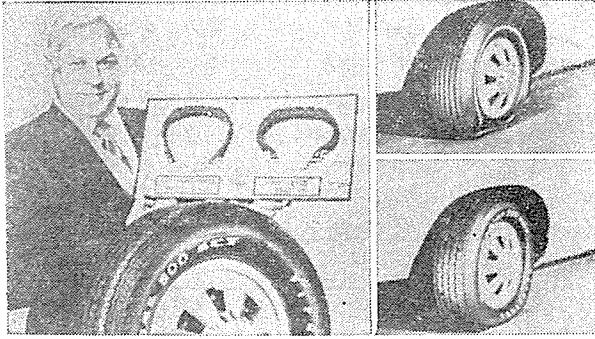


國內 · 國際 뉴우스

◆ 파이어스톤도 뺑꾸後 50哩走行可 能한 라디알을 개발



寫眞 左 파이어스톤의 리차드 A. 리레이社長이 포오즈를 취하여 보이고 있는 것은 새로운 ACT타이어. 斷面圖는 普通타이어(左)와 ACT와의 구조의 相違를 보이고 있다.

파이어스톤, 타이어, 엔드 리버어社는 뺑꾸난 後에도 타이어를 傷하게 함이 없이 50哩 安全走行 可能이라고 하는 라디알타이어를 開發, 若干의 1976年型車에 原裝着 하고싶다고 發表했다. 이 프루트타이프, 타이어는 파이어스톤, 스틸, 라디알 500 ACT (Advanced Concept Tire)라고 呼稱되고 있다. 리차드 A. 리레이社長에 依하면 이 타이어는 뺑꾸났을 때의 헨드링을 改善해서 交通滯滯地區나 犯罪危險場所에서 타이어交換을 安하고도 가까운 서어비스, 스테이션까지 安全하게 到着되게끔 設計되어 있다. 따라서 新車를 스페어, 타이어 없이 販賣할수도 있다고 한다.

또 新타이어의 코스트는 普通의 라디알타이어 보다 若干 값이 비싸다고 한다. 이 新타이어는 普通의 타이어처럼 軋, 림上에서 푸룽 안하면서 림에 꼭 맞게 安定되게끔 構造가되어 있다. 파이어스톤에 依하면 스테어링 問題를 惹起하여 타이어와 림을 傷하게하는 것은 이 푸룽 行爲라고 한다. 사이드월은 特別한 Cantilevered Sidewall(片手잡이 사이드월) 構造로 되어 있으며 비틀어지거나 突出하거나 軋로부터 빠져나오는 것 같은 일은 없게 되어 있다.

또 타이어가 푸룽 되었을 때의 마찰과 加熱을 막

기 爲해 内部에 潤滑油가 들어 있다. 또한 이 新타이어는 푸룽 狀態로도 宏壯히 圓滑하게 走行하는 故로 드라이버가 뺑꾸를 느끼지 못할때도 있다.

이때문에 뺑꾸를 察知하기 쉽도록 内部에 혹을 만들어서 多少의 바이브레이션을 일으키게끔 되어 있다고 說明되어 있다. 또한 新타이어에는 特別한 軋이 必要하기때문에 原裝着타이어로서 普及하기까지는 補修市場에서의 販賣는 不伸張한다고 同社에서는 보고 있다. 하나 逆으로 이 軋에 傳統的 타이어를 裝着하는 일은 可能하다고 한다. 파이어스톤社는 數年前에 이 新타이어와 同様の 사이드월 原則을 採用한 타이어를 補修市場에 發賣했으나 軋을 따로 追加購入하지 않으면 안되었기 때문에 販賣는 伸張하지 않았다.

그러나 이 타이어는 後 航空機타이어 其他의 오프하이웨이 타이어로서 改良使用되고 있다(74.8 日本月刊타이어誌).

◆ 合成고무輸出價 인상기미

日 업계, 出荷價 15~20%올라

日本의 5大 合成고무메이커가 오는 16일부터 20일 사이에 合成고무(SBR) 出荷價格을 평균 15%~20% 인상기로 합의함에 따라 對韓輸出價格도 올릴것으로 보여져 우리나라 고무제품수출 업계에 크게 影響을 미칠것으로 우려되고 있다.

11일 관련업계에 의하면 日本合成고무(JSR)를 비롯한 5大메이커들은 올들어 나프타價格이 kg 당 5천 圓이나 인상됐고 主原料인 스틸렌모노머·부타디엔가 가격도 대폭 인상됨에 따라 原料費의 상승으로 인한 原價 압력을 상쇄시키기 위해 合成고무 가격을 평균 15%~20%인상시키기로 결정했다는 것이다.

이같은 日本 合成고무메이커의 가격 인상으로 인해 국내 로컬 가격도 상대적으로 오를것으로 우려되고 있으나 메이커인 韓國合成고무工業은 로컬 공급가격을 인상하지 않을것이라고 밝혔다.

合成고무는 현재 輸入事前承認品目으로 수입이 제한되고 있는데 輸入限度는 國產使用실적의 10%범위내에 서만 허용되고 있다. 合成고무의 로컬 가격은 현재 1천 5백제열중 1천 5백 2가 톤당 6백 90달러, 1천 7백 90제열의 1천 7백 12는 5백 90달러, 1천 7백 78K는 6백 10달러로 되어 있다.

(75. 4. 11 每日經濟新聞)

◆ KOTRA 의 인콰이어리案內

| 問議一連番號 | 國名 | 商社名 | 輸入希望品目 |
|--|----------|---|--|
| EK-3252 | Iceland | | 合板, 木材, 自動車타이어, 튜브 |
| CG-3256 | Pakistan | Apolo Trading Corporation | Rubber tyres & tubes automobile accessories |
| | | * Ist Floor bahadur shah Market, Karachi | |
| KJ-2268 | India | Bajaj Auto Ltd. (4/11, Asaf Ali Road. New Delhi-1, India) | Tire and tube for scooters & three wheelars including tube perset CIF bomby ① 3.50×8/4 pr ② 3.50×10/4 pr ③ 4.00×8/4 pr |
| | | * Box 132 Sundbyberg 1 | |
| EK-4195 | Finland | | Bicycle tires, Parts |
| GM-5121 | Ethiopia | TAGETCO | ① Canned, Packd and Bottled etc Grocery items ② Bicycles of 26" & 28" for Both Gents and Ladies, and Bicycles-Tyres & Tubes same size as above. |
| (75, 3. 29, 3. 31, 4. 1, 4. 24, 5. 16 海外市場紙) | | | |

◆ 美 ITC主管 시카고市 公聽會 證言內容

〈코트라 시카고 貿易館 報告〉

主 題 : Bicycle

證言者 : Mr. Price, Mr. Cushman, Council Chicago Illinois

證言內容 : Schwinn Bicycle Co.社는 1974년에 美國內 自轉車 總販賣高의 11%를 占했으나 74년 9월 이후부터 극심해진 需要의 급격한 감소로 餘他 國內 自轉車 業體와 같이 막대한 企業在庫累積과 解雇增加, 操業短縮 내지는 工場閉鎖를 하지 않을 수 없었다.

이러한 市場의 惡化는 비단, 美國內 自轉車 需要의 감소뿐만 아니라 現成人用 自轉車 完製品에 대한 輸入 關稅가 1945년 이래 最低率인 5.5%(TSUS No. 732. 18)로서 45년 이후 계속 同 關稅率이 下落해 오면서 계속 輸入은 상대적으로 증가한 나머지 최근에는 戰後 가장 심각한 輸入打擊을 받고 있어 國內 自轉車 產業을 극히 위태롭게 하고 있으므로 美國은 現輸入 關稅를 올리거나 아니면 輸出國이 自轉車 輸入 關稅를 같이 引下 하는 相互 關稅 引下 조건하에서 關稅 引下가 이루어져야 한다.

예나하면 과거에 完製品 自轉車의 關稅가 引下될 때 마다 輸入이 격증해 온 經驗을 보아도 關稅가 輸入을

증가시키는 큰 刺戟劑가 되고 있으며, 더우기 臺灣이나 韓國과 같이 低賃金 國家들은 美國內에서 製造되는 自轉車의 Model에 대한 關稅不在로 有利한 立場에서 輸出하고 있으며, 臺灣은 예컨대 67년에 500臺를 輸出했던 것이 73년에 112만臺를 輸出하기에 이르렀으며, 반면 美國 製造業體는 各州 州政府 또는 聯邦政府의 규제, 예컨대 州 및 聯邦 OSHA(健康安全機構使用 規則)으로 生産原價를 累增시키고 있어 더욱 競爭力을 약화시키고 있다.

한편 1972년 統計에 따르면 韓國, 말레이시아, 폴란드, 벨지움, 스페인, 포르투갈, 아일랜드 등 國家의 對美 輸出이 현저하며, 印度와 싱가포르 등의 國家들로부터의 自轉車 輸入이 기록되기 시작하고 있다.

그리고 現 TSUS에 따르면 外國部품을 輸入하여 美國內에서 組立할 경우 가격이 더욱 높도록 算定되어 있다.

즉, 대다수의 自轉車 部품은 TSUS Item No. 732.36에 分類되고 있으며, 15.0%의 從價稅가 부과되고 있으나 단일 同 部품이 外國에서 組立 輸入될 경우 대다수의 自轉車 모델이 5.5% 從價稅를 算定받을 뿐이다.

따라서 이와 같은 모순이 美國業界에 큰 손해를 끼치고 있다. 그리고 現國內 自轉車 產業의 經濟的 立場은 매우 不安定하므로 아래와 같은 保護策을 요청한다.

