

타이어工業界

의

現況

金 聖 棋

一. 序論

오랜 期間동안 陸上交通에 있어서 매우 重要한 位置를 차지하고 있는 自動車部門은 近年 航空機의 急激한 發達에도 不拘하고 꾸준한 發展을 繼續하고 있으며 그의 生産 및 需要도 每年 增加趨勢에 있다. 이러한 自動車の 繼續的인 需要/供給의 增大는 비단 自動車工業 그 自體의 擴大만을 意味하는 것이 아니라 自動車工業에 隨伴되는 諸工業部門에 連鎖的인 作用을 하게 되는 것이다. 其中 타이어製造業部門은 自動車の 需要供給과 特히 깊은 關聯을 갖고 있다. 一般的으로 한 國家의 타이어總需要量은 그 國家의 自動車保有台數에 正比例하게 되는 것이다.

그러나 우리나라와 같이 現在 新製自動車生産施設이 없는 많은 國家들에 있어서의 타이어需要는 使用中 磨滅된 分の 代替에 所要되는 本數, 換言하면 總自動車台數에 台當年間消耗量을 곱한 數가 그 國家의 年間 타이어 所要量이 되나 世界最大의 自動車生産保有國인 美國의 境遇는 우리나라와 多少 相異한 樣相을 보여주고 있다.

二. 現況

1. 自動車保有現況

타이어工業과 가장 密接한 關係를 갖고 있는 自動車工業의 生産狀況을 살펴보면 于先 <表 1>에서 보는 바와같이 1947년에 乘用車 3,556千台, 大型車(트럭, 버스) 1,237千台, 48년에 乘用車 3,911千台, 大型車 1,369千台, 49년에 各各 5,128千台, 1,132千台로 增加現狀을 보이다가 乘用車生産은 1950년의 6,675千台를 頂點으로 그 後에는 多少 不規則的인 狀態를 보이다가 1960年代에 들어와서는 1961년의 5,516千台를 始發로 每年 增加를 보여주고 있다.

한편 大型車의 生産은 乘用車에 比하여 別로 急激한 變動은 없고 每年 若干의 增加를 보여 줄 뿐이다.

이와같이 大型車의 需要에 커다란 變動이 없는 것은 近年에 輸送機의 發達로 많은 長距離貨物은 航空機를 利用하고 亦是 大量의 貨物이 鐵道에 依存한다는 점과 最近에는 超大型貨物自動車の 生産으로 台當貨物積載量이

<表 1> 美國自動車生産統計

單位：千臺

區分 年度別	乘 用 車	트럭·버스
1947	3,556	1,237
1948	3,911	1,369
1949	5,128	1,132
1950	6,675	1,344
1951	5,339	1,412
1952	4,337	1,218
1953	6,135	1,204
1954	5,510	1,023
1955	7,942	1,246
1956	5,802	1,104
1957	6,115	1,090
1958	4,244	871
1959	5,594	1,140
1960	6,696	1,198
1961	5,516	1,128
1962	6,935	1,254
1963	7,644	1,464
1964	7,745	1,562
1965	9,329	1,785
*1966	8,600	1,780
*1967	7,750	1,600

*: 推 定

資料：Ward 自動車年鑑

増加했다는 점에 基因하는 것이다.

上記 生産量은 全世界自動車生産總台數中の 2/5 以上을 차지하는 것이며 이中 一部가 海

外로 輸出될 뿐이고 大部分이 國內에서 販賣되고 있는 實情이다 <表 2>.

