

國內外 뉴스

▲ 천연고무 國際協定 來年 10월에 發效 — 在庫 55萬톤, 中心價格 210센트 —

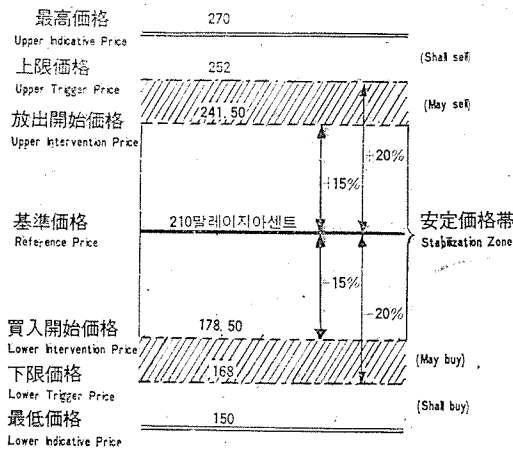
國聯貿易開發會議(UNCTAD)가 76年 第4회 나이로비 總會 以後 推進해온 1次產品 綜合計劃 中 천연고무에 관한 交渉이 이루어져 正式로 천연고무 商品協定이 發足하게 되었다. '80年 1~6月 사이에 各國이 제네바에서 署名하고, 7~9월에 批准하여 10월에 發足될 展望이다.

同協定은 UNCTAD의 18個品目の 協定 中 經濟條項과 據出義務를 갖는 協定으로서는 처음 있는 일로서 注目되고 있다.

同協定은 천연고무 價格의 安定과 供給確保 安定을 目的으로 한 것이나, 實際效果보다도 오히려 政治的 意義가 더욱 強한 것으로 보이므로, 利點이라면 長期的인 眼目에 있다.

고무業界에서는 「天然고무價格이 安定된다는 것은 歡迎하나, 朱錫協定과 같이 高價安定으로 될 念慮도 있다」고 評할만큼 原材料高騰에 苦心하고 있는 모습도 보인다.

또 同協定이 發足된다 하더라도 現在에는 最高價格인 270싱가포르센트 以上이므로 當分間은 아무 效力도 없을 것 같다.



(天然고무 協定에서 定해진 價格帶)

全文 67條로 된 천연고무 商品協定에 따르면 ① 價格安定措置로 緩衝在庫를 採擇하고 그 規模를 40萬톤으로 한다. ② 이에 대해서 15萬톤의 緊急用在庫를 設置한다. ③ 當初의 價格水準으로서 最低價格을 1kg當 150말레이시아·싱가포르센트, 最高價格은 同 270센트로 設定하였고, 基準價格은 同 210센트의 上下 15%以內를 安定帶, 上下 20%를 上限, 下限價格으로 하는 價格帶의 設定 등이 合意事項의 概要이다.

(79. 10. 22 고무報知新聞)

▲ 美國, 타이어業界 最惡事態 直面 — 販賣鈍化에 在庫累增 겹쳐 —

回復엔 1年以上 걸릴듯

가솔린 不足, 自動車 販賣減少, 勞使 문제 등으로 흔들리기 시작한 美國 타이어製造業界는 治癒하는 데는 최소한 1년 이상이 所要될 타격을 받고 있는 것 같다.

따라서 이와 같은 결과로 지난 1日에는 Ohio州 멘스필드所在 Mansfield Tire & Rubber Co.가 聯邦破産法 Chapter XI에 의거 보호 신청을 했는데, 同社는 生産コスト 上昇과 타이어市場에서의 競爭激化에 대한 불평을 토로한 것으로 알려졌다.

타이어의 世界 最大메이커인 Goodyear社도 로스앤젤리스 및 펜실바니아州 Conshohocken 所在 2개 工場을 이미 폐쇄한 바 있으며, 2/4分期에 이어 3/4分期중에도 經營上의 손실을 豫想하고 있는데, 이러한 2分期의 연이은 損失은 지난 40년 동안에 처음이라고 한다.

또 한때 유럽 타이어市場에서 最高販賣業體로 군림한 바 있는 Uniroyal Incorporated도 계속되는 손실을 막기 위한 노력의 일환으로 최근 유럽의 生産施設 전부를 賣却한 바 있다.

어느 누구에게서 들어도 타이어 메이커들의 經營難은 80년도까지 지속될 것 같다는 展望이

며, 단지 一部 專門家들만이 1981년 이전까지는 回復되지 않겠느냐는 조심스런 豫想을 내리고 있다.

