



◆ 고무工業의 未來를 말한다

神原 周 東京工業大學 名譽教授

神原 周 東京工業大學 名譽教授, 化學品檢査協會理事長에게 “고무工業의 未來”에 對해서 인터뷰부유, 合成고무, 天然고무, 加工技術, 用途에 對해서 各各 그 未來와 方向에 對해서 말씀을 해달라고 했다.

遺傳子工學의 發達

天然고무——遺傳子工學의 進歩에 依해서 革新的인 天然고무生産이 可能해질 것이다. 더욱 性能이 높은 天然고무 採取量, 라텍스 含有量이 많은 고무樹의 開發, 다시 全然 새로운 天然고무를 產出해 낼 수도 있을 것이다. 然이나 이것은 全然 새로운 合成고무가 開發되는 것 以上으로 긴 期間을 갖는 研究이다. 또 充分히 留意하지 않으면 안되는 것은 그 進歩가 人類에게 有用한 것이 아니고선 안된다는 것이다.

보다 高度의 彈性을 追求

合成고무——프라스틱이나 금속등에 依하여 全然 새로운 工業材料가 착작 만들어지고 있다. 그러나 고무와같은 高度의 彈性을 갖는 材料는 金屬이나 그라스 프라스틱으로는 흉내낼 수가 없다. 可撓性이라고 할 것 같으면 프라스틱으로 代替되나 고무 처럼 5~10倍로 늘어나며 또한 疲勞하지 않고 高度의 彈性을 갖는 物質은 따로 있을 수는 없다. 今後 더욱 늘어나며 抗張力이 큰 合成고무가 開發되면 그것은 無限의 用途를 갖는다.

또 有機와 無機의 兩分野가 結付된 彈性體의 開發에도 期待하고 있다.

中性子 架橋技術의 進歩

加工—이미 研究段階에선 中性子線에 依한 架橋가 開發되고 있다.

이 技術은 分子設計가 自在로 된다고 하는 곳에 革新的인 意味가 있다.

이것이 고무加工에 應用이 되면 三次元的으로 部分架橋가 可能하며 훗한바레로의 彈性體가 만들어진다.

今後 技術의 發達과 함께 中性子を 安價로 만들어 自由로이 컨트롤되게끔 되면 고무加工技術에 大革新을 가져 올 수 있게 된다.

또 고무加工工程에 있어서 細胞처럼 最小單位의 物質을 만들어 이것을 짜맞춤으로써 各樣各색의 고무製品이 된다는 것도 멋드러진 꿈이다.

고무에 에너지를 貯藏한다

用途——고무獨自의 特性인 彈性을 活用한다고 하는 것으로써 技術의 向上과 함께 今後 無限의 用途가 發見될 것이다. 例를 들면 고무밴드와 같은 것의 비틀어진 것 속에 에너지를 貯藏하여 이動力으로 車를 走行시키는 것도 充分히 可能할 것이며 公害가 없는 自動車가 開發될 것이다.

또 太陽 에너지를 熱이란 形態말고서 더욱 效率이 좋은 고무의 에너지로서 저장 시키는 것도 有效하며 研究의 價値가 크다고 생각한다. (1976. 8 日本리더인두스트리誌)

◆ 타이어關係 미니뉴우스

1976. 1~1977. 1

76.1~77.1 日本紙에 報導된 타이어 關係 뉴우스의 미니化分을 以下에 실는다: 編集者註

<76. 1. 1~1. 31>

1) 카아본블랙業界는 kg當 18~20圓의 가격引上에 對해 고무메이커와 折衝.

2) 日, 德山曹達은 화이트카아본을 2月부터 kg當 17圓 前後 가격인상의 의향.

3) 日本 굴이어사는 國產 補修用타이어를 10% 가격인상.

4) 日本 실리카工業은 2月부터 화이트카아본을 kg當 20圓 가격인상의 의향.

<76. 2. 1~2. 29>

1) 日本東洋고무工業은 補修用타이어를 平均 7~8% 價格引上.

2) 日本계온은 3月부터 汎用合成고무를 15% 程度 가격引上 方針.

3) 日本合成고무, 旭化成은 SBR, 폴리부타디엔을 4月부터 kg當 20圓 정도 가격인상 意向.

