

日本 타이어 業界의 再編

協會 業 務 部

◇…日本 自動車타이어業界는 79年 2月 東洋고무工業과 日東 타이어의 業務提携…◇
 ◇…에 이어, 住友고무工業이 大津 타이어의 株式 51%를 取得하여 全面提携하…◇
 ◇…게 됨으로써 石油波動 以後의 再編成이 一段落된 셈이다. 또 日本의 타이어…◇
 ◇…産業의 發展에 따라 지금까지 오래도록 계속되어온 海外 타이어 메이커와의…◇
 ◇…技術提携도 서서히 廢止되어가는 傾向에 있으며, 數年前과 比하면 타이어…◇
 ◇…業界의 版圖는 많은 變化를 가져왔다. ……………〈編輯者註〉…◇

1. 日本 타이어業界의 概況

日本의 自動車用 타이어産業은 自動車産業의 發展에 따라 急速한 進展을 하여 1960년에는 겨우 86,000톤이었던 生産量(고무량)이 67년에는 20萬 噸臺로, 69년에는 30萬噸臺, 72년에는 40萬噸臺, 73년에는 50萬噸臺로 伸張된 後 77년까지는 50萬 噸臺를 유지하였으나, 78년에 60萬噸臺, 79년에 70萬噸臺, 80년에는 80萬噸臺에 達하였다.

이와같은 伸張은 日本의 自動車 普及率의 上昇에 기인된 것은 물론이나, 自動車 輸出의 增加 및 타이어 輸出의 增加도 큰 要因의 하나이다. 80年の 輸出比率은 고무量으로 31.8%였으나 新車 메이커에 納入한 것 중 輸出車用을 包含하면 타이어 輸出比率은 50%를 超過하게 된다. 高度로 發達된 技術力과 高生産性으로 인한 코스트 메리트로 이제 日本의 타이어 産業은 全世界에서 톱 水準에 있음을 알 수 있다.

이와같이 全體의으로 보아 順調롭게 發展하여 온 타이어業界도 世界市場이 점차 Radial 타이어로 轉換되는 동안 73年, 79年 두 차례에 걸친 石

油波動의 影響으로 最近 數年間에 큰 變革을 가져오게 되었다.

첫째, 世界의 타이어 産業을 리드해온 美國의 大타이어 메이커와의 提携를 차츰 解消시키고 있으며, 또 東洋고무工業과 日東타이어의 業務提携, 그후의 住友고무工業과 大津타이어의 全面提携 등으로 日本 타이어 業界의 再編成 問題가 대두되게 되었다.

日本의 自動車 타이어 메이커는 歐美各國의 主要 타이어 메이커와 이미 同等한 水準이 되었거나 아니면, 그 이상의 水準에 달하고 있으며 또 高度化되는 타이어業界 속에서 充分히 競爭해나갈 수 있는 企業으로 등장하고 있기 때문에 80年代의 타이어業界에 있어서는 새로운 樣相이 展開될 것으로 보인다.

