

國內 · 國際 短 信

★ 湖南 大田 · 全州間 年內 완공

李翰林 建設部長官은 2月 20日 오는 4月부터 착공 하려던 嶺東 및 湖南 2개 高速道路建設計劃을 변경 올리는 湖南線중 大田~全州間(75 km)을 내자 75억원으로 시공하겠다고 밝혔다. 이와 같은 돌연한 변경은 湖南 嶺東 2個線 주변의 人口조밀관계, 工場 및 重要港灣 등을 고려 經濟的가치가 嶺東보다 湖南이 앞섰기 때문이라고 설명했다. 李長官은 앞으로 高速道路 建設의 우선 순위는 ① 大田—全州, ② 서울—原州, ③ 全州—順天, ④ 順天—釜山, ⑤ 原州—江陵, ⑥ 三陟—東草라고 밝히고 71년 4月에는 순위에 따라 서울—原州間(105 km)을 착공 그해 안으로 완공하겠다고 말했다.

★ 長期輸出 대책 세우기로 (76年의 30億弗達成 위해)

政府는 3次 5個年 計劃 最終年度인 오는 76年の 輸出을 적어도 30억 \$臺에 이르게 하고 70年代에 50억 \$수준에 까지 끌어 올린다는 기본목표 수행에 效率的으로 對應하기 위한 長期輸出計劃 및 대책연구 지침을 세웠다. 이는 商工部에서 20일 하오 관계부처 實務陣 및 有關團體代表가 처음으로 會합을 갖고 이 研究지침의 方向에 대해 原則的인 合意를 보았다 하는데 이에 依하던 食料品, 非食用原資材, 化學製品, 鑛山物, 機械類, 기타 각 工業製品 등에서 해마다 총 輸出計劃額의 90%以上 比重을 차지하도록 主要 95個 品目을 선정 長期的인 觀點에서 品目別 年次輸出 展望과 대책을 세우기로 했으며 연구대상 品目的 選定基準으로서는 ① 國際需要가 탄력적인것 ② 世界市場 規模가 큰것 ③ 交易條件, 展望이 有利한 것 ④ 5個年 計劃에 補完的인것 ⑤ 稼得率이 높고 國際競爭力強化 展望이 좋은것 ⑥ 輸出 規模가 크고 供給力이 탄력적인것 ⑦ 輸出伸長度가 높은것 ⑧ 海外市場依存度가 높은것 등을 主된 土台로 하기로 했다.

★ 韓國에 엔진 工場

(新進·日豊田合資 來年 4月着工)

新進自動車會社는 日本의 「도요다」 自動車會社와 合資으로 오는 4월 韓國에 自動車 「엔진」工場을 建設할

計劃이라고 3月 9日 新進自動車會社長 金昌源씨가 밝혔다.

金社長은 「인터뷰」를 통해 이 工場에서 生産되는 「엔진」은 韓國뿐 아니라 日本에도 供給될 것이라고 밝혔는데 韓國 政府에 의해 이 工場설립이 승인된 경우 新進과 「도요다」會社는 大規模의 통합작업을 할 수 있게 된다. 新進自動車會社와 「도요다」自動車會社는 現在 美國自動車會社들과 「캐너디」자매회사들이 채택하고 있는 分業作業을 實現시키기 爲해 努力하고 있는데 金社長은 앞으로 3~4年內에 新進에서 組立하고 있는 각종차량의 부속품 80%내지 90%가 國內에서 조달될 것으로 예상된다고 말했다.

총공사비를 약 55억원으로 추산한 金社長은 計劃中인 韓·日 合資 「엔진」工場은 1971년부터 가동게시 될 것이며 초기에는 이 工場에서 生産되는 「엔진·블록」 「실린더·헤드」 「캠·샤프트」 및 기타 소형부속품의 60% 이상을 「도요다」회사에 수출할 것이라고 말했다. 金社長은 또한 「도요다」와 新進의 부속품 생산자매회사들이 여러가지 형태의 협력방식을 토의중이라고 밝히고 결국에 가서는 兩大 會社의 부속품 生産姉妹會社는 最低生産價의 부속품을 상호공급케 될 것이라고 말했다.

