

이탈리아의 타이어산업 현황

기 술 부

1. 이탈리아의 자동차산업 현황

이탈리아의 자동차산업은 지난 수년동안 Lancia 및 Alfa Romeo와 같은 스포츠카를 만들어온 Fiat사가 주도해왔다. Fiat사는 1990년대 후반부터 노사협조를 강화하고 주종 자동차 모델을 선정하는 한편 생산설비를 재정립하여 새로운 발전의 전기를 마련하였다. 1980년대 전반기에는 경기침체로 인하여 비록 자동차 생산량이 감소하였지만, 1980년대 후반기인 1989년도에는 약 200만대를 생산하여 피크를 이루면서 회복세로 돌아섰다. 그 이후 생산량은 감소하기 시작하여 1992년도에는 150만대 수준으로 감소하였다(표 1 참조). 1993년도에는 자동차 생산량이 더욱 급격하게 감소할 것으로 예상된다.

Fiat사는 최근 10년간 차종다양화를 위해 27조리라(약 180억달러)를 투자하였고, 18가지의 새로운 모델 개발에 착수함에 따라 전체적인 사업영역을 재정립하고 있다. 이들

모델중 신형 Uno를 포함하여 몇가지 모델은 금년에 개발에 착수할 예정이다. 이렇게 함으로써 침체된 자동차시장의 경기가 어느 정도 회복될 수 있을 것으로 보이며, 특히 1994년도부터는 자동차 생산량도 다시 증가할 것으로 예상된다.

전체적으로 보아 판매량이 감소하고 있는 다른 유럽 자동차시장과는 달리 이탈리아 자동차시장은 성장을 계속하고 있다. 지난 10년동안 이탈리아의 자동차 판매량은 꾸준히 증가해왔으며, 이에 따라 1989년도에는 236만대의 판매신기록을 세우기도 하였다. 그 이후 2년동안 판매량이 약간 감소하기도 하였지만, 1992년도에는 1991년도보다 34,000대가 증가한 237만 5,000대를 판매하여 새로운 기록을 세웠다. 이로써 이탈리아 자동차 시장에서의 자동차 판매량은 4년 연속 230만대를 상회하였다. 이것은 유럽에서는 독일 다음으로 많은 양이며, 세계적으로는 4번째로 많은 판매량이다.

〈표 1〉 이탈리아의 승용차 생산현황(1982~1992)

(단위 : 대)

연도	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
구분	1,297,351	1,395,521	1,439,176	1,389,156	1,652,452	1,713,300	1,884,313	1,971,969	1,874,672	1,632,904	1,476,626

자료 : ANFIA.

1993년도에는 자동차 수요가 급격하게 감소할 것으로 예상된다. 1992년도 하반기부터 나타나기 시작한 수요감소현상은 1993년도 1/4분기에는 더욱 두드러져 16.3%나 감소하였다.

지난 몇년동안 상용차용 타이어 판매실적이 부진하였는데 이 시기에 유럽 전역에서도 상용차용 타이어 수요는 아주 침체하였었다. 이탈리아의 주요 자동차회사인 Fiat의 자회사인 Iveco사는 경기침체로 인한 판매량의 감소와 경영적자를 감수해야만 했다. 이 회사의 1992년도 총매출액은 1991년도의 8조 3,200억리라보다 4,700억리라가 감소한 7조 8,500억리라였고, 적자액은 1991년도의 1,650억리라보다 약간 감소한 1,550억리라였는데, 이 적자액중에는 스페인에 있는 자회사인 Pegaso의 적자액도 포함되어 있다.

영국과 독일에 있는 Iveco Ford와 Iveco Magirus도 마찬가지로 어려움을 겪고 있다. 트럭시장에서의 2개의 주요 경쟁회사인 Renault와 Volvo사도 비슷한 어려움을 겪고 있다. 유럽지역에서는 단지 Scania와 Daimler만이 적자를 보지 않고 있다. 1992년도 이탈리아 자동차시장에서 3.5톤 이상의 자동차 판매량은 13.5%가 감소하였고, 1993년초에는 1/4 이상이나 감소하였다. 1993년도에 이 부분의 판매량은 총 12~15%가 감소할 것으로 예상되며, 대형 트럭부문은 18~20% 정도 감소할 것으로 보인다.

2. 타이어산업 현황

이탈리아에는 5개의 타이어회사가 있으며, 이 5개 타이어회사는 11개의 타이어공장을 갖고 있다(표 2 참조).

이탈리아의 타이어산업은 지난 12개월동안 위기를 맞았었다. 이탈리아는 유럽의 전

(표 2) 이탈리아의 타이어공장 현황(1993)

회 사 명	공 장 명
Michelin	Cuneo (1)
	Alessandria (1)
	Turin (2)
Pirelli	Settimo Torinese (1)
	Milan(Bicocca) (1)
	Tivoli(Rome) (1)
	Bollate (1)
Goodyear	Cisterna di Latina(Rome 근처) (1)
Firestone	Bari (1)
Marangoni	Aragni Frosinone(Rome 근처) (1)

주: ()안의 숫자는 공장수.

