



1. 홍콩市場

1. 生産 및 輸出入 現況

홍콩에는 타이어·튜우브의 生産施設을 볼 수가 없으며 오직 노후타이어를 再生處理하는 소규모의 工場이 10餘個 있을 정도이다. 따라서 홍콩에서 所要되는 一切의 타이어·튜우브는 對外輸入에 依存하고 있는데 이와 같이 輸入되는 타이어·튜우브는 물론 그 種類도 多様な 것으로 승용차용, 트럭용, 오토바이용, 자전거

용으로 부터 불도차용, 항공기 용에 이르기 까지 다양성을 보이고 있다.

한편 以上の 品種中 승용차나 트럭용을 除外하고는 대체로 車輛과 함께 生産國이 타이어 및 튜우브의 供給을 그대로 擔當하고 있기 때문에 市場 動向은 一般승용차나 트럭용 타이어·튜우브에 자연히 치중하게 된다.

現在 홍콩에 登錄된 車輛數는 總 125,000 餘臺에 達하고 있으며 승용차와 트럭은 그중 90%를 占하여 總 運行車輛의 大部分을 占하고 있는 것이다. 한편 最近 몇年 동안 타이어·튜우브 輸入實績을 보면 아래와 같다.

홍콩의 主要國別 타이어·튜우브 輸入現況

單位：數 量：個
金 額：NK 弗

主 要 國 別	1 9 6 7		1 9 6 8		1 9 6 9 (1~11)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
1. 승용차·타이어	125,646	6,762,604	111,436	6,245,175	67,566	3,832,067
日 本	94,809	9,840,966	76,748	3,978,430	34,220	1,553,705
英 國	9,200	571,550	9,674	639,948	10,528	651,571
西 獨	3,920	255,127	3,878	278,699	6,694	428,148
中 共	6,576	395,455	8,822	478,735	5,920	386,422
2. 승용차·튜우브	93,706	741,757	87,532	630,081	56,240	366,759
日 本	80,807	648,934	75,782	546,259	46,950	225,392
英 國	7,784	57,336	7,454	51,470	3,914	37,664
3. 트럭타이어	16,274	2,494,537	14,617	2,747,082	14,209	3,549,451
日 本	11,657	1,083,105	8,376	1,177,303	7,907	1,536,960
英 國	1,858	597,794	3,807	1,059,115	4,197	1,505,181
4. 트럭튜우브	6,267	167,529	12,390	258,552	8,973	210,378
英 國	4,480	126,339	4,774	123,637	5,631	156,709
日 本	300	5,249	2,562	80,161	2,974	43,389

資料：Hong Kong Trade Statistics.

上記表에서 보면 1969年度에 들어와서 승용차용 타이어·튜우브에 있어서 급격한 輸入減少를 나타내고 있으나 이는 홍콩의 實需要와는 관계 없이 주로 同國의 再輸出實績이 줄어든데 起因한 것이다. 물론 홍콩은 타이어·튜우브의 生産施設이 없기 때문에 自體의 輸出은 할 수 없으나 아래와 같이 每年 相當量의 승용차 및 트럭용 타이어·튜우브의 再輸出을 해왔다. 한편 再輸

출되는 타이어·튜우브는 全體의 約 90%가 인도네시아로 輸出되고 있으며 中共産 타이어·튜우브는 거의 全量을 再輸出을 爲하여 使用하고 있다. 이와 같이 中共産 輸入品이 再輸出用으로 使用되고 있는 것은 두말할 것도 없이 餘他國産에 比하여 價格이 低廉하기 때문인 것이다. 그의 홍콩 自體內의 使用을 위한 輸入品으로는 日本産이 제일 큰 比重을 차지 하고 있다.

홍콩의 타이어·튜우브 再輸出 現況

單位：數量：個
金額：HK幣

種 別	1967		1968		1969 (1-11)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
승용차·타이어	70,214	3,866,878	29,789	1,828,591	9,288	755,724
트럭·타이어	11,483	1,493,825	1,253	249,346	149	25,589
小 計	81,697	5,270,703	31,042	2,077,937	9,437	792,313
승용차·튜우브	44,871	409,744	17,270	182,131	7,896	80,498
트럭·튜우브	2,419	31,887	74	2,034	118	2,277
小 計	47,290	441,631	17,344	184,165	8,014	82,775

資料：Hong Kong Trade Statistics.

