

# 동남아시아의 타이어 산업

權 在 九\*

## 1. 서론

세계 천연 고무의 3/4이상이 동남아시아에서 생산되고 있으며, 따라서 타이어 제조업은 급격히 산업화가 진행되고 있는 이 지역에서의 토착 산업인 것처럼 보인다. 규모의 경제가 중시되는 타이어 산업의 특성에도 불구하고 지역이 흩어져 있는 것이 토착 산업의 발전에 장애가 되어 왔다.

따라서 현지인 소유의 회사들은 다국적 기업들의 자회사들과 함께 발전해 왔으며, 특히 지난 10년간은 빠르게 성장했다. 그러나 1997년 7월 태국의 Baht화의 평가절하 이후, 그 경제적 반향은 이 지역 전체에 파급되었다. 새로운 기회로 활용한 기업이 있었던 반면에, 몇몇 변화 요인들은 타이어 업체들에 상당한 타격을 주었다. 외환 위기 이후의 모든 변화들은 타이어 산업에 영향을 미치고 있고, 다가올 수 년 동안의 타이어 산업 형태와 전략을 변화시킬 것이다.

## 2. 경제적 배경

동남아시아의 4개 주요 국가인 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국은 다소 작은 부르나이, 싱가포르, 베트남 등과 함께 ASEAN이라는 협력기구를 만들었다. 이것은 원래 이 지역에서 공산주의의 확산을 막기위해 만들어 졌지만, 현재는 많은 공통 관심사를 가진 지역 공동체로 발전하였다. 이론적으로, 친밀한 경제 연합체가 구상될 수 있는 여지는 충분히 있

며, 모든 회원국들이 이를 통해 이득을 볼 수 있다. 특히 자동차 산업이 이러한 계획의 수익자가 될 수 있는데, 즉, 여러 국가들로부터 생산된 부품들을 다른 나라에 있는 조립 공장에 공급함으로써 지역 전체에 걸친 투자가 가능한 것이다. 이를 위해 “상표간 보완 방안(Brand-to-Brand Complementation Scheme)”, 혹은 “ASEAN산업협력협약(ASEAN Industrial Cooperation agreement)” 등 많은 예비 조치들이 취해졌지만, ASEAN국가들간의 점진적인 관세 인하는 계획대로 순탄히 이루어지지 않았다. 1998년 10월 방콕 연설에서 Michelin의 회장인 Edouard Michelin은, 관세가 태국이 Michelin의 보다 큰 시장의 중심이 되는 것에 제한요소가 되고 있다며, “인도네시아에 타이어를 수출할 때 약 25%의 관세를 물고 있는데, 미국과 유럽 시장이 최소한의 관세를 부과하고 있는 것에 비해 이는 상당히 높은 세율이다.”라고 했다.

이러한 접근의 기본적인 인식에 모든 ASEAN 국가들이 동의하고 있으나, 실질적인 관세 인하에는 상당한 문제가 발생할 수 있음을 알고 있다. 변화의 개념과 변화 시기에 많은 기득권이 저항하고 있는 것이다. 말레이시아 자동차 타이어 제조업 연합(The Malaysian Automotive Tyre Manufacturers Industry Group)은 말레이시아에 수입되는 타이어에 대한 관세가 타ASEAN국가들에 비해 더 빠르게 인하되고 있다고 불만을 나타낸다. 그러나 증가하는 협력의 필요성과 그에 따른 제반 문제에도 불구하고 이 지역의 모든 국가들은 90년대 초반에 두드러진 성장을 나타냈다. 표 1은 1993~1997년

\* 韓國타이어(株) 輸出팀 次長

〈표 1〉 동남아시아의 경제통계 비교, 1998

	인도 네시아	말 레 이시아	필리핀	태 국
인구(백만명)	201.7	21.7	73.5	60.6
GDP(10억달러)	215.0	97.9	82.2	153.9
GDP at PPP(10억달러)	726.0	246.3	263.1	423.4
GDP/head at PPP(달러)	3,600	11,367	3,578	6,990
평균 GDP 성장률 1993-97(%)	6.9	8.7	4.4	6.1
임금/시간(달러)	불명	1.5	0.6	1.7

자료: EIU.

〈표 2〉 동남아시아의 GDP 성장률, 1994-98

	(증감률, %)				
	1994	1995	1996	1997	1998
인도네시아	7.5	8.2	8.0	4.6	-14.8
말레이시아	9.2	9.5	8.6	7.8	-6.0
필리핀	4.4	4.7	5.9	5.2	-1.6
태국	8.7	8.8	5.5	-0.4	-8.0

자료: EIU.

의 기간에 이 국가들의 연평균 성장률이 모두 4%를 넘었으며, 이 지역 평균 성장률도 7% 이상임을 보여준다. 이 표는 4개 주요 국가들의 유사점을 보여주는 한편, 그 중에서도 인도네시아가 가장 규모가 크며 최고의 성장 잠재력을 보유하고 있음을 보여준다. 그러나 이러한 활발한 성장은 1997년 7월 Thai은행이 어려워지면서 갑작스레 정지되었고, 이 문제는 이 지역 다른 국가들로 빠르게 퍼져나갔다. 태국은 1997년에 실제로 마이너스 경제 성장률을 기록한 유일한 국가였고, 다른 국가들도 1998년에는 비슷한 반응을 보였다.

1998년 GDP변화 전망은 현 시점에서 밝은 것으로 추정되지만, The Economist에 기고한 9명의 다른 분석가들의 전망치를 종합해 보면 다음과 같다.

〈표 3〉 동남아시아의 GDP 변화 예상, 1998-99

	(증감률, %)	
	1998	1999
인도네시아	-14.5	-3.8
말레이시아	-6.6	-0.2
필리핀	-0.1	1.3
태국	-7.8	-0.4

자료: The Economist.

