



◆ 월남, 自動車 타이어 및 튜브 輸入資金 변경

월남 정부는 지금까지 自動車 타이어 및 튜브 輸入 資金 配定에 있어서 AID 資金과 GVN 資金을 병행 배 정하면서 그 配定基準을 무게 (Weight)에 두어 15kg이 하만 GVN 자금을 배정하고 15kg 이상은 AID 자금으로 USA Only 購買를 실시하고 있었다.

그런데 72년 11월 7일자로 이 자금 배정을 변경하 여 무게 대신 타이어 및 튜브의 크기로 基準을 삼아 Dimension이 700×15 이상 (700×16:750×16)은 계속 USA Only 이고 700×15 이하는 GVN 資金으로 全自 由世界國家에서 輸入토록 변경조치 하였다. (72. 12. 11 日刊海外市場誌)

◆ 韓國, 말레이시아 生고무 直輸入 키로

韓國貿易使節團들은 싱가포르의 中繼를 거치지 않고 말레이시아產 生고무를 직접 輸入할 것을 약속했다고 13일 Khir Johari 말레이시아 通產長官이 밝혔다.

Johari 通產長官은 이날 기자회견을 통해 이같이 밝 히고 말레이시아는 오는 1973년 초 서울에 貿易使節團 을 파견, 韓國측과 生고무 輸出에 관한 商談을 가질 예정이라고 말했다.

Johari 長官은 13명으로 구성된 韓國貿易使節團이 최근 말레이시아를 방문, 말레이시아產 生고무의 直輸 入을 약속하는 한편 韓國產 化學肥料과 시멘트의 輸出 을 제의했다고 밝히면서 말레이시아는 韓國產 化學肥 料과 시멘트 輸入問題를 검토할 예정이라고 말했다.

(72. 12. 16 日刊海外市場誌)

◆ Zaire, 타이어 및 튜브의 輸入을 禁止

Zaire 政府는 73년 1월부터 各種車輛의 타이어 및 튜브 一切를 輸入禁止한다고 發表하였다.

但 자이레 (Zaire) 國內에서 生産되지 않는 規格品 에 대해서는 中央銀行의 確認을 얻어 輸入할 수 있다 는 例外規程을 두고 있다.

(73. 1. 12 日刊海外市場誌)

◆ 이란, 各種 타이어 輸入 開放

이란經濟省은 1973년 1월 3일자로 各種 타이어의 輸入을 自由化 하였다.

지금까지 國內 타이어工業의 保護를 名目으로 타이 어 輸入을 制限해 오던 이란 經濟省은 最近 타이어의 品質로 價格이 上昇할 기미를 보이자 이와 같이 各種 타이어의 輸入을 全面 開放하게 된 것이다.

따라서 지금까지는 타이어를 輸入할려면 事前에 이란 經濟省 輸入許可를 얻어야만 하던 것을 이제부터는 事 前許可 없이도 信用狀을 開設할 수 있게 되었다.

現在 이란에는 B.F. Goodrich Co.와 General Tire Co. 등 2個 타이어 工場이 移動되고 있는데, 이 두 工 場에서의 年間 生産量은 約 1,080,000個에 達하는 것 으로 推算되고 있다.

한편 이란은 國內타이어의 絶對需要量이 不足한데도 不拘하고 工產品 輸出計에 따라 前記生産量の 약 10% 를 아프리카, 美國 등지에 輸出하면서도 한편 昨年 9 個月間에 國營 Foreign Transaction Co.를 通해서 870, 000개의 外國타이어를 輸入한 바 있다.

