

# 네덜란드의 타이어산업 현황

## 기 술 부

### 1. 자동차산업 현황

최근 네덜란드의 자동차산업은 불황을 겪고 있음에도 불구하고 그래도 타이어를 가장 많이 구입하고 있는 데는 자동차회사이다. 네덜란드에는 승용차를 생산하는 Nedcar(전 Volvo)와 DAF사가 있으며, 상용차를 생산하는 Scania사가 있다. Volvo사는 1989년도에 승용차 134,600대를 생산하여 가장 많이 생산하였으나, 그 후 생산량이 감소하여 1991년도에는 84,709대를 생산하는 데 그쳤다.

DAF사는 1989년도에 승용차 18,036대를 생산하여 가장 많이 생산하였으나, 1989~1991년 사이에는 생산량이 감소하여 1991년도에는 12,100대 밖에 생산하지 못하였다. Scania사는 1990년도에 상용차 12,503대를 생산하여 가장 많이 생산하였으나, 1991년도에는 생산량이 약간 감소한 12,188대를 생산하는 데 그쳤다. 그러나, 이 생산량은 1987년도의 9,097대보다는 많다.

〈표 1〉 네덜란드의 승용차 및 상용차 생산현황(1987~1992)  
(단위: 대)

구분 \ 연도	1987	1988	1989	1990	1991	1992
승용차 생산량	125,274	119,786	134,600	121,300	84,709	-
용 판매량	554,300	483,200	495,700	502,700	490,400	-
차 등록대수(1,000대)	5,117.7	5,250.6	5,371.4	5,509.2	5,569.1	5,658.3 <sup>①</sup>
상용차 생산량	25,645	27,641	30,583	28,227	24,585	-
용 판매량	85,100	60,200	59,500	68,900	74,300	-
차 등록대수(1,000대)	507.0	538.0	557.0	582.0	605.0	645.0 <sup>①</sup>

註 ①: 1992년 8월 1일 현재.

자료: RAI

### 2. 타이어 제조업체 현황

#### (1) Vredestein

Vredestein사는 네덜란드에서 유일한 민족 자본으로 성장한 타이어 및 고무회사로서 네덜란드의 고무제품 매출액의 절반 이상을 차지하고 있는 규모가 매우 큰 회사이다.

그러나, 이 회사도 지난 3년간 여러가지 경영상의 어려움을 겪어왔다. 1980년대에 이

회사는 승용차용 및 농기계용 타이어를 생산하는 Vredestein Banden of Enschede, 산업용 및 일반 소비재용 고무제품을 생산하는 Vredestein Icopro of Velp, 하이드로다이나믹 실(Hydrodynamic Seal)을 생산하는 PL Automotive of Kerkrade의 세 회사로 나누어져 자금 및 법적으로 독립경영을 하고 있다.

타이어산업이 국제적으로 경쟁이 치열해지고 있기 때문에 유럽 타이어시장에서의 비중이 그다지 크지 않은 Vredestein사는 국제 타이어시장에서 살아남기 위하여 특수고무제품 생산전략 및 겨울용, 농기계용 타이어를 전문적으로 생산·수출하는 전략을 수립하여 시행하였다. 그러나, 이와같은 겨울용 및 농기계용 타이어만을 전문적으로 생산하는 전략은 위험요인을 내포하고 있었으며, 마침내 1980년대 하반기에는 暖冬으로 인한 겨울용 타이어의 판매부진으로 재고가 쌓여 어려움을 겪기도 했다. 그 결과 1988년도에 790만길더의 흑자에서 1989년도에는 2,650만길더의 적자를 보게 되었다. 1990년도에는 적자폭이 줄어 1989년도보다 1,000만길더가 적은 1,600만길더의 적자를 기록하였다. 이와같이 적자를 보게 됨에 따라 Vredestein사는 경영전략을 바꾸어 1991년초에는 자기회사의 제품인 고무 foam 및 매트레스를 Breda에 있는 영국계 British Vita사의 자회사인 Vita Inter-foam사를 통하여 판매한다고 발표하였으며, 또한 이 제품은 2,500만길더의 판매실적을 올리고 있는 PL Automotive of Kerkrade사가 APM사에도 판매할 것이라고 말하고 있다.

1991년도에는 Vredestein사의 매출이 5억 9,600만길더로 증가하면서 적자는 1,570만길더로 감소하였다. 이 회사의 성장률은 4%로 추정된다. Vredestein사는 겨울용 및 농기계용 타이어만을 전문적으로 생산하는 전문생산전략을 수정하지 않고 그대로 시행하면서

특수고무제품 생산전략을 수립하여 적용하기로 결정하였다. 이 회사는 경영합리화를 통하여 약 500만길더를 절약하게 될 것이다. Enschede 타이어공장에서는 4반 3교대 작업을 3반 3교대 작업으로 변경하면서 115명을 감원시켰으며, 주 6일 근무제에서 주 5일 근무제로 바꾸었다. 생산능력도 연간 500만개에서 350만개로 감소하였다. 1991년도 상반기에는 Vredestein Banden사의 매출액이 8%나 감소하였으며, 또한 적자도 줄어들지 않고 있다.

