

世界 타이어 市場 近況

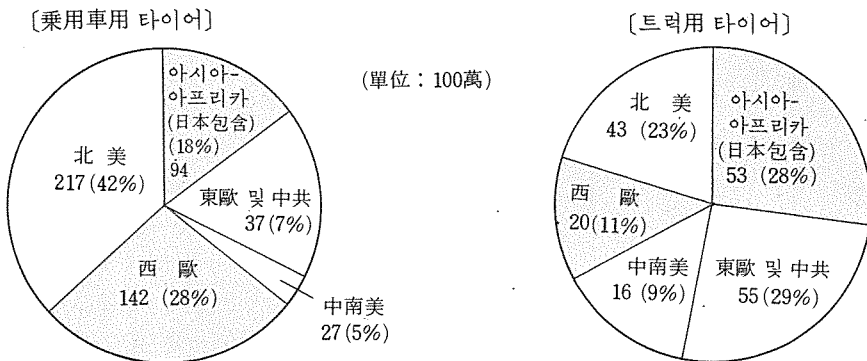
協會 李 石 熙

1. 概要

世界 타이어 市場은 5個地域으로 構成되어 있는데, 市場規模로 보면 가장 큰 北美市場을 비롯 유럽, 아시아-아프리카, 東歐 및 南美市場 順이다. 이들 5個市場 중에서는 北美, 유럽, 아시아-아프리카의 3大市場이 世界 乘用車용 타이어市場의 88%와 世界 트럭용 타이어市場의 62%를 각각 占有하고 있다. 그리고 나머지 2個市場인 東歐와 南美市場에서는 世界 乘用車용 타이어市場의 12%와 트럭용 타이어市場의 38%를 각각 占有하고 있는데, 앞으로의 市場成長率은 이들 두 地域이 他地域보다 더 빠를 것으로 展望된다.

Goodyear社의 分析에 의하면 世界的 自動車

用 타이어(高速道路用 타이어)는 年平均 2.6% 增加하였는데 이를 車種別 및 地域別로 區分하여 增加率을 比較하여보면 2.6%보다 빠르거나 또는 느리게 成長한 것으로 나타나고 있다. 즉 乘用車용 타이어는 1980年 이후 年平均 增加率 이 2.7%로 2.6%보다 더 높았으나 트럭용타이어는 2.4%로서 2.6%보다 낮았다. 한편 地域別로 보면 東歐圈과 中共의 트럭용 타이어 需要 增加率은 過去 10年間 5.2%로 2.6%보다 거의 2배나 되었으며 乘用車용 타이어도 1980年 이후 年平均增加率이 4.8%였다. 이와는 對照的으로 北美地域은 最近 6年 동안 트럭용 타이어 및 乘用車용 타이어의 年平均增加率은 각각 2.4% 및 3.7%였다. 그러나 北美地域의 市場規模는 東歐 및 中共市場보다 數量面으로 6배나 더 크기 때문에 % 增加率만으로 比較한다는 것은



[그림 1] 1986年度 世界 타이어 需要 地域別 占有率

不合理하다는 것을 알 수 있다. 다시말하면 80~86년에 北美地域의 乘用車用 타이어 需要는 17,680萬個에서 約 21,700萬個로 增加하였으나 같은 期間에 東歐 및 中共의 乘用車用 타이어 需要는 2,860萬個에서 3,700萬個로 增加하였다. 즉 增加率로는 東歐 및 中共市場이 29.4% 增加로 北美市場의 22.7% 增加보다 높으나, 數量面으로는 北美地域이 4,020萬個 增加한 反面에 東歐 및 中共市場은 840萬個 增加에 不過하였다. 그리고 北美地域의 世界 乘用車用 타이어 市場占有率は 42%로 世界 1位이며, 트럭用 타이어 市場占有率は 23%로 世界 3位를 記錄하고 있다.

1986年 世界 트럭用 타이어 需要量의 地域別 占有率을 보면 東歐 및 中共이 5,500萬個로 世界 總需要量의 29%, 日本을 包含한 아시아-아프리카 地域이 5,300萬個로 28%, 北美地域이 4,300萬個로 23%를 각각 占有하고 있다. 위에서 分析한 乘用車用 및 트럭用 타이어를 包含한 모든 타이어의 世界 總需要量은 73,400萬個이며, 이 중에서는 乘用車用 타이어가 51,700萬個로 가장 많고, 다음은 트럭用 타이어 18,700萬個, 産業用 타이어 2,200萬個, 農耕用 타이어 700萬個, 航空機用 타이어 100萬個로 되어 있다. 이밖에

도 數値는 確實하지 않으나 自轉車用 타이어와 모터사이클用 타이어도 있다.

世界 타이어 市場의 總賣出額은 約 340億달러이며(共產圈國家는 除外), 이 중 84%는 世界 主要 10大 타이어 메이커인 Goodyear, Michelin, Bridgestone, Continental, Firestone, Uniroyal-Goodrich, Pirelli, Sumitomo, Yokohama 및 Toyo가 占有하고 있다. 그리고 世界 總 타이어 工場 363個 중에서 約 半인 192個를 10大 타이어 메이커에서 經營하고 있다.

世界 타이어 製造工場을 地域別로 分類하면 아이아 및 極東地域이 94個로 總工場數의 25.9%를 占有하여 工場分布가 제일 많은 地域이고, 그 다음으로는 유럽 地域이 87個, 北美地域이 58個, 그리고 나머지 地域인 南美 및 東歐地域이 각각 約 40個, 아프리카 및 中東地域이 約 40個이다. 世界 타이어 賣出額算定은 通貨價値의 甚한 變動과 일부 國家의 資料未確認(資料蒐集이 困難) 등으로 어려운 點이 많을 뿐 아니라 賣出額展望에서도 많은 論難이 되고 있다. 예컨대, 타이어 産業分析家들은 1989년부터 시작하여 90年代에는 北美地域에 經濟不況이 올 것이라고 豫測하고 있다. 만일 北美地域에 이와같은 不況이 오게 된다면 密接한 關係가 있는 유럽 및 日本 經濟에도 影響이 있을 뿐 아니라 北美地域의 乘用車用 타이어 및 트럭用 타이어 需要가 減少할 것으로 展望하고 있다.

또한 市場分析家들은 말하기를 큰 規模의 全般的인 經濟不況은 없겠지만 長期間의 好況뒤에 오는 약간의 停滯現象으로 顧客의 需要가 暫定的으로 減少될 것이라고 한다.

