

# 南美 타이어 및 튜브市場 動向

— 칠레 · 콜롬비아 · 페루 —

KOTRA 海外調査部

金 銀 星

## 칠 레

### 1. 타이어需要 및 輸出入動向

#### (1) 國內需要動向

칠레의 타이어 工業은 約 40년의 歷史를 가지고 있으나, Goodyear de Chile와, Neumáticos de Chile의 두 會社가 지금까지 타이어市場을 主導하고 있으며, 이 두 會社의 從業員은 約 1,000名을 약간 上廻할 정도이다. Goodyear는 1978년에 칠레에 進出하여 1941년에 칠레에 設立된 Corfo-Insa를 흡수 그 領域을 擴大해 왔으며, Neumaticos de Chile는 1969년에 設立된 Firestone de Chile의 後身으로 그 商號만 變更된 것이다. 즉, 會社名만 보고서도 알 수 있는 바와 같이 칠레 國內의 타이어 技術水準은 美國에서 移轉되어 왔으며, 따라서 칠레의 타이어 需要는 상당히 많은 것을 알 수 있다.

自動車用 타이어 生産実績

〈表 1〉

(單位: 1000個)

年 度	生 産 量	年 度	生 産 量
1974	730	1979	893
1975	229	1980	878
1976	605	1981	831
1977	852	1982	482
1978	766	1983	595

資料: 칠레 고무工業協會

칠레 國內의 自動車用 타이어의 需要는 年間 約 100萬個 정도로 推算되고 있으며, 이 중 約 70%는 Goodyear와 Firestone의 두 會社에서 供給하고 있고, 나머지 約 30%는 輸入에 依存하고 있다.

칠레의 最近 10年間 國內 自動車用 타이어 生産実績을 보면 表 1과 같다.

#### (2) 輸出入動向

最近 칠레의 輸入現況은 全品目に 걸쳐 상당히 沈滯된 상태이며, 타이어部門에서도 마찬가지로 輸入実績이 상당히 저조한 實情이다.

1983年 自動車用타이어(直徑 10"~22")의 輸入実績은 約 2,200萬달러(US \$, 以下同)를 記錄하였으나, 84년에는 1,140萬달러로 무려 半 정도로 激減하였다. 이와같이 타이어輸入이 갑자기 크게 떨어지게 된 것은 79年 7月 1日부터 全品目に 10%의 單一關稅를 부과하던 것을 갑자기 後退, 83年 3月 23日 全品目に 걸쳐 20%로 關稅가 引上되면서부터 타이어를 포함한 일부 品目에는 追加關稅를 設치 最高 35%까지 關稅를 부과하는 등 關稅政策의 급격한 變化와 또 國內景氣의 不振 때문인 것으로 풀이되고 있다. 그러나 同追加關稅는 84年 9月 22日 철폐되었으며, 現在는 30%의 單一關稅를 부과하고 있다.

칠레의 타이어輸入對象國 중에서 輸入実績이 가장 큰 나라는 日本으로서 83年 1,100萬달러로 總타이어 輸入実績의 約 1/2을 차지하고 있

으며, 84년에는 總輸入實績이 激減된 동시에 日本으로부터의 輸入도 500萬달러로 約 1/2로 減少되었다. 또 日本 다음으로는 隣近의 브라질로부터의 輸入이 많은데, 83년에는 約 300萬달러였으나, 84년에는 約 200萬달러로 前年對比 約 34%나 減少되었다.

칠레의 最近 타이어 및 튜브의 輸出入實績은 表 2~5 와 같다.

