

# 濠洲의 自動車타이어 市場

鮮 于 榮 一

1. 生産狀況
2. 輸出入狀況
3. 流通과 販賣
4. 價格構成
5. 原資材의 調達
6. 結 語

## 一. 生産狀況

### 1. 國內製造業者

오스트레일리아의 타이어産業은 1950年代 後半으로부터 英美系企業에 依하여 質的, 量的으로 急速한 發展을 보였으며 最近에는 既存 製造業者에 依한 設備增設計劃이 活潑히 行하여지고 있다.

國內에는 主要한 自動車타이어 製造業者가 6個社 12個工場이 있어 自動車타이어를 비롯하여 其他의 고무製品, 라텍스製品의 生産을 行하고 있다. 各製造業者名은 다음과 같거니와 뒤의 2個社 Tyre makers South Australia 와 Westralian tyre maker 는 Dunlop 과 Olympic 에 依하여 共同所有되고 있다.

- (1) Dunlop Rubber Australia Ltd. Montagne Victoria  
Drummoyne, New South Wales
- (2) B.F. Goodrich Australia Pty. Ltd., Somerton, Victoria
- (3) The Goodyear Tyre & Rubber Co., (Australia) Ltd.
- (4) Gran Ville, New South Wales.
- (5) Hardice Rubber Co. Pty. Ltd. Auburn,

New South, Wales Yeronga, Queensland,  
Perth, Western Australia

(6) Olympic Consolidated Industries Ltd. West Footscray, Victoria Geebung, Queensland.

(7) S.A. Rubber Holding Ltd. Sulisbury South, Australia

(8) Tyre makers South Australia Pty, Ltd. Elizabeth, South Australia

(9) Westralian tyre makers Pty. Ltd. O'connor, Western Australia.

The Goodyear Tyre and Rubber 社는

1967年 初에 100萬「달라」相當의 工場을 빅토리아州의 Thomastown 에 建設, 生産에 着手하였다. 그리고 新聞報導에 依하면 美國의 Firestone 社가 시드니周邊에 新工場을 建設한다고 하나 同社의 公式發表가 없어 詳細한 것은 알 수 없다.

上記 六個社中 五個社는 다음과 같이 海外企業과의 提携아래에 있다.

**Dunlop** : 英國의 Dunlop Rubber 社가 全株式의 10.7%를 所有하고 있다.

**Goodrich** : 美國의 The B.F. Goodrich 社가 全株式의 55%를 所有하고 있으며 나머지 株式은 國內의 Armpol Petroleum 社가 갖고 있다.

**Hardice Rubber** : 同社의 株式中 31.3%를 California Texas 社가 間接적으로 所有하고 있다.

**Olympic** : 全部 오스트레일리아의 資本이다.

**S.A. Rubber** : 株式의 25%를 United States Rubber 社가 所有하고 있다.

## 2. 生産規模

1960/61年度~1965/66年間に 있어서의 타이어 및 튜우브의 生産量은 <表1>과 같거나와 그 推移를 보면 毎年 조금씩 伸張되고 있다. 즉 타이어의 生産은 1960/61년에 4,412千本이던 것이 1964/65년에는 5,517千本으로 늘어났으며 1965/66년에는 다시 5,548千本으로 増大되었다. 튜우브의 生産은 1960/61년에 3,038千枚였으나 1964/65년에는 3,650千枚로 다시 1965/66년에는 3,827千枚로 늘어났다. 이와같은 오스트레일리아의 타이어産業은 國內需要에 對應할 수 있는 充分한 生産能力을 가지고 있어서(1965/66年の 경우 上述한 바와같이 5,548千本을 生産하였으나 實際의 生産能力은 이것을 約 25% 上廻하였다) 當分間 需要増加에 對處할 수 있을 것으로 豫測된다.

1967년에 들어와서도 Goodyear社가 Victoria州 Thomastown에 新工場을 建設, 生産을 開始하고 있으므로 生産能力은 이와 더불어 더욱 増大되고 있다.

全타이어生産額中 Pneumatic tyre의 生産이 90%를 占하고 있으며 나머지 10%가 Solid, Semi-pneumatic 등이다.

한편 튜우브는 타이어生産의 約 10%에 相當하며 金額上으로 보면 生産上의 重要도는 相對的으로 낮다.

