

벨기에의 타이어産業

업 무 부

1. 序 言

이 原稿는 벨기에의 自動車타이어産業에 관한 것이며, 여기에 引用된 자료는 벨기에 정부의 무역통계자료와 벨기에 타이어 제조업체로부터 입수한 자료를 근거로 한 것이다.

2. 벨기에의 自動車産業

벨기에는 獨自的인 自動車제조업체를 갖고 있지 않지만 세계의 주요 多國籍企業體들이 벨기에에서 乘用車 및 商用車를 생산·조립하고 있는데, 거의 대부분은 조립형태로 생산하고 있는 실정이다. 年間 自動車 總生産台數는 평균 약 120만대 수준이며, 그 가운데 약 90%는 수출하고 있다. 벨기에에서 조립하여 유럽에 판매하고 있는 4개의 주요 모델은 VW Golf, Opel Kadett, Renault 5, Renault Clio, Ford Sierra型이다.

또한 Volvo社도 벨기에에서 自動車를 생산하고 있는데, 1989년에는 '740'型 自動車를 94,600대나 조립생산하였다. Volvo社가 1989년에 발표한 바에 따르면 5년후 Ghent에 있는 공장에서 年間 30,000대(組立分은 제외)를 생산할 수 있는 設備를 갖출 것이라고 한다. 그

공장에서는 현재 FL6型인 中型트럭과 F12型인 大型트럭을 생산하고 있다.

Gilroën, 영국의 Leyland, Fiat 및 Mercedes社도 한때 現地生産施設을 갖고 있었으나, 지금은 철수하였다. 그러나 Renault, Ford 및 General Motor社는 오래 전에 설립되어 지금까지 存立하고 있는 회사들인데, 그동안 많은 시설투자를 해왔다. 즉, Ford社는 Genk에 있는 공장에서 Sierra型 自動車를 집중적으로 생산하기로 결정한 이후 벨기에에서의 自動車 생산기반을 보강하여왔다. 현재 Genk 공장의 日 生産能力은 1,700대이며, 이 공장에서 Transit Van(小形트럭)도 생산하고 있다.

〈表 1〉 벨기에의 自動車산업 구조

會社名	工場數	位 置	日 生産台數
Ford Werke	3	Genk 및	1,800대(乘用車)
		Antwerp	800대(小形트럭)
General Motors	2	Antwerp	2,500대(乘用車)
Renault	1	Brussels	1,100대(乘用車)
Volkswagen	1	Brussels	1,100대(乘用車)
Volvo	1	Chent	400대(乘用車)

資料 : EIU

GM社도 마찬가지로 1979~1989년 사이에 30억Bfr을 투자하였으며, 10,000명의 종업원을 고용하고 있다. 이 회사는 Antwerp에 자

리잡고 있는 현대식공장에서 Kadett와 Vectra型 자동차를 생산하고 있으며, 舊工場은 폐쇄시켰다.

Renault社는 日日 生産能力을 900대에서 1,000대 수준으로 높였는데, 同社의 브뤼셀공장에서는 Renault 5, Renault Clio 및 R21형 자동차를 생산하고 있다.

<表 2> 1989년도 모델별 자동차 생산현황

모 델	生産台數(台)
Ford	388,579
Sierra	308,806
Transit	79,773
GM/Opel(Kadett, Vectra)	374,146
Renault(R5, R21)	186,700
Volkswagen(Golf, Passat)	186,210
Volvo(740型乗用車, 트럭)	111,600
Van Hool(버스)	692
其 他	27
小 計(乗用車)	1,143,711
小 計(商用車)	104,243
總 計	1,247,954

資料 : Fabrimetal

<表 3> 벨기에의 승용차 및 상용차 생산·판매현황 (1987~1990)

(單位 : 1,000台)

區分	年度				
	1987	1988	1989	1990 ^a	
乘 用 車	生 産	1,123.4	1,139.7	1,143.7	1,090.0
	販 賣	395.0	427.2	439.7	473.5
	登 録 台 數	3,497.8	3,613.6	3,736.3	3,864.1
商 用 車	生 産	72.7	90.5	104.2	80.0
	販 賣	40.7	41.9	50.1	48.9
	登 録 台 數	312.5	325.7	342.5	358.8

a : 推定

資料 : Febiac ; Fabrimetal ; INS 및 EIU 推定

Volkswagen社의 施設規模는 Renault社와 비슷하며, 1989년에는 약 19만대의 Golf 및 Passat型 자동차를 생산하였다.

1990년에 벨기에의 승용차판매대수(신규등록대수)는 473,507대로 前年對比 8%가 증가하였다. 다른 유럽 국가들의 自動車市場에서는 승용차의 판매량이 감소한 時點에서 이처럼 판매량이 증가한 까닭은 최근 벨기에의 經濟가 成長하여 所得이 향상되었기 때문인 것으로 분석된다.

