

# 세계 고무 및 타이어산업 전망(Ⅳ)

World Rubber & Tire To 1995

## 업 무 부

차 례

□ 머릿말

1. 개 요
2. 고무 및 타이어산업의 환경
3. 북미지역
4. 중남미지역
5. 서유럽지역
6. 동유럽지역
7. 중동/아프리카지역
8. 아시아/오세아니아지역
9. 산업구조

### 5. 서유럽지역

#### (1) 개 요

서유럽은 과거 수십년간에 걸쳐 심각한 정치·경제적 변환을 겪은바 있다. 국가소유기업의 민영화, 자본형성에 장애가 되는 사회요인의 제거, 동유럽권의 자유화(인구 유입과 대륙간의 무역, 투자 등의 교류), 그리고 1992년에 있을 EC의

경제적인 통합이 최근 이 지역에 영향을 미치는 주요 변수이다. 이러한 사태는 지역경제에 매우 큰 충격을 주는 요소이다. 이 지역의 국가들은 1980년대에 유례없는 번영을 구가하였으며, 특히 1980년대 중반과 하반기에는 더욱더 번영을 누렸었다.

수개월동안 미국의 경기곡선은 들쭉날쭉하였지만 유럽의 그것은 1990년말부터 1991년초에 걸쳐 불경기를 맞았다(불경기는 아니더라도 최소한 성장률이 1/4 감소). 그러나, 영국은 대륙에 있는 국가들보다 먼저 불경기를 겪었고, 특히 자동차 판매량이 1990년에는 현저히 줄었다.

한편 好材로서는 구동축의 경제성장과 독일 통일에 따른 수요증가로 1990년과 1991년도에는 독일의 자동차시장이 크게 성장세를 나타내고 있는 것을 들 수 있다. 그러나, 대부분의 다른 국가에서는 북미의 경우와 같이 심각한 것은 아니지만 자동차부문의 생산·판매가 현저히 침체할 것으로 예고되고 있다.

서유럽의 자동차시장은 북미 다음 가는 규모로

추정되고 있으며, 여러개의 국가로 시장이 분화되어 있다. 사용하고 있는 타이어의 패턴은 각 국가들의 경제적인 특성에 따라 변화되는 경향이 있다. 전반적으로 볼때 타이어시장은 성숙기에 있으며, 교환용 타이어의 수요는 신차용 타이어 시장의 1~1.5배의 규모를 구축하고 있다. 과거 수년동안 치열한 경쟁과 타이어 수명의 향상이라는 복합적인 요인으로 인하여 수요는 약화된 데 비하여 공급은 초과하였다. 게다가 미국의 달러화에 대한 유럽의 통화강세로 수출이 저조하였고 수요를 압박하였다.

1992년 이후 서유럽의 고무 및 타이어산업의 전망은 현실점에서는 여전히 불투명하다. 타이어산업의 세계화 특성에 따라 1992년의 EC통합이 타이어산업에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상된다.

그러나, 고무 및 비타이어용 고무제품산업에서 유럽의 영향은 상당히 클 것이다. 유럽 각국의 컨베이어 제품은 자국내에서 생산하여 수요를 충족시키고 있는데, 1992년 이후 컨베이어 메이커들은 다른 지역에도 이 제품을 팔지 않으면 기업을 지탱해나갈 수가 없을 것이다.

고무벨트류와 같은 고무제품은 국내 생산능력이 수요를 초과하는 데다 수입품이 증가함에 따라 산업구조의 개편이 절박한 실정이다. 유통조직이 개선되어 품질·수량 등 판매상의 제반 요소도 달라지게 될 것이다.

EC의 통합에 따라 무역장벽이 없어지게 되면 중소기업체들의 판매신장에 도움이 될지는 모르겠으나, R&D 투자가 미약한 회사와 시장점유율이 낮은(세계적으로나 유럽내에서나) 회사는 어려움을 겪게 될 것이다. 1992년이 되더라도 유럽이 완전히 변화되는 것은 아니나 어떤 부문에서는 변화가 예상된다. EEC회원국의 기업들은 통합에 앞서 대처해야 할 정보를 미리 입수할 수가 있다. 특히 제조업체들은 1992년도의 유럽 대기오염방지에 대한 정보를 제공받을 수 있을 것이다.

서유럽 전체적인 면에서 볼때 과거 수십년간 주로 역외국가와의 경쟁력 열세로 무역적자를 보고 있다. 타이어산업은 공장폐쇄 및 시설현대화를 통하여 산업구조를 스스로 개편하고 있다. 교환용 타이어시장은 래디알 타이어의 수명연장과 자동차 운행거리의 감소에 따라 침체될 것으로 예상된다. 결과적으로 전체 고무사용량 가운데서 타이어부문의 고무 사용비중은 낮아질 것이다.

서유럽의 타이어 제조업자는 Michelin을 선두로 Pirelli, Goodyear, Continental이 그 뒤를 따르고 있다. 1991년 5월에 Pirelli는 Continental을 인수하여 Michelin의 자리를 위협하려고 했다. 이 협상은 결렬되었지만 Continental과 Pirelli는 이미 서독에서 스틸코드 합작생산을 한바 있는데, Pirelli의 기술지도하에 자본투자비율은 50 :

〈표 5-1〉 서유럽의 타이어 및 고무 수급현황

항목	연도				
	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	366.4	370.7	376.7	380.7	383.5
GDP/1인당	8541	9132	10377	11689	13377
GDP(10억US\$/1982)	3129.5	3385.2	3909.0	4450.0	5130.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	185210	186435	211470	225320	242300
순수입량	220	5635	11105	19070	27170
타이어판매량	185430	192070	222575	244390	269470
신차용	71165	72300	84665	93425	103920
교환용	114265	119770	137910	150965	165550
고무(1,000톤)					
고무사용량	2760.2	2711.5	2985.1	3330	3630
비타이어용 고무	1494.4	1467.3	1662.4	1939	2158
타이어용 고무	1265.8	1244.2	1322.7	1391	1472
고무사용량	2760.2	2711.5	2985.1	3330	3630
합성고무	1874.1	1819.6	2038.5	2275	2485
천연고무	886.1	891.9	946.6	1055	1145
순수입량	797.5	644.1	694.8	775	765
고무생산량	1962.7	2067.4	2290.3	2555	2865
합성고무	1962.7	2067.4	2290.3	2555	2865
천연고무	-	-	-	-	-

50이었다. 한편, Michelin, Pirelli, Continental 모두 향후 2~3년내에 고용과 생산능력을 감축하기로 발표한바 있다. 과중한 부채가 서유럽의 타이어산업에 적신호를 울리고 있다.

