

# 世界 主要 타이어 메이커의 現況

協會 會 誌 課

◇……世界 各國의 勞働者組織인 ICEF(世界化學에너지一般勞聯)는 7月 8日~10日까지 3日……◇  
 ◇……間 스위스 제네바에서 고무·플라스틱部會 總會가 開催되었다. 同總會에는 美……◇  
 ◇……國, 西獨, 英國, 프랑스, 이태리, 스웨덴, 日本 등 14개國에서 69名이 參席하……◇  
 ◇……여, ① 投資, 雇用, 團體交渉의 現況과 展望, ② 技術革新의 導入과 生産工程……◇  
 ◇……에 關하여, ③ 多國籍企業對策, ④ 職業衛生問題와 ICEF 方針 등의 主要議題를……◇  
 ◇……討議하였다. 이중 多國籍企業對策에 對해서는 議案書中에서 本部가 「고무 産業……◇  
 ◇……과 大企業」(Goodyear, Michelin, Dunlop-Pirelli, Firestone, B.F. Goodrich, Brid-……◇  
 ◇……gestone, Uniroyal)이라는 題下의 報告文을 整理한 것이 있어 이를 紹介하고자……◇  
 ◇……한다. ……………<編輯者註>……◇

## 歐美에서 타이어 再編 進行中 — 成長하는 Michelin —

1970年代 初期 고무産業市場의 成長率은 年間 8%~10%였으나 1980年代에 들어선 現在, 지난 數年間の 成長率은 年間 3%以下로 豫想된다. 市場이 停滯되어 있으므로 大生産者에는 거의 融通

성이 없게 되었다고 하는 것도, 只今까지 10年 間에 近代化와 合理化를 위해 大規模의 工場建設에 막대한 資金이 投資되었으므로 生産能力 以下の 操業은 오히려 資金消費에 不過하였기 때문이다. 또 石油價格의 계속적인 引上도 고무價格에 많은 影響을 미치고 있다. 最近 고무産業은 他産業에서는 볼 수 없는 甚한 市場競爭을 하고 있다. 경우에 따라서는 會社마다 甚한 損害를 보기도 하며 앞으로 더욱 惡化될 것으로 豫

79年度 世界 타이어·고무 企業 10大 Ranking

順位	企業名	國籍	賣出額		純利益	
			100萬달러	前年比	100萬달러	前年比
1	Goodyear	美	8,239	110.0	146	64.9
2	Michelin	佛	6,244	135.6	129	94.9
3	Dunlop·Pirelli	英·伊	5,983	118.3	—	—
4	Firestone	美	5,284	108.3	113	—
5	Goodrich	美	2,988	115.2	83	117.8
6	Bridgestone	日	2,655	110.9	133	164.5
7	Uniroyal	美	2,575	94.1	△ 121	—
8	General	美	2,295	104.3	82	70.7
9	Continental	西獨	1,432	140.8	13	478.1
10	Yoko Hama  고무	日	997	109.7	32	—

測된다.

세계 타이어 시장의 占有率에 關係 現在의 推定으로는 最大의 多國籍 고무企業인 Goodyear가 11.5%, Michelin이 10%, Firestone이 9%로 되어 있다. 그러나 유럽에서는 Michelin이 시장의 거의 3분의 1을 占有하고 있으며, 다음이 Dunlop-Pirelli, 西獨 Continental, Goodyear의 順으로 되어 있다. 79年度 세계 타이어 고무 企業 10大 Ranking은 앞의 表와 같다.

競争이 激甚한 세계 타이어 시장에서 Michelin이 세계 第2位였던 美國의 Firestone을 물리치고 3위 第2位로 부각되었다. 1950年代에 耐久性이 있는 Radial 타이어를 生産한 以來 Michelin은 유럽 시장에서 最大의 Share를 確保하고, 最近에 와서는 北美에서도 基盤을 더욱 굳혀가고 있으며, 世界最大의 市場으로 擴大시키려 하고 있다. Radial 타이어의 販賣는 美國, 캐나다의 8개 工場만으로는 不足하여, 유럽 工場으로부터 輸入하는 한편, 南 Carolina, Nova Scotia 등에 新工場을 建設中에 있다. 美國內의 生産者들은 Radial의 挑戰에는 鈍한 反應을 보여왔으나, 美國에서 販賣되는 自動車 타이어 중 2분의 1은 Radial이 占有하고 있으므로 이 需要擴大에 따라 몇百萬달러를 投資한다 하더라도 生産設備를 轉換시키지 않으면 안되게 되었다. 여기서 Michelin의 攻勢는 年間收入의 3% 以上을 研究開發豫算으로 策定하고 있는데, 이것은 고무産業의 다른 어떤 企業보다도 높은 率이라고 한다.

한편 유럽에서는 일종의 合理化가 이루어지고 있다. 즉 美國의 二大會社인 B.F. Goodrich와 Uniroyal이 유럽의 타이어 生産에서 完全히 손을 뗀다는 것이다. Uniroyal의 유럽 工場을 買入한 Continental은 比較的 健全한 테르만 市場의 第1 生産者로서 그 자리를 굳혔다. (Uniroyal이 바로 以前에는 第2位였다). Michelin(프), Dunlop(英), Pirelli(伊)는 各各 國內市場에서 最大 Share를 堅持하고 있는 한편, 다른 EC 諸國內에서도 상당한 量을 차지하고 있다. 그리고 Semperit나 Kleber Colombes와 같은 會社도 이미 甚한 財政 困難에 直面하여 大企業들을 相對할 수 있는 機會는 점점 사라지고 있는 것 같다.

그리고 이와같은 不安定한 狀況을 틈타 東歐 圈으로부터의 廉價輸入을 始作하고 있다. 그 大部分은 西方側企業과의 合作會社의 製品들이다. 즉 西方側企業이 東歐에 建設한 工場과 技術의 代價는 西方側에서 再輸入한 製品形式으로 支拂되는 것이다.

