

<리포르트>

美國 自動車 市場 展望

보 오 그. 워 어 너 어社

副 社 長 제임스. H. 인가솔

1980년에는 1千3百萬臺 販賣

先進國에 있어서의 乘用車, 트럭產業은 國家의 政策 經濟 國民生活에 끼치는 影響이 큰 基幹產業의 하나로 되어있다.

나는 至今부터 美國의 自動車產業의 今後5年間の 展望을 말하겠으나 이것은 美國의 自動車市場이 큰 點과 美國의 自動車關聯에이커어의 活動은 世界的인 規模인 點으로해서 日本이나 歐洲로서도 關心깊은 일이라고 生覺한다.

내 이야기는 크게 나누어서 두개의 分野에 言及한다. 于先 今後5年間の 乘用車, 트럭에 對한 需要에 影響하는 諸要素를 檢討하고 다음으로 將來의 自動車는 어떤 것으로 되는 가에 對하여 論及해보고자한다.

最近의 石油危機와 世界的인 不況을 경험한 우리들은 長期豫想은 危險하다는 것을 배웠다.

今後도 그러한 豫想不可能한 情況의 急變이없다고는 할수없으나, 現時點에서 가장 確實하다고 生覺되는 1980年の 美國에 있어서의 乘用車, 트럭의 販賣豫測을 樹立해본다.

過去2年間美國의 메스쿰은 美國의 自動車產業이 經濟的 政治的 環境의 惡化에 依한 打격을 너무나도 甚하게 받았으므로 이젠 過去의 隆盛을 回復할수는 없는것이라고하는 悲觀的인 見解를 報道해왔다.

그러나 1900年代 初頭의 美國의 有名한 作家 마야크 토우에인氏의 말을 빌리면「自動車產業의 死의 報道는 크게 과장되어있다」고 할 수 있겠다. 美國의 自動車產業이 今後도 困難한 情況에 直面하는 것은 事實이다. 全世界의 乘用車, 트럭메이커어도 同様이겠지요. 然이나 美國의 自動車產業은 困難한 問題들이 解決, 또는 問題에 對處하는 方法을 發見하고 있다. 그리고 消費者의 要求의 變化에도 豫想外의 速度로 順應하고 있

다. 消費者의 要求라고하는 點에 對해선 美國人의 生活에 있어서 自動車가 얼마나 重要한가를 考察해볼 必要가 있다.

日本의 都市를 例로들면 東京, 橫濱, 大阪, 名古屋이라고하는 主要都市는 모두 自動車가 普及되든 훨씬 以前에 都市의 形態를 具備하고 있었다. 이것은 大量輸送 시스템이 단드러져 있어서 自動車가 없더라도 交通의 不便을 안느꼈기때문이다.

自動車는 生活의 一部 通勤의 95%는 自動車

한편 美國에선 都市의 發展과 今日的인 人口分布의 패턴은 1900年以後라고하는 比較的 새로운 것이다. 그리고 國土가 廣大한點, 많은 都市에서의 大量輸送手段의 未發達이라고 하는點으로부터 都市의 發展은 自動車에 依한 交通이라고하는 것을 前提로해서 成立되어 있는 것이다.

自動車を 所有한다는 것은 一般的인 生活의 一部로 되어 있다. 最近의 統計에 依하던 美國에선 10世帶中 8世帶는 自動車を 最低1臺所有하더 3世帶中 1世帶는 2대以上所有하고 있다. 하이웨이利用者聯盟의 推計에 依하던 通勤의 交通手段中 95%는 自家用車에 依하는 것이다. 普及率뿐 아니라 走行거리도 길어지고 있다.

自家用車 4대中 1대는 1回의 走行距離가 50哩(80km)以上이다. 休暇旅行이라고 하면 거의가 自家用車에 依한 것이다. 片道平均 160哩(25.6km)即 500km以上の 旅行이라고 하는 것은 異常할 것이 없다는 것이다.

