

<輸出編>

日 고무製品の 國際競爭力에 關한 調査結果의 概要(中間報告書)

<編輯者註:77.2月號 타이어고무誌32p. 關聯事項으로서 6個調査對象品目中 타이어에 關한 事項을 重點的으로 轉載키로한다> 本報告書는 日本고무工業會의 貿易委員會의 자문에 依據76年7月 調査作業部會가 設置되어 同作業部會에서 同年 12月까지의 6個月間에 調査研究한 結果에 對해서 中間報告의 形式으로 收集된 것이다.

이 報告書에서는 概括的인 內容을 記述키로 한다. 또한 今番의 調査에 있어서는 時間的인 制約이 있고 또 고무製品의 製造에 使用되는 原材料의 價格 및 作業員의 賃金(勞務費)에 關한 適切한 比較資料의 入手가 困難했기 도 해서 結果的으로 充分하다고는 할 수 없으나 이것들에 對해서는 今後의 補完에 期待코자 한다.

1. 製品別의 概況(現狀)과 國際競爭力 上的 問題點

A. 自動車타이어

① 輸出面

弗속크가 發生한 1971年의 輸出量을 100으로한 75年의 動타의 輸出實績은 44%의 增加로 되어 있으며 이 사이에 圓의 大幅切上 및 石油속크에 依한 諸資材의 大幅價格引上이 있었음에도 不拘하고 현저한 伸長을 이룩했다. (1975年의 輸出高는 1,548億圓으로서 全고무 製品의 輸出高에 占하는 比率은 67.5%) 如此한 伸長의 背景이 되었는 것은 戰後의 技術革新과 使用原材料轉換의 過程에 있어서 生産의 合理化와 技術開發이 推進된 點, 海外市場開拓의 努力이 累積된 點등이 손꼽힌다.

即 市場構造의 으로는 當初의 發展途上靑用中心 으로부터 歐美等타이어生産의 先進國에 市場을 擴大해왔으나 그 背後에는 高速性能의 向上, 라디알타이어에의 轉換, 現地法人에 依한 販賣體制의 정비가 손꼽히고 있다. 또 한便 大型建設車輛用 타이어의 供給力을 擴大하는 等해서 高付加價値 製品의 輸出을 推進한 것도 寄與한 힘이 있다. 以上과 같이해서 日本의 自動車타이어는

歐美메이커가 前에 壓倒的으로 支配하고 있는 海外市場에 부지런히 地步를 構築해 왔으나 近年에 이르러 低價格을 武器로하는 韓國, 印度, 東歐等의 諸國製品의 追隨를 받기에 이르고 있다. 歐美메이커는 일찍이 世界企業으로서 各地에 資本進出, 製品輸出에 代身해서 現地生産으로 移行하고 이에 依해서 市場支配의 實을 거양하고있으며 이點 日本의 메이커는 未熟이라고 할수 있다.

諸事情을 綜合해서 基本的으로 今後의 日本의 自動車타이어에 對해서 價格面에서의 競爭力의 強化를 期待하기란 困難할 것으로 보이며 따라서 今後부터는 價格中心의 마케팅으로 부터 原材料의 調達, 製品의 供給力, 品質, 技術의 優位性등의 非價格面에서의 競爭力의 向上을 圖謀해 갈 것을 指向해야 할것이다.

② 輸入面

日本에서는 從前부터 歐美의 數브렌드가 콘스탄트에 輸入되어 있었으나 그 數量은 制限되어 增加의 程度도 완만했었다. 然이나 1973年의 石油속크의 前後에 國內에서의 타이어의 수급이 異常하게 逼迫했기 때문에 輸入業者, 販賣業者가 活潑하게 外國品の 買上을 行했는 結果 翌 1974년에는 未曾有의 輸入額(82억圓)을 記錄했다.

이 時期부터 輸入品の 브렌드 및 取扱業者의 數가 增加했으나 輸入品の 主流는 歐洲로부터의 라디알타이어(및슈탄製品) 및 美國으로부터의 廣幅 타이어, 화이트레터타이어로 되어있다. 輸入타이어는 現在로서는 國內補修市場에 있어서 占하는 比率은 2~3%이나 그 95%는 乘用車타이어이며 또한 巨槪가 라디알타이어이다. 따라서 補修用 승용차 라디알타이어 市場으로 좁혀보면 輸入品이 10% 가까운 比率로 되어 있으며 今後의 動向에는 充分한 注意를 요한다.

B. 自轉車타이어

① 輸出面

自轉車타이어의 輸出은 從來의 引掛式타이어(B/E)로

부터 針金式타이어(W/O)로의 移行을 契機로 東南亞에 加之하여 美國市場을 開拓해서 急速한 發展을 이룩했다. 그 後 歐州市場에도 進出した 結果 1972년에는 輸出比率은 60%에 이르게 되었다.