Solid와 Semi-pneumatic 타이어도 全타이어 生産數量의 5%以下, 金額으로 보면 0.3%를 占하고 있다.

用途別로 타이어의 生産比率를 보면 乘用車 및 모우터사이클用 타이어는 全 Pneumatic tyre 生産數量에 대하여 84%, 트럭 및 버스用 타이어는 10%, 트랙터用 타이어 5%, 其他가 1.5%이다.

이것을 金額으로 보면 乘用車 및 모우터 사이클타이어 57%, 트럭 및 버스用 타이어 30%, 트랙터用타이어 12%, 其他가 1%以下로서 當然히 單價가 높은 트럭·버스, 트랙터用 타이어가 큰 比率를 占하고 있다.

Pneumatic 타이어의 生産量은 1961/62年度에는 減少하였으나 1964/65年度까지의 5年間에는 25%(튜우브는 20%增加)의 增加率을 보이고 있다.

Tubeless tyre가 오스트레일리아에 들어온 것은 1965年度인 바 이것에 人氣가 集中됨으로서 타이어 生産에 對應하는 튜우브의 比重이 減少되었기 때문에 얼마 후에는 튜우브를 必要로 하는 Radial-ply 타이어가 導入되어 反對로 튜우브의 生産量이 增加하는 結果가 되었다.

1963/64年度에 이르는 四年間の 타이어 生産의 伸張率은 乘用車 및 모우터사이클用 타이어가 20.7%, 트럭·버스用타이어가 10%, 트랙터用타이어가 30%, 其他가 26%였다. 또한 튜우브에 있어서는 이 期間中에 乘用車 및 모우터사이클用 튜우브가 15%, 트럭 및 버스用 튜우브가 28%, 트랙터用튜우브가 41%의 增加를 보였다.

<表1> 타이어, 튜우브生産의 推移

(單位: 1,000本)

	타 이 어	튜 우 브
1960/61	4,412	3,038
1961/62	4,077	2,834
1962/63	5,101	3,259
1963/64	5,300	3,541
1964/65	5,517	3,650
1965/66	5,548	3,827

## 3. 生産品種

1965년에 있어서 550萬本の 타이어가 生

産되었음은 前述한 바와 같거니와 生産品種도 650 種 以上에 이르고 있다.

國內製造業者는 自轉車, 모우터스쿠우터, 트레일러, 모우터사이클, 乘用車, 트럭, 버스, 트랙터, 農業機械, 飛行機, 其他 産業用的 需要에 應하는 體制에 있어 Solid, Semi-pneumatic, Pneumatic, 더우기 Size, ply 의 數, 디자인, 材料 등에 있어서도 各種의 타이어를 供給할 수 있다.

戰後導入된 技術改良에 관하여 略述하여 보건데 從來開發이라고 하며는 美國으로 부터의 技術導入을 말해왔으나 最近年엔 歐羅巴로부터 導入하는데 特徵이 있다.

1956 年에 Tubeless pneumatic 타이어가 國內에 導入된 以來 急速히 發展하여 1960 年 까지에 生産된 乘用車, 모우터사이클 用的 타이어의 半數 以上이 Tubeless 타이어였다.

Round shoulder 타이어는 스테어링 및 코너링에 安全할 수 있게 設計되어 過去 3~4 年 間에 특히 普及되고 있다. 타이어는 트레드의 壽命을 길게하여 주나 코스트가 높다.

로·프로화일 타이어는 도로에 접촉하는 面積이 넓어서 高速운전에 대하여 고도의 安全度를 갖고 있다.

트럭용타이어에 있어서의 開發은 從來의 二重式의 것에 代하는 Super single 타이어로서 重量輕減, 運轉容易, 燃料節約에 크게 이바지하고 있다.

High speed gross ply 타이어는 時速 100 마일의 高速으로도 安全하게 運轉할 수 있도록 設計되어 있다. 더욱 最近 國內의 Dunlop 와 Olympic 의 2 個社가 重量貨物에 견딜 수 있는 트럭과 타이어를 生産할 計劃인 것으로 알려지고 있다. 上述한 品種에 이어 國內製造業者가 生産하고 있으나 需要量으로 보아 採算이 맞지 않을 것으로 생각되는 비형

기用 타이어는 製造品目에서 除外되고 있다.

