

國內外 뉴스

▲ 國際天然고무 機構 本部

Kuala-Lumpur 에

— 第 1 回 國際 NR 理事會에서 議決 —

天然고무의 價格安定과 안정적 供給을 목적으로 제안된 國際天然고무協定(INRA)의 문제를 해결하기 위한 國際天然고무理事會議가 80년 11월 17~24일 제네바에서 열려 國際天然고무機構(INRO)의 本部를 말레이시아 Kuala-Lumpur에 설치키로 의결하였다. 또한 同會議는 議長에 인도네시아의 알가마르氏 副議長에 西獨의 슈티펠氏를 선출하고, 80년 11월 17일부터 81년말까지의 運營費로 100만달러를 의결하였다.

國際天然고무理事會(INRC)는 國際天然고무協定을 시행하기 위한 國際天然고무機構의 最高機關으로서 同協定の 規定을 수행하는데 필요한 모든 權限을 행사하며, 모든 機能의 운영을 수행하도록 조치할 수 있다.

天然고무 輸出國과 輸入國으로 구성된 이 機構는 輸出會員國과 輸入會員國에서 각각 1명을 교대로 任期 1년의 議長과 副議長으로 선출한다. 한편 현재까지 美國, 英國, 泰國 등 22개국 이 同協定에 비준했지만 고무 輸出入國의 80%에 미달되기 때문에 同協定이 발효되지 못하고 있다. 그러나 國際通貨基金(IMF)은 緩衝在庫備蓄을 위한 金融 지원을 약속하였다.

美國은 同協定을 비준하여 발효시켰지만 基金 문제에 관해서는 難航을 겪고 있다. 즉, 下院은 基金으로 8,800만달러를 통과시켰지만 上院은 4,500만달러로 삭감했기 때문에 上院이 原案을 동의할 때까지 運營費 이상은 납부할 수 없는 실정이다. (80.12.11 KOTRA 海外市場)

▲ 對요르단 타이어輸出 適正價維持를

요르단은 타이어 生産이 全無하여 需要全量을 輸入에 의존하고 있다. 年間 需要量(輸入量)은 약

770만本으로 이중 新製 타이어가 750만本, 再生 타이어가 15만本에 달하고 있다.

요르단은 市場 규모의 협소, 國民經濟 수준의 빈약에도 불구하고 人口 약 230만에 약 19만臺의 自動車를 보유하고 있으며, 車種別로는 小型 乘用車가 70%, 小型피업이 9.8%, 大型트럭이 11.2%, 小型트럭이 4.5%, 버스 및 特殊車輛이 4.5%의 占有率을 각각 보이고 있으며, 따라서 타이어 市場의 主宗은 전체 車輛의 70%를 차지하고 있는 小型 乘用車用 타이어에 집중되어 있는 실정이다.

한편 輸入 타이어 중 가장 需要가 많은 타이어는 175×14 SR, HR, 185×14 SR, HR이며, 그 다음이 750×15, 750×16, 600×14(픽업), 1,200×20, 900×20(中트럭, 버스 등)으로 나타나고 있다.

79년도 요르단의 타이어 輸入實績은 1,689만 5천달러로 78년도 1,095만 9천달러에 비해 54.2%의 輸入伸張率을 보이고 있으며, 主供給國으로는 日本이 78년도(647만 9천달러) 對比 52.8% 증가한 990만1천달러로 79년 總需要의 58.2%를 占有, 市場을 석권하고 있다.

우리나라는 前年對比 5.5%가 증가한 249만8천달러로 14.8%의 市場占有率을 보여 日本 다음의 제 2위의 供給國으로 마크되고 있으며, 나머지 17%의 몫은 英國, 루마니아, 西獨, 프랑스, 美國 등으로 되어 있다.

특히 요르단의 타이어 輸入은 新型 및 再生타이어의 輸入으로 구분할 수 있는데, 79년도의 경우를 보면 總輸入額 1,689만5천달러 중 新型 타이어 輸入이 1,681만4천달러로 전체 타이어 輸入의 99.5%를 차지하고 있으며, 再生타이어 輸入은 8만1,200달러로 0.5%의 輸入 분포를 보이고 있다.