3. 벨기에의 타이어産業

(1) 生産動向

Uniroyal Engelbert社는 Liège 근처의 Herstal市에 위치한 자동차 타이어工場에서 타이어를 생산하고 있는 벨기에 唯 一의 타이어會社이다.

이 공장에서 생산하고 있는 타이어의 약 80%는 트럭·버스용 타이어이며, 규격은 3가지가 있다. 즉, 17.5, 19.5인치 타이어와 약간의 22인치 大型트럭용 타이어이다. 이 회사는 또한 벨기에와 나토(NATO)軍에서 사용하는 20인치 軍用타이어를 생산하고 있다.

승용차용 타이어는 전체 타이어 생산량의 약 20%를 占有하고 있는데, 占有率은 감소하고 있다. 13인치 타이어는 Opel Kadett와 VW Golf型 자동차와 같은 小型乗用車用으로 생산되고 있다. 이 13인치 타이어의 새로운 모델로서 14인치 타이어가 현재 생산되고 있다.

Uniroyal社는 승용차용 타이어의 생산시설을 改善시키지 않고 있기 때문에 승용차용 타이어의 생산시설은 점차 폐쇄되고 트럭·버스용 타이어 專用 生産시설이 될 것이다.

벨기에에 있는 Michelin의 타이어 生産公장을 4년전에 폐쇄함에 따라 販賣商들에게 나쁜 인상을 주게 되었다. 이로 인하여 同社는 名聲과 市場占有率分野에서 타격을 받았으나, 몇년 후 同社는 流通分野에서 그 위치를 다시

회복시킬 수 있었다.

Goodyear는 벨기에에 생산시설을 갖고 있지 않으나, 룩셈부르크工場에서 타이어를 생산하고 있다.

벨기에에 있는 Uniroyal 타이어공장은 18개월전 日生産量 1,500~2,000개 수준의 타이어를 생산하고 있었으나, 週末勤務交代制度를 도입함에 따라 日平均生産量이 2,000~2,500개로 향상되었다.

이 공장은 平日에는 1日3交代制度를 運用하고 있고 日曜日에는 1日2交代制度를 運用하고 있다. 이 週末勤務交代制度의 도입으로 Herstal 공장에서는 250명의 종업원이 추가로 고용되기도 했다.

벨기에에서 생산한 타이어의 20%는 內需用이며, 그 가운데 5%는 新車用인데, 이 新車용 타이어는 주로 Ghent에 있는 Volvo자동차회사와 버스 및 트레일러를 생산하고 있는 Van hool 및 Mol자동차회사에 납품하고 있다.

(2) 輸出入動向

① 輸 出

벨기에에서 생산된 타이어의 약 80%는 輸出하고 있는데, 輸出先은 주로 獨逸, 프랑스, 네덜란드, 스웨덴이다.

輸出物量 가운데 약 40%는 新車用이며, 트럭·버스용 타이어의 主顧客은 MAN, Mercedes, Volvo, Daf 및 Iveco자동차회사이다. 트레일러製造會社도 또한 벨기에 타이어輸出의 중요한 顧客이다.

벨기에政府 輸出統計에 따르면 벨기에가 販賣(貿易)中心地로서 중요한 역할을 수행하고 있음을 알 수 있으며, 벨기에의 타이어製造會社가 주로 트럭·버스용 타이어를 생산하고 있음을 감안할 때 輸出物量에는 승용차용 및 트럭·버스용 타이어의 再輸出物量이 포함되어

있음을 알 수 있다.

벨기에의 타이어 輸出은 최근 변동이 심하였다. 즉, 1988년에는 1987年對比 18.3%가 증가한 반면에 1989년에는 3.1%가 감소하였으며, 1990년에는 570만개의 타이어가 수출될 것으로 추정된다. 金額基準으로 1989년에는 1987年對比 26%가 증가하였으며, 1990년에는 150만Bfr 정도가 될 것으로 추정된다.

數量基準으로 1989년의 전체 자동차 타이어 수출이 582만개 정도로 감소하게 된 것은 1988년에 前年對比 15%가 증가하였던 승용차용 타이어 수출이 1989년에는 前年對比 5.6%가 감소한 420만개에 그친 데 따른 것이다.

<表 4> 벨기에의 승용차용 타이어 및 트럭·버스용 타이어 수출추이(1987~1990)

區分	年度				
	1987	1988	1989	1990 ^a	
乘用車用	數量(1,000個)	3,913	4,504	4,253	3,467
타 이 어	金額(100만Bfr)	5,020	5,738	5,829	5,007
트럭·버스용	數量(1,000個)	1,166	1,506	1,569	1,297
타 이 어	金額(100만Bfr)	6,782	8,298	9,039	7,501
合 計	數量(1,000個)	5,079	6,010	5,822	4,764
	金額(100만Bfr)	11,802	14,036	14,868	12,508

註：a는 1~10월까지의 實績임.
資料：INS/NSI.

