

아시아 및 大洋洲地域 고무 및 타이어産業展望

協會 宋 永 琦

아시아地域

1. 概 要

아시아地域은 高度로 先進化된 日本을 비롯하여 방글라데시와 같은 가난한 나라에 이르기까지 經濟的水準이 多樣한 國家들로 構成되

어 있다. 그 중에는 지난 10年동안 急速한 經濟成長을 이룩한 싱가포르, 韓國, 臺灣 같은 開途國들도 있다. 아시아는 지난 1970年代初에는 몇몇 東南아시아 國家들의 經濟事情이 좋지 않았음에도 不拘하고 世界開途國 중에서는 가장 빠른 經濟成長을 이룩하였다. 東아시아에서 急先進化되고 있는 나라들은 좋은 機會를 맞이하여 가장 빠른 經濟成長을 持續的으로 이루고 있다.

(表 1) 아시아地域 고무 및 타이어 需給展望

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	2122.4	2339.6	2551.0	2637.2	2869.0	3124.8
1 人 當 GDP	596	696	818	881	1037	1249
GDP (1982 US \$10억)	1264.6	1627.6	2087.9	2322.8	2974.0	3964.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	93798	112104	138515	170275	201400	229775
純 輸 入 量	-12533	-16559	-19500	-35610	-48855	-49325
타 이 어 需 要 量	81265	95545	119015	134665	154745	180450
新 車 用	38575	52240	69615	76895	86510	100475
交 換 用	42690	43305	49400	57770	68235	79975
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	1535.8	2039.8	2741.2	3261.1	4085.0	5360.0
非타이어部門	951.5	1215.2	1716.6	2015.2	2703.0	3790.0
타 이 어 部 門	584.3	824.6	1024.6	1245.9	1382.0	1570.0
고 무 需 要 量	1535.8	2039.8	2741.2	3261.1	4085.0	5360.0
合 成 高 무	750.8	1008.6	1263.2	1521.2	1915.0	2560.0
天 然 高 무	785.0	1031.2	1478.0	1739.9	2170.0	2800.0
純 輸 入 量	-2093.8	-2420.8	-1998.2	-2181.8	-2385.0	-2542.0
고 무 供 給 量	3629.6	4460.6	4739.4	5442.9	6470.0	7902.0
合 成 高 무	882.2	1124.5	1225.2	1490.7	1865.0	2479.0
天 然 高 무	2747.4	3336.1	3514.2	3952.2	4605.0	5423.0

아시아의 고무 및 타이어産業은 日本이 主導하고 있으며, 同地域 타이어 供給에서는 75%, 고무 供給에서는 20%를 각각 占하고 있는데, 84年度에는 고무 總需要量의 44%를 占하고 있다.

1984年度 世界 타이어 供給에서는 아시아가 23%를 占하였는데, 1995年度까지는 生産性向上과 比較的 有利한 條件 때문에 27%까지는 占하게 될 것으로 期待된다. 이와같이 同地域의 타이어 供給이 鈍化됨으로써 타이어 純輸出量이 總타이어 供給量의 17%로서 약간 減少될 것으로 보인다. 新車用타이어 市場에서는 日本 및 韓國 같은 나라에서 自動車를 많이 生産하고 있기 때문에 主要한 需要者들을 確保할 수 있을 것이고, 따라서 總타이어 需要의 55% 이상은 계속 維持할 수 있을 것이다.

고무 需要의 增加率은 타이어産業이 이미 大企業으로 成熟되어 있기 때문에 非타이어部門이 타이어部門보다도 빠른 것으로 보이며, 1995년까지는 總고무 需要의 70%以上 차지할 것 같다. 특히 아시아는 他地域에 비해 天然고무의 生産, 供給이 便利하므로 天然고무의 使用량이 많다. 1995년까지 아시아의 天然고무 需要比重은 世界 天然고무 總需要量의 48%까지 늘어날 것으로 豫想된다.

合成고무 生産에서는 日本이 主導하고 있으며, 아시아地域 合成고무 總生産量의 70%以上을 占하고 있다. 아시아에서는 天然고무 生産에 계속 注力하고 있기 때문에 1995년까지는 合成고무를 다소나마 輸入하게 될 것이다. 앞으로 아시아地域은 天然고무의 生産性向上과 새로운 技術開發로 天然고무의 生産能力이 더욱 늘어나게 되어 純고무輸出國이 될 것이다.

2. 國家別 現況

(1) 中 共

中共은 大體로 農業經濟國으로서 鈹業 및 製造業分野의 規模도 크다. 鈹業 및 製造業에서는 지금까지 주로 鐵鋼業 같은 重工業에만 注力

해 왔으나 지금은 輕工業分野에 보다 큰 關心을 기울이고 있다. 中共은 天然資源이 풍부하여 經濟成長의 潛在力이 큰 나라이며, 또한 人口가 많아 많은 關心이 야기되지만, 타이어 業界에서는 주로 西方側의 資本財와 技術을 導入하고 있기 때문에 별로 問題될 것은 없을 것이다. 또한 1人當 所得水準도 一般적으로 充分하지 못하다. 그리고 언젠가는 西方側 타이어 메이커들이 技術提携나 또는 企業合作으로 中共에 上陸하여 中共의 初歩인 고무 및 타이어産業을 育成하게 될 機會가 올 것 같다.

1984년에는 中共에서 700萬個의 타이어가 生産되었으며 그밖에도 900萬個 以上の 自轉車用 타이어, 摩托사이클用 타이어 및 其他 타이어를 生産하였다.

中共은 政治的 이데올로기와 經濟開發戰略으로 自動車의 輸入이 禁止되어 있고 또 國內價格이 비싸기 때문에 乘用車의 選好도가 매우 낮다. 乘用車은 高位政黨官吏나 他國에서만 使用할 수 있게 되어 있다. 그리고 中共의 모든 車輛은 大部分이 營業用 트럭·버스이고 또 그 중 大部分은 中古車이다.

中共은 國內 타이어産業을 現代化시키기 위하여 海外業體들과의 合作(Joint Venture)이 많이 늘어나고 있다. 最近 英國의 Dunlop Engineering에서는 Liaoning州에 年産 15萬個 規模의 트럭用 Steel belted Radial 타이어 工場設立을 위한 施設 및 技術訓練 등을 注文받고 있는데, 처음 5個年 동안은 Dunlop이 同工場에서 生産되는 타이어를 年 5萬個씩 購入하게 될 것이다. 그밖에도 캐나다의 United Tire and Rubber와 Tianjin Rubber Industrial 및 다른 두 投資者가 合作하여 Tianjin 港口에 OTR 타이어工場을 세우게 될 것이며 이들 타이어는 주로 森林運搬, 鈹山 및 建設産業用車輛에 쓰이게 된다.

