

타이어 및 튜브 海外市場 動向

KOTRA 海外調查部

- | | |
|---------|----------|
| 1. 西 獨 | 3. 튀니지아 |
| 2. 네덜란드 | 4. 나이지리아 |

1. 西 獨

(1) 市場 概 況

西獨의 乘用車用타이어市場은 年間 約4000萬 個 規模로 推算되고 있으며, 新車用타이어市場과 交換用타이어市場의 需要量은 約 40 : 60 정도의 比率로 나타나고 있다. 1985年度에는 自動車의 景氣가 活性化됨에 따라 新車用타이어의 供給이 好調를 보여, 84년과 같은 自動車生産減少로 인한 新車用타이어 市場의 不振으로 타이어가 交換用타이어市場으로 범람하는 현상은 나타나지 않았으며, 또 交換用타이어市場도 需要增加趨勢를 보였다.

西獨 타이어市場의 約 10%를 占有하고 있는 美國系 타이어 메이커인 Deutsche Goodyear GmbH의 85年度 實績을 보면 타이어 生産額이 前年對比 17% 增加된 6.7억마르크이고, 賣出額도 前年對比 20% 增加한 8억마르크를 記錄하였다. 新車用타이어와 交換用타이어의 販賣比率도 業界에서 이상적인 것으로 말하고 있는 40 : 60의 比率를 나타내고 있다. 西獨 最大의 타이어 메이커인 Continental의 경우도 賣出額增加를 發表하면서, EOT(Energy optimised

trie)라고 하는 새로 開發된 트럭用타이어를 86年 5月부터 本格的으로 市販할 豫定인 것으로 전해지고 있는데, 既存 트럭用타이어에 比하면 燃料가 約 5% 정도 節約될 수 있고, 또 性能面에서는 約 30% 向上되었다고 한다.

(2) 타이어 輸入 動向

西獨 타이어市場이 전반적으로 好調를 보임에 따라, 타이어輸入도 增加趨勢를 보이고 있다. 우리나라의 對西獨 타이어 輸出은 85년에 不振함을 면치 못했는데, 이는 85年 上半期까지의 마르크貨의 強勢로 인한 영향이 상당히 컸기 때문이며, 또 일부 業體에서는 달러貨 결제

西獨의 타이어 輸入 實績

〈表 1〉 (單位: DM1,000)

	1983	1984	1985(1~11)
프 랑 스	647, 472	675, 504	644, 708
벨 지 움	224, 670	236, 324	257, 581
네 덜 란 드	239, 724	204, 375	202, 085
이 태 리	205, 838	212, 359	239, 060
英 國	151, 468	182, 834	206, 539
오 스트 리 아	115, 567	110, 267	109, 936
스 페 인	62, 879	80, 561	87, 520
유 고	38, 350	23, 383	25, 889
美 國	26, 924	27, 142	30, 907
韓 國	38, 097	36, 490	31, 831
日 本	87, 447	112, 753	145, 378
台 灣	15, 740	18, 183	15, 896
計	1, 969, 973	2, 048, 060	2, 144, 713

資料: 西獨聯邦統計局 輸出入統計

만을 고집하여 市場進出이不振했었던 것으로 알려져 있다.

85年 11月까지 西獨의 타이어 輸入實績은 21.4

억마르크로서 84年의 年間實績보다도 約 4.7%나 增加되었다. 이 중 約 50%는 乘用車용타이어이고, 우리나라의 主宗 輸出品目인 自轉車用

西獨의 타이어 種類別 輸入實績 및 主要供給國別 占有率

〈表 2〉 (1984)

(單位 : DM1,000)

