

국내 · 국제 뉴우스

◆ 캐나다, 타이어價格 5~7% 上昇豫想

原料價 上昇이 主要因

토론토의 코트라 貿易館 보고에 依하면 原料價格의 上昇으로 캐나다의 旅客自動車用 타이어 價가 今年 1/4 分期 中에 5~7% 정도 뛰어오를 것이라고 H.G. 맥네일 '캐나다 Goodyear 타이어會社' 社長이 밝혔다.

또한 그는 이같은 引上이 今年 中에 있을 唯一한 것은 물론 아니라고 말하고 이번 引上으로는 原料價 上昇을 커버할 수 있을 뿐이며, 앞으로의 또 다른 引上에 따라 勞賃 및 輸送, 其他 費用의 上昇負擔을 커버할 수 있을 것이라고 덧붙였다.

今年는 캐나다 고무産業에서의 勞使契約更新의 해인데, 勞組側에서는 적어도 美國 勞使條件의 水準으로 끌어올릴 것을 檢討하고 있다.

昨年 한해 Goodyear社는 需要가 크게 늘어 특히 4/4 分期 동안에는 높은 收益을 올렸다.

그러나 맥네일 社長은 이같은 收益은 오히려 緩慢한 것으로 指摘했으며, 9月中의 價格引上에 힘입은 것이라고 말했다.

73年 첫 9個月 동안의 收益은 前年의 \$6.6백만에서 \$6.1백만으로 下落했으며, 賣上高는 \$152.2백만에서 \$169.9백만으로 11.6%가 오히려 增加했다.

또한 Goodyear社는 現在 喜悲兩面의 展望에 놓여있으나 悲觀的은 아니라고 맥네일 社長은 말했다.

現在 지적되고 있는 悲觀的인 理由로는 에너지危機를 들 수 있는데, 타이어 및 고무製品 生産者들은 가솔린의 不足事態 또는 이의 價格上昇問題, 캐나다에서의 車輛運行減速問題 또는 이의 小型化로의 變化範圍 新型車의 賣買鈍化 등과 관련, 不安한 狀態에 놓여 있다.

價格上昇問題를 除外한 樂觀的인 展望으로는 퀘벡地方의 제임스灣 水利開發事業, 앨버타地方의 油田및 地下파이프와 기타 建設 등 大規模事業에 便乘한 트럭과 非高速車輛用 타이어 賣買에 대한 景氣回復의 豫想 등 을 들 수 있다.

Goodyear社는 지금 '레디얼 타이어'를 위한 \$56백만 規模의 生産施設을 퀘벡州의 벨리필드地域에 設立 推進하고 있다.

8월의 試驗生産과 年末의 稼動, 그리고 75年 中의 3

次 稼動을 目標로 計劃된 高價의 이번 '레디얼 타이어'는 現在 生産計劃中의 新型車 가운데 45~50%가 使用케 될 것으로 보인다.

現在 이와 關聯한 修理用品 市場의 需要도 急增하고 있다고 同社는 말했다. (海外市場 1974.4.6)

◆ 이란, 自動車타이어 輸入許可制 撤廢

Snow Tyre만 事前許可 發給

이란 財務省은 Snow Tyre를 除外한 乘用車, 트럭, 貨物車 등 各種 車輛用 타이어 輸入時에 事前許可發給을 解除한다고 發表했다.

財務省 代辯人은 昨年以來 타이어의 輸入規定에 아무런 變化도 없었으며, 中央銀行은 그동안 政府當局에 대해 타이어 輸入許可制를 撤廢하도록 중용해 왔다고 밝혔다.

한편 Snow Tyre는 信用狀 開設時에만 財務省의 事前承認을 받게 되었다.

精通한 消息通에 따르면 이란의 타이어産業은 政府의 支援없이도 自力으로 國內需要를 充足할 수 있을뿐 아니라 多樣한 製品을 輸出할 수 있는 段階에까지 이르렀다고 한다. 그동안에는 國內需要를 充足시키지 못해 輸入으로 不足量을 補充해 왔다고 同 消息通은 傳했다.

國際市場에 밝은 國內屈指의 商人들은 타이어를 비롯한 車輛에 關聯되는 모든 製品들의 價格이 下向趨勢를 보이고 있다고 指摘했다.

今般 措置는 輸入을 促進시킴으로써 國內의 타이어 價格을 安定시키기 위한 것으로 보인다.

國內의 두 타이어製造工場들이 그들 製品의 價格引上을 檢討中이라고 몇몇 日刊紙들이 얼마 前に 報道한 데 대해서 會社側에서는 言及을 회피했으나 商人들은 그들이 價格引上을 試圖하지 않을 것이라고 믿고 있다. 이란의 첫번째 타이어 製造工場은 15年前에 세워졌으며, 두번째 工場은 8年前에 세워졌는데 그동안 두 工場은 政府의 完全한 保護를 받아 왔다.

3年前부터는 第3 工場의 設立이 推進中에 있으며 既存 兩 工場들은 最近에 生産量을 倍增시키기 위한 作業을 始作했다고 한다. (1974.5.8 海外市場)

◆ 타이어등 輸入自由化

뉴질랜드, 7월부터 許可品目도 쿼터20%늘려

뉴질랜드는 종래 수입許可 품목이었던 타이어제품등 15개 품목의 수입을 오는 7월 1일부터 자유화하는 한편 輸入제한품목에 대한 輸入쿼터도 20% 증액키로 결정함으로써 우리나라의 對뉴질랜드 輸出전망이 보다 밝아졌다.

13일 質公 오클랜드사무소 보고에 의하면 뉴질랜드 정부는 오는 7월 1일부터 내년 6월 30일까지 15개 품목을 수입자유화하기로 했다.

또한 뉴질랜드는 수입허가 대상품목의 수입쿼터도 전년동기보다 20%를 증가시키기로 했는데 이밖에도 국내 공급부족에 대비, 특별 쿼터의 증대조치도 아울러 취할 예정이다. (1974. 5. 14 日刊内外經濟)

◆ 쿠웨이트의 타이어 및 튜우브

年間 輸入規模는 약 \$ 10,000천으로 主要 輸入先은 美國, 日本, 印度 등이며 아메리칸 스탠다드의 規格轉換과 다른 供給國과 같이 애프터서비스가 可能하다면 顯著한 輸出증대가 可能하다.

(1974. 4. 23 海外市場誌)

◆ 타이어등 8品目除外

日, 物價統制對象시

日本通産省은 20일 價格引上 事前届出制 對象인 基礎物資 53品目중 8개品目を 제외키로 內定, 21일의 閣議와 自民黨의 양해를 얻어 正식으로 決定된다.

이번 제외品目은 自動車타이어, 塗料, 골판지, 나일론長섬유, 아크릴短섬유, 폴리에스터短섬유, 一般家庭用電球, 형광등 등이다.

