

네덜란드의 고무 및 타이어 産業

協 會 李 源 善

1. 概 要

네덜란드의 고무 및 타이어産業에 관해서는, 먼저 合成고무의 生産, 輸出, 輸入과 天然고무의 輸入에 대해서 알아보고, 다음에 合成고무 工業과 특히 타이어工業 및 市場에 대해서 重點적으로 살펴보고자 한다. 그리고 끝으로는 앞으로의 短期的인 展望을 해보았다.

네덜란드는 1981~82년에는 GDP가 約 3% 減少하는 등 1980年代初부터 數年間은 經濟不況의 어려움을 겪었지만 83년에는 輸出이 늘어나서 GDP가 0.8% 成長하였다. 그후 GDP 成長率은 계속 增加되어 1984년에 1.8%, 85년에는 2.0%, 86년에는 約 2.5%였으며, 87年^①에는 2.7%까지 展望되고 있다. 또한 네덜란드는 天然가스의 收入減少로 稅收가 떨어져 政府의 財政狀態는 좋지 않지만, 인플레이션이 되지 않도록 잘 관리되고 있다.

2. 自動車工業 現況^②

네덜란드의 有力한 自動車會社로는 Volvo Car BV와 DAF Trucks이 있으며, 이들 會社에서 주로 고무製品을 많이 使用하고 있다. 네덜란드의 自動車生産量은 1983년에 乘用車가

105,597臺, 트럭·버스가 11,833臺였으나, 85년에는 乘用車가 109,941臺, 트럭·버스가 21,437臺로 많이 增加하였으며, 또 86년에는 乘用車가 110,000臺, 트럭·버스가 23,000臺 生産될 것으로 EIU에서는 推定하였다. 暫定推計에 의하면 1986년에는 新車登錄臺數가 56萬臺로 最小限 10%는 增加하여 乘用車 總保有臺數가 처음으로 500萬臺를 넘어서게 되었다. 네덜란드의 自動車保有臺數가 이와같이 늘어나게 된 것은 同國의 經濟가 回復되면서 生活水準이 높아졌으며 또 실제 金利가 낮기 때문이다.

3. 天然고무 및 合成고무

네덜란드는 유럽에서는 5位, 世界에서는 8位의 合成고무 生産國이다. 1985년에는 合成고무 生産量(表 2 참조)이 234,700톤으로 83年보

네덜란드의 乘用車 및 트럭·버스 需給 現況
(表 1) (單位: 1000臺)

	1983	1984	1985	1986*
乘 用 車				
生産臺數	105.6	108.6	109.9	110.0
販賣臺數	459.1	461.4	495.6	510.0
保有臺數	4,728.0	4,818.0	4,901.0	5,100.0
트럭·버스				
生産量	11.8	13.6	21.4	23.0

* 暫定推計

資料: Central Bureau of Statistics(SBS);

業界推定; EIU의 European Motor Business.

① EIU Business Update, January 29, 1987.

② 正式統計는 EIU의 European Motor Business에 發表되었음.

다는 20%나 增加하였으나, 86년에는 世界의 經濟不況으로 많이 減少되었다. 86年 1~10月에는 輸出이 줄어들고 國內消費도 減少되어 合成고무 生産量이 19%까지 떨어졌으나, 85년에는 네덜란드의 合成고무 輸出量이 203,000 噸으로 82年보다는 22%나 增加되어 經濟不況 以前水準까지 回復되었었다. 이와 같이 86年 1~10月에 輸出이 3%까지 떨어졌는데, 이것은 多國籍企業들의 輸出政策에 따른 暫定的인 現象인 것 같다. 네덜란드의 合成고무 輸出量(再輸出은 除外)이 82년에는 生産量이 82%였으나, 85년에는 87%였다.

네덜란드에는 合成고무 生産會社가 4個社 있으며, 業体別 現況은 다음과 같다.