如斯한 自動車會社를 可能케한 것은 州를 連結하는 하이웨이의 發達이다. 過去 20年間に 정비된 高速道路網은 3萬6千哩(57,600km)로서 全國을 커버어하고 있다. 美國의 高速道路라고 하는 것은 어떠한 것인가를 說明하지요.

昨年の Xmas 休暇時に 한창 不況中이었음에도 不拘하고 뉴우올, 뉴우잉그랜드, 메트로이트, 시카고등의 地域으로부터 數千이라고 하는 家族이 1千哩(1,600km) 나드라이브해서 후로리다에 바케이손하러고 나갔다.

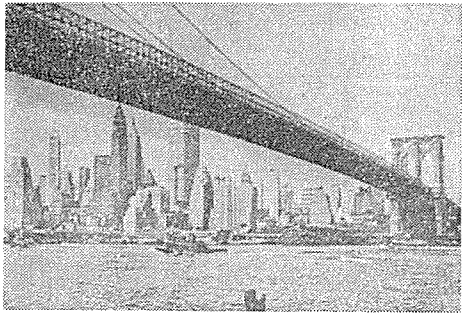
55哩라고 하는 制限時速을지켰다고치고서 片道 2日以內이다. 이것은 日本의 北端인 靑森에서 南端인 鹿兒島까지 交通信號에 停止됨이 없이 2日以內에 走行한다는 것과 같다.

如斯한 美國民의 自動車依存은 政府도 그 交通政策中에 十分考慮하고 있다.

例를들면 最近運輸長官은 「自動車는 美國에 있어서의 가장 一般的인 交通手段이며 이것은 今後에도 不變할것이다. 美國人의 自動車에의 愛着은 決코 식어있지는 않다」라고 하고있다.

乘用車에 公共輸送手段이 代替된다고 하는 것은 설사 汽油의 價格이 今後에도 上昇을 계속한다고해도 美國에선 있을 수 없다고 나는 생각한다. 雖 많은사람들이 公共輸送의 쪽을 좋아했다 하더라도(그런 일은 至今은 없으나)美國 政府로서 自家用車에 代替되는 公共輸送시스템을 만들수는 到底히 不可能하다.

하이웨이 利用者聯盟에 依하면 現在 5%의 通勤者가 公共輸送手段을 使用하고 있으나 이 公共輸送力을 600億弗(約 18兆円)드러서 2倍로 增加시켰다하더라도 5%가 6%로 되는데 不過하다. 依然히 94%는 마이카야 通勤인 셈이다.



뉴우올, 브룩크린브리지

需要는 增加한다
..... 그 要因은

이외에도 自動車의 수요예측에 影響을 주는 注目할 만한 要因이있다. 自動車의 廢車率, 드라이버어의 增加, 資金導入, 政府의 政策등이다.

美國에선 廢車率은 平均해서 新車製造대數의 70%이며 이것은 하나의 重要한 指標로 되어 있다. 廢車對象으로 看做하는 것은 6年以上 使用한 古車이다. 每年增加率이 下落하고 있다고는 해도 自動車의 生産은 增加를 계속하고있다.

이것은 6年以上 古車도 增加하고 있다는 것을 말하는 것이다. 現在美國의 年間廢車대수는 800萬대로 推定되고있다. 이것은 新車生産의 強力한 要因이라고 할 수 있다.

運轉免許證所持者數도 增加가 豫測되고 있다.

이것도 新車販賣를 爲한 큰 要因이다.

增加率이 높은 것은 女性드라이버어이다.

現在美國에는 15歲以上の 男性의 90%가 免許證을 갖고 있으나 女性은 67%뿐이다. 그러나 結婚後도 일을 계속하는 女性이 많아져오고 있으며 10代의 女性드라이버어도 增加하고 있다. 이것은 女性드라이버어가 많아짐과 同時에 한戶에서 2대 3대 이렇게 自動車를 所有하는 世帯가 增加한다고 하는 것이다. 現在로서 앞에서 言及한 것처럼 3世帯에 1世帯의 比率로 되어 있다.

不況, 인프레에도 不拘하고 美國에선 新車에 對한 購買意慾은 줄어들지않고 景氣의 回復이 進척됨에 따라서 더욱 강한 수요가 期待된다. 個人의 可處分所得은 年年 增加를 表示하고 있다.

