

# 유럽 타이어시장 동향과 전망

李 吭 九\*

세계 최대의 타이어시장을 보유하고 있는 유럽은 유럽연합(EU)의 확대와 심화가 가속화되면서 시장규모가 점차 커지고 있다. EU는 시장경제체제로 순조롭게 이행하고 있는 중동부 유럽국가를 새로운 회원국으로 영입하면서 세를 확대하고 있으며, 단일통화제도를 도입함으로써 통합을 심화시키고 있다. 이러한 가운데 유럽 경제는 장기간의 경기침체로 인해 막대한 재정적자와 높은 실업률에 시달리고 있다. 그러나 EU 역내 국가간의 교역과 투자가 활발히 추진되고 있으며 역외국의 EU 진출도 꾸준히 증가하고 있다. 아직까지 아시아 국가와 EU간의 투자와 교역은 상대적으로 부진한 편이나 양 지역 국가간에는 상호 시장진출과 협력을 확대하기 위해 아시아유럽회의(ASEM)를 추진하고 있다. 이와 같이 유럽의 시장규모가 확대되고 있고 EU경제가 회복세를 나타내고 있으며, 양 지역간의 협력분위기가 고조되고 있으나 국내기업의 대EU 진출이 부진하여 우리나라는 EU에 대해 무역수지 적자를 기록하고 있다. 또한 우리의 대유럽 타이어 수출은 지속적으로 증가하여 지난해 4억달러에 달하였으나 금년 들어서 엔화약세와 현지수요의 둔화로 감소세로 돌아서 대응방안을 강구할 필요가 있다. 이하

에서는 EU 경제현황과 전망 및 EU 진출환경을 평가해본 후 자동차산업 및 타이어산업 구조를 분석하여 타이어업체에 대한 시사점을 도출해 보기로 한다.

## 1. EU 경제현황 및 전망

EU는 그동안 추진해 온 경제통합을 바탕으로 정치통합단계로 이행해 나아가고 있으며 고비용, 고실업을 유발하고 있는 경제구조의 개혁에 노력하고 있다. 1995년말 이후 경기가 급속히 위축되었던 EU 경제는 지난해에도 기업의 설비투자 부진과 건설경기 위축 등으로 1.6%가 성장하는 데 그쳤다. 지난해 3/4분기에 회복세를 나타낸 EU 경제는 4/4분기 성장률이 전분기 대비 0.3%가 증가하는 데 그쳤으나 금년 1/4분기 중에는 수출과 설비투자 증가에 힘입어 0.4%의 성장률을 달성하였으며 금년 전체로는 2.2%의 성장세를 나타낼 전망이다.

주요국별 경제현황을 살펴보면 독일 경제

(표 1) EU 경제현황과 전망

	(단위 : 억달러, %)		
	1996	1997	1998
실질성장률	1.6	2.2	2.4
수 출	20,841	21,603	22,369
수 입	19,343	20,025	20,710
무역수지	1,498	1,578	1,659
소비자물가	2.5	2.5	2.6

자료 : EIU.

\* 産業研究院 北美歐洲研究팀 首席研究員

는 산업생산과 건설경기가 회복세를 나타내고 수출이 큰 폭으로 증가하면서 실업률도 점차 낮아지고 있다. 영국 경제는 파운드화의 강세로 수출이 부진한 가운데 공공부문의 고용증가와 전반적인 내수증가로 지난 7월 실업률이 5.5%로 개선되면서 1980년 이후 가장 낮은 수준을 기록하였다. 이태리의 경제성장률도 금년 2/4분기에 1.7%를 기록하여 1/4분기의 0.4%에 비해 높아졌다. 정치경제적 불확실성으로 인해 내수부진, 투자감소와 함께 높은 실업률을 유지하고 있는 프랑스도 수출회복세에 따라 2/4분기에 2%대의 성장을 이룬 것으로 추정되고 있다. 한편 장기 경기침체와 사회복지비 지출확대로 EU 국가의 재정적자가 큰 폭으로 증가해 왔으나 EU 국가들은 전반적인 경기회복으로 인해 내년부터 시행될 단일통화 '유로'의 가입기준인 GDP대비 재정적자비율 3%를 대체로 충족시킬 전망이다.

EU 경제는 금년과 내년에 회복세를 지속할 것으로 보인다. 이는 유럽국가들의 소득세 감면에 따른 소비증가, 주요통화의 달러화에 대한 평가절하로 인한 수출호조 및 기업의 설비투자가 증가할 것으로 예상되기 때문이다. 이에 따라 EU 경제는 내년에 기업의 설비투자와 수출이 성장을 선도하면서 2.4%의 성장률을 기록할 것으로 보인다. 한편 EU의 수입은 경기회복에 따라 금년에 전년 대비 3.5%가 증가할 전망이며 내년도 3.4%가 증가할 예정이다. EU의 소비자물가 상승률은 금년에 실업증가에 따른 구매력 감소와 수입물가의 안정 등으로 2.5%의 낮은 수준에 머물 전망이다. 반면 고용사정은 전반적인 경기회복과 산업생산 증가, 각국의 강력한 실업대책 및 노동시장의 구조개선 등에도 불구하고 크게 개선될 기미를 보이지 않고 있어 실업률은 금년에

10.9%, 내년에 10.6%를 기록할 전망이다. 유럽의 경제대국인 독일과 프랑스의 성장률은 내년에 금년보다 높아질 것이나 영국의 성장세는 둔화될 전망이다.

