

國內 · 國際 뉴우스

◆ 日, '72 타, 車 大中小企業別 統計

項 目	單位	合計(A)	中小企業(B)	(B/A) %	大企業
自動車타이어 뉴우브生産	屯	439,881	110	0.0	439,771
自轉車 "	"	11,293	4,070	36.0	7,223

(74. 日本고무年鑑)

◆ 美, 타이어 等級表示制 實施

앞으론 價格보다 品質競爭의 時代로 突入豫想

美國 高速道路交通安全廳은 새 타이어의 等級을 定하는 最終 基準을 마련 발표했다.

이는 타이어가 地面과 닿는 부분의 摩耗度, 牽引度 및 耐熱度 등을 消費者들에게 알려주기 위한 것인데, 이에 따라 타이어 製造業者는 모든 乘用타이어에 各 等級을 새겨 넣어야 하며 Label 에도 等級을 표시해야 하는데, Radial Tire 는 76年 1월 1일까지, Bias Belted Tire 는 76년 7월 1일까지, Bias Ply Tire는 77년 1월 1일까지 表示되어야 한다.

그런데 等級은 上記 規制施行日後 6개월내에 각종 타이어의 側面에 새겨져야 한다.

따라서 타이어 바닥 摩耗度 等級은 Texas San Angelo 市の 政府檢査場에서 표준타이어의 최소 走行거리를 기준으로 타이어의 豫想 最小 走行거리를 측정하게 되는데, 檢査過程에서 3만마일을 走行할 수 있는 표준타이어를 100%라 할때, 검사대상인 타이어의 走行할 수 있는 거리를 比較하여 百分比(%)로 표시하게 될 것이다.

즉 '80'의 等級 타이어이면 그 타이어는 최소한 2만 4천마일 走行할 수 있는 摩耗度를 가졌다는 것의 의미하며, '160'의 等級 타이어는 최소한 4만 8천마일을 走行할 수 있는 것이다. 牽引度(이는 것은 콘크리트나 아스팔트 道路에서 정지할 수 있는 능력)는 별 1개, 별 2개 또는 별이 없는 것으로서 等級區分될 것이며, 政府檢査場에서 測定, 표시하게 된다. 별 2개 等級은 최고의 牽引力을 표시한다.

高温에 견딜 수 있는 힘은 最高等級에 'A' 다음으로 'B' 'C' 等級으로 구분될 것이다.

이러한 規制實施에 대하여 6개 타이어 製造業者들은 聯邦法院에 소송을 제기하고, 1966 년의 交通 및 車輛 安全法의 기준과 一致하지 않는다는 論據로서 品質等級

規定的 有効性を 다루고 있는 중이다.

따라서 타이어 製造業者들은 高速道路交通安全廳이 그 標準施行을 法院判決이 있을 때까지 保留해야 한다고 主張하고 있다.

그런데 우리나라는 74年 \$946萬5千, 75年 4月末現在 \$430萬 1千어치 타이어 및 뉴우브를 美國으로 輸出했다.

우리나라도 對美輸出타이어는 美國에서 檢査한後 等級을 表示해야 하므로 價格競爭보다도 品質競爭을 爲한 品質改善이 時急한 課題라고 하겠다.

(75.5.26 海外市場지)

◆ 印尼, 74年度 自動車生産 및 輸入增大

인도네시아 中央統計局 발표에 따르면 1974년도 인도네시아의 自動車 生産量은 총 28만 2,502대로서 1973 년의 19만6,949대보다 51%가 증가했다고 한다.

그런데 1974년도에 組立된 自動車를 車種別로 살펴 보면 轎車는 2,447대, 세단 2만4,876대, 모터싸이클 22 2만2,700대, Picks-up, Buses, Trucks가 3만2,479대에 달 했는데, 1973년도의 生産量과 比較하면 모터싸이클은 46.98%, 轎車는 177%, 세단은 58%가 각각 증가했다.

한편 自動車輸入도 1961년부터 1974년에 걸쳐 계속 증가되어 왔는데, 印尼의 年度別·車種別 自動車 輸入 大數는 다음과 같다.

年度別	승용차	버스·트럭	모터싸이클	總計
1961	11,999	7,343	31,681	51,023
1962	8,577	3,163	36,377	38,117
1963	4,647	1,951	3,994	10,592
1964	8,022	7,003	3,100	18,125
1965	9,468	9,584	2,737	21,789
1966	3,870	4,600	19,268	27,738
1967	4,254	2,499	20,850	27,603
1968	6,022	3,903	32,021	41,946
1969	11,155	7,272	65,931	84,358
1970	19,422	9,872	46,828	76,122
1971	14,944	14,249	52,007	81,220
1972	15,719	14,123	68,332	98,174
1973	23,171	21,687	139,866	184,724
1974	38,524	33,838	194,451	261,813

(75. 6. 25 海外市場지)

◆ 美, 自轉車 판매부진

5월현재 前年比 60.4%줄어

73년도에 기록적인 販賣高를 올렸던 美國의 자전거

산업은 현재 심한 販賣難을 겪고 있다. 이는 海外메이커에도 달갑지않은 소식이 될것인데 관측통에 따르면 금년도 판매예상량은 74년에 비해 30~50%나 떨어질 것으로 보고 있다.

지난 5년동안 자전거산업은 환경문제 에너지위기 및 신채 단련운동등과 관련, 봄을 이루었는데 가장 많이 팔린것은 값비싼 成人用자전거였다. 그러나 금년에 들어와 지난 5개월간 자전거출하량은 前年同期比 60.4%나 떨어진 1백90만대에 불과했다.

지난 5년동안 美國人 4명에 대해 1대꼴인 약 5천 8백만대가 美國시장에 팔린 것으로 추정되는데 71년에는 8백90만대, 피크를 이룬 73년에는 1천5백30만대가 팔렸다.

그러나 금년도는 現在 추세로보아 봄을 이루기 이전의 연간 8백~9백만대수준으로 되돌아갈 것이 확실시된다. (75.7.3 서울經濟新聞)

◆ 日, 大型타이어 對中東 輸出急增

우리 業界, 熱帶地方用 供給體制 確立으로 競爭力 強化해야

최근 日本에서는 中東地方의 主要産業으로 自動車 關聯業인 트럭용 타이어輸出이 産油國을 중심으로 中近東地域에서 계속 好調를 보이고 있다.

日本에서는 다른 것에 앞질러서 開發을 추진한 熱帶地域에 알맞는 트럭용 타이어의 品質이 歐美 一流메이커에 비해서 매우 좋다는 평판을 받고 있다.

따라서 中近東에서는 日本製 트럭용 타이어가 獨舞臺를 이루어 금년말까지는 이와같은 好調勢가 계속될 것으로 보이고 있다.

同 業界 소식통에 따르면 日本의 타이어輸出은 73년에 \$2억3,900만중에서 中近東諸國이 \$6,839만으로서 전체의 29%를 차지했고, 74년도에는 총 \$3억8,400만 가운데 32%에 해당하는 \$1억2,500만이 中近東地域으로 輸出되었다.

中近東地域은 價格引上을 上廻하는 數量의 증가가 있었기 때문에 74년에는 前년에 비해 1.8배로 急增되었는데, 이러한 趨勢는 금년에 들어와서도 변함없이 작년을 上廻하는 輸出을 示顯할 것으로 관계자들은 보고 있다.

中近東諸國의 트럭 타이어需要가 많은 것은 ① 오일머니로 번 産業活動이 활발해짐에 따라 物資의 流通量이 增大되었다는 점과, ② 鐵道網의 未發達로 輸送手段의 대부분을 트럭에 의존하고 있으며, ③ 中近東 産油國이 自國의 타이어工場을 가지고 있는 나라가 매우 적다는 점을 들 수 있다.

이와같은 日本의 中近東地域 輸出急增은 韓國産 타

이어와의 輸出競合이 치열할 것이므로 우리 業界는 熱帶地方用 트럭 타이어의 조속한 공급으로 輸出競爭力 強化에 힘써야 할 것이다.

참고로 우리나라의 對中東 타이어輸出을 보면 계속 增加一路에 있으며, 이란市場 하나만도 74년 자동차타이어 輸出이 \$1,695만4천으로 자동차 타이어 總輸出의 28.2%를 占하고 있으며, 75년 4월 현재 이란 (28.5%)을 비롯 쿠웨이트, 사우디 아라비아 등의 對中東地域 자동차 타이어 輸出은 \$1,416만4천으로 75년4월 말 현재 자동차 타이어 總輸出額 \$2,199만5천의 64.3%나 차지하고 있는 실정이다. (75.6.4 海外시장지)

◆ 美, 타이어價 인상음직임

業界 人件費등 들어 최고 6.5%

美國의 대규모 타이어메이커인 굿이어·타이어·앤드·리버社は 7월1일부터, 유니로이얼社は 7월7일부터 각종 타이어의 판매가격을 인상 실시한다고 발표했다.

