



◆ 日, 스노우타이어 등 25% 程度 10월부터 再次 價格引上키로

타이어各社는 前者 一次的으로 販賣價格을 改定한바 있으나 스노우타이어 特殊사이즈에 對해서는 그 改定이 늦어진 것인데 그 後에도 繼續 原材料, 副資材等도 3,40%~50% 가량의 價格引上이 되어 있으며 SBR, 부타첼리버어 등도 價格引上이 되어 있으므로 原價計算의 再改定이 行해져, 今 10月 1日 부터 普通 타이어 20%, 스노우타이어 등 特殊타이어에 對해선 25% 가량의 價格引上 改定이 行해지게끔 되었다.

別項新型리브타이프라타이어의 開發(이것은 騒音對策과 共히 카아메이커와 함께 共同開發되는 것도 있다)도 關聯해서 스노우타이어, 新型리브TB用타이어 등은 어느 것이나 25% 정도의 引上이 되는 모양이다. 이 新價格은 各社 共히 10月을 목표로 하고 있으나 若干 び나가는 수도 있으므로 一般需要層에는 11月頃이 될 것 같다. 또 今番의 改定은 臨時的인 것으로 하고 있으므로 브랜드에 따라서 改定되는 %도 各各이며 스노우타이어도 昨年の 販賣價格에 對해서 25%의 引上이 되는 것인데 普通 타이어에 對해선 20% 程度의 引上으로 끝일 것으로 보여지고 있다.

乘用車타이어는 今夏의 引上에 이어 今回의 第2次 引上에서는 겨우 20% 정도로 試算되고 있다. (73.9.15 日本타이어産業時報紙)

◆ 밋슈란, 스노우를 價格 引上 9月 15日부터 8~10%

日本 三井物産 밋슈란 타이어課에서는 9月 15日부터 스노우타이어를 8~10% 價格引上했다. 同社에선 밋슈란×M+S(스노우) 11 사이즈를 輸入販賣하고 있으나 그것을 各사이즈 共히 8~10% 價格引上했다.

사이즈別의 新價格은 다음과 같다.

145~10=¥7,400 155~12=¥9,300

(73.9.25 日本 타이어産業時報紙)

◆ 日, 再生타이어 價格改定

新品의 價格引上 浸透에 따라

新品타이어메이커는 10月 1日부터 TB 20% LT 乘用車 15%(어느것이든 清算價)의 再引上을 實施키로

되었으나 全國 各地의 再生타이어業者도 이에 準한 幅의 引上을 검토중이다.

再生타이어業者가 價格引上의 不可避를 맞게된 가장 큰 要因은 練生地價格의 再引上, 現在 練生地 메이커는 10月下旬을 實施目標로 30~35%의 引上을 再生타이어業者에게 申請해 왔다고 한다. 이에 再生業者側 으로서는 從來의 價格引上幅이 10~15% 인데 比해 引上幅이 過大하다고 해서 折衝中이나 價格引上은 認定하지 않을 수 없다고 한다.

再生타이어 製造코스트의 30~40%를 占한다고 하는 練生地의 價格引上은 臺타이어(編譯者註: 第一 壽命이 끝난 再生萬能의 타이어) 人件費의 高騰 등과 어울려서 再生타이어를 가격引上치 않을 수 없게 하고 있다.

全國의 再生타이어 業者는 如斯한 情勢로 해서 이미 引上幅實施 時期 등을 檢討中이라고 하며 各地區에 따라서 時期 등의 差異는 있으나 新品타이어 價格 再引上. 特히 再生業者의 단골인 TB의 價格引上 浸透에 應해서 15~20% 程度의 價格引上을 實施할 것으로 展望되고 있다. (73.9.25 日本 타이어産業時報紙)

◆ 타이어 價格引上

美國 6大社 生計費委會 申請

굳이어社, 파이어스톤, 굿릿치 등 美國의 6大 타이어 메이커는 요즘 5~9%의 타이어 價格의 引上을 美政府에 申請했다.

同 6社는 政府의 物價抑制策에 依據 自動車타이어의 價格은 過去 2年間 그대로 놓아 두었던 것이나 人件費와 原材料의 高騰을 考慮하면 價格引上을 開始하지 않을 수 없으며 引上으로 因한 增收의 一部分을 生産施設의 近代化나 라디알타이어 등 最近「安全타이어」로서 유우저의 需要가 높아지고 있는 製品에의 生産轉換費로 充當코져 한다고 한다. 이 申請은 美政府生計費委員會에서 審議되어 月末까지 制定結果가 發表될 豫定이다. (73.9.25 日本 타이어産業時報紙)

◆ 日, 橫濱고무 動타價 再引上

업프率은 20~25%

原材料의 騰貴 안끝이고

Yokohama 고무는 10月 1日부터 補修用自動車타이어, 튜브의 第2次 價格引上을 實施했다. 업프率은

트럭, 버스用 25%, 乘用車用 20%, 라이트트럭用 20%~25% (사이즈에 따라 相異).

他社도 잇따라 實施?

同社는 今春, 原材料의 高騰을 理由로 補修用 自動車타이어, 튜브를 價格引上했으나 下期에 들어서서도 天然고무, 合成고무, 나이롱코오드, 카아본블랙, 스테아린酸, 비이드와이어等 主要 原材料의 騰勢가 不止하고 昨年 下期부터 平均 30%나 價格引上되어 採算을 極度로 壓迫하여 前回の 引上만으로는 合理化 等の 企業努力에 依해서도 到底이 코스트얼프분을 吸收할 수 없는 狀態에 到達했기 때문에 不得已 再次 價格引上을 着手하게 된 것.

또 新車用에 對해서도 今夏 引上했으나 目下 第2次 引上을 檢討中인 것 같으므로 方針이 定해지는데로 自動車메이커와 折衝을 開始할 것으로 보인다. 또한 同社外에 브릴지스톤타이어, 東洋(Toyo)고무, 住友(Sumitomo)고무, 大津(Otsu)타이어, 日本(Nitto)타이어의 各社도 同様の 環境下에 있으므로 今월부터 11월에 걸쳐서 잇따라 20~25% 假量의 第2次 引上을 實施할 形勢에 있다. (73. 10. 8 日本 고무타임즈紙)

◆ 10月 21日부터 日, 新價格

平均 20~35% 引上

TB用도 20% 引上을 標榜

지난 7月 新價格을 實施했을 뿐인 타이어 各社는 또 다시 10月 21日 以降出荷分부터 平均 20~35%의 再次價格引上을 實施하게 되었다. 各社는 이미 自社の 生産原價에 依해서 大量出荷 等에도 獨自의인 價格을 設定하고 있으며 自動車메이커에 對해서도 10% 以上の 再引上에 交渉을 가져 今 10月末 出荷를 全面的으로 보아서 20% 以上の 新價格이 될 것이 明白해졌다. 然이나 TB用 以上の 大型사이즈物에 對해서는 各社間에 相當한 差異가 있어 注目된다.

