

세계 타이어산업 현황(V)

업무부

차례

□ 개요

1. 타이어산업의 배경(기업합병, 품질개발, 설비자동화)
2. 유럽의 타이어산업
3. 미국의 타이어산업
4. 일본의 타이어산업
5. 중남미의 타이어산업
6. 동유럽의 타이어산업
7. 주요 타이어회사 현황
8. 세계 타이어산업 분석

7. 주요 타이어회사 현황

(3) Goodyear

Goodyear는 라이벌 회사들이 일부 타이어 회사를 인수함으로써 최근에 들어와 세계 최대의 타이어 생산업체에서 3위의 업체로 밀려나게 되었다.

이처럼 최고의 자리에서 밀려나게 된 것은 동그룹의 저간의 시정과 일치한다. 영국의 기업사냥꾼인 James Goldsmith가 1986년에 株價造作으로 Goodyear를 인수하려고 하였다. 이에 대항하여 동그룹이 자신의 주식을 보전하기 위하여 26억달러를 차입하였다.

Goldsmith가 마침내 기업매수를 포기하기는 하였지만, 당시 북미의 타이어시장이 불황에 빠지게 됨에 따라 Goodyear는 막대한 부채만 떠안게 되었다.

Goodyear의 주요 제조업 기반은 미국내에 있지만 50개의 공장에 5대주 30개국가에 분산되어 있다. 유럽과 중남미에는 이미 50년 전에 진출하였다. 동사는 유럽에서는 Michelin에 이어, 중남미에서는 Pirelli에 이어 각각 두번째 가는 큰 타이어업체이다.

지난 수년간 Goodyear는 래디알 타이어 기술개발에 따라 바이어스 타이어 생산시설을 폐쇄하거나 래디알 생산설비로 개체해왔다. 이제 이 산업은 거의 매듭을 짓고 경쟁업체에 앞서서 생산성 제고에 진력하고 있다.

1990년 동사는 캐나다의 Ontario주 Napanee에 1억 9,300만달러를 들여 승용차용 타이어공장을 지었으며, Pacific Dunlop과 합작하여 트럭용 래디알 타이어공장을 세웠다(이 공장은 6,900만달러가 소요됨). 그러나 상황이 나빠짐에 따라 투자는 급격히 줄어들어 1989년 7억 7,600만달러를 투자했던 것이 1991~1993년 사이에는 연평균 3억 5,000만

달러에 불과하였다.

Goodyear는 미국 최대의 합성고무 생산업체이다. 또한 천연고무 가격에 영향을 미칠 수 있을 정도의 대규모 천연고무 농장을 중남미와 동남아시아에 가지고 있다. 타이어를 제조하는 데 쓰이는 기타 원자재, 스틸 와이어 같은 것도 생산하고 있다. 따라서 이 회사는 연관산업이 수직적으로 결합되어 있는 타이어 대기업이다.

그룹 매출액에서 타이어부문이 약 3/4을 차지하고 있고, 타이어 관련사업부문이 9%, 나머지는 일반 제품에서 벌어들이고 있다.

미국 최대의 타이어 제조·판매회사인 동사는 오늘날 세계 제3위의 자리를 차지하고 있다. 미국내 신차용 승용차 타이어시장에서의 판매점유율은 약 37%이며, 교체용 타이어 판매점유율은 동사가 직접 관리하고 있는 판매 브랜드로는 14%를 차지하고 있다. 그밖에 Sears 등 제3자 판매 브랜드의 점유율이 12% 정도 된다. 이와같은 것을 감안할 때 동사는 미국내 교체용 타이어시장의 약 30%를 잡고 있는 것으로 추정된다.

지역적으로 볼 때 Goodyear의 매출분포는 미국이 약 53%, 유럽이 24%, 중남미가 12%, 기타지역이 6%이다.

Michelin이 認知도가 높기는 하지만 미국의 소비자들에게는 Goodyear의 선호도가 더욱 높다.

