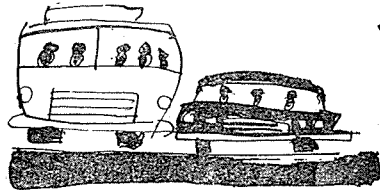


情報

歐洲의
E I E
市場 (I)



鮮 于 榮 一



- 一. 序
- 二. 덴마크市場
- 三. 노웨이市場
- 四. 스위스市場
- 五. 그리스市場

一. 序

우리나라의 世界各타이어市場가운데서 地域別로 보면 歐洲市場이 가장 微微한 位置에 있다. 이것은 歐洲諸國의 타이어市場은 各 自國의 國內供給이 相當程度 이루어지고 있는 경우가 많을 뿐만 아니라 該市場에 이미 오래 前부터 浸透하고있는 各種 브랜드의 基盤이 確固하여 浸透하여 들어가는 데 여러가지 隘路가 많은 점에 基因한다. 따라서 現在로서는 餘他 地域市場보다는 歐洲地域市場進出이 苦戰을 겪어야할 것은 事實이지만 그렇다고 전혀 市場性이 없는 것은 아니므로, 該市場에 對한 合理的인 接近方案을 模索, 積極으로 實踐하여 나간다면, 조금씩이나 市場進出이 可能하다고 보겠다.

參考로 1966年度 우리나라의 對歐洲地域 타이어 輸出實績을 보면 英國에 8千弗을 輸出한데 不過하다.

二. 덴마크市場

1. 生産 및 需給狀況

自動車타이어의 國內生産은 아직없다. 二輪自動車타이어 및 航空機타이어의 生産 亦是 이루어지고있지 않다. 다만 自轉車타이어는 제법 國內生産이 되고있는 바, 1964年度の 타이어 및 튜우브生産實績을 보면 102萬本이었다.

이와같이 自轉車타이어 및 튜우브 以外에는 타이어의 國內生産이 전혀 없는 關係로 타이어의 國內需要(自動車타이어의 年間需要量은 150萬本을 上廻)는 全的으로 海外로부터의 輸入에 依存하고있다. 生活水準의 向上과 輸送機關의 擴張에 따른 自動車需要의 增加로 自動車타이어의 需要量은 每年 增加되고있다.

2. 輸入狀況

가. 輸入規模

① 總輸入規模: 前述한 바와같이 타이어의 需要는 每年 增加되고있는 바, 主輸入品인 自動車타이어를 보면, 1963년에는 950,600本(112,663,000 크로네)을 輸入하던 것이 1964년에는 前年對比 41% 增加인 1,342,200本(142,045,000 크로네)로 늘어났고 1965년에 들어와서는 繼續 增加하여 1,536,600本(159,123,000 크로네)을 輸入하였으니 이는 前年對比 14% 增加인 것이다. <表 1 參照>

이와같이 1965年の 自動車타이어의 總輸入量은 150萬本(159百萬크로네=約 2,300萬弗)인데 其中 乘用車(小型貨物車 3噸以下包含) 타이어가 130萬本(90百萬크로네=約 1,300萬弗), 버스·트럭타이어가 17萬本(56百萬크로네=約

800萬弗), 트럭타이어가 7萬本(13百萬크로네=約 200萬弗)이다.

② 主要國別輸入規模: 自動車타이어의 重要輸入對象國은 英國, 西獨, 스웨덴, 伊太利, 佛蘭西, 벨지움, 오스트리아, 美國, 和蘭, 日本等 10個國인 바, 英國, 西獨, 스웨덴, 伊太利 4個國이 70%를 獨占하고있다.

타이어需要의 增加에 따라 全般的으로 이들 諸國으로부터의 輸入도 每年 伸張되고 있으나, 輸入比率에서 볼 때 英國은 漸次 低下되는 傾向에 있는데 對하여 西獨, 伊太利, 佛蘭西의 比率은 漸次 높아가고있다.

