

# 國內外 뉴스

## ▲ '80年 國內 自動車生産 15% 縮少調整

—올 目標 26萬8000臺—

自動車業界는 올들어 계속 國內景氣가 沈滯一路에 있고 앞으로는 별다른 新規車輛 需要增大가 기대되지 않아 當初 豫定된 31萬6639臺의 今年度 生産目標을 約 15% 減少된 26萬8000臺선으로 縮少調整했다. 縮少調整된 自動車 各社別 今年度 生産計劃은 다음과 같다.

### '80年 各社 自動車 生産 計劃量

(괄호안은 輸出物量)

車種	乘用車	버 스	트럭	計
메이커				
起亞	24,000 (2,300)	—	38,000 (5,600)	62,000 (7,900)
亞細亞	—	2,650 (100)	920 (—)	3,570 (100)
現代	57,600 (15,000)	5,660 (50)	20,190 (4,600)	83,450 (19,650)
새한	31,790 (4,585)	7,100 (130)	37,190 (6,930)	76,080 (11,645)
東亞	—	1,250 (15)	—	1,250 (15)
新進	1,410 (1,000)	—	—	1,410 (1,000)
計	114,800 (22,885)	16,660 (295)	96,300 (17,130)	227,760 (40,310)

(80. 4. 12 內外經濟)

## ▲ 美國의 타이어産業—需要回復 來년에 期待

美國 Goodyear 社 會長은 同社의 1980年 1/4分期 決算에 대해, 自動車産業의 不振으로 影響을 받고는 있으나, 海外部門의 收益向上으로 利益은 增加할 것이라고 하였다.

한편 今年 1/4分期의 收益은 4,320萬달러를 計上한 昨年 4/4分期와 거의 같은 程度로서 前年同期(5,400萬달러)에 比較서는 상당히 低調하였으나 前年同期가 比較의 景氣低調 없이 波動한 時期였으므로 比較될 基準은 못된다고 한다.

年間 利益의 展望으로는, 景氣不安의 問題點도 있으나 計劃으로는 1979年을 上廻할 豫定이

라고 한다. 昨年 利益은 1億4,620萬달러이고, 賣出額은 82.4億달러 였다.

部門別로 보면 國內 타이어 部門에서 運輸關聯 製品의 市場이 弱勢이며 Detroit의 自動車 問題가 同社 OE部門에 影響을 미치고 있다. 또 交換用市場은 인플레이션, 가솔린 價格, 供給不安定 등으로 消費者買氣가 低下되어 販賣가 減縮될 뿐 아니라 金利引上으로 타이어 販賣店의 在庫가 增加될 것이다.

今年度 全美國의 타이어 需要展望에 대해서는 다음과 같이 豫測하고 計劃中임을 밝혔다.

### 美國의 타이어 需要展望

	1980		1981	
	需要量 (萬本)	79年比 (%)	需要量 (萬本)	79年比 (%)
乘用車用타이어	1억8,100	96	1억9,800	105
新車用	4,700	92		
交換用	1억3,400	97.5		
트럭用타이어	4,000	94.5	4,450	105
新車用	900	83.3		
交換用	3,100	98.5		

(80. 4. 17 타이어新報)

## ▲ '79年 日本 主要輸出國 輸出實績

		輸出金額 (1000달러)		79/78 (%)
		79年	構成比 (%)	
1	美 國	210,500	23.9	105.0
2	사우디아라비아	80,378	9.1	164.2
3	濠 洲	52,445	6.0	108.9
4	캐 나 다	49,414	5.6	137.9
5	이 략	38,822	4.4	165.5
6	이 란	33,066	3.8	94.2
7	쿠 웨 이 트	32,789	3.7	154.1
8	西 獨	27,768	3.2	190.9
9	알 제 리 아	22,268	2.5	109.2
10	시 리 아	19,511	2.2	325.9
	其 他	312,765	35.6	115.1
	計	879,726	100.0	121.2

(80. 4. 月刊 타이어)

▲ 日本 79年 輸入타이어 베스트 10

79年(1~12月)의 輸入 타이어 輸入實績은 約 330萬本으로, 78年度에 비해 154萬本 增加되었다. 이 중 乘用車用 래디알 타이어는 約 258萬本으로 國內 乘用車用 래디알 타이어의 販賣數量에 대한 Share는 8%이다.

