

# 國內·國際뉴스

## ◆ 經濟 및 交通閣僚 新年辭

南惠祐 副總理

각 분야 投資촉진, 物價安定에 力點

80년대를 향한 우리의 成長潛在力을 한층 진작시킬 4차 계획의 제 2차연도인 戊午年の 經濟정책은 기본 목표를 안정기조 정착에 두고 物價安定에 중점을 두겠다. 또 각 분야의 投資를 촉진하고 貿易規模를 확대하여 産業合理化를 촉진시켜 81년의 2백억「달러」수출 기반을 다져나가겠다. 國民生活의 質을 높이기 위한 사회개발사업에도 적극적으로 힘을 쏟겠다.

金龍煥 財務長官

해외 金融 의존 탈피...國內金融으로 전환

새해는 實物經濟의 변화에 신속성 있게 對應하는 「能動的 通貨政策」을 펴나가면서 內需産業投資 지원을 확대할 생각이다. 또 지금까지의 海外金融 의존에서 탈피, 점차 國內金融으로 轉換시키고 內資動員 극대화를 위해 家計예금 金利의 인상 등 다각적인 저축 증대 방안을 강구할 계획이다.

특히 家計貯蓄에 대해서는 金利·稅制面에서 우대하고 예금 종류도 단순화시키며 實物貯蓄과의 연관도 높일 계획이다.

崔珏圭 商工長官

重化學 육성·中小企業 균형 발전 도모

또하나의 1백억 「달러」 수출을 추가시키는 기반을 조성하는 해로 정해 수출을 적극 지원하겠다.

수입은 국제경쟁력을 강화하고 산업합리화를 촉진하는 측면에서 자유화폭을 확대 해나갈 것이며 産業정책은 重化學육성과 中小企業의 균형적 발전에 力點을 두겠다.

또 工場새마을 운동을 더욱 확산시키는 데 노력할 것이다.

申洞植 建設長官

開發 다소 늦어도 試行錯誤 없앨터

4차 5개년 계획 사업은 그 대부분이 社會間接 자본의 확충으로 半永久的이고 不可變인 시설이라는 점에서 계획, 설계에서부터 施工에 이르기까지 신중·착실·세련·精巧·調和로 一貫되어야 할 것이다.

과거 개발행정초기에 저지른 試行錯誤는 다시 국민으로부터 용납될 수 없다는 신념에서 각종 개발사업에 다소 늦어지는 일이 있더라도 과거와 같은 과오는 되풀이 말아야겠다.

閔丙權 交通長官

國民交通의 便宜 증진, 安全管理의 철저化

公路部門에 있어서는 大衆交通의 輸送效率提高, 貨物輸送體制의 擴充 등으로 國民交通의 便宜를 增進하는 한便 서비스의 向上을 期하여야 하겠다. ...以上과 같은 施策의 目標達成을 爲해 本人은 交通公務員 여러분이 遵守하여야 할 몇 가지 事項을 當부하고자 한다.

첫째 安全管理에 徹底를 期해 달라는 것이다. 여러분께서는 바로 얼마전에 裡里驛大慘事를 生하게 記憶하고 戒실줄 안다. 交通事故는 순간적으로 發生하는 것이므로 잠시도 放心해서는 안 될 것이며 平素 細密한 計劃과 點檢과 確認이 必要할 것이다. 앞으로 事故없는 交通이 되도록 安全管理에 最善을 다해주시기 바란다.

