

新3強時代를 맞은 北美 타이어市場

李 源 澤*

西方世界の 40%의 市場占有率을 나타내고 있는 北美市場에는 일찌기 'big 5'로 불려지는 Goodyear, Firestone, Uniroyal, Goodrich, General의 5個 타이어會社가 있었다.

있다(表 2 參照).

新品 타이어 賣出額에 있어서는 Uniroyal/Goodrich社를 買收한 Michelin社가 100億弗, Goodyear社와 Bridgestone社는 각각 82億 6,000萬弗과 82億

〈表 1〉 海外企業에 의한 주요 美國系 타이어會社 買收(1987年 이후)

區分 \ 타이어 會社	Continental	Bridgestone	Pirelli	Yokohama	Michelin
買收 企業	General	Firestone	Armstrong	Mohawk	Uniroyal/Goodrich
買收 時期	'87. 10. 31	'88. 5. 5	'88. 5. 30	'89. 10. 6	'90年初(예정)
買收 價格	6億 4,300萬弗	26億弗	1億 9,600萬弗	5,000萬弗	6億 9,000萬弗
賣出 額	12億弗	38億 6,700萬弗	4億 5,000萬弗	2億 3,000萬弗	21億 9,100萬弗
從業員 數	10,000名	53,500名	2,700名	1,100名	18,500名
타이어 工場	8個	19個	3個	1個	7個

註：賣出額은 買收完了한 해의 前年度數字.

이것이 지난 10年 동안에 이루어진 타이어業界의 再編과 企業合併, 買收 등으로 인해 결국 美國系 타이어 메이커로서는 Goodyear社만이 남게 되었다.

그것에 대신하여 Firestone社를 買收한 Bridgestone社와 Uniroyal/Goodrich社를 買收한 Michelin社가 北美市場에서 확고한 기반을 다지려고 하고

〈表 2〉 'big 3'의 타이어 賣出額(1988)

(單位：100萬弗)

타이어會社 \ 地域	全 世界	北 美
Michelin(UGTC 包含)	10,140	3,700
Goodyear	8,260	4,800
Bridgestone(Firestone 包含)	8,200	3,400

註：Bridgestone의 北美賣出額은 Firestone의 北美賣出額比率을 70%로 하여 試算한 것임.

*大韓타이어工業協會 會誌課長

弗을 기록하여 거의 平行을 이룸으로써 混戰狀態이다.

따라서, 'big 5'에 대신하여 Michelin, Goodyear, Bridgestone의 3社를 世界 타이어 메이커의 'big 3'라고 하여도 좋을 것이다.

Michelin社가 유럽에서, Goodyear社가 北美에서, Bridgestone社가 日本에서, 즉 世界 3大 自動車 生産地域에서 확고한 기반을 가지고 있는 것이다.

그리고, Bridgestone社가 Firestone社를 買收하고, Michelin社가 Uniroyal/Goodrich社를 買收함에 따라 '新 big 3'가 1990年初에 더욱 激突하게 될 主戰場은 北美市場이 될 것으로 보여진다.

北美市場에는 최근에 와서 赤信號가 커지기 시작했다. 그 첫번째로 타이어 메이커의 過剩投資로 인한 不安, 두번째로 美國의 自動車産業의 景氣後退可能性이 그것이다.

그 첫번째 赤信號인 타이어 메이커의 過剩投資에 대해서는 <表 3>에 나타난 바와 같다.

<表 3> 美國系 타이어 메이커를 買收한 企業의 北美 (美國, 캐나다, 멕시코) 工場에의 設備投資計劃

(單位: 100萬弗)

	投資額	投資期間
Michelin→Uniroyal/Goodrich	500以上	買收後 5年間
Bridgestone→Firestone	1,000	1989~1991
Continental→General	500(8億 500萬마르크)	1989~1992
Pirelli→Armstrong	250	向後 4年間
Sumitomo→美國 Dunlop	160(230億円)	1989~1991
Yokohama→Mohawk	?	

美國系 타이어 메이커를 買收한 各企業은 이 買收 메이커에 대한 設備投資計劃을 발표하였다. 이것을 發表順에 따라 살펴보면, Continental社가 General Tire 北美工場에 1989~1992년까지 4年 동안에 8億 500萬마르크를 投資하며, Sumitomo고무社는 美國 Dunlop社에 1989~1991년까지 3年 동안에 1億 6,000萬弗(230億円)을 投資하게 되어 있다.

그리고, Bridgestone社는 1989~1991년까지 3年 동안에 Firestone 北美事業에 10億弗을 投資하며, Pirelli社는 向後 4年 동안에 Armstrong社에 2億~2億 5,000萬弗을 投資하기로 되어 있다. 또 Michelin社는 'Uniroyal/Goodrich社에 向後 5年 동안에 5億弗 이상을 投資하려는 계획을 승인한 데다가, 그 投資額은 增額될 豫定이다.'라고 報道되고 있다. 이상의 設備投資額을 合算해 보면 25億弗에 달한다.