인상폭은 굿이어社가 평균 4.9%, 유니로이얼社가 최저 2.5% 최고 6.5%로 되어있는데 다른 작사들도 가까운 시일안에 같은 정도의 가격인상에 착수하리라는 것이 확실시 되고 있다.

가격인상의 이유로 양사는 원재료비 상승비의 상승외에 7월1일부터의 人件費상승을 지적하고 있다.

(75.7.3 서울경제신문)

◆ 브라질, 타이어 및 튜브價 引上

브라질의 內閣物價審議會는 지난 5월27일 白철탕 小賣價格을 1kg당 Cr.\$1.55에서 Cr.\$2.00로, 타이어 및 튜브價格을 평균 9%, 電池小賣價를 小型 3.4%, 大型 4.2%씩 각각 引上 발표했다. (75.6.20 海外市場지)

◆ 美, 새로운 自轉車安全規程 곧 制定

美國消費製品安全委員會는 앞으로 6~9개월 내에 自轉車安全規程에 관한 최종적인 法規를 制定할 것이라고 지난 6월 16일 발표했다.

同 위원회는 지난 74년 7월 自轉車安全規程을 발표한 바 있으나 自轉車 메이커들의 반발로 그 실시가 지연되어 왔는데, 이에 대한 새로운 修正案을 최근에 내놓았다.

同 修正案이 최종적으로 확정되려면 일반인들로부터 同 修正案에 대한 의견을 종합하고 이것을 분석하는데 30일이 걸리며, 自轉車메이커들이 同 規程이 요구한 施設을 갖추기 위해서는 4개월의 기간이 필요하다고 한다.

그런데 美國에서는 年間 약 100만명이 自轉車 사고로 부상을 입는데, 이중 약 17%는 自轉車 고장에 基

困한다고 한다. (75.6.18 海外市場지)

◆ 뱅글라데시, 타이어 등 對韓輸入 希望

韓農農家工產品 開發本部에서 알려진 바에 따르면 최근 뱅글라데시의 S. Rahman & Co., Ltd.에서는 아래 품目の 對韓輸入을 희망하고 있사오니 關心業體의 接촉을 바랍니다.

□ 商社名 : S. Rahman & Co., Ltd. 32 Agrabd Comm. Area, Chittagong Bangladesh

□ 輸入希望 品目 : Automobileparts & Tyres,
(75.6.13 海外市場紙)

◆ 印尼, 78年度엔 自動車 타이어 輸出 可能

總生産量 210만개 推算

인도네시아는 타이어에 대해 현재보다 品質 및 價格 體制에 더 많은 관심을 기울인다면 제 2차 經濟開發計劃의 마지막 年度인 1978년에는 自動車 타이어를 輸出할 수 있을 것으로 展望하고 있다.

인도네시아에는 현재 Intirub, Goodyear, Ban palembang, Bridgestone 등 4개의 타이어工場이 있는데, 그 중 Intirub 와 Goodyear 가 施設을 擴張하여 78년도 인도네시아의 타이어 總生産量은 210만개로 推算하고 있다.

이는 同期의 需要豫測量 180만개를 초과한 量이다.

Intirub의 現 生産能力은 年間 19만개인데, 施設擴張 다음해의 生産量은 年間 약 35만개(1일 생산량 1,000개)로 增加될 것으로 推산하고 있다.

한편 國營인 Pabrik ban palembang은 年間 18만개의 生産能力을 갖추고 있으며 Bogar, West Java 에 타이어 工場을 가지고 있는 The American Goodyear 는 年間 80만개의 生産能力을 갖고 있다.

따라서 工場施設을 확장하여 1976년에 生産을 시작하면 140만개 이상을 生産할 것으로 豫상된다.

자카르타에 工場을 갖고 있는 The Japanese Bridgestone은 내년엔 生産을 시작할 것인데, 年間 54만개(1일 생산량 1,500개)의 生産能力을 보유하게 된다.

현재 인도네시아는 生産量의 9%를 輸入하고 있는데 머지않아 트랙터, 트럭, 트레일러 등과 같은 大型 타이어는 輸出될 것으로 展望된다.

참고로 우리나라의 74년도 對 인도네시아 自動車 타이어 및 튜브 輸出實績을 보면 USS\$ 101만으로 自動車 타이어 및 튜브 總輸出의 1.85%를 차지하고 있다.

(75.5.30 日刊海外市場紙)

◆ 小型自動車 大型을 壓倒

을 上半期 美 自動車市場서 小型 54% 차지

몇년 전만해도 世界의 有名 自動車 메이커들은 小型 自動車의 人氣가 상승하는 것은 일시적인 現象이라고 일축해 버렸다.

그러나 최근들어 美國의 디트로이트에 있는 自動車 메이커들은 이미 小型車時代가 到來했다는데 對해의 견을 모으고 있다. 小型車들은 近年에 와서 지속적으로 人氣가 상승해 온 결과, 최근 美國의 公路에는 小型車輛이 눈에 띄게 많아져 이제 들이킬 수 없는 現象이 된 것으로 美國의 自動車業界는 내다보고 있다.

금년들어 지난 5개월동안 美國에서는 콤팩트, 서브 콤팩트, 미니 버스 등의 小型車輛販賣量이 全車輛 販賣高의 54%의 比重을 차지했다.

이 販賣高의 市場占有率은 6년전에 비해 倍로 늘어난 숫자이다. 이렇게 小型自動車에 대한 需要가 급증하고 있는 이유는 에너지 危機, 인플레이, 景氣沈滯 등에 基因한 것이다.

높은 油類價와 自動車價格의 상승, 불안한 經濟에 직면하게 되자 自動車 購買者들은 油類節約과 價格에 관심을 집중하게 되었다.

또한 景氣가 회복되면 大型車 時代는 다시 돌아올 것인가에 대하여 自動車 專門家들은 이미 들이킬 수 없는 단계에 들어섰다고 판단하고 있다.

小型車에 대한 需要가 增加하자 디트로이트에 있는 自動車 專門家들은 外國의 小型車들이 美國의 自動車市場을 침투해 들어오는 것을 예의 주시하고 있다.

금년들어 美國의 自動車 輸入業者들은 그 어느 때보다 好景氣를 누리 全美國 自動車販賣高의 5分之 1에 달하는 自動車를 팔았던 것이다.

Volkswagen은 가장 잘 販賣되는 車輛에 속하지만 販賣增加率이 가장 높은 車輛은 日本의 Datsun 自動車였다 美國內의 모든 自動車 메이커들의 會社經營은 海外 自動車 會社들의 경쟁을 念頭에 두고 行하게 된다.

이것은 美國의 車들이 점차 小型化되고 있다는 것을 말해주고 있다. 따라서 70년대 말에 가계 되면 美國의 自動車會社들은 그들의 自動車 生産施設을 바꾸기 위해 수심억을 들일 것으로 보인다.

그 결과 油類를 절약하기 위해 차들은 더 작아지고, 가벼워지고, 流線型이 될 것으로 내다보고 있다.

이와같은 추세를 實證하는 것으로 지난 69년 美國의 大型 對 小型의 比率이 73 : 27이었던 것이 72년에 62 : 38, 74년에 52 : 48, 그리고 今年 上半期에는 44 : 56으로 反轉하고 있는 것을 보면 알 수 있다.

(75.6.25 海外市場紙)

◆ 中東, 自動車輸入 好調

部品市場 潜在力도 커

세계적인 景氣沈滯과 인플레이션에 의해 自動車價格마저 上昇, 石油 輸入國들의 自動車 市場은 심각한 不況을 겪고 있지만 이와는 대조적으로 中東地域은 自動車輸入 붐을 이루고 있어 매우 有望한 自動車 輸出 대상지역으로 각광을 받고 있다.

급속도로 확장되고 있는 道路網은 中東의 發展과 産業化의 根幹을 이루고 있을 뿐 아니라 이에 대하여 中東諸國의 막대한 油價 收入은 自動車와 그 部品輸入의 潜在力을 擴大시키고 있다.

승용차 輸入은 各國의 富裕 程度, 所得分配 程度, 道路 總延長 길이, 輸入規制 및 自動車 保有대數 및 制限措置 등이 모호함에 따라 輸入量의 예측을 不許하고 있지만 트럭 등 貨物自動車 市場의 수급에 상량은 예측이 가능하다.

