

國內外 뉴스

▲ 國際天然 고무協定 有效期間 滿了로 失效

UNCTAD(國聯貿易開發會議)의 國際天然 고무協定(INRA)이 지난 10月 22日로 失效되었다. 新協定策定에 대해서는 이미 今年 3月의 改定交涉會議에서 生産國側과 消費國側間에 合意를 보았으며, 現在 各國의 批准을 거쳐 新協定이 暫定發效되는 것을 기다리고 있으나 時間이 걸릴 것으로 보인다.

新協定이 發效될 때까지의 空白期間의 INRO(國際天然 고무 機構)의 運營과 緩衝在庫의 賣却에 대해서는 3月의 改定交涉會議 후 理事會에서 決定해 놓았다. 5月의 第 14回 理事會에서는 ① INRO가 保有하는 緩衝在庫의 一部를 賣却하여 運營資金으로 사용한다. ② INRO의 指標價格이 지금까지의 協定에 따른 上方介入價格 및 上方介入義務價格을 上廻할 경우 緩衝在庫를 賣却한다는 등을 確認하고 있으며, 지난 10月 13日부터 말레이시아의 쿠알라룸푸르에서 開催된 第 15回 理事會에서도 계속 檢討되고 있다. 關係者에 의하면 5月의 理事會보다 달라진 것은 없을 것으로 보이며, INRO(國際天然 고무機構)에 의한 緩衝在庫賣却은 앞으로도 계속될 것이다.

지금까지의 協定은 80年 10月에 暫定發效된 후 5年間의 有效期間을 2年間 더 延長하여, 10月 滿期 이후의 新協定을 策定하기 위한 改定交涉會議가 85年 5月, 86年 5月, 86年 10月, 그리고 87年 3月의 合意에 達할 때까지 4회에 걸쳐 開催되었다. 生産國側의 1次產品을 옹호하고 싶은 事情과 消費國側의 天然고무의 安定供給確保라는 意向을 背景으로 約 2年間의 交涉期間을 거쳐 겨우 合意를 보게 된 것이다.

改定된 內容은 다음과 같다.

1. 基準價格의 改定

① 基準價格의 再檢討 時限을 지금까지의 每 18個月을 每 15個月로 한다.

② 市場指標價格의 6個月 平均이 ①의 再檢討 이전에 下方(上方)介入價格 또는 그 以下(上)인 경우, 基準價格을 5% 引下한다. 단, 理事會가 特別多數決(出席, 投票하는 加入輸出國, 輸入國 각각의 2/3 以上の 多數票를 얻음)에 의해 5% 以上을 決定할 수 있다(지금까지는 5% 以內).

③ INRO의 緩衝在庫가 買入(賣却)에 의해 30萬톤에 達한 경우, 基準價格을 3% 引下(上)한다. 단, 理事會가 特別多數決로 3% 以上을 決定할 수 있다(지금까지는 3% 以內).

2. 緩衝在庫의 運用

INRO의 緩衝在庫가 買入(賣却)에 의해 40萬톤에 達한 경우, 理事會가 特別多數決로 15萬톤 限度의 緊急在庫를 運用할 수 있다. 그러나 理事會가 이렇게 하지 않는 限, 緩衝在庫管理官은 市場의 指標價格이 下方(上方) 指標價格 ± 2 센트의 水準에서 緊急在庫運用의 機能을 發效하게 된다.

앞으로 批准國이 續出하여 生産·消費 兩側의 各國 批准 畵어의 合計가 각각 75%에 達하면 新協定이 暫定發效되고, 80%에 達하면 確定發效된다. 現在의 各國 畵어는 生産國側에서는 말레이시아 44.3%, 인도네시아 27.3%, 泰國 17.3%, 스리랑카 3.8% 등이며, 消費國側에서는 美國 24.4%, EEC 25.8%, 日本 17.5%, 中共 7.0%, 소련 6.8%, 캐나다 3.3% 등이다.

87年 6月에 말레이시아 政府는 이미 新協定에 加入할 것을 閣議에서 決定하였다고 하나, 新協定加入批准에 대해서 美國은 88年 9~10月 이후로, 또 日本도 88年의 定期國會 이후로 각각 미루게 될 展望이다.

(日本ゴム報知新聞, 87. 11. 2)

▲ 自轉車用 타이어, 아이보리코스트 進出有望

아이보리코스트의年間自轉車用타이어 및 튜브市場規模는 타이어가 約 40萬個, 튜브가 約 30萬個이나, 國內生産이 全無하여 全量을 輸入에 依存하고 있다.

