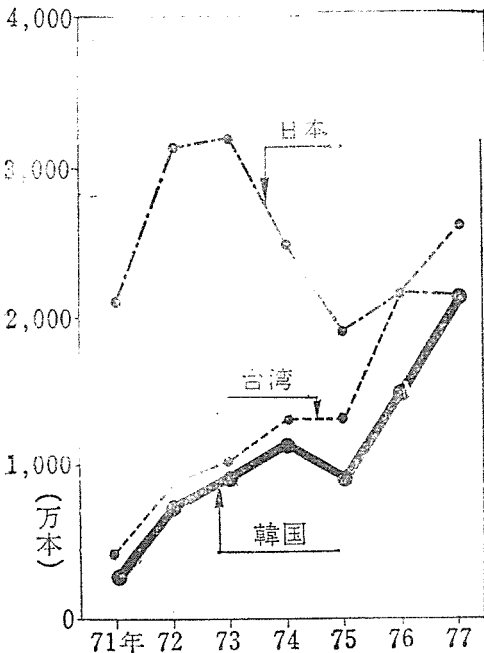


# 國內 · 國際 뉴스

## ▲ 우리 나라 自轉車타이어 튜우브生産 · 輸出急伸張

우리 나라는 1970年代에 自轉車 타이어·튜우브生産이 急激히 成長하여 生産量이 타이어가 2,139萬本(77年實績), 튜우브가 2,833萬本(同)에 達하고 있다. 이 중 約 7割이 輸出用이며 美國, 西獨, 日本, 荷蘭, 캐나다 市場 등에서 優位를 誇示하고 있다. 自由中國業界의 10餘社에 比해 韓國은 4社뿐이나 規模가 큰 것이 特色이다. 또 韓國, 自由中國企業의 成長에 의해 日本業界는 輸出先에서 國際競爭力을 喪失, 輸出이 激減하고 있는 現象이다.

韓國의 自轉車 타이어 튜우브生産量은 1971年에 타이어가 248萬本, 튜우브가 258萬本이던 것이 77년에는 타이어가 8.6倍의 2,139萬本, 튜우브가 11倍의 2,833萬本으로 크게 成長하였다.



[韓·日·自由中國의 自轉車타이어 生産推移]

그러나 74, 75年은 伸張하지 못했으며, 특히 77年은 73年 水準으로 떨어졌으나, 76年 以後부터는 增加 추세가 현저하였다. 77年の 前年比伸張率은 타이어가 43.2%, 튜우브가 48.0%로 急激한 것이었다.

從來 自轉車타이어 튜우브는 日本業界가 強했으며, 美國市場을 비롯하여 유럽市場에서도 優位였다. 그러나 1970年代에 와서 韓國, 自由中國의 進出이 현저하여 아래 그래프로서도 알 수 있는 바와 같이 日本業界는 73年을 頂點으로 下落勢를 나타내고 있다. 이에 反해 韓國, 自由中國은 점점 上昇하여 自由中國은 76년에 日本과 同量인 2,100萬本臺, 그리고 77년에는 2,600萬本臺로 日本을 크게 앞섰다. 韓國도 77년에 日本과 같은 2,100萬本臺에 達했으며, 그 후부터도 78年 上半期の 輸出이 活潑한 것으로 보아, 78年度의 展望은 日本을 上廻할 것이 確實視된다. 이와 같이 韓國과 自由中國은 76, 77년에 日本을 따라가 결국 日本을 追越한 셈이다.

## ▲ 韓國, 日本自轉車타이어 輸入의 9割을 차지

日本은 우리나라로부터 自轉車타이어의 輸入이 激增하고 있으나 78年 1~5月の 實績(表 참조)을 보면 前年同期에 比해 4.2倍인 1,139,000本에 달하여 急激한 增加現象을 보이고 있다. 1~5月計의 總輸入量도 3.8倍인 1,203,000本이며 그 중에 9割 이상을 우리 나라가 차지하고 있다.