합성고무 사용량은 연평균 2.2%씩 증가하여 1995년에는 230만톤에 이르게 될 것으로 예상되며, 서유럽은 화학공업의 발달에 힘입어 합성고무 순수출국의 위치를 계속 유지하게 될 것이다. 그러나, 캐나다, 멕시코, 사우디아라비아와 같은 석유화학공업국가의 출현으로 말미암아 서유럽의 합성고무 수출량은 감소할 것이다. 천연고무의 수입량은 계속 늘어날 것으로 예상되는데, 이는 내열성이 강한 천연고무의 장점 때문에 항공기용 타이어부문 등의 수요증가가 예상되기 때문이다.

## (2) 오스트리아

오스트리아는 GDP의 5%가 농업부문에서 생기는 데 비하여 제조업은 30%를 점하는 공업경제국가이다. 또한 GDP의 45% 이상을 수출에 의존하고 있는데, 주요 수출품목으로는 기계, 철강, 화학제품, 목재, 종이제품을 들 수 있다. 유럽의 높은 문화생활, 관광 또한 주요산업이다. 오스트리아의 1인당 국민소득은 유럽 평균치를 웃돌고 있다. 1980년대말 오스트리아 정부는 세금을 인하하고 많은 국영기업-철강, 금융, 에너지 부문 등의-을 민영화하는 한편 EC 가입신청을 한 바 있다. 이와 같은 조치와 함께 동유럽시장에도 적극적으로 진출함으로써 장기적으로 유럽의 평균 경제성장률을 앞지를 것으로 예상된다.

오스트리아의 경자동차 생산규모는 아주 작은데, 이는 수요가 워낙 적기 때문이다. 그 결과 전체 수요의 95% 이상을 독일(오스트리아는 전통적으로 서독과 매우 밀접한 경제관계를 유지하고 있음), 프랑스, 이탈리아, 일본으로부터 수입하여 충당하고 있다. 국민소득증가율에 비추어 볼 때 경자동차 수요는 늘어날 것으로 예상된다.

오스트리아의 타이어 생산량은 연평균 1%미만의 증가율을 보여 1995년도에는 730만개에 이르게 될 것으로 예상된다. 오스트리아의 타이어산업은 독일 Continental의 子會社인 Semperit가 주도하고 있다. Semperit는 Traiskirchen에 日産 18,300개 규모의 타이어공장을 갖고 있다. 그밖에 1988년에 가동을 시작한 Lim Kunststoffe사의 Kittsee 공장이 있다. 농경용 타이어를 생산하던 이 공장은 이유는 밝혀지지 않았으나 1990년에 문을 닫았다.

오스트리아의 타이어 판매량은 연평균 2.1%씩 증가하여 1995년에는 530만개에 이를 것으로 예상된다. 신차용 타이어 판매량은 연평균 6.2%씩 증가하여 1995년에는 135,000개에 이를 것으로 보인다. 신차용 타이어의 수요증가율은 높지만, 교환용 타이어시장 규모에 비하면 미미하다.

〈표 5-2〉 오스트리아의 타이어 및 고무 수급현황

항목	연도				
	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	7.6	7.6	7.7	7.7	7.8
GDP/1인당	8684	9263	10649	12208	13590
GDP(10억US\$/1982)	66.0	70.4	82.0	94.0	106.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	6600	6720	7050	7290	7650
순수입량	-1980	-2230	-2290	-2010	-1980
타이어판매량	4620	4490	4760	5280	5670
신차용	80	60	10	135	170
교환용	4540	4430	4750	5145	5500
고무(1,000톤)					
고무사용량	68.8	69.4	74.8	82	89
비타이어용 고무	21.8	22.3	25.7	30	34
타이어용 고무	47.0	47.1	49.1	52	55
고무사용량	68.8	69.4	74.8	82	89
합성고무	46.7	46.0	48.8	52	56
천연고무	22.1	23.4	26.0	30	33
순수입량	64.8	64.4	69.8	76	82
고무생산량	4.0	5.0	5.0	6	7
합성고무	4.0	5.0	5.0	6	7
천연고무	-	-	-	-	-

상용차의 국내수요도 적지만, 특히 승용차의 국내수요가 적기 때문에 신차용 타이어시장은 주로 수입 타이어로 충당하게 될 것이다. 교환용 타이어 판매량은 연간 1.6%로 완만하게 증가하여 1995년에는 510만개 정도가 될 것이다. 교환용 타이어 판매량이 이처럼 완만하게 증가하는 까닭은 자동차 운행거리가 단축되었기 때문이다.

고무사용량은 연평균 약 2%씩 증가하여 1995년에는 82,000톤에 이르게 될 것으로 예상된다. 오스트리아의 타이어 생산 부진 및 소형자동차 선호경향에 따른 소형타이어의 수요증가로 타이어부문의 고무사용량 증가율은 매우 둔화될 것으로 예상된다. 반면에 비타이어부문의 고무사용량은 고무제품에 대한 수요증가에 따라 그 사용비중이 높아질 것이며, 국내 합성고무 생산시설이 부족하기 때문에 국내 고무수요의 90% 이상을 수입하게 될 것이다.

**(3) 벨기에-룩셈부르크**

이들 두 나라는 상호 경제협약을 맺고 있기 때문에 1개의 경제권으로 취급된다. 그러나, 이 두 나라는 각기 개별적으로 정책을 결정하고 있다. 양국은 공업국으로서 자동차를 비롯하여 철강제품 등 완제품을 많이 수출하고 있다. 반면에 식량과 원자재의 수입의존도가 매우 높다. 양국은 1980년대 후반에 들어와서 견실한 경제성장을 하였지만, 막대한 재정적자와 방만한 경제운용이 장래를 어렵게 하고 있다. 추정 GDP는 연평균 2.3%씩 성장하여 1995년에는 1,250억달러에 이를 것으로 예상된다.

이 지역의 경자동차시장은 성숙단계에 있으며, 신규수요자의 대부분이 차량을 바꾸는 경우이다. 자동차는 완제품을 생산하여 독일, 프랑스, 영국, 네덜란드, 이탈리아 등의 국가에 계속 수출하게 될 것이다.

타이어 생산량은 매년 약간씩 증가하여 1995년에는 620만개에 이르게 될 것으로 예상된다.

〈표 5-3〉에 업체별 공장의 위치와 1일 생산능력이 나타나 있다.