자료: ANFIA.

반적인 경기침체 때문에 자동차 생산량이 감소되었다. 지난 몇년동안 이탈리아 자동차시장에서 이탈리아 및 외국의 자동차회사들은 전례를 찾아볼 수 없을 정도로 호황을 누렸다. 때문에 경기침체의 영향은 매우 심각했고, 1993년도 전반에 걸쳐 자동차 생산량은 크게 감소할 것으로 예상된다. 이것은 예상치 못했던 일이었다. 지난 10년간 이탈리아의 타이어회사들은 이탈리아에서의 자동차 생산량의 증가 및 동·서독의 통일에 따른 엄청난 규모의 자동차 수요증가를 보인 독일과 같은 주요 수출시장의 타이어 수요증가로 인하여 이익을 보았다.

타이어회사들은 1979년 오일쇼크 이후 매우 심각한 경제불황을 겪고 있는 유럽의 타이어시장에서 신차용 타이어의 판매실적이 부진하여 큰 어려움을 겪고 있다. 이탈리아 자동차회사들은 별문제가 없을 것으로 생각했던 일제 자동차의 수입량이 증가함에 따라 이에 대응하여 경쟁하기 위해 필사의 노력을 하고 있다.

이와같이 경쟁에서 이기기 위한 수단으로서 타이어회사 및 자동차부품회사들은 가장 간단한 방법인 가격인하를 하였다. 신차용 타이어의 판매이익은 크게 감소하였으며, 교

채용 타이어시장에서도 치열한 가격경쟁으로 인하여 적자를 줄이기가 어려워졌다.

이렇게 됨에 따라 타이어회사들은 타이어 가격을 인하하지 않을 수 없게 되었으며, 이로 인하여 공장을 폐쇄하게 되었고, 다수의 종업원을 감원하기에 이르렀다. 1992년도에 이탈리아 최대의 타이어회사인 Michelin은 700명의 종업원을 감원하였고, Pirelli는 2,000명의 종업원을 감원하였다.

타이어산업 전반에 걸쳐 산업합리화 및 회사의 합병이 이루어지고 있어 타이어산업이 국제화되어 가고 있다. 주요 타이어회사들은 유럽과 해외에 몇개의 타이어공장을 가지고 있으며, 이들 공장에서는 특수 타이어를 생산하고 있다. 따라서 이들 지역간의 교역규모는 실제로 증가하였다.

(1) Michelin

Michelin Italiana SpA는 Trento에서 스틸 타이어 코드를 생산하고 있는 1개의 공장을 포함하여 6개의 공장을 갖고 있으며, 이들 공장에는 약 8,000명의 종업원이 일하고 있다. 이탈리아 공장에서 생산되고 있는 타이어의 60% 이상은 수출되고 있다. 이 회사의 1992년도 총매출액은 1991년도의 1조 6,670 억리라(11억달러)에서 1조 7,560 억리라(12억달러)로 증가하였으며, 순이익은 1991년도의 753 억리라(5,060만달러)에서 853 억리라(5,800만달러)로 증가했다.

Michelin은 1991회계년도에 600 억리라(4,030만달러)를 투자했는데, 이것은 이탈리아에서 Michelin이 투자한 최고액이었다. 자동차 생산량이 감소하였음에도 불구하고 총매출액이 증가한 이유는 교체용 타이어시장에서의 판매량 증가 및 수출증가 때문이다. 이와같은 결과는 Michelin이 지난 수년동안 생산성 향상 및 적정임금 인상을 위해 노력

해온 데 따른 것이다. Michelin은 1990년도에 513명, 1991년도에 614명, 1992년도에 692명의 종업원을 감원하였다.

(2) Pirelli

Pirelli는 이탈리아에서는 유일하게 이탈리아 국내자본으로 된 타이어회사로서, 1992년부터 회사 재편에 착수했는데, 이는 계속적인 재정상태의 악화로 인한 Continental사로의 소유권이전협상의 실패와 과도한 재정지출에 따른 위기로부터 벗어나기 위하여 필요 불가결한 조치였다.

Pirelli는 1991년도말 현재 3조 7,000 억리라(25억달러)에 이르는 부채를 줄이기 위하여 제품의 가격을 인하하는 한편, 공장전문화를 통한 생산성 향상 및 수익성이 높은 제품의 생산에 주력하고 있다. 10년전에는 Pirelli 그룹의 각 회사들간에 상호 협조가 이루어지지 않았고, 다만 각 회사들은 독립채산제로 운영되었었다.

트럭용 타이어는 현재 2개 공장에서 주로 생산하고 있으며, 농기계용 및 모터사이클용 타이어는 각각 1개의 공장에서 생산하고 있다. Pirelli는 부채를 줄이기 위한 일련의 계획들이 1993년도 중반까지 완료되면 타이어 생산량 및 판매량이 적정규모로 유지되기를 바라고 있다. 회사 재편을 위한 비용은 약 2,400 억리라(1억 6,130만달러)가 소요될 것이다.

