

미쉐린 그룹, 2001년 3/4분기 실적 발표

이 원 택*

현재 세계 경제는 미쉐린 그룹이 당초부터 예측하였던 대로 침체국면으로 접어들고부터 수개월이 경과하고 있다. 2001년 9월 11일 미국에서 발생한 동시다발 테러사건이 북미 경제를 강타했다. 유럽 경제도 미국만큼은 아니라고 해도 3/4분기 막바지에 이 사건의 영향을 받아 급속도로 악화되었다.

미쉐린의 9월 한달 타이어 판매 수량은 전년도 대비 11% 감소하였다.

그러나 9월의 순매출액은 전년도 대비 5% 감소하는데 그치고 있다.

미쉐린 내부의 업무효율 개선과 동사가 4월에 발표한 추가 업무개선 계획에 의해 3/4분기에서는 미쉐린이 예측한 대로 되었다.

현 시점에서는 2001년도 4/4분기를 예측할 수 없기 때문에 2001년도 전체 실적예측도 불가능하다.

이와 같이 불확실한 요인이 많은 가운데서도 미쉐린의 경영진은 다음의 두가지 정책을 골자로 한 개선계획은 계속 추진해 나갈 것을 약속하고 있다.

- COST, 예산, 지출과 엄격한 재고관리
- 업무효율 개선을위한 구조개혁

북미의 COST 삭감프로그램 개시, 2년째에 돌입한 유럽에서의 경쟁력 강화계획의 계속 이 그것이다. 이 계획에 따라 미쉐린에서는 다음의 공장을 2002년도 중 폐쇄하기로 하였다. 독일의 쉐트 잉그베르트, 영국의 버언리와 스톡 온 트렌트 내 북수의 Workshop이 그

것이다.

게다가 미쉐린은 프랑스 내 3개의 조합과 조기퇴직제도에 대하여 합의하기에 이르렀다. 그에 따라 동사에서는 2006년까지 4,900명의 종업원이 이 조기퇴직제도에 의해 퇴직을 하게 될 것으로 보인다. 이에 대한 대응책으로 미쉐린에서는 향후 2000명의 신규사원을 채용하기로 하였다. 또 유럽에서의 경쟁력 향상을 목적으로 한 구조개혁을 당초 2000년도부터 2002년도 사이에 실시할 예정이었던 것에 대하여 조기퇴직제도는 이것과는 별도로 2006년도까지 시행하기로 하고 그것을 위한 경비를 금년도 결산에 계상하기로 하였다.

더욱이 유럽에서의 경쟁력 향상을 목적으로 한 구조개혁계획은 1999년 9월에 발표하였었다.

미쉐린 그룹은 현시점에서 2002년의 타이어 시장이 어떤 추이를 보일 것인지에 대하여는 전혀 예측할 수 없다고 말하고 있다. 이것은 북미의 경기침체가 어느 정도의 기간동안 계속되고, 세계 경제에 미치는 영향이 어느 정도이고, 이것이 세계 어떤 나라에 마이너스 영향을 가져온 것인가를 예측할 수 없기 때문이다.

때문에 미쉐린에서는 복수의 시나리오 중에서 가장 비관적인 시나리오를 2002년도에 적용할 것인가를 고려하고 있다. 즉, 미쉐린에서는 남북 아메리카의 경기침체가 오래 지속되고 또 그것이 아시아 및 유럽에 파급될 경우를 예상한 시나리오를 짜고 있다. 때문에

*前 대한타이어공업협회 회장

원가절감을 위한 세계규모로서의 행동계획을 실행에 옮겼다. 또 생산량 조정도 곧 시행할 것으로 보인다.

위의 모두가 실행에 옮겨지고 또 조기퇴직 제도가 시행됨에 따라 2001년 12월 31일 시점의 연결결산에는 특별손실 2억 유로가 계상된다. 그 결과 상반기 특별손실총액은 이미 발표된 북미의 원가절감계획을 포함하여 3억 유로가 된다.

한편 미쉐린에서는 2002년도에는 1억 5,000만 유로의 운영비를 삭감할 예정이다. 그리고 2003년도말 이후에는 최소한 3억 유로의 삭감을 전망하고 있다.

