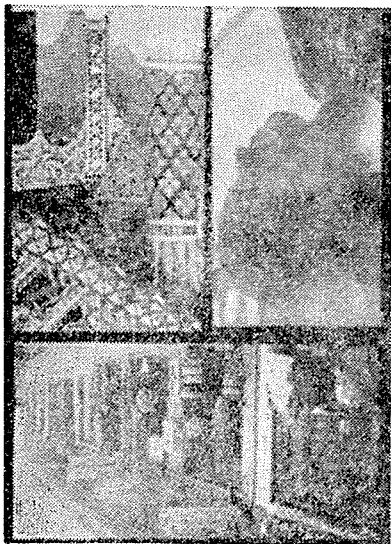


泰國의 타이어界 探訪記

日本月刊타이어社 記者 高 井 巖



盤谷空港에는 타이 BS의 中村部長이 出迎 나와 있었다. 泰國은 지난 1월에 田中首相이 甚한 “反日 메모”를 맞았든 故, 그러므로 到着하자, 곧 우리들의 活題도 거의 “反日메모가 中心. 또한 空港으로 부터 市内에의 入口

의 兩便에 踰지어 있는 豐田(TOYOTA) 日産(NISSAN)의 新은 塔도 저녁인메모 켜져있지를 알았다.

「田中首相의 訪泰直前부터 것읍니다만」이라고 中村部長의 말. 然이나 그 效果가 없었던 것 같았다.

記者가 投宿한 호텔이 公교롭게도 “에라완호텔”이라고 해서 이 또한 田中首相이 投宿했던 故.

타이는 現在 BS外에 美國의 타이어 메이커인 GY(굳이어) FS(파이어스톤)이 工場進出을 시키고 있어서 美日타이어 決戰이 行해지고 있었다. 進出은 FS가 第1빠르며, 1964年 BS는 1967年에 타이 政府의 許可를 얻어 1968年부터 生産을 開始. GY는 BS보다 1年 늦게 進出. 타이어販賣店은 壓倒的으로 華僑가 많았다. 이것이 타이의 타이어界에 對해서 豫備知識, 翌朝・中村部長의 案内로 타이어센터어를 取材하는 故에 補足說明을 받았다. 방콕의 人口는 3百萬名, (타이 全體로선 3千萬名) 타이어의 賣上의 4割은 방콕에 集中되어 있었다. 日本서의 所謂 SERVE DEALER는 방콕에서 2百집, 全國에선 4百집, 中 中 BS의 故는 방콕에서 20집, 全國에서 百집 FS. GY는 全國에서 4百집은 되었다.

「BS는 確 店舖가 적은 편이 아닙니까」라고 물은 즉 「泰國은 日本의 縣에 該當하는 故이 70縣 있다.

아무것이나 마구하는 故이 아니라, 優秀한 店舖를 골라서 一縣에 一店舖라고 하는 政策을 取하고 있기 때문에」라고 對答,

日本서의 “2km마다의 一店舖는 確 相違하다.

그래서 BS는 日本처럼 스탠드販賣는 하고 있지 않다 「如斯한 타이어의 都賣商이 있으면 스탠드販賣는 그다지 效果가 없다」는 故, 그러므로 「FS GY의 스탠드의 賣上도 3~4%程度가 아닌가」라고 하는 故이다.

타이어 센터(寫眞 1參照). 道路의 兩側에 타이어의 都小賣店만이 40~50店 踰지어 있어서 若干 壯觀.

恰似 東京의 神田의 古本店 거리나, 秋葉原의 電氣商街와 같은 故이며 生覺하면 될 故 같았다.

이러한 타이어街가 있다면 스탠드販賣도 效果가 없다는 說明도 首肯이 갔다. 이 타이어의 店主들은 거의 全部華僑, 그것도 廣東省潮州(現在 潮安)出身이라고.

새삼스레 華僑의 活動相에 경탄, 그리고 웬일인지 血緣으로 連結되는 “마피아”를 聯想하여 꼭 곧과자도 있는 故는 아닌가 라고 生覺해 보곤 했다. 이것은 記者의 지나친 생각일까. 于先, 그 中의 한집, 董泰豐(토오, 타이, 풍) 타이어店.

