

國內外 뉴스

▲ 世界 타이어企業 賣出額 順位

Fortune誌가 發表한 『美國 製造業 賣出額 500社(1983年度)』와 『美國을 除外한 世界 製造業 賣出額 500社(1983年度)』를 綜合한 結果, 83年度 世界 타이어 메이커 賣出額 (非타이어도 包含한 連結決算) 제 1位는 Goodyear의 97억3,500萬달러로서 前年比 12.1% 增加되었다. 이 賣出額은 Bridgestone을 100으로 했을 때 303.5였다. 제 2位는 Michelin의 53억9,000萬달러로 前年比 3.2% 減少했으며, 제 3位는 前年 4位였던 Firestone이 차지하였으며, 賣出額은 38억6,600萬달러로 前年比 0.1% 減少되었다. 또 제 4位는 前年 3位였던 Pirelli이며 賣出額은 37억3,000萬달러로 前年比 11.4% 減少하였다.

▲ 美國 타이어業界, 來년에 價格 引上 않기로

美國의 主要 타이어製造業體들은 85年 모델 乘用車用 타이어의 價格을 84年 價格으로 製車業界에 供給할 것을 합의했다고 業界消息通이 9月 14日 전하고 있다.

따라서 83年 價格보다 約 1% 低廉한 84年 價格이 85年에도 維持될 것으로 보인다.

그러나 原價는 83年에 비해 경미하게나마 上昇해 있는 현실을 감안하면, 타이어業體들의 原價節減 노력이 불가피한 것으로 豫見된다. 同業體들은 價格이 組立用·交換用 모두 너무 廉價라고 불평하면서도 價格引上은 市場喪失을 야기할 것으로 우려하고 있다.

이처럼 타이어 價格이 억제되고 自動車 메이커가 素材 및 部品價格 引上압력을 계속 加하고

1983年度 世界 타이어 메이커 賣出額 順位

(單位: 1,000달러, %)

| 順位 | 83 | 82 | 企業名 (國籍) | 賣出額 | | 前年比 | BS=100 |
|----|----|----|--------------------|-----------|-----------|-------|--------|
| | | | | 83 | 82 | | |
| 1 | 1 | | Goodyear (美) | 9,735,800 | 8,688,700 | 112.1 | 303.5 |
| 2 | 2 | | Michelin (프) | 5,390,093 | 5,567,205 | 96.8 | 168.0 |
| 3 | 4 | | Firestone (美) | 3,866,000 | 3,869,000 | 99.9 | 120.5 |
| 4 | 3 | | Pirelli (伊·스위스) | 3,730,231 | 4,209,553 | 88.6 | 116.3 |
| 5 | 6 | | Bridgestone (日) | 3,207,559 | 2,859,505 | 112.2 | 100 |
| 6 | 5 | | Goodrich (美) | 3,191,700 | 3,005,300 | 106.2 | 99.5 |
| 7 | 7 | | Dunlop (英) | 2,429,957 | 2,667,942 | 91.1 | 75.8 |
| 8 | 8 | | General (美) | 2,184,351 | 2,061,659 | 106.0 | 68.1 |
| 9 | 9 | | Uniroyal (美) | 2,040,285 | 1,967,221 | 103.7 | 63.6 |
| 10 | 11 | | Continental (獨) | 1,325,978 | 1,337,992 | 99.1 | 41.3 |
| 11 | 10 | | Dunlop-Olympic (濠) | 1,263,906 | 1,441,969 | 87.7 | 39.4 |
| 12 | 12 | | Yokohama (日) | 1,089,083 | 977,732 | 111.4 | 34.0 |
| 13 | - | | Sumitomo (日) | 945,205 | - | - | 29.5 |
| 14 | 13 | | Toyo (日) | 792,542 | 817,689 | 96.9 | 24.7 |

資料: Fortune誌 1984年 8月號와 5月號

(그림 報知新聞 84.8.13)

있기는 하지만 최근 美國의 3大 乘用車 메이커는 85年度 平均價格을 2.3% 引上했다.