1. 순매출액 비교 분석

2001년 9월 30일 3/4분기가 종료한 시점에서 미쉐린 그룹의 순매출액은 2000년도 동기 대비 3.6% 증가하였다. 판매량(톤 기준)이 2.4% 감소한 것은 타이어 시장의 동향과 비교하면 그리 심각한 것은 아니다.

	2001년 9월 30일		2000년 9월 30일	
	2001년 9월 30일	2000년 9월 30일	2001년 3/4분기	2000년 3/4분기
순매출액 (단위:100만유로)	11,701.7	11,292.2	3,991.6	3,915.6
	2001년 9월 30일		2001년 3/4분기	
	전년동기비		전년동기비	
	2001년 9월 30일/ 2000년 9월 30일		(Q3 2001/Q3 2000)	
	누적%		누적%	
	+409.4	+3.6%	+76.0	+1.9%
환율	+65.9	+0.6%	-47.1	-1.2%
판매수량	-271.7	-2.4%	-114.0	-2.9%
판매가격	+630.3	+5.7%	+240.8	+6.4%
연결대상의 변경	-15.0	-0.1%	-3.7	-0.1%

9월 11일의 동시다발 테러 이후 특히 북미 시장에서 소비자들의 구매의욕이 대폭적으로 저하한 결과 9월 후반에는 판매수량이 크게 감소하였다.

순매출액이 3.6% 증가한 요인은 다음과 같다.

(1) 환차익에 의한 0.6% 증가

2001년 달러화 대 유로화의 평균환율은 전년대비 6.9% 개선되었다. 그러나 유로화에 대한 브라질의 레알화의 계속적인 하락과 엔화 하락, 더욱이 태국의 바트화와 아르헨티나의 페소화가 2001년도 3/4분기의 환차익에 마이너스 영향을 미쳤다.

(2) 판매수량의 감소가 2.4% 마이너스에 영향
9월 11일에 발생한 동시다발 테러가 원인이 된 경기 침체에도 불구하고 판매수량의 동향은 2/4분기 종료시점에서 예측한 것과 같았다.

(3) 판매평균 가격은 5.7% 증가(고정환율 기준)

2001년 이후 계속해 오고 있는 개선은 순조로운 동향을 보이고 있다. 이것은 미쉐린이 두 가지 주요 범위에서 지금까지 3년간 실시하고 있는 판매전략의 가장 명백한 결과이다.

① 유럽, 북미 및 일본, 그 중에서도 직접 수요 승용차용·경트럭용 타이어 시장의 집중성장을 목적으로한 전략

② 교체용 타이어 시장, 특히 「SUV」와 「하이퍼포먼스」 등의 이익률이 높은 부문에 있어서의 안정된 판매

더욱이 신차용 승용차용·경트럭용 타이어 시장과 유럽, 북미 및 남미의 교체용 타이어 시장에서 결정된 가격인상이 정착됨에 따른 혜택을 받고 있다.

(4) 연결결산 대상의 변경에 따른 영향은 마이너스 0.1%

4월에 중국에 설립한 합병회사 상해 미쉐린 워리어와 미쉐린·루마니아 컴퍼니는 2001년 12월 31일의 연간실적 발표에서 연결결산 대상이 된다.

2. 타이어 시장 동향

7월과 8월에 타이어 시장은 미쉐린이 당초에 예측한 하반기 전망과 거의 같은 형태로

움직였다. 그러나 9월 11일에 발생한 동시다발 테러가 원인이 되어 9월 이후, 특히 북미 경제에 심각한 타격을 입힌 것으로 생각된다.

(1) 유럽

승용차용·경트럭용 교체용 타이어 시장은 전기간 0.3% 증가하였지만, 3/4분기 만으로는 2.6% 감소하였다.

이것은 유럽 시장의 35%를 차지하는 겨울용 타이어 시장이 7, 8, 9월에 내림세로 돌아선 것 때문이다.

