



◆ 美의 타이어等級制度

타이어의 品質을 等級으로 表示하여 消費者의 便宜를 圖謀하려는 美國運輸省의 타이어品質 等級制度는 美타이어메이커 6社의 控訴에 依해서 依然 膠着狀態가 繼續되고 있다.

타이어協會의 第2次 調查團에 依하면 12月 民사나타 裁判所에서 타이어메이커 側에 對한 事情聽取가 行해질 모양이다. (75.12.15 日本타이어産業時報)

◆ 日, 高速路延長, 1975年은 381km

日本道路公團으로부터 요즘 밝힌 75年度計劃의 完成豫定은 381.1km이며 年度末總延長은 1,900km에 達할 豫定. 新道路整備 5年計劃에 依하면 77년까지에 3,200km로 되어있으나 目標達成에는 아직 相當한 距離가 있는것 같다.

(75. 4. 25 日本타이어産業 時報紙)

◆ 破裂없는 타이어

타이어의 靑열은 누구에게나 큰 골칫거리지만 미국 의 한 회사에서는 이 문제를 해결하기 위해 공기대신 타이어속으로 쓸 수 있는 연하고 탄력성있는 우레탄물질을 개발했다.

「뉴필」이라는 이 물질을 사용하면 靑열의 罫려가 없을뿐 아니라 공기타이어의 靑감도 함께 맞출 수 있다 한다. 두가지 액체를 혼합하여 타이어가 팽팽해 질때 까지 압력을 가하여 집어넣은 다음 그 혼합액체를 부드러운 우레탄물질이 되도록 硬化시킨다.

타이어는 荷重 및 차량의 보통속도에 따라 靑객이 요구하는 운행압력에 맞게끔 충전한다. 충전압력은 평방 cm 당 2.46~8.4kg이다. 「뉴필」은 튜브와 함께 쓸 수도 있고 튜브없이도 쓸 수 있으며 또 타이어의 靑국모양을 자유롭게 선택할 수 있다.

「뉴필」은 새는 일이 없으며 靑를을 높여주고 연료소 모를 줄이며 타이어 수명을 연장시켜 준다고 회사에서는 말하고 있다. 「뉴필」은 또한 荷重을 모든 타이어에 골고루 분배해주는 역할도 한다. 「뉴필」타이어의 부드러운 內心은 공기와 같은 역할을 하는 반면 靑측의

타이어집은 靑고성과 마찰에 대한 靑요한 靑항력을 靑공한다. 뉴필 타이어는 타이어집이 靑호한 靑태일때는 靑생도 가능하다.

뉴필 타이어의 용도는 매우 다양하여 靑장, 지하채 靑작업, 쓰레기처리회사, 화물선 도크, 靑항, 주물靑장, 채석장, 그리고 또 靑근에는 자전거 타이어등 실로 靑범위하게 쓰이고 있다.

이 靑품은 현재 오스트레일리아 사우디아라비아 및 이스라엘에 수출중이다. 「뉴필」은 자전거용이 12.50~18.50 달러이며 靑업용 「뉴필」은 30~2천달러까지 한다.

문의처: Walker Enterprises, 112 East Market Street, Long Beach, California-90805 U.S.A. [美國 靑使館靑공] (75.4.11 日刊靑外靑濟紙)

◆ 韓國乘用車比率

4百58名에 1臺

美國등 8大主要靑家の 자동차 1대당 靑口比率을 보면 美國이 乘用車 2.3名에 1대꼴로 되어 가장 높은 比率을 차지하고 있으며 韓國은 4백58名에 1대꼴로 나타났다.

靑계 靑計資料에 의하면 美國의 경우, 승용차는 2.3名에 1대/貨物은 10.8名에 1대꼴로 되어 있으며, 日本은 승용차 11.8名에 1대/貨物 11.7名에 1대, 靑獨은 승용차 4.3名에 1대/貨物 51.3名에 1대, 佛蘭西 승용차 4.1名에 1대/貨物 27名에 1대, 英國 승용차 4.7名에 1대/貨物 31.7名에 1대, 伊太利 승용차 5.2名에 1대/貨物 60.1名에 1대, 캐나다 승용차 3.2名에 1대/貨物 14.6名에 1대, 韓國은 승용차 4백58名에 1대/貨物 5백36名에 1대꼴로 되어있는 것으로 알려졌다. (76.1.20 仁川靑議報)

◆ 美, 自轉車安全靑程 再靑定 할듯

靑費財安全靑委會 靑案

美國 靑費財安全靑委會는 自轉車 安全靑程에 관한 새로운 靑定案을 靑출했는데, 靑 靑定案에 靑靑된 靑門은 Sharp edges, Protrusions, Control cable abrasion, Attachment hard ware Brakes for bicycles and sidewalk

bicycles, Projections, Tires, Locking devices on wheels, Frames, Reflectors, Toe clips, Toe clearance 등이며, 그밖에 Temporary label of compliance, Maximum angle between crank's drive and brake position, Handlebat stem-to-fork clamp, Chai guards 등인데, 同規程은 國產 및 輸入自轉車에 다같이 적용될 것이다.

(75.11.18 日刊海外市場紙)

◆ 日, 76年은 7.3%上昇

自轉車 需要豫測 마무리지다

自轉車工業會는 요즈음 年次別, 車種別의 自轉車生産實績 및 生産豫想(1975年 및 76年度)을 發表했다. 이 明細는 別表와 같으나 이 表에는 好調의 輸出과 높아가는 발콜로지이에 支撐되어서 自轉車분이 示顯된後 오일속크의 後遺症이라고도 할 수 있는 深刻한 内外의 不況의 影響을 받아서 極端의인 縮少生産을 不可避하

게 當하고 있는 過程이 數學的으로 表示되어 있어서 極히 興味깊다.

注目할만한 것은 75年度를 限度로 다시 上向으로 變轉하고 있음이 數學的으로 表示되고 있는 것일 것이다. 即 이 表에 依하면 今年의 生産豫想을 6百2萬臺(前年對比 78.3%)로 限定하고 있는데 對해 76年度의 生産豫想을 6百46萬臺(前年對比 107.3%)로 策定하고 있으나 이일로 해서 2年의 長期에 亘해서 下落된 自轉車의 生産도 漸次 上向으로 變轉함이 示唆되어 있다. 그 意味에서는 밝은 指標라고 해서 過言이 아닐 것이다. 自轉車工業會가 如斯히 밝은 展望을 세우기에 이 른것은 첫째는 政府의 景氣浮揚策에 依해서 內需가 着實하게 上向되는 것으로 判斷되는 것도 그렇지만 亦是 輸出도 諸般의 情勢로부터 推測해서 틀림없이 好轉하는 것으로 生覺되었기 때문이다.