2. 需要測定

以上에서 우리는 홍콩의 타이어·튜우브 輸入狀況과 再輸出 現況을 보았으나 홍콩의 生産施設全無로 每年 全體 輸入에서 再輸出을 차감 함으로써 대체로 홍콩의 實際需要量을 測定할 수 있는데 그 內容은 다음과 같다.

타이어·튜우브의 壽命은 積載量이나 車型에 따라 다소의 차이는 나지만 보통 18,000마일에서 20,000마일까지의 주행거리를 그 한계로 보게 되는데 홍콩은 全體가 400sq/mile에 불과한 極히 制限된 面積이므로 홍콩에서 每車輛의 주행거리는 約 5,000 마일 정도에 지나지 않는다. 환언하면 이는 每車輛이 約 4年 間의 간격으로 타이어를 代替해야 된다는 것으로 이와 같이 計算

홍콩의 타이어·튜우브 需要測定

單位：個

種 別	1967			1968			1969 (1-11)		
	輸入量	再輸出	實需要量	輸入量	再輸出	實需要量	輸入量	再輸出	實需要量
승용차·타이어	125,646	70,214	55,432	111,436	29,789	81,647	67,566	9,238	58,278
트럭·타이어	16,274	11,483	4,791	14,617	1,253	13,364	14,209	149	14,060
小 計	—	—	60,223	—	—	95,011	—	—	72,338
승용차·튜우브	93,706	44,871	48,835	87,532	17,270	70,262	56,240	7,896	48,344
트럭·튜우브	6,267	7,419	3,848	12,390	74	12,316	8,973	2,034	6,939
小 計	—	—	52,683	—	—	82,578	—	—	55,283

資料：Hong Kong Trade Statistics

할 경우 홍콩 승용차 및 트럭 總保有臺數를 約 120,000 臺로 보고 平均 4年마다 4個의 타이어를 所要한다고 볼때 홍콩의 年間 타이어 需要量은 120,000個로 추정된다. 연이나 前記 輸入量과 再輸出量의 차감으로 추정한 홍콩의 타이어 所要량이 年平均 約 80,000個로 年間 約 40,000個 정도의 차이를 보이고 있는데 이러한 차이는 홍콩의 再生工場에서 再生處理된 타이어로 充當되는 것이라 하겠다.

3. 競爭國의 進出現況

一般的으로 이곳 實需要者나 取扱商들은 美國産이나 歐洲産을 日本産 보다 品質面에서 더 優秀한 것으로 치고 있으나 반면 日本産은 有利한 價格으로 역시 販賣高를 増大시키고 있다.

홍콩 市場에 供給되고 있는 各國産 타이어의 Brand 를 보면 먼저 歐洲나 美國産으로 Goodrich, Michelin,

Goodyear, Firestone, Dunlop 등이 있으며 日本產으로는 거의 大部分이 Bridgestone, Sunritomo 標가 거의 市場을 獨占하고 있으나 Nitto 等 餘他 Brand 도 中중이 供給되고 있다.

홍콩은 面積 그 自體도 협소 하지만 直線 道路가 거의 없는 데다가 거의 모든 道路가 수많은 車輛으로 혼잡을 이루고 있어 어느 車라도 時速 30 | 40마일 정도의 저속 주행이 불가피 하게 된다. 따라서 타이어나 튜우브의 品質이 약간 低質이라 하더라도 저속 주행은 이로 인한 사고율을 半감시키게 되는데 홍콩에서는 日本產 타이어·튜우브의 販賣好調가 실로 이와 같은 저속 주행에서 오는 위험도의 低下에 힘 입은 것이라고 보는 견해가 많다.

臺灣產은 約 3~4年前 홍콩 市場에 등장하기 始作하였는데 品質面에 별무리가 없고 한편 價格도 日本產에 比해서 個當 弗 1.00~2.00정도 廉價로 供給되고 있어 꾸준히 販賣量을 增大시키고 있다. 그런데 이들 臺灣產은 주로 승용차용에 限定 되어 있는 것이다.

中共產도 역시 승용차용 타이어에 供給이 局限되고 있지만 그러나 이들 中共產은 거의 全部가 再輸出品으로 使用되고 있으며 輸出先은 인도네시아 이다. 이와 같이 中共產이 再輸出에 使用되고 있음은 價格上의 問

題인바 中共產의 價格은 現在 日本產 보다 個當 HK 弗 5.00정도가 저렴한 수준에 있다.

