

# 중동, 아프리카 진출환경과 시사점

李 吭 九\*

세계 주요 산유국이 밀집해 있는 중동, 북아프리카 국가(Middle East and North Africa, 이하 Mena로 표기)와 풍부한 천연자원과 미개척시장으로 남아있는 사하라 이남 아프리카 국가가 새로운 시장으로 부상하면서 선진국기업의 진출이 증가하고 있다. Mena시장은 1996년 기준으로 GDP규모가 5,949억달러에 달해 전세계 GDP의 2%를 차지하였으며, 인구는 3억 3,160만명으로 전세계 인구의 6%를 차지하고 있다. 이와 같이 동 지역의 시장규모가 상대적으로 작은 편이나 이들 지역내 국가중 터키, 이집트, 사우디 아라비아, 이란과 사하라 사막 이남 지역의 남아프리카 공화국, 나이지리아는 시장 규모가 크고 시장환경도 비교적 양호하여 국내기업들에게는 개척 가능성이 높은 잠재시장이 될 수 있으며, 이스라엘, 모로코, 케냐도 국내 기업이 장기적인 관점에서 시장 개척의 여지가 많다고 볼 수 있다. 이하에서는 중동, 아프리카의 경제개황과 진출환경 및 동지역의 자동차산업과 타이어산업 현황에 대해 분석해 본 후 시사점을 도출해 보기로 한다.

## 1. 중동, 아프리카 경제 개황

정치적인 불안정성, 원유에 대한 높은 의

존도 및 막대한 국방비 지출과 함께 경제 전반에 대한 정부의 통제가 이루어지고 있는 Mena 경제는 80년대 중반 이후 유가의 하향 안정세에 따라 안정적이기는 하나 과거에 비해 낮은 성장세를 유지하고 있다. 이와 같은 문제를 해결하기 위해 Mena 국가들은 경제개혁에 박차를 가하고 있다. 세계은행(World Bank)은 Mena 국가의 실질 GDP 성장률이 1980~90년중 연평균 0.2%에 그친 것으로 평가하고 있다. 이러한 실질 GDP 성장률은 90년대 전반기에 연평균 2.3%로 증가하였으나 여전히 동 지역의 인구 증가율 3%에도 못미치고 있다. 그러나 세계은행은 금세기말까지 Mena 국가의 경제성장률이 연평균 4~5%로 회복될 것으로 전망하고 있다.

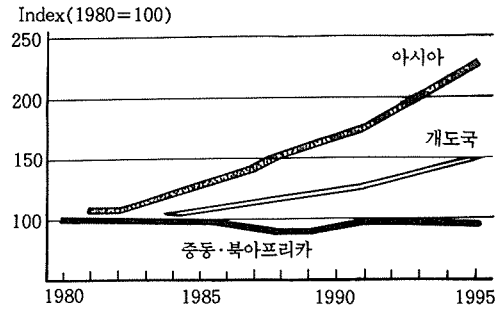
지역별로는 원유 매장량이 풍부한 걸프연안 국가들의 경우 지난해 이후의 완만한 유가상승세에 따라 금융압박이 완화되고 재정적자가 축소되고 있다. 그러나 이들 지역의 국가들은 유가의존도를 낮추기 위해 경제활동을 다각화하고 경제개혁을 추진해야 할 입장에 놓여 있다. 이와 함께 국제 금융기관들은 건전 재정 이룩을 위해 보조금 지급과 사회보장비 지출을 억제할 것을 권유하고 있다. 한편 Mena지역 비산유국의 경제여건 역시 점차 개선되고 있다. 특히 이집트, 요르단, 레바논, 모로코, 튀니지를 포함

\* 산업연구원 북미구주연구팀 수석연구원

한 Mena 지역 신흥 개도국의 경제성장세가 두드러지고 있다. 이와 함께 지역내 유일한 선진국이라 할 수 있는 이스라엘의 경제성장세가 지속되고 있으며, 첨단산업을 중심으로 한 대이스라엘 외국인 직접투자가 급증하고 있다.

최근 대다수 Mena 신흥 개도국정부들은 경제개혁 조치를 확대하고 있다. 이들 국가들은 외국인 자본의 유입을 촉진할 수 있는 자본시장을 개설하고 있으며, 민영화를 가속화하면서 세계경제의 틀안으로 진입하고 있다. 특히 그동안 보호의 그늘 아래 놓여있었던 국영기업들의 민영화가 이루어지면서 이들의 역할과 경쟁력이 강화되고 있다. 한편 이들 국가들은 2009년까지 유럽연합(EU)과 자유무역지대를 형성하기 위해 준회원국협정(Association Agreement)을 체결하거나 체결을 위한 협상을 진행중에 있다. 이러한 움직임은 아랍권 국가간의 교역뿐 아니라 외국과의 교역을 활성화시킬 것으로 보인다. 한편 Mena 신흥 개도국의 경제력 강화에는 정치적인 불안정성 등으로 상당한 시일이 소요될 전망이다. 최근 아랍권과 이스라엘의 대립관계가 해소되고는 있으나 팔레스타인 주권문제에서 야기된 경제제재가 동 지역경제에 부정적인 영향을 미치고 있다. 한편 북아프리카 국가 중에서는 최근 국제통화기금(IMF)의 권고를 받아들여 개혁조치를 가속화하고 있는 알제리경제가 안정을 되찾고 있다. 현재 Mena 신흥 개도국들이 직면하고 있는 가장 큰 문제는 높은 실업률을 들 수 있다. 요르단의 실업률은 20%에 육박하고 있으며, 알제리의 실업률은 28%를 넘어서고 있다.