타이어 供給量은 1995년까지 年 5% 以上 增加하여 1,200萬個以上 될 것이며, 타이어의 純輸出量도 늘어날 것이다. 트럭·버스 및 OTR 타이어가 乘用車用 타이어보다는 優先일 것 같다. 中共은 특히 트럭·버스의 生産에 注力하고

있기 때문에 新車用 타이어의 生産이 더 빨리 늘어날 것으로 보이나, 交換用 타이어도 여전히 總 타이어 需要의 約 2/3는 차지하게 될 것이다.

고무 需要에서는 建設 및 工業分野의 非타이어 部門의 고무 需要增加率이 계속 더 빠를 것이다. 그리고 고무 需要에서는 天然고무가 國內에서 生産되고 또 많은 生産國들이 인접해 있기 때문에 天然고무의 需要량이 압도적이다. 그러나 現在 合成고무의 生産能力을 늘이려고 努力하고 있기 때문에 1986年度 中盤에는 年間 8萬톤 規模의 SBR 工場이 稼動될 것이며, 앞으로 國內工業이 더욱 發展하고 供給량이 많이 늘어나서 合成고무 需要량이 天然고무보다 많이 앞설 것으로 보인다. 따라서 純輸入량이 많이 줄어들게 되어 1995년까지는 純 고무 輸入량이 總 고무 需要량의 1/4 以下로 떨어질 것이다.

(2) 印 度

印度는 주로 農業經濟國으로서, 農業이 勞動

력의 約 70%를 吸收하고 있으며 GDP의 約 40%를 占하고 있다. 製品業에서는 주로 織物, 鉄鋼, 特殊加工品 등이 主要産業으로 대두되고 있다. 印度經濟가 自由化됨에 따라 穀物 및 其他 農産物의 貿易增大로 印度의 經濟展望은 好轉되고 있다. 1人當 GDP가 中共의 約 1/2정도 밖에 되지 않으나 印度市場이 더욱 自由化됨에 따라 自動車保有臺數는 中共의 數倍나 된다.

資源이 不足한 나라에서는 R&D에 많은 資本投資를 하기보다는 海外技術을 導入하는 것이 보다 效果的이다. 印度에서는 타이어 會社들이 名目上的 로얄티를 支拂하면서 새로운 技術을 導入하고 있다. 이상하게도 大部分의 多國籍 타이어 企業들이 印度의 道路事情에 맞는 타이어 研究는 하지 않고 있다.

印度의 道路는 1990年代 中盤後까지도 유럽이나 美國의 一般高速道路처럼 매끈하게 鋪裝되지는 못할 것 같다. 따라서 印度는 거치른 道路事情에 맞는 타이어를 開發하기 위한 努力이 특

中共의 고무 및 타이어 需給展望

(表 2)

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	886.8	964.3	1027.5	1051.6	1115.0	1200.0
1人 當 GDP	261	319	410	464	606	821
GDP (1982 US \$10억)	231.3	307.5	420.9	488.2	675.0	985.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	4395	4850	5855	6995	8800	12300
純 輸 入 量	-230	-235	-165	-170	-200	-500
타 이 어 需 要 量	4165	4615	5690	6825	8600	11800
新 車 用	715	890	1400	2240	2925	4065
交 換 用	3450	3725	4290	4585	5675	7735
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	260.0	350.0	475.0	620.0	875.0	1305.0
非타이어部門	230.0	314.0	434.0	570.0	813.0	1220.0
타 이 어 部 門	30.0	36.0	41.0	50.0	62.0	85.0
고 무 需 要 量	260.0	350.0	475.0	620.0	875.0	1305.0
合 成 高 무	50.0	70.0	170.0	220.0	340.0	565.0
天 然 高 무	210.0	280.0	305.0	400.0	535.0	740.0
純 輸 入 量	215.0	240.0	186.0	237.0	262.0	310.0
고 무 供 給 量	45.0	110.0	289.0	383.0	613.0	996.0
合 成 高 무	35.0	60.0	136.0	193.0	307.0	524.0
天 然 高 무	10.0	50.0	153.0	190.0	306.0	472.0

히 必要한 것이다.

印度는 政策的으로 타이어 産業에서는 自給自足を 促進하고 있다. 그리고 많은 會社들이 生産 및 技術的인 專門知識을 提供하고 있는 外國 메이커들과 協約을 맺고 있지만 所有權은 印度에서 갖기로 力點을 두고 있다. 그러나 政府에서는 施設現代化와 競爭意識을 장려하고 있기 때문에 이러한 企業自由化는 타이어 産業에 많은 영향을 미치고 있다. 其他政策으로는 특히 日本 타이어 메이커들과의 合作(Joint Venture)을 장려하고 있는 것이다. 印度에는 Apollo, Ceat, Dunlop, Firestone, Goodyear, Madras Rubber, Modi Rubber, Premier 등의 타이어 메이커가 있다.

印度는 純 타이어 輸出國인데, 1995年 까지도 그대로 維持될 것 같다. 印度는 自動車도 自給自足하도록 힘쓰고 있으므로 新車用 타이어 市場이 交換用 타이어 市場보다 더 빨리 成長될 것으로 보인다. 交換用타이어 市場은 타이어의 壽

命이 延長됨에 따라 需要量이 70%까지 줄어들 것으로 豫想된다.

고무 需要에서는 天然고무의 需要量이 단연 많을 것으로 보이지만 總고무 需要의 75%까지 떨어질 것으로 보인다. 또 合成고무도 技術이 向上되고 加工性이 良好하여 需要가 많이 늘어날 것이다. 1984년에는 天然고무의 生産은 많고 合成고무의 生産은 制限되었었기 때문에 合成고무의 供給量은 總고무 供給量의 17%에 不過했다. 그러나 지금은 國內 合成고무의 供給量이 많이 늘어나고 있다. Modi Rubber에서는 合成化學製品工場에서 SBR 生産能力을 年70,000톤 規模로 늘리는 한편, 年40,000톤 生産規模의 SBR 工場을 또 세우고 있다. 天然고무 生産에서도 고무나무의 新規栽培와 優良品種의 代替를 장려하고 生産性을 向上시키며 또 病虫害防止에 힘쓰고 있다. 한편 天然고무는 고무나무의 栽培面積에 制限을 받기 때문에 앞으로는 合成고무의 供給이 天然고무보다 앞설 것으로

