

국내 · 국제 뉴우스

◆ 美 굽릿치(株) 타이어 價格引上

B.F. 굽릿치社는 7월 1일부터 트럭, 農業機械, 産業車 輛用타이어 및 튜우브의 價格을 5乃至 12.5%引上, 또 乘用車用타이어 튜우브도 7.5% 引上한다고 發表했다. (74. 6. 15 日本타이어 産業時報)

◆ 英國 西獨서 타이어 값 引上

英國의 最大고무會社인 던로프, 굽이어 兩社의 都賣 價格引上 申請을 價格委員會가 同意하면 英國의 타이어는 4월에 再次價格引上이 된다.

英國의 主要메이커는 過去 3個月內에 都賣價格을 7~10%引上하고 있다. 밋슈란이 1월 던로프가 2월 1일에 잇따랐다.

타이어 各社는 主要原材料가 적어도 今年度에 倍로 引上된다고 豫想하고 있으며 이것은 即 利益率確保를 爲해 再再次값引上이 있을 수 있음을 意味하고 있다. 4월의 價格引上幅은 約 10%의 展望, 그리고 3月末 西獨던로프가 2回제의 自動車用타이어의 價格引上을 發表한데 이어 今番은 西獨의 大메이커는 全部 價格引上에 追隨했다. 價格引上幅은 5~10.6%. 15% 引上되는 製品도 있다.

最初의 價格引上對象은 商業 農業用 重量級타이어로서 乘用車用은 4月中旬頃, (74. 5 日本 月刊타이어誌)

◆ B.F. Goodrich社, 타이어 價格 引上

B.F. Goodrich Co.는 7월 1일부터 一部 自動車用 市販타이어 價格을 7.5% 引上할 것이라고 發表했다.

지난 6월 21日 Goodyear Tire and Rubber Co.가 發表한 바에 따르면, 7월 1일부터 中型 및 大型 自動車 타이어價格을 6~10% 引上시켰다.

Goodrich社는 어느 種類의 타이어가 引上될지는 具體的으로 發表하지 않았으나 E-size型的 13인치, 14인치 타이어에 대한 價格引上은 없을 것이라고 한다. (74. 6. 27 海外市場)

◆ 印, 타이어 生産공장 건설착수

印度 케랄라州的 協同고무판매연맹은 인터내셔널·

코페라티브·얼라이언스社와 제휴아래 2천 5백만 달러가 소요될 타이어 生産공장건설에 착수키로 결정했다. 이 工場은 완공되면 各々 年 30만개의 타이어와 튜브를 生産할계획이다. (74. 7. 11日刊 内外經濟)

◆ 밋슈란 西獨서 引上

西獨의 밋슈란·피이드, 피레리이等 各社는 商業用 타이어 3~7%를 價格引上했다.

商標別로는 밋슈란이 乘用 6% 商業用 7%, 피이드·피레리이가 5~6%, 콘티넨탈이 高速用 5~6%, 던로프가 5~7%로 되어 있다. (74. 6. 25 日本타이어 産業時報)

◆ 日, 新車用 價格引上, 今秋에 各社 共히 15%를 豫測

新車用 타이어는 2월에 30% 價格引上이 豫定되었으나 15%에 머물렀기 때문에 主要原材料의 잇따른 價格引上, 特히 合成고무도 가까운 將來 kg當 30圓의 가격引上이 實施되면 春閏의 貨金引上, 카아본블릭等 合해서 20%의 값引上이 算出되므로 2월의 15%分까지도 包 含해서 15~20%가 今秋初에 實施될 豫想으로 되었다.

이에 對하여 新車메이커는 完全히 買上市場으로 變換 折衝面을 抑壓하는 것으로 보고 있으나 타이어 各社는 通産省에 要請을 하여서 前記 %로 實施에 들어갈 豫定으로 되어 있다. (74. 6. 25 日本타이어 産業 時報)

◆ 佛蘭西, 타이어 값引上을 承認發表

佛蘭西 大藏省物價管理局에선 4월 24日 國內타이어 製造業者에 對해 2월 1일에 6.50% 引上된 바 있는 乘用車, 小型商業車用 타이어價格을 4월 4일에 週及해서 8.9% 引上할것을 承認했다고 發表했다. (74. 4. 25 日本타이어 産業時報)

◆ 던로프, 로온 設定, 對象은 타이어와 휠

日 業界에서는 이미 BS 橫濱고무 東洋고무 大津等の 各社가 割賦販賣를 實施하고 있으나 日本 던로프도 요

츠음, 日本信販과 契約을 맺고 7月初 부터 「던로프, 로온」을 設定하고 販賣促進에 結付시키고자 곧 取扱을 開始하기로 되었다. 日本던로프의 境遇는 좀 낮은 感이 있으나 同社로서는 契約內容에 對해서는 他社와 거의 同様이며 對象品目을 타이어와 휠일, 對象金額은 1件 2萬圓以上 1回當의 支拂 金額 3千圓 以上으로 3回 6回, 10回的 3分割回數로 되어 있으며 實施時期는 代理店, 特販店等의 「로온取扱店」으로서의 體制作業이 끝난時點에 있어서 行하기로 하고 늦어도 7月 初에는 開始케될 展望이다. (74. 6. 25 日本 타이어 産業時報)

