



◆ 臺灣의 新고무 消費量

(單位：屯)

年次	天然고무	合成고무	合計	合成고무比率
1971	24,500	18,500	43,000	43.0%
1972	30,000	25,000	55,000	45.5
1973	35,000	30,000	65,000	46.2

注) ① 1973 年은 推定

資料：國際고무研究會

(日本고무타임스社刊「韓國臺灣의 고무工業」에서)

◆ 타이어의 性能表示를 美 生産者에게 指令

美運輸省은 75年 5月부터 타이어의 性能表示를 메이커에게 하도록 義務를 付與케 되었으나 이 制度는 當局이 타이어의 性能테스트를 行하고 그 結果에 基해서 壽命이나 形狀, 耐熱性, 制動特性 等を 링크해서 타이어에 表示케 하여서 消費者的 便宜를 圖謀하려고 하는 것이다. 計劃에 依하면 壽命이 1萬5千哩 未滿의 타이어에는 X의 마아크가 붙게되며 1萬5千哩以上 6萬哩以下의 것에는 15에서 60까지의 2 單位의 數字가 刻印된다. 또 制動特性에 依하여 1~3個의 星印이 붙게되며 耐熱性은 A.B.C의 記號로 區別되게끔 되어 있다 (74. 7 日本自動車타이어誌)

◆ 夜光性 自轉車타이어

世界的인 바이코르지가 運動의 普及에 따라서 各地에서 自轉車의 事故가 增加하고 日本서도 自轉車 專用道路를 設定하는 等 그 對策에 골치를 앓고 있으나 世界最大의 타이어메이커인 GY社에선 요즘은 夜光自轉車타이어를 開發하여 販賣를 始作했다.

이 타이어는 몇 百萬의 그라스, 비이프로부터 된 特殊테이프(約 0.5cm 幅)를 사이드월에 끼운 것으로서 晝間은 普通것과 다른 點이 없으나 夜間에 빛을 조금이라도 받으면 強하게 反射하여 暗夜에 뚜렷하게 光輪이 浮上한다. GY社에 依하면 이 빛나는 타이어는 數百米 떨어진 自動車의 속에서 明確하게 確認할 수가 있다고 하며 夜間의 自轉車事故의 防止에 큰 效果를 올릴 수 있다고 期待되고 있다.

同社는 이미 4 사이즈의 “빛나는 타이어”를 開發했으나 現在로서는 美國內에서만 販賣를 行하고 있다.

(74. 2. 日本타이어誌)

◆ 日, 自轉車安全基準 設定方針

粗惡輸入品 逐出 위해

日 通産省은 自轉車에 대해서도 安全基準을 設定키로 하고, 곧 自轉車安全基準調查會를 設置, 具體的인 內容을 세우기로 方針을 定했다고 한다.

이는 日本의 自轉車保有臺數가 4,300만臺에 이르고 있는데도 불구하고 지금까지 安全基準이 設定되어 있지 않을 뿐 아니라 粗惡한 輸入自轉車가 市中에 늘어나고 있어 이를 몰아내기 위한 것이라고 한다.

따라서 安全基準의 內容에 따라서는 對日 自轉車輸出國인 東南亞나 歐洲로 부터 反撥을 받을 것이 豫想된다.

日 通産省은 今年 後半期에 가서 自轉車安全基準을 實施에 옮길 생각인데, 通産省이 檢討하고 있는 安全基準은 美國이 올 7月頃에 實施할 豫定인 「美 自轉車安全基準」과 거의 비슷한 內容이 될 것으로 보인다. 이 때문에 全體의 構造, 制動, 操縱시스템, 車輪關係, 체인, 페달, 反射鏡 등 20個項目 정도에 걸쳐 細部 基準이 設定되리라고 본다.

日本의 國內自轉車 需要는 73年의 830만대로부터 74年에는 610만대가 늘어났으며, 앞으로도 높은 需要가 期待되고 있으며, 74年末 自轉車保有臺數는 自動車의 2배에 가까운 4,300만대에 달하고 있다.

自轉車의 安全基準은 世界 어느 곳에서도 아직까지 設定되어 있지 않은 實情이다. 그런데 美國이 7月부터 同 安全基準을 實施할 豫定이므로 이에 步調를 맞춰 가겠다는 것이지만 그 속셈은 어디까지나 이를 통한 輸入品 逐出에 있는 것 같다.

日 通産省 調査에 따르면 73年度에 7만9천대였던 輸入自轉車가 74년에는 不況으로 內需가 鈍化했음에도 불구하고 14만3천대로 急增하고 있다.

輸入急增의 原因은 日産 自轉車(미니싸이클 1대에 약 ₩3만)에 비해 輸入品이 相當 ₩1만5천으로 약 半額밖에 안되며, 實際使用에 있어 事故率과 故障率이 많은 溶接·材質面에 問題가 있다는 것이다.

