

# 네덜란드의 타이어産業現況

李 源 善\*

## 2. 네덜란드의 自動車産業

### 1. 序 論

1980年代初 몇년동안 네덜란드는 일시적인 景氣後退로 1981~1982年 사이에 GDP가 3%나 떨어졌으나, 1983년부터는 輸出이 好調를 보임에 따라 네덜란드 經濟는 다시 회복되었다. 1984~1987年 사이에 GDP는 年間 2.0~2.7%의 成長을 기록하였으며 인플레이션도 안정되었다. 지난 몇년동안 經濟成長을 거듭하여 1989년에는 GDP가 3.5%나 成長하였다. 民間部門의 投資도 4.8% 증가하였으나 前年度의 經濟成長率 10.8%에 비하면 반밖에 되지 않는다.

1989年度에 네덜란드의 家計支出은 3.3% 증가하여 1988年度의 1.3%보다 늘어났으나, 1986年 및 1987年과는 별 차이가 없다. 1988年度의 經濟不況 이후 1989年度에는 인플레이션도 진정되었고 消費者物價도 消費者가 견디어낼 수 있는 5% 上昇하는 데 그쳤다. 乘用車 및 그밖의 自動車 維持費의 支出은 6.7% 증가하였다.

네덜란드의 自動車産業은 네덜란드의 自動車用 타이어産業部門에서 볼때 가장 중요한 需要處이다. 주요 自動車會社로서는 乘用車를 만들고 있는 Volvo Car BV와 商用車를 만들고 있는 Daf와 Scania가 있다.

Volvo自動車社의 乘用車生産量은 1985년에 108,000대였고 1987년에는 125,000대였으나, 1988년에는 약 120,000대로 減少하였으며, 1989년에는 8.5%가 증가한 약 130,000대였다.

乘用車의 新車登錄(販賣)台數는 1987년에 554,300대를 기록함으로써 1980年代 下半期中 최고에 달하였으며, 1988년에는 483,300

〈表 1〉 네덜란드의 승용차 및 트럭 생산·판매현황 (1985~1989) (單位: 1,000대)

區分		年度				
		1985	1986	1987	1988	1989
乘用車	生 産	108.1	119.0	125.2	119.8	130.0
	販 賣	495.6	510.0	554.3	483.2	495.7
	登錄台數	4,600.0	4,642.0	4,755.0	4,921.0	5,086.0
商用車	生 産	20.6	23.1	26.7	29.1	33.3
	販 賣	63.1	80.2	85.1	60.3	57.2
	登錄台數	428.0	464.0	507.0	538.0	557.0

資料: RAI.

\*大韓타이어工業協會 技術部長

대로 감소하였다가 1989년에는 다시 495,650대로 증가하였다.

### 3. 타이어會社

#### (1) Vredestein NV

Vredestein타이어社は 네덜란드의 國內資本·技術로 타이어를 만들고 있는 유일한 타이어會社로서 네덜란드 고무産業에서 중요한 몫을 차지하고 있다. 이 會社는 네덜란드 國內 고무製品生産量の 半 이상을 생산하고 있을 뿐만 아니라 네덜란드 國內 고무工場에서 사용하는 天然고무 및 合成고무의 半 이상을 사용하고 있으며, 고무産業에 종사하는 종업원의 半 이상을 고용하고 있다.

이 會社는 乘用車用 및 農業機械用 타이어를 만들고 있는 Enschede에 있는 Vredestein Banden BV社, 産業用 및 消費材用 고무製品을 만들고 있는 Velp에 있는 Vredestein Icopro BV社, 고무 실(seal)을 만들고 있는 Kerkrade에 있는 PL Automotive BV社의 3個社를 갖고 있으나, 이들 3個社는 法的으로 독립되어 있고 資金運用도 獨立的으로 하고 있다. 이와 같이 3個部門의 製品을 생산함에 따라 네덜란드의 産業構造에 커다란 영향을 미치고 있다.

최근 타이어部門은 國際競爭力이 심해짐에 따라 이와 같은 國際競爭力을 強化시키기 위하여 Vredestein社에서는 專門家를 채용했다.

이 會社에서는 世界 타이어市場에 스노타이어를 많이 供給했다. 1988년에는 약 370만개의 乘用車用 타이어를 販賣했다. 같은 해에 일반 타이어 販賣는 5% 증가하였으나, 스노타이어는 暖冬으로 인하여 오히려 10%가 감소하였으며, 在庫도 더욱 늘어났다.

1988년에 Vredestein社は 6억 900만길더의 賣出을 기록했으나, 下半期에는 스노타이어 販賣不振으로 760만길더의 赤字를 냈다. 1989年 上半期에도 1,480만길더의 赤字를 냈는바, 이는 1989年 上半期에 自轉車用 타이어工場의 生産自動化問題 때문인데 이러한 問題는 극복할 수 있을 것이라고 한다. 1989年 下半期에도 Michelin, Pirelli, Continental과의 價格競争으로 인해 어려움을 겪게 될 것이며, Maastricht에 있는 고무再生工場은 東歐로부터 輸入되는 값싼 合成고무 및 달러貨의 平價切下 때문에 타격을 입게 될 것이다.

