

# 西獨의 自動車 타이어 市場

大韓貿易振興公社 洪 泰 源

## 1. 生産 및 需要動向

1950年代부터 60年代에 이르기까지 西獨의 타이어 生産業體들은 價格協定으로 世界 第2位의 타이어 市場인 西獨市場에서 상당한 재미를 보아왔으나 1970年代에 들어와서 이러한 生産業體의 價格協定이 西獨 카르텔 裁判所의 결정에 따라 禁止됨으로써 生産업체들간의 市場爭奪 및 既存市場確保를 위한 치열한 경쟁이 시작되었다.

70年初부터 프랑스系的 Michelin 會社를 除外한 타이어 生産業體들은 종래의 在來式 타이어 生産을 중지하고 새로운 Steel belted radial 타이어 生産을 위하여 막대한 新規投資를 감행하였으나, 1971年과 72年の 景氣不況으로 타이어 需要가 急激히 減少됨에 따라 資金壓迫 등 財政上 어려움에 直面하게 되었고, 더욱이 새로 開發된 Steel belted radial 타이어의 壽命이 在來式 타이어에 비해 2배 이상이나 길어짐에 따라 交換用 타이어 需要가 줄어들게 되었으며, 또 계속 上昇하는 人件費로 인하여 輸入品과의 競爭을 지

탱하기 어렵게 됨으로써 일부 業體의 統廢合과 生産中斷 등 큰 試練에 當面해 왔다.

현재 西獨에는 10개의 타이어 製造業體가 있으나 西獨系的 Phoenix와 Metzler의 2개 會社는 熾烈한 競爭 때문에 78年과 79년에 각각 生産을 中斷하고 있어 8개 會社 (Michelin, Continental, Dunlop, Uniroyal, Kleber, Goodyear/Fulda, Veith Pirelli, Goodrich)에서 타이어를 生産하고 있는데, 이 중 西獨系會社는 Continental 1個社 뿐이며 나머지는 美國系 3個社, 프랑스系 2個社, 英國系 1個社, 이태리系 1個社로 되어 있다.

1978年度 西獨의 自動車 타이어 生産은 乘用車用 타이어 3,364萬本, 트럭 및 버스用 타이어 388萬本 合計 3,752萬本으로서 前年對比 乘用車用 타이어는 0.7%, 트럭 및 버스用 타이어는 4.0%가 각각 減少되었으며, 79年 1~6月 까지의 生産은 乘用車用 타이어가 1,784萬本, 트럭 및 버스用 타이어가 222萬本에 達해 前年同期에 比하여 다소 增加되었다.

### 西獨의 自動車 타이어 生産 現況

(단위: 數量 1,000本, 金額 DM 1,000)

區 分		1977	1978	1979' (1~6월)
乘 用 車 用	數 量	33,891	33,637	17,841
	金 額	1,909,596	1,890,314	978,261
트럭 및 버스用 타이어	數 量	4,044	3,883	2,218
	金 額	995,460	928,392	498,934

Source: Produktion im Produzierenden Gewerbe 1978 & 1979,  
Statistisches Bundesamt Wiesbaden

한편 이곳 Goodyear 타이어 會社에서 發表한 西獨의 1975~1985年間的 長期 타이어 需要展望 에 의하면 85年度의 乘用車用 타이어 수요량은 3,800萬本에 달하여 75年度에 比하여 17%가 增加될 것이며, 트럭·버스用 타이어는 75年보다 16.7%가 增加한 350萬本으로 展望하고 있다. 이를 좀더 具體的으로 보면 乘用車 타이어는 新車用이 85年度에 17百萬本으로 75年度의 13.6百萬本보다 25%가 增加할 것이며, 交換用은 75年度의 18.9百萬本에서 85年度에는 21百萬本으로 增加할 것으로 보고 있으며, 트럭 및 버스 타이어는 新車用이 1.2百萬本으로서 75年과 85年의 需要量에 커다란 變化가 없으며, 交換用은 85年度에는 75年度에 比하여 0.5百萬本이 增加한 2.3百萬本으로 豫想하고 있다.

現在 西獨의 乘用車 保有量은 약 2,200萬臺로 서 乘用車 타이어 需要量은 3,300萬本에 달하고 있는데, 1990年까지는 乘用車 保有量이 2,700萬臺로 증가될 것으로 豫想되고 있어 乘用車 타이어 需要量도 每年 增加할 것으로 展望되고 있다.