(1977. 1. 2. 交通新報紙에서 抜抄)

## 未來乘用車 需要推定值의 比較

單位: 臺

| 年度      | 1976   | 1977   | 1978   | 1979   | 1980   | 1981   |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 交通部計劃   | 19,840 | 15,095 | 19,540 | 23,800 | 23,850 | 30,500 |
| 商工部計劃   | 21,543 | 25,759 | 31,770 | 37,141 | 45,303 | 55,297 |
| KIST推定值 | 22,982 | 22,804 | 27,232 | 30,513 | 34,954 | 35,199 |

資料: 1977年 12月號 韓國自動車工業協同組合刊  
自工技術情報誌

年別自動車登録臺數(서울市)

1976年 8月末現在

| 區分<br>年度 | 自家用乗用車   |            |                 | 營業用乗用車   |            |                 |
|----------|----------|------------|-----------------|----------|------------|-----------------|
|          | 數<br>(臺) | 構成比<br>(%) | 以下<br>累計<br>(%) | 數<br>(臺) | 構成比<br>(%) | 以下<br>累計<br>(%) |
| 65年以前    | 23       | 0.06       | 0.06            |          |            |                 |
| 66年以前    | 504      | 1.39       | 1.45            |          |            |                 |
| 67年以前    | 819      | 2.25       | 3.70            |          |            |                 |
| 68年以前    | 2,488    | 6.84       | 10.54           |          |            |                 |
| 69年以前    | 4,538    | 12.48      | 23.02           |          |            |                 |
| 70年以前    | 3,176    | 8.74       | 31.76           |          |            |                 |
| 71年以前    | 2,662    | 7.32       | 39.08           | 127      | 1.01       | 1.01            |
| 72年以前    | 2,581    | 7.10       | 46.18           | 765      | 6.11       | 7.12            |
| 73年以前    | 4,045    | 11.13      | 57.31           | 1,421    | 11.35      | 18.47           |
| 74年以前    | 2,537    | 6.98       | 64.29           | 2,742    | 21.89      | 40.36           |
| 75年以前    | 5,481    | 15.08      | 79.87           | 4,719    | 37.68      | 78.04           |
| 76年以前    | 7,501    | 20.63      | 100.00          | 2,751    | 21.96      | 100.00          |
| 計        | 36,355   | 100.00     |                 | 12,525   | 100.00     |                 |

※ 協會 技術課提供

◆ 安全性拔群의 “Plus One” 시스템

(타임스 77年 7月 21日)

피렐리社는 그립프, 핸들링, 快適性, 騒音 레벨이 現在 普及되고 있는 레디알 타이어의 5배의 性能을 갖는 타이어 휠 시스템을 發表했다.

“Plus One”이라고 呼稱되는 이 新시스템은 큰 휠에 附着된 낮은 굽은 타이어이다. 이것은 휠의 直徑이 1인치 길며 타이어의 높이는 半인치 낮게 되어 있다. 그러나 全體의 直徑과 圓周는 不變이다. 現在 使用되고 있는 타이어의 大部分은 扁平率이 80%이지만, 극히 少數의 高性能車에 取付되어 있는 타이어는 扁平率이 比較的 낮다.

“낮은 타이어”의 첫째의 利點은 道路接地面이 넓기 때문에 핸들링이나 그립프가 좋아지는 점이다.

이 利點이 경기용 車輛이나 스포츠 카에 이 타입의 타이어가 取付되는 理由이다. 同時에 走行中の 騒音 때문에 乘車感이 比較的 좋지 않다. 그러나 스포츠 타일의 車에 있어서는 코너어링 性能이 優秀하여야 된다.

同社의 說明에 依하면 Plus One은 Low Profile 特質을 살여서 포오드, 피에스터, VW포르等의 小型에까지 適用되고 있다. 또 이 타이어는 故

障의 念慮가 없다고 한다. 同社는 이 新타이어의 特徵에 대해서 다음과 같이 말했다.

① 이 타이어는 코너어링, 스테어링, 安定性이 좋으며 그 때문에 從來의 것보다 安全性이 높아진다. ② 그립프 性能은 레디알보다도 높다. ③ 耐마모性은 종래의 것보다 좋다. ④ 低소음과 快適性은 從來의 Low Profile의 레디알보다 極히 優秀하다.

