

스트 4社(GY, FS) (UR, GR)의

'76年利益 大幅下落

美國의 고무, 타이어 메이커의 昨年度 決算이 잇달아서 發表되었으나(表參照) 美國 고무勞聯의 長期 스트라이크 때문에 스트라이크에 參加한 굼이어, 파이어스톤, 유니로얄, 굼리치의 4社의 利益은 大幅으로 下落했다. 또 스트에 不參했든 제너랄은 賣上高에서도 굼리치를 앞질어서 No. 4의 位置를 占했다. 以下 昨年度의 決算과 今年의 美國 타이어市場의 움직임을 GY社의 뉴우스 켈리이즈 等으로부터 拔萃해 보았다.

1976年의 賣上高는 史上 最高를 記 錄—굼이어社

굼이어, 타이어, 엔드, 러버어社(本社, 美國오하이오州 아크론)의 營業報告에 依하면 1976年의 年間 總 賣上高는 57億 9,150萬弗의 新記錄으로써 前年보다

1976年 美國의 고무, 타이어메이커 業 績一覽 (비지네스 위이크 1977年 3月 21日號로 부터)

	賣上高 (100萬弗)	前年比 (%)	純利益 (百萬弗)	前年比 (%)
굼이어	5,791.5	6	122.0	-25
파이어스톤	3,939.1	6	96.0	-29
유니로얄	2,314.4	6	20.1	-13
제너랄	2,022.5	15	104.7	68
굼리치	1,996.0	5	15.8	-29
아암스트롱	352.9	25	10.9	141
아메라스	250.4	27	8.7	8
쿠우퍼	240.1	45	9.5	121
벤덱	182.1	8	19.8	4
러버어메이드	186.2	21	13.9	36
모호오크	181.2	24	6.3	46
카알라일	146.0	27	5.6	153
리차아드슨	139.3	14	4.3	237
멘스필드	123.2	16	1.7	—
業界全體	17,864.9	8	439.3	-4

6.2%增으로 되어있다.

然이나 年間 收益面으로부터 보면 1976年은 1億 2,200萬弗(1株當 1弗 69센트)에 達했다고는 해도 前年の 1億 6,160萬弗(1株當 2弗 24센트)에 比하면 24.5%程度 低下하고 있다. 이것은 長期에 亙한 스트의 影響 때문

이며 賣上 1弗當의 收益이 1975年의 3센트에 對해서 1977年은 2.1센트 였다고 하는 數字가 端的으로 表示하고 있다.

또 海外에 있어서의 販賣成績에 對해서 同社의 필리웃드 會長은 「1976年의 販賣活動이 未曾有의 成績을 擧揚했음에도 不拘하고 國際經濟面에서의 高度의 인플레이現象과 通貨의 不安定性에 依해서 大 影響을 받았다 然이나 GY製品에 對한 海外의 需要는 依然 높으므로 國際經濟가 安定하면 海外에 있어서의 收益向上은 確實히 伸長할 것이다」라고 말했다. 또한 필리웃드 會長은 1977年의 展望을 다음과 같이 말하고 있다. 「無條件 樂觀을 하고 있지는 않으나 自動車産業의 好況과 함께 타이어業界는 今年 史上最大의 生産年으로 될 것으로 본다. 新規需要와 補修의 兩面에서 타이어의 賣上은 新記錄을 수립하고 또 一般製品의 各部門도 依然 好調를 보일것이므로 結局 GY의 全部門에 對해서 成績이 向上할 것으로 展望한다」
(日本 GY社 뉴우스 켈리이즈)

파이어스톤社—賣上 微增으로 大幅減益

파이어스톤타이어, 엔드, 러버어社는 스트라이크의 影響을 받았든 76會計年度보다도 “販賣增 및 實質的으로 보다 높은 收益을” 77年會計年度에 期待하고 있다. 고 디·페데리코社長은 말했다. 76會計年度의 收益은 前年の 1億 3,430萬弗, 1株2.36弗로부터 9,600萬弗, 1株 1.68弗로 29%의 下落을 보였다. 然이나 賣上은 37億 2,000萬弗로부터 39億 4,000萬弗로 5.8%의 增加를 보였다. 페데리코社長은 發言中에서 今年의 收益에 對해

서의 展望에 對해서는 言及하지 않았다.

