

世界 고무 및 自動車用타이어 長期 需給 展望 (VI)

World Rubber & Tire Markets
李 源 善 譯

8. E C 地域

(1) 概 況

EC 國家들은 世界輸出의 約 1/3 을 차지하는 등 世界經濟에서 큰 位置를 차지하고 있다. 따라서 世界經濟의 不況과 國際貿易의 不振으로 EC 國家들의 經濟가 많은 影響을 받게 되었다. 이 地域의 經濟成長率은 1967~77년 사이에는 年平均 3.8%였으나, 1977~82년에는 1.5%에 不過했다. 또한 인플레이션이 높아지고 失業者가 늘어나서 82년에는 失業者數가 1,040萬名에 달했으며 失業者率이 9.1%以上이나 되어 政治的으로도 심각한 程度에 달하게 되었다.

EC의 經濟與件은 美國과 거의 비슷하며, 지금 EC 經濟는, 高金利와 높은 失業者率, 住宅景氣의 不況, 銀行 金融制度의 不確實性, 政治的인 變化, 世界貿易의 不況, 政府의 過大支出 및 投資意欲을 잃게 하는 現稅制 등으로 어려움을 겪고 있다. 그리고 回復勢는 鈍할 것으로 豫想된다.

EC 地域의 GDP는 1995년에는 43%까지 增加될 것으로 보아 總 2兆3,000억달러(1975年 價格基準)를 넘어설 것으로 展望하고 있다. 그 중에서 가장 急成長할 나라는 比較的 産業化가 덜 된 그리스와 아일랜드가 될 것 같다. 1人當 GDP가 가장 높은 나라는 덴마크와 西獨이고, 1995년까지는 그리스, 아일랜드, 이태리, 英國을 除外한 모든 國家들의 1人當 GDP는 8,500달러(1975年度 價格基準)를 上廻하게 될 것이다.

그래도 失業者率은 1990年代 중반까지는 과거에 비해 높을 것(610萬名으로서 約 5%)으로 보고 있으며, 1987년까지는 EC의 純失業者數는 940萬名으로 줄어들 것으로 豫상된다.

EC는 美國 및 日本과 함께 고무 및 타이어 産業이 世界에서 가장 發達된 地域이다. 고무使用量은 1967~77年사이에 年間 4.3%씩 增加하였으나, 1982년에는 190萬톤으로서 14%나 減少되었다. 그리고 타이어 生産量은 82년에 3,300萬個 이상으로서 總고무 需要量의 約 48%를 占하였으나, 이 比率은 1967年 이후 계속 줄어든 것이다. 新車用타이어는 거의 Steel-belted Radial 타이어이고, Bias 타이어는 乘用車用으로는 거의 사용되지 않고 있으며, 1990년까지는 交換用타이어로도 全然 사용되지 않을 것으로 보인다. 그러나 Bias 타이어가 農耕用타이어(新車用 및 交換用)로는 現在 60% 정도 사용되고 있지만, 이것도 1987년까지는 50%이하로 떨어질 것 같다. 유럽에서 Bias 타이어를 제일 늦게까지 生産하는 나라는 英國으로 보고 있는데, 그것은 英國이 오래된 自動車와 道路를 많이 保有하고 있고 또 유럽에서는 最大의 乘用車用 Bias 타이어 生産國이기 때문이다. 그러나 모터사이클用타이어에 있어서는 最近에 Dunlop과 Pirelli에서 Radial타이어를 紹介하고 있는데도 不拘하고 1995년까지는 Bias 타이어가 계속 獨占하게 될 것 같다.

非타이어 部門에서는 國內外市場에서 타이어보다는 收益性이 더 좋은, 消費製品 및 自動車 部品(벨트, 호스, 캐스킷 등) 등의 고무製品이

多樣하게 生産됨으로써 1967~82년에 고무需要량이 45%나 增加하였다.

EC 國家들의 고무 및 타이어製造會社들로는 Michelin, Dunlop, Continental, Goodyear, Pirelli Firestone, Kleber-Colombes SA, Semperit, Ceat, Pneumatice S. P. A 등이 있다. 95년까지 이들 會社들이 競争에서 살아남기 위해서는 타이어의 壽命延長과 生産性向上 및 市場의 限界 등을 감안하여 生産能力을 계속 감소시키는 한편, 또 타이어의 回轉抵抗을 줄이고, 트레드 壽命을 길게 하며, 또 grips性(Gripping)을 向上시키는 등 타이어의 品質改善에 계속 努力하여야만 된다. 또한 安全(run-flat)타이어와 같은 新開發品이 研究되어야 하고, 또 타이어의 流通構造에 있어서도 販賣店의 증가 및 중복 등을 피하기 위하여 再編成되어야 한다. 販賣店 設備도 經濟單位로 되어야 하고, Cash flow 가

잘 되기 위해서는 電算化와 販賣 및 販促이 自動化되어야 한다.

타이어 生産量은 年間 2.4%씩 增加하여 1995년에는 1억8,200萬個이상 될 것으로 豫想된다. 타이어産業은 계속 工場이 閉鎖되는 한편, 끝까지 살아남는 少數業체들은 施設을 近代化하여 보다 收益性이 좋고 競争力이 있는 經營을 하게 될 것이다.

合成고무産業은 原価面의 利點과 特殊고무의 開發로 大量生産體制로 되어 市場占有率이 67년의 58%에서 82년에는 66%로 增加되었다. 따라서 天然고무의 使用量은 1967~77년에는 17% 밖에 增加되지 않았고, 82년에는 11%나 減少되었다. 合成고무는 타이어産業의 不況과 石油價格의 安定 및 技術/原価面의 利點 등으로 總고무使用量 중에서 約 2/3를 계속 유지하게 될 것으로 보인다. 또한 1995년까지는 타이어

E C 타 이 어 생 産 및 고 무 使 用 實 績 推 移

(表 8-1)

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 人 口 (100萬)	255.4	264.0	268.5	272.2	274.8	278.5
1 人 當 G D P	4066	4978	5604	5965	6699	8316
G D P (1975 US\$ 10억)	1038.4	1314.1	1504.6	1623.7	1840.9	2315.9
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	0.65	0.75	0.74	0.60	0.56	0.47
타 이 어 生 産 量(1000個)	104304	150439	148553	133308	154200	182010
타이어個當重量(kg)	7.3	6.8	7.3	6.7	6.6	6.3
總 高 무 使 用 量	1433.1	2011.2	2188.3	1871.5	2040	2245
非 타 이 어 用 高 무	674.2	985.7	1108.8	974.4	1027	1091
타 이 어 用 高 무	758.9	1025.5	1079.5	897.1	1013	1154
總 高 무 使 用 量	1433.1	2011.2	2188.3	1871.5	2040	2245
合 成 高 무	827.5	1307.5	1479.5	1239.2	1367	1525
天 然 高 무	605.6	703.7	708.8	632.3	673	720

E C 고 무 需 給 實 績 및 展 望

(表 8-2)

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 高 무 使 用 量	1433.1	2011.2	2188.3	1871.5	2040	2245
純輸入量, 在庫變化	580.6	594.1	366.8	241.8	115	70
總 高 무 生 産 量	852.5	1417.1	1821.5	1629.7	1925	2315
合 成 高 무	852.5	1417.1	1821.5	1629.7	1925	2315
天 然 高 무	—	—	—	—	—	—

部門과 非타이어部門의 고무使用량이 거의 같은 것으로 豫測된다. 이와같이 고무使用량이 安定될 것으로 보는 것은 自動車 및 타이어 産業이 포화상태에 있고, 고무대신에 플라스틱 使用량이 增加되고 있기 때문이다. 總고무使用량은 年間 1.4%씩 늘어나서 1995년에는 220萬톤을 上廻할 것으로 展望된다.

EC의 合成고무 生産량은 1967~77년에 2倍以上이나 增加되어 77년에는 180萬톤을 넘어서게 되자, 同地域도 合成고무의 純輸出國이 되었다. 그러나 最近에는 美國 및 東歐로부터 基礎 石油化學製品과 그 關聯製品들이 싸게 輸入되고 있기 때문에 合成고무産業의 稼動率이 떨어지고, 價格競爭力이 弱화되며 또 收益性도 떨어지고 있어, 構造的으로 生産能力이 過剩상태로 되어 어려움을 겪고 있다. 즉, 合成고무 生産량이 1977~82년에는 11%나 減少되어 82년에는 160萬톤으로 떨어졌고, 工場稼動率は 55%에 不過했다.

1983年末 現在 EC의 合成고무 生産能力은 290萬톤이며, 種類別比率은 대략 SBR 57%, BR 19%, IR 2%, 其他 22%이다. 또 同地域에서 合成고무를 生産하는 6個國의 生産比率을 보면, 프랑스 26%, 이태리 19%, 英國 18%, 西獨 18%, 네덜란드 14%, 벨기에 5% 등이다.

合成고무 生産량은 年間 2.7%씩 增加하여 95년에는 220萬톤을 초과할 것으로 보이나, 1983年度 生産能力에 比하면 24%나 떨어졌다. 따라서 落後된 工場이나 過剩施設은 점차 廢棄시키고 競爭力있는 産業으로 만들어서 合成고무의 生産량이 使用량을 초과하여 純輸出량이 늘어나게 될 것이다. 1995년까지는 總合成고무 生産量 중에서 純輸出량이 1982년의 24%에서 34%로 增加될 것이다. 즉, 1995년에는 合成고무 總生産량이 總고무使用량을 능가하게 되고 따라서 合成고무의 純輸出國으로 등장하게 될 것이다.

(2) 벨기에-룩셈부르크

벨기에는 高度로 産業화된 나라이며 經濟規模는 比較的 작지만 原資材 및 食品은 주로 輸入에 의존하고 있다. 벨기에에는 西歐의 다른 나

라들에 比해서 國內市場이 작기 때문에 주로 化學製品, 金屬製品 및 其他 特殊商品 등을 輸出하는 輸出主導型 國家이다. 輸出 및 輸入은 각각 벨기에 GDP의 約 65%를 占有한다.

벨기에 經濟에서는 어쨌든 多國籍企業들의 役割이 크다. 벨기에의 總固定資本構成에는 過去부터 製造業分野에서는 많은 多國籍企業들이 들어 있다. 1960年代와 1970年代初에 設立된 모든 新規工場은 거의 80%정도가 海外 會社들이 設立한 것이었다. 그 중에는 美國으로부터 들어온 多國籍企業이 제일 많아서 約 1/2 정도 되었고, 그 다음으로는 西獨, 프랑스, 네덜란드, 英國 등이었다. 그러나 海外企業들의 資本投資는 1974년에 제일 많았고, 82년에는 그 半으로 떨어졌는데, 그 原因은 벨기에의 높은 人件費(賃金 및 社會福祉), 技能工의 不足, 不合理한 規程, 高金利, 高稅率, 工場敷地의 不足 등 때문이다.