▲ 파키스탄 타이어·튜우브 輸入需要急增 (파키스탄 韓國產의 優秀性 인정)

파키스탄에서는 車輛의 增加에 따른 타이어 및 튜우브의 輸入需要가 크게 늘어나고 있다. 이들에 대한 파키스탄 國內 生産量은 月 平均 10만 세트에 不過하며 年間需要量 約 58만 5천 세트 중 75%이상을 輸入에 依存하고 있다. 主供給國은 日本, 中共, 유럽들인데 지난 69년의 경우 총 輸入 約 5백만弗 중 日本이 3백 30만弗을 차지했다. 파키스탄 政府는 急增하는 이들 品目的 輸入을 抑制키 爲해 C&F 價格의 1백 32% 상당액의 각종 稅를 부과하고 있으나 國內生産이 需要를 滿들 수 없어 輸入은 계속 늘어나고 있다. 우리나라產은 지난 1월 2백 50세트 程度의 少量이 이곳에 輸出되었는데 현지 輸入商들은 價格面에서 日本產과 경쟁이 되고 品質上 優秀하여 業界에서 좀 더 적극적으로 市場開拓에 힘쓰면 對 파키스탄 輸出展望은 매우 밝다고 말하고 있다.

▲ 美國의 自轉車 타이어 및 튜우브 需要 繼續 增加

(주요 공급국은 일본, 스웨덴, 화란, 한국등)

美國의 自轉車 타이어 및 튜우브 輸入은 68年度에 各各 \$ 7,944 천 및 \$ 3,975 천이었다. 69年 10月末 現在の 輸入實績은 타이어가 \$ 6,511 천이며, 튜우브는 \$ 3,473천으로서 68년 實績의 各各 82% 및 87%에 육박하고 있다.

타이어 및 튜우브 主要 對美 輸出國은 스웨덴, 화란, 벨지움, 오스트리아 등의 諸國들과 일본, 한국, 대만 등을 들 수 있고, 重要 輸出國家들의 점유율 순위를 보면 일본, 스웨덴, 화란, 벨지움, 한국, 오스트리아, 대만이었다. 日本은 68年 美國의 타이어 및 튜우브 輸入實績에서 10月末 現在는 各各 60%, 63%의 점유율을 보여 68년의 점유율에 비해 約 10% 程度의 増大를 보여 주었다. 그리고 2위의 供給國인 스웨덴의 점유율은 68년에 비해 69年度에 約 7%減少하여 17%의 점유율을 보였다. 화란, 벨지움, 오스트리아 등의 諸國과 대만의 점유율은 68년에 비해 69年 10月 現在 減少를 보였으나 韓國의 점유율은 별 變動을 보이지 않았다.

美國에 대한 한국의 타이어 및 튜우브 輸入은 69年 各各 \$ 208 천, \$ 116 천으로 總輸入 實績에 대한 점유율은 各各 3%였으며, 69年 10月 現在の 實績은 各各 \$ 163 천 및 \$ 68 천으로 총 수입 실적에 대한 점유율은 各各 3%와 2%를 보였다.

▲ 美國 自動車業界 小型車生産

(10 臺에 1 臺가 外産)

美國의 自動車 「Maker」는 日本 등의 小型外車輸入 攻勢에 對하여 드디어 처음으로 小型車部門에 進出하게 되었다. 이에 對한 美國 Maker의 「물·백」作戰이 成功할 것인지 重大한 關心이 주어지고 있다.

