

우리나라 타이어産業의 實態分析 및 對策 (I)

姜 甲 洙*

1. 타이어産業의 一般現況

(1) 國民經濟上的 位置

가. 全體 製造業에서 차지하는 타이어産業의 比重

① 從業員

㉠ 1990年度의 전체 제조업중에서 타이어産業이 차지하는 비중은 약 0.3% 수준이었다.

㉡ 타이어 제조업체의 지속적인 시설확충에 따라 1985~1990年 사이의 年平均從業員增加率은 전체 제조업의 6.2%보다 높은 10%의 增加率을 나타내고 있다.

② 生産額

㉠ 1970年 後半부터 1980년까지는 輸出好調에 힘입어 타이어産業이 急成長함에 따라 타이어産業의 比重은 점차 높아져 1980년에는 0.72%를 기록하였으며, 그 이후에는 대체로 0.45%선을 유지해오고 있다.

㉡ 1985~1990年 사이의 타이어産業의 年平均 生産額增加率은 전체 제조업의

15.9%를 下廻하는 14.0%를 나타내고 있다.

③ 附加價値額

㉠ 附加價値額에서 타이어産業이 차지하는 비중은 0.5~0.6% 수준이다.

㉡ 타이어産業은 高附加價値製品인 고성능 래디알 타이어(High Performance Radial Tire)를 생산·판매함에 따라 1985~1990年 사이의 年平均增加率은 전체 제조업의 17.4%보다 높은 21.3%의 증가율을 나타내고 있다.

㉢ 일반적으로 타이어産業이 전체 제조업에서 차지하는 비중은 雇用寄與度보다는 生産額, 특히 附加價値寄與度가 높은 것으로 나타나 先進國型 産業構造로 발전하는 데 적합한 産業으로 分析된다.

나. 競爭國間的 타이어産業 比重

① 1988年度의 타이어 수출의 國民經濟에 대한 寄與度는 우리나라가 1.29%로 가장 높으며, 그 다음으로는 프랑스(1.17%), 日本(0.84%), 西獨(0.50%), 美國(0.24%) 順으로 되어 있다.

② 전체 제조업에 대한 종업원수 비중은 프랑스가 현저하게 높으며, 다음으로는 美

*商工部 化學製品課 化工技佐

〈表 1〉 전체 제조업 대비 타이어산업의 비중

(單位: 100만원, %)

區 分	1985	1987	1989	1990	年平均增加率 (’85~’90)	
從業員數	製造業(A)	2,437,997	3,001,332	3,093,418	3,291,363	6.2
	타이어(B)	6,313	7,083	9,813	10,187	10.0
	B/A	0.26	0.24	0.32	0.31	-
生 産 額	製造業(A)	77,032,916	113,905,180	148,477,340	160,949,437	15.9
	타이어(B)	374,504	493,824	599,682	721,271	14.0
	B/A	0.49	0.43	0.39	0.45	-
附加價值額	製造業(A)	26,736,623	40,569,398	54,958,672	59,575,200	17.4
	타이어(B)	135,813	157,480	291,787	356,154	21.3
	B/A	0.51	0.39	0.53	0.60	-

資料: ① 鑛工業統計(經濟企劃院)
 ② '91國民所得計定資料(韓國銀行)
 ③ 大韓타이어工業協會

〈表 2〉 경쟁국간 타이어산업의 국민경제상의 비중
 1988년 기준 (單位: 100만달러, %)

區 分	全體製造業(A)	타이어製造業(B)	B/A(%)	
韓 國	業體數	59,928	4	0.00007
	從業員	3,120,486	8,555	0.27
	輸 出	60,696	781	1.29
美 國	業體數		16	
	從業員	17,598,000	67,700	0.38
	輸 出	321,813	785	0.24
日 本	業體數	437,532	6	0.000013
	從業員	10,909,000	34,822	0.32
	輸 出	264,915	2,219	0.84
프랑스	業體數		7	
	從業員	4,752,000	48,400	1.00
	輸 出	167,792	1,956	1.17
西 獨	業體數	40,818	9	0.02
	從業員	6,732,000	25,400	0.37
	輸 出	323,277	1,628	0.50

資料: ① 鑛工業統計調查報告書(經濟企劃院)
 ② Industrial Statistics of Yearbook, 1988.
 ③ 美國의 「Rubber & Plastics News」 및 日本의 「月刊타이어」.