이와 같이 韓國으로부터의 輸入이 激增된 理由는 77年後半期부터 一部 國內메이커들이 韓國에 委託生産을 하고 있다. 특히 今年에 와서 겨우 委託生産이 軌道에 들어섰다고 볼 수 있으며 委託生産된 自轉車타이어는 大部分 日本輸出用이다. 이것은 委託生産이 附加價値가 낮은 兒린

自轉車타이어의 國內出荷·輸入實績

(單位: 1000本)

	國內出荷	前年比 (%)	輸入數量			前年比 (%)
			韓國	其他	計	
74年	16,997	83.9	949	826	1,775	—
75年	16,464	96.9	1,694	110	304	17.1
76年	18,607	113.0	891	95	986	324.3
77年	18,184	97.7	1,329	102	1,431	145.1
78年 1~5月	7,848	—	1,139	64	1,203	—
前年同期比%	105.4	—	420.3	133.3	377.1	—

이用自轉車, 미니사이클, 運搬車 등이며, 특히 日本의 仕様條件에 맞는 國內메이커가 韓國의 提携先에 特注하고 있기 때문이다.

委託生産을 하고 있는 메이커는 新興護謨工業, 共和의 中堅메이커 二社이며, 각각 韓國國內의 子會社 및 業務提携先에서 하고 있다.

앞으로도 계속 韓國으로부터 自轉車타이어 輸入은 激增될 것으로 보인다. 앞으로는 長期的 視野에서 “國際分業體制”가 推進되어 自轉車타이어 國際化時代가 올 것으로 展望된다. (78.8.21 報知新聞)

▲ 美國市場, 輸入타이어에 憂慮

—占有率 PC=9%, TB=12%?—

交換(Rep) 市場에서 乘用車用타이어(PC)가 9%의 占有率을 차지하고, 트럭, 버스(TB)用 타이어의 輸入도 急増하고 있어 美國의 타이어 輸入業者들은 많은 憂慮를 나타내고 있다.

輸入乘用車가 約 1,400萬臺로, 史上最高로 팔리고 있으며, TB 타이어의 賣出도 前年比 15%로 飛躍적으로 伸張하고 있다.

輸入타이어의 增加는 美國타이어 메이커의 重大關心事이다. 왜냐하면, 그들은 래디알化問題를 염려하고 있으나 外國메이커들은 그렇지 않으며 또 많은 dealer나 一般消費者들은 美國메이커는 래디알 技術에서 뒤떨어져 있으며 品質도 좋지 않다고 생각하기 때문이다.

輸入타이어 狀況

	1976	1977	前年比
P C	12,642	13,077	+3.4%
T B	3,561	4,092	+15

A G

140

60

-57

(單位: 1000本)

國別 乘用車用타이어 輸入狀況

	1976	1977	前年比
프랑스	2,072	3,648	+ 76%
캐나다	3,346	1,938	- 42
이태리	1,686	1,285	- 24
西獨	1,269	1,260	- 1
日本	804	1,250	+ 55
브라질	222	602	+171
英國	698	417	- 40
에이레	297	174	- 41
韓國	17	169	+894
스웨덴	73	107	+ 46
오스트리아	103	99	- 4
其他	2,055	2,128	+3.6
計	12,642	13,077	+3.4

(單位: 1000本)

國別 트럭 및 버스用타이어 輸入狀況

	1976	1977	前年比
日本	756	1,098	+ 45%
프랑스	686	862	+ 25
韓國	186	439	+136
이태리	174	222	+ 27
西獨	180	197	+ 9
스페인	23	32	+ 39
英國	347	289	- 17
캐나다	960	637	- 33
이스라엘	133	102	- 23
其他	116	214	+ 84
計	3,561	4,092	+ 15

(單位: 1000本)

乘用車用 래디알比率豫測

年 度	交換用	新車用
1977	37%	69%
78	43	71
80	53	79
82	64	85

(78.5. Modern Tire Dealer 誌)

가 요망되고 있다.

▲ 멕시코, 타이어 不足事態

— 베네수엘라 및 南美的의 輸出<sup>1)</sup>—

멕시코는 베네수엘라와 其他南美諸國에 대한 타이어輸出로 인해 國內에 타이어 부족 현상을 야기하게 되었다고 멕시코 貿易 소식통이 전하였다.

또한 이같은 타이어 부족 현상은 暗市場去來를 촉진시켰으며, 海外輸出로 인해 멕시코에서 타이어를 製造는 하지만 그 純益을 美國에 送金하는 5개의 타이어會社들만 利得을 보게 되었다고 불평했다.