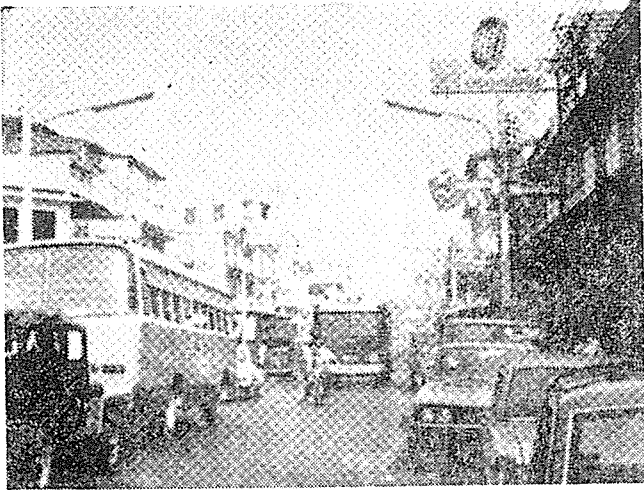
이곳은 BS의 PS(乘用車用)타이어를 取扱하고 있는 大商, 女主人이 나오고 있었다.

썩썩한 印象의 할머니였다. 또 한집. 支店이 있는데 이 本店(?)만으로서 月商 900萬円이라고 하니 大端하다. 取扱하고 있는 브랜드는 BS. GY. FS外에 밋슈란 콘티넨탈도 팔고 있었다. 故로 작은 國際타이어店이라고 해도 可할 故 같았다.

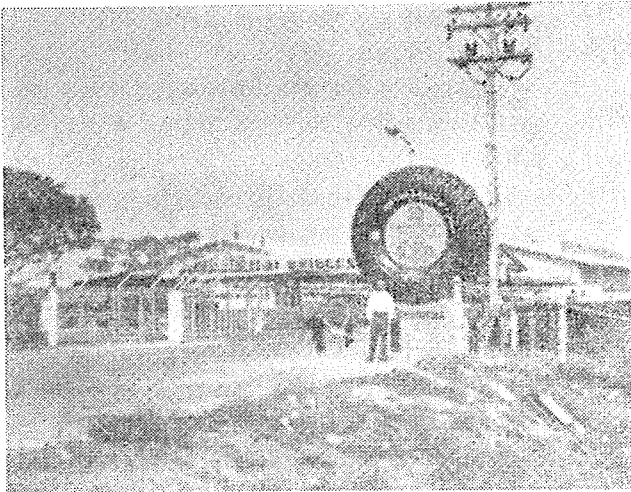
이 販賣店에서 2~3의 質問을 試圖했다.

BS의 라디알 타이어와 他를 比較하면 어떤가.

「BS의 故는 磨耗가 빠르다. RD-201은 扁磨耗한다. 밋슈란의 라디알은 7萬km, 走行하나 BS의 RD-201은 3萬km밖에 못 走行한다」



寫眞 1 방콕의 타이어센터어. 길의 兩側에 타이어의 都小賣店이 40~50집 즐비, 若干 壯觀, BS의 타이어, 特히 트럭 버스用 타이어의 評價는 높았다.



寫眞 2 타이 BS工場 앞에서 서 있는이가 BS의 加藤社長, 昨年 10月の “學生革命, 以來 타이에서도 勞動攻勢가 強化되어서 BS에서도 2~3日間 스트라이크 비슷한 것이 있었다고 한다.

中村部長은 確實히 RD-201이라고 通譯했었는데 싱가포르에서 販賣店을 取材했을 때, 이 말을 하니 BS新嘉坡의 塚本部長 「그것은 RD-20의 錯誤가 아닐까」라고 했다. RD-20에 對해서는 扁摩耗한다고 하는 苦情이 나와서 우리들도 難處했었으나 201에 對해서는 아무소리도 못드렸다고 한다. 歸國해서 BS의 本社에 문의했든 바, 타이 BS에는 昨年末에서 RD-201의 몰드틀 보냈는데 不過하므로 RD-201은 아직 未生産하고 있을 것 같다고 했다.

이 女主人, 「라디알에 對해선 밋슈란, 콘티넨탈 쪽

이 優越할 것이다」라고 斷言,

「國產品(타이의 現地產品)中에선 GY가 最上, 다음이 BS. 3等이 FS」 「價格은 如何」라고 물은즉 「가격의 融通은 GY가 좋고 BS는 FS와 같은 정도」라는것. 끝으로 「BS에 무엇이 要 望되는가」라고 물은즉 髡髡 中村部長의 얼굴을 쳐다보며 「서어비스에 對해선 할말이 없으나 價格이 높은 것이 玉에디」. 이에는 中村部長도 苦笑, 그러나 PS의 라디알에 對해서는 밋슈란에는 未及한다 해도 美國製보다는 日本製가 先進되어 있는 것.

