

圓高問題와 타이어의 輸出

一流品을 一流品價格으로 販賣할 때!

日本브릿지스톤타이어株式會社

海外擔當 常務理事 石樽 和夫

- …… 圓高問題등은 過去의 타이어輸出 業務에서는 全然 無緣한 일이었다. ……○
- …… 然이나 이것이 1圓의 差損으로 日本의 타이어界에 끼치는 影響은 月間……○
- ……5千萬圓, 半期에서 數10億圓 이라고 해서는 그냥 앉아서 看過할 수는 없다. ……○
- ……아니 그뿐 아니라 每日의 換市勢 조차 타이어輸出 採算性的 열쇠를 장악하……○
- ……는 重大問題로까지 發展하고 있다. 하나, 如何한 타이어界의 힘을 갖고서도……○
- ……換市勢만은 어떻게 할 方法이 없다. 그래서 自衛策으로써 考慮되는 手段은……○
- ……「코스트 다운과 타이어輸出 價格의 引上」이라고 斷言하는 이는 BS타이어의……○
- ……石樽常務이다. ……○
- …… 그리고 또한 「코스트 다운은 어디까지나 企業全體의 問題. 當面한 輸出……○
- ……業務로서 이룩할 수 있는 것은 可能的 價格引上뿐」이라고 添言. 또한 「只今……○
- ……이야 말로 世界의 一流品에의 자랑을…」이라고 說明한다. ……○

1. 急騰한 市勢

6月末에 이르러 圓市勢는 急騰하여 드디어 3年 8個月만에 1弗 270圓의 壁을 突破하여 260圓臺에 墜러 놓고 말았다. 이 背景에는 勿論 日本의 잇따른 貿易收支의 黑字의 增大가 있고 그 結果 美國을 爲始한 海外의 圓低라는 批判이 再次 일기始作하여 그것을 받아서 日本政府가 外貨減縮과 貿易黑字의 縮小策을 檢討하기 始作했기 때문이라고 報道되고 있다.

2. 圓高의 意味

「圓高」等이라고 하는 表現을 使用하면 「價格」高처럼 자칫하면 利益이 增大하는 것 같은 錯覺을 하기가 쉽다. 그러나 「圓高」라고 하는 意味는 圓이 美弗(國際貿易의 決済에서 一般의으로 使用되고 있는 基軸通貨)에 對해서 높아졌다고하는 意味가 있다. 具體的인 例를 對美輸出에 있어서 들어보면 只今 假令 F.O.B.(工場渡) 價格으로 1本 100弗의 트럭타이어가 있었다고하면 1美

弗 300圓 時代에는 日貨로 3萬圓하든 것이 1美弗 270圓으로 되면 2萬7千圓으로 밖에 되지 않으며 1美弗 300圓의 時代에 比較해서 1本當 3千圓, 即 1割이나 損害를 보고 받게된다.

損害를 보기 싫으면 11.11% 價格引上을 해서 F.O.B. 價格을 從來의 100美弗로부터 111美弗 11센트로 하지 않으면 안된다. 따라서 「圓高」라고 하는 表現을 할 경우에는 數字가 작아지면 질수록 強해진다. 即 골프의 헨리켄과 같다고 記憶 해두면 理解하기가 쉽다.

