

日本 타이어産業 實績 및 豫測

(1983~1984)

1. 83年度 實績

日本 自動車 타이어業界는 昨年부터 數量的으로는 活況을 보여 今年 1~3月에도 稼動이 계속되고 있다. 그러나 各社의 事情은 “利益도 없이 바쁘기만 하다”는 푸념이다. 톱 메이커인 Bridgestone을 除外하고는 大部分의 會社들이 타이어部門에서 利益이 없는 상태였거나 아니면 赤字狀態이다. 12月期 決算企業 中에서 Bridgestone, Yokohama, Sumitomo 등 3大社에서는 다같이 營業利益과 經常利益이 前期를 下廻하였다. 그것은 各社의 主力인 타이어部門의 收益率이 低下되었기 때문이다. 그래서 BS를 除外한 다른 會社들은 3月 1日부터 販賣價格을 5% 引上시켜 과거로 되돌아가고 있다.

Yokohama 고무 社長은 지난 2月29日 1983年 12月期 決算發表 記者會見에서 “고무量으로는 伸長되었으나, 金額面으로는 伸長되지 않아 利益없는 바쁜 한해였다”고 하였는데, 83年 日本 타이어 業界의 實情을 그대로 表現한 것 같다.

生産量으로는 80만8천톤에 達하여, 前年比13.3

日本 自動車 타이어 生産 및 計劃

(84. 1~3月) (單位: 톤)

	生 産	國 内	輸 出
83年年間實績 (前年比)	808, 876 (113.3%)	492, 984 (103.8%)	314, 121 (129.0%)
84年 1月實績 (前年同月比)	63, 535 (121.3%)	35, 667 (107.9%)	28, 984 (150.1%)
2月速報 (前年同月比)	71, 206 (119.7%)	41, 854 (112.4%)	29, 337 (144.4%)
3月計劃 (前年同月比)	76, 313 (113.7%)	46, 579 (106.1%)	27, 831 (123.7%)

% 增加하였다. 이 中에서 內需用은 49만3천톤으로 同 3.8% 밖에 增加하지 않았으나 輸出用은 31만4,000톤으로 29.0%나 增加되었다. 따라서 이와같은 伸長勢가 普通商品인 경우였다면 利益이 賣出보다도 더 늘어나는 것이 常識이나, 타이어業界에서는 이같은 常識이 통하지 않았다.

決算概要를 보면 Bridgestone의 타이어部門은 前年比 4.9% 伸長되었으나, 營業利益은 6.5% 減少하였고, 經常利益도 7.7% 減少되었다. Yokohama 고무에서도 타이어 賣出額은 6.8% 增加되었으나, 營業利益은 25.1% 減少하고, 經常利益은 31.0% 減少하였다. 또 Sumitomo 고무工業도 타이어 賣出額은 10.6%나 늘어났으나 營業利益은 18.4% 減少하고, 經常利益은 28.6%까지 減少되어 3大타이어 메이커가 모두 增收減益의 結果로 끝났다. 3月期決算인 東洋 고무工業도 上半期業績에서 大幅 減益狀態였고 下半期까지의 通算豫測으로는 48억圓의 經常赤字로 經營內容이 가장 심각하였다. 會社再建中인 Ohtsu 타이어는 Sumitomo의 受託生産의 擴大와 新製品의 販賣增加 등으로 增收増益이었으나, 經常적으로는 累積赤字 64억圓, 債務超過 24억圓으로 前途가 어려운 狀況에 있다.

이러한 決算狀況으로 보아 타이어部門에서 利益을 보고 있는 會社는 Bridgestone 뿐이며, Yokohama, Sumitomo, Toyo는 타이어部門에서 利益이 없거나 또는 赤字이다. Yokohama는 比較的 収益性이 좋은 工業用고무製品部門에서, 또 Sumitomo는 스포츠用品部門에서 각각 利益을 올리고 있는 實情이며, Toyo는 化工品の 利益까지 떨어져 더욱 赤字狀態이다.

이와같은 타이어 收益減少에는 몇가지 원인

日本 타이어 産業 83年業績 및 84年展望

(單位: 100萬円)

(12月期 決算)

	Bridgestone	Yokohama	Sumitomo	Ohtsu
① 賣出額 (83年)	513,447	208,419	199,046	59,241
賣出額 (82年)	490,819	198,105	178,691	50,819
(前期對比)	4.6%	5.2%	11.4%	16.6%
② 타이어部門 (83年)	428,213	166,433	154,192	59,241
타이어部門 (82年)	408,075	155,833	139,405	50,819
(前期對比)	4.9%	6.8%	10.6%	16.6%
③ 輸 出 (83年)	164,474	58,027	56,048	12,338
輸 出 (82年)	154,549	49,416	46,830	11,643
(前期對比)	6.4%	17.4%	19.7%	6.0%
④ 營業利益 (83年)	30,594	4,828	7,657	3,287
營業利益 (82年)	32,707	6,449	9,386	2,343
(前期對比)	△6.5%	△25.1%	△18.4%	40.3%
⑤ 經常利益 (83年)	32,855	1,022	2,352	384
經常利益 (82年)	35,610	1,482	3,292	▲872
(前期對比)	△7.7%	△31.0%	△28.6%	—
⑥ 當期利益 (83年)	15,463	552	1,038	158
當期利益 (82年)	17,183	620	1,260	▲933
(前期對比)	△10.0%	△11.0%	△17.6%	—
⑦ 經常利益率 (83年)	6.4%	0.5%	1.2%	0.6%
經常利益率 (82年)	7.3%	0.7%	1.8%	—
〈84年度 展望〉				
⑧ 賣出額·中間	260,000	104,000	100,000	28,000
賣出額·通期	550,000	220,000	210,000	62,000
⑨ 經 常·中間	16,000	900	1,000	100
經 常·通期	36,000	2,500	2,400	700
⑩ 當 期·中間	7,500	300	500	50
當 期·通期	17,000	900	1,100	500

이 있다. 첫째는慢性的인 交換用타이어市況의 不振을 들 수 있다. 또 昨年에는 輸出이 急增하였는데, 그 중에서 큰 것은 이란 輸出의 復活이었다. 그러나 이 商談은 심각한 國際商談 중에서 低價受注에 말려들어 結局 利益을 낼 수 없는 輸出이 되었다. 더욱이 天然고무 價格이 昨年初부터 上昇되어 結果적으로 그 影響도 컸다.

2. 84年度 展望

한편, 日本의 타이어業界도 世界戰略 중에서 今年에는 드디어 國際化時代를 맞이하였다. 즉, Bridgestone은 美國工場에서 今年 3월부터 드

디어 自社 브랜드 타이어를 生産하기 시작하였고, Sumitomo도 유럽 進出이 現實問題로 대두되었다. 따라서 Sumitomo도 지금 以上으로 經營의 安定이 要請되고 있고, Yokohama나 Toyo도 Bridgestone이나 Sumitomo 以上으로 努力해야 할 事情에 있다.

이와같은 狀況에서 Bridgestone을 除外한 各社에서는 3월부터 交換用 타이어 價格을 5% 還元시키게 된 것이다. 現在 市場占有率이 50%인 Bridgestone이 價格還元을 하지 않는 限 浸透하기는 매우 어려운 展望이나, 各社마다 競爭 態勢는 매우 심각하다. (ゴム報知新聞, 84. 4. 9)