美고무勞組(U.R.W)는 昨年 파이어스톤이나 他的 主要타이어會社의 몇個人가의 工場에서 4月 20日부터 8月 下旬 或은 9月 初旬에 걸쳐서 스트라이크를 施行하고 있었다. 이 스트라이크에서 上半期의 收益은 大幅으로 低下했다. 「우리들은 77年의 業界展望에 樂觀的이다. 몇個人가의 不安要素는 있기는해도 우리들은 樂觀하고 있다. 왜냐하면 經濟指標은 上向을 보이고 있으며 今後에도 이 狀態가 계속한다고 豫想되기 때문이다」라고 다. 페테리코 社長은 말했다.

同社長은 「當社는 라디알 및 트럭 타이어의 增收維持를 期待하고 있다」고 말하며 다음과 같이 말했다. 「라디알 타이어는 타이어 産業에 있어서의 期待possible한 部門이며 雖 相異한 價格水準을 表示하기 始作했다고 하더라도 그것은 收益의 低下를 意味하는 것은 아니다」 또 同社의 幹部는 다음과 같이 말했다. 「設使 라디알 타이어가 튼튼해서 長期間 使用possible하기 때문에 販賣減이 豫想된다고 해도 그것은 겁낼것이 못된다. 왜냐하면 自動車의 絶對量이 增加하고 있기 때문이다」(월·스트리트, 저어날 1月 27日)

제너랄社, 賣上 20億弗을 達成하고 純利益도 68%增

제너랄·타이어·앤드·러버어社는 1976年 비로소 賣上高가 20億弗을 上廻했다. 即 聯結賣上은 前年の 17億 5,196萬弗을 15.4% 上廻하는 20億 2,255萬弗로 되었다. 또 利益은 前年の 6,200萬弗(1株當 2.76弗)을 68%上廻하는 1億 400萬弗(1株當 4.68弗)로 大幅의 伸長을 보이고 있다. 이 記錄의인 增收增收의 理由는 ① 同社의 從業員이 URW의 파업에 不參한 일(이것은 同社의 타이어 事業部의 增收增收에 크게 貢獻했다) ② 全般的인 景氣回復 ③ 自動車生産의 增大. ④ 同社 製品에 對한 需要增. ⑤ 工場設備의 完全利用 등을 들 수 있다.

M.G. 오닐同社社長은 (76年의 利益은 케미칼·콘스트렉손社(케미코社)의 大氣汚染 抑制裝置의 販賣와 에어로젯트. 제너랄社에 依한 稅金控除後의 利益 300萬弗을 包含하는 것이다.

한편 利益은 75年에 同社의 스페인 子會社에서의 約 900萬弗의 稅金控除後의 損失이 있기 때문에 76年의 賣上과 利益은 過去 最高의 記錄을 보이고 있기는해도 業績檢討에 際하여 인플레이의 팽창 其他 上述한 要因등의 反動值까지도 考慮하지 않으면 안된다」고 添言하고 있다.

同社는 「타이어 事業部의 賣上은 OE市場 뿐아니라

補修用 및 프라이베이트·브랜드 市場에서도 增大하고 있으며 이들의 市場에서의 賣上增이 收益의 改善에 크게 寄與하고 있다」고 報告하고 있다.

(러버어·앤드·플라스틱·뉴우스 2月 7日)

B.F. 굴리치社— 타이어 部門 또다시 低下

B.F. 굴리치社의 1976年決算은 賣上 19億 9,595萬弗로 前年對比 5.0%伸長 했으나 反對로 純利益은 U.R.W의 141日間에 강한 스트라이크, 和蘭子會社의 賣却, 換變動등이 影響하여 1,579萬弗로 前年比 28.7% 下落했다. 部門別로 보면 타이어部門에선 URW의 스트라이크의 影響을 가장 강하게 받아 賣上 8億 8,330萬弗로 對前年比 10.9%의 下落. 經常利益 1,760萬弗로 同 41.1% 下落했다. 이 때문에 同社의 賣上에 占하는 타이어部門 比率은 前年の 52%로 부터 44%로 低下했다 然이나 스트라이크解決後, 재빨리 正常的의 生産레벨로 回復되었기 때문에 流通段階에 그다지 支障을 주지 않았다. 化學플라스틱 部門에 對해서는 URW의 스트라이크가 合成고무 消費를 減退시켰음에도 不拘하고 同部門의 他製品이 年間을 통해서 需要好調였기 때문에 全體로서는 賣上 6億 9,540萬弗(對 前年比 134.5%), 經常利益 4,440萬弗(同 217.6%)로 모두 大幅으로 늘 어났다. 工業用고무部門에선 二工場에서 長期스트라이크에 突入했음에도 不拘하고 賣上 4億 1,730萬弗로 對前年比 6.2%伸長, 經常利益 3,320萬弗로 對前年比 58.9%의 上昇.