◆ 韓國과 中共商品의 對美輸出 比較(1973年)

單位：千美弗

品名	韓國	中共
타이어및 튜우브	7.524	7

(74. 6. 1 海外經濟研究所刊 共産國主要經濟動向誌)

◆ 스틸와이어 全世界消費 5億파운드

最近은 라디알타이어의 補强材로서 쓰이는 스틸와이어, 스틸와이어는 라디알타이어外 各種 타이어의 벨트나 비이드等에도 쓰이나 GY社의 推定에 依하면 1974年度 全世界의 타이어 메이커가 消費하는 스틸와이어는 重量으로써 5억 封度 (約 22萬 5千噸) 以上에 이를 것이라고 말하고 있다. (74. 3. 25 日本 타이어 産業時報)

◆ 라디알販賣增加, GY販賣豫測發表

美 GY社는 요즈음 世界的인 石油不足事情을 反映해서 燃料效率이 良好한 經濟的인 라디알타이어의 需要가 增加하고 있다고 發表했다.

同社에 依하던 昨年은 全美에 있어서 1억 4,840萬個의 補修用 타이어가 販賣되었으나 이 中 約 13%가 라디알타이어이며 또한 石油不足이 表面化한 昨年의 11月 12月 期에는 이 比率이 19%로 뛰어올랐다. 이 傾向은 本年度도 계속될 展望이며 本年度의 補修用타이어의 販賣豫想本數인 1억 4,800萬個의 20% 強이 라디알타이어에 依해서 占有될 것이라고 말하고 있다.

또 新車用타이어에 對해서는 乘用車 메이커에 納入되는 타이어의 約 55%가 라디알 타이어로 될 것이라고 豫測하고 있다.

同社의 승용차타이어 販賣 部門의 로버어트, 핀레이

部長은 라디알 타이어가 經濟的이라고 하는 要因에 對해서 「라디알타이어는 路面과의 接地部 (트렛드)의 變型이 적고 路面把握力이 좋으므로 타이어의 回轉에 쓸데 없는 에너지를 必要로 하지 않는다.

타이어는 不斷히 圓滑하게 回轉하므로 橫轉抵抗은 작고 이 特性이 適當의 走行거리를 伸張시켜 燃料費의 節約에 連結되는 것이다」라고 말하고 있다. (74. 5. 15 日本 타이어 産業 時報)

◆ 美, 伊가 輸入制限, 日本의 輸出에 打撃

外電에 依하던 伊太利는 5月 1日을 期해서 食糧과 資本財 以外의 全輸入品에 對해 輸入制限의 措置로서 50% 相當의 金額을 伊太利銀行에 預託할 것을 條件으로 한다는 뜻을 發表했다. 또 美國도 30日 所得政策을 廢止하고 自動車等의 輸入制限을 行할 뜻을 明白히 했다.

이것은 닉슨속크에 始作된 90日間의 物價凍結等 2年 1個月에 亶한 經濟安定法의 終末로서 輸入制限을 發動한 것으로서 伊太利의 境遇와 同様으로 年次의 石油異變이 經濟의 基本에 對해서 크게 影響하고 있다는 것을 表示한다고 할수 있겠다.

또한 이들의 措置는 EEC諸國에도 波及하는 모양 같으며 貿易 一般協定에 反한다고 보고 있으나 日本의 輸出에 對해서도 큰 打격을 주지 않고는 있지 않을 것으로 보여진다. (1974. 4. 25 日本 타이어 産業 時報)

◆ 補修用 24%, 新車用 61% 75年, 美의 라디알 普及率

모던타이어딜리誌에 依하면 美國의 라디알 타이어 普及率은 急速하게 늘어 1975년에는 新車用에선 61%, 補修用으로도 24%의 普及率에 達한다. 1972年의 普及率과 比較하면 如次하다.

	新車用	補修用
1972年		
바이어스	16%	54%
바이어스벨릿드	78	38
라디알	6	8
1975年		
바이어스	9	38
바이어스벨릿드	30	38
라디알	61	24

<US \$1=¥300>

<74.3 日本月刊 타이어誌>

◆ 라디알, 가소린 消費量 10% 節減
B.Y.테스트로 實證하다

石油削減의 影響을 받아서 四苦八苦하고 있는 타이어 界에 對해서 朗報가 될만한 것으로서 라디알構造의 타이어가 바이어스構造보다도 10% 程度 가소린 消費量이 적어도 된다고 하는 데이터. BS의 Data에 依하면 바이어스와 라디알을 同一條件下에서 20km 走行했을 境遇의 가소린 消費量은 다음과 같다.

