

國內外 뉴스

▲ 80年度 美國의 10大輸出入 相對國

— 캐나다 1位, 日本 2位 固守 —

80년도 美國의 주요 輸出國相對國 순위는 79년과 거의 차이가 없으나 주요 輸入相對國의 서열상에는 알제리아가 베네수엘라를 제치고 美國의 10大 輸入相對國으로 부상하는 등 일대 변화가 일어난 것으로 밝혀졌다.

美商務省 시카고事務所長 Gerald Marks氏에 따르면 80년에도 美國의 輸出入相對國 중에서 캐나다와 日本이 여전히 1,2位를 고수했으며 리비아, 나이지리아 및 알제리아는 순전히 石油와 天然가스 輸出로 인해 美國의 10大輸入相對國에 포함되었다고 한다.

작년 美國의 10大輸出相對國의 순위는 멕시코와 英國이 서로 자리바꿈한 것 이외에는 79년과 다른 것이 없는 것으로 나타났다.

그러나 주요 輸入相對國 순위에 있어서 멕시코는 1단계, 사우디 아라비아는 3단계 리비아와 알제리아도 각각 1단계씩 뛰어 올랐으나 西獨은 2단계, 나이지리아, 英國 및 自由中國은 각각 1단계씩 후퇴한 것으로 밝혀졌다.

한편 美國은 작년도에 總輸出이 2,220억 달러에 달해 79年對比 22%의 증가를 보였으며, 總輸入은 2,480억 달러로 79年對比 18%의 증가에 그친 것으로 나타났다.

上記 Marks氏는 작년에 美國이 가장 큰 貿易赤字를 보인 나라는 日本으로서 약 100억 달러의 赤字를 기록했고 그 다음으로는 나이지리아로서 약 97억 5천만 달러를 기록했다고 밝혔다.

그는 美國이 나이지리아와 큰 貿易赤字를 기록한 이유로서 나이지리아는 美國製品을 대규모 輸入할 만큼 충분한 購買層을 보유하고 있지 못하다고 설명했다.

80년도 美國의 對蘇 交易量은 79년에 비해 대폭 감소되었는데 이는 對中共 交易 증대로 인해 상쇄된 것으로 밝혀졌다. 즉 79년 美國의 對蘇 交易量은 45억 달러에 달했으나 작년에 19억 7천만 달러로 감소되었으며 對中共 交易量은 79년의 23억 달러에서 작년에는 48억 달러로 증가되었다.

한편 美國은 작년에 韓國과는 貿易黑字(2억 8천 萬 달러)를 기록했으나 自由中國과는 또다시 赤字를 면치 못한 것으로 나타났다.

작년 美國은 화란과 가장 큰 貿易黑字를 기록했는데, 黑字額은 67억 6천만 달러로서 이 중에는 인접국을 통해 화란에 再輸出된 것도 포함되어 있다. 또 작년 美國의 對EC 全體貿易黑字는 180억 달러에 달했다.

다음은 美商務省 시카고事務所長 Marks氏가 밝힌 80년도 美國의 10大 輸出入相對國과 그 輸出入 규모인데, 액수는 非公式 統計이다.

80年度 美國의 10大 輸出相對國

(單位: 10億 달러)

國 名	輸 出 額	國 名	輸 出 額
1. 캐 나 다	35.4	6. 화 란	8.67
2. 日 本	20.79	7. 프 랑 스	7.49
3. 멕 시 코	15.15	8. 벨 지 음	6.66
4. 英 國	12.69	9. 사우 디	5.77
5. 西 獨	10.96	10. 이 태 리	5.51

80年度 美國의 10大 輸入相對國

(單位: 10億 달러)

國 名	輸 入 額	國 名	輸 入 額
1. 캐 나 다	41.46	6. 나 이 제 리 아	10.91
2. 日 本	30.7	7. 英 國	9.76
3. 멕 시 코	12.52	8. 리 비 아	7.12
4. 사우 디	12.5	9. 自由 中國	6.85
5. 西 獨	11.68	10. 알 제 리 아	6.58

(KOTRA 海外市場 81.2.18)

▲ 홍콩, 自動車販賣 急增勢

—80年1~11月, 2,885臺 46%增加—

급속한 貿易 확대와 産業發展 그리고 觀光業界의 활기로 홍콩의 自動車 需要는 날로 급증세에 있다.