그럼에도 불구하고 外國의 多國籍企業들이 벨기에 總輸出의 1/3 과, 製造業界 總從業員의 1/3을 각각 占有하고 있으며, 또한 總企業資産의 거의 1/2을 차지하고 있다. 多國籍企業들은 특히 尖端技術産業과 資本集約的産業에 投資하여 점차 景氣가 回復될 것으로 기대된다. 이와같이 벨기에에 대한 多國籍企業들의 投資意欲이 계속 끌리게 되는 것은 벨기에에는 下部構造(社會의 經濟的構造)가 잘 발달되어 있고, 立地條件이 좋으며 또 EC의 會員國이면서 外國人投資가 自由롭고, 金利와 稅金에 對한 惠澤이 있으며, 특히 製造業分野에서는 勞動生産性이 높기 때문이다.

벨기에, 룩셈부르크 같은 先進國들은 주로 原資材와 食料品 같은 것은 輸入에 依存하고 있으나, 원래는 輸出主導型 國家이다. 이들 두 나라는 서로 正式으로 經濟聯合을 이루고 있기 때문에 일반적으로 한 經濟單位國家로 볼 수도 있지만, 그들은 그들 自身の 經濟政策은 각각 따로 定하게 된다. 輸出은 벨기에가 GDP의 65%인데 比해 룩셈부르크는 GDP의 約 80%이다. 主宗産業인 鐵鋼産業은 GDP의 約 1/5인데 比해 農産物은 3%에 不過하다. 그리고 産業多

辺化政策의 追求로 國際的인 銀行業務가 重要視되었다. 失業問題를 除外한 룩셈부르크의 經濟問題는 벨기에와 같으며, 1995년까지의 經濟成長도 完만할 것으로 보인다. 벨기에-룩셈부르크의 經濟成長은 年平均 3%씩 增加하여 95년에는 1,050억달러를 超過할 것으로 예상된다.

벨기에-룩셈부르크는 1967~77년에 非타이어部門의 고무需要量이 年平均 13.7%나 增加하여 總고무使用量이 많이 增加하였으나, 1977~82년에는 經濟不況과 切열한 競爭 그리고 自動車産業(生産/組立)의 不況(12% 減少) 등으로 82년 고무使用量은 92,000톤으로 3% 떨어졌다.

벨기에-룩셈부르크의 自動車産業은 주로 組立生産인데 General Motors, Ford, Renault, Volkswagen, Volvo (生産量順) 등의 5大組立工場이 있으며, 車輛生産量은 1967~82년에는

年 13% 늘어났으나 그 후 1995년까지의 成長率은 約 1%정도로 상당히 鈍化될 것으로 보인다. 그러나 GM社의 Antwerp工場에 대한 9,500萬달러의 로보트設備設資와 같은 母會社들의 벨기에 施設投資로 이곳의 自動車組立生産의 展望은 밝다.

타이어 生産量은 오직 0.9%의 年間成長率로 1995년에는 650萬個로 예상된다. 또 타이어는 競爭이 심하고 需要量이 減少되어 增設은 하지 않을 것 같다. 벨기에-룩셈부르크 타이어部門의 고무使用量은 收益性이 더 좋은 非타이어部門 고무製品(消費製品, 建設 및 産業用 고무製品, 自動車用 고무部品 등)의 多邊化에 따라 82년에는 總고무使用量의 41%였으나 1995년에는 38%로 떨어질 것으로 보인다. 合成고무와 天然고무의 使用比率는 타이어産業의 成長率이 떨어지고 또 고무대신에 플라스틱 使用量이 늘어

〈表 8-3〉 벨기에-룩셈부르크 타이어生産 및 고무使用実績推移 (單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總人口 (100萬)	9.9	10.1	10.2	10.2	10.3	10.5
1人當 GDP	4677	5931	6814	7098	8097	10067
GDP (1975 US \$ 10억)	46.3	59.9	69.5	72.4	83.4	105.7
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	0.32	0.81	0.78	0.75	0.72	0.62
타이어生産量(1000個)	4710	5605	6316	5750	6100	6500
타이어個當重量(kg)	6.4	6.1	6.5	6.6	6.5	6.3
總고무使用量	45.0	82.8	95.2	92.1	100	107
非타이어用고무	15.0	48.8	54.0	54.1	60	66
타이어用고무	30.0	34.0	41.2	38.0	40	41
總고무使用量	45.0	82.8	95.2	92.1	100	107
合成고무	27.3	62.5	70.1	63.9	70	75
天然고무	17.7	20.3	25.2	28.2	30	32

〈表 8-4〉 벨기에-룩셈부르크 고무需給実績 및 展望 (單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總고무使用量	45.0	82.8	95.2	92.1	100	107
純輸入量, 在庫變化	25.0	22.8	-23.8	-7.9	-30	-53
總고무生産量	20.0	60.0	119.0	100.0	130	160
合成고무	20.0	60.0	119.0	100.0	130	160
天然고무	-	-	-	-	-	-

남에 따라 1995년까지는 별變動이 없을 것 같다.

합성고무産業은 1967~77년에 6배나 늘어나서 1977年 生産量이 거의 12萬톤에 달했으며, 벨기에-룩셈부르크가 합성고무의 純輸出國으로 등장하게 되었다. 그러나 82년에는 經濟不況과 심한 輸入競爭으로 합성고무 生産量이 10萬톤으로서 16%나 떨어졌다. 합성고무 業界에는 Petrochim SA (Phillips Petroleum & Petrofina 所有: 年間生産能力 49,000톤; Antwerp 所在)와 Polysar Belgium NV (年間 Butyl 고무生産能力 85,000톤: Antwerp 所在)의 두 會社가 있다. 1995년까지는 합성고무 生産量이 年間 3.7%씩 增加하여 16萬톤이 될 것이다. 고무使用量은 1982~1995년에 年間 1.2%씩 增加하고, 1995년에는 純輸出量이 53,000톤으로 늘어나서 고무 總生産量의 約 1/3 (82년에는 8%)을 占有하게 될 것이다.

(3) 프랑스

프랑스 經濟規模는 EC 地域에서 2번째로 크며, 1人當 GDP가 同地域平均水準보다 25%나 上廻하고 있다. 프랑스는 工業國家이면서도 輸出面에서는 10%以上이 食料品이다. 主要 輸出品은 엔지니어링製品, 自動車, 化學製品, 鉄鋼, 織物, 衣類 등이다.

1970年代 中반의 經濟不況이 오기전에는 EC 地域에서 經濟成長率이 제일 높았으며, 1967~77년에는 年平均成長率이 4.5%였다. 이와같은 높은 成長率을 가져오게 된 것은 대체로 經濟開發 5個年計劃이 매년 잘 遂行되었기 때문이다. 프랑스도 大部分의 다른 西歐國家들과 같이 石油 및 石油化學製品 등은 거의 輸入에 依存하면서 이와같은 經濟成長을 유지해왔다. 따라서 1977年 및 1982년부터 石油價格이 1973~74年보다 年平均 2%씩이나 上昇하게 되자 프랑스의 經濟成長은 주춤하게 되었다.

1981年 總選舉 후 곧 現 社會主義政府에서는 完全雇用이 되도록 하기 위하여 擴大經濟政策을 推進하였다. 따라서 最優先으로 일자리 만들기와 社會福祉向上에 力點을 두었다. 그러나

이러한 經濟戰略은 13個月 후인 1982年 6월에 世界的인 經濟不況에 直面하게 되자 늘어나는 貿易赤字(프랑貨의 계속된 下落趨勢)와 많은 豫算赤字 그리고 높은 인플레이션 등으로 곧 失敗하고 말았다. 따라서 프랑스는 늘어나는 貿易赤字를 解決하기 위하여 約 500억달러의 많은 外債를 들여오지 않을 수 없었으며, 멕시코와 브라질 다음으로 世界에서 3번째로 外債가 많은 國家가 되었다. 그러므로 Mitterrand 政府에서는 稅金을 올리고 政府의 支出을 줄이며 또 4個月間이나 賃金 및 物價를 凍結시키는 등 緊縮政策을 쓰게 되었다. 그러나 이러한 政策도 프랑스의 높은 인플레이션에는 一時的인 效果뿐이었고, EC 地域에서는 프랑스의 인플레이션이 제일 높았다.

프랑스의 經濟成長率은 1995년까지는 年間 2.7%에 不過할 것으로 豫測되며, 이것은 EC 全體로 본 成長率보다도 약간 낮은 率이지만, 그래도 프랑스의 不振한 經濟回復이 많이 促進될 것 같다. 그리고 프랑스는 EC 國家의 立場을 벗어나서 좀더 積極的으로, 특히 開發途上 國들에 대한 輸出多邊化 등으로 産業의 再編成과 合理化를 계속 推進함으로써 經濟回復을 이룩할 수 있을 것이다. 특히 프랑스는 勞動力이 있을 뿐 아니라, 國內市場이 아직도 다른 先進 國家들과 같이 飽和되어 있지 않기 때문에 經濟成長의 潛在力이 있다. 1995년까지 프랑스의 1人當 GDP는 10,100달러(1975年 價格基準)를 넘을 것으로 보인다.

프랑스는 EC 地域에서 고무 및 타이어産業이 가장 發展된 나라이다. 타이어生産은 Michelin이 主導하고 있으며, 年間成長率이 1967~77년에는 約 5%였으나 1982년에는 4,150萬個로 11%나 減少되었다. 타이어産業은 急成長하였기 때문에 타이어用 고무使用量은 67년에는 總 고무使用量의 59%였으나 82년에는 67%로 增加되었다.

프랑스에는 7개의 타이어 메이커가 있는데, 그 중 2개는 프랑스內國人 所有이고 나머지는 海外多國籍企業들의 子會社이다. 즉, 7개社는 Michelin, Kleber-Colombes, Goodyear, Dun-

lop, Firestone, Continental, Uniroyal-Engelbert 등이다.