다음에 1965年度에 있어서의 主要國別輸入狀況을 보면 對英國輸入이 159,123,000 크로네(1,536,600本)로서 24.3%를 占하여 斷然 首位이고 對西獨輸入이 31,192,000 크로네(272,600本)으로서 19.6%를 占하여 2位를 달리고 있으며 對스웨덴輸入이 21,043,000 크로네(215,400本)로서 13.2%를 占하여 3位를 記錄하고있다. 그리고 對伊太利輸入은 19,839,000 크로네(197,400本)로서 12.5%를 占하여 4位를 차지하고있으며 對佛蘭西輸入은 12,673,000 크로네(97,600本)로서 8.0%를 占하여 5位였다.

對日本輸入은 3,668,000 크로네(38,400本)=約 53萬弗로서 2.3%를 占하여 10位를 달리고 있는 바, 그 內譯을 보면 乘用車타이어가 28,200本(1.7百萬크로네=約 25萬弗) 버스, 트럭타이어가 9,700本(1.8百萬크로네=約 26萬弗, 트럭타이어가 500本(0.1百萬크로네=約 1萬弗)이다.

日本製 自動車타이어의 對덴마크市場進出은 他日本商品이 活潑한데 比하면 極히 低調하고 踏步狀態에 있다. 即 1963年에 2,715,000 크로네(22,200本)을 輸出하여 2.4%의 比重을 占했으나 1964年에는 3,001,000 크로네(30,000本)를 輸出하여 2.1%의 比重을 보였고 1965

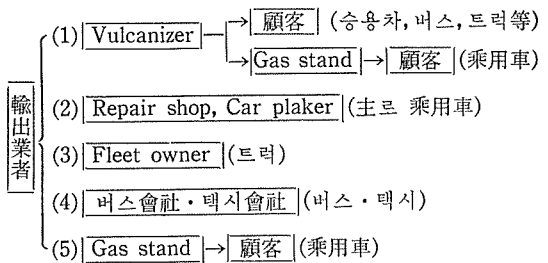
年에는 前述한 바와같이 2.3%의 比重을 보였다. <表 1, 2 參照>

나. 輸入브랜드

덴마크의 自動車타이어市場에 輸入되는 各國의 브랜드를 보면 다음과같다.

- ① 美 國—Firestone, Goodyear, Goodrich Genral, U. S. Loyal
- ② 英 國—Dunlop, Avon, John Bull India, Davis
- ③ 西 獨—Continental, Veith, Metzeler
- ④ 스웨덴—Trelleborg, Våramo
- ⑤ 伊太利—Pirelli, Ceat
- ⑥ 佛蘭西—Michelin
- ⑦ 벨 기—Englebert
- ⑧ 오스트리아—Semperit
- ⑨ 和 蘭—Tyresoles
- ⑩ 日 本—B. Y. T. O. N.
- ⑪ 挪웨이—Viking
- ⑫ 이스라엘—Samson

3. 流通形態



① Vulcanizer 는 摩耗된 타이어를 잘라내고 外側에 고무바퀴를 새로대어 新品타이어를 만드는 業者를 말하는 것으로, 一應 各國에 있으나 덴마크에는 특히 이 業者가 많고 相當히 發達되어있다. 이것은 덴마크市場에 있어서는 稅金이 높은 關係로 車自體가 相當히 高價여서 그 維持費 특히 타이어補充費를 節減하려고하고 있을 뿐만 아니라 道

路鋪裝이 西歐諸國中 가장 良好하여 그와같은 타이어를 使用하여도 安全하다는데 主因이 있다. 特別히 規則이 있는 것은 아니나 乘用車는 1回, 버스·트럭은 2회에 限하여 Vulcanize 하는 것이 普通이다.

덴마크 法務省의 <車輜設備에 關한 告示>中 (第36條3項)에 <自動車타이어의 트레드는 적어도 1mm 以上있는 것을 使用해야한다>는 規定이 追加되어 그 以上 摩耗된 것을 使用하는 경우에는 事故時 保險金도 나오지않을 뿐만 아니라 交通巡警이 時時로 注意를 준다.