이곳 市場에서 현재 需要되고 있는 타이어는 대부분이 Steel belted 타이어로서 Steel belted radial 타이어의 市場占有率은 乘用車用 타이어가 1979年의 97.4%에서 80년에는 99.1%로, 트럭 및 버스用 타이어는 79年의 94.2%에서 80년에는 95.6%로 각각 市場占有率이 擴大될 것으로

關聯業界에서는 展望하고 있다.

## 2. 輸入動向

西獨의 年間 自動車 타이어 輸入量은 乘用車用 타이어가 1,450萬~1,500萬本, 트럭 및 버스用 타이어가 140萬~150萬本으로서 輸入品の 市場占有率은 75年의 35%에서 76년에는 40%로 每年 增加되어 77년에는 43.5%, 78년에는 45%로 增加되었다.

78年度 輸入實績은 乘用車用 타이어가 1,465萬本, 트럭 및 버스用 타이어가 145萬本으로서 前年度에 比하여 乘用車用 타이어는 0.7%, 트럭 및 버스用 타이어는 2.8%가 각각 增加되었다. 輸入品の 60% 이상이 EC 國家로부터 輸入되고 있으며, 다음으로 유고, 루마니아, 항거리 등 東歐國家와 日本으로부터 輸入되고 있다.

현재 西獨市場에는 약 30여개의 輸入品이 판매되고 있는데 그 중에서 우리나라 製品과 競爭이 되고 있는 製品은 日本의 Bridgestone, 東獨의 Pneumann, 捷코의 Stomil, 루마니아의 Victoria 등이다.

특히 금년들어 乘用車用 타이어는 日本, 韓國 유고, 루마니아 등으로부터의 輸入이 急激히 增加하고 있는바, 그 중 日本으로부터의 輸入은 前年同期에 比하여 무려 165%의 급격한 伸張勢를 나타내고 있는데, 이는 金년들어 日本 自動車의

### 西獨의 乘用車用 타이어 輸入 實績

(單位: 數量 1,000 本, 金額 DM 1,000)

國 別	1977		1978		1979(1~6月)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	4,957	238,707	5,118	251,006	2,635	135,366
벨 룩 스	2,341	100,030	2,382	112,172	1,229	63,706
이 테 리	1,572	75,367	1,581	81,704	818	45,666
英 國	1,550	69,881	1,688	76,272	914	42,692
美 國	15	989	19	1,241	14	996
스 페 인	255	9,643	484	16,478	217	7,790
유 고	237	7,160	264	8,250	227	6,514
루 마 니 아	152	3,253	77	1,703	56	1,142
日 本	128	4,908	99	4,163	178	7,737
韓 國	—	—	14	548	14	579
其 他	3,352	149,638	2,930	134,757	1,547	70,899
合 計	14,559	659,576	14,656	688,294	7,849	383,087

西獨의 트럭 및 버스用 타이어 輸入 實績

(單位: 數量 1,000本, 金額 DM 1,000)

國 別	1977		1978		1979 (1~6月)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	592	157,526	561	142,509	292	78,153
벨 룩 스	207	58,516	226	65,006	110	34,749
이 태 리	96	26,122	96	24,925	50	11,450
英 國	75	20,731	93	24,680	50	14,354
오 스트 리 아	84	17,874	107	23,798	60	14,117
스 페 인*	91	30,308	108	32,376	35	12,624
항 가 리	2.7	780	5	1,149	3	802
日 本	82	24,999	94	24,623	59	14,456
韓 國	1.6	661	—	—	—	—
其 他	185.7	37,031	167	32,719	84	17,396
合 計	1,417	374,548	1,457	371,785	743	198,101

\* 직경 495mm 이상,

資料: Aussenhandel Nach Waren und Ländern, 1977. 1978. 1979.6  
Statistisches Bundesamt Wiesbaden.

販賣實績이 57%나 크게 늘어난 데 基因하고 있다.

3. 輸 出 動 向

78年 自動車用 타이어 輸出實績은 乘用車用 타이어가 1,623萬本, 트럭 및 버스用 타이어가 167萬本으로서 前年度에 比하여 乘用車用 타이어는 8.3%, 트럭 및 버스用 타이어는 4.8%가 增加

되어 乘用車用 타이어의 輸出이 크게 伸張되었다. 主要 輸出對象國으로는 EC 域內國家들로서, 對 EC 輸出이 全體輸出의 60% 이상을 차지하고 있으며 그外에 乘用車用 타이어는 美國, 日本, 自由中國, 홍콩 그리고 트럭 및 버스用 타이어는 스위스, 늘웨이, 스웨덴, 美國 등으로 輸出되고 있다.

