

# 國內外뉴스

## ▲ 美國 타이어市場 景氣回復豫想

Uniroyal 社의 理事이며 前會長인 David Beretta氏는 最近 IRSG(International Rubber Study Group)의 27次年次總會의 演說에서 自動車 및 타이어의 輸入減少와 新製타이어의 生産增加 및 収益性의 增加는 美國의 타이어生産 業체로하여금 景氣 “回復”은 물론 타이어 産業을 復活시킬 조짐이 있는 것으로 말하였다. 美國內 製造業체의 타이어 生産增加와 トラック Radial 타이어의 生産能力增加 및 外國 메이커의 美國內 工場新設 등의 理由로 向後 數年間 美國의 타이어 輸入은 減少될 것으로 보인다.

美國內 自動車販賣는 增加할 것이고 美國製 自動車の 品質改善과 外國 카메이커의 美國內 工場建設로 인하여 美國의 乘用車用 타이어 販賣는 今年에 16,600萬本에서 1986년에는 18,800萬本으로 年平均 3.2% 伸長할 것이며, トラック 타이어는 1982年の 3,500萬本에서 1986년에는 4,100萬本으로 늘어나 年 4.1%씩 伸長할 것이라고 말하였다. 1980年代末 トラック 타이어의 伸長率은 約 3%이고, 乘用車用 타이어는 1.5%로서 伸長勢는 鈍化되겠지만 最近動向은 好轉될 樣相을 보이고 있다. 美國 타이어 産業의 特性을 沈滯性, 非革新性, 非収益性, 成長限界性 등으로 혼히들 말하고 있지만 美國의 타이어 業界는 그들의 当面課題에 크나큰 挑戰을 하고 있다.

우리 業界는 “기다려 보자”는 消極的인 姿勢로 不況에 대처하지 않았고 ダイナミック하게 대처했다. 經濟가 下向局面에 빠져 들었더라도 美國 타이어 産業의 生産性은 1975年~1980年에 緩慢히 增加하였다. 이와같은 增加現象의 原因으로는 에너지 保存, 過去 3年間 在庫의 20% 減少, 1977年~1981年에 非效率的이거나 Bias

타이어 生産工場 20個 閉鎖, 最近의 勞使關係의 改善 등 4가지를 들 수 있다. 生産性에 附加하여 몇몇 타이어 技術部門의 開發과 消費者의 嗜好는 타이어 生産의 發展徵候를 잘 보여주고 있다. 乘用車用 全天候 타이어 및 安全 타이어 (Puncture-Sealing)와 같은 高價品, 高生産性 타이어에 業체가 集中하고 있는 것은 한 좋은 例이다. 다른 또하나의 希望的인 徵兆는 다소 安定된 車輛燃料費와 車輛燃料의 經濟性으로 車輛走行距離가 增加하고 있다는 것이다. 車輛運行費用의 減少로 1980年代에는 車輛運行의 增加勢가 지속될 것으로 보인다. 大型 타이어 보다 磨耗率이 높은 小型 타이어의 使用增加로 타이어의 磨耗樣相이 달라져 1980年代에는 타이어 需要가 增加될 것이다.

타이어 業界는 成長과 生産性을 成就시키고자 한다면 보다 많은 研究開發費를 投資해야 할 것이라고 그는 말하였다.

(Rubber & Plastics News 82. 6. 21)

## ▲ 天然고무 生産國聯合, 고무 輸出 減量 決定

— 앞으로 6個月間 35萬톤 —

82年 5月 21日 쿠알라룸푸르에서 열린 天然 고무生産國聯合 (Association of Natural Rubber Producing Countries) 8國會議은 國際 天然고무 가격인상을 위해 國際 天然 고무 協定 (INRA; International Natural Rubber Agreement)을 보완하기 위하여 輸出量을 조정키로 결정했다.

同協定은 輸出量의 規制에 관한 條項은 없었는데 이번엔 2日間 열린 ANRPC 執行委員會 緊急會議은 向後 6個月間 35萬톤을 減量 供給하기로 합의한 것이다.