	輸入實績	主要供給國別 占有率 (%)
솔리드 타이어 (Solid tyre)	25,744	벨지움 (35), 이태리 (15), 스페인 (23)
航空機用 타이어 (空氣入타이어)	5,585	벨지움 (41), 美國 (28)
튜브 (Inner tube)		
自轉車 및 모페드用	19,655	韓國 (34), 네덜란드 (24), 台灣 (17)
모터싸이클用	777	이태리 (55)
乘用車用	18,205	프랑스 (46), 이태리 (26), 英國 (14), 오스트리아 (6)
트럭用	13,398	이태리 (54), 프랑스 (18), 오스트리아 (10)
其他 車輛用	21,412	프랑스 (27), 네덜란드 (17), 이태리 (11), 韓國 (14), 台灣 (7)
타이어 플랩 (Flap)	6,570	프랑스 (49), 스페인 (12), 英國 (8), 韓國 (4)
타이어 케이스 및 튜브레스타이어		
競走用 싸이클 타이어	3,174	프랑스 (54), 이태리 (35)
自轉車用 타이어	37,701	韓國 (33), 台灣 (22), 네덜란드 (18), 오스트리아 (8)
모터싸이클用 타이어	27,077	日本 (39), 이태리 (23), 프랑스 (21)
乘用車用	1,075,330	프랑스 (38), 네덜란드 (12), 이태리 (11), 벨지움 (10), 스페인 (3), 유고 (1), 韓國 (0.5), 日本 (4.5)
트럭·버스用	510,767	프랑스 (26), 벨지움 (20), 英國 (14), 이태리 (9), 오스트리아 (9.5), 日本 (9.6)
航空機用	2,907	벨지움 (95)
農機械用	142,758	프랑스 (39), 스페인 (14), 이태리 (11), 네덜란드 (9), 유고 (2), 이스라엘 (7)
其他 車輛用	70,266	프랑스 (34), 네덜란드 (7), 스페인 (11), 韓國 (10), 日本 (4), 台灣 (6)

資料 : 西獨聯邦統計局 輸出入統計

註 : 中古 타이어는 除外

西獨의 타이어 生産實績

〈表 3〉 (1984)

(單位 : DM1,000)

	1982	1983	1984
모터싸이클 및 自轉車용타이어	NA	NA	NA
乘用車用 타이어 (生産量 : 1000個)	{ 2,438,732 (34,472)	2,453,239 (35,191)	2,671,315 (35,458)
트럭·버스용 타이어	1,065,437	1,184,012	1,200,035
트랙터용 타이어	188,361	173,177	164,189
손수레 (Cart) 用 타이어	38,114	33,875	38,392
農機械用 타이어 (트랙터 除外)	68,216	68,439	81,562
其他 타이어			
總生産額	4,079,692	4,174,083	4,452,132

資料 : 西獨聯邦統計局 生産統計

타이어 및 튜브의 輸入은 적었다.

西獨의 主要 타이어 輸入對象國은 프랑스, 벨지움, 네덜란드, 이태리, 英國, 오스트리아, 日本 등이며, 스페인의 경우도 對西獨 輸出額이 꾸준히 增加되고 있다. 우리나라의 경우는 對西獨 타이어 輸出額이 1983년에는 3,800萬마르크였으나, 85年(1~11月)에도 3,200萬마르크에 不過하여 低調한 水準을 벗어나지 못하였는데, 이 중에서는 自轉車튜브가 500萬마르크, 農機械用튜브가 100萬마르크, 自轉車用 타이어가 790萬 마르크, 乘用車用타이어가 810萬마르크를 각각 차지하고 있다.

(3) 對西獨 타이어 輸出展望

85年末부터는 마르크貨 強勢의 영향으로 韓國產타이어의 價格競爭力이 상당히 改善되고 있는 한편, 円貨強勢에 따른 日本製品과의 競爭力도 크게 改善되고 있는데, 日本製品과의 價格差異는 前年の 5~10%에서 86년에는 20% 이상 벌어지고 있는 것으로 나타나고 있다.

따라서 知名度에 따라 購買比率이 크게 좌우되고 있는 西獨 타이어市場에서도 우리나라 製品의 市場擴大 가능성이 매우 커지고 있다. 韓國產타이어를 取扱하고 있는 商人들에 의하면 86년에 韓國產 타이어의 販賣가 30%以上 增加될 것이라고 展望하고 있다. 韓國產 타이어는 現在 西獨市場에서 中級品으로 인정되고 있으며, 東歐(체코, 유고 등)產보다는 價格이 10~20%정도 높으나 品質面에서는 이들보다 越等한 것으로 評價되고 있다. 사실은 모든 타이어가 T.Ü.V 檢査를 거쳐야 流通이 가능하므로 品質上의 결정적인 瑕疵는 없는 것으로 나타나고 있다. 그러므로 이러한 기회를 이용하여 韓國產 타이어의 品質이나 價格面에서의 競爭力을 대대적으로 弘報하는 한편, 專門的인 商人에 대해서는 積極的인 마케팅 活動을 하여야 될 것으로 보인다.

