

海外고무, 타이어業界動向

東
南
亞



—泰國—

1) 고무業界不景氣

世界의 人造고무(Synthetic Rubber)의 生産 및 使用增加에 따른 繼續的인 고무時勢下落으로 最近 泰國의 고무業界도 不景氣에 逢著, 그 打開에 腐心하고있다.

그리하여 良質의 天然고무生産에 注力하고 있다.

2) 天然고무生産量

고무時勢下落으로 고무生産量은 그 增加率이 鈍化되고있다. 앞으로도 계속 鈍化될 것으로 보인다.

泰國의 고무生産高 單位: %

| 年 別 | 生 産 量 | 增 補 率 |
|------|---------|-------|
| 1958 | 140,600 | — |
| 1959 | 174,000 | +23.8 |
| 1960 | 170,800 | +1.8 |
| 1961 | 186,100 | +9.0 |
| 1962 | 175,400 | +5.0 |
| 1963 | 178,200 | +1.4 |
| 1964 | 210,500 | +6.2 |
| 1965 | 217,000 | +3.1 |
| 1966 | 220,000 | +1.4 |

3) 天然고무輸出現況

| 1966年 | % | 百 萬 Baht |
|-------|--------|----------|
| 1-3 | 53,933 | 514 |
| 4 | 8,811 | 86 |
| 5 | 23,957 | 230 |
| 6 | 13,756 | 129 |

| | | |
|-----|--------|-----|
| 4-6 | 46,524 | 445 |
| 7 | 17,910 | 163 |
| 8 | 17,082 | 156 |
| 9 | 15,729 | 139 |
| 7-9 | 50,721 | 458 |
| 10 | 27,510 | 237 |

4) 67年度 自動車타이어 輸入쿼터

泰國經濟部貿易局發表에 依하면 67年에 自動車타이어輸入쿼터額은 66年보다 12% 引上 되었다고한다.

—인도네시아—

Goodyear : Indonesia 工場인수

지난 2年間 스카르노政府에 依해 沒收되었던 인도네시아의 「보고르」에 있는 Goodyear 타이어工場이 最近 반환되었다.

同 社의 約 56,000 에이커에 達하는 天然고무農場所有權은 아직 인도네시아政府手中에 있으나 그의 返還에 對한 協商이 進行中이라 한다. 同 工場이 Goodyear 社에 返還될 때의 日間 生産能力은 2,550 本이었으나 500 本밖에는 生産하지 못하였다. Goodyear 는 同 施設에 13百萬弗을 投資하여 生産量을 日間 4,000本으로 增加시킬 것이라 한다.

인도네시아內에 天然고무資産을 所有하고있는 英國商社들은(總資産은 約 70百萬弗로 推定됨)인도네시아政府가 Goodyear 인도네시아工場을 所有主에게 돌려줌에 따라 심각한 問題에 逢著하게 될 것같다. 인도네시아政府管理中 同 工場은 過度한 은행부채, 稅金을 滯納했으며 不必要한 人員을 고용했다. 이러한 難題들이 英國人에게 지워질 것이며 또한 이들은 인수기간중 發生된 어떠한 “손해 및 問題”라도 解決해야만 하는 것이다.

—印 度—

타이어品貴狀態

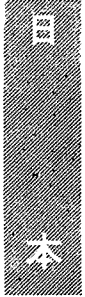
印度의 一部 自動車타이어生産은 需要增加

海外고무, 타이어業界動向

를 따르지 못하여 品貴狀態에 들어갔다. 輸送用 自動車의 타이어에 對한 需要는 一般의으로 漸增하고 있어 이미 供給不足狀態에 있는 타이어不足이 加重될 것으로 보인다.

