	
			數量(1,000個)	金額(100만DM)	數量(1,000個)	金額(100만DM)
EC 國家	Belgium/Luxembourg		282	103	275	97
	France		248	128	270	139
	Italy		138	70	181	82
	UK		170	73	171	73
	Netherlands		52	30	37	21
	Spain		31	15	27	13
	其他 EC 國家		3	-	7	2
	EC 計		924	419	968	427
其他 國家	Japan		144	54	128	47
	Austria		85	38	96	40
	Yugoslavia		21	6	27	8
	其 他		30	7	40	9
總	計		1,204	524	1,259	531

資料 : Statistisches Bundesamt

1987年度の 乘用車用 및 商用車用 타이어 輸出量은 25,400천개로서 1983年度보다 39%나 增加하였다. 1987年度 乘用車用 타이어 總生産量 가운데 53%, 商用車用 타이어 總生産量 가운데 60%가 輸出되었다. 만약 西獨에서 生産, 輸出되는 自動車에 裝着하는 타이어까지 考慮한다면, 타이어 輸出量은 더욱 增加하게 될 것이다.

EC는 西獨의 重要な 輸出地域으로서 1987年度에 이 地域으로 輸出된 타이어는 總輸出量の 63%를 차지하였으며, 19%는 EFTA(European Free Trade Association; 유럽自由貿易聯合) 國家들에 輸出하였다.

西獨의 타이어 總輸出量 가운데 美國으로의 輸出은 1983年度の 7.3%에서 1987年度에는 7.9%로 增加하였다. 달러貨 弱勢에도 불구하고 美國으로의 乘用車用 타이어 輸出額은 5.7% 增加하였고, 商用車用 타이어 輸出은 1986年度에 비하여 1987年度에는 44% 增加하였다. 이는 一般的으로 多國籍 타이어企業들이 그들의 海外支社로의 타이어 供給을 增加시킨 데 따른 結果이다.

타이어 輸出의 相當分은 海外에 있는 西獨 乘用

車組立工場으로 나가는데, 특히 벨지움, 美國, 日本 등지로 輸出된다.

〈表 9〉 西獨의 自動車 타이어 輸出量(1983~1987年度)
(單位: 1,000개)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	16,443	16,774	17,379	19,829	22,489
小型 商用車用 타이어	1,104	1,231	1,265	1,371	1,616
中型·大型 商用車用 타이어	709	935	1,150	1,179	1,291
트랙터用 타이어	542	606	513	429	454
計	18,798	19,546	20,307	22,808	25,850

資料: Statistisches Bundesamt.

〈表 10〉 西獨의 自動車 타이어 輸出額(1983~1987年度)
(單位: 100만DM)

種類	年度				
	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	1,307	1,103	1,212	1,370	1,469
小型 商用車用 타이어	139	144	159	180	206
中型·大型 商用車用 타이어	312	413	506	522	529
트랙터用 타이어	97	105	105	88	86
計	1,855	1,765	1,982	2,160	2,290

資料: Statistisches Bundesamt.

〈表 11〉 西獨의 乘用車用 타이어 輸出(1986~1987年度)

區分	國家	1986		1987	
		數量(1,000個)	金額(100만DM)	數量(1,000個)	金額(100만DM)
EC 國家	Belgium/Luxembourg	3,746	225	4,020	230
	France	3,102	209	3,701	236
	Italy	1,867	128	2,206	150
	Netherlands	1,166	93	1,441	107
	UK	1,473	103	1,368	92
	其他 EC 國家	726	54	956	64
	EC 計	12,080	812	13,692	879
其他 國家	USA	1,770	123	2,147	130
	Switzerland	1,262	101	1,451	112
	Japan	1,347	101	1,119	84
	Austria	872	65	1,055	73
	Sweden	718	44	1,042	63
	其他	1,780	124	1,983	128
總 計		19,829	1,370	22,489	1,469

資料: Statistisches Bundesamt

〈表 12〉 西獨의 小型 商用車用 타이어 輸出(1986~1987年度)

區分	國家	年度	1986		1987	
			數量(1,000個)	金額(100만DM)	數量(1,000個)	金額(100만DM)
EC 國家	France		358	41	448	49
	UK		244	33	317	41
	Italy		188	25	191	25
	Belgium/Luxembourg		92	14	92	14
	Netherlands		77	12	85	14
	Denmark		40	5	41	5
	其他 EC 國家		42	3	63	7
	EC 計		1,041	133	1,237	155
其他 國家	Switzerland		82	10	94	11
	Austria		63	9	86	12
	Sweden		35	5	42	5
	USA		16	3	36	4
	其 他		134	20	121	19
總 計		1,371	180	1,616	206	

