

- ③ CC : 1961년에 소개되었으며, 중부하(中負荷) 내지는 가혹한 부하조건으로 운전되는 자연흡기식 디젤 엔진, 터보차저 및 수퍼차저가 장착된 디젤 엔진 및 고부하의 가솔린 엔진에 사용되는 엔진오일로서, 디젤 엔진에서 퇴적물의 생성 및 베어링 부식을 방지해 주고, 가솔린 엔진에서는 녹과 부식 그리고 저온 퇴적물의 생성방지성능을 가지고 있다.
- ④ CD : 고유황 경유를 사용함으로서 마모방지성과 퇴적물생성방지성이 중요시 되는 자연흡기식 디젤 엔진을 비롯하여 터보차저 및 수퍼차저가 장착된 디젤 엔진에 사용되며, 연료유중의 유황으로 인한 부식방지성이 보다 우수한 디젤 엔진오일.
- ⑤ CD-II : 1988년 4월에 제정되었으며, 마모방지성과 퇴적물생성 방지성이 중요한 2스트로크 디젤 엔진에 사용되는 엔진 오일로서 API CD급의 모든 성능에 준하며, 디트로이트 디젤 2스트로크 디젤 엔진성능시험을 거친다.
- ⑥ CE : 저속 / 고부하 및 고속 / 고부하 조건으로 운전되는 1983년 이후에 제작되어 터보차저 및 수퍼차저가 장착된 디젤 엔진에 사용되는 디젤 엔진오일로서 API CD급 엔진오일의 모든 성능에 미국의 맥(MACK)트럭 및 커밍스(Cummins) 엔진의 시험을 거친다. 이 분류의 엔진오일은 유럽이나 일본의 디젤 엔진에서는 잘 사용되지 않는 반면 미국에서는 대부분의 디젤 엔진에 사용된다.
- ⑦ CF-4 : API CE급 디젤 엔진오일에 비하여 커밍스(Cummins) 엔진의 NTC-400시험에 따른 오일소모량 및 카아본 퇴적물생성이 낮은 엔진오일이다. API CF-4급 디젤 엔진오일도 API CE급 디젤 엔진오일과 마찬가지로 미국식 디젤 엔진에서 우수한 성능을 나타내는 반면 유럽이나 일본식 디젤 엔진에서는 별로 좋지 못한 성능을 나타내므로 유럽이나 일본에서는 잘 사용되지 않는다.
- ⑧ CG-4 : 고속, 4스트로크 디젤 엔진오일에 사용되는 엔진오일로서 고온 피스톤퇴적물, 마모, 부식, 기포발생, 산화 등을 억제하여 우수한 성능을 발휘하는 엔진오일.
- ⑨ CH-4 : 1999년 12월에 제정되었으며 기존엔진오일보다 배기가스속의 질산화합물등의 양을 줄여줌으로써 환경 친화적인 오일로 소개되고 있으며 성능개선으로 오일의 교환주기를 연장 할 수 있어 운행 경비를 절감 할 수 있는 엔진오일.

#### :::: 유럽 자동차 제작자 협회(ACEA)의 성능분류

유럽에서는 석유제품의 규격은 유럽공동체 협의회(CEC)에서 정하고 있으며, 이 협의회는 자동차 회사, 윤활유 회사, 첨가제 회사 그리고 소비자의 대표들로 구성되어 있다.

CEC는 오스트리아, 벨기에, 핀란드, 프랑스, 이태리, 네덜란드, 스웨덴, 스위스, 영국 그리고 서독등 각국으로부터의 시장 문제를 각 위원회에서 모아서 소비자에게 적절한 석유제품을 공급하기 위하여 석유제품의 시험평가 항목을 정한다. CEC에서 제기된 항목을 유럽의 공동시장 자동차 제작자 협의회(ACEA)에 의해서 구체적인 규격으로 제정되지만 그 이전에 윤활유 회사들의 협의회(ATIEL)와 첨가제 회사들의 협의회(ATC)의 의견을 반영하여 정식 규격으로 결정되는 것이다.