順位	Brand名	輸入本數(1000本)		79/78(%)
		79年	構成比	
1	Michelin	1,394	49.1	167.0
2	Samyang	404	14.2	239.5
3	Semperit	337	11.9	2963.6
4	Pirelli	228	8.0	91.6
5	Kleber	176	6.2	85.3
6	Hankook	94	3.3	44.6
7	Continental	62	2.2	933.3
8	Uniroyal	56	2.0	33.3
9	Goodyear	47	1.6	0
10	Firestone	43	1.5	-24.6

資料 : 타이어新報(80.3.13)

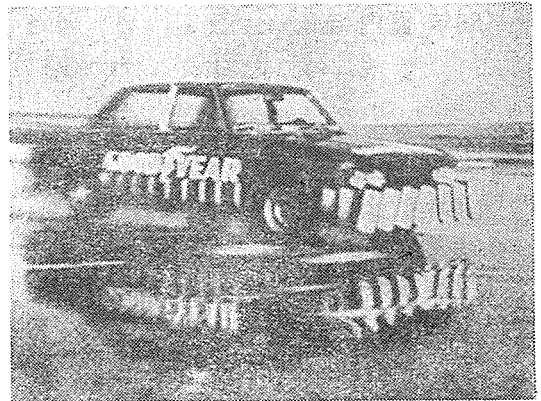
▲ 無人 Computer 車로 타이어의 走行 테스트

車輛이나 타이어의 走行 테스트로 微妙한 핸들 操作이나 運轉時의 feeling 등의 Data을 얻자면 숙련된 試驗技士에게 依存하는 路 밖에 없었으나, 어떤 基本的인 條件下에서 보다 正確한 Data를 얻는 데는 無人 Computer 車가 큰 役割을 하고 있다.

Luxemburg에 있는 Goodyear 國際 타이어 技術 센터(GITC)에서는 이러한 目的으로 BMW車를 改造하여 큰 效果를 올리고 있는데, 이것은 그 Steering 裝置에 Computer 作動 System을 連結시켜 미리 Program에 짜여진 運轉指示에 따라 自由自在로 走行하게끔 되어 있다.

이 無人 Computer車는 GITC의 넓은 試驗場에서 여러가지 條件下에서 一連의 핸들 操作을 反復하여 貴重한 Data를 提供함과 同時에 搭載되어 있는 高感度 記錄裝置가 車의 Slip 現象, 加速, 振

動, Slip 角度 등 타이어의 性能評價에 必要한 各種 資料를 收錄하여 타이어의 技術開發에 크게 貢獻하고 있다.



[Goodyear 國際 타이어 技術 센터에서 사람 代身에 Computer가 車를 運轉하여 타이어의 走行 테스트를 하고 있다] (80.4.5 타이어産業時報)

▲ Michelin 드디어 世界 第2位로

프랑스의 證券市場은 1株當 株價를  $\frac{1}{3}$  切下하였으나, Michelin은 世界 第2位의 타이어 메이커로 君臨한 자리를 굳게 지키고 있다.

런던의 Financial times 發行 「World Business Weekly」에 의하면 파리 證券去來所는 世界的인 타이어 賣出不調로 不安해하고 있으며, Michelin 타이어에 대한 높은 依存度마저 갑자기 떨어질 念慮가 있을지도 모른다고 두려워하고 있다. 또한 去來所는 美國에서의 Michelin의 多額 投資를, 달러가 프랑에 비해 弱해지고 있으므로 疑問視하고 있다.

79年初以後 Michelin의 株價는 291달러에서 192달러로 떨어지고 있으며 또 Michelin의 收益은 모든 傘下子會社를 管理하는 持株會社의 數字上으로도 78年의 收益은 2億 3,300萬달러로 6% 減少된 事實이 있다.

그러나 Michelin은 많은 工業 읍서버들이 보는 바와 같이 現在의 危險은, 별로 큰 損害없이 나갈 것으로 보고 있다. 그리고 「Michelin의 株는 종종 過少評價되고 있으며, 프랑스의 去來所는 거의 樂觀的인 態度를 取하고 있다」고 한다.

그 主要理由로는, 프랑스 最大의 非政府系商業銀行에 따르면 「Michelin은 世界需要에 맞추어 타이어를 生産하고 있으며, 래디알 타이어의 壽命이 보다 많이 길어졌으므로 交換用 타이어市場도 縮少되었고, 또 Michelin은 그 방대한 技術上的 優位와 品質이 좋다는 壓倒的인 評判으로 라이벌 메이커들로부터 逆으로 많은 利益을 얻을 수 있었다」는 것이다.