이로서 通産省 所管 對象物資는 37品目으로 되는데 需給狀況에 맞추어 同省은 앞으로도 順次的으로 解除해갈 方針이다. (1974. 5. 21 貿易通信誌)

◆ 印尼, 自動車産業 急伸張

印尼는 지난 3월 31日附로 滿了된 第1次 5個年 計劃期間中 總 434.9천臺의 車를 組立生産하였는데, 그중 352천臺는 모터·사이클이었다고 印尼商工省이 發表하였다.

따라서 모터·사이클 組立은 年間 50천臺의 增加를

示顯, 지난 3年동안 계속 急増勢를 보였다.

한편 自動車生産도 크게 增加되어 1973년에는 總 36천臺를 生産하여 第1次 5個年計劃의 着手年度인 1969年의 5천臺에 比하여 무려 700%나 增加하였다.

또한 自動車生産에 步調를 맞추어 印尼는 타이어 生産에서도 5年前보다 300%나 增加를 보였는데, 生産量은 1969년에 368천個, 70년에 400천個, 71년에는 508천個, 72年 837.4천個, 73년에는 1,028천個로 增加했다.

또한 印尼政府는 앞으로 自動車組立産業을 더욱 育成키로 方針을 결정, 完製品 自動車輸入을 禁하는 한편 組立 모터·사이클에 對한 販賣稅를 最近 5%에서 2%로 引下하였다. (1974. 5. 1 海外市場)

◆ 사라에보, 타이어 生産공장 건설

우고슬라비아의 폭스바겐자동차 메이커인 사라에보社는 年間 1백만개의 타이어生産工場을 건설할 계획이라고 베오그라드 日刊 노브스타紙가 보도했다.

보스니아·헤르체고비나 商業회의소 대표들은 사라에보社가 타이어를 생산, 自社製造자동차에 對한 수요량을 메우고 나머지는 西獨本社로 수출할 예정이라고 밝혔다.

우고슬라비아의 3개 타이어회사는 사라에보社의 타이어제조를 반대해왔다. (日刊内外經濟 74. 5. 14)

◆ 74年度 世界天然고무 需要展望, UNCTAD서 豫測

石油價格 上昇과 이로 인한 合成고무生産 減少로 天然고무價는 急上昇했다.

그러나 今年에는 經濟活動의 不振으로 需要의 減退를 招來할는지도 모른다.

그렇다고 需要減退의 範圍를 正確히 豫言할 수는 없다.

왜냐하면 合成고무生産과 價格의 不確實 등 要因이 있기 때문이다.

아름은 74年度 價格은 73年度 價格을 下廻할 것이며 具體的으로 콰운트當 35~40¢가 될 것이다.

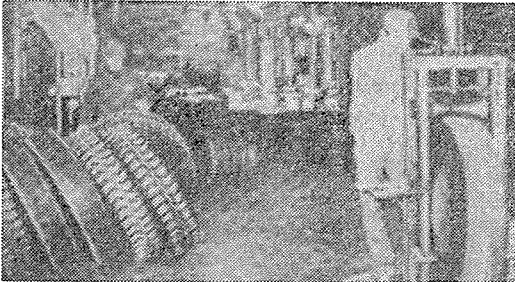
(74. 5. 23. 海外市場)

◆ 對蘇 고무輸出 확대 인도네시아, 새協定체결로

印尼의 對소련 天然고무輸出이 大幅的으로 늘어날 것으로 보인다,

최근 인도네시아를 방문한 소련의 外國貿易省 그리 신次官은 印尼라지우스貿易相과의 회담후 특히 천연고무의 수입확대가 中心議題였다고 밝혔다.

인도네시아의 對소련 天然고무輸出은 지난 67년에 1천7백90만달러(對소련 全輸出高는 2천2百만달러)에 달했으나 그후 兩國間的 관계가 악화됨에 따라 감소경향을 나타내 73년에 2백40만달러(全量 天然고무)로 下落했다. (74. 4. 9. 日刊内外經濟)



●국내에서 再生「타이어」産業이 시작된것은 불과 10년 대부분의 업소가 아직 無許可라는 것이 업계실태를 잘 말해주고 있다.

◆ 再生타이어工業

日淺한 産業 아직 整備단계 無許可業소가 20倍나 더 많아

재생「타이어」는 현재 연간 약 25만본이 생산되고 있으며 영업용 차량의 거의가 이를 사용하고 있는데 무허가 업체수가 최소한의 시설을 갖춘 업체의 약 20배에 달하고 있어 사회적인 문제점을 내포하고 있다.

우리나라의 재생「타이어」제조업체 수는 대한「타이어」공업협동조합산하 조합원업체 9개업소와 여타군소업체 1백89개소가 있는 것으로 조사되고 있다.

군소업체들은 서울에 83개 지방에 1백 6개소가 산재하고 있는데 거의가 고물상허가 또는 무허가 업체들로서 협동조합 가입기준에 미달되고있는 실정이다.

협동조합가입기준은 매지 3백평이상 공장건물 1백평 이상이며 「보일러」1톤이상, 정연기 14인치 1톤이상, 가류(加硫)기 8대 이상을 보유해야 한다.

현재 이러한 시설을 갖추고 대한「타이어」공업 협동조합에 가입되어있는 업체는 朝鮮·平和·東苑·極東興亞·韓一·東明 및 東亞「타이어」공업주식회사등 9개 업체다.

한편 우리나라에서 재생되고 있는 「타이어」는 연간 25만本에 달하고 있다.

「타이어」재생은 새로운 고무를 靑「타이어」에 접착시키는 것으로 접착되는 부분을 「內面」 또는 「바후」선

이라고 한다.

재생「타이어」의 제조과정은 우선 못자국이 나거나 불규칙하게 닳은 靑「타이어」의 노후된 부분을 일정하게 깎아내는 작업이 행해진다.

이에 필요한 시설을 「버핑(Buffing)머신」이라고 하는데 「트레드」(타이어의 고무부분)를 일정하고 능률적으로 깎아내기 위해서는 「버핑머신」이 좋아야 한다.

그런데 우리나라에서는 지금까지 「버핑머신」을 자체 생산하지 못하는 관계로 대부분의 업체가 못을 거꾸로 박아 원형의 톱날을 대신하고 있다.

「버핑」이 끝난 靑「타이어」는 건조시켜 새로 제조한 「트레드」를 입히는데 이 작업을 가류(加硫) 작업이라고 한다.

加硫는 「몰드」(「타이어」의 軀틀)에 「트레드」를 입힌 靑「타이어」를 넣고 「보일러」에서 증기를 보내어 靑 열고압으로 썬서 靑「타이어」와 새로만든 「트레드」를 완전무결하게 접착시키는 것.

한편 「트레드」제조는 고무「스테아린」산 老防劑 등을 배합하여 이들을 「주핑」기로 잘 이겨서 「몰더」로 제조해낸다.

재생 「타이어」에서 가장 문제가 되고 있는 것은 「보일러」와 「몰드」 시설을 갖추지 못한 업체가 이를 재생할 경우 「트레드」와 靑「타이어」의 접착이 완전치 못하다는 것

불완전한 재생「타이어」는 그만큼 교통사고의 위험이 따르기 마련인데 현재 우리나라에선 버스를 비롯한 영업용차량의 거의가 재생「타이어」를 사용하고 있으며 무허가업소가 1백89개소인데 반해 최소한의 시설을 갖춘 업체는 9개뿐으로 사회적인 문제점을 내포하고 있다.