이와 같은 傾向에 비추어 보아 對日 自轉車 輸出에 있어서는 日本의 自轉車安全基準에 準하는 品質對策이 隨伴되어야 할 것이다. (75. 3. 4 海外市場誌)

◆ 美, 自轉車安全基準 改正

來年 1月 1日 까지 再延期할듯

在庫調整과 生産體制 未備로

美國의 消費者保護安全委員會(CPSC)는 오는 5月 1日 實施를 目標로 推進해 온 自轉車의 安全基準改正을 來年 1月 1日까지 다시 延長할 것이 거의 確實視 된다고 日本 自轉車部品業界 消息通이 말했다.

이는 美國內 메이커의 在庫調整이 不振한데다 生産體制가 整備되지 못한데 主要原因이 있다고 한다.

CPSC는 消費者保護의 立場에서 各種 製品의 安全規格을 엄격히 할 方針아래 TV나 라디오 등 電氣製品에 이어 今年 1月 1일부터 自轉車 安全規格을 改正키로 하였으나 美國內 메이커 뿐 아니라 歐洲과 日本 등의 業界가 在庫調整이 不振하고 生産體制가 整備되지 못한 까닭에 잇따라 延期되어 5月 1日까지 延期된 바 있었던 것이다.

그러나 景氣後退에 의한 需要不振으로 昨年の 販賣臺數는 再昨年の 1,700만대로부터 1천만~1,100만대로 떨어져 아직도 流通段階에는 200만대의 在庫가 있는 것으로 推定되고 있다. 그리고 새로운 規格下의 生産體制도 不振한 것으로 알려지고 있다.

한편 日本의 自轉車業界는 이미 새로운 安全規格下에서의 生産體制를 갖추고 있기 때문에 美國의 이와 같은 延期措置에 별로 구애됨이 없다고 한다.

(75. 3. 20. 海外市場紙)

◆ 중대가리타이어의 制動距離는 2배

日本 타이어 協會에선 茨城縣矢田部の 日本 自動車研究所 테스트코스에서 首都交通公害特別對策協議會(會長, 小倉昌男大和運輸社長=首都圏의 運輸會社의 公害對策協議會) 및 警視廳, 交通部를 後援하여 트럭타이어의 制動테스트를 行했다. 이날은 것은 路面에서의 중대가리타이어와 100%의 新品타이어, 그리고 50%殘溝인 中古타이어와의 브레이크 制動은 어떻게 다른가. 關係官廳, 新聞記者, 運輸關係者에게 公開한 것, 그 結果는 다음 表와 같다.

우선 完全摩耗 타이어는 時速 80km로 달릴 때에 급브레이크를 걸었을 境遇, 完全히 停止될 때까지 約 113m를 必要로 하며 時速 50km일 경우는 約 32m를 必要로 한다. 이에 對하여 新品 리그라면 80km로 約 64m, 50km로 21.5m, 新品 리브라면 各各 約 69m와 22m로서 중대가리타이어가 宏壯히 危險하다고 하는 結果가 나왔다.

「解説」 마모타이어의 쪽이 溝 100%, 50%의 타이어

試驗 結果

타이어條件	指 定 初速度 km/h	制動距離(m)			平 均 制動距離 (m)
		1 回째	2 回째	3 回째	
新品리그타이어	80	64.4	62.3	65.1	63.9
	50	21.5	21.3	21.6	21.5
新品리브타이어	80	67.9	69.0	69.4	68.8
	50	22.5	22.4	22.1	22.3
50%摩耗리브타이어	80	68.9	71.1	70.3	70.1
	50	22.2	21.7	22.4	22.2
完全摩耗타이어	80	111.3	114.0	113.2	112.8
	50	32.0	31.6	32.0	31.9

보다 大端히 危險하다고 하는 테스트 結果에 對해서는 當然之事라 할 것이다. 그러나 이 테스트 結果에 對하여 生覺하지 않았던 곳에서부터 뜻밖의 問題가 일어났다. 그것은 테스트의 翌朝의 一般紙가 一齊히 「리브는 리그보다 安全性이 낮(底)다」라고 報道하고 이 中에서 테스트의 主權者인 警視廳이 100%溝의 리그와 리브의 制動距離가 時速 80km인 境遇 5m나 틀리는 것으로 해서 리브화에 難色을 보였다라고 報道된 點이다. 타이어 協會로서는 이 테스트는 어디까지나 중대가리타이어와 100%, 50%溝의 타이어에선 制動距離가 如何히 다른가를 테스트하는 것이 目的일터인데 그것이 어 느사이엔가 리그와 리브와의 制動 테스트로 실착 바뀌어 졌다고 不滿을 털어뜨렸다.

또한 이 公開테스트에 先行하는 豫비 試驗에선 리브쪽이 制動性이 좋다고 하는 데이터도 나와 있으며, 또 타이어메이커 獨自의 테스트에서도 차이가 많아서 어느쪽이 制動性이 優秀하다고는 말할 수 없다고 하는 것이다.