그러나 現在 타이어 市場의 競争은 美國에 있으며 여기서는 Michelin이 이미 過剩能力으로 不況인 市場을 擴大하고 있다. 大메이커에서도 몇 개社는 市場을 떠나는 會社도 있다. Uniroyal은 美國內의 5個工場 중에서 두 工場을 閉鎖한다고 發表했으나 이로써 3,300名의 從業員이 犧牲 당하게 된다. 同社는 이미 資本支出의 60%를 플라스틱이나 化學藥品 등 非타이어部門에 投資하고 있다. 化學藥品은 Uniroyal의 1978年度 總賣出額의 16%에 不過하나 利益은 58%나 차지한다고 한다. Firestone도 國內 6개 타이어 工場을 閉鎖하여 7,000名 以上の 失業者를 내었다. 또 Uniroyal과 Firestone 兩社는 타이어 回收로 莫大한 被害를 입게 되었을 뿐 아니라 消費者에 對한 이미지까지 흐리게 되었다. 이들 會社가 分業化·集中化를 志向하여 市場에서 部分 撤退한 것은 Goodyear에 있어서 보다는 타이어 操業을 好轉시켜 國內 타이어 메이커로서 크게 부상되어 地位를 確固히 하였다는 것을 뜻한다.

또 日本의 有力 타이어 메이커인 Bridgestone이 美國에서 生産할 것이라는 것도 報道되고 있다. Bridgestone이 Uniroyal(現在 GM의 新車用 타이어 3분의 1을 供給)을 買收할지도 모른다는 말이 있으나, 美國內에 2개 工場을 建設할 것이라는 豫測은 現實性이 있는 것 같다. 특히 日本의 大自動車會社가 美國內에서 自動車 生産을 開始한다면 그 可能性은 한층 크다 할 수 있다.

## 萎縮되는 Firestone

—Radial 轉換으로 縮少된 研究開發豫算—

工業先進國의 고무 勞動者 중에서 Firestone의 勞動者만큼 타이어産業의 世界的인 再編成의 影

響을 크게 받는 勞動者는 없을 것이다. 7,000名 以上の 勞動者(1,500名은 이미 解雇)가 今年 美國 內의 6개 工場의 閉鎖로 失職당하고 말았다. 이와 같은 大工場의 閉鎖는 史上初有의 일이라 한다. 이 중 5工場은 타이어 工場이며 하나는 合成 라텍스 工場이다. 그리고 지난번 캐나다의 워피 工場의 閉鎖도 檢討중이라고 하니 그렇게 되면 全生産能力의 4分の 1이 減少되는 셈이며 이것은 美國內 能力의 8~12%에 該當된다.

生産能力이 이와 같이 크게 減少되고, 工場閉鎖로 因한 損失이 4,900萬 달러에 이르게 된 것은, 캐나다, 印度, 스웨덴, 스위스, 英國, 美國 등의 工場閉鎖와 轉賣不振이 있었기 때문이다. 뿐만 아니라 모든 主要 고무會社들도 影響을 받고 있는 市場全般에 관한 動向의 要因도 있다. 또 Firestone은 惡評 높은 「500」타이어의 史上最大의 回收로 인한 傷處가 아직 回復되지도 않고 있다. 이러한 回收 등으로 78년에는 1억4,800萬달러의 損失을 보았다고 한다. 1980年 4月30日까지의 6個月間의 收益은 4,900萬달러의 工場閉鎖費用을 감안하여 6,580萬달러의 赤字를 보았다고 한다.

그러나 Firestone이 世界市場에서 큰 影響力을 가지고 있다는 것은 틀림없으며 現在의 當面問題도 克服해나갈 것으로 생각된다. 會社의 財政狀態도 比較的 良好한 것으로 負債는 資本評價總額의 35%이며 減價償却은 年間 2억달러를 超過하고 있다. 閉鎖될 工場은 主로 Bias 타이어를 生産하고 있으며 이 市場은 차츰 Radial 타이어로 轉換되고 있다. 그리고 舊工場이 閉鎖됨에 따라 Firestone으로서의 낡은 低利益設備에서 벗어나게 되는 것이며, 現時點에서는 生産能力의 65%의 低稼働率로 操業하고 있는 實情이다.

Firestone의 타이어 生産能力은 3分の 1 정도 줄게 되나, 既存工場의 稼働率을 늘려 生産高는 거의 現狀維持될 것이라고 한다. 稼働率을 이렇게 改善함으로써 會社의 利益을 順調롭게 上昇시키고 보다 效率의이고 보다 近代의인 Radial 工場을 위한 資本投資를 할 것으로 豫想된다.

昨年 Firestone이 유럽에서 操業을 短縮시킨 것은 西獨, 스웨덴, 스위스, 英國에 있는 子會社

의 業績이 過去 10年間 不振하였음을 反映하고 있다. 그러나 프랑스에 있는 子會社는 好調로 프랑스 外의 벨지움, 西獨, 네델란드, 스웨덴 등의 市場에서 7%를 占有하고 있다. 現在까지는 大型 타이어 市場에 集中하는 것이 가장 效率的이라고 한다. 普通 타이어보다 利益 마진이 25%~40% 정도 높다는 것을 認識하였기 때문이라고 한다.

고무 産業에 있어서 Firestone이 계속 主要 存在로서 長期的으로 持續될 것인가 하는 疑心은 同社의 研究開發費가 적기 때문이라고 한다. Michelin은 總收入의 3%에 가까운 金額을 研究開發에 投資하고 있는가하면, Goodyear는 2%가 가까이 投資하고 있다. 1979年 Firestone은 研究開發에 7,600萬달러 밖에 支出하지 않고 있다. 이것은 總收入의 1.4%에 不過하며, Goodyear의 1억 7,100萬달러와 比較하면 잘 알 수 있을 것이다. Michelin이 거듭 證明하고 있는 바와 같이 市場進出에는 技術上의 優秀성이 絶對的인 産業에 있어서 Firestone의 研究開發 豫算이 이와 같이 低調함은 長期的인 展望으로 볼 때 發展可能性이 不透明한 것으로 생각된다.

