



# 아시아 현황 및 태국 자동차 포장

Automobile Packaging in Thailand and Economy in Asian Countries

鎌田茂生 / Logistics Alliance(Thailand) CO.,LTD.

## 1. 서론

태국·중국을 시작으로 아시아 지역으로 일  
본계 기업의 진출이 지금도 계속되고 있다. 본  
고에서는 태국 및 중국·인도차이나반도 국가  
들의 경제실태와 태국의 자동차산업의 포장·  
물류에 관하여 보고하고자 한다.

최근 태국은 눈부신 경제 발전과 국민생활의  
레벨이 높아지고 있다.

자동차의 보급과 가전제품의 보급으로 국민  
생활의 향상을 알 수 있다. 또한 식생활의 구미  
화에 따른 외식산업의 보급과 편의점 점포 수는  
눈에 띄는 부분이다.

### 1. 태국 경제 동향

태국의 경제는 1997~98년의 통화위기로 경  
제성장이 마이너스로 되어, 평균성장률도 저하  
되었으나, 이후 순조롭게 회복하고 있다.

태국경제의 규모(명목 GDP)는 일본을  
100(2000년 4조7,600억 달러)으로 하면, 약

3% 정도에 상당한다(2000년 1,220억 달러).

인구는 일본의 약 절반이기 때문에 1인당  
GDP는 일본의 약 6% 수준이다.

경제규모는 1960년에는 고작 589억 바트  
(Baht)(28억 달러)였으나, 70년에는 1,483억  
바트(71억 달러), 1980년에는 6,625억 바트  
(324억 달러)로 상향되어, 1996년에는 4조  
5,983억 바트(1,814억 달러)에 이르렀다.

2001년에는 5조1,001억 바트로 5조 바트를  
넘어섰다. 그러나 2004년도에는 중앙은행이 인  
플레이션 대책으로 2차례의 이율인상으로 인해  
실질 GDP는 2003년과 거의 비슷하였다.

### 2. 중국 경제 동향

2003년의 경제는 SARS 발생으로 피해가 우  
려되었으나 국내 총 생산은 11조6,694억CNY  
을 달성하여 성장률은 9.1%를 기록, 정부 목표  
의 7%를 대폭 상회했다.

활발한 고정자산투자, 대내 직접투자에 의해  
공업생산이 성장하고 수출입을 확대하여, 개인

(표 1) 태국 경제성장률

구분	1998	1999	2000	2001	2002	2003
실질 GDP(M.Bt)	2,749,684	2,871,980	3,008,662	3,072,925	3,239,030	3,457,694
성장률(%)	▲10.5	4.4	4.8	2.1	5.4	6.8
명목 GDP(M.Bt)	4,626,447	4,637,079	4,923,263	5,133,836	5,451,854	5,938,879
성장률(%)	▲2.2	0.2	6.2	4.3	6.2	9.9
1인당 명목 GDP(M.Bt)	75,594	75,026	78,891	81,601	85,951	94,148
달러 베이스(USD)	1,828	1,984	1,967	1,837	2,001	2,269
인구(만명)	6,147	6,166	6,188	6,231	6,280	6,308

M=Million Bt=태국 바트 USD=미국달러

(표 2) 태국과 일본산업 비교

주요항목	일본①	태국②	②/①	비고
국토면적(10.T.km <sup>2</sup> )	37.8	51.3	1.4	2002년 말
농경면적(10.T.km <sup>2</sup> )	4.9	18.3	3.7	1999년 말
수도면적(10.T.km <sup>2</sup> )	0.21	0.16	0.8	2002년 말
인구(10.T)	12,767	6,308	0.5	2003년 말
인구밀도(per km <sup>2</sup> )	338	123	0.4	2003년 말
수도 내 인구(10.T)	1,243	584	0.5	2003년
수도인구밀도(per km <sup>2</sup> )	5,914	3,734	0.6	2003년
취업인구율				
제1차 산업(%)	4.7	42.5	-	2002년
제2차 산업(%)	29.1	15.4	-	2002년
제3차 산업(%)	65.3	42.1	-	2002년
국내 총생산(100M. USD)	39,835	1,269	0.03	2002년
1인당 국내 총생산(USD)	31,227	2,001	0.06	2002년
수출액(M.USD)	469,862	80,365	0.17	2003년
수입액(M.USD)	381,528	75,644	0.20	2003년
재정 세출 규모(M.USD, 당초예산)	764,598	24,105	0.03	2003년도
공무원 초임급(대졸, USD)	1,681	184	0.1	2003년 4월
승용차 판매대수(신차, 10.T)	446	53.8	0.12	2003년
외국인 관광객(10.T)	521	1,008	1.9	2003년

M=(1,000,000) T=(1,000) USD=미국달러

소비도 순조로웠다.