세계은행은 Mena의 경제성장과 실업문제 해결을 위해서는 우선 현재 GDP의 20



자료 : IMF, World Economic Outlook

[그림 1] 중동, 북아프리카의 실질 인당 소득 추이

~25% 수준에 머물고 있는 투자 수준을 증대시키는 것이 급선무라고 지적하고 있다. 특히 과거와 같이 정부가 더 이상 투자를 지원할 수 없는 상황에서 민간부문의 투자와 외국인 투자를 촉진시킬 수 있는 환경의 조성이 필요한 것으로 평가하고 있다. 북아프리카 국가중 튀니지, 모로코, 이집트와 같은 국가들은 발전설비의 건설, 운영 등과 같은 사회간접자본의 구축에 민간부문의 역할을 강화하고 있다. 또한 세계은행은 최근 추진되고 있는 EU와의 무역협상을 순조로이 진행시켜 낮은 수준에 머물고 있는 외국인 투자를 적극 유치하여야 한다고 권고하고 있다. Mena 지역은 1996년에 개도국에 대한 외국인 직접투자 1,095억달러중 불과 22억달러를 유치한 것으로 추정되고 있다.

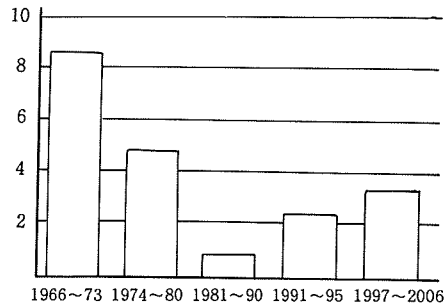
둘째, 세계은행은 노동의 질을 시급히 개선하여야 한다고 보고 있다. 세계은행은 산유국들이 고임금을 지불하고 있고 비산유국들은 자국의 노동인력을 산유국으로 파견함으로써 동 지역의 실질 임금이 과도하게 높다고 평가하고 있다. 더불어 GDP의 14.9%에 이르는 높은 교육투자 수준에도 불구하고 경제성장의 관점에서 볼 때 교육투자에 대한 실익이 여타 개도국보다 낮은 실

정이다. 이는 여성에 대한 균등한 교육기회가 보장되어 있지 않고 공공부문이 축소되고 있는 시점에서 공공부문에 인력을 투입할 목적으로 교육이 이루어지고 있기 때문이다.

셋째, 투자 생산성과 경쟁력제고가 필요하다고 평가하고 있다. 세계은행은 정부의 역할은 사회간접자본의 확충과 경제의 개방화 및 보호정책의 철폐를 통한 기업간 경쟁을 촉진하는 데 중점을 두어야 한다고 보고 있다. 여기서 외국인 직접투자는 기술과 경영기법의 이전을 통한 생산성 향상에 중요한 역할을 수행할 것으로 평가받고 있다.

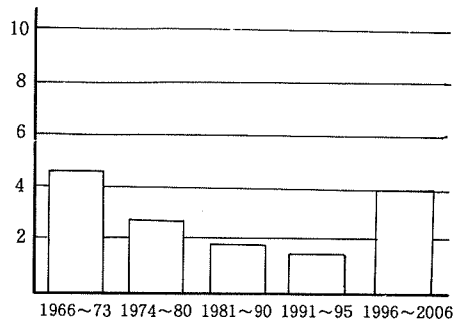
제작년 이후 유가상승에 힘입어 호황국면을 보여 온 중동경제는 금년 하반기 이후 성장세가 다소 둔화될 전망이다. 그러나 이라크, 이란, 리비아 등의 대외 관계 호전 전망과 산유국 경제의 전반적인 활성화로 내년까지 4% 수준의 성장세를 유지할 전망이다. 원유수출 의존도가 높은 중동경제는 금년 상반기까지 연 3년동안 4% 내외의 비교적 건실한 성장세를 보여 왔다. 제작년 이후 상승세를 보여 온 국제 유가는 금년 들어 약보합세로 반전되었으나 여전히 배럴당 18~21달러의 비교적 높은 수준에서 안정적인 움직임을 보이고 있다. 이에 따라 전체 수출의 90% 이상을 원유에 의존하고 있는 중동 산유국 경제는 전체적으로 안정 성장세를 유지할 전망이다.

한편 세계에서 가장 낙후된 지역인 사하라 이남 아프리카 국가들이 정치, 경제, 사회구조의 개혁을 추진하면서 새로운 수출대상지역으로 부상하고 있다. 동 지역은 풍부한 자원과 함께 전세계 인구의 10% 정도를 보유하고 있다. 1995년 동 지역의 수입 규모는 810억달러에 달하였으며, 수출규모



자료 : 세계 은행, Global Economic Prospects and the Developing Countries, 1997.

[그림 2] 중동, 북아프리카 경제 전망



자료 : 전게서.

[그림 3] 사하라 이남 아프리카 경제 전망

는 760억달러를 기록하였다. 사하라 사막 이남 아프리카지역을 3개지역으로 구분하여 진출 유망 대상국을 평가해 보면 서아프리카지역에서는 가나, 나이지리아, 코트디브와르를, 중동아프리카지역에서는 케냐를, 남부아프리카지역에서는 남아공을 들 수 있다.