4) 大津타이어는 自動車타이어를 7~8% 가격引上의 意향

5) 유니로알 타이어의 日本總發賣元, 케이. 비이. 케이 販賣는 歐洲製 라디알 타이어를 約 9.2% 가격 引下. 反對로 美國製 타이어는 約 10% 가격 引上

<76. 3. 1~3. 31>

- 1) BS타이어發賣의 小型트럭타이어에 비이드 部分의 고무質 不良品發生 全量回收를 決定
- 2) 日本合成고무는 4월부터 合成고무의 10~15% 가격 引上의 方針을 決定
- 3) 橫濱고무는 4월부터 補修用타이어를 一律 5%, 日東 타이어도 10% 程度 가격인상의 의향.
- 4) BS 타이어는 新車用 타이어의 平均 9% (1월에 소급해서 실시)의 價格인상을 自動車各社에 申請.
- 5) 밋슈란타이어 日本 總發賣元, 日本 엑스타이어 販賣는 4월부터 류우브레스 타이어를 5~10% 價格 引上.

<76. 4. 1~4. 30>

- 1) 日本의 乘用車用 스틸라디알 타이어가 普及되어 1975年의 乘用車用 라디알타이어에 占하는 스틸라디알 的 生産量은 40%.
- 2) 日本 타이어6社는 省資源을 爲해 生産中止하고 있 은 화이트레더 타이어의 生産販賣를 開始.

<76. 5. 1~5. 31>

- 1) 日本 豐田自動車工業은 4월에 遡及해서 新車用 타이어의 5.5% 價格 引上에 同意

<76. 6. 1~6. 30>

- 1) BF굳릿치社는 굳릿치 이란社의 株式 46%를 모 두 現地의 株主에 賣却.
- 2) 日産自動車는 타이어의 價格 引上을 (一律 5.5%) 諒承.

<76. 7. 1~7. 31>

- 1) 日本政府는 國家公務員의 週休 2日制를 오는가을 부터 試驗的으로 實施를 決定.
- 2) 日本自動車工業會는 自動車의 輸出은 1~6月間 計 183萬대로 前年同期比 53.3% 增의 史上最高를 記錄 이라고 發表.
- 3) 日本 自轉車타이어工業組合은 「自轉車 타이어의 安全規格」을 設定, 合格證紙의 貼付를 實施.
- 4) 美URW의 파업長期化로 美 GM社는 BS 橫濱고무 의 2社에 트럭버스用 타이어를 9千本式 發注의 意向.
- 5) 橫濱고무와 日本제은은 合成고무의 價格을 7月 1日에 遡及해서 10% 幅으로 價格 引上하기로 合意.
- 6) 橫濱고무는 타이어內徑이 23吋이라고하는 世界最大 의 오토바이用 모토크로스專用 前輪타이어를 開發.
- 7) BS타이어는 日本合成고무의 10% 價格 引上 (汎用 合成고무)을 受諾.
- 8) 日本 日野, 三菱, 이즈즈, 日産디이젤은 各各 타

이어 納入 메이커어에 對해 트럭버스用 5%, 라이트·트럭, 乘用車用 5.5%, 4月 納入分에 소급해서 價格 引上을 認定한다고 回答.

<76. 8. 1~8. 31>

- 1) 美 포오드大統領은 美系企業의 海外에서의 不正支拂 의 根絶을 爲해서 海外支拂 公關法案을 美議會에 提出.
- 2) 日本 自動車타이어 메이커어 各社는 輸出用 타이어를 10% 前後 價格 引上의 意向.
- 3) 日本 合成고무 메이커어는 SBR·BR의 輸出價格을 屯當 20弗以上 引上 意向.
- 4) 印尼政府는 77年 1月부터 湄. 다운用의 타이어 輸入을 不認할 方針이라고.
- 5) 日本 타이어메이커어 各社는 暴走族問題로 해서 60실리이즈(廣幅타이어)의 生産을 中止.
- 6) BS 타이어와 橫濱고무는 트럭, 버스用 타이어의 메이커어 清算價格을 9月 1日出荷分부터 約 5% 價格 引上 한다고 系列代理店에 通告.

<76. 9. 1~9. 30>

- 1) 日本 住友고무工業은 트럭 버스用 타이어를 5% 價格 引上.
東洋고무工業은 트럭 버스의 補修用 타이어의 價格 引上 5%에이어 乘用車 補修用도 同程度 引上의 意向.
橫濱고무도 트럭버스用 타이어를 5% 價格 引上.
- 2) 日本 GY社는 트럭, 버스, 乘用車의 補修用 타이어를 5% 價格 引上 實施.
- 3) 日本 合成고무業界는 汎用合成고무에 對해 kg當 10~12円 價格 引上의 意向.