印度의 고무 및 타이어 需給展望

〈表 3〉

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	585.5	649.7	717.8	746.7	825.0	930.0
1 人 當 GDP	165	199	210	228	273	328
GDP (1982 US \$10억)	96.75	129.18	150.76	170.34	225.0	305.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	3698	4044	5365	5530	7025	8900
純 輸 入 量	-688	-1004	-700	-515	-650	-980
타 이 어 需 要 量	3010	3040	4665	5015	6375	7920
新 車 用	540	540	905	1095	1625	2350
交 換 用	2470	2500	3760	3920	4750	5570
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	139.2	177.8	247.0	269.8	360.0	495.0
非타이어 部 門	99.2	133.8	186.7	206.3	280.0	395.0
타 이 어 部 門	40.0	44.0	60.3	63.5	80.0	100.0
고 무 需 要 量	139.2	177.8	247.0	269.8	360.0	495.0
合 成 高 무	38.1	35.0	50.0	57.3	85.0	125.0
天 然 高 무	101.1	142.8	197.0	212.5	275.0	370.0
純 輸 入 量	2.3	1.2	49.5	48.3	51.0	60.0
고 무 供 給 量	136.9	179.0	197.5	221.5	309.0	435.0
合 成 高 무	27.8	27.4	31.6	37.6	60.0	92.0
天 然 高 무	109.1	151.6	165.9	183.9	249.0	343.0

보인다. 그러나 1990年代 中盤까지는 여전히 天然고무의 供給量이 總 고무 供給量의 거의 80%를 占할 것으로 展望된다.

(3) 日本

日本은 지금까지 특히 輸出主導型工業에 集中함으로써 高度의 經濟成長을 이룩한 先進工業國이다. 主要 輸出品으로는 織物(1950年代 및 1960年代), 鉄鋼(1960年代 및 1970年代初), 自動車(1970年代) 및 最近의 電子製品 등을 들 수 있다. 世界貿易의 鈍化와 國內經濟의 限界에 달한 高度成長으로 앞으로는 日本의 經濟成長이 鈍化될 것으로 豫測된다.

日本은 世界 제 2의 고무 工業國이다. 타이어 工業은 國內市場을 浮揚시키고 海外市場의 작은 地域까지도 재빨리 파고들고 하여 發展에 拍車를 加하였다. 이와 같은 發展이 계속되는 동안 日本은 國內市場이 成熟段階에 이르고 北美 및 西유럽에는 貿易障壁(自意 및 他意)이 이루

어짐으로써 그와같은 急速한 發展은 주춤하게 되었다. 몇몇 開途國에서는 日本業體들의 市場 占有率이 더 이상은 침투할 수 없을 정도로 컸다. 따라서 1995年까지는 日本의 타이어 供給은 鈍化될 것으로 보인다. 그러나 日本 타이어메이커들은 生産原價를 줄이기 위하여 점차 海外로 나가서 주로 타이어 工場들이 閉鎖되는 地域近處에서 타이어 工場을 세우고 있다. 그러므로 世界 타이어産業에서 日本의 生産比重은 앞으로 더 늘어날 것으로 展望된다.

1984年 日本의 타이어 供給量은 世界 總 타이어 供給量의 17% (12,700萬個)를 占하고 있으며 그 중 純輸出量이 約 20%를 차지하였다. 日本은 4大 타이어 메이커에서 市場을 主導하고 있으며, 總 賣出額의 90%以上을 占하고 있다. 會社別 占有率은 Bridgestone 49%, Yokohama 19%, Sumitomo 14%, Toyo 10% 등이다. 그밖에도 Ohtsu, Okamoto Riken Gomu, Ryoto 등이 있다. Bridgestone, Yokohama, Sumitomo

日本の 고무 및 타이어 需給展望

〈表 4〉

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	107.19	113.87	118.45	120.02	124.5	129.0
1人當 GDP	6519	7489	8965	9671	11405	13876
GDP (1982 US \$10억)	698.5	852.8	1061.9	1160.7	1420.0	1790.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	78080	86395	105100	127125	145000	155000
純 輸 入 量	-12750	-12105	-13955	-24075	-32500	-32400
타 이 어 需 要 量	65330	74290	91145	103050	112500	122600
新 車 用	36510	48530	63165	68440	73500	79500
交 換 用	28820	25760	27980	34610	39000	43100
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	900.0	1010.0	1236.0	1440.0	1620.0	1880.0
非타이어部門	416.0	394.0	490.0	549.0	680.0	880.0
타 이 어 部 門	484.0	616.0	746.0	891.0	940.0	1000.0
고 무 需 要 量	900.0	1010.0	1236.0	1440.0	1620.0	1880.0
合 成 高 古	588.0	690.0	797.0	915.0	1030.0	1200.0
天 然 高 古	312.0	320.0	439.0	525.0	590.0	680.0
純 輸 入 量	80.6	39.0	305.3	379.5	444.0	520.0
고 무 供 給 量	819.4	971.0	930.7	1060.5	1176.0	1360.0
合 成 高 古	819.4	971.0	930.7	1060.5	1176.0	1360.0
天 然 高 古	-	-	-	-	-	-

에서는 生産性を 向上시키기 위하여 로봇을 많이 使用하고 있으며, Bridgestone은 1987年 末까지 國內 10個工場에서 로봇數를 倍로 늘릴 계획이다. 또한 同社에서는 1982년부터 에너지 및 管理費를 節減하고 勞動生産性を 1/3까지 向上시키기 위하여 Hofu工場을 自動化시켰다.

1984年度 1억個 以上の 타이어 需要는 주로 自動車生産에 따른 新車用 타이어 (2/3) 였으며, 1995年까지는 타이어 需要量이 12,000萬個를 超過함으로써 交換用타이어의 需要增加率이 新車用타이어보다 빠른 것으로 豫想된다. 그러나 自動車 生産增加率이 鈍化됨으로써 交換用타이어의 需要增加도 완만하여 總 타이어 需要의 35%까지 밖에 늘어나지 않을 것이다. 또한 日本은 山岳地帶가 많고 高速度道路網이 不足하며, 또 人口가 東京-大坂地域에 集中되어 있기 때문에 美國이나 유럽보다는 自動車의 運行距離가 작아서 交換用타이어 市場은 不振할 것으로 展望된다. 1995年까지 日本은 타이어 純輸出量이 總 타이어 生産量의 21%를 차지하게 되어 主要 타이어 輸出國으로 存続될 것 같다.