車 速	바 이 어 스	라 디 알
40km	1.67kl	1.58kl
55	1.78	1.66
70	2.19	1.89

바이어스와 比較해서 라디알 쪽이 40km에서 6%, 55km에서 7%, 70km에서 14%나 가소린 消費量이 적어도 된다. 方便 橫濱고무의 試驗에서도 다음 表처럼 BS와 같은 結果가 얻어지고 있다.

(1) 乘用車타이어 (가소린 1/當의 走行距離)

測定地點	바이어스타이어 (Y-205B)		스틸라디알타이어 (Y-850)	
	km/l	指數	km/l	指數
往	10km	14,266	100	15,198
	20km	13,709	100	14,684
	30km	13,125	100	14,104
復	10km	13,405	100	16,129
	20km	14,470	100	15,601
	30km	12,469	100	13,966
平均(計)	81,444	100	89,682	110.1

試驗日 1972年 2月, 場所 東名高速 橫濱 IC~大井松田 IC車速 90km, 타이어 Y-850 (165 SR 13) Y-205B (6,4 5-13)

(2) 트럭, 버스 用 타이어 (가소린 1/當의 走行距離)

	마이어스高速리브형 (Y-98C)		스틸라디알타이어 (Y-304R)	
	km/l	指數	km/l	指數
往 路	3,399	100	3,795	111.7
復 路	3,843	100	4,097	106.6
平均(計)	7,242	100	7,892	109.0

試驗日 73年 3月 (關西의 某유우저어와 共同)場所 名神高速西宮 IC~彦根 IC(123.1km), 車速平均 78km/h 타이어 Y-304R (10,00R20) Y-98C (10,00-20) (1974. 1 日本 타이어誌)

◆ 美國 고무企業 上位陣은 不動

外信에 依하여던 昨 73年度는 世界的으로 好況이되어서 年末來의 石油異變단 없었드라면 이라고들 하는 데인테 美國의 고무企業은 旺盛한 自動車産業에 支撐되어서 타이어를 中心으로 그 業績을 올리고 있다. 昨 73年 (通算)의 上位10社 (別項)의 順位는 再昨年과 全然 同一하며 業績의 內容은 若干의 變化가 있어도 GY, FS, 유니로얄, 릿치, 제너랄의 베스트 5는 不同, 겨우 GY가 伸率이 靚찮았다고 할수 있다.

10社의 賣上은 135億 9千萬弗에 達해 18億5千萬弗이나 前年對比 上廻했다.

美國은 現在 1億 2千 萬餘의 自動車數가 있어서 全世界의 3分の 1을 占하고 있다고 하는데 自動車타이어를 中心으로 하는 고무産業도 아크론을 基盤으로 每年 成長을 더듬어 昨年末의 石油異變은 亦是 全經濟에 속크를 주어 自動車의 小型化나 에너지 轉換등도 進陞되고 있으나 年間 4億個의 生産에 브랜드는 約 50이 손꼽힌다.

그러나 그 主力은 上位 5社 (GY파이어스톤 유니로얄 굴릿치 제너랄에 있어서 그 80%의 生産比率를 갖

美國 고무企業 73年度 베스트 텐 (1\$ = 280圓換算)

企 業 名	73年 賣上額(円)	73年 利 益(円)	72年 賣上額(円)	72年 利益(円)
굴 이 어	1,309,074,200,000	51,731,680,000	1,140,026,440,000	54,084,520,000
파 이 어 스 톤	883,377,320,000	46,161,080,000	753,467,960,000	38,016,440,000
유 니 로 얄	583,153,480,000	13,186,320,000	503,697,600,000	13,063,120,000
굴 릿 치	465,100,160,000	15,695,960,000	421,913,800,000	13,710,480,000
제 너 랄	386,390,480,000	21,516,880,000	306,173,560,000	20,691,720,000
압 스 트 롱	65,045,680,000	1,670,760,000	59,379,600,000	2,083,760,000
코 파 아	42,906,031,560	1,142,380,680	37,533,160,000	120,279,292
모 호 크	32,690,000,000	900,480,000	30,649,640,000	757,680,000
맨 스 필 드	27,341,203,400	460,616,520	26,195,579,760	563,974,880
맥 쿠 아 리 이	10,259,080,000	50,680,000	8,009,194,760	218,982,680
計	3,805,337,634,960	152,456,837,200	3,287,046,534,520	143,309,656,852

고 있다.

昨 73年度의 10社の 總賣上은 135億 9千萬弗에 達해 再昨年을 18億弗이나 上廻했다.

그래서 틀거름 5社の 伸率은 거의 同樣이며 겨우 GY가 뛰어났으며 유니로알의 伸率이 적었던 것 같다.

日本の 고무企業과 比較하면 昨年 2千 2百 50億餘의 賣上을 본 BS와 約 1千萬의 Yokohama 고무가 美 10社中 5~6位사이에 위치하는 (單純比較) 것 같다. 日本의 경우 BS는 利益率에서 가장 좋고 世界에서도 優秀한데 昨 73年度로서는 파이어스톤이 前年比 利益을 伸張시켜서 注目된다.

GY社는 겨우 減少. 암스트롱 8.9位가 減少를 보여 其他는 大體로 保合狀態로 되어 있다.