「아니 아직 泰國이라고 하기보다 亞細亞에서 歐美崇拜가 있어요. 덮어놓고 歐美品은 좋다고 하는」

이것이 中村部長의 分析, 日本人은 亞細亞의 一員이면서 亞細亞人을 差別한다고 하는 亞細亞人으로부터의 痛烈한 批判이 있다.

그 反面, 亞細亞人도 日本의 製品이 歐美品보다 좋아도 바로 評價하지 않는 癖(欠)이 있는 것 같다.

PS는 低評價 TB는 高評價

다음으로 林 三泰(뎀, 삼, 타이)店, 이곳은 T.B의 都賣商, 月商 3千萬圓, 그中 90%는 BS의 것이라고 했다.

PS로선 相當히 혼이 난 中村部長, 「T.B는 이런 일은 없다」 然이나 店頭에는 GY의 타이어 뿐, 異常하지 않는가 하고 생각하고 있자니까.

「店頭에는 GY의 타이어를 넣어 놓는다. 왜냐하면 타이어의 顧客은 좋은 分뿐이라고만 할 수는 없다. 좋은 客이라면 위의 倉庫로부터 BS의 것을 가지고 와서 판다」고 販賣秘法을 밝혀주었다.

한때 한다는 大阪商人도 如斯한 商法을 썼던 貌樣이나 이 방콕의 華僑商法도 切實해서 새삼스러이 그들의 手腕에는 혀를 굴었다. 이에는 商慣習의 差와 타이어 不足이라고 하는 事情도 있었던 것 같았다.

「BS와 GY에선 問題가 안된다. 1,000-20(T.B의 메인산스)이면 1本에 對해 200밧트(3千圓)는 差가 있다. 모두가 BS의 것을 사기 좋아한다」 우리들에 對한 外交辭令도 있는지는 몰라도 T.B에 關해서 中村部長

이 自信을 갖고 있는 것은 林氏의 말투로도 保證이 되었다. BS의 利點은? 「品質이 좋다. 그것과 價格이 安定되고 있다.」 「그것과 BS는 딜러 同志가 서로 競合하지 않게끔 政策을 취하고 있다.」

이것은 前者의 一縣一店舖 시스템의 것을 말하고 있는 것 같았다.

그것에 昨年의 “石油 危機”의 資源不足에 BS는 지금 까지의 實적에 基하여 配分해서 주었다. 美國의 企業은 새일스맨 시스템을 취하고 있기 때문에 새일스맨의 個人的인 손어림으로 配分되었다.

故로 美國의 메이커는 配분이 고르지 못하다고 모두들 不滿을 갖고 있다는 것.

BS에 要望하는 마는 있는가? 「아무것도 없으나, 굳이 말하자면 크레임 타이어를 引受해 주었으면한다」

그 後 泰 BS의 本社에 가서 加藤社長(寫眞 2參照)으로 부터 說明을 받았다.

泰國에 進出하고 있는 日本 企業그룹의 勞務委員長을 하고 있는 加藤社長. 「最近은 勞動問題가 어렵다」 昨年 10月の “學生革命”以來 타이에 있어서도 學生運動, 勞動運動이 強化되어 왔다고 했다.

事實 BS에서도 昨年 스트라이크 비슷한 것이 일어나서 2~3日, 操業이 스톱됐는 모양이다.

會社側으로서는 對話를 하고 싶으나 代表者(타이에서는 “學生革命”以前은 勞組의 結成은 禁止되어 있었다)를 選定하라고 했을 程度, 스트라이크 後의 報復措置를 집내어서 누구도 代表者가 되려고 하지 않는다.

그래서 2~3日 걸리고 말았다. 「그래서 어찌되었을니까」라고 물으니 「代表者를 定해서 對話를 하니 10分 程度로 이야기가 되었을니다만」이라고 했다.