① 完製品 自轉車에 대한 關稅를 引上하든지 아니면 最少한 現行 完製品自轉車 關稅를 유지할 것. 만일 關稅가 讓許될 경우에는 自轉車生産國의 輸入關稅引下를 조건으로 하는 相互關稅引下를 고수할 것.

② 근본적으로 불확실한 自轉車部品에 대한 부당한 關稅를 제거해야 한다.

現在 美國 自轉車製造産業의 製造經費節減을 도모코자 制定된 Fulton Bill은 TSUS Item No.912.05 및 912.10의 特定部品の 國內供給處 存在有無에 대해 고려되지 않고 있으며, 동시에 同法의 두가지 短點은 첫째, 同法이 76년에 만료될 때까지 一時的인 分類에 지나지 않으며, 둘째 TSUS Item No.912.05와 912.10으로 分類되고 있는 部品の 分解部品이 따르따로 輸入될 경우 여전히 TSUS Item No.732.3670에 해당되어 15%의 從價稅를 부과 받게 되어 있으나 이와 같은 작은 部品の 國內供給源은 없는 실정이다.

따라서 현재 一時的이나마 TSUS Item No.912.05와 912.10 아래서 特定 自轉車部品에 대해 關稅를 부과하지 않고 있는데, 이를 앞으로도 계속 시행해야 하며 또한

國內에 供給處가 없는 部品이 따르따로 輸入되더라도 上記 TSUS에 해당시켜 無關稅惠澤을 주어야 한다.

(75. 5. 9 海外시장지)

◆ 美國, 自轉車輸入 年間 500만대

中級은 臺灣, 폴란드, 포르투갈 및 韓國이 主供給國

〈코트라 商品情報部 提供〉

최근 臺灣의 自轉車工業은 급속한 발전을 이루고 있는데, 이 자전거生産量의 대부분은 美國에 輸出되고 있다.

美國의 年間 자전거生産量은 1천만臺 이상이나 되지만 需要增大로 年間 500만臺의 자전거를 輸入하고 있다.

美國 市場에서 販賣되고 있는 高級자전거는 日本, 유럽製 자전거이고, 中級자전거는 臺灣, 폴란드, 포르투갈, 韓國製의 순으로 되어 있다.

● 美國의 國別 自轉車輸入 現況

| 種 類 | 國 名 | 1974년 9월 | | 1974년 10월 | | 1974년 11월 | |
|--|--------------------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 數 量 | 金 額 | 數 量 | 金 額 | 數 量 | 金 額 |
| | | 單位 {數量:臺 / 金額:US\$} | | | | | |
| 車輪 19인치 미만 (\$ 8.33 이하) | 폴란드 臺灣 | 635 | 12,072 | 1,581 | 30,056 | 3,831 | 72,827 |
| | | 100 | 2,692 | — | — | 550 | 16,500 |
| 車輪 19~21인치 미만 (\$ 13.33 이상) | 독일 포르투갈 臺灣 | — | — | 249 | 5,752 | — | — |
| | | 24,153 | 618,018 | 14,625 | 389,697 | 19,195 | 451,455 |
| | | 11,160 | 255,190 | 14,475 | 347,448 | 11,040 | 262,666 |
| 車輪 21~25인치 미만 (\$ 13.33 이상) | 네델란드 프랑스 臺灣 | 1,755 | 41,173 | — | — | — | — |
| | | 1,320 | 75,670 | (554) | (32,719) | 1,818 | 100,906 |
| | | 6,713 | 236,735 | 5,565 | 206,922 | 7,438 | 228,104 |
| 車輪 25인치 이상 무게 36파운드 이하 (\$ 16.66 이상) | 日本 英國 오스트리아 프랑스 臺灣 | (900) | (22,906) | 1,260 | 38,103 | 5,460 | 165,809 |
| | | 2,382 | 107,362 | 1,878 | 98,052 | (846) | (44,158) |
| | | 17,640 | 1,258,414 | 1,559 | 70,018 | 1,555 | 66,416 |
| 車輪 25인치 이상 (\$ 12~16.66) | 日本 포르투갈 臺灣 | 63,944 | 2,858,903 | 25,211 | 1,474,270 | 32,186 | 1,962,457 |
| | | 37,790 | 2,659,026 | 54,179 | 2,464,025 | 39,387 | 1,661,449 |
| | | 33,208 | 1,271,883 | 22,805 | 1,655,639 | 27,800 | 2,133,323 |
| 車輪 25인치 이상 (\$ 16.66 이상) | 臺灣 포르투갈 日本 | 16,834 | 675,150 | 16,834 | 675,150 | 16,215 | 636,086 |
| | | 28,923 | 1,134,778 | 32,540 | 1,292,513 | 33,476 | 1,327,338 |
| | | 122,862 | 7,784,640 | 97,564 | 5,985,304 | 69,175 | 4,713,594 |
| 車輪 25인치 이상 (\$ 16.66 이상) | 臺灣 포르투갈 日本 | — | — | — | — | 10,072 | 399,990 |
| | | — | — | — | — | 280 | 14,652 |
| | | 6,153 | 289,721 | 3,300 | 161,620 | 5,275 | 250,622 |
| | | 2,840 | 58,504 | — | — | — | — |
| | | — | — | 1,830 | 94,581 | — | — |

따라서 臺灣의 競爭國은 上記 3國인데, 특히 韓國은 賃金이 싸고, 品質이 계속 향상되고 있어 강력한 競爭國으로 대두될 가능성이 짙다.

72년도에 對美 輸出量 112만臺였던 臺灣은 그 후에도 계속 제 1의 輸出國 地位를 유지해 왔으나 최근

에는 당시와 같은 好景氣가 계속되지 않은데다가 同業者間의 過當競爭 및 덤핑, 무모한 市場擴大, 品質規格의 不良, 其他 각종 部品不足, 아프터 서어비스 全無 등등의 이유로 해서 對美輸出量은 일시적으로 위축된 상태에 있다(75. 海外시장지)

◆ 日, 自轉車 對美 수출 격감

2月末까지 前年比 겨우 9%

不況...現地在庫 영향

日本の 對美자전거 수출이 최근 급격히 줄어들고 있다. 올해들어 지난 2월말 현재 완성차의 수출실적은 약 1만대로 전년동기실적의 9%에 불과한 실정이다. 이처럼 일본의 對美자전거수출이 줄어들고 있는 것은 계속되는 不況때문에 수요가 전반적으로 크게 부진하고 現地に 많은 在庫가 쌓여있기 때문인 것으로 알려졌다.

日本업계에선 이같은 수출부진추세가 계속될 경우올해 對美자전거 수출이 지난해 실적(약 1백 30만대)의 50%도 달성하기 어려울 것으로 내다보고 있다.

따라서 日本업계는 모터 사이클등 새로운 제품을 적극 개발하는 한편 現地판매망의 정비강화등 수출확대책을 적극 강구중이다. 그러나 美國의 자전거수요가 올해 이전에는 크게 회복되기 어려운 상황에 있으며 일본의 圓貨가 계속 강세를 보이고 있어 對美수출부진을 쉽게 타개하기는 어려울 것으로 내다보고 있다.

그런데 현재 美國의 자전거 在庫가 流通단계에서만도 백만대로 월평균 판매량의 4배에 달하고 있는 것으로 알려졌다(75. 3. 21 日刊 内外경제)

◆ 自轉車 10萬臺 수출

臺灣, 日에...값싸 人氣

臺灣의 對日 자전거 수출은 금년중 기록적인 10만대선을 상회할 것이라고 臺灣産業開發局이 2일 발표했다. 産業開發局대변인은 臺灣産 자전거가 日本에서 환영받는 것은 日産자전거보다 30~40%나 가격이 저렴하기 때문이라고 말했다. 한편 이제까지 臺灣의 최대 자전거 輸出先이었던 對美수출은 금년 1~7월간 대폭 감소했다(74. 11. 5 日刊 内外經濟)

◆ 世界타이어메이커어 '73 베스트10

恒例의 포오춘誌調査에 依한 世界의 타이어랭킹이 明白해졌다. 每年 美國의 포오춘誌가 美國의 鑛工業 500社를 發表하고 그 뒤에 美國以外的 나라의 鑛工業 300社를 發表한다. 이것은 이 두個의 發表에 基하여서 作成되는 것으로서 73年 타이어베스트 10의 멤버어는 72年과 不變, 그러나 順位는 昨年 4位였든 유니로알과 5位였든 밋슈란이 뒤바뀌어 밋슈란이 4位로 躍進하고 있는 것이 注目된다.

73年の 世界의 타이어 랭킹을 72年과 比較해 보았을 때 먼저 눈에 띄는 것은 밋슈란의 躍進이다. 밋슈란

의 正體는 依然 秘密의 帳幕에 쌓여 있으나 포오춘誌 推定의 賣上高로 22億萬弗, 昨年の 5位로부터 유니로알을 앞질러 4位로 躍進했다. 그러나 또 밋슈란의 眞正한 實力에 對해서는 秘密인 것이 많다. 一說에는 1位인 GY와 어깨를 겨룰 힘이 있다든가 밋슈란은 他타이어메이커어에 比해서 뛰어나게 타이어의 比率이 높아져 타이어 만의 賣上高로는 GY의 타이어 部門의 賣上高와 같을 程度라는 見解도 있을 程度. 이 밋슈란을 爲始하여 賣上高만으로 본다면 73年은 世界的으로 타이어市場은 靚았다고 할 수 있다.