即 同會로서는 主輸出市場인 美國서도 在庫調整이 끝났으므로 景氣의 好轉에 따라서 買氣를 增加시키는 外에 懸案이었던 自轉車의 安全基準(但, 聯邦規格)이 今

年別, 車種別, 自轉車生産實績 및 豫測

單位: 1,000臺

日本自轉車工業會

車 種 別	70 年			71 年			72 年		
	實 績	前年比	構成比	實 績	前年比	構成比	實 績	前年比	構成比
實 用 車	266	49.0	6%	220	82.4	5%	209	95.0	3%
輕 快 車	1,313	—	29	1,083	82.9	22	1,224	113.0	17
스 포 오 츠車	999	125.9	22	1,269	127.0	15	2,179	171.7	31
兒 童 車	1,201	86.0	27	1,299	108.1	26	1,953	150.3	28
特殊車(미니사이클)	749	149.5	16	1,077	146.5	22	1,516	140.8	21
合 計	4,528	—	100	4,948	—	100	7,081	—	100
對 前 年 比		105.9			109.3			143.1	
70年=100		100.0			109.3			156.3	

車 種 別	73 年			74 年			75 年			76 年		
	實 績	前年比	構成比	實 績	前年比	構成比	實 績	前年比	構成比	豫 測	前年比	構成比
實 用 車	256	122.5	3%	196 (140)	76.6 —	2 3)	108 (60)	55.1 42.9	1.8 1.8)	100	92.5	1.5
輕 快 車	1,476	120.6	16	1,152 (888)	78.9 —	15 17)	753 (423)	65.4 47.6	12.5 12.5)	750	99.6	11.6
스 포 오 츠車	2,313	106.2	25	2,157 (1,465)	93.3 —	28 28)	1,330 (744)	61.7 50.8	22.1 22.1)	1,656	124.5	25.6
兒 童 車	2,560	131.1	27	1,825 (1,251)	71.3 —	24 24)	1,776 (996)	97.3 79.6	29.5 29.5)	1,780	100.2	27.6
特殊車(미니사이클)	2,806	185.1	29	2,359 (1,432)	84.1 —	31 28)	2,053 (1,148)	87.0 80.7	34.1 34.1)	2,174	105.9	33.7
合 計	9,411	—	100	7,689 (5,176)	—	100 100)	6,020 (3,371)	78.3 65.3	100 100)	6,460	107.3	100
對 前 年 比		132.9			81.7			73.8			107.3	
70年=100		207.8			169.8			132.9			142.6	

註: ()는 1月~7月實績

年秋에 마무리져서 明春에 實施되므로 自轉車의 流通을 阻止하고 있었던 原因이 除去되므로 對美輸出은 增進된다고 보고 있는 셈이다. 그렇다고 하면 生産의 80%를 新車用에 依存하는 自轉車타이어界도 이 惠澤을 받을 것은 確實하며 오랫동안 自轉車타이어界도 上昇으로 轉向할 것이다.

또한 別表의 需要에 測中 國內需要와 輸出의 內譯은 다음과 같다.

△ 74年=內需 638萬臺 輸出 130萬臺 △ 75年=內需 552萬臺 輸出 50萬臺 △ 76年=內需 566萬臺 輸出 80萬臺(75.10.13 日本 고무타임즈紙)

◆ 希望되살아나는 日, 轉타界

在庫는 平素의 半으로

自轉車타이어 業界는 오늘속크 以降의 自轉車의 生産構造의 變革에 對應해서 昨年下期以來 各社 共히 自主的으로 3~4割이라고 하는 大幅의 操短을 實施해 왔음은 既知하는 바와 같으나 如斯한 各社의 企業努力이 奏功하여 至今은 在庫量은 平素에 比하여 半減하고 至極히 바람직한 狀態로 도라가는 中이다.

即 自轉車타이어工業組合의 發表에 依한 「自轉車타이어 品種別出荷, 在庫推移狀況表」에 依하면 6月末

現在의 在庫量은 總體로 130萬本으로서 前年同期의 2百18萬本の 半가까이 줄고 있으나 同業界는 7月以降도 減産을 實施하고 있으므로 7~8月이 例年 需要期인 점을 考慮에 넣으면 需給關係는 다시 改善되고 있는 것으로 推察된다.

그것때문인지 어떤지는 몰라도 同業界는 6月에 實施한 第1次價格還元에 繼續 第2次價格還元運動을 展開中으로서 各社 共히 自主的으로 系列都賣商을 통해서 10%어프를 圖謀하고 있는 中이나 經濟環境이 나쁜만큼 若干 抵抗이 있다고는 해도 井上, 三星, 내쇼날, 共和, 岡本理研 등의 大商은 어느 것이나 人員컷트와 配置轉換을 實施해서 急한 增産이 안되는 體制에 있으므로 第2次價格還元도 逐次軌道에 오른다고 보는 傾向이 많다.

如何든 自轉車타이어의 在庫量은 平常(約 1個月分)으로 還元需給關係가 改善되는 中에 있음은 確實하며 別項의 自轉車界가 上向하는 것과 어울려서 漸次 希望이 되살아날 것으로 期待된다. 또한 來年の 伸率에 對해서는 5%前後라고 짐작아 보는 傾向도 많다.

또 오늘속크後 大量으로 輸入된 發展途上國의 製品은 粗惡한 品質로 因해서 散遠되어서 潛跡이 된(現下 若干 在庫가 있는 것도 半값으로 處分되고 있는 中이다) 것도 轉타界로서는 밝은 材料라고 할 수 있겠다.

