

世界自動車 타이어 需要 長期展望

(1985~1995)

協會 李 光 宰

美國의 經濟誌 『Fortune』에서 調査 發表한 『美國 鈦工業 500社 랭킹』과 『世界的 鈦工業 500社 랭킹(美國除外)』을 토대로 한 “1984年 世界 타이어·고무 메이커 랭킹”은 表 1 과 같다.

本稿에서는 이 表 1을 基準으로 하여 ① 84年の “世界 타이어·고무메이커 랭킹”의 內容, ② 75년부터 “10年間”, 80년부터 “5年間”의 動向, ③ 向後 5年間(1990년까지) ~ 10年間(1995년까지)의 日本 自動車타이어生産展望과 世界的 自動車타이어 需要展望 등을 차례로 간단하게 分析해 보고자 한다. (編輯者註)

1. '84年 世界 타이어·고무 메이커 랭킹

84年度 世界 타이어·고무 메이커 랭킹에는 큰 變動은 없다. Goodrich와 Bridgestone의 順位가 바뀌었으나, Pirelli를 包含한 이 3社의 賣出額은 거의 같은 水準이므로 각각 自國의 景氣動向 및 換率變動에 따라 順位가 곧 바뀔 수도 있다. 美國 달러貨에 대한 主要通貨(日本 円貨除外)는 84年 年間平均 10%以上이나 값이 떨어졌다. 따라서 賣出額의 떨어진 幅이 10% 以內이면, 각각 自國通貨로서의 賣出額은 減少되지 않았다고 볼 수 있다. 日本의 円貨는 年間平均으로는 83年과 같고 年末에는 7.5% 떨어졌다.

通貨의 換率變動을 考慮하면 各메이커의 賣出額增加率は 거의 5% 정도로 큰 差는 없다. Gen-Corp(General Tire & Rubber가 84년에 社各變更)의 伸長率이 25%로 높으나, 이것은 子會社인 RKO(映画, 放送, 레저部門을 所有)를 84년부터 連結決算하였기 때문이다. RKO를 除外하면 6% 伸長에 不過하다.

純利益面에서는 美國側 메이커들은 好調이나,

유럽側 메이커들은 그렇지 못하며, 또 日本메이커들은 回復基調로서 3極化의 樣相을 나타내고 있다. 美國 메이커들이 이와같이 好調였던 것은 ① 美國景氣의 回復, ② 自動車生産臺數의 回復, ③ 타이어物品稅改訂에 따른 仮需要의 發生 등이 要因이었고, 특히 Goodyear의 純利益은 4억달러에 達하여 지금까지 最高記錄을 나타냈다. 그리고 Gen-Corp의 純利益이 大幅 떨어진 것은 1.1억달러나 되는 「營業損失과 正해진 支出을 위한 別도의 積立金」등을 計上했기 때문이다. 이러한 營業損失과 別도의 積立金은 長期罷業, 타이어工場 閉鎖와 再編成費用, RKO/Universal 合辦會社의 評價損 등이다. 營業利益으로 보면, 1.6억달러로 83年과 거의 같은 水準이다.

유럽 타이어 메이커에서는 Michelin과 英國 Dunlop이 大幅 赤字를 계속하고 있는데, 英國 Dunlop은 유럽 타이어事業部門을 Sumitomo에 賣却하고, 또 英國 Dunlop 本體도 BTR에 公開株式이 買受되어 吸收合併되었다. 그리고 Michelin은 81~84년에 大幅赤字(4年間に 總 12억달러)를 계속 보게 되었는데, 이것은 주로 借

1984年世界타이어 메이커 賣出額 랭킹

(表 1)

