

# 아라비아灣沿岸國의 타이어市場 現況

協會 李 源 善

[序 論] 10年前부터 世界 타이어 메이커들은 아라비아灣沿岸國들의 타이어 市場을 매우 좋은 市場이라고 생각해왔다. 그후 世界 타이어 메이커들은, Radial 타이어 生産 및 其他 技術開發 등으로 타이어의 壽命이 延長되면서 需要가 減少됨에 따라 生産能力이 남아돌게 되었고, 또한 世界經濟가 不況에 접어들게 되자 價格이 떨어지면서 타이어市場은 沈滯되었으며, 保護貿易 障壁도 심해지는 등 많은 어려운 問題點에 直面하게 되었다. 그러나 이와는 對照的으로 아라비아灣 沿岸國 타이어市場은 好況을 누려왔으며 利潤도 많았다. 그리고 自國內에서는 타이어가 生産되지 않았기 때문에 어떠한 輸入規制도 없었으며, 또 어떠한 品質의 타이어도 輸入販賣가 가능하였다. 따라서 同市場을 생각하고 있던 타이어 메이커들은 이 市場에서의 販賣를 많이 期待하였고, 國內輸入商들도 그들의 賣出額을 늘리기 위하여 어떠한 브랜드의 타이어도 取扱하였으며, 이들은 大部分 成功할 수 있었다. 1970年末에는 이들 沿岸國에서 이례적으로 多樣的 브랜드의 타이어가 많이 販賣되었다.

그러나 現在는 狀況이 急變하여 好況이 계속 되지 못하고 어려움을 겪고 있다. 同沿岸國 타이어市場이 1980年代初에는 沈滯될 것으로 豫想하였으며 또 市場도 커질만큼 커졌기 때문에 利潤도 정상적인 상태로 떨어질 것으로 보인다. 특히 同地域은 石油收入의 減少와 이란 革命 및 이란-이라크 등으로 景氣가 沈滯되고 있다. 그 結果 再輸出市場까지도 막혀서 不安하게 된 형

편이다. 그러나 이 地域 사람들은 그들의 타이어 市場에 대해서는 지나치게 樂觀的인 展望을 하고 있으며, 過去 3年前과 같은 타이어市場의 不況이 다시 올 것에 대한 對備는 하지 않고 있다. 다른 製品에서도 마찬가지겠지만 타이어에서는 이와같은 뜻밖의 現象이 나타나고 있다.

따라서 여기서는 最近 아라비아灣沿岸國들의 自動車 타이어市場의 全般的인 需給動向에 대하여 살펴보고자 한다.

## 1. 概 況

아라비아灣 沿岸諸國들의 自動車保有臺數 및 타이어市場의 急激한 成長은 80年代初에 끝나고 말았다. 즉, 타이어 販賣가 잠정적으로 갑자기 增加되었다가 다시 떨어지는 異常現象이 發生한 것인데, 그 原因은 다음과 같다.

첫째, 建設工事が 갑자기 줄어들었기 때문이다. 1970年代에는 油田開發 및 地域開發 事業에 莫大한 投資를 하게 됨에 따라 建設用車輛과 建設資材의 輸送車輛들이 많이 必要하게 되었으나 最近에는 그와 같은 建設工事が 끝나게 됨으로써 大型트럭·버스용 및 建設車輛用 타이어市場이 減少되었기 때문이다.

둘째, 輸送距離가 짧아졌기 때문이다. 1970年代에는 經濟好況으로, 海運輸送의 能力不足과 또는 緊急物量의 供給 때문에 유럽으로부터의 陸路輸送이 많았다. 그리고 同沿岸國 중에서 또 작은 나라들은 사우디아라비아, 이란, 이라

등으로 再輸出을 많이 하였다. 그러나 이제는 사우디아라비아市場에서도 物量不足現象은 없으며, 또 이란·이라크戰으로 아라비아灣을 통하여 이란, 이라크 등으로 가는 物量도 많이 줄어들게 되었다. 단지 同沿岸國에 대한 食料品 供給만은 가까운 東部地域으로부터 70年代와 같은 規模로 去來되고 있다.

세째, 石油收入 및 貿易收支가 급격히 떨어졌다. 各國別 年間 貿易量이 約 30%까지 減少됨에 따라, 貨物輸送量이 줄어들게 되었고, 따라서 各種 타이어의 需要量도 줄어들게 되었다.

네째, 同 沿岸國은 自動車保有臺數가 아주 높은 水準에 와있으며, 만일 自動車市場이 아직도 飽和狀態는 아니라고 한다면 그 成長率은 별로 크지 못할 것이다, 특히 모든 原住民 家庭에서는 이미 自家用을 가지고 있으며, 移住民 家庭에서도 約 半數정도는 自家用을 가지고 있다. 한편 同沿岸國으로 大規模로 移住해오는 現象은 이미 끝나고 이제는 經濟的·政治的인 壓力으로 많은 移住民들이 故國으로 돌아가는 反對現象이 나타나고 있다.

다섯째, 타이어 輸入商과 메이커들이 타이어 市場의 變動에 대해 適時對處를 충분히 하지 못하여 在庫가 급격히 늘어나게 되었다. 즉 타이어 메이커들이 輸入商들에게 必要以上の 많은 在庫를 갖도록 했으며, 특히, 이란에 대한 依託販賣를 원래 할 작정으로 同아라비아灣 沿岸國으로 그 物量을 돌렸던 것이다.

또한 道路條件이 좋아지고, 運轉技士들의 난폭한 運轉이 줄어들었으며, 또 車輛整備基準도 向上되는 등 여러가지 조건이 改善된 것도 타이어 需要減少의 한 要因이 되고 있다.

1984年 下半期부터 타이어 販賣商들은 타이어 市場이 安定되기를 바랐으며, 특수한 타이어를 除外하고는 많이 쌓였던 在庫 타이어가 많이 消盡되었다. 물론 1985~1986년까지도 계속 石油收入은 減少하였지만, 非石油部門의 GDP는 계속 增加하였다. 그중에서도 가장 중요한 事項은 自動車의 平均壽命이 길어짐에 따라 交換用 타이어의 需要가 늘어나고 있다는 事實이다. 自動車使用者들은 經濟的인 어려움으로 그들의 新

車交換購入을 늦추고 있는 한편 自動車의 整備 및 管理를 잘 하고 또 난폭한 運轉도 하지 않고 있다. 이러한 原因으로 1984년에 同沿岸國에서는 乘用車용 타이어의 販賣가 增加하게 되었다.

