



〈國內外市場動向〉

大韓貿易振興公社
鮮宇榮一

늘 웨 이 ✓

가) 自動車 登錄臺數의 增加와 더불어 自動車타이어의 需要도 全體의으로 上昇하고있다. (年間 自動車타이어의 需要額은 \$1600 만 臺)

늘웨이 唯一의 國產品인 Viking의 市場占有率이 約 30%이고 나머지 70%는 輸入하여 쓰고 있다.

나) 自動車타이어의 輸入은 需要上昇에 따라 每年 9%의 伸張을 보이고 있다. 年間 輸入額은 \$1,100 만臺를 上廻하고 있다. 1967年度의 輸入額은 \$1,127 만으로서 前年 對比 9.2% 增을 示顯했고 1968년에는 6月末 現在 \$556 만을 記錄하였다.

主要國別 輸入狀況을 보면 最大의 輸入對象國은 英國으로서 1967年度에는 前年對比 15.5%增인 \$240 만을 記錄했으며 第2位의 輸入對象國은 스웨덴으로서 1967年度에 前年對比 3% 減인 \$216 만을 記錄했다 그리고 西獨이 第3位의 輸入市場이다 (1967年度의 輸入額은 \$188 만로서 前年對比 5% 減少) 以上 英國 스웨덴 西獨 等 3國의 市場占有率이 60~70%를 차지하고 있다.

第4位의 輸入市場은 日本으로서 1960年度에 前年對比 99% 增인 \$58 만을 記錄하였다.

다) 價格動向을 보면 1964年 부터 同一한 Price List가 使用되고 있어 各 Brand가 大同小異한 價格을 表示하고 있는바 實際로는 販賣面에서 熾熱한 價格引下의 競爭이 行하여 지고 있으므로 前記 Price List는 事實上 架空의인 것이 되고있다.

특히 1968年에 들어와서는 <앳소>系 Gasoline Stand

가 스웨덴製 타이어를 中心으로 15% 程度의 價格引下를 公公然히 行하였기 때문에 市場은 混亂狀態에 빠지 現在에는 20~50%의 價格引下를 廣告하는 販賣商도 있으며 하와이 招待施行을 宣傳하는 販賣商까지 나타 나고 있다.

그리고 겨울에는 Snow tire로 代替되는 것이 보통이므로 그 서비스는 一般의으로 Gasoline Stand에서 行하고 있다. 따라서 타이어類의 販賣에 關하여 Gasoline Stand가 쏘는 힘은 非常히 強하여 Gasoline 販賣競爭이 그 만큼 타이어의 割引競爭에 쏠리고 있다.

라) 日本製타이어는 質의으로는 問題가 없으므로 Brand가 아직 널리 알려져 있지 않고 價格競爭도 있지만서도 着實한 地盤을 쌓고있다. 그러나 타이어 (튜우브를 包含하여)는 輸入쿼다 品目이므로 日本製 타이어의 進出이 容易하게 伸張될 수는 없을 것이다.

그 리 스 ✓

가) 그리스 國內의 自動車타이어 生産業體로서는 從來 부터 있던 <필레티·베락스>社와 1968年度에 建設된 <글·이어>社의 2個社가 있다. <글·이어>社의 生産能力은 年間 21萬本으로서 <필레티·베락스>社의 14萬本과 合하여 國內需要를 大部分 充足시키고 있다.

나) 따라서 1968年度 以前까지는 增加傾向에 있던 自動車타이어의 輸入 (1967年度의 自動車타이어 輸入額은 \$762 만 —그중 乘用車用이 \$260 만 트럭用이 \$556 만—)이 1968年度에 들어와서는 減少되기 始作하여 1968年度 6月末 現在의 輸入額은 \$323 만을 記錄하였다.

다음 主要輸入對象國을 보건데 乘用車용타이어에 있어서는 西獨 (1967年度에는 \$55 만 1968年度 6月末 現在에는 \$31 만) 伊太利 (동 \$34 만, \$19 만) 日本 (동 23 만, \$13 만) 等の 順이었고 トラック타이어에 있어서는 美國(1967년에 \$40 만, 1968年 6月末現在 \$38 만) 佛蘭西(동 \$118 만, \$38 만) 日本(동 \$78 만, \$38 만) 等の 順으로 되어있다.