그러나 이러한 用途의 타이어는 全 타이어 消費量에서 보면 5% 未滿이다.

또한 Baby 트럭用 Radial ply 타이어도 만 들지 못하고 있다.

要컨데 國內製造業者는 一部の 品種을 除外하면 거의 모든 品種을 生産하고 있는 實情에 있다.

## 二. 輸出入狀況

上述한 바와같이 오스트레일리아의 타이어 生産能力은 國內需要를 거의 充足시킬 수 있는 實情에 있어 一部는 輸出까지 하고 있으므로 近年 타이어需要의 增加에 따라 輸入이 조금씩 늘어나고 있을 뿐 輸出은 全般的으로 衰退하여 가고 있다. <表2參照> 輸入狀況을 品目 別로 보건데 Pneumatic tyre 의 輸入은 1960/61 年度에는 162 千本 4,768 A 千弗 이던 것이 1965/66 年에는 919 千本, 16,443 A 千弗로 增加됨으로서 1960/61 年에 比하여 數量은 3 倍, 金額은 5 倍의 增加를 나타내고 있다.

數量으로 最大의 伸張을 나타낸 品種은 乘用車, 特殊車타이어로서 1960/61 年度의 59,331 本에서 1965/66 年度에는 748,930 本으로 增加되었다.

한편 튜우브의 輸入狀況을 보면 1960/61 年에 988 千枚, 695 A 千弗이던 것이 1964/65 年에는 1,569 千枚, 972 A 千弗로 늘어났으나 1965/66 年에 들어와서는 1,366 千枚, 858 A 千弗로 줄어들었는 바 이는 國內의 生産增加에 基因한다.

다음 Solid tyre 의 輸入狀況을 보면 Pneumatic tyre 에 比하여 極히 微微하여 매년 조금씩 輸入은 늘어나고 있다. 即, 1960/61 年에는 12 千本, 69 A 千弗이던 것이 1964/65 年에는 10 千本, 99 A 千弗로 다시 1965/66 年에는

11千本, 139 A千弗로 增加되었다.

以上 要件에 타이어의 總輸入額을 綜合하여 보면 1960/61년에는 5,532 A千弗 이었으나 1964/65년에는 19,184 A千弗, 다시 1965/66년에는 17,440 A千弗로 各各 늘어났다.

主要輸入相對國은 日本, 英國, 美國으로서 1960/61年度에 自轉車타이어를 除外한 Pneumatic 타이어를 이들 三國으로부터 輸入한 比重은 64%였던 것이 1965/66年度에는 70%로 늘어났다.

그중 日本의 伸張率은 特히 커서 1960/61年度の 21,288本에서 1965/66年後에는 312,092本으로 增加되었으며 이어서 英國이 70,760本에서 253,322本으로 美國이 11,157本에서 129,430本으로 各各 현저한 增加를 나타냈다.

이와같이 數量으로 볼 때에는 日本이 斷然 他國을 壓倒하고 있으나 金額上으로 볼 때에는 英國, 美國, 日本의 順이다. 即, 1965/66年度の 輸入額은 英國으로부터 580萬弗, 美國으로부터 500萬弗, 日本으로부터 230萬弗 이었다.

乘用車, 輕自動車타이어의 國別輸入狀況을 보면 <表5>와 같거니와 1965/66年の 경우 數量上으로는 日本이 283,401本으로서 斷然首位이고 英國이 192,330本으로서 2位, 伊太利가

95,308本으로서 3位, 美國이 95,003本으로서 4位이다. 한편 金額上으로 보면 英國이 2,730 A千弗로서 首位이고 日本이 1,793 A千弗로서 2位, 伊太利가 980 A千弗로서 3位, 美國이 973 A千弗로서 4位이다. 그러나 最近 日本은 오스트레일리아 國內業者의 強한 反撥에 부딪쳐 앞으로는 輸出伸張이 어려워 질 것으로 보이고있다. 한편 國內의 뉴매트타이어 生産(數量)에 對한 輸入量의 比重을 보건데<表3參照> 1960/61年度에 있어서는 3.6%이던 것이 1964/65年度에 이르러서는 17.1%로 增加하고 있다. 이것은 主로 日本으로부터의 乘用車, 特殊車用의 타이어 輸入에 依한 것이다.