① Shell Nederland Chimie BV of Rotterdam

이 會社는 Royal Dutch shell 이 全株式을 獨占하고 있는 子會社로서 主工場은 Pernis 에 있는데, 이것은 Shell 의 全世界 고무工場 중에서 가장 중요한 工場이다. 同社에서 生産되는 合成

고무는 거의 全量이 輸出되는데, 주로 유럽으로 輸出되고 있으며, 또 極東 및 中南美地域으로도 輸出되고 있다. Shell Nederland Chimie 社의 生産能力은 SBR 15萬噸, Isoprene 고무 4萬噸인데 BR 라텍스의 生産能力은 알려지지 않고 있다.

② Polysar Nederland

이 會社의 生産能力은 SBR 라텍스 10,000噸, Carboxy 라텍스 2萬噸, NBR 2萬噸, 그리고 NBR 라텍스 10,000噸 등이다.

③ Dutch State Mines (DSM)

네덜란드에서 3 번째로 큰 合成고무會社로서 Limburg 에 5萬噸 生産 規模의 EP 고무 工場을 가지고 있다. EP 고무의 商品名은 Keltan EPDM 및 Keltan TP 이다. 또한 DSM 그룹은 樹脂, 酸, 플라스틱 原料(urea, fenol, melamines 과 같은 것) 및 纖維原料 등을 生産하고 있다.

④ Dow

이 會社는 生産能力 45,000噸 規模의 Carb-

네덜란드의 고무需給現況^① (單位: 1000噸)

		1982	1983	1984	1985	1985 (1~10月)	1986 (1~10月)
供給量	天然고무						
	輸入	17.1	15.7	11.5	11.8	9.9	9.0
	在庫 ^②	1.5	1.5	1.3	1.0	1.0	1.0
	合成고무						
	生産	202.7	196.0	207.6	234.7	206.6	168.0
	輸入	53.9	55.8	59.5	73.7	62.4	54.4
	輸出	166.9	175.9	190.7	203.3	175.3	170.3
	純供給	89.7	75.9	76.2	105.1	93.7	52.1
	在庫 ^{②③④}	3.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
	計*(在庫除外)	106.8	91.6	87.7	116.9	103.6	61.6
使用量 ^⑤ (需要)	天然고무	17.9	16.4	11.7	11.9	6.0	5.8
	合成고무	63.1	65.7	62.0	58.8	30.5	28.9
	計	81.0	82.1	73.7	70.7	36.5	34.7
	合成고무 使用比(%)	77.9	80.0	84.1	83.2	83.6	83.3

註: ①再生고무除外, ②年末(및 10月末)基準, ③生産者의 在庫는 除外, ④推定, ⑤生産者의 在庫變動 包含. * 天然고무輸入+合成고무純供給

資料: IRSG

oxy 라텍스 工場을 가지고 있다.

카본블랙은 Continental-Columbian Carbon NV에서 生産하고 있으며, 이 會社의 全株式은 1983年初부터 美國 Texas의 Continental Carbon에서 所有하고 있다. 生産能力은 55,000톤인데 85年度에는 約 40,000톤 生産되었다. Rotterdam에 있는 同社 工場에서는 約 12種類의 카본블랙을 生産하고 있다.

네덜란드는 1985년에 天然고무를 11,800톤 輸入하였고 또 合成고무도 國內生産量의 대부분을 輸出하고 있으면서도 73,700톤을 輸入하였다(表2). 1984~85年 天然고무 輸入은 1982~83年 水準보다 많이 떨어졌고, 86年 1~10月에도 前年同期比 4% 減少되었다. 한편 總고무輸入은 85年度에는 82年보다 約 20% 增加되었지만, 86年 1~10月에는 前年同期比 12% 減少되었다.

IRSG(International Rubber Study Group)에 의하면 85年度 네덜란드의 天然고무 및 合成고무 總使用量은 70,700톤으로 82年 水準보다 12.7% 減少되었다. 總고무使用量 중 合成고무의 使用比率은 1982~83년에는 平均 79%였으나, 1984~85년에는 平均 83%이다.