최근 EU는 주지하는 바와 같이 '단일통화시대'를 열기 위한 노력을 가속화하고 있

(표 2) 주요국의 경제현황과 전망

		(단위: %, 십억달러)			
		실질성장률	소비자물가	실업률	경상수지
독 일	1996	1.4	1.5	11.5	-17.7
	1997	1.7	2.3	12.3	-5.0
	1998	2.1	-	11.8	-
프랑스	1996	1.5	2.0	12.4	19.8
	1997	1.8	1.5	12.7	19.2
	1998	2.1	1.6	12.4	18.2
영 국	1996	1.6	2.9	7.5	0.0
	1997	2.8	2.6	5.9	-5.6
	1998	1.8	2.4	6.1	-6.3

(표 3) EU 통화통합의 단계별 추진계획

기 간	추진계획
1단계 1990/7 ~93/12	자본거래자유화, 경제금융정책의 상호조정 전회원국의 유럽 환율 메커니즘(ERM) 가입
2단계 1994/1 ~98/99	1994년 유럽통화기구(EMI) 설립 1995년 말, 마드리드 정상회의에서 단일통화일정 확정 1996년 경제조화기준의 설정 및 조기 달성 노력, 더블린 정상회의에서 EMU 참가국과 비참가국간의 통화안정 결의 1997년 타겟시스템의 시험가동, 설정 상황평가의 자료화, 구주중앙은행기구(ESCB)의 규칙, 제도, 운영안 마련 1998년 EMU 참가국 선정, 구주중앙은행(ECB) 설립, 시스템의 시험가동
3단계 1999/1	1999년 각국 통화 교환율의 불가역적 고정화, 유로 도입 관련법률의 시행 공동금융정책의 결정과 집행 ECB 영업개시, 유로 정부증권 발행 타겟시스템 가동 1999/2002년 유로, EMU 참가국의 지폐, 동전과 법정통화 통용 2002년 유로 지폐, 동전 도입, 각국 통화 회수, 유로로 대체

다. EU는 내년 4월에 단일통화인 '유로'화를 도입할 회원국을 선정하고 유럽중앙은행(ECB)을 창설하게 되며 1999년 1월부터 유로화 도입을 준비하여 2002년 유로화의 유통을 통하여 단일통화시대를 개막하게 된다. EU의 단일통화 도입은 EU 경제통합의 완성뿐 아니라 21세기 세계경제환경에 또 다른 변화를 몰고올 예상이다. 현재 추진되고 있는 유럽 경제/통화동맹의 실현은 새로운 차원에서 국내기업에게 현지 진출 기회를 확대할 것이며, 유럽에 진출한 국내기업의 거래비용을 줄이고 환위험을 낮출뿐 아니라 회계를 단순화하는 이점을 부여할 전망이다.

## 2. 최근 진출환경 변화

유럽시장 진출환경은 저성장, 고실업률, 경직된 노동시장과 과잉생산능력 등으로 인해 일면 열악한 것으로도 평가할 수 있다. 그러나 미국을 포함한 역외 기업의 현지 생산설비, 유통망 및 연구시설의 구축이 가속화되고 있고 모험자본의 꾸준한 투자가 이루어지고 있어 유럽은 매력적인 진출대상지인 것으로 평가할 수 있다. 특히 유럽은 유럽연합(EU)의 확대, 심화에 따라 시장규모가 점차 커질 것이며 교육수준이 높은 양질의 노동력과 세계 최고수준의 디자인 및 생산기술 그리고 거대한 자본시장을 보유하고 있다. 또한 성장잠재력이 큰 동유럽국가에 인접해 있어 아직도 많은 기회를 안고 있는 지역으로 평가할 수 있다.

유럽의 진출환경을 평가할 때 무엇보다 고려해야 할 점은 단일통화의 도입과 경직된 노동시장 그리고 경쟁상대인 유럽기업들의 구조개편을 들 수 있다. 우선 EU 통화통합은 EU 역내에서의 외환리스크 및 거래비용의 소멸 등 경제적인 면에서 긍정적인

효과를 발휘할 전망이다. 또한 EU 역내에서의 생산요소가격의 투명성 증가 및 적정한 자원배분의 촉진을 기대할 수 있다. 이와 함께 EU 각국의 재화, 용역, 노동의 가격이 단일화폐로 표시됨에 따라 회원국간 차이를 한눈에 볼 수 있게 된다. 이밖에 세계의 조화도 이루어질 것으로 예상되고 있다. 그러나 EU 통화통합의 목적은 무엇보다도 어려움에 직면한 EU 경제구조의 개혁에 있다.