新車販賣上의 또하나의 指標인 中古車의 價格은 上昇을 계속하고 있다.

이것은 인프레 및 政府의 安全 排氣가스對策上의 規制에 依해서 높아져있는 新車價格에 있어서 好材料이다. 自動車의 價格의 上昇에 對해 美國의 消費者는 Loan 期間의 延長이라든가, Lease에 依해서 對處하고 있다.

至今까지 20年가량 新車購入資金의 Loan은 平均 36個月이었으나 今에서는 이것이 42個月로부터 48個月로되어 있으며 每月의 支拂額을 抑制하고 있다.

自動車의 Lease도 急速하게 旺盛해져 오고 있다. 10年前 40萬대 었던것이 昨年은 100萬대를 넘었다고 한다. Lease의 利點은 先拂金이 不要인點이며 平均先拂金은 1千弗 即 30萬圓이나 그 以上으로 된다.

自動車의 수요에대해서 그 影響이 꼭 明確하지를 못한 要因으로서는 政府의 安全, 燃料節約, 排氣가스處理라고 하는 規制가 더욱 強化되었을 경우 이것이 自動車의 價格上昇에 直結되는 點이다.

自動車메이커어는 1980년까지에 1哩當의 汽油인 消耗量을 40%引下 하라, 即 가른當의 走行거리를 18哩로 하라고 하는 大統領의 要求에 同意하고 있다. 然이나 妥當한 排氣基準이各州에서 決定되지 않은 限, 메이커어가 이目的을 達成하기란 困難하다.

더우기 議會에선 1980년까지에 加른當 20哩, 1985년에는 이것을 28哩로 하는 法命을 通過시키려고 하고 있다.

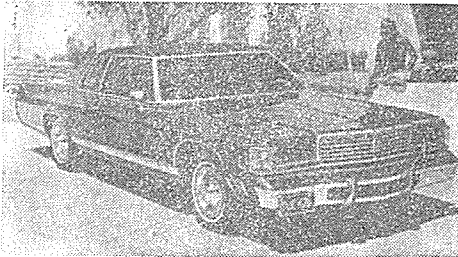
이들의 數値를克服하고 또한 더욱 嚴한 排氣 기준에

合致하는車を製造하는 일은 技術面뿐 아니라 코스트의 면으로부터도 거의 不可能하다. 또 一定한 重量, 사이즈 및 各層의 走行거리를 넘는 車에對해서 새로운 稅金을 賦課한다고 하는 생각도 議會에는 있다. 이것이 實現하면 家族이 많기 때문에 큰 自動車가 必要한 家庭이나 택시 用의 車, 캠핑 用의 트로리를 갖고 있는 多數의 人들에게 큰 影響을 준다. 最後로 이미 잘 아실 것으로 믿으나 美國民은 關稅率의 問題로 動搖하고 있다.

이 動搖는 海外的 自動車 메이커어 中에는 自國의 販賣價格보다 싸고 美國에서 車를 販賣하고 있는 各國의 메이커어가 있다고 하는 嫌疑로부터 必然的으로 일어난 問題이다.

假使 이 問題의 解決을 爲해서 輸入車에 對하여 各層의 規制措置를 취했다고 하더라도 美國車의 販賣價格은 依然히 높은 것으로 되겠지요. 이 規制問題에 對해서 美國 政府는 反對의 態度를 取하고 있으나 勞動組合 등의 團體中에는 輸入割當制를 強力하게 支持하고 있는 團體가 있는 것도 事實이다. 지금까지 말한 要因을 要約해서 볼 것 같으면 一般的으로 美國人은 車를 必要로 하고 있으며 男女를 不問하고 可處分所得中에서 占하는 比重이 增大한다고 하더라도 購買力이 있으며 또한 이러한 人들의 數는 붓고 있다. 따라서 不測의 事態가 없는 限 長期的인 수요는 높으며 1980년까지에 美國內에서의 總販賣臺數는 輸入車를 포함해서 1,200萬~1,300萬대에 達하는 것으로 豫測되어 이것은 1973년에 記錄된 1,150萬대를 上回하고 있다.

