

'82年度 美國 타이어産業의 展望

B. J. Alund*

李 光 宰 譯

1. 概 要

過去 當社에서 調査한 바에 의하면 大部分의 고무業界 經營者들은 年末에 新年度 事業展望을 樂觀的으로 보아왔다. 81年度の 調査結果에서도 비슷하게 나타났으나, “新年度 事業에 대한 樂觀的인 展望”이 해마다 점차 줄어들고 있다. 즉, 1979년에는 樂觀的인 展望이 61%였으나 80년에는 54%, 81년에는 42%로 減少되었다.

優柔不斷(未來를 豫測하는 데는 허용될 수는 있으나 經營者로서는 좋은 면이 못됨)한 應答者가 35%로 80年度보다 3%나 增加되었고, 悲觀的인 經營者들도 80年度の 32%에서 81년에는 35%로 增加되었다.

82年度 業界의 展望은 대부분 樂觀的으로 보고 있는 것 같으나 上半期에는 平均成長率以下가 될 것이라고 豫測하고 있다. 本調査에서는 82年度 下半期에 대해서는 設問하지 않았으나 同業界의 여러 分野의 經營者들과의 電話對談에서, 企業體에 대한 稅金의 혜택이 이루어지고 “Reaganomics”의 惠澤이 보다 더 충분히 실현될 때, 즉 중반기(한여름)에 가서는 好轉되리라는 것을 알고 있다.

Goodyear 社의 Mercer 社長은 충분한 時間만 주어진다면 Reagan의 主要 經濟政策인 資本投資가 증가됨으로써 經濟活動이 活潑하게 되어 職場도 새로 많이 생기게 되고 또한 職場이 安定될 것이라고 하였다. 일반적으로 經濟

評論家들은 “經濟回復政策의 成敗 여부를 말하기 전에 2年間은 꾸준히 참으면서 投資해 나가야 한다”고 말하고 있다.

政府와 企業은 너무나 밀접한 관계에 있으므로 어떤 社長들은 政府의 緩慢한 經濟政策에 참을 수 없다는 意見들도 있으나 大多數의 社長들은 “기꺼이 그대로 봐주자”는 눈치로서 結果만을 注視하고 있는 것 같았다. Gates Rubber의 副社長인 Jack McCandless는 이러한 社長들에 대해서 다음과 같이 말하였다. “經濟回復政策의 가장 중요한 부분은 大統領이 聯邦豫算의 均衡을 맞추는 문제이다. 나는 行政府의 보다 적극적인 政策이 經濟界에 영향을 줄 것이라고 굳게 믿고 있다. 또 새로 制定된 稅法으로 資本組成이 장려되고 보다 많은 職場이 유지될 것이다. 따라서 조만간 우리는 生産性을 向上시키고 인플레이션을 잡을 수 있게 되어 보다 더 富裕한 美國이 될 것이다.”

企業家들이 81年度 會社經營에 있어서 經營이 豫想한대로 이루어졌다고 주장한 應答者와 豫想한대로 되지 않았다고 한 應答者의 數는 다 같이 37.5%였다. 그들 會社중에서 約 25%는 石油, 石炭, 에너지 및 其他 産業들을 함께 經營하고 있기 때문에 期待한 것보다는 초과되었다고 한다. 또한 이들 會社의 대부분은 82年度에는 고무産業分野가 好轉될 것이라고 하였다. 82年度 그들 會社의 展望은 매우 고무적이라면 어떤 社長은 말하기를 “82年度 賣出額의 約 30%는 2年前까지도 生産되지 않았던 新製品이 占有할 것이다. 일시적인 景氣後退 동안에

* Associate Editor, Elastomerics.

■ 리포트

는 우리가 企業成長을 위해서는 중전의 傳統的인 製品보다도 新製品들을 研究·開發하지 않으면 안된다"고 하였다.

Los Angeles 의 한 機械製造業者는 "우리 會社는 石油産業分野인데 앞으로 數年 동안은 成長이 계속되리라고 본다"고 하였으며 그의 81年度 經營實績은 豫想보다 賣出額과 利益이 현저히 증가되었다고 하였다.