그리고 繼續해서 「對日感情은 不良하다」 그 原因은 무엇인가, 이러한 것도 있어서는 이라고 前提하고서 加藤社長 타이인은 日本人은 우리들의 스승은 아니라고 生覺하고 있다. 스승은 어디까지나 歐洲人이다. 日本人은 우리들의 벗인데 좀더 優秀할 따름이다. 그러므로 스승인 歐洲人이 車를 타고 돌아다니는 것은 靚찮다. 그러나 日本人이 歐洲人처럼 車를 타고 돌아다니는 것은 容納할 수 없다고 하는 感情이 있는 것 같다.」

果然, 싱가포르 BS에서 苦生하다가 至今은 泰 BS의 社長을 하고 있는 加藤氏, 果是的 確한 表現을 써서 反日感情을 分析했다.

反日感情의

밀바닥을 흐르는 것

「또 日本人에게도 問題는 있다」 어떠한? 「日本人은

眞正한 意味에서 外國에서 작사를 한 사람은 적은 便일 것이다.

아니 나는 戰前外地에서 장사를 했다고 하는 사람이 있으나 그 大部分은 軍部の 後援으로 外地에 나갔을 따름이다.

그러한 사람이 戰後 또 나타나서 日本人의 이미지를 나쁘게 한 일도 있다.」

日本人에게도 한 배의 軍國主義의 殘存이 안 없어졌다면 亞細亞人에게도 한배의 侵略되었던 傷處가 마음 깊이에는 남아 있을 것이다.

여기에서 話題를 돌리서 泰 BS에 對해서 들었다.

「問」泰 BS의 業績은?

「加藤」72年으로 2億 7천만(30億圓) 純利益은 4億圓(이 4億圓이라고 하는 利益은 日本의 BS의 販賣店과 比해서도 上位에 링크될 것이다)

「問」: 生産量은?

「加藤」: 昨年의 生産本數는 35萬 7千本 輸入 10萬本 이 외에 華僑의 작은 메이커의 것이 5萬本(MC=모터 사이클의 것을 包含)

(本格的으로 生産을 開始한 69年의 生産本數가 16萬 9千本이므로 5年間에 2倍, 年率 20%라고 하는 高度成長이다.)

泰의 昨年의 新車(四輪車)의 販賣本數는 6萬 2千臺, 72年은 4萬 2千臺, 50%나 伸長했다고 했다. 今年도 늘 것 같다고 했다.

그리고 泰國의 自動車는 乘用車라면 TOYOTA, NISSAN, 트럭은 1SUZU 오오토마이는 HONDA, SUZUKI 8割이 日本製,

「問」: OE(新車用), RP(補修用), 輸出의 內譯은

「加藤」: OE가 20%, RP가 80%, T.B가 強한 것 같으나,

「加藤」: 販賣比率로 말하면, PS와 T.B는 50對50

그러므로 金額比率로는 T.B가 60%를 占한다.

「問」: 타이 BS가 順調로이 伸長하고 있는 要因은?

「加藤」: 파트너어로 잘 되어가고 있음을 들수 있다.

파트너어도 靚강히 理解해 주고 있다.

外地에 나가는 데는 파트너어에게 信賴感을 갖게 해 주는 것이 무엇보다도 重要하다. 信賴感을 갖게 해 주기 爲해서는 GY FS에 안 질 것이다.

「問」: GY, FS에 안지기 爲해서는 무엇이 必要한가.

「加藤」: 品質이 全部다.

「問」: TB에 比해서 PS가 弱한 感이 드는데……?

「加藤」: 生産 能力에 問題가 있으므로 아무리 해도 T.B가 中心이 된다.

1978년에는 生産 能力을 日産 30吨으로 한다.

그렇게 하면 PS에도 힘을 넣을 수 있다. (來년에는 生産能力은 FS와 比肩할 수 있을 것이라는 것.

그리하여 前日 泰國에 온 本社의 柴本社長도 當初의 目標보다 좋다」라는 講評이었다는 添言)

「問」: 石油 危機로 原材料가 不足했다는 것은?

「加藤」: 生코꾸는 泰國의 南部에서 採取한다. 카아본은 美國과 濠洲로부터 輸入, 스테아린酸은 西獨, 이것 外에는 全部 日本에서 輸入하고 있으나 生産이 下落한 일은 없다.



寫眞 3 방콕市內의 버스는 어느 것이나 宏壯히 複雑한 것 같았다. 그들은 如常하게 乘降口의 階梯에 선채로 타고 있었다.

PS의 스틸 라디알이 課題

「問」: 今後의 課題라고 하니,

「加藤」: 亦是 PS의 스틸라디알이 研究 課題가 될 것이다.