최근 단일통화제도의 도입과 관련해 논란을 빚고 있지만 통화통합이 이루어질 경우 유럽기업들에게는 긍정적인 영향을 미칠 것으로 평가되고 있다. 즉, 통화통합에 따라 탄생한 유로(Euro)화가 향후 약세를 유지할 전망에 따라 수출과 유럽기업의 수익이 대폭 증가할 예정이다. 이에 따라 지난 수년간 저성장국면에서 벗어나지 못하고 있는 유럽 경제도 점차 회복세를 나타낼 것으로 보인다. 단지 최근 유럽국가중 건설한 성장세를 보이고 있으나 통화통합 1단계에는 참여하지 않고 있는 영국기업들의 수출과 영업이 상대적으로 부진할 것으로 보인다.

한편 유럽 각국은 고비용, 고실업을 유발하고 있는 경제구조의 개혁에 박차를 가하고 있으나 경직된 노동시장구조로 인해 어려움을 겪고 있다. EU의 실업률은 70년대까지만 해도 OECD 평균을 밑돌았으나 80년대에 들어서면서 악화되기 시작하여 90년대에는 주요국의 실업률이 10%를 넘어섰다. 또한 민간기업의 사회보장비 부담이 가중되어 임금 이외의 비용증가에 따른 경쟁력 약화를 초래하였다. 이를 극복하기 위한 EU 기업의 동유럽 및 아시아, 중남미지역으로의 투자진출은 EU 역내의 실업문제를 심화시키고 있다.

이와 같이 경제, 통화통합이 가속화되고

〈표 4〉 EU 국별 노동시간 비교(1993)

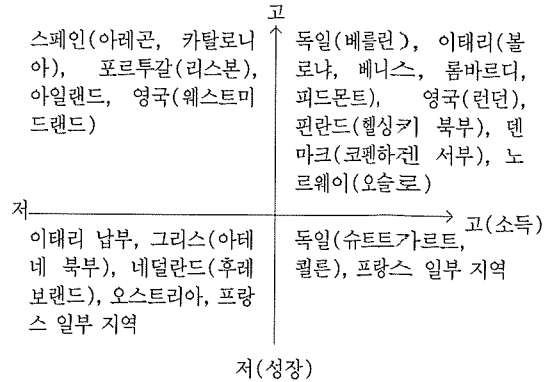
	주당근로시간	휴가일수	공휴일	연간근로시간
벨기에	37.8	20	11	1744
덴마크	37	25	7	1672
프랑스	39	25	10	1771
구서독	36.9	30	8	1579
그리스	40	22	9	1848
아일랜드	39	21	8	1810
이태리	40	32	7	1752
룩셈부르크	40	27	10	1792
네덜란드	38.8	32.5	5	1722
포르투갈	42	22	14	1876
스페인	38.8	24.5	14	1788
영국	38.8	25	8	1777

자료 : EU 집행위.

주 : 연간근로시간은 1996년 기준임.

고비용구조가 심화되자 유럽기업들은 미국 기업들과 마찬가지로 기업구조개편(restructuring)을 적극 추진해 오고 있다. 유럽의 자동차업체들은 비용절감과 신모델 개발에 노력을 기울여 왔으며 금년 상반기중 과잉생산능력문제와 극심한 가격경쟁에도 불구하고 기대 이상의 수익을 실현하였다. 화학업체들도 합병과 구조개편으로 인해 수익이 큰 폭으로 증가하였다. 금년도 국별 기업순익증가 예상순위는 스위스, 프랑스, 독일, 네덜란드, 스페인, 이태리, 영국, 벨기에, 스웨덴의 순이며, 내년에는 프랑스, 독일, 스웨덴, 스위스, 이태리, 스페인, 네덜란드, 영국, 벨기에 순으로 순익이 증가할 전망이다.

한편 유럽지역의 투자입지를 향후 성장성과 현재의 소득 수준을 기준으로 4개 집단으로 구분하여 평가해 보면 다음과 같다. [그림 1]에서 보듯이 중장기적으로 북부, 영국, 스페인, 포르투갈, 아일랜드, 이태리 북부지역의 투자입지가 양호한 반면 이태리 남부, 그리스, 프랑스 등의 투자입지는 상대적으로 열악한 것으로 평가되고 있다.



[그림 1] 주요지역별 투자입지

### 3. 자동차산업 동향과 전망

유럽 자동차시장은 독일, 프랑스, 영국, 이태리, 스페인을 중심으로 형성되어 있으며, 이들 국가와 스웨덴이 유럽내 주요 자동차 생산국의 위치를 차지하고 있다. 이들 5대시장은 유럽 자동차 판매의 약 80%를 차지하고 있으나 시장이 성숙단계에 진입함에 따라 성장률이 둔화되고 있다. 지난해 유럽내 자동차 판매는 6.4%가 증가하여 회복세로 돌아서는 듯하였으나 금년 상반기중에는 소형차를 중심으로 전년동기대비 1.7%가 증가한 699만 1,700대의 판매에 그쳐 본격적인 회복국면으로 진입하지 못하고 있다. 주요국별 판매증감률은 독일이 5%, 프랑스가 업계와 정부가 공동으로 추진한 자동차 리사이클링 프로그램의 종료에 따라 23%가 감소한 반면 이태리와 영국은 30%와 5%가 각각 증가하였다.