來年 市場增加率은 겨우 2%

따라서 내년도 美國 타이어市場 增加率은 2%에도 못미치는 水準이 될 것이라는 意見이 지배적이다.

한 專門家の 이야기로는 타이어 販賣가 지난해 여름 가솔린 波動에 의해 처명상을 입었다는 것이며, 問題 해결도 가솔린 供給이나 價格에 달려 있다고 주장하고 있다.

그러나 가솔린 供給 문제만이 解決策은 아닌 것 같다. 왜냐하면 가솔린 不足이 販賣를 鈍化시켰던 바로 그때 主要 메이커들의 在庫가 激增하고 있었기 때문이다. 특히 在庫는 메이커들이 고무 勞組와의 契約更新 協商 과정에서 발생할지도 모를 스트라이크(결국 큰 스트라이크 없이 해결되었음)를 예상하여 非常用으로 蓄積시킨 것이다.

勞賃 및 石油化學 基礎原資材 價格上昇과 치열한 價格 경쟁과 함께 쌓이는 在庫, 그리고 販賣不振은 지난 7월이 美國 타이어 메이커에게는 가장 큰 시련기였다. 즉, 지난 7월중 販賣價格은 78년 7월에 비해 평균 1% 정도밖에 오르지 않았는데, 生産 코스트는 약 17%까지 뛰었다고 한다. (79. 10. 23 KOTRA 海外市場)

▲ 日本, 타이어 輸入急增

—1~8월 206만本, 去年的 2.6倍—

올들어 8개월間 日本의 乘用車用 및 트럭·버스용 타이어 輸入 實績은 206만 4,454本으로 前年同期的 2.6배로 급증하였다.

乘用車用 타이어는 이 기간에 197만8,542本으로 前年同期 보다 2배 늘어났다.

國別로는 西獨이 65만1,959本으로 1位이고, 다음이 프랑스(34만 3,751本), 韓國(27만 9,625本), 이탈리아(20만 2,397本), 오스트리아(19만 2,459本), 美國(16만 3,307本)의 順이다.

트럭·버스용은 8만 5,912本으로 前年 同期對比 2.8배 늘어났는데 韓國이 6만5,661本으로

가장 많고 다음이 오스트리아(9,703本), 西獨(5,888本), 프랑스(1,820本), 美國(1,397本) 등으로 되어 있다.

乘用車用은 Michelin(프), Pirelli(伊) 등 世界有力 타이어 메이커들이 自動車 메이커 등을 상대로 積極적인 販賣活動에 나서고 있다.

(79. 10. 23 貿易通信)

▲ 자마이카, 自動車 타이어 및 튜브 價格引上

최근 자마이카產 각종 自動車의 타이어 및 튜브 價格이 약 40% 引上된데 이어 年末에 다시 한차례 價格引上이 있을 것이라고 現地 業界에서 예상하고 있다.

이번 價格引上은 輸入 合成고무價의 上昇과 油類價引上으로 인한 生産原價上昇에 따른 것이며, 현재 자마이카의 一般乘用車用 타이어 및 튜브는 美國系 合作會社인 Goodyear Jamaica Ltd.에 의해 全量이 供給되고 있다.

따라서 韓國은 同品目の 자마이카市場 開拓은 一般乘用車 以外の 車輛 타이어와 2輪車타이어 등에서 可能할 것으로 보인다.

(79. 10. 23 KOTRA 海外市場)

▲ 日本, 自動車타이어 磨耗限度 正式 決定

—JATMA 案이 採擇—

日本 運輸省은 그동안, 自動車 타이어의 安全確保, 특히 使用過程에 있어서 타이어의 磨耗와 安全性과의 關係를 明確히 하기 爲하여 많은 調査·分析 結果, 各種 타이어의 磨耗限度를 정하여 드디어 9월 7日, 自動車使用者가 運行時에 지켜야 할 基準으로 定하도록 各關係當局과 各有關團體에 通報하였다.

同省이 定한 磨耗限度의 基準이란 일반적으로 말하는 “Slip Sign의 法制化”가 이루어진 것이다. 同通報 內容은 다음과 같다.

① 自動車 타이어의 磨耗限度, ② 車檢業務 등 實施要領의 一部改正, ③ 高速走行時의 自動車 타이어의 磨耗限度 등 3部分으로 되어 있다.