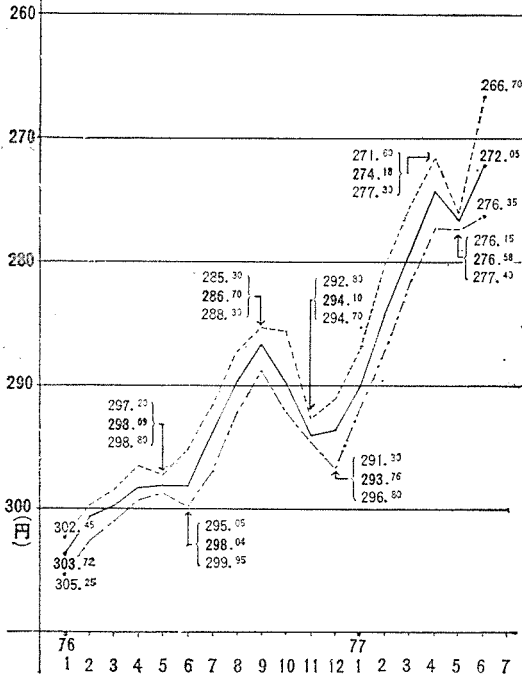
3. 圓市勢(買入市勢)의 步調

昨年 1月부터의 圓市勢의 步調를 볼 것 같으면 圖 1의 그래프와 같다. 圖는 直物의 BUYING 레이트이며 輸出의 경우는 바이잉 即 買入레이트를 使用하며 反對로 輸入의 경우에는 SELLING 即 賣出레이트를 使用한다. 도대체 「賣出」이라든가 「買入」이라든가 하는 表現은 換銀行을 主體로 한 것으로써 輸出의 경우에는 輸出에서 稼得한外貨를 輸出業者가 買入해 주기 때문에 「買入」레이트를 使用하며 反對로 輸入의 경우에는

輸入業者가 圓貨를 支拂해서 弗을 換銀行에서 賣出하도록 되어 있으므로 「賣出」 레이트를 使用하는 것이다.

「賣出」「買入」 레이트의 說明은 이 만큼하고 그래프에서 中央에 實線으로 쓰여진 線이 「直物買入」 레이트의 그 日日의 平均 레이트 (이 境遇는 算術平均)를 表示하고 있으며 위의 點線이 月月에서 圓이 가장 높았던

圖 1. 圓市勢의 推移(T.T.B 레이트)



레이트를 表示하며 反對로 아래의 線이 그 月月에서 圓이 가장 安價였든 레이트를 表示하고 있다. 따라서 同一月間에서 最高(圓高)와 最低(圓低)가 가장 甚했던 것은 昨年の 10月로서 1美弗 7圓 以上으로 되어 있다. 또한 表 4를 보면 昨年の 1月에서 1美弗 300圓 以上(303.7圓)이나 하든 것이 漸次 圓高基調를 더듬어 9月이 年間에서 가장 圓高(286.7圓)으로 되어 있으나 第4.4半期에는 再次 圓低로 되어 291圓假量으로 越年을 하고 있다.

따라서 昨年は 月間의 平均레이트로써 보는限, 最高(圓高) 最低(圓低)의 幅은 1弗 17圓 밖에 안되었다.

1美弗 291圓程度로서 마지막 今年の 市勢는 5月을 除外하고선 一貫해서 圓高基調를 더듬고 있으나 極端으로 圓高로 된 것은 冒頭에서도 記述한 것처럼 6月末부터이며 더욱 正確하게 말하면 6月29日 以後 260圓대의 圓高市勢가 계속하고 있다. 이대로 推移할 것 같으면 今年에 들어온 後의 月間 平均레이트의 最高(圓高)와 最低(圓低)의 幅은 아마 20圓을 넘어서 30圓 가까이 될 展望이며 最近의 圓市勢의 變動의 크기가

理解될 것 같다.

4. 타이어輸出의 推定換差損

當然之事이지만 輸出業務에 從事하는 者에 있어서는 圓低로 되면 될수록 利益이 增加하며 反對로 圓高로 되면 될수록 利益이 縮小하지만 今年에 進入하고서의 日本의 自動車타이어의 輸出은 月間 5千萬美弗強 (F.O.B. 金額)으로 推移하고 있으나 日本의 타이어의 輸出을 全部 弗로 假定해서 單純하게 計算하면 1圓의 圓高로 되는 것만으로서도 月間 5千萬圓의 換差損이 나게된다.

勿論 現在の 타이어의 輸出은 全部 美弗로만 이룩되고 있는 것은 아니고 圓이나 歐洲通貨등으로 輸出되고 있는 나라들도 있으나 極히 적은 圓輸出은 別途로 치드라도 歐洲通貨도 各各의 強弱은 있다고는 해도 圓처럼 強하지는 않으므로 美弗과 大同小異의 換差損이 生기고 있다.

거우 1美弗에 對해서 1圓의 圓高로 된 것만으로써 5千萬圓弱이나 換差損이 나는 算인데 그렇다면은 都大體 今年上期로 얼마 만큼의 換差損이 發生 했는가. 하나의 試算을 해보면 約 26億圓이란 방대한 것으로 된다.

