

〈輸出資料〉

日本の 타이어 輸出動向

(社) 韓國 타이어 工業協會 會誌課

註：本文은 月刊 自動車 타이어 誌上(70年 10月號~72年 1月號)의 토막消息을 收合轉載한 것으로서 輓近 同國의 輸出關係片鱗이나마 엿보코저 하는 바임

그리스 市場

JETRO 가 傳하는 바에 依하면 그리스에 있어서의 69年의 타이어 輸入은 對前年 比 無變動으로 推移했다고 한다.

即 68年에 比해 승용車 타이어는 16萬弗 減의 233萬弗 トラック용 타이어는 18萬弗增의 523萬弗에 達하고 이것을 本數로 보면 計 約 32萬 5,000本으로서 승용車는 종래 西獨, 佛蘭西에 이어 日本이 가장 큰 세어를 占하고 있었으나 69年에는 西獨, 佛蘭西를 追越하여 首位가 되었다.

이것은 日本製品이 그 價格競爭을 武器로하여 67年 27萬 3千弗, 68年 35萬 8千弗 69年 37萬弗로 着實히 伸張하여 그중에도 トラック용 타이어는 100萬弗臺로 올라 主要供給國인 美國, 佛國, 伊太利를 앞질러 第1位의 세어를 占했으나 이것은 同地에 있어서의 GY 工業의 稼動에 依해 美國品 輸入의 減少를 日本品이 먹은 形式이나 日本製 타이어의 好調도 69年이 피크가 되지는 않나 하는 一般豫想도 강한 모양으로서 이것은 同國產 二社中 뉴우카머어의 GY 社가 本 年쯤 부터 活潑한 稼動에 들어가 輸入市場에 파고 들기 始作하고

또 國內生産메이커가 步調를 整備하여 生産에 들어가는 등의 推察에 근거한 것이다.

또한 앞으로의 展望에 對해서 익스프레스紙의 推定에 依하면 그리스의 自動車 輸入은 1968年—69年은 10%增 69—70년도 거의 同率로 展望되어 있으나 70—71年은 2%減으로 豫想하고 있으며 타이어수요도 거의 이에 步調를 맞추고 있다고 보고 從來의 25%정도의 伸張率로 부터 將來 8—20%로 다운하는 것은 아닌가

하는 想定이다.

다음 表는 그리스統計局 發表의 資料에 依한 69年의 타이어수입 統計이다.

| 乘用車用 타이어 | | | |
|-----------|---------|-------|--|
| 國 名 | 本 數 | 千 弗 | |
| 佛 蘭 西 | 42,556 | 433 | |
| 白 耳 基 | 12,174 | 145 | |
| 西 獨 | 36,427 | 387 | |
| 伊 太 利 | 24,001 | 257 | |
| 英 國 | 18,174 | 237 | |
| 오 지 리 | 8,616 | 79 | |
| 스 페 인 | 8,586 | 100 | |
| 美 國 | 7,341 | 114 | |
| 이 스 라 엘 | 12,178 | 92 | |
| 日 本 | 42,129 | 370 | |
| 其 他 | 13,778 | 115 | |
| 計 | 225,960 | 2,329 | |
| トラック용 타이어 | | | |
| 佛 蘭 西 | 16,448 | 1,003 | |
| 白 耳 基 | 2,988 | 244 | |
| 西 獨 | 9,676 | 337 | |
| 伊 太 利 | 16,135 | 934 | |
| 영 國 | 3,179 | 193 | |
| 놀 웨 이 | 2,553 | 170 | |
| 스 페 인 | 2,603 | 209 | |
| 美 國 | 7,464 | 597 | |
| 日 本 | 25,897 | 1,032 | |
| 其 他 | 12,467 | 513 | |
| 計 | 99,410 | 5,232 | |