今年은 自動車産業의 不振이나 石油量의 輸入減少等으로 生産比率도 거의 73年과 비슷하다고 보여지나 生産內容은 스틸타이어, 라디알등의 增産으로 賣上으로서는 훨씬 上廻하는 것은 아닌가 예상되고 있다.

美國上位 10社の 賣上和 利益額은 別項과 같다.

(74. 6. 15 日本타이어 産業時報)

◆ 前年比 6.3% 減인 8千萬本으로 豫測

日, 74年 自動車타이어 튜우브 需要動向

日本 自動車타이어 協會에선 요즈음 74年的 自動車타이어 튜우브 需要動向을 收合發表했다. 이에 依하면 今年의 타이어 튜우브의 需要는 고무消費量으로 約 50萬屯(前年 53萬 4千屯) 타이어 本數로 約 8千萬本(同 8千 5百萬本)으로 前年에 比해 6.3%의 마이너스成長으로 算出하고 있다. 그런데 需要動向의 概要는 다음과 같다. 1974年 經濟는 前年來의 에너지 危機問題를 中心으로 하는 緊縮政策의 浸透에 依해서 上期의 實態 經濟는 현저히 沈滯하고 下期後半에는 景氣回復의 징후가 보이기 始作하겠지만은 年間을 通해서의 經濟成長率은 至今까지 일찌기 없었던 鈍化率인 2.3% 增에 머물고 말것 같다.

또 自動車 수요는 國內의으로는 公共 民間投資의 削減 金融緊縮, 實質所得의 伸率 鈍化에 依한 購買力의 減退等의 마이너스 要因이 山積해 있는 點으로 해서 輸出壓力이 豫想되기는 해도 冷嚴한 環境下에 있다. 이 結果 1974年 自動車臺數는 前年比 8%減인 650萬대로 되며 이 內譯은 國內 需要 400萬臺 (前年比 19%減) 輸出 250萬臺(同 21%增)로 各各 豫測했다. 如此한 背景下에 있어서의 1974年 自動車 타이어 需要로서는 內需中 新車用은 前記 自動車수요의 減退에 스프라이드하여

前年比 8%減인 200, 516屯으로 豫測했다.

또 補修用은 保有대수의 增加는 想定되나 總需要抑制에 따른 産業活動 輸送活動의 停滯 自動車稼働水準의 低下에 依한 타이어代替頻度의 減退 및 前年の 先行需要分の 反動等으로 해서 前年을 下廻할것으로 보고 需要量은 207, 373屯(同 5%減)으로 豫測했다. 한편 輸出은 92, 800(同 5%減)으로 豫測한 結果 1974年 自動車타이어 튜우브 總需要量은 前年比 6%減에 相當하는 500, 689屯으로 策定했다.

74年 自動車타이어 튜우브 需要動向과 自動車(新車) 動向 및 自動車타이어 需要展望, 73年 地域別輸出 金額(實績)은 各各別項(本誌 今月號 48p와 50p를 參照할 것)과 같으며 다음은 解説을 加하고자 한다.

今年의 타이어 튜우브의 伸率은 近者 數年來 비로소 마이너스 基調로 되었다. 이것은 “原油의 高騰”이 가지고 온 가소린의 價格引上에 依한 新車需要의 下落과 타이어의 原料인 石油化學製品의 高騰에 따른 타이어 價格의 引上을 考慮한다면 當然한 算出結果일 것이다.

특히 新車의 수요展望은 每年 自動車타이어協會가 타이어수요의 基礎데이터로 하고 있는 關係도 있고 해서 타이어의 수요예측에 占하는 영향은 크다.

今年의 新車의 수요에 對해서 타이어協會는 國內 4百萬대 輸出 250萬대로 算出하고 있다. 이 新車의 수요에 對해서 타이어協會內에도 強弱 두個의 見解가 있었다.

특히 國內의 新車의 下落(前年比 81.4%)를 輸出로 커버어(前年比 120.9%)라고 하는 從來의 自動車界의 패턴을 타이어協會도 그대로 踏襲하고 있다.

果然 輸出이 如斯히 느는가 어떤가 조심하는 傾向도 있다. 또한 最近이 되어서 日本車 특히 乘用車의 對美 輸出을 禁止해라하는 움직임이 美國의 自動車勞組를 中心으로 強化되고 있음도 惡材料의 하나이다.

如斯한 惡材料가 重疊한 故로 타이어協會 事務局에선 「今年은 需要豫測을 算出하는 것을 中止하자」고 하는 소리도 있었을 程度. 그後 上限과 下限의 2種의 豫測值을 내면 어떻겠느냐 하는 意見도 있었으나 結局理事會에서 650萬臺라고 하는 數字로 落着시켰다. 그러므로 이 數字에 對해서 타이어協會에서도 「이런 數字가 되었으면 좋겠다」는 希望의 數字」라고 하는 見解이다 그러나 이 數字도 現時點에선 希望이 지나치다. 日産(株)의 川又會長은 最近 600萬臺라고 하는 數字를 提示하고 있다.

