

이탈리아의 타이어産業現況

업 무 부

1. 概 要

이탈리아 타이어産業의 展望은 Maserati 自動車會社를 제외한 이탈리아의 모든 自動車會社를 소유하고 있는 Fiat 自動車會社와 밀접한 관계가 있다. 또한 이탈리아 타이어産業은 國內 및 海外市場에서 치열하게 경쟁하고 있으며, 세계적인 타이어 供給過剩으로 타이어 輸出이 감소하고 있는 실정이다.

이탈리아는 EC共同體 가운데 타이어 生産國家로서 최근 스페인에 뒤져 4位の 자리(重量基準)에 머물고 있으며, EC 共同體內的 主要 타이어製造會社로는 Pirelli外에 Michelin, Goodyear 및 Bridgestone이 있다. 1989년에 이들 타이어製造業體들은 어려움을 겪었는데, 그 이유는 ① 乘用車의 生産 및 販賣가 不振하였고, ② Fiat 自動車製造會社가 新車用 타이어의 納品價格까지 낮추었기 때문이다. 1990년에도 타이어製造業體들의 營業實績이 좋은 편은 아니었으며, 1991년에도 展望이 밝지 않은 편이다.

현재 이탈리아의 타이어産業은 不況을 겪고 있는데, Pirelli社는 獨逸의 Continental社와의 合併을 試圖하였으나, 첫번째 試圖에서는 Continental社側이 거절하였다. 그러나 Continental社

의 社長이 辭任한 후에는 더욱 적극적인 協商을 기대하고 있는 실정이다.

이탈리아의 타이어産業은 전체 고무産業 生産額의 절반을 약간 밑도는 生産額을 占有하고 있으며, Pirelli는 특히 케이블, 벨트 및 시트와 같은 非타이어 고무製品 生産에 깊은 관심을 보이고 있다. 전반적인 고무産業의 稼動率은 1990년에 약 80% 수준을 기록하였다.

再生타이어의 市場占有率は 아직 높은 편인데, 특히 트럭·버스용 타이어의 市場占有률이 높다. 그러나, 再生타이어의 重要性은 점차 줄어들고 있다.

2. 業體現況

(1) 概 況

이탈리아에는 4개의 주요 自動車 타이어製造業體, 즉 Michelin, Pirelli, Goodyear, Bridgestone이 있으며, 다섯번째인 Marangoni社(1989年度 賣出額 576억리라, 純利益 33억리라, 従業員 81명)는 주로 産業用 및 솔리드 타이어를 生産하고 있다. 生産量 및 生産能力面에서 볼 때 가장 큰 業體는 Michelin社이며, 그 다음은 Pirelli社이다.

(2) Michelin Italiana SpA社

Michelin Group의 傘下會社인 Michelin Italiana社는 1900年初에 設立되었으며, 이탈리아에서 가장 큰 타이어會社이다.

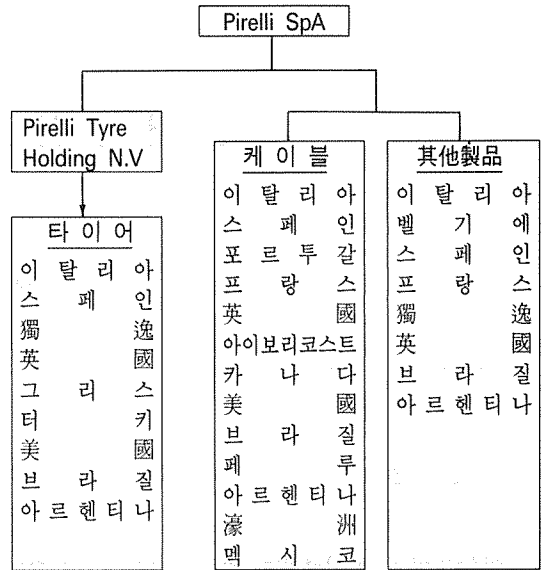
이 會社는 이탈리아에 6個의 工場을 갖고 있는데, 그 가운데서 가장 오래된 工場인 Torino Dora社는 撤去中이며, 今年末에 폐쇄될 예정이다. 그밖의 工場은 Trento, Cueno, Alessandria, Fossano 및 Torino Stura에 위치하고 있다. 이 會社의 輸出物量은 生産量의 약 50%를 占有하고 있으며(1989年度에는 60% 수준), 從業員은 1989年末에 10,084명이었다.