要約한다면, 自動車타이어의 磨耗限度가 只今까지의 保安基準의 規定으로는 애매하였으므로 이것을 明確히 하는 同時에 高速走行時의 磨耗限度도 별도로 設定하여 保安基準의 適合條件으로 하였으며, 9月 7日 以後는 基準以下로 過磨耗된 타이어를 使用하게 되면 道交法에 違反된 整備不良車로서 警察의 圍束對象이 된다.

日本, 自動車 타이어 磨耗限度

타이어 種類	一般道路走行時 磨耗 限度	高速道路走行時 磨耗 限度
乘用車用 타이어 輕트럭用 타이어	1.6 mm	1.6 mm
小型트럭用타이어		2.4 mm
트럭·버스用 타이어		3.2 mm
二輪自動車타이어	0.8 mm	0.8 mm

世界各國의 磨耗限度 規制狀況

國 名	規 制 值
美 國	1.6 mm(乘用車)
	3.2 mm(트럭·트레일러·버스의 前輪)
	1.6 mm(" 의 前輪以外的 車輪)
英 國	1.0 mm
西 獨	1.0 mm
오스트리아	1.6 mm(乘用車·트레일러)
	2.0 mm(乘用車·트레일러·二輪車以外的 車輪)
	1.0 mm(二輪車)
스 웨 덴	1.0 mm
	1.6 mm(Wear Indicator가 있는 경우)
프 랑 스	1.0 mm

(79. 9. 17 The Rubber Times)

▲ 日本, 合纖業界 타이어 코드 生産 活氣

一設備削減으로 供給에 限定一

日本에서는 合纖糸로 만드는 타이어 코드(타이어의 補強材) 生産이 활발하다. 東테, 旭化成 工業, 帝人 등 合纖 메이커에 의하면 타이어 코드 需要가 눈에 띄게 增大되기 시작한 것은 지난 봄부터인데, 中心素材인 나일론製 타이어코드는

生産이 需要를 따를 수 없는 상태라고 한다. 이는 乘用車 販賣의 好調와 타이어 需要가 늘어나고 있는데다 構造不況 對策에 의한 나일론 生産 設備削減으로 타이어 코드 生産量을 크게 늘릴 수 없기 때문이다.

타이어 코드는 合纖糸 등을 짜서 타이어의 芯으로 使用하는 것으로 日本의 年間 消費量은 13만 t 정도이다(78년). 그 가운데 54%는 나일론製이고 다음이 스틸製로 31%, 폴리에스터製는 11%, 그리고 나머지 4%가 레이온製로 되어 있다. 근래 수년간 스틸 래디얼 타이어의 普及으로 스틸製 타이어 코드가 늘어나고 있으나 中心品인 나일론製 타이어 코드는 年間消費量이 거의 7만 t 정도로 되고 있다.

그 가운데 大合纖메이커가 生産하고 있는 나일론製 타이어 코드는 今年 봄부터 需要가 急增하기 시작하여 현재 각 메이커의 平均在庫量은 0.8개월분으로 適正在庫量(약 1.5개월분)을 크게 밀고 있다. 이 때문에 大메이커인 東테에서는 工場에서 만들자 마자 금방 타이어 메이커가 가져가 버리는 상태라고 한다.

보통의 나일론製 타이어 코드가 「나일론 6」으로 만들어지는데 대해 「나일론 66」이라고 하는 差別化商品으로 코드를 製造하고 있는 旭化成工業은 航空機用 타이어, 불도저용 타이어 등 특수 타이어로부터 트럭, 버스용 타이어용으로 販賣를 확대하여 지난 반년간 工場을 稼働중이라고 한다.

나일론 66製 타이어 코드는 나일론 6에 비해 價格이 높지만 融點이 높고 튼튼하다는 長點이 있기 때문에 大타이어 메이커가 앞다투어 導入하고 있어 한정된 나일론 66 生産量(日産 약 100톤)에서 타이어 코드用糸를 뽑아내다 실이하여 확보하고 있다고 한다.

(79. 11. 7 KOTRA 海外市場)

▲ 日本 Yokohama, 美國 Cooper 社의 生産受託

—TB用 Radial 4, 000 本出荷—

Yokohama 고무에서는 요즈음 美國의 中堅 타이어 메이커인 Cooper社로부터 트럭·버스용 타

이어의 生産委託을 받아 4,000本을 出荷하였다 고 밝혔다.