Michelin 그룹은 프랑스에서 個人企業體 중에서는 가장 큰 會社이며, 타이어 生産에서도 프랑스 總 타이어 生産量의 2/3 이상을 차지하고 있는 가장 큰 메이커이다. Michelin의 工場分布를 보면, 프랑스에 17個, 其他유럽國家들에 22個(벨기에 1, 이태리 6, 네덜란드 1, 스페인 4, 英國 5, 西獨 5), 其他國家들에 12個(美國 5, 캐나다 3, 브라질 2, 나이지리아 1, 알제리아 1)이다. 또한 Michelin의 從業員은 全世界的으로 13萬名以上(프랑스에서 5萬名以上)되며, 타이어 生産量은 世界 總타이어 生産量의 約 20%를 占有하고 있다.

其他內國人會社로는 Kleber-Colombes가 있는데 同社株式의 90%는 Michelin이 所有하고 있으며, 심한 財政難에 있다. 1910년에 設立된 이 會社는 타이어 및 産業用고무製品을 生産해 왔으나, Textile Radial 타이어(그들이 開拓한 것) 生産에서 Steel Radial 타이어 生産으로의 轉換이 늦어서 賣出이 떨어지게 되고, 따라서 市場을 잃게 되었으며 또한 需要者들에게 좋은 印象을 주지 못했다. 그래서 Michelin은 最近에 Kleber를 處分할려고 하고 있다.

Goodyear는 Amiens 工場에 2,300名 以上을 雇用하고 있으며, 프랑스에서 타이어市場을 擴大하기 위해서 積極的인 마케팅 活動을 하고 있다. Dunlop은 프랑스의 5個工場에서 從業員이 約 6,000名 정도 되며, 계속 施設改替를 하고 있다. Firestone의 從業員은 Bethune 工場에 約 2,000名 정도 되고, Continental Gummi-Werk는 Sarreguemines 工場에서 1,000名 정도 고용하고 있다. 또 西獨 Continental 그룹의 子會社인 Uniroyal-Engelbert는 Clairoux 工場에서 타이어를 生産하고 있다.

프랑스에서는 Michelin 타이어가 모든 資料를 公開하지 않으므로 生産, 販賣, 市場占有率 등을 推定하기가 매우 어렵다. 그러나 Michelin이 프랑스 타이어市場에서 先導的인 메이커임은 틀림 없다. 82年度 乘用車用타이어市場(新車用 및 交換用)에서 메이커別 市場占有率을

보면 다음과 같다.

乘用車用타이어 메이커別 市場占有率

(1982)

메이커	新車用타이어 (%)	交換用타이어 (%)
Michelin	55	60
Dunlop	18	6
Kleber-Colombes	12	5
Goodyear	10	7
Uniroyal-Engelbert	4	7
其他*	1	15

* Continental, Firestone, Pirelli 및 其他包含.

트럭·버스用 타이어에서는 新車用市場에서 Michelin이 約 80%를 占하여 제일 크고, 두번째는 Dunlop으로 約 16%이다. 그리고 交換用市場에서도 新車用市場에서와 거의 비슷하게 고르지 못했다.

프랑스에서는 乘用車의 生産량이 많고 또 保有臺數도 많으므로 乘用車用타이어市場이 支配的이다. 프랑스 自動車産業은 世界 自動車市場에서 중요한 位置를 유지하고 있다. Renault과 Peugeot는 世界 10大自動車 메이커에 속하며, 西歐에서는 2大 乘用車 메이커로 꼽히고 있다. 1982년에 Renault은 西歐市場에서 14.6%를 차지하고, Peugeot에서는 12.4%를 차지하고 있다. 全般的으로 自動車生産量은 年平均 成長率 이 1967~82년에는 3%였으나 1995년까지는 1.7%로 鈍化될 것으로 보인다. 그래도 프랑스는 EC地減 自動車生産量의 30%는 계속 占有하게 될 것이다. 또 프랑스는 Steel-belted Radial 타이어의 出產地였기 때문에 1970年代 中반부터 이 타이어를 끼기 시작하였다.

다른 國家에서와 같이 프랑스에서도 Radial 타이어를 使用하게 되면서부터 타이어 壽命이 延長되고, 또 燃料節約을 위하여 車輛運行을 줄이고 있기 때문에 타이어 販賣가 많이 줄어들고 있다. 즉, 프랑스의 年間 平均 車輛運行距離가 1977년에는 14,000km였으나, 82년에는 約 12,500km로 줄어들었는데, 이것은 最小限으로 必要한 運行거리로 정한 것이다. 그리고 低速用타이어는 販賣量이 더 늘어나고 있다. 한편 프랑스에

서는 타이어를 安全하게 사용할 수 있도록 하기 위하여 速度의 범위를 정하여 타이어를 區分하고 있다. 즉, VR 타이어(210km/h 이상), HR 타이어(180km/h~210km/h), SR 타이어(180km/h 이하) 등이 있다. 그런데 乘用車의 駐車場 크기가 작아지고 또 自動車의 馬力이 작아지면서 SR 타이어의 需要가 늘어나고 있는 것이 重要視되고 있다. 그리고 프랑스의 自動車(自家用) 常用者들은 Snow 타이어를 하나의 必須品으로 알고 있기 때문에 Snow 타이어의 販賣가 다시 늘어나고 있다.

프랑스는 1979年 이후 乘用車用타이어의 輸入이 거의 每年 增加되고 있다. 輸入 타이어는 주로 海外에 있는 프랑스會社들의 子會社들로부터 보다 低廉한 價格으로 들어오고 있다. 1982年에는 新車用乘用車타이어市場의 40%는 輸入 타이어였다. 그러나 이와같은 占有率은 82년에

自動車産業이 심한 不況이었기 때문에 좀 과장된지도 모른다. 82年 乘用車用타이어는 75%가 이태리, 스페인, 西獨 등으로부터 輸入되었고, 또 트럭·버스用 타이어는 주로 西獨, 이태리, 英國 으로부터 輸入하고 있으나, 1977~82年 사이에는 輸入量이 떨어졌다.

프랑스는 타이어 輸出國家이지만, 실은 Michelin이 스페인에 있는 子會社로부터 값싼 타이어를 輸入하여 再輸出하는 것과 같이 輸出의 大部分은 再輸出이다. 82年度 主要 輸出對象國은 西獨, 벨기에-룩셈부르크, 美國, 이태리, 英國 등이다. 또한 프랑스는 트럭·버스用 타이어도 輸出(주로 西獨으로)하고 있다.

프랑스의 타이어 生産은, 外債金利의 負擔, 經濟回復의 鈍化, 타이어 壽命의 延長, 自動車 運行距離의 減少, 熾烈한 海外競爭 등으로 1995년까지 年平均 成長率이 3%로 완만할 것으로

프랑스 타이어生産 및 고무使用実績推移

<表 8-5>

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 人 口 (100萬)	49.5	51.7	53.1	54.2	55.0	56.1
1 人 當 G D P	4772	6014	6915	7470	8182	10160
G D P (1975 US\$ 10억)	236.2	310.9	367.2	404.9	450.0	570.0
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	0.55	0.53	0.39	0.35	0.30	0.23
타 이 어 生 産 量(1000個)	28884	45055	46590	41484	50000	61000
타 이 어 個 當 重 量(kg)	6.5	6.5	6.7	6.8	6.5	6.1
總 高 무 使 用 量	316.1	458.0	458.5	422.1	460	505
非 타 이 어 用 高 무	129.1	165.0	144.3	140.1	135	133
타 이 어 用 高 무	187.0	293.0	314.2	282.0	325	372
總 高 무 使 用 量	316.1	458.0	458.5	422.1	460	505
合 成 高 무	188.3	297.8	294.9	265.2	290	320
天 然 高 무	127.8	160.2	163.6	156.9	170	185

프랑스 고무需給実績 및 展望

<表 8-6>

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 高 무 使 用 量	316.1	458.0	458.5	422.0	460	505
純輸入量, 在庫變化	126.8	89.9	-20.5	-57.3	-90	-145
總 高 무 生 産 量	189.3	368.1	479.0	479.4	550	650
合 成 高 무	189.3	368.1	479.0	479.4	550	650
天 然 高 무	-	-	-	-	-	-

프랑스 合成고무 生産業體 및 生産能力

회社名	所在地	生産製品	生産能力(톤/年)
Bayer France SA	Port Jerome	SBR latex	24,000
Cie du Polyisoprene Synthetique	Oudalle	IR	45,000
Polysar France SA	Strasbourg	SBR, NBR, latex	160,000
Shell Chimie	Berre	SBR	85,000
Socabu-Societe du Caoutchoic Buty	Notre Dame de Gravenchon	IIR EPDM	45,000 42,000

보아 1995年度 타이어 生産量은 約6,100萬個로 예상되고 있다. 프랑스 타이어市場은 Michelin이 단연 主導하고 있다. Kleber-Colombes社는 政府가 介介하지 않는 限, 1987年까지는 閉鎖될 것이며, 同社의 市場占有率은 Goodyear, Firestone, Pirelli 등이 각각 나누어 가지게 될 것으로 보인다. 그리고 앞으로는 負債 및 資金의 流動性問題를 解決하고, 海外競争에 대처하기 위하여 生産性を 向上시키며 또 타이어 割引小賣를 역습하기 위한 새로운 마케팅 戰略을 開發하는 등 競争力을 길러야 될 것이다.

非타이어部門의 고무使用量은 1982년에는 總고무 使用量의 1/3이었으나 1995년까지는 約26%로 줄어들 것으로 예상되는데 그것은 82년에 最惡이었던 타이어 生産이 차츰 늘어나고 있고 또 自動車用 고무部品, 일반 고무消費製品, 産業用고무製品 등에서 고무 대신에 플라스틱을 많이 사용하고 있기 때문이다.

總고무使用量은 1967~82年 사이에 34% 增加하여 82년에는 約42萬톤이었는데, 그 중에서는 合成고무가 많이 增加되었다. 合成고무 生産은 急成長하여 世界 4大 生産國에 들어가게 되었고, 合成고무의 純輸出國이 되었다. 프랑스 石油化學工業은 世界最上國에 속하나, 다른 유럽 國家들보다도 施設過剩 問題로 어려움을 겪고 있다. 즉, 다른 유럽 國家들은 石油化學生産에서 施設過剩으로 廢棄해야 할 것이 1/4 정도밖에 안되나 프랑스는 1/3이나 된다. 1983年末 合成고무 生産能力은 75萬톤이고 種類別 生産比率은 SBR 51%, BR 22%, IR 4%, 其他 23%이다.