短期的으로 보면 75년의 總販賣臺數는 830萬대 程度로 豫測되나 76년은 930萬대라고 하는 顯著한 伸長이 期待되고 있다. 業界에선 그 以上の 賣上을 豫想하는 傾向도 있으며 例를 들면 제너럴 모터스社 등은 今 76년의 販賣臺數가 1千萬대를 突破할 것으로 기대하고 있다.



크라이슬러 로오알 모나코 부로오암

車種은 小型, 輕量이며 高性能

日本 및 歐洲로부터의 輸入車의 美國市場에 있어서의 Share는 依然히 높은 것으로 生覺이 된다. 이것은 첫째로 外國製의 自動車에는 많은 美國人이 즐기는 특

長이 具備되어 있음으로써이며 또 하나로는 外國製란 것으로서 特殊한 魅力이 있음으로써이다. 然이나 美國의 自動車 메이커어도 小型車의 提供에 注力하므로 美國市場에 있어서의 外國車가 占有하는 現在의 20%의 Share는 15%程度로까지 下落한다고 생각되므로 이것으로서 小型은 계속 重要한 商品으로 될 테지요. 다음 1980년까지 美國人은 여하한 車種을 購入하느냐하는 問題이다. 完全히 新型의 車를 製造하는데는 적어도 3年은 必要하므로 美國의 메이커어가 1980년까지에 劃期的인 新車種을 出荷하는 일은 于先 있을 수가 없다.

勿論 그 동안에 큰 變化가 있을 것은 豫想할 수 있다. 只今 確言할 수 있는 것은 小型且輕量의 보다 效率이 높은 車에 對한 수요는 지금부터도 계속한다는 事實이다. G.M의 副會長 등은 近者 同社는 1980년까지에 各 모델의 重量을 1,000磅度 (453kg)나 減量시켜서 燃料效率을 5.6%나 引上시킨 車의 研究를 始作했다고 이야기하고 있었다. 이들의 美國製의 車는 現在 日本이 製作하고 있는 車에 漸漸 劣아져 가고 있겠지요. 事實 美國製의 重量이 350磅度(約 1,600kg) 以下の 自動車는 現在 總生産臺數의 約 40%를 占하고 있으나 1980년까지에는 3分の 2를 占하기에 이룰 테지요. 然이나 家族이 많은 家庭用의 大型車에 對한 수요도 낮아질 것 같지가 않다.

美國의 추가정數의 20%는 5人 以上の 家族으로 구성되어 있다. 또 다시 前述한 바도 있지만 美國人은 장거리의 運轉을 즐기므로 5~6名乘의 大型승용차에 對한 수요도 높은 셈이다.

이 矛盾에 對한 解答은 車內스페이스는 大型車 程度이며 또한 全體의 사이즈를 小型化한 승용차라고 할 수가 있다. 如斯한 類의 車는 現在 日本이나 歐洲에서 人氣가 있는 箱型型 또는 角型으로 될 테지요. 이 事實은 지금부터의 小型車에도 해당되는 것이다. 또 此種의 車의 前後部의 오오버어형그는 從來보다 짧아지며 車의 側面은 후랏트로서 鐵板을 必要以上으로 使用하지 않게끔 그라스가 從來以上으로 使用되게끔 될 테지요. 然이나 美國製의 此種의 車種은 限定되어 버리게 되는 것이다. 何故나 하면 美國의 메이커어는 部品, 生産設備, 資本 등을 보다 有効하게 使用하기 爲해서는 製品系列을 簡略化하지 않으면 안되기 때문이다. 이 傾向의 하나로서 1980년까지에는 데트로이트에서 製作되는 車는 「월드 카아」라고 할 수 있는 自動車로 될 테지요. 이 車는 日本이나 歐洲의 車에 浴似하며 美國으로부터의 輸出車의 人氣物로 될 것으로 期待되고 있다. 此種의 車는 生産技法, 크기, 設計의 면에서 「월드 카아」라고 부르게 適合한 車이다. 포오드 등은 이미 西獨, 스페인, 英國, 佛蘭西의 各國製의 部品를 使用해서 西獨, 스페인, 英國에서 組立하는 4名乘의 乘用車의 美國에서의 販賣