資料 : Statistisches Bundesamt

〈表 13〉 西獨의 中型·大型 商用車用 타이어 輸出(1986~1987年度)

區分	國家	年度	1986		1987	
			數量(1,000個)	金額(100만DM)	數量(1,000個)	金額(100만DM)
EC 國家	France		166	77	175	81
	Italy		144	55	162	61
	Netherlands		121	64	137	66
	Belgium/Luxembourg		105	52	115	54
	UK		119	49	98	41
	Spain		29	12	40	15
	其他 EC 國家		30	13	35	11
	EC 計		749	338	798	344
其他 國家	USA		73	29	137	42
	Sweden		65	29	75	31
	Austria		43	17	50	20
	Switzerland		42	20	39	17
	Iran		23	9	23	7
	其 他		184	80	169	68
總 計		1,179	522	1,291	529	

資料 : Statistisches Bundesamt

5. 需 給

車用 타이어가 販賣되고 있지만, 주로 많이 販賣되고 있는 것은 乘用車用 타이어이다.

西獨의 타이어市場에서는 적지 않은 量의 商用

西獨에서는 매년 4,000천대 이상의 乘用車가 生産되고 있다. 1984年 以後 金屬勞組의 罷業과 觸

媒排氣가스 規制法制定이 不確實하게 됨에 따라 自動車生産이 약간의 增加勢를 보이다가 1988년에 는 조금 減少하였다.

그러나, 1988年末現在 西獨의 乘用車保有臺數는 29,500천대로 推定되고 있다.

<表 14> 西獨의 乘用車生産 및 保有臺數(1983~1988 年度)

(單位: 100만대)

年度	1983	1984	1985	1986	1987	1988
乘用車生産臺數	3.88	3.79	4.17	4.31	4.37	4.35
乘用車保有臺數 ^a	24.7	25.4	26.1	27.2	28.3	29.5 ^b

a: 年末基準, b: EIU 推定
資料: Statistisches Bundesamt.

<表 15> 西獨의 타이어 販賣額(1983~1987年度)

(單位: 100만DM)

年度	1983	1984	1985	1986	1987
乘用車用 타이어	3,141	3,250	3,661	3,898	4,093
商用車用 타이어	1,555	1,595	1,711	1,759	1,768
其他 타이어	822	819	866	832	772
타이어악세서리 및 材料	384	366	396	373	328
計	5,902	6,030	6,634	6,862	6,961

資料: WdK

1987年度の 乘用車用 新車用 타이어 販賣量은 1986年度보다 0.8% 增加하는 데 그쳤는데, 이는 自動車製造業者들이 輸入 타이어를 使用하였기 때문이다.

一般的으로 新車用 타이어 販賣量은 自動車生産 量에 比例해서 增加하는 傾向이 있는데, 1987年度 에는 20,000천개의 新車用 타이어가 販賣된 것으로 보인다.

新車用 타이어의 輸入伸張率은 그렇게 높지 않은 것으로 보이며, 대체로 新車用 타이어 總生産量의 10% 정도로 推定된다.

'mini spare' 타이어의 正當性에 대한 論爭은 끝나서 1987年度에 西獨에서 生産된 乘用車의 3/4 이 이 mini spare 타이어를 準備했는데, 이의 大部分은 輸出하기로 되어 있다.

西獨의 乘用車用 交換用 타이어 販賣量은 유럽 에서 가장 많은데, 1987年度에 販賣된 乘用車用 交換用 타이어는 再生 타이어를 包含하여 總 25,900 천개에 달했다.

乘用車用 및 商用車用 타이어市場에서 販賣되고 있는 타이어의 거의 대부분은 래디알 타이어이며, 農業機械用 타이어는 바이어스 타이어가 販賣되고 있다.