최초에는 CCMC 규격으로 출발하였으며 CCMC의 엔진오일 성능분류는 가솔린 엔진용으로 G1, G2, G3 디젤 엔진용으로 D1, D2, D3 그리고 승용차용 디젤 엔진용으로 PD-1의 7가지로 구분하였으나 1989년 4월 새로운 CCMC 성능분류에 더욱 높은 성능의 규격인 CCMC G4, G5와 D4, D5 그리고 PD-2가 추가발표 되면서 종전의 G1과 D1은 규격에서 삭제되었으며, CCMC G2, G3와 D2, D3 그리고 PD-1은 1990년 1월 1일자로 삭제되었다.

#### [디젤 엔진오일]

E1 : 경부하 조건으로 운전되는 자연흡기식 디젤 엔진 및 터보차저가 장착된 디젤 엔진에 사용되는 디젤 엔진오일.

E2 : 고부하조건으로 운전되는 자연흡기식 디젤 엔진 및 터보차저가 장착된 디젤 엔진에 사용되는 디젤 엔진오일

E3 : 가혹한 조건으로 운전되면서 Euro1과 Euro2 배기ガス 기준을 만족하는 디젤 엔진오일로서 피스톤 청정성과 보어 폴리싱(Bore Polishing), 마모, 검댕(Soot)등에 특히 우수한 성능을 발휘하는 디젤 엔진오일

#### [승용차용 디젤 엔진오일]

B1 : 고온 고전단하에서 저마찰, 저점도 오일을 사용하게 설계된 승용차용 디젤 엔진오일

B2 : 주로 간접분사를 하는 범용 승용차용 디젤 엔진오일.

B3 : 주로 간접분사를 하고 오일의 교환주기가 긴 저점도 승용차용 디젤 엔진오일

현재 일반인들 사이에는 엔진오일의 규격중에서도 API의 엔진오일의 성능분류가 가장 널리 알려져 있지만, ACEA의 규격에는 API의 요구성능에 있지 않은 시험항목들이 있다. 이러한 항목들은 실제로 도로에 벌어지는 각종 운전조건 등의 시장 상황을 고려하여 제정된 항목으로서 이중 몇가지에 대하여 간단히 알아보자.

#### A) NOACK 증발량

이 규격은 독일의 폭스바겐(Volkswagen)사에 의해서 제창되었던 것으로 알려져 있다. 윤활유의 점도는 기유(基油 : 베이스 오일)의 선정에 따라 결정된다. 베이스 오일은 점도가 낮을수록 단위시간당 휘발량이 많다. 특히 공랭식 엔진의 경우에 있어서는 수냉식 엔진에 비하면 윤활유가 높은 온도조건에 노출되는 경우가 있으므로 윤활유의 휘발량을 일정수준 이하로 규제 하여야만 한다.

NOACK은 고온시( $250^{\circ}\text{C}$ , 1시간)에 윤활유의 휘발량을 측정하는 방법이다. 일본의 경우에는 연료절약형 엔진오일인 저점도의 5W-30와 7.5W-30의 점도 그레이드가 증가되는 추세에 있으나 NOACK의 목표치인 13%이하는 합성유나 혹은 특수하게 처리된 베이스 오일을 사용하지 않고서는 이 규격을 만족시키기 어렵다.

일반 광유(礦油)의 NOACK휘발도를 측정해보면 100N베이스 오일( $40^{\circ}\text{C}$ 에서 21.5cSt)은 약 29%, SAE 30은 약 3%정도의 결과를 나타낸다. 따라서 유럽의 각 윤활유 회사에서는 저점도의 연료절약형 엔진오일의 규격인 ACEA의 규격을 맞추기 위해서 원료유의 정제공법 향상에 노력을 다하여 왔다.

NOACK증발량이 직접적으로 엔진오일의 소모성에 관련이 있는지는 앞으로도 계속 검토가 되어야 할 사항이지만 적어도 운전온도가 높은 엔진내부에 충분한 양의 엔진오일을 확보할 수 있는지의 여부를 알아볼 수 있는 훌륭한 시험이다.

