

國內外 뉴스

▲ 民間研究所設立推進協議會發足

稅制金融惠澤 부여,
試驗機資材導入 지원

安永哲 工業振興廳長은 2월 15일 民間研究所設立推進協議會(회장=許慎九)를 발족시키고 民間研究所設立에 필요한 試驗研究用 機資材는 輸入제한 품목일지라도 수입토록 行政的인 支援을 하는 한편 금융 지원도 병행하여 民間研究所設立을 적극 촉진하겠다고 밝혔다.

安廳長은 이날 정오 삼일빌딩 22층에서 民間研究所設立을 위한 關係者懇談會를 열고 고도경제 성장을 위해서는 重化學工業 育成이 시급한 실정임에도 불구하고 기술 개발을 뒷받칠 수 있는 民間研究所 설립은 부진하다고 지적, 정부는 民間研究所 설립에 필요한 각종 稅制減免 및 金融支援을 단행하여 업계의 民間 연구소 설립을 촉진하겠다고 밝혔다.

安廳長은 이를 위해 試驗研究用施設 및 材料를 수입할 때에는 현재의 輸出入期別公告를 개정해서라도 工業振興廳의 추천을 받으면 제한 품목을 수입할 수 있도록 하겠다고 말하고 이들 研究機資材는 관계부처와 협의 關稅減免토록 하겠다고 밝혔다.



[民間研究所設立을 위한 關係者 懇談會]

安廳長은 이어 金融支援을 위해 산업 은행에서 지원하고 있는 技術開發資金 지원 규모를 확대하는 한편 國民投資基金의 사용 및 外貨貸付에 있어서도 별도 한도를 책정 운영하는 방법 등, 장기 저리 금융 지원 등을 마련하겠다고 말했다.

또 研究所設立에 따른 人力確保支援을 위해서 科學者를 적극 유치 앞선하겠다고 밝힌 安廳長은 연구소 설립업체에 대해서는 行政支援을 우선하여 연구소 설립업체에 인센티브를 제공하겠다고 강조했다.

한편 이날 懇談會에는 民間연구소 설립 대상 업체로 지정된 賣出額 3백억원 이상 52個業體 관계자 및 學界, 業界 등 다수가 참석했는데 앞으로 民間研究所 설립을 적극 추진하게 될 民間 연구소 설립추진협의회는 理事 13명, 監事 2명 등으로 構成, 매월 정기 모임을 갖고 民間 연구소 설립 및 지원에 대한 문제점을 협의하고 상호 간 정보 교류와 對政府建議 등을 하게 된다.

이날 發足한 民間 연구소 설립 추진 협의회에는 本協會 朴祥求理事長님도 理事로 選任되었다.

한편 工振廳이 밝힌 타이어業界의 研究所設立 및 推進業體는 다음과 같다.

타이어業界 民間研究所設立 및 推進業體

| 業 體 名 | 研究所名 | 研究分野 |
|-----------|------------|-----------------|
| 韓 國 타 이 어 | 韓國타이어技術研究所 | 타이어, 乾電池, 高分子化學 |
| 錦 湖 타 이 어 | 錦湖化學研究所 | 高分子, 타이어 |

(79. 2. 16 內外經濟新聞)

▲ 自動車研究所設置

—3社, 100億씩 들여 82년까지—

起亞産業, 現代自動車, 새한自動車 등 3大成車 메이커들은 品質部門에서 국제 경쟁력을 강화시키기 위해 각각 100億원씩을 投入, 附設 自動車工業研究所를 오는 82년까지 설치 운영하

는計劃을 마련하고 立地選定, 設備發注先 물색 등 研究所設立를 본격적으로 추진하고 있다.

業界에 의하면 이 研究所는 自動車 소재, 자질 및 部品技能檢査에서부터 자동차 공해, 衝擊·안전도 檢査에 이르기까지 광범위한 부문에서 國際競争力을 강화시키기 위한 각종 檢査 및 研究開發業務를 전담하게 되는데 先進國 엔지니어링 회사와 合作도 검토되고 있는 것으로 알려져 있다.

起亞産業은 연구소 입지로 既存工場이 있는 所下里를 검토하고 있으며, 現代自動車는 牙山灣, 새한 自動車는 昌原工團을 적지로 선정, 이미 연구소에 설치할 自動車公害防止部門 설비 발주를 끝내고 기술 요원 海外研修計劃을 마련하고 있는 것으로 알려져 있다.

業界는 연내로 各社의 연구소 건물이 완공되면 모든 所要設備의 해의 발주가 끝나게 될 것을 예상하고 있는데, 이 研究所가 완공될 경우 油類 結약을 위한 자동차 엔진 개조에 관한 研究도 本格的으로 추진할 豫定이다.

