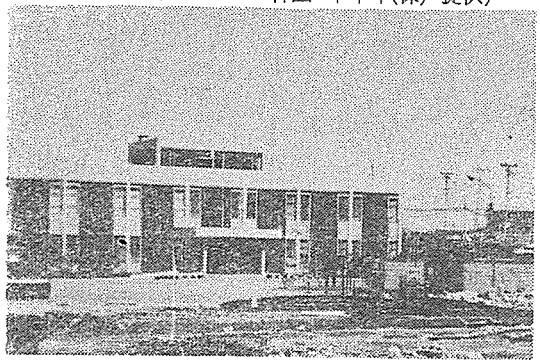
◆ 韓國타이어(株) 新社屋竣工

韓國타이어 (株)에선 72.11.25 着工하여 滿3個月만인 73.3.26에 新社屋을 竣工하였는바 建坪內譯은 事務室 366坪(2層鐵筋 스라브造) 食堂 및 休憩室 148坪(鐵筋 스라브造)이며 따라서 서울市 中區 水標洞 27의 1中央青少年會館 빌딩 510號室에 所在했던 同社의 營業部와 輸出部도 이 社屋으로 移轉을 하게 되었다.

(73. 3. 11 韓國 타이어(株) 提供)



寫眞은 韓國 타이어 (株) 新社屋

◆ SBR 工場 3月 준공

合成고무生産 年500萬弗輸入 대체

지금까지 全量輸入에 의존해오던 合成고무의 일종인 SBR生産공장이 3월말 울산시 石油化學工業 단지내에서 준공될 예정이다.

지난 70년 12월 國內의 三陽타이어와 日本의 三井物産合作으로 세워진 韓國合成고무의 이工場은 오는 4월 초부터 試製品生産단계를 거쳐 6월부터 本格稼動케되는데 연간 2만 5천톤 (1천 1백 25만$)의 SBR을 生産함으로써 연간 5백만$의 輸入 代替효과를 기할계획이며 오는 76년도에는 현재의 연간 생산능력 2만 5천톤에서 5만톤으로 완벽한 양산체제를 갖출 계획으로 있다.

(73年 2月 21日 産業經濟新聞)

◆ 東信化學(株)의

亞鉛製鍊공장 再稼動

장기간 휴업해온 東信化學의 아연제련공장이 공장가동에 들어갔다.

12일 업계에 의하면 東信化學의 아연제련공장은 그동안 원료광석등을 확보치못해 장기휴업했었으나 지난 구랍부터 재가동에 착수했다는데 아연제련에 따른 원료광석은 일부확보된 재고광석과 수입광석으로 공급할 계획이다. (73. 1. 13 産業經新聞)

◆日本 補修用타이어 4~5月에 價格引上 決定 原材料의 高騰等으로 잇딸아 末端에서도 引上 튜우브 후렢等도 함께

東洋고무 工業(株)에서는 이즈음 타이어 價格의 引上을 表明, 全國의 代理店에 通知했다. 이에 이어 各社도 차례 차례로 價格引上을 表明했다.

各社 共히 自動車 타이어 價格을 引上함에 따라서 잇따라 代理店에서도 引上하므로 末端價格으로는 더욱 높은 程度의 引上幅이 된다. 今番의 引上은 天然고무外 모든 原材料가 顯著히 高등 했을 뿐 아니라.

流通經費의 增加도 현저하고 加之하여 商品의 多品種化에 따라 合理化에 依한 吸收가 어렵게되었기 때문인 것 같다.

今番의 引上의 最大理由는 天然고무 合成고무의 引上으로서 特히 天然고무는 昨秋에 比較해서 50%가까이나 올라가 있으며 乘用車 타이어의 主要材料인 合成고무도 約 10% 오를 豫定. 이外에 카아본블랙, 老化防止劑, 加硫促進劑. 軟化劑 등 石油를 原料로 하는 藥品類 타이어 코오드 等 最低 5%~最高 20% 오른데 있다.

이러한 原材料의 가격 引上에 의한 經費增을 試算한 메이커어 側은 또 原材料의 가격인상 以外에도 人件費의 上昇, 流通經費增등 코스트 업의 要因은 枚擧하기에 無暇할 지경이고 生産合理化등 으로 吸收하려고 해도

① 生産合理化도 限界點에 왔다.

② 수요의 多樣化에 의한 商品의 多品種化에 의해 大量生産에 依한 코스트 減도 無可望等, 情勢는 極難

하여 가격인상은 不可避한 措치라고 하는 것이 一致한 意見인 것같다.

가격 引上 은 타이어는 勿論하고, 採算이 特히 나쁜 튜우브, 후렢에 對해서는 15~20%로 되어 있으며 代理店에서도 이것과 스라이드 해서 가격인상 하므로 튜우브, 후렢은 約 20~30%의 인상幅이 된다고 일컬어지고 있다.

(73. 3. 15 日本 타이어 産業時報紙)

◈日新車用타이어 (譯者註 : 自動車製造會社用)의 價格引上도交涉中

또 補修用(譯者註 : 非 自動車製造會社用)外 메이커어 各 社는 新車用의 納入價格도 引上 시킬 意向을 決定하고 있으며 自動車 메이커어와 교섭 中이다.

自動車生産은 今年에 드러서서도 하이 페이스로 進척되고 있으며 이 狀態로서는 카아메이커어의 注文에 副應할 수가 있겠나 없겠나 하고 걱정하는 소리도 듣기고 物流面에서 生産計劃의 早期提示 등 協力 態勢가진척되고 있는만큼 가격인상의 交涉에 對해서도 상당한 이解를 보이는 것으로는 生覺되나 이것은 가격인상 時期는 不明이다. (73. 3. 15 日本 타이어 産業時報)

◈工業用 고무製品 價格引上 決定 橫濱고무(株)가 實施

日本의 YOKOHAMA 고무(株)(吉武廣次社長) 는 2日. 4月 1日부터 工業用 고무 全製品의 가격 引上을 實施할 것을 決定했다.

同社는 이 가격개정에 對해 主要材料인 天然고무. 合成고무, 鋼材. 鑄物등의 가격 引上에 加之하여 勞務費나 運임 등 제경비의 부담 增으로해서 不得已한 가격인상 이라고 하며 全工業用 고무 製品에 20~30%의 가격 인상을 實施한다.

