

世界主要타이어 메이커 經營實績

— 1982年 上位 14個社 —

Fortune 誌

美國의 『Fortune 誌』에서 調査한 “全美鑛工業 500社 ranking”과 “世界鑛工業 500社 ranking (美國除外)”을 토대로 作成한 “82年 世界 타이어·고무企業 ranking”에 의하면 1位인 Good-year 를 비롯한 그 밖의 主要 멤버에는 變動이 없다. 그러나 Michelin (6억달러 赤字), Dunlop (1.4억달러 赤字), Goodrich (3,300萬달러 赤字)가 각각 큰 赤字를 記錄하여, 世界 타이어企業은 82年에도 經營惡化로 苦難을 겪었으며 全體的으로 보아서는 赤字經營으로 끝난 것 같다. …………… 〈編輯者註〉

타이어 企業 賣出額 ranking

Fortune 誌에서 調査한 바에 의하면 82年 世界 타이어 고무 메이커 ranking은 表1에 表示된 바와 같다. 한편 同誌의 調査에서는 日本 Sumitomo 고무가 누락되었으나 本誌에서는 同社를 추가하여 上位 14개社 ranking으로 하였다.

82年度 ranking에서는 Goodrich와 Bridgestone이 각각 5位, 6位(昨年에는 6位, 5位)로서 자리바꿈을 하였다. 이것은 82年 1年 동안에 日本의 円貨가 美國 달러貨에 比해 11.4%나 떨어졌기 때문이다.

世界 主要 通貨에 대한 美國 달러의 換率을 보면 다음과 같다(81年과 82年의 平均値로 比較했으며, ▽標은 美國 달러貨에 比해 떨어진 比率을 表示함).

- ① 프랑스……Franc ▽ 17.3%
- ② 이태리……Lira ▽ 15.9%
- ③ 英國……Pound ▽ 13.7%
- ④ 西 獨……Mark ▽ 6.9%

일반적으로 美國系 以外の 各 메이커들의 收益減少가 自國通貨의 下落幅 以内였다면 그것

은 通貨換率의 變動에 따른 것이라고 볼 수 있다.

賣出額에서는 Dunlop·Olympic (英國 Dunlop社에서 獨立된 企業)을 除外한 다른 모든 메이커들이 前年을 下廻하였다. 단, 通貨換率의 變動幅으로 推定한다면 Michelin과 Pirelli도 前年보다 下廻한 것 같지는 않다. 英國 Dunlop(本名稱은 Dunlop Holdings)와 日本 Sumitomo 고무는 自國通貨로 表示하면 前年을 上廻하고 있다. 그리고 Continental은 自國通貨로 본다면 거의 前年과 같은 水準이다.

上位 14개社 중 8개社의 賣出額이 前年實績을 下廻하게 된 原因은, 첫째, 世界的으로 不況이 長期化되어 需要가 減少된 것과, 둘째로는 그 때문에 世界的으로 價格競爭이 熾烈하여 타이어市況이 아주 좋지 않았던 점을 들 수 있다. 參考的으로 表3에 82年度 世界 自動車 生産臺數를 表示하였다. 82年 世界自動車 生産臺數는 3,631萬臺로서 前年對比 3.7% 減少되었다.

이와같은 環境에서 Dunlop·Olympic의 賣出額이 前年보다 增加하게 된 것은 다음과 같은 두가지 要因 때문이라고 볼 수 있다. ① 일반적으로 濠洲는 다른 先進國들에 比해 不況이 빨리

〈表 1〉

1982年, 世界 타이어·고무 메이커 상위 14개社 經營指標 (1)

(金額單位: 1,000달러)

