

美國 타이어 産業 現況

協 會 李 石 熙

1. 타이어 産業 概況

美國 타이어 業界는 10餘年間の 長期不況끝에 景氣回復과 自動車産業의 好轉으로 차츰 좋아지고 있다.

業界에서는 1983年度 新車用 乘用車 타이어의 出荷量을 4,400萬本으로 推定하고 있는데, 이것은 1977年度の 5,800萬本에 比하면 적으나 82年보다는 約 30% 增加한 것이다. 한편 83年度 交換用 市場은 13,500萬本으로 82年度の 13,050萬本보다 增加하였다. 83年 8月과 9月의 乘用車用 타이어需要는 前年同期對比 13% 增加하였는데, 이와같은 現象은 乘用車의 生産이 82년에는 18% 減少하였으나, 83년에는 25% 增加한 것과 같은 趨勢라고 볼 수 있다.

82年度 美國 타이어市場에서 交換用 타이어需要는 總 15,700萬本이고, 그 중에서 약 2,700萬本이 트럭·버스用 타이어이고 13,000萬本이 乘用車用 타이어이다(乘用車用 타이어의 總出荷量은 16,700萬本으로 81年보다 약간 增加하였음). 82年 12月의 乘用車타이어 出荷量은 1,200萬本으로 前年同期比 8% 增加하였다.

82年度 交換用 타이어市場은 Radial타이어가 64%, Bias가 21%, Belted Bias가 15%이며, 83年末까지는 Radial타이어의 比率이 68% 될 것으로 推定된다. Radial타이어는 過去 10年間 新車用으로 사용되었고, 全天候 Radial타이어는 Radial市場에서 增加趨勢에 있어, 77年度에는 全體 交換用 市場에서 1.4%에 不過하던 것

이 82년에는 16.5%로 增加하였다. 또 86년에는 全體 交換用 타이어市場에서 36%를 占하게 되고 全體 Radial市場에서는 50%가 全天候 Radial化 될 것으로 展望하고 있다. 트럭·버스用 타이어의 出荷量은 82年末에 2% 增加하였으며, 84年 1月부터는 消費稅가 올라갈 것으로 豫想하여 트럭會社에서는 많은 量을 購入하였기 때문에 83年度에는 Radial타이어의 賣出額이 增加되었다.

RMA(美國 고무製品製造業者協會)에서는 83年末 新車用 트럭·버스 타이어 出荷量은 650萬本으로, 前年度 560萬本보다 16% 增加하고, 84년에는 710萬本으로 9.2% 증가할 것으로 豫測하고 있다. 또한 交換用 타이어는 83년에 2,970萬本으로 前年對比 6.5% 增加하고, 84年度에는 3,120萬本으로 前年對比 5% 增加될 것으로 豫想된다. 82年度 交換用 트럭·버스用 타이어 總出荷量 2,790萬本 중 50%以上이 輕트럭用타이어이다. 트럭·버스用 타이어市場에서 輕트럭用 타이어는 自家用이나 營業用이 다같이 增加하였는데, 總出荷量은 73年度 1,290萬本에서 82년에는 1,750萬本으로 增加하였다. 燃料效率를 增加시키고 車輛維持費를 줄이기 위하여 車輛이 小型化되고 타이어 需要傾向도 일반 Bias타이어에서 Radial타이어로 變化되고 있는데 특히 全天候 Radial타이어가 選好되고 있다. 그러므로 트럭用 Bias타이어의 需要는 業體의 景氣가 回復되고 있음에도 不拘하고 減少現象을 나타내고 있다. 農耕用과 産業用 타이어 需要는 다른 타이어에 比하여 量이 많지 않으며, 트럭

터용 타이어는 82年末 320萬本으로 30%나 減少하였으나, 83년에는 390萬本, 84년에는 450萬本으로 점차 增加할 것으로 展望하고 있다.

美國 타이어 業體가 다시 일어서게 된 것은 工場稼働率이 向上된데 있다. 現在 工場稼働率은 90%인데, 앞으로 生産能力을 더 增加시키려 하고 있다. 그러나 增設에 있어서 타이어 메이커들은 새로운 工場을 짓는 것보다는 오히려 工場稼働率을 向上시켜 能力을 增加시키고 있으므로, 1970年代의 增設費用 만큼은 들지 않을 것으로 본다. 또한 時間外手當을 주지 않고 工場稼働時間을 週 7日로 延長시켜 生産性を 높히려하고 있다. 그러나 이 계획은 地方勞動組合으로부터 反對를 사게 되어 最近 몇몇 勞動爭議의 이슈가 되었다. 이미 몇몇 타이어 메이커들은 週 7日 稼働을 하고 있다.