그런데 멕시코 商務省統計에 의하면 멕시코의 타이어 需要는 年間 9%로 증가하고 있다 한다. [Mexico KTC]

▲ 加, 래디알 타이어 需要急増

— 特殊타이어 進出에도 注力해야—

버스 및 트럭 타이어 消費도 多大

캐나다의 각종 部門別 타이어市場을 살펴보면 우리 나라 主宗輸出品目인 Passenger Vehicle Tire 部門은 一般타이어 보다는 현재 韓國이 輸出치 않고 있는 Radial 部門(특히 12", 13"사이즈)의 販賣高가 최근 2년간 급격히 증가하고 있어 韓國業界의 輸出市場開拓 및 販賣提高 노력이 절실히 요망되고 있다.

버스 및 트럭 타이어部門에 있어서도 현재 BC州를 비롯한 캐나다 전체가 其他國에 비해 Public Transportation Vehicle의 수요가 월등하여 同 이용도가 높으므로 해서 이에 소요되는 타이어 消費가 많으며, 캐나다는 1次産業部門이 特化産業化되어 있는 産業構造의 특징을 갖고 있어 林業, 鑛業, 建設 등에 사용되는 特殊車輛 및 트럭 등의 타이어 消費 또한 많아져 앞으로 同 特殊타이어 部門의 市場세어의 확보가 바람직한 것으로 분석되고 있다.

特記할 사항으로 同部門에서도 역시 Passenger Tire 部門과 마찬가지로 耐久性 및 經費節約 등의 이유로 인해 차츰 Radial Tire의 사용이 보편화되고 있어 이의 開發輸出을 통한 市場確保

産業用 타이어 進出餘地 커

産業用 타이어 部門은 77년도 캐나다의 輸入이 前年對比 약 95%의 급격한 伸張을 보였으나 韓國은 美國, 日本, 自由中國에 이어 輸出國 順位 4位를 차지, 市場세어 確保率은 2%에 그쳐 이 部門에 있어 앞으로 진출의 여지가 많은 것으로 분석되고 있다.

同 이유로서는, 첫째 競爭國인 自由中國產타이어에 비해 현재 質에 있어 韓國產이 앞서고 있음이 이곳 業界의 衆論으로 되어 있으며 특히 同 部門의 특징은 有名 "Brand Name"이 중요시되고 있지 않다는 점과, 둘째 급격한 日本 Yen 貨의 昂騰 및 캐나다貨의 價値下落이 日本產 타이어의 購入時 약 30%의 換差를 지니고 있어 상대적으로 韓國이 有利한 立場에 있다는 점을 들 수 있다.

乘用車用 타이어 輸入

(單位: \$ 千)

國 別	1975	1976	76(1~11)	77(1~11)
美 國	104,650	74,760	66,910	85,450
西 獨	2,890	1,900	1,740	2,350
프 랑 스	6,630	5,240	5,190	5,750
스 페 인	4,150	4,810	4,700	5,690
이 테 리	2,690	3,390	3,140	4,130
日 本	1,720	2,040	1,880	2,910
英 國	2,140	2,600	2,550	2,680
체 코	180	170	170	190
이스라엘	10	90	70	200
브 라 질	170	110	110	890
싱 가포르	—	—	—	30
韓 國	—	—	40	40
其 他	1,810	1,300	1,180	2,540
Total	126,860	96,260	87,500	111,730

트럭 및 버스용타이어 輸入

(單位: \$ 千)

國 別	1975	1976	76(1~11)	77(1~11)
美 國	54,470	31,360	28,140	47,190
日 本	18,250	21,180	19,000	26,190
프 랑 스	16,380	14,460	13,620	20,230
스 페 인	5,900	3,290	3,000	3,430

西 獨	1,390	1,410	1,230	1,560
英 國	3,000	5,505	4,620	6,850
네델란드	1,710	340	300	550
벨 지 움	470	180	150	810
이 태 리	2,610	2,810	2,390	5,350
韓 國	520	170	170	300
其 他	200	180	170	210
Total	104,900	80,430	72,790	112,672

(資料 ; Statistics Canada)