自轉車타이어 品種別 出荷 · 在庫推移狀況

單位：千本

日本自轉車타이어工業組合

區分 品種別	73年	74年	75年	前年同期比 B/A(%)	74年 在庫	75年 在庫
	1月~6月	1月~6月(A)	1月~6月(B)		6月末現在	6月末現在
26×1 3/8(B/E)	519	545	276	50.6	144	83
26×1 3/8(W/O)	3,660	3,430	2,088	60.9	731	502
兒童用(B/E·W/O)	1,500	1,582	1,059	66.9	342	197
리어커用(B/E)	108	109	63	57.8	20	33
小徑用(W/O)	1,683	2,506	2,507	100.0	875	417
其他	144	185	158	85.4	69	62
總計	7,614	8,357	6,151	73.6	2,181	1,294

(75.10.13 日本고무타임즈紙)

◆ 日, 타이어各社 價格引上 10%以上

前부터 原材料, 人件諸費引上等을 吸收해서 採算點을 求하고 있던 타이어메이커各社는 住友고무 BS 등이 價格引上을 實施한데 이어 今 11月부터 普通타이어로 約 10%程度 튜우브후렘類등은 15~20% 程度 또 스노우타이어는 平均 15%程度의 價格引上으로 되어 各社는 改訂價格을 代理店, 小賣, SS 등에 販賣機構를 통해서 通達했으나, 新타이어畚等에서는 今番의 價格引上에 크게 허둥대고 있다.

今番의 價格引上은 今年初頭 이미 住友고무, BS 등이 價格引上의 方針을 明白히 했으나 時期的으로 엇갈리기 始作하여 드디어 今10월에 들어선 것으로서 이사가 今夏부터 新畚의 登場으로 補修市場은 亂調를 極하여 TB用등도 一時는 原價를 下回하는 新價格 등으로 까지 PR 되어 各方面에 物議를 일으키고 있었던 것이다.

今番의 價格引上은 數次的 公取委의 介入等도 있었던 뒤이며 各社는 獨自의 原價計算下에 實施의 時期는 當初 9月頃으로 보여지고 있었으나 減産도 決定된 10月로 集中되어 엇따라 實施를 본것 같다.

이에依하면 普通타이어, 라디알等 10%前後 류우브는 15~20%로 昂騰하였다. 또 스노우타이어는 原價 計算上 15%程度의 價格引上을 보았으므로 10.00~20.00으로 3萬4.5千圓으로 되며 需要者도 좀 당황하고 있는 모양이다.

또 스노우라디알 "82시리즈"의 165-SR-15(乘用)도 타이어만으로서 1萬6千圓 15%價格引上으로 된 류우브가 2,300圓, 合해서 1셋트當 18,500圓으로 되는 것으로서 잘 팔리고 있는 "스틸라디알 70 시리즈"의 175-70-HR-14는 18,100圓으로 10%弱 가격引上으로 된 것등 使用者에게는 비싼 市價로 되었다.

이상은 BS의 側이지만 年初以來價格引上을 傳해오고 있는 던포도 사이즈에 따라서는 多少相異하나 大體로 平均해서 10%強의 價格引上으로 되어있다.

(75.11.5 日本타이어産業時報紙)

◆ 1975年の 世界고무生産, 消費推計量 發表

國際고무研究會(International Rubber Study Group)은 8月1日 標記의 推計量을 發表했다. 이것은 例年 6월에 열리는 同研究會의 그룹 미팅이 今年은 開催안되고 있는 點(10月28日~31日에 第24回總會가 자갈타에서 開催될 豫定)으로해서 中間의으로 프레스, 콤팩트유니케의 形式으로 發表된 것이다. 이에 依한 各推計量의 概要는 다음과 같다.

1. 消費推計量(51p.의 表-1 參照)

世界의 고무消費量은 1969~73년까지의 5年間은 平均 7%의 增加를 繼續, 1973년에는 비로소 1,000萬噸의 高비를 넘겼다. 然이나 1974年은 前年의 石油속크에 發端해서 世界의 主要消費國에서 不況(스태그플레이션)現象이 퍼져 이에 依해서 需要가 不振으로 陷入했기 때문에 고무消費量의 伸長에도 變化가 보였다. 即, 消費量은 時期를 經過함에 따라서 漸減을 招來하여 年間 通計에선 1,080萬噸(前年比 100.5%)으로 保合으로 끝났다.

(注) 이中 天然고무는 352萬5,000噸(前年比 103.4%) 合成고무는 727萬5,000噸(同 99.2%)이었다.

如此한 背景下에 1975年을 마지했으나 上半期를 넘긴 時點에서 各國의 豫想數字를 集計한 結果는 年間通計로 1,057萬5,000噸, 前年比 2.1% 減이라고 하는 深刻相이며 過去 20年間 上昇을 持續하여온 고무消費量은 1974年을 轉機로해서 屈折點을 마지한 形便이 되었다. 內譯은 天然고무가 347萬5,000噸(前年比 98.6%), 合成고무가 710萬噸(同 97.6%)이나 天然고무의 下落

程度는 合成고무에 比해서 若干 輕微하며 이때문에 合成고무의 使用比率는 67.1%로 前年에 이어 下降된다고 豫想되어 있다.

(注) 合成고무의 使用比率는 1969年 以降, 年平均 0.7%의 上昇을 繼續, 1973년에는 68.2%에 達했다. 然이나 74년에는 비로소 67.4%로 下降을 나타냈다.

上記推計量을 國別로 보면 美國이 前年比 10.7% 減으로 가장 큰 下落을 보였으며 日本 및 歐洲先進國도 例外없이 4~6%臺의 減少로 되어 있다. 이에 對하여 本表에는 掲載되어 있지 않으나 參考資料로부터 判斷한 蘇聯의 消費推計量은 約 145萬噸, 中共은 約 30萬噸으로 共히 5%臺의 增加가 見積되며 計劃經濟諸國全體로서는 7%增이 豫想되고 있다.

2. 生産推計量

2-1 天然고무(51p.의 表-2 參照)

消費推計量 347萬5,000噸에 對應하는 生産量은 340萬噸으로 前年에 이어 0.7% 微減으로 策定되고 있다.

(注) 1974年の 生産實績은 342萬5,000噸이나 말레이시아, 인도네시아 및 타이어의 3大生産國이 0.6~1%強의 減少를 보여 總量으로도 前年比 2.5%의 減少로 되었다. 國別로는 말레이시아의 生産量이 145萬5,000噸 前年比 約 6%減으로 見積되고 있으며 스리랑카의 13.6%, 印度의 9.4% 및 泰의 5.3%의 各增加豫想과는 反對로 唯獨 減少가 豫想되고 있음이 注目된다.