이밖에도 Bridgestone社는 美國에 있는 birdgestone의 第2工場의 建設을 推進하고 있으며, General Tire-Yokohama고무-Toyo고무의 「GTY Tire Co.」工場도 建設중이다.

또 Michelin社는 '美國에 있는 Michelin社에 7億弗을 投資하려는 計劃을 세워 놓고 있다.'고 報道되고 있는데, 이 7億弗 가운데 Uniroyal/Goodrich社에 投資할 5億弗이 포함되어 있는지의 與否는 확실치 않다.

Yokohama고무社도 Mohawk社에 대한 投資는 아직 未定이지만 '1億弗 정도의 投資는 필요할 것'으로 豫상되고 있다. 이와 더불어 Goodyear社도 北美工場의 近代化를 더욱 적극적으로 추진할 것이 當然視된다.

이와 같은 設備投資의 가장 큰 목적은 設備의 近代化이다. 그리하여, '美國 OE市場에 納品할 수 있는 品質과 價格'으로 나아가게 될 것이다. 그러나, 設備近代化投資도 필연적으로 生産能力의 증가를 초래할 것이다.

美國 타이어工場의 設備稼働率은 1987年과 1988年에 90%였으며, 1989년에는 87%로 豫想되고 있다. 1987~1989年에도 높은 稼働率을 유지할 수 있었던 원인은 好景氣로 인한 需要의 증가에 결하여 老朽化한 바이어스 타이어工場을 解體한 데서 오는 效果가 나타나고 있기 때문이다. 北美에서는 최근 10年 동안에 약 30個의 타이어工場이 폐쇄된 바 있다.

한편, 美國自動車市場에서는 '乘用車 販賣臺數가 서서히 減少하기 시작했다.'고 報道되고 있으

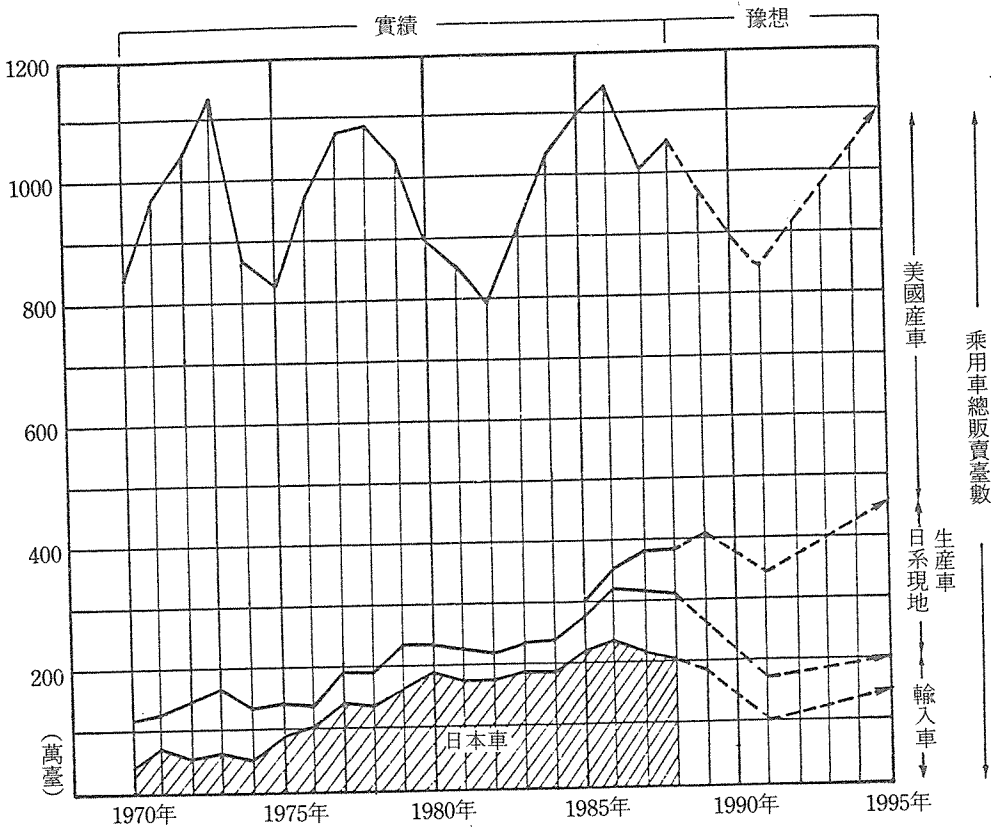
며, 1989年度の 乘用車 販賣臺數는 1,000萬臺를 下廻할 것이라는 見解가 支配的이다.