順位	會社名	連結賣出額 (1000달라)			純利益 (1000달라)		總資產 (1000달라)		自己資本 (1000달라)		從業員數 (名)			
		前年 =100	1975 =100	1980 =100	前年 =100	1980 =100	前年 =100	1980 =100	前年 =100	1975 =100	1980 =100			
1	Goodyear (美)	10,240,800	184	110	411,000	135	6,194,300	104	3,171,300	105	133,271	104	90	92
2	Michelin (프)	5,075,763	94	66	▲256,455	—	6,110,828	91	800,540	75	120,000	100	112	94
3	Firestone① (美)	4,161,000	108	86	102,000	92	2,571,000	94	1,236,000	96	59,900	100	54	72
4	Pirelli (스위스)	3,497,646	94	—	72,216	—	3,639,172	—	n.a	—	62,000	92	—	—
5	B.F. Goodrich (美)	3,415,700	107	180	60,600	329	2,621,800	102	1,081,100	97	28,770	98	64	71
6	Bridgestone② (日)	3,374,584	105	287	65,147	84	2,848,454	100	1,029,952	95	32,577	101	144	105
7	GenCorp③ (美)	2,727,062	125	156	7,210	11	2,037,104	110	910,077	97	27,800	82	70	71
8	Uniroyal (美)	2,209,974	108	101	77,146	115	1,453,418	98	727,511	108	20,000	97	36	59
9	Dunlop Holdings (英)	2,112,867	87	—	▲129,550	—	1,211,868	74	72,954	40	37,300	70	—	—
10	Dunlop Olympic (濠)	1,362,881	108	226	55,557	181	696,896	105	309,783	108	19,541	106	93	—
11	Continental④ (西獨)	1,240,761	94	167	14,423	89	623,048	90	161,651	104	26,401	94	104	86
12	Yokohama (日)	1,179,742	108	253	4,247	—	960,886	99	77,266	103	10,675	98	107	89
13	Sumitomo (日)	977,800	103	—	6,949	—	815,413	95	66,395	92	6,900	105	—	117
14	Toyo Rubber (日)	945,412	110	110	5,480	—	677,397	97	34,145	123	6,698	100	—	100

資料: Fortune 85年 5月 8月號.

註: ①事業年度 10月. ②換率=損益 237.6円, 資產=251.6円. ③事業年度 11月. General Tire & Rubber 를 GenCorp로 社名變更. ④事業年度 84年 6月.

(表 2)

世界타이어 메이커 經營指標

	賣出額 利益率				總資本 回轉率				自己資本 比率				從業員 1人當 賣出額				從業員 1人當 利益			
	1984 (%)	1983	1980	1975	1984 (%)	1984 (回)	1984 (%)	1984 (%)	1984 (%)	1984 (달라)	1984	1983	1980	1975	1984 (달라)	1984	1983	1980	1975	
Goodyear (美)	4.0	3.1	2.7	3.0	6.6	1.65	51.2	78,165	75,612	58,456	36,785	3,137	2,373	1,597	1,090					
Michelin (프)	▲5.1	▲5.3	0.9	3.3	▲4.2	0.83	13.1	42,298	42,949	60,399	27,015	▲2,137	▲2,381	514	885					
Firestone (美)	2.5	2.9	▲2.2	3.6	4.0	1.62	48.1	69,408	61,859	58,440	33,551	1,701	1,776	▲1,276	1,210					
Pirelli (스위스)	2.1	n.a.	—	—	2.0	0.96	n.a.	53,810	54,424	—	—	1,111	n.a.	—	—					
B.F. Goodrich (美)	1.8	0.6	2.0	1.3	2.3	1.30	41.2	117,382	107,338	76,546	42,345	2,083	619	1,534	569					
Bridgestone (日)	1.9	2.4	4.1	5.4	2.3	1.19	36.2	104,016	99,216	97,570	51,883	2,008	2,384	4,048	2,803					
GenCorp (美)	0.3	3.1	1.8	3.6	0.4	1.34	44.7	88,254	66,192	56,880	44,596	233	2,043	1,045	1,588					
Uniroyal (美)	3.5	3.3	▲0.3	1.1	5.3	1.52	50.1	108,844	98,545	67,753	39,387	3,800	3,236	▲231	415					
Dunlop Holdings (英)	▲6.1	▲10.4	—	—	▲10.7	1.74	6.0	46,797	43,392	—	—	▲3,473	▲4,748	—	—					
Dunlop Olympic (濠)	4.1	2.4	—	2.7	8.0	1.96	44.5	71,651	62,931	—	28,649	2,921	1,525	—	783					
Continental (西獨)	1.2	1.2	0.8	0.5	2.3	1.99	25.9	46,742	48,821	56,651	29,199	543	578	480	151					
Yokohama (日)	0.4	▲0.1	0.7	1.5	0.4	1.23	8.0	109,621	99,879	93,454	46,833	395	▲103	633	682					
Sumitomo (日)	0.7	▲0.2	—	—	0.9	1.20	8.1	143,794	144,306	128,826	—	1,022	▲349	2,304	—					
Toyo Rubber (日)	0.6	▲2.3	—	—	0.8	1.37	5.0	140,927	128,174	128,251	—	817	▲3,001	1,019	—					

入金에 대한 金利負擔增加와 在庫의 評價損에 따른 것이다. 또 84년의 경우는 美國의 新車用타이어 市場에서 占有率을 늘린 것이 赤字의 主要因이기도 하였다. 그러나 同社의 再建은 「計劃대로 進展되고 있으며, 85년부터는 黒字로 돌아설 展望」이라고 한다.