業界에선 原料고무, 약品類, 人件費 등 제경비의 부담증은 이때까지 고무各社 共히 기업內의 合理化로커버어 해서 왔든 것이라고 指摘. 今回의 가격 引上은 春鬪의 大幅 賃金引上 要求와 圓再切上의 先行 不安이란 데 있으며 또 이제까지 企業內 合理化로 吸收해온 경비 부담증도 한계에 달해 있다는 見解로 부터온 것이라고 일컬어지고 있다.

또한 同社以外의 메이커어도 春鬪 圓再切上에 對한 方策으로서 가격 개정을 검토中인 곳도 많고 今回의 YOKOHAMA 고무의 가격인상을 계기로하여 各社共히 改訂을 着手할 公算이 크다고 한다.

(73. 3. 15 日本 타이어 産業時報)

◈ 日天然고무 繼續 急騰 先物 3號가 百圓을 上回

오랫동안 最低價를 보이고 있든 天然고무가 急騰하여 드디어 先物 RSS 3號로 키로當 115圓의 가격이 나와 고무 業界를 당황케 하고 있다.

72年 10月에 드러서서 싱가폴이 소聯의 大量買入說에 따라 오르기 始作하여 神戶去來所에서 當限 90圓에서 中旬에는 11月限으로 百圓이되고 大量買入이 계속된 탓으로 保證金을 徵收하는 事態로 되어 東京去來所에선 先物 3月限으로 드디어 百圓을 突破하고 神戶도이것과 同一步調를 취하여 連日 上昇線을 더듬고 있으므로 타이어 生産에 不可缺의 天然고무는 年末을 앞두고 續伸에 큰關心이 쏠리고있다.

(72年 11月 日本 月刊 自動車타이어 誌)

◈ 天然고무 價格, 계속 上昇勢 유지 —말레이시아 및 싱가포르에서—

말레이시아 및 싱가포르의 고무價格은 72년 9월부터 上昇하기 시작하여 금년도 1월 31일의 價格은 kg 當 RSS 1이 128 S. cent 였다(현재의 對美 換率은 US $1對 S.$2.7970 임).

70년의 天然고무 價格은 kg 當 年平均計算으로 124.6 S. cent 이었으나(당시 환율 US $1은 S.$3.06이었음) 71년부터 그 가격은 下落하기 시작하여 71년 12월에는 kg 당 89.6 S. cent 로 떨어졌다.

72년도 1월내지 3월까지는 kg 當 평균 계산하여 84¼ S. cent 까지 하락하여 22년래의 最低價格水準을 시현하였다.

그후 1972년 제 2분기부터 가격은 갑자기 94 S. cnet 까지 上昇하여 平均하면 92 S. cent의 가격을 보였다.

이러한 급작스런 價格上昇은 말레이시아 정부가 4월말에 중공정부와 고무販賣를 위한 協商을 벌린데 主要

原因이 있으며 또한 72년 6월 英國 Pound貨의 流動化로 인한 去來 活潑에도 원인이 있다.

이와같은 價格上昇 추세는 지난 10월 들어 그 幅을 늘렸는데 말레이시아 高位層으로 구成된 經濟使節團이 소련을 비롯한 동구제국을 방문, 貿易協定을 체결함으로써 價格上昇을 加速化시켰던 것이다.

즉 10월 중순의 고무價格(FOB)은 103 cent, 11월말에는 109 cent, 12월 들어서도 계속 上昇하여 kg當 120 cent, 금년 1월 들어서도 上昇勢는 계속 유지되고 있으며 2월 1일현재에는 kg當 130cent까지 올랐는데 앞으로의 고무가격이 더 상승할 것인가에 대하여서는 정확한 豫測을 할 수가 없다.

그러나 合成고무가 發達되어 있는 現今에 있어서도 天然고무가 가지는 彈力性의 長點 때 문에 세계의 天然고무 需要는 生産量을 훨씬 超過하고 있다고 發表되고 있음은 앞으로의 고무 價格에 天然고무의 輸入國으로서는 우울한 소식이 아닐 수 없다.

한편, 中共은 싱가포르와 말레이시아로부터 天然고무를 72년 1월~9월까지 100,581 ton을 購買하여 동기간 중에 고무 輸入國중 가장 큰 輸入增大率을 보였다.

싱가포르와 말레이시아로부터의 고무輸入量에서보면 美國이 제1위이고, 다음으로 소련, 서독, 중공의 순이다.

미국과 소련은 각각 同期間중 224,781 ton, 135,627 ton을 수입하였으며, 서독은 102, 069 ton을 購入하였다.

그러나 싱가포르와 말레이시아로부터의 總고무輸出額(동 기간중)은 1,333,964 ton으로 前年 同期間에 對比하여 볼때 2.5% 減少된 것이다.

(KOTRA 海外市場誌 1973. 2. 13)

◈ 生고무 時勢 上昇勢 보여

말레이시아와 싱가포르産 生고무 時勢는 美 Dollar貨의 切下에 따른 價格下落効果가 生고무市場에 作用을 미치지 못하여 19일 kg當 M¢ 3이 올라 M¢ 132.25 (US¢ 52.9)에 去來되었다.

말레이시아와 싱가포르 生고무 時勢는 Dollar貨 切下發表가 있은 13일 kg當 M¢ 2.50이 내려 M¢ 127.50을 보였었다.

한편에서는 14일에는 말레이시아와 싱가포르가 그들의 通貨를 引下하지 않을 것이라는 예측으로 인하여 지난 주 最低水準으로 時勢가 下落하였었다.

그러나 15일부터는 다시 上昇하기 시작하여 15일에는 kg當 M¢ 127,16일에는 M¢ 131.25로 去來되었다

金融誌인 "The Singapore Investor"誌는 19日字에서 各國 換時勢가 지난 주 經濟界에 새로운 損失要因으로 등장하여 價格引上을 誘發하였다.

그러나 美國 製造業者들은 아직도 싱가포르와 말레이시아 市場에 대한 主購買者의 위치를 계속 견지할것이라고 보도했다.