다음으로 純利益인데 于先 問題로 되는 것이 GY의 前年比 다운과 유니로알의 保合, 그리고 던로프=피렐리와 밋슈란의 大幅的인 伸張이다. GY가 前年比로 다운한 것은 73年에 同社가 勞組로부터 타아켓트컴파니(=美國의 스트라이크는 一社를 選定해서 스트를 集中한다) 로서 스트를 集中當했는 點, 그리고 스틸라디알화에 遲刻을 한 것이 原因으로 보여진다. 또 유니로알도 스틸라디알화의 轉換에 뒤늦어 純利益은 保合狀態로 되었다. 이에 對해 美國의 타이어메이커어라도 파이어스톤은 포오드用新車需要를 中心으로 積極的으로 라디알화를 進陞하여 順調롭게 純益을 늘였다. 또 庫네티치는 一時의 經營惡化에서 脫皮 段階에 있다. 제네럴이 順調로운 것은 主로 工業用品에 依한 것이다.

던로프=피렐리와 밋슈란이 純利益에서 數字上으로 大幅의 伸張을 보이고 있는 것은 던로프=피렐리의 境遇, 合併以來 純利益이 너무 낮았기 때문에 依한 反動值이다. 또 밋슈란의 경우, 72年 랭킹까지의 純利益은 母會社단의 數字이었다. 今年의 數字에 對해서는 아직 不明하나 아마 子會社分이 包含된 數字일 것이며 그때문에 前年比 大幅의 伸張이 된 것으로 보여진다. 또 콘티넨탈의 純利益에는 本社 事務所를 賣却한 營業外 利益이 包含되어 있는 것으로 보여지며 同社의 業績은 依然 惡化를 계속하고 있는 것으로 보여진다. 또 BS는 賣上高 純利益 共に 前年比로 大幅增을 보이고 있으나 日本의 境遇, 美國, 歐洲에 比하여 인프레가 甚하며 數字的으로 부는 傾向을 갖고 있는 故로 單純하게 볼 수는 없을 것 같다. 그러나 從業員 1名當의 賣上高, 純利益으로는 어느 것이나 浬(밋슈란은 不明)이며 數字的으로는 增加傾向이라고는 해도 世界에서 1~2位를 다투는 高採算會社인 것만은 틀림이 없는 것 같다. 此外에 從業員 1名當 賣上高, 純利益에서 高水準을 올리고 있는 것은 제네럴이며 이어서 GY. 파이어스톤의 兩社가 어깨를 겨루고 있다. 그러나 어느것이고간에 밋슈란의 實力이 포오춘誌의 推測의 域을 못넘어서고 있으며 밋슈란이 秘密의 베일을 벗었을 때야 말로 참다운 自由世界 諸國의 타이어랭킹을 알 수 있을 것 같다

| 順位(前年度)企業名 | 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 (千弗) | 純利益 (千弗) |
| 1(1) GY(美) | 4,675,265 | 14.8 | 184,756 | ▶ 4.4 | 4.0 | 152,929 | 30.57 | 1.21 |
| 2(2) 던로프= 피렐리(英伊) | 3,274,510 | 19.2 | 42,471 | 364.0 | 1.3 | 170,000 | 19.26 | 0.25 |
| 3(3) 파이어스톤(美) | 3,154,919 | 17.2 | 164,861 | 21.4 | 5.2 | 117,000 | 26.97 | 1.41 |
| 4(5) 밋슈란(佛) | 2,200,000 | 34.5 | 81,419 | 427.8 | — | 100,000 | — | — |
| 5(4) 유니로얄(美) | 2,082,691 | 15.8 | 47,094 | 0.9 | 2.3 | 64,402 | 32.34 | 0.73 |
| 6(6) 글릿치(美) | 1,721,928 | 14.3 | 56,057 | 14.4 | 3.3 | 51,981 | 33.13 | 1.08 |
| 7(7) 제네럴(美) | 1,379,966 | 26.2 | 76,846 | 4.0 | 5.6 | 40,000 | 34.50 | 1.92 |
| 8(8) BS(日) | 981,769 | 44.9 | 52,955 | 39.7 | 5.4 | 21,848 | 44.94 | 2.49 |
| 9(9) 콘티넨탈(西獨) | 522,647 | 26.0 | 18,024 | 45.0 | 3.3 | 28,074 | 19.69 | 0.64 |
| 10(10) 던로프, 오오 스트라리아(澳) | 517,751 | 26.8 | 16,104 | 38.4 | 3.1 | 25,980 | 19.93 | 0.62 |

(注) ① 포오춘誌推定 ② 밋슈란 純利益은 72年까지의 母會社의 值. 73年의 數字는 母會社뿐인 지子會社까지도 包含시킨 數字인지 不明. 또 別紙의 데이터에션 밋슈란의 73年의 純利益은 81,419千 프랑 그러므로 포오춘誌가 프랑을 弗로 換算하는 것을 깜박 忘却한 것은 아닌지 推定 되기도한다. 萬若 81,419千 프랑이라면 밋슈란의 純利益은 17,953弗로 되며 前年比 16.4%의 伸이된다. ③ BS는 BS, BSS, TBS, BSI, BSC의 5社 聯結決算. 1\$=271圓. ④ 콘티넨탈의 純利益은 本社事務所 賣却費等 營業外利益을 포함한 值 (74,9日本타이어誌)

◆ 臺灣타이어企業 名鑑(1974.8.15. 日本고무타입스社刊 韓國臺灣의 고무工業에서)

(臺灣區橡膠工業同業公會會員)

所在地, 臺北市寧波東街 7號

| 會社名 | 等級 | 代表者 | 所在地 | 生産品目 | 工場 |
|-------------------|----|-----|--------------------------|-------------------|--------|
| 南港輪胎股份有限公司 | 1 | 施純樸 | 臺北市長安東路 1段 9號 實業大樓 4樓 | 動타류, 轉타류, 荷車타류 | 臺北市南港區 |
| 泰豐輪胎股份有限公司 | 1 | 馬積善 | 臺北市南京東路 3段 1 | 動타류 | 桃園縣中壢市 |
| 臺灣固特異股份有限公司 | 1 | 施伯林 | 臺北市南京東路 2段 71號 4樓 | " | 桃園市 |
| 臺榮橡膠工廠股份有限公司 | 2 | 蘇溪俊 | 臺北市南港區玉成街 16號 | 轉타류 動타류 | 本社同 |
| 五洲橡膠股份有限公司 | 3 | 李耀宗 | 臺北縣蘆洲鄉中山路40巷19 | 再타 | 臺北市 |
| 萬里輪胎股份有限公司 | 3 | 李介民 | 臺北市愛國東路18 | " | 臺北縣中和鄉 |
| 大內工業股份有限公司 | 3 | 陳長業 | 臺北市康定路 62 | " | 臺北縣三重市 |
| 臺洋工業股份有限公司 | 3 | 陳長沛 | 三重市光復路 2段 41 | " | 本社同 |
| 全金輪胎工廠股份有限公司 | 4 | 林錫池 | 臺北市中華路 1段 79~1 | " | 臺北縣新莊鎮 |
| 國興輪胎工廠股份有限公司 | 4 | 李昭清 | 臺北市士林鎮葫蘆里 11 隣 47-22 | " | 本社同 |
| 比利橡膠企業股份有限公司 | 4 | 李振輝 | 臺北縣三重市重新路 4段23 | 轉타 | " |
| 東信工業股份有限公司 | 5 | 蔡周森 | 新竹市東園里中華路 150 | 再타 | 本社同 |
| 齊魯企業股份有限公司 橡膠廠 | 5 | 劉繼璋 | 羅斯福路 1段 7號 裕民大 厦 7樓 | " | 臺北縣鶯歌鎮 |