그러나 타이어價格 및 利潤은 떨어졌으며, 타이어 需要者들은 價格에 敏感하게 되었다. 따라서 타이어 商人과 顧客사이에 競爭이 심해지자 타이어 市場의 競爭은 더욱 심해졌으며, 특히 外上去來가 심각한 問題로 대두되었다. 傳統的으로 아랍 商人들은 그들의 顧客을 계속 유지하기 위하여 外上去來를 많이 해왔기 때문에 갑자기 去來를 中斷한다는 것은 매우 어려운 일로 알고 있다. 그리고 또 問題는 顧客들의 外上去來가, 直接 또는 間接으로, 한때는 잘 나오던 政府의 支拂이 잘 되지 않아서 그런 것인지 아니면 根本적으로 支拂能力이 없는 것인지 알 수 없다는 것이다.

그래서 지금은 同市場에 타이어를 供給하는 사람이 아주 적어졌으며, 어떤 타이어會社 및 타이어 專門商人들은 同市場을 아주 포기하고 말았다. 이러한 現狀으로 특히 少數의 美國 브랜드 타이어가 달러貨의 弱勢로 많이 販賣되었으며, 또 東歐 브랜드 및 少數의 아시아 브랜드도 많이 팔렸다. 그리고 많은 타이어 輸入商들이 同타이어市場을 포기함에 따라 競爭도 없게 되었다. 어떤 商人들은 在庫 및 外上去來가 많기 때문에 일단 이것이 解消되기 전에는 타이어 仕入을 하지 않고 있으나, 또 다른 일부 商人들은 그렇게까지는 할 수 없다고 한다. 타이어 輸入商들은 점차 專門化되어 가고 있는 傾向인데, 만약 그들의 타이어 代理店이 많아서 販

아라비아灣 沿岸國 自動車保有台數 現況

〈表 1〉 (1985. 1 現在) (單位: 1000台)

	乘用車	小型트럭	트럭·버스
사우디아라비아*	650	525	175
쿠웨이트	157	56	20
바레인	40	14	3
카타르	38	24	6
아랍에미리트聯속	138	47	13
오만	46	54	10

\* 1984年 1月 現在

賣網을 專門化시키는데 支障이 있다면 그들은 代理店을 점차 줄이든가 아니면 代理店에 對한 物量供給을 하지 않을 것이다.

타이어 메이커들은 언제나 그들의 代理店의 實力을 매우 重要視하고 있다. 즉, 市場占有率 이 작은 브랜드와 변변치 않은 代理店은 줄이고 또, 市場占有率이 크고 좋은 代理店이 있는 곳에서는 타이어 價格을 싸게 해주는 등 그들의 市場占有率을 維持할 수 있도록 必要한 모든 協助를 해주고 있다. 가장 좋은 例로서는 트럭·버스用 타이어市場에서 치열한 競爭을 하고 있는 Michelin, Bridgestone 및 (때로는) Goodyear의 경우를 들 수 있다. 아라비아灣沿岸國(中東地域 일부 포함)에서 트럭用타이어의 主宗規格은 1200×24이며, 이 타이어가 이 地域條件에 가장 알맞는 타이어이다. 1970年代初에는 1200×24 타이어가 供給量이 不足하여 利潤이 매우 좋았으며, 그 후 生産量이 늘어나서 不足現象은 없어졌다. 70年代末에는 同市場의 1200×24 타이어의 브랜드가 約 30種類나 있었으나, 85년에는 品質도 좋고, 價格도 적당한 몇개의 브랜드만이 많이 販賣되었다. 즉 Radial타이어로는 Michelin, Bridgestone, Toyo, Goodyear, Yokohama 브랜드였고, Bias타이어(同地域에서는 아직도 Bias타이어를 많이 使用하고 있다)로는 Bridgestone, Goodyear, Sumitomo 및 그밖의 1~2個 정도의 브랜드였다.

## 2. 國家別 市場現況

### (1) 사우디아라비아

사우디아라비아는 아라비아 半島에 있는 아라비아灣沿岸國 중에서는 人口 및 經濟規模가 쿠웨이트, 바레인, 카타르, 아랍에미레이트 聯合, 오만 등 其他沿岸國보다는 6배나 크며, 타이어市場도 엄청나게 繁昌하고 있다.

政府統計에 따르면 1981年以後 石油收入 및 政府投資는 減少되었음에도 不拘하고, 非石油分野의 企業에서는 GDP가 계속 成長하였으며, 1984/85년에는 4%以上 增加되었다.

1985~90年の 經濟開發計劃에서도 이 정도의

GDP 成長은 할 수 있을 것으로 展望하고 있으나 豫想대로 同國의 石油收入이 늘어나서 計劃한대로 投資를 할 수 있을지는 알 수 없다.

사우디아라비아는 國土가 넓기 때문에 그만큼 陸路輸送量이 많다. 同國의 橫斷距離는 約 1000마일인데, 보통 貨物트럭의 運行距離도 500마일(800km)~1000마일(1600km) 정도 된다. 한 地域에서만 運行하고 있는 乘用車나 小型트럭도 그 地域의 形勢나 地域間的 距離 때문에 가혹한 使用條件으로 高速走行을 하는 일이 많다. 그러므로 사우디아라비아에서는 타이어 消費量이 항상 많으며, 때로는 놀랄만큼 많은 경우도 있다.

사우디아라비아에서 트럭·버스用타이어의 需要가 급격히 떨어질 것으로 豫想되는데, 그것은 첫째, 長距離貨物運輸業界의 輸送能力이 남아돌아 運賃덤핑을 하는 등 어려움을 겪고 있고, 둘째로는 油田開發에서 일하던 東部地域의 運輸會社들은 1983~84년에 이락間的 交通量增加에 對備하였으나, 그것이 維持되지 못하고 84~85년에는 輸送量이 많이 減少되었기 때문이다. "Bedu" 트럭을 所有하고 自家運轉하고 있는 사람들은 間接費가 적게 들기 때문에 運營하기가 쉽다. 이들은 運賃도 싸게 잘 조정하고(예컨대, 夜間運行 등으로), 또 타이어 브랜드에 따라 그 타이어의 性能에 대한 價格比重도 잘 알고 있다.

이와같은 現象은 建設業에서도 나타나고 있다. 建設資材輸送量 및 建設裝備의 需要가 最高로 많았을 때와 比較하면 2/3나 減少되었다. 특히 油田開發과 其他建設計劃으로 惡路에서 長距離運送을 하던 일도 70年代末 水準보다 줄어들었다. 때로는 이러한 建設事業에 消費되는 타이어가 대단히 많은데 특히 沙漠地方에서 工事하는 경우에는 더욱 많이 消費된다.

### ① 타이어 輸出入現況

輸入統計를 보면 트럭·버스用 타이어의 出荷量은 減少하고 乘用車 및 小型트럭用 타이어의 出荷量은 增加하였다. 小規模·建設事業 및 一般貿易(輸入은 1983~84년에 US \$基準 8%增加) 등 非原油部門의 GDP가 계속 成長함으로써

형트럭용 타이어市場은 그대로維持되고 있다. 또한 小型트럭 및 乘用車의 平均壽命이 늘어남으로써 交換用타이어의 需要가 많이 增加되었다. 同市場에서 타이어 賣出額이 떨어지고 있는데 가장 큰 불만은 타이어 販賣量이 減少된 것보다는 價格 및 利潤이 떨어졌기 때문이며, 특히 트럭용 타이어가 더 심했다.