賣出額位	회사명 (國籍)	連結賣出額 (A)		純利益 (B)		總資產 (C)		自己資本 (D)		従業員數 (E)				
		金額	前年對比	BS=100	前年對比	金額	前年對比	BS=100	前年對比	時点	人數	前年對比	BS=100	
1	Goodyear (美)	8,688,700	▲ 5.1	304	1.7	5,193,500	▲ 3.0	194	3.4	2,457,200	247	247	▲ 5.0	405
2	Michelin ^① (佛)	5,567,205	▲ 10.6	195	—	7,672,529	▲ 8.4	286	▲ 12.1	1,987,319	200	200	13.9	405
3	Pirelli (伊)	4,209,553	▲ 5.4	147	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	"	"	▲ 10.3	214
4	Firestone ^② (美)	3,869,000	▲ 11.3	125	▲ 9.6	2,672,000	▲ 11.5	100	▲ 9.7	1,303,000	131	131	▲ 11.0	201
5	Goodrich (美)	3,005,300	▲ 5.6	105	▲ 13.0	2,371,000	▲ 12.3	88	▲ 7.2	1,013,200	102	102	▲ 10.9	93
6	Bridgestone ^③ (日)	2,859,505	▲ 13.2	100	▲ 27.8	2,684,154	▲ 2.9	100	0.9	996,349	100	100	▲ 3.4	100
7	Dunlop (英)	2,667,942	▲ 9.6	93	—	1,925,420	▲ 7.5	72	▲ 16.1	430,388	43	43	▲ 21.3	182
8	General ^④ (美)	2,061,659	▲ 18.3	72	▲ 82.5	1,741,548	▲ 5.6	65	▲ 1.6	1,013,626	102	102	▲ 11.1	99
9	Uniroyal (美)	1,967,221	▲ 13.0	69	▲ 50.4	1,380,920	▲ 5.3	82	2.2	532,990	54	54	▲ 15.5	64
10	Dunlop ^⑤ Olympic (澳)	1,441,969	11.4	50	▲ 56.6	772,485	4.4	29	▲ 4.2	323,313	32	32	▲ 9.4	67
11	Continental (獨)	1,337,992	▲ 6.7	47	—	806,863	▲ 9.2	30	▲ 8.8	162,575	16	16	▲ 3.5	85
12	Yokohama (日)	977,732	▲ 15.6	34	—	873,545	▲ 6.4	33	▲ 17.2	77,908	8	8	▲ 4.0	34
13	Sumitomo ^⑥ (日)	810,869	▲ 7.2	28	758.1	782,356	▲ 3.3	29	▲ 0.8	77,899	8	8	3.2	20
14	Toyo ^⑦ (日)	755,611	▲ 18.4	26	▲ 265.3	685,245	▲ 9.9	26	▲ 21.5	55,548	6	6	3.2	21

資料: Fortune誌(83年 5,6月號) 註: ① Michelin 賣出額에는 其他 收益도 加算되었음. 純賣出額은 5,256,493,000달러. ② 事業年度末 10月, ③ 換率: 損益計算 249.05円/\$, 資本勘定 234.70円/\$, ④ 事業年度末 11月, ⑤ 事業年度末 82年 6月, ⑥ Sumitomo 高平은 Fortune誌에 데이터 未提出로 別途算出, ⑦ Fortune誌에掲載된 Toyo 高平의 數字는 81年度(82年 3月末)의 連結數字이므로 이 表에서는 同社의 82年度(83年 3月末)의 數字를 掲載하였음. 換率은 249.05円/\$, 234.70円/\$로 算出.

1982年, 世界 타이어·고무 메이커 上位 14개社 經營指標 (2)

(表 2)