Cooper社는 Ohio州의 Findlay에 本社가 있으며, 乘用車用 및 트럭·버스用 타이어를 生産하고 있다. 今年 1月の 日生産量은 乘用車用이 25,000本, 其他가 10,500本으로 合計 35,500本으로 推定되고 있다. 한편 '78年 乘用車用 交換市場에서 brand別 share는 1.3%를 차지한 第16位의 中堅 메이커이다.

이번 Cooper社로부터의 生産委託은 同社가 트럭·버스用 래디알 타이어를 生産하고 있지 않음으로써 要請된 것이며, 요즈음 試作品으로 4,000本을 生産하여 Cooper社 brand로 販賣한 結果를 보아서 本格的인 生産委託契約을 交渉할 것이라고 Yokohama 고무에서는 말하고 있다. 그러나, Yokohama에서는 現在 國內 需要問題도 있어, 本契의까지는 時日이 要할 것 같다.

(79. 10. 15 고무報知新聞)

▲ 日本 Goodyear가 BS株를 全部賣却

日本 Goodyear는 9月11日 同社가 가지고 있는 Bridgestone tire의 株式 751萬4,800株를 거의 賣却하였다. 1株當 價格은 562円 前後, 總額約 40億圓이라고 한다.

日本 Goodyear는 Bridgestone tire의 제9位의 大株主로서 持株比率은 1.8%이다. 日本 Goodyear의 親會社인 美國의 Goodyear社와 Bridgestone tire의 關係는 오래동안 Bridgestone tire가 技術指導를 받는 形式的 技術提携 契約을 맺고 있었으나, 이제 BS 타이어가 美國의 技術에 依賴할 必要가 없게 되자 今年 4月부터는 完全히 對等한 相互技術契約으로 代替한 것이 이번 日本 Goodyear의 持株賣却에 關聯된 것이 아닌가하는 관측도 있다. 그러나 BS 타이어에서는 「當社株의 賣却은 相對便의 事情에 依한 것이며, 이로써 美 Goodyear社와 當社間의 關係는 從前과 全然 다를 없다」고 하였다. (79. 9. 17 The Rubber Times)

▲ 싱가포르, 고무輸出入 크게 增加

—主輸出對象國은 美國·韓國·프랑스順—
싱가포르 統計局 발표에 따르면 지난 7월의

고무 輸出은 10만4t으로 前年同月の 9만869t에 비해 크게 증가하였다.

금년 1~7월간 7개월간의 總輸出은 67만 8,726t으로 이것 역시 前年同期 63만1,995t에 비해 증가하였다.

싱가포르의 고무 主輸出對象國은 美國(7월중 9,979t), 韓國(7월중 9,632t), 프랑스, 모나코(7월중 각각 7,154t) 등이다. 한편 7월중 고무 輸入은 5만 55t으로 前年同月に 비해 역시 증가했으며, 금년 1~7월중 輸入은 총 44만4,128t으로 前年同期의 41만2,979t에 비해 약 3만2천t이 증가하였다. (79. 10. 6 KOTRA 海外市場)

▲ 印尼, 天然고무 輸出 世界 第2位

—年間 85만톤 輸出—

인도네시아는 年間生産 90만t 중 85만t의 天然고무를 輸出하고 있어 말레이시아에 이어 世界 第2의 天然고무 輸出國으로 浮上했다.

인도네시아 貿易協力省 長官 라디우스氏는 지난 7년간 (1972~78) 天然고무 價格은 141%를 上昇시켰고, 合成고무 價格은 같은 기간 동안 英國에서는 208%, 이태리에서는 226%가 上昇되었다고 하면서 天然고무 産業의 장래는 밝다고 말했다. 매년 天然고무 需要는 4%(14만4천t)씩 증가를 보여주고 있으며, 全世界 生産量 중 86%를 아세안 國家들이 生産하고 있다.

(79. 10. 19 KOTRA 海外市場)

▲ 天然고무의 需要減少

世界의 고무供給量에서 天然고무가 차지하는 몫이 每年 줄어들어 生産國들의 協商條件을 不利하게 하고 있으므로 말레이시아의 一次産業 相배翁씨가 걱정하는 것도 무리가 아니다. 이같은 추세를 역전시키기 위해 그는 「大規模의 投資」를 촉구하고 있는데, 고무 栽培者들은 거의 持久力을 갖지 않은 零細狀態에 있는만큼 價格安定 保障이 그와 같은 投資의 重要한 前提條件이 되는 것이다.