사우디아라비아가 OECD 國家(OECD “시리즈 C”統計)와 韓國으로부터 輸入한 타이어 統計를 보면 表 2 와 같다. OECD 의 “시리즈 C” 統計에서는 每年 작은 數値는 省略하기 때문에 이 統計가 正確하다고는 볼 수 없다. 또 比較的 輸入量이 많은 캐나다와 터키의 統計는 다른 나라들의 統計와 잘 맞지 않아서 省略했고, 스페인과 네덜란드의 84年度 統計는 未詳으로 除外되었다. 그러나 아라비아灣沿岸國은 自身들의 公式的인 輸入統計가 없기 때문에 OECD 의 “시리즈 C” 統計로 적어도 이 沿岸國들의 輸入現況을 比較해 볼 수는 있다. 또한 이 統計에는 少數의 非 OECD 國家(브라질, 印度, 泰國, 臺灣, 中共, 東歐 등; 同沿岸國 總輸入量의 約 4% 占有)는 包含되지 않았으며, 또 原產地에서 이 沿岸國으로 直接 輸入되지 않은 것도 除外되었다. 政府의 公式的인 統計와 主要輸出業者들의 統計는 잘 맞지 않고 있지만 平均總輸入量은 일반적으로 輸出業者들의 統計보다 約 15~20% 정도 많다. 특히 公式 輸入統計에는 韓國으로부터

터의 輸入量이 韓國의 輸出統計記錄보다 約 2 倍로 잡혀 있다.

1975~82年 사이에는 타이어 輸入量이 4 倍나 增加하였으나, 83년에는 安定勢였고 84년에는 約 5% 減少되었다. 輸入 타이어 중에서도 乘用車用 및 小型트럭용 타이어는 계속 늘어났으나, 트럭 및 建設用타이어는 減少하였다. 70年代末부터는 高價인 Radial 타이어 販賣가 늘어나는 趨勢였으나 타이어 價格은 떨어지고 있었다. 즉 1981~84年 사이에는 輸入價格이 FOB 基準 20% 떨어지고 市場價格으로는 30% 떨어졌다. 그리고 1200×24의 價格은 40%以上 떨어졌다. 1984/85년에 日本의 타이어메이커들은 리스트 價格을 維持하기 위하여 많은 努力을 하였는데, 多量販賣가 아닌 小賣市場에서는 多少 成功하였다.

사우디아라비아에서는 Radial 타이어에 대한 先入觀이 좋지 않은 것 같다. 트럭용타이어 販賣에서는 Radial 타이어가 50% 以上 占有하고 있다. 큰 運輸會社에서는 Radial 타이어를 選好하고 있지만, 어떤 會社에서는 아직도 그들이 現金으로 購入할 때에는 低價의 Bias 타이어를 購入하고 있다. “Bedu” 트럭을 所有하고 있는 自家運轉者들은 後輪에는 Radial 타이어(Michelin), 前輪에는 Bias 타이어(Bridgestone)를 좋아하고 있다. 이러한 需要趨勢에 競爭하기 위하여 Michelin 에서는 1982년에 特殊한 前輪用

사우디아라비아 自動車타이어 輸入現況\*

(表 2)

(1981~84)

	1981	1982	1983	1984
輸 入 量(톤)				
乘用車用 타이어	12,185	16,729	15,765	17,650
트럭·버스用타이어	49,004	75,760	77,407	70,414
計	61,189	92,489	93,172	88,064
輸 入 額(\$1000 FOB)				
乘用車用 타이어	35,997	45,717	39,429	43,234
트럭·버스用타이어	143,916	197,007	171,804	156,632
計	179,913	242,724	211,233	199,866

\* OECD 및 韓國으로부터 輸入된 타이어만 收錄, 其他國家는 除外.

註: 트럭·버스用타이어에는 大·小型 包含(以下同).

資料: OECD “시리즈 C” 統計, 韓國貿易統計.

Radial 타이어를 販賣하기 시작했다. 많은 建設 會社에서는 타이어 事故가 너무 많아서 Radial 타이어 使用을 타이어 메이커에서 保證할 수 없다는 것을 알고 있으며, 소수의 小型덤프 트럭을 갖고 있는 사람들은 Radial 타이어를 사용하고 있다. 自動車메이커에서는 소수의 最新型 小型트럭에만 Radial 타이어를 끼고 있으나, 앞으로 Radial 타이어의 使用與否는 使用者들의 Radial 타이어에 대한 先入觀보다는 오히려 타이어 및 自動車메이커에서 Radial 타이어를 많이 사용하도록 하는 政策이 어느정도 效果를 볼 것인지는 확실히 알 수 없다. 乘用車用 타이어에서는 初創期에 美國에서 나온 Steel belted Radial 타이어의 性能이 좋지 않았던 것이 아직도 생각나지만, 지금은 Steel 및 Textile Radial 타이어의 販賣가 다같이 급격히 늘어나고 있다. 그리고 乘用車用타이어에서 Bias 타이어의 占有率은 20% 以下이다.

② 타이어 市場現況

사우디아라비아의 타이어市場은 제다, 담맘, 리야드의 타이어 專門商人들을 中心으로 流通 構造가 複雜하게 이루어져 있으며, 競爭이 아주 심하다. 이들 타이어 專門商人들은 많은 代理店과 有能한 中間商人들을 가지고 있다.

國家別\*사우디아라비아 타이어市場 占有率

〈表 3〉 (1982~84) (單位: %, 金額基準)

	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어	計
日 本	56	59	59
美 國	18	2	5
프 랑 스	6	26	22
西 獨	3	2	2
벨 룩 스	1	1	1
이 태 리	1	2	2
英 國	1	1	1
韓 國	15	3	6
其 他	—	4	3
計	100	100	100

\* OECD 및 韓國, 其他는 省略

註: 트럭·버스用타이어에는 大小型包含(以下同)

資料: OECD “시리즈 C”統計, 韓國貿易統計.

많은 타이어 메이커들은 西部, 東部, 中部의 3個地域으로 나누어서 각각 별도의 代理店을 가지고 있다. 過去 5年間은 타이어市場이 더욱 좁았지만, 지금은 대부분의 큰 代理店들이 全國을 커버하고 있다. 이 중에서 가장 많이 發展한 代理店은 Goodyear 代理店인 Al Qahtani Maritimes로서 東部地域에서 中·西部地域까지 전부 장악하였으며, 또 Caterpillar 代理店인 Zahid Tractor에서는 Pirelli와 結緣하였다.