타이어産業의 技術開發 중 무엇보다 중요한 것은 "FEM"(Finite Element Modeling)으로서, 이 과정은 컴퓨터에 의해 製品을 設計하는 것인데, 앞으로는 이것이 많이 活用될 수 있을 것으로 展望하고 있다. 일부 業體에서는 이런 方法으로 타이어를 設計·製造하기 위하여 많은 研究費를 投資하고 있다. 그러나 美國 타이어 業體들이 우려하고 있는 것은 價格이 싼 타이어가 많이 輸入되고 있다는 것이다. 83年 8月末까지의 總輸入量은 340萬本으로 175% 增加하였다. 이와같은 輸入타이어의 影響으로 83年 여름에는 디스카운트 販賣戰爭을 부채질 하여 10%정도나 價格이 떨어졌다. 業體經營者들은 最近에 발표한 3~6%의 價格引上을 잘 지키게 될지 염려하고 있다. 그러나 輸入統計에 의하면 83年末까지의 트럭·버스용 타이어의 輸入增加는 물론 乘用車용 타이어도 增加할 것으로

나타나 있다(特殊規格은 除外).

美國의 타이어 産業은 일반적으로 好轉되고 있는 것으로 보인다. 즉, 賣出額과 生産量은 增加되고 있는데 材料費는 下落되고 있으며 勞動生産性도 向上되고 있다. 同時에 業界에서는 오래된 過剩施設을 줄이는 등 費用輕減措置를 취하고 있다. 그러나 農耕用과 産業용타이어 工場은 아직까지도 남아 있다. 業體經營陣들이 더욱 念慮하고 있는 것은 ① 交換用 타이어의 價格下落, ② 自動車 메이커들이 新車用 타이어를 싸게 購入하려는 傾向, ③ 國內業體의 收益性を 저해하고 있는 輸入타이어의 增加 등이다.

今年度 美國의 타이어 販賣量은 82年보다 乘用車용 타이어가 5%, 트럭·버스용 타이어(新車用 包含)가 4% 增加하였으나, 타이어 價格은 8月까지 계속 떨어졌고, 10月에는 5.1%까지 떨어졌다. 타이어 메이커에서는 83年 7월에 84年度 新型 乘用車용 타이어를 83年보다 1% 낮은 價格으로 供給하기로 하였고, 또 85年에도 乘用車용 타이어 價格을 2%以上은 올리지 않기로 하였다. 이것은 곧 美國의 景氣回復과 國內産業의 好轉에도 不拘하고 販賣價格의 下落, 利益의 減少로 美國 타이어 業體의 收益性は 좋아지지 않는다는 것을 의미한다.

業體의 經營陣과 經濟專門家들은 84年度를 타이어 價格과 收益面으로 나누어 展望 하였는데, 일부 豫測에 의하면 84년에 價格引上은 抑制되나 마진은 增加될 것으로 보고 있다. 價格이 安定됨에 따라 카메이커와의 不和도 없어지고 새해의 經濟回復은 美國 타이어 메이커에게 有利해질 것으로 보고 있다. 그러나 다른 豫測者들은 84년도 83年과 비슷할 것이라고 하며, 輸入으로 인한 競爭과 生産能力 超過, 그리고

乘用車용 타이어 輸入量

年 度	輸入 타이어 (萬本)	市場占有率 (%)
1979	1,520	8.2
1980	1,370	8.7
1981	1,750	10.9
1982	1,690	10.4

資料 : RMA

트럭·버스용 타이어 輸入量

年 度	輸入 타이어 (萬本)	市場占有率 (%)
1979	480	11.4
1980	430	11.4
1981	390	11.8
1982	370	11.7

資料 : RMA

價格이 떨어질 것으로 보고 있다. 이들 專門家들은 83年 10月末 出庫價格 또는 都賣價格이 82年보다 1.3%밖에 增加하지 않았다고 주장하고 있다.

