

主要國의 自轉車市場動向

KOTRA 商品調査部

1. 世界의 生産 및 交易現況

自轉車工業이 勞動集約的 組立工業임에도 不拘하고 世界的인 Bikeology 運動으로 先進國에 있어서도 現地 生産能力을 大幅 擴張시키고 있는 實情이다.

世界第 1의 生産能力을 가지고 있는 美國의 경우를 보면 72年度에 740萬대 生産에서 73年度에 들어서서는 160萬대가 增加한 (前年對比 18%增) 900萬대를 生産함으로써 持續的인 生産增加를 나타내고 있다. 美國다음으로 年間 10萬대 以上을 生産하고 있는 國家를 들어 보면 世界 第 2의 生産實績을 나타내고 있는 日本의 경우 71年 4,948千대를 生産하였고 72년에는 7,081千대를 生産하여 美國의 生産量에 육박하고 있다. 다음은 소련 印度, 英國, 프랑스 및 폴란드 등의 順序이다 上記한 美國과 日本을 除外한 5個國도 美國과 日本의 伸張率에 接近하고 있다. 이와 같이 世界全域에 걸쳐 自轉車生産이 增大되고 있으며 에너지 危機 레저붐 등으로 生産增大에 더욱 拍車가 加해질 것으로 展望되고 있다. 한편 世界交易를 增加시키고 있는 가장 큰 要因을 살펴보면 世界 第 1의 自轉車需要國인 美國이 自體 生産調達能力이 需要를 充足시킬 수 없어 全體수요의 25%는 海外로부터의 수입에 依存하고 있다. 또한 世界의 自轉車交易類型을 보면 英國 西獨 및 佛蘭西 등은 高價高級品을 輸出하고 우리 나라와 대만과 같은 開發途上國은 廉價大衆用品을 生産輸出하고 있다.

2. 世界의 需要動向

自轉車의 利用은 리크레이션과 運動用으로 人氣가 있을 뿐만 아니라 油類波動으로 인한 自動車利用의 困難에서 오는 交通手段으로서의 價値가 漸增하여 先進各國에서는 自轉車에 對한 需要분이 일고 있으며 또한 道路가 發達되지 못한 後進國에서도 自動車나 모터사이클 못지않게 重要한 交通手段으로 使用되고 있어 自轉車의 全般的인 수요는 先後進國을 莫論하고 계속 해서 늘어나고 있다.

先進國들에 있어서는 實用車의 수요가 줄어들고 스포츠차나 어린이用 特殊車가 레저用으로 수요가 急增하고 있는 反面 後進國에서는 實用車의 수요가 大部分이다. 에너지 危機와 公害問題 등에 依한 自轉車 수요增加에 발맞추어 美國과 日本을 비롯한 先進國에서는 Bike Way(自轉車專用道路)를 建設하고 있어 漸次 自轉車에 對한 수요가 擴大될 수 있는 與件을 造成하여 주고 있다.

3. 主要國別動向 및 競爭關係

<美國> 現在美國內 自轉車臺數는 7千萬대에 이르고 있으며 이것은 美國內 自動車總대수 1億대의 70%에 해당하고 있다. 自轉車는 2次大戰以後 수요가 急伸張하여 自轉車의 販賣伸張率보다 앞서고 있다.

自轉車는 最近數年사이에 市場이 크게 擴大되어 69年만해도 總販賣中成人用 自轉車의 占有率은 12%에

[表 1] 世界 Bike Way 現況

(單位 : km)

區分 國別	道路延長	備 考
和蘭	約30,000 (1969年末)	觀光用自轉車道路가 가장 發展된 나라임
西獨	8,726 (1965年末)	12年間に 걸쳐 建設한 道路
美國	1,000 (1965年 5月末)	10年計劃으로 320,000km 建設中
白耳義	2,376 (1962年末)	4,000km 增設推進
佛蘭西	400(1962年末)	5億프랑 豫算으로 專用道路 建設中
日本	380(1962年末)	① 1970年 3月 自轉車道路法 通過 ② 太平洋沿岸 自轉車道路建設計劃 6,500km

不過하였으나 74년에는 成人用 自轉車販賣가 總販賣의 65%를 占據할 것으로 豫想되고 있다. 72~73年 사이의 人氣 自轉車는 스피드自轉車로서 앞으로는 人氣가 계속될 것으로 보인다.

現在美國에서는 에너지 危機와 公害問題 등으로 自

轉車수요 붐이 크게 일고 있으며 이에 발맞추어 美 議會에서는 Federal Highway Act Of 73으로 1974~77年 3年 동안 US \$ 1억2천만을 投資하여 自轉車전용도로를 建設할 수 있도록 예산을 配定하는등 美國의 自轉車生産시설을 大幅 擴張시킬 여건을 造成해 주고 있다. 한편 自轉車에 對한 새로운 安全基準이 發表 되었는데 이는 73年 한해동안의 負傷者는 無慮 419千 名이나 되었고 그 中 17%가 自轉車의 缺陷때문인 것으로 나타났기 때문이었다.

