



世界 타이어 産業의 展望

協會 李 光 宰

타이어 工場의 스크랩化가 歐美를 中心으로 甚하게 일어나고 있다. 第1次石油波動以後 8年 동안 그 數가 無慮 36개 工場에 이르고 있다. 美國의 “5大會社”만으로도 79~80年의 2年 동안에 從業員이 約 5萬名(日本 타이어 産業의 全從業員에 該當됨)이나 減員되었다고 한다. 이러한 國際動向의 原因은 어디에 있는지, 여기서는 이러한 點을 分析해보기 위해 各國 타이어 産業 상호간의 關係 및 타이어 産業 展望에 대해서 살펴보기로 한다. ……………〈編輯者註〉

1. 타이어 産業의 國際的 動向

世界 타이어 産業은 現在 國際的인 規模로 發展·成長해나갈 切열한 競爭準備가 시작되고 있는 것 같다. 이러한 動向은 어떤 面에서는 自動車 産業보다도 熾烈하고 速度도 빠른 것으로 보인다.

1973年 第1차 石油波動以後, 타이어 工場의 閉鎖·生産中止 또는 賣却 등 變動推移를 보면 表1과 같다. 73년부터 지금까지 閉鎖 또는 生産中止(豫定包含)된 工場은 36개 工場으로 늘어났다. 西方世界의 主要 타이어 메이커의 타이어 工場이 全世界에서 約 200工場 전후일 것으로 推定되고 있다. 즉 約 20%의 工場이 지난 8年 동안에 스크랩化된 셈이다. 특히 78年 以後부터 더 甚하게 나타났다.

그 중 北美地域에서 25개 工場이 閉鎖되어, 79~80年 2年 동안 Goodyear, Firestone, Goodrich, Uniroyal, General의 “5大 메이커”에서 減員된 從業員數만 해도 總 5萬名 가까이 된다고 한다. 이는 世界 第2位를 자랑하고 있는 日本 타이어 産業의 全從業員에 該當되리라 한다. 따라서 世界的으로 타이어 産業의 再編成은 불가피한 것 같다.

이와같은 흐름을 볼 때, 美國의 Goodrich가 60年 以上이나 계속된 橫濱 고무의 資本提携를 終

結시킨 것도 企業의 存立을 摸索하고 있는 美國 타이어 메이커가 現在 位置하고 있는 立場을 여실히 나타내고 있는 것이다. 즉, 어쨌든 自己 企業만큼은 살아놓고 보아야 한다는 意圖였을 것이다. 또 1971년에 國籍을 超越해서 聯合關係를 締結한 英國 Dunlop과 이태리의 Pirelli도 지난 봄 聯合關係에 終止符를 찍었다. 이것 역시 象徴的인 處事라 아니할 수 없다.

이와같이 歐美 타이어 메이커는 國際的인 規模에서 存立하기 위하여 手段方法을 가리지 않고 맹렬한 作戰을 展開하고 있다. Firestone, Goodrich, Uniroyal, General, Dunlop 등 國際的인 타이어 메이커로 등장해오던 各企業은 이미 設備投資의 半 이상(約 70%)을 非타이어 部門으로 轉換하고 있다. 즉 타이어 메이커라 하기보다는 타이어를 中心으로 한 綜合 고무會社 또는 綜合化學會社로 脫皮하고 있는 인상을 주고 있다.

이러한 傾向의 原因은 무엇일까. 그리고 蒸蒸日上하고 있는 日本 타이어 産業의 國際競爭力은 과연 어느 정도로서 얼마만큼 國際競爭에서 存續해 나갈 수 있는 餘力이 있을까. 이러한 問題에는 무엇보다 各國別 타이어 産業의 位置設定이 重要하다. 國際競爭力이란 相對的인 힘의 關係와 같기 때문이다.