2. 美國의 主要타이어 業體 現況

Armstrong Rubber

(1) 概 要

Armstrong은 美國에서 6번째로 큰 타이어 製造業體로서, 乘用車用, 트럭·버스用, 其他 車輛用 타이어 및 튜브를 設計, 製造하여 主로 國內 交換用 市場에 販賣하고 있다. 타이어 및 튜브는 Sears, Roebuck 會社와 契約하여 Sears 브랜드를 販賣하고, 獨立都賣商에게는 “Armstrong”과 其他 브랜드를 供給하며 기타 都賣商들에게는 그들 自身の 브랜드를 供給하고 있다.

同社는 83年 10月 3日 取得한 Copolymer Rubber and Chemical Cooperation 子會社를 통하여 合成 고무 및 同關聯製品을 生産하고 있다.

(2) 營 業 實 績

82年度 賣出額은 5억7,590萬달러로 81년의 5억6,050萬달러보다 2.7% 增加하였다(여기에는 Copolymer의 實績도 包含되었음). 이런 趨勢는 83年 6月 30日까지 9個月間이나 지속되었는데, 賣出額은 4억3,790萬달러로 前年同期 4억3,230萬달러를 上廻하였다. 83年 9月 30日까지의 年間賣出額은 5억9,470萬달러로 늘어났다. 한편 타이어 및 튜브 그리고 타이어만의 出荷量은 減少되었으나, 費用節減과 生産性向上으로 마진을 높였다. 82年度 타이어 및 튜브賣出額은 4억5,020萬달러로 81年보다 3%(1,380萬달러) 떨어지고 또 타이어만의 出荷量이 減少된 것은 82年 4/4分期에 4개工場이 17日間이나 罷業을 하였기 때문이다. Sears, Roebuck 會社에 販賣한 賣出額은 全体賣出額의 32%인 1억8,430萬달러로 81年의 35%인 1억9,500萬달

리보다 낮았다. Copolymer의 賣出額은 1억2,570萬달러로 81年의 9,650萬달러를 上廻하였다.

82年度 總利益은 總賣出額의 17.9%인 1억290萬달러로 81年度의 9,040萬달러(총매출의 16.1%)보다 增加하였다. 82年度 販賣 및 一般管理費는 6,840萬달러로 1,180萬달러 增加하였다. 그리고 82年度 純利益은 1,700萬달러로 株當配當額이 4.31달러였는데 81年度의 純利益 1,740萬달러(株當 4.41달러)보다 줄어들었다. 稅制上的 惠澤으로 純利益은 81년에 75萬달러(株當 20센트), 그리고 82년에 150萬달러(株當38센트) 增加하였다. 83年 6月 30日까지 9個月間의 株當純利益은 3.75달러로 前年同期 3.28달러보다 增加하였고, 83年 9月 30日까지 1年間의 純利益은 1,880萬달러였다. 83년에는 새로운 計劃으로 費用을 9月 30日까지 1,000萬달러를 節減하였고 生産性(man-hour 當 파운드)을 3% 向上시켰다.

Armstrong은 82년에 美陸軍의 新型 5톤 트럭인 AM-General M939用 트럭 타이어의 新規注文을 받았는데, AM-General 契約에 따르면 11本の 타이어를 끼는 新型 트럭 11,400臺分의 타이어를 注文받았다고 한다.

(3) 展 望

最近 Armstrong은 技術을 開發하고 새로운 市場을 開拓하는 戰略을 세워서 새로운 디자인 製品을 生産하는 方向으로 努力하고 있다. 82年 末에는 Turbo ETX 乘用車用 타이어를 市販하였다. 同社는 새로운 技術을 開發하는 한편 종래의 트럭用 Bias 타이어의 品質을 계속 向上시키고 있다. 最近에는 또 Tredloc belting system을 發表하였는데, 이것은 Armstrong의 在來式 타이어 製造工程의 弱點을 補完한 새로운 工程으로 더욱 品質이 좋은 製品을 製造하는 方法이다. 同社에서는 娛樂用車輛 및 其他 車輛用타이어市場을 擴大시키기 위하여 自体 Tredloc 開發計劃을 수립하였으며, 이 새로운 開發計劃을 支援하기 위하여 82년에 이分野에 사용되었던 予算은 1,013.1萬달러로 81年의

784.6萬달러보다 增加되었다.

Armstrong의 子會社인 Copolymer는 自動車市場 依存度를 줄이고 化學과 建設分野의 方向으로 再編成하고 있다. Copolymer는 3개品目の 市場을 擴大시키려 하고 있는데, 그 品目は EPDM (Ethylene - Propylene - Diene Monomer), NBR, SBR 이다.