2. 業界에 영향이 미칠 要因分析

1982年 우리 業界에 가장 큰 衝擊을 가져올 要因들에 대해 살펴보면 大部分의 社長들이 주장하는 "原資材의 價格上昇"이 59%로 1位를 차지하고 있다. 이것은 1980年보다 13%나 上昇된 수치임에도 불구하고 어떤 社長들은 價格이 지금까지 安定狀態를 유지해왔고 82년에는 需要減退로 다시 下落하게 될 것이라고 말하고 있다.

「其他欄」(82年 고무産業에 영향을 미치는 것)에서 응답자는 그들의 特殊會社에 대해 反對效果를 미치는 要素들에 대한 수많은 不滿이 25%로 줄어들었다. 이 不滿은 一般經濟狀況, 인플레이션, 높은 利子率, 自動車景氣의 下落, 輸入, 租稅 등을 비롯하여 全般的인 面에 걸쳐 있는 것이다.

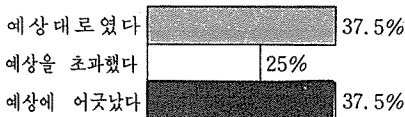
應答者의 오직 1%만은 法的 規制가 1982年에도 고무産業에 계속 영향이 미칠 것이라고 생각하고 있다. 그리고 67%는 法的 規制措置(公害問題 등)가 81年度 그들의 會社運營費에 영향을 미쳤다고 주장하였으며, 또 57%는 法的 規制 때문에 支出된 費用이 81年度 그들 賣出額의 1% 以下였다고 한다.

3. 稅金, 利子 및 인플레이션 問題

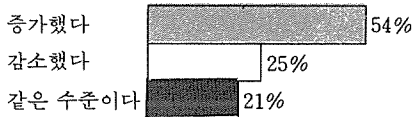
"일이 더 잘되기 전에 더 나쁘게 될 것이다"라고 하는 옛날 俗談이 經濟界나 政府뿐만 아

事業實績 및 展望에 대한 81年度 調查內容

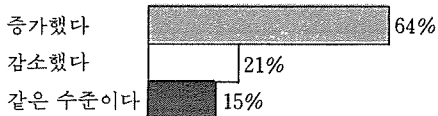
① 81年度 貴社의 事業實績은 ?



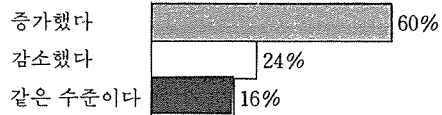
② 80年同期對比 貴社의 生産率은 ?



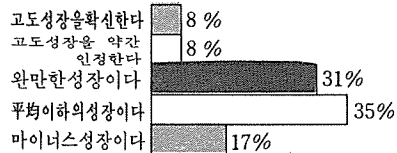
③ 80年同期對比 貴社의 賣出額은 ?



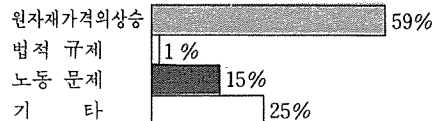
④ 80年同期對比 貴社의 利益은 ?



⑤ 82年上半期 貴社의 事業展望은 ?



⑥ 82年度 고무産業에 미칠 最大衝擊要因은 ?



나라 經濟評論家들까지도 일반적으로 맞는 것으로 보고 있다. 그러나 많은 고무業界 經營者들은 經濟學者인 M.K. Evans 博士가 다음과 같이 생각한 것과 같은 생각을 하고 있다. 즉, 經濟不況이 Reagan의 財政정책 때문에 생긴 것은 아니고, 2年後에 있을 選舉戰을 豫測하고 있기 때문이다. 만일 일시적인 景氣後退가 아니라면 앞으로 2年以上은 더 經濟가 슬럼프에 빠지게 될 것이다. 사람들은 불과 몇달 동안의 "Reaganomics"가 15年 동안의 浪費生活을 치유할 수는 없기 때문에 참을 수 없을 것이다.