<表 2> 自動車販賣實績

單位：千臺

	乘 用 車		大 型 車		合 計	
	國 內	輸 出	國 內	輸 出	國 內	輸 出
1960	6,525	145	948	216	7,473	361
1961	5,394	140	884	209	6,277	349
1962	6,743	180	1,029	138	7,772	318
1963	7,433	194	1,224	146	8,657	341
1964	7,543	198	1,320	163	8,862	361
1965	9,092	205	1,564	136	10,656	341

資料：美國自動車生産協會

美國의 自動車保有狀況은 世界的으로 其他 先進國이나 發展途上에 있는 많은 國家가 自動車를 自家生産하거나 保有台數의 增加로 因하여 美國의 自動車保有比/全世界는 相對的으로 낮아져 1940年에는 全世界自動車總台數의 64.8%인 32,462,920 臺를 美國이 保有했으나 그 比率은 漸次 낮아져 1960年에는 乘用車 및 트럭, 버스를 合하여 總 73,925,088 臺로서 保有台數의 絕對數는 훨씬 增加하였으나 全世界自動車總台數가 126,954,817 臺로 增加함에 따라 美國이 占하는 比率은 52.4%로 떨어졌다.

<表 3>

美 國 의 自 動 車 保 有 現 況

單位：臺

區分 年度	乘 用 車			트럭·버스		
	世界總臺數	美 國	%	世界總臺數	美 國	%
1940	37,184,199	27,461,097	73.9	8,973,892	5,001,823	55.7
1958	86,139,565	56,870,864	66.1	25,773,276	11,457,662	44.5
1960	98,317,475	61,683,865	62.7	28,637,342	12,241,223	42.7
1961	104,720,966	63,275,499	60.4	30,264,059	12,600,950	41.6
1962	113,162,366	65,928,547	58.3	33,008,843	13,094,369	39.7
1963	130,802,212	69,026,690	57.1	34,251,081	13,721,191	40.1
1964	130,097,437	71,950,198	55.3	35,988,422	14,346,935	39.9

資料：美國商務省 및 海外報告書

上記 趨勢에 있어서 特히 注目되는 事實은 先進國과 開發途上 내지는 低開發國에 있어서의 自動車保有狀況이다. 즉 一般的으로 生活水準이 낮은 國家에 있어서는 트럭·버스(大型車)의 增加가 乘用車의 增加보다 앞선다는 것이다. 이것은 後進國에 있어서는 大型車가 先進諸國의 乘用車에 比하여 보다 많은 使用價値가 있다는 點에 基因한다. 이와 같은 現狀은 後進國의 生活水準이 向上되기 까지 相當期間동안 繼續될 것으로 보인다.

또한 1966年 後半期부터 고무製品 特히 타이어에 對한 軍用需要의 增加가 漸次 重要한 役割을 擔當하기 始作하였다.

上記 고무工業中 가장 큰 比重을 占하고 있는 自動車타이어製造業은 1965—1966年 사이에 原料, 生産 및 販賣에 있어 全고무工業中 各各 63%, 63.5%의 比率를 占하고 있다.

1966年 美國內 고무 使用 比重

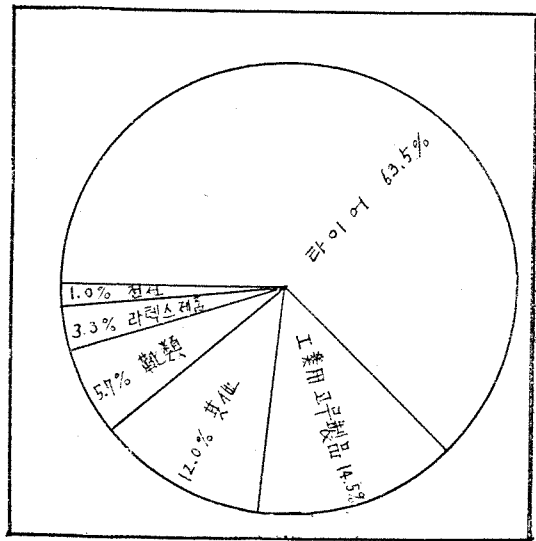


그림 1

<表 4> 各國自動車生産狀況

單位：千臺

國別	區分	1963		1964	
		乘用車	大型車	乘用車	大型車
美國		7,644	1,464	7,745	1,562
캐나다		534	99	560	110
澳洲		307	66	340	71
멕시코		56	14	42	13
佛蘭西		1,452	253	1,321	261
西獨		2,185	482	2,370	539
伊太利		1,105	75	1,028	61
日本		408	876	579	1,123
스웨덴		146	22	160	24
英國		1,608	404	1,867	465
소련		170	417	185	418
유고		21	8	27	11