Pirelli는 그리스에 있는 타이어공장과 독일, 스페인, 미국에 있는 상용차용 타이어공장을 폐쇄하였다. 그러나, 미국에 있는 Pirelli의 자회사인 Pirelli-Armstrong Tire는 1993년도 후반에 새로운 경트럭용 타이어 생산에 착수할 예정이다. Pirelli는 또한 태국에 있는 자전거용 타이어공장도 폐쇄하였다.

Pirelli는 이탈리아의 Villafranca공장(종업원 700명)을 폐쇄하였으며, Tivoli공장에서는 300명의 종업원을 감원하여 현재는 700명의 종업원이 일하고 있다.

세계의 주요 타이어회사중에서 제5위를 차지하고 있는 Pirelli는 전세계 9개 국가에 타이어공장을 갖고 있으며, 이들 공장의 종업원수는 26,000명에 달하고 있다. Pirelli의 타이어 총생산량은 약 6,000만개이며, 1992년도 타이어부문의 매출액은 Pirelli그룹 전체 매출액의 절반에 가까운 약 4조 2,000억리라(28억달러)였다. 비록 Pirelli가 여러가지 종류의 타이어를 생산하고 있지만, 대부분 고성능 타이어를 전문적으로 생산하고 있다. 1992년도 승용차용 타이어 생산량은 약 4,200만개로서, 이 가운데 약 1/3은 신차용 타이어시장에서 판매되었다.

경상용차용 및 대형 상용차용 타이어 매출액은 타이어부문 총매출액의 약 20%를 차지하고 있다. 또한 Pirelli는 모터사이클용 타이어시장도 주도하고 있다.

Pirelli는 Continental과의 합병에 실패한 후 그들 자신의 경쟁력을 향상시켜 국제시장에 진출하려고 노력하고 있다. 그 결과 1992년도 Pirelli의 경영상태는 호전되어 모기업의 적자규모는 1991년도의 4,240억리라에서 1992년도에는 870억리라로 감소되었으며, 그룹 전체적으로는 5,660억리라에서 1,050억리라로 감소되었다. 그룹 전체의 총매출액은 1991년도의 8조 1,450억리라에서 1992년도에는 8조 2,520억리라로 1.3% 정도 증가하였으며, 이 회사의 적자는 주로 기업재편비용 때문에 발생한 것으로 보이는데, 이것은 1993년도에도 마찬가지겠지만, 이에 대한 대비책이 이미 마련되어 있다. 이 회사의 부채는 감소되고 있고, 현금흐름은 1991년도의 350억리라에서 1992년도에는 7,080억리라로

개선되었으며, 기업재편비용을 공제하기 전의 순이익은 450억리라였다. Pirelli는 연구·개발에 막대한 자본투자를 하고 있으며(총매출액의 3.8%), 최근에는 P4000과 같은 고성능 타이어를 생산하기 시작했다. 그리고 더 최근에는 중형 승용차용 고성능 타이어인 P5000 Vizzola와 교체용 타이어시장을 위한 P200 Chrono(소형 승용차용으로 개발된 타이어)를 포함한 새로운 타이어를 생산하기 시작했다. 1993년도에는 또한 Pirelli가 새로운 고성능 승용차용 타이어를 미국 타이어시장에 내놓을 것으로 보인다.

3. 타이어 생산현황

유럽지역에서 이탈리아의 타이어 생산량은 영국을 약간 앞질렀다. 이로써 이탈리아는 프랑스, 영국에 이어 유럽 제3위의 타이어 생산국이 되었다.

〈표 3〉 주요국가들의 승용차용 및 상용차용 타이어 생산현황 (1989~1992)

		(단위 : 1,000개)			
국별	연도	1989	1990	1991	1992
프랑스		60,875	57,551	60,270	60,945
독일		49,467	48,747	49,611	50,107
이탈리아		31,154	28,405	39,941	31,504
영국		31,081	29,370	28,502	30,422
스페인		24,444	23,525	22,225	22,780
베네룩스		7,497	5,998	6,644	6,742

자료 : EIU.

〈표 4〉 이탈리아의 타이어 생산현황(1989~1992)

		(단위 : 1,000개)			
타이어 종류	연도	1989	1990	1991	1992
승용차용		28,130	25,472	28,189	28,824
상용차용 및 버스용		3,027	2,933	2,751	2,679
농기계용/건설차량용		9,299	10,341	18,450	14,222
이륜차용		2,981	2,249	2,435	2,044

자료 : Assogomma.

1991년도 승용차용 타이어 생산량은 1990년도보다 증가한 데 반하여, 상용차용 타이어 생산량은 계속 감소되어 왔다. 즉, 승용차용 타이어 생산량이 11%나 증가하였으나, 기타 타이어부문의 생산량이 감소됨에 따라 승용차용 타이어 생산량 증가효과를 살리지 못했다. 신차용 타이어의 수요는 감소하였으나, 1980년대에 승용차보유대수가 크게 증가함으로써 교체용 타이어시장의 여건이 좋아짐에 따라 교체용 타이어 수요가 급속히 증가하였기 때문에 전체적으로는 수요가 감소되지 않았다.