推定根據는 表 1과 같으며 數字自體에 推定이 많은 것과 換豫約은 皆無라고 假定하고 있으므로 實損으로서는 不正確할는지 모르겠으나 하나의 試算으로서 보아주기 바란다.

表 1 1977年上期 推定換差損

基準...上期(通期) 圓市勢. 1美弗=290圓

	實勢레이트 (對 1美弗)	輸出額 (F.O.B 金額)	換差損益
1月	292.45圓	3,357萬弗	+8,225萬圓
2	288.27	5,662	-9,795
3	282.44	6,064	-45,844
4	275.72	5,277	-75,356
5	277.60	5,241	-64,674
6	272.10	5,000(推定)	-89,500
計		30,601萬弗	276,944萬弗

圓輸出이 全體의 5~6%라고 推定하던 27.69億圓×95% (94%)=26億圓

注) 實勢레이트는 大藏省通關統計用的 換算레이트를 使用 (實際의 레이트는 表 1과 같이 上記 레이트보다 圓高이다)

5. 너무 樂觀한 圓市勢의 展望

지금에와서 보면 基準레이트를 上期 通期로 290圓이라고 보고 있는데서 若干 樂觀的이 아니었나 하는 叱責을 받게되는 것인지도 모르겠으나 今年の 上期의 輸

出計劃을 策定한 昨年の 10月인가 11月の 時點에서는 1美弗은 290圓~294圓으로 推移하고 있었으며 當時의 換專門家를 包含한 大部分의 見解도 OPEC에 依한 原油引上幅을 重視해서 「原油의 가격引上幅이 5~10%의 範圍일것 같으면 圓市勢는 290~295圓의 사이. 가격인상幅이 10% 以上일 것 같으면 圓市勢는 295~300圓의 사이」였다고 記憶하고 있다. 지금이야말로 上期通期の 레이트 290圓은 너무 樂觀的인 展望인 것처럼 생각되나 모두가 結果論이며 극히 少數의 사람들을 除外하고선 大部分의 사람들은 圓市勢가 이처럼 短期間에 또한 大幅으로 高騰한다고는 夢想조차 안했을것으로 생각한다.

確實히 輸出擔當者가 圓市勢의 豫想을 할때에는 多分히 「期待感」도 있어서 若干 「圓을 헐하게」보는 傾向이 있는 것은 否認할 수 없다. 告白을 할것 같으면 筆者自身도 6月初旬에 이르러 下半期の 圓레이트를 再次豫想했을 때 275圓으로도 嚴하게 본 셈이었으나 1個月未滿中에 레이트는 260圓대의 상태에 이르러 금방 同豫想이 너무 낙관적이었음이 폭로된 셈이나 이런 상태가 변동없이 계속한다고 할 것 같으면 哀惜하게도 下期通期로 275圓의 유지도 困難한 상태로 되어오고 있다.

6. 늦어지는 價格引上 効果

이 圓高에 依한 利益의 低下를 防止하는 方法으로서는 每月하는 일이기는 하나 타이어 輸出價格의 「引上」以外에 有效한 方法은 없다.

然이나 輸出의 경우 價格引上은 普通 2,3個月後에서야 效力을 發揮하여 速効性이 없는 것이 苦惱거리이다 理由는 受注後 生産, 船積이 完了하여 換의 銀行에 依한 買入까지 普通 最低 2個月間을 要하기 때문이다. 具體的인 例로 말을 할 것 같으면 假令 7月初旬의 時點에서 若干의 價格引上에 成功해서 受注케 되었다해도 生産은 8月. 船積은 9月初. 中旬의 경우가 많으며 9月中. 下旬이 되지 않으면 換의 買入은 行해지지 않으며 이사이의 圓高에 依한 換差損의 防止가 안 되기 때문이다. 이 事實은 1~5月の 圓레이트와 輸出價格의 引上의 關係를 調査해 보아도 明白하다. (表2, 表3, 圖2 參照)

即 메크로의으로 타이어의 重量에 依한 噸當의 單位로서 調査해 보면 輸出價格은 1月부터 5月の 5個月間으로 弗로 하여서 겨우 1.8%밖에 價格引上이 되어있지 않으나 (表2 價格 引上 指數 參照), 其間의 圓市勢는 5.1%나 圓高로 되어 있기 때문이다. (表3 參考指數 參照) 그 結果 噸當 單價를 圓換算해 보면 3.1% (4月の 時點에선 4.7%) 價格引下로 되어 있으며 (表3 價格引上指數 參照) 그 分만큼 採算低下를 齎來시키고 있음을 말하고 있다.