道路는 좋으며 라디알은 日本 以上으로 適合하다. (確實히 盤谷은 길은 좋다. 또한 밋슈란이 輸入되어 타이어 센터에서 賣出되고 있는 만큼 日本以上으로 라디알이 要求될 것 같다.)

「問」: 輸出은 어떤가?

「加藤」: 輸出은 日産 30吨이 되어서 餘力이 생겨서 그렇겠지요. 그러나 輸出은 美國 사이즈, 歐洲사이즈 등 各樣各色으로 하지 않으면 안되므로 困難하다.

× × ×

그 後 加藤社長の 案内로 타이 BS의 工場見學, 방콕 市內로 부터 高速道路가 一直線으로 늘어져 있었다. 速度에 더더는 不斷히 80~120km의 사이를 가리키고 있었다. 여기서는 80km程度로 버스가 달리는 모양이었다.

故로 더위와 高速으로 타이어의 바아스트가 宏壯히 많다는 것. 盤谷은 지금 ('74年 2月 中旬)이 봄이 라고 하는데 左右間 더워서 조름이 왔다.

市內를 나서면 田園風景이 계속되었다. 이 周邊의 밭은 日本처럼 벼를 뿌리 부근 부터 全部 刈取를 하지않

고 줄기(莖)부근은 남겨놓고 뒤에 태워서 肥料化 한다고 했다.

結局 燒田과 같은 것이었다. 「하러고 들면 三毛 作이고 四毛作이고 畵터이나 泰國人은 二毛作 밖에 안한다」고 加藤社長은 말했다.

必要가 없으므로 안한다고 하는 것 일테지만 貧困性의 日本人의 立場으로서는 안타까운 感도 들었다.

泰 BS 工場, 日本의 BS의 타이어

工場이 머리에 先入되어 있어서 그런지 意外로 작은感.

「싱가폴工場에 지나치게 돈을 많이 썼으므로 그 反省(反動?)으로서 굉장히 콤팩트 하게 되어 있다」란 若月 工場長의 說明.

「次男은 長男의 현웃가지만 주어서 입는 格이군요」하니 「그런셈이지요」라고 하며 大笑, 從業員은 工場안으로서 570名(泰 BS全體로선 635名, 其中 日本人은 11名)

「平均 年齡은 26歲, 意外로 높았다. 「平均年齡이 높은 것은 20歲가 되던 兵役이 있으므로 兵役마친 者를 採用하기 때문이다」라고 하는 것이었다. 平均賃金은? 「블루우칼라아로 日給 40밧트, 月收 1千밧트(1萬 5千圓), 화이트 칼라아는 2千밧트(3萬圓)」

이 블루우 칼라아와 화이트 칼라아에 差가 있는 것은 泰國 自體가 그러하므로 이 點, 今後 再檢討하지 않으면 안 될 것이다 라고 하는 것이었다.

그렇기는 해도 賃金이 낮은 모양인데…….

「泰의 企業中에선 勿論 톨클라스, 日系 企業中에서도 良好한 便이다」라고 하는 것이었다.

GY, FS와 比較해서 如何한가 「GY는 最低給은 BS 보다 좋으나 BS는 여러가지 手當이 붙는다. 거기에 GY는 곧 給料가 上限點에 到達하고 만다.

2~3年 지나면 BS쪽이 좋다. 보오나스도 年 1回 今年은 2個月分이 있을 것이라는 것, 泰國人의 管理職은?

「管理職은 마네저어(部長級)가 3名, 工場은 2名은 日本人 그 外의 職長 次長은 全部泰國人」

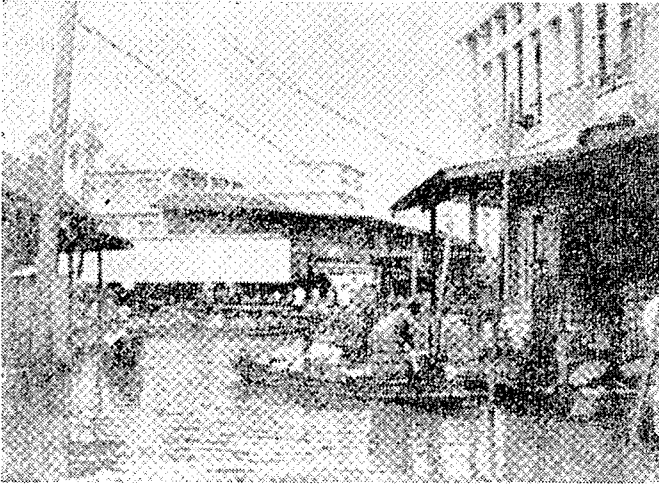
「가장 苦生되는 點은 무엇인가」를 물으니 「말이안通하는 것이다.」라고 했다. GY, FS처럼 英語를 할 줄 아는 耨라는 條件으로 採用되면 좋겠는데, 日本語를 할 줄 아는 耨라고되면 사람이 안 모인다고 苦心談이