안정 성장을 유지하면서 소득수준이 낮은 농

촌의 남은 노동력을 확보, 어려운 경쟁에 직면

한 경영기반이 약한 국유기업의 강화, 해안지역



[표 3] 중국 주요경제지표(홍콩·마카오·대만 제외)

구 분	2001년	2002년	2003년
국내 총생산(GDP)(억 달러)	11,590	12,371	14,100
1인당 GDP(달러)	924	989	-
GDP 성장률(%)	7.3	8.0	9.1
소비자물가 상승률(전국, %)	0.7	▲0.8	1.2
도시 실업률(%)	3.6	4.0	-

- 외화 준비고(2003년 12월) : 4,082억 달러
- GDP의 산업별 구성(2002년) : 농·림·어·목업 15.4%, 광공업 51.1%, 건설업 6.6%, 운수통신업 6.0%, 소매·무역·외식업 7.8%, 그 외 13.1%

과 내륙지역의 경제 격차제정, 수입품과 경합하는 국산품의 경쟁력 강화 등 중요과제를 어떻게 해결해 나아갈 지가 주목된다.

중국 화폐 절상의 압력이 강해지는 사이에서 금융개혁의 필요성도 생겨난다.

2004년 후반부터 2005년에 들어서 일본계 자동차 메이커가 생산량을 줄이는 것을 결정한 것이 앞으로의 중국경제에 접하는 의미로서 주목되어진다.

### 3. 베트남 경제 동향

2003년 12월에 서명된 “일본·베트남 공동 이니셔티브(Initiative)”는 개인소득세의 경감, 수출형기업의 국내 판매규제의 완화, 부품의 수입계획 신청의 폐지 등 44항목을 열거했다.

일본 측은 혼다 등 원동기메이커에 대한 실질적인 생산규제와 자동차시장을 축소시킬 우려가 있는 특별소비세 인상의 재검토를 요청하였으나, 합의를 못보고 협의를 진행 중이다.

[표 4] 베트남 주요경제지표

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년
국내 총생산(GDP)(억 달러)	287	312	329	351
1인당 GDP(달러)	372	402	416	440
GDP성장률(%)	4.8	6.8	6.8	7.0
소비자물가 상승률(%)	0.1	▲0.6	0.8	

- 외화준비고(2002년 10월 말) : 39억200만 달러
- 대외 채무 잔고(2000년 말) : 125억7,800만 달러
- GDP의 산업별구성(2002년) : 농림수산업 23.0%, 광공업 29.1%, 전기·가스·수도 3.5%, 건설 5.9%, 서비스 38.5%

베트남의 통계총국에 의하면 2003년의 GDP 증가율은 속도치로 7.2%가 되었다.

최근에는 태국과 같이 조류독감의 영향이 우려된다.

### 4. 라오스 경제 동향

2002년 4월 라오스 국회는 캄타이 대통령과 분당 총리를 재선했다. 2003년 5월 제5기 제3회 국민의회에서 헌법이 개정되어 같은 해 7월 공포되었다.

주요산업은 농업, 임업 목재가공 및 수력발전

[표 5] 라오스 주요 경제지표

구 분	2001년	2002년
국내 총생산(GDP)(억 달러)	17	18
1인당 GDP(달러)	327	331
GDP 성장률(%)	5.7	5.9
소비자물가 상승률(%)	7.7	10.7

- 외화준비고 (2001년 말) : 1억3,340만 달러
- 대외 채무 잔고 (2001년 말) : 24억9,490만 달러
- GDP의 산업별구성 (2002년) : 농림수산업 50.4%, 광공업 건설 24.7%, 서비스 25.0%

이다.

아시아의 경제위기 때에는 고율의 인플레이션과 환율 레이트의 낙하에 직면했었다. 현재는 조금씩 회복을 하고 있는 것으로 보인다. 외화준비고는 증가와 재정수지 개선이 과제라고 할 수 있다.