| | | | | | |
|----------------|---|------|--------------------|-----------|-----------|
| 南國橡膠工廠 | 5 | 李量盛 | 宜蘭市北橋里中山路 254 | 轉타. 再타 | 本社同 |
| 東泰興橡膠工業有限公司 | 5 | 張志明 | 新竹市中華路 83 | 再타 | 〃 |
| 臺灣公路局修車廠翻胎工場 | 5 | 葉 薔 | 臺北市長安東路 2段 251 | 〃 | 〃 |
| 協達輪胎橡膠有限公司 | 5 | 高明田 | 臺北市蘭州街 229巷 23 | 〃 | 〃 |
| 東大工業股份有限公司 | 5 | 吳民志 | 東北縣新莊鎮建國路 15 | 〃 | 〃 |
| 臺灣萬代輪胎股份有限公司 | 5 | 黃秀榮 | 臺北市伊通街 104 | 再타 | 桃園縣龜山鄉 |
| 飛輪企業股份有限公司深坑工廠 | 5 | 屈錦霞 | 대북市及生東路 79 | 〃 | 대북縣深坑鄉 |
| 飛箭輪胎股份有限公司 | 5 | 李景德 | 대북市松江路 287-3 | 〃 | 桃園縣大溪鎮 |
| 實大橡膠工業股份有限公司 | 5 | 馮富倫 | 대북市松江路 67-松江大樓 6樓 | 〃 | 桃園縣龜山鄉 |
| 光陽橡膠有限公司 | 5 | 許坤輝 | 대북市松江路 175-1 | 〃 | 蘇澳鎮蘇西里泉興巷 |
| 三榮橡膠工業股份有限公司 | 5 | 蘇溪俊 | 대북市南港區玉成街 16 | 轉타류 動타류 | 桃園縣楊梅鎮富岡里 |
| 聯昌輪胎股份有限公司 | 5 | 呂玉川 | 新竹縣竹鄉豐崙村下豐崙 1-1 | 再타 | 本社同 |
| 新東輪胎工業股份有限公司 | 5 | 許登宮 | 桃園縣大園鄉 5權村 15-3 | 轉타 | 本社同 |
| 連新輪胎股份有限公司 | 2 | 李陳榮 | 彰化縣大村鄉美港村中山路 20 | 轉타 動타 | 〃 |
| 華豐橡膠工業股份有限公司 | 2 | 張清元 | 員林鎮三橋里浮圳路 45 | 〃 | 〃 |
| 建大工業股份有限公司 | 2 | 楊金豹 | 彰化縣員林鎮中山路 2-10 | 〃 | 〃 |
| 正新橡膠工業股份有限公司 | 2 | 羅 結 | 彰化縣員林鎮郵政 139 | 〃 | 彰化縣大村鄉 |
| 聯合橡膠工業股份有限公司 | 4 | 楊金鍾 | 彰化縣員林鎮三橋里浮橋路 42 | 轉타 | 本社同 |
| 富強輪胎工廠股份有限公司 | 4 | 蔡文芳 | 彰化縣員林鎮中央里田中央巷 36-1 | 再타 | 〃 |
| 全安橡膠股份有限公司 | 5 | 周羅淑香 | 臺中市復興路 3段 495 | 再타 | 臺中市大勇街 |
| 臺灣輪胎工廠股份有限公司 | 5 | 王錫廷 | 臺中市光復南路 46巷 26 | 〃 | 臺中市復興路 |
| 金山橡膠廠有限公司 | 5 | 林柱森 | 臺中市原子街 90巷 41 | 〃 | 대中市 |
| 大順輪胎股份有限公司 | 5 | 陳文祥 | 彰化市新興里新興莊 1 | 〃 | 本社同 |
| 立新橡膠股份有限公司 | 5 | 蔡敏雄 | 彰化縣員林鎮中山路 141 | 오โต바이타 轉타 | 彰化縣溪湖鎮 |
| 大億橡膠工業股份有限公司 | 5 | 李昭鎔 | 彰化縣永清北村永福路 12 | 轉타류 | 本社同 |
| 金順泰橡膠廠股份有限公司 | 5 | 陳慶順 | 嘉義市北榮街 155 | 再타 | 嘉義縣中埔鄉 |
| 光明輪胎工廠股份有限公司 | 5 | 洪海樹 | 嘉義市仁愛路 271 | 再타 | 嘉義縣太保鄉 |
| 永豐橡膠廠股份有限公司 | 5 | 陳成業 | 嘉義市博愛路 677 | 〃 | 本社同 |
| 玉山輪胎股份有限公司 | 5 | 紀聰義 | 嘉義縣大林鎮明華里 124 | 〃 | 〃 |
| 順益橡膠廠 | 5 | 李連隆 | 嘉義市國華街 572 | 〃 | 〃 |
| 東發橡膠廠股份有限公司 | 4 | 許水嶺 | 高雄市苓雅區成功 1路 267 | 〃 | 〃 |
| 建安橡膠廠 | 5 | 連南福 | 屏東市和平路 24 | 轉타 | 〃 |

| | | | | | |
|-------------|---|-----|-----------------|--------|--------|
| 義和橡膠工廠 | 5 | 李萬生 | 屏東市長春里民生路 90 | 再타 | 本社同 |
| 日昇橡膠廠股份有限公司 | 5 | 孫萬鍾 | 高雄市三民區建工街 17-10 | 소릿드타이어 | 〃 |
| 南隆橡膠廠 | 5 | 洪啓理 | 鳳山鎮中山西路 222 | 〃 | 高雄縣大寮鄉 |

◆ 乘用라디알 50%로

上期補修用 460萬本

日本自動車타이어協會가 收集한 바에 依하면 74年 1~6月間의 補修用乘用타이어 國內販賣는 460萬本으로서 이 中 라디알은 220萬本, 50%에 接近했다. 過去 4年間의 라디알比率는

- 1970年.....21.3%
- 71年.....24.1%
- 72年.....27.5%
- 73年.....38.6%

로 되어 있다. 74年은 年間 55%에 達할 것으로 보고 있으나 그 理由로서 安全運轉과 燃費低下 嗜好等이 舉例된다(74.8.15 日本타이어産業時報).

◆ 日의 化學上位 50大企業

製品값上昇.....申告所得도 伸張
50社중 74년 減益은 3개社뿐

上位 50社중 減益社는 불과 3社. 이숫자는 74년도 前半期의 化學업계 실경을 그대로 나타낸것. 한때 이익없는 성장산업의 典型이라던 化學업계도 오랫동안 봄을 맞은 것.

특히 申告所得의 신장이 두드러진 것은 三菱油化, 三井石油化學, 旭다우, 日本石油化學, 三菱몬산토등 석유화학 專業회사. 增設休戰중에 수요가 急增, 總量 조업하게 됐으며 제품가격도 급상승했다.

조업을 향상과 가격상승으로 各社의 產이호전된 것. 73년의 신고 소득에 비해 4~6배가 늘어 났으니 어려운 경영을 계속해온 石油化學업계는 봄을 맞은셈이다.

住友化學, 宇部興産, 三菱化成등 기존 大化學회사도 석유화학부문의 비중을 확대했으므로 이好況에 편승했다. 규모가 큰 住友化學도 소득이 2배이상으로 불었다는 것.

存亡岐路에 섰던 비료산업도 活路를 찾았다. 세계적 인 식량부족을 배경으로 비료는 쟁과 당기는 아우성. 名門인 三井東壓의 신고소득이 19배로 늘어났다는 사실이 그동안의 사정을 말해 주고 있다. 산이 높으면 골이 깊듯이 그후의 不況은 심각하다. 74년利益의 사용처를 켈 정도인만큼 75년은 경영자가 숨쉬를 발휘해야할 시련기. (75.3.6 日刊內外經濟誌)

| 順位 | 綜合順位 | 社名 | 74年申告所得 | 73年申告所得 | 對前年伸張率 |
|----|------|------------|---------|---------|--------|
| | | | 百萬圓 | 百萬圓 | % |
| 1 | 21 | 브린지스톤타이어 | 31,828 | 26,777 | 18.9 |
| 2 | 61 | 三 菱 油 化 | 18,987 | 4,037 | 370.3 |
| 3 | 65 | 資 生 堂 | 18,154 | 18,010 | 7.9 |
| 4 | 67 | 富 士 寫 眞 필름 | 17,955 | 16,267 | 10.4 |
| 5 | 70 | 三井石油化學工業 | 16,968 | 3,832 | 342.8 |
| 6 | 84 | 住友化學工業 | 14,767 | 6,392 | 131.0 |
| 7 | 98 | 旭 다 우 | 13,308 | 3,885 | 242.5 |
| 8 | 120 | 宇 部 興 産 | 11,263 | 5,702 | 97.5 |
| 9 | 122 | 積水化學工業 | 11,212 | 5,269 | 112.8 |
| 10 | 145 | 東洋曹達工業 | 9,864 | 3,088 | 219.4 |
| 11 | 156 | 三菱化成工業 | 8,780 | 5,940 | 47.8 |
| 12 | 157 | 德 山 曹 達 | 8,755 | 3,743 | 133.9 |
| 13 | 169 | 日本石油化學 | 8,321 | 1,223 | 580.4 |
| 14 | 177 | 大 倉 工 業 | 7,854 | 2,802 | 180.3 |
| 15 | 180 | 協和醱酵工業 | 7,794 | 3,596 | 116.7 |
| 16 | 203 | 住友베클라이트 | 7,278 | 2,233 | 225.9 |
| 17 | 208 | 大日本인크化學工業 | 7,124 | 3,282 | 117.1 |
| 18 | 226 | 三菱몬산토化成 | 6,572 | 969 | 578.2 |
| 19 | 238 | 小西六寫眞工業 | 6,272 | 4,433 | 41.5 |
| 20 | 239 | 日本觸媒化學工業 | 6,231 | 1,725 | 261.2 |
| 21 | 240 | 東洋인크製造 | 6,226 | 3,210 | 94.0 |
| 22 | 265 | 信越化學工業 | 5,788 | 3,781 | 53.1 |
| 23 | 268 | 三井東壓化學 | 5,746 | 306 | 1877.8 |
| 24 | 305 | 日立化成工業 | 5,088 | 1,803 | 182.2 |
| 25 | 306 | 日本合成 고무 | 5,079 | 904 | 461.8 |
| 26 | 311 | 三 菱 樹 脂 | 5,039 | 1,146 | 339.3 |
| 27 | 313 | 三菱瓦斯化學 | 5,022 | 2,924 | 71.8 |
| 28 | 326 | 라 이 온 齒 磨 | 4,817 | 5,091 | ▲ 5.4 |
| 29 | 343 | 日 本 제 은 | 4,593 | 1,020 | 350.3 |
| 30 | 347 | 新日本製鐵化學工業 | 4,536 | 309 | 1368.0 |
| 31 | 350 | 橫 濱 高 무 | 4,501 | 5,030 | ▲ 10.5 |
| 32 | 395 | 日 本 酸 素 | 4,400 | 2,340 | 88.0 |
| 33 | 364 | 鐘淵化學工業 | 4,363 | 1,945 | 124.3 |
| 34 | 365 | 住友고무工業 | 4,355 | 2,737 | 59.1 |
| 35 | 372 | 吉野工業所 | 4,319 | 2,260 | 91.1 |
| 36 | 377 | 東燃石油化學 | 4,300 | 971 | 342.8 |
| 37 | 379 | 三井폴리케미컬 | 4,286 | 1,671 | 156.5 |
| 38 | 380 | 日 本 化 藥 | 4,263 | 2,264 | 88.3 |
| 39 | 390 | 포라化成工業 | 4,158 | 3,920 | 6.1 |
| 40 | 402 | 다 이 셀 | 3,984 | 1,102 | 261.5 |
| 41 | 426 | 瀧川化學工業 | 3,784 | 60 | 6206.7 |
| 42 | 430 | 電氣化學工業 | 3,725 | 1,337 | 178.6 |
| 43 | 447 | 帝人히클레스 | 3,599 | 814 | 342.1 |

| | | | | | |
|----|-----|----------|-------|-------|--------|
| 44 | 451 | 岡本理研 고무 | 3,561 | 1,763 | 102.0 |
| 45 | 454 | 花王石鹼 | 3,542 | 4,948 | ▲ 28.4 |
| 46 | 456 | 信越 폴리머 | 3,527 | 328 | 975.3 |
| 47 | 466 | 라이온 油脂 | 3,458 | 3,402 | 1.6 |
| 48 | 470 | 旭有機材工業 | 3,441 | 945 | 264.1 |
| 49 | 472 | 大日精化工業 | 3,434 | 896 | 283.3 |
| 50 | 475 | 石原産業 | 3,419 | 419 | 716.0 |

◆ 日의 輸送機器 50大企業

自動車 13社 마이너스成長

이 업계의 중심을 이루고 있는 자동차산업은 최근 公害, 안전성, 소비철통 등으로 동요를 일으키고 있다.