이 Vulcanizer 가 타이어의 再生은 勿論 新品타이어도 販賣하고있어 덴마크 第1의 商人이 되고있다. 最近에 있어서는 傳統的인 流通의 機構를 無視하고 小規模의 輸入業者가 置接 消費者에게 直賣하고있는 일이 많아져가고있다.

손쉬운 市場進出方法은 이 Vulcanizer 를 손에 넣는 일이다. 이 Vulcanizer 의 數는 相當히 많아 <코펜하겐>에만도 24個나된다. 그러나 타이어의 輸入經驗이있는 것은 2個程度이다.

② Repair shop : 이것은 乘用車의 경우, 그곳에서 타이어를 取扱하고있는 경우가 많다. 그러나 덴마크에 있어서는 他國과같이 一般的은 아니다.

③ Fleet owner : 이것은 運送業者로서 타이어의消費量은 尨大하며 價格 支拂條件이 嚴格하다.

④ 버스·택시會社는 Fleet owner 와같이 輸入業者로부터 直接購入하고있다. 大體로 Fleet owner 와 비슷하여 그것보다 規模가 크지는 않으나 去來는 嚴格하지않다.

⑤ Gas stand—輸入業者로부터 Gas stand 에로의 直賣도 乘用車의 경우 最近 많아졌다.

4. 販賣方式

販賣는 恒常 <세일스맨>方式으로서, 固定給, 歩合給의 <세일스맨>이 每日아침 輸入業者에게 모였다가 삼삼오오로 分散된다.

5. 小賣 및 都賣價格

小賣價格은 一應有力 브랜드에 있어서는 統一이 되어있으며 輸入業者의 都賣價格에다 몇%를 加算한 것이다. 無名브랜드는 前記 統一價格의 8割程度의 小賣價格으로 팔리고있다.

6. 日本製타이어의 進出狀況

日本製타이어의 輸入規模는 前述한바와같거나와 其他 進出狀況을 보면 다음과같다.

덴마크市場에 進出하고있는 日本製타이어는 自動車타이어에 限定되고있으나 自動車타이어에 있어서는 6大<메이커>가 모두 進出하고있다. 가장 오래된 것은 B社로서 5年の 經歷을 가졌으며 代理店도 3回나 바꿨다. Y社 또한 5年前부터 進出하고있으나 獨占販賣代理店이 아니기 때문에 販賣가 伸張되지 못하고있다. T社, O社도 最近 獨占販賣代理店을 設置하여 販賣伸張에 힘쓰고있다.

7. 輸入管理制度

前述한바와같이 自動車타이어는 國內生産이 全혀 없기때문에 타이어의 輸入制限은 全혀 없고 關稅 또한 없다. 다만 自轉車타이어는 國內生産이 있는 關係로 轉入制限은 없으나 關稅가 嚴格하여 180%이다.

이와같이 輸入制限이없고 關稅 또한 없기 때문에 덴마크의 타이어市場에 對한 西歐諸國의 浸透競争은 熾烈하여 따라서 該市場에 進出하려면 特別한 配慮가 必要하다.

8. 輸出上の問題點(該市場에 對한 接近)方法

以上으로, 要컨데 덴마크의 自動車타이어市場은 一應 그 市場性이 좋다고 보겠으나 當該市場의 內部에 깊이 파고들어가 보면 우리가 當該市場에 浸透하여 들어가고 販路를 擴張하는데는 여러가지 當該市場에 固有한 問題點이 가로놓여있다. 따라서 그러한 問題點을 하나하나 打決해나가지 않으면 當該市場에 對한 우리나라 타이어의 進出은 無望하다고 하겠다. 이 點은 이미 進出하고있는 日本이 보여준 經驗談이다.

㉞ 代理店問題

덴마크市場進出에 있어서 첫째 問題는 代理店難이다. 이 點은 各國의 特히 日本의 <메이커>가 相當히 苦心하여온 바이고 現在도 苦心하고있다.