西獨의 타이어 生産業體들은 國內에서의 損失

西獨의 乘用車用 타이어 輸出 實績

(單位: 數量 1,000本, 金額 DM 1,000)

國 別	1977		1978		1979(1~6月)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	3,469	168,957	3,232	170,388	1,345	73,143
벨 룩 스	2,604	120,298	3,649	162,013	651	69,764
네 델 란 드	1,196	57,961	1,001	46,527	500	26,414
이 태 리	1,204	46,291	1,175	42,821	540	22,053
英 國	827	39,670	947	46,353	478	25,980
美 國	1,212	63,162	1,192	57,677	915	38,386
日 本	132	8,928	508	22,120	473	18,199
自 由 中 國	11	586	16	774	11	573
홍 콩	3	262	7	395	3	190
말 레 이 지 아	12	812	8	521	—	—
其 他	4,311	223,572	4,503	229,439	3,119	105,399
合 計	14,981	730,499	16,238	779,028	8,035	380,101

을 輸出로 카바하기 위하여 輸出市場 擴大를 過信하였던바 結果는 數量으로나 金額으로나 만족할 만한 成果를 거두지 못하고 있는 것으로 알려져 있다. 이와 같은 業界의 輸出擴大努力은 低廉한 輸出價格政策이 오히려 逆效果를 나타내어 西獨에서 輸出되었던 製品이 다시 西獨市場으로 逆輸入되어 같은 製品이 國內製品보다 더 低廉하게 판매된 예도 있으며, 品質이 서독의 技術檢査에 미치지 못하는 瑕疵品으로 第3國에 輸出

되었던 製品이 再輸入되어 問題를 일으키기도 한 바 있다.

특히 西獨의 타이어 生産業界가 당면한 輸出上 문제점의 하나는 西獨製品이 品質面에서는 우수하나 西獨을 除外한 여타 西歐國家에서는 自動車 走行에 있어 엄격히 速度制限을 하고 있기 때문에 高度로 品質이 우수한 타이어가 要求되고 있지않아 西獨製品에 대한 需要가 급격히 增加되고 있지 못하고 있다는 점이다.

西獨의 트럭 및 버스用 타이어 輸出 實績

(單位: 數量 1,000本, 金額 DM 1,000)

國 別	1977		1978		1979(1~6月)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
프 랑 스	221	42,561	229	49,640	114	24,752
벨 룩 스	168	43,607	160	37,279	75	19,945
네 델 란 드	191	48,677	155	37,256	86	20,130
이 태 리	131	19,334	183	24,338	111	12,838
英 國	142	21,562	163	10,586	120	16,196
스 위 스	80	16,478	104	21,491	39	7,760
노 르 웨 이*	23	2,300	20	1,917	10	773
스 웨 덴	77	18,397	77	19,848	46	12,062
美 國	222	59,079	161	42,566	170	41,225
日 本**	0.6	444	1	345	1	269
其 他	345.4	83,584	425	103,873	204	47,051
合 計	1,601	356,023	1,678	349,139	976	203,001

\* 직경 495mm 미만, \*\* 직경 495mm 이상  
資料: 上 同

4. 流通構造 및 輸入管理制度

72년부터 계속 增加되어온 타이어 輸入量과 오일 波動이후 自動車生産業界의 不況으로 많은 自動車 타이어 販賣專門商이 破産하게 되어 國內 타이어 生産業者들은 그들의 販賣組織網을 維持 確保하기 위하여 破産된 販賣專門商을 統合引受 하거나 資本主로 가담시켜 종래의 販賣網構造에 變化를 가져왔다.

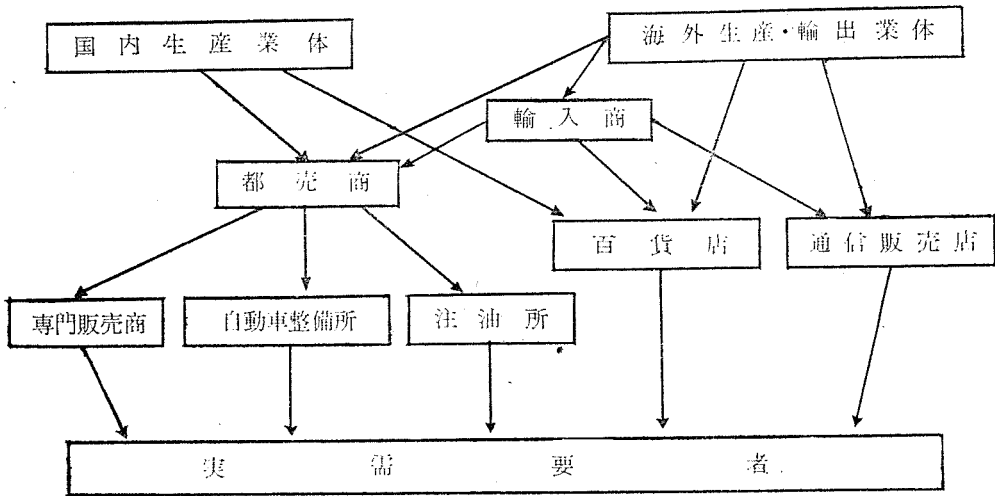
현재의 流通構造는 타이어 專門販賣商, 車輛 整備所 및 修理所, 注油所, 百貨店, 通信販賣店 또는 廉價品 販賣市場에서 實需要者에게 판매되고 있는데 總 販賣量의 55%가 專門販賣商, 15%가 車輛整備所 및 修理所, 13%가 注油所, 나머지 13%가 通信販賣店 또는 廉價品 販賣市場