<表 5> 지역별 승용차용 타이어 수출추이 (1987~1990)

(單位：1,000個)

地 域 別	1987	1988	1989	1990 ^a
合 計	3,913	4,504	4,253	3,467
EC	3,432	4,142	3,839	3,166
프 랑 스	396	—	319	253
네덜란드	649	952	1,030	1,038
獨 逸	1,450	1,597	1,210	750
이탈리아	535	594	502	476
英 國	315	537	721	545
其 他	481	362	414	301

註：a는 1~10월까지의 實績임.
資料：INS/NSI.

1990년의 승용차용 타이어 수출은 數量基準으로 前年對比 1~2%가 감소한 420만개 수준이 될 것으로 추정되며, 金額基準으로는 61억Bfr이 될 것으로 추정된다.

트럭·버스용 타이어 수출은 벨기에에서 트럭·버스용 타이어가 주로 생산되고 있음을 반영하고 있는데, Uniroyal은 벨기에 唯一의 트럭·버스용 타이어製造會社이다. 再輸出物량을 포함한 트럭·버스용 타이어 輸出物량은 <表 6>과 같다.

<表 6> 지역별 트럭·버스용 타이어 수출추이 (1987~1990)

(單位: 1,000個)

地域別	1987	1988	1989	1990 ^a
合計	1,166	1,506	1,569	1,297
美國	80	98	114	121
EC	870	1,195	1,258	978
프랑스	106	155	183	88
네덜란드	65	149	143	116
獨逸	417	523	467	449
이탈리아	70	92	149	79
英國	150	179	212	178
스페인	-	47	49	30
其他	216	213	197	198

註: a는 1~10월까지의 實績임.
資料: INS/NSI.

② 輸入

1988년의 전체 타이어 수입은 970만개로 前年對比 51%나 증가하였으나, 1989년에는 前年水準을 유지하였다. 1990년에는 前年對比 4~5%가 증가한 1,000만개 정도가 수입될 것으로 보이며, 金額으로는 112억Bfr 정도가 될 것으로 추정된다. 1987年對比 1990년의 輸入增加率을 金額基準으로 보면 30%를 넘지 않는 29% 수준이 될 것으로 보인다.

輸入 타이어 가운데 승용차용 타이어의 輸入實績을 보면, 1988년에는 前年對比 53%가

증가한 900만개가 수입되었는데, 그 후 3個年度의 輸入量도 1988년의 輸入量인 900만개 수준을 유지하였다. 그러나, 1990년의 輸入實績은 金額基準 60억Bfr으로서 1987年對比 20%가 증가한 것이다.

트럭·버스용 타이어의 輸入은 數量基準으로 지난 4年間 계속해서 增加趨勢를 보였는데, 1990년에는 85만개에 이를 것으로 전망된다. 이 輸入量은 1987年對比 48%가 증가한 것이다. 金額基準으로도 지난 4年間 계속 증가해 왔으며, 1990년의 輸入額은 52억Bfr으로서 1987年對比 42%가 증가한 것이다.

金額基準 輸入增加率이 物量基準 輸入增加率보다 낮은 이유는 個當 타이어 수입가격이 1987년에 6,300Bfr이었던 것이 1990년에는 6,100Bfr으로 떨어졌기 때문이다.

<表 7> 승용차용 타이어 및 트럭·버스용 타이어의 수입추이(1987~1990)

區分	年度	1987	1988	1989	1990 ^a
		乘用車用 數量(1,000個)	5,870	9,006	9,033
타이어 金額(100만Bfr)		5,020	5,738	5,829	5,007
트럭·버스용 數量(1,000個)		575	723	778	709
타이어 金額(100만Bfr)		3,669	4,811	4,933	4,347
合計	數量(1,000個)	6,445	9,729	9,811	8,554
	金額(100만Bfr)	8,689	10,549	10,762	9,354

註: a는 1~10월까지의 實績임.
資料: INS/NSI.

③ 輸入타이어의 原產地

이미 설명한 바와 같이 벨기에에 수입된 많은 자동차 타이어가 再輸出되고 있다. Goodyear와 같이 벨기에 타이어市場에 참여하고 있는 多國籍 타이어製造會社들은 타이어를 제3국으로 再輸出하기 위하여 그곳에 유럽地域中央流通센터를 갖고 있다.

輸入타이어의 原產地는 공장의 위치, 생산

규모에 따라 결정되고 있다. 즉, Uniroyal은 독일, 프랑스 및 스코틀랜드의 공장에서 수입하고 있으며, Continental은 독일, 오스트리아, 포르투갈 및 스웨덴으로부터, Goodyear는 룩셈부르크 및 영국으로부터, Michelin은 네덜란드 및 독일로부터 트럭·버스용 타이어를, 프랑스, 영국 및 스페인으로부터 승용차용 타이어를 주로 수입하고 있다. 그리고, Dunlop (Sumitomo)은 독일, 영국, 프랑스 및 日本으로부터 수입하고 있다.