1990年度 賣出額은 前年對比 약간 감소하였으나, 利益은 대폭 감소하였다. 즉, 1990年度 賣出額은 1조 5,600억리라로 前年度の 1조 6,000억리라보다 약간 감소하였다. 그 가운데 1조 4,900억리라는 完製品 및 半製品의 賣出額이다. 利益은 344억리라로 前年度の 743억리라보다 54%나 감소하였다. 그럼에도 불구하고 Michelin社는 Pirelli社보다 높은 營業實績을 나타냈다. 즉, Michelin社가 自社와 Pirelli社 두 會社의 平均市場占有率보다 약간 上廻하였는데, 그 이유는 트럭·버스用 타이어와 農耕用 타이어市場에서 더 강하기 때문이다.

(3) Pirelli Pneumatici SpA

이 會社는 타이어와 케이블 분야를 專擔하고 있는 Pirelli의 母會社인 Pirelli SpA社 傘下에 세계적인 타이어營業만을 管掌하고 있는 Pirelli Tyre Holding N.V社의 統制를 받는 이탈리아地域 타이어製造會社이다(아래 圖表參照).

이 會社는 이탈리아의 Settimo Torinese, Bollate, Tivoli 및 Villafranca Tirrena의 4個市에 각각 1個의 工場을 갖고 있는데, Villafranca Tirrena市에 있는 工場에서는 모터사이클用 타이어를 생산하고 있다. 이들 4個工場에 종사하고 있는



從業員은 1989年末現在 7,859명이며, Pirelli그룹의 이탈리아地域 타이어賣出額은 Pirelli그룹의 全世界賣出額의 1/4을 占有하고 있다.

Pirelli Pneumatici SpA社의 1990年度 決算報告書는 아직 발행되지 않았으나, 數個의 海外子會社 賣出額을 포함하고 있는 Pirelli그룹(Pirelli SpA)의 1990年度 賣出額은 10조 1,000억리라로 前年度の 10조 6,000억리라보다 감소하였다. 稅後純利益(買收한 會社, 즉 Armstrong 타이어社 및 프랑스 케이블會社의 利益包含)은 1,530억리라로 前年度の 3,200억리라보다 감소하였다. 이는 주로 타이어分野의 不況 때문으로 풀이된다.

Pirelli Tyre Holding N.V(PTH)의 營業實績은 매우 不振하여 株式配當도 없었다. 즉, 全世界의 타이어 賣出額은 34억달러로 前年對比 7%가 감소하였으며, 營業利益은 절반으로 감소하였을 뿐만 아니라, 純利益은 겨우 87만 9,000달러에 불과하였다. 만일 其他商品을 제외시키면 Pirelli Tyre Holding N.V社의 營業實績은 赤字로 轉換되었을 것이다.

이탈리아地域의 Pirelli社 自體販賣網은 Pire-

lli社의 子會社인 Puntogomma SpA에 의해 運營되고 있는데, 이 會社의 1989年度 賣出額은 3,300만리라였다.

Pirelli社는 市場競爭力이 강한 高性能 乘用車用 타이어를 일찌기 개발함에 따라 市場占有率은 점차 증가하였다. 따라서, Pirelli社의 市場占有率은 賣出額基準 유럽市場의 절반 이상이 된다. 그러나, Pirelli社는 先頭를 달리고 있는 미쉐린 타이어製造會社보다는 규모가 작기 때문에 獨自的인 타이어製造業體로 生存하기는 곤란한 立場에 놓여 있다. 이러한 弱點을 補強하기 위한 방안으로 Continental社와 合併하는 方案을 議하게 된 것이라고 이 會社의 對변인은 밝히고 있다.

세계 타이어市場의 8%를 占有하고 있는 Continental社는 市場規模面에서 Pirelli社와 비슷하며, 독일의 통일로 새롭고 메마른 東獨市場의 開방은 Continental社에 유리할 것으로 豫상된다.

1991年 1月 12日 Pirelli社가 Continental社에 合併을 議하였으나 거부당했는데, 그 이유는 Pirelli社가 北·南美地域에 對한 投資 때문에 안게 된 負債를 Continental社가 인수하는 代價로 전반적인 統制權을 要求한 對해 Pirelli社가 이를 받아들이지 않았기 때문이다.

