

<輸出資料>

相殺關稅를 適用

카나다製 밋슈란 타이어에 傳家の 寶刀를 嚙 美國

美財務省은 1月 5日 記者會見을 열고 카나다의 밋슈란 타이어가 美國에 輸出하고 있는 스틸, 라디알, 타이어에 6.6%의 相殺關稅의 適用을 決定했다고 發表했다.

▶ 美國의 輸入타이어

美國의 自動車타이어, 튜우브의 輸入額은 再昨年 23 億 7 千萬弗에 達했다.

이 輸入額은 5年前에 比해 實로 4.3 倍로 膨창 되었다.

하나, 輸入品이 美國市場에 占하는 세어를 보면 乘用車타이어가 5%, TB 用타이어가 約 8%를 占하는 데 不過하다.

한편, 輸入타이어를 出荷國別로 보면 佛蘭西가 22.6%를 占하여 第1位, 다음이 伊太利가 19.5% 日本은 19.0%로 3位가 되어있다.

이처럼 弱少하도록까지 보이는 밋슈란을 왜 美國은 當面的 敵으로하고 있는가? 今後, 이 問題를 깊이 生 覺해 보자.

▶ 美國의 需要動向

美國 타임誌가 아라스카와 하와이를 除外한 美國本土 全域을 對象으로 行한 타이어 産業調査의 結果를 보면 意外의 일에 注目하게 된다. 以下타임誌의 調査結果로부터 必要한 項을 拔萃해보면 如次하다.

① 라디알의 人氣沸騰

美國의 自動車所有者도 世帶의 40%는 次回の 타이어 購入時에는 라디알 타이어를 「斷然」 또는 「多分히」 選擇할 작정이다.

이 傾向은 大學의 學歷을 갖는 層과 年收 1萬 5千 弗以上(中의 上程度의 生活水準)의 層에 特히 그렇다.

이에 反해 라디알을 살 작정이라고 對答을 하는者는 15%에 不過했다.

② 스틸코오드에도 人氣

타이어 強化劑에 對해서는 52%가 그 타이어 強化劑를 指定한다고 對答했다.

그 內譯을 보면 스틸 28%, 나이롱 19% 그라스 纖維 16% 포리에스틸 15% 레이옹 6%의 順

理由로서 들고 있는것은 모두 ①安全性, ②耐久性, ③스무우즈한 乘車感등이다.

③ 實際購入時에는 벨릿드

라디알에 關心이 高潮되어 있는 反面, 實際上是 購入時에 特定한 타입의 타이어 構造를 指定한다고 答한 47%中 37%는 벨릿드 構造를 要求하고 있으며 라디알은 28%에 끝이고 있다.

이외에는 4 프라이가 8%, 바이어스 프라이가 6%로 되어있다.

그러나 라디알의 登場以來 短時日에 이처럼이나 유 우저어사이에 認識되게끔 된것은 驚異이며 今後의 急速한 普及이 期待되고 있다.

④ 輸入타이어는「不人氣」?

輸入타이어에 對해선 불만한 進出을 이루지 못하고 있다.

라디알 타이어의 境遇 輸入品쪽이 美國製보다 優秀하다고 보고있는 自動車所有者는 18% 全般的으로 輸入 타이어 便이 優秀하다고 生覺하고 있는것은 13%로 더욱 低率이다.

또 價格面에서도 같은 값이면 輸入타이어 便이 싸다고 생각하는이는 8%이며 差異가 無하다고하는者는 19%에 끝이고있다. 또한 輸入타이어는 輸入車에 使用하는 便이 妥當하다고 보고있는 回答者는 16%이며 美國車에 輸入하는 타이어는 使用할것이 못된다고 생각하고 있는것이 13%로 되어있다.

타임誌는 이 點에 對해서 「輸入타이어에 關한 關心의 稀薄性은 輸入타이어가 美國에서 큰세어를 갖고있지않고 더우기 最近까지 輸入業은 廣告의 面에서 美國大메이커에 挑戰이 안된데 基因한다고 보고있다.

▶ 밋슈란 對 아크론

東洋고무常務取締役인 清水大六氏는 社內誌 「東洋고무」中에서 如次히 말하고 있다.