요르단의 타이어 市場 流通構造는 國內代理店을 통해 都賣商→타이어 專門小賣商→서비스 센터→最終需要者 등으로 이행되고 있다.

따라서 대부분의 外國 타이어 輸出業體는 現地 專門 타이어 딜러로 구성된 로컬 에이전트를 확보하고 있어, 모든 타이어 去來는 이들 에이전트를 통해 이루어지고 있다. 따라서 타이어는 自動車 및 重機械類와 마찬가지로 專門業體가 아닌 一般商社는 취급할 수 없는 品目으로 現地 에이전트는 海外供給先과 일괄 계약하여 대개 6개월 베이스의 유산스 信用狀 방식의 去來를 하고 있으며, 國內流通, 販賣促進 등 일체의 판매 활동에 임하고 있다. 특히 에이전트는 자기 책임 하에 信用狀을 開設, 輸入, 分配 채널을 통해 일정한 이익을 취하고 있으며, 통상 에이전트와 같이 컴미션 베이스의 去來는 하지 않고 있는 실정이다.

流通過程에서의 마진率は 에이전트 15%, 都賣 및 小賣業者 20%로 최종 需要者에게 공급된다. 한편 關稅는 輸入自由化品目으로 평균 CIF 價의 35~40%의 輸入關稅를 부과하고 있다.

빈번한 價格引上으로 韓國產 타이어 價格이 現지에서 가장 인가를 얻고 있는 日本製의 브리치스톤과 同一한 價格을 형성, 증전의 日本產과 20%의 價格 차이를 보이던 메리트를 상실, 需要

層의 의면 등으로 취급업자들의 관심을 잃어가고 있다. 따라서 향후 韓國產 타이어의 이곳 市場 진출 전망을 어둡게 하고 있는데, 適正輸出 價 유지 및 안정된 輸出供給으로 경쟁력 제고에 힘써야 할 것으로 본다.

▲ 日本, 타이어 需要 微增豫測

—輸出은 好調, 內需는 不振—

日本の 81년 타이어 수요는 內需不振, 輸出好調를 이룰 것 같다.

日本 自動車타이어協會가 마련한 81년도 自動車타이어 및 튜브 需給 전망에 따르면 작년 여름 이후 國內의 交換用 市場不振이 장기화될 것이라는 豫測으로 80년 實績(예상)에 비해 2.8%의 낮은 伸張에 그칠 것 같다. 그러나 81년의 海外市場은 歐美 메이커가 채산이 맞지 않는다는 理由로 타이어 工場을 폐쇄하는 움직임이 잇따르고 있어 당분간 日本의 獨舞臺가 계속될 것이라고 展望하고 있다.

이 展望에 따르면 80년의 總需要는 國內가 新車用 약 28만톤(79년비 8.3%증가), 交換用 약 26만톤(5.7%감소)에 輸出用은 약 25만톤(28.8%증가)으로 대폭 증가할 展望이다.

交換用은 80년 8월부터 79년 同月을 밀돌고 있는데 이는 自動車가 잘 팔리지 않지 때문이며 新車用은 自動車輸出이 好調인 때문이다.

한편 輸出은 80년 後半부터 內需不振을 커버할 目的도 겸해 輸出 드라이브가 걸린 모습이다.

輸出 出荷는 79년 同月比 50% 증가한 달도 있을 정도로 1~10월 實績으로 보면 美洲의 32.1% 증가 외에는 50~80%의 놀라운 增加를 보였다. 이는 美國 메이커의 스틸 래디알 生産能力이 약화된 것 등 요인이 있기 때문이다.

이러한 事情은 81년에도 달라지지 않을 것으로 보고 있으며 日本 타이어 業界에서는 81년에는 輸出意欲이 한층 높아질 것으로 보고 있다.

好調를 보일 輸出에 比하여 81년의 國內需要는 경기 전체의 침체 무드로 큰 기대를 걸 수 없는 實情이다. 自動車輸出이 무역 마찰을 우려, 억제될 것으로 보이기 때문이다.