타이어部門의 고무 需要量은 自動車用 타이어 生産이 많으므로 1995年까지는 總 고무 需要量의 50%以上은 계속 維持될 것 같다. 한편 非타이어部門의 고무 需要增加率은 産業用 및 一般 消費者用 고무 製品이 많이 늘어나므로써 더 빨라질 것으로 보인다. 合成고무 需要가 계속 總 고무 需要의 大部分을 占할 것으로 보이나, 天然 고무도 Radial 타이어의 需要로 제케이스를 維持하게 될 것이다.

日本에는 合成고무 會社가 20個以上 있으며 그 중 2大 메이커는 Japan Synthetic Rubber Company (BS의 單獨會社)와 Nippon Zeon Company이다. 日本合成고무會社 (JSR)는 Yokaiichi, Chiba, Kashima에 工場을 가지고 各種 合成고무를 生産하고 있으며, Kashima工場에서는 年 3萬톤 規模의 SBR 生産能力을 가지고 있다. 其他 合成고무會社로는 Asahi Chemical, Ube Industries Ltd., Japan Butyl, Kasei Rubber, Showa Neoprene 등이 있다.

日本은 國內化學工業의 優秀한 기반과 持續的인 施設現代化 및 施設擴張 등으로 1995年까지 純合成고무 輸出國으로 持續될 것이다. 그러나 天然고무는 需要增加로 輸入量이 더 늘어나는 것으로 보인다. 고무 純輸入量은 國內 總고무 需要量의 28%까지 늘어나는 것으로 豫想된다.

(4) 韓 國

韓國은 1960年代 이후 開發途上國 중에서는 가장 빨리 經濟成長을 이룩한 나라이며, 韓國經濟에는 많은 變化가 發生하였다. 韓國은 원래 農業으로 經濟基盤을 구축하였고, 高度의 産業化는 1973年 製造業이 農業을 능가하여 最大産業으로 轉換되면서 이루어진 것이다. 이와같은 轉換은 織物, 電子製品, 合板 등 輕工業商品의 급격한 輸出成長으로 이루어진 것이다. 지난 10年間 韓國은 造船, 發電施設, 半導體, 電子製品, 自動車 및 特殊加工品 등 資本 및 技術集約産業으로 多邊化시켰다. 이와같은 産業轉換으로 成功하게 된 것은 1960年代에 日本에서 있었던 것과 같다고 볼 수 있다.

韓國에는 韓國타이어製造(株), (株)錦湖, (株)宇成産業 등 3個 타이어메이커가 있다. 韓國은 主要 타이어 輸出國으로서 타이어 生産量의 70%以上을 輸出하고 있다. 韓國의 主要輸出市場은 美國으로서 1984년에는 總 輸出量의 約 1/2이 美國으로 輸出되었다. 國內 타이어 業體들은 消費者들의 外製選好로 輸入 타이어가 늘어나는 것을 줄이기 위하여 높은 關稅를 要求하고 있다. 中型自動車の 約 40%는 外製 타이어를 使用하는 것으로 推定되고 있다. 韓國에 가장 많이 輸入되고 있는 타이어는 Michelin 타이어 (總 輸入 타이어의 約 65%)이고, 다음은 Goodyear, Continental, Pirelli 등이다.

1995年까지 타이어 需要量은 타이어 供給量이 늘어나는 만큼 빨라서 2倍 정도로 늘어나는 것이다. 그리고 타이어 純輸出은 生産量의 57% ('84년에는 72%)로 줄어들게 될 것이다. 타이어 需要는 韓國의 自動車生産의 急伸長이 世界 自動車産業에서 有能한 要因으로 나타나면서 더 욱 박차를 加하게 될 것이다. 1990年代 中盤에

는 新車用타이어와 交換用타이어의 需要가 같을 것으로 豫測된다. 交換用 타이어의 需要는 完만 하겠지만, 國民所得의 向上, 中産層의 增加, 産業化의 向上, 車輛保有臺數의 增加 등으로 점차 늘어나게 될 것이다.

1995년까지는 産業用 및 一般消費者用 고무製品이 輸出과 함께 많이 늘어남으로써 非타이어部門의 고무 需要增加가 타이어部門보다 약간 빠를 것으로 보인다. 타이어部門의 고무 需要도 계속 조금씩 늘어나서 總 고무 需要의 約40%를 占하게 될 것이다. 1995년에 合成고무 需要는 總 고무 需要의 59%까지 늘어나게 되는데, 이는 技術向上과 國內生産能力이 늘어나기 때문이다. 또 天然고무 需要는 Radial 타이어의 需要增加로 年3% 以上 增加할 것으로 보인다.

1984年 韓國은 合成고무 需要의 35%를 輸入하였다. 合成고무 會社인 韓國合成고무(株)(現 錦湖石油化學(株))에서는 SBR, SBR-Latex, NBR(Acrylonitrile Butadiene Rubber) 등을

生産하고 있다.

앞으로는 合成고무의 生産이 需要를 앞서게 되므로 合成고무 輸入量을 總 國內需要의 24%까지 줄일 計劃이다. 韓國合成고무 業界는 海外 業體들과의 競争, 原資材의 不足 및 不充分한 資本投資 등 여러가지 問題에 直面하고 있다.

(5) 臺灣

1960年代부터 急速한 産業化를 이루고 있는 臺灣은 製造業分野에서 GDP의 1/3以上을 기여하고 있다. 臺灣은 內需市場이 작아서 經濟成長의 焦點을 織物, 衣類, 신발類, 電子製品 등의 輸出主導型産業에 맞추고 있다. 그리고 同國은 尖端技術製品의 世界主要生産國이 되려고 努力하고 있다. 일찌기 成功한 것으로는 마이크로 컴퓨터, Word processor, 컴퓨터化한 工作機械 등이 있다. 앞으로도 이러한 計劃은 成功할 것으로 豫想되며, 또 貿易에서도 自由化가 規制되어 臺灣은 安定된 經濟成長을 持續하게 될 것

(表 5)

韓國의 고무 및 타이어 需給展望

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	33.51	36.41	39.33	40.58	43.70	47.50
1 人 當 GDP	931	1449	1740	1992	2609	3474
GDP (1982 US \$10억)	31.20	52.76	68.42	80.84	114.0	165.0
타 이 어 部 門(1000個)						
타 이 어 供 給 量	1090	4765	7860	15205	21300	28275
純 輸 入 量	-170	-3114	-4665	-10870	-13750	-16075
타 이 어 需 要 量	920	1650	3195	4335	7550	12200
新 車 用	100	440	875	1365	2925	6100
交 換 用	820	1210	2320	2970	4625	6100
고 무 部 門(1000톤)						
고 무 需 要 量	61.0	174.5	223.2	291.5	375.0	490.0
非타이어部門	54.0	138.4	164.0	177.5	230.0	305.0
타 이 어 部 門	7.0	36.1	59.2	114.0	145.0	185.0
고 무 需 要 量	61.0	174.5	223.2	291.5	375.0	490.0
合 成 高 古 古	20.0	81.5	104.9	153.4	210.0	290.0
天 然 高 古 古	41.0	93.0	118.3	138.1	165.0	200.0
純 輸 入 量	61.0	131.1	159.2	191.7	224.0	269.0
고 古 古 供 給 量	-	43.4	64.0	99.8	151.0	221.0
合 成 高 古 古	-	43.4	64.0	99.8	151.0	221.0
天 然 高 古 古	-	-	-	-	-	-

이다.

