



### ◆ 피렐리「CN75」클라이슬러車에 装着

뉴우요오크市の 피렐리. 타이어社는 美國車用의 同社스틸. 라디알. 타이어「CN 75」는 클라이슬러車의 6車種에 原裝着된다고 發表했다.

同타이어는 美國의 交換타이어用으로서 數年前에 發表되어 있었든것. 同스틸. 벨트드. 타이어는 닷지. 차아자아, 프림스. 퓨알리이, 프림스. 브라아레, 아스펜 에폰, 닷지. 에폰, 플. 사이즈의 클라이슬러. 세단의 一部에 使用된다.

同社에 依하면 클라이슬러車의 파트카아에도 同타이어가 使用된다고 한다.

(타이어. 리뷰우 76年 9月號)

### ◆ 豫想을 上廻하는 캐나다. 밋슈란의 擴張

캐나다의 노바. 스코티아에 있는 밋슈란社가 發表한 擴大計劃은 그 規模가 115萬弗이라고 되어있었으나 同社는 이것보다도 大規模의 多角化를 進捗시켜 나갈 模樣이다. 同地의 밋슈란 工場擴張은 産業用車輛의 라디알. 타이어를 志向하고 있으며 브릿지 워터터工場의 擴張分은 全밋슈란 타이어의 벨팅에 使用되는 스틸 밋슈. 파브릭크의 生産에 充當된다. (유럽피안. 러버어. 저어날 76年 10月號)

### ◆ 濠 타이어 메이커어에는 巨額의 投 資가 必要

濠洲의 타이어메이커어는 大部分의 企業이 現在 赤字乃至는 利潤없는 經營을 하고있으나 라디알타이어의 生産增強을 爲한 巨額의 投資를 하지 않으면 안되게끔 되어 있다. 各種의 指標가 表示하는 바에 依해서도 同業界의 많은 企業이 市場세이어를 維持하기 爲해서 投資를 할것으로 表示되어있다. 如斯한 背景에 對해서 最近 IAC리포오트가 長期的으로 타이어業界의 保護를 弱化시켜 갈것을 豫想한 것으로서 相當히 問題로되어

있다. 濠洲에는 굳이어, 던로프, 올림픽. 유니로알, 파이어스톤의 5社가 있으나 이중에서 유니로알社만이 라디알. 타이어에 積極的인 움직임을 보이고 있으며 唯一한 리즈나불한 利益을 올리고 있는 企業이다. 他社는 어느것이나 靜觀을 하고 있었는데 이것은 요즈막 3~4年 自動車業界가 不安定 했든것과 新車에對해서 라디알의 装着을 要求當하지 않았든것이 理由이었다. 이 6個月에 타이어메이커어의 業態는 굉장히 惡化했다. 로오칼의 메이커어는 濠洲에서 生産되는 車의 거의 100%에 타이어를 原裝着하고 있다. 然이나 交換타이어 市場은 新車市場의 3倍나되며 이 分野에서 輸入타이어가 伸張해서 現在 세어는 35%로 되어있다. 또 全般的인 景氣의 下落으로 타이어에對한 需要는 낮으며 특히 自動車메이커어로부터의 注文에 暗影이 보인다.

輸入타이어도 國產타이어도 在庫水準이 높기 때문에 價格이 低下되어있다. 이것은 勿論 短期的인問題이며 長期的狀況이 豫見안되게끔 된것은 아니나 메이커어는 生産하는 타이어의 種類를 擴大시키고 있다. 經濟人들은 如斯한 狀況에對해서 小量의 타이어에 局限해서 專門化되어 있기 보다도 生産費가 든다고 하는 理由로 困惑의 빛을 보이고 있다. 濠洲에 工場이 8個있다고 하는 것이 이事情을 더욱 더 惡化시키고 있다. 던로프는 最近 시드니工場을 閉鎖하고 빅토리아工場에 注力하고 있으나 이것은 費用이 드는 方式이다.

올림픽社는 B.F.굴릿치社의 工場을 買收하여 現在 빅토리아와 퀸즈랜드의 2工場에 大量의 投資를 行하고 있다. 메이커어의 사이에서는 原料處理上의 合理化가 熱心히 行해지고 있으나 合理化가 實을 擧揚하는 데는 長時間을 要할 것이다. 가장 小規模의 메이커어인 파이어스톤조차 濠洲에서 새로이 擴大戰略을 表明하고 있는 世界的 그룹의 一部이다.