었다. 그리하여,

「말의 다음에는 공害에 注力을 하고 있다.」

「방콕을 흐르고 있는 매남川은 매-母라고 하는 뜻 남-川, 卽 母인 내(川)이며 泰國人은 大端히 崇敬하고 있다」

故로 日系企業이 이 내(川)에 公害를 떨어 뜨렸을때는 굉장히 批判되였었다. 「타이어의 技術은 日本의 BS보다 뒤지지만 公害對策만은 最新의 것들이라고 生覺하고 있다」고 工場長은 말하고 있었다.



寫眞 4 매남(母가 되는川)의 下流에 푸로오팅 마켓트(水上市場)이 있다. 매남川은 방콕 市民의 生活에 있어서 不可缺의 “生命의 물” 日系企業이 公害를 떨어뜨려서 甚한 批判을 받았다.

그後 工場見學, 昨年 3月에 百萬本째의 타이어를 出荷하여 來年의 여름이나 가을에는 2百萬本째의 타이어가 出荷될 豫定.

백, 오 마릭, 푸래스는 21臺, 이 工場의 자량은 1,500—30의 農業用 타이어, 이것은 農業用으로서는 B.S의 工場中에서도 最大의 타이어인 모양이었다.

日曜日 (2月 17日) 中村部長의 一眷과 푸로오팅마켓트(水上市場)에서 놀았다.

방콕市民의 生命의 물, 매남

「泰國에 와서 6年(?)이 되는데 一眷이 함께 水上市場에 나오기는 처음이다」라고 夫人께서 말했다. 海外 駐在員도 좋은 것만은 아니구나 라고 느낄 정도.

그렇게 말하던 加藤社長도 「아이들 教育問題가 第一頭痛거리」라고 했다.

故로 BS에선 이란 工場에는 日本人의 教師를 대리고 가서 日本人 從業員의 子弟教育에 當하게 하는 모양이다. 매남川을 내리어서 支流에 들어서던 水面 근처에 民家가 줄지어 있어 냇물로 洗手를 한다든가, 洗濯을 한다든가, 아이들이 沐浴을 하고 있었다.

颱風이 없기 때문에 水面가 가까이 집을 세워도 괜찮은 모양이었다.

水上市場, 日曜日이어서 그런가 混雜하다. 우리들과 같은 外國人의 觀光客이 많았다.

배가 많이 滯留에서 느릿느릿 運轉하는 것은 日本의 道路를 生覺케 했다. 그 배 사이를 누비면서 女性이 장크(小舟)를 저어서 果物을 船客에게나 觀光客에게 팔고 있었다. 우리들도 파나나를 샀다. 10개 假量해서 5맛트(75圓), 가격도 그렇지만은 대단히 맛이 좋았다.

파나나가 이렇게 맛음을 줄은, 日本서 얼마나 맛 없는 파나나를 먹었었는가란 것이었다.

水上市場에 가서 매남川이 방콕 市民의 生活에 있어서 “生命의 물”인것을 알 수 있었다. 그리고 公害를 떨어뜨린 日系企業이 激甚한 非難을 받을것도 또 當然 하다고 生覺했다. 萬若 公害가 發生하면 그 影響度는 水保(나미다마)病에 比할 程度는 아닐 것이기 때문이다.

(74. 5 日本타이어誌)

[8 P. 에서 계속]

그림과 같이 타이어 販賣店에서도 簡單히 장착할 수 있도록 設計되어 있다.

6. 結

今後에도 新規의 構造로 더욱 安全한 타이어가 또 新材料를 使用한 보다 安全性이 높은 타이어가 旺盛하

게 開發될 것으로 生覺한다.

우리들 BS타이어로서도 不斷히 더욱 安全性이 높은 타이어 시스템의 開發에 積極的으로 對處해 나갈 작정 이다.

(譯者 註: 트리프 가아드 시스템의 概要와 이것의 테스트 公關記는 本 「타이어 고무」誌 73年 12月號 15p ~20p에 詳報)