現在 우리나라 製品은 西獨 마르크貨의 強勢로 인한 價格競爭向上과 또 日本의 円貨強勢에 따른 日本業體와의 競爭力強化가 對 西獨 輸出에 큰 플러스 要因으로 작용하고 있다. 그리고

日本의 中·低價品에 대한 價格引下政策도 限界點을 보일 것으로 判斷되기 때문에 日本의 中·低級品市場이 韓國產 타이어로 代替될 공산이 커진 것으로 알려지고 있다.

2. 네덜란드

(1) 市場概況

네덜란드 市場에서 乘用車 및 트럭用 타이어의 需要는 最近 3年間 꾸준히 增加되어 왔다. 1983年 및 1984年の 自動車用타이어의 輸入은 乘用車用이 DGLS 3,366천(US \$ 1,179.4천) 및 DGLS 3,754천(US \$ 1,169.9천), 트럭·버스用이 DGLS 1,639천(US \$ 574.3천) 및 DGLS 1,922천(US \$ 598.9천)을 각각 記錄하였다.

네덜란드의 自動車用 타이어 生産은 統計가 파악되지 않아 구체적으로 알 수는 없으나, 베네룩스 國家의 總計를 기준하여 推定하면 乘用車用타이어生産이 年間 約 720萬個이고, 트럭用 타이어生産이 年間 約 110萬個로 나타났다. 現在 네덜란드에서는 프랑스 Michelin社의 現地工場과 네덜란드의 Vredestein社만이 타이어를 生産하고 있다.

한편 네덜란드에서는 最近 高速走行用 耐久性 타이어가 選好되고 있으며, 특히 Tubeless 타이어의 人氣가 높다. 브랜드別로 보면 Goodyear,

乘用車用 타이어 國別 輸出實績

〈表 1〉 (單位: DGLS 1,000)

	1983	1984	1985 (1~9)	占有率 (%)
E C	266,696	248,719	221,520	73.3
프랑스	8,879	12,251	12,482	4.1
벨룩스	34,327	24,832	20,490	6.8
西獨	164,803	45,310	114,275	37.8
英國	48,831	56,468	64,122	21.2
스웨덴	8,224	8,594	8,390	2.8
오스트리아	7,406	8,080	7,555	2.5
計	328,233	336,291	302,034	

資料: 네덜란드 中央統計(CBS)

트럭·버스용 타이어 國別 輸出實績

〈表 2〉 (單位: DGLS 1,000)

	1983	1984	1985 (1~9)	占有率 (%)
E C	93,344	67,957	50,412	55.6
프랑스	18,817	5,458	2,995	3.3
벨룩스	19,978	23,602	20,434	22.5
西獨	32,270	26,888	17,841	19.7
英國	11,207	4,280	4,827	5.3
스웨덴	9,059	12,613	5,535	6.1
오스트리아	1,901	1,417	1,624	1.8
計	118,098	100,629	90,642	

資料: 네덜란드 中央統計(CBS)

Michelin, Dunlop, Sumitomo 등의 需要가 가장 많다.

(2) 輸出入動向

네덜란드의 乘用車용타이어 輸出實績은 1983年 DGLS 328,233천(US \$ 115,008.6천), 1984年 DGLS 336,291천(US \$ 104,763.6천), 1985年(1~9月) DGLS 302,034천(US \$ 90,938천)을 각각 記錄함으로써 每年 增加趨勢를 보이고 있는데, 輸出對象國은 주로 EC 國家로서 전체의 73.3%를 차지하고 있으며 그 중에서는 對西獨輸出이 가장 많아 DGLS 114,275천(US \$ 34,406.7천)이며, 그 다음은 벨룩스(벨지움+룩셈

네덜란드 乘用車용 타이어 國別 輸入實績

〈表 3〉 (單位: 數量: 個, 金額: DGLS 1,000)