그리고 그리스에 있어서의 自動車 타이어의 70年度 輸入은 1~4月度 現在로 前年 同期와 對比하면 乘用車로 28,200本の 減少로 되고 トラック用은 1,339本の 増加로 되어 乘用車 타이어의 減少가 눈에 띄나 이것은 69年은 거의 無變動으로 推移했던 輸入이 70年에는 國產의 影響을 받을 것은 事實視되나 上半期 (1月~6月)의 統計를 期待되지 않으면 正確한 點은 알 수 없으나 69年 中期부터 操業을 開始한 GY 그리스 工場의 影響은 否定할 수 없는 處地로서 70年 下半期 以降의 輸入推移가 注目된다. 그러한 중에 日本으로부터의 타이어 輸入統計를 보니 乘用車用 타이어는 68年(38,881本=10,748千 トラクタ) 69年(42,129本=11,089千 トラクタ) 70年(1,275千本=2,984千 トラクタ) 트럭타이어는 68年(29,056本=23,058千 トラクタ) 69年(25,897本=30,952千 トラクタ) 70年(18,478本=21,880千 トラクタ)로 되어 트럭用 타이어가 若干 上位로 되어 있다고 報道되고 있다.

치레에 市場

치레에에 있어서의 日本의 타이어세어는 67年の 23.4%에서 68年은 15.2%로 크게 後退를 하고 있다. 農機用, 建設用的 大型 타이어에 對해서는 今後 約 2年間은 需要의 大半을 輸入에 依存하지 않으면 안되기 때문에 日本으로서도 價格競爭力에 優秀하고 迅速且強力한 體制를 整備할 수가 있다면 적어도 71년부터 2年間은 年內 10萬弗 程度の 賣出은 可能할 것으로 보인다. 특히 日本 브랜드의 製品은 堅牢하여 耐用 時間이 파이어스톤 타이어 같은 것보다 長久한 點으로 보아 鑛山用 建設用 方面에서 好評이다.

그러나 問題는 파이어스톤社 其他 등이 大型 타이어의 國內生産을 本格化하고 製品을 싸게 大量으로 供給할수가 있게 되면 外國으로부터의 輸入은 一部를 除外하고는 全面的으로 禁止當할 可能性이 있다.

또 一般승용 차, 트럭, 버스用的 타이어 輸入動向은 輸入額이 67年에 202萬 9,824弗, 68年에는 161萬 9,839弗이며, 國別로는 美國이 가장 強하고 67年에 42.8%, 68年에는 43.6%의 세어를 確保하고 있다.

그런데 日本製品의 評判인데 64~65年 頃은 品質이 優秀한데 반하여 價格은 歐米것 보다 30%가까이나 싸고 해서 이 點이 強力한 셀즈, 포인트가 되어서 13~4%의 세어를 占하고 있었으나 近年品質이 一段 向上함과 同時에 가격도 上昇하니 伸張率은 鈍化하고 있다.

日本 製品의 경우 메이커어와 當地유우저어와의 사이에 仲介者가 過多하다는 것도 價格을 引上시키는 一因은 아닌가 하고 보는 業者도 있다.

그러나 日本 製品은 耐久力이 강한 點으로 長距離

大型 트럭用 등으로 好評을 받고 있으며 鑛山, 建設用 등에 販賣의 重點을 옮겨서 成果를 올리고 있다.

탄자니아 市場

탄자니아에의 67~69年の 自動車 타이어 튜우브의 對日 輸入額과 對日 세어는 다음과 같이 下降線을 더듬고 있다.

| 自動車 타이어 | | <單位 1,000圓> |
|---------|---------|-------------|
| 年度 | 對日輸入額 | 對日세어 |
| 67 | 208,023 | 16 |
| 68 | 43,578 | 3 |
| 69 | 37,688 | 4 |
| 同 튜우브 | | |
| 67 | 5,070 | 5 |
| 68 | 3,637 | 3 |
| 69 | 3,892 | 4 |

알사바들 市場

알사바들의 69年에 있어서의 타이어 튜우브 輸入은 前年の 321萬 3,052弗에 比하여 約 2割정도 減의 254萬 8,988弗이 되었으나 中美域內에서 生産하고 있는 과테마라 코스타리카 兩國을 舍친 輸入比率은 8%와 別반 差가 없었다.