즉, 中東諸國은 産業을 발전시키고, 農業을 근대화하며, 國內市場의 流通構造를 효율화하기 위해 Lorrie나 트럭, 트랙터나 農業用 運搬機具를 필요로 하고 있다.

또한 中東 各國은 國內産業을 다양화하기 위해 自動車 組立計劃도 추진하고 있다. 이러한 組立工場이 설립됨에 따라 이에 필요한 自動車部品 需要도 증가될 것으로 예상된다.

中東諸國 중에서 이란은 최대의 自動車 輸入國으로서 73년에 이란은 5만5,500대의 自動車を 輸入했는데, 그중 77%를 英國으로부터 輸入했다.

그러나 이란의 貨物車 輸入은 적은 편으로 9,200대에 불과했는데, 이는 이란에서 貨物自動車를 생산할 수 있는 능력이 있을 뿐만 아니라 오히려 요르단이나 이집트에 일부의 貨物自動車を 輸出하고 있기 때문이다.

리비아는 제2의 승용차 輸入國으로서 73년에 2만2,400대의 自動車を 輸入했는데, 그중 39%를 프랑스로부터 輸入했다.

또한 리비아는 제2의 貨物車 輸入國으로 國內의 貨物車 輸入規制에도 불구하고 1만3,600대의 貨物車を 輸入했는데, 이중 60%를 이태리의 Fiat社로부터 輸入했다.

쿠웨이트는 승용차 1대當 人口 比率이 5.8명으로 中東地域에서 가장 높은 비율을 보유하고 있는데, 73년에 1만9,300대의 승용차를 輸入한 바 있다. 이들 輸入量중 35%는 美國으로부터, 39%는 日本으로부터 輸入했다.

사우디 아라비아는 최대의 貨物車 輸入國으로서 사우디 政府는 輕貨物車 組立工場을 설립할 계획을 추진 중에 있다.

사우디 아라비아가 輸入한 貨物車輛의 39% 이상은 日本으로부터 輸入된 것이다.

레바논은 73년에 제4의 승용차 輸入國이었는데, 프랑스, 이태리, 西獨 및 日本으로부터 1만9,300대의 자동차를 輸入한 바 있다.

輸出國의 주요 메이커는 이태리의 Fiat, 日本의 Datsun, 프랑스의 Renault, Peugeot, 西獨의 Volkswagen 등이 있다.

터어키는 73년에 1만9천대의 자동차를 輸入했는데, 이중 89%를 프랑스로부터 輸入했다. 그러나 輸入貨物車 部門에 있어서는 英國의 세어가 높아 73년도에 터어키가 輸入한 1만2,200대의 화물차 가운데 80%를 英國이 占有했다. 또한 터어키는 自國內에서도 자동차를 생산하고 있어 73년에 2천대의 트럭을 생산, 72년에 비해 34%의 증가율을 보였다.

이락은 73년도에 2,500대의 자동차 밖에 輸入하지 않았지만, 74년도에 英國에서 400대의 버스를, 그리고 西獨으로부터 1만대의 트럭을 輸入한 바 있다.

對 中東 自動車 主要 輸出國들의 市場占有率과 產油國들의 自動車 保有대數를 보면 아래와 같다.

● 73年度 主要輸出國들의 自動車 輸出대數

(單位: 대)

國 名	乘用車	市場占有率 (%)	貨物車	市場占有率 (%)
프랑스	65,760	30	10,323	9
英國	51,018	23	24,144	22
日本	40,918	18	48,105	44
이태리	22,521	10	7,927	7
西獨	24,922	11	9,138	8
美國	15,655	7	9,349	9
스웨덴	1,484	1	1,257	1
總計	222,278		110,243	

● 產油國들의 自動車 保有대數

(單位: 대)

國 名	乘用車	貨物車	合 計	自動車 1대當 人口
이 란㉞	328,509	197,081	525,590	58
이 락㉞	80,550	57,893	138,443	73
요 르 단㉞	16,254	7,254	23,508	76.6
쿠웨이트㉞	156,975	44,716	201,691	4.5
레 바 논㉞	173,690	16,660	190,356	16.1
리 비 아㉞	140,000	65,000	255,000	10.5
사 우 디 아라비아㉞	66,926	56,789	123,715	66.3
시 리 아㉞	34,000	22,000	56,000	123.0

註: ㉞=1973년 統計 ㉞=72년 ㉞=71년 ㉞=74년 (75.7.2 海外시정지)

◆ 케냐, GM과 自動車 組立工場 合作 設立

케냐政府 消息通에 따르면 케냐政府는 美國 GM社와 自動車組立工場의 合作設立을 결정했다고 한다. 同 工場의 生産開始年度는 오는 77년이며, 年間 生産量은 6천대, 종업원 수는 400명, 投資比率은 51對 49(케냐 : GM社)라고 한다. (75.6.30 海外시장지)

◆ 닛산, 東南亞에 新規車種 販賣計劃

트럭·乘用車機能 겸해

日本 닛산自動車會社는 전적으로 東南亞地域에 販賣할 「亞洲車」란 이름의 新種 實用車를 개발중인데, 이를 금년 내에 東南亞地域에 販賣할 것이라고 한다.

알려진 바에 따르면 이 車는 트럭과 乘用車의 기능을 겸하는 것인데, 닛산社는 이 車의 價格을 \$1천 이하의 선으로 결정하고 東南亞各國에 大量 판매할 것이라고 한다.

한편 이와는 달리 競爭社인 도요다自動車會社에서도 이러한 車型 開發을 試圖하고 있다고 한다.

이 「亞洲車」는 원래 美國의 3大 自動車 會社가 東南亞地域에서 처음으로 自動車市場을 개척할 때, 同地域에서 生産 및 設計가 응이하도록 만든 車였기 때문에 「亞洲車」란 이름이 붙었다고 한다. 현재 販賣되고 있는 美 제너럴모터社와 포드社의 「亞洲車」價格은 \$1,600~1,800이다. (75.6.3 海外시장지)

◆ 日, 東歐諸國等에의 “輸出칼텔”認可

今年的 칼텔國에의 輸出은 期待難

日本타이어메이커 6社가 前般 通産省에 申請하고 있었던 “輸出칼텔”은 2月4日字로 認可되었다. 타이어 6社의 輸出칼텔은 1967년에 비로소 認可되어 今番으로 8番째, 今番認可된 칼텔對象國은 印尼, 버마, 포오란드, 불가리아, 루우마니아, 헝가리에 새로이 蘇聯이 參加되어 合計 7個國, 通産省에선 今番의 申請에 對해서 昨年の 輸出實績이 蘇聯을 包含시켜도 總輸出金額의 4.5%程度로 밖에 되지않으므로 이미 輸出칼텔은 不要한 것은 아닌가 하는 生覺이었다.

이에 對하여 타이어 6社는 「칼텔對象國이 거의 社會主義國家이며 相對의 窓口가 公團等으로 하나가 되어 있으므로 이쪽도 今番과 같이 하나로함이 必要하다」(BS. 石樽取締役)고 하는 것으로서 칼텔繼續을 要請하고 있었다.

今番 認可된 7個國中 印尼, 버마의 2個國은 輸出의 最低價格에 對해서만 協定을 체결해도 좋다고 하는

輸出 칼텔國別 實績

國別	金 額		74/73 (%)	製品重量		74/73 (%)
	74年	73年		74年	73年	
印 尼	\$ 千 9,822	\$ 千 6,911	142.1	\$ 千 5,553	\$ 千 5,553	100.0
버 마	1,428	1,306	109.3	821	1,165	70.5
포오란드	1,247	48	2,597.9	715	39	1,833.3
불가리아	1,514	19	7,968.4	810	15	5,400.0
루우마니아	—	17	—	—	13	—
헝가리	—	—	—	—	—	—
蘇 聯	3,326	905	367.5	1,697	655	259.1

것, 한편 東歐의 5個國은 最低價格協定과 交渉이 妥結되었을 경우 輸出量을 6社에서 配分協定해도 좋다고 하는 것이다.

今年的 칼텔國에의 輸出展望에 對해서 石樽取締役은 「昨年과 再昨年の 中間程度가 아닐까」라고 한다.

이들의 나라는 表로서도 알 수 있는바와 같이 해마다 움직임이 過大하여서 對前年比何%어프라고 하는 展望은 안된다고 하고 있다. 昨年 東歐 5個國에의 輸出이 比較的 좋았던 것은 이들 나라에의 輸出의 트럭, 버스용(T/B.) 타이어의 바이어스가 主力이며 또한 歐洲가 全體적으로 T/B 타이어가 不足해 있었기 때문이라고 한다.