4.타이어 및 其他 고무製品業体现況

① Vredestein NV

이 會社는 네덜란드의 고무製品業界 總 賣出額의 半以上을 차지하고 있는, 고무製品業界에서는 가장 큰 會社이다. 從業員이 同業界全体從業員의 約 半정도이며, 고무使用量도 네덜란드 고무 工場에서 使用되는 天然고무 및 合成고무 總使用量의 半以上을 사용하고 있다. 그리고 Vredestein과 몇몇 中間規模業体들을 除外하고는 모두 小規模業体들로 많이 分散되어 있다.

Vredestein社는 타이어 및 其他 고무製品을 生産하고 있으며, 從業員은 約 3,000名이고 85年度 賣出額은 6,200萬길다(guilders)이다. 同社는 네덜란드의 全고무業界를 主導하고 있지만 同 國內全体에서는 대략 랭킹 200位에 不過하다. 西獨國境地域인 Enschede에 있는 同社의 타이어 工場은 원래 美國의 BF Goodrich에서

株를 일부 가지고 있었으며, 지금까지도 技術提携가 되어 있다. Vredestein Tire NV가 70年代에는 거의 赤字를 보았으며, 1976년에는 Goodrich의 株式이 네덜란드 政府에 賣却되었는데, 그동안 同國政府에서는 Vredestein을 週期的으로 資金支援을 하고 있었다.

1986年 12月에는 Vredestein社가 네덜란드 證券市場에서 同社의 株式 51%를 取得하여 完全히 私營化로 回復시켰고, 나머지 49%만 政府에서 가지게 되었다. 1985년에는 Vredestein의 賣出額이 6억 2,000萬길다로 純利益이 1,550萬길다였으며, 86년에는 純利益이 더 늘어날 것으로 展望된다. 85年度 同社의 타이어部門의 賣出額은 3억 8,600萬길다로 純利益이 920萬길다였다. 84년에는 純赤字가 150萬길다였으나, 85년에 이와같이 好轉된 것은 同社가 收益性이 높은 타이어分野로 置重하는 한편 農耕用타이어 生産라인을 再整備하였기 때문이다.

Vredestein社는 企業의 合理化, 施設近代化, 生産性向上 등으로 數年前보다는 많은 利益을 올리고 있다. 1970年末에는 타이어 生産量이 年間 200萬個에 不過했으나, 지금은 400萬個를 上廻하고 있다. Vredestein 타이어에서도 乘用車用타이어와 農耕用 타이어를 生産하고 있으며(Michelin에서는 트럭·버스用타이어를 生産함) 生産量의 85%는 輸出되고 있는데, 주로 西獨의 交換用타이어市場으로 輸出되고 있다.

Vredestein의 其他고무製品은 Icopro 事業部에서 生産하고 있으며 從業員의 約 半 정도는 여기에 속해 있다. 주요 製品은 부츠, 매트리스, 自轉車 및 모페드타이어, 스포지고무, 産業用고무製品(핀더, 浚渫用品, 라이닝, 조인트, 터널설, 몰딩製品 등)등이며 工場은 Doetinchem, Renkum, Maastricht, Raalte 등에 있다.

② Michelin NV

네덜란드에서 두번째로 큰 Michelin NV는 트럭·버스用 타이어와 乘用車用타이어市場을 다 主導하고 있으며, 輸入도 많이 하고 있다(특히 벨지움에서 乘用車用타이어를 輸入하고 있음). 한편 Michelin은 네덜란드 工場에서는 많은 赤字를 보고 있다. 네덜란드에서 生産되는 Mich-

elin의 트럭·버스용타이어는 주로 네덜란드 國內에서 販賣되고 있으며 또 벨지움과 룩셈부르크市場에서도 販賣되고 있다. 1980年初에는 原價의 急上昇과 販賣의 不振으로, 發表되지는 않았지만 많은 赤字를 보았다고 한다. 85년에는 同社의 總從業員 約1,200名 중에서 450名은 남아들었다고 한다. 結局은 Michelin이 全世界적으로 再建計劃을 세운 것도 네덜란드의 工場 때문이었고, 지금도 同社는 過去 10年間 이 工場에서 많은 赤字를 냈다고 確信하고 있다.

③ Draka Kabel BV

Draka Kabel BV는 네덜란드에서 3번째로 큰 고무製品 關聯業체로서 1919년 Amsterdam에서 設立되었으며, 從業員은 約 1,000名, 主要製品은 電線케이블 및 絶緣製品이다.