〈표 5-3〉 벨기에-룩셈부르크의 타이어 생산능력  
(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Goodyear	Colmar-Berg, Luxembourg	10000
Uniroyal-Goodrich (Continental)	Herstal/Liege, Belgium	2870

벨기에-룩셈부르크의 타이어 판매량은 연평균 2.1%씩 증가하여 1995년에는 1,190만개에 이를 것으로 예상된다. 자동차 운행거리가 감소함에 따라 타이어의 수요증가율도 둔화될 것이다. 신차용 타이어의 수요는 연평균 2.3%씩 증가하여 1995년에는 730만개에 이를 것으로 예상된다. 이에 비하여 교환용 타이어 판매증가율은 2%를 밑돌아 1995년에는 470만개에 이를 것으로 예상된다.

타이어부문의 무역수지는 적자규모가 크고 타이어의 수입수요 증가, 생산의 둔화 등으로 인하여 수지적자가 악화될 것으로 예상된다. 프랑스와 독일은 계속 주요 수입상대국이 될 것이다.

전체 고무사용량은 연평균 4.6%씩 증가하여 1995년에는 169,000톤에 이를 것으로 예상된다. 이 증가량의 대부분은 비타이어용 고무부문에서 생길 것으로 보이는데, 이는 건설, 공업, 소비자시장의 호전을 감안한 것이다. 비타이어용 고무제품부문의 고무사용량은 연평균 거의 6%씩 증가하여 128,000톤에 이를 것으로 예상된다. 이에 비하여 타이어용 고무부문의 고무사용량은 연평균 1.2%씩 증가하여 1995년에는 41,000톤에 이르게 될 것이다.

이 지역의 고무관련 무역수지적자는 향후 5년간 지속될 것으로 예상되는데, 이는 비타이어용 고무수요가 연평균 성장률을 웃돌고 있기 때문이다. 고무생산량은 연평균 3.6%씩 증가하여

1995년에는 153,000톤에 이르게 될 것으로 예상된다.

〈표 5-4〉 벨기에-룩셈부르크의 타이어 및 고무 수급현황

항목	연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)		10.3	10.3	10.3	10.3	10.3
GDP/1인당		8796	9184	10845	12136	13447
GDP(10억US\$/1982)		90.6	94.6	111.7	125.0	138.5
타이어(1,000개)						
타이어생산량		5970	5825	5980	6200	6450
순수입량		2880	3635	4770	5730	6650
타이어판매량		8850	9460	10750	11930	13100
신차용		5250	5560	6500	7280	8050
교환용		3600	3900	4250	4650	5050
고무(1,000톤)						
고무사용량		93.1	107.8	135.0	169	206
비타이어용 고무		54.2	69.9	96.3	128	164
타이어용 고무		38.9	37.9	38.7	41	42
고무사용량		93.1	107.8	135.0	169	206
합성고무		66.4	70.0	91.0	120	154
천연고무		26.7	37.8	44.0	49	52
순수입량		-21.9	11.6	6.8	16	31
고무생산량		115.0	96.2	128.2	153	175
합성고무		115.0	96.2	128.2	153	175
천연고무		-	-	-	-	-

(4) 프랑스

프랑스는 서유럽에서 두번째로 큰 경제규모를 갖고 있는 나라로서 고도로 공업화되어 있을 뿐만 아니라 경지면적이 넓어 강력한 농업이 밀바탕을 이루고 있는 나라이다. 고도의 선진기술을 보유하고 있는 프랑스는 자동차, 기계, 화학제품, 철강제품, 섬유, 의류, 농산물의 세계 주요 수출국이다. 1980년대 초반 및 중반에 경제성장은 주춤하였지만, 1980년대 후반, 특히 1987년에 팔목할 만한 성장을 시현하였다. 이는 환율의 안정, 국영기업의 민영화, 신중한 재정 및 통화정책 운용, 물가안정 등에 의한 것이다.

프랑스도 1980년대 중반까지는 유럽의 경기침체를 피할 수 없었지만 GDP는 1990~1995년도까지 성장할 것으로 예상된다. 프랑스의 경제발전이 오랫동안 걸림돌이 되어왔던 실업률은 여전히 높을 것이다. 향후 5년 이상 프랑스의 GDP는 거의 3%가 증가하여 1995년에는 7,620억달러에 이를 것으로 예상된다.

프랑스의 경자동차산업은 Renault와 Peugeot 2개사에 집중되어 있다. 경쟁력이 있는 일본산 자동차의 수입증가로 생산수준은 침체될 것이다. 프랑스는 광대한 국토와 고속도로 등 사회간접자본시설이 잘 발달되어 있어 자동차이용률이 높다. 경자동차시장은 성숙기에 있으며, 신규구매보다 기존 자동차의 교체구매성향이 매우 높다.

프랑스는 서유럽 타이어 생산량의 1/4 이상을 점유하고 있으며, 1990년 현재 타이어 제조업체 및 타이어 생산능력은 〈표 5-5〉와 같다.

Michelin은 가까운 장래에 Orleans공장을 폐쇄하기로 하였다. 또한 1992년말까지 프랑스내

〈표 5-5〉 프랑스의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Michelin	Clermont-Ferrand	44000
	Tours	18000
	Cholet	10000
	Montceau les Mines	13000
	Bourges	10000
	Orleans	10000
	Poitiers	10000
	Roanne	10000
	La Roche sur Yon	5000
	Continental	Sareguemines
Uniroyal-Engelbert (Continental)	Clairoix	24000
Dunlop France (Sumitomo)	Montlucons	7250
Goodyear	Amiens	18500
	Amiens	20000
	Firestone(Bridgestone)	Bethune

4,900명의 근로자를 해고하기로 발표한바 있다. 세계 최대의 타이어 메이커인 동사는 1990년에 9억달러의 적자를 보았다. 이는 Bridgestone의 시장확대를 막기 위하여 판매가격을 인하한 데다 설비과잉 등이 문제가 되었기 때문이다.

Michelin의 다른 자회사인 Kleber는 Toul과 Troyes에 각각 공장을 갖고 있는데, 이들 공장의 생산능력은 밝혀지지 않았지만 승용차, 경트럭, 농경용 타이어를 생산하고 있다.

금세기말까지 프랑스의 타이어 생산량은 거의 수평을 유지할 것으로 보인다. 따라서 타이어 생산량은 연평균 1%미만의 성장률을 보여 1995년에는 5,670만개에 이를 것으로 예상되는데, 이는 외국산 타이어의 수입증가 때문이다. 그러나, 프랑스의 타이어 수출국으로서의 지위에는 변동이 없을 것이다.

프랑스의 타이어 판매량은 생산량보다 많을 것이다. 타이어 판매량은 연평균 1.3%가 증가할 것으로 예상되는데, 신차용 타이어 증가율이 교환용 타이어 증가율보다 높을 것이다. 교환용 타이어 판매량은 연평균 1%미만이 증가하여 1995년에는 2,150만개에 이를 것으로 예상되는데, 이는 자동차 운행거리 감소와 타이어 수명이 연장된 데 따른 결과이다.