日本製타이어는 1967년에 처음으로 \$100 만을 突破하였는데 이것은 乘用車타이어의 輸入이 急増한데 그 理由가 있는데 1968년에 들어와서는 トラック 타이어의 輸入이 늘어나고 있다.

日本製타이어의 品質은 好評이나 價格은 Freight 高를 反映하여 가장 높은 便에 屬한다.

다) 流通面에서는 에이전트가 輸入業者 및 Dealer 인 경우가 많은데 이것을 通하여 修理工場 및 Dealer 로 흘러 들어간다.

따라서 에이전트와 輸入業者間的 個人的關係가 重視되며 이제 까지 供給된 商品에 滿足하고 있는 고객은 드물다.

當面問題는 價格競爭에 있으며 <글·이어>社의 新製 品の 價格이 注目되고 있다.

日本製는 今後 大型의 特殊타이어를 中心으로 伸張될 것으로 보인다.

이 란

가) 自動車타이어의 年間需要量은 고무量으로서 約 2萬 7,000 톤, 年間 10~15%程度의 伸張을 보이고 있다.

供給內譯을 보면 國產의 제네랄 타이어 7,000 톤, 글·리치 9,000 톤, 輸入 11,000 톤으로 되어있다.

이란政府는 現在 國內生産工場을 하나더 設立 할 意向으로 I.M.D.B.I (鑛工業開發銀行)을 中心으로 折衝中이다.

그리고 政府가 工場設立의 라이선스를 許與 할 意向으로 있는 T.O.C (Truck Owner's Corporation)은 現在 販賣價格의 1~2%를 同社設立 資金을 위하여 積立하고 있다.

나) 1967年度에는 事前許可制 때문에 輸入制限을 豫見하여 豫想買入이 많아 거의 品切 狀態가 되었으므로 타이어 價格이 上昇하였는데 輸入이 再開된 現在에도 都賣로 12.00—24 이 1967年 當初의 價格보다 300~500 Rial/개당 上昇하고 있다.

다) 主要輸入品은 12.00—24 인데 輸入再開後에는 極히 好調의 輸入을 보여 T.O.C.에 대한 것을 除外한 需要는 스므스하게 되어가고 있다. 特別히 큰싸이스는

이란市場 以外的 곳에서는 需要가 없으며 따라서 이란市場을 目標로 日本이 設備를 가지고 生産하고 있는 以外에는 供給能力이 없기 때문에 日本製品 相互間에 競爭이 일어나고 있다.

라) 68年初에 日本은 테헤란에 합작투자로 타이어· 튜우브 生産工場을 設立, 5月頃부터 操業을 開始하였는데 同工場의 生産能力을 보면 모타싸이클용 타이어 10萬本 自動車用 타이어 90萬本 튜우브 200萬枚이다.

터 키

가) 美國의 <글·이어>와 <로이알>, 伊太利 <피레리> 等 3個社의 生産이 每年 增大되고 있다. 그리하여 1966년에는 生産量이 乘用車타이어 33萬 540本, 빠스· トラック타이어 35萬 4,500本, トラック타이어 8萬 9,900本, 都合 78萬本이던 것이 1967년에는 乘用車타이어 29萬 8,000本, 빠스·트럭타이어 48萬 8,000本, トラック타이어 12萬 4,000本, 都合 91萬本으로 늘어 나므로 前年對比 18%增을 보였다.

나) 이러한 國產伸張에 따라 輸入需要는 漸次 減小되고 있다. 1968年度의 타이어 輸入을 위한 外貨割當을 보면 前年對比 25%가 減소한 \$150萬이었으며 그 중 50%는 AID 資金이었고 나머지 \$75萬, 民需는 \$45萬, 官需는 \$30萬이었다.

