

<리포트>

美國의 再生타이어는 伸長한다

再生타이어에의 에너지 危機의影響

아크론 러버그룹 리차드. W. 액카아트

- ▲.....日本の 再生타이어의 利用度도 每年上昇하고 있다. 74年末에 收集된 需給調査에 依하면 8年間.....
- ▶.....에 約 4倍의 伸長을 보이고 있다. 然이나 75年の 同業界는 新品타이어의 安價, 亂賣攻勞等.....
- ▶.....에 늘려서 一部價格 崩壞, 採算惡化, 操短도보여 不振을 極했다. 또 75年度의 實績은 未把.....
- ▶.....握이나 美國처럼 TB用의 수요減과 反해서 乘用車用, 小型트럭用의 大幅의인 伸長이 있었을.....
- ▶.....것 같으며 또 不況의 영향에 依한 一般使用者의 使用量도 增加한 것으로 보여져 그 實績이.....
- ▶.....注目된다. 國內의 需給狀況은 資料가 收集되는 것을 기다리기로 하고 今番은 75年の봄에 법.....
- ▶.....적였은 美國再生타이어業界의 狀況을 探索에 보았다. 아크론 러버그룹의 리차드. W. 액.....
- ▶.....카아트氏의「再生 타이어에의 에너지危機의 影響」이라고 題하는 리포트는 相當히 滋味가.....
- ▶.....있는 資料이다. 同리포트는 다음과 같이 結言하고 있다.

「1973年10月の 아랍石油속크以來 大衆이 石油나 石油製品의 浪費는 國民生活의 破壞를 招致한다는 것에 覺醒해 오기시작 했다.

再生業界도 이에 依해서 新局面을 마지하려 하고 있다. 自動車도 燃料消費가 적은 또한 公害가 적은 車의 開發이 진척되고있다. 그 例로서 新車의 燃料消費 1가 른當의 走行數는 大型車라도 다음과 같이 되어오고 있다.

1974年 13.9哩, 1975年 15.6哩, 1976年 17.6哩 現在는 多數의 것이 리사이클 되어있다. 그런데 왜 新品타이어의 많은 %가 再生안되는것일까. 그렇게 되기爲해서는 再生타이어의 나쁜 이미지, 이것을 除去할것이 重要하다.

現在의 再生타이어는 基本的으로는 新品타이어의 性能과 負荷 基準에 全然 미이트하고 있는 만큼 技術의 으로 進歩하고있다.

實際로 1973年 6月부터 모든 乘用車 再生타이어는 FMVS(美國聯邦規格)에 合格하지 않으면 안되게끔 規制되고있다.

乘用車타이어에 對해서 新品, 再生의 比率는 表와같다. 美國서도 1973年の 石油 속크 以後 타이어의 管理 狀態에 異狀을 發生시키고있다. 即 乘用車의 境遇 摩耗限界 1.6m/m의 스틱프 사인을 無視하고서 중대거리가 되기까지 使用하는 일이 많아져서 舊타이어의 再生率은 販賣本數에 對해 20% 다운하고있다. 1976년에는

타이어스크랩의 展望은 18,000萬本~20,000萬本으로될 것이다. (乘用車用이 大部分) 然이나 其中에서 進歩改良이되면 타이어回收 시스템으로 이것을 補完해 주지 않으면 안된다. 普通 再生타이어 工場에선 舊타이어를 검사해서 구입하고 있으나, 21.5%정도는 不良타이어로 되어있다.

	新品	再生
第2次 大 戰 中	1.5本	1本
最 近 數 年	4.3本	1本
1 9 7 4 年	4.1本	1本
1 9 7 5 年	3.5本	1本

75년에는 37,700千本の 승용차 再生타이어가 生産되었다.

이 巨概가 再生率向上에는 殘溝에 注目하는것과 비이드부의 손상에도 잘 注意할것이 必要하다. 大體로 스틱타이어의 再生은 스틱브레이커의 경우는 브레이커 兩端의 세파레이션과 露出, 또 와이어의 녹이 發生하고 있는가 어떤가 이것이 問題로 登場해온다. 再生타이어 業界는 이 에너지危機를 잘 파악하여 이것을 契機로해서 1974年の 始初부터 再生타이어의 經濟性과 安全性에 對해서 美國大衆에게 PR을 行했다.

이것은 TRIB에 依해서 企劃되어 이어서 紐育市の 廣告業者에 依해서 텔레비, 라디오, 新聞을 媒體로해서 全國의으로 宣傳이行해졌다. 레이서에도 宣傳媒體의

하나로 되었다.

반과아스텍카아도 그하나이다. 特殊 雜誌도 그랬었다. 이렇게해서 TRIB의 PR은 大衆의 印象에 남았는것이다.

PR의 文句로서 「再生타이어는 當身에게 있어서 最良의 買物입니다」 「타이어의 再生은 가장 經濟的인 리사이클 입니다」 등이 있다.