<表 16> 西獨의 國內 타이어 販賣量(1985~1988年度)

(單位: 100만개)

種類	區分	年度				
		1985	1986	1987	1988	
乘用車用 타이어	新車用	19.1	19.7	20.1	20.7	
	交換用	新製 타이어	19.9	20.4	21.9	22.9
		再生 타이어	3.8	3.9	4.0	4.1
	計	42.8	44.0	46.0	47.7	
商用車用 타이어	新車用	2.11	2.14	2.13	2.22	
	交換用	新製 타이어	1.99	2.06	2.17	2.26
		再生 타이어	0.95	0.97	0.94	0.94
	計	5.05	5.17	5.24	5.48	

資料: BRV, EIU 및 타이어 業界 推定

最近 西獨의 乘用車用 交換用 타이어 需要는, 乘用車의 平均運行距離短縮, 燃料費上昇, 自動車의 公害問題, 무리한 運轉을 하지 않음에도 불구하고 如前히 增加하고 있다.

그리고, 一般的으로 많이 使用하고 있는 SR 타이어(180km/hr)보다 壽命은 짧지만 高速走行에 알맞고 타이어幅이 넓은 HR(210km/hr) 및 VR(240 km/hr) 타이어의 需要가 增加하고 있다. 게다가 "mini spare" 타이어는 交換用 타이어에는 包含되어 있지 않다.

겨울용 交換用 타이어의 需要 또한 타이어 製造 技術이 向上됨에 따라 많이 增加하였다. 즉, 겨울용 交換用 타이어의 販賣量은 交換用 타이어 總販賣量 가운데 1984年度에 17%에서 1987年度에는 27%로 增加하였다.

1987年度에는 겨울이 좀 늦게 왔음에도 불구하고 겨울용 交換用 타이어의 販賣量이 1986年度보다 5%

增加한 4,400천개에 달했다.

乗用車用 타이어(1987年度에는 前年對比 14% 增加한 21,900천개였음), 특히 여름용 乗用車用 타이어의 需要는 再生 타이어보다 安定된 增加勢를 보였다.

1987年度에는 1,500천개의 여름용 再生 타이어가 販賣되었는데, 이 數量은 交換用 타이어市場에서 단지 7%를 占有하는 것으로 再生 타이어의 需要는 점점 減少하고 있다.

겨울용 再生 타이어는 交換用 타이어 販賣量의 약 34%를 차지하는 1,500천개가 販賣되었다.

再生 타이어는 古타이어의 再活用, 즉 資源 再活用이라는 側面에서 肯定的으로 받아들여지고 있으며, 西獨에서는 品質이 優秀한 再生 타이어가 生産되고 있다.

그러나, 再生 타이어가 資源 再活用이라는 側面에서 價値를 認定받고 있음에도 불구하고, 아시아 및 CMEA國家들로부터 輸入되는 값싼 타이어 때문에 西獨의 再生 타이어 製造業者들은 어려움을 겪고 있다. 또한 高速에서의 再生 타이어에 대한 試驗結果가 좋지 않게 나옴으로써 나쁜 영향을 미칠지도 모른다.

西獨에는 現在 약 150個의 再生 타이어 製造會社들이 있으며, 이 가운데 12個의 會社는 確固한 基盤을 構築하고 있는 會社이다.

〈表 17〉 乗用車用 타이어 시리즈別 市場占有率(推定)
(1978~1990年度)

區分		年度	(단위 : %)			
			1978	1985	1988	1990
新車用 타이어	SR/TR 시리즈 타이어		84	61	53	52
	HR 시리즈 타이어		15	31	33	32
	VR 시리즈 타이어		1	9	14	16
	計		100	100	100	100
交換用 타이어	SR/TR 시리즈 타이어		83	73	65	60
	HR 시리즈 타이어		15	20	24	28
	VR 시리즈 타이어		2	7	11	12
	計		100	100	100	100

註 : SR : 最高 180km/hr, TR : 最高 190km/hr
HR : 最高 210km/hr, VR : 最高 210km/hr
資料 : Industry estimates.

市場을 主導하고 있는 Vergölst 에 의하면 年間 70천톤의 古타이어가 再生되고 있는데, 대부분의 再生 타이어 製造業者들은 再生 타이어와 마찬가지로 新製 타이어市場의 影響을 받고 있다.

몇 년 전부터 西獨의 乗用車用 타이어市場에서는 高速用 및 幅이 넓은 타이어(扁平比가 낮은)의 販賣量이 增加하고 있다.

乗用車 타이어는 標準 시리즈라고 할 수 있는 70~80 시리즈 타이어의 市場占有率이 1985年度에는 85%였으나 1987年度에는 68%로 減少하였으며, 現在는 高性能 또는 超高性能 타이어의 需要가 늘어나고 있다. 60 시리즈의 高速用 타이어의 市場占有率은 1975年度에 15%이던 것이 1985年度에는 32%로 增加했다.