Pirelli는 「高性能 타이어」를 유럽 및 日本의 新車用타이어市場에서 占有率을 늘리는 한편, 美國의 交換用타이어市場으로 輸出을 擴大하여 그룹 全體로서는 7,220萬달러의 利益을 냈다. 同그룹은 83년까지 損益分岐點에 있었으며, 특히 타이어部門은 長期的인 赤字로 推測되었다.

Continental은 自國通貨로는 賣出額이 35.3억 마르크로 4.4% 增加되고 純利益은 4,100萬 마르크로 比較的 좋은 業績이었다.

日本의 타이어業界에서는 BS의 純利益이 前年보다 못한데 이것은 주로 海外投資의 擴大에 따른 減價償却負擔의 增加와 特別損失, 換差損 등에 의한 것이라고 한다.

表 2 는 表 1 을 基準한 經營指標이다. 여기서 注目되는 것은 美國 타이어 메이커들이 한층 經營效率에 力點을 두고 있다는 것이다. 즉, 總資本 回轉率이 높고 從業員 1人當收益이 높아졌다는 것이다. 1人當賣出額은 日本 타이어 메이

타 이 어 부 문 賣 出 額 랭 킹

〈表 3〉

	타 이 어 부 문 賣 出 額					타 이 어 부 문 賣 出 額 비 륜				
	1984	1983	1982	1981	1980	'84	'83	'82	'81	'80
	(100萬달러)					(%)				
1. Goodyear	6,219 7,648	5,959 7,301	6,029 7,103	6,241 7,567	5,710	60.7 74.7	61.2 75.0	62.9 74.1	60.5 73.3	68.0
2. Michelin	4,974	5,282	5,456	6,103	7,576	98.0	98.0	98.0	98.0	98.0
3. Firestone	2,941 3,569	2,858 3,356	2,958 3,344	3,403 3,746	3,490	70.7 85.8	73.9 86.8	76.5 86.4	78.0 85.9	75.0
4. Bridgestone	2,463	2,380	2,067	2,436	2,245	73.0	74.2	72.3	73.9	75.0
5. Pirelli	1,469	1,567	1,745	1,869	1,950	42.0	42.0	42.0	42.0	42.0
6. Goodrich	— 1,500	1,220 1,401	1,180 1,339	1,236 1,352	1,158	— 43.6	38.2 43.9	39.0 42.4	39.0 42.5	38.0
7. Dunlop	1,200	1,445	1,558	1,700	1,680	56.0	59.5	58.4	58.0	—
8. Gen-Corp	1,122	1,005	999	1,120	933	41.2	40.1	48.5	51.5	50.0
9. Uniroyal	1,018	979	939	1,048	1,035	46.1	48.0	47.7	46.4	45.0
10. Yokohama	872	816	713	886	850	73.9	74.9	72.9	76.0	76.0
11. Continental	846	902	910	1,004	1,201	68.2	67.9	68.0	70.0	69.0
12. Sumitomo	753	725	643	720	626	77.0	76.8	79.3	82.0	82.0
13. Toyo	615	569	488	625	586	65.1	66.1	64.6	67.0	68.0

- 註: 1. Michelin, Pirelli는 타이어部門比率을 推定하여 타이어 賣出額을 算出했음.
 2. 英國 Dunlop은 84年 7月에 프랑스 Dunlop을 Sumitomo에 売却. 同社 타이어部門 賣出額을 12억달러로 試算했음.
 3. 其他는 各社 年報에 의한 것임.
 ① Goodyear의 上段數字는 新製타이어
 下段數字는 新製타이어+關聯用品
 ② Firestone의 上段數字는 新製타이어+關聯고무用品
 下段數字는 新製타이어+關聯고무用品+自動車서비스部品
 ③ Goodrich는 83년까지 上段數字는 新製타이어+再生·修理部品
 下段數字는 新製타이어+再生·修理部品+關聯用品
 4. Dunlop olympic의 타이어部門比率은 20% 以下(84年 16%)이므로 除外함.

커를 100으로 할 때 Goodrich와 Uniroyal은 같은水準이며, 그 밖의 會社들도 60~70의水準까지 向上되었다. 단, 總資本回轉率이 높은 것은, 研究開發이나 生産設備投資 등 長期的인 效果를 보기 위한 投資보다는 短期的인 效果를 보기 위한 投資를 하였다고 볼 수 있다. “美國 메이커들이 國際競爭力을 잃게 된 原因도 여기에 있다”고 하는 評도 나오고 있다.

Michelin, Pirelli는 總資本 回轉率로만 본다면 借入金이 많고 아직도 赤字體質로는 되어 있지 않는 것 같다. 이 두 會社는 다같이 「社債를 發行, 借入金償還에 充當할 豫定」이라고 한다.