따라서 4社 共이 巨額을 타이어生産에 投資할 것을 眞摯하게 考慮하고 또는 實行하고 있다. IAC는 그 리포오트에 있어서의 進言에도 不拘하고 타이어業界가 濠洲에서 健在하다는 것에 價値를 認定하고 있다. 보다 長期的으로도 萬若 로오칼 메이커어의 市場이 政府에 依해서 縮少되는 것과 같은 것으로 되면 業界의 樣相

은變해서 로오칼 메이커어는 輸入品을 取扱함으로써 세어를 擴大하려고 할 것이다. 좀 小規模의 形態이긴 하지만 던로프는 이미 如斯한行動을 開始하고 있으며 他社도 同様の 行動을 取하게끔 될지도 모른다. (瀟파이낸셜, 리뷰우 76年 10月 21日)

### ◆ 타이어購入에 女性의힘이 攪頭 ——GY統計擔當者

굳이어社의 統計擔當者에 依하면 타이어購入에 女性이 漸漸 重要な 役割을 遂行하고 있다. 昨年の 數字가 表示하는바에 依하면 美國의 드라이버어의 45.6%는 女性이다. 이것은 1952年の 28%에 比하면 굉장한 增加相이다.

에코노미스트는 76年 美國에서 팔리고 있는 交換用 타이어 1億 3,800萬本中 約 2,800萬本을 女性이 買受할 것으로 생각한다. 또 한 經濟人들의 豫測에선 女性의 市場세어는 5分の 1로부터 1980年頃까지는 3分の 1을 超過하기에까지 이를것으로 보고있다. 이 女性들의 타이어購入에 關한 큰세어의 原因에는 많은 家族이 세칸드, 카아를 所有하게끔 된것을 理由로 하고 있을 뿐 아니라 많은 女性이 일을 가질 수가 있게 되어서 自己의 通勤用의 手段으로서 車를 必要로 하고있음이 原因으로서 손꼽혀지고 있다. 또 結婚年齡이 높아져서 女性의 獨身時代가 延長되는 傾向이 있으며 그 境遇 女性이 自己의 車를 가지며 또한 스스로 타이어購入의 意思決定을 할수 있는 立場에 處하게 된다는 點도 생각해서 좋다. (러버어, 앤드, 플라스틱스, 뉴스 76年 10月 18日)

### ◆ GY社의 타이어保證 內容에 變更

굳이어社는 同社의 아우트, 타이어 保證의 方法을 變更해서 路上의 危險物에 依한 事故나 트렛트 疲勞가 推測될 수 있는 故障에對해서의 保證條件을 嚴格하게 하고 他方 製造上의 미스에 依한 事故나 原材料에 關聯하는 크레임에 對해서의 無料保證期間을 1個年으로 延長했다. 이 새로운 保證은 10月 1일부터 發効되어 消費者는 1個年以內일 것 같으면 缺陷이라고 判斷되었든 모든 라디알 타이어에 對해서 無料로 交換, 修理를 받을 수가 있다. 바이어스 및 바이어스, 벨트드, 타이어는 最初의 트렛드, 웨어 10%以內의 使用의 것일것 같으면 無料로 交換乃至 修理된다. (러버어, 월드 76年 10月號)

### ◆ 罷業後의 美 타이어 메이커어 業績 展望

數個의 美國의 大타이어 메이커어가 最惡의 4半期收

益을 가져오게 한 것은 무엇이었던가를 報告하고 있다. GY社는 業界最大社이며 賣上總額은 60億弗에 達하려고 하고 있으나 第3.4半期에 對해서는 1937年末 最初의 赤字로서 500萬弗을 報告했다. 유니로얄社는 800萬弗, B.F 굳릿치社는 2,000萬弗(賣上은 4億 2,600萬弗)의 各各赤字였다. 굳릿치의 損失은 和蘭工場의 賣却에 依한 1,200萬弗의 資産減이 包含되어 있으나 그것은 別途로 하더라도 이들 企業에 있어서 第4半期는 悲慘한 것이었다. 業界 第2位인 파이어스톤社는 10月을 期末로 하고 있으므로 比較하기가 어려우나 7월에 마감한 同社 第3.4半期の 數字로부터 보아서 亦是 利益이 逼迫하고 있음을 엿볼 수 있다.