(표 5) 국별 유럽 자동차시장 점유율 추이

		(단위 : %)	
		1996	1997
독	일	27.8	26.5
프	랑	15.0	11.2
영	국	14.6	15.1
이	태	14.5	18.8
스	페	6.7	7.3

자료 : EIU.

이와 같이 국별 자동차 판매는 이태리, 스페인, 영국이 호조를 보이고 있는 반면 여타 국가는 부진한 실정이다. 그동안 유럽 각국은 자동차 판매를 촉진하기 위해 유인(incentive)제도를 운용하였으나 각기 다른 결과를 보이고 있다. 프랑스의 경우 지난해 2단계에 걸쳐 프로그램을 종식한 결과 금년 상반기중 자동차 판매가 큰 폭으로 감소하였으며 회복될 조짐을 보이고 있지 못하다. 그러나 스페인은 1994년에 유인제도를 도입한 후 1,600cc 이하의 차량에 대한 등록세를 12%에서 7%로 인하하여 유인제도가 종식된 후에도 자동차 판매가 호조를 보이고 있다.

〈표 6〉 주요국별 자동차 생산 및 운행대수 전망

	생 산			운 행		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
베네룩스						
승용차	1,137	1,075	1,013	10,335	10,390	10,450
상용차	90	92	95	1,188	1,221	1,241
프랑스						
승용차	3,060	3,180	3,270	25,457	25,726	25,936
상용차	418	430	449	5,029	5,087	6,034
독일						
승용차	4,650	4,725	4,680	41,563	42,118	42,658
상용차	300	290	300	2,935	2,996	3,034
이태리						
승용차	1,480	1,520	1,490	31,354	31,425	31,470
상용차	235	245	248	2,978	3,023	3,064
스페인						
승용차	2,050	2,100	2,020	14,864	15,231	15,588
상용차	520	540	450	2,841	2,870	2,909
영국						
승용차	1,740	1,790	1,840	26,000	26,250	26,600
상용차	245	240	235	3,181	3,221	3,261

자료 : EIU, Rubber Trends, 1997, 2분기.

이태리의 자동차 판매도 이태리 정부의 신차구매에 대한 유인 부여로 인해 활기를 띠고 있다. 금년 1월에서 7월중 이태리의 자동차 판매는 전년동기대비 34%가 증가

한 156만대를 기록하였으며, 금년 전체로는 지난해보다 60만대가 증가한 230만대가 판매될 전망이다. 이에 따라 이태리는 유럽에서 가장 빠른 신장세를 보이고 있는 자동차 시장으로 부상하고 있으며, 과잉생산능력과 극심한 경쟁에 시달려 온 유럽 자동차업체들은 이태리를 포함한 성장시장 진출을 강화하고 있다.

한편 서유럽의 승용차 생산량은 금년에 1,370만대에 달한 후 2000년에는 1,290만대로 감소할 전망이다. 반면 동유럽의 승용차 생산량은 동기간중 190만대에서 240만대로 증가하여 동유럽이 유럽의 새로운 자동차 생산기지로 부상할 전망이다.

유럽 자동차시장은 독일의 폴크스바겐, 벤츠, BMW, 프랑스의 푸조-시트로엥, 르노, 이탈리아의 피아트와 스웨덴의 볼보, 미국의 GM, 포드, 그리고 일본과 한국업체가 지배하고 있다. 최근 독일, 이태리, 스웨덴 자동차업체의 시장점유율이 증가하고 있는 반면 프랑스와 미국 빅 3의 시장점유율은 감소하고 있다. 역외업체인 일본과 한국 자동차업체의 유럽시장 점유율은 점증하고 있다.

〈표 7〉 업체별 시장점유율

	(단위 : %)	
	1997	1996
폴크스바겐	17.6	17.3
피아트	12.6	11.7
GM	12.3	12.9
포드	11.4	11.9
푸조-시트로엥	10.9	11.7
르노	9.4	9.8
BMW	6.0	5.9
벤츠	3.6	3.5
볼보	1.7	1.4
일본업체	11.4	10.7
한국업체	1.9	1.8

자료 : 유럽자동차협회.

주 : 1997년은 상반기 기준임.

4. 타이어산업 동향과 전망

유럽 타이어업체들은 1995년에 근로자의 초과근무와 공장을 완전 가동할 정도로 호황을 겪었으나 지난해에는 조업단축과 공장 폐쇄, 재고감축에 나설 정도로 어려움에 봉착하였다. 지난해 서유럽 타이어시장 규모는 금액기준으로 215억달러, 물량기준으로는 2억 2,040만개에 달하였다. EU의 타이어 수입은 1988~95년중 79%가 증가하여 2,000만개에서 3,700만개로 증가하였다. 특히 동기간중 극동지역으로부터의 수입은 185%가 증가하였으며 우리나라가 조만간 일본을 제치고 최대의 수입대상국으로 부상할 것이라는 전망이 지배적이다. 이와 같이 수입이 점증하고 있는 상황에서 유럽연합(EU)의 확대와 중동부 유럽국가의 시장경제체제로의 이행에 따라 고비용과 과잉생산 능력에 시달려온 유럽의 타이어업체들은 서유럽지역의 채산성이 낮은 공장을 폐쇄하는 대신 동유럽에서의 생산을 확대해 나아가고 있으며 생산성 향상에 박차를 가하고 있다.