圓市勢의 高騰이 너무나 急激했기 때문에 價格引上이 따라가지 못하고 그 사이 輸出採算의 惡化를 가져오게 한 셈이다.

表 2 噸當 單價推移 (弗)

	輸出金額 (F.O.B金額)	타이어重量	單價/噸	價格引上 指數
1月	3,357萬弗	18,805噸	1,785弗	100
2	5,662	31,710	1,786	100
3	6,064	33,859	1,791	100.3
4	5,277	29,245	1,804	101.1
5	5,241	28,837	1,817	101.8

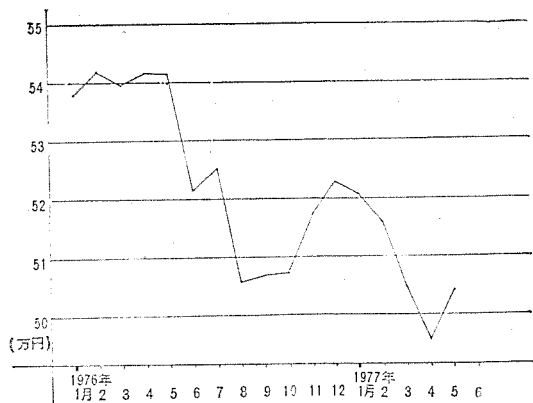
注) 指數는 1月을 100으로 한것

表 3 噸當 單價推移 (圓)

	輸出金額	單價/噸	價格引上 指數	參 考	
				圓레이트	指數
1月	9,816百萬圓	521千圓	100	¥292.45	100
2	16,321	516	99	288.27	98.6
3	15,991	506	97.1	282.44	96.6
4	14,550	496	95.3	275.72	94.3
5	14,552	505	96.9	277.66	94.9

注) 指數는 1月을 100으로 한것

圖 2 타이어 製品重量 1噸當의 單價推移 (圓)



7. 入札장사와 一般輸出

今日の 日本의 自動車타이어 輸出장사를 大別하면 「民賃」「入札」(注...長期契約分도 包含한 廣義의 入札장사)이다.

그 比率은 前者가 3/4強, 後者가 1/4弱가량 이라고 생각된다. 또한 現在 船積되고 있는 落札에 依한 成約分의 大部分은 圓이 比較的 畧은 昨年末에 應札한 것이며 船積이 完了할 때까지 換差損은 繼續的으로 發生하는 結果로 된다. 國際入札의 경우 應札에 際해서 「에스카레이손크로오즈」(換크로오즈)를 挿入해서 圓市勢