(KOTRA 海外市場, 84. 9. 17)

▲ 美議會, 타이어의 燃料費基準 審議着手

現在 美議會에 提出되어 있는 新法案이 通過되는 경우에는, 타이어 메이커들은 燃料費效率을 改善하기 위해서 타이어를 테스트하여 燃料費效率의 等級을 매기지 않으면 안된다(本會期에 同法案이 通過될 가능성은 적다).

이 法案은 各種產業에 있어서 燃料의 節約을 促進하는 複數의 法案中 一部로서 乘用車, 輕트럭 및 타이어의 全般的인 燃料費效率을 높이는 것을 目的으로 하고 있다. 同法案의 中心的인 提案者인 Howard Metzenbaum 上院議員(民主黨 Ohio州 出身)은 이 法案이 實施될 경우에는 2000년까지 1日 150萬 바렐의 原油가 節約될 수 있다고 推定하고 있다.

이 法案의 規定下에서는 運輸省이 타이어의 燃料費 效率을 測定하기 위한 테스트 節次를

정하고, 그 節次가 적용되는 타이어의 카테고리를 作成하여야 한다. 또한 運輸省은 이 法案이 施行된 7個月以內에 規則案을 發表하고, 13個月以內에 正式 테스트 節次를 決定해야 한다.

한편 메이커側은 運輸省의 規則에 따라 타이어에 라벨을 붙이고, 運輸省에서는 必要하다고 判斷될 때에는 同省의 代表가 메이커가 實施하는 燃料費效率 테스트를 義務적으로 監視하도록 되어있다. 이 法案은 또 1995년까지 自動車 및 輕트럭의 燃料費效率을 段階적으로 向上시키도록 되어 있고, 乘用車에 대해서는 45MPG, 트럭에 대해서는 35 MPG로 規定되어 있다.

最近에는 타이어 메이커에서도 타이어의 回轉低抗을 줄여서 燃料費效率을 改善시키는데 優先하고 있는데, 특히 自動車 메이커에 新車用 타이어를 供給하고 있는 메이커에서는 優先事項으로 되어 있다. 대부분의 타이어 메이커는 回轉低抗을 10% 줄이게 되면 燃料費效率이 1% 向上된다는 것을 알고 있다. 한편 타이어의 內壓은 단지 數 psi 정도만 낮추어도 燃料費效率이 5%나 低下된다고 한다. (RPN 5.14)

▲ 日本 自動車 타이어 工業의 에너지 節約推移

(1972年=100)

| | | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 |
|----------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 電 力 | 使用量 (천 KWH) | 1,095,243 | 1,168,796 | 1,193,187 | 1,251,339 | 1,307,437 | 1,270,852 | 1,165,667 | 1,258,042 |
| | 原單位 (KWH/톤) | 2,017 | 2,016 | 1,910 | 1,779 | 1,667 | 1,659 | 1,633 | 1,555 |
| | 同指數 | 89 | 89 | 84 | 79 | 74 | 73 | 72 | 69 |
| | 同前年對比 | 96.2 | 100 | 94.7 | 93.1 | 93.7 | 99.5 | 98.4 | 95.2 |
| 燃 料 | 使用量 (kl) | 334,363 | 316,439 | 305,060 | 281,083 | 292,373 | 260,762 | 226,575 | 228,514 |
| | 原單位 (kl/톤) | 0.616 | 0.546 | 0.488 | 0.400 | 0.373 | 0.340 | 0.317 | 0.283 |
| | 同指數 | 71 | 63 | 56 | 46 | 43 | 39 | 36 | 32 |
| | 同前年對比 | 90.5 | 88.6 | 89.4 | 82.0 | 93.3 | 91.2 | 93.2 | 89.2 |
| 타이어生産(톤) | | 542,948 | 579,872 | 624,775 | 703,472 | 284,120 | 766,160 | 713,792 | 808,876 |
| 同指數 | | 123 | 131 | 142 | 159 | 178 | 174 | 162 | 183 |
| 同前年對比 | | 106.3 | 106.8 | 107.7 | 112.6 | 111.5 | 97.7 | 93.2 | 113.3 |

註: 타이어生産(톤)... 新고무量(天然고무+合成고무), 新고무量 = $\frac{\text{製品重量}}{2}$ 資料: 月刊タイヤ (84. 6)