1988년에는 790만길더의 黒字를 냈으나, 1989년에는 2,650만길더의 赤字를 냈다. Vredestein社에서는 1990년에는 經營實績이 좋아질 것으로 展望하고 있으며, 經營實績을 좋게 하기 위해서 同業者를 찾고 있다고 말하고 있다. 또한 Enschede 타이어工場에서는 1,000만길더의 原價節減을 計劃하고 있다.

이 會社는 經營諮問會社인 Berenschot社에 用役을 주어 間接費部門의 經費를 줄일 수 있는 방법을 조사하게 하였는데, 그 결과 1,400名の 일자리에 영향을 미칠 것을 雇用委員會에서는 걱정하고 있다. 이러한 問題는 타이어工場에만 한정되는 것은 아니다.

Icopro社は 産業用 및 一般 고무製品을 생산하고 있는 會社로서, Vredestein社の 年間 賣出額 가운데 거의 半을 차지하고 있는데, 달러貨의 平價切下와 東歐로부터의 값싼 合成고무 輸入으로 인해 競争하는 데 어려움을 겪고 있다. 이 會社는 競争力을 強化하기 위한 대책의 一環으로 단지 同業者를 구하는 것이 아니라 優秀한 購買者를 찾고 있는 것으로 알려져 있다.

## (2) Michelin NV

Michelin NV社는 네덜란드에서 두번째로 큰 會社로서 1947년에 商用車用 타이어工場을 設立했으며, 현재 670名の 從業員을 두고 있다. 最近에 이 會社는 工場現代化 및 自動化를 끝냈으며, 流通構造도 中央集中式으로 改編했다.

이렇게 하기 전에는 全國에 타이어 창고를 갖고 있어야 하였기 때문에 타이어 운반용 貨物運送會社를 갖고 있어야 했으나, 1989年 Den Bosch에 大規模倉庫를 마련하고 流通中心地로 삼았다. 이와 같이 함으로써 더 이상 자체 貨物運送會社를 가질 필요가 없이 外部의 專門運送會社를 이용하여 타이어를 運搬함으로써 原價節減은 물론 在庫도 감소시킬 수 있었다.

네덜란드의 Michelin NV社는 주로 프랑스와 英國에서 타이어를 輸入하고 있으며, 이탈리아에서도 조금 輸入하고 있다. 西獨으로부터의 輸入量은 매우 적다. 유럽에 있는 모든 Michelin 타이어工場에서는 여러 規格의 타이어를 만들고 있으며, 어느 工場에서 만든 타이어나 品質이 均一하도록 노력하고 있다.

네덜란드에서 생산된 타이어의 半이 조금 안되는 양이 수출되며, 주로 美國으로 수출하고 있다. 1986年 Michelin社는 Transit Tyre BV라고 불리는 특수수출부서를 Breda에 설립했다. 이곳에서는 Michelin社가 자체적인 販賣網을 갖고 있지 않는 各國에 타이어를 輸出하는 일을 하고 있다.

유럽을 제외한 세계 130개국으로부터의 輸出 オーダー를 프랑스의 Clermont에 있는 Michelin社에서 승인하고 있다. 네덜란드에 있는 타이어工場에서 생산하여 수출하는 것도 Breda를 통하여 하고 있다. 이 會社의 타이어 再輸出은 과거 3년동안 급격히 증가하였다.

Breda center에는 66名の 종업원이 근무하고 있으나, 네덜란드에서는 다른 事業은 하고 있지 않다.

네덜란드의 Michelin社는 많은 赤字를 내고 있으며, 1980年代初부터 1985년까지 전체 종업원의 1/3까지 減員을 했다. 1987년부터 타이어 生産量이 증가하기 시작하여 1988년에는 32만개로 증가하였다. 1988년에는 1990년까지 3段階 增設計劃을 수립하여 生産量을 38% 증가시키기로 하였다. 여러 종류의 타이어가 생산되고 있는데, Benelux 3國에서는 'double X' 타이어의 판매량이 더욱 증가할 것으로 Michelin社에서는 전망하고 있다. 1段階 增設計劃은 1,100만길더를 투자하여 1988년에 끝내고, 1989년에는 2段階로 약 1,500만길더를 투자하는 것으로 되어 있다.

이와 같은 會社再建計劃이 성과를 거두어 1987년에는 總賣出額 4억 1,160만길더에 1,130만길더의 經常利益을 냈고, 1988년에는 總賣出額 4억 3,130만길더에 4,070만길더의 經常利益을 냈으며, 1987년에는 純利益이 60만길더에 불과하였는 데 비해 1988년에는 純利益이 3,150만길더였다. 1989년의 經常利益은 1988년과 거의 같은 水準으로 展望하고 있다.

