〈輸出資料〉

大韓貿易振興公社 研究部
孫 洙 烈

本文은 近着 Rubber Trends 誌47號(1970年 9月)의 特輯을 번역한 것이다.——譯者註

英國의 타이어 産業

1968年 6月 Rubber Trends 誌第38號에서 우리는 英國의 타이어 産業에 대하여 言及하였거니와 그 以後에 많은 重大變化가 일어났다. 그래서 이 記事는 그 當時 發表되었던 圖表를 引用하면서 그 以後의 變更狀況에 重點을 두었다.

1. 타이어 産業

타이어 産業界에 일어났던 큰 變化는 Pirelli 社와 Dunlop 社의 相互 提議에 依한 合併이다. 前號에서 報告書를 쓸 當時에는 이 조처에 終結을 보지 못하고 있었으며 단지 將來의 展望만을 보였었다. 두 會社의 合併의 效果에 대한 詳細한 事項 과는 달리 널리 알려져 있지 않지만 英國에 가져다 줄 主된 效果는 研究 開發 및 財政에 있어서 좀더 經費를 절약할 수 있을 것이라는 것이다.

市場性 自體만을 보더라도 兩個社는 相互 치열한 競爭을 면치 못할 것이지만 그들의 個別的인 마아케트·쉐아가 만일 團合된다면 資源의 集積에서 오는 經濟的인 利益이 實現됨에 따라 增加할 것이라는 것은 首肯할 수 있는 것이다.

다음 表1에서 보는바와 같이 타이어 産業을 構成하고 있는 業體들이나 그들이 支配하고 있는 市場에 關한한 타이어 産業構造는 過去와 크게 變更되지는 않고 있다.

獨立會社나 大製造業體의 子會社는 品質面에서는 떨어지지 않지만 大메이커의 製品보다 洗鍊되지 못하고 구식의 디자인의 타이어를 저렴한 價格으로 販賣하고

表 1. 英國의 乘用車, 商業用車輛 및 重量級 貨物車用 타이어 및 튜우브 製造業體

會社名 住所	關聯事項
Dunlop Co. Ltd (main factories at Fort Dunlop, Birmingham; Specke, Liverpool; Leicesteri Inchinnan, Near Glasgow; Washington, County Durham)	英國固有
Fire Stone Tyre & Rubber Co. Ltd. (factories at Brentford, Middlesex and Wrexham, North Wales)	Firestone, U.S.
Goodyear Tyre & Rubber Co, Ltd (factories at Wolverhampcton Staffs)	Goodyear, U.S.
Michelin Tyre Co, Ltd (factories at Stoke-on-Trent, Staffs, Burnely, Lancs, & Belpast)	Michelin. France
Uniroyal Ltd (factory at Edinburgh)	Uniroyal, U.S.
Pirelli Ltd (factory at Burton-on-Trend)	Pirelli, Italy
Avon Rubber Co. Ltd	英國固有

中小企業	母會社
India Tyres	Dunlop
John Bull Rubber Co.	Dunlop
Davies Tyre Co.	Dunlop
Henlys Tyre & Rubber Co.	Avon
Keely Spring field	Goodyera

獨立會社

Barwell Rubber Co.
Denton & Co.
Kirkby Tyres
J. Rose (Tyres)
Sieberling Rubber Co.
Watts Tyre & Rubber Co.

있다. 이는 經常費가 절감되고 通常廣告費가 많이 所要되지 않기 때문에 이러한 타이어는 저렴한 價格으로 팔릴 수 있으며 新品이나 中古品車輛價格의 앙등, 연료비, 保險料, 免許費等의 앙등에 壓力을 받고 있는 運輸業者들에게 어필하고 있다. 여기에 強調되어야 할 事實이 있으니 그것은 타이어가 디자인 및 技能이 疑

心할 여지가 없이 많은 進展을 가져 왔지만 運輸業者들에게는 어느 經費條項보다도 과거 10年間 많은 구입부담을 가져왔다는 것이다.