#### B) 전단 안정성(Shear Stability)

엔진오일의 전단 안정성을 측정하게 된 동기는 유럽지역의 도로 여건도 있지만 차가 높은 RPM, 큰 부하로 운전되는 경우가 많기 때문이다.

이러한 경향은 디젤 엔진에서도 나타나며, 특히 멀티그레이드 오일에서의 전단안정성이 중요시 되고 있다.

CEC가 개발한 BOSCH Injector 시험법은 오일을 통과시켜  $100^{\circ}\text{C}$ 로 가열하여 디젤 엔진의 분사장치를 30회 통과시켜 오일의 저하된 점도를 측정하는 방법이다.

전단안정성을 결정하는 요소는 사용되는 베이스 오일과 점도지수 향상제의 성능이다. 점도지수가 높은 베이스 오일을 사용하면 기유자체의 점도지수가 높아서 점도지수 향상제를 훨씬 적게 사용하고도 높은 점도지수를 갖는 엔진오일을 제조할 수 있으므로 따라서 전단안정성을 향상시킬 수 있다.

더욱이 점도 지수향상제도 그 자체의 분자량 및 분자구조에 따라 전단안정성이 서로 다르므로 엔진오일의 제조시에 요구

성능에 맞도록 선택하여 사용한다.

전단안정성 규격은 유럽의 독자적인 규격이며, 이러한 점에서 미국의 시장과는 색다른 분위기를 느낄 수 있다.

유럽의 각 윤활유 회사에서는 여러 가지 독자적인 기술을 개발하여 더욱 높아져 가는 ACEA규격에 대처해 나아가고 있다.

### C) HTS(고온/고전단력하에서의 엔진오일의 점도)

멀티그레이드 엔진오일의 전단안정성을 측정할 경우 앞서 언급한 바와 같이 점도지수 향상제의 전단에 의한 영구전단(永久剪斷 : 저하된 점도가 원상태로 되돌아 오지 못한다.)과 높은 온도에 의해 점도가 일시적으로 저하되는 일시전단으로 구분된다. 엔진내부에서 오일은 10b/sec 정도의 강한 일시적인 전단력을 받는 것으로 생각되며, 이 전단력에 의해 저하된 점도의 최저치를 규격으로 채택하고 있다.

CEC에서는 특수하게 설계된 점도계를 사용하여 윤활유를 일정속도로 회전시키면서 고온( $150^{\circ}\text{C}$ ) 상태에서 오일의 일시 점도 저하를 측정한다. 이 시험을 통하여 적어도 고온 / 고전단시의 윤활유의 특성, 베어링의 마모, 유막보호성 등을 예측 할 수 있다. ACEA규격에는 모든 점도 등급의 엔진오일에 대하여 3.5mpa.s를 최소규격치로 설정되어 있다.



## ACEA(유럽자동차제조자협회)의 엔진오일 규격의 이해

크게 A, B, E로 구분됩니다. A는 가솔린기관, B는 승용디젤, E는 부하여건운행(적재차량 등)디젤기관에 적용됩니다. C규격도 있으나 이는 촉매용화적오일기준으로 국내수입유에는 거의 적용되지 않으니, 뒤로 미루어 두어도 됩니다.

유럽식 기준은 API에서는 다루지 않는 확장된 추가 기준이 있는데, 이는 ACEA의 기준이 API의 기준보다 실제주행에서 벌어지는 여러 상황들에 더욱 적극적으로 대응할 수 있다는 면을 나타내 줍니다. 그 기준으로는 전단안정성(=전단응력강화), NOACK증발량(고온시 윤활유의 휘발성), 고온/고압축시 오일압력(HTHS) 등입니다. 이와 같은 내용을 고려 해 판단해 볼 때 API보다는 ACEA기준이 실주행에 더욱 더 적합하게 그 기준을 마련하고 있음을 알 수 있습니다. 각 등급별 세부 기준은 너무 복잡하여 그 내용보다는 실용적으로 사용하실 수 있는 기준을 아래에 기재 해 드리겠습니다.

