

폴란드의 타이어산업 현황

요 목 부

1. 머리말

지난 6년간 폴란드의 타이어산업은 러시아를 제외하고는 동유럽국가중에서 가장 많은 성장을 했다. 이와 같이 타이어산업이 성장은 했지만 폴란드의 자동차 보유대수 및 주행거리가 서유럽에 비교하여 아주 적기 때문에 앞으로는 보유대수 및 주행거리가 많이 증가할 것으로 전망하고 있다.

자동차 생산량은 1993년에는 급증하였으나 1994년에 안정세로 돌아섰으며 그 후에 점차 증가하고 있다. 1995년에 승용차는 300,000대가 판매되었으며 이중 수입 승용

개인이 수입한 것은 35,000대였으며, 이 중에는 신차와 중고차도 포함되어 있다.

승용차 판매는 1996년에도 감소할 것 같지 않으며 1~8월까지 판매가 1995년 동기 간에 비하여 36%가 증가하였다.

한국의 현대는 1996년 9월에 Universal trading company와 협력해서 소규모의 자동차조립공장을 설립했다.

2. 타이어 생산현황

1989년까지 폴란드의 타이어 생산은 전형적인 국가계획 생산방식으로 되어 있기 때문에 국영타이어회사인 Stomil사에서만 독점으로 생산하여 국내에 공급해 왔으며, 전혀 수입은 하지 않았다.

Stomil사는 1980년대 후반까지는 23개의 공장을 갖고 있었으며 그중 13개 공장은 50명 이상의 종업원을 고용하고 있었다.

Stomil사는 북동부의 Olsztyn, 남동부의 Debica와 서부의 Poznan(총매출의 3% 밖에 안되는 아주 작은 공장)에 세개의 공장을 갖고 있었다.

Olsztyn 공장에서는 트랙터를 포함하여 대형타이어와 농경용 타이어를 전문적으로 생산하였으며, Debica에서는 승용차용 타이어만 생산했다.

Poznan 공장에서는 항공기용 타이어를 포함하여 여러 종류의 특수타이어를 생산하였다.

〈표 1〉 폴란드의 자동차 생산현황(1990~1995)

(단위 : 1,000대)

종 류 \ 연 도	1990	1991	1992	1993	1994	1995
승용차 및 경상용차	266.0	167.0	219.0	334.0	338.0	366.0
대 형 상 용 차	39.0	20.1	17.7	18.8	21.4	30.6
버 스	3.9	1.9	1.3	1.0	1.0	1.4
트 랙 터	35.4	17.5	8.0	11.5	15.3	21.5

자료 : Rocznik Statystyczny.

〈표 2〉 폴란드의 자동차 보유대수현황(1990~1995)

(단위 : 1,000대)

종 류 \ 연 도	1990	1991	1992	1993	1994	1995
승 용 차	5,260	6,112	6,505	6,771	7,000	7,200
상 용 차	불능	1,238	1,385	1,407	3,000	3,000

자료 : SMMT, World Automotive Statistics.

차가 59,000대였다. 이 수입 승용차중에서

(표 3) 폴란드의 타이어 생산현황(1990~1995)

(단위 : 1,000개)

연도	1990	1991	1992	1993	1994	1995
승용차용 및 경상용차용	3,575	3,625	4,542	5,278	6,223	불능
대형 상용차용	1,129	891	1,065	1,201	1,389	불능
승용차용 및 상용차용계	4,704	4,516	5,607	6,479	7,612	9,494
트랙터용	502	351	485	505	634	713
산업용 및 농경용	493	218	310	369	514	474

자료 : Rocznik Statystyczny 1995 : press reports.

Olsztyn 공장에서는 Star 트럭용 타이어, Jelcz 버스용 타이어와 Ursus 트랙터용 타이어를 생산하고 있다. Debica 공장에서 만든 타이어는 바르샤바에 있는 FSO 승용차 공장과 Bielsko와 Tych에 있는 Fiat 공장에 신차용 타이어로 공급하였다. 戰後 몇년간 폴란드의 자동차 보유대수 및 주행거리는 서유럽과 비교해 볼 때 매우 적기 때문에 국내생산으로 충분히 국내수요를 충족시킬 수 있었다.