82年 11月 15日 Armstrong은 株當 25달러로 現在 流通되고 있는 株式 50萬株를 購入하였는데, 이 去來(總1,250萬달러)로 資産價値는 proforma 基準으로 1.5달러 引上되었다. 구입된 株式은 公共株式으로 保管되거나, 必要時에는 資本投資에 사용된다.

Cooper Tire and Rubber

(1) 概 要

Cooper社는 주로 타이어나 튜브만을 製造하고 있는데 總賣出額의 5分の 4를 차지하고 있다. 其他製品은 工業用 고무製品들이다. Cooper製品은 3종류의 Bias타이어와 3종류의 Belted-Bias타이어가 있는데, 同社의 獨占 브랜드인 Cooper와 Fall을 사용하여 獨立 타이어 都賣商이나 一般都賣商에게 販賣되고 있다. 또 Cooper의 工業用 고무製品은 주로 新規自動車市場에 販賣되고 있다.

(2) 經營 実績

82年度의 賣出額은 4억3,040萬달러로 81年の 3억9,390萬달러보다 9.2% 增加하였다. 83年 ¼分期 賣出額은 前年同期보다 낮고 ¼分期는 前年同期對比 5% 增加하였다. 83年 9月 30日까지 9個月間의 總賣出額은 3억4,480萬달러로 前年同期의 3억2,610萬달러보다 많았다. 82年の 純利益은 總1,900萬달러(株當4.42달러)로 81年の 1,730萬달러(株當 4.05달러)보다 10% 增加하였다.

純運營資金은 81년에 7,180萬달러였으나, 82年末에는 1억510萬달러로 增加하였다. 또 81年度에는 流動比率 2.31 : 1, 當座資産比率 1.30

이었으나, 82년에는 流動比率 2.93 : 1, 當座資産比率 1.98로 前年보다 좋아졌다. 83年 6月 30日 現在 流動比率는 2.8로 82年보다 낮으나 여전히 安全基調를 나타내고 있고, 純運營資金은 1억760萬달러로 增加하였다. 82年度 外上賣出額은 82年 ¼分期에 많이 늘어나서 7,320萬달러에 달하여 81年の 5,800萬달러를 上廻하였다.

82年度末 自己資本은 1억2,150萬달러로 81年度의 8,180萬달러보다 約 48.5% 增加하였으며, 利益留保金(純利益에서 配當金을 控除한 것)은 1,650萬달러였다. 新資本金을 2,280萬달러 增加시키기 위하여 Cooper는 12월에 70萬株를 發行하였다. 82年 12月 31日 株當純資産은 24.37달러로 81年度의 19.17달러보다 上廻하였다. 82年 ¾分期 年間配當率은 株當 54센트에서 64센트로 增加하였다.

(3) 展 望

Cooper는 生産計劃을 세우기 위한 調査資料에서, 顧客들이 Fiberglass belted Bias타이어보다는 Steel belted Radial타이어를 선호하고 있음을 알고 있다. 그럼에도 不拘하고 82年末 現在 同社의 Radial타이어 生産은 타이어 生産能力의 50% 밖에 되지 않으며, 두 종류의 乘用車用 全天候 Radial타이어를 販賣하고 있다. 즉, Cooper Lifeliner Radial 365는 P-metric과 metric規格으로 82年度에 市販되었고, Cooper Trendsetter A/S fiberglass-belted 全天候 Radial타이어도 82년부터 市販되었다. 새로 設計된 偏平타이어 Lifeliner 365 新型은 유럽 타이어 및 림 標準試驗 規定에 따라 "S"字를 표시한 高速 Metric Radial타이어인 Cooper Sports Master Radial타이어로 83년에 販賣되었다. 全天候 Radial타이어는 타이어 産業에서 급히 成長된 타이어이다.

컴퓨터 技術은 타이어 産業에 큰 도움을 주고 있는데, Cooper에서는 컴퓨터로 設計하는 FEM(Finite Element Modeling)方式을 利用하고 있다. Cooper는 컴퓨터를 利用하고 있는 主要業體 중의 하나이다.