### 가솔린

A1 : 경제적주행에 적합. 일반적으로 저마찰/저점도의 오일을 사용하게 설계된 소형 및 경차에 적합하다고 할 수 있습니다.

A2 : 일반적인 주행, 즉 중소형차로서 가벼운 드라이빙 혹은 출퇴근과 같은 일반적 주행을 하시는 분들에게 적합하다고 할 수 있습니다.

A3 : 극한 주행에 적합합니다. 스포츠 드라이빙을 즐기시는 분들에게 적합합니다. 오일의 특성상 롱라이프 스타일(장기간 사용)의 오일은 아니니 이점 유념하여 주세요. 내구성이 좋습니다.

A5 : A1의 경제성과 A3의 극한주행을 적절히 배분한 규격입니다. 도시에 사는 현대인들의 주행여건에 가장 알맞은 타입이라고 할 수 있습니다.

### 디젤

#### \*승용형 디젤

\*B1 : 경제적 주행이 적합합니다.

\*B3 : 극한주행에 적합합니다.

\*B4 : CRDi 커먼레일타입의 엔진에 적합하게 설계된 오일입니다.

\*B5 : B1의 경제성과 B3의 극한주행을 적절히 배분한 규격입니다.

#### \*부하여건의 디젤

\*E2 : 일반적 교환주기를 가지며, N/A, TURBO 타입에 적합합니다.

\*E4 : EURO1, EURO2, EURO3, EURO4의 배기ガ스 기준을 만족하는, 비교적 고RPM을 사용하는 극한 디젤엔진에 적합합니다. EGR엔진 중 몇 몇 차종에 적합합니다.

\*E6 : EURO1, EURO2, EURO3, EURO4의 배기ガ스 기준을 만족하는, 비교적 고RPM을 사용하는 극한 디젤엔진에 적합합니다. 특히, EGR엔진의 규격을 대부분 만족합니다.

\*E7 : EURO1, EURO2, EURO3, EURO4의 배기ガ스 기준을 만족하는, 비교적 고RPM을 사용하는 극한 디젤엔진에 적합합니다. 특히, EGR엔진의 규격을 모두 만족합니다.

## API등급(미국석유협회)

### 1. 가솔린 엔진

SA급	1900년	첨가제를 사용하지 않은 순광유
SB급	1930년	최소한의 첨가제가 함유한 광유
SC급	1964년	고온 / 저온 퇴적물, 녹과 부식 그리고 마모방지성
SD급	1968년	SC급보다 우수한 고온 / 저온 퇴적물, 녹과 부식 그리고 마모방지성
SE급	1972년	SD급보다 우수한 산화안전성을 비롯하여 고온 퇴적물, 녹과 부식방지성
SF급	1980년	SE급오일 보다 우수한 고 / 저온 퇴적물, 마모, 녹 및 부식방지성, 공해문제 개선
SG급	1989년	SF급보다 연료절감 및 슬러지 생성방지성(산화안정성 6배이상향) 강화
SH급	1992년	SG급보다 침전물 생성억제, 산화방지성 및 부식, 먼지, 마모방지성 향상
SJ급	1996년	기포발생 억제, 염격해진 오일의 휘발성제한, 인 함량 감소와 연료절감 효과 향상
SL급	2001년	신유와 사용유 모두에서의 연비개선, 고온 디파짓 방지성, 기포방지성의 향상, 오일소모의 억제 효과증대
SM급		SL급에서 첨가제의 양을 줄이고 산화안정성, 청정분사성, 마모방지성, 저온성능 향상