180km/hr의 速度에서 安全을 維持할 수 있도록 設計된 여름용 乗用車用 VR 및 HR 타이어의 販賣比率이 1987年度에는 여름용 乗用車用 타이어 總販賣量의 43%를 차지했다.

겨울용 乗用車用 타이어도 여름용 乗用車用 타이어와 비슷한 傾向을 나타내고 있는데, 前부터 使用해온 160km/hr의 겨울용 타이어의 販賣比率은 계속 減少하고 있으며, 高速用 겨울용 타이어는 32%의 市場占有率을 나타내고 있다.

타이어業界的 推定에 의하면, '高性能' 타이어의 市場占有率은 增加하고 있다. 즉, HR 및 VR 시리즈 타이어의 市場占有率이 1983年度에 20%이던 것이 1988年度에는 60%로 增加하였다. 앞으로는 HR 및 VR 시리즈의 高性能 타이어의 販賣量이 많이 增加할 것으로 展望된다.

幅이 넓은 타이어의 短點을 補完하기 위하여 타이어 設計 및 配合技術을 開發함으로써, 보다 安全하고 乘車感이 뛰어난 타이어를 만들 수 있을 것이다.

最近 交換用 타이어市場에서의 問題點은 價格競爭으로 인한 價格引下現象으로서, 1987年度에는 1986年度보다 乗用車 타이어의 價格이 9%나 下落하였다.

1988年度에는 타이어 原資材價格의 引上 때문에 타이어 價格이 安定될 것으로 展望되지만, 타이어

生産能力的 過剩現象과 값싼 輸入 타이어와의 競争 때문에 小賣店에서의 價格競争은 더욱 深化될 것이다.

있어서 大型 및 小型 타이어의 販賣量이 增加하고 있다.

또한 經濟沈滯期를 벗어난 후에는 貨物運送이

〈表 18〉 交換用 타이어의 販賣量

區分	種類	年度		年間 增加率	1989 ^a	年間 增加率
		1987	1988 ^a			
乘用車用 타이어	여름용 타이어	17,500	18,300	4.6	18,480	1.0
	겨울용 타이어	4,400	4,640	5.5	4,680	0.9
	新製 타이어 計	21,900	22,940	4.7	23,160	1.0
	再生 타이어	4,000	4,100	2.5	4,100	-
商用車用 타이어	小型 商用車用 타이어	1,190	1,265	6.3	1,300	2.8
	大型 商用車用 타이어	983	990	0.7	990	-
	新製 타이어 計	2,173	2,255	3.8	2,290	1.6
	再生 타이어	935	935	-	935	-

a : 推定

資料 : Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Hanwerke V.

1987年度에는 商用車와 함께 小型 商用車用 타이어의 生産量도 減少함으로써 新車用 타이어의 販賣量은 1986年度보다 5.5% 減少하였다.

1987年度에 西獨에서 販賣된 大型 商用車用 타이어는 1986年度보다 數量으로 2.8% 增加하였다.

지난 10年間 經濟活動이 活潑하지 못함으로 인해 物動量도 줄어들어 小型 商用車가 中型 또는 大型 商用車보다 많이 販賣되었다. 그러나, 現在는 經濟가 好況期에 접어들었기 때문에 商用車에 의한 貨物運送이 頻繁해지고 있고, 建築活動도 活潑해지고

活氣를 띠면서 商用車的 增加와 함께 運行距離도 늘어나고 있다. 그리고, 1987年度에 販賣된 交換用 大型 商用車用 타이어는 1986年度에 비하여 5.8%가 增加한 반면, 1987年度에 販賣된 交換用 小型 商用車用 타이어는 1986年度에 비해 10%가 增加한 1,200천개였다.

扁平比(타이어 斷面높이/타이어斷面幅)가 낮은 幅이 넓은 타이어의 需要가 增加하고 있으며, 販賣 또한 急激히 增加하고 있다(表 19 參照).