라디알타이어 增産을 圖謀, GY社史上 最大의 工場建設

GY社의 필리웃드會長은 近者 오크라홈州의 데빗드 보오렌知事와 共同發表를 行하고 同州 로오튼에 建設되는 GY의 라디알타이어工場이 GY社 79年의 歷史中에서 最大의 規模와 建設費를 擁하는 計劃이며 當初資金이 8,000萬弗로 明後年까지에 投資額이 1億 5,000萬乃至 1億 8,000萬弗에 達할 展望이라고 말했다. 보오렌知事도 「이 工場建設이 오크라홈州로서는 1970年代의 가장 注目할만한 프로젝트의 하나이다」라고 해서 歡迎하고 있다.

이 3월에 工事が 開始된 로오튼工場은 GY社가 3年前에 入手한 500에이커의 土地에 建設되어 總面積 11萬 1,500平方米, 生産開始時期는 1978年 여름의 豫定이며 同社의 工場으로서는 美國內에서 72番째, 世界的으로는 139番째이다. 필리웃드 會長의 說明에 依하면 로

오톤工場이 完成하면 從業員數는 約 1,400名으로되며 設備도 高速機械나 컴퓨터方式의 工程, 資材處理 機器등을 包含해서 高度로 自動化된다. 最新式의 生産 設備로 되기 爲해서 一部는 아직 設計段階에 있으나 大部分의 設備는 GY社의 아크론 機械工場에서 製作까지 行하게될 것이다. 製品은 美國의 乘用車 및 트럭 生産의 20%를 擔當하고 있는 미시시피江 以西地域의 수요增에 充當되게끔 되어있다.

GY社의 調査에 依하면 1980年의 타이어 販賣量은 2億 1,240萬本이며 그중 1億 2,900萬本, 結局 10本中 6本이 라디알로된다. 또 同時에 DETROIT의 自動車 메이커用으로 出荷되는 타이어의 75%, 國內補修用타이어의 約 54%가 라디알이라고 豫想되고 있다.

GY社는 昨年未 6,900萬弗을 投資해서 가즈덴工場의 擴張計劃을 發表했으나 今番 또다시 로오톤工場의 新設에 着手했으므로 라디알타이어 生産에 關해서는 現在의 美國 第1位로부터 가까운 將來에 프랑스의 밋슈란社를 앞질러서 世界의 톨메이커어로 되는 것으로 보여진다. 또한 로오톤은 오크라호마 南西部의 工業센터로서 人口는 約 8萬이다.

77年의 補修用타이어 賣上 100億弗? 라디알에의 志向도 伸長에 拍車

GY社에 依하면 1977年에 美國에서 消費되는 補修用 타이어는 100億弗의 新記錄을 樹立할 것으로 豫測되고 있다. 即 1976年의 85億弗이라고 하는 記錄의 購入額은 18%程度 增大하는 것으로 보인다. 이 數字를 조금 分析하면 全 타이어 賣上高의 60%以上을 占하는 乘用車 타이어는 76年의 54億弗로부터 61億弗로 上昇할 것이다. 트럭타이어는 76年의 28億弗로부터 35億弗로 또 農業機械用 타이어는 3億 5,000萬弗로부터 4億弗로 各 增大한다. 이에 是 消費되는 타이어의 本數增大라고 하는 實質의 要素外에 라디알 타이어에의 移行과 單價의 高騰이라고하는 要素가 加味되어 있다.