國內生産은 가장 需要가 많은 規格에 集中되고 있으므로 輸入되는 것은 特殊規格의 것이며 今後 輸入需要의 伸張은 期待되지 않는다.

이 략

가) 自動車 타이어의 購入은 1964년에 國營化된 AIC (African Iraqi Company)가 75% 나머지 25%를 民間이 行하고 있다. 主要輸入對象國은 美國, 英國, 日本으로서 日本의 6個 Brand 外에 <던로프>, <글·이어>, <로알>, <콘티넨탈> 等 世界의 有名 Brand 가 出荷되고 있으며 上記 3個國이 70%를 占하고 있다.

日本製品는 每年 着實히 伸張되고 있으며 品質, 價格 모두 評判이 좋다. 美國製品은 이략의 對美 經濟封鎖에 따라 輸入停止되고 있으며 AIC의 從來의 對美割當은 日本, 佛蘭西, 東歐, 諸國으로 向하고 있다.

나) 需要傾向으로서는 品質과 價格이 가장 重要視되고 있다. 따라서 一般消費者에 對한 Brand의 宣傳이 販賣增大의 關鍵이 되고 있다.

그리고 AIC는 國營企業이므로 輸出者側 에서의 宣傳이 必要하다.

AIC는 都賣뿐만 아니라 小賣로 行하고 있는 바 全部 現金 Base이며 民間의 都賣業(輸入業을 兼)은 60~90 日의 後拂을 認定하고 있다.

레 바논

가) 타이어 輸入은 1967 年에 \$387 萬으로서 前年 實績의 86%에 머물고 있으나 日本製品은 \$121 萬에 達하여 市場占有率은 前年對比 6.3% 増인 31.3%로 擴大되었다. 日本製品에 이어 美國製品(市場占有率 15.2%) 英國製品(同 10.4%)의 順位로되어 있으나 모두 1966 年보다 減少되었다.

나) 레바논의 타이어 需要는 40%가 乘用車用 60%가 トラック 等 大型車用으로서 消費者는 타이어의 耐久性에 特別 關心을 갖고있다.

다) 앞으로 日本製品의 競爭이 될 것은 西獨의 <콘티넨탈> 伊太利의 <피레리> 等인 바 <콘티넨탈>은 乘用車타이어의 都賣價格을 日本製品과 경합하여 \$12.3 으로 引下하였고 <피레리>도 一流의 日本製品보다 4% 정도 싸게 팔고 있다.

케냐

가) 1967 年의 타이어 總輸入額은 \$227 萬이었다. 이 중 乘用車타이어의 輸入이 71% 였다. 乘用車타이어의 需要는 1965 年 以來 不振狀態에 있다.

1967 年의 타이어 輸入現況을 國別로 보면 英國이 3 割이나 되는 3萬 9,897 本(\$2 萬 4 千)로서 가장 많고 이어서 이스라엘 1萬 3,080 本(\$8 千 4 백) 伊太利 1萬 1,899 本(\$1 萬 5 千) 西獨 1萬 1,487 本(\$5 千 9 百) 佛蘭西 1萬 389 本(\$1 萬)으로 되어있다.

나) Brand는 美國, 英國, 佛蘭西, 西獨, 伊太利의 各 有力 Brand, 이스라엘의 Alliance가 많으며 特別 佛蘭西의 <미쉐란>은 英國, 알제리아에도 工場을 갖고 있어 市場占有率도 높으며 Radial tire에 人氣가 있다. 그리고 이스라엘의 Alliance는 價格이 싼점에 人氣가 있다.

價格은 <미쉐란>이 약간 높은 便이나 다른 것은 한 때 統一 價格으로 되어있다. 그러나 各 販賣店의 價格 引下率은 各各 다르다 統一價格을 보면 560×13 짜이 즈의 경우 타이어 133 本 튜우브 22 枚 도합 155 本이며 5.60-13 짜이 즈의 경우 타이어 153 本 튜우브 22 枚 도합 175 本인 바 브랜드에 따라 10~20%의 價格 引下가 있다.