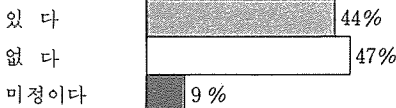
1981年の 經濟回復租稅法에 포함된 과중한 稅金의 삭감은 現金流通과 고무會社의 稅後利益을 보장해 주기 시작하였다. 그러나 現時點에서의 이와같은 政府의 經濟의 도움으로는 충분하지 못하다. 왜냐하면 그 稅法이 겨우 3個月 前에 決定되었고 그 첫번째 規定도 10月20日에 發效되어 業界에서는 이제야 稅法의 혜택을 알기 시작했기 때문이다. 한 經營者는 말하

기를 "稅法制定의 결과로 約 1포인트 정도의 效率의인 稅率을 줄일 수 있었고, ACRS (Accelerated Cost Recovery System) 下에서 우리들은 高速減價償却을 할 수 있으며 또 投資를 할 수 있었다"고 하였다.

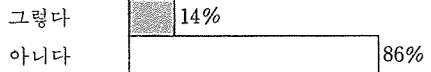
Reagan 經濟回復政策의 核心은 A Capital-Spending Rebound (高速減價償却制度를 導入하도록 하고 租稅政策으로 投資促進)이다. 그러나 McGraw-Hill의 經濟部에서 최근 調査한 바에 의하면 비록 稅金의 削減으로 數10萬 달러의 現金이 會社로 流入되기는 하겠지만 1982年度의 投資분은 없을 것이라고 하였다. 各社에서는 82年度의 支出을 豫想되는 資本財 코스트의 增加인 9.6%까지는 增加시킬 계획이다. 결과적으로 實物資本의 支出은 별다른 變動이 없을 것으로 豫測된다. Elastomerics 誌에서 밝힌 바에 의하면 企業家들의 44%는 82年度에 生産能力을 增加시킬 계획이라고 하였으며, 나머지 47%는 그렇지 않다고 말하고, 9

事業實績 및 展望에 대한 81年度 調査內容

⑦ 82年度 增設計劃은 ?



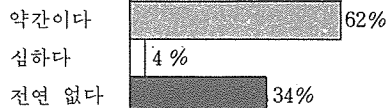
⑩ 需要統制로 生産이 低下되었는가 ?



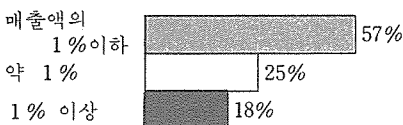
⑧ 法的規制가 81年度 事業經營에 影響이 미쳤다고 보는가(공해문제등 포함) ?



⑪ 法的規制로 利益率이 不利해진 影響은 ?



⑨ 法的規定이 貴社運營費에서 차지하는 比率은 ?



⑫ 82年度 事業展望은 ?



%는 아직 未定이라고 하였다.

인플레이션과 利率은 設問應答에서나 또는 社長들과의 電話對談에서 가장 많이 論議되는 二大課題이다. 한 機械製造業者는 말하기를 81年度의 賣出額이 80年度와 같은 水準이었으나 이것은 인플레이션을 생각하면 賣出額이 떨어진 것이라고 말하고 있다. 또 어떤 분들은 인플레이션은 이미 절정에 달해 있으며 앞으로 數個月 後에는 잡히게 될 것이라고 말하고 있다. Texas의 한 石油會社의 合成 고무 供給業體에서는 “앞으로는 物價가 安定勢를 유지할 것이며, 또 앞으로 6個月內로 인플레이션이 잡히게 되어 流動比率(= $\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債(短期借入資本)}} \times 100$)이 2포인트 정도 떨어질 것이라고 하였다.”

Du Pont社의 J.M. Keegan 販賣理事(合成 고무製造部)는 다음과 같이 말하고 있다. “緊縮財政에도 不拘하고 인플레이션은 계속되고 있다. 따라서 建築費의 上昇으로 新規投資의 意欲을 감퇴시키고 있으며 또한 인플레이션 때문에 製品의 單位當利益, 즉 利益幅과 Cash flow에 영향을 미치고 있다 (즉, 모든 原價가 上昇됨으로써 在庫가 쌓이게 된다).”