(Rubber & Plastics News 79. 11. 10)

### ▲ 世界最大의 고무 農園

—Firestone 社

900萬株에 勞務者 1萬—

世界 最大의 고무農園인 Firestone 農場會社가 Liberia의 Monrovia 東南 쪽 20 mile 地點에 자리잡고 있다.

國道에서 왼쪽으로 빠져나가는 갈림길에 「하벨 파이어스톤 農場會社」라는 看板이 서 있고 바로 그 뒤에는 20~30m 높이의 고무나무들이 1~2m 間隔으로 즐지어 있다. 많은 고무나무들에는 各 各 페인트로 표시한 固有番號가 부착되어 있고 나무 下部에는 Latex 채취용 플라스틱통이 매달려 있다.

하벨市는 Firestone이 1926年 이곳에 자리잡으면서 이룩된 마을로, 뒤에는 고무農園, 海岸쪽으로는 로버츠로 港을 내려다 보는 넓은 丘陵에 자리잡고 있다.

1次加工工場을 비롯하여, 郵遞局, 警察署, 白人監督者들의 아파트가 草原 이곳저곳에 散在해 있고 건너편에는 4萬餘農場住民들을 爲한 市場이 있다. Firestone 農場은 自治國家처럼 運營되고 있다. 勿論 Liberia 國法이 適用되기는 하지만 自體警察이 保安을 擔當하고 自體郵遞局이 郵便業務를 擔當하고 있다. 또 自體放送局이 있어 뉴스와 弘報도 한다.

農場的 넓이는 220平方마일(mile<sup>2</sup>)로, 싱가포르의 50여개섬을 다합한 넓이와 같다. 이와 같이 넓은 農場속에 1,200餘마일의 道路가 거미줄처럼 फै어있어 10萬에이커에 심어진 934萬餘 고무나무에서 고무 乳液을 採取한다.

農場안에 사는 Liberia人은 4萬 5,000名이며, 이 중 5,000餘名은 고무乳液採集工이고, 또 5,000餘名은 其他 日用勞務者들, 그리고 其他 나머지는 이들 勞務者에 달린 家族들이다. 이들은 110個 作業場別로 나누어져 農場 곳곳에 小單位 마을을 形成하여 살고 있다. 從業員들을 爲한 公共施設도 잘 되어 있다. 6,000餘名의 學生을 無料로 工夫시켜 주는 28개의 校舎가 있고 4個의 幼稚園이 있다. 또 4개마을에 1개꼴로 運動場이 마련되어 있고 教會도 8개나 된다. 그리고 250베드를 가진 Health Center를 비롯, 42개所에 保健所가 있다, 俸給은 적지만 教育費, 醫療費, 電氣料 등의 걱정이 없으므로 Monrovia 市內에 사는 것보다는 훨씬 便하다고 한다.

이곳 勞動者들이 아침 7時와 下午 3時에 두번 農場에 나가 乳液을 收集하고 日當은 1달러 70센트이다. 여기도 休日 등 時間外手當이 있고 1年 平均 100 달러의 賞與金이 있다. 이나마 이들이 日給勞務者聯合이란 團體를 만들어 1年餘의 鬭爭끝에 77年末 얻어낸 成果라고 한다. 그 前에는 터브맨大統領 때부터 外國投資家들을 끌기 위해 主張해온 「말짚 없는 勞動者提供」條件 때문에 餉錢없는 給料을 받아 왔다고 한다.

Liberia로서는 비록 外國資本에 依存하고 있지만 일손이 많이 드는 고무農場이 失業者解消



〔Firestone 農園에서 고무乳液을 採取하고 있는 黑人勞務者. 日當이 20달러도 채 못되지만 都市에서 일하는 것보다 安定된 生活을 할 수 있다고 한다〕

(42,000명의 고무人口 중 절반 이상이 고무農場에 雇傭되어 있다)와 租借料, 税金 등 國家財政의 두가지 利得을 주는 主要産業이다.

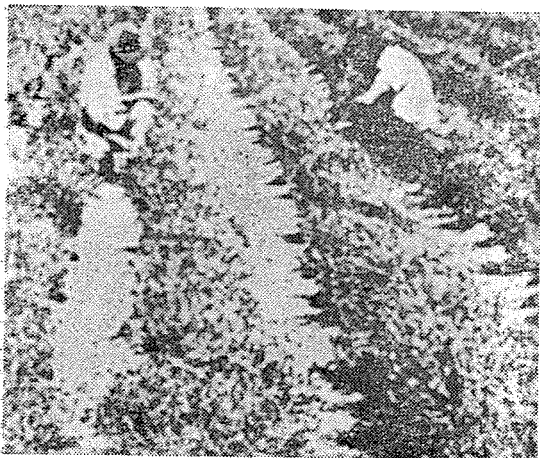
國民所得이 450달러로 아프리카에서도 잘 사는 나라에 속하게 된 것도 파이어스톤이 기록제가 되었기 때문이다.