## 2. 중동, 아프리카 진출 환경

전세계 직접투자나 수입시장에서 차지하는 중동 아프리카의 비중은 매우 낮은 실정이다. 중동, 아프리카 국가에 대한 외국인 직접투자는 1992년 37억 4,200만달러에서 1995년에는 46억 5,100만달러로 증가하여 연평균 7.5%의 증가율을 기록하였으나 동

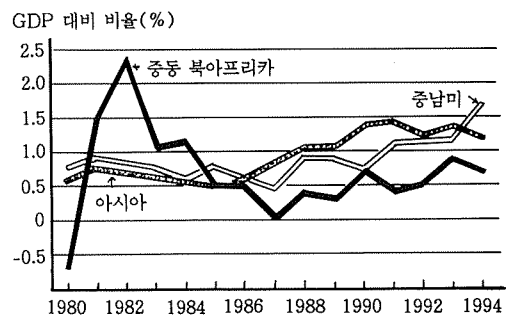
지역에 대한 외국인 직접투자는 1993년 이후 2년 연속 감소하였다. 그러나 이러한 현상을 바탕으로 동 지역의 진출환경이 전반적으로 열악하다고 평가하기에는 무리가 있다. 이는 동 지역에 남아공, 이스라엘과 같은 선진국과 터키와 같은 신흥시장, 세계 최고의 인당 소득을 자랑하는 산유국들이 위치해 있기 때문이다. 지난 10년간 이들 지역의 국가들은 외국기업의 유치에 위해 거시경제의 안정과 개혁정책을 꾸준히 추진해 오고 있으며, 외국인 투자와 관련한 제도의 개선과 각종 다자간 협정에 적극 참여함으로써 대외 신인도 제고에 노력하고 있다. 이에 따라 이러한 점과 함께 시장규모, 성장률, 부존자원, 경영능력 및 제도, 사회간접자본, 정치적 안정성과 경제정책 등을 고려하여 중동, 아프리카 국가의 진출환경을 국가별로 평가할 필요가 있다.

최근 중동, 아프리카 국가간의 교역, 투자 자유화를 위한 경제통합 움직임이 확산되고 있으나 아직까지 역내 국가간의 교역규모는 매우 적은 수준이다. 아프리카 국가의 수입 대상국 순위를 살펴보면 프랑스, 독일, 영국, 미국의 순으로 나타나고 있다. 한편 아프리카 국가간의 경제통합은 남아프리카 지역과 북아프리카의 소위 마그레브지역을 중심으로 활기를 띠고 있으며, 인도양 주변의 동아프리카 국가들도 인도와 호주가 주도하고 있는 환인도양 경제협력체에 적극 참여하고 있다. 특히 세네갈은 아프리카 국가간의 경제협력 관계 강화를 위한 지역무역협정(Regional Trade Agreement) 체결에 주도적인 역할을 수행하고 있다. 이와 함께 중동국가들도 회교경제협력체를 추진하고 있으며, 동 협력체에는 아세안 국가중 인도네시아가 참여하고 있다. 이러한 경제통합

움직임이 본격적인 효과를 발휘할 경우 아프리카와 중동 역내 국가들의 교역과 투자가 활성화될 전망이며, 대외교역량과 외국인 직접투자도 동시에 증가할 예상이다.

한편 중동, 아프리카의 유망 진출대상지를 미 상무부의 평가를 중심으로 살펴보면 다음과 같다. 아프리카 제2위의 인구대국인 이디오피아는 풍부한 천연자원을 바탕으로 외국과의 교역 및 투자를 확대하려는 움직임을 보이고 있다. 이디오피아 신정부는 1992년부터 국제통화기금(IMF)과 세계은행의 원조 아래 시장경제로의 이행을 적극 추진하고 있다. 이디오피아는 민간부문의 활성화를 위해 가격통제의 철폐와 규제개혁을 추진하고 있다. 또한 긴축재정 및 금융정책을 통해 안정적인 거시경제환경을 조성해 나가고 있다. 이에 따라 지난해 7%대에 이르는 GDP 성장률이 금년에도 유지될 것으로 전망되고 있으며, 지난해 물가상승률은 1% 이하에 그쳤다.

동부 아프리카지역의 축인 케냐는 지난 2년간 경제개혁에 박차를 가하고 있다. 수년간의 경기침체 끝에 케냐는 1995년 실질 GDP 성장률이 5%를 기록하였으며, 소비자 물가상승률도 8.8%로 안정되었다. GDP 대비 재정적자 비율도 1995년에 2.7%로



자료 : IMF, World Economic Outlook

[그림 4] 중동 북아프리카 외국인 직접투자 추이

(표 1) 중동, 북아프리카 주요국에 대한 외국인 직접투자 추이  
(단위 : 백만달러)

	1992	1993	1994	1995
터 키	844	636	608	1,037
이집트	459	493	1,256	1,000
사우디아라비아	-79	1,369	1,341	890
이스라엘	539	580	421	501
모로코	503	590	555	417
튀니지	371	238	194	250
오만	87	99	130	150
UAE	130	183	113	110
리비아	150	160	80	90
시리아	67	70	76	77
요르단	41	-34	3	43
레바논	4	6	7	35
카타르	40	29	37	35
예멘	719	903	17	20
쿠웨이트	35	13	16	15
바레인	-9	-5	-31	6
알제리	12	15	18	5
이라크	-170	-50	-10	-30
합계	3,742	5,296	4,831	4,651

자료 : UNCTAD, World Investment Report, 1996.