이 회사는 적자를 내고 있는 Vredestein Banden사를 매수할 회사를 찾고 있는데, 아마도 매수자는 Michelin사의 자회사인 Kleber사가 될 것 같다. 그러나, Kleber사가 Vredestein Banden사를 매수하더라도 Vredestein Banden사의 생산시설을 자기들의 생산기술에 맞는 생산시설로 바꾸는 데는 많은 자금이 소요된다는 것을 알게 될 것이다.

1991년 11월에 네덜란드 정부는 정부가 보유하고 있는 Vredestein 주식의 45%를 VICO(Vredestein Investment Consortium)에 판매하였기 때문에 VICO의 Vredestein 주식보유율은 18%에서 65%로 늘어났다. VICO는 25명의 개인 투자자와 3개의 주요 투자자, 즉 Vado Beheer(Van Doorne 그룹에 속한 Van Doorne Transmission), Janivo(De Pont 그룹), 스위스의 투자자인 Van Vemde로 구성되어 있다. 지금까지 Vredestein사의 한회사로서 타이어 제조회사인 Vredestein Banden사는 Vredestein사의 총매출액의 60%를 점유하고 있으며, 300~400만길더의 적자를 내고 있다. 그리고, 정부의 주식보유 금액은 주식구입가격기준 3,100만길더이다. VICO에서는 Vredestein Banden사가 특히 독일에 수출을 많이 하는 회사중의 하나로서 장기적으로는 경영전망이 밝은 것으로 믿고

있어 주식매입을 잘한 것으로 생각하고 있다.

Vredestein Banden사의 새로운 경영진이 임명되었으며, 또한 회사의 경영방침도 중앙집권식에서 탈피할 것이라고 말하고 있다. 이처럼 중앙집권식 경영방식으로부터 탈피하면서 경영합리화, 새로운 마케팅 전략, 원가 절감을 함으로써 경영실적이 호전되고 있다. 그 결과 매출액이 5억 9,600만길더에서 4억 9,700만길더로 감소하였음에도 불구하고 이익은 540만길더에서 1,760만길더로 증가하였다. Vredestein사는 적자폭을 4,550만길더를 목표로 하고 있으나, 이 적자는 다른 품목의 적자 4,170만길더를 포함한 것이다.

Vredestein사는 1992년도 상반기부터 이익을 내기 시작하였고, 매출액 2억 3,100만길더에 순이익은 510만길더를 기록하였으며, 경상이익은 100만길더에서 1,260만길더로 증가하였다. 1992년도 하반기부터는 경영실적이 더욱 호전될 것으로 전망하고 있다.

타이어부문의 경영실적이 이와같이 호전된 것은 겨울용 타이어의 판매가 예상보다 순조로웠던 데다가 여름용 타이어의 판매도 목표를 달성하였으며, 또한 타이어 가격도 안정되어 있었기 때문이다. 1992년도 상반기에는 농기계용 타이어의 판매가 부진하였으며, 특히 신차용 농기계용 타이어의 판매가 부진하여 실망을 안겨주기도 했다. 자전거용 타이어 판매는 1992년 4월까지 부진하였으나, 그 이후에는 호전되었다. VICO에서는 Vredestein Banden사가 독립회사로서 독자적으로 계속해서 경영을 잘 해나갈 수 있을 것이라고 믿고 있지만, VICO는 Kleber사가 이 회사를 매수할 것으로 보고 있으며, 이를 환영하고 있다.

#### [페타이어 재활용]

산업용 및 일반 소비재용 고무제품을 생

산하고 있는 Vredestein의 한 회사인 Icopro사는 네덜란드에서 페타이어 활용에 대한 기술개발을 하고 있다. Icopro사는 페타이어를 각성분으로 분해하여(예: 카본 등) 이것을 다시 신제 타이어를 만드는 데 원료로 사용할 수 있는 공정을 개발하였다. 네덜란드 타이어업계는 환경처와 향후 10년간 10,000~20,000톤의 페타이어를 처리하는 계약을 체결하였다. 이 계약서에는 페타이어 재활용비용으로 신제 타이어 1개당 5길더를 징수하도록 되어 있다. 징수한 5길더중 1~1.5길더는 Icopro사가 페타이어 재활용공장을 운영하는 데 보조금으로 지급하고 있다.

#### (2) Michelin

Michelin사는 네덜란드에 있는 유일한 다국적 타이어회사로서 1947년에 상용차용 타이어 생산공장을 준공하여 상용차용 타이어를 생산하기 시작하였으며, 1989년에는 종업원이 670명에 달하였으나, 현재는 약 600명이 일하고 있다. 이 회사는 1980년대 하반기부터 공장 현대화 및 자동화를 하였으며, 1989년에는 Den Bosch에 중앙물류센터를 설치하였다. 그리고 우선적으로 네덜란드 전국에 타이어 보관창고를 만들었으며, 화물운송회사를 설립하여 이 회사에서 타이어를 운반하고 있다. 이 화물운송회사는 이제는 Michelin사의 화물뿐만 아니라 화물운송을 계약한 경우에는 그 계약자의 화물도 운송해주고 있다. 최근 이 화물운송회사에서는 새로운 중앙물류센터인 Drunen에 타이어를 운송해주고 있으며, Den Bosch에는 체인을 설치하였다. 또한 Den Bosch에서는 트럭제조회사에 타이어를 판매하기 전에 타이어를 휠에 장착하여 공급해주기도 하고 있다.