1995년 유럽 신차용 승용차 타이어의 판매는 전년대비 3.3%가 증가한 6,230만개에 달하였으며, 교체용 승용차 타이어 판매는 전년대비 3.1%가 증가한 1억 2,380만개를 기록하였다. S/T 급 여름용 타이어의 판매가 전체 판매의 60%를 차지하였으며 H급 여름용 타이어 판매는 16%를 차지하였고, V/W/Z급 고성능 타이어의 판매가 10%를 차지하였다. 중대형트럭용 타이어의 판매는 전년대비 9.2%가 증가한 1,190만개에 달하였으며 국별로는 독일(24.9% 증가), 이태리(16.5%), 스페인(9.5%), 프랑스(3.9%)의 순으로 판매가 증가하였다.

유럽의 겨울용 타이어 판매는 지난 2년간 호조를 보였으며 고속주행 겨울용 타이어의 판매가 점증하고 있다. 특히 독일의 경우 T

〈표 8〉 유럽 주요국가의 타이어생산 현황

(단위 : 천개)

	1992	1993	1994	1995
프랑스 전체	62,520	55,913	57,700	59,273
승용차용	56,568	50,771	52,200	53,560
트럭용	5,952	5,143	5,500	5,713
독일 전체	50,137	45,629	45,642	47,932
승용차용	43,806	40,442	40,788	41,857
트럭용	6,331	5,187	4,854	6,065
이태리 전체	31,505	28,582	29,600	32,181
승용차용	28,825	26,215	27,000	29,151
트럭용	2,680	2,400	2,600	3,030
영국 전체	30,404	29,253	31,800	32,047
승용차용	27,925	26,173	28,100	28,698
트럭용	2,479	3,084	3,700	3,349
스페인 전체	-	23,514	25,539	26,430
승용차용	-	20,526	22,290	22,872
트럭용	-	2,988	3,249	3,558

자료 : 전계서.

급과 H급 스노우 타이어가 전체 겨울용 타이어 판매의 절반 가량을 차지하였다.

미국, 일본과 함께 세계 타이어산업을 주도하고 있는 유럽의 타이어산업은 프랑스, 독일, 이태리, 영국이 주도하고 있으며, 자동차산업과 시장의 발달로 대부분의 국가가 타이어공장을 보유하고 있다.

유럽의 타이어 생산은 승용차용 타이어의 경우 프랑스가, 트럭용 타이어의 경우 독일이 생산을 주도하고 있다. 90년대 상반기중 독일을 제외한 주요국의 타이어 생산은 꾸준히 증가하였으나, 트럭용 타이어의 경우 국별로 심한 기복을 보였다.

유럽의 타이어 생산은 단기적으로 완만한 신장세를 보일 전망이다. 1997~99년중 주요국별 승용차용 타이어 연평균 생산증가율은 베네룩스 3국이 1.9%, 독일 0.2%, 이태리 0.6%, 프랑스 0.4%에 달할 것이나 영국과 스페인의 승용차용 타이어 생산은 감소할 전망이다. 동기간중 국별 상용차용 타이어 생산은 베네룩스 3국이 1.8%, 프랑스 3.1%, 독일 2.5%, 이태리 0.9%, 영국

(표 9) 주요국별 타이어 생산 전망

(단위 : 천개)

	승용차용			상용차용		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
베네룩스	5,378	5,491	5,581	1,965	2,006	2,038
프랑스	54,755	54,843	55,161	6,219	6,438	6,611
독일	43,860	43,891	44,000	6,118	6,374	6,422
이태리	29,213	30,165	29,565	2,980	3,019	3,035
스페인	21,106	21,048	21,100	4,714	4,678	4,712
영국	29,203	29,589	29,106	3,588	3,610	3,640

자료 : 전계서.

이 0.7%씩 증가할 전망이나 스페인의 생산은 감소할 예정이다.

한편 서유럽 타이어시장은 향후 완만한 성장세를 보일 것으로 예상된다. 즉, 서유럽 타이어시장은 1995~2000년중 신차용 승용차 타이어 판매가 연평균 1.6%, 교체용 승용차 타이어 판매가 연평균 2.2%씩 증가할 전망이다. 또한 신차용 트럭 타이어 판매가 연평균 1.9%, 교체용 트럭 타이어 판매가 연평균 0.3%의 신장세를 나타낼 것으로 보인다.

(표 10) 서유럽 타이어시장 전망

(단위 : 백만개)

		1995	2000
승용차	신차용	61.9	67.0
	교체용	122.3	136.0
트럭	신차용	7.5	8.2
	교체용	18.7	19.0

자료 : EIU.