## 擴大一路의 Bridgestone

### 一技術面에서도 國際的 評價받음一

日本 타이어産業은 世界 他地域과는 달리 พล隊 動을 하고 있다. 交換用 타이어를 包含한 國內市場이 好調일뿐 아니라 輸出用도 BS, 橫濱, 東洋 등 日本 大메이커들은 海外로부터의 大量注文을 감당하기 어려울 정도로 好調를 보이고 있다고 한다. 이러한 狀況으로 一部企業은 1979年의 收益을 增加시키고 또 海外進出을 서두르고 있다. 특히 日本 自動車메이커가 生産設備를 갖고 있든가 아니면 建設豫定인 곳으로 進出可能性을 打診하고 있다.

Bridgestone은 日本 最大의 타이어 메이커로서, 1980年代에는 美國에서 生産을 開始할 態勢인 것 같다. 同社는 日本 國內市場의 50%정도를 占有하고 있으며 79年度의 純益은 69.5%가 增加한

1억230萬달러의水準에 달했으며 賣出額은 17억5,000萬달러(17.4% 增加)였다. 現在까지 Bridgestone은 4개의 海外工場을 가지고 있으나 이들은 모두 發展途上國에 있다. 그리고 美國市場에도 輸出을 많이 하고 있으며 79년에는 대략 1억달러에 達하고 있다. 이 숫자는 美國市場의 1%에 不過하나 壓迫을 받고 있는 美國의 메이커 중에서는 輸入品에 對抗하는 保護對策을 樹立할지도 모른다(現在 美國에서 販賣되고 있는 많은 Michelin 製品은 유럽에서 供給되고 있다)는 不安과 同時에 世界最大의 타이어市場에서 Share를 獲得한다는 氣分도 있어 Bridgestone은 美國內의 工場建設을 생각하게 되었다. BS의 新車用 타이어의 40%를 購入하고 있는 Toyota 自動車를 비롯하여, 다른 日本自動車 메이커도 美國內生産을 始作할지도 모른다고 생각하면, 이것은 現在의 過剩生産能力面으로 보는 것보다도 더 確固한 美國進出의 基盤이 되는 것이다.

昨年, Bridgestone이 Uniroyal의 美國工場을 買收할지도 모른다는 여론도 있었으나(Uniroyal의 財政問題는 後述함) Bridgestone은 舊工場을 사기보다는 오히려 새로운 技術로서 新工場을 建設할 것이라는 것은 豫想한 바이다. 進出이 決定되면 最低 1억5,000萬~1억6,000萬달러 規模의 工場을 2개정도 建設할 것으로 보인다. 한 工場以上으로 豫想되는 것은 國際企劃販賣促進擔當 重役의 말에 의한 것이다. 그는 어떤 會見 中에서 “만일 市場의 3分の 1을 目標로 한다면 한 工場만으로 充分하나, 美國은 너무나 廣大하므로 한 工場으로 東西海岸을 감당하기에는 어려울 것 같다”고 하였다. 이런 點으로 보아 Bridgestone이 世界의 고무 會社 Ranking 中에서(78년에는 世界 6位였던 Uniroyal을 능가하였다) 계속 堅實하게 上昇해나갈 大望을 품고 앞으로 上位級(3位~4位)이 될 때까지 繼續될 것으로 보인다.

Bridgestone이 推進하고 있는 擴張事業은 販賣分野뿐만 아니라 重要한 研究開發分野까지도 進行중에 있다. 이것은 Goodyear와의 技術契約을 改定한 點으로도 알 수 있다.

Bridgestone이 Goodyear와 처음 技術導入 契約을 締結한 것은 1951年이었다. Bridgestone은

Goodyear에 Royalty를 支拂하고 타이어 製造의 Know-How를 배웠다. 이 뛰어난 技術이 現在의 Bridgestone의 日本市場의 50%를 占有하는데 一部貢獻되었으리라고 본다. 또 이 契約에서는 Bridgestone이 Goodyear의 타이어製造도 하도록 되어 있는데, 年間 고무 消費量은 約 10,000t 정도이다.

新契約에서는 各會社가 他社로부터 技術導入을 했을 경우에는 Royalty를 支拂하도록 되어 있다. 舊契約에 의한 情報의 一方通行이 相互契約으로 바뀐 것이다. 이러한 事實은 점차 研究開發을 基礎로 해가는 分野에서 Bridgestone의 專門技術이 國際적으로 認定받고 있음을 말해주고 있다.

Bridgestone의 「新開發은 廢타이어나 타이어 Scrap을 再生하여 Polymer 로 바꾸든가, 接着劑로 하여 고무 生産의 原材料로 사용하는 技術이다. 새로운 이 技術은 低温蒸溜工程을 이용한 것으로 從來의 리사이클法에 의한 生産보다 훨씬 優秀한 工業적으로 利用할 수 있는 材料를 生産한다고 한다.

## 不透明한 Dunlop·Pirelli

### —2年連續缺損으로 改善戰略不透明—

큰 市場의 確保와 攻擊의 進出을 企圖하여 보다 많은 利益으로 回復勢를 보이고 있는 Goodyear와 Michelin과는 달리 Dunlop-Pirelli 그룹은 現在의 모든 財政問題를 改善하기 위한 뚜렷한 戰略焦點을 맞추지 못하고 있는 것 같다. 同그룹의 타이어 生産은 「2年間(78~79年)이나 缺損을 보았으며, 또 兩社의 最近動向으로 보아 兩社의 經營陣은 自信을 잃고 있는 것같이 보인다」고 한다. Dunlop은 타이어 部門의 11,250名의 勞動力을 4分の 1 以上 줄였으며, Pirelli는 Milano市에 있는 本社 高層 빌딩을 265億리라에 賣却하고 缺損을 可及的 줄이려고 努力하고 있다.