그것이 한 番의 테스트에서 「리브는 리그보다 安全性이 낮(低)다」고 記錄되는 것은 本意가 아니다라고 하는 것이 타이어 協會의 辯明이다. 警視廳으로서는 이 테스트는 어디까지나 앞서의 리브와 리그의 “타이어騷音테스트”와 不可分離의 것이라고 生覺하고 있었던 것 같다.

騷音테스트에선 리브쪽이 리그보다 3~5분 程度 騷音이 낮으며 警視廳도 트럭용 타이어의 리브화에 “GO”의 사인을 내고 있었다. 또 各 타이어메이커어도 빠르면 今年末부터 트럭타이어의 리브 生産比率를 높이기 爲 準備하고 있었다.

그것이 今番의 테스트에 依해서 경시청으로부터 一時的이기는 해도 리브화에 호기를 제공하게된 셈이다.

警視廳은 首都圏의 監督官廳으로서 已往 할 바에야 多角的인 綜合테스트를 行하여서 트럭타이어의 리그, 리브의 問題에 當面해야 하지 않을런지, 또 타이어 協

會 타이어타이어커어 共히 리그, 리브의 問題는 直接 自己自身の 일이기도 할 터이다.

그렇다면 좀더 主體性을 갖고서 公開테스트에 參加해야 할 것이다. (74. 9 日本月刊타이어)

◆ '75年 타. 튜 需要豫測

總計 53萬4千餘屯, 日 타이어協會

(社)日本 自動車타이어協會가 恒例의 75年度에 있어서의 自動車타이어의 수요 豫測值을 發表했다. 이에 依하던 總수요로는 74年(一部 豫측)을 上廻하며 73年 程度의 수급 水準에 達할 모양이며 73, 74年의 平均에 對해서는 4.5%程度의 增加로 되며 經濟成長率 5%에 따라서 緩慢한 景氣恢復이 豫상되나 이 豫측은 世界經濟의 動向에도 크게 關聯해서 流動的인 要素에 있음은 否認할 것 같다(以下 고무量은 新고무로 屯單位로 되어 있다).

自動車수요 豫측에선 75年은 個人消費나 수송活動이 74年보다 上昇한다고 보고 國內수요는 435萬대(前年比 14.7%增)를 豫見, 이 分의 타이어수요도 21萬2千159 屯으로 推計되나, 自動車수출은 245萬대로서 6% 減으로 豫測되고 있으나 타이어만의 수출은 25%程度 增加한 12萬屯이 豫見되고 있다. 今年度의 實績에 依하던 國內用은 39萬7千560屯(新車用 20萬5千353屯 補修用 19萬2千207屯) 이에 輸出用 11萬4千500屯을 加算하여 總計 51萬2千60屯으로 前年比 2萬2千245屯의 減少를 보였다.

이것은 新車用으로 1萬2千425屯, 補修用으로 2萬6千427屯, 計 3萬8千852屯의 減으로 輸出만이 1萬6千658屯을 增加시켜 커버어하고 있으나 73, 74年을 合計한 것을 「前年」으로 하면 別項과 같이 新車用이 103.3% 補修用이 105.5%, 輸出用이 104.8%의 增加로 總計로

104.5%의 增이 75年度의 豫測이다.

74年 2萬屯減, 輸出 25%臺로

今 74年度의 經濟는 豫想以上の 下落이 兪보여 成長率도 2%에 그칠 豫測인데 75年은 恢復期로 들어간다고 말하고 있으며 그 成長도 完滿하게 5% 增으로 보여지는 것으로 보아 自動車의 生産도 73年度를 조금 下廻하는 680萬대가 豫見되어 이에 따른 타류類도 別項과 같이 年度內에선 53萬4千9百4屯으로서 적지만 73年을 約 600屯上廻해서 生産될 展望이다.

75年度 수요를 種類別로 보면 트럭, 버스用이 396萬 7千8百本으로 今年과 비슷하며 小型 및 輕트럭用이 1,827萬6千4百本으로서 이것 亦是 거의 今年과 비슷하며 붓는 것은 乘用車用(含輕乘)이 3千5百68萬8千6百本으로 今年의 3千2百58萬7千7百本에 比해 3百萬本 餘를 上廻한다. 또 二輪車用의 639萬本餘도 今年의 6百10萬本餘에 比하여 29萬本을 增加시켰으며 建設用大型타이어, 産業車輛用, 農耕用도 거의 國內用에는 今年程度의 豫測이다. 以上은 타이어社(B.Y,T.S.O.N) 및 GY의 總計로서 其外各社도 2,3百屯 增強될 것으로 보인다.

自動車 輸送低下 73年 運輸白書

運輸省이 近者 集計한 73年度 運輸白書에 依하던 自動車수송의 低調가 눈에 띈다. 輸送量은 屯數로서 前年比 5.6%減, 톤 kg로 8.2%減으로 大幅으로 減少했다. 特히 自家用 트럭이 크게 하落落하여 屯數로 7.9% 屯 kg로 12.3%로 下廻했다.