同社의 說明이 誇張이었다고 하더라도 이 타이어는 他에도 利點을 갖고 있다. 例를 들면 ① 휠의 直徑이 크기 때문에 휠의 아아치를 修正하지 않더라도 큰 브레이크가 장치되어 있다. ② 荷重能力이 增加하며 또 交換時에는 標準 휠을 使用할 수가 있다. 同社는 他의 타이어 메이커도 이 아이디어를 採用할 것을 期待하고 있다. 왜냐하면 自動車메이커는 業界에서 トラブル이 發生을 싫어해서 하나의 메이커로부터 全타이어를 購入하는 것을 싫어하기 때문이다.

萬一 Plus Two의 아이디어가 보급되면 피렐리社의 利益으로 될 것이다. 同社는 “Plus Two”를 歐洲의 自動車組立業者에게 販賣하는 努力을 거듭하고 있으며 反應도 좋다고 한다.

最初의 販賣先은 피렐리 P6 타이어 (Plus Two 시스템을 最初로 짜넣은 타이어)를 取付하고 있는 피아트社로서 同社 132의 모델에 取付되어 있다. 이 132 모델은 가까이 英國에서 普及될 것 같다.

Carlisle과 Burtot-on-Trent에 있는 피렐리의 英國工場은 P6을 18個月 以內에 生産할 예정이며 이 아이디어가 英國의 自動車메이커에 如何히 販賣되는가에 이 시스템의 成功이 달려 있다. 現時點에선 이 타이어를 交換用市場에서 販賣하기 爲한 計劃은 갖고 있지 않다. 또한 現在의 예상으로는 同타이어는 現行의 70실리즈 레디알보다도 15%의 코스트가 높은 것으로 알고 있다.

(1977. 10 日本 月刊 타이어誌)

◆ GY社의 1977年 上半期賣出과 收益, 記錄을 更新

굿이어 타이어 엔드 러버社(美國오하이오州아크론)의 찰스 J 필리웃드 會長의 報告에 依하면 1977年 第2,4半期 및 上半期 通算에 있어서는 同社의 賣出額과 收益은 어느 것이나 前年同期를

上廻하는 好成績을 示顯했다. 第2,4半期の 收益은 長期스트라이크 開始에 依해서 低下된 昨年同期的 3,080萬弗에 比해서 129%增加인 7,070萬弗을 올렸다. 同期 賣出額은 같은 昨年の 15億320萬弗에 比해 15.2% 增加인 17萬3,110億弗로 되며 第1.4半期の 15億2730萬弗을 上廻하는 新記錄을 樹立했다. 이례서 1976年 第4.4半期 以後 連續 3期에 걸쳐 記錄을 更新하게 된 셈이다.

또 1977年 上半期를 通算해 보면 純收入은 1億 2,970萬弗로서 前年同期的 7,450萬弗에 比해 74%가량 増大했다. 賣出 1弗當의 收益率도 2.5센트로부터 3.9센트로 上昇하고 있다. 한便 同期의 賣出額은 33億840萬弗로서 昨年同期的 29億, 5,680萬弗을 11.9%정도 上廻하여 半期賣出額으로서도 新記錄이 되었다. 上半期の 海外收益은 2,810萬弗로서 昨年 同期에 比해서 108%로 倍以上の 激増을 보았다. 이것은 歐洲, 亞阿 및 캐나다에서의 好調에 依하는 것으로서 인플레이와 通貨價值低落에 依한 라틴 아메리카에서의 損失을 補填하고서도 남음이 있었다.

以上과 같은 業績向上은 昨年 130日間の 長期스트라이크 以後 回復의 템포가 完全히 軌道에 오른 것을 표시하는 것으로서 GY社 各生産部門의 積極的인 活動이 内外 共히 效果를 올렸던 점과 타이어로부터 工業用, 航空用製品까지 廣範圍한 GY製品에 消費者側의 意慾이 움직인 점에 있다고 생각된다.

또한 上半기에 있어서의 美國 메이커의 승용차 타이어生産은 작년보다 34% 増大(트럭타이어는 42% 増大) 하고 있으며 年間生産이 2億500萬本 達成도 可能하다고 보여지고 있다.