如斯한 大社의 業績惡化는 4月 20일부터 9月 5일까지 계속한 스트라이크의 영향이 크다(제너럴타이어나 밋 슈란과 같은 主要競合會社가 影響을 받지 않았음이 相對的으로 점점 同 4社의 業績을 惡化시키고 있다) 罷業의 影響은 第2.4半期로부터 나타나서 例를들면 GY社는 同期에 40%減益을 보고했다. 然이나 第 3.4半期에 B.F 굳릿치가 指摘한 바와같이 스트라이크의 初期에는 아직 在庫水準은 相當히 높았다. 8月頃에는 在庫가 없 어졌다. 그래도 一般管理費, 스태프給與는 아직 計上 될 수 있는 狀態였다. 그러나 國際市場을 志向하고 있었던 타이어 메이커어는 利益을 屢출하는데 苦生하게끔 되었든 것이다. 또 한例를들면 G.Y가 브라질, 멕시코, 英國의 通貨切下로 550萬弗 損失을 입었다고 말하고 있는 것처럼 國際通貨市場의 平價變更이 問題를 一掃 크게 했든것이다.

罷業이 끝나니 大會社와 兪街의 아나리스트들은 利益이 急速하게 回復될 것에 期待를 걸기 始作하고 있다. 然이나 이回復이 얼마나 長續을 하느냐는 疑問이다. 지금까지 利益豫測에 關한 限上向의 트렌드를 생각하는 理由는 相當히 明確해서 유니로얄社들은 第1.4半期の 上昇 트렌드를 이미 豫測하고있다. 史上最長의 타이어業界의 스트라이크동안 美國의 타이어 在庫水準은 半減했다. 77年度에 公해서 行해지는 在庫補充은 타이어메이커어의 操業率을 올려서 行하지않으면 안되며 이에 依해서 一般管理費負擔은 輕減하며 收益率도 改善되게끔 될 것이다. 또한 타이어 不足은 14%程度의 가격 引上을 支援하는 形式으로 되어있다. 勞賃의 上昇은 이 利益을 잠식한다 해도 短期的인 타이어 메이커어의 收益展望은 밝다고할 수 있겠다. 乘用車및 トラック메이커어의 形便이 좋을 것 같으면 타이어 出荷量은 76年으로서 10%增인 2億1,000萬本, 77年은 세로이 8%增인 2億 2,600萬本으로 될 것이다.

然이나 兪街의 投資家들은 모두 또한 앞을 보고서 이 樂觀的인 展望에 暗影이 나타나는 것은 아닌가 하고 怯을 먹고있다. 프레스콧트, 불, 앤드, 타아반社

의 크리이 브랜드 投資會社의 아나리스트인 하리이, 밀즈氏에 依하면 타이어業界의 長期展望은 기껏해서 年率 1~2%이다.

B.F. 굳릿치會長인 펜들, 토마스氏와 같은 美國 타이어 메이커의 上層부에선 然이나 타이어市場의 潛在力은 아직 看過해 버리기가 어려운 점이 있다고 해서 과언이 아니다. 77年度末에 걸쳐서 再發할 것으로 보이는 過剩生産力과 價格引下는 不可避한 問題로 보인다. 特히 이것은 라디알타이어가 現在의 40%로부터 다시 市場세어를 擴張해 나갈때에 眞實로 될 것이다. 經營者에 있어서 더욱 重大한 問題는 佛蘭西의 타이어 메이커인 밋슈란社가 計劃하고 있는 野心的인 企圖가 과잉生産을 가져오게 하는 것은 아닌가 하는 危懼이다. 밋슈란社는 이미 사우드 칼로라이나의 그린 빌工場에서 年 600萬本の 라디알타이어를 生産하고 있으며 라디알市場의 10%를 占하고 있다. 同社는 美國에서 다시 6億弗의 投資를 計劃하고 있으며 이에 依해서 트럭 라디알타이어市場에서의 主導權을 장악하려 하고 있다. 몇몇의 타이어메이커에서는 이미 多角化를 大的으로 추진하는 政策을 수립하고 있다. GY나 파이어스톤과 같은 賣上의 4분의 3이 타이어 및 타이어關聯製品으로 占有되고 있는 企業에 있어서의 多角化는 企業全體에 있어서 短期的으로는 그다지 큰 影響을 갖고 있지 않으며 오히려 海外事業의 擴大의 쪽이 成長에는 重要한 意味를 갖는 것으로 생각된다. 굳릿치나 特히 제너럴타이어와 같은 利益의 3분의 1밖에 타이어로부터 나오지 않는 企業으로 되던 이미 프라스틱이나 PVC 生産의 多角化가 推進되고 있다. 굳릿치는 이미 美國 最大의 PVC 콤파운드 메이커로 되어 있으며 資産을 化學部門에 移行시켜 成績이 나쁜 타이어工場을 整理하고 있다. 和蘭子會社로부터의 撤退의 決意나 西獨子會社는 處分해도 좋다는 思考法은 同社의 今後의 行方을 말하고 있다고 할 수 있겠다.