1940年代 Liberia는 「Firestone 共和國」으로 불리울 정도로 美國 Firestone 會社가 Liberia의 經濟를 마음대로 左右하고 있었던 것이다. 리베리아의 GDP의 약 37%는 Fireston 등 外國會社들로부터 받아들이는 各種 税金, 租借料 등으로 약 1억 5,000여 달러라고 한다. 즉 리베리아는 國家豫算의 約 1/3을 租借料로 充當하는 있는 셈이다.

現 리베리아 大統領은 뒤늦게나마 리베리아 고무 加工會社를 設立(74年)하는 등 國內資本保護를 爲한 努力을 기울여 이제는 고무農場의 약 50%가 리베리아 資本에 依해 運營되고 있다. 그러나 資本의 零細性和 落後된 技術 때문에 에이커當 生産能力이 Firestone의 半도 안 되므로 고무農場의 國內資本化는 아직도 요원한 問題인 것 같다. (79. 7. 24 韓日日報)

### ▲ Firestone 의 Guayule 試驗栽培

Firestone이 研究開發하고 있는 Guayule 灌木은 半乾燥地帶인 西南地域에서 生育되고 있다. 同



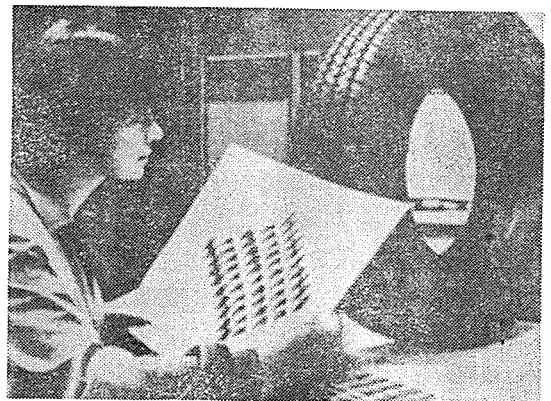
〔Firestone에서 試驗栽培하고 있는 Guayule을 研究하고 있는 農經學者들〕

社에 따르면 來년에는 100 acres, 83년까지는 더욱 擴張하여 試驗栽培過程에 充分히 供給할 것이라고 한다. 만일 이것이 商品化된다면 天然고무의 需要伸張에 充分히 對處해나갈 수 있을 것으로 展望하고 있다. (80.1. Tire Review)

### ▲ Computer 로 타이어 設計

타이어의 트레드 패턴이 모든 條件下에서 最高의 性能을 發揮할 수 있도록 Computer를 利用하여 設計되고 있다. 다음 寫眞은 Luxemburg에 있는 Goodyear 國際 타이어 技術센터(GITC)에서 技師가 Computer에서 나온 高性能 NCT radial 타이어의 트레드부의 圖形과 實際타이어를 比較하고 있는 장면이다. 圖形에서 톱니모양으로 된 突起는 서로 다른 運轉條件下에서 타이어에 作用하는 힘을 나타내고 있으나, Goodyear社에서는 이와 같은 圖形을 利用하여 타이어의 運轉特性을 研究하며 高性能 타이어의 開發에 力點을 두고 있다.

NCT란 Neutral Contour Tire의 略字로 Goodyear의 專門家에 의한 NC 理論을 最新 Computer를 驅使하여 radial 타이어에 應用한 것이다. 이 理論을 適用하여 트레드 磨耗를 改善하고, 操縱性能을 大幅 向上시켰다고 한다.