2. 마아케트 쉐아

지금 大製造業體인 Dunlop社가 數週日間 生産을 中斷케 했던 파업으로부터 회복하고 있다. 다른 大製造業體에게도 生産施設의 여분이 없었기 때문에 自動車製造業體들은 타이어를 메이커어를 選別하지 않고 쓸 수 밖에 없었으며 가끔 海外에서 輸入하여 쓰기도 하였다. 따라서 現時點에서는 마아케트 쉐아에 對한 어떠한 見積도 長期的인 眼目에서는 不正確하다고 하겠다.

同時에 公知된바와 같이 타이어 製造業者들은 自己의 마아케트 쉐아統計를 外部에 發表하기를 지극히 꺼려하고 있기 때문에 다음의 表는 순수한 見積으로서만 참고되어야 할 것이다.

表 2. **英國의 타이어 製造業體別 마아케트 쉐아**

製造業體名	개략적인 마아케트 쉐아 (總國內販賣에 對한 %)
Dunlop	35
Goodyear	17
Firestone	10
Michelin	15
Avon	4
Pirelli	5
Uniroyal	2
其他輸入品	12

가장 注目할 만한 變化는 主로 1968年에 制定된 타이어에 대한 法律로부터의 生産能力에 대한 壓力의 結果 輸入타이어의 쉐아가 增大되었다는 것이다.

이는 自動車生産이 沈滯狀態에서 회복되면은 마아케트 쉐아도 환원하여 1968年의 樣相으로 되돌아 갈 것이 確實視된다.

3. 輸出

一般的으로 타이어産業은 오는 數年間의 輸出市場에 대하여 樂觀的이다. 特히 美國市場은 스웨덴이나 덴마크처럼 一時的인 大量輸出을 計算에 넣을 수는 없지만 廣大한 잠재력을 내포하고 있다. 英國産타이어는 全般的으로 美國産보다 더 好評을 받고 있으며 또한 다음 두 要因이 더욱 더 市場침투의 可能性을 增大하는데 기여하고 있으니

첫째로 美國타이어製造業者들은 바이어스 벨티드타이어에 대한 關心에 重大한 過誤를 犯하였으며 우선적으로 래디알 타이어에 온 정열을 쏟았기 때문에 歐洲産製品에 더 많은 需要를 가져왔다.

어느 程度 Michelin社는 벌써 生産施設을 갖추고 있기 때문에 Michelin製品이 가장 好感을 살 것이며 마찬가지로 Pirelli社는 래디알 타이어에 대한 開發努力으로 利益을 볼 것이지만 Dunlop社는 過去 美國市場에 英國産自動車輸出을 通하여 오랜 유대를 갖고 있기 때문에 아마도 長期的인 面에서는 가장 좋은 位置를 確保하게 될 것이다.

둘째의 要因은 美國自動車 生産業界의 콤팩트 自動車 내지 準 콤팩트 自動車 生産을 위한 움직임이다. 이는 유우럽 및 日本에서 輸入한 小型 自動車와 競爭하기 위해서이다. 그러한 自動車들은 量産되는 유우럽産 自動車의 型에 가장 적합할 타이어 싸이즈를 必要로 할 것이며, 이는 美國製造業者보다 저렴한 價格으로 공급할 수 있는데 英國과 유우럽産이 더 有利한 位置에 있다.

同時에 日本의 對美 小型自動車 輸出로 因한 美國自動車 市場 쉐아의 增大는 다음과 같은 點에서 英國에 많은 利益을 줄 것이니, 이는 英國 製造業體들이 日本 타이어 製造業體보다 多樣한 美國의 氣候에 적합할 全天候 타이어의 生産에 있어서 技術的인 面에서 앞서 있으며 이미 그와 유사한 型의 타이어 製造를 위해 준비를 갖추어 있다는 것이며 따라서 置換用 타이어 판매에 있어서도 機會를 마련하고 있다.