(79. 2. 15 內外經濟新聞)

▲ 「DENLOC 方式」을 開發

—타이어와 Wheel의 完全對策—

(住友고무와 英國 Dunlop가 共同으로)

日本 住友고무工業의 資本·技術提携先인 英國 Dunlop社는 世界各地的 Dunlop 그룹의 各社와 緊密한 協力下에 安全한 타이어 開發에 있어서 이미 세계 最初로, 平크時에도 보다 安全하게 走行할 수 있는 「DENOVO」의 開發에 成功하여 市場에 出荷되고 있으나 요즘 또 平크時에 타이어가 Wheel의 림에서 離脫되지 않는 安全性이 높은 「DENLOC 方式」의 劃期的인 構造의 타이어와 Wheel을 開發하였다고 發表하였다. 타이어 Wheel의 安全性에 關한 特許(日, 英, 美, 伊, 西獨 등)에 申請中)를 約 100件이나 갖고 있다고 한다.

[歐美 메이커에서 높은 評價]

世界各國의 타이어 메이커는 타이어와 Wheel의 安全性을 높이는 技術開發에 努力하고 있으나, 安全性을 갖추었다 하여도 타이어와 Wheel의 脫着作業 등이 複雜하여 실제에 있어서 安全性과 簡便性이 兼備된 것이 商業的으로 實用化

되고 있는 것은 거의 없다고 한다.

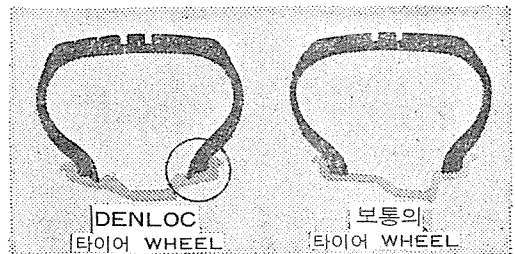
이와 때를 맞추어 住友고무와 英國 Dunlop는 3年前부터 共同으로 「DENLOC 方式」의 開發을 서둘러 比較的 簡單한 原理로써 安全性과 簡便性을 兩立하는 데 成功하여 海外에서도 큰 反響을 불러 일으켜 유럽 뿐만 아니라 美國의 有力 自動車 메이커로부터 좋은 評價를 얻고 있다고 한다. Dunlop社에서는 이 規格의 認可를 얻기 爲하여 各國의 關係機關에 協助를 구하고 있으며 商品化準備도 서두르고 있다고 한다.

이 「DENLOC 方式」이란 自動車가 進行中 타이어가 갑작스럽게 平크하여도 타이어가 Wheel의 림으로부터 離脫되지 않게 되어 있으며 空氣가 빠져도 進行할 수 있는 特徵을 갖고 있다.

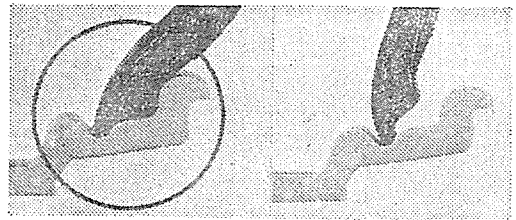
1. DENLOC 方式의 基本構造

① 림의 base 部에 特殊한 모양의 홈이 설치되어 있다.

② 타이어의 bead 先端部가 이 特殊한 홈에 끼이기도록 되어 있으며, 또 普通 타이어보다도 bead部가 크고 強靱하게 만들어져 있다.



[DENLOC 타이어 Wheel과 보통 타이어 Wheel의 림 比較]



[DENLOC 방식에 依한 Bead 固定機構] (圖內는 DENLOC 타이어와 림이 맞물린 部分의 擴大)

2. DENLOC 方式의 特徵

① 平크가 나도 乘用車의 콘트롤 機能을 잃지

않는다.

보통 타이어에서는 進行中 平크時에는 車를 큰 트롤하기 위하여 어쩔 수 없이 急핸들이나 急브레이크를 걸게 되면 거의가 타이어의 bead 部가 림으로부터 離脫되고 만다. 그러므로 타이어는 車를 지탱할 機能을 잃게 되며, 크게 핸들을 빼았거든가 Spin 을 일으킬 위험성이 있다. 또 림이 路面과 接觸하여 큰 事故가 일어나는 수도 있다. 이런 結을 解決한 것이 「DENLOC 方式」이다.

② 平크時에도 危險한 場所에서는 타이어 交換作業을 할 必要가 없다.

DENLOC 方式의 타이어와 Wheel 은 平크時에도 그대로 2~3km 는 安全進行이 可能하므로 高速道路, 交叉點, 陸橋 위 등 危險한 路上에서는 주저할 것 없이 安全한 地點까지 走行하여 2차의인 交通事故나 침체를 避할 수 있다.

③ 타이어의 脫着交換이 簡單하다.

어떠한 뛰어난 機能이 發揮된다 하더라도 타이어의 脫着作業이 複雜하든가, 특별한 서비스 器機가 必要하든가하면 將來의 普及綱은 期待할 수 없다.

이 DENLOC 方式의 타이어 Wheel 의 脫着에는 특별한 서비스 器機를 必要로 하지 않으며 普通 타이어 Wheel 과 같은 作業으로 쉽게 할 수 있다.

이것은 타이어의 림 flange 에 가까운 部分을 바로 옆으로 누를 때에만 bead 先端部가 림의 홈에서 離脫되게 되어 있기 때문이다.