그러나 一部分分析家들에 의하면 모든 經濟學者들은 이와같은 不況으로 因한 長期展望의 修正이 必要하다고 認定하고는 있지만, 1989年度부터 不況이 올 것이라는 豫測을 뒷받침 해줄만한 根據는 없다고 한다. 특히 타이어 業界의 重役들이 言及한 바에 의하면 만일 現在의 經濟狀況이 1990년까지 持續될 境遇에는 分析家들은 그들의 豫測이 틀렸음을 認定하게 될 것이라고 한다. 實質적으로 現時點에서 타이어 産業의 長期展望을 不況이 올 것으로 假定하여 訂正한다는

1986年度 世界 타이어 需要現況

(表 1) (單位: 100萬個)

	乘用車用타이어			트럭用타이어		
	計	交換用	新車用	計	交換用	新車用
美 國	198	144	54	40	33	7
日 本	71	25	46	37	23	14
西 獨	39	20	19	4	2	2
프 랑 스	28	17	11	3	2	1
英 國	22	16	6	4	3	1
캐 나 다	18	10	8	3	2	1
이 태 리	18	11	7	3	2	1
濠 洲	8	6	2	2	2	0
東歐 및 中共	37	26	11	55	46	9
中 南 美	28	21	7	16	14	2
其 他	50	34	16	20	16	4
世界 合計*	517	330	187	187	145	42

* 自轉車用 및 모터사이클用 타이어 包含.

資料: Goodyear 및 其他

것은 不合理한 것이라고 販賣實務者들은 認定하고 있다. 過去에도 타이어 産業分析家들은 타이어 産業이 繼續的으로 成長할 것처럼 長期展望計劃을 樹立하였으나 그 후 定期的인 不況으로 因한 訂正을 할 경우에는 好況이 올 때까지 不況이 繼續된 것처럼 訂正하였다. 그러나 이와 같은 莫然한 長期計劃의 訂正이 難處한 立場에 놓이게 되자 이로 인한 論難을 없애기 위하여 分析家들은 長期計劃에는 當然히 訂正事項이 따르게 된다는 것을 理解하고 長期計劃을 樹立해 왔다. 여기에서 言及하고 있는 1991年度計劃도 不況이 올 것이라는 假定下에서 計劃된 展望이라고 볼 수 있다. 그러므로 만일 經濟不況이 오지 않는다면 世界 타이어 需要는 現在の 成長率로 지속되겠지만, 不況으로 因한 長期計劃의 訂正이 發生하게 된다면, 타이어 需要는 現水準보다 떨어질 것으로 展望하고 있다.

2. 世界 自動車産業現況

(1) 乘用車 및 트럭 登錄臺數

1986年 世界 乘用車登錄臺數는 38,100萬臺이며, 이 중에서 美國의 乘用車登錄臺數가 3分の 1 以上을 占有하고 있다.

世界 主要國別 乘用車 登錄臺數 現況을 보면 다음과 같다.

國 別	登錄臺數
美 國	13,230 萬臺
日 本	2,890 "
西 獨	2,560 "
이 태 리	2,290 "
프 랑 스	2,160 "
英 國	1,840 "
소 련	1,310 "
캐 나 다	1,070 "
브 라 질	1,070 "
스 페 인	960 "
濠 洲	710 "
其 他	7,920 "
計	38,100 萬臺

世界 트럭 登錄臺數는 11,130萬臺이며 그 중에서 北美地域의 트럭 登錄臺數는 4,280萬臺이다. 그 다음으로는 아시아-아프리카 地域이 3,390萬臺, 유럽이 1,400萬臺, 南美 740萬臺, 東歐 및 中共이 1,320萬臺의 順으로 되어 있다.

(2) 乘用車 및 트럭 生産臺數

美國의 *Automotive News*의 統計에 따르면 日本, 韓國, 臺灣, 印度 및 濠洲로 構成되어 있는 아시아-大洋洲地域의 1986年度 乘用車 및 트럭의 生産臺數가 1,340萬臺로 世界 總生産臺數 4,110萬臺의 3分の 1을 占有하고 있고, 그 다음으로는 北美地域이 1,320萬臺, 유럽 地域이 1,290萬臺의 乘用車 및 트럭을 各自 生産하였다. 다음에 트럭 및 乘用車의 生産臺數를 分類하여 보면 1986年度 아시아-大洋洲地域의 트럭 生産臺數가 470萬臺로 世界 1位를 차지하고 있으며, 다음으로는 北美地域이 430萬臺, 유럽 地域이 140萬臺를 各自 生産하였다. 乘用車는 유럽 地域이 1,160萬臺를 生産하여 世界 1位를 차지하고 있으며, 北美地域이 890萬臺로 2位, 아시아-大洋洲가 870萬臺로 3位를 占하고 있다.

3. 世界 10大 타이어 메이커

— 總賣出額의 84% 占有 —

世界 50大 타이어 製造業체의 賣出額은 어느

1986年度 世界 自動車 生産現況
(表 2) (單位: 100萬臺)

	乘用車	트럭	計
日 本	7.81	4.45	12.26
美 國	7.83	3.54	11.37
西 獨	4.31	0.29	4.60
프 랑 스	2.77	0.42	3.19
캐 나 다	1.07	0.79	1.86
이 태 리	1.65	0.18	1.83
스 페 인	1.28	0.25	1.53
英 國	1.02	0.23	1.25
韓 國	0.46	0.14	0.60
其 他	2.36	0.61	2.97
計	30.56	10.90	41.46

때보다 顯著하게 增加하였다. 타이어 業体现況을 보면 規模가 큰 타이어製造業体 중에서 一部는 다른 타이어製造業体를 統合함으로써 그 規模가 더욱 커졌다. 예컨대, 西獨의 Continental은 美國의 General타이어會社를 合併함으로써 85年度에는 6位였으나 1986년에는 4位로 浮上하였고, 日本의 Sumitomo는 1984년에 유럽에 位置하고 있는 Dunlop 타이어製造會社의 經營權을 買入한 후 1986年度에는 美國에 있는 Dunlop의 經營權을 買收함으로써 1986年度 賣出額은 前年度보다 顯著하게 增加하였다. 그리고 Uniroyal과 Goodrich의 合併會社인 Uniroyal-Goodrich의 賣出額順位는 6位로서 1985年度에 9位였던 Goodrich와 10位였던 Uniroyal보다 더 浮上하였다. 主要 10大 타이어製造業体的 世界 總賣出額에 對한 年度別 占有率을 보면 84년에는 76%, '85년에는 79%, 86년에는 84%로 84년보다 顯著하게 增加하였다는 것을 알 수 있다.

4. 轉換期를 맞는 北美 타이어 産業

(1) 北美 타이어 市場現況

北美地域의 타이어 業体는 最近 12個月 동안에 많은 變化를 가져 왔는데, 이는 過去 30年 동안에 있어 가장 甚한 變化라고 볼 수 있다. 그 간 緊急한 狀況變化를 警戒한바 있으나 이와같이 빠른 速度로 北美地域의 타이어 産業이 變化할줄은 豫測하지 못하였던 것이다. 여기서 그 變化된 內容을 간단히 살펴보기로 한다.

- 1986年末 日本의 Sumitomo는 美國에 位置하고 있는 Dunlop 타이어製造會社의 經營權을 引受하였는데, 이는 Dunlop社가 北美地域에 進出하고 있는 日本自動車製造會社에 新車用타이어를 納品할 수 있도록 하기 위한 積極的인 活動이라고 볼 수 있다.