그러나, 타이어 産業의 國際的인 比較는 매우

<表 1> 1973年(제 1차 石油波動)以後 閉鎖・生産中止・賣却된 世界 타이어 工場 一覽

(1) 北美地域

時 期	國 名	메 이 키 名	工 場 名	摘 要
1973年	美 國	Gates Rubber	Littleton (Col州)	賣却(Michelin에, Michelin 再賣却)
"	"	"	Nashville (Tenn州)	賣却(Armstrong)
1974	캐 나 다	Dunlop	Whitby (Ontario)	賣却(Firestone)
1975	美 國	Goodrich	Los Angeles (Calif州)	閉鎖
"	"	"	Akron (Ohio州)	"
1976	"	McCreary	Baltimore (Md州)	"
1978	"	Goodyear	Akron (Ohio州)	" (제 2 工場)
"	"	Firestone	"	" (제 2 工場)
"	"	Mohawk	"	閉鎖
"	"	Uniroyal	Los Angeles (Calif州)	"
"	"	Mansfield	Mansfield (Ohio州)	"
"	캐 나 다	Firestone	Alberta	"
1979	美 國	Goodyear	Los Angeles (Calif州)	"
"	"	"	Conshohocken (Pa州)	"
"	"	Firestone	Los Angeles (Calif州)	" (乘用車用 타이어)
"	"	Mansfield	Tupelo (Miss州)	" (타이어로부터 撤退)
"	"	Mohawk	Helena (Ark州)	"
"	"	I.R.I	Louisville (Ky州)	倒産
1980	"	Uniroyal	Detroit (Mich州)	閉鎖
"	"	"	Chicopee Falls (Mass州)	"
"	"	Firestone	Los Angeles (Calif州)	" (트럭用 타이어)
"	"	"	Pottstown (Pa州)	"
"	"	"	Dayton (Ohio州)	"
"	"	"	Barberton (")	"
"	"	"	Salinas (Calif州)	"
"	캐 나 다	"	Whitby (Ontario)	"
"	美 國	Armstrong	West Hdven(Conn州)	"
1981	"	Fireston	Akron (Ohio州)	閉鎖決定(제 1 工場)
"	캐 나 다	"	Whitby	"

<小計> 閉鎖된 工場數 25 工場*

(2) 유 럽 地域

1975	스 페 인	General	Torrelavega	賣却(Firestone)
"	"	"	Puente San Miguel	"
1976	西 獨	Goodrich	Koblenz	閉鎖
1978	스 위 스	Firestone	Basel	"
"	西 獨	Metzeler	München 外	自動車 타이어에서 撤退
"	스 웨 덴	Trelleborg	Trelleborg	"
1979	네덜란드	Goodrich	Vredestein	合併解消
"	西 獨	Phoenix	Hamburg	一般 타이어에서 撤退
"	英 國	Goodyear	Glasgow	閉鎖
"	"	Dunlop	Speke	"

	英 國	Uniroyal	New Bridge	賣却(Continental)
	프 랑 스	"	Clairoix	" "
	西 獨	"	Aachen	" "
	벨 지 음	"	Herstal	" "
1980	英 國	Firestone	Brentford	閉鎖
	스 웨 덴	"	Boras	"
	"	"	Viskafors	賣却
1981	英 國	"	Wrexham	閉鎖決定

<小計> 閉鎖된 工場數 10工場*

(3) 其他 地域

1975	칠 레	General	인자社	賣却(Goodyear)
1976	이 란	Goodrich	이 란工場	合併解消
1977	베 트 남	Michelin	베트남子會社	國有化(接收)
1979	濠 洲	Firestone	濠洲子會社	撤退
"	남아프리카	General	南阿合併會社	合併解消
"	브 라 질	Goodrich	브라질子會社	賣却(Pirelli)
1980	印 度	Firestone	印度子會社	賣却(印度 메이커)
"	싱가포르	Bridgestone	싱가포르	閉鎖
"	濠 洲	Uniroyal	濠洲子會社	賣却(Bridgestone)
1981	필 리 핀	Goodrich	필리핀工場	" (말레이시아 메이커)

<小計> 閉鎖된 工場數 1工場

《總 計》 閉鎖된 工場數 累計 36工場
 이중, FS의 閉鎖工場數 11工場
 UR의 閉鎖工場數 3工場
 FS가 賣却한 工場數 3 "
 UR가 賣却한 工場數 5 "

註: * ① 閉鎖工場數 中에는 閉鎖豫定, 自動車타이어(一般타이어)에서 撤退도 包含됨. 이 表는 發表된 年度에 準 하였으므로 실제로 閉鎖된 時期와 多少 다른 경우도 있음.