<76. 10. 1~10. 31>

- 1) BS타이어는 輸出用타이어를 5~10% 程度 價格 引上.
- 2) 日本타이어 메이커어 6社의 76年度 設備投資額 (예상)은 383억圓(工事베이스: 前年比 6%減)으로서 2年連續의 마이너스.
- 3) 日本 大阪府立 工業技術研究所는 廢棄타이어의 有效利用에 對해 天然고무뿐아니라, SBR系의 것도 低溫處理로 再生고무로 만드는 技術을 開發.
- 4) 日本 自動車타이어協會는 廢타이어處理의 實態 調査結果를 發表. 75年度의 廢타이어 總量中 70%가 有效 利用되어 再資源化는 擴大傾向.
- 5) 美 GY社는 린. 프랫트. 타이어(땀구나도 그대로 走行可能한것)를 開發, 스페어 타이어는 不要케 된다 는것.
- 6) 美 타이어業界는 5個月에 公한 長期 파업으로 2億弗의 賣上減
- 7) 日本 豐田自動車販賣는 中間決算(76. 4~9月)을

發表, 賣上高 1兆1,885億3,600萬圓(前年同期比 15.7%增), 經常利益 262億8,200萬圓(同 38.9%增), 當期利益 128億200萬圓(同 59.6%增)으로 半期베이스로는 同社史上 最高의收益.

<76.11.1~11.30>

1) 日本 東洋고무工業은 타이어의 輸出價格을 7~10%程度引上.

<76.12.1~12.31>

1) 日本合成고무는 부타디엔 不足의 對策으로서 美, 歐洲外에 臺灣으로부터도 1,000噸을 初入荷, 今後繼續 輸入의意向.

2) 英國 合成고무메이커어 ISR社는 平均 6.5%의 價格引上을 實施.

3) 日本 神戶長田地區에서 出火, 東寶化工外 高무工場 18社를 燒失.

4) 濠洲에서는 76.11.29의 濠洲弗 切下(17.5%)로 日本으로부터의 輸出價格은 20%어프로되어 타이어輸出에 打擊.

5) BS타이어는 航空機 타이어에 對해서 PL保險(生産者賠償保險)에 加入할 方針.

6) 日本 自動車타이어協會의 試算에 依한 76年의 生産量은 55萬噸(前年比 105.4%)로 73年實績(52萬9千噸)을 上廻, 史上最高의展望.

7) 이란行의 타이어輸出은 同國의 輸入許可制의 實施로 全面中止나 류우브에 對해서 單은 受注再開.

<77.1.1~1.31>

1) 美國의 76年의 輸入車는 豐田가 2年連續 首位인 346千臺, 2位는 日產의 270千臺, 此外에 4,5,6位도 日本메이커어가 占領.

2) 民間 信用機關의 發表에 依하면 76年의 企業倒産은 15,600件, 負債總額 22,600億圓으로 史上最高.

3) 豐田, 日產의 兩社는 各各 昨年의 生産輸出實績을發表, 어느것이나 至今까지의 最高生産, 豐田 248萬臺(6.5%增), 日產 230萬臺(10.9%增), 그 中 輸出 豐田 117萬臺(35.6%增), 日產 114萬臺(29.2%增)

4) 日本 自動車工業會는 76年의 四輪車 生産臺數는 784萬臺(對 前年比 13.0%增)으로 史上 最高라고 發表

5) 美國에서 타이어 等級制度(UTQG)를 實施할 機運, 타이어에 等級을 붙여서 消費者가 購入時의 가능으로 하기爲한것. 輸入타이어에도 適用할 豫定.

6) EC諸國은 UN. 歐洲經濟委員會에서 「車輛型式 認定規則」을 承認, 10月부터 發效, 타이어에 對해서도 耐摩耗性, 스피드 性能에 對해서 테스트가 要請된다고한다.

7) 日本 自動車타이어協會의 第10次輸出칼럼이 認可될展望, 對象으로서 印尼를削除, 베트남, 中共, 류우

바의 3國을追加.

8) 東洋고무, 住友고무, 大津타이어의 3社는 共同出資로 廢타이어處理會社「(株)타이어리사이클 센터어」를 設立할 計劃.

9) 이란에선 타이어業者에 依한 신디케이트(組合)을 結成.

(1976.1~77.1 日本고무工業會刊月報誌)

◆ 日, 自動車타이어 各社의 設備投資

自動車타이어 業界의 設備投資는 라디알타이어의 新增設이 一段落했으므로해서 1975年에 大幅으로 減少하고 76년도 工事베이스로는 거의 前年비슷한 水準으로 推移하는것으로 보인다. 75, 76年의 設備投資의 傾向으로서는 主로 合理化, 省力化에의 投資로서 生産增強에의 投資는 적다. 通産省의 調査로는 自動車타이어 6社의 타이어部門에의 投資는 工事베이스로 76年度는 400億圓으로 거의 前年비슷하게 되어있다.