(1977. 10 日本月刊 타이어誌)

◆ 밋슈란 1977年 順調로운 스타아트

밋슈란의 1977年 最初の 數個月의 同그룹의 賣出은 金額으로 20% 増加하였고, 量的으로는 11% 増加되었다고 報告했다. 事實 同그룹은 1976年의 好業績을 받아서 그 페이스를 持續해 오고 있다.

1976年의 그룹의 純利益은 85%增加인 7億5,400萬프랑을 記錄, 賣出은 19% 増加했다. 밋슈란은 고무産業의 退潮에도 不拘하고 大幅의 利益增加를 記錄하여 過去數個年以來 最高로 되었다.

다음 表에서 볼 수 있는 바와 같이 同社(一部의 子會社를 包含)의 年純利益은 1億930萬프랑을 記錄했다.

밋슈란(持株會社)의 純利益推移

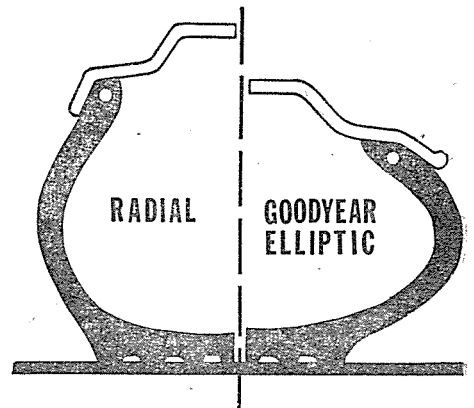
|      | 年純利益(百萬프랑) | 前年比(%) |
|------|------------|--------|
| 1972 | 77.8       | +11.6  |
| 1973 | 81.4       | +4.6   |
| 1794 | 83.2       | +2.2   |
| 1975 | 91.3       | +9.7   |
| 1976 | 109.3      | +19.7  |

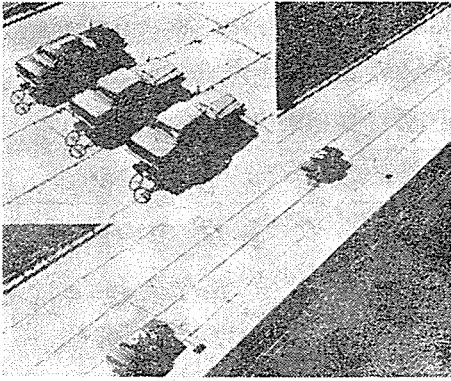
밋슈란의 取締役이 發表한 바에 依하면 短期間的 展望은 아직 確實치 않으나 配當은 確實히 (1株 20.40 프랑으로부터 21.70프랑) 増加하여 國內外에서의 積極的인 投資가 行해지고 있다. 이 때문에 밋슈란이 近年最高의 收益을 획득하는 데 가장 良好한 狀態에 있음은 明白하다.

1976年의 밋슈란 그룹의 텍스타일 部門은 好調가 못되었다고는 하나 化學製品과 폴리머어 製品部門은 相當히 好調를 보였다.

報告에 依하면 폴리머어製品 部門의 賣出은 30% 増加하여 利用範圍은 大幅으로 擴張되어 있다. 폴리머어의 新製品이 出現하여 同部門에의 投資額도 増大하여 오고 있다. 폴리머어 製品部門의 子會社二社 (Distugil과 Armosing)는 好調로 發展하고 있으며 高收益을 達成했다고 한다. (1977. 12 日本月刊 타이어誌)

◆ GY社 燃料費節約의 劃期的인 “橢圓 타이어”를 開發





굿이어 타이어 엔드, 러버社(美國 오하이오주 아크론)의 찰스 J. 필리우드 會長은 近者 테트 로이트의 유테이카 테스트場에서 記者會見을 行하고 從來의 타이어에 比較해서 走行을 많이 할 수 있는 새로운 乘用車타이어를 開發했다고 發表했다. 필리우드 會長에 依하면 타이어設計上의 新構想은 世界的인 省에너지 政策에 큰 貢獻을 하는 것으로서 곧 美國의 主要自動車 메이커로부터 높이 評價받게 될 것이라고 한다. 필리우드 會長의 說明에 依하면 新타이어의 概要는 다음과 같다.