2. 타이어業界의 國際化

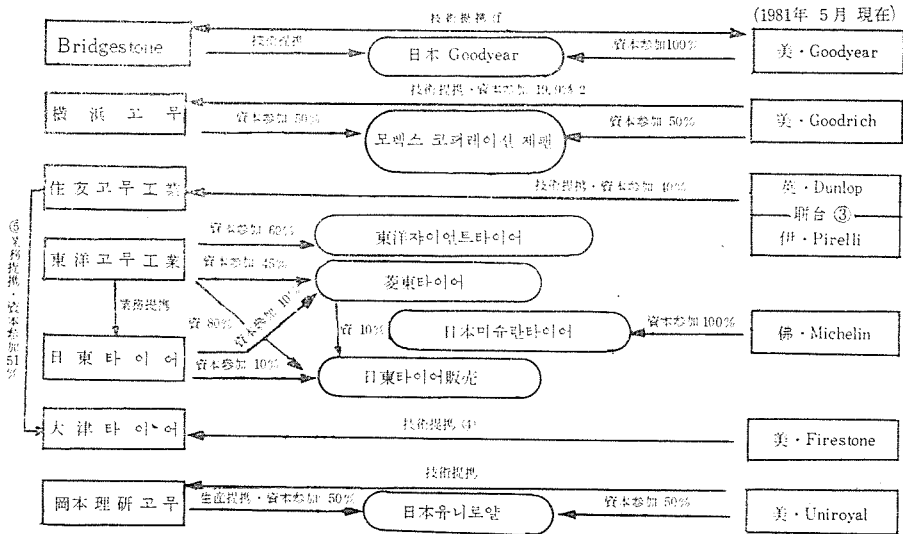
日本 타이어業界의 國際化도 큰 問題인 것 같다. 日本 第1位인 Bridgestone이 “85년까지 世界 第3位의 타이어 메이커”를 目標하고 있는 것이 代表的인 例라고 볼 수 있다. 그러나 50% 이

上을 輸出하고 있는 日本 타이어 業界는 歐美 타이어 메이커들이 不振한 상태이므로 國際化가 매우 流動的인 것으로 보인다.

Bridgestone 타이어는 1951년에 美國 Goodyear 社와 技術提携를 하였으나 79년에는 相互援助契約으로 改定하여 對等한 立場을 確立하였다. 그리고 東洋 고무 工業은 58년에 美國 General 타이어와 技術提携하였으나 80년에 解消시켰다. 橫濱 고무는 1917年 設立과 同時에 美國 Goodrich 社와 資本·技術提携를 맺고 있으며, 出資比率은 設立時가 50%, 戰後 33.6%, 78년에 20%로 점차 引下되었으나 81年末에는 거의 全株를 日本 側으로 讓渡할 意向이다. 大津 타이어는 美 Firestone 社와 1960년에 技術·資本의 兩面을 提携하여 19.8%를 出資하였으나, 住友 고무-大津 타이어의 業務提携에 따라 全株가 80年 4月末에 유니티카에 讓渡되었다. 技術提携는 住友 고무 技術導入으로 서서히 解消되리라 하고 한다. 住友 고무 工業은 英國 Dunlop이 40%의 出資比率로 技

術提携를 하고 있다. 또 岡本 理研 고무 工業도 美國 Uniroyal 社와 提携, 共同出資로 日本 Uniroyal 을 設立하고 있다. 이와같이 日本의 타이어 메이커 7社 중, 今年末에는 5社가 海外 메이커와의 技術援助契約을 받지 않게 된다.

물론 歐美 타이어 메이커가 不況中에서 工場 閉鎖, 賣却 등을 점차 계속하고 있으며, 타이어 業界로부터 점차 멀어져가는 傾向에 있는 것은 이러한 背景에 있으나, 日本의 타이어 業界가 모든 面에서 世界的인 水準에 達하였다는 것보다도 오히려 앞서고 있는 立場에 있다는 것을 뜻하고 있지 않나가 생각된다. 또 海外進出에 있어서는 Bridgestone이 인도네시아, 泰國, 이란, 臺灣, 濠州 등에 工場進出이 되고 있으며, 美國으로의 工場進出도 時間問題인 것으로 보인다. 同社에서는 Firestone 社의 TB用 Radial 專門工場인 Nashville 工場을 買收하기 위하여 事前調査를 進行하고 있으므로, 條件만 이루어진다면 待望의 美國進出이 곧 實現될 것으로 豫想된다.



〔日本 타이어 메이커와 歐美 타이어 메이커와의 提携關係〕

3. 타이어 業界의 再編

지난 5月 11日 갑자기 發表된 住友 고무 工業과 大津 타이어의 全面提携는 79年의 東洋 고무 工業과 日東 타이어의 提携와 함께 타이어 業界의 再

編成이 일단락된 것을 뜻하는 것이다. 따라서 앞으로는 實質的으로 Bridgestone 타이어, 橫濱 고무, 住友 고무, 東洋 고무의 4社體制로 熾烈한 競爭이 展開될 것으로 豫測되고 있다.