輸入相對國中에 各國이 下落되었는데 對해 日本品이 約 3萬弗 程度の 增加를 보인 것이 注目되어 日本品の 세어가 68年の 5%에서 69年은 8%로 上向된 것은 意義가 깊다.

| | |
|-------|------------|
| 과테마라 | 1,566,169弗 |
| 코스타리카 | 394,820弗 |
| 西 獨 | 23,510弗 |
| 美 國 | 151,824弗 |
| 日 本 | 195,302弗 |

싱가폴 市場

Jetro 가 傳하는 바에 依하면 싱가포르에 있어서의 自動車 타이어의 對日輸入은 乘用, 트럭用 共히 好調로 68年에는 前年比 約 2,3倍의 伸張을 기록하고 69年은 약간 下落했으나 70年에 들어서선 다시 輸入增加의 傾向을 보이고 있어 1~6월에 이미 前年수입量의 80%強에 達해 輸入先으로 보면 特惠關稅의 마이너스 要因에도 不拘하고 68~69年은 英國을 追越하여 70年은 1~6월로 說, 이 요인은 日本製 타이어가 高性能으로 納得이 가는 가격이라고 하고 있다.

또한 버스, 트럭用 타이어의 輸入은 70年 上半期로 前年 輸入實績의 約 65% 또 輸入國에선 日本이 압도적으로 強하고 세어로 보면 67年(66%), 68年(79%),

69年(90%), 70年 上半期는 89%로 他的 追從을 不許하는 地위를 占하고 있다.

70年の 輸出市場

自動車타이어 業界가 集計한 70年 1~10月の 自動車 타이어 輸出實績은 1億 1,703萬 5千弗(製品重量 11萬 8千 6百 96톤)로 前年 同月比 24.4%增으로 계속 好調로 늘고 있다.

輸出地域別로는 美國, 아프리카, 歐洲, 諸國行의 伸張이 높고 前年同月比로 아프리카가 約 2億, 北美가 80%增 西歐가 50%增 大洋洲가 58%增으로 著增하고 있는 外에 中南美도 32%增으로 好調 또 共産圈도 소련 行은 줄고 있으나 全體로는 2倍以上의 伸張率이다.

한편 아세아 各 地域은 연이어 減少하고 있으며 큰 市場인 西아세아가 減少(1.7%)로 끝인 外에 東南아세아(25.7%減) 南아세아(32.2%減)는 共히 줄었다.

이것은 比律資을 爲始하여 各國의 現地工場의 生産力의 上昇에 따른 輸入抑制策에 依한 것으로서 今後도 輸出回復은 期待가 적은 것으로 보이며 業界各社도 美國歐洲의 先進國 市場이나 아프리카 大洋洲 中南美 等の 新興市場에의 伸張을 계획하고 있다.

1~10月の 自動車 타이어 수출實績의 輸出地域別 內譯은 다음과 같다.

(單位 : 1000弗 괄호內는 前年 同月比%)

| | |
|-------|----------------|
| 東亞細亞 | 1,660(118.0) |
| 東南 " | 8,840(74.3) |
| 南 " | 4,713(66.8) |
| 西 " | 29,953(98.3) |
| 西 歐 | 12,432(150.2) |
| 北 美 | 20,976(180.4) |
| 中 南 美 | 11,451(132.2) |
| 阿弗利加 | 15,405(198.7) |
| 大 洋 洲 | 9,398(158.4) |
| 共 産 圈 | 2,198(214.0) |
| 合計 | 117,035(124.4) |