레옹씨가 직접 그같이 말한 것은 아니지만 가을에 제네바에서 열리는 會談에서 價格安定案이

최종적인 成案을 보게 되리라는 것이 그의 생각인 것 같은데, 몇 가지 懸案問題를 가지고 討議가 전개될 이번 會談에서는, 특히 生産 또는 供給에 영향을 미칠 수 있는 生産國들의 措置에 대해 監視權을 갖는 國際委員會를 설치하자는 많은 美國의 要求事項이 취급된다.

태양 一次産業相은 國家主權에 대한 그같은 침해는 용납할 수 없는 것으로 시사했다.

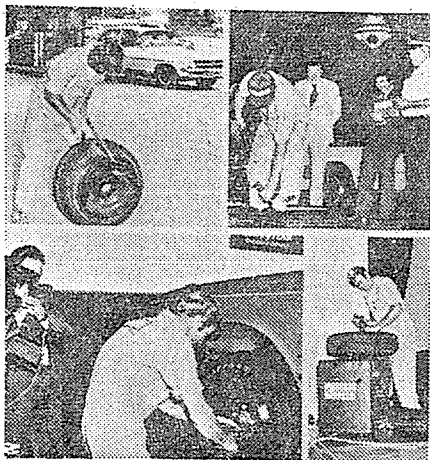
제비바會談에서 일이 어렵게 될 경우에는 7개 國 고무生産國協會는 「供給合理化」(輸出쿼터를 闕缺하게 補補한 것) 計劃을 一方으로 구상하여 1975년처럼 價格이 急落할 경우 이를 發動시킬 것이라고 태양씨는 경고했다.

8월초 포트·모즈비에서 있었던 會談에서 고무生産國協會는 태양씨의 이같은 警告를 지지했으나 이것은 어디까지나 最後手段으로서만 發動될 것이며, 고무의 短期的 및 長期的인 展望은 밝은 것으로 生産國들이 보고 있는만큼 이것이 發動될 필요는 없을 것 같다. (Financial Times)

▲ 세계에서 第1 빠른 타이어 脫着交換

어떤 일이든 Professional의 作業이라면 언제나 불만한 일이지만, 平常時에 運轉技士들이 평균 등으로 흔히 경험하게 되는 타이어 交換에 있어서도 例外는 아닌듯, 프로의 경우에는 그 뒤處理 및 速度에 있어서 많은 差異가 있다.

濠州의 그랜빌에 있는 Goodyear tire service



{Goodyear tire service 店에서 에리스콤이 타이어 交換을 하고 있다}

店에서 일하고 있는 24歲의 서비스맨 에리스콤의 타이어 交換의 最高記錄인 5分58.1秒가 世界에서 제일 빠른 記錄일지도 모른다고 한다. 즉, 이 記錄은 卷揚機, air compressor, tire changer 등을 使用하여, 乘用車의 lift up-down 에서부터 4本의 타이어 脫着交換이 끝날 때까지이다.

에리스콤은 「이 記錄은 내自身이 다시 깨뜨릴지는 모르나, 他人에게는 絶對로 이 title을 빼앗기지 않을 것이다」라고 장담하고 있다고 한다. (79. 10. 1 고무報知新聞)

▲ 西獨 Phoenix, 타이어 量産 後退

西獨의 Phoenix Gummiwerke AG는 本來의 타이어 供給 그룹을 脫退하여 將來에는 利益性의 理由로 Speciality tire만을 生産할 것이라고 한다. 따라서 同社의 앞으로의 타이어 生産은 10% 정도 減少된다. 즉, 이 構造改革으로 同社의 生産은 約 4億8,600萬DM으로 8.2% 減少된다.

同社는 Flexible coupling, Dampening(消音), Sealing(密閉)을 生産하고 있으며, 生産品의 50% 는 自動車産業用이며 其他의 大顧客은 鐵道車輛, 家庭用機器, 建築, 鑛業 등이며, 나머지 15%는 스포츠用, 作業用 신발類이다.

(79. 4 European Rubber Journal)

▲ Guayule 고무 開發에 協力要望

—GY社, 美國·멕시코 兩政府에—

天然고무의 價格上昇이 계속되고 있는 요즘, 美國에서는 代替고무 資源으로서 砂漠의 灌木 Guayule이 産業界에서 注目되고 있다.