요르단의 타이어 輸入 實績

(單位: 金額-\$천, 數量-천本)

| 國 別 | 1978 | | 1979 | |
|----------|-------|----------|-------|---------|
| | 數 量 | 金 額 | 數 量 | 金 額 |
| 《新製 타이어》 | | | | |
| 日 本 | 4,206 | 6,479.2 | 4,106 | 9,900.8 |
| 韓 國 | 1,277 | 2,366 | 1,244 | 2,497.6 |
| 英 國 | 103 | 305.20 | 344 | 915.60 |
| 루마니아 | 120 | 165.20 | 714 | 823.20 |
| 西 獨 | 92 | 249.20 | 180 | 439.60 |
| 프 랑 스 | 27 | 92.40 | 109 | 392 |
| 美 國 | 97 | 257.60 | 119 | 322 |
| 總 計 | 6,382 | 10,880.8 | 7,499 | 16,814 |
| 《再生 타이어》 | | | | |
| 西 獨 | 3.8 | 4.48 | 33 | 28 |
| 自由中國 | — | — | 4 | 9.8 |
| 벨 지 음 | 43 | 25.2 | 33 | 12.88 |
| 이 테 리 | 35 | 30.8 | 15 | 8.12 |
| 總 計 | 112 | 78.4 | 148 | 81.2 |

따라서 日本 自動車타이어協會에서도 81년은 전체적으로 신중한 需要展望을 세웠는데 具體的으로는 新車用이 80년 對比 1.4% 증가, 交換用이 마이너스 3.8%, 輸出은 11.1% 증가할 것으로 각각 展望하였다.

(80.12.27 貿易會報)

▲ 英國 Dunlop, 에콰도르에 타이어工場 設置檢討

에콰도르 商工省이 밝힌 바에 의하면 英國의 Dunlop 社는 키토市의 南西部에 위치한 Portoviejo 에 타이어 生産工場 設置 문제를 신중히 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

同工場 設치에 따른 이점은 에콰도르 政府가 추진중인 石油化學 開發計劃 및 충분한 石油原資材를 活用할 수 있는 데에 있다. 그런데 同施設 設치 목적 중의 하나는 製品을 其他 中南美諸國에 輸出하는 것도 포함되어 있다.

(80.12.24 KOTRA 海外市場)

▲ 핑크 나지않는 自轉車 튜브

—美國에서 開發, 中共·유럽에 登場—

自轉車 愛好家の 오랜 꿈이 이루어지게 되었다. 81년부터는 핑크가 나지않는 自轉車 튜브를 購入할 수 있게 된 것이다.

덴마크에서 同 튜브의 市中價格은 一般 튜브(個當 D.Kr. 24~34)보다 비싼 D.Kr. 118로 販賣될 豫定이다(US\$1=D.Kr. 6).

No Morflats 라고 하는 이 튜브는 美國 콜로라도 所在 International Innertire Inc.에서 7年間의 研究끝에 開發하여 約 4個月 전에 美國市場에서 첫선을 보인바 있다.

'81年度 美國에서의 豫想賣出額은 約 7,500만 달러에 이를 것으로 推定되고 있으며 以外에도 同社에서는 約 6억의 自轉車 保有臺數를 가지고 있는 中共을 비롯하여 스칸디나비아 諸國에도 輸出할 豫定으로 있다. (80.12.19 KOTRA 海外市場)

▲ 自由中國, 自動車 國產化를 指向

自由中國은 韓國의 自動車 輸出에 자극을 받아 장래의 輸出을 목표로 國民車 개발에 박차를 가하고 있다.

79년 9월 經濟部는 「自動車産業發展計劃」을 발족시켰는데, 그 골자를 보면 ① 外國 메이커와의 합자로 年產 20만臺 이상의 自動車生産工場을 설립한다. ② 生産臺數의 기반은 輸出用으로 한다. ③ 生産車輛은 小型車로 한다는 등으로 되어 있다.

自由中國의 自動車産業은 이미 20년의 역사를 갖는데, 메이커는 美國車와 日本車를 現地生産하고 있을 뿐 아직까지 國民車는 生産하고 있지 못하다. 自動車는 韓國에 뒤떨어지고 있는 셈이다. 지난 수년간의 生産臺數 推移를 보면 71년의 1만 1천臺에서 73년에 2만 2천臺, 그리고 78년에는 7만 7,500臺였다.

