

<輸出資料>



大韓貿易振興公社 研究部

이디오피아 市場

販賣員 駐在 등으로 販賣 촉진책 강구해야

<需要 全量을 輸入에 依存>

이디오피아는 국내 타이어 수요의 전량을 수입에 의존하고 있으며 연간 총 수입액의 약 30%에 달하는 Eth \$ 11백만~16백만의 각종 타이어 및 튜브를 수입하고 있는 바 이것은 이 나라의 교통 및 運送 手段을 전적으로 自動車에 依存하고 있기 때문이다.

● 연도별 각종 타이어·튜브 수입규모

(단위 : Eth \$ 1백만)

| | 1968 | 1969 | 1970 |
|-----------------|-------|-------|-------|
| 총 수입액 | 432.5 | 388.3 | 429.0 |
| 각종 타이어 및 튜브 수입액 | 11.8 | 11.3 | 16.1 |

[자료 : Annual External Trade Statistics, 1968, 1969 및 External Trade Statistics, Dec. 1970]

<大型 트럭용 Tire 가 전 수입량의 60%~70% 차지>

이 나라의 자동차 保有量은 통계미비로 정확하지 않으나 小型 승용차는 세계 각국의 Model 展示場이라 할 만큼 많은 종류의 차량이 다수 운행되고 있으며, 大型 트럭은 주로 Fiat, Bentz 기타 GMC 등으로서 특히 이들 대형 트럭용 타이어수입량은 전체 타이어 수입량의 60~70%를 차지하고 있다.

● 종류별 타이어 및 튜브 수입액

(단위 : Eth \$ 1,000)

| 종 류 | 1968 | 1969 |
|--|-------|-------|
| Outer Tires for Cycle & Tricycles | 72 | 73 |
| Outer Tires for motor passenger vehicles, Light delivery Vans & motor cycles | 2,278 | 2,774 |
| Outer Tires for Lorries & Trucks | 7,612 | 7,409 |
| Outer Tires for Air Craft | 233 | 319 |
| Outer Tires other | 990 | 206 |
| Inner Tubes & Flaps for cycles & Tricycles | 36 | 29 |
| Inner Tubes & Flaps for mechanically propelled Vehicles | 501 | 418 |
| Inner Tubes & Flaps other | 118 | 47 |
| Solid Tires Complete or in length or pieces | 32 | 24 |

<主供給國은 일본, 영국, 이스라엘 순>

이러한 타이어, 튜브는 세계 약 30여 개국으로부터 수입되고 있으며 그 중 가장 많은 量의 타이어를 공급하는 나라는 일본으로서 연간 Eth \$ 6백만~7백만에 달하고 있으며 주로 대형 트럭용 타이어를 수출하여 총 수입량(대형)의 약70%를 차지하고 있다.

● 국별 타이어 및 튜브 수입액

(단위 : Eth \$ 1,000)

| 국 별 | 1968 | 1969 |
|---------|-------|-------|
| 일 본 | 6,686 | 6,754 |
| 영 국 | 1,195 | 880 |
| 이 스 라 엘 | 1,034 | 500 |
| 이 태 리 | 869 | 600 |
| 프 랑 스 | 494 | 480 |
| 서 독 | 305 | 428 |
| 미 국 | 265 | 396 |
| 중 공 | 260 | 426 |
| 오스트리아 | 253 | 82 |
| 화 란 | 88 | 129 |
| 한 국 | 81 | 80 |
| 소 련 | 75 | 78 |
| 벨 기 에 | 53 | 59 |
| 체 코 | 45 | 27 |
| 싱 가 포 르 | 47 | 198 |
| 대 만 | — | 29 |
| 스 위 스 | 700 | 22 |
| 스 페 인 | 12 | 35 |

| | | |
|------|----|----|
| 동독 | — | 12 |
| 인도 | 8 | 29 |
| 그리스 | 5 | 8 |
| 말라위 | 28 | — |
| 케냐 | 1 | 4 |
| 항가리 | 7 | 3 |
| 벤마아크 | — | 7 |
| 홍콩 | — | 3 |
| 호주 | — | 8 |
| 기타 | 5 | 9 |

| | | |
|---|---|------|
| bicycles | 〃 | 0.50 |
| iii) for motor and deisel trucks and lorries | 〃 | Free |
| iv) others | 〃 | 0.25 |
| 2) Tubes | | |
| i) for cycles and bicycles | 〃 | 0.25 |
| ii) for mechanically propelled vehicles | 〃 | 0.25 |
| iii) others | 〃 | 0.25 |
| b. Sold : Complete or in Length, or in pieces | 〃 | 1.00 |

그 다음이 영국, 이스라엘, 이태리, 프랑스 등의 순으로 되어 있으며 특히 최근에는 중공산의 진출이 현저하며 한국산은 68년 Eth \$ 80천, 69에는 Eth \$ 81천 그리고 70년에는 Eth \$ 302천 등으로 되어 있다.