또 車種別에 對해서는 乘用車는 國內輸出의 兩便其히 떨어지지마는 輸出用的 T.B産業(特殊)用車輛타이어는 그다지 伸率이 떨어지지 않는 것이 아닌가 하는 見解도 있다.

이 외에 賣上高로 注目되는 것은 밋슈란의 경이적인 신장이다.

이것은 海外工場 建設등 先行投資가 效果를 올리기 始作했기 때문이라고 生覺된다. 다음으로 純利益으로 보면 굴릿치, 콘티넨탈이 各各 大幅減으로 되어 있다. 이 原因은 굴릿치의 경우 不採算部門의 工場閉鎖에 따라서 特別損失이 生졌기 때문이다.

콘티넨탈의 경우는 西獨의 國內景氣가 나쁘고 賣上高가 保合인데다가 콘티넨탈社自體의 經營內容의 惡化가 그 原因으로서 擧例될 수 있겠다. 다음으로 從業員 1名當의 純利益을 보면 70年 1位이었던 BS를 능가하여 제너럴 GY가 各各 1位 2位를 점하고 또 4位에 콰이어스톤이 와 있다. 이것은 70年の 스트라이크로 頹挫狀態에 있었던 美國의 메이커가 굴릿치를 除外하고 71년에는 不況에서 脫出했음을 말하고 있다. 最後로 BS와 요코하마에 대해서 보면 BS에선 純利益이 줄고 있음이 注目된다.

이것은 減價償却費가 부른것과 國內의 景氣가 不振했기 때문이다. 또 橫濱교무는 거의 順調로운 數字를 올리고 있으나 이것은 工業用品에선 伸率이 不良이나 補修用타이어 特히 補修用라디알 타이어가 增았든 것도 設備投資가 적고 그 때문에 減價償却費가 적었음이 그 要因이라고 들수 있겠다.

(註 本誌의 베스트텐表의 單位가 70年은 圓이며 71年은 弗로되어 있는 것은 71년에 變動換率制가 取해지고 또 円의 切上等이 있었기 때문이며 單位는 弗 그대로 計재했음) (73. 3 日本 月刊타이어 誌)

訂正) : 本誌 73年 3月號에 掲載한 71年 世界 타이어 베스트 10에서 10位에 요코하마교무라고 되어 있는 것은 더론프, 오스트라리아의 錯誤임.

더론프오스트라리아는 當然 더론프피렐리 聯合에 包含되는 것으로 하고 있었던 바 今後 同社 더론프는 獨立한 會社임이 判明되었으므로 訂正함) (73. 3 日本 月刊 타이어 誌)

世界 타이어메이커 71年賣上高랭킹 (▼印은 前年比 減을 表示함)

메이커名	賣上高		純利益		總資本 利益率 (%)	賣上高 利益率 (%)	總資本 回轉率 (回)	從業員 1名當	
	(千 弗)	前年比 (%)	(千弗)	前年比 (%)				賣上高 (弗)	純利益 (弗)
1. GY (美)	3,601,565	12.7	170,223	31.7	5.3	4.7	1.13	25,882	1,223
2. 콰이어스톤 (美)	2,483,599	6.4	120,262	29.6	5.1	4.8	1.06	23,507	1,138
3. 더론프피렐리 (英伊)	2,365,054	n.a.	3,238	n.a	0.1	0.1	0.87	13,912	19
4. 유니로얄 (美)	1,677,732	7.9	43,083	78.6	3.2	2.6	1.23	26,323	676
5. 밋슈란 (佛)	1,500,000	30.2	12,638	16.1	n.a.	n.a.	n.a.	16,854	142
6. 굴릿치 (美)	1,300,311	14.7	1,740	▼88.4	0.1	0.1	0.97	23,301	31
7. 제네럴 (美)	994,247	1.3	48,778	18.3	5.3	4.9	1.09	28,326	1,390
8. BS (日)	508,850	15.4	22,750	▼2.5	4.1	4.5	0.91	25,606	1,145
9. 콘티넨탈 (西獨)	432,277	4.3	6,454	▼42.1	1.7	1.5	1.12	13,846	207
10. 橫濱 (日)	234,437	12.2	4,816	34.7	1.7	2.1	0.83	22,117	454

(註 1) 포오춘誌推定

(註 2) 母會社(持株會社)의 值

(註 3) 不採算部門의 工場閉鎖에 따른 特別損失로 發生했기 때문에 71年度 純利益은 大幅의인 下落相을 보이고 있다.

(註 4) 포오춘誌에의 發表值 (BS, TBS, BSS, BSC, BSIE 5社의 單純連結決算值)를 \$1=14,348.83으로 換算한 것.

(註 5) 美國以外的 타이어메이커의 年度의 賣上高, 純利益 各通貨單位로부터 弗에의 換算레이트는 포오춘誌가 71年末의 通貨調整의 웨이트를 加味해서 獨自로 設定한 것을 使用하고 있다.