## (3) Ubo BV

Ubo BV社는 1937년에 設立된 會社로서 네덜란드에서 가장 큰 再生타이어會社이다. 1989年 10月 Tyre Soles 再生타이어工場을 폐쇄한 이후 Ubo BV社의 位置를 強化하였으나, 값싼 新製 타이어의 輸入增加로 인하여 어려움을 겪고 있다. 이 會社는 그밖의 고무製品도 생산하고 있다.

### 3. 生産

네덜란드의 타이어 生産量에 대한 정확한 政府統計나 貿易協會의 統計가 발표된 것이 없다. 그 이유는 네덜란드에는 타이어會社가 두개 밖에 없는 데다 公式的인 統計資料를 비밀로 하고 있기 때문이다. 乘用車用 및 農業機械用 타이어를 만들고 있는 Vredestein社의 生産能力은 1980年代初 350만개에서 1980年代 下半期에는 400만개로 증가하였으나, 暖冬으로 인한 스노 타이어의 販賣不振 때문에 在庫가 늘어났음에도 불구하고 生産量은 줄이지 않았다.

이처럼 生産量이 늘어남에 따라 남은 타이어는 極東地域을 포함한 그밖의 地域에 싼값으로 輸出하거나, 專門再輸出會社들에게 팔기도 했다.

Michelin社의 商用車用 타이어 生産量은 1970年代末에 70만개에서 1986년에는 30만개~35만개로 減少하였으나, 1988年 이후 工場增設投資를 함으로써 최근에는 40만개 정도로 生産量이 늘어났다.

거의 대부분 商用車用인 再生타이어의 生産量은 약 7만개로 減少하였다.

### 4. 輸出入

#### (1) 輸 出

Breda에 새로 輸出公社를 設立함에 따라서 Michelin에 의한 再輸出이 급격히 증가하고 있으며, 또한 再輸出用 타이어를 供給하는 會社도 많이 늘어났다. 이와 같은 요인들이 수출시장을 개척하려는 움직임으로 나타났다. 그리고 타이어 小賣商 및 都賣商들의 國際化·集團化가 強化되어가고 있는 추세이다.

1988년에 乘用車用 타이어 輸出은 數量으로 770만개, 金額으로는 5억 4,500만길더로서, 1985년부터 4년동안 數量으로 42% 증가했다. 그러나, 金額으로는 33%밖에 증가하지 않았는데, 그 까닭은 乘用車用 타이어의 1個當 輸出價格이 1985년에 75.5길더에서 1988년에는 70.8길더로 떨어졌기 때문이다. 위와 같은 사실로 미루어 볼때 乘用車用 타이어의 國際競爭力이 치열함을 알 수 있으며, Vredestein社는 스노 타이어의 在庫를 감소시키기 위하여 유럽國家 이외의 極東地域 같은 곳에 싼값으로 輸出하기도 했다.

商用車用 타이어의 輸出은 數量으로는 1985~1988年 사이에 거의 2배로 증가하였는데, 이는 1987年 이후 Michelin社가 生産施設을 增設하였기 때문이다. 이처럼 商用車用 타이어의 輸出이 증가하게 된 것은 再輸出이 크게 증가하였기 때문이다. 그러나, 타이어 1個當 輸出價格은 1985년에 545.8길더에서 1988년에는 407.8길더로 떨어짐으로써 39.5%밖에 증가하지 못했다.

乘用車用 및 商用車用 타이어 總輸出量은 1985년에 560만개에서 1988년에는 810만개로 증가하였으며, 金額으로는 1985년에 527만길더에서 1988년에는 711만길더로 증가하였다. 타이어 總輸出 가운데서 乘用車用 타이어

〈表 2〉 네덜란드의 타이어 수출실적(1985~1988)  
(單位: 1,000개, 100만길더)

타이어 種類	年度				
	1985	1986	1987	1988	
乘用車用	數量	5,401	5,579	6,358	7,690
	金額	408	417	440	545
商用車用	數量	218	231	375	407
	金額	119	123	158	166
總 計	數量	5,619	5,810	6,733	8,097
	金額	527	540	598	711

資料: CBS.

어가 數量으로는 95%, 金額으로는 77%를 占有하고 있다.

네덜란드는 전체 輸出量의 약 77%를 EC 國家에 輸出하고 있으며, 특히 乘用車用 타이어 總輸出量의 37%는 西獨으로 하고 있다. 英國으로의 輸出은 1982~1985年 사이에는 증가하였으나, 1986년과 1987년에는 감소하였다가 1988년에는 회복되었다. 그리고, 이탈리아로의 輸出은 급격히 증가하였으며, 1986~1988年 사이에는 2배 이상 증가하였다. 또한 프랑스로의 輸出도 1984年 이후 2배로 증가하였다.