80년 1~11월간 2,885臺의 自動車가 홍콩에서 販賣됨으로써 79년 同期對比 46.7%의 증가율을 시현했으며 78년 同期對比 115%가 증가한 기록이다. 이 중 輸入車는 2,362臺로 나타나고 있는데, 日本車가 2,319臺를 차지하여 98%의 占有率을 보이고 있다.

日本車의 需要 급증은 저렴한 價格, 燃料節約, 그리고 割賦條件이 有利한 點에 그 원인이 있는 것으로 분석된다. 하지만 최근에 와서 日本 円貨의 強勢로 유럽車와의 價格差는 점차 좁아지고 있는 추세이다.

이렇게 自動車의 登錄臺數가 해마다 急增함에 따라 가장 문제되고 있는 것은 交通 혼잡이다. 현재 홍콩에는 대부분의 道路가 補修되지 않고 있으며 새로운 道路建設이나 駐車場所를 마련할 만한 공간이 없는 상황이다.

따라서 홍콩의 交通難은 앞으로 더욱 심각해질 것으로 예상되고 있다. (KOTRA 海外市場 81.2.27)

▲ 말레이시아, 天然고무 生産減少

—80年 1~11月中 134만톤—

최근 발행된 말레이시아 統計局資料에 의하면 말레이시아의 80년 11월중 天然고무 生産量은 前年同月보다 1.6% 증가한 12만8,139%으로 나타났다.

그러나 작년 1/4分期의 生産低調로 80년 1~11월까지의 生産量은 前年同期對比 1.5% 감소한 134만%이었다.

한편 11월의 輸出量은 10월 보다는 6.5% 증가했지만 작년 同月보다는 무려 24.5%나 減少한 11만4,061%이었으며 작년 1~11월까지의 輸出量도 前年同期보다 8.2% 減少한 134만%이었다.

11월중 싱가포르가 3만3,387%을 輸入하여 계속 선두를 지키고 있으며 그 다음으로 美國이 9,838%, 中共이 9,403%을 輸入하였다.

1~11월까지의 주요 輸出對象國도 위와 같은데 싱가포르가 33만788%, 美國이 9만9,939%, 中共이 9만2,660%을 輸入하였다.

(KOTRA 海外市場 81.2.20)

▲ 日本 自動車 타이어 各社의 타이어 生産 能力(月間)

(單位: 新고무量...톤)

ㄱ 報知新聞調査

企業名	期 間	期末生産力	稼 動 率 (%)
Bridgestone 타 이 어	78.1~12	28,000	92
	79.1~12	30,500	99
橫濱고무	78.1~12	12,160	75
	79.1~12	12,160	85
住友고무 工 業	78.1~12	6,050	93
	79.1~12	7,250	98
東洋고무 工 業	78.4~79.3	6,000	83
	79.4~80.3	6,250	94
大津타이어	78.4~79.3	2,980	92
	79.4~80.3	2,980	95
日東타이어	78.1~12	2,270	80
	79.1~12	2,270	77
岡本理研고무	78.4~79.3	60萬本	98
	79.4~80.3	60萬本	98

('81年度 ㄱ 年鑑)

▲ 美國 GM 社 5 個工場 一時閉鎖

美國의 最大自動車 메이커 General Motor社는 지난 2月3日 乘用車, 트럭 등의 過剩在庫를 줄이기 위하여 다음 週에 5個工場을 閉鎖할 것이라고 發表하였다. 또 2月16~20日에는 4個工場을 一時閉鎖한다고 한다. 이로써 約 3萬名의 勞働者가 影響을 받게 된다고 한다. (81.2.4 日本經濟新聞)