2003년 11월에 미얀마의 바간에서 태국, 라오스, 캄보디아, 미얀마의 4개국 수뇌는 경제협력전략회의를 개최. 바간선언에서 ① 무역투자의 원활화, ② 농업·산업협력, ③ 수송망 정비, ④ 관광협력, ⑤ 인재육성의 5분야에 힘을 모으기로 합의하였다.

### 5. 캄보디아 경제 동향

민족통일전선의 나라니드 당대표가 훈센 수상을 비판하던 라디오국 기자 사살사건을 인민당의 범행이라고 지적했던 것으로 3당통일 신정권구상이 무너져, 국왕도 손을 놓았다. 2004년 2월 상업성(商業省)은 정국혼미 속에서 국회개혁의 기미가 안 보이므로 WTO가맹의 비준기한을 3월 말에서 9월 말로 연기하였다.

[표 6] 캄보디아 주요경제지표

구 분	2001년	2002년
국내 총생산(GDP)(억 달러)	35	38
1인당 GDP(달러)	282	297
GDP성장률(%)	5.5	5.0
소비자물가 상승률(%)	0.2	3.3

- 외화준비고(2002년 말) : 7억7,615만 달러
- 대외 채무 잔고(2001년 말) : 23억5,700만 달러
- GDP의 산업별구성(2002년) : 농림수산업 35.6%, 광공업 건설 28.0%, 서비스 36.4%

[표 7] 미얀마 주요경제지표

구 분	1999/2000년	2000/2001년	2001/2002년
국내 총생산(GDP)(억 달러)	50.4	58.7	50.3
1인당 GDP(달러)	-	117.1	160전후
GDP성장률(%)	10.9	13.5	10.5
소비자물가 상승률(%)	-	▲1.7	-

- 대외 채무 잔고(2000년 말) : 56억7,000만 달러
- GDP의 산업별구성(2001/02년 추정) : 농림수산업 57.2%, 제조업 7.8%, 상업 24.3, 운송통신업 5.4%

### 6. 미얀마 경제동향

군사정권은 1989년 이후, 수지 서기장이 이끄는 국민민주연대(NLD)과 대립, 2002년 수지 서기장의 행동제한을 일단 해제하였으나, 2003년 5월에 구속하여 정부감시 아래에 두고 있다.

2001년 실질 GDP의 성장률은 10.5%라는 국가계획경제세의 작성한 수치도 있지만, 현실성이 없어 보인다. 무역은 수출입이 모두 성장에 고전했다. 수입은 기계중심이지만, 외화부족으로 정체했으며 일본으로의 수출은 새우와 섬유제품이 늘고 있다.

### 7. 태국 자동차 포장 및 물류

자동차 생산대수에서는 2003년도는 92.8만 대(전년대비 23.7% 상승)가 되어 3년 연속으로 과거 최고를 기록하고 있다.

태국 내의 자동차판매대수도 순조롭게 늘고 있다. 7월말에 소형자동차의 물품세 제도가 개정되어 감세가 되는 것으로 국민의 구매의욕이



높아진 것과 각 사가 나란히 신차를 출시한 것이 도화선이 되어 2004년도는 당초계획의 연간

58만대에서 실적에서 62.6만대가 되어, 2003년에 비해 17.4% 성장하였다.

