특 집

세계 고무 및 타이어산업 전망(Ⅴ)

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

6. 동유럽지역

(1) 개 요

동유럽의 통제경제체제는 과거 3년동안 많이 변화하였는데, 이는 5년전만 하더라도 전혀 예측할 수 없었던 큰 변화이다. 이 가운데 가장 중요한 변화는 거의 모든 국가의 공산정권이 축출되고 복수정당제도가 등장하였으며, 시장경제가 도입된 사실이다.

많은 서유럽 관측자들은 동유럽의 이 새로운 자유국가들이야말로 모든 생산제품은 물론 금융, 서비스의 훌륭한 잠재시장으로 보고 있다. 그러나, 정치적 변화가 상대적으로 빨리 일어난 반면, 경제변환은 장기화될 것 같다.

이 지역은 서유럽에 비하여 낙후된 기술수준, 낮은 소득, 부족한 硬貨, 형편없는 物流組織 등으로 인하여 경제난이 더욱 심화되고 있어 이를 바로잡으려는 노력을 근본적으로 어렵게 하고 있다. 게다가 40년 이상이나 계획경제하에서 직장을 보장받아온 이 지역 사람들로서는 자유경쟁 시장체제에 생소하여 어떤 나라에서는 사회적인 불안을 야기하기도 하였다. 특히 연방이 붕괴하여 제각기 독립함으로써 경제·정치적 불안이 심화된 구소련의 경우 여러가지 사태가 동시에 일어나 복잡성은 가중되고 있다. 동유럽의 세계 타이어 공급비중이 낮아지긴 하더라도 동유럽은 주요 타이어 생산지역의 하나이다. 동유럽의 타이어 생산량은 연평균 1%미만씩 증가하여 1995년에는 7천 960만개에 이를 것으로 예상된다.

타이어 생산은 경기호전의 지연에 따른 영향을

받을 것이기 때문이다. 1990년대 하반기부터는 국내산업의 확대, 고속도로 등 사회간접자본시설의 개선, 자동차이용률의 향상 등 好材가 예상되기도 한다.

비록 타이어 제조기술은 서유럽에 비하여 계속 떨어질 것으로 예상되지만 시설능력은 국내수요를 초과하고 있기 때문에 일부 규격은 수출도 함으로써 외화를 벌어들이게 될 것이다. 그럼에도 불구하고 수입품의 판매도 늘어나 타이어제품의 교역수지는 위축될 것으로 예상된다.

동유럽의 타이어 판매량은 연평균 1.7%씩 증가하여 1995년에는 7,000만개에 이르게 될 것이다. 원래 소형차량(따라서 타이어도)의 수요가 적기도 하지만, 이 지역 국가들의 경제의 취약성, 낮은 국민소득 등의 요인으로 인하여 앞으로 수년동안 신제 자동차의 수요증가는 어려울 것으로 예상되는 반면에, 몇몇 국가에서는 중고 승용차의 수요가 활발히 이루어지고 있다.

따라서 교환용 타이어 판매량은 연평균 2%씩 증가하여 1995년에는 5천 150만개에 이르게 될 것이며, 신차용 타이어 판매량은 1990년도의 수준에서 더욱 둔화될 것으로 예상된다. 동유럽의 경제가 향상되어 제조공장이 늘어나고 도로 등 사회간접자본시설이 확충되면 자동차 수요환경도 호전되어 타이어 수요도 늘어나게 될 것이다.

비타이어용 고무수요는 1995년에 전체 고무수요의 77%에 이르게 될 것인바, 이는 타이어부문이 정체되는 데 비하여 일반 산업의 고무수요는 늘어날 것이기 때문이다. 정치변혁이 일어나기 전에는 이 지역의 합성고무 수요는 자급이 되었으나, 동독의 공급물량이 없었다면 이 지역내의 합성고무 수요는 수입으로 충당하지 않으면 안되었을 것이다.

천연고무 수요증가율은 합성고무 수요증가율을 능가할 것이다. 천연고무의 대체품이라고 할 수 있는 이소프렌 고무의 생산량이 늘어나겠지만, 천연고무의 우수한 물성 때문에 천연고무 수요가 촉진될 것이고 또한 이 지역의 수입이 개방됨으로써 천연고무 공급자의 시장진출이 더욱 용이해질 것이기 때문이다. 그럼에도 불구하고 합성고무는 전체 고무수요량의 90%를 상회할 것이다.