表 3. 타이어 輸出 (單位 1000 P/C)

年 度	승용차	상업용차 량	농업용 트랙터	모 터 싸이카	自轉車
1954~58 平均	1, 141.7	721.8	105.6	197.9	5, 120.2
1959~63 平均	1, 711.7	664.1	142.4	157.1	4, 457.3
1964	2, 273.6	544.2	144.2	138.8	2, 587.7
1965	2, 534.7	533.0	134.7	174.6	2, 044.1
1966	2, 607.0	517.5	144.6	191.2	1, 808.8
1967	2, 982.3	694.8	139.3	185.7	1, 334.2
1968	2, 960.4	608.9	137.0	186.0	1, 298.0
1969	3, 680.0	704.7	139.4	229.1	1, 604.0

上下記 表3 및 表4에서 보는 바와 같이 1968年은 輸出業者에게는 가혹한 해였다. 이의 주요 原因은 4月

表 4. **年平均 輸出 增加率** (%)

年 度	승용차	상업용차 량	농업용 트랙터	모어터 싸이카	自轉車
1958~63	7.7	0.0	7.3	−3.3	−0.5
1959~63	9.1	3.0	4.5	−4.8	−8.4
1964~67	11.9	3.2	−0.2	10.5	−21.2
1967~68	−0.7	−12.4	−1.7	0.2	−2.7
1968~69	24.3	15.7	1.8	23.2	23.6

타이어 規制를 充足하기 위해 國內 需要가 急增하였기

때문이다. 그러나 1969年은 輸出業者들은 급격히 회복하여 農場用 트랙터 타이어를 除外한 모든 部門에서 1967年의 水準을 능가하였다. 自轉車部門은 1963年이래 급격히 下落추세를 보이다가 1969年에는 1967年 水準을 20% 上廻하였다.

4. 輸入

타이어의 輸入은 國內 판매와 엄격히 比較할 만큼 상세한 資料는 되지 못하지만 다음의 表5는 1967年 以後 輸入이 얼마 만큼 增加했는지에 對한 示唆이다.

表 5. **英國의 타이어 輸入** (單位 1000 P/C)

年度	小 型	大型	트랙터	自轉車	其他	英國産總販賣에對한%
1967	1,567.5	41.0	26.3	362.5	233.5	5.4
1968	3,699.1	118.4	34.5	478.4	583.7	10.3

1969년에는 總 타이어, 튜우브, 홀랩의 輸入은 13,462,000이였으며 이것은 總英國産 판매의 20.7%이였다.

上기의 表는 타이어의 規制 以後, 需要를 充足키 위하여는 輸入이 절실히 要請되고 있으며 상세한 것은 알 수 없지만 輸入의 점증 추세는 1969년과 1970을 통해 계속되여 왔으며 特히 1970年 後半은 Dunlop 社의 파업으로 더욱 輸入을 촉진케하였다.

5. 마아케트

新 自動車 裝備用 타이어 販賣

5大 部門에서의 타이어 供給狀況은 다음과 같다.

表 6. **장비용 타이어의 판매** (1000個)

年 度	승용차	商業用車 輛	농업용 트랙터	모어터 사이카	自轉車
1954~58 平均	4,136.8	744.2	439.7	360.5	5,360.0
1959~63 平均	6,701.5	985.5	591.2	258.6	4,426.9
1964	9,145.5	1,151.7	560.7	196.5	3,534.4
1965	8,609.1	1,223.2	553.9	187.9	3,665.0
1966	7,725.5	1,512.5	550.9	195.4	3,078.3
1967	7,644.4	1,303.2	443.0	208.1	3,016.1
1968	8,390.4	1,236.2	474.3	177.3	3,244.0
1969	7,925.8	1,293.1	513.9	167.6	3,170.9

表 7. **장비용 타이어 판매의 年平均 成長率** (%)

年 度	승용차	商業用車 輛	농업용 트랙터	모어터 싸이카	自轉車
1954~63	10.8	4.2	5.5	−6.1	−1.8
1959~63	8.6	8.1	5.0	−7.8	2.4
1964~67	−0.2	7.7	−7.9	8.1	−9.4
1967~68	9.8	−5.1	7.1	−14.8	7.6
1968~69	−4.5	4.6	8.3	−5.5	−2.3

上기表는 장비용 타이어의 生産이 1964年 以來 절정의 해였던 1968年 以後 自動車工業의 위축에 얼마나 영향을 받아 왔는 가를 示顯하고 있다. 特記할 만한 것은 값싼 運送수단이라는 일시적인 變動이라 하더라도 1968年의 自轉車타이어 판매의 增大라고 할 수 있겠고 싸이클이 利롭다는 경향은 본란에서 言及할 必要가 없을 것이다.