## 2. 타이어 市場 現況

타이어 輸入統計에서 알 수 있는 바와 같이 칠레의 輸入 타이어市場은 日本 製品이 全體의 約 半以上을 차지하고 있으며, 其他 國家들은 日本이 供給한 나머지 市場에서의 競爭이 各작

### 自動車用 타이어 輸入實績

〈表 2〉 (直徑10"~22") (單位: US\$ 1000)

	1983	1984	1985(1~3月)
日 本	11,184	5,072	1039
韓 國	516	502	167
美 國	1,310	743	163
프 랑 스	540	700	122
포 르 투 갈	—	27	88
브 라 질	3,121	1,989	78
西 獨	482	318	45
臺 灣	788	—	—
其 他	4,004	2,209	57
計	21,945	11,560	1759

資料: 칠레 中央銀行統計

### 튜브 輸入實績

〈表 3〉 (單位: US\$ 1,000)

	1983	1984	1985(1~3月)
日 本	562	542	128
브 라 질	107	181	76
臺 灣	524	580	54
韓 國	118	98	20
西 獨	2	39	20
其 他	343	254	26
計	1,656	1,694	324

資料: 칠레 中央銀行統計.

인 실정이다. 日本製品 중에서도 市場占有率이 가장 많은 것은 Bridgestone 이며 그 다음이 Yokohama brand이다. 이와같이 日本製品이 現地市場을 석권하게 된 것은 販賣組織과 販賣活動이 뛰어나기 때문이라고 한다.

### 〔販賣組織〕

日本の 타이어메이커들은 販賣組織에 있어서 그 窓口를 대체적으로 日本の 綜合商社를 擇하고 있기 때문에 商社의 뛰어난 機能과 특히 잘 發達된 商社의 組織을 活用한다고 한다. 즉, 이와같은 日本 綜合商社의 組織은 現地の 딜러 및 에이전트 選定에 뛰어나다는 점을 들 수 있다.

일찌기 日本 自動車の 世界市場席卷과 더불어 칠레에서도 既存의 有數 自動車 딜러 및 타이어 取扱商은 대체로 日本産 타이어 販賣商으로 變身, 칠레의 타이어市場 需給을 조절하고 있는 實情이다.

### 〔販促活動〕

現地の 日本産 타이어 取扱商들은 販促面에서

### 自動車用 타이어 輸出實績

〈表 4〉 (直徑10"~22") (單位: US\$ 1000)

	1983	1984	1985(1~3月)
아르헨티나	248	653	80
볼리비아	1,678	3,582	66
베네수엘라	63	872	47
브 라 질	116	24	24
파 나 마	153	51	16
페 루	89	16	6
其 他	—	98	—
計	2,347	5,296	239

資料: 칠레 中央銀行統計

### 튜브 輸出實績

〈表 5〉 (單位: US\$ 000)

	1983	1984	1985(1~3月)
파 나 마	45	3	79
페 루	—	13	12
볼 리 비 아	147	341	7
其 他	112	26	—
計	304	383	98

有利한 條件을 제시하고 있다. 例컨대, 타이어를 販賣한 후 타이어 휠 밸런스 서비스를 無料로 하고 있으며, 또 타이어 1세트(4個)를 購入할 경우에는 特別割引도 하고 있으며, 割賦 購入 惠澤도 주고 있다(最高 12個月).

〔流通構造〕

日本産 타이어 取扱商은 日本으로부터 직접 國內로 반입하는 경우도 있으나, 대체적으로 칠레 最大의 自由貿易地帶인 Iquique로 일차 반입하여 市況에 따라 物量을 調節供給하고 있다. 특히 Iquique 自由貿易地帶은 산티아고를 中心으로 한 國內市場뿐만 아니라, 칠레 北部地域 隣接國인 파라과이, 페루, 볼리비아, 아르헨티나 北部地域 등을 겨냥한 再輸出 自由貿易地帶로서, 실제로 페루, 볼리비아의 密貿易은 大體의으로 Iquique 自由貿易地帶에서 이루어지고 있다.

自由貿易地帶를 이용할 경우에는 關稅(30%), 附加價值稅(20%)가 유보되어 있어 商品販賣가 不振할 경우에는 그 만큼의 資金圧迫과 危險負擔을 輕減할 수 있는 利點이 있으며, 最惡의 경우에는 제 3國으로 再輸出하여 活路를 찾을 수도 있다.