	賣出額利益率(B)/(A)			總資本利益率(B)/(C)			總資本回轉率(A)/(C)			自己資本比率(D)/(C)			從業員 1人當 賣出額 ^⑧			從業員 1人當 純利益 ^⑨		
	82年	81年	80年	82年	81年	80年	82年	81年	80年	82年	81年	80年	82年	81年	80年	82年	81年	80年
	(%)			(%)	(回)		(%)			(%)			(百萬元)					
Goodyear (美)	3.0	2.8	2.7	5.1	4.9	4.3	47.3	44.4	42.9	66,277	66,334	58,456	2,020	1,886	1,597	2,020	1,886	1,597
Michelin (佛)	▲11.4	▲1.1	0.9	▲8.2	▲0.8	0.8	{ 25.9 (17.8) } ^⑤	27.0	23.7	45,262	51,257	60,399	—	—	514	—	—	514
Pirelli (伊)	n.a	n.a	—	n.a	n.a	—	n.a	n.a	—	57,634	60,544	—	n.a	n.a	—	n.a	n.a	—
Firestone (美)	0.2	3.1	2.1	0.2	4.5	—	48.8	47.8	43.1	56,072	55,910	58,440	87	1,731	—	87	1,731	—
Goodrich (美)	▲1.1	3.4	2.0	▲1.4	4.1	2.8	42.7	40.4	42.8	94,281	86,142	76,546	—	29,62	1,956	—	29,62	1,956
Bridgestone (日)	1.8	2.2	4.1	1.9	2.6	4.2	37.1	35.7	34.0	86,852	102,345	97,570	1,558	2,208	4,048	1,558	2,208	4,048
Dunlop (英)	▲5.2	▲2.8	—	▲7.3	▲4.0	—	22.4	24.7	—	45,219	37,833	—	—	—	—	—	—	—
General (美)	0.9	4.4	1.8	1.1	6.0	2.3	58.2	55.9	54.6	60,637	67,315	56,800	572	2,956	1,045	572	2,956	1,045
Uniroyal (美)	1.3	2.3	n.a	1.9	3.5	—	38.6	35.8	32.3	86,637	77,202	67,753	1,127	1,764	—	1,127	1,764	—
Dunlop Olympic (露)	1.2	3.1	—	2.3	5.5	—	41.9	45.6	—	63,278	72,775	—	770	2,272	—	770	2,272	—
Continental (獨)	0.6	▲0.5	0.8	1.0	▲0.9	1.4	20.1	20.0	20.0	47,554	48,310	56,651	292	—	480	292	—	480
Yokohama (日)	▲0.8	▲0.5	0.7	▲0.9	▲0.6	0.8	8.9	10.1	10.8	87,407	99,292	93,454	—	—	633	—	—	633
Sumitomo (日)	0.9	0.1	1.8	0.9	0.1	2.2	10.0	9.7	13.1	126,698	140,992	128,826	1,143	156	2,304	1,143	156	2,304
Toyo (日)	▲1.4	▲0.4	0.8	▲1.6	▲0.5	1.0	8.1	9.3	10.6	109,303	138,262	128,251	—	—	1,019	—	—	1,019

註: ⑧ 從業員은 年平均(Sumitomo, Toyo는 除外), ⑨ Michelin의 自己 資本比率은 正確히 말해서 當期損失額을 控除한 17.8%.

1982年, 世界 自動車 生産臺數

〈表 3〉

(單位: 臺)