自動車타이어, 류우브生産 6社의 1976年度의 設備投資狀況, 計劃은 다음과 같다.

▷ 브린지스톤 타이어

76年度 設備投資는 180億圓을計劃, 動타生産關係에는 90億圓, 나머지는 研究開發, 化工品, 公害防止關係 投融資는 30億圓으로 合計 210億圓, 75年度는 設備投資 171億圓, 投融資는 96億圓, 合計 267億圓, 1975年 12月末의 設備投資計劃, 狀況은 如次하다.

- 타이어製造設備 合理化, 增強=豫算額 135億圓, 既支拂額 43億圓, 着工 75年 7月, 完成豫定 76年12月 進捗率 32%, 完成後 月産增加能力 200t.
- 化工品製造設備 合理化, 增強=豫算額 23億圓, 既支拂額 7億圓, 着工 75年 7月, 完成豫定 76年12月, 進捗率 30%, 完成後 月産 增加 能力 50t.
- 技術센터어設備, 物流設備外=豫算額 104億圓, 既支拂額 32億圓, 着工 75年 7月, 完成豫定 76年12月

▷ 橫濱고무

1976年의 設備 投資는 100億圓을 計劃, 75年이 107億圓으로 거의 同水準, 타이어 生産關係에는 30億圓을投資, 라디알의 增強을 圖謀한다.

其外는 合理化, 省力化, 公害關係에 投資.

1975年12月末의 設備投資計劃, 狀況은 다음과 같다.

- 타이어製造設備 合理化, 增強=豫算額 201億5,600萬圓, 既支拂額 112億6,000萬圓, 着工 75年 1月, 完成豫定 76年12月, 完成後 月産增加能力 250t
- 工業用品製造 設備 合理化, 增強=豫算金額 23億6,900萬圓.

既支拂額13億700萬圓, 着工 75年 1月, 完成豫定 76年12月.

• 試驗研究, 厚生, 物流其他=豫算額32億7,100萬圓, 既支拂額 16億9,100萬圓, 着工 75年 1月, 完成豫定 76年12月.

▷ 東洋 고무工業

76年度の 設備 投資計劃은 75年度 비슷한 60億圓, 仙臺工場에 15億圓을 投資하여 라디알 增産과 合理化를 行하는外에 伊丹, 東洋 자이언트合理化에 15億圓, 自動車用品, 化成品의 增産, 研究開發에 10億圓, 販賣 網強化에 12億圓, 厚生, 環境 投資 8億圓.

1976年 3月末의 設備投資計劃. 狀況은 다음과 같다. (除 仙臺工場)

着工은 76年 1月, 完成豫定은 77年 3月.

- 伊丹工場(라디알等 타이어製造 設備)
라디알—豫算額 3億圓(支拂畢 1億700萬圓)

表1 自動車타이어 6社의 타이어設備投資 (單位: 100萬圓) 通産省調

1974年度	年 間		支拂에이스	工事에이스
			60,756	65,441
1975年度	上下 年 前	期 間 年 比	28,745	19,555
			24,947	21,229
			53,692	40,784
			88.4	62.3
1976年度 (計劃)	上下 年 前	期 間 年 比	18,352	20,124
			19,788	19,932
			38,140	40,056
			71.0	98.2

一般타이어—同 3億圓(同 1億600萬圓), 타이어 試驗研究設備—同 1億5,000萬圓(同6,700萬圓)

- 明石, 堺工場(工業用 고무製品製造 設備)豫算額 5億 6,000萬圓(支拂畢 4,800萬圓)
- 厚木, 兵庫工場(化成品 製造設備)豫算額 1億圓 (支拂畢 5,200萬圓)
- 其他 中央研究所(6,000萬圓), 販賣部門 (6億5,000萬圓)

▷ 住友 고무工業

76年度는 80億圓을 豫定, 其中 白河工場の 라디알 增産에 27億圓, 名古屋의 排煙脫硫 등 公害防止 關聯에 10億圓.

75年度는 96億圓이며 其中 60億圓이 白河工場에 投資.

1975年12月末의 設備投資狀況은 다음과 같다. (着工은 75年 1月, 完成豫定은 76年12月)

- 神戶工場(타이어製造, 其他 合理化)=豫算額 31億8,700萬圓(既支拂액 10億4,800萬圓)
- 名古屋工場(타이어製造 合理化)=同25億6,800萬圓 (同9億8,000萬圓)

• 白河工場(타이어製造 增産)=同 86億7,800萬圓(同48億1,500萬圓) 完成後의 月産增加能力250t.