타이어輸入商一覽

- Associated Tire Centres Ltd.  
400 Ewen  
New Westminster, B.C. V3M 5D2
- Crown Tire Service Ltd  
1006 S.W. Marine Drive  
Vancouver, B.C. V6A 2N1
- General Tire and Rubber Co. of  
Canada Ltd. 3434 Lougheed Highway  
Vancouver, B.C. V5M 2A4
- Kelly-Springfield Tire Co. of Canada Ltd  
13911B Bridgeport  
Richmond, B.C. V6V 1J6
- Import Tire Sales Ltd.  
1750 Clarke Drive  
Vancouver, B.C. A5N 3G2
- Mr. D. Langi  
4600 East Hastings St.  
North Burnaby, B.C.
- Rio Imports Ltd.  
1827 Kingsway  
Vancouver, B.C.
- TNT Distributors Ltd.  
5040 Stillcreek  
Burnaby, B.C.

(KOTRA 海外市場 78.9.18)

▲ 日, 輸入타이어 販賣 再燃

— 今年度 80萬本達成確實 —

輸入타이어는 日本國內販賣의 約 1%에 不過하다. 輸入타이어를 1部の 輸入車 때문이라고

생각한다면 現在의 輸入타이어의 人氣는 단순히 裝着 사이즈 등의 問題는 아니다.

輸入타이어가 輸入車의 指定交換用以外에 드디어 國產車까지 사용하게 된 要因을 생각해 보면 유럽型의 래디알, white letter 其他 流行性 등이 mania의 마음을 끈 것으로 보인다.

日本의 輸入타이어에서 가장 注目되고 있는 것은 韓國의 錦湖타이어가 日國產車의 交換用으로 全體의 約 30% 以上을 차지하고 있는 것이다.

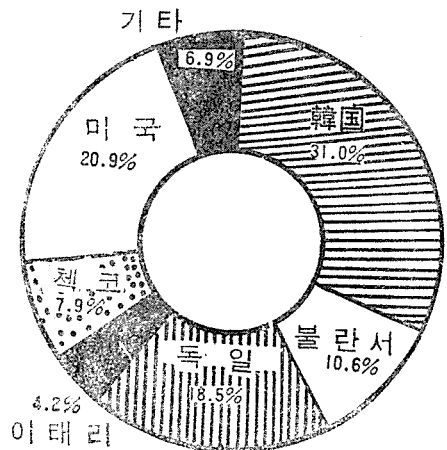
現在 日本의 輸入타이어의 큰 要因의 하나로 볼 수 있는 것은 國內타이어보다도 廉價로 輸入 된다는 點이다.

円貨의 換率이 185円 前後가 되면서 國內生産 의 1割以上을 輸出하고 있는 日本에서는 重大時 機에 놓이게 되었다. 逆으로 國內市場에 進出하 기 쉽게 된 것은 高級이미지의 Brand 商品들 이다.

거듭되는 價格引下로 점점 高級타이어를 싸게 팔고 있는 Pirelli의 阿部商會는 Pirelli만으로 輸入타이어의 二割以上을 確保하고 있다. 輸入先 國別로는 Pirelli의 工場分散으로 各國으로부터 輸入되고 있으므로 正確한 數字는 알 수 없다.

같은 型으로 指定商品으로 人氣가 있는 것은 Continental, uniroyal, firestone, michelin, goodyear 등이다. 主流는 어디까지나 유럽型의 래디알로서 安全性和 모양이 좋은 것이 포인트 이다.

다음 表에서도 알 수 있는 바와 같이 輸入하



[1978年度 輸入本數]

고 있는 나라는 거의 정해져 있으므로 全體적으로 伸張되고 있다고 하여도 主流는 韓國의 節約型과 프랑스, 西獨, 이태리 등의 유럽 高級 Brand, 그리고 美國이 대부분을 차지하고 있다.

78年 1~5月까지의 總輸入 本數는 38萬2028本으로 前年同期比 53.1% 增加이다. 또 円高로 拍車가 加해지면 80萬本은 確實하며, 거의 90萬本까지 達할 것 같다.