유럽에 있는 모든 Michelin사의 타이어공장에서는 각종 규격의 타이어를 생산하고 있

다. Michelin사는 주로 프랑스와 영국에서 타이어를 수입하여 네덜란드 타이어시장에 공급하고 있으며, 이탈리아로부터는 많이 수입하지 않고 있다. 독일로부터는 재생타이어를 제외하고는 극소량을 수입하고 있으며, Michelin사의 재생타이어는 주로 독일에서 만든 것을 수입한 것이다.

네덜란드의 타이어 생산량의 1/3은 주로 미국으로 수출하고 있다. 1986년에 Michelin은 Breda에 Transit Tyre라는 수출전담부서를 만들었는데, 여기에서는 Michelin에서 만든 타이어를 세계 각국으로 수출하는 업무를 전담하고 있으며, 타이어를 판매하는 Michelin의 자회사는 아니다. 유럽을 제외한 세계 130개국에 대한 수출오더는 프랑스의 Clermont에 있는 Michelin 본사를 거쳐서 하고 있다. 네덜란드에 있는 Michelin사의 타이어공장에서 생산된 타이어는 Breda에 있는 Transit Tyre를 통하여 수출되고 있는데, 실제로 Michelin사의 타이어 재수출은 Transit Tyre가 설립된 1980년대 중반 이후 많이 증가하고 있다. Transit Tyre의 구성인원은 68명으로서 지난 몇년동안 그대로이며, 또한 Transit Tyre는 네덜란드내에서 다른 비즈니스도 독립적으로 하고 있다.

Michelin사는 1980년대초에 어려움을 겪었으며, 1985년에는 많은 적자를 보아서 전체 종업원의 약 1/3을 감원하기도 하였다. 1980년대 하반기부터는 생산이 회복되기 시작하였으며, 1988년에는 생산량이 연간 320,000개로 증가하였다. 이때 Michelin사는 1990년까지 3단계에 걸쳐 증설하여 생산능력을 38% 증가시키기로 결정하였다. 1단계 증설은 1,100만길더를 투자하여 1988년에, 2단계 증설은 1,500만길더를 투자하여 1989년에 완료하는 것으로 되어 있었다. 그러나, 그후 타이어시장의 전망이 불투명하여 더 이상 증설하지

않기로 결정하였으며, 또한 생산능력도 연간 300,000개로 감소시켰다. Michelin사의 1991년도 매출액은 1990년도의 4억 6,000만길더보다 증가한 4억 7,700만길더였으며, 이익은 4,320만길더에서 4,770만길더로 증가하였다.

### 3. 타이어 생산현황

네덜란드에는 2개의 타이어회사 밖에 없는데다가 이 2개의 타이어회사가 제각기 비밀을 지키고 있기 때문에 타이어 생산에 대한 공식적인 통계가 없다. 승용차용 및 농기계용 타이어를 생산하고 있는 Vredestein사의 생산능력이 1980년대초에는 연간 약 350만개였으나, 1980년대말에는 연간 약 500만개로 증가하였다. 또한 Vredestein사는 이 기간동안에 타이어 재고량이 증가하였음에도 불구하고 생산량을 감소시키지 않고 그대로 생산하였으며, 남은 타이어는 극동지역의 재수출 전문회사에 덤핑가격으로 판매하였다. 경영합리화를 하기 위한 방법으로서 생산능력을 과거의 생산능력인 연간 350만개로 줄였다. 재고량도 단지 1개월분으로 줄어들었는데, 수요가 증가함에 따라 가동률은 높아질 것으로 보인다.

Michelin사의 상용차용 타이어 생산량은 1970년대말의 700,000개에서 1986년에는 300,000개로 감소하였다. 1990년에는 생산량을 400,000개로 증가시킬 계획이었으나, 국제시장에서의 경쟁이 치열한 데다가 자동차산업, 특히 상용차(트럭)산업의 불황으로 1992년에는 생산량을 300,000개로 감소시킬 계획이다.

### 4. 재생타이어 생산현황

네덜란드에서 가장 큰 재생타이어회사는

1937년에 설립된 Ubo사인데, 이 회사는 1991년에 도산하여 가동을 하지 않고 있다. 또다른 재생타이어회사로서는 Tyre Plan사가 있는데, 이 회사는 자기들이 만든 재생타이어를 판매하고 있다. 그밖에도 재생타이어를 소량 생산하고 있는 회사들이 많이 있는데, 그 가운데 가장 큰 재생타이어회사는 Bandag사와 RPS사이다. 네덜란드의 재생타이어 생산량은 연간 약 75,000개로 추정되나, 실제로 재생타이어 시장규모는 그 2배인 150,000개로 추정되고 있다. 따라서 부족한 재생타이어는 주로 벨기에 및 독일에서 수입하고 있다.