國, 西獨, 日本, 韓國順으로 되어 있다. 우리나라 타이어産業의 雇用寄與度는 主競爭相對國인 프랑스, 日本, 西獨, 美國에 비하여 낮은 편이나, 輸出寄與度는 다른 나라에 비하여 매우 높은 편이다.

(2) 타이어産業의 交易上の 位置

가. 전체 수출에서 차지하는 타이어産業의 비중

- ① 1980年度の 전체 수출에서 타이어수출이 차지하는 비중은 2.7%로 피크를 기록하였으나, 그 후 수출비중은 계속 낮아져 1990年度에는 1.3%를 기록하였다.
- ② 제2차 오일쇼크 이후 타이어 輸出의 好調에 힘입어 1985~1990年 사이의 年平均增加率は 14.7%를 기록하였는데, 이는 우리나라 전체 수출의 年平均增加率인 16.5%보다 약간 낮은 편이다.

〈表 3〉 타이어산업이 수출에서 차지하는 비중
(單位: 100만달러, %)

區 分	1985	1987	1989	1990	年平均增加率 (‘85~’90)
總 輸 出	30,283 (3.5)	47,281 (36.2)	62,377 (2.8)	65,061 (4.2)	16.5
타이어輸出	440.3 (-6.3)	642.0 (23.3)	760.3 (-2.6)	872.9 (14.8)	14.7
輸出比重	1.5	1.4	1.2	1.3	

註: ()안의 數値는 前年對比 增減率
資料: ① 貿易統計年報 1990(關稅廳)
② 大韓타이어工業協會

나. 世界交易上의 位置

- ① 우리나라 타이어가 세계 타이어 수출시장에서 차지하고 있는 비중은 1975年度에 2.2%에 불과하던 것이 그 후 1980年度까지 年平均 42.2%의 高度成長을 함으로써, 1980年度에는 6%의 市場占有率을 나타냈을 뿐만 아니라, 세계 제7위의 타이어 수출국으로 부상하게 되었다.
- ② 1985年度에는 제5위의 수출국으로 부상하였으나, 1988年度에는 제6위의 수출국으로 그 순위가 바뀌었다.

③ 우리나라의 輸出增加率

- ㉠ 1970年代에는 年平均 69.2%의 높은 伸張率을 유지함으로써 次順位인 西獨(24.3%), 日本(21.0%)보다 매우 높았다.
- ㉡ 1980年代 前半期에는 제2차 오일쇼크의 영향으로 日本을 제외한 그밖의 競爭國들은 감소하는 경향이였다.
- ㉢ 1980年代 後半期에는 施設投資效果로 生産量이 늘어나고 價格, 品質, 性能面에서 우수성이 인정되어 國産 타이어에 대한 海外需要가 증가함에 따라 年平均 輸出增加率은 22.5%를 기록하였다.

④ 主要國別 輸出增加率 推移

- ㉠ 日本은 1980年代初의 오일쇼크 및 1980年代 後半期の ‘엔高’라는 經濟危機를 극복하고 꾸준하게 성장한 결과 年平均 16.2%의 成長率을 實現하였다.
- ㉡ 美國은 輸入特化國家로 輸出規模가 원천적으로 작았으나, 1980年代 後半期부터 自國이 輸入하는 自動車에 장착할 타이어를 輸出함에 따라 大幅的으로 伸

〈表 4〉 주요국의 타이어 수출시장 점유율

(單位: 100만달러, %)