② FS의 Los Angeles工場의 乘用車·트럭의 各工場은 1工場으로 計算하였음.

어려운 일이다. 個別企業이라면 "Fortune誌"의 Ranking 정도로 比較가 가능하나, 國際적으로 믿을만한 統計는 거의 없다. 오직 "UN世界統計"가 있는데, 이것은 타이어 生産本數의 統計이다. 最近 이 UN 統計에 의하면 77年 世界타이어 生産本數는 約 6억 900萬本이며, 主要國別順位 및 生産占有率을 보면 表2와 같다.

즉, 이 上位 8個國에서 世界의 約 78%에 가까운 生産量을 占有하고 있는 것이다.

이것은 自動車의 保有台數 및 生産台數를 감안할 때 生産占有率이 너무 偏重되어 있다. 이 중에는 아마 二輪車用 타이어도 包含되어 있고, 또 大型타이어·小型타이어가 다같이 1本으로 계

<表 2> 主要國別 타이어生産量 및 占有率(77年)

順 位	國 名	生産量(萬本)	占有率(%)
1	美 國	18,600	31
2	日 本	8,640	14
3	프 랑 스	4,660	8
4	소 聯	3,940	6
5	西 獨	3,790	6
6	이 테 리	2,930	5
7	英 國	2,890	5
8	브 라 질	1,870	3
	計	47,320	78
	其 他	13,580	22
	合 計	60,900	100

산되어 있기 때문이 아닌가 推測된다. 그리고 實際로 타이어産業이 本格的으로 世界的인 變化를 일으키기 시작한 것은 1978년부터이다.

2. 主要國別 自動車 및 타이어 生産 推移

그림 1은 “國際고무硏究會”의 世界 新고무 消費量統計를 토대로 算出한, 世界 타이어生産 高무量에서 차지하는 主要 7個國의 生産占有率이다. 이것은 世界的 新고무(天然고무+合成고무) 消費量的 60%를 自動車用 타이어가 消費하는 것으로 假定하고, 主要 自動車用타이어 生産國의 타이어(自轉車用타이어도 包含) 生産 高무量的 比率(各國 타이어 生産 高무量÷(世界新고무消費量×0.6))을 算出한 것이다.

이와같이 算出한 80年度 世界 自動車 타이어 産業에서 차지하는 各國 生産占有率을 보면 다음과 같다. (表 3>

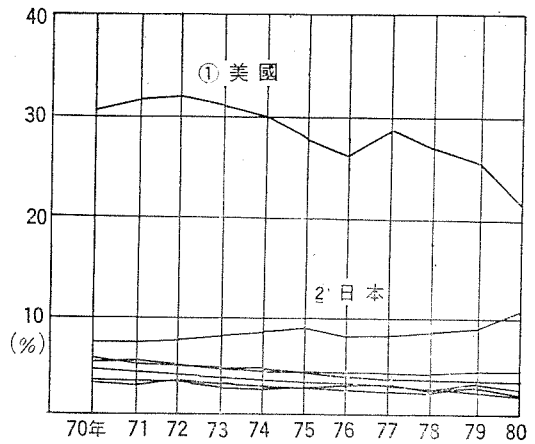
<表 3> 主要國別 타이어生産 占有率(80年)

順位	國 別	占有率(%)
1	美 國	21
2	日 本	11
3	프 랑 스	4.4
4	西 獨	3.5
5	캐 나 다	2.7
6	英 國	2.4
7	이 태 리	2.1
	計	47.1
	其 他	52.9
	合 計	100.0