《臺灣》 대만의 自轉車 生産量은 1972年度 西歐 諸國의 自轉車수요붐에 자극되어 生産이 急増하였으나 體系的인 生産體制나 政府의 支援없이 散漫하게 成長해 온 것이 特徵이다. 대만의 交通器材工業公會의 非公式推算에 依하면 72년에 約 120萬대의 生産에 이어 73年度 生産量은 約 150萬대가 生産되었다. 72年度에 比하여 73年度에 生産이 크게 增加되지 않은 理由는 72年度の 過度輸出에 依한 購買先의 在庫累積 當年度 需要붐에 따라 品質管理를 철저히 못한 關係로 海外수요의 減退. 이와 關聯하여 政府의 品質管理를 爲한 國家표준規格設定 및 檢査의 철저에 따른 施設未備業體의 倒壞때문이다. 대만生産業體는 大部分 施設이 老朽化된 것을 가지고 있으며 生産資金은 大部分 他人資本에 依存하고 있고 간단한 組立施設을 利用, 比較的 豊富한 勞動力과 低賃金으로 生産販賣하였기 때문에 美國에서는 대만製品을 不良商品이라고 斷定하고 있어 우리 나라가 美國市場에서 臺灣과의 경쟁에서 優位를 지킬 수 있게 되었다.

《佛蘭西》 60年代初에는 約 60個의 生産業體와 200餘個의 組立工業體가 있었으나 現在에는 約 30個의 生産業體와 40個의 組立業體로 減少되었고 從業員數도 67年 9천名에서 現在에는 約 15%가 줄어 들었으나 生産量은 2倍以上 增加하여 佛蘭西는 自轉車産業의 大企業化를 나타내고 있다. 또한 프랑스의 2大 生産業體인 Peugeot社와 Motobecane社가 全프랑스 自轉車生産의 60%를 차지하고 있는 點을 보아서도 프랑스 自轉車産業의 企業集中化 現象을 알 수 있다.

한편 프랑스의 自轉車部品 및 裝備生産은 日本 다음으로 世界 第2位를 차지 하고 있지만 完成車에 있어서는 世界 第6位이며 特히 1970~72年度에 65%의 成長을 보였으나 國內販賣는 68年以來 年平均 3%의 增加에 不과하여 프랑스 自轉車 製造業의 最近發展도 역시 輸出에 根據한 것이다. 5年前에는 8대 生産中 1대가 輸出되던 것이 72년에는 2대 中 거의 1대가 輸出되었다. 68年以後 프랑圈으로의 輸出은 全혀 增加를 보이지 않고 있으나(年 約 30,000대) 歐洲共同市場特히 和蘭 獨逸로의 輸出은 72年度에 223,000대에 達하여 70年度에 比하여 約 3倍가 增加하였다. 프랑스自轉車

의 主要市場은 北美洲이다. 70년에 750,000대를 輸出 하던 것이 72년에는 630,000대로 감소되었다. 그 中 美國에만 535,000대로서 프랑스 自轉車 生産의 1/4에 달하였다. 그러나 프랑스는 對美 自轉車輸出國으로는 日本(1.2百만대), 대만(710千대) 오지리, 英國 및 獨逸 다음으로 6번째의 位置에 있다. 한편 Light Weight에 있어서는 프랑스가 美國市場의 12.5%를 차지하여 日

(表 2) 佛蘭西 自轉車 生産, 輸出入現況

(單位: 千臺)

年度	1969	1970	1971	1972
區分				
生産	1,236	1,283	1,552	1,967
輸入	348	147	189	315
輸出	168	259	517	946

資料: 프랑스工業省

本·英國 다음의 對美供給國이고 또한 最近美國市場에서는 Light Weight 붐을 이루어 72年度 全輸入의 80%를 占했다는 點으로 미루어보아 프랑스 自轉車의 對美 進出은 有利한 立場에 있다고 하겠다.

《英國》 英國의 年度別 國別 自轉車수출入 狀況을 보면 다음 表와 같다.