現在 이란政府는 前記 2개 타이어工場의 生産施設 을 倍增시킬 計劃과 제 3의 타이어 工場의 建設을 推 進하고 있지만 앞으로도 相當期間 많은 量의 外國타이어 가 輸入될 것으로 보인다. (1973. 1. 19 海外市場誌)

◆ 캐나다 政府, 美國에 타이어 特別關稅 正式 抗議

캐나다는 最近 美國政府가 캐나다의 노바스 코시아 地方에서 生産되어 美國에 輸出되는 미컬랭·타이어에 대해 特別關稅率을 適用키로 決定한데 대해 正式으로 워싱턴當局에 抗議를 提出했다. (73. 2. 5 日刊海外市場誌)

◆ 美國 타이어 3種의 普及豫測(RMA) (72. 9 日本 月刊타이어)

| 種類 \ 年 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|-----------|------|------|------|------|
| 마 이 아 스 | 62% | 50% | 37% | 22% |
| 마이아스, 벨릿드 | 36 | 46 | 55 | 60 |
| 라 디 알 | 2 | 4 | 8 | 18 |

◆ **터어키, 타이어·튜우브의
需給 5개년 計劃을 發表**

73년부터 始作되는 터어키의 제3차 5개년 計劃에 있어, 타이어 및 튜브의 需給計劃은 다음과 같다.

1. 生産量 (단위: 천本)

| 車 種 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 乘用車 및 미니버스用 | 700 | 740 | 742 | 755 | 762 |
| 小型 트럭用 | 160 | 160 | 161 | 163 | 165 |
| 트럭, 버스用 | 570 | 580 | 585 | 592 | 598 |
| 트랙터 (前輪用) | 100 | 110 | 111 | 112 | 113 |
| “ (後輪用) | 80 | 90 | 90 | 92 | 92 |
| 合計 타이어 | 1,610 | 1,680 | 1,689 | 1,714 | 1,730 |
| 튜우브 | 1,290 | 1,335 | 1,410 | 1,593 | 1,610 |

2. 需要量

| | | | | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 乘用車 및 미니버스用 | 716 | 780 | 848 | 918 | 991 |
| 小型 트럭用 | 162 | 176 | 192 | 210 | 228 |
| 트럭, 버스用 | 560 | 611 | 665 | 724 | 786 |
| 트랙터 (前輪用) | 107 | 123 | 145 | 153 | 162 |
| “ (後輪用) | 84 | 101 | 120 | 135 | 138 |
| 合計 타이어 | 1,629 | 1,791 | 1,970 | 2,140 | 2,305 |
| 튜우브 | 1,300 | 1,425 | 1,580 | 2,170 | 1,825 |

(72.9.1 日刊 海外市場誌)

◆ **왕겨를 카아본으로**

美國은 이때까지 每年 100萬噸에 나 달하는 왕겨의 處理에 困難을 겪어 煥속에 埋沒하는 方法을 써 왔으나 로스엔젤스에 사는 한 發明家가 이 問題를 解決해 주었다. E. 쿠펔만氏가 그 사람으로서 왕겨로부터 카아본블랙을 生産하는 ฟู로세스를 發明한 것이다.

쿠펔만, 에너지社에선 곧 사크라멘트 郊外에 年産 1萬의 쿠펔만式 카아본블랙 工場을 建設한다.

美國內의 他都市外에 埃及, 韓國, 日本等에서도 同方式의 카아본블랙 工場의 建設을 研究中.

(72.4 日本月刊타이어)

◆ **파이어스톤社 OR專門工場을 擴張**

파이어스톤社(美)는 OR타이어 工場으로서는 世界 1의 規模를 誇示하는 同社의 이리노이工場을 2倍로 擴張할 것을 明白히 했다. 擴張工事は 73年 1월에 完了할 豫定. 이 擴張에 따라 175名의 增員과 直徑 15피트(45m)나 되는 加硫機를 增設한다.

이 加硫機로는 5屯. 即 普通사이즈의 乘用車타이어 50本分の 타이어를 加硫할 수 있다.