- 日本의 Bridgestone은 日本 自動車 메이커

1986年度 世界 主要 타이어 메이커 賣出額 順位

〈表 3〉

(單位: US \$100萬)

賣出額 順位	會社名 (國籍)	1986		1985		1984	
		타이어 賣出額	總賣出額에 대한 比率(%)	타이어 賣出額	總賣出額에 대한 比率(%)	타이어 賣出額	總賣出額에 대한 比率(%)
1	Goodyear (美)	6,630	73	6,190	74	6,280	73
2	Michelin (프)	6,155	92	4,494	92	4,232	92
3	Bridgestone (日)	3,086	71	2,632	73	2,463	73
4	Continental-General ^① (西獨)	2,741	71	1,292	70	844	68
5	Firestone (美)	2,265	65	2,523	66	2,641	66
6	Uniroyal Goodrich ^② (美)	2,100*	100	—	—	—	—
	B.F. Goodrich ^②	—	—	1,184	37	1,387	40
	Uniroyal ^②	—	—	953	45	976	46
7	Pirelli (伊)	2,068	44	1,694	46	1,584	45
8	Sumitomo (日)	1,921	79	1,215	85	762	78
9	Yokohama (日)	1,189	71	933	78	855	75
10	Toyo (日)	632	60	620	65	589	68
11	Armstrong (美)	478	60	488	64	524	79
12	Cooper (美)	470	81	420	80	445	80

* 推定值

- ① 1987년에 Continental Gummi-Werke A.G.가 GenCorp의 General타이어를 買收.
- ② Uniroyal과 BF Goodrich는 1986년에 統合, 會社名을 Uniroyal Goodrich로 變更. 단, 1985년 및 1984년의 賣出額은 統合前 各社別 實績임.

들이 自動車를 日本에서 生産하여 輸出하는 것보다 美國現地에서 生産하는 것이 더 有利하다고 認識하고 있는 것과 步調를 맞추어 新車用 타이어를 供給하기 위하여 88년부터 北美地域에서 乘用車用 타이어를 生産하기로 決定하였다. '80年代末까지는 北美地域에 設立한 日本의 自動車生産工場에서 年間 200萬臺를 生産할 豫定이다. 이로 因하여 무려 1,000萬個의 新車用 타이어市場이 形成됨에 따라 美國國內의 타이어 業体뿐만 아니라 外國 타이어 메이커들이 關心을 갖게 될 것으로 보인다.

- Cooper 타이어會社は 日本의 Yokohama와 Michelin 그룹의 子會社인 Kleber 타이어會社の 타이어를 生産하고 있다.

- 西獨의 타이어 製造會社인 Continental AG는 General 타이어會社の 母會社인 GenCorp와 交渉끝에 General 타이어會社를 引受하였다.

- Michelin은 美國에 있는 自社工場の 生産量을 30% 增加시키겠다고 發表하였다.

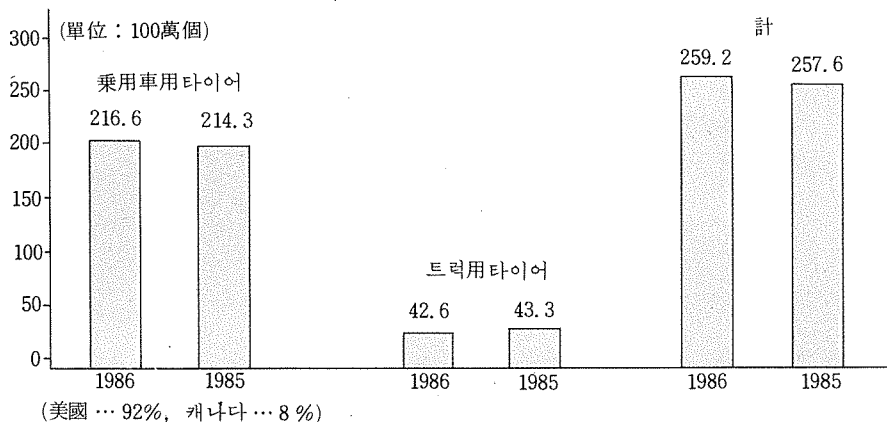
- Firestone은 非타이어分野의 事業을 中心으로 經營戰略을 轉換시키면서 本社를 타이어 首都라고 불려왔던 Akron에서 Chicago로 移轉하였다.

以上 列擧된 內容은 生産量의 增加率이나 購入樣相의 變化를 나타낸 것이 아니고 單純히 市場移動의 一部를 言及한 것이다. 美國과 캐나다

의 고무工業協會(RMA) 資料에 따르면 1986年度 北美地域의 乘用車用 및 트럭用 타이어의 出荷量은 前年度의 25,760萬個보다 많은 25,920萬個로 1%以內의 增加率을 나타냈으나, 1987年度에도 1986年度와는 別다른 差異가 없을 것이라고 일부 分析家들은 말하고 있다.

그러나 北美市場의 타이어 出荷量이 이와같이 不振한데도 同市場에 타이어를 供給하고 있는 海外 타이어 메이커들의 士氣는 꺾이지 않고 있을 뿐 아니라, 다른 여러가지 方法으로 北美 타이어市場의 變化와 熾烈한 市場競爭에 對處하고 있다. 예컨대, Sumitomo가 새로 引受한 美國의 Dunlop 타이어는 北美地域에 進出한 日本自動車會社에 新車用 타이어를 納品하려고 努力하고 있는 한편, 日本의 Sumitomo 本社에서도 契約締結을 위한 活動을 積極的으로 하고 있다. 1984년에 Sumitomo는 유럽 地域의 Dunlop 經營權을 取得함에 따라 北美地域을 비롯 유럽地域과 日本 등 3個地域에서의 Dunlop 브랜드 타이어販賣를 統制할 수 있게 되었다. 美國의 Dunlop은 美國에서 生産되는 Honda에 使用할 타이어를 이미 生産하고 있는데 87年에도 8萬個를 生産할 計劃이다.

Goodyear와 Michelin은 美國産 Honda에 使用할 타이어 納品契約에 같은 比率로 參與하고 있고, 또 Buffalo에 있는 Dunlop 타이어會社



[그림 2] 北美地域의 타이어 出荷量

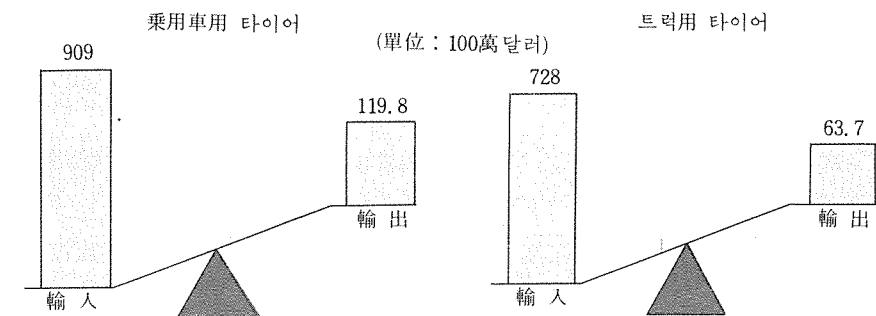
(Sumitomo)도 新車用 타이어 納品契約에 參與하려고 하고 있는데 24萬個의 타이어가 美國業체와 契約하도록 되어 있다. 또한 Toyota, Mazda 및 Isuzu 自動車製造會社도 美國產 Dunlop타이어가 新車용으로 適合한지의 與否를 檢討하고 있다. Sumitomo 代辯人에 의하면 이들 自動車製造會社는 美國과 日本과의 貿易摩擦을 解消시키기 위하여 美國에서 組立한 自動車에 더많은 美國產部品이 使用되기를 원하고 있다.