經營주가 곧 技能工

施設나빠 交通事故 原因되고

品質 規制 서둘러야

재생「타이어」는 자원절약의 필요성에따라 그 사용비용이 전세계적으로 점점 늘어가고 있어 美國이나 日本의 경우 전체공급량의 40% 이상을 재생「타이어」가 점하고 있다고 하는데 우리나라에서는 10% 안팎에 불과한 실정이다.

재생「타이어」공업은 그 시작이 10여년에 불과한 일천한 산업으로 일개 산업분야로 아직 정립하지 못하고 이제 막 정비단계에 있는 공업이다.

이에따라 「타이어」재생에는 어떠한 시설기준이나 품질규격이 아직 제정되어 있지않아 무허가공장이나 고물상들이 멋대로 「트레드」를 깎아내고 「고무롤」 따위로

「타이어」 재생을 시도하는 등 난립상을 보이고 있다.

「타이어」재생은 기술과 기능공보다는 시설이 문제다 이는 원료의 배합과 加硫가 모두 수공으로 할 수 없고 구배여 손으로 한다면 불량품이기 때문이다.

따라서 기술자라고 하면 연구창조기능을 갖춘 고도의 기술자가 필요한바 몇몇 업체를 제외하고는 경영주가 손수 이를 해내고 있는 실정이다.

(74. 4. 30. 現代經濟日報)

◆ 日本에 操業단축 波動

自動車 纖維 타이어 시멘트등

日本에 최근 操業단축 業體가 다시 늘어나고 있다. 業界소식통은 최근 自動車 纖維 타이어 유리 鐵鋼 시멘트등 業體들 중에서 나타나고 있는 이같은 操業단축 현상은 지난 年末과 금년초의 경우와는 달리 油類 및 電力 공급부족 때문이 아니라 需要감퇴에 그 원인이 있다고 밝혔다.

業界는 輸出増大를 통해 난국을 타개하려고 노력하고 있으나 內需감퇴에서 오는 收益결함을 보충하지는 못하고 있다. 그나마 4월중 輸出額(허가기준)은 43억 4,300만달러로 작년 4월보다 59%나 증가하기는 했으나 3월보다는 오히려 6.2% 감소한 것으로 나타났다.

특히 自動車工業은 3월중 이틀간의 特別休日を 채택하는 방법 등으로 年初에 비해 약 10% 操業을 단축했으며 5월이후에도 10~20%의 操業단축이 불가피한 실정인 것으로 알려졌다.

纖維工業분야에서도 日本 제 2의 나일론生産業體인 유니티카는 5월 1일 현재 毛織物 生産규모를 生産能力의 30~40%로 감축하고 있으며 5월중 나일론 및 폴리에스터 製品도 각 15%의 생산감축이 불가피한 실정이다. 또 도오레이 帝人등 合纖메이커들도 15~20%의 生産감축에 들어간 것으로 전해졌다.

(74. 5. 12. 商議週報)

◆ 물리셔스—Automobiles tyre & tube 輸入希望

번호 : AF-240

상사명 및 주소 : Automotive & General

Import Agency

20, Bourbon Street

Port-Louis-Mauritius

(KOTRA 海外市場 1974. 5. 15)

◆72, 日本 크레임品 檢査本數

타 이 어		튜우브레스 타이어		튜 우 브		후 련	
71年	72年	71年	72年	71年	72年	71年	72年
32,590	30,190 (93%)	996	1,124 (113%)	2,690	1,704 (63%)	994	512 (52%)

註) 크레임은返品, 交換要求 등 임

(73. 6. 日本 月刊 自動車타이어誌)

◆ 業種별로 基準 條件 명시

外國人投資認可 例示案마련

政府는 外國人投資 유치업종을 증진의 「네거티브·리스트」에서 「포지티브·리스트」로 전환했다. 이에 따라 政府가 例示한 「리스트」에 들지않은 업종은 外國人投資가 전면 억제된다. 이에따라 經濟企劃院은 이미 마련된 「새로운 外國人投資認可基準」의 효율적인 운영을 위해 外國人投資사업의 유치대상 업종 및 인가기준을 설정한 外國人投資誘致業種例示(案)를 발표, 7월부터 실시키로 했다. 그중 고무製品 제조업의 內容은 다음과 같다.

(74. 3. 8. 서울經濟新聞)

製 品 名	外國人投資基準	備考
◇고무제품제조업		
1. 타이어튜브(自動車用에 한함)	施設規模 年産 100만개 以上일 것	"
2. 工業用고무製品 製造業全品目		"

◆ 日 新車用은 8%減

今年의 自動車타류需要動向(試算)

補修用과 輸出도 各 5%減

(社) 日本自動車타이어協會는 今年의 自動車타이어 튜우브의 需要動向(試算)을 別表와 같이 收集하여 3月 13日の 理事會에서 採擇, 22日の 相談役會에 報告하여 承認을 얻었다.

이에 依하면 新車用 20萬5百16吨, 前年比 8%減 補修用 20萬7千3百73吨, 前年比 5%減 輸出 9萬2千8百吨 前年比 5%減 總需要量 50萬6百89吨 前年比 6%減으로 되어 있으나 今後의 情勢에 따라서는 修正도 있을 수 있다고 한다.

同會에서는 22日, 이 需要動向立案에 際하여서의 背

景等に對하여 다음과 같이 說明했다.

1. 1974年 經濟는 前年來의 에너지 危機問題를 中心으로 하는 嚴한 緊縮政策의 浸透에 依해서 上期의 實態經濟는 顯著하게 沈滯하여 下期後半에는 景氣回復徵兆가 보이기 始作할 더이나 年間을 통해서의 經濟成長率은 未曾有的 鈍化로 2~3%增에 끝일 것이다. 또 自動車需要는 國內으로는 公共民間 投資의 削減, 金融 緊縮實質所得의 伸率鈍化에 依한 購買力의 減退等의 마이너스 要因이 山積해 있는 點으로 해서 輸出루트샤아가 豫想되기는 해도 嚴한 環境下에 놓이게 된다.

2. 이 結果 1974年 自動車生産臺數는 前年比 8% 減인 6,500千臺로 되며 이 內譯은 國內需要 4,000千대 (前年比 19%減) 輸出 2,500千대 (同 21%增)로 各各 豫測했다.

3. 如斯한 背景下에 있어서의 1974年 自動車타류 需要로서는 內需中新車用은 前記自動車수요의 감퇴에 스타이드하여 前年比 8%減인 200,516千으로 豫測했다.

4. 또 補修用은 保有대數의 增加는 想定되어도 總수요 억제策에 수반한 產業活動, 輸送活動의 停滯, 自動車 稼動水準의 低下에 依한 타이어代替頻度의 減退및 前年の 先行수요分の 反動等으로 해서 前年을 下回한다고 보고 需要量은 207,373千(同 5%減)으로 豫測했다

5. 한便 輸出은 92,800千(同 5%減)으로 豫測한 結果1974年 自動車타이어 류우브 총수요량은 前年比 6% 減에 相當하는 500,689千으로 策定했다.

