

일본의 5개 타이어 회사의 연구개발비 현황

기 술 부

일본 타이어 회사들의 연구개발비는 다시 완만하게 증가하기 시작하였다.

1996년에 5개 타이어 회사의 연구개발비 합계는 719억엔, 1997년 계획은 730억엔이 될 것으로 전망하고 있다<표 1 참조>. 1996년도 5개 타이어 회사의 총 매출액은 1조 5천억엔이며, 연구개발비를 매출액으로 나누면 연구개발비의 수준은 4.8%이며, Sumitomo고무는 타이어업계 평균치 수준을 보이고 있다.

이와 같이 연구개발비가 증가하게 된 이유는,

- (1)타이어 회사의 경영실적이 좋아지고 있어 각 회사에서 신상품개발, 생산합리화 및 효율화에 많은 투자를 하고 있고
- (2)또한 일본의 타이어 회사들이 해외투자(국제화)를 많이 함에 따라 일본의 타이어 회사들이 연구개발 및 기술센터로서의 역할이 증가하고 있기 때문이다.

또한 타이어 회사들의 평균 연구개발비 수준이 자동차 회사들의 평균 연구개발비 수준보다 높은 것은 타이어가 자동차의 안전부품으로서, 엄격한 품질기준을 요구하는

경우가 많기 때문이다.

일본자동차 회사들이 부품을 공동으로 사용할 수 있도록 규격화를 추진하고 있지만 신차에는 신개발 타이어를 요구하는 경우가 아직도 많다. 타이어회사 관계자들은 「아마도 타이어 연구개발비중 1/3이 신차용 타이어 개발비」라고 말하고 있다. 한편, 총타이어 매출액에서 신차용 타이어 매출액 비율은 20%까지 떨어지고 있는 것으로 추정하고 있다.

시설투자 및 연구개발투자에 있어서는 연결기준의 투자액이 중요시되고 있다.

즉, 일본회사들이 국제화를 많이 하고 있기 때문에 국내에서 투자하는 것과 해외에 투자한 것을 합한(연결) 투자액이 중요한 것은 당연한 것이다.

Bridgestone의 경우 1997년 연결설비 투자액은 1,500억엔, 이중 일본 국내투자액이 430억엔, Sumitomo 고무의 연결투자액은 400억엔, 이중 일본 국내 투자액은 140억엔, 양사의 총 연결설비투자액중 국내 투자액은 약 1/3이 안되고 있다. 연구개발비도 연결기준이 중요시되는 시대가 되고 있다.

예를 들면 Bridgestone그룹은 아크론(미국) 및 로마(이태리)의 연구센터에 총

해외연구개발비현황

〈표 1〉 타이어 메이커 5개사(모회사 단독)의 연구개발투자 계획

	1992	1993	1994	1995	1996	1997 (계획)	1985~89 누 계	1990~94 누 계
1. 연구개발비(100만엔)								
Bridgestone	48,000	43,000	36,000	35,300	36,600	37,000	158,000	216,100
Yokohama	15,200	14,000	13,300	12,300	13,200	14,000	60,700	73,800
Sumitomo	12,800	12,700	12,100	10,800	11,700	11,500	40,310	59,800
Toyo	8,500	7,500	7,000	7,800	8,200	8,600	28,100	39,000
Ohtsu	2,500	2,500	2,300	2,200	2,200	2,200	10,900	12,200
합 계	87,000	79,700	70,700	68,400	71,900	73,300		
2. 연구설비투자비(100만엔)								
Bridgestone	13,000	6,500	4,700	5,300	6,100	7,000	49,300	48,900
Yokohama	2,400	2,000	1,400	1,200	900	2,000	10,500	13,100
Sumitomo	2,000	1,500	1,100	1,900	3,500	1,000		
Toyo	—	—	—	—	—	—		
Ohtsu	—	—	—	—	—	—		
합 계								
3. 연구원수(명)								
Bridgestone	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600		
Yokohama	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150		
Sumitomo	700	770	780	800	800	800		
Toyo	700	710	680	680	650	650		
Ohtsu	250	250	230	220	220	220		
합 계	4,400	4,480	4,440	4,450	4,420	4,420		
4. 연구개발비 ÷ 매출액(%)								
Bridgestone	6.6	6.8	5.8	5.3	5.1	5.1		
Yokohama	5.3	5.2	5.5	4.9	5.2	5.2		
Sumitomo	4.4	5.3	5.3	4.7	4.9	4.8		
Toyo	3.9	4.0	3.8	4.2	4.2	4.3		
Ohtsu	2.8	3.1	2.7	2.5	2.3	2.3		
(1)전산업	2.8	2.8	2.7	2.7				
(2)제조업	3.5	3.5	3.4	3.4				
① 고무공업	3.5	3.4	3.5	3.4				
② 수송기계	3.5	3.2	3.2	3.3				
③ 자동차	3.5	3.2	3.2	3.5				
5. 연구개발비 ÷ 연구원수(만엔)								
Bridgestone	3,000	2,688	2,250	2,200	2,288	2,313		
Yokohama	1,322	1,218	1,157	1,070	1,148	1,218		
Sumitomo	1,829	1,649	1,550	1,350	1,463	1,438		
Toyo	1,214	1,056	1,030	1,147	1,262	1,323		
Ohtsu	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000		