臺灣의 타이어 需要量은 約 200萬個 以上되며 新車用 및 交換用市場이 거의 같다. 타이어 生産은 需要보다 約 23% 앞서 있어 타이어 純輸出量이 50萬個 以上된다. 타이어 메이커로는 Goodyear, Nan Kang, Tai Fong 등이 있으며 이들은 모두 Taipei市에 있다. 타이어 需要量은 年 8% 以上 增加하여 1995년에는 500萬個를 上廻할 것으로 展望된다. 앞으로는 타이어 生産 增加率이 需要增加率보다 떨어져서 純輸出량이 줄어들 것으로 보인다. 그리고 自動車産業의 發展으로 新車用타이어 市場이 交換用타이어 市場보다 더 빨리 成長할 것이다. 臺灣의 經濟開發 協議會에서는 自動車産業을 世界的으로 競争할 수 있는 主要戰略産業의 하나로 目標하고 있다. 交換用타이어 市場은 國內經濟가 크게 成長되고 自動車保有臺數가 2倍 以上으로 增加되어 1995년까지 每年 6% 以上 增加될 것이다.

自動車産業의 發展에도 不拘하고 非타이어部門의 고무 使用量이 1984년에는 總 고무 需要量의 87%를 占하였다. 이와같은 現象은 既存産業用 및 一般消費者用 고무 製品이 많을뿐 아니라 輸出物量까지 늘어났기 때문이다. 앞으로는 産業用 및 一般 消費者用 고무 製品은 輸出에 力點을 두고 있기 때문에 이러한 現象은 1995년까지는 持續될 것으로 豫想된다. 合成고무 需要量은 天然고무보다 많아서 總 고무 需要에서 60% 以上 차지하고 있으며 合成고무 生産能力도 國內 需要量을 계속 上廻하고 있다. 臺灣은 合成고무를 自給自足하면서 1984년에는 國內生産量의 12%를 輸出하였다.

Taipei에 있는 臺灣 合成고무會社는 SBR, BR의 主要生産業體이다. 1995년까지는 合成고무 供給量이 需要量을 上廻하여 輸出량이 많이 늘어날 것으로 豫想된다(生産量의 22%까지 增加). 天然고무도 需要量이 늘어나고 있지만, 生

臺灣의 고무 및 타이어 需給展望

(表 6)

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	15.29	16.81	18.46	19.13	20.8	23.0
1 人 當 GDP	1388	1885	2440	2725	3510	4522
GDP (1982 US\$ 10억)	21.23	31.68	45.04	52.12	73.0	104.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	780	1330	2295	2725	3875	5900
純 輸 入 量	-200	-400	-475	-515	-565	-670
타 이 어 需 要 量	580	930	1820	2210	3310	5230
新 車 用	120	230	830	1105	1810	3160
交 換 用	460	700	990	1105	1500	2070
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	54.5	116.7	130.2	163.2	245.0	360.0
非타이어部門	49.5	105.2	112.0	141.8	215.0	315.0
타 이 어 部 門	5.0	11.5	18.2	21.4	30.0	45.0
고 무 需 要 量	54.5	116.7	130.2	163.2	245.0	360.0
合 成 高 무	25.0	68.7	63.2	87.8	140.0	220.0
天 然 高 무	29.5	48.0	67.0	75.4	105.0	140.0
純 輸 入 量	54.5	94.0	67.3	63.4	74.0	78.0
고 무 供 給 量	-	22.7	62.9	99.8	171.0	282.0
合 成 高 무	-	22.7	62.9	99.8	171.0	282.0
天 然 高 무	-	-	-	-	-	-

産 增加率이 더 빨라서 純고무 輸入量의 比重은 줄어들 것이다. 즉 1995年 純고무 輸入量은 總國內 고무 需要의 22%로 줄어들 것이다(1984년에는 39%).

(6) 其他 아시아 諸國

其他 아시아 諸國에는 共産圈國家인 캄보디아, 베트남, 라오스, 아프카니스탄, 몽고 등이 있고, 부탄, 방글라데시, 파키스탄, 필리핀, 泰國, 말레이시아, 인도네시아, 스리랑카, 버마, 네팔, 멜다이크 등의 開發途上國이 있으며, 또 싱가포르, 홍콩 등 先進化된 都市國家도 있다. 싱가포르·홍콩을 除外한 이들 國家는 人口가 많고 주로 農業에 依存하고 있기 때문에 經濟發展이 매우 뒤떨어진 상태에 있다. 두번째 그룹의 이들 大部分의 나라들은 하나 또는 몇 개의 鉅産物(朱錫, 石油 등), 또는 農産物(코프라, 고무, 팜유 등)을 輸出하고 있다. 그러나 이들 商品의

大部分은 값이 低廉하여 이들 나라에 도움을 주지 못하고 있으며, 開發 및 産業化過程에서 多少의 收益은 豫想된다.

其他 아시아 諸國의 타이어 生産量은 年間 約 8%씩 成長하여 1984년에는 約 1,300萬個였다. 그러나 타이어 需要量이 더 많이 늘어나서 國內 需要를 充足시키기 위하여 4%를 純輸入하게 되었다. 同 其他地域에서는 말레이시아, 파키스탄, 인도네시아, 필리핀, 스리랑카 등에 타이어 메이커가 있다.

말레이시아에는 Dunlop, Goodyear, Fung Keong(Gencorp Berhad of Malaysia의 子會社) 등의 타이어 메이커가 있다. Fung Keong Rubber에서는 英國의 Avon Tire의 도움으로 Bukit Kamuning, Shah Alam에 타이어 工場을 세우고 있는데, '86年 中盤에 稼動될 것으로 보이며 産業用, 農耕用, 모터사이클용 타이어와 Solid 타이어를 生産하게 된다.