供給이 不足한 타이어의 사이즈로서는 7.00×20, 7.50×20 및 8.25×20 등이 있고 自動車타이어需要增大의 要因으로서는 昨年度에 트럭이 增産된 것을 들 수 있다. 資本枯渴로 因하여 現在 輸送用 自動車에 對한 需要가 多少 減縮되기는 하나 乘用車와 트럭의 今年度 生産은 또다시 1965年度 水準을 上廻할 것이다. 앞으로 當分間은 食糧輸入이 繼續될 것이며 國內의 食糧이 增産되더라도 食糧이 不足한 地方으로 食糧을 運搬할 多量의 輸送用 自動車가 必要할 것이다. 따라서 1967~1968年度에 290萬本の 타이어가 所要될 것이며 輸出도 增加하여 前年度の 2千萬루피에 比하여 1967~1968年度에는 約 5千萬루피에 達할 것으로 豫想된다. 約 1年前에 新規타이어工場들은 生産能力의 65%以下를 稼動하고 있었으나 需要漸增으로 大部分의 工場은 現在 全生産能力을 稼動하고 있다. 原料는 輸入自由化政策으로 말미암아 앞으로 1年間은 圓滿히 供給될 것인데 一部の 推計에 依하면 타이어生産은 1966~1967年度の 270萬本으로부터 1967~1968年度에는 310~320萬本으로 增加할 것이라고 한다. 한편 國內需要는 約 280~290萬本, 輸出은 約 25萬本이 될 것이라고 한다.

타이어의工業이 現在의 施設能力 310萬本에 到達하고있으므로 4次計劃이 完了될 때까지는 新規工場이 建設될 것같지는 않으며 장차의 需要增大는 既存工場의 擴張으로 充足될 것이다. Dunlop는 이미 135千本の 生産能力 擴充을 構想中에 있다.



타이어不足狀態

今年 7月부터 적어도 6個月間은 日本內에 自動車타이어不足狀態가 올 可能性이 있다고 타이어製造業界消息通이 22日 말하였다. 同消息通은 日本內 타이어製造業者들이 自動車 메이커들의 需要를 充足시키려고 努力하고 있는 것으로 보아 타이어가 不足될 可能性이 있다고 말하였다. 타이어製造業界消息通은 自動車用 타이어의 前年度 國內需要는 190千噸 이라고 말하였다. 同消息通은 이어 今年度 最初需要量은 約 210千噸으로 豫想되었으나 國內自動車生産의 急激한 增加로 同數字가 約 230千噸으로 增加되었다고 말하였다.

日本타이어業界는 年間 最高 216千噸의 타이어를 生産할 수있으나 自動車製造業者들에게 最優先權을 주고있기때문에 버스, 트럭, 택시 및 自家用車를 爲해서는 同注文에 應할 수없을지도 모른다고 同消息通은 말하였다.

合成고무輸入 減少

最近 日本財務省에서 發表된 統計에 依하면 1966年度 各種 規格의 合成고무輸入量은 前年對比 4%(1,967噸)가 減少된 47,856噸에 達했다. 1966年度の 놀랄만한 事實은 合成고무輸入量中 長期間 首位를 占하여왔던 SBR이 後退하고 Butyl 고무가 가장 많은 輸入量

海外고무, 타이어業界動向

을 示顯했다는 것이다. 1966年中 SBR의 輸入量은 9,000噸(30%)이 減少되었다. 昨年度 合成고무의 輸入區分은 아래와 같다.

| | Latex | Dry 單位:噸 |
|---------------|-------|----------|
| SBR | 1,049 | 16,203 |
| Nitrile | 53 | 2,354 |
| Chloroprene | 141 | 1,145 |
| Polybutadiene | — | 78 |
| Polyisoprene | — | 4,327 |
| Butyl | — | 20,999 |
| Others | 730 | 776 |
| Total | 1,793 | 45,882 |

合成고무生産量 절정

1966年度 日本의 合成고무生産量은 현저한 增加를 보여 1965年の 水準보다 約 44%가 增加되었다. 이와같은 現狀에 寄與한 가장 重要한 要因은 日本經濟의 長期間의 不況에서 부터의 回復에 基因하는 것이다. 日本通商·工業省의 統計에 依하면 生産者들은 總 232,675%의 合成고무를 生産했다.