補修市場은 緊張

라디알以外品은 조금 強하고

今회의 再引上은 一般大衆車用은 勿論, 陸運關係의 유우저어는 큰 影響을 받으므로 販賣戰線은 極度の 緊張을 보여 小賣部門의 末端에선 在庫가 皆無로 되어 異常한 氣味를 露呈하고 있으나 一部에선 價格引上을 豫想한 買占과 賣積의 疑惑을 받을 程度의 狀態가 되었다. 사이즈에 따라서는 1個月의 延納等도 出現되어 있다. 今番의 가격引上은 TB는 20%로 되어 特히 去來에 困難하나 乘用車도 잇따른 引上으로 當分間 混亂

이 持續될 것 같다. 라디알은 大體로 充足되어 있으나 人氣物인 82시리즈 라디알로 175-SR-14는 1本組 ¥16,900, 165-SR-14로 ¥13,200으로 相當히 高價格으로 되었다.

扁平의 695-14로 1本組 ¥15,000. 普通乘用車타이어 640-14로도 셋트 ¥13,000으로서 크게 補修市場을 떠들석하게 할 것 같다.

高價格時代로 原料 더욱 惡化

이 原料入手難과 高價格化는 各社에 共通하는 것이나 各社에선 가격인상의 理由로서 ① 나이롱코오드, 合成고무, 카아본블랙 等 原材料가 점점마다 20~50% 引上되어 있다. ② 人件費, 公害對策費 等の 上昇을 들고 있으며 前回の 價格引上만으로서는 如斯한 코스트얼프분을 吸收할 수 없게 되었기 때문이라고 說明하고 있다. 自動車 타이어 業界에선 昨年後半부터의 景氣回復에 따라 타이어 수요가 73年 上半期에선 新고무 消費量으로 24萬9千屯으로 前年 同期에 비해 22%나 增加, 下期와 合하면 73年으로는 52萬屯, 對前年比 15% 增으로 된다고 되어 있다.

그러나 이에 要하는 原材料가 1萬650屯 合成고무 3萬3千屯 카아본블랙 1萬4千屯 不足한다고 보여지며 타이어의 安定供給은 困難한 情勢, 또 이에 수반해서 原材料가격도 昨年 下期에 비해 合成고무 20%, 나이롱코오드 50%, 카아본블랙 33%, 스테아린酸 109%나 가격인상되어 있다. 如斯한 點으로 해서 브릴지스톤타이어에선 우선 補修用으로 10~11월에 亶해서 20~25%의 價格인상을 實施할 方針을 굳힌 것인데 直需用도 現在 交渉이 進行되고 있는 第1次 價格인상(平均 6~7%)이 浸透하면 잇따라 第2次 價格引上의 交渉으로 들어가게 되어 있다. 今회의 BS의 補修用 第2次 價格引上으로 橫濱고무, 東洋고무, 住友고무, 日東타이어, 大津타이어의 各社도 追隨할 것은 必至이며 各方面에 큰 影響을 줄 것으로 보여진다.

(73. 10. 15 日本타이어産業時報)

◆ 이란, 輸入타이어價格 30% 引上

태헤란 市場에서의 輸入 타이어價格은 日本의 타이어商들이 見積書 提供과 受注를 中止함에 따라 30%나 引上되었다.

그럼에도 不拘하고 國內 타이어 製造業界의 去來者들은 製造業者가 設定한 價格으로 모든 規格의 國產타이어를 어느 바이어에게나 供給할 準備가 되어 있다고 장담하고 있다.

한편 가장 큰 市場이 國內業界에 依하여 供給을 받고있기 때문에 타이어 輸入商들의 措置는 國內 타이어

어 市場의 全面的인 樣相을 左右하지는 않을 것 같다고 經驗이 풍부한 去來者들이 밝히고 있다.

또한 去來者들은 타이어 輸入業者에 對하여 強硬한 措置를 取할 것과 海外에서 價格上昇으로 因해 보다 높은 價格을 要求하는 그들의 主張을 調査할 것을 政府에 促求하였다.

이들 去來者들에 따르면 많은 輸入타이어 供給은 前 價格으로 購買되어 왔다. 그들은 또한 海外에서의 價格이 5~8% 정도가 上昇하였는데 반하여 어떤 이란의 타이어 商들은 價格을 30%나 引上시켰다고 主張하고 있다.

經驗이 많은 去來者들은 이란製 타이어의 品質이 輸入타이어보다 좋지는 않지만 比較가 될만 하다고 主張했다. 따라서 그들은 價格이 높음에도 需要家들이 輸入타이어를 使用해야 하는 理由가 무엇인지 알 수 없다고 불평했다. 이란에서 製造되지 않는 規格의 타이어에 對하여도 去來者들은 價格을 安定시키도록 強경한 政府의 措置를 提議하였다.

그러나 日本의 供給者들이 受注를 中止하고 있다고 去來者들은 確信하고 있다.

그들은 또한 世界 市場의 상황이 혼란상태에 머무르고 있는 한 이란의 製造業者가 輸出을 中止하여야 한다고 示唆하였다.

한 輸入業者에 依하면 來年 1月까지는 日本이 새로운 注文은 받아들이지 않고 74年 3月 以後에 deliveries를 再開하게 될 것이라고 한다. 그런데 3月以後 deliveries分에 對하여는 價格表가 1月頃에나 이루어질 것이다.

(73.10.16 海外市場誌)

◆ 全輪에 스노우타이어

日, 北海道가 細則을 變更

北海道 公安委員會에선 요즘 道路交通法施行細則을 一部 改正 72年 12月 1일부터 實施를 開始했다.

從來 北海道에선 同施行細則 第3章 運轉車의 遵守事項 第11條의 3에 積雪 또는 凍結하고 있는 道路에 있어서 自動車 및 原動機 附着 自轉車를 運轉할 때는 스노우타이어를 裝着하든지 또는 타이어체인을 裝着하는 등 미끄럼防止의 措置를 講究할 것이라고 規定하고 있었으나 今番의 改正으로 이것을 「全輪에 스노우타이어를 裝着할 것」이라고 하고 「但, 타이어체인을 裝着할 경우는 從來와 같이 驅動輪에 裝着할 것」으로 했다.

北海道 경찰 本部 및 關係官廳은 冬季 事故의 防止에 큰 努力을 하고 있으며 스노우타이어, 스파이크타이어 式은 체인장착車의 實走테스트를 反復하는 등 注目を 集中시키고 있으나 이 北海道에서 全輪에 스노우

타이어 裝착이 義務화된 것은 스노우타이어의 冬季 交通安全에 이룩하는 큰 役割이 認定되었기 때문이라고도 할 수 있겠다. (72.12 日本 月刊自動車타이어誌)

◆ 타이어 摩耗度 不知

日, 動, 타, 協양케에트 結果

73. 7. 27 東名高速道路濱名湖SA(東京大阪間中心)에서의 日本自動車타이어協會의 타이어點檢 때에 乘用車의 드라이버에 對한 面接 양케에트 結果는 다음과 같다.

〈問〉 高速道路走行中에 타이어트러블을 惹起한 일이 있는지?

〈答〉 없음—89% 있음—11%

〈問〉 出發前에 타이어點檢했는지?

〈答〉 했음—83% 안했음—17%

〈問〉 當身の 自動車의 指定空氣壓을 아는지?

〈答〉 안다—73% 모른다—27%

〈問〉 타이어가 어느 程度 摩耗하면 使用不能이 되는지 아는가?

〈答〉 안다—33% 不知—67%

〈問〉 타이어가 摩耗하면 危險한데 그 理由를 아는지?

〈答〉 안다—55% 不知—45%

〈問〉 스페어타이어의 點檢을 했는지?

