타이 섬유 산업 - “차이나 플러스 원”의 지위 확보 하려

타이의 섬유 산업에게는 “어게인스트 윈드(against wind ; 强風)”와 “폴로 윈드(follow wind ; 順風)”의 두 가지 큰 바람이 불고 있다. 원료가ㆍ연료가 상승, 바트 절상, 인건비 상승 등의 코스트 면에 불고 있는 역풍이 있다. 아시아의 “디트로이트”를 목표로 할 정도로 호황을 띄고 있는 자동차 산업과 차이나 플러스 원의 기세가 오르고 있는 순풍도 있다. 타이의 일본계 섬유 기업도 정도의 차는 있지만 이들 두 바람의 영향을 받고 있다. 코스트 업에 대한 조치, 주변 나라와의 제휴를 강화하는 일관 생산 체제의 구축, 고기능ㆍ고감도 차별화품의 확대, 자동차용 섬유 자재 생산으로의 전환 등 과제는 많다. 그럴수록 바람을 정확히 읽고 적절한 판단을 내려야 한다.

◎ 생산 코스트 상승으로 수익 악화

타이의 제조업은 코스트 업으로 시달리고 있다. 보일러의 중유, 폴리에스터 파이버, 원면, 염료, 약제, 전기 등 모든 코스트가 올랐으며, 현재도 오른 상태 그대로의 상황이다. 또한 인건비, 금리도 올라 기업마다 자조 노력으로 개선하고 있는데, 타이 섬유 기업의 수익은 대체로 악화하고 있다.

각 기업은 인원을 삭감하거나 중유를 천연 가스로 전환하는 것은 물론 물의 리사이클이나 부지런한 소등에 의한 절전책에 이르기까지 모든 면에서 코스트 다운 방안을 실시하고는 있으나 앞으로도 이러한 상황이 계속되면 가격 인상에 의한 헤지(hedge)가 어려운 업종인 만큼 그 타격이 염려스럽다.

◎ 중국과는 급피치로 차별화 추진

타이와 중국의 2005년도 주요 섬유 생산 규모를 비교하면, 폴리에스터 섬유가 타이 85만t 중국 1,500만t, 방적사는 타이 98만t 중국 1,095만t, 봉제 미싱 대수는 타이 76만대 중국 800만대로, 타이는 중국의 1/20~1/10의 스케일임을 알 수 있다. 이 데이터에서 분명하듯이 타이가 중국의 압도적인 수량에 정면으로 도전하는 것은 불가능하다. 쿼터 프리가 이러한 흐름을 더욱 심하게 한 것은 틀림없다.

뿐만 아니라 일본으로의 수출이라는 점에서는 리드 타임(lead time ; 발주에서 납품까지 소요되는 시간)과 지리적 요인에서 압도적으로 불리한 상황이다.

말할 것도 없이 타이의 섬유 산업도 중국과의 경쟁을 치러야 할 상황인데, 타개책은 이미 몇 가지 명시되고 있다. 첫째는 “차이나 플러스 원”이다. 인민위엔화 절상이나 전력 부족, 노동 코스트 상승에 정치 문제 등 차이나 리스크가 높아지면서 일본계나 구미 기업 간에서는 최근에 세계의 공장이라는 중국으로부터 타이, 베트남, 미얀마, 라오스 등으로 생산 거점 이전이나 신규 투자의 일부를 분산하려는 움직임이 나타나기 시작하였다. 이러한 흐름을 어떻게 활용하느냐가 타이 섬유 산업의 당면 과제가 된다. 그렇다고는 하나 물량으로 이길 수 없는 것을 중국과 똑같이 생산하고 있으면 이길 수 없다. 그럴수록 중국과의 차별화, 다시 말하면 타이의 강점을 살릴 상품 개발이 중요하다. 원래 타이는 원료부터 제품에 이르는 일관 체제로 코스트 경쟁력이 강점이다. 여기에 방적, 합섬 메이커에 의한 차별화사의 생산, 텍스타일 메이커에 의한 제직, 제편 기술의 독자성 개발, 염색 가공에서의 고도화와 스피드화, 봉제 업자의 주문을 받고 있는 자세에서 신상품을 기획ㆍ제안하는 방향으로의 개선이 이루어지면 타이 섬유 산업은 틀림없이 발전할 것이다.

◎ 아시아의 디트로이트로 계속 발전

자동차 관련을 중심으로 한 산업용 자재에 큰 기대가 집중되고 있는 타이는 아시아의 디트로이트라고 할 정도로 자동차 산업이 뚜렷하게 발전하고 있다. 타이 내에서의 판매나 수출 확대를 순풍으로 하여, 새롭게 타이에 대한 투자가 증가하여 동남 아시아 최대의 자동차 산업 집적지가 만들어지고 있다. 현재 타이 내에서의 자동차 생산 대수는 100만대를 돌파하였고, 앞으로도 틀림없이 크게 커질 것이다. 당연히 섬유 기업도 이 흐름에 따라 카 시트, 카 매트, 천정재(天井材), 에어백, 코드사, 시트 벨트 등과 같은 자동차용 섬유 자재로 많이 전환하고 있다.♣