신장의 둔화라기보다 마이너스成長이 이같은 사실을 뚜렷이 증명하고 있는것.

이번 랭킹에 오른 기업 가운데 마이너스成長한 기업은 자동차 및 그 관련기업이 많다. 上位 30社만 하더라도 도요다, 日産을 비롯한 8社가 기여있으며 50社 중에서는 13社나 마이너스 成長을 보이고 있다.

자동차산업의 工業出荷額은 7억圓이 넘으며 취업인구도 4백만명에 이르고 있다. 자동차의 판매부진은 그대로 철강, 고무, 플라스틱, 유리, 섬유 등에 파급되고 있다. 자동차는 日本 經濟에 완전히 뿌리박은 산업이다. 그런만큼 경기자극책 가운데 자동차산업이 포함되지 않은 것이 꺼림칙하다. 造船은 이 조사대상시기에 아직 채산이 좋은 船腹이 매상에 끼여들어 전제로 신고 소득이 늘어있다. 三井造船의 2백 61%增, 川崎重工의 71%增 등이 그것을 實證 하고 있다. 그러나 이제는 사정이 돌변했다. 造船界는 低採算의 船腹이 매상에 계상되는 76년을 「위기의 해」로 보고 전전긍긍. (75, 3, 15 日刊内外經濟誌)

| | | | | | |
|----|-----|---------|-------|-------|--------|
| 16 | 388 | 日産車體 | 4,196 | 4,068 | 3.1 |
| 17 | 518 | 日産디젤工業 | 3,200 | 2,899 | 10.4 |
| 18 | 566 | 極東開發工業 | 2,842 | 2,176 | 30.6 |
| 19 | 583 | 日本오일실工業 | 2,735 | 1,905 | 43.6 |
| 20 | 620 | 萱場工業 | 2,560 | 2,448 | 4.6 |
| 21 | 626 | 후다바産業 | 2,536 | 1,907 | 33.0 |
| 22 | 642 | 來島도크 | 2,465 | 2,271 | 8.5 |
| 23 | 652 | 아이신精機 | 2,415 | 3,730 | ▲ 35.2 |
| 24 | 722 | 도키코 | 2,185 | 1,832 | 19.3 |
| 25 | 731 | 다이하쓰工業 | 2,161 | 2,386 | ▲ 9.4 |
| 26 | 818 | 佐笹保重工業 | 1,882 | — | — |
| 27 | 821 | 宮田工業 | 1,879 | 1,202 | 56.3 |
| 28 | 822 | 東洋라디에이터 | 1,878 | 651 | 188.5 |
| 29 | 838 | 토피工業 | 1,849 | 1,167 | 58.4 |
| 30 | 889 | 豊田合成 | 1,725 | 2,889 | ▲ 40.3 |
| 31 | 942 | 브릴지스톤 | 1,595 | 1,601 | ▲ 0.4 |
| 32 | 990 | 사이클 | 1,515 | 1,552 | ▲ 2.3 |
| 33 | 999 | 波止濱造船 | 1,508 | 2,202 | ▲ 31.6 |
| 34 | — | 日本라디에이터 | 1,508 | 2,202 | ▲ 31.6 |
| 34 | — | 디젤機器 | 1,503 | 227 | 562.1 |
| 35 | — | 林兼造船 | 1,489 | 1,548 | ▲ 3.8 |
| 36 | — | 도요다車體 | 1,484 | 2,515 | ▲ 41.0 |
| 37 | — | 鈴木自動車工業 | 1,482 | 5,592 | ▲ 73.5 |
| 38 | — | 關東自動車工業 | 1,471 | 2,749 | ▲ 46.5 |
| 39 | — | 이즈즈自動車 | 1,452 | 90 | 1513.3 |
| 40 | — | 小糸製作所 | 1,402 | 1,247 | 12.4 |
| 41 | — | 大同메탈工業 | 1,400 | 363 | 285.7 |
| 42 | — | 厚木自動車部品 | 1,334 | 994 | 34.2 |
| 43 | — | 富士重工業 | 1,226 | 2,842 | ▲ 56.9 |
| 44 | — | 東急車輛製造 | 1,219 | 820 | 48.7 |
| 45 | — | 芝浦製作所 | 1,195 | 1,191 | 0.3 |
| 46 | — | 白井國際産業 | 1,155 | 903 | 27.9 |
| 47 | — | 酒井重工業 | 1,148 | 931 | 23.3 |
| 48 | — | 高丘工業 | 1,141 | 2,169 | ▲ 47.4 |
| 49 | — | 太平洋工業 | 1,125 | 959 | 17.3 |
| 50 | — | 今治造船 | 1,117 | 731 | 52.8 |

| 順位 | 綜合順位 | 社名 | 74年申告所得 | 73年申告所得 | 對前年伸張率 |
|----|------|----------|---------|---------|--------|
| | | | 百萬圓 | 百萬圓 | % |
| 1 | 5 | 도요다自動車工業 | 64,555 | 125,073 | ▲ 56.4 |
| 2 | 6 | 日産自動車 | 58,549 | 85,741 | ▲ 31.8 |
| 3 | 8 | 三菱重工業 | 48,747 | 38,727 | 25.9 |
| 4 | 42 | 三井造船 | 23,485 | 6,498 | 261.4 |
| 5 | 49 | 本田技研工業 | 20,903 | 26,797 | ▲ 22.0 |
| 6 | 75 | 石川島播磨重工業 | 16,295 | — | — |
| 7 | 94 | 川崎重工業 | 13,632 | 7,938 | 71.7 |
| 8 | 97 | 東洋工業 | 13,318 | 14,858 | ▲ 10.4 |
| 9 | 127 | 캐터필러三菱 | 11,047 | 5,958 | 85.4 |
| 10 | 129 | 日本電装 | 11,011 | 18,557 | ▲ 40.7 |
| 11 | 171 | 日立造船 | 8,263 | — | — |
| 12 | 178 | 야마하發動機 | 7,800 | 9,614 | ▲ 18.9 |
| 13 | 234 | 日野自動車工業 | 6,336 | 6,066 | 4.5 |
| 14 | 339 | 島野工業 | 4,627 | 4,662 | ▲ 0.8 |
| 15 | 342 | 新明和工業 | 4,594 | 4,981 | ▲ 7.8 |

◆ 收益率은 歐美를 凌駕

附加價值 勞動生産性도接近

日本通産省調査, 世界動企企業의 經營分析

通産省에서는 近者 世界의 企業의 經營分析을 發表했는데 이 作業은 日本 企業의 經營動向을 世界先進工業에 있어서의 主要企業의 그것과 比較 해서 把握할 것을 目的으로 1971年~72年의 世界先進工業國의 主要企業의 財務諸表의 分析을 中心으로 企業規模, 成長性, 收益性, 生産性, 資金運用, 財務構成과 安全性 配當과 社內保留, 企業經營의 國際化等에 對하여 實證의 인 整理를 行한것. 포우춘誌를 援用하고 있으나 調査對象은 12個國, 42業種 對象企業은 日本 104社, 外國

企業 296社(그중 美國 186社)對 400社, 業種中에선 自動車타이어가 包含되어 있으며 여기서는 이 動타에 對해서 主要項目을 採錄해서 參考에 供코자 한다. 大體로 日本과 美國, 日本과 歐洲는 格差가 있으나 收益率, 或은 生産性中의 粗附加價值率等에선 많은 業種이 歐美에 對해서 格差가 큰데 比하여 動타가 美國에 對해서小, 또는 뛰어나 있으며 歐洲에 對해서도 뛰어나 있다가 微小하고 있는 것은 注目거리이다. 또한 動타의 對象 및 企業은 日本 2社(BS, 橫濱) 美國 5社(GY外) 英國 1社(던로프) 西獨 1社(페닉스) 佛蘭西 1社의 計 10社이다. 다음으로 主要項目에 對해서 動타의 分析結果를 들어보기로 하자.

(1) 企業規模와 成長性

全體的으로는 賣上高베이스에선 歐美企業과의 格差를 계속 急速하게 縮小시켜 왔으나 72년에 들어서서 그 速度가 떨어지고 있으며 西獨企業中에선 反對로 擴大一路에 있는 것도 있다.

▷ 企業規模(賣上高베이스)=格差크며 日本을 1로 하여서 美國에 對하여서는 7.0 歐洲에 對해서는 3.9

▷ 企業規模 格差의 推移(GY對 BS)=69年 9.3, 70年 7.6, 71年 7.1, 72年 7.0

▷ 企業規模格差의 推移(던로프對 BS)=69年 4.7, 70年 4.5, 71年 4.1, 72年 3.9

또 總資產 베이스는 全體로서 格差가 작다.