(73. 2. 21 KOTRA 海外市場誌)

◈ 싱가포르 生고무 時勢 4年來 最高

싱가포르 生고무 時勢는 美國이 지난 주 政府備蓄物資를 放出할 計劃을 세우고 있다는 발표를 하였음에도 불구하고 20일에는 다시 上昇하여 kg當 M¢ 146.25 (US¢ 58.50)로 去來되었는데 이는 4년째 最高水準이라 한다.

美國의 備蓄物資 放出發表로 인해 싱가포르 生고무는 M¢ 3.25(US¢ 1.30)나 떨어져 지난 週末 終場時勢가 M¢ 139(U.S. ¢ 55.6)로 나타났었다.

그러나 말레이시아나 싱가포르 달러貨가 平價切下될 것이라는 예측과 소련 및 폴란드, 그리고 특히 中共이 强한 需要量을 보이는 등 여러가지 要因이 作用하여 生고무 時勢가 이같이 暴騰하게 된 것이다.

대부분의 生고무 去來業者들은 美國이 備蓄用으로生고무를 많이 購入하지 않을 것이라고 보고 있다.

(73. 3. 22 KOTRA 日刊海外市場誌)

◈ 생고무등 주요原資材 國際價 평균 10% 올라

生고무·古鐵등 主要原資材의 국제시세가 國際通貨波動이후 평균 10%이상 올랐다.

한국수출입「오퍼」協會가 최근「달러」平價切下를 전후한 주요품목의 국제시세를 조사한바에 의하면 쌀은 지난 2월의 t當 2백 40「달러」에서 3월 15일 현재 2백 80「달러」로, 古鐵은 90「달러」에서 1백「달러」로, 生고무는 5백 13「달러」에서 6백「달러」로, 牛脂는 2백 17「달러」에서 2백 66「달러」로 각각올랐다.

또 原油등은「달러」切下에 따라 곧 가격을 올릴 움직임에 있으며 원면·원당등도 유동적인 시세를 보이고 있다.

生고무·고철 등은 현재「오퍼」를 구하기가어렵다 한다.

(73. 3. 19 中央日報)

主要物資 國際時勢 (단위=弗)

品 目	단 위	條 件	2 월 10 일	3 월 15 일
쌀	톤	FOB	240	280.75
밀	〃	〃	106	保 合
보 리	〃	〃	96	〃
原 木	立方 m	CIF	60	85
原 油	배 럴	FOB	1,996	流 動
原 綿	파운드	FAS	0.39	〃
原 糖	톤	FOB	174	177.80
古 鐵	〃	〃	90	100
生고무	〃	CIF	513	600
牛 脂	〃	FOB	217	266
펄 프	〃	CIF	165	190
原 毛	파운드	〃	1.23	1.50
古 紙	톤	〃	80	92

◈ 生고무 國際時勢變動 推移

(73. 3. 22. 서울 經濟新聞)

(單位. 屯當 $)

年月 \ 規格	ADS	RSS #1	RSS #2	RSS #3
71. 1	403.22	397.70		377.86
2	381.39	377.42		355.60
3	359	352.50		339.50
4	400.50	380.50		352.50
5	404	401		364.50
6	397	388		351.50
8	373	360	328.50	310.50
11	370	343	312	302
12	380	348.50	338	324
72. 4	348	337.50	330.50	317
5	361	356	350.50	325.50
7	370.50	366.50	358.50	332.50
9	355	337	331.50	309.50
10	363.50	354	350.50	327
11	418	411	406	386
73. 1	488	481	472	457
2	522.50	513.50	504.50	486.50
73.3.20	641.50	631.50	623.50	619.50

◈ 브릿지스톤 타이어 輸出環境 惡化

—多國籍化로 進路 決定—

타이어 輸出에 赤信號

Yen貨 再切上으로 브릿지스톤 타이어의 타이어 輸出이 數量의 減少와 採算惡化로 困境에 處하고 있다.

이미 지난번 Yen貨 切上 이후 타이어 輸出의 伸張은 完全히 停滯되어 72年의 輸出額은 ¥304億으로 前年前對比 3%의 減少를 보였다.

그것도 切上分을 그대로 販賣價格에 包含할 수 있었던 것은 一部에 지나지 않는다. 例컨대 現在의 主要市場인 美國에 對해 겨우 12~13% 程度의 價格引上만이 可能한 實情이며, 利益이 많은 輸出로부터 겨우 收支를 맞추는 程度의 輸出로 化하고 말았다.

現在 日本의 타이어 輸出의 國際競爭力은 一部의 大形 建設機械用 타이어를 除外하고는 主로 價格에 依存하고 있는 實情이다.

따라서 發展途上國 等 比較的 建設機械用 타이어가 主宗品인 市場에 對해서는 높은 價格政策을 實施할 수 있었으나, 美國 等 先進國에 對해서는 乘用車 타이어가 主宗品이기 때문에 后發메이커, 브랜드, 이미지 等의 弱點으로 現地의 다른 메이커와는 언제나 약간의 價格差를 必要로 하고 있다.

이것이 對美 타이어價格을 Yen貨 切上分만큼 引上치 못하는 큰 理由인 것이다.

그런 環境下에서 이번의 Yen貨 再切上說로 또다시 價格面에 큰 打擊을 받게 된 것이어서 Yen貨의 對달러換率이 높은 까닭으로 특히 美國에 對해 各 메이커가 받는 충격은 큰 바 있다.

美國의 타이어 市場은 世界最大의 自動車 保有대數, 實需要家의 購買力 그리고 라디알타이어가 成長商品이라는 反面에 普及率이 아직 낮고 美國 메이커가 뒤떨어지고 있는 等 有利한 條件을 具備하고 있다.

브릿지스톤 타이어는 現在 우선 5% 程度의 價格引上을 目標로 하고 있다.

이는 輸出을 量에서 質로 轉換하면서 事態의 推移를 살피자는 것인데, 그 후의 價格引上은 現在 競爭 메이커들의 價格引上을 기다려 이를 뒤따라 갈 豫定으로 있다.

따라서 20~30%의 數量減少를 각오하고 있고 損益分岐點 以下의 採算을 豫想하고 있다.