아이보리코스트는 現在까지 國民들이 대부분 가난하고 大衆交通手段이 未發達되어 있어 自轉車需要가 많다. 總勞動人口의 70% 以上이 農業에 종사하고 있는 것도 自轉車需要를 增加시키고 있는 要因이다. 또한 사이클 競技가 主要 스포츠이기 때문에 競技用自轉車에 대한 需要도 增加趨勢에 있다.

아이보리코스트에는 現在 2個의 自轉車組立工場이 있으며, 年間 約 5萬臺를 組立하고 있지만 이에 必要한 타이어 및 튜브는 모두 輸入에 依存하고 있다. 아이보리코스트는 아프리카 제 1의 天然 고무 生産國으로서 85年 天然 고무 生産量은 4萬 8 千톤을 기록했으며, 90년에는 9萬톤으로 倍增될 것으로 展望되고 있다.

아이보리코스트의 自轉車用 타이어 輸入實績

(單位: CFA 천)

| 國 別 | 1983 | 1984 | 1985 |
|--------|---------|---------|---------|
| 프 랑 스 | 128,665 | 132,035 | 248,936 |
| 부르키나파소 | 65,118 | 164,007 | 95,104 |
| 세 네 갈 | 68,315 | 68,062 | 175,039 |
| 其 他 | 584 | 1,178 | 5,569 |
| 計 | 194,367 | 365,282 | 524,648 |

아이보리코스트의 自轉車用 튜브 輸入實績

(單位: CFA 천)

| 國 別 | 1983 | 1984 | 1985 |
|--------|---------|---------|---------|
| 프 랑 스 | 14,989 | - | 41,352 |
| 부르키나파소 | 72,322 | 141,482 | 82,700 |
| 세 네 갈 | - | 27,518 | 19,390 |
| 其 他 | 22,322 | 10,687 | 10,214 |
| 計 | 109,633 | 179,687 | 153,656 |

資料: 아이보리코스트 관세청 무역통계

※ US \$ 1 = CFA 381.1(83年), 437.0(84年), 350.0(85年)

國內生産 原資材 이용 가능 工業政策을 쓰고 있는 아이보리코스트는 天然고무를 活用할 수 있는 工業인 타이어 및 튜브 工場建設計劃을 오래전부터 推進해 왔다. 그러나 大規模投資가 필요한 自動車用 타이어 및 튜브工場은 投資財源 不足과 國內市場 협소 등의 難題로 현재까지 계획이 延期되고 있다.

自轉車用 타이어 및 튜브의年間 輸入規模는 250萬달러 정도이다. 타이어의 경우 프랑스가 50%의 市場을 차지하고 그외 세네갈·부르키나파소 등이 供給하고 있으며, 튜브는 부르키나파소가 市場의 50%를 占有하고 다음은 프랑스 및 세네갈의 順位이다. 高級製品은 프랑스가, 低級製品은 부르키나파소 및 세네갈이 市場을 석권하고 있고, 韓國·臺灣 및 中共이 일부 輸出하고 있으나 아직도 市場 奪어는 극히 적다.

現地 바이어들은 86년부터 우리 製品의 輸入에 관심을 갖기 시작했으며 현재 商談이 활발히 推進되고 있음을 감안해 볼 때 向後 輸出이 好調를 보일 것으로 展望된다.

(KOTRA 海外市場, 87. 10. 5)

▲ 自動車用 타이어, 나이지리아 進出有望

外國合作企業인 Dunlop(英)과 Michelin(佛) 2個社가 진출해 있으나 兩社의 生産能力은 พล 稼動時에도 國內需要의 55% 정도를 충족시키

나이지리아의 國別 타이어 輸入實績

(單位: 1000나이라, %)

| 國 別 | 1984 (A) | 1985 (B) | 增加率 (B/A) |
|-----------------------|----------|----------|-----------|
| 合 計 (乘用車 및 트럭·버스用) | 11,033 | 60,829 | 451 |
| 英 國 | 2,000 | 7,971 | 299 |
| 프 랑 스 | 2,177 | 5,748 | 164 |
| 브 라 질 | 21 | 33,977 | 1,618 |
| 이 태 리 | 213 | 652 | 206 |
| 西 獨 | 460 | 5,023 | 992 |
| 日 本 | 1,048 | 424 | 60 |
| 韓 國 | - | 597 | - |

資料: Nigerian Trade Summary 84~85年

※ 1 나이라 = US \$ 1.2996(84年), 1.1121(85年)

는데 不過하다. 따라서 여타분은 輸入品으로 채워져야 하는데 84年 政府의 타이어에 대한 輸入許可制 실시로 지난 3年間 輸入이 원활치 못해 타이어 品貴現象을 나타내 왔었다.

