

유럽 베네룩스 3국 타이어 시장

베네룩스(Benelux) 3국의 일반사항

중부 유럽 국가인 벨기에, 네덜란드, 룩셈부르크는 비록 정치적으로 법적으로 완전히 독립되어 있는 나라들이지만 종종 베네룩스 국가로 불린다.

지리적으로 가깝다는 것을 제외하고 그 국가들이 가진 공통점은 현재 EU의 모태가 되었던 1957년 European Economic Community의 6개 첫 멤버 중의 3개 국가였다는 사실이다. 비록 인구면에선 작은 나라들에 속하지만 벨기에의 수도 브뤼셀과 룩셈부르크의 수도 룩셈부르크 시티는 유럽의 관료제가 태어난 고향이다.

정치적으로 그 나라들은 모두 민주주의와 입헌군주제를 가졌기 때문에 연결되어 있는데, 룩셈부르크에는 공작, 네덜란드에는 여왕, 그리고 벨기에에는 왕이 있다.

국가면적은, 벨기에가 41,500 평방킬로미터로 3개 국가 중 가장 넓고 다음으로 네덜란드 30,500 평방킬로미터, 그리고 룩셈부르크는 2,600 평방킬로미터로 상당히 적다. 알기 쉽게, 영국의 면적은 베네룩스 국가 3국의 면적을 합한 크기의 3배 이상이다.

벨기에가 네덜란드 보다 30% 더 많은 땅을 가지고 있을지 모르지만 인구면에선 벨기에가 1,030만명으로 1,630만명의 인구를 가진 네덜란드보다 60%적다. 룩셈부르크의 경우는 인구도 상당히 적어서 단지 46만명 (영국은 6,030만) 밖에 되지 않는다.

이 3개국의 경제는 모두 강건하고, 삶의 전

반적인 질이 이를 반영한다.

이러한 3개국의 부는 천연자원이나 농업부에서 오는 것이 아니다. 천연자원은 오히려 크게 부족하고 농업부분 또한 국가 경제에 거의 공헌하지 않는다. 대신에 서비스 산업 부문이 지배적이다. 네덜란드의 국가총생산(GNP)은 세계 14위이며 벨기에는 18위, 룩셈부르크는 64위이다. 그러나 이러한 수치는 이들 나라에 거주하는 개인이 향유하는 번영이나 복지의 수준을 그다지 잘 반영하지 못한다. 모든 다른 통계에서 저조한 성적을 보이는 것 같은 룩셈부르크는 개인당 수입면에서 세계 1위이며, 벨기에는 9위, 네덜란드는 16위이다. 이는 대개 일자리가 많다는 사실에 기인하는데, 네덜란드와 룩셈부르크의 실업률은 5%이하이며, 벨기에는 약 8%정도이다.

베네룩스 국가의 훌륭한 판매 포인트 중의 하나는 그 3개국의 각각의 내부적인 그리고 서로간의 효율적인 운송망 즉 도로 시스템이다. 여기다가 베네룩스 국가의 동쪽에 위치한 독일과 남쪽에 위치한 프랑스간의 관계 또한 잘 발달되어 있다.

벨기에에서는 GNP의 26.8%가 산업에서 나오며, 네덜란드에서 산업의 GNP 기여도는 25% 그리고 룩셈부르크는 16.8%이다.

벨기에에선 자동차 산업이 큰 역할을 하고, 네덜란드에선 농업산업이 두드러진 중요성을 가지며, 그리고 룩셈부르크에선 고무산업이 가장 중요성을 띠고 있어 타이어 산업에도 무게가 실린다.

베네룩스 국가의 자동차 산업

네덜란드에는 690만대의 승용차와 1백만대 이상의 상용차가 달리고 있다. 작년에만 49만대의 승용차와 90만대의 상용차가 등록되었다. 벨기에에서는 470만대의 승용차와 60만대의 상용차가 사용되고 있고 03년 등록 대수는 승용차 46만대, 상용차가 60만대에 이른다. 반면에 룩셈부르크의 03년 신규등록대수는 승용차가 약 4만4천대, 상용차가 4천대였다.