〈표 6-1〉 동유럽의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)*	380.4	395.5	410.0	422.8	434.7
GDP/1인당	5358	5550	5543	5647	5986
GDP(10억US$/1982)*	2038.2	2195.2	2272.7	2387.5	2602.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	81260	87165	76440	79605	89110
순수입량	−22740	−26245	−12165	−9695	−8180
타이어판매량	58520	60920	64275	69910	80930
신차용	18565	18180	17330	18450	21060
교환용	39955	42740	46945	51460	59870
고무(1,000톤)					
고무사용량	2974.8	3112.4	3127.3	3345	3820
비타이어용 고무	2180.1	2262.6	2385.4	2588	3004
타이어용 고무	794.7	849.8	741.9	757	816
고무사용량	2974.8	3112.4	3127.3	3345	3820
합성고무	2579.4	2694.2	2836.4	3020	3435
천연고무	395.4	418.2	290.9	325	385
순수입량	631.0	520.0	476.0	445	465
고무생산량	2343.8	2592.4	2651.3	2900	3355
합성고무	2343.8	2592.4	2651.3	2900	3355
천연고무	−	−	−	−	−

*알바니아 제외.

(2) 불가리아

불가리아는 빠른 공업화에도 불구하고 아직까지는 농업부문이 차지하는 비중이 크고 노동생산성도 낮다. 주요산업은 전기기계, 수송장비, 철강, 화학제품을 들 수 있다. 이 나라는 과거 스탈린 방식의 경제개발 모텔을 채택했었기 때문에 동유럽의 다른 어느 국가보다도 소련과 경제적·문화적으로 밀착해 있었다.

농업부문의 문제점들 때문에 불가리아의 경제

성장정책은 목표를 달성하지 못하였다. 점진적으로 통제경제를 완화해 나가고 있는 데다 근로자와 기업을 위한 통화운용을 해나감으로써 불가리아의 경제는 개선될 것으로 보인다. 불가리아의 GDP는 연평균 1%가 채 안되는 성장을 하여 1995년에는 440억달러가 될 것이다.

타이어 제조회사, 공장소재지 및 타이어 생산능력은 〈표 6-2〉와 같다.

〈표 6-2〉 불가리아의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Dimitrov	Sofia	5600
Vida	Vidin	5000

불가리아의 타이어 생산량은 1990년에 130만개를 기록하였는데, 이는 연평균 거의 5%씩 감소한 수치이다. 비록 이 나라가 상당히 공업화되기는 하였지만, 그리고 또한 경제구조개편을 자못 과감하게 하고 있지만, 금속, 유리를 포함한 주요 공업부문의 인력부족, 공장시설의 노후 등 심각한 문제에 봉착해 있다. 이와 유사한 문제점들은 타이어산업부문에도 있다. 타이어 생산량은 연평균 1.2%씩 증가하여 1995년에는 140만개에 이를 것이다.

타이어 판매량은 타이어 생산증가율보다는 조금 높은 연평균 1.7%씩 증가하여 1995년에는 100만개에 이를 것이며, 교환용 타이어 판매량은 1995년까지 뚜렷하게 증가할 것으로는 보이지 않으나, 약간 높은 수준으로 증가할 것이다.

신차용 타이어 판매량은 불가리아의 한정된 자동차 생산능력에 묶여 있는데, 자동차 생산이라야 조립생산에 불과한 실정이다. 그러므로 불가리아가 자동차 생산시설을 확장하지 않는 한 신차용 타이어 판매는 계속 부진할 것이다.

비타이어용 고무수요는 전체의 약 80% 수준이 지속될 것이다. 이 나라의 석유화학공업은 Burgas에 집중되어 있다. 화학공업을 육성하기 위한 정부의 노력에도 불구하고 이 나라는 1995년에 가서도 합성고무부문은 순수입량이 더 증가할 것으로 예상된다. 이는 국내자본의 형성이 부진한 데다 자본과 인력의 생산성 저하, 기술의 낙후 등에 기인한다. 천연고무는 전량 수입에 의존하고 있는데 고무제품의 수요증가로 인한 천연고무의 수요증가율은 합성고무 수요증가율을 상회할 것이다.

〈표 6-3〉 불가리아의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	8.8	8.9	9.0	9.1	9.2
GDP/1인당	5023	5169	4744	4780	5217
GDP(10억US$/1982)	44.2	46.0	42.7	43.5	48.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	1530	1660	1300	1380	1600
순수입량	−800	−830	−380	−380	−430
타이어판매량	730	830	920	1000	1170
신차용	160	165	140	150	170
교환용	570	665	780	850	1000
고무(1,000톤)					
고무사용량	64.5	67.5	68.0	72	82
비타이어용 고무	49.9	51.2	55.5	59	67
타이어용 고무	14.6	16.3	12.5	13	15
고무사용량	64.5	67.5	68.0	72	82
합성고무	53.0	55.8	56.1	59	67
천연고무	11.5	11.7	11.9	13	15
순수입량	39.5	41.5	44.0	47	52
고무생산량	25.0	26.0	24.0	25	30
합성고무	25.0	26.0	24.0	25	30
천연고무	−	−	−	−	−

(3) 체코슬로바키아

이 나라는 동유럽지역 국가들 가운데서 가장 높은 생활수준을 자랑하고 있으며, 생산제품의 품질과 기술혁신에 대한 명성을 쌓고 있다. 또한 이 나라는 동유럽지역 국가들 가운데서 가장 먼저 과감하게 관료제도를 타파하고 공업부문에

이익분배제도를 채택하였다.