중·대형 상용차용 타이어의 수요는 국내 및 해외시장의 경기동향과 밀접한 관계를 맺고 있다. 상용차용 타이어 생산량이 6% 감소한 것은 국내 및 해외시장의 불황 때문이었다.

1992년말경에는 중·대형 상용차용 타이어 생산량이 5% 정도 증가하였는데, 이것은 1990년도에 생산량이 급격하게 감소한 것과 대조를 이루고 있다. 그러나 이와같은 생산량 증가는 일시적인 현상으로서, 1992년도에는 중·대형 상용차용 타이어 생산량이 3% 감소하였는데, 이것은 승용차용 타이어 생산량이 2.2% 증가한 것과 서로 상쇄되었다.

대부분 트랙터용 타이어에 한정되어 있는 농기계용 타이어 생산량은 1992년도에 23%나 감소하였다. 농기계용 타이어의 약 2/3는 신차용 타이어시장에서 판매되고 있으며, 교체기간도 매우 길데, 1991년도에 농기계용 타이어 생산량이 크게 증가한 것은 1989년도에 이탈리아 농부들이 정부로부터 신용대출을 받아 트랙터를 많이 구입함에 따라 수요가 급증하였기 때문이다. 이것은 필연적으로 1992년도에 농기계용 타이어 생산량이 급격하게 감소하는 결과를 초래했다.

1991년도 모터사이클용 및 스쿠터용 타

어 생산량은 4% 감소하였으나, 1991년도 전반에 걸쳐 심한 변동이 있었다. 예컨대, 1991년도 2/4분기에는 생산량이 10%나 증가하였으나, 4/4분기에는 무려 31%나 감소하여 2/4분기의 증가효과를 상쇄하였다. 이것은 새로운 모델의 개발에 의해 수요를 증가시킬 수 있을 것으로 생각된다.

이탈리아의 모터사이클산업은 침체국면에 직면해 있는 데 반해 최근 스쿠터부문의 생산량은 실질적으로 증가하고 있다. 또한 최근에는 새로운 회사와 새로운 모델이 스쿠터 시장에 등장하고 있다. 1992년도에 이륜차용 타이어 생산량은 16%나 감소하였는데, 이것은 모터사이클시장에서의 수요가 감소하였기 때문이다.

중량으로 환산한 1992년도 타이어 총생산량은 321,944톤으로서 1991년도보다 2% 감소하였다. 이 가운데 승용차용 타이어 생산량은 197,782톤으로 1991년도에 비해 변동이 없었으나, 상용차용 타이어 생산량은 97,607톤으로 1991년도보다 3% 감소하였으며, 농기계용 타이어 생산량은 20,286톤으로 1991년도보다 11%나 감소하였다.

재생타이어 판매량은 지역별로 큰 차이가 있다. 전국적으로 1991년도에는 1990년도보다 승용차용 재생타이어시장의 여건이 호전되었다. 앞서서도 설명한 바와 같이, 다른 유럽국가에서도 볼 수 있었던 경향이지만, 승용차용 재생타이어 판매량은 점차 감소하고 있는 추세였다. 그러나, 1991년도에 들어와 승용차용 재생타이어 생산량이 증가세로 돌아선 이유는, 비록 눈(강설량)과는 전혀 관계가 없는 지역에서의 수요증가이지만, 겨울용 승용차용 재생타이어의 수요가 증가하였기 때문이다.

지난 수년간 재생타이어업계의 중요한 변화로는 수많은 소규모 재생타이어회사와의

합병이 이루어진 것을 들 수 있다. 이와같이 됨으로써 적정량의 재생타이어를 생산할 수 있게 되었으며, 또한 생산성을 향상시킴으로써 1개의 공장에서 더 많은 재생타이어를 생산할 수 있게 되었다. 합병으로 규모가 커진 재생타이어회사들은 시설투자를 많이 하였고, 또한 제품의 품질도 향상시킬 수 있게 되었다.

승용차용 재생타이어 생산량이 증가한 것과는 반대로 경상용차용 재생타이어는 재생용 원단이 좋지 않아 재생타이어를 만드는데 어려움을 겪고 있다. 현재 각종 재생타이어를 만드는데 사용하고 있는 재생타이어 원단이 좋지 않아 재생타이어 생산이 거의 불가능할 정도이다.

그동안 트럭용 재생타이어는 매우 안정적으로 생산되어 왔으나, 트럭용 타이어시장의 불황으로 신제 및 재생타이어회사 모두 어려움을 겪고 있다. 특히 림 사이즈 17.5, 19.5, 22.5인치의 재생타이어는 재생용 타이어 원단이 좋지 않아 생산량이 많이 감소하였다. 또한 대부분의 대형운수업체에서는 프리큐어 방식 재생타이어를 선호하고 있다. 리몰드 방식 재생타이어(재생타이어 원단에 배합고무를 입혀 가황) 생산량은 감소하고 있지만, 프리큐어 방식 재생타이어(재생타이어 원단에 반가황된 트레드 고무를 입혀 저온 장시간 가황) 생산량은 증가하고 있다. 재생타이

〈표 5〉 이탈리아의 재생타이어 생산현황(1987~1991)
(단위 : 1,000개)

타이어 종류	연도				
	1987	1988	1989	1990	1991
승용차용	4,070	3,500	2,900	2,450	2,600
경상용차용	650	620	580	550	520
트럭용 ^①	945	860	860	840	840
트럭용 ^②	175	270	300	310	320
계	5,840	5,250	4,640	4,150	4,280

주 : ① 재래식 ② 개량식

자료 : AIRP(재생타이어협회).