▲ 캐나다, 타이어業界 올 景氣

回復展望

— 産業合理化 로 —

壽命이 연장된 래디알 타이어의 사용 증가에 따른 타이어 交換率 감소와 타이어가 부착된 外國製 自動車의 輸入增加 및 日本產 트럭 및 建設車輛用 타이어의 輸入 증가 등으로 그동안 景氣沈滯에 빠졌던 캐나다의 타이어 業界는 81년도에 産業合理化를 통해 向後 5년간 점차 活氣를 띠 것으로 캐나다 고무協會는 전망하고 있다.

81년도 캐나다 타이어 販賣量은 乘用車 타이어의 경우 Bias 및 Belted 타이어가 7.5%~18% 減少되는 반면, 래디알 타이어의 販賣量은 5% 증가할 것이며 트럭용 래디알 타이어의 販賣量은 8% 증가될 것으로 예측되고 있다.

한편 80년 10월말 현재 캐나다의 對韓輸入은 C\$ 478만5천으로 前年同期對比 29.5%의 增加를 보였으며, 製品別로는 트럭 및 버스 타이어가 36.4%, 自轉車 및 모터사이클용 타이어 및 튜브가 50.1%를 차지했다.

현재 캐나다는 油類價 引上和 또한 건강에 대한 관심이 高潮, 自轉車에 대한 需要가 증가하고 있으나 自轉車용 타이어 및 튜브 生産施設이 빈약하고, 또한 品質面에서 韓國產 自轉車용 타이어 및 튜브가 好評을 받고 있어, 우리나라의 同品 輸出潛在力은 아직도 크다고 볼 수 있다.

年度別 캐나다의 타이어·튜브 輸入實績

(單位: C\$ 千)

國 別	1979	80.1~10	前年同期對比 增減率(%)
韓 國	4,519	4,785	29.5
美 國	168,815	134,130	-5.4
日 本	66,909	62,123	7.2
自由中國	3,033	3,455	35.0
其 他	129,647	114,105	6.3
合 計	372,923	318,598	1.7

(KOTRA 海外市場 81.3.5)

▲ 美國 80年度 타이어 企業의 業績

—GY는 利益 58% 增加, BFG는 25% 減少—

Goodyear Tire & Rubber社의 80年度 業績을 보

면 賣出額은 微增狀態였으나 利益面에서는 79年 對比 50%以上 增加한 好業績이었다. 同社의 80年 賣出額은 84억4,000萬달러로 79年の 82억 4,000萬달러에 비해 2.4% 增加하였다. 利益은 2억3,000.7萬달러로 79年の 1억4,620萬달러에 비해 57.8% 增加되었으며 1株當利益이 318센트로 57.4% 增加되었다. 賣出額利益率도 2.73%로 0.96센트 上昇하였다.

한편 BF Goodrich社의 80年度 賣出額은 31억 달러로 前年比 3.7% 增加되었으나, 利益은 6,170萬 달러로 25.3% 減少되었다. 1株當利益도 489센트에서 357센트로 低下되었다. Goodrich의 業績이 低下된 것은 美國自動車産業의 不振이 큰 原因이며 특히 이 影響을 가장 많이 받은 會社는 Firestone社이다.

Firestone社의 80年度 賣出額은 49억달러로 前年보다 7.5% 低下되었으며 利益面에서도 79年에 1억1,290萬달러를 計上되었던 것이 一轉하여 1억590萬달러의 缺損을 보았다.

(COM 報知新聞 81.2.23)

▲ 美國 運輸省, 타이어 製品 檢査 結果 發表

美國 運輸省은 美國에서 판매되고 있는 2,500여종의 타이어에 대한 테스트 결과를 발표하였다.

美國은 지난해 10월 1일부터 美國에서 판매되는 모든 타이어製品에 強度, 牽引力, 耐溫性 등 同테스트 결과를 附着토록 함으로써 消費者로 하여금 타이어 品質을 서로 비교할 수 있도록 하고 있다.