EC國家들로부터의 승용차용 타이어 수입량은 전체 수입량의 86%를 매년 초과하였으나, 1988년에는 例外로 84%까지 감소하였다. EC國家들로부터 수입한 일부 승용차용 타이어의 원산지는 대만, 한국 및 싱가포르이지만 이를 東南亞市場으로부터 수입한 物量은 그다지 많지 않다.

〈表 8〉 국가별 승용차용 타이어의 수입추이 (1987~1990)

(單位 : 1,000個)

地 域 別	1987	1988	1989	1990 ^a
合 計	5,870	9,006	9,033	7,846
EC	5,082	7,522	7,937	6,781
프 랑 스	1,630	3,271	3,122	2,657
네덜란드	559	500	490	455
獨 逸	1,360	1,768	2,269	1,647
이탈리아	289	-	339	340
英 國	1,032	1,308	1,368	1,150
其 他	788	1,484	1,096	1,065

註 : a는 1~10월까지의 實績임.
資料 : INS/NSI.

EC國家들로부터 수입한 트럭·버스용 타이어의 市場占有率は 1987년에는 92%였으나, 1990년에는 88%까지 감소하였는데, 이는 승용차용 타이어의 市場占有率보다 높은 것이다.

獨逸로부터 輸入한 트럭·버스용 타이어의 市場占有率は 26% 수준을 유지하고 있는데,

獨逸로부터의 타이어 輸入量은 증가하고 있다. 그러나, 프랑스로부터의 輸入量은 계속 감소하여 1987년에 30% 수준을 유지했던 市場占有率이 1990년에는 20%까지 감소하였다.

〈表 9〉 국가별 트럭·버스용 타이어의 수입추이 (1987~1990)

(單位 : 1,000個)

地 域 別	1987	1988	1989	1990 ^a
合 計	575	723	776	709
EC	528	632	690	623
프 랑 스	174	164	160	142
네덜란드	54	53	66	54
獨 逸	155	226	232	188
이탈리아	-	57	85	83
英 國	74	86	91	91
其 他	47	91	86	86

註 : a는 1~10월까지의 實績임.
資料 : INS/NSI.

4. 벨기에의 內需市場

(1) 概 況

벨기에 타이어市場에서 거래되고 있는 타이어는 승용차용, 트럭·버스용, 모터사이클용, 農耕用, 産業用 타이어의 다섯가지를 들 수 있다. 여기에서는 승용차용 타이어와 트럭·버스용 타이어에 대해서 言及하고자 한다.

內需市場에 관한 벨기에政府의 통계자료는 없지만, 타이어製造會社로부터 入手한 자료를 근거로 하여 推定한 것이다.

OE市場은 自動車組立生産會社와 타이어製造會社 사이에 직접 供給契約이 체결될 때부터 거래가 형성되는데, 경우에 따라서는 迂回하여 타이어製造會社의 子會社인 販賣會社와 계약을 체결하는 경우도 있다.

1990년도의 승용차용 타이어 內需販賣量은 845만 3,000개이며, 그 가운데 OE用은 565만개이다.

(2) 乘用車用 타이어

1990년에 販賣된 승용차용 타이어 가운데 交換用 타이어는 280만개로 추정된다. 乘用車保有台數는 1988년에 360만대였으나, 1989년에는 370만대로 증가하였고, 1990년에는 다시 380만대로 증가하였다.

승용차용 타이어 가운데 交換用 타이어의 販賣量은 1988년과 1989년의 2個年度에 前年對比 각각 8~9% 증가하였으나, 1990년에는 前年對比 3.4% 감소하였다. 이와 같이 교환용 타이어가 감소하게 된 것은 1989년과 1990년에 乘用車登錄台數가 증가함에 따라 乘用車의 新車販賣量이 증가하였기 때문이다.

지난 수년간 乘用車販賣量의 增減이 없었기 때문에 그동안 교환용 타이어의 판매량은 증가하였다. 그러나, 1989년에는 OE用 타이어의 판매량이 最高値를 기록하였기 때문에, 다시 말해서 乘用車販賣量이 증가하였기 때문에 앞으로 2년동안에는 교환용 타이어의 需要가 감소될 것으로 보인다.

1970年代의 오일쇼크 이후 벨기에의 年間走行距離가 9,000km에서 11,000km로 증가하였지만, 벨기에의 年平均走行距離는 다른 유럽 국가들에 비해 짧은 편이다.

벨기에에서는 4년이 經過한 승용차는 매년 車輛檢査를 받아야 하기 때문에 마모된 타이어는 檢査받기 전에 交替하여야 한다. 그리고, 再生타이어는 싼값으로 거래되고 있는 실정이다.

〈表 10〉 승용차용 타이어의 내수판매량
(1987~1990)

(單位 : 1,000個)

區 分	1987	1988	1989	1990 ^a
新 車 用	5.62	5.70	5.75	5.65
交 換 用	2.45	2.65	2.90	2.80
合 計	8.07	8.15	8.62	8.45

資料 : 타이어業體資料

1990년도 벨기에 승용차용 타이어 內需市場의 주요 특성의 하나는 자동차 메이커들이 그들의 部品製造會社들에게 價格을 인하하도록 압력을 가한 것이라고 할 수 있다. 그 이유는 자동차 메이커들이 日本과 경쟁하는 데 있어서는 價格引下가 필요하다고 주장하고 있기 때문이다.

