

<輸出編>

사우디 아라비아의 타이어 需給 및 製造現況과 展望

國立工業試驗院

高分子化學科 許東燮

I 序

사우디 아라비아는 1975年度에 이미 第二次 經濟開發計劃을 着手했는데 同計劃은 現在 順調로이 推進中이며 1980年度에 終了될 豫定이라한다. 同 經濟開發計劃은 너무나 規模가 龐大하고 意慾이 過多한 計劃이라고 批判을 받기도 했는데 5年동안의 總投資規模는 무려 700億 파운드에 이르고 있다.

同 5年 開發計劃은 150餘個의 새로운 産業別建設計劃을 樹立하고 있는데 물론 既存의 産業을 擴大하는 計劃도 包含하고 있다.

同 開發計劃은 産業研究開發센터 (ISDC: Industrial Studies and Development Centre)가 實施한 經濟開發可能性調査에 依據하여 樹立되었다. 同 計劃에 選定된 産業은 基本的으로 國內需要를 充當하기 爲한다는 것을 目標로하고 있는데 纖維, 皮革, 鑛產物, 石油化學製品 等이다.

最近 中東諸國들은 자랑스러운 모습의 大規模타이어 製造工場을 自國內에 建設한다는 것을 하나의 꿈으로 여겨왔으며 이들의 同 工場建設 目的은 일단은 漸增하는 國內需要를 充足시켜 보자는데 있는 것이다.

사우디 아라비아는 中東의 페르시아灣國家中에서 타이어 需要가 가장 急速度로 增加하고 있는 國家인데 餘他の 中東國家들처럼 對外的인 展示效果를 爲해서 타이어 工場을 建設하려는 것이 아니고 實質的인 重要性 때문에 이를 建設코자 하고 있다.

同國에의 타이어 工場建設 許可는 1972年度에 最初

로 日本의 Yokohama 고무社에 주어졌다.

同 建設許可에 따르면 요코하마社는 年產 20~30千本 規模의 타이어 工場을 사우디 아라비아 國內에 建設한다는 것이다. 그러나 同 建設計劃은 그후 大幅 擴張되어 同 工場의 建設費는 9百萬파운드에 達하고 있으며 年間 生産規模는 2百萬~3百萬本에 達하고 있다.

II 타이어의 需要現況

I. 모든 타이어는 輸入品

現在 사우디 아라비아에는 타이어 製造工場이 없기 때문에 同國의 타이어 需要量은 <表 1>에서 보는 바와같이 年間 輸入現況表에서 測定해 볼 수 밖에 없다. 물론 어떤 種類의 타이어는 再輸出되기도 하지만 物量은 極히 적어서 統計에 따로 計上되지 않고 있다. 또한 同國의 타이어 在庫는 지난 數年間 別다른 變動이 없는 것으로 推定된다.

同國의 타이어 部門 輸出入-統計는 單位를 톤으로 사용하고 있는데 여기서 말하는 1톤은 平均 약 30本の 타이어에 해당된다. (註: Industrial Studies and Development Centre가 推定한 平均值)

한편 사우디 아라비아의 타이어 本當 平均重量은 33kg에 達하고 있는데 이는 餘他の 中東國家에 비해 상당히 높은 比率이다. 쿠웨이트의 輸入品 타이어의 本當 重量은 20kg이며 바레인인 25kg이다. 쿠웨이트의 本當 타이어 平均本數는 50本이며 바레인인 40本이다.

이와 같이 사우디 아라비아의 本當 타이어 무게가 다른 國家보다 큰것은 同國에는 營業用車輛이 많기 때

<表 1> 타이어 輸入現況과 展望

	1968年	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
屯	8,193	11,462	10,365	12,440	13,420	14,500	19,473	29,755
本a	245,790	343,860	310,950	373,200	402,600	435,000	584,190	892,650
増減率, (%)	3.4	39.9	-9.6	20.0	7.9	8.0	34.3	52.8
國別占有率(%)								
日本	75.3	82.9	84.8	86.3	85.8	86.0	85.0	84.5
프랑스	4.1	4.0	2.8	3.5	3.3	3.9	3.6	3.5
美國	4.5	2.5	2.7	2.8	2.5	2.7	2.6	2.5

註: a)本統計는 타이어 1톤은 平均 30本에 해당된다고 볼것임
 資料: Ministry of Finance and National Economy

문이다. 쿠웨이트等地는 個人用 自家用이 많아 小型車에 使用되는 小型타이어 輸入이 많기 때문이다.