• 加古川工場(其他 고무製品 合理化)= 同 2億4,200萬圓(同 8,000萬圓)

• 試驗, 研究設備, 厚生등=同 30億7,800萬圓(同 5億 4,400萬圓)

▷ 大津타이어

76年度の 設備投資는 44億圓으로서 75年度の 40億圓의 1割어프, 其中 宮崎의 新工場에 35億圓, 泉大津의 合理化에 9億圓을 投資한다. 泉大津에는 76年4月~9月에 3億6,700萬圓投資하여 月産能力 50t어프, 宮崎工場은 75年 5월부터 76年11월에 58億4,900萬圓을 投資(76年 3月末 24億 7,000萬圓 支拂畢) 完成後는 月産能力 290t으로,

▷ 日東타이어

75年の 設備는 74년에 桑名工場投資가 거의 完了되었으므로 12億圓程度에 머물었다. 76年度는 10億圓을 計劃, 거의가 合理化, 省力化 (1977. 日本 고무年鑑)

◆ 日, 267萬臺로 史上最高

1975年の 自動車 輸出數

1975年の 自動車輸出臺數는 267萬대를 넘어 史上最高로 되었다.

日本 自動車工業會가 76. 1.30發表한 바에依하던 75年の 四輪車 總 輸出臺數는 267萬7,612대로서 前年の 261萬8,087대에 對해 59,525대, 2.3% 增加로 되었다.

또 輸出金額은 總額 71億3,474萬弗로서 前年の 62億 1,984萬弗에 比해 14.9% 增加했다.

이것은 主力市場인 北美가 75年前半의 在庫調整에 依한 影響으로 年間을 通해서 前年比 11.8% 減少했다 고는해도 中近東 歐洲行의 大幅 增加로 前年實績을 上廻했다 것이다.

車種別 輸出實績은 乘用車가 182萬7,286대 (前年比 5.8%增) 트럭이 83萬3,672대(同 4.7% 減)버스가 16,654대(同 4.3% 增)으로 되었다. 또 出荷國別로는 北美가 100萬3,954대(前年比 11.8% 減) 歐洲가 52萬8,486대(同 36.1% 增) 東南亞가 29萬134대(同 0.5% 減) 大洋州가 251,426대(同 14.1% 減) 中近東이 24萬 1,561대(同 75.9% 增)으로 되어있다.

한편 二輪車의 總輸出臺數는 269萬670대로 前年の 324萬 466대에 比해 17%의 大幅 減少로되었다.

輸出額은 12億 4,134萬弗로 前년에 比해 2億3,209萬弗로 15.8% 減少 했다.

이것은 主力인 北美가 82萬5,670대로 前년에 對해44.9%로 約 半減한것이 크게 影響하고 있다.(1976. 2 日本

月刊 自動車 타이어誌)

◆ 自動車 輸出 20여국으로 多邊化

1981년엔 8만臺 계획

自動車工業을 輸出産業으로 育成한다는 정부의 지원에 힘입어 이제 우리나라 自動車輸出市場은 20여개 國家로 多邊化돼 있으며 輸出量도 81년도에는 8만대까지 늘어날 展望이다.

商工部に 따르면 정부는 오는 81년도에 乘用車를 비롯한 각종 自動車輸出을 8만대로 잡고 內需市場의 需要擴大와 특히 乘用車 輸出缺損에 따른 間接補償을 위한 支援對策을 검토하고 있다.

自動車の 年度別 需要추정은 76년 5만2,711臺, 77년 6만2,965대, 78년 7萬7,727대, 79년 9만1,655대, 80년 10만6,223대, 81년 13만4,869대, 輸出은 76년 2,100대, 77년 5千대, 78년 2만대, 79년 3만대, 80년 5만대, 81년 8만대로 돼 있다. 올해 2,100대 輸出은 GMK 400대, 起亞産業 200대, 現代自動車 1,500대인데 지난 9月末現在 輸出實績은 총 292대 302만798\$로서 GMK 105대, 207만3,123\$ 起亞産業 97대, 46만1,140\$ 現代自動車 90대, 48만6,535\$이다.

L/C 來到額은 GMK 99대 286만9,602\$, 現代自動車 241대 60만9,813\$이다.

輸出車種은 트럭·픽업버스·乘用車·마이크로버스·엠블런스·엔진등이다.

輸出市場은 IBRD등 국제기관을 비롯 뉴바이·사우디아라비아·에멘·이집트·自由中國·볼리비아·필리핀·호주·그리스·무스카트·泰國·카타르·에콰도르·나이지리아·가봉·과테말라·아랍트후국연방(UAE)·요르단·리베리아 등 20여 國家이다.