국별로는 신차용 승용차 타이어의 경우 베네룩스 3국과 스페인을 제외하고는 전반적으로 판매가 증가할 것이며, 신차용 상용차 타이어 판매는 스페인과 영국에서 부진할 전망이다. 주요국별 교체용 타이어의 판매는 승용차용, 상용차용 모두가 전반적으로 증가할 것으로 보인다. 국별 연평균판매증가율은 교체용 승용차 타이어의 경우 베네룩스 3국 0.7%, 프랑스 0.4%, 독일 1.2%, 이태리 1.4%, 스페인 4.6%, 영국 4.1

%에 달할 예상이며, 교체용 상용차 타이어는 베네룩스 3국 4.5%, 프랑스 2.5%, 독일 5.1%, 이태리 2.5%, 스페인 3.6%, 영국 2.9%씩 증가할 전망이다. 이와 같이 교체용 상용차 타이어의 판매는 스페인과 영국이 비교적 큰 폭으로 증가할 것이며, 교체용 상용차 타이어는 독일과 스페인의 판매 증가가 두드러질 예정이다.

한편 유럽의 타이어업체들은 고임금 등에 의한 생산비용 증가에 따라 유럽내 생산공장을 생산비용이 저렴한 중동부유럽과 동남아시아 등으로 이전하고 있으며 전세계시장을 대상으로 한 범세계 판매(global marketing) 전략을 강화하고 있다. 또한 생산성 향상과 다운사이징 및 공장폐쇄 등 기업 구조개편을 통한 비용절감에 적극 나서고 있다.

(표 11) 주요국별 신차용 타이어시장 전망

(단위 : 천개)

	승용차용			상용차용		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
베네룩스	5,685	5,375	5,065	439	449	458
프랑스	15,300	15,900	16,350	836	860	898
독일	23,250	23,625	23,400	2,580	2,494	2,580
이태리	7,400	7,600	7,450	1,725	1,798	1,820
스페인	10,250	10,500	10,100	4,160	4,320	3,600
영국	8,700	8,950	9,200	1,100	1,077	1,055

자료 : 전계서.

이와 함께 주요 타이어 생산업체들은 판매경쟁이 심화되자 시장확보를 위해 타이어 판매상들에 대해 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 세계 유수의 타이어업체들은 80년대 후반 이후 EU 통합에 대비하여 유럽내에 자체 유통망의 구축을 위한 자본투자를 확대하였다. 그러나 최근에는 애프터 서비스와 교체용 타이어의 판매확대를 통한 각국 시장에서의 경쟁지위 강화를 위해 다양한 노력을 기울이고 있다. 한 예로 굳이어

(표 12) 주요국별 교체용 타이어시장 전망

	승용차용			상용차용		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
베네룩스	3,370	3,331	3,416	443	454	463
프랑스	20,843	20,855	20,999	2,855	2,926	3,001
독일	34,130	34,416	34,988	3,700	3,920	4,090
이태리	15,141	15,224	15,565	2,184	2,261	2,295
스페인	11,751	12,188	12,867	1,603	1,654	1,720
영국	20,213	21,251	21,895	2,395	2,455	2,535

자료: 전계서.

사는 딜러들이 자사 제품을 일정량 취급하는 것을 전제로 딜러들의 마케팅, 광고, 경영관리와 여타 서비스 제공을 지원하고 있다.

업체별 영업현황을 살펴보면 미셸린, 컨티넨탈, 피렐리, 굳이어, 던롭, 브리지스톤의 6대 업체가 유럽 타이어시장을 지배하고 있다. 상위 업체의 시장점유율은 미셸린 31%, 컨티넨탈 17%, 굳이어사가 13%에 이르고 있다. 이들 업체들은 유럽내 자동차 생산업체와 신차용 타이어의 공급계약을 체결하고 있다. 자동차 조립업체중 아우디, 포드, GM, 벤츠, 포쉐, 폴크스바겐은 6대 타이어업체 모두와 공급계약을 체결하고 있다. 그러나 시트로엥은 미셸린사와 독점공급계약을 체결하고 있으며, 재규어, 알파로미오, 웨라리, 포쉐, 사브, BMW는 피렐리사로부터 신차용 타이어를 1/3 이상 공급받고 있다.

유럽 최대의 타이어업체인 미셸린의 매출은 트럭용 타이어와 일부 승용차용 타이어의 공급부족을 겪은 1995년에 큰 폭으로 증가한 데 이어 1996년에도 전년대비 6.4%가 증가하였으며 순익도 6.9%가 증가하였다. 미셸린은 일부 공장을 완전가동하였으며 생산비용이 저렴한 폴란드에서의 생산 확대와 프랑스와 스웨덴에서 3개의 신규 프로젝트를 추진하고 비용절감을 위해 컨티넨탈사와 합작투자를 체결하였다. 이러한 전

략의 추진과 2/4분기의 판매호조에 따라 미셸린사의 금년 상반기중 매출은 전년동기 대비 10%가 증가한 384억프랑을 기록하였다. 이에 따라 미셸린은 브리지스톤사를 누르고 세계 최대의 타이어업체로 재부상하였다.

