

# 헝가리의 타이어시장 동향

KOTRA 부다페스트貿易館 提供

## 1. 생산동향

헝가리에는 타이어제조회사가 Taurus Gumiiipari Rt.사 뿐이다. 이 회사는 화물 및 트럭용 타이어를 생산하고 있으며, 자회사인 Taurus Mezogazdasagi Abroncs Kft.에서는 트랙터 및 콤팩트 등 농업기계용 타이어를 전문적으로 생산하고 있다. 승용차용 타이어제조회사는 없어 전량 수입품으로 충당하고 있다.

이 회사는 1996년말 이전에는 국영회사였으며 헝가리가 구 사회주의 경제권내에서 버스 및 트럭 등 교통설비 개발 중심국이었던 관계로 타이어에 대한 경쟁력이 대단했었으며, 현재에도 생산량의 일부를 국영 버스제조회사인 Ikarus사와 트럭제조회사인 Raba사에 납품을 하고 있고, 절반가량을 주로 루마니아, 우크라이나, 체코 및 러시아 등 동유럽권 국가에 수출하고 있다. 일부는 독일, 오스트리아 등 EU 국가들에게도 수출하고 있다.

이 회사의 연도별 생산실적은 1993년에 US\$ 33.5백만(물량기준 377,671개)였고 생산량의 50%를 수출했으며, 1994년에는 US\$ 50.1백만(물량기준 602,815개)였고 생산량의 55%를 수출했다. 1995년에는 US\$ 64.6백만(물량기준 714,598개)였고 생산량의 65%를 수출했다. 통계상의 수치

에서 볼 수 있듯이 매년 생산량을 증가시키고 있으며, 수출물량도 연간 10% 정도 확대하고 있다.

이 회사는 헝가리 정부의 국영기업 민영화정책에 의거 1996년말 소유권이 헝가리 민영화관리공사(APV Rt.)에서 프랑스 타이어제조회사인 Michelin으로 90% 이상 이전되어 현재는 Michelin사가 경영권을 행사하고 있다. Michelin사는 이 회사가 경쟁력을 보유하고 있는 트럭 및 버스용 타이어와 농업기계용 타이어를 집중적으로 생산하여 EU국가를 비롯하여 중동부 유럽에 수출량을 대폭 확대할 계획으로 있다.

### ○ 헝가리 타이어제조회사

-업체명 : Taurus Gumiiipari Rt.(트럭·버스용 타이어 제조)

-주 소 : H-1087, Budapest, Kerepesi ut 17.

-전 화 : (36-1)210-0900

-팩 스 : (36-1)118-8665

-담 당 : Mr. Toth Laszlo(대표)

-업체명 : Taurus Mezogazdasagi Abroncs Kft.(농업기계용 타이어 제조)

-주 소 : H-4400, Nairegyhaza, Bottyan J. ut 15.

-전 화 : (36-42)429-000

-팩 스 : (36-42)310-611

-담 당 : Mr. Jaczko Laszlo(대표)

## 2. 수요동향

헝가리 중앙통계청의 수입실적과 수출실적을 토대로 추정해 볼 때 헝가리의 타이어 수요량은 승용차용 타이어가 연간 130~150만개, 트럭 및 버스용 타이어가 70~80만개, 기타 자전거, 오토바이 및 농업기계용 타이어가 50만개 정도이다.

1996년도에 헝가리에 수입된 총 타이어 수는 약 3백만개인데, 이 중 50% 정도가 승용차용 타이어이다. 헝가리의 승용차용 타이어는 승용차 수요량의 증가와 더불어 매년 급증세를 나타내고 있다.

헝가리중앙통계청이 발표한 연도별 승용차보유대수는 1994년말 2,176,922대, 1995년말 2,245,395대, 1996년 6월말 2,265,067대로서 보유대수가 연간 5만대씩 증가하고 있어 승용차용 타이어제조회사가 없는 관계로 승용차용 타이어에 대한 수입수요는 매년 50%씩 증가추세를 나타내고 있다.

헝가리 승용차용 타이어시장에서 수요가 가장 큰 제품은 체크, 슬로바키아, 폴란드 및 슬로베니아산 제품으로서 이들 제품의 가격수준은 유명 브랜드 제품의 절반수준이나 품질이 그다지 나쁘지 않기 때문에 수요량이 많은 것으로 보인다. 여기에 승용차의 대부분이 EU, 일본 및 한국산 신형차로 교체되었더라도 아직까지는 구 공산주의 국가에서 생산된 라다, 트라반타 등 노후차량이 많아 이들 승용차들이 동유럽권 국가산 저가품 타이어를 사용하는 관계로 수요량이 많은 것으로 분석된다.