國 家 別	1980			1985			1988		
	輸出額	占有率	順 位	輸出額	占有率	順 位	輸出額	占有率	順 位
韓 國	477	6.1	7	440	6.0	5	743	5.9	6
프 랑 스	1,436	18.4	1	1,120	15.4	2	1,956	15.6	2
日 本	1,382	17.7	2	1,545	21.2	1	2,219	17.7	1
獨 逸	910	11.7	3	797	10.9	3	1,628	13.0	3
이 탈 리 아	524	6.7	5	430	5.9	6	741	5.9	7
英 國	622	7.9	4	428	5.8	7	817	6.5	4
美 國	522	6.7	6	349	4.8	8	785	6.3	5
카 나 다	236	3.0	10	520	7.1	4	268	2.1	12
其 他	1,704	-	-	1,663	-	-	3,362	-	-
世界總輸出額	7,813	100.0		7,292	100.0		12,519	100.0	

資料: UN International Trade Statistics Yearbook.

張하였다.

- ㉔ 프랑스, 西獨, 이탈리아는 거의 비슷한 成長率(14.7~18.6%)을 기록하였다.

〈表 5〉 경쟁상대국의 타이어 수출증가를 비교 (單位: %)

期 別	韓 國	日 本	美 國	프랑스	西 獨	이탈리아
第 1 期 ('70~'79)	69.2	21.0	18.2	20.7	24.3	19.3
第 2 期 ('80~'85)	△1.6	2.2	△7.8	△4.9	△2.6	△3.9
第 3 期 ('86~'88)	22.5	16.2	55.8	14.7	18.6	17.7

資料: UN International Trade Statistics Yearbook

2. 自動車 타이어 需給現況

(1) 概 況

가. 1980年代初의 제2차 오일쇼크로 인하여 심각한 不況을 겪었으나 1983年 이후 內需增加와 世界의 景氣가 好況局面으로 접어들게 됨에 따라 1985~1990年 사이의 年平均 生産增加率は 14.6%를 기록하였다.

나. 그리고 1985~1990年 사이의 年平均

〈表 6〉 자동차 타이어 수급실적 현황

(單位: 1,000개, %)

區 分	1985	1987	1989	1990	年平均增加率 ('85~'90)	
需 要	內 需	5,114 (33.8)	6,405	9,823	11,505 (38.7)	17.6
	輸 出	9,994 (66.2)	13,747	16,144	18,227 (61.3)	12.8
	計	15,108 (100.0)	20,152	25,967	29,732 (100.0)	14.5
供 給	生 産	15,047	19,982	26,392	29,776	14.6
	輸 入	597	2,097	1,039	898	8.5
	計	15,644	22,079	27,431	30,674	14.4

註: ()안의 數値는 占有率.

資料: 大韓타이어工業協會

內需 및 輸出增加率は 각각 17.6%와 12.8%로서 內需增加率에 더 높았다.

다. 또한 內需와 輸出의 構成比는 38.7:61.3으로 되어 內需比重이 다소 높아진 경향을 보이고 있다.

(2) 內需動向

가. 用途別·製品別 內需構造 分析

- ① 소득수준의 향상에 따른 自動車普及率의 增加로 內需는 1985~1990年 사이에 年平均 17.6%라는 높은 伸張勢를 나타냈다.
- ② 그 가운데에서 新車用 타이어와 交換用 타이어는 1985~1990年 사이에 각각 26.9%와 11.3%의 年平均增加率을 나타내어 新車用 타이어의 증가율이 交換用 타이어의 증가율보다 약 2.4배나 높은 伸張勢를 보였다.
- ③ 新車用과 交換用의 比는 1984년에 34.4:65.6이었으나, 新車用이 점차 증가하여 1989년에는 46.2:53.8을 나타냈고, 1990년에는 新車用이 交換用을 앞질러 50.3:49.7이 되었다.
- ④ 1990년에 新車用과 交換用의 래디알化率은 61.0%와 47.7%로서 新車用의 래디알化率이 交換用보다 더 높았다.