(79. 1. 22 고무타임스)

▲ 廢타이어를 시멘트 生産에 利用

—B.S., 日本시멘트 共同開發—

月間約 5萬本處理, 燃料·原料로 有效

Bridgestone 은 日本시멘트와의 共同研究로 廢타이어를 시멘트生産의 燃料 및 原料에 有效하게 利用할 수 있는 劃期的인 廢타이어의 再資源化技術確立에 成功하였다고 한다.

同技術은 4月부터 日本시멘트 西多摩工場에서 本格的으로 實用化될 豫定이며, 에너지 節約과 廢棄物處理라는 課題를 同時に 解決하는 新技術

로서 注目을 끌고 있다.

4月부터 本格的으로 實用化

이번 實用化되는 方式은, 所定の 크기로 切斷한 廢타이어를 시멘트 回轉窯(Cement Kiln)에 投入하여 1500°C 前後의 高溫에서 燃燒시킴으로써 타이어의 成分으로 나오는 고무, 카본블랙은 燃料로, Steel 은 酸化鐵로, 硫黃은 石膏 등 原料의 一部로서 全部가 完全히 有效하게 利用된다고 한다.

이 새로운 方式은 4月부터 日本시멘트 西多摩工場에서 本格的으로 實用化하게 되어 있으나, 當面 타이어 重量으로 月間 300톤(約 45,000~50,000本)이 使用될 豫定이며, 現在 切斷機 등 關聯附帶施設을 工事中에 있다.

이 方式의 主要特徵은 다음과 같다.

① 廢타이어가 大量으로 또 安定的으로 處理된다. —시멘트 生産의 燃料 및 原料로 採用되는 것이므로 需要가 大量이며, 또한 安定的이다.

② 廢타이어의 全成分이 有效하게 利用된다. (closed system)이다.—廢타이어를 高溫의 시멘트 kiln(回轉窯)에 投入함으로써 타이어의 成分으로서 나오는 고무, 카본은 燃料로, steel 과 硫黃은 原料의 一部로서 完全히 使用할 수 있다.

③ 타이어는 發熱量이 많아 燃料로서 價値가 있으며 에너지 節約의 觀點에서 資源을 有效하게 活用할 수 있다. —타이어는 成分的으로 重油와 비슷하여 重油의 80%의 熱量을 가지고 있으므로 燃料使用量이 큰 시멘트産業에 有用하다.

④ 既存生産設備(kiln)를 有效하게 活用할 수 있으므로 設備投資가 적게 든다. —타이어를 切斷하여 시멘트 kiln 에 投入하므로 다른 廢타이어 利用技術과 같이 大規模的인 處理裝置가 必要치 않으므로 設備投資가 적게 들고 따라서 廢타이어의 處理 코스트가 싸게 된다.

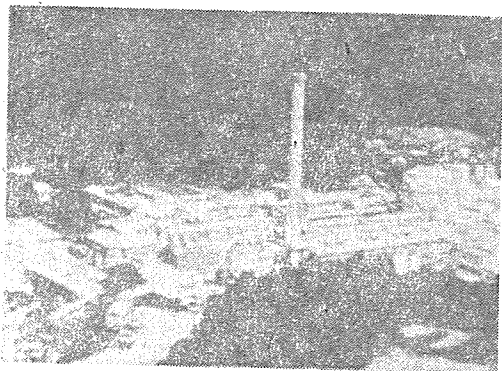
⑤ Steel 래디알 타이어는 그대로의 形態로 處理된다. —Steel 部分도 1200°C 정도에서 녹아서 酸化鐵로 되어 시멘트 材料인 鐵成分으로 使用된다. 그러므로 앞으로 그 比率이 높아질 것으로 推定되는 Steel 래디알 타이어의 處理는 極히 容易하게 된다.

⑥ 黑煙, 臭氣 등 二次公害가 發生하지 않는다. —타이어는 보통 300~350°C에서 着火되

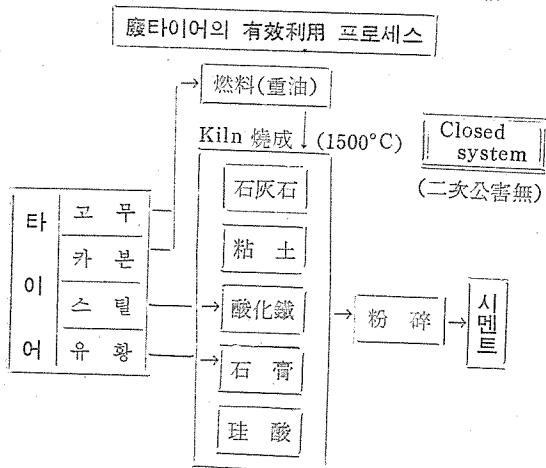
나 그 狀態에서는 完全燃燒가 되지 않아 黑煙이나 臭氣가 發生하나, 시멘트 Kiln 內의 溫度는 1500°C 정도의 高溫이므로 完全燃燒하여 黑煙, 臭氣가 發生하지 않는다는 것이 實證되고 있다.