B.F. Goodrich

(1) 概 要

Goodrich (BFG)는 타이어 이외에도 化學製品 및 其他 고무製品 등 3개部門을 經營하고 있다. 타이어部門에서는 乘用車用, 트럭·버스用, 트레일러用, 建設車輛用, 農機具用 타이어 등을 製造販賣하고 있는데, 83年初에는 중전에 化學製品分野에서 취급하던 一般 고무製品까지 타이어部門에서 취급하였다. 同社의 交換用타이어 販賣網은 獨立 타이어都賣商이나 一般都賣商을 비롯, 注油所, BFG 타이어센터 등을 통하여 販賣하고 있으며 또 大需要者들에게는 直接 販賣하기도 한다.

化學製品部門에서는 合成樹脂製品, 특수고무, 라텍스 및 特殊化學製品 등을 生産販賣하고 있다. 또 其他 고무製品에서는 Conveying system, 産業用고무製品, 輸送裝備用製品, 建設用製品 등을 취급하고 있는데, 主要需要者들은 宇宙, 炭鐵, 油類, 建設 및 輸送分野이고 또 美國政府에도 供給되고 있다.

(2) 經 營 實 績

83年 9月末까지 9個月間의 純賣出額은 23억8,530萬달러로 82年 同期 23억1,750萬달러보다 약간 上廻하였다. 이와같은 趨勢은 이미 3月末의 1/4分期에도 7억3,400萬달러로 前年同期 7억2,860萬달러보다 增加하였고, 6月末까지의 2/4分期에도 7억9,860萬달러로 前年同期 7억9,350萬달러보다 增加하였다. 82年度 賣出額은 30억530萬달러로 81年の 31억8,460萬달러보다 떨어졌고, 80年度の 30억7,960萬달러에도 미치지 못하였다. 83年 9月 30日 現在, BFG의 總當期純利益은 1,240萬달러로 82年同期的 900萬달러보다 增加하였으나, 83年 2/4 分期에는 610萬달러로 前年同期 1,940萬달러보다 훨씬 밑돌았다. 또 1/4分期의 780萬달러의 赤字는 前年同期의 1,840萬달러의 赤字보다는 작았다.

BFG는 82年 4/4分期에 3,370萬달러의 赤字

를 냈고, 82年 年間赤字가 3,280萬달러나 되어 어려운 財政狀態에 놓이게 되자 1,990萬달러를 投資하였다. 타이어 및 關聯製品 賣出額은 12억7,530萬달러로 總賣出額의 42.4%이다. 이것은 81年(13억5,160萬달러, 總賣出額의 42.5%)과 80年(12억9,410萬달러, 同 42%)보다 낮았다. 타이어 및 關聯製品の 營業利益은 80년에 6,460萬달러, 81년에 7,930萬달러, 82년에는 7,460萬달러 였다.

(3) 展 望

BFG의 企業戰略은 製品을 多樣化하고 市場性이 有望한 適時品에 注力하고 있다. 따라서 同社에서는 化學製品市場을 擴張하여, 4年前만 하여도 同部門이 總資本의 30%에 不過하던 것이 지금은 半以上을 차지하게 되었다. 특히 同社는 PVC 分野의 生産能力을 2倍로 增設하기 위하여 8억달러를 投資하고 있다. 한편 昨年에는 同社가 3,000萬달러의 赤字를 냈으나, 83年度 總 豫想利益은 總賣出額 32억달러 中에서 3,500萬달러를 초과할 것으로 보고 있다.

BFG는 Detroit의 카메이커들에게 타이어를 供給하지 않겠다는 決心으로, 賣出額이 1억2,000萬달러 줄어 들게 되나, 이것은 交換用市場에서 個人브랜드 販賣에 成功함으로써 補充하게 되었다. 同社는 Detroit로부터 손을 뚝으로써 앞으로 有望한 商品開發을 促進할 수 있고 또 高性能 Radial타이어에 專念할 수 있게 되었다.

Goodyear Tire and Rubber

(1) 概 要

Goodyear의 主要産業은 타이어 및 그 關聯製品들의 開發 및 生産販賣인데, 製品으로는 타이어, 튜브, 再生타이어, 휠, 림, 車輛用 벨트 및 호스, 自動車 附屬品 및 스폰지部品 등이 있으며 또 自動車 整備業과 다른 장사들도 하고 있다. 其他 産業은 産業用 고무 및 化學製品과 플라스틱製品 등인데, 이 部門의 製品은, 各種 호스 및 벨트製品, 호스커플링, 탱크트랙, 고

무 및 플라스틱 工程에서 사용되는 化學製品, 合成고무와 라텍스, 폴리에스테르 樹脂, 필름, 비닐製品, 루핑材料, 신발類 등이다. 其他 收益은 多樣한 製品販賣에서 얻고 있다.