9월에 미쉐린의 겨울용 타이어 판매실적은 전년대비 17.6% 감소하였고, 전 기간으로는 전년대비 12.5% 감소하였다. 이것은 2000년의 겨울철이 불황으로 끝남에 따라 시중의 재고가 예년에 없이 많이 쌓였던 것이 원인이었다.

한편 최근 수개월간 겨울용 타이어 이외의 제품판매량은 미쉐린에 긍정적인 경향을 보이고 있다. mass market 제품이 마이너스 3.2% 감소하는 가운데 SUV는 17.7% 증가하여 대폭적으로 신장하였고, 또 고성능 타이어도 11.5%나 증가하는 신장세를 보였다.

승용차용·경트럭용 신차용 타이어 시장은 2001년초부터 계속하여 침체하였다. 3월말까지는 3.1% 증가하였지만 그 후 6월말까지 2.7%, 9월말에는 1.1% 신장하는데 그쳤다. 3/4분기는 전년 동기 및 9월 한달에 비하여 안정되어 있다.

당초 트럭용 교체용 타이어 시장은 여름에 가격인상을 실시하였던 전년 동기에 비하여 양호하였다. 그러나 전체적으로는 침체기조를 보이고 있으며, 특히 독일에서는 판매량 감소가 두드러지고 있다. 신차용 트럭용 타이어 시장은 상반기의 대폭적인 판매량 감소 이후 3/4 분기에 더욱더 떨어지고 있다. 3/4 분기중 신차용 트럭용 타이어 시장은 8.7% 감소하였으나 미쉐린의 하반기 예측을 상회할 정도는 아니었다. 이것은 3/4분기에 행하여진 유럽의 트럭 메이커에 의한 생산량 조정이 주원인이다.

(2) 북미

승용차용·경트럭용 교체용 타이어 시장은 Ford사가 5월말 1,300만개의 Firestone제 타이어를 리콜하였음에도 불구하고 3/4 분기에 더욱 하락하였다. 전기간 평균 하락률은 마이너스 2.1%였으나 3/4분기 단독으로는 마이너스 2.5%였다.

9월 11일에 발생한 동시다발 테러의 영향으로 9월 후반에 판매량이 격감하여 9월 단독으로는 16.4%나 감소하였다. 북미 시장은 2001년초부터 감소경향을 보이고 있으나 SUV 부문만큼은 Firestone제 타이어의 리콜에 의해 수량 기준으로는 약간의 신장세를 보여 이와같은 경향에 다소 제동을 걸고 있다.

그러나 특기할 것은 2000년 8월에 발표되었던 리콜이 2000년도 후반에 650만개나 수요를 창출함에 따라 2000년도를 통하여 북미에서의 SUV 타이어의 판매수량이 기록적이라 할 수 있는 2억 6,450만개에 달하였다는 점이다.

승용차용·경트럭용 신차용 타이어 시장은 계속 하강경향을 보이고 있다. 당초 예측한 판매수량은 9.9% 감소하였고 전기간으로는 11.7% 감소하였다. 그러나 하락기조는 연초에 비하여 완만해졌다.

3/4분기에 판매량이 감소한 것은 대부분 9월 11일의 동시다발 테러를 계기로 자동차 메이커가 즉시 실시한 생산량 축소에 기인하고 있다.

교체용 트럭용 타이어는 시장 전체의 판매량이 거의 전년도 수준인 전년동기대비 1% 감소하였음에도 불구하고 9월 단독으로는 북미에서 급속히 제동이 걸려 13%나 감소하였다. 1월부터 9월까지의 전년대비 7% 감소하였다.

트럭용 타이어의 신차용시장은 2001년초 이후 38% 감소하였고 3/4분기 단독으로는 전년대비 28% 감소하였다. 이와같은 경향은 2000년 7월에 시작되었다. 2000년도 3/4분기

는 이미 전년대비 28% 감소하였다.

(3) 기타 시장

남미에서는 브라질(에너지 위기, 이윤의 상승, 레알화의 가치 하락)과 아르헨티나의 환경이 악화하고 있다. 2001년에 들어와서 9개월간 다소의 신장은 보이고 있으나 승용차용·경트럭용 타이어와 교체용 트럭용 타이어, 그리고 양쪽의 신차용 타이어 시장의 3/4 분기 감소가 두드러졌다.