多國籍 企業에 注力

이와같은 輸出環境을 打開하는 方法은 長期的인 海外戰略의 修正과 多國籍企業으로의 轉換인데 이는 앞으로 輸出이 增加될 경우 Yen貨의 反復的인 再切上을 피하기 위하여도 必要한 措置이다.

現在 브릿지스톤社의 海外進出은 8件인데 그 가운데 6件은 現地 販賣會社이고, 나머지 2件은 工場進出을 하고 있다.

工場進出의 第1號는 63年 8月에 設立된 브릿지스

톤 싱가포르인데, 總資本 ¥11億 가운데 50%를 出資하고 있다.

이 會社의 生産能力은 月産 2,100本의 自動車 타이어에다 輸出比率 50%로서 싱가포르의 外貨獲得에 이바지 하고 있다.

進出 第2號는 泰國브릿지스톤社이다. 이 會社의 資本規模는 ¥750백만이며, 月 1,000本을 생산하고 있다.

이 밖에 브릿지스톤社는 10年計劃下에 5件의 海外進出 工場建設을 計劃하고 있다.

그런데 注目되는 것은 그 進出地인데 確實치는 않으나 3件은 發展途上國에 나머지 2件은 歐美地域으로되어 있는 듯하다.

이 나머지 1件이야 말로 바로 多國籍企業에 對한 第一步인데, 예정은 75年 이후로 되어 있으나 現在와 같은 國際通貨情勢 下에서는 豫想外로 앞당겨질 것 같다

內需增大로 業績安定

브릿지스톤 타이어는 이와같이 輸出에서 困境을 겪고 있으나 國內需要가 豫想外로 높아 라디얼타이어, 스틸타이어 및 大形 타이어에서 72年 12月期 實績으로 ¥250億으로 成長하였고, 이들 타이어는 每期마다 3% 程度의 上昇을 確實視함으로써 內需面에서 安定된 業績을 보이고 있다.

그러나 앞으로 日本은 50%까지 自動車 타이어가 自由化되어 있고 이것이 100% 自由化할 날도 머지 않을 것으로 보아 國內 市場에서의 外資進出이 問題인데, 이를 계기로 本格的인 多國籍 企業化는 한층 促進되게 될 것이다.

(73. 4. 3 KOTRA 海外市場誌)

◈ 모로코, 73年度 輸入計劃 發表

모로코는 최근 73年度 輸入計劃을 發表했는데, 同計劃은 72年度와 比較하여 별 變動은 없으나 갈포벽지가 輸入 禁止品目에서 輸入許可品目으로 변경되었다.

금번 發表한 輸入計劃 리스트는 다음과 같다.

(KOTRA 日刊 海外市場지 73. 2. 8)

輸入 自由化品目

고무풍선, 고무공, 타이어 等

輸入 許可品目

자동차, 타이어 및 튜브 等

輸入 禁止品目

고무신 等

◈ 東南亞지역 자동차 需要 向後28년간 購入費 500億弗 넘고 都市自動車臺數 현재의 5倍로

向後 28년간 東南亞地域에서는 都市人口가 4千 9백여만명이 더늘어나輸送需要가 크게 증가함으로써 自動車購入額이 5백억 $를 上廻할것으로 보인다.

아시아開發銀行 (ADB)은 최근 東南亞의 內陸輸送에 관해 이와같은 展望을 내렸다.

家族計劃事業에도 不拘하고 東南亞의 人口增加는 계속해서 상당히 높은 水準에 머무를것이며 都市人口增加가 두배이상에 달할것으로 보이는데 泰國의 경우 都市로 몰려드는 人口가 2백 30% 늘어날 것으로 예측된다.

이報告書는『自動車增加率은 都市人口增加率의 두배에 달하고 있다』고지적하면서『1990년까지 東南亞地域의 都市에서는 자동차가 지금보다 다섯배로 늘어날 것』이라고 展望하고 있다.

예컨대 방콕에는 지난 1970년에 20만 8천여대의 자동차가있었으나 오는 1990년까지는 1백 16만대로 늘어날것이다. 이기간중 마닐라市의 자동차대수는 29만대에서 1백 62만여대로 늘어날것이며 싱가포르의 경우는 현재의 20만 2천대에서 87만 4천대로 증가할것이다.

이러한 자동차增加추세는 인도네시아·말레이지아및 越南의 경우에도 마찬가지일 것이라고 이 報告書는 말했다.

괌島에서도 生産增加에 따른 自動車의 有效需要增加가 꾸준히 계속될 것으로 보이고있다.『輸送部門에 대한 支出費用中 가장 큰 單一項目은 稅金을 제외하고서도 5백억$에달하는 자동차구입비가 될것이며 燃料·潤滑油. 타이어·電池·附屬品·整備에 必要한 費用및 利子를 합하면 總支出은 이의 몇배가될것』이라고 ADB는 말했다.

이 銀行은 또한 東南亞國家政府들이 道路와 이밖의 下部構造에대해 割當 하는 豫算額은『車輛에 대한 支出額의 10분의 1에불과할 것』이라고 말했다.

따라서 오늘날의 交通滯症 특히 港口및 工業團地와 연결되는 일반道路및 高速道路上의 交通滯症은 交通地

獄이랄 정도에 이를 것이다.

방콕의 交通混雜은 너무 심해서 이를 緩和시키기 위한 工事計劃들이 實效를 거두게 될는지 조차 의심스럽다고 이報告書는 말했다.

마닐라市에서는 1톤의 貨物을 1km 輸送하는데 0.05$가 所要되는데 이것은 다른나라의 경우보다 두배가 되는 것이다.

자가르타市에는 9년 동안에 자동차 대수가 1백 15%나 늘어났다.

東南亞에서 싱가포르만이 오늘날의 都市構造와 牛馬車의 存續이 交通混雜을 加重시키고 있다는 사실을 깨닫고 있다.

그결과 東南亞諸國의 都市들에서는 輸送費의 上昇과 交通混雜및 公衆輸送體制의 無秩序가 어찌할 수 없는 상태에 이르고 있다.

『東南亞의 都市들은 질식상태에 놓여있다』고 ADB 報告書는 말하고 있다.

