

國內外 뉴스

▲ 80年度 美國 타이어企業 業績

美國의 타이어·고무企業의 80年度 業績을 綜合해 보면 年間 利益面에서는 主要 메이커 中에서 Goodyear만이 增加되었을 뿐이다. 타이어·고무 産業은 乘用車와 트럭의 減産으로 沈滯 상태가 계속되었으나, 4/4 分期에는 各社 모두 豫想보다 많은 利益을 올렸다. 그 原因은 交換用 타이어의 販賣增加와 81年 모델의 發賣로 乘用車 메이커들의 發注量 增加를 들 수 있으며, 또 材料原價도 80年初期에는 急騰했으나 그 후 다소 上昇勢가 누그러져 80年全體의 原價上昇率이 豫想보다 낮았기 때문이다. 그러나 플라스틱 및 大部分의 工業用 고무·플라스틱 製品의 需要는 低下되었다.

81年度 展望은, 利益은 急增될 것으로 豫測하고 있으나, 主로 下半期에 가서 利益이 伸張될 것으로 豫想되고 있다. 81年 1/4 分期의 美國 타이어業界의 利益은 80年 同期를 上廻하고 있다.

美國 主要 타이어 企業의 業績

(單位: 100萬달러)

企業名		80年	79年	前年比 (%)
Goodyear	賣出額	8,440	8,239	102
	純利益	230.7	146.2	158
Firestone	賣出額	4,850	5,284	92
	純利益	△106.0	112.9	—
Goodrich	賣出額	3,100	2,988	104
	純利益	61.7	82.6	75
Uniroyal	賣出額	2,299	2,575	89
	純利益	△7.8	△120.5	—
General	賣出額	2,215	2,295	97
	純利益	40.7	80.1	51

Goodyear 社

—利益 40% 增加—

Goodyear 社의 80年度 利益은 急上昇하였다. 이것은 主로 外國에서의 利益上昇과 在庫削減에 의한 것이다.

80年 同社의 賣出額은 84억4,000萬달러로 前年比 2.5% 增加하였으나 純利益은 2억3,070萬달러로 79年の 1억4,620萬달러를 大幅 上廻하였다. 利益은 後入先出法の 在庫評價로 在庫가 削減되어 2,320萬달러 增加하였다. 海外에서의 80年度 利益은 79年の 7,550萬달러에서 1억6,500萬달러로 2倍 增加되었다.

同社에서는 海外主要市場인 아시아, 아프리카, 中東, 南美 등 各地에서 業績이 向上되었다고 한다. 유럽에서는 79년에 赤字였으나 80년에는 黒字였다. 南아프리카, 濠洲, 인도네시아, 말레이지아 등에서는 利益이 大幅的으로 改善되었다고 한다. 中南美에서는 브라질에서 價格面, 베네스웰라에서 生産性面에 各々 問題가 있었으나, 멕시코에서의 利益으로 補充되었다고 한다.

81年 上半期에는 美國內에서 沈滯 상태가 계속될지도 모르나, 下半期에는 어느정도 回復될 것이라고 한다. 또 유럽에서도 다소 景氣가 沈滯되지 않을까 우려되나, 中南美, 아시아, 아프리카 地域에서는 全般的으로 改善되리라고 同社에서는 보고 있다.

한편 同社의 80年度 資本支出額은 79年の 3억 6,010萬달러를 下廻하는 2억4,860萬달러였다.

Firestone 社

—1억달러 以上 缺損—

Firestone 社의 80年度(79.11~80.10)의 赤字額은 1억2,200萬달러로 稅後 純缺損은 1억590萬달러였으며, 賣出額은 前年보다 9% 下廻하는 48억달러였다. 그리고 79年度の 利益은 稅後 1억1,290萬달러였다.

同社에서는 80年度 下半期에 財政 상태를 많이 改善시켜, 80年度末의 總負債額은 8억6,400萬달러로 前年度末의 10억5,000萬달러에서 大幅 減少되었다. 이것은 大規模的인 在庫削減計劃으로 同社의 財政 상태가 改善되고 있는 것이나,

이것은 北美의 타이어事業이 赤字로 되는 原因이기도 하다. 在庫削減으로 稼動率이 低下되므로 營業損失이 增加되는 結果를 招來하게 된다.

同社에 의하면 金屬製品, 工業用고무製品, 化學製品 등의 各分野에서 販賣·利益이 多같이 減少되고 있으나, 缺損原因은 北美의 타이어事業이라고 한다. (Wall Street Journal 80.12.17)

Goodrich 社

—25%의 大幅減益—

BF Goodrich 社의 80年度 賣出額은 前年比 3.7% 增加되었으나, 純利益은 6,170萬달러(1株當 3.75달러)로 79年の 8,260萬달러(同 4.89달러)보다도 減少되었다. 同社의 利益은 제 4/4 分期에 前年 同期比 53% 增加하였으나, 80年度 初期의 不振으로 結局 25% 減益되었다.