를 1977년에 스타아트 할것을 明白히 하고 있다. 보다 輕量이며, 보다 高性能의 自動車를 提供하는데는 鑄造 알루미늄 鑄造마구네슘, 改良된 알루미늄合金, 프라스틱, 그라스등의 輕量이며 強度가 높은 原料를 從來以上으로 쓰지 않으면 안된다. 然이나이들의 原料는 長點과 同時에 各種의 問題點도 갖고 있다. 例를들면 알루미늄은 鋼板과 同率로 軋틀때냄이 不可能하며 他的 金屬과의 銲接도 잘 안된다.

動力장치 部分에 關해서는 1985년까지에는 큰 變化는 안보일것이라고들 말하는 것이 業界의 一致된見解이다.

엔진의 設計는 各種이 開發되고 있으며 그중에는 一定한 條件下에서 實用段階에들어가 있는 것도 있으나 亦是 이當分間은 內燃가소린, 엔진이 中心으로 될 테지요. 現在의 엔진이 美國의 排氣기준에 適合시켜서 燃燒效率를 높이기끔 改善될 것은 말할 나위도 없다.

今後 10年間에 生産라인에 導入될 可能性이 強하다고 一般的으로 생각되는 엔진으로서는 層流噴射 로오 타리이, 엔진, 지이젤, 엔진, 타아빈이있다. 然이나이느것이나 程度의 差야 있을지언정, 1978年の 聯邦窒素 酸化物放出基準線아니라 將來 그러한 個個의 開發에수반한 더욱 嚴한 規制에 對處한다고하는 問題를안고 있다. 따라서 內燃기관은 1985년까지 改造를 하면서도 主要動力源으로서 남을테지요. 한便 그때까지에는 지금말한 代替엔진도 10年の 研究期間으로 크게 改善되어 또한 便으로는 例를들면 스타아팅 外燃기관或은 電氣 합터리이 方式등 新動力源도 登場할 것으로 생각된다.



GM오펀스 모빌타 88HT세단

前輪 4輪驅動方式의 採用

美國의 自動車의 하나의 開發方向으로서 一般車의 前輪驅動方式의 採用이 注目된다.

美國에선 現在 前輪驅動方式은 두개의 大型高級車에 限 쓰이고 있다.

1965년에 導入된 當時는 1930年代以來 始初의 美國 製前輪驅動型이었다.

車內 스페이스를 넓게하고 핸들링을 改善하는 前輪 驅動方式은 小型車의 特色으로서 이르면 1977년에 市場에 出現하여 1980년에는 一般化될것으로 期待되

고 있다.

트럭용, 救急車용, 빅 얼프, 트럭用등 特殊用途 車輛에 4輪驅動方式이 漸漸注目되기 시작하고 있다. 이것은 最近急激하게 人氣를 높이고 있는 4輪驅動的 유 티리티車의 製造業界에서 充分한 試驗을 마친것이다.

安全性이 더욱더욱 要請되는 現下 4輪驅動方式에 依한 優秀한 트럭손과 핸들링 性能은 特殊車輛에 理想的 條件을 부여한다.

作動시프트를 없애는 디페렌셜, 기어의 開發로4輪 驅動方式은 변경 없는 安全作動으로되므로 더욱 더욱 人氣의 的으로될테지요.

이외에 燃料의 경제성과 排氣制御를 改善하기 爲해서 日렉트로닉스의 利用이 旺盛해 질테지요. 日렉트로 닉스는 이미 標準모델에서의 點火장치나 음손으로서 速度調整, 에어컨用的 自動溫度調節에 使用되고 있다.

來年 日렉트로닉스式自動點火타이밍, 시스템을 갖춘 車種이 몇臺인가 出荷될테지요.