置換用 타이어 販賣

下記部門에서의 供給實績은 新生 및 再生 타이어를 포함한다.

表 8. **置換用 타이어 販賣** (1000個)

年 度	승용차	商業用車 輛	농업용 트랙터	모어터 싸이카	自轉車
1955~58 平均	4,676.4	1,667.0	157.7	358.9	3,446.2
1959~63 平均	7,890.3	1,795.8	197.1	370.0	3,114.7
1964	11,571.0	2,103.5	193.5	319.3	2,718.7
1965	13,058.8	2,202.0	198.5	313.7	2,568.6
1966	14,284.4	2,277.2	228.8	277.5	2,332.6
1967	16,478.7	2,432.7	255.0	261.7	2,432.8
1968	20,701.0	2,963.9	257.8	324.9	2,318.8
1969	18,419.7	2,720.7	255.6	278.1	2,316.7

表 9. **置換用 타이어 販賣의 年平均 成長率**

年 度	승용차	商業用車 輛	농업용 트랙터	모어터 사이카	自轉車
1954~63	9.5	3.0	5.7	0.3	−3.5
1959~63	11.8	4.0	1.9	−2.7	−4.3
1964~67	13.9	6.1	7.0	5.0	−2.0
1967~68	25.6	21.8	1.1	24.1	−4.3
1968~69	−11.1	−8.2	−0.9	−14.4	−0.1

過去 10年 年間 自動車의 타이어 置換率은 상당히 變更되어 왔다. 1960年에는 약 1.0이였으며 1967年까지는 1.5로 상승하였다가 1968년에는 1.9로 계속 상승하였고 1970年에는 1.6으로 下落하였다.

이러한 現狀은 年間 自動車 走行度數와 타이어의 走行壽命의 두가지 要因에 依하여 左右된다. 各己 이 要因은 技術的, 經濟的 및 社會的인 많은 要因에 따라 樣相을 달리한다. 지난號에서 우리는 타이어의 壽命은 平均 20,000마일이며 따라서 平均 自動車의 走行度數는 年 9,000 내지 10,000이라고 言及하였다. 그러나 調査에 依하면 이러한 事實은 確實히 지금에 와서는 너무 높으며 더욱이나 2年前에는 너무 높았다고 할 것이다.

타이어의 走行度數는 現在 平均 自動車타이어에 있어서, 年 약 16,000마일로 간주되고 있다. 처음에는 이는 確實히 타이어 壽命을 延長시켜왔던 타이어의 디

자인이라든가 고무工業의 技術的인 進步라는 觀點에서 볼때 놀라운 現象처럼 認識되었다. 그러나 大部分의 變化라는 것이 타이어와 地面間의 牽引力을 增大하는데 그 力點을 두고 考案되었고, 따라서 일반적으로 이러한 事實은 타이어의 마찰력을 增大하여 速度를 감퇴시키고 있는 것이다. 이러한 牽引性은 安全限界를 增大시킬 수 있다는 것이어서 運輸業者들에게는 타이어의 技能을 增大시키는 것보다도 自己의 自動車나 타이어가 얼마 만큼이나 더 安全限界를 유지할 수 있느냐는데 더 많은 關心이 集中되어 가는 경향에 있다. 結果的으로 타이어의 技能은 과거보다 더 限界點에 接近하고 있다 하겠다. 더욱이나 道路의 改善이나 高速道路의 建設은 좀 더 빨리 긴 여행을 可能케 하였고 同時에 점점 더 多數의 사람들이 自己의 車를 가지고 休日에 먼 여행을 하게 되여, 타이어에 對한 責任意識을 高調시키고 있다 하겠다. 自動車의 디자인 또한 自動車의 미니化로 因한 走行거리의 감축으로 注目할 만한 것이 못 된다 하더라도 바퀴와 타이어는 점점 小型化되어 가고 있으며 점증하는 정교한 車臺받이 裝置組織은 10年前의 車體의 디자인보다도 타이어의 디자인으로부터 받는 효과가 더 크다고 하겠다.

