우리나라 타이어産業의 實態分析 및 對策(II)

姜 甲 洙*

5. 展 望

(1) 長期發展 비전

가. 需要展望

① 전체 需要 및 生産量이 2000年度에는 8,900만개로서 1990年度보다 3배 정도 성장할 것으로 예상된다.

② 內需는 1995年까지 年平均 16.3%, 그 후 2000年까지는 年平均 10.4%가 성장하여 2000年度에는 약 4,000만개가 소요될 것으로 예상된다(1990年度對比 약 3.5배 성장).

③ 輸出은 1995年까지 內需成長率을 밑도는 11.5%, 1995~2000年까지는 年平均 9.1%가 성장하여 2000年度에는 약 4,900만개가 소요될 것으로 예상된다(1990年度對比 약 2.7배 성장).

④ 內需 및 輸出構造는 1990年度의 38.7 : 61.3에서 2000年代에는 45.3 : 54.7이 될 것으로 예상되어 輸出依存度가 상당히 낮아질 것으로 보인다.

〈表 23〉 자동차용 타이어 장기수급전망

(單位 : 1,000개)

區 分		1990	1995	2000	年平均增加率	
					'91~'95	'95~2000
生 産		29,776	56,000	88,430	13.5	9.6
需要	內需	11,505	24,500	40,200	16.3	10.4
	輸出	18,227	31,400	48,500	11.5	9.1
	計	29,732	55,900	88,700	13.4	9.7

資料 : 大韓타이어工業協會

나. 供給展望

① 國內生産은 증가되어 需要增加勢와 거의 비슷한 추세를 보일 것이다.

② 輸入은 外國産 타이어를 장착하는 國産輸出車가 變數로 작용할 것이나, 國內 交換用 타이어의 需要增加에 힘입어 높은 伸張率을 지속할 것으로 예상된다.

〈表 24〉 수입타이어 수요전망

(單位 : 1,000개, %)

區 分	1990	1995	2000	年平均增加率	
				'91~'95	'95~2000
輸入타이어	898	2,740	5,500	25.0	15.0

資料 : 大韓타이어工業協會

다. 世界 타이어市場構造 展望

① 需給規模 展望

㉠ 2000年度까지의 年平均 需要增加率은 2.3%로서 약 10억 8천만개 규모가 될 것으로 추정된다.

*商工部 化學製品課 化工技佐

㉡ 供給規模는 年平均 2.4%가 증가하여 약 11억개에 이를 것으로 추정된다.

㉢ 多國籍企業의 開發途上國 生産據點確保로 전체 공급량은 수요를 약간 上廻할 것으로 전망된다.

② 世界 타이어市場 占有率 變化展望

㉠ 선진국의 生産主導權이 다소 약화될 것으로 예상된다(1990年度에 선진국의 타이어市場 占有率은 약 69%였으나, 2000年度에는 약 62%로 낮아질 것이 예상됨). 그러나, 업체별로는 역시 3대 타이어 메이커가 주도할 것으로 전망된다.

㉡ 특히 우리나라의 占有率은 1990年度에는 3.4%에 불과하였으나, 1995年度 5.7%, 2000年度에는 약 8%로 높아질 전망이다.

③ 市場需要의 特徵

㉠ 所得增加에 따른 자동차 수요에 힘입어 타이어 수요도 늘어날 것으로 보인다. 타이어의 品質改善 등으로 인한 타이어壽命의 延長으로 자동차 수요에 정비례하지는 않을 것이다.

㉡ 乘用車用 타이어는 多目的, 高性能 타이어의 需要增加가 예상되며, 특히 70시리즈 타이어의 수요는 65시리즈나 60시리즈로 대체될 것이다.

〈表 25〉 수요동향 및 전망

(單位 : 100만개, %)

區 分	1990	1995	2000	年平均增加率		
				'90~'95	'95~2000	'90~2000
新車用	300.6 (34.7)	347.5 (35.8)	405.7 (37.4)	2.9	3.1	3.0
交換用	565.6 (65.3)	623.1 (64.2)	679.1 (62.6)	2.0	1.7	1.8
計	866.2 (100.0)	970.6 (100.0)	1,084.8 (100.0)	2.3	2.2	2.3

資料 : World Rubber & Tire Market, 1988(美國 Freedonia Group Inc. 刊)

㉢ 트럭·버스用 타이어는 선진국뿐만 아니라 중진국도 대부분 래디알 타이어로 대체할 것이며, 바이어스 타이어는 후진국에서 그 명맥을 유지할 것으로 예상된다.

