

태국의 섬유 산업 - 순풍도 불지만 역풍도 거세게 불어

태국(Thailand) 통화인 바트화(baht貨) 환율이 1 달러에 31 바트를 밑돌았다. 바트화(baht貨)의 환율 상승은 수출 산업에 타격을 주는데, 리먼 쇼크(Lehman Shock) 이후로 생산이 줄어들던 것에서 돌아서 강한 반등을 보이고 있는 자동차나 전자 부품의 수출액은 바트화의 환율 상승을 아랑곳 하지 않고 커지고 있다.

섬유는 자동차나 전자 부품보다도 손익 분기점이 상당히 낮다. 2010년 전반기는 카시트(car seat)나 에어 백(air bag) 등 자동차 수요를 중심으로 회복이 뚜렷하던 섬유 산업도 바트화의 환율 상승이라는 어려운 환경으로 인하여 하반기부터는 고전(苦戰)을 겪어야만 할 것 같다.

다른 한편으로 차이나 플러스 원(China plus one)의 일꾼으로서 주목(注目)받는 정도가, 중국(中國) 생산 현장의 스페이스(space)가 타이트(tight)해지고 있기 때문에 갑자기 높아지고 있다. 바트화의 환율 상승이나 인건비 증가(人件費 増加), 인력 부족과 같은 역풍이 불어 닥치고 있는데 차이나 플러스 원이나 자동차 생산 대수가 늘고 있는 순풍(順風)을 얼마만큼 받아들일 수 있을지, 이것이 태국에 있는 일본계 섬유 기업의 2010년기(期) 업적에 크게 영향을 줄 것 같다.

◎ 의류 제품 분야 - 차이나 플러스 원의 순풍으로 스페이스 확보하느라 분주

일본의 의류 제품 생산을 세계의 공장이라는 중국이 받아들이지 않게 되었다. 구미나 중국 내수로 봉제(縫製) 스페이스는 다 찼으며, “인건비가 싸고 수량은 적으며 품질이 까다롭다.”는 점에서 일본이 들어갈 여지가 없어졌다. 그 뿐 아니라 노동력 자체가 부족하며 임금도 자꾸만 오르고 있다. 일본의 어패럴이나 상사는 ‘중국에서 제품을 만들 수 없다.’고 하는 위기감이 갑자기 심화됨에 따라, 중국을 대신할 만한 대체지로서 아세안(ASEAN : Association of South-east Asian Nations : 동남아시아 제국 연합 1967년에 태국, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 브루나이(Brunei), 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아의 10개국으로 구성된 경제, 문화 등의 지역 협력 기구)에 주목하기 시작하였다.

봉제(縫製)가 가능한 장소로는 베트남이나 방글라데시, 미얀마 등인데 아세안에서 소재를 준비할 수 있는 곳은 태국과 인도네시아뿐이다. 태국에서 반정부 시위(反政府 demonstration)가 끝남과 동시에 일본의 섬유 관계자들이 몰려 들어갔다. “이제까지는 돌아오는 상황만 보고 있었지만, 태국의 소재를 진지하게 살펴보게 되었다.”고 말하고 있다. 일·아세안 포괄적 경제 체류 협정(日·아세안 包括的 經濟 連携 協定, AJCEP)도 이와 같은 흐름에 도움을 주고 있는 것은 물론이다.

그러나 아세안의 봉제 스페이스 규모는 원래부터 중국 규모에 비해서 상당히 적다고 할 수 있다. 적은 생산 용량(capacity)을 서로 빼앗으려는 싸움이 일어나고 있으며 이와 같은 싸움에서 태국이 이길 수 있느냐가 앞으로 중요한 관심 사항이 될 것이다.

인력 부족도 심각하다. 태국의 방직, 직·편물, 염색, 봉제의 각 공장에서는 자동차 산업 등으로 사람들이 많이 흘러 들어갔기 때문에 노동력 확보가 문제가 되고 있다. 이 뿐 아니라 임금 상승도 경영자에게는 해결해야 할 어려운 문제가 되고 있다.

방직이나 직포 기업에게는 면화 값이 뛰어오른 것도 큰 요인 중의 하나이다. 타이 후지보 텍스타일에서는 세계적인 실 부족으로 인해 완전(full) 가동이 계속되고 있는데, 원료 값이 크게 오른 만큼을 판매 가격에 모두 반영하여 팔고 있지 못하기 때문에, 판매는 늘어나고 있어도 앞으로는 가격을 개정하고 제조 코스트를 삭감하여 이익률을 향상시키려 하고 있다.