그리고 1884年度에는 Goodyear 와 Pirelli의 市場占有率은 늘어나지 않았으며, 역시 타이어 市場은 Michelin(일반적인 카고트럭 “Bedu” 自家運轉者들이 많이 使用)과 Bridgestone이 主導하고 있다. 이 두 會社의 總市場占有率은 金額基準으로 각각 約 20%이다. Michelin 타이어의 輸入商은 E A Juffali & Bros로서 Mercedes 代理店까지 하고 있으며, Bridgestone 타이어의 輸入商은 Abdullah Said Bugshan & Bros로서 不動産을 많이 가지고 있으며 또 Komatsu 代理店으로 잘 알려져 있다. 그리고 다음에는 Toyo 타이어(輸入商: Saeid Mohammed Elamoudi <專門輸入商>), Yokohama 타이어(輸入商; Abdulaziz & Mohamme A Al Jomah <General Motor 代理店>), Sumitomo 타이어(輸入商; 各 地域別 中間代理店) 등이 들어오고 있다.

사우디아라비아의 乘用車用 및 小型트럭用타이어에서는 Bridgestone 과 Yokohama 의 占有率이 예외적으로 많은데, 그것은 그들의 타이어가 日本 自動車의 新車用타이어로 많이 使用되고 있기 때문이다. Dunlop (Binzagr Co)에서는 가까스로 Jeep 車用 타이어인 750×15, 750×16 規格을 많이 販賣하고 있다.

원래 타이어 販賣는 每年 일정하지 못하기 때문에 單 1年間의 販賣實績으로 타이어 市場占有率을 決定한다는 것은 意味없는 일이다. 따라서 表 3에서는 3年間의 販賣實績을 綜合하여 各國別 市場占有率을 推定하였다. 同表에서는 輸出實績이 적은 國家는 除外되었으며, 再輸出은 包含되었다. 단, 사우디아라비아의 再輸出은 Yemen 으로 輸出되는 750×15를 除外하고는 別로

없다.

(2) 쿠웨이트

쿠웨이트는 아라비아灣 沿岸國 중에서 가장 富裕한 國家로 알려져 있다. 石油資源이 豊富하고 精油施設 및 石油化學工業이 잘 發達되어 있으며 또 非石油部門도 많이 成長하고 있다. 새로운 都市 및 住宅建設의 지속적인 發展으로 沈滯되었던 建設業界가 다소 좋아질 것으로 보인다. 그러나 쿠웨이트가 크게 依存하고 있는 이락 및 사우디아라비아에 대한 再輸出이, 걸프沿岸國들의 戰爭과 쿠웨이트의 “South Sea Bubble”이라고 할 수 있는 非公式의인 “Manakh” 證券市場의 暴落으로 信用이 떨어져서 많은 어려움을 겪고 있다.

쿠웨이트는 運送業이 크게 發展하였는데, 그 原因은 政治的, 經濟的인 理由로 쿠웨이트에 登錄되어 있는 레바논과 요르단의 수많은 트럭 運送業者들이 包含되어 있기 때문이다. 그러나 現在로는 이들 運送業者들이 쿠웨이트의 타이어 市場景氣를 浮揚시키지는 못했다. 이 중에서도 比較的 큰 業者들은 1981~82년에 樂觀的인 展望으로 事業을 확장하여 對이락 再輸出 분을 對備하였으나, 그것이 실현되지 못했다. 따라서 지금은 이들 業者들이 보다 좋은 活路(예컨대, 아카바에서 바그다드, 터키에서 바그다드)로 轉換하고 있으며, 其他 業者들은 그대로 있는 形편이다. 지금은 대부분의 레바논 및 요르단 트럭

運送業者들이 좀처럼 쿠웨이트에 들리지 않고 있다.

① 타이어 輸入現況

쿠웨이트의 타이어 輸入量은 1974~80年 사이에 4倍정도 增加되었으나, 83년에는 半정도까지 떨어졌다. 타이어 總輸入量에서 再輸出되는 量은 1974년에 17%를 차지했으나, 79년에는 53%까지 增加하였고, 또 80년에는 43%로 떨어졌다. 80년에는 再輸出이 20,000톤에 달하여 最高를 記錄했으나 그후로는 많이 떨어졌다. 1970年代에는 사우디아라비아가 쿠웨이트의 主要 再輸出市場이었으나, 1979~83년에는 쿠웨이트의 最大 再輸出市場이 이란이고 다음이 이락이었다.

안타깝게도 쿠웨이트의 最近 貿易統計로는 82年度 資料밖에 없다. 表 4는 쿠웨이트가 OECD 國家와 韓國으로부터 輸入한 타이어 輸入實績이다. 過去 쿠웨이트의 貿易統計를 보면 表 4의 統計보다 타이어 總輸入量이 10~25% 정도 많은 것으로 나타났다. 部分的으로 差가 나타나는 것은 쿠웨이트에서 間接的으로 輸入한 것이 있기 때문이다.

表 4에서 알 수 있는 바와 같이 84년에는 쿠웨이트의 타이어 輸入量이 많이 늘어났는데, 그것은 83년에 新規車輛의 販賣가 不振하고 交換用타이어 販賣가 增加됨으로써 많이 쌓여있던 在庫 타이어를 消費시키기 위하여 輸入타이어를 많이 減少시켰기 때문에 그것을 일부 補充하기 위

쿠웨이트 自動車 타이어 輸入現況\*

〈表 4〉

(1981~84)

	1981	1982	1983	1984
輸 入 量(톤)				
乘用車用타이어	5,446	5,659	5,249	6,363
트럭·버스用타이어	22,881	16,050	9,255	14,153
計	28,327	21,709	14,504	20,957**
輸 入 額(\$1000 FOB)				
乘用車用타이어	14,649	13,892	11,428	14,623
트럭·버스用타이어	62,863	38,224	18,014	28,512
計	77,512	52,116	29,442	43,959**

\* 前과 同

\*\* 터키로부터 타이어種類別 區分없이 輸入한 41톤(\$824,000) 包含.

資料: 前과 同

한 것이었다.

쿠웨이트에서 販賣되는 總 타이어 중에서 Radial 타이어의 占有率은 사우디아라비아와 거의 비슷하지만 어느 것을 택하여 使用할 것인가는 타이어 需要者別로 잘 區分되어 있지 않다. 自家運轉者(쿠웨이트의 "Bedu"보다는 요르단 및 시리아인들) 및 소규모 運輸業者들은 대부분 Radial 타이어와 Bias 타이어를 구별하지 않고 되는대로 使用하는 경향이고, 일부 큰 業体에서는 아직도 Bias 타이어를 사용하고 있다. 많은 運輸業者들이나 市 및 地方運送業界에서는 타이어 品質은 별로 고려하지 않고 가장 값싼 타이어만 購入하고 있다. 乘用車用 타이어에서는 사우디아라비아에서와 같이 막연히 Steel belted Radial 타이어에 대해서는 좋지 않은 先入觀을 가지고 있으나 Textile belted Radial 타이어는 많이 使用하고 있다.