그후 86年 9月 輸入許可制의 폐지와 함께 타이어는 人氣輸入品目으로 登場, 約 1年 사이에 엄청난 物量이 輸入되고 있다. 반면 國內 2個 메이커는 換率 實勢化措置에 따른 原資材·部品の 輸入價格 폭등, 販賣不振, 稼働率低下 등으로 市場 쉐어를 輸入品에 점차 잠식당하고 있는 實情이다. 이미 Dunlop社의 경우는 完製品輸入에 참여하고 있다.

나이지리아 政府는 84~86年 기간중의 타이어 品貴現象을 타개하기 위해 輸入許可制의 철폐와 同時에 타이어에 대한 輸入關稅도 대폭 引下했다(乘用車用 타이어 : 50%→5%, 트럭·버스용 타이어 : 20%→10%).

이는 곧 타이어의 大量輸入을 유발 20個 以上の 브랜드가 市場에 범람하면서 內國産은 價格 競争力을 상실, 政府의 保護措置를 要求하기에 이르렀다. 이에 따라 政府는 乘用車用타이어 輸入關稅를 다시 30%로 引上調整하게 된 것이다. (87年 2月末).

過去 3年間의 타이어 品貴現象이 이같은 輸入擴大로 대부분 해소되었고 換率切下에 따른 輸入價格의 上昇, 最近 自動車 판매부진 등을 생각할 때 타이어 輸入需要는 87年末을 고비로 多少 누그러질 것으로 보인다.

우리나라産은 최근 輸入增大로 브랜드가 널리 알려지고 유럽産보다 값이 저렴하여 지속적인 輸入需要가 있을 것으로 豫想된다.

타이어의 輸入規制는 없고 關稅가 87年 2月末 개정되어 乘用車用 타이어가 30%, 트럭·버스용 타이어가 10%로 調整되었다. 現在 財務部가 중심이 되어 關稅 재조정작업이 진행중인데 多少 높아질 가능성이 있다.

(KOTRA 海外市場, 87. 10. 24)

▲ 世界の 新고무 消費量 1,440萬噸

— IISRP, 91年 豫測 —

最近 國際 고무生産者協會 (IISRP 本部, 美國

텍사스州 휴스턴市)에서 發表한 1991년까지의 世界 新고무 消費量豫測을 보면, 1986年の 世界 新고무 消費量은 12,884,000噸이고 그 中에서

世界の 新고무 消費量 豫測

(單位 : 1000噸)

| | 1985 | 1986 | 1987 | 1991 |
|--------|---------|--------|--------|--------|
| 自由圈 | | | | |
| 合成 고무 | 5,142 | 5,387 | 5,359 | 5,905 |
| 天然 고무 | 3,349 | 3,507 | 3,407 | 3,819 |
| 計 | 8,491 | 8,894 | 8,766 | 9,724 |
| 合成고무比率 | 60.5(%) | 60.5 | 61.1 | 60.7 |
| 共產圈 | | | | |
| 合成 고무 | 3,015 | 3,145 | 3,210 | 3,640 |
| 天然 고무 | 828 | 845 | 860 | 1,030 |
| 計 | 3,843 | 3,990 | 4,070 | 4,670 |
| 合成고무比率 | 78.5(%) | 78.8 | 78.9 | 77.9 |
| 全世界 | | | | |
| 合成 고무 | 8,157 | 8,532 | 8,569 | 9,545 |
| 天然 고무 | 4,177 | 4,352 | 4,267 | 4,849 |
| 計 | 12,334 | 12,884 | 12,836 | 14,394 |
| 合成고무比率 | 66.1(%) | 66.2 | 66.8 | 66.3 |

地域別 新고무 消費量 豫測 (共產圈除外)