(KOTRA 海外市場 81.1.8)

▲ 말레이시아, 타이어 工場 建設

—모터사이클 및 自轉車용 타이어—

말레이시아는 250萬달러를 投入하여 모터사이클 및 自轉車용 타이어 製造工場을 建立할 계획이다.

Perak州에 세워질 同工場은 日本의 現地合作會社인 Kumamoto Tyres & Rubber Sdn. Bhd.에 의해 建設될 예정인데 今年末이나 82年初에 完工

될 것이라고 한다.

同工場에서 제조되는 타이어는 國內供給은 물론 輸出도 하게 될 것이라고 한다.

(KOTRA 海外市場 81.2.5)

▲ 向後 10年間に 타이어 메이커 半減

Goodyear International 社의 Ib Thomsen 社長은 지난번 全美國 타이어 販賣業者協會 會合에서 장차 타이어産業에서 계속 지탱해 나갈 수 있는 會社는 大메이커뿐이며 現在 操業中에 있는 約 50社 정도의 타이어 메이커의 半數以上이 1980年代末까지는 타이어産業에서 撤退하게 될 것이라고 豫測하였다.

또 유럽에서도 既存 타이어 生産能力이 1985년까지 約 20% 정도 다시 削減될 것이라고 한다. 그 理由의 하나로써 同社長은 유럽의 타이어工場의 年間平均操業日數가 250日로서 日本이나 韓國의 350日에 비해 너무나 작다는 것이다. 工場의 稼動日數가 40%나 높다면 아시아에서 유럽까지의 輸送 코스트나 輸入關稅 등을 除하고도 利益이 남는다고 同社長은 指摘하였다.

同社長은 또 東歐諸國의 새로운 乘用車用 Steel Radial 타이어 工場이 操業을 하게 되면, 東歐로부터의 競爭이 激化될 것이라고 하며, 또 自由經濟企業이 短期的으로 國營企業과 競爭한다는 것은 不可能하다고 한다. 또 失業을 避하기 위하여 政府가 타이어 메이커를 원조해주는 것도 「單純히 苦悶만 더 延長될뿐 可能性이 없다」고 하여 바람직 하지 못하다고 하였다. (Elastomerics 80.9)

▲ “天然 고무 時代” 到來 豫想

— 世銀, 油價 올라 合成고무 競爭力退潮 —

世界銀行은 최근 天然고무에 관한 조사 보고를 통해 「世界는 石油價格高騰으로 合成고무 價格이 크게 오르고 있어 말레이시아·인도네시아·泰國 등 天然고무 生産國은 20년만에 市場을 擴大할 수 있는 기회가 到來했다」고 발표하였다.

이 보고서는 合成고무의 原料인 原油價格은 73년부터 80년까지 實質적으로 4배나 높아 天然고

무의 競爭力이 強化되었다고 지적하였다.

이 보고서는 말레이시아·인도네시아·泰國이 세계 天然고무 供給의 約 80%, 스리랑카·印度·리비아·나이지리아가 12%를 각각 生産하고 있으며, 인도네시아·스리랑카·나이지리아는 고무植樹와 再生에 노력하고 있다고 밝혔다. 또 베트남·캄보디아가 고무産業을 育成하고 있다. 또 필리핀·西아프리카諸國·브라질이 새로운 고무園에 投資를 늘리고 있으며 天然고무 生産國은 고무抽出을 촉진하기 위해서 化學物質을 사용하여 成木과 老木에서 生産을 늘리고 있다는 것이다. (81.1.30 貿易會報)

▲ 美國 타이어業界, 올 需要展望 크게 樂觀

— 乘用車生産 늘고 交換用타이어市場 期待, 生産施設 大幅改善 —

지난해 美國 타이어業界는 全産業에 걸친 슬럼프로 예외없이 打撃을 받아 지난 49년 이래 最惡의 해로 기록되었으나 81년에는 景氣가 크게 好轉될 것으로 예상하고 있다.