② 各國別 타이어市場占有率

쿠웨이트 타이어市場은 競爭이 심하며, 특히 "Canada Dry Street"라는 곳에 크게 集中되어 있다. 이상하게도 쿠웨이트는 2~3個 타이어 輸入商들이 많은 代理店을 가지고 있고, 또 이들 代理店에서는 많은 小賣商을 가지고 있다. 쿠웨이트 타이어市場의 各國別 占有率을 보면 表 5 와 같다. 단, 輸出實績이 적은 國家는

國家別\* 쿠웨이트 타이어市場 占有率

(表 5) (1981~84) (單位: %, 金額基準)

	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어	計
日 本	63	82	75
美 國	14	1	5
프 랑 스	5	10	8
西 獨	2	1	2
벨 룩 스	—	1	1
이 태 리	1	1	1
英 國	—	—	—
韓 國	15	2	6
其 他	—	2	2
計	100	100	100

\* 前과 同

資料: 前과 同

除外되었고, 再輸出된 것은 包含되었다. 쿠웨이트는 傳統的으로 美國의 主要輸出市場이었으나, 80年代에는 美國의 自動車 및 타이어 輸出이 크게 減少되었다. 韓國은 市場占有率이 70年代末 水準으로는 維持되지 못했으나, 84년에는 價格이 다시 떨어지면서 多少 回復되었다.

쿠웨이트 타이어市場의 約 40%는 Bridgestone 이 占有하고 있으며, 다음은 Toyo(代理店; A Y A Al Mailem & Bros, 가장 큰 輸入商)가 15% 차지하고 있다. 트럭·버스用 타이어에서는 BS 다음에 Michelin(쿠웨이트 Auto Imports Co 로서 Mazda/Peugeot 代理店)이 두번째이며 1984년에는 販賣量이 增加되었다. 또한 市場占有率이 적은 Pirelli(Gulf & Mediterranean Co. 로서 다른 輸入商)도 84년에는 增加하였는데, Goodyear 는 代理店의 活動이 不振하여 市場占有率이 많이 떨어지고 말았다.

(3) 바 레 인

바레인은 작은 나라이지만 아라비아灣沿岸國 基準으로는 제법 부유한 나라이다. 油田도 적고 石油生産量도 減少하고 있지만, 同沿岸國 중에서는 가장 産業化된 나라이며, 1984~85년에는 多少 주춤했으나 金融業에서는 매우 좋은 成果를 걸우었다. 바레인은 1986년에 사우디아라비아와 연결하는 陸路를 開通할 希望에 차 있었으나, 同沿岸國들의 經濟沈滯로 억제되고 있다.

바레인은 地理적으로 작은 國家이기 때문에 타이어 市場의 規模도 작으며 自動車의 運行距離도 制限되어 있다. 트럭部門에서는 同地域에서 일반적으로 많이 쓰이는 大型트럭보다는 中型트럭이 많았다.

① 타이어 輸入現況

1981年 이후 바레인의 타이어 輸入量은 減少되고 있으며, 1984/85年에도 계속 減少趨勢를 나타내고 있다. 그러나 바레인은 部分的이긴하나 再輸出이 重要한 몫을 차지하고 있어, 다른 沿岸國보다는 타이어市場이 더 安定되어 있다.

바레인의 타이어 輸入統計는 타이어市場의 規模가 작기 때문에 거의 없으며, 主要 生産國들

바레인 자동차 타이어輸入現況\*

〈表6〉

(1981~84)

	1981	1982	1983	1984
輸 入 量(톤)				
乗用車用타이어	—	—	681	623
트럭·버스用타이어	5,149	2,730	1,625	1,309
計	—	—	2,306	1,932
輸 入 額(\$1000 FOB)				
乗用車用타이어	—	—	1,567	1,606
트럭·버스用타이어	6,561	3,254	3,274	2,737
計	—	—	4,841	4,343

\* 前과 同

資料: 前과 同

國家別\* 바레인 타이어市場 占有率

〈表7〉 (1981~84)

(單位: %, 金額基準)

	乗用車用 타이어	트럭·버스用 타이어	計
日 本	60	91	80
美 國	9	—	3
프 랑 스	5	2	3
西 獨	12	2	5
벨 룩 스	—	1	1
이 태 리	—	1	—
英 國	3	—	1
韓 國	11	4	6
其 他	—	—	—
計	100	100	100

\* 前과 同

資料: 前과 同

의 輸出統計에도 빠져 있다. 그리고 바레인의 輸入統計은 輸出業者들의 統計과도 잘 맞지 않는다. OECD 國家와 韓國으로부터 輸入된 타이어 輸入統計을 보면 表6과 같다. 단, 輸出實績이 적은 國家는 資料未詳으로 除外되었으며, 특히 1981, 82년에는 乗用車用타이어 統計에서 많은 差가 나타나 省略했기 때문에 計를 내지 못하였다.

바레인에서는 특히 Radial 타이어에 대한 先入觀이 좋지 않았는데, 그것은 小賣市場에서의 價格問題와 또 高速走行(Radial 타이어의 長點)을 거의 할 수 없기 때문이다.

② 타이어 市場現況

바레인 타이어市場은 比較的 競爭이 심하지 않는 것이 특징이다. 그리고 利潤도 많고, 타이어 메이커들이 需要者들을 찾아다니지 않아도 된다.

1982年度の 統計資料가 不充分하여 對 바레인 타이어輸出國別 市場占有率은 1982~84年 대신에 1983~84年度 資料만으로 綜合하였다(表7). 만일 쿠웨이트에서는 美國 타이어 會社들의 市場占有率이 높다고 한다면, 바레인에서는 日本 타이어會社들의 市場占有率이 높다고 볼 수 있다. 그러나 바레인市場은 또한 價格에 매우 민감한 市場이며, 韓國에서 계속 同市場의 占有率을 많이 유지하고 있다(일반적으로 韓國의 輸出實績은 실제 市場占有率보다 낮게 評價되고 있다). 바레인 타이어市場에서 美國 및 유럽 브랜드 타이어의 占有率은 낮으나, 1984年度에는 Michelin의 新規代理店에서 在庫量을 增加시켰기 때문에 프랑스 및 西獨으로부터 들어오는 타이어가 많았다.

바레인 타이어市場은 Bridgestone이 主導하고 있으며, 市場占有率이 거의 50%나 된다. 代理店인 A J M Kooheji & Sons에서는 同市場에서 非公式적으로 체인 및 小賣商도 운영하고 있다. 그리고 다른 代理店들의 小賣는 자기들의 自動車代理店の 스페어 部品/서비스 部에서만 販賣하도록 되어 있다. 바레인 市場에서 占有率이 두번째로 많은 타이어 메이커는 日本의 Ohtsu와 Toyo이다.