前述한 各國의 一流브랜드들은 스스로 各各 子會社(支店の 一種)를 만들고있다. 唯一한 例外는 Firestone(美國)이나, 이것도 當地에 支店이 있어서 獨占販賣하고있으며 他브랜드를 一切 받지않는다. 따라서 새로 덴마크市場에 進出하려면 ① 스스로 獨占販賣代理店을 따로 만들던 가 ② 子會社를 만들던 가 ③ Vulcanizer 에 새로운 <쿠우트>를 만들어 小賣直賣를하도록 해야할 것이다.

㉟ 輸入業者의 支拂條件의 問題

타이어를 여러種類 常時 <스토크>해놓고 顧客의 注文에 따라 販賣하려면 龍大한 資金을 必要로 한다. 따라서 現地輸入業者를 信用하고 委託販賣制度를 實施해야할 것이다. 이것은 先進各國의 一流브랜드가 實施하고있는 바다.

㉠ 輸入業者의 小賣店에 對한 賣上代金 回收의 問題

<表 1> 自動車타이어의 輸入狀況

單位: 數量 100本
金額 1,000 크로네

國別	1963		1964		1965	
	數量	金額	數量	金額	數量	金額
總輸入	9,506	112,663	13,422	142,045	15,366	159,123
英國	2,565	32,974	3,296	36,874	3,646	38,662
西獨	1,338	14,362	2,140	23,602	2,726	31,192
스웨덴	1,672	18,172	2,305	23,553	2,154	21,043
伊太利	792	10,982	1,577	15,696	1,974	19,839
佛蘭西	804	9,087	673	9,484	976	12,673
日本	222	2,715	300	3,001	384	3,668

資料: 通商弘報 1966年 12月

<表 2> 自動車타이어輸入中 各國이 占하는 比重

國別	1963	1964	1965
英國	29.3%	26.0%	24.3%
西獨	12.7	16.0	19.6
스웨덴	16.1	16.6	13.2
伊太利	9.7	11.1	12.5
佛蘭西	8.1	6.7	8.0
日本	2.4	2.1	2.3

資料: 通商弘報 1966年 12月

三. 놀웨이市場

1. 生産 및 需給狀況

놀웨이에는 타이어 및 튜우브의 <國產 메이커>가 하나있으나, 그것은 A/S Askin Gunmvarefabrik 라고하는 會社로서 資本金 1億 700萬 크로네 賣上高 1億 8000萬 크로네(1965年) 從業員 約 3,000人이며 타이어 및 튜우브 이외에도 Rubber Plastic Product 등을 生産하는 놀웨이 有數의 會社이다.

本會社는 商品名 "Viking"이라 稱하는 타이어 및 튜우브를 製作하여 國內需要를 30~40% 充足시키고 있으며 스웨덴, 西獨, 덴마크等 海外에도 輸出하고있다. 그러나 놀웨이의 自動車數는 每年 約 5~6萬臺씩 增加하고

있어 타이어 및 튜우브의 需要도 每年 늘어나고 있으므로 國內需要의 60~70%는 海外로부터의 輸入에 依存하고있다.

2. 輸入狀況

가) 輸入規模

(1963年~1965年)間에 타이어 및 튜우브를 7,000톤으로 부터 9,000톤 輸入했는 바, 年度別로 나누어보면 다음과같다.

먼저 타이어의 경우를 보면 1964년에 6,540톤(58,081,000크로네)를 輸入하던 것이 1965년에는 7,939톤(73,631,000 크로네)를 輸入하여 數量上으로는 21.3% 金額上으로는 27%의 增加를 示顯했다.

其中 乘用車타이어의 輸入이 가장 많아서 1964년에는 3,253톤(281,936,000 크로네) 輸入하였으나 1965년에는 前年對比 33%(32%)의 比약적 增加를 나타냈다.

다음으로 많이 輸入된 것은 貨物自動車·버스타이어로서 1965년에 2,451톤(22,588,000 크로네)를 輸入하였으며 前년에 比하여 若干 伸張되었다.