(76.11.15 KOTRA刊 海外 輸出振興活動資料)

◆ 獨逸에 있어서의 스타드스노우 타이어의 禁止

1975年 4月부터 獨逸 및 其他의 歐洲諸國에서 Studded Snow Tires가 不法化된다. 타이어 스타트 即 스파이크가 道路를 傷하게 하기때문이다.

타이어 메이커는 이에 對處하기 爲해서 새로운 스파이크乃至 冬用타이어를 開發했다. 從來의 스타트 타이어나보다 強한 牽引性能을 가지며 이것은 結氷時 複合材의 使用에 依해서 타이어를 柔軟하게 維持함으로써 이루어질수있다. 새로운 타이어의 많은量은 深溝의 트레드, 카아카스, 鋼製 벨트 補強을 가지며 柔軟複合材가 使用되고 있으므로 夏節의 더위때문에 過度한 摩耗

를 發生시킬수가 있다.

Metzeler of Munich 社가 黑鉛의 代身에 硅酸鹽을 使用한 스파이크乃至 冬用 타이어를 最初로 市場에 出荷했다. Continental Rubber Works社는 "thermo-rubber"의 表面을 갖는 타이어를 提供했다. 이 表面에 는 合成 폴리 부타디엔을 使用하고 있다.

고무混合物은 黑鉛과 硅酸鹽을 充塡하고 있으며 -40°C의 低溫으로도 充分히 作動한다.

Veith-pirelli社는 高彈性 데이용骨組, 2鋼製 벨트, 1나이트롱製 벨트補強의 타이어를 開發했다.

美國에 있어서는 미네소타州만이 스타트 타이어의 使用을 全面禁止하고 있다. 聯邦高速道路 管理局은 禁止의 法制化를 서둘러오고있다. 美國의 타이어 메이커도 이 情勢를 注目하고 적어도 스타트가 없는 타이어의 研究 프로젝트를 갖고있다. Goodyear社, Firestone社, Uniroyal社가 各各獨自의 研究를 行하고있다.

스타트 타이어의 評價는 個人의 感覺에 依하는바가 크나 스타트에 反對하는 因子로서 道路가 損傷하고 道路의 狀態에 依해서는 危險性이 있음을 들수있다.

스타트 타이어에 代用되는 타이어로서 氷面에 密着하는 柔軟한 타이어가 要求되나 耐久性이 없다.

타이어의 材質에 關해서는 各 메이커가 共히 秘密이지만 硅酸鹽, 合成 및 天然고무 등이 有力하다.

(1975.10 日本 고무協會誌)

◆ 史上 3位の賣上, 76 美 타이어業

굳이 타이어 & 러버社에 依하던 長期에 功했다 美國고무勞組의 과업에도 不拘하고 1976年度의 美國타이어産業은 過去 30年間に 있어서 自動車타이어의 最高年間賣上高에 匹敵하는 成績을 擧揚하여 注目할만한 年度가 될 展望이다.

即 76年度의 自動車타이어의 賣上高(展望)는 1億9,100萬本으로서 75年度에 비해 2,150萬本 增으로되나, 如斯한 顯著한 增加를 示顯한것은 過去 30年間に 1968年度에 한함 있었을 뿐이다. 또 賣上高도 73年度의 2億560萬本, 72年度의 1億9,970萬本에 이어 史上 3위가 될것같다.

이 成績에 對해 GY營業企劃擔當의 에드윈, H. 존네켄 副社長은 다음과 같이 말하고 있다.

「長期과업이 있으면서 如斯한 需要가 있다는것은 메이커의 在庫가 確保되어 있었다는 證據이며 또 業界全體의 資力과 生産能力에 힘입은 것이다」 「그러나 과업의 結果 타이어의 輸入增과 떨어져 타이어의 不足을 보게한 點도 있다. 國內 메이커로서는 乘用車타이어 約400萬本 트럭타이어 100萬本분을 外國勢에 배양했

다는것으로 되며 大體로 2億弗의 賣上減으로 되었다.

前年度の 輸入 타이어는 約 1,000萬本이 었으나 今年度は 1,400萬本으로 增大할것같다. 윈터타이어에 對해서는 今年는 事實上 生産이 中止되어 있다」 「GY社는 他社에 앞서서 勞組와의 協定에 이르고 윈터타이어 “F32스탓드, 레스, 라디알”의 生産에 全力을 擧揚했다. F32는 昨年 紹介된것으로서 凍道나 야문 雪道에 선 메탈, 스탯드에 안떨어지는 牽引力이 있다」

1976年은 史上第2의 新車 暴의 再來로 보이며 5,300萬本の 타이어가 自動車 메이커에 나갔다. 이것은 前年の 33% 增이다. 또 補修用 타이어의 수요도 1억 3,800萬本으로 前年 보다 800萬本增의 展望이다.