[그림 1]과 같이 景氣循環型인 美國의 乘用車 販賣臺數는 下限期에 접어들면 2~3年 계속해서 減少한다는 것이 지금까지의 패턴이다. 그러므로, 從來의 패턴을 적용시키면 乘用車 販賣臺數가 增加하게 되는 것은 1992~1993年頃이 될 것이다.

더구나 北美에서 의 日本系 自動車 메이커의 現地生産計劃이 豫定대로 進行되면 1992~1993年頃에는 230萬臺에 달할 것으로 보여진다.

北美自動車市場에 있어서는 向後 2~3年 사이에 乘用車 販賣臺數의 減少와 日本系 現地生産臺數의 擴大로 인한 마찰이 필연적으로 일어날 것이 豫想된다. 더구나 前述한 바와 같이 타이어 메이커의 投資도 이 期間에 集中되어 있는 것이다.

主戰場인 美國市場에서 의 '新 big 3'를 中心으로 한 世界의 主要 타이어 메이커의 激突이 어떠한 狀態로 展開될 것인지는 豫想할 수 없으며, 'Goodyear社가 본고장에서 어떠한 反擊을 피할 것인지'가 또 하나의 關心事로 대두되고 있다.



- 註 : 1) 1988년까지의 実績. 1989~1995年은 過去の 그래프에 依거한 傾向線.
 2) 캐나다로부터 輸入한 車는 美國産車에 包含.
 3) Captive Import는 輸入車에 包含.
 4) 日本車는 1975년까지 日本으로부터의 輸出臺數.

[그림 1] 美國市場에서 의 乘用車 總販賣臺數의 推移

〈表 4〉 美國 乘用車 總販賣臺數의 上限値와 下限値

(單位: 萬臺)

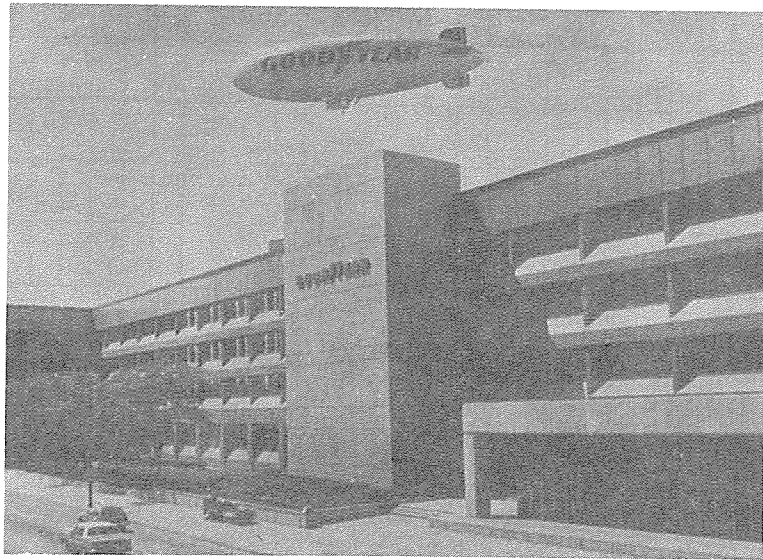
	1970 (下限値)	1973 (上限値)	1975 (下限値)	1978 (上限値)	1982 (下限値)	1986 (上限値)	1991~1992 (下限値)	1993~1994 (上限値)
乘用車販賣數	839	1,135	862	1,131	798	1,146	900	1,100
美國產車	716	963	705	931	567	821	500	650
日本系 現地生産車							200	230
{ 輸入車	123	172	150	200	222	324	?	?
	(32)	(58)	(71)	(134)	(180)	(238)	?	?

- 註: 1) 1988년까지의 實績임. 1991~1992年, 1993~1994年은 과거의 週期에 의거한 推定値임.
 2) 캐나다로부터의 輸入車는 美國產車에 包含됨.
 3) Captive Import는 輸入車에 包含됨.
 4) 日本車는 1975년까지 日本에서의 輸出臺數임. (日本車)는 輸入車의 內數임을 나타냄.
 5) 統計上 맞지 않는 것이 있고, 일부 數字가 一致하지 않는 것도 있음.

반면에 主要 타이어 메이커들도 그동안의 買收 에 의해 負債比率이 높아지고 있다. 따라서 '그렇게 無謀할 수가 있는가'라는 意見도 대두되고 있다. 그러나, Michelin社는 400%에 달하던 負債比率이 現在는 175%로 낮아졌다.

'big 5'에서 '新 big 3'로 됨에 따라 타이어産業에는 國境이 없어졌다고 하는 事實과 獨占化가 다른 어떤 産業보다도 빠른 속도로 進行되고 있다는 事實을 알 수 있다.

(日本 月刊타이어, 1989. 12月號)



[사진] Goodyear 本社全景