일본으로부터는 Yokohama, Toyo, Bridgestone, 등이 가장 많이 수입되고 있으며 Nitto, Otshu, 그리고 영국과의 합작에 의한 Dunlop, 미국과의 합작인 Firestone, 및 Goodyear 등도 상당량 수입되고 있고 이스라엘로부터 Alliance 및 Samson, 이태리로부터 Pirelli, 영국으로부터 Dunlop, France의 Kceber 및 Michelin 등이 각각 치열한 競爭을 벌리고 있는 외에 중공으로부터의 Double Coin 이 도입되면서 최근에 強力한 경쟁상대로 등장하고 있다.

<輸入制限 없고 大型 Tire 는 無稅>

이 나라는 정책상의 제한은 없으며 다만 關稅率 및 외환 허가에 의하여 조정하고 있으나 타이어 생산이 전혀 없으므로, 관세율도 무세 Kg당 Eth \$0.25~1.00 정도이며 외환 허가에 있어서도 서류상의 하자가 없는 한신청된 外換支給은 거의 許可되고 있다.

수입을 조정하고 국내산업을 보호하는 것을 주 목적으로 하는 관세는 국내생산이 없으므로 가장 많은 량이 소요되는 대형 타이어에 대하여는 무세, (단 12%의 Transaction Tax 및 1%의 Municipality Tax 가 부과됨) 소형 및 기타 각종에 대하여 Kg 당 Eth \$ 0.25~1.00이 부과된다.

● 타이어, 튜브에 대한 관세율

| Tariff No. | Specification | Unit | Duty (Eth\$) |
|------------|---|------|--------------|
| 327 | Rubber Tires and Tubes | | |
| | a. Pneumatic | | |
| | 1) Tires | | |
| | i) for cycles and bicycles | kg | 0.50 |
| | ii) for motor passenger cars, light delivery vans, pikarps, station waggons and motor | | |

최근 Ethiopia 는 체코와의 합작으로(체코로부터 3개년 延拂의 施設材 도입 및 기술 제공) 타이어 공장을 建設 중에 있으며 거의 완공단계로서 72년 3월 이후로 일당 약 200 Set 의 타이어를 생산하게 될 것인바 이에 따라 정부는 관세율을 引上조정 할 것이 예상되며 아울러 수입량도 상당량이 감소될 것으로 보인다.

<代理店 설치 및 판매원 주재시켜야>

이 나라는 타이어의 수요가 큰 반면에 각국으로부터의 경쟁이 치열하여 타이어 자체의 사소한 결함이라도 나타나면 경쟁상의 큰 弱點이 되고 있으므로 이 나라의 기후 및 地理的 條件에 適應할 수 있는 타이어의 공급이 중요하며 이를 위하여는 製造技術者의 현지 賣사가 必要하다 하겠다.

수출업자들은 현재 자기 販賣 代理店을 設置하고 판매, 선전에 주력하는 동시에 즉각적인 Nego 가 可能하도록 판매원 1~2명을 파견하여 주재시키고 있다.

따라서 우리나라의 수출 업자들도 최소한 1명의 판매원을 상주시켜 판매촉진을 도모한다는 것은 수시로 있는 정부기관 또는 군부의 國際入札에 대처하는 방법으로서도 매우 요긴하다 하겠다.

<延拂에 의한 販賣促進 강구해야>

이 나라의 수입상은 대다수 영세업자들이므로 이들의 자금부담을 경감시키고 대량 재고를 확보함으로써 수요에 적응하기 위하여 연불수출이 성행하고 있다.

특히 72년 3월 이후에 있을 것으로 예상되는 관세조정 이전에 반입하여 관세 부담을 경감시키기 위한 방법으로서도 우리나라 업자들도 이러한 연불에 의한 대량 재고 확보 및 판매촉진을 도모해야 할 것이다.