(2) 經營 実績

Goodyear 의 83年 9月末까지 9個月間의 總賣出額은 71억9,750萬달러로 前年度의 73억6,300萬달러보다 떨어졌다. 또 6月末까지의 2/4分期賣出額도 24억4,400萬달러로 前年同期 25억1,380萬달러보다 떨어졌고, 3月末日까지의 1/4分期에도 20억5,460萬달러로 前年同期의 21억4,730萬달러 水準에 未達되었다. 83年上半期에는 內需賣出額이 82年度 水準에 머물렀으나 輸出面에서는 北아일랜드의 工場閉鎖와 몇몇 中南美國家들의 通貨評價切下로 12% 減少하였다.

82年度 Goodyear 의 賣出額은 世界經濟의 不況으로 81年の 91억5,290萬달러보다 5.1% 減少된 86억8,870萬달러였다. 그러나 80年度의 84억4,400萬달러보다는 높았다. 또 82年度 內需賣出額은 美國의 乘用車 및 트럭生産이 減少되어 81年보다 1%以内로 減少되었으나, 80年度보다는 14% 增加하였다. Goodyear 의 全世界 主宗 타이어(乘用車用, 트럭用, 農耕用)의 82年度 本當價格은 81年보다 2% 떨어졌으나, 80年度보다는 2% 높은것으로 나타났다. 國內 타이어의 賣出額은 81, 82년에 變動이 없으나 80年보다는 11% 增加하였다. 또 外國 타이어의 82年度 本當價格은 80年度보다 6%까지 떨어졌는데 캐나다가 82년에 제일 심했다.

純利益은 83年 9月末까지 9個月間 1억6,350萬달러로 前年同期의 2억6,420萬달러에 비하면 많이 줄어들었는데, 거기에는 工場閉鎖에 따른 4,540萬달러의 費用이 包含되었다. 이러한 減少現象은 다른 分期에서도 같은 趨勢로서, 83年 2/4分期에는 純利益이 8,130萬달러로 前年同期의 1억6,020萬달러보다 減少되었고, 1/4分期에도 3,850萬달러로 前年同期의 4,560萬달러보다 떨어졌다.

타이어 및 關聯製品의 賣出額은 總 71억260萬달러(타이어 : 60억2,890萬달러, 關聯제품 :

10억7,370萬달러)로 81年度의 75억6,680萬달러(타이어 : 62억4,120萬달러, 關聯제품 : 13억2,560萬달러)보다 減少하였으나, 80年度의 70억1,560萬달러(타이어 : 57억1,040萬달러, 關聯제품 : 13억520萬달러)보다는 上廻하였다. 타이어 및 關聯製品의 純利益은 5억8,150萬달러로 81年(6억3,350萬달러)보다는 減少되었으나, 80年(5억210萬달러)보다는 增加하였다.

Denman Rubber

(1) 概 要

Denman 고무 製造會社는 乘用車用, 트럭 및 農耕用 타이어, 修理用品, 스틸 밀(steel mill) 用 고무製品 등을 生産하고 있다.

(2) 經營 実績

Denman 社의 Robert J. Webster 社長은 83年 4月 19日 同社의 經營實績 發表를 延期하였다. 本資料에 의하면 83年 3月末 會計年度의 賣出額은 4,000萬달러로 82年度의 3,700萬달러보다 增加하였고 또 81년에는 3,200萬달러, 80년에는 3,000萬달러로 每年 增加하였다. 83年度 豫想賣出額은 4,500萬달러이며, 83年 3月末까지의 利益은 82年同期보다 增加하였으나, 配當金은 Denman 의 82年度 약간의 資本減少로 收益을 초과하였다.

McCreary Tire and Rubber

(1) 概 要

McCreary 社는 타이어(트럭用, 航空機用, 産業用, 競技用 타이어)을 生産하는 한편, 고무 롤, 우레탄 롤, 플라스틱 롤 등을 生産하고 있다.

(2) 經營 実績

83年 1月 2日부터 5月 29日까지의 賣出額은 1,217萬4,696달러이고, 同期間의 利益은 49萬2,813달러였다. 또 82年 1月 4日에서 83年 1月 2日까지의 賣出額은 3,765萬2,299달러이고, 81~82年の 同期間 賣出額은 5,026萬9,166

달러이며, 80~81년의 同期間 賣出額은 4,867萬 6,470달러이다. 83年度 年間 豫想賣出額은 3,000萬 달러이다.