더구나 日本國內需要는 增加되는 한편, 有名 brand는 싸게, 또 韓國은 日, 國產對抗에서 아직 相當한 市場確保를 할 것으로 보인다. 占有比로는 輸入타이어가 1.5%까지는 充分히 차지할 것으로 보인다. (78.8.5 日本타이어産業時報)

### ▲ 美國政府 타이어 等級 表示法을 實施

(Radial은 除外)

美國政府는 타이어메이커에게 義務적으로 타이어의 摩耗度 및 타이어의 traction과 heat resistance를 表示하도록 하는 法律을 訂하여 타이어 性能에 의한 等級制度를 實施하게 되었다.

이 法律은 使用者로 하여금 타이어의 效能을 判斷하게끔 한 것으로, bias 타이어에 대해서는 1979年 3月1일부터 belted bias 타이어에 대해서는 1979年 9月1일부터 각각의 等級의 종이 label을 tread에 붙이도록 義務化하였다.

그리고 그 후 6個月 후부터는 메이커가 타이어 side部에 刻印으로 表示하도록 하였다. radial 타이어에 대해서는 政府가 그 特性을 더 研究할 必要가 있으므로 이번 規制에서는 除外되었다. 그러나 全美國고무工業會는 “지금 타이어의 半數는 radial이므로 radial을 除外하는 것은 混亂을 초래할 것 같다”고 主張하고 있으며, 또 各 메이커도 「政府는 全種類에 대해서 同時에 規制될 때까지는 이와 같은 法律을 訂할 必要가 없다」고 主張하고 있다.

同法律에서 摩耗度는 텍사스州 せん안제로 試驗場에서 3萬 mile 試驗에 合格한 타이어를 「100」으로 하여 「70%」의 表示라면, 즉 「21,000 mile의 走行距離가 있다」는 뜻이 된다. 또 traction과 heat resistance는 각각 「위에서부터 ABC로 表示된다. (Wall Street Journal 78.7.17)

### ▲ 日本, 急進하는 steel化

— 乘用車用타이어 —

乘用車 타이어의 래디알化, 특히 steel化가 急進하고 있다. 乘用車用타이어 生産量 중 래디알타이어가 50%를 넘어선 것은 지난 77년이었으며, 78年 1~6月에는 55.6%에 達하였다.

國內出荷도 78年 1~6月에 처음으로 50%선에 達하여 54.8%로 되었다. 輸出은 76년에 62.4%였으며 그 후의 比率은 답보 상태이다.

Steel 比率은, 生産部門에서는 이미 76년에 50%선에 達하였으며, 78年 1~6月에는 73.1%로 增加하였다. 國內出荷에서도 73.4%의 高率이며 輸出에서는 前年水準의 66%선이다. 이와 같이 生産 및 國內出荷에서 차지하는 steel 比率이 約 70%선에 達한 것은 注目할만한 일이다.

78年 1~6月 乘用車用타이어의 生産은 前年同期比 12.9% 增加인 2,700萬本이며, 이 중 래디알타이어는 同 27.0% 增加인 1500萬本, steel은 同 47.0%의 大幅增加인 1099萬本 textile은 同 7.2% 減少인 405萬本이다. 國內出荷에서 steel의 增加는 50.7%로 5割이나 激增加하였다.

乘用車用 래디알타이어의 生産, 出荷  
(單位: 1,000本) (78年 1~6月)

	75年	76年	77年	78年 1~6月
生産總本數	44,644	47,045	49,772	27,071
steel	7,012	10,565	16,995	10,994
textile	10,261	10,249	8,127	4,046
radial 計	17,273	20,814	25,122	15,040
(radial 比)	38.7	44.2	50.5	55.6
(steel 比)	40.6	50.8	67.6	73.1
國內出荷總本數	40,307	41,955	44,888	24,362
steel	5,940	8,364	14,611	9,797
textile	9,370	8,955	7,081	3,558
radial 計	15,310	17,319	21,692	13,355
(radial 比)	38.0	41.3	48.3	54.8
(steel 比)	38.8	48.3	67.4	73.4
輸出總本數	3,976	5,092	5,913	2,502
steel	996	1,877	2,616	1,031
textile	929	1,294	1,327	520
radial 計	1,925	3,171	3,943	1,551
(radial 比)	48.4	62.4	66.7	62.0
(steel 比)	51.7	59.2	66.3	66.5

### ▲ 韓國 및 自由中國產 自轉車 타이어 · 튜브 덤핑 假判定

— 美 財務省 —

美財務省은 韓國 및 自由中國으로부터 輸入되는 自轉車 타이어 및 튜브가 美國에서 公正價格 이하로 販賣되고 있다는 假判定을 내렸다.