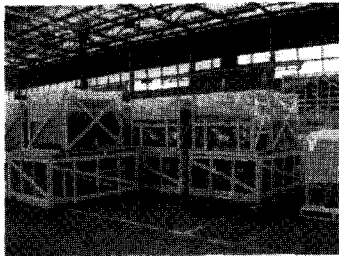
[사진 1] Logistic Alliance 현황



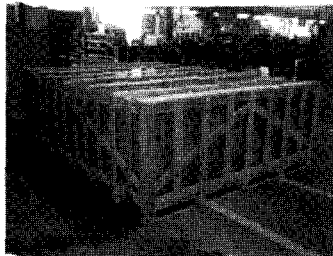
공장



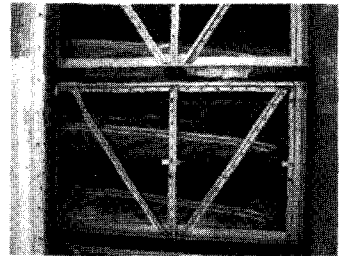
KD 포장



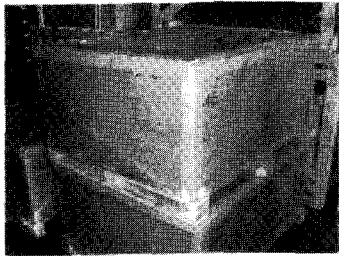
목재 크레이트 포장



목재 크레이트 포장



스틸 포장



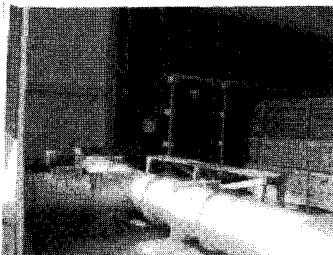
집합포장



당사관리의 컨테이너 야드



자사제품 박스공장



목재훈증설비

2005년도는 강재가격의 동향이 걱정되나, 생산대수는 100만대를 넘을 가능성이 있다.

현재 태국의 Logistics Alliance Thailand(자동차의 물류, 포장제조, 포장, 관리를 하는 기업)에서 "Packaging Technology School"을 개강하여, 태국인에게 포장기초지원을 하고 있다.

동시에 현장에서 실질적인 포장설계와 포장의 기초가 되는 재료의 선택 및 평가의 방법에 대하여 포장기술자의 육성을 하고 있다.

지금까지 자동차업계의 CKD 포장은 소물부품은 골판지포장+집합포장으로, 본체는 나무상자(크레이트)포장이었다. 수년전부터 크레이트 포장에서 스틸로 바뀌어 왔으나, 2004년경부터 스틸의 가격이 상승을 시작하여 목재가격을 넘어서려고 하고 있다.

한편 목재에 관해서는 각국이 목재 훈증 및 열처리규제를 하고 행하고 있으며 태국 내에 있어서는 각국의 규제에 따라갈 만한 설비가 없는 것이 현재 상황이다.

당사에서는 자사에서 훈증설비를 새롭게 설치하여 대응하고 있다.

이와 같은 상황 속에서 2005년은 태국의 자동차각사는 증산체제에 들어가기 위해 스틸포장인지, 목재포장인지의 판단이 어려워져 있다.

당사에서는 당면은 나무상자포장으로 대응해 가는 것으로 하고 있다.

물류 면에서는 이전은 쿠론토이 지구의 방콕항이 주력 항이었으나 차오프라야 강이 있는 하천항이며 수심의 문제도 있어서 지금은 동부에 있는 레무차반 항이 물류의 거점으로 변화되고 있다고 하고 있다.

1991년 1월에 A, B 터미널이 완성, 1998년

에는 C, D 터미널이 완성되었으며 E, F 터미널이 2008년까지 공사를 개시할 예정이다.

또한 현재의 방콕 북쪽에 있는 돈망국제공항에 대체하여 방콕 동부에 스완나품 국제공항의 건설이 진행되고 있으며 당초에는 2005년 개항 예정이었으나 공사의 지연으로 개항이 늦어지고 있다. 언제가 되던 이 공항이 개항되면 해상과 항공의 물류거점이 동부에 집중되어 갈 것이 예측된다.

자동차관련의 포장의 다수는 가전 등으로 보이는 내용품으로, 어느 정도 하중이 부하 가능한 포장은 되어있지 않다. 골판지포장에 대해서도 내용의 거동을 억제하는 정도의 고정재는 들어가지만, 완충포장의 필요성은 일부품목을 빼고는 드물다.

포장사이즈는 종합포장을 빼면, 하이큐브의 컨테이너에 합치하는 사이즈로 설계되어진 것이 많이 보인다.

### 7-1. 태국 골판지 현황

태국 내의 골판지현황은 최대 메이저급의 Thai Containers그룹과 Union Paper Cartons그룹의 2사가 시장을 잡고 있다.

일본계의 기업도 상기의 어느 곳에서부터 씨트를 구입하여 골판지를 제조하고 있다.

Thai Containers 그룹을 [표 8]에, Union Paper Cartons 그룹을 [표 9]에, 그룹에 속하지 않은 일본계 기업을 [표 10]에 나타내었다.

일반 골판지의 구성은 B후르트와 BC후르트가 주류로, 일본의 AB후르트는 생산되지 않고 있다.