今年는 歐洲의 各 타이어메이커가 共히 T/B 타이어의 生産에 注力을 하고 있으며 歐洲勢가 相當히 잠입해 올 것이고 그 傾向이 벌써 나타나고 있다고 한다.

「故로 今年的 東歐 5個國은 對前年比 保合乃至 다운으로 되는 것이 아닌가」라고 石樽取締役은 附言한다.

한편 印尼, 버마의 2個國도 主力은 T/B의 바이어스, 버마의 경우 昨年부터 韓國産의 타이어가 들어와 있다. 今年도 韓國産品에 눌러서 期待難이다라고 한다

印尼는 昨年 後半부터 急激히 不況이 深化되어 今年 上半期는 別般期待가 안된다는 것이다. 또한 10月부터 BS의 工場이 本格 가동을 開始한다고 하는 要因도 있다고 하는 것으로서 印尼, 버마 共히 前年比 다운으로 될 것이라던 것이다.

如斯한 點으로써 今年的 칼텔國에의 輸出은 別로 期待할 수 없을것 같다. (75.4 日本月刊타이어紙)

◆ 美, 라디알 35%로

美國에선 急速하게 라디알타이어가 普及되고 있으나 GY社의 豫測에 依하면 今年的 乘用車타이어는 라디알이 35%로 되며 바이어스가 32%, 바이어스벨트 트드가 32%로 된다고 보고 있다.

(75.5.8 日本타이어産業時報)

◆ 「75年사이클쇼」開催

4月 21日 開催되어 4月 30日 閉幕된 第11回 東京國際見本市와 同時에 開催된 「75年사이클쇼」는 健康産業館이라고 命名된 4號館에서 開催, 健康增進에 合當且脫公害의 챔피언으로서 人氣를 모았다. 今番의 「사이클쇼」는 테에마를 ① 健康과 自轉車 ② 經濟的인 交通機關으로서의 自轉車 ③ 都市交通에 있어서의 自轉車의 再評價 ④ 安全性의 追求등에 두고 今年를 새로운 사이클에이지의 始初로 할 意志로 各種完成車 2百대를 中心으로 自轉車타이어를 爲始하여 各種사이드部

品, 用品을 一堂에 集合해서 展示했다. 고무메이커로부터는 岡本理研고무, 三星벨트, 共和, 井上고무工業, 大成포리머, 내쇼날타이어가 또 完成車로선 BS사이클工業을 爲始하여 各 메이커가 스포츠車, 미니사이클等 自信있는 製品을 展示했다.

會場에는 各種製品의 展示外에 空中을 自轉車가 走行하는 드림사이클코스, 新設計에 依한 自轉車코스, 100年前의 木製自轉車를 再現한 크래식사이클코스 등 盛況, 大人도 小人도 如斯한 特殊自轉車에의 試乘에 行列을 이룰 程度의 人氣.

(75. 4. 28 고무타임스紙)

◆ 臺灣, 타, 튜 生産狀況

單位：本

年度	區分	動 타	動 튜	轉 타	轉 튜	오토바이타	오토바이튜	三輪車타	三輪車튜	荷車타	荷車튜
73		849,302	547,501	10,804,689	13,300,010	2,950,698	4,563,886	120,176	261,141	65,675	51,894
74		785,000	635,000	13,116,000	19,399,000	2,483,000	4,048,000	52,000	24,000	76,000	58,000

出處：臺灣政經統計部(1975. 6. 9 고무타임스紙)

◆ 臺灣, 1974年 타, 튜輸出數量 및 金額(FOB)

品 名	數 量	美 金 額
自動車 타이어	332,309 PCS	US \$ 3,687,491
〃 튜우브	234,163 〃	〃 417,567
오토바이타이어	1,777,725 〃	〃 6,583,087
〃 튜우브	3,094,001 〃	〃 2,874,582
自轉車 타이어	10,767,412 〃	〃 9,459,654
〃 튜우브	17,635,133 〃	〃 7,755,205

出處：臺灣區橡膠工業同業公會(75. 6. 9 고무타임스紙)

行 輸出이 如斯히 一括 受注의 形式으로 이룩된 것은 처음있는 일로써 昨年 10月부터 更改된 타이어業界의 輸出할렐의 對象國에 새로이 蘇聯이 加해진 것도 플라스됐다고 生覺된다.

또한 至今까지도 自動車타이어, 튜우브의 輸出은 트럭, 버스用等 大型이 中心이었으나 今番의 大量共同受注를 契機로 今後도 如此한 傾向이 계속될 것으로 期待되고 있다. (75. 4. 28 고무타임스紙)

◆ 臺灣, 動타市場은 亂戰氣味

뉴우페이스의 安價攻勢로

臺灣에 있어서의 自動車登錄臺數가 國民所得의 向上과 産業의 高度化에 支撐되어 着實히 伸張되고 있음에 鑑하여 再昨年부터 正信고무(自轉車, 오토바이타이어 튜우브메이커) 中一고무(고무벨트메이커) 連新고무(自轉車오토바이타이어 튜우브메이커)等 3社가 새로이 自動車타이어界에 進出했기 때문에 自動車타이어界는 타이어技術者의 스카우트合戰도 있고해서 波瀾을 안고 推移해서 온것은 本紙가 前에 既報한바와 같거니와 이들 뉴우페이스가 今年에 들어서서 어느 것이나 大型타이어를 市販케되었으므로 俄然 타이어市場은 亂戰相을 보였다. 事實今年에 들어서서 自動車타이어市場은 코스트高에도 不拘하고 一回에 巨해서 價格引下가 行해져 標準사이즈인 850=20의 市中價格은 5,170圓前後(但 튜우브, 후렘 附着으로 物品稅 包含)로 價格이引下되어 있는(價格引下率 15%) 現狀下에 있으나 如斯한 混亂相을 보게된 것도 結局, 이들 뉴우페이스가 세어어프

◆ 日, 스틸라디알 蘇聯서 共同受注

트럭用 10,000本

(社)日本自動車타이어協會의 會員메이커各社는 蘇聯行트럭用스틸라디알타이어 1萬本을 共同受注했다.

이것은 前者 라즈노인포르트(雜貨輸出入公團)總裁 I.A. 루소프氏가 來日한 것을 機會로 이룩된 것으로서 同公團과 丸紅(Shipper, 窓口 商社)와의 사이에 契約이 調印되어 이것을 타이어메이커가 分割 生産해서 8月까지 納入한다.

사이즈는 11.00-R-20이며 蘇聯製 트럭「이칼스」에 装着된다. 受注金額은 明白해지지 않고 있으나 昨年 1年間의 日本으로부터의 蘇聯行 自動車타이어, 튜우브總輸出額 332萬5千弗(大장省通關統計)의 3分の 1을 上廻하는 것은 아닌가 여겨진다. 또한 自動車타이어의 蘇聯

를 爲해서 安價攻勢를 걸어 特別 官需入札에 際해서 10%乃至 15% 程度의 價格으로 落札하기 때문에 既存의 南港, 泰豐, GY 등의 大메이커어도 부득이 本意 아니지만 가격인하를 하기에 이른 것이다.

따라서 臺灣의 타이어메이커는 輸出面에선 合成 고무나 카아본블랙, 비이드와이어 등을 國産化하고 있는 韓國에 比해서 현저하게 不利한 反面, 內需面에서도 採算이 맞지 않아 最惡의 事態에 처해 있으나 이 苦境을 如何히 하여 打開하느냐가 各方面의 關心의 的으로 되

어 있다.

但, 타이어界로 支撐하는 自動車工業이 大단에서 擴大의 一路를 걷고 있는 것은 動타界에 있어서는 不幸 中の 多幸이며 自動車타이어 류우브類의 수요는 當分 間 上昇의 一路를 걸을 것 같다. 덧붙여서 本紙 調査에 依한(南港輪胎에서 조사) 民國62年(1973年)과 民國 63年(74)에 있어서의 各種車輛의 登錄臺數 比較表는 다음表와 같다.