合成고무工業은 成熟期에 와 있고 또한 石油

資源이 풍부한 國家들과의 競争이 심해서 프랑스 合成고무 生産量은 年間 2.4%의 成長率로 1995년까지는 65萬톤이 될 것으로 보고 있다. 合成고무는 國內需要가 減少됨에 따라 過剩施設을 整理하고 또 工場을 近代化하여 合成고무의 輸出이 82년에는 生産量의 45%였으나, 1995년에는 51%로 增加될 것이다. 그리고 全般의 으로 볼 때 總고무 使用量의 增加率이 生産增加率보다 더 낮아서 輸出에 더욱 全力할 것으로 보인다.

(4) 이태리

이태리는 工業 및 鉅業이 GDP의 約 10%를 寄與하고 있으며 總勞動力의 40% 이상을 雇用하고 있다. 그 다음에는 農業이 크게 발달하지는 못했으나, GDP의 寄與度가 約7%이고 勞動力은 15%정도 吸收하고 있다. 또 이태리 經濟에서는 國營企業과 觀光産業이 중요한 몫을 차지하고 있다. 이태리의 主要 輸出品은 엔지니어링 製品, 自動車, 化學製品, 織物, 衣類, 鉄鋼 등이다.

이태리의 經濟不況은 世界の 다른 나라들보다도 더 늦게 왔으며, 景氣回復도 EC의 다른 先進國(이태리의 輸出市場)들보다 지연되고 있다. 長期的으로 보아서는 이태리 經濟가 構造的으로 여러가지 어려운 問題點들이 있어 疑問視되고 있다. 즉, 어려운 問題點이란 政治的인 不安, 엄청나게 많은 政府의 財政赤字, 지속적인 높은 인플레이션, Lira貨의 계속적인 下落 등이다. 이태리는 현재 當面하고 있는 이러한 經濟的·政治的인 問題들이 많지만, 1980年代末까지는 輸出이 好轉되어 經濟事情이 좋아질 것

로 보인다. 이태리의 經濟는 1995년까지 年間 3.2%씩 成長할 것이며, 1995년에 實際의인 GDP는 3,450억달러(1975年 價格基準)에 달하고 1人當GDP는 約5,800달러 水準으로서 當時 EC 地域에서는 3 번째로 낮은 國家가 될 것이다. 그리고 生産量은 엔지니어링 製品과 化學工業 製品 등의 急激한 增産으로 年間 3.4%씩 늘어날 것이다.

고무使用量은 1967~77년에는 年間 4.7%씩 늘어났으나, 1982년에는 約 7% 이상 減少되어 373,000톤이었다. 그러나 非타이어部門에서는 고무使用量이 늘어나서 1967년에는 總고무使用量의 47%였으나 82년에는 60%로 增加되었으며, 이러한 趨勢는 1995년까지 계속될 것 같다.

이태리는 主要 타이어生産國이면서 또 消費國인데, 타이어生産量이 1977년까지는 年間 3%씩 成長하였으나, 82년에는 11%나 떨어져서 約 2300萬個에 不過했다. 이태리의 모든 乘用車와 輕트럭은 Steel Radial 타이어를 使用하고 있으며, 또한 幅이 넓은 乘用車用 시리즈 타이어의 使用量도 다른 나라들보다 훨씬 많다. 1982年 타이어部門의 從業員은 約 3萬名인데, 稼働率은 約 75%였다. 이태리의 타이어商人聯合會에서 推定한 바에 따르면 이태리는 約 6,000名의 商人들로 販賣網이 構成되어 있으며, 이들이 交換用타이어 總販賣量의 3/4 을 차지하고 있다.

이태리는 항상 타이어輸出國으로서, 1982년에는 總200萬個의 타이어를 輸出하였다. 그리고 타이어 輸入은 주로 EC國家들로부터 輸入되고 있는데, 주로 西獨이나 프랑스에 있는 Pirelli 와 Michelin 의 子會社製品이다. 특히 最近에는 스페인에 있는 Pirelli 子會社로부터 많이 輸入되고 있는데, 그것은 子會社가 있는 곳의 人件費가 比較的 저렴하다는 利點이 있기 때문이다. 그리고 폴란드, 유고슬라비아 등 東歐圈에서도 小型乘用車用 타이어가 싼 값(平均價格以下)으로 限定된 量이 輸入되고 있다. 이태리의 타이어는 世界 여러나라로 輸出되고 있지만, 주로 프랑스, 西獨, 英國 등의 EC諸國과 美國, 日本, 스위스 등으로 輸出되고 있다.

이태리의 타이어市場은 Michelin, Pirelli,

Goodyear, Firestone, Ceat 등 5 個社에서 支配하고 있다. 이태리의 Michelin은 프랑스 Michelin의 子會社인데, 이태리의 타이어輸出 및 生産을 主導하고 있다. Pirelli는 輸出 및 內需市場占有率이 2 번째인데, 積極的인 販促活動과 또 回轉抵抗이 작은 타이어(扁平比가 낮은 새로운 Radial타이어), 幅이 넓은 시리즈 타이어(回轉抵抗이 작고, 燃料가 節約되는 安全하고 性能이 좋은 타이어) 등 새로운 種類의 타이어를 開發하여 그 地位를 向上시키고 있다. 또한 그들은 새로운 트럭用 Radial 타이어도 開發하였다.

Goodyear는 Latima에 있는 單一工場에서 自動車, 트랙터 및 建設用 타이어만을 生産하고 있다. Firestone은 이태리 南部에 있는 Bari에 單一工場을 가지고 있으며 Michelin과 Pirelli의 高價타이어와 競爭하기 위하여 努力하고 있다. Goodyear와 Firestone은 타이어에 대한 需要者들의 印象도 좋지 않고, 價格이 높을 뿐만 아니라, Steel Radial 타이어로의 轉換이 늦어서 이태리 타이어 市場에서 苦戰해 왔다. 그리고 Ceat社는 落後된 施設과 國內市場占有率의 減少, 또 制限된 輸出市場 등으로 現在 상태로서는 1987년까지도 유지될 것 같지 않다.

이태리 타이어市場에서는 新車用타이어가 중요한 몫을 차지하고 있으나, 앞으로는 成長이 鈍化되고 있어, 1995년까지는 상당히 떨어질 것으로 豫상된다. 이태리에는 乘用車메이커가 Fiat, Alpha Romeo, Nuova Inoscenti, Maserati, Lamborghni, DeTomasso 등 6 個會社가 있다. Fiat가 그중에서는 제일 큰 메이커로서 總生産量의 80% 이상을 占하고 있다. Fiat의 製品에는 Fiat, Lancia, Autobrachi, Ferrari 모델 등이 있다. Alpha Romeo는 이태리 乘用車 總生産量의 15~20%를 占하고 있고, 1.0~1.5ℓ 엔진 乘用車를 가장 많이 生産해 왔으나, 最近에는 0.5~1.0ℓ 乘用車가 人氣를 얻고 있다. 이 두가지를 합하면 全體生産量의 約 75%정도 된다. 이태리에서 生産되는 乘用車는 주로 유럽諸國과 아프리카, 美國, 캐나다 등으로 輸出되고 있다.

이태리의 自動車 需要量은 從來의 年間 2.8%의 成長率에서 1995년까지는 1.3%로 鈍化될 것으로 展望된다. 그것은 이태리 自動車 市場이 飽和狀態에 있고 또 代替用車輛의 需要가 줄어들고 있기 때문이다. 1982년에 代替用車輛의 需要는 自動車販賣臺數의 62%를 占했으나, 95년까지는 市場이 더욱 成熟되어 72%가 될 것으로 보인다. 自動車의 平均壽命은 7年 동안에 다른 EC 國家들보다도 길었으며, 또 이태리의 乘用車 約 2,000萬臺 중 거의 80%정도는 自家運轉自動車(ownership)로서 유럽에서 最高水準이다. 結果的으로 交換用타이어의 需要量은 1982年 總타이어 需要量의 64%에서 1995년에는 67%로 늘어날 것이다.

이태리의 타이어生産은 1995年度까지는 年間 2.4%씩 成長하여 3,100萬個에 이를 것이고, 純

輸出量도 400萬個로 늘어날 것으로 보인다. 타이어部門의 고무使用量은 타이어生産量이 늘어나기 때문에 1982년에는 總 고무使用量의 40%였으나, 1995년에는 43%로 약간 늘어날 것으로 기대된다. 그리고 非타이어部門의 고무製品도 市場이 포화되어 있고 또 플라스틱製品과의 競爭이 심하여 고무 使用量이 크게 늘어나지는 않을 것 같다.

이태리는 合成고무의 生産量이 1967~82년에 需要量보다도 더 빠른 속도로 增加하였지만, 아직도 이태리는 合成고무의 純輸入國으로 남아 있다. 83年末 合成고무 生産能力은 約 555,000톤으로 推定되며, 種類別로 보면 SBR 66%, BR 15%, IR 5%, 其他 14% 이다. 合成고무 産業도 國營石油化學會社인 ANIC에서 主導하고 있다. 主要業體別 製品 및 生産能力은 다음

이 태 리 타 이 어 생 산 및 고 무 사용 실적推移

〈表 8-7〉

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 人 口 (100萬)	52.7	54.4	56.5	57.4	58.2	59.5
1 人 當 G D P	2717	3287	3667	4010	4588	5798
G D P (1975 US\$ 10억)	143.2	178.8	207.2	230.2	267.0	345.0
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	0.84	0.92	1.07	0.97	0.88	0.73
타 이 어 生 産 量 (1000個)	19204	25000	25800	22900	26500	31000
타 이 어 個 當 重 量 (kg)	7.0	7.0	7.0	6.6	6.4	6.2
總 高 무 使 用 量	255.0	338.0	403.0	373.0	405	445
非 타 이 어 用 高 무	120.0	164.0	222.0	223.0	235	253
타 이 어 用 高 무	135.0	174.0	181.0	150.0	170	192
總 高 무 使 用 量	255.0	338.0	403.0	373.0	405	445
合 成 高 무	155.0	220.0	275.0	250.0	275	305
天 然 高 무	100.0	118.0	128.0	123.0	130	140

이 태 리 고 무 需 給 实 績 및 展 望

〈表 8-8〉

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 高 무 使 用 量	255.0	338.0	403.0	373.0	405	445
純輸入量, 在 庫 变化	137.0	152.0	163.0	163.0	155	145
總 高 무 生 産 量	118.0	186.0	240.0	210.0	250	300
合 成 高 무	118.0	186.0	240.0	210.0	250	300
天 然 高 무	-	-	-	-	-	-

과 같다.