개선된 후 1996년에는 1.7%로 낮아졌다. 케냐정부는 경제활성화를 위해 가격통제의 철폐, 수입면허제도의 폐지, 외환제도의 자유화, 국영기업의 민영화를 적극 추진하고 있다. 또한 수출가공지대의 설치와 외국인의 증시참여를 허용하고 있다. 이와 함께 외화획득이 가능한 수출지향형의 외국인 투자와 기술이전, 고용창출, 현지원자재를 사용하는 외국인투자에 대해 유인을 부여하고 있다.

1983년 이후 경제재건프로그램을 운영하고 있는 가나는 종합적인 거시경제정책과 구조조정개혁을 통해 건설한 성장기반을 조성하였다. 가나의 경제개혁은 경제활동에 대한 정부개입의 축소, 민간부문개발 촉진, 환율통제 폐지와 모든 수입규제의 철폐를 주요 내용으로 추진되고 있다. 특히 가나는

외국인 투자를 유치하기 위해 1994년에 '가나투자촉진센터법'을 입법화하였다. 이러한 경제개혁에 따라 가나의 경제성장률은 1995년 4.5%로 증가하였으며, 단기금리는 40~50%로, 물가상승률은 50% 수준으로 낮아졌다.

미국이 성장잠재력이 큰 세계 17개 국가로 이루어진 거대신흥시장(Big Emerging Market)으로 지목한 아프리카 유일의 국가인 남아공은 1994년 만델라정권이 출범하면서 경제·사회부문 정책을 종합하여 재건·개발계획(RDP)이라는 포괄적인 장기개발계획을 추진하고 있다. 남아공은 4,200만명의 인구를 보유하고 있고 남아프리카 지역 산업생산의 79%를 차지하고 있으며, 광물 자원을 비롯한 풍부한 천연자원과 광활한 농토, 잘 정비된 사회간접자본, 안정된 정부, 양질의 노동력을 바탕으로 중동·아프리카지역에서 가장 유망한 시장으로 부상하고 있다. 남아공은 국내 총생산규모가 이집트의 4배에 달할 정도로 시장규모가 큰 편이다.

1억의 인구를 가진 세계 제 10위의 산유국인 나이지리아는 오일달러를 경제개발에 적절히 활용하지 못함으로써 낮은 경제성장률과 물가도 30% 수준을 나타내고 있다. 그러나 사하라 사막 이남지역의 남아공 다음의 내수시장을 보유하고 있고 풍부하고 저렴한 현지 노동력과 자원을 결합할 경우 나이지리아는 아프리카지역의 생산중심지로 부상할 수 있는 전략적인 진출 대상지로 평가할 수 있다.

### 3. 자동차산업 현황과 전망

중동, 아프리카지역의 자동차산업은 외국 업체에 의해 주도되고 있다. 즉, 미국, 일본, 유럽, 한국 자동차업체의 현지진출이 점

〈표 2〉 아프리카 주요국의 자동차 보유 현황

(단위: 대)

	승 용 차			트럭·버스		
	1993	1994	1995	1993	1994	1995
알 제 리	95,000	1,120,000	-	585,000	621,000	-
이 집 트	1,144,496	1,228,606	1,280,000	419,236	445,922	423,000
아 이 보 리 코 스트	231,000	255,000	271,000	126,000	140,000	150,000
케 냐	258,393	265,000	271,000	66,361	71,600	75,900
리 비 아	566,000	545,000	592,000	300,000	295,000	312,000
모 로 코	849,344	945,379	1,030,000	316,722	328,085	338,600
나 이 지 리 아	773,000	780,000	-	606,000	630,000	-
남 아 공	3,522,129	3,814,904	3,831,000	1,584,128	1,596,812	1,631,000
튀 니 지	350,000	355,000	-	190,000	200,000	-

자료: 일본자동차공업협회, 자동차연감, 1997.

〈표 3〉 중동 주요 국가의 자동차 보유 현황

(단위: 대)

	승 용 차			트럭·버스		
	1993	1994	1995	1993	1994	1995
U A E	326,994	358,088	-	72,200	98,463	-
이 란	1,557,000	1,630,000	-	588,900	609,000	-
이 라 크	672,000	672,000	-	368,000	368,000	-
이 스 라 엘	988,176	1,057,522	1,121,730	227,108	257,253	272,593
쿠 웨 이 트	538,300	600,000	-	154,900	147,000	-
사우디아라비아	1,640,000	1,671,200	1,710,000	1,131,700	1,146,600	1,172,600
예 멘	214,561	227,854	229,084	269,819	281,866	282,615

자료: 전계서.

증하고 있으며, 이들 업체들은 수출과 현지 소규모 단순 조립생산을 통해 이들 시장을 공략하고 있다. 1995년 중동지역의 신차 판매는 전년 대비 12.9% 감소한 52만 1,724대, 아프리카지역의 신차 판매는 전년 대비 25.0% 증가한 60만 1,814대에 그쳤다. 이에 따라 이들 두 지역의 자동차 판매대수를 합치더라도 우리나라 내수 판매물량의 71.4%에 불과한 실정이다.