〈答〉 했다—55% 안했다—44%

스페어타이어 없음—1%

(73.9.25 日本타이어産業時報)

◆ 이락 政府와 伊피레리工場 建設調印

伊太利의 타이어메이커 伊피레리社에선 요즘 이란 政府로부터 타이어工場建設을 受注했다고 發表했다.

同社는 아직 契約의 詳細는 明確히 하고 있지 않으나 이락 國內에 總額 2千5百萬 US\$로 타이어工場을 建設하기로 合意, 이락 政府와 正式으로 契約 調印에 이르렀다. (73.9.25 日本 타이어産業時報)

◆ 이란서 日 타이어 生産

75年부터 製品生産 2만톤

日 부린지스톤 타이어(Bridgestone tire) Co.는 泰國, 싱가포르에 이어 第3의 海外工場 進出로서 이란 計劃을 추진해 오던 중 現地 파트너와의 出資比率, 工場立地 등 細目이 確定됨에 따라 10月 2日, 新會社 「Bridgestone Iran Co., Ltd.」를 設立했다.

이는 4月 10日 이란 政府의 認可를 받은 以來, 準備

를 서둘러서 있던 것으로서 그 후 現地의 出資者에게 一部變更이 있는 등으로 當初 計劃보다 약간 늦은 것이 라고 한다.

合作會社가 設立되므로 今後 75年 末의 稼動을 목표로 各種 타이어, 튜브 年產 20,000 噸(製品重量) 工場의 建設을 推進하게 된다.

同社는 國際經濟環境이 심각해지고 있기 때문에 海外生産據點의 充實을 추진하여 이미 「부릴지스톤·싱가포르」 및 「타이·부릴지스톤」을 現地와 合作으로 設立하고 2割配當하는 등 높은 實績을 올리고 있다.

日本은 이에 이어서 이란으로부터 要請이 있어 同國進出을 결정한 것이 라고 한다.

또한 同國은 最近 數年의 實質經濟成長率은 平均 10% 정도로 높으며, Motarization 도 급속도로 추진되고 있다.

同國에는 既存의 타이어 2個 工場이 있으나 이미 供給不足狀態에 있다.

그 때문에 이란은 年間 500,000 本의 타이어를 輸入하고 있으나 그의 70~80%가 日本製品이었다고 한다.

이러한 理由로 同國進出은 兩國에 있어 메리트가 크다고 判斷했기 때문이다.

또한 同社에서는 이란進出에 이어서 인도네시아政府로부터도 라이선스를 취득하고 있어 現地와 合作으로 「P·T 부릴지스톤·인도네시아(假稱)」를 設立하기로 되어 있다고 한다.

부릴지스톤·이란의 概要는 다음과 같다.

社 名: BridgestoneIran Co., Ltd.

資 本 金: 約 ¥43 億 (Rial 11 億)

出資比率: 日本側 50% (부릴지스톤 45%, 丸紅 Co. 5%)

이 란 側: 50%

本 社: 메헤란

工場立地: Shiraz 市

稼動開始: 75 年 末

能 力: 타이어·튜브 年產 2 萬 噸 (增資後 3 萬 噸)

任 員: 會長 P. 나시투프우루

社長 淺野英男

(KOTRA 海外市場 1973. 10. 23)

◆ 日, 合成고무輸出 10% 減少豫想

日本의 合成고무業界는 今年의 合成고무 輸出을 當初에 前年對比 5% 적은 247.5 萬 噸으로 豫想하였는데 年末까지는 10% 程度로 輸出이 減少될 것으로 전망하였다.

이는 SBR 原料인 스티렌모노머의 極端的인 逼迫으로 國內供給이 大幅 不足하게 되어 輸出量을 減少시켜

不足分을 克服하려고 하고 있기 때문이다.

合成고무業界는 SBR 등 汎用合成고무의 新用途開發을 推進하여 왔는데, 고무아스팔트分野의 需要가 有望하다고 보고 있다.

따라서 1975 年에는 道路鋪裝用고무 아스팔트로서 SBR 소릿트 및 라텍스가 3,750 萬 噸이 使用될 것으로 보고 있다(아스팔트 換算 101,550 萬 噸).

日本의 道路總延長 길이는 約 1 萬 萬 km 이며, 그중 17% 程度가 鋪裝되어 있을 뿐이다.

그런데, 今年부터 始作된 第7次 道路整備 5 個年計劃과 高速道路 및 國土開發幹線 自動車道路의 擴充 등 道路整備의 擴充計劃下에서 耐久性에 뛰어난 鋪裝材가 要望되고 있다.

그런데, 表層用 아스팔트에 1.5~3% 고무를 添加하던 7.5~15 萬 噸의 合成고무가 必要하게 되어 潛在需要가 期待되고 있다.

合成고무 業界에서는 關係各廳에 使用促進을 要請하는 동시에 從來의 아스팔트鋪裝費에 비해 20~30% 비싼 施工費의 改良에도 努力해 갈 方針이다.

(73. 9. 28 海外市場誌)

◆ 인도네시아, 고무輸出을

체크 프라이스制로

既契約分은 74 年 6 月까지 適用 除外

인도네시아 政府는 지난 9 月 12 日부터 모든 고무의 輸出을 Check Price 規制의 對象으로 하였다.

이제까지 고무의 輸出은 一般的으로는 Check Price 對象이었으나 國營企業과 一部 民間企業은 例外的으로 Check Price 가 아니더라도 輸出이 可能했었다.

그러나 이번에 이 例外規定이 撤廢되고 모든 고무의 輸出은 Check Price 規制를 받도록 한 것이다.

또한 未實行入札에 의한 輸出이나 이미 契約된 輸出은 74 年 6 月 末까지 適用 除外된다.

이번의 措置는 最近의 날로 호전되어 가는 고무의 國際時勢를 背景으로 인도네시아 政府가 高姿勢를 取하기 위한 것으로 보고 있다.

(KOTRA 海外市場 1973. 10. 11)

◆ 美, 日製 合成고무에 덤핑 判定

美 財務省은 日本으로부터 輸入되는 폴리크로로프렌 合成고무에 대해 덤핑附加稅를 賦課시키기로 決定했다고 1 日 發表했다.

美 關稅委員會에서는 증전에 72 년도중 약 \$8 億 만에 달하는 同 合成고무가 美 關聯業界에 打撃을 주고 있다는 判定을 내린 바 있다.

美 財務省이 算定하는 덤핑附加稅는 正規關稅에 추가되는 것으로 지난 6월 14일付로 소급 징수된다고 한다.

폴리크로로프렌 合成고무는 化學反應에 강한 저항을 보여 특히 化學産業에 適合하다.

(73. 11. 3 海外市場)

◆ 泰國, 생고무 輸出增加

泰國은 今年 1월부터 8月末까지 US\$ 1억 5천만(279,725 톤) 생고무를 輸出함으로써 泰國 最大의 輸出商品으로 등장하게 되었다.

泰國은 72年度에 約 \$2억의 쌀을 輸出하여 지금까지 쌀이 泰國의 最大輸出品으로 알려졌으나 今年 들어 쿠알라룸푸르, 싱가포르, 뉴욕, 런던 등 世界 생고무市場에서 생고무값이 상당히 上昇하였고 이에 따라 輸出量이 增加하여 생고무輸出額이 현저히 늘어났다.