1990년 이후 폴란드의 경제상황이 많이 변화하였으며 자가용 자동차의 잠재수요도 폭발하여 서유럽으로부터 자유로이 수입하였으며, 또한 1992년에는 승용차 수요가 급증하여 자동차산업이 눈부시게 성장하였다. 이로 말미암아 승용차용 타이어, 그중에서도 신차용 타이어의 생산이 증가하게 되었다.

국내 총생산과 산업생산이 감소하였음에도 불구하고 타이어 제조회사가 타이어를 수입하기 시작하였으며 소비자들은 서유럽으로부터 수입한 타이어를 더욱 선호하게 되었다. 경제불황 때문에 타이어산업도 어려움을 겪고 있었는데 거기에다가 타이어 수입까지 되어 더욱 어려워졌다.

1990년대초에 폴란드의 타이어 제조회사와 승용차와 상용차 제조회사와는 오래동안 유대관계를 갖고 있어 신차용 타이어를 공

급할 수 있었기 때문에 국내의 새로운 시장을 개척할 수도 있었다. 그러나 승용차 판매량이 증가하고 서유럽 타이어회사들이 동유럽에 투자를 계획하기 시작하자 폴란드 타이어회사들은 심한 경쟁에 직면하게 되어 타이어산업에 대한 투자의 필요성이 점차 커졌다.

폴란드 타이어회사들은 더 이상 독자적으로 생존하는 것이 어려워졌다. 1989년 이후에 Stomil사의 조직과 소유구조는 큰 변화를 맞게 되었는데 그 첫번째로 폴란드 타이어회사들의 민영화를 들 수 있다.

1991년에 Stomil-Debica는 T C Debica로 회사이름이 변경되었다. 정부의 지원하에 T C Debica와 Stomil-Olsztyn은 민영화되어 발전을 추구하고 있으며 서유럽에서 파트너를 찾기 시작했다. 1995년 하반기에 Michelin은 Stomil-Olsztyn의 주식 52.1%를 매수했고, Goodyear는 Debica의 주식 32.7%를 매수했으며 후에 50.8%까지 매수했다.

이들 회사들은 1990년대초부터 경영방침을 공정개선 및 시설투자에 힘으로써 발전을 하기 시작하였다. 1995년 12월 민영화 후에 이 두 회사의 가장 중요한 일은 다국적 그룹의 일원으로서 어떻게 각 회사가 발전해 나가는 것인가 하는 것이었다.

3. Stomil-Olsztyn사

1961년에 설립된 Stomil-Olsztyn사는 Olsztyn의 북부시에 있으며, 1995년 말에는 종업원이 3,889명이나 되었다. 1995년 7월에 이 회사는 최초로 주식발행을 공시하였고 그해 10월에 처음으로 주식거래가 이루어졌다.

1995년 12월에 Michelin사는 이 회사 주식 52.12%를 점유하여 대주주가 되었으며,

또한 The State Treasury사는 16.49%를 점유하여 두번째 대주주가 되었다. 기업의 민영화 임무를 맡은 Wieslaw Kaczmarek 장관은 1996년 9월말에 중앙정부 개혁의 일환으로서 그의 내각이 타격을 입자 Michelin사가 Stomil-Olsztyn사를 매수한 것에 대단히 만족해 했다.

처음에 Michelin사는 Debica사의 매수에 관심이 있었으나 Olsztyn을 방문하여 대프랑스 사업관계에 대해 설명을 들은 뒤 Stomil-Olsztyn사를 매수하기로 하였다.

타이어 판매는 최근 몇년간 급신장했으며 수익성은 화학제품의 평균 이상이였다. 1994년에는 매출순이익이 62%나 증가하였으며, 1995년 상반기에는 75%까지 증가하였다. Stomil-Olsztyn사는 국내 경쟁업체인 Debica사보다 생산성이 높으며 1994년에 양사의 매출액은 같았으나 종업원수는 Debica사가 약 36% 더 많았다.

