

# 國內外뉴스

## ▲ 自動車 3社 高級乘用車量産서둘러

現代=기라나다, 起亞=푸조,

세한=레코드新형

小型乘用車의 急증 출고 사태가 長期化되고 있는 가운데 實需要者들의 嗜好가 곧 量産出庫될 그라나다, 푸조, 피아트 등 高價의 高級乘用車로 쏠리고 있어 自動車 3社는 高級車의 販賣戰에 뛰어들었다. 이에 따라 現代自動車, 起亞産業, 세한自動車 등 自動車 3社는 高級乘用車에 대한 販賣戰略을 강화해 나가고 있으며 일부 메이커에서는 實需要者들의 資金負擔을 경감시켜 주기 위해 契約金을 대폭 인하하는 경향까지 보이고 있다.

財界에 따르면 現代自動車는 西獨모드社와 기술 제휴한 6氣筒乘用車 그라나다(배기량 1,993cc)를 지난 21일부터 1천대분 1次契約을 받는데 이어 12月初旬에 그라나다에 대한 契約을 재개할 계획이다.

起亞産業도 이탈리아의 피아트社와 기술 제휴한 4氣筒乘用車 피아트 132(배기량 1,995cc)를 最近 1,500臺分을 契約받는데 이어 12월말에 프랑스의 푸조社와 기술 제휴한 6기통승용차 푸조(배기량 2,664cc)의 契約에 나설 계획이다.

現代와 起亞에서 高級乘用車의 契約을 끝내고 출고를 서두르게 되자 세한 自動車는 美國 CM社의 子會社인 西獨 아담오펠社와 기술 제휴한 4기통 승용차 레코드新형(배기량 1,900cc) 6,100臺分을 지난 9월에 컴퓨터 추첨에 의한 契約을 받는데 이어 最近 契約金을 當初 150만원이던 것을 50만원으로 大幅 낮추어 契約을 재개중에 있다.

그라나다와 피아트 132 등 乘用車가 漸次 高級化됨에 따라 세한 自動車의 레코드新형과 現代 自動車의 마크Ⅳ 등 中型乘用車에 대해서도 메이커들은 量産出庫를 내세워 實需要者들의 기호를 유도하고 있으며 일부 메이커는 契約金額을

인하시키는 등 販賣戰略을 多樣化시키고 있다.

그런데 關係當局은 自動車의 需要가 急증하고 있는 것을 勘案, 來年度 자동차 생산 대수를今年 생산 예상 대수 16만대보다 56%가 增加한 25만대로 계획하고 있으며 自動車輸出도 年末 예상 대수 2만 6천대보다 92%가 增加한 5만대(약 1억 달러)로 늘릴 計劃이다.

한편 高級乘用車의 販賣價格은 다음과 같다.

▲ 푸조=2천2백만원(예상) ▲ 그라나다=1천154만원 ▲ 피아트 132=650만원(예상) ▲ 레코드新형=535만원 ▲ 마크Ⅳ=326만원

(78.12.1 서울經濟新聞)

## ▲ 韓國產 自轉車타이어에 덤핑 嫌疑

美 財務省은 韓國產 自轉車타이어 및 튜우브가 美國내에서 韓國市場價格보다 저렴한 價格으로 販賣되고 있다고 발표했다. 이에 따라 ITC(International Trade Commission)는 90일 이내에 美國의 타이어 및 튜우브業界가 피해를 받고 있는지의 여부를 說明하게 되며 그 결과에 의거, 덤핑稅 賦課 여부가 결정될 것이다.

한편 自由中國產은 조사 결과 덤핑 사실이 없음이 判明되었으며, 77년도 韓國과 自由中國의 對美 타이어 및 튜우브 輸出實績은 각각 1,450만달러, 1,530만달러이었다. (KOTRA, 海外市場 79.1.6)

## ▲ 美 Firestone社, Borg-Warner社와

合作會社 設立推進

— 財政難 打開 爲해 —

美國에서 두번째로 큰 타이어 製造會社인 Firestone Tire & Rubber Co.은 이미 販賣되어 사용중인 同社 타이어의 결함으로 인해 많은 交通事故를 야기시킨 原因이 됨으로써 聯邦政府의 NHTSA(National Highway Traffic Safety Administration)의 명령에 의해 현재 사용중인 1천만개의 缺陷이 있는 타이어를 回收하여 새로운 것으로

로 交替해 주기로 결정함에 따라 그 會社 信用을 크게 損傷시켰음은 물론이고 \$1억3,500만의 損害를 예상하고 있어 深刻한 財政 문제에 봉착하게 되었다.