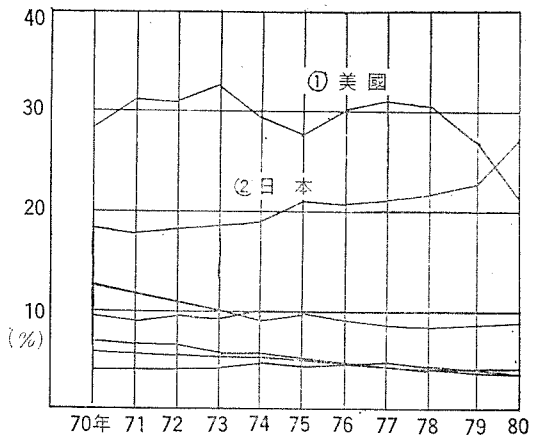
즉, 이 7個國에서 47.1%를 占有하고 있는 셈이다. 이와 같은 分析이 오히려 現實에 가까울 지도 모른다. 그것은 同 7個國의 新車生産台數의 占有率을 조사해보면 알 수 있다.

그림 2는 世界的 新車(四輪車) 生産台數에 대한 主要 7개國의 生産台數 占有率을 나타낸 것이다. '80年の 경우, 占有率順位를 보면 表 4와 같다.

結果的으로, 美國以外的 各國에서는 新車의 生産占有率과 타이어의 生産占有率에 差異가 나타



[그림 1] 世界 타이어生産 高무량에 대한 主要 7個國의 生産占有率



[그림 2] 世界 自動車 生産臺數에 대한 主要 7個國의 生産占有率

<表 4> 主要國別 自動車生産臺數 占有率(80年)

順位	國 別	占有率(%)
1	日 本	28(11)
2	美 國	21(21)
3	西 獨	9.9(3.5)
4	프 랑 스	8.7(4.4)
5	이 태 리	4.1(2.1)
6	캐 나 다	3.5(2.7)
7	英 國	3.1(2.4)
	計	78.3
	其 他	21.7
	合 計	100.0

※ ()內는 타이어生産(高무量)占有率

났다. 그 原因을 分析해보면, ① 新車는 輸出比率이 높다. 美國以外의 各國은 生産의 40~60%를 輸出하고 있다. 그러므로 交換用 타이어의 需要는 輸入國에서 발생하게 된다. ② 自動車보다는 타이어쪽이 現地生産化(海外工場進出)가 더 活潑히 展開되고 있다. GM(自動車)과 GY(타이어)의 海外工場數를 比較해보면 GM이 21工場(資本提携工場도 包含), GY가 27工場(타이어工場만)이다.

美國의 경우를 살펴보면, 自動車の 輸出比率(79年은 生産臺數의 9%)이 낮고, 타이어도 現地生産方法을 取하고 있으므로, 70~80年間の 自動車の 生産占有率과 타이어의 生産占有率의 傾向이 거의 一致하고 있다. (그림 3)

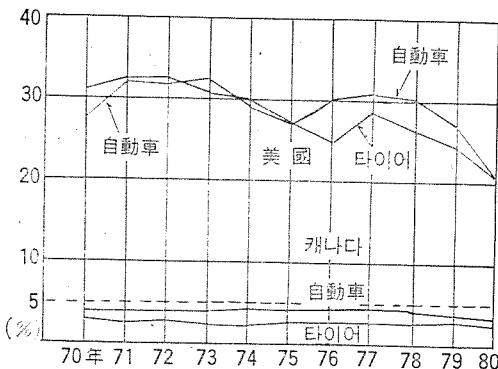
이런 점으로 보아 概略的인 計算이긴 하지만, 앞에서 算出된 世界고무消費量에 대한 各國의 타이어 生産占有率이 現實과 別差異가 없다. 主要 7개국 중에서 占有率이 올라간 國家는 오직 日本

뿐이다(70年의 7%前後에서 80年에 10% 초과). 한편 美國은 70年初期에는 占有率이 30% 以上이었으나, 80年에는 21%로 低下되었다. 自動車生産 台數도 같은 傾向이다.