—歐洲에선 昨年 던롭프와 피렐리의 提携가 있었다. 또 밋슈란을 中心으로 今後其他에서 提携할 可能性이 크다. 타이어 메이커는 이미 歐洲에서 밋슈란, 던롭프의 2大 그룹으로 二分되고 말았으며 거기에 美國의 그룹을 加한 3개의 흐름이 寡占化의 方向을 더듬고 있다. —고 쓰고있다.

「相殺關稅」問題는 3개의 흐름中 2大 그룹이 衝突한 事件이라고 할수 있겠다.

美國市場에서 타이어 輸入이 增加를 開始한 5年前 美國의 各메이커어 共히 그 生産의 大部分을 바이어스 벨트드 타이어에 充當하고 있을때에 歐洲의 各메이커는 共히 이미 大量의 라디알 타이어를 生産하고 있었다.

말할것도 없이 라디알 타이어는 ①高速安定性이 良好하다.

② 耐摩性이 좋고 오래쓸수 있다.

③ 高速에서의 코너어링特性이 좋다.

等의 特徴을 갖고있으나 이것이 歐洲의 使用條件에 맞치하여 以後歐洲에선 爆發的으로 增加하게된다. 특히 밋슈란은 라디알 타이어의 強化劑로서 從來의 나이롱 레이용에 代置되는 스틸코오드의 使用을 開始, 世界第1의 스틸라디알메이커로서 成長했다.

한편 美國의 메이커어도 安全面, 消費者 團體의 더욱 安全한 타이어를 要求하는 願望에 副應하기 爲하여 「安全타이어」의 開發을 着手하고 있었다.

業界의 리더인 굳이어는 벨트드, 바이어스構造라고하는 耐摩性의 面에선 라디알보다 若干 떨어지나 價格의 面에서 安價라고 하는 메릿트를 갖는 타이어를 開發했다.

빅쓰리 (G. M. 포오드, 크라이슬러) 등 自動車메이커가 이것을 歡迎한 故로 以後 美國에선 벨트드바이어스 構造를 갖는 타이어가 세어를 伸張해 왔다. 結局 歐洲에선 라디알이 美國에선 벨트드타이어가 各己세어를 伸張시켜 왔으나 이말란스가 곧 붕괴된다.

▶ 밋슈란 加에進出

美國國內에서 벨트드바이어스 構造의 타이어가 굳이어의 積極의 擴販에도 不拘하고 계속 세어를 伸張시켰

을 뿐으로서 歐洲에 있어서의 라디알 타이어처럼 裝着率 80~90%와 같은 普及으로는 안되었다.

더우기 美國國內에서도 라디알 타이어의 優秀한 性能을 높게 評價하는 者도 많고 歐洲의 메이커어 또는 日本 등지로부터의 라디알 타이어輸入이 점차로 增加하여 갔다. 특히 最近은 「安全타이어」로서의 스틸라디알타이어를 높게 評價하는 傾向이 많고 自動車 메이커어도 잇따라 新型車에의 標準或은 舊來 裝着을 하기시작했다.

美國 業界 第4位인 굳릿치를 爲始하여 美國의 메이커어도 스틸, 라디알或은 라디알의 生産에 드러갔으나 急激한 轉換은 不可能이며 밋슈란이나 歐洲의 各메이커어, 日本 등으로 부터의 輸入品이 漸次로 붓고있는것을 어떻게 할수도 없다고 하는것이 實情, 世界第1의 스틸라디알 메이커어로서 밋슈란은 自社브렌드와 시어즈, 로오백그를 써서 完全히 美國國內에 定着하는데 成功, 美國國內에의 安定供給을 圖謀하기 爲해 캐나다에 스틸라디알 專門工場을 建設, 再昨年 10月부터 타이어 生産을 開始하고 있다.

▶ 相殺關稅를 適用

大體 무엇이 덤핑防止法과 함께 美國의 經濟戰爭에 있어서의 傳家の 寶刀——相殺關稅의 發動을 惹起시켰는가는 釋然치는 않으나 何如든 1月 5日 로시난네스 美財務次官補는 特別 記者會見을하고 加那陀의 밋슈란타이어가 美國에 輸出하고 있는 스틸 라디알타이어에 對해서 6.6%의 相殺關稅의 適用을 決定했다고 發表했다.

▶ 相殺關稅까지의 經過

아크론, 비이콘, 저어날은 다음과 같이 그間의 事情을 報告하고 있다. 以下는 밋슈란 타이어에 否定的, 또한 아크론의 各社에는 好意的인 記事이나 그間의 事情을 가장 잘 說明하고있다고 보고 揭載한다. (괄호內는 一方의 見解로서 不適當한것을 包含했다.)