사우디 아라비아의 타이어 輸入을 사이즈 別로는 알 수가 없지만 輸入品의 大部分이 重量級 車輛에 使用되는 大型타이어이다.

1965年 以來로 사우디 아라비아의 타이어 輸入은 비록 年度別로 差異가 있기는 하지만 繼續 增加勢를 維持하고 있다. 1965~70年 期間동안 同國의 타이어 需要伸張率은 每年 13%에 達했다.

同國의 輸出入 統計는 1973年까지 밖에 入手되고 있지 않지만 1973年度의 同國의 타이어 輸入은 400千本臺에 達했다. 그러나 타이어 需要는 1969年 以後 차츰 伸張率의 鈍化를 보이고 있음을 알 수 있다.

1973年 以後에는 莫大한 石油收入의 增加로 페르샤 灣諸國들은 커다란 變化를 가져왔다. 사우디 아라비아의 타이어 輸入도 劇적인 變化를 示顯했는데 1970年과 1975年 사이에는 타이어 輸入規模가 年間 25% 가까이 增加했다.

1965年度에 同國의 타이어 需要는 6,000톤이 었지만 1975年度에는 30,000톤 가까이 增加했다. 1965~70年

까지의 需要伸張率은 무려 382%에 達했다.

<表 1>의 輸入統計中 1974年과 75年度分은 타이어와 自動車交易量 其他의 聯關産業伸張率等을 基準으로 推定한 數值이다. 同表에 依하면 上記 2年間에도 타이어 需要는 크게 增加하고 있는데 1975年度에는 거의 1百萬本으로 육박하고 있다.

II. 日本製 타이어가 市場을 席卷

사우디 아라비아의 타이어 輸入을 國別로 概觀해 보면 日本製 타이어가 數年間 同國市場을 席卷해 왔는데 總輸入의 약 85%를 占有하고 있다. 其他 프랑스와 美國의 타이어 輸出이 많다.

그러나 1974年度와 1975年度에는 이들 3國의 타이어 獨占輸出이 韓國의 進出로 차츰 蠶食當하기 始作했다. 그러나 韓國의 對 사우디 進出로 日本의 타이어 市場이 크게 흔들릴 것으로는 展望되지 않는다.

日本製 타이어가 同國市場에서 人氣를 모으고 있는 理由는 品質의 優秀性에 비추어 볼때 價格이 低廉하기 때문이다.

<表 2>에서 보면 日本製 타이어와 他國產의 價格

<表 2> 타이어 輸入價格의 變動推移

(單位: \$/톤)

	1970年	1971	1972	1973	1974	1975
平均	1,289.0	1,205.2	1,265.5	1,225.0	1,588.8	1,723.9
日本	1,232.9	1,160.2	1,220.5	1,208.3	1,611.6	1,629.3
프랑스	1,547.0	1,577.9	1,442.2	1,408.1	1,500.7	1,774.3
美國	1,817.5	2,014.4	1,812.5	1,625.0	1,754.9	2,194.9

註: 換率은 \$1=3.86 Saudi riyals를 適用한 것임.
 資料: Ministry of Finance and Economy

을 比較할 수 있는데 日本의 타이어는 大部分의 競爭國產製品보다 價格이 低廉하다는 것을 알 수 있다. 또한 日本 타이어는 通關渡(Ex-Customs)價格으로 볼 때 대부분 平均價格에도 미치지 못한다는 것을 알 수 있다. 日本의 타이어 相當 平均價格은 1965년에 \$1,285였지만 1968年度에는 \$1,408로 上昇했다. 1970년에 이

르자 타이어 相當 平均價格은 技術革新과 타이어 産業의 競爭激化로 1965年水準으로 下落했다. 이와 같이 低位의 平均價格 推移는 1974年 以前까지 꽤 오랜期間 持續되었다.