또한 70年末頃開催된 輸出委員會에 依하면 70年 1月~10月間의 自動車 타이어 輸出은 (FOB) 累計 1億 千 7百 3萬 5千弗에 達하고 그 製品量도 11萬 8千 6百 96噸으로 어는 것이나 20%를 넘는 伸張을 보였다. 依然 美國 유유럽 行이 많아지며 東南亞 等은 生産이 增加하여 輸出은 減少했다 또 70年中의 總額은 1億 4千 2百 萬弗로 豫測되어 71年은 委員會에서는 8%增의 1억 5千 4百 萬弗로 보고 있으나 實際로는 各 社의 狀況으로 보아 10%增으로 史上의 新記錄을 낼 것으로 期待되고 있다.

한편 日本 고무工業會에선 70年 1月~12月の 主要地

域別 고무製品 輸出實績을 收合했는데 其中 自動車 타이어 輸出은 다음과 같이 總合計 金額은 151,858千弗로 되어 있다.

(單位 千弗 괄호內는 구성比%)

| | |
|-----------|--------------|
| 美 國 | 23,987(15.8) |
| 濠 洲 | 9,463(6.2) |
| 이 란 | 8,162(5.4) |
| 사우디아라비아 | 8,032(5.3) |
| 南 阿 | 6,221(4.1) |
| 시 리 아 | 5,507(3.6) |
| 크 웨 이 트 | 5,366(3.5) |
| 인 도 네 시 아 | 4,828(3.2) |
| 파 키 스 탄 | 4,306(2.8) |
| 에 디 오 피 아 | 3,780(2.5) |
| 其 他 | 72,206(47.6) |

유우고오스라비아 市場

日本 通關統計에 依하면 유우고오스라비아의 對日情勢는 70年 上半期는 輸出 1,806萬 5,511弗, 輸入 1,552,942弗로 되어 있다.

美國 市場

日요코하마 고무(株)에선 發展途上國의 타이어 工場 建設이 逐次 旺盛하게 되어 이미 稼動을 始作한 나라 예선 外國製 타이어의 輸入을 禁止하는 곳이 많아졌다 는 등의 理由로 하여 歐美向의 輸出에 힘을 기울이기도 하여 提携先의 美 굴릿치社에 對하여 美國 市場에 있어서의 요코하마브란드의 販賣에 對해 交涉하고 그 了解를 얻었으므로 칼리포니아州에 있는 요코하마 타이어 코오포레이손을 擴充強化하여 現在의 資本金 10萬弗을 20萬弗로 增資 販賣對象을 東部海岸까지 늘여 同社의 타이어 輸出額月間 7~8億圓을 다시 20% 程度 增加시켜 月內 10億圓 以上の 수출액을 올리려는 意向 이라 한다.

또한 歐洲行에 對해서는 라디알 타이어의 輸出을 重點의 으로 해나갈 方針이라고 70年 겨울 알려지고 있다 그런데 橫濱 고무(株)의 美國에 있어서의 100%出資의 販賣會社 「요코하마 타이어, 코오포오레이손」(資本金 10萬弗, 本社 로스앤젤스)의 初年度(70年度) 賣上高는 125萬弗에 達했다. 初年度로서는 15萬弗로 보고 있던 同本社로서는 豫想을 훨씬 上廻하는 業績으로서 71年中에는 칼포니아州 以外的 2,3州에 새로운 販賣據點을 設置할 생각이다.

好調의 原因은 ① 美國內의 타이어 市場이 豫想外로 컸었던 것 ② 日本 歐洲로부터의 輸入車가 붓고 있으며 輸入 타이어의 需要가 擴大하고 있는 點 ③ 美國內에서 關心이 높은 라디알타이어에 販賣의 重點을 둔

點等外에 日本商品에 對한 評價가 全般的으로 높아 가고 있음이 크다고 보고 있다.

南阿 共和國 市場

南阿 共和國에 있어서의 自動車 타이어의 需要는 68년에 約 310萬本이 었으나 80년에는 이것을 上廻하는 約 500萬本이 되는 것은 아닌가 하고 推測되고 있다.