(72.4 日本月刊타이어)

◆ **新品타이어에 그레이드表示**

美國運輸省은 타이어를 購入하는 者가 자기의 必要에 맞는 타이어를 簡單히 選擇할 수 있게 하기 爲해서 타이어메이커에 對해서 타이어의 그레이드를 表示할 것을 義務化시킨다고 하는 提案을 行했다.

이 運輸省案에선 타이어메이커는 高速走行性, 耐久性, 유니포오미티이, 발란스 等に 依해 新品타이어그 그레이드를 設置할 것이 義務化된다.

即 그레이드 3은 가장 좋은 타이어. 그레이드 2는 上記의 基準에 어딘가에 問題가 있는 타이어, 그레이드 1은 가장 좋지 않은 타이어라고 하는 式으로 이 運輸省案을 芻요하여 昨年 12月까지 討論이 있었으나 一應 今年의 9月 1日부터 實施에 옮겨질 예정이다. 但, 美國 타이어協會를 中心으로 이 案에 對한 反對運動도 旺盛하다. 同協會의 오음스비이 會長에 依하면 그레이드 表示가 義務化 되게 되면 새로운 機械設備을 導入하지 않으면 안되고 生産, 流通費도 當然高騰하게 되어 도리어 消費者의 負擔을 增加시키게 된다고 하여 反對하고 있다. (72.4 日本月刊타이어)

◆ **타이어코오드의 颱風眼**

화이버어B, 스틸와이어, 스틸화이버어

화이버어 B

튜우폰社는 버어지니아州 릿치몬드 近郊의 화이버어 B의 工場操業을 1月부터 開始했다. 同社는 今年은 30萬封度の 生産을 하고 來年은 타이어메이커어에 적어도 600萬封度の 화이버어B를 供給할 수 있게 展望하고 있다.

또 順調롭게 가면 74年の 生産量은 2,000萬~3,000萬封度に 달하고 레이온, 나이론, 폴리에스텔等과 같이 타이어코오드의 主流에 끼어든다고 展望되고 있다.

화이버어B는 無機섬유(글라스, 스틸等)의 갖는 높은 抗張力과 모듈러스와 有機섬유(레이온, 나이론, 폴리에스텔)의 갖는 屈曲抵抗을 兼備하고 있다. 事實이 섬유는 스틸이나 他的 如何한 타이어補強섬유보다도 높은 抗張力과 모듈러스를 갖고 있다. 이러한 組成上의 特性外에 타이어메이커어에 있어서 重要한 것은 이 화이버어B가 스틸와이어와 달라서 나이론이나 레이온, 폴리에스텔, 글라스等과 같은 設備로 處理되며 물드드新設할 必要가 없다고 하는 經濟性이다.

화이버어B의 價格은 當初는 1封度當 2弗에서 2.5弗程度로 될 것이다.

1封度の 화이버어B가 4~5封度の 와이어에 代替될 수 있는 點을 考慮하면 決코 높은 價格은 아니다.

生産量이 불으면 가격도 當然低下할 것이다.

스틸와이어

화이버B가 등장하여 왔다고 해서 美國의 타이어 메이커가 스틸와이어에 對한 興味를 잃은 바는 아니다. 다음의 3年間에 스틸와이어의 國內生産量은 着實히 伸張할 것이다.

現在北美서 實際로 生産을 行하고 있는 것은 네쇼날 스탠다아드社와 미슈란社의 2社뿐이다. 네쇼날스탠다아드社는 에라버머州, 코롬비어나서 1000萬封度/年の 生産을 行하고 있으며, 또 미슈란社는 노버·스코시어의 부릿지워터터어에서 生産을 行하고 있으나 現在로선 全量佛蘭西에 輸出하고 있다.

베칼트社는 조오지어州로움으로써 今年의 第2.4半期부터 生産을 開始하게 될 것이다. 75年까지에 北美에 있어서의 타이어용의 스틸와이어生産量은

네쇼날스탠다아드社 2,400萬封度.