나. 品目別 內需構造 分析

- ① 지난 5年間 品目別 內需販賣增加率は 乘用車用 타이어와 小型트럭用 타이어는 각각 두자리 增加率을 나타낸 반면에 트럭·버스용 타이어 등은 한자리 增加率을 나타냈다.
- ② 內需販賣 가운데 乘用車用 타이어의 占有率(1990年)이 45.7%로 主宗을 이루고 있다.
- ③ 1985年 이후 小型타이어(乘用車用 및 小型트럭用)의 占有率은 지속적으로 증가

〈表 7〉 용도별·제품별 내수현황

(單位: 1,000개, %)

區 分	1985	1987	1989	1990	年平均增加率 (‘85~’90)	
新 車 用	販賣個數	1,757 (34.4)	2,716	4,541 (46.2)	5,784 (50.3)	26.9
	래디알個數	719	1,523	2,874	3,530	37.5
	래디알化率	40.9	56.1	63.3	61.0	
交 換 用	販賣個數	3,357 (65.6)	3,689	5,282 (53.8)	5,721 (49.7)	11.3
	래디알個數	989	1,408	2,422	2,729	22.5
	래디알化率	29.5	38.2	45.9	47.7	
計	販賣個數	5,114 (100.0)	6,405	9,823 (100.0)	11,585 (100.0)	17.6
	래디알個數	1,708	2,931	5,296	6,259	29.7
	래디알化率	33.4	45.8	53.9	54.4	

資料: 大韓타이어工業協會

〈表 8〉 품목별 내수현황

(單位: 1,000개, %)

區 分	1985	1987	1989	1990	年平均增加率 (‘85~’90)
乘用車用	2,094 (40.9)	2,634	4,510	5,260 (45.7)	20.2
小型트럭用	1,696 (33.2)	2,434	3,596	4,297 (37.4)	20.4
트럭·버스用	971 (19.0)	900	1,360	1,521 (13.2)	9.4
其 他	353 (6.9)	428	347	427 (3.7)	3.9
計	5,114 (100.0)	6,405	9,823	11,505 (100.0)	17.6

資料: 大韓타이어工業協會

한 반면에 大型타이어인 트럭·버스用 타이어는 減少趨勢를 보이고 있다. 이는 乘用車普及이 급격히 증가한 데 따른 것이다.

(3) 輸出入動向

가. 輸出動向

① 品目別 타이어 輸出構造

㉠ 1985~1990年 사이의 自動車 타이어

年平均 輸出增加率は 12.8%를 나타내고 있다. 이는 業界의 高性能 타이어 (High Performance Tire)의 개발 및 생산에 따른 海外認識度 提高와 輸出多邊化 努力 등에 힘입은 것으로 分析된다.

㉡ 전체 타이어 輸出 가운데 乘用車用 타이어가 68.7% (1990年)로서 대부분을 점유하고 있다.

〈表 9〉 품목별 타이어 수출실적

(單位: 1,000개, %)

區 分	1985	1987	1989	1990	年平均增加率 (‘85~’90)
乘用車用	6,732 (67.4)	8,297 (60.3)	11,287 (69.9)	12,518 (68.7)	13.2
小型트럭用	1,791 (17.9)	3,326 (24.2)	3,069 (19.0)	3,452 (18.9)	14.0
트럭·버스用	1,315 (13.2)	1,909 (13.9)	1,581 (9.8)	1,958 (10.8)	8.3
其 他	156 (1.5)	215 (1.6)	207 (1.3)	300 (1.6)	14.0
計	9,994 (100.0)	13,747 (100.0)	16,144 (100.0)	18,227 (100.0)	12.8

資料: 大韓타이어工業協會

② 製品別 타이어 輸出構造

- ㉠ 우리나라産 乘用車用 타이어의 래디알化率은 1980년에 46.2%로 日本의 72.7%에 비해 크게 뒤떨어졌으나, 1985년부터는 일본을 앞서기 시작하여 1989년에는 96.3%를 기록하였다.
- ㉡ 그러나, 高附加價値製品인 트럭·버스用 타이어의 래디알化率은 1980년의 5.8%에서 1989년에는 49.4%까지 크게 伸張하였지만, 일본의 73.3%에 비하면 크게 뒤떨어져 있다.