73年 74年 車輛數成長率比較(全國)

項 目	大 型 (트럭버스)	라이트트럭 乘用車	오오토三輪	特 殊 車 (農業用 其 他)	모모터어 三 輪 車	合 計	오오토바이	總 計
73年末 車輛數	37,337	136,294	964	4,452	13,061	192,108	1,173,015	1,365,123
74年末 車輛數	45,032	178,232	903	4,975	12,932	242,074	1,436,868	1,678,942
差 數	+7,695	+41,938	-61	+523	-129	+49,966	+263,853	313,819
73年比74年增減率	120.61%	130.77%	93.67%	111.75%	99.01%	126.01%	122.49%	122.99%

(75.6.2 日本고무타임스紙)

◆ 日, 1975年 타이어輸出目標 樹立

5%增 西亞, 北中南美行

타이어協會輸出委員會가 樹立한 今 75年度의 輸出目標은 別項과 같이 昨年比 104.8%로 74年度에 比하여 增加比率는 적다.

昨 74年은 新高무量으로 11萬4千3百14屯(19.0%增) 金額으로 3億8千4百72萬5千弗(161.1%) 各前年比 豫想 以上の 增加를 보았으나 今 75年度는 年間 12萬屯, 前年比 104.8%로 伸張率은 大단찮다.

輸出對象國은 繼續 西亞·阿州와 北中南美가 主力으로 될 것 같으며 輸出委員會에선 新年度輸出秩序維持와 特定國에 關한 割讓實施를 行하고 있으며 海上運賃間

75年度 타이어 輸出 豫想

區 分	74年		75年		前年比
	타이어 本 數	고무量	타이어 本 數	고무量	
車 種					
트럭 및 버스	千本 2,083.0	屯 60,357	千本 2,183.0	屯 63,256	104.8
小形트럭用	1,114.0	8,946	1,168.0	9,376	104.8
乘用車用	3,833.0	19,251	4,018.0	20,176	104.8
建設車輛用	167.0	20,496	175.0	21,481	104.8
産業車輛用	124.0	793	130.0	831	104.8
農業機械用	24.0	679	26.0	712	104.8
二 輪 車 自 動 車 用	1,276.0	2,718	1,337.0	2,848	104.8
合 計	8,621.0	113,240	9,037.0	118,730	104.8
會員外合計	551.0	1,260	578.0	1,320	104.8
總 合 計	9,172.0	114,500	9,615.0	120,050	104.8

題나 海外國의 타류生産等에 關心을 기울이고 있다.

輸出割讓은 1966年 以來 印尼, 버마, 루우마니아, 불가리아, 포오란드, 헝가리이에 蘇聯이 加해져서 6國國으로 되어 있다(今年的 輸出計劃은 別項과 같다).

(75.4.5 日本타이어産業時報)

◆ 變貌하는 日本自轉車 타이어界 不況 割讓結成?

抜本的對策 策定움직임

한때 美國行輸出의 好調과 사이클링의 普及에 따른 內需의 伸張에 支撐되어서 好況을 謳歌하고 있었던 自轉車타이어界가 例의 오일속크를 分水嶺으로 하여 不況으로 轉變하여 縮小生産으로 移行하고 있었음은 本紙 既報와 같으나 昨春부터 本年에 亘해서의 메이커側의 大幅減産에도 不拘하고 市況이 全然改善안됨으로 써 마야흐로 全業界를 망라한 不況割讓 結成을 指向하는 姿勢를 굳히기에 이르렀다.

轉타界가 不況割讓結成을 志向하기에 이른 것은 自轉車타이어의 生産構造의 變革도 있었고 普通의 手段으로는 需給의 平衡을 취할 수가 없다고 判斷되기에 문이겠으나 轉타界의 事業者團體인 日本自轉車타이어工業會에선 會員企業의 要請에 따라서 通産省에 對해서 前者 不況割讓의 結成 乃至 中小企業團體法에 依한 調整活動(生産·出荷의 調整)의 再開를 容認해 주었으면하는 陳情을 하고 있으며 不遠中小企業廳이나 公正去來委員會에도 同様の 취지를 전달 方針으로 있으므로 今後의 動態에 注目이 된다. 또한 自轉車타이어 業界가 空前의 窮地에 몰려있는 것은 別表의 自轉車타

이어, 튜브제조업의 現況(日本自轉車타이어工業組合 策定)에 依해서 一目瞭然하나 昨年は 前年比 80%로, 今年는 昨年比 70%로 生産이 下落하여 2個年을 通해서 約折半으로 生産이 下落하여 있을 뿐 아니라 今後도 回復이 可望없다고 되어 있으므로 그 窮狀은 推測하여서 알수가 있다. 그 原因은 新車用타이어의 需要소스인 自轉車의 賣上이 오일속크의 뒤의 内外의 不況을 反映해서 極度로 惡化하여 輸出內需를 포함해서 60%前後로 下落하여 있는外에 全體의 2割 前後를 占하는 補修用타이어도 안팔리는 新車用타이어의 時勢下落으로 동태를 파악할 수 없게 되어 있는것 및 타이어의 單體 輸出도 美國에 있어서의 安全基準의 制定이 늦어짐으로써 去來의 照會가 안되는 것등과 韓國臺灣등 開發途上國이 차이프레머를 武器로(日本品과 比較했을 경우 2~3割 싸다) 뒤따라 오고있음이 影響하여 日本製 타이어의 輸出이 激減하고 있는(美國의 日本品輸入 타이어의 세어는 50%로부터 25%로 低下했다=1974年) 것에 있음은 一般에게 周知되어 있는바와 같다. 따라서 自轉車타이어메이커어는 去年의 5月以降은 파아트 타이어어나 臨時工등을 정리해서 操業度를 5割前後로 下落시켜왔으나 今年에 들어와서는 各社共히 本工員의

整理나 Lay-off를 自主的으로 實施해서 在庫調整에 힘써왔기는 해도 不完全한 自主調整으로 業況이 改善안되므로 生産構造의 變革에 알맞은 拔本的인 生産調整을 實施하기로 하고 不況칼텔이든가 或은 不況칼텔과 同様の 効果가 期待되는 中小企業團體法에 依한 調整活動을 志向하기에 이른 것이다. 어느 것이든間에 自轉車타이어界는 法的인 保證이 있는 生産調整을 志向하고 있음은 確實하며 今後如何한 展開를 보이느냐 지극히 興味롭다. 덧붙여서 이 運動에는 兼業業種이 많으며 轉타의 세어가 낮은 井上, 三星, 共和, 岡本理研 BS. 내소날등 大메이커어도 한결같이 贊意를 表하고 있음이 注目된다. 또 業況의 惡化에 따라서 한때 1,500圓 前後를 呼價하고 있었던 市中時勢가 1,000圓前後(튜우브付着, 페어當)로 約 3割정도 價格下落되어 있는 것이 實相이다.

또한 新車用타이어의 수요가 當分間 回復될 可望이 없는 것은 自轉車의 主輸出先인 美國의 不況이 深化하여 昨年度는 約 1千萬臺前後生産되어 約 350萬대 輸入된 것이 今年의 生産量은 4百萬대前後로 輸入量도 昨年の 折半以下인 150萬대로 激減한다고 展望되고 있는 것으로도 明白하다. (75.6.9 고무타임스紙)

自轉車타, 튜製造業의 現況

資料: 日本自轉車타이어 工業組合

1. 企業構成

企業數 關東 11(4) 關西 14(3) 合計 25(7)

註 ()는 大企業數를 表示

2. 需給狀況

(1) 自轉車

單位: 萬臺

區分	73年			74年			75年(推定)		
	1~6	7~12	年計	1~6	7~12	年計	1~6	7~12	年計
生産	454	487	941	449	320	769	250	300	550
出荷	469	488	957	406	340	746	280	300	580
期末在庫	37	36	—	75	55	—	52	52	—

(2) 自轉車用타이어

單位: 萬本

區分	73年			74年			75年(推定)		
	1~6	7~12	計	1~6	7~12	計	1~6	7~12	計
總生産	1,580	1,399	2,979	1,383	970	2,353	750	850	1,600
總出荷	1,611	1,399	3,010	1,310	1,029	2,339	800	900	1,700
國內用	761	845	1,606	835	618	1,453	640	660	1,300
(輸入品) 國內販賣	(18)	(111)	(129)	(151)	(26)	(177)	(12)	(18)	(30)
輸出用	850	554	1,404	475	411	886	160	240	400
期末在庫	208	205	—	276	265	—	215	165	—

◆ 日, 自轉車업계 점차 斜陽化

生産·出荷 40%줄어 倒産속출

석유위기가후 한동안 각광을 받아오던 자전거산업이

최근 다시 斜陽化되어가고 있어 인근 日本의 경우 도산 기업이 속출하고 있다.

최근 日本자전거산업진흥회의 조사에 의하면 자전거賣上은 지난 73년의 불을 피크로 급속히 떨어져 금

년 1월~3월까지의 對美수출은 前年同期的 약 4분의 1로 격감했고 日本국내 생산 출하도 약 40%로 떨어져 하락에 박차를 가하고 있다.