우리나라產 타이어의 홍콩進出은 1967년에 始作하여 當時 50個경 도를 輸出하였으나 물론 輸出量도 小量이었지만 公교롭게 輸入商이 감작이 倒産하게 되어 이렇다 할 販賣活動도 못한채 輸入 原價의 30 %정도로 投資하기에 이르렀다. 한편 그후 國內業界의 勞力으로 輸出은 조금씩 增加했으며 1969年 10月中에는 國內 S社가 300個의 승용차 타이어를 輸出하게 되었는데 앞으로는 그 量이 增大 될 것으로 展望된다. 한편 우리나라產의 輸入商인 Bing Kee Hong Co.는 홍콩의 택시 會社를 中心으로 販賣活動을 벌리고 있다 하는데 現在 그들 부더 계속 注文이 接受되고 있으며 아직 까지 走行도중 事故가 있었다는 報告가 없음은 물론 타이어의 수명도 만족할 만한 것이라 한다. 다만 우리 나라 製品은 現地에서 個當 HK 弗 33.00로 輸入原價線에서 市販되고 있는데 이는 供給商이나 輸入商側에서 아무도 廣告 活動을 하지 못하고 있어 販賣量擴大를 위한 부득이한 措置라 하겠다.

끝으로 當地에서 特히 많은 需要를 보이고 있는 各國產 타이어 및 튜우브의 規格別 價格은 다음과 같다.

品名	規格	商標	價格	
승용차 타이어	560/13.4PLY	Dunlop	HK \$ 47.00	
		Bridgestone	" 36.00	
		Nitto	" 35.00	
	590/14.4PLY	Sam Yang	" 33.00	
		Goodrich	" 38.00	
		Bridgestone	" 33-34.00	
소형합승 타이어	600/12.4PLY	Sam Yang	" 30.00	
	700/13.4PLY	Dunlop	" 48.00	
		Bridgestone	" 4.600	
		Sam Yang	" 44.00	
	트럭 타이어	700/15.6	Donlop	" 75.00
		900/20.14PLY	Nitto	" 51.00
Dunlop			" 255.00	
Dunlop			" 197.00	
14PLY		Dunlop	" 217.00	
900/20.14PLY	Bridgestone	" 456.00		
900/20.12PLY	Bridgestone	" 410.00		

上記 價格은 實際買賣에서는 다소 割引해 주고 있는 것이다. 特記 할 것은 日本의 Goodrich 社에서 供給하고 있는 타이어 및 튜우브가 승용차나 트럭용을 惝然하고 價格이 제일 싸다는 것이다.

4. 販賣 經路

홍콩에서 타이어·튜우브의 販賣經路는 輸入商(代理店)→타이어 小賣店에 直結되고 있다. 즉 이곳에는 100 個를 넘는 타이어 小賣店과 一般 修車工場(Garage)

이 있어 直接 輸入商으로 부터 輸入品을 引受하여 實需要者에게 販賣하고 있는 데 타이어·튜우브의 販賣에서 오는 賣買利益은 輸入商이나 小賣商이 다 같이 輸入價格의 約 5% 정도를 占하고 있다.

5. 韓國產 타이어의 輸出展望

世界各國의 販賣競爭이 熾烈한 香港에서는 적절한 販賣活動이나 宣傳活動 없이 輸出増大를 기하기란 地극히 어려운 처지에 있다. 그 外에도 물론 價格條件을 無視할수 없으며 品質에 關하여도 需要者에 完全한 성과를 구축하기에는 몇달 심지어는 몇년씩 걸리는 수도 있다. 여기서 타이어·튜우브의 경우를 보면 우선 品質面에서 주행 도중의 事故가 없어야 함은 물론 充分한 수명을 유지 할수 있어야 하는데 이러한 점에서 別問題點이 없다 하더라도 價格上의 競爭力 如何가 販賣上에 至大한 영향을 주게 된다.

香港의 타이어 輸入商은 販賣網의 擴大를 爲한 준비 기간을 앞으로 2年 정도 計算하고 있으며 品質에 미칠 영향을 고려하여 더 이상의 價格引下는 要求하지 않고 있으나 供給商이 販賣促進을 爲한 支援을 해줄 것을 要求하고 있다.