이 모든 국가들의 통화 환율은 경제적 어려움과 맞물려 하락했으며, 일례로 인도네시아의 루피는 이전 가치의 1/5수준에서 거래되고 있었다. 하지만 IMF가 태국과 인도네시아에 구호 자금을 제공했고, 국가들 간에 많은 쌍방 협약이 체결되었다. 특히 일본은 자국 경제가 동남아 국가들과의 무역에 크게 의존하고 있는 만큼 매우 실질적인 지원을 제공했다. 결국, 1997년에 비하면 아직도 훨씬 낮은 수준이지만, 이 네 국가들의 통화는 현재 안정되어 있다.

〈표 4〉 동남아시아의 통화가치, 1998 1월-1999 1월

	(1달러당)		
	1998 1월	1999 1월	증감률, %
인도네시아(Rp)	11,350	8,475	25
말레이시아(M\$)	4.40	3.80	14
필리핀(P)	42.1	38.4	9
태국(Bt)	52.4	36.5	30

자료: EIU.

동남아시아 경제는 최근 18개월동안 많은 고통을 겪었고 이는 정치적인 문제로 이어졌다. 특히 인도네시아는 심한 내정 불안만을 겪고 있다. 어떤 국가의 경제도 아직 바닥에 이르지는 않았지만, 태국의 구조조정은 어느정도 결과를 보이고 있고, 네 나라 모두 2000년까지는 성장을 재개할 것으로 보인다. 국제 투자자들은 여전히 전반적으로 이 지역에 대한 확신을 가지고 있지만, 가까운 시일 안에 1993~1997년의 놀라운 성장률을 다시 기록할 것 같지는 않다.

〈표 5〉 동남아시아의 GDP 성장률 예상, 1999-2003

	(증감률, %)				
	1999	2000	2001	2002	2003
인도네시아	-2.1	1.0	2.9	3.5	3.7
말레이시아	-2.9	0.7	3.2	4.3	5.1
필리핀	0.3	2.2	2.8	4.0	4.2
태국	-1.4	4.2	4.6	4.7	5.2

자료: EIU.

### 3. 자동차 산업

90년대 전반에 걸쳐 동남아시아는 자동차 제

조업체들에게 있어서 주요 성장 기회로 비추어져 왔다. 이 지역 경제는 빠르게 팽창하고 있었고, 1인당 국민 소득은 신흥 중산층이 자동차 구매할 수 있는 수준까지 이르렀다. 비록 이것이 몇몇 국가에 국한된 것이었지만, 총 인구가 4억에 가깝고, 미국이나 유럽보다도 많은 이들 국가는 ASEAN이라는 기구를 통해 정치·경제적으로 가까워지고 있었다. 중국이나 인도가 장기 성장 기회를 제공할 것으로 여겨졌으나, 1980년대와 90년에는 동남아시아가 가장 단기 전망이 밝은 것으로 나타났다.

1990~96년 사이에 승용차 생산의 경우 말레이시아는 두배 이상, 태국은 3배로 성장했다. 인도네시아나 필리핀의 성장은 그 만큼 놀라운 수준은 아니었지만, 이 두 나라의 경우, 국내 운송을 포함한 일반 운송 수단인 승용차의 생산에서 눈에 띄게 성장하였다. 하지만, '97년 여름 태국을 강타한 경제적인 문제는 빠르게 확산되어 지역 전체 자동차 생산에 영향을 주었다. 자동차 생산은 태국에서 1997년 23%, '98년에는 58%가 감소했다. 말레이시아는 다소 서서히 영향을 받아서 '97년에 9%, '98년에 50%의 감소를 보였다. 필리핀이 이와 비슷한 수준의 감소를 보였고, 인도네시아가 좀더 심각한 경향을 보여 98년 자동차 생산이 전년 대비 75%나 감소한 것으로 추정된다.

<표 6> 동남아시아의 승용차 생산, 1990-2000

(대)				
	인도네시아	말레이시아	필리핀 <sup>a</sup>	태국 <sup>a</sup>
1990	불명	130,153	42,400	64,500
1991	불명	151,300	32,100	66,800
1992	불명	136,383	39,600	121,300
1993	31,582	145,478	46,600	174,200
1994	41,807	178,477	58,900	155,273
1995	39,839	247,210	71,195	160,767
1996	35,304	293,898	88,977	172,004
1997	54,925	319,970	75,759	131,968
1998 <sup>b</sup>	18,000	150,000	32,000	55,000
1999 <sup>c</sup>	23,000	155,000	35,000	60,000
2000 <sup>c</sup>	27,000	200,000	40,000	90,000

<sup>a</sup>판매 <sup>b</sup>추정 <sup>c</sup>예상  
자료 : EIU.

<표 7> 동남아시아의 승용차 생산, 1990-2000

(대)				
	인도네시아	말레이시아	필리핀 <sup>a</sup>	태국 <sup>a</sup>
1990	불명	75,054	불명	238,200
1991	불명	81,099	20,166	201,800
1992	불명	35,054	25,208	241,700
1993	171,986	34,929	32,612	282,300
1994	283,464	43,834	44,970	330,969
1995	347,702	57,058	53,400	408,916
1996	290,191	76,901	73,967	413,954
1997	333,952	89,043	68,675	229,159
1998 <sup>b</sup>	75,000	15,000	31,000	75,000
1999 <sup>c</sup>	110,000	25,000	37,000	115,000
2000 <sup>c</sup>	140,000	40,000	47,000	170,000

<sup>a</sup>판매 <sup>b</sup>추정 <sup>c</sup>예상  
자료 : EIU.