그러나 서유럽 기준으로 볼때 이 나라의 생산체제는 아직도 미흡하고, 기술적으로도 그렇다. 또한 중화학공업과 섬유, 신발류와 같은 저부가가치 소비재산업의 산업구조가 부적정한 데다 이를 개선하는 데 필요한 硬貨가 부족하다. 이와 같은 요소들은 상당기간 이 나라의 경제성장을 저해할 것이다. 그러나, 금세기말까지 현재의 여건이 달라진다면 경제는 크게 성장할 것이다. GDP는 연평균 1% 이하로 성장하여 1995년에는 1천 420억달러에 이를 것으로 예상되며, 1995년과 2000년 사이에 GDP성장률은 2.5% 이상이 될 것이다.

경자동차 생산수준은 과거 10여년간 별로 달라진 것이 없다. 서유럽이 투자를 많이 한다면 상기 성장률은 호전될 것이며, 따라서 신차용 타이어 판매량도 증가할 것이다. 신차용 타이어 판매량은 연평균 2% 이상 증가하여 1995년에는 160만개에 이를 것이며, 1990년대 후반에는 이보다 더 많이 증가할 것이다. 교환용 타이어 판매량은 대부분의 서유럽국가들과 마찬가지로 자동차의 이용률에 따라 증가하게 될 것이다.

체코슬로바키아의 타이어산업은 Barum사가 주도하고 있는데, 이 회사는 3개의 공장을 갖고 있다. 최근 Barum사와 Continental사는 합작사업을 위한 협약을 체결한 바 있다.

1990년 현재 타이어회사, 공장소재지 및 타이어 생산능력은 〈표 6-4〉와 같다.

〈표 6-4〉 체코슬로바키아의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Barum	Gumarne/Puchov	9600
	Rudy Rijen/Otrokovice	12000
	Prague/Mitas	2400

공급이 수요증가를 따르지 못하기 때문에 체코슬로바키아의 타이어 수지 흑자는 향후 5년간 감소하여 1990년말경에는 마침내 적자로 반전하게 될 것이다. 비타이어용 고무수요는 관련산업의 성장으로 인하여 전체 고무수요의 약 73%를 계속 차지할 것이다.

프라하에 있는 Chemopetrol사는 SBR의 주요 생산회사이다. 이 나라는 전체 고무수요를 채우기 위해서는 계속적으로 수입에 크게 의존할 것이다. 필요로 하는 많은 기술을 서유럽에서 도입하기 위하여 노력하고 있지만 자본부족과 대외채무 때문에 SBR 생산증강에 많은 애로를 겪고 있다. 폴리이소프렌 고무 생산량이 많기 때문에 천연고무 수요는 합성고무 수요증가에는 미치지 못할 것이다.

〈표 6-5〉 체코슬로바키아의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	15.3	15.5	15.7	15.9	16.0
GDP/1인당	7209	8842	8662	8899	10000
GDP(10억US$/1982)	110.3	129.3	136.0	141.5	160.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	4970	4550	5180	5550	6130
순수입량	−195	150	−150	−30	390
타이어판매량	4775	4700	5030	5520	6520
신차용	1375	1350	1430	1590	1920
교환용	3400	3350	3600	3930	4600
고무(1,000톤)					
고무사용량	161.6	171.0	170.0	180	213
비타이어용 고무	117.6	130.5	123.9	131	159
타이어용 고무	44.0	40.5	46.1	49	54
고무사용량	161.6	171.0	170.0	180	213
합성고무	109.1	125.0	128.0	136	161
천연고무	52.5	46.0	42.0	44	52
순수입량	98.4	101.3	100.7	105	123
고무생산량	63.2	69.7	69.3	75	90
합성고무	63.2	69.7	69.3	75	90
천연고무	−	−	−	−	−

(4) 헝가리

헝가리는 개인농업부문이 경제의 상당부분을

차지하고 있는데, GDP의 15% 정도의 비중에다 노동력의 1/5을 흡수하고 있으며, 수출액의 1/4이 농산물이다. 또한 산업부문의 규모도 커서 GDP의 40%, 수출액의 1/3 이상을 차지하고 있다. 관광산업과 무역업도 중요한 산업이다. 헝가리는 동유럽지역 국가 가운데서는 가장 먼저 공산당을 해체하고 시장경제를 구축하였으며, 그것의 진행속도 또한 매우 빠른 점은 괄목할 만하다. 헝가리가 판매보상제를 채택한 것은 정치자유화가 이루어지기 수년전부터이며, 헝가리의 경험은 곧 다른 동유럽지역 국가들이 자본주의 경제를 도입하는 데 상당한 영향을 미쳤다. 헝가리는 서유럽국가들의 투자가 꾸준히 이루어지고 있는데다가 수출이 견실하게 증가하고 있어 인근 국가들이 겪고 있는 유사한 문제점에도 불구하고 향후의 예측기간중 GDP는 평균치를 넘을 것으로 예상된다.