<표 4> Stomil-Olsztyn사의 차종별 타이어 생산량 및 점유율 현황(1991~1994)

(단위 : 1,000개, %)

종 류	연 도	1991	1992	1993	1994
		승용차용 및 경상용차용	생산량	286	392
	폴란드 총생산량중 점유율	7.9	8.6	7.9	13.6
대 형 상용차용	생산량	818	977	942	1,041
	폴란드 총생산량중 점유율	91.8	91.7	78.4	74.9
트랙터용	생산량	283	391	423	540
	폴란드 총생산량중 점유율	80.6	80.6	83.8	85.2
산업용 및 농 경 용	생산량	15	32	70	128
	폴란드 총생산량중 점유율	6.9	10.3	19.0	25.0

자료 : 회사 자료

를 점유하고 있었으나 두 회사는 서로 다른 종류의 타이어 판매에 있어서 우위를 점하고 있었다.

1994년에 Stomil-Olsztyn사는 폴란드의 트랙터용 타이어 판매량의 85.2%, 대형자동차용 타이어 판매량의 74.9%, 농경용 타이어 판매량의 25%를 차지했으나 승용차용 타이어 판매량은 13.6%에 그쳐서 승용차용 타이어의 판매확대에 주력하고 있으며, 벌써 어느 정도 성과를 보였다. 교체용 타이어 판매량은 1993년의 8%에서 1994년에 12%로 증가했으며 20%까지 목표하고 있다.

Stomil-Olsztyn사와 Debica사의 경쟁은 점점 치열해지고 있다. 국가 통제경제체제 하에서는 Stomil-Olsztyn사와 Debica사의 생산관계는 서로 보완적이였다. 또한 Stomil-Olsztyn사에서 생산하고 있는 Kormoran 브랜드 타이어가 급증하고 있다.

Stomil-Olsztyn사는 대형 및 농경용 바이어스 타이어 수출에 주력하여 1990년에는 총판매량의 18%, 1994년에 26.2%, 1995년에는 30.5%까지 수출을 증가시켰다.

Michelin사는 매수한 Stomil-Olsztyn사에 대해서는 앞으로 3년간 1억 5천 1백만 달러를 투자하여 생산능력을 70% 이상 증가시키고 동시에 모든 공정은 계속 현대화할 계획이라고 말하고 있다. Stomil-Olsztyn사는 승용차용 타이어 판매에 주력하여 현재의 2배인 26%까지 증가시킬 것을

<표 5> Stomil-Olsztyn사의 시장점유율 및 판매와 고용현황 (1992~1995)

구 분	연 도	1992	1993	1994	1995
시장점유율(%)		38.8	40.4	42.6	48.2
판매(백만주오티)		불능	불능	불능	540
종업원(명)		불능	불능	불능	3,889

자료 : Penetrator, Nowa Europy, Atlas Spolek

1994년에 Stomil-Olsztyn사는 폴란드 타이어시장의 42.6%를 점유하고 있었으며, 경쟁업체인 Debica사도 거의 같은 42.1%

〈표 6〉 Stomil-Olsztyn사의 차종별 타이어 판매현황 (1991~1994)

종 류	연 도			
	1991	1992	1993	1994
승용차용 및 경상용차용	5.0	5.2	5.3	8.4
대 형 상 용 차 용	61.2	57.6	52.4	47.1
트 랙 터 용	20.2	22.8	25.9	29.2
농 경 용	1.5	1.2	2.7	3.8
기 타	12.1	13.2	13.7	11.5
계	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : Penetrator

목표로 하고 있다. 이 회사는 다른 종류의 타이어도 계속 개발하고 있다. 1996년 초에 TIR 트럭용과 트레일러용 스틸 래디알 타이어를 처음으로 생산하기 시작했다.

4. T C Debica사

T C Debica사는 원래 폴란드 동남부 Tarnow의 Debica에서 1939년에 설립되었으며, 전쟁후에는 Stomil 그룹의 일원이 되었다. 이 T C Debica사는 1991년에 주식회사로 되면서 독립회사로 되었다.

1994년 여름에 회사는 최초로 주식발행을 공시하였고 11월에 바르샤바에서 주식거래가 있었다. Goodyear사는 1995년 12월에 프랑스 자회사를 통해 T C Debica사의 주식 32.7%를 매수하였고, 그후 바로 50.8%까지를 점유하는 대주주가 되었는데 Goodyear사 이외에는 별다른 큰 주주가 없었다.

T C Debica사의 생산성은 Stomil-Olsztyn사의 생산성보다 낮다. T C Debica사는 급성장하고 있는 승용차용 타이어 판매를 많이 하고 있으나 신차용 타이어의 이윤은 대단히 낮다.