國 別	1980年			1981年			1982年(推定)		
	乘 用 車	트럭·버스	計	乘 用 車	트럭·버스	計	乘 用 車	트럭·버스	計
日 本	7,038,108	4,004,776	11,042,884	6,974,131	4,205,831	11,179,962	6,881,586	3,850,168	10,731,754
美 國	6,375,506	1,634,335	8,009,841	6,253,138	1,683,074	7,936,212	5,073,358	1,912,660	6,986,018
西 獨	3,520,934	357,619	3,878,553	3,577,807	319,200	3,897,007	3,761,436	301,229	4,062,665
프 랑 스	2,938,581	439,852	3,378,433	2,611,864	407,506	3,019,370	2,777,125	371,682	3,148,807
蘇 聯	1,330,000	865,000	2,195,000	1,350,000	880,000	2,230,000	...	...	...
이 태 리	1,445,221	165,066	1,610,287	1,257,340	176,403	1,433,743	1,297,351	155,692	1,453,043
캐 나 다	846,777	527,522	1,374,299	783,677	496,822	1,280,499	786,893	447,755	1,234,648
英 國	923,744	389,170	1,312,914	954,650	229,555	1,184,205	887,679	268,798	1,156,477
스 케 인	1,104,298	77,361	1,181,659	921,949	65,525	987,474	927,500	142,007	1,069,507
브 라 질	983,328	181,846	1,165,174	623,929	155,907	779,836	...	...	...
멕시코	303,056	186,950	490,006	355,497	241,621	597,118	...	...	...
남아프리카	268,287	107,639	375,926	323,770	143,035	466,805	...	...	...
호 洲	318,048	47,179	365,227	358,384	40,001	398,385	...	...	...
스 웨 덴	235,320	63,080	298,400	258,261	55,418	313,679	294,792	53,898	348,690
폴 란 드	351,359	66,475	417,834	244,600	48,200	292,800	...	...	...
유 고	255,228	28,516	283,744	239,554	26,869	266,423	...	...	...
벨 지 움	191,016	34,265	225,281	216,068	32,036	248,104	...	...	...
체 코	183,746	49,366	233,112	181,785	46,268	228,053	...	...	...
東 獨	176,761	39,824	216,585	178,000	40,000	218,000	...	...	...
아르헨티나	218,640	63,153	281,793	139,428	32,922	172,350	...	...	...
其 他	257,670	240,862	498,532	271,801	255,709	527,570	...	...	...
世界合計	29,265,628	9,569,856	38,835,484	28,075,693	9,581,902	37,657,595	27,172,000	9,136,000	36,308,000

資料: 各國 自動車 工業協會 調査

註: 1. 其他는 韓國, 오스트리아, 헝가리, 印渡, 네덜란드, 루마니아의 合計임.

2. ...는 1983年 3月末 現在 未詳.

오지 않았으므로 82년의 決算에는 별 影響이 없었다. ② 同社는 80年 봄에 Dunlop Australia 와 Olympic 타이어가 合併하여 새로 發足하였다. 따라서 대체로 80~81년에는 그 合併效果가 나타나지 않은 것(Dunlop Australia의 賣出額+Olympic 타이어의 賣出額에 達하지 못한 것)으로 推定된다(81년의 同社 賣出額은 Fortune誌에 發表되지 않았음). 그러나 82년에 와서는 그 合併效果가 나타나기 시작하여 81년에 對比하면 무려 두자리수나 높은 伸長率을 나타냈다. 以上은 推測에 지나지 않으나, 同社의 82年度 純利益이 거의 1/2정도로 줄어든 점으로 보아, ①의 要因보다는 ②의 要因이 큰 것으로 생각된다.

輸出市場과 自動車産業의 影響

다음은 Michelin의 賣出額에 대해서 推測해 본다. Michelin의 賣出額은 프랑貨의 大幅인 弱勢를 고려한다면 적어도 前年水準을 下廻하지는 않았다고 볼 수 있다. 프랑貨는 美國달러貨에 대해서, 81년에 약 30%, 82년에 17%가 떨어졌다. 한편, Michelin의 賣出額은 美國달러貨로 81년에 약 20%, 82년에는 약 10%밖에 떨어지지 않았다. 그러나 同社에서는 株式을 公開하지 않고 있으므로, 이것은 어디까지나 換率 變動에 따라 推測한 것에 불과하다.

Pirelli는 世界的인 不況과 특히 트럭用 타이

어의 需要不振으로 타이어部門은 全體的으로 不況이었다. 그러나 同社는 케이블製品이 安定勢였고, 특히 偏平비가 낮은 (low-profile) 타이어 등으로 北美市場에서 畵어를 擴大하고 있는 것으로 알려져 있어, 일시적인 不況에서 차츰 벗어나고 있는 것 같다.

英國 Dunlop 社의 賣出額도 파운드貨로는 15.25억파운드로 前年比 4.7% 增加되었다. 그러나 同社의 賣出額은 印度, 말레이시아 등의 會計處理를 고려한다면 실제로는 前年比 3% 減少되었다는 보도도 있다.