同國의 自動車産業은 好況을 누려 各社 모두 轉業중에 있다. 그리하여 生産이 需要를 못따라가 각 車種 모두 半年앞이 아니면 納品할 수 없는 형편이다. 대략 自動車販賣臺數는 78년 8만臺, 79년 15만臺로 추이하고 있다. 그러나 78년 말의 生産能力은 5개社 합해 8만臺로서 도저히 需要에 따라 가지 못한다. 그래서 各社는 일제히 設備 확장에 착수하기로 했다.

튜메이커인 裕隆은 轉의 生産 능력 3만 6천臺를 79년초에 4만 8천臺로, 그리고 80년末에는 月產 1만臺로 확장할 계획이다. 또한 Ford 六和는 生産 능력을 轉의 1만 7천臺에서 79년末까지 단번에 5만臺로 끌어올리기 위해 擴張하였다. 其他 3社도 80년 말까지 生産 능력을 각 4만臺 수준으로 擴張할 계획으로 있다.

그밖에 오토바이 메이커인 羽田機械公社가 Peugeot社와 제휴하여 79년부터 Peugeot 504型 세단의 現地生産에 착수하고 同年末에는 西獨의 Mercedes-Benz 臺灣工場이 稼動을 개시하여 버스組立에 들어갔다. GM과 Chrysler도 轉部門으로 進出할 계획으로 있어 自動車産業이 장차 크게 活氣를 띠 豫定으로 있다.

自由中國으로선 이제부터 自動車産業의 본격적인 발전을 기대하고 있다. 79년 6월 현재 일반 노동자의 月額給與는 200달러이기 때문에「速利」1200이나「喜美」1300 등 市販價格 5천달러級을 살려면 약 2年分の 급여가 필요하다. 따라서 본격적인 Motorization化는 좀더 時日이 걸릴 것이다. 그러나 自由中國의 國民所得은 2,000달러를 돌파하여 一般大衆의 購買力이 크게 향상되고 있어 이것이 自動車 景氣를 자극할 것으로 보인다.

그러나 당분간 自由中國의 自動車産業은 中高所得層, 産業界, 택시業界로부터의 需要增加에 뒷받침되어 있어 이것을 각 메이커가 나누어 가지는 형편이기 때문에 企業單位로 보면 量産化에 의한 코스트 節減은 쉬운 문제가 아니다.

量産效果를 올리려면 輸出 밖에 없는데 美·日車를 라이선스 生産하는 형편으로는 제후 상대의 의향에 따라 여러 가지 제약을 받기 쉽다. 이 때문에 현재 형편으로는 自由中國의 獨自의 人 乘用車를 개발하여 輸出産業으로 발전시키기까지는 상당 시일을 요할 것이다.

앞서 말한 「自動車産業發展計劃」은 이와 같은 현상을 타파하기 위해 새로운 구상하에 발족된 것이다. 日本의 Nissan, Toyota 自動車는 이미 이 계획에 따라 年産 20만臺 규모의 工場 설립에 참가할 방침으로 있다.

自由中國政府는 90년대의 주요 輸出商品의 하나로 自動車를 지정하고 있어 自由中國製 自動車가 國際市場에 등장할 것은 시간 문제일 것으로 보인다.

自由中國의 5大 自動車메이커別 生産推移
(78年末 現在) (單位:臺)

| 企業名 | 生産能力 | 種類 | 生産實績 | |
|---------|--------|-------|------|--------|
| 裕隆自動車 | 36,000 | 2,300 | 乘用車 | 34,800 |
| | | | 트럭 | 4,200 |
| Ford 六和 | 17,000 | 1,600 | 乘用車 | 17,000 |
| 三陽 | 10,000 | 1,240 | 乘用車 | 3,000 |
| | | | 웍업 | — |
| 三富 | 10,000 | 600 | 乘用車 | 2,100 |
| | | | 트럭등 | 6,900 |
| 中華自動車 | 8,000 | 560 | 트럭 | 5,500 |

(80.12.18 KOTRA 海外市場)

로 보인다.