또 美國의 톱메이커(세계의 톱메이커)인 GY와 日本의 톱메이커인 BS를 比較해보면, 70年에는 7:1이었던 企業格差가 80年決算에서 比較해보면 2.8:1까지 接近하였다. 또 타이어 部門만의 賣出額比를 보면 2.5:1까지 그 格差가 좁혀졌다. 「産業의인 힘의 關係는 企業의인 힘의 關係와 거의 同一한 傾向을 나타내고 있다」고 하는 것보다, 個別企業의 上昇·下降이 産業間的 힘의 關係를 左右하는 셈이다.

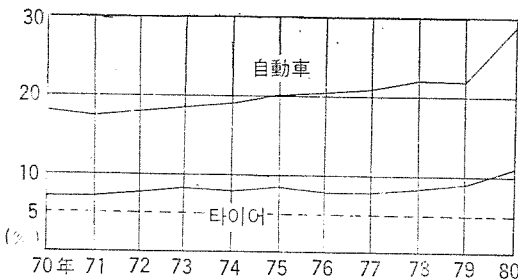
그렇다면 日本의 타이어 産業占有率이 7%에서 10%台로 增加된 것은 과연 日本 타이어 메이커의 實力에 의한 것일까? 그림 1, 2, 3에서 알 수 있는 바와 같이 各國의 타이어 生産占有率은 다같이

① 美國, 캐나다

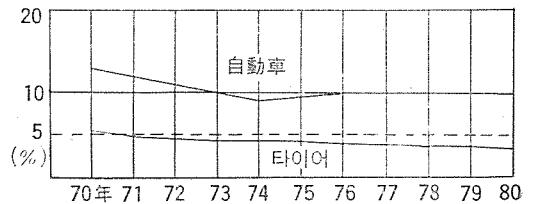


註: 75年은 URA(自動車勞組)의 罷業으로, 76年은 URW(全美고무勞組)의 罷業으로 각각 떨어졌음.

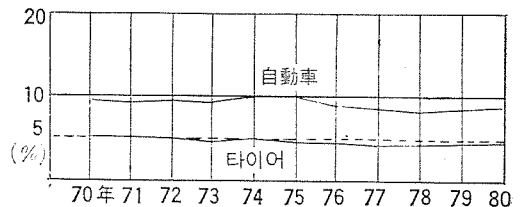
② 日本



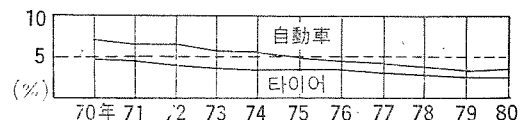
③ 西獨



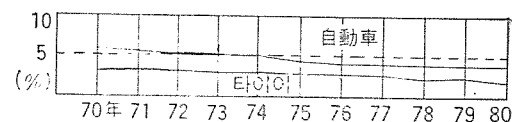
④ 프랑스



⑤ 英國



⑥ 이탈리아



[그림 3] 世界의 自動車 및 타이어 生産에 대한 主要 7개국 生産占有率 推移

이 新車의 生産占有率 動向과 一致된 傾向을 나타내고 있다. 즉, 自動車生産의 힘의 差가 타이어産業의 힘의 差로 나타나게 된 當然한 事實을 證明하고 있는 것이다.

이와 같은 事實은 다음 그림 4를 보면 보다 確實히 알 수 있다. 日本車의 生産台數는 70年の 530萬台에서 80년에는 1,100萬대로 10年間に 2倍로 急成長하였다. 이에 대해서 美國車는 完全히 景氣循環型 패턴을 보여 80年の 生産台數가 800萬대로 떨어졌다. 自動車生産國 世界 第1位의 자리가 처음으로 外國(日本)으로 讓渡된 셈이다. 800萬台라는 生産台數는 70年の 828萬台를 下廻할뿐 아니라 61年の 665萬台 以後 처음 있는 最低記錄인 것이다. 한편 유럽 各國의 新車 生産台數는 70年代 전반에 걸쳐 거의 같은 水準에 머무르고 있다.