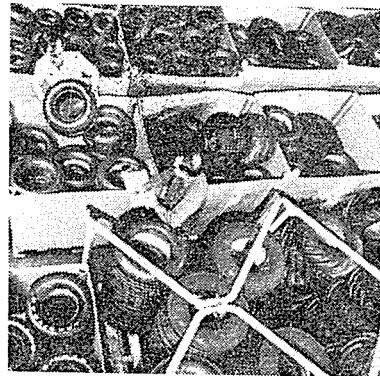
76年은 라디알의 需要가 지금까지 首位인 바이어스 프라이의 수요와 거의 同等하게 되었으나 77年은 라디알이 톨이되고 補修用 타이어의 40%가 라디알로 되는 것으로 보여진다. 이것은 76年의 34%에 比해서 大幅의 伸長이다. 바이어스, 프라이는 76年은 36%였으나 77年은 33%로 下落하는 것 같고, 또 바이어스, 벨릿 드도 30%로부터 27%로 低下한다고 보여진다.

77年의 天然 고무 消費量, 史上最高?

GY社의 國內고무部門의 J.J. 리이들部長에 依하면

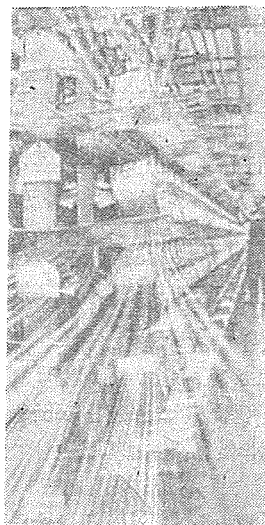
1977年度의 天然고무 國內消費量은 昨年の 4個月에 平均한 고무産業 스트라이크에 依한 供給減의 空白을 커버어하는 要素도 加해져서 前年度보다 18%增인 86萬 2,000톤(19억 封度)의 新記錄으로될 展望이다. 이 異常한 增加에 依해서 天然고무의 世界消費量도 또 6.6%增인 385萬 6,000톤(85億封度)에 達할 것이다. 然이나 全世界의 天然고무生産量은 이 需要增을 充分히 處理할 수가 있다.

1976年은 世界的으로도 美國으로서도 不況의 해였던 前年에 比해서 消費量은 增加했으나 長期 스트라이크 때문에 相當한 影響을 받았다. 然이나 價格은 1封度(453g)當 39.5센트로 極히 安定되어 있었다. 世界最大의 天然고무使用者인 굳이어社는 開發途上諸國의 고무製品需要의 果增과 世界의인 人口增大의 當然한 歸結에 對處하기 爲해 고무나무의 植付面積의 增大를 바라고 있다. 現在 同社가 經營하고 있는 고무園은 印尼, 브라질, 과테말라, 比律賓의 諸國에 있다.



스틸 라디알은 한창

世界最大의 타이어, 고무會社이며, 또 美國最大의



라디알 타이어 메이커인 GY社에 依하면 美國에 있어서의 라디알 타이어의 需要는 順調로이 伸長되고 있으며 今年 비로소 라디알 타이어가 從來의 바이어스 프라이 타이어에 代身해서 美國市場에서 賣上의 톨을 占할 것이라고 豫測하고 있다.

寫眞은 美國 칸사스州 토페카에 있는 GY工場에서 라디알타이어에 使用되는 스틸와이어가 스폴로부터 卷取되고 있는 곳이나

GY社에 依하면 今年 1年間に 同社의 타이어 벨트材로서 使用되는 스틸와이어는 實로 560萬km에 達한다고 한다. 또한 同社에선 現在 全美各地에 있는 14의 타이어 工場中 11의 工場에서 스틸라디알타이어를 生産하고 있다.

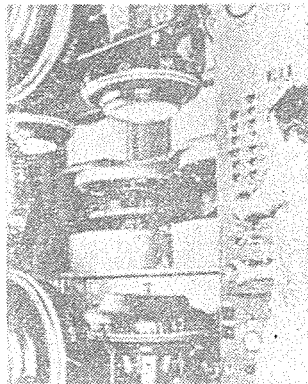
라디알 時代를 맞은 美國

美國에서의 라디알타이어의 生産增은 눈부시며 今年의 美國內에 있어서의 乘用車用타이어(2億 500萬本 豫算)에 對해 라디알은 50%에 達한다고 보여지고 있다. 昨年은 美國內만으로 라디알타이어의 販賣本數는 9,900萬本가까이에 達한 것으로 展望되며 이것은 全타이어 需要의 約 折半에 相當하며 5年前에 比해서 12배라고 하는 激增相이다. 1980年까지에는 1億 3,000萬本으로 라디알 타이어가 美國타이어市場에서 主로 될 것으로 豫想되며 이에 即應해서 GY社는 昨年 11月에 6,900萬弗을 投資하는 가스텐工場(아라바마州)의 大型擴張計劃을 發表하여 約 2年後에 完成하면 美國一로부터 世界一의 라디알 타이어 메이커로 되는 것으로 보여지고 있다.