表 3 은 表 1 을 基準한 타이어部門의 賣出額 ranking이다. 이것도 前年과 큰 變動은 없다. 英國 Dunlop 은 84年 7月에 프랑스 Dunlop 을 Sumitomo 에 賣却했기 때문에 同社 타이어部門 賣出額을 12억달러로 推定하였다. Continental 과

Yokohama 의 順位가 바뀌었으나, 이것은 獨逸 마르크貨의 값이 크게 떨어졌기 때문이다. Continental 의 타이어部門 賣出額은 24억 마르크, Yokohama 고무는 2,000억圓으로 큰 差異는 없다.

Sumitomo 의 타이어部門 賣出額은 Ohtsu 타이어와 유럽 타이어事業部門의 賣出額까지 합하면, 거의 Pirelli나 Goodrich 의 타이어部門 賣出額과 같은水準이 된다. Sumitomo 의 타이어部門 賣出額이 世界 타이어메이커 중에서 5~6位정도 된다고 가정하고 世界 自動車 메이커 ranking(表 4)과 比較하면 日本의 自動車메이커와 타이어메이커는 거의 같은 順位에 있다고 볼 수 있다. 이와같은 傾向은 美國業界나 유럽業界에서도 마찬가지이다. 따라서 타이어産業은 世界的으로 보아도 自動車産業과 함께 있다는 것이 증명될 수 있는 것이다.

世界 主要 自動車 메이커 賣出額 ranking

〈表 4〉

(1984)

順位	會社名	總連結賣出額	純利益	自動車總生産臺數	乘用車生産臺數
		(100萬달러)		(1000臺)	
1	GM (美)	83,890	4,517	{ 8,256 5,676	{ 6,372 4,345
2	Ford (美)	52,366	2,907	{ 5,585 2,945	{ 1,775 2,413
3	Toyota (日)	24,111	1,256	3,429	2,413
4	Chrysler (美)	19,573	2,380	{ 2,034 1,461	{ 1,248 1,846
5	Nissan (日)	17,513	311	2,482	1,846
6	VW (西獨)	16,035	86	1,626	1,548
7	Benz (西獨)	15,274	402	601	469
8	Fiat (伊)	13,547	357	1,366	1,208
9	Renault (프)	12,227	▲ 1,436	1,645	1,429
10	Volvo (스웨덴)	10,518	189	282	249
11	Peugeot (프)	10,476	▲ 39	1,414	1,284
12	Honda (日)	9,778	403	989	844
13	Mazda (日)	6,369	147	1,133	764
14	Mitsubishi Motor (日)	6,230	26	1,095	548
15	BMW (西獨)	4,714	114	408	408

註: ① GM, Ford, Chrysler 의 生産臺數에서 上段數字는 그룹全体, 下段數字는 美國內 実績

② 其他 메이커는 本國內의 生産臺數

③ Volvo, BMW의 生産臺數는 83年実績

2. 타이어産業의 成長과 自動車産業

1975년부터의 10年間과 80년부터의 5年間の 世界主要通貨의 流通推移를 比較해 보면, 數年來에 美國 달러貨에 대한 主要通貨의 값이 크게 떨어졌다. 西獨의 마르크貨까지도 지난 3年間に 30%以上이나 값이 떨어졌다고 하는 事實로 보아 美國달러貨로 表示된 賣出額 ranking이 반드시 그 企業의 實力을 나타내는 것은 아니라는 것을 알 수 있다. 따라서 表 1, 2 중에서 중요한 포인트만 取해서 75年, 80年, 84年の 動向을 比較·檢討해 보기로 한다.

賣出額 上位 10社 중에서 75~84年の 10年間 賣出額伸長이 가장 높았던 會社는, (75年을 100으로 했을 때) ① BS 287.4, ② Dunlop Olympic 226.1, ③ Goodyear 184.2의 順이다. Michelin은 75~79年の 5年間에는 215.0으로 높은 伸長率을 보였으나, 美國市場에 대한 過剩投資와 프랑스 프랑貨의 값이 대폭 떨어져 80~84年の 5年間에는 65.7(마이너스成長)로 伸長率이 떨어졌다. 同社의 賣出額이 가장 많았던 것은 80年の 77억달러(強)인데, 換率을 80年當時로 固定시켜 換算한다면 84年の 賣出額이 80年을 下廻하지는 않을 것 같다.