1974年 自動車타이어 류우브 需要動向

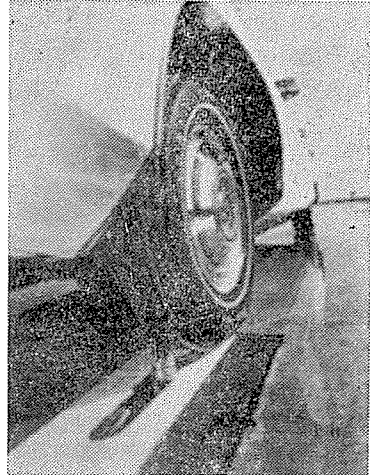
	72年 (實績千)	73年 (實績千)	74年 (展望千)	前年比 74/73%	74/73 %
國內	新車用	179,749	200,516	121.3	91.9
	補修用	171,855	218,175	127.0	95.0
計	351,600	436,248	407,889	124.1	93.5
輸出	98,957	97,842	92,800	98.9	95.0
總需要	450,557	534,090	500,689	118.5	93.7

(74. 3. 25 日本 高木타임즈紙)

◆ Steel의 強度

美 텍사스州 라제도에 있는 Uniroyal 地質調査所에서는 Tire의 貫通性에 對한 強度 持久度 및 耐破壞度 試驗을 實施하였다. 45°로 절단한 파이푸의 끝을 날카롭게 숫돌로 갈고서 그것으로 Steel Radial 타이어의 貫通試驗을 한 結果 타이어 內部에서는 아무런 영향이 없음을 확인하였다. 또한 貫通을 쉽게하기 위하여 진땅에서 60mph 速度로서 地上 4吋 높이로 세워놓은

날카로운 파이푸 위를 通過하도록 하였다. 最近의 試驗에서 貫通깊이를 測定하기 爲하여 타이어가 파손될 때까지 파이푸를 올린바 地上에서 거의 4吋 올렸을 때 공기의 누출이었으며 날카로운 파이프 끝은 Steel Belt 때문에 톱니 모양으로 되었다.



(1973. 12 Rubber age 誌)

◆ 4個 經濟團體長 合同記者會見

大韓商議·全經聯·貿協·企協中央會등 4개 經濟團體長들은 2. 8 合同記者會見을 갖고 經營合理化를 통해 物價안정에 先導役을 다할것을 다짐했다.

이날 發表한 談話文은 다음과 같다.

(74. 2. 12 現代經濟日報)

談 話 文

- ▲ 資源절약과 技術開發등 배전의 經營合理化로 原價를 절감하여 해외의 「인플레이」 要因을 최대한으로 企業內서 흡수한다.
- ▲ 生産과 出庫를 최대한으로 촉진하여 物資의 원활한 需給에 노력하고 불공정한 去來體系를 배제하여 流通秩序를 바로잡는데 先導의 역할을 다한다.
- ▲ 最高價格과 基準價格을 성실히 준수할 것이며 價格 표시제를 적극 권장, 전개하여 소비자 보호에 앞장 선다.
- ▲ 생활필수품의 地域別 합동직매장 設置를 확대하며 各「메이커」의 直販網 확대를 권장한다.
- ▲ 消費者보호를 위하여 地域別신고센터를 設置운영하며 品質및 價格에 관한 소비자의 不滿을 접수 처리 하도록 한다.
- ▲ 勤勞者의 실질소득을 安定시키기 위하여 企業의 경영성과를 적정하게 配分하며 勞使協調體制를 緊密하게 한다.

◆ 勞使합심 國力伸張을

朴大統領, 勞總간부, 勤勞者대표 접견

朴正熙大統領은 11일 하오 靑瓦臺에서 勞總幹部 근로자대표들을 접견하고 『國力은 經濟力이며 經濟의 원천은 勞動力이므로 산업전선의 최일선에서 일하는 여러분에게 國力伸張의 成敗가 달려있다고 강조했다.

朴大統領은 『企業家에게 기회있을때마다 근로자의 처우개선에 힘쓰도록 촉구하고 있으며 誠意가 부족한 企業家도 있으나 관심을 갖고 처우개선에 노력하는 企業家도 많다』고 말하고 企業家와 勤勞者는 合心協力해서 國力伸張에 기여해 줄것을 당부했다.

(74. 3. 12 서울經濟新聞)

◆ 企業公信用 높이고 새 經營觀 확립

全經聯 20개 實踐事項마련 生活化 캠페인

全經聯은 격동하는 국내의정세에 민감히 대처하고 사회풍토를 개선하기 위한 20개항의 실천사항을 마련 全經濟人의 생활화 캠페인을 벌이기로 했다.

全經聯은 이 실천사항에서 ① 企業은 사회의 公器로서 公信用을 높이고 ② 일체의 不條理를 제거하여 기업인의 새 經營觀을 확립하며 ③ 종업원의 생활, 후생 복지 향상을 통해 아름다운 직장을 만들고 ④ 모든 낭비를 제거하여 절제있는 생활관습을 견지하는 것 등을 강조했다. 全經聯과 韓國經營者協議會는 또 勞使協調를 위한 실천방안에서 ① 政府, 勞, 使, 公益등 4者로 구성된 賃金政策委를 首席經濟長官아래 두어 「賃금이이드라인」을 책정, 이를 근거로하여 임금조정을 합리적으로 운영하고 ② 最低임금제의 부분적도입 ③ 勞使간의 협조정신고취 ④ 自社제품을 종업원에게 넘겨제공 ⑤ 노조의 주택조합구성으로 「내집갖기운동」 전개 ⑥ 年功序列제의 임금제도운용에 있어 年功 70%, 직무 또는 능력급 30%의 비중으로 상향조정할것을 제시했다.

(74. 1. 23 日刊內外經濟)

◆ 適正賃金보장 最優先

「商工의 날」 기념식 物價安定노력등 決議

제 1회 商工의 날 기념식이 지난 20일 상오 10시 大韓商議 全經聯 買協 中小企協공동주최로 國立劇場에서 南惠祐財務 張穆準商工部長官을 비롯한 정부관계인사와 대회장인 金成坤대 회장의 회장 등 2천여명의 상공인

들이 참석한 가운데 성대히 열렸다.

金成坤대 회장은 인사를 통해 우리經濟는 세계적인 자원파동이라는 激浪을 맞아 景氣後退와 인플레이가 동시에 進行되는 어려움에 직면했다고 전제하고 國內外情勢를 감안 이러한 狀況은 종래와 같은 姑息的인 方法이 아니라 종합적인 政策改編을 통해서만 능히 대처할 수 있다고 생각하며 이런 의미에서 1·14긴급조치를 높이 평가한다고 말했다.

