

世界 타이어 産業의 國際協力強化

KOTRA 商品調査部

1. 타이어 産業의 多國籍企業化 및 廣域化

自動車産業과 깊은 관련을 맺고 擴大一路에 있는 타이어 産業에 있어 最近 두드러진 傾向은 企業間 國際協力이 크게 強化되고 있다는 것이다. 이 같은 타이어 産業의 國際化 傾向은 自動車 生産業體들이 國際적으로 밀접히 연관되어 있으며, 自動車의 販賣景氣에 적절히 대처하기 위하여 販賣나 生産에 있어 廣域化 전략이 요구되고 있을 뿐만 아니라 研究開發 강화 및 資本集約化가 이루어지고 있는 現趨勢에 대응하기 위한 것으로 풀이된다.

Firestone Tire & Rubber社에 대한 Pirelli社의 買入 제의도 最近 타이어 産業의 多國籍企業化 傾向이 활발하다는 것을 보여주는 것으로서, 동 매입 계획을 보면 Pirelli社가 Firestone社를 現札買入함과 동시에 美國內 Firestone社의 약 1,500개의 타이어 및 修理 센터를 6억 5,000만 달러 價格으로 Michelin社에 재매각하는 내용으로 되어 있다. Michelin社는 이외에도 Firestone社 그룹의 販賣店들을 1억 5,000만 달러에 追加 買入할 방침이어서 Firestone社의 분할에 따른 유럽 양 타이어 業體의 美國市場內 위치가 현저히 強化될 것으로 展望된다.

그런데 Firestone社는 日本의 Bridgestone社와도 별도의 타이어 合作生産에 25% 持分으로 참가하는 대신 自社를 日本側에 12억 5,000만 달러에 賣却한다는 條件에 이미 合意한 바 있어 타이어 業界는 Firestone社의 向後 추이를 관심있게 注視하고 있다.

Pirelli側으로서 본다면 원래 Bridgestone보다도 먼저 Firestone의 引受를 시도한 經驗이 있는데, 當時는 Pirelli가 Firestone의 完全引受를 희망했기 때문에 成功에 이르지 못했던 것이다.

따라서 業界專門家들은 타이어 業界의 大企業인 Goodyear Tire & Rubber社 및 Michelin社의 競争에서 이해를 같이 하는 Bridgestone社와 Pirelli社가 Firestone 引受를 위한 줄다리기를 하는 가운데 오히려 이를 계기로 兩社間에 어떤 內部的인 단합이 이루어지는 것도 가능하리라 보고 있다.

Bridgestone은 美國에서 83年 Firestone으로부터 引受한 工場을 통해 주로 트럭用 타이어를 生産해 왔는데, 90年代初年間 2억臺의 自動車를 美國內에서 組立生産할 계획인 日本 自動車企業의 타이어 供給業體가 되는데 대해 기대를 갖고 있다. 앞으로 Firestone과 合作投資가 성사된다면 Bridgestone의 北美洲 5개 生産工場 외에도 스페인·포르투갈·프랑스·이태리·아르헨티나·브라질·베네수엘라 등지에 現地生産工場을 갖게 되어 世界 3位の 타이어 生産業體로 부상할 것으로 展望된다.

한편 유럽 3位이면서 世界 7位에 위치하고 있는 Pirelli도 자체의 成長機會을 놓치지 않기 위해서는 美國市場 진출을 시도해야 될 실정인데, 同社는 유럽內에서의 시장포화로 經營減縮이 불가피하여 向後 2年間 3,000여명의 從業員을 감축할 방침이다. Pirelli는 지금까지 新規自動車用 高性能 타이어만 美國市場에 出荷하면서 단지 1%의 市場占有率만을 가지고 있는데, 同社는 美國市場 진출을 擴大하기 위해서 오래전부터 美國企業과 合併을

시도했으나 매번 무산되었다.

그런데 타이어 業界로서는 이러한 市場目標을 달성한다는 것이 業界間 引受 및 讓渡에 따른 去來가 활발하여 産業樣相이 수시로 變化한다는 産業 특성상 매우 어려운 것으로 알려지고 있다. 世界的인 有數企業인 Goodyear Tire & Rubber 社의 경우 英國의 대투기업자인 James Goldsmith 씨가 同社를 악의적으로 引受하려하자 6억 2,000만 달러에 달하는 同人의 投資株式를 재매입한 바 있는데, 이로 인해 Goodyear 社는 상당한 負債와 함께 수개의 성장 子會社를 賣却해야 하는 어려움을 겪었다. 現在 Goodyear는 거의 타이어 生産에 주력하고 있으며, 87年度 純利益은 好景氣에 힘입어 7억 7,000만 달러에 달했다.