아시아에서는 국가에 따라 상황이 크게 다르다. 중국과 한국의 승용차용·경트럭용 타이어 신차용 시장은 연속 신장하고 있다. 중국에서의 교체용 타이어 시장도 신장하고 있다. 그러나 태국에서는 감소하였고, 일본은 안정되어 있다.

아시아 시장의 대부분(특히 대만)에서 트럭용 타이어는 경기침체의 영향을 받고 있다. 한편 중국 및 한국 시장은 순조로운 추세를 보이고 있다.

아프리카는 9월 11일의 동시다발 테러와 현재 터키가 직면하고 있는 경제 위기로 인한 영향을 받고 있다.

3. 사업부문별 동향

(1) 승용차용·경트럭용 타이어

전 기간 판매수량이 3.1% 감소하였음에도 불구하고 같은 시기에 순매출액은 6.5% 증가하여 59억 3,000만 유로를 기록하였다.

3/4 분기의 판매수량은 5.5% 감소하였는데, 이는 주로 북미와 유럽의 경기침체로 인한 영향을 받았기 때문이다. 순매출액은 전년대비 2.2% 증가하였다.

이것은 판매가격을 유지한 것과 카테고리, 제품 및 브랜드믹스(brand mix) 전략이 주요한 것으로 보고 있다.

① 미쉐린의 유럽에서의 판매수량은 2001년도 전기간에 1.4% 증가하였는데 이것은 유럽의 교체용 타이어 시장의 평균신장률을 상회하

고 있다.

「고성능 타이어」 부분, 특히 speed range V,Z에 있어서 미쉐린은 3/4 분기에 시장을 크게 상회하는 신장률을 달성하였다.

북미에서는 소비자의 brand 지향이 진행중이며, 미쉐린이 계속해서 전개해온 「flag brand」 전략이 주효하고 있다. 교체용 타이어 시장에서의 미쉐린 브랜드 타이어의 매출은 상반기에 이미 강세였으나 전년대비 대비 7.6% 증가하여 더욱 시장침투의 정도를 심화시키고 있다. 게다가 2001년 8월 1일에 실시한 가격 인상이 좋은 영향을 초래하고 있다.

남미에서는 미쉐린의 3/4 분기 실적은 시장과 비슷하다. 9월 1일에 브라질에서는 가격인상을 실시했다.

아시아에서는 특히 일본에서 미쉐린은 집중성장전략을 유지하였다. 연초 이후 판매수량은 감소하였지만 이익률은 개선되었다.

② 유럽과 북미의 신차용 시장에서의 미쉐린의 판매수량 감소는 미쉐린의 집중성장전략의 결과에 불과하다. 카테고리과 brand mix의 질은 3/4 분기에 대폭적으로 개선되었다.

예컨대 북미에서는 시장이 11.7% 감소한 가운데 미쉐린 브랜드 타이어의 매출은 연초부터 안정되고 있다. 마찬가지로 유럽에서는 고부가가격 마켓 부분의 강화에 의하여 VZ 타이어의 매출이 16% 증가하였다.

2000년초 이후에 실시되었던 가격인상이 유지되고 있는 것도 판매증가의 요인이다.

(2) 트럭용 타이어

전 기간을 통하여 판매수량이 8.4% 감소한 가운데 매출은 3.6% 감소하는데 그쳤다. 매출과 판매수량의 3/4분기 감소는 원만하였다. 그러나 이러한 경향은 동시다발 테러를 계기로 한 북미시장의 급격한 감소세로 인하여 3/4 분기 이후에는 변화를 보일 것으로 예측된다.

① 유럽의 교체용 타이어 시장에서 미쉐린의 매출은 10.9% 증가하며 순조로운 동향을

보였다. 그러나 이 숫자는 전년 동기가 전년 봄에 실시된 판매 캠페인과 전년 8월에 실시된 가격인상의 여파로 그다지 좋지 않았던 것을 고려할 필요가 있다. 한편으로 2001년 1월에 실시한 3~4%의 가격인상은 순조롭게 시장에 반영되고 있다.