회社	所在地	製 品	生産能力 (톤/年)
ANIC	Rayenna	BR	45,000
		IR	30,000
		SBR	150,000
		SBR latex	30,000
Dow Chemical spA	Livorno	SBR latex	30,000
Grace Italiana	Melito	SBR	4,500

이태리의 합성고무 생산은 합성고무의 사용량보다 계속 더 빠른 속도로 성장하여 1995년에는 생산량과 사용량이 거의 평형을 이룰 것으로 보인다. 합성고무산업에서는 생산능력을 줄이고, 시설을近代化하여 생산성을 向上시키게 될 것이다. 그리고 총고무생산량이 고무사용량의 증가율을 증가하여 순수입량을 줄이게 될 것이다(1982년 총 고무需要량의 44% 輸入에서 95년에는 33%로). 고무 사용량이 줄어들게 되는 다른 要因은 自動車生産이 減少되고, 非타이어 고무製品的의 競争이 심해지며, 또 고무製品이 플라스틱 製品으로 계속 代替되고 있기 때문이다.

(5) 네덜란드

네덜란드에서는 製造業이 GDP의 1/4을 기여하고 있으며, 총勞動力의 30%를 흡수하고 있다. 主要 輸入品은 原資材 및 특히 原油이고 主要 輸出品은 食料品, 化學製品, 石油化學製品 등이다. 네덜란드의 生産品에는 部分的으로 附加 價值가 높은 製品들이 있기 때문에, 現在 勞動 生産性이 世界에서 제일 높다. 또한 天然가스 및 엔지니어링 商品의 輸出과 특히 電氣엔지니어링 製品이 중요한 몫을 차지하고 있는데, 그것은 네덜란드가 라인江의 河口에 位置하고 있으며, 주로 西獨과 貿易去來를 하고 있기 때문이다.

그런데 네덜란드는 높은 賃金 및 社會福祉費, 勞動生産性의 低下, 길더(guilder)貨의 強勢, 經濟成長의 鈍化 등으로 經濟活動과 國際競争力이 떨어지고 있다. 그리고 인플레이션은 大部分의 다른 先進國보다는 比較的 낮은데도 問

題視되고 있으며, 失業率도 世界 제2次大戰前 정도로 높은 水準에 와 있다. 內需 및 輸出不振으로 織物, 衣類, 신발類 등의 製造業分野에는 構造的인 문제점들이 계속 나타나고 있으며, 또 國際競争이 熾烈해져서 經濟不況을 겪고 있다. 그리고 造船, 自動車, 建設業 같은 資本集約産業까지도 輸出不振으로 많은 영향을 받고 있다.

1980年代 후반과 1990年代에는 네덜란드가 純 輸出國家로 유지되기 위해서는 더욱 많은 輸出 品들을 開發하여 天然가스의 輸出不振을 커버 해나가야 할 것이다. 그리고 人件費(世界 最高 水準)도 경쟁적이어야 하고 또 公共固定資本形成보다는 個人固定資本形成이 장려되어야 한다. 部分的으로는 天然가스의 輸出이 減少되고 있기 때문에 1980年代와 1990年代의 經濟成長은 1960年代와 70年代初보다 鈍化될 것이며, 年間 GDP 成長率은 2.8%로 예상된다. 1995년에는 1人當 GDP가 8,900달러(75年價格基準)를 上 廻할 것으로 보고 있다.

고무産業에는 현재 從業員이 6,000명이상 되나 높은 人件費로 영향이 많으며, 실제로는 人力이 넘치고 있는 實情이다. 고무使用량이 가장 많은 會社는 Vredestein 社로서, 從業員은 約3000名 정도이고 고무使用량은 네덜란드 총 고무需要量(天然고무 및 합성고무)의 1/2 정도이다. Vredestein은 完全國營業體로서 타이어와 其他고무製品을 生産하고 있다. 同社는 물론 고무製品業界에서는 가장 큰 會社이지만, 네덜란드의 200大企業중에는 겨우 200번째 정도이다. 同社는 타이어部門에서는 원래 美國의 B F Goodrich 社에서 일부 經營權을 가지고 있으며, 乘用車 및 農耕用 타이어를 生産하고 있는데, 生産量의 85%는 輸出(주로 西獨으로)되고 있다. Vredestein은 특히 타이어部門에서는 工場稼働率의 向上, 지속적인 經營合理化, 製品 開發 등으로 지난 2年 동안에는 黒字經營을 할 수 있었다. 其他 고무製品分野에서는 自動車用 타이어, 고무장화, foam rubber, 그리고 조인트, 펜더, 라이닝, 其他 型物製品 같은 産業用 고무製品 등 多樣하다.

其他 主要고무製品 메이커로는 Michelin(Her-

togensbosch 所在), Draka Kabel, UBO, Helvoet 등이 있다. Michelin 은 乘用車用타이어市場에서는 新車用과 交換用을 다같이 主導하고 있으며, 또 벨기에로부터 乘用車用타이어를 輸入하고 있는 主要輸入業者이기도 하다. 또 네덜란드에는 트럭·버스用 타이어工場이 Michelin 에만 있는데, 주로 內需用과 벨기에·룩셈부르크 輸出用을 生産하고 있다. Draka Kabel에서는 고무/플라스틱 絶緣製品, 電氣케이블 등을 만들고 있고, UBO는 주로 再生타이어를 生産하고 있으며, 또 다른 고무製品(마룻바닥 및 安全用매트 등)도 만들고 있다. 또 Helvoet 에서는 産業用精密部품을 만들고 있고, 그 밖의 메이커로는 Indiana Rubber와 Koninklijke Bakker Rubberfabriek 이 있다.

네덜란드의 非타이어部門 고무使用量은 1967년에는 總고무使用量의 61%였으나, 1982년에는 69%로 늘어났고, 또 1995년에는 72%까지 增

加될 것으로 보인다. 그것은 타이어 및 自動車 生産이 不振한 반면, 非타이어部門 고무製品의 生産이 增加할 것으로 보고 있기 때문이다.

타이어 生産量은 1967~77年 사이에 2.3% 增加하여 77년에는 300萬個였다. 그러나 1982년에는 經濟不況과 치열한 競爭으로 5%나 떨어진 290萬個였다. 네덜란드에는 타이어메이커가 Vredestein(乘用車 및 農耕用타이어)과 Michelin (트럭·버스用타이어) 두 개 뿐이며 生産되는 모든 타이어는 Steel belted Radial 타이어이다. 1982年度 交換用 乘用車 타이어의 市場占有率은 다음과 같다.

회社	市場占有率 (%)	회社	市場占有率 (%)
Michelin	35	Dunlop	3
Vredestein	15	Continental	3
Goodyear	10	Pirelli	2
Uniroyal	5	Bridgestone	2
Firestone	4	其他	21

네덜란드 타이어 生産 및 고무 使用 実績 推移

(表 8-9)

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總人口 (100萬)	12.6	13.3	13.9	14.3	14.8	15.6
1人當 GDP	4659	5744	6424	6790	7432	8910
GDP (1975 US\$ 10억)	58.7	76.4	89.3	97.1	110.0	139.0
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	0.46	0.76	0.55	0.58	0.57	0.53
타이어 生産量 (1000個)	2400	3200	3000	2850	3100	3410
타이어 個當重量 (kg)	7.1	6.9	8.3	8.8	8.7	8.5
總고무使用量	44.0	80.1	74.0	81.0	90	102
非타이어用고무	27.0	58.0	49.0	56.0	63	73
타이어用고무	17.0	22.1	25.0	25.0	27	29
總고무使用量	44.0	80.1	74.0	81.0	90	102
合成고무	24.3	56.9	52.8	63.1	70	80
天然고무	19.7	23.2	21.2	17.9	20	22

네덜란드 고무 需給 実績 및 展望

(表 8-10)

(單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總고무使用量	44.0	80.1	74.0	81.0	90	102
純輸入量, 在庫變化	-81.0	-106.3	-166.0	-121.7	-135	-158
總고무 生産量	125.0	186.4	240.0	202.7	225	260
合成고무	125.0	186.4	240.0	202.7	225	260
天然고무	-	-	-	-	-	-

1982年度 自動車用타이어 總輸出量은 380萬個 이상으로서 주로 西獨 및 其他 EC 諸國으로 輸出되었다. 그러나 타이어 輸入量이 約 490萬個로서 純輸入量이 100萬個 이상이나 된다. 타이어 輸入도 주로 其他 EC 諸國으로부터 들어오고 있으나, 특히 西獨, 벨기에·룩셈부르크, 프랑스, 英國 등에서 많이 輸入되고 있다.

네덜란드의 自動車市場은 매우 작다. 乘用車市場은 量的으로 볼 때 西歐市場에서 랭킹 6위이다(西獨, 프랑스, 英國, 이태리, 스페인 順). 그러나 生産面에서는 西歐 메이커들의 規模보다 상당히 작다. 乘用車生産은 계속 增加하고 있는데, 外國 會社들은 다른 나라에 새로운 工場들을 建設하려고 努力하고 있다. 결국 Volvo 會社만이 現在 네덜란드에서 乘用車を 生産하고 있다. 네덜란드 固有의 단 하나의 自動車메이커인 DAF Truck 會社は Eindhoven에서 生産하고 있으며, Ford의 子會社인 Saab Scania는 Amsterdam과 Zwolle에서 트럭·버스를 生産하고 있고, 또 Fiat에서도 中·大型트럭을 生産하고 있다.

한편 타이어 生産量은 1995년까지 年間 1.4%의 完만한 成長率로 340萬個가 될 것으로 展望하고 있는데, 그것은 타이어壽命이 길어지고, 自動車의 平均運行距離가 短縮되며 또 國際競爭이 심해지기 때문이다.

合成고무 生産은 1982년까지 年間 3.3%씩 增加하여 203,000톤이었다. 네덜란드는 合成고무의 主要 純輸出國임은 물론 세계에서 가장 큰 合成고무 生産國家이다. 合成고무 製造會社로는 Shell Nederland Chimie와 DSM (Dutch State Mines) Heerlen의 두개 會社가 있는데 Shell Nederland Chimie는 Royal Dutch Shell의 完全子會社로서 工場은 Pernis에 있고, 年間 生産能力은 乳化重合 SBR 12萬톤, 溶液重合 SBR 3萬톤, IR 4萬톤이며, 生産量의 大部分은 西歐, 中南美, 極東地域으로 輸出되고 있다. 또 DSM 및 其他 合成고무 메이커에서는 Keltan EPDM과 Keltan TP의 商品名으로 販賣하고 있으며, Limburg에는 年生産能力 5萬톤 規模의 EPDM 工場이 있다.