타이어부문의 고무수요는 매우 완만하게 증가하여 1995년에는 31만톤에 이르게 될 것이며, 비타이어용 고무수요는 연평균 4%씩 증가하여 1995년에는 27만톤에 이르게 될 것으로 예상된다. 비타이어용 고무수요증가율이 타이어용 고무수요증가율보다 높은 것은 산업의 발달, 건설 및 일반소비자의 수요증가 때문이다.

프랑스는 주요 합성고무 생산국으로서 1990년에는 서유럽 합성고무 생산량의 24%를 생산하였다. 합성고무 생산량은 연평균 2.6%씩 증가하여 1995년에는 62만톤에 이르게 될 전망이다. 프랑스의 합성고무 생산비중은 조금 높아질 것이다. 프랑스의 합성고무 생산능력은 과거 수년

〈표 5-6〉 프랑스의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	53.9	55.2	56.4	57.6	58.2
GDP/1인당	9865	10388	11794	13229	15206
GDP(10억US\$/1982)	531.7	573.4	665.2	762.0	885.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	50600	47550	55500	56700	57700
순수입량	-11090	-13515	-16225	-14800	-12900
타이어판매량	39510	34035	39275	41900	44800
신차용	20140	15500	18675	20400	22300
교환용	19370	18535	20600	21500	22500
고무(1,000톤)					
고무사용량	529.6	467.8	528.7	580	620
비타이어용 고무	234.8	179.8	223.7	270	305
타이어용 고무	294.8	288.0	305.0	310	315
고무사용량	529.6	467.8	528.7	580	620
합성고무	341.9	311.8	351.4	390	420
천연고무	187.7	156.0	177.3	190	200
순수입량	18.8	-76.4	-17.2	-40	-80
고무생산량	510.8	544.2	545.9	620	700
합성고무	510.8	544.2	545.9	620	700
천연고무	-	-	-	-	-

동안 다소 늘어났다.

### (5) 독일

통일독일은 서유럽 최대의 경제대국으로서 GDP는 세계 3위이다. 통일전 서독은 고도의 공업국으로서 GDP의 45% 이상을 제조업에서 얻었으며, 인력의 1/3 이상이 제조업에 종사하고 있었다. 주요 수출상품은 기계, 자동차, 화학제품, 철강제품 등이다. 서독은 또한 고도의 품질과 기술 및 서비스로 명성을 얻고 있으며, 거대한 국내 전자산업과 함께 우수한 방위산업체까지 갖고 있는 몇개 안되는 나라 가운데 하나이다.

동독은 공업국이기는 하나 농업의존도가 상대적으로 높으며, 1인당 국민소득은 동구권에서는 높은 수준이지만 서유럽에 비하면 매우 뒤떨어져 있었다. 동독의 기업들은 오랫동안 국영체제하에

있었기 때문에 기술, 생산성, 효율성면에서 낙후되어 있다. 직장에서 시간만 보내면 월급을 주는 데다 팔려고 애쓰지 않아도 판로가 보장되어 있는 경제체제에 익숙해 있던 동독의 근로자들이 자유경쟁, 시장경제체제로 의식전환을 하는 데는 사회적·문화적 문제점들이 필연적으로 통일의 잠재적 장애물이 되고 있었다. 이러한 문제점들만 해결되면 장기적으로 볼때 독일의 경제성장은 크게 호전될 것이다. 독일의 GDP는 연평균 2.7%씩 증가하여 1995년에는 1조 1천억달러에 이를 것으로 예상된다.

1990년도 통일독일의 타이어 생산량은 5,250만개였으며, 이 가운데 85%가 서독에서 생산된 것이었다. 타이어 생산량은 연평균 1%정도 증가하여 1995년에는 5,540만개에 이를 것이다. 동독의 타이어 생산시설들은 구식인 데다 비효율적이어서 통일독일의 잠재적 성장에 장애가 되고 있다. 이와 같은 상황은 1995년이 지나야 개선될 것으로 보인다. 타이어 제조업체와 공장소재지 및 추정 타이어 생산능력은 <표 5-7>과 같다.

<표 5-7> 독일의 타이어 생산능력  
(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Michelin	Bamberg/Hallstadt	11500
	Bad-Kreuznach	28000
Kleber(Michelin)	St. Ingbert	7000
Pirelli	Breubert/Odenwald	18600
Goodyear	Phillippsburg	17500
Fulda(Goodyear)	Fulda	15700
SP Reifenwerke(Sumitomo)	Hanau	21500
	Wittlich	7200
Continental	Hannover/Stocken	19800
	Korbach	27600
Uniroyal-Englebert (Continental)	Aachen	17000
Reifenwerke Fuerstenwalde	Dresden	1100
	Riesa	16000
	Fuerstenwalde	5000

Reifenwerke Fuerstenwalde는 이전에 동독의 Pneumant-Veb Reifenwerke였다. 현재 이 회사의 가동률은 50%를 밑돌고 있다. Continental은 1990년말 이전의 동독회사와의 협정을 취소했다.

독일은 서유럽 최대의 자동차시장을 갖고 있다. 대부분의 이웃 국가들과는 달리 독일은 1990~1991년에 경자동차시장이 호조를 띠어서 서독 경제에 기여하였는데, 이는 오랫동안 서유럽제 자동차에 대한 수요욕구를 억눌러왔던 동독인들의 수요에도 영향이 있다.

독일의 타이어 판매량은 연평균 2%씩 증가하여 1995년에는 6,000만개에 이를 것으로 예상된다. 경제변영이 동독으로 확산되면 1990년대 후반에는 타이어 판매량이 더 늘어날 것이다. 교환용 타이어 판매량은 자동차 운행거리의 감소로 수요증가에 한계가 있으나 과거의 동독 사람들이 동독제 자동차를 버리고 서독제 자동차를 선호하고 있기 때문에 교환용 타이어 판매량은 안정적인 것으로 예상된다.

자동차를 사는 사람들이 많아지고 폐차는 그렇게 많이 늘어나지 않는다면 교환용 타이어 판매량은 늘어날 것이다. 이러한 가정은 신차용 타이어시장에도 마찬가지로 적용된다. 독일의 타이어 생산은 둔화되고 있는 데 비하여 판매량이 증가하게 되면 결국 수입이 증가하여 타이어 교역상의 갭은 더 커질 것이다.

따라서 비타이어용 고무수요증가율이 타이어용 고무수요증가율을 앞지르게 될 것이다. 이는 동독이 서독에 맞추어 생활수준을 개선하려는 경향이 산업전반에 걸쳐서 나타날 것으로 예상되기 때문이다.

