

國內外 뉴스

▶ INRO 理事會, 價格帶改正案否決

昨年 11月17일부터 쿠알라룸푸르에서 開催된 INRO(國際天然 고무機構)의 제 3회 理事會는 21日 豫定대로 閉會되었으며 同理事會의 主要 審議 內容은 다음과 같다.

同理事會에서는 主로 價格帶의 改正과 BS (Buffer Stock = 緩衝在庫) 倉庫設置場所에 關해 討議되었다. 이 중 價格帶改正問題는 말레이시아 MRRDB(말레이시아 고무開發局)長官이 生産國側을 代表하여 提案한 것으로, 國際天然 고무 協定에 따른 現行 下方指示價格 150센트를 180~200센트까지 引上할 것을 主目로 한 것이었다.

同協定の 內容이 決定된 當時의 天然 고무의 生産코스트는 約 120센트이었으므로 下方指示價格이 150센트로 設定되어 있다. 그러나 그 후 生産코스트가 上昇하여 現在는 約 150센트로 되어 있다. 그러므로 下方指示價格을 現行대로 維持한다면 天然 고무의 生産意欲이 鈍化되고 勞動者가 줄어들어 供給量이 不足될런지도 모른다. 同協定の 큰 意義는 價格安定과 供給保障에 있으나 이들 趣旨에서 다소 어긋날런지도 모른다.

生産國側의 價格帶引上의 論據는 「同協定 第 32條 第 7項 (b)」이다.

註: 第 7項 下方指示價格 및 上方指示價格은 다음과 같은 경우에 檢討한다.

(b) 例外的인 事態에 있어서는 理事會에서 200票 以上の 票을 갖는 1 또는 2 以上の 加盟國의 要請이 있을 경우.

本條項의 「例外的인 事態」가 바로 現在의 天然 고무市況이라 하여 生産國側에서는 下方指示價格의 引上을 要請한 것이나 消費國에서는 同條 8項을 論據로 하여 이에 反駁, 討論結果 價

格帶引上은 否決되었다.

註: 第 32條 第 8項, 第 5項에서 第 7項까지의 規定에 不拘하고 本條項의 規定에 따른 價格帶의 檢討에 앞서 6個月間의 日日市場의 指標價格의 平均이 基準價格을 下廻할 경우에는 下方指示價格 및 上方指示價格 어느쪽에 대해서도 上方改定은 할 수 없다. 같은 方法으로 本條項의 規定에 따른 價格帶의 檢討에 앞서 6個月間의 日日市場의 指標價格의 平均이 基準價格을 上廻할 경우에는 下方指示價格 및 上方指示價格의 어느쪽에 대해서도 下方改定은 할 수 없다.

本條項에는 “指標價格의 平均이 基準價格을 下廻하고 있을 경우에는 下方指示價格 및 上方指示價格의 어느쪽에 대해서도 上方改定은 할 수 없다”고 되어 있어 이것을 論據로 하여 消費國側에서는 下方指示價格 改定에 反對한 것이다.

檢討結果 提案은 否決되었으나, 다만 本條項에 抵触되지 않으면 指示價格 改定도 檢討되어야 한다는 점에 있어서는 生産國·消費國 다같이 贊同하였다. 즉, 市場의 指標價格의 平均이 基準價格을 上廻한 경우에 限해서는 改定 檢討를 하게 된다. 한편 BS 倉庫의 設置場所에 대해서는, 消費國側에서는 36개所가 候補로 認知되었으며, 이 중 日本이 23개所에 달한다. 또 生産國側에서는 인도네시아의 메단 1개所뿐이다. 앞으로 이 候補倉庫와 INRO는 保管條件에 대해 協議하여 妥協이 이루어지면 正식으로 決定되나 最終的인 倉庫設置數는 아직 未定이다.

第 4회 INRO 通常理事會는 5月 4~7日에 開催하게 되었다. 이에 앞서 BS 委員會가 2月末에, 기타 各種委員會는 4月 27~30日에 開催될 豫定이다. 이 중 BS 委員會가 빨리 開催되는 것은 BS 매니저의 天然 고무 買入을 最初의 買入에서 60日後에 公開하기로 規定되어 있기 때문이다.