1982년에는 合成고무 總生産量의 約 70인 14萬톤을 輸出하였다. 1995년까지는 合成고무 生産이 年間 1.9%씩 增加되어 26萬톤이 될 것으로 豫想된다. 그리고 合成고무는 市場이 포화상태로 國內消費量이 많이 늘어나지 않는 것과 같이 輸出比率도 크게 늘어나지 않을 것 같다.

總고무 使用量은 生産량이 늘어나는 정도로 增加될 것이며, 1995년에는 輸出 / 生産의 比率도 큰 變化가 없을 것 같다.

(6) 英 國

英國(잉글랜드, 스코틀랜드, 웨일즈, 北아일랜드)은 1960年代 후반부터 經濟成長率이 年間 1.7%로서 西歐地域에서는 最下位였는데, 그 主要原因은 總固定資本構成이 不充分하여 技術開發이 늦고, 生産성이 낮으며, 또 만성적인 財政赤字로 歷代政府에서는 經濟成長政策을 세우지 못했기 때문이다. 이 중 처음 두가지 問題는 勞使關係의 不和, 다른 西歐諸國에 비해 비교적 높은 에너지價格, 福祉政策의 退步, 인플레이션 및 賃金の 높은 上昇率 등이 復合된 것이다. 그러나 最近에는 英國이 不況期에서 벗어나기 시작했으며, 回復勢에 있는 다른 EC國家들을 앞서게 될 것이다. 英國의 GDP 및 産業生産은 1982~1995년에 각각 年平均 2.5% 및 2.7%씩 增加될 것으로 展望된다.

英國의 고무 및 타이어産業이 1967~82年 사이에는 극히 不振하여 고무使用量이 1967~77年 사이에는 年間 2% 增加에 不過했고, 82년에는 40%나 減少되어 295,000톤 밖에 되지 않았다. 그 原因은 첫째, 工場施設投資는 하지 않고 계속 落後된 非能率的인 工場만 운영해 왔기 때문에 生産성이 世界 先進國 중에서도 가장 낮았으며, 따라서 輸入量만 크게 늘어나게 되었고, 두번째로는 만성적인 財政赤字로 政府의 施策이 經濟成長에 별 도움을 주지 못했기 때문이다. 이러한 復合的인 問題들로 勞使關係가 좋지 않게 되었고 인플레이션과 賃金上昇率이 높아졌다.

1982년까지는 타이어 및 非타이어部門의 고무使用量이 늘어나지 않았다. 타이어는 競爭力이

떨어져 生産能力이 남아돌아 Dunlop 의 Speke 및 Inchinnan 工場과 Goodyear 의 Scottish 工場 (Garscadden 所在)이 閉鎖되는 등 産業合理化 作業이 이루어지게 되었다. 또한 北아일랜드에서는 市場 및 價格沈滯와 施設過剩으로 타이어 工場이 閉鎖되었다. 最近에는 Dunlop (아일랜드) 이 Cork 에 있는 乘用車 및 トラック용 타이어工場을 閉鎖하는 한편, Michelin 에서는 이미 Belfast 工場을 閉鎖하였으며 또 1984년에는 Mallusk 工場도 閉鎖할 예정이다. 이와같이 人力과 生産能力을 줄인데도 不拘하고 生産能力은 앞으로 増産 (必要時)할 경우에 대비해서도 여전히 充分할 것 같다.

타이어 生産은 1967~77년에는 많이 늘어나지 않았으며, 82년에는 2,400萬個를 약간 넘어서 정도였다. 英國의 타이어 메이커로는 Michelin, Dunlop, Goodyear, Pirelli, Uniroyal-Engelbert, Avon Rubber, Semperit 등이 있다. Michelin 은 프랑스 Michelin 의 子會社로서 英國에서 가장 큰 會社이고, 5個工場을 가지고 있으며 從業員은 約 17,500名 정도이고, 乘用車, トラック 및 二輪車용타이어를 生産하고 있다. Michelin 의 市場占有率は 交換用타이어市場에서는 제일 높고 新車用타이어市場에서는 두번째이다. Dunlop 은 英國 Dunlop Holdings 의 子會社로서 從業員은 4,000名 정도이고 乘用車用 Radial타이어와 其他 自動車用타이어를 生産하고 있다. 市場占有率は 新車用타이어市場에서는 제일 많고 交換用市場에서는 두번째이다. Goodyear 는 美國 Goodyear 의 子會社로서 從業員이 約 6,500名이며 Wolverhampton 工場에서 各種 타이어를 다 生産하고 있다. 그리고 Pirelli도 이태리 Pirelli 의 子會社이고 Trent 의 Burton工場에서 타이어 및 고무製品을 生産하고 있으며 從業員은 約 2,000名 정도이다. Uniroyal-Engelbert 는 西獨 Continental Gummi-Werke 의 子會社로서 乘用車用 Radial 타이어를 生産하고 있으며 從業員은 約 1,000名 미만이다. Avon Rubber 는 乘用車用타이어와 二輪自動車用타이어 그리고 特殊타이어를 生産하고 있는데, 지금은 高級乘用車용이나 農耕用타이어 같은 特殊

타이어에만 置重하지 않고 一般고무製品도 生産하고 있다. 끝으로 Semperit 는 北아일랜드에 있는 主要 타이어 메이커로서 Dublin 工場에서 乘用車用 Radial 타이어를 日平均 8,000個 生産하고 있다. 그러나 아일랜드의 乘用車용타이어市場은 年間 約 10萬個에 不過하므로 輸出市場이 여전히 큰 몫을 차지하고 있다.

1982年度 會社別 乘用車용타이어 市場占有率을 보면 다음과 같다.

乘用車용타이어 市場占有率

會社別	(1982) (單位: %)	
	新車用타이어	交換用타이어
Michelin	57	23
Dunlop	16	17
Goodyear	12	14
Pirelli	7	8
Uniroyal-Engelbert	5	6
Avon	—	1
其他	3	31

1982年度 Radial 타이어 生産比率는 乘用車용 타이어가 95%이고, トラック·버스용타이어가 85%이다. 따라서 乘用車용타이어는 1987년까지는 全部 Steel Radial 타이어로 生産될 것 같으나, トラック·버스용타이어는 약간 더 時日이 걸릴 것 같다. 英國의 新車용타이어市場은 自動車生産의 不況으로 82년에는 全體 타이어市場에서 26% 밖에 되지 않아, 1967년의 42%에서 크게 떨어졌다.

1964년부터 政府에서 自動車産業에 간여하기 시작하면서부터 차질이 생겼다. 즉, 政府에서는 財政赤字를 줄이기 위한 政策을 세웠으나, 利보다는 害가 많았고, 自動車메이커들은 內需市場의 不況뿐 아니라 輸出까지 不振하여 施設投資 및 擴張을 할 수가 없었다. 1982年度 英國의 自動車生産臺數는 116萬臺로 1977年度보다 32%나 떨어졌음에도 不拘하고 英國은 EC 自動車 總生産量의 23%를 계속 生産해 왔으나, 지금은 11%에 不過하다. 그러나 유럽 및 日本으로의 輸出이 많이 늘어나고 또 國內需要도 増加될 것으로 보아 1995년까지는 自動車 生産量

이 年平均 3.6%씩 增加될 것으로 展望된다. 그 중에서 乘用車의 成長率은 年平均 約 4%이고, 트럭·버스는 年平均 約 2% 미만으로 보고 있다. 따라서 新車用타이어 市場도 1995년에는 30% (總 타이어市場의)까지 增加될 것으로 豫상된다.

1982年 英國은 純타이어 輸出國으로서 主로 EC 國家(西獨, 벨기에-룩셈부르크, 프랑스)와 스웨덴, 美國 등으로 約 220萬個의 타이어를 輸出하였으며 또 主要 輸入國은 프랑스, 西獨, 아일랜드 등이다. 또한 東歐圈國家들로부터 Steel belted Radial 타이어의 輸入이 늘어나고 있으나, 品質 및 價格 덤핑이 問題視되고 있다.

1995년까지는 타이어 生産이 年間 2.5%씩 增加하여 1995년에는 3,360萬個가 될 것으로 보고 있다. 그러나 이러한 成長率 推定은 1982年의 不況으로 너무 萎縮된 것 같으나, 실은 87年의 타이어生産도 77年 水準을 역시 下廻할 것으로

보고 있기 때문이다. 新車用타이어 販賣는 다소 늘어날 것으로 보고 있지만, 新車用타이어 販賣는 自動車메이커들의 영향력으로 收益性이 적기 때문에 타이어메이커들에게는 財政的인 도움을 주지 못하고 있다.

交換用타이어 市場은, 自動車保有臺數가 차츰 늘어나고 있고, 壽命이 긴 Radial 타이어의 충격도 드디어 緩和되기 시작했으며 또 石油價格이 安定되어 自動車의 平均運行距離도 차츰 安定 또는 增加趨勢에 있어 타이어 需要가 늘어나기 시작했기 때문에 交換用타이어 販賣는 계속 늘어날 것이며 收益性도 제일 많을 것으로 보인다. 英國의 타이어産業은 過剩施設이 줄어들고, 生産性和 國際競爭力이 向上될 때까지 工場閉鎖는 계속될 것이다. 따라서 앞으로의 展望은 타이어市場이 完全 Radial化되고, 타이어 特性이 계속 向上되며 또 高性能타이어와 트럭

〈表 8-11〉 英國 타이어生産 및 고무使用実績推移 (單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 人 口 (100萬)	54.9	55.9	55.9	56.1	56.5	57.5
1 人 當 G D P	3512	3911	4335	4433	4956	6000
G D P (1975 US\$ 10억)	192.8	218.6	242.3	248.7	280.0	345.0
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	1.06	1.05	1.10	0.57	0.55	0.47
타 이 어 生 産 量 (1000個)	25086	30337	28911	24372	28500	33600
타 이 어 個 當 重 量 (kg)	7.9	7.4	7.8	6.3	6.0	5.8
總 高 무 使 用 量	403.6	452.2	493.4	295.0	325	357
非 타 이 어 用 高 무	204.7	229.2	267.1	142.0	154	162
타 이 어 用 高 무	198.9	223.0	226.3	153.0	171	195
總 高 무 使 用 量	403.6	452.2	493.4	295.0	325	357
合 成 高 무	216.3	278.2	321.0	177.0	200	225
天 然 高 무	187.3	174.0	172.4	118.0	125	132

〈表 8-12〉 英國 고무需給実績 및 展望 (單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 高 무 使 用 量	403.6	452.2	493.4	295.0	325	357
純輸入量, 在庫變化	193.6	135.6	164.	41.3	10	-23
總 高 무 生 産 量	210.0	316.6	329.2	253.7	315	380
合 成 高 무	210.0	316.6	329.2	253.7	315	380
天 然 高 무	-	-	-	-	-	-

用 타이어에서도 扁平비가 낮은 Steel belted Radial 타이어가 主宗이 될 것이다.