최근 동사는 고성능 타이어부문에서 품질 개발이나 판매확대에 성공을 거두고 있는데, 자동차의 연료비를 4% 정도 절약할 수 있는 4가지 신제품을 발매하였다.

이 제품들은 동사가 1987~1988년도에 신차용 타이어를 개발하여 1985~1986년도보다 수익을 2배로 올렸던 것과 같이 시황에 잘 맞는 것들이다.

판매조직을 보면 Goodyear는 북미에서만

해도 1,363개의 자기 판매회사를 갖고 있으며, 이밖에 약 3,000개의 대리점을 두고 있는데, 해외판매망까지 포함한다면 약 20,000개의

〈표 31〉 Goodyear의 타이어 생산공장 현황(1991)

지역별	국 별	공장 소재지	종업원 수(명)	생산제품	생산능력(개일)
북미	캐나다	Medicine Hat, Alberta	230	승용차용 및 농기계용	7200
		Valleyfield, Quebec	850	승용차용	21,000
		Napanee, Ontario	400	승용차용	6000
		Akron, Ohio	600	경주차량용	2000
		Danville, Virginia	2,150	트럭용, 건설차량용, 항공기용	12,000
	미국	Gadsden, Alabama	2,100	승용차용, 트럭용, 농기계용	33,000
		Topeka, Kansas	2,000	트럭용, 농기계용, 건설차량용	8,100
		Union City, Tennessee	3,000	승용차용, 경트럭용	50,000
		Madisonville, Kentucky	300	경트럭용, 농기계용, 산업차량용	11,000
		Lawton, Oklahoma	2,250	승용차용	53,000
미	Freeport, Illinois (Kelly-Springfield)	1,500	승용차용, 경트럭용, 농기계용	24,000	
	Tyler, Texas	1,450	승용차용	32,000	
	Fayetteville, North Carolina	2,900	승용차용, 경트럭용	55,000	
중남	아르헨티나	Buenos Aires	800	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	7,400
	브라질	Sao Paulo	2,050	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 건설차량용, 항공기용	9,500
			2,150	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	24,450
	칠레	Santiago	550	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	4,380
	과테말라	Guatemala City	400	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용	2,250
	자메이카	Morant Bay	300	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용	1,700
	멕시코	Mexico City	2,150	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용	16,000
페루	Lima	400	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	2,900	
베네수엘라	Valencia	1,100	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	10,930	
대양	오스트레일리아	Thomastown	431	승용차용	9,000
		Somerton(Pacific Dunlop과 합작)	911	승용차용, 경트럭용, 트럭용	10,000
	뉴질랜드	West Footscray(Pacific Dunlop과 합작)	596	경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용, 항공기용	2,000
		Wellington(Pacific Dunlop과 합작)	300	승용차용, 경트럭용, 농기계용	3,500
아시아	인도	Hariani, New Delhi	3,600	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	3,630
		Bogor	900	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	6,400
	일본	Tatsuno(Toyo와 합작)	260	건설차량용	-
		Selangor	600	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	5,100
아태	필리핀	Manila	450	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	4,200
		Taipei	250	승용차용, 경트럭용, 트럭용	1,800

중동·아프리카	모로코	Casablanca	450	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용	1,700
	터키	Izmit	500	트럭용, 농기계용	1,285
		Adapazari	1,050	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	7,550
서유럽	프랑스	Amiens	1,500	승용차용, 농기계용	20,000
	독일	Philippsburg	900	승용차용, 경트럭용	14,000
		Fulda	1,350	승용차용, 경트럭용, 농기계용	16,000
	그리스	Salonica	350	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용	3,200
유럽	이탈리아	Latina	900	승용차용, 농기계용	16,000
	룩셈부르크	Colmar-Berg	1,650	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 건설차량용, 항공기용	8,900
그룹	영국	Wolverhampton	3,200	승용차용, 경트럭용, 트럭용, 농기계용, 건설차량용	27,000
	Goodyear 세계계		49,778 110,000		555,045

자료 : European Rubber Journal

조직을 갖고 있는 것으로 추정된다. 이것으로 미루어볼 때 Goodyear 브랜드는 세계 어느 브랜드보다 막강한 판매력을 가지고 있다.