75年以後 日東 타이어와 大津 타이어가 계속 不振하였던 것은 ① Radial化의 遲延, ② 生産規模

■ 展 望

가 작아 量産으로 코스트 다운이 되지 않았다.
 ③ Radial 新工場建設의 投資負擔이 컸다. ④ 두 차레의 石油波動으로 需要가 減少되었다는 등의 要因을 들 수 있다.

그 후 이 兩社가 東洋고무, 住友고무와 각각 提携하여 劃期的인 再起를 企圖한 것은 業界安定을 위하여 長期的으로 볼 때 바람직한 일이라고 볼 수 있다. 한편 引受側에서는 앞으로 3,4위를 벗어나 2位進出의 目標과 아울러 大規模의인 發展을 企圖할 것으로 보인다.

東洋고무工業은 80年度 生産占有率(고무量)이 11.5%, 日東타이어는 2.2%로 東洋-日東 그룹이 13.7%가 된다. 또 住友고무工業은 13.2%, 大津타이어 4.1%로 住友-大津 그룹은 17.3%로 된다. 따라서 1位인 Bridgestone의 49%와는 아직도 먼 거리가 있으나, 2位인 橫濱의 19.4%와

는 住友, 東洋 兩그룹이 다같이 接近하게 되었다고 볼 수 있다. 그리고 또 住友, 東洋고무는 다같이 많은 設備投資를 앞으로 1~2年間 계속 할 것이므로 早晚間 2~3位로 轉換될 것이 豫測된다.

타이어 産業은 勞動集約型産業이라고 하나 요즘은 成型工程을 除外한 대부분의 工程이 自動化되어 있다. 그리고 成型에 있어서도 自動成型機의 研究가 계속 進行되고 있으므로, 이것이 實現될 때 타이어의 大量生産으로 인한 코스트다운은 現在 以上으로 나타날 것이 豫想되고 있다.

Bridgestone, 橫濱고무, 住友고무, 東洋고무의 4社體制의 競爭은 이러한 背景下에서 한층 더 熾烈해질 것으로 보이며 앞으로 새로운 技術, 販賣面의 合理化가 앞날을 크게 좌우할 것으로 豫想된다.

日本 타이어 7社의 概要 및 計劃

(코스모報新聞社調查)

		Bridgestone	橫濱고무	住友고무	東洋고무	大津타이어	日東타이어	岡本理研 고무
資本金(\$100萬)		103	43	28	30	13	9	23
從業員數(名)		17,809	7,981	4,117	4,625	1,528	605	1,633
總賣出額(\$100萬)	80年度	2,235	897	657	664	191	82.0	260
	81年度	2,571	992	789	812	162	38.3	299
經常利益(\$100萬)	80年度	200	9.3	26.0	10.1	△11.3	△0.6	18.5
	81年度	221	15.8	18.0	13.5	△6.8	△2.0	24.4
當期利益(\$100萬)	80年度	106	6.3	15.8	6.3	△11.0	△0.4	8.8
	81年度	104	6.8	9.0	6.8	△6.8	△2.0	10.4
타이어賣出額(\$100萬)	80年度	1,895	738	539	458	160	65.7	55.1
	81年度	2,165	812	650	564	135	29.3	—
타이어生産能力(ton/月)	80年度	33,400	14,000	9,050	9,000	3,550	1,340	850
	81年度	35,100	14,250	10,000	9,300	(3,800)	1,340	950
래디알生産能力(1,000本/月) PC	80年度	1,850	840	700	620	170	—	65
	81年度	2,060	930	750	650	(220)	—	100
래디알生産能力 TB(1,000本/月)	80年度	230	65	60	90	15	—	—
	81年度	270	65	80	100	(15)	—	—
設備投資計劃(\$1억) ()內는 80年度 實績		타이어部門 1.67(1.81)	타이어部門 0.48(0.32)	合計 0.90(0.86)	타이어部門 0.32(0.47)	合計 (0.09)	타이어部門 0.0045	合計 0.17(0.09)

註: ① 80年度는 實績值이고, 81年度는 豫想值임.