自動車 메이커용의 67%는 라디알 타이어이며 同 타이어는 補修用 타이어의 賣上의 35%를 占하고있다.

라디알 타이어는 總賣上에 對해 昨年度の 38%로부터 44%로 上昇하고 있다. 또 바이어스 프라이의 세어는 29%에 達해 바이어스, 벨트드의 쪽은 27%에 머물고있다. (76.10.30 日本타이어 産業時報紙)

◆ 77 全國새마을운동 前進大會 開催

77.2.25 全國 새마을운동前進大會가 서울市內獎忠洞 國立劇場에서 民間團體 새마을 運動 中央協議會(會長 太完善) 主催로 盛大히 開催되었는바 새마을 精神의 生活化로 國力培養과 自主國防 및 安保態勢確立을 다 兼하는 이날大會에는 金致烈 內務部長官, 具滋春 서울 特別市長이 參席했고 11個市, 道 그리고 56個 職場 새마을 指導者등 2千餘名이 모여 都市 職場새마을 運動의 底邊擴大를 爲한 決意를 새롭게했다.

이날 參席한 2千餘 새마을 指導者들이 採擇한 決議文 4個項은 다음과같다.

<우 리 의 決 議>

우리는 근면·자조·협동하는 새마을정신을 신양으로 하는 새마을지도자로서 가정과 직장을 위해서는 정성을, 나라를 위해서는 충성을 다하는 총화·안보·번영의 초석이 될 것을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 一. 우리는 「나를 우리로」 승화시켜 새마을으로 명랑하고 건전한 사회기풍조성에 앞장선다.
- 一. 우리는 공덕과 질서를 앞세우고 불우한 이웃을 돕는 호뜻한 제도시건설의 기수가 된다.
- 一. 우리는 내적강, 내마을을 서로 가꾸어 자립과 번영을 향한 새나라건설의 슬기로운 향도가 된다.
- 一. 우리는 근검 절약하는 생활자세를 가다듬어 총화태세로 국력배양에 앞선 수범한다.

1977년 2월 25일

사단 민간단체새마을운동

법인 중앙협의회회원일동

(77. 3. 6 商議週報에서 拔萃)

◆ 「創意와 協同으로 生産增大」를

제 4 회 「商工의 날」서 談議文 채택

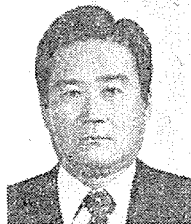
제 4 회 商工의 날 기념식 및 工場새마을 운동 前진 大會가 지난 21일 上오 企業의 社會的 責任과 공장 새마을운동의 확대를 다짐하는 가운데 국립극장에서 개최 되었다.

崔圭夏 國務總理를 비롯하여 金致烈 內務部長官, 金龍煥 財務部長官, 張禮準 商工部長官 등 관계 장관과 本會 등 經濟 4團體長들, 그리고 商工人代表 2,000여 명이 參석한 가운데 열린 이 前진大會에서는 ① 企業의 社會性에 입각한 企業觀의 재정립 ② 원활한 勞使協調에 바탕을 둔 공장새마을운동의 능력화 ③ 創意와 協同으로 生産과 所得增大에 政진할 것을 多 兼하는 3개항의 결의문을 채택하였다.

(77. 3. 25 全經聯會報에서)

◆ 輸出增大에 總力을!

金理事長, 協會創立 21周年 記念式서



1956年 4月 24日 創立된 協會는 今年 4月 24日(日)로 21周年을 맞게 되었는바 4月 23日(土) 10時 協會에서 任職員과 會員社의 來賓이 모여서 簡素하게 記念式을 가졌으며 이날 金甫炫理事長은 輸出增大에 힘쓰자고 別項과 같은 式辭를 하였다.

그리고 閉式後 協會와 會員社의 任員들은 韓國나이론(株)스폰서로 뉴우코리아 칸추리클럽에서 業界親善 골프大會를 開催하고 協會職員들은 京畿道龍仁郡 松田貯水池에서 낚시大會를 가지는 等記念行事를 舉行했다.

◇ 金理事長 記念式辭 要旨

創立 21周年이란 참으로 뜻깊다.

그동안의 우리타이어工業의 成長過程을 暫觀해보면 50年代 前半期에는 輸入品과 再生品에 겨우 需要를 依存했든것이나 60年代에는 週期的으로 自給과 輸出態勢를 굳혔고 71年에 300萬弗臺였든 輸出이 年年累增 昨年에는 1億 4千萬弗을 넘어섰으며 個別的으로는 16大 輸出商品中의 하나로까지 登場하게 되었다.