1986年度의 對日貿易赤字는 586億달러나 되는데 그 중에서 自動車輸入으로 因한 貿易赤字가 45%를 占하고 있어 自動車通商問題가 가장 難處한 立場에 놓여 있다. 美商工部統計에 따르면 타이어 輸出이 다른 고무製品보다는 잘 되고 있으나 타이어 輸入量이 輸出量을 증가하고 있으며 앞으로 이러한 現象은 계속될 것이라고 한다. 1986年度 美國 타이어 貿易赤字는 16.7億달러로 前年對比 5.8%增加하였다. 美國에 많은 타이어를 輸出하고 있는 日本의 Bridgestone은 1988년부터 美國의 La Vergne (Tenn.州) 工場에서 타이어를 生産하게 되면 약간의 狀況變動이 있을 것으로 보이며 3年以内に 同工場의 生産能力을 300萬個로 높일 計劃이다. 이 工場은 4年半前에 Firestone으로부터 5,200萬달러로 引受하여 中小型 トラック타이어만을 生産하여 왔는데 이 施設을 改善하기 위하여 60萬달러를 追加로 投資하였다.

同 La Vergne 타이어工場은 乘用車 및 トラック을 年間 24萬臺를 生産하고 있는 Nissan 自動

車工場이 있는 Smyrna (Tenn.州)와 隣接한 곳에 位置하고 있다. 美國에 있는 日本 自動車製造業체들은 円高로 新車用 타이어와 高度의 技術을 要하지 않는 部品은 現地에서 購入하려고 하고 있으며, 1985年 9月부터는 円貨가 달러貨에 比해 約70% 平價切上됨에 따라 美國產 타이어는 價格面에서 競爭力을 갖게 되었다. 들리는 바로는 實質的으로 日本에 있는 모든 自動車 메이커들은 타이어 需要의 一部를 北美地域으로부터 輸入해 올려고 하고 있다고 한다. 實例로 Cooper는 Frindly (Ohio州) 타이어 工場에서 Yokohama 브랜드인 Radial 370 Premium 및 Radial 360 乘用車用 타이어를 生産하기로 契約을 締結하는 한편 對美輸出用 Cooper 브랜드의 トラック타이어는 日本 타이어會社가 日本에서 製造하고 있다. Yokohama의 Hisaaki Suzuki 社長은 美國內에 타이어 工場을 建設할 意思를 表明하면서, 美國市場에서 競爭力을 가질려면 1988年以前에 타이어 工場을 建設하느냐 또는 合作하느냐를 決定하지 않으면 안된다고 하였다. 그러나 Yokohama의 財政分析家는 資金事情으로 보아 合作投資方式이 가장 有利하다고 하였다.

또한 프랑스의 Kleber 會社도 北美타이어市場에서 全天候 Radial타이어를 Cooper로 하여금 獨占生産하도록 하고 北美地域市場에서 Kleber가 유럽產 乘用車用 타이어 및 農耕用타이어와 함께 이들 美國產 全天候 Radial 타이어를 販賣할 것이라고 한다. Cooper와 Kleber는 15



資料 : 美國 商工部

[그림 3] 美國의 타이어 輸出入 對比

年前에도 지금과 비슷한 合作會社를 設立한 바 있는데 그 當時는 Kleber가 最初로 製造한 Radial 타이어를 Cooper가 美國에서 販賣한 바 있다.

그동안 GenCorp는 傘下會社인 General Tire 를 65,000萬달러에 Continental에 引渡하는 問題가 아직도 進行중에 있는데, 11月에는 마무리 될 것으로 豫想된다. 이렇게 되면 Continental 이 Goodyear, Michelin 및 Bridgestone 다음으로 世界 4位가 될 것이다. Continental이 General Tire를 引受함에 따라 北美地域의 新車用 및 交換用 타이어市場에 參與하게 되고, 美國의 4個工場, 멕시코의 2個工場, 캐나다 및 모로코의 각 1個工場을 引受하게 된다. 이 외에도 에쿠아도르와 탄자니아의 General Tire 工場의 經營權 大部分(50% 以上)과 파키스탄 및 포르투갈 工場의 經營權 一部를 取得할 것이라고 한다. Continental이 유럽 地域에서는 Michelin 다음가는 타이어會社로서 1979년에는 Uniroyal Englebert를 買取하였고, 1985년에는 Semperit를 買取함으로써 유럽 地域에서 12個의 工場을 經營하고 있다. General Tire와 Continental의 1986年度 賣出額을 보면 General Tire가 11億달러이고, Continental이 16億달러이다.

北美地域의 타이어市場을 노리고 있는 이 외의 業体는 이태리의 Pirelli 그룹인데 이 會社가 General Tire를 買取하려 한 바도 있으며 現在는 Armtek 그룹 傘下の Armstrong tire 會社를 引受하려고 하고 있으나 이 交渉도 失敗하고 다른 會社를 物色中이라고 한다(Rubber & Plastics News, 87. 10. 26). 最近에는 美國의 自動車製造會社를 相對로 新車用 타이어를 販賣하기 위하여 Troy(Michigan州) 郊外에 位置하고 있는 Detroit에 支社를 設置함으로써 美國市場에 本格的으로 參與한 것으로 볼 수 있다. Pirelli가 실제로 美國市場에 參與한 것은 4年前부터 美國産인 Volkswagen 自動車의 新車用타이어를 納品할 때부터라고 말할 수 있다. 消息通에 의하면 Pirelli는 또다른 美國의 自動車 메이커에 新車用 타이어를 納品하기 위한 契約을 締結하려 하고 있다고 한다.

Pirelli 타이어는 美國産自動車인 Volkswa-

gen 외에도 Alfa Romeo, BMW, Ford, Jaguar, Lamborghini, Mercedes, Porsche 및 Saab와 같은 自動車에도 종종 使用되었다. Pirelli會社의 3月 報告에 의하면 Pirelli 타이어가 유럽, 美國 및 日本産 自動車의 新車용으로 販賣된 것이 86年度보다 27%나 增加되었다고 한다.