然이나 이러한 展望이 거의 確實함과 同時에 現在의 이들 大타이어 生産과의 關聯度의 크기로 부터 보아서 大메이커가 타이어 生産으로부터 脫落할 可能性도 그다지 생각이되지 않는다. 이것은 結局 大메이커가 長期的으로 보아서 成熟한 低成長의 市場에 있어서 利益을 維持해가기 爲해서의 他의 方法을 發見하지 않으면 안된다고 하는 것을 意味하고 있다. (파이낸셜 타임즈 76年 11月 9日)

#### ◆ GY社, 6,900萬弗을 投資해서 라디알 生産設備을 大擴張

美國 굳이어社의 찰스. G. 피리웃드會長은 요즈음 同社가 6,900萬弗의 記錄的巨額을 投資해서 아라바마주 가스텐의 工場을 擴張하는 計劃을 發表했다. 이 擴張

計劃이 完成하면 GY社의 라디알 타이어 生産量은 프랑스의 밋슈란社를 凌駕해서 世界一로 된다. 이 發表는 76年 11月中旬에 아라바마州廳에서 全美 및 州의 要人들 앞에서 윌레스州知事와의 共同發表의 形式으로 行해졌다. 이것은 굳이어社가 美國에서 가지고 있는 71 生産工場中 21工場이 同州에 있으며 特히 가스텐工場만으로서 年間 1,000萬弗 가까운 金額을 周邊에 쏟고 있다고 하는 經濟的 寄與에 依한 것이다. 美國內의 라디알타이어의 賣上高는 1976年은 約 8,500萬本으로서 스타이어 賣上高의 約 44%로 規定되어 있으며 不過 4年前의 8%에 比해서 可驚할 增加를 表示하고 있다. GY社는 現在 國內 11工場에서 라디알 타이어를 生産하며 美國에선 最大의 메이커이다. 허나 世界一을 指向하는 增産計劃의 發足으로부터 2年未滿으로서 具體的으로 가스텐工場의 擴張에 着手했다. 이 擴張은 美國 고무産業에 있어서도 GY社에 있어서도 史上最大의 計劃으로서 새로이 500의 職場이 생기며 從業員이 4,000名 增大하고 工場面積도 約 5萬 5,750平方米 擴大해서 全體로 約 24萬 6,860平方米(61에이커)로 된다.