3個項으로 된 싱가포르의 計劃은『다른 나라에도 適用될 수 있는 解決策』이라고 ADB는 말했는데 實際로 마닐라부근의 마카티와 쿠알라룸푸르 近郊의 페탈링 자야에서는 이計劃이 성공리에 실시되고있다.

이計劃은 다음과같다.

① 大衆運送方法을 改革하고 새로운 高速道路를 발전시키려는 工事計劃.

② 人口조밀지역으로 부터의 政府機關廳舍移轉.

③ 交通量을 減少시키도록 計劃된 都市로 住宅과 工場및 公共施設을 誘致.

ADB는『公衆運送수단에 依存하고있는 大多數의 사람들에게 交通滯症은 運送의 水準低下를 의미한다』고 말하면서『都市의 企業體들에게 交通混雜의 加重은 商品輸送費의 上昇과 經營效率에대한 障碍의增加를 의미한다』고 덧붙였다.

(73. 1. 30 産業經濟新聞)

◈ 印尼 소농 고무생산 년간 650,000톤

또입 하디위쟈야 농업부장관은 최근 국회 제4위원회에서 소농 고무의 총 재배량이 년간 650,000톤의 생산능력을 가진 1,800,000헥타에 달했다고 보고했다. 1971년의 실제 생산능력은 572,000톤에 달했다.

인도네시아 고무 재분공장의 총 공급량은 년간 975,220톤으로 소농 고무생산의 150%에 해당된다.

인도네시아 고무공장은 년간 235,750톤의, 속고무나 고무훈제공장은 689,220 톤의 고무생산을 필요로 하고 있다.

국내 고무재배에 의한 유액 생산에 대해 하디위쟈야 장관은 정부가 사기업으로 하여금 고무를 가공하는 것을 허락하고 있지 않으므로 어떠한 손해도 입지 않았다고 말했다.

그는 재분분야에 있어서의 제한이나 배치는 실제 생산과 가공 능력을 밀접시키기 위한 것이라고 설명했다

또한 고무 저장량으로 고무공장의 수요를 충족시킬 수는 있으나 문제는 가공공장의 위치가 적절하지 못하다는 것이다.

(Indonesia News-Bulletin 1972年 3月號에서)

◈ 불란서 고무제조업자 인도네시아에서 직매

30에 달하는 불란서 고무제조업자가 인도네시아에서 더 많은 고무를 구매하기 위해 인도네시아 고무 생산업에 직접 접근을 시도해 왔다.

지금까지의 불란서 고무수입은 국내수요의 10%밖에 충족시킬수 없었으며 년간 수입은 천연고무 15,000톤과 인도네시아 수질고무 12,000톤에 달한다.

방 겔더단장은 안타라의 질문에 불란서는 년간 150,000톤의 천연 고무를 필요로 하며 아프리카, 스리랑카, 말레이지아, 인도네시아 등지에서 수입해 왔다고 진술했다.

제조업자들은 불란서 고무 가공업자협회 선떨의 회원들로서 보고르 재배연구소를 방문, 속고무의 질을결정짓는 실험과정에 대한 자료를 수집한 후 쟈카르타에서 100km 떨어진 쁘르끄부안 주식회사가 운영하는 수까마주 고무공장을 시찰했다.

인도네시아는 1970년에 33,889톤의 수질고무와 토막고무를 생산해 냈으며 1971년에 129,235톤으로 증가, 1972년에는 250.000톤에 달할 것으로 예상된다.

방 겔더단장은 불란서가 인도네시아 고무를 수입해 들이는데 있어 아무런 장애가 없었다고 말하고 질에있어 국제시장에서 널리 알려진 말레이지아산 수질고무와 인도네시아산 수질고무와는 차이가 없다고 덧붙였다. 앞으로 천연고무의 전망은 매우 밝은 것으로서 불란서는 현재까지 600개의 기업이 천연고무를 필요로 하고 있으므로 고무수요를 더 한층 증대시킬 것이라고 그는 말했다.

◈ 東獨의 고무수입 증가

동독은 인도네시아에서 들여오는 천연고무 구입량을

현재의 월간 400톤을 600톤으로, 600톤을 800톤으로 증가시킬 것이라고 지난 달 밝혀졌다.

인도네시아 고무생산협회의 간사로 있는 해리 따누그라하씨는 기자회견에서 루돌프 와끼멜씨를 단장으로 하는 고무사절단이 인도네시아의 고무생산지 방문을막 끝냈다고 밝혔는 데 동독은 앞으로 더 많은 인도네시아산 고무를 제3국을 거치지 않고 직접 수입해 들이는 데 흥미가 있다고 루돌프단장이 말했다.

동독은 잠비와 기타 지역에서도 구입해 들였는데 잠비에서 들어온 보고에 의하면 주문받은 수질고무—20 170톤이 이미 이달에 운반될 준비를 완료했다고 하며 갑판인도 가격은 파운드당 16.75불에 달한다고 한다.

◈ 인도네시아 내년에 수질고무—10 수출

인도네시아는 고무생산 수준개혁에 관련 1973년 1월부터 새로운 수질의 고무 주로 수질고무—10수출을 단행하게 될 것이라고 수미트로 조요하디 꾸수로 무역부장관이 최근 결정에서 밝혔다.

수질고무—10의 기술명세는 다음과 같다. 비열응량 0.1%, 유해응량 0.75%, 휘발성물질 1.0%, 프리민 50%, 폴로움 30%, 수질고무—10을 상정하는 갈색염료등이다.

(以上 3件 Indonesia News-Bulletin 1972.12)

◈ 남부 칼리만탄에 속고무공장

월간 200톤의 속고무를 생산해내는 속고무공장이 새로이 다나우 살락고무 재배지에서 수바르남부칼리만탄 지사에 의해 정식으로 개최되었는데 이 공장은 쁘르끄부난 국영회사의 운영으로 영국산 구트리기계를 구입해들였으며 개최식이 거행되는 대로 즉시 인도네시아 수질고무—20과 수질고무—51을 생산해 낼 예정이다.

플리머 인도네시아와 까렐 만땁에서 각기 운영하는 기타 속고무 공장은 볼란서 쁘로모찌회사에서 준비를 맡았다.