그러나 1974년에 이르러서는 平均價格이 前年對比 30%나 暴騰했는데 主要原因은 需要가 크게 增加했을

뿐만 아니라 原資材價格이 暴騰했기 때문이다.

價格上昇要因은 1975年度에도 繼續되었는데 이로 인해 1975年度에도 平均價格은 약간 上昇했을 것으로 보인다. 그러나 1976年度에는 價格上昇率이 크게 鈍化되었거나 약간 減少했을 것으로 展望된다.

사우디 아라비아의 自動車, 타이어 및 튜브 關稅는 從價稅로서 3%이다. 이와 같은 輸入關稅는 從來까지 但 最高 5%가 賦課되고 있었지만 最近에는 緩和된 것이다. 同 輸入關稅의 課稅算定은 CIF價格으로 되어 있다.

만일 사우디 아라비아가 타이어를 國內生産한다면 十中八九 타이어 輸入關稅는 크게 引上될 것이다. 이유는 사우디 아라비아는 國內産業을 保護하거나 育成하기 爲해 과감하게 인센티브制度를 採用하고 있기 때문이다.

同 制度에 依하면 産業施設機資材나 原資材 輸入에는 關稅를 전혀 賦課하지 않지만 國內生産可能製品에 對해서는 高率의 關稅를 賦課하고 있다. 이와 같은 사우디政府의 方針에 따라 國內生産可能製品의 對 사우디進出은 앞으로 커다란 어려움을 겪게 될 것으로 보인다.

Ⅲ. 日本産等 特定 타이어를 好選하는 理由

비록 美國産 乘用車용 타이어가 日本産에 比해 品質面에서 優秀하다는 것이 使用者에게 널리 알려져 있지만 日本産의 決定的인 長點은 價格의 低廉性이다. 美國産 타이어는 彈力性, 屈曲性, 耐動搖性 등이 餘他的 國産産 타이어 보다 優秀하다.

물론 高級乘用車를 所有하고 있는 階層은 價格에는 거의 神經을 쓰지 않기 때문에 品質과 外樣이 問題視된다. 이와 같은 富裕層들은 다음과 같은 會社의 타이어를 好選한다. 즉 Firestone(美) Bridgestone(日) Dunlop(美) Michelin(佛) Nitto(日) 등이다.

小型車를 所有하고 있는 사람들은 現在까지는 數字面에서 가장 많은데 이들은 타이어 價格이 그다지 高價가 아니면서도 品質이 優秀한 製品을 찾고 있다. 따라서 이들은 日本製品을 好選하고 있는데 日本製品은 品質이 優秀하면서도 美國産에 比하면 價格이 顯著하게 低廉하다.

이들 小型車 所有階層이 好選하는 타이어를 製造會社別로 보면 닛토오(日本) 브릿지스톤(日本) 던로프(日本) 및 슈란(佛) 토오요오(日本) 등이다.

同國의 택시 運轉士들은 所謂 가장 正確한 타이어 製品의 品質專門家라는 말을 듣고 있는데 왜냐하면 이들의 走行距離가 가장 많기 때문이다. 이들 택시 運轉士들에 依하면 年間 타이어 交換回數가 약 4회에 達한

다는 것이다.

이들 營業用 택시 運轉士들이 好選하는 브랜드는 브릿지스톤, 닛토오, 요코하마, 던로프, 및 슈란, 토오오 등이다.

大型車용 타이어 購買에는 타이어의 形態나 製造會社 보다 는 타이어 小賣商들이 어떠한 條件으로 販賣하는 가에 보다 많은 關心이 쏟아지고 있다. 販賣方法이란 割賦販賣의 實施與否等이다. 日本의 닛토오, 요코하마, 던로프 등은 割賦販賣를 主로 實施하고 있어 需要者들의 人氣를 모으고 있다.

물론 割賦販賣를 實施하지 않고 價格을 매우 低廉하게 販賣하는 경우도 있다.