屯 kg에서의 수송세어는 營業用 52.0%, 自家用 48.0%로 되어 있다. 이 트럭 輸送의 低調相은 公共投資抑制策에 따른 建設業의 不振 등이 영향하여 近來에 없는 大幅下落在 된 것으로 보여진다. 輸送기관別의 수송톤 kg의 세어는 트럭이 前年比 3.0%포인트의 低下로 되어 있다.

75年 動타 튜 需要 動向

		73年	74年	75年	前年比	
		實績	實績豫상	豫상	74/73	75/74
國內需要	新車用	217,829	205,353	212,159	94.3%	103.3%
	補修用	218,634	192,207	202,745	87.9	105.5
	計	436,463	397,560	414,904	91.1	104.4
輸出		97,842	114,500	120,000	117.0	104.8
總需要		534,305	512,060	534,904	95.8	104.5

自動車生産臺數

		73年	74年	75年	前年比	
		實績	實績 예상	예 상	74/73	75/74
販 賣	國內	4,916.0	3,793.0	4,350.0	77.2%	114.7%
	輸出	2,067.6	2,607.0	2,450.0	126.1	94.0
	計	6,983.6	6,400.0	6,800.0	90.4	106.3
生産臺數		7,082.8	6,510.0	6,800.0	91.7	104.5

1975年自動車타·류總需要豫測

(B.Y.S.T.O.N.G.Y)	國內		輸出		合計		고루量 前年比			
	타이어本	고루量	타이어本	고루量	타이어本	고루量	國內	수출	合計	
	千本	屯	千本	屯	千本	屯				
트럭버스用	74年實績	3,968.0	113,363	2,083.0	60,357	6,051.0	173,720	99.8%	104.8%	101.5%
	75年豫測	3,967.8	113,123	2,183.0	63,256	6,150.8	176,379			
小型트럭用	74年實績	18,120.4	103,576	1,114.0	8,946	19,234.4	112,522	101.5	104.8	101.8
	75年豫測	18,276.4	105,146	1,168.0	9,376	19,444.4	114,522			
乘用車用	74年實績	32,587.7	136,507	3,833.0	19,251	36,420.7	155,758	109.9	104.8	109.3
	75年豫測	35,688.6	150,085	4,018.0	20,176	39,706.6	170,261			
建設車輛用	74年實績	146.3	10,778	167.0	20,496	313.3	31,274	101.9	104.8	103.8
	75年豫測	149.0	10,981	175.0	21,481	324.0	32,462			
産業車輛用	74年實績	734.8	4,273	124.0	793	858.8	5,066	105.4	104.8	105.3
	75年豫測	775.0	4,503	130.0	831	905.0	5,334			
農業機械用	74年實績	2,183.3	9,410	24.0	679	2,207.3	10,089	113.1	104.8	112.6
	75年豫測	2,470.0	10,645	26.0	712	2,496.0	11,357			
二輪自動車用	74年實績	6,103.9	10,346	1,276.0	2,718	7,379.9	13,064	104.7	104.8	104.7
	75年豫測	6,390.0	10,830	1,337.0	2,848	7,727.0	13,678			
合計	74年實績	63,844.4	388,253	8,621.0	113,240	72,465.4	501,493	104.4	104.8	104.5
	75年豫測	67,716.8	405,313	9,037.0	118,680	76,753.8	523,993			
其他合計	74年實績	4,126.7	9,307	551.0	1,260	4,677.7	10,567	103.1	104.8	103.3
	75年豫測	4,366.0	9,591	578.0	1,320	4,944.0	10,911			
總合計	74年實績	67,971.1	397,560	9,172.0	114,500	77,143.1	512,060	104.4	104.8	104.5
	75年豫測	72,082.8	414,904	9,615.0	120,000	81,697.8	534,904			

(74. 12. 25 日本 타이어産業時報)

'74 自動車用 타· 튜 고수량

(單位: 屯)

月 別	生 産	前 月 比	國 內 出 荷	前 月 比	輸 出 出 荷	前 月 比
1	37,880	89	32,713	98	6,042	94
2	42,232	111	35,772	109	7,103	118
3	46,473	110	33,656	94	9,146	129
4	38,720	83	28,716	85	9,026	99
5	42,767	110	30,899	108	10,215	113
6	40,956	—	30,646	—	10,003	—
7	42,855	104.6	33,128	108.1	10,334	103.3
8	37,739	88.1	30,032	90.7	10,178	98.2
9	45,184	119.7	35,831	119.3	10,402	102.5
10	47,818	105.8	39,443	83.9	10,360	99.6
11	45,662	95.5	33,111	—	10,393	100.3
73.1~11	468,286		363,947			
1~11	476,262		390,470			
前年同期比 (%)	98.3		93.2			

(75. 2. 15 日本 타이어産業時報)

'74 輸出通關實績 (FOB=\$1,000)