國內産業에 있어서는 國產品去來量의 減少→國內生産코스트의 增加→利潤의 低下를 가져옴으로서 일어나는 輸入增加를 두려워하여 日本品에 對하여 덤핑問題를 提起하고있다.

다음 輸出狀況을 보건데 타이어 및 튜우브의 輸出은 微量으로서 全販賣量의 1% 内外이다. 1960/61年度~1964/65年度에있어서의 타이어 및 튜우브 輸出額은 <表6>과 같거니와 1964/65年の 輸出額은 1,289,599 A弗이었다.

主로 輸出相對國은 파푸아·뉴기니아, 뉴질랜드, 太平洋諸島 等이다.

<表2>

타이어·튜우브輸入의 推移

	뉴 매 틱				솔 리 드		計
	타 이 어		튜 우 브		數 量 (1,000本)	金 額 (A \$ 1,000)	
	數 量 (1,000本)	金 額 (A \$ 1,000)	數 量 (1,000本)	金 額 (A \$ 1,000)			數 量 (1,000本)
1960/61	162	4,768	988	695	12	69	5,532
1961/62	188	4,719	438	296	24	20	5,035
1962/63	387	7,698	599	388	4	52	8,135
1963/64	501	9,515	1,079	617	16	95	10,226
1964/65	943	18,114	1,569	972	16	99	19,184
1965/66	919	16,443	1,366	858	11	139	17,440

(註) 自轉車타이어 除外

〈表3〉  
國內뉴매틱타이어生産에 對한 輸入比重(數量)

	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64
乘用車및모우터사이클	2.0	3.3	6.4	7.8
트럭 및 버 스	8.9	8.9	10.3	15.7
트랙터	6.2	8.9	7.9	6.9
其 他	37.9	51.1	52.3	51.8
全뉴매틱타이어	3.6	4.1	7.6	9.5

〈表4〉  
乘用車, 輕自動車用타이어輸入과 日本製品의比重

	1964/65		1965/66	
	數 量	金 額	數 量	金 額
總 輸 入 量	724,652	6,889,852	735,556	7,245,000
對 日 輸 入	309,458	2,088,744	283,401	1,793,000
日本製品의 比重 (%)				
“B”			40	— 45
“Y”				25
“T”				25
“O”“N”			5—10	

〈表5〉  
乘用車, 輕自動車타이어의 相對國別·洲別輸入狀況

相 對 國 別	1964/65		1965/66	
	數 量	金 額	數 量	金 額
벨기에·룩셈부르 그	17,094	125	10,100	72
캐 나 다	1,685	12	6,053	42
中 共	2,930	16	5,576	30
佛 蘭 西	8,717	116	5,756	82
西 獨	6,071	106	9,020	138
이 스 라 엘	4,884	33	6,995	52
伊 太 利	52,207	505	95,308	980
日 本	309,458	2,087	283,401	1,793
南 阿	8,326	124	21,424	317
美 國	97,133	1,164	95,003	973
싱 가 포 우 르	—	—	3,300	21
其 他	2,430	13	1,090	8
〈洲 別〉				
뉴사우스웰즈	281,620	2,667	295,546	3,003
빅 토 리 아	277,736	2,544	248,444	2,389
퀸 스 랜 드	46,107	488	63,174	667
南오스트레일리아	74,201	782	65,274	617
西 獨	21,783	224	30,782	301
다스 마 니 아	21,471	168	31,307	253
스산·테리포리	1,514	17	807	8
計	724,652	6,870	735,556	7,240

〈表6〉  
타이어·류우브 輸出의 推移

年 別	金 額(A \$)
1960/61	1,058,840
1961/62	1,613,154
1962/63	778,446
1963/64	945,652
1964/65	1,289,594

### 三. 流 通 과 販 賣

타이어市場은 Original equipment 市場과 Replacement 市場으로 나뉘어진다. 1965/66 年度에는 全販賣量의 36%가 Original equipment 市場에서 販賣되었다. 이 市場에 있어서의 타이어 및 류우브는 새 차에 쓰기 위한 것으로서 價格은 Replacement 市場에서 보다 高價이다. 나머지 64%는 Replacement 市場에서 販賣되고 있다.

前述한 國內製造業者 6個社中 Dunlop, Good-year, Hardie Rubber, Olympic 은 自社直營의 Super dealer 를 各州에 갖고 있어 主要都市, 地方에 걸쳐 널리 서서비스를 提供하고있다.