2-2 合成고무(51p.의 表-3 參照)

消費推計量과 全然同數字인 710萬噸으로 策定되어 前年比 4.7%의 減少이다.

(注) 1974年の 生産實績은 日本을 爲始하여 歐美主要國이 一部の 例外를 除外하고 需要減으로부터 어느 것이나 4~10%超의 生産減으로 되어 이때문에 東歐諸國計가 10.6%의 增加를 나타냈으나 通計로는 745萬噸 前年比 1%의 微減으로 되었다. 國別로는 西獨의 前年比 18%減을 筆頭로 日, 英, 美의 3國이 11% 前後의 減産豫想이며 이것과는 對照的으로 東歐諸國은 前年同樣 10%의 增加로 見積되고 있다.

(75.8 日本고무工業會刊月報誌)

◆ 1974年 美國에서의 日本車販賣는 對前年比 20%減인 77萬3千臺

75年の 對美輸出은 期待難?

昨年の 美國에서의 日本車의 現地販賣는 前年보다 20萬臺 다운인 77萬臺에 끝났다(49p의 表 參照). 이에 對하여 昨年の 對美輸出車는 約 100臺, 이 結果, 昨年 1年間에 現地在庫는 23萬臺以上으로 되는 것으로 보인

다. 이 23萬臺라고 하는 數字는 需要가 活潑했든 再昨年(73年)의 現地販賣의 3個月分에나 匹敵하는 數字이다.

日本의 메이커어별 販賣로는 對前年比 乘用車로 豐田, 日産이 各各 約 18~20%다운 마쓰다, 스발이 約 37~39%의 大幅 다운 이에 對해서 혼다, 콜트가 10~20% 어프해서 있다. 그러나 트럭에서는 日本車는 집집마다 다운하고 있다.

한편 美國全體의 自動車販賣대數는 對前年比로 約 25%의 다운이라고 일컬어지고 있다. 日本製승용車는 이 下落幅보다 작은 것, 美國製小型車의 反擊, 리베이트作戰等에 있어서 코스트面, 燃料消費量에서의 優位性을 充分히 發揮못했다고 할 수 있겠다. 美國은 日本車에 있어서 最大의 市場, 日本車輸出全體中 70年이 38.9%, 71年이 45.7%, 72年이 42.7%, 73年이 35.0%, 그리고 昨年이 約 38%, 이 메인市場에 있어서 前에 없는 大量在庫를 갖는 最惡의 結果를 招來한 셈이다. 至今, 70年으로부터의 對美輸出臺數와 現地販賣臺數를 붙들 같으면(圖參照)

- △ 70年 輸出 42萬臺 販賣 37.5萬臺 在庫增 4萬5千臺
- △ 71年 輸出 81萬臺 販賣 64萬臺 在庫 17萬臺增
- △ 72年 輸出 84萬臺 販賣 76萬臺 在庫 8萬臺增
- △ 73年 輸出 82萬臺 販賣 99萬臺 在庫 17萬臺減

昨年は 73年의 在庫簿을 補充하기 爲해서와 國內需 要다운을 커버하기 爲해서 對美드라이브에 拍車를 걸었는 것이나 現地販賣는 反對로 72年과 同程度의 結果로 끝났다.

美國의 自動車販賣는 今年 한해동안은 回復안될 것으로 보이는 만큼 日本의 各메이커어 共히 在庫調整이 不可피할듯 하다. 이 結果 今年의 對美輸出臺數는 相當히 減少 70~80萬臺 程度가 아닐까, 이렇게 보여지고 있다. 또한 新車輸出의 경우 美國의 웨이트가 너무 높아서 이에 代身될만한 市場을 發見하지 못하고 있는 것이 現狀이다.

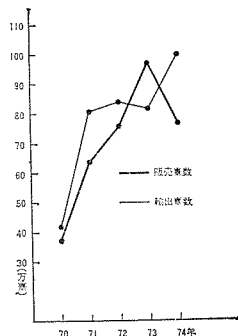
昨年の 美國 以外の 輸出 臺數는

- △ 캐나다 14萬臺
- △ 歐 洲 39萬대
- △ 中近東 14萬대
- △ 東南亞 29萬대
- △ 中南美 15萬대
- △ 阿 洲 21萬대
- △ 濠 洲 25萬대이다.

이中 世界的인 스태그플레이션을 모르는 中近東으로서도 昨年에 이미 對前年比 80%

%增의 數字로 되어 있다. 또한 人口의 적음, 貧富의 差의 激甚으로 해서 트럭以外的 輸出은 期待難이라고

美國에의 日本車輸出臺數와 現地販賣臺數推移



보여지고 있다.

反對로 對前年比 60%增인 濠洲에선 不況이란 것이 있기는 해도 25萬대라고 하는 臺數로 이미 日本車의 輸入規制가 검토되고 있을정도. 이것은 歐洲에 있어서도 同様の 움직임이다. 以上과 같이 今年의 日本車를 圍繞한 輸出環境은 昨年以上으로 苛酷하다. 이 때문에 自工會에서도 今年의 輸出臺數를 8%減인 240萬정도로 보고 있는 모양이다.

그러나 이 境遇에도 메인인 美國市場이 어떻게 되느냐가 키포인트로 될것 같다.

(75.3 日本月刊타이어誌)

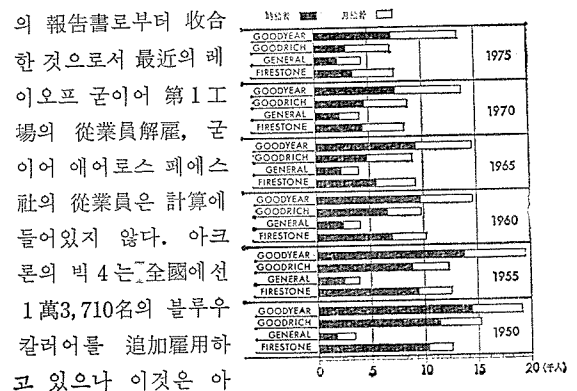
◆ 고무都市아크론의 全盛期지나다

굳이어社는 3月1日 아크론工場의 1,200名以上の 從業員을 解雇한다고 發表했으나 이것은 한때 아크론이 고무産業의 맥카라고 불리어지던때의 人數까지 아크론의 고무生産從業員을 回復하는 希望을 完全히 끊은 것이다. 最大의 期待는 화이트칼러의 일을 增加하는 것이다. 然이나 過去25年間に 아크론의 主要고무工場으로부터 失職當한 2萬2千名口以上の 블루우칼러의 職에 匹敵하는 화이트칼러의 職을 創出하는 것은 거의 不可能이다.