헝가리는 1990년에 동유럽 전체 생산량의 1% 밖에 안되는 타이어를 생산하였다. 타이어회사라고는 Taurus Hungarian Rubber Works 하나뿐인데, 이 회사에서는 트럭·버스용 타이어, 농경용 타이어를 생산하고 있다. 이 회사는 Budapest에 日産 3,000개의 트럭·버스용 타이어공장을 갖고 있으며 Nyiregyhaza에 日産 1,200개의 농경용 타이어공장을 가동하고 있다. Taurus는 승용차용 타이어 생산기술을 도입하기 위하여 Pirelli와 현재 협의를 하고 있다.

1980년대 후반에 Taurus사는 컨베어벨트 합작투자 및 농경용 타이어 생산시설의 개체, 방수막 생산공정을 개선하기 위하여 약 4,000만달러를 투자하였다. 품질보다는 생산량을 강조하는 종전의 체제하에서는 어려운 일이기는 하였으나, 동사는 수출촉진을 위하여 품질개선 5개년계획을 추진하기도 하였다. 영국에서 경영기술자를 초빙하여 이 계획에 참여시키는 한편 다른 고무제품의 개선에도 노력하였다.

헝가리의 타이어 생산량은 연평균 1.7%씩 증가하여 1995년에는 930,000개에 이를 것으로 예상되는데, 이는 지속적인 수출과 상용차부문의 성장에 근거를 둔 것이다. Pirelli와의 합작사업이 결실을 맺을 때까지는 승용차용 타이어는 전량 수입을 하지 않으면 안될 것이다.

타이어 판매량은 연평균 2.4%씩 증가하여 1995년에는 290만개에 이르게 될 것이다. 상용차(주로 버스) 생산량이 증가함에 따라 신차용 타이어 판매량이 교환용 타이어 판매량보다 더욱 빠르게 증가하게 될 것이다. 헝가리의 자동차시장 규모가 국내 자동차산업을 지지해 주기에 충분한 여건을 갖추고 있지만, 헝가리는 경자동차 생산공장을 갖고 있지 않다. 이 나라의 자동차이용률은 동유럽지역 국가들의 평균치보다 꽤 높기 때문에 교환용 타이어 판매량이 두드러지게 증가할 것이다.

헝가리는 합성고무나 천연고무를 생산하고 있

〈표 6-6〉 헝가리의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	10.7	10.6	10.6	10.6	10.5
GDP/1인당	5953	6208	6132	6604	7619
GDP(10억US$/1982)	63.7	65.8	65.0	70.0	80.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	655	580	855	930	1080
순수입량	1195	1630	1735	1990	2310
타이어판매량	1850	2210	2590	2920	3390
신차용	100	100	130	150	170
교환용	1750	2110	2460	2770	3220
고무(1,000톤)					
고무사용량	50.7	55.9	61.3	65	78
비타이어용 고무	42.8	48.6	51.2	54	64
타이어용 고무	7.9	7.3	10.1	11	14
고무사용량	50.7	55.9	61.3	65	78
합성고무	36.7	43.4	48.3	51	61
천연고무	14.0	12.5	13.0	14	17
순수입량	50.7	55.9	61.3	65	78
고무생산량	–	–	–	–	–
합성고무	–	–	–	–	–
천연고무	–	–	–	–	–

지 않기 때문에 모든 고무는 수입에 의존할 수 밖에 없을 것이다. 합성고무는 국내시장이 한정되어 있는 데다가 기초원료가 부족하고 외국기술의 도입도 어렵기 때문에 국내생산이 안되고 있는 실정이다.

(5) 폴란드

동유럽의 자유화운동이 1980년대말 폴란드에서 태동하였지만, 폴란드는 GDP, 산업생산, 개인소득면에서 급격히 나빠져 이 나라 경제는 과거 5년여에 걸쳐 제3세계의 어느 나라보다도 취약해졌다.

대부분의 이웃 동유럽지역 국가들과는 달리 폴란드는 경제쇠퇴의 요인이 된 1970년대말과 1980년대초의 막대한 외채, 경제불황과 사회적인 불안(노조파업, 시위 등)으로부터 헤어나지 못하고 있다. 그러나 1989년에 2개의 민주주의 정당이 출범하고 공산당이 축출된 이후부터 폴란드는 자유시장경제의 도입 및 통화안정화 등 약간의 진전이 있었다.