타이 구라보는 미국으로의 수출 수요가 회복하여 직기를 모두(full) 가동하고 있다. 그러나 원면 가격 상승이나 바트화의 환율 상승이 큰 역풍이 되고 있다.

타이 남시리 인터텍스(TNI, Thai Namsiri Intertex)는 2010년기부터 스포츠 캐주얼 분야를 개척하기 시작하였는데, 2010년기는 이 분야의 소재가 판매 전체의 10%가 될 가능성이 많다. ‘2011년기에는 20%로 늘리겠다.’고 하면서 니트 사업도 본격적으로 추진하려 하고 있다.

일본계 염색 기업의 현황으로는 타이 도카이(Thai Tokai)의 경우 일본 상대와 현지 상대가 호조를 보여 2010년 1 ~ 8월은 계획을 모두 달성하였다. 이제까지는 비수기였던 7 ~ 8월에도 성수기처럼 200만 야드(yd)를 처리하는 등, 수주가 안정화하면서 도전하는 방식으로 변화하도록 추진되었다.

타이 텍스타일 디벨로프먼트 앤드 피니싱(Thai Textile Development and Finishing : TTDF)의 1 ~ 8월은 예년 수준으로 높아가고 있다. 그러나 시장에서 지나치게 싼 값을 요구하고 있어 1년 통기로는 어쩔 수 없이 수익이 감소될 것 같다.

이와 같은 상황을 타파하기 위하여 개발과를 새로 만들고, 독자 가공(獨自 加工)을 하기 위한 개발을 가속화하고 있다. 이미 몇 가지 상품은 그 가능성이 나타나고 있다.

◎ 자동차 분야 - V자 모양으로 급속히 회복되자 증산 계획이 계속 나와

태국의 2010년도 자동차 생산 대수는 2008년 수준인 140만 대(臺)로 예상되었다. 2009년에는 리먼 쇼크(Lehman shock) 후의 세계 동시 불황으로 100만 대에 못 미치는 ‘참사’가 일어났는데 2009년 후반부터는 바로 V자 회복 모양으로, 현시점에서는 연초(年初) 예상을 크게 웃도는 160만 대에서 170만 대도 기대할만 하다. 이 혜택을 태국에 있는 일본계 섬유 기업 대부분도 받게 되었다. 도레이(Toray) 그룹의 럭키 텍스(Lucky Tex, LTX)에서는 에어백 용(airbag 用)이 2009년 5월부터 갑자기 회복되었다. 현재도 직기는 완전 가동(full稼動) 상태가 계속 되고 있으며 2010년 중에는 20 대를 늘려 직기 120 대 체제로 만들 예정이다. 또한 3년 이내에 200 대로 늘릴 계획을 갖고 있다. 바트화의 환율 상승은 역풍이 되고 있지만, 에어백 용도의 것은 바트화로 팔거나 달러로 팔거나 엔화로 파는 등 다양하게 대금을 받을 수 있으며 외환 대응력(外換 對應力)이 있다. 이와 같이 도레이 그룹의 타이 도레이 신세틱스(Thai Toray synthetics, TTS)도 에어백용 나일론(nylon 66)이 가장 호조를 보였다. 2009년 3월에는 ‘1개월간 생산 전면 중지’로 매우 어려운 상황도 있었으나 지금은 완전 가동 상태가 계속되고 있다. LTX와 함께 2012년도의 증산 목표를 검토 중이다.

데이진 그룹(帝人 group)의 데이진 폴리에스터 타일랜드(帝人 polyester Thailand, TPL)와 데이진 타일랜드(帝人 Thailand : TJT)는 1 ~ 8월에 계획에 따라 증수 증익(增收 增益)을 이루었는데 엔도(遠騰) 사장은 “특히 자동차 관련이 좋았다.”고 하였다. 이도추 타일랜드(伊藤忠 Thailand)도 역시 자동차 관련이 2008년 수준으로 회복되어 호조였고, 계열사인 TTL 인더스트리즈(TTL Industries Thailand)에서도 카시트(car seat)용 직 · 편물지(織 · 編物地)가 매우 크게 늘어났으며, 여기에 사용되는 염색사 판매도 약간 증가하였다.

태국의 자동차 생산 관련해서는 2011년에 200만 대라는 큰 목표를 세우고 돌파할 계획

을 내놓고 있다. 자동차 관련 소재를 판매함으로써 태국에 있는 일본계 섬유 기업은 당분간 계속 호조를 보일 것 같다.♣