③ 地域別 타이어 輸出構造

- ㉠ 제2차 오일쇼크의 영향으로 1980~1985年 사이의 타이어 輸出은 年平均 1.6%의 감소현상을 나타냈으나, 1980年 후반기에는 14.7%의 伸張勢를 나타내기도 했다.
- ㉡ 輸出市場多邊化를 위해 노력한 결과 지역별 의존도가 크게 변화하여 1985~1990年 사이에 美洲와 中東地域으로의 輸出은 감소한 반면, 유럽과 아프리카地域으로의 輸出은 증가하였다.

〈表 10〉 수출 타이어중 래디알 타이어의 비중

(單位: %)

年 度	韓 國			日 本		
	乘用車用	小型트럭用	트럭·버스用	乘用車用	小型트럭用	트럭·버스用
1980	46.2	0.2	5.8	72.7	8.7	46.6
1985	91.9	15.1	24.6	88.4	24.1	64.3
1989	96.3	40.0	49.4	92.7	45.1	73.3

資料: 大韓타이어工業協會

〈表 11〉 지역별 타이어 수출실적

(單位: 100만달러, %)

地 域 別	1980	1985	1986	1989	1990	年平均增加率	
						'80~'85	'85~'90
美 洲	131.6 (27.6)	228.7 (51.9)	223.3 (42.9)	279.7 (36.8)	320.3 (36.7)	11.7	7.0
美 國	100.3	193.2	177.8	204.8	225.1	14.0	3.1
中 東	225.2 (47.2)	93.5 (21.3)	118.3 (22.7)	155.7 (20.5)	148.4 (17.0)	△16.1	9.7
사 우 디	55.5	46.2	76.5	67.4	66.8	△3.6	△7.7
이 란	76.1	4.3	6.3	5.5	18.6	△43.7	34.0
유 럽	52.1 (10.9)	54.1 (12.3)	85.8 (16.5)	149.5 (19.7)	198.7 (22.8)	0.8	29.7
아 프 리 카	20.3 (4.3)	23.0 (5.2)	37.9 (7.3)	62.6 (8.2)	87.6 (10.0)	2.5	30.7
東 南 아	32.0 (6.7)	24.4 (5.5)	33.7 (6.5)	66.2 (8.7)	73.8 (8.5)	5.3	24.8
大 洋 洲	15.9 (3.3)	16.6 (3.8)	21.7 (4.1)	46.6 (6.1)	44.1 (5.0)	0.9	21.6
合 計	477.1 (100.0)	440.3 (100.0)	520.7 (100.0)	760.3 (100.0)	872.9 (100.0)	△1.6	14.7

註: ()안의 數値는 占有率

나. 輸入動向

① 品目別 타이어 輸入構造

㉠ 전체 수입 타이어 가운데 乘用車用 타이어가 94.1%로 主宗을 이루고 있으나, 高速버스用 스틸 래디알 타이어의 수입이 증가추세를 보이고 있다.

㉡ 우리나라에서 수출하는 자동차에 대하여 自國產 타이어의 장착조건을 제시함에 따라 輸出車에 장착하기 위한 타이어 輸入이 1986년부터 급증하기 시작하여 1988년에는 200만개를 돌파하였다.

㉢ 輸出車에 대한 國產 타이어 裝着率이 1986년의 10.2%에서 1990년에는 60.0%로 증가함에 따라 輸入타이어는 89만 8,000개로 감소하였다.