따라서 美國以外的 타이어메이커의 弗베이스로 賣上高, 純利益의 前年比는 各通貨單位로 換算한 것과 一致하지 않는다.

◆ 世界 타이어메이커 '72 베스트 10, 포오춘誌 랭킹

例年恒例의 포오춘誌 調査에 依한 世界타이어메이커

어베스트텐 72年版의 랭킹이 요즈음 明白해졌다.

72年 베스트 10의 얼굴은 1위의 GY로부터 10位の 더론프오스트라리아까지는 不變이며 順위가 71年 2位 3位の 콰이어스톤과 더론프·피렐리가 交替된 것이 悤 눈에 띈 程度. 이것은 곧 72年の 世界의 타이어市場

이 西獨을 除外하곤 靚찮았다는 것을 立證하고 있다.

72年の 靚킹을 71年과 比較해보면 西獨을 除外하곤는 世界的으로 타이어 市場은 好況이라고 할 수 있겠다. 于先 賣上高로부터 훑어보면 2位의 던로프, 피렐리와와 3位의 파이어스톤이 前番과 뒤바뀌었을 뿐이며 順不同이다. 던로프피렐리가 2位로 上昇한 것은 當然하다.

同社가 71年の 靚킹에서 3位로 滿足한 것은 合併前의 兩社의 合計가 파이어스톤을 上廻하고 있었든 것을 考慮한다면 合併의 美利트를 發揮 못하고 마이나스로 作用했다고 할 수 있겠다.

그러므로 同社의 賣上高前年比 16%의 伸長도 71年の 伸率이 70年比로 0 (年間自然成長率을 考慮하면 實質的으로는 마이나스)이었던 만큼 그냥 볼 수는 없다.

또 純利益의 對前年比伸率도 同様이다. 또 BS의 賣上高伸率이 높은 것도 71年은 1弗=349円으로 換算한 것을 72年에는 1弗=303円으로 換算했기 때문에 數字上으로는 膨창하고 있기 때문이다.

다음으로 純利益을 보면 靚릿치가 前年比로 尠大한 伸長을 보이고 있으나 이것도 同社의 71年の 伸率이 70年比 88.4%減이라고 하는 數字에 對한 原狀復歸로서 그냥 볼 수는 없다. (그저 同社의 경우 1人當純利益은 964弗로서 純利益으로는 第5位, 同社의 境遇는 71年の 不

振에서는 回復한 것 같다) 또 콘티넨탈社도 同様이다.

賣上高에 占하는 利益率은 1位가 제너랄, 2位 BS 3位 파이어스톤, 4位 GY이다.

이것을 70~72年까지의 過去 3年間의 通算으로보면 今番 1位의 제너럴은 70年 3位 71年 1位 2位 BS는 70年 1位, 71年 4位 3位 파이어스톤은 70年 2位, 71年 2位, 4位 GY는 70年 4位 71年 3位, GY 파이어스톤 제너럴 BS의 4社가 3年間을 通해서 1位~4位를 獨占하고 있다.

이 賣上高에 占하는 利益率과 從業員 1人當의 純利益과를 比較하면 거의 同様の 結果가 나온다.

從業員 1人當의 純利益의 1位는 제너랄, 2位 BS, 3位 GY, 4位 파이어스톤, 이것을 70~72年까지 훑어보아도 70年~1位 BS 2位 제너랄, 3位 GY 4位 파이어스톤, 71年~1位 제너랄, 2位 GY 3位 BS, 4位 파이어스톤 如斯히 從業員 1人當의 純利益에 있어도 GY 파이어스톤, 제너랄, BS가 1位~4位를 獨占하고 있다.

그저 이 4社中에서 제너랄만은 타이어보다도 工業用品에서 그 業績을 올리고 있는 것 같다. 그리고 世界的 타이어界의 關心을 모으고 있는 밋슈란에 對해서는 今年도 그 業績에 對해서 포오춘誌의 推測의 域을 벗어 나지 않고 있다. (1974. 3 日本月刊타이어誌)

'72年度 世界타이어메이커어 賣上高靚킹 베스트 10

(▼印은 前年比 減을 表示함)

順位 企業	(前年度) 順位 名	賣上高		純利益		賣上高 利益率 (%)	從業員數 (名)	從業員 1名當	
		(千弗)	前年比 (%)	(千弗)	前年比 (%)			賣上高 (弗)	純利益 (弗)
1.	(1) GY (美)	4,071,523	13.0	193,159	13.5	4.7	145,201	28,041	1,330
2.	(3) 던로프피렐리 (英, 伊)	2,745,988	16.1	9,153	182.7	0.3	170,000	16,153	54
3.	(2) 파이어스톤(美)	2,690,957	8.3	135,773	12.9	5.0	109,000	24,688	1,246
4.	(4) 유니로얄(美)	1,798,920	7.2	46,654	8.3	2.6	64,466	27,905	724
5.	(5) 밋슈란(佛)	1,635,574	9.0	15,425	22.1	—	89,000	18,377	—
6.	(6) 靚릿지(美)	1,506,385	15.9	48,966	2,714.1	3.2	50,798	29,663	964
7.	(7) 제너랄(美)	1,093,477	10.0	73,899	51.5	6.8	37,300	29,316	1,981
8.	(8) BS (日)	677,550	33.2	37,905	66.6	5.6	19,755	34,298	1,918
9.	(9) 콘티넨탈(西獨)	438,516	1.4	12,430	92.6	2.8	29,090	15,074	427
10.	(10) 던로프, 오스트라리아(澳)	408,332	6.0	11,640	▲15.5	2.9	23,687	17,239	491