폴란드의 산업은 조선, 화학, 의류 등 사이클을 타는 제조업에 주로 의존하고 있는데, 약간의 진전이란 적어도 외형적으로나마 그렇다는 것이다. 그러나 이 나라는 이제 최악의 국면은 벗어난 것 같고 최근 수출도 크게 늘어난 한편 외채도 부분적으로는 탕감되었다. 폴란드의 GDP는 연평균 2.1%씩 증가하여 1995년에는 2천 140억달러에 달할 것으로 예상된다. 변혁이 안정화됨에 따라 경제성장은 1990년대 후반에 촉진될 것이다.

폴란드의 유일한 타이어 제조업체로 Ciech Stomil이 있는데, 이 회사는 日産 23,200개의 타이어 생산능력을 갖고 있다. 타이어공장은 Olsztyn, Debica, Poznan에 있다. 동사는 Karolyn에 신규 타이어공장을 건설하기 위해 Pirelli와 합작사업을 협의하고 있다. 동공장은 초기에 日産 5,000개로 시작하여 궁극적으로는 日産 10,000개의 생산능력을 갖출 것으로 보인다. Continental은 이 회사의 Olsztyn 공장에 기술제공을 할 것에 동의하였다.

1995년까지 타이어 공급량이 수요에 달려 결국 상당한 양의 타이어를 수입해야 할 것이다. 타이어 생산량은 연평균 1%씩 증가하여 1995년에는 500만개에 이르게 될 것이다. 반면에 교환용 타이어의 수요가 크기 때문에 전체 타이어 판매증가율은 생산증가율의 2배에 이르게 될 것이다.

폴란드는 동유럽지역에서 구소련 다음으로 자동차 생산규모가 크지만 동유럽의 다른 국가들보다 생산효율성이 뒤떨어지고 있다. 서유럽의 자동차 메이커들이 폴란드로부터 투자를 회수해 가고 있어 이익은 약간 증가하였지만 전반적으로 승용차산업이 부진함으로써 신차용 타이어 판매량도 이를 반영하여 연평균 증가율이 1%를 밑돌 것으로 예상되기 때문에 1995년에는 190만개 정

〈표 6-7〉 폴란드의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	35.6	37.2	38.2	39.2	40.0
GDP/1인당	5882	5806	5052	5459	6250
GDP(10억US$/1982)	209.4	216.0	193.0	214.0	250.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	6535	6255	4705	4970	5760
순수입량	-245	260	2790	3370	3890
타이어판매량	6290	6515	7495	8340	9650
신차용	2460	1945	1860	1940	2250
교환용	3830	4570	5635	6400	7400
고무(1,000톤)					
고무사용량	178.4	201.0	160.0	175	210
비타이어용 고무	115.5	141.0	114.8	127	155
타이어용 고무	62.9	60.0	45.2	48	55
고무사용량	178.4	201.0	160.0	175	210
합성고무	128.6	145.0	144.0	152	175
천연고무	49.8	56.0	16.0	23	35
순수입량	60.1	75.2	57.0	60	75
고무생산량	118.3	125.8	103.0	115	135
합성고무	118.3	125.8	103.0	115	135
천연고무	-	-	-	-	-

도가 될 것이다.

타이어용 고무의 수요증가는 비타이어용 고무의 수요증가보다 낮을 것이며, 전체 고무수요의 70% 이상을 여전히 비타이어용 고무가 차지할 것이다. 공업, 건설, 운수산업 등의 부문에서 비타이어용 고무수요가 늘어날 것이며, 타이어용 고무수요는 자동차의 이용도, 자동차 생산대수의 영향을 받게 될 것이다. 무역수지가 호전됨에 따라 합성고무 생산량은 수요보다 빨리 증가할 것이다.

(6) 루마니아

루마니아는 농업부문이 전체 근로자의 30%를 흡수하고 GDP의 약 15%를 차지하고 있다. 규모가 큰 공업부문이 노동력의 1/3과 GDP의 절반 이상을 차지하고 있는데, 기계, 식료품, 화학제품, 섬유, 목재 등이 주요 수출품이다.

극심한 정치불안, 에너지난, 硬貨의 부족에 직면하여 이 나라의 경제는 과거 수년간 심한 타격을 입었다. 1989년말 차우세스쿠 정권이 몰락한 직후 시장경제를 도입하려는 움직임은 잠시 정체되었지만, 루마니아는 IMF의 협조 아래 개혁에 괄목할만한 진전을 보였다. 이 나라의 문제점은 너무 심각하여 빠른 시일내에 해결될 것 같지는 않으나, 위와 같은 진전을 보임에 따라 해외로부터 일부 투자도 유치하게 되었다. 루마니아는 1990년대 중반 이후에도 호전되겠지만 그 이전에는 동유럽 전체의 경제성장에는 미치지 못할 것이다. 경제성장률은 연평균 0.5% 정도로서 1995년에는 750억달러에 이를 것이다.