減縮供給되는 量은 生産國이 均등하게 分配

하게 될 것이며, 구체적인 시행을 위한 會議은 7月 첫째週에 開催될 것이다.

ANRPC 8個國은 緩衝在庫의 비축을 통해서 供給量을 조절하는 등 價格下落 방지를 위한 노력을 계속하고 있지만 世界經濟의 전반적인 침체로 인한 需要不足으로 價格은 크게 하락(現在 噸當 US\$846) 되었으며, 당분간 이러한 조치의 影響은 심각하게 나타나지는 않을 展望이다.

우리나라의 天然고무 輸入推移

區 分	1979	1980	1981
數量(t)	128,555	124,322	129,355
金額(US\$천)	156,075	180,127	155,338

資料：關稅廳 貿易統計年報

(82.6.2 KOTRA 海外市場)

### ▲ IISRP의 世界 고무 長期需要豫測

國際合成고무 生産者協會(IISRP) 極東部會는 4月19日~23日 5日間 美國 루이지아나州 New Orleans市에서 開催된 제23回年次總會의 概要를 요즘 發表하였다. 同總會의 主要事項인 新고무 長期需要豫測을 보면, 1981年은 前年부터 계속된 成長鈍화로 前年比 0.6% 減少된

1,171萬톤이었으나, 其後 차츰 增加하여 1990年에는 1,643萬톤에 達할 것으로 豫測되고 있다. 또 合成고무 比率은 1981年에는 前年の 68.3%에서 68.2%로 微減상태였으나 그후 增加하여 1990年에는 70.6%로 豫想되고 있다.

同需要豫測은 各委員會의 報告를 中心으로 極東, 유럽, 北美, 中南美 등 4部會가 各地域을 分擔하여 豫測한 것을 綜合한 것으로 그 概要는 다음과 같다(共產圈 除外).

1981年の 新고무需要는 合成고무가 景氣沈滯와 더불어 大量 需要部門인 自動車産業이 一部地域만 除外하고는 大体로 低調하였기 때문에 2.7% 減少되었으나, 天然고무 價格도 떨어져서 前年水準으로 유지되었으므로 總 1.8%減少된 821萬톤이었다. 특히 合成고무는 거의 大部分의 品種이 減少되고 그 중에서도 量的으로 많은 SBR은 前年比 7% 減少되었다.

그러나 景氣가 1982年後半에 차츰 回復基調로 들어서게 되면 고무製品 메이커의 在庫調整도 一段落될 것으로 보고 있으며 82年 이후는 合成고무와 天然고무가 다같이 每年 3.1%, 3.0%의 伸長率로 增加되어 1990年에는 1,127萬톤으로 1,000萬톤을 突破할 것으로 豫測하고 있다. 또 合成고무 比率은 81年에는 前年の 64.9%에서 64.2%로 低下되었으나 其後로는

世界 高 木 需 要 豫 測

(單位=1,000噸)

		1980	1981	1982	1985	1990	I I S R P 年成長率
自 由 圈	S R	5,423	5,274	5,497	6,277	7,326	3.1
	N R	2,934	2,935	3,040	3,393	3,943	3.0
	計	8,357	8,209	8,537	9,670	11,269	3.0
	SR %	64.9	64.2	64.4	64.9	65.0	
共 産 圈	S R	2,625	2,716	2,919	3,488	4,276	5.0
	N R	795	786	790	822	889	1.1
	計	3,420	3,502	3,709	4,310	5,165	4.2
	SR %	76.8	77.6	78.7	80.9	82.8	
全 世 界 合 計	S R	8,048	7,990	8,416	9,765	11,602	3.7
	N R	3,729	3,721	3,830	4,215	4,832	2.6
	計	11,777	11,711	12,246	13,980	16,434	3.4
	SR %	68.3	68.2	68.7	69.9	70.6	

註：SR = 合成고무, NR = 天然고무, SR % = 合成고무比率

品種別 世界 고무需要豫測

(單位=1,000톤)