Goodrich 는 各州에 支店, 倉庫를 갖고 있으나 小賣는 獨立의 타이어商을 通하여 行하고 있다.

또한 S.A. Rubber 는 6個所의 販賣서서비스 支店을 갖고 獨立의 商人을 通하여 販賣하고 있다.

連鎖組織의 商人(Distributor)에 있어서는 메이커 直營의 것, 獨立의 것을 不問하고 再販이나 修理를 行하지 않는 것이 普通이다.

### 四. 價 格 構 成

流通經路에 이어 國產品은 Super-dealer, 輸入品の 경우에는 輸入業者 보다 小賣業者, Sub-dealer 에 販賣되고 있는 것이 普通이다.

小賣業者의 形態에는 가지가지의 것이 있으므로 그에 對應하는 價格을 維持하는 것은 옛날 이야기가 되고 있다.

國內의 타이어 製造業者는 業者間의 協定인 販賣價格을 遵守하고 있는지 의심스러우며 事實上 不可能이 되고 있다. 實際로 S.A. Rubber 社의 製品이 南오스트레일리아洲에 있어 100 本의 去來에 對하여 45%의 割引을 小賣業者에게 주고 있다. 그런데 國產品을 取扱하는 小賣業者는 一般的으로 17.5%의 割引을 하여주는데 對하여 輸入品の 取扱業者(小賣價格)는 20%의 割引率을 보이고 있다. 브랜드別로 小賣價格을 보면 다음과 같다.

Morris mini-520×10

<表7>

브랜 드	小賣價格	輸入價格	타	앞
Goodyear	A\$ 12.50	A\$ 11.50	튜 우 브	
Olympic	A\$ 12.50	A\$ 11.50	튜 우 브	

Holden-640×13

브랜 드	小賣價格	販賣價格	타	앞
Goodyear	A\$ 18.75	A\$ 17.75	튜 우 브	
Olympic	A\$ 18.18	A\$ 17.18	튜 우 브	

日本品-640×13

브랜 드	小賣價格	販賣價格	타	앞
"T" "Y"	A\$ 21.20	A\$ 16.96	튜 우 브	
"T"	A\$ 18.75	A\$ 15.00	튜 우 브	

日本品-520×10

브랜 드	小賣價格	販賣價格	타	앞
"T"	A\$ 12.50	A\$ 10.00	튜 우 브	
"Y"	A\$ 7.00	A\$ 4	튜 우 브	

其 他

브랜 드	사이즈	플라이	小賣價格 (\$)
Goodyear G 8	550×12	4	9.50
Goodyear G 8	560×13	4	11.00
"Y"	640×13	4	14.50
"Y"	700×13	6	20.00
Goodyear G 8	645×14	4	13.70
Goodyear	695×14	4	14.70

Hardie Wide-trackt	750×14	4	15.00
"Y"	750×14	6	17.00
Mansfield	640×13	4	15.00
"Y"	640×15	4	17.50
Wintertread			
"Y"	520×10	4	11.00
"	520×13	4	11.00
Armstrong	675×14		21.00
Mansfield	735×14		17.50
"Y"	700×14		21.00
"	560×15		14.00
Radials-G 800			
Goodyear	520×10		16.75
"	550×12		17.10
"	520×13		17.50
"	560×13		21.25
"	640×13		25.35
"	570×14		23.65
"	650×14		26.25
"	750×14		32.70
"	560×15		23.15
"	570×15		24.55
"	670×15		28.10
"	700×14		31.75
"	570×13		26.15

上記 小賣價格은 市販되고있는 전 브랜드에 關한 것은 아니며 日本品價格의 位置를 알 수 있는 것이 못되나 入手된 情報에 의하면 다음과 같다.

日本品の 販賣價格에 關하여 高價의 것부터 順으로 브랜드를 보건데 ① "B" "Y" ② "T" ③ "N" "O"이다. 國產品에 있어서는 ① Goodyear, Dunlop ② Uniroyal, Firestone 으로 보이고 있다.

日本品の ①②는 國產品의 ①과②의 中間에 位置하는 것으로 보이나 日本品の ③은 國產品②에 相當하는 것이다.