탄자니아

가) 1967 年度의 타이어 輸入은 \$18 萬(約 10 萬本)으로서 微微하나 前年對比 14% 增加를 보였다.

主要輸入對象國은 英國 \$7 萬, 日本 \$2.8 萬, 佛蘭西 및 英國 \$1.2 萬 日本의 타이어는 2 個社가 現地에 이첸트의 積極인 販賣에 따라 進出하고있어 1966 年엔 \$1.9 萬이던 것이 1967 年엔 \$2.8 萬으로 비약적인 증대를 보이고 있다.

나) 當地에서는 <콘티넨탈>, <화이어스톤>, <던로프> 等이 確固한 地盤을 구축하고 있으며 最近엔 이스라엘의 Alliance, 소련의 Razno-import, 中共의 Warrior, Double Coin 等이 PR을 行하고 있다.

그러나 既存타이어의 地반이 너무 確固하여 新規 進出은 어려울 것이다.

다) 1968 年에 들어와서 타이어 國產化計劃이 具體化되어 NDC(産業開發公社)와 美國의 General Tire International of Ohio가 合併에 依하여 年產 250 萬本을 生産 할 豫定으로 있다. 操業豫定은 1970 年度로 잡고 있는 바 東아프리카 3 個國의 年間 타이어 需要가 32 萬個 程度이므로 80% 程度가 上記 工場의 操業開始로 充足될 것으로 보인다. 따라서 앞으로 타이어의 輸入은 漸次 엄격해 질 것으로 豫想된다.

이디오피아

가) 日本製品이 依然 50% 以上の 市場세아를 占하고 있다. 큰 需要者인 Imperial High Way Authority (I.H.A, 帝國道路公團)의 國際入札에서도 日本이 우세를 보이고 있으며 巴士회사 General Ethiopia Transport (보유대수는 大型巴士 約 250 臺)에 對한 供給도 日本이 맞고있다.

나) 現在 이디오피아의 巴士, トラック, 乘用車의 總臺數는 約 4萬 5,000 臺로서 年間 4,000~4,500 臺의 輸入이 豫想되므로 今後 타이어 需要도 늘어날 것으로 보인다.

그러나 最近 이스라엘이 싼 價格을 무기로 進出하고 있으며 또한 체코와의 借款協定에 따라 이디오피아에 最初로 타이어·튜우브 工場의 新設이 計劃되고있다. 이것은 援助總額 1,450 萬 E\$ 로서 年產타이어 6 萬本 튜우브 4萬 5,000 枚을 目標로 하고 있으며 操業은 1970 年이 될 것이다. 이 工場이 稼動되면 內需의 約 60%를 充足시킬 것이며 여기서 今後에는 輸入品の 關稅引上等 國產保護措置가 取하여 질 것으로 豫想된다.

泰 國

가) 泰國의 타이어需要는 自動車, 오토바이 등의 需要增大와 더불어 每年 着實한 上昇을 보이고 있어 1968年엔 需要量이 75萬本을 上廻하여 前年對比 20%增加를 示顯하였다.

나) 1964년에 Firestone Tire & Rubber Co.가 最初의 現在 工場으로서 生産을 開始한 以來 輸入割當制가 實施되어 왔는데 國內需要가 國內生産으로 充足시킬 수 없을 程度로 急増한 結果, 政府當局은 輸入數量調整을 數次 行하여 結局 1968년에는 19kg 以上の 타이어輸入을 19萬 5,000本까지 認定하게 되었다. (그 以外에는 自由).

Firestone의 生産量은 現在 年間 40萬本을 上廻하고 있으며 따라서 外國產과의 競争上 有利한 位置에 있다.

그 위에 5個年 間의 特權 (5個年 間은 다른 타이어工場의 設立을 許可하지 않으며 官用需要는 全部 Firestone 製品에 依存한다.) 이 政府로 부터 주어지고 아울러 投資委員會는 國內 自動車組合工場으로 하여금 國產타이어를 使用하도록 권고하는 등 強力한 特典이 주어졌다.