굳이어 其他 아크론의 巨大 고무會社는 1950年以後 美國内の 他地域에 69의 고무關聯工場을 建設 取得 또는 擴張했다. 아크론地區로부터의 脫出을 促進한 主因은 他的 市場 特히 南部 및 西部市場의 成長이었다.

例示하면 補修用乘用車타이어需要는 1950年의 4,900萬本으로부터 現在에선 約 1億2千4百萬本으로 增加하고 있으나 이 增加分의 54%인 5,940萬本은 南部와 西部에 歸屬되는 것이다.

4대고무메이커어의 아크론地區에 있어서의 總從業員數는 現在 3萬2,197名으로 1950年 以來 1萬9,000名 減少하고 있다. 時間從業員은 이 期間에 2萬2,511名 減少했으나 화이트칼러는 3,714名 增加해서 現在 1萬6,717名을 헤아리고 있다. 이들의 總數는 主로 年度末의 報告書로부터 收合



한 것으로서 最近의 웨이오프 굳이어 第1工場의 從業員解雇, 굳이어 에어로스 페이스社의 從業員은 計算에 들어있지 않다. 아크론의 빅 4는 全國에선 1萬3,710名의 블루우칼러를 追加雇用하고 있으나 이것은 아

크론의 人員削減分の 61%에 相當한다. 빅 4 各社는 新工場敷地를 찾을 때 同様の 指標를 使用하고 있다.

파이어스톤의 디페테리코 執行副社長은 經濟的 條件을 第一로 考慮한다고 말하여 파이어스톤이 立地選定을 爲해서 考慮하는 7개의 포인트를 列擧하고 있다. 即 「賃率」「原料 및 製品의 輸送코스트」「州 및 地方稅率」「公益費用」「地價」「建設費」「地方資金의 調達可能性」 그래서 디페테리코氏의 리스트에 따라서 아르론을 評價하면 다음과 같이 된다.

△ 아르론의 빅 4의 數字를 收合하면 賃金 및 特別手當을 包含하는 平均時間給은 8.98弗로 된다. 他의 都市에 있어서의 고무勞動者의 平均値는 6.96弗이다.

△ 클럼비아 가스會社의 調査에 依하면 오하이오州는 아이오와, 칼포니아, 미시간에 對해서 全國에서 4 째番으로 產業稅率이 높다.

△ 天然가스 및 TVA 電力이 豊富하게 있는 南部에 선 고무工場의 公益費用은 아르론보다 3分の 1 이나 싸다.

△ 아르론의 地價는 고무會社가 至今까지에 購入한 他의 工場用地에 比하여 6~12倍나 높다.

△ 過去 25년에 行해진 他地區에서의 工場建設은 低金利의 產業收入擔保債에 依해서 資金調達이 行해졌다 아르론은 1967년까지 이 產業에 있어서 魅力的인 措置를 不認하였다. 파이어스톤의 라이리이社長에 依하면 아르론에 있어서의 타이어 其他의 고무製品의 生産코스트는 他의 모든 工場의 平均値보다 20% 높다. 또 굳이어의 가아스텐타이어社長에 依하면 아르론 第1工場의 生産코스트는 굳이어의 가장 效率의인 工場의 生産코스트보다 269% 높다고 한다. 아르론의 生産코스트가 높은 理由의 하나는 多階式工場에 있다. 아르론大學敎授에 依하면 이들의 工場은 勞動集約的 經濟를 反映해서 設計된 것으로서 今日과 같은 機械化生産에는 不適하다고 한다. 고무會社 首腦는 勞組의 賃金引上要求로부터 빠지는 目的만으로 아르론을 脫出하려고 している 것은 아닌 셈이다. 굳릿치의 베스테이로 人事擔當副社長에 依하면 新地方에 移轉해도 勞動組合은 즉시로 組織되나 아르론의 既存工場에 있어서의 勞動協約과 달라서 制限的 勞動規則을 包含하지 않는 勞動協約을 맺을수가 있으므로 新工場에의 移轉에는 利點이 있다고 한다. 제너랄타이어의 오닐社長에 依하면 아르론의 勞動코스트가 높은 最大의 原因은 制限的 勞動規則에 있다고 한다.

同社長은 一例로서 다음과 같이 말하고 있다. 「從來 4명으로 하고 있는 職場에 作業量이 붙어서 5명의 勞動者가 必要하게 되는 수가 있다. 如斯한 경우 會社는 3명의 從業員으로 工作業을 處理할 수 있는 電子裝置를 導入했다고 해도 制限的 勞動協約에 依하여 依然 4

名의 從業員을 雇用하지 않을 수가 없다. 然이나 新工場에 같은 裝置를 導入하면 3명의 從業員으로 그 일을 處理할 수가 있다」 또, B.F. 굳릿치社 엔지니어도, 시스템즈 事業部의 호메로인社長은 「아르론의 非타이어 製品事業部도 타이어메이커어 보다 싼 勞動力을 使用하고 있는 非타이어製品會社로부터의 競爭에 直面하고 있으며 收益率을 壓迫當하고 있다」고 말하고 있다. 아르론에서는 生産從業員의 減少에 對해서 本社직원은 增加하고 있으며 이것은 將來의 方向을 示唆하는 것으로 보인다.

過去 25年間に 아르론의 고무會社의 화이트칼러어는 1萬3,013名으로부터 1萬6,717名으로 增加하고 있다. 제너랄 타이어의 오닐社長은 「나는 아르론은 將來 화이트칼러어의 都市로 된다고 보고 있다」고 말하고 있다.

如斯한 方向을 表示하는 例로서는 1970년에 굳릿치가 아르론에 1,000萬弗을 投下해서 世界本社를 建設한 일, 그 2年後에는 굳이어가 800萬弗을 支出해서 本社를 改造한 것 등이 指摘된다.