現在 香港에는 이미 日本產과 美國 및 歐洲產이 타이어·튜우브가 크게 성가를 떨치고 있어 앞으로 韓國產의 市場擴大를 爲한 展望은 그리 밝은 편은 아니지

만 지금 까지의 數年間의 輸出結果 이미 韓國產은 品質의 保證이 어느 정도 立證되었기 때문에 적절한 販賣 促進活動을 兼行하여 서서히 販賣網을 擴大하여 나간 다면 경쟁이 극심한 香港 市場이지만 몇年 後에는 相當한 基盤을 구축할수 있을 것으로 보인다. 한편 再生타이어 내지는 재생처리에의 使用을 爲한 노후타이어의 輸出可能性은 現在 이곳에서 노후타이어가 個當 HK\$ 10.00이내로 판매되고 있으며 또한 再生費用도 個當 HK\$ 15.00정도로서 대단히 廉價인 수준에 있으므로 우선 價格面에서 同 輸出實現은 어려울 것이다.

2. 칠레 市場

1. 生産現況

現在 칠레에는 General INSA (Industria Nacional de Neumáticos S.A.)가 唯一한 生産工場으로서 國內需要(승용차에 한함) 80% 以上을 供給하고 있다. General INSA는 美國의 General Tire & Rubber Co.의 License를 얻어 同一한 Brand를 製造하고 있다. 同社의 1968年度 生産實績은 타이어가 前年對比 約 10%가 增加한 556,440個 튜우브가 前年對比 約 30%가 增加한 566,831個였다. General INSA가 1959年 부터 生産을 開始한 이래 一般적으로 Tire보다 Tube가 높은 生産增加率을 나타내고 있다.

General INSA의 年度別 生産實績

(單位:本)

區分	타 이 어	튜 우 브	區分	타 이 어	튜 우 브
1963	370,920	298,766	1967	505,198	439,403
1964	477,716	349,124	1968	556,440	566,831
1965	506,183	355,411	1969 (1~8)	342,270	341,171
1966	555,448	435,492			

資料: Censos Estadísticas de Chile

1969年度 1月~8月 까지의 生産量은 타이어가 342,270本 튜우브 341,171枚로서 68年 보다 別다른 增加 現狀을 보이지 않고 있으며 1969年度에도 總生産量은 1968年度 수준에 그칠 것으로 보인다.

한편 1969年 現在 칠레의 自動車 保有臺數는 約 26萬 臺로 추정되는데 一般 승용차용 타이어는 前記 General INSA社가 約 80%를 供給하고 있다. 一般 승용차의 타이어 즉 産業用 타이어는 全量을 輸入에 依存하여 왔는데 칠레는 이러한 輸入依存度를 止揚하기 爲하여 現在 CIA Manufacturera de Neumáticos S.A. 會社를 設立中에 있다. 同社의 投資는 約 US\$ 20,000,000로 추산되고 있는데 70年 4月末에 生産을 開始할 준비를 하고 있다. 한편 同社의 生産能力은 日産

870個로서 完全 稼働이 豫見되는 1972~73年 頃에는 大型産業用 타이어의 國內 需要를 카버할 것으로 보인다 同會社의 Brand는 美國의 Firestone 으로서 1970年度 下半期 부터는 市場에 出荷하게 될 것이다.

2. 輸入 및 競爭狀況

가. 産業用 타이어

칠레의 産業用 타이어·튜우브는 現在 General INSA社에서 小量 生産하고 있으나 이는 國內需要에 極히 一部分을 充當할 뿐 거의가 海外로 부터의 輸入에 依存하고 있다. 輸入額은 1967년에 US\$ 417,679에서 1968년에는 US\$ 493,821로 급격히 增加하였다.

國別 輸入狀況으로는 美國이 産業用機械를 大部分이

곳에 輸出하고 있는 關係로 이의 部分品이 타이어·튜우브도 많은 量을 美國으로부터 輸入하고 있는데 1967年度 對美 輸入占據率은 51.5% 1968년에는 52.4%의 높은 占據率을 보이고 있다. 特히 美國 製品中에서도 "Firestone" Brand 가 低價格을 무기로 하여 계속 市場 침투가 活發한데 同 商標의 市場占有率은 10%를 나 타내고 있으며 美國製品 輸入總額의 60%를 나타 내고 있다.