〈表 12〉 품목별 타이어 수입구조

(單位: 1,000개, %)

區 分	1983	1988	1989	1990	年平均增加率 ('83~'90)
乘 用 車 用	98	2,038	987	845 (94.1)	36.0
트럭·버스用	0.8	11.3	15.1	20.5 (2.3)	58.9
其 他	0.9	27.7	37.3	32.5 (3.6)	67.0
計	99.7	2,077	1,039	898 (100.0)	36.9

資料: 關稅廳

② 乘用車用 타이어의 用途別 輸入構造

㉠ 內需用이 전체 수입 타이어의 30%를 점유하였다.

㉡ 國產타이어의 品質 및 競爭力提高로 內需用 타이어 수입은 1983년의 82,000개에서 1986년에는 29,000개로 감소하였다.

㉢ 그러나, 國產 高級乘用車의 普及이 확

대됨에 따라 1988년부터는 수입이 계속 증가하여 1990년에는 무려 249,000개까지 증가하였다.

㉣ 반면에 수출용 타이어는 國產타이어의 장착률이 증가함에 따라 감소현상을 보이고 있다.

〈表 13〉 승용차용 타이어의 용도별 수입현황
(單位: 1,000개)

區 分	1983	1986	1988	1989	1990	年平均增加率 ('83~'90)
總 輸 入	98	1,455	2,038	987	845	36.0
*內需用	82	29	141	192	249	17.2
**輸出用	16	1,426	1,897	795	596	67.7

註: *內需用은 交換用을 의미함.

**輸出用은 輸出車裝着用을 의미함.

③ 輸入 乘用車用 타이어의 市場占有率

㉠ 輸入 乘用車用 타이어가 國內 交換用 타이어市場을 크게 잠식하고 있으며, 판매가격이 高價인 점을 감안할 때 去來額의 構成比는 20%를 上廻하는 것으로 추정된다.

㉡ 國內 流通市場의 개방에 따라 世界 3大 타이어業體(Michelin, Bridgestone, Goodyear)의 國內市場擴大가 예상된다.

〈表 14〉 수입 승용차용 타이어의 國內 교환용 타이어시장 점유율

(單位: 1,000개)

區 分	1980	1983	1986	1989	1990
國產타이어	928	984	1,344	1,986	2,141
輸入타이어	27	82	29	192	249
計	955	1,066	1,373	2,178	2,390
輸入타이어의 市場占有率	2.8	7.7	2.1	8.8	10.4

3. 타이어産業의 競爭力

(1) 貿易特化指數

가. 1970年代 後半 이후 10年間 우리나라 타이어産業의 貿易特化指數는 0.9 이상으로서 競爭相對國에 비하여 매우 높은 수준이며, 타이어産業의 輸出依存度를 단편적으로 나타내고 있다.

나. 日本과 프랑스는 輸出特化되어 있으나, 美國과 西獨은 輸入特化되어 있다.

다. 주요 輸出國의 輸出鈍化 및 輸入擴大로 貿易特化指數가 전반적으로 下降하는 경향이며, 우리나라도 輸出自動車用 및 國內 交換用 타이어의 輸入增加로 貿易特化指數가 下降하는 추세를 보이고 있다.

〈表 15〉 경쟁국별 타이어산업의 특화지수
(單位: %)

國 別	1975	1980	1985	1988
韓 國	0.98	0.99	0.94	0.89
프 랑 스	0.46	0.42	0.34	0.37
日 本	0.92	0.86	0.85	0.65
獨逸(西獨)	-4.9	-0.04	0.001	-0.08
이 탈 리 아	0.38	0.09	0.14	-0.83
英 國	0.38	0.22	-0.02	-0.06
美 國	-0.32	-0.43	-0.71	-0.54

資料: International Trade Statistics Yearbook 1988.

註: 무역특화지수 = $\frac{\text{해당품목의 (수출-수입)}}{\text{해당품목의 (수출+수입)}}$

(2) 價格競爭力

가. 최근 日本과 우리나라의 타이어 가격 차이는 15% 수준이나, 그 격차는 좁혀지고 있다(경쟁관계로 일본의 수출가격은 우리나라의 수출가격에 곧바로 영향을 미침).