其他 아시아 諸國의 고무 및 타이어 需給展望

〈表 7〉

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	494.11	558.51	629.46	659.17	740.0	845.3
1人當 GDP	376	454	542	562	631	728
GDP (1982 US \$ 10억)	185.62	253.68	340.88	370.60	467.0	615.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	5755	10720	12040	12695	15400	19400
純 輸 入 量	1505	300	460	535	1010	1300
타 이 어 需 要 量	7260	11020	12500	13230	16410	20700
新 車 用	590	1610	2440	2650	3725	5300
交 換 用	6670	9410	10060	10580	12685	15400
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	121.1	210.8	429.8	476.6	610.0	830.0
非타이어部門	85.0	129.8	329.9	370.6	485.0	675.0
타 이 어 部 門	36.1	81.0	99.9	106.0	125.0	155.0
고 무 需 要 量	121.1	210.8	429.8	476.6	610.0	830.0
合 成 高 무	29.7	63.4	78.1	87.7	110.0	160.0
天 然 高 무	91.4	147.4	351.7	388.9	500.0	670.0
純 輸 入 量	-2507.2	-2923.7	-2775.6	-3101.7	-3440.0	-3778.0
고 무 供 給 量	2628.3	3134.5	3195.3	3578.3	4050.0	4608.0
合 成 高 무	-	-	-	-	-	-
天 然 高 무	2628.3	3134.5	3195.3	3578.3	4050.0	4608.0

파키스탄에서는 General Tire가 主要 타이어 메이커이다. 同社는 最近 Karachi工場の 타이어 및 튜브 生産能力이 75萬個로 늘어났으며, 트럭 및 乘用車用 Bias 타이어와 農耕用 後輪 타이어 및 튜브를 生産하고 있다. 同 Karachi工場은 Gencorp의 子會社인 General Tire International에서 認可받은 것이다. Firestone에서는 Dadu, Sind 地域의 Nooribad工業団地에서 特殊한 타이어工場을 세우기 위하여 技術提携를 하고 있다. 同工場에서는 年間 乘用車用타이어 12萬個와 트럭·버스用타이어 36萬個, 트랙터타이어 12萬個, 航空機用타이어 5萬個를 生産하게 되고 또한 SBR도 年間 25,000톤 生産하게 될 것이다.

인도네시아에는 Bridgestone, Goodyear, Intirub 등의 타이어메이커가 있으며, 필리핀에는 Firestone, Goodyear, Goodrich 등이 있다.

스리랑카에는 Ceylon Tire가 制限된 만큼 타이어를 生産하고 있고, 泰國에서는 Firestone, Bridgestone, Goodyear가 타이어를 生産하고 있다.

其他 아시아 諸國의 타이어 市場은 점차 커져서 國內供給量이 不足하여 純輸入量이 늘어나게 되며 1995년에는 需要量의 6%까지 늘어날 것으로 보인다. 그리고 自動車生産이 늘어남으로써 交換用타이어 市場보다는 新車用타이어 市場이 더 빨리 成長될 것 같다.

人口比率로 본 自動車 및 타이어 使用패턴은 1990年代 中盤까지도 계속 낮을 것으로 보이나, 同 其他 아시아 諸國이 海外 타이어 메이커에게는 主要市場으로 나타나고 있다. 그러나 이들 國家들은 政治의 不安과 落後된 技術로 向後 10年間도 國內 타이어 産業이 크게 發展될 것 같지는 않다.

고무 需要에서는 非타이어部門이 타이어部門보다 빨리 늘어나서 1995년까지는 非타이어部門이 總 고무 需要量의 80%以上을 占할 것으로 보인다. 이러한 現象은 신발類, 고무밴드, 고무化織物, 벨트, 호스 및 其他産業用·一般消費者用고무製品 등의 使用量이 급히 늘어나고 있기 때문이다. 同地域 固有資源인 天然고무는 1995

년까지도 世界 總 需要量의 80%以上을 차지할 것으로 豫想된다.

1984년에는 이 其他 아시아 諸國에서 世界 天然고무 生産量의 85%를 占하였으며 3大 天然고무 生産國은 말레이시아, 인도네시아, 泰國이다. 말레이시아 單獨으로도 世界 天然고무 生産量의 1/3以上을 生産하고 있다. 말레이시아는 最近 5個年計劃으로 Trengganu의 小農園開發과 말레이시아半島 東北部에 있는 小規模의 天然고무 生産業者들의 生産性向上을 推進하고 있는데, 이들 生産業者는 低生産性이고 小農園에 限한다.

말레이시아 政府에서는 天然고무 增産努力과 아울러 부츠, 고무장갑 같은 고무 製品生産에도 注力하고 있다. 또한 同國은 內需市場이 작고 原資材가 不足하며, 運送費, 勞賃이 비싸고, 또 R&D費用이 많이 들기 때문에 主要 타이어 生産國이 될 것 같지는 않다. 그러나 말레이시아는 航空機用, 建設車輛用, 트레일러用 및 포크리프트 트럭용타이어와 같은 大型 타이어 生産에서 比較的 재미를 보고 있다. 이것은 天然고무가 乘用車用타이어 生産費에서는 約 6%밖에 차지하지 않고 있지만, 大型 特殊 타이어의 生産費에서는 天然고무가 約 20%나 차지하기 때문이다.

말레이시아 企業들은 現在 輸出開發, 技術交換, 마케팅 專門知識 등을 위하여 美國 同業者들을 物色중에 있다. 이와같이 말레이시아는 輸出用 고무 製品生産에 注力하고 있는 한편, 인도네시아에서는 天然고무의 生産擴大計劃을 크게 推進하고 있다.

其他 아시아 諸國의 天然고무 生産占有率は 1990年代 中반에 約 80%로 줄어들 展望이며, 또한 天然고무 需要도 不振할 것 같다. 合成고무 需要는 全量 輸入에 依存하는 한편 天然고무 輸出도 약간 떨어져 總 生産量의 82%가 될 것으로 豫想된다.

同 其他 諸國에서는 앞으로도 資源 및 資金이 不足할 뿐 아니라 世界 다른 地域의 合成 고무 生産能力이 過剩狀態이므로 合成고무가 生産될 것 같지는 않다.