② 換率은 80年=\$1:231.6円, 81年=\$1:221.7円(6月 20日 現在)

③ 日東타이어의 81年度 豫想은 1~6月 決算豫想. 大津타이어의 ()內는 當初展望이며, 81年度 豫想은 4~12月 決算豫想.

.....《p. 26에 계속》

4. Dunlop 買收와 아시아 株主

企業不振으로 고민하고 있는 英國의 Dunlop Holding은 80년에 많은 赤字를 내었다. 그 結果 同社의 株價가 다시 내리는 한편 Pirelli와의 提携를 解消하기로 決定하였으므로 Dunlop 買收는 技術적으로는 다시 容易하게 되었다. 그러나 問題가 없는 것은 아니다.

Dunlop은 요즘 最終配當을 半額으로 引下시킨 結果, 同社의 30%以上 株式을 保有하고 있는 아시아의 株主에게는 打撃이 컸다. Dunlop의 가장 큰 海外株主는 말레이시아의 굿일드 플라자社이다. 同社와 關聯會社인 페기말레이시아는 Dunlop의 17.5%의 株式을 保有하고 있다고 한다.

昨年 11월에 굿일드는 페기와 Dunlop 株式의 全面的인 스왑을 提案하였으나, 지금까지 말레이시아의 資本發行委員會의 承認이 나지 않았다. 兩社는 다시 Dunlop의 株式을 계속 取得할 생각

이였으나, 配當切下로써 資金調達能力에 影響이 미치고 있는 한편, 이러한 裝置로써 아시아의 나머지 12.5%의 Dunlop 株式의 一部가 팔려 또 株價가 引下될 가능성이 있다.

Dunlop은 타이어部門에서는 今年末까지는 採算水準에 達하지 못할 것으로 보고 있으나, 同社가 Pirelli와의 提携를 解消시킨 것은 分明하다. Dunlop 會長은 이 解消가 1980年 會計年度初에 이루어졌다면, 損失이 1,000萬파운드 정도는 적었을 것이라고 하였다.

그러나 이 提携가 解消되어도 Dunlop의 買收는 여전히 容易한 體質인 것 같다. 왜냐하면 무엇보다도 同社의 株價가 낮기 때문이며, 株價가 純資産의 約 25% 정도이다. 同社의 株價가 이와 같이 낮은 水準에 있고 더우기 同社의 資産이 일부의 買收希望者에 대해 戰略的인 意味가 있는 限 同社는 앞으로도 買收의 對象이 될 것 같다.

(Far Eastern Economic Review 5.1)

《p. 32의 계속》.....

80年度 타이어種類別 生産現況

(單位: 1,000本)

JATMA

種 類	別	1979	1980	前年比(%)	Radial比(%)
트럭·버스용 타이어	Bias	5,859	6,053	103.3	62.1
	Radial	2,990	3,696	123.6	37.9
	計	8,849	9,749	110.2	100.0
	新高무량(톤)	227,985	253,658	111.3	—
小型 트럭용 타이어	Bias	28,311	33,860	119.6	93.1
	Radial	1,706	2,524	147.9	6.9
	計	30,017	36,384	121.2	100.0
	新高무량(톤)	152,290	178,544	117.2	—
乘用車용 타이어	Bias	23,729	22,565	95.1	34.6
	Radial	36,016	42,719	118.6	65.4
	計	59,745	65,284	109.3	100.0
	新高무량(톤)	229,828	245,801	106.9	—
其 他	本 數	10,439	12,923	123.8	—
	新高무량(톤)	93,369	106,117	113.7	—
合 計	本 數	109,050	124,340	114.0	—
	新高무량(톤)	703,472	784,120	111.5	—

(ゴム報知新聞 8.25)