세번째가 트랙터타이어로서 亦是 輸入이 크게 伸張되고 있지는 않지만 1965년의 輸入 實績을 보면 660톤(55,990,000 크로네)에 達했다.

다음 튜우브의 輸入狀況을 보면 1964년에 總 443톤(4,446,000크로네)를 輸入하였으며 1965년에는 551톤(5,630,000 크로네)를 輸入하였다.

其中 가장 많이 輸入된 것은 亦是 自動車튜우브로서 1964년의 398톤(3,931,000 크로네)에서 1965년에는 464톤(4,631,000 크로네)를 輸入하였으며 두번째로 많이 輸入된 것은 發動機付自動車用튜우브로서 1965년에 38톤(388,000 크로네) 輸入했다.

나) 國別輸入狀況 (表 1 參照)

㉠ 乘用車타이어의 경우 : 主輸入對象國은 스웨덴, 佛蘭西, 伊太利, 英國, 스위스, 西獨, 오스트리아, 日本等 8個國인 바, 이들로부터의 輸入實績 및 輸入比重을 順位別로 보면 對스웨덴輸入이 1位로서 1964년에는 8,154,000 크로네를 輸入하여 28.3%의 構成比를 보여 주었으며 1965년에는 構成比는 22.0%로 줄었으나 金額上으로는 285,000 크로네가 增加한 8,439,000 크로네를 輸入했다. 2位는 對西獨輸入으로서 1964년에 5,354,000 크로네(18.5%)를 輸入하던 것이 1965년에는 前年對比 33.6%나 增加한 7,154,000 크로네를 輸入하였으며 輸入構成比도 前年對比 0.2%가 增加한 18.7%였다.

3位는 對英輸入으로서 1964년에 4,638,000 크로네(16.2%) 輸入하던 것이 1965년에는 前年對比 約 29% 增加된 5,993,000 크로네를 輸入하였으며 輸入構成比는 16.6%로서 前年對比 6.4%의 增加를 記錄했다.

4位는 對日本輸入인 바, 實績을 보면 1964년에는 1,841,000 크로네(6.3%) 輸入하던 것이 1965년에는 2,827,000 크로네를 輸入하여 前年對比 무려 53%나 增加했고 輸入構成比 또한 7.4%를 記錄했다.

㉡ 貨物自動車·버스用타이어의 경우 : 主要輸入對象國은 英國, 스위스, 西獨, 日本, 美國等 6個國인 바, 其中 對西獨輸入이 1位로서 1964년에는 4,707,000 크로네(23.1%)이었으며 1965년에는 4,754,000 크로네였다. 2位는 對英國輸入으로서 1964년에는 3,652,000 크로네(18.0%) 輸入하던 것이 1965년에는 4,697,000 크로네(20.8%)를 輸入하여 좋은 伸張率을 보여주고있다. 3位는 스웨덴으로서 1965년에 3,945,000 크로네(17.4%)를 輸入하여 前年보

다 減少했다. 對日本輸入은 6 位로서 1965 年에는 1,032,000 크로네(5.2%)를 輸入하던 것이 1965 년에는 大幅減少하여 787,000 크로네를 輸入하여 輸入構成比도 3.5%를 보여주었다.

㉔ 自動車튜우브의 경우를 보면 主要輸入對象國은 스웨덴, 英國, 西獨, 오스트리아, 日本, 美國等 6 個國이다. 其中 對스웨덴輸入이 1 位로서 1964 年엔 1,406,000 크로네 輸入하던 것이 1965 年엔 1,449,000 크로네 輸入하여 32.0%의 輸入構成比를 나타냈으며 對英國輸入이 2 位로서 1964 年の 903,000 크로네 輸入에서 1965 年에는 1,170,000 크로네로 늘어나 構成比도 26.0%를 占하였다.

對日本輸入은 4 位로서 1965 年에 188,000 크로네 輸入하여 4.2%의 構成比를 보이고 있으나 1964 年の 106,000 크로네 輸入에 比하면 비약적으로 日本의 比重이 높아가고있다.