권위있는 觀측통에 따르면 Pirelli社가 심각한 財政難에 直面하고 있어 이 危機를 克服하기 爲해서는 Continental社의 支援이 필요하게 될 것으로 보인다. 그러나, Continental社의 營業實態도 合併提議初期段階보다 불리한 立場에 놓여 있다. 즉, 1990年度 營業實績이 低調한 對다 合併을 강력하게 반대하여 온 社長의 辭任으로 더 적극적인 對話의 길이 열릴 것으로 보인다.

(4) Goodyear Italiana SpA

이 會社는 1959年 이탈리아에 上陸한 이후 1964년에 로마 근처의 Latina市에 單一工場을

준공하여 그곳에서 乘用車用, 小型트럭用 및 農耕用 타이어를 생산하고 있으며, 從業員은 1,030名이다.

1989年度 賣出額은 2,580억리라로서 前年度對比 9.3%가 증가하였으며, 利益은 54억리라이다.

(5) Firestone Italiana SpA

Bridgestone 그룹의 한 會社인 Firestone Italiana SpA社는 이탈리아 남부 Bari市에 單一工場을 갖고 있으며, 1989年度 賣出額은 1,349억리라로서 前年度對比 8%가 감소하였다. 1989年度의 損失은 59억리라에 달하였다. 이 會社의 1989年末現在 從業員은 847名이었다.

들리는 바에 의하면 Bari市의 工場에서 乘用車用 타이어와 小型트럭用 타이어의 생산은 계속하고 트럭·버스用 타이어의 生産施設은 스페인으로 옮길 것이라고 한다.

(6) 輸入商 及 都賣商

주요 타이어製造會社 이외에 다음과 같은 都賣商 及 輸入商이 있다.

〈表 1〉 이탈리아 도매상 及 수입상현황(1989)
(單位: 10억리라, 名)

會社名	賣出額	利益	從業員
Kléber Italia	119,700	358	191
Uniroyal Manuli Rubber	95,000	9,800	763
Continental Italia	63,000	682	104
SP Pneumatici Italia	60,400	-307	91

3. 生産現況

(1) 이탈리아 及 EC

이탈리아의 타이어生産量은 重量基準으로 英國과 비슷하며, 이들 두 나라를 최근 같은 EC 共同體 가운데 하나인 스페인에 의해 그 順位를 추월당했다.

(2) 이탈리아의 타이어生産現況

타이어 生産統計는 重量과 數量을 基準으로

〈表 2〉 EC 국가별 타이어 생산현황(1987~1989)
(單位: 1,000톤)

國 家 別	1987	1988	1989
프 랑 스	637.9	697.6	727.5
西 獨	586.1	623.6	641.4
스 페 인	312.5	343.5	352.6
이 탈 리 아	318.8	330.5	345.6
英 國	318.0	342.1	336.0
베 네 룩 스	151.8	166.2	170.0
其 他*	53.7	180.0	183.0
計	2,378.8	2,683.5	2,756.1

註: 其他는 덴마크, 그리스, 포르투갈을 나타냄.

하고 있는데, 重量基準統計資料는 Istat(政府統計廳) 및 고무工業協會에서 발행하고 있으며, 數量基準統計資料는 再生타이어工業協會가 발행하고 있다.

重量基準 지난 10年間의 生産推移를 볼 때 1980年代初에는 景氣不況으로 自動車生産량의 減少와 함께 타이어 生産量도 뚜렷하게 減少하였으나, 그 후에는 모터사이클용 타이어를 제외하고는 회복되었다.

1980年代 後半期는 이탈리아의 繁榮期로서 自動車の 生産 및 販賣量이 급격하게 증가하였다. 自動車新規登錄台數는 1980~1989年 사이에 54%가 증가하였고, 自動車保有台數는 같은 기간에 37%가 증가하였다.