④ UBO BV

UBO BV는 네덜란드에서 4번째로 큰 會社로서 1937년에 設立되었고, 從業員은 約 300名以上이며, Vorwerk 브랜드로 再生타이어를 만들어서 同業界를 主導하고 있다. 其他製品으로는 고무安全매트, 플로어매트, 바계쓰, 緩衝用 고무타일, 고무半製品 등이 있다.

⑤ 其他會社

Helvoet BV: 從業員이 約300名이고, 特殊한 精密 고무 部品을 生産하고 있다.

Indiana Rubber BV: 從業員이 約 150名이고, 플로어카바(Floor cover), 特殊고무製品, 컴파운드, 루핑, 熱可塑性고무 등을 만들고 있다.

Koninklijke Rubberfabriek BV: 여러가지의 雜多한 고무製品을 만들고 있다.

5. 고무製品 生産現況

1983~85년에 네덜란드의 고무製品 生産量은 12%以上 떨어져서 85년에는 117,000 톤이었다(表 3). 그리고 86년에는 85년보다도 約 5% 정도 감소될 것으로 暫定推計되고 있다. 그러나 이와같이 고무製品의 生産量이 떨어지고 있는 것은 주로 非타이어部門인데, 이것은 國內市場이 脆弱한데다 輸入品과의 競争까지 심하기 때문이다. 그리고 많은 部門에서 輸出까지도 不振한 形편이다.

1985년 타이어 및 튜브 生産量은 約 6萬톤以上으로 1982~85년에는 별 變動이 없었으나 86년 上半期에는 타이어 生産量이 急増하여 네덜란드 總고무製品生産量 중에서 65%를 점유하였다(表 3).

6. 타이어 産業

네덜란드의 타이어 生産現況은 政府의 公式的인 統計나 貿易統計에 發表되지 않고 있다. 그것은 네덜란드에는 두개의 타이어 메이커, 즉 乘用車用 타이어와 農耕用 타이어를 生産하는 Vredestein 과 트럭·버스用 타이어를 生産하는 Michelin 밖에 없는데, 이 두 會社에서는 다같이 資料公開을 하지 않고 비밀로 하고 있기 때

타 이 어 및 其 他 고 무 製 品 生 産 量

(表 3)

(單位: 톤)

	1982	1983	1984	1985	1985 (1~6月)	1986 (1~6月)
타 이 어	61,187	59,167	58,074	60,305	31,640	31,887
고 무 接 着 테 이 프	4,541	4,107	4,919	5,050	2,858	2,632
튜브 및 파이프	2,037	2,201	2,137	2,210	1,211	1,125
其 他 고 무 製 品	31,862*	68,368	53,134	49,851	26,166	22,906
計	99,627	133,843	118,264	117,416	61,875	58,550

* 82년 其他고무製品은 물딩製品 6,189톤, 링 및 프로파일 製品 3,060톤, 特殊고무製品, 플로어카바 등 11,723톤, 其他 10,890톤.

資料: Central Bureau of Statistics(CBS).

문이다. 그러나 Vredestein의 타이어 생산량은 1981~82년에는 약 300만개였으나 86년에는 400만개로 증가되었고, Michelin의 트럭·버스용 타이어 생산량은 1978~79년에는 70만개였으나 1985/86년에는 32.5~35만개로 감소된 것으로 각각推定되고 있다.

再生 타이어의 생산統計는 없지만(또는 비밀), 總生産량이 1970年代 중반부터 떨어져 지금은年間 20萬個를 넘지 못할 것 같다(再生 타이어는 大部分 트럭·버스용 타이어이다).

(1) 輸出動向

1985年度 네덜란드의 타이어 輸出量은 總560萬個로 52,700萬길다(15,900萬달러)이며 그 중 540萬個, 40,800萬길다(12,300萬달러)는 乘用車용타이어이다. 즉, 82年度 乘用車용타이어 輸出보다는 約 55%나 增加되었는데, 그것은 Vredestein의 타이어 生産이 그후 다시 늘어나서 約 85%가 輸出되었고, 또 多國籍 타이어 會社들의 換積 및 再輸出이 많이 늘어났기 때문이다. 한편 트럭·버스용타이어의 輸出은 再輸出이 줄어들고 또 Michelin의 輸出政策이 달라져서 급격히 감소되었다.