한편 日本은 1967年度에 市場占據率이 23.4%인 US \$ 97,683이었으나 美國製品의 大量進出로 1968년에는 15.2%로 급격한 감퇴를 들어냈다. 美國과 日本을 除 外하고는 스페인 및 프랑스가 各各 68年度에 11%~17%의 높은 Share를 나타냈다.

칠레의 産業用 타이어 生産計劃을 보면 現在 唯一한 生産業體인 General INSA 가 1972年 부터 본격적으로 生産을 計劃하고 있으며 現在 工場을 建設中에 있는 CIA Manufacturera de Neumáticos SA (Firestone의 License)가 1970年 中半期 부터 一部 市販計劃을 하고 있으나 本格的인 生産을 開始할수 있는 時期는 1971 年末로 보고 있어 向後 約 2年 間은 産業用 타이어·튜우브의 國內需要는 如前히 輸入에 依存 할 것으로 보인다. 따라서 主된 輸出國인 美國 日本 等은 熾烈한 경쟁하에 있는데 日本의 Bridgestone은 美國의 Firestone에 對항하기 爲하여 低價格 品質改善 等の 代세를 가추고 US \$ 100,000 線을 계속 確保할 것으로 보인다.

나. 승용차, 트럭, 버스용 타이어

一般 승용차, 버스, 그리고 트럭의 타이어 輸入은 1967년에 US \$ 2,029,824 1968년에는 US \$ 1,619,839 로써 1967년의 實績을 약간 下回하고 있다.

上記 타이어도 역시 美國이 最大의 Share를 차지하고 있는데 1967年度에는 42.8% 1968년에도 43.6%로 계속 증대 하고 있으며 主要 Brand는 Firestone, Goodyear 및 Goodrich 등이다. 버스 및 트럭용 타이어가 特히 對美輸入의 比重이 큰 것은 同種의 車輛이 大部分 美國으로부터 輸入되고 있는데 큰 영향을 받고 있다고 볼 수 있다.

한편 美國과 비슷하게 市場을 占據하고 있는 國家는 프랑스인데 프랑스의 Michelin 商標의 타이어는 大型 트럭 및 버스용으로 그 品質에 있어 強度(強度)가 높아 크게 人氣를 모으고 있다. 프랑스製의 市場占據率은 68년에 約 25%였다. 美國과 프랑스 다음으로 西獨과 日本이 各各 뒤를 따르고 있는데 西獨의 最大 타이어 Maker인 Continental 製品은 品質의 優秀性이 크게 認定 되고있다. 日本도 現在 Datsun 自動車의 組立 工場이 칠레內에 建設되어 이에 充當할 타이어·튜우브의 市場進出은 1968年度 US \$ 181,752로 1967년의

US \$ 203,261에 比하면 약간 減少한 傾向이 있다.

上記 製品外에 英國의 Dunlop 및 伊太利의 Pirelli 가 各各 小量을 이곳에 輸出되고 있다.

先進各國의 對칠레 輸出타이어 Brand

- 美 國 : Firestone, Goodyear, Goodrich
- 스페인 : Firestone 日 本 : Bridgestone
- 西 獨 : Continental Meteyer
- 프랑스 : Michelin
- 英 國 : Dunlop 伊太利 : Pirelli

産業用 타이어의 輸入實績 (單位: 金額: US\$) 占據率: %

國別	區分	1967		1968	
		金額	占據率	金額	占據率
카	나	11,320	2.7	—	—
美	國	215,129	51.5	259,200	52.4
西	獨	9,292	2.2	6,988	1.4
스	페	43,335	10.4	54,245	11.0
프	랑	40,302	9.6	84,660	17.1
伊	太	307	0.1	4,203	0.9
英	國	785	0.1	8,027	1.6
스	웨	—	—	1,457	0.3
日	本	97,683	23.4	75,041	15.2
合	計	417,619	100.0	493,821	100.0

資料: Comercio Exterior de Chile (67.68)