(2) 其他 變動事項

Firestone은 87년에 本社를 Akron에서 Chicago로 移轉할 計劃이고 社長도 새로 任命하였다(Albert E. Suter). Firestone은 타이어 販賣, 自動車整備業 및 其他 여러 種類의 生産品販賣業 외에도 自動車專賣業을 타이어 販賣業과 並行하려 하고 있다. 이와같은 業務의 一部로 Firestone은 數個月以內에 自動車專賣業施設을 部分的으로 타이어 販賣店에 할 計劃이며 만일 事業이 順調을 境遇에는 美國內의 1,399個의 타이어 販賣店에 自動車專賣業施設을 할 計劃이다. 從前의 Armstrong Rubber Co.는 Armtek Corp. 4個會社 가운데 1個會社인 Armstrong Tire Co.로 會社名稱을 바꿈과 同時에 再編成하였다. 그 再編成過程에서 87年初 Clinton(Tenn.州)에 位置하고 있는 타이어 工場이 Scottsale(Ariz.州)에 있는 Dyneer Corp.에 引渡되었다. 그것은 Armtek Corp.이 擴張하고 있는 自動車 및 其他事業에 타이어 産業이 適合하지 않기 때문이다. 이 工場은 Dyneer Corp. 子會社인 Dico Tire 會社가 經營하며 産業用 타이어 및 其他 타이어를 生産하여 Armtek 傘下會社인 Armstrong Tire 會社에 供給하고 있다. 그밖에도 Armstrong은 Fidelity Tire製造會社를 設立한 經營陣에 Natchez(Miss.州)에 있는 트럭용타이어工場과 51個의 Sear 트럭용 타이어 販賣店의 經營權도 引渡하였다. 이 Fidelity Tire 製造會社는 Radial 및 Bias트럭용 타이어를 Armstrong에 供給하는 대신에 Armstrong으로부터 技術支援을 받게 된다.

Goodyear는 1986年 8月에 Dunlop P.L.C가 처음 開發한 타이어 製造自動化技術을 2,500~2,800萬달러로 購入하였는데, 이 技術은 Good-

year의 새로운 “Howdins”技術이었으며 建設用 타이어를 除外한 모든 타이어를 完全自動으로 生産할 수 있는 컴퓨터 調整方式이었다. 이 自動化工程의 妥當性與否를 Goodyear의 Luxembourg 技術研究所에서 評價하고 있으며 Lawton 工場 (Okla. 州)에서는 精練工程의 一部를 自動化할 計劃이다.

技術分野 외의 特異事項으로 86년에 發生한 것 중에서 代表的인 것은 타이어 業체間的 統合이라고 할 수 있다. Uniroyal-Goodrich社는 統合된 지 1년이 經過되었다. Uniroyal-Goodrich 副會長인 Sheldon R. Salzman에 의하면 Uniroyal-Goodrich는 數個의 外國自動車製造會社들과 타이어 納品契約을 締結하고 外國 타이어 메이커와 技術提携를 協議하고 있는데, 지금까지 17個의 外國業체와 技術提携를 맺고 있다. 앞으로 海外工場建設보다는 技術提携를 우선적으로 擴大할 計劃이다.

(3) 타이어工場の 施設擴張現況

Michelin 그룹의 北美地域賣出額은 15億달러로 總賣出額의 28%를 占有하고 있음에도 不拘하고 美國에 있는 4個工場을 擴張하기 위하여 2億달러를 投資할 계획이다. 北美地域의 Michelin 社長인 Yves Trelle에 따르면 이 投資計劃으로 現在의 施設이 1/3 정도는 더 擴張될 것이라 하며, 增設內容은 다음과 같다.

- Lexington(S.C. 州)의 乘用車用 타이어工場의 生産能力을 2倍로 增設
- Spartanburg(S.C. 州)의 トラック용 타이어工場은 現在의 施設能力을 30% 追加增設
- Dothan(Ala. 州)工場은 確實하지는 않지만 小型トラック용 타이어와 トラック·버스용 타이어의 生産能力을 增設
- 美國의 4個工場에 半製品을 供給하고 있는 Anderson(S.C 州) 工場의 生産能力은 많이 增設시키려 하고 있으나, 生産規模가 23,000個/日인 Greenville(S.C. 州)의 乘用車用 타이어工場의 生産能力은 增大시키지 않을 方針이다.

Michelin은 Greenville의 社屋을 1985년부터 賃貸하여 왔는데 87年初 新築起工式을 가졌으며

建築費가 13,500萬 달러로 1988年 7月에 竣工될 豫定이다.

Dunlop은 美國의 Huntsville(Ala. 州)과 Buffalo(N.Y. 州)의 타이어工場을 增設 및 現代化하기 위하여 앞으로 2年間에 1億달러를 投資할 計劃이다. 이 중에서 4,400萬달러가 Huntsville工場에 投資되어 日産 23,500個의 乘用車用 Radial 타이어 및 小型トラック용 타이어의 生産能力이 25,000個/日로 增加되고, 나머지는 Buffalo工場에 投資된다.

General Tire는 Continental에 引渡되었지만 87年度에 3,500萬~4,000萬달러의 施設投資를 計劃하고 있으며, 지난 3年間에는 乘用車用 Radial 타이어 生産을 增加시키기 위하여 1億달러 이상을 投資한 바도 있다. 또 Mount Vernon(III. 州) 工場에서는 大型トラック용 Radial 타이어 生産能力을 增加시키기 위하여 成型 및 其他施設(母會社인 Continental에서 設計하여 製作한 것)을 增設하였다. Continental이 製作한 SAV 機械는 生産性을 25%까지 向上시킬 수 있다고 한다.

Goodyear는 Gadsden(Ala. 州) 工場의 生産能力을 23,000個/日 더 增設하여 67,000個/日의 生産能力을 保有하게 되었으며 世界 제 1의 工場으로 만들려고 하고 있다. 從業員은 3,250名이며 乘用車用, 小型トラック용 및 トラック용 타이어를 生産하고 있다. Danville(Va 州)에 있는 工場은 航空機用 Radial 타이어 生産施設을 改善하기 위하여 1,500萬달러를 投資할 計劃인데, 이곳에 設置될 機械는 Goodyear의 Luxembourg 技術研究所에서 設計, 製造된 것이다.

Firestone은 北美地域의 Radial 타이어 生産施設을 自動化하기 위하여 7,500萬달러를 投資할 計劃이다. 이 投資計劃에는 Wilson(N.C. 州), Decatur(III. 州) 및 Joliette(캐나다, Quebec 州) 工場의 Radial 타이어의 自動化가 包含되어 있고, 또 다른 7,500萬달러는 브라질, 베네수엘라, 스페인에 있는 乘用車用 및 トラック용 타이어 工場의 施設擴張에 投資될 計劃이다.