㉣ 2000年代의 需要構造는 新車用이 37.4%, 交換用이 62.6%로서 新車用 타이어의 비중이 약간 높아질 것으로 전망된다.

〈表 26〉 세계 각국의 타이어 생산전망

(單位 : 100만개, %)

地域別	1990	1995	2000	年平均增加率		
				'90~'95	'95~2000	'90~2000
美 國	226.0	235.2	243.5	0.8	0.7	0.75
유 럽	209.4	225.0	239.6	1.4	1.3	1.36
東 歐	102.8	113.0	119.6	1.9	1.1	1.53
日 本	150.5	179.7	184.1	3.6	0.5	2.0
韓 國	29.8	56.0	88.4	13.4	9.7	11.5
其 他	151.8	180.8	231.7	3.5	5.2	4.3
世 界	870.3 (100.0)	988.9 (100.0)	1,106.9 (100.0)	2.6	2.3	2.4

資料 : World Rubber & Tire Market(美國 Freedonia Group Inc. 刊)

(2) 向後의 展望에 영향을 미치는 要因

가. 一般的 要因

① 勞動費用

㉠ 生産性增加率이 人件費上昇率을 따르지 못하여 결국 勞動費用增加率이 급격히 높아지고 있다. 전체 제조업의 勞動費用增加率(18.6%)에 비하여 타이어産業은 13.2%로서 다소 낮은 편이다.

㉡ 1990年代 중반까지는 勞動費用의 負擔이 가중될 것이나, 그 후부터는 勞動運動이 안정되어 勞動費用의 增加率은 鈍化될 것으로 예상된다.

㉢ 급격한 人件費上昇으로 1990年末 현재 勞務費比重은 13.8%까지 증가하였다.

㉣ 타이어産業에서 製品의 製造原價中 勞務

〈表 27〉 연도별 노동비용 증가추이

(單位 : %)

業 種	區 分	1987	1988	1989
製造業 全 體	人件費 增加率(A)	11.6	19.6	25.2
	勞動生産性增加率(B)	12.0	12.7	6.6
	勞動費用	−0.4	6.9	18.6
타이어 産 業	人件費增加率(A)	12.3	16.9	21.8
	勞動生産性增加率(B)	10.8	9.5	8.6
	勞動費用	1.5	7.4	13.2

資料 : ① 月刊貿易(1990. 5. 28)
② 企業經營分析(韓國銀行)

費比重은 1975年度의 8%에서 1988年度에는 10.4% 수준으로 높아졌으며, 日本은 20.4%였다.

〈表 28〉 제조원가중 노무비의 비중

(單位 : %)

區 分	1975	1980	1985	1988	비 고
韓 國	8.0	9.8	8.8	10.4	
日 本	21.4	15.4	17.2	20.4	

資料 : ① 企業經營分析(韓國銀行)
② 日本企業經營分析(미쓰비시 綜合研究院)

② 換 率

◦ 타이어는 수출의존도가 높은 산업이기 때문에 換率變動幅은 타이어産業에 상당한 영향을 미치게 된다. 따라서 엔高가 수년간 切下로 反轉된 日本에 비하여 상대적으로 불리한 입장이며, 특히 日本은 주요 타이어 수출국이므로 엔貨의 換率變動은 우리나라 타이어 수출에 큰 영향을 미치고 있다.

③ 國際通商環境 展望

㉠ 全般的 環境

㉮ 우루과이 라운드의 出帆, 關稅引下, 기타 保護主義를 指向하는 多者間 協商의 진전으로 전체적으로 多元的 貿易秩序가 형성될 전망이다.

㉯ 특히 타이어는 Big3(Michelin, Bridgestone, Goodyear)를 비롯하여 主要業體들의 國際化努力이 활발히 추진될 것이며, 따라서 企業의 統合 및 多國籍企業의 開發途上國 進出이 두드러질 것으로 전망된다.