▲ 美國, 타이어輸入 規制압력 高潮

—市場잠식당해 工場폐쇄 잇달아—

美國, 大型 타이어 메이커인 Firestone Tire & Rubber社(本社 Ohio州)가 本社內 트럭용 타이어 工場을 80년 봄 閉鎖하기로 한 것을 계기로 타이어業界에서도 輸入規制 압력이 高調되기 시작하였다고 이곳에서 보도되었다.

이는 Radial 타이어 開發과 生産設備 증강이 늦은 美國 타이어 메이커가 輸入 Radial 타이어에 市場占有率을 빼앗겨 점차 經營이 부진해진 生産 규모를 축소시키지 않을 수 없게 됨에 따라 全美 타이어 勞組 내부에서 輸入品에 의한 被害를 고발해야 한다는 소리가 점차 높아지고 있기 때문이다.

美國 타이어業界는 自動車不況에 따른 減産을 강행하고 있는데 여기에다 輸入品의 압력까지 강하게 받고 있는 실정이다.

이것은 走行性能이 뛰어나므로써 乘用車를 중심으로 Radial 타이어 需要가 늘어나고 있으나 美國 메이커는 Radial 타이어 開發이나 生産設備 증가에 주력하지 않아 美國內需要에 대응하지 못했기 때문이다. 이에 따라 美國 메이커의 工場閉鎖는 불가피하게 되었다.

Firestone 社는 80년 5월 이후 켈리포니아州의 사리나스工場 등 5개 타이어 工場과 舍成고무 工場의 문을 닫았고 80년 봄에는 本社內의 트럭용 工場을 閉鎖하기로 하였다. 이에 따라 1,350명의 從業員이 해고당하게 된다.

美國의 타이어 生産은 77년 81억 3,500만달러, 78년 92억 6,500만달러(前年比 13.8%증가), 79년 95억 8,500만달러(3.5%증가), 80년엔 103억 달러로 伸長率은 10.7%로 豫想된다.

한편 輸入狀況을 보면 77년에 9억 6,200만달러, 78년에 10억 5,600만달러, 79년에는 14억 달러로서 美國産과의 비율은 77년, 78년이 11%臺였으나 79년에는 14.6%로 뛰어 올랐다.

(세계경제주보 80.12.6)

▲ 美國, 自動車生産 크게 不振

—80년 11월 70年來 最低—

80년 11월 美國의 自動車生産이 70년 이후 最低 수준을 기록했다. 11월중 美國의 自動車 生産臺數를 보면 54만3,627臺로 나타나고 있어, 70년도 11월 GM社의 스트라이크로 月中 自動車 生産이 37만2,561臺를 기록한 이후 最低 수준 이었다.

이렇게 작년 11월중 自動車生産이 不振한 이유는 11월 마지막 週에 추수감사절이 끼어 있었다는 것도 큰 이유가 될 것이라고 한다.

(80. 12. 12 KOTRA 海外市場)

▲ 아르헨티나, 自動車販賣 好調

—韓國產 小型車進出의 好機—

최근 아르헨티나의 自動車販賣가 크게 好調를 보여 작년 1~10월간 약 29만3,107臺를 기록하고 있다. 關係當局의 발표에 의하면 同 기록은 지금까지의 최고 실적 73년도의 22만7,150臺를 30%나 초과한 실적이라고 한다. 이중 輸入車가 차지하고 있는 비중은 약 17%로 5만898臺를 기록하고 있으며, 韓國의 小型乘用車도 80년도에 처음으로 이 地域에 진출하게 되었다.

따라서 아르헨티나 自動車市場이 결코 작지 않은 市場임을 감안, 韓國은 원활한 部品供給과 철저한 アフ터서비스網을 구축하여 對아르헨티나 輸出 확대에 박차를 가해야 할 것이다.