〈表 3〉 이탈리아 타이어 생산현황(1985~1989)
(單位: 1,000個)

區 分	1985	1986	1987	1988	1989
乘用車用	21,947	23,479	26,407	27,081	28,130
트럭·버스用	2,795	2,805	2,974	2,947	3,027
農耕用/建設用 /트레일러用	6,315	7,401	5,547	8,902	9,299
모터사이클/ 모터스쿠터用	2,605	2,544	2,288	2,136	2,256
自轉車/모페드用	3,629	2,980	2,080	1,323	725
計	37,291	39,209	39,296	42,389	43,437

資料: 再生타이어工業協會

上記表의 要點

- 1989年度에는 農耕用/建設用/트레일러用 타이어의 生産增加率이 가장 높으며, 占有率은 1985년에 17%였던 것이 1989년에는 21%까지 증가하였다.
- 모터사이클 및 스쿠터用 타이어는 減少狀態에서 增加狀態로 反轉하였다.
- 自轉車/모페드用 타이어는 계속적으로 뚜렷한 減少趨勢를 나타내고 있다.

4. 內需動向

(1) 概 況

再生타이어工業協會는 1989年度の 種類別 內需販賣量을 다음과 같이 推定하고 있다. 즉, 乘用車用 타이어(輸出車裝着用 타이어 包含)는 2,680萬個, 트럭·버스用 타이어는 370萬個로 推定하고 있다. 트럭·버스用 타이어는 在庫量을 포함하고 있는데, 이 物量은 Rubber Trend('91년 6월호)의 「世界 生고무需要展望」(表 6)에 提示된 280萬個(Pirelli 및 其他業體의 資料를 基準으로 함)보다 현저하게 많다. 新車用 타이어와 交換用 타이어의 占有率은 트럭·버스用 타이어가 거의 半半으로 되어 있으나, 乘用車用 타이어는 交換用 타이어의 占有率이 현저하게 많다.

〈表 4〉 내수판매현황(1985~1989)

(單位: 1,000個)

種 類	1985	1986	1987	1988	1989*
乘用車用	18,219	20,991	23,879	26,820	26,789
트럭·버스用	2,720	2,868	2,974	3,225	3,653

註: *는 「生産+輸入-輸出」 數式으로 推定
資料: 再生타이어工業協會

(2) 內需市場

이탈리아는 유럽의 다른 國家들보다 乘用車를 더 많이 運行하고 있으나, 年平均走行距離는

12,000km 이하를 나타내고 있다. 현재 이탈리아에서 適用하고 있는 1mm의 타이어 트레드 磨耗限界規定이 等閑視되고 있을 뿐만 아니라, 1.6mm로 規定된 EC規定89/459도 아직까지 施行되지 않고 있는 狀況이다. 結果적으로 이탈리아는 유럽의 다른 國家들보다 타이어의 壽命이 더 길다고 볼 수 있다. 다시 말해서 타이어를 더 오랜기간 사용하고 있다고 볼 수 있다.

다른 한편 이탈리아는 유럽의 다른 國家들보다 貨物輸送을 함에 있어 鐵道 및 海上輸送便보다 트럭을 더 많이 이용하고 있다. 즉, 이탈리아의 陸路輸送物量은 전체 輸送物量의 2/3를 占有하고 있다. 結果적으로 트럭·버스用 타이어는 다른 國家들보다 이탈리아 內需市場에서 큰 비중을 차지하고 있다.

農耕用 및 트레일러用 타이어 또한 이탈리아 內需市場에서 중요한 商品이라고 할 수 있는데, 販賣量은 900萬個를 웃돌고 있다.

農耕用 타이어의 販賣量은 數量基準으로 前年度보다 증가한 반면에, 重量基準으로는 前年度보다 감소하였다. 再生타이어工業協會의 資料에 의하면, 農耕用 타이어의 個當重量은 1985년과 1988년에 각각 4.46kg, 2.5kg을 나타냈으며, 農耕用 타이어 販賣가 好況을 누렸던 1989년에는 2.76kg을 나타냈다.

모터사이클 및 모터스쿠터用 타이어도 內需市場에서의 비중이 컸으나 점차 감소하고 있는 실

정이다.

이탈리아 고무協會의 資料에 의하면 1989年度에 交換用 타이어의 內需市場 占有率은 乘用車用 타이어가 數量基準으로 60%를 나타냈는데 이는 前年度의 58%보다 2%가 증가한 것이며, 트럭·버스用 타이어는 73%로서 前年度의 80%보다 감소한 것이다. 그리고, 小型트럭用 타이어는 44%로서 前年度의 50%에 비하여 6%가 낮아진 것이다.