◇ ◇

노바스코시아州의 北쪽의 海邊에 面한 北쪽의 森林地帶에 밋슈란의 工場은 있으나 이곳은 (대체로 타이어 工場을 建設하기에 알맞은 것 같이보이지는 않는다) 同工場은 밋슈란 社가 北美 타이어市場에의 全面攻擊을 開始하기 爲한 교두보로되어 있다.

더우기 加那陀 聯邦政府와 노바스 코시아州가 밋슈란 社에 對해 巨額의 助成金과 低利의 融資와 關稅免除을 부여하고 있다.

밋슈란 社가 캐나다에 工場을 세워 生産을 開始한 것은 再昨年 10月 (이 工場의 秘密의 壁은 두터워서 노바

스코시아 주의 住民들조차 그 所在를 모르는者가 많다.)

캐나다에 있어서의 밋슈란社의 生産活動은 노바스코시아州 하리팍스의 西쪽 約 80km의 브릴지워터터어工場(스틸코오드와 비이드)과 北東 160km의 그란튼工場(타이어 生産)에서 行해지고 있다.

(大體로 노바스코시아州라고 하는것은 大西洋에 面한 半島이며 그란튼에는 郵便局도 敎會도 生活에 必要한 가게도 없고 노바스코시아의 最大의 地圖에 밖에 揭載되어 있지않다.)

(더우기 會社의 이름은 밋슈란 從業員에만 駐車를許容한다고 하는말이 쓰인 駐車場의 立看板이 보일뿐이므로 間或 이 工場의 앞을 지난 사람에게는 工場內에서 무엇이 生産되고 있는지는 모른다. 무엇인가 쓸쓸한 곳으로서 會社名도 밝히지 않고 極秘裡에 타이어가 生産되고 있다는 印象조차 갖게된다.)

工場이 生産을 開始했을 때는 簡單한 데이터어, 시이트(資料)가 發表되었다. 그에 依하면 풀操業하면 브릴지워터터어에서 660人 以上 그란튼에서 1,200人이 TB 라디알 타이어의 生産에 從事하는것으로 된다고 기록되어 있어서 2工場에서 1億弗의 投資가 實施되었다고 되어있다.

競爭會社(美國의 타이어메이커)가 憤慨하고 있는 것은 다음의 諸點이다.

1. 創造하는 職의 數에 基하는 助成金으로서 캐나다政府가 1千萬弗을 供與하고 있는것.

2. 同政府는 17.5%의 타이어 輸入關稅를 3年間免除하고 있으며 밋슈란 社는 노바스코시아州에서 트럭 타이어를 生産하는 方便 歐州로부터 諸般 타일의 타이어를 無稅로 輸入할수 있는것.

3. 노바스코시아州도 推定 8百萬弗의 助成金을 約束하고 中 百萬弗은 이미 實施하고 있다.

4. 밋슈란 社는 하리팍스에서 이미 乘用車用 타이어 生産을 爲해 昨年 5月 5日에 4千萬弗의 擴張計劃을 發表, 1,278의 職을 創造할수있다고 해서 캐나다政府는 또다시 8百萬弗의 追加助成金을 提供할것을 內定하고 있다.

▶ 끝으로

以上과 같은 背景下에서 밋슈란은 타이어를 生産 中 85%가 美國市場으로 輸出된다는 見積으로 現在日產 8百本の 規模로 TB 타이어를 生産하고 있는것으로 예상되고 있다.

더우기 將來(1973年後半)에는 승용차용 타이어의 生産에 着手할것이 예상되어 이에 分개한 美國財務省이 캐나다製 밋슈란 타이어에 6.6%의 相殺關稅를 適用하기에 이르게 될것.

× × ×
 下는 곤릿치가 發表한 廣告의 1部「곤릿치社의 라디알을 쓸 것인가, 佛蘭西나 伊太利의 라디알을 쓸것인가」라고 國民感情에 呼訴한 것으로서 밋슈란을 意識한 것이다. (73. 2月刊自動車타이어誌)

you should carry The
 American Radials
 of BFG rather
 than the French or
 Italian radials.
 Lifesaver.® The American Radial.

B.F. Goodrich

AMERICA'S PREMIER RADIAL TIRE MAKER.