I I S R P

	1980	1981	1982	1985	1990
SBR (Crumb)	2,675	2,570	2,678	3,014	3,494
SBR (Latex)	354	349	365	415	488
B R	875	881	916	1,043	1,240
I R	228	190	186	248	298
EPDM	305	321	340	407	479
C R	268	264	273	300	333
I I R	422	411	431	494	574
NBR	182	176	187	212	241
其他	114	112	121	144	179
合成고무計	5,423	5,274	5,497	6,277	7,326
天然고무	2,934	2,935	3,040	3,393	3,943
合計	8,357	8,209	8,537	9,670	11,269
合成고무比率%	64.9	64.2	64.4	64.9	65.0

註：共產圈除外

조금씩 上昇하여 1990년에는 65.0%로 豫想되고 있다. (82.6.7 고무報知新聞)

▲ 美國, 自轉車 메이커와 Carlisle, 自轉車用 타이어 輸入 싸고 攻防戰

美國의 유일한 自轉車 타이어 메이커인 Carlisle Tire & Rubber Co.는 自由中國製品的 輸入 때문에 망하게 되었다고 아우성치고 있다. 同社의 特別顧問이자 辯護士인 Eugene L. Stewart氏는 우리 工場稼働率은 절반이고 勞動力도 減少되고 利益은 最下水準으로 떨어졌다고 말했다. 이와같은 主張은 自由中國產 타이어와 튜브를 사용하고 있는 自轉車메이커 團體인 BMAA (Bicycle Manufacturers Association of America)에 飛火되었다.

自由中國產 타이어·튜브의 輸入으로 被害를 입었다는 Carlisle의 主張을 調査하기 위하여 ITC (International Trade Commission)가 開催한 聽聞會에서, Stewart氏는 自由中國 및 韓國產製成品은 政府의 支援을 받아 生産하고 덤핑으로 不正한 去來를 하기 때문에 Carlisle는 이에 對處하여 살아 남기 위해서 法廷鬭爭을 해

왔다고 前提하면서, 韓國의 自轉車메이커는 엔티덤핑稅나 相計關稅의 賦課可能性을 認知한 것 같았으나 自由中國業者들은 價格引下에만 汲汲하고 있다고 말했다.

1981年 韓國業者들은 인플레이션과 덤핑稅 및 相計關稅 賦課可能性을 考慮하여 對美 輸出 價格을 平均 11% 引上하였는데 反하여 自由中國은 平均 10% 引下하였다. 1979年~1981年 韓國으로부터의 輸入比重은 30% 以上에서 28% 以下로 떨어진데 反하여 自由中國產 輸入은 40% 未滿에서 40% 以上으로 뛰어올랐다. Stewart氏의 말대로 90%를 輸出에 의존하고 있는 自由中國의 輸出市場 浸透는 Carlisle의 販賣를 현저하게 萎縮시켰다. 同氏는 Carlisle의 販賣量을 公式의 으로 밝히지는 않았으나 自轉車 製造에 사용되는 타이어(이하 OE用)販賣는 1979年~1981년에 減少되었고 1982年 1/4 分期에는 急激히 떨어졌다고 主張했다. 自由中國產 타이어 輸入은 81年 1/4 分期에 170萬달러이던 것이 82年 1/4 分期에는 260萬달러로 52%나 增加하였고 튜브는 320萬달러에서 390萬달러로 22% 增加하였다.

한편 美國의 自轉車製造는 今年 1/4 分期에

15.7% 減少되었다고 그는 말했다. 輸入品에 대한 Carlisle 의 競争努力은 끝까지 버티려는 會社方針의 結果이며 따라서 계속 存在할 수 있는 것이다. 그러나 Carlisle 의 立場은 同社가 내세운 “産業被害”에 대하여 妥當한 根拠가 없다고 主張하는 BMAA 에 의하여 挑戰을 받았다. BMAA 는 워싱턴의 한 法律事務所 辯護士인 Lauren Howard 氏가 쓴 聲明書를 통하여 Carlisle 의 主張을 反駁하였다. Howard 氏의 反論은, 自由中國으로부터 輸入된 타이어·튜브 物量은 1981년에는 실제로 減少된 것이며, 이는 他國家로부터의 輸入量과는 關聯이 있지만 國內生産·消費와도 關聯이 있다.