또한 金大會長은 ① 자원의 효율적인 사용과 수출상품의 高級化 ② 기술혁신으로 원가를 절감, 海外인플레이 영향을 企業內에서 흡수 ③ 國內자원의 적극적인 개발에 주력하자고 촉구하고 기업은 고용과 生産所得의 創出者로서의 사회적 책임을 다해야 할 것이라고 강조했다.

이날 기념식에서 金鍾泌國務總理는 致辭를 통해(張商工部長官代讀) 지금 전망으로 우리경제는 지난해부터 81년까지 연평균 10.3%의 成長이 가능할 것으로 예측되며 국제적인 자원전쟁속에서 정부는 수입의존자원을 차질없이 확보하기 위해 다각적인 자원의교를 전개, 어려운 難局에 대처해 나가겠다고 밝히고 모든 商工人들은 국제정세의 변동에 따라 불가피하게 직면할 도전과 시련을 극복해 나가야 한다고 강조했다.

한편 이날 기념식에서는 商工人들이 자원파동으로 인한 經濟難局을 극복하고 物價安定과 적정임금의 실현에 선도적 역할을 맡겠다는 내용의 5개항으로된 決議文을 채택했다

(商議週報 74. 3. 24)

決議文

우리 商工人은 世界的資源波動으로 인한 現下 經濟的 難局을 슬기롭게 克服하고 北傀의 赤化武力統一의 妄想과 南侵野慾이 발붙일 수 없도록 國民總和體制를 공고히 하여 國力培養에 加一層 邁進할 책임을 깊이 認識한다.

오늘 우리 商工人의 當面한 急先務는 1·14措置에서 보여준 政府의 英斷과 綜合物價安定對策에 따라 政府 企業과 消費者가 인플레이 壓力을 公平하게 共同分擔하여 物價의 安定과 適正賃金의 實現 그리고 勤儉節約의 氣風을 確立, 定着시키는 일이다.

이에 우리 商工人은 企業이 國家와 社會에 진 責任과 義務 특히 物價의 安定과 流通秩序의 正常化 近代化에 先導의 役割을 다하고자 全國 商工業界의 總意를 모아 다음과 같이 우리의 決意를 闡明하는 바이다.

우리의 決意

1. 우리 商工人은 企業의 社會的 責任을 깊이 認識하고 資源節約과 技術開發등 倍前의 經營合理化로 原價를 節減함으로써 海外인플레이 要因을 最大限으로 企業內에 吸收하여 解消한다.

1. 우리 商工人은 生産性提高에 加一層 努力하고 勤勞者의 生活安定과 福祉增進을 위하여 適正賃金의 保障에 企業經營의 最優先目標을 設定한다.

1. 우리 商工人은 生産과 出庫를 最大限促進하여 物資의 圓滑한 需給에 努力하고 不公正한 去來體系를 排除하여 流通秩序를 바로 잡는데 先導的 役割을 다한다

1. 우리 商工人은 最高價格과 基準價格을 誠實히 遵守하여 二重價格形成 등 不公正한 去來를 根源의으로 排除하고 價格表示制를 勸奨展開하여 消費者保護에 앞장선다.

1. 우리 商工人은 現下 北傀의 蠻行과 一聯의 挑發行爲에 對備하기 위하여 우리의 産業施設保護에 萬全을 期하고 北傀의 赤化武力統一의 野慾을 分쇄하기 위하여 一致團結 國民總和體制를 공고히 굳혀 國力培養에 加一層 邁進할 것을 다짐한다.

◆ 麗水콤비나트 系列工場調整끝내 合作比率도 결정. 곧 建設本格化

麗水化學工業團地내에 석유化學「콤비나트」를 건설하겠다는 의사를 밝힌 日本의 三井 三菱「그룹」은 독자적인 製煉공장 建設대신 한계열의 工場을 서로 분담해 建設키로 합의해 石油化學 「콤비나트」計劃의 실현이 본격화 되고 있다.

4社서 25%씩 出資

三井・三菱 溜分半分. 各社 系列工場에

11일 관계당국에 의하면 麗水지구 대형 石油化學「콤비나트」계획의 최대남점은 참가기업간의 사업조정 이었는데 ①三井・三菱「그룹」은 「리키」 및 「칼텍스」와 25%씩 出資, 潮油를 母體로하는 「에틸렌」基準 30만톤의 대형, 「나프타」分解「센터」를 1개만 建設하고 ②이「센터」에서 나오는 석유화학원료인 溜分을 三井・三菱이 반분하여 「에틸렌」 기준 15만톤을 근거로 하는 製煉공장을 韓國측과 50對50의 출자비율로 建設하되 ③三井「그룹」은 고밀도 「폴리에틸렌」 「스틸렌・모노머」등을, 三菱「그룹」은 中低壓 「폴리에틸렌」 「가성소다」 등의 製煉공장을 分담建設키로했다는 것이다. 그런데 이 대형 석유화학 「콤비나트」 계획과관련, ▲三井「그룹」은 三菱商社, 三菱油化, 三菱石油, 旭硝子信越化學등 5개社가 日本종합화학을 設立했으며 ▲三井「그룹」은 三井物産 三井東壓化學 三井石油化學 3社가 第一化學을 ▲韓國의 관련각사와 「칼텍스」는 麗水化學을 設立한바 있다.

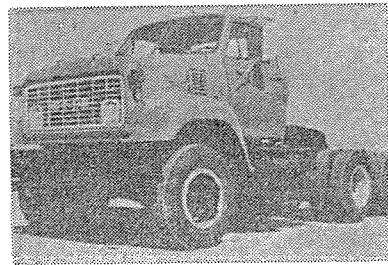
관계당국에 의하면 麗水石油化學과 三井「그룹」의 第

一化學이 「麗川石油化學」을 또 三菱「그룹」 日本종합화학은 「湖南石油化學」 명칭의 유도품생산회사를 50대50의 출자비율로 建設하여 製煉공장을 建設하게 된다.

(74. 3. 12 서울經濟新聞)

◇ 麗水地區석유化學生産計劃

會社	品目	(생산규모) (톤/年産)
湖南石油化學 (三菱그룹)	中低壓폴리에틸렌	100,000
	鹽化비닐모노머	150,000
	프로필렌옥사이드	40,000
	에틸렌사눌	40,000
	디메틸프토프레트	100,000
	가성소다	160,000
麗水石油化學 (三井그룹)	高壓폴리에틸렌	70,000
	에틸렌그리플	80,000
	스틸렌모노머	100,000
	폴리부르필렌	80,000
	S B R	50,000
	커피플락탐	100,000



<GMK가 美GM에서 部품을 도입, 組立생산한 34톤 棼 大型트랙터>

◆ 34톤 트랙터 生産

GMK, 國內처음 大型輸送 장비로

· GM코리아 (대표 = 金昌源)는 格증하는물동량의 수송수요를 충족시키기 위해 국내처음으로 34톤 대형트랙터를 생산판매에 들어갔다.

대형트랙터는 지금까지 전적으로 수입에 의존했으나 GMK가 주요부품을 美國에서 도입, 組立생산케 된것 인데 앞으로 部품개발을 통해 국산화율을 높일 계획이다.