(4) 카 타 르

카타르는 바레인과 같이 經濟規模가 작은 國家이지만 바레인과는 달리 石油資源이 豊富하며 別로 開發되지 않은 나라이다. 카타르 政府는 1983~84년에 經濟不況 때문에 政府의 支出을 크게 줄이지 못하여 石油收入의 減少에 對備하지 못했다. 그러나 1984年 下半期에는 經濟가 回復되기 시작했지만, 最近에 石油價格이 계속 下落勢에 있어 問題가 대두되고 있다.

카타르는 작은 나라이지만, 運輸業이 잘發達한 나라로서, 國內鐵鋼, 시멘트 運輸業체 및 建設業을 포함하여 두바이까지의 컨테이너 運送業까지도 발달되어 있다(카타르港口에서는 많은 量의 컨테이너는 取扱하지 않는다). 또 카타르에는 規模는 작지만 自家 トラック 運送業者团体가 있는데, 이들은 사우디의 トラック 運送業者团体와도 相互 유대관계를 맺고 있다. 이 運送業은 철프 沿岸國의 輸送量 減少와 不景氣의 影響을 가장 많이 받고 있다.

카타르는 乘用車를 다루는데 있어서는 아라비아灣沿岸國 標準以上으로 매우 높은 水準에 있으며 大型 乘用車를 많이 가지고 있다.

카타르의 自動車用타이어 輸入實績을 보면 表 8과 같다. 타이어市場이 작기 때문에 統計資料가 不充分하며, 특히 1981~82年度 乘用車用타이어 資料는 더욱 그렇다. 그리고 日本 및 英國으로부터의 輸入量은 部分的인 資料로 推定하였

다. 이 表에서 알 수 있는 바와 같이 타이어 輸入量이 1982년에는 減少되었고 83년에는 더욱 급격히 떨어졌으며, 84년에는 最高水準으로 回復되었다. 카타르의 政府輸入統計를 보아도 이와 비슷하게 變動이 많았다. 즉, 總 輸入量이 1981년에는 2,669톤, 82년에는 4,208톤, 83년에는 3,173톤, 84년에는 4,212톤이었다. 表 8의 輸出業者들의 資料가 그렇게 正確하다고는 볼 수 없어도 其他 沿岸國들의 統計와 比較할 수는 있는 것이다. 國內資料에 의하면 1984年 上半期에는 타이어販賣가 계속 떨어졌다가 下半期에는 回復되었으나 輸入量이 늘어난 것은 아니다. 카타르에서 再輸出된 統計資料는 없으나, 그리 많지는 않는 것 같다.

國家別 카타르 타이어市場 占有率은 表 9와 같다. 日本의 市場占有率이 계속 높아지고 있으며, 84년에는 韓國이 약간 回復하였고 美國은 더 떨어졌다.

카타르 타이어市場은 競爭이 아주 심한데, 그것은 다른 沿岸國들과 같이 代理店規約”이 엄하지 않아 隣接國家들로부터 暗去來로 輸入되는 타이어가 많기 때문이다. 이렇게 작은 市場에서는 타이어 都賣商들이 在庫를 많이 유지하지 않기 때문에 때로는 都賣商들의 在庫가 不足할 때에는 小賣商들이 두바이나 또는 다른 地域으로부터 타이어를 仕入하게 된다. 카타르에는 타이어 브랜드가 얼마되지 않지만, 비교적 市場占有率이 높은 브랜드도 많다.

카타르 自動車 타이어 輸入 現況\*

輸 入 量(톤)	(1981~84)			
	1981	1982	1983	1984
乘用車用 타이어	904	879	773	979
트럭·버스用 타이어	2,159	2,025	1,662	2,299
計	3,063	2,904	2,435	3,278
輸 入 額(\$1000 FOB)				
乘用車用 타이어	2,672	2,685	2,126	2,629
트럭·버스用 타이어	6,075	5,028	3,554	4,797
計	8,747	7,713	5,680	7,426

\* 前과 同

資料: 前과 同

國家別\* 카타르 타이어市場 占有率

(表 9) (1982~84) (單位: %, 金額基準)

	乘用車用 타이어	트럭·버스用 타이어	計
日 本	63	73	70
美 國	13	1	6
프 랑 스	11	12	12
西 獨	3	3	3
벨 룩 스	1	3	2
이 태 리	2	3	3
英 國	1	1	1
韓 國	5	2	3
其 他	—	2	1
計	100	100	100

\* 前과 同

資料: 前과 同

Michelin(Nasr bin Khalid Al Thani, Mercedes 代理店), Bridgestone(Gettco), Good-year(Mazooq Al Shamian)는 주로 運輸會社들을 相對로 하는 타이어市場에서 심한 競爭을 하고 있으며, 小賣市場에서는 Bridgestone, Toyo(Al Muftah Tdg & Contg Co), Sumitomo(A Abdulghani & Bros)가 主導하고 있다. 1984년에는 Yokohama 代理店이 이들 代理店과 合流하기 위하여 많이 努力하고 있으며, 또 Pirelli 代理店에서는 Pirelli 타이어는 高級 乘用車에 使用되는 高級 브랜드라는 것을 立証시키기 위하여 努力하고 있다.

(5) 아랍에미레이트聯合

아랍에미레이트聯合(UAE)의 타이어 市場은 일반적으로 아부다비(Abu Dhabi)와 北에미레이트로 나누어져 있다. 아부다비는 聯邦首都로서 政府가 있으며, 主要産油地이다. 그리고 두바이는 세련된 商業都市로서 北에미레이트에 속해 있으며 再輸出에 많이 依存하고 있다. 두바이의 開發 붐은 1980年前에 끝나고 그 후부터는 主要再輸出市場인 이란의 심한 政變으로 經濟的으로 어려움을 겪고 있다. 한편 아부다비에서는 1982~83년에 石油收入이 減少됨에 따라 政府의 支出이 削減되기까지는 好況이 계속되었다. 지금은 開發中心을 東部地域으로 옮겨서 小規模的으로 開發하고 있으며, 그중 어떤 곳에서는 그들 自身の 가스 및 油田을 發見하고 있다.

타이어市場으로 볼 때는 아부다비는 政府가 있는 首都로서 國防, 地方自治上으로 主要都市이면서 油田 및 큰 運輸會社들이 많이 있기 때문에 주로 타이어都賣市場으로 볼 수 있고, 또 두바이는 큰 運輸會社들이 많지 않기 때문에 주로 小賣市場으로 간주되고 있다. 두바이는 또 其他 에미레이트의 타이어 販賣商들의 中心地(많은 아부다비의 타이어 販賣商들도 두바이를 통하여 그들의 在庫를 確保하고 있다)이며 타이어를 再輸出하는 都市로서 중요한 位置를 차지하고 있다.