수바르죠지사는 개최식사에서 남부 칼리만탄의 천연고무 생산이 계속 증가하고 있으며 속고무공장도 더들어설 여유가 충분히 있다고 밝히고 천연고무는 인조의경쟁에도 불구하고 세계시장에서 더욱 호전적이 될 것이매 지방의 소지주들은 고무재배방법 내지는 고무를 공장에 팔아 가공시키기 전에 직접 가공하는 방법과 세계시장으로 나가기 전에 분류하는 방법을 항상 진흥시키도록 당부했다.

속고무공장의 출현으로 소지주들은 고무를 적당한 가격에 팔므로서 수입을 늘릴 기회가 생겼다고 강조한 수바르죠지사는 그러나, 지방민들은 고무 재배를 떠나수출품이 될 수 있는 정향, 코코나야자 등의 곡식재배를 희망한다고 덧붙였다. (73. 1月號 駐韓 印尼 총영사관 發行 Indonesia News-Bulletin 誌)

◈ 印尼長期道路開發計劃

스하르트 인도네시아 大統領은 제27회 인도네시아 獨立紀念日 前日인 8월 16일에 72/73년도 國會 本會議 開院式에서 약 2시간에 걸친 施政演說을 행하였는바, 동 연설중 道路開發에 관한 政策方向을 소개하면 다음과 같다.

政府는 그동안 基幹産業分野의 발전을 위해 많은 힘을 경주하여 왔다. 灌漑事業은 지난 3년 동안 600천 ha를 커버하고 있는데 이중 河川 開發에 따른 200천 ha가 이에 포함되어 있다. 이런 灌漑事業의 擴張은 Bimas 쌀의 생산을 成功시키는데 크게 기여하였다.

道路建設은 지난 3년간 2500km 이상의 도로를 복구하였고 1,500km의 새로운 도로가 준공되었다. 그리고 40,000km에 가까운 도로가 보수되고 12,500m의 교량이 복구되고 6500m의 새로운 교량이 준공되었다.

앞으로의 도로 및 교량 建設은 長期道路開發計劃에 의거, 단계적으로 추진할 방침이며, 道路擴張과 관련하여 Buton의 아스팔트 생산량은 점차적으로 증대되어 왔다. 72년도의 아스팔트 生産目標量은 200천톤인데 이는 5개년 계획의 始發年度 水準보다 3倍 이상의 생산량을 증대시킨셈이다.

(72. 10. 7 KOTRA 日刊海外市장지)

◈ 2백 50만臺를 計劃 英. 올해 自動車 생산

英國 自動車産業은 금년한해동안 2백 50만대의 승용차를 생산할 계획이라고 「길버트·헌트」 自動車協會長이 19일 밝혔다.

「헌트」 會長은 승용차 國內需要가 지난해보다 4~5% 증가 할것이며 對外輸出은 약 20%늘어날 것으로 전망했다. (73. 2. 21 서울 경제 신문)

◈ 미국의 자동차 연도별 생산현황

(단위 : 대)

연도	승용차	Truck·Bus	계
1960	6,703,108	1,202,011	7,905,119

1961	5,522,019	1,130,919	6,652,938
1962	6,943,334	1,253,977	8,197,311
1963	7,644,377	1,464,399	9,108,776
1964	7,745,492	1,562,368	9,307,860
1965	9,335,227	1,802,603	11,137,830
1966	8,604,712	1,791,587	10,396,299
1967	7,412,659	1,611,077	9,023,736
1968	8,848,620	1,971,790	10,820,410
1969	8,300,000	1,950,000	10,250,000
1970	8,400,000	1,950,000	10,350,000

〔자료 : Automobile manufacturers, Association, U. S. A.〕

(71. 3. 3 KOTRA 日刊 海外市場 誌에서)

◈ 全國的인 車없는날 日, 世界環境의 날에

日本은 오는 6월 5일의 세계환경의 날을 맞아 최초의 全國的인 「차없는날」를 실시할계획이다. 「미끼·다께오」 (三木武夫) 環境廳長官은 자연보존과 좋은 환경유지의 필요성에 대한 국민의 자각심을 높이기위해 6월 5일부터 11일까지를 환경주간으로 설정하고 그첫날은 전국적인 무차일(無車日)로 하겠다고 말했다.

그런데 東京의 지하철은 매주일요일을 무차일로해서 이날만은 자동차를 피하고 지하철을 타라면서 손님을 끌고있다. (1973. 2. 2 서울 경제 신문)

◈ 歐美 타이어業界, 再編成 急速化

世界市場을 두고 美國과 本格對決 豫想

昨年初에 英國던롭프社와 이태리의 필레리社가 國境을 넘어 서로 손을 맞잡은 歐州 타이어業界에서 최근에는 새로이 프랑스의 미슈란을 主軸으로 하여 西獨, 오스트리아의 메이커로서 大合同의 氣運이 싹트고 있는데 이는 結局 이제까지 바이어스·타이어 (在來 타이어) 分野에서 Goodyear 이하의 美國 메이커에게 壓倒당하였던 歐洲가 이보다 한걸음 앞서 開發한 라디알·타이어 (新型타이어로서 耐久性이 優秀한 特性이 있음)에 의해 世界市場에서 反擊作戰을 취하려는 것으로서 이와같은 對決展望에 대해 日本메이커들은 큰 關心을 쏟고 있다고 近着한 日紙는 報道하고 있다.

이와같은 던롭프·필레리社의 2大구룹으로 갈라져 急速度로 再編成을 서두르는 窮極的인 目標는 단순히 歐洲市場에서의 Share 爭奪戰 뿐아니라 美國市場에 대한 反擊까지도 포함한 世界市場에 있어서의 美國勢力에 대한 逆攻勢로 보고 있다. 이는 필레리社의 라디얼·타이어에 대한 技術과 던롭프社의 世界的 販賣網을 합친 結束과 라디얼·타이어 分野에서 技術 및 生產水準 면으로 世界톱을 달리는 미슈란會社의 實力面으로 보아 充分히 納得이 가는 것이라고 한다.

그런데 이제까지 美國은 英國, 이태리, 서독에 있어 각기 40, 50, 30%의 市場 Share를 차지하고 있으며, 60년대 초에 있어서는 이보다 각기 10~20%는 더 높았었다.