### 5. 타이어 수출 및 수입현황

#### (1) 수출현황

네덜란드는 무역에 있어서 통과지역 또는 물류센터로서 중요한 역할을 하고 있기 때문에 무역통계에도 큰 영향을 미치고 있다. 네덜란드에서 수입하는 타이어의 많은 양이 유럽국가로 재수출되고 있다. 무역통계에서도 이 재수출량이 증가하는 것으로 나타나고 있다. 그 예로서 다국적 타이어회사인 Michelin사도 Breda에 수출전담기구를 갖고 있다. 몇년동안에 유통기구의 집중화, 도매 및 유통회사의 국제화가 많이 진전되고 있다.

1991년도의 승용차용 타이어 수출은 1990년도에 비하여 수량으로는 10.6%, 금액으로는 16.7%가 증가하였다. 1986년 이후 5년간 승용차용 타이어 수출은 세계 타이어시장에서의 가격경쟁이 치열하였음에도 불구하고 수량으로는 82%, 금액으로는 81%가 증가하였다.

1991년도의 상용차용 타이어 수출은 1990년도에 비하여 수량으로는 2.6%가 증가하였으나, 금액으로는 수량보다 높은 6.7%가 증가하였다. 그러나, 1986년 이후 5년간에 걸쳐 상용차용 타이어 수출은 수량으로는 2배 이상,

금액으로는 83%가 증가하였다. 이와같이 금액증가율이 낮은 원인은 타이어 1개당 수출가격이 532길더에서 418길더로 떨어졌기 때문이다.

1991년도의 승용차용 및 상용차용 타이어 총수출은 1990년도에 비하여 수량으로는 10.6%, 금액으로는 14%가 증가하였다. 1986년 이후 5년간에 걸쳐 승용차용 및 상용차용 타이어 총수출은 수량으로는 84%, 금액으로는 82%가 증가하였다.

〈표 2〉 승용차용 및 상용차용 타이어 수출현황(1986~1991)  
(단위: 수량-1,000개, 금액-100만길더)

종류	구분	연도	1986	1988	1990	1991
		승용차용 타이어	수량	5,779	7,690	9,152
	금액	417	545	646	759	
승용차용 타이어	수량	231	407	524	538	
	금액	123	166	214	225	
총계	수량	5,810	8,097	9,676	10,707	
	금액	540	711	860	984	

자료: CBS.

〈표 3〉 승용차용 타이어 국가별 수출현황(1986~1991)  
(단위: 1,000개)

국가	연도	1986	1988	1990	1991
총계		5,579	7,690	9,152	10,169
EC		4,614	5,888	6,738	7,723
독일		2,455	2,859	3,168	3,720
영국		915	1,250	1,273	1,920
이탈리아		269	693	908	891
프랑스		358	449	363	354
벨기에/룩셈부르크		494	470	461	429
덴마크		87	118	293	341
오스트리아		202	279	219	249
스웨덴		126	130	201	201
스위스		138	125	78	93
노르웨이		98	68	161	149

자료: CBS.

네덜란드는 1991년도에 총타이어 수출 가운데 35% 이상(수량으로는 36%, 금액으로는

35%)을 독일에 수출하였으며, EC지역에는 75% 이상을 수출하였다. 지난 몇년동안 영국 및 독일로의 수출은 증가하였으나, 프랑스 및 벨기에로의 수출은 감소하였다. EC 이외의 국가중에는 스칸디나비아 및 오스트리아로의 수출이 많았다.

상용차용 타이어 수출은 벨기에로의 수출이 가장 많은데, 1991년에는 수량으로 82,000개를 수출함으로써 1990년에 비하여 30%나 증가하였으며, 총수출의 15%를 차지하였다. 그 다음으로는 독일, 이탈리아, 영국 등으로의 수출이 많으며, 네덜란드의 상용차용 타이어 총수출중 EC 국가들에 대한 수출은 1986년의 67%에서 1991년에는 42%로 감소하였다. 그러나, 전체적으로 볼 때 상용차용 타이어 수출은 많이 증가하였는데, 이는 EC 국가들에 대한 수출 증가보다 EC이외의 국가들에 대한 수출이 증가하였기 때문이다. 왜냐하면, EC의 타이어시장은 한정되어 있어서 타이어의 수요증가율이 높지 않은 반면에 아프리카와 중동을 포함한 해외시장에서의 타이어 수요가 증가함에 따라 이 지역으로의 수출이 증가하였기 때문이다. 최근 Michelin의 네덜란드 타이어공장에서 생산한 상용차용 타이어 수출량은 감소하고 있다.

〈표 4〉 상용차용 타이어 국가별 수출현황(1986~1991)  
(단위 : 1,000개)

국가	연도	1986	1988	1990	1991
총 계		231	407	524	538
EC		153	197	213	225
벨기에/룩셈부르크		47	52	63	82
독 일		61	43	47	59
영 국		8	34	29	21
이탈리아		6	33	44	35
프랑스		21	22	15	14
스웨덴		24	30	12	13

자료 : CBS.