가격조건은 반드시 CIF 기준으로 한다. (Commission 2~5% 포함)

통신소통은 보통 우편에 의한 통신은 왕복 최소 20일 이상 소요되므로, 신속한 회신과 가급적 전신에 의한 소통이 효과적이다.

이란 市場

破損에 유의하고 價格競爭으로 Offer 토록

<國內生産 增加, 輸入量 年 13천톤 상당>

이란의 자동차 生産量은 매년 증가되고 있어 1968년에는 35천대의 生産을 하였으나 1971년 중에는 약60천대를 生産할 계획이며, 이외에도 해외로부터 수입되는 차량 또한 매년 1만대에서 12천대에 달하고 있는 것이다. 현재 이란에 운행 중인 차량은 승용차가 302천대, 버스 18천대, 트럭 55천대, 구급차 500대 등 총375,500대로 추산된다고 하며, 이들 차량에 대한 타이어 및 튜브의 수요량 중 약 2/3에 달하는 23천톤은 국내에서 生産하여 應당하고 있으며, 매년 수입되는 量은 약 13천톤에 달한다.

이란 정부 관계당국의 발표에 의하면 현재 稼働중인 2개의 타이어 공장의 확장을 위한 정부의 허가를 신청 중인 바 이 두개의 기성 공장과 현재 건설중인 공장이 完工되면 일부 특수 타이어를 제외한 일반 타이어의 自給自足이 가능할 것이라고 말하고 있다.

타이어 취급 상사들에 의하면 이란에서 生産되는 타이어는 가격이 비쌀 뿐만 아니라 그 품질이 좋지 않기 때문에 수요가들이 수입 타이어를 찾고 있다고 한다.

이란 내의 生産업체들은 국내 선전을 통하여 그들의 제품이 우수하며 어떠한 시험을 거쳐 出荷되고 있는가를 T.V 등을 통하여 선전하고 있다.

국내 生産품의 가격에 대하여 정부에서는 계속 引下를 要求하고 있으며, 실제 72년초에 품종에 따라 5%에서 20%까지 가격을 인하하였는 바, 生産업체에서는 그들 제품의 가격이 타국의 국내가격에 비하여 저렴하다고 주장하고 있다.

즉 이란에서 Rial 905에 輸出되는 타이어와 같은 제품이 영국에서는 Rial 1,067에, 미국에서는 Rial 1,400에, 일본에서는 Rial 1,600에 판매되고 있다고 이란 生産업체에서는 주장하고 있는 것이다.

<자전거, 모터 사이클용 Tire 는 自給自足>

자전거 및 모터 사이클에 대한 타이어는 “이란야사” 공장에서 生産되는 제품으로 자급자족이 되고 있으며, 자동차 타이어는 다음의 2개 공장이 현재 稼働 중이다.

- ① Iran B.F. Goodrich Copmany.
- ② Iran General Tyre and Rubber Company.

상기 두 공장은 모두 테헤란에 있으며 “비. 에프. 쿤릿치” 공장은 자본금 Rial 346백만이며 현재 444명의 공원이 일하고 있으며 “제너럴” 타이어는 Rial152백만의 자본금으로 485명의 공원이 일하고 있다.

이란력 1349년 (1970. 3~1971. 3) 중 상기 2개 공장은 980천 Set의 타이어와 650개의 튜브를 生産하였는 바, 이는 23천톤에 달한다. 이중 1부는 페르샤만 연안의 토후국으로 수출되었는 바, 이란력 1347년에는 총 26톤이 수출되었으며, 1349년에 이르러 60톤이 수출되었다. 연도별 금액은 다음과 같다.

이란력 1348년 Rial 43백만, 1349년 Rial 46백만, 1350년 3개월간 Rial 31백만에 달한다.

현재 稼働중인 2개의 공장 이외에 “턴 로프”(영국) 공장이 타이어 生産을 위하여 공장을 건설중이었으나 이란과 영국의 정치적인 관계로 중단되었으며 이를 대신하여 일본의 “부리지스톤” 타이어가 이란의 “이란야사”타이어(자전거 및 모터 싸이클 타이어 공장으로 일본 “미 쓰이”와 합작)와 합작으로 동 공장을 인수하여 운영키로 하였다고 한다.