㉡ 地域別 通商環境

㉮ 美 國

- Michelin, Bridgestone, Continental 등 大企業의 現地進出로 타이어에 대한 通商壓力은 완화될 것으로 기대된다.
- 美國內의 供給能力은 증가하고, 需要鈍化로 輸入需要는 약화될 것으로 보인다.
- 美國籍의 Goodyear社가 진출한 카나다 및 브라질로부터 中級品 및 低價

〈表 30〉 연도별 한·일 환율변동 추이

(單位 : %)

區 分	國 別	'87末	'88末	'89末	'90末	'91.3末
年 度 末 國 別 換 率	韓國(원)	792.30 (8.7)	684.10 (15.8)	679.60 (0.7)	716.40 (−5.1)	724.70 (−1.1)
	日本(엔)	123.50 (28.8)	125.85 (−1.9)	143.45 (12.3)	134.40 (6.7)	141.00 (−4.7)
各年度末對比 '91. 3末 現在 切 上 率	韓國(원)	9.3	−5.6	−6.2	−1.1	−
	日本(엔)	−12.4	−10.7	1.7	−4.7	−

註 : ( ) 안의 數値는 前年度末對比 切上率 資料 : IFM

品의 승용차용 타이어 수입이 증가할 것이 예상된다.

㉲ EC

－EC統合에 따른 域內交易이 활발할 것으로 예상되고, 우리나라 제품에 대한 消費者들의 認識도 호전될 것으로 기대된다.

－國產 自動車의 수출증가와 함께 타이어 需要도 증가할 것으로 展望된다.

㉳ 中 東

－自國內 生產基盤이 취약하여 輸入需要가 늘어날 것으로 보이며, 東歐圈 및 터키, 기타 開發途上國들의 시장 침투를 위한 販促强化가 예상된다.

－이란, 이라크의 戰後復舊로 인한 需要의 상당부분을 日本이 엔借款條件으로 잠식할 것으로 예상된다.

나. 產業別 要因

① 技術力

㉠ 高分子化學에 대한 基礎 및 尖端設計技術分野에 뒤떨어지고 있다.

㉡ 우리나라의 技術水準은 선진국과 개발도상국의 중간에 위치하고 있으며, 개발도상국에 비하여 승용차용 래디알 타이어 중 中·低級品에서 技術力이 앞서 있다.

② 新製品 開發趨勢

㉠ 승용차용 타이어는 低騷音, 低扁平 타이어로 移行中이다. 따라서 아직은 70시리즈 타이어가 主宗을 이루고 있으나, 앞으로는 65시리즈 및 60시리즈로 변화해 가는 단계에 있다.

㉡ 트럭·버스용 타이어는 점차 보급이 확대되고 있는 스틸 래디알 타이어의 품질 개선에 주력하고 있는 단계이다.

㉢ 輕트럭用 타이어도 바이어스에서 스틸 래디알化되어 가고 있는 市場需要에 맞는 타이어를 개발하고 있다.

③ 北方經濟圈으로의 進出効果

㉠ 부문별로 수요는 있으나 外換事情이 障碍要因이 되고 있다. 淸算計定 등에 의한 국가간의 求償貿易을 증진해야 할 필요가 있다.

㉡ 西方世界가 技術移轉을 기피하고 있는 부틸고무의 생산기술을 소련으로부터 도입하려고 하고 있다.

④ 後發開發途上國의 추격에 따른 영향

㉠ 우리나라의 主要市場인 中東地域에서 일부 東南亞國家, 東歐圈國家, 터키, 中國, 印度 등의 製品과 이미 경합이 벌어지고 있으며, 美國市場에서는 위의 국가들 외에 브라질 등 中南美國家의 製品과 경합을 벌이고 있다(多國籍企業의 資本, 技術移轉速度가 開發途上國의 경쟁력 확보에 변수로 작용).

㉡ 우리나라가 日本 등 先進國을 추격하는 속도보다 開發途上國이 우리나라를 추격하는 속도가 더욱 빠를 것으로 예상된다.

⑤ 生產의 國際化推移

㉠ 세계의 주요 타이어 메이커들은 對開發途上國 生產基盤構築을 강화하고 있다(Goodyear와 Bridgestone의 東南亞國家 타이어市場 掌握, Michelin의 Uniroyal-Goodrich 買收 및 泰國進出 등).

㉡ 당초의 현지시장 수요충족목적에서 생산코스트가 높은 對先進國 수출목적으로 판매전략을 전환하고 있는 추세이다.

㉢ 우리나라의 對外 企業進出은 당분간 어려울 것으로 전망된다.

⑥ 세계 타이어市場의 構造變化

㉠ 生產構造는 先進國依存度가 낮아지는 한

편 開發途上國의 비중이 더욱 높아질 것으로 전망된다.