(80. 12. 12 KOTRA 海外市場)

▲ 말레이시아, 天然고무 108만톤 生産

—작년 1~9月中 前年同期比 減少—

最近의 말레이시아 統計局 資料에 의하면 작년 9월중 天然고무 生産量은 8월보다 1.9% 증가한 13만2,886톤으로 4월부터 계속 증가세를 나타내던 고무生産량이 8월에 약간 下落하다가 다시 上昇한 것이다. 그러나 前年同月の 生産量 13만4,321톤에 비하면 오히려 1.1% 감소했으며, 80

년 9월까지의 生産量도 前年同期보다 1.2% 감소한 107만9,633톤이었다. 9월의 生産量이 증가한 것은 大農園에서 5만5,208톤, 小農園에서 7만7,678톤을 生産하여 각각 前月對比 0.4% 및 3%의 증가세를 나타냈기 때문이다.

한편 9월중 輸出은 8월보다 12% 감소한 11만9,825톤이었으며, 이중 싱가포르가 3만 501톤, 中共이 1만3,448톤, 이태리가 8,679톤을 輸入하여 이들 3개국이 전체의 43.9%를 占有하였다. 80년 1월부터 9월까지 말레이시아의 고무輸出量은 昨年同期보다 5.6% 下落했는데, 싱가포르가 27만1,641톤, 소련이 8만414톤, 美國이 7만8,694톤을 輸入하여 이들 3개국이 차지하는 비중은 38.7%였다. (80. 12. 24 KOTRA 海外市場)

▲ 바레인의 타이어 튜브 市場

—韓國產 品質好評으로 輸出展望 밝아—

바레인은 타이어·튜브生産이 全無한 실정으로 需要의 全量을 輸入에 의존하고 있으며, 오일달러에 의한 國民所得 수준의 향상과 비교적 저렴한 國內油價에 따른 自動車 保有臺數의 증가로 매년 그 需要가 증가되고 있다.

79년도 바레인의 타이어·튜브 總輸入實績은 BD 253만5천(BD 1=US \$ 2.58)으로서 78년도의 BD 163만2천에 비해 55%의 증가를 보였으며, 이중 25.7%가 사우디 등 인근 걸프 諸國으로 再輸出되었다.

主輸入 대상국은 日本 41%, 英國 26%로서 이들 2개 국가가 67% 이상의 市場占有率을 보이고 있다.

한편 우리나라는 78년도 BD 32만6천에서 79년도에는 BD 35만1천으로 8%의 증가율을 보이고 있고, 日本, 英國에 이어 제 3위(14%)의 供給國 위치를 확보하고 있다.

바레인의 타이어 輸入關稅率은 C&F 또는 CIF 價의 10%이며, 自由貿易地帶를 통한 再輸出用 輸入은 無稅이다.

流通構造를 보면 日本, 英國, 美國 등 대부분의 先進國들은 現地 에이전트를 지정, 이들 에이전트가 Sole Distributor로서 일정한 마진을 붙

여 小賣商이나 또는 一般消費者들에게 직접 판매하고 있으며, 에이전트를 갖고 있지 않는 경우는 輸入商과의 직접 去來를 통해 一般消費者에게 판매되고 있다.

또한 일단 에이전트를 指定한 경우에는 同 에이전트를 통해서 만이 供給이 가능하고 同 에이전트 이외의 第3者를 통해 供給하기 위해서는 同 에이전트의 許可를 받아야 하며, 그렇지 않은 경우 通關이 허용되지 않고 있다.

消費者 購買動向을 보면 價格이 싸고 品質이 좋은 것을 購買하려는 경향이 높아지고 있다. 현재 우리나라의 타이어 販賣價格은 日本產과 거의 같거나 또는 약간 下廻하는 수준으로 판매되고 있으나 質的으로는 우수하다는 평을 받고 있다. 또 日本製品의 價格이 점차 상승함에 따라 상대적으로 우리나라 製品의 選好度가 높아지고 있어 우리나라의 進出展望을 밝게 해주고 있다.