1990년에 루마니아에 있는 5개의 타이어공장은 제각기 회사로 만들어졌다. 이들 회사의 추정 생산능력과 소재지는 〈표 6-8〉과 같다.

루마니아는 타이어 순수출국으로서 동유럽지역에서는 주요 타이어 수출국이다. 그러나 향후 5년간 타이어 생산량은 연평균 1% 미만의 증가세를 보여 1995년에는 450만개 정도에 이를 것이다. 이 나라가 경제위기를 넘기게 되면 1995년부터는 그보다 생산전망이 좋아질 것으로 기대된다.

〈표 6-8〉 루마니아의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Victoria	Floresti	7950
Silvania Tyres Co.	Zalau	720
Caracal	Caracal	3000
Danubiana	Bucharest	3450
Drobeta*	Drobeta	160

*농경용 및 건설차량용 타이어만 생산.

타이어 판매증가량이 생산증가량을 앞질러 타이어 교역수지 흑자를 감소시키게 될 것이다. 국내 자동차산업의 부진으로 신차용 타이어 판매는 평행선을 유지할 것이다. 인구에 비하여 자동차

〈표 6-9〉 루마니아의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	22.2	22.7	23.2	23.6	24.0
GDP/1인당	3365	3449	3125	3157	3375
GDP(10억US$/1982)	74.7	78.3	72.5	74.5	81.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	3685	4085	4300	4475	5140
순수입량	-2200	-2195	-2380	-1975	-1840
타이어판매량	1485	1890	1920	2500	3300
신차용	735	990	630	650	800
교환용	750	900	1290	1850	2500
고무(1,000톤)					
고무사용량	147.4	173.0	120.0	134	160
비타이어용 고무	103.9	125.6	71.4	84	104
타이어용 고무	43.5	47.4	48.6	50	56
고무사용량	147.4	173.0	120.0	134	160
합성고무	111.0	135.0	96.0	107	128
천연고무	36.4	38.0	24.0	27	32
순수입량	4.1	17.1	18.0	19	20
고무생산량	143.3	155.9	102.0	115	140
합성고무	143.3	155.9	102.0	115	140
천연고무	-	-	-	-	-

이용률이 낮기 때문에 자동차산업과 같은 중공업육성은 공염불에 그칠 것 같다. 유럽의 다른 국가들로부터 중고 자동차가 많이 수입됨으로써 교환용 타이어의 수요증가를 자극하고 있다. 교환용 타이어 판매량은 연평균 7%를 상회하여 1995년에는 190만개에 이를 것으로 예상된다.

루마니아의 석유화학산업은 Ploest, Pitesti, Borzesti의 세곳에 집중되어 있다. 합성고무는 자급하고 있는데, 나머지 소량을 수출하고 있다. 루마니아는 원유확보가 용이하고 석유화학부문에 경쟁력이 있어 합성고무는 구소련에 이어 동유럽지역 제2의 생산국이다. 합성고무 공급량은 늘어나고 천연고무의 수요증가는 완만하기 때문에 이 나라의 고무수입의존도는 완화될 것이다.

(7) 구소련

구소련(이하 소련)은 농업 및 광공업국가이다. 이 나라는 GDP면에서 세계 제2위의 국가로 추정되지만, 아직도 주택, 식량, 소비재, 기술활용면에서 많은 다른 공업국에 뒤처져 있다. 경직된 중앙경제체제의 소련은 정치·경제의 자유화에 있어서 대부분의 다른 동유럽지역 국가들보다 융통성이 없다. 그러나, 미하일 고르바초프의 "그라스트노스트"와 "페레스트로이카" 주의에 따라 정부는 보다 많은 권한을 분산시키고, 개인기업에 많은 책임을 부여할 것을 시도해오고 있다.

1991년 8월 고르바초프 정권에 대한 쿠데타 기도가 실패한 이후 발틱의 3개 공화국인 에스토니아, 라트비아, 리투아니아를 포함하여 연속적인 독립선언이 일어났으며, 연방정부의 인정 또는 묵인 아래 국제사회로부터 승인을 받게 되었다. 소연방의 절대적인 정권으로서의 공산당은 거세되었다.

이와같은 와중에서 소련의 장기경제전망을 한다는 것은 사실상 불가능하다. 그러나 서방세계의 투자자들은 매우 큰 잠재시장이 나타났다고 낙관적인 견해를 표시했다. 더구나 미국과 소련이 핵무기 비축의 억제, 유럽주둔군의 대규모 감축을 단행함으로써 모스크바를 군비경쟁에서 풀어주게 되었다. 이것은 소비에트 경제개발에 장애가 되었던 족쇄를 풀어준 것이다. 그럼에도 불구하고 현재 이 나라는 식량, 의복과 같은 기초생활필수품의 기근 등으로 극심한 경제난을 겪고 있다.