月 別	東 南 亞	西 亞	歐 洲	北中南美	阿 洲	大 洋 洲	合 計	前月比(%)
1	1,823	4,933	708	3,773	1,340	1,513	14,090	64
2	1,663	6,237	1,450	6,361	1,295	2,869	19,875	141
3	3,598	8,164	1,959	7,224	1,447	4,419	26,811	135
4	2,989	8,072	1,696	7,127	1,909	4,608	26,393	98
5	3,144	9,506	2,878	9,174	2,505	5,215	32,422	123
6	2,703	11,363	3,778	10,704	2,968	5,803	37,319	115.1
7	2,760	12,149	4,344	11,405	2,021	4,115	36,794	98.6
8	1,782	10,910	3,390	10,998	2,889	4,428	34,397	93.5
9	1,989	11,307	4,802	11,583	2,573	5,617	37,871	110.0
10	2,399	14,218	4,692	10,304	3,153	3,348	38,114	100.6
1~10	24,850	96,859	9,697	88,653	22,092	41,935	304,086	
73.1~10	17,125	57,793	18,571	66,673	14,199	21,680	196,046	
前年同期比 (%)	145.1	167.6	159.9	133.0	155.6	193.4	155.1	

資料: 日本 自動車 타이어 協會

(74. 12. 25 日本 타이어 産業時報에서)

74 輸入通關實績

〈除소릿트〉(單位：千圓)

月別	타이어	튜우브	合計	前月比
1	351,667	8,918	360,585	112%
2	442,030	7,534	449,564	125
3	806,874	3,450	810,324	180
4	778,913	21,446	800,359	99
5	1,153,908	39,045	1,192,953	149
6	1,546,848	26,284	1,573,132	131.9
7	613,415	27,334	640,749	40.7
8	557,704	29,697	587,401	91.7
9	403,551	23,378	428,929	73.0
10	499,262	29,545	528,807	123.3
1~10	7,154,172	218,631	7,372,803	
73.1~10	1,826,051	44,335	1,870,386	
前年同期比(%)	391.8	493.1	394.2	

資料：日本自動車타이어協會
(74. 12. 25 日本타이어産業時報)

◆ 日, 全고무業界 不伸

타이어 4%增, 75年 高무工業會豫測

日本 고무工業會에서는 今 75年度の 各 고무業種의 新高무消費量豫測을 行했다.

이에 依하면 今年の 國民總生産豫想은 3~4%의 成長率이며 自動車の 生産도 年間 680萬대로서 昨年度の 655萬2千대보다 250萬대 정도는 많은 展望으로 되어 있는 것을 基調로 타이어, 工業用高무製品 등의 수급에 측을 行했으나 國際的인 流動性을 反映해서 政府나 經

團聯 其他의 豫측도 各各 다르며 따라서 工業會의 것도 多分히 流動的인 것으로 生覺되고 있으나 이 豫測속에서 自動車타이어의 部門에 對해서만은 4.2%의 伸張으로서 昨年보다 上廻이며 再昨年보다 적다고 하는 中間的인 數字로 되어 있다. 또 工業用品類에 對해서는 高무벨트와 호오스가 若干 부른 外는 不況이며, 全體로 昨年比 99.1%로서 감소를 보였다. 그 以外의 高무製品은 더욱 감소가 豫상되며 9萬8千噸으로서 96.2%로 縮크 되어 있다.

이들은 前者 日本 自動車타이어協會가 昨年末에 豫測한 것과 軌를 같이하는 것으로서 타이어協會는 4.5%로서 工業會보다 3%程度 많은 觀測을 하고 있다.

타이어協會에 依하면 農業機械用的 타이어는 112.6%로 伸張이 豫想되고 있으며 트럭, 버스用 및 小型트럭用 등 一連의 貨物車用은 1.5~8%의 伸率밖에 보여 있지 않으나 乘用車用에선 9.3%나 또 農業機械 等에선 112%로 特別한 調査를 끝맺고 있다. 트럭等的 低調는 公共事業等的 豫算이 붙어 있지 않으므로 一般産業界도 같이 低調로 본 것 같다.

75年 上期는 타이어業界도 不況業種으로서 在庫調整의 對象이 되어 調整이 上期에 끝나고 下期부터 徐徐히 수요증가로 될 것으로 보고 있다. 總合計로 74年度는 51萬2千60噸(見積)이었는데 對해 75年은 53萬4千9百4噸으로 4.5% 增加하고 있는 것도 内外의 狀況에서 景氣上昇을 豫見한 것도 事實일 것이다.

增加豫見도 新車用보다 補修用的 增加가 눈에 띄며 輸出面에선 어느 部門이고 間에 4.8%의 增加로 一律的이다. 또한 이 豫상量은 日本 고무공업會가 理事會에 報告한 資料이다.