자동차 생산대수는 작년 90만 4천대의 생산대수를 기록한 벨기에에서 여전히 많이 생산하고 있고, 네덜란드에선 21만 9천대가 생산되었는데 이중 16만 3천대는 승용차였다.

베네룩스 국가의 타이어 산업

지난 15년간 베네룩스국가에서의 타이어 산업은 진통을 겪어왔다. 처음에 s-Hertogenbosh에서 트럭 래디알 타이어를 제조하던 미쉐린이 문을 닫았다. 그 다음으로 Vredestein이 공장을 폐쇄하고 산업용 타이어를 전문 생산하던 Maastricht 공장과 오토바이 타이어를 취급하던 Doetinchem 공장의 생산설비를 모두 극동(아시아 동부) 지역으로 옮겼다.

3년전 컨티넨탈사는 벨기에에 있는 Herstal(Liege)공장에서의 생산을 줄였다. 이는 동부 유럽 공장의 시설과 연관되어 행한 어쩔 수 없는 조치였다. 컨티넨탈사는 장비의 일부를 남미 타이어 제조사인 Fate사에 매각했다. Trelleborg가 Evergem(Gent 근처)에서의 산업용 타이어 생산을 그만두고 제조설비를 스리랑카와 스페인으로 이전할 것이라고 발표한 것이 2년도 채 되지 않았다. 룩셈부르크에선 굿이어사가 트럭과 earth mover-용 타이어를 생산하는 공장을 운영하고 있다.

현재 벨기에에선 타이어 제조가 이루어지지 않고 있다. 그러나 벨기에에는 Bandag(Brussels 근처 Zaventem 소재), 브리지스톤 그리고 굿

이어 던롭(둘다 모두 Brussels에 유럽 본사를 가지고 있음)과 같은 많은 중요한 타이어 산업 원료공급사들의 유럽의 근거지로서, 여전히 타이어 산업에 중요한 역할을 하고 있다.

Bandag은 또한 Lanklaar에서 리트레딩 재료를 생산하고 있다. 타이어업계에서 가장 잘 알려진 벨기에 주재 원료공급사는 Bekaert사(스틸코드 공급)와 Dow Corning(화학제품 공급)사이다. 게다가 Hayes Lemmerz 휠 제조사는 Hoboken/Antwerp에서 알루미늄 캐스팅 공장을 운영한다. 그리고 포드는 강철 휠 생산 설비를 가지고 Genk 공장에 공급하고 있다.

네덜란드에선 Vredestein사가 동사 본사의 기지가 있는 Enschede에서 승용차, 경트럭 그리고 농경용 타이어를 생산한다. Vredestein사는 Tire Business 잡지에서 국제 랭킹 33위를 기록했으며, Vredestein 브랜드와 동사의 두 번째 브랜드인 Maloya는 영국을 포함한 여러 지역에서 겨울용과 농업용 타이어와 같은 특별한 부문에서 부분적으로 성공을 거두었다.

타 회사와 비교하여 Vredestein은 상대적으로 작은 제조사이지만, 그럼에도 Vredestein사는 서부국가에서 타이어 제조로 이익을 낼 수 있다고 설명한다. 타이어 생산 기계의 중요한 제조사 중의 하나는 VMI이다. 때때로 "Prins Dokkum"이란 이름이 휠 업계에서 등장한다. 이 다각화된 기업은 강철과 플라스틱 휠을 개발하고 생산하기 위해 노력했으나 성공적인 돌파구를 찾지는 못했다. 굿이어사는 여전히 Tilburg에서 항공기 타이어를 재생하고 있다.

산업적인 면에서, 룩셈부르크는 가장 작은 나라지만 가장 큰 역할을 한다. 룩셈부르크 시티의 북쪽으로 30km 떨어진 Colmar-Berg에 굿이어사는 통합적인 산업 공장 단지를 가지고 있다. 이는 미국에서의 시설을 제외하고 가장 다목적인 통합단지로, 2600명이상의 근로자가 일을 하고 있다. 1949년에 설립된 이

공장단지는 원래 승용차용, 항공기용, 경트럭용 그리고 농업용 타이어를 생산했으나, 오늘날 타이어 생산은 트럭과 earth mover용 타이어에 집중되고 있다. 이 통합 단지의 타이어 공장에서만 약 1,300명이 고용되어 있고, 약 5,000개의 타이어를 생산하고 있다.