	1983		1984		1985. 1~9月(75%)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
E C	4,082,199	281,059	4,311,613	308,257	3,230,479	253,253
그리스	9,670	559	7,790	390	5,690	283
노르웨이	5,450	271	112,383	6,294	165,247	9,584
스웨덴	131,952	7,510	145,979	9,045	145,733	9,339
핀란드	21,309	1,266	20,968	1,291	18,593	1,205
스위스	24,129	2,506	34,446	2,987	28,012	2,512
오스트리아	15,389	965	33,927	2,245	29,165	2,178
포르투갈	8,933	387	23,878	1,201	40,651	1,978
스페인	355,923	19,925	309,370	18,493	270,326	16,796
유고	134,039	5,484	159,162	6,612	127,361	5,727
터키	13,300	564	28,500	1,304	28,840	1,442
東獨	26,363	976	11,359	432	26,850	1,282
폴란드	69,120	2,967	24,550	1,123	17,304	767
체코	15,903	576	41,028	1,324	13,978	565
루마니아	5,600	160	47,483	1,461	47,457	1,477
美國	24,968	2,961	19,497	2,378	11,869	1,610
캐나다	6,990	541	1,000	111	-	-
이스라엘	1,941	111	-	-	-	-
中共	9,900	420	3,150	139	-	-
韓國	34,080	1,563	53,972	2,549	66,476	3,396
日本	1111,868	6,324	126,678	8,057	98,700	6,410
台灣	1,260	58	-	-	-	-
싱가포르	-	-	-	-	7,061	639
計	5,101,126	336,611	5,509,683	375,354	4,377,203	320,456

資料: 네덜란드 中央統計(CBS)

부르크), 프랑스, 스웨덴, 오스트리아의 順이다.

트럭·버스用 타이어의 輸出은 1983年과 84年을 比較하면 다소 減少되기는 하였으나, 1985年 1~9月중에는 實績이 好轉되었다. EC 國家에 대한 輸出이 總輸出의 55.6%를 차지하고 있고, 그 중에서는 벨룩스에 대한 輸出이 DGLS 20,434천으로 가장 많은 實績을 나타냈으며, 그 다음은 西獨, 스웨덴, 英國, 프랑스 등의 順이다.

한편 輸入에 있어서도, 다른 EC 國家들로 부터의 輸入比重이 월등히 높아서 1985年 1~9月중에 네덜란드市場에서 EC의 市場占有率은 乘用車用타이어가 79%이고, 트럭·버스用 타이어가 82.4%였다. 國別 乘用車用타이어 輸入實績을 보면 스페인으로부터 總輸入의 5.2%인 DGLS 16,796천(US \$5,057.1천)을 輸入하였고,

다음에 노르웨이에서 2.99%, 스웨덴에서 2.91%, 日本에서 2.0%를 각각 輸入하였다.

또한 트럭·버스用타이어 輸入實績은 日本에서 總輸入의 7.8%인 DGLS 13,116천(US \$3,949.1천)을 輸入하였고, 다음에 스페인에서 5.5%, 핀란드에서 0.7%, 오스트리아에서 0.6%, 헝가리에서 0.5%를 각각 輸入하였다.

競爭國인 臺灣은 乘用車用타이어의 경우 1983年에 DGLS 58천(US \$20.3천)을 輸出한 후 輸出이 中斷된 상태이고, 트럭·버스用타이어의 경우도 83年 DGLS 151천(US \$52.9천)을 輸出한 이후로는 中斷된 상태에 있다. 또 中共도 乘用車用타이어를 83년에 DGLS 420천(US \$147.2천), 그리고 84년에는 DGLS 139천(US \$43.3천)을 각각 輸出하였으나 그후로는 輸出이 全無한 실정이고, 트럭·버스用 타이어의 輸出實績

네덜란드 트럭·버스用 타이어 國別 輸入實績

(表 4)

(單位: 數量: 個, 金額: DGLS 1,000)

