자동차 화학?

서울이라는 곳에 살고 있는 사람이라면 누구나 느낄 수 있고, 특히 직장에 출근해야 하는 직장인이라면 누구나 뼈저리게 느껴야 하는게 서울의 교통난, 아니 교통지옥이다.
봉천동을 출발해 고갯마루를 넘을라치면 상도터널을 지나 한강다리에 다다르는데 적어도 30~40분이 걸리고, 봉천동에서 사당동로터리까지도 30분에 가까운 시간을 허비해야만 하는게 서울이다.
하늘을 우러러 부끄러움이 없는, 그래서 가난과 고생에 찌든 봉천동이건만 어찌된 일인지 아침 출근시간의 교통은 짜증을 넘어서 인내의 한계를 시험하는 듯한 느낌을 갖게 한다.
아무렴 2~3분, 길어야 5분거리를 30~40분씩 걸려 도달해야 하는 우리의 현실은 너무도 인간이기를 포기하도록 만드는 가장 큰 요인이 아닐런지 모른다.
1인당 GNP 7000달러의, 후진국을 갓 벗어난 주제에 자가용의 홍수속에서 무엇인가를 찾고, 2~3분거리를 30~40분에 도달해야 하는 비경제성 앞에서도 시커먼 매연을 마시느라 나의 편안함에 도취돼 있는 철면피들과 인생을 논해야 하는 현실이 우리를 안타깝게 한다는 것은 모두가 다 아는 사실이다.
그러나 무절제한 시민의식과 사치풍조, 체면과 허세의 굴레가 우리나라의 자동차산업을 일으켜 세우고 있음은 아이러니 이상도 이하도 아닐 것이다. 여기에 일본의 엔고가 자동차 수출을 도와주고 있으니, 우리는 어떻게 보면 불행과 행을 반복하는 와중에서 무엇인가를 찾아내는지도 모를 일이다.
하여간 국내 자동차 산업은 꾸준한 내수증가와 수출 호조에 힘입어 상승세를 계속하고 있음에 틀림이 없다. 현대의 노사분규로 수출이 주춤거렸다고는 하지만 호조세는 여전하고, 미국 의존을 벗어난 수출선 다변화는 내수를 일정 부분 커버하고도 남음이 있다.
여기에 불황에도 불구하고 막대한 불로소득을 안겨주는 사회·경제구조로, 경기침체가 계속되는 가운데서도 자동차 내수가 전혀 움추려들 기미가 보이지 않는 것도 우리 자동차 산업의 좋은 여건중의 하나일 것이다.
이에따라 국내 자동차 생산은 83년 22만대에서 90년 131만대, 91년 150만대, 92년 173만대 수준으로 급성장했으며, 내수규모도 91년 110만대, 92년 126만대, 93년 145만대로 가파른 오르막길의 희열을 계속 맛보고 있다.
수출 또한 91년 39만대, 92년 46만대, 93년 53만대 등으로 신장률이 내수신장을 상회하고 있다.
이러한 자동차 내수 및 수출 호조는 국민경제에 미치는 영향이 갈수록 확대, 자동차 산업이 국민경제에서 차지하는 비중은 생산액이 80년 3.31%에서 85년 4.26%, 90년 8.63%로 확대돼 일본의 90년 13.1%가 멀지 않았고, 고용비중도 80년 3.12%에서 85년 3.35%, 90년 5.84%로 늘어났다. 부가가치 비중은 80년 2.48%에서 85년 3.87%, 90년 7.77%로 크게 확대되고 있다.
수출비중도 80년 0.07%의 미미한 수준에서 85년 3.14%, 90년 3.26%로 늘었다. 물론 일본의 90년기준 22.5%와는 아직도 거리가 멀지만…
하여튼 국내 자동차산업의 발전은 필수적으로 연관 산업에 큰 영향을 미쳐 화학제품의 공급과잉 해소에 일정부분 기여하고 있음은 물론, 화학산업의 기술발전과 고부가가치화를 이끌고 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.
특히, 최근에는 환경보호 및 연비향상이 자동차 산업의 과제로 등장, 화학제품 수요를 크게 늘리면서 사용제품의 종류를 다양화시켜 나가고 있다.
합성수지와 EP(Engineering Plastics)는 최근의 자동차 경량화 추세에 맞춰 사용량이 크게 늘어나고 있다. 연료는 청정에너지인 천연가스로, 자동차용 에어콘은 CFC를 CFC-134a로 대체해가고 있다.
타이어는 생산량이 세계 6위권을 기록해 자동차(세계10위권)를 앞지르고, 자동차용 도료는 Color화하는 추세이다. 이외 엔진성능 향상과 관련돼 각종 첨가제가 소비되고 있다.
다만 자동차용 화학제품 수요는 늘어나고 있으나, Recycling 등 환경공해문제가 복병으로 도사리고 있고, 고기능화를 얼마나 뒤쫓아 가느냐 하는 응용기술 발전이 문제가 되고 있다.
즉 환경공해문제를 얼마만큼 최소화시키고 고기능성 소재 개발로 자동차의 경량화 및 안전성을 높여 경쟁력을 갖추게 하느냐 하는 것은 화학제품에 달려 있으며, 그러한 측면에서 화학산업 발전은

자동차 산업 발전의 선결요건이라고 해도 과언이 아닐 것이다.
역으로 자동차 산업 발전 없이 화학산업이 발전할 수 없음도 분명하다.
따라서 자동차와 화학이 상호 불가분의 관계임을 인정, 상호 보완하는 노력을 기울여야 하고, 그것은 진정한 의미에서 국가 산업을 발전시키는 원동력이 될 것이다.
「화학경제」는 앞으로 화학산업과 수요산업을 연결, 화학제품 수요를 분석·전망하는 전문 마케팅 Reserch를 통해 국내 화학산업계의 나아갈 방향을 제시하고자 한다.

자동차는 화학제품 소비의 보고요, 모태이다.

<화학저널 1993/8/1>