泰國의 생고무輸出은 Rubber Smoked Sheet가 주로 輸出되고 있는데, 從前에 3等級 以下만을 輸出해 오던 것을 今年부터 品質을 改良하여 2等級의 生産輸出을 점차 增加시키고 있으며, 今年度 泰國의 생고무輸出은 \$2억을 上廻할 것으로 展望된다.

(KOTRA 海外市場 1973. 11. 17)

◆ 原木·生고무 生産國들 「輸出國機構」 창설 피해

최근 原木 및 생고무의 生産國들이 유리한 가격보장을 받기 위해 石油生産國들의 경우와 같은 「輸出國機構」 창설을 서두르고 있는 것으로 알려져 우리나라를 포함한 이들 원자재 수입국들에게 중대한 위협이 되고 있다.

5일 韓銀에 의하면 泰國, 인도네시아, 말레이시아의 3개국 財相들은 최근 공식 회담을 갖고 생고무의 수출조건 개선을 위해 單一市場 창설에 의견의 일치를 보았으며 또 필리핀을 포함한 原木生産國들 역시 무절제한 原木수출을 규제하고 판매가격을 조정한다는 명목으로 「原木輸出國機構」의 설치를 추진하고 있다는 것이다.

(73. 10. 6 現代經濟日報)

◆ 생고무 國際값 上昇勢 生産줄어... 噸當 8百 20弗

한동안 주춤하던 생고무 「라텍스」 등 천연고무류의 국제가격이 11월 들어 또다시 고개를 들기 시작했다.

업계에 의하면 생고무(RSS #1)가 噸당 7백50달러에서 8백20달러로 「라텍스」는 畚런당 2달러 45센트에서

2달러 60센트로 각각 상승했는데 그 이유는 ① 한동안 노조파업으로 조업을 중단했던 英國의 2대 타이어 공장이 生産을 재개함으로써 다량 구매를 시작했고 ② 蘇聯 中共의 장기 구매계약 체결설이 나돌고 ③ 산지의 우기철로 生産이 격감된데 있다한다.

(73. 11. 8 現代經濟日報)

◆ 말레이시아, 朱錫 및 고무 價格 強勢

말레이시아의 朱錫과 고무 價格은 繼續 上昇하고 있는데 지난 12월 1일 현재 峇株峇株當 Malay Straits Tin 價格은 M\$871.58에 達하였다.

그런데 同 價格上昇은 지난 11월 24日 以來로 6日째 繼續되고 있는데 同 期間中 最高價格 引上에 到達하였다.

그런데 1964년에는 M \$835.25까지 引上된 적이 있었다.

同 價格引上은 中東地域의 긴장완화와 고무와 朱錫의 對英 市場多量 進出에 基因한 것으로 알려졌다.

(KOTRA 73. 12. 5 日刊海外市場誌)

◆ 日, 自動車 타이어 需給 계속 逼迫 假需要도 끼어 價格 上昇추세

日本의 自動車타이어는 早速한 需給완화는 期待하기 힘들고 10월부터의 價格引上도 順調롭게 浸透되어 來年 上半年까지는 계속 強勢가 維持될 것 같다.

타이어는 昨年末頃부터 需要가 順調로왔는데 今年初부터는 需給이 逼迫하기 시작하였으며 아직도 풀어지지 않고 있는 중이다.

日本自動車타이어協會 調査에 의하면 8月末 工場在庫는 3,880천本(6個大메이커分)으로서 0.5~0.6個月 分밖에 안된다.

流通段階까지 合해도 1.1個月程度 밖에 안 되어 平常在庫인 1.6~1.7個月을 크게 下廻하고 있다.

各 메이커들은 今年 5월에 人件費上昇을 理由로 補修用타이어를 平均 10% 引上하였으나 10월부터는 ① 原材料의 昂騰 ② 人件費增加 ③ 公害對策費의 增加 등을 理由로 10~25%의 再引上을 내걸었다.

이 때문에 各 需要者와 都賣段階에서는 在庫備蓄의 움직임이 活潑해져, 이 때문에 品不足에 拍車를 加한 結果를 비껴내 現在의 메이커 在庫는 0.5個月 以下에 達하였고 品種에 따라서는 0.1個月 程度로 바닥을 叩고 있는 것도 있다.

各 메이커 共히 現在의 操業率은 거의 100%의 滿稼 動을 하고 있으나 新車用과 營業所用 需要가 계속 順調로워 需給은 당분간 緩和할 것 같은 氣味가 없는 實

情이다.

그런데 타이어 需給을 더욱 逼迫하게 하고 있는 것은 무엇보다도 新車때문이다.

當初 自動車業界는 今年의 需要를 前年對比 1.7% 增 程度로 豫想했었는데 實際로는 14% 增加를 가져올 豫定이다.

今年의 타이어 需要는 上半期가 前年同期對比 18% 增加하였고 下半期에는 17% 增加할 展望이다.

이는 當初 豫定보다도 10~11%의 增加率이다.

메이커들은 工場의 新增設을 서두르고 있으나 本格的인 稼動에 들어서는 것은 來年 9月 以後가 될 것이므로 供給面에서 餘力이 생기는 것은 當分間 期待하기 힘든 實情이다.

따라서 價格面에서 現在의 強勢를 緩和시킬 資料는 아직 나타나 있지 않고 있는 實情이다.

(KOTRA 海外市場 1973. 10. 31)

◆ 將來 타이어의 呼稱은 미미터어法으로

ISO/TC 31 第4回 會議에 出席한 JATMA 綜合技術會議의 山口委員長(橫濱고무 專務)는 先般記者會見을 하고 會議의 模樣을 다음과 같이 말했다.

① 將來의 타이어 呼稱은 可能한限 미미터어法으로 한다(例 185 mm/70 R 14).

② 荷重能力의 表示는 將來의 프라이레이팅(PR)에 代身해서 一種의 級數를 써서 荷重指數로 表示한다.

또한 이 會議에는 佛蘭西, 西獨, 伊太利, 和蘭, 西班牙, 瑞典, 英吉利, 波瀾, 靑코스로바키아, 加那陀, 日本의 12個國이 出席했다.

(73. 6. 15 日本 타이어産業時報)

◆ 日, 브린지스톤 타이어

月産能力 354 萬本

B.S 타이어(株)의 甘木 工場이 10月中旬부터 本格稼動으로 드러가게 되어서 同社는 月産 354萬本の 能力을 갖게 되었다. (73. 10 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 파키스탄의 1973/74年 輸入自由化品目

트럭용타이어 및 튜우브 (73. 10. 8 海外市場誌)

◆ 오스트리아—Truck tire 輸入希望

번호: ER-1014

상사명 및 주소: Dr. Stefan Jusko

1210 Wien, Siegfriedgasse 50

Austria

品 目: Truck tire

825/20 12 Layers

900/20 1,000/20 14 Layers

1,00/20 14-16 Layers

원 재 료: Nyloncord with inner tube and rimband

(73. 10. 27 海外市場誌)

◆ 美 듀퐁社, 原料不足에 憂慮 表明

Tirecord 에 Rayon 使用 不可避

폴리에스터製 코드의 出現으로 두 차레나 빛을 잃었던 타이어용 레이온이 나일론과 폴리에스터 製造에 使用되는 벤진의 不足현상에 刺戟을 받아서 다시 回復하게 될 기미를 보이고 있다.