80년의 經濟 침체가 타이어業界에 안겨준 타격 내용을 보면 出荷激減을 비롯, 적정 가격 이상의 價格 경쟁, 여러가지 品種에 걸친 利潤 감소뿐만 아니라, Firestone社의 경우 주요 플랜트 閉鎖 등을 들 수 있다. 그러나 關係專門家에 따르면 81년도중에는 美國 타이어業界가 예상외의 生産 증가, 非能率的인 舊式 플랜트 폐쇄를 통한 過剩 生産 시설 조정, 生産 코스트 節減 조치 시행, 그리고 價格構造 개선 등에 힘입어 최소한 80년 중 시험했던 利潤의 3배 이상 증가를 거둘 것이라고 한다.

그렇다고 同業界의 81년도 好轉을 沮害하는 요인이 없는 것은 아니다. 일반적으로 乘用車用 새 타이어 1개를 生産하려면 約 7갈론의 原油가 필요할데, 이 原油價格이 문제의 소지를 안고 있는 것이다.

지난해 7월중 原油 都賣價格은 79년 同期對比 66%나 높은 수준인데도 불구하고 81년중 原油價

格統制를 해제함으로써 美國內 原油價의 상당한 상승이 예상되고 있는 실정이다. 아몽든 美國의 4大 타이어 메이커, 즉 Goodyear, Goodrich, Firestone, Uniroyal 社의 81년도 收益이 1972~74년 중 보였던 기록적인 수준에 접근하리라 한다.

특히 同業界의 리더격인 Goodyear社의 경우는 상당히 새롭고 高效率의 래디알 타이어 生産施設을 갖추므로써 81년 需要 증가에 기대를 걸고 있으며, Firestone 社는 施設補強과 6개의 老朽 플렌트 閉鎖로, Uniroyal社는 生産 코스트節減 계획을 추진함으로써 각각 經營 상태가 好轉되리라는 예상이다.

이와같은 樂觀적인 전망을 내리는 요소를 구체적으로 살펴보면 우선 乘用車 生産 증가 예상으로서 專門家에 따라 다르긴 하지만 乘用車生産이 80년 약 650만대에서 81년에는 약 720만대로 늘어나라고 보고 있는데, 이것이 81년도 乘用車用 OEM 타이어 出荷增大의 요인이 될 것임은 분명하다. 따라서 自動車業界를 상대로 한 乘用車用 타이어의 販賣가 80년 3,700만本에서 81년에는 4,100만本으로 최소한 10% 정도의 증가를 내다보고 있으며 트럭用 OEM 타이어도 540만本에서 620만本으로 약 15% 증가를 기대하고 있다.

아울러 보다 市場규모가 크고 마진도 좋은 乘用車用 交換用타이어 市場도 79년 1억2,200만本에서 80년에 1억400만本으로 약 15%가 떨어졌으나 81년도에는 景氣好轉과 自動車 走行 거리가 점차 늘어남으로써 약 10%가 증가한 1억1,300만本에 달할 것으로 보이며, 트럭用 交換用타이어도 79년의 2,900만本에서 80년에는 2,300만本으로 18%가 감소하였고 81년에는 10% 증가한 2,600만本으로 회복될 것 같다고 한다.

또 한가지 美國 타이어業界에 期待를 걸게 하는 要所는 래디알 타이어의 使用率 증가로서 80년도중 生産된 自動車 중 乘用車는 79%, 트럭은 28%가 래디알 타이어를 쓰고 있으나, 81년에는 83%와 35%로 각각 확대될 것으로 보고 있다.

그리고 交換用타이어 市場에서는 80년 乘用車가 53%, 트럭이 30%였으나 56%와 37%가 각각 늘어날 것으로 展望하고 있다. 한편 乘用車用 交換用타이어의 리스트 價格은 80년 9월말 현재 前

年同期對比 약 13%가 올랐다.