資料：美國自動車生産協會

2. 타이어 및 고무工業

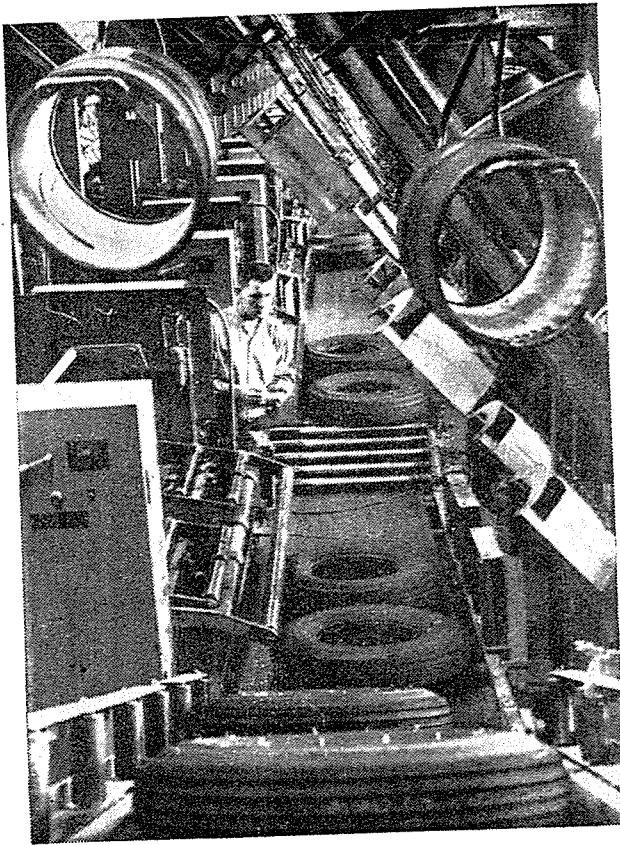
美國의 고무工業은 放대한 市場과 每年 增加하는 需要로 生産 및 販賣는 繼續 늘고 있다. 1966年中 美國의 고무工業界는 販賣와 收益에 있어서 最高의 記錄을 樹立했다. 이러한 現狀에 寄與한 主要 原因으로서는 代替用타이어(Replacement Tire)에 對한 強力한 需要, 繼續되는 高度의 自動車生産 그리고 大體로 安定된 勞使關係를 들 수 있다.

<表 5> 年度別고무消費量

單位：千 L/T

年度別	區分	타이어製造用			其他 고무製造業		
		天然 고무	合成 고무	合計	天然 고무	合成 고무	合計
1939		443	—	443	149	2	151
1940		458	—	458	190	3	193
1942		258	12	270	109	15	124
1944		111	380	491	33	187	220
1946		223	554	777	55	207	262
1948		443	302	745	184	140	324
1950		477	341	818	243	198	441
1951		309	502	811	146	256	402
1952		303	539	842	151	268	419
1954		386	391	777	210	246	456
1956		364	533	897	198	341	539
1958		302	559	861	182	321	503
1960		324	671	995	155	408	563
1962		305	762	1,067	158	494	652
1964		313	885	1,198	168	567	735
1965		355	951	1,306	159	590	749
1966		356	1,054	1,410	199	606	705
*1967		362	1,091	1,453	203	614	817

*: 推定 資料：美國商務省



<美國타이어工場の 內部> 타이어가 Conveyor Belt를 통하여 완성공정으로 가고있다

즉 1965년에는 全體의 63%에 該當하는 1,285 百萬噸, 1966년에는 前年對比 5%가 增加된 63.5% 1.4 百萬噸의 고무를 消費 하였던 것이다 <表 5, 도표 1>