	1983		1984		1985. 1~9月(75%)	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
E C	380,494	144,421	409,873	166,476	320,499	137,847
노르웨이	200	65	—	—	—	—
스웨덴	2,921	403	2,160	596	—	—
핀란드	1,893	827	2,464	971	2,650	1,146
오스트리아	5,348	1,526	4,454	1,632	2,393	989
스페인	8,943	3,002	10,799	4,372	22,530	9,164
유고	1,190	403	800	289	1,558	607
東獨	868	149	730	119	—	—
체코	614	176	1,438	388	1,172	307
헝가리	3,254	903	2,948	958	3,113	771
美國	1,702	362	4,103	772	3,496	696
이스라엘	1,831	359	1,683	433	2,133	341
韓國	420	157	1,192	442	2,137	461
日本	34,335	10,911	43,814	14,455	35,248	13,116
台灣	1,144	151	—	—	—	—
포르투갈	—	—	236	68	—	—
루마니아	—	—	250	69	1,515	388
브라질	—	—	240	89	—	—
터키	—	—	—	—	1,480	541
計	445,301	163,861	487,324	192,191	403,674	167,379

資料: 네덜란드 中央統計(CBS)

도 전혀 없다.

韓國은 對 네덜란드 輸出이 最近 3年동안 꾸준히 伸長되어 乘車用타이어의 輸出이 83年에 DGLS 1,563천(US \$547.7천)이던 것이 84년에는 DGLS 2,549천(US \$794.4천)으로 63.1%나 늘어났으며, 또 85年 1~9月에도 상당히 많이 늘어났다. 트럭·버스用타이어의 경우에도 競爭者가 없이 거의 獨走하고 있어 83年에 DGLS 157천(US \$55.0천), 84년에는 DGLS 442천(US \$137.7천), 85年 1~9月 中에는 DGLS 461천(US \$138.8천)을 記錄하는 등 높은 伸長率을 보이고 있다.

(3) 流通 構造

네덜란드에는 유럽의 有名 製造業體들의 販賣網이 있어, 이들이 타이어를 直輸入하여 販賣하는 形態와 또 타이어 專門輸入商이 乘車用, 트럭·버스用, 農機械用別로 Garage나 타이어 專門商店에 販賣한 후 最終消費者에게 전달되는 形態의 두가지 流通過程이 거의 대부분인데, 最近에는 消費者들이 타이어를 주로 專門商店에서 購入하는 傾向이 나타나고 있다.

[輸入管理制度]

韓國에 대한 輸入規制는 없으며, CCCN 4011에 속하는 타이어, 타이어케이스, 튜브 등은 EC GSP 制度上 Community Tariff Quota 品目으로 베네룩스의 경우 ECU 108,161 限度内에서 無稅이며 CCCN 4011 製品중 其他製品은 베네룩스의 경우 ECU 267,645 限度内에서 無稅輸出이 가능하다. 正常關稅는 5.8%이다.

(4) 輸出 增大 方案

네덜란드의 自動車用타이어 輸入은 每年 增加趨勢에 있기 때문에 우리나라의 타이어 輸出이 늘어날 가능성은 높다고 볼 수 있다. 그러나 現地 消費者들의 韓國產製品에 대한 認識度가 여전히 미약한 形편이므로, 弘報面에서 活發한 努力이 要求되고 있으며, 低價品을 주로 取扱하고 있는 輸入業者들을 物색하여 韓國產 製品에 대한 認識度가 만족한 수준에 이르기까지 低價市場을 침투하는 것이 바람직하다.

3. 튜 니 지 아

(1) 市場 動向

튜니지아의 타이어 需要는 年間 約 28萬個 水準에 달하는데, 이 中에는 個當重量 15kg 이하의 乘用車 및 小型車輛用 타이어가 62%를 차지하고 있으며, 其他 15kg 以上の 트럭·버스用 등 大型타이어와 農機械用, 建設用, 鉸山用, 運送裝備用 타이어가 38%를 占하고 있다.

튜니지아의 타이어 生産業體로는 SONAP 와 STIP 의 2個社가 있으며, 이들의 年間生産規模는 51,000~53,000個 정도이다. 이 中 90%以上은 個當重量이 15kg 이하인 小型車輛用 타이어이다.