최근에는 사용년수가 오래된 중고차를 폐차하고 EU산 승용차, 한국 및 일본산 승용차를 대량 구매하고 있기 때문에 Michelin, Goodyear, Continental 등 서유럽의 유명

브랜드 타이어를 비롯하여 한국산 타이어 등 아시아산 타이어에 대한 수요량도 크게 늘고 있다.

결론적으로 헝가리의 승용차용 타이어 수요량은 노후차량이 많고 헝가리 도로의 노면상태가 극히 나쁜 관계로 타이어를 대략 5만~6만km마다 교체해야 한다. 이러한 요인에 의해 헝가리의 승용차용 타이어에 대한 수요는 매년 50%씩 증가할 것으로 전망된다.

## 3. 수출 및 수입동향

헝가리의 타이어제조회사인 Taurus Gumipari Rt.사는 트럭·버스 및 농업기계용 타이어를 생산하여 루마니아, 우크라이나, 체코, 슬로바키아 및 러시아 등 동유럽권 국가들에게 주로 수출하고 일부는 독일 및 오스트리아에 수출하고 있다. 수출물량은 1995년도의 경우 46만개, 금액기준 US\$ 41백만였다. 1996년도 수출실적은 아직까지 집계되지 않았지만 전년대비 10% 정도 확대된 것으로 보인다. 앞으로는 프랑스 Michelin사가 집중적으로 관리하기 때문에 수출물량은 대폭적으로 확대될 것으로 전망된다.

헝가리의 1996년도 타이어 수입실적은 금액기준 US\$ 8,776만, 물량기준 3,157,125개였다. 연도별 수입실적을 살펴보면 1994년에는 US\$ 5,828만였고, 199년에는 전년대비 1.2%가 증가한 US\$ 5,899만였다. 1995년에 수입물량이 전년에 비하여 정체된 주요 요인은 헝가리 정부가 경상수지적자를 감축하기 위해 긴급 도입한 경제안정화정책의 영향으로 수입물량이 증가되지 않은 것으로 분석된다. 1996년에는 전

년대비 48.7%가 증가한 US\$ 8,886만을 기록했다. 이는 수입관세를 점차 인하하였을뿐만 아니라 승용차 수요의 급증세와 더불어 타이어 수입도 증가했기 때문인 것으로 분석된다.

1996년도 국가별 수입시장을 검토해 보면 주요 수출국은 슬로바키아, 체코, 폴란드, 러시아 등 동유럽권 국가들이 많다. 이들 국가들은 구 공산주의시절 이들 국가에서 생산한 노후차량을 상대로 공급하는 저가·저품질 제품을 다량 수출하고 있다. 이외에 유명 브랜드 제품을 수출하고 있는 독일, 오스트리아, 프랑스 및 이탈리아의 수출물량이 많다. 한편, 아시아지역 수출국가로서는 한국과 일본이 단연 앞서고 있다. 1994년도를 정점으로 일본은 대략 US\$ 270만, 한국은 대략 US\$ 150만 정도를 고정적으로 수출하고 있다.

(표) 국가별 수입실적  
(단위 : US\$ 1,000, %)

국 가 별	1994		1995		1996	
	금 액	점유율	금 액	점유율	금 액	점유율
오스트리아	14,146	24.7	9,731	16.5	5,502	6.2
독 일	7,815	13.4	6,484	11.0	8,802	9.2
슬로바키아	7,485	12.8	6,544	11.1	7,199	8.2
체 코	3,758	6.4	6,447	10.9	7,354	8.4
폴 란 드	3,788	6.5	4,538	7.7	5,827	6.6
러 시 아	4,191	7.2	2,873	4.9	4,704	5.3
우크라이나	3,044	5.2	2,961	5.0	3,001	3.4
일 본	2,653	4.5	2,702	4.6	2,763	3.1
프 랑 스	1,536	2.6	3,330	5.6	2,816	3.2
이 태 리	1,633	2.8	1,785	3.0	1,578	1.8
한 국	1,472	2.5	1,381	2.3	1,508	1.7
총 계	58,285	-	58,996	-	87,755	-

자료원 : 헝가리 상공부 무역통계

#### 4. 수입관리제도

헝가리의 승용차용 타이어에 대한 수입관세는 MFN 기본세율이 5.0%이고, EU 및

EFTA 회원국에게는 3.0%가 적용된다. 기타 GSP 공여국과 CEFTA(중부유럽자유무역협정) 회원국에게는 영세율이 적용된다. 버스 및 트럭용 타이어는 모든 국가에게 영세율이 적용되며 대형 타이어의 경우는 MFN 기본세율이 2.5%이고, GSP 공여국에게도 2.5%가 적용되며 EU 및 EFTA 회원국에게는 1.5%, CEFTA 회원국에게는 영세율을 적용하고 있다. 수입관세 이외에 수입관련 부가세로는 현재 수입과징금으로 4%가 징수되고 있으나, 이는 1997년 7월부터 완전히 폐지될 예정이다. 여기에 통관세 3%, 수입검사세 2%가 부과되고 판매시 간접세로서 부가세 25%가 부과된다.