주 : 1. 연구개발비 = 인건비 + 원자재비 + 유형고정자산(기기 등) 구입비 + 유형고정자산 감각상각비 + 기타 경비
 2. 연구시설(건물, 테스트 코스 등)은 「연구설비투자」에 포함되고, 연구개발비중에는 포함되지 않음.
 3. 전산업, 제조업의 연구개발비는 「총무청 통계국·과학기술연구소」에 의한 모회사 단독수치임.
 4. BS의 연구원수는 TC(Technical Center)만임. BS,FS(아크론 및 로마)의 연구원수는 약 1,250명
 5. Sumitomo의 유럽사업부문의 연구원수는 '96년말까지 합계 400명, 컴퓨터 등의 도입으로 피크시보다 100명 감소하였음.

1,200명의 연구원이 연구를 하고 있으며, 일본 국내인원을 합하면(연결)하면 2,800명이나 되어 연구개발비도 그만큼 증가하게 된다. Sumitomo 고무도 유럽의 자회사에 400명의 연구원이 있으며, 일본 국내의 연구원과 합하면 1,200명이 된다.

일본에서도 1999년도 결산(1999. 4월~2000년 3월)부터는 연결결산으로 하는 것으로 되어 있다. 이와 동시에 「회사를 평가하는 중요한 기준의 하나로서 연구개발비를 명시하여야 된다는 의견이 강력히 대두되고 있다」고 말하고 있다.

〈표 2〉에는 Goodyear와 Pirelli 타이어의 연구개발비 자료를 나타냈다. Conti-

ental의 연결연구개발비 수준은 약 4%로 보도되고 있다.

〈표 2〉 Goodyear와 Pirelli 타이어의 연구개발비(연결기준)

		1995	1996
Goodyear	연구개발비 (100만달러)	369.3	374.5
	매출액대비 (%)	2.8	2.9
Pirelli	연구개발비 (10억리라)	174.0	173.0
	매출액대비 (%)	3.3	3.4

주 : 1. Pirelli 타이어의 연구개발비는 Pirelli 그룹의 Annual Report 기준
2. Michelin, Continental의 연구개발비는 공표되어 있지 않음.

자료 : 日本 月刊 タイヤ, 1997. 8月號
번역 : 宋永琦/協會 技術部 次長

여러분의 원고를 기다립니다.

- 종 류 : 타이어산업에 관련되는 국내외 정보 및 자료, 각종 리포트 등
- 원고매수 : 제한없음
- 마 감 : 흡수달 5일을 원칙으로 하나 수시로 접수
- 원 고 료 : 채택된 원고는 소정의 원고료를 드립니다.
- 보내실곳 : 서울시 강남구 삼성동 159(무역회관 1910호)
대한타이어공업협회 「타이어」지 담당자 앞
- 문 의 처 : TEL : (02)551-1906(경영률 대리)