## (2) 수입현황

지난 몇년동안에 수입은 계속 증가하였으며, 1985년 이후 타이어 수입량 및 수입액은 모두 2배로 증가하였다. 1991년도 신제 승용차용 타이어 수입은 수량으로 1,140만개, 금액으로는 8억 2,000만길더 어치를 수입하여 1988년도보다 수량으로는 25%, 금액으로는 34%가 증가하였다. 네덜란드의 수입통계중에는 극동지역에서 수입되어 재수출되는 것과 미국에서 수입되어 그밖의 유럽국가로 재수출되는 것이 포함되어 있는데, 이 점유율이 높다. 그럼에도 불구하고, 1991년도 네덜란드 총타이어 수입량의 70%, 수입액의 72%를 그밖의 EC 국가들로부터 수입하고 있다.

〈표 5〉 승용차 및 상용차용 타이어 수입현황(1986~1991)  
(단위 : 수량-1,000개, 금액-100만길더)

종류	연도	1986	1988	1990	1991
		승용차용	수 량	6,203	9,062
타 이 어	금 액	441	611	702	820
	상용차용	수 량	637	825	1,103
타 이 어	금 액	281	282	358	380
	총 계	수 량	6,840	9,887	11,368
	금 액	722	893	1,060	1,200

자료 : CBS.

1986년 이후 6년동안 상용차용 타이어 수입은 수량으로는 77%, 금액으로는 35%가 증가하였다. 그러나 승용차용 타이어 수입은 수량으로는 83%, 금액으로는 86%가 증가하여 금액증가율이 수량증가율보다 높으며, 또한 금액증가율은 상용차용 타이어 수입금액 증가율 35%보다 2배 이상 높다.

네덜란드는 타이어 수입을 주로 다국적 타이어회사가 타이어를 생산하고 있는 다른 국가로부터 하고 있다. Michelin제품은 주로 프랑스 및 영국으로부터 수입하고 있으며, 소량을 이탈리아 및 독일로부터 수입하고 있

〈표 6〉 승용차용 타이어 국가별 수입현황(1986~1991)  
(단위 : 1,000개)

국가	연도	1986	1988	1990	1991
총 계		6,202	9,062	10,265	11,358
EC		4,705	6,222	7,112	7,973
프랑스		1,011	1,470	1,217	1,438
독 일		1,298	1,841	2,241	2,654
영 국		1,078	845	1,123	1,025
벨기에/룩셈부르크		586	1,113	1,225	1,451
이탈리아		271	383	377	700
덴마크		54	336	467	259
스페인		260	170	272	296
노르웨이		241	291	352	374
스웨덴		138	206	144	147
일 본		184	210	304	331
한 국		180	125	172	65
미 국		45	480	387	576
싱가포르		67	322	211	316
브라질		96	108	304	183

자료 : CBS.

다. Continental 제품은 주로 독일에 있는 Continental 공장에서, 중형 상용차용 타이어는 벨기에에 있는 Uniroyal 공장에서 수입하고 있다. Goodyear 제품중 승용차용 타이어는 독일 및 프랑스에서, 트럭용 타이어는 영국 및 룩셈부르크에 있는 Goodyear 공장에서 수입하고 있다. 스페인에 있는 Firestone, Bridgestone, Michelin, Pirelli사의 제품도 많이 수입되고 있다.

1991년도에 EC국가들로부터 수입된 승용차용 타이어는 총수입량의 70%를 차지했는데, 이는 1990년도보다 약간 증가한 수치이다. 이것은 EC 이외의 국가들로부터의 수입이 급속도로 증가한 때문 1980년대 하반기의 경향과는 반대되는 현상이다.

1991년도에는 1990년도에 비하여 브라질, 아르헨티나, 한국으로부터의 수입이 급격히 감소하였다. 독일은 가장 비중이 큰 승용차용 타이어 수입대상국의 하나로서 1991년도에

독일로부터 수입된 승용차용 타이어는 총수입량의 23%를 차지하고 있다.

상용차용 타이어도 독일로부터 가장 많이 수입하고 있는데, 독일로부터 수입된 상용차용 타이어는 총수입량의 약 20%를 차지하고 있다. 1980년대 중반에는 독일로부터 총상용차용 타이어 수입량의 약 30%를 수입하였으나, 그 후 감소하였다. 벨기에, 룩셈부르크, 영국, 스페인에서도 상용차용 타이어를 수입하고 있다. 1991년도에 EC 국가들로부터 수입된 상용차용 타이어는 총상용차용 타이어 수입량의 86%를 차지하고 있다.

〈표 7〉 상용차용 타이어 국가별 수입현황(1986~1991)  
(단위 : 1,000개)

국가	연도	1986	1988	1990	1991
총 계		637	825	1,103	1,127
EC		554	725	975	970
독 일		168	230	227	221
프랑스		159	191	234	203
벨기에/룩셈부르크		58	124	142	178
영 국		116	100	148	153
이탈리아		37	55	107	89
스페인		13	20	110	120
일 본		47	41	60	67

자료 : CBS.

## 6. 타이어시장 현황

네덜란드의 타이어시장은 승용차용 타이어, 상용차용 타이어, 농기계용 타이어, 산업용 타이어시장으로 나눌 수가 있으나, 여기에서는 주로 승용차용 타이어 및 상용차용 타이어시장에 대하여 설명하고자 한다.