大部分의 會社들은 그들의 企業運營을 위해서 現金은 갖고 있지 않으므로 利率이 높은 資金을 빌려 쓰지 않을 수 없으며 이것이 바로 企業이 破産길로 가게 되는 것이다. 現金時代(인플레이션 時代)에 살아남기 위해서는 利益幅을 올리지 않을 수 없다. 그러므로 결국 인플레이션 때문에 製品價格은 계속 原來의 製品價格을 벗어나 턱없이 上昇되어 公信用도 점점 더 떨어지게 된다.

中小企業의 고무會社 社長은 그의 事業에 가장 크게 영향을 미친 要因은 “高金利”라고 말하며 “倒産直前の 많은 中小企業 業者들은 Reagan의 經濟政策 때문에 景氣가 後退되어 울상을 짓고 있다”고 하였다.

經營者들은 高金利가 지속되는 한 景氣가 크게 活氣를 찾을 수 없는 것으로 보고 있으며 또 어떤 應答者는 “이와같은 高金利로는 돈을 빌려 쓸 사람은 없을 것이다”라고 말하고 있다. '81年度 事業實績이 豫想을 초과한 Ohio州에

있는 한 機械製造業者는 이러한 高金利問題 때문에 결국 消費者들이 家電製品과 같은 高價商品을 구입하지 않으려 하고 있다고 말하였다.

家電製品會社들은 建築景氣의 不況으로 심한 영향을 받았으며 또한 電線 및 케이블 生産業者들은 建設景氣에 대하여 不平하면서 계속 高金利를 비난하고 있다.

4. 輸入政策과 自動車 및 勞動問題

'81年度 賣出額은 덤핑으로 인하여 확실히 減少되었으며, '82年度 衝擊要因으로는 輸入問題가 가장 클 것이라고 確信하고 있다. 그러나 中規模의 타이어 會社에서는 輸入問題 보다도 不公正한 競爭이 더 큰 問題라고 하며 다음과 같이 말하고 있다. “우리들은 輸出品에 대해서는 附價稅를 免除해주고 있는 나라들과 競爭하고 있다. 그리고 우리들은 製造會社에 부과되는 所得稅를 내야하나 그들의 附價稅는 消費者에게 부과되고 있으며, 또 그들의 製品에 대해서는 稅金을 徵收하지 않으나 우리들이 같은 製品을 生産할 때에는 稅金이 징수되고 있다.” 따라서 우리 政府는 다른 나라들의 稅金制度의 영향으로 우리들이 市場에서 打撃을 받고 있으며 또 國內稅金制度의 영향으로 安定된 商品生産을 할 수 없다는 點 등을 감안하여 政府에서는 이들 國家들의 稅金政策이 어떻게 變更되어 가고 있는가를 確認하는 등 적절한 대응책을 강구하여야 될 것이다. 물론 우리들은 國家間的 貿易均衡을 바라고 있지만, 우리 政府가 모르는 查하는 사이에 그들에게 有利한 方向으로 稅金制度를 變更시킨다.

한편 신발類業界의 한 代辯人은 輸入에 대해 매우 불만을 表示하면서 “82年度 신발類業界의 展望은 매우 비관적”이라고 하면서 이러한 狀況은 이미 두달전부터 시작되어 最惡의 狀態에 달했으며, 특히 비관적인 것은 영세소매업자와 大統領이 決定한 輸入割當量의 變動이다. 그리고 貿易委員會에서는 輸入割當量이 계속 수정될 수 있도록 권고하고 있으나, 現在 韓國과 自由中國으로부터 들어오는 輸入品은 지난 10月

이후 24%나 增加하여 과잉상태에 이르고 있다. 지금 美國의 신발類業界는 倒産되어 가고 있다고 하였다.

自動車會社에 타이어를 供給하고 있는 會社에서는 日本産 自動車 및 타이어의 輸入에 대하여 깊은 關心을 나타내고 있다. 한 經營者는 다음과 같이 말하고 있다. “美國自動車産業은 國內 總고무 販賣量의 80%를 占有하고 있는 重要한 産業이다. 그러나 現在에는 自動車産業에 대한 樂觀的인 見解가 變化되고 있다. 1980年 日本은 美國보다 自動車を 더 많이 生産하였으며 상당한 利益을 보았다. 日本 自動車는 환경문제를 감안하고 小型化하는 등 많은 變化를 가져옴으로써 需要者로부터 호감을 사고 있으며 美國業界를 앞서고 있다. 우리들은 이제 서서히 잠에서 깨어나기 시작하였다.”