大洋洲 地域

1. 概 要

이 地域國家들은 經濟開發水準이 多樣하지만 濠洲와 뉴질랜드가 主導하고 있다. 限定된 범위 내에 산재해 있는 섬들로 이루어진 이 地域은 19世紀와 20世紀初에는 濠洲와 뉴질랜드(및 其他 國家)의 植民地였고, 2次大戰後에는 그들의 信託統治領이었다. 예전대 濠洲 및 뉴질랜드 이외의 其他國家에서는 大部分 濠洲 및 뉴질랜드 달러가 商用貨幣로 自由로히 流通되고 있다. 이들 두 先進國(濠洲 및 뉴질랜드)에서 大洋洲全體人口의 80%以上과 同地域 經濟活動의 97%以上을 각각 占有하고 있다. 餘他國家들은 드문드문 떨어져 있는 섬들로 된 國家로서 人口가 적으며 鉱業 및 農業, 觀光業만 開發되었고, 고무 및 타이어産業은 開發되지 않았다. 그러나

파푸아뉴기니아는 個人投資와 政府의 協助로 天然고무産業이 發達하여 많은 재미를 보고 있다.

大洋洲에는 濠洲와 뉴질랜드가 있기 때문에 1人當 自動車 保有臺數水準은 西유럽과 비등하다. 이 두 國家는 모두 經濟가 比較的 發達한 나라로서 타이어市場의 需要도 포화 상태에 이르고 있다. 同地域의 타이어 및 고무産業에서는 濠洲가 主導하고 있으며, 타이어 供給에서는 80%以上, 合成고무 生産에서는 100%를 占有하고 있다. 타이어 産業의 成長이 鈍화된 것은 輸入 타이어가 늘어나고 自動車保有臺數의 增加率이 떨어졌기 때문이다. 고무 需給에서는 특히 合成고무가 生産보다 需要가 계속 앞설 것으로 보아 고무 輸入量은 앞으로 늘어난 것으로 展望된다.

2. 國家別現況

(1) 濠 洲

大洋洲地域 고무 및 타이어 需給展望

(表 1)

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	19.70	21.28	22.74	23.42	25.25	27.30
1 人 當 GDP	7562	8054	8466	8805	9533	10696
GDP (1982 US \$ 10억)	149.0	171.4	192.5	206.2	240.7	292.0
타 이 어 部 門 (1000個) ·						
타 이 어 供 給 量	7700	8355	7055	6260	6600	7010
純 輸 入 量	3400	3840	3770	5090	5725	6150
타 이 어 需 要 量	11100	12195	10825	11350	12325	13160
新 車 用	2975	2820	2715	2720	3085	3460
交 換 用	8125	9375	8110	8630	9240	9700
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	123.8	118.5	115.5	107.0	123.0	148.0
非 타 이 어 部 門	45.0	39.2	63.6	57.1	71.0	93.0
타 이 어 部 門	78.8	79.3	51.9	49.9	52.0	55.0
고 무 需 要 量	123.8	118.5	115.5	107.0	123.0	148.0
合 成 高 무	69.7	67.8	71.1	62.4	76.0	93.0
天 然 高 무	54.1	50.7	44.4	44.6	47.0	55.0
純 輸 入 量	76.2	70.8	70.2	71.2	79.0	95.0
고 무 供 給 量	47.6	47.7	45.6	35.8	44.0	53.0
合 成 高 무	41.7	43.5	43.0	32.8	40.0	47.0
天 然 高 무	5.9	4.2	2.6	3.0	4.0	6.0

濠洲는 주로 農業 및 鋁業의 混合經濟로 先進化된 나라이며, 製造業이 GDP의 約 20%를 기여하고 있다. 濠洲는 高度로 都市화된 國家이면서도, 肉類, 羊毛같은 農産物과 보크사이트, 銅 같은 鋁産物의 主要輸出國이기도 하다. 따라서 다른 大部分의 先進國보다도 商品市場의 流通構造에서 더 많은 어려움을 겪기 쉽다. 1980年代에는 濠洲의 전통적인 輸出市場들이 많이 回復되어 실질 所得이 늘어나고 自動車需要도 增加될 것이다. 그러나 濠洲는 이미 1人當 自動車使用臺數가 높은 水準에 달해 있기 때문에 自動車保有臺數는 크게 늘어나지 않을 것이다.

濠洲에는 Bridgestone(Steel belted Radial 타이어의 最大 메이커), Dunlop, Goodyear, Uniroyal 등의 타이어 會社가 있으며, 이들은 工場統合, 落後工場의 閉鎖, 工場의 現代化 등으로 生産性向上과 増設을 하고 있다. Bridgestone Australia Ltd., 는 Edwardstown, Salisbury(South Australia州) 및 Dandenong

(Victoria州)에 工場이 있고, Goodyear는 Melbourne, Victoria, Sydney(New South Wales州)에 工場이 있다.

濠洲의 2大 自動車 메이커는 Ford Motor Co. (Australia)와 General Motor Holden인데 이들은 각각 國內市場의 25%를 占하고 있다. 濠洲政府에서는 元來 높은 國內 消費稅와 輸入制限 등으로 國內의 自動車産業을 育成시켜 왔다. 그러나 이러한 措置에도 不拘하고 國內業體들은 限定된 國內市場과 치열한 國際競爭에 對處하지 못하고 있다. 특히 低賃金과 긴밀한 政府協助로 많은 利點을 가지고 있는 韓國과 臺灣같은 競爭國을 능가하기는 극히 어려운 일이다.

고무 需要에서는 産業用 고무 製品이 많이 늘어나고 있어 타이어部門보다는 非타이어部門의 고무 需要增加率이 훨씬 빠를 것으로 보인다. 天然고무는 계속 全量을 輸入에 依存하게 되고, 또 合成고무 會社로는 Australian Synthetic Rubber Co., Ltd(Victoria州 Altona에 있으며

濠洲의 고무 및 타이어 需給展望

(表 2)

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	13.17	14.19	15.18	15.54	16.50	17.50
1人當 GDP	9519	10240	10817	11287	12424	14286
GDP (1982 US \$ 10억)	125.4	145.3	164.2	175.4	205.0	250.0
타 이 어 部 門 (1000個)						
타 이 어 供 給 量	6405	6550	5320	4975	5200	5460
純 輸 入 量	2465	3215	3280	4035	4550	4890
타 이 어 需 要 量	8870	9765	8600	9010	9750	10350
新 車 用	2530	2420	2125	2096	2355	2620
交 換 用	6340	7345	6475	6915	7395	7730
고 무 部 門 (1000톤)						
고 무 需 要 量	104.2	94.4	92.5	83.4	95.0	115.0
非타이어部門	37.2	29.1	47.0	44.0	55.0	73.0
타 이 어 部 門	67.0	65.3	45.5	39.4	40.0	42.0
고 무 需 要 量	104.2	94.4	92.5	83.4	95.0	115.0
合 成 高 무	57.9	53.0	56.1	47.5	57.0	70.0
天 然 高 무	46.3	41.4	36.4	35.9	38.0	45.0
純 輸 入 量	62.5	50.9	49.5	50.6	55.0	68.0
고 무 供 給 量	41.7	43.5	43.0	32.8	40.0	47.0
合 成 高 무	41.7	43.5	43.0	32.8	40.0	47.0
天 然 高 무	-	-	-	-	-	-

年間 生産能力은 SBR 35,000톤), Phillips Australia Chemicals Ltd(Sydney州 Cronulla 所在) 및 Monsanto Australia Ltd(Victoria 州 Melbourne 所在)가 있다. 그러나 合成고무 生産量은 需要量을 充足시키지 못하여 純輸入量이 每年 늘어나고 있다.

