

美國의 自轉車 市場動向

—需要急增으로 市場展望 밝아—

協會 業務課 提供

1. 77年中 750만臺 生産

美國의 自轉車市場은 73년과 74년의 에너지 危機 宣言과 함께 가스의 소모를 없애고 人力으로 交通手段을 삼으려는 노력으로 인해 급격히 伸張하는 기미를 보였다.

이와 같은 추세에 따라 美國의 自轉車 生産業體들의 生産量도 급격히 증가해 73년의 1천만臺에서 74년에는 1,020만臺로 늘었으며, 75년에는 需要의 감소와 在庫의 축적으로 인해 生産量은 前年の 거의 반으로 감소하기도 했으나 76년부터는 다시 페이스를 되찾기 시작하여 현재까지 계속 증가 추세에 놓여 있다.

美國의 70년부터 77년까지의 自轉車 生産實績을 보면 70년에 300만臺, 71년 650만臺, 72년 870만臺, 73년 1천만臺, 74년 1,020만臺, 75년 560만臺, 76년 650만臺, 77년 750만臺이다.

美國의 自轉車 生産傾向은 需要者들의 취향을 민감하게 받아들이거나 새로운 感覺의 生産品을 製作하여 需要者를 유도하고 있는데 지금까지의 生産傾向을 分類해 보면 대략 아래와 같다.

(1) 半期別 生産傾向: 70년과 71년에는 後半期에 강한 生産傾向을 보였으나 72년부터 74년까지는 점차 前半期の 生産量이 증가하여 76년과 77년에는 前·後半期 生産量이 거의 반반을 보였는데, 이는 年中 안정된 市場을 확보하고 있음을 나타내는 것으로 볼 수 있다.

(2) 自轉車 使用者의 性別生産傾向: 과거 4년간의 自轉車의 男女用別 生産傾向은 다음과 같으며, 이와 같은 경향은 앞으로도 당분간 계속 것으로 보인다.

年 度	男	女
1977	65.0	35.0
1974	64.0	36.0
1972	63.9	36.1
1970	63.2	36.8

資料: BMA (Bicycle Manufacturer's Association)

(3) 變速裝置別 生産傾向: 70년에는 全自轉車 市場의 5%밖에 차지하지 못하던 10 Speed 自轉車가 77년에는 약 36%에 달해, 이와 같은 증가 추세가 앞으로도 계속되리라 본다. 變速裝置別 生産傾向을 70년과 77년을 비교해 보면 다음과 같다.

變速裝置	1970	1977
10 Speed	5%	36%
5 Speed	8%	1%
3 Speed	14%	11%
Single Speed (Coaster Brake)	73%	52%

資料: BMA

2. 80년까지 年平均需要 10% 伸張豫想

美國의 自轉車 生産業體들은 78년부터 80년까지의 自轉車의 需要는 年平均 10%의 伸張率을 보일 것으로 전망하고 있는데, 需要面에서 특기할만한 사실은 輕量級 自轉車가 自轉車 總販賣의 54%를 나타내고 있으며, 變速裝置 10 Speed의 自轉車와 小賣價格 \$80~120의 自轉車가 同 市場의 主要品目이라는 점이다.

美國의 4大 自轉車 生産業體인 AMF Wheel Goods Division, Columbia Manufacturing Co. m-

pany-Division of MTD Products, Huffy Corporation 및 Murray Ohio Manufacturing Co.로 구성된 Bicycle Manufacture's Association이 밝힌 바에 의하면 72년부터 78년 사이에 美國의 自轉車販賣 總臺數는 自動車 總販賣臺數를 능가하고 있다고 한다.

BMA의 활발한 움직임은 美國에서의 자전거 需要를 증가시키는 데 큰 작용을 하고 있는데 同 BMA는 77년 10월 워싱턴의 國會議員을 상대로 한 로비 활동의 결과 自轉車가 National Energy Act에 삽입되도록 노력하여 投票結果 252對 166으로 下院을 통과한 바 있다.

이러한 노력은 효율적인 交通手段이라는 의견을 종합하려는 것인데, BMA는 Senate Version의 Energy Act에도 같은 文句를 삽입시키도록 노력하고 있다.