〔日本製品의 聲價 및 價格〕

日本産 타이어의 現地聲價는 상당한 好評을 받고 있다. Bridgestone의 경우에는 프랑스의 Michelin 타이어와 同等한 品質好評을 받고 있으며, 價格面에서는 Michelin, Continental 보다 낮으며, 또 칠레에서 生産되는 Goodyear, Firestone 보다도 낮은 실정이다.

3. 韓國産 타이어의 輸出上問題點 및 對策

韓國産 타이어의 現地聲價는 대체적으로 良好한 편이다. 실제로 韓國産 타이어를 사용해본 사람이나 同製品를 取扱한 販賣商들은 韓國産 타이어의 品質을 現地에서 生産하는 Goodyear나 Firestone 以上으로 評價하고 있는 實情이다. 단지 現地에서 販賣가 不振한 것은 現在 韓國産 타이어를 취급하는 代理店 基盤이 거이 없

으며, 販促活動이 전혀 이루어지지 않고 있기 때문이다. 따라서 基盤이 弱하고 進出의 歷史가 짧은 우리나라로서는 집요한 販促活動이 必要하다고 본다. 이러한 狀況에서 우리나라 타이어의 進出對策으로는

첫째, 有能한 現地 에이전트 및 딜러의 確保 둘째, 韓國産타이어의 宣傳 및 끈기 있는 販促活動

셋째, Iquique 自由貿易地帶 輸入商 발굴 등이 중요한 사항들이다. 특히 Iquique에 據點을 둔 輸入商의 발굴 및 持續的인 去來關係維持 등이 상당히 效果的인 方法이라고 할 수 있다.

실제로 現地에서는 韓國産 타이어에 대한 關心이 많으며, 또 특기할 사항은 韓國의 포니차가 現地에 輸入된 후 現在 約 15,000臺 정도가 칠레 全域에 걸쳐 運行되고 있는 것으로 推算되며 이 중 約 半이상은 실제로 Iquique, Antofagasta, Arica 등 칠레 北部地域에서 運行되고 있다. 따라서 韓國自動車의 聲價에 따른 타이어의 販賣는 좋은 마케팅方法의 일환으로 推進될 수 있을 것이다.

콜롬비아

1. 타이어 輸出入動向

콜롬비아에는 Icollantas(美國 BF Goodrich 系列), Uniroyal(美國合作企業) 및 Goodyear de Colombia S.A.(美國合作企業) 등 3개 타이어 會社가 있다. 이들은 모두 合作會社로서 각기 技術 및 資本提携先으로부터 주로 原資材를 輸入하여 타이어를 生産하고 있는데, 國內供給은 물론 니카라구아, 엘살바도르, 에콰도르 등 隣近 中南美諸國으로 타이어를 輸出하고 있다.

現在 콜롬비아에서 輸入하고 있는 타이어는 建設車輛用 및 大型農機械用 타이어 등 超大型 타이어뿐인데, 이러한 超大型 타이어도 國內메이커들이 工場施設을 計劃중에 있으므로 앞으로는 이러한 타이어도 점차 輸入을 制限하고 일

부 特殊 타이어에 限해서만 輸入할 것으로 展望 된다.

콜롬비아 INCOMEX(對外貿易庁)의 統計에 의하면, 1984年度 타이어 및 튜브 總輸入額은 1,186.3萬달러(US \$, 以下同)였고 輸出額은 119.3萬달러였다. 輸入타이어 중 가장 많은 것은 農業用트랙터 및 建設車輛用 타이어로서 全體輸入의 53.4%를 占하고 있으며, 輸出에서는 주로 乘用車用타이어, 트럭·버스用타이어 등 一般 타이어가 大宗을 이루고 있다(表 1).