1979年에 Dunlop-Pirelli社는 前年比로는 약간 減少되기는 하였으나 또 赤字 決算이었다. Pirelli는 1978年의 3,090萬달러의 損失에 대해

2,000萬달러의 營業赤字를 報告하고 있다. 赤字는 거의 全面的으로 타이어 部門의 不振에 의한 것으로, 특히 大型車用 타이어의 販賣가 不振하였다. 타이어는 Pirelli의 總販賣量의 3分の1을 超過하고 있으며, 耐久性이 있는 Radial 타이어의 出現으로 交換用 타이어의 販賣가 크게 不振하며 會社가 큰 打撃을 받게 되었다.

Pirelli는 利益改善의 努力으로 多少의 變革이 이루어지고 있다. 첫째, 타이어 部門을 利益이 많은 케이블이나 其他部門으로부터 分離시키는 것이다. 1974년에 케이블은 生産量으로 9%의 增加를 보았다(Libya로부터 注文받은 電信 Net-work 契約이 컸음). 타이어 部門은 今後 獨立採算制로 되며 損失體質의 타이어 部門은 다른 營業部門으로부터 隔離되었다.

타이어部門의 轉換 第二手段은 7,000萬달러의 新資本投資로, 타이어部門의 操業을 全面的으로 向上시키려 하고 있다(1억 800萬달러의 短期借入을 低金利로 再投資하여 새로운 資本擴大를 돕는다). Pirelli는 4~5年 以內에 타이어部門을 黑字로 回復시키려고 계속 努力하고 있다고 하는데, 이는 現在の 狀況과 今後の 展望으로 보아 樂觀視된다고 한다. 主要競爭者로는 Michelin과 Goodyear가 각각 近代化와 擴大計劃을 推進하고 있는데 反해 Pirelli의 努力은 이에 따르지 못하며 또한 遲延될 것으로 생각된다.

Pirelli는 自國內生産을 상당히 줄일 計劃이라는 輿論이 계속 나오고 있다. 그 根源은 19世紀以後 그들을 支配해온 Pirelli 家系 最後의 Leopold Pirelli가 昨秋 이태리 生産의 主要會社인 Pirelli 工業의 社長으로부터 스위스籍의 國際 Pirelli 社의 副社長으로 異動된 데에 있다. 그러나 이태리 持株會社인 Pirelli SPA의 最高地位로는 남아 있다. 이것이 戰略적인 이태리 撤退을 意味하는 것이 아니라고 否定하면서도 Leopold Pirelli는 記者會見에서 이 움직임은 그룹의 유럽화를 擴大할 것을 目的으로 하고 있으며, 그의 意圖는 世界規模의 總計中에서 이태리 販賣의 比率을 작게 하는 것이라고 하였다.

Dunlop도 過去 數年間의 販賣收益의 惡化로 機構改革을 試圖하고 있다. 1979년의 業績은 賣出

額 34억 640萬달러, 利益 1억 3,800萬달러였던 78年보다 약간 低調한 정도이다. 그러나 現在の 原價計算方法으로 Dunlop의 販賣와 收益을 分析하면 意外로, 인플레이 要因을 감안하면 全體로서의 赤字는 1,300萬 달러이며, 그 原因은 타이어 部門이 5,200萬달러의 損失을 보았기 때문이다.

타이어部門을 改革하여 5개部門, 즉 交換用, 트럭用, 乘用車用, 特殊品, 서비스 등으로 分離하였다. 특히 特殊品, 서비스 部門은 競爭의이며, 再生타이어도 取扱하고 있다. 또 트럭 타이어 部門은 새로운 SP 311의 生産으로 好轉될 것으로 展望된다. 이 製品은 유럽 全域에서 처음으로 紹介되는 것이다. 北美市場에는 日本의 住友 고무(Dunlop이 40%의 持株主)가 供給하고 있다. 單일 北美에서 販賣가 成功하면 Dunlop은 美國에 있는 두 工場에서도 이 新種 타이어를 生産하게 될 것이다. Michelin, Goodyear와 같이 美國의 트럭 타이어 部門의 高度成長의 展望에 주저하는 것은 나머지 적은 成長市場의 Share를 잃게 되었을 경우에는 그 影響이 클 것으로 보기 때문이다.

Dunlop·Pirelli의 關係에도 最近 6個月間 어떤 變化가 일어나고 있다. 一部財政調整을 한 후 Pirelli가 英國에 있는 Dunlop의 두 타이어 工場을 引繼하고 있다. Burton on Trent와 Carlisle에 있는 工場이다. 이 두 工場의 經營者는 이번에는 Pirelli에 對한 責任을 지게 된다. 會社側에서는 이 動向에 대해, 유럽에 있어서 Pirelli의 産業活動을 合理化하여 強化하는 것이라고 말하고 있으나 最初에는 熱狂의이었던 것이 失敗로 끝난 組織統一을 제차 시도하려는 것 같다.

同 그룹의 合理化計劃으로 일을 잃게 되는 Dunlop·Pirelli의 業績惡化에는 어떤 非難도 있다. 이 그룹은 共同生産去來나 技術移轉을 시작한 初期의 西方側企業인데, 低賃金과 스트라이크가 없는 蘇聯이나 東歐圈으로부터 타이어가 流入되어 유럽 타이어市場이 不振하게 된 것이다. 이 事實을 생각하면 英國의 Speke에 있는 Dunlop 工場의 閉鎖로 2,400名이 解雇되었을 때 同社側에서 “싼 輸入品”에 눌려 工場을 閉鎖하지 않을 수 없게 되었다고 한 것은 빠져진 非難이라 하지 않을 수 없다.