### 2. 디젤엔진

CA급	1940년	고품질의 저유황경유를 사용 온화한 운전조건의 자연 흡기식 디젤엔진
CB급	1949년	유황분이 다소 적은 경유를 사용하는 경 / 중부하의 운전조건의 자연 흡기식 디젤엔진
CC급	1961년	고부하 과급형 디젤엔진 및 가솔린 엔진에도 추천, 디젤엔진의 고온부착물, 베어링 부식방지, 가솔린엔진의 저온 부착물 녹 / 부식 방지
CD급	1955년	고유황 경유를 사용하는 과급기 부착된 고속 & 고출력 디젤엔진, 베어링 부식방지, 고온퇴적물 생성방지
CD-2	1985년	2행정 싸이클 디젤엔진용
CE급	1984년	저속 / 고부하 및 고속 / 고부하 조건의 과급기(터보차저나 수퍼차저) 디젤 엔진용, 유럽 & 일본산 디젤엔진에는 잘 사용안함
CF-4	1990년	터보차저, 4행정 싸이클 디젤 엔진으로 저공해엔진, 피스톤 Scuffing 퇴적물 방지성능, 유럽 & 일본 디젤엔진에는 잘 사용안함
CG-4	1995년	고속, 4스트로크 디젤 엔진오일, 매연발생억제 능력 향상
CH-4	1998년	NOx 저감 - 환경 친화적인 오일 / 저유황연료에 적합(황 0.5% 이하), 마모방지성, 열안정성, 퇴적물억제성, 전단안정성 향상 - 오일교환주기연장
CL-4		CH-4급에 Sustain Engine Durability 추가
CJ-4	2007년	고온 산화안정성 강화, 검은 매연찌꺼기 감소, 저온유동성강화, 오일소모감소

## ACEA (유럽자동차 제조자협회)

### 1. 가솔린

A1 \_ 가벼운 경제성 주행에 적합, 저마찰&저점도 오일을 사용하는 경차/소형차에 적합

A2 \_ 일반적인 주행에 적합, 중소형차로 가벼운 드라이빙 및 출퇴근에 적합, 일반적인 교환주기

A3 \_ 극한 주행과 스포츠 드라이빙에 적합, 교환주기가 긴 저점도 오일(오일의 특성상 장기간 사용의 오일은 아님)