英國의 타이어에 對한 法律規制 또한 타이어의 壽命을 短縮시키는데 영향을 미쳤으니, 1mm의 最小트래드와 그밖의 타이어에 대한 일정한 標準을 要求한 1968年 法律은 일시적으로 상당히 置換用타이어의 需要를 提高시켰다. 그러나 其以後 1968年의 法律效果는 기대한 바와 같이는 重大한 것이 되지 못하였으니 이는 自動車産業에 對한 經濟的인 壓力과 이 法律이 엄격히 施行되지 않했기 때문이다.

타이어의 壽命을 增大시키는데 두개의 要因이 作用하고 있다. 그중 큰 要因은 타이어 市場에서의 래디알 타이어 需要의 增加이다. 래디알 타이어는 1968年의 全승용차 타이어 販賣의 35%에 比하여 1970年 上半期에는 38%로 增加하였다.

오는 5年間 이러한 추세는 급격히 增大할 것이며 Rootes Avenger社는, 처음으로 量産하는 自動車가 그러하듯이 래디알 타이어를 裝備用 타이어로 使用할 意思를 表示하고 있다.

둘째의 要因은 運輸業者들이 타이어 壽命의 마지막까지 置換을 않으려 하는 經濟行爲이다. 이러한 事實이 타이어의 走行거리를 增加할 것인지는 말하기 어려운 것이지만 값싼 타이어의 구입이나 再生타이어의 구입을 增大할 것이다.

一般的으로 타이어 走行거리 狀態는 점감되여가고 있으며 거의 底點에 달했다는 것을 기대할 수 있다. 지금부터는 래디알타이어의 增加된 走行거리가 全體的인 走行거리 狀況에 더 큰 效果를 가져올 것이다.

表 10. 英國의 車輛數

年 度	輕量車ⓐ	商業用車 輛ⓑ	農業用트랙터	모어터싸이카
1956	4,661.3	675.0	403.2	1,349.3
1957	4,996.6	687.0	425.0	1,497.0
1958	5,409.4	696.4	439.7	1,546.2
1959	5,880.5	712.7	459.4	1,764.6
1960	6,486.9	757.6	471.2	1,894.4
1961	7,021.6	743.9	481.4	1,920.8
1962	7,634.5	748.1	483.3	1,897.4
1963	8,512.5	778.8	496.4	1,898.3
1964	9,385.0	791.0	506.8	1,866.1
1965	10,143.0	796.9	500.7	1,735.5
1966	10,743.0	794.4	478.3	1,520.0
1967	11,584.0	813.0	497.0	1,459.0
1968	12,040.1	820.2	463.4	1,328.0
1969	12,511.0	803.8	475.1	1,223.0

ⓐ는 택시, 미니버쓰, $1\frac{1}{2}$ton 까지의 화물차

ⓑ는 $1\frac{1}{2}$ton 以上의 화물차

表 11. 2年前 車輛保有臺數에 對한 置換타이어 販賣

年 度	輕 車 輛ⓐ	商業用 車輛ⓑ	모어터서이카
1958	123	234	29
1959	124	242	27
1960	122	248	25
1661	130	248	21
1962	140	251	20
1963	141	258	17
1964	152	281	17
1965	153	282	15
1966	152	288	12
1967	162	305	14
1968	192	360	21
1969	160	304	19

ⓐ는 택시, 미니버스, $1\frac{1}{2}$ton 까지의 화물차

ⓑ는 $1\frac{1}{2}$ton 이상의 화물차

原來의 근거를 둔 狀況과는 변경되였다 하더라도 表 11에서는 타이어의 壽命과 自動車 走行거리와의 關係가 거의 同一한 것으로 남아있고 2年前 自動車保有高의 %에 對한 타이어(置換用)販賣高는 現在 自動車가 保有하고 있는 年間 타이어 置換狀況을 시사하고있다.