㉡ 需要面에서는 승용차용 래디알 타이어 가운데 高性能 타이어(High Performance Tire)의 市場占有率이 점차 증가할 것으로 보인다('89年度의 20%에서 '93年度에는 32%로 높아질 것으로 보임).

㉢ 승용차용, 트럭·버스용뿐만 아니라 산업용 래디알 타이어도 개발될 것이다.

㉣ 국가별 생산 및 수출점유율 등 시장구조는 크게 변화하지 않을것으로 예상된다.

⑦ 生產自動化 및 生產性向上 效果

㉠ 工程制御 및 設計의 컴퓨터化, 倉庫管理 自動化 등 부문별로 상당한 효과를 거두게 될 것이다.

㉡ 人件費節減, 生產性向上의 차원에서 최대한으로 自動化를 추진하고, 특히 自動化過程에서 한계가 있는 成型工程分野의 自動化를 위한 硏究를 하여야 할 것이다.

㉢ 設備自動化에 의한 生產性向上 努力外에 근로자의 目標達成意志가 關鍵이 될 것이다(産業平和 早期定着 필요).

(3) 競爭相對國의 競爭要素 및 政策變化

가. 日本의 타이어産業 및 輸出政策 評價

① 1980年代 후반 1차 엔高를 극복하였으며, 輸出增加率은 두자리 숫자를 유지하고 있다.

② 日本 특유의 談合에 의한 自國內 및 海外市場을 分擔하게 되었다.

③ Bridgestone이 Firestone을 인수함으로써 세계 先頭企業으로 급격히 浮上하였으며, Sumitomo는 유럽의 Dunlop을 인수하였다.

④ 開發途上國에 엔借款을 供與함으로써 供給優先權을 확보하였다.

나. 日本의 政策方向 展望

① 1990年代에 달러당 100엔의 平價切上에 대비하여 2단계 原價節減 努力을 계속 강화할 것이다.

② 美國, 유럽의 企業引受·合併과 함께 현지의 카메이커에 대한 新車用 타이어 공급에 주력할 것이다.

③ 外國企業의 현지 판매조직망을 인수함으로써 自國 生產製品의 海外販路를 확보하는 데 주력할 것이다.

(4) 2000年代의 國際競爭力 展望

가. 向後의 세계 타이어産業

① 기술혁신에 의하여 현재 日産 6,000개의 最小經濟規模가 2,000개 수준으로 낮아질 것이다. 따라서 開發途上國이 중심이 된 소규모의 타이어産業이 발전하게 될 것이다.

② 그러나, 세계 타이어産業은 Big3 등 상위 10위권 이상의 메이커들이 주도할 것이다.

③ 타이어 메이커들의 企業買收 및 合併은 계속될 것이고, 타이어事業部門을 더욱 강화하는 업체와 非타이어部門으로 전환해 가는 업체로 갈라져 타이어産業의 再編成이 이루어질 것이다.

나. 先進國對比 우리나라의 競爭力

① 人件費 및 物價上昇에 따른 수출부대비용의 압박으로 價格競爭力에 부담이 될 것이다. 장기적으로 보아 엔高에 의하여 이 부담이 상쇄될 수도 있을 것이다.

② 기술수준의 격차는 일부 래디알 타이어 분야에서 상당히 좁혀질 것이나 고급승용차, 트럭·버스용 래디알 타이어 및 항공기용 타이어 등 특수 부문에서는 여전히 상당한 격차를 보일 것이다.

③ 非價格競爭要素 가운데 商品知名度의 격차는 많이 해소되었으나, 販賣力에서는 여전히 높은 격차가 지속될 것으로 예상된다.

다. 開發途上國對比 우리나라의 競爭力

① 人件費 등 原價上昇으로 수출가격의 격차가 벌어져 경쟁력이 약화될 것으로 예상된다.
② 聲價面에서는 優位를 유지할 것이다.
③ 技術이나 機能面에서도 優位를 유지할 것이다.
④ 天然고무를 제외한 각종 原副資材의 생산기반이 구축되어 있기 때문에 原資材 調達面에서 優位를 유지할 것이다.
⑤ 開發途上國 자체기업의 販賣力에 비해서는 優位에 있으나, 多國籍企業의 販賣力에 비해서는 劣勢가 예상된다.