이 트랙터는 美 GMC의 배기량 9천2백99cc, 3백18마력의 수냉식8기통 디젤엔진 및 전진13단, 후진2단 오버드라이브기어를 장치하고 있으며 평판, 저장트레일러, 대형컨테이너를 이용하여 대량화물을 수송할수 있게되어있다.

GMK는 이미 5대의 트랙터를 생산완료하여 인도단

제에 있으며 금년총 총1백40대를 생산 공급할 예정이다. 당사는 이밖에도 각종 트레일러 10.5톤 덤프트럭, 11톤 카고트럭등 일련의 대형수송장비를 개발 공급할 계획도 아울러 세우고 있다. (74. 4. 20 内外經濟)

◆ 小型自動車 市場 등 美國의 크라이슬러서 席捲

크라이슬러 會社는 小型自動車와 6氣筒엔진 自動車의 市場化에 힘입어 여타 自動車會社와의 市場占有率 경쟁에서 앞지를 것으로 내다봤다. (74. 2. 17 内外經濟)

◆ 小型車 중점 생산

GM 등 3대 메이커, 내년 投資 늘려

美國 3대 自動車 메이커들의 74년도 設備투자계획이 밝혀졌다.

이에 의하면 GM과 포드社가 史上최고의 투자를 하게 되는데 크라이슬러도 73년對比 7.7%의 투자증가를 계획하고 있다.

이 3대 메이커는 최근의 大量一時解雇를 초래한 판매不振에도 불구하고 小型車를 중심으로한 長期판매전망에는 모두 자신을 가지고 있음을 시사하고 있다.

크라이슬러가 밝힌 74년의 설비투자는 3억5천만「달러」로 73년의 3억2천5백만「달러」를 앞지르고 있다.

(73. 12. 23 内外經濟)

◆ 트럭 생산에 역점들 自動車 업계

자동차업계는 자사가 트럭생산에 역점을둘 방침으로 있어 앞으로 화물차판매전이 가열화되리라는 소식.

업계는 작년말까지만해도 승용차에 가장 중점을 둔 생산, 販賣전략을 써왔지만 유류과동 이후 사정이 크게 달라지자 방향전환을 모색하고 있다는 것.

승용차의 경우 휘발유가격인상과 물품세, 차량세 등의 대폭적인 인상으로 수요가 격감되고 있지만 화물차의 경우는 세금이 그대로운데다가 물동량이 계속 늘고 있기 때문에 전망이 밝기 때문.

그래서 원래부터 트럭생산에 전념해온 기아산업은 말할것도없고 승용차를 전략상품으로 내세워 오던 GM, 現代, 亞細亞자동차등도 화물차 생산에 피치를 올려 貨物車豐年을 豫見하고 있다.

GMK의 경우 앞으로 각종트럭의 생산비중을 한층 끌어올릴 방침이며 지금까지 생산치않던 중장비생산계획

까지 마련중인 것으로 알려졌다며 또한 現代自動車도 4월부터는 각종 트럭을 양산화할계획. 이밖에 亞細亞자동차도 현재 트럭에대한 주문만을 접수하고있어 이쪽에 비중을둘 방침을 비치기도. 이렇게 불매업계의 영업전략은 우선 트럭판매전으로 1라운드를 치르고 그다음에 가서는 이른바「값싸고 실용적인 소형차(국민차)」의 매결이 되리라는 見解. (74. 3. 11 每日經濟新聞)

◆ 國民車 7월부터 生産

起亞産業, 臺當 190萬원線으로

起亞産業은 오는 7월부터 국민차 생산에 착수한다고 밝혔다.

지난해부터 추진해온 국민차생산계획을 최종적으로 마무리지는 것으로 알려진 起亞産業은 현재 5인승소형 국민차생산 설계를 끝낸다음 그 시제품을 오는 5월에 선보일 예정이라는 것이다.

起亞産業의 국민차는 日本東洋工業의 기술지원아래 연내 1천5백~2천대의 생산계획을 세우고 있어 국내최초의 국민차가 될것으로 보인다.

起亞産業은 이에따라 6월부터 판매계약을 받을 방침인데 市販價格은 190만원선이다.

(74. 4. 16 現代經濟日報)

◆ 14개 不良道路보수 建設部에서 13억원 投入

建設部는 IBRD(世界銀行)借款에 의한 國道鋪裝工事와 함께 年內에 13억 8천 1백만원의 資金을 들여 路幅이 좁거나 水害 및 交通사고의 위험이 큰 榮州~蔚珍 大田~全州 등 전국 14개 路線 59.4km에 대한 道路改修工事を 끝내기로했다.

8일 建設部에 의하면 금년에 道路改修 사업을 벌이는 路線은 榮州~蔚珍 등 교통위험도로 7개 路線, 寧越~長省 등 水害 위험도로 3개 路線 그리고 三陟 등 鑛山 지구도로 5개 路線인데 현재 路幅 9m미만인 區間은 9m 이상으로 늘리고 交通사고 및 水害위험區間은 路線조정 및 위험방지시설을 갖추기로 했다.

(74. 5. 9 日刊内外經濟)

◆ 仁川—水原 高速道路 75年 착공

建設部는 首都圈 道路網擴充을 위해 仁川~水原間 高速道路 建設을 적극 推進할 方針이다.

當局에 의하면 仁川~水原間 (全長32km)의 新規高

速道路建設을 爲해 올해 아시아開發銀行(ADB)으로부터 6백만弗의 차관도입을 서두르고 있는데 75년에 着工할 計劃으로 年內에 道路建設을 위한 調査設計를 끝낼 예정이다. (74. 1. 30 仁川商議報)

◆ 작년 京釜高速道 통행車 8百萬臺

「京仁」442萬臺・大田~全州間은 90萬臺

작년 한해동안 京釜고속도로를 이용한 자동차는 모두 7백 91만 4천대로 50억 6천 9백만원의 통행료 수입을 올렸다.

이는 하루 평균 2만 1천 7백여대가 다녔다는 계산이다. 서울~仁川간은 4백 42만 3천대로 6억 8천 2백 54만원의 수입을 냈고 大田~全州간은 90만 5천대로 3억 2천 4백 87만원, 신갈~새말간은 77만 9천대로 1억 9천 7백 50만원의 수입을 각각 올렸다. 고속도로비의 8개 휴게소·식당도 작년에 6천 2백 94만원의 수입을 올려 재미를 톡톡히 보았고 4개 임시매점도 1백 20만원의 수입을 얻었다. 이밖에 연도개발사업으로도 9천 7백 21만원의 수입이 있었다. (74. 4. 26. 中央日報)

고속도로 수입

(단위 : 천대, 천원)

	통행차량	수입
서울~부산	7,914	5,069,663
서울~仁川	4,423	682,545
大田~全州	905	324,877
신갈~새말	779	197,498
計	14,021	6,274,584

◆ 現代 등 17개社와 계약

14개區間의 6백 18km의 國道를 포장

건설부는 13일 IBRD차관등 1백 90억원으로 시행할 兩水橋~龍門里간등 14개 구간 6백 18km의 국도로장공사를 現代건설, 東亞건설 등 17개사와 도급계약을 체결했다.