나. 1980年代 후반에 日本은 엔高를 극복함

으로써 價格競爭力은 더욱 강화되었다.

다. 우리나라는 1980年代 후반에 원貨切上의 영향으로 輸出競爭力이 약화되었다가 1990年代에 접어들어 換率이 안정됨에 따라 다소 회복되었다.

〈表 16〉 우리나라와 일본의 수출단가 변동추이
(單位: U\$/kg)

區 分	1980	1985	1988	1989	1990
韓國(A)	2.39	1.90	2.23	2.43	2.50
日本(B)	2.51	2.22	2.72	2.81	2.87
B/A(%)	105.0	116.8	122.0	115.6	114.8

資料: 韓國貿易統計年報(關稅廳), 日本貿易統計年報

〈表 17〉 수출단가의 연평균증가율
(單位: %)

國 別	1980~1985	1985~1990	비 고
韓 國	△ 4.5	5.6	
日 本	△ 2.4	5.3	

資料: 韓國貿易統計年報(關稅廳), 日本貿易統計年報

(3) 結 論

日本의 엔高克服, 後發開途國의 맹추격에도 불구하고 우리나라 타이어産業의 라이프사이클은 成長勢에 있으며, 1990年代末까지는 輸出主導로 계속 成長이 예상된다.

가. 價格競爭力

① 우리나라 타이어産業의 國際競爭力은 최근 수년간 계속되어온 원貨切上, 人件費上昇 등으로 약화되었으나, 需要에 비하여 供給이 타이트하여 그런대로 價格競爭力弱화要因을 극복하였다.

② 선진국 제품에 비하여 아직은 價格競爭力이 있으나, 生産性向上 및 換率變動幅이 주요 변수로 작용할 것이 예상된다.

③ 原價概念이 없는 東歐圈製品과 人件費가

싸고 天然고무의 主產地인 東南亞國家들의 제품과의 價格競爭力은 취약한 편이다.

나. 非價格競爭力

- ① 乘用車用 래디알 타이어의 技術水準은 거의 선진국 수준에 도달해 있다.
- ② 트럭·버스用 스틸 래디알 타이어의 技術水準은 선진국에 비하여 상당히 뒤떨어지나 後發開途國에 비해서는 월등히 앞서 있다.
- ③ 재래식 바이어스 타이어의 技術水準은 선진국 수준이다.
- ④ 商品의 知名度는 선진국에 비하여 매우 뒤떨어지나 後發開途國에 비해서는 상당히 앞서 있다.
- ⑤ 販賣力, 서비스部門은 선진국에 비하여 뒤떨어지나 後發開途國에 비해서는 약간 앞서 있다.

4. 經營構造分析

(1) 主要 競爭力指標

가. 1989年度の 賣出額에 대한 經常利益比

率은 製造業平均인 2.5%에 비하여 3.04%가 높은 5.54%를 나타냈으나, 日本 타이어産業의 7.1%(1988年度基準)에 비하면 현저하게 낮은 편이다.

나. 總費用에 대한 人件費比率은 1980年度에 製造業平均보다 높고, 1989年度에도 製造業平均인 13.59%보다 높은 14.39%를 기록하여 日本의 15.4%(1988年度基準)에 근접하게 되었다.

다. 그리고, 總費用에 대한 金融費比率은 施設投資에 따른 資金所要로 製造業平均(5%)보다 약간 높으나, 日本의 1.4%에 비하면 매우 높으며, 賣出額 經常利益率 및 人件費比重은 日本 타이어제조업체의 61.7%, 74.9%(1988年度基準) 수준에 불과하다.

라. 또 1980年度와 1989年度の 1인당 附加價値額은 製造業平均보다 각각 22%와 24.7%가 높은 수준이나, 日本 타이어産業에 비하면 39.1%에 불과하다. 換率變動을 감안하더라도 日本보다 매우 낮은 수준이다.