타이어 製造業體들은 벤진의 不足현상이 폴리에스터와 나일론 코드에 供給減退를 加重시킬 것이라는 憂慮 때문에 레이온 製造業者로부터의 長期契約를 要求하고 있다.

化學그룹의 FMC 會社 副社長兼 總支配人인 타우워氏は 이 會社가 最近 레이온 코드에 관한 5개년 契約에 대한 協商을 벌리고 있다고 示唆했다.

이 契約은 現在의 組織下에서 生産能力上 艱難하게 運營可能토록 할 수 있게 하기 위해 完全原價 漸增制에 따른 價格으로 締結될 것이다.

타이어 코드에서 得을 본 다른 種目은 유리섬유와 鐵鋼이다.

듀퐁의 켈바(Fiber B)는 이들의 새 生産 施設이 需要를 따를 수 없기 때문에 이런 供給不足의 利得을 活用할 수 없을 것이다.

그러나 레이온은 수십차례의 缺乏現象에 直面함에 따라 가장 큰 利得을 볼 수 있는 種目이 될 것 같다.

1969년에 自動車製造業者들은 폴리에스터와 유리섬유를 混合한 타이어 生産으로 轉換했으며, 레이온 生産業者는 타이어 코드 生産을 다른 用途로 轉換했다.

타이어 製造業者는 새로운 타이어 生産 때문에 難題에 접하게 되었으며, 화이어스톤社는 포드社로 하여금 폴리에스터 유리섬유 대신 Carcass-rayon Belt의 타이어를 쓰도록 確信시켰다.

그러나 폴리에스터 유리섬유가 混合된 타이어의 問題點은 解決했으며, 벤진 不足현상이 일어날 때까지 交替市場으로부터 急激히 자취를 감추고 있다.

화이어스톤 타이어會社는 不足현상과 관련 폴리에스터가 나일론製 타이어의 生産을 減少시켰으며, 이의 需要充足을 위해 公開市場에서 나일론을 買入하고 있다.

폴리에스터 不足의 結果로 화이어스톤社는 레이온 代身 폴리에스터를 使用케 되었다.

한편 듀퉁會社는 合成섬유消費成長의 단한가지 阻害 요인은 原料의 利用에 있다고 말했다.

뉴욕大學의 한 演說에서 同社 代表 할만氏는 合成섬유 生産業者의 原料充足을 保障키 위한 어떤 措置가 취해지지 않는한 보다 많은 섬유가 使用不能해질 때에 관해 모든 確實性은 살아질 것이라고 말했다.

그러나 현재의 緊迫한 섬유事情은 앞으로 12~18 개월 내에 工場施設擴張과 새로운 施設稼動이 되던 緩과될 展望이 있다고 見解를 밝혔다.

만일 原料不足현상이 緩和되면 世界の 非纖維系織物과 이의 生産은 계속 好轉될 것이며, 美國의 섬유업계로 하여금 企業回復의 계기가 마련될 것이라고 덧붙였다.

할만氏는 美國 纖維産業이 急速度로 成長하고 있는 世界市場에의 主要 參與國으로 되기 위해 充分히 施設을 갖추고 있다고 말했다.

그는 또 海外市場 開拓의 好機를 모색해 볼 때가 된 것 같다고 말했다.

첫째, 보다 向上된 貿易秩序를 確立한 國家들과의 通商을 推進했고, 둘째, 美國이 唯一한 市場이 아니었음을 外國政府로부터 認定받았고, 마지막으로 달러貨의 再調整은 美國 纖維産業이 直面해 왔던 問題點을 輕減시켰다는 點을 力說했다.

(KOTRA 海外市場 1973. 11. 7)

◆ 뱅글라데시에서 타이어등 輸入希望

뱅글라데시國의 有力한 輸出入代行業體인 소날리·멘니자 상타타로부터 다음 品目을 우리 나라로부터 輸入 希望하여 왔다.

이에 關心있는 會員社에서는 同社로 直接 連絡하여 주기 바란다.

輸入希望品目: 타이어 및 튜브 運動具 玩具 과라판 악스

住 所: 151 Pathantooly
Ist Lane, Chittagong Bangladesh
P.O. Box No. 472

會社名: Sonali Banijja Sangstha

(73. 11. 27 全經聯會報第413號)

◆ 인도네시아—재생용 타이어 外

상사명 및 주소: Robert Silitonga

C. V. Superban
Jl. Pintu Air No. 22.
Jakarta, Indonesia

품 목: 재생용 타이어 (Truck 用)

750×20 825×20 900×20 1,000×20

수 량: 월간 4,000 개

번 호: SEA-878

상사명 및 주소: C. V. Sinar Ria Jl. K. H.

A. Wahid Hasyim 157
Jakarta, Indonesia

품 목: Foam rubbered fabrics

(부포직물: 스폰지류에 직물을 접착 시킨 것)

비 고: 견본품은 KOTRA 사업부에 보관중.

□ 문의처: KOTRA 사업 2 과 (28-6984) 윤세장

(KOTRA 海外市場 1973. 11. 28)

◆ 日, 구라레 來春부터 비니롱코오드生産

대점유메이커인 구라레에션 요즈음 타이어코오드 部門에 進出할 것을 決定했다. 同社의 發表에 依하던 同社 岡山 비니롱 工場에 日産 6 屯의 設備를 新設하고 自動車타이어用 비니롱 코오드를 來年 4 月부터 本格的으로 製造販賣키로 되었다.

이미 現在 BS., Yokohama, Sumitomo, Toyo 고무의 4社에서 試作 타이어코오드를 쓴 타이어를 實走 테스트중이며 테스트 結果도 年末까지 나올 것으로 展望되고 있다.

타이어코오드의 素材로서는 나이롱 포리에스틸, 레이온, 비니롱 등의 化學섬유나 스틸, 그라스섬유 등이 있으나 이중에선 나이롱의 使用量이 가장 많고 레이온, 비니롱은 減少傾向에 있다.

또 加之하여 原料펠프入手難, 公害問題 設備의 老朽化 등의 여러 가지의 要因으로 해서 Teijin, Toyobo의 兩社는 레이온코오드의 生産을 中止하고 Teijin은 和蘭의 앵카社(月 100 屯程度), Toyobo가 印度의 쉐츄리·레이온社로부터(月 200 屯 정도)의 輸入販賣로 轉換했다. 이러한 嚴한 環境속에서 同社가 비니롱타이어코오드의 新規生産에 着手하기는 해도 계속 수요가 예상되므로 日産 10 屯 규모의 增設도 이미 考慮中이라고 한다. (73. 9. 15 日本 타이어産業時報紙)

◆ 廢棄타이어가 燃料革命에 一役?

美國에선 年間 2 億本이라고 하는 龐大한 量의 使用畢의 타이어가 廢棄되고 있으나 요즈음 大量의 中古 타이어를 新品타이어의 製造工程中에 必要한 燃料가스로 갈아치우는 裝置가 미시간州 韋손市에 있는 굤이어 타이어 앤드러버社의 工場에 設置되기로 됐다.