Guayule 고무는 멕시코와의 國境에 가까운 乾燥地帶에 野生하고 있는 植物로서, 2次戰爭當時에도 고무 資源의 不足으로 한때 着眼되기도 하였으나 其後 合成고무의 急速한 進出로 빛을 보지 못했다가 戰後 30년이 지난 오늘날 또 새로운 고무 資源으로서 登場하게 된 것이다.

世界最大의 天然고무 使用者인 美國 Goodyear社에 依하면, 1980年代에 天然고무가 大幅的으로 生産이 增加되든가 아니면, 그것을 補充할만한 Guayule 고무 등이 利用되지 않는다면 天然

고무의 價格은 上昇一路로 치솟게 될 것으로 豫測된다.

同社에서는 今年 봄부터 Arizona州 Litchfield Park의 農園에서 Guayule 고무를 本格的으로 試驗栽培를 하고 있으며, 「栽培는 順調롭게 進行되고 있으며 Guayule 고무의 장래는 밝다」고 한다. 한편 멕시코 政府에서도 同國의 將來의 産業資源의 하나로서 Guayule 고무의 開發에 注力하고 있으며 現在 同國의 一部 地方에서도 實驗工場을 設置하여 試驗生産을 하고 있다.

近間 Goodyear社는 美國과 멕시코의 兩政府에 대해, Guayule고무의 研究開發은 兩國이 協力하여 推進해야 한다고 強力히 主張하고 있다. 이에 대해 同社 고무部門의 담당部長은 「美下院의 科學·調査·技術小委員會에서 Guayule 고무의 實用化는 大幅 短縮되어 天然고무(從來의 Hevea 고무)의 不足問題는 곧 解決될 것으로 본다」고 證言하였다. 同部長에 依하면, 美國의 科學者들은 Guayule고무의 生産性向上을 위하여 技術을 開發하고 있으나 이것을 實用化하자면 멕시코에서 保有하고 있는 고무質 및 有望한 副産物(樹脂質, Pulp, Wax 등)의 採取分離에 관한 豊富한 經驗과 知識이 必要하다고 한다.

한편 멕시코 Goodyear社는 한때 Guayule 고무를 사용하여 트럭用 타이어를 開發한적이 있으며 테스트 結果도 좋았다. Guayule고무의 物性이 過去의 天然고무에 비해 決코 뒤지지 않는다는 科學의 成果를 얻었다고 報告하였다.

◀Guayule 고무의 採取法▶

Guayule 고무나무가 普通고무나무의 採取法과 다른 點은, 줄기(幹)에 傷處를 내어 고무成分이 들어있는 latex를 採取하는 것이 아니라, 根·莖·枝에 들어있는 고무成分을 採取하므로 樹脂質이나 코르크質에서 分離하지 않으면 안 된다. 즉, 25%以上이나 있는 樹脂質을 고무 Compound 生成工程에 앞서 分離하는 工程의 技術이 한가지 問題點이다. (79. 9. 10 고무報知新聞)

▲ 래디알 타이어 省에너지 實證

— 燃費 10%以上 節約 —

日本 住友고무工業에서는 山陽 Dunlop 販賣株

式會社와 共同으로 7月 17, 18日 兩日間 트럭·버스用 Steel radial tire 「Dunlop SP 114」의 經濟性(燃料費)의 公開 테스트를 實施하였다.

그 結果, 이 타이어가 從來의 Nylon bias tire에 比하여 燃料消費率이 10% 以上이나 작아서 省에너지 時代의 타이어임이 實證되었다.

테스트 條件은 時速 60~75km로 約 16時間 走行에서 燃料가 從來의 bias tire는 輕油 162.5 l인데 비해 Steel radial tire는 回轉抵抗이 작으므로 146.7 l로서 10% 以上이나 走行距離가 伸張되어 1 k l當 2.77円이 節約된다고 한다(燃料는 輕油 1 l當 85円으로 計算).

最近 심한 石油事情으로 輕油의 不足과 價格高騰, 過積規制의 強化 등으로 經濟性, 安全性의 向上이 期待되고 있는 요즘 低燃費로서 經濟性이 좋은 타이어로 實證되었다.

(79. 9. 10 고무報知新聞)

▲ 脫黃이 技術革新의 포인트

再生 고무가 고무工業에 있어서 cost down의 關鍵이 될뿐 아니라 blend劑로서 여러 가지의 長點을 가지고 있으므로, 省에너지, 省資源時代로 移行되고 있는 現時點에서, 脫黃工程을 完全히 함으로써 再生고무의 需要가 飛躍적으로 增加될 것으로 期待되므로 脫黃處理가 今後의 再生고무의 技術革新의 포인트가 될 것이다.