그러나 프랑스의 미슈란社는 적어도 國內市場의 50% 이상을 確保하여 美國 Goodyear에게 양보한 일이 없었다.

미슈란의 라디얼·타이어에 대한 技術은 2次 大戰중 軍用車輛을 위해 開發된 것으로서 이 製品이 成功한 것은 乘車時의 氣分보다 運轉의 容易性과 安全, 高速度機能 등을 중요시하는 歐洲人의 國民性이나 道路事情 때문인 것으로 풀이되고 있다.

반대로 美國은 바이어스·타이어의 設備가 尨大하여 라디얼·타이어 生產을 위한 設備轉換이 어려워 中間構造인 벨티드·바이어스·타이어의 生產을 하게된 것이 歐洲 메이커어에게 뒤떨어진 큰 원인의 하나이다.

그러나 라디얼·타이어의 普及率은 近 2~3年 만에 50~60%(歐洲平均, 프랑스는 90% 이상)에 달해 歐洲를 중심으로 急速히 확대되고 있다.

그리하여 美國에서도 代替需要의 10%는 이 라디얼·타이어가 점하여 그 반은 미슈란社가 차지하고 있으며, 포드社는 금년의 新車부터 이 미슈란社 製品의 라디얼·타이어를 使用 했다.

미슈란社는 對美輸出 據點造成을 目的으로 캐나다에 스틸·라디얼·타이어 工場을 建設하여 주로 버스, 트럭용 타이어 生產을 하고 있다.

이에 대해 Goodyear와 이하의 美國會社들도 라디얼·타이어를 本格的으로 생산하기 시작하여 來年에는 이에 대한 巨額의 設備投資를 할 計劃으로 있다.

이와같은 환경을 배경으로 하여 이번과 같은 미슈란社의 움직임은 라디얼·타이어를 둘러싼 世界市場에서의 경쟁을 한층 本格化시킬 것으로 보고 있다.

이에 대하여 日本의 Bridge Stone Tire도 라디얼·타이어의 生產을 위해 3년전부터 本格的으로 손을 대고 있어 이들과도 심한 경쟁이 展開될 것으로 보고 있다.

輸入도 國內經濟의 活潑象을 反映하여 22% 增加하고 있다. 유일한 마이너스 要素인 인플레는 政府의 積極的 對策으로 上半期의 都賣物價의 上昇率이 7.8%(前

年同期 13.2%)에 停止하고 금년의 인프레 上昇率은 15%이하, 經濟成長率은 9~10%로 展望하고 있다.

멕시코에 있어서는 71년 中期로부터 成長鈍化가 서서히 回復되고 있다.

1~6월의 工業生産은 公共投資의 지연으로 9.2% 增이었으나, 大規模의 住宅建設計劃의 착수(8월)가 시作되어 작년의 緊縮政策으로부터 擴大政책으로 移轉하고 있다. 貿易面에서는 美國市場의 需要回復을 반영하여 1~6월의 輸出이 機械類 등 工業製品을 中心으로 22% 增加했다.

이와 더불어 70년 後半으로부터 停滯를 繼속하고 있는 아르젠틴은 금년에 인플레 기미를 보여 外貨準備도 5월말로서 前年의 同月보다 40% 정도 激減하였다.

때문에 페소의 切下(3월), 輸入決濟 Rate의 變更(7월)으로서 輸入抑制를 強化하고 있다.

(1972. 11. 16 日刊海外 市場 誌)

◆ 激動하는 再編成期

世界 타이어 業界

「던로프·피레리」聯合, 危機에

2년전 世界「타이어」업계의 제3勢力으로 脚光을받으며 出帆했던「던로프·피레리」聯合이「이탈랴」측의 대폭赤字로 심각한 危機에 직면하고 있다.

英國의「던로프」와「이탈랴」의「피레리」가 지난 71년 1월 소위「國際結婚」을 함으로써 美國의「굳이어」「파이어스톤」에이어「유럽」「타이어」업계로서 世界 3位로 등장했다.

당초는 완전한 合併이 目的이였지만 英·伊兩國의 會社法이나 稅制가 다르고 이에대신할 EC會社法도 制定되어있지 않았기 때문에「合併」아닌「結婚」정도로 끝났고 그 結合의 형태도 자연히 복잡했던 것.

즉「던로프」와「피레리」가 각기持株會社를 만들고 각기 자기系列企業의 株過半數를 장악했다.

그러나 두會社는 ① 規模도 거의같고 組織등도 엇비슷한 共通點이 많은「거플」이고 ② 海外市場에서도 競爭아닌 補完관계로 前途를 축복받았다.

그런데 出帆 겨우 2년만에 問題가 생겼고 자칫「離婚」事態의 우려까지 낳고있다.

問題는 다름아닌「피레리」측의 중심企業인「인더스터리·피레리」의 不振.

「던로프」측은 소폭이나마 점차 실적이 늘고「피레리」系企業도 中南美와「터키」에서 순조로운길.

그러나「인더스터리·피레리」가 금년상반기중에 무려 9백 80만파운드의 赤字.

이미 이會社는 작년에도 1천 8백 60만파운드의 赤字를 내어 累積赤字는 2천 8백 40만파운드에 이르고 있다.

만약「던로프」와 완전한 合併이되어 있다면야 問題가 單純하겠지만 어중간한「結婚」상태다.

「던로프」持株會社는 이미 금년 상반기에 5백 60만파운드의 純益을 올려 額面 60펜스의 株에 3·5펜스의 配當방침을 밝혔다.

따라서「던로프」의 입장으로서는 合併도 아닌데 굳이「피레리」의 損失까지 補償하지 않겠다는 것.

하기야 작년에도「인더스터리·피레리」가 대폭 赤字를 낼단계에「던로프」持株會社는 갖고있는「피레리」株를 優先株로하고「이탈랴」측의 赤字를 가능한한 뒷받침하는 조치를 취했다.

그러나 금년들어「인더스터리·피레리」가 또 대폭 赤字를 내자「던로프」持株會社의 株價마저 폭락했다.

問題가되는「피레리」의 대폭赤字는 ①「이탈랴」의 政治不安 勞動攻勢 賃金폭발및 그에따른 景氣不振과 ②「유럽」「타이어」업계의 競爭激化와 그渦中의「피레리」後退로 보여진다.