## 低調한 B.F. Goodrich

### —低下되는 타이어 比率—

지난 1年間 거의 大部分의 美國 고무會社들은 利益이 적게 난 것을 다시 만회할 수가 없었으나, B.F. Goodrich는 總額으로 收益이 15% 增加되었다. 只今도 상당한 量의 타이어를 生産하고는 있으나 Goodrich는 70年代初期부터 多樣化 方針을 세워 지금은 폴리鹽化비닐(PVC)의 世界 第2位の 生産者로 부각되었다. 事實, 1979年の 同社의 賣出額中 타이어는 43%에 不過하며 이 숫자는 1984년까지는 35%까지 될 것으로 豫想하고 있다.

1978년에 비해 79年の Goodrich의 3個 部門의 販賣는 上昇되고 있으며, 그 중 두 部門에서는 營業利潤이 增加되고 있다. 化學藥品의 賣出은 처음으로 10억 달러線을 突破하였으며, 이 部門의 營業利益은 2倍以上으로 되어 1억 840萬 달러에 달하였다. 이것은 주로 PVC의 需要增加에 의한 것이라고 한다.

타이어와 關聯고무製品의 販賣는 약간 增加되어 13억 달러였으나 營業利益은 8,440萬에서 4,840萬달러로 減少되었다. 美國의 乘用車用 타이어의 總出荷量은 1979년에 6% 減少된 한편 乘用車用 Radial 타이어의 賣出額은 12% 上昇하였다. 工業品部門의 販賣는 31% 增加한 6억 5,180萬달러이고 營業利益은 16% 增加한 3,420萬 달러였다.

Goodrich의 大幅의인 伸張이 化學藥品 部門의 業績에 依한 것은 틀림없다. 그러나 今年度末까지는 化學플라스틱이 會社總收入 중에서 第1位로 되도록 重點轉換이 이루어지고 있는데도 不拘하고 Goodrich는 타이어 市場에 있어서도 強力한 競爭相對로 存在하고 있는 때는 變함없으며, 現在 타이어에 專念할 것은 이미 決定한 바 있다고 한다.

同社는 1960年代에 美國에서 처음으로 Radial 타이어를 生産한 企業이며, 現在에도 Radial에 投資되고 있는 生産能力은 國內業界의 平均보다도

훨씬 높다. 大部分의 美國會社들이 많은 Bias 타이어工場을 閉鎖하고 Radial 工場으로 轉換 또는 建設에 巨額을 投資하게 되는 이때, Goodrich는 自社의 化學部門으로 轉換 또는 改善하는데 資本投資를 많이 하고 있다. Goodrich는 또 1977년까지 유럽의 타이어 生産을 中斷하였으므로 Firestone 이나 Uniroyal 과 같이 1979年の 유럽 撤退作戰에서의 「방대한 工場閉鎖費와 價値이하의 工場賣却」 등의 損失을 줄일 수 있었다.

Goodrich는 過去 10年間은 年間設備投資가 1억 달러인데 反해 앞으로 5年間은 年間 2억 달러이상으로 豫測하고 있다.

新 5個年計劃에 따르면 收入面에서 化學플라스틱部門을 第1位로 끌어올리려고 하고 있다. 昨年 化學플라스틱 賣出額이 36%를 차지하였으며, 工業製品은 現在의 21%에서 5年後에는 25%로 될 것으로 豫想하고 있다.

이 計劃은 폴리鹽化비닐樹脂, 特殊化學藥品, Conveyor system, 建設資材 등을 追加하고 있다. 純資本에 對한 營業收益이 10%以下인 事業은 아마 整理될 것이라고 하는 것도 會社는 利益成長率을 12~15%를 目標로 하고 있기 때문이다.

西方側의 主要고무會社들이 그러하듯이 Goodrich도 日本의 고무産業에 注目하여 이 큰 市場에서의 既得權을 維持하려 하고 있다. 現在 同社는 日本에서 第2位の 타이어會社인 橫濱고무에 20%를 投資하고 있다. 橫濱고무는 世界에서 Ranking 10位로 되어 있다.

Goodrich는 또 東歐圈에 타이어 製造와 PVC의 know-how를 提供하고 있는 企業이기도 하다. 尤고에 있는 Goodrich의 라이선스에 의한 Radial 타이어 工場의 製品의 一部는 美國에서도 販賣되고 있다.

## 繼續 發展하는 Goodyear

### —生産能力 繼續擴大—

美國의 大고무會社 중에서 Goodyear 만이 自動車 타이어의 生産能力을 계속 擴大해가고 있다. 지난 數年間 不景氣속의 美國 타이어市場에서는

生産過剩, 輸入品 및 Michelin의 攻擊 때문에 美國內 會社가 近代化計劃에 따른 巨額의 資本費用을 充分히 커버할만큼 價格引上을 하지 못하고 있는 狀況이다. 또 그뿐만 아니라 石油나 고무價格 등의 上昇으로 계속 投資費用이 늘어나고 있다.

이와 같은 經濟環境으로 昨年の 概況도 새로운 樣相을 보이고 있다. 즉 Uniroyal과 Firestone에서 8개工場이나 閉鎖하게 됨으로써 國內生産者間에는 過剩能力의 不安感を 해소하게 되는 同時에 改善된 市場情勢에서 美國 最大메이커인 Goodyear가 Michelin과 市場優位競合을 하게 되었다.