濠洲는 石油化學工業을 發展시킬 수 있는 原資材(石油 및 天然가스)가 풍부함에도 世界的인 施設規模가 不足하여 國際競爭에 계속 뒤지고 있다. 濠洲는 市場이 制限되어 있고 財源이 不充分하여 부득이 施設이 世界的인 規模가 되지 못하고 있다. 더우기 사우디아라비아, 캐나다, 멕시코 등 原資材가 풍부한 나라에서 合成고무를 生産하고 있기 때문에 隔差는 더 커질 것으로 보인다.

(2) 大洋洲의 其他諸國

大洋洲에서 其他國家로는 뉴질랜드와 農業, 觀光業이 고작인 작은 島嶼國家들이다. 이들

家들은 人口가 적고 地理的으로 널리 分散되어 있기 때문에 自動車 使用率이 적고 타이어 生産도 적다.

뉴질랜드는 先進化된 經濟成長을 이룩하였지만 農業이 GDP의 많은 比重을 차지하고 있다. 특히 畜産業의 與件이 좋아서 羊毛, 쇠고기, 羊고기, 버터 등이 主要輸出品이며, 總輸出의 40%以上을 占하고 있다. 그리고 本材, 종이製品, 觀光業도 重要的한 몫을 하고 있다. 뉴질랜드의 傳統的인 主要輸出市場은 濠洲, 英國, 日本, 美國 등이다.

1970年代에는 對英輸出이 줄어들면서(英國의 EC 加入으로) 전반적인 貿易不振과 에너지 價格의 上昇으로 景氣가 침체되었으나 뉴질랜드가 最近에는 世界景氣의 回復과 市場의 多邊化로 經濟가 回復되고 있다. 따라서 이러한 景氣好轉으로 뉴질랜드의 小規模의 타이어 및 고무 市場도 좋아지고 있다.

大洋洲의 其他諸國에는 타이어메이커가 뉴질

其他 大洋洲諸國의 고무 및 타이어 需給展望

(表 3)

	1972	1977	1982	1984	1989	1995
總 人 口 (100萬)	6.53	7.09	7.56	7.88	8.75	9.80
1 人 當 GDP	3614	3681	3743	3909	4080	4286
GDP (1982 US \$ 10억)	23.6	26.1	28.3	30.8	35.7	42.0
타 이 어 部 門(1000個)						
타 이 어 供 給 量	1295	1805	1735	1285	1400	1550
純 輸 入 量	935	625	490	1055	1175	1260
타 이 어 需 要 量	2230	2430	2225	2340	2575	2810
新 車 用	445	400	590	625	730	840
交 換 用	1785	2030	1635	1715	1845	1970
고 무 部 門(1000톤)						
고 무 需 要 量	19.6	24.1	23.0	23.6	28.0	33.0
非타이어部門	7.8	10.1	9.0	13.1	16.0	20.0
타 이 어 部 門	11.8	14.0	14.0	10.5	12.0	13.0
고 무 需 要 量	19.6	24.1	23.0	23.6	28.0	33.0
合 成 高 무	11.8	14.8	15.0	14.9	19.0	23.0
天 然 高 무	7.8	9.3	8.0	8.7	9.0	10.0
純 輸 入 量	13.7	19.9	20.7	20.6	24.0	27.0
고 무 供 給 量	5.9	4.2	2.6	3.0	4.0	6.0
合 成 高 무	-	-	-	-	-	-
天 然 高 무	5.9	4.2	2.6	3.0	4.0	6.0

랜드에만 있다. 同國에는 Firestone과 Dunlop이 있는데 Firestone은 Christchurch에 타이어 및 튜브工場을 가지고 있다. 뉴질랜드는 國內의 自動車組立生産을 장려하고 있으나 自動車輸入은 계속 늘어나고 있다. 其他諸國의 自動車需要는 全量 輸入에 依存하고 있으며, 주로 日本으로부터 輸入되고 있다.

타이어 需給에서는 需要量이 供給量을 계속 앞서고 있기 때문에 1995년까지도 타이어 純輸入國이 될 것 같다. 그리고 이곳은 國內市場이 좁고 國際競争力이 치열하기 때문에 國內의 타이어 生産增設을 하지 못하고 있다. 따라서 總 고무 需要 중에서는 타이어部門의 고무 需要가 非타이어部門보다 적다.

고무 製品에서는 一般消費者用, 産業用 및 自

動車用고무部品 등이 많이 늘어나고 있기 때문에 타이어部門의 고무 需要보다는 非타이어部門의 需要가 훨씬 많이 增加될 것으로 보인다. 그러나 고무 生産量은 需要量을 따라갈 수 없어 고무 輸入量은 점점 늘어날 것이다.

파푸아뉴기니아는 大洋洲의 유일한 天然고무 生産國으로서 앞으로 政府와 個人投資者들에 의해 많이 發展할 것으로 期待된다. 天然고무는 주로 非타이어部門에서 使用되고 있다. 合成고무는 市場이 좁고 原資材가 不足하며, 또 海外生産者들이 많은 利點을 가지고 있기 때문에 國內에서는 生産하지 않고 있다.

大洋洲의 其他諸國에서는 타이어, 고무 및 其他原資材 등은 계속 輸入에 依存하게 될 것이다.

☆

☆

☆

■ 原稿募集 ■

本誌에 掲載할 타이어 工業에 限한 原稿를 다음 要領에 依據 募集하오니 많이 投稿하여 주시기 바랍니다.

內 容 : 1. 經營, 經濟, 貿易, 技術에 관한 論文, 리포트 2. 體驗記 등

面 數 : 200字 原稿紙 50面 内外

稿 料 : 採擇掲載분에 對해서는 所定の 稿料를 드립니다.