完全燃焼式 보일러를 使用한 이 裝置는 1 日에 3,000 本, 年間 100 萬本 以上の 폐기타이어를 處理할

(73. 9. 25 日本타이어産業時報)

수가 있으므로 理想的인 폐기 타이어의 處理法의 하나이다라고 同社의 取締役會長은 말하고 있다. 또한 廢棄타이어는 從來의 石炭 가스 石油 等の 燃料처럼 制限되는 일이 없으며 거의 無盡藏으로 있으며 熱量(BTU)을 比較해도 石炭의 約 150% 以上이나 있음이 實證되고 있다. 總額 55 萬弗인 이 設備은 今夏 完成豫定으로 있다(寫眞의 GY社의 環境擔當技術者가 손에 갖고 있는 것은 보일러에서 溶解된 타이어, 비이드의 덩어리).



(73. 8 日本 月刊타이어)

◆ 日本의 廢棄物 現況과 對策
通産省이 마무리

日本 通産省(立地公害局)은 資源逼迫, 公害防止의 觀點에서 廢棄物의 資源化가 要請되고 있는 요즘 廢棄物의 現況과 對策을 마무리, ① 廢플라스틱은 産業系 處分の 地方自治團體 依存度를 낮춰 76년에는 16% 程度로 하는 것이 바람직하며, ② 廢油는 共同處理에 대한 地方自治團體의 적극적인 지도·육성이 必要하고, ③ 廢타이어는 埋立處分을 하지 않는 것이 바람직하다는 見解를 밝혔다.

廢타이어

廢棄타이어는 73年 44,000 천本, 74年 50,000 천本, 75年 55,000 천本에 達할 전망인데, 72年의 時點에서 40%가 有効利用케 되었으므로 60%가 最終處分을 必要로 하고 있다.

廢타이어는 有効利用하여 燒却, 切斷, 破碎에 의한 埋立處分을 하지 않는 것이 바람직한 姿勢이다.

따라서 當분간 原形대로의 應用開發에 힘써 殘餘는 集積場을 獲得, 혹은 處理센터에서 切斷, 破碎한 後에 將來의 有効利用에 對備할 것이라고 한다.

(KOTRA 海外市場 1973. 10. 6)

◆ GY 英서도 無煙燒却

英國런던의 굳이어社에선 요즘 世界初의 無煙타이어 燒却爐를 皮로했다.

이것은 랫드만, 히이난, 푸라우도오그룹에 依해서 開發된 것으로서 이 燒却프로세스에 依해서 生긴 熱은 타이어를 製造하는 熱源으로 還元利用된다고 한다.

◆ 廢棄타이어에 새 用途
樹脂 등 섞어 새 資材로

西獨 레버쿠젠 소재의 바이엘 화학회사는 약 2년간의 연구 끝에 西獨에서만도 매년 20만 내지 30만톤에 이르는 폐기된 자동차 타이어를 새로운 용도로 바꾸어 놓고 있다. 바이엘사가 연구한 방법에 따르면 폐기된 타이어는 처음 잘게 절단한 다음 새로이 개발한 樹脂를 섞은 다음 鑄型器에 넣어 새로운 자재로 만들어낸다는 것이다. 이같이 해서 만든 새로운 자재는 氣孔이 많고 유연해서 도로나 경기장건설의 밑갈래로 사용될 수 있을 뿐만 아니라 絶緣體로도 이용될 수 있다.

(73. 8. 5 서울경제신문)

◆ 스웨덴, 中古타이어
道路鋪裝材로 活用

스웨덴에서는 廢物化한 中古自動車타이어를 處理하고 道路表面의 摩耗를 적게 한다는 두가지 問題를 同時에 解決할 수 있다는 中古타이어活用法을 開發했다.

스웨덴의 고무專門 메이커인 스게가社와 道路建設會社가 協同으로 開發한 이 方法은 粉碎한 中古타이어와 다른 고무製品 및 “Makadam”(碎石)으로 構成되는 “루비트”라고 불리우는 新材料를 혼합, 通路鋪裝하는 것으로 從來의 道路鋪裝보다 約 2배의 強度가 있으며 특히 스파이크에 대해서 強力한데 이것은 60%에 가까운 比率로 配合된 Makadam에서 오는 것이라고 한다.

따라서 이 新道路鋪裝은 自動車의 制動能力을 높이고 있으며, 또 雨天時의 路面滑走도 減少시켜 주고 있는데다가 冬節時의 凍結(路面)도 減少시켜 主므로 危險率이 또한 減少되는 등의 많은 長點을 가지고 있으며, 走行中の 自動車 타이어의 摩耗도 減少된다는 것이다.

이 新材料의 鋪裝은 從來 方法보다 高價이기는 하나, 高度의 安全性과 보다 低額의 維持費 및 現在와 같은 中古타이어의 燒却에 따르는 環境汚染 等を 考慮한다면 資源活用面과 결들여서 有望한 方案이라고 注目을 끌고 있다. (KOTRA 海外市場 1973. 10. 5)

◆ 廢타이어 鋪裝材 實用化 試驗開始
日本, 도요다(豊田) 自動車

도요다 自動車工業에선 廢車스크랩의 有効 活用法開發의 一環으로서 廢타이어 鋪裝材의 實用化 試驗을 開始했다.

廢타이어 有効利用法 開發을 擔當하고 있는 同社 施設技術部에선 廢타이어를 粉碎, 鋪裝用 아스팔트에 混入 鋪裝材로서 活用하는 利用法을 考察試驗을 行하고 있으며 요즈음 豊田칸트리구락부의 골프場通路나 도오다의 工場內變電所의 鋪裝個所 從業員用 그란드의 一部 등에서 實用化 試驗을 開始하고 있다. 同社에 依하면 이 方法으로 포장된 路面은 普通의 아스팔트에 比해 彈力性이 높기 때문에 遊園地의 鋪裝 등에 好適이라고 하며 廢車處理中 第一의 難物이라고 하는 廢타이어 處理法의 實用化를 積極的으로 推進하고 있다.

(73. 10. 15 日本타이어 産業時報)

◆ 日, 自動車保有臺數 2千4百37萬臺 運輸省 73年 5月末의 實在車

運輸省自動車局의 調査에 依하면 5月末 全國在籍車 總數는 24,369,417 대로 前月末보다 25萬745 대 增加했다.

用途別로는 貨物用車가 9,912,016 대 乘用車가 13,319,116 대, 特殊用途車가 470,925 대, 乘合車가 207,727 대 또 二輪車의 合計가 1,519,266 대로 되어 있다. (73. 10. 5 日本 타이어 産業時報)

◆ 佛, 自動車生産臺數 200 萬突破

佛蘭西自動車 工業會가 요즈음 發表한 바에 依하면 同國의 今年度 1~8月 自動車生産臺數는 200萬대를 突破했다고 하는 新記錄을 이룩했다. 또 이중 過半數가 輸出되었다고 한다. (73. 10. 15 日本타이어 産業時報)

◆ 日, 運轉免許者 3千萬名

自動車の 保有는 2千4百萬대로(73. 4. 30 現在) 또 運轉免許證을 가진 사람의 數도 드디어 3千3萬7千6百13名으로 3千萬대를 突破했다(73. 5. 31 現在).

이것은 警親廳이 지난 6月 6日 集計한 5月末 現在의 數로서 發表한 것으로서 日本의 總人口 1億百萬名으로 하여 考察할 때, 假令 16歲 以上の 男女로는 2.7名中 1名이, 20歲代의 男性으로는 1.2名中 1名이 運轉免許證을 갖고 있는 것으로 되는 計算이다. 이 3千萬名이라고 하는 數字는 約 20年前의 24倍라고 하는 驚異의인 增加추세를 보인 것이라고 한다.