過去와 同一하게 가장 重要한 品目으로는 一般的인 用途에 使用되는 SBR로서 生産量은 前年對比 34%가 增加된 168,173噸이었다. 其外 大量生産되는 品目으로서는 Polybutadiene와 Chloroprene로서 上記 品目은 前年對比 各各 177% 및 44%의 增加를 보여 Polybutadiene는 1966年中 29,135噸, Chloroprene는 27,236噸의 生産實績을 보였다. Nitrile 고무의 生産量은 8,151噸으로서 1965年보다 34%가 增加되었다.

合成고무의 輸出 亦是 好調를 보여 海外 輸出船積量은 1966年度 輸出量보다 50%가 增加된 49,977噸이었다.

合成고무의 輸出을 區分하면 다음과 같다.

SBR 24,034噸, Latex 3,013噸, 그리고 其他 22,930噸이며 其他는 다시 Polybutadiene 8,200

噸, Chloroprene 13,000噸, Nitrile 1,400噸이었다.

그리고 1966年の 合成고무輸出은 前年對比 4%가 減少했다.

Esso와 JSR: Butyl工場에 對한 承認獲得

日本合成고무株式會社와 美國 Esso Eastern Chemicals Inc.間的 Butyl 고무生産合作投資工場인 Japan Butyl Co.가 日本政府로부터 正式으로 承認되었다. 또한 Esso Research & Engineering Co.와 새로운 生産者間的 Butyl 고무에 關한 技術援助協定도 承認되었다. 이와같이 同國 最初의 Butyl 고무生産의 길이 열렸다.

琉球: 自動車타이어 P.R 必要

琉球의 自動車 Boom을 反映하여 美軍人, 軍屬 및 그 家族의 車輛(約 6萬臺로 推算함)을 除外하고 5月20日 現在 琉球의 車輛數는 59,060臺에 達하고있다. 昨年度 自動車輸入量은 月平均 1,000臺로서 年間 12,000臺가 輸入되었으며 앞으로도 繼續 輸入量의 增加가 豫想된다. 이에 隨伴하여 自動車타이어의 輸入도 漸次 增加하여 昨年度 타이어輸入은 100萬弗에 達하였으며 앞으로 增加될 것이 確實視된다.

琉球에 타이어를 供給하고 있는 主要國家는 日本과 美國이며 이들은 琉球內에 代理店을 通하여 販賣하고있다.

日本의 Bridgestone 타이어, Orts 타이어, Yokohama 타이어, 美國의 Goodyear Tire 등이 琉球自動車타이어供給의 大部分을 占하고 있다.

이곳 自動車타이어는 販賣競爭으로 因하여 代理店相互間에 輸入 및 都賣價格을 外部人士에 秘密로 하고있는 關係로 正確한 價格은 알 수 없으나 調査한 이곳 都賣價格은

海外고무, 타이어業界動向

大略 다음과 같다.

自動車規格別 타이어 都賣價格表

| 規 格 | Toyo 타이어 | Bridgestone 타이어 |
|---------------|----------|-----------------|
| 700×15 12 ply | \$ 33 | |
| 700×15 10 " | " 30 | \$ 26.40 |
| 700×15 6 " | " 16 | |
| 670×15 4 " | " 14 | |
| 600×16 6 " | " 17 | |
| 600×16 4 " | " 16 | |
| 640×13 6 " | " 11.40 | |
| 640×13 4 " | " 11.10 | \$ 12.11 |
| 640×13W 4 " | | \$ 14.11 |
| 590×14 6 " | | \$ 13.11 |

韓國產타이어의 이곳 進出에는 P. R 이 先 行되어야 하며 타이어業界의 積極的인 市場 開拓이 要望된다.



나이지리아

1962년부터 自動車타이어를 生産하고 있으며 現在 2개의 新生타이어生産工場 및 7개의 再生타이어生産工場이 있다.