1992년에 매출액은 60.4%나 증가하였으나 1993년에는 판매가 부진하여 겨우 21.6%밖에 증가하지 못했다. 소매가격이 1992년에 43%, 1993년에 35.3%가 인상된 것을 보아서도 이 회사가 1993년에 얼마나

〈표 7〉 T C Debica사의 차종별 타이어 생산현황 (1991~1993)

종 류	연 도		
	1991	1992	1993
4륜 자동차용	3,710	4,667	5,575
2륜 자동차용	9,054	8,931	9,117

자료 : Stomil-Debica share issue prospectus.

어려웠던가를 알 수 있다.

매출순이익의 비율도 1992년의 6.3%에서 1993년에는 5.4%로 감소했다. 1994년에 판매는 65%, 1995년에 42% 증가하였다.

Debica사와 Stomil-Olsztyn사는 판매량은 비슷하지만 국내에서는 서로 다른 차종의 타이어에 대하여 우위를 갖고 있다. 양사의 경쟁은 점점 치열해지고 있는데, Debica 공장은 교체용 승용차 타이어시장에서 점유율이 1993년의 70%에서 1995년에 65%로 하락하였다.

T C Debica사는 바르샤바에 있는 FSO 공장의 GM'S Opel Astral 조립라인과 폴란드에 있는 Peugeot 조립공장에 신차용 타이어를 공급하는 것은 물론 폴란드와 Turin에 있는 Fiat 공장에도 공급하고 있다.

Debica사는 자전거 및 오토바이의 타이어와 튜브, 그리고 농경용 타이어를 생산하고 있다. 1991~1993년 사이에 Debica사의 4개 주요 공장중에서는 승용차용 타이어를 생산하는 공장만이 가장 가동률이 높았다.

T C Debica사의 차종별 타이어 판매량 중에서 승용차용 타이어가 많은 것을 〈표 9〉

〈표 8〉 T C Debica사의 시장점유율 및 판매와 고용현황 (1992~1995)

구 분	연 도			
	1992	1993	1994	1995
시장점유율(%)	40.3	42.3	42.1	44.3
판매(백만주오터)	불능	불능	불능	497
종업원(명)	불능	불능	불능	5,165

자료 : Penetrator, Nowa Europy, Atlas Spolek.

〈표 9〉 T C Debica사의 차종별 타이어 판매비율
(1991~1994)

종 류		(단위 : %)			
		연 도	1991	1992	1993
승용차, 경 상용 차 용		57.8	60.0	58.4	61.8
대 형 상 용 차 용		2.2	2.8	5.1	6.7
트 랙 터 용		3.1	3.5	2.6	2.7
농 경 용		5.1	5.0	4.6	5.2
기 타		31.8	28.7	29.3	23.6
계		100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : Penetrator.

에서 보여주고 있다.

최근 Debica사도 Stomil-Olsztyn사처럼 수출에 역점을 두고 있는데 1994년에 38%에서 1995년에는 42%로 수출을 증가시켰으며 바르샤바 증권거래소는 수출을 가장 많이 한 회사를 T C Debica사라고 발표하였다. 수출은 주로 서유럽으로 하고 있는데 폴란드 신문은 Debica사가 영국 타이어시장을 9% 점유하고 있다고 보도했다.

〈표 10〉 T C Debica사의 판매량중 수출비중
(1991~1995)

연 도	(단위 : %)				
	1991	1992	1993	1994	1995
수출비율	26	30	34	38	42

자료 : Penetrator, 회사 자료.

Goodyear사는 Debica사로부터 1억 1천 3백만달러의 주식을 매수한 후 적어도 9천만달러 이상의 투자를 더 하기로 약속했으며, 2005년까지 약 1억 6천 5백만달러를 투자할 것으로 보고 있다.

이와 같이 투자함에 따라 생산능력은 적어도 50% 이상 증가될 것이다. Debica사 경영팀은 이와 같이 증가되는 생산량은 주로 수출하려고 하고 있으며, 또한 Debica사는 Stomil사처럼 생산이 급증하고 있다.

Debica사는 처음으로 상용차용 스틸래디알 타이어 생산을 하기 시작하였으며 이 타

이어서 국내 상용차용 타이어시장의 30%를 점유할 것을 목표하고 있으나 승용차용 타이어시장의 점유율은 감소할 것으로 예상하고 있다.