近者 海外旅行을 해보아도 國產타이어의 聲價가 大端해서 日本등 先進強大國에 나날이 挑戰하고 있

<27P. 로>

<表 5> 사우디 아라비아의 타이어 需要
現況과 展望 (單位: 本)

	1975年	1980	1985
乘用車用	586, 471	685, 109	738, 971
營業車用	306, 179	582, 476	770, 066
計	892, 650	1, 267, 585	1, 509, 037

資料: Ministry of Finance and National Economy 및 EIU

마고무에 타이어 製造工場 建設을 爲한 許可를 한바 있다. 그러나 同 工場建設은 아직 不振한 狀態를 면치 못하고 있지만 現在도 Uniroyal社나 Goodyear社等이 同國에 對한 타이어 工場建設의 可能性을 調査하고 있다.

同國에서는 第二次 經濟計劃이 終了되는 데로 타이어의 國內生産을 推進할 것으로 보이는데 初期에 生産하게 될 타이어의 사이즈와 用途는 다음과 같다.

사이즈	用途
700×16 ; 750×16	절프用
760×15 ; 670×15	Peugeot와 폭스바겐用
600×14 ; 650×14	日製 小型 픽업用
735×14 ; 750×14	Mercedes 乘用車用
700×15 ; 750×15	美, Mercedes 및 日本製乘用車用
760×13 ; 700×13	日製 및 其他의 小型車用

사우디 아라비아에서는 營業用 車輛의 타이어 需要가 매우 높아 앞으로 同部門의 타이어 生産工場의 生産規模는 初期에는 2,3百萬本規模로 建設될 것으로 보인다.

이렇게 되는 경우 사우디 아라비아는 自國의 需要를 充足할 수 있을 뿐만아니라 其他 페르시아灣 國家들에게

<42P 에서>

는 實情이다. 이것은 말할것도없이 우리들이 積年の 努力을 기울인 結果이며 이런 趨勢로 나간다면 80年の 國家目標 200億弗에 2%를 占하는것도 어려울것이 아

輸出까지도 할 수 있을 것이다.

同國에 타이어가 國內生産된다 해도 有名 브랜드의 高級타이어는 계속 輸入될 것으로 보이는데 이는 他國의 輸出을 增大시키는 要因으로 作用할 것이다.

타이어 生産을 爲한 投資競争은 現地에 進出해 있는 外國의 타이어 製造會社間에 熾烈한 樣相을 보이고 있어 收益性이 保障되지 않고 있다. 따라서 同國에의 타이어 工場 建設을 促進하자면 同投資會社에 政府가 얼마나 좋은 條件을 賦與하느냐에 달려 있는 것으로 보인다.

同國의 타이어 生産이래야 原資材와 勞動力을 同時에 輸入해서 生産하는 것이므로 價格이 低廉한 韓國 및 日本製品과 競争할 수 있기 爲해서는 輸入品에 對한 높은 關稅障壁이 要請되고 있다. 이들國家들로 부터 輸入되는 타이어와 競争할 수 있기 爲해서는 15~20%의 關稅를 賦課하는 것이 必要하게 될것으로 보인다. 한편에서는 輸入 쿼타制까지 檢討中인 것으로 보인다.

그리고 사우디 아라비아의 自動車 所有層들의 品質 보다는 價格을 重視하는 現傾向에 별다른 變化가 일어날것 같지는 않다. 이런 點은 韓國産의 對사우디 進出에 利點이 되고 있어 앞으로 韓國産의 市場 占有率은 계속 增加할 것으로 展望된다. 그러나 低廉한 타이어가 繼續 輸入되어 사우디의 타이어 國內生産에 蹙跌을 빚는다고 憂慮될 때에는 어떤 形態로서든지 輸入 規制措置가 있게 될것으로 보인다.

사우디에 타이어 工場이 建設되면 비록 初期의 數年間은 別다른 收益을 擧揚하지 못한다 할지라도 여러 가지 面의 意義가 있다고 생각되고 있다. 즉 사우디의 輸入을 減少시키는 것 以外에 同國에 尙當數의 타이어 技術者가 養成될 것이기 때문이다.

닐 것으로 본다

아무쪼록 總和努力으로 30周年, 40周年 때에는 더욱 빛나는 輸出史를 攄을수 있도록 함께 다짐하자.

◎ 77年 2月號 正 誤 表

記 事	誤	正
13P의 圖 1 의 타이어의 構造	커어 또는 벨트브레이	브레이크어 또는 벨트
37P의 위에서 부터 4行	多少不落	多少下落