이 지역 자동차 산업의 취약한 상황은 대부분은 아니더라도 많은 현지 조립생산업체들을 곤경에 빠뜨렸다. 태국에서는, 5억 5천만달러에 달하는 부채로 인해 주채권자들과 문제가 생겼던 벤츠의 조립업체인 Thonburi Automotive of Bangkok이 해결책으로 Daimler-Chrysler에 지분 참여를 제안했지만, 이 지역에 다른 계획을 가지고 있던 Chrysler는 이를 거절했다. 인도네시아 정부는 1.5억달러의 보조금 환급과 미납 세금 환수를 통하여 비극적인 국민차 project인 Timor를 효과적으로 인수했다. 1997년 이 신생 업체는 자체 생산이 이루어질 때까지 한국의 기아로부터 4만 5천대의 자동차를 무관세로 수입할 수 있도록 허가를 받았다. 절세액이 다른 수입품에 비교해서 60%에 이르렀으므로 이 자동차들은 아주 잘 팔렸다. 그러나 자동차가 생산되기 시작했을 때, 약속된 최소 현지 부품 사용 조건을 맞추지 못했고, 생산된 차들이 정부에 의해 러시아에 물물교역의 일부로서 제공된 1998년에 이르러 최악의 상황에 이르게 된다. 러시아가 이 제품의 인수를 거절하였고, 정부는 수입 관세 잔액과 자동차 수입으로 발생한 4억 1천 2백만달러의 세금을 PT Tomor National에게 30일 안에 납부하도록 요구하였고 이 회사는 실질적으로 붕괴되었다.

정치적 배경을 바탕으로 한 회사는 일단 정

치적 보호막이 사라지면 필연적으로 무너지게 되어 있다. 하지만, 더욱 걱정스러운 상황에 처한 것은 인도네시아의 최대 자동차 생산업체인 Astra International이다. 이 회사는 98년 1월부터 9월 사이에 6천 5백만달러의 손실을 입었다. 참고로, 전년에는 동기간에 4천 3백만달러의 수익을 올렸다. 자동차 판매 실적이 전년에 비해 83% 감소한 것이다. 결국, 생존 전략의 한 방편으로, 2만 5천명의 종업원을 해고하고, 자회사의 지분을 Honda나 Isuzu 등의 외국 합작회사에 팔고 있다. 모회사인 Astra International은 주채권자인 the Chase Manhattan Bank, Sumitomo Bank 그리고 Sakura Merchant Bank에 부채 조정을 요청했다. 채무 이행 기간을 5년까지 연장하기 위한 이 조정안을 통해 재정 안정을 꾀할 수 있는 기회를 줄 것으로 보인다. 그러나 몇몇 관계 회사는 영향을 덜 받았다. 가장 큰 자회사인 Toyota Astra Motors와 Motorcycle Producer인 Federal Motors는 모두 예정대로 그들의 부채를 갚아 갈 수 있을 것이다.

말레이시아의 Proton's 대표는 경기 하강으로 인해 '98년 1월부터 7월 사이에 생산이 60% 감소했다고 했다. 이 회사는 본래 국민차 project였음에도 불구하고 DBR-Hicom에 의해 운영되었다. 하지만, 현재는 국영 석유 회사인 Petroas에 인수되었다. Petroas가 튼튼한 재정적 기반을 가지고 있어 Proton의 안전성은 확보되었다고 볼 수 있으나 두번째 국영 carmaker인 Perodua의 장래는 여전히 문제로 남아 있다.

규모가 더 작은 말레이시아의 군소 조립 업체는 더욱 심하게 타격을 입었다. Cycle and Carriage Bintang은 '98년 전반기에 전년 동기 대비 90% 감소한 287만달러의 수익을 거둔 것으로 밝혔다. 과도한 부채와 주식보유 비용과 맞물린 취약한 자동차 판매 실적에 의한 결과인 셈이다. 차량의 총 판매 실적은 4,802대에서 796대로 83%가 감소했다.

필리핀 또한 이 지역의 경제 문제로 인해 심한 타격을 입었다. 하지만, 조립업체들의 규모

가 작고 수도 적어 다른 국가들 만큼 심하지는 않았다. 그러나, IMF와 합의한 9가지 세수 확대 방안의 하나로, 자동차에 대한 국내 소비세의 범위를 확대하기로 함으로써 1999년에 문제는 더욱 악화될 수도 있다. 이것은 Ford가 필리핀에서의 투자 규모를 줄이겠다고 위협하는 하나의 이유가 될 수 있지만 좀더 실제적인 이유는 추가적인 세금 우대 혜택을 노리고 있다는 점일 것이다. Ford는 자동차에 대해, 신규진입자와 아시아 다용도 차량에 대한 면제 조항과 함께, 국내 소매 가격의 30%에 해당하는 일정한 소비세 부과를 요구했다. 비록 필리핀 정부가 이러한 양보를 고려하고 있더라도, WTO와의 합의 때문에, 아마 실행되기는 어려울 것이다.

연말 수치는 갖고 있지 않지만, '98년 9월까지의 수치는 태국의 차량 판매가 거의 모든 부문에 걸쳐 감소하고 있다. 승용차 판매가 72%, 픽업이 67%, 그리고 다른 차량이 73% 감소를 보였다. 판매량이 9월말 현재 10만 3대로 총시장 규모로 볼 때, '97년 대비 69% 감소했다. 그러나 이러한 극심한 감소에도 불구하고, 비공식적인 4/4분기 수치에 의하면 시장은 저점을 통과한 듯 하다. 이 수치는 '98년에 총 14만 4,065대의 차량이 태국에서 판매된 것으로, '97년보다 60.3% 감소한 것이다. 태국 경제의 절정기였던 1996년 약 60만대의 차량이 태국에서 팔리면서 태국은 이 지역에서 가장 큰 자동차 시장이 되었다. '98년의 종합 실적에도 불구하고 4/4분기의 구매는 4만 4,062대로, 3/4분기에 비해 48%의 증가세를 보인다. 이는 소비자들의 구매력 회복과 환율의 안정, 그리고 낮은 금리에 의한 경기 회복의 시작이 될 수 있다. 그러나 다른 나라들에게 있어서 고통은 아직 끝나지 않았다. 인도네시아의 '98년 연말 판매량은 6만 8,412대로 '97년의 39만 2,203대보다 83%나 감소했다. 이는 Daimler-Chrysler의 부사장인 Bob Eaton의 다음과 같은 말을 뒷받침하는 것으로 보인다.