Goodyear 소유 판매회사들은 Goodyear가 생산한 다른 브랜드 타이어도 판매하고 있지만, 대부분 Goodyear 브랜드 타이어를 판매하고 있다. 이들의 판매액은 연간 6억 5,000만달러 내지 7억달러로서 그룹 연간매출액의 6% 정도 된다.

Goodyear는 100% 지분의 자회사인 Kelly-Springfield를 통하여서도 미국, 캐나다 및 그밖의 지역에서 타이어를 판매하고 있다. Kelly-Springfield는 약 3%의 국내 교체용 타이어시장 점유율을 가지고 있다. 그밖에 Lee Tire and Rubber Company도 Goodyear의 100% 지분의 자회사이다. 미국내의 Kelly-Springfield 타이어 딜러는 3,200개, Lee 타이어는 2,000개 정도이다. Goodyear는 또한 타이어 판매·재생업체인 Brad Ragan Inc.의 주식 74.5%를 가지고 있다.

1991년 6월, Goodyear는 고무부문담당 회장이었던 Stanley Gault를 Tom Barrett 회장 후임으로 선임하였다. 주식투자자들은 이와 같은 조치를 환영하였고, Goodyear의 주가는

1주일동안 약 20%나 상승하였다.

Mr. Gault는 Goodyear의 마케팅 및 생산성 향상에 박차를 가할 것으로 예상되며, 취임 당시 63%에 달하던 부채비율을 1992년말까지 40% 수준으로 끌어내리도록 진력할 것으로 보인다.

그는 3억 7,500만달러에 불과하던 Rubbermaid사를 10년동안에 16억달러 이상 규모의 플라스틱제품 회사로 키운 수완을 보였다. 그는 특히 대고객관계를 잘 유지하고 있는 것으로 알려져 있다. 또한 원가절감에도 안목을 가지고 있는 것으로 기대된다.

Goodyear의 판매경비는 매출액의 17.5%로서 비교적 높은 편이다. Gault는 이 비용의 절감에 주목하고 있는 것으로 보인다. 판매경비를 16% 수준으로 낮추더라도 연간 1억 8,000만달러를 절감할 수 있으며, 이는 1주일 1.75달러의 이익을 낼 수 있는 것이다.

그는 또한 동사의 대차대조표를 개선하려고 할 것이다. 동사는 최근 Alabama에 있는 폴리에스테르 레진 공장을 1억 500만달러에 처분하였는데, 비타이어 및 비고무부문 관련 자산을 계속적으로 처분할 것으로 보인다.

All-American Pipeline 회사도 그 대상이다. 이 회사는 원유를 캘리포니아 해안으로부터 1,750마일 떨어진 텍사스 연안에 있는 정유 공장에 파이프라인으로 운반하고 있는 회사이다. 이 파이프라인은 하루에 30만배럴의 중질유와 45만배럴의 경질유를 운반할 수 있도록 설계되었는데, 1989년에 1일평균 92,000배럴, 1990년에는 1일평균 105,000배럴로 수송량이 다소 증가했다.

油價의 하락이 파이프라인의 가동률을 떨어뜨리는 요인이 되는 한편, 환경문제에 대한 압력이 캘리포니아 연안에서의 원유채굴을 억제하고 있다. 파이프라인이 경제성은 있지만, 유가가 배럴당 22달러가 넘어야 할 것

같다. 이로 인하여 12억달러나 들여서 설치한 파이프라인의 현재 가격은 8~9억달러에 지나지 않고 있다. 賣却이 되더라도 손실은 불가피하다.