<表 3> 네덜란드의 승용차용 타이어의 국가별 수출 실적(1985~1988) (單位: 1,000개)

國家別	年度	1985	1986	1987	1988
總計		5,401	5,579	6,358	7,690
EC		4,198	4,614	5,201	5,888
西獨		2,137	2,455	2,767	2,859
英國		1,123	915	889	1,250
이탈리아		128	269	405	693
프랑스		291	353	502	449
벨기에/룩셈부르크		418	494	526	470
덴마크		-	87	84	118
오스트리아		153	202	280	279
스웨덴		139	126	107	130
스위스		126	138	119	125
노르웨이		106	98	69	68

資料: CBS.

네덜란드가 商用車用 타이어를 가장 많이 輸出하는 나라는 벨기에/룩셈부르크이며, 그 다음으로는 西獨, 英國, 스웨덴, 이탈리아, 프랑스의 順이다. 네덜란드는 商用車用 타이어 輸出量의 半 이상을 이들 國家에 輸出하고 있다. 이와 같은 輸出은 Michelin社에서 생산한 타이어의 輸出에 의한 것일뿐만 아니라, 그밖에 타이어 供給者들의 타이어 再輸出에 의한 것이다.

<表 4> 네덜란드의 상용차용 타이어의 국가별 수출 실적(1985~1988) (單位: 1,000개)

國家別	年度	1985	1986	1987	1988
總計		218	231	374	407
EC		133	153	178	197
벨기에/룩셈부르크		53	47	52	52
西獨		46	61	42	43
英國		16	8	12	34
이탈리아		-	6	13	33
프랑스		-	21	47	22
스웨덴		15	24	30	30

資料: CBS.

(2) 輸 入

타이어 輸入은 지난 몇년동안 급격히 증가하였다. 즉, 1985~1988年 사이에 數量으로 59%나 증가하였다. 그러나, 金額으로는 약 40% 증가하는 데 그쳤다. 乘用車用 타이어의 輸入은 數量으로 59% 증가하였으며, 金額으로는 48% 증가하였다.

이와 같이 輸入이 急増함에 따라 國內 타이어市場도 커지고, 輸入 타이어 供給者도 늘어났으며, 輸入 타이어 輸送量도 늘어났다.

輸入은 주로 아시아 國家, 즉 日本, 台灣, 싱가포르, 韓國과 같은 나라들로부터 하고 있으며, 브라질과 같은 나라들로부터는 값싼 타이어가 輸入되고 있다.

1988年の 乘用車用 타이어 總輸入額은 6억 1,100만길더였으며, 1個當 輸入價格은 1985년에 72.5길더였으나, 1988년에는 67.4길더로 떨어졌다. 그리고, 1988年の 商用車用 타이어 總輸入額은 2억 8,200만길더였으며, 1個當 輸入價格은 1985년에 414.2길더였으나, 1988년에는 341.8길더로 떨어졌다.

네덜란드에는 多國籍 타이어會社들이 販賣子會社를 설치하여 타이어를 많이 輸入·販賣하고 있어서 네덜란드 타이어産業에 크

〈表 5〉 네덜란드의 타이어 수입실적(1985~1988)  
(單位: 1,000개, 100만길더)

타이어 種類		年度			
		1985	1986	1987	1988
乘用車用	數量	5,686	6,203	7,203	9,062
	金額	412	441	480	611
商用車用	數量	548	637	712	825
	金額	227	281	287	282
總 計	數量	6,234	6,840	7,915	9,887
	金額	639	722	767	893

資料: CBS.

게 영향을 미치고 있다. 즉, Goodyear의 트럭용 타이어는 英國 및 룩셈부르크에서, 乘用車用 타이어는 西獨 및 프랑스의 工場과 英國 및 이탈리아에서 輸入하고 있다.

Continental 타이어는 西獨 및 벨기에에서 輸入하고 있으며, Uniroyal의 乘用車用 타이어는 英國, 프랑스, 獨逸에서 輸入하고 있고, 中型트럭용 타이어는 벨기에에서, 大型트럭용 타이어는 西獨에서 輸入하고 있다.

그리고, Firestone 타이어는 프랑스 및 스페인에서, Bridgestone 타이어는 주로 日本에서 輸入하고 있다. Dunlop(Sumitomo) 타이어는 주로 西獨에서 輸入하고 있으나, 프랑스, 英國, 日本에서도 輸入하고 있다.

Michelin 타이어는 주로 프랑스와 英國에서 輸入하고 있으며, 이탈리아와 西獨에서도 少量 輸入하고 있다.

타이어 輸入은 대부분 EC國家들로부터 하고 있는데, EC國家들에의 輸入依存도가 1985년에는 74%였으나, 1988년에는 69%로 떨어졌다.

EC國家들로부터의 輸入이 49% 증가하긴 하였지만, 유럽 이외의 國家들, 특히 日本, 韓國, 台灣, 싱가포르로부터의 輸入이 急増하고 있다. 1986~1988年 사이에 이들 國家로부터의 輸入은 4배나 증가하였다.