75 年의 新 高 무 消費 豫 想 量

(單位：屯)

製品別	73 年	74 年		75 年		
	實績	見積	對前年	見積	前年比	前前年比
타·帶類	562,400	540,500	96.1%	563,100	104.2%	100.1%
動타·帶	531,000	515,000	97.0	538,000	104.5	101.3
轉타·帶	12,100	9,000	74.4	8,000	88.9	66.1
其他(練生地 其他)	19,300	16,500	85.5	17,100	103.6	88.6

(75. 1. 25 日本타이어産業時報紙)

◆ 美 타이어工場 爆發

GY 보오몬트

外電에 依하면 美國 텍사스州 보오몬트에 있는 GY 타이어의 化學工場이 74. 11. 29 連속 9回나 爆發하여 約折半이타고 10名 負傷 1名 行方不明이 되었다.

同日午後 8時頃 人造高무 이소프렌의 製造設備가 또 있따라서 타고 深夜에 이르러선 危險하므로 附近 住民은 피난했다고 傳해진다(74. 12. 5 日本타이어産業時報)

◆ 印度의 타이어工場 操業開始

印度의 뉴우데리 近郊에 最近 타이어生産能力 年

間 50萬本이라고 하는 타이어工場이 建設되어 操業을 開始했다. 콘티넨탈, 구미社에선 이 타이어 工場에 生産노우하우와 機械設備를 納入, 印度政府와 契約를 하고 있다(74. 12. 5 日本 타이어産業時報紙).

◆ 最高時速 130km, 歐洲의 高速道路

歐洲의 OECD 加盟國 18國의 運輸相會議에서 高速道路의 스피드 制度에 對해서 最高時速을 110km에서 130km의 사이로 決定할 것이 合意되었다. 이에서 歐洲의 高速道路에서 130km 以上の 速度가 不認케 되었다. 또한 最高時速의 決定은 이 범위 내에서 各國政府에 委任되어 各自의 事情에 따라서 定해도 좋기로 되었다(74. 12. 25 日本타이어産業時報紙).

◆ 日, 東名高速道路에 있어서의 타이어 事故의 實體

靜岡縣 警察本部 調査

타이어 摩耗가 事故原因의 88.6%

靜岡縣警察本部 交通部 高速道路 交通警備隊가 縣下 東名高速道路에 있어서의 交通事故車輛中 타이어에 關

한 事故調査를 昨 74年 7月 20日~10月 19日까지의 3個月間에 發生한 것에 對해서 行했다. 그에 依하면 「不良타이어(이 調査의 判定 基準에 依한 증대가리타이어를 摩耗타이어라 한다. 別表)의 装着使用이 交通事故發生의 큰 原因으로 되어 있음이 明白해졌다.

同調査期間中の 交通事故關係車輛은 493臺이며 그中 不良타이어를 使用하고 있었던 車輛이 110대(22.3%)로 不良타이어를 使用하고 있었음 이 事故原因으로 된 것이 73대(66.4%)이었다.

前年度比 1.4%의 上昇

同交通隊가 1973年 5月 10日부터 3個月間에 實施한 調査結果에 比하면 今番의 調査結果에 있어서는 不良타이어 使用車輛이 5.1% 不良타이어 使用이 事故原因으로 된 것이 1.4%의 增加를 表示하고 있다.

普通乘用車가 69.9%를 占據.

不良타이어 使用車輛을 車種別로 보면 普通乘用車가 249대中 65대(59.1%)로 가장 많고 다음이 普通貨物車가 130대中 28대(25.5%) 大型貨物車 5대(6.8%)란 順이며 또한 不良타이어를 使用하고 있었던 것이 事故原因으로 된 것은 普通乘用車가 51대(69.9%)로 가장 많고 다음이 普通貨物車 15대(20.5%) 大型貨物車 5대(6.8%)의 順으로 되어 있다.

東名高速道路에 있어서의 交通事故車輛 타이어 調査結果
靜岡縣警察本部 交通部 高速道路 交通警備隊
(調査期間 1974年 7月 20日~10月 19日)

區 分 車 種 別	調 査 車 輛 數 等						不良要注意타이어 使用車輛과 交通事故와의 關係						調 査타이어 數 等							
	調 査 對 象 車輛臺數		內 譯				事 故 原 因 으 로 된 것				對 象 타이어 本數		內 譯							
			不良타이어 使用車輛		無異常		直接原因		間接原因				小 計		無 關 係		不 良 타이어		無異常	
대	%	대	%	대	%	대	%	대	%	대	%	대	%	本	%	本	%	本	%	
大型貨物自動車	94	19.1	13	13.8	81	86.2	1	7.7	4	30.8	5	38.5	8	61.5	880	33.5	35	4.0	845	96.0
普通 "	130	26.4	28	21.5	102	78.5	3	10.7	12	42.9	15	53.6	13	46.4	646	24.6	83	12.8	563	87.2
大型乘用車	12	2.4	—	—	12	100	—	—	—	—	—	—	—	72	27	—	—	72	100	
普通乘用車	249	50.5	65	26.1	184	73.8	20	30.8	31	47.7	51	78.5	14	21.5	996	38.9	138	13.9	858	86.1
輕自動車	8	1.6	4	50.0	4	50.0	—	—	2	50.0	2	50.0	2	50.0	32	1.3	6	18.8	26	81.2
自動二輪車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合 計	493	100	110	22.3	383	77.7	24	21.8	49	44.6	73	66.4	37	33.6	2626	100	262	10.0	2364	90.0

(注)① 不良타이어의 制定基準은 증대가리타이어를 마모타이어로 하고 타이어의 홈 깊이가 別表의 基準以下의 것을 要注意 타이어로 했다.