동 공장이 완공되면 연간 生産량은 10천톤에서 15천톤이 될 것이라고 한다.

이란 정부는 현재 계획에 따라 타이어 공장이 확장되면 1980년에는 \$ 25백만의 타이어와 튜브를 수출할 계획이라고 한다.

<한국산 품질 좋으나 高價로 販路에 장애>

이란력 1348년 중 이란은 약 300천조의 타이어를 수입한 바 있으며, 이의 중량은 13천톤에 달하였다. 1349년 역시 같은 量의 타이어를 수입한 바 있었다.

수입타이어의 수요자별 수요량의 비율은

- 1. 도매상, 운송업자 신디케이트 등 개인기업 65%
- 2. 자동차 제조 공장 17.5%
- 3. 정부기관 17.5%로 구성된다.

우리나라 타이어를 수입하고 있는 업체들에 의하면 우리나라의 타이어는 품질은 좋은 편이나 가격이 인기 있는 일본 제품보다도 비싼 편이기 때문에 판로확장에 장애가 되고 있다고 말하고 있으며 특히 소형 승용차 타이어의 가격이 다른나라에 비하여 비싸다고 한다.

수입 업체에서 입수한 우리나라와 다른 나라의 가격을 대비하여 보면 다음과 같다.

□ Tyres, Passenger cars,

Size : 560—13 4ply black.

| | |
|----------------|---------|
| Czeckoslovakia | \$ 5.00 |
| Korea | \$ 6.35 |
| Japan | \$ 5.50 |

□ Tube Size : 900—20

| | |
|----------------|---|
| Korea | \$ 3.35 |
| Japan | \$ 2.80 (figures are approximate about 10cents) |
| Czeckoslovakia | \$ 2.80 |

<사용중 파손 방지와 경쟁적 Offer 토록>

위에서 설명한 바와 같이 이란의 국내 생산은 매년 增加되어 가고 있어 앞으로 2년 후에는 국내생산으로 수요를 충족시킬 수 있을 것이라고 하며, 이란 정부는 이미 타이어 수입에 대한 상사별 Quota 제를 실시하고 있어 수입을 제한하고 있다.

우리나라의 대 이란 타이어 수출은 연간 \$ 250천선에 달하나 앞으로 이를 증가시키기 위하여는 다음 사항에 대한 대책을 강구하여야 할 것이다.

첫째, 품질을 개선하여 타이어가 사용중에 파손되는 일이 없어야 할 것이다.

우리나라의 타이어는 사용중에 약 10%가 파손(Tread Separation)되어 이를 변상하여 주고 있다.

그러므로 현재의 변상율은 도착가격에 관세 국내잡비 등을 합한 가격에 대하여 변상하여 주고 있는 것이다.

이는 당초의 계약에 파손 타이어의 변상은 우리나라 항구도 가격(FOB)에 대하여 변상하는 조건을 삼입하면 될 것을 이를 등한히 함으로써 수입상에 판매 원가에 대한 변상을 하기 때문에 과도한 변상을 하게 된다

또한 변상한 금액이 자연 많아지므로 변상에 대한 송금이 자연히 늦어지게 되어 수입상들은 불평을 하게

되는 것이다.

둘째, 경쟁적인 가격에 Offer 를 하여야 할 것이다. 우리나라의 타이어는 대형트럭타이어는 경쟁적이나 소형타이어의 가격이 비싸기 때문에 실제 많이 수입되고 있는 승용차 타이어를 공급하지 못하고 있어 수출실적은 적어지게 되는 경향이 있다.

<당해년의 수입량 책정하여 분기별 분할 수입>

경제성의 事前許可를 필요로 하며 경제성은 전년도에 수입상이 수입한 금액의 60%를 당해년에 수입할 수 있는 수량으로 책정하여 이를 분기별로 15%씩 분할 수입하게 하며 분기내에 수입하지 못할 경우에는 수입권이 취소가 된다.

□ 관세 및 商業利潤稅

각종 타이어에 대한 관세 및 상업 이윤세는 다음과 같다.