現在 日本에서 排出되고 있는 廢타이어 數量은 年間 約 4000 萬本으로 推計되고 있으며, 이 廢타이어의 處理와 再資源化는 環境保全과 資源節約의 見地에서 점차 重要課題로 되고 있다.

Bridgestone 타이어는 이 廢타이어의 有效利用方法에 대하여 여러 가지 角度로 研究하고 있으며, 한편 日本시멘트에서는 多量의 에너지를 消費하는 시멘트産業의 立場에서 資源節約, 에너지節約, 燃料多樣化의 觀點에서 效率이 좋고, 더욱 公害없는 燃料開發을 推進해 왔다.



[4 月부터 廢타이어를 有效하게 利用하는 日本 시멘트 西多磨工場]



이와 같은 兩社의 研究觀點이 一致하여 單一産業, 單一業界라는 테두리를 벗어나 74 年부터 共同研究를 하게 되어 타이어의 固有산 特性(에너지가 많다)과 시멘트 製造工程의 特性(에너지가

量消費와 高溫窯)을 最大限으로 살릴 수 있는 各種 테스트를 거듭하여 77 年에는 品質確認을 完了, 實驗 테스트를 거쳐 시멘트工業에 있어서의 重油原料의 一部代替技術을 實現함과 同時에 타이어 處理의 完全 Closed 化를 確立하였다.

또 앞으로 日本시멘트에서는 他工場에 있어서도 採用計劃을 세우고 있으며, 今後, 廢타이어 有效利用方法으로 擴大될 展望이다.

한편 同技術에 對해서는 兩社의 共願에 依해 基本特許 및 周邊特許를 出願하였다.

(79. 2. 12 고무報知新聞)

▲ 프랑스, 이집트에 타이어工場 設立

— Michelin 社, 60 ha 賃借契約 締結 —

프랑스의 타이어 및 고무 生産 그룹인 Michelin 社는 타이어工場 設立을 위해 알렉산더市 부근의 Ameriya에 位置한 60 ha의 土地에 對한 賃借契約을 이집트 政府와 체결하였다고 지난 1月 17日 발표하였다.

同工場 建設에는 F.Fr. 3억 5천만의 經費가 소요될 것이라고 한다.

그런데 同工場은 1,200 名의 勞働者를 고용하여 年間 28만 8천개의 트럭 타이어 및 튜우브를 生産하게 된다.

同契約의 最終的 체결은 數個月 이내에 이루어질 것이라 한다. (79. 1. 23 KOTRA 海外市場)

▲ 自動車生産 최고 기록

— 日本, 작년에 927 萬臺로 —

日本自動車工業會가 발표한 78 年(1~12)의 자동차 生産臺數(輕四輪車 포함)는 926 萬 9,153 臺로 前年比 8.9% 증가하여 사상 최고를 기록하였다. 지금까지의 최고는 77 년의 851 萬 4,522 臺였다.

내용은 乘用車 597 萬 968 臺(前年比 10% 增), 트럭 323 萬 7,066 臺(同 6.7% 增), 버스 5 萬 6,119 臺(同 15.7% 增)로 모두 사상 최고이다.

또 二輪車의 生産 대수는 598 萬 7,073 臺로 7.3%가 증가, 역시 사상 최고를 기록하였다.

한편 작년 12월의 四輪車 생산 대수는 75만 3,377臺로 전년 동월비 2% 증가하였다.

二輪車는 48만 3,977臺로 9.1% 감소했다.
(貿易通信 79.1.25)

▲ 케냐, 타이어 工場 設立合作先 物色
—政府, 보다 有利한 條件으로—

케냐 政府는 금년말 國內에선 두번째가 될 타이어 製造工場을 設立키로 했다고 同國 商工省이 최근 발표하였다.

同國 政府는 同製造業 部門에서 지난 68년 처음으로 Firestone社에게 合作投資法人 設立을 許可하고 同業體에게 오는 8월 17일까지 獨占 生産權을 부여했었다.

現 同社의 年産能力은 19만本으로 國內 總需要量 35만本을 충족시키지 못하고 있다.

商工部長官은 이미 工場設立을 위해 世界 有名 메이커들로부터 提案을 받은 바 있으나 政府는 좀더 有利한 條件의 合作先을 물색하고 있다고 밝혔다.

▲ 比, 타이어 코드地 및 카본 블랙
輸入關稅率 引下

마르코스 필리핀 大統領은 지난달 29일 自國産 타이어의 國內 경쟁력 提高를 위해 原資材의 輸入關稅率을 아래와 같이 引下하도록 했다.

| 品 目 | 現稅率 | 改正稅率 |
|---------|-----|------|
| 타이어 코드地 | 70% | 30% |
| 카본 블랙 | 50% | 30% |

이와 같은 조치는 完製品에 대한 輸入關稅率보다 原資材에 대한 關稅率이 더 높아 輸入타이어 製品과 경쟁을 할 수가 없다는 自國內 타이어 메이커들의 요구에 의해서 취해진 것이다.