A5 \_ A1의 경제성과 A3의 극한 주행성을 적절히 배분한 규격, 현대 도시형 주행여건에 가장 적합

### 2. 디젤엔진

B1 \_ 경제적 주행에 적합 /고온 고전단하에서 저마찰, 저점도 오일을 사용하게 설계된 승용차용 디젤

B3 \_ 극한주행에 적합 / 주로 간접분사를 하고 오일의 교환주기가 긴 저점도 승용차용디젤

B4 \_ CRDi 커먼레일 타입의 엔진에 적합하게 설계

B5 \_ B1의 경제성과 B3의 극한 주행성을 적절히 배분

### 3.C규격 (촉매 융화적 오일기준)

C1 \_ 저점도 저마찰 성능이 요구되도록 설계된 고성능엔진 + DPF, TWC 의 성능 수명연장

C2 \_ 일반 요구성능 + DPF, TWC 의 성능 수명연장 + 연료절감 실현에 적합

C3 \_ 일반 요구성능 + DPF, TWC 의 성능 수명연장에 적합

C4 \_ 저점도 저마찰 성능이 요구되도록 설계된 고성능엔진 + DPF, TWC 의 성능 수명연장에 적합



## 몽골 수출 유망 품목

윤활유	HS Code	3402.90	수입관세율(%)	5	
	수입액('15/백만달러)	19.7	대한수입액('15/백만달러)	1.0	
	선정사유	현지바이어 수입희망품목			
	시장동향	독일과 한국산을 선호하나 저가 러시아 및 중국산 제품도 많이 유통			
	경쟁동향	해당품목 최대 수출국은 중국(41%), 독일(27%), 러시아(14%) 등			
	진출방안	증가의 틈새시장 공략			
	유망국가	러시아, 일본, 한국, 독일			
의약품	HS Code	3004	수입관세율(%)	5	
	수입액('15/백만달러)	61.1	대한수입액('15/백만달러)	2.2	
	선정사유	한국산 제품 인지도 향상			
	시장동향	유럽산이 주력이나 점차 아시아 제품으로 소싱 확대			
	경쟁동향	2015년 기준 독일산이 전체 수입의 15%로 1위, 슬로베니아 14%로 2위를 차지하고, 그 다음은 러시아(9%), 한국은 3%로 8위임			
	진출방안	한국산 의약품은 이미 인지도가 있으며 수입상-병원과 학술세미나 등 마케팅 전개			
	유망국가	독일, 러시아, 한국			
화물차(중고)	HS Code	8704	수입관세율(%)	5	
	수입액('15/백만달러)	49.9	대한수입액('15/백만달러)	15	
	선정사유	몽골 경기 침체에도 꾸준한 수입유지 품목			
	시장동향	한국산 중고차 시장 점유율은 60%이며, 벨라루스, 중국, 일본산에 비해 부품을 쉽게 구할 수 있는 장점으로 한국산이 인기 많음.			
	경쟁동향	2015년 기준 한국산이(30%) 가장 많으며, 그 다음으로 중국(25%), 벨라루스(15%), 러시아(2%), 최근 들어 일본산(14%) 수입이 확대추세			
	진출방안	가격이 주 결정 요소임,			
	유망국가	몽골			
귤	HS Code	0805	수입관세율(%)	5	
	수입액('15/백만달러)	1.4	대한수입액('15/백만달러)	0.2	
	선정사유	현지바이어 수입 희망 품목			
	시장동향	겨울에는 귤 수요가 타과일 비해 급증			
	경쟁동향	2015년 기준 해당 제품 주 수출국은 모로코(26%), 중국(20%), 남아공(14%), 한국산(9.4%) 등			
	진출방안	중국산과의 차별성 부각 마케팅이 효과적			
	유망국가	몽골			

## ● 베트남 수출 유망 품목

품목명	HS Code	8703	수입관세율(%)	64~70
	수입액('15/US\$백만)	1,181	대한수입액('15/US\$백만)	332
주로 사람을 수송할 수 있도록 설계된 승용자동차와 그 밖의 차량	선정사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 베트남 자동차 산업은 현재 발전단계에 있어, 빠르게 늘어나고 있는 국내 자동차 수요를 충족시키기 위한 자동차 수입이 불가피한 상황</li> <li>- 또한 베트남 소비자들은 품질 면에서 국내 생산차 보다는 수입차를 선호하고 있음</li> </ul>		
	시장동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 9인승 이하 자동차에 적용되는 특별소비세법 개정에 따라 배기량 1,500cc 미만 차량의 특별소비세율이 '16년 7월 1일부로 45%에서 40%로 인하되었으며, '18년 1월 1일부터는 35%까지 추가 인하될 예정</li> <li>- 이에 따라, 향후 배기량 1,500cc 미만의 소형차 소비가 증가할 것으로 전망됨</li> </ul>		
	경쟁동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>- '15년 기준 한국은 베트남의 동 품목(승용차) 최대 수출국가임. 이밖에도 인도, 홍콩, 미국, 일본 등이 베트남의 주요 자동차 수출국가임</li> <li>- '16년 1~7월 베트남 관세청 통계 기준, 태국은 베트남의 최대 자동차 수출국(수출량 1만 8,837 대)</li> <li>- 그러나 베트남이 태국으로부터 수입하고 있는 차량 모델 다수(약 1만 4,000대)가 트럭임</li> </ul>		
	진출방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 베트남의 신규 특별소비세율 정책(1,500cc 미만의 9인승 이하 자동차에 대한 특별소비세율 인하) 시행에 따라, 적은 예산으로 인해 중고차 구입을 선호하던 소비자들이 신차 구입을 선호하는 추세로 시장 트렌드 변화 중</li> <li>- 베트남 자동차생산자협회(VAMA)가 집계한 '16년 상반기 베스트셀러 차량 모델은 Ford Ranger, Toyota Vios, Toyota Fortuner, Toyota Innova, Kia Morning, Mazda 3, Kia K3, Toyota camry 등으로 나타남</li> </ul>		