世界的으로 乘用車는 점점 小型化되어 가고 있는 傾向이므로 고무의 사용량도 점차 減少될 것으로 보아 앞으로 自動車産業에서 使用되는 고무의 需要 展望은 계속 不透明할 것이므로 매우 비관적이다. 알루미늄이나 플라스틱과 같은 輕量物質의 사용량은 점점 늘어날 展望인 반면에 고무의 사용량은 1980年의 自動車重量의 3%에서 1990년에는 自動車重量의 2%로 줄어들 것이라고 한다(DuPont社 調査).

따라서 앞으로는 天然고무나 SBR와 같은 汎用고무의 使用量이 減少되는 반면 보다 高性能의 特殊고무가 自動車용으로 開發될 展望이 더욱 밝다.

最近 日本으로부터 輸入되고 있는 自動車の 生産性 “노하우”에 대해서 어떤 社長은 말하기를 “美國의 經營者들은, 日本製品의 質的인 優位性이 高度의 技術에 기인된 것도 아니고 또 施設이 우리보다 좋은 것도 아니며, 다만 原價節減과 品質管理의 優位性이 필연적으로 生産性과 收益性을 向上시켜 市場性에 잘 均衡을 맞추어가고 있기 때문이라는 것을 認識하게 되었다”고 하였다. 主要自動車메이커에서는 商人들에게 缺點들이 改善되었다고 선전하고 있으며, GM社에서는 外部에서 購入하는 部品檢査를 철저히 하며 만일 不良品이 發生하는 경우에

는 모두 回收한다고 말하고 있다. 또 Ford社에서는 “Zero defect”라는 目標을 設定하여 實施하고 있고, 仕樣에 맞도록 제조하여 딜리버리를 잘 지키는 統計的 工程管理能力이 있는 部品供給者를 갖고자 하는 것이다.

統計資料에 의하면 Detroit의 自動車메이커들은 新型모델의 生産에 있어서는 不運한 해였다. 10月の 첫 20日間은 美國의 新車販賣量이 23年동안에 처음으로 最下水準으로 沒落되었으며 80年度의 不況率보다도 31%나 떨어졌다.

Detroit에서는 販賣不振의 첫째 原因은 엄청난 高金利에 있다고 不平하고 있다. 3年前만 하여도 新車購入에 있어서 資金이 11%를 넘지 않았으나 오늘날은 18%에 달하고 있다. Merrill Lynch社의 한 自動車分析家에 의하면 “消費者는 그들의 事業이나 인플레이션 및 그의 職業에 대한 展望이 不透明할 때에는 自動車を 그와같은 많은 돈을 들여 4年間은 살려고 하지 않는다”고 하였다.

Wall街의 Goldman & Sachs의 展望에 의하면 國內乘用車의 販賣量이 80年度의 660萬台에 비해 82年度에는 約 780萬台로 增加될 것이라고 한다. 그러나 最近 研究의 調査資料에 의하면 自動車の 需要는 계속되는 에너지波動과 油價上昇으로 계속 萎縮될 것이라고 내다보고 있다. 만일 自動車の 需要不振이 이대로 계속된다면 1982年은 自動車業界가 4번째로 당하는 景氣不況의 해가 될 것이고 自動車産業에 관련된 고무製品業者에게도 불운한 해가 될 것이다.

應答者 중의 約 15%는 勞動者의 高賃金이 82年에는 큰 問題가 될 것이라고 하였다. 여러 産業分野에서 토론된 勞動問題에 있어서는 URW (United Rubber Workers)에서 提起되고 있는 82年度 契約이 問題였다. Armstrong社의 한 關係者는 “勞動者들은 우리의 經濟問題에 깊은 關心을 갖고 있는 한편 自身들이 추구하고 있는 目的이 있다”고 하였다.