과거에는 타이어製造會社가 製造原價引上分을 자동차 메이커에게 轉嫁시킬 수 있었으나, 현재는 타이어製造會社 자체에서 흡수하도록 자동차 메이커는 바라고 있다.

자동차 메이커의 購買擔當者는 製造原價의 60%를 좌우할 정도로 그 역할이 점점 중요해지고 있다. OE用 타이어製造會社와 규모가 작은 두개의 타이어 製造會社들과 거래를 해 오고 있었으나, 현재는 특정 모델에 限해서는 하나의 타이어製造會社로부터 공급받는 경향이 있다. 왜냐하면 만일 품질면에서 결함이 발생하였을 때에는 품질관리면에서 책임을 추궁할 수 있기 때문이다.

다른 또 하나의 특성으로는 交渉을 쉽게 하고 價格面에서 안정성을 유지하기 위하여 자동차 메이커들은 타이어製造會社에게 長期契約(例를 들면 3年間)을 권유하였다. 자동차 메이커들의 주장은 長期契約을 함으로써 타이어製造會社는 품질과 제조공정을 개선하기 위한 投資를 하는 데 도움이 된다는 것이다. 또한 長期契約은 OE用 타이어를 취급하는 타이어製造會社數를 줄일 수 있다는 것이다.

예를 들면 Kleber와 네덜란드의 타이어製造會社인 Vredestein은 현재 OE用 타이어分野의 거래에서 탈락하였다. 그러나, 몇몇 타이어製造會社들은 長期契約은 도움이 될 수 없다고 주장하고 있는데, 현재 이들 타이어製造會社들은 계약기간을 1년으로 하고 있다.

지난 수년간 타이어製造會社들이 品質向上은 물론 價格도 가능한 한 많이 낮추었기 때문에,

자동차 메이커들이 타이어製造會社를 선정하는데 있어서 品質이나 價格 이외의 要件을 크게 고려하고 있다. 즉, 서비스 능력 여부와 타이어를 適期에 納品할 수 있는지의 여부에 비중을 두게 되었다.

이에 따라 많은 타이어製造會社들은 그들의 販賣戰略을 자동차 메이커들의 요구에 맞추어나갔으며, 많은 창고를 폐쇄시킨 대신 한 개 또는 두 개의 대규모 集荷場에 타이어를 集積시킴으로써 비용을 감소시키는 방안도 발견하게 되었다.

타이어製造會社들은 전국적인 판매망을 運用하거나 Flemish 또는 Waloon지역만을 대상으로 판매망을 運用하기도 한다. 예를 들면, Michelin은 그들의 창고를 폐쇄시켜 販賣事務室로 변경시켰고, 승용차 타이어용 창고를 2개 운용하고 있으며, 그밖의 타이어를 위하여 1개의 창고를 운용하고 있다. 그리고, Goodyear는 3개의 대규모 集荷場(네덜란드에 위치)을 1개로 줄이고, 나머지 2개를 하나로 합쳐 전 베네룩스지역에 판매하는 기능을 갖도록 할 계획을 세우고 있다. Pirelli는 3년전에 대규모 集荷場을 폐쇄시켰고, 현재는 베네룩스지역을 위한 1개의 대규모 集荷場만을 갖고 있다.

交換用 승용차용 타이어의 販賣動向을 종류별로 살펴보면 S/T 80型 타이어는 1985년에 58%의 市場占有率을 갖고 있었으나, 1990년에는 49% 수준으로 감소하였으며, S/T 70~65型은 1985년의 18%에서 1990년에는 30%로 증가함으로써 가장 많은 증가율을 보였다. H 및 V/Z型 高性能 승용차용 타이어는 1985년의 14%에서 1990년에는 21%로 증가하였다. 스노우 타이어는 1985~1987년 사이에 酷寒일 때는 많이 판매된 반면, 暖冬일 때는 總販賣量의 2% 정도 감소하였다. 스노우 타이어의 이와 같은 판매경향은 주로 스노우 타이어를 생산

하고 있는 네덜란드 타이어製造會社인 Vredestein에 영향을 주었다.

〈表 11〉 교환용 승용차용 타이어의 판매추이 (1985·1990)

(單位: %)

種 類	1985	1990
S/T 80	58	43
S/T 70~65	18	30
H & V/Z	14	21
스노우 타이어	10	6
합 計	100	100

資料: 타이어業體資料

(3) 트럭·버스용 타이어(商用車用 타이어)

1990년의 트럭·버스용 타이어의 內需市場規模는 91만개로서 이 가운데 交換用으로 트럭용 타이어가 26만개, 輕트럭용 타이어가 15만개로 나타났으며, 輕트럭용 타이어의 1990년 판매량은 前年對比 6%가 감소한 반면에 大型 트럭용 타이어는 前年度水準을 유지하였다.