## 캄보디아 수출 유망 품목

만성질환의약품	HS Code	3004	수입관세율(%)	0
	수입액('14/US\$백만)	220.2	대한수입액('14/US\$백만)	9.9
	선정사유	당뇨 고혈압 등 만성질환을 위한 전문의약품 시장의 성장률은 연 13%로 100% 수입에 의존		
	시장동향	생활방식·식습관 변화에 따라 만성질환 증가하며, 소득수준 향상에 따라 관련 시장 확대중		
	경쟁동향	캄보디아 자체 생산업체 부재 하며, 주요 수입국은 인도·프랑스·태국산, 한국은 7위		
	진출방안	한국형 개량신약 중심으로 현지 에이전트 및 보건소 또는 CSR을 통한 진출을 꾀하되, 의약품 등록은 1년 이상 소요됨에 유의		
콘크리트 배치 플랜트	HS Code	8474.31	수입관세율(%)	15
	수입액('14/US\$백만)	16.2	대한수입액('14/US\$백만)	0.02
	선정사유	'15년 대비 건설업 투자액이 404% 증가될 정도로 아파트, 오피스 등 고층 건물 프로젝트가 활성화		
	시장동향	건설경기 장기 호황이 예측되어 관련 시장 확대 예상. 전년 대비 '14년도 수입액 153% 증가		
	경쟁동향	가격 위주의 시장 특성상 중국에서 수입된 중고 품이 주류이나 일본, 베트남이 2·3위를 차지		
	진출방안	독일·일본 등 선진국 제품 대비 가격경쟁력 우수, 중국 대비 품질 우수 등을 강조하여 접근		
자동차축전지	HS Code	8507.10	수입관세율(%)	35
	수입액('14/US\$백만)	5.8	대한수입액('14/US\$백만)	0.39
	선정사유	소득수준 향상(성장을 평균 7% 내외)에 따라 신차 증가 및 중고차량 연식 증가에 따른 시장 수요 발생		
	시장동향	매년 3~4만대의 신규 자동차 등록에 따라 시장 수요 확대. 배터리 시장은 전년대비 100% 성장		
	경쟁동향	현재 주류인 중국산, 태국산에 대한 의구심이 있으며, 한국은 점유율 3위를 기록		
	진출방안	현지 네트워크에 강한 에이전트를 통한 진출 검토		
자동차부품	HS Code	8708	수입관세율(%)	15
	수입액('14/US\$백만)	8.90	대한수입액('14/US\$백만)	0.23
	선정사유	소득수준 향상(성장을 평균 7% 내외)에 따라 신차 증가 및 중고차량 연식 증가에 따른 시장 수요 발생		
	시장동향	중고 및 재생품이 주류를 이뤘으나, 최근 신품에 대한 수요도 증가. 전년대비 216% 성장('14)		
	경쟁동향	중국·태국산이 주류이나, 최근 영국·미국·한국 등 고가 제품에 대한 선호도 차츰 증가		
	진출방안	한국산 자동차 점유율이 상대적으로 낮은바, 범용 제품 위주로 소량부터 수출 필요		
동물의약품 (백신)	HS Code	3002.30	수입관세율(%)	0
	수입액('14/US\$백만)	26.6	대한수입액('14/US\$백만)	0.7
	선정사유	전인구의 70%가 농업에 종사하며, 최근 우유공장 1호 가동 등 축산업 발전이 크게 기대됨.		
	시장동향	축산업 등 시장 확대에 따라 전년대비 159%의 수입 신장을 기록('14)		
	경쟁동향	태국산이 주류이며, 네덜란드·프랑스·미국 등 농업선진국 상품에 이어 한국이 점유율 2.9% 차지		
	진출방안	동물의약품을 취급하는 현지 수입상과의 독점 계약 등을 통해 현지 네트워크를 활용한 진출 필요		

The background of the image is a photograph of a white car, possibly a Mini Cooper, parked on a street. Behind the car is a tall, modern skyscraper with a glass and steel facade. The sky is overcast and blue. The overall mood is sophisticated and professional.

## ONCEKOREA 제품소개

*European Technology*