“태국과 같은 시장은 빠르고 순탄하게 회복하겠지만, 인도네시아와 같은 다른 나라들은

〈표 8〉 태국의 10대 자동차 제조업체 판매, 1998 1-9월

	(증감률, %)		
	대	점유율	1-9월 1998/97
Toyota	26,445	26.4	-72.3
Isuzu	23,617	23.6	-67.5
Honda	12,086	12.1	-63.6
Mitsubishi	9,726	9.7	-69.1
Nissan	9,709	9.7	-74.9
Mazda	4,645	4.6	-63.3
Ford	2,885	2.9	-7.9
Mercedes-Benz	1,712	1.7	-68.9
Opel	945	0.9	-8.3
Chrysler	938	0.9	-68.8

자료 : Automotive Industry Association.

10년간 침체 상태에 있을 것이다.” 판매 감소로 이 지역의 많은 조립 업체들이 생산을 지속할 수 없게 되었고, 나머지 업체들도 또한 대폭 감소한 생산량을 보이고 있다. 이러한 자동차 생산량의 감소는 타이어의 신차용 판매를 위축시키면서 타이어 산업에 악영향을 미치고 있으며, 또한 다른 두가지 측면에서 마찬가지로의 영향을 미치고 있다. 이들 국가들은 내수 시장의 판매가 70~80%를 차지하고 있는데, 경제 상황으로 인해 내수 판매에 큰 타격을 입었다. 개인적 혹은 상업적 용도의 교통량이 줄어들고, 이는 타이어의 마모를 감소시켜, 타이어 교체시기를 지연시키는 결과를 가져왔다. 이는 경기 침체를 겪고 있는 어느 국가에서나 나타나는 전형적인 양상이지만 동남아시아의 경우 경기 침체 이상의 경제 위기를 겪고 있으며, 공식적으로 불황기라고 할 수 있다. 이런 상황에서 많은 자동차들이 도로에서 사라지게 되고, 소비자들이 타이어를 마모 한계선 이상까지 사용하게 되면서, 교체용 시장에 대한 영향은 더욱 두드러지고 있다. 자동차 산업의 침체로 인한 타이어 산업에 대한 영향으로서 가장 중요한 세번째 측면은 아마도 대출 자금의 고갈일 것이다. 이 지역이 세계 천연고무 시장의 75%를 차지하고 있는 상품이며, 따라서 달러에 의해서 가격이 책정되고 지불된다. 마찬가지로, 합성 고무를 포함한 대부분의 다른 원재료들도 달러로 지불되어야 한다. 지역

〈표 9〉 동남아시아의 국가별 제조업체별 타이어 공장, 1998

	인도네시아	말레이시아	필리핀	태국	베트남	계
Bridgestone	1	-	-	2	-	3
Michelin	-	-	1	3	0	4
Goodyear	1	1	2	1	-	5
Sumitomo	1	-	-	-	-	1
Others	-	1	1	1	2	5
Independent	7	6	1	4	1	19
Total	10	8	5	11	3	37

자료 : EIU.

통화의 평가절하 이후, 외환 비용은 눈에 띄게 증가하였고, 모든 은행들은 높은 이자율과 유동성 부족으로 인해 대출을 기피하게 되었다. 특히 현지 은행의 경우 자신들의 심각한 부채 문제로 인해 어려움을 겪고 있으며, 그로 인해 대출 여력이 있어도 대출을 기피하는 경우가 빈번하다. 이 모든 요인들에 의해 생산비용이 증가하고 업체들의 생산능력은 저하되었다. 이러한 요인들은 특히 현지인 소유의 업체들에게는 커다란 영향을 주었지만, 거대 다국적 기업의 자회사이거나 제휴 회사인 경우 보다 쉽게 자금을 조달할 수 있었다.

#### 4. 타이어 산업의 구조

동남아 지역에는 37개의 타이어 공장이 있다. 그 중에서 절반을 약간 넘는 업체가 토착민의 소유이고, 나머지는 BIG 3타이어 업체(Bridgestone, Goodyear, Michelin)의 소유이거나 지배를 받고 있다. 그 중 몇몇 업체들은 탄탄한 입지를 확보하고 50년 이상 사업을 영위해 왔다. 하지만 대부분의 생산능력은 최근 20여년에 걸쳐 확보된 것이며, 특히 1990년대에 들어서 두드러진다. 결국, 상대적으로 작은 규모의 많은 업체들에 의해서 이들 업체들이 규모의 경제를 통한 혜택을 누릴 수는 없었지만, 이러한 방식은 새롭고 또한 상당히 능률적인 체제였다고 볼 수 있다. ASEAN을 통한 경제 협력의 약속에도 불구하고 공장들은 내수 판매를 염두에 두고 지어졌으며, 따라서 전체적으로 순수한 내수 판매만을 놓고 볼 때, 생산능력은 초과 상태가 되었고, 그 잉여 생산분

은 수출로 이어졌다. 다국적 기업의 자회사의 경우, 모회사에 의한 전 세계적인 판매망을 이용하기 때문에 수출에 있어서 토착 기업에 비해 커다란 잇점을 가지고 있다. 현지 업체의 경우 이러한 어려움으로 인해 이 지역의 거대 시장에서 일관되고 안정적인 판매망을 구축한 경우는 거의 없으며, 대신에 대규모 수입상이나 다국적 기업과 같은 거래선을 통한 무역으로 전문화하고 있다. 어느 경우이든 간에, 그들은 정해진 가격에 팔아야 하고, 따라서 자체 판매망을 구축했을 경우에 비해 이윤은 더욱 감소된다. 토착 업체는 국제적으로 비교해 볼 때 큰 규모는 아니며, 세계 75대 타이어 업체에 들어가는 회사는 4개에 불과하다.