過去 統計에서 보이듯이 1950年代의 약 1.0에서 1966年에는 1.5, 1968年에는 1.9로 上昇했다가 1969年에는 1.6으로 되돌아 갔다. 앞으로 數年間은 이러한

狀態는 1.5 이하로 떨어지지 않을 것이다.

表 12. 總타이어 國內販賣率(%)에 對한 置換타이어 販賣

年 度	승 용 차	商業用車輛	農業用트랙터
1954	43.9	50.5	21.1
1958	46.5	53.8	23.1
1962	51.5	52.3	22.0
1963	50.0	51.9	20.7
1964	55.8	64.6	25.7
1965	60.3	64.2	26.4
1966	64.9	60.0	29.3
1967	68.3	65.1	36.3
1968	71.1	70.5	35.2
1969	69.8	67.8	33.2

上記 表는 두가지 變化를 보여주고 있다. 첫째로 1968年에는 새로 制定된 法律의 結果, 置換타이어의 일시적인 급격한 上昇이다. 이는 商業用 部門에서 가장 현저하여 置換用이 5% 以上 뛰여 오르고 있다. 이러한 事實은 法律制定前의 商業用 車輛의 底級品 타이어 使用을 의미하던가 일반 승용차보다도 商業用 車輛에 對하여, 새로이 制定된 法律의 엄격한 規制를 하였다는 것을 시사하는 것이다. 둘째로는 과거의 타이어 走行거리의 점감추세와는 달리 점등추세의 경향이다.

農業用 트랙터 部門은 이러한 추세와는 다르다 하겠다. 여기에서 進步的인 타이어技術은 더 낮은 견인력이나 高速의 技能에서 보다도, 고도의 타이어 走行거리에서 시현해 주고 있다.

6. 再生타이어

總置換用 타이어 販賣에 있어서 再生타이어 쉐아의 감소는 어느정도 양상을 달리하여 왔다. 두개의 要因이 이러한 變化를 가져 왔으니, 첫째는 運輸業에 있어서 계속된 費用의 점증으로 타이어 구매자로 하여금 값싼 것을 찾도록 하였으니 따라서 再生타이어에 依存하겠금 하였다. 둘째로는 그러한 타이어에 對한 英國工業現格의 소재라고 할 수 있겠다. 다만 이러한 사실은 기대한 것보다는 선전의 효과를 기하지는 못하였다.

結果的으로는 新生타이어를 製造하는 業體의 再生타이어를 除外하고는, 아직도 再生타이어에 關해서는 疑問의 여지를 남겨 놓고 있다. 確實히 약간의 大타이어 메이커의 見解로는, 타이어工業의 첨단에서 活動하고 있는 아직도 너무 많은 모호하며, 獨立的인 再生타이어 製造業體들이 있다는 것이다.

래디얼타이어 部門은 特히 점증하는 再生타이어의 인기로 부터 利點을 가져왔으니 이는 크로스 프라이(Cross-ply)로부터 래디얼 타이어에로의 轉換이 相對的으로 값싸다는 것이다. 더욱이나 中古品車輛의 高價가 바로 取扱者들로 하여금 全般的인 그들 車輛의 質向上을 위해 再生타이어를 구매하겠금 促進하였고 이러한 事實이 또한 再生타이어의 販賣高를 조장해왔다.

그러나 長期的인 眼目에서 볼 때는 再生타이어는 置換타이어 販賣部門에서 점점 小量을 차지할 것이니 이는 特히 運輸業者들이 長期間 車道上을 高速度로 달림에 따라서 可能한限 좋은 타이어를 使用하는 것이 위험스럽지 않다는 것을 認識하고 있기 때문이다.