② 本統計上 不良타이어 使用車輛과 交通事故와의 關係에 對해서는 다음에 依하여 區別했다.

㉑ 直接原因=走行中 이상스립프 등을 일으켜 그것이 第一次의 原因으로 事故가 發生한 경우.

㉒ 間接原因=핸들, 브레이크 操作 등 第一次의 施行을 實施했든마 타이어 不良이 이에 프라스하여 事故로 된 경우.

③ 內譯의 比率은 車種別 調査對象數에 對한 比率이다. 事故原因으로 된 것의 比率은 不良타이어 使用數에 對한 比率이다. (75. 1. 25 日本타이어産業時報)

雨天日의 事故가 83.5%

雨天日의 事故는 73件中 61件(83.5%)로 壓倒的으로 많으나 曇天, 晴天 等の 路面乾燥時에 있어서도 12件(16.5%)의 事故가 發生하고 있음은 高速走行時에 있어서의 不良타이어의 危險性까지도 뜻하고 있다.

事故發生은 異常스리프

不良타이어를 使用하고 있었음에 原因으로 된 事故의 發生狀況을 보면 走行中 追越이나 速度調整하기 爲해서 핸들, 브레이크 操作을 했든 바 異常스리프를 야기한 것이 62件(84.9%) 타이어不良 때문에 走行中에 異常스리프를 야기한 것이 8件(11.0%) 타이어 不良이 原因이 되어 바야스트해서 事故로 된 것이 3件(4.1%)이란 狀況이다.

人身被害, 物損

타이어가 直接 間接 原因한 事故分析에 依하면 73件中 人身 15件, 物損 58件으로 人身被害의 內譯을 보면 死者 1名, 負傷者 22名이며 直接 原因 2件, 人員數 5名, 間接原因 13件, 人員數 18名으로 되어 있다.

事故類型 原因別

發生事故를 類型別 原因別로 보면 車輛單獨事故로는 走行中 브레이크 操作에 依한 스티프, 핸들 操作에 依한 스티프, 後部 진동에서의 브레이크 操作스티프, 異常 스티프, 바야스트 等으로 防護柵等에 衝突, 車輛相互事故에선 前車가 徐行했을 때의 브레이크 操作에 依한 스티프로 前車에 충돌이 原因으로 되어 있다.

判定基準

車 種	摩托타이어	要注意타이어
貨物自動車	一部라도 中대 가리로 되어 있는 것	溝 深이 3.2mm以下
大型乘用車		〃
普通乘用車		溝 深이 1.6mm以下

(本表는 日本自動車 타이어協會 發行資料인 安全基準을 參考로 한 것이다)

◆ 日, 自動車 實在臺數 1974. 9.30 現在

車 種 別		現 在 數
貨 物 車	普 通 車	1, 117, 337臺
	小 四 輪	5, 680, 420
	三 輪 車	52, 860
	被 牽 引 車	37, 833
	輕 四 輪	3, 156, 093
	輕 三 輪	66, 767
合 計		10, 111, 310
乘 合 車	普 通 車	99, 290
	小 型 車	118, 599
	合 計	217, 889

車 種 別		現 在 數
乘 用 車	普 通 車	146, 626
	小 型 車	12, 128, 833
	四 輪 計	2, 922, 996
合 計		15, 198, 455
特 種 車	普 通 車	259, 832
	小 型 車	89, 321
	大 型 車	186, 138
合 計		535, 291
二 輪 車	小 二 輪	269, 209
	輕 二 輪	498, 746
	合 計	767, 955
總 合 計		26, 830, 900

資料: 運輸省自動車局
(74. 12.25 日本 타이어 産業時報)

◆ 3千2百萬餘名

'74 日, 年末全免許者

警察廳에서 集計한 74年末 現在까지의 自動車運轉免許者는 3千2百14萬3千6百88名이었다.

(75. 2.15 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 85萬6千臺, 日 74年度 輸出數

昨 74年度의 轉出自動車數는 85萬6千265臺로서 前年の 72萬640臺를 18.8% 上廻했다.