네덜란드 타이어市場에서 日本으로부터 輸入된 Bridgestone 타이어의 비중이 높아지고 있다. 대부분의 주요 타이어會社들은 네덜란드內에 있는 그들의 販賣子會社를 통하여 타이어를 輸入하고 있지만, 특히 商用車用 타이어의 경우에는 直接 輸入도 많이 하고 있다.

〈表 6〉 네덜란드의 승용차용 타이어 국가별 수입 실적(1985~1988)  
(單位: 1,000개)

國家別		年度			
		1985	1986	1987	1988
總 計		5,686	6,202	7,203	9,062
EC		4,181	4,705	4,781	6,222
프랑스		1,240	1,011	937	1,470
西獨		1,100	1,298	1,497	1,841
英國		738	1,078	973	845
벨기에/룩셈부르크		707	586	658	1,113
이탈리아		199	271	261	383
덴마크		—	54	261	336
스페인		362	260	112	170
노르웨이		214	241	179	291
스웨덴		192	138	206	206
日本		—	184	206	210
韓國		—	180	102	125
美國		—	45	163	480
싱가포르		—	67	187	322
브라질		—	96	272	108

資料: CBS.

乘用車用 타이어의 輸入과 비교하여 商用車用 타이어의 EC國家에의 輸入依存도는 1985年 79%에서 1988년에는 88%로 증가함으로써 1980年代 中盤에 逆轉되었다.

네덜란드가 西獨으로부터 輸入하는 商用車用 타이어의 市場占有率は 1985년에 31%에서 1988년에는 28%로 감소하였으나, 여전히 西獨으로부터 많은 商用車用 타이어를 輸入하고 있다. 프랑스 및 벨기에/룩셈부르크로부터의 商用車用 타이어의 輸入이 가장 많이 증가하였다.

〈表 7〉 네덜란드의 상용차용 타이어 국가별 수입 실적(1985~1988) (單位: 1,000개)

國家別 \ 年度	1985	1986	1987	1988
總 計	548	637	712	825
EC	432	554	636	725
西 獨	171	168	196	230
프랑스	134	159	198	191
벨기에/룩셈부르크	60	58	66	124
英 國	43	116	101	100
이탈리아	23	37	57	55
스페인	30	13	13	20
日 本	48	47	29	41

資料: CBS.

### 5. 타이어市場

네덜란드의 타이어市場은 4개의 주요 부문, 즉 乘用車用, 商用車用, 農業機械用, 産業用 타이어 부문으로 나눌 수 있다. 여기에서는 주로 乘用車用 및 商用車用 타이어에 대해서 설명하고자 한다.

네덜란드의 自動車用 타이어市場에 대해서는 公式統計資料가 부족한 데다 多國籍 타이어會社가 직접 輸入하는 경우도 있고, 이 多國籍 타이어會社의 네덜란드內에 있는 販賣子會社가 輸入하는 것도 있어서 精確한 統計를 얻기가 힘들다. 여기에 나타난 統計值들은 네덜란드 貿易協會인 VACO 및 貿易業界에서 推定한 것이다.

1989年度 乘用車用 타이어의 市場規模는 약 410만개로 推定되며, 이 가운데 新車用 타이어(즉, Volvo 乘用車用)는 약 12만개의 스페어 타이어를 포함하여 약 60만개였다.

#### (1) 乘用車用 타이어

交換用 乘用車用 타이어市場은 약 350만개로 보고 있으며, 乘用車保有台數는 1985년에 460만대에서 1988년에는 510만대로 증

가하였다. 1986~1989年 사이에는 乘用車保有台數의 증가로 交換用 乘用車用 타이어需要가 약 10% 증가하였으며, 自動車의 年平均 走行距離도 약간 증가하였다. 交換用 타이어의 交換率은 1986年 0.63에서 1989년에는 0.65로 증가하였다.

年平均 走行距離는 1985년에 15,220km에서 1988년에는 16,560km로 증가하였으나, 1989년에는 16,430km로 약간 감소하였다.

〈表 8〉 네덜란드의 승용차용 타이어 시장현황 (1985~1989) (單位: 100만개)

타이어 種類 \ 年度	1985	1986	1987	1988	1989
新車用	0.54	0.55	0.56	0.58	0.60
交換用*	3.02	3.20	3.30	3.40	3.50
總 計	3.56	3.75	3.96	3.98	4.10

\*交換用 타이어 가운데는 40,000개의 再生타이어가 포함되어 있음.

資料: 타이어業界 推定.

#### (2) 商用車用 타이어

商用車用 타이어市場規模는 약 45만개로 추정하고 있으며, 이 가운데서 新車用 타이어는 약 20만개이다(트럭·버스 및 트레일러용 타이어 포함).