1990~1991년 사이에 타이어 생산량이 많이 감소하였으나 그 이후 많이 회복하였는데 1993년까지는 1989년의 생산량 이상을 생산하였으며 1995년에는 1989년보다 58%나 증가하였다. 래디알 타이어 생산은 1989년에 전체 생산의 80%이었으나 1994년에는 97%나 되었다.

차종별 타이어의 생산 현황을 보면 승용차용 타이어 생산량은 급속히 증가하였으나 트랙터를 포함한 대형상용차와 농경용 타이어의 생산량은 많이 증가하지 않았다.

승용차용 타이어 생산량은 1990년에 가장 저조하여 1989년보다 12%나 감소하였으나, 1992년에는 1989년 이상을 생산하였다. 1994년에 승용차용 타이어 620만개를 생산하였는데 이 생산량은 1989년보다 53%나 증가한 수량이었다.

대형 상용차용 타이어의 생산량은 오랫동안 많이 감소되었는데 1990년에는 1989년보다 42.3%가 감소하였으며, 1991년에도 1990년에 비해 생산량은 21%나 계속 감소하여 1989년의 약 2백만개에 비해 생산량이 891,000개로 감소하였다. 그러나 1991년 이후에는 승용차용 타이어 생산 증가보다는 느리지만 생산량이 점차 증가되어 1994년에는 생산량이 140만개가 됐지만 1989년의 생산량에 비해서는 29%나 감소하였다.

트랙터용 타이어의 경우는 더욱 생산이 감소되어 1990년에는 1989년에 비해 46.2%, 1991년에는 1990년에 비해 30%나 계속 감소하였다. 그러나 1994년에 약간 회복되어 634,000개의 타이어가 생산되었으

나 1989년의 생산량 935,000개보다는 많이 감소한 수준이다.

다른 대형 상용차와 산업·농경용 타이어의 경우도 트랙터용 타이어의 경우와 비슷한데 생산량이 1990년에는 1989년에 비해 43.8%, 1991년에는 1990년에 비해 55.7%가 감소하였으며 그후 1994년에는 서서히 회복하여 514,000개를 생산하였으나 1989년에 비해서는 아직 41%나 감소한 수준이다.

5. 교역현황

(1) 수 입

1990년까지 Stomil사는 사실상 폴란드 타이어시장을 독점하였는데 1990년대 초에 무역자유화가 됨에 따라 국내 타이어회사들은 수입타이어와 경쟁을 하기 시작하였으며 이런 경쟁속에서도 국내 타이어회사들은 자기들의 시장을 그대로 유지하는 데 성공하였다. 1992년에 Stomil사와 Debica사는 내수판매의 79%를 점유하고 있었으며, 1995년에는 92.5%까지 점유하였다.

Stomil-Olsztyn사의 1995년도 타이어시장점유분석서에 의하면 1994년도에 Good-year, Michelin, Pirelli 타이어 수입업자들이 수입한 타이어가 내수시장을 5~10% 점유하였으며 Handlowy 은행은 1995년에 국내 타이어 생산량은 약 1,030만개로 추정되지만, 수입은 150만개가 되었다고 발표하였다.

Stomil사와 Debica사는 상용차 제조회사 및 상용차 조립회사(승용차 제조회사 및 조립회사 제외)와 유대관계가 좋아서 신차용 타이어 판매를 많이 했으나 1995년의 생산량은 아직 1989년의 생산량에 미치지 못하고 있다.

수입타이어는 교체용 타이어시장에서 주

로 판매되고 있다. Debica사는 1993년에 교체용 타이어시장에서 수입타이어가 약 21%를 점유한 것으로 추정하고 있는데 이 교체용 타이어시장은 자동차 보유대수에 비해 아직 성장하지 못하고 있는 실정이다.

폴란드에서 자동차를 운전하는 사람들은 저개발국가에서 수입되는 타이어는 안전을 생각하여 별로 선호하지 않고 있다.

중고타이어 수입에 대한 통계가 부족하여 정확하게 알 수는 없지만 중고타이어의 수입은 많은 것으로 추정하고 있다. Rzeczpospolita는 중고타이어 수입이 1993~1995년 사이에 2배 이상 증가하였다고 추정하고 있다. 이 중고타이어는 대부분 러시아 및 동유럽국가들로부터 수입하였는데 이 중고타이어는 품질이 매우 좋지 않고 값싸게 판매되고 있다.