베칼트社 1,800萬封度

미슈란社 1,500萬封度

단빌스틸와이어社(파이어스톤社)1,200萬封도로 된다. 또 例를 들면 베칼트社等은 海外的 어느 工場으로부터 2,000萬封度 다시 該 工場으로부터는 2,500萬封度の 輸入이 可能이며 北美에 供給되는 스틸와이어의 量은 實際로는 더불을 것이다.

스틸화이버어

第3의 颱風眼은 스틸화이버어일 것이다. 그저 몬산트社의 이스틸화이버어의 影響은 요즈음數年間은 없을 런지도 모른다. 同社에 依하면 現在에서 同社가 供給할 수 있는 스틸화이버의 量은 不過 6,000封度이며 또 開發段階에 있다는 것을 말해 주고 있다.

따라서 成功裡에 일이 運行되었다고 해도 75年初頭까지는 生産量의 擴大는 거의 없다고 보아도 좋을 것이다. (72.4 日本月刊타이어誌)

◆ 파이어스톤社의 웰즈工場

라디알生産으로 全面轉換

웰즈의 렉스햄에 있는 同社의 工場은 지금까지 유유럽市場에 타이어를 供給해 왔으나 今後同工場에서 生産되는 타이어는 全部 라디알타이어로 될 貌樣이다.

歐州에 있어서인 미슈란社, 쿠레에부콤부社, 유니로이얄社等이 普通타이어의 生産을 中止하고 라디알타이어의 生産으로 轉換하고 있으나 파이어스톤社의 今番의 움직임은 이에 잇따른 것이다. 파이어스톤, 인터네쇼날社의 테리머社長은 「歐州에선 라디알타이어가 好評받고 있다. 今後 유유럽에서 生産되는 車中거의 3臺에 2臺는 라디알 타이어를 裝着하게 될 것이다」라고 말했다. 現在 유유럽에서 販賣되고 있는 승용車와 트럭 버

사용타이어의 62%는 라디알타이어이다. 파이어스톤社는 스틸코오드를 使用한 트럭용라디알타이어인 수어퍼어. 오울·트릭손 1,000을 새로이 賣出한다.

또 이 타이어는 同社의 포르투칼, 불란서, 잉그란드·이테리, 스웨덴의 各工場에서도 生産하게 될 것이다.

다시 同社는 트럭용스틸라디알타이어인 트란스포오트 1,000의 사이즈數를 증가시킨다든가 윈터어라디알의 設計를 取擧한다든가 등으로서 라디알타이어로 一大攻勢를 加하고 있는 중이다. 한편 美國에 있어서는 아직 라디알 타이어의 普及率은 極히 낮고 補修용타이어의 4% 新車用 타이어의 1%가 라디알타이어인 것에 不過하다. (72.4 日本月刊타이어誌)

◆ 콘티, 페닉스兩社 合併中止

西獨의 하노오바에 있는 콘티넨탈, 구미벨케社와 같은 西獨의 함부르그에 있는 페닉스·구미벨케社의 兩社는 今夏에 豫定하고 있었던 合併을 取消하기로 했다. 今回의 兩社의 合併計劃이 失敗로 끝난 原因으로서는 兩社의 後의 業績變化가 지적되고 있다.

또한 該 報道에 依하면 콘티넨탈과 페닉스의 兩社는 佛國의 큰 타이어메이커인 미슈란과 리에부·코롬부兩社와 現在 이야기를 진척시키고 있는 모양이다. 이 이야기의 進展에 따라서는 歐州타이어 業界에 새로운 企業 구루움이 탄생할 可能性도 있다.

(72.9 日本月刊타이어誌)

◆ 굳릿치 신발事業

으로부터 完全撤退

굳릿치는 요즈음 신발 事業으로부터 完全히 撤退할 것을 決定. 同事業部門의 모든 工場과 모든 施設을 賣却하기로 했다. 同社는 1929年以來 고무와 캄버스 슈우스를 계속 生産해 왔으나 요즈음 數年 신발業界에 있어서의 競爭激化로 因하여 同事業의 採算이 極度로 惡化되었기 때문에 今回의 措置를 斷行케 된 것이다.