新車用 商用車用 타이어의 需要는 Scania 및 Daf 自動車 生産이 늘어남에 따라 增加하고 있다. Daf 自動車會社의 트럭 生産量은 1985년에 7,300대에서 1989년에는 9,750대로 증가하였고, Scania 自動車會社의 트럭 生産量은 1985년에 2,600대에서 1989년에는 4,700대로 증가하였다.

그리고, Daf 自動車會社의 트레일러 生産量은 1985년에 5,500대에서 1989년에는 9,200대로 증가하였고, Scania 自動車會社의 트레일러 生産量은 1985년에 4,000대에서 1989년에는 7,150대로 증가하였다. 이에 대

하여 버스 生産量은 1985년에 900대에서 1989년에는 2,100대로 증가하였다.

新車用 트럭용 타이어의 市場規模는 약 20만개로 推定하고 있으며, 商用車保有台數의 증가 및 再生타이어의 需要가 감소함에 따라 新生 交換用 타이어市場의 規模는 더욱 커질 것으로 展望된다.

(3) 再生타이어

네덜란드의 再生타이어의 生産量은 商用車用 타이어가 20만개, 乘用車用 타이어가 4만개로 推定된다. 이에 대하여 農業機械用 및 産業用 再生타이어 生産量은 2만개로 推定된다. 最近 再生타이어의 需要가 급격히 감소하고 있으며, 1989년에는 겨우 13만~15만개로 推定되고 있다. 이와 같은 이유 때문에 新生타이어의 價格이 많이 下落하였으며, 특히 極東地域 및 東유럽으로부터 輸入되는 新生타이어의 價格이 下落하였다.

輸入 新生타이어의 價格은 再生타이어의 價格과 거의 비슷하지만 경우에 따라서는 더욱 낮은 경우도 있다. 1989년 가을 Tyre Soles 再生타이어工場이 폐쇄됨에 따라 再生타이어 製造用 材料를 공급하는 會社의 수가 줄어들었다. 이 再生타이어 製造用 材料를 西獨으로부터 輸入·供給하던 會社 가운데는 Ubo와 Bandec社가 있다. 再生타이어를 만드는 데는 주로 Cold retreading法이 널리 쓰이고 있다.

〈表 9〉 네덜란드의 상용차용 타이어 판매현황 (1985~1989) (單位: 100만개)

타이어 種類		年度				
		1985	1986	1987	1988	1989
新車用		0.16	0.17	0.19	0.19	0.20
交換用	新生	0.20	0.21	0.23	0.24	0.25
	再生	0.19	0.19	0.17	0.16	0.15
總計		0.55	0.57	0.59	0.59	0.60

資料: 타이어業界 推定.

(4) 기타 타이어

트랙터용 타이어의 需要는 年間 9만~10만개로 推定되며, 그밖에 農業機械用 타이어의 需要는 年間 3만~4만개로 推定된다.

新車用 타이어市場에서의 農業機械用 타이어 需要는 15만개 정도이다. 타이어 販賣 利益面에서 보면, 관심을 가질 필요가 있는 타이어이다. 또한 供給者들 사이에 競爭은 적지만 投資의 필요성은 높다. 이것은 産業用 타이어인 경우도 마찬가지다.

지게車用 타이어 및 트레일러용 타이어의 需要는 9만~10만개로 推定된다. 그밖의 타이어 需要는 年間 약 3만~4만개로 推定된다. 네덜란드에서 이와 같은 타이어의 國內生産量은 약 4천개로 보고 있다.

農業機械用 및 産業用 再生타이어의 需要는 높은 비율로 증가하고 있으며, 약 2만개로 추정되고 있다.

(5) 타이어會社別 市場占有率

타이어會社別 市場占有率은 新車用的 경우 Michelin이 1980年代 中盤에 45%에서 40%로 떨어졌다. 한때 國內 타이어 市場占有率이 높았던 Vredestein社는 몇년전 30%에서 현재는 15%로 떨어졌다. 新車用 타이어의 市場占有率이 높은 그밖의 會社로서는 Goodyear, Pirelli, Dunlop社를 들 수 있는데, 이들 會社들의 市場占有率은 약 13~15%이다. 특히 Dunlop社는 지난 몇년동안에 市場占有率을 많이 회복시켰다. Uniroyal社의 新車用 타이어 市場占有率은 약 5%로 推定된다.

新車用 타이어의 販賣契約은 해마다 更新하게 되므로 新車用 타이어의 市場占有率은 매년 달라지게 된다.

Michelin社는 交換用 乘用車用 타이어의 市場占有率 부문에서도 단연 優位를 차지하



고 있으며, 總賣出額의 1/3을 차지하고 있다. Michelin社의 市場占有率は 10年前의 40%에서 그 후 약간 떨어지긴 했지만, 지난 몇년 동안 극심한 경쟁속에서도 市場占有率을 지켜왔다.

Vredestein社의 交換用 乘用車用 타이어 市場占有率は 15%이며, Goodyear 및 Continental社는 각각 8%이다. 그리고, Uniroyal社는 5%에서 7%로, Firestone社는 4%에서 6%로 증가하였다.