□ 수입상 명단

우리나라의 타이어 공급업체와 대리점 계약을 체결하고 있는 3개 수입상 이외의 유력한 수입상은 다음과 같다.

| Tariff No | Type of tyre |
|-----------|---------------------------------------|
| 375 B 2/1 | Tyres car, passenger |
| 375 B 3/1 | Tyres, lorry |
| 375 B 3/2 | Tyres, coach |
| 375 B 3/3 | Tyres, tractor |
| 375 C 2/1 | Tubes & covers, car passenger |
| 375 C 2/2 | Tubes & covers, Motorcycle |
| 375 C 3/1 | Tubes, lorry voers, tube-lorry |
| 375 C 3/3 | Tubes, tractor, covers,tube, tractor. |

| Customs | C.B.T |
|----------|------------------|
| 15 Rials | 15 Rls. per kilo |
| 7 Rls, | 5 Rls. per kilo |
| 7 Rls, | " |
| 7 Rls. | " |
| 20 Rls. | " |
| 20 Rls, | " |
| 10 Rls. | " |
| 10 Rls. | " |

● 수입상 명단

Akhavan Trading Corp
 Auto Teheran S.A
 Sherekat Sahami Bazargani Hamid
 Elias Obadiah & Moshi Dallel Far.
 Iranian Industrial & Mining Company
 Irano-Garb Company
 Kavesh Trading Company

639, Ave. Boozarjomehri
 Ave. Amir Kabir
 Ave. Ekbatan
 P.O Box: 223
 Ave. Saai, 402
 Ave. Shahreza
 Fiat Bldg. Ave. Saadi

● 品種別·국별 수입실적 (21, March 1970—20 March 1971)

| Countries | Volume | | Value Rials |
|--------------------------------------|---------|----------|-------------|
| | Unit | Kilo/Grs | |
| □ 375 B 21 Tyres, car, passenger. UT | | | |
| Israel | 1,200 | 8,705 | 816,737 |
| Japan | 107,437 | 816,151 | 71,265,004 |
| Kerea | 240 | 1,740 | 141,000 |
| Kuwait | 107 | 1,207 | 89,437 |
| Singapore | 9,404 | 58,851 | 4,943,870 |
| West. Germany | 23,374 | 197,023 | 11,589,044 |

| | | | |
|---------------|---------|-----------|-------------|
| Austria | 4 | 32 | 7,779 |
| Spain | 1,300 | 8,905 | 1,001,823 |
| U. Kingdom | 6,600 | 53,650 | 5,733,473 |
| Italy | 12,179 | 83,577 | 8,195,054 |
| USSR (Russia) | 22 | 288 | 23,226 |
| France | 4,621 | 34,420 | 4,795,311 |
| Netherlands | 2,992 | 19,302 | 2,223,217 |
| Greece | 400 | 3,300 | 421,091 |
| U.S.A. | 3,879 | 47,864 | 6,232,658 |
| Canada | 730 | 8,822 | 982,303 |
| Australia | 100 | 925 | 96,214 |
| Total | 174,649 | 1,344,762 | 125,557,241 |

레바논 市場

專擔代理店 설치 및 宣傳 강화해야

<연간 輸入額 \$ 4백만~4.5 백만상당>

레바논은 여행의 中心地로서 또는 自由貿易地域으로서 타이어의 需要가 날로 增大되어 가고 있다.

레바논의 타이어 輸入額은 年間 \$ 4백만~4.5백만이 나 된다. 이중 總輸入額의 45%를 日本이 점유하고 있으며, 37%를 西歐가, 16%를 미국이, 나머지 8%를 한국 및 기타 共産國들이 占有하고 있다.

● 연도별·국별 타이어·튜브 수입실적(68~70)

단위 : L.L. 1,000(\$1=L.L. 3.08)

▶ B TN/11/11

| 국 별 | 70 | 69 | 68 |
|---------|--------|--------|--------|
| 스 페 인 | 217 | 332 | — |
| 소 련 | 118 | 83 | — |
| 서 독 | 631 | 901 | 993 |
| 영 국 | 848 | 1,051 | 881 |
| 이 탈 리 아 | 465 | 478 | 555 |
| 벨 기 에 | 303 | 185 | 217 |
| 터 어 키 | 117 | 98 | — |
| 스 위 스 | 251 | 207 | 280 |
| 중 공 | 114 | 207 | — |
| 프 랑 스 | 689 | 1,116 | 1,015 |
| 룩셈부르크 | 151 | 234 | 236 |
| 오스트리아 | 507 | 495 | 512 |
| 홍 콩 | 10 | — | — |
| 네 델 란 드 | 141 | 298 | 404 |
| 미 국 | 809 | 1,338 | 1,759 |
| 일 본 | 7,181 | 6,883 | 4,927 |
| 한 국 | 188 | — | — |
| 말레이시아 | 146 | — | — |
| 계 | 13,382 | 15,118 | 13,116 |