이들 生産工場の 生産量, 生産能力등은 잘 알 수 없으나 이중 2개工場이 量産化 作業을 하고있기 때문에 全體 國內需要의 約 6割을 供給하고있는 實情이라고한다. 타이어生産의 國産化 以後 別道로 타이어를 輸入하는 業體는 없고 10餘개의 自動車輸入業體들이 組立用으로 가져오는 程度라고 보는 것이 現實的이다. 이 나라에는 物品需給計劃이 없기 때문에 利潤이 남을 수있는 品目이면 얼마

든지 輸入되는 것이다. 即, 타이어는 輸入制限措置가 全然없는 品目이다.

1964년부터 前記 兩社가 輸入制限運動을 벌였으나 보다 強力한 自動車輸入業體들의 反對壓力으로 오히려 稅率을 Lb當 3sh에서 2sh 6d으로 引下하는 結果를 가져왔다고 한다. 따라서 韓國產의 進出은 自動車輸入業體와의 제휴가 切徑이라고 생각된다.

自動車타이어의 輸入狀況을 살펴보면 別<表 1>에서 볼 수있는 바와같이 乘用車用(모우터 사이클用 包含)타이어가 1964년에 66,977本에서 1965년에는 50,306本으로 減少하였고 트럭·버스用도 33,024本에서 21,558本으로 減少하였다.

乘用車, 모우터사이클用타이어 輸入狀況

| 國 家 | 1964 | | 1965 | |
|---------|--------|---------|--------|---------|
| | 數量(本) | 金額(弗) | 數量(本) | 金額(弗) |
| 캐 나 다 | 602 | 1,597 | 10 | 25 |
| 미 국 | 1,488 | 15,605 | 2,112 | 20,344 |
| 인 도 | — | — | — | — |
| 싱 가 폴 | — | — | 494 | 3,186 |
| 日 本 | 10,418 | 20,215 | 8,077 | 23,402 |
| 카 메 룬 | 97 | 101 | — | — |
| 和 蘭 | 266 | 313 | — | — |
| 西 獨 | 10,941 | 52,845 | — | — |
| 佛 蘭 西 | 20,901 | 95,059 | — | — |
| 伊 太 利 | 970 | 8,416 | — | — |
| 英 國 | 15,915 | 67,514 | — | — |
| 스 위 스 | 4,854 | 22,902 | — | — |
| 오스트리아 | 450 | 2,325 | — | — |
| 폴 랜 드 | 3 | 25 | — | — |
| 척 코 | 12 | 60 | — | — |
| 이 스 라 엘 | 60 | 506 | — | — |
| 合 計 | 66,977 | 287,455 | 50,306 | 229,045 |

註: 1966年 總計는 39,210本, 148,657弗임.

國別輸入狀況 및 튜우브等の 輸入規模는 別<表 1>에서 쉽게 알 수있는 것이다. 한편 關稅率은 아래와같이 從價, 從量制를 함께 適

海外고무, 타이어業界動向

用하고있으며 差別關稅는 없다.

輸入價格은 各 都賣商이 價格提示를 꺼려 外部에서 調査하기는 極 困難하다. 단지 韓國產의 價格을 提示하고 意見을 打診하는 方法이 가장 無難할 것으로 생각된다.

트럭·버스用 타이어 輸入狀況

| 國 家 | 1964 | | 1965 | |
|-------|--------|---------|--------|---------|
| | 數量(本) | 金額(弗) | 數量(本) | 金額(弗) |
| 리비아 | — | — | 10 | 232 |
| 和蘭 | 26 | 316 | 24 | 13 |
| 西獨 | 1,435 | 24,678 | 469 | 3,861 |
| 佛蘭西 | 7,501 | 79,631 | 8,619 | 108,288 |
| 伊太利 | 8,352 | 107,735 | 5,005 | 60,981 |
| 英國 | 11,766 | 154,699 | 4,293 | 51,218 |
| 스위스 | 296 | 2,964 | — | — |
| 오스트리아 | — | — | 1,951 | 11,637 |
| 캐나다 | — | — | 5 | 31 |
| 美國 | 174 | 3,057 | 442 | 6,044 |
| 말레이시아 | — | — | 200 | 685 |
| 日本 | 443 | 4,094 | 540 | 1,206 |
| 이집트 | 600 | 15,291 | — | — |
| 폴란드 | 735 | 2,157 | — | — |
| 아일랜드 | 39 | 398 | — | — |
| 이스라엘 | 1,657 | 17,591 | — | — |
| 合計 | 33,024 | 412,611 | 21,558 | 244,201 |

註: 1966年度 國別統計는 入手不能이나 總計는 15,129本, 192,461弗임.