新車用 타이어는 1989년에 56만개를 판매함으로써 最高値를 기록하였을 뿐만 아니라 1989년까지 연속 4년간 증가추세를 나타냈다. 그러나, 1990년에는 前年對比 11%가 감소하였다.

新車用 타이어가 4년 연속 증가하게 된 것은 트럭·버스의 生産 및 登錄台數가 증가한 반면

〈表 12〉 벨기에의 트럭·버스용 타이어 판매추이 (1987~1990)

(單位: 1,000個)

區 分	1987	1988	1989	1990
新 車 用	490	550	560	500
交 換 用	600	590	580	560
(新製타이어)	(430)	(430)	(420)	(410)
(再生타이어)	(170)	(160)	(160)	(150)
합 計	1,090	1,140	1,140	1,060

資料: 타이어業界 推定.

再生타이어의 생산량이 감소하였기 때문이다.

再生타이어의 市場占有率이 新製타이어 市場規模의 5분의 1 밖에 안되지만, 新製타이어와 再生타이어의 가격이 동시에 인상됨에 따라 再生타이어의 販賣量이 감소하였다.

(4) 再生타이어

과거에 스노우 타이어는 再生타이어의 많은 부분을 占有하였으나, 계속된 暖冬으로 스노우 타이어 販賣量이 많이 감소하였다.

1990년의 트럭·버스용 再生타이어 販賣量은 15~16만개로 추정된다. 벨기에에는 많은 小型타이어 再生業體가 있는데, 그 가운데 가장 큰 再生타이어業體는 Flanders에 있는 Unigom社로 이 회사는 Uniroyal 타이어를 再生하고 있다.

Michelin과 Goodyear는 벨기에 이외의 國家에 再生타이어 生産시설을 갖고 있다. 즉, 프랑스의 Escofier社 및 룩셈부르크의 Verhulst社가 있다. 이들 회사들은 Warm식인 再生工程을 활용하고 있다. Goodyear는 또한 年間 5,000~6,000개의 再生타이어를 生産하는 많은 소규모 재생타이어 공장을 포함하고 있는 GAR(Goodyear Automotive Retreading) 生産방식을 개발하였다. 현재 이들 시설은 룩셈부르크와 네덜란드에 있으나, 앞으로 벨기에에 설치할 예정이다.

이들 공장에서 사용하고 있는 再生工程은 Cold방식이다. 벨기에에서 이 Cold 工程方式을 사용하고 있는 유명한 회사는 Vacuum Vulk社인데, 이는 미국에 있는 Bandac社의 子會社로서 Bandac社의 獨占販賣權을 갖고 있다.

(5) 타이어製造業體의 市場占有率

벨기에의 타이어製造會社別 市場占有率은 지난 수년간 변동이 없었는데, 다음의 설명에서 이를 알 수 있을 것이다.

① Uniroyal

Uniroyal은 벨기에에 타이어製造工場을 갖고 있는 유일한 外國會社일뿐만 아니라 그 규모도 가장 크다. 이에 관한 자세한 설명은 앞의 生産動向에서 言及한바 있다.

② Michelin

그 다음으로는 Michelin을 들 수 있는데, 이 회사는 Antwerp에 있는 GM 및 Ghent에 있는 Volvo 自動車會社에 주로 타이어를 납품하고 있다. 또한 Renault와 Ford社에도 타이어를 납품하고 있다.

③ Goodyear

Goodyear는 GM, Ford 및 Renault社에 주로 新車用 타이어를 납품하고 있으나, 브뤼셀에 있는 VW社에는 新車用 타이어 납품이 감소되었다. 그리고 Goodyear는 Volvo社에 트럭용 타이어를, Antwerp에 있는 Ford社에는 트럭용 타이어를 납품하고 있다.

④ Continental

Continental은 주로 GM, Renault 및 VW社에 新車用 타이어를 납품하고 있으나, Ford Genk와는 거래량이 많지 않다. 이와는 대조적으로 Uniroyal은 Ford Genk와 적극적으로 거래를 하고 있을 뿐만 아니라 GM과도 상당량의 거래를 하고 있다. Continental은 브뤼셀에 있는 VW社에 1991년에도 타이어를 납품하도록 落札됨에 따라 VW社의 自動車組立工場에 중전의 3배나 되는 物量을 판매하게 되었다.

⑤ Dunlop

Donlop은 Volvo社를 제외한 모든 自動車製造會社에 타이어를 납품하고 있으나, 主去來社는 아니다. 이 회사는 주로 交換用 타이어 공장에서 거래를 하고 있다.

⑥ Pirelli

Pirelli는 新車用 타이어市場에서 Dunlop과 같은 규모로 거래를 하고 있는데, Renault社

에는 프랑스에 있는 Pirelli가 직접 납품하고 있으며, Ford社에는 독일에 있는 Pirelli가 납품하고 있으나, 추가로 Volvo社에도 납품하고 있다.