유럽에 111개의 공장을 보유하고 있으면서 시장의 13%를 장악하고 있는 굳이어사는 컨티넨탈사와 유럽 제2위의 타이어업체 자리를 놓고 경쟁을 벌이고 있으며, 그리스 공장을 폐쇄한 후 폴란드의 TC 데비카사를 인수하였으며, 유럽 전역에 걸쳐 경영조직을 경량화하고 있다. 굳이어사는 가격경쟁력의 강화와 신제품의 꾸준한 개발 그리고 유통망의 확충을 통해 유럽 제 2위의 타이어 생산업체로의 도약을 모색하고 있다. 굳이어사는 유럽내 유통망의 확충을 위해 스웨덴의 유통체인에 대한 투자를 확대하고 독일과 이태리 등에서 프랜차이즈활동과 딜러 유인프로그램을 강화하고 있으며 유럽 최대의 독립딜러인 Kwik-Fit Holdings와 공급계약을 체결하였다. 굳이어사는 매출의

(표 13) 유럽 국별 타이어산업 현황

국 가	공장수	조업개시년도	고 용	(단위: 천개, 명)	
				생산종류	연생산능력
오스트리아	1	1897	2,000	1,3(r,x)	3,650
벨기에	2	1921	232	4,7(x)	900t
핀란드	1	1932	664	1,4,7(r)	42,000t
프랑스	16	1889	31,220	전종류	37,334/ 295,380t
독일	15	1906	20,040	1,2,3,4,5,6,7	73,500
아일랜드	1	1967	650	1,2(r)	4,190
이태리	1	1962	1,045	1,2(r)	52,706
룩셈부르크	1	1951	1,700	1,2,3(r)	3,250
네덜란드	1	1947	1,073	1,2,4(r)	5,840
포르투갈	2	1946	1,300	1,2,3,4(r,x)	8,940
스페인	8	1924	13,770	1,2,3,4,5,6,7	28,200
스웨덴	2	1897	830	1,2,4,5,6,7	1,015
영국	11	1889	12,070	전종류	37,800/ 104,000t

자료: ERJ, European Rubber Journal.

주: 1(승용차용), 2(소형트럭용), 3(트럭/버스용), 4(농업기계용), 5(2륜차용), 6(건설차량용), 7(산업차량용)



23%와 순익의 27%를 유럽시장에서 거두고 있으며 터키와 모로코를 유럽 현지 생산망에 연계해 운용하고 있다.

세계 4위의 타이어업체인 독일의 컨티넨탈사는 지난 수년간 매수해온 공장을 포함한 유럽내 생산 네트워크를 개편하고 역내 생산공장수를 11개로 축소하는 한편 1998년까지 생산비용이 저렴한 포르투갈과 동유럽에서의 생산비중을 25%에서 40%로 제고할 계획이다. 컨티넨탈사는 영국공장을 폐쇄하고 독일과 오스트리아의 생산능력을 감축하였으며, 슬로베니아의 사바셈페릿사와의 기술협정을 갱신하였다. 또한 생산비가 저렴한 포르투갈의 최신 생산설비를 확충할 계획이며 체코 공장을 미셸린사와의 합작투자에 따른 생산공장으로 활용할 계획이다. 컨티넨탈사는 매출부진과 순익이 급감하고 있는 트럭용 타이어의 생산을 점차 축소할 계획이다. 이와 함께 컨티넨탈사는 재고를 축소하고 보다 빠른 출시가 가능한 모듈생산방식의 채택을 위해 시험가동중에 있으며, 2002년까지 동생산방식을 통해 연 1,000만개의 타이어를 생산하여 4,000만달러의 비용을 절감할 계획이다.

컨티넨탈사는 전세계 9개국에서 공장을 가동중에 있으며, 노동비용을 비교해 보면 독일과 오스트리아가 가장 높고 스웨덴, 미국, 프랑스, 영국, 포르투갈, 슬로바키아, 체코의 순으로 낮은 것으로 나타나고 있다. 특히 포르투갈의 인건비는 독일의 55% 수준이며 인건비가 가장 낮은 체코는 독일의 20% 수준에도 못미치고 있다. 컨티넨탈사는 다운사이징과 비용절감을 통해 지난해 1.7%의 매출증가와 24%의 순익증가를 실현하였으며 금년 상반기중에도 세전순익이 73% 증가하였다. 아직까지 컨티넨탈사의 매출액대비 순익비율은 2%에 불과하나

1993년 이후 순익이 3배 가량이나 증가하였다. 컨티넨탈사는 기업구조개편의 일환으로 노조의 동의하에 고용인원을 4% 감축한 45,036명으로 축소하고 하노버 근교 공장의 휴식시간을 단축하고 조업시간을 주당 37.5시간에서 38.75시간으로 연장하였다. 이러한 컨티넨탈사의 경영진과 노조와의 협력관계는 생산비용의 40%를 인건비가 차지하고 있는 타이어업체에게 긍정적인 사례로 평가받고 있다. 컨티넨탈사는 이외 노조의 동의하에 다양한 부문에서 비용절감을 이루어 금년내에 3,500만마르크의 비용을 절감할 계획이다. 이러한 구조개편에 따라 컨티넨탈사의 매출은 1998년에 69억달러, 순익은 2억 4,300만달러로 증가할 전망이다. 한편 컨티넨탈사는 근로자의 근로의욕 고취를 위해 유럽업체로서는 처음으로 근로자 주식보유 프로그램을 추진하고 있다.