(79.2.2 KOTRA 海外市場)

▲ 濠 IAC, 타이어類 輸入關稅引下建議
—現行稅率 40%를 겹차 25%까지—

濠洲의 IAC(産業協力理事會)는 타이어類의 輸入關稅를 引下하도록 政府에 건의했는데, 그 내

용을 보면 現行 稅率 40%를 겹차 35%로 낮추고, 12개월 후에는 30%로, 그리고 24개월 후에는 25%로 낮추는 것으로 되어 있으며, 政府 관련 부처에서도 이러한 IAC의 建議를 환영하고 있는 것으로 알려졌다.

IAC는 또한 계속적인 保護政策은 오히려 國內産品の 價格上昇만 초래할 뿐이라고 경고했다. 그러나 濠洲의 타이어業界 지도자들은 政界에서 상당한 영향력을 행사하고 있으므로 IAC의 이번 建議가 全面的으로 받아들여지지 않는 것으로 보인다.

▲ 印尼, 天然 고무 對韓輸出을 希望

인도네시아 所在 下記商社는 天然 고무(Ribbed smoked sheets) 輸出業體로서 R.S.S 對韓輸出을 希望하고 있다.

- ① 代表者: Mr. Di Pandjaitan
- ② 商社名: C.V. Sandjung Trading Co.
- ③ 住 所: Ji Kramat 6/18, Jakarta
- ④ 케이블: SANDJUNGAN

※ 價 格:

R.S.S. No. I US\$ 1.06/kg(F.O.B)

R.S.S. No. II 1.05/kg(F.O.B)

R.S.S. No. III 1.04/kg(F.O.B)

R.S.S. No. IV 1.03/kg(F.O.B)

(79.2.9 KOTRA 海外市場)

▲ 日本 自動車 메이커들, 研究開發에
拍車

—小型車 戰爭에 對備—

금년들어 日本의 自動車 각 메이커에서는 研究開發 부문에 役점을 두고 巨額의 資金投入을 계획하고 있다.

각 業體가 이처럼 研究開發 부문 확충에 拍車를 가하고 있는 것은 80년대에 예상되는 世界 小型車 戰爭에 대비하기 위한 움직임이라고 한다.

각 메이커별 확충 계획을 보면 닛산(日産)이 약 122만 5천m² 敷地 위에 自動車製品 개발에 필요한 設計, 開發投資 事業을 行할 테크니칼 센

터를 80년대 전반중에 設立할 예정이며, 이에 所要되는 總額은 약 1천억円, 開發陣 약 3,500명 정도로 第1期 工事は 빠르면 금년봄 착공하여 3년 후 完成될 것이라 한다.

도요다의 경우 현재의 500명 研究陣을 약 800명으로 늘릴 방침이며, 이에 따른 모든 分野를 약 2배로 늘릴 방침이라 한다.

한편 東洋工業에서도 연구 개발에 최우선적으로 資金投資를 실시할 것이라 한다.

(79.2.13 KOTRA 海外市場)

▲ 말聯, 天然고무 輸出稅引上

— 2月 15日부터 —

말레이시아 政府는 지난 2月 15日부터 天然고무 輸出稅를 종전 kg 당 52% MCTS에서 53% MCTS로 引上하였다.

同輸出稅는 政府告示價格을 基準으로 하여 부과된 것인데, 天然고무의 告示價格은 kg 당 238 ¼ MCTS에서 240% MCTS로 引上 調整되었다.

(KOTRA 海外市場 79.2.26)

▲ 天然고무 增產策을 檢討

— 말레이시아 —

말레이시아의 第1次 産業相은 世界 天然고무 生産高에 있어서 同國產 고무의 比率低下를 阻止하기 위하여 고무農園에 對한 投資를 擴大할 計劃을 作成 중이라고 밝혔다.

이 計劃에는 財政的 刺激措置의 擴充, 生産技術의 近代化, 農園의 管理運營方法의 改善 등이 包含되었다고 한다.

同計劃을 閣議에서 承認받기 위하여 産業相은 關係當局者 및 民間代表者와의 協議를 開始하여 特別報告書를 作成하게 되어 있으며 今年中半期까지 強力한 國家고무生産政策을 策定할 計劃이라고 한다. (79.2.5 고무報知新聞)

▲ 過磨耗가 으뜸

— 78年 路上 타이어 點檢結果 —

日本 自動車타이어協會가 集計한, 78年 162回(高速道路에서 101回, 一般道路에서 61回)에 걸쳐

實施한 路上 타이어 點檢의 結果를 보면 다음과 같다.

타이어 整備不良車의 率은 高速道路에서는 別差없으나 一般道路에서는 약간 上昇하였다. 또 타이어 整備不良에 있어서는 斷然 過磨耗가 第1位로서 前年보다 1% 上昇하고 있다.

타이어 點檢車輛數는 30,912臺이며 이 중 타이어의 過磨耗나 異常磨耗 등 타이어 整備不良車가 7,506臺로 不良率이 24.3%로서 10臺中 3臺는 타이어에 어떤 異常을 가지고도 그대로 走行하고 있는 것이다.