인도네시아가 최근의 계속된 투자로 인해 1995년 이후로 많은 생산량을 보유하기는 했지만, 인도네시아, 말레이시아, 태국은 자동차 타이어 생산에 있어 대체로 같은 규모이다. 인도네시아의 최근 증가된 생산능력은 현재의 경제 위기 하에서 그대로 낭비되는 것이 당연

〈표 10〉 동남아시아의 타이어 회사 세계 순위, 1998

순위	회 사	국 가	타이어 매출액 (백만달러)	회사 매출액 중 비율
24	Gajah tunggal	Indonesia	290	60
41	DMIB	Malaysia	150	90
58	Sime Tires International	Malaysia	100	100
69	Silverstone Tire & Rubber	Malaysia	68	100

자료 : Crain Communications.

〈표 11〉 동남아시아의 국가별 승용차용 타이어 생산, 1990-97

(1,000개)			
	인도네시아	말레이시아	태 국
1990	2,530	2,006	2,444
1991	2,357	2,684	2,886
1992	2,591	3,271	3,318
1993	2,886	3,768	3,816
1994	3,348	4,366	4,400
1995	5,660	4,467	5,400
1996	7,909	5,455	불명
1997	9,235	5,912	불명

자료 : International Rubber Study Group(IRSG).

〈표 12〉 동남아시아의 국가별 트럭용 타이어 생산, 1990-97

(1,000개)			
	인도네시아	말레이시아	태 국
1990	5,874	1,044	1,737
1991	6,128	1,438	1,924
1992	6,191	1,370	2,212
1993	6,853	1,460	2,544
1994	8,142	1,539	2,900
1995	9,227	1,596	3,600
1996	10,117	2,017	불명
1997	10,393	2,159	불명

자료 : IRSG.

하며, 특히 Local 업체가 생산력 유지에 어려움을 겪고 있다. 말레이시아나 대만 경우 비교적 튼튼한 업체들을 가지고 있기 때문에 어렵지 않게 생산 수준을 유지할 수 있었다.

인도네시아는 작년에 태국에 비해 3배나 많은 트럭 타이어를 생산함으로써 훨씬 확실하게 생산력 혜택을 보았다. 하지만 이것은 거의 Light Truck용 타이어였고, 말레이시아나 태국은 Truck & Bus 타이어에 있어서 생산량 우위를 보였다.

### 가. 인도네시아

인도네시아에는 총 19개의 타이어 업체가 있으며, 이들은 2천 5백만개의 자동차 타이어와 2천 2백만개의 모터 싸이클 타이어 생산능력을 보유하고 있다. 넓게 보아, 타이어 원재료의 약 70%가 인도네시아 국내에서 공급되며, 타이어 원가의 약 11%에 해당하는, 주원료인 합성고무는 국내에서 모두 조달되지 않는다. 타이어 코드는 Gajah Tunggal Group의 Andayani Megah와 Branta Mulia에 의해서 생산된다. 통화의 평가절하로 인한 원재료 가격의 상승으로 최근 18개월 동안 타이어 가격은 두 배 이상 상승했다. 이에 정부는 타이어 업체들에게 생산 가격 구조를 보고하도록 요구하고, 국내에서 구입할 수 있는 원재료의 수입에 대해서는 타당한 사유를 요구하는 등 가격 인상에 강력히 대처했다. 몇몇 국내 업체가 정부 요구에 의해 타이어 산업에 진출하였고, 그 결과 생산력 초과로 이어졌다. Oroban Perkasa 나

〈표 13〉 인도네시아의 주요 타이어 공장, 1998

	설립 년도	생산 타이어 종류	종업원 수	추 정 생산능력
Bridgestone Tire	1976	All	1,229	불명
Elangperdana Tire	1997	Cars, light trucks	670	200만개/년
Gajah Tunggal	1978	All	6,715	180톤/일
Goodyear Indonesia	1935	Cars, trucks, agricu- ltural, construction	900	9,000개/일
Industri Karet Deli	1958	Cars, light trucks	3,000	2,250개/일
Mega Rubber	1964	Cars, trucks, motorcycles	1,974	200만개/년
Sumi Rubber	1997	Cars, trucks, motorcycles	680	6,300개/일
Intirub	1959	Cars, light trucks	733	800개/일
Oroban Perkasa	1995	Cars	760	8,000개/일

자료 : Rubber & Plastics News.

〈표 14〉 인도네시아의 제조업체별 승용차용 타이어 생산, 1995-97

	(1,000개)		
	1995	1996	1997
Gajah Tunggal	6,512	8,622	8,891
Bridgestone	4,105	4,376	4,577
Goodyear	2,245	2,262	2,370
Mega Rubber	986	1,038	1,106
Oroban Perkasa	-	759	888
Intirub	597	460	453
Industri Karet Deli	440	498	452
Ariga Mira	3	2	-
Sumi Rubber	-	-	627
Total	14,887	18,026	19,365

자료 : APBI.