個別企業으로써 大型타이어를 需要하는 會社들은 現金去來를 하더라도 高級品을 원하는 傾向이 있다. 따라서 이들은 및 슈란社 製品을 選擇하는 傾向이 있는데 특히 스틸벨트드(Steel-belted)타이어를 좋아한다. 同 타이어는 耐久性이 뛰어나기 때문이다.

사우디 아라비아에는 自動車 販賣 代理店이 多數 進出해 있는데 이들 自動車 代理店들이 타이어를 販賣하는 경우가 많다. 이들 타이어 및 自動車 代理店은 및 슈란, 브릿지스톤, 닛토오, 요코하마, 토오오社 등인데 이들中 어떤 會社는 自己社가 輸入하는 自動車에 使用할 타이어만 輸入하고 다른 製品은 取扱하지 않는다. 이결과 上述한 5個代理店의 市場세어가 75%에 達하고 있다.

이들 代理商들은 사우디 아라비아 全域에 小賣商販賣網을 갖고 있으며 때로는 代理商들이 直接 都小賣에 나서는 경우도 있다.

이들 代理店들이 크게 販賣活動을 展開하고 있는 都市는 Jeddah, Riyadh, Dammam 등이며 특히 Jeddah市가 中心地가 되고 있으며 大部分의 타이어 代理店의 本社가 駐在하고 있다.

또한 이들 5個社의 市場占有有力이나 價格統制力이 弱등하기 때문에 이들 5個社만이 政府가 實施하는 入札에 應札할 수 있다.

政府入札에 應札하는 경우 큰 오더를 確保하는 경우가 많아 이들 5個社의 社勢는 每年 擴張되고 있다.

Ⅲ 自動車 需要現況

I. 1974年度에 分岐點 이뤘

타이어輸入部門에 가장 重要性을 갖는 要因은 同國에 輸入되는 自動車臺數의 推移이다. 왜냐하면 新規自動車의 輸入現況을 보면 交換用 타이어의 需要 豫測을

할 수가 있기 때문이다.

同國의 自動車 輸入現況은 <表 3> 에서 보는 바와 같이 營業用車輛의 輸入比重이 매우 높다. 비록 乘用車의 輸入增加率도 높다고는 해도 아직은 營業用 車輛의 輸入체어가 50%以上에 達하고 있다.

사우디 아라비아의 自動車輸入은 1974年度에 가장 큰 增加를 보였는데 同年의 自動車輸入은 前年比 무려 110%나 된다. 이렇게 增加하여 101,000臺에 達했다.

1975年度에는 이같은 輸入增加勢가 크게 鈍化되었는데 自動車 輸入도 이제 限界點을 露呈하고 있는 것으로 分析된다. 1975年度の 自動車 輸入高는 117,000臺를 記錄했다.

輸入對象國別 推移를 보면 1968年度 以後부터는 美國產 自動車에서 日本製로 輸入先이 차츰 轉換되고 있는 傾向을 示顯했다. 이리 하여 現在에는 日本製의 市場체어가 약 70%에 達하고 있는 反面 美國產 自動車 市場占有率은 겨우 15%에 不過하다.

高級乘用車는 獨逸(Mercedes), 美國 (General motors) 製品 이지만 一般 乘用車는 日本製品(Datsun, Toyota, Matsuda)이며, 프랑스, 이탈리아, 스웨덴, 英國等の 自動車도 약간 있다.

營業用 車輛의 販賣도 日本, 美國, 西獨 等の 順을 이루고 있다.

<表 3> 種類別 新規車輛導入 現況과展望

(單位: 臺)

	1968年	1969	1970	1971	1972	1973	1974a	1975a
乘用車	7,277	8,071	6,836	4,683	8,492	17,544	37,985	41,021
버스	166	363	231	358	689	704	281	935
營業用車	8,377	10,751	8,868	11,985	25,384	29,978	62,841	75,308
計	15,820	19,185	15,935	17,026	34,565	48,226	101,107	117,264
增減率 ^b %	—	21.3	-16.9	6.8	103.0	39.5	109.7	16.0

註: a;推定值, b; Van, 트럭, 픽업차를 말함

資料: Society of Motor Manufacturers and Traders, EIU

II. 사우디 아라비아의 自動車組立 現況

사우디 아라비아는 中東에서 最大의 自動車輸入國인 데 世界의 有數自動車 製造會社들이 同國에 自動車 組立工場을 建設하기 爲해 角逐을 벌이고 있다.