이러한 財政 문제를 타개하기 위해 Firestone은 시카고 所在의 거대한 自動車部品 製造業體인 Borg-Warner社의 提案에 따라 同會社와 合作을 추진하고 있다. 兩社의 合作이 成立될 경우에는 美國의 企業合作 歷史上 규모면에서 제일 큰 것으로 兩社의 總賣上이 \$54억 3천만(1977년)가 됨으로써 賣上面에서 美國內에서 23번째로 큰 會社가 될 것이며, 또한 兩社의 總資產이 \$48억4천만 이상이 됨으로써 會社의 資產面에서는 美國內에서 30번째로 큰 회사가 될 것으로 전망되고 있다.

同 合作이 成立되어 Borg-Warner社로부터 財政支援을 받아서 Firestone이 현재의 財政難을 克服하게 되면 타이어의 缺陷으로 야기된 會社 信用 회복과 그동안 萎縮된 Market Share 회복을 위해 總力을 기울일 것으로 예상되며, 이에 따라 韓國의 타이어 輸出에도 영향을 미칠 것으로 예상된다. (KOTRA 海外市場 78.12.26)

▲ 天然고무의 國際緩衝在庫(Buffer Stock)의 設置問題

本件에 대해서는 78年 7月 日本고무工業會理事會에서 中間經過에 대해 報告된 바 있으나 그 후 8월에 UNCTAD의 會합이 開催되어 緩衝在庫에 관한 日本案을 爲始하여 美國, EC 등의 消費國案이 모두 提出되어 11月 13日부터 開催되는 會議에서 具體的 審議가 시작된다. 緩衝在庫의 設置에 대해서는 在庫의 規模(生産國側은 40萬톤, 美國은 70萬톤 등), 買入, 放出價格의 策定方法 등 運營技術面에서 檢討를 要하는 課題가 많으나 이 증에서 緩衝在庫의 設置, 運用에 要하는 資金의 據出方法에 대해서는 政府가 直接據出하는 方法과 輸出 또는 輸入業者로부터 일정한 賦課金을 徵收하는 方法이 있다. 이에 對해서 生産國側 및 消費國 중 美國이 政府據出을 主하고 있는 데 對해, 캐나다와 英國은 課徵金方式에 贊成한다고 한다. 한편 日本은 關係當局

의 意見差異도 있어, 當面政府據出과 課徵金의 兩方式을 提案하고 있다.

만일 課徵金方式으로 된다면 天然고무價格이 그만큼 上昇하는 結果가 되므로 當고무工業會로서는 이에 따르지 않고 政府據出에 따르도록 關係當局에 具申하고 있다. (78.10 고무 月報)

▲ 1979年 自動車 3社 生産計劃

		車 種	內 需	輸 出
승	起 亞	브 리 사	9,800	3,200
		K 303	19,100	600
		K 303 웨 곤	3,000	
		피 아 트 132	8,800	
		부 조 604	2,000	
	小 計	42,700	3,800	
용	現 代	포 니	70,500	22,500
		코 티 나	10,000	
		그 라 나 다	4,000	
	小 計	84,500	22,500	
차	세 한	제 미 니	15,480	5,650
		카 라 반	40	
		레 코 드	12,300	100
	小 計	27,820	5,750	
합 計			155,020	32,050
버	現 代	미 니 버 스	1,000	
		마이크로버스	300	
		일 반 버 스	3,200	
		리어엔진버스	500	
		小 計	5,000	
스	起 (아 시아) 亞	마이크로버스	400	
		라이트버스	300	
		일 반 버 스	1,150	
		리어엔진버스	300	
		고 속 버 스	160	
	小 計	2,310		
세 한	세 한	라이트버스	250	50
		일 반 버 스	4,000	300
		리어엔진버스	650	50
	小 計	4,900	400	
합 計			12,210	400