同社에서는 80년에 主要製品分野에서 需要가 低調하였으므로 일부 工場에서는 正常稼動率보다도 低水準으로 操業되었다고 한다. 이러한 生産面의 效率不振이 利益에 많은 影響이 미쳤다고 한다. 또 同社에서는 後入先出法으로 在庫整理를 하였으므로 80년에는 在庫가 前年보다 減少되는 同時에 同社의 利益은 相當히 增加하였다고 한다. (Wall Street Journal 81.2.10)

Uniroyal 社

—780萬달러의 缺損—

Uniroyal 社의 業績이 3/4 分期에서 차츰 回復되기 시작하여 4/4 分期까지 계속되었으나, 1980年 通算으로는 780萬달러 赤字였다. 그 原因은 自動車市場과 住宅市場의 不振과 全體的인 景氣後退 때문이라고 한다.

同社의 80年 赤字가 780萬달러였으나 79年の 1억1,970萬달러에 比하면 大幅 改善된 것이다. 賣出額은 前年比 10.7% 下廻한 23억달러였다. 同社社長에 의하면 80年 下期의 回復도 上期의 大幅 赤字를 克服할 수 없었다고 한다. 81年은 回復勢가 계속될 것이라고 한다.

同社의 타이어 및 關聯製品部門의 賣出額은 11억2,000萬달러로 前年比 17.8% 減少되었으나 利益은 400萬달러 올랐다(79年은 9,900萬달러 損失). 同社에 의하면 1980년에는 國內 市場과 美

시코 市場의 타이어事業이 大幅 改善되었다고 한다. 美國에서는 5개工場 중 2개工場을 閉鎖, 間接費를 削減하여 市場占有率을 擴大함으로써 成果를 發揮하게 된 것이다. 멕시코의 타이어工場은 79年 4/4 分期에 長期罷業을 일으켰으나 80년에는 正常操業을 하였다고 한다.

(Rubber & Plastics News 81.2.23).

General 社

—減收·減益—

General 타이어는 80年度(79年 12月~80年 11月)에 賣出額 22억1,500萬달러, 利益 4,076萬달러로 多같이 前年을 下廻하고 있으며, 특히 利益은 半으로 減少되었다. 自動車 메이커의 타이어 및 고무·플라스틱 製品의 購入量 減少가 主要原因으로 初期에는 赤字였으나, 4/4 分期에는 3,060萬달러의 利益을 올릴 정도로 回復하였으므로 年通算으로는 減益이면서도 黑字였다는 것이다.

同社에서는 Radial 타이어 工場의 稼動率은 高水準으로 하고 있으나 텍사스州의 Bias 工場은 平時보다 稼動率이 낮다고 한다. (コム報知 4.27)

▲ **Space Shuttle “Columbia號” 타이어 BFG 社가 供給**

— 44.5 inch, 34ply —

美國의 Space Shuttle “Columbia號”는 54時間 半에 걸친 宇宙旅行을 마치고 지난 4月 15日 午前 3時 21分, California州 Edwards 空軍基地에 無事히 귀환하였다.

이 Columbia號는 大氣圈을 벗어나 着陸地點에 接近할 때는 時速 260 mile(約 420km) 以上 된다. 이와같은 速力과 着陸의 急角度와 宇宙船의 重量(約 94톤)이 加해지므로 操縱이 극히 어려우며, 着陸時에 宇宙船의 4개의 主要 타이어에는 각각 約 60톤의 重量이 걸린다고 한다.

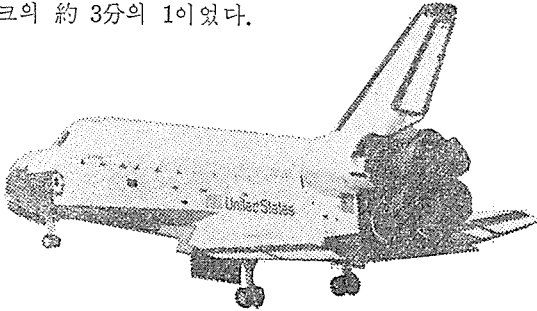
着陸衝擊을 감내하고 Shuttle을 停止시키기 위한 타이어, 휠, 브레이크 등은 뛰어난 品質이 要求되는데, 여기에 供給하게 된 會社는 美國 BF Goodrich였다. 同社에서는 NASA의 有人宇

宙船 第1號「엔터프라이즈」에도 타이어, 휠, 브레이크 등을 공급한 바 있다.