그러나 美國 메이커들과 日本 BS를 包含한 世界 타이어·고무 메이커들의 伸長率은 1980年 이후 5年間에는 10%이고, 單純年率(算術平均)로는 2%로서 成長率이 낮다. 이것은 첫째, 主要國의 自動車生産이 不振했고 또 타이어 産業에 있어서 技術革新(Radial化)에 따른 심한 競爭 때문이라고 볼 수 있다. 參考的으로 主要自

地域別 自動車 生産台數의 推移

〈表 5〉 (1965~1984) (單位: 1000台)

	北 美 (캐나다·美國)	EC 4 個國 (英, 佛, 西獨, 伊)	日 本
1965	11,984	7,946	1,876
1970	9,478	10,299	5,289
1975	10,436	9,152	6,942
1980	9,384	10,180	11,043
1984	12,755	9,842	11,465

自動車生産國의 生産臺數推移를 보면 表 5와 같다.

表 2의 賣出額利益率推移를 보면 「타이어 메이커의 利益率은 世界的으로 低水準」이라는 것을 역시 알 수 있다. 특히 유럽 타이어 메이커들은 지난 10年間 慢性的인 赤字였다고 하여도 過言은 아니다. 이 점에 있어서는 첫째 自動車産業과 타이어産業이 다같이 “低生産性·高コスト”로 國際競爭을 喪失하였고, 둘째로는 타이어産業의 경우, Radial타이어의 品質格差가 縮小되어 “Radial=高級品=高價格”의 概念이 國際市場에서 通用되지 않았다는 것을 들 수 있다.

從業員 1人當收益性에서는 美國側 會社들이 많이 向上되었다. 특히 Uniroyal, Firestone, Goodrich는 美國 國內의 Bias타이어工場을 閉鎖한 결과, 從業員이 가장 많았을 때에 比하면 Uniroyal이 約 50%, Firestone, Goodrich, Gen-Corp는 約 70%까지 각각 減少되었다. 또 BS의 경우는 80年 이후 濠洲工場, 美國工場의 買受 등 大型投資가 增加되어 1人當 收益性은 계속 向上되지 못하고 있다. 이러한 現象은 賣出額 ranking 12位인 Sumitomo도 마찬가지이다.

지난 10年間의 動向을 다시 한번 整理해보면 다음과 같다.

- ① Michelin과 英國 Dunlop이 어려움을 겪은 것과 같이 유럽 타이어業界가 대체로 不振했다.
- ② 美國 타이어메이커들은 Goodyear 以外에는 脫타이어戰略을 志向하고 있어 Goodyear와는 二極化 現狀을 이루고 있다.
- ③ 日本타이어會社들은 海外進出이 活發했다. 이와같은 傾向이 나타나게 된 背景에는 역시 自動車메이커와의 力學關係가 많이 作用했다고 볼 수 있다. 즉, 日本 타이어메이커의 경우도 日本 自動車産業의 影響圈內에서 크게 成長했다고 하는 것이 客觀的인 評價이다.

3. 自動車 타이어 長期需要展望

現在와 같이 變動이 심한 時代에 있어서는 어떤 時點을 基準으로 하여 長期需要를 展望하는

것은 거의 不可能한 일이다. 따라서 여기서는 어디까지나 長期的인 傾向을 알아보는 입장에서, 타이어業界關係者들의 見解를 토대로 하여 需要展望을 豫測해보고자 한다.

먼저 日本타이어業界의 調査部關係者들의 見解를 綜合해보면 1985~1994年の 日本國內需要의 成長率은 다음과 같다.

- 新車用타이어 ... 年平均成長率 1.0%
- 交換換타이어 ... 年平均成長率 1.5%
- 타이어 輸出 ... 年平均成長率 4.0%
- 總 需 要 ... 年平均成長率 2.5%

1975~1984年の 10年間 타이어 年平均成長率은 表 7 에서와 같이 新車用이 3.1%, 交換用이 4.7%, 타이어輸出이 11.8%, 總需要는 6.0% 였다. 즉, 85~94年の 10年間 成長率은 75~84年の 10年間 成長率의 1/3 정도에 不過하다. 즉, 타이어業界 關係者들은 85~94年の 10年間 年平均成長率은 新車用 1.0%, 交換用 1.5%로서 同10年間の 實質 GNP 成長率 豫測值 3.0%의 1/2以下로 낮을 것이라고 豫想한 것이다. 이렇게 豫測하게 된 것은 日本의 自動車保有臺數와 生産臺數가 더 이상은 늘어나지 않을 것으로 보고

있기 때문이다.

1984年末 日本의 自動車保有臺數는 4,400萬臺로서, 自動車普及率이 人口 3名에 1臺의 比率이다. 그러나 이것이 1985~1994년에는 世界에서 自動車普及率이 가장 높은 美國, 西獨, 프랑스와 같이 人口 2名에 1臺의 比率로, 즉 保有臺數가 5,500萬臺에 達하여 이數值가 上限值가 될 것이라는 認識이 業界 關係者들의 일치된 見解이다 (表 6 참조).