따라서 우리나라의 對바레인 輸出增大를 위해서는 品質高級化는 물론이고 적극적인 선전 활동

바레인의 타이어·튜브 需給動向

(單位: BD천)

| 區 分 | 1977 | 1978 | 1979 |
|------------------|-------|-------|-------|
| 輸 入 | 1,439 | 1,632 | 2,535 |
| 輸 出 | 821 | 386 | 651 |
| 國內消費 | 638 | 1,276 | 1,884 |
| 輸入에 대한 再輸出 比率(%) | 55.67 | 23.65 | 25.68 |

國別 타이어·튜브 輸入實績

(單位: BD천)

| 國 別 | 1977 | 1978 | 1979 |
|---------|-------|-------|-------|
| 日 本 | 592 | 756 | 1,043 |
| 英 國 | 188 | 205 | 660 |
| 美 國 | 105 | 99 | 200 |
| 韓 國 | 277 | 326 | 351 |
| 自 由 中 國 | 40 | 21 | 36 |
| 西 獨 | 22 | 14 | 28 |
| 프 랑 스 | 51 | 36 | 12 |
| 中 共 | 21 | 56 | 30 |
| 其 他 | 143 | 119 | 175 |
| 合 計 | 1,439 | 1,632 | 2,535 |

資料: Foreign Trade Bahrain

(81.1.8 KOTRA 海外市場)

과 신속한 商品引渡, 不良品이 발생한 경우 철저한 애프터 서비스와 특히 日本製品과의 충분한 價格競爭力 유지 등이 요망되고 있다.

▲ Bridgestone, 濠洲 UR 取得

—濠洲 政府에서 認可—

Bridgestone 타이어는 80年 12月 22日 美國 Uniroyal의 濠洲工場買收에 대해서 濠洲政府로부터 正式으로 認可를 얻었다. 同社에서는 23日 株式買收手續을 하였다. 따라서 同社의 海外工場은 泰國, 인도네시아, 이란, 自由中國에 이어서 5個所로 늘어났다. (81.1.1 日 報知新聞)

▲ 오만, 타이어·튜브 需要急增

오만에는 現在 타이어·튜브 生産工場은 없고 단지 3개의 再生工場이 있을 뿐이다. 최근 오만은 國內建設붐과 과감한 經濟開發政策 수행에 따라 각종 運送裝備需要가 크게 늘고 있고, 또 外國으로부터의 급격한 流入人口 증가로 自動車需要가 늘고 있어, 이에 따라 각종 타이어·튜브 需要 또한 매년 증가하고 있다.

오만의 타이어·튜브 年間輸入규모는 1,100만 달러 정도이고, 主輸入對象國은 日本으로 전체 輸入市場의 50% 이상을 占有하고 있으며, 다음이 프랑스, 韓國 順으로 우리나라는 제3위의 위치를 확보하고 있다. 우리나라 輸出現況을 보면 78년도에는 75만달러 이었던 것이 79년도에는 100만5천달러를 기록, 34%가 增加하였다.

현재 오만에는 日本의 Yokohama, Sumitomo, 프랑스의 Michelin, 英國의 Bridgestone, 美國의 Goodyear, 우리나라의 S社 및 H社 등의 브랜드가 널리 알려져 있으나 최근 유럽製品에서 아시아製品으로 消費性向이 바뀌고 있어 日本產과 우리나라 製品에 관심이 많아지고 있다.

그러나 시골 구석구석까지 日本產이 침투되어 消費者들이 日本製品을 무조건 選好하는 경향이 있어, 우리나라 輸出增大를 위해서는 日本과의 價格競爭力 유지는 물론이고, 現地 에이전트를 통한 적극적인 세일즈 및 선전활동과 船

積期日을 얻수하고 少量注文에 정의것 응하여 韓國產 타이어·튜브 取扱商의 地번을 확대해 나간다면 50% 이상의 市場占有率을 確保할 수 있을 것으로 展望된다.

(81. 1. 14 KOTRA 海外市場)

▲ 美國, 타이어業界 需要展望 樂觀

80年度 美國 타이어業界는 全產業에 걸친 슬럼프로 예외없이 打擊을 받아 지난 49년 이래 最惡의 해로 기록되었으나 81년에는 景氣가 크게 好轉될 것으로 豫想하고 있다.

80년의 經濟浸滯가 타이어業界에 안겨준 타격 내용을 보면 出荷激減을 비롯, 적정가격 이상의 價格競爭, 여러가지 品種에 걸친 利潤 감소뿐만 아니라 Firestone의 경우 주요 플랜트 廢鎖 등을 들 수 있다. 그러나 關係專門家에 따르면 81년도 중에는 美國 타이어業界가 예상외의 生産 증가, 非能率的인 舊式 플랜트 폐쇄를 통한 過剩 生産 시설 조정, 生産 코스트 節減措置 시행, 그리고 價格構造 개선 등에 힘입어 최소한 80년 중 시현했던 利潤의 3배 이상 증가를 거둘 것이라고 한다.