독일의 합성고무 생산능력은 현재 프랑스를 능가하고 있는데, 향후 연평균 1.1%씩 증가하여 1995년에는 67만톤에 이르게 될 것인바, 타이어 생산 패턴과 유사하게 증가할 것이다. 생산성이 낮은 동독의 공장들은 폐쇄되거나 개조하게 될 것이다.

〈표 5-8〉 독일의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	78.3	77.6	79.0	79.2	79.0
GDP/1인당	10249	11052	12380	14141	16456
GDP(10억US\$/1982)	802.5	857.6	978.0	1120.0	1300.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	45100	48650	52500	55400	60000
순수입량	-1330	70	1925	4600	6330
타이어판매량	43770	48720	54425	60000	66330
신차용	21130	24630	25625	28050	31050
교환용	22640	24090	28800	31950	35280
고무(1,000톤)					
고무사용량	742.5	769.5	785.7	865	930
비타이어용 고무	404.3	443.5	443.8	510	550
타이어용 고무	338.2	326.0	341.9	355	380
고무사용량	742.5	769.5	785.7	865	930
합성고무	526.7	532.3	552.6	595	630
천연고무	215.8	237.2	233.1	270	300
순수입량	189.6	164.1	150.4	195	190
고무생산량	552.9	605.4	635.3	670	740
합성고무	552.9	605.4	635.3	670	740
천연고무	-	-	-	-	-

(6) 이탈리아

이탈리아는 광공업분야가 GDP의 40%에 가깝고 근로인력의 40% 이상을 흡수하고 있다. 농업은 전체 경제활동의 5%를 차지하고 있다. 이탈리아의 수출품은 원래부터 공산품이 주류를 이루고 있는데, 기계, 자동차, 화학제품, 철강, 섬유, 의류제품 등을 들 수 있다. 그러나, 이탈리아는 일반적으로 전력과 에너지제품은 수입에 크게 의존하고 있다. 관광산업 역시 이탈리아의 경제에 중요한 요소이며, 기업들은 국영 또는 반국영 업체들도 많이 있다.

이탈리아는 1980년대 중반과 후반에 호황을 누렸었는데, 이는 수출수요가 늘어난 데다 제품 및 디자인에 대한 기술발전이 원동력이 되었다. 경제에 문제가 없는 것은 아니지만, 1990년대초의 정체를 겪고 나면 1980년대와 같은 페이스로

성장할 것으로 예상된다. 문제점이란 막대한 재정적자, 높은 실업률, 에너지가격의 인상, 국영기업체의 민영화에 걸림돌이 되고 있는 나태한 국민성 등이다. 이탈리아의 GDP는 연평균 3%씩 증가하여 1995년에는 5,720억달러에 이를 것으로 예상된다.

이탈리아는 서유럽에서 프랑스, 서독 다음으로 큰 타이어 생산국인데, 1990년에는 서유럽 타이어 생산량의 14%를 차지하였다. 1980년대 중반에 이탈리아는 생산시설, 임금 등에서 비교적 경쟁력이 있어 순수입량이 가장 적었으나, 이후 타이어 교역상태는 1990년도를 정점으로 순수입량은 줄어들 것으로 보인다. 1990년의 타이어회사, 공장 및 생산능력은 〈표 5-9〉와 같다.

〈표 5-9〉 이탈리아의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Pirelli	Milan/Bollate	7600
	Settimo Veicoli	1500
	Tivoli	9000
	Villafranco Tirrena	7000
	Settimo Ventura	20000
Michelin	Allessandria	20000
	Cuneo	26000
	Turin/Stura	35000
Goodyear	Latina	16000
Firestone(Bridgestone)	Bari	12000
Marangoni Tyre	Anagni	2300

1990년에 Pirelli는 Milan공장을 폐쇄하였는데, 주원인은 시설이 노후하였기 때문이다. 이 공장에서는 승용차용, 트럭·버스용 타이어를 생산해 왔다. 1989년 10월에 Marangoni Tyre가 Anagni 공장에서 여러가지 규격의 타이어를 생산하기 시작하였는데 동사는 1992년까지 공장 종업원과 생산량을 늘리기로 계획하고 있다.

통계에 의하면 이탈리아는 승용차의 운행률이



세계에서 가장 높고 시장도 고도의 성숙기에 있는 것으로 평가된다. 이탈리아는 서유럽에서 세 번째 경자동차 생산국이다. 자동차 생산량의 95% 이상을 Fiat가 장악하고 있다. 그러나, 1992년부터 EC 국경지역에서 일본과 다른 나라 기업들이 자동차를 생산하기 시작함으로써 이 나라의 자동차 생산 증가 전망을 어둡게 하고 있다.

이와 같은 요인들 때문에 신차용 타이어 판매량은 연평균 1.5%가 증가하여 1995년에는 1,190만개 정도가 될 것이다. 이탈리아의 교환용 타이어 시장규모는 신차용 타이어시장의 2배 정도 되지만 자동차를 세워두는 시간이 길어져 교환용 타이어 판매량은 상당히 영향을 받을 것으로 예상된다.

비타이어용 고무수요는 타이어용 고무수요보다 더 빠르게 증가할 것이다. 그러나, 전체 고무

수요량 가운데서 차지하는 비중은 조금 높아질 따름이다.

1990년의 합성고무 생산량은 30만톤이었다. 이탈리아는 합성고무를 일부만 수입하고 있으며, 천연고무는 전량 수입하고 있다. 1990년에 이탈리아의 합성고무 생산능력은 약 45만톤으로 추정되나 이에 만족하지 않고 Dutral이 Ferrara에 다 25,000톤 규모의 합성고무공장을 짓고 있다.

### (7) 네덜란드

네덜란드는 사회복지제도가 발달되어 있는 선진공업국이다. 제조업이 GDP의 1/4 이상을 차지하고 있는데, 주요 산업은 정유, 화학제품, 철강, 기계, 천연가스, 식품품 등이다. 지형적으로 보아 무역은 이 나라 경제의 필수요소이며, 해외의 수요가 경제성장에 큰 영향을 미치고 있다. 독일은 이 나라의 가장 큰 무역상대국이기 때문에 독일 통일과 EC동합은 이 나라의 교역 및 GDP성장에 매우 큰 영향을 미치게 될 것으로 예상된다. 이 나라의 GDP는 연평균 2.5%씩 성장하여 1995년에는 1,920억달러에 이를 것으로 예상된다.

타이어 제조업체, 공장소재지 및 생산능력은 <표 5-11>과 같다.