이탈리아 再生타이어工業協會가 밝힌 內需市場에서의 新車用 및 交換用 타이어의 販賣量은 다음과 같다.

(3) 流通構造

이탈리아 內需市場의 流通構造를 보면 獨立販賣店이 內需市場을 獨占함으로써 不均衡을 이루고 있다. Pirelli社는 이탈리아의 타이어製造業體 가운데서는 유일하게 小規模의 自體販賣網을 運營하고 있는데, 그 販賣網은 Pirelli社의 子會社인 Puntogomma를 통하여 運營하고 있다.

그밖의 타이어製造業體들은 일부 販賣店을 간접적으로 活用하거나 割引 또는 外上條件으로 都賣商들과 去來를 하고 있다. 일부 販賣商들은 1개 이상의 販賣店을 運營하고 있으나, 全國적으로 체인이 형성되어 있지는 않다.

EC 이외의 國家들로부터 주요 브랜드의 타이어를 輸入하려는 輸入商들의 團合으로 타이어産業이 被害를 입을 것으로 보이는데, 특히 輸入이

〈表 5〉 내수판매현황(1985~1989)

(單位: 1,000個)

年 度	新 車 用			其他(交換用 타이어 및 在庫量)		
	乘用車用	小型트럭用	트럭·버스用	乘用車用	小型트럭用	트럭·버스用
1985	6,620	550	350	11,600	950	870
1986	8,300	650	300	12,700	1,020	900
1987	9,000	750	320	15,000	1,000	900
1988	10,000	850	370	16,800	1,000	1,000
1989	10,000	1,100	420	16,800	1,000	1,130

資料: 再生타이어工業協會; EIU推定

개방되는 1992年 이후에는 그들에 의한 輸入이 증가할 것으로 豫測된다.

〈表 6〉 판매점에서의 교환용 타이어(재생타이어 포함)의 판매현황(1989)
(單位: %)

販賣店	乘用車用	輕트럭用	트럭·버스用
獨立販賣店	82	90	72
統制된 체인店	3	3	3
注油所	4	1	-
自動車整備工場	5	2	-
自動車販賣店	3	2	3
하이퍼마켓	2	-	-
運送業體(Fleets)	1	2	22
計	100	100	100

資料: Federpneus.

이탈리아에서 타이어 販賣를 特定販賣店이 獨占하고 있는 것은 이탈리아 流通分野의 特性이라고 할 수 있는데 이러한 流通構造는 다른 유럽國家들의 流通構造보다 뒤떨어져 있다고 할 수 있다. 예를 들면 油類 이외의 商品을 취급하지 않는 이탈리아의 注油所營業은 다른 유럽國家들보다 뒤떨어져 있는 것이다.

(4) 再生타이어

再生타이어業體들은 不況을 겪어왔다. 왜냐하면, 아시아地域과 東歐國家들로부터 값싼 新製타이어, 특히 乘用車用 타이어의 輸入이 점점 증가하고 있기 때문이다.

이탈리아 고무協會의 資料에 의하면 1988年度의 再生타이어 生産量은 乘用車用 및 輕트럭用 타이어는 前年度對比 각각 14%와 4.6%가 감소한 반면에 트럭·버스用 再生타이어는 前年度對比 0.9% 증가하였다. 1989年度의 전체 再生타이어 生産量은 前年度對比 8% 감소하였는데, 그 후에도 이와 같은 추세는 계속되었다.

再生타이어工業協會에 따르면 지난 10年間 거의 減少趨勢를 나타내고 있는데 이는 乘用車用

및 小型트럭用 再生타이어市場이 계속 喪失되어 왔기 때문이며, 앞으로도 이와 같은 추세는 계속될 전망이다. 그러나, 트럭·버스用 再生타이어는 트럭·버스用 타이어(廢타이어 포함)가 輸入된다고 하여도 生産量은 감소되지 않고 거의 같은 수준을 유지할 것으로 전망된다.