(가) 生産規模

1966 年末 現在 美國고무生産 協會(RMA)에 登錄된 타이어製 造業에 從事하는 業體數는 都合 17 個業體로서 其中 5 大主要 메 이커로는 Goodyear Tire & Rubber Co., Firestone Tire & Rubber Co., U.S. Rubber Co., Goodrich Tire & Rubber Co., General Tire Co., 等으로 上記 5 個工 場의 生産量이 美國內 總生産量 의 2/3 以上을 훨씬 上廻하고 있 다. 美國內 各타이어 製造工場의 工場別生産規模는 充分한 資料가 없어 알 길이 없으나 全國의 타이어出荷量 및 販賣量을 堪案 할 때 184,000 千本 以上의 生産

<表 6> 年度別 타 이 어 出 荷 量 單位: 千本

年 度	區 分	乘 用 車 用	트 렉, 버스用	農 耕 用	合 計
1964	新代 製 車 用 輸 替 出 用	42,512	5,507	1,743	49,762
		88,163	12,146	2,292	102,601
		1,464	609	85	2,158
		<u>132,139</u>	<u>18,262</u>	<u>4,120</u>	<u>154,521</u>
1965	新代 製 車 用 輸 替 出 用	51,413	6,925	1,937	60,275
		94,893	12,474	2,638	110,005
		2,191	648	96	2,935
		<u>148,497</u>	<u>20,047</u>	<u>4,671</u>	<u>173,215</u>
1966	新代 製 車 用 輸 替 出 用	47,575	7,450	2,380	57,405
		102,000	14,660	2,895	119,555
		1,750	655	80	2,485
		<u>151,325</u>	<u>22,765</u>	<u>5,355</u>	<u>179,445</u>
*1967	新代 製 車 用 輸 替 用 出	46,010	7,240	2,390	55,640
		108,000	15,240	3,015	126,255
		1,900	680	90	2,670
		<u>155,910</u>	<u>23,160</u>	<u>5,495</u>	<u>184,565</u>

*: 推定 資料: 美國고무生産協會

能力을 保有하고 있는 것으로 推算된다.

참고로 1964—1967 年間の 年度別타이어出荷량을 살펴보면 <表 6>과 같다.

(나) 原料需給

毎年 増加되는 生産에 따라 타이어 및 고무工業用 原副資材의 需要도 繼續 늘고 있는 實情이다.

고무/타이어工業에 所要되는 原副資材에 있어 需要의 大宗을 이루는 것으로 天然고무, 合成고무 및 카아본블랙을 들 수 있는 바, 上記 資材의 品目別需給狀況을 살펴보면,

天然고무: 1957 년부터 1966 년까지 9 年 동안 繼續하여 天然고무의 消費는 生産량을 超過하였으며 이와같은 趨勢는 1967 年에도 維持될 것으로 豫測된다.

1966 年中 天然고무生産業界는 全世界를 通하여 約 2,305,000 L/T 의 天然고무를 生産하였으나 이는 全世界需要量인 2,515,000 L/T 에 未達되는 量이다.

<表 7> 1966 年 및 1967 年天然고무供給推定
單位: 千 L/T

生産地	1966	1967
말레이시아	975	1,026
인도네시아	620	675
泰國	212	217
실론	125	133
나이지리아	76	80
리베리아	53	58
캄보디아	50	52
越남	42	42
브라질	25	28
카메룬共和國	11	12
뉴기니아	5	6
상아해안	5	6
其他	55	62
計	2,305	2,455
備蓄用放出	140	120
總計	2,445	2,575

워싱턴에 本部를 두고있는 天然고무委員會委員長인 H.C. Bugbee 氏에 依하면 1967 年の 生産量은 2,455,000 L/T 으로 増加할 것이나 同量 亦是 全世界需要量 2,580,000 L/T 에 未達될 것이라고 豫測하였다. 지난 數年間 毎年 不足되는 天然고무는 美國內備蓄量으로부터의 供給으로 補充하여왔다.

이와같은 方法으로 1966 年中에 全世界可用量에 144,000 L/T 이 追加되었으며 1967 年에도 同一한 方法으로 約 120,000 L/T 의 天然고무가 放出될 것이다 <表 7>.