同社에서는 이번 Space Shuttle 計劃의 出發點인 1974年初부터 再使用되는 宇宙船으로서 엄밀하고도 독특한 조건을 만족하는 着陸用 장치를 위하여 研究를 계속하여 왔다.

타이어는 重量當 強度가 극히 높도록 設計하지 않으면 안된다고 한다. 왜냐하면, 宇宙船은 重量이 크고 또 高速, 急角度로 着陸하기 때문이라고 한다. Akron 工場에서 製作된 Columbia 號 타이어는 44.5 inch(111cm), 34 ply로 大部分이 強度가 높은 나일론이나 와이어로 構成되어 있다. 重量은 82.1 kg이다. 同社에서는 美國空軍 技術者와 같이 타이어 테스트를 한 結果, 타이어는 NASA의 基準值에 잘 適應되었다.

휠은 보다 輕量이고 휠과 브레이크의 組立은 着陸時의 극히 높은 摩擦熱에 견딜 수 있어야 하므로, 研究結果 벨룬과 카본으로 만들게 되었으며, 重量은 65.77kg으로 過去의 Steel 브레이크의 約 3분의 1이었다.



Space Shuttle "Columbia 號"

(BFG 인터 코무 提供, 日經新聞 81.4.20)

▲ UAE, 타이어輸入 急増展望

—年間輸入 1억 달러 上廻—

아랍에미리트聯合國(UAE)은 自體 타이어 生産施設이 全無하여 需要의 全量을 輸入에 의존하고 있는데, 매년 輸入은 급증 추세를 보이고 있다. 이는 UAE가 막대한 石油收入으로 인한 國民所得의 향상(80년도 1人當 國民所得 2만7천달러), 車輛保有臺數와 走行距離의 증가, 그리고 특수한 기후 조건으로 타이어의 磨耗率이 높아 國內消費가 증가하고 있을 뿐만 아니라 中繼貿易基

地로서 걸프 地域 및 東部 아프리카 國家에 대한 再輸出用 輸入이 증가하고 있기 때문이다.

UAE의 人口는 약 100만名으로 國民 7人當 1臺의 차량을 保有하고 있고, 自動車 輸入이 매년 증가하고 있어(지난 3년간 自動車 輸入은 10만 279臺에 달하고 있음) 向後 타이어 需要 또한 계속 증가될 展望이다.

UAE의 年度別 타이어 輸入 실적을 보면 78년도 2,526만8천달러에서 79년에는 4,333만6천달러로 71.6%가 增加했으며, 80년도 輸入은 1억 달러 정도로 推定되고 있어, 급격한 輸入伸張率을 나타내고 있다.

主要輸入 대상국은 日本으로 市場占有率이 約 35%이고, 최근에는 브라질로부터의 輸入이 급격한 증가 추세를 보이고 있는데, 一般市中 商店에는 브라질製 타이어가 진열되어 있지 않은 점으로 보아 거의 全部가 인근 걸프 諸國, 특히 이란으로 再輸出되고 있는 것으로 판단된다.

한편 消費者 嗜好 동향을 보면 英國, 프랑스, 美國 등의 高價品을 選好하는 경향이 있으나 79년부터 우리나라 製品에 대한 需要가 증가, 79년 以來 每年 2배 이상의 輸出 증가율을 시현,

UAE의 年度別·國別 타이어 輸入實績(투브 除外)
(單位: \$1,000)

國 別	1978	1979	1980
韓 國	3,091	8,032	16,770
日 本	8,681	16,758	24,702
英 國	1,798	2,489	3,683
美 國	1,749	2,453	3,392
룩셈부르크	2,590	3,681	3,109
프 랑 스	1,179	2,557	2,925
自由中國	364	564	630
브 라 질	325	1,092	9,693
總 計	25,268	43,366	69,768

資料: Dubai & Abu Dhabi Custom House Bulletins

註: ① 上記 實績은 現地貨를 年度別 平均換率로 換算한 것임.

平均換率: 1978년도: US \$1=DH3.815
1979년도: US \$1=DH3.750
1980년도: US \$1=DH3.700

② 1980년 實績은 두바이 輸入實績에 한함(두바이는 UAE 總輸入實績의 約 70%를 占有)

市場占有率이 20~24%로 伸張되어 日本 다음의 제 2위의 供給國으로 부상하였다.