폴란드가 OECD에 가입함으로써 폴란드에 수입되는 모든 수입품에 부과하였던 3%의 관세가 1997년부터는 없어지게 될 것이나 1998년초부터는 폴란드와 EU의 협정에 따라 EU에서는 폴란드가 EU이외의 국가에서 타이어를 수입하는데 6.6%의 보호관세를 부과하고 있으며 이 세율을 더 높일 것을 요구할 것이다. CEFTA 국가들은 타이어를 상호간에 관세부과없이 자유로이 수입할 수 있게 되는데 폴란드는 EU 및 CEFTA 국가 이외의 국가에서 수입하는 관세를 현재 11% 부과하고 있다.

〈표 11〉 폴란드의 교체용 타이어시장에서의 수입타이어 판매비율(1993)

		(단위 : %)
종 류	비 율	
승 용 차 용	21	
버 스 및 트럭용	16	
건 설 용	8	
농 경 용	2	

자료 : Debica사 자료.

(2) 수출

Stomil-Olsztyn사는 주로 버스 및 트럭용 타이어만 생산·판매하기 때문에 회사가 생존하기 위하여 다른 종류의 타이어를 생산하여 수출에 주력하고 있다.

Stomil-Olsztyn사의 Jan Debek 이사는 1996년 여름에 수출이 1991년에 5백 만달러였으나 1995년에는 7,300만달러로 증가했으며 1996년에는 1억달러로 목표하고 있다고 발표했다.

Stomil-Olsztyn사는 총 타이어 판매중에서 대형자동차용 타이어 판매를 줄이고 승용차용 타이어 판매량을 증가시키려고 노력했으나 1991년과 1994년 사이에 대형자동차용 타이어 판매량이 오히려 많이 증가했다.

1994년에는 1991년보다 대형자동차용 타이어 생산량이 많이 감소했는데 이와 같은 현상은 승용차용 타이어가 어느 정도 수출이 잘 되었기 때문이다. 실제로 Stomil-Olsztyn사는 총 타이어 판매에서 수출비율을 1990년의 18%에서 1994년에 26.2%로 증가시켰다고 발표했다.

이 회사의 수출은 대부분 유럽(1994년에 76%)으로 하고 있으며 유럽 총시장에서 점유율은 약 0.5%로서 아직은 미미한 정도지만 Stomil-Olsztyn사는 유럽에서 일부 차종 타이어는 더 많은 시장점유율을 갖고 있다고 주장하고 있는데 그 예로서 농경용 타이어는 유럽시장의 34%를 점유하고 있다고 말하고 있다. 트랙터용 타이어는 1994년에 Stomil-Olsztyn사의 주종 수출품목이었는데 전체 수출의 54%를 점유했다. Stomil-Olsztyn사의 경제담당부장인 Bohdan Stankiewicz는 현재 러시아 수출이 전체의 2~4% 밖에 되지 않기 때문에 이 지역의 수출확대에 주력하고 있다고 말했다.

Debica사는 Stomil-Olsztyn사보다 더 수

출에 치중해 왔다. 판매비율을 보면 1991년에는 수출이 26%였고 1992년에는 30%였으며 1993년에는 34%를 차지했다. 승용차용 타이어는 이보다 수출비율이 더 높아 1991년과 1992년에는 36%였고 1993년에는 39%였다. Debica사는 영국에 수출을 많이 하고 있으며, 1991~1993년 사이에 Debica사 총수출의 45%를 수출했다.

수출금액은 1991년의 2,640만달러에서 1993년에는 3,810만달러로 증가했다. Zdzislaw Chabowski 이사는 1996년 8월 인터뷰에서 Debica사의 판매량중 수출비율이 47%였다고 발표했다.

Debica사는 바르샤바 주식거래소에서 주요 수출업체로 되어 있으며 1996년에 Polityka 주간지에서 발표한 연간 주요 수출업체 순위에서 38위로 기록되었다.

과거에는 타이어 수출을 교역기관인 Ciech를 통하여 했다. 1990년 이후 Stomil-Olsztyn사는 Ciech와 주요 계약을 했는데 그중 하나는 Continental 기술을 제공받아 생산하여 Continental사에 래디알 타이어를 공급하는 것이었으며, 이 계약은 2년간 연장되어 1990~1995년까지 유효했다. 두번째 계약내용은 Adamex Eksport-Import 회사와 타이어를 Hamburg까지 공급하는 계약이었다.