6. 活性化對策

(1) 基本發展方向

가. 基本目標

◦ 2000年까지 品質 및 規模를 선진국 수준으로 육성

2000年代의 타이어産業

◦ 生産能力 : 약 9,000만개
◦ 國際的地位 : 世界3位 生産國
世界2位 輸出國
◦ 技　　術 : 日本 Bridgestone에 가까운 수준
◦ 知 名 度 : 1등급(Big 3 외)

나. 政策方向

1단계 (1993년까지)	2단계 (1997년까지)	3단계 (2000년까지)
도약기반구축	도　　약	혁　　신
◦ 기술도입 정착 ◦ 생산라인 합리화 ◦ 생산성제고 ◦ OEM용 공급체제 확립	◦ 기술자립 기반구축 ◦ 생산시설 고도화 (Factory Automation) ◦ 국내신차용 공급	◦ 기술고도화 확산 ◦ 해외생산 거점강구 ◦ 외국신차용 공급

〈發展戰略의 2大 重點事項〉

◦ 技術開發로 品質向上 및 聲價提高
◦ 生産性向上으로 原價節減

다. 産業構造調整의 圓滑化

① 投資의 效率性提高
㉠ 생산라인의 정비(바이어스 타이어 생산라인의 선별 폐쇄)
㉡ 高附加價値製品의 생산시설 투자강화(트럭 및 버스용 래디알 타이어).
㉢ 高價施設의 공동이용 검토

② 産業技術의 尖端化로 高性能 및 高附加價値製品 生産의 體系化
㉠ 바이어스 타이어 생산체제에서 래디알 타이어 생산체제로 완전 전환
㉡ 中·低價品 생산위주에서 中·高價品 생산위주
㉢ 자동차 모델 개발과 타이어 개발 연계

③ 脆弱品目의 競爭力提高
㉠ 트럭·버스용 래디알 타이어 기술수준 향상
㉡ 승용차용 高性能 래디알 타이어 지속적인 연구개발

④ 企業의 國際化推進
㉠ 바이어스 타이어 생산시설의 對開發途上國 移轉講究
㉡ 先進國의 기존 타이어販賣網 買收
㉢ 現地法人의 기능 강화

라. 技術開發 및 技術人力 確保

① 技術開發 推進戰略
㉠ 정확한 技術需要調査로 개발대상 기술테마 선정 및 産學研 共同研究體制 확립
㉡ 선진기술의 적극 도입과 응용개발

② 技術人力의 長期需給對策
㉠ 企業所要人力 자체양성

㉡ 퇴직 기술 및 기능인력 활용
㉢ 국내외 연수, 위탁교육 확대

마. 産業組織의 効率化 및 企業環境 改善

① 大企業과 中小企業의 産業連繫 强化, 下部産業基盤 造成
㉠ 타이어 完製品業界와 部品(資材)業界
㉡ 타이어業界와 튜브業界

바. 其他 支援制度의 補强

① 기술도입에 대한 관세부과 철폐
② 타이어 생산시설에 대한 稅法上 耐久期間 단축

(2) 細部推進戰略

가. 技術開發

① 目 標

현재의 日本과 開發途上國 중간위치에서 2000年代에는 日本에 가까운 수준까지 접근

〈短期開發課題〉: (1990~1993)

㉠ 共 通
㉮ 品質의 均一性(Uniformity) 향상
㉯ 低騷音, 低燃費 추구

㉡ 타이어의 高品質, 高性能化
㉮ 승용차용
◦ 低扁平 타이어 개발-45, 40시리즈 타이어
◦ 高性能 타이어 개발
◦ 燃料節約型 타이어 개발
㉯ 트럭·버스용
◦ 低扁平 타이어 70, 65시리즈 개발
◦ 스파이크 없는 스노타이어(Studless Tire) 개발
◦ 燃料節約型 타이어 개발
㉰ 農機械用, 産業用
◦ 래디알化에 대한 기초연구 및 타당성 검토

〈中·長期開發課題〉: (1993~1997)

㉠ 승용차용
㉮ 低扁平 타이어 35, 30시리즈 개발
㉯ 高性能 타이어(Z rate-240km/hr 이상) 개발
㉰ 操向性, 接地力의 향상

㉡ 트럭·버스용
◦ 低扁平 타이어 65시리즈 개발

㉢ 農機械用, 産業用
◦ 래디알 타이어 개발

② 推進方法

㉠ 研究開發費의 集中投資 誘導
◦ 賣出額對比 4.5% 수준 이상(현재 3% 미만)