▶ BTN 40/11/21

| | | | |
|---------|----|----|----|
| 서 독 | 29 | 79 | 93 |
| 소 련 | 22 | 20 | 4 |
| 영 국 | 24 | 68 | 72 |
| 이 탈 리 아 | 48 | 67 | 91 |
| 체 코 | 35 | 42 | 24 |
| 루 마 니 아 | 33 | 64 | 84 |
| 중 공 | 69 | 89 | 27 |
| 프 랑 스 | 35 | 69 | 88 |
| 오스트리아 | 35 | 43 | 45 |

| | | | |
|---------|-------|-------|-------|
| 인 도 | 11 | 8 | 13 |
| 네 델 란 드 | 16 | 36 | 41 |
| 미 국 | 22 | 34 | 62 |
| 일 본 | 650 | 547 | 478 |
| 한 국 | 26 | — | — |
| 말레이시아 | 10 | — | — |
| 계 | 1,142 | 1,336 | 1,213 |

▶ BTN 40/11/31

| | | | |
|---------|-----|-----|-----|
| 서 독 | 2 | 19 | 5 |
| 영 국 | 1 | 6 | 52 |
| 이 탈 리 아 | 0.5 | 11 | 7 |
| 체 코 | 22 | 7 | 2 |
| 덴 마 아 크 | — | 5 | 7 |
| 루 마 니 아 | — | 4 | — |
| 스 위 스 | — | 3 | 5 |
| 중 공 | 21 | 5 | 9 |
| 프 랑 스 | 2 | 22 | 48 |
| 오스트리아 | 9 | 11 | 8 |
| 미 국 | 4 | 215 | 63 |
| 일 본 | 4 | 58 | 70 |
| 유 고 | — | 9 | — |
| 한 국 | 12 | — | — |
| 계 | 90 | 393 | 306 |

[Source : Statistiques du Commerce Extérieur 各年版]

레바논의 자동차 數量統計를 보면 다음과 같다.

● 레바논의 自動車 統計(1970. 12. 31 현재)

승용차 : 個人 125,377, 公共 10,645, 合計 136,016
 트럭 : 個人 11,318, 公共 3,477, 合計 14,795
 버스 : 個人 1,176, 公共 618, 合計 1,794
 모터싸이클 : 9,800
 總計 : 152,605

레바논의 年間 自動車 輸入量은 12,500~15,000대이며 이중 트럭이 1,200대에 달하고 있다.

레바논은 國內에 타이어 製造工場을 갖지 않고 있으며 계속되는 自動車 輸入量 增加로 自動車 타이어의 重要한 市場으로 展望되고 있으며, 이중 트럭타이어의 경우, 우리 나라의 매우 重要한 品目으로 전망되고 있다.

또한 레바논은 自由貿易地域으로서 이곳을 통해서 시리아, 요르단, 이라크 및 기타 아랍 國家들로 흘러 들어가고 있다. 特記할 것은 시리아와 요르단의 自動車 들은 레바논의 自由貿易地域에 와서 타이어를 갈아 끼우고 있는 實情이다.

<韓國產 適正價이나, 品質 등 강화해야>

韓國製品的의 價格은 다른 競爭國들과 비교하여 트럭 타이어의 몇개의 규격을 除外하고는 적정한 가격이라고 할 수 있다.

一般的으로 韓國產 타이어 價格이 적정한 가격이라고 할 수 있겠으나 승용차 타이어의 경우는 日本과 견경쟁을 할 수 없다.

이곳에서는 芻蕘의 平價切上으로 日本產 製品價格이 재조정 될 것으로 展望하고 있다.

이러한 狀況은 韓國製品 價格에 유리한 위치를 부여할 것이다. 日本의 Sumitomo와 Nitto는 가격을 5% 上昇시켰으며, 한국과의 競爭對象商事는 Nitto와 Yokohama이다.

다른 競爭國들과 比較하여 西歐 및 미국產 타이어 價格은 상당히 높다.