一般自動車 타이어의 輸入實績

(單位: 金額: US\$) 占據率: %

國別	區分	1967		1968	
		金額	占據率	金額	占據率
카	나	44,516	2.2	2,688	0.2
美	國	896,499	42.8	706,010	43.6
브	라	—	—	617	—
西	獨	193,749	9.5	198,667	12.3
오	스	13,440	0.7	13,995	0.9
벨	기	10,824	0.5	7,578	0.5
척	코	2,298	0.1	2,092	0.1
스	페	48,692	2.4	21,377	1.3
프	랑	502,805	24.8	399,573	24.6
伊	太	61,862	3.0	27,701	1.7
和	蘭	1,743	0.1	550	—
英	國	69,738	3.4	46,342	2.9
스	웨	—	—	3,473	0.2
스	위	—	—	6,248	0.4
中	共	1,486	0.1	1,176	0.1
日	本	203,261	10.0	171,752	11.2
合	計	2,029,824	100.0	1,69,839	100.0

資料: Comercio Exterior de Chile (67.68)

産業用 튜우브의 輸入實績

(單位: 金額: US\$)
占據率: %

國別	區分	1967		1968	
		金額	占據率	金額	占據率
카나다		129	0.1	2,845	1.2
美國		111,556	68.5	161,249	66.6
西獨		4,715	2.9	10,838	4.5
스페인		3,392	2.1	21,160	8.7
프랑스		24,087	14.8	10,100	4.2
日本		18,775	11.5	25,881	14.8
合計		162,835	100.0	242,081	100.0

資料: Comercio Exterior Chile

一般 승용차용 튜우브의 輸入實績

(單位: 金額: US\$)
占據率: %

國別	區分	1967		1968	
		金額	占據率	金額	占據率
카나다		—	—	706	0.2
美國		53,677	34.8	141,597	36.4
브라질		—	—	273	0.1
알제친		—	—	676	0.2
페루		—	—	2,268	0.6
西獨		12,618	8.2	37,996	9.8
오스트리아		1,299	0.8	2,458	0.6
벨기에		651	0.4	219	0.5
스페인		2,424	1.6	6,218	1.6
프랑스		54,142	35.1	106,079	27.3
伊太利		3,136	2.0	4,980	1.3
英國		7,729	5.0	15,962	4.1
스웨덴		—	—	1,031	0.3
스위스		1,502	1.0	920	0.2
臺灣		—	—	2,125	0.5
日本		16,286	10.6	64,719	16.7
合計		154,192	100.0	388,363	100.0

資料: Comercio Exterior de Chile

3. 輸入制限 및 展望

타이어·튜우브의 경우 중견 까지 輸入價格의 90%의 事前豫置金 制度를 實施하여 왔으나 1969年 9月 60%로 이를 引下하였다가 이들 完全 철폐하였다. 關稅로 從量稅는 없으며 從價稅가 産業用의 경우 65%, 一般 車輛인 경우가 125%이다.

一般的으로 不要不急의 品目에 限해서는 輸入禁止 혹은 高率의 事前豫置金 制度와 從量稅와 從價稅의 3중 負擔으로 輸入장애가 심한 편이나 타이어·튜우브의 경우는 상당히 緩和한 것이라 할 수 있다.

4. 輸出展望 및 問題點

비교적 他品目에 比하여 市場進出이 크게 기대되는 品目으로 다음과 같은 問題點에 對한 해결책이 時急히 이루어 져야 할 것이다.

① 輸入需要가 비교적 크나 美國, 프랑스, 西獨 등 先進國에서 이미 確固한 市場基盤을 구축하여 他國의 市場進出이 몹시 곤란하다는 점 이러한 理由를 크게 認 받침 하고 있는 것은 現在 칠레에 美國의 Chevelore 및 Ford, 프랑스의 Citroen 및 Peugeot Simca, 伊太利의 Fiat, 日本의 Datsun 등의 組立工場에서 生産되는 車輛의 타이어·튜우브의 輸入은 大部分 同一生産 國家에서 輸入하고 있는 實情임.

② 小量注文 및 이에 對한 決裁條件이 D/P 형식으로 船積後 50日 및 120日 以後에 결제되는 關係로 實際 L/C 에만 익숙하여온 韓國業者가 이에 對한 輸出을 꺼리고 있다는 점.

③ 韓國產 타이어에 對하여 아직 까지 이곳 輸入業者나 實需要者 層에서 전혀 없다는 점.

이상의 問題點의 解決적인 塔개와 韓國產의 타이어·튜우브의 品質이 어느 정도 國際水準에 達했다는 것을 이곳 消費者들에게 깊이 認識시키고 價格間 競爭的인 다면 市場進出의 기회는 充分하다고 展望된다. 따라서 우리업체는 Catalog Sample(小型) 등을 現地 公館이나 KOTRA 駐在員에게 送付하므로 보다 效果의인 市場 開拓 方案을 강구해야 할 것이다.