오는 20일경에 착공되어 내년 9월말까지 완료하게 될 국도로장공사의 도급액은 모두 1백 36억 2천 5백만원인데 구간별 계약내용은 다음과 같다. (계약액 단위=백만원).

▲1工區(兩水橋~龍門里 31km)=進興企業 636 ▲2工區(龍門里~橫城 39km)=現代建設 962 ▲3工區(光

州~석거리재 55km)=東亞建設 1,081 ▲4工區(석거리재~高興 40km)=平和産業 978 ▲5工區 公州~江景 40km)=三扶土建 834 ▲6工區(江景~金堤 40km)=大韓電拓 1,091 ▲7工區(淸州~報恩 50km)=林光土建 1,220 ▲8工區(報恩~尙州 51km)=南陽振興・765 ▲9工區(店村~安東 53km)=大林産業・1,387 ▲10工區 安東~盈德 76km)=三煥企業・1,343 ▲11工區(原州~梅浦 48km)=韓國建設・協和實業 1,189 ▲12工區(注文津~襄陽 30km)=美隆建設・626 ▲13工區(永山浦~江津 40km) 東洋建設 東洋道路 910 ▲14工區(周浦~下永 25km)=京南企業・南光土建・595.

(74. 3. 14. 每日經濟新聞)

◆ 國民車 생산에 難關

올해안에 첫선을 보일 것으로 기대했던 國民車 생산 계획은 政府의 특별한 정책적인 배려가 없는 한 물거품이 되고 말 공산이 짙다는 業界의 소식.

「GM·코리아」, 現代, 起亞, 亞細亞 등 자동차 메이커들은 배기량 1천cc내외의 소형승용차 생산계획을 當局에 제출한바 있으나 그동안의 與件변동으로 당초 80만~1백만원선에 예상했던 國民車의 가격이 1백 60만~2백만원선에 달할 것으로 추산되어 사실상 계획의 백지화가 불가피하다는 것.

가격이 이같이 뛰게 된 것은 物品稅가 뛰었고 導入資材에 대한 關稅가 올랐으며 원자재 및 각종 部品 값이 엄청나게 뛰어올랐기 때문인데 이로 인해 國民車 생산이 어려워졌을 뿐만 아니라 來年으로 목표했던 完全國產化계획 역시 蹉跎이 불가피한 실정이라한다.

原價壓力으로 인한 國民車 및 國產化계획의 蹉跎은 「메이커」나 當局을 탓할 수 없는 현실은 누구나 다 아는 사실 그러나 기계공업 발전의 바탕이 될 自動車工業의 育成을 위해 政府의 政策的인 뒷받침이 시급하다는 것이 業界의 소리. (74. 3. 9. 서울經濟新聞)

◆ 20개 國道 鋪裝

3百70億들여 77년에 完工

건설부는 주요國道포장 사업을 앞당겨 실시한다는 방침아래 世銀(IBRD) 3차借款으로 추진하게 될 春川~華川, 安城~長湖院, 公州~禮山, 報恩~永同동 20개 路線1천 46km를 추가 선정 예비조사를 실시키로했다.

22일 건설부에 의하면 오는 6월부터의 현지 調査에 이어 工事實施 설계틀하게 될 20개 國道 포장路線은

이미 4월초 포장에 들어간 1차(618km)와 앞으로 포장할 2차(800km) 및 ADB借款에 의한 國道포장路線(총 1,368km)에 이어 선정된 國道로 내년상반기까지 조사 및 설계를 끝내고 内外資 3백 70억원을 投入, 77년말까지 완전 포장할 계획이다.

건설부는 총延長 8천 2백88km의 國道중 오는 76년까지 5천8백km를 완전 포장하되 포장비율은 73년말현재 36%를 74년말까지 39%로 75년에는 48%, 그리고 76년까지는 70%로 높일계획이다.

IBRD 3차借款으로 포장하기위해 선정된 20개 國道路線은 다음과 같다. (괄호안은 延長, 단위 km)

- ①春川~華川(27) ②용두리~洪川(26) ③安城~長湖院(33) ④堤川~석왕(59) ⑤삼머~丹陽(45) ⑥榮州~연동(47) ⑦ 禮山~예안(79) ⑧公州~예산(53) ⑨公州~전의(30) ⑩儒城~公州~大川(93) ⑪구룡~웅천(32) ⑫扶餘~舒川(37) ⑬義城~永川(65) ⑭元通~東草(37) ⑮인제~양양(67) ⑯寧越~長省(65) ⑰史北~현동(136) ⑱報恩~永同(47) ⑲慶州~浦項(24) ⑳釜山~馬山(45)
- (74. 4. 24 現代經濟日報)

◆ 地方道路 鋪裝키로

49億들어 29개主要路線 百45km

건설부는 총 49억 6천만원을 투입, 洪城~葛山, 葛山~海美 등 24개 노선의 地方주요도로 1백45.7km를 연내에 완전포장키로 했다.

17일 건설부에 따르면 昌原·裡里 등 공단진입도로와 함께 주요지방도로중 계속사업으로 추진되고있는 곳을 우선적으로 포장한다는 원칙아래 추진되는 것으로 영남국이 대구~고령동 5개노선 31.3km, 中部局이 洪城~葛山 등 3개노선 20.4km, 濟州道가 濟州~威德 등 2개노선 18.5km등이다. 24개노선의 사업비는 다음과 같다. (단위 1백만원)

- ▲洪城~葛山(132) ▲葛山~海美(198) ▲교문리~「워커힐」(66) ▲裡里工團進入路(293) ▲구례~화엄사(66) 井邑迂回道路(204) ▲光州~木浦(92) ▲釜山~기장(132) ▲기장~고리(238) 分岐~고령(246) ▲高靈~大邱(257) ▲龜尾~천령(63) ▲三陟~墨湖간교량(263) ▲尾浦工團進入路(169.5) ▲溫山進入路改修(244) ▲경주보문로동 3個地(1,107) ▲濟州~威德(244) ▲西歸~中文(162) ▲昌原進入路(199) ▲黃池~長省(76) ▲고한~舍北(65) 玉浦~고현(185) ▲고현~사동간(改修)(104) ▲사동~忠武간改修(147).

(74. 4. 18 現代經濟日)

◆ 서울昭陽江담간 高速道路

民資유치 建設검토

政府는 설악산을 비롯한 嶺東 및 東海岸지역의 종합관광개발계획의 일환으로 민간자본에 의해 서울~소양강 담간에 신규고속도로를 건설하는 계획을 검토하고 있다.

24일 建設部에 의하면 이 새고속도로 건설계획은 앞으로 급격히 늘어날 외국관광객에 대비 北漢江지역 소양강담 설악산 東海岸지역을 잇는 새로운 관광루트를 개발, 서울에서 소양강담까지를 고속도로로 연결하고 소양강담에서는 관광버스까지 실는 페리호편으로 1백 60터의 水運을 이용, 인제까지 도착한후 설악산과 寒溪嶺의 관광도로를 이용하여 동해안까지 고속관광이 가능토록하려는 것이다.