봄을 타고 設備투자한 日本의 自轉車업계는 과잉설비로 고민하고 있으며 減産을 강화하는 한편 「1년간 盜難보증」등 需要를 되찾기 위해 온갖 작전을 펴고 있으나 과당경쟁밖에는 실효가 없으며 도산기업만 늘어나고 있는 실정이다.

需要가 떨어진 것은 인플레이로 소비자들의 買入이 줄어든 것과 석유위기후의 비싼 原材料값을 제품가격에 轉嫁, 가격수준이 높아진데 영향이 있다.

특히 봄이 오래갈것으로 본 각 메이커는 5단, 10단의 變速기어, 全天候브레이크등 과잉기능을 갖추고 수요를 개척키로 했으나 이에 따른 가격인상이 소비자들로 하여금 위면케 했다고도 볼 수 있다.

이 협회의 조사에 의하면 지난 73년에 日本국내생산이 前年比 30%가 늘어난 9백40만대에 달했으나 지난해는 7백68만대로 떨어졌고 급년 1월~3월까지의 작년 같은 기간의 40%나 줄어든 1백46만대였다.

수요회복의 징조가 보이지 않으면 약 4개월분의 재고가 있어 당초 예상했던 연간 8백만대생산은 도저히 무리한 실정이다.

한편 수출의 주축을 이루고 있는 對美수출도 국내실경과 거의 같으며 급년 1월~3월은 前年同期比 약 4분의 1인 3만6천대로 격감됐다. (75.5.22 日刊内外經濟)

◆ 臺灣, 자전거市場 석권할듯

1~2年內 日, 앞질러 生産체제 系列화이름

臺灣은 앞으로 1~2년이내에 세계 자전거市場에서 日本을 앞질러 세계 제 1위의 생산국으로 등장, 對유럽 및 對美洲지역의 최대 수출국이 될 것으로 전망되고 있다.

14일 實公에 의하면 최근 日本을 방문한바 있는 臺灣자전거공업訪日團의 한 관계자는 日本의 자전거공업은 노임 및 기타 생산코스트의 등귀로 인해 채산성이 맞지 않아 곧 몰락하게 될 것이라고 밝히고 臺灣은 메이커들의 부단한 품질개선에 힘입어 이미 그 품질이 국제수준에 도달했으며 가까운 장래에 臺灣의 고급자전거가 국제시장에서 큰 비중을 차지하게 될 것이라고 내다보았다.

또한 그는 臺灣의 자전거공업이 부품에서 완제품에 이르기까지 생산체제가 계열화되었고 생산에서 수출에 이르는 유통구조가 조만간 일원화될 것이며 장차 동남아시아에서 자전거왕국이 되어 日本을 능가하게 될 것이라 내다봤다. 그런데 이를 증명이나 하듯 최근 歐美지역의 자전거수입상들은 日本보다 臺灣에서 자전거부

속을 수입하는 사례가 늘어나고 있다.

(75.6.15 日刊内外經 제지)

◆ 빵꾸에 강한 타이어, 굵릿치가 開發

美 B.F. 굵릿치社가 요즘은 빵꾸에 강한 新型 라디알, 타이어를 開發했다. 이 타이어는 「골덴, 라이프, 세에빅어, 라디알」 商品名으로 1월에 發賣되는 것으로서 同社에 依하면 同타이어는 카아카스部 代身에 細胞質의 特殊한 充填物이 사용되어서 이것이 最高 4分の1인 치(約 6.4mm)까지의 구멍을 自動적으로 막는 作用이 있다고 한다. (74.1 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 臺灣, 車輛登錄臺數(1972年)

트럭	24,352	버스	9,431
乘用車	67,640	라이트반	32,132
特殊車	3,949	三輪車	1,100
오토바이 (스쿠터어包含)	957,650	計	1,096,254

(1974.8.15 日本고무타임스社刊 “韓國, 대만의 고무工業”에서)

◆ 日, 臺 合作企業一覽表

臺灣企業名	對象品種	日本企業名	提携內容
正新	轉타류	共和	技術
南港	動타류	橫濱	”
泰豐	”	BS	”
建大	轉타	井上고무	業務

(1974.8.15 日本고무타임스社刊 “韓國臺灣의 고무工業”에서)

◆ 올해 실질成長率 7%

企劃院, 總資源예산안 확정

경제기획원은 실질경제成長率 7%, 都賣物價上昇率 20%내의, 輸出 60억달러, 輸入 72억달러, 1인당GNP(국민총생산액) 26만2천원등으로 잡은 급년도 總資源 예산안을 1월 22일 확정했다.

成長率을 작년의 8.2%보다 1.2% 포인트가 낮은 7%로 잡은 이 총자원 예산안은 국민총생산액(70년 不變가격)을 4조7백12억원으로, 總通貨增加率은 작년의 23.8%에서 30%로 각각 증가하는 것으로 책정했다.

국제收支面에서는 12억달러의 貿易赤字와 貿易外去來에서는 4억6천3백만달러의 赤字를 計上하고 移轉去來에서는 2억8천5백만달러의 黑字를 산정, 총국제收支赤字幅을 13억7천8백만달러의 수준으로 유지키로 했다

작년의 17억8천6백만달라보다 4억8백만달라로 赤字幅을 줄였다.

年末外換保有高는 12억 달러로 작년의 10억5천1백만 달러보다 1억4천9백만달라가 늘어나도록 했다.

投資率은 작년의30%에서 26%로 4%포인트나, 貯蓄率은 작년의 18.8%에서 17.1%로 1.7%, 海外貯蓄은 작년의 13.1%에서 8.9%로 4.2%포인트 각각 낮게 책정했다.

主要品目的 生産計劃(抄)

	單位	74	75	
		生産量	生産量	增加率 %
貨物輸送	百萬屯 km	17,286	19,330	11.8
旅客輸送	百萬名 km	47,620	54,777	15.0
産業線電鐵	km	333.9	419.4	
貨車保有	輛	16,207	16,007	
客車保有	輛	1,677	1,709	
高速道路延長	km	1,013	1,142	12.7
自動車	대	28,274	30,700	8.6

(75.1.23 朝鮮日報)

◆ 이란서 大規模타이어工場年末에 준공

「이란」이 대규모 「타이어」공장을 연말까지 준공시킬 것으로 보여지고 있어 이 공장이 정상가동하게 될 경우 우리나라의 「타이어」수출에 큰 영향을 미치게 될 것으로 전망되고 있다.

따라서 최근 급격히 신장되고 있는 中東지역에 우리나라 「타이어」업체가 전력을 기울이고 있는 감이 있으나 앞으로는 美洲 및 東南亞지역에도 관심을 가져야 할 것으로 보인다. (75.6.11 現代經濟日報에서)

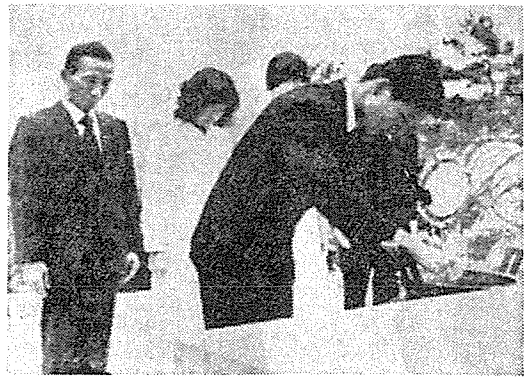
◆ 스크랩서비스 「企經情報」發刊

(社)韓國應用統計 研究所에서

(社)韓國應用統計研究所(서울市乙支路2街 148-4 三進빌딩 502號)에서는 國內外에서 刊行되는 各種新聞, 雜誌, 專門誌, 其他情報를 總網羅하여 企業經營에 必要한 經濟環境, 海外情報, 生産情報, 特許情報, 商品情報, 市場情報, 貿易情報, 租稅政策, 新技術情報, 企業情報, 人事情報, 商去來現況, 紙上세미나 等等을 多樣하고 水準높게 責任編輯하여 바인더式 製本體裁로 每月 4回以上 發行 配本한다고 한다.

購讀申請 및 問議電話는 ㉠ 0487

(75.6.30 每日經濟新聞)



● 朴正熙大統領은 14일 權惠·權暎양 志晩군등 세자녀와 함께 국립묘지로 부인 陸英修여사의 墓所를 참배했다 사진은 命息 志晩군이 분향하는 모습

◆ 陸女史 가신지 1年...全國서 追慕행사

聖堂·寺刹등서 遺德기리며 冥福빌어

朴大統領一家, 銅雀洞묘지 參拜

대통령영부인 고陸英修여사가 홍탄에 쓰러진지도 여인 1년.