3. 노르웨이 市場

노르웨이 市場은 世界多數의 有名한 Brand가 進出하고 있어 激심한 販賣競爭을 보이고 있다. 그러나 販賣量中 제일 높은 實績을 記錄하고 있는 것은 國內 生産品인 비킨쿠, 다테마루의 Share가 30%를 占하고 있다. 主要 輸入對象國으로는 英國, 西獨, 스웨덴으로 이들 3個國으로 부터의 輸入量은 全體 타이어의 約 60~70%를 占하고 있다.

한편 販賣價格은 數年前에 形成된 Prio List가 적용되고 있다. 또한 工場度 價格은 別差異가 없으나 實際 價格은 10~20%가 割引되고 있다.

또한 今後 需要動向에 영향을 미칠수 있는 것은 附加 價値稅의 導入決定인데 이러한 稅制改正에 依해 豫想되는 價格引上추세 때문에 需要는 強勢에 있다. 따라서 앞으로 노르웨이의 타이어 輸入은 國內產과 外國產의 價格競爭에 依해서 크게 좌우 될 것으로 展望된다.

버스 트럭용 타이어 輸入實績

(單位: 數量: 1,000本
金額: 1,000크로네)

國名	1968		1969 (1-6)	
	數量	金額	數量	金額
스웨덴	12	4,193	5	1,775
英國	21	6,459	11	3,824
西獨	19	5,770	6	1,791
오스트리아	7	2,273	5	1,519
日本	2	675	2	536
合計	75	25,431	36	12,373

資料: 日本 中央統局 註: 1US\$=7.14 크로네

승용차용 타이어 輸入實績

(單位: 金額: 1,000크로네
數量: 1,000本)

國名	1968		1969 (1-6)	
	數量	金額	數量	金額
스웨덴	200	12,183	103	6,076
프랑스	76	5,429	20	1,460
英國	153	9,181	80	4,265
스위스	54	4,000	21	1,343
西獨	125	8,536	51	3,244
日本	35	1,682	15	738
合計	875	54,933	428	24,672

註: 1US\$=7.14 크로네

트랙타용 타이어 輸入實績

(單位: 金額: 1,000크로네
數量: 1,000本)

國名	1968		1969 (1-6)	
	數量	金額	數量	金額
스웨덴	264	2,268	159	1,332
英國	253	2,023	212	1,641
西獨	54	390	38	232
美國	37	367	22	208
日本	—	—	3	20
合計	807	6,000	563	4,298

註: 1US\$=7.14 크로네

4. 오끼나와 市場

1. 生産現況

오끼나와에는 타이어 生産은 전혀 없으며 다만 中共 타이어의 再生工場이 1個 있을 뿐인데 이곳에서 농경용의 트랙터 특수타이어를 위시하여 一般승용차용 타이어 등을 再生하는데 再生能力은 約 700~1,000本 정도이다.

2. 輸入狀況

오끼나와에 登錄된 各種車輛 臺數는 1970年 2月末 現在 120,000臺를 돌파하고 있으며 (美軍用車輛 約 50,000臺除外) 月間 新規登錄 車輛은 1,500—1,800臺의 增加를 보이고 있다. 最近 3個年 間의 타이어 淸우브의 國別輸入實績을 보면 아래의 같다. 下記 表에서 보는 바와 같이 타이어·淸우브類의 輸入은 年間 約 US\$150萬에 이르고 있으며 輸入量은 每年 增加一路에 있다. 타이어의 輸入을 보면 1967年 US\$ 705千, 1968年 US\$ 790千으로 前年比 12%의 增加率을 보이고 있으며 1969년에는 US\$1,173千으로서 前年比 무려 48.4%의 增加率을 보이고 있는 것이다.

한편 國別輸入 實績을 보면 全體輸入量中 1967年과 1968년에 日本製品이 各各 97.7%, 98.2%를 占하였으나 1969年度에는 57.9%로 急激히 下落했으며 반면 美國製品이 全體의 42%를 占한 것은 注目할 만한 事實이다. 美國製의 Share는 1967年과 1968년에 單도 2.1%, 1.5%에 불과했다. 이러한 美國製品의 大量進出은 오끼나와의 增加一路에 있는 各種車輛中 日本產의 車輛輸入에 比해서 美國產을 위시한 他國產의 車輛이 急激히 增加 하고 있다는 事實이며 또한 최근의 타이어類는 高速用으로 規格이 커져감에 따라 日本產으로써의 代替가 不可能하기 때문이라 하겠다.