英國에서는 또 法的規制가 타이어産業에 많은 영향을 미치고 있는 것 같다. 1983年 11月 1日現在, 磨耗된 타이어에서 어떠한 Slip Sign 이 나타난 것은 어떠한 타이어에 대해서도 더 이상 使用해서는 안된다고 規制하고 있다. 특히 交換用타이어 市場에서는 이러한 法的束이 어떻게 活發히 施行되느냐에 따라 많은 영향을 받게 될 것이다. 앞으로 타이어生産에 영향이 미칠 또 다른 法的規制는 東歐圈 國家들에 대한 反덤핑法과 英國과 스페인간의 公正한 關稅協定인데, 이 協定은 1986년에 스페인이 EC에 加入하게 될 때 이루어질 것 같다(예컨대, 1983년에는 타이어가 EC에서 스페인으로 輸出될 때에는 18%의 關稅가 부과되었으나, 스페인에서 EC로 輸出되는 타이어에 대해서는 關稅가 오직 3.1% 밖에 부과되지 않았다). 또 84年 末까지는 英國政府가 주로 東歐圈에서 輸入되는 값싼 타이어 때문에, 交換用타이어도 新車用타이어와 같이 엄격한 試驗에서 合格되어야만 輸入할 수 있도록 立法措置를 할 것으로 보인다.

總 고무 使用量은 1995년까지는 完만한 成長으로 年間 1.5%씩 增加하여 95년에는 357,000톤이 될 것 같다. 고무 使用量은 주로 타이어産業에서 늘어날 것이며, 非타이어 部門에서도 조금씩은 늘어날 것 같다. 總고무 使用量 중에서 合成고무의 占有率(約 60%)은, 原油價格의 安定과 合成고무의 利點, 타이어生産의 完만한 增加趨勢 등으로 별 변동이 없을 것으로 보고 있다.

英國의 1983年 末 基準 合成고무 生産能力은 518,000톤이고 種類別比率은 SBR 69%, BR 9%, 其他 22%이다. 主要 合成고무 生産會社로는 Esso Chemical과 International Synthetic Rubber 가 있는데, Esso Chemical에서는 Fawley 에 年間 49,000톤 生産規模의 Butyl-halobutyl 고무 工場을 가지고 있고, International Synthetic Rubber 에서는 Scotland 의 Grangemouth 에 年産 15,000톤 規模의 EPDM工場과

Hampshire 의 Hythe 에 年産 27萬톤 規模의 SBR 工場을 가지고 있다.

合成고무 生産은 年間 3.2%씩 成長하여 95년에는 38萬톤이 될 것으로 보고 있으나, 實際의 成長率은 82年の 不況 때문에 더 떨어질 것 같으며, 1995年の 合成고무 실제 生産量은 73年 水準(約 364,000톤)을 넘지 못할 것이다. 그러나 合成고무는 國內需要가 鈍化되고 生産性은 더욱 向上되어 1995년까지는 英國이 合成고무의 純輸出國으로 될 것 같다. 즉, 總 고무 使用增加率이 總 고무 生産增加率보다 낮아서 1995년에는 合成고무를 輸出하게 될 것이다.

(7) 西 獨

西獨은 EC地域에서 最大經濟國家이고 1人當 GDP는 두번째이다. 西獨은 技術集約産業이 발전되어 있으며, 生産性이 높고 또 投資環境이 좋아서 60年代 中반에서 70年代 사이에 年間 GDP 成長率이 4.7%로서 高度의 産業化를 유지해 왔으나, 그후에는 經濟成長率이 年 2.3%로 많이 鈍化되었다. 그러나 西獨의 製品들은 品質面에서 評이 좋아서 純輸出國으로 계속 유지되고 있으며, 또 인플레이션도 西歐의 다른 先進國家들보다 낮다.

西獨은 이미 經濟發展이 高度化되었고 人口增加率도 減少趨勢에 있으므로 앞으로의 GDP 成長率은 1960年代보다 낮을 것으로 보고 있다. 福祉國家의 發展으로 늘어나는 需要增加와 脫工業化社會(post-industrial society)*로의 發展, 또 國際競爭力의 弱화 등으로 앞으로는 經濟成長이 어려울 것 같다. 즉, 앞으로의 經濟成長率은 年間 2.7%로서 1995년에는 GDP가 6,950억달러(1975年度 價格基準)에 달할 것으로 예상된다. 그리고 1人當 GDP는 11,600달러 이상으로 EC地域에서는 제일 높을 것으로 보인다. 대체로 西獨의 消費市場은 이미 거의 포화상태에 있기 때문에 個人消費面에서는 더 큰 發展은 어려울 것 같으나, 餘暇善用이 늘어

* 農業化社會가 工業化社會로 바뀐 다음, 이번에는 工業化를 벗어나서 工業化社會 다음에 達할 社會. 情報化社會, 文明後社會.

남에 따라 各種 레저用商品과 서비스業은 많이 늘어날 것 같다.

EC 國家 중에서 西獨은 最大의 고무消費國으로서 1982년에는 EC 總 고무 使用量의 30%를 占有하였다. 西獨의 總 고무 使用量은 1967~77年 사이에는 年平均 約 6% 정도 成長하였으나, 82년에는 72年 水準으로 떨어졌다. 고무 使用量의 增加는 거의 非타이어部門이었고, 타이어 産業은 유럽에서 가장 競争이 심하여 70年代 이후로는 마이너스 成長을 하였다.

西獨의 主要 타이어 메이커는 Michelin, Continental-Uniroyal, Dunlop, Goodyear, Pirelli(實績順) 등인데, 主要 國內메이커들은 지난 數年 동안, 人件費 및 原資材價格의 上昇, 타이어市場의 不況으로 인한 過剩施設 등으로 利潤이 떨어져 收益性이 줄었거나 아니면 赤字를 냈다. 따라서 여러 種類의 고무製品을 生産한 會社들

은 타이어에만 依存해온 會社들보다는 經營이 많이 좋아졌다. 그것은 타이어市場에 많은 變化가 왔기 때문이다. 過剩施設은 工場閉鎖와 業體들이 타이어業界를 떠남으로써 解消되어 가고 있다. 西獨의 타이어 産業은 뛰어난 技術과 安定된 人件費, 그리고 EC나 東歐圈으로부터 값싼 타이어의 輸入을 減少시킴으로써 利益을 보게 될 것이다.

西獨의 新車用타이어市場은 1982년에 타이어 總 使用量의 58%를 占有하여 67년의 50%보다 增加되었다. 西獨은 EC 地域에서 自動車生産이 가장 많은 나라이며 1995년까지도 계속 유지될 것이다. 이렇게 西獨이 自動車生産을 主導하게 된 것은 品質에 대한 評이 좋고 勞使關係가 원만하며, 또 生産性이 높고 技術開發과 經營合理化가 되었기 때문이다. 西獨의 主要 乘用車 메이커인 Volkswagen-Audi는 西獨의 自動車産

西獨 타이어 生産 및 고무 使用 実績 推移

<表 8-13>

(單位 : 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 人 口 (100萬)	59.3	61.7	61.4	61.7	61.0	59.5
1 人 當 G D P	5268	6580	7417	7955	9180	11681
G D P (1975 US\$ 10억)	312.4	406.0	455.4	490.8	560.0	695.0
非타이어고무使用量/GDP (톤/\$100萬)	0.48	0.68	0.69	0.63	0.58	0.50
타 이 어 生 産 量(1000個)	24020	41242	37936	35952	40000	46500
타이어個當重量(kg)	8.0	6.8	7.7	6.9	7.0	7.0
總 高 무 使 用 量	341.9	555.4	607.7	558.1	605	670
非 타 이 어 用 高 무	150.9	276.0	315.9	309.0	325	345
타 이 어 用 高 무	191.0	279.4	291.8	249.1	280	325
總 高 무 使 用 量	341.6	555.4	607.7	558.1	605	670
合 成 高 무	200.6	362.4	431.2	386.9	425	480
天 然 高 무	141.3	193.0	176.5	171.2	180	190

西獨 고무 需給 実績 및 展望

<表 8-14>

(單位 : 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 高 무 使 用 量	341.9	555.4	607.7	558.1	605	670
純輸入量, 在庫變化	151.7	255.4	193.4	174.2	150	105
總 高 무 生 産 量	190.2	300.0	414.3	383.9	455	565
合 成 高 무	190.2	300.0	414.3	383.9	455	565
天 然 高 무	-	-	-	-	-	-

業을 立証하고 있으며, 小型乘用車의 Diesel 엔진 開發에서 主要한 역할을 하였다.

1995년까지 新車用타이어市場은 總타이어 需要量의 50% 이하로 떨어질 것으로 보이는데, 그것은 輸入타이어가 늘어나고, 人件費가 올라가며, 또 通貨의 強勢로 앞으로 10年間은 自動車産業이 成長하기 어려울 것으로 보기 때문이다. 즉 1982~1995년에 自動車生産은 年平均 增加率 1% 以下일 것으로 보이며, 또 總輸出量도 1995년까지는 輸入國家들의 保護貿易政策과 海外의 自動車生産增加로 輸出需要가 줄어들고 있기 때문에 별로 늘어나지 않을 것 같다.

타이어 메이커들의 가장 重要한 市場은 販賣量이 많고 또 利潤이 좋은 交換用乘用車타이어 市場이다. 新車用타이어市場에서 가장 많이 販賣하고 있는 會社는 Michelin 이지만 지금은 Continental-Uniroyal 및 Goodyear 와 熾烈한 競争을 하고 있다. 競争에서 살아 남기 위해서는 西獨타이어 메이커들은 꾸준한 技術開發과 人件費安定에 努力해야 하고 또 다른 EC 國家나 東歐圈으로부터 輸入되는 값싼 타이어의 流通을 減少시켜야 한다.