乘用車용 타이어의 個當 平均輸出價格은 79년에 53.10길다, 82년에는 68.58길다인데 비해 85년에는 75.54길다였으며, 트럭·버스용타이어의 個當 平均輸出價格은 1979년에 283.24길다, 82년에는 382.75길다, 그리고 85년에는 545.87

네덜란드의 타이어 輸出實績 (表 4) (單位: 數量: 1000個, 金額: 100萬길다)

		1982	1983	1984	1985
乘用車용타이어	數量	3,485	4,721	4,650	5,401
	金額	239	328	336	408
트럭·버스용타이어	數量	371	295	209	218
	金額	142	118	101	119
合 計	數量	3,856	5,016	4,859	5,619
	金額	381	446	437	527

資料: CBS

길다이다. 이와같이 乘用車용타이어의 輸出價格이 比較的 많이 오르지 못하고 있는 것은 Vredestein의 타이어 生産性이 向上되었고, 타이어價格의 最小增加를 유지하고 있는 유럽市場에서 價格競爭이 甚하기 때문이다.

1985年度 네덜란드는 乘用車용타이어 總輸出量의 40%를 西獨으로 輸出하여 西獨이 제일 큰 輸出對象國이었다(表 5). 西獨의 交換用타이어 市場에서는 Vredestein의 市場占有率이 높으며, 最近에 輸出量이 많이 늘어났다. 네덜란드는 또 英國으로도 많이 輸出하고 있는데, 특히 最近에는 더욱 많이 늘어나고 있다. 1985年度 네덜란드의 乘用車용타이어 總輸出量 중 3/4 이상 이 EC로 輸出되었다.

네덜란드의 트럭·버스용 타이어 輸出도 乘用車용타이어 輸出보다는 훨씬 못했지만 1985년까지는 역시 西獨이 가장 큰 輸出市場이었다. Michelin은 西獨에서도 타이어를 生産하고 있지만, EC諸國으로 輸出하는 타이어는 전반적으로 네덜란드工場에서 生産하고 있다. 또 트럭·버스용 타이어는 프랑스, 벨룩스, 英國 등으로도 많이 輸出되고 있으며, 특히 85년에는 잠정적이긴 하지만, 西獨보다 벨지움으로 더 많이 輸出되었다.

乘用車용 타이어 國別 輸出實績 (表 5) (單位: 1000個)

		1982	1983	1984	1985
E C		2,839	3,833	3,583	4,198
	西獨	1,929	2,274	1,963	2,137
	英國	376	759	844	1,123
	벨룩스*	249	472	401	418
	프랑스	150	170	222	291
	이태리	38	66	49	128
	오스트리아	59	110	131	153
	스웨덴	105	124	122	139
	스위스	79	113	131	126
	노르웨이	-	79	75	106
	其他	403	462	608	679
計		3,485	4,721	4,650	5,401

* 벨룩스 = Belgium/Luxembourg

資料: CBS

(2) 輸入動向

네덜란드의 타이어輸入은 80年代 중반까지는 每年 增加하여 1982~85년에 27%나 增加되었다. 輸入 타이어가 많이 늘어난 것은 대부분 乘用車用타이어인데, 이것은 多國籍會社들이 再輸出하거나 換積하기 위하여 輸入하는 타이어가 늘어나서 네덜란드의 타이어市場이 점차 커지고 있기 때문이다. 또한 트럭·버스用 타이어의 輸入도 상당히 늘어나서 85년에는 548,000個, 22,700萬길다(6,800萬달러)가 輸入되었다. 네덜란드의 國內市場도 점차 커져서 타이어輸入商들(Michelin 包含)의 收益性이 좋아지고 있다.

乘用車用輸入타이어의 平均價格이 82년에는 64.31길다였으나 85년에는 72.46길다로 引上되었고, 트럭·버스用 輸入 타이어의 平均價格도

382.55길다(1982)에서 414.23길다(1985)로 올랐다.