다른 여타 품목과 같이 타이어도 품질검사소에서 품질검사를 받아야 한다. 동 검사소는 소비자보호를 위한 품질검사기관으로서 동 검사소의 품질검사필증이 있어야 수입통관이 가능하다. 검사기간은 3주일이 소요되며 6개의 샘플을 제출해야 한다. 소요비용은 제조업자 또는 수입업자가 신청하며, 한국 수출상의 경우는 대부분 수입업자에게 의뢰하여 신청하는 것이 일반적이다. 국제품질규격인증을 득했을 경우의 검사비용은 HuF 98,000(약 US\$ 560)에 부가가치세 25%가 추가된다.

○ 품질검사소 : KERMI(Commercial Quality Control Institute)

-주소 : H-1088, Budapest, Jozsef Krt. 6.

-전화 : (36-1)210-0370

-팩스 : (36-1)314-3820

헝가리 환경보호법(Law LVI of 1995)에 의거 타이어는 환경보호비용으로 kg당 HuF 30(약 US\$ 20센트)에 부가가치세 25%를 납부해야 한다. 이 비용은 수입품의

경우에는 세관신고시 수입업자가 납부해야 한다.

### 5. 유통구조 및 경쟁력 비교

헝가리에 수입되는 승용차용 타이어는 종류와 브랜드가 다양한 편으로 규격이 165/70-13의 경우 오스트리아 수입품의 소매가격은 US\$ 56.8, 프랑스산 Michelin은 US\$ 56.6, 폴란드산 Debica는 US\$ 33.4, 체코산 Barum은 US\$ 34.6, 슬로바키아산 Matador는 US\$ 33.4, 일본산 Falken은 US\$ 44.1, 이태리산 Aquachrono는 US\$ 44.8이며, 여기에 부가가치세 25%가 추가되어 팔리고 있다.

일반 공산품과 달리 타이어를 장착하는 데는 어려움이 있어 일반 매장은 거의 없으며 정비소 등에서 매장을 겸하고 있다. Michelin 및 Continental과 같은 유명 브랜드 제품은 현지 지사를 설립하여 수입에서부터 유통 및 마케팅을 직접 관리하고 있다. 기타 브랜드는 여러 회사에서 개별적으로 수입하여 도매상에게 유통시키는 방식을 취하고 있다.

이들 수입상들은 타이어 소매상을 겸한 정비소들과 관계를 맺고 정비소에서 주문을 하면 1일 또는 최대 2일 안에 딜리버리를 하고 있다. 대략 수입상 및 도매상은 이들과 같은 소매샵을 150개 가량 거느리고 영업을 하고 있다. 타이어의 구매시기는 1년 내내 구매를 하고 있는데 12월 하순부터 다음해 2월말까지는 하계휴가철을 대비한 구매가 집중적으로 이루어지며, 겨울용 타이

어의 경우는 8~9월에 구매하는 경향이 크다. 한국산은 동유럽 국가산에 비하면 품질 및 가격이 높은 편이며 미국, 일본 및 유럽산에 비하면 품질이 약간 뒤지나 가격은 낮은 편이다. 이는 유럽이나 미국산에 비해 생산기술이 뒤지고 있기 때문인 것으로 분석된다. 하지만, 헝가리인의 소득수준과 비교해 볼 때 품질, 가격 및 브랜드 이미지가 적정하기 때문에 시장확대가 가능한 것으로 보인다.

### 6. 한국 시장진출 방안

헝가리 타이어시장의 유통구조의 특징은 딜러나 사용자로부터 주문을 받아 전문수입상이 수입하여 분배하고 있다는 점이다. 한국산의 문제점은 정비소와 같은 소매점과 관계를 맺고 있는 딜러를 구축하지 못하여 브랜드 이미지가 높은 데도 불구하고 시장확대에 어려움이 있는 것으로 분석된다. 따라서 다수의 유통채널을 갖추고 있는 양질의 수입상을 찾는 것이 최상의 관건이다. 또한 이들 수입상은 대금 지불방식에 있어서도 L/C개설보다는 은행을 통한 송금방식을 선호하고 있는 점을 감안, 이에 대한 대응방안을 강구할 필요가 있다.

오더방식에 있어서도 일반 정비소들은 전문수입상에게 소량씩 오더를 하기 때문에 전문수입상들도 소량 다품종 위주로 수입활동을 하고 있다. 이들의 관심사인 최소주문량에 대한 적기선적 여부를 준수할 수 있어야 시장을 적정하게 관리할 수 있다는 특성도 있다.