註 ① 註 ③ : 포오춘誌推定

註 ② : 母會社의 值

註 ④ : 連結對象 BS, BSS, TBS, BSIE, BSC의 5社. 換算레이트 1弗=303,076円

註 ⑤ : Dunlop International Ltd.가 10%出資 던로프=피렐리, 유니온에는 參加해있지 않다.

協 會 및 會 員 社 動 靜

☆ 東信化學(株)

1974. 7. 9 會社 創立 第20周年記念式舉行

☆ 協 會(社)

1974. 7. 4 (社)韓國貿易協會에 加入

◆ 三陽타이어(株) 製品을販賣

유니로알타이어 地方센터에서도

三陽타이어(株)의代理店인유니로알타이어(株)의 本

社(代表 申東俊)와 本社直營인 臥龍洞센터 乙支路센터, 東大門센터 및 유니로알 東馬場센터(代表 金鍾鎬) 유니로알 東橋洞센터(代表 한천금) 以外에 다음의 유니로알 타이어(株) 地方센터에서도 三陽타이어(株) 製品을 販賣하고 있다. (1974. 8. 7 三陽타이어提供)

유니로알大田센터 崔 院 九 忠南 大田市 宣化洞 14-8 電番 ㉔ 2572, 3414 郵番 300	유니로알大邱센터 全 寅 燦 慶北大邱市中區三德洞2街269 電番 ㉔ 1900 郵番 630	유니로알釜山센터 金 本 濟 釜山直轄市東區草梁洞 1153-14 電番 ㉔ 6141 郵番 600
--	--	---

◆ 韓國타이어(株)서어비스센터大幅擴充

全國24個處에서 製品도 販賣

韓國타이어(株)는 全國이 高速化時代로 進入함에 따라 自動車部品으로서의 타이어의 重要性을 再認識하고 事故豫防과 消費者保護에 萬全을 期하고자 今般서어비스센터를 24個所 (다음과 같음)로 大幅擴充했을 뿐 아니라 2臺의 서어비스카아까지 마련하여 消費者를 直接尋訪하여서까지 無料서어비스를 提供하는等 前衛的인 消費者保護運動을 展開하고 있는데 主要서어비스 項目은

다음과 같은 것들이다.

1. 발란스테스터(Balance Tester)機를 設置하여 림이 附着된 狀態下에서의 타이어발란스를 無料로 點檢且調整해줌으로써 安全運과 車體保護에 寄與한다.
2. 타이어체인저(Tire Changer) 임팩트렌치(Impact Wrench) 및 작키(Grage Jacky)等の 裝置로 호일이 損傷되지 않게끔 타이어의 交換裝着을 하여주고 있다.
3. 센터를 찾는 車輛에 對하여 콤푸레셔(Air Compressor)를 利用하여 適正空氣壓을 維持시켜준다.
4. 諸般아프터서어비스外에 當社製品도 센터에서 販賣하고 있다. (1974. 8. 14 韓國타이어 提供)

서어비스裝備類가 設置되어 있는 24個 센터

韓國서어비스센터 김 덕 준 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉔ 0904 郵番 100	韓國麻浦서어비스센터 김 관 숙 서울特別市麻浦區용당洞50-13 電番 ㉔ 6661 郵番 121	韓國淸州서어비스센터 신 형 인 忠北淸州市서문洞9-4 電番 2031 郵番 310
서울서어비스센터 박 인 병 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉔ 9743 郵番 100	韓國永登浦서어비스센터 이 상 춘 서울特別市永登浦區永登浦洞2街17 電番 ㉔ 4734, 5898 郵番 150	韓國大田서어비스센터 오 유 근 忠南大田市大興洞158-2 電番 ㉔ 1183 郵番 300
韓國서어비스센터 홍 순 성 서울特別市中區笠井洞230-10 電番 ㉔ 9784 郵番 100	韓國議政府서어비스센터 민 명 기 京畿道議政府市議政府洞210 電番 2292, 郵番 130-30	韓國全州서어비스센터 백 영 우 全北全州市근암洞744-2 電番 4060 郵番 520
韓國서어비스센터 홍 원 영 서울特別市中區乙支路3街189-3 電番 ㉔ 8801 郵番 100	韓國水原서어비스센터 남 창 우 京畿道水原市북수洞127 電番 3722, 5927 郵番 170	韓國全南서어비스센터 최 용 진 全南光州市東區중흥洞700-8 電番 ㉔ 3124 郵番 500
韓國서어비스센터 신 윤 흥 서울特別市中區乙支路3街189-2 電番 ㉔ 6692 郵番 100	韓國原州서어비스센터 조 주 현 江原道原州市中央洞38-1 電番 3788 郵番 220	韓國大邱서어비스센터 안 재 수 慶北大邱市中區市場北路1-9 電番 ㉔ 6150 郵番 630
韓國서어비스센터 한 기 성 서울特別市中區乙支路3街104 電番 ㉔ 0297 郵番 100	韓國江陵서어비스센터 민 병 갑 江原道江陵市육천洞145-1 電番 2144 郵番 210	韓國慶州서어비스센터 엄 인 섭 慶北慶州市노송洞279 電番 2402 郵番 681
韓國東部서어비스센터 송 재 용 서울特別市東大門區龍頭洞33-5 電番 ㉔ 0070 郵番 131	韓國堤川서어비스센터 김 현 구 忠北堤川郡堤川邑中央路1街180 電番 2451 郵番 390	韓國釜山서어비스센터 양 병 식 釜山直轄市中區대창洞2街37 電番 ㉔ 1144 郵番 600 <다음p로>