㉡ 企業體附設 技術研究所 擴充 및 活性化
㉮ 해외 고급두뇌 유치
㉯ 세계 일류기업 은퇴기술자 고문 영입
㉰ 기술개발과제에 대한 각 연구소의 정보교류 촉진(자동차 기술연구소 포함)

㉢ 상세한 중요 기반산업의 육성-계열화를 통한 경영, 기술지도 등
㉮ 몰드 제작기업
㉯ 밸브 및 코아 제조업
㉰ 포장재 제조업

㉣ 중요장비 및 시설의 공동건설, 이용
㉮ 實車實驗場(Proving Ground)
㉯ 중요 高價試驗裝備

㉤ 技術人力 確保
㉮ 産學協同教育 강화, 현장투입이 가능한 技能人力 양성
㉯ 국내진출 外國企業 退職技能人力 활용

㉥ 국산품과 외국상품의 품질 비교평가(年1回 실시)

나. 生産性向上

① 현재의 수준(日本의 62% 약간 上廻)에서 2000年度에는 日本의 85% 수준 목표

② 工場 및 事務自動化

㉠ 설계에서 생산출고까지 電算 및 自動化 시스템 구축

◦'91~'95기간 약 2,300억원 투입

㉡ 成型工程 등 自動化 隘路工程 보틀네크(Bottle Neck) 해소

③ 産業平和 早期定着 및 교육을 통하여 근로자의 生産品 品質向上意識 提高

㉠ 생산직 근로자의 선진국 산업실태 시찰 기회 제공

㉡ 生産性向上의 중요성 홍보 및 우리나라와 외국기업의 생산성 수준 차이를 구체적으로 교육

㉢ 生産性向上率, 給料引上率의 連繫保障

㉣ 근로조건 개선을 위한 경영자의 관심과 노력의지 계속 顯示

④ 現場中心의 人事 및 組織改編

다. 市場開拓戰略

① 市場多邊化를 위한 노력 계속

◦美國, 中東 등 주요시장외에 수출확대가 가능한 카나다, 호주, 이집트 등 수출증진

〈表 31〉 수출시장 구조병동 전망(금액기준)

(單位 : %)

地域別	1980	1985	1990	1995	2000
美洲	27.6	43.9	40	35	30
中東	47.2	21.2	20	20	20
유럽	10.9	12.3	20	25	30
其他	14.3	22.6	20	20	20
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料 : 大韓타이어工業協會

② 세계 최대의 EC통합시장 공략주력(High Performance 고급 타이어 개발 및 현지판매망 확충)

③ 현지 판매법인설치 확대-독립채산제운영

④ 해외 A/S 강화, 신뢰도 향상

⑤ 東歐圈에 우리나라 타이어産業의 實體弘報-전문박람회 참가 등

⑥ 소련, 불가리아, 헝가리 등 東歐圈 市場需要 파악, 현지 생산 不振品目에 대한 공급확대(東歐圈은 국가별 특수사정에 의하여 승용차용 타이어 가운데 일부 규격은 자체 공급이 불가능한 경우가 있음).

라. 海外投資戰略

① 1995年度까지는 국내 생산기반 강화단계이므로 그 이후 기업의 해외 진출방안 강구

② 국내 老朽施設(바이어스 타이어 생산용)의 해외이전 및 기술제공

마. 産業技術人力의 短期需給方案

① 社內 職業訓練 강화

② 해외 유명업체의 퇴직인력 활용

③ 선진국의 기술도입시 관련기술, 기능인력 교육 조건 삽입, 도입요건 강화

바. 需要創出方案

① 수출자동차의 국산타이어 장착제고(해외도입 유명 브랜드 활용 등)

② 高附加價値製品(High Performance Tire)의 發賣

③ 輕트럭用 스틸 래디알 타이어 판매확대

④ 요트 운반용 트레일러 등 레저장비용 타이어의 해외시장 수요에 적극 대응

〈表 32〉 수출상품구조의 변동전망(금액기준)

(單位 : %)

區分	1988	1990	1995	2000
래디알 승용차용	35.3	35.0	42.0	45.0
트럭·버스용	20.9	25.0	28.0	30.0
輕트럭용	8.7	10.0	13.0	15.0
바이어스 전체	35.1	30.0	17.0	10.0

資料 : 大韓타이어工業協會

(大尾)