〈표 15〉 인도네시아의 차종별 타이어 생산, 1992-97

	(1,000개)			
	승용차용 타이어	증감률, %	오토바이용 타이어	증감률, %
1992	8,800	-	6,025	-
1993	9,739	10.7	6,987	16.0
1994	11,911	22.3	8,026	14.9
1995	14,887	25.0	10,451	30.2
1996	18,026	21.1	10,475	0.2
1997	19,365	7.4	9,765	-6.8

자료 : APBI.

Elangperdana Tire 등 신규 진입 업체들은 최근 정상적인 생산력 유지의 어려움을 느끼게 되었고, 이들의 장래 또한 의심스러운 정도이다.

1997년엔 경제적 문제로 인한 영향이 최초로 감지되었고, 이는 1998년에 더욱 두드러진

다. 신차용 수요의 경우 30%가 감소했지만, 교체용 시장은 가격 인상이 연말까지는 직접적으로 적용되지 않음으로써 대체로 생산능력을 유지했다. 업체들의 상황이 정말 좋지 않기 때문에 그들이 실제 수치를 밝히기를 꺼리지만, 1998년 수치는 훨씬 내려가리라 보인다. 내수 타이어 시장에서의 최선의 수치는 1997년에 비해 15~20% 감소한 수치가 될 것이다. Gajah Tunggal은 많은 수출물량을 보유하고 있고, 따라서 내수 시장에서는 적은 양의 판매량을 보여 왔다. Bridgestone이 인도네시아에서는 시장 주도업체이지만, 점유율이 높은 편은 아니기 때문에 Gajah Tunggal이 그들의 증가된 생산능력을 바탕으로 Bridgestone과 소규모 업체의 판매시장을 잠식하면서 시장 점유율을 높이게 되었다. 하지만, 대부분 소규모 Local 경쟁 업체들의 시장이 잠식된 셈이다. 국내 시장이 감소함에도 불구하고 1998년에는 커다란 변화가 나타날 것으로 보인다. 외국인 소유의 기업들, 특히 Bridgestone, Goodyear, Sumi Rubber들은 Local업체들의 희생을 통해 시장 점유율을 높였는데, 이는 생산 자금 조달에 있어서 상당한 문제점을 양산했다. 생산능력 면에서 1천 340만개의 자동차 타이어와 920만개의 모터사이클 타이어 생산능력을 가진 Gajah Tunggal이 인도네시아에서 가장 큰 타이어 업체인데, 이 회사는 1951년에 설립되어 1961년에 상호를 지금의 Gajah Tunggal로 고쳤고, 어느정도 정부와의 밀접한 관계를 통한 우대금리로 개발 자금을 조달하면서 성장했다고도 볼 수 있다. 1972년에 모터사이클 타이어 생산을 시작으로, 1978년에 West Java

〈표 16〉 인도네시아의 시장점유율, 1997

	(%)
Bridgestone	35.1
Gajah Tunggal	34.5
Goodyear	16.9
Mega Rubber	5.8
Others	7.7
Total	100.0

자료 : Industry estimates.

의 Tangerang에 승용차용 타이어 공장을 가동했다. 위상 강화를 위해 Nylon cord공장과 Bead Wire공장을 설립했으며, 자본 기반을 넓히기 위해 1990년 주식을 상장하기도 했다. 비록 가족 지배 회사이지만, 48%의 주식이 일반 시민에게 공개되었다. 그러나 Rupiah의 평가 절하에 이은 경제적 혼란은, 많은 달러화 표시 부채를 지닌 이 회사에 커다란 짐이 되었다. 파산이 거의 불가능한 인도네시아에서 이 회사는 현재 실질적으로 정부에 의해서 운영되고 있다. '98년 말에 Continental이 정부로부터 이 회사를 사들이기 위해 회사 상황을 점검해 보기도 하였으나, 결국 인수하지는 않았다. 취약한 경제 전망과 계속되는 국내 정세의 불안정이 높은 제시가격과 더불어 인수 거절 결정에 요인이 되었다.

두번째로 큰 업체인 Bridgestone Tire Indonesia는 West Java Bekasi에 공장을 갖고 있고, 연 430만개의 자동차 타이어와 24만개의 모터사이클 타이어 생산능력을 지니고 있다. 1997년에는 1억 3,200만달러를 들여 생산능력을 760만개로 늘리려고 하였으나, 이행하지는 않았다.

세번째로 큰 타이어 업체인 Goodyear는 가장 오래된 타이어 업체로서 공장은 1935년에 West Java의 Bogor에 세워졌다. Goodyear나 Bridgestone은 모두 수출용 타이어를 생산함으로써 그들의 생산능력을 유지하고 있다. Sumitomo가 대부분의 지분을 소유하고 있는 Sumi Rubber는 1997년에 설립되어 신규 설비를 보유하고 있고, 역시 수출 위주 정책을 취하고 있다.

인도네시아 산업은 급속히 팽창해 왔고 지금은 그 팽창의 결과를 직면하고 있다. 인도네시아 경제처럼 이 지역의 다른 모든 국가들도 아마 최악의 상황에 처해 있으며 정상을 되찾을 때까지 상당한 시간이 필요하리라 생각되고, Local업체의 경우 이 기간 동안 살아남기도 힘들 것이다. 국내 시장 감소와는 달리, 수출은 20%나 증가했지만, 그 주요 수혜자는 다국적 기업들의 자회사들이다.