고인의 유덕을 기리는 갖가지 추모행사가 고인의 1주기를 맞는 14일 전국적으로 거행됐다.

이날새벽 6시 明洞성당을 비롯 서울교구내 63개성당이 일제히 추모예배를 가졌으며 상오 9시에는 동작동 국립묘지내 고인의 묘소에서 대한구국선교단(총재=崔太敏)이 추모식을 거행했다.

또 상오11시에는 한국여성단체 협의회(회장=李淑鍾)산하 60개 여성단체 대표들이 이화여고 유관순 기념관에서 추모식을 거행 했으며 전국 각사찰에서도 추모법회를 가졌다.

추모행사에 참석한 신도 시민들은 1년전의 악몽을 되새기며 고인의 명복을 빌었다.

朴正熙大統領은 14일상오 영애 權惠, 權暎양, 영식 志晩군과 함께 銅雀洞 국립묘지에 있는 부인 陸英修여사 墓所를 돌아보았다.

全國務委員도 참배

金鍾泌국무총리를 비롯한 전국무위원은 14일 상오 故陸英修女史의 1주기를 맞아 국립묘지에 있는 故人의 묘소를 참배했다.

총리부인 朴榮玉女史를 비롯한 陽地會會員들도 이날 陸女史묘소를 참배했다.

(75. 8. 15 日刊內外經濟)

◆ 75年 타·투 目標額 追加策定

6千 8百萬弗에서 9千萬弗로

(社) 大韓타이어工業協會에서는 今年度の 타이어와 튜우브(自轉車, 自動車合計)의 輸出目標額을 政府當局으로부터 當初 6千 8百萬弗을 配定받아 다시 8千 1百萬弗의 自體目標을 樹立한바 있었으나(本誌 2月號에 既報)그동안의 輸出與件이 好轉의 兆朕을 보여 日前當局으로부터 2千 2百萬弗이 더 늘어난 9千萬弗의 修正目標額을 再策定받아 當會로서는 目下 이 目標額의 超過成을 爲한 萬般對策을 講究中이다.

◆ 타이어工場 安全管理委員會 結成

(社) 大韓타이어 工業協會 6個會員社는 타이어工場 安全管理委員會를 7月 26日 結成했다.

同委員會의 機能은 ① 앞으로 工場安全에 關한 相互 情報 交換, ② 事故에 對한 分析 및 豫防對策 研究, ③ 事故發生時 事故對策 樹立 및 關係機關과 協調, ④ 安全施設基準과 安全教育 및 點檢에 對한 事項等을 自律的으로 論議執行해 나가는 것 등이다. 그리고 委員會의 構成員은 委員長에 協會의 常勤理事, 委員에 6個會員社의 工場長, 幹事에 協會의 技術課長이다.

◆ 興亞타이어 製品販賣 誠實報告會員 組合 結成

國稅廳訓令第346號(73. 6. 26)의 誠實報告會員制實施에 關한 規程에 依據 自轉車타이어 製造業者 및 그 去來處(興亞타이어 營業所 및 都賣業者)의 發展을 圖謀하고 國稅行政의 明朗化에 寄與하기 爲하여 釜山所在 興亞工業(有)은 다음에 依據 標題組合을 結成하였다.

ㄱ) 日時: 75年 6月 19日 ㄴ) 組合長: 鄭冀鉉
ㄷ) 加入員數 11名

((75. 7. 3 興亞工業 提供))

◆ Cord도 Ply도 없는 Tire

Fire Stone Tire & Rubber Co에서는 加熱한 液狀 고무를 Mold에 注入하여 數分만 加黃하면 cord도 ply도 없는 Tire를 製造할 수 있다는 혁명적인 Tire 제조方法을 개발하였다고 發表하였다. Fire Stone Tire & Rubber Co의 化學 研究所長 Dr. Glen Alliger氏는 이렇게 Cast方法으로 製造한 Tire의 化學的인 組成에 對하여는 公開하기를 싫어하고 있으나 Tire의 特徵에 對하여는 “現在 製造하고 있는 Tire中 가장 乘車感이 좋고 Uniformity가 좋다. 卽 Radial & Lateral force vibratin(R.F.L & L.F.L)이 적고 乘車 시험에서도 “roughness”가 많이 減少하였다고” 호언하고 있다. 이 Tire 제조時 Bead部를 Mold에 넣는 方法 Bead部에 配合 고무를 注入하는 方法에 對하여는 설명을 하지 않고 있다. 어떤 配合고무를 使用하든지 강인한(Tough) 것을 使用하여야 될것

이다. Side wall部分은 (一般 Tire보다 두껍지는 않지만) 空氣를 넣어 팽창시키지 않더라도 充分히 차량의 重量을 지탱할수가 있다. 400~500本の 시험용 Tire를 製造하여 시험한 결과 耐久性, 高速 走行性面에서도 美聯邦安全規格(Federal Tire Safety Standards)에서 要求하는 것을 充分히 만족하고 있다. Detroit 自動車 業界는 이 Tire를 본적이 없지만 Dr. Alliger氏는 이 Cast Tire의 商品化 時期에 對하여 언급을 하지 아니했으며 開發이 急速度로 進진 될것이므로 몇 年內에 시험生産 단계에 들어갈 것이라고 말하고 있다. 또 이 Tire는 Tubeless의 一種이며 現在의 車輛에 용이하게 裝着할 수 있으며 走行中에 發生한 損傷도 쉽게 修理할 수 있으며 White sidewall Tire와 Snow tire(spike 附着)도 製造할 수 있다고 말하고 있다(70.2 Rubber world誌).

現在 美國 Tire 業界에서는 乘用車 Tire는 어떤 構造 어떤 cord材料가 가장 좋을 것인가 하는 問題에 對하여 많은 논쟁이 있는데 만약 Fire stone Tire & Rubber Co에서 開發한 新 製造方法이 널리 使用된다면 이들 論爭은 쓸데없는 일이 될것이다. 아직 開發 段階에 있는 이 製法은 加熱한 液狀 고무를 mold에 注入시켜서 cord도 ply도 없는 全體的으로 Uniform한 Tire를 製造하는 것이다. casting method로 製造한 Tire를 美國 Akron의 fleets와 Texas주 Fort Stockton市の 同社 Testing track에서 test하고 있다. Fire stone Tire & Rubber Co에서는 이 Tire는 종래 Tire를 위한 美國 운수성(Department of Transportation) 規格에 大體로 合致되는 外에도 耐久性, 高速性等 特性面에서 一般 Tire보다 良好하고 特히 乘車感이 우수하다고 말하고 있다. 이 Casting method는 Dr. Glen Alliger氏가 同社 研究所에서 10年前부터 推進해온 研究計劃의 結果이며 5年 동안 同 研究所副所長인 ward smith氏가 이끄는 研究陣이 이 製造方法에 총력을 기울여왔다. Dr.Glen Alliger氏는 “이 製造方法이야말로 최근에 개발된 Tire 設計 및 製造方法에 있어서 革命的인 것을 代表할만한 것으로 안다고” 말하고 있다. 또 “이 Tire의 商品化 時期”는 1975~1988 사이에 實現될 것이라고 말하고 있으나 이 製造方法 開發에 총력을 기울이고 있기 때문에 “時間問題일뿐”이라고 강조하고 있다. 이 製造方法은 高度로 自動化된 化學工程의 모든 要素로 되어 있으며 실제 生産에 있어서는 종래 힘들고 High cost가 要求되는 手加工 方法이 아닌 機械만으로 製造 可能하다고 Dr. Alliger氏는 말하고 있다. Fire stone Tire & Rubber Co에서는 配合組成에 對하여는 獨占하려고 하는데 이 Casting process에서 본 改良된 High modulus의 合成 고무 配合이 使用되고 다른 많은 고무들도 使用可能하다고 말하고 있다. 그러나 이 製造方法이 널리 보급되어 이용되더라도 Tire工業의 原材料인 elastomer에는

증대한變化가 일어나지 않을 것이라고 부언하는 것으로 보아 Butadiene(poly butadiene or Butadiene Copolymer)가 主原料가 아닌가 생각된다. 天然 고무는 使用되지 않을 것이라고 Dr. Alliger 氏는 말한다. 한편 이 新 製 造 方法의 開發은 cord가 必要없기 때문에 Tire-cord 工業界(Nylon, Rayon, polyester, glass fiber)에 致命的인 타격을 줄 것이라고 예상할수는 있다. 이 新 製 造 方法에서는 液狀 고무에 원하는 대로 Dye 를 첨가하여 Color Tire 를 製 造할 수 있으므로 Carbon black代身에 補強性 충전제로서 none coloring인 Silica가 使用될 可能性이 있다. 이 Tire에는 Air 를 넣지 않더라도 現在 一般 어떤 구조의 Tire 보다도 耐荷重性이 優秀하다고 말하고 있다. 한 실험에서 이 Tire를 구멍을 많이 뚫어(shot full of hols) 50mile 走行하는데 성공하였으며 같은 條件下에서 一般 Tire 같으면 "Rim"에서 빠져버렸을 것이다. 이 Tire의 適正 內壓는 24 lb/m²이지만 Air 를 넣지 않고도 正常的인 荷重에 능히 견딜수 있을 만큼 구조적으로 강하게 되어 있다고 말하고 있다(1970. 2 Chemical Engineering News).