그러나 財務省은 同輸入品에 대한 關稅査定을 보류하고 있다고 밝혔다.

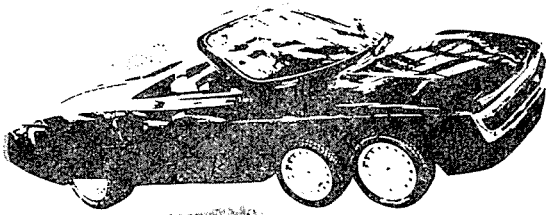
77년 중 韓國으로부터 輸入된 自轉車타이어는 1,450萬달러였으며, 自由中國으로부터는 1,530萬달러가 輸入되었다고 한다. (AP-DJ)

(KOTRA 海外市場 78.9.5)

### ▲ 세계에서 가장 빠른 自動車

최근 세계에서 가장 빠른 車가 英國의 Panthe<sup>r</sup> Westwind 社에서 Panther 6으로 만들어져 나왔다. 바퀴가 6개인 이 車는 좌석 뒤에 積載되어 있는 8200cc, 8기통 터보엔진에 의해 動力을 내는데, 7초나 8초 사이에 0에서 160km/h까지 加速된다고 한다. 또한 그것이 加速되었을 때의 最高速度는 390km/h 이다.

뒷바퀴의 타이어는 앞의 4개보다 더 큰 것이 요구된다.



— 英國에서 —

(資料: Machine Design)

### ▲ 高速道路事故는 貨物車의 無理한 積積載가 主因

— 실은 짐짝에 가려 “백미러” 구실 못해 —

서울 택시組合 女職員 全惠玉양이 7個月間 調査分析한 結果「高速道路上的의 事故는 大部分 “백미러”의 機能喪失 때문」이라고 結論지었다. 이

事故分析은 아주 平凡한 것인데도 只今까지 交通事故專擔 警察官이나 交通關係專門家들까지 미처 깨닫지 못한 점이였다.

“백미러”에 疑心을 품게 된 動機는 全양이 高速버스를 타고 旅行하던 중 버스가 막 앞서가던 貨物「트럭」을 앞서려고 追越線으로 핸들을 꺾는 순간 트럭도 역시 앞서가는 車를 追越하려고 추월선으로 갑자기 뛰어들어 哈마터던 衝突할뻔 한 아찔한 일이 있었다고 한다. 즉 貨物트럭은 貨物을 無理하게 적재하여 트럭 좌우 뒤쪽이 짐으로 가려져 “백미러”가 계구실을 못하기 때문이다.

이 때부터 全양은 京釜·湖南 등 全國高速道路를 찾아 길목에 지켜서서 貨物트럭의 “백미러”의 機能喪失與否를 調査하기 시작했다. 그 結果, 京釜高速道路에서 觀察對象車輛 557臺 가운데 30m 뒤에서 “백미러”를 볼 수 없는 車輛이 52%인 290臺, 湖南高速道路에서는 406臺中 57%인 231臺, 京仁高速道路에서는 61%인 227臺, 서울市內에서는 141臺中 50%인 71臺가 貨物을 무턱대고 적재하여 “백미러”가 계구실을 못하고 있다는 것으로 밝혀졌다.

이 때문에 貨物트럭은 左右 뒤쪽을 볼 수 없어 車輛衝突事故의 原因이 되고 있다는 것이다.

또 全양은 高速貨物트럭運轉技士들이 「고용주인 貨物運送會社와 貨主들의 強要로 危險을 무릅쓰고 어쩔 수 없이 無理하게 貨物을 실는다는 것이며, 뿐만 아니라 “백미러”의 技能喪失로 事故危險에 對한 초조와 이로 因한 精神的 疲勞가 事故를 더욱 부채질하고 있다는 實吐를 들었다고 한다. (78.9.28 中央日報)

### ▲ 空氣없이 走行possible한 新型安全타이어

— GY의 super tire 前衛型研究進行 —

타이어의 팽꾸에 對備하여 반드시 스페어 타이어를 가지고 있을 것— 이것이 過去에 있어서 安全드라이브의 定石이었다. 이 不安과 不便을 解消시켜 주는 것이 타이어메이커의 願인 동시에 課題였으나, 美國 Goodyear 社는 이미 새로운 合成고무의 開發로써 팽꾸가 나도 變形되지 않고 그대로 走行할 수 있는 “flat proof” 타이어

를 生産하여 이 障害을 克服하고 있다.