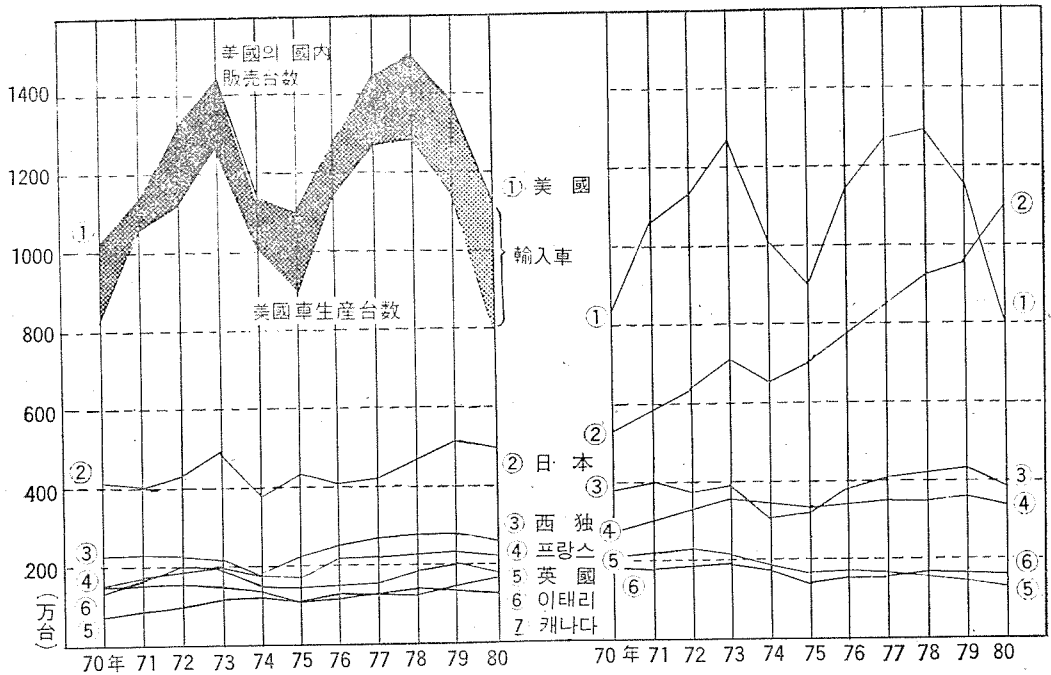
이와 같이 歐美各國에 있어서는 이미 타이어産業의 需要源인 自動車産業이 完全히 成熟期에 들어선 것이다. 앞에서 살펴본 타이어工場의 스크랩 動向은 이와 같은 新車生産의 衰退를 그대로

로 反映한 것이라고 볼 수 있다.

그러므로 Bias 타이어 工場이 集中的으로 閉鎖되고 있다고 하여 이것이 Bias 타이어 施設만이 過剩 상태라는 것은 아니다. 오히려 타이어 全體의 供給力이 過剩 상태라는 것이다. 즉, 다시말하면 그만큼 自動車의 不況이 深刻하다는 것이다. 그러므로 Radial 에 비해 將來性이 없는 設備를 集中的으로 閉鎖하여 全體의 需給 밸런스를 回復시키고자 하는 것이 그 眞相일 것이다.

3. 自動車保有臺數와 타이어 需給展望

앞으로 멀지않아 日本에서도 歐美에서 일어났던 타이어業界의 變化와 같은 狀況이 일어나지 않을까. 歐美 타이어 메이커의 動向이 앞날의 全世界의 타이어 메이커의 動向으로 變하지 않을까. 新車의 國內登錄 動向을 보면 그 傾向이 國內需要에 나타나 있다. 그러나 人口 1,000名當 自動車保有台數는 日本의 경우 79年末現在로 歐美各國에 比하면 아직 상당히 낮다. (그림 5, 6)