그러나 더 특징적인 사실은 서비스工場 등에서 販賣 부진으로 리스트 價格에서 대폭적으로 割引 販賣해 오던 것을 79/80년중 약 12개 플렌트가 閉鎖되고 또 80년 10월 1일 현재 乘用車用 交換用타이어 在庫가 1년전에 비해 21%가 줄어든데 힘입어 最近에는 리스트 價格에 接近하고 있다.

아울러 原資材價格을 보면 80년 10월 현재 合成 스틸렌 부타디엔 고무와 天然고무 價格은 1년전에 비해 14~15% 올랐고, 폴리에스터 타이어糸는 약 6% 올랐으나 나일론 타이어糸는 8%나 上昇하였다. (KOTRA 海外市場 81.1.23)

▲ World Car 에는 World Tire 가 必要하다.

—Goodyear 社 Kovac 副社長—

Goodyear의 유럽의 技術센터에서 理事로 3年間 근무한후 80년 6월에 Goodyear의 타이어 開發擔當 副社長으로 就任된 Fred Kovac氏는 유럽의 타이어市場과 美國을 比較하면서 “美國과 유럽은 고무, 타이어 技術에 관해서는 거의 一體化되어가고 있다”고 指摘하였다.

同副社長에 의하면 “全世界的으로 自動車の 運轉環境이 類似해지고 自動車の 크기가 비슷해짐에 따라, 타이어의 사이즈, 需要, 性能도 類似해지고 있다”고 한다. 美國의 主要自動車메이커는 現在「World Car」를 指目하고 있으나, 장차 이 World Car에는 World 타이어가 必要하게 된다. 타이어 사이즈의 標準化가 점차 發展되어 사이즈 自體도 小型化될 것이다.

同 副社長은 또 앞으로의 타이어 技術의 革新은 性能과 Ecology 두 分野로 分類된다고 한다.

性能面에서는 “Constant Behavior 타이어”가 開發됨으로써 自動車の 速度나 路面의 상태 등이 다름에도 不拘하고 타이어의 變化를 最少限으로 억제하는 것이 重視되고 있다. 또 앞 타이어와 뒤 타이어가 全然 別個의 것으로 開發될 가능성도 있다. 특히 前輪驅動車에서는 앞뒤 타이어의 使用度나 磨耗率이 全然 다르므로 각각 專用타

이어를 開發하는 것이 바람직하다고 同氏는 指摘하고 있다.

Ecology 分野에서는 騒音を 줄이고 燃料費를 向上시키는 것이 특히 重視된다고 한다.

(Rubber World 1980. 11)

▲ 80年 世界 乘用車 베스트 15

一日車種 7, 美車種 4로 逆轉一

日本自動車業界가 최근 밝힌 것을 보면 80년(歷年)의 世界乘用車 車種別 生産臺數 베스트 15 가운데 日本車는 79년의 3개 車種에서 80년엔 7개 車種으로 늘어난데 반해 美國은 8개 車種에서 4개 車種으로 半減되었다.

車種別 生産臺數에서도 日本 自動車메이커가 대폭 약진하고 있다.

이는 世界的인 省에너지 기운의 高潮로 燃費 效率이 높은 日本車의 인기가 海外市場을 중심으로 높아가고 있기 때문인데, 日本車를 포함한 小型車 베스트 15는 전년의 10개 車種에서 13개 車種으로 늘어났다.

자세한 내용은 다음 表와 같다.