▷ 企業規模(總資產베이스)=對美國 6.4, 對歐洲 3.6

▷ 企業規模格差의 推移(GY對 BS)=69年 8.5, 70年 7.1, 71年 6.1, 72年 6.4

▷ 企業規模格差의 推移(던로프對 BS)=69年 4.0, 70年 3.4 71年 3.9, 72年 3.6

▷ 企業規模(從業員數)=對美國 8.4 對歐洲 8.2

▷ 從業員規模의 推移(GY對 BS)~69年 9.2, 70年 8.6, 71年 7.8, 72年 8.4.

(2) 收益性

72년에 있어서의 賣上高, 純利益은 全體로서 歐美諸國을 上廻하는 伸率을 示顯한 것이 많으며 動타도 이 中에 포함된다.

또 收益率中 總資本 利益率의 水準을 보면 全體로서 日本企業은 거의 歐洲企業과 비슷하며 美國, 캐나다, 英國에 比하면 低位에 있으며 특히 美國과의 格差는 크다. 또 賣上高利益率의 近年의 推移를 보면 거의 歐洲의 水準에 達해 있으나 美國, 캐나다, 英國과는 相當한 거리가 있다. 또한 總資本回轉率에 對해서 보아도 亦是歐洲에 가까우며 美國, 英國, 西獨과는 相當한 格差가 보인다. 이 中에 있어서 動타에는 以上收益率 3部門서 오히려 格差가 작거나 또는 優秀해서 注目거리이다.

▷ 總資本利益率=0.81(對美國) 0.37(對歐洲)

▽ 賣上高利益率=0.73(對美國) 0.35(對歐洲)

▷ 總資本回轉率=1.11(對美國) 1.04(對歐洲)

다음으로 賣上高에 對한 人件費의 比率에선 歐美企業에 比하여 顯著하게 낮으며 특히 美國기업과의 格差는 크다. 이것은 日本 기업의 賃金水準의 낮음에도 基因하나 歐美企業의 聯結決算制度에 따른 企業形態의 相違(例示하면 原材料~販賣部門에 亶한 綜合等) 등이 主因으로서 列擧된다.

▷ 賣上高에 對한 人件費의 比率=日本 2社 平均約 19%, 美國 GY約 29%, 西獨 페닉스 36%

(3) 生産性

粗附加價值率에 對해서 全體로서 歐美企業과 日本企業과는 현저한 格差가 있으나 그 要因은 主로 歐美企業의 聯結決算制度를 中心으로 한 企業의 垂直的 統合이 進陟되어 있음을 들 수 있다. 그러나 이 さい에 있어서 動타는 對歐洲는 勿論 美國에 對해서도 格差가 작다.

▷ 粗附加價值率의 比較=1.15(對美國)

▷ 粗附加價值率=日本 2社 平均 約 39%, 西獨 페닉스 約 41%, 美國 GY 約 46%

粗附加價值構成을 보면 日本기업은 歐美기업에 比하여 金融費用 減價상가費 등 資本費負擔의 比率은 높고 이에 對하여 歐美기업은 日本企業에 比하여 人件費의 比率은 높다. 그래서 從業員 1名當의 人件費를 보면 日本은 낮다.

그러나 人件費의 伸張은 歐美諸國을 上廻하는 上昇을 表示하고 있기 때문에 勞動分配率(人件費의 比率)도 勞動生産性의 向上에도 不拘하고 上昇을 계속하고 있다. 第一 이 傾向은 歐美, 특히 西獨에 強하다. 勞動分配率에 對해서 말하면 日本의 企業은 美國과의 格差를 縮小시키고 있는 中이나 反對로 歐洲 企業中에는 日本과의 格差를 擴大시키고 있는 業種도 있다.

▷ 人件費의 比較=1.35(對美國) 1.10(對歐洲)(이와같이 (人件費에 關해서는 動타는 格差가 작다)

▷ 勞動分配率의 推移=67年(日本 2社平均 42.4, 美國 GY 63.3, 西獨 페닉스 69.6) 68年(43.1—74.9) 69年(42.7, 52.6, 73.2) 70年(43.0, 54.6, 73.8) 71年(46.1, 52.7, 78.1) 72年(46.3, 62.5, 87.9)

粗附加價值 勞動生産性에 對해서는 日本企業은 積極的인 技術導入에 依한 合理化, 近代化에서 歐洲의 水準을 凌駕하기에 이르렀으나 美國企業과 比較하면 큰 格差가 보인다. 그러나 動타는 格差가 작으며 歐洲의 水準보다 少 높다.

▷ 粗附加價值 勞動生産性의 比較=1.16(對美國) 0.58(對歐洲)

一般的으로 말하여서 美國보다 日本 企業이 粗附加價值 勞動生産性이 낮은 것은 粗附加價值 設備生産性의

낮음이 요인이며 歐洲에 比하여 높은 것은 資本裝備率의 높음이 요인으로 되어 있다.

- ▷ 資本裝備率의 比較=0.68(對美國) 0.24(對歐洲)
- ▷ 粗附加價值設備生産性的 比較=1.71(對美國) 2.37(對歐洲)

勞動生産性, 人件費의 伸張은 美國企業에 對해서 높은 것, 낮은 것이 半半(動타는 높다) 歐洲企業에 對해서 높은 것이 많으며 全般的으로 人件費 코스트는 歐美를 若干上廻하는 上昇을 보이고 있다고 할수 있다.

- ▷ 勞動生産性 (A) 人件費 (B) 純利益 (C) 増減율 比較=A(日本 2社 平均 18.85% 美國 GY 6.78%減, 西獨페닉스 6.6%) B(18.37%, 15.37%, 16.88%) C(45.51%, 14.28% 赤字)

(75.3.17 日本고무타임스紙)

◆ 캐나다, 特殊 타이어需要는 增加

Radial Tire 의 生産擴大 時急

<KOTRA Toronto 貿易館 報告>

自動車業界의 不況은 직접적으로 타이어業界에 영향을 주어 최근 Good Year Canada Ltd. 등 國內業體들의 乘用車用 타이어 生産量이 현저히 減少하고 있다.

아울러 石油波動으로 인한 所要資材價格이 引上되어 타이어業界는 需要減少와 原資材價格引上 등 兩面의 타격을 받고 있다.

반면에 食糧増産의 필요에 따른 農耕機用 車輛과 에너지資源 開發 및 Pipe Line 建設工事に 따른 重裝備의 需要는 增加하여 特殊 타이어의 需要는 增加하고 있다.

또한 原料引上和 需要減少의 難關에 逢着하고 있는 타이어業界는 制限된 原料下에서 品質을 高級化하기 위해 高價의 Radial tire 補給에 주력하고 있는데, Ford Motor Co. of Canada Ltd.는 1974년에 35%에 달하던 Radial tire 補給을 1975년에는 全車輛에 基本 타이어로 附着, 出庫하고 있다.

乘用車用 타이어 價格은 自動車業界의 不況으로 인한 需要減少로 都賣價格이 昨年度에 比해 約 20%가 下落했으나 manufacturer의 Retail price는 從前水準을 維持하고 있다.

이러한 小賣價格의 不變은 該간의 物價上昇을 감안하면 실질적인 下落으로 볼 수 있다.

반면에 트럭 및 重裝備의 수要是 乘用車 不況과는 관계없이 持續的인 需要를 보이고 있는데 우리나라가 1974년에 C\$30 만을 輸出(Statistics Canada 統計)한 바 있는 트럭 타이어의 경우, Size 1000-20 Nylon belted의 Whole sele price는 C\$125~135이며, Nylon Grip은 C\$130~140의 선에 이르고 있다.

그런데 競爭國의 對캐나다 進出現況 및 展望을 보면 乘用車와 트럭 部門에 모두 Good Year, Fire Stone 등 大대이커가 所在한 美國이 단연 首位를 占하고 있으며, Radial tire의 元祖인 Michelin(프랑스)의 진출이 美國에 버금하고 있다.

한편 우리나라가 진출하고 있는 Truck tire는 東南亞國家중 日本이 우리나라의 競爭對象國이 되고 있는데 1974년에 日本의 對캐나다 輸出은 C\$1,336 만 6천에 달함으로써 프랑스를 능가한 美國 다음가는 輸出國으로 登場했다.

타이어에 대한 需要者의 반응은 Radial tire가 거의 2배 이상 高價인 반면, 그 性能과 壽命이 월등하며, 最高級의 Regular tire가 36個月 Guarantee임에 比해 Radial tire는 Life time guarantee가 보장되고 있어 점차 Radial tire化하고 있으므로 시급히 Radial tire의 본격적인 生産에 착수해야 할 것으로 보인다.

특히, Steel belted radial truck tire의 市場은 開拓의 여지가 많은 部門이다.

또한 高速道路를 많이 이용하는 캐나다의 車輛에는 타이어의 壽命과 性能은 安全과도 직결되므로 신용있는 Maker와 Dealer를 찾게 되는데, 우리나라의 타이어 品質은 그 우수성이 인정되고 있으나 群小業者들 통해서는 長期的인 消費者의 評判을 얻기는 어려운 실정이다.

특히, 일단 한 業體에 獨占販賣權을 부여하면 長期的인 輸出擴大를 위해 다른 群小業體의 Order는 받기 難해야 할 것이다(KOTRA 海外市場 1975.4.24).

◆ 포리우레탄製 安全타이어 開發

오오스트리아, 포社

壤地利의 포리엘, 마시네파우社는 포리우레탄을 原料로 安全타이어를 開發했다. 이 타이어는 「LIM 타이어」라고 稱하며 코오드를 必要로 하지 않는 것이 特徵으로서 製造는 注型成形에 依한 몇 種類인가의 液狀原料를 密싱, 珪드內에서 混合, 珪의 軸에 流入시켜 一定한 硬化의 後에 珪을 열던 타이어가 된다 다고 하는 것으로서 新技術에 依한 製造法과 製造機의 開發이 成功했다고 되어 있다(75.2.5 日本타이어産業時報).