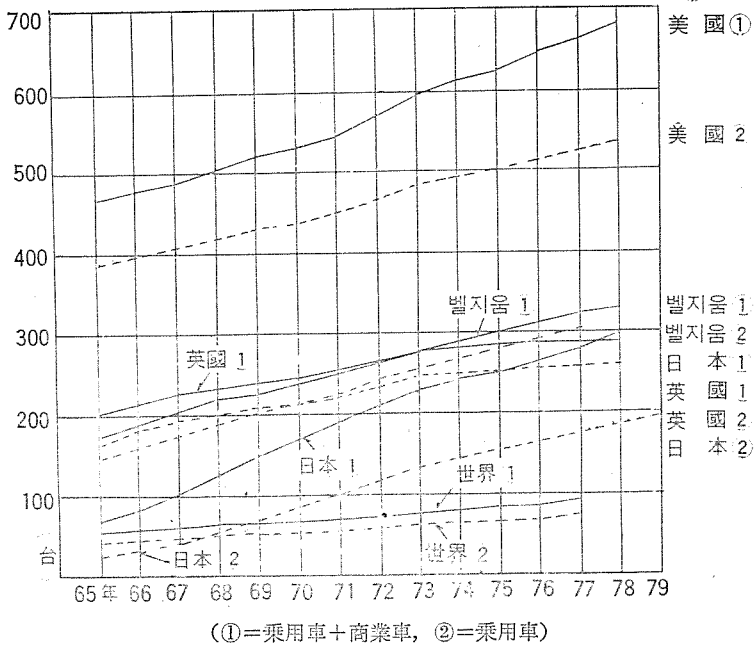


(黑色部分이 輸入車)

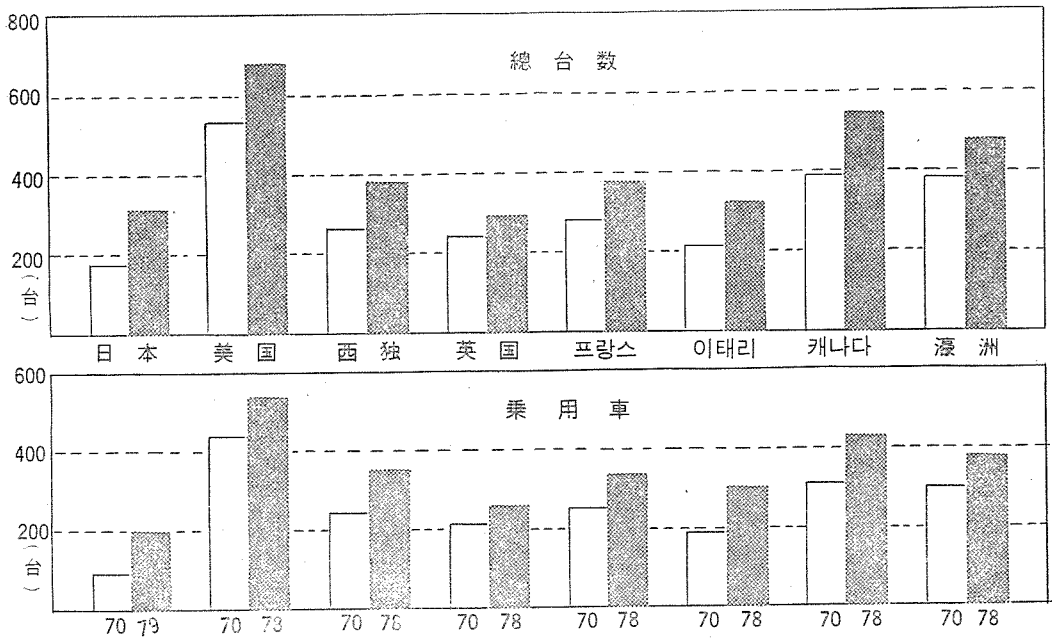
[그림 4] 世界 主要自動車(4輪車) 生産國의 自動車 生産臺數와 國內 販賣臺數의 推移

예컨대, 人口密度가 日本과 거의 같은 벨지움에 비하거나, 1人當 國民所得이 거의 같은 英國에 비해도 마찬가지로 乘用車의 保有台數는 아직도 다소 伸張될 여지가 있다고 보아도 좋을 것 같다. 그러나 그것도 60年代에서 70年代初期

에 이르기까지의 前年比 20%以上과 같은 높은 伸張率로는 이미 期待할 수 없다. 그렇다면 題는 海外市場으로 돌릴 수 밖에 없다. 그러면 앞으로 世界 타이어 需要의 展望은 어떻게 될 것인가?