타이어시장에 대한 각종 통계자료는 무역업자 단체인 VACO 및 타이어 공급자들의 자료를 기준으로 하여 추정 작성하였다. 이 통계자료는 정부의 공식적인 통계도 아니고, 또한 네덜란드에 있는 타이어회사가 EC 국

가에 있는 자기들의 회사에서 생산한 타이어를 다시 네덜란드로 수입하는 수평적 수입(Parallel Import)도 많아 혼동되기 때문에 정확성을 보증하기도 어렵다. 그동안 승용차용 타이어시장은 비교적 안정되어 있었으며, 신차용 승용차용 타이어 판매량은 Volvo사의 승용차 생산량의 감소로 인한 영향 때문에 1991년도에는 420,000개를 기록하여 1989년도의 670,000개보다 많이 감소하였지만 교체용 승용차용 타이어 판매량은 증가하였다.

**(1) 승용차용 타이어**

1991년도에 교체용 타이어시장에서 판매된 승용차용 타이어는 약 370만개로 추정되며, 또한 승용차등록대수는 1986년도의 495만대에서 1991년도에는 516만대로 증가한 것으로 추정된다. 1986년부터 1991년까지의 교체용 승용차용 타이어 판매량은 승용차등록대수 증가 및 타이어 마모한계 법제화(트레드의 남은 홈깊이가 1.6mm 이하가 되면 사용금지)에 따라 12.5%나 증가하였다. 승용차의 연간 운행거리도 1989년에는 16,560km로 증가하였으나, 1991년에는 16,000km로 감소하였다.

〈표 8〉 승용차용 타이어시장 현황(1987~1991)  
(단위 : 100만개)

구분	연도	1987	1988	1989	1990	1991
신차용		0.62	0.60	0.67	0.61	0.42
교체용*		3.30	3.40	3.50	3.55	3.67
총계		3.92	4.00	4.17	4.16	4.09

註\* : 재생타이어 포함.  
자료 : EIU 추정.

**(2) 상용차용 타이어**

1991년도 상용차용 타이어 판매량은 재생타이어를 포함하여 총 59만개이며, 이 가운데 신차용으로 판매된 상용차용 타이어는 16만개에 이르는 것으로 추정되는데, 이 신차용

으로 판매된 상용차용 타이어 16만개는 1989년도에 판매된 20만개에 비하여 20%나 감소한 것이다. 이와같이 신차용 상용차용 타이어 판매량이 감소한 원인은 네덜란드의 상용차 생산량이 감소하였기 때문이다. 즉, DAF의 상용차 생산량이 1988년의 17,542대에서 1991년에는 12,100대를 생산하는 데 그쳐 45%나 감소하였으며, Scania의 상용차 생산량은 1987년에서 1990년 사이에 급속히 증가하여 1990년에는 12,503대를 생산함으로써 최고치를 기록하였다가 1991년에는 12,188대로 약간 감소하였다. 1989년에 557,000대이던 상용차등록대수가 1992년 7월말에는 645,000대로 증가함에 따라 교체용 상용차용 타이어 판매량도 1991년에는 430,000개로 증가하였는데, 이 가운데 160,000개는 재생타이어인 것으로 추정된다.

**(3) 교체용 상용차용 재생타이어**

몇년전까지만 해도 교체용 상용차용 타이어로서 재생타이어를 많이 사용하였었으나, 최근에는 값싼 교체용 상용차용 타이어가 수입(특히 극동지역으로부터)되고 있기 때문에 재생타이어를 많이 사용하지 않고 있다. 그러나, 이와같이 수입되는 값싼 교체용 상용차용 타이어중에는 품질을 신뢰할 수 없는 타이어도 있어 수입상들이 이러한 타이어 때문에 신용을 잃게 됨에 따라 다시 재생타이어를 사용하게 되었다. 그리하여 지난 2년동안에는 교체용 상용차용 타이어중 재생타이어의 점유율이 현재의 점유율과 같은 수준을 유지하게 되었다.

교체용 승용차용 타이어부문에서 재생타이어의 점유율은 교체용 상용차용 타이어부문의 재생타이어 점유율과는 달리 지난 3년동안 급격히 감소하여 약 20,000개 수준을 유지하고 있다. 이와 같은 감소추세는 향후 몇년동안



계속될 것으로 전망된다.

〈표 10〉 회사별 교체용 승용차용 타이어  
시장점유율 현황(1980~1991)

〈표 9〉 상용차용 타이어시장 현황(1987~1991)  
(단위: 100만개)

종류	연도	1987	1988	1989	1990	1991
	신 차 용		0.19	0.19	0.20	0.19
교체용	신 제	0.23	0.24	0.25	0.26	0.27
	재 생	0.17	0.16	0.15	0.16	0.16
계		0.59	0.59	0.60	0.61	0.59

자료: EIU 추정.