이 不良率을 前年과 比較해 보면, 高速道路에서는 똑같은 23.2%이며, 一般道路에서는 24.3%에서 26.7%로 上昇하였다. 이것은 路上點檢回數를 늘리고 보다 많은 車輛을 點檢했기 때문이라고 하며, 그 結果 高速道路, 一般道路를 合한 不良率도 23.5%에서 24.3%로 약간 높아졌다.

한편 타이어 整備不良을 車種別로 보면 不良率이 乘用車가 19.9%, 貨物車가 29.6%, 特種이 28.7%로서 특히 貨物車와 特種의 不良率이 두드러진다.

乘用車에서는 大型의 不良率이 14.5%, 보통이 19.7%, 輕이 30.5%로, 小型車일수록 不良率이 增加하고 있다. 乘用車全體의 不良件數 중 타이어의 過磨耗가 48%를 차지하고 있으며, 다음이 空氣壓不適이며 22.3%, 그리고 異常磨耗가 19.8%이다.

註: ① 1臺의 車輛에서도 整備不良(項目)이 複數의 으로 나오므로 타이어 整備不良車輛數와 타이어 整備不良件數는 一致하지 않는다.

② 不良率이란 타이어 整備不良車輛數 또는 不良件數를 타이어 點檢車輛數로 나눈 百分率을 말함.

78年(1月~12月) 路上 타이어 點檢集計

| | 高速道路(自動車專用道路包含) | | 一般道路 | | 計 | |
|--------------|-----------------|--------|-------|-------|--------|--------|
| | 77 | 78 | 77 | 78 | 77 | 78 |
| 點檢回數 | 101回 | 101 | 48 | 61 | 149 | 162 |
| 타이어點檢車輛數 A | 21,781臺 | 21,640 | 7,661 | 9,272 | 29,442 | 30,912 |
| 타이어整備不良車輛數 B | 5,063臺 | 5,031 | 1,860 | 2,475 | 6,923 | 7,506 |
| 不良率 B/A | 23.2% | 23.2 | 24.3 | 26.7 | 23.5 | 24.3 |

78年 타이어整備不良內譯

| | 高 速 道 路 (自動車専用道路包含) | | 一 般 道 路 | | 計 | |
|----------------|------------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|
| | 件數(構成比) | 不 良 率 | 件數(構成比) | 不 良 率 | 件數(構成比) | 不 良 率 |
| 타 이 어 의 過 磨 耗 | 3,052 (51.9) | 141 | 1,754 (61.8) | 18.9 | 4,806 (55.2) | 15.5 |
| 異 常 磨 耗 | 1,009 (17.2) | 47 | 555 (19.6) | 6.0 | 1,564 (17.9) | 5.1 |
| 外 傷(코드에 達하는 것) | 439 (7.5) | 2.0 | 163 (5.7) | 1.8 | 602 (6.9) | 1.9 |
| 못 · 異 物 傷 處 | 182 (3.1) | 0.8 | 39 (1.4) | 0.4 | 221 (2.5) | 0.7 |
| 空 氣 壓 不 適 | 1,004 (17.1) | 4.6 | 217 (7.6) | 2.3 | 1,221 (14.0) | 3.9 |
| 其 他 | 189 (3.2) | 0.9 | 112 (3.9) | 1.2 | 301 (3.5) | 1.0 |
| 計 | 5,875 (100.0) | — | 2,840 (100.0) | — | 8,715 (100.0) | — |

(79.2.12 고무報知新聞)

▲ 脚光받는 新型 고무 체인

고무 체인은 名稱 그대로 고무製 체인으로 從來의 스틸 체인에 比較하면, 鋪裝路上에서 1~15 배, 雪路上에서 約 5倍以上의 耐久性을 가지며 특히 한번 타이어에 裝着하면 高速道路, 非鋪裝路는 勿論, 그대로의 상태로 長距離, 長時間을 走行할 수 있다. 따라서 長期的으로 사용할 수 있으며, 道路의 變化에 따라 脫着하는 번거로움을 피할 수도 있을 뿐만 아니라 營業時間의 浪費도 없어 經濟的으로도 많은 利點이 證明되고 있다.

또 타이어도 스노 타이어나 스파이크 타이어에도 사용할 수 있으며 그 타이어의 使用效力을 더 높일 수 있는 優秀性도 갖추고 있다. 그 特徵을 보면 大略 다음과 같다.

① 耐久性이 좋다. — 一般道路上에서 裝着한 그대로 1,000km~1,500km 정도는 充分히 走行할 수 있는 強靱性이 있다. 또 雪路上에서는 그 走行距離가 더욱 伸張된다.