또 國際天然 고무協定은 現在에는 暫定發效段

階이나 暫定發效日로부터 18개월 후인 4月22日 까지 確定發效되지 않을 경우에는 國聯에서 協定の 將來性에 대해 審議하게 되므로 3月末에 特別理事會 開催의 가능성이 나오게 된 것이다.

단, 確定發效에는 生産國·消費國 兩側이 각각 合計 80% 以上の 占有率이 될 수 있는 各國의 調印이 필요하다. 現在에도 生産國側은 이미 80% 以上을 넘었으며, 消費國側에서도 60餘%에 달하고 있고 또 EC가 곧 正式調印 단계에 있으므로 멀지않아 確定發效될 展望이 길다. (고무報知 81. 12. 7)

▶ 82年度 日本 타이어 需要展望

— 6.8% 增加豫想 —

日本 自動車 타이어協會에서 發表된 82年度 自動車 타이어·튜브의 需要展望을 보면, 新車用이 266,840톤(前年比 0.6%增加)으로 거의 같은 水準이고, 交換用은 242,116톤(同 3.1%增加)으로 豫測하고 있으나, 80年度 實績에는 未達이다. 한편 輸出用도 299,091톤(同 6.8%增加)으로 伸長率이 鈍化되어 總需要量으로는 808,047톤(同 3.6%增加)으로 展望하고 있다. 81년에 이어 계속 輸出主導型이나 上半期는 거의 變動이 없을 것으로 보고 下半期를 期待한 것으로 豫測된다.

同協會에서는 82年度 需要展望의 前提條件으로, 自動車 新車登錄臺數를 5,298,000臺(前年比 3%增加), 自動車生産臺數를 11,858,000臺(同 2%增加)로 각각 展望하고 있다. 이와 같이 需要展望이 低調한 것은 新車用 타이어 需要를 前年과 같은 水準으로 보았기 때문인데, 그 原因은 自動車輸出面에서 歐美를 中心으로 日本車에 대한 輸入規制의 強化와 KD(Knock Down)車의 比重이 增加되고 있기 때문이다.

交換用 타이어는 約 7% 정도 2年 連續으로 前年 實績을 下廻하였으나 82년에는 3年만에 增加될 것으로 보며 그 幅은 3.1%로 微弱하다. 그것은 交換用 타이어의 Radial化와 內需用 新車의 Radial 取付率의 擴大 및 輸送原單位의 一般的 低下 등 構造的 要因과 景氣不況에

기인된 것이다. 또 輸出用은 外國品과의 競爭 激化와 中東市場의 停滯 및 換率問題 등으로 上半期는 變動이 없을 것으로 보나 下半期에는 伸長될 것으로 보아 年間 6.8% 增加로 展望하였다.

82年度 自動車 타이어·튜브 需要展望

(單位: 톤, %)

JATMA

	81 年 實績 豫測			
	上半期	下半期	年 間	前年比
新車用	135,030	130,124	265,154	95.9
交換用	108,470	126,338	234,808	91.8
輸出用	141,401	138,707	280,108	110.6
總需要	384,901	395,169	780,070	99.3

82 年 度 展 望

新車用	134,387	132,453	266,840	100.6
交換用	110,471	131,645	242,116	103.1
輸出用	138,300	160,791	299,091	106.8
總需要	383,158	424,889	808,047	103.6

----- <p.26에 계속 >

▶ 濠洲 타이어類 關稅引下

— 30%서 25%로, 進出擴大期待 —

82年 濠洲의 타이어 需要增加는 石油價 引上에 따른 車輛 運行거리의 短縮, 耐久性이 강한 타이어의 開發 등으로 期待하기 어렵다. 82年 1月 1日부터 타이어(Tariff No. 4011. 300)의 關稅가 30%에서 25%로 引下됨으로써 이에 따른 價格引下는 輸入促進效果를 가져올 것으로 豫상된다.

한편 우리나라는 튜브類의 급속한 輸出伸張과 고무호스, 벨트 등의 활발한 市場開拓으로 前年과 같은 輸出好調가 豫상된다.

濠洲의 고무 製品 輸入實績

(單位: \$ A백만)

年度別	總輸入	韓國	自由中國	日本
79/80	200.1	9.9	5.3	67.9
80/81	241.7	16.8	9.5	85.0
80.7~8	37.9	2.7	1.8	12.1
81.7~8	47.0	2.9	1.6	17.9

[資料: A.E.S.] (KOTRA 海外市場 82.1.8)