再生타이어의 放逸한 市場性이 一般的인 下落추세로 다음 表에서 보여주고 있다. 놀라운 現象은 總置換用 타이어 販賣와 相對的으로, 1968年의 販賣高에 있어서 어떠한 上昇도 發生하지 않했다는 것이며 이는 運輸業者들이 自動車法律에 맞추기 위하여 新生타이어를 구입했을 뿐만 아니라 質이 좋은 타이어製品을 살 수있을 만큼 安全問題에 充分히 自覺하고 있었다 하겠다.

表 13. 再生타이어의 總置換用 타이어에 對한 %

年 度	승 용 차	商業用車輛	農業用트랙터
1954	45.5	36.0	33.7
1958	53.8	40.7	38.1
1962	48.4	35.2	33.8
1964	41.9	33.7	27.0
1965	38.8	32.1	24.1
1966	37.5	31.3	20.8
1967	35.8	30.3	18.9
1968	32.7	29.6	15.6
1969	32.9	31.5	16.3

註 : 이 統計는 TMC와 再生타이어 製造業者協會에 依한 것이며 再生타이어 全販賣量은 포함되어 있지 않다.

그러나 上記의 統計는 再生타이어의 大略的인 面은 充分히 포함하고 있다.

7. 展望

잠재적인 Dunlop-pirelli社의 합병의 效果는 타이어 製造에 있어서 新技術의 좀더 빠른 소개라 할수 있을 것이다. 例를 들어 트럭用 타이어에 있어서 래디얼타이어의 스틸 코오드의 使用은(이는 지금 2個會社에게 극히 인기가 있는 것으로 증명되고 있는 것으로서) 만일 兩會社가 그들의 資質源을 뭉친다면은 좀더 낳은 進展을 보일 것처럼 여겨지고 있다. 同時에 타이어에 있어서 天然고무의 使用은 合成고무의 使用에, 相對的으로 豫상이상의 감소가 있을 것처럼 보인다. 이러한 추세를 强力히 시사해 주고 있는 또 다른 可能性은 이소프린모노머(isoprene monomer) 生産에 있어서 新過程을 開發한 日本合成고무 工業의 成功이라 할 것이다.

첫째의 시사事項은 現今의 半價로 타이어가 製造될 수 있다는 것이다. 即 現在의 試圖가 成功한다면은 重裝備 地上 機動性 타이어의 使用에 있어서 天然고무에 대적할 매우 값싼 것을 生産함으로써 1972~73에는 最初로 經濟的으로 生存할 수 있는 프란트가 성행할 추세를 보일 수 있을 것이다.

장래에 타이어에 對한 이 以上의 規制가 있을지는 公知된 疑問事項의 하나이다. 타이어 製造業者들은 現在의 規制의 存立이나 이 法律의 施行에 있어서 만족스럽게 여기지 않고 있다. 再生타이어 製造業者들은 中古타이어의 많은 量이 1mm 트래드 深度의 法定限界를 넘어 使用하고서, 再生타이어 工場에 들어오고 있음을 알고 있다. 경기動向의 變化와 함께 安全에 對한 점증하는 公認은 가까운 將來에 이러한 狀況을 變更시키겠지만 타이어製造業者들은 2mm가 더 現實的인 安全限界일 것이라고 믿고 있다. 왜냐하면 이 限界를 넘어서는, 타이어의 技能은 아주 신속히 떨어지기 때문이다. 그러나 1mm 트래드 深度限界가 유우롭에 通用되는 標準이 되여 있으므로 關聯되는 여러나라 사이의 相反되는 利害關係로 이限界를 높인다는 것은 지극히 어려운 걸로 여겨지고 있다.

습한 氣候條件에서의 타이어의 技能이 絕對的인, 北歐地域에서는 이 深度限界를 높이는 것을 바라겠지만 高速과 함께 건조한 路面上에서의 타이어의 技能은 一般的으로 낮은 트레드 深度를 要하고 있는 이태리와 같은 國家들은 現在의 水準으로 滿足하고 있다. 이의 앞으로의 結果가 여하 할지는 豫測을 不許하지만 타이어 販賣에 또다시 영향을 미칠 이 以上의 法的 規制는 앞으로 數年間은 나올 것 같지는 않다.