이 新型 타이어는 空氣壓이 없어도 時速 65km로 1時間은 충분히 走行할 수 있는 타이어이며 스페어타이어 不要時代의 先驅者라고 할 수 있다. 그 秘密은 特殊한 合成 고무를 開發하여 車體의 重量을 支持하는 데에 可撓性이 적고 發熱을 防止할 수 있는 두꺼운 side wall을 만들 수 있다는 것이다. GY社의 最終目標은 1980年代의 꿈이라고 할 수 있는 「Super tire」의 商品化이다. 즉, 이것은 「flat proof」 타이어의 技術과 燃料費節約型 「elliptic(橢圓)」 타이어의 構造를 組合한 레디알 타이어라고 한다.

그러나 그 時代가 오기까지에는 또 하나의 障害이라고 할 수 있는 것이 있는데, 그것은 메이커 側問題가 아니라, 스페어타이어가 없으면 安心할 수 없다는 使用者側의 心理狀態이다.

同社는 이미 오늘날까지 스페이스를 차지하지 않는 folding spare tire를 發賣해왔으나 이번에 처음으로 78年型의 美國車의 一部에 高壓스페어타이어가 裝着되었다고 報告되어 있는데, 이것은 普通 타이어를 트렁크에 준비하는 段階와 將來의 스페어 없을 段階와의 中間的 現象이라고 할 수 있다.

「flat proof」는 空氣壓이 있는 없든간에 乘車感이나 運轉에는 거의 差가 없으므로 同社로서는 스페어 없는 時代로의 推移는 오히려 空氣壓



「flat proof」에 直徑 25mm의 drill로 구멍을 뚫어 보아도 타이어 形態에는 변화가 없이 車體의 重量을 支持하고 있다.

低下警報裝置의 開發을 통하는 것이 容易할 것으로 보고 있다. 이 裝置는 wheel 內側에 電波信號를 發하여 브레이크 容器內의 受信機에 傳達시켜 그것이 計器板의 램프를 點燈시켜 警報하게 되어 있다. (78.8.25 日本타이어産業時報)

### ▲ GY 社 고무園買收擴張

#### — 天然고무의 需要增加에 對備 —

Goodyear社는 現在 36,199에이커(acre; 14625 ha)의 고무園을 갖고 있으나 世界의 天然고무 需要增加에 對備하기 위하여 이번에 또 11,094 에이커(4,490ha)의 제 2의 고무園을 사들였다. 이 고무園을 完全開發하기 위해서 600萬달러를 들여 擴張을 開始한다고 發表하였다.

同 고무園은 現在 4,199에이커(1,700ha) 밖에



開發되어 있지 않으며, 또 採取率이 낮은 老樹이므로 擴張計劃은 今後數年間に 걸쳐 이루어질 豫定이다. 그 結果 規模는 約 3倍로 늘어나며 full 生産은 1987年

頃으로 본다.

GY社는 現在 인도네시아, 브라질, 과테말라, 필리핀 등 4개國에 總計 約 64,307 에이커(2萬 6,000ha)의 고무園을 所有하고 있으나, 이번 第二의 고무園은 同社가 먼저 發表한 브라질의 고무園의 1000萬달러 擴張計劃의 連續이다.

同社고무部門의 J. J. 리이틀部長에 依하면 世界의 天然고무 消費量은 現在의 380萬톤에서 1990年代에는 800~1000萬톤으로 激增할 展望이라고 한다. 天然고무는 現在 世界의 總 고무 消費量의 3分の 1을 차지하고 있으나 專門家들은 合成고무의 生産이 石油資源 때문에 점차로 昂貴하게 되므로 今後 10年 以內에 天然고무의 需要量이 40%以上 增大할 것으로 보고 있다.

(78.8 月刊타이어誌)