(2) 輸 出 入 動 向

튜니지아의 타이어 輸入은 주로 프랑스, 이태리를 비롯한 유럽 國家들로부터 輸入하고 있

國家別 타이어 輸入實績

(85. 1~9)		(單位 : Tunisian Dinar)	
CCCN	國 別	金 額	備 考
401161	프 랑 스	154,448	個當重量 15kg 이하의 小型 타이어
	스 페 인	171,336	
	日 本	122,468	
	이 태 리	105,399	
	其 他	354,112	
401174, 401176	프 랑 스	1,513,309	個當重量 15kg 이상의 大型 타이어(農機械類用은 除外)
	이 태 리	181,924	
	스 페 인	199,917	
	日 本	205,375	
	모 로 코	107,659	
	브 라 질 其 他	135,248 875,657	
401193	프 랑 스	87,766	個當重量 15kg 이상의 大型 타이어 (農機械類用)
	이 태 리	89,383	
	브 라 질	97,834	
	日 本	36,744	
	불가리아	32,873	
	其 他	108,489	

資料: Institut Nat'l De Statistique, 85. 9.

으나, 브라질, 모로코, 日本 등 3個國도 主要 供給國으로 부상되어 있다. 1984年度에는 總 7,059,599디나(Tunisian Dinar; 約 US \$ 830 萬)의 타이어를 輸入했으며, 85年(1~9月)의 國家別, 主要 모델別 輸入実績은 앞 表와 같다.

(3) 競爭國의 마케팅 戰略

日本의 경우는 이미 튀니지아에 進出하고 있는 小型트럭 Isuzu의 組立工場을 據點으로 同 組立用타이어를 비롯하여 農機械類 및 建設裝 備用의 大型타이어를 現地代理店을 통하여 其他 部品과 함께 계속 輸出하여 市場基盤을 다져 놓고 있다.

프랑스는 Peugeot-Renault의 現地 合作會社 및 Michelin代理店을 통해 市場을 確保하고 있으며, 이탈리아는 Pirelli 代理店을 통하여 輸出 市場을 開拓하였다. 또 모로코는 튀니지아와의 關稅免除協定을 맺고 있어 價格競爭이 有利하 기 때문에 對튀니지아 타이어 主要 輸出國으로 등장되었다.

브랜드別 小賣價格動向을 보면 다음과 같다.

브 랜 드	規 格	單價(디나)
Bridgestone(日本)	185.70/14	69,375
Toyo (日本)	165/14	50,895
SONAP(튀니지아)	135/13	32,700
Michelin(프랑스)	145/13	42
Pirelli(이탈리)	145/13	30,618

[品質管理制度]

現地の 車輛 및 關聯用品 製造業體와 政府로부 터 特定 商標의 輸入代理店認可를 받은 業體만이 輸入이 가능하다. 또 타이어는 輸入許可品目이며, 輸入時의 主要稅金으로는 輸入關稅 37%, 通關稅 5%, 生産稅 16.82%, 輸出振興基金 1%, 特別通 關稅 0.03디나/톤 등이 있다.

(4) 問題點 및 對策

乘用車 및 小型車輛用타이어의 경우, 既存進 出國들은 車輛組立工場, 有力한 에이전트 確保, 關稅免除 등의 有利한 條件을 이용하고 있으며, 其他 불가리아를 비롯한 8個國들이 협소한 市

場을 놓고 熾烈한 競爭을 벌이고 있기 때문에 韓國業體들이 침투하기에는 많은 어려움이 있 을 것으로 보인다.

그러나 트럭·버스用 大型타이어의 경우에는 特別히 有利한 條件을 가진 國家는 없다. 모로 코는 大型타이어의 경우는 生産, 製造, 技術面 에서 아직은 大量輸出을 할 수 있는 단계에는 이르지 못하고 있으며, 오직 프랑스만이 트럭 ·버스用타이어를 가장 많이 輸出하고 있다. 따 라서 韓國業體에서는 既存의 타이어 輸入代理 店이나 혹은 新規有望業體들을 접촉하여 代理 店으로 選定한다면 大型타이어의 市場開拓은 가 능할 것으로 보인다.

4. 나이지리아

(1) 타이어 및 튜브 市場動向

나이지리아의 輸入商品 중에서 展望이 좋은 것으로 注目되고 있는 것은 自動車用 튜브이다. 왜냐하면 同品目は 規格이 단순하고 品質面에 서 韓國產製品이 비교적 우수하여 클레임 등問 題發生이 적을뿐 아니라 比較的 輸入物量이 많 고 또한 販賣利潤도 좋기 때문이다.