日本의 自動車 保有臺數가 앞으로 10年間に 1,000萬臺 增加한다고 하면, 年平均 增加臺數는 100萬臺이므로 84年末의 4,400萬臺를 基準하면 年平均 增加率은 2.2%이고 또 保有臺數가 계속 늘어나게 되면 前年對比 增加率은 계속 低下된다. 75~84年の 10年間에는 保有臺數가 2,800萬臺에서 4,450萬臺로 1,650萬臺가 增加하였기 때문에 2,800萬臺를 基準하면 自動車 保有臺數의 單純 年平均 增加率(算術平均)은 5.8%이고, 한편, 同期間(75~84年の 10年間) 交換用타이어 生産에서 고무使用量 成長率은 年平均 4.7%이다. 즉, 타이어의 成長率이 車輛保有臺數의 增加率을 下廻하고 있는 것은, 고무량이 많은 大型트럭의 保有臺數 增加率이 낮았기 때문이다. 그리고 大型트럭의 保有臺數增加率은 앞으로 계속 떨어질 것으로 豫想된다.

이러한 觀點에서 業界關係者들은 85~94年の 10年間の 交換用타이어 需要增加率은 自動車保有臺數 增加率을 下廻할 것으로 보고 “約 1% 범위”로 推定하고 있다.

한편, 日本의 新規車輛 生産臺數는 現在の

日本 自動車 保有台數 豫測

〈表 6〉 (1975~1995) (單位: 1000台)

	1975	1984	1995
生産臺數	6,942	11,465	?
新車登錄臺數	4,309	5,437	?
保有臺數	28,091	44,524	52,000~ 55,000

註: 保有臺數는 年末基準.

日本 自動車 타이어 需要量 試算

〈表 7〉 (JATMA 6社基準)

	1975	1984	1975~79 年平均 成長率	1980~84 年平均 成長率	1975~84 年平均 成長率	1985~95 年平均 成長率	1985年 需要量 試算值	1990年 需要量 試算值	1995年 需要量 試算值
	(톤)		(%)				(톤)		
新車用	191,202	263,874	5.4	0.8	3.1	(豫測) 1.0	260,000	273,000	287,000
交換用	169,435	262,273	9.4	0.0	4.7	1.5	252,000	271,500	292,500
輸出用	144,215	325,249	11.2	12.4	11.8	4.0	300,000	365,000	444,000
總需要	504,852	851,396	8.1	3.9	6.0	2.5	812,000	910,000	1,024,000

註: 1985年の 需要量試算值는 (82年+83年+84年+85年の 需要量)÷4(年)으로 算出.

1,000萬臺에서 크게 늘어나지는 않겠지만, 줄어들지도 않을 것으로 豫想된다. 또한 日本의 自動車 生産臺數 豫測이나 타이어 輸出 展望에 있어서 제일 關心을 두게 되는 것은 向後의 世界 自動車保有臺數와 生産臺數의 動向이다. 왜냐하면 日本의 自動車와 타이어는 다같이 日本國內 生産의 約60%가 海外市場에서 使用되고 있기 때문이다.

그러나 世界의 自動車保有臺數 및 生産臺數의 長期豫測에 관한 資料는 거의 發表된 것이

없다. 따라서 이 長期豫測에서는 自動車生産國인 主要7個國의 關係者들이 自動車産業展望에 관해서 技術 및 環境面에서 檢討分析한 結果를 綜合해 보았다(表 8, 9).

즉, 1979年의 實績을 基準으로 하여

- 1990年 : 保有臺數 5억 2,000萬臺
 生産臺數 5,100萬臺
- 2000年 : 保有臺數 6억 7,800萬臺
 生産臺數 6,700萬臺

로 豫測하고 있다. 따라서 1979~1990年은 保

世界 自動車 保有 台數 現況 및 豫測

〈表 8〉

	1979年			1990年			2000年			1979~1990年平均成長率			1990~2000年平均成長率		
	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計
	(100萬臺)									(%)					
研究프로그램 7個國	219.00	50.00	269.00	255.30	65.00	320.30	295.30	75.00	370.30	1.5	2.7	1.7	1.6	1.5	1.6
其他 OECD 加盟國	39.90	13.00	52.90	53.40	15.00	68.40	67.50	18.00	85.50	3.1	1.4	2.7	2.6	2.0	2.5
共產圈諸國	15.50	9.00	24.50	31.40	13.00	44.40	49.60	17.50	67.10	9.3	4.0	7.4	5.8	3.5	5.1
開發途上國	35.40	14.40	49.80	66.50	21.00	87.50	123.60	32.00	155.60	8.0	4.2	6.9	3.7	7.0	4.8
合計	309.80	86.40	396.20	406.60	114.00	520.60	536.00	142.50	678.50	2.8	2.9	2.9	3.2	2.5	3.0

(資料) 및 (註) 表 9와 同一.