피렐리사는 1995년 트럭용 타이어와 신차용 타이어의 판매호조에 힘입어 경쟁지위를 강화하였으며 지난해에는 매출이 6% 감소한 반면 영업이익과 순익은 6.9%와 43%가 증가하는 양호한 경영실적을 달성하였다. 이에 고무된 피렐리사는 수익성이 높은 고성능 타이어의 판매를 다시 강화하고 있다. 피렐리사의 승용차용 고성능 타이어 판매비중은 일반 타이어업체의 21%보다 높은 40% 수준을 유지하고 있다. 한편 피렐리사도 다운사이징을 추진하면서 지난해에 고용인원을 전년대비 4.1% 감소한 36,534명으로 축소하였다. 영국의 에이본 타이어사는 지난해 3.8%의 매출신장과 함께 수익증가를 실현한 후 금년에도 이러한 성장세를 지속할 것으로 전망된다. 에이본 타이어는 연료절감형 타이어의 개발로 교체용 타이어시장에서의 판매증대를 목표로 하고 있다.

유럽 진출을 강화해온 브리지스톤사는

1996년 교체용 승용차 타이어시장의 11%와 교체용 트럭 타이어시장의 15%를 점유하면서 피렐리사를 바짝 뒤쫓고 있다. 브리지스톤사는 일본으로부터의 수입을 통해 유럽시장을 공략하고 있으며 신차용 승용차 타이어의 판매가 호조를 보이고 있다. 브리지스톤사는 스페인과 이태리 공장의 증설을 추진하고 있다. 스미토모고무도 독일내 설비통합과 프랑스내 소매유통사의 매수 이후 실적이 호전되고 있다. 스미토모사의 영국과 독일내에서의 판매는 호조를 보이고 있으나 프랑스에서의 판매는 부진한 편이다. 스미토모사는 구동독을 현지 생산기지화하기 위해 투자를 확대하고 있다.

### 5. 시사점

최근 유럽시장은 통합의 확대와 심화가 가속화되면서 세계 최대의 시장으로 부상하고 있다. 이에 따라 역내기업은 경쟁력 강화를 위한 구조개편을 적극 추진하고 있으며, 역외기업의 현지 진출이 급증하면서 경쟁이 심화되고 있다. 최근 해외직접투자의 40%가량이 유럽지역에 집중되고 있으며 유럽에서의 경쟁이 심화됨에 따라 투자입지가 가장 양호한 국가를 선택하여 진출하는 것이 중요한 이슈로 떠오르고 있다. 이에 따라 세계 유수의 기업들은 과거에 비해 많은 시간과 자금을 투자하여 입지를 선정하고 있다. 일반적으로 외국기업들은 근로자의 가용성, 시장인접성, 기술수준 등을 척도로 유럽내 입지를 선정하고 있으며, EU 국가중 아일랜드와 북서 스페인지역의 투자입지가 가장 양호한 것으로 평가하고 있다. 한편 최근에는 근로자의 단순임금보다는 품질에 영향을 미칠 수 있는 근로자의 자질과 노동시장의 유연성이 입지선정의 중요 고려사안으로 거론되고 있다. 이외 생활여건, 운송 및 통신

하부구조, 토지가용성 등도 입지선정에 영향을 미치고 있다.

한편 유럽내 타이어업체들은 통합이 가속화되면서 생산제품을 특화하고 있다. 또한 유럽 타이어업체들은 생산설비의 재편과 현지 유통망의 구축에 노력을 기울이고 있다. 1995년말 현재 선진업체의 유럽내 소매 아웃렛 현황을 살펴보면 미셸린이 1,275개, 컨티넨탈이 940개, 피렐리가 379개, 굼이어가 345개, 스미토모/던롭이 397개, 브리지스톤이 154개를 각각 보유하고 있다. 그러나 국내업체의 현지 유통망은 경쟁업체에 비해 부진한 편이며 이는 안정적인 시장 확보에 걸림돌로 작용하고 있다. 이에 따라 국내업체가 유럽시장 점유율을 확대, 유지하기 위해서는 수출과 함께 현지 유통망에 대한 투자가 우선적으로 고려되어야 할 것이다.

역외기업의 현지 진출형태는 최대의 외국인 직접투자국인 미국기업의 현지 직접투자형태를 통해 살펴볼 수 있다. 미국기업들은 최근 현지 기업과의 합작투자를 축소하는 대신 매수와 신규투자 및 기존설비의 확충에 적극 나서고 있으며, 이러한 현상은 타이어산업내에서도 나타나고 있다.

지금까지 살펴본 바와 같이 유럽 타이어 시장은 세계 유수의 타이어업체가 시장을 지배하고 있는 관계로 그만큼 진입이 어려운 시장이다. 따라서 국내기업이 유럽시장의 점유율을 확대유지하기 위해서는 철저한 시장분석과 경쟁기업에 대한 벤치마킹이 필요하다. 또한 유럽 타이어업체들이 중동부 유럽을 생산기지화하고 있는 점은 국내업체의 유럽진출에 시사하는 바가 크다. 즉, 국내기업의 유럽시장 점유율 확대는 수출을 통해 교두보를 확보한 후 현지 유통망 구축을 통해 중동부 유럽을 유럽시장 공략의 산기지로 활용하는 것이 바람직