어회사들은 저렴한 가격으로 수입되는 신제 타이어와의 경쟁이 치열해짐에 따라 어려움을 겪고 있다. 건설차량용 및 농기계용 재생타이어도 값싼 신제 타이어의 수입 때문에 거의 도산직전에 있다.

4. 수입 및 수출현황

위에서 설명한 바와 같이 주요 타이어회

〈표 6〉 이탈리아의 승용차용 타이어 수입 및 수출현황(1992)
(단위 : 1,000개, 100만리라)

구분	수 량	금 액		
			국별	
수	EC	10,773	560,595	
	프랑스	4,932	214,860	
	벨기에-룩셈부르크	660	35,646	
	네덜란드	621	39,822	
	독 일	2,606	167,503	
	영 국	1,240	66,405	
	아일랜드	30	1,340	
	포르투갈	66	1,905	
	스 페 인	614	32,997	
	기타국가			
	스 웨 덴	109	4,740	
	핀 란 드	42	1,547	
	스 위 스	37	2,054	
	오스트리아	200	9,897	
	구유고슬라비아	154	4,293	
	폴 란 드	92	1,799	
	체코슬로바키아	47	1,212	
	루마니아	32	409	
	입	슬로베니아	117	3,721
		미 국	96	6,175
한 국		549	15,486	
일 본		261	15,420	
대 만		419	7,490	
수입 계		13,225	646,648	
출		EC	11,439	504,156
		프랑스	4,233	173,400
		벨기에-룩셈부르크	484	22,331
		네덜란드	900	36,188
	독 일	3,048	136,142	
	영 국	1,291	63,260	
	스 페 인	968	45,892	
	기타국가			
	스 위 스	435	23,860	
	오스트리아	348	17,991	
	폴 란 드	225	6,472	
	미 국	1,663	62,696	
	한 국	318	9,373	
	일 본	728	36,607	
	수출 계	16,638	731,186	

자료 : ISTAT.

〈표 7〉 이탈리아의 상용차용 타이어 수입 및 수출현황(1992)
(단위 : 1,000개, 100만리라)

구분	수 량	금 액		
			국별	
수	EC	1,831	280,153	
	프랑스	771	108,158	
	벨기에-룩셈부르크	148	31,020	
	네덜란드	24	7,154	
	독 일	471	52,363	
	영 국	257	36,755	
	스 페 인	155	33,421	
	기타국가			
	오스트리아	24	5,272	
	터 키	108	19,300	
입	한 국	49	6,493	
	수입 계	2,179	329,318	
	수	EC	981	158,109
		프랑스	304	36,898
		벨기에-룩셈부르크	61	11,540
		네덜란드	90	14,569
		독 일	268	52,363
		영 국	103	13,662
		스 페 인	96	17,770
		기타국가		
오스트리아		47	10,490	
미 국		26	3,078	
출	사우디아라비아	93	27,971	
	일 본	80	3,507	
	수출 계	1,475	253,336	

자료 : ISTAT.

사들은 국제적으로 그들의 사업영역을 넓혀 왔으며, 공장전문화를 통한 생산합리화에 힘써왔다. 이에 따라 세계 각국에 타이어공장을 갖고 있는 주요 타이어회사들은 자기네 그룹내 계열사간의 교역량을 늘리게 되었다. 이탈리아의 유일한 국내 타이어회사인 Pirelli는 타이어 생산량의 약 84%를 수출하고 있는데, 이 가운데 56%는 유럽지역으로 수출하고 있다. Pirelli가 생산한 고성능 타이어는 독일의 Mercedes 및 BMW와 같은 고급 승용차를 만들고 있는 회사에 수출하고 있다. 이탈리아의 주요 무역상대국은 독일 다음으로 프랑스이다.

1990년도에 1,405억리라(9,440만달러)의

적자로 악화되었던 승용차용 및 상용차용 타이어의 교역량은 균형을 이루게 되었고, 1992년도에는 승용차용 타이어부문에서 845억리라(5,680만달러)의 흑자를 기록하였으나, 상용차부문에서는 760억리라(5,110만달러)의 적자를 보았다.

수평적 수입은 1991~1992년도 사이에 총 수입량의 10~13%를 차지하는 것으로 추정되지만, 리라화의 평가절하로 수평적 수입은 증지되었다.