世界 自動車 需要(新車生産) 現況 및 豫測

〈表 9〉

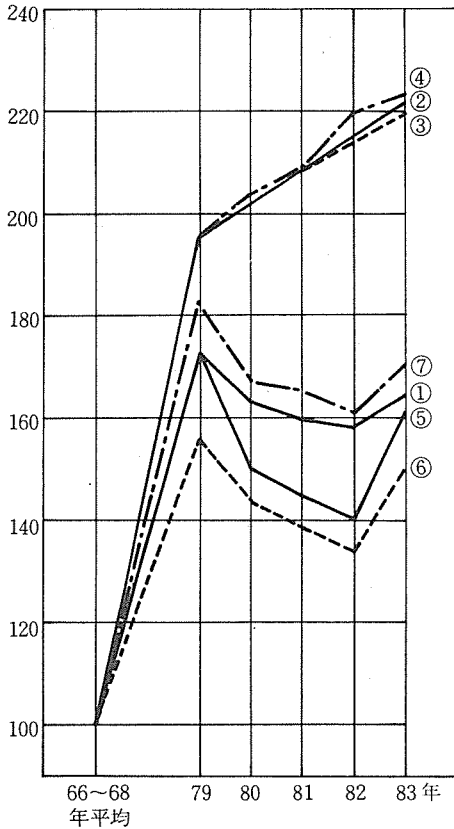
	1979年			1990年			2000年			1979~1990年平均成長率			1990~2000年平均成長率		
	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計	乘用車	트럭·버스	合計
	(100萬臺)									(%)					
研究프로그램 7個國	20.50	5.90	26.40	23.50	7.50	31.00	26.60	8.70	35.30	1.3	2.5	1.6	1.3	1.6	1.4
其他 OECD 加盟國	4.00	1.60	5.60	5.50	1.70	7.20	6.50	2.10	8.60	3.4	0.6	2.6	1.8	2.4	1.9
共產圈諸國	2.35	1.60	3.95	2.80	2.00	4.80	4.20	2.50	6.70	1.7	2.3	2.0	5.0	2.5	4.0
開發途上國	3.65	1.70	5.35	5.17	3.00	8.17	11.45	4.70	16.15	3.7	7.0	4.8	12.2	5.7	9.8
合計	30.50	10.80	41.30	36.97	14.20	51.17	48.75	18.00	66.75	1.9	2.9	2.2	3.2	2.7	3.0

資料: 「自動車의 將來」(日本放送出版協會).

註: ① 프로그램參加 7個國 = 프랑스, 西獨, 이태리, 日本, 스웨덴, 英國, 美國 (OECD 加盟國 24個國 중 7個國)
其他 OECD 加盟國 = 濠洲, 오스트리아, 벨기에, 캐나다, 덴마크, 핀란드, 그리스, 아이슬란드, 아일랜드, 룩셈부르크, 네덜란드, 뉴질랜드, 노르웨이, 포르투갈, 스페인, 스위스, 터키 (OECD 加盟國 24個國 중 나머지 17個國). 단, 본 데이터에서는 아이슬란드가 除外되었음.

共產圈諸國 = 소련, 東유럽諸國, 中共
開發途上國 = 上記以外의 모든 國家

② 成長率은 單純年率(算術平均值)



- ① 自動車타이어 生産 (고무량)
- ② 自動車總保有臺數
- ③ 乘用車保有臺數
- ④ 트럭·버스 保有臺數
- ⑤ 自動車總生産臺數
- ⑥ 乘用車 生産臺數
- ⑦ 트럭·버스 生産臺數