또한 Bridgestone社의 交換用 乘用車用 타이어의 市場占有率は 최근 7%로 급격히 증가하였다. Pirelli社는 적극적으로 市場擴大를 추진하여 이 부문의 市場占有率이 현재 약 5%로 추정되고 있다.

〈表 10〉 네덜란드의 타이어회사별 교환용 승용차용 타이어 시장점유율 (單位: %)

會社別 \ 年度	1980	1986	1989
Michelin	40	33	31
Vredestein	10	15	10
Goodyear	8	12	8
Continental	4	6	8
Uniroyal	4	5	7
Bridgestone	2	3	7
Pirelli	2	3	5
Dunlop	5	3	4
其 他	25	20	20

資料: 타이어業界 推定.

네덜란드의 交換用 乘用車用 타이어市場을 적극적으로 침투하고 있는 會社로서는 極東地域國家 가운데 日本의 Toyo社와 Yokohama社가 있고, 東유럽國家 가운데는 폴란드의 Stomil社를 포함하여 헝가리의 Danubiana社, 東獨의 Taurus社, 체코슬로바키아의 Barum社가 있다.

(6) 交換用 商用車用 타이어 市場占有率

네덜란드의 商用車用 타이어市場은 Michelin社가 主導하고 있다. 新車用 商用車用 타이어 販賣에서 Michelin社는 60~65%를, Goodyear社는 10%를 占有하고 있다. 그 다음은 Continental社와 Bridgestone社로서 각각 8%를 占有하고 있으며, Pirelli社와 Uniroyal社가 그 뒤를 잇고 있다.

Michelin社의 交換用 商用車用 타이어 市場占有率は 약 50%이고, Goodyear社는 약 20%이며, 그 다음이 Bridgestone社인데, Bridgestone社의 市場占有率は 최근에 급격히 증가하고 있다.

타이어會社들은 利益은 고려하지 않고 市場占有率을 높이기 위한 販賣戰略을 세우고 있다. 최근 타이어會社의 販賣代理店을 네덜란드의 Heuze에 개설하여 그들 자신의 販賣組織을 구축했다. 그밖의 주요 타이어 供給會社로서는 Continental社를 포함하여 Uniroyal, Pirelli, Dunlop社가 있다.

〈表 11〉 네덜란드의 타이어회사별 교환용 상용차용 타이어 시장점유율(1989년도 기준)

타이어 會社	占有率
Michelin	50~55
Goodyear	13~18
Bridgestone	10~15
Continental	10
Pirelli	4~5
Uniroyal	3~4
Dunlop	2~3
其 他	2~3

資料: 貿易業界 推定.

(7) 自動車整備業所의 타이어市場 占有率

1980年代 中盤까지는 타이어 專門販賣業所에서의 타이어 市場占有率이 自動車整備業所 및 다른 형태의 타이어代理店보다 높

았다. 그러나, 지난 3년동안에는 오히려 自動車整備業所에서 販賣한 타이어가 타이어 專門販賣業所에서 販賣한 타이어보다 더 많았다. 왜냐하면, 自動車整備業所가 整備期間이 긴 自動車가 販賣됨에 따라 車輛整備로 인한 收益이 적어진 것을 補償하기 위하여 去來條件을 유리하게 하여 積極적인 戰略으로 販賣을 했기 때문이다.

流通構造面에서의 다른 또하나의 특징은 지난 몇년동안 이와 같은 自動車整備業所의 증가가 두드러졌고 또한 英國의 Kwik Fit와 같은 체인점이 늘어나 타이어 販賣代理店이 약 110개나 증가하였으며, 타이어 專門販賣店인 Jan van der Broek는 약 40개의 타이어 販賣代理店을 갖게 되었다.

그밖의 주요 타이어 專門 체인店으로서는 27個의 販賣代理店을 갖고 있는 Deventer의 Jonge Cova Banden을 포함하여, 28個의 販賣代理店을 갖고 있는 Bussum의 Sterbandenservice BV, 20個의 販賣代理店을 갖고 있는 Hoerelaken의 Vulcano BV, 30個의 販賣代理店을 갖고 있는 Breda의 Hofka Sampermans Bandenspecialisten이 있다.

네덜란드의 3대 타이어 仲介業者로서는 都賣商으로 활동하고 있는 Intersprint, Van der Ban Autobanden 및 R&O그룹이 있다.

타이어 專門販賣業所들의 流通市場에서의 占有率は 48%로 떨어졌으나, 타이어 販賣代理店들은 價格引下 및 自動車整備業所의 販賣戰略 때문에 DIY 販賣代理店 및 수퍼마켓은 어려움을 겪고 있다. 타이어 專門販賣業者들은 自動車整備業所에 타이어를 공급하려고 하고 있다.