上記表에서 보는 바와 같이 71年, 72年, 自轉車輸入 實績은 英國의 同製品수요붐에 따라 急成長하였으며 이러한 傾向은 73年度에도 계속되어 10月末 現在輸入 實績이 £1,097千에 달했고 이를 供給國家別 보면 오지리가 第1位 이고 에이레, 이태리의 順으로 되어있다. 輸出面에 있어서는 계속신장을 보여 71年과 72년에 急伸長한 實績을 나타냈으며 이러한 추세는 73年에도 계속되고 74년에는 約 60萬대가 主要 수출對象國인 美國에 輸出될 것으로 보인다. 74年 英國에서 生産되는 自

(表 3) 英國의 年度別 自轉車 輸出入實績

(單位: 數量——千臺, 金額——千£)

區分	輸 入		輸 出	
	數 量	金 額	數 量	金 額
1969	17	142	1,018	10,549
70	35	375	891	10,595
71	80	906	1,003	14,126
72	75	941	1,126.3	17,852
73.9~10	70	1,097	957	17,413

資料: Overseas Trade Statistics Of The UK

轉車 約 200萬대中 約 1.4百萬대가 輸出된다고 하는데 이는 前年 수출 實績에 比해 25%가 伸張된 것이다. 그리고 自轉車에 對한 當地의 最近動向을 보면 첫째, 가볍고 간편한 새로운 모델이 계속 연구소개되고 있으며 둘째로 當地自轉車去來는 月賦販賣方法에 크게 依

[表 4] 英國의 主要國別 自轉車輸入實績

(單位: 數量——千臺 金額——千鎊)

區 分	1971		1972		1973(1~10)	
	數量	金額	數量	金額	數量	金額
壤地利	27	342	36	492	36	385
伊太利	32	279	19	145	5	63
아일랜드	10	153	15	258	10	189
西 獨	5	15	—	—	—	—
其 他	7	67	5	46	19	262
合 計	81	906	75	941	70	1,097

資料: Overseas Trade Statistics Of The U.K

存하고 있고, 세계 애프터서비스를 철저히 하고 있는 것 등을 들 수 있다.

《日本》 日本의 自轉車輸出實績은 1970년에 1.071千대에 8,214百圓 71年 1,257千대에 11,537百萬圓으로 72年 1,547千대에 18,958百萬圓으로 해마다 增加해 왔으나 73年度에는 1,208千대에 15,374百萬圓으로 前年對比 19%감소하였다. 이것은 每年 輸出額의 約 60% 以上을 차지하던 美國自轉車市場이 73年度에 對美自轉車輸出 自律規制로 例年과 같이 輸出이 增加하지 못하였기 때문이다. 74年 日本의 自轉車業界景氣는 多少침체 現象을 보이고 있으나 世界的 水準의 技術向上과 더불어 앞으로 生産은 漸漸 늘어날 것으로 展望된다. 한편 輸入實態를 調査해 보면 輸出에 比하면 米미하며 값싼 實用車에 限定되고 있다.

4. 世界交易에 있어서의 우리나라의 位置

K産業, D産業 그리고 S産業 등 우리나라 自轉車 데이커어들은 74年 生産目標를 80만대로 推定하고 있다. 71年度 生産能力, 214千대의 比고해 볼때 4倍에 가까운 實績을 예상하고 있다. 上記業體들은 80萬대의 自轉車를 生産하여 35萬대를 內需用으로 공급하고 나머지 45만대를 수출할 계획으로 되어있다.

그러나 世界 交易에 있어서의 比重은 극히 미미한 狀態로 國際市場에서의 경쟁力을 갖기 爲해서는 相當한 努力이 요청되고 있다.

5. 問題點 및 對策

我國自轉車産業은 좁은 國內市場보다도 海外市場의 開拓에 依한 수출伸張에 依하여 달려 있다고 할 수 있다. 年間 200千대의 國際單位規模의 企業體는 2個程度에 不過하고 나머지 업체는 100千대 미만으로 大量生産에 依한 原價節減의 이익을 얻지못하고 있다. 自轉車工業은 勞動集約的 産業으로서 完成自轉車工場에서는 主要部分品 生産과 組立만을 하고 나머지 一般部品은 系列化工場에 外注하여 分業生産體制를 갖추어야 하나 完成 組立工場과 部品生産工場이 分離系列化되어 있으나 大部分의 部品工場들이 多品種小生産 形態를 취하고 있어 취약점을 들어 내놓고 있다. 따라서 系列化體制를 보다 강력히 推進하고 分業生産體制에 依한 量産體制를 갖추어야 할 것이다.

한편 國際 경쟁에서 有利한 위치를 占하기 爲해서는 鍍金, 塗裝 技術의 改善, 車體의 輕量化, 新機種의 開發, 디자인의 改善 등을 계속적으로 추구하여야 할 것이다. (KOTRA刊 1974年 版輸出市場).

◇ 原稿募集 ◇

本誌에 掲載할 타이어工業에 關한 原稿를 다음 要領에 依據 募集하오니 많이 投稿하여 주시기를 바랍니다.

內容

1. 經營·經濟·技術에 關한 論文. 리포트
2. 時論
3. 提言(建議)
4. 紀行文
5. 體驗記

面數

200字原稿紙 50面內外

稿料

採擇掲載분에 對해서는 所定の 稿料를 드림