表 4 主要通貨 對美弗 레이트 推移

國名	日本	英國	西獨	서서	프랑스	和蘭	벨기에	丁抹	서전	캐나다	호주
通貨名	圓	파운드	마르크	프랑	프랑	길다	프랑	크로오네	크로오네	弗	弗
76年 1月	303.72	0.495	2,626	2,622	4,486	2,689	39.60	6,188	4,410	1,019	0.798
2	300.87	0.494	2,574	2,596	4,470	2,666	39.20	6,153	4,372	1,000	0.794
3	299.61	0.499	2,587	2,590	4,531	2,696	39.46	6,212	4,417	0.990	0.798
4	298.19	0.536	2,551	2,543	4,693	2,697	39.11	6,119	4,427	0.984	0.808
5	298.09	0.550	2,540	2,491	4,689	2,693	38.87	6,044	4,382	0.982	0.811
6	298.40	0.586	2,593	2,424	4,749	2,755	39.88	6,175	4,467	0.979	0.821
7	293.92	0.561	2,586	2,470	4,757	2,734	39.77	6,161	4,459	0.972	0.812
8	289.83	0.560	2,544	2,478	4,945	2,701	39.33	6,122	4,440	0.986	0.807
9	286.70	0.566	2,530	2,486	4,944	2,642	38.92	6,070	4,413	0.981	0.805
10	289.97	0.599	2,464	2,463	4,960	2,566	37.68	5,912	4,281	0.974	0.807
11	294.10	0.617	2,426	2,444	4,999	2,525	3,718	5,933	4,256	0.976	0.816
12	293.76	0.604	2,413	2,457	5,018	2,514	36.81	5,896	4,198	1,028	0.994
77年 1月	290.04	0.587	2,350	2,447	4,942	2,446	35.78	5,785	4,113	1,007	0.922
2	284.10	0.586	2,427	2,518	4,994	2,534	37.19	5,950	4,275	1,023	0.925
3	279.43	0.586	2,394	2,556	5,003	2,498	36.73	5,883	4,222	1,048	0.914
4	274.18	0.584	2,396	2,544	4,984	2,493	36.68	6,040	4,396	1,058	0.909
5	276.58	0.585	2,353	2,524	4,969	2,448	36.05	6,050	4,351	1,049	0.911
6	272.05	0.585	2,362	2,490	4,967	2,469	36.12	6,043	4,410	1,056	0.910

注) ① 主要通貨라도 타이어輸出에 現在 使用되고 있지 않은 것은 除外
 ② 日本圓은 各月の 平均레이트(算術平均) 使用
 ③ 其他의 通貨는 每月 5日의 T.T.B 레이트

의 變動을 바이어에게 헷디하는 方法도 理論的으로는 可能하나 現實의 타이어의入札장사, 特히 開途國의 入札장사에는 應札의 條件으로써 「換크로오즈」의 삽입을 不認하는 것이 많아져 왔다.

한편 民買장사 即 「販賣會社」나 「代理店」行用의 一般장사에 對해서는 購買側에서만 合意할 것 같으면 價格引上하고 또한 장사의 계속도 勿論 可能하다. 그러나 表 4에서 보는 바와 같이 美弗에 對해서 77년에 들어서서 더욱 自國通貨의 弱體인 캐나다, 서전, 정말 등은 이미 輸入側에서 美弗에 對해 換差損이 發生하고 있기 때문에 現實的으로는 圓의 對美弗 切上分을 全的으로 價格引上하는 것은 꽤 困難한 狀況이다.

8. 圓高에 對한 對策

日本의 自動車타이어메이커는 世界各地에서 先進國 및 開途國의 多數의 同業者와 치열한 경쟁을 떠벌이고

있으며 그 意味에선 「圓高」에 依한 타이어 輸出價格의 引上은 困難함은 틀림없으나, 그렇다고해서 圓市勢가 260圓대로된 現在는 袖手傍觀할 立場도 안되고 輸出의 「適正利潤確保」를 爲한 價格引上은 「MUST」로 되어 오고있다. 輸入國을 不問하고 輸出價格을 一律적으로 또한 一定% (註...圓의 切上分만을 價格引上한다 하더라도 \$1=¥290이 1,265로 되었을 경우에는 1율로 9.4%의 가격인 상을 하지 않으면 안되게된다)를 價格引上하는 것이 가장 바람직하나 競爭狀況을 감안하면 困難且 非現實의이므로 實際로 價格引上을 하기 爲해서는 輸入國別, 그룹別, 또한 싸이즈別로 日本의 自動車타이어메이커의 眞正한 競爭相對는 어느 나라의 어느 메이커인가를 보고서 深思熟考할 必要가 있다. 如此히 치밀한 分析을 해 보면 歐州 美國등의 先進國에 있어서는 一般的으로 말해서 日本의 타이어는 各國의 一流品과 比較해서 都賣價格의 段階에서 아직 너무 兪한 것이 많음을 깨닫게