트	起 (아시아)	픽업	20,600	3,200
		1.4톤 디젤 트럭	4,500	
		타이탄	16,730	400
		복사	8,895	100
		8.5톤 덤프	1,000	
	9톤 카고	1,400		
	小計		53,125	3,700
	새	세마울트럭	3,064	2,370
		2.5톤 트럭	10,000	600
		8톤 카고	2,580	300
8톤 덤프		1,600	600	
11톤 카고		310	40	
10.5톤 덤프	200	40		
小計		17,754	3,950	
릭	現 代	포니 픽업	9,500	9,500
		1톤 트럭	15,000	
		3톤 트럭	3,200	
		9톤 카고	400	
		11톤 카고	400	
		11톤 덤프	100	
		특장차	380	
小計		28,980	7,500	
總計		99,859	15,150	
總計		267,089	47,600	

▲ 78年度 日本自動車 타이어·튜우브 生産出荷狀況

(單位 : 톤)

日本自動車타이어協會

	生産	國內 出荷	新車用 販賣	交換用 販賣	輸出 出荷
78年 1月	43,733	29,164	17,571	10,311	15,756
2月	47,769	32,172	18,429	11,553	14,864
3月	53,884	38,271	21,677	18,198	15,417
4月	51,476	36,779	19,404	18,841	14,088
5月	50,723	37,650	19,478	16,127	13,394
6月	53,565	38,597	20,771	15,741	14,856
7月	55,250	38,927	20,122	16,939	14,991
8月	48,149	35,442	17,315	17,031	14,120
9月	56,070	42,696	20,318	21,213	13,853
1月~ 9月計	460,619	329,698	175,085	145,954	131,339
前年同 期比	107.1	109.3	106.2	112.5	97.9

▲ 自動車生産能力 82年度 120萬臺目標  
—長期成長業種으로 脚光—

最近 3년간 自動車 販賣實績을 보면 76년 4만 8천여臺에서 77년에는 8만 3천臺로 73%가 늘어났고 지난해의 伸張勢는 더욱 두드러져 10월말 까지 12만 4천臺의 販賣量을 記錄하고 있다.

특히 乘用車의 販賣伸張率은 100%를 넘어서 所得向上에 따른 마이카 時代를 예고해주고 있으며 올해의 自動車 총판매량은 20만臺에 肉迫할 展望이다. 한편 自動車의 輸出實績은 아직 규모면에서 큰 比重을 차지하지 못하고 있으나 그 伸張勢는 括目할 만하다.

76·77년에는 각각 100%를 上廻하는 伸張率을 기록했고 지난해 11월말 現在 7천 9백만달러의 實績을 보여 77년 對比 114%의 伸張을 보였다. 이같은 需要의 增加는 施設投資를 서두르게 하였다.

지난 한햇동안 現代自動車는 2次的 大幅의 인유상 증자를 통해 資本金을 150억원에서 382억원 水準으로 늘렸으며, 起亞産業도 70억원에서 120억원으로 增資했고 東亞自動車는 資本金을 20억원에서 50억원으로 150% 增資했다.

經濟開發研究院(KDI)의 自動車需要展望에 따르면 81년 國內의 자동차 수요는 28만臺, 86년에는 119만대로 늘어나며 91년에는 211만대로 넘어설 것으로 豫測되고 있다.

이에 따라 政府는 현재 20만 5천대에 不過한 自動車 生産能力을 81년에는 78만臺 水準으로 끌어올리고 82년에는 120만臺, 86년에는 다시 200萬臺까지 늘여놓을 計劃이다.

한편 自動車工業의 성패를 좌우할 部品工業은 아직도 脆弱性을 면치 못하고 있어 지난해 138개 部品專門生産業體를 지정했으며 올해중 1천 4백억원의 政府支援資金으로 施設을 大幅 擴張할 계획이다. 自動車 회사의 增設計劃을 보면 起亞가 현생산 능력 年 5만 9천臺에서 82년에는 28만 8천臺로 늘리는 것을 비롯하여 現代는 15만臺에서 73만臺로, 개한은 7만 3천臺에서 16만 1천臺로 增設할 計劃이다. 이기간 중 3社의 投資計劃規模만도 6천 3백 60여억원에 이르러 大幅

的인 增設에 따른 증자는 불가피할 展望이다.