지난 數年間 美國의 天然고무消費量은 繼續 伸張되어왔다. 天然고무使用量은 1963 年の 457,228 L/T 으로부터 1965 年에는 481,000 L/T 으로 増加하였고 1965 年에는 다시 514,70 L/T 이 되었다. 1966 年中의 美國內消費量은

<表 8> 1966—67 年度 天然고무消費豫想

單位: 千 L/T

國家	1966	1967
美國	555	565
日本	203	207
英國	180	175
西獨	153	153
佛蘭西	120	120
伊太利	88	92
캐나다	49	52
척코	46	46
印度	65	69
브라질	34	37
濠洲	36	36
스웨덴	26	29
네델란드	23	23
벨지움·룩셈부르크	16	16
오스트리아	11	12
인도네시아	23	24
말레이시아	16	18
덴마크	5	5
其他	866	901
總計	2,515	5,095

資料: Rubber World 1967 年 1 月號

資料: Rubber World 1967 年 1 月號

555,000 L/T 에 達했고 1967 年에는 最高記錄인 565,000 L/T 에 이를 것으로 推定된다. <表 8>. 그러나 天然고무를 合成고무로 代置하는 速度가 더욱 빨라져 다음 5年間 天然고무는 200,000 L/T 의 消費增加가 豫想될 뿐이다.

合成고무: 合成고무는 天然고무와는 달리 美國國內에서 直接生産하고 있으며 需要는 天然고무와 같이 每年 增加一路에 있다. 1965 年度 美國內고무消費總量中 合成고무는 全體의 76.7%인 1,541 千 L/T 을 消費하였고, 66 年에는 76.5% 1,660 千 L/T, 67 年에는 前年對比 1.2%의 減少現狀을 보여 全體의 75.5%인 1,705 千 L/T 으로 絶對量으로 보아서는 繼續增加를 보이고 있다<表 9>.

<表 9> 1966—67 年度 合成고무消費豫想
單位: 千 L/T

國	家	1966	1967
美	國	1,660	1,705
日	本	201	226
英	國	185	190
西	獨	207	212
佛	蘭	160	170
伊	太	123	137
캐	나	111	117
척	코	43	43
印	度	21	29
브	라	51	55
濠	洲	37	38
스	웨	36	42
네	델	24	26
벨	룩	24	27
지	셈		
움	브		
·	르		
오	크	18	19
스	리		
트	아		
리	아	1	1
아	시		
시	아		
아	아	5	5
마	크		
크	마	308	338
其	他		
總	計	3,215	3,380

資料: Rubber World 1967 年 1 月號

한편 全美國고무製造業에서 타이어製造業이 占有하는 比重은 63.5% 였으며 1967 年度에

는 고무靴類의 需要/生産不振으로 全體고무製造業對比타이어製造業의 比重은 64.5%로 向上될 것이 豫想된다.

合成고무의 需給狀況을 살펴보면 漸增加하는 需要에 對處하기 爲하여 1966 年中에도 數個의 合成고무生産工場이 建設되었고 그밖에도 몇 개의 追加計劃이 發表되었다. 이들 合成고무生産工場들은 美國의 投資로 海外에 세워질 豫定이며 이들 工場은 주로 Polybutadiene, Polyisoprene 및 Ethylene propylene 를 生産할 것이다. 그밖에 美國內에도 大規模의 Ethylene-propylene 生産工場이 現在 建設中에 있다.

現在로서 1970 年代의 合成고무需要를 推定한다는 것은 거의 無意味한 일이다.

그러나 다음 數年間 새로운 合成고무出現에 對해서 고무業界에서는 至大한 關係을 表明하고 있다. 한편 全世界고무消費中 美國이 占하는 比重은 1966 年에는 前年度의 水準에 머무를 것이나, 其他 世界各國의 고무消費量이 增加함에 따라 1967 年에는 同比重

<表 10> 合成고무消費實績 및 需要豫測
單位: L/T

	1965	1966*	1967**
Styrene-Butadiene	1,099,000	1,130,500	1,150,000
Butyl rubber	75,000	82,000	85,000
Neoprene	105,000	120,000	125,000
Nitrile	46,000	58,000	60,000
Urethane rubber	5,000	5,500	6,000
Silicone	6,700	7,000	7,200
Acrylic	3,000	3,500	4,000
Polybutadiene	130,000	192,000	210,000
Ethylene-propylene	15,000	25,000	35,000
Polyisoprene	30,000	35,000	45,000
Polysulfide	6,000	6,500	7,000
合 計	1,520,700	1,665,000	1,734,200

*: 暫定 **: 推定

資料: Rubber Age 1967 年 1 月號

이 相對的으로 若干 低下될 것으로 豫測된다.