북미에서는 9월말 시점에서 시장점유율 거의 2001년 1월 수준까지 되돌렸다. 또 2001년 4월에 실시한 가격인상은 거의 정착되고 있다. 재생타이어 시장에서는 2000년도 수준에는 미치지 못하였으나 점유율을 높여가고 있다.

남미에서는 현지의 경기침체가 미쉐린의 매출 감소에 반영되고 있다. 아시아에서는 중국의 3/4 분기 실적이 두드러지고 있다. 그러나 중국과 일본 이외에는 상반기의 급격한 증가(15% 증가) 이후 3/4 분기 매출은 신장률이 둔화되었다.

② 유럽의 신차용 시장에서 미쉐린의 매출은 시장의 신장률과 거의 같은 움직임을 보였다. 약세국면의 시장에 직면하면서도 미쉐린은 2000년에 달성한 포지션을 유지하고 있다. 북미에서의 판매는 시장의 경향과 같았다.

(3) 기타 사업

전기간 매출은 4.6% 증가하여 35억 7,000만 유로가 되었다. 3/4 분기 단독으로는 7.2% 증가하였다.

유럽에서는 유로마스터의 사업이 순조롭게 진행되고 있다. 또 영국에서는 유통의 재구축에 의한 이익을 누리고 있다. 겨울용 타이어 시장에 대해서 언급하기에는 시기상조이지만 최종소비자에의 판매는 10월 중순 전까지 시작하지 않을 것이므로 앞으로의 추세는 기후 조건에 크게 좌우될 것으로 생각된다. 북미에서는 미쉐린의 재생타이어 자회사인 TCI가 트럭용 타이어 시장의 침체로 인한 타격을 받았다.

미쉐린의 휠 사업은 승용차용·경트럭용과 트럭용 스틸 휠이 내림세였던 유럽 시장의 영향으로 3/4 분기에는 악화되었다. 그 결과

기타 지역과 같이 미쉐린에서는 휠의 재고 관리를 더욱 엄격히 하기로 하였다.

다른 타이어 사업의 매출은 세계적으로 성장하고 있으며, 미쉐린의 시장점유율도 신장하였다.

4. 최근의 이벤트

(1) 9월 11일

① 보쉬 GmbH와 전략사업 제휴

이번의 제휴는 양사가 지금까지 단독으로 해온 자동차운동제어 시스템의 연구개발을 미쉐린사가 갖고 있는 타이어 기술과 보쉬사가 갖고 있는 차량전자제어 기술을 통합하는 것으로 자동차의 안전성과 가동성(mobility)을 향상시키는 것을 목적으로 하고 있다.

최근의 공동개발 프로젝트로는 타이어 내부압력 저하(펑크)가 일어났을 때에도 자동차의 가동성을 높이는 것을 목적으로 미쉐린이 현재 추진하고 있는 차세대 mobility solution의 「PAX 시스템」과 보쉬사가 개발하여 앞서가고 있는 ESP(electronic stability program)나 브레이크·파이·와이어 시스템을 조합시킨 solution을 2004년까지 개발할 예정이다. 더욱이 2005년까지 양사는 공동으로 최적화한 ESP와 고성능 타이어를 조합시킴으로써 승용차의 제동거리를 15% 단축하는 시스템 생산을 시작할 예정이다.

② entire solution

2000년 프랑크푸르트 모터쇼에서 파트너쉽을 맺은 TRW와 미쉐린이 현재 양사에서 개발하고 있는 「entire solution」이라고 이름을 붙인 타이어 내압감시 장치의 OEM 수주 규모 유럽 자동차 메이커로부터 획득하였다고 발표하였다. 이 시스템은 단순한 하드웨어가 아니라 내압감시와 경보장치를 고도로 통합시킨 독자적인 이론을 채용하고 있는 것으로서 운전자에게 경보를 보낼뿐만 아니라 어떤 타이어가 어떤 상황에 있는가를 초기 단계에서 운전자에게 알려줄 수 있다. 이러한 개발

은 TRW사의 electronics에 있어서의 노하우와 미쉐린사의 타이어와 suspension system에 있어서의 전문적 기술통합의 성과이다.