이와 같은 판매 부진에 따라 자동차 보유대수도 1994년을 기준으로 승용차의 경우 아프리카가 1,127만대, 중동이 702만대에 그치고 있으며, 트럭과 버스 보유대수는 아프리카가 562만대, 중동이 340만대를 각각 기록하고 있다. 이에 따라 이들 두 지역이

보유하고 있는 자동차 대수는 2,730만대에 불과하여 전세계 자동차 보유대수의 4.3%를 차지하고 있다.

아프리카 국가별 자동차 보유대수 현황을 살펴보면 남아공이 단연 선두 위치에 있으며, 그 뒤를 이집트, 모로코, 알제리, 나이지리아, 리비아가 잇고 있다. 이들 국가의 신차 판매가 꾸준히 증가하고 있으나 아직까지 중고자동차의 매매가 대부분을 차지하고 있다. 중동국가의 자동차 보유대수 순위는 사우디아라비아, 이란, 이스라엘, 이라크 순으로 나타나고 있다. 중동 국가의 신차 판매는 꾸준히 증가하고 있으며, 자동차 보유대수도 점증하고 있다.

중동, 아프리카 지역국가중 최근 외국 자

동차업체의 주목을 받고 있는 국가로는 남아프리카공화국과 터키를 들 수 있다. 남아공의 자동차 생산대수는 1996년 전년대비 4%가 증가한 39만 3,000대에 달하였으며 2000년에는 50만대를 상회할 전망이다. 남아공의 자동차산업은 1991년 만델라 정권이 들어선 이후 인종차별정책의 폐지에 따른 외자도입 증가와 함께 급성장하고 있다. 특히 1995년 9월 경쟁력 강화에 목적을 둔 신자동차정책에 의해 2002년까지 관세를 단계적으로 인하하고 수출에 상응한 수입관세면제제도를 시행할 계획이다. 현재 남아공에 진출해 있는 주요 선진 자동차업체로는 폴크스바겐, BMW, 벤츠, GM, 포드, 도요타, 닛산 등을 들 수 있다. 현지에 진출한 이들 자동차업체들은 남아공 주변국가로의 수출을 적극 추진하고 있다. 최근 GM은 나미비아에 1,000만달러를 합작투자하여 승용차생산을 위한 세비공장을 건립하였다.

한편 중동의 주요 자동차 생산기지로서 부상하고 있는 터키의 승용차 보유대수는 인구 천명당 50대에 불과한 실정이다. 아시아업체로는 도요타가 1994년부터 터키에서 자동차를 합작생산하고 있으며, 터키정부의 투자유인책에 따라 4개의 신규 조립공장이 가동을 눈앞에 두고 있다. 국내업체로는 지난 7월 현대자동차가 현지업체와 합작으로 공장가동에 들어갔으며, 11월에는 혼다가 터키업체와 합작으로 '시빅'모형을 생산할 예정이다. 또한 내년에는 기아자동차가 합작으로 현지생산을 개시할 계획이며, 다이하츠도 터키에서의 자동차 생산을 고려하고 있다. 지난해 터키 자동차시장의 50%가량은 수입자동차가 점유하였으며, 터키의 자동차 생산대수는 30만대를 약간 상회하였으나 금명간 9개의 조립업체가 120만대의

생산능력을 갖출 전망에 따라 과잉생산능력이 새로운 문제로 부상하고 있다. 터키의 자동차시장은 1994년의 경기후퇴 이후 침체국면에 빠져 있으며, 2000년까지 1백만대에 달할 것으로 전망되었던 터키의 자동차 판매는 2005~2010년에야 달성될 수 있을 것으로 보인다.

이에 따라 도요타의 지난해 터키시장 점유율은 13%에 달하였으나 2만 6,000대의 자동차를 현지에서 생산하는 데 그쳤다. 이러한 가운데 터키시장의 1/3을 장악하고 있는 르노사는 5억 600만달러를 투자하여 기존 설비를 현대화하고 생산능력을 확충할 계획이다. 또한 피아트사가 자본 참여하고 있는 토파즈사는 2억 6,200만달러를 투자하여 피아트의 'Palio Sienna'와 'Palio Weekend' 모델을 생산할 예정이다. 이들 업체들은 모기업의 세계화전략에 따라 현지에서 생산한 자동차를 유럽을 포함한 인근 지역에 수출할 계획이다. 한편 터키 정부는 연산 10만대 이상의 생산능력을 갖춘 신규 자동차업체에 대해 생산물량의 5%에 달하는 물량을 인허가 관세를 지불하고 수입할 수 있도록 허용하고 있다.

#### 4. 주요국별 타이어산업 현황

중동지역의 타이어생산은 터키와 이란이 주도하고 있으며, 터키는 중동, 아프리카 국가중 최대의 타이어 생산국의 위치를 차지하고 있다. 터키의 타이어 생산량은 기복을 보이고 있으나 전반적으로 생산량이 증가하고 있다. 터키는 1958년부터 타이어를 생산하기 시작하였으며, 외국업체로는 피렐리사가 1960년부터 현지에서 타이어를 생산하고 있다.

이에 따라 수입에 전적으로 의존하였던

〈표 4〉 중등 국가의 타이어 산업 현황

(단위: 명, 천개)

국 가	생산개시년도	고 용	생산품목	생산능력
아르메니아	1940	2,167	1,3,4	1,860
아제르바이잔	1960	2,530	1,3,4,5	1,930
이 란	1960	1,000+	1,2,3,4	842+172.5t
이 라 크	1976	n.a.	1,2,3,4,5	2,112
이스라엘	1952	523	1,2,3,4,6,7	37t
터 키	1960	3,981	1,2,3,4,5,6,8	14,080
시 리 아	-	n.a.	1,2,3,4,5	985

자료: European Rubber Journal, Global Tyre Report, 1996/97.