그러나 ANDI(콜롬비아 産業協會)의 分析結果에 의하면 輸入타이어 중 大部分의 I/L은 이미 지난 83年度에 發給되었던 것으로 밝혀졌으

며, 그 후 84年度의 전면적인 輸入規制措置의 強化로 타이어에 대한 I/L 發給은 거의 中斷狀態에 있는 것으로 알려지고 있다. 콜롬비아의 主要國別 輸出入現況은 表 2, 3 과 같다.

따라서 콜롬비아는 타이어 및 튜브部門은 輸入管理制度上 輸入許可品目으로 規定되어 있으나, 앞으로는 超大型 타이어 등 일부를 除外하고는 輸入計劃이 없어, 사실상 輸入禁止 品目인 실정이다.

## 2. 輸入 타이어 市場動向

타이어 및 튜브의 對 콜롬비아 主要 輸出國은 美國, 日本, 이태리, 프랑스 등 콜롬비아 組立車種(Chevrolet, Mazda, Fiat, Renault)의 提携先들로서 84年度 이들 全體의 國內市場占有率은 77.0%에 달하고 있다. 그밖에 韓國(532000 달러)을 비롯, 브라질, 파나마 등이 全體 輸入의 約 15.0%를 차지했으며, 싱가포르, 臺灣의 輸出은 少額에 不過하다.

84年度 우리나라와 日本의 市場占有率 구성비 4.5% : 23.4%에서 알 수 있는 바와 같이 日本은 콜롬비아市場을 크게 장악하고 있는데, 이것은 日本이 콜롬비아의 3大 自動車會社 중의 하나인 Cca(Mazda 組立)와 提携하고 있기 때문이다.

타이어 및 튜브 品目別 輸出入實績

〈表 1〉 (1984) (單位: US \$, FOB)

品 目	輸 入 額	輸 出 額
乘用車 및 트럭·버스用 타이어	1,137,679	857,282
航空機用 타이어	316,167	—
農機 械用 타이어	1,028,772	201,035
建設車輛用 타이어	5,307,601	—
오토바이 및 自轉車用 타이어	1,292,148	90
自轉車 및 오토바이用 튜브(幅12cm以下)	964,104	—
其 他 튜브	278,919	110,586
其 他	1,538,469	24,482
計	11,863,859	1,193,475

資料: 1984年度 INCOMEX 輸出入 統計

타이어 및 튜브 國別 輸出現況

〈表 2〉 (1984) (單位: US \$, FOB)

國 別	輸 出 額	構 成 比 (%)
니 카 라 구 아	352,043	29.5
엘 살 바 도 르	289,015	24.2
에 콰 도 르	247,285	20.7
브 라 질	148,689	12.5
코스 타 리 카	54,352	4.6
파 나 마	50,050	4.2
도 미 니 카	40,228	3.4
其 他	11,813	0.9
計	1,193,475	100.0

資料: 1984年度 INCOMEX 輸出入 統計

타이어 및 튜브 國別 輸入現況

〈表 3〉 (1984) (單位: US \$, FOB)

國 別	輸 入 額	構 成 比 (%)
美 國	4,666,933	39.3
日 本	2,781,187	23.4
이 태 리	857,525	7.2
프 랑 스	844,363	7.1
브 라 질	681,146	5.7
파 나 마	569,477	4.8
韓 國	532,830	4.5
싱 가 포 르	40,038	0.3
臺 灣	1,156	0.0
其 他	889,204	7.7
計	11,863,859	100.0