(寫眞은 美國 오하이오州 아르론에 있는 GY工場에서 續續 生産되는 라디알 타이어)

캐나다에서도 라디알화가 進陞



타이어의 라디알화는 需要의 增大와 함께 世界的으로 높아져 있으나 캐나다에서도 그 例外가 아니어서 라디알의 人氣는 宏壯히 높다.

캐나다 業界의 推定에 依하면 1977년에 生産되는 新車의 5.6%는 라디알을 裝着하고, 使用者가 購入하는 補修用 乘用車 타이어의 40%는 라디알이라고 豫算하고 있다. (寫眞은 캐나다에 있는 GY社의 퀘벡 工場에서 라디

알 “그린” 타이어가 最新의 쑤우인 加硫프레스機로 成型 加工되고 있다)

스틸 글라스纖維, 후렉스텐 —타이어, 벨트材의 將來의 主流는?

美國의 타이어市場에선 스틸벨트. 라디알이 말할 것도 없이 人氣를 모으고 있으나 글라스纖維와 아라미드纖維(GY社의 商標 후렉스텐. 코오드)의 벨트를 使用한 타이어도 各各 優秀한 特長이 있으며 事實 이 스틸, 글라스纖維, 아라미드纖維의 三巴競爭으로서 드라이버가 라디알타이어를 選擇함에 있어서의 幅이 廣히 넓어졌다. 1封度(450g) 當의 코스트로 이 3種類의 벨트材料를 比較하면 글라스纖維는 겨우 83센트, 輕量이며 同一量의 스틸보다 強靱하며 1967年 以來 GY社의 「폴리글라스타이어」는 定評을 얻고 있다.

스틸은 무거운데다가 線狀化하여 숨겨져서 眞藏 코오팅할 때까지 이미 1弗 걸린다. 후렉스텐은 3弗50센트로 高價이지만 같은 重量에서의 強靱성은 스틸의 5배 인데다가 展伸性, 耐熱性에 뛰어나 있다.

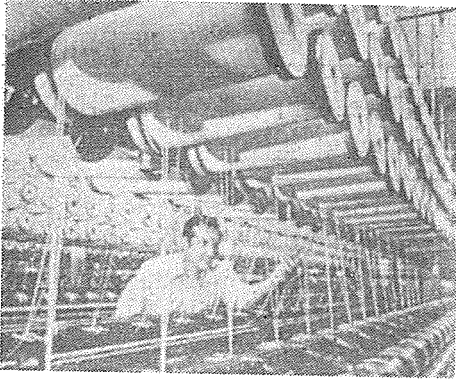
GY社의 타이어開發 擔當 로버트. B. 닐 副社長은 「이 3種類의 材料에 타이어産業은 巨額의 資金을 注入 하고있으나 眞 眼目으로봐서 어떠한 影響이 나타나는가 正直하게 말해서 豫想을 할수가 없다. 現時點에선 3種類 共히 相當한 需要가 있다. 스틸벨트가 他의 2種類에 比해서 6배程度 많으나 이 3種類의 使用量은 急速하게 增大하고있다」고 말하고있다.

GY社의 推定에 依하면 1976년에 라디알의 벨트로서 使用된 스틸와이어의 量은 9,480萬封度(約 4萬3,000屯)로 前年보다 10% 增大 했다. 이 外에 4,360萬封度(約 1萬9,000封度)의 스틸이 비이드에 使用되고 있다.

이에 對해서 아라미드纖維의 使用量은 75년의 200萬封度(900屯)로부터 76년에는 350萬 封度(1,600屯)로 75% 激增하고 그 大部分이 GY의 후렉스텐코오드로 되었다.