(2) 9월 10일

북미의 추가 원가절감의 상세한 내용

Michelin North-America사는 연간 원가절감 목표를 당초의 1억 2,500만 달러에서 최대 2억달러까지 확대한다고 발표하였다. 연구개발의 규모는 유지하면서 동사에서는 향후 2000명 규모의 인력감축을 실시할 예정이라고 하였다. 이에 따라 예측되는 원가절감액은 2002년까지 1억 2,500만 달러로서 2003년까지 7,500만달러가 추가 절감될 수 있다고 동사에서는 밝히고 있다.

이 추가건에 의해 발생하는 특별지출은 이미 발표되어 있는 것에 추가하는 형태로서 연말기준으로 1억 달러의 특별손실처리된다.

(3) 9월 13일

약 2,500명의 주주가 에드워드 미쉐린 사주 및 동사의 경영진과 미쉐린의 전략과 최근의 동향을 의논하기 위하여 파리 국제회의장에 모였었다.

(4) 9월 16일

이탈리아에서 개최된 F1 이탈리아 그랑프리에서 미쉐린은 환 파프로 몬트야가 운전하는 BMW 윌리엄스로 4승제를 획득했다. 10월 14일까지 F1 시스템 중 미쉐린은 복귀 초년도인 2001년 이미 17전중 11회의 입상을 달성하였다.

(5) 9월 20일

프랑스와 해외 저널리스트들이 스페인의 아르메니아에서 C3M제조 공정을 시찰했다. 그 중에서도 C3M이 「고성능 타이어」와 「SUV 타이어」 부문에 있어서 미쉐린의 집중성장전략상 혁신적인 생산방법이며, 게다가 중요한 역할을 담당하고 있음을 인정했다.

9월 초에 「pilot sports all-season tire」가 북미에서 시판되었다. 이 타이어는 C3M으로 제작될 것을 전제로 설계된 첫 번째 타이어이

다. 또 이것과는 별도로 2001년 중에는 약 700만개의 승용차용·경트럭용 타이어가 C3M에 의해 제조된다. 그 가운데 200만개는 이미 출하되었다.

(6) 10월 15일

미쉐린은 프랑스 국내 3개의 조합과 조기 퇴직제도에 대하여 합의에 도달하였다. 이에 따라 동사에서는 2006년까지 4,900명의 종업원이 조기퇴직제도에 따라 퇴직을 하게 되었다. 이것과 상쇄하는 형태로 미쉐린에서는 향후 2,000명을 새로 고용하기로 하였다. 또 미쉐린에서는 유럽에서의 경쟁력 향상을 목적으로 한 구조개혁이 당초 2000년부터 2002년도 사이에 실시될 예정이었던데 대하여 조기 퇴직제도는 이와는 별도로 2006년도까지 시행하기로 하고 그것을 위한 경비를 2001년도 결산에 계상하기로 하였다. 유럽에서의 경쟁력 향상을 목적으로 한 구조 개혁계획은 1999년 9월에 발표되었다.

(7) 10월 16일

미쉐린은 소수 주주의 요구에 응하기 위하여 9월 13일에 폴란드 소재 동사의 자회사인 Stomil Olsztyn의 주식공개매수를 행하여 주식자본 65.78%를 취득하였다.

(8) 10월 17일

미쉐린은 2002년 4월에 영국 버언리에 있는 동사의 트럭용 타이어공장과 스톡 온 트렌트에 있는 스틸코드와 몰드의 수리 워크샵에서의 조업을 중단하기로 발표하였다. 이것들은 2년전에 개시된 유럽에 있어서의 미쉐린의 경쟁력 향상을 목적으로하여 결정된 일련의 활동 가운데 하나이다.

9월초에 발표된 2002년 독일 쉐트 잉그베르트 공장의 반최종제품제조 시설의 폐쇄를 추가하면 전부 약 950명의 인원감축이 예정되어 있다.

2001년 회계연도의 연결결산은 2002년 2월 6일과 2월 26일에 발표할 예정이다.

〈자료 : 일본 「월간 타이어」 2001년 12월호〉