건설부는 이러한 고속관광도로건설에 정부가 직접투자하지 않고 민간자본에 의해 건설한후 유료화할 계획인데 건설비용의 회수 기간이 장기인점을 감안, 이 고속도로 건설을 위한 민간의 현금차관도입도 허용해주는 방안을 검토하고있는데 이 고속도로가 개통되면 信託銀行이 건설한 彦陽~蔚山간 고속도로에 이어 두번째의 사설고속도로가된다. (74. 4. 25 서울經濟新聞)

◆ 道路債務 7백 44억

全國 平均鋪裝率 15%에 불과

全國道路의 平均포장율이 15.3%에 지나지 않고 있는데 각종 道路사업에 따른 内外債務총액은 지난 73년말 현재 9백90억5천만원으로 이중 24.3%는 상환했으나 75.7%는 그대로 남아있는 실정이다.

8일 건설부에 의하면 道路債務총액중 ▲元금이 5백 74억1천6백만원 ▲利子額이 4백16억3천4백만원이며 그동안 상환한 채무는 2백40억9천2백만원이며 ▲미상환액이 7백49억5천8백만원에 이른다. 총債務額중 世銀(IBRD)借款분이 4백58억3천만원 對日借款이 77억 3천 7백만원이며 國內債務額이 4백54억8천3백만원이다. 한편 전국의 4만3천2백25km의 도로중 포장도로는 7천 1백26km로 平均포장률은 15.3%이며 地方道路는 2.6%만이 포장되었는데 道路별총연장과 포장률은 다음과 같다. (단위=km 괄호안은 포장율).

- ▲총연장 43,225(15.3%) ▲고속도로 998(100%) ▲國道 8,288(32.3%) ▲特別市道 6,487(38%) ▲地方道 10,800(2.6%) ▲市郡道 16,652(4.2%).

(74. 2. 9 서울經濟新聞)

◆張善坤理事長 協會職員에게 當付

74. 6. 26 就任 1周年을 맞아

74年 6月 26日 9時에 (社) 韓國타이어工業協會 張理
事長은 沈奇澤常務外 全職員이 會同한 자리에서 要旨
다음과 같은 就任 1周年辭를 했다.

特記할 만한 業績도 없이 1年이 간것 같다는 謙辭에
이어 우리는 協會의 存立固有 目的을 寤寐에도 잊지
말고 일에 恒常 臨해야 할 것이다. 그리하여 會員에게
失望感이 없는 協會를 날로 다듬어가야 할 것이다.

變化가 尤甚한 時期인 만큼 늘 創意하고 研鑽하여
일의 有終之美를 걸우도록하고 特히 下半期中에는 沈
常務 以下 全員이 加一層 融和團結하여 年初 總會에서
承認된 事業計劃의 完遂를 期하여 達成하게끔 안간힘
을 기울여서 年末의 榮光을 獲得하도록 하자고 強調했
다.

◆Goodyear 社, 타이어價格引上

美國의 最大 타이어메이커인 Goodyear Tire &
Rubber社는 自社製品的 트럭用, 工業用車輛用 및 農裝
備用 및 市販타이어와 모든 自動車用 타이어 튜브 價
格을 6月 1日附로 대체로 5~7.5% 引上하여 週及實施
한다고 7日 發表했다. (74. 6. 10 海外市場誌)

◆韓國「래디알」타이어, 壽命 65% 연장

韓國타이어(株)는 最近 新製品으로 래디알타이어를
生産 全國에 一齊히 市販을 開始했다. 同 래디알타이
어는 特殊原料를 配合하여 숙련된 技術陣에 依해 嚴密
한 시험과정을 거쳐 生産되고 있기 때문에 수명이 길
며 特히 燃料가 10%以上 節約된다는 利點을 갖고 있
다고 한국타이어側은 主張하고 있다.

이번에 새로이 開發市販중인 동래디알타이어의 特徵
으로는 ① 獨特한 래디알構造로 되어 있어 스펀딩웨이
브 發生이없고 펑크率이 顯著히 감소되며 ② 튜우브레
스 구조로 因해 타이어內面에 기밀성이 좋은 인너어타
이너어 고무를 첩부 공기변을 립에 고정하는 설계로서
펑크時 危險을 解消시켰으며 ③ 고속설계에 依한 제품
으로 최고시속 180km나 낼 수 있으며 ④ 다이내믹페
탄디자인으로 소음이 적고 승차감이 좋으며 웨트그립
성 및 코너링 特性을 發揮하며 ⑤ 特殊配合 체적으로
그립성이 좋고 내마모성이 우수해 자동차의 힘을 최대
한으로 발휘한다는 장점의 타이어수명이 증진제품보

다 65%나 연장되고 제동성이 좋아 고속주행에도 安全
성이 많다는 것이다. (1974. 6. 10 交通新報紙)

◆三陽타이어 販賣會社設立

代表에 申東俊氏, 內需輸出을 전담

三陽타이어(代表 朴祥求)는 美國의 유니로알과의 技
術提携를 契機로 새로운 마케팅 戰略으로 別個法人인
유니로알타이어 株式會社(代表 申東俊)를 設立, 이 窓
口를 통해 內需와 輸出을 專擔토록 했다.

15日 三陽타이어에 依하면 過去美國의 모호크와 技
術 提携를 맺고 있는 三陽이 유니로알로 技術제후先을
바꿈과 同時 새로운 마케팅 戰略으로 유니로알브랜드
를 附着한 유니로알타이어의 內需와 輸出을 專擔하기
爲한 유니로알타이어 株式會社를 設立, 이 會社밑에
서울, 釜山, 大田, 大邱 等地에 代理店을 開設했다는
것이다.

유니로알타이어 株式會社는 資本金이 6千萬원으로
三陽側이 50%(3千萬원)를 出資했는데 販賣會社設立과
더불어 顧客에게 アフター서비스도 해주고 있다.

(1974. 6. 15 每日經濟新聞)

◆三陽타이어(株) 製品을販賣

유니로알타이어 地方센터에서도

三陽타이어(株)의 代理店인 유니로알타이어(株)의
本社(代表 申東俊)와 本社直營인 臥龍洞센터 乙支路센
터, 東大門센터 및 유니로알 東馬場센터(代表 金鍾鎬)
유니로알 東橋洞센터(代表 한철금) 以外에 다음의 유
니로알 타이어(株) 地方센터에서도 三陽타이어(株) 製
品을 販賣하고 있다. (1974. 6. 21 三陽타이어提供)

유니로알 大田 센터 崔 院 九 忠南 大田市 宣化洞 14-8 電番 ② 2572, 3414 郵番 300
유니로알 大邱 센터 全 寅 燦 慶北大邱市中區三德洞2街269 電番 ④ 1900 郵番 630
유니로알 釜山 센터 金 本 濟 釜山直轄市東區草梁洞 1153-14 電番 ④ 6141 郵番 600