#### (4) 시장점유율

네덜란드에 있는 타이어회사가 EC 지역에 있는 자기들의 회사에서 생산하는 타이어를 수입하는 수평적 수입(Parallel Import)의 비중이 높기 때문에 정확한 시장점유율을 나타낸다는 것은 어려운 일이지만, 타이어업계에서는 Michelin이 오래동안 타이어시장을 주도하고 있는 것으로 믿고 있다. Michelin의 신차용 타이어 판매량은 1980년대 중반이후 감소하고 있기는 하지만 아직도 신차용 타이어 총판매량의 1/3을 차지하고 있다. Vredestein은 한때 교체용 승용차용 타이어시장 점유율이 높았으나, 1980년대말에는 30%에서 15%로 낮아졌으며, 1989년에는 10%로 더욱 낮아졌다. 그러나, 1991년에는 15%로 회복되었다. 그밖에 신차용 타이어를 판매하고 있는 회사로는 Goodyear, Pirelli, Dunlop, Uniroyal 등이 있다. 신차용 타이어의 판매 계약은 일반적으로 연간계약으로 하고 있기 때문에 신차용 타이어의 시장점유율이 계약년도에 따라 실제적으로 차이가 있을 수 있다.

Michelin은 지난 10년간 교체용 승용차용 타이어시장 점유율이 40%에서 30%로 떨어졌지만, 아직도 교체용 승용차용 타이어시장을 주도하고 있다. 이 교체용 승용차용 타이어시장에서의 판매경쟁은 아주 치열하다. Vredestein의 교체용 승용차용 타이어시장

(단위: %)

연도	1980	1986	1989	1991
회사				
Michelin	40	33	31	30
Vredestein	10	15	10	15
Goodyear	8	12	8	7
Continental	4	6	8	7
Uniroyal	4	5	7	7
Bridgestone	2	3	7	7
Dunlop	5	3	4	5
Pirelli	2	3	5	4
기 타	25	20	20	18
계	100	100	100	100

자료: EIU 추정.

점유율은 1986년의 15%에서 1989년에는 10%로 떨어졌다가 1991년에는 다시 15%로 회복되었다.

Bridgestone은 가격경쟁에서 이겨냄으로써 교체용 승용차용 타이어시장 점유율을 증가시켰다. Pirelli는 최근 교체용 승용차용 타이어시장 점유율이 약간 떨어졌으나, Dunlop은 약간 증가하였다. 대부분의 교체용 승용차용 타이어 판매회사들은 네덜란드의 교체용 승용차용 타이어시장이 개방되어 있는 데다가 극동 및 동유럽지역으로부터의 수입량이 증가하고 있지만 그들의 시장점유율은 큰 변화 없이 안정되어 있다.

Michelin은 상용차용 타이어시장을 주도하고 있으며, 신차용 상용차용 타이어시장은 50% 이상을 점유하고 있다. Michelin 다음으로 시장점유율이 높은 회사로는 Bridgestone, Goodyear, Continental, Uniroyal, Pirelli를 들 수 있다.

교체용 상용차용 타이어시장에서의 Michelin의 시장점유율은 비록 1980년대말의 50~55%에서 최근 40~45% 수준으로 떨어지기는 했지만, 아직도 교체용 상용차용 타

이어시장을 주도하고 있다. Bridgestone은 Goodyear와의 가격경쟁에서 우위를 지켜 교체용 상용차용 타이어시장 점유율이 15%에 달함으로써 2위로 올라서게 되었으며, Goodyear의 시장점유율은 10~12%로서 3위가 되었다. 그 다음으로 시장점유율이 높은 회사는 Continental, Uniroyal, Dunlop, Pirelli이며, Uniroyal, Dunlop, Pirelli의 시장점유율은 각각 5% 미만이다. 네덜란드 타이어시장에는 몇개의 값싼 브랜드의 상용차용 타이어가 수입되어 시장점유율이 높아지고 있다.

### 7. 유통구조

1980년대 중반까지는 타이어 전문판매점에서의 타이어 판매량이 자동차정비소 및 다른 소매점에서의 타이어 판매량보다 많았다. 그러나, 1980년대 후반부터는 반대로 자동차정비소 및 다른 소매점에서의 타이어 판매량이 타이어 전문판매점에서의 소매판매량보다 많아지기 시작하였다. 이와같이 타이어 전문판매점에서의 타이어 판매량이 감소한 이유는 타이어 판매이윤이 적고 또한 타이어를 판매한 후 다시 교체용 타이어를 판매하기까지의 기간이 길어서 타이어 전문판매상들이 타이어 이외의 다른 사업을 찾게 되었기 때문이다. 그 결과 자동차정비소들은 가격면에서뿐만 아니라 서비스면에서도 경쟁력을 갖게 되었다.

유통망의 중앙집중화가 계속되는 한편 판매체인이 확대되었을 뿐만 아니라 판매점의 매도 및 매수합병도 일어났다. 네덜란드 최대의 판매체인은 British Kwit-Fit로서 이 체인은 몇년전 타이어를 판매하기 시작하였으며, 타이어 전문판매상이 Jan van der Broek를 밀어내고 자기들의 판매체인을 120개로 늘렸다. 최근에 설립된 또하나의 대형

판매그룹은 Michelin에 의해 운영되고 있는 Euromaster로서 이 그룹은 Jonge Cova Banden of Denventer와 Vulcano of Hoerlaken이 합병된 것이다. Euromaster는 약 70개의 판매망을 갖고 있다. 또다른 주요 타이어 전문판매상으로는 Hofka Sampermans of Breda가 있는데, 이 판매상은 Gerrretsen van de Hoop of Utrecht를 갖고 있다가 1991년 독일 그룹인 Stines로 넘어갔다. Michelin을 제외한 다른 타이어회사들은 유통망을 갖기 위하여 노력하고 있다. 7~8개의 판매점을 갖고 있는 Van Kleef는 일본의 타이어회사인 Toyo사가 매수하였으며, De Molen Banden은 Goodyear사가 매수하였다.