또한 일부 강화 골판지도 입수는 가능하나,



(표 8) 태국 컨테이너 그룹

기업명	
1	Thai Containers Group Co.,Ltd.
2	Thai Containers Group Ltd.
3	Thai Containers Industry Co.,Ltd.
4	Thai Containers Ratchaburi(1989) Co.,Ltd.
5	Thai Containers Songkhla(1994) Co.,Ltd.
6	Thai Containers Chonburi(1995) Co.,Ltd.
7	Citypack Co.,Ltd.
8	Nippon Hi-Pack(Thailand)Co.,Ltd.
9	Thai Containers V&S Co.,Ltd.

(표 9) 유니온 그룹

기업명	
1	Union Paper Cartons Co.,Ltd. (UPS)
2	Union Carton Industry Co.,Ltd.(UCI)
3	U-Thai Cartons Co.,Ltd.(U-Thai)
4	Quality Cartons Co.,Ltd.(QCC)
5	Macc Print AND Pack Co.,Ltd.(MACC)
6	United Paper Co.,Ltd.(UTP) 원지메이커
7	RT Pack Co.,Ltd.(RTPACK) 자기메이커
8	Union and Oji Interpack Co.,Ltd.(UOI) 왕자(강화골판)

(표 10) 일본계 기업

기업명	
1	Thai Kobashi Co.,Ltd.
2	Thai Kitahara Ltd.
3	Tri-Wall(Thailand)Ltd.
4	Nagumo Industry(Thailand)Co.,Ltd.

중량물 포장의 골판지화로의 기술이 따르지 않기 때문에 사용량은 극히 적다.

최근에는 파렛트 훈증규제에 의해 종이제품 파렛트의 변화도 조금씩 늘고 있다.

태국의 골판지색은 KA=착색, KJ=OD색이

(표 11) 대표적인 골판지원지

갑, 속 라이너	중심(中芯)
KA125	CA105
KA150	CA125
KA185	
KA230	
KJ125	
KJ150	
KJ185	
KJ230	

지만 일본은 OD색이 일반적이거나 태국에서는 착색이 많이 사용되고 있다.

그 이유는 색소가 스님의 법의의 색과 비슷하기 때문이라고 들은 적이 있으나 확실하지는 않다.

주력시트는 (표 11), 잘 사용되는 구성은 (표 12)와 같다.

## 7-2. 태국의 목재현황

2004년에 들어서 중국 등의 목재수요가 높아져 태국으로의 수출량도 제약을 받게 되었다.

동시에 가격도 조금씩이지만 폭등의 기미를 보이고 있으며 벌써 2004년 후반에는 가격인상을 예정하고 있다.

태국의 목림 면적은 1961년도 전 국토면적의 약 53%에 해당하는 27.3만km<sup>2</sup>이었던 것이, 1993년에는 26.3%(13.4만km<sup>2</sup>)로 급격히 감소하였다.

무분별한 벌목에 의한 것이지만, 1988년 10월에 사이클론에서 커다란 피해를 입은 원인이 무분별한 벌목에 의한 것으로, 정부는 삼림법을 개정하여 삼림벌채금지 처치를 두어 현재까지

[표 12] 대표적인 골판지 구성

골판지의 구성	플러트	용도
KJ150/CA125/CA125/CA125/CA125	BC	일반
KJ150/CA125/CA125/CA125/KJ125	BC	일반
KJ185/CA125 /CA125/CA125/CA125	BC	일반
KA185/CA125/KA185/CA125/KA185	BC	자동차산업
KA230/CA125/CA125/CA125/KA230	BC	자동차산업
KA230/CA125/KA230	B	자동차산업
KJ185/CA125/KJ185	B	자동차산업

[표 13] 하드보드 수입처 및 취급량

수입처	취급량 m <sup>3</sup> /월	쉐어(share)
Siam Kyowa	2,500	42%
Siam Wood	1,000	17%
Sakolchai	600	10%
Pan-Asia	600	10%
YHL	500	8%
J & J	500	8%
Landbridge	300	5%
합계	6,000	100%

[표 14] 용도별 목재가격

목재의 그라이드	가격(1m <sup>2</sup> 당)
산업용	9,000바트(Baht) (약 240,300)
민예용품	15,000바트 (약 400,500)
건축용	17,000바트 (약 453,900)
가구용	22,000바트 (약 587,400)

지속하고 있다.