우리나라 製品은 현재 品質, 價格, 遞利버리 등 모든 면에서 好評을 받고 있는데, 지속적인 輸出 증대를 위해서는 韓國業體간의 過當競爭을 지양함으로써 現地 에이젠트 간의 不信을 방지하고, 長期的으로 우리나라의 타이어 輸出에 나쁜 影響을 미치는 일이 없도록 하여야 할 것이다.

(KOTRA 海外市場 81.4.25)

▲ 天然 고무 마케팅

天然 고무의 79년도 世界總生産量은 385만5천 톤으로 지난 10年間 年平均 3.3% 증가해 왔으며, 世界生産의 93%가 東南亞에 편중되어 있다.

한편 世界景氣의 침체로 天然 고무의 60% 이상을 消費하는 타이어 産業의 不況으로 81년중 天然 고무 價格은 열세에 있으나 일단 景氣가 회복국면에 접어들면 原油價 상승에 의한 合成 고무 價格의 상대적인 상승으로 天然 고무의 대폭적인 증가가 예상된다.

또한 國際 天然고무協定이 80년 10월 1일부터 暫定 발효됨에 따라 이의 활동이 天然 고무의 價格 및 需給安定에는 크게 기여할 것이나 계속 價格臺가 높은 수준에서 형성될 가능성도 크다.

한편 우리나라는 年間 12만 t 이상의 天然고무를 輸入하여 타이어 및 신발類 등 주요 輸出商品의 原料로 사용하고 있으나 地理的 근접성 등으로 東南亞市場에 輸入市場이 편중되어 있고, 또한 天然 고무의 사용비율 또한 世界 수준인 30% 보다 훨씬 높은 50% 수준을 보이고 있다.

뿐만 아니라 우리나라의 合成 고무 생산도 SBR이 主宗을 이루고 있어, 天然 고무와의 代替 관계가 잘 이루어져 있지 못한 실정이며, 備蓄 실정 또한 미미한 단계에 있다. 輸入 형태 또한 단순 輸入인데다 日本 및 싱가포르로부터의 仲介輸入도 상당한 비중을 차지하고 있어서 우리나라는 天然 고무 需給上的 伸張성이 대단히 결여되어 있다.

이러한 문제점을 改善하기 위해서는 單純輸入을 지양하고 長期供給 계약을 추진해야 하며, 專門輸入商을 양성하여 先物市場에의 참가를 추

진하여 先物市場을 통한 資源 확보와 情報蒐集 체계의 활용을 강화하는 한편, 주요 生産國들이 加工輸出에 주력하고 있는 점을 감안, 生産國의 加工工場 설립에 적극 참여해야 할 것이며, 아울러 備蓄 능력을 강화하고 合成 고무와의 代替 관계의 伸縮性 확보에도 노력해야 될 것이다.

(KOTRA 海外市場 81.4.16)

▲ 西獨의 타이어業界 動向

—原價上昇 抑制에 盡力—

西獨의 6大 타이어 生産業體는 Continental, Michelin, Dunlop, Phoenix, Uniroyal, Veith Pirelli 등인데, 이들 메이커들은 新規商品開發과 특히 原資材價格 및 人件費 상승으로 인한 原價 상승을 억제하기 위해 부단히 노력하고 있다.

80년도 西獨의 타이어市場은 전반적으로 순조로웠으며, 79년도의 赤字業體들은 80년도에는 赤字를 모면하였고, 黑字業體들은 黑字幅을 더욱 넓힐 수 있었다. 이와같은 예를 Dunlop과 Pirelli의 경우에서 찾아보면 다음과 같다.

Dunlop : 同業體는 西獨 3大 타이어業體의 하나로 黑字 단계는 아니나 80년도 販賣額은 4.5% 증가한 DM 8억 2천만에 달했다.

Dunlop의 대변인은 81년도 事業展望을 80년도 수준 이상으로 伸張되지 않는 것으로 보고 있으나 스페어 타이어의 需要가 증가, 장차 販賣 政策을 스페어 타이어에 주력할 예정으로 있다.

Veith-Pirelli : 同社는 주로 高級 타이어 生産에 主戰略을 펴고 있고, 80년도 販賣實績은 DM 5억 1,650만을 기록, 최초로 DM 5억을 돌파하였으며 14.7%의 成長率을 시현했다.

同社의 販賣市場은 주로 國內市場으로 80년도 輸出은 總販賣高의 11%였다. 81년도 販賣展望은 3%의 위축이 예상되나 同社는 3월초에 5.5%의 價格引上을 단행한 바 있다.

西獨의 타이어業界는 赤字 상태에서 점차 黑字선에 진입하고 있으나 新規 施設投資를 주저하고 既存 施設限度 내에서 高級 및 安全 타이어 등 品質向上에 주력하고 있다.

(KOTRA 海外市場 81.4.23)