

<輸出編>

輸出的不振과 今後的의 展望

브릿지스톤타이어株式會社

取締役 海外擔當本部長 石樽 和夫

最近 自動車타이어의 輸出에 暗雲이 低迷하여 왔다 고 하는 소리가 들린다. 그래서 이 不振現象의 理由와 今後的의 展望에 對하여 考察하여 보고자 한다.

産油國 特히 中近東에 있어서는 日本製 트럭타이어는 長年の 努力도 있고 해서 品質의으로는 宏壯한 好評을 받고 있으며 그 結果 今番의 「産油國 붐」의 恩惠를 充分히 享受할 수 있었던 셈이다.

1. 異常的이었던 上期의 伸長

于先 75년에 들어서서의 自動車타이어, 튜우브의 輸出進도를 볼것 같으면 表-1(45p 參照), 表-2(45p 參照)와 같이 되어 確實히 3月을 피크로 하여서 金額數量 共히 下降傾向를 보여 9月에 들어서서는 2月以來 持續되고 있는 4,000萬弗臺(3月만은 5,000萬弗臺) 이하로 떨어지고 말았다.

然이나 한便 對前年伸長率로 볼 것 같으면 下落된 9月實績도 金額比, 數量比 共히 103%로 前年同期實績을 僅少하기는 해도 上廻하고 있으며 또 1~9月的 累計로는 金額比로 146%, 數量比로 133%로 大幅의 伸長을 보이고 있다.

또한 이것을 上期만을 따로 해서 前年同期와 比較해 보면 金額으로 昨年 1.57億弗이었던 輸出이 今 75年은 2.6億弗로 되어 伸率에서 實로 66%增, 絕對金額으로도 約 1億弗, 日貨로하여 約 3百億圓의 一大增加를 나타내게 되어 이들의 數字로부터 75年的 上期의 實績이 「異常」的이었다고 結論하지 않을 수 없다.

그래서 75년에 들이신 뒤의 이들의 異常的인 伸長이 어느 地域에서 어떠한 品種으로 達成되었는가를 調査해 보면 表-3(45p 參照), 表-4(46p 參照)와 같이 되며 地域別로는 中近東, 아프리카 및 유럽, 品種別로는 트럭버스用 타이어와 建設用 타이어(OFF THE ROAD TIRE)의 伸長에 起因함을 알 수 있다. 中近東아프리카行이 偶然히도 2倍의 伸長을 表示한 것은 油價價格의 高騰에 依한 所謂 「産油國 붐」 때문이며 또 全般의 으로 不況인 歐洲行에 輸出이 伸長한 背景에는 歐洲로부터 産油國에 輸出된 大型트럭에 日本製타이어가 裝着되어 있었던 事實도 看過할 수는 없다.

2. 不振의 理由

그럼 前述한 바와 같이 75年的 前半, 好調裡에 推移하여온 輸出에 「暗雲低迷」가 생겨서 下降線을 걷기 始作한 것은 무엇때문일까……

現在 日本製 타이어의 輸出先으로서는 約 130個國에 이르고 있으나 表 5(46p 參照)와 같이 國別輸出實績의 파레트分析을 해보면 上位 10個國으로서 60% 弱 20個國으로 實로 80% 弱을 占하고 있으며 이들 主要輸出國行의 最近의 輸出狀況을 調査함으로써 原因의 究明을 할수가 있을 것으로 본다.

(A) 이란

表-5와 같이 「오일 붐」에 依해 이란은 日本 自動車타이어의 最大의 輸出先으로 浮上했으나 最近에 이르러 (1) 石油收入의 減少 (2) 高騰하는 인플레이 (3) 深刻한 勞動力의 不足等等의 要因에 依해서 (1) 國家算의 縮少 (2) 金融緊縮 등에서 보는 바와 같이 이란 經濟는 軌道修正을 不可避하게 되어 크게 方向을 轉換하기 始作했다.

이란의 超高度成長에 依據 트럭도 나레 돌친듯이 팔리고 2.3個月 前까지는 現地트럭 메이커어도 大量의 注文을 받아 공급을 미처 못하는 實情이며 前途를 아주 밝게 보고 트럭타이어의 購入을 계속하고 있었으나 最近에 와서 금융경색外에 政府가 「트럭購入後 1個年 以內的 轉賣를 禁止」한 結果 轉賣에 依한 利益까지도 取하고 있던 브로오커의 생각을 가진 顧客이 大量으로 注文을 減殺해 왔기 때문에 트럭메이커어의 타이어在

庫도 過剩機微로 되어 最近에 이르러서는 이들 트럭메이커에의 OE 타이어의 賣上은 急激하게 下落相을 보이는 結果를 가져왔다.