또한 美國 自轉車市場의 전망을 밝게 하는 내용으로는 ① 현재 美國에서는 全域에 걸쳐 5만 마일에 이르는 自轉車 專用道路가 설치되고 있을 뿐더러 ② 앞으로는 關聯業體에서는 全國적으로 \$5천만 상당의 經費를 投入하여 自轉車 專用道路를 더욱 확장해 주도록 議會에 建議중이며 ③ 나아가서는 Department of Transportation의 도움을 얻어 自轉車를 交通手段의 일부분으로 전환시키도록 하는 노력을 기울이고 있다는 점들이다.

BMA에서는 현재 美國에서 사용중인 自轉車의 臺數를 약 8,400만~9,150만臺로 推算하고 있는데, 현재의 推算으로는 전체 人口 중 6~7천만의 人口는 自轉車 사용이 불가능하다고 한다(너무 어리거나 너무 늙은 층). 이 人口를 제외하고는 전체 人口로 보아 앞으로 잠정적인 需要人口가 6천만~7천만이 될 것으로 보고 있다.

한편 77년에 美國에서의 自轉車 販賣量은 76년보다 130만臺가 증가했는데, 이는 成人層의 관심도 향상이 크게 작용했다고 볼 수 있다.

77년의 自轉車 販賣傾向 중 特記할만한 것은 다음과 같다.

- ① 輕量級 自轉車: 500만臺의 販賣記錄
- ② 바퀴 크기의 범위: 24~27"가 인기, 20"짜리 어린이用 自轉車는 400만臺의 販賣記錄
- ③ 變速裝置: 10 Speed가 가장 인기

그런데 BMA는 78년도에 自轉車 需要는 1천만

臺가 될 것으로 推算하고 있으며, 自轉車와 自轉車部品 및 其他 서어비스까지 포함하면 약 \$8억대를 마크하리라고 보고 있다.

3. 輕量級自轉車 輸入比重 커

美國市場에서 輸入自轉車가 차지하고 있는 占 有率은 76년의 19.8%에서 77년에는 20.2%로 증가하였다.

美國의 年度別 自轉車 輸入實績

(單位: 萬臺)

年度別	全體市場	輕量級	20"바퀴
1960	380	80	—
1968	750	130	480
1970	690	140	—
1972	1,390	940	—
1973	1,520	1,060	380
1974	1,410	1,060	300
1975	730	430	260
1976	810	410	320
1977	940	500	400

資料: BMA

그런데 自轉車 중 需要가 왕성했던 72년, 73년, 74년 3년간 輕量級自轉車는 약 3천만臺가 美國市場에 진출하여 同期間 중 全自轉車의 69%가 輕量級 自轉車였다는 점이 特記할만하다.

輸入自轉車의 美國 市場占有率을 지금까지의 추세로 풀이해 보면 앞으로도 美國내 自轉車 生産業界에 급격한 변화가 없는 한 현재의 20%선은 당분간 계속되리라고 본다.

4. 韓國, 日本 · 自由中國 · 香港과 競爭

Huffman Mfg., Co.는 美國 最大의 自轉車 生産業體로 同社는 Thunder Trail '78 Model을 비롯, 여러 개의 餘他 모델에 독특한 色相을 넣어 美國의 自轉車市場에서 큰 반응을 얻었다고 「Business Week」誌가 보도했다.

역시 同社의 製品으로 Cosmetic型은 73년 이래 지금까지 약 \$6억 상당의 販賣高를 기록하고 있는데, 73년 중에는 全製品에 걸친 販賣高가 1,500만臺를 기록했다가 75년에는 700만臺의 販賣高로 크게 감소했는데, 이는 전체 需要의 감소

에 기인한 것이다.

오하이오에 위치한 Miamisburg社は 77년에 \$450만의 收益을 보여 76년의 \$340만보다 32%의 增加率를 보였다. 이들 대메이커들은 자체내의 모델에 製造會社의 라벨을 쓰는 외에 J. C. Penny, Sears, K-Mart, Montgomery Wards와 같은 連鎖百貨店의 라벨을 넣어 販賣하는 것이 販賣를 촉진하는 데 큰 역할을 하고 있다고 하는데, 이러한 Private-Label에 의한 販賣促進策에 따라 Huffman은 50%의 販賣增加를, Murray Ohio Mfg., Co.(Brentwood, Tennessee)는 美國全自轉車市場의 25~29% 占有를 가능케 했다고 한다.