⑦ Firestone

Firestone은 GM社의 납품회사로서의 위치를 굳혔으나, VW社에 대한 1991년도 入札時에는 流札되었다. 그리고, Ford Genk社에 小型타이어를 납품하고 있다. 入札時 Firestone의 중요한 전략은 低廉한 價格으로 應札하는 것이다. 따라서 Firestone은 GM社로부터 많은 物量을 受注받게 되었다.

최근 주요 타이어製造會社들은 베네룩스 全 域을 하나의 市場으로 간주하고 販賣活動을 하기 위하여 자체 販賣組織을 再編하고 있다. 예를 들면 Goodyear는 벨기에/룩셈부르크 및 네덜란드別로 구분되었던 販賣組織을 統合시키고 있는데, 새로운 베네룩스本部는 Antwerp근처에 설치할 예정이다. Michelin도 分離되어 있는 벨기에와 네덜란드 販賣組織을 통합시키고 있으나, 회사 이름을 Michelin 베네룩스社로 변경시킬 계획은 없다.

交換用 타이어市場에서의 회사별 승용차용 타이어 販賣占有率을 살펴보면, Uniroyal이 29~30%로 가장 높으며, 2位는 Michelin, 3位는 Goodyear順으로 되어 있다. 이들 3個社의 占有率は 70%에 달하며, 3個社 다음으로는 Pirelli, Dunlop, Continental의 順으로 되어 있다.

다음으로 交換用 타이어市場에서의 회사별 트럭·버스용 타이어 販賣占有率을 보면 Michelin은 50% 이상의 占有率을 확보함으로써 가장 높으며, 2位는 Goodyear, 3位는 Uniroyal의 順으로 되어 있다. 그리고 4位인 Bridgestone은 交換用 승용차용 타이어市場에서의 占有率보다 높다.

〈表 13〉 회사별 교환용 승용차용 타이어 시장점유율(1989~1990)

會社名	占有率(%)
Uniroyal	29
Michelin	28
Goodyear	12
Pirelli	8
Dunlop	7
Continental	5
Kleber	3
Bridgestone	3
Firestone	2
其他	3
合計	100

資料 : 타이어業界 推定.

Michelin의 販賣戰略도 低廉한 價格으로 타이어를 판매하는 것이다. Pirelli는 交換用 트럭·버스용 타이어市場에서 4%를 占有하고 있으나, 小型트럭용 타이어分野의 占有率は 그보다 높은 약 8%를 차지하고 있다. 그밖에 타이어會社로서는 Dunlop과 Firestone이 있다.

〈表 14〉 회사별 교환용 트럭·버스용 타이어 시장점유율(1989~1990)

會社名	占有率(%)
Michelin	54
Goodyear	15
Uniroyal	10
Bridgestone	8
Pirelli	4
Continental	4
其他	5
合計	100

資料 : 타이어業界 推定.

(6) 販賣促進業務

廣告는 타이어製造業體의 판매전략으로서 중요한 역할을 하고 있다. 주요 4個業體의 廣

告費는 약 1억Bfr으로 추정된다.

Uniroyal과 Michelin은 주로 TV廣告(프랑스 RTBF 및 Flemish VTM과 같은 채널) 방식을 활용하고 있고, Goodyear는 잡지광고방식을 택함과 동시에 라디오 및 TV의 商業放送을 활용하고 있다. Pirelli는 주로 雜誌廣告를 많이 하고 있으며, 베네룩스 지역의 廣告를 위한 하나의 표어를 결정하기 전에 여러가지 文句를 신중하게 선택해왔다. 그리고, 運轉者들에게 Pirelli 타이어를 구매하도록 광고하고 있다.

(7) 流通市場構造

벨기에에는 약 700개에 달하는 타이어 小賣商이 있으며, 벨기에에는 2개의 言語圈(크게 나누어 프랑스語圈과 네덜란드語圈)으로 나누어져 있기 때문에, 都賣商들은 네덜란드語를 사용하는 Flemish지역과 프랑스語를 사용하는 Walloon지역 가운데 어느 한쪽을 管掌하려고 하는 경향이 있다.

타이어 都賣商이 輸入商으로부터 購買한 타이어物量은 總購買量의 38%에 달하지만 顧客에게 직접 판매한 것은 5% 정도에 불과하며, 대부분의 타이어 販賣는 하나 또는 두개의 店鋪를 갖고 있는 타이어 專門販賣商들에게 都賣하는 한편, 地域체인店도 활용하고 있다.

북부지역에 있는 주요 販賣商들은 다음과 같다.

- Van der Kerkhove : 10~12개의 販賣店을 갖고 있는데, 自動車整備所나 顧客에게 직접 타이어를 판매하고 있다.
- Robert : 주요 항구를 포함한 도시에 4개의 販賣店을 갖고 있다.
- Donkers : Antwerp에 위치하고 있으나, 전국을 대상으로 하는 3개의 子會社를 運營하고 있다.
- Lambrechts of St Niklaas : 브뤼셀과

Flanders에 18개의 販賣店을 갖고 있는데, 최근 Walloon에 3개의 販賣店을 開設하였다.