〈표 17〉 인도네시아의 주요 타이어업체별 생산능력, 1997

제조업체	위 치	(100만개)	
		승용차용 타이어	오토바이용 타이어
Gajah Tunggal	Tangerang, west Java	13.3	9.2
Bridgestone Tire	Bekasi, west Java	4.3	0.2
Goodyear Indonesia	Bogor, west Java	2.8	-
Mega Rubber	Jakarta, west Java	1.2	-
Industri Karet Deli	Medan, north Sumatra	0.8	1.8
Ariga Mira Rubber	Tangerang, west Java	0.3	1.0
Oroban Perkasa	Cikarang, west Java	1.5	-
Sumi Rubber Indonesia	Cikampek, west Java	0.6	-
Surya Raya Rubberindo	Cikarang, west Java	-	2.5
Others		0.1	5.7

자료 : ABPI.

나. 말레이시아

최초로 고무 plantation system을 개발한 국가로서, 말레이시아는 이 지역에서 가장 오래되고 견실한 타이어 산업을 보유하고 있으며, 그 대부분이 Local업체이다. Sime Darby는 Dunlop이 BTR에 팔렸을 때, 이 회사를 인수함으로써 전 세계적으로는 아니지만, 국내에서는 Dunlop Brand에 대한 권리를 가지고 있고 Simex라는 이름으로 수출 시장을 개척해 왔다. 수출시장 개척과 동시에 규모의 경제를 위해 이 회사는 DMIB와의 합병을 발표했다. 두 회사 모두 Sime Darby에 의해 운영되었지만, 회사의 이윤은 지주 회사인 Simex로 이전되었다. 이 합병은 필연적이고 필요한 것으로서, 경제 상황 변화로 인해 어쩔수 없이 이루어지기 이전에 성사되었어야만 했다. ringgit 약세로 인해 원재료 가격의 상승과 함께 이윤

〈표 18〉 말레이시아의 주요 타이어 공장, 1998

	설립년도	생산 타이어 종류	종업원	생산능력
DMIB	1962	All	949	7,500개/일
Friendship Rubber	1993	Motorcycle, industrial	80	2,000개/일
Fung Keong Rubber	1940	Agricultural, motorcycle	630	27,000개/일
Goodyear Malaysia	1962	All	600	6,800개/일
Silverstone Tire	1988	Cars, trucks	650	200만개/일
Sime Tires International	1988	Cars, trucks, motorcycle	1,000	110톤/일
Simex Aircraft Tire	1970	Aircraft	70	15,000개/일
Vredestein	1996	Agricultural, industrial	40	100만개/일

자료 : Rubber & Plastics News.

이 감소되었고 이 회사는 두 회사의 합병으로 연간 생산 비용에서 180만달러를 절약할 것으로 예상하고 있다. Sime Darby는 이 새로운 회사의 80% 지분을 소유할 것이다.

말레이시아 시장은 하락세를 보이고 있으며 특히 침체가 심한 목재 산업에 대한 타이어 판매가 감소하였지만 수출이 이러한 부진을 만회하며 어느정도 판매가 증가하고 있다. 새로운 Simex는 수출 비중을 현재의 30%에서 50%로 늘리기 위해서 Sime Darby와 Dunlop에 의해서 개척된 거래선을 활용할 수 있을 것이며 국내 시장에서 Dunlop Brand를 사용한다. Sumitomo가 Dunlop Brand의 소유권을 인수하여 정리하려 하지만, 말레이시아 국내에서 Dunlop Brand는 Sumitomo가 생각하는 가격 이상의 가치를 가지고 있다. 이 두 회사는 말레이시아 전국에 걸쳐 600여개의 매장을 가지고 있으며, 거기에는 약간의 유리한 점이 있을 수도 있지만, 두가지 Brand 구조를 유지한다면 merit는 그다지 크지 않을 것이다. 현재 그들은 말레이인들에게 더 많은 독점 판매권을 주어야 하는 입장이다. 또 하나의 Dunlop시대의 유산인 Sime Aircraft Tire는 1997년에 거의 20여년만에 흑자를 기록했다. 항공기 타이어 시장은 매우 전문적인 시장이지만, Radial 타이어 생산능력을 보유하지 못했기 때문에 정체되어 왔다. 하지만, 이러한 상황도 천만 말레이시아 달러 규모의 투자가 이루어지는 1999년 초반에는 수정될 것이며 이 회사도 전 세계적으로 경쟁할 수 있는 입장에 서게 될 것이다. 1996년 양자간항공안전협약(Bilateral Aviation Safety Agreement)이 말레이시아와 미국사이에 체결되었고, 이는 Sime Aircraft Tire에게 미국 시장 진출의 계기를 만들어 주었다.

나머지 다른 말레이시아의 Local업체인 Silverstone Tire도 역시 국내 시장에서의 판매량 감소를 수출을 통해 극복하려 하고 있다. 현재 이 회사는 생산의 약 45%를 수출하고 있으며, 1999년 말까지 60%로 비율을 늘릴 계획이다.

말레이시아 Goodyear 역시 다른 경쟁업체들

과 마찬가지로 국내 시장에서 어려움을 느끼고 있지만, 그들보다는 손쉽게 생산을 수출 위주로 조정할 수 있었다.

#### 다. 필리핀

필리핀은 동남아시아 주요 국가 중에서는 가장 작은 타이어 산업을 가지고 있다. 하지만, 이러한 필리핀의 위치는 변하고 있다. 전국에 단 5개의 공장이 있지만, Michelin과 Goodyear는 이미 들어와 있고, Yokohama는 Clark Special Economic Zone에 새 시설을 막 준공했다.

Goodyear는 이미 굳건한 자리를 잡고 있었으나, 1996년에 Sime Darby로부터 공장을 사들여 생산능력을 두배로 늘렸다. Yokohama 공장은 Kawasho Corporaton과의 합작 투자로서 Yokohama가 80%의 지분을 가지고 있다. 이 공장은 일산 600개의 타이어 생산능력으로 시작했으나, '98년 8월쯤에는 일산 5,000개까지 늘어났으며 '98년 총 생산량은 120만개로 추정된다. 대부분은 아시아나 중동시장 뿐만 아니라 유럽시장을 겨냥한 것이다. 필리핀 국내의 교체용 시장을 목표로 한 생산량은 아주 적은 비율이며, 2001년까지는 국내 신차용 공급을 계획하고 있다. 그럴 경우 생산능력은 일산 10,000개에 이를 것으로 예상되지만, 아직 투자를 위한 아무런 결정도 내려진 것은 없다.