설사 組立工場이 設立된다해도 生産을 始作한지 初期의 3年間은 거의 모든 自動車 部品을 輸入하지 않으면 안될 것이다.

同 自動車 組立工場 建設을 爲한 計劃은 5種이 進行 中인데 主要 內容만 간추려 보면 다음과 같다.

a) "사우디 아라비아 G.M."社 (Saudier Arabian Motors Company)는 1973年度에 建設되었는데 乘用車 營業用車輛等を 組立하고 있으며 브랜드는 Chevrolet 및 GMC 各種 모델이다.

자동차의 生産은 1976년부터 始作되었으며 生産規模는 年間 8,000대로 推定된다. 한편 同社의 生産規模는 하루에 16時間操業을 基準으로 하여 年産 16,000대에 까지 擴張될 것으로 보인다.

b) "The National Automobile Manufacturing Company"社는 Juffali 그룹과 Daimler-Benz社의 合作投資로 設立되고있다. 同 工場은 Jeddah市에 位置하고 있는데 年間 약 6,000대의 4톤 規模의 營業用 車輛을 生産할 豫定인데 生産은 一部制를 計劃하고 있다 土木工事는 1975年 後半에 着工되었는데 生産은 1977

年 1월에 開始될 豫定이다.

c) "Jamjoun Car and Equipment Company"는 Jeddah市에 位置하고 있는데 8톤 Hino덱트럭을 生産할 豫定으로서 生産은 1976年末부터 始作될 豫定이었으며 生産規模는 年産 1,200대라한다. 그러나 同規模는 1981/82年度에 들어가서는 3,000대로 上向 調整될 것이다.

d) "Sirai Zahran Company and Partners"는 輕量級 營業用車輛을 生産할 豫定인데 모델은 1톤級 닛토산 620픽업車型이다. 最初 生産規模는 年間 22,500대인데 5年內에 60,000대까지 擴張될 것이다.

e) Berliet-Saudi 社는 營業用 車輛을 組立할 豫定인데 車體規模는 8~32톤 까지이다. 同社는 特殊車輛生産도 計劃하고 있는데 同計劃에 따르면 消防車도 生産할 豫定이다.

生産規模는 1977年度에는 2,000대를 計劃하고 있지만 5年 以內에 3,200대로 増大될 것이다.

이들 生産工場들이 自動車를 計劃대로 生産하게 될 경우 同國의 自動車 輸入은 激減하게 될것으로 보인다 아무리 樂觀의으로 展望해도 自動車 輸入은 1985年度에 들어가서도 80,000대에 不過하게 될 것으로 展望된다.

中短期的으로 볼때 이들 自動車工場들이 建設되는 期間동안은 타이어 需要를 크게 刺戟하게 될것으로 分

析되는데 需要는 新規車輛用타이어는 물론이고 交換用 타이어 需要도 同時에 增加할 것으로 豫想된다.

IV 展 望

I. 1985年度の自動車 需要展望

現在 사우디 아라비아는 急速한 速度로 成長하는 時期에 있다. 이와 같은 急速한 成長으로 말미암아 同國은 莫大한 量의 財貨와 用役을 需要하고 있다.

이는 人口의 增加에도 起因하지만 國民所得의 增加

에 보다 더 크게 起因하고 있다. 이같이 國民所得이 增加하자 이에 直接的인 反響을 일으키고 있는 部門이 自動車 購買이다.

지난 數年間 同國의 自動車 登錄대數는 크게 增加하였는데 74年 同國의 自動車 增加分은 70,000대에 達했다. 現在는 乘用車 登錄增加率이 營業用車輛 增加率을 크게 앞지르고 있다.

<表 4>를 보면 各種 車輛의 增加率은 지난 數年間 每年 약 13%였지만 向後에는 약 16%가 될 것으로 보인다.