또한 B.F. Goodrich는 타이어 事業의 절반 이상을 Uniroyal과 合併하고, 나머지 절반은 지난 해에 매점전문상인 Clayton Dubilier 社에 賣却하면서 타이어 事業에서 물러섰는데, 87年度 Uniroyal-Goodrich 社의 賣出額과 純利益은 각각 22억 달러 및 3,000만 달러에 不過했다.

이전에는 General Tire and Rubber Corp.로 알려졌던 Gencorp의 경우에도 昨年에 타이어 事業을 賣却하였는데, 引受企業은 西獨의 Continental AG이며, 賣却代金は 6억 5,000만 달러인 것으로 알려지고 있다. 이로써 Continental은 世界 4位の 타이어 生産業體로 부상했으며, 또 이와는 별도로 Toyo Tire와 Yokohama Rubber 社와도 최근 10年期限의 技術提携 계약을 체결함으로써 企業의 國際化 전략을 強化하고 있다.

또한 이들보다 작은 美國 타이어 生産業體의 경우를 살펴보면 Dunlop Tire는 얼마전 日本 Sumitomo와 合作을 발표함으로써 Armtek 社와 Cooper Tire and Rubber 社만이 海外企業과 合作이 없는 業體로 남게 되었다. Bridgestone과 Pirelli에게는 Firestone의 引受 여부가 Michelin 및 Goodyear와 함께 世界 3位の 타이어 生産業體로 浮上할 수 있는 關鍵이 되고 있는데, 4位는 Uniroyal-Goodrich보다 약간 앞선 Continental/General이 차지하고 있다.

그런데 문제는 Pirelli와 Bridgestone이 Firestone 引受到에 대한 적극적인 관심이 있음에도 불구하고

인수시 實價 이상을 지불할 수 없다는 입장인데, 이와 관련 數年前 商品이 불량하다는 評價로 인해 聲價가 실추된 바 있는 Firestone의 市場價格은 작년 證券波動 이후 10억 달러를 下廻한 것으로 알려졌으며, 심지어 美國內 老朽施設의 절반 이상이 작년에 操業을 중단했고 나머지 施設들도 最新의 高性能 기종이 아닌 실정에 있다.

2. Bridgestone이 Firestone의 株式 公開買收 最終合意

Bridgestone은 Firestone Tire and Rubber 社의 全株를 對象으로 1株當 80달러, 總額 26억 달러로 公開買收하기로 Firestone 社와 最終合意했다고 3月 18日 發表하였다. 이 公開買入(3月 21日 부터 豫定)은 지난 2月 17日 發表한, Firestone 社의 全世界 타이어 事業을 共同經營하는 合作事業 計劃에 따른 Firestone과의 原則적인 合意에 의한 것이며, 이번에 새로 合意를 보게 된 것은 Firestone 社 重役會의 承認을 받지 않은 Pirelli 社의 買收行爲 때문에 必要했던 것이다. 그래서 Firestone의 要請에 따라 새로 交渉한 結果, 이번 最終合意에 이르게 된 것이다.

Pirelli 社의 買收行爲에 對應하기 위하여 約 2週間이 要했으나, 이것은 Bridgestone이 取할 태도를 신중히 檢討하여 그 結果가 Firestone의 希望과 일치한다는 것을 確實하게 하기 위하여 必要했던 것이다.

Bridgestone은 Firestone을 同伴者로 世界의 타이어 事業을 運營해간다는 合意에서 後退할 생각은 한번도 없었으며, BS의 公開買入도 그 후의 事態 變化에 의해 取한 措置이며 基本的으로는 當初 合意 事項의 延長에 不過했었던 것이라고 한다.

Bridgestone의 이번 公開買收는 Firestone의 株主, 從業員, 經營層뿐만 아니라 더욱이 美國經濟에 있어서도 가장 좋은 것이라고 確信하고 있다. 全世界의 Firestone 타이어 事業의 買收에 대해서는, 1983년 1月에 Firestone 社의 트럭·버스용 Radial 타이어 工場을 買收할 때 처음으로 이야기가 되었던 것이다. 그후 Tenn. 工場에서 兩社의 브랜드를 生産하게 됨으로써 兩社의 友互關係는 더욱 굳어졌

고 따라서 合作事業으로까지 發展하게 된 것이다.