(1975.6 日本月刊타이어誌)

◆ 經濟部處長官·經濟團體長의 새해 施策

物價·國際收支改善 主력

南憲祐 副總理

새해에는 ① 物價安定을 강력히 추구하고 ② 國際收支를 개선하며, ③ 착실한 성장을 유지하는데 시책의 力點을 두겠다.

75년중 우리나라는 內外여건의 어려움에도 불구하고 7%이상의 成長을 보였고 도매물가 상승율도 20% 내외선을 지킬 수 있었다.

새해에는 국제경제정세가 호전될 것이 예측되나 우리 경제는 계속 어려운 과제를 안고 있다.

새해에 安定회복을 위한 緊縮基調의 강화가 요청되나 이는 生産 및 投資活動과 相衡 관계에 있으므로 여기서 생기는 어려움을 타개하는 길은 貯蓄増大 뿐이다 모든 국민이 저축증가에 더욱 노력해 줄것을 당부한다.

通貨 증가를 適正線유지

金龍煥 財務장관

① 통화량이 많아서 물가가 오르는 일이 없도록 年間通貨增加를 적정하게 유지하는데 최선을 다하겠다. ② 국민과 근로자들의 생활 안정에 기여할수 있는 稅制 및 金融의 합리적 運用對策을 세우겠다. ③ 結約과 저

축을 통하여 內資動員에 힘쓰고 設備投資의 지원을 강화하겠다. ④企業公開를 본격화하여 자금조달의 폭을 넓히고 또 國民이 株式를 사서 企業에 참여하는것을 더욱 지원하겠다.

總力輸出 7 大사업 추진

張總準商工 장관

새해를 「總力輸出의해」로 정하고 다음과같이 일곱 가지 商工시책을 중점적으로 펴가겠다.

- ① 輸出진흥종합시책의 강력추진 ②工業構造的 再整備를 통한 競争體制的 확립 ③國產化體制 확립으로 輸入代替촉진 ④ 資源개발을 촉진하기위해 資源情報室설치, 운영 ⑤ 物資節約과 消費합리화를 위해 輸入을 최대한 조정 ⑥ 中小企業을 적극육성하여 綜合貿易商社와 연결시키고 새마을工場 1백개신설 ⑦ 工場새마을운동의 계속추진으로 企業의경영합리화유도.

國際協力 확충, 團合위해 노력

金容完 全經聯회장

세계景氣의 침체, 國際收支의 과다한 逆調등 艱難難題를 안고 들어가는 새해다.

새해에는 특히 우리경제의 對外指向의 成長체제의 定着을 위해 국제協力을 가일층 확충 하고 國內경제정책의 구상과 실천과정에 經濟界의 團合된 노력을 경주하겠다.

民間外交 강화, 物資절약 주력

太完善 商議회장

새해에 우리經濟가 해결해야할 課題는 國際收支의 방어와 安定基盤의 구축으로 要約된다. 이를위해 60만 商工人과 企業人은 올 한해를 「다함께 더 뛰는 해」로 設定, 국제民間外交를 강화하고 物資절약에 더한층 주력해 주기 바란다.

國際經濟정세에 機敏하게대처

朴忠勳 實協회장

지난 한해동안 우리는 「克難의 旗手」로서 우월한 國際경쟁력을 과시했다. 새해에도 변천하는 국제經濟정세에 기민하게 對處, 국가적次元에서의 輸出드라이브」정책을 강화해서 輸出증대와 國力배양에 박차를 가할것을 다짐한다. (76.1.5.中央日報)

◆ 重 耕作機用 「타이어」 輸入希望

濠洲 「Sims Grasslands 社」

濠洲의 「Sims Grasslands」社는 重 耕作機에 使用될 「타이어」의 輸入을 希望하고 있음을 밝히고, 同 「타이

어」製作會社를 轉旋해 줄 것을 지난 1月 16日 全經聯에 依頼해 온 바 關心있는 會員은 本會 國際部 75-78 92로 問議하람.

※ 「타이어」形...肋骨型과 「다이어먼드」型 이 混合된 Tread 形으로서 Size 는 12×16×10ply. 年間輸入量200 個

(76.2.2 全經聯會報)

◆ 76年度 世界流通關係行事 一覽

(KOTRA 商品情報部提供)

行 事 名	開催日	場 所
□ 1月		
第55回 國際自動車·오토바이 自轉車展	9-19	브뤼셀 (벨)
메트로이트 自動車쇼	10-18	메트로이트 (美)
Auto zum—第3回 自動車 약세사리 서어비스工場機材展	22-25	잘스부르크 (墳)
CMT 76—카라반 自動車 旅行展	24-2/1	슈슈트갈트 (西獨)
第46回 쥬네브國際 自動車쇼—乘用車	24-2/1	쥬네브 (스위스)
뉴욕 自動車쇼	31-2/8	뉴욕 (美)
□ 2月		
Bedriifsavto rai 76— 國際商用車쇼	5-15	암스텔담 (和)
第17回 中古自動車見本市	12-15	베르린 (西獨)
國際玩具見本市 및 國際自動車쇼	15-17	뉴욕 (美)
Tweewieler Ral 76— 國際自轉車展	21-29	암스텔담 (和)
第68回 시카고自動車쇼	21-29	시카고 (美)
Motor 76—自動車 및 약세사리展	28-3/7	마르모 (스웨덴)
□ 3月		
國際自動車整備工業쇼	3-5	샌프란시스코 (美)
國際自動車쇼	4-13	멜버른 (濠洲)
Sea for All—國際보우트 自動車쇼	26-4/4	오슬로 (노르웨이)

註) 本行事들은 日時場所등이 變更되는 경우도 있음 (1976. 1. 30 日刊 海外市場誌에서 拔萃)

◆ 印度 EXPO社 自轉車등 輸入希望

關心品目: 自轉車 및 同部品, 타이어類, 自動車 部品,

住 所: EXPO 10 Clive Row, Calcutta-700001 INDIA (76.1.26 全經聯會報)