Goodyear의 企業體質에 있어서는 收益 好轉이 絶對的이다 라고 하는 것도 同社가 Uniroyal이나 Firestone이 工場閉鎖로 몰리고 있는 것과 같은 問題로 苦心하고 있기 때문이다. 지난 10年間의 販賣收益은 5%를 超過한 일이 없으며, 79년에는 1.77% (82억3,800萬달러의 賣出額에서 1억4,600萬달러)에 不過하였다. 負債는 資産의 5分の 2를 넘어 金利支出이 2억400萬달러이며, 5年前에는 1억3,000萬달러였다. Goodyear의 配當에 관한 株主들의 不安感은, 前般株主總會에서 필리오드會長이 “配當支拂率에 있어서는 急變化가 없을 것이며, 削減될 가능성도 規定上 생각할 수 없다”고 聲明을 내었다. 그러나 理解할려고 하지 않고 있다. 여하튼, 인플레이션으로 Goodyear의 普通株配當의 購買力은 額面으로 20센트 增加되었음에도 不拘하고 지난 5年間에 13% 以上 減少하고 있다.

가능할지도 모르나 만일 Goodyear가 Uniroyal이나 Firestone의 工場閉鎖로 工場稼働率을 높인다면 Goodyear의 最近의 巨額 投資計劃도 좋은 結果를 가져올지 모른다. 예컨대, 1979년에 타이어 部門은 Okla.州 Lawton에 2억1,600萬달러의 Radial 타이어의 新工場이 操業開始되는 한편, Ala.州 Gadsden의 生産能力도 상당히 增加되었다.

Goodyear社에 따르면 Lawton工場에서는 처음으로 Computer 監視方法을 導入하여 모든 材料와 工程을 「完全 Control」하는 施設이 되어 있다고 한다. 이러한 最新工場施設에 投資된 莫大

한 費用은 稼働率이 90% 以上만 되면 投資額을 커버할 수 있으므로 他會社가 生産을 縮少시키는 만큼 Goodyear는 近年에 높은 利益率을 올리게 된다. 또 Lawton工場의 5個年 增設計劃이 끝나자 78年の 4억1,100萬달러, 79年の 3억6,000萬달러의 높은 水準의 資本投資를 80년에는 상당히 減少시키게 될 것이다.

다음으로 重要한 設備投資는 Danville에 있는 7,100萬달러의 Radial 트럭 타이어 工場인데 81년까지는 操業할 수 없다고 한다. 트럭用 래디알의 伸張이 現在의 市場占有率 20%에서 85년까지는 60% 정도로 豫測하고 있으므로 Goodyear는 계속 발전할 것으로 期待된다. 同社는 Kans.州 Topeka에 있는 自動車 타이어工場을 트럭 타이어 生産으로 轉換시키고 있다. 그러나 이로써 工場勞動者의 雇用이 好轉되지는 않을 것이며 3,700名의 勞動者 중 1,600名 정도가 現在 一時 歸休되고 있다.

### 地 理 的 分 析

原價의 上昇과 타이어 販賣量의 8% 減少로 純利益이 57%나 떨어진 美國內의 狀況과 같이 79년에는 유럽의 Goodyear에서도 不況의 한해였다. 그러나 美國의 다른 多國籍企業들이 유럽에 있는 타이어 工場을 閉鎖 또는 賣却하는 것과는 달리 當分間 Goodyear는 유럽에서 남아있을 것 같다. 現在까지는 海外工場으로서 閉鎖된 것은 하나 밖에 없다('79. 글라스코 工場).

同社는 英國, 프랑스, 西獨, 그리스, 이태리, 룩셈부르크, 스웨덴 등에서 타이어 生産을 계속 하고 있다.

同社의 發展途上國에 있는 타이어 工場은 계속 經營狀態가 좋다. 中南美, 아시아, 아프리카에서의 賣出額이 總賣出額의 19%에 不過하나, 營業利益面으로 보면 이들 地域分이 全體의 3分の 1을 초과하고 있다. Goodyear는 濠洲와 멕시코에 있는 타이어工場에서 增産을 하고 있으며 특히 南아프리카와 아르헨티나에 있는 子會社의 業績이 좋다고 한다.

其 他 營 業 內 容

Goodyear는 주로 타이어와 自動車用 고무製品 會社이나, 化學藥品, 플라스틱, 工業用品, 신발 類, 宇宙科學技術分野 제품도 상당히 生産하고 있다. 1979년에는 이러한 部門의 收益과 世界 各地에 있는 7개의 고무農園의 收益이 높았다고 한다.

Goodyear의 宇宙技術部門은 美國의 國防省請負 Ranking 60에 들어 있으며, 原子力發電所用 우라늄 濃縮을 위한 가스遠心分離機의 開發에서는 政府計劃中에서 제일 큰 契約을 하고 있다. 지난해 이 部門은 9,000萬달러의 契約을 받아 核에너지 分野의 事業을 시작하였다.

79年度 Goodyear의 總從業員은 平均 15萬4,000名으로 過去 3年間의 平均보다 多少 많았다. 앞으로는 이 水準을 維持하든가 아니면 多少 增加될 지도 모르나, 이는 他會社의 工場閉鎖에 따라 左右될 것으로 보인다.

苦戰 하는 Uniroyal

—잇달은 工場閉鎖·賣却—

現在 大고무企業中에서도 가장 不振한 상태에 있는 Uniroyal은 昨年決算에서 1억2,000萬 달러의 莫大한 純損失을 記錄하여 各種問題에 對處하기 위한 合理化에 努力하여 왔다. 1978년에는 少額이나마 利益을 낸데 비해 이와같은 損失은 工場閉鎖나 縮少에 따른 8,800萬달러의 資金準備關係로 더욱 壓迫을 받게 되었다. 지난 2年間 타이어와 신발 部門에서 利益을 올리지 못하여 甚한 資本萎縮이 있었던 한편 急速히 伸張하고 있는 化學藥品 部門으로 資本投入을 增加시켜 왔다.