피리웃드會長의 說明에 依하면 2年後에 完成이 될 때에는 이 工場은 事實上 모든 付帶設備가 完全히 具備된 하나의 獨立 生産施設로 될 것이며 콤퓨터化한 生産모니터어方式, 아르론의 機械工場에서 設計製作된 타이어 生産機器, 溫度 및 溫度管理, 其他新開發의 高度 生産技術을 驅使해서 最高品質의 라디알타이어를 生産할 수 있게 될 것이다. 가스텐工場은 47年前인 1929年에 工費 3,000萬弗로 建設된 南部 最初의 大規模工場의 하나로서 록크마아트, 카아터어스빌 兩工場으로부터 타이어 強化劑를 入手하여 乘用車용 바이어스 타이어 외에 트럭, 버스, 오토바이, 農耕, 産業車輛用 등의 各種의 타이어를 生産하고 있다. 擴張된 경우는 새로이 스크트츠보로 工場으로부터 포리에스텔과 후렉스텐의 타이어 코오드, 텍사스州의 諸工場으로부터 合成고무의 供給을 받을 예정이다. 現在 굳이어社가 南部 8州에 갖고 있는 21工場은 타이어, 텍스타일, 타이어 코오드, 化學劑, 工業用브레이크, 合成고무, 쇠일, 라텍스, 移動住宅設備, 包裝用필름, 타이어 테스트場 등 그 生産部門은 多岐에 亘하며 從業員數도 同社의 國內 全從業員 8萬 1,000名中 1萬 1,000名을 占하고 있다. 2年後에 가스텐 工場의 擴張이 完成되면 擴張工事에도 1,200萬弗이 支出되므로 아라바마州 自治體當局도 이 工場에 多大한 期待와 關心을 기울이고 있다.

#### ◆ GY 76年, 第3.4半期의 業績低下는 一時的 現象

GY社의 發表에 依하면 3.4半期의 賣上高는 13億

740萬弗이며 前年同期的 記錄의 賣上高인 13億9,490萬弗에 비해 6.3%減少했다. 純益 亦是 前年同期的 5,540萬弗에 비해 530萬弗減인 5,010萬弗로 되었다. 이것은 1973年下半期以來 同社의 4半期의 業績에 비로소 보인 低下이나 이 理由는 4個月에 當했은 고무產業界의 스트라이크와 外國에 있어서의 貨幣價値의 下落에 依한 것으로서 同社의 찰스. G. 피리웃드 Jr. 取締役會長은 다음과 같이 말하고 있다.

「9月の 生産再開은 順調로왔으나 7,8월에 있어서의 施設의 遊休에 依한 損失과 潤渴한 파이프라인의 補填에 時日을 要했기 때문에 第 3,4半期는 影響을 받았다 또 歐洲市場의 軟調과 브라질, 英國, 멕시코의 通貨價値의 下落이 收益減을 가져왔다」

然이나 會長도 指摘하는 바와같이 스트라이크의 影響에도 不拘하고 76年 9個月間의 賣上高는 42億 6,420萬弗로 新記錄을 計上해서 前年同期的 40億 4,710萬弗보다 5.4%增으로 되어있다. 또 9個月間의 純收益은 6,920萬弗에 끝이며 前年度의 1億 2,930萬弗에 비하면 6,010萬弗(46.5%) 減少했다. 또 海外에서의 收益은 1,190萬弗로서 前年度의 4,450萬弗에 비해서 激減해 있다. 如此한 情勢임에도 不拘하고 피리웃드會長은 第 4.4半期의 業績回復에 樂觀的이며 「勞組와의 新契約에 依한 코스트高도 價格의 引上으로 커버어될 것이다. 타이어뿐이 아니라 全製品의 賣上도 77년에 걸쳐서 相當히 밝은 展望이다」라고 예상하고 있다. (以上 모두 77年 1月號 日本月刊타이어誌에서)

◆ 라디알 타이어로 燃費節減이 可能

近者 美國에서 發行된 GY社의 새로운 핸드북 「GY 유니스틸. 라디알. 타이어의 燃費節減에 關한 効果」에 依하면 테스트의 結果 燃料費 1弗當 11센트를 節減할 수 있음이 明白해져 트럭 輸送業者의 注目을 끌고있다 테스트는 텍사스州인. 안제로에 있는 GY社 트랙터어, 트레일러어部門의 테스트施設과 아르곤~선. 안제로間의 往復트레일러어를 使用해서 갈게끔 行해졌으나 그 結果 라디알타이어는 時速과 荷重에 依해서 2.8%로부터 11.4%의 燃費節減이 可能함을 立證했다. 一般的으로 말해서 트럭의 自重이 클수록 또 時速 88.5km程도가 燃費節減의 效果가 높다고 한다(77.2 月刊타이어誌)