〈表 7〉 재생타이어 생산현황(1980~1989)
(單位: 1,000個)

年 度	乘用車用 및 輕트럭用	트럭·버스用
1980	7,440	1,340
1981	6,020	1,225
1982	5,545	1,080
1983	4,580	1,050
1984	4,520	1,040
1985	4,570	1,080
1986	4,650	1,100
1987	4,720	1,120
1988	4,120	1,130
1989	3,480	1,160

(5) 市場占有率

이탈리아의 타이어市場占有率에 관한 資料는

〈表 8〉 이탈리아 타이어시장 점유율
(單位: %)

會社名	新車用	交換用
製造會社		
Michelin	-	29
Pirelli	-	28
(小計)	(65~70)	
Goodyear	15	12
Firestone	4	5
輸入		
Continental	-	4
Dunlop	-	3
Fulda	-	3
Kléber	-	6
Semperit	-	1
Uniroyal	-	5
其他	-	4
(輸入小計)	(30~35)	
總計	100	100

손쉽게 얻을 수 없었으나, 타이어製造業體와 특히 再生타이어工業協會의 資料를 근거로 하여 다음과 같이 推定하였다.

(6) 輸出入動向

① 概況

이탈리아의 주요 貿易相對國, 특히 Pirelli社의 輸出相對國은 프랑스이고, 그 다음은 獨逸이다. 지난 6年동안 이탈리아의 타이어 貿易收支幅은 점차 커졌다. 즉, 1985년에는 1,941억리라로 黑字를 기록하였으나, 1990년에는 리라貨의 強勢로 1,405억리라의 赤字를 기록하였다.

② 乘用車用 타이어

1990年度에는 1,230萬個의 乘用車用 타이어를 輸出하였는데, EC國家 가운데 프랑스와 獨逸에 주로 輸出하고 있다. EC國家로의 輸出物量은 770萬個였다. 그리고 1990年度에는 1,200萬個의

乘用車用 타이어를 輸入하였는데, EC國家들로부터의 輸入量은 1,050萬個였다.

輸出量과 輸入量의 差는 30萬個이다. 金額基準으로 輸出額은 5,568억리라이며 (EC國家로의 輸出額은 3,165억리라), 輸入額은 5,161억리라 (EC國家들로부터의 輸入額은 4,731억리라)를 기록하였다. 輸出入額의 差額은 40.7억리라를 기록하였다.

1990年度の 乘用車用 타이어 輸出入實績을 前年度와 비교해 보면, 輸出은 物量基準으로 5%가 감소하였고, 金額基準으로는 7%가 감소하였다. 反面에 輸入은 物量基準으로 4%가 증가하였으며, 金額基準으로는 5%가 증가하였다.

乘用車用 타이어의 輸出入差는 獨逸統一에 따른 輸出需要의 增加 및 東獨의 貨幣變更으로 인한 東獨의 購買力向上 등이 없었더라면 더 나빠졌을 것이다.

<表 9> 물량기준 타이어 수출입현황(1985~1990)

(單位: 1,000톤)

區分	1985	1986	1987	1988	1989	1990
輸入						
新製타이어	155.6	164.8	185.0	169.8	186.9	189.0
再生타이어	-	-	-	32.4	28.0	25.9
輸出						
新製타이어	153.9	151.5	169.3	149.9	164.6	156.4
再生타이어	-	-	-	11.4	12.5	12.0
差(新製타이어)	-1.7	-13.3	-15.7	-19.9	-22.3	-32.6

資料: Istat

<表 10> 금액기준 타이어 수출입현황(1985~1990)

(單位: 10억리라)

區分	1985	1986	1987	1988	1989	1990
輸入						
新製타이어	621.3	703.8	831.4	903.1	999.1	1,035.1
再生타이어	11.0	10.8	15.4	41.6	39.4	40.4
輸出						
新製타이어	815.4	794.1	911.8	869.7	949.3	894.6
再生타이어	11.3	8.3	9.9	30.9	33.9	33.5
差額(新製타이어)	194.1	90.3	80.4	33.4	-49.8	-140.5

資料: Istat

<表 11> 승용차용 타이어 수출입현황(1990)