〈표 32〉 Goodyear의 손익계산서(1989~1993)
(단위: 100만달러, %)

연도말 현재	1989	1990	1991 ^①	1992 ^②	1993 ^②
매출액					
타이어	7,880	8,180	7,927	8,500	<u>9,050</u>
관련제품	968	1,035	1,030	1,100	1,150
소 계	8,849	9,215	8,957	9,600	10,200
일반제품	2,008	2,027	1,920	1,625	1,670
송유관사업 등	11	29	33	40	45
총매출액	10,869	11,272	10,910	11,265	11,915
영업이익					
타이어 및 관련제품	722	463	620	768	990
일반제품	260	194	200	180	190
송유관사업 등	-56	-52	-50	-30	-15
영업이익 계	926	605	770	918	1,165
수익률					
타이어 및 관련제품	82	50	69	80	97
일반제품	130	96	104	111	114
송유관사업 등	-509	-179	-152	-75	-33
제조원가	8,235	8,805	8,255	8,482	8,845
총매출액에 대한 비율	75.8	78.1	75.7	75.3	74.2
판매, 일반관리비	1,864	2,000	1,920	1,930	1,970
총매출액에 대한 비율	17.1	17.7	17.6	17.1	16.5
경상이익	770	<u>466</u>	735	<u>853</u>	<u>1,100</u>
기타수익	216	181	125	135	145
금융비용	255	328	300	230	190
환차손	88	72	50	50	50
기타비용	153	178	220	135	135
세전이익	490	69	290	573	870
법인세	281	94	196	258	361
법인세비용	57	136	68	45	45
소수주주자본	19	14	20	22	24
순이익	190	-39	74	293	485
특별경비	17	-	-	-	-
株당순이익(\$)	3.29	-0.67	1.26	4.16	6.88
평균 미결제 분담금	57.7	58.2	58.5	70.5	70.5

주: ① 추정, ② 전망
자료: Goodyear Tire & Rubber의 재무보고; 필자 전망.

Goodyear의 영업실적은 최악의 상태는 벗어난 것 같다. 1992년도 미국의 타이어 판매량은 약 4% 증가하고, 1993년도에는 5%가 증가할 것으로 예상된다. 유럽의 타이어시장 역시 1992년도에는 약간 좋아질 것이고, 1993년도에는 그보다 더 나아질 것으로 보인다. 중남미도 상황이 상당히 개선될 것으로 예상된다. Goodyear는 금융비용이 계속 감소되는

데 힘입어 1993년도에는 10억달러의 흑자가 예상된다.

1990년도에는 타이어 및 관련제품의 영업이익이 4억 6,300만달러로서 최저였으나, 1991년도에는 6억달러, 1992년도에는 7억 5,000만달러로 증가할 것이 예상되며, 1993년도에는 거의 10억달러에 달할 것으로 예상된다.

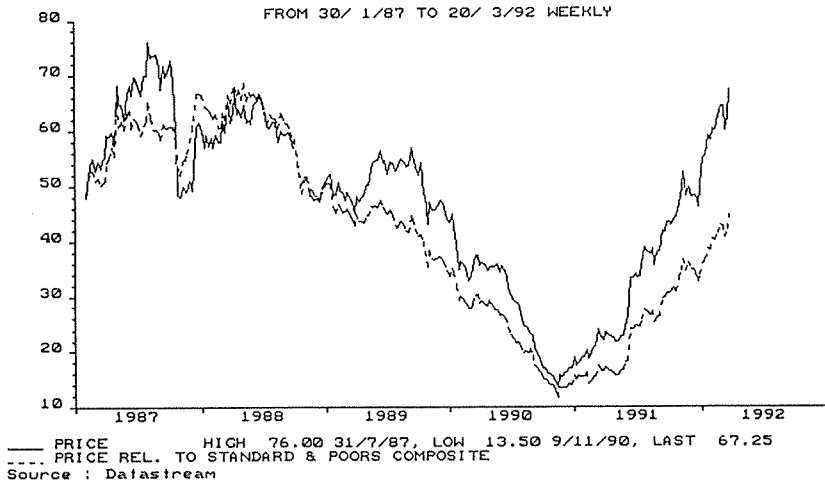
일반제품의 영업이익이 1991년도에는 바닥세였다. 화학제품의 가격하락, 자동차 및 기타제품의 수요감소가 주요인이다. 자동차 및 타이어의 수요가 증가되면 관련부품, 원자재 가격도 좋아지기 마련이다. 일반제품의 이익이 1991년도에는 2억달러였으나, 1992년도에는 1억 8,000만달러, 1993년도에는 1억 9,000만달러가 될 것으로 추산된다.