Uniroyal은 유럽에서의 타이어 生産을 1979년에 西獨의 Continental 고무會社에 賣却한데 이어 1980年初에는 美國에 있는 5개 타이어工場 중 2개 工場을 閉鎖한다고 밝혔다. 타이어 産業에서 Uniroyal은 GM에 타이어를 제일 많이 供給하고 있다. 즉 GM의 新車用 타이어의 3分1을 차지하

고 있다. 그러나 交換用 타이어는 Brand가 매우 弱하여 交換用 타이어 市場에서 많은 損失을 보고 있다. 또 GM의 最大供給者인 Uniroyal은 費用이 要하는 配給體制를 維持해나가지 않으면 안 된다. 즉 自動車 메이커는 新車購入者의 타이어에 관한 苦情은 타이어 메이커에서 取扱하도록 하고 있기 때문이다.

同社는 美國 自動車타이어市場의 占有率을 最小限 13%를 維持해나가고 하고 있는데, 이것은 2개工場閉鎖로 減縮된 生産量을 Wisc. 州 Eau Clair 工場의 生産能力을 增加시키고 美國에 있는 다른 두 工場의 操業을 現在의 週 5日制에서 7日制連續操業으로 하여 補充하려고 하며 또 멕시코나 캐나다에 있는 Uniroyal 工場에서도 타이어가 供給되기 때문이다. 또 이러한 方法으로 同一生産量에 對해서 상당히 原價節減을 할 수 있을 것으로 보고 있다. 그러나 만일 Uniroyal이 타이어 産業을 固守하려고 할 경우에는 아직도 克服해야 할 問題點들이 많이 있다. 1979年末에 同社의 負債는 無慮 資産의 59%에 해당되는 總 7억5,500萬 달러였다. Detroit와 Mass. 州 Chicopee Falls에 있는 타이어工場 閉鎖는 補充 年金費用을 除하고도 5,000萬 달러 정도 要한다고 推定된다.

또 全國高速道路 安全局의 調査結果를 보면 Uniroyal의 200萬本の 타이어 回收로 인한 打擊도 컸다. 이러한 타이어 回收問題에 있어서는 回收費用보다 수요자에 對한 信用問題가 더욱 심각하였다.

Uniroyal은 1980年度의 廣告豫算을 1,800萬달러로 增加시킨 것을 비롯하여 美國 타이어市場에서의 全販賣狀況을 再檢討하고 있다. 뿐만 아니라 遲延되고 있는 乘用車用 Radial 타이어의 生産도 79年度에 乘用車用 타이어 生産의 66%였던 것을 81年末까지는 80%로 擴張되도록 拍車를 가하고 있다.

Uniroyal의 타이어 部門은 78년에 5,500萬달러의 利益을 올린데 比하면 昨年에는 營業損益에서 2,400萬달러의 赤字를 보았다. 同社의 販賣는 유럽製品의 輸入과 美國內 需要의 不振으로 크게 떨어졌으나, 西獨, 프랑스, 벨지움 英國, 룩셈부



르크의 工場을 Continental 고무社에 賣却함으로써 負債를 1억달러 以上 줄일 수 있는 한편, 보다 利益이 큰 部門으로 6,500萬달러 정도 投資할 수가 있었다. 同社는 유럽에 非타이어 營業(주로 化學藥品)을 2억5,000萬달러 정도 남겨놓고 있으며, 이것은 계속 擴大될 것으로 豫想된다.

同社는 現在 타이어 工場을 美國外에는 3개 工場단을 所有하고 있을 뿐이다. 그 중 하나는 터키에 있으며, 今年度에 1,500萬달러의 資本投資로 赤字運營을 면하려고 하고 있다. 本社 營業陣은 터키 政府에 대하여 工場의 輸出制限을 완화시켜 現在의 15%나 그 以上을 要望하고 있다. 이로써 Uniroyal은 터키 工場을 低勞賃의 供給基地로 利用하게 된다. 經濟가 不振한 나라에서 多國籍企業의 操業에 制限을 두고 있는 까닭은 바로 이러한 이유 때문이라고 할 수 있다.

한편 世界타이어 産業의 利潤이 계속 떨어지는 상태에 있으므로 Uniroyal은 化學藥品部門의 投資에 한층 注力하게 되었다. 1978年 化學藥品部門은 同社 總賣出額의 16% 정도에 不過하나 總營業利益으로는 무려 58%에 해당된다. 79年 2/4 分期에는 化學藥品의 販賣가 1억2,500萬달러로 3,100萬달러의 利益을 올렸다.

Uniroyal은 現行 5個年計劃中에 化學藥品의 生産增加率을 年 20%, 또 賣出額을 5年동안에 年間 10억달러로 目標하고 있다. 이 目標達成을 위하여 同社는 全設備投資額의 60%에 해당하는 約 1억2,000萬달러를 化學部門으로 投資하였다. 現在 同社는 研究開發費(R.D)에 年間 6,000萬달러를 投入하고 있으며 美國의 各研究所에는 95名의 研究員들이 있다고 한다. 이들 研究活動은 美國의 Florida州, Illinois州, California州, Ontario州, 英國, 인도네시아 등에 있는 各實驗農場에서 支援하고 있다고 한다. 以外에도 實驗農場을 南아프리카에도 들 計劃이라고 한다.

## 前 進 하 는 Michelin

— 世界市場에서 10%, 北美에서도 優位 —

Michelin 그룹은 現在 유럽 最大의 타이어 메

이커로서, 이미 北美地域을 더욱 伸張시킴으로써 世界最大의 메이커를 노리고 있다. 이 目的達成을 위하여 經營陣은 巨額의 負債까지도 覺悟하고 資本投資計劃을 하고 있을뿐 아니라 株主들의 苦情이나 프랑스 株式市場에서의 同社株의 信用度까지도 과감히 對決하고 있다.

Michelin의 이러한 野心단은 分明히 밝히고 있지만 其他의 內容에 대해서는 모두 極秘密로 하고 있다. 이러한 秘密保障의 觀念은 프랑스에서는 傳說的으로 되어 있다고 한다.