農耕用타이어輸入狀況

| 國 家 | 1964 | | 1965 | |
|------|-------|---------|-------|---------|
| | 數量(本) | 金額(弗) | 數量(本) | 金額(弗) |
| 가나 | — | — | 26 | 800 |
| 和蘭 | 4 | 91 | 1 | 250 |
| 西獨 | 32 | 657 | 23 | 679 |
| 佛蘭西 | 1,100 | 47,594 | 1,848 | 95,721 |
| 伊太利 | 399 | 6,860 | 1,028 | 19,927 |
| 英國 | 4,119 | 104,012 | 2,851 | 79,375 |
| 캐나다 | 22 | 1,600 | 6 | 26 |
| 美國 | 448 | 17,350 | 636 | 50,716 |
| 日本 | 82 | 2,302 | 57 | 1,289 |
| 로메시아 | 49 | 2,306 | — | — |
| 濠洲 | 30 | 555 | — | — |
| 合計 | 6,285 | 183,327 | 6,476 | 248,783 |

乘用車 및 모우터사이클用 튜우브 輸入現況

| 國 家 | 1964 | | 1965 | |
|------|--------|--------|--------|--------|
| | 數量(本) | 金額(弗) | 數量(本) | 金額(弗) |
| 벨·룩스 | — | — | 5 | 3 |
| 西獨 | 4,062 | 2,189 | 1,409 | 783 |
| 佛蘭西 | 5,387 | 1,693 | 6,021 | 2,350 |
| 伊太利 | 704 | 361 | 2,891 | 2,244 |
| 英國 | 16,403 | 9,525 | 9,857 | 4,488 |
| 美國 | 997 | 2,666 | 1,135 | 1,960 |
| 日本 | 11,933 | 3,455 | 12,393 | 4,766 |
| 카메룬 | 200 | 200 | — | — |
| 和蘭 | 450 | 1,120 | — | — |
| 스위스 | 1,160 | 669 | — | — |
| 合計 | 41,296 | 20,978 | 33,711 | 16,594 |

트럭·버스用 튜우브 輸入狀況

| 國 家 | 1964 | | 1965 | |
|-------|-------|-------|--------|--------|
| | 數量(本) | 金額(弗) | 數量(本) | 金額(弗) |
| 리비아 | — | — | 20 | 12 |
| 西獨 | 1,114 | 2,977 | 1,000 | 1,223 |
| 佛蘭西 | 119 | 76 | 1,627 | 1,903 |
| 伊太利 | 790 | 689 | 4,840 | 3,612 |
| 英國 | 3,704 | 4,119 | 1,512 | 1,999 |
| 오스트리아 | — | — | 135 | 135 |
| 美國 | 4 | 6 | 67 | 304 |
| 日本 | 910 | 621 | 1,980 | 3,696 |
| 카메룬 | 200 | 200 | — | — |
| 스위스 | 180 | 139 | — | — |
| 合計 | 7,021 | 8,827 | 11,181 | 12,884 |

農耕用 튜우브 輸入狀況

| 國 家 | 1964 | | 1965 | |
|-----|-------|--------|-------|--------|
| | 數量(本) | 金額(弗) | 數量(本) | 金額(弗) |
| 西獨 | 21 | 32 | 12 | 65 |
| 佛蘭西 | 754 | 2,435 | 1,319 | 7,291 |
| 伊太利 | 146 | 1,274 | 7 | 17 |
| 英國 | 3,627 | 8,247 | 1,350 | 3,416 |
| 美國 | 231 | 807 | 147 | 958 |
| 日本 | — | — | 32 | 139 |
| 和蘭 | 11 | 27 | — | — |
| 캐나다 | 10 | 44 | — | — |
| 濠洲 | 10 | 10 | — | — |
| 合計 | 4,810 | 12,876 | 2,867 | 11,886 |

海外고무, 타이어業界動向

—수 단—

타이어의 輸入制限緩和

수단貿易供給省은 Press Notice No.1089 로 自動車타이어를 비롯한 67 個品目を 從來의 要라이선스品目(I/L 品目)으로부터 包括라이선스品目(OGI 品目)으로 移行시켰다.