急伸長하는 아라미드의 消費

寫眞은 人間의 머리털 보다 가는 휘라멘트로 만들어진 아라미드纖維의 撚糸가 美國 아라바마州에 있는 GY工場에서 同社가 開發한 “스틸보다 5배나 強靱”한 Flexten 타이어코오드에 使用되기 때문에 스블로부터 卷取當하고 있는곳, 同社에선 昨年 타이어産業이 消費하는 아라미드는 아마도 1,750屯(350萬封度)에 達했다고 豫想하고 있으며 이것은 前年度의 消費量의 75% 增으로 된다.



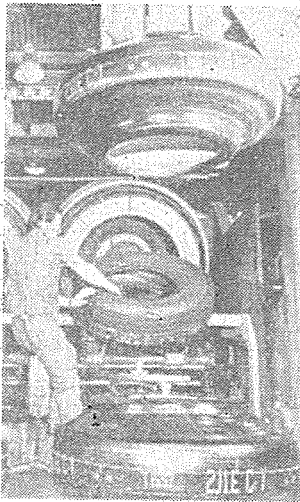
昨年の 農機用 타이어, 오토바이용 타이어의 需要增大

美國에서는 요즘 數年來 強馬力の 新型農耕機의 開發에 따라 農機購入 本이 繼續되고 있었으나 今年은 이들 農機裝着 타이어(과암타이어)의 交換의 時期이기도하므로 補修用 과암 타이어의 需要가 相當히 伸長할 것으로 보여지고 있다. GY社에 依하면 1本の 小賣價格이 1,000弗 以上이나 하는 大型과암타이어를 包含하여 昨年の 全美 과암타이어의 賣上은 거의 3億弗에 達했다고 한다. 또 昨年の 美國에 있어서의 오토바이용타이어의 販賣總數는 220萬本에 達했다고 同社에서는 보고있다.

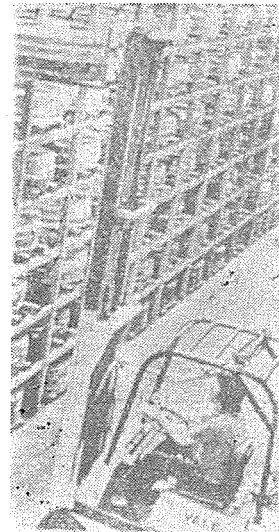
(77.5 日本 月刊 타이어誌)

T.B. 타이어의 生産은 38%의 伸長

産業界의 活潑한 “움직임”을 反映해서 美國의 트럭용



타이어의 需要는 大幅의 伸長이 豫想되고 있다. 美國 最大의 라디알타이어의 메이커인 GY社에 依하면 今年의 同國의 트럭타이어의 生産量은 1976年을 38%나 上廻하는 4,000萬本에 達할 展望. (寫眞은 美國버저지니아州 단빌에 있는 GY 工場으로서 트럭용 라디알타이어가 프레스 機로 加硫加工되고 있는 곳)



<8p.에서 계속>

質을 가진 素材이다.

- 2) 타이어 耐久性 및 유니폼어터를 助長한다.
- 3) 타이어當의 使用重量이 스틸에 비해 보다 낮다(標準乘用車當의 使用重量이 1kg以下)
- 4) 트래트壽命(消耗耐久性)은 스틸 타이어 및 글라스펠트 타이어와 거의 같은 程度이다.
- 5) 重車輛 타이어의 카아카스用纖維로써도 有望하다.
- 6) 從來의 加工技術로써 타이어 生産이 容易하다(補充加工設備을 必要로 하지 않는다).

現在 美國, 歐洲 및 日本의 主要 타이어메이커는

케블라 纖維에 注目하여 乘用車, 트럭/버스용, 特殊産業用車輛, 航空機用타이어 코오드로써 開發計劃을 세우고 있다. 이들 開發計劃 및 商業베이스용 타이어에 使用되는 量의 確保를 爲해 듀폰트社는 現在 早急히 增産設備을 計劃中에 있다.

本資料만이 아니고 今後 더욱더 많은 製品의 情報, 經驗이 集積되어 케블라가 타이어코오드 뿐만아니라 그외의 用途에도 널리 利用될것을 바라마지 않는 바이다.

(1973. 8 日本 化纖月報)