그리고 남부지역에 있는 3개의 주요 販賣商은 다음과 같다.

- Verviers Pneu : 10~12개의 販賣店을 갖고 있다.
- New Tyre : 남부지역에 Verviers Pneu와 같은 규모의 販賣店을 갖고 있다.
- Soregi : Liège에 자리잡고 있는 Goodyear의 子會社로서 8개의 販賣店을 운영하고 있다.

또한 벨기에 타이어市場의 販賣網規模는 다른 지역에 비해 적지만 自動車排氣 關聯部品과 交換用 타이어 등을 전문적으로 供給하고 있는 체인店이 증가하고 있는 趨勢이다.

이들 체인店에는 Kwik-Fit와 Carex가 포함되어 있다. 그리고 하이퍼마켓 체인店인 GB는 타이어를 신속히 교환해주는 Auto 5 centre를 독점적으로 운영하고 있다.

벨기에 國內의 注油所에서 판매하는 타이어 販賣占有率은 감소하고 있는 반면에 非自動車部分의 販賣는 증가하고 있다. 認可된 自動車整備所들은 購買團을 구성하기 위하여 힘을 모으는 한편, 低廉한 價格으로 많은 物量의

<表 15> 교환용 승용차용 타이어 판매점별 점유율 (1990)

販賣店의 種類	占有率(%)
獨立 타이어販賣店	53
타이어專門 小賣체인店	7
小賣商	12
自動車整備所	10
수퍼마켓/하이퍼마켓	6
都賣商	8
注油所	4
合 計	100

資料 : 타이어業界 推定.

타이어를 購入하기 위하여 都賣商들보다는 타이어製造會社들로부터 직접 購入하는 方案에 대하여 타이어製造會社와 交渉한 바 있다.

그러나, 타이어 小賣商들은 이와 같은 方案에 잘 對處하고 있기 때문에 그들의 基盤을 크게 잃지 않고 있다. 벨기에 타이어市場은 전반적으로 保守的이기 때문에 벨기에 타이어市場의 變化는 유럽의 다른 국가들에 비하여 더디게 進行되고 있다.

(8) 展 望

지난 수년간 好況을 지속해온 유럽의 自動車市場이 1990년에는 市況이 鈍化되었으며, 1991년 초반에도 현저하게 鈍化되었다. 이로 인하여 Ford社와 같은 유명 自動車 메이커들은 유럽에서 그들의 自動車生産量을 줄이겠다고 발표하였으며, 타이어産業은 이의 영향을 받게 되었다. 즉, 1989년과 1990년에는 自動車 新規登録台數가 현저하게 증가하였기 때문에 向後 2년간은 交換用 타이어 販賣量의 增減이

없을 것이며, 新車用 타이어의 販賣量은 감소할 것으로 보인다. 그러나, 交換用 타이어市場은 1993년부터는 다시 好況을 맞이할 것으로 보인다.

타이어 種類別 市場占有率의 變動趨勢를 보면 S/T 70~65型 타이어 販賣量이 지속적으로 증가할 것이며, 반면에 S/T 80型 타이어는 감소하게 될 것이다. 1991년의 겨울용 타이어 販賣量은 겨울철 날씨 변화에 따라 영향을 받게 될 것이다.

트럭·버스용 타이어市場에서의 판매량 감소는 輕트럭용 타이어보다는 小型트럭용 타이어에서 현저하게 나타났다. 그러나, 交換用 타이어市場은 승용차용 타이어와 마찬가지로 向後 2년간은 景氣가 좋지 않을 것으로 보이지만 1993년 이후에는 다시 회복될 것으로 전망된다.

자료 : EIU Rubber Trends/March 1991
번역 : 이석희(협회 업무과장)

<22 page에서 계속 이어짐>

요가 있을 것이다. 標準化란 결국 어느 누구로부터의 요구에도 조금씩 일치하지만 꼭 일치하는 일은 드물기 때문이다¹⁷⁾.』

[그림 11]에는 1990~2000년까지 10年間の 타이어 要求性能 및 技術을 나타냈다. 타이어의 性能으로서는 總括벨런스型, 高性能 타이어 이외에는 니즈項目이 거의 나란히 있다. 그것을 개발하기 위한 技術은 타이어性能達成에 앞서서 개발하도록 配置하고 있다.

이상을 乘用車用 타이어를 중심으로 설명하

였으나, 트럭·버스용 타이어의 경우에는 耐久性이 중요하기 때문에 乘用車用 타이어보다 耐久性을 중시하는 기간이 긴데, 運動性能, 感性으로의 展開過程도 乘用車用 타이어보다 늦어져 같은 경향을 보이고 있는 것으로 생각된다. 理論開發도 트럭·버스용 타이어理論은 耐久性에 관한 것이 많다. (다음 號에 계속)

번역 : 이원선(협회 기술부장)