輸入外車의 美國 市場에서의 販賣는 急速의 増大되고 있다. 20年 前의 1950년에는 外車의 販賣는 不過 1만 6천대에 지나지 않았으나 그후로부터 10年後인 60년에는 約 50 만대에 달하였다. 그리고 68년에는 드디어 百萬臺를 돌파하였고 昨年에는 다시 約 10%가 增加되어 百 10 萬臺에 달하였다. 美國自動車市場에서 차지하는 外車의 比率도 增加一路를 보여 68년에 10.3%로 처음으로 10%臺에 올린데 이어 昨年에는 11.5%로 上昇하였다. 美國의 自動車 「Maker」는 이런 外車의 攻勢는 쇠퇴되지 않고 오히려 더 増大되는 傾向을 보

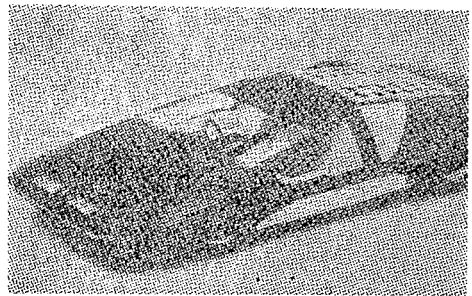
여 금후 10年 이내에 倍增될지도 모른다고 까지 豫想하고 있다. 그래서 外車에 對抗하는 길은 이제까지와 같은 大型車 一邊倒에서 小型車 市場을 직접 무너뜨리는 小型車를 登場시키는 길 밖에 없다고 判斷 小型車 製作에 積極的으로 나서게 되었다.

이제부터 가을에 걸쳐 美國自動車 「Maker」 4社중 3社가 小型車市場에 進出할 豫定이다. 그 「퓌·베터」로서 業界의 4位인 AMC(아메리칸·모터스社)가 今年 봄에 「그랜턴」을 登場시킬 豫定이다. 이어 第1位의 GM(제너럴·모터스社)의 「XP 887」이 8월에 선보일 것으로 생각된다. 일부에서는 이 「XP 887」은 「구디너」라 부르게 될지도 모른다고 말하고 있다. 9월에는 第2位의 「포드」가 「페닉스」를 發賣하는데 이것도 「포니」 혹은 「콜트」라 부를 可能性이 있다는 것이다. 第3位의 「클라이슬러」의 「25 카」가 披露하는 것은 훨씬 늦어 來年初가 될 것으로 생각된다.

★ 트랙터 工場建設키로

(71 年末까지 千臺生産)

農林部는 農耕用 「트랙터」 國産化 計劃을 확정하고 ADB 借款 5백만달러로 「트랙터」製造工場을 建設할 方針이다. 이 計劃에 依하면 外資 5백만 달러(ADB 借款)와 內資 8천만원을 들여 「트랙터」製造工場을 세워 71 年末까지 「트랙터」 1천대를 生産하도록 되어 있는데 工場建設에 關해 ADB 당국과 이미 원칙적인 合意를 보았다고 한다. 그런데 農林部에 依하면 이 工場의 實需要는 大同工業이 內定된 것으로 알려졌다.



이 사진은 2千年代의 新型車로서 世界各國은 2千年代의 新型自動車開發에 「피치」를 올리고 있는데 사진에서 보는 날선한 乘用車는 瑞西에서 내놓은 試製品이다. 速力은 1백 80 마일 까지 낼 수 있다.

★ 서울驛前 高架램프 完工開通

서울市는 3月 2日 上午 退溪路 大韓生命保險會社앞에서 東子洞 第1 漢江橋방면으로 畵회전하는 高架道路

의 「램프」를 完工 開通시켰다. 이 공사는 退溪路에서 서울驛을 넘어 萬里洞과 阿峴洞으로 빠지는 高架道路 工事의 一部인데 69年 3月 19日에 着工했던 것이다.

이날 開通된 東子洞쪽 高架「램프」는 길이 3백 40미터 폭 6미터인데 萬里洞까지의 全工事는 오는 8月 15일까지 完工 豫定이다.

★ 서울大橋 上樑式

서울市內 麻浦와 汝矣島간을 잇는 서울大橋 上樑式이 11日 下午 1時에 麻浦江邊에서 行해됐다. 이 上樑式은 36個 橋脚의 마지막 부분의 鋼材를 올려놓은 것이다. 68年 2月 29日에 着工된 서울大橋는 約 16億원의 工事費를 投入했는데 길이는 1천 3백 89미터로서 漢江에서 가장 긴 다리가 되며 폭 25미터의 6車線이다. 市當局은 5月 16日까지 完工開通 豫定이다.