한국은 새로이 Up-to-date한 디자인 제품생산으로 시작하고 있지만 日本, 西歐 및 미국에 비하면 낙후되어 있다 할 것이다.

또한 日本의 技術者들은 全世界에 흩어져서 기후, 道路條件, 地理, 荷重 등 제반 要因에 관한 諸條件 등을 研究調査하여 該市場에 맞는 타이어를 만들어 輸出하고 있다.

타이어에는 네가지 種類가 있다.

즉 제레식 타이어, Tubeless 타이어, 래디알 타이어 Steel 타이어 등이 있다.

이중 한국은 단지 제레식 타이어만을 製造輸出 하고 있는데 비하여 競爭國들인 日本, 西歐 및 美國 등은 네가지 種類를 전부 生産輸出하고 있다.

규격면에 있어서도 한국은 전 규격을 망라하지 못하고 있으며, 특히 農業用 타이어와 스쿠터의 경우는 더욱 심하다.

포장에 있어서도 한국은 허술하여 目的地港에 도착되고 보면 많은 양이 파손되어 있으며 이는 외관적으로 뿐만 아니라 판매면에 있어서도 不利한 결과를 초래하고 있다.

品質面に 있어서는 日本, 西歐 및 미국 등에 비하면 떨어지거나 共產國家들에 비하면 좀더 낡다고 하겠다.

한국산 타이어는 走行, 휘니성, 耐久性에 있어서 좀더 개선되어야 할 것이다.

디자인, 包裝, 品質面に 있어서 위에 言及된 점이 日本 및 西歐 타이어와 競爭할 수 있도록 신중하게 검토 되어야 할 것이다.

<專擔 代理店 설치문제 검토해야>

유통구조면에서 볼때 우리나라도 各國에 商標마다의

專擔代理店이 설치되어야 할 것이며, 支社 및 製造業體에서 전문가가 상주하여야 할 것이다.

주재원은 정기적으로 대리점을 방문하여 (最小限 年 3~4回)市場狀況 및 대리점이 당면한 문제에 대한 정보를 항상 파악하고 있어야 할 것이다.

이는 製造 및 輸出業體와 代理店 간의 去來關係를 계속적으로 好條件으로 이끌어 갈 것이다.

日本 타이어 業體는 베이루트에 아프리카 및 中東 담당지역 사무소를 두고 있을 뿐만 아니라 베이루트를 위시하여 中東 및 아프리카의 主要國에 支社를 두고 있다.

Mark-up을 보면 輸入商이 20%, 都賣商이 5~10%, 小賣商이 10~20%로 되어 있다.

레바논에 있어서는 都賣商이 거의 存在하지 않고 있으며 타이어 輸入商의 95%가 直接小賣商과 去來하고 있다.

일반적으로 中間 브로커의 역할은 거의 없으나 共產國家에서는 代理店을 갖는다는 것이 불가능하므로 영향력을 발휘할 수 있는 사람이 이 역할을 하고 있다.

<각종 宣傳으로 이미지 부각해야>

레바논에 있어서는 타이어는 輸入許可를 얻지 않고도 自由로 輸入할 수 있다.

輸入에 따른 税金은 關稅 13%, 地方稅 3%가 부과되며 이 외에 通關, 銀行 수수료로서 2.5%가 소요된다.

우리가 對 레바논 진출을 적극 시도하기 위해서는 아래의 문제점에 유의해야 할 것이다.

① 이곳 代理店들은 한국의 타이어 製造 業者들과의 通信 연락에 너무 오랜 시일이 걸린다고 불평하고 있으며 去來業體의 성의를 촉구하고 있다.

② 不良品の 선적 등으로 발생하는 크레임에 대한 현금 Base의 신속한 해결을 요망하고 있다.

③ 日本 業者들은 광범위하게 선전을 하고 있는데 反하여 한국 입자는 전혀 廣告를 하지 않고 있다.

또한 우리나라의 경우에는 代理店의 廣告에 대한 廣告 수수료를 전혀 부담하지 않고 있는 실정이다.

廣告의 方法으로서는 신문지상, 네온사인, 고속도로 상의 廣告, 그리고 열쇠, 펜, 온도계, 시계, 라이더등을 나누어 주는 方法을 들 수 있다. (끝)

● 註: 本文은 71年 11月~72年 3月 KOTRA發刊 日刊 海外 市場誌에서 轉載