同社에 있어서 신발의 生産은 當初 아크론에서 行해졌으나 그 後 1930年代에 풋드, 러버어, 콤파니를 買收함에 따라 生産據點은 마사츄세츠州의 워터타운에 옮겨졌다. 한때 美國서 第一 큰 신발 工場이었던 이 워터타운工場도 設備의 老朽化 賃金水準의 上昇. 그리고 輸入 캄바스슈우스의 攻勢激化등의 理由로 數年前에 閉鎖되었다. 그 後 同社의 신발生産은 노오드·카로라이나州의 란바아톤, 사우스카로라이나 州의 엘진과 푸엘 토리코의 計 3個所에 있는 新工場에서 行해져 왔다. 그래서 今日 이들의 3工場도 모두 賣渡되기에 이르렀다. 또한 굳릿치는 今番의 決定에 앞서 今年初에 테네시州의 크라아크스빌에 있는 몰드에 依

한 철과 솔(신장) 製品工場의 閉鎖를 發表하고 있다.

同工場은 其後 오하이오州의 신시나티에本社를 둔 말칸, 코오포레이션에 依해 買收되어 操業이 續行되고 있다. (72.7 日本月刊타이어誌에서)

◆ 乘用車 完全國産化지연

部品工場건설 늦어 76년以後로

自動車工業육성을 위해 당초 금년말까지로 잠았던 乘用車 完全國産化계획은 車種變更, 「엔진」「보디」등 中樞의인 部品工場건설 지연으로 오는 76년 이후로 미뤄지게 됐다.

7일 商工部가 새로 마련한 基本乘用車國産化계획에 의하면 당초 금년말까지로 잠았던 1백%國産化계획을 67%로 下向 조정하는 한편 73년도에 81%, 74년 83% 75년 85%, 그리고 3차5개년계획이 끝나는 76년도에 1백%國産化를 실현시키기로 되어있다.

이같은 國産化率 후퇴는 지금까지 자동차 판매비율의 50% 이상을 차지했던 「코로나」가 「시보레」로 車種이 변경된데다 주요部品 공장건설이 늦추어지고 있기 때문인데 商工部는 늦어도 오는 76년까지는 自動車を 完全國産化 하기위해 「엔진」및 「보디」工場을 73년과 76년도에 각각 完工하는 한편 自動車部품을 1백45개品目으로 分類, 이 가운데 85개 業體를 責任系列化業體로 지정, 중점지원할 방침이다.

(72.10.8 서울경제신문)

◆ 中共에 自動車輸出계약

日 도요다·히노社

日本 「도요다」자동차 판매회사와 「히노」 자동차공업은 25日 각각 中共과 대규모 자동차 수출계약을 맺었다.

이 계약으로 「도요다」는 소형 트럭 1千대(약 7億圓) 「히노」는 화물트럭 1千대(약 14億圓)를 수출하며 오는 10月 11日 선적한다.

이를 계기로 日本完製자동차의 對中共 수출은 본격화될 것으로 日本업계는 내다보고 있다.

(72.9.26 東亞日報)

◆ 낚은車 박치기 競技

美의 새로운 스포츠

요즘 美國에서 대인기를 모으고 있는 새로운 「스포츠」의 하나는 「메릴랜드」州 도시에서 유행하고 있는 「디몰리션·터비」(박치기 경기)이다. 이 경기에는 낚은 자동차들끼리 서로 충돌, 상대방 車를 파괴하는 것

인데 運轉者쪽을 공격하는 것과 다른 目標物도 많은데 한 標的만 계속 공격하는 것은 反則으로 되어있다.

일정한 時間이 경과한 후에도 계속 달리고 있는 車가 優勝者로 결정된다.