그러나 同業界의 81년도 好轉을 沮害하는 요인이 없는 것은 아니다. 일반적으로 乘用車用 새 타이어 1개를 生産하려면 약 7갈론의 原油가 필요한데, 이 原油價格이 문제의 소지를 안고 있는 것이다.

지난해 7월중 原油 都賣價格은 79년 同期對比 66%나 높은 수준인데도 불구하고 81년중 原油 價格統制를 해제함으로써 美國內 原油價의 상당한 상승이 예상되고 있는 실정이다. 아몽든 美國의 4大 타이어 메이커, 즉 Goodyear, Goodrich, Firestone, Uniroyal 社의 81년도 收益이 1972~74년중 보였던 記錄의인 수준에 접근하리라 한다.

특히 同業界의 리더격인 Goodyear社의 경우는 상당히 새롭고 高效率의 Radial 타이어 生産施設을 갖추었으므로 81년 需要 증가에 가대를 걸고 있으며, Firestone社는 施設補強과 6개의 老朽 플랜트 폐쇄로, Uniroyal社는 生産 코스트 節減 계획을 추진함으로써 각각 經營 상태가 好轉되리라는 예상이다.

이같은 낙관적인 展望을 내리는 요소를 구체적으로 살펴보면 우선 乘用車 生産 증가 예상으로서 專門家에 따라 다르긴 하지만 乘用車 生産이 80년 약 650만臺에서 81년에는 약 720만臺로 늘어 나리라고 보고 있는데 이것이 81년도 乘用車用 OEM 타이어 出荷增大의 요인이 될 것임은 分明하다. 따라서 自動車業界를 상대로 한 乘用車用 타이어 販賣가 80년 3,700萬本에서 81년 4,100萬本으로 최소한 10% 정도 증가될 것으로 보고 있으며, 트럭용 OEM 타이어는 540만本에서 620만本으로 약 15% 증가를 기대하고 있다.

그리고 市場 규모가 보다 크고 마진도 좋은 乘用車用 交換用 타이어市場도 79년 1억2,200만本에서 80년에는 1억400만本으로 약 15%가 떨어졌으나 81년도에는 景氣好轉과 自動車 走行 거리가 점차 늘어남으로써 약 10%가 증가한 1억1,300만本에 달할 것으로 보이며, 트럭용 交換用 타이어도 79년 2,900만本에서 80년 2,300만本으로 18%가 減少, 81년에는 10% 增加한 2,600만本으로 회복될 것 같다.

美國 타이어業界에 기대를 걸게 하는 또 하나의 要素는 래디알 타이어 使用率 增加로서 80년도중 生産된 自動車 중 乘用車는 79%, 트럭은 28%가 래디알 타이어를 쓰고 있으나 81년에는 83%와 35%로 각각 擴大될 것으로 보고 있다.

그리고 交換用 타이어 市場에서는 80년 乘用車가 53%, 트럭이 30%였이나 56%와 37%로 각각 늘어날 것으로 展望하고 있다. 한편 乘用車用 交換用 타이어의 리스트 價格은 80년 9월 말 현재 前年同期對比 약 13%가 올랐다. 그러나 더 특징적인 사실은 서비스工場 등에서 販賣 부진으로 리스트 價格에서 대폭적으로 割引販賣 해 오던 것을 79/80년중 약 12개 플랜트가 폐쇄되고 또 80년 10월 1일 현재 乘用車用 交換用 타이어 在庫가 1년전에 비해 21%가 줄어든데 힘입어 최근에는 리스트 價格에 접근하고 있다.

아울러 原資材價格을 보면 80년 10월 현재 合成 스틸렌 부타디엔 고무와 天然고무 價格은 1년전에 비해 14~15% 올랐고, 폴리에스터 타이어糸는 약 6% 올랐으나 나일론 타이어糸는 8%나 上昇하였다. (81. 1. 23 KOTRA 海外市場)