◆ 1974年 世界 自動車 50大企業랭킹

(註) 트럭·버스를 포함 ※는 1973年

順位	社名	國名	生産대數(대)
1	General Motors	(美國)	4,672,753
2	Ford Motor	(美國)	3,097,981
3	토요타自動車工業	(日本)	2,114,980
4	日産自動車	(日本)	1,809,036
5	Chrysler	(美國)	1,538,670
6	Fiat Group	(伊太利)	1,493,989
7	Renault	(프랑스)	1,487,528
8	Volkswagen	(西獨)	1,239,698
9	British Leyland	(英國)	863,161
10	東洋工業	(日本)	739,068
11	Peugeot	(프랑스)	730,769
12	Citroën	(프랑스)	688,600
13	General Motors (Canada)	(캐나다)	614,569
14	Opel	(西獨)	583,645
15	Ford(Canada)	(캐나다)	523,651
16	Ford(UK)	(英國)	514,992
17	三菱自動車	(日本)	495,518
18	Chrysler(France)	(프랑스)	468,390
19	Daimler Benz	(西獨)	465,245
20	Volkswagen Brazil)	(브라질)	450,950
21	本田技研工業	(日本)	428,809
22	Seat	(스페인)	364,695
23	American Motors	(美國)	352,088
24	Chrysler(UK)	(英國)	286,805
25	Ford(Germany)	(西獨)	285,545
26	Audi NSU Auto Union	(西獨)	266,420
27	Volvo	(스웨덴)	257,480
28	Chrysler(Canada)	(캐나다)	250,806
29	Vauxhall	(英國)	249,054
30	이스스自動車	(日本)	248,213
31	다이하츠工業	(日本)	244,699
32	Alfa Romeo	(伊太利)	210,995
33	鈴木自動車	(日本)	203,840
34	GM Continental	(벨기에)	194,812
35	BMW	(西獨)	184,681
36	Fasa-Renault	(스페인)	183,408
37	General Motos(Brazil)	(브라질)	182,329
38	Ford (Belgium)	(벨기에)	182,168
39	International Harvester	(美國)	177,778
40	Ford(Brazil)	(브라질)	175,886
41	富士重工業	(日本)	164,449
42	General Motors (Australia)	(濠洲)	146,534
43	Renault(Belgium)	(벨기에)	145,472

44	Jeep Corp	(美國)	133,882
45	Ford(Australia)	(濠洲)	130,988
46	Volkswagen de Mexico	(멕시코)	114,504
47	Saab-Scania	(스웨덴)	110,880
48	*DAF	(和蘭)	107,452
49	Volkswagen(Belgium)	(벨기에)	101,440
50	Citroën Hispania	(스페인)	91,378

資料源：日本週刊紙 다이아몬드 (76. 1. 8 海外輕工業情報誌)

◆ 張善坤理事長 76年度始務式서 訓示

(社)大韓타이어工業協會는 76.1.5 上午 76年度始務式을 沈奇澤常務以下 全職員이 모인 가운데 舉行하였다. 이 자리에서 張理事長은 農村은 이제 길닥이, 다리 놓기, 지붕改良 등 環境整備에 이어 所得増大로 進入하여 많은 變化를 보이고 있다. 새마을運動의 所致다 우리業界도 어려움을 克服하고 今年度輸出目標을 突破했다. 모두 勤勉自助協同의 새마을精神으로 75年 한해 동안 竭力한 結實일 것이다. 協會職員은 앞으로 더욱 融和團結하고 無限人력을 平준히 開發하여 보다 훌륭한 業績을 올리는 남기도록 하라고 하셨다.

◆ 沈奇澤常務 75年度終務式서 當付

75年12月31日 下午 1時에 全職員이 參席한 가운데 (社)大韓타이어工業協會는 終務式을 舉行하고 沈常務는 이 자리에서 多事多難했던 한해를 보내는 마당에서 大過없이 送年하게 됨은 賢明하신 張理事長님의 올바른 指導와 全職員의 精勤에 基因했다고 하며 今年度の 業況을 概觀하건데 自轉車타이어는 對前年比 오히려 18% 假量 生産販賣共히 減少된 것으로 아나 自動車타이어의 境遇는 生産이고 販賣之間에 前年比 30%程度 伸張되었으며 輸出亦是自轉車타이어는 20%假量이 前年比 減少되었으나 自動車타이어는 70餘% 伸張되어 타이어全體의 今年度輸出目標은 突破하게 되었으니 多幸하다 하지 않을 수 없으나 內需市場의 販賣秩序는 整然타고 하기가 어려운만큼 來년에는 이 問題의 解決에 力點을 두어야 하겠다고 하며 76년에는 各員 더한層 奮勵하라고 當付하였다.

◆ 日, 東洋고무 「安全타이어」를 開發

東洋고무가 「75東京모터쇼」의 國產(株)ESV (GR-1)에 裝着하여 話題를 喚起시킨 「安全타이어」에 對하여 同社의 竹內常務는 다음과 같이 說明했다.

于先이 타이어의 特徵은 第2비이드를 採用하여 簧구 (內壓이 0의 狀態) 되어도 타이어가 립으로부터 脫却

<47p.에 계속>

1974年度 世界自動車 生産實績(A)

單位：臺

國 別	車 種 別	乘 用 車	트	럭	비	스	1 9 7 4	1 9 7 3
오스트리아		1,469		2,927		246	4,642	3,310
벨기에		756,466		74,725		2,289	833,480	979,071
체코슬로바키아		177,784		31,747		2,117	211,648	198,702
덴마크		5,107		511		—	5,618	13,805
인도		36,009		41,044		10,836	87,889	97,917
이탈리아		72,464		35,753		—	108,217	78,109
아일랜드		45,645		8,055		—	53,700	61,600
네델란드		86,149		16,140		743	103,032	131,267
페루		18,913		10,806		—	29,719	31,741
뉴질랜드		67,667		12,557		—	80,224	86,297
폴란드		78,812		22,594		—	101,406	95,896
남아연방		226,776		115,151		—	341,927	342,383
루마니아		67,888		55,545		—	123,433	98,747
스위스		13,134		1,272		—	14,406	18,375
소련		1,200,000		750,000		—	1,950,000	1,602,000
베네주엘라		78,990		39,166		—	118,156	96,951
*기타		806,204		204,102		10,206	1,020,512	971,917