國別	數量 (1,000個)	前年對比 增減率(%)	金額 (100萬리라)	前年對比 增減率(%)
輸入				
EC				
프랑스	4,521	-4.1	170,080	-
벨기에/ 룩셈부르크	573	-10.8	27,699	8.3
네덜란드	928	10.1	47,337	9.6
西獨	2,782	10.8	146,126	10.0
英國	960	11.5	45,541	13.7
아일랜드	76	-96.5	2,122	-75.0
덴마크	35	-48.5	1,695	-50.0
그리스	4	34.0	148	-44.2
포르투갈	147	-3.0	4,049	-0.6
스페인	528	10.6	28,347	13.8
小計	10,534	3.5	473,144	6.7
其他				
台灣	413	-6.4	6,273	11.8
韓國	341	9.2	11,912	2.7
유고슬라비아	161	22.7	3,694	17.5
美國	108	7.2	5,365	-20.3
폴란드	82	86.8	1,570	83.1
노르웨이	67	16.6	2,437	9.8
스웨덴	64	-20.1	2,229	-16.5

國 別	數 量 (1,000個)	前年對比 增減率(%)	金 額 (100萬리라)	前年對比 增減率(%)
오스트리아	52	-20.8	2,398	-15.5
브라질	58	167.0	2,020	208.9
캐나다	26	270.7	818	357.0
輸入計	12,018	3.9	516,106	5.0
輸 出				
EC				
프랑스	3,297	-1.0	150,052	1.2
벨기에/ 룩셈부르크	510	38.2	20,922	29.1
네덜란드	355	-19.1	15,209	30.1
西獨	1,810	62.2	91,251	48.4
英國	713	15.7	35,237	22.0
아일랜드	- ^a	27.9	4	-71.2
덴마크	126	-40.1	6,261	-24.8
그리스	144	35.8	6,757	31.0
포르투갈	106	-0.5	4,633	3.3
스페인	679	-17.0	32,198	10.5
小 計	7,740	11.2	362,524	13.1
其 他				
美國	2,278	60.7	120,811	52.2
日本	552	-5.1	30,538	-24.1
스위스	353	-44.0	19,683	-33.8
캐나다	200	-16.1	7,722	-33.0
오스트리아	153	-21.9	8,016	21.8
스웨덴	152	-16.3	8,126	-17.3
濠洲	78	-39.9	3,984	-38.8
유고슬라비아	77	1.2	4,043	4.0
터키	72	1,187.4	2,493	769.6
핀란드	56	-37.7	3,140	-37.5
폴란드	88	195.0	3,269	49.8
輸出計	12,256	-5.1	556,821	-6.8

註 : a : 142個

資料 : Istat

③ 트럭·버스용 타이어

1990年度の 트럭·버스용 타이어 輸入은 數量 및 金額基準 前年對比 각각 5% 및 7%가 증가하였으며, 輸出은 海外市場의 需要減少로 數量基準 前年對比 7%가 증가한 반면에 金額基準으로는 5%가 감소하였다.

전체 輸出額 가운데 對EC 輸出實績은 數量基準으로 14%가 증가한 반면에 金額基準으로는

2.5%가 감소하였지만, 其他國家에 대한 前年對比 輸出增加率(數量 및 金額基準)보다 더 높게 나타났다.

〈表 12〉 트럭·버스용 타이어 수출입현황(1990)

國 別	數 量 (1,000個)	前年對比 增減率(%)	金 額 (100萬리라)	前年對比 增減率(%)
輸 入				
EC				
프랑스	869	13.2	112,219	14.7
벨기에/ 룩셈부르크	98	-25.2	18,879	-30.5
네덜란드	49	33.3	14,759	100.0
西獨	502	32.5	71,422	8.3
英國	142	-12.5	26,433	-16.7
아일랜드	-	-	-	-
덴마크	- ^a	-46.0	70	-22.8
그리스	36	55.7	6,238	57.8
포르투갈	2	58.8	183	32.0
스페인 (카나리아포함)	123	-12.4	24,810	71.6
小 計	1,821	4.0	275,013	7.5
其 他				
튀니시아	44	229.1	2,732	226.0
유고슬라비아	44	-21.8	5,822	62.4
터키	36	-23.4	7,893	-24.4
美國	26	41.6	2,613	96.6
헝가리	21	592.8	4,122	490.8
韓國	18	1.6	2,815	55.4
오스트리아	18	-19.1	4,457	-6.3
台灣	15	23.5	445	24.0
폴란드	4	42.1	296	177.6
스웨덴	4	-34.9	625	-23.0
輸入計	2,067	5.3	307,682	6.9
輸 出				
EC				
프랑스	327	16.1	42,415	4.3
벨기에/ 룩셈부르크	92	4.5	16,730	-0.1
네덜란드	93	50.1	16,900	173.5
西獨	267	-11.2	57,419	-24.2
英國	103	46.8	12,836	29.7
아일랜드	-	-	-	-
덴마크	14	5.0	2,385	6.7
포르투갈	54	28.9	8,399	4.6
스페인 (카나리아포함)	140	39.0	24,358	2.1
小 計	1,113	13.7	184,639	-2.5