◆ BS이란에서 타이어生産 50萬本을 達成

BS이란 工場은 1976年 4월에 生産을 開始한 以來 벌써 50萬本째의 타이어 生産을 達成했다. BS이란에

서는 이것을 記念해서 乘用車라디알타이어 RD 201-165 SR12의 記念타이어의 製作을 行해서 不過 1年未滿에서 50萬本을 達成한 成果를 全從業員이 기뻐했다 同社에서는 日本人 47名을 包含하는 1,221名의 從業員이 一團으로 되어서 日夜 타이어生産에 힘쓰고있으나 品質面에 있어서도 使用條件이 嚴格한 이란의 市場에서 着實하게 伸張하여 品質이 좋은 타이어라고 好評을 얻고 있다. 今後は 이때까지의 經驗을 土臺로 더욱 한층 品質의 安定과 向上을 圖謀하면서 現地의 從業員에의 業務移行을 促進해서 名實共히 이란人的 타이어工場을 實現하려고 全從業員이 緊張하고있다. (77.4 月刊타이어誌)

◆ 파이어스톤社의 收益 29% 減

파이어스톤社의 1976年 會計年度의 賣上高 및 收益이 1976年 12月 7일에 下記의 같이 公表되었다.

	賣上高	純利益	1株當收益
1976年度	39億 4,000萬弗 (前年對比6%增)	9,600萬弗(前年對比 29%減)	1.68弗(前年對比 29%減)
1975年度	37億 2,000萬弗	1億 3,430萬弗	2.36弗

이 收益惡化의 原因으로서 파이어스톤社는  
 ① 美國內工場의 131日間에 當한 스트라이크  
 ② 海外工場의 經營不振  
 ③ 外貨의 豫想以上の 切下  
 以上 3個를 들고있다. (월스트리트. 저어날 1976年 12月 8日) (77.2 日本月刊타이어誌)

◆ 제너랄 타이어의 RKO離脫 戰略

最近 많은 企業이 國內나 海外에서 政治的事件에 휩쓸린다든가 贈收賄 등으로 摘發되어 名譽가 毀損되고 있다. 然이나 제너랄. 타이어. 앤드. 러머어社에 있어서 그것은 他的 어떠한 企業보다도 큰 問題로 되어있었다. 그 理由는 제너랄의 約 4分の 1의 利益이 子會社인 RKO 제너랄로부터 輸入되는 점에 있다. 그리고 不法決濟의 告發이 지금 RKO와 競合하는 텔레비局 免許申請者에 依해서 行해지고 있다.

이 돈줄인 RKO 제너랄에의 제너랄社의 反應은 斷念상태이며 그것은 RKO를 系列로부터 離脫한다는 提案이다. 제너랄社의 M.G.오닐社長은 「그것은 公高한 決心이었다」라고 말하고 있다. RKO의 去年의 利益은 1971年以來 5倍로 뛰어들라—— 1,500萬弗에 達해있다. RKO의 離脫은 제너랄의 財政基盤을 弱화시키게 되나 지금은 타이어市場의 擴大에 큰 期待를 걸고있다. 제너랄의 任員會에서는 이 RKO의 分離가 어차피 RKO의 株의 配當을 받는 株主를爲해서 보스턴, 뉴우요오

크, 로스앤젤레스에 있는 RKO의 텔레비전資産의 所有權確保의 機會을 높일것을 願望하고 있다.

오늘社長の 戰略은 FCC(聯邦通信委員會)의 認可手續에 依해서 RKO를 팔아넘기는 擔保物로서 제너탈의 海外支拂問題를 保留하는 것이다. 오늘社長은 이 戰略이 効果의이란 保障이 없음을 是認하고 있다.

「우리들은 賭博을 하고있는 것과 같다. 왜냐하면 RKO의 離脫은 危險을 除去하는 것이 아닌지도 모르기 때문이다. 然이나 우리들은 聯邦通信委員會가 過去보다도 將來를 보아준다고 確信한다」라고 말하고 있다

오늘社長과 그의 兄弟, 제너탈의 토마스. F會長과 財務委員會 會長인 손은 RKO分離後도 제너탈社에 對한 利益保證을 維持하려고 하고 있다. 제너탈의 創設者 W.O.오늘의 3명의 子息이 所有하는 제너탈의 株數는 800,000株餘이며 關係者의 그것은 600,000株餘이다 (비지네스 위크 76.10.4) (76.12月刊 타이어誌)