주: 1(승용차용), 2(소형트럭용), 3(트럭/버스용), 4(농업기계용), 5(2륜차용), 6(건설차량용), 7(산업차량용), 8(항공기용)

〈표 5〉 터키의 타이어 생산 구조

(단위: 천개)

	1988	1990	1991	1993	1994
승 용 차 용	3,683	2,011	3,630	4,600	4,200
경 상 용 차 용	990	800	1,324	1,750	1,500
트럭, 버스용	1,804	1,194	1,943	2,200	1,800
트랙터전륜	502	345	550	550	500
트랙터후륜	250	200	400	350	300
작업기계용	35	40	70	75	70
오토모바이용	1,073	1,625	1,643	2,643	2,500
튜 브	5,547	3,792	6,032	8,410	7,600
합 계	13,884	10,007	15,592	20,578	18,470

자료: EIU, Rubber Trends 1996, 1stQ.

터키의 타이어 수요는 현지 생산으로 충족할 수 있게 되었으며, 내수시장 규모가 확대되면서 외국업체의 진출이 잇따라 1960년에 굳이어사가, 1961년에는 유니로열사가 터키에 진출하였다. 이어 굳리치사의 라이선스를 통해 현지 기업인 Lassa가 타이어산업에 진출하였고, 70년대 말에는 국영업체인 Petlas사가 타이어를 생산하기 시작하였다. 1980년대 경제자유화가 시작될 때까지 터키정부는 여타 산업과 마찬가지로 수입대체를 위해 타이어산업을 적극 보호, 육성하였다.

1988년 이후 감소세를 보였던 터키의 타이어 생산량은 1991년 이후 증가세로 반전되었으나 1994년에는 전년대비 10.2%가

감소한 1,847만개를 기록하였다. 1994년 터키의 승용차용 타이어 생산량은 461만 2,000개에 달하였고 트럭용 타이어 생산량은 330만개를 기록하였다. 한편 1995년 터키의 타이어 생산능력은 연 1,220만개에 달하였으며, 타이어 생산은 국내자동차 생산과 수출 증대에 힘입어 전년대비 23%가 증가하였다. 한편 터키는 굳이어사가 유니로열사를 합병한 1983년부터 타이어를 수출하고 있다. 1989년에는 Lassa가 브리지스톤사와 합작계약을 체결하였으며, 터키 타이어공장의 대부분은 이스탄불에서 2시간 거리에 위치해 있는 Izmit지역에 밀집해 있다.

1990년대에 들어서면서 터키의 타이어판매는 금융위기로 인해 경제 전반에 걸쳐 어려움을 겪었던 1994년을 제외하고는 꾸준히 증가하고 있다. 터키의 타이어 판매 역시 자동차경기와 밀접한 관계를 가지고 있으나 아직까지 터키의 자동차산업은 본격적인 성장 국면에 진입하지 못하고 있다. 그러나 최근 터키정부의 자동차산업 육성정책에 따라 외국업체의 터키진출이 급증하고 있어 터키의 타이어 생산과 수요는 큰 폭으로 신장할 전망이다. 한편 1995년 터키의 타이어판매 구조를 살펴보면 승용 및 경승용차용 타이어판매가 765만개에 달하여 전체 타이어판매의 71.8%를 차지하였으며, 대형 상용차용 타이어 판매는 195만 9,000개로 전체 판매의 18.4%를 차지하였다. 터키의 타이어 교역구조를 살펴 보면 승용차용 타이어의 수출은 1995년 현지 3대업체의 수출이 1991년 대비 배증하면서 300만개로 증가하였으며, 수출물량의 80%가 유럽에 수출되고 있다. 동년 경트럭용 타이어의 수출은 80만개에 달하였으며, 중대형 트



(표 6) 아프리카 주요국의 타이어 산업 현황

(단위 : 명, 천)

국 가	생산개시년도	고 용	생산품목	생산능력
알 제 리	1963	-	-	생산중단
앙 골 라	1967	n.a.	1,2,3	255
카 메 룬	-	n.a.	1,2,5	-
이 집 트	1956	4,700	1,2,3,5	2,350
이디오피아	1972	745	1,2,3	146
가 나	1967	-	1,2,3,4	438
케냐	1971	383	1,2,3,4,6	690
리비아	1984	800	1,2,3,4	450
모로코	1961	1,150	1,2,3,4,6	1,298
모잠비크	1972	650	1,2,3,4	296
나이지리아	1962	803+	1,2,3,4,6	912
남아공	1936	7,924	1,2,3,4,6,8	4,015+102t+
수단	1980	1,500	1,2,3,4,6	548
탄자니아	1971	320	1,2,3	511
튀니지	1966	940	1,2,3,4	504+4t
자이레	1971	300	1,2,3	365
잠비아	1968	244	1,2,3,4,6	220
짐바브웨	1959	990	1,2,3,7	13.2t

자료 : 전계서.

럭용 타이어의 수출은 54만개, 농기계용 타이어 수출은 30만개를 각각 기록하였다. 터키의 타이어 수입은 1993년 이후 동구로부터의 수입이 증가하면서 1995년 85만개에 달하였다.