그리고 Continental의 賣出額은 마르크貨로 32.49억마르크로서 前年水準과 비슷하다. 同社는 西獨의 自動車産業이 不振한 탓으로 많은 影響을 받아 數年間 좀처럼 늘어나지 않았으나 自動車産業이 차츰 回復됨에 따라 同社의 業績도 多少 好轉되는 것으로 보인다.

한편 美國系의 타이어 메이커들은 國內不況의 長期化와 自動車産業의 不振한 影響으로 모두 賣出額이 減少되었다. 즉, General 타이어가 18%, Uniroyal이 13%, Firestone이 11% 減少되어 모두 10% 以上이나 떨어졌다. 이들 3個社는 모두 Radial化에 힘쓰지 않고 타이어部門을 縮小시키는 등 脫타이어-事業의 多樣化를 志向하고 있는 企業들이다. 不況도 長期化되고 있는데다 製品의 多樣化도 그렇게 順調롭지는 못한 것 같다. 또한 多樣化分野도 石油와 聯關된 産業이므로 제 2次 石油波動으로 인한 景氣沈滯의 影響을 크게 받은 것 같다.

日本系의 타이어 메이커들은 Sumitomo 고무를 제외한 其他 메이커들은 모두 賣出額이 減少되었다. 國內외의 不況 때문에 國內외의 타이어市況이 모두 不振한 것 같다.

業體別 經營實績

다음에 利益面을 살펴보면 첫째, Michelin이 約 6억달러의 큰 赤字를 내고 있는 것이 注目된다. 同社는 81년도도 6,600萬달러의 赤字를 냈다. 또한 英國 Dunlop社에서도 1억4,000萬달러의 赤字를 내고 있으며, 81년도도 同社의

赤字는 8,300萬달러였다. 그리고 Pirelli社도 82年の 收支는 거의 均衡상태라고 알려져 있다. Continental의 利益이 820萬달러라는 점을 고려한다면, 유럽系의 企業들은 여전히 赤字運營이 계속되고 있는 것으로 볼 수 있다. 이와같이 유럽系 企業들의 業績이 不振한 것은, 不況의 長期化와 企業合理化를 위한 業體再編成의 投資費用 때문이라고 한다.

한편 Michelin의 大幅的인 赤字現象에 대해서는, 同社의 過信이 큰 要因이라고 한다. 즉, Michelin은 프랑貨의 弱勢를 背景으로, 81年 후반부터 世界的인 規模로 價格攻勢에 나섰다. 同社가 지금까지 높은 收益面을 維持해온 것은 Radial타이어로 모든 면에서 他社를 리드하여 高品質, 高價格으로 販賣해 왔기 때문이라고指摘되고 있다. 그러나 이와같은, 品質差異가 점차 축소됨에 따라 價格差를 維持할 수 없게 되었다. 그래서 프랑貨의 弱勢를 背景으로 價格을 내리면서 市場占有率을 擴大시키려 하였으나, 結果적으로 損害를 제일 많이 본 것으로 나타났다.

그 原因은 첫째, 品質의 差가 줄어들었다는 점과, 둘째, 同社의 生産原價가 높다는 것(勞動生産性이 낮다는 것)이다. 同社의 從業員 1人當 賣出額으로 推算해보면, 英國 Dunlop에 비해 生産原價가 훨씬 높은 것으로 推定된다. 즉, Michelin에서는 價格을 내리면 市場畵어가 늘어날 것이라고 생각하지나 않았는지, 이와같은 同社의 過信 때문이라고 하는 意見들이 支配的이다.

단, 同社의 稅後 Cash flow는 -7억프랑이라고 알려지고 있다. 最終赤字를 40억프랑이라고 하면 減價償却費는 33억프랑이라는 計算이 된다. Bridgestone의 減價償却費가 約 300억円이라는 점으로 본다면 Michelin의 減價償却費는 約 1,000억円에 達할 것으로 推測할 수도 있다. 만일 Michelin이 償却속도를 늦춘다면 帳簿上으로는 83年度부터는 利益을 計上할 수도 있을 만큼, 底力을 가진 企業임에는 틀림없다.