1980年 世界乘用車 車種別 生産臺數 베스트 15

(單位: 臺, %, ()內는 前年比伸張率 %, △減)

順位	車名	메이커	生産臺數
1(1)	카로라	도요다	771,720(21.0)
2(7)	르노 R5	르노	519,851(39.7)
3(2)	폴프	VW	517,619(△16.0)
4(4)	서니	日産	506,052(6.8)
5(11)	사이테이션	GM	459,393(33.6)
6(6)	시벳트	GM	454,068(9.9)
7(一)	카멧트	오펠	818,152(62.9)
8(3)	카트라스	GM	395,785(△22.4)
9(13)	셀츄리	GM	370,880(12.2)
10(一)	시빅	혼다	367,067(24.5)
11(8)	르노 R18	르노	352,336(△3.9)
12(一)	패밀리어	東洋工	346,023(49.4)
13(15)	아코드	혼다	338,487(7.2)
14(一)	파루사	日産	325,847(28.5)
15(一)	블루버드	日産	305,444(82.6)

※ 共産圏, 海外子會社 生産分은 제외. ()內 順位는 79년도 順位. (KOTRA 海外市場 81.3.21)

▲ 美國, 國內自動車業界 支援

—레이건, 特別調査班과 協議—

레이건 美大統領은 지난 19일 日本産 自動車 輸入으로부터의 國內業界 보호 方案에 관해 그의 自動車 문제 특별 조사반과 意見을 나누면서 政府는 국내 自動車工業을 다시 본궤도에 올려놓기 위해 支援해야 한다고 선언했다.

제임스 브래디 白堊館 대변인은 이날 레이건 大統領이 外國과의 경쟁으로부터 國內 자동차 생산업자들을 보호하기 위한 몇가지 方案을 제시한 특별 조사반과 55분간 會談한 뒤 그같이 말했다고 밝혔다.

그러나 브래디 대변인은 레이건 大統領이 外國産 自動車の 자발적인 規制를 추구할 것이라고 단언하지는 않고 최종 결정은 2주 이내에 議會와 협의한 뒤 내려질 것 같다고 말했다.

그는 이어 不況에 허덕이는 自動車業界를 구제하는 데는 어떤 政策이 필요할 것으로 보느냐는 질문에, 「廢棄物 放出基準」 「走行距離 基準」 「課稅政策」 등을 열거하였다.

(KOTRA 海外市場 81.3.21)

▲ 減産經營으로 힘을 얻는 Firestone

Firestone Tire & Rubber는 드디어 回復勢에 들어서기 시작하였다고 同社의 John Nevin 社長은 생각하고 있다. 同社長에 의하면 “Firestone은 81년에 다시 黑字로 되돌아간다”고 한다.

약 1年前에 Nevin 氏가 不況에 싸여있는 美國 第2의 타이어 메이커인 Firestone을 再建시키기 위해 同社社長으로 就任했을 當時에는 이만큼 希望에 차있지는 못했다. 同社의 工場은 舊式이면서 生産設備가 過剩狀態였다. 在庫도 大端히 過剩상태여서 現金은 모두 이 과잉재고 때문에 사용되고마는 상태였다.

이제 Firestone은 前보다도 規模가 작은 참신한 企業으로 되었다. 同社의 北美 타이어工場이 6개소나 閉鎖되어 從業員이 18,000名이나 削減

되었다. 그러나 Nevin社長은 最惡의 고비는 넘겼다고 確信하고 있으며, Firestone은 1980年代의 심한 競爭속에 對處해 나갈 수 있다고 생각하고 있다.

그러나 Firestone에서는 타이어 回收問題로 한층 복잡하였다. 美國의 타이어 産業史上 最大規模인 이 타이어 回收는 78年末에 시작된 것으로 同社는 이로 因하여 1억5,500萬달러 以上の 經費가 所要되었다. 이것은 現代의인 타이어工場 建設 코스트의 75%에 該當된다고 한다.

이 回收問題로 品質에 敏感한 顧客들에 대한 賣出額이 減少되자 同社는 타이어市場의 占有率 低下를 피하기 위하여 只今까지 없었던 공격적인 마케팅을 하지 않을 수 없었다.

Nevin社長이 볼 때, Firestone의 經營陣은 타이어産業의 不振은 일시적인 슬럼프에 不過하다고 생각하고 있었다. 同社長의 생각으로는 乘用車의 輕量化에 따라 타이어도 小型化되고 있을 뿐 아니라 輸入車의 販賣가 증가되고 있으므로 輸入 타이어의 占有率도 증가되고 있으며, 또한 가솔린 價格의 高騰으로 走行距離가 平均的으로 減少되고 從前의 Bias 타이어보다 2배정도나 壽命이 긴 Radial 타이어의 販賣가 증가되고 있다고 보고 있다.