그러나 1967년에 그러한 優待期間이 끝나는 것을 기회로 日·泰合作企業 (年産 能力 40萬本)이 投資委員會의 認可를 받아 1969年 初에 生産을 開始하였다.

따라서 對日輸入의 相當量이 國產으로 代替되게 되었다.

그리고 1968年 7月에는 美·泰 合作의 Goodyear Tire (Thailand) Co.가 (年産 能力 40萬本)이 投資委員會의 認可를 받아 빠르면 1970年度에는 生産을 開始 할 것으로 보인다.

勿論 1969년에 있어서의 國內需要가 2個 國內生産工場의 生産으로 카바 될 수는 次코 없을 것이므로 輸入이 繼續 될 것은 當然하지만 輸入타이어의 畵아가 줄어들 것만은 事實이다.

실 론

가) 自動車用타이어·튜우브

1967年 5月 부터 타이어 公團에 依하여 타이어·튜우브의 生産이 開始되어 現在 4種이 生産되고 있는 바 1967年의 生産實績은 타이어 3萬 9,701本 튜우브 4萬 301枚이었다.

1967年의 生産實績은 現在 生産되고 있는 4種의 싸이스의 製品에 對한 需要의 55%에 相當하고 있으며 아

울러 1968년에는 15萬本이 生産되어 國內需要의 約 $\frac{1}{3}$ 을 占하고 있는 CTB (Ceylon Transport Board)의 需要의 75%를 充足 시키고 있다. 그리고 1969년에는 生産量이 25萬本으로 擴張되어 거의 國內需要量을 充足시킬 것으로 보인다.

販賣價格은 輸入品 價格의 平均으로 日本品 보다 높으며 英美品 보다는 낮다.

그리고 1968年 10月엔 2個國 協定에 따라 파키스탄에 對한 輸出契約 (約 1萬本)이 成立 되었다.

나) 自轉車用타이어·튜우브

실론에 있어서는 現在の 自轉車 生産能力은 年 4萬 2,000臺 程度 인바 1970年 以前에는 設備 擴張計劃도 없으므로 타이어·튜우브의 需要도 急激히 늘어 날 전망은 보이지 않으며 1970年 까지는 需要가 年間 70萬本 程度가 될 것이다.

國產의 타이어·튜우브는 日本과의 合作會社인 Associated Rubber Industrial가 全需要의 90%를 生産하고 있다.

싱 가 폴

가) 1964년에 日本과의 合作會社인 Bridgestone Singapore社가 生産을 開始 (農耕機 비행기 등의 特殊用타이어는 除外)함에 따라 이제 까지 例였던 타이어·튜우브의 輸入에 對하여 쿼타제와 輸入稅가 新設되었다 (다만 쿼타제는 現地組立 乘用車의 生産開始에 따라 1968年 2月부터 廢止되었다.)

타이어의 輸入制限 實施 다음 해인 1965年을 基準으로 할때 1967年의 乘用車用 타이어가 約半分 배스, 트럭, 商業車用이 7割 오토바이, 스크타용도 半分 輸入이 減小되고 있다. 그러나 쿼타제가 1963年 輸入實績의 10%정도 인데 불구하고 輸入量이 同年의 비율로 減小되지 않은 것은 싱가포르의 需要增에 依한 것이라기 보다 첫째 再輸出을 위한 輸入은 쿼타의 制限을 받지않고 特히 對印尼輸出이 增加하고 있는 것과 둘째 乘用車의 現地組立에 따라 國產메이카가 製造하는 타이어의 輸入이 늘어난것 셋째 싱가포르와 말레이시아 間의 關稅差 (싱가폴의 타이어 輸入稅에는 英聯邦 特惠關稅가 있으나 말레이시아에는 없으므로 말레이시아의 需要者는 싱가포르까지 車를 運轉하고 와서 타이어를 바꾸기운다)에 따라 需要가 늘어난 것 등이 그 이유이다.

앞으로 再輸出用타이어·튜우브의 輸入과 아직 國產化 되지 않고 있는 타이어의 輸入需要는 계속 늘어날 것으로 보인다.