美國市場에 진출한 輸入自轉車 중 우리의 競爭國이라 할 수 있는 日本, 自由中國, 香港 등의 自轉車 및 自轉車部品 輸出實績을 年度別로 살펴 보면 다음과 같다.

競爭國別 自轉車 및 同部品 對美輸出實績 (77年 10月末現在) (單位: \$ 千)

國 別	自轉車 25" 未滿	自轉車 25" 以上	自轉車 部品	國別總計	美國輸入 市場占有 率(%)
韓 國	2,595	4,357	541	7,493	4.7
日 本	1,236	38,869	43,232	83,337	52.6
香 港	—	182	270	452	0.3
自 由 中 國	11,626	7,834	2,762	22,222	14.0
其 他	2,657	19,302	23,011	44,970	28.4
計	18,114	70,544	69,816	158,474	100.0

資料: U.S. General Imports(77年 10月末現在)

競爭國別 對美 自轉車 및 同附屬品 年度別 輸出實績 (單位: \$ 千)

國 別	1974	1975	1976	77(1~10)
韓 國	10,561 (3.0)	4,550 (3.3)	5,721 (3.8)	7,493 (4.7)
日 本	162,197 (46.6)	44,761 (32.8)	72,341 (48.3)	83,337 (52.6)
香 港	1,572 (0.5)	1,030 (0.8)	435 (0.3)	452 (0.3)
自由中國	19,789 (5.7)	13,069 (10.0)	20,353 (13.6)	22,222 (14.0)
總 計	347,935	136,302	149,758	158,474

註: () 내는 美國 輸入市場에서의 占有率임
資料: U.S. General Imports, 74~77年 10月末

5. 輸入管理制度

美國이 自轉車 및 自轉車 部品の 輸入關稅率은 TSUSA Item 732.02-732.26에 해당되며 同部

品은 732.30-732.37에 해당되는데, 自轉車의 경우 完製品에 있어서는 GSP에 적용되지 않으나 部品の 경우 732.35는 GSP 品目에 해당되는 것으로 풀이된다. 또한 78년 2월 25일자 Executive Order 1241에 의하면 自轉車에 대한 輸入管理策에는 變함이 없는 것으로 보아 當分간은 종전대로 關稅가 적용되리라고 본다.

한편 지난 2월 23일자 「Federal Register, Vol. 43, No. 37에 의하면 韓國產 및 自由中國產自轉車타이어와 타이어·류우브가 反덤핑 Act(1921년 제정)에 저촉 여부를 조사중에 있다고 한다. 이는 Carlisle Tire & Rubber Co. (Carlisle, PA.)의 요청에 따라 조사하기에 이르렀는데 조사 결과는 5~6개월 후에나 나타날 것으로 보인다.

6. 市場擴大方案

① 輕量級 自轉車 生産 및 Multi-speed型의 自轉車 生産에 주력해야 한다.

② 모양, 디자인이 독특하고 대담한 색감을 채택, 젊은 층의 취향을 맞출 수 있어야 한다.

③ Private-Label을 써서 광범위한 市場을 占有할 수 있는 方案을 수립해야 한다.

④ 全國的 규모의 TV 廣告 등을 통한 商品의 소개 선전을 적극 벌여야 한다.

⑤ 安全하고 편리한 交通 및 娛樂用 自轉車 生産을 위한 方案樹立으로 특히 아래 項目에 유의해야 한다.

- 디자인이 타기에 편하고 신선한 감이 있어야 한다.

- Frame의 Molding(鑄物)이 안전하고 배곤해야 한다.

- Handling이 쉽게 되어야 한다.

- 制動裝置가 견고하고 확실해야 한다.

- Chain이 벗겨지거나 먼지가 끼지 않도록 Chain Guard를 안전하게 해야 한다.

⑥ 마모되거나 갈아껴야 하는 部品の 충분한 生産과 販賣 후 서서비스를 제공할 수 있도록 해야 한다.

⑦ 약세사리의 生産과 Package Sale을 통해 低廉한 價格으로 購入, Do-It-Yourself로 自轉車를 꾸밀 수 있도록 만들어야 한다.

(KOTRA Dallas 貿易館)