<표 5-10> 이탈리아의 타이어 및 고무 수급현황

항목	연도				
	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	56.4	57.1	57.7	58.2	58.6
GDP/1인당	7057	7548	8652	9828	11348
GDP(10억US\$/1982)	398.0	431.0	499.2	572.0	665.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	26620	24750	30400	33000	36100
순수입량	-2155	985	2005	1900	1780
타이어판매량	24465	25735	32405	34900	37880
신차용	8500	8120	11050	11900	12880
교환용	15965	17615	21355	23000	25000
고무(1,000톤)					
고무사용량	420.0	404.5	439.5	495	545
비타이어용 고무	244.0	240.0	260.1	305	345
타이어용 고무	176.0	164.5	179.4	190	200
고무사용량	420.0	404.5	439.5	495	545
합성고무	288.0	276.9	309.5	350	388
천연고무	132.0	127.6	130.0	145	157
순수입량	170.0	179.5	139.5	160	175
고무생산량	250.0	225.0	300.0	335	370
합성고무	250.0	225.0	300.0	335	370
천연고무	-	-	-	-	-

<표 5-11> 네덜란드의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Michelin	S-Hertogenbosch	7000
Vredestein	Enschede	16800

네덜란드의 타이어 생산량은 연평균 1.4%씩 증가하여 1995년에는 340만개 정도가 될 것이다. 네덜란드는 타이어의 국내 제조원가가 높기 때문에 가격경쟁력이 있는 외국 상품의 수입의존도가 증가할 것이다. 신차용 타이어시장은 교환용 타이어부문보다 더 빨리 성장할 것으로 보이

는데, 이는 자동차 생산량의 증가와 타이어의 수명연장에 따른 것이다. 그러나, 교환용 타이어가 전체 타이어 수요의 80% 정도를 계속 차지하게 될 것이다.

타이어 수입이 늘어나고 국내 산업용 고무수요가 늘어남에 따라 비타이어용 고무수요는 타이어용 고무수요보다 훨씬 빨리 늘어날 것이다. 타이어용 고무수요는 향후 수년간 거의 변동이 없을 것이다.

네덜란드는 타이어 수입이 많은 반면 합성고무는 수출량이 더 많다. 이는 석유화학공업이 매우 발달한 반면 국내시장이 협소하기 때문이다. 합성고무 생산증가율보다 전체 고무소비증가율이 높기는 하지만 네덜란드는 앞으로도 합성고무 수출국의 지위는 계속 누리게 될 것이다.

〈표 5-12〉 네덜란드의 타이어 및 고무 수급현황

항목	연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)		14.1	14.5	14.9	15.2	15.4
GDP/1인당		10000	10221	11356	12599	14091
GDP(10억US\$/1982)		141.0	148.2	169.2	191.5	217.0
타이어(1,000개)						
타이어생산량		2910	2940	3120	3350	3600
순수입량		1825	1880	2055	2260	2560
타이어판매량		4735	4820	5175	5610	6160
신차용		565	675	745	960	1210
교환용		4170	4145	4430	4650	4950
고무(1,000톤)						
고무사용량		90.0	79.3	81.9	93	103
비타이어용 고무		68.8	58.7	59.9	69	77
타이어용 고무		21.2	20.6	22.0	24	26
고무사용량		90.0	79.3	81.9	93	103
합성고무		69.9	63.8	67.8	77	86
천연고무		20.1	15.5	14.1	16	17
순수입량		-121.7	-155.4	-155.4	-172	-192
고무생산량		211.7	234.7	236.3	265	295
합성고무		211.7	234.7	236.3	265	295
천연고무		-	-	-	-	-

(8) 스페인

스페인은 농업이 GDP의 5%를 차지하고 있는 반면에 노동력의 15%를 흡수하고 있다. 경제계획 30년차에 접어들고 있는 공업화정책의 시행 결과 고무 및 타이어산업은 제조업의 평균성장률과 같이 꾸준히 성장하였다.

현재 제조업 및 기타 산업이 GDP의 약 절반을 차지하고 있다. 스페인의 장기적인 경제성장 목표인 수출은 아직 바람직한 수준은 아니나, 기계, 과일 및 채소류, 철강, 화학제품, 섬유 및 의류, 자동차가 주요 수출품이다. 1995년까지 이 나라의 경제는 연평균 성장률을 지속할 것으로 보이지만, 실업률은 호전되더라도 15~16% 수준으로 부담이 될 것이다.

Michelin은 스페인의 주요 타이어 메이커이다. 그러나 이 회사는 지난 몇년간 적자를 보고 있어 1993년까지 약 2,000명의 종업원을 줄일 계획이다. 타이어 제조회사, 공장소재지 및 생산능력은 〈표 5-13〉과 같다.

〈표 5-13〉 스페인의 타이어 생산능력 (단위: 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Michelin	Lasarte	43000
	Vitoria	합병
	Valladolid	
Bridgestone/Firestone	Aranda de Duero	
	Puente San Miguel	5100
Europe	Burgos	21000
	Bilbao	2000
Pirelli	Manresa	16000

1980년대말에 들어와 스페인의 타이어 교역은 반전되어 순수입국이 되었다. 이는 타이어 판매량이 평균경제성장률을 상회하였기 때문이다.

당시 타이어 판매량은 신차용 타이어의 수요에 힘입어 연평균 5% 이상 증가하여 1990년에는

2,190만개에 이르게 되었다. 스페인의 승용차 생산량은 1985~1990년도의 증가율에는 미치지 못하겠지만 평균경제성장률 수준은 될 것이다.

스페인의 인건비 인상동향과 다소 조악한 상태의 자동차 부품의 품질수준을 감안할 때 자동차산업의 획기적인 발전은 기대하기 어렵기 때문에 신차용 타이어의 판매량도 연평균 2.5%가 증가하여 1995년에는 1,200만개 정도 될 것이며, 교환용 타이어 판매량은 자동차 이용률의 증가로 호조를 띠 것으로 예상된다.

비타이어용 고무수요는 산업용 및 가정용 등 고무제품의 수요증가로 인하여 타이어부문보다 빨리 증가할 것이다.

1990년도의 스페인의 합성고무 생산능력은 16만톤으로 추정되는데, 생산업체로는 Santander에 연간 82,000톤의 SBR 생산공장을 갖고 있는

Calatrava SA가 있고, BR과 SBR을 생산하고 있는 Repsol Quimica가 있다. 이 나라는 국내 합성고무 수요량의 56%를 수입에 의존하고 있다. 국내에서의 합성고무 생산이 국제경쟁력이 없기 때문에 1995년이 되더라도 수입의존율은 더욱 높아질 것이다.