5. 판매현황

(1) 신차용 타이어 판매현황

승용차 생산량이 증가함에 따라 신차용 타이어 판매량은 1980년대 후반에 꾸준히 증가되었으며, 1985년도의 690만개에서 1989년도에는 990만개로 증가되었다. Fiat의 가격인하정책으로 인하여 Michelin, Pirelli, Goodyear 등을 포함한 타이어회사들은 판매 계약을 체결하는 데 어려움을 겪었다. 이 가격인하정책 때문에 타이어회사들은 교체용 타이어시장에서 적정이윤을 내기 위해 노력하여야 했고, 고객들에게 브랜드 지명도를 높이기 위해 노력하여야 했다.

〈표 8〉 이탈리아의 신차용 승용차용 및 상용차용 타이어 출하현황(1988~1992)

(단위 : 1,000개)

타이어 종류 \ 연도	1988	1989	1990	1991	1992
승용차용	9,220	9,859	9,373	8,164	7,383
상용차용	866	1,188	1,458	1,450	1,466
계	10,086	11,047	10,831	9,614	8,848

자료 : EIU 추정.

(2) 교체용 타이어 판매현황

전통적으로 이탈리아의 자동차운전자들은 비중이 큰 타이어 고객은 아니었으며, 단지

그들을 어쩔 수 없는 타이어 고객으로 여겨왔을 뿐이다.

EC지역에서는 타이어 마모한계 1.6mm (트레드 남은 홈깊이 1.6mm) 이하로 닳은 타이어는 사용할 수 없게 되어 있지만, 이 규정이 잘 준수되지 않고 있다. <표 9>는 이탈리아에서는 과거 10년전보다 승용차용 타이어의 교체율이 실질적으로 낮아지고 있음을 나타내고 있다. 이것은 또한 신차 승용차가 많이 판매됨에 따라 승용차의 평균수명이 짧아졌기 때문이며 타이어 제조기술이 발전하였기 때문이기도 하다. 이와같은 요인들을 고려할 때 타이어시장의 모든 부문에서 타이어 교체율이 낮아졌음을 알 수 있다.

<표 9> 이탈리아의 자동차 1대당 타이어 교체율 변동추이 (1980, 1991)

(단위 : 1,000대, 1,000개, %)

구분		연도		
		1980	1991	증감률
승용차용 타이어	승용차 보유대수	17,700	26,800	51.4
	타이어 판매량	11,800	12,800	8.5
	교체율	0.67	0.48	-28.4
경상용차용 타이어	경상용차 보유대수	1,100	1,650	50.0
	타이어 판매량	900	880	-2.2
	교체율	0.82	0.53	-35.4
트럭·버스용 타이어	트럭·버스 보유대수	400	730	82.5
	타이어 판매량	1,050	1,000	-4.8
	교체율	2.6	1.4	-46.1

자료 : Federpneus.

<표 10> 이탈리아의 신차 교체용 타이어 판매현황 (1987~1991)

(단위 : 1,000개)

타이어 종류	연도				
	1987	1988	1989	1990	1991
승용차용	12,200	12,000	11,800	12,300	12,800
경상용차용	840	830	820	850	880
트럭용	990	1,020	1,030	1,050	1,000
계	14,030	13,850	13,650	14,200	14,680

자료 : AIRP.

타이어회사 및 도매상들이 교체용 타이어

판매전망을 어렵게 보고 있어 타이어 수요증가는 낮을 것이다. 따라서 판매이윤도 계속 적자를 보고 있다.

(3) 교체용 타이어 종류별 판매현황

지난 3년동안 교체용 승용차용 래디알 타이어의 판매 주종을 이루고 있는 속도기호 S (180km/hr) 및 T(190km/hr) 70 및 65시리즈 타이어 판매량은 연평균 5%가 증가하였으며, 42%의 시장점유율을 기록하였다. 이에 반해 S 및 T 80시리즈 타이어 판매량은 연평균 5% 이상 감소하였다. 1993년도 1/4분기에 S 및 T 80시리즈 타이어 판매량은 15%나 감소하였는데, 이와같은 추세는 가속화되고 있다.

<표 11> 교체용 승용차용 및 경상용차용 타이어 종류별 판매현황(1992)

(단위 : 1,000개, %)

종류	구분	
	판매량	시장점유율
S/TR 80	5,500	33.1
S/TR 70/65	7,000	42.2
HR	2,490	15.0
VR/ZR	1,000	6.0
겨울용	610	3.7
계	16,600	100.0

자료 : 업계 추정.

교체용 승용차용 래디알 타이어 가운데 속도기호 V(240km/hr) 및 Z(240km/hr 이상) 타이어 판매량은 지난 3년동안 연평균 10%나 증가하였으며, 적정수준의 시장점유율을 유지하고 있다. 그리고 속도기호 H(210 km/hr) 타이어 판매량은 연평균 약 5% 증가하였다.

(4) 대형 상용차용 및 농기계용 타이어 판매현황

트럭용 및 농기계용 타이어의 종류별 판

〈표 12〉 트럭용 타이어 종류별 판매현황(1992)

(단위: 1,000개, %)

종류	구분	
	판매량	시장점유율
튜브	391.4	34.1
17.5인치(LS 및 STD)	130.6	11.4
TL STD	60.5	5.3
TL Super Single	34.0	3.0
TL Low Profile	531.0	46.2
계	1,147.5	100.0

자료: 업계 추정.