## 6. 展 望

네덜란드의 經濟展望은 1990년에 2.5~2.7%가 成長할 것으로 예상된다. 輸出은 5.5%, 消費는 2.5%가 증가하고, 인플레이션은 1.7%에 이를 것으로 예상된다. 乘用車用 타이어는 네덜란드뿐만 아니라 인접 유럽國家들 모두가 尙後 몇년동안 新車用 타이어市場은 不振할지 모르지만, 交換用 타이어市場은 회복될 것으로 예상된다.

네덜란드의 타이어産業은 네덜란드에서 가장 큰 타이어會社가 어려움에 처해 있는데다 전망도 불확실하다.

한편 Michelin은 네덜란드에 타이어工場을 增設하고 있으며, 商用車用 타이어市場의 展望은 좋을 것으로 보인다.

네덜란드의 타이어市場은 開放되어 있다. 네덜란드에 있는 타이어會社들은 자기들의 販賣所에서는 外國에 있는 자기네 會社의 타이어工場에서 만든 브랜드의 타이어를 낮은 값으로 輸入하는 데다, 價格이 저렴한 타이어를 생산하는 國家들, 특히 極東地域의 國家들로부터 輸入한 타이어로 인해 價格競爭이 심해져서 어려움을 겪고 있다. 販賣利益은 급격히 감소하고 상황이 좋아질 것이라는 조짐은 전혀 보이지 않고 있다.

네덜란드에서 運行되고 있는 乘用車台數는 2000년에는 약 700만대로 展望되고 있으나,

〈表 12〉 교환용 승용차용 타이어의 판매대리점별 점유율(1982~1989) (單位: %)

代理店別	1982	1986	1989
타이어 專門店	43	50	48
自動車整備所	33	38	45
DIY/수퍼마켓	7	5	2
注油所	6	3	2
其 他	11	4	3
總 計	100	100	100

資料: 貿易業界資料

네덜란드政府는 自動車의 증가를 억제하는 한편 公共交通施設을 많이 이용할 것을 권장하고 있다.

道路에서의 交通混雜이 더욱 심해짐에 따라 年間走行距離도 짧아져서 年間 10,000~12,000km 정도가 될 것이다.

새로운 磨耗限界規定 때문에 타이어가 磨耗限界 이하가 되면 새 타이어로 交換하여야 되므로 交換用 乘用車用 타이어의 판매는 증가할 것으로 전망된다. 商用車用 타이어 部門에 대한 展望에 대해서는 타이어 供給能力은 물론 고객에 대한 철저한 서비스 등으로 인해 타이어 供給者들 사이에 경쟁이 더욱 심해질 것으로 보인다.

## 7. 自動車産業의 展望

Volvo自動車社는 1989年 2월에 Renault社와 Volvo社가 合併했다고 발표하였다. 1990年代 中盤에는 이 合併에 대한 좋은 結實이 맺어질 것이지만, Volvo自動車社는 프랑스의 Renault社와 스웨덴의 Volvo社가 合併을 통하여 빠른 시일내에 自立하게 될 것으로 보고 있다.

Volvo自動車社는 中型乘用車用 타이어會社로서의 位置를 굳게 다지게 될 것이다.

네덜란드에서는 乘用車 生産施設을 増設하고 있어 新車用 타이어의 販賣도 증가할 것이며, 최근에는 Mitsubishi社와 Volvo社

사이에 合作協議도 진행중이다. 위의 두 自動車會社는 네덜란드에서 合作하여 自動車 生産에 착수할 것이라고 발표했다.

네덜란드의 商用車 生産展望은 밝지 못하다. 트럭을 생산하고 있는 Scania社의 販賣 및 利益은 1989年度 平年水準을 넘지 못할 것으로 보인다. 이와 같이 Scania社의 販賣量이 감소한 이유는, 大型트럭市場이 이미 限界點에 다다른 데다, 投資支援金制度의 폐지, 高金利, 高油價 및 지난 몇년동안 트럭 代替物, 즉 트레일러 같은 것으로 市場構造가 바뀌었기 때문이다. 1989年 Saab-Scania社는 週常 作業時間을 늘린 결과 生産性을 25% 向上시킴으로써 純利益도 25%나 급증하였다.

Daf 自動車會社도 어려움을 겪고 있는데, 專門分析家들은 앞으로 2年内에는 회복될 것으로 보고 있다. Daf社의 戰略은 트럭 生産量을 증가시키는 일이다. 이 회사는 최근 在庫를 줄이고 原價를 節減시키기 위해 Eindhoven에 있는 이 會社의 工場에서 생산되는 트럭 生産量을 일시적으로 3% 줄인다고 발표했다.

이 會社의 年間通算利益은 늘어날 것으로 예상되지만, 1990年度 1/4分期에는 2,000~3,000만길더의 赤字를 냈다. 業界에서는 이 會社가 다른 사람의 손으로 넘어갈 것으로 보고 있다.

(EIU Rubber Trends/June 1990)