本資料에서 調査한 바에 의하면 同社의 經營 實績은 다음과 같다.

財務諸表에 나타난 바와 같이 同社는 82년에 純赤字를 보아 運轉資本과 自己資本에 심각한 영향을 미쳤다. 83年 3月 29日까지의 5개월間의 中間報告에 의하면 經營實績이 黒字로 回復되었다. 82년에는 管理費를 줄였으나 賣出額이 떨어져 많은 赤字를 냈다. 83年 5月 29日까지의 經營實績은 黒字를 기록하였고 83年 年間實績도 黒字를 낼 것으로 計劃하고 있다. 82年度 資本과 純運轉資本은 固定資産의 減少에도不拘하고 持分證券과 長期借入金の 減少로 81年보다 줄어들었고, 81年度의 資産은 利益金超過 配當으로 인하여 80年보다 줄었다. 全般的의 不均衡狀況은 많은 債務 때문인 것으로 나타났다.

Firestone Tire and Rubber

(1) 概 要

Firestone은 주로 乘用車用, 트럭用, 트랙터用, 農耕用, 建設用, 産業用 타이어 및 其他 車輛用 타이어를 生産하고 있다. Firestone은 新製타이어는 물론 再生타이어도 販賣하고 있는데, "Firestone" 브랜드의 交換用 타이어는 會社에서 直營하고 있는 1,300個의 國內販賣店을 통하여 販賣하고 있으며 또 "Firestone"과 "Dayton" 브랜드는 獨立都賣商과 一般都賣商을 통하여 販賣하고 있다. 캐나다에서는 子會社가 "Firestone" 브랜드를 판매하고 있고, 또 同社에서는 Montgomery Ward, 石油會社 및 其他 業體들의 特殊 브랜드도 生産하고 있다.

Firestone은 또한 모든 종류의 타이어用 튜브, 産業用 고무製品, 天然고무와 라텍스, 合成고무, 스폰지, 纖維, 金屬製品, 시트 벨트, 其他 製品 등도 生産하고 있다. 타이어 및 그 關聯製品이 總生産品의 80% 이상을 차지하고, 其他 工業用 및 金屬製品은 12%, 플라스틱 및 化學製品은 8%이다.

(2) 經營 實績

83年 10月末 現在 4/4分期의 Firestone의 營業利益은 56% 增加되었는데, 同期間의 稅前利益도 2,800萬달러(株當 57센트)로, 82年同期의 1,800萬달러(株當 36센트)보다 增加하였다. 當期純利益(tax-loss 移越包含)은 3,600萬달러(株當 74센트)로 82년의 2,000萬달러(株當 38센트)보다 80%나 增加되었다. 賣出額은 11억달러로 82년의 9억7,200萬달러보다 13% 增加하였다. 83會計年度의 稅金惠澤前 純利益은 1억달러(株當 2.03달러)였고, 82年度는 200萬달러(株當 4센트)였는데, 今年會計年度 當期純利益은 1억 1,100萬달러(株當 2.26달러)로 前年度의 600萬달러(株當 11센트)보다 증가하였다. 賣出額은 38억7,000萬달러로 약간의 差가 있을 뿐이다.

北美地域 Firestone 그룹의 4/4分期 營業利益은 稅金, 運營費用, 工場閉鎖費用 등을 差減하지 않고 3,900萬달러로, 82年同期의 2,700萬달러보다 增加하였고 同그룹의 年間 營業利益도 1억4,400萬달러로 82년의 7,300萬달러보다 增加하였다. 또 海外部門에서도 4/4分期 經營實績이 2,900萬달러로 82年同期의 1,900萬달러보다 增加하였다.

Firestone의 83年 7月末까지 9個月間의 總賣出額은 27억7,600萬달러로 82年同期의 28억 9,700萬달러보다 減少되었으나, 3/4分期의 賣出額은 9억9,200萬달러로 前年同期에 比하여 變動이 없다. 83年 4月末 現在 2/4分期와 또 6個月間의 賣出額은 前年同期對比 각각 10.1%, 6.9% 감소되었다. 즉 6個月間의 賣出額은 82년에 19억500萬달러에서 83년에는 17억 7,400萬달러로 1억3,100萬달러가 줄어들었다. 이와같이 賣出額이 減少된 것은 주로 外國換의 換率이 낮아지고 일부 內需市場의 需要가 減少되었기 때문이다.