〈表 1〉 타이어 및 튜우브의 輸入狀況

單位：數量單位：噸
金額單位：1,000 크로네

區 分	1963		1964		1965	
	數量	金額	數量	金額	數量	金額
타 이 어						
(1) 自動車·모페	163	1,315	173	1,385	177	1,433
(2) 모우터사이클·스쿠터	39	407	51	510	35	374
(3) 乘用車	3,051	26,923	3,253	28,936	4,339	38,216
(4) 貨物自動車·버스	2,359	21,654	2,244	20,254	2,451	22,588
(5) 트랙터	450	2,975	497	4,295	660	5,599
(6) 트레일러	65	524	61	470	79	609
(7) 其 他	275	2,509	261	2,311	375	4,817
合 計	6,402	56,302	6,540	58,081	7,939	73,631
튜 우 브						
(1) 自動車 및 發 動機付自動車	34	314	30	303	38	388
(2) 自 動 車	389	3,860	398	3,931	464	4,631
(3) 모우터사이클·스쿠터	16	190	8	111	7	98
(4) 트랙터	22	210	16	161	30	310
(5) 트레일러	11	110	13	150	32	375
(6) 其 他	7	76	8	92	18	216
合 計	479	4,446	443	4,446	551	5,630

資料：Central Statistic Bureau

타이어 및 튜우브의 主要國別 輸入狀況
〈表 2〉 (괄호안은 構成比)

單位：數量單位：噸
金額單位：1,000 크로네

	1963		1964		1965	
	數量	金額	數量	金額	數量	金額
(1) 自動車튜우브						
스웨덴	116	1,252 (32.5%)	131	1,406 (36.0%)	135	1,449 (32.6%)
英國	113	1,148 (30.0%)	89	903 (23.0%)	114	1,170 (26.0%)
西獨	66	594 (15.3%)	76	681 (17.3%)	94	850 (19.9%)
오스트리아	12	100 (2.6%)	25	192 (4.8%)	22	221 (4.9%)
日本	23	166 (4.3%)	15	106 (2.7%)	27	188 (4.2%)
美國	193	1,851 (47.0%)	8	9.9 (2.5%)	13	162 (3.5%)
(2) 乘用車타이어						
스웨덴	732	6,400 (23.9%)	892	8,154 (28.3%)	950	8,439 (22.0%)
佛蘭西	59	630 (2.4%)	91	942 (3.2%)	238	2,433 (6.4%)
伊太利	72	572 (2.1%)	161	1,431 (5.0%)	259	2,103 (5.5%)
英國	609	5,653 (21.0%)	498	4,638 (16.2%)	620	5,993 (16.6%)
스위스	138	1,477 (5.5%)	192	1,810 (5.2%)	361	3,288 (8.6%)
西獨	642	5,604 (20.8%)	611	5,354 (18.5%)	839	7,154 (18.7%)
오스트리아	246	2,226 (8.3%)	207	1,874 (6.4%)	310	279 (0.7%)
日本	271	2,164 (8.0%)	245	1,841 (6.3%)	387	2,827 (7.4%)
(3) 貨物自動車·버스 타이어						
스웨덴	427	4,080 (18.9%)	431	4,139 (20.3%)	409	3,945 (17.4%)
英國	405	4,172 (19.4%)	349	3,652 (18.0%)	465	4,697 (20.8%)
스위스	154	1,528 (7.1%)	94	891 (4.5%)	145	1,324 (5.7%)
西獨	618	4,653 (21.5%)	616	4,707 (23.1%)	412	4,754 (21.0%)
日本	219	1,862 (8.6%)	132	1,032 (5.2%)	108	787 (3.5%)
美國	194	2,405 (11.1%)	154	1,782 (8.8%)	237	2,843 (12.6%)

資料：Central Statistic Bureau

다) 輸入品種

輸入品種은 “Goodyear”, “India”, “Dunlop”, “Cooper”, “US Royal”, “Firestone”, “Michelins”

“Tohn Bull”, “Continental”, “Fulda”等 各種各様の 것을 輸入하고있다.