◆ 멕시코, 自動車製造業體에만 타이어 輸入許可

國內 타이어 取扱商에는 不許

<KOTRA Tijuana 事務所 報告>

멕시코 商工會議所에서 確認한 바에 따르면 멕시코 商工省은 自動車用 타이어의 輸入을 國內自動車製造業

계에 한해 實需要者로 認定, 許可하고 있는 것으로 알려졌다.

멕시코는 自動車用 타이어輸入을 輸入許可品目으로 指定, 事實上輸入을 抑制하고 있는데, 74年中 國內自動車 타이어生産이 原料不足으로 인해 減少하게 됨에 따라 이와같은 措置를 취했다고 한다.

또한 國內 타이어 取扱商에는 輸入을 許可하지 않을 同品の 輸入은 自動車製造業者에 한해 每1回 1만個 單位の 輸入을 許可하는 것으로 알려지고 있는데, 이와 같은 措置는 74年中에 타이어生産이 減少한데 비해 自動車生産業은 例年보다 27%가 増加함으로써 취해진 것이다.

이에 따라 타이어의 멕시코 市場進出은 타이어取扱 輸入商보다 自動車生産業體와 直接去來토록 해야 할 것이다.

한편 멕시코의 自動車生産業體 名單을 紹介하면 다음과 같다.

- ① Chrysler de Mexico, S.A.
Lago Alberto 320, México D.F.
- ② Ford Motor Company S.A.
Paseo de la Reforma 333, México D.F.
- ③ General Motors de Mexico, S.A. de C.V.
Ejército Nacional 843, México D.F.
- ④ Nissan Mexicana S.A. de C.V.
Prolog Uxmal 1112, México D.F.
- ⑤ Renault Mexicana S.A. de C.V.
Av. Coyoacán 1635, México D.F.
- ⑥ Vehiculos Automotores Mexicanos S.A. de C.V (Jeep/Rambler)
Poniente 150-837, México D.F.
- ⑦ Volkswagen de Mexico S.A. de C.V.
Av. Chapultepec 284-6 pise, México D.F.

(註: 上記 自動車製造工場은 特殊車輛을 除外하고는 멕시코의 製造年度와 같은 해에 같은 車輛을 生産하고 있다.) (KOTRA 75年 海外시장지)

◆ 이란, 貿易政策 變更

〈KOTRA Teheran 貿易館 報告〉

이란政府는 종래 事前輸入許可品目을 輸入自由化品目으로 바꾸었는데 그중 一部(타이어)는 다음과 같다.

1. 輸入自由化品目

- | | |
|---------|---|
| BTN No. | 品目名 |
| 40.11 | Rubber tires, solid or hollow, tire cases, Interchangeable tire threads, inner tubes and tires flaps, for wheel of all kinds: |
| | A. Tires, solid |
| | B. Tires and tubes for aircraft |

C. Others

D. For goods vehicles buses and tractors:

(75.5.12 日刊海外시장지)

◆ 이란의 公休日 現況

現地 旅行時 留意해야

〈KOTRA Teheran 貿易館 報告〉

最近 이란을 訪問하는 國內輸出業者들은 現地の 公休日 또는 其他 休일에 대한 事前情報을 入手치 못함으로써 귀중한 時間을 허비하는 예가 許多하다.

이곳은 모슬렘國으로써 木曜日이 半休務日이며, 대개의 경우 12時까지 執務하고 오후부터는 休務이며, 金曜日은 完全休務日이므로 착오없길 바란다.

따라서 國內業界는 現地 訪問日程을 編成할때는 다음 休일을 參考하기 바란다.

○ 이란의 公休日

3.12, 21, 22 宗教休日

3.23~25 新年休日(그러나 同年初에는 一般的으로 一般商社는 約 15日間 休務한다 함)

3.31 宗教休日 4.2 Noov Rooz 公休日

8.5 制憲節 8.6, 23 宗教休日 9.23 宗教休日 10.7 宗教休日 10.26 國王誕辰日 11.15 宗教休日 12.13, 21 宗教休日 (75.3.11 海外市場紙)

◆ 브라질, 工業用 機械類에도 特惠廢止

74年 12月 10日부터 發效

〈KOTRA San Paulo 事務所 報告〉

지난 12月 2日 브라질의 CPA(關稅政策審議會)는 聯邦政府 官報를 통해 國產類似品이 없는 物品에 대해서도 關稅 50%를 遞減하는 特惠를 1年間 停止한 바 있는데, 이번에는 CDI(工業開發審議會)가 74年 12月 10日부터 同審議會의 프로젝트 申請接受 範圍를 縮小하고 選別性을 強化한다고 公告했다.

奢侈品에 대한 2회에 걸친 100% 關稅率 引上과 適用範圍의 擴大에 의한 輸入制限措置를 취한데 이어 마침내 브라질 工業發展을 目的으로 하는 CDI의 프로젝트 承認을 要請하는 業種 自體에 대해서도 지난 7月에 이어 다시 손을 댈 것으로서 오토바이, 包裝, 플라스틱製品, 메리야스, 刺繡, 網(그물), 카펫트, 天然纖維 以外에 대한 紡織部門 등도 特惠對象에서 除外되었다.

同措置로서 日本紡織 企業들의 對브라질 進出에도 어느 程度 終止符가 적혀진 것으로 現地 日本系 企業界에서는 보고 있다.

그리고 이번 措置는 最終인 것이 아니라 계속하여 類似한 制限措置가 發해될 것으로 觀測되고 있다.

74年 12月 10日에 發效된 CDI 措置는 一連의 消費財 生産工業의 機械設備輸入에 대한 免稅 또는 減稅의 特典을 廢止한 것으로서 直接, 間接으로 輸入을 代替하는 資本財 生産工業과 化學 및 石油化學製品을 生産하는 基幹産業, 디젤貨物自動車, 버스, 컨테이너, 一部 建築資材 生産工業 등은 여전히 優待措置를 받고 있다.

이밖에 航空機, 高級印刷, 家具 및 食品에 대해서도 계속 特典이 設定되고 있다.

다음은 現在 CDI(工業開發審議會)의 承認對象이 되고 있는 生産工業分野中的 한 종류이다.

自動車 및 트랙터類: 트랙터 및 部品生産工業, 아스팔트 및 整地機械, 自動車用 電氣部品 生産工業, 車輛用 디젤엔진機關車, 電車組立工業, 車輛 및 客車生産工場, 버스, 트럭, 지이프車 등 組立工場, 디젤엔진과 部品生産, 컨테이너, 自動車生産, 타이어 및 튜브製造工業 (KOTRA 海外市場 1975. 1. 8)

◆ 全美의 75年은 80%가 라디알타이어 装着

全美의 75年度의 80%는 라디알타이어를 装着하게 될것 같다?고 豫測되고 있으나 寫眞은 GY社트론트工場에서 스틸코오드 라디알타이어를 試驗機에 얹어놓고있는 곳, 이 試驗機는 베저리오메타어라고 呼稱하는 裝置로서 큰 鐵輪에 부딪치면서 타이어의 回轉速度가 여러가지로 變化되어 性能과 耐久力 그것에 各種의 荷重이 加해지는 것으로서 타이어의 彈性 負荷重等の 테스트도 可能하나 큰 騒音を 내므로 試驗技術者는 귀에 마개를 하고서 테스트를 한다

(74. 11 日本月刊自動車타이어誌)



◆ 世界最初の 國家試驗, 타이어整備士 님

公害가 取扱되면서 公害管理士가 생겼으나 “交通安全은 世界の所願”으로서 日本에 “타이어整備士”의 國家資格制度가 發足. 8月 官報告示로 最初の 整備士가 今年

에 탄생하기로 되었다. 無理하게 世界에서 처음으로...를 強調는 안하나 法律에 順從한 日本人 個人 特히 (法으로) “타이어整備士”는 줄곧 安全에의 基本을 만든 것은 좋은 例를 世界에 남기게 될 것 같다.

9月 15日 橫濱고부 平塚製造所內的 講堂에서 神奈川 縣의 타이어 정비士最終試驗(實技)이 行해졌다. 陸運局으로부터 中島整備課長도 技官을 다리고와서 立會 했으나 緊張된 空氣속에서 “國家試驗”같은 眞摯한 受驗者의 얼굴과 態度가 緊張되어 있다. 1間이 5分間, 3分지나면 號角을 불어서 “3分”이라고 經過를 알린다. 5分의 피리어드도 一段 높은 號角을 불며 끝나나도 受驗者를 보지않고서 入口의 쪽을 向해서 다음의 出番을 待期한다. 또 號角, 그리하여 4種目을 20分으로 끝낸다. 이것이 高速道路나 其他의 “安全”에 깊은 뿌리를 내린다. 試驗타이어는 튜브프레스, 발란스도있다. 6月부터 108時間의 研修가 끝난 사람들이다. 이날의 進行係는 타이어評論家를 自任하는 宮崎利子氏, 催促하는 것 같고, 叱咤하는 것같은 귀에 남는 號角소리였다. (74.9 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 佛, 브라질에 타이어工場 設立計劃

Michelin社 \$8천만 投資로

우리나라의 對브라질 타이어 및 튜브 輸出實績은 72年에는 全無했으나 73年에 \$9천, 74年에는 무려 \$201만 4천의 획기적인 增加를 보였으며, 今年 2月末 現在 \$35만 3천으로 前年 同期對比 28%의 增加를 보여 지속적인 好調를 보이고 있다.

그러나 최근 外信에 따르면 프랑스의 주요타이어 메이커인 ETS. Michelin社는 \$8천만의 投資로 브라질에 타이어工場을 設立할 計劃을 고려중이라고 한다.