Industry Week誌와의 인터뷰에서 밝혀진 勞動組合의 82年度 要求는 週間 勞動時間을, 40時間으로 보장해 줄 것과 公休日을 1년에 두번 더 追加해 줄 것 등이며 또한 會員募集 운동도

유도하고 있다. 同組合에서는 美國內에 있는 數個의 Michelin 타이어工場의 非組合員인 勞働者들을 加入시키려 하고 있으므로 Michelin 도 언젠가는 同組合에 加入될 것이다.

今年에는 農機具製造業에 관련된 고무業者도 損害를 보았다. 한 業體에서는 “製品의 80% 以上이 農機具에 관련된 것”이라고 하며, 農場企業도 不況에 빠져 그렇게 빨리 回復될 展望은 없다고 하였다.

農業經濟分析家は 말하기를 거의 10年동안에 純收入이 81年度에 最惡의 상태로 떨어졌으며, 82年에도 低價格, 生産코스트의 上昇, 高金利, 聯邦政府의 보조문제 등으로 더 나아질 것 같지는 않다고 하였다. 不況期를 당한 農場收入으로는 新年度의 消費商品 및 필요한 裝備 등의 購入量이 보다 줄어들 것이라고 하였다.

5. 多樣化되고 있는 타이어業界의 動向

主要 타이어 會社들은 生産 라인을 정밀하게 檢討해왔고 또 새로운 工場들을 건설해 왔으며 지금도 이러한 일은 계속되고 있다. 美國政府의 한 타이어産業專門家は 앞으로 5年間의 타이어産業의 展望에 대해서, 乘用車用 타이어의 年間 成長率은 오직 1%이며, 트럭·버스用 타이어의 年間 成長率은 4%로 豫測하고 있다. 또 그는 81年度는 80年度보다는 成長率이 더 많았다고 말하고 있다. 그리고 Radial 타이어의 市場占有率이 거의 50%나 되어 交換用타이어 市場에 많은 영향을 미치고 있으며, 또 自動車의 走行距離도 增加되지 않고 新車販賣量도 減少되고 있으므로 앞으로 數年間은 뚜렷한 展望이 없을 것이라고 하였다.

타이어 産業의 長期展望이 아무리 不透明하다 할지라도 主要타이어業體들은 계속 타이어 部門이 아니면 다른 部門에서 發展해 나아가갈 것이다. 5大 타이어 會社(Goodyear, Firestone, BF Goodrich, Uniroyal, General)에서는 美國自動車業界의 계속적인 景氣沈滯로 인한 不況을 克服하기 위하여 非타이어 部門으로 企業

을 多樣化시키고 있다.

Goodyear社에서는 더 많은 産業用 고무製品과 有機化學藥品 및 Polyester樹脂 등 多樣한 製品을 生産하고 있으며, Firestone社에서도 非타이어部門의 化學製品들을 多樣하게 生産하고 있다. 또 Uniroyal에서도 고무部品, 플라스틱製品, 레저, 스포츠用製品 등 化學製品 生産을 增加시키고 있는 등 타이어 生産에서 다른 製品 生産으로 전환하고 있다. BF Goodrich는 新車用 타이어 製造로부터 벗어나 化學製品工場으로 投資하고 있다. Akron에서 가장 多樣한 製品을 生産하는 타이어 會社인 General社에서는 타이어部門의 損失을 子會社인 RKO 放送局의 收益으로 補完해 왔다. 同社도 역시 化學, 플라스틱製品, 工業生産品 등을 결합하고 있다.

最近 New Orleans에서는 SRG(Southern Rubber Group) 會議가 開催되어 고무 製品에 대한 市場性이 討議되었다. 에너지에 대한 研究는 고무에 대해 檢討할 수 있는 主要한 契機가 되었다. 에너지를 保存함과 同時에 더 많은 에너지가 앞으로 發見되지 않으면 안되므로 美國의 石炭生産이 1990年까지는 2倍로 增加되어야 하지만, 問題는 이와같은 가장 값싼 天然資源을 어떻게 發掘하고 輸送하느냐가 큰 問題이다. 따라서 이와같은 과정에서는 많은 콘베이어벨트와 重裝備用 타이어가 必要하게 될뿐 아니라, 石炭火力發電所에도 여러가지의 고무製品이 필요하게 될 것이다. 그러므로 앞으로는 電線과 케이블의 絶緣物 및 자켓 등이 堅實한 事業으로 成長될 것으로 보인다.