(單位 : 1000噸)

| | 1985 | 1986 | 1987 | 1991 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|
| 合成 고무 | | | | |
| 北 美 | 1,939 | 2,022 | 2,026 | 2,082 |
| 西歐, 아프리카, 中東 | 1,467 | 1,596 | 1,515 | 1,714 |
| 아시아, 大洋洲 | 1,244 | 1,254 | 1,271 | 1,450 |
| 中南 美 | 492 | 515 | 547 | 659 |
| 計 | 5,142 | 5,387 | 5,359 | 5,905 |
| 天然 고무 | | | | |
| 北 美 | 860 | 826 | 822 | 830 |
| 西歐, 아프리카, 中東 | 894 | 1,033 | 923 | 1,110 |
| 아시아, 大洋洲 | 1,379 | 1,430 | 1,430 | 1,599 |
| 中南 美 | 216 | 218 | 232 | 280 |
| 計 | 3,349 | 3,507 | 3,407 | 3,819 |
| 合 計 | | | | |
| 北 美 | 2,799 | 2,848 | 2,848 | 2,912 |
| 西歐, 아프리카, 中東 | 2,361 | 2,629 | 2,438 | 2,824 |
| 아시아, 大洋洲 | 2,623 | 2,684 | 2,701 | 3,049 |
| 中南 美 | 708 | 733 | 779 | 939 |
| 總 計 | 8,491 | 8,894 | 8,766 | 9,724 |

합성고무가 8,532,000톤, 천연고무가 4,352,000톤으로 합성고무의 比率이 66.2%이다.

5年後인 1991년에 대해서는 世界 新고무 消費量이 14,394,000톤으로 豫測되고 있으며 그중에는 합성고무가 9,545,000톤이고, 천연고무가 4,849,000톤으로 되어 있다. 1986年을 100으로 한 伸長率(指標)은 新고무量 合計가 111.7, 합성고무가 111.9, 천연고무가 111.4로 나타났다.
(月刊タイヤ 87.11)

▲ 이디오피아, 타이어·튜브 輸入增加勢

이디오피아의 入札購買品目中 해마다 꾸준한 增加勢를 보이고 있는 것으로는 타이어 및 튜브를 들 수 있는데, 同品目은 특히 우리나라의 對 이디오피아 輸出目標 달성의 成敗를 가늠하는 主要品目이다.

이디오피아에는 年産 20萬~30萬달러의 각종 타이어 및 關聯製品을 생산하고 있는 아디스 타

▲ 世界 10大 타이어 메이커 工場分布 現況

- 10個會社에서 191個工場을 稼動-

(左側: 國家數, 右側: 工場數)

| | 計 | 北 美 | 中 南 美 | 西 歐 亞 | 아프리카 中 東 | 아 시 아 | 大 洋 洲 |
|-------------------|----------|------|-------|-------|-------------|-------|-------|
| | (國家)(工場) | | | | | | |
| Goodyear | 28-42 | 2-12 | 9-10 | 6-7 | 3-4 | 7-7 | 1-2 |
| Michelin | 15-42 | 2-7 | 1-1 | 8-30 | 3-3 | 1-1 | |
| Bridgestone | 6-15 | 1-1 | | | | 4-13 | 1-1 |
| Firestone | 14-20 | 2-5 | 4-5 | 4-6 | 1-1 | 2-2 | 1-1 |
| Pirelli | 9-19 | | 2-6 | 5-11 | 2-2 | | |
| Continental* | 8-12 | | | 7-11 | (유고-1) | | |
| General Tire* | 7-11 | 2-5 | 2-3 | 1-1 | 1-1 | 1-1 | |
| BTR-Dunlop | 7-10 | | 1-1 | 1-2 | 4-5 | 1-2 | |
| Sumitomo | 5-11 | 1-2 | | 3-6 | | 1-3 | |
| Uniroyal-Goodrich | 3-9 | 2-7 | 1-2 | | | | |
| 合 計 (工場數) | 191 | 39 | 28 | 74 | 17 | 29 | 4 |

*1987년에 Continental이 General Tire 買收.