(9) 스웨덴

스웨덴은 고도의 산업국가로서 주요 수출품으로는 기계, 자동차, 철강재, 화학제품, 선박, 광석 등을 들 수 있다. 목재산업 역시 이 나라의 경제 및 고용에 매우 중요한 요소로서 전체 수출의 약 20%를 차지하고 있다. 북유럽의 여느 나라와 마찬가지로 사회복지제도가 이 나라의 경제에 큰 영향을 미치고 있다. 과거 수년간 실질경제성장률은 괄목할 만한 것이었으나, 1992년 EC 통합이 이루어진 후 수출이 줄어들게 되면 인플레이가 재연되지 않을까 우려되고 있다.

EC통합회원이 되고자 하는 다수의 열망이 있지만 아직 검토중이다. 스웨덴의 경제성장률은 서유럽의 평균치(1.5%)를 밑돌 것으로 예상되는데, 이 나라의 GDP는 1995년에 1,290억달러에 이를 것으로 보인다.

스칸디나비아지역의 타이어 수요패턴은 다른 지역과는 달리 사계절용 승용차용 타이어와 트럭용 타이어보다 산업용·농경용·건설용 타이어, 스노타이어의 수요가 많다. 이 나라의 타이어산업은 1980년에 재편되기 시작한 이래 완만한 성장세를 보이고 있다. 타이어회사, 공장소재지 및 생산능력은 <표 5-15>와 같다.

<표 5-14> 스페인의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	37.5	38.5	39.0	39.5	40.0
GDP/1인당	4704	4961	6105	7165	8325
GDP(10억US\$/1982)	176.4	191.0	238.1	283.0	333.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	15625	19400	20900	24100	27900
순수입량	-700	-2375	960	1270	2000
타이어판매량	14925	17025	21860	25370	29900
신차용	6520	7650	10580	11990	13770
교환용	8405	9375	11280	13380	16130
고무(1,000톤)					
고무사용량	225.9	254.0	277.7	317	355
비타이어용 고무	97.8	96.9	112.2	130	145
타이어용 고무	128.1	157.1	165.5	187	210
고무사용량	225.9	254.0	277.7	317	355
합성고무	133.7	144.0	158.0	177	195
천연고무	92.2	110.0	119.7	140	160
순수입량	144.8	184.4	204.1	229	250
고무생산량	81.1	69.6	73.6	88	105
합성고무	81.1	69.6	73.6	88	105
천연고무	-	-	-	-	-

<표 5-15> 스웨덴의 타이어 생산능력

(단위: 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Nivis Tyre(Gislaved)*	Gislaved	11000
Boras Gummifabrik	Boras	2100
Trelleborg	Trelleborg	2250

\*Nivis Tyre는 Continental이 49%의 주식을 소유하고 있음.

스웨덴의 타이어 생산량은 연평균 1.2%가 증가하여 1995년에는 310만개에 이를 것으로 예상되는데, 1990년에는 1985년보다 오히려 약간 감소하였다. 스웨덴은 타이어 공급을 수입에 크게 의존하고 있는데, 이는 임금이 높고 투자가 부진하여 경쟁력이 약한 데다 국내 생산능력에 한계가 있기 때문이다.

스웨덴도 그 경제수준에 비추어 자동차산업 역시 성숙단계에 있다. 그럼에도 불구하고 신차용 타이어의 수요증가율이 교환용 타이어의 수요증가율보다 빠르다.

이처럼 교환용 타이어의 수요증가율이 둔화되고 있는 것은 다른 지역과 마찬가지로 타이어의 수명이 연장되고 운행거리가 감소되고 있기 때문이다.

타이어부문의 완만한 성장에 비하여 비타이어

부문의 고무제품 수요증가에 따른 고무소비증가율이 높을 것으로 예상된다.

스웨덴의 합성고무 수입량은 둔화될 것으로 보이는데, 이는 타이어 생산의 부진, 합성고무 생산공장의 시설현대화 및 보틀넥크 해소에 따른 것이다. 타이어 생산량이 둔화됨으로써 천연고무의 수요 또한 둔화될 것인바, 스웨덴의 고무 순수입량도 안정될 것이다.

(10) 영국

1980년대에 영국의 경제도 괄목할 만한 성장을 함으로써 유럽에서 중요한 산업국가로 다시 부상하였다. 제조업이 GDP에서 차지하는 비중은 20% 이상이며, 노동력의 1/4을 흡수하고 있다. 또한 영국은 농업, 금융산업, 서비스산업도 발달한 나라이다. 주요 수출품으로는 기계류, 원유, 화학제품, 석유제품 등을 들 수 있다.

노르웨이처럼 영국 경제는 1970년대에 북해유전을 개발함으로써 상당히 활기를 띠었다. 최근에 들어와 1981년 이후 건설과 시설투자가 늘어나 장기적 전망도 밝은 편이다. 이 원고를 쓸 때는 영국은 경기침체에 빠져 있어서 1990~1995년의 연평균 GDP성장률 예측에 마이너스 작용을 하였다.

〈표 5-16〉 스웨덴의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	8.3	8.4	8.6	8.7	8.7
GDP/1인당	11904	12869	13849	14770	16552
GDP(10억US\$/1982)	98.8	108.1	119.1	128.5	144.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	2690	3000	2920	3100	3250
순수입량	3520	3725	3840	4020	4260
타이어판매량	6210	6725	6760	7120	7510
신차용	1510	2285	1905	2060	2290
교환용	4700	4440	4855	5060	5220
고무(1,000톤)					
고무사용량	58.6	64.5	81.8	93	100
비타이어용 고무	40.3	44.7	62.5	73	79
타이어용 고무	18.3	19.8	19.3	20	21
고무사용량	58.6	64.5	81.8	93	100
합성고무	43.9	51.7	67.5	77	82
천연고무	14.7	12.8	14.3	16	18
순수입량	39.7	18.3	33.8	35	32
고무생산량	18.9	46.2	48.0	58	68
합성고무	18.9	46.2	48.0	58	68
천연고무	-	-	-	-	-

〈표 5-17〉 영국의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Goodyear	Wolverhampton, England	27000
Michelin	Stoke-on-Trent, England	22000
	Dundee, Scotland	6000
SP Tire UK(Sumitomo)	Birmingham, England	9600
	Washington, England	9700
Uniroyal-Engelbert (Continental)	Newbridge, Scotland	14000
Pirelli	Burton-on-Trent, England	20800
	Carlisle, England	
Avon	Melksham, England	12000

그러나, 1990년대 중반이나 후반에는 EC통합과 국가의 강력한 수출력에 힘입어 영국의 경제는 다시 호황을 맞게 될 것으로 보인다. 따라서, 1995년에는 GDP가 연평균 2.2%씩 성장하여 6,880억달러에 달할 것으로 예상된다.