유일하게 목재로서는 수액채취가 불가능해진 고무나무가 시장에 나오고 있으나 원래 고무나무는 세세하기 때문에 파렛트의 데크 보드(Deck Board)나 블록재료로 사용되고 있다.

또한 하드보드의 생산량이 많으며 그 양 및 수입원에 대하여 [표 13]에 정리하였다.

용도별 목재 가격은 [표 14]와 같다.

### 7-3. 부재료 현황

포장 재료에 대해서는 일본계의 가전, 식품메이커가 많이 진출해 있는 관계로 특수한 것을 빼고는 대체적으로 입수가 가능하다.

한편, 포장에 관련하는 기재(공구류 등)는 대부분 입수가 가능하나 고장빈도가 높다.

일본에서는 DIY 등에서 간단히 입수가 가능한 물건이 좀처럼 입수가 되지 않는 경우가 있다.

또한 입수에 시간이 걸리기 때문에 먼저 재고를 비축할 필요가 있다.

### 7-4. 포장시험관련

태국의 수산가공품 등이 주류였기 때문에 물류 및 포장에 대한 시험의 수확이 거의 없었다고 말해도 좋다. 최근에는 외자계 기업의 진출과, 포장평가를 필요로 하는 상품이 생산되게 되어, 새로운 시험기와 평가방법의 확립을 서두르지 않으면 안 되게 되었다.

일례를 들면, 모 골판지 메이커의 압축 시험기는 약 20여년 이전의 시험기에, 콤프레션 스피드(Compression Speed)도 관리하고 있지 않는 등, 그 담당자도 골판지의 압축시험방법에 관하여 전혀 이해를 하지 못하고 있는 것이 현재의 실태이다.

특히 적정포장화물시험에 관해서는 태국 내에서는 어려우며 특히 진동시험 및 충격시험 등에 의한 해석은 행해지지 않고 있다고 봐도 좋다.

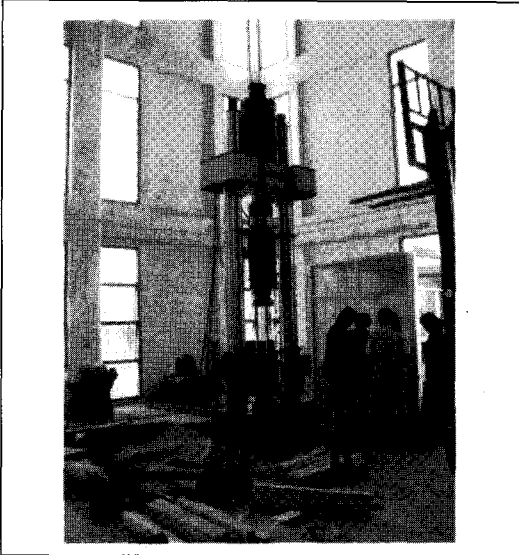
또한 이들의 시험을 거치지 않는 포장설계에는 클레임도 많다.

한편, 계측기기의 도입(온·습도 계측, 충격 계측 등)에 대해서도, 일본제를 태국에서 입수





[사진 2] 목재 밴딩 파괴시험 현장



하면 상당히 고가이기 때문에 보급되고 있지 않은 것이 포장기술의 낙후를 만들어가는 한가지 요인이다.

## II. 결론

태국의 발전은 최근에는 주목할 만한 성장세로 성장을 하고 있다.

한편에서는 인재부족(관리 레벨)이 일컬어지고 있다. 포장기술자에 대해서도 마찬가지로, 인재육성과 환경정비가 시급하다.

“Packing Technology School”을 통하여 태국에 조금이라도 많은 포장기술자가 성장하여 포장교류의 다리가 되어 주었으면 하는 바람이다. [ko]

# 사단법인 한국포장협회 회원가입 안내

물의 흐름이 자연스러운 것은 물길에 나아있기 때문입니다.

포장산업이 강건하려면 미래를 내다보는 안목이 필요합니다.

포장업계의 발전이 기업을 성장시킵니다.

더 나은 앞날을 위해 본 협회에 가입하여 친목도모는 물론 애로사항을 협의하여

새로운 기술과 정보를 제공받아야 합니다.

포장업계에서 성장하기 원하시면 (사)한국포장협회로 오십시오.

**[사]한국포장협회**

TEL. 021835-9041~5

E-mail : kopac@chollian.net