國 別	數 量 (1,000個)	前年對比 增減率(%)	金 額 (100萬리라)	前年對比 增減率(%)
其 他				
美國	58	-33.3	6,612	-41.2
사우디	47	-3.9	11,554	-14.5
아라비아				
스웨덴	39	-90.6	7,499	107.1
스위스	35	-11.6	4,776	-2.2
핀란드	35	24.8	3,451	9.3
오스트리아	26	9.6	4,527	8.0
日本	22	34.3	1,371	27.9

國 別	數 量 (1,000個)	前年對比 增減率(%)	金 額 (100萬리라)	前年對比 增減率(%)
유고슬라비아	15	-3.9	2,296	7.0
濠洲	7	-22.7	576	-50.5
카나다	6	-59.4	839	-70.2
輸出計	1,507	7.3	252,410	-5.3

註：a；149個

資料：Istat

자료：EIU Rubber Trends/June 1991

번역：李石熙/協會 業務課長

33 page에서 이어짐

11.5 人材의 育成

현재 선진국 학생들의 製造業 就業忌避現象이 문제가 되고 있다⁽⁶⁶⁾. 이러한 現象은 단순히 현재의 景氣가 好況을 누리고 있기 때문이라고만 생각할 수는 없다. 時代의 變化에 따라 3次産業에 就業하려고 하는 사람들이 많이 모여드는 것은 이해할 수 있는 일이다.

그러나, 타이어産業을 포함한 고무産業의 앞으로의 關鍵은 우수한 後繼者를 確保하느냐의 與否에 달려 있다. 때문에 타이어産業을 매력에 있는 産業으로 보이도록 하지 않으면 안된다. 人材確保라는 側面에서 생각하면 人材를 確保할 수 있는지의 與否는 同業他社間의 競爭이라기보다 業種間의 競爭이다.

타이어産業을 어떻게 매력있는 産業으로 보이게 할 수 있을까 하는 것은 技術을 어떻게 하이테크化하고, 尖端産業化하며 高度化할 것인가 하는 것이다. 종래의 고무産業에 대한 印象 때문에 어려울지도 모른다. 그러나 지금까지 설명한 바와 같이 타이어에 요구되는 性能은 高度化하는 것이며, 高度化를 달성하는 技術도 高度化, 하이테크化하지 않을 수 없을 것이다.

이와 같은 점을 材料技術側面에서 보면 앞으

로의 開發은 위에서 설명한 바와 같이 分析技術, 粘彈性을 主體로 하여 物性調節技術, 컴퓨터技術을 사용할 필요가 있다. 이것은 종래의 配合를 중심으로 한 技術에서 탈피하여 一般技術로서 論議되는 時代가 되었다고 할 수 있을 것이다. 一般技術化하는 것은 業種間의 技術的 互換性을 가능하게 한다. 이것은 고무産業에 종사하는 技術者의 流動을 促進할 가능성도 있으나, 다른 業種으로부터의 流入도 가능하게 한다.

최근의 모터스포츠 붐은 T.V放映을 포함하여 話題가 되고 있다. 自動車競走를 포함한 모터스포츠는 高度의 技術을 겨루는 것이며, 젊은 사람들에게 매우 인기가 있다. 타이어가 하이테크 商品化되고 있는 것을 젊은 사람들에게 보여줄 수 있는 絶好의 機會이며, 타이어産業이 낡고 세련되지 않은 産業이라는 印象을 갖지 않게 하기 위한 하나의 계기가 되고 있다. 실제로 젊은 사람들 가운데는 자동차를 좋아하는 사람이 많고, 자동차를 통하여 타이어를 보는 사람이 많다.

그래도 타이어가 복잡하고 까다로운 면은 있지만, 技術적으로 콘트롤할 수 있게 된다면 하이테크商品이 될 것이다. (다음 號에 계속)

번역：李源善/協會 技術部長