타이어 제조회사, 공장소재지, 공장별 타이어 생산능력은 <표 5-17>과 같다.

Michelin은 England의 Burnley와 북아일랜드의 Ballymena에서 트럭·버스용 타이어를 생산하고 있지만, 생산능력은 밝혀지지 않고 있다.

영국의 타이어 판매량은 눈에 띄게 줄어들었는데 과거 10년간에 영국의 타이어 교역상황은 반전되었다. 현재와 예측할 수 있는 장래에도 영국은 타이어수요를 메우기 위해 수입을 하여야 할 것이다.

국내의 인건비 상승과 투자부진에 따라 수입

압력이 고조될 것으로 보아 순수입량은 장기간에 걸쳐서 늘어날 것이다.

신차용 타이어시장부문은 다소 호조를 보일 것이며, 트럭용 타이어쪽보다 승용차용 타이어부문이 더 나올 것이다. 트럭용 타이어는 수입품과의 경쟁에서 열세에 놓일 것이다. 수요의 1/3 이상을 수입에 의존하고 있는 경트럭용 타이어 역시 수입품과의 경쟁에서 밀리고 있다.

BTR plc가 이 나라의 주도적인 고무제품 제조회사인데, 타이어뿐만 아니라, 벨트, 튜브, 호스, 신발, 자동차부품, 의료용 고무제품까지 생산하고 있다. 비타이어용 고무수요가 보다 활발할 것으로 보이는데, 자동차, 건설, 항공, 기타 고무공업분야의 발전이 예상되기 때문이다.

영국은 합성고무의 순수출국이나 전체고무량으로 볼때는 천연고무의 수입량이 많기 때문에 순수입국이다. 합성고무의 생산량 증가와 전체 고무수요의 둔화로 순수입량은 1995년까지 감소할 것으로 예상된다.

<표 5-18> 영국의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	56.3	56.6	57.4	57.7	58.0
GDP/1인당	8593	9383	10732	11924	13621
GDP(10억US\$/1982)	483.8	531.1	616.0	688.0	790.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	26350	24300	29350	31750	34550
순수입량	-1505	2925	3005	4010	4970
타이어판매량	24845	27225	32355	35760	39520
신차용	6470	6725	8425	9300	10600
교환용	18375	20500	23930	26460	28920
고무(1,000톤)					
고무사용량	379.0	327.0	387.2	415	440
비타이어용 고무	196.0	168.5	212.4	235	253
타이어용 고무	183.0	158.5	174.8	180	187
고무사용량	379.0	327.0	387.2	415	440
합성고무	248.2	201.0	251.0	275	295
천연고무	130.8	126.0	136.2	140	145
순수입량	166.7	94.4	87.2	85	80
고무생산량	212.3	232.6	300.0	330	360
합성고무	212.3	232.6	300.0	330	380
천연고무	-	-	-	-	-

### (11) 기타 유럽국가

기타 유럽국가로는 덴마크, 핀란드, 아이슬란드, 노르웨이, 스위스가 있다. 공업화가 더디고 농업의존도가 비교적 높은 지중해연안 국가로서 그리스, 말타, 포르투갈이 있다. 이 지중해연안 국가들은 장기적으로 볼때 경제성장률은 높을

<표 5-19> 기타 유럽국가의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Nokia	Nokia, Finland	5000
	Liekka, Finland	3000
Semperit(Continental)	Dublin, Ireland	8000
Viking Dekk(Gislaved)	Askim, Norway	9000
Mabor General	Lousa, Portugal	7000
CNB/Camac	Oporto, Portugal	2350
Firestone	Alcochete, Portugal	5300
Maloya	Gelterkinden, Switzerland	2200

〈표 5-20〉 기타 유럽국가의 타이어 및 고무 수급현황

연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	43.7	44.9	45.7	46.6	47.5
GDP/1인당	7796	8459	9420	10429	11611
GDP(10억US\$/1982)	340.7	379.8	430.5	486.0	551.5
타이어(1,000개)					
타이어생산량	2745	3300	3750	4430	5100
순수입량	10755	10535	11060	12090	13500
타이어판매량	13500	13835	14810	16520	18600
신차용	1000	1095	1150	1350	1600
교환용	12500	12740	13660	15170	17000
고무(1,000톤)					
고무사용량	152.7	167.7	192.8	221	242
비타이어용 고무	132.4	143.0	165.8	189	206
타이어용 고무	20.3	24.7	27.0	32	36
고무사용량	152.7	167.7	192.8	221	242
합성고무	108.7	122.1	140.9	162	179
천연고무	44.0	45.6	51.9	59	63
순수입량	146.7	159.2	174.8	191	197
고무생산량	6.0	8.5	18.0	30	45
합성고무	6.0	8.5	18.0	30	45
천연고무	-	-	-	-	-

것이나 선진국의 영향을 많이 받을 것이다. 농·공업국인 아일랜드는 작은 시장을 갖고 있어서 역시 이런 범주에 해당될 것이다. 이들의 전체 경제규모는 연평균 2.5%씩 성장하여 1995년에는 4,860억달러에 달하게 될 것으로 예상된다. 전체 유럽의 경제규모에 비하면 작은 부분에 지나지 않는다.

이 지역의 타이어 제조업체, 공장소재지 및 타이어 생산능력은 〈표 5-19〉와 같다.

1995년까지는 타이어 수요에 비하여 생산이 낮으므로 수입수요는 계속될 것이다. 비타이어용 고무수요는 전체 고무수요량의 약 85%를 차지할 것이다.

한정된 국내 시장규모, 고무 원자재부족, 투자재원 조달의 어려움 등은 이들 국가의 타이어 및 합성고무 생산의 활성화에 장애요소가 되고 있다.

(다음 호에 계속)

자료 : World Rubber & Tire To 1995

번역 : 李成殷/協會 總務課長

## 원 고 모 집

「타이어」지에 게재할  
여러분의 원고를 기다립니다.  
타이어공업 분야에 관련되는 내용의 원고를  
다음의 요령에 의거 투고하여  
주시기 바랍니다.

- 내 용 : 1. 경영, 경제, 무역, 기술에 관한 논문 및 리포트  
2. 타이어 안전사용에 관한 체험기, 시·수필 등
- 원고매수 : 제한없음.
- 마 감 : 매월 5일을 원칙으로 하나 수시로 접수.
- 고 료 : 채택된 원고는 소정의 고료를 드립니다.
- 보 낼 곳 : 서울시 강남구 삼성동 159(무역회관 1910호)  
대한타이어공업협회 회지과
- 문 의 처 : TEL 551-1904