資料: 1984年度 INCOMEX 輸出入 統計

### 3. 韓國産 타이어의 進出問題 및 對策

콜롬비아는 現在 타이어 生産施設을 扩充하고 있으므로 一般乘用車用 및 트럭·버스用 타이어·튜브의 輸出展望은 거의 없는 실정이다. 따라서 앞으로는 앞에서도 지적한 바와 같이 農業用 大型트랙터나 建設車輛用타이어進出에 注力하여야 될 것으로 보인다. 지금까지 우리나라 業體들이 콜롬비아 市場進出의 關門을 뚫지 못한 主原因은, 現在 特殊用타이어의 輸入商이 주로 美國, 프랑스, 日本의 現地 3大 自動車組立會社인 Colmotores, Sofasa, Cca와 關連되어 이들과 關連이 있는 輸出先과 提携되어 있거나 또는 現地 타이어製造業體인 Goodrich, Uniroyal, Goodyear 등과 提携關係를 맺고 있기 때문인 것으로 分析되고 있다.

따라서 現在 主輸入先을 韓國으로 점차 轉換시키기 위해서는 長期的으로 韓國製品의 優秀性和 價格競爭力을 立証시키는 方法을 모색하여야만 될 것으로 보인다. 끝으로 콜롬비아 政府는 타이어 및 튜브部門을 全部 輸入許可品目으로 規定하고 있으나, 原資材 및 일부 超大型 타이어를 除外하고는 I/L發給을 中止하고 있어 事實상 輸入禁止品目인 실정이다. 따라서 同市場 開拓의 觀念은 一般타이어 외에 特殊타이어에 대한 韓國製品의 認識提高가 先行되어야 하기 때문에 이를 위한 業界의 共同努力이 要望되고 있다.

## 페 루

### 1. 市場規模

페루의 타이어 市場은 美國의 現地 生産業體인 Goodyear와 Lima Caucho(美國 BF Goodrich社의 現地業體)의 두 타이어 메이커에 의해서 國內 타이어 總需要의 86%가 供給되고 있으며, 또 이들 生産業體는 타이어의 一般需要 이외에도 주로 自動車組立産業(페루의 Toyota,

Datsun, Volkswagen, Volvo 車輛製造業體)에 타이어를 定期的으로 供給하고 있다.

1984年 페루의 自動車 總保有臺數는 585,718臺로 推算되고 있으며, 이 중에서 約 65%인 381,457臺는 乘用車이고, 204,261臺는 트럭·버스이다. 페루의 타이어市場 需要는 增加趨勢에 있으며, 84年度 타이어 生産量은 前年對比 9% 增加하였고, 또 타이어 輸入도 8%나 增加하였는데, 이와 같은 타이어 需要增加는 自動車 組立産業에 의한 新車用타이어 需要보다는 일반적인 交換用타이어(타이어의 自然磨耗로 인한 再購入)의 需要增加에 기인된 것이다. 한편 84年度 페루의 組立車輛臺數는 8,263臺로서 83년의 9,626臺 수준을 下廻하고 있다.

### 2. 타이어 輸出入動向

페루의 1984年度 타이어(튜브 包含) 輸入은 791.4萬달러(FOB 價格基準)로서 1983年度の 722.8萬달러보다 約 9.5% 增加하였으나, 數量面에서 보면, 84年 103,067個, 83年 73,192個로서 前年對比 40.8%의 增加率을 보이고 있다. 페루 타이어市場의 主要供給國은 日本, 美國 및 브라질 등이며, 특히, 日本의 Bridgestone, Yokohama, Sumitomo와 같은 日本産 타이어는 品質이 매우 우수한 것으로 널리 認識되어 있고, 주로 각 브랜드別로 指定된 現地 代理店에서 輸入·販賣하고 있다.

美國産 타이어는 일반적으로 페루의 Goodyear社 및 Lima Caucho/BF Goodrich社가 輸入하는 한편, 이들은 페루에서 合作生産工場을 設置하여 다양한 品質 및 規格의 타이어를 現地에서 직접 生産·供給하고 있다. 또 브라질로부터 輸入되고 있는 Pirelli 브랜드 타이어도

페루의 타이어 生産実績

〈表1〉 (單位: US\$ 1000)

타이어메이커	1983	1984
BF Goodrich	21,314	23,621
Goodyear	22,420	24,056
計	43,734	47,677

品質面에서 페루産 타이어보다는 越等한 것으로 認識되고 있다.