表 4의 附表. 主要通貨 圓貨 換算 推移

國名	英國	西獨	瑞西	프랑스	和蘭	벨기에	丁抹	瑞典	캐나다	호주
通貨名	파운드	마르크	프랑	프랑	길다	프랑	크로오네	크로오네	弗	弗
76年 1月	613.6圓	115.7圓	115.8圓	67.7圓	112.9圓	7.7圓	49.1圓	68.9圓	298.1圓	380.6圓
2	609.0	116.9	115.9	67.3	112.9	7.7	48.9	68.8	300.9	378.9
3	600.4	115.8	115.7	66.1	111.1	7.6	48.2	67.8	302.6	375.5
4	556.3	116.9	117.3	63.5	110.6	7.6	48.7	67.4	303.0	369.0
5	542.0	117.4	119.7	63.6	110.7	7.7	49.3	68.0	303.6	367.6
6	509.2	115.1	123.1	62.8	108.3	7.5	48.3	66.8	304.8	363.5
7	523.9	113.7	119.0	61.8	107.5	7.4	47.7	65.9	302.4	362.0
8	517.6	113.9	117.0	58.6	107.3	7.4	47.3	65.3	293.9	359.1
9	506.5	113.3	115.3	58.0	108.5	7.4	47.2	65.0	292.3	356.1
10	484.1	117.7	117.7	58.5	113.0	7.7	49.0	67.7	297.7	359.3
11	476.7	121.2	120.3	58.8	116.5	7.9	49.6	69.1	301.3	360.4
12	486.4	121.7	119.6	58.5	116.8	8.0	49.8	70.0	285.8	295.6
77年 1月	494.1	123.4	118.5	58.7	118.6	8.1	50.1	70.5	288.0	314.6
2	484.8	117.1	112.8	56.9	112.1	7.6	47.7	66.5	277.6	307.1
3	476.8	116.7	109.3	55.9	111.9	7.6	47.5	66.2	285.7	305.7
4	469.5	114.4	107.8	55.0	110.0	7.5	45.4	62.4	259.1	301.6
5	472.8	117.5	109.6	55.7	113.0	7.7	45.7	63.6	263.6	303.6
6	465.0	115.2	109.3	54.8	110.2	7.5	45.0	61.7	257.6	299.0

注) 參考를爲해 別表 4를 單純하게 圓貨換算한것

된다. 日本의 自動車타이어의 品質은 이미 世界의 一流品과 同等이므로 그다지 큰 格差를 두지 않더라도 팔릴테고 格差를 縮小하면 그 分만큼 輸出價格의 引上도 可能케된다.

品質과 照合하고서의 一部의 큰 價格差의 存在는 브랜드 知名度의 差에도 一因이 있음은 否定할 수 없으나 그 以上으로 마켓트 調査의 不足과 性急하게 量의 擴大를 企한 焦操의 結果라고 生覺되는 것이 많다. 또 各地에서 보이는 日本의 타이어 메이커끼리의 過當 競争이 不必要한 價格의 低下를 가져오게한 그룹도 있으므로 今日의 圓高의 狀況에선 日本의 타이어메이커 間의 無用한 競争은 止揚하고 適正價格(國際적으로 보아서 適正價格)으로 回復할 것이 必要하다고 생각된다.

또 國際競争力도 있고 또한 採算이 좋은 그룹의 販賣促進, 即 프로젝트 믹스에 依한 採算向上의 더한층의

努力도 必要하다고 生覺된다. 元來 自動車타이어의 輸出은 「利益이 있는」 장사이므로 基本的으로는 日本의 타이어메이커全員이 國內가 不況時에 억지로 輸出을 하고 國內가 好況時에 出荷制限을 한다. 即 「輸出은 國內의 調整瓣」의인 思考方式을 버리고 輸出장사는 獨立的인 이익이 있는 事業으로 보고서 貴重하게 취급해나갈 것이 가장 重要하다. 圓이 強해지면 질수록 日本의 全産業中에서 國際競争力이 있는 것만이 生殘하며 競争力이 弱한 順番으로부터 減退하고 또한 消滅되어갈 運命에 處해 있다.

日本의 自動車 타이어를 眞正으로 國際競争力이 있는 것으로 育成해나가기 爲해서는 前述한 바와같은 輸出의 基本姿勢의 確立이 必要하다고 생각된다.

(77. 9 日本 月刊타이어 誌)