英國 Dunlop의 赤字는 주로 유럽 타이어事

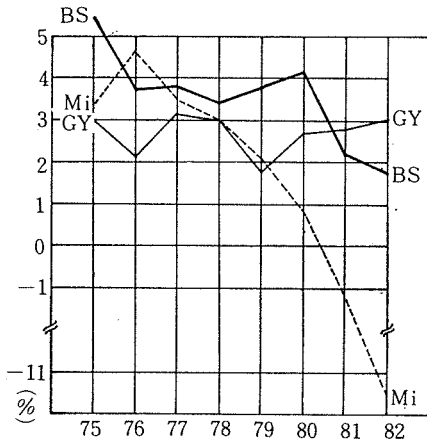
業의 2,600萬파운드인데, 그 중 1/2은 英國國內에서 발생한 것이라고 한다. 同社의 赤字要因으로는 주로 不況의 長期化와 英國産業界, 英國自動車産業의 不振, 英國 Dunlop의 勞動生産性 低調, 그리고 英國內 타이어 市場에서

의 Michelin과의 競争에서 敗北 등을 들 수 있다.

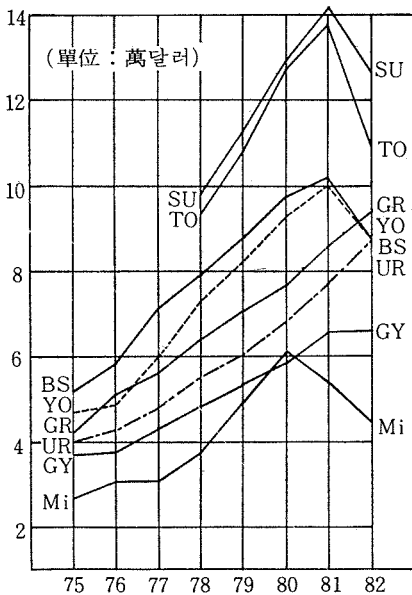
美國系企業에서는 Goodrich가 3,280萬달러의 赤字를 기록하였다. 그 原因은 주로 同社가 企業의 多様化를 推進하고 있는 Engineering Product가 不振하여 同部門 再建에 1,990萬달러의 準備金이 計上되어 있기 때문이다.

美國系企業 중에는 Goodyear가 2억6,480萬달러의 利益을 내서, 賣出·利益 兩面에서 最高의 實績으로 랭킹 제1位를 固守하고 있다. 同社의 利益 중에는 Goodyear 銀行 賣却利益과 從業員들의 退職積立金の 解消分이 包含되어 있다고 하나, 한 때 Radial化 投資에 쫓기어 利益이 떨어졌던 때에 比하면 完全히 回復되었다고 볼 수 있다.

한편 Firestone과 Uniroyal은 最惡의 狀態에서 차츰 벗어나고 있는 중이다. 특히 Uniroyal은 81년에 比해 利益이 半으로 줄어들었으나(81년의 利益 중에는 事業賣却利益이 包含되었음), 在庫를 줄이고 財務構造를 強化하여 赤字體質로 轉向되고 있는 것 같다. 특히 同社는 全盛期에 從業員이 5萬名이었던 것을 2萬名으로 줄여서 그 效果가 가장 크게 나타난 것으로 推測된다. 그리고 Firestone은 82년에도 工場閉鎖(82년중에 5개工場 閉鎖豫定)와 事業再編成을 위하여 7,100萬달러가 計上되어 이것이 주로 82년의 利益을 半으로 줄게 한 原因이