페루의 타이어 輸出은 극히 미미한 상태로서 輸出實績은 83年度에 51,000달러이고, 84年度에는 約 315,000 달러 정도였는데, 大部分이 콜롬비아 및 볼리비아로 輸出되고 있다.

### 3. 輸入管理制度

페루에서는 타이어에 대한 輸入規制는 없으나, 國內産業保護政策 및 特定部門의 經濟開發을 도모하기 위한 輸入振興政策에 의거 關稅가

差等賦課되고 있다. 例컨대, 國內에서 生産되는 自動車用, 오토바이用 및 自轉車用 타이어에는 CIF 價格基準 58%의 基本關稅가 賦課(튜브同一)되고 있으나, OTR 타이어(불도저, 트랙터등에 쓰이는 産業用타이어)에는 CIF 價格基準 基本關稅가 25%인 장려관세가 부과되고 있으며, 農業用타이어 역시 政府의 農業部門開發 장려책으로 基本關稅가 11%인 장려 관세가 부과되고 있다.

페루의 輸入關稅類型을 살펴보면 우선 CIF 價格基準에 따른 基本關稅외에도 모든 輸入品の 海上運賃에 대해 부과하는 20%의 海上運賃稅,

타이어 및 튜브 種類別·國別 輸入實績

〈表 2〉 (1983~1984) (單位: US\$ FOB)

	1983	1984		1983	1984
航空機用타이어			프랑스	69,984	212,075
美 國	4,348	1,999	벨지움	44,045	114,316
計	4,348	1,999	西獨	404,756	89,893
오토바이 및 自轉車用타이어			韓 國	42,978	59,443
臺 灣	145,378	94,337	其 他	374,613	223,568
日 本	37,353	40,696	計	4,670,745	5,608,347
韓 國	4,320	11,425	建設車輛用튜브		
其 他	22,759	5,791	美 國	14,178	12,863
計	109,810	152,249	韓 國	—	—
建設車輛用타이어			其 他	—	—
日 本	1,129,725	1,147,158	計	15,067	14,792
美 國	172,345	90,097	一般車輛用튜브		
캐나다	89,847	49,657	日 本	48,672	185,480
브라질	442,651	47,376	美 國	41,145	74,109
其 他	39,011	7,609	臺 灣	66,433	60,427
計	1,873,579	1,341,897	브라질	64,406	53,109
農機械用타이어			프랑스	955	29,747
美 國	19,131	50,467	韓 國	13,043	9,219
칠레	—	13,269	其 他	—	—
韓 國	—	6,554	計	264,161	432,433
日 本	20,836	554	타이어 후랩		
其 他	8,016	1,304	美 國	116,697	192,879
計	47,983	72,148	브라질	7,980	46,415
一般타이어			日 本	95,493	32,504
日 本	2,091,199	2,778,076	其 他	22,183	18,245
美 國	696,515	1,069,620	計	242,353	290,043
브라질	946,655	1,061,356	合 計	7,228,048	7,914,000

11%의 販賣稅, CIF 價格基準 17%의 附加稅 (Surtax) 및 1%의 輸出振興稅가 賦課되고 있다. 한편 페루 政府는 旅行者 및 貨物運送部門의 開發을 促進시키기 위해 公共 서비스 部門의 運送業者가 トラック·버스用타이어(튜브 包含)를 輸入할 경우는 關稅를 비롯한 各種稅金을 免除해주는 法令(Decreto Legislativo No. 275)을 84年 4月 20日 公布함으로써 トラック·버스를 所有하고 있는 運送業者가 國內産業과 競爭이 되지 않는 타이어를 輸入할 경우, 同稅金免除惠澤을 받게 된다.