PR로서의 新聞의 廣告記事도 相當한 費用으로 되어 있다.

如斯히해서 에너지危機는 再生業界에는 結果的으로 다음과 같은 影響을 부여했는 것이다.

① 一般大衆에게 生活하는 周圍의 코스트上昇을 徹底하게 알렸다.

② 一般大衆의 이에 依한 再生타이어에의 구매의욕의 向上

③ 今後 數年間 再生타이어 業界는 樂觀的인 情況에 있다.

이것은 美國의 고무消費量이 25%의 減少에도 不拘하고 再生用고무(練生地)는 15~18%增加하고 있다.

最近의 再生타이어 賣上本數는 15~30%增加하고 있다. 이것은 一般大衆이 生活防衛의 한手段으로서 再生타이어의 使用를 받아들였음을 表示하는것이다」 75年度의 美國의 再生業界의 動向을 보면 그 概要는 다음과 같이되어 있다.

75年은 15%의伸長, 販賣는 1,350萬本

비즈니스위크誌는 日本에 있어서의 再生타이어는 急速하게 回復勢를보여 75年은 前年比 15%假量 增加를 하는것은 아닌가하고 報道했다.

또한 再生타이어의붐의 原因, 將來의 問題點等에 對해서도 言及했다.

美市場의 重트럭 運送業界에의 再生타이어 販賣는 上半期에 約 10% 下落했다고는 해도 그後 急速하게 回復을하여 75年末까지의 年間販賣量은 1,350萬에 達해 前年比 15%의 增加가 展望됐다.

乘用車用急増, 補修市場의 4分の1을 占有

75年の 傾向으로서는 乘用車用 再生타이어의 販賣가 急増해서 美再生業者協會에 依하면 75年の 販賣는 3,700萬本에 達해 前年을 11% 上廻, 再生타이어는 補修타이어 市場 全體의 4分の 1을 占有, 75年度의 트래드 고무出荷量도 76,800萬封度の 新記錄이 될것이라고 展望하고 있다.

中所得層의 購入增加

從來 乘用車用 再生타이어購入者의 大部分이 低所得層에 屬해 있었다고 보였으나 最近은 中所得層의 購入

者가 增加했다. 이것이 販賣증가의 큰 요인으로도 되어 있다. 一例를 보면 산타코에 7個의 파이어스톤 店을 經營하며 新品타이어와 再生타이어의 雙方을 取扱하고 있는 J. 케네디氏는 「當社の 再生타이어 購入者의 所得水準은 上昇하며 中所得層의 顧客이 붓고 있다」고 말했으며, 또 再生타이어用 金型메이커인 도날드, 막크미란社의 K.T. 막크미란社長은 「今後 特히 中所得層의 需要가 增加할것이라고 예상하고 있다. 큰 再生用 고무供給者인 롱, 마일러어社(달라스)의 마켓팅, 디렉터는 수요증가의원인을「고객의 주머니의 끈이 조여졌는 것과, 石油를 原料로하는 合成고무의 코스트上昇이 再生타이어에의 轉向에 貢獻하고 있다」라고 主張하고 있다 새로운 聯邦安全가이드 라인은 再生타이어의 標準化를 促求하고 또 新技術開發에 依한 品質向上도 販賣增加에 連結되어 있다. 再生業界에 依하면 以前再生타이어는 剝離하기 쉽다고 일컬어져왔으나 今日에서는 新品타이어의 90%~95%의 信賴性이 있다고한다. 또 販賣價格도 再生타이어는 峯며 1本當 16~17弗程度이며 新品 乘用車타이어의 折半값으로 市販되고 있다.



케에프모오스트 타이어 再生工場의一部

中小再生業回復

再生타이어수요의 증가는 石油속크의 影響에 依한

많은 難局을 脫出에서 75년에 드러서서 徐徐히 上昇했으나 再生타이어 業界에 있어서의 多數의 中小企業에 있어서의 이 붐은 오히려 너무느졌다. 74년에는 全美에서 再生타이어를 製造販賣하고 있었던 約 4,500社의 25%가 缺損을 내어서 다시 30%가 겨우 損益分岐點을 維持하고 있었는데 不過하였다. 再生業者에 있어서 最大의 打撃은 트럭타이어의 販賣의 後退였다. 이것은 트럭運輸業者가 코스트削減을 爲해 遊休車輛로부터 타이어를 賤내어서 使用하고 再生으로 쓰는것을 삼가했기 때문이었다.

美再生業者協會의 E.J. 와그너 專務理事에 依하면 乘用車用 再生타이어의 販賣增加가 없으면 約 500社에 이르는 中小再生業者가 倒産狀態로 기울여지고 있었을지도 모른다고한다. 乘用車用 再生타이어의 수요증가에 따라서 또 하나 中小企業에 있어서의 問題가 發生되어온다.