현재 미셸린, 요코하마, 썬페릿, 컨티넨탈 등 15개의 외국업체가 터키의 타이어시장에서 활동중에 있다. 터키의 타이어 수요는 2000년까지 연평균 5~7%씩 증가할 전망이다. 승용차용 타이어의 수요가 급증할 예정이다. 이는 1995년 현재 터키의 자동차 보유대수가 인구 1,000명당 46대에 그치고 있어 세계 평균인 87대에 크게 못미치고 있으나 터키정부의 자동차산업 육성정책에 따라 내수가 점증할 예상이기 때문이다. 터키의 진출환경과 관련하여 유의할 점은 제조업 임금(compensation)이 높다는 점이다. 회계컨설팅법인 Price Waterhouse가 평가한 지난해 터키 제조업의 시간당 평균임

금은 23.89달러를 기록하여 국내 자동차업체의 진출이 확대되고 있는 폴란드의 2.09달러를 11배 이상 상회하고 있다. 한편 아프리카 50여개국중 18개국이 타이어 생산 설비를 갖추고 있으며, 이중 남아프리카 공화국의 생산능력이 연 102톤 플러스 400만개 이상에 달하고 있다. 또한 남아공은 항공기용 타이어를 생산하고 있는 아프리카 유일의 국가이다. 이외 아프리카 국가중에는 이집트, 모로코의 타이어산업이 비교적 발달해 있는 것으로 평가할 수 있다. 아직까지 아프리카의 타이어 생산은 자동차보급률이 전반적으로 낮고 국가에 따라 극심한 편차마저 나타내고 있어 부진한 편이다.

최근 중동, 아프리카지역의 타이어 생산설비 투자현황을 살펴보면 쿠웨이트정부가 쿠웨이트, 이집트, 독일업체간의 합작 타이어생산 공장의 설립을 인가해 주었고, 우리나라의 한라그룹이 사우디아라비아의 Bougary 건설회사와 합작으로 연산 300만개의 래디알 타이어공장을 사우디아라비아에 건설하기로 합의하였다. 또한 던롭 타이어는 2,750만달러를 투자하여 남아공의 레이디스미스공장의 승용차용 및 경트럭용 타이어 생산능력을 현재의 월 1,125톤에서 25% 증대할 계획이며, 이를 포함한 설비 현대화를 1999년까지 완료할 예정이다. 이에 따라 던롭사의 현지생산 물량중 수출비중은 현재의 5%에서 20%로 증대될 예정이다. 이와 함께 아랍에미레이트연합(UAE)의 점보그룹은 피렐리사의 기술을 도입하여 연산 150만개의 승용차와 경트럭용 타이어공장을 설립할 계획이며, 경영은 던롭인도사가 맡을 계획이다.

한편 세계 10대 타이어업체의 전체 매출에서 차지하는 중동, 아프리카지역의 판매

〈표 7〉 주요 업체별 중동, 아프리카 진출 현황

업체명	공장소재지	비고
브리지스톤	케냐, 나이로비 터키, 이즈밋	소수 지분 브라사와 합작/소수 지분
미셸린	알제리, 알제 나이지리아, 코트 하코트	가동중단
굳이어	모로코, 카사블랑카 터키, 아다파자리 터키, 이즈밋	
피렐리	이집트, 알렉산드리아 튀니지, Sousse 터키, 이즈밋	합작/소수 지분 소수 지분
컨티넨탈	모로코, 카사블랑카 탄자니아, 아루샤	제네럴타이어/소수 지분 제네럴타이어/소수 지분

자료 : 전계서.

비중은 1%~13%까지 편차가 크나 대부분이 3% 미만을 기록하고 있다. 주요 업체별 진출현황을 살펴보면 세계 타이어업계 1~4위업체인 브리지스톤, 미셸린, 굳이어, 컨티넨탈과 7위업체인 피렐리사가 중동, 아프리카지역에 진출해 있으며, 이들 업체의 진출 대상지로는 중동의 터키와 아프리카의 케냐, 나이지리아, 모로코, 이집트, 튀니지, 탄자니아 등을 들 수 있다. 최근 중동, 아프리카지역에 대한 선진 자동차업체의 진출이 적극 모색되고 있어 선진 타이어업체의 현지진출도 점차 확대될 전망이다.

### 5. 시사점

지금까지 살펴본 바와 같이 중동, 아프리카지역의 경제는 전반적으로 낙후되어 있고 열악한 지형조건과 높은 문맹률, 부패 등으로 진출환경도 상대적으로 열악한 것으로 평가할 수 있다. 그러나 유엔 아프리카 경제위원회(ECA)는 지난해 아프리카 국가들의 GDP 증가율은 3.96%로 지난 10년간 최고치를 기록한 것으로 평가하였다. 이는 평균 인구성장률 2.8%를 상회하는 실적으로 지난 2년간 아프리카 국가중 거의 절반

이 인구증가율을 웃도는 경제성장률을 달성한 것으로 평가받고 있다. 이에 따라 아프리카시장이 장기적으로 새로운 시장으로 부상할 것이라는 평가가 지배적이다.