(4) 北美地域 타이어工場閉鎖現況

Carlisle Tire & Rubber社は低廉한輸入타이어와競争을 할 수 없어 87年初 自轉車用 타이어工場을 閉鎖함으로써 美國内の 自轉車用 타이어生産이 中斷되었고, 8月初에는 다시 모터사이클用 타이어生産까지 中斷하였다고 한다. Carlisle는 現在 台灣産 自轉車用 타이어를 輸入販賣하고 있다. Carlisle社長에 의하면 施設과 廣告分野에 100萬달러 정도를 投資하였음에도 不拘하고 低賃金生産國家로부터 輸入되는 타이어와는 競争이 되지 않으므로 収益性이 좋은 다른 고무製品으로 轉向할 것이라고 한다.

Firestone은 또한 9월에 Bloomington(III.州)에 있는 建設用 타이어工場을 閉鎖하고 解決策을 摸索중에 있다. 그러나 Iowa州에 있는 Des Moines와 Oklahoma市の 工場에서는 工場閉鎖가 되지 않도록 從業員들이 讓步하였다. 즉, Oklahoma 工場의 時間當生産職勤勞者들은 年間 2,000萬달러를 節約하도록 合意하였고 Des Moines 工場에서도 이와 비슷한 合意가 이루어졌다.

Armstrong도 또한 時間當賃金を 6달러 削減하도록 合意가 이루어지지 않을 경우에는 Des Moines 工場을 閉鎖시키지 않으면 안될 威脅을 받고 있다. 즉, 會社側에서는 만일 時間當賃金を 22달러에서 16달러로 낮추지 않을 경우에는 工場을 閉鎖하지 않으면 안된다고 警告하였다. 이 工場에서는 大部分 트럭用 타이어 및 農耕用 타이어를 生産하는데 生産能力은 10,500個/日이며 從業員은 1,300名이다. Armstrong도 Firestone의 方針을 따르고 있다고 볼 수 있다. 다시 말하면 Firestone側에서도 時間當賃金を 1달러 20센트 引下시키지 않거나 또는 얼마간의 福祉厚生費를 줄이지 않는다면 工場을 閉鎖시키지 않을 수 없다는 것이다.

캐나다의 Goodyear Canada社は Goodyear의 世界工場중에서 가장 오래된, 즉 69年이나 된 Toronto工場을 閉鎖하는 한편 Valleyfield(Quebec州) 및 Medicine Hat(Alberta州) 타이어工場을 增設하였다. 增設內容을 보면 Valleyfield 工場의 Radial 타이어 生産量을 30% 增加시키기 위하여 512萬달러를 投資하였고, 또

Alberta 工場의 生産能力을 46%까지 增加시키기 위하여 732,500달러를 投資할 計劃이다. 캐나다의 唯一한 自國 타이어製造業체인 United Tire & Rubber社は Rexdale(Ontario州)에 있는 再生 타이어工場을 1987년에 閉鎖하였는데 이 工場은 1942년에 再生 타이어工場으로 設立되었으나 1970년부터는 建設用, 鉸山用 및 産業用. 타이어를 生産하고 있다. 1986年度에 United Tire社は Cobourg(Ontario州)에 있는 建設用 타이어工場을 撤収하여 中共과 合作으로 Tianjin에 同工場을 設立하였고, 88년부터는 이 工場에서 生産된 타이어를 輸入할 計劃이다.

美國의 小企業체인 McCreary Tire & Rubber社は North Carolina에 競走用 타이어工場을 87年 가을에 設立할 計劃이나 勞使紛糾關係로 1年 遲延될 것 같다. 同社は 또 Indiana(Pa.州)에 있는 競走用 타이어 生産施設을 Piedmont(N.C.州) 地域에 있는 賃貸施設로 移動할 豫定이며 이 新工場에서는 1988年 中盤부터 生産할 計劃이다. 現 Indiana 工場은 1986年 3월에 勞使紛糾가 發生하였으나 지금은 稼動中에 있다.

지난 勞使紛糾로 新工場建設이 遲延되었을뿐 아니라 트럭用 타이어 生産까지도 中斷된 바 있다.

5. 西유럽地域 타이어 業界現況

유럽 타이어製造業체는 生産能力이 過剩狀態임에도 불구하고 業체間에 많은 施設을 擴張하고 있다.

- Michelin 그룹은 벨기에에 있는 落後된 乘用車用 타이어工場을 閉鎖한 후 Grandvanches(프랑스, Clermont-Ferrand州) 工場을 2000年代의 最新工場으로 轉換시켜 1988年末부터 SR, HR 및 VR 乘用車用 타이어를 任意的으로 製造할 수 있도록 하였다.

- Firestone은 유럽 타이어工場을 改編하여 스페인에서 大型 타이어를 生産할 수 있도록 하는 한편 유럽의 모든 타이어工場을 自動化하고 있다.

- Goodyear는 英國의 Wolverhampton 工場

에서 週末勤務制를 實施하고 있으며 他地域에서도 施行하려고 한다. Wolverhampton 工場에서 週末勤務制를 採擇함에 따라 232일의 從前作業日數를 342일로 늘리게 되었다. 英國에 있는 工場뿐 아니라 西獨에 있는 工場에서도 週末勤務制를 施行하고 있는데 이 工場은 農耕用타이어生産을 中斷하고 乘用車用타이어生産能力을 增設하였다.

• Continental A.G.는 유럽에서 두번째로 큰 타이어 메이커이며 Hannover에 있는 2개의 타이어工場을 한 곳으로 統合하는 同時에 農耕用타이어生産施設을 現代化하고 있다. 한편 Continental의 子會社인 Uniroyal-Englebert는 스코틀랜드에 있는 Newbridge 工場의 生産能力을 20% 追加增設하였다. 그리고 Continental이 75%의 經營權을 保有하고 있는 Semperit 子會社는 87年末까지 오스트리아의 Traiskirchen에 있는 工場을 增設하고 現代化시킨다고 發表하였다.

• Pirelli는 西獨의 Breuberg에 있는 트럭용 타이어工場을 現代化하고, 이태리 Turin에 位置하고 있는 Ceat 工場을 買収하여 自動化된 트럭용 Steel 타이어工場으로 轉換시키고 있다. 그리고 스페인에 있는 工場을 增設하고 自動化하는데 約 5,000萬달러를 投資하였다.

• Sumitomo는 1984年 Dunlop Holding P.L.C로부터 6個工場을 引受한 후 13,000萬달러以上을 投資하여 生産能力이 25% 增加되었을 뿐 아니라, 收益도 增加되었다.

• Gislaved의 子會社인 Viking Dekk는 노르웨이의 Askim 工場에 1,300萬달러를 投資하여 生産能力을 現在보다 1/3을 增設하는 한편, 네덜란드 Vredestein 工場에서는 自動化施設을 계속 늘리고 있다.

유럽으로 타이어를 輸出하고 있는 業体 중에서 가장 積極的인 Bridgestone은 自社의 유럽地域研究開發센터가 있는 Hamburg에서 1,500萬달러 相當의 都賣業을 하겠다고 87年初에 發表한바 있다. 東歐圈에서는 헝가리 타이어製造會社인 Taurus와 유고의 Tigar-pirot 및 Miloze Zakie에서도 西유럽으로 輸出할 타이어物量을 增加시키기 위하여 生産能力을 增加시키

고 있다. Taurus는 最近에 Firestone과 트럭용 Steel Radial타이어 技術提携協定을 締結하였고, Tigar-Pirot는 HR 乘用車用타이어 生産에 關心을 두고 있다.