同國 도同樣으로 自動車 販賣台數가 乘用車 商業車를 合해서 69년은 對前年比로 約 21%의 增加가 되며 따라서 타이어의 需要도 急速하게 늘어 1部에선 品貴 現象도 發生되어 35年 以來 推進되고 있는 「國內 生産의 動向」이 注目되게끔 되어 왔다. 이에 對하여 70년 겨울 JETRO 요하네스부르크 支局이 傳하는 情報에 依하면 國產 타이어 生産量의 움직임은 最近 數年間은 一應 着實한 伸張을 보이고 있으나 自動車 販賣의 台數增에 隨伴하여 需給의 발란스가 무너지는 樣相으로서 타이어 生産 메이커로서는 파이어스톤, 굳이어, 던롭프, 제네럴타이어의 4大 메이커에 依해 行해지고 있으나 各社 共히 急增하는 수요에 對處하게끔 70년에는 生産設備의 增強에 着手하여 그 總投資額은 約 2,400萬란트(日貨 換算 約 120억圓)로 파이어스톤社는 約 700萬란트(約 35억圓)의 豫算에 依하여 브릿스에 日産 600本 규모의 新工場을 建設, 其他 굳이어는 約 800萬란트(約 40억圓) 던롭프는 同社의 다아만 工場에 600萬란트(約 30억圓) 제네럴타이어도 同社 포포트 에리자 베즈 工場에 約 100萬란트(約 5억圓)을 投入擴張計劃中이라고 傳해지고 있으나 各 타이어 工場에서의 高級 技術者의 不足이 深刻化하고 있는 모양으로서 南阿에서의 産業全體의 當面한 課題로서 業界關係에서는 重要視하고 있다. 또한 수입 타이어의 動向은 68년의 全體的 增加中 日本製 타이어의 輸入이 急增하고 있음이 注目되어 또 再生用 타이어(關稅分類 No. 4011. 70. 10)에 있어서의 日本品の 큰세어도 또한 注目되는터로 이것은 南阿共和國의 타이어 市場의 動向에 相當히 큰 影響力을 가지는 것으로 推察되고 있다.

泰國 市場

泰國에 있어서의 타이어 需要는 高率의으로 增大하고 있으며 70년에 있어서의 타이어 需要는 對前年比 8.4%增의 約 85萬本으로 推定되어 있으나 68년의 國內 生産量은 26萬本 69년은 45萬本으로 70年 推定本數는 75萬本으로 되어 있다.

그 中 日本系企業으로서 브린지스톤 타이어가 同年 1월부터 操業을 開始하고 있으나 初年度는 17萬本 70年 推定量을 25萬本으로 하고 있다.

英國 市場

71年初 알려진바에 依하면 英國에 있어서의 日本製 타이어의 수입세어는 微微한 것으로서 이 要因은 日本의 道路事情에 맞추어서 生産된 日本製 타이어는 비싼데 市場에선 大幅으로 가격이 떨어진 狀態로 販賣가 常態化하고 있기 때문에 極히 장사하기가 어렵다고 關係者는 말하고 있다. 그리고 假使 이른 將來에 小賣가격이 常態로 돌아와도 知名度의 關係로 日本製 타이어는 時勢보다 좀 싸게 하는 등의 購買動機를 부여하지 않으면 賣上의 伸張은 없을 것 같으며 英國에 있어서의 日本製 타이어 市場은 대단히 販賣困難이라고 한다.

헝가리이 市場

헝가리이의 化學品 貿易公團과 住友商事와의 사이에 71年 봄 버스用 트럭用 등 大型車用 타이어 84萬弗의 輸出契約이 이루어 졌다.