페루는 トラック·버스用타이어가 生産되고 있으나, 오직 Bias 타이어만 生産되고 있으며, Radial 타이어는 生産되지 않고 있다. 따라서 Radial 타이어의 경우는 輸入關稅가 없다.

#### 4. 競爭國 進出現況

페루의 國內産 타이어는 輸入타이어보다 價格面에서 低廉한 한편, 輸入타이어는 價格이 다소 비싸기는 하나, 品質이 越等하여 國內産 타이어 보다는 壽命이 2倍以上 되는 利點이 있어 널리 使用되고 있다. 輸入타이어 중 日本産 타이어는 美國産 타이어 보다는 品質面에서는 약간 뒤지고 있으나, 日本産 타이어를 取扱하는 現地 代理店의 積極인 마케팅 活動으로 美國産 타이어보다 많이 販賣되고 있다.

페루에는 各種 日本産 타이어 브랜드를 代表하는 4개의 日本商社가 現地에 進出하고 있으며, Lima 市内만해도 150餘個에 달하는 群小 運送會社에 샘플을 無償으로 提供하면서 品質을 認定받고 있다. 또한 支社의 販賣員을 통해

타이어 販賣價格比較

(表 3) (單位: US \$)

타이어 種類	Spec	페루	日本	美國
乘用車用 타이어	Bias 15	44	-	-
	Radial 15	89	155	165
小型 トラック用 타이어	750×14-8	67	140	143
トラック·버스用 타이어	12.00×20×16	461	690	708
農耕用 타이어	15.5×38×6	401	520	563
建設用 타이어	1,200×24×20	927	1,220	1,230
	29.5×29×28	5,014	5,800	6,300

페루의 輸入商 및 消費者에게 오퍼 價格을 提供하여 직접적인 受注活動도 展開하고 있다.

페루 國內의 主要 타이어販賣商에게는 代理人을 指定하여 타이어를 직접 輸入하여 現地에서 스톡세일(stock sale)하도록 積極 권유하고 있다. 現在 페루에 進出하고 있는 日本産 타이어의 取扱商社 및 브랜드는 다음과 같다.

商社名	브랜드名
① Marubeni Corp.	Yokohama
② Mitsui & Co.	Bridgestone
③ Sumitomo Corp.	Sumitomo
④ Mitsubishi	Toyo

日本産 타이어는 페루에서 좋은 品質로 好評을 받고 있으며, 페루의 自動車 및 部品을 取扱하고 있는 페루內 主要商社들은 대개 日本産 타이어를 輸入販賣하고 있다. 페루에서 Toyota 自動車を 現地組立하여 供給하고 있는 Mitsui del Peru는 페루 全國에 걸쳐 있는 自社의 방대한 販賣網을 통해 Bridgestone 타이어를 販賣하고 있는 主要 타이어 販賣商이기도 하다.

韓國産 타이어는 現地輸入商의 직접 注文에 의해 간헐적으로 輸入되고 있으며, 輸入物量이 많지 않아 브랜드가 널리 認識되지 않고 있는 實情이다.

#### 5. 韓國産 타이어의 輸出問題

우리나라 타이어가 페루市場에 進出하는데 가장 큰 問題點으로는 페루國內에 韓國産 타이어를 取扱하고 있는 輸入商 및 一般商人(distributor)이 절대적으로 不足하다는 點을 들 수 있다. 따라서 韓國産타이어의 페루內 在庫量이 不足하여 國內消費者들의 注文에 尙상 應할 수 없는 실정이다. 페루國內에는 韓國産타이어를 販賣하는 商社가 별로 없어 페루의 타이어 消費者는 韓國産 타이어를 尙시 구할 수 없으므로, 必要時에는 消費者가 직접 輸入하기 위해 L/C를 開設하여야 하나, 이런 경우에는 少量注文으로 인한 輸入諸般經費가 日本에 比해 相對的으로 높아서 競爭力이 더욱 弱화되고 있다.