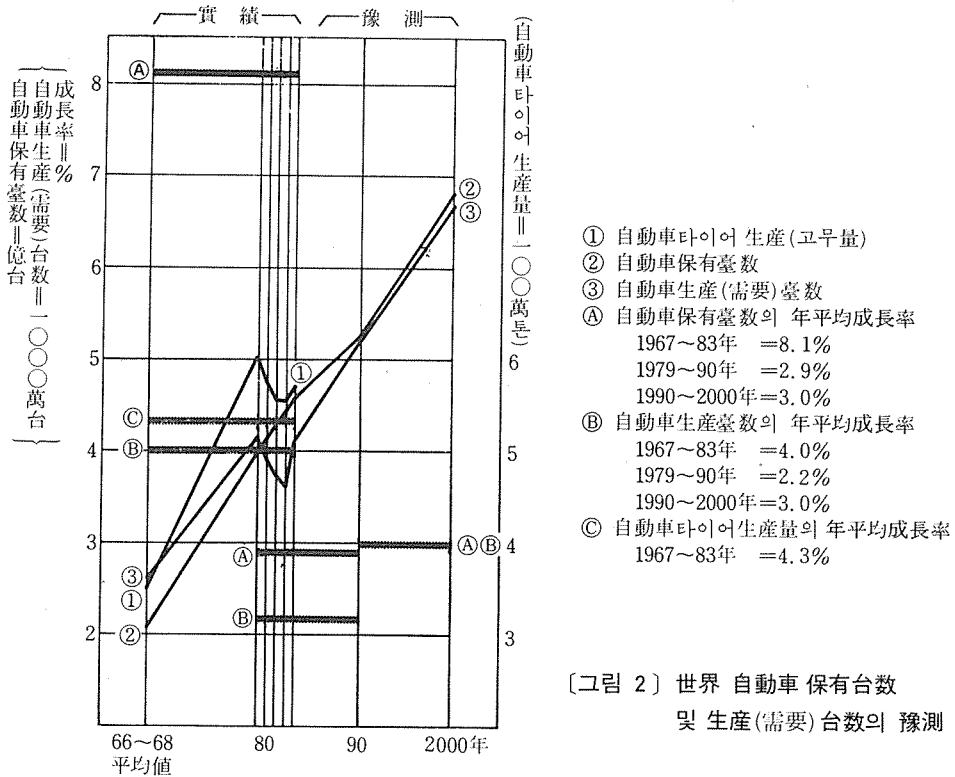
[그림 1] 世界 自動車 保有台數·生産台數
 및 自動車타이어의 成長推移
 (1966~1968年의 平均=100)

有臺數 및 生産臺數의 年平均成長率(算術平均)이 각각 2.9%, 2.2%이고, 1990~2000年은 保有臺數 및 生産臺數의 年平均成長率(算術平均)이 3.0%로 같게 나타났다.

그러면, 世界의 『自動車保有臺數 및 生産臺數』와 『世界의 自動車타이어生産量』의 增加率 關聯性은 어떤지 살펴보자. 日本 타이어協會에서 調査한 바에 의하면, 1983年 世界의 自動車타이어生産에서 使用한 고무量은 總 572萬톤이고, 1966~68年의 3年間 平均値는 349萬톤이다. 따라서 이 平均値를 基準으로한 1968~83年의 15年間的 成長率을 보면 年平均(算術平均) 4.3%이다. 같은 方法으로 自動車保有臺數의 同15年間的 增加率을 보면 年平均(算術平均) 8.1%이고, 生産臺數의 增加率은 同 4.0%이다. 즉,

自動車타이어 生産量은 自動車生産臺數와 거의 같은 比率로 成長해왔다고 볼 수 있다.

이와같이 自動車타이어生産量의 成長率이 自動車保有臺數의 增加率보다는 自動車生産臺數의 增加率과 더 가까운 傾向을 나타내고 있는 要因은 ① 先進國에서는 新車의 Radial 타이어 使用率이 높을 뿐 아니라, 新車가 廢車될 때까지 그대로 使用하는 경우가 많고, ② 開發途上國에서는 再生타이어의 使用比率가 높기 때문이라고 推測된다. 그리고 自動車保有臺數·生産臺數와 自動車타이어 生産量과의 지금까지의 關聯性이 앞으로도 계속된다고 假定한다면, 2000년까지의 世界 自動車타이어 需要增加率은 年 3% 정도라고 할 수 있다. 여기서 Radial 타이어 普及率에 따른 “需要의 減少效果”는 별로 심



각하게 생각하지 않아도 될 것 같다. 그것은 表 8, 9 에서와 같이 앞으로 自動車保有臺數 및 生産臺數가 늘어나는 것은 開發途上國이기 때문이다.

끝으로 タイヤ 輸出에서는 日本의 경우 75~84년에 伸長率이 年間 11.8%였으나, 世界 自動車保有臺數 增加率은 75~83년에 年間 8%였다.

즉, 世界 自動車保有臺數 增加率은 8%인데 對해 日本의 タイヤ 輸出增加率은 11% 以上된다는 結果가 된다. 따라서 2000년까지의 自動車保有臺數 增加率이 3% 정도라고 한다면 『タイヤ 輸出增加率은 3%를 上廻할 수 있다』고 推定할 수 있다』



에너지 節減으로 外債를 節減하자