네덜란드에는 各種 타이어가 輸入되고 있는데, 주로 現地에서 販賣所를 가지고 있는 많은 多國籍 타이어會社들(Michelin 包含)에 의해 輸入되고 있다. Sumitomo 타이어(前 Dunlop)는 주로 西獨(約半정도를 네덜란드에서 販賣), 프랑스, 英國으로부터 輸入되고, 또 Firestone 타이어는 프랑스, 스페인으로부터, Uniroyal 타이어는 벨지움, 西獨, 프랑스로부터, Goodyear타이어는 룩셈부르크, 英國, 西獨, 프랑스로부터, Continental 타이어는 전부 西獨으로부터, Michelin 타이어는 주로 벨지움, 프랑스, 英國, 스페인으로부터 각각 輸入되고 있다.

1985年度 乘用車用 타이어 總輸入量의 거의 3/4은 다른 EC 國家들로부터 輸入되었는데, 82年에도 거의 이와같은 比率인 76%가 EC 로부터 輸入되었다. 네덜란드의 輸入타이어 중에서는 英國과 프랑스의 占有率이 急增하였으며, 85年에 네덜란드로 乘用車用 타이어를 가장 많이 輸出한 나라는 프랑스로서 네덜란드의 乘用車用타이어 總輸入量의 22%를 차지하였다.

1985年度 EC 로부터 輸入된 트럭·버스用타이어는 79%(82년에는 84%)였으며, 西獨으로부터 가장 많이 輸入하였다. 最近에는 日本의

트럭·버스用 타이어 國別 輸出実績

(表 6) (單位: 1000個)

		1982	1983	1984	1985
E	C	304	236	146	133
	벨룩스	69	44	47	53
	西獨	70	70	53	46
	英國	58	37	10	16
	美國	—	7	11	23
	스웨덴	28	20	23	15
	其他	39	32	29	47
計		371	295	209	218

資料: CBS.

네덜란드의 타이어 輸入実績

(表 7) (單位: 數量: 1000個, 金額: 100萬길다)

		1982	1983	1984	1985
乘用車用 타이어					
	數量	4,447	5,101	5,510	5,686
	金額	286	337	375	412
트럭·버스用 타이어					
	數量	447	445	487	548
	金額	171	164	192	227
合 計					
	數量	4,894	5,546	5,997	6,234
	金額	457	501	567	639

乘用車用타이어 國別 輸入実績

(表 8) (單位: 1000個)

		1982	1983	1984	1985
E	C	3,369	4,082	4,312	4,181
	프랑스	700	1,083	1,531	1,240
	西獨	1,026	1,178	1,105	1,100
	英國	573	787	604	738
	벨룩스	805	660	686	707
	이태리	163	214	263	199
	스페인	446	356	309	362
	노르웨이	—	5	113	214
	스웨덴	—	132	146	192
	유고슬라비아	175	134	159	156
	其他	457	392	471	581
計		4,447	5,101	5,510	5,686

資料: CBS

Bridgestone 타이어가 많이 輸入되고 있다.

(3) 乘用車用 타이어 市場

네덜란드의 乘用車用타이어 市場은 1982年 이후 전반적으로 約 20% 增加하였다. 1986年度 네덜란드의 乘用車用타이어 市場規模는 新車用 市場이 約 55萬個이고 交換用市場이 約 320萬個 로 推定되고 있다. 新車用타이어市場은 네덜란 드의 乘用車生産, 즉 Volvo Car BV 의 實績 에 따라 變動된다. 1978年 이후 Volvo 의 新車 用타이어로는 전부 Steel Radial 타이어를 裝 着하였다.