또 가까운 將來, 日렉트로닉스는 自動變速機의 스프 트, 페던이나 카브레터어의 混合, 排氣가스의 再循環을 制御하기 爲해서 利用될 테지요. 今後 10年間の 興味있는 可能性으로서는 日렉트로닉스 乃至는 컴퓨터로 制御된車의 出現이라고 하는 것이다. 그것에 依해서 더욱 큰 信賴性, 經費의 輕減, 디자인의 面에서의 柔軟性등의 메리트가얻어진다. 近年大幅의 技術革新이 이룩된 結果 컴퓨터어로 制御된 車를實現化하는데 必要한 低下格의 센서어가 기대되고 있다. 1980年製의 典型的인 美國製의車는 다음과 같은 特色을 갖고 있을 테지요.

더욱 小型이며, 輕量이며, 스타일도 경쾌하게되어있다. 鐵鋼을 적게 프라스틱, 알루미늄 및 그라스를 보 다 많이 使用하고 있다.

한層効力이 좋은 아름다운 內燃엔진을 써서, 日렉트로 닉스制御기구도 끊임없이 채용되고 있다.

트럭은 安全性, 騒音輕減 타이어는 라디알프라이로

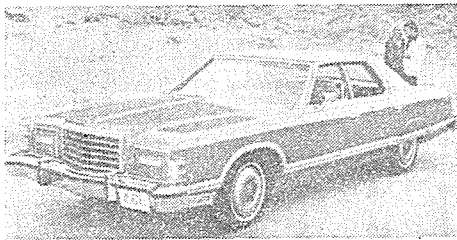
트럭에 關한 展望으로서는 이미 乘用車에 對해서 이 야기한 것의 대부분이 해당이된다.

트럭에 있어서도 燃料의 경제성이나 排氣制御를 改善하는 것에 重點이 놓여질 것이다.

또한 安全性和 騒音輕감에 對해서 한층 더 강화되는 規準에 如前히 適應시키는나하는 것이 트럭業界特有的 問題로 될테지요.

今後 5年間에 空氣力學的 드라그를 輕감하는 드라그 휠 ,全國의인 스피이드 制限에 適應하는 減速時의 最

適한 엔진出力을 指向하는 디젤, 엔진과 드라이브인의 改善엔 効率을 증대하는 타아보차아자아 또한편으로는 高價이지만 效率이 좋은 라디알, 프라이, 타이어의 使用 이라고하는 面의 開發이 豫상된다.



포드 LDT란도우

지금까지 論議의 對象으로 되어 있었던 問題의 하나는 에어브레이크를 使用한 트럭, 버스, 트레일러의 停止거리를 크게 단축하는 미끄럼防止制御器(스키드, 콘트롤, 브레이크, 시스템)의 採用을 定한 聯邦動力車輛 規準法의 問題이다. 이 制動시스템은 그 經費와 效果, 日常의 使用條件下에서의 信賴性의 面에서 長期間論議 되어 왔다.

이시스템이 萬若갈안된다고하면 今後政府는 規制法 規를 制定하기 前에 그 규제 규준에 依해서 초래되는 利點과 코스트의 均衡을 業界와 協議하는 것이 當然하다고 하는 議論이 한층 시끄럽게 될테지요. 승용차에 이커는 이미 發車前에 시이트벨트를 付着할 것을 要求하는 인타록시스템의 開發, 設置로 5億弗이나 경비를 負擔받았다. 그런데 美國人の 거개는 規則 그대로는 이것을 不使用할관만아나라. 이것을 除外 또는 全然無視하기 始作하고 있다. 政府는 뒤늦게나마 또한 負擔이 利用者에게도 미치는 大端한 경비를드리고난뒤에 이設備을 안해도종도록 法規를 變更했다. 또 트럭 業界에 注目할 一部門이 있다.

車體重量 1萬剎度以下の 小型多用途트럭部門이다. 乘用車와 트럭全體의 賣上이 줄었는데도 小型特殊用트럭은 前年 정도로 끝이고 말았다. 此種의 車輛은 結局 4輪小型車輛, 빅 오프, 반家庭用移動車등을 포함해서 1975년에 50萬대以上の 販賣가 豫상된다. 이들의 車輛은 주로 리크레이손용이나 業務用輸送用에도 使用되고 있다.