再生고무가 完全히 脫黃된다면 天然고무에 가까운 物性으로 되어 blend劑뿐 아니라 增量材로서 大量으로 고무工業에 사용될 것으로 본다.

이와 같은 再生고무는 美國 Goodrich社가 開發한 電磁波에 의한 脫黃이나 京都工藝纖維大의 山下教授가 開發한 新觸媒에 의한 硫黃의 分離에 의해 生産이 가능하므로 今後 再生고무 메이커들의 研究課題이다.

脫黃工程의 變革에 따라 原料고무에 가까운 再生고무가 生産됨으로써 blend劑, 增量材로서 再生고무의 需要가 急激히 增加될 것은 명확하므로 再生고무 메이커들은 脫黃問題를 中心으로 技術革新을 展開할 것으로 期待된다. 그러므로 再生고무業界는 轉機를 맞이한 것 같다.

(79. 9. 3 The Rubber Times)

▲ 유럽 타이어産業 過剩能力에 苦惱

유럽의 타이어 메이커들은 約 30%의 過剩能力이라는 重大한 問題에 直面하고 있다. 그러나 Michelin만은 占有率을 擴張하여 生産水準을 維持하고 있다.

他社들은 多角化가 不得已하여 工場을 變換하여 工業用 고무製品을 製造하든가 아니면 플라스틱이나 化學製品 등 多少라도 關聯있는 것을 生産하고 있으나 혹은 暫定的으로 工場을 閉鎖하여 需要가 增加될 때까지 生産을 줄일 計劃으로 있다.

Dunlop, FS社, BFG社는 이미 工場을 閉鎖하였고 GY社는 勞動問題로 苦惱하고 있으나, 웨닉스 등은 標準乘用車 타이어의 生産을 中止하고 高性能 타이어를 少量 生産하여 특수 타이어市場에 活路를 찾고 있다.

(79. 6. 11 Rubber & Plastics News)

▲ 日本, 廢타이어 全體의 86%를 有效 利用

廢타이어의 發生量은 自動車타이어의 生産增加에 따라 해마다 增加되어가고 있다. 總發生量 54萬8,000톤 중 86%에 해당하는 47萬1,000톤이 有效하게 利用되며, 廢棄分은 14%, 77,000톤으로 減少되었다고 한다.

有效利用 중에는 再生고무用, 再生타이어用的 比率이 높으며, 其外는 輸出用(Waggon用, 신발用), 治山材用 등이 있다.

그런데, 今年부터는 原油價引上으로 因한 省 에너지의 觀點에서 시멘트業界에서는 시멘트 燒成 kiln의 燃料로 使用하는 케이스가 많이 增加되었다. 實驗段階까지 合하게 되면 同用途의 消費計劃量이 15萬7,800톤으로서 全體의 28.8%에 達한다고 한다.

한편 시멘트業界에서의 使用增加로, 再生고무業界나 再生고무 資材業界에서는 廢타이어 回收에 一部支障이 있다는 말까지 나오고 있다고 한다. (79. 9. 24 고무報知新聞)

▲ NHTSA, 타이어 安全 5個年計劃發表

NHTSA(全美國 High Way 交通安全局)는 最近 발표한 5個年 計劃中 「타이어 安全調查活動」을 考慮中이라고 發表하였다. 그 內容을 보면 다음과 같다.

① 乘用車用 타이어의 現行 最低 Traction 性能을 確認하는 方法은 磨耗度에 關한 메이커의 主張과는 關係가 없다.

② 消費者에 의해 經驗된 바와 같이 래디알 타이어의 能力에 대해서는 乘用車用타이어 基準(FMV SS 109)의 再評價를 한다.

③ 타이어 壓이 適正壓보다 低下된 경우의 警告方法 및 모든 車輛을 위한 警報裝置의 最低性能.

④ 乘用車를 除外한 모든 車輛(오토바이도 包含)에 適用되는 FMV SS 109의 타이어 Traction의 必要條件의 設定.

그러나 以上과 같은 것을 調查活動에 包含시키고 있는 것은 NHTSA가 아직 法制化의 時期를 決定하지 않았다는 것을 뜻한다.