1982~86년에 交換用乘用車타이어市場은 18.5 %까지 增加되어 乘用車保有臺數 增加率보다도 높았는데, 이것은 經濟不況 이후 自動車의 運 行距離가 늘어났을 뿐만 아니라, 네덜란드의 自 動車使用者들은 일반적으로 타이어의 安全管理 와 또 最近에 導入되어 每年 義務의으로 받게 되는 車輛檢査에 보다 큰 關心을 두고 있기 때 문이다. 따라서 타이어 交換率이 1982年の 0.59 에서 86년에는 0.63으로 增加되었다. 네덜란드 의 交換用乘用車타이어市場에서는 주로 Steel Radial 타이어를 使用하고 있으며, Textile Radial 이나 또는 Bias 타이어(주로 오래된 Vo lkwagen Beetles 에 裝着)의 販賣는 1~2% 에 不過하다.

交換用 乘用車타이어 市場에서 再生 타이어의

트럭·버스용타이어 國別 輸入實績

表 9) (單位: 1000個)

	1982	1983	1984	1985
E C	374	380	410	432
西 獨	149	144	150	171
프 랑스	114	110	115	134
벨 룩스	41	47	61	60
英 國	44	55	61	43
이 태 리	26	20	22	23
日 本	-	34	44	48
스 페 인	18	9	11	30
其 他	55	22	22	38
計	447	445	487	548

資料: CBS

販賣는 1% 以下로서 無視할 정도인데, 이것은 需要者들이 주로 Steel Radial 타이어를 選好하 고 있고 또 新製 타이어 供給者들 사이에는 數 年間 價格競爭이 심했기 때문이다.

(4) 트럭·버스용 타이어市場

네덜란드의 트럭·버스용 타이어市場을 정확히 파악하기 어려운 것은, 同國의 트럭·버스용 타 이어 메이커로는 同市場을 主導하고 있는 Mic helin 하나 밖에 없는데, 同社에서는 잘 알려진 바와 같이 資料를 公開하지 않고 있기 때문이다. 1986年度 트럭·버스용 타이어 市場規模는 約 70 萬個이고 그중 約 53萬個가 交換用타이어로 推 定되고 있다. 네덜란드의 트럭·버스 組立生産 은 1981年 Ford Transit工場(Amsterdam)이 閉鎖되면서부터 生産量이 떨어져 트럭·버스의 新車用타이어市場이 不振하였다. 그러나 83年 부터는 Daf社의 好轉으로 新車用타이어販賣가 늘어났다. 交換用타이어市場에는 再生타이어가 約 36% 占有하고 있으나, 過去 10年前에는 트 럭용 新製타이어의 심한 價格競爭으로 再生타 이어의 占有率이 約 40%나 되었다. 最近에는 貨 物運送量이 많이 늘어남에 따라 交換用 트럭·

네덜란드의 乘用車用 타이어 市場

表 10) (單位: 100萬個)

	1982	1983	1984	1985	1986
新車用타이어	0.45	0.53	0.54	0.54	0.55
交換用타이어*	2.70	2.79	2.88	3.02	3.20
計	3.15	3.32	3.42	3.56	3.75

* 再生타이어包含(微少量)

資料: 業界推定

네덜란드의 트럭·버스용 타이어市場

表 11) (單位: 100萬個)

	1982	1983	1984	1985	1986
新車用타이어	0.14	0.12	0.14	0.16	0.17
交換用타이어	0.50	0.51	0.51	0.52	0.53
新 製	0.30	0.31	0.32	0.33	0.34
再 生	0.20	0.20	0.19	0.19	0.19
計	0.64	0.63	0.65	0.68	0.70

資料: 業界推定

버스 타이어의 販賣가 增加하고 있다.

(5) 業体別 市場占有率

네덜란드 타이어市場의 會社別占有率は 推定 하기도 어렵지만, 資料에 따라 다 다르다. 新車 用 乘用車타이어市場에서는 Michelin이 約 45% 를 占有하여 同市場을 主導하고 있으며, 다음은 Vredestein이 約 30%, Uniroyal과 Goodyear가 각각 10%씩 占有하고 있다. 또 業体別 市場 占有率は 카 메이커와의 契約에 따라 달라진다.