★ 엑스포 70 韓國館 개관

「엑스포 70」韓國館 개관식이 13日 下午 3時 이곳 大阪東北 16 km 지점 千里丘현장에서 行해됐다. 萬博全體開館式보다 하루 앞당겨 문을 연 韓國館開館式에는 李厚洛 駐日大使를 비롯, 日本萬博대표, 韓國在日居留民團대표들이 「테이프」를 끊음으로서 一般觀客에게 선을 보이기 시작했다.

한편 우리나라는 「엑스포」기간중 韓國「봄」을 조성하여 世界속의 韓國을 參觀인에게 강조하기 위한 행사의 하나로 5월 18일을 「韓國의 날」로 정하고 大阪「로열·호텔」에서 국무총리 주최로 8백여명의 내외귀빈을 초청 韓國을 世界에 널리 소개 할 豫定이다.

★ 自家用 割賦制 없애기로

(올해는 4,9000台만 生産)

23日 次官會議는 自家用乘用車의 登錄을 抑制하기 爲하여 道路國債 債가 소화액과 自立 지축을 100% 引上하고 올해 官用 및 自家用의 生産限度를 4,900 台로 限定하며, 용도변경을 막을 수 있게 制限 과정에서 官用, 營業用, 自家用 等の 用度를 더러 表示하도록 特別對策案을 의결했다.

財務部, 商工部, 交通部 等 관계부처의 사전 합의를 거쳐 이날 종합된 「自家用 乘用車登錄制限」 조치는 制限의 新規또는 이관 등록을 서울어의 지역에만 가능케

했으며 自家用割賦販賣도 中斷시키기로 했다. 이날 밝혀진 政府의 自家用抑制方案에 의하면 營業用車의 自動車稅를 내리고 이에 따른 稅制缺陷을 一般自家用稅金의 引上으로 補우기로 함으로써 自家用 乘用車는 新規登錄負擔의 引上, 生産抑制 뿐만 아니라 앞으로의 稅金引上으로 타격을 받게 된다.

★ 自動車業界에 새 樣相

(GMC 起亞와 提携움직임)

商工部로 부터 自動車製造業體로 새로이 인정 받은 바 있는 起亞産業이 世界最大의 自動車 Maker인 美國의 GMC와 提携하려는 움직임이 보이고 있어 國內自動車業界의 주도권 쟁탈전에 새로운 양상이 일어날 것 같다. 19日 業界에 의하면 GMC는 起亞産業과 제휴, 트럭 등 輸送장비의 組입을 추진중이라고 하며, GMC의 販賣會社 간부인 「조지·메크나브」씨와 東京支店長 「후로라」씨가 17~18 양일간 商工部에 들러 李洛善長官에게 投資의사를 밝혔다 한다.

한편 商工部는 이미 發表한 바 있는 「엔진」鑄物工場의 건설신청 마감을 앞서 발표 한대로 지난 16日로 完結할 것인지 여부에 대한 方針을 확정짓지 못한 狀態에 있어 GMC 起亞가 이 競争에 뛰어들지 여부가 관심을 끌고 있다. 16日까지 도요다 新進만이 신청을 내고 포드 現代는 3個月 연기신청을 냈었는데 도요다 新進合作投資內容에 대하여 商工部는 兪중환 보안 次長을 詢하고 있다.

★ 商業어음 百億放出

南應祐 財務部長官은 4月 1日을 기해 商業어음 1백억원을 放出, 生産業界의 資金공핍을 完化시키겠다고 말했다. 南長官은 年初부터 실시된 本格的인 긴축정책에 따라 市中銀行의 支拂準備不足額이 約 83억 원 가량 減少했다고 밝히고 4月부터 商業어음을 中心으로 한 短期流通金融을 원활히 하겠다고 말했다. 南長官은 商業어음의 活用을 돕기 위해 ① 商業어음金利를 現행 年 24.6%에서 24%로 引下하고, 商業어음 割引對象業種을 24個業種에서 1백 40개 업종으로 확대하며, ③ 割引期間도 60日에서 90日로 연장하고, ④ 1백억원의 商業어음 중 50억원을 韓國銀行 再割引으로 뒷받침 한다고 發表했다.