나이지리아는 國土가 넓고 鐵道の 利用率이 낮으며, 또 道路의 補修가 잘 이루어지지 않기 때문에 타이어는 물론 튜브에 대한 輸入需要가 크다. 이에 반하여 外換事情이 좋지 않아 輸入 이 제대로 되지 않고 있기 때문에 現地 튜브價 格은 폭등하고 있는데, 실제 價格을 보면 乘用 車用 타이어 價格이 個當 300나이라(Naira) 이 고, 튜브는 個當 25나이라(Naira)를 呼價하고 있다. 따라서 다른 나라에서는 볼 수 없는 희귀 한 現象으로 타이어의 盜難事件이 빈번하고 海 外旅行者 중에는 타이어를 휴대하여 歸國하는 光景을 空港에서 흔히 볼 수 있다고 한다.

(2) 타이어 및 튜브 輸入實績

나이지리아의 輸入許可는 原則적으로 製造業 體에만 發給되므로 자연히 現地에서 合作 타이 어製造工場을 가지고 있는 英國, 프랑스, 스웨

인 등이 主要 供給國이고, 아시아에서는 臺灣과 우리나라를 들 수 있다. 그러나 85년부터는 브라질과의 求償貿易이 擴大되어 북스바겐用 Pirelli타이어가 多量 輸入된 것으로 알려지고 있다. 最新統計에 의하면 82年度 나이지리아乘用車用, 트럭用 등 各種 튜브의 總輸入實績은 210萬個로 2,200萬나이라로 公式集計되었으나, 隣接國을 통한 陸路密輸 등을 고려하면 同輸入物량은 훨씬 많을 것으로 推算된다.

(3) 國內 生産動向

現在 나이지리아에서는 Michelin이 타이어만을 生産하고 있고, Dunlop이 튜브를 生産하고 있다. 그러나 同生産은 극히 單純하여 튜브와 空氣를 넣는 벨브를 接着하는 單純加工으로서 輸入關稅面에서의 혜택을 감안한 것으로 알려지고 있다.

同國內에서 生産되는 튜브는 品質이 아주 不良하여 通常 2週정도밖에 使用할 수 없으므로, 現地 消費者들은 外國産輸入品을 選好하고 있다고 한다. 그리고 國內生産량은 物量 파악이 불가능하나 國內需要量의 約10%정도밖에 供給하지 못한다고 한다.

(4) 輸入 動向

나이지리아는 금년도 外換不足으로 정상 輸入許可를 일체 發給하지 않고 있으며, 따라서 同國銀行을 통한 信用狀 개설은 기대할 수 없다고 한다. 그러므로 일단 無換條件의 輸入許可를 얻은 후 제 3國에서 資金을 調達하여 輸入對象國에 信用狀 또는 電信換 등으로 輸入代錢을 支拂하는 方法을 택하고 있다. 그러나 金급을 요하는 경우에는 바이어가 직접 現金을 제 3國에서 受領하여 輸入對象國을 방문하는 方法을 택한다.

同借入金은 當地에서 高率의 暗時勢로 當地나이라를 錢主가 指定하는 當事者에게 支拂하는데, 이 方法은 極秘裡에 이루어지므로 구체적인 內容은 파악하기 어려우나 대개는 當地에 建設 및 엔지니어링 分野에 進出하고 있는 企業體가 當地에서 나이라가 필요할 때 公式換率로

換錢하지 않고 이와같은 方法으로 多額의 現地貨를 調達한다고 한다.

이 方法은 當地에서 信用狀 개설 및 Confirming house를 物色하는데 所要되는 時間을 節約할 수 있어서 오히려 경우에 따라서는 輸入物品의 發注가 신속해지는 傾向이 있다. 따라서 從來와 같은 Confirmed L/C 信用狀條件보다는 제 3國銀行에서 發行한 手票, 電信換 등을 結제조건으로 제시하는 것이 보다 效果의이며 또 輸入業體가 우려하는 船積日字 및 不良品船積 등에 대해서는 當地 大使館 商務官室에서 우리業體側의 義務를 確約해 준다는 것을 바이어에게 說得시키는 方法을 택할 수 있다.