1966年度 總고무消費量中 美國이 占하는 比重은 約 39%였으나 1967년에는 38%로 떨어질 것이다.

1965—1967年中 合成고무의 種類別 消費實績 및 需要豫測은 <表 10>과 같다.

카아본블랙: 1965年度 美國의 Carbon black 出荷量은 國內用이 20.8億 lbs, 輸出用이 2.7億 lbs였고, 1966년에는 前年對比 各各 9.3, 9.5%가 增加하여 國內用이 23億 lbs, 輸出用이 3億 lbs였으며 1967년에는 3%의 國內需要增加와 7% 內外의 輸出減少를 堪案하여 前年度(1966年) 水準인 26億 lbs線에 머물 것으로 豫測된다. 한편 1966年은 最近 10年間 美國의 Carbon black 輸出量이 增加한 最初의 해이기도 하다 <表 11>.

<表 11> 年度別 Carbon black의 增加率

年 度	國 內	輸 出	計
1960—61	+ 1.3%	- 3.2%	-0.1%
1961—62	+ 12.1	- 15.3	+ 4.9
1962—63	+ 5.5	- 16.2	+ 0.9
1963—64	+ 12.3	- 10.0	+ 8.4
1964—65	+ 8.0	- 17.5	+ 4.2
1965—66*	+ 9.5	+ 9.3	+ 9.5
1966—67*	+ 3.0	- 7.0	+ 1.7

*: 暫定 †: 推定

資料: Columbian Carbon Co.

(다) 經營構造

美國內 各타이어工場들에 있어서의 經營方式은 모든 工場들이 大規模인 生産을 하고 있고, 莫大한 人員을 雇用하고 있으므로 業務分掌이 極히 細分되어 있다. 作業過程은 모든 工場이 Automation化 되어있고 作業員의 作業能率向上을 爲하여 不斷히 努力하고 있다. 上述한 5大主要生産工場들의 從

業員數를 살펴보면 Goodyear가 95,800名, Firestone이 77,000名, U.S. Rubber가 75,840名, Goodrich가 39,000名, General Tire가 37,000名이란 莫大한 人員을 雇用하고 있으므로 各工場은 從業員의 適在適所의 配置를 爲해 各己 “心理分析課”라는 組織을 두어 科學인 人事管理를 行하고 있다. 反面에 美國의 賃金水準은 其他 先進諸國이나 그 밖의 國家들의 水準에 比하여 越等히 높기 때문에 타이어의 生産에 있어 本當 製造原價中 人件費가 占하는 比重은 韓國의 그것과 매우 相異한 現狀을 보여주고 있다. 即 우리나라의 타이어 本當構成比에서 賃金이 차지하는 比重이 11.8%인데 反하여 世界最大의 타이어生産工場인 Goodyear가 25.12%, Firestone이 26.2%를 차지하고 있는 實情이다.

原料需給面에 있어서 美國의 타이어메이커들은 우리나라 보다는 有利한 位置에 있어 1965年度 Goodyear의 本當 構成比에서 原料費가 占하는 比重이 42.75%임에 比하여 우리나라 타이어業界의 本當 原料費는 國內用이 全體의 70, 輸出用이 85.9%라는 엄청난 比率을 차지하고 있다. 利潤率에 있어서는 急激한 增加나 減少傾向은 볼 수 없다.