戰前은 免許證의 No. 로 어느程度 交付되었는가를 大體로 알 수 있을뿐 아니라 어느 程度의 先輩인가 등을 判別할 수 있었든 것이다.

그런데 最近에는 1年の 사이에 150萬名이나 드라이버가 붓고 있으므로 他人의 No. 와 比較해도 全혀 알

수 없을 것이다. 세상은 車와 現代社會生活과는 不可分離의 時代로 되었다. 「自家用車」라고 하는 尊敬받은 時代도 相當히 오래였으나 至今은 거의가 自家用車이며 營業車는 겨우 그 1部, 勤勞者들이 점점 車를 가지므로 車와 社會的價値와는 全然關係가 없어진 것 같다.

또한 輕自動車가 즐기 始作하고 居住性이 높은 乘用車가 販賣의 中心으로 되어 가는 것 같다.

昨年 7月의 全石聯調査에선 全國의 가소린스텐드에서 1年間에 팔린量은 1兆3千3百億圓이라고 한다.

現在 確認되어 있는 石油의 世界埋藏量은 5千바렐이며 一般的인 推定總埋藏量은 2兆바렐以下(가장 樂觀의인 埋藏量推定은 3兆바렐가량?)라고 하여 앞으로 50年 或은 30年 가량 使用이 可能이라고 하는데 巴야흐로 地球開闢 以來의 自動車時代가 日本 뿐이 아니라 가까운 時期에 到來함은 事實이다.

昨年の 新車以外의 타이어 販賣量도 1대에 對해 7萬圓程度로 算出되고 있다. 아직 中止되는 곳을 모르는 自動車時代의 連續이 있을것 같으나 資源의으로 이 發展을 抑制할 수 있는 것은 아직 있을 것 같지도 않다. (73. 9. 15 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 自動車메이커 2개그룹化 검토

政府, 新進 現代 GM과

起亞 亞細亞 도오다로

政府는 自動車 메이커 및 외국서 진출을 계획하고 있는 메이커를 2개 그룹화할 방향으로 검토에 착수했다.

14日 관련업계에 따르면 GM~新進自動車~現代自動車を 1개 그룹으로, 도오다自動車~起亞産業~亞細亞自動車を 1개 그룹으로 각 2개 그룹정책을 취하고 있는 것이라 한다.

이같은 구상은 그룹화 추진에 의해 양산효과를 확립하고 자동차산업을 진흥하기 위한 것으로 알려져 있다. (73. 11. 15 서울經濟新聞)

◆ 工場新設合作 不許 검토

自動車工業 國產化 계획

商工部는 오는 七五年까지 국내 自動車の 完전 國產化를 이룩하라는 朴大統領의 지시에 따라 자동차의 國產化와 수출산업화를 촉진시키기 위한 自動車공업 育成계획을 마련중에 있다.

二十九日 상공부에 의하면 새로 검토하고 있는 이 계획은 車種 및 車型을 단순화시켜 빈번한 모델변경이 없는 경제적 車種의 量產化體制를 확립하고 자동차工場의 新設 및 外國人合作 투자를 不許하며 部品공장

자동차工場 亂立을 不許하여 共用규격의 부품을 전문적으로 생산할 수 있는 국제규모의 공장을 세운다는 것 등이다.

또한 油類절약과 저렴한 가격으로의 공급을 위해 排氣量 1千cc 안팎이고 가격이 2千달러 안팎인 小型國民車를 개발보급토록 하며 오는 76년부터는 自動車의 수출도 추진하도록 되어 있는 것으로 알려졌다.

상공부가 세운 자동차 國產化를 위한 年次別계획은 ▲승용차의 경우 年末까지 72%의 국산화를 이룩하고 74년에는 80%, 75년에 100%를 이룩하며 ▲버스는 年末까지 83%, 74년에 85%, 75년에 100% ▲트럭은 年末까지 89%, 74년에 100% 를 달성하도록 되어 있다.

(73. 10. 29 東亞日報)

◆ 交通사고 大型化

昨年보다 件數증고 人命被害 15% 늘어

서울시내의 교통사고는 줄고 있으나 사고 건수에 비해 인명 및 재산피해가 늘고 있어 교통사고가 점차 대형화하고 있음이 29일 밝혀졌다.

지난 1월부터 8월말까지의 서울시 교통사고 분석에 의하면 사고건수는 총 1만 2천 2백 82건으로 작년 같은 기간의 1만 3천 7백 23건에 비해 약 4%가 줄었다.

피해상황은 사망 4백 35명, 부상 1만 5백 59명, 재산피해 2억 1천 5백 84만원으로 작년의 사망 4백 62명, 부상 1만 1천 6백 26명, 재산피해 1억 9천 8백 40만원보다 절대숫자는 줄었지만 사고건수에 비해 인명피해가 약 15% 늘고 있다.

또 사고원인분석에 의하면 운전사 과실 9천 8백 36건, 정비불량 3백 23건, 피해자 과실 2천 1백 23건 등으로 작년(운전사과실 1만 1천 5백 23건, 정비불량 2백 3건, 피해자 과실 1천 9백 97건)에 비해 운전사 과실이 줄어든 반면 차량정비불량 및 피해자 과실로 인한 사고가 늘고 있음이 나타나고 있다.

사고다발차량은 승용차가 제일많아 7천 6백 9건, 화물차 1천 8백 80건, 버스 1천 8백 78건, 기타 9백 15건 등의 순이며 특히 버스사고는 작년(1천 7백 30건)에 비해 약 8% 늘고 있다. (73. 10. 30 朝鮮日報)

◆ 嶺東·東海 高速道 계획 확정

154억 投入 74년 1월 착공

建設部는 74년 1월에 착공하게 될 嶺東 및 東海고속도로 건설 사업계획을 확정, 74년에서 75년 상반기까지 총 1백 54억 6천 2백 40만원을 투입, 全長 1백 29km 전부를 완공할 계획이다. 16일 건설부의 고속도로 건설계획에 의하면 ▲原州~江陵간의 嶺東고속도로에는 1백

억 2백 40만원을 투입, 97km 를 2차선(路幅 10.7m)으로 74년 1월에 착공, 75년 6월까지 완공하고 ▲墨湖~江陵간 東海고속도로는 모두 54억 6천 400만원을 투입, 32km 를 75년 3월까지 끝내기로 하고 있다.

(73. 11. 17 서울經濟新聞)

◆ 高速道건설 대폭 縮小

世銀 권고로 81년까지

기존 國道 7千 km 포장

정부는 오는 81년까지 1千 9百 44km 의 새로운 高速道路를 건설토록한 國土綜合開發計劃 목표를 크게 수정, 8百 45km 의 高速道路만을 건설하는 대신 이 기간 중에 7千 7百 74km 의 기존 國道를 모두 포장하기로 확정했다.