단지 내 직물 공장에선, 직물 보강재를 생산하고 있고 또한 강철 코드의 생산을 맡고 있는 전선 공장이 있는데 이 두 제품은 물론 타이어 생산에 있어서 중심적인 것들이다. 주형 공장에서는 강철과 알루미늄 주형이 생산된다. 이들 세 개의 공장은 모든 중간제품을 동사의 다른 유럽 타이어 공장에 공급한다. 또한 굿이어사는 이 통합단지 내에서 유럽에서 가장 큰 트럭 립 조립 공장을 운영하고 있다.

유럽 타이어 시장의 요구를 충족시키기 위해서 1957년에 굿이어사는 Good year Technical Centre Luxembourg(GTC*L)를 설립했다. 이 연구 개발 센터는 다시 미국외의 지역에서 굿이어사의 가장 큰 연구 센터가 되었다. 24개국에서 거의 890명의 기술자와 과학자들이 승용차용, 트럭용 그리고 농업용 타이어를 대상으로 GTC*L에서 일하고 있다. GTC*L은 유럽, 아프리카, 아시아 그리고 호주 시장을 목표로 한 제품들을 개발하고 테스트하는데 주된 힘을 기울이고 있다. 당연히 굿이어사는 연구에 있어서의 과잉지출을 피하려는 노력을 한다. 그리고 이 때문에 GTC*L은 GTC*A (Goodyear사의 Akron 연구 센터)와 연계되어 있다. 이외에 GTC*L은 일본의 Kobe시에서의 연구와 개발을 통해 합작 벤처 파트너인 Sumitomo와 정보를 교환한다.

Colmar-Berg에서 굿이어사는 던롭 상용차 타이어 개발권을 가지고 있다. 그러나 승용차용 타이어 부문에선 BMW와 Mercedes-B등과 자동차 제조사로서의 OE 납품은 하지 못하고 있다. GTC*L에서 제품 테스트는 연구소 내 수

킬로미터의 테스트 트랙에서 행해진다. 이러한 테스트 트랙은 합하면 지구 둘레 길이의 10배와 맞먹는 길이로 이러한 테스트가 매일 행해지고 있다. 이러한 트랙에서의 엄청난 길이로 GTC*L은 주된 테스트 센터로 자리매김했다.

테스트 결과는 다시 소음, 균일성 그리고 승차감 테스트를 위해서 현대적 실내 테스트 실험실을 사용하는 개발 사무실로 곧바로 들어간다. 이 모든 테스트는 GTC*L에서 이루어질 수도 있지만, 필요하다면 아크론 연구센터와 공조할 수도 있도록 되어 있다.

현대적인 시뮬레이션 시스템의 개발 코스는 점점 더 효율적인 컴퓨터 시스템이 운전자들을 더욱 안도할 수 있도록 할 수 있다는 것을 의미한다.

타이어 시장

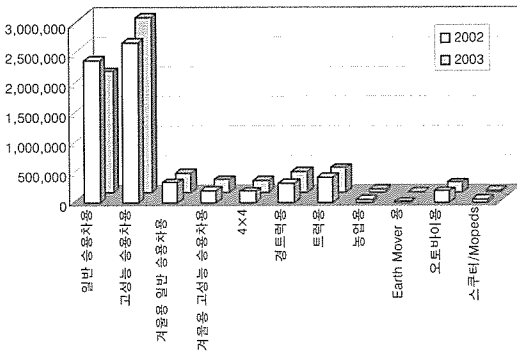
베네룩스 타이어 시장을 정의하는 것은 상당히 어려운 일인데 이는 이 시장에 참여하는 제조사들의 활동이 소위 Europool에 기반을 두고 있기 때문이다. Europool은 많은 대규모 타이어 제조사를 포함하고 있지만 수입사들을 포함하고 있지는 않다. 이같은 이유로 여기 인용된 수치들은 Europool의 수치를 포함한 일련의 소스로부터 입수된 정보를 포함한다.