IMF, OECD, "Group of Five" 등과 같은 서방경제기구가 큰 도움을 줄 것으로 예상되기는 하지만 이 경제난이 해소되려면 상당한 기간이 소요될 것이다. 이 나라의 GDP는 연평균 1% 미만 증가하여 1995년에는 1조 8,000억달러에 이르게 될 것이다.

소련은 동유럽 최대의 타이어 생산국이다. 현재와 같은 정치적·경제적 문제가 야기되기 전의 소련의 타이어산업은 현대화계획에 투자를 하였었다. 투자계획의 우선순위는 원자재의 확보, 손모율의 감소, 생산성의 향상이었다. 그러나 타이어 생산량은 1985년 이후 해마다 4% 이상 감소하여 1990년에는 4천 850만개가 되었다. 향후 타이어 생산량은 연평균 1% 미만의 증가세를 보여 1995년에는 5천 40만개에 이르게 될 것이다. 낮은 생산성, 원자재·인력·자본의 부족과 기초기술의 낙후 등의 문제는 타이어산업의 성장을 저해할 것이다. 타이어 수요가 크게 증가함에 따라 타이어 교역수지의 흑자는 감소할 것이다.

소련의 타이어산업은 정부에서 통제하고 있는데, 1990년의 공장별 생산능력은 〈표 6-10〉과 같이 추정된다. Pirelli는 日産 6,000개의 승용차용 타이어를 생산하고 Nizhnekamsk 공장의 생산시설을 확장하는 사업에 합작투자하기로 소련 화학부와 잠정 합의한 바 있다. 서유럽 및 아시아의 타이어, 고무 생산업자들이 소련과 기술 및 생산제휴를 모색할 것으로 예상된다.

타이어 판매량은 연평균 1.5%씩 증가하여

〈표 6-10〉 소련의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
State-Controlled	Baku	7150
	Barnaul	11250
	Bobruisk	19150
	Volzhsky	12900
	Voronezh	20500
	Dnepropetrovsk	18100
	Yerevan	6900
	Kirov	13600
	Krasnoyarsk	7600
	Moscow	10200
	Nizhnekamsk	48000
	Omsk	21200
	Sverdlovsk	9800
	Yaroslavl	26000
	Chimkent	16700
	Belaya Tserkov	25000
	Leningrad	8600

1995년에는 4천 210만개에 이를 것이며, 교환용 타이어 수요가 신차용 타이어 수요보다 약간 빨리 증가할 것이다. 소련은 전통적으로 군수산업과 중공업지향적이었기 때문에 승용차 이용률은 극히 낮다. 잠재수요는 크지만 개인소득이 워낙 적기 때문에 자동차 이용률은 서유럽지역 국가중 최하위국의 수준 근처에도 미치지 못하는 것 같다.

신차용 타이어 판매량은 연평균 1.3%씩 증가하여 1995년에는 1천 230만개에 이르게 될 것이다. 국가통제의 경직된 습성 때문에 서유럽의 기업들이 소련에 직접 투자하는 데는 매우 조심스러워했다. 자유주의가 도래함으로써 이와 같은 태도는 변화될 것으로 예상된다. 더구나 소련의 경자동차 생산업체들은 그들의 낙후된 자동차산업을 현대화하기 위하여 서유럽의 자본, 기술, 경영기법의 도입을 갈망하고 있다.

비타이어용 고무수요는 1995년에는 전체 고무수요의 80%를 넘을 것으로 보이며, 그 증가율도 타이어용 고무부문의 증가추세를 앞지를 것이다. 이는 타이어산업의 성장이 둔화되고 비타이어용 고무산업에 대한 정책비중이 커질 것이기 때문이다.

소련은 세계 최대의 합성고무 생산국으로서 전세계 생산량의 약 25%를 차지하고 있다. 그러나 국내수요가 많기 때문에 수출에 제한을 받고 있다. 따라서 시설확장을 하고 있는데, Tobolsk에 연간 90,000톤을 생산할 수 있는 부틸고무 생산시설, Voronezh의 SBR 공장의 30,000톤 규모의 생산시설 확장사업이 그것이다. 이 두 공장은 수년내에 건설될 것이다.

이 원고 집필시 소련에서는 각 연방공화국들의 독립운동이 진행되고 있었기 때문에 자료입수가 여의치 않았으며, 〈표 6-11〉의 통계자료는 연방이 해체되기 전의 구소련의 것으로 추정한 것이다.