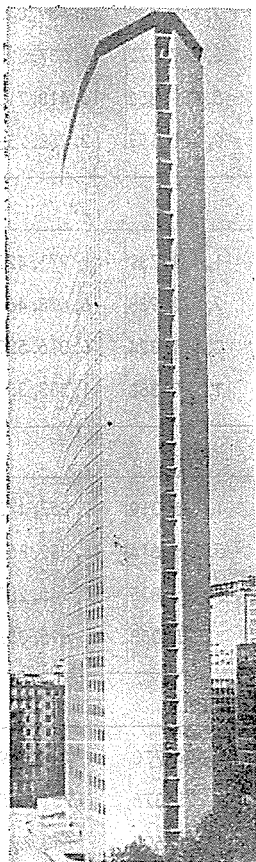
〔Computer 가 그린 GY社의 高性能 NCT radial 타이어의 트레드 패턴과 實物〕

(80. 3. 15 타이어産業時報)

### ▲ Pirelli 社の 再建

거의 10餘年前에 形成된 Dunlop Pirelli 聯合의 이태리側 企業 Pirelli 社は 1月末까지 Milano 市에 있는 30層의 超高層 빌딩에서 떠나게 되었다고 한다.

구구한 見解들이 많으나 이것은 한 時代의 終幕을 象徵하는 것이 아닌가 한다. 20年前에 建立된 이 高層 빌딩은 1950年代와 60年代의 이태리 經濟의 奇跡을 가장 雄壯하게 말해 주었으며, 이 時代를 이태리 사람들은 봄 時代라고 하였다.



[再建資金 確保를 爲해 賣却 되는 Pirelli 本社 建物]

Zürich 近郊에 있는 巨大한 自動車 메이커 Fiat에 다음가는 이태리 第2의 私 企業인 Pirelli社로는 이 高層 빌딩이 同社의 産業界에서의 힘, 財政力, 影響力 등 地位의 象徴이었다.

그러나 이태리의 經濟力과도 같은 Pirelli 社は 이 有名한 빌딩을 約 430億리라 (約 288억원)로 賣却하게 되었다. 이것은 極度로 逼迫해진 國內事業의 資金을 確保하기 爲한 것이다. 또 이 移轉은 同社 再建計劃의 一環으로서의 經營陣一新과 合致되는 것이라고 한다.

19世紀에 同社를 設立한 Pirelli 氏家 出身인 Leopold Pirelli氏는 Industrie Pirelli 社の 會長職을 辭任하기로 決意했다.

Industrie Pirelli 社は Pirelli 社の 主要 生産會

社로 從業員 約 3萬名, 昨年度 賣出額은 約 1兆리라(約 6,838억원)였다.

Pirelli 그룹은 世界的으로 보아 두 親會社에 의해 管理되고 있는데, 그 하나는, 이태리의 持株會社인 Pirelli SPA로서 그룹의 主力을 이루고 있는 이태리 國內과 유럽에 있는 企業을 管理하고 있으며, 또 하나는 Société Internationale Pirelli (SIP)社로서 同 그룹의 海外企業을 管理하고 있다.

同社의 이번 經營陣의 刷新은 同社産業構造의 再編成을 目標한 것이며, 同社의 여러 部門을 各各 分離 獨立시켜 子會社로 分割하고 보다 合理的인 規模로 發展시키고자 한 것이다.

특히 同社의 主要 生産部門은 타이어, 케이블, 其他 製品인데 제일 먼저 Industrie Pirelli社의 타이어 部門을 獨立시켰다. 實은 同社의 타이어 部門이 同社內에서 最大로 問題視되었던 것이다. 타이어 部門의 損失은 同社의 過去 7年間의 赤字 原因이기도 하였다. 그리고 昨年 赤字幅은 多少 줄었으나 如前히 赤字는 甞치 못하였다.

타이어 部門의 赤字原因에는 世界的인 타이어 産業의 生産能力過剩, 收益率의 低下, 原材料의 大幅인 價格引上 등의 外的 要因과, 이태리 國內의 生産性 低下의 內的 要因이 있다. Pittini氏에 의하면 「缺勤率과 勞組와의 摩擦을 줄여서, 1人當 生産量을 向上시키고자 지난 5년동안 繼續 努力해왔으나 生産性은 아직도 滿足할만한 水準에 달하지 못하였다」고 한다.

또 同社는 1970年 中盤以後 野心的인 海外投資計劃을 포함한 再建計劃에 따른 資金調達이 必要하였다. 이로 因하여 同社의 借入金이 尙大해졌다고 한다.

타이어 部門 分離의 決定은 今後 2~3年內에 Industrie Pirelli 社를 黑字로 만들기 爲한 試圖이라고 한다.

最近 이태리 新聞의 인터뷰에서 Leopold Pirelli氏는 「大部分의 유럽 타이어 메이커들이 直面하고 있는 問題의 核心은 合理化이며, 그것만이 Dunlop 社, Pirelli 社の 타이어 部門을 回復시킬 수 있다고 본다」고 하였다.

(80. 1. 21 Financial Times)