1966年の 고무/타이어業界의 全體的인 利潤率을 살펴보면 1965年보다 0.1%가 增加한

<表 12> TIRE 構成費(韓國)

構成要素	區 分	
	國 內 用	輸 出 用
原 料 費	70.0	85.9
直 接 費	11.8	14.6
間 接 費	11.0	13.6
利 潤	6.2	- 14.1
單 價	100.00	100.00

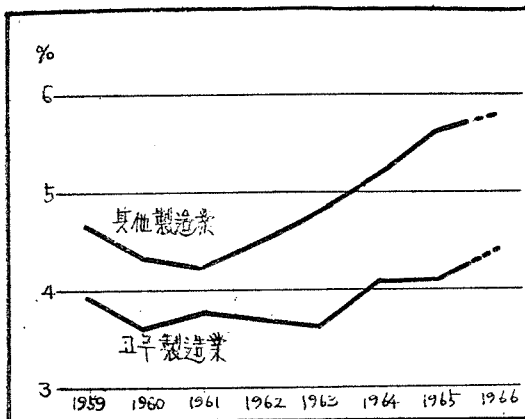
資料: 本會

單位：%		單位：%	
Goodyear		Firestone	
原料費	42.75	原料費 (원료수출비포함)	50.3
直接費	25.12	直接費	26.2
間接費	27.56	間接費	18.9
利潤	4.57	利潤	4.5
單價	100.00	單價	100.00

資料：1965年 Goodyear Annual Report

資料：1965年 Firestone Annual Report

그림 2 利益率



였다. 그러나 同利潤은 他製造業部門의 平均利潤率 5.8%에 比하면 同業界의 利潤率은 滿足한 結果라고 볼 수 없다 <表 12, 그림 2>

(라) 販賣

美國의 타이어/고무製品의 年度別 販賣實績을 살펴보면 1964年의 110億弗中 Goodyear와 Firestone이 各各 2,010百萬弗과 1,448百萬弗을 占했고 다시 1965年의 總販賣額 124億弗中 Goodyear가 2,226百萬弗의 販賣實績을 올렸다.

이와같이 每年 增加一路에 있던 販賣額은 1966年에는 지금까지의 實績中 最高의 記錄을 보여 總計 128億弗에 達했으며 1967年에는 1966年의 水準보다 約 5.5%가 增加한 135億弗에 達할 것으로 期待된다.

新製自動車用타이어(Original Equipment Tire)는 繼續되는 自動車의 增加로 每年 늘어나

1966年에는 47.5百萬本이라는 最高의 販賣記錄을 樹立했다.

그러나 1967年度에는 自動車生産의 減縮計劃으로 多少의 減少現狀을 보여 新製自動車用타이어의 販賣는 前年對比 10%가 減少된 44百萬本이 될 것으로 推算된다.

代替用타이어(Replacement Tire)는 車輛臺數의 增加, 政府의 타이어使用安全基準의 法制化와 더불어 自動車常用者들이 自動車의 安全運行에 對한 타이어의 役割을 理解하여 타이어의 走行距離가 짧아졌으며 1966년부터 急增加하기 始作한 軍需要로 因하여 過去 어느 때보다도 밝은 展望을 갖고 있다.

1966年中에 新製自動車用으로 販賣된 타이어 對 代替用타이어의 販賣比率는 1:2.4였으나 今年에는 上記 比率이 보다 上昇하여 100本の 新製車輛用타이어의 販賣에 對하여 代替用은 245本으로 늘어날 것이 豫測된다.

1967年에 있어서 代替用타이어의 需要는 前年度보다 實質的으로 約 7—9%의 增加가 豫測된다. 結果的으로 代替用타이어의 販賣增加는 1967年에 豫想되는 約 9%의 新製自動車生産減少에 依해 1966年의 47.5百萬本으로부터 今年에는 44百萬本으로 後退가 豫想되는 新製車輛用타이어의 販賣不振을 補充할 것이다.

代替用타이어는 1966年의 101.5百萬本에 比하여 1967年에는 前年對比 9.4%가 增加한 108百萬本の 代替用타이어가 販賣될 것으로 推定된다.

結局 新製車輛用 및 代替用타이어의 總販賣는 1966年의 149百萬本에서 1967年에는 152百萬本으로 上昇할 것이 豫想된다.