두바이는 타이어 再輸出로 중요한 都市이나

(表10) UAE의 自動車 타이어 輸入 実績\* (1981~84)

	1981	1982	1983	1984
輸 入 量(톤)				
乘用車用 타이어	4,291	3,372	5,219	6,922
트럭·버스用타이어	22,767	9,244	7,082	7,332
計	27,058	12,616	12,301	14,254
輸 入 額(\$1000 FOB)				
乘用車用 타이어	12,771	9,036	11,985	16,844
트럭·버스用타이어	62,906	22,419	15,596	16,083
計	75,677	31,455	27,581	32,927

\* 前과 同

資料: 前과 同

運輸業은 크게 發展하지 못하였다. 그리고 國際的인 運輸會社는 많으나, 自家運轉運送業者들은 많지 않으며, 또 많은 國際貨物은 外國 트럭으로 수송되고 있다. 마찬가지로 아부다비의 運輸業에서는 주로 國內貨物을 取扱하고 있다. 한편 自動車市場에서, 아부다비는 주로 大型 特殊車輛과 大型乘用車가 많은 반면, 두바이 및 北에미레이트에는 小型車輛이 많다.

① 타이어 輸出入 現況

아부다비, 두바이, 샤르자(Sharjah)에서는 自己들의 貿易統計를 發表하고 있지만, 內容이 복잡하다. 즉, 두바이의 自由港에서 取扱하는 많은 貨物運送量이 어떤 때에는 두바이로 들어오는 入港手續도 하지 않고 統計에 잡히지 않고 있다. 또 에미레이트와 두바이 間에 運送되는 輸送量은 감시를 받지 않으며, 각 에미레이트로 들어오는 輸入타이어는 그 에미레이트에서 販賣하려고 하는 것보다는 오히려 각 타이어 商人들의 出荷便宜를 위한 것이다.

表10에서 알 수 있는 바와 같이 UAE의 트럭·버스用타이어 販賣는 급격히 떨어지고 乘用車用타이어는 乘用車保有臺數의 增加로 많이 늘어났다. 1984년에는 多量의 在庫 타이어가 減少됨에 따라 타이어輸入이 점차 回復趨勢에 있다. 이 統計는 역시 再輸出의 影響을 많이 받고 있

다. 두바이 商人들은 이란과의 가까운 사이를 유지하면서 去來條件을 變更하여 有利하게 하고 있다. 그리고 對이란 再輸出도 1983~84년에는 回復勢에 있다. 다른 地域에서는 두바이가 이제 더 이상의 심각한 경쟁은 없지만, 再輸出은 침체상태에 있다. 두바이에서 再輸出된 量은 1983년에 11,956톤, 1984年 上半期에 9,287톤이다. 이것은 두바이로 入港된 總輸入量의 約半정도이며, 또 自由港에서 取扱한 在庫量까지 包含한다면 總再輸出의 2/3에 해당된다. 아부다비에서 再輸出되는 量은 年間 約 500톤으로서 아부다비에서 輸入한 量의 約 10%이다.

UAE의 타이어 輸出入은 실제로 아부다비市場과 北에미레이트市場으로 갈라져 있다. 많은 主要 타이어메이커들은 아부다비와 두바이에 각각 代理店을 두고 있으며, 때로는 작은 에미레이트에도 각각 제2의 代理店을 두고 있다.

② 타이어 市場現況

두바이의 타이어市場은 競爭이 심하며, 타이어 브랜드가 대단히 多様하다. 그러나 이중 어떤 것은 주로 또는 全量 再輸出하기 위하여 輸入된 것이며, 不景氣로 많이 줄어들게 되었다. 市場占有率을 보면, Bridgestone(Nasser Abdullatif Alserk'Al)이 타이어市場을 主導하고 있고, 主要競爭者로는 對運輸會社 販賣에서는 Goodyear 이고, 小賣市場에서는 Toyo와 Sumitomo, Yokohama 등이다.

일반적으로 아부다비의 타이어市場은 두바이市場보다는 競爭은 심하지 않지만, 트럭·버스用타이어의 販賣가 많으며 主要運輸會社들과의 去來는 政治的으로 이루어지고 있다. 同市場은 Michelin이 主導하고 있으며, Michelin 代理店에서는 새로 代理店을 設置한 두바이로도 販賣하고 있다. 또한 큰 運輸會社들과의 去來에서는 Bridgestone, Yokohama, Sumitomo, Goodyear 등도 많이 販賣하고 있으며, 小賣市場에서는 Bridgestone과 Toyo가 主導하고 있다.

UAE에서는 타이어市場에 대한 造詣가 깊고 또 價格 및 信用去來에서 특히 비상한 競爭力이 있는 두 代理店을 들 수 있다. 즉, 아부다비에서 Sumitomo, Firestone 및 其他 數個의 브

國家別\* UAE 타이어市場 占有率

(表 11) (1982~84) (單位: %, 金額基準)

	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어	計
日 本	61	68	65
美 國	8	1	4
프 랑 스	10	10	10
西 獨	2	3	3
벨 룩 스	1	10	6
이 태 리	1	1	1
英 國	4	4	4
韓 國	11	3	6
其 他	1	1	1
計	100	100	100

\* 前과 同

資料: 前과 同

랜드를取扱하고 있는代理店: Abu Dhabi Tyre Co. 는 걸프沿岸國에서 Firestone 타이어의市場占有率을 높이 유지하고 있으며, 또 두바이에서 Riken, Kelly Springfield, Semperit 및 Hankook 타이어를取扱하고 있는代理店: Al Dobowi Tyre Co 도 비슷한評을 받고 있다. Abu Dhabi Tyre Co 가 두바이에서 Commercial Tyre Centre 를經營하고 있는 한편, Al Dobowi Tyre Co 는 아부다비에서 Abu Dhabi Tyre Co 와合同으로支店을開設하였다.

(6) 오만

오만은 아라비아灣沿岸國 중에서는 제일 늦게石油 畚을 만각하고 있다. 最近에는石油價格이 계속 下落勢를 보이자, 그것을補填하기 위하여石油生産量을增加시키고 있다. 오만은經濟開發 5 年計劃을 신중하게 추진하고 있으며, 必要時에는外國借款까지도導入하려고 하고 있다. 즉, 同國에서는 적어도 1985~86年까지는好況이 持續될 것으로豫想하였으나, 뜻밖의不況으로 오만의經濟成長은 차츰 흐지부지 되고 말았다.

오만은 사우디아라비아와 같이 작은 奧地를 가진 都市國家보다는 큰 國家이며, 運送分野가 복잡하고 多樣하다. 都市보다는 地方에서의 輸送量이 많아서 地方의 타이어市場이 더 重要視되고 있다.