지난 71년 정부계획으로 확정된 國土綜合開發計劃 에서는 高速道路區間으로 예정되었다가 지난주 확정된 長期전망의 高速道路축소 조정에 따라 취소된 구간은 原州~大邱, 江陵~慶州, 大邱~馬山, 木浦~順川 등 인데 현재 건설중인 湖南, 南海高速도로이외에 새로운 노선을 개발하여 81년까지 모두 1千 9百 44km 를 건설 하려던 당초 계획을 기존국도의 포장으로 방향을 바꾼 것은 投資 우선순위의 世界銀行 등의 권고에 따른 것이다. 따라서 당초계획 1千 9百 44km 중 8百 45km 만 살고 나머지 1千 999km 는 백지화된 것이다. 관계당국에서 알려진 수정된 高速道路건설 계획을 보면 호남 및 南海 3百 66km 이외에 새로 嶺東 97km, 東海 30km 를 오는 74년 末까지, 나머지 2百 75km 는 76년 이후에 건설 토록 돼 있다.

계획이 취소됐거나 당초목표보다 뒤로 연기된 구간은 다음과 같다. <괄호 안은 길이·단위 km>

▲속초~포항(280) ▲大邱~馬山(92) ▲原州~大邱(162) ▲仁川~水原(51) ▲天安~群山(146) ▲木浦~順天(141) ▲제천~淸州(110) ▲서울~金泉(220) ▲나주~강진(43) (73. 8. 20 東亞日報)

◆ 湖南·南海高速도로 개통

朴大統領치사 “總和團結의 大血脈”

嶺 湖南 연결하는 全長 358 km

湖南과 嶺南을 잇고 전국을 순환고속도로망으로 연결하는 358km 湖南·南海고속도로가 14일 개통되었 다. 이날 朴正熙대통령을 비롯한 3부요인, 내외귀빈 및 관계관과 주민들이 참석한 가운데 光州공설운동장에서 준공식이 거행됐으며 이에 앞서 朴대통령은 全州 인터체인지에서 개통 테이프를 끊고 試走했다.

차대통령은 이날 光州 공설운동장에서 열린 湖南·南海고속도로 준공식에서 致辭를 통해 “高速道路는 地域사회의 균형있는 발전과 경제의 유통구조에 커다란 革新을 가져올 祖國近代化의 大動脈일뿐 아니라 마음과 마음을 이어 주는 總和團結의 大血脈”이라고 말하고 “全國土를 總體로 꿰뚫는 基幹도로망을 완성하여 「全國 1日生活圈」을 형성하게 됐다.”고 강조, “이 湖南·南海고속도로가 이곳 住民들의 所得증대에 크게 기여할 것이며 특히 光州·釜山간의 交通시간을 7시간에서 무려 3시간반으로 단축시켰다는 사실은 실로 그 經濟社會的 의의가 지대하며 全州·裡里 公업단지과 麗水·光陽 단지등 內陸과 臨海公업단지의 발전을 더욱 촉진하고 物量의 수송과 이로 인한 住民들의 所得증대에 절대적으로 기여할 것”이라고 말했다.

차대통령은 “정부는 내년에도 原州~江陵간의 嶺東고속도로와 東海고속도로를 착공하는 외에 76년말까지는 全國道の 70%인 5천8백km를 포장할 계획이고 81년까지는 全國道の 100%인 8천2백km를 전부 포장할 계획”이라고 말하고, “전국으로 뻗어나가는 고속도로와 전국도의 포장공사는 重化學工業건설과 1백억달러 수출목표 달성을 더욱 촉진시키게 될 것”이라고 말했다. (73. 11. 15 韓國日報)

◆ 京仁高速道路 등 6車線으로

政府는 현재 4車線으로 건설한 서울~仁川 및 京釜고속도로 중 서울~大田과 釜山~大邱간은 교통량이 격증하고 있음을 감안하여 6車線으로 확장하고 南海고속도로 중 釜山~馬山간(2車線)은 4車線으로 곧 확장할 계획인것으로 알려졌다.

관계당국에 의하면 이미 개통된 고속도로중 일부 주요 路線은 당초 건설계획당시 보다 교통량이 2배이상으로 늘어나고 있으며 서울~仁川間은 仁川港 도크공사가 年內 완공되어 海上貨物量이 격증하게 되었기 때문에 6車線으로 확장하거나 새로운 제2京仁고속도로 건설이 불가피해졌다는 것이다.

4車線의 京釜고속도로중 서울~大田, 釜山~大邱간도 湖南고속도로의 완전개통과 大邱·龜尾 등지의 工團확장 등에 따라 현재의 4車線으로는 수용능력이 뒤지고 있다는 것이다.

한편 11월 중순경 개통 예정인 2車線의 南海고속도로중 釜山~馬山간은 馬山 및 昌原工團 조성에 대비, 4車線으로 확장을 서두르게 되었다한다.

政府는 현재 일부 고속도의 노폭확장을 위해 世銀(IBRD) 등 관계外國기술회사와 교통량분석 등 구체적인 작업을 추진중인 것으로 알려졌다.

(73. 11. 10 仁川商議報)

◆ 韓國 日本市場調査團

「再生타이어」 洪氏 等

韓國으로부터 「日本經濟市場調査團」의 사람들이 지난 10월 7일부터 20명이 訪日, 그 中 「再生타이어와 타이어事情」에 關해서 大韓타이어工業協同組合 理事長인 洪興錫, 同任員인 極東타이어工業社長 韓春東, 同東亞타이어工業株社長 金萬漆의 三氏가 業界를 訪問, 有賀고무機械工業 橫濱工場, 神戶機械製作所, 坂井車輛(株), 五味自動車工業 金剛타이어(株) 등을 또 東京에선 日本 타이어고무機材協會, 岡出會長以下有志, 또 全商工協聯의 加登會長, 五味丸山副會長과도 호텔 제멘에서 會食懇談하는 등 18일까지 精力의인 訪問, 調査, 懇談이 行해졌다.

韓國에는 160假量의 再生 企業이 있으며 이 中의 12社는 고무로울로 一貫作業을 하고 있으며 그 企業으로부터 前記再生團體가 成立되어 있다고 한다. 特히 機材協會에선 2회에 亶하여 約 半日有志와 만나 純日本料理집인 「가가와」에서 會食하는 등 懇談했다.

洪理事長은 “나는 戰前 神戶에 입었습니다. 日本의 興隆에는 놀라고 있습니다. 타이어계도 따라갈 작정입니다.”라고 했다.

또 岡出고무機材協會會長이 前般 訪韓 때에 이 各位와 만난 바 있으며 訪日을 促求한 것이 今番의 動機가 되었다. (73. 10. 15 日本 타이어産業時報)

◆ 第10回 輸出의 날 紀念式

第10回 輸出의 날 紀念式이 11월 30日 上午 10時 朴正熙 大統領을 비롯한 李洛善 商工部長官 等 政府人士와 8千餘 輸出産業人들이 參席한 가운데 서울 市內 獎忠體育館에서 배풀어져 지난 27日까지의 輸出實績等에 對한 有功者들이 포상됐다.

그런데 이날은 三陽타이어(株)의 販賣元이기도한 錦湖實業(株)(代表 朴仁天)에서 錫塔産業勳章을 받았으며, 韓國타이어(株)(代表 張善坤)의 우종률氏(技能工)가 商工部長官의 表彰을 받기도 했다.

◆ 生고무波動豫想, 噸當 \$982

東南亞地域에서의 生고무時勢는 日本이 現在 싱가포르에 直接 介入 買占行爲를 강행하여 大量輸入을 꾀하고 있어 멀지 않아 生고무波動이 豫想되며 月初 輸出入의 差에 對한 協會調査에 依하면 生고무 噸當 \$982이다. (73. 12. 11 및 12. 12 東亞日報) (37 및 60 P로 계속)