交換用 乘用車 타이어 市場에서도 Michelin이 33%를 占有하여 市場을 主導하고 있으나, 이것은 Michelin이 現在 原價/價格面에서 좋지않은 영향을 받고 있고 또 다른 業体들과의 熾烈한 競爭 때문에 市場占有率が 70年代末의 40%보다는 떨어진 것이다. 두번째는 Vredestein 으로 市場占有率が 約 15% (1979년에는 10%) 인데, 同社는 1970年代 中반에는 침체되어 있었으나, 最近에 生産 및 販賣가 늘어나서 많이 回復되었다. 또한 Vredestein은 특히 Snow 타이어 등 特殊 타이어에 注力하여 成功하였다. Goodyear도 交換用 乘用車타이어市場의 占有率が 적어도 12%까지는 늘어난 것 같다. 그리고 나머지 市場은 輸入商들이 數%씩 차지하고 있다.

트럭·버스用타이어市場에서는 Michelin의 市場占有率が 乘用車用타이어市場보다도 더 크다. 즉, 新車用타이어市場에서는 Michelin이 約 70%를 차지하고 있고 다음이 Goodyear이다. 交換用타이어市場에서도 Michelin이 約 50%를 占有하여 가장 높았고 다음에는 Continental, Goodyear, Uniroyal, Bridgestone이 각각 最小限 10%씩은 占有하고 있다. 最近에는 특히 Bridgestone의 市場占有率が 늘어나고 있다.

(6) 타이어 販賣網

交換用 乘用車타이어의 販賣網중에서 가장 중요한 것은 몇年前부터 비교적 많이 늘어나고 있는 타이어 專門店이다. 네덜란드에는 約 500個의 타이어 專門販賣店이 있는데 이들이 總 타이어 都賣의 約 2/3를 장악하고 있으며 사실상 總 타이어 販賣量의 40~45%를 販賣하고 있다. 이

들 타이어 專門販賣商은 대부분 타이어 專門販賣協會인 Vaco의 會員들이다. 두번째로 重要한 販賣網은 數1000個에 달하는 타이어 修理店이다. 다음에 재미있는 사실로는 네덜란드에서는 타이어 需要者들이 슈퍼마켓, 附屬品店, 注油所, 大型슈퍼마켓 등에서 타이어를 購入하여 직접 裝着하는 DIY(do it yourself)方法이 점차 줄어들고, 타이어 專門取扱商들이 裝着해주는 것을 대부분 選好하고 있다.

5. 展 望

네덜란드의 經濟成長率は 1986년에 約 2.6%였고, 87년에는 2.7%로 豫測되므로 展望이 매우 밝다. 네덜란드는 對유럽 輸出이 많아서 經濟成長의 原動力이 되고 있다. 86년에는 西獨의 네덜란드로부터의 輸入이 8%나 增加되는 등, 특히 西獨의 經濟力이 일반적으로 네덜란드의 經濟를 좋게 하고 있으며, 뿐만아니라 네덜란드의 타이어 및 其他고무製品會社들도 많은 도움을 받게 된다. 88년에는 네덜란드 國民들의 個人消費와 輸出이 다같이 늘어나서 네덜란드의 GDP成長이 더 늘어날 것으로 期待된다.

네덜란드는 Volvo Car와 Daf의 두 自動車會社가 生産量을 增加시키려고 하고 있기 때문에 타이어 需要量은 늘어날 것으로 보인다. 그러나, 最近에는 Vredestein의 企業經營의 成功으로 타이어 生産이 많이 늘어났으나, 앞으로는 Volvo와 Daf에서 自動車生産을 늘인다 하여도 타이어 生産은 크게 늘어날 것 같지는 않다. 네덜란드의 乘用車 保有臺數는 앞으로 계속 늘어나겠지만, 年間運行距離는 더 늘어날 것 같지 않으며, 또 타이어의 技術開發로 타이어의 平均壽命이 길어지기 때문에, 네덜란드의 交換用 乘用車타이어 販賣는 每年 조금씩 밖에 늘어나지 않을 것으로 보인다.

그러나 長期的인 展望으로는 네덜란드 타이어 市場이 飽和狀態로 되겠지만, 輸出面에서 특히 西獨, 英國에 대한 輸出이 계속 지속된다면 앞으로의 展望은 밝을 것으로 보인다.

(Rubber Trends, 1987. 3)