西獨은 타이어 純輸入國으로서 앞으로도 계속 되겠지만, 1995년까지는 輸入량이 많이 줄어들 것 같다. 主要 輸出對象國은 다른 EC 國家와 스웨덴, 美國, 日本 등이다. 輸入은 元來 다른 EC 國家들로부터 하였으나, 지금은 오스트리아, 스페인, 유고, 日本 등으로부터 값싼 타이어의 輸入이 점차 늘어나고 있다.

合成고무 生産은 1967~1977년의 10年間에는 年平均 約 8%씩 成長하였으나 1982년에는 384,000톤으로 7%나 減少되었다. 1983年末 合成고무 生産能力은 515,000톤으로 推定되며, 種類別로는 SBR 62%, BR 14%, 其他 24%이다. 西獨의 主要 合成고무製造會社로는 Bunawerke Huls GmbH(Mari에 年産 18萬톤 規模의 工場)와 Rheinische Olefinwerke GmbH(TR고무 年産 3萬톤 規模)가 있다.

合成고무 生産은 고무需要의 減少와 海外競争의 深化로 1982~1995년에 年間 3%씩 成長하여 總 565,000톤으로 豫상되고 있다. 그리고

1987년까지는 合成고무의 過剩生産施設을 줄이고 適正生産能力을 現代化시키는 한편 國內需要는 鈍化될 것으로 보기 때문에 西獨이 純輸出國이 될 것으로 豫測된다. 西獨의 總고무使用量 增加率は 1982~1995년에 約 1.4%로 鈍化되어 고무 輸入량이 많이 줄어들 것으로 보인다.

(8) 其他 EC 國家

其他 EC 國家로는 덴마크, 아일랜드 및 그리스 가 있다.

덴마크는 世界에서 最高의 先進國으로서, 82년에 1人當 GDP가 8,497달러(75年 價格基準)로 EC 國家 중에서 가장 높았다. 現在 經濟的인 問題로서는 外債增加(GDP의 30%), 2자리 숫자의 인플레이션, 失業者增加, 政府의 큰 豫算赤字, 財政狀態의 惡化 등이다. 1982년에는 새로운 保守聯立政府가 수립되어 심한 緊縮政策으로 國際競争을 向上시키고, 貯蓄을 장려하여 인플레이션을 減少시키고 豫算을 減縮시키며 또 財政赤字를 줄이게 하였다.

아일랜드는 農業에 從事하는 사람이 總人力의 1/4 이나 되며 農業이 GDP의 1/5을 점유하고 있다. 特殊 農産物로는 家畜과 그 加工製品 들인데, 肉類 및 家畜은 約 1/5이 輸出되고 있다. 그리고 酪農品도 有名하다. 製造業分野에서는 化學製品, 織物, 衣類 및 엔지니어링製品 등이 主宗産業으로 되어 있다. 또 泥炭(연료용), 非鉄金屬, 天然가스 등 鉅業도 小規模로 하고 있다.

아일랜드는 다른 EC 國家들에 比하면 아직도 開發途上에 있으므로 앞으로도 經濟成長을 할 수 있는 충분한 潜在力이 있고, GDP 成長率은 年間 3.5%로서 同地域에서는 두번째로 높은 나라이다. 그러나 이와같은 急成長에도 不拘하고 1人當 GDP는 1995년에 4,100달러로서 이 地域에서 두번째로 낮은 國家가 될 것이다. 産業生産增加率は 年間 3.5%로 豫상되며, 英國과 같이 輸出市場을 꾸준히 多邊化시켜야 될 것으로 보인다.

그리스는 混合經濟體制로서 總勞動力의 35%

가 農業에 從事하고 있으며 農産物이 輸出의 1/5을 차지하고 또 GDP의 約 12%를 寄與하고 있다. 製造業에서는 織物, 衣類, 鉄鋼 및 石油 製品이 주요 輸出品으로 急成長되고 있다. 또 海運業과 觀光業도 外貨獲得에서 중요한 몫을 하고 있다. 그러나 그리스는 지금까지 財政狀態가 좋지 않아 資本流入이 많았다.

그리스는 이 地域의 다른 나라들보다도 經濟開發 水準이 낮은 國家이므로 앞으로는 다른 나라들보다도 經濟를 더욱 急成長시킬 수 있는 나라이다. 그리스는 일반적으로 젊은 人力이 많고, 製造業分野가 活潑하며, 下部構造가 잘 되어 있고 또 보크사이트(알루미늄 원강) 資源이 많다. 現在 그리스는 EC에 加入하여 만일 競爭力만 있었다면 새로운 輸出市場을 開拓할 수 있었을 것이며 또 其他 EC 國家들이 經濟回復 段階에 있기 때문에 그리스인들이 이들 國家들(其他 EC 國家)로 들어가 더 큰 活動을 할 수 있었을 것이다.

그리스가 안고 있는 問題點은 國內産業構造의 弱化, 競爭力의 喪失, EC 加入에 대한 適當한 對策, 輸出市場의 貧弱, 그리고 GDP의 6%에 해당하는 財政赤字 등이다. 또한 그리스는 GDP의 約 13%나 되는 公共借款도 있다. 그러나 그리스 經濟는 1995년까지는 年間 成長率이 3.8%로서 EC 國家 中에서는 가장 높은 것으로 豫상된다.

其他 EC 國家들은 全體의으로 보아서 經濟成長率이 1995년까지는 年 3%로서 1人當 GDP(1995年)는 6,000달러에 약간 미달될 것으로 보인다. 고무 使用量은 1967~1977년에 年 7.5%씩 增加했지만, 1977年의 고무 使用量은 57,000톤에 不過했으며, 또 82년에는 50,000톤으로 11%나 더 떨어졌다. 특히 이들 나라에서는 타이어가 生産되지 않으므로 總 고무需要量은 非타이어部門에서만 늘어나고 있다. 앞으로 이들 나라에서는 타이어의 需要量이 制限되어 있고 또 EC 地域 다른 나라들의 타이어 生

其他 EC 諸國 고무需給実績 및 展望

(表 8-15) (單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 人 口 (100萬)	16.5	16.9	17.5	18.3	19.0	19.8
1 人 當 G D P	2958	3757	4211	4350	4763	5869
G D P (1975 US\$ 10억)	48.8	63.5	73.7	79.6	90.5	116.2
非타이어고무使用量(GDP (톤/\$100萬))	0.56	0.70	0.77	0.63	0.61	0.51
타 이 어 生 産 量(1000個)	—	—	—	—	—	—
타 이 어 個 當 重 量(kg)	—	—	—	—	—	—
總 高 膠 使 用 量	27.5	44.7	56.5	50.2	55	59
非 타 이 어 用 高 膠	27.5	44.7	56.5	50.2	55	59
타 이 어 用 高 膠	—	—	—	—	—	—
總 高 膠 使 用 量	27.5	44.7	56.5	50.2	55	59
合 成 高 膠	15.7	29.7	34.6	33.1	37	40
天 然 高 膠	11.8	15.0	21.9	17.1	18	19

其他 EC 諸國 타이어生産 및 고무使用実績推移

(表 8-16) (單位: 1000톤)

	1967	1972	1977	1982	1987	1995
總 高 膠 使 用 量	27.5	44.7	56.5	50.2	55	50
純輸入量, 在庫變化	27.5	44.7	56.5	50.2	55	50
總 高 膠 生 産 量	—	—	—	—	—	—

産能力이 過剩狀態에 있으므로 이러한 現象은 지속될 것으로 豫想된다. 또 이와 마찬가지로 合成고무도 이 其他 EC 國家에서는 生産되지 않으며 앞으로의 生産計劃도 없다. 따라서 이들 國家에서는 타이어 및 合成고무는 全量 輸入에만 계속 依存하게 될 것이다. 北아일랜드에서는 타이어를 生産하고 있으나, 北아일랜드는 本調査에서와 같이 英國에 屬해 있다.

其他 EC 國家들은 상당한 經濟成長能力을 가

지고 있으면서도, 그들은 國內市場이 작고, 人件費나 天然資源 등이 比較的 좋지 않아 그들의 領土内에서는 타이어工場이나 合成고무 工場을 建設하지 못하게 하였다.

이들 國家의 고무使用增加率は 1982~95年에 年間 1.2%에 지나지 않으나, 이것은 全量 輸入에만 依存하고 있기 때문에, 한편으로는 貿易赤字를 커버하기 위해 農産品의 輸出에 力點을 두고 있다.

☆

☆

☆

▲ 日本 타이어 企業의 海外進出 및 技術交流狀況

社 名	國 名	年 月	方 法	出資率	主要生産品目 및 能力	
(Bridgestone)						
• Thai-Bridgestone	泰 國	1969. 1	操業開始	合 辦	51%	타이어·튜브 85,000個/月
• Bridgestone tire Indonesia	인도네시아	1976. 1	"	"	43%	" 125,000個/月
• Bridgestone Taiwan	台 灣	1980. 10	資本參加	資本參加	44%	" 66,000個/月
• Bridgestone Australia	濠 洲	1980. 12	株式買収	株式買収	60.4%	" 138,000個/月
• Bridgestone tire manufacturing USA	美 國	1983. 1	操業開始	工場買収	100%	" 70,000個/月
(Yokohama)						
• Indo-Ceat	印 度	1984. 2	契 約	技術供與		타이어·튜브 1,300t/月
• 韓國타이어製造(株)	韓 國	1973. 10	"	"		" 5,000t/月
• 南港輪胎股份	台 灣	1958. 10	"	"		" 1,200t/月
• Asia Tire Company	에치오피아	1973. 4	"	"		" 160t/月
• Gadjah Tunggal	인도네시아	1980. 1	"	"		" 1,100t/月
(Sumitomo)						
• Dunlop Ltd.	英 國	1985. 1	事業開始	工場買収	48%	타이어·튜브 1,750t/月
• Dunlop Deutschland	西 獨	1985. 1	"	"	48%	" 3,100t/月
• Dunlop France SA	프 랑 스	1984. 7	"	"	48%	" , 其他 1,800t/月
• 泰豐輪胎	台 灣		資本參加	資本參加	6%	타이어·튜브
• Sumi Rubber Industries	濠 洲	1980	事業開始	設 立	60%	고무 장갑
(其他 世界의 Dunlop 그룹의	타이어會社에	타이어	技術供與)			
(Toyo)						
• Continental	西 獨	1982. 3	契 約	技術交流		自動車타이어
• General Tire	美 國	1983. 9	"	"		"
• 正新橡膠工業股份	台 灣	1981. 11	"	技術供與		"

資料 : ゴム報知新聞(85.7.8)