Michelin은 部分的으로 多樣化하고 있는 다른 主要 고무 會社들과는 달리 主要製品인 타이어로만 集中生産하고 있다. 現在 世界 제 2位인 타이어 메이커로 市場占有率은 10% 정도이다. 그리고 캐나다, 美國, 브라질 등에서 이미 타이어를 生産하고 있거나 아니면 計劃中에 있다. 美國과 캐나다에서의 生産은 유럽에서 製造된 타이어의 輸出과 함께 增加되고 있다. 그리고 이 出荷는 유럽 生産에서 상당한 比率을 차지하고 있다. 브라질에서의 生産은 오래동안 計劃되어 온 것으로, 실은 타이어의 브라질 輸出은 關稅가 높으므로 利潤이 적고 또 中南美市場이 形成되고 있으므로 그 潛在性을 바라본 것이라 할 수 있다. 리오네드 자베이로 州에 2개 工場이 計劃되고 있으며 初期段階에서는 1,700名 정도 雇傭될 것으로 豫想된다.

Goodyear와 같이 Michelin도 Uniroyal이나 Firestone을 減産시키는 公적으로 北美에서 同社의 利益을 上向시키고 있다. 또 同社는 技術革新(極秘)이나 研究開發으로써 新規市場이나 既存市場에서 優位를 차지할 것으로 豫想하고 있다.

그러나 유럽의 勞動者들은 美國內에 生産體制를 充分히 갖추게 됨으로써 유럽으로부터 타이어 輸入을 하지 않게 되면 生産이 축소되지 않을까 念慮하고 있다. 프랑스의 ICEF 加盟組合은 이미 Michelin이 開發한 最新技術을 유럽의 既存工場의 近代化에 利用하는 것 보다 오히려 美國에 利用하고 있다는 點은 注目하지 않을 수 없다. 勞動組合이 없고, 低勞賃地域에 最新 技術에 依하여 타이어 工場이 建設될 것으로 豫想되므로 앞으로는 輸出이 逆流되는 現象이 나타나지 않

을가 생각된다.

1979年 12月28日 Toronto에서 發刊되는 캐나다의 權威있는 新聞 “그룹 엔드 메일”紙에 의하면 Nova Scotia 保守政府는 一部の 批判에도 不拘하고 프랑스의 多國籍企業 Mechelin 타이어의 캐나다社의 利益을 保護하기 위하여 立法措置까지 하였다고 한다. 따라서 이와 關聯하여 이 地域에 短期的인 經濟的 利益을 도모하게 되며 1,800名의 雇傭機會와 1억1,000萬달러의 稅收入이 機待된다고 한다.

Michelin은 Nova Scotia에 두개의 Radial 타이어 工場을 가지고 있다. URW는 이 두工場에 組合을 組織하려고 努力하였으나 다 失敗하고 말았다. 世界에서 가장 反組合企業으로 有名한 Michelin은 前에도 Nova Scotia의 地方政府에 反勞動法을 通過시키려 하다가 國際的 抗議까지 받은 적이 있다. 이것은 ICEF의 加盟組合인 全美

고무 勞組 URW가 이 地方의 Michelin의 타이어 工場을 組織하려고 한 것을 妨害할 目的이었다.

또 Michelin은 이태리에서도 이태리 北部의 5개 工場에서 일하는 14,000名의 勞動者에게 1人當 無稅로 310달러의 賞與金을 支給하였는데, 이것은 化學勞組가 全國賃金協約을 交渉하려고 한 때였다. 이것은 同社가 620萬달러를 들여 困難한 團體交渉보다는 “平和를 買收”하려고 한 것이다.

同社가 美國에 새로 建立하는 重要工場은 모두 美國南部의 反動的 中心地에 깊숙히 位置하고 있다. 특히 South Carolina, Texas, Alabama州 등이다. 이들 地方에서는 거의 地方의 立法行政官에 의해 組合을 組織하는 사람은 市外로 追放되는데, Michelin은 이들 行政官과 깊이 結託되어 있다고 한다.



◀p.32의 계속▶

整備員의 安全注意事項은 다음과 같다.

① Mill 整備, 修理, 其他 손을 쓰거나 할 때에는 Mill에 供給되는 電源 스위치를 遮斷시키고 注意標識을 하여야 한다.

② Mill의 部分整備補修로 인해 주위의 部品破損 등은 없어야 하므로 整備作業前에 對備策을 강구해야 한다.

③ 危險部位에는 “注意” 警告標識을 해야 한다.

④ 整備時에는 規格의 工具를 사용해야 한다.

⑤ 豫期치 못할 他人의 危險行爲를 對備해서 監視員이 한사람 配置되어야 한다.

9. Mill 取扱安全守則과 安全警告標札

① Mill 取扱上 安全守則과 警告標札은 중요한 位置, 즉 危險特性에 따라 쉽게 읽을 수 있도록 되어 있어야 한다. 運轉者 및 補修者는 반드시 安全守則을 理解해야 한다.

② Mill 補修를 하기 전에는 安全注意警告標札을 危險要所에 設置해야 한다. 그렇지 않고 補修를 하거나 손을 쓸 때에는 本人은 물론 他人에게 큰 被害를 입힐 念慮가 있기 때문이다.

10. 潛在性 有害危險條件

Mill을 取扱하는 운전자는 設備 및 周邊의 環境特性을 充分히 알아두어야 한다. 일반적으로 作業場 바닥의 狀態, 즉 미끄럽거나 障害物이 있어 넘어질 潛在危險이 있는 場所에는 넘어지지 않도록 運轉者自身의 豫防措置를 하거나 신발바닥이 미끄럽지 않은 것을 着用하는 것이 安全하다.

특히 밑에서 발생하는 騒音은 長期勤續者의 경우 職業性疾患을 유발시킬 念慮가 있기도 하다. 따라서 運轉者는 사건에 保護裝具를 準備했다가 着用함으로써 職業性疾患을 最少로 防止시킬 수 있다.