3. 競争關係

놀웨이의 타이어市場에 있어서도 上記各國의 競争은 熾烈하며 特히 最近 東歐의 安價한 타이어가 놀웨이市場에 進出함으로써 今後의 競争은 더욱 激化될 것으로 豫想되고 있다.

4. 韓國產타이어의 輸出展望

上述한 바와같이 놀웨이는 타이어를 輸出까지 하고있으며(乘用車타이어를 1965年에 10,033,000 크로네 輸出, 貨物車·버스用타이어를 1965年에 19,030,000 크로네 輸出) 英國, 西獨, 스웨덴 等 先進諸國의 製品이 오랫동안 基盤을 쌓아온 곳이라 우리나라製品이 浸透하려면 特히 價格面에서 相當히 苦戰을 겪어야할 것이다.

따라서 低廉한 價格으로 강인하게 浸透하여 들어간다면 市場性이 없는 것은 아니겠으나 上記와같은 與件때문에 市場性이 밝은 便은 못된다.

四. 스위스市場

1. 生産 및 需給狀況

國產의 Firestone 타이어가 國內需要의 半分以上을 充當하고 있으며 國內生産은 每年 增大되고있어 海外로부터의 輸入은 每年 減少되는 趨勢에 있다.

2. 輸入狀況

스위스는 1964年에 84,081,000 프랑을 輸入했으나 1965年에는 5,961,000 프랑이 줄어든 78,120,000 프랑을 輸入하였다. 1966年(1~6月)에는 40,504,000 프랑을 輸入하여 前年 同期의 33,313,000 프랑보다 若干 輸入이 伸張되었다.

主要國別輸入狀況을 보면 主輸入對象國은 西獨, 佛蘭西, 伊太利, 英國, 日本等인 바 年度別로 볼 때 1964年에는 對西獨輸入構成比가 36.1%로서 前然 首位를 차지했고 對佛蘭西輸入은 構成比가 15.0%로서 2位를 달렸고 對日本輸入의 構成比는 2.2% 밖에 되지않았다.

1965年에는 對西獨輸入이 32.9%로서 1位, 對伊太利輸入이 16.2%로서 2位, 對日本輸入이 3.0%였다. 1966(1~6月)年에도 如前히 對西獨輸入이 28.8%로서 2位, 對伊太利輸入이 18.3%로서 2位, 對日本輸入이 3.5%로서 3位였다. <表 1 參照>

<表 1> 스위스의 타이어 輸入狀況
單位: 1,000 스위스프랑

年度別	總輸入	主要進出國의 比重(%)
1964	84,081	西獨(36.1) 佛蘭西(15.0) 日本(2.2)
1965	78,120	西獨(32.9) 伊太利(16.2) 日本(3.0)
1965(1~6月)	33,313	西獨(25.2) 伊太利(20.7) 日本(3.1)
1966(1~6月)	40,504	西獨(28.8) 伊太利(18.3) 日本(3.5)

資料: 海外市場白書 1967年

3. 市場浸透에 있어서의 問題點

① Orderly market 에 進出하는 것은 不可能하다. 國產品을 愛用하는 스위스人の 氣質과 國產 Firestone 의 巧妙한 販賣政策(보너스支給) 때문에 新規로 市場에 進出하기 위해서는 業者의 系列化로부터 始作해야한다.

② 特히 道路事情이 나쁘고 커브가 甚하며 브레이크의 使用變數가 많아서 타이어의 消耗率이 많으므로 이 點 製品上 留意해야할 것이다.

③ 約 40餘個의 브랜드가 경쟁하고있으므로 서비스에 적극 努力해야할 것이다.

五. 그리스市場

1. 生産 및 需給狀況

그리스에는 Pirelli-Hellas 라고하는 타이어生

産工場이 하나있어 國內總需要의 3割을 充當하고있다. 自動車需要의 增加에 따라 타이어需要는 增加하여감으로서 타이어輸入도 조금씩 伸張되고있다.