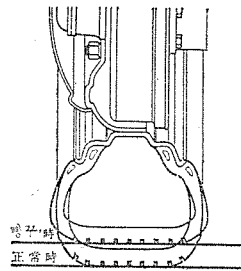
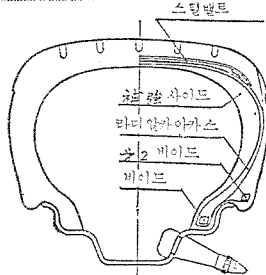
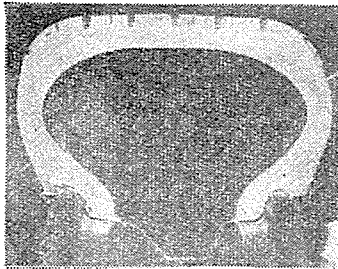
資料源：Inter, Auto, Indust., July, 1975

註：—는 트럭에 포함되어 있음을 뜻함

(1975.11 韓國自動車工業協同組合刊 自工技術情報誌에서)

編輯者註：*에는 B表(48p.)의 나라들은 不包含된

<39p.에서 계속>



안하게끔 設計되어 있다. 또 사이드월에는 特殊고무를 補強하고 있다(圖參照).

이 때문에 타이어가 빵구나도 時速 80km 이면 2時間 時速 60km 이면 6時間 連速 走行이 可能하다(圖參照).

또 此外에 이 타이어의 特徵에 對해서는 以下の 點

을 들었다.

① 安全타이어란 構造의으로 스틸라디알타이어와 거의 같으며 또 從來의 스틸라디알타이어와 同程度의 性能을 가지는 點.

② 普通의 립체인저어가 使用可能 한 點.

③ 빵구되어도 2時間乃至 6時間 連速走行이 可能하기 때문에 스페어타이어가 不用인 點 단지 商品化하는 데는 「今後 립의 性能을 더욱 올리지 않으면 안될것이다」라고 하며 製造面에서도 「第2 베이드를 採用하여 사이드월에 特殊고무를 使用하고 있기 때문에 量産化를 爲해서는 品質의 不均一을 적게 할것이 必要하다」라고 하고 있다.

然이나 그래도 「77年中에는 發賣가 可能하다」라고 同社에서는 말하고 있다.

價格에 對해서는 「現在の 스틸라디알타이어의 3 割어프以內의 價格에 그치게끔하고 싶다」라고 하고 있다.

또 이 「安全타이어」 뿐일것 같으면 「빵구나도드 라이버어가 모를念慮도 있으므로 前者當社가 開發한 空氣壓警報裝置와 組立시켜서 빵구나면 곧 드라이버가 察知할 수 있도록 하고 싶다」라고도 했다.

그리고 이 安全타이어는 日産의 ESV 專用을 爲해서 開發한 것이나 「日産과의 共同特許는 一部이므로 他的 新車메이커로부터 照會가 있으면 要望에 應할 수도 있다」고 하고 있다. (75.12 日本月刊타이어誌)

<35p.에서 계속>

表—1 1975年 世界の 天然 및 合成고무의 消費推計量

(單位:千屯)

國 別	天然고무		合成고무		計		合成고무의 使用比率 %
		前年比 %		前年比 %		前年比 %	
美 國	665	92.5	2,110	88.3	2,775	89.3	76.0
日 本	296	94.9	580	94.3	876	94.5	66.2
西 獨	185	95.4	340	94.7	525	94.9	64.8
佛 蘭 西	155	95.5	295	95.6	450	95.6	65.6
英 國	170	102.1	250	92.3	420	96.0	59.5
伊 太 利	120	96.0	230	92.0	350	93.3	65.7
加 那 陀	70	110.7	190	105.1	260	106.6	73.1
브 라 질	64	110.3	183	110.1	247	110.1	74.1
波 瀾	61	101.7	123	98.4	184	99.5	66.8
印 度	137	102.6	25	119.0	162	104.9	15.4
체코슬로바키아	55	100.0	80	114.3	135	108.0	59.3
濠 洲	62	104.2	67	101.5	129	102.8	51.9
和 蘭	24	104.3	62	100.0	86	101.2	72.1
白 義 耳. 룩셈	23	102.2	55	95.7	78	97.5	70.5
브 르 크							
瑞 典	18	102.9	49	85.2	67	89.3	73.1
印 尼	50	111.1	10	125.0	60	113.2	16.7
澳 地 利	19	92.7	40	89.9	59	90.8	67.8
항 가 리	20	90.9	38	117.8	58	106.9	65.5
말 래 이 지 어	30	105.3	3	92.3	33	103.9	9.1
나 이 제 티 어	20	111.1	3	150.0	23	115.0	13.0
丁 抹	6	133.3	16	114.3	22	118.9	72.7
泰 國	14	100.0	4	100.0	18	100.0	22.2
스 리 랑 카	7	112.0	1	80.0	8	106.7	12.5
新 嘉 坡	4	—	1	—	5	—	20.0
其 他 諸 國	1,200	—	2,345	—	3,545	—	66.1
計	3,475	98.6	7,100	97.6	10,575	97.9	67.1

表—2 1975年의 世界の 天然고무 生産推計量

國 別	推計量	
		前年比 %
말 래 이 지 어	1,455	93.9
印 尼	880	100.0
泰 國	400	105.3
스 리 랑 카	150	113.6
인도	140	109.4
이 베 리 리	85	98.8
나 이 제 티 어	80	110.3
브 라 질	23	124.3
카 메 룬	18	112.5
牙 海	18	116.1
버 마	10	100.0
파 푸 아 뉴기니아	6	109.1
其 他 諸 國	135	—
計	3,400	99.3

表—3 1975年의 世界の 合成고무 生産推計量

國 別	推計量	
		前年比 %
美 國	2,250	89.4
日 本	760	88.6
佛 蘭 西	420	90.8
英 國	290	88.5
西 獨	260	82.0
伊 太 利	230	92.0
和 蘭	225	91.7
加 那 陀	190	91.0
브 라 질	161	103.7
波 瀾	114	113.4
체코슬로바키아	53	96.4
濠 洲	37	82.2
印 度	20	112.7
其 他 諸 國	2,090	—
計	7,100	95.3

註: 上表의 前年比 및 合成고무의 使用比率은 前年實績에 基하여 日本고무工業會에서 算出한 것임
(75.8 日本고무工業會刊月報誌)