同國의 自動車保有대數는 1974年과 1975年度처럼 顯著히 增加할 것으로는 보이지 않지만 1985년까지는 약 524千대에 達할 것으로 豫想된다.

<表 4> 自動車 保有現況과 展望

<單位: 臺>

	1970年	1971	1972	1973	1974	1975	1980	1985
乘用車	80,068	88,380	103,334	115,868	162,356	278,422	295,515	301,865
營業用車	67,932	81,256	88,380	81,859	81,056	146,649	199,485	223,118
計	148,000	169,636	191,714	197,727	243,412	425,071	495,000	524,983

資料: Ministry of Finance and National Economy, Society of motor manufacturers and Traders, EIU.

現在 同國의 都市地域을 除外하고는 自動車 收容能力이 거의 무한경에 가깝다. 그러나 아직도 道路의 建設이 必要한 地域을 계속 調査하고 있다. 現在까지의 道路建設 計劃에 依하면 앞으로 약 13,000km의 道路를 建設할 것으로 보인다.

自動車 保有대數 增加推移는 1980年 以後에는 크게 鈍化될 展望이다. 왜냐하면 그때까지 自動車市場은 거의 飽和狀態에 達할 것으로 展望되기 때문이다. 1985년까지 自動車 保有대數는 525,000대에 達할 展望인데 1980年 以後에는 同 增加率이 6%內外에 達할 것으로 보인다.

II. 1980年代의 타이어 需要展望

타이어 交替率은 一國의 타이어 出荷量을 自動車 保有대數로 나눈 숫자인데 同 係數는 歷史적으로 볼때 漸次 減少趨勢를 示顯하고 있다. 왜냐하면 타이어 製造의 技術革新이 크게 일어나고 있어 타이어의 壽命이 길어지고 있기 때문이다.

그러나 同 係數가 앞으로 더욱 減少하리라 고는 期待하지 않는다. 왜냐하면 앞으로 설사 技術革新이 계속된다 해도 走行距離가 增加할 것이므로 타이어 需要는 크게 減少할 것으로 展望되지는 않기 때문이다.

向後의 타이어 需要展望을 내리는데 있어서는 自動車 保有대數 推移와 交換用 타이어數를 감안하면 計上해 낼 수가 있다. 交換率 係數를 2,183이라고 假定하여 타이어 需要展望을 計上한 것이 <表 5>이다.

1975년부터 1980년까지의 타이어 需要는 年平均 8.4%로 增加할 것으로 보인다. 또한 1980年 以後 5年間의 타이어 需要는 前의 5年보다 약 折半으로 減少할 것으로 豫想된다.

1980년까지는 사우디 아라비아가 生産하게 될 自動車대數는 年間 약 38,000대에 達할 것으로 豫想되는데 이중 약 8,000대가 乘用車가 될 展望이다.

이와 같이 乘用車가 國內 生産되는 경우 타이어의 新規需要(交換用타이어 参照바람)까지 發生케 될 것인바 自動車 1대 生産에 5本 以上の 新規需要가 發生할 것이므로 1980년까지 사우디 아라비아의 타이어 新規需要는 187,000本에 達할 展望이다.

이같은 新規타이어 需要는 1985年度에 들어가서 사우디 國內의 自動車生産工場이 轉移하게 되는 경우 약 363,000本에 達할 것으로 展望된다.

이렇게 되면 同國의 타이어 需要中 新規타이어 需要 占有率은 1980년에 15%, 1985년에 24%에 各各 達할 것으로 分析된다.

사우디 아라비아의 國內 生産豫定인 自動車中에는 營業用車輛의 比重이 매우 높을 것으로 豫想되는데 同 部門의 타이어 需要는 1975年度에 34.3%였지만 1980年度에는 46%, 1985年度에는 51%에 各各 達할 展望이다.

III. 타이어 製造施設의 擴大計劃

사우디 아라비아 政府는 1972年度에 日本의 요코하

<表 5> 사우디 아라비아의 타이어 需要
現況과 展望 (單位: 本)

	1975年	1980	1985
乘用車用	586,471	685,109	738,971
營業車用	306,179	582,476	770,066
計	892,650	1,267,585	1,509,037

資料: Ministry of Finance and National Economy 및 EIU

마고무에 타이어 製造工場 建設을 爲한 許可를 한바 있다. 그러나 同 工場建設은 아직 不振한 狀態를 면치 못하고 있지만 現在도 Uniroyal社나 Goodyear社等이 同國에 對한 타이어 工場建設의 可能性을 調査하고 있다.