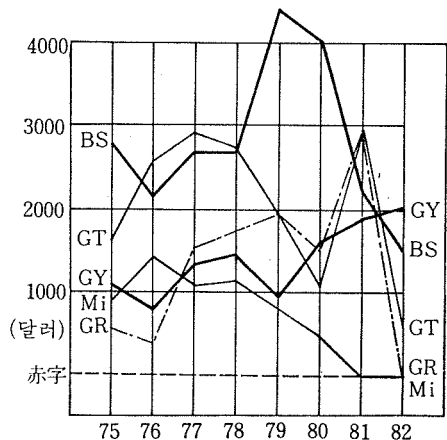


[그림 1] Goodyear, Michelin, Bridgestone의 賣出利益率 推移



[註] BS= Bridgestone YO= Yokohama
GR= Goodrich UR= Uniroyal
GY= Goodyear Mi= Michelin
GT= General SU= Sumitomo
TO= Toyo

[그림 2] 從業員 1人當 賣出額 推移



[그림 3] 從業員 1人當 純利益 推移

되었다고 한다.

General 타이어는 81년에 4,500萬달러의 事業賣却利益이 포함되어 있었으므로 82年の 利益은 前年에 비해 大幅 떨어진 셈이다. 同社의 經營內容은 80年을 基準으로 하여 재정립되고 있다고 한다.

其他 日本系企業에 대한 說明은 省略함.

以上の 上位 14個社의 純利益을 더해보면 赤字로 나타난다. 즉, 82年の 타이어産業은 世界的으로 赤字였다고 볼 수도 있는 것이다.

從業員數는 82年에도 Michelin, Sumitomo, Toyo 以外の 다른 메이커들은 大幅 減員시켰다. 특히 美國系 企業들의 減員이 많으며 Goodyear 以外の 다른 메이커들은 全盛時에 비해 從業員이 半으로 줄어들었다.

各社의 經營指標에 대해서는 80, 81, 82年の 3年間に 걸쳐 比較해 보기로 한다(表 2). 賣出額利益率에서는 Goodyear가 約 3% 정도의 水準에 달하여 比較的 安定된 水準으로 回復되고 있다. 反對로 Bridgestone은 지금까지의 3~4%의 利益水準에서 2%에도 未達되는 水準으로 떨어졌다. 同社의 경우, 賣出額의 不振과 從業員의 過剩問題로 世界的으로 比較해보아도 利益率이 低調했음을 알 수 있다. 그림 1에서는 Goodyear, Michelin, Bridgestone의 3社의 賣出額利益率을 75년부터의 推移로 比較해 보았다. 즉, Goodyear는 큰 變動이 거의 없이 일정한 傾向을 보이고 있으나 Bridgestone은 下向되는 傾向을 나타내고 있다.

總資本回轉率에서는 Michelin의 回轉率이 1回轉에 未達되고 있어, 同社의 賣出額이 鈍化되고 있을뿐 아니라, 負債가 增加되고 있음을 말해주고 있다.

各社 經營效率 改善

自己資本比率에서는 Bridgestone을 除外한 다른 日本系 企業들이 매우 낮은 水準에 있다. 最近 龍대한 Radial化 投資로 많은 負債를 져야 했던 事情은 있으나, 앞으로의 低成長時代를 向해서는 무엇보다도 財務構造의 體質改善

82年, 타이어 賣出額 랭킹

〈表 4〉 (單位=100萬달러)

		타이어 賣出額	타이어比率
1	Goodyear	{7,103 6,029	{81.7 69.4
2	Michelin	{5,239 4,788	{94.0 86.0
3	Firestone	{3,193 2,700	{82.5 70.0
4	Bridgestone	2,067	72.3
5	Pirelli	1,700	42.0
6	Dunlop	1,558	58.4
7	Goodrich	1,180	39.0
8	General	999	48.5
9	Uniroyal	939	47.7
10	Continental	910	68.0
11	Yokohama	713	72.9
12	Sumitomo	643	79.3
13	Dunlop·Olympic	577	40.0
14	Toyo	488	64.6

註: ① Goodyear의

上端數字는 新製타이어+타이어 關聯用品
下端數字는 新製타이어·튜브

② Michelin의

上端數字는 타이어部門比率를 94%로 하여 算出한 것.
下端數字는 타이어部門比率를 86%로 하여 算出한 것.