파이프라인 사업부분의 적자규모는 1990년도의 5,200만달러에서 1993년도에는 1,500만달러로 감소될 것으로 보인다.

감가상각비가 자산지출을 능가할 것으로 보이며, 수익이 증대할 것으로 예상되어 향후 2년이 지나면 이 그룹의 자금사정은 상당히 호전될 것이다. 동사는 1993년도에는 자산지출이 현재와 비슷할 것이라고 이미 밝힌바 있다.

1991년말 Alabama의 폴리에스테르 레진공장을 1억 500만달러에 처분하였고, 다른 일부 자산들도 처분할 계획이어서 1993년말까지 부채비율은 50% 이하로 떨어질 것이다. 자산처분을 제외하더라도 우리가 알기로는 1992년도에 약 3억달러, 1993년도에는 약 4억달러 정도의 자금을 확보할 수 있을 것으로 추정된다.

Goodyear는 지난 20년 그 어느 때보다도 현재 재정적으로 어려움에 처해 있다. 덩치가 큰 타이어 및 고무산업분야의 조화가 잘 이루어지지 않았고, 파이프라인사업분야도 과거



[그림 5] Goodyear의 주기변동 추이

4년간 적자를 보아왔기 때문에 이 모든 요인들이 1987년이래 Goodyear가 부채를 줄이는 데 도움이 되지 못하였다.

<표 33> Goodyear의 현금흐름(1989~1993)
(단위: 100만달러)

연도말 현재	1989	1990	1991 ⁽¹⁾	1992 ⁽²⁾	1993 ⁽²⁾
순이익	190	-39	74	293	485
감가상각비	383	415	440	450	460
총현금흐름	573	376	514	743	945
자본지출	744	744	744	744	744
이익배당금	97	97	97	97	97
순현금흐름	-268	-465	-327	-98	104
기 타					
자산처분	164	18	100	500	-
주식발행	18	19	600	-	-
현금변동	-86	-428	373	402	104

주: ① 추정. ② 전망.

자료: Goodyear Tire & Rubber의 재무보고; 필자의 전망.

<표 34> Goodyear의 대차대조표(1988~1990)
(단위: 100만달러, %)

연도말 현재	1988	1989	1990
고정자산			
공장, 시설 등	4,427	4,615	4,808
투자자산	633	573	831
소 계	5,060	5,188	5,639
유동자산			
유가증권	1,635	1,642	1,346
채 권	1,578	1,245	1,495
현금 등	245	215	277
선급금	99	171	206
소 계	3,557	3,273	3,324

자산계	8,617	8,461	8,963
유동부채			
외상매입채무	781	924	987
단기차입금	527	382	333
기 타	1,150	894	974
소 계	2,458	2,200	2,294
장기부채			
차입금 및 리스	3,045	2,964	3,286
미지급 세금	555	682	623
기 타	436	365	550
소 계	4,036	4,011	4,459
부채 계	6,494	6,211	6,753
순자산	2,123	2,250	2,210
주주자본계정			
자본금	57	58	58
자본잉여금	29	46	65
배당이익유보금	2,175	2,278	2,135
통화조정	-235	-239	-161
총 계	2,026	2,143	2,097
소수주주자본	97	107	113
총 계	2,123	2,250	2,210
대차대조비율			
제고자산회전기간	55	53	45
(제고자산/매출액×364)			
매출채권회전기간	53	40	50
매입채무회전기간	26	30	33
순채무	3,327	3,131	3,342
자기자본비율	164	146	159

자료: Goodyear Tire & Rubber의 재무보고.

(다음 호에 계속)

자료: EIU, 「The World Tyre Industry」

번역: 金 民/協會 業務部長