(B) 其他의 產油國 및 歐洲

이런으로 代表되는 것처럼 程度의 差야 있을지언정 其他의 產油國도 이런 同様 石油收入의 減少에 苦悶하기 始作하고 있다. 또 지금까지 歐洲로부터 產油國行에 大量으로 輸出되고 있는 大型트럭의 輸出도 激減하고 있으며 그 結果 歐洲行 日本의 타이어의 輸出도 減少하고 있다.

歐洲로부터의 車輛의 輸出에 對해서는 9月 3日 리비아政府가 새로 公布한 「CARS—TRADE LAW」라고 하는 法令에 依하여 리비아에 있어서 自動車의 輸入販賣를 主業務로 하고 있는 會社를 國有化한 것도 若干 影響하고 있는것 같다.

(C) 레바논

레바논은 中東隨一の 港灣과 通信網을 갖는 商業, 金融, 情報의 센터이며 日本의 타이어메이커에도 中東의 本據를 레바논에 두고서 活動하고 있으나 75年 2月부터 內紛이 일어나 最近에는 이 內紛도 漸漸 擴大되어 回教徒와 基督教徒間에서의 血鬪가 反復되고 있다. 그 結果 타이어의 輸出에도 큰 影響을 끼쳐오고 있다.

即 레바논은 歐洲로부터 中近東各地에 보내어지는 貨物의 玄關口로서의 役割을 갖고 있으며 한때는 歐洲로부터 船便으로 수송되어 오던 貨物이 베이루우트의 Free Zone 으로부터 大型트럭에 依해 시리아—이라크—쿠웨이트, 또 시리아—요르단—사우디아라비아—갈프地 區로 수송되어 있었으나 이들의 「인터내쇼날路線」 運行의 大型트럭용의 타이어販賣도 레바논內의 激甚한 紛爭에 依해서 큰 打撃을 받고 있다.

(D) 유우고오스라비아

外貨不足으로 因해서 75年 6月부터 輸入規制가 實施되어 지금까지 自由이었던 트럭, 버스 타이어의 輸入에도 라이선스가 必要케 되었다. 또한 6月~8月 3個月間 라이선스 發給停止에 보이는 것처럼 大量의 라이선스交付는 展望이 稀薄한 것 같다.

(E) 其他

쿠우바, 埃及, 시리아등과 같이 政府에 依한 一括購

入制度를 取하고 있는 나라에의 수출은 이미 9월까지 에 75年度의 買入分은 大部分 船積되어 남아지는 僅少한 狀態이다.

3. 今後的의 展望

(A) 東南亞

全體的으로는 日本의 景氣에 크게 左右된다고 生覺한다. 東南亞細亞最大의 市場인 인도네시아에서는 自動車타이어, 튜우브의 輸入稅를 75年 11月부터 約 2倍 引上했기 때문에 輸出은 減少될 것이다.

(B) 中近東

既述한 理由에 依하여 主要國 이란, 레바논의 輸出은 下落할 것으로 生覺되며 또 最近 北에에멘이 日本의 岩鹽輸入拒否에 對한 報復手段으로서 日本製品의 輸入禁止를 決定했다고 하는 氣分나쁜 뉴스도 있다.

今 75年의 同地域에의 輸出伸長率이 異常으로 높았던 만큼 來 76年은 相當한 下落을 覺悟하지 않으면 안될 것으로 본다.

(C) 歐洲

中近東 阿弗利加行 大型트럭輸出의 減少 北歐의 世界不況에 依한 林業의 停帶 더우기 핀란드에서의 같은 外貨不足에 依한 輸入抑制策의 實施等等 그다지 밝은 材料는 보이지 않는다.

(D) 北美

美國은 모든 景氣指標가 上昇傾向을 보여 景氣浮揚의 兆候가 나타나고 있다. 加之하여 76年은 大統領선거의 해이며 뭔가의 追加景氣 자극策은 取해질 可能性도 있다.

今年の 타이어 輸出이 不振(物量으로 다운)했던만큼 76年은 若干의 增加가 期待될 것 같기도 하다. 但, 大統領선거의 해에는 반드시 保護貿易主義가 擡頭해 오므로 關稅問題 등 充分히 注意할 必要가 있으며 새삼 日本의 輸出全體에 Orderly Marketing의 必要性이 絶叫되게 될것으로 生覺된다. 덤핑 關稅問題에선 이미 10月 23日宇의 日經紙가 「保護主義높고 產業界 위축되는 가을」의 題目下에 報道하고 있는 바와 같이 타이어以外의 多數의 單 商品에서 덤핑調查가 行해지고 있다는 것

이다.