그것은 라디알타이어의 再生을 行하기 爲해서는 高價의 新設備을 導入하지 않으면 안되기 때문이다. 라디알은 現在 再生타이어市場의 5%를 占하고있으나 76년에는 10%로 伸長할것으로 豫想하고있다. 라디알타이어의 再生에는 1基 3萬弗이나하는 새로운 알루미늄製타이어 金型이 必要케된다. 然이나 그反面 再生타이어用 金型메이커인 탁쿠미란社長은 現在와 같은 타이어사이즈 標準化의 動向은 再生에 必要한 設備를 적게하므로 中小再生業者에 있어서의 프라스코 될것으로 보고있다.

타이어메이커의 움직임

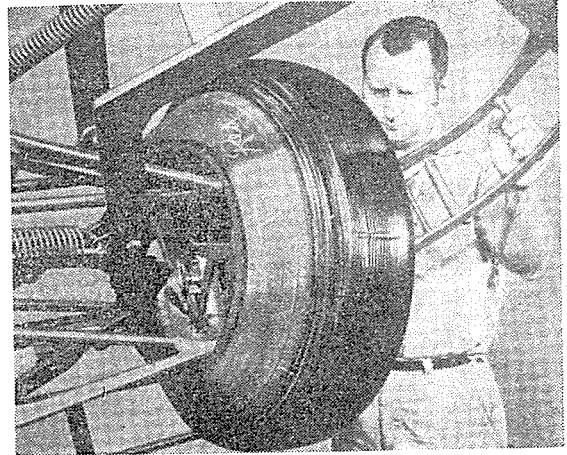
「美國의 大타이어메이커는 이미 乘用車用 타이어 再生業에 상당히 깊이 關係하고 있다. 74년에는 再生타이어는 11억弗의 市場규모에 達했다. 우리들은 이비즈니스를 놓칠수는 없겠다」고 GY의 再生製品擔當 제너랄, 마네에저는 말하고 있다.

파이어스톤社는 最近 5年間에 自社 所有의 再生프란트를 180工場으로부터 90工場으로 半減했으나 現在하고있는 工場은 어느것이나 大型工場이며 經營効率도 높다.

同社는 大量 再生시스템을 採用함으로써 1日 1,500本의 타이어를 再生하며 큰 小賣 체인에의 供給者로서 機能 할수있는 大型再生工場을 數工場建設하고 있다.

然이나 再生業界는 根本의 問題, 中古타이어의 安定 大量供給을 解決 할수있을때까지는 이程度(日産 1,500本)의 규모의 工場이 美國에 있어서의 再生타이어 工場으로서 成立이되는 最大限度일 것이라고한다.

군릿社의 再生타이어工場 設計및 서어비스擔當 마네저는 「우리들은 타이어, 케이싱을 回收하는 新方



고무로 붙인 타이어를 檢査機로 操作

法을 發見하지 않으면 안된다고 말하며 再生業者協會의 와그너 專務理事에 依하면 再生用 타이어의 回收 시스템이 좋지 못하기 때문에 業界全體로서는 年間 2萬本の 再生不可能한 乘用車타이어 케이싱을 看過하고있다고 推定하고있다. 타이어메이커, 팬덱크社(아이오아州) 브랏드, 리이간社(노우드카로라이나州), 빅, 오오社(템버어)와 같은 大再生業者 및 若干의 地方再生業者는 타이어 回收시스템의 改良에 依해서 收益性を 높이고 있다.

65年以後 年率 約30%로 成長하여왔던 빅, 오오社는 至今은 全美에 200餘의 小賣店을 가지며 이들의 小賣店에 同社 17工場(年産 120萬本)으로부터 再生타이어를 供給하고있다. 뉴우잉그란드의 大再生타이어業者, 노이즈社는 1年前부터 利用可能한 타이어, 케이싱을 購入하는데 苦生하고있다.

이것은 드라이버가 타이어를 보다 험것으로 될때까지 使用함과 함께 再生타이어를 구입하게끔 된 증거 일것으로 보고있다.

今後의 難題

大기업이고 中小企業이고를 莫論하고 美再生業者가 不可避할 難題는 再生에 不適當한 케이싱이 豫備選別과 最終品質檢査를 通過해버리는 일인데 「再生業의 큰 難題는 再生工程을 通過할때까지 發見이 안되는 타이어의 숨은 缺陷이라고 한다. 例를들면 노이즈社는 900本の 再生타이어를 購入하는데 1,200~1,300本의 中古타이어를 檢査하고 또한 如斯히해서 選別 購入한 後에까지 또한 若干의 缺陷타이어가 混入되어 있으며 現在로서는 同社의 승용차용 재생타이어 生産은 日産 700本으로 下落되어 있다고한다. 美運輸省은 이들의 問題解決에 着手하여 音響 檢査裝置의 開發을 試圖하고있다. (1976年 2月號 日本月刊自動車타이어誌)