〈표 12〉 T C Debica의 국별 수출현황(1993)

			(단위 : 100만달러)
국	가		수출량
영	국		17.3
프	랑	스	7.4
이	태	리	2.8
독		일	2.3
스	페	인	1.3
소		련	0.6
핀	란	드	0.1
계(기타국 포함)			38.1

자료 : 회사 자료.

Debica사도 Stomil-Olsztyn사처럼 Ciech 중개로 수출했는데 1993년에 이 수출량은 Debica사 전체수출의 88%를 점유했으며, 또한 Debica사는 자체 수출망을 통해서도 수출했다.

6. 타이어 시장현황

1993년에 폴란드의 총 신차용 타이어 매출액은 약 5억 1천 2백만 주오티(2억 8천 2백만달러)이었으며 1995년에는 11억 2천 100만주오티(4억 6천 2백만달러)로 증가했다. Debica사는 승용차 신차용 타이어시장을 주도하고는 있지만 총 신차용 타이어시장에의 점유율은 낮다. 또한 Stomil-Olsztyn사는 상용차 및 농경용 신차용 타이어시장을 주도하고 있다.

폴란드가 서유럽보다 교체용 타이어 판매율이 낮고 신차용 타이어 판매율은 더욱 낮다. Debica사는 승용차 교체용 타이어시장의 약 73%를 점유하고 있으며 승용차 신차용 타이어시장 판매를 별로 많이 하고 있지 않은 Stomil사가 약 14%를 점유하고 있을 뿐이고 나머지 13%는 수입타이어가 점유하고 있다.

교체용 타이어의 유통망은 아직까지도 잘 구축되어 있지 않았다. Debica사는 프랑스에 Decart라는 자회사를 갖고 있는데 이곳에서 Debica사의 타이어를 판매도 하고 서비스도 해주고 있다. Debica사의 유통망 구축비용이 1991년에 100만주오티에서 1993년에 510만주오티로 증가하였다.

Stomil-Olsztyn사는 100개 이상의 판매망을 갖고 있다.

7. 전 망

The E.I.U(The Economist Intelligence Unit)는 폴란드의 경제를 어느 정도 낙관적으로 전망하고 있으며 계간지 Country

Forecast는 1996년에 5%미만의 경제성장 에 이어 1997년에 소비 및 투자가 회복되어 서서히 성장할 것으로 전망하고 있다.

폴란드는 1995년 7월에 OECD에 28번째 회원국으로 가입하여 이미 활발히 진행되고 있는 국내투자가 더욱 더 가속될 것으로 예상된다. 1995년 상반기에 외국인의 투자는 24%를 점하고 있으며 1995년 상반기에 산업생산도 약 10% 성장하고 있다.

General Motors는 산업도시인 Katowice에 인접한 Gliwice의 전원지역에서 자동차를 제조할 예정인데 1998년 후반기에 연간 70,000대의 자동차가 생산될 것으로 예상된다. General Motors는 약 5억마르크(3억 4천만달러)를 투자할 계획이며 이로 인해 2,000명의 고용효과가 있을 것이다.

폴란드내의 자동차 시장도 급속히 성장하고 있어 1995년에 판매는 10% 증가하였으며 1996년 상반기에는 약 30% 증가하였다. 폴란드는 2001년에 연간 400,000대의 자동차 판매시장으로 성장할 예정이다. Fiat는 폴란드 자동차시장의 43%를 점유하고 있고 한국의 대우가 21%를 점유하고 있는 것으로 추정되고 있다. 대우는 자동차 부품을 면세로 수입하는데 있어서 폴란드 세관과 문제가 있었으나 폴란드 정부의 지원을 받아 문제가 해결됨에 따라 다른 자동차회사들도 폴란드의 자동차 판매분을 통해서 사업을 하려고 노력하고 있다.

바르샤바 무역회사인 Universal은 한국의 다른 자동차 제조업체인 현대와 폴란드에서 연간 15,000대의 자동차를 조립하려고 하고 있으며 폴란드 정부가 이 조립공장을 가동하는 데 제재를 가하기 전에 준비를 끝내려고 애쓰고 있다.