다음 淸우브類의 輸入을 보면 이 역시 輸入이 增加일로에 있으며 1967년에는 US\$47千 1968년에는 US\$50千에 달하여 48%의 增加를 보였으며 1969年度에는 前年 對比 28.1%의 大幅의인 增加를 示顯했다.

3. 競爭關係

現在 오끼나와에서 取扱되고 있는 日本產 Maker 別 타이어의 種類를 보면 7個 種으로 그들의 市場占據率을 보면 ① 브리지스톤(60%), ② 오꼬하마(20%) ③ 그 밖에 닛도, 도요, 오쓰, 던롭프, 굳이어(20%) 順이다.

4. 流通經路

타이어의 流通給路는 간단하며 Maker 別 輸入代理店(都賣商)→小賣店(部分品店)으로 各 Maker 別 輸入代理店이 各 小賣店에 直接 販賣하며 특수한 것으로 外國產 車輛의 輸入代理店은 當該車輛 타이어를 直賣하고 있다.

5. 關 稅

關稅는 5%(고급승용차, 보통승용차, 소형승용차, 화물운반차의 부분품의 타이어·튜우브 및 부속품) 上 記한 바와 같이 타이어·튜우브의 輸入은 거의 全量

(90% 이상) 日本製品이던 것이 1969年 부터는 日製가 대폭 감소되는 반면 美國製가 輸入의 42%를 占하게 되었는데 이러한 日本을 除外한 他國產의 進出이 活發히 전개 되고 있는 事實에 비추어 向後 韓國產 타이어의 대대적인 선전과 적극적인 市場開拓이 소망스럽다.

오기나와 타이어 수입 통계

Commodity Discription	Year	Origin					Total	Previous Year	
		Japan	America	England	Hong Kong	Italy		Increase & Decrease	Rate
Pneumatic Tyres (Including Tyre Flaps)	1967	689,738 (97.7)	14,090 (0.2)	470	1,090 (0.2)	470	705,855 (100)	—	—
	1968	776,655 (98.2)	11,640 (1.5)	—	1,156 (0.1)	1,342 (0.2)	790,793 (100)	84,938	12.0%
	1969	679,508 (57.9)	492,193 (42.0)	407	1,060 (0.1)	—	1,173,168 (100)	382,375	48.4
Pneumatic Tyres (Including Tyre Flaps) N. E. S.	1967	125,734 (82.9)	23,337 (15.4)	2,594 (1.7)	—	—	151,665 (100)	—	—
	1968	60,430 (96.4)	2,149 (3.4)	—	—	—	62,579 (100)	Δ89,086	Δ58.7
	1969	50,011 (65.8)	19,098 (25.1)	6,911 (9.1)	—	—	76,020 (100)	13,441	21.5
Inner Tubes for Motor Vehicles	1967	46,112 (96.3)	1,672 (3.7)	24	60	—	47,868 (100)	—	—
	1968	49,470 (98.7)	349 (0.7)	—	54	274 (0.6)	50,147 (100)	2,279	4.8
	1969	56,749 (88.3)	7,497 (11.7)	—	—	—	64,246 (100)	14,099	28.1
Inner Tubes, N. E. S.	1967	30,688 (77.9)	8,685 (22.1)	31	—	—	39,404 (100)	—	—
	1968	25,510 (97.1)	597 (2.9)	99	—	62	26,268 (100)	Δ13,136	Δ33.3
	1969	23,041 (92.5)	239 (1.0)	1,621 (6.5)	—	—	24,901 (100)	Δ1,367	Δ5.2
Tyres, N. E. S	1967	115,554 (92.0)	10,101 (8.0)	—	—	—	125,663 (100)	—	—
	1968	90,415 (74.2)	30,366 (25.0)	918 (0.8)	—	—	121,799 (100)	Δ3,894	Δ3.1
	1969	107,810 (91.2)	10,482 (8.9)	—	—	—	118,292 (100)	Δ3,507	Δ2.9