시장점유율을 높이기 위하여 몇몇 타이어 서비스센터들은 2개의 구매회사를 설립하였는데, 그 첫번째가 Profile Tyre Centre그룹으로서 47개의 판매망을 갖고 있으며, 두번째는 Free Tyre그룹으로서 53개의 판매망을 갖고 있다. 네덜란드 최대의 타이어 증개상인 도매상인 Intersprint, Van der Ban Autobanden, R&O 그룹이 있다.

타이어 전문판매상들의 판매시장을 자동차정비소에서 잠식하고 있는데, 최근의 조사자료에 의하면, 자동차정비소에서의 판매점유율이 60% 이상 된다고 하는 정보가 있기는

〈표 11〉 교체용 승용차용 타이어 판매점별 판매점유율(1982~1991)

판매점	연도	(단위 : %)			
		1982	1986	1989	1991
타이어 전문판매점		43	50	48	45
자동차정비소		33	38	45	50
DIY/하이퍼마켓		7	5	2	1
주유소		6	3	2	4
기 타		11	4	3	-
총계		100	100	100	100

자료 : EIU 추정.

하지만, 약 55%에 이르는 것으로 추정된다. 네덜란드에서 DIY 및 하이퍼마켓에서의 판매비중은 그다지 크지 않으며, 어떻게 변화하고 있는지에 대한 정확한 자료도 없다. 한편 타이어 서비스센터는 위에서 설명한 바와 같이 구매회사를 설립하는 형태로 약간의 이익을 보게 될 것으로 예상된다.

## 8. 전 망

### (1) 경제전망

네덜란드의 전반적인 경제전망은 밝지 않다. 최근 OECD에서는 1993년도 네덜란드의 경제성장률을 1.25% 또는 네덜란드의 경제기획원이 전망한 1.0%보다도 낮을 것으로 보고 있다. 네덜란드의 경제성장률 전망은 다른 유럽국가들의 1992년도 0.9%, 1993년도 1.3%로 전망하는 것과 비교해볼 때 아주 낮은 것은 아니다.

위와 같이 OECD가 1993년도 네덜란드의 경제성장률을 낮게 전망한 이유는 세계 경제의 회복이 늦고 또한 독일경제의 불황이 계속될 것으로 전망하였기 때문이다. 네덜란드는 독일에 수출을 많이 하고 있기 때문에 네덜란드 경제에서 독일이 차지하는 비중은 매우 크다.

### (2) 신차용 타이어 판매전망

앞으로 몇년간 네덜란드의 신차용 타이어 판매는 유럽의 주요 자동차시장에서의 수요 감소뿐만 아니라, 특히 네덜란드 국내 자동차산업의 불황 및 불확실한 전망 때문에 부진할 것으로 예상된다. Volvo자동차회사의 장래도 밝지 않다. 1992년도 상반기의 자동차 생산량이 1991년도 상반기와 비교하여 증가하기는 하였지만, 1989~1990년도보다는 감

소하였다. 1991년에 네덜란드 정부는 정부에서 보유하고 있던 Volvo사 주식의 70%를 Mitsubishi사에 매각하였으나, Nedcar사(Volvo 이전의 이름)에서 자동차 디자인 및 조립을 계속하고 또한 부품의 품질도 떨어뜨리지 않을 것이라고 보증하고 있음에도 불구하고 장기간에 걸쳐 그렇게 할 수 있을 것인지에 대하여 의심을 하고 있다.

상용차 제조회사중에서 어려움을 겪고 있는 DAF사는 합작회사를 찾고 있으며, 1992년 봄부터 DAF사는 다른 상용차 제조회사와 합작을 하여 새로운 경상용차를 생산하고 있다. 그러나, 이 합작회사를 운영하면서 지난 2년간 DAF사는 총 6억 2,000만길더의 적자를 보았다고 말하고 있다.

1992년 9월 DAF사는 기술개발 및 생산성 향상을 위하여 Daimler-Benz사와 전략적인 합작을 협의하고 있음이 확인되었다. 그러나, Daimler-Benz사는 DAF사의 주식을 매수할 계획이 없다고 부인하고 있다. 네덜란드의 상용차회사에서는 일본의 Toyota사의 자회사인 Hino사의 판매 및 생산에 대한 합작가능성을 협의하고 있다는 정보가 있다.

신차용 타이어시장의 전망은 불확실하지만, 교체용 타이어시장의 전망은 밝기 때문에 수요가 증가할 것으로 전망된다. 타이어회사들은 이익이 더욱 적어질 것으로 생각하고 있지만, 단기적으로는 타이어가격이 안정될 것으로 전망된다. 판매망은 계속해서 중앙에 집중될 것으로 보이며 또한 타이어 전문판매상들은 자기들이 잃었던 시장점유율을 다시 찾기 위하여 노력할 것이다.

자료 : EIU Rubber Trends/December 1992

번역 : 李源善/協會 技術部長