그러나 우리나라 自動車工業이 轉換期를 맞고 있으나 ① 部品工業의 脆弱 ② 大量生産體制의 未備 ③ 輸出市場의 狹小 등이 아직 문제점으로 남아있다. (79.1.9 每日經濟新聞)

### ▲ 色彩多様な Polyurethane製 타이어

日本三井物産은 海外 브랜드 乘用車타이어部門에서 西獨 포리에어社의 Polyurethane製 타이어 「Lim Tire」(商品名)를 오는 봄부터 發賣할 豫定이라고 요즈음 밝혔다,



西獨 포리에어社의 Lim Tire  
(앞에서부터 트럭用, 農業用, OR用 타이어)

이 Lim 타이어의 특색은 Polyurethane製이므로 着色이 自由로워 赤, 靑, 黃色 등 流行性에 풍부하며(乘用車用의 基本色은 11色), 從來의 타이어는 “黑”이라는 이미지를 完全히 뒤엎게 된다.

또 性能面에서도 ① 重量이 가벼우며, 經濟性이 좋다. ② 핑크가 나도 플랫 런이 없으며, 高速安全性이 높다. ③ 內壓, 軋 등 고무 一般 타이어와 같으며 取扱이 簡單하다. ④ 高速安全性이 특히 높다. —DOT(美國陸運省)에 申請中— 등의 特徵을 들 수 있다. 同社에 依하면 日本에서 4件의 特許認可가 결정되고 또 數件이 申請中이라고 한다. (78.11.30 日本고부報知新聞)

### ▲ 電氣自動車用 타이어 開發進捗

—GY, 橢圓基調로 設計—

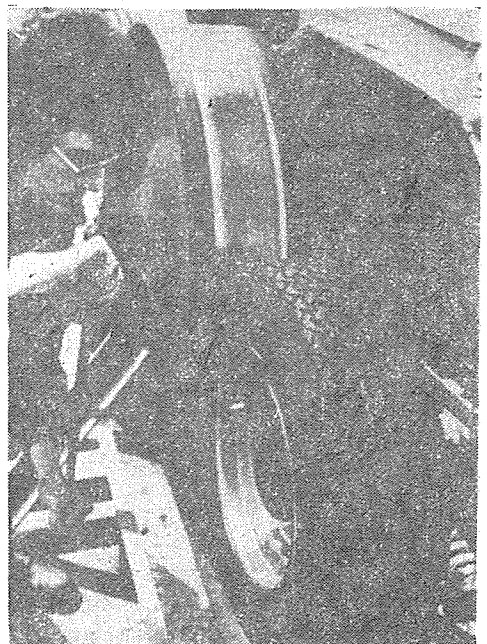
美國 Goodyear社의 타이어 技術陣은 現在 各種 新型타이어를 研究開發하고 있으나, 그 重要

한 課題의 하나는 將來의 通勤用電氣버스에 適合한 타이어의 研究開發이다.

同社의 特殊타이어 開發部長의 말에 依하면 將來의 가장 重要한 타이어 特性은 回轉抵抗을 낮게 하는 데에 있다고 하며, 이와 같은 어떤 새로운 큰 要素가 解決되지 않는 限 問題는 車에 싣고 있는 蓄電池의 容量에만 限定된다고 한다. 따라서 타이어를 包含한 電氣自動車의 모든 系統은 最大限의 效率을 發揮하게끔 設計되어야 한다.

同社의 開發部長에 依하면 電氣自動車用타이어는 보기에는 보통 타이어와 같으나 매우 다른 點이 많다. 트레드 패턴은 비록 보통이나 回轉抵抗을 最大限으로 하기 위하여 Profile은 낮게 하고, 空氣壓은 더욱 높여도 乘車感과 操縱性에는 손색없는 타이어構造가 될 것으로 생각된다.

이러한 點으로 생각할 때, 電氣自動車用타이어는 昨年 Goodyear社가 發表한 燃料費節約型 「Elliptic(橢圓)」의 變種으로 豫想된다. 즉 回轉抵抗이 작고, 走行距離가 伸長되며 더욱이 乘車感과 操縱性이 좋은 Elliptic를 基礎트한 設計가 充分히 生覺된다. 電氣自動車는 高速走行이나 急加速의 必要性이 없으므로 트레드의 Compound는 回轉抵抗과 耐久力을 감안한 設計로 足하다.



Dynamometer로 試驗중인 Goodyear社의 「Elliptic(橢圓) 타이어」

(78.10 月刊自動車타이어)