(79. 5. 24 Rubber & plastics News)

▲ 美國, 타이어 Rolling Resistance 를 主要研究分野로 指定

White House 는 最近 政府, 學者, 業界 協同으로 「自動車의 再發明」에 있어서 主要研究分野로 “Tire rolling resistance”(타이어 回轉 抵抗)가 指定되었다고 發表하였다.

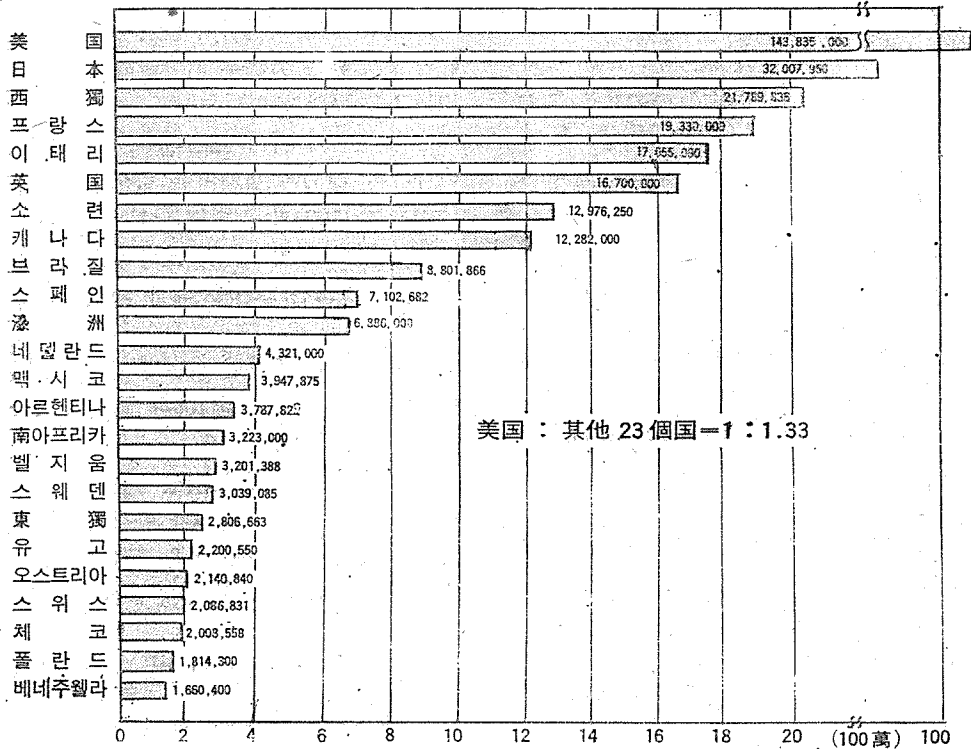
5月 18日의 「將來의 自動車技術」이라고 하는 Research blue print(調查計劃) 중에 自動車의 將來의 燃料效率化에 關한 調查의 主要對象으로 타이어의 Rolling resistance의 重要性이 들어있다.

Brock Adams 運輸長官은 昨年 12月 Detroit에서 “自動車의 再發明”의 必要로 政府, 學者, 業界의 會合이 있었으나 이 Project는 成果를 거두기에는 아직 10年~20年은 要한 것이며, 그 間에 얻은 成果는 모든 國內 自動車메이커에 公平하게 公開되어 政府, 學者, 業界의 協力에 따라 遂行된다.

이 計劃에는 다음 會計年度에 1億달러 정도의 初期豫算이 豫想되며, 타이어 Rolling resistance

는 Friction and Wear(磨擦과 消耗)의 一部로서 研究된다. (79.5.28 Rubber & plastics News)

▲ 世界 主要 24 個國의 自動車保有現況(1978.1.1 現在)



(協) (會) (動) (靜)

本會 沈奇澤專務는 金民次長을 帶同하고 大韓貿易振興公社 協助下에 11月 5日부터 말레이지아, 인도네시아 등 東南亞地域의 主要 天然고무 生産 5 個國을 訪問하여 天然고무의 長期 確保對策에 관한 豫備調査와 또한 同地域의 自動車 타이어 産業 現況調査를 마치고 15日 無事히 歸國하였다.

이들은 말레이지아 天然고무 政策機關인 M.R.E의 JAHIDIN 委員長과 인도네시아 天然고무 協會 HARRY 專務 등 各國의 天然고무 關聯業界人事들과 面談하고 共同關心事에 관하여 論議하였다.