이와 같은 타이어業界의 施設改編은 市場競爭이 계속 深化되어 가고 있다는 것을 意味하는데, 이렇게 競爭을 하면서도 모든 業体들은 利益을 올리고 있다. 그러나 Michelin의 프랑스國內營業實績에서는 缺損을 내고 있는 實情이다. Michelin은 現在의 缺損을 半으로 줄이고자 하고 있기 때문에 곧 損害를 보지 않는 水準까지 끌어올릴 것이라고 한다.

유럽 타이어産業은 數年間 活發하였는데, 이를 要約하면 Sumitomo는 Dunlop을, 그리고 Continental은 Semperit를 각각 引受하였고, Michelin은 Kleber 經營權의 50% 이상을 獲得하였다. 또 Gislaved는 Viking이 타이어事業을 擔當하도록 措置하였고, Trelleborg와 Viskafor는 타이어事業部를 統合하였으며, Firestone은 스페인의 타이어工場 經營權을 50%以上 獲得한 것 등이다. 86年 한해동안은 Continental이 美國의 General Tire 引受를 發表하기 전까지는 比較的 조용한 편이었다. Continental이 포르투갈의 Mabor General의 一部經營權(50% 以下)을 引受함에 따라 유럽에서 반발심을 갖게 되었는데, 分析家들은 Continental이 유럽에서 基盤이 弱한 포르투갈과 이태리에서 두개의 타이어工場을 引受할 것으로 보고 있다.

Continental이 포르투갈에 있는 타이어工場을 引受함으로써 어려운 問題를 解決하게 되었고, 또한 Firestone도 유럽地域의 타이어工場을 合理化하기 위하여 포르투갈 및 이태리에서 子會社의 經營權 大部分(50% 以上)을 取得하려고 하고 있다.

유럽의 타이어市場을 볼 때 Michelin은 40%의 市場占有率을 갖고 있기 때문에 市場占有率 13%의 2位인 Continental보다 현저하게 有利한 立場에 놓여 있다. 그러나 Pirelli와 Good-year도 각각 12%의 占有率로 Continental의 뒤를 바로 따르고 있다. Firestone의 占有率은 스웨덴에서 단하나의 Swedish Tyre(Gislaved-Viking 合作會社)를 가지고 있는 Fulda의 약 2

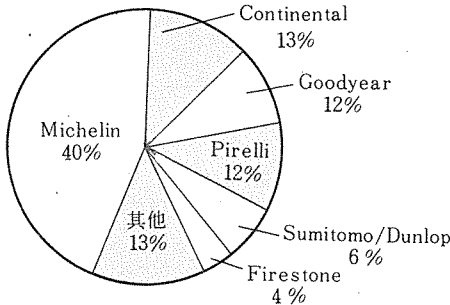
배인 4%로 5위를 차지하고 있다. 그리고 네덜란드의 Vredestein 占有率は 1%를 약간 上廻할 정도이다.

1986年度 西유럽 타이어市場의 메이커別 市場占有率 및 西유럽 自動車保有臺數現況을 보면 다음과 같다.

[유럽 主要國別 乘用車 生産現況]

西	獨	430萬臺
프	랑	280萬臺
이	태	170萬臺
스	페	130萬臺
英	國	100萬臺

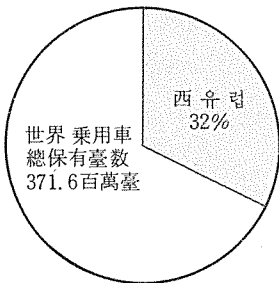
資料: RPN, Automotive News, Goodyear, 其他



[그림 4] 메이커別 西유럽 타이어 市場占有率

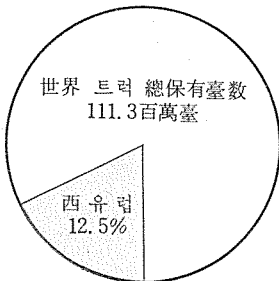
[乘用車]

(約 3臺중 1臺는 유럽 保有)



[트럭]

(約 10臺중 1臺는 유럽 保有)



[그림 5] 世界 自動車 總 保有臺數 現況

6: 生産基盤을 美國으로 轉換시키고 있는 日本 타이어 業界

日本 自動車製造業체가 北美地域으로 進出한 데 이어 日本의 主要 타이어製造業체들도 生産基地를 北美地域으로 轉換시켜나가고 있다. 86年度에는 日本에서 제일 큰 타이어製造業체인 Bridgestone Corp. 과 3位인 Sumitomo Rubber Industries Ltd. 가 美國에서 乘用車用 타이어를 生産하기 위하여 數 1,000萬달러를 投資하였고, 2位인 Yokohama Rubber Co. Ltd. 는 進出問題를 87年末까지 決定한다고 한다. 그리고 4位인 Toyo Tire & Rubber Co. 도 進出하겠다는 意思表示을 한 바 있다.

만일 타이어메이커들이 自動車 메이커를 따라 北美地域으로 進出하지 않는다면 收益이 줄어들 것이라고 Kleinwort & Benson Ltd. 調査役인 Stephen Usher 氏가 警告하였다. 그리고 또 Daiwa 証券會社의 Yoshide Kondo 氏는言及하기를 世界 여러 國家들은 自國産 自動車 타이어를 使用하도록 하는 타이어 使用規制가 더욱 強化되어 가고 있다고 한다.

이와같은 傾向은 美國과 유럽같은 先進國 뿐 아니라 開途國에서도 나타나고 있다고 한다. 90年度 美國과 캐나다에서의 日本自動車生産量은 200萬臺가 될 것이라고 보고 있는데, 이는 現在의 2倍 以上되는 水準이다. 이와같이 北美地域에서 日本自動車의 生産量이 增加되어 감에 따라 日本 타이어製造業체들은 新車用타이어 販賣에 큰 關心을 갖게 되었다. 最近 日本 自動車타이어工業協會에 의하면 1986年度 新車用타이어 需要는 263,396톤으로 前年對比 7%가 減少되었고 1987年度에는 前年對比 5%가 減少될 것이라고 한다. 이와 關聯 더욱 重要視되는 것은 工場稼働率에 直接的인 影響이 미치게 된다는 것이다. 즉, 1985년에는 95%란 높은 稼働率을 나타냈으나 86年度에는 85%로 떨어졌다. 그리고 앞으로 2年間도 円高의 影響과 日本自動車製造業체의 海外進出에 따라 自動車輸出이 減少될 것이며 따라서 自動車生産減少로 인한 新車

用 타이어 需要가 減少하게 된다. 이밖에 또 新車用 타이어 需要가 減少되는 要因은 輸出車에 裝着하게 될 타이어를 輸入하고 있기 때문이라고 Sanyo 証券會社의 Mitsuru Horii 氏는 말하였다. 日本自動車 메이커들이 앞으로 數年間은 輸出車에 裝着할 타이어를 많이 輸入하기 때문에 輸入 타이어는 계속 增加할 것이다. 1986년에는 輸入 타이어가 590萬個로 前年對比 48% 增加하였고, 87년에는 西獨, 오스트리아, 이태리 및 美國 등으로부터 많은 타이어를 輸入함으로써 타이어 輸入량은 더욱 늘어날 것으로 展望된다.