이 제재조치는 다른 새로운 조립업체들이 부품에 대해 면세허가를 받을 수 없는 1997년 1월부터 시작할 예정이다. 지금까지

지 조립된 자동차 수입업자들은 35%의 관세를 지불해야만 했었는데 반해 연간 1,000대 이상의 자동차를 조립하는 업체들은 부품에 대해 면세혜택을 받아 왔다.

폴란드 정부는 새로운 조립업체에게는 면세혜택이 없을 것이고 현존하는 모든 조립공장들도 1997년 1월 1일부터 특수면허를 받아야만 한다고 발표했다. 폴란드 정부는 연간 10,000대 이상의 자동차를 조립하고, 특히 폴란드내에서 조립을 하기 위한 전단계로서 조립공장을 운영하고 있는 업체나 적어도 폴란드산 부품을 사용하고 있는 업체에 이런 특수면허를 발행할 계획이다.

The E.I.U는 자동차 생산과 보유대수를 아래와 같이 전망하고 있다.

자동차 보유대수 및 주행거리 증가로 인하여 폴란드 타이어시장이 계속 급속히 확대될 것으로 예상하고 있다. 1993년에 국내 자동차 보유대수는 1,000명당 176대로서 프랑스의 1,000명당 423대, 영국의 1,000명당 379대와 스페인의 1,000명당 343대와 비교할 때 서유럽의 약 1/2정도의 수준에 머물고 있어 앞으로의 성장이 클 것으로 보인다. 게다가 폴란드는 이웃 국가들이 서유럽국가들을 능가할 수 있는 자동차 보유대수 및 주행거리를 갖고 있기 때문에 지리적으로 타이어 판매가 증가할 것이다.

〈표 13〉 폴란드의 자동차 생산예상(1995~1998)

(단위 : 1,000대)

연도 \ 종류	1995	1996	1997	1998
승용차	364	405	440	500
상용차	30	43	52	75

자료 : EIU.

〈표 14〉 폴란드의 승용차 보유대수예상(1995~2000)

(단위 : 1,000대)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
승용차	7,200	7,568	7,778	7,995	8,219	8,450

자료 : EIU, World Car Forecasts : 1995년판.

자동차 생산이 증가됨에 따라 자동차도로도 건설될 것이다. 소비자들이 생활수준이 높아지고 안전문제에 대해 점점 더 신경을 쓰게 됨에 따라 교체용 타이어의 판매가 증가할 것으로 예상하고 있다.

1995년이후 폴란드의 타이어회사는 다국적 타이어회사들에 의해서 영향을 많이 받았으며 국내 타이어회사들은 다국적기업인 Goodyear, Michelin의 경영전략에 따라 좌우될 것이다.

국내 타이어시장은 경쟁이 치열해지지만 Goodyear와 Michelin이 폴란드의 Stomil-Olsztyn사와 Debica사에 투자함으로써 Stomil-Olsztyn사와 Debica사가 수입타이어와의 경쟁에서 이겨나갈 수 있도록 하고 또한 폴란드에서 저임금으로 생산하여 동유럽과 서유럽국가로 수출하려 할 것이다.

Goodyear와 Michelin은 국내 타이어회사에 기술 및 마켓트 노하우를 전수해줄 것이 명백하다.

경쟁은 더욱 치열해질 것이며 국내 타이어회사는 러시아 및 동유럽국가들이 자동차가 증가하기 때문에 동유럽 국가중에 서유럽 타이어회사와의 기술제휴 또는 합작하여 타이어회사를 만들 것에 대하여 알고 있다.

1994년에 Stomil사와 Debica사는 세계 타이어회사 랭킹 35위와 37위, 슬로바키아의 Matador가 31위를 차지했으며, 슬로베니아의 Sava-Semperit가 34위를 차지하였다. 관세 면제문제는 CEFTA와 EU 국가들 간에 점차적으로 해결될 것 같으며 이에 따라 타이어 제조회사들이 관세혜택을 받을 것은 두말할 나위도 없다. 동유럽시장은 급속히 신장될 것 같으나 수익성은 그리 높지 않을 것으로 예상하고 있다.

자료 : EIU Rubber Trends 4th quarter 1996

번역 : 景榮律/協會 業務課 課長代理