〈표 19〉 필리핀의 주요 타이어 공장, 1998

	설립년도	생산 타이어 종류	종업원	생산능력
Dura Tire	1983	Car, light truck	80	300개/일
Goodyear(2공장)	1956	All	1,123	9,000개/일
MSF	1956	Car, truck, agricultural	800	100만개/년
Yokohama Tire	1998	Car	400	5,000개/일

자료 : Rubber & Plastics News.

#### 라. 태 국

태국은 동남아시아 자동차 산업의 중심으로서 확고한 자리를 굳히고 있지만, 타이어 산업에 있어서는 그렇지 못하다. 그러나 Siam Cement와 합작의 형태로 Bridgestone, Goodyear,

〈표 20〉 태국의 주요 타이어 공장, 1998

	설립년도	생산 타이어 종류	종업원	생산능력
Deestone	1976	Truck, motorcycle, industrial	1,138	1,100톤/월
Goodyear	1966	All	400	6,400개/일
Hwa Fong Rubber	1989	Industrial	1,100	10,000개/일
Inoue Rubber	1970	Motorcycle	400	23,000개/일
Michelin Siam(3공장)	1962 & 1992	All	2,601	450만개/년
Roadstone Tyre	1986	Truck, construction	130	300개/일
Thai Bridgestone(2공장)	1969 & 1995	All	2,126	15,000개/일

자료 : Rubber & Plastics News.

Michelin이라는 3개 거대 업체가 참여하고 있어 중요한 타이어 생산지로 볼 수 있다. Michelin과 Siam Tire는 Michelin Siam Group이라는 하나의 지주 회사를 중심으로 다양한 사업체에 대해 구조조정을 단행했다. 가장 최근의 일로, 1998년 말에는 Siam Cement가 완전한 경영권 확보를 위해 20%의 Siam Tyre 지분을 사들였는데, 지주회사를 보다 능률화하고, Michelin과 보다 직접적인 합작 투자를 하기 위하여 이러한 조치를 단행한 것이다. Michelin은 태국이 동남아 지역의 수출 중심지로서의 역할을 해주기를 바라지만, 이는 ASEAN 국가들간의 관세 인하 여부에 달려 있고, 말레이시아나 인도네시아에 이렇다할 생산시설이 없는 Michelin은 다른 선택의 여지가 없다. Bridgestone도 1995년에 같은 생각을 했었지만, 정치적인 협약은 진행이 더디다고 판단하고, 생산 시설을 다른 지역, 즉 인도네시아에 증가시켰다.

종합적으로 1998년 태국 타이어 시장은 1997년에 비해 9% 규모가 감소했다. 1998년 1월부터 10월 사이에 11만톤의 타이어가 생산되었지만, 다른 국가들과 비교해 볼 때, 이는 국내 시장에서 훨씬 큰 하락폭을 나타낸 것이며, 이는 주로 수출을 통해 상쇄됐다. 1998년 말경에는 신차용 생산의 약간의 증가에 힘입어 조금이나마 회복의 기미가 보였다.

### 5. 전 망

모든 동남아 국가들은 이 지역을 휩쓸고 지나간 금융 위기로 인한 커다란 경기 후퇴를 겪었다. 필리핀과 말레이시아는 인도네시아나 태

국에 비해 덜 영향을 받았고, 1999년에는 느리게나마 경기 침체에서 벗어날 조짐을 보이고 있다. 태국은 훨씬 심한 타격을 입었지만, 자국 경제의 구조 조정에 박차를 가했고, 1999년 말경에는 상황이 개선될 것 같다. 인도네시아는 심각한 내정 불안과 정치적 변혁으로 인해 최악의 상황에 놓여 있다. 이러한 국내의 불안 요인은 외국 자본의 투자를 가로막고 있으며, 그로 인해 향후 몇 년간은 회복이 지연될 것이다. 대부분의 동남아 지역에서 타이어 산업은 매우 힘든 시기를 맞고 있지만, 국내 시장이 여전히 침체에 빠져 있는 것과는 달리 수출은 상당폭 개선되었고, 이러한 추세는 계속될 것이다. 다국적 기업들의 경우 그들의 전 세계적인 판매망을 통해 이 경기 침체를 쉽사리 빠져나갈 것으로 보이지만, 토착 업체의 경우 훨씬 어려운 상황에 처해 있다. 말레이시아 업체들은 그들이 강점을 가지고 있는 수출 부문에서 활발한 활동을 보이고 있지만, 장기적으로는 Silverstone이나 Simex도 Partner가 필요하다. 인도네시아는 가장 현실적인 문제를 가지고 있다. Buyer가 확보되지 않는 한, 토착업체들에게는 아무런 전망도 보이지 않으며, 현재로서는, 잠재적인 Buyer들도 국내 정치의 안정에 대해 걱정하고 있다. 동남아시아 전 지역에 걸쳐 타이어 산업은 최근의 급속한 성장에 유쾌하지 않은 제동이 걸렸지만, 경기 침체가 끝날 즈음에는 보다 강하고 능률적으로 다시 태어날 것이며, 전처럼 강한 성장은 아니지만, 다음 세기를 향해 꾸준한 성장의 발걸음을 다시 내딛을 준비가 되어 있다.

〈자료 : EIU Rubber Trends 1st Quarter 1999.〉