이 경기는 2천만명으로 추산되는 시청자를 가지고 있는 ABC·TV에 의해 중계되고 있다.

(72.9.28 大韓日報)

◆ 어린이輪禍 해마다늘어

서울 71年 2,713건으로 12%나

95%가 어린이 過失탓

72年 死傷率도 7백50명 27% 이상

어린이들의 교통사고가 해마다 늘어나고 사상율도 높아가고 있어 이에 대한 안전대책이 요망된다. 지난 한해동안 서울 시내에서는 2만1천6백10건의 교통사고가 발생했는데 이중 어린이 교통사고가 2천7백13건으로 12%를 넘고 있으며 사망자도 전체 7백25명중 1백59명으로 22%에, 부상자는 1만8천4백81명중 2천5백65명으로 13%에 이르고 있다.

서울시경 집계에 따르면 올들어 3월말까지는 서울시 내에서 일어난 4천9백31건의 교통사고중 어린이 사고가 7백85건으로 15.9%로 늘어났으며 사망자는 48명으로 전체 1백79명의 26.1%, 부상자는 전체 3천9백54명 가운데 7백3명을 차지하여 29.4%에 해당하는등 지난 해보다 어린이 교통사고의 총계나 사상율이 늘어나고 있다.

이와 같이 어린이교통사고가 늘어나고 있는 원인은 어린이들 스스로 과실이 많고 어른과는 달리 신체가 약하기 때문에 사고가나면 희생자가 많아지고 있는 것이라고 시경은 밝히고 있다.

이와같은 어린이의 교통사고에 대해 경찰은 어린이에 대한 안전교육의 실시와 어른들의 자성이 바라진다고 지적하고 있다.

71년 한해동안 서울에서 일어난 어린이 교통사고는 차도보행 25%를 비롯, 건널목 아닌곳 건너기 14%, 건널목 빨리달리기 12%, 차에 매달리기 10.8%등 95%가 어린이 과실에서 빚어진 것으로 밝혀졌다.

(72.9.29 大韓日報)

◆ 뺑소니 잡는 運轉士

「검車」의 李鶴權씨

뺑소니차를 7대나 적발한 모범운전사가 있다. 서울 영 2-956호 코로나를 모는 이학권(李鶴權·45·광무택시소속)씨가 그 사람. 이씨는 3개월전부터 「일」로 바



「뺑소니차는 전체운전자들을 위해서라도 꼭잡아야 한다」며 이씨는 「수배차량대장」을 들여다 보고 있다.

빠졌다. 동료운전자들의 비난에도 귀기울이지 않고 「밝은 사회」를 위한 조그마한 보탬에 보람을 느꼈다. 이씨의 별명은 꺾차 아저씨, 그는 언제나 꺾이랑 주간지랑 멀미약을 휴대하고 다닌다.

「동료의 입장에서 이들을 잡아내기란 참 괴로운 일 입죠.」 그러나 뺑소니 차량이 늘어나고 사고환자가 일췌비가 없어 인질이 되는등 불상사가 늘어나자 이씨의 결심은 작년 11월초부터 굳어졌다. 「뺑소니차를 잡아야겠다.」 쉬는 날이면 시청시민홀에 들러 수배된 차량번호를 확인, 동대문경찰서명의로 「수배차량검거지시서」를 가지고 빈화가를 돌아다녔다. 첫 성과는 작년 11월 28일.

오전 11시쯤 장충당공원 앞길을 달리다 작년 3월28일 밤 10시10분 쯤 동대문구제기동137 앞길에서 30세 가량의 남자를 치고 달아났던 서울자 2-181×호 코로나를 발견, 추적했다. 운전사가 중국대사관앞 골목 모회사 건물로 들어가는 것을 확인, 돈벌이도 잊은채 무려 5시간의 잠복 끝에 운전자 최모(28)씨를 「잡아」경찰에 넘기는데 성공했다.