韓國 兪山 兪서어비스센터 이 장 열 釜山直轄市中區 兪山洞701-4 電番 @ 2620 郵番 600	韓國 馬山 兪서어비스센터 성 기 생 慶南馬山市 동성洞151 電番 2131 郵番 610	韓國 晉州 兪서어비스센터 이 명 구 慶南 晉州市 동성동149 電番 2389 郵番 620
--	--	---

◆ 포오춘誌 1973年 랭킹

美國鑛工業 500社에 타이어는 5社

企 業 名	랭 킹		賣 上 高	純 利 益	從業員數	賣 上 高	總 資 本	1 人 當
	73年	72年				利 益 率	利 益 率	賣 上 高
굳 이 어	位 19	位 18	千弗 4,675,265 (14.8%)	千弗 184,756 (▲4.4%)	名 152,929	% 4.0	% 11.0	千弗 30.57
파 이 어 스톤	37	33	3,154,919 (17.2)	164,861 (21.4)	117,000	5.2	12.1	26.97
유 니 로 알	72	69	2,082,691 (16.4)	47,094 (0.9)	64,402	2.3	7.9	32.34
B. F 굳 릿 치	89	88	1,721,928 (14.3)	56,057 (14.5)	51,981	3.3	8.2	33.13
제 네 랄	121	129	1,379,966 (26.2)	76,846 (4.0)	40,000	5.6	12.4	34.45
타 이 어 業 界 平 均	—	—	(16.4)	(9.3)	—	3.7	11.6	—

恒例의 포오춘誌에 의한 1973年 美國鑛工業 500社가 發表되었다. 랭킹에 보는 昨年の 特色은 賣上高 및 利益 共히 記錄的인 伸張을 보인點이다. 卽上位 500社全 體로본 境遇 賣上高로는 對前年比 19.6% 利益에선 實로 39%의 伸張을 보였다. 또 원비리온클럽에는 前年 보다 27社가 많은 167社가 또한 콰이브리온클럽 (賣上高 50億弗 以上の 企業)에는 17社가 들어갔다.

타이어業界에선 19位の 굳이어를 筆頭로 파이어스톤 유니로알, B.F굳릿치 제너랄의 “백 5”가 링크티어 再 昨年 487位에 링크티어 있었던 암스트롱이 자취를 감 추었다. 또 제너랄을 除外한 4社는 再昨年の 랭킹을 維持못했다. 또 타이어業界全體로 본 賣上高 利益의 伸張도 各 16.4%, 9.3%로서 500社平均과 比較해서 좀 設設한 感이있다. (74. 7. 日本타이어誌)

自 動 車 生 產 統 計 表

單位：臺

年 月	車 種						計	年 月	車 種						計
	버 스	마이크 로버 스	一 般 乘 用 車	貨 物 트럭	三 輪 貨 物 車	計			버 스	마이크 로버 스	一 般 乘 用 車	貨 物 트럭	三 輪 貨 物 車	計	
65	626	135	225	—	—	986	73	3,484	—	12,632	7,616	2,293	26,025		
66	1,015	181	3,268	—	—	4,464	74. 1	275	—	1,159	782	—	2,216		
67	727	34	5,147	—	—	5,908	2	328	—	983	823	—	2,134		
68	2,300	20	11,319	2,697	2,588	18,924	3	294	—	888	1,503	—	2,685		
69	3,827	3	18,866	5,969	4,088	32,753	4	317	—	717	1,521	—	2,555		
70	4,516	—	13,084	5,568	5,998	29,166	5	318	—	536	2,059	—	2,913		
71	3,302	—	11,512	3,191	5,040	23,045	6	377	—	704	2,310	—	3,391		
72	2,579	—	8,856	4,378	2,304	18,117	計	1,909	—	4,987	8,998	—	15,894		

資料：經濟企劃院

註：74年 6月은 暫定數值임.