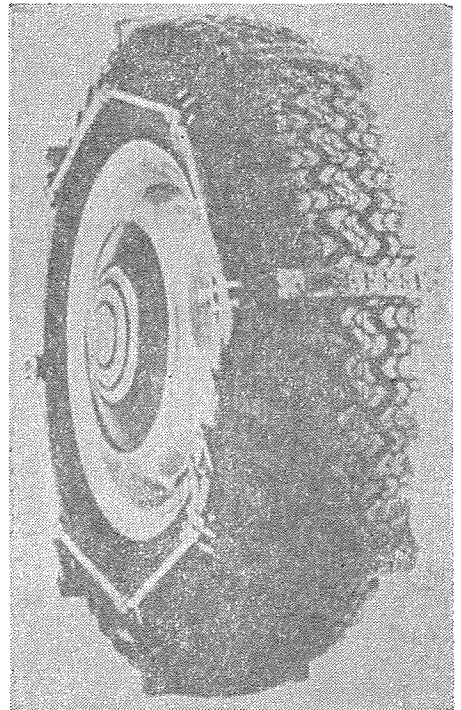
② 長距離를 走行하는 營業車나 택시 등에 最適하다. — 鋪裝路, 非鋪裝路 등의 交差가 많은 地域 등을 走行하는 車일수록 利用價値가 높고, 눈이 많은 地方일수록 좋다.

③ 嚴冬에도 材質이 硬化되지 않아 裝着이 簡單하다. — 素材가 特殊고무로 되어 있으며, 타이어에 맞는 曲度(特許)를 가지고 있으므로 裝着

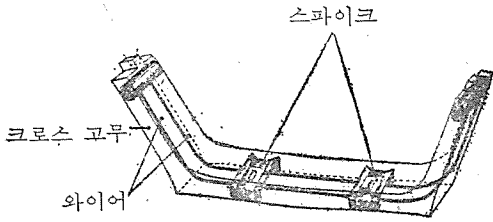
이 簡單하다.

④ 道路損傷이 없다. — 예컨대, 飛行場이나 高速道路 등에서 고무 체인만 使用한다면 道路破損의 念慮가 없다.

⑤ 스노 타이어에 裝着하면 性能이 좋아진다. — 스노 타이어에는 양쪽에 깊은 홈이 있기 때문에 크로스가 홈에 먹어들어 切斷되는 수가 있다고 하나, 고무 체인은 와이어가 內藏되어 있어



[고무 체인을 裝着한 스노 타이어]



〔크로스 고무의 内部構造〕

強度가 補強되어 있으므로 스노 타이어에 裝着하게 되면 性能이 보다 向上된다.

⑥ 制動時나 코너링의 경우 옆으로 미끄러지거나 뒷部分의 흔들림이 스틸 체인에 比하여 적으며, 騒音振動도 적다.

非金屬製 타이어 미끄름 防止裝置는 冬季道路의 維持, 管理面에서 從來製品인 스틸 타이어 체인, 스노 타이어 및 스파이크 타이어의 代替品의 하나로서 研究開發이 注目되고 있다.

▲ 日本, 79年度 自動車生産計劃 및 推移

79年 自動車生産計劃은 다음 表와 같이 923萬 8000臺로서, 78年 實績 926萬 9000臺를 3萬臺 정도 下廻하고 있으나 이것은 어디까지나 計劃에 不週한 것이다. 減少理由는 輸出의 低調에 國內需要까지 微增狀態로 보아 全體로서는 減少

自動車 各社의 79年 計劃 (單位: 臺)

| | 生産 | 前年比% | 國內販賣 | 輸出 |
|------|-----------|------|-----------|-----------|
| 도요다 | 2,860,000 | 0 | 1,600,000 | 1,260,000 |
| 日産 | 2,281,000 | 1.6 | 1,275,000 | 1,006,000 |
| 三菱 | 940,000 | 0.3 | 570,000 | 370,000 |
| 東洋 | 876,000 | 10.5 | 400,000 | 476,000 |
| 本田 | 810,000 | 9.1 | 295,000 | 515,000 |
| 이스스 | 400,000 | △2.0 | 197,000 | 203,000 |
| 다이하쓰 | 365,000 | 11.4 | 283,000 | 82,000 |
| 富士重 | 323,000 | 9.1 | 175,000 | 148,000 |
| 日野 | 77,600 | 24.3 | 58,600 | 19,000 |
| 日産D | 35,300 | 18.5 | 25,500 | 9,800 |
| 鈴木 | 270,000 | 7.3 | 230,000 | 40,000 |
| 計 | 9,237,900 | 3.1 | 5,109,100 | 4,128,800 |

註: 鈴木는 推定值. 輸出은 以外에 KD車세트가 377,000세트가 計劃되고 있다.

될 것으로 展望된다. 한편 以外에 國內出荷額이 完成車의 60%未滿인 「KD세트」가 37萬 7000세트 있으므로 이것을 合하면 總生産臺數는 960萬 9900臺로 前年比 3.7%增加한 擴大生産基調가 계속되게 된다.

自動車輸出의 減少는 円高에 따른 價格競爭力의 低下와 美國에이커의 小型車生産의 傾斜 등의 심각한 環境을 豫想, 78年의 460萬臺로부터 412萬 8000臺(其他 37萬 7000세트)로 減少될 것으로 본 것이다.

한편 國內販賣는 各社 모두 큰 期待를 걸고 있으며 日産, 三菱, 東洋, 本田, 富士重, 日野 등은 10%는 넘을 것으로 본다. 그 理由로는 新車가 모두 나오게 되어 商品力이 強化되는 것과 또 트럭의 過積載規制의 強化에 따른 增車需要와 騒音의 79年 規制實施前의 需要豫測 때문이다. 그러나 全體의인 需要豫測으로는 微增할 것으로 보고 있다.