〈表 18〉 주요 경쟁력지표

(單位: %)

産業別	經常利益/賣出額		人件費/總費用		金融費用/總費用		1人當附加價値額		勞動所得分配率	
	1980	1989	1980	1989	1980	1989	1980	1989	1980	1989
製造業(綜合)	-0.18	2.5	10.14	13.59	7.09	5.02	5.9	17.8	51.0	51.2
타이어製造業	5.57	5.54	11.11	14.39	7.68	5.57	7.2	22.2	39.0	41.9

資料: 企業經營分析(韓國銀行).

〈表 19〉 한·일 경쟁력지표 비교(1988)

(單位: %)

産業別	經常利益/賣出額		人件費/總費用		金融費用/總費用		1人當附加價値額(1,000U\$)	
	韓國	日本	韓國	日本	韓國	日本	韓國	日本
타이어製造業	4.38	7.10	11.52	15.37	5.36	1.40	37.4	95.6

資料: ① 韓國銀行의 企業經營分析

② 日本 미쓰비시 綜合研究所의 企業經營分析

(2) 國內 타이어製造業體의 財務狀態 比較
가. 收益性分析

- ① 1988年度와 1989年度 모두 타이어産業이 전체 製造業平均에 비하여 높은 收益率을 보이고 있다.
- ② 타이어産業의 1989年度 總資本 純利益率과 自己資本 純利益率이 전년도에 비하여 현저하게 낮아진 까닭은 勞使紛糾 및 災害로 인한 생산차질 때문이다.

〈表 20〉 수익성 관련지표
(單位：%)

財務比率	區分	1988	1989
總資本 純利益率	製造業	2.45	1.73
	타이어	3.52	3.32
賣出額 經常利益率	製造業	4.05	2.50
	타이어	4.38	5.54
自己資本 純利益率	製造業	10.24	6.42
	타이어	14.19	10.62

資料：企業經營分析(韓國銀行)

나. 安定性分析

- ① 長期安定성을 나타내는 自己資本比率과 固定比率은 1989年度에는 前年度보다 개선되었고 製造業平均보다도 양호하다.
- ② 企業의 短期債務에 대한 지불능력 판단 기준이 되는 流動比率은 製造業보다는 양호하지만 1989年度에는 前年度보다 낮아졌다. 이는 短期債務償還能力이 떨어졌다고 볼 수 있다.
- ③ 기업의 他人資本依存度を 나타내는 指標인 부채비율이 제조업보다 낮을 뿐만 아

나라 타이어業體의 1989年度 부채비율이 前年度보다 낮아지는 추세를 보이고 있어 安定性이 好轉되고 있다.

〈表 21〉 재무구조 추이
(單位：%)

財務比率	區分	1988	1989
流動比率	製造業	103.1	103.7
	타이어	129.8	124.6
自己資本比率	製造業	25.3	28.2
	타이어	25.8	32.5
固定比率	製造業	209.8	192.1
	타이어	207.5	204.1
負債比率	製造業	296.0	254.3
	타이어	236.0	207.5

資料：企業經營分析(韓國銀行)

다. 成長性分析

- 1988年度와 1989年度 모두 타이어業體의 賣出額增加率이 製造業體에 비하여 낮을 뿐만 아니라, 특히 타이어業體의 1989年度 賣出額增加率이 前年對比 현저하게 낮은 것은 勞使紛糾과 水害로 인하여 正常操業이 이루어지지 못한 데 따른 것이다.

〈表 22〉 성장성 관련지표
(單位：%)

財務比率	區分	1988	1989
賣出額增加率	製造業	15.81	7.00
	타이어	12.45	0.68
總資産增加率	製造業	15.81	24.03
	타이어	24.46	23.20

資料：企業經營分析(韓國銀行)

(다음 號에 계속)