[그림 5] 人口 1,000名當 自動車 保有臺數 推移



[그림 6] 70, 78年 人口 1,000名當 自動車 保有臺數 推移

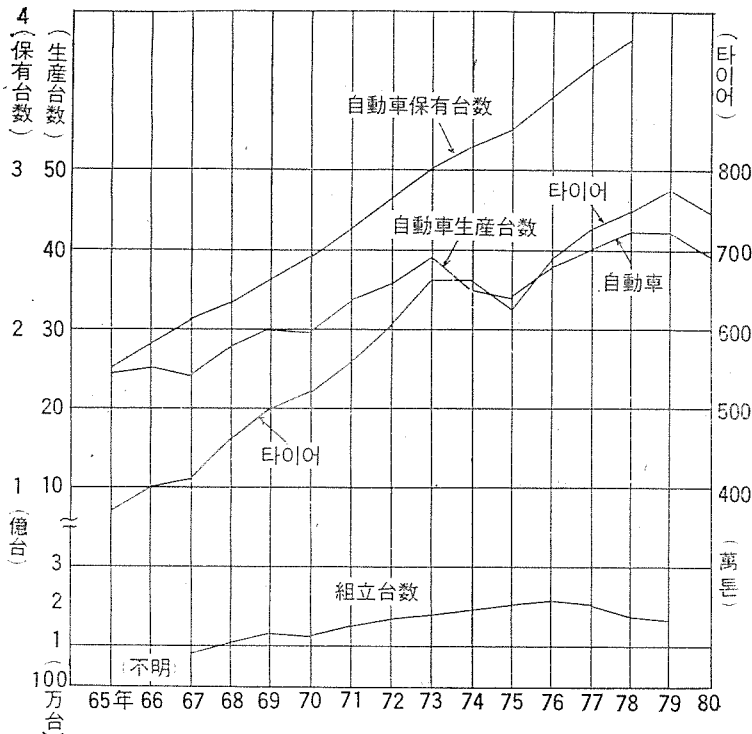
世界の自動車保有台數, 新車生産台數, 組立台數 등으로 推測해보면 타이어 産業의 展望이 그렇게 悲觀的인 것 같지는 않다.

그림 7은 世界의 自動車保有台數, 自動車生産(完成車)台數, 組立台數(KD)와 타이어生産量의 動向을 그래프로 나타낸 것이다. 이중에서 타이어生産量은 앞에서 說明한 바와 같이 世界의 新 고무 消費量의 60%를 自動車타이어用으로 假定하여 算出한 數値이다.

自動車生産台數와 타이어生産量과의 關係는 제

1차 石油波動 이후 클로스되어 이 그래프상에서는 타이어生産量이 自動車生産台數의 伸張을 上廻하고 있다. 즉, 그만큼 自動車生産國(完成車生産國)인 先進國에서의 自動車生産이 크게 不振하였음을 보여주고 있다. 그러나 自動車保有台數의 動向과 타이어生産量과의 關係를 보면 兩者의 均衡이 거의 잡히고 있다.

만일 이 概略的인 그래프의 推移가 거의 틀릴 없었다면, 世界의인 規模로 볼 때 타이어 需要의 展望은 堅實할 것으로 豫測할 수 있다고 본다.



[그림 7] 世界의 自動車(完成車)生産臺數, 組立(KD)臺數, 保有臺數 및 타이어生産 고무量의 推移

原 稿 募 集

本誌에 掲載할 타이어 工業에 限한 原稿를 다음 要領에 依據 募集하오니 많이 投稿하여 주시기 바랍니다.

- 內 容 : 1. 經營, 經濟, 貿易, 技術에 관한 論文, 리포트 2. 紀行文 3. 體驗記 등
- 面 數 : 200字 原稿紙 50面 內外
- 稿 料 : 採擇掲載分에 對해서는 所定の 稿料를 드립니다.