國產品은 價格協定이 되어 있어 販賣價格이 固定되어 있는 것으로 보이나 實際로는 國內製造業者間의 價格競爭이 激化되고 있다.

### 五. 原資材의 調達

타이어生産에 使用되는 主要原料인 고무(天

然, 合成), 타이어 코오드 화브릭크, 카아본블랙, 其他 화브릭크, 설퍼 其他 化學藥品中 가장 重要한 天然, 合成고무에 關하여 보건데 오스트레일리아의 年間全消費量 約 7萬3千屯中 約 50%가 타이어 및 튜우브의 生産에 使用되고 있다. 聯邦政府에 있어서는 파푸아·뉴기니아의 고무生産을 育成하기 위하여 輸入稅率을 파운드當 0.01%의 低率로 묶어두고 있다. 合成고무는 乘用車用타이어 生産에 使用되고 있는 바, 主로 Styrene butadiene rubber(S.B.R)와 Polybutadiene rubber (B.R.)의 2種으로 나뉘어지며 SBR와 Australian Synthetic Rubber社 (B.R.도 生産되도록 設備를 擴張하고 있음)에 의하여 生産되고 있다. 더욱 Philip Industrial社도 SBR과 BR을 生産하기 위하여 現在工場을 建設中에 있다.

現在의 生産體制는 SBR의 國內消費量으로 보아 充分한 것으로 생각되며 工場增設에 의하여 生産能力이 增大되고 있다.

BR도 現在에는 輸入에 依存하고 있으며 1963/64年度에 있어 2,770屯, 金額으로 140萬弗, 1964/65年度에는 3,348屯, 160萬弗이 輸入되었다.

타이어코오드는 大半이 國內製造業者에 의하여 供給되고 있다. 生産되는 레이온코오드는 主로 乘用車타이어 生産에 使用되고 있으며 New-South-Wells州 Tomoy에 있는 Courtaulds社가 이 分野의 代表的인 供給社가 되고 있다.

나일론코오드는 트럭用 타이어生産에 使用되며 主로 Victoria州 Bay-water의 Tire maker에 의하여 供給되고 있다.

코오드의 消費量에 관한 資料는 없으나 타이어의 生産量으로 미루어보아 約 280萬파운드가 使用되고 있는 것으로 보인다. 1964/65年度에는 레이온타이어코오드의 輸入은 190萬파운드 (金額으로 約 100萬弗)로서

主로 日本으로부터 輸入되었으며 나일론코오드는 50萬파운드 相當을 美國과 日本으로부터 輸入하였다.

Carbon black에 關하여 보건데 從來에는 製造業者가 Australian Carbon Black社의 1個社였으며 特殊한 것은 輸入에 依存하였으나 1966年 6월에 Continental Carbon社가, 더욱 同年 8월에는 Philips Imperial Chemical社가 Carbon의 生産을 發表함으로써 製造業者는 三個社가 되었다. 上記 三個社의 年間生産能力은 1億4,500萬파운드로서 國內消費量을 十分充足할 수 있도록 增加하였다.

加黃劑로서 使用되는 설퍼의 年間消費量은 約 2,000屯으로서 全量 輸入에 依存하고 있다.

其他 化學藥品도 大體로 國內메이커가 供給하고 있다.

끝으로 타이어生産코오스트中 큰 比重을 占하는 것은 原料費로서 生産코오스트의 70%, 流通코오스트를 고려하는 경우엔 55~60%를 占하는 것으로 推定되고 있다.

## 六. 結語

以上으로서 오스트레일리아의 타이어市場을 概括的으로 考察하여 보았는데 거의 殆半의 品種에 있어서 自給이 可能하며 輸入은 衰退一路에 있으며 從來 活潑히 進出하였던 日本製輸入타이어에 對하여는 國內製造業者로부터 警戒心이 高潮되어 지난 7월에는 멜보른에서 덤핑防止公聽會까지 열고있는 實情이므로 오스트레일리아의 타이어市場性은 別로 없다고 하겠다.

다만 最近 오스트레일리아는 韓國에 대하여 여러가지로 非常한 關心을 갖고 있으므로 日本製品에 대한 경계를 틈타 積極的으로 進出하여 간다면 多少는 輸出이 可能하지 않을 까 한다.

(筆者: 大韓貿易振興公社調查部 勤務)