「이탈랴」의 有力한 財界人士들은 최근「이탈랴」現實을 68년의「프랑스」상황에 비유할 정도다.

이미 지난달말에도 11월의 본격적인 勞動攻勢前哨戰으로 工場 鐵道 空港 港만 建設노동자등과 國民學校敎員까지 대규모파업에 突入하여 政治社會的동요를 낳고 있다.

「피레리」만 하더라도 지난 4년간 賃金은 75%나 늘었는데 賣上은 겨우 6%가 늘었다.

「피레리」뿐만아니라「이탈랴」有力企業인「몬테지슨」家電「메이커」「자누스」「이그니스」등도 入札에 붙여 지거나 外國大企業 휘하로 들어가고 있다.

한편으로 종래「이탈랴」市場을 도외시해온 歐美「타이어」업계가 최근 2년전부터「프랑스」의「미슈랑」, 美의「파이어스톤」등이「이탈랴」市場에 攻勢를 펴고 있다.

이때까지「피레리」는「피아트」自動車의 專屬「타이어」供給會社였다.

그러나「피아트」가「프랑스」의「시트로엥」自動車와 제휴함에 따라「미슈랑」소유의「시트로엥」株를 삼으로써「미슈랑」이「피아트」에 먹혔다.

또한 美國의 進出도있어「피레리」의「세어」는 종래 50%에서 35%로 줄어들고 操業率도 70%로 떨어졌다.

그런데 自動車需要가 많이 늘지 않는데「타이어」도 技術進步로 耐久性이 높아져 需要停滯상태.

게다가 종래 利益率이 높았던 補修部品도 競爭激化로 採算이 저하되고 이들 모든 問題는 短期間에 극복

하기 어려운 실정이다.

「던로프」 측은 긴급 調査團을 파견하여 「피레리」 측 사정을 조사하고 對策강구에 나섰다.

「타임즈」 紙가 예상한 對應策은 ① 「이탈랴」에서의 操業停止 ② 새로운 資金投入에 의한 補強 ③ 部分的 契約 해소내지는 「이탈랴」 會社와의 分離이다.

그러나 操業停止는 勞組의 抵抗을 낳을것이고 신규 資金投入에 의한 補強은 「던로프」 측이 消極的이 될게 분명하다.

또한 契約해소나 「이탈랴」 會社의 分離는 사실상「던로프」「피레리」의 結合이 해체되는 것이고 安全한 離婚으로 발전될 것이므로 「던로프」 조사단의 結論이 注目된다.

이같은 渦中에서 「유럽」「타이어」 業界의 再編成기운도 강력해지고 있다.

「프랑스」의 「미슈란」은 國內同業者 「구레벨」의 株式 25%를 買收하고 「오스트리어」의 「세무페리트」 株式도 일부취득했다.

「미슈란」 社長은 「유럽」「타이어·메이커」 大聯合의 提唱者이기도 하다.

同社社長 「프랑소와·미슈란」은 「유럽」「타이어·메이커」를 산하에 갖고 있는 「도이취」 銀行, 「크레디·쉬스」「크레디트·안슈달트」 (오스트리어) 등과도 相談을 진행시키고 있는것으로 알려져 바야흐로 「유럽」의 「타이어」 업계는 激動의 시기를 마지하고 있는 느낌이다. (72. 12. 2 서울 경제 신문)

(31 p 에서)

된다. 따라서 海外進出自體는 企業의 리스크에 依해 行하지 않을 수가 없으나 立地條件의 共同調査, 海外工場增에 있어서의 日本品 他社 브란드의 受託生産 등에 對해서 硏究의 餘地가 있다.

V. 結

日本 自動車타이어의 수출은 長年의 技術開發努力에 依해 海外의 廣範한 市場의 多樣한 使用條件에 應한 제품을 供給하는 體制를 가져 한 때의 東南亞細亞, 中近東主體의 市場構成으로부터 漸次 先進國行 웨이트를 增加시키면서 順調로운 推移를 더듬어 왔다.

然이나 昨今 輸出環境은 峻嚴性을 增加시키고 있다. 即 안으로는 外貨準備의 著增에 對處하기 爲한 수출의 억제機運 乃至 圓再切上의 不運이 있으며 밖으로는 日本으로부터의 輸出增大에 수반한 先進國에 있어서의 保護주의的 傾向이 높아가고 있음을 들지 않을 수 없다. 〈日本月刊自動車타이어誌 73年 1月號에서〉

○ 小型인가 小形인가 ○

車와 타이어의 呼稱相違

大型車, 小型車라 할때의 「형」은 "型"字를 쓴다. 그러나 小形 타이어……라고 할 境遇는 即 타이어의 크기를 말하는 「형」의 境遇는 "形"字를 쓴다. 라고 하면 많은 사람은 何故냐라고 할 것이다 形은 姿態를 意味하고 型은 物件을 製作할때에 必要한 金型木型等을 意味하는 것 같다.

왜 그것을 問題로 供하느냐하면 이번 JATMA(日本 自動車 타이어 協會)로 부터 나온 日本의 自動車 타이어 安全基準에 「小形 타이어」라고 記錄되어 있는데 注目하게 되었기 때문이다. 所聞에 依하면 타이어에 對해선 옛부터 小形타이어라고 記錄하여 今日에 至하여 있다고한다. 要컨데 特別한 理由는 없는 것이나 「小型 車用의 小形타이어」라고 하기로 되어있다. 그저 그뿐인것 같다.

(72. 4. 日本 月刊 타이어 誌)

(60 p 에서 계속) **三陽타이어 代理店**

河東代理店 정기룡 慶南河東郡河東邑읍내里301 電番 107 郵番 621	晋州代理店 金周漢 慶南晋州市中안洞217의24 電番 2780 郵番 620	密陽代理店 이병규 慶南密陽郡密陽邑내일洞479 電番 350 郵番 605
蔚山代理店 李明赫 慶南蔚山市학성洞432—208 電番 3064 郵番 690	居昌代理店 權世哲 慶南居昌郡居昌邑상洞131 電番 263 郵番 640—33	