그러나 도요다는 세트輸出을 包含하여 前年과 別差없는 生産計劃을 세우고 있다. 輸出 3.8% 減, (7萬세트不包含), 國內販賣 6.0% 增加, 合計 0인 無變動狀態이다. 지금까지 輸出中에 KD車도 包含되어 있었으나 今年부터 國內出荷額이 完成車의 60%未滿인 것은 「KD세트」로서 세트數로 表示하게 되어 있으므로 從來와는 單純하게 比較될 수 없으나 어쨌든 生産臺數는 3萬臺의 微減(세트 包含 3.7% 增加) 狀態로 豫想되며, 今後의 變化豫測을 한다면 도요다의 無成長이 앞으로 어떻게 되느냐에 따라 大幅增減이 좌우될 것으로 본다. 自動車生産의 推移를 보면 다음 表와 같다.

自動車生産의 推移 (單位: 萬臺)

| 年度 | 生産臺數 | 增減(%) | 年度 | 生産臺數 | 增減(%) |
|----|------|-------|--------|------|-------|
| 65 | 188 | | 73 | 708 | 112.6 |
| 66 | 229 | 121.8 | 74 | 655 | 92.5 |
| 67 | 315 | 137.5 | 75 | 694 | 105.9 |
| 68 | 409 | 129.8 | 76 | 784 | 113.0 |
| 69 | 467 | 114.2 | 77 | 851 | 108.5 |
| 70 | 529 | 113.3 | 78 | 927 | 108.9 |
| 71 | 581 | 109.8 | 79(豫想) | 924 | 99.7 |
| 72 | 629 | 108.3 | | | |

(79.2.12 고무타임즈)

▲ 電氣自動車開發

—KIST 國內 첫 試運轉成功—

電氣自動車が 國內에서는 처음으로 開發되었다. KIST의 金章鎬博士팀은 昨年부터 개발에 着手한 電氣自動車에 대한 試運轉을 成功裡에 마쳐 우리 나라에서도 電氣自動車が 實用化段階로 한걸음 다가섰다.

이 電氣自動車는 20kW의 電氣모터에서 얻은 動力이 바퀴에 直接 連結되도록 製作되어, 內燃機關의 각종 附屬裝置가 없으므로 運轉이 간편하며 時速 50km까지 달릴 수 있다.

(79. 3. 12 交通新報)

▲ 對韓特惠關稅 停止

—EC, 自轉車 타이어類에—

EC는 韓國에서 輸入되는 自轉車 및 모터사이

클용 타이어 케이스와 튜브(CCCN ex 40. 11)에 對한 特惠關稅(GSP) 惠澤을 停止하고 12日부터 關稅를 賦課한다고 발표했다.

이 品目の 今年度 GSP 限度는 457만9천 EUA인데 한 國家가 그 20%以上の 惠澤을 받을 수 없게 되어 있다. 韓國은 지난 2月28日字로 20%인 91만5, 800 EUA 상당을 輸出하여 限度를 소진, GSP 惠澤이 停止된 것이다. 이 品目の 關稅率은 7%이다.

※ 對象品目(CCCN ex 40. 11)

① 各種 바퀴용 고무 타이어, 타이어 케이스, 代替 타이어 트레드, 고무 튜브 및 타이어 플랩스

② 自轉車, 補助 모터가 附着된 사이클, 모터 사이클, 또는 모터스쿠터용 고무 튜브 및 타이어 케이스(新品 또는 中古) (79. 3. 13 貿易通信)



《協會 및 會員社消息》

本協會는 2月 6日 上午 10時 協會 會議室에서 79年度 定期總會를 開催하였다.

이날 總會에서는 78年度 事業報告와 決算 및 79年度 豫算을 承認하는 한편, 任期滿了로 退任하는 白泰夏理事長의 後任으로 錦湖타이어(株) 朴祥求社長을 選任하고, 沈奇澤常務理事를 專務理事로 昇進留任시켰다.

◎ 會誌活用 案内

會員社에서는 今月號 本誌中 下記事項에 變動部分이 있을 때에는 4月 30日限 알려주시고 其他 PR 事項이나 새消息이 있을 때에는 함께 자료를 보내주시면 掲載해 드립니다. 期限까지 回報가 없을 때에는 該當事項이 없는 것으로 看做 處理하겠습니다.

- ① 會員社의 營業所 및 代理店一覽表
- ② 廣告
- ③ 表紙 4面 記載事項

◎ 廣告를 掲載해 드립니다

本誌는 國內唯一의 타이어 專門誌로서 各界各層에 讀者를 確保하고 있습니다.

더우기 요즈음 타이어에 對한 認識度가 점점 높아짐에 따라 本誌를 읽고자하는 希望者數 또한 漸增趨勢에 있어 그 普及網이 더욱 擴張되었습니다.

그리하여 本誌는 企業發展과 製品宣傳에 寄與할 수 있는 各種有料廣告를 실어드리고자 하오니 많은 利用있으시기를 바랍니다.