캐나다에 대해서는 인플레이와 不況의 兩面의 영향을 받아 戰後 가장 酷甚하다고 하는 貨金物價統制令이 實施되고 있으나 밝은 뉴우스로서는 7月頃부터 계속되고 있는 林業스트라이크에 겨우 年內 解決의 餘량이 서게 되어 온것이라고 生覺된다.

(E) 中南美

에쿠아돌, 브라질 등과 같이 外貨事情의 惡化에 依해 輸入抑制策을 取하고 있는 나라도 있으며 이 地域의 最大의 輸出國으로된 キュー바의 76年度의 買入分도 F.O.B 베이스로 24.5億圓으로 75年度의 買入分에 比較해서 金額比로 半減되고 있다.

買入量 大幅減少의 理由로서는 「74年, 75年度 過度 買入에 依한 在庫 過剩」이 傳해지며 또한 스페인으로 부터의 安價 攻勢도 있고 해서 輸出價格의 引下도 不可避하게 하고 있다.

(F) 아프리카

리비아, 알제리아는 在庫과잉機微이며 또한 元來 이들의 市場은 歐洲타이어의 金城湯池이기도 했으므로 日本으로부터의 輸出도 歐洲로부터의 供給力에 크게 左右되는 것으로 生覺된다.

埃及은 圓借款에 依해 76年의 買入分 約 750萬弗(日貨 約 22.5億圓)도 決定하고 있다. 이 金額은 75年度 買入 900萬弗(約 27億圓)에 比較하면 若干 적으나 今後의 交渉과 經過에 依하여 76年은 75年度 程度의 장사는 期待될 것으로 보인다.

<28p.에서 계속>

어려운 狀態이다. 따라서 大型 및 特殊用 타이어에 力點을 집중시켜 경쟁力을 強化해야할 것이다.

4. 輸出增大上의 問題點 및 對策

타이어 및 튜브의 輸出은 中東地域의 好調로 75年 7月末 現在 74年同期比 178.3%의 높은 增加를 보이고 있으며 이러한 추세는 當分間 계속될 전망이어서 큰 問題點은 없다. 그러나 앞으로의 계속적인 輸出擴大를 爲해서는 첫째 既存去來先을 계속 확보하여야 하며 둘째 輸出品種의 多樣化를 期해야 할 것이다.

主市場인 中東地域의 경우 主要 경쟁국인 日本을 비롯하여 유럽諸國들은 輸出品種의 多樣化로 수요者를 充足시키고 있는데 比해 우리나라는 輸出品種이 限定된

(G) 大洋洲

最大의 市場인 濠洲가(大洋洲地域의 約 80%를 占함) 1974年의 濠洲弗의 12% 切下와 75年 1月부터 實施된 타이어의 輸入關稅引上등에 依해 75年度의 同國行 輸出은 金額 數量共히 前年對比 慘憺한 結果로 끝일것 같다. 76年度의 輸出에 對해서는 最近 公聽會가 實施된 「輸入關稅」가 如何히 決定되느냐 하는것과 再次 濠洲弗의 「切下」가 있는나 없느냐에 따라서 크게 左右될 것으로 生覺된다.

濠洲弗에 對해서는 最近隣國인 新西蘭이 15%의 切下를 實施하여 濠洲弗과 紐우지랜드弗間에 間隔이 生기게 된 일도 있으며 濠洲弗이 再次 紐우지랜드弗에 追從해서 弗의 切下를 할 念慮가 無하다고는 할수가 없 故 때문이다.

4. 끝

年初부터 所謂 「오일붐」의 혜택을 받아서 異常的으로 大幅의 增加를 하여온 自動車타이어의 輸出도 이제 와서 「石油收入의 減少」나 「世界不況」의 餘勢에 依해서 下降을 하기 始作했다. 그 結果 今 75年下期의 輸出은 量的으로 對前年同期比로 겨우 5%增程度에 끝일 것으로 生覺된다. 또 來年의 上期는 前章에서 既述한 바와 같은 狀況으로서 今年上期를 超過하기는 어렵다 하더라도 今年下期程度의 實績은 마아크 할수가 있을 것으로 確信한다.

(75. 12 日本 月刊타이어誌)

수요충만을 가지고 있어 不安한 要因을 안고 있는 情 境이다. 또한 生産性의 增大도 重要한 問題로서 73年에 比하면 生産能力이 많이 擴大되었으나 아직도 경쟁 國인 日本에는 훨씬 미치지 못하고 있는 것이다. 우리 國家도 74년부터 라디알타이어를 生産할 수 있게 되어 새로운 輸出可能性을 보여주고 있다.