〈표 6-11〉 소련의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	265.5	277.5	289.5	300.0	310.0
GDP/1인당	5503	5694	5838	5900	6129
GDP(10억US$/1982)	1461.0	1580.0	1690.0	1770.0	1900.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	55260	59960	48500	50400	56100
순수입량	−18500	−21585	−9400	−8340	−7600
타이어판매량	36760	38375	39100	42060	48500
신차용	12260	12300	11520	12300	13800
교환용	24500	26075	27580	29760	34700
고무(1,000톤)					
고무사용량	2269.0	2325.0	2460.0	2620	2960
비타이어용 고무	1694.0	1701.0	1940.8	2095	2405
타이어용 고무	575.0	624.0	510.2	525	555
고무사용량	2269.0	2325.0	2460.0	2620	2960
합성고무	2073.0	2115.0	2310.0	2455	2770
천연고무	196.0	210.0	150.0	165	190
순수입량	293.0	125.0	120.0	70	30
고무생산량	1976.0	2200.0	2340.0	2550	2930
합성고무	1976.0	2200.0	2340.0	2550	2930
천연고무	−	−	−	−	−

(8) 유고슬라비아

동유럽지역 국가중 비교적 오래 전에 자유화된 유고슬라비아의 경제체제는 사회주의적 시장경제로서 경제정책결정권은 중앙집중에서 분화되었고 서유럽과의 교류도 많았다. 비록 농업부문이 아직은 중요한 위치를 차지하고 있지만, 식료품, 기계, 금속, 전자, 조선, 섬유, 신발 등 제조업 분야가 상당히 큰 비중을 차지하고 있다. 보다 경직된 체제하에 있던 다른 동유럽지역 국가들처럼 이 나라도 정부내의 공산주의 요소들을 제거하고 지난 수년간 자유시장 자본주의를 과감히 도입하였다.

인플레, 수입증가, 투자자본의 궁핍 등으로 인한 경제난은 1980년대 후반기에 계속되었으며, 1990년대에 들어와 더욱 악화되었다. 1991년에 내전으로 치달았던 이 나라는 적어도 가까운 장래에 경제가 호전될 것으로 기대하기는 어렵다. 따라서 유고슬라비아의 GDP는 연평균 0.1%씩 성장하여 1995년에는 740억달러에 이르게 될 것이다.

유고슬라비아의 타이어 생산추세는 거의 수평을 유지할 것으로 보여 1995년에는 1천 190만개를 맴돌 것이다. 현재의 내전상태가 종식되고 경제가 성장하기 전에는 타이어 생산량이 증가할 것 같지는 않다. 1990년의 타이어 생산회사와 생산능력은 〈표 6-12〉와 같이 추정된다.

〈표 6-12〉 유고슬라비아의 타이어 생산능력

(단위 : 개/일)

회 사 명	소 재 지	생산능력
Sava Semperit	Kranj	12000
Tigar	Pirot	11500
Miloje Zakic(FAG)	Krusevac	4800
Borovo	Borovo	2000

1990년에 유고슬라비아는 동유럽지역 타이어 공급량의 15%를 차지했다. 이 나라는 국내수요의 둔화로 당분간은 수입보다 수출이 많을 것으로 보인다. 신차용 타이어시장은 교환용 타이어 부문보다 부진할 것으로 예상되는데, 이는 경제난이 자동차산업에 악영향을 미치고 있기 때문이다. 교환용 타이어 수요는 자동차 이용률로 미루어 볼 때 동유럽지역 국가의 평균치 증가세를 유지할 것이다. 타이어산업보다 비타이어산업부문의 성장이 나을 것이므로 비타이어용 고무수요량이 더 증가할 것이다.

유고의 합성고무 생산량은 매우 적다. 생산량은 연평균 9%씩 증가하여 1995년에는 20,000톤에 이르게 될 것이다. 그러나 합성고무를 증산하려는 노력은 무역수지의 적자문제에 직면하게 될 것이다.

〈표 6-13〉 유고슬라비아의 타이어 및 고무 수급현황

항목 \ 연도	1980	1985	1990	1995	2000
인 구(100만명)	22.3	23.1	23.8	24.4	25.0
GDP/1인당	3359	3455	3088	3033	3320
GDP(10억US$/1982)	74.9	79.8	73.5	74.0	83.0
타이어(1,000개)					
타이어생산량	8625	10075	11600	11900	13300
순수입량	-1995	-3675	-4380	-4330	-4900
타이어판매량	6630	6400	7220	7570	8400
신차용	1475	1330	1620	1670	1950
교환용	5155	5070	5600	5900	6450
고무(1,000톤)					
고무사용량	103.2	119.0	88.0	99	117
비타이어용 고무	56.4	64.7	27.8	38	50
타이어용 고무	46.8	54.3	60.2	61	67
고무사용량	103.2	119.0	88.0	99	117
합성고무	68.0	75.0	54.0	60	73
천연고무	35.2	44.0	34.0	39	44
순수입량	85.2	104.0	75.0	79	87
고무생산량	18.0	15.0	13.0	20	30
합성고무	18.0	15.0	13.0	20	30
천연고무	-	-	-	-	-

(다음 호에 계속)

자료 : World Rubber & Tire To 1995

번역 : 金 民/協會 業務部長