1986年度 西獨으로부터 輸入한 타이어(주로 Michelin 타이어 輸入)는 140萬個로 85年度보다 57% 增加하였다. 1964년부터 日本에서 타이어를 販賣하여온 Michelin 支社는 86年度에 日本에서 300萬個 以上の 乘用車用 Radial 타이어를 販賣하였는데, 이것은 日本 總輸入 타이어의 半 以上에 해당된다. 그리고 Michelin은 日本에서 主要 타이어 메이커인 Bridgestone, Yokohama 와 競争을 하면서 日本自動車 메이커들과 直接 去來를 하여 新車用타이어 市場占有率을 8%까지 成長시켰고, 따라서 世界最大의 自動車工業國인 日本의 新車用타이어 市場에서 제4位の 타이어 供給業者가 되었다. 그리고 美國으로부터 타이어 輸入량이 顯著하게 增加하고 있는 것은 円高의 影響과 美國과의 貿易摩擦을 解消시키기 위한 措置로 日本自動車 메이커들이 對美輸出車에 裝着할 타이어를 美國에서 輸入하여 오기 때문이다. 1986年度에 Honda Motor Co., Isuzu Motor Ltd. 및 Mazda Motor Corp. 등 日本의 主要 自動車 메이커들이 輸出車에 裝着하기 위하여 輸入한 乘用車用타이어는 總 585,736個로 85年度の 2倍 以上이나 되었다.

지금까지 美國의 對日 主要 自動車타이어 輸出業者는 Goodyear, GenCorp Inc., Michelin Tire Corp. 인데 最近에는 Sumitomo 子會社인 Dunlop Tire Corp.도 參與하고 있다. 이와같이 海外 타이어 製造業者가 日本의 新車用타이어 市場에 參與함으로써 日本業者의 新車用타이어 販賣량이 減少하게 되는데 이로 인한 收益減少는 交換用 타이어市場의 높은 마진으로 補充하고

있다. 1987年度 交換用타이어 需要量은 288,192 톤으로 3% 增加될 것으로 日本自動車타이어協會(JATMA)에서는 展望하고 있다. 그러나 自動車타이어 總生産量의 1/3을 占有하고 있는 交換用타이어 市場에서는 海外 타이어 메이커들이 市場占有率을 계속 增加시키고 있어 販賣競争이 더욱 甚할 것으로 豫測된다.

그러나 더욱 深刻한 문제는 日本 타이어 메이커들이 北美地域으로 進出하고 있는 것이다. 87年 4月에는 Bridgestone 이 1988年初부터 美國에서 乘用車用타이어를 生産하기 위하여 7,000 萬달러 相當의 投資計劃을 發表하였는데, 同計劃에서는 La Vergne (Tenn. 州)에 位置하고 있는 トラック·버스用 타이어 工場을 增設할 예정이며, 3年内에 年 200萬個의 타이어를 生産하게 될 것이라고 한다. Bridgestone의 Akira Yeiri 社長의 말에 의하면 美國에서 生産한 타이어는 처음에는 美國의 交換用타이어 市場에 販賣할 것이라고 한다. Bridgestone은 지금까지 日本에서 타이어를 美國으로 輸出하여 年間 73億달러 規模의 美國의 交換用타이어 市場에서 販賣하여 왔는데, 1986年度 Bridgestone의 乘用車用 타이어 對美輸出은 250萬달러였다. 그러나 앞으로는 Bridgestone이 工場移轉보다는 美國 및 캐나다에 있는 自動車 메이커에 長期的으로 新車用 타이어를 供給할 수 있는 能力을 키워나갈 것이라고 하지만, 美國에 進出하고 있는 日本의 自動車 메이커에만 置重하지는 않을 것이라고 BS 社長은 말하고 있으며, 또 市場狀況이나 自動車 메이커와의 納品契約의 成功與否에 따라 앞으로 工場增設의 가능성도 否認하지 않았다. Bridgestone이 數年前에 처음으로 美國에서 乘用車用타이어를 生産하겠다는 關心을 表明하였지만, 그 후 最終적으로 그 事業計劃을 發表하게 된 것은 Sumitomo가 87年 12月에 Dunlop tire를 取得한다는 것과 聯關되어 있는 것으로 타이어 業界에서는 보고 있다.

Sumitomo Rubber는 8,000萬달러로 美國에 있는 두개의 Dunlop tire 工場을 引受하였는데, 同社는 2年前에 Dunlop Holding P.L.C의 유 限 經營權을 取得한 후 莫強한 Sumitomo 그룹

의 支援으로 美國의 Dunlop 工場까지 引受하려고 많은 關心을 보여왔다고 한다. Sumitomo는 美國의 Dunlop 타이어工場을 買収함으로써 世界 3大 타이어市場인 유럽, 日本 및 美國에 타이어工場을 確保하게 되어 世界的인 타이어 製造業체가 되었다. 이와같은 狀況變動을 日本의 産業分析家들이 豫測하지 못한 것은 아니었다. 86年度 Daiwa 証券會社의 報告書에 의하면, 日本 Kobe에 位置하고 있는 Sumitomo가 向後 5~10年 以内에는 世界에서 利益을 제일 많이 올리는 業체가 될 것이라고 展望하였다. 그리고 Sumitomo가 美國에 있는 타이어工場을 擴張함에 따라 日本에서 제일 가는 Bridgestone을 비롯한 其他 타이어 메이커들은 美國内에서 Sumitomo의 生産能力을 증가하기 힘들 것이라고

Daiwa 証券會社에서는 主張하고 있다.

Sumitomo는 施設投資面에서도 Dunlop tire를 買入한 金額보다 더 많은 1億달러를 1990年까지 投資하여 壓出機와 加黃施設을 改替하는데 重點을 둘 것이라고 한다. 同社에서는 이와같이 施設投資를 함으로써 生産성이 20% 정도는 向上될 것으로 보고 있다. 日本 타이어 메이커들이 北美地域에 進出した 다음에는 韓國과 臺灣市場에 적극 參與할 것이라고 하는데, 例컨데, 86年 12月 Bridgestone이 台灣의 Bridgestone Taiwan Co.의 持分을 80%로 늘려서 從前의 2倍가 되게 하였고, Yokohama가 87年에 韓國타이어製造(株)의 株 10%를 買入한 것 등을 보아서도 알 수 있다.

(Rubber & Plastics News, 87. 8. 24)

☆

☆

☆