한편 현지 자동차산업이나 타이어산업에 대한 외국인 직접투자는 작은 시장규모에 따른 생산규모의 영세성, 설비의 노후화와 함께 정정 불안 등으로 부진한 편이다. 아직 미진한 외국인 대아프리카 직접투자는 그동안 투자 대상지로 각광을 받았던 남부 아프리카지역으로부터 보츠와나, 코트디부아르, 가나, 케냐, 모리셔스, 잠비아, 짐바브웨 등지로 확산되고 있으며, 해외진출을 확대하고 있는 미국기업들은 시장선점을 위해 아프리카 진출을 적극 추진하고 있다.

아시아 국가중에서는 말레이시아의 아프리카 진출이 눈에 띄고 있다. 말레이시아는 남아공에 대해 투자를 집중시키고 있으며, 1995년에 대남아공 외국인 투자의 절반을 말레이시아가 차지하였다. 그동안 대남아공 외국인 투자는 풍부한 천연자원을 확보하기 위한 목적으로 추진되었으나 최근에는 섬유 등 제조업과 금융업 등에 대한 투자가 증가하고 있다.

한편 중동, 북부아프리카와 사하라 남부 아프리카의 3개 지역중 사하라 남부 아프리카 국가들이 외국기업이 진출하는 데 많은 문제점을 안고 있는 것으로 평가할 수 있다. 최근 세계은행은 사하라사막 이남 지역 대부분의 국가가 독립전보다도 취약한 정부에 의해 통치되고 있다고 평가하였다. 따라서 효과적인 정부가 수립되지 않고는 경제발전과 사회개발이 불가능할 것으로 전망하였다. 즉, 적절한 시장 기반을 갖추기 위해서는 강력한 정부의 역할이 필수적이라고 피력하고 있다. 세계은행은 동지역의 평균

생활수준이 2006년에 가거나 1982년 수준으로 회복될 것으로 전망하였다. 이와 함께 전세계 GDP에서 차지하는 동지역의 비중도 현재의 1.2%에서 2020년에는 1.7%로 소폭 증가할 것으로 전망하였다. 이와 같이 최근 급성장하고 있는 여타 개도국과는 달리 동 지역국가들의 성장이 부진함에 따라 1996~2020년 기간중 개도국 GDP에서 차지하는 동지역의 비중은 7.6%에서 5.8%로 떨어질 것으로 예상하고 있다. 이와 같이 사하라 남부 아프리카지역 경제가 취약하게 된 이유는 열악한 기후조건과 교역조건 악화, 그리고 80년대 말까지만해도 찾아볼 수 없었던 개혁의지 등을 들 수 있다.

그러나 남아공을 비롯해 모리타니, 가나, 나이지리아, 앙골라, 우간다 등 비교적 건실한 경제를 유지하고 있고 경제개혁을 가속화하고 있는 국가에 대한 외국인 투자가 최근 증가하고 있다. 이에 따라 남아프리카 지역 국가들이 북아프리카 지역국가들과 함께 아프리카 경제성장의 견인차 역할을 수행할 전망이다.

한편 중동, 아프리카 국가들은 풍부한 천연자원과 저렴한 노동력을 바탕으로 2020년을 전후해 농산물과 광물의 가공과 저기술, 노동집약제조업 분야에서 비교우위를 확보할 전망이다. 즉, 동지역 국가들의 정치사회적인 안정이 이루어지면 외국인 투자가 급증할 것이며, 이를 바탕으로 특정 산업 분야에서 비교우위를 확보해 나아갈 예정이다.

국내 타이어업체의 총매출에서 차지하는 중동, 아프리카에 대한 판매비중은 여타 선진 타이어업체에 비해 높은 편이다. 지난해

국내 기업의 대중동 수출은 2억 5,391만달러에 달하였고, 대아프리카 수출은 1억 844만달러를 기록하여 이들 두 지역이 우리나라 타이어 총수출에서 차지하는 비중은 23.4%에 이르렀다. 이와 같이 동 지역이 우리 기업의 총수출에서 차지하는 비중이 높게 나타나고 있는 이유는 국내업체가 일찌기 틈새시장인 중동, 아프리카지역 시장의 개척에 적극 나섰기 때문이다. 그러나 금년 1~7월중 우리 기업의 대중동 수출은 전년 동기대비 15.2%가 감소하였으며, 대아프리카 수출은 전년 동기대비 20.6%가 감소하여 가장 큰 감소세를 나타내었다. 이는 1994~96년중 우리의 대중동 수출이 연평균 22.3%, 대아프리카 수출이 연평균 2.1%씩 증가한 것과 대조를 이루고 있다.

이와 같이 최근 국내기업의 현지 수출이 둔화되고 있는 상황에서 선진 타이어업체들은 아프리카시장 규모가 상대적으로 작고, 50여개국에 넘는 국가와 다양한 언어로 인해 진입하는 데 어려움이 뒤따르고 있음에도 불구하고 수출과 직접투자를 통해 동시장의 선점을 위한 노력을 강화하고 있다. 이에 따라 국내기업은 중동, 아프리카시장 동향과 경쟁기업의 진출동향을 파악하여 현지 시장 점유율을 확대, 유지해 나아갈 수 있는 방안을 적극 모색하여야 할 것이다.

이와 같이 중동, 아프리카시장은 우리나라를 포함한 선진 기업들에게는 틈새시장으로 간주될 수 있으나, 성장잠재력이 크고 일부 국가는 단기적으로 시장규모가 급신장할 것이라는 점에서 꾸준한 동향 파악이 필요한 시장이다.