에서 판매되고 있으며, 百貨店을 통한 販賣는 약 4% 정도에 이르고 있다.

타이어의 段階別 流通構造는 다음 表와 같으며 流通段階別 마진은 都賣商이 30%, 小賣商이 40% 내외로 되어 있다.

5. 輸出增大方案

西獨은 現在 2,200萬臺의 乘用車를 保有하고 있으며 每年 200萬臺 정도의 新規車輛이 등록되고 있어 自動車 타이어에 대한 潛在需要는 막대하다고 볼 수 있다. 더욱이 西獨은 勞動力不足, 人件費上昇 등 國內生産與件으로 보아 自體生産은 크게 확대될 展望이 없는데다 輸入許可나 쿼타 등 非關稅障壁이 없으며, 우리나라는 特惠關稅의 적용을 받고 있어 우리나라 製品의 市場擴



[타이어의 段階別 流通構造]

大 役 是 是 多 說 可 以 有 。

우리 나라는 76년부터 本格的으로 西獨市場에 進出하기 시작하여 77년에 7,181,000달러, 78年 5,751,000달러의 輸出實績을 보였으며 79年度에 는 9月末 現在 7,440,000달러를 輸出하여 前年同 期對比 89.8%의 急伸張勢를 보이고 있다. 그러나 우리나라 製品은 專門取扱商에 의하여 品質面 에서 여타 競爭國 특히 東歐圈 國家들 製品보다 優秀性을 인정받고 있으면서도 消費者들에 대한 認識缺如, 마케팅 活動未洽, 少量注文에 대한 수 주 態勢未備 등으로 시장기반 확대에 어려움을 겪고 있는 實情이므로 우리나라 製品의 對西獨 市場擴大를 위하여는 ① 技術과 製品의 信賴性確 保와 聲價提高를 위한 弘報宣傳活動強化, ② 少 量注文 수주, 델리버리 期間嚴守, ③ 대규모 專 門販賣商을 통한 積極的인 마케팅 活動展開, ④ 生産管理 시스템의 改善 등으로 不斷한 品質向 上과 價格競爭力維持 등이 요망되고 있다.

[輸入業者 名單]

- Neu u. Gebr., Groß- u. Einzelhdl. Im- u. Export Am Winsberg 23, 2000 Hamburg 54
- Handelsgesellschaft, H. Schöner mbH Am Pfeilshof 49, 2000 Hamburg 65
- Holert Autobereifung Herbert Holert KG, (GmbH & Co.)

- Eiffestr. 462, 2000 Hamburg 26
- Norddeutsche Import & Handelsgesellschaft Renz & Co., Wandsbeker Königstr. 64 2000 Hamburg 70
- Pneu-hage Reifenhandels-gesellschaft Ruppurrerstr. 104/8, 7500 Karlsruhe
- Gummi-Oesterle KG Am Güterbahnhof, 7560 Gaggenau
- Reifenhaus Häberle OHG Schillerstr. 6, 7140 Ludwigsburg
- Reifen-Heinzelmann, GmbH & Co. KG Im Rank, 7067 Plüderhausen
- Gummi-Mayer KG Gemündenerstr. 16, 8782 Karlstadt
- Reifen Schwarz & Sohn OHG Spitahofstr. 72, 8390 Passau
- Reifen & Aurozubehörhandels GmbH Domagkstr. 24, 8000 München
- Reifen-Wagner GmbH & Co. KG Hohannisstr. 22-28, 8300 Landshut
- Ultra Development, Im- u. Export GmbH Mainzerstr. 160, 6000 Frankfurt
- Reifen Jäger KG Berlinerstr. 4-6, 6380 Bad Hamburg
- Autoreifen Vergölst Dieselstr. 1-7, 6350 Bad Nauheim