〈표 13〉 농기계용 및 건설차량용 타이어 종류별 판매현황(1992)

(단위: 1,000개, %)

종류	구분	
	판매량	시장점유율
트랙터용 전륜용(조향축용) 타이어	27.0	8.5
트랙터용 후륜용(구동축용) 타이어	100.0	31.7
농업차량용 임플먼트(Implement)용 타이어(잔디깎기, 골프카용 타이어)	125.0	39.5
산업용 트럭용 타이어	52.0	16.4
건설차량용 타이어	12.0	3.9
계	316.0	100.0

자료: 업계 추정.

〈표 14〉 이탈리아의 재생타이어 판매현황(1987~1991)

(단위: 1,000개)

타이어 종류	연도				
	1987	1988	1989	1990	1991
승용차용	3,700	3,250	2,700	2,300	2,450
경상용차용	600	600	560	540	520
트럭·버스용	1,150	1,160	1,150	1,140	1,150

자료: AIRP.

매량은 〈표 12~13〉에 나타나 있다. 이 표에 나타난 통계치들은 타이어회사들에 의해 판매된 것이지만, 부문별 비율은 최종 소비자들에게 판매된 것이 반영되어 있다.

6. 브랜드별 시장점유율

주요 타이어회사들과 수많은 소규모 타이어 공급자들이 이탈리아 타이어시장에서 활

동하고 있다. 대체로 타이어 공급패턴은 다음의 세가지 형태로 분류할 수 있다. 즉, 판매규모면에서 정상을 차지하고 있는 Michelin, Pirelli, Goodyear사와 중간규모인 Dunlop, Continental, Bridgestone, Kleber, Semperit사 및 한국, 동남아시아계 회사들을 포함한 수많은 소규모 공급자들이 있다.

Continental Italia는 Continental, Semperit, Uniroyal/Engelbert 브랜드 타이어를 판매하고 있고, Fulda Pneumatici Italia는 Fulda, Kelly-Springfield 브랜드 타이어를 판매하고 있으며, SP Pneumatici Italia는 Dunlop, Ohtsu 브랜드 타이어를 판매하고 있다.

Michelin과 Pirelli는 신차용 타이어시장의 42%를 점유하고 있으며, Goodyear는 12%를 점유하고 있다(Goodyear는 약 100만개의 신차용 타이어를 Fiat, Lancia, Alfa Romeo사에 판매했다).

Michelin과 Pirelli는 또한 같은 양의 승용차용 타이어를 교체용 타이어시장에 판매하여 거의 60%의 시장점유율을 기록했다.

〈표 15〉 이탈리아의 교체용 승용차용 타이어 시장점유율 추이(1991)

(단위: %)

브랜드명	시장점유율
Michelin	29
Pirelli	29
Goodyear	10
Kleber	6
Firestone-Bridgestone	5
Uniroyal	4
Continental	3
Dunlop	3
Fulda	3
Marangoni	2
Semperit	2
기타	4
계	100

자료: Federpneus.

〈표 16〉 이탈리아의 교체용 경상용차용 타이어 시장점유율 추이(1991)

브랜 드 명	(단위 : %)	
	시장점유율	
Michelin	40	
Pirelli	21	
Goodyear	11	
Firestone-Bridgestone	7	
Continental	6	
Dunlop	4	
Kleber	4	
Uniroyal	2	
Fulda	2	
Marangoni	1	
Semperit	1	
기 타	1	
계	100	

자료 : Federpneus.

〈표 17〉 이탈리아의 교체용 트럭용 타이어 시장점유율 추이 (1991)

브랜 드 명	(단위 : %)	
	시장점유율	
Michelin	42	
Pirelli	28	
Goodyear	6	
Continental	3	
Dunlop	3	
Uniroyal	2	
Semperit	1	
기 타	3	
계	100	

자료 : Federpneus.

Goodyear는 3위를 차지했으며, Dunlop은 시장점유율을 높이기 위해 적극적인 판매정책을 펴고 있다.

Michelin은 상용차시장에서 우위를 지키고 있는데, 이에 따라 Pirelli의 위치가 흔들리고 있다. 게다가 소수의 타이어 공급자들도 경쟁에 참여하고 있다. Goodyear의 시장점유율은 모든 주요 타이어시장에서 비교적 일정한 수준을 유지하고 있다.

7. 유통구조

타이어 판매를 타이어회사 및 도매상에 의해 통제되는 체인점에 주로 하고 있는 다른 유럽 타이어시장의 상황과는 반대로 이탈리아에서는 유통망이 분리되어 있다. 소규모 독립 타이어 소매상인 Gommisti는 이탈리아 타이어시장의 노른자위를 차지하고 있다. Gommisti에는 700명의 전문가와 약 8,000개에 이르는 타이어 소매점들이 있다.

타이어시장의 경기침체의 영향을 받아 이와같은 유통시스템의 마진은 줄어들었다. 수많은 타이어 소매상들은 경제적으로 채산성이 있는 충분한 양의 타이어를 판매하지 못하고 있다. 이탈리아에서 전국 규모의 체인점의 신설이 지지부진한 중요한 이유 가운데 하나는 국가정책이 효과적으로 시행되기 어려울 정도로 지역간의 차이가 뚜렷하기 때문이다.