지난달 28일에는 하루에 2대를 「적발」하기도 했다. 이씨의 「뺑소니차 잡기」가 소문나자 동료들은 「경찰끄나불」「미친사람」 등 비난을 퍼부었으나 이씨는 아랑곳하지 않았다.

「운전사가 사고를내 교도소에 가면 부인은 식모로 애들은 고아원에 가야해요.

그게 무서워서도 사고후 그대로 달아나는거죠. 하지만 몇사람의 비행 운전자 때문에 모두가 나쁜 놈이 될 수는 없지 않아요?」 그들의 고충은 충분히 이해하지만 교통질서와 운전자 전체의 이미지를 살리기 위해서는 이들을 철저히 잡아 내야한다고 이씨는 열을 올렸다.

지난 2월에는 그는 또 「한건」했다.

작년 9월22일 밤 10시쯤 동대문구 용두동191 김봉초(58)씨집 골뚝과 담을 부수고 달아났던 서울자 2-722×호 쫓을 우연히 소공동골목에서 발견, 운전자 김모(32)씨에게 경찰서까지 동행할 것을 요구했다. 처음엔 딱잡아 매며 「당신이 뭘데 날데러가느냐」고 대들었으나 이씨가 「검거 지시서」를 내보이자 할 수 없이 따라왔다.

이렇게 돌아다니다 보니 이씨의 하루 수입금은 다른 차보다 으레 1천~1천 5백원씩 부족했다. 때론 차주에게 입금시키고나면 한푼도 없이 돌아가는 날도있었다.

이씨의 출근 시간은 새벽 5시쯤. 나오는 길로 동대문서관내 13개 신호등의 불을 켜는 것으로 하루일과를 시작한다. 이틀에 한번 쉬는 날도 오전 7시면 어김없이 청계천5, 6가에 나와 오후 7시까지 교통정리, 보행자단속등 「교통」들을 돕거나 차량통행이 복잡한 을지로 입구, 충무로등을 헤맨다. 뺑소니차를 찾기 위해서다.

이씨는 또 시내택시운전자중 가장 친절한 것으로 오래전부터 소문났다. 차안에 꺾, 주간지 외에 멀미약등 8가지 상비약을 준비해두고 장거리손님을 위해 박카스와 월간잡지 3,4권, 담배등을 마련했다. 요즈음은 출근시간에 「꺾차」를 타면 재수가 좋다고 승객들에게 소문나 「오전 8시쯤이면 답십리집앞에 낮은 손님 5, 6명이 기다린다」며 22일 오후 이씨는 흐뭇해했다.

(72.2.23 조선일보)

◆ 天然 고무 時勢, 舊正 前後로 暴騰

런던의 天然 고무 브로커인 S. Figgis & Co.,는 天然 고무 時勢가 이미 急激한 上昇을 보인 바 있지만 앞으로 더욱 上昇勢를 보일 것이라고 1일 예측하였다.

런던의 現物時勢는 Top Grade, Ribbed, Smoked Sheet No. 1. 의 경우 지난 31일 kg當 0.4펜스가 上昇하여 21.8펜스에 달함으로써 1972~73년도 피크를 이루었는데, 同 時勢는 前月에 kg當 20.55펜스였으며 1972~73년도의 時勢 變動幅은 11.85~21.5펜스였다.

그러나 同 時勢는 舊正에 들어서서는 2일부터 증대할 고비에 다달을 것이라고 예측하고 있는데, 이는 말레이시아의 天然 고무 市場이 2일부터 3일간 休場되기 때문이다.

이같이 天然 고무 時勢가 暴騰한 原因은 世界的인 景氣回復에 따른 需要의 增大와 더불어 中共의 天然 고무 購入 增加, 그리고 冬季에 들어서 열대지방의 生産減少가 예상되기 때문이라고 한다.

(73. 2. 3 日刊海外市場)