1987년에 交換용으로 販賣된 겨울용 商用車用

〈表 19〉 交換用 商用車用 타이어의 種類別 販賣比率(1984~1988年度)

(單位 : %)

區分		年度				
		1984	1985	1986	1987	1988
小 型 商用車用 타이어	14°	52.9	55.8	59.5	63.6	65.8
	16°+NQ ^a	28.1	25.4	20.5	17.6	16.3
	17.5°	19.0	18.8	20.0	18.8	17.9
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
大 型 商用車用 타이어	22.5°	53.5	53.4	51.5	50.0	46.0
	20°	24.3	23.7	18.3	16.3	15.6
	NQ ^a	3.7	5.7	9.0	12.7	18.0
	트레일러	18.5	17.2	21.3	21.0	20.4
計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

a : 扁平比(타이어 斷面높이/타이어 斷面幅)가 낮은 타이어

資料 : 타이어 業界推定

타이어는 1976年度보다 22%나 증가하였다. 交換用 商用車用 타이어 總販賣量 가운데 24%는 겨울용 타이어였다.

1987年度 交換用 商用車用 타이어 販賣量 가운데 再生 타이어가 50%를 占有하고 있다. 이와 같이 再生 타이어의 使用量이 增加하게 된 原因은 經濟事情 및 再生 타이어의 品質이 向上되었기 때문이며, 지난 몇 年間 再生 타이어의 販賣量은 계속 조금씩 增加하였다.

新製 타이어와의 競爭이 熾烈함에도 불구하고 商用車用 再生 타이어의 需要는 꾸준히 持續될 것으로 展望된다.

商用車用 타이어에 있어서도 바이어스 타이어는 그리 重要視되지 않고 있다. 따라서, 1987年度에는 交換用 타이어 需要의 98% 以上이 래디알 타이어였다.

6. 市場占有率

西獨의 타이어市場에서 타이어會社別 市場占有率을 나타내고 있는 資料는 거의 없다. 現在 西獨의 乘用車用 交換用 타이어市場은 Continental AG社의 세 브랜드, 즉 Continental, Semperit, Uniroyal이 主導하고 있으며, Michelin이 그 다음을 잇고 있다.

Michelin은 1980年 以後 비록 市場占有率은 낮아졌지만, 商用車用 타이어 販賣에 있어서는 아직도 市場을 主導하고 있다. Goodyear는 販賣活動을 強化함으로써 市場占有率을 높이고 있으며, Pirelli는 '高性能 타이어'를 가지고 販促活動을 벌이고 있다. 그리고, 모든 타이어會社들이 新製品을 開發하여 타이어市場을 싸고들고 있다.

西獨의 主要 타이어會社들은 1987年度에 거의 100%에 이르는 稼働率을 記錄하면서 그만큼 利益도 냈다. 西獨의 타이어市場은 西獨의 타이어會社들이 앞으로 계속 支配할 것으로 보인다.

타이어 專門家들은 몇 개의 타이어會社들만이 살아남을 것이라고 展望하고 있다. 1988년에 豫想을 뒤엎고 美國의 Firestone을 引受한 日本의 Bridges-

tone이 西유럽에서의 日本 타이어會社들의 市場占有率을 높이는 데 寄與할 것이다.

Bridgestone은 西獨에서의 市場占有率을 높이려는 計劃을 세워놓고 있으며, 1988年度에는 타이어 販賣量을 8% 增加시켰다. Bridgestone은 1988年末 Hamburg에 새로운 타이어工場을 세웠으며, 1990年代에는 타이어 生産工場을 세울 것을 計劃하고 있다.

〈表 20〉 西獨의 交換用 乘用車用 타이어市場에서의 會社別 市場占有率(1980~1987年度)
(單位: %)

會社	1980	1983	1987
Michelin	29	22	22
Continental	13	13	15
Pirelli	8	9	9
Fulda))	8
Goodyear))	8
Uniroyal	12	9	7
Dunlop	9	8	7
Semperit	2	3	5
Firestone	a	a	4
其 他	18	23	15
計	100	100	100

a: 其他 包含
資料: BRV 및 業界推定

〈表 21〉 西獨의 交換用 小型 商用車用 타이어市場에서의 會社別 市場占有率(1983~1987年度)
(單位: %)

會社	1983	1987
Continental/Semperit /Uniroyal	33	35
Michelin/Kleber	22	25
Goodyear/Fulda	16	13
Dunlop(Sumitomo)	9	8
Pirelli	8	5
Firestone	a	4
其 他	12	10
計	100	100

a: 其他 包含
資料: 業界推定

Continental AG는 1988년에 美國의 General 타이어를 引受하였으며, 最近에는 Uniroyal-Engelbert 및 Semperit까지 買受하였다. 또한 Continental은 最近에 들어와 大型 딜러들을 確保하면서 小賣販賣網을 擴充함으로써 販賣力을 強化하였다.