海外輸出은 1961년부터 每年 조금씩 늘어나 1962年에 1,549千本, 63年에 1,544千本,

64년에 2,158千本 그리고 1965년에는 가장 많은 2,935千本の 輸出實積을 보인 後 1966년에는 前年度보다 10.1%가 減少된 2,485千本을 輸出했고 다시 1967年度에는 前年度보다 若干 增加되어 20670千本の 輸出이 豫想되나 이것 亦是 1965年의 水準에는 未達되는 것이다.

1966年中 其他 고무靴類의 出荷量은 運動靴, 防水靴를 包含하여 1965年度의 水準보다 多少 減少된 130百萬足에 達했으며 1967년에는 前年對比 4%가 增加한 135百萬足에 이를 것으로 推算된다.

三. 結 論

以上 論述한 바와같이 美國의 타이어業界는 製品의 生産 需要, 販賣에 있어서 每年 增加狀態에 있다.

이와같이 增加되는 需要를 充當하기 爲하여 各 메이커들은 施設의 擴張, 改善, 販路의 擴大를 爲하여 每年 莫大한 資本을 投資하고 있다.

投資金額의 年度別 規模는 1965년에 總 380 年度別 投資況狀

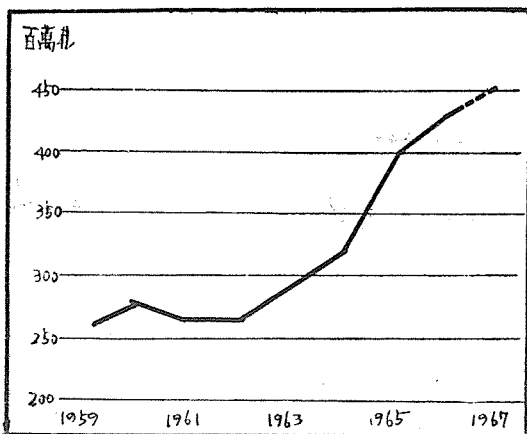


그림 3

百萬弗, 1966년에는 430百萬弗로 增加되었으며 同趨勢를 堪案할 때 1967년에는 450百萬弗에 達할 것으로 推定된다. 美國內고무業 海外資本投資

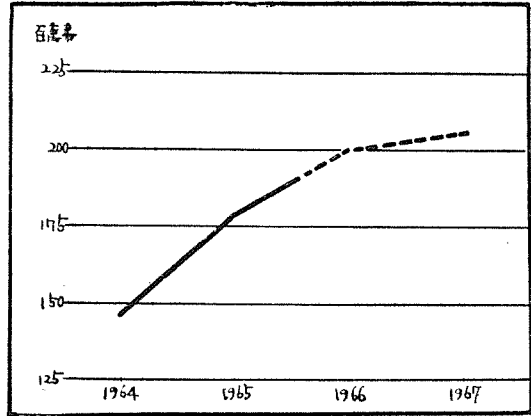


그림 4

界의 海外投資는 1965년에 163百萬弗, 1966년에 200百萬弗이었으나 1967年度의 海外投資額은 前年度보다 若干 增加된 225百萬弗에 達할 것으로 보인다.

이와같은 增加템포의 低調는 美國의 고무 타이어業界의 後退를 意味하는 것이 아니라 金の 海外流出과 같은 政策的인 狀況의 反映에 不過한 것이다. 1966年中 美國타이어業界의 勞使關係는 4月末부터 6月中旬에 이르는 McCreary Tire Co. 技術者들의 7週間に 걸친 罷業을 除外하고는 比較的 安定된 狀態를 維持했으나 今年 4月 21日에 滿了되는 4개의 協約에 對한 再協議過定에서 多少의 紛爭이 生길지도 모르나 大體로 원만하게 解決될 것으로 期待된다. 今年度에는 國內타이어價格 亦是 前年度와 같은 水準에 머물 것으로 豫想된다.

上述한 諸實績 및 趨勢를 綜合하여 볼 때 타이어業界의 展望은 過去 어느 때 보다는 밝다고 하겠다.

(筆者: 本會編輯部勤務)