현재의 유통시스템은 향후 3년동안 자동차부품판매점의 증가와 함께 빠른 속도로 변화될 것으로 예상된다. 타이어회사들은 하이퍼마켓을 통한 타이어 판매확대를 장려하고 있다. 하이퍼마켓은 종종 비영리단체인 협동조합에 의해서 운영되기도 한다. 이것은 때때로 하이퍼마켓이 최저가격으로 타이어를 판매할 수 있음을 의미하며, 소매상들은 타이어회사나 도매상들로부터 타이어를 구입하기보다는 하이퍼마켓으로부터 타이어를 구입하게 될 것이다.

유통시스템의 분열은 치열한 가격경쟁을 유발하였으며, 가격표상의 가격은 소비자들에게 30% 이상 할인해 주는 것이 보편화됨에 따라 불합리한 점을 나타냈다. 이탈리아에서의 타이어가격은 유럽 평균치보다 20% 정도 높기 때문에 실제 판매가격을 반영할 길이 없다. 그러나, 이탈리아에서는 독일과

같은 다른 나라들로부터 수평적 수입을 선호하고 있다. 리라화의 평가절하와 함께 이러한 상황은 다소 바뀌었다.

Pirelli는 자체 소매판매망을 갖고 있는 이탈리아 유일의 타이어회사로서, Sistema Puntogomma와 같은 약 30개에 달하는 판매점을 갖고 있으며, Pirelli는 현재 유통시스템의 재구축과 함께 독점판매권을 강화하고 있다.

Pirelli의 타이어 판매량의 4%는 이들 소매점들을 통하여 판매되고 있다. 이탈리아의 주요 타이어회사들은 적정한 할인가격체계를 수립하여 시장질서를 확립하려고 하고 있으며, 판매서비스의 질을 향상시키기 위해 노력하고 있다.

〈표 18〉 타이어 소매점에서의 교체용 승용차용 타이어 판매 비율(1991)

(단위 : %)

판매점 종류	타이어회사	도매상	점유율 계
독립소매점	50.0	20.0	70.0
판매대리점	2.0	11.0	13.0
주유소	1.5	3.5	5.0
자동차 정비소	1.0	4.0	5.0
자동차 판매점	1.0	1.5	2.5
하이퍼마켓	0.5	1.5	2.0
타이어회사 직판	1.0	1.5	2.5
계	57.0	43.0	100.0

자료 : Federpneus.

〈표 19〉 타이어 소매점에서의 교체용 트럭용 타이어 판매 비율(1991)

(단위 : %)

판매점 종류	타이어회사	도매상	점유율 계
독립소매점	65.0	5.0	70.0
판매대리점	8.0	4.0	12.0
주유소	1.0	1.0	2.0
트럭 판매점	2.0	-	2.0
타이어회사 직판	12.0	2.0	14.0
계	88.0	12.0	100.0

자료 : Federpneus.

8. 전 망

타이어산업에 대한 단기전망은 밝지 못하다. 1993년도에는 자동차 생산량 및 신차등록대수는 급격히 감소할 것으로 보인다. 신차용 타이어 판매량은 신차용 승용차용 타이어가 15%, 신차용 상용차용 타이어가 24% 감소될 것으로 예상되며, 또한 교체용 타이어 판매량도 감소될 것으로 예상된다.

타이어회사에서는 타이어 판매량이 1% 정도 증가할 것을 바라고 있으나, 타이어 판매량은 감소하고 있다.

1993년 1~4월 사이의 교체용 승용차용 타이어 판매량은 1992년도보다 8% 정도 감소될 것으로 보인다. 이와같이 됴에 따라 재고량은 증가하게 될 것이며, 또한 가격도 떨어지게 될 것이다.

타이어회사들은 새로운 수요창출을 원하고 있으며, 타이어 마모한계 1.6mm(트레드 남은 홈 깊이 1.6mm)에 대한 소비자들의 인식을 제고시키기 위한 캠페인을 전개하는 한편, 신제품 개발을 통해 마진율을 높일 수 있기를 원하고 있다. 예컨대 Melfi의 하이테크공장에서 생산된 피아트(Fiat)의 새로운 Tipo B에는 기존의 타이어보다 트레드폭이 넓어진 광폭타이어를 장착하게 될 것이다.

〈표 20〉 이탈리아의 신차용 타이어 판매현황(1985~1993)
(단위 : 1,000개)

타이어 종류	연도	1985	1987	1989	1991	1993
승용차용		7,108.0	8,600.6	9,859.2	8,164.3	7,060.0
경상용차용		503.2	835.4	1,035.9	1,129.1	892.0
대형 상용차용		363.1	352.2	422.6	321.2	212.0
기 타		227.7	177.6	182.9	150.0	135.0

자료 : EIU 추정.

자료 : EIU Rubber Trends/June 1993.

번역 : 李源澤/協會 會誌課長