(R.P.N. 87.8.24)

▲ 世界 타이어 工場 閉鎖現況

(1986~1988)

| 會 社 名 | 工 場 所 在 地 | 타이어 種類 | 從業員 | 閉鎖年度 |
|---------------------------------|---------------------|--------------------------------|-------|------|
| Goodrich | Miami (美, Okla.) | 乘用車 및 트럭용타이어 | 1,600 | 1986 |
| Michelin | Mallusk (北아일랜드) | 乘用車용타이어 | 2,150 | 1986 |
| Firestone | Albany (美, Ga.) | 乘用車용타이어 | 1,650 | 1986 |
| Goodrich | Oaks (美, Pa.) | 乘用車용타이어 | 882 | 1986 |
| General | Waco (美, Tex.) | 乘用車용타이어 | 1,229 | 1986 |
| Armstrong | Natchez (美, Miss.) | 乘用車 및 트럭용타이어 (Fidelity社에 賣却) | | 1986 |
| Michelin | Zuen (벨기에) | 乘用車용타이어 | 1,035 | 1986 |
| Kelly-Springfield (Goodyear) | Cumberland (美, Md.) | 트럭 및 農耕용타이어 | 1,316 | 1987 |
| Armstrong | Clinton (美, Tenn.) | 産業 및 航空機용타이어 (Dynser社에 賣却) | | 1987 |
| Goodrich | Akron (美, Ohio.) | 航空機용타이어 閉鎖, Norwood(N.C.)로 이동. | | 1987 |
| Goodyear | Tronto (캐나다) | 乘用車 및 小型트럭용타이어 | 1,650 | 1987 |
| Firestone | Hamilton (캐나다) | 乘用車 및 中小型 트럭용타이어 (閉鎖豫定) | | 1988 |

(R.P.N. 87.8.24)

이디오피아의 國別 타이어 및 튜브 輸出實績

(86/87 회계년도)

(單位 : US \$ 1000)

| 國 別 | 金 額 |
|-------|--------|
| 日 本 | 13,086 |
| 韓 國 | 2,797 |
| 소 련 | 307 |
| 유 고 | 63 |
| 美 國 | 31 |
| 룩셈부르크 | 28 |
| 스 케 인 | 13 |
| 英 國 | 2 |
| 프 랑 스 | 2 |
| 합 계 | 16,329 |

資料 : 이디오피아 輸出入公社 (ETIMEX)

이어 工場이 있으나, 生産量이 國內 總需要에 훨씬 못미쳐 그동안 年間 約 1,500萬~2,000萬 달러를 輸入해왔다.

이디오피아의 同製品 輸入需要 中 約 70%는 트럭 및 運搬用車輛 등 産業用이며, 이 중 비포장도로용 트럭용 타이어(Lug tyre)의 需要가 500萬~600萬 달러로서 큰 比重을 차지하고 있는데, 이는 이디오피아 最大 港口인 Assab 港

에서 首都 아디스아바바까지의 幹線道路가 거의 非鋪裝道路이기 때문이다.

同製品은 日本과 우리나라가 總 輸入需要의 約 90% 이상을 차지할 정도로 供給의 主導權을 잡고 있으며, 기타 유고·스페인 등이 後發競爭國으로 참여, 벨지움(룩셈부르크)·美國·프랑스 등 기존 타이어 供給國들과 각축을 벌이고 있다.

따라서 우리의 主競爭相對는 日本이며 最近의 円貨強勢에도 불구하고 1,300萬달러를 輸出, 우리나라에 비해 무려 1천萬달러 이상의 差를보였는데, 특히 Yokohama社가 約 3~4年에 걸쳐 開發한 타이어(Lug tyre)는 日本의 同社만이 공급가능한 스펙으로서 87年度의 同 스펙 供給額은 600萬달러에 達했으며 同 需要는 계속 增加趨勢에 있다.

따라서 日本과의 경쟁에서는 同 스펙을 제외한 일반 道路用 타이어의 輸入 畵어를 어느 정도 차지하느냐에 성패가 달려 있는데, 日本은 Yokohama社 이외에도 Bridgestone, Sumitomo, Toyo, Ohtsu를 비롯 우리나라의 3大 業體와 유고·헝가리·브라질·스페인·美國 등 約 14~15個 社間에 치열한 競爭이 벌어지고 있다.

(KOTRA 海外市場, 87. 10. 19)

☆

☆

☆

隔月刊 **타이어** 11~12月號

고 무

發行日字 1987年 12月 1日

登錄日字 1973年 1月 31日

登錄番號 (바) 제 461호

發行人 朴 定 求
 編輯人 金 址 柄
 印刷人 宋 秉 徽
 發行所 大韓 타이어工業協會
 서울特別市中區會賢洞2街10-1
 (韓國貿易會館 1806號)
 電話 ㉠ 4136, 4137 郵番 100
 印刷所 文善社印刷所

◇ 本誌는 韓國圖書雜誌倫理委의 實踐要綱을 遵守한다 ◇ 《非 賣 品》