今番의 契約은 타이어메이커 6社(브린지스톤 타이어, 요코하마고무, 도오요오고무, 스미도모고무오오교오, 오오쓰 타이어, 닛도오 타이어)의 窓口로서 住友商事が 70年 11月 헝가리이의 化學品 貿易 公團으로부터 使節團이 來日한 것을 契機로 繼續되어 今番正式으로 契約이 成立된 것인데 헝가리이行的 타이어 輸出로서는 이번이 最大의 規模로서 今後의 輸出에도 크게 寄與할 것으로 期待되고 있다.

住友商事に 依하면 現在歐洲의 타이어 메이커는 스트라이크나 人力不足의 影響을 받아서 輸出餘力이 不足되고 있으며 헝가리이는 日本을 새로운 供給源으로서 期待를 걸고 있다.

70年 使節團이 來日했을 때에 5百萬弗의 購入意向을 明白히 한 點 등으로 미루어 보아 적어도 앞으로 120萬弗의 輸出은 實現될 것이라 하여 追加商談도 積極의으로 進陞되고 있다.

71年度 타, 튜 輸出目標

日本 고무工業會輕工業品 輸出會議는 71年 5月 24日 同會議室에서 柴本重理部會長(브린지스톤 타이어 取締役副社長)의 司會로 開催되어 71年度의 輸出目標案을 策定했는데 그中 타이어 튜우브의 品目別 數字는 다음과 같으며 全 고무品目中 最高의 數字로 되어 있다.

(單位: 千달러, 괄호내는 70年度實績(一部推計))

動 타 튜=175,000(156,000)

轉 타 튜=9,500(10,000)

其他 타 튜=530(510)

計 \$ 185,030千

第4次 수출 칼텔 申請

日本 自動車 타이어 協會는 71年 5月 21日 期限이

차는 第3次輸出 尙剩을 延長하기 爲하여 5月 10日字로 通産省에 第4次 輸出尙剩의 申請을 行하기로 했다. 今回의 第4次 수출尙剩의 對象國으로서는 從來의 印 度네시아, 버마, 폴란드, 불가리아, 루마니아, 세이론 유우고오의 7個國中 세이론, 유우고오 兩國을 除外했으나 이것은 實效가 적다는 理由에서 印 度 새로 尙剩 結成의 必要性이 생긴 헝가리를 追加한다.

또한 수출 尙剩은 輸出入去來法(取引法) 第5條 第3項에 基해서 輸出秩序의 維持確立과 價格改善을 圖謀할 것을 目的으로 한 것인데 68年에 結成되어 今日로 第4次로 되고 有效期間은 1個年, 6月 1日 實施하여 72年 5月 31日까지 效力이 있게 된다.

輸出品 新稅率 發表

日本 貿易振興會에선 71年 8月 美國이 달라防衛策의 一環으로서 實施한 課徵金에 依한 日本의 主要輸出品의 新稅率을 發表했다. 이에 依하면 自動車 타이어 튜우브는 新稅率 10%로서 從來의 5%의 稅率과 比較하면 2倍로 되었다. 그러나 大自動車 타이어 메이커의 輸出關係者 사이에선 「賣上은 약간 鈍化될 터이나 稅率이 오른分은 現地의 가격 인상으로 커어뻐어 된다」고 하는 소리가 많고 自動車 타이어 業界는 世論으로 떠드는 것 처럼 그렇게 영향이 많은 것은 아니라고 한다.

近年 輸出에 高率의 伸張을 보이고 온 日本의 自動車 타이어 業界에 있어서 이 課徵金의 實施와 이에 따라 急速히 表面化해 온 圓切上問題는 頭痛거리임에는 틀림없고 目下各社 共히 對策을 강구하며 情勢추이를 보고 있는 것 같다.