(75. 8. 11 韓國

타이어(株)技術開發部 李源善 開發課長 提供.)

(編輯者注: 75.6. 타이어고무誌 11P의 液狀고무 參照爲要)

◆ 三陽(株)消息 數題

1. 職員夏季休暇 즐거

會社側의 格別한 配慮에 依하여 全職員은 8月 1日~8月 7日 全南靈光郡所在 가미미 海水浴場에서 愉快한 避暑休暇를 즐겼다.

그런데 이번 休暇(家族同伴許容)에는 實費에 依한 食事 飲料 등을 爲始하여 其他많은 無料서비스를 會社側이 提供하였으며 職員들의 健康 增進과 三陽人으로서의 一體感提高에 큰 成果를 올렸다.

2. 會社資本金 27億원으로

今般當社의 有價增資에 따라 當社의 資本金은 27億 원으로 大幅增大되어 大會社로서의 名實이 相符하게 되었다.

有價增資의 請約期間은 7月 21日~7月 22日 兩日間이고 配當金支給 起算日은 7月 23日 이었으며 舊株主에게 從業員株式과 우리社株組合 株式을 除外하고 0.2145% 比率로 配定하여서 增資金額은 5億 5千 1百 萬원으로 되었다. 그런데 이 有價增資의 目的은 運轉資金과 施設資金을 마련하기 爲해서 이다.

3. 經濟紙記者들 來社

在京 每日經濟新聞社, 韓國貿易協會刊 貿易通信紙,

서울經濟新聞社, 時事通信社, 現代經濟日報社(以上 가나다順)의 經濟 擔當記者一同이 7月 27日 全南光山郡 松汀邑 所在本社를 찾아 曹基柱 業務擔當常務의 스타이드에 依한 業況 브리핑을 듣고 이어서 工場의 타이어 製 造 工程을 구경하였으며 作業環境의 淨潔함과 社員福祉에 對한 會社側의 配慮는 國際水準에 比하여도 遜色이 別無할 程度인은 勿論 地方所在業體에 對하여 가졌던 從來의 先入見을 拂拭하는데 도움이 되었다고 하며 찬사를 보냈다.

(75. 8. 12上午 三陽타이어 提供)

◆ 타이어技術의 頂上 國內唯一의 스틸 라디알 新發賣

韓國 타이어(株)에서



韓國 타이어(株)에서 는 國內에서 唯獨으로 라디알타이어를 開發, 從前부터 市販하고 있으나 今般 라디알타이어의 尖端인 스틸코오드의 타이어를 또다시 新開發하여 市販하게 되었다.

그런데 "STEEL RADIAL 800"의 브랜드를 가진 이 타이어의 特色들

은 대충 다음과 같은 것 들이다.

1. 設計上의 特徵

獨特한 라디알構造... 카아카스 코오드를 圓周方向에 直角으로 排列하고 그위에 2枚의 STEEL CORD로서 強力한 BELT를 形成하고 있다.

強力한 STEEL CORD BELT..... 強力한 STEEL CORD를 RADIAL TIRE에 適用하여 TREAD部를 一層 補強시켰다.

高速(SR)타이어 設計.....最高時速 180km를 낼수 있도록 設計되었다.

特有한 패턴디자인.....RIB와 LUG의 混合形에 VARIABLE PITCH를 採用한 理想的인 패턴이다.

特殊配合採用.....GRIP性이 좋고 耐摩耗性이 優秀한 配合를 採用했다.

2. 性能과 長點

① 路面密着性(ROAD HOLDING) 및 핸들反應(HANDIE RESPONSE)이 良好하고 高速安定性(CORNERING)特性 및 制動性이 優秀하다.

② 安定性(STABILITY)이 높고 STEEL CORD BEI-

(53p.로 계속)

(43. p에서 계속)

T 2枚를 TREAD에 採用 시켰으므로 一般 TEXTILE RADIAL TIRE 보다 20%의 操縱安定性 및 CORNERING 特性의 向上과 30% 以上の TREAD 壽命延長을 期할 수 있으며 못에 질러도 貫通이 잘 안되므로 響구率이 거의 없으며 燃料도 節減된다.

③ 高速道路에서 安全하고도 餘裕있게 走行할 수 있다.

④ 理想的인 (GROOVE, 溝)를 排列하여 回轉抵抗이 적으며 騒音이 적고 偏摩耗를 最少限으로 줄이며 배수성과 乘車感을 向上시켰다.

⑤ 自動車の 힘(POWER)이 最大限으로 發揮될 수

있고 雨天時에 미끄럼이 적으며 타이어의 壽命이 向上되었다.

3. 스틸라디알타이어의 特徵

① 타이어 壽命이 100%延長 된다.

② 燃料消費가 20%節約 된다.

③ 響구率이 減少되었고 安全性이 向上 되었다.

④ 조종안전성 및 (CORNERING, 回轉性)이 優秀하다.

⑤ 制動性이 좋다.

⑥ 特殊한 TREAD PATTERN으로 騒音이 적고 乘車感이 좋다.

4. 新製品의 諸元

Size of Tire	Standard Rim	Single Use				Overall Diameter	Section Width	Static Loaded Radius	Loaded width	Valve
		Inflation (P.S.I.)	Load (Lbs)	Inflation (kg/cm ²)	Load (KGS)					
규격	표준림	단 른				의경	단면폭	정하중시 반경	정하중시 단면폭	발브
		팽창압력 (P.S.I)	하중 (Lbs)	팽창압력 (kg/cm ²)	하중 (KGS)					
165SR13	4.50	26	900	1.8	410	598	165	275	184	TR13
175SR14	5.00	26	1,100	1.8	500	638	175	292	195	TR13

5. 製品使用上의 注意事項

① 스틸 라디알타이어 표준 공기압은

일반주행시 : 1.8—2.0kg/cm²

고속주행시 : 2.1—2.5kg/cm²

② 발란스를 반드시 조정해야 된다.

③ 사용시에는 반드시 전후륜 동시에 사용할 것.

④ 정확한 타이어 교환은 타이어수명을 연장한다.

(75. 8. 10 下午 韓國 타이어 提供)

編輯後記

○.....慶熙大 白 教授의 「고무加黃體의 架橋理論 및 實際」와 日本關東製品研究所의 大庭氏外 諸氏의 「最近의 加黃成形方法에 對해서」를 讀어 고무加黃問題를 다루어보고, 이어 “모던 타이어 誌”에 依한 74 美 타이어 市場의 움직임을 살펴보기로 하였다 幸여 新知識이 得었으면

○.....老炎이 大端했었다. 「늦더위 있다 汗을 節序야 쇠질소냐, 비밀도 가볍고 바람결도 다르도다」(農家月令歌) 곧 “燈火可親” “天高馬肥”가 膾炙되겠지, 아름다운 많은 收穫이 期待된다.

○.....벌써 光復 30周年 그동안 타이어 界에도 눈부신 發展이 있었다. 앞으로의 30年 또한 꿈결같이 같것이다 그 때의 타이어 界는 果是如何? 그러 보는 바이다.

西紀 1975年 8月 31日 發行
西紀 1973年 1月 31日 登錄(마-461號)

타이어·고무 8月號 (非賣品) <隔月刊>

發行兼 理事長 張 善 坤
編輯人

發行處 社團 大韓 타이어 工業 協會
法人

서울特別市中區會賢洞2街10-1

(韓國貿易會館 1904號)

電番 ② 4136, 4137 郵番 100

交 ② 8251, 9272 構內 558

印刷人 李 約 舜
組版 및 印刷處 京一印刷所

근 건 한
勞 使 協 調

우 령 찬
經 濟 建 設

光 復 的 歡 喜
總 力 以 로 지 켜 가 자