그러나 Firestone의 企劃擔當陣은 이러한 傾向에도 不拘하고 1981年 美國의 交換用타이어 販賣本數는 80年의 1억1,500萬本을 大幅 上廻하는 1억4,200萬本으로 되며 84년에는 1억5,200萬本이 될 것으로 豫測하고 있다.

그러나 Nevin社長은 이러한 樂觀的인 豫測을 否定하고 81年度의 交換用타이어 販賣本數를 1억1,800萬本, 84년에는 1억 800萬本으로 감소된다고 販賣豫測을 수정하였다.

타이어의 需要가 감퇴되고 있음에도 불구하고 Firestone의 經營陣은 Bias 타이어用의 不必要한 生産設備를 維持하고 있었다. 同社의 經營陣은 販賣가 向上될 것으로 豫想하여, 그때 이러한 設備를 活用하여 競爭 메이커들을 앞지르려고 한 것이다. 그러나 새로운 豫測에 따르면 이러한 剩餘生産能力이 同社로서는 큰 負擔이었었다.

80年 3월에 열린 理事會에서 Nevin社長은 舊

式이 된 美國의 5개工場과 캐나다의 1개工場을 閉鎖하고, 同社의 北美의 乘用車, 트럭 타이어 生産能力을 2/3로 削減한다는 대담한 方針을 發表하였다. Firestone이 Akron에 所有하고 있던 最後의工場도 閉鎖하기로 決定했으나 이것은 URW와의 契約 때문에 81年 4月까지는 閉鎖되지 않는다고 한다.

[製品 line의 省量化]

이와같은 工場閉鎖로써 同社의 過剩在庫는 自動的으로 減少되는 結果가 되었으나, 다시 Nevin社長은 生産하는 製品의 數도 줄이겠다고 하였다. 지난 4月에는 Firestone에서 7,289 종류의 各種 타이어를 生産하고 있었으나, 이 중 5,472 종류의 타이어는 顧客을 위한 販賣業者의 브랜드나 子會社의 브랜드로서, 이들 타이어는 北美에서 生産되는 同社製 타이어의 35%에 不過하다. 現在에는 同社가 生産하고 있는 타이어의 種類는 4,895로 減少되고 있으며, 타이어 種類의 削減도 계속하고 있다. 이렇게하여 同社의 經營상태는 多少改善되기 시작하였다. 77年 10月부터 80年 4月까지는 北美 타이어 그룹의 製品在庫가 2억3,000萬달러나 증가되어 同社의 負債額은 2억달러나 증가되었다. 그러나 在庫削減이 계속되어 2억 8,000萬달러나 經費가 남아돌게 되는 結果가 되었다.

工場閉鎖와 製品라인의 省量化로 販賣業者 브랜드의 販賣는 約 1/3이나 減少되고 있어, 이러한 顧客의 一部는 「Dayton」 등의 同社의 子會社 브랜드로 바꾸고 있다. Firestone에서는 Montgomery Ward, Atlas, K-Mart, JC-Penney 등의 主要販賣業者 브랜드의 顧客은 維持하고 있다.

한편 Nevin社長은 同社의 플라스틱事業部를 2억달러에 賣却하기로 했다. 同社長은 이에 대해 「當社가 플라스틱部門에서 競爭力을 維持해나가자면 앞으로 1억5,000萬~2억달러가 必要하다. 여기에 이만큼 投資하게 된다면 다른 事業이 成立해 나갈 수 없다. 當社는 兪별난 技能과 힘을 가진 會社이나, 플라스틱分野는 이러한 技能과 힘을 사용할만한 分野가 못된다고 생각한다」고 하였다.

(Wall Street Journal, 80.11.19)