③ Firestone의

上端數字는 自動車타이어서비스事業 包含.
下端數字는 79~81年, 3年間の 新製타이어 賣出比率를 基準으로 하여 算出.

④ Dunlop Olympic은 타이어部門比率를 40%로 하여 算出.

에 力點을 두어야 할 것이다.

從業員 1人當 賣出額과 同利益에 있어서는 美國系企業들이 많이 向上되고 있는 傾向이 나타나고 있다. 특히 Goodrich와 Uniroyal은 거의 日本系企業들의 水準에 달하고 있다(82年の 경우 円貨의 弱勢要因이 있기는 했지만). 日本系企業과 Goodyear, Goodrich, Uniroyal 등의 1人當 賣出額을 75年(Sumitomo, Toyo는 78年)부터 比較해 보면 그림 2와 같다.

..... 〈p. 32에 계속〉 ...

타이어의 가벼운 곳에 標識가 찍혀나오도록 하였다. 航空機用 타이어 등에서는 언밸런스가 큰 경우에는 타이어內面에 밸런스 패치(Balance patch)를 붙여서 重量의 밸런스를 맞추고 있다. 물론 이와같은 方法은 靜的인 面에서는 밸런스를 잡을수는 있으나, 타이어의 Uniformity 改善에는 아무런 역할을 하지 못한다.

림에 타이어를 끼워서 回轉시키면서 언밸런스를 測定하는 動的 언밸런스 測定에서는 타이어의 幅(橫)方向의 重量 언밸런스도 檢出할 수 있다. 周方向의 重量 언밸런스는 RFV, TFV

에 영향이 미치고, 橫方向의 언밸런스는 LFV 에 영향이 미치게 된다.

타이어의 Uniformity 에 대해서는 별로 자세한 說明을 하지 못한 것 같으나, 어쨌든, 完全한 圓形이면서도 均一해야만 하는 타이어에도 製造工程上의 必然的인 不均一性으로 不快한 振動이나 騒音을 일으키게 되는 原因이 內包되어 있으므로 現在에는 이러한 問題를 解決하기 위하여 타이어 製造設備나 方法에 있어서 많은 研究가 꾸준히 계속되고 있다.

☆

☆

☆

〈p. 39의 계속〉

이 그림(그림 2)에서도 나타난 바와 같이 日本系企業과 美國系企業과의 差가 좁아지고 있음을 알 수 있다. 美國系企業이 지금까지 日本系企業에 크게 뒤지고 있었던 生産性에 있어서도 이제 本格的인 반격작전으로 그 效果가 나타나기 시작했다고 볼 수 있다. 그림 3은 Bridgestone, Goodyear, Michelin, Goodrich, General 등의 1人當 利益額의 推移를 75년부터 比較해본 것이다. 특히 高收益性을 자랑하던 Bridgestone 이 最盛期에 비해 1/2 以下の 水準까지 떨어졌다.

表 4는 表 1의 各社 賣出額을 토대로 한 타이어 部門의 賣出額 排名이다. 1位는 Goodyear 約 60억달러, 2位는 Michelin 約 52~48억

달러, 3位는 Firestone 約 27억달러, 4位는 Bridgestone 約 20억달러, 5位는 Pirelli 約 17억달러…… 등의 順位로 排名은 前年과 變動이 없다. 단, Dunlop·Olympic 의 타이어 部門 比率이 40%라면, Toyo 와 Dunlop·Olympic 의 順位가 바뀌게 된다. 그러나 이것 또한 推定에 불과하다.

以上으로 Fortune 誌에서 調査한 資料를 토대로 하여, 『82年 世界 타이어·고무 메이커 排名』에 관한 說明을 끝냈으나, 한마디로 말해서, 82年度 타이어産業 業績은 『世界的인 過當競争으로 全體的으로는 赤字經營이었다』고 말할 수 있다.