오만의 타이어輸入은 1982-83年에는 조금씩增加하여 安定되어 있었으나, 84년에는 다시 급격히增加하였다. 暗去來로 輸入되는量은 별로 많지 않으나, 오만은 주로 UAE 와 사우디아라비아로 再輸出을 조금씩 하고 있다. 再輸出量은 83년에 273톤, 84년에는 889톤이었다.

오만에서는 다른 나라들에 비해 Radial 타이어에 대한 先入觀은 좋았으며, 큰 運輸會社나 國內一般에서는 Bias 타이어의 使用을 制限하고 있는 傾向이다.

오만에서 販賣되고 있는 타이어 브랜드는 별로 많지 않다. 東歐 브랜드는 사실상 없어졌으며, 韓國의 市場占有率도 별로 많지 않고 또 其他 아시아 브랜드도 좀처럼 눈에 띄지 않는다. 유럽 및 美國 브랜드도 몇개밖에 없으며, Firestone, Goodrich, Uniroyal, Semperit, Kelly 같은 브랜드도 市場占有率이 작다.

오만 타이어市場은 Yokohama 가 主導하고 있으며, 代理店인 Suhail and Sand Bahwan 은 걸프沿岸國에서 가장 큰 타이어 販賣商으로, Toyota, MAN, Komatsu 및 Kubota (Continental 타이어는 물론) 代理店도 兼하고 있다. Bahwan 代理店은 특히 地方에서의 販賣基盤이 든든하며, 또 그 地方에서는 Toyota 自動車가 가장 人氣가 있고, Yokohama 타이어를 대부분 “新車用스페어”로 使用하고 있다. Muscat 市에서는 Michelin 이 트럭·버스用 Radial 타이어市

오만의自動車 타이어 輸入 実績\*

〈表 12〉

(1981~84)

	1981	1982	1983	1984
輸 入 量(톤)				
乗用車用 타이어	1,147	1,324	1,295	1,489
트럭·버스用 타이어	3,654	3,680	4,049	6,184
計	4,801	5,004	5,344	7,673
輸 入 額(\$1000 FOB)				
乗用車用 타이어	3,107	3,271	3,058	3,523
트럭·버스用 타이어	9,940	9,199	8,605	13,050
計	13,047	12,470	11,663	16,573

\* 前과 同

資料: 前과 同

各國別\* 오만 타이어市場 占有率

〈表 13〉 (1981~84) (單位: %, 金額基準)

	乘用車用 타 이 어	트럭·버스用 타 이 어	計
日 本	78	64	67
美 國	2	1	1
프 랑 스	12	21	19
西 獨	2	3	3
벨 룩 스	—	4	3
이 태 리	—	2	2
英 國	2	4	3
韓 國	4	—	1
其 他	—	1	1
計	100	100	100

\* 前과 同  
資料: 前과 同

場을 主導하고 있으며, 小賣市場은 Bridgestone 이 主導하고 있다. Sumitomo, Goodyear, Dunlop 등은 2 位를 유지하고 있다.

3. 展 望

아라비아灣沿岸國 타이어市場의 短期的인 展望은 별로 좋지 않으나, 그렇다고 아주 나쁘지도 않을 것 같다. 앞으로 1~2 年內에 政府 및 企業들이 더 많은 投資를 할 수 있을 정도로 石油收入이 늘어날 展望은 없다. 따라서 現在の 資金難으로 自動車運行을 심하게 줄인다는가, 아니면 自動車를 新車로 交換하는 것을 억제하여 交換用타이어의 需要를 늘어나게 한다는가 하는 豫測은 전혀 할 수 없다.

한편 同地域 國家들의 長期的인 타이어 市場 展望은 收益性和 成長面에서 볼 때 매우 將來性이 있는 市場이라고 볼 수 있다. 한때 많았던 無國籍移住者들도 이제 다 追放되고 同 沿岸國에는 原住民과 定着된 移住民만 남게 되었는데, 이들을 卹한 人口成長率은 年平均 3% 정도이다. 이들은 過去 10年間 熱狂的인 活動으로 經濟基盤을 구축해왔으며, 이제 그들은 經濟成長을 위해서는 그들 自身의 힘이 있어야 된다는 것을 알게 되었다.

아라비아灣沿岸國들은 石油를 어떠한 價格으로 販賣하든 알맞은 利潤만 볼 수 있다면 그들은 富를 누릴 수 있을 것이며, 따라서 타이어 需要도 계속 조금씩은 늘어날 것이다. 過去 타이어 販賣에서 가장 어려웠던 일은 타이어市場의 變化에 따른 在庫管理였다. 이제 타이어 市場도 初期的인 好況은 끝나고 市場基盤이 커졌으며, 또 타이어代理店들도 在庫管理를 官僚的으로 더욱 熱心히 하고 있다. 그러므로 타이어 市場은 더욱 安定될 것으로 보인다.

同沿岸國의 對 이란, 이락의 大規模 타이어 再輸出은 再開될지 안될지는 알 수 없으나, 사우디아라비아에 對한 大規模 再輸出은 可能할 것 같다. 그리고 이 沿岸國들은 더욱 가깝게 團結되고 있으며, 이 地域의 共通的인 代理店規約까지도 만들기 시작했다. 또 이들 여러 國家에서의 타이어 輸出入도 잘 統制될 것으로 보인다.

끝으로 중요한 것은 GOIC(Gulf Organisation for Industrial Consulting)에서 計劃하고 있는 바레인에 建設할 타이어工場 問題이다. GOIC는 GCC(Gulf Cooperation Council)의 後援機關으로서 Doha 에 있으며, 아라비아灣沿岸國의 産業開發을 推進할 目的으로 設립된 것이다. GCC 에서는 오랜동안 이 地域에 타이어工場 設立을 計劃해 왔는데, 쿠웨이트, 사우디아라비아, 카타르, 바레인 등의 當事者들은 각각 이 事業에 參與할 뜻을 보였다. 이러한 타이어工場 建設計劃은 타이어에 대한 技術 및 商業的인 面에서 批判을 받아 왔다. 즉, 타이어工場을 세우게 되면 同地域에 있는 많은 타이어代理店들의 利害關係를 조정하여야 되고, 또 保護關稅를 실시하여야 한다. 그러나 1985年 8月에 GOIC와 Michelin 에서는 타이어工場 建設計劃에 대한 구체적인 事項에 대하여 合意했다고 發表하였다. Michelin 에서는 또 사우디아라비아의 Yanbu 에 Butadiene-isoprene Rubber工場도 設立할 것으로 보인다. 아라비아灣沿岸國의 工業發展을 위하여 同計劃은 틀림없이 그대로 施行되리라고 본다. 그리고 어떤 面으로 보아서는 全世界의 타이어 供給人들이 關心을 갖지 않을 수 없을 것이다. (Rubber Trends, 1986.6)