現在의 라디알 타이어에 比해서 가른(約 3.8/) 當의 走行킬로를 3% 乃至 6% 伸長시키는 新타이어의 性能은 特殊한 橢圓形의 斷面을 갖는 設計에 根據를 둔 것이다. 即 從來의 타이어보다도 空氣壓을 8~12/ lbs/in<sup>2</sup>(0.5~0.8kg/cm<sup>2</sup>) 程度, 結局 約 50% 內壓을 높여서 走行할 수 있는 타이어이다. 타이어壓을 높이면 回轉抵抗이 減少하여 燃料節約이 됨은 當然하나 從來의 設計에서는 乘車感도 操縱性도 顯著하게 低下하고 만다.

新타이어는 스틸벨트付着的인 폴리에스틸 코오드, Bady로서 처음 보아서는 普通의 라디알과 다름이 없다. 그러나 獨特한 特徵은 諸材料를 適材適所에 配置해 두고 있으며 타이어가 립에 接하는 部分에서 타원形의 커어브를 그리는 사이드 윌로 한 點이다.

現在 使用되고 있는 타이어는 바이어스프라이, 바이어스벨트, 라디알을 포함해서 사이드윌은 비이드의 바로 위의 部分에서 直線的으로 되어 있다. 이 構造로써 內壓을 높이면 강한 直線的인

사이드윌은 충격을 吸收하지 않으므로 乘車感이 좋지 않다.

橢圓形의 타이어에 보이는 自然스러운 커어브는 道路의 凹凸에 依한 충격을 흡수함과 同時에 스무우스한 走行과 安定된 操縱性을 確保하는 것으로도 된다. 新타이어의 경우 립의 프렌지는 普通의 타이어 립보다도 多少 낮게 되어 있다. 또 新타이어는 트레드 設計上의 바리에이션도 더욱 豊富하므로 젖은 路面에서의 牽引力이나 하이드로프레이닝 防止性能을 向上시킬 수도 있고 라디알타이어의 代名詞과 같은 壽命이 길다고 하는 點에서도 遜色이 없다.

GY社는 記者會見時 여러 가지의 車種에 新타이어를 取付하여 美國 오오토 클럽의 읍서어버로서 參席한 뒤 實地走行試驗을 했다. 그 結果時速 80km로서 燃料費의 消耗은 普通의 스틸벨트, 라디알보다도 3~4% 적으며, 時速 50km로서는 6% 감소하며 全般的으로 보아서 回轉抵抗이 적으며 燃料費節約의 效果가 있고, 普通의 바이어스 및 스틸벨트타이어와 對比해서 操縱性, 乘車感이 좋은 것으로 實證되었다.

#### [寫眞(p.45)의 說明]

GY社가 新規로 設計開發한 「橢圓타이어」(右)는 普通의 라디알타이어(左)에 比하여 훨씬 扁平하며 더욱 曲線的인 사이드윌을 갖고 있다. 이 特殊한 形狀 때문에 回轉抵抗의 減少나 燃料節約을 할 수 있고 타이어 內壓이 높아도 (普通의 타이어 空氣壓보다 50%까지 上昇可能) 柔軟性이 있는 스무우스한 乘車感を 얻을 수 있다.

#### [寫眞(p.46)의 說明]

回轉抵抗이 적은 것을 表示하는 實地走行 시험. 同一車種 3臺에 左로부터 新타이어, 從來의 라디알 및 바이어스 프라이 타이어를 各各 取付하여 時速 40 km로 走行시킨後 기어를 뉴우트랄에 넣어서 約 400 m 惰力走行한後를 比較했다. 新타이어를 取付한 車는 中央의 車(라디알使用)보다 13.8%, 右側의 車(바이어스 프라이 타이어 使用)보다도 23.2% 더 走行할 수가 있다.

(1977. 10 日本 月刊 타이어誌)