앞으로 일어날 수 있는 타이어 工業에 있어서의 重大한 發展으로서는, 製造上의 方法일 것이다. 消息通에 依하면 美國의 Firestone社는 타이어製造用 인젝숀成型過程을 開發하였다고 한다. 상세한 사항은 아직 알길이 없지만 그러한 過程이 經濟的으로 實存할 수 있다면, 타이어 製造에 있어서 값비싼 勞賃을 절감함으로써 타이어 價格이 거의 全消費者價格水準과 相對的으로 安定된 位置를 유지할 것이라는 것이 確實視됨은 疑心할 여지가 없다 하겠다.

아직 統一되어 있지 않은 유우럽의 타이어 표준화를 위한 硏究가 進行되고 있다. 그러나 타이어 自體의 표準化는 急進的으로 進展되지는 못할 것이다. 왜냐하면 自動車 및 타이어 사이즈의 좀더 낳은 共通的인 型이 나타나고 있지만, 타이어 技術의 增進은 相異한 目的에 적합할 여러가지 型의 生産을 促進시키고 있으며, 따라서 지금에 와서는 過去보다도 더 타이어에 있어서 多樣性을 示顯하고 있기 때문이다.

트럭타이어 部門에서 상당히 획기적인 效果를 자아낼 發展이(다만 일시적인 것이라 할지라도), 증지되고 있다. 이는 通常 重量級貨物車의 後面 바퀴에 있어서 2개바퀴에 各타이어를 使用하는 대신에 1개바퀴 二重륙 타이어의 使用이다. 이러한 타이어는 다소의 重量절감을 可能케 하는데 利點이 있고 後面輸送으로 因해 곤란을 자아내는 要素를 除去시킨다는 것이다. 그러나 問題는 브레이크組織을 넹각시키는데 있다. 왜냐하면 空氣가 브레이크드럼을 순환할 여지가 없다는 것이며 貨物車의 重量을 지탱할 보조타이어가 없으므로 바퀴를 갈아 끼우는 데 많은 곤란점이 있기 때문이다. 또한 이러한 타이어와 關聯하여 使用될 새로운 構成機具의, 技能에 있어서의 問題가 있다. 全般的으로 現時點에서는 조織의 제반 利點이, 有利한 點을 상쇄하지 못하고 있다 하겠지만, 장래에는 그러한 機構가 빛을 볼 만큼 더 한층의 技術의 進展이 성취될 것이라는 것은 確實視 된다고 할 것이다. (끝)

◇ 71年 1月 號 物價時勢 正誤表 ◇

面	行	記 事	正	誤
34.	5	品名	나이론	타이어코오드지
34.	32	稅率	타이어코오드지	〃
34.	6	비고	보빙 값	보딩 값
34.	26	輸入價格	0.58 F.O.B.	0.58
35.	2	統計符號	2813~23—101	2813—23
35.	12	規格	E.P.T.A.C.—1	E.P.T.A.C
35.	34	輸入價格	F.O.B.	E.O.B.H.K.
35.	35	〃	F.O.B.	F.O.B.H.K.
36.	4	品名	6 N號	6號
36.	5	輸入價格	C.&.F	F.O.B.
36.	9	統計符號	〃—〃—〃	
36.	11	輸入價格		F.O.B.H.K.
36.	12	〃	F.O.B.	F.O.B.H.K
36.	12	規格	96 RZ(日本)	96 R2(日本)
36.	13	品名	Desmodur R	Desmodur
36.	13	輸入價格	C.&.F.	C.O.F.
36.	14	規格	S—5(日本)	S—5
36.	17	〃	140°	141°
36.	22	〃	〃 5A	5A
〃	〃	〃	〃 5B	5B
〃	〃	〃	〃 6B	6B
〃	〃	〃	〃 2A	2A
36.	26	單位	kg	
36.	11	規格	K3~705(日本)	〃KS—705 F