타이어 事業뿐만 아니라 非 타이어 事業部內에 있어서도 兩社의 共存이 가능하며, 相乘效果도 期待할 수 있다는 것이다. 즉, Firestone의 非 타이어 事業에 대해서는 兩社가 協力하여 世界的인 規模로 이 事業을 展開할 豫定이라고 한다. 3個月前 Firestone 과 처음으로 協議가 시작된 時點에서는 全世界의 Firestone의 타이어 事業을 共同으로 운영하는 것이 目標였으나, 이번 Bridgestone의 買入으로 事業이 보다 擴大될 가능성이 있게 되었다.

3. 달라지는 세계 타이어 메이커 賣出額 랭킹

타이어 業界의 統合 및 買收 등으로 全世界 타이어 메이커의 賣出額 랭킹이 많이 달라지고 있으나, 1位는 여전히 Goodyear가 차지하고 있다.

86年度 賣出額으로 보면 Goodyear가 先頭로 2位보다 13억 달러 以上이나 크게 앞서 있고, Bridgestone이 Firestone을 買入함으로써 Michelin 그룹을 앞서게 되었으며, Michelin은 3位로 떨어지게 된다. 그리고 Goodyear는 고무 製品 賣出額이 1986年 總賣出額에서 88%를 占하고 있으며, Bridgestone은 同 80%, Michelin은 同 95%를 차지하고 있다.

1987年度 暫定推計를 보면 Goodyear가 제1位로 賣出額이 99.1억 달러로 增加되었고, Bridgestone 과 Firestone은 각각 總 45억 달러, 38.9억 달러로 推定되어 이 兩社를 合하면 總 83.9억 달러로 增加된다. 그리고 Michelin의 賣出額은 未詳이다.

Bridgestone이 Firestone을 買收하기 전인 1985年度의 고무 製品 賣出額 順位를 보면 Bridgestone이 Goodyear, Michelin 다음으로 3位를 차지하고 있고, Firestone이 4位에 있었다. 그러나 87年 11월에 西獨의 Continental이 General Tire를 買收함으로써 世界 랭킹 4位로 Firestone의 자리를 차지하게 되는 동시에, 85년에 랭킹 11位였던 General Tire의 母會社인 Gencorp는 87年 3月 General Tire를 賣却함으로써 랭킹 12位圈에도 들어가지 못하게 되었다.

世界 고무 製品 메이커 賣出額 랭킹

○ 1986年度 基準

順位	會社	고무 製品 賣出額 (100萬달러)	總賣出額에 대한比率(%)
1	Goodyear	\$8,000	88
2	Bridgestone/Firestone	6,627	80
3	Michelin	6,000	95
4	Continental/General	3,125	92
5	Pirelli	2,898	62
6	Sumitomo	2,300	95
7	Uniroyal/Goodrich	2,100	99
8	BTR	1,980	30
9	Yokohama	1,860	95
10	Toyo	1,490	99
11	Freudenberg	1,065	70
12	Armtek	813	70

資料: 各社 年次報告에 의한 RPN 推定.

(RPN.88.4.4)

Bridgestone의 Firestone 買收前後의 賣出額 對比

	Bridgestone	Firestone-Bridgestone
總 賣 出 額	49.2억달러	84.2억달러
타이어部門	70.8%	68.4%
非타이어部門	29.2%	31.6%

資料: 86年度 Bridgestone과 Firestone의 年次報告.

* 換率: US \$ 1=161円

日本의 Sumitomo는 85年度에 10位였으나 86년에는 美國의 Dunlop Tire를 買收함으로써 6位로 크게 浮上되었고, 美國의 BF Goodrich와 Uniroyal은 그들의 타이어 事業을 Uniroyal Goodrich Co.로 統合함으로써 86年度에 7位를 차지했다. 또 타이어 業界의 統合으로 日本의 두 會社가 랭킹 10位圈에 들어오게 되었다. 즉 Yokohama가 85年 12位에서 86년에는 9位로 올라오고, Toyo가 13位에서 10位로 浮上되었다.

한편 西獨의 自動車部品 메이커인 Freudenberg 그룹이 14位에서 랭킹 11位가 되었고, Armtek가 86년에 Dayco의 호스 및 벨트 事業을 買收하여 18位에서 랭킹 12位로 도약하였다.

(KOTRA 海外市場, 88.4.13)