需要의 面에서는 今後性能이좋은 트럭이 더욱 더욱 許多하게 팔린다고 하는 것이 確實히 表示되고 있다. 美國運輸省의 最近의 豫측 豫선 美國의 트럭에 依한 輸送總噸數는 至今으로부터 1990년에 걸쳐서 約 2倍로 된다고 되어 있다. 今後 여러가지 크기가 다른 트럭의 수효가 불으므로 우리들로서는 1980年の 全트럭販賣數 約 370萬 대 까지를 考慮해서 이것은 1973年の 300萬 대에 匹敵하는 큰 숫자이다.

將來의 自動車産業은

如斯한 理由로해서 美國自動車産業은 今後의 長期展望은 극히 樂觀的이다.

自動車産業은 今後도 依然히 先進工業國의 經濟의 기초이며 同時에 開途國에 對해서도 그것은 더욱 더욱 重要의 度를 增加한다.

또 특히 美國의 경우 政府는 今後도 車輛製造業界에 嚴한 規準을 表示하여 即時로 이에 應하게 끔 壓力을 加하고 있다. 이 事實은 如斯한 改善指示를 가지며 或은 可能하던 그러한 指示以前에 改善에 當하는 製造業者에 더욱 더욱 큰 부담을 준다.

美國의 自動車産業은 恒常 外國産業의 競爭을 歡迎하고 있다. 競爭이 더욱 좋은 車를 더욱 싸게 市場에 出荷하는 原則인 것이다. 同樣으로 他國에 있어서도 利用者 가 車를 任意로 選擇하는 自由市場의 原則이 없으면 안된다. 美國에 是 政府도 民間도 共히 自由市場의 유지에 努力하나 同時에 場所는 어디든 간에 同一한 市場條件을 바라고 있다.

最善의 車를 生産할 수 있는 唯一한 條件은 利用者 自身이 判斷하여서 決定한다고 하는 바로 그것이다. 利用者가 要請하는 것은 利用者自身이 제 一 갈알고 있는 것이다.

제너럴모터어의 副會長은 美國의 消費者는 나라의 에너지가 不足에 適合시킨 가장 適切한 自動車市場을 形成하고 있다. 故로 政府가 빚이든지 消費者에게 억지로 輕量車輛을 購買시키는 規則을 만들 必要는 없다고 하고 있다. 이런 일은 日本서도 濠洲, 歐洲, 其他어느

主要國의 新車登錄臺數에 對한 輸入車의 比率

單位: 千대

	新車登錄臺	自動車生産	輸入車	輸入車의 比率
美國	11,351	9,638	1,713	15.1
西獨	1,952	1,457	495	25.3
英國	1,662	1,206	455	27.4
佛蘭西	1,745	1,383	362	20.8
伊太利	1,449	1,061	388	26.7

◎ 日本에는 現在 約 25萬대의 輸入車가 달리고 있으나 그 大部分은 乘用車이며 1974年度의 乘用車新車 登錄 대수 206萬 대中 輸入車는 約 4萬대로서 1.9%

나라도 같으며 消費者에게 特定한 車를 強買시키는 政府는 귀찮다고 할 수 있다.

消費에 依한 選擇을 原則으로하는 限 確實한 消費의 選好에 自動車業界는 答하고 있다. (以上)

◇ ◇ ◇

本稿는 美國의 보오그, 워어그, 코오포레이손의 海外 擔當副社長 제임스, H. 인가솔氏가 11月 14日 東京帝國

<26p에 계속>

미비로 應札이 어려울 경우 1차로 供給可能規格을 마감일 內에 電文으로 offer한후 事後 修正하는 方法을 택할 것이 要望된다.

마. 關 稅

타이어의 關稅率은 内部직경이 55cm以上인것은 10% 55cm未滿은 30%이며 튜브는 모두 25%이다.