—카 메 룬—

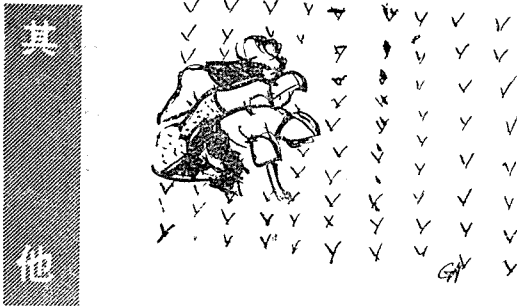
타이어의 輸入自由化

1967 年 上半期 現在 EEC 에 對하여는 타이어 및 튜우브는 輸入自由化品目으로 되어있다.

—南阿共和國—

타이어 및 튜우브生産量

南阿共和國은 1966 年 上半期에 乘用車트럭, 모우타사이클의 타이어生産은 1 百萬本이었으며 트럭타이어는 4 萬本 트럭튜우브는 874,000 枚를 生産했다.



—美 國—

타이어業者·韓國產타이어輸入에 關心高潮

샌프란시스코의 外國產타이어에 對한 需要는 每年 增加一路에 있으며 이에 발마추어 日本, 西獨 및 伊太利等에서는 이곳 타이어 市場擴張에 熱을 올리고있다. 伊太利的 境遇 世界的으로 有名한 Pirelli 타이어會社에서는 지난 一年間에 100%의 輸出增加를 보였으며 日本의 境遇에는 全體的으로 約 20%의 타이어 輸出增加를 記錄하였다.

이를 契機로 이곳 業者들과 接觸하여 韓國產輸入을 推進한 結果 우리製品에 關하여 많은 關心을 表하고 있으며 韓國의 타이어 産業에 關한 仔細한 Data 를 願하고있다.

—파 나 마—

韓國產타이어 進出有望

現代文明의 影響을 가장 많이 받고 있고 漸增해가는 國民所得과 더불어 Leisure 産業의 Boom 을 타고 自動車, 모우터사이클, 自轉車 等의 需要가 날로 늘어만가고있어 타이어의 需要는 增加一路에 있다. 低所得國으로 가난을 免치 못하고있는 나라라고는 하지만 最近 統計上의 年間 個人所得이 約 500 弗 程度에 達하고있어 中流以上の 生活을 하고 있는 사람들은 大部分 自動車를 가지고 있어 自動車의 需要 역시 漸增하고있다.

이와같은 타이어需要의 急增과 같이하여 美國 굴지의 타이어메이커인 Goodyear 社가 파나마에 3千5百萬弗의 資本을 投資하여 Joint Venture 로 타이어工場建設을 爲하여 파나마 政府에 許可를 要請한 바있는데 國家經濟委員會에서 모든 타이어輸入商을 召集하여 同工場建設에 關한 意見을 交換한 바 大部分의 輸入商들이 너무 強力한 反對를 하고있어 當分間은 그 實現이 不可能할 것으로 믿어진다. 이곳에 工場을 세우게되면 타이어 市場의 獨占企業으로서 그 價格引上이 不可避해 질 것이 豫想된다는 것이다. 現在 猛烈한 反對로 因해서 海外資本投資로 이 나라 政府도 그렇게 쉽사리 이를 許可할 것으로 믿어지지 않는 것은 파나마가 中繼貿易의 市場性을 가진다는 것과 同 中繼貿易으로서의 市場性이 쉽사리 變更되지 않을 것이라는데 있다.