課徵金 實施以後의 타이어 關係新稅率은 다음과 같다. (괄호 내는 종전의 세율)

| 타이어 튜우브 | |
|---------|------------|
| 自動車用 | 10% (5%) |
| 自轉車用 | 10% (6%) |
| 乘用車 | 10% (3.5%) |
| 트럭 | |
| 千弗以上の 것 | 25% (25%) |
| 千弗未滿의 것 | 10% (3.5%) |
| 乘用車部品 | 10% (3.5%) |
| 트럭버스 部品 | 25% (5%) |

輸出品의 價格을 引上

業界消息通에 依하면 71年圓 變動換率制實施에 依한 換差損分을 各 메이커 共히 輸出타이어의 價格引上으로 補償할 意向을 굳혔다.

또한 美國의 課徵金實施에 따라 現行關稅 (5%)에 더해지는 課徵金(5%)을 美國의 現地 테에리어에 負擔시키기로 하여 課徵金吸收策을 講究하고 있었으나 圓

의 變動換率制에의 移行에 따라 生겨지는 달라貨 契約에 依한 輸出의 換差損을 메이커가 負擔하게 되는데 對해 苦慮하고 있었다. 타이어 輸出의 大部分은 依然 달라貨 契約으로 되어 있으므로 이 差損을 補償하기 爲해서는 輸出 타이어의 價格引上에 依存하는 수 밖에 없고 가격 인상을 決意한 以上 價格幅은 原則上 7~10%, 이것은 外國換市場에 있어서의 圓의 切上에 相當하는 幅이라고 메이커 系通에서는 보고 있으며 課徵金을 現地 테에리어에 負擔시킨 美國을 除外한 世界各國에 對해서 行해진다.

그러나 이 7~10%라 하는 價格引上幅은 固定的인 것은 아니고 現地에서의 競爭力, 市場情勢 등을 철저히 조사한 후에 最終의인 가격 인상 幅을 決定하기로 되어 있다. 71年 上半期에 輸出比率도 24%로 增大한 타이어 業界에선 一應 이러한 一連의 가격인상으로 直接的인 輸出損害는 피하게 되었다고 하나 今後圓의 切上이 實施될 경우에는 수출 價格을 다시 引上할 것도 目下檢討中이라고 한다.

그런데 브린저스톤은 71年 12月의 圓貨 16.88%切上에 對해서 所見을 發表했다. 그 中에 對美行輸出을 72年 1月부터 다시 價格 인상하는 등의 對策을 決定했다

1. 今回의 圓切上은 豫想을 上廻하는 切上인 故로 相當히 深刻한 영향이 있을 것이다. 企業活動이 量的으로도 採算面에서도 打撃을 不免이다. 不況은 長期化할 것을 각오하지 않으면 안된다.

72年은 年間을 通하여 日本經濟의 발란스 崩壞를 回復調整하는 努力의 時期가 될 것이다. 即 새로운 成長의 軌道에 오를때 까지의 苦難의 기간이다.

새로운 成長의 軌道는 73年 以降이 되며 이 사이 企業의 體質, 經營力에 依한 格差가 확실하여 질 것이다.

2. 이에 對하여 當社가 對處하는 方策으로서는 타이어의 輸出面에선 從來이미 인상한 분에 새로이 輸出地 別로 경쟁력을 分析하여 再次引上의 幅과 시기를 생각해야 되겠다. 但 現地通貨의 弱한 나라에 對해선 大幅 가격인상은 無理라고 생각된다.

對美輸出은 72年 1月 船積分부터 再次 引上을 決定하고 있기 때문에 當然再次引上은 어렵고 對美輸出은 鈍化될 것이다.

國內販賣에 對해선 國內景氣動向과 自動車의 國內外 수요에 左右되어 영향은 피하기 어려울 것이다.

3. 今回의 圓切上은 前부터 예상되기도 하였으며 또 이것으로 인하여 企業의 努力目標가 決定되어 將來의 飛躍에의 발판을 얻었다고 생각된다.

따라서 企業에 있어서 當面한 고경이 계속될 터이나 經營의 原點에 돌아가 設備投資를 억제하고 生産性 向上에 一層의 努力을 거둬할 것이 必要할 것이다. (끝)