바. 展望 및 輸出擴大方案

1974년부터 韓國製品이 이집트 市場에 발을 디딘후 價格面에서 競爭의이머 品質이 良好하다는 評을 받고 있으며 現在 自體 生産量이 增加하는 需要에 따르지 못하고 있어 단기적인 輸出展望은 밝다고 할 수있다. 그러나 競爭國인 日本이 차관공여와 결부된 商品進出을 시도하고 있으며 또한 이집트가 1976~1980년까지 5개년의 經濟開發計劃기간동안에 生産施設을 대폭 확장 計劃이며 自體需要充足은 물론 인근 아랍국가 및 아프리카 諸國에 輸出하기 위해 이미 지난 4월에 프랑스의 Michelin社와 US\$ 5천만規模의 타이어 工場 建設計劃을 체결한 바 있어 증장기적 展望은 결코 밝다고 단은 할 수 없다.

그러나 우리나라가 現地需要에 적합한 농경용, 사막용 등을 開發 生産하고 規格을 多樣化시킨다면 輸出伸張을 기할 수 있을 것이다. 특히 무엇보다도 이집트는 國際入札을 통한 購買가 대부분이기 때문에 入札에 관한 正確하고 신속한 사전 정보입수 및 入札時 유리하도록 諸般루트 등을 미리 確保해 놓는게 절대 필요하다. 왜냐하면 新聞에 입찰공고가 날때는 이미 낙찰업체가 내정되는 경우가 많다고 하기 때문이다. 또한 차관등을 미끼로 대대적인 進出을 피하고 있는 日本과의 競爭에 대처하기 위해서도 政府間 貿易協商을 적극적

으로 推進해야 할 것이다.

輸入業者 名單은 다음과 같다.

8個 國營貿易會社

① El Nasr Export & Import Co.

Add: 28-A-Talaat Harb Co.

Cable: SHINTAM

Telex: 2232un

② Misr import & export Co.

Add: 6, Adly st.

Cable: IMPEXMISR

Telex: 2251 un impexmisr

③ Arab Foreign Trade Co.

Add: 12 Youssef El Gendi st.

Cable: ARABIMPEX

Telex: 2240 un Arabimpex

④ Misr Foreign Trade Co.

Add: 1, Kasr El Nile st.

Cable: (COMEX) Misr

⑤ The Engineering General Co.

Add: 29, A-Orabi st.

Cable: EGICI

⑥ The Tractor & Engineer Co.

Add: P.O. Box 366 Cairo

Cable: CROCODIKE

Telex: 2247 Crocodile

⑦ Misr Car Trading Co.

Add: 18, Talaat Harb st.

Cable: AUTOMISR

⑧ The General Co. for Trading and Chemicals

Add: El Imobilia Bldg. Cheirif Street

Cable: (CHEMTRADE)

(30p 에서 계속)

東洋고무, 大津타이어의 順으로 거의 巷間에 傳해지고 있는 實세어의 素間과別差가 없는 것 같다.

二輪車에선 一躍, 井上고무가 톨으로 進出했다.

再去年的 裝着率順位에선 BS, 住友, 橫濱에 이어 第4位.

裝着率은 10% 그것이 一擧에 3倍로 伸長되고 있음이 注目된다. (75, 12日本月刊타이어誌)

(35p 에서계속)

호텔에서 日本, 美國中西部會 第9回 日美合同會議에서 1980년까지의 今後 5年間的 美國自動車市場 및 自動車産業의 예측에 對해서 講演을 行한 것을 收錄했다.

또한 보오그, 워어너社(本社시카고)는 輸送機器, 空調機器, 化學, 프라스틱製品, 産業機器의 메이커로서 資

金運用部門其他에서도 活躍하고 있는 월드, 앤더프라이즈로서 日本에는 보오그, 워어너어(株)(本社東京)의 外에 合併會社 아이신 워어너어, NSK 워어너어, 宇部사이곤, 三菱요오르, 標本물스, 荏原마이롱, 雀슨을 가지며 또한 日本의 메이커어와의 技術提携를 통해서 活躍하고 있다. (1976年 1月號 日本月刊自動車타이어誌)