然이나 73年頃부터 輸出對象品種이 스포츠용 라이트 웨이트物에 集約되기에 이르러 日本으로부터의 主要輸出品種으로 되어있었던 此種의 타이어에 對해 臺灣, 韓國에서의 生産體制가 整備되어 이에 加之해서 石油속크後의 大幅의 코스트上昇을 招來했기 때문에 輸出量은 急速하게 低下하고 75年の 輸出比率은 20%대로 下降했다. 現在의 市場評價에 依하면 品質은 國際적으로 優位에 있다. 然이나 價格面에선 美國品과 同레벨, 歐洲品과 比較하면 若干 비싼 程度이나 韓國, 대만品에 比하면 20~30% 높다. 이 때문에 輸出市場에서의 廉價製品指向의 影響을 받아서 日本의 輸出은 極히 어려운 立場에 있다. 今後는 技術面에서의 優位性을 살림과 同時에 高級車 스포츠車 등 付加價値가 보다 높은 製品에 重點을 둘 것이 要望된다.

② 輸入面

1973年頃까지는 自轉車타이어의 輸入은 거의 없고 레이스用등의 特殊品이 歐洲로부터 若干輸入되어 있음에 不過했었다. 그러나 石油속크前後의 品不足에 端을 發해서 開途國製品이 日本製品과의 價格差를 利用해서 輸入되기 始作하여 補修用市場을 主體로해서 一部の 中小完成車組立業者에게도 流入되고 있다.

이와함께 國內의 都小賣業者로부터 이들의 輸入製品에는 原産國, 製造業者등의 表示가 없고 粗惡品이 散見된다고 해서 消費者保護를 爲해 國産品과의 識別 對策에 對해 善處해 줄것을 要望한바가 있다.

이 때문에 日本自動車타이어 工業組合에선 品質基準에 關한 團體 規格을 設定, 國産의 適格品에는 品質表示의 證紙를 貼付하기로 하고 71年 12月부터 實施하고 있다.

2. 結 論

A. 輸出面

以上에서 概觀한바와 같이 日本의 고무製品의 輸出은 關係메이커의 不斷한 努力의 結果 大幅의 伸長을 이룩하여 國際적으로도 日本製品의 지난날의 粗惡 이미지를 一新해서 品質의 높이를 評價되는 域으로까지 成長했다. 然이나 問題는 現在 및 今後의 國際競爭力의 如何에 달려있다.

1971년에 닉슨 政權下에서 行해졌던 美國의 弗防衛措置 또한 73年の OPEC에 依한 原油價格의 引上이 日本의 고무製品의 輸出에 큰 衝擊을 주었던 것은 既述한 바와 같다.

이 두個의 事實이 契機가 되어서 한쪽에서는 開途國의 追隨가 이에 加之하고 있는 셈이나 主要原資材의 供給을 輸入에 依存하고 있는 日本 業界로서는 어떻게 하더라도 이 代價에 걸맞은 外貨를 製品輸出에 依해서 처리하지 않으면 産業적으로 健全한 基盤을 確保할 수 없다.

① 價格競爭力에 對해서

今番調査한 各製品에 對해서 보는限 共通적으로 말할 수 있는 것은 輸出價格競爭力의 面에선 이미 限界에 達해 或은 이에 近接하고 있다는 것이며 一部製品에 있어서는 이미 圈外로 後退해 버린 것도 있다.

價格面에 있어서 보다더한 合理化에 依해서 경쟁력의 確保에 努力할 것은 勿論이지만 諸種의 事情으로부터 보아서 그 餘地는 적은 것 같다.

② 非價格競爭力에 對해서

이에 代身되는 方策으로서 생각되는 것은 非價格競爭力의 強化, 即 技術的優位性의 保持, 서어비스面의 改善向上, 情報收集體制의 정비, 物流管理面의 合理化, 경우에 따라서는 輸出의 協業化등 各製品別로 考究되고 指摘되고 있는 事項의 實行以外에 方法은 別無한것은 아닐까.

이와 同時에 보다 付加價値가 높은 製品, 나아가서는 新種製品의 開發努力을 게을리 안할것도 있어서는 안될 것이다. 이들 努力의集積이 있고서야 비로소 今後의 輸出面에서의 競爭力의 維持가 이룩된다고 생각해서 좋을 것이다.

B. 輸入面

한편 輸入에對해서는 自由貿易을 方針으로하는 日本의 立場上 大體적으로 國際分業의 흐름에 따라서 걸어나가야할 것이다. 然이나 無秩序且 急激한 輸入에 依해서 國內의 需給, 流通 체널을 混亂케하여 나아가서는 國內産業의 存立에 重大한 影響을 波及시키는 것과 같은 경우에는 適切한 規制措置의 實施가 要望된다.

如何든 製品輸入에 對해서는 長期的 觀點에서 생각하면 基本的으로 輸出面에서의 國際競爭力 保持의 要件으로서 前掲되고 있는 諸事項이 그대로 該當되는 것은 아닌가 생각된다.

今番의 調査研究의 結果 얻어진 結論은 以上과 같으며 말하자면 平凡한 道理에 愧일는지도 모른다.

然이나 이 平凡한 理致속에 個個의 企業, 나아가서는 業界가 다 함께 知慧를 짜내어서 努力을 거듭함으로써 自然 將來에의 安定된 길이 開拓될 것으로 思料된다.

(1977. 1 日本 고무工業會刊 月報誌)