마지막으로 弘報活動의 強化를 들 수 있다. 우리나라의 타이어는 그 가격도 다른 경쟁국에 比해 低廉하며 品質도 계속 認定을 받고 있다. 그러나 이러한 우 수성이 中東의 一部地域을 除外하고선 거의 알려지지 않다. 따라서 海外展示會등을 통한 宣傳活動이 무 엇보다 重要하며 業界는 勿論 政府의 努力도 함께 이 루어져야 할 것이다.

(KOTRA, 1975, 11.24發行 “1975 輸出市場”에서)

<29p.에서 계속>

表—1 日, 動土昇 1975年 月別通關實績(金額)

(單位: 10,000弗)

月	輸 出 額	對前年伸長率	累 計 輸 出 額	對前年伸長率
		%		%
1	3,299	234	3,299	234
2	4,004	202	7,303	215
3	5,092	190	12,395	204
4	4,523	171	16,918	194
5	4,765	147	21,683	181
6	4,342	116	26,025	166
7	4,622	126	30,647	158
8	4,395	128	35,042	154
9	3,896	103	38,938	146

註: FOB 金額

表—2 日, 動土昇 1975年月別 通關實績(數量)

(單位: 屯)

月	輸 出 量	對前年伸長率	累 計 輸 出 量	對前年伸長率
		%		%
1	18,000	167	18,000	167
2	21,244	159	39,244	163
3	26,979	169	66,223	165
4	24,230	156	90,453	162
5	24,968	136	115,421	156
6	23,024	110	138,445	146
7	24,703	121	163,148	141
8	23,734	122	186,882	139
9	21,237	103	208,119	133

註: 製品重量

表—3 日, 動土昇 地域別 通關實績

地 域 別	輸 出 金 額	前 年 比	
		前 年 比	前 年 比
	萬弗	%	%
東 南 亞	2,470	110	104.4
中 近 東	17,462	211.3	191.1
歐 洲	4,502	180	165.6
北 美	5,045	101.4	88.9
中 南 美	3,016	105.5	97.5
阿 弗 利 加	3,926	207.3	191.1
大 洋 洲	2,517	65.2	66.1
計	38,938	146.4	132.5
(圓 貨 換 算)	(1,145.5億圓)		

註: 1975年 1~9月累計實績

<29p.에서 계속>

表—4 日, 自動車타이어류우브 品種別 輸出實績

(單位: 屯)

品 種	新 高 量	前 年 同 期 比	構 成 比
트럭, 버스用	41,898 ^屯	165 [%]	55.6 [%]
小型 트럭用	5,406	136	7.2
乘 用 車 用	9,733	99	12.9
建 設 用 (오프, 더, 로오드)	14,133	156	18.8
農 耕 機 用	620	267	0.8
二 輪 自 動 車 用	971	77	1.3
其 他	2,524	146	3.4
計	75,285	146	100

註: 1975年 1~6 JATMA 6社實績

表—5 日, 動타류 輸出國 파레에트分析과 伸長率

(單位: 10,000弗)

順 位	國 別	金 額	構 成 比	累計構成比	對前年同期比
1	이 란	5,412	15.45%	%	225%
2	美 國	3,297	9.41	24.86	98
3	사 우 디 아 라 비 아	2,835	8.09	32.95	242
4	濠 洲	1,806	5.15	38.10	74
5	레 바논	1,599	4.56	42.66	360
6	加 那 陀	1,352	3.86	46.52	150
7	쿠 우 바	1,204	3.44	49.96	115
8	이 락	1,166	3.33	53.29	573
9	쿠 웨 이 트	1,054	3.03	56.32	152
10	아 프 카 니 스 탄	1,021	2.91	59.23	118
11	西 獨	997	2.85	62.08	469
12	埃 及	958	2.73	64.81	1,904
13	시 리 아	942	2.69	67.50	271
14	印 尼	814	2.33	69.83	119
15	유 우 고 스 라 비 아	640	1.83	71.66	280
16	토 루 시 알 오 오 만	507	1.45	73.11	215
17	리 비 아	473	1.35	74.46	409
18	수 우 단	419	1.20	75.66	128
19	알 제 리 아	412	1.18	76.84	17,930
20	서 진	334	0.95	77.79	238
	其 他	7,800	22.21		
	總 計	35,042	100	100	154

註: 1975年 1~8月 通關實績