2. 輸入狀況

가. 輸入規模 : 트랙터용타이어를 1964년에 5,574千弗 輸入했으며 1965년에 5,500千弗 輸入했다. 1966년(1~6月)에는 2,108千弗 輸入했다. 乘用車용타이어는 1964년에 1,265千弗 1965년에 1,460千弗 1966년(1~6月)에 270千弗을 各各 輸入했다. 이와같이 (1~6月)에 輸入이 줄어든 것은 季節的인 탓이라고한다. 長期的으로 보면 Pirelli-Hellas의 動向如何에 따라 輸入量이 左右될 可能性이 많다. 지난 1966년 2月에도 政府의 트랙터타이어入札에 있어 Pirelli-Hellas가 國產保護를 強力히 呼應한 바 있으며 이를 契機로 關係 各界에 國產保護무드가 造成되고 있다.

나. 主要國別輸入狀況 : 트럭용타이어의 경우를 보면 對美國輸入이 斷然 1位로서 1964년에는 1965년에 1,675千弗 輸入했으며 1966년(1~6月)에 669千弗 輸入했다. 그러나 이는 1964년의 2,138千弗에 比하면 大幅減少된 것이다. 2位는 對伊太利 輸入으로서 1964년에는 728千弗 1965년에는 799千弗 1966년(1~6月)에는 333千弗을 各各 輸入했다. 3位는 對西獨輸入으로서 1964년에 442千弗 輸入하던 것이 1965년에는 大幅增加하여 649千弗로 되었고 1966년(1~6月)에는 199千弗을 記錄했다.

對日輸入을 보면 1965년에 458千弗, 1966년(1~6月)에 235千弗로서 微微하나 조금씩 着實히 伸張되고있다.

다음 乘用車용타이어의 경우를 보면 트럭용타이어의 경우와는 달라서 對西獨輸入이 1位로서 1964년의 381千弗 輸入에서 1965년에는

531千弗로 좋은 伸張率을 보여주고있고 1966년(1~6月)에는 88千弗이었다. 2位는 對伊太利 輸入으로서 亦是 좋은 伸張率을 보여 1964년에 149千弗 輸入하던 것이 1965년에는 254千弗 1966년(1~6月)에는 51千弗이었다.

트랙터용타이어의 경우 1位를 占하던 對美國 輸入은 激減되어 1964년에 겨우 153千弗을 輸入하였으며 그나마도 1965년에 들어와서는 더욱 줄어들어 105千弗을 輸入했고 1966년(1~6月)에는 15千弗로 다시 줄어들었다.

對日本輸入을 보면 트랙터용타이어의 경우에는 그래도 꽤 좋은 實績을 보여주고 있으나 乘用車용타이어는 거의 輸入되지않고 있으며 1966년(1~6月)에는 겨우 15千弗을 輸入했음에 不過하다.

다. 輸入品種 : 輸入品은 “Michelin”, “Good year”, “Firestone” 등이 많다.

3. 競爭關係

前述한 唯一의 國內메이커 Pirelli-Hellas는 市場確保를 위하여 採算을 度外視한 販賣를 하고있어 競爭은 激化되고있다. 競爭의 이러한 激化는 特히 販賣條件에서 인데 現在 小賣段階에 있어서는 6~12個月의 月賦로 販賣한다. 그리하여 結局 金融的 負擔은 “Local Dealer”로부터 “Importer”에게 전가되어 輸入業者는 國內業者에게 6個月期限 어음으로 販賣함이 普通이다. 그러나 그리스市場에 있어서의 競爭의 決定的 要素는 品質이나 價格보다도 輸入業者의 良不에있고 資金力에있다.

1965년 3月の 타이어의 關稅引上을 보아도 國產品 保護무드가 造成되고있어 Pirelli-Hellas製를 비롯 西歐 各 브랜드 및 日本製의 競爭은 今後 激化될 것으로 豫想되고있다. 日本製品은 Pirelli를 제외한 各 브랜드에 對하여 十分 競爭力을 갖고있다.

(筆者 : 大韓貿易振興公社調查部勤務)