이 工場은 輸出豫定인 Radial 타이어生産도 포함하고 있다 하는데, 아직 최종적인 決定은 매듭짓지 않았으나 同社는 이미 지난 2年동안 브라질에의 타이어工場 設立可能性을 조사해왔다고 하며, 2名의 同社 幹部가 이 問題에 대해 파리 駐在 브라질 大使 Antonic Delfim Netto氏와 접촉을 가졌다고 한다.

同 타이어工場이 設立되면 브라질 國內 生産量이 增加되어 우리나라의 타이어 輸出이 타격을 받지 않을까 우려된다.

특히 브라질에서는 國產品으로 대치할 수 있는 品目에 대해서는 一般關稅率보다 平均으로 30% 이상의 高率의 關稅가 적용되기 때문에 더욱 면밀하고 세심한 주의와 신속한 정보파악이 요청된다. 앞으로 우리나라의 對 브라질 타이어 輸出증대를 위한 對策으로는 프랑스처럼 브라질과의 合作投資 모색과 綜合商社의 多數進出 등이 요청되며, 특히 이 지역은 높은 關稅障壁

이나 排他的인 性格 때문에 民間베이스의 進出이 어려워 政府의 積極적인 지원 및 貿易協商의 추진이 요청된다. (75.4.12 海外시장지)

◆ Foldable Tire 濫用에 注意喚起

Good Rich 社, 事故頻發 指摘

〈KOTRA Atlanta 事務所報告〉

美國 最大의 타이어 메이커중의 하나인 B.F. Good Rich 社는 近來 타이어製品的의 濫用으로 말미암아 頻發하는 死傷事故를 憂慮한 나머지 非常用 스페어 타이어 所有者들에게 타이어를 만드시 指示한 使用法대로 使用하고 空氣를 注入하도록 警告하고 있다.

Good Rich 社에 따르면 Space Saver 라고 불리우는 携帶用(Foldable)타이어에 不適切하게 空氣를 注入하거나 또는 不適切하게 裝置함으로써 일어난 事故들로 인해 現在까지 2名이 死亡하고 17名이 負傷했다고 한다.

1967 年에 첫선을 보인 이 簡便타이어는 보통, 空氣를 注入하지 않는 形態로 스페어바퀴(Spare Wheel)에 裝置된다.

이 타이어는 必要할 때 이외에는 空氣를 注入시키지 않기로 되어 있고 緊急用스페어로서 制限된 用途에만 쓰이는 것이다.

同 타이어에 空氣를 넣을 때는 壓縮空氣容器(Pressurized Air Container)에서 直接 注入토록 되어 있는데도 不拘하고 많은 使用主들이 好奇心으로 一般高壓空氣注入機를 使用하는 例가 있다는 사실이 指摘되었다.

(74.9.11 海外시장지)

◆ 世界各國博覽會 및 展示會開催現況

○ 美洲地域品目別專門展示會

| Title | Period | Site | Organization |
|---------------|----------|-----------------------|-------------------------------|
| Auto Expo' 75 | 5.23-6.1 | L.A.Convention Center | L.A. Area Chamber of Commerce |

○ 世界各國品目別專門展示會

▲ 自動車·自轉車附屬品 및 서어비스 展示會

| | | |
|-----|----------|-------------|
| 濠洲 | 시드니 | 8.29~9.6 |
| 西獨 | 후랑크홀트 | 9.11~9.21 |
| 〃 | 플라이부르크 | 10.3~10.5 |
| 〃 | 프리드리히스하펜 | 10.11~10.12 |
| 프랑스 | 파리 | 9월 |

| | | |
|-----|-------|-------------|
| 프랑스 | 파리 | 10.2~10.21 |
| 英國 | 라이체스터 | 5.17~5.27 |
| 〃 | 런던 | 10.15~10.25 |
| 이태리 | 투린 | 5.14~5.18 |
| 〃 | 〃 | 11.1~11.9 |
| 美國 | 시카고 | 6.23~6.27 |
| 〃 | 〃 | 11.18~11.20 |

▲ 輸送 및 交通手段展示會

| | | |
|--------|------|-----------|
| 프랑스 | 니자 | 5.25~5.31 |
| 유고슬라비아 | 자그레브 | 5.19~5.24 |

(75.4.29 KOTRA 海外市場紙附錄에서 拔萃)

◆ 大韓타이어工業協會가 加入한 各國

體에서 安保決意闡明

(社)大타協이 會員으로 되어 있는 諸團體에서는 各 總力安保에 關한 決議文(省略)을 다음에 依據採擇하여 굳건한 安保意志를 誇示했다.

1. 全國經濟人聯合會를 爲始한 48個 主要經濟團體들은 5.3 上午 11時 全經聯會議室에서 會議를 갖고(全經聯會報 第486號)

2. 韓國貿易協會는 5.6 下午 貿易會館大會議室에서 協會任職員 會員商社 및 關聯機關代表 約 500名이 參席한 가운데 反共蹶起大會를 열고(75.5.7 貿易通信)

3. 大韓商工會議所는 5.8 下午 2時 商議大會議室에서 서울 및 大韓商議會員과 特別會員 商議任職員 등 300餘名이 參席하여 「總力安保商工人團合大會」를 갖고(75.5.11 商議週報)

4. 韓國雜誌協會에서는 5.2 第131次 緊急理事會에서 75.5.10 雜協 第750-74-1號)

各各 決議했다.

그리고 韓國雜誌協會에서는 6.9 第 132次 緊急理事會에서 言論風土改善에 關한 決議文(省略) 또한 採擇하였다(75.6.9 雜協 第 750-97號)

◆ 三陽타이어(株)의 製品을 販賣

유니로알타이어 地方센터에서도

三陽타이어(株)의 代理店인 유니로알타이어(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·한친금) 以外에 다음의 유니로알 타이어(株) 地方센터에서도 三陽타이어(株) 製品을 販賣하고 있다.

| | | |
|---|--|--|
| 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 28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 28個所로 大幅 擴充했을 뿐 아니라 2臺의 서어비스카야까지 마련하여 消費者를 直接 尋訪하여서 까지 無料서어비스를 提供하는 等 前衛의인 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 附着狀態下에서의 타이어발란스를 無料로 點檢且調整해 줌으로써 安全運行과 車體保護에 寄與한다.
2. 타이어체인저(Tire Changer) 임팩트렌치(Impact Wrench) 및 작키(Grage Jacky) 등의 裝置로 휠이 損傷되지 않게 緊 타이어의 交換裝着을 하여주고 있다.
3. 센터를 찾는 車輛에 對하여 콤푸레샤(Air Compret ssor)를 利用하여 適正空氣壓을 維持시켜 준다.
4. 諸般 아파터서어비스 外에 當社 製品도 센터에서 販賣하고 있다.

○ 서어비스裝備類가 設置되어 있는 28個 센터

| | | |
|--|---|--|
| 韓國서어비스센터 김 덕 준 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉓ 0904 郵番 100 | 韓國麻浦서어비스센터 김 판 숙 서울特別市麻浦區웅당洞50-13 電番 ㉓ 6661 郵番 121 | 韓國全州서어비스센터 채 희 단 全北全州市진북洞360 電番 郵番 520 |
| 서울서어비스센터 박 인 병 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉓ 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 ㉓ 4734, 5898 郵番 150 | 韓國全南서어비스센터 최 용 진 全南光州市東區중흥洞700-8 電番 ㉓ 3124 郵番 500 |
| 韓國서어비스센터 홍 순 성 서울特別市中區笠井洞230-10 電番 ㉓ 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 | 韓國大邱서어비스센터 안 재 수 慶北大邱市中區市場北路1-9 電番 ㉓ 6150 郵番 630 |
| 韓國서어비스센터 홍 원 영 서울特別市中區乙支路3街189-3 電番 ㉓ 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 | 韓國慶州서어비스센터 엄 인 섭 慶北慶州市노송洞279 電番 2402 郵番 681 |
| 韓國서어비스센터 신 윤 홍 서울特別市中區乙支路3街189-2 電番 ㉓ 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 | 韓國釜山서어비스센터·협성타이어 이 기 춘 釜山直轄市中區中央洞4가40 電番 郵番 600 |
| 韓國서어비스센터 한 기 성 서울特別市中區乙支路3街104 電番 ㉓ 0297 郵番 100 | 韓國江陵서어비스센터 민 병 갑 江原道江陵市옥천洞145-1 電番 2144 郵番 210 | 韓國釜山서어비스센터·로타리타이어 성 기 옥 釜山直轄市東區凡一3洞814 電番 ㉓ 8682 郵番 600 |
| 韓國東部서어비스센터 송 재 용 서울特別市東大門區龍頭洞33-5 電番 ㉓ 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 ㉓ 1144 郵番 600 |
| 韓國서어비스센터·세광사 경 연 태 서울特別市西大門區교북洞10-1 電番 ㉓ 2587 郵番 120 | 韓國清州서어비스센터 신 형 인 忠北清州市서문洞9-4 電番 2031 郵番 310 | 韓國馬山서어비스센터 성 기 생 慶南馬山市동성洞151 電番 2131 郵番 610 |
| 韓國서어비스센터·진진타이어 천 경 숙 서울特別市城東區현인洞16-2 電番 ㉓ 8036 郵番 133 | 韓國大田서어비스센터 오 유 근 忠南大田市大興洞158-2 電番 ㉓ 1183 郵番 300 | 韓國晉州서어비스센터 이 명 구 慶南晉州市동성동149 電番 2389 郵番 620 |
| 韓國서어비스센터·형제사 이 학 순 서울特別市麻浦區서교洞447-5 電番 ㉓ 4095 郵番 121 | | |