7. 展 望

1987년에 약간 흔들리던 西獨 經濟는 1988년에 들어와 成長局面으로 접어들면서 國內消費가 增加하고 投資도 活潑히 이루어졌으며, 輸出 또한 好調를 보임에 따라 刮目할 만한 經濟成長을 하였다. 이와 같은 經濟成長은 1989년에도 계속될 것으로 展望되나 經濟成長率은 낮을 것으로 보인다.

그러나, 自動車 및 自動車用 타이어市場은 飽和 狀態가 되어 1989년에는 이 部門의 伸張率은 크지 않을 것 같다. 따라서, 타이어會社들에 의한 市場 占有率을 높이려는 競爭은 더욱 熾烈해질 것으로 보인다.

西獨은 아시아地域의 타이어會社들의 進出에도 불구하고 高品質의 自動車 및 타이어를 生産, 自動車 및 타이어産業을 維持·發展시킬 것이며, 販賣에 있어서도 그렇게 할 것이 틀림없다.

또한 아시아地域으로부터 輸入되는 타이어가 西獨의 타이어市場을 계속 浸透해 들어올 것으로 豫想되나 별로 큰 문제를 惹起할 것 같지는 않다.

西獨의 타이어會社들이 가장 憂慮하고 있는 問題點은 1992년에 가서 유럽 單一市場이 생기게 되며, 그렇게 되면 유럽 國家들로부터 값이 싸고 品質이 優秀한 타이어의 輸入이 促進될 것이라는 點이다. 그로 인해 再生 타이어市場은 더욱 萎縮될 것이다.

西獨의 타이어會社들은 이와 같은 浸透로부터의 自救策의 一環으로 '서비스센터'를 많이 設置하여 서비스活動을 強化하는 한편, 新車用 타이어의 販賣에 置重하기보다는 交換用 타이어 販賣에서 많은 利益을 내려고 努力하고 있다.

하지만, 自動車의 모델이 자주 바뀌고 있기 때문에 新車用 타이어의 販賣量은 減少할지는 모

르지만, 타이어會社에서는 新車用 타이어의 販賣도 重要視하고 있다.

西獨의 타이어會社들은 新製品을 계속 開發하여 販賣를 促進시키고 있으며, Continental은 現在 批判을 받고 있지만, 새로운 타이어 開發, 즉 'Conti Tyre System'에 1억DM을 投資하고 있다.

타이어가 펑크가 나서 空氣가 새더라도 最小限 100km 정도 떨어진 修理店까지 走行할 수 있는 安全 타이어(run-flat)의 開發에는 아직 成功을 거두지 못하고 있다. 만약, 이러한 타이어가 開發되어 實用化된다면 스페어 타이어는 必要없게 되겠지만, 서비스網은 더욱 擴張되어야 할 것이다.

앞으로 扁平比가 낮은 高性能 타이어의 需要는 계속 增加하여 1990년에는 이러한 타이어의 需要가 全體 타이어 需要의 겨우 50%에 달할 것으로 豫想되며, 交換用 타이어에 있어서도 이러한 타이어의 需要가 增加하여 交換用 여름용 타이어 販賣量 가운데 약 40%를 占有하게 될 것으로 보인다.

'West German Association of Tyre Dealers and Vulcanisers'에서는 1988年度의 乘用車用 交換用 타이어 販賣量은 1987年度보다 4.7% 增加하였지만, 1989年度에는 1988年度보다 1%밖에 增加하지 않을 것으로 展望하고 있다. 또한 1989年度의 여름용 및 겨울용 타이어도 이 정도밖에는 增加하지 않을 것으로 보고 있다.

1989年度의 타이어 總販賣量은 23,000천개로 보고 있다. 交換用 中型 및 大型 商用車用 타이어의 販賣量은 增加하지 않을 것으로 보이지만, 小型 商用車用 타이어의 販賣量은 약간 增加할 것으로 보고 있다.

商用車用 타이어의 販賣에 있어서는 新製 타이어를 4,000천개, 再生 타이어를 935천개로 보고 있다. 타이어 價格은 1989~1990年 사이에 조금 上昇할 것으로 보고 있으며, 타이어會社 및 小賣店의 利益은 向上될 것으로 보고 있다.

1992年 以後 外國 타이어를 販賣하는 딜러와의 심한 價格競爭으로 인하여 價格이 下落할 것으로 展望된다.

(Rubber Trends, 1989. 3)