1981年 下半期는 季節的인 크리스마스 景氣로 自轉車 需要가 다소 增加되었다. 그러나 自由中國으로부터의 타이어 輸入은 1978년에 比하여 아주 적은 增加水準을 보였기 때문에 덤핑으로 非難받을 만한 典型的인 商行爲로는 도저히 볼

수 없다. Carlisle 의 1979年度 營業報告書를 보면 年末까지 同社는 生産能力水準까지 타이어·튜브 生産量을 늘렸고, 1980年 報告書에서는 타이어·튜브 市場에서 同社는 占有率을 다시 늘릴 수 있게 되었다고 했으며, 81년에는 80年の 市場占有率 22%를 27%로 올렸다고 되어 있다.

ITC 는 6月15日까지 豫備決定을 하도록 計劃하고 있으며, ITC 의 決定은 自由中國 製品이 美通商法에 規定한 덤핑 여부에 대한 ITA (International Trade Administration)의 調査에 直接的인 影響을 주게 될 것이다. 또 두번의 聽聞會가 開催될 것인데 한번은 덤핑 관계이고, 또 한번은 國內産業被害에 관한 것이다. 만약 ITC 가 國內産業被害의 確證을 잡게 된다면 ITA 는 10月7日까지 豫備決定을 내릴 것이며 ITC 가 그렇지 못하다면 ITA 의 調査는 終熄될 것이라고 ITA 代辯人은 말하였다.

(Rubber & Plastics News, 82.6.7)

美 國 튜 브 製 造 業 體 現 況

- |                   |                 |                |
|-------------------|-----------------|----------------|
| 1 - Agricultural  | 2 - Airplane    | 3 - Bicycle    |
| 4 - Industrial    | 5 - Juvenile    | 6 - Motorcycle |
| 7 - Passenger Car | 8 - Truck & Bus |                |

The Armstrong Rubber Co. (1, 2, 4, 7, 8)	Indianapolis Rubber Co. (1, 2, 4, 7, 8, also <i>Recreational</i> )
Bearcat Tire Co. (4)	Inland Rubber Corp. (1, 7, 8)
Carlisle Tire & Rubber Co. (1, 2, 3, 4, 6, 7, 8)	Kelly-Springfield Tire Co. (1, 7, 8)
The Cooper Tire Co. (7, 8)	Lee Tire & Rubber Co. (1, 8)
Cooper Tire & Rubber Company (7, 8)	Lion Rubber & Plastics, Ltd. (4)
Cupples Co. Mfrs., Rubber Division (1, 4, 6, 7, 8)	Maine Rubber International (4)
Dunlop Tire & Rubber Corp. (1, 4, 7, 8)	Mohawk Rubber Co. (7, 8)
Durkee-Atwood Co. (7)	Polson Industries, Inc.
Firestone Canada, Inc. (1, 7, 8)	Polson Rubber Co. (1, 7, 8)
Firestone Plastics Co., Division of Firestone Tire & Rubber Co. (1, 2, 4, 5, 6, 7, 8)	Polson Rubber Co., Division of Keamey-National Corp. (1, 4, 7, 8)
Firestone Tire & Rubber Co. (1, 2, 4, 5, 6, 7, 8)	Robbins Tire & Rubber Co., Inc. (1, 4, 7, 8)
Louis Fishman & Co. (4)	Semperit of America, Inc. (3, 6, 7, 8)
Herman A. Gelman Co. (3, 6, 7, 8)	Super Tire Engineering Co. (8)
BFGoodrich Canada, Inc.	Trent Rubber Services, (1978) Ltd. (1, 4, 7, 8)
BFGoodrich Co., Tire Group (1, 2, 4, 7, 8)	Uniroyal, Ltd. (4, 7, 8)
Goodyear Canada, Inc.	Universal Tire Co. (2)
The Goodyear Tire & Rubber Co. (1, 2, 4, 6, 7, 8)	Urethane Products Canada, Ltd. (4)
Harrelson Rubber Co. (7, 8)	