同國에서는 第二次 經濟計劃이 終了되는 데로 타이어의 國內生産을 推進할 것으로 보이는데 初期에 生産하게 될 타이어의 사이즈와 用途는 다음과 같다.

사이즈	用途
700×16 ; 750×16	절프用
760×15 ; 670×15	Peugeot와 폭스바겐用
600×14 ; 650×14	日製 小型 픽업用
735×14 ; 750×14	Mercedes 乘用車用
700×15 ; 750×15	美, Mercedes 및 日本製乘用車用
760×13 ; 700×13	日製 및 其他의 小型車用

사우디 아라비아에서는 營業用 車輛의 타이어 需要가 매우 높아 앞으로 同部門의 타이어 生産工場의 生産規模는 初期에는 2,3百萬本規模로 建設될 것으로 보인다.

이렇게 되는 경우 사우디 아라비아는 自國의 需要를 充足할 수 있을 뿐만 아니라 其他 페르시아灣 國家들에게

<42P 에서>

는 實情이다. 이것은 말할것도없이 우리들이 積年の 努力을 기울인 結果이며 이런 趨勢로 나간다면 80年の 國家目標 200億弗에 2%를 占하는것도 어려울것이 아

輸出까지도 할 수 있을 것이다.

同國에 타이어가 國內生産된다 해도 有名 브랜드의 高級타이어는 계속 輸入될 것으로 보이는데 이는 他國의 輸出을 增大시키는 要因으로 作用할 것이다.

타이어 生産을 爲한 投資競爭은 現地에 進出해 있는 外國의 타이어 製造會社間에 熾烈한 樣相을 보이고 있어 收益性이 保障되지 않고 있다. 따라서 同國에의 타이어 工場 建設을 促進하자면 同投資會社에 政府가 얼마나 좋은 條件을 賦與하느냐에 달려 있는 것으로 보인다.

同國의 타이어 生産이래야 原資材와 勞動力을 同時에 輸入해서 生産하는 것이므로 價格이 低廉한 韓國 및 日本製品과 競爭할 수 있기 爲해서는 輸入品에 對한 높은 關稅障壁이 要請되고 있다. 이들國家들로 부터 輸入되는 타이어와 競爭할 수 있기 爲해서는 15~20%의 關稅를 賦課하는 것이 必要하게 될것으로 보인다. 한편에서는 輸入 쿼타制까지 檢討中인 것으로 보인다.

그리고 사우디 아라비아의 自動車 所有層들의 品質 보다는 價格을 重視하는 現傾向에 별다른 變化가 일어날것 같지는 않다. 이런 點은 韓國產의 對사우디 進出에 利點이 되고 있어 앞으로 韓國產의 市場 占有率은 계속 增加할 것으로 展望된다. 그러나 低廉한 타이어가 繼續 輸入되어 사우디의 타이어 國內生産에 蹙跌을 빚는다고 憂慮될 때에는 어떤 形態로서든지 輸入 規制措置가 있게 될것으로 보인다.

사우디에 타이어 工場이 建設되면 비록 初期의 數年間은 別다른 收益을 擧揚하지 못한다 할지라도 여러 가지 面의 意義가 있다고 생각되고 있다. 즉 사우디의 輸入을 減少시키는 것 以外에 同國에 尙當數의 타이어 技術者가 養成될 것이기 때문이다.

닐 것으로 본다

아무쪼록 總和努力으로 30周年, 40周年 때에는 더욱 빛나는 輸出史를 寫을수 있도록 함께 다짐하자.

◎ 77年 2月號 正 誤 表

記 事	誤	正
13P의 圖 1 의 타이어의 構造	커어 또는 벨트브레이	브레이크어 또는 벨트
37P의 위에서 부터 4行	多少不落	多少下落