總賣出額은 80년에는 47억달러였으나, 81년에는 44억달러, 82년에는 39억달러로 점차 줄어들었다. 이것은 81年과 82년에는 80年度에 比하여 乘用車, 트럭 및 農耕用, 建設用車輛

生産이 줄어 들어서 타이어 및 關聯製品의 賣出額이 감소되었기 때문이다. 또 非타이어部門에서도 經濟不況으로 많은 영향을 받았다.

82年度 타이어 및 關聯製品만의 賣出額은 31억9,300萬달러로 81년의 35억6,700萬달러 보다 떨어졌다. 83年 7月末, 9個月間의 當期 純利益은 7,500萬달러로 前年同期的 1,400萬달러의 純赤字에 比하면 많이 增加되었다. 또 4月末分期的 純利益도 2,600萬달러로 82年同期 1,300萬달러에 比하면 2배나 增加되었다. 83年 上半期 收入(earning)은 4,400萬달러로 82年同期의 1,300萬달러보다 增加되었으며, 純利益에는 82, 83年 다같이 分기에는 100萬달러, 半期(6個月)에는 200萬달러의 稅金惠澤이 包含되어 있다.

同社는 原資材價格의 引下, 自動車 서비스 販賣 및 工場稼働率 增加, 原價節減計劃 및 自動車 메이커들의 타이어需要 增加 등으로 收益이 크게 增加되었다. 82年度 純利益은 600萬 달러

로 81년의 1억5,200萬달러 보다는 크게 떨어졌으나, 1980년의 1억300萬달러의 赤字에 比하면 많이 向上되었다.

Firestone의 會社經營의 再編成은 82年度 10月末 決算에서 많은 效果가 나타났다. 82年度와 80년의 總工場整理費는 각각 稅後 4억7,100萬달러, 4,900萬달러였다. 收益은 80년에는 別效果가 없었으나, 81년에는 工場稼働이 계속되는 않았지만 5,000萬달러에 달했다. 위에서 說明한 施設整備의 影響을 감안하지 않는다면, 純利益은 82년에 7,700萬달러이고 81년에는 1억200萬달러였으나 80년에는 3,800萬달러의 赤字를 보았다.

지난 3年동안 Firestone은 過剩生産整理와 不實經營의 改善 및 原價節減 등에 成功하였다. Firestone에서는 現在까지는 經濟不況으로 인한 영향을 받고 있으나, 지난 數年間 取해은 改善策으로 앞으로는 同社 收益에 좋은 效果를 거두게 될 것으로 確信하고 있다.

☆

☆

☆

《p.52의 계속》

금년들어 日本의 타이어 價格은 原料고무는 引上되었으나 需要不振에 의한 日本國內 交換用的 價格柔軟化, 對이란 輸出單價 하락 등으로 인해 企業採算은 아직 완전히 回復하지 못한 것으로 보여지며, 國內需要에도 문제점이 있다. 이는 우선 타이어의 Radial化에 따른 交換用的 需要가 부진함을 들 수 있다.

82年 현재 日本의 Radial타이어의 普及率은 乘用車用이 이미 76%에 달하고 있다. 그외에 最近 급속히 普及되고 있는 Steel타이어의 耐久性은 普通 타이어의 2배나 되어 금후 交換用 타이어의 需要 기대도는 한층 마이너스로 轉換될 것이라고 한다.

日本은 최근 1~2年 동안 下位 메이커들이 業績惡化를 이유로 타이어部門에서 철수하든지

他社系列로 들어가는 등의 現象도 나타나고 있다.

또한 上位 메이커에서는 世界戰略의 일환으로서 歐美工場의 매수, 現地生産의 개시, 既存의 國際提携의 해소, 새로운 提携關係의 구축 등의 國際的인 再編成 움직임이 활발해지고 있다. 이와 더불어 需要喚起 및 製品의 부가가치를 높이기 위한 新製品 開發도 적극적으로 실시되고 있다.

이중에서도 輸入品에 대항할 수 있는 高性能 타이어의 開發, 現地生産을 포함한 海外進出의 積極化 등을 급선무로 삼고 있으며, 한편으로는 非타이어 部門으로의 擴大도 중요과제로 들고 있는 것으로 보인다.

(KOTRA 海外市場 83.12.14)