#### ◆ 美市場에 對한 밋슈란社의 豫算

1975年末에 밋슈란社가 美國 大타이어 메이커로부터 400~500個의 販賣店을 買收하게 될 것이라는 所聞이 났었던 일이었다. 그러나 現在 밋슈란은 1店도 안샀을 뿐 아니라 그 意圖도 없다. 또 밋슈란의 그린빌工場 生産의 타이어에는 問題가 있다는 所聞이 나돌고 있었다 이것도 밋슈란의 톨은「全然 中傷이다」라고 一笑에 부치고 있다. 또 밋슈란은 GY나 FS와 正面으로 激突해서 業界의 首位를 競合하게 된다는 이야기도 傳해졌으나 同社幹部는 「우리社は 美國에서는 安壯히 작은 企業에 不過하다. 우리들이 바라고 있는 것은 조금이라도 큰 誇이가 所願이라고 生覺하고 있는데 不過하다.

極히 一般의인 慾心을 갖고 있으며 若干 이름이나 알려지기를 바라고 있을 따름이다」라고 말하고 있다. 이런 所聞들과는 關係없이 美國 밋슈란타이어社(紐育州레이크셔체스)는 成長을 계속해서 75년의 「딜러에 對한 強力한 販促」도 效果가 나타나고 있다. 1952년에는 美國에서 밋슈란, 트럭 타이어를 取扱하는 딜러에는

165였으나 지금에 와서는 2,000 있으며 店數는 36,000~38,000店으로 생각된다. 그 半數以上이 밋슈란의 乘用車타이어와 트럭타이어의 雙方을 取扱하며 많은 店舖가 오프더로오우드(O.T.R)타이어에도 손을 쓰고 있다.

밋슈란社는 本國의 밋슈란을 「그저 서프라이어」로서 使用하고 있으나 同社의 美國市場에의 浸透는 몇個人가의 統計를 갖고서 表示할 수가 있다. 全美 타이어 딜러어. 앤드. 리트렛타이어協會의 84의 딜러어中 35가 밋슈란, 타이어를 取扱하고 있으며 33만이 FS 또는 GY의 타이어를 取扱하고 있다. 그리고 39만이 美國의 5大타이어 메이커의 外的 3社의 브랜드를 取扱하고 있다. 밋슈란社는 美國의 타이어 딜러어의 사이에선 第2位이나 第3位인 것만은 確實하다.

全美의 인디펜던트, 딜러어를 對象으로 한 輿論. 셉프링調查에선 年間의 밋슈란, 타이어 豫想販賣量은 乘用車 타이어로 362萬 4,000本, 트럭타이어로 96萬 2,000本이다.

이 交換用 타이어의 外에 밋슈란은 強力하게 메트로이트의 포오드, GM(특히 트럭타이어)등 自動車메이커에 作用하고 있다. 그리고 시어즈로오박사의 프라이메트 브랜드用 賣上도 늘어나고 있다. 뉴우요크의 시라큐우즈에 있는 엘리트 타이어社의 오오너어. 빌. 필드氏에 依하면 밋슈란은 同社의 年間 100萬弗의 賣上中 10%를 占하며 年에 2,500本程度 販賣되고 있다고 한다. 人口 40萬名의 시라큐우즈에서 3社가 밋슈란의 딜러를 취급하고 있으며 不遠 4社제가 탄생 된다고 한다. 오하이오州 에이텐즈에 있는 모타이어社의 제서어. 페리氏의 경우는 35%가 밋슈란이며 그 賣上의 內譯은 大體로 乘用車 타이어가 2,997本, 트럭 타이어가 1,725本이라고 한다. 시카고의 콘슈우마아즈, 타이어& 서프라이어社의 경우는 3브랜드의 라디알 타이어를 取扱하고 있으나 各各 相異한 프라이스. 레벨로서 팔고 있다 여기서도 밋슈란이 中心으로 되어있다. 「사람들은 밋슈란의 높은 價格을 즐겨 支拂하고 있다」고 한다. (타이어. 리뷰우 76.7) (76.12月刊타이어誌에서)

**急發進 急브레이크 때엔**

**想起하여 주십시오**

**타이어 原料의 70%는**

**石油라는 것을!**