Europool에 포함되지 않는 많은 수입사들은 일부 가장 큰 타이어 소매상의 근거지인 네덜란드와 벨기에에서 적극적인 영업활동을 벌이고 있다. 극동부 회사들은 도매상인들을 유럽시장에 대한 판매자로 이용한다. - 네덜란드, 벨기에 그리고 룩셈부르크의 개개 시장들은 제한된 수용력 때문에 그들에게 그렇게 중요하지는 않다. 많은 극동과 남아프리카 타이어들을 베네룩스에서 볼 수 있다. 이러한 타이어들은 심지어 독일, 영국 또는 프랑스 국경을 넘지 못하고 있다.

베네룩스 3국은 그들의 지리적 요건 때문에 겨울용 타이어에 대한 수요가 상대적으로 적다. 벨기에의 해안선 안쪽에 위치한 네덜란드의 기후는 동결점이하로 거의 떨어지지 않는다. 두드러지는 유일한 예외는 겨울용 타이어가 꼭 필요할지도 모르는 벨기에의 Aredennen 이다.

가장 중요한 단일 시장은 벨기에이다. (모든 수치는 룩셈부르크를 포함한다). 03년도에 이러한 수치를 Europool과 수입자들에게 공급한 회사들은 총 약 5,524천개의 승용차용 타이어를 생산했다. 이 중에서 4992천개가 여름용 승용차용 타이어로 분류되고, 532천개는 겨울용 타이어였다. 344천개는 경트럭용 타이어였고, 199개는 4x4 타이어였다. 02년과 비교하여 승용차용 표준 타이어의 수는 감소했으나 이수치는 고성능 타이어의 수로 상쇄되었다. (차트 참조)

<표 1> 벨기에/룩셈부르크 타이어 판매 (내수)



그러나 상용차와 오토바이용과 관련하여, 그 발전은 상용차 부분에서 3% 감소 그리고 오토바이용에선 10%나 감소하는 부정적 결과를 보였다.

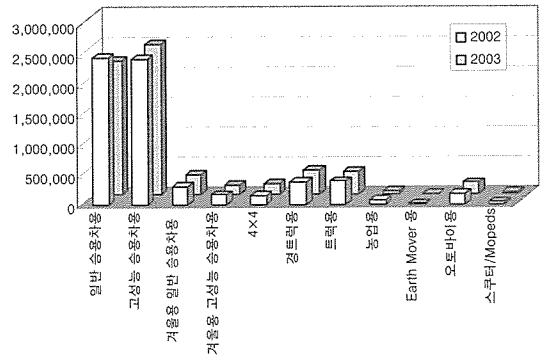
독일 타이어 시장은 5,219천개의 승용차용 타이어로 구성되는데, 이 수치는 여름용 424만개 그리고 겨울용 485천개, 4x4 170천개 그리고 경트럭용 타이어 405천개로 이루어진다.

처음에는 기존 제품보다 더욱 많은 고성능의 여름용 타이어가 있었다. 하지만 놀랍게도 겨울용 타이어의 수는 증가했고 고성능 타이어 부문은 여전히 견고하다.

비록 겨울용 타이어부문에 있어 대략 7%의 증가가 있었지만 이것이 여름용 타이어 시장에서 그 손실을 만회할 수는 없었다. 경트럭과 4x4 타이어 판매는 벨기에에서와 비슷한 방식으로 성장했다. 상용차 부분 또한 벨기에와 룩셈부르크에서 약간 하락하자 뒤이어 하락했다. 하지만 오토바이용 타이어 시장은 10% 이하의 비율로 성장했다.

벨기에에서의 신규 트럭 타이어 판매는 약 4십만개로 수년간 벨기에와 룩셈부르크에서의 신규 트럭 타이어 판매량에 뒤졌다. 3십6만개의 리트레드 트럭용 타이어를 또한 고려한다면 대략 비슷한 수준이다.

<표 2> 네덜란드 타이어 판매 (내수)



네덜란드에서 리트레드 타이어를 집약적으로 사용하는 이유는 아마도 대규모 운송업자들과 연관이 있을 것 같은데 이러한 운송업자가 있는 곳에서 더욱 더 전문적인 타이어 경영 시스템이 운영되고 있기 때문일 것이다.

<자료 : 영국 「Tyres & Accessories」 04년 9월호>