(5) 價格競爭 및 輸入諸稅

나이지리아에 輸入되고 있는 튜브중 우리나라 製品과 競爭狀態에 있는 것은 臺灣産으로 價格이 10% 정도 低廉하나, 品質面에서도 韓國産 製品이 우수한 것으로 알려져 있다. 韓國産은 실제로 Dunlop이나 Michelin 등 유럽産에 比해서 品質上 別差가 없는 것으로 알려져 있으나, Michelin 製品이 個當 25나이라에 販賣되고 있는 반면, 우리나라 製品은 15나이라로 販賣되고 있는데, 그것은 우선 韓國産 自動車가 進出하여 있지 않고, 또 한 면으로는 韓國産타이어에 대한 弘報가 不足하여 外觀上 약간의 디자인 差異만 있어도 現地 消費者들은 이것을 品質上의 差異로 보고 있기 때문이다.

輸入에 수반된 각종 諸稅內容을 보면, 나이지리아의 튜브의 輸入關稅는 1kg當 75코보이며, 또 今年부터는 모든 輸入에 부가되는 特別附加稅 30%와 輸入關稅의 사전 납부가 필요하다.

(6) 業界의 留意事項

나이지리아의 輸入商들이 전하는 바에 의하면 現地 消費者들은 品質을 判別할 능력이 없으므로 既存 브랜드를 選好하는 傾向이 강하다. 따라서 별로 중요하지도 않은 약간의 디자인 差異만 있어도 큰 흠으로 잡고 購買하기를 꺼리는 傾向이 크므로 가능한 한 유럽産製品과 類似한 디자인을 사용하는 것이 有利하다고 한다. (p.40에 계속)

國名	單位	數量	金額 (US \$ 1000)
VANUATU	NO	4033	156.78
	KG	58645	
FIJI	NO	26471	1307.31
	KG	592080	
SOLOMON	NO	3920	266.75
	KG	111671	
TONGA	NO	1083	48.60
	KG	19375	
KIRIBAT	NO	636	35.44
	KG	10667	
R NAURU	NO	70	2.62
	KG	1039	
NEWCALD	NO	4004	205.86
	KG	119089	

國名	單位	數量	金額 (US \$ 1000)
F OCEAN	NO	60	1.97
	KG	684	
GUAM	NO	3254	238.80
	KG	97315	
A SAMOA	NO	299	26.39
	KG	8705	
A OCEAN	NO	20	3.14
	KG	1240	
M M CAR	NO	2627	118.24
	KG	38440	
TOTAL	NO	11579787	874414.68
	KG	403823081	
(E.C)	NO	702668	57122.27
	KG	32550818	

3. 航空機用 타이어

國名	單位	數量	金額 (US \$ 1000)
KOREA	NO	1259	616.31
	KG	130063	
CHINA	NO	20	8.47
	KG	1280	
TAIWAN	NO	102	39.40
	KG	5211	
HGKONG	NO	364	212.31
	KG	40149	
SNGAPOR	NO	20	15.79
	KG	2520	
INDNSIA	NO	430	329.15
	KG	54180	
INDIA	NO	300	91.57
	KG	18900	

國名	單位	數量	金額 (US \$ 1000)
PAKISTN	NO	50	10.11
	KG	1936	
SUARAB	NO	24	3.93
	KG	134	
KUWAIT	NO	80	41.89
	KG	9006	
BELGIUM	NO	8026	2940.75
	KG	631277	
USA	NO	7258	3602.66
	KG	605739	
TOTAL	NO	17933	7909.79
	KG	1500345	
(E.C)	NO	8026	2940.75
	KG	631277	

☆

☆

☆

《p. 48의 계속》.....

現在 韓國産 타이어 및 튜브는 比較的 價格이 競争的인 것으로 알려져 있다. 그러나 바이어들은 가능한 한 正式輸入許可를 얻어서 公式換率로 輸入하여 큰 利益을 얻기 위하여 發注를 遲延시키고 있으므로 언제 發給이 될지도 모르는 正式輸入許可보다는 無換輸入許可를 얻어서 제 3國에서 外貨를 調達하는 方法으로 輸入을

독려하는 것이 좋다고 한다. 왜냐하면, 當地의 各種諸稅와 高率의 暗時勢 換錢에도 불구하고 일단 現地에 物品만 輸入되면 最少限 倍以上의 利益을 낼 수 있기 때문이며, 또 多量의 物品이 發注되는 時期를 기다리기 보다는 物品의 品貴現象이 심한 때에 早期發注가 重要하기 때문이다.