새로운 石油·가스 탐색은 全世界의 으로 계속되고 있다. 이러한 탐색 作業에 使用하는 試錐裝備에는 앞으로 보다 우수하고 特殊한 性能의 고무가 필요하게 될 것이다. 石油探査에서는 6가지 種類의 고무가 試錐裝備에 사용된다.

産業界와 政府機關에서 나오는 쓰레기 處理 및 公害에 대한 規制 등이 法的으로 엄중히 단속되고 있다. 라이너(Liner) 市場은 플라스틱과 고무에 대한 事業으로 1.5~2억 ft²/年 규모이며, 앞으로 5年 이내에 2倍 이상으로 成長될 것 같다. ……………《p. 47에 계속》

와 賣却이 계속되었다. 다만 擴大一路에 있는 메이커로는 Michelin 과 Goodyear 뿐이며 그 뒤를 BS 가 따르고 있다. 또 그 다음으로는 Toyo 고무와 Continental 이 共同步調로 안간힘을 쓰고 있다. 이러한 어려운 가운데서 BS 의 美國進出決定은 실로 國際戰略을 한층 明確히 한 것이라고 볼 수 있다.

Bridgestone 의 海外工場

所在地	設立年	月産能力
泰國	1967	7萬本
인도네시아	1973	8萬本
이란	1973	12萬本
自由中國	1980	6,700本
濠洲	1980	12萬2,000本
美國	1982	7萬本

☆ ☆ ☆

'80年度 世界 타이어 메이커 중에서 가장 活動이 눈에 띄게 나타난 것은 Pirelli SPA 의 躍

進이다.

이태리 Pirelli 社는 타이어 賣出額이 19억 5,000萬달러로 5位이고 總賣出額으로는 47억 6,000萬달러로 제 4位에 오르고 있다. 다음에는 Dunlop 의 總賣出額이 31억 3,000萬 달러, BF Goodrich 가 30억 8,000萬달러, Bridgestone 이 30억달러이다.

Bridgestone 은 總賣出額으로는 7位이나 타이어 賣出額으로는 4位를 차지하였다. 그리고 賣出額 1달러當 利益을 보면 다음과 같다.

Bridgestone	4.2 센트
Goodyear	2.7 센트
Goodrich	2 센트
Michelin	0.9 센트
Continental	0.8 센트
Yokohama	0.7 센트
Firestone	-2.2 센트
Dunlop	-1 센트
Uniroyal	-0.3 센트

☆ ☆ ☆

----- (p.38의 계속) -----

고무工業에 있어서 또하나의 市場成長이 클 것으로 예상하고 있는 것은 루핑(Roofing)이다. 아스팔트 루핑시스템을 代替시키기 위하여 고무시트루핑이 開發되었으며, 市場性은 美國 내에서만도 2~300萬 m² 되며, 世界的으로 보면 이 量의 2倍정도는 될 것이라고 한다. 고무를 넣은 아스팔트는 Running track 이나 道路, 루핑 등에도 사용될 수 있다. 石油價格이 上昇하면 아스팔트 價格도 上昇할 것이다. 따라서 고무와 연관된 製品에는 방대한 市場이 있다는 것은 分明하다.

고무는 또 防音·防振系統과 地震 방어용으로 많이 사용되고 있으며, 汽車, 버스, 地下

鐵, 主要大都市의 無軌道電車 등에도 騒音防止 및 緩衝材로서 主要한 역할을 하고 있다.

고무業界의 대부분의 社長들은 DuPont 社의 J.M. Keegan 氏가 말한 다음과 같은 內容에 同意할 것이다. 즉, “今年은 業界의 시련과 괴로운 한해였다. 經濟가 不況이었으며 利益도 떨어졌다. 今年과 앞으로 10年間은 매우 어려울 것으로 예상되므로 힘든 도전을 하여야 할 것이다. 우리의 할 일은 過渡期의 어려운 經濟不況을 극복하면서 經濟가 好轉되도록 努力하는 機會가 될 수 있도록 準備하여야 한다.”

(Elastomerics 1981. 12)