이中 乘用車는 605,423대, 小型트럭 191,322대, 大型트럭 59,520대로서 輸出地域別로는 USA 가 313,392대 로 가장 많고 다음이 濠洲 74,646대 加那大 49,181대, 白義耳 25,668대, 사우디아라비아 23,632대 등이었다. (75. 1.25 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 74年度의 總登錄車 日, 3百10萬餘臺

日產, 豐田가 71% 占據

日販協이 集計한 昨 74年度에 있어서의 日本 國內販賣登錄車의 總計는 3,107,985대로 前年度의 總登錄臺數에 비해 78.5%로 되었다. 또 全輕協의 集計에 依한 輕四輪車의 國內用總販賣臺數는 3,822,002臺로서 이 前年比는 77.8%이었다. 이 中 車種別의 대수로 보면 別揭와 같이 豐田(株)日產(株)이 71%를 占하며 榻인 豐田은 1,256,363대, 日產은 957,149대로서 71%를 占하고 있다. 登錄대수의 메이커어別 總數는 豐田……1,256,362, 日產自……957,149, 東洋工……229,895, 三菱自……214,254, 本田技……122,842, 이스즈……

117,374, 다이하쓰.....70,018, 日野自.....48,837, 富士重.....36,135, 日産디젤.....15,452, 수입車.....39,666, 總臺數.....3,107,985로 되어 있으며 輸入車도 74年은 39千餘臺 前年比 123.4%로 增加하였다. 車種別로는 乘用車가 2,003,047臺로 首位이며 小型트럭 939,341대, 大型트럭은 141,776대, 버스 24,821대로 되어 있다. (75. 1.25 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 日, 横浜 고무 美서 1位

오오토바이타이어

Yokohama 고무의 오오토바이 타이어가 美國에서 最高의 人氣가 있음이 近者 美國의 오오토바이 專門誌 “싸이클”의 調査에 依해서 明白해졌다. 同誌에선 每年 美國에서의 오오토바이에 關한 調査를 行하고 있으나 今番은 73年度 實績에 對해서 行한 것으로서 타이어에 關해서는 “타이어를 購入했는가” “그 브랜드를 指定했는가” 등의 項目에 對해 購讀者에게 앙케이트를 求했다. 그 結果 回答이 있었던 1535名中 타이어 購入者 944名, 그 中 17.8%가 Yokohama 고무의 타이어이며 世界各國의 브랜드를 뒤로 하고 頂上이 된 것이다.

또 購入者의 59.7%가 타이어 購入時에 브랜드를 指定했다고 되어 있다.

또한 同社의 오오토바이는 同誌의 71年, 72年의 調査에선 2位이었으나 今番의 結果 美國에서의 販賣세어가 73年은 首位를 占한 것으로 推定되고 있다.

◆ 73年 오오토바이타이어 人氣順位(베스트 5)

社名	購入세어 %
① Yokohama 고무	17.8
② Dunlop	14.6
③ GY	13.4
④ 체신	7.9
⑤ 카아라일	5.9

(74. 12. 5 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 젓은 길에서의 日本 타이어

英에서 低安全性을 指摘

外電에 依하면 英國自動車協會의 主任 엔지니어, 마야카스, 자콥슨氏는 近者 當地에서 열린 國際實驗安全車會議에서 東歐와 日本으로부터의 수입타이어의 大部分이 英國或은 西歐諸國製의 타이어에 比해 젓은 道路에 있어서의 安全性이 낮다고 指摘했다.

同氏에 依하면 道路가 말라 있으면 타이어의 型은 타이어의 接地面의 狀態만큼 重要하지 않으나 道路가 젓어 있을 境遇가 되면 英國, 西歐製의 타이어가 良好한 握性을 發揮하는데 對하여 東歐 및 日本製의 大部

分の 타이어는 路面의 握性이 나빠서 兩者間에 큰 差가 있다고 發表했다. (74. 9. 日本自動車 타이어誌)

◆ 不當廣告等の 自主規制機構

JARO에 日, 타이어 6社 加盟

日本自動車 타이어 메이커 6社(BYTSO)은 74年 9月 18日의 日本自動車 타이어協會의 理事會에서 日本廣告 審査機構(JARO 河口靜雄會長)에의 加盟을 決定했다.

JARO는 브린지스톤타이어의 柴本重理社長도 發起人의 한 사람으로써 加入, 8月에 發足한 機構로서 廣告主, 代理店 등을 構成멤버어로 하는 廣告自主規制 機構이며 審査委員에는 學識과 經驗있는 者도 參與하는 것으로서 美英에도 同様の 機構가 있으며 廣告의 不當表示, 過大宣傳의 規制 消費者로부터의 크레임에 對한 說明 등에 큰 效果를 올리고 있다고 한다. (74. 11. 日本自動車 타이어誌)

◆ 이란의 타이어 및 튜브市場

우리 業界間 過當競爭 피해야

Teheran 貿易館 報告

需給現況

이란에는 現在 2個의 타이어 및 튜브 生産工場이 있는데, 이의 生産實績은 73會計年度(73. 3. 21~74. 3. 20)中 總 2만4,500 t에 달하고 있다. 이중 타이어가 2만3,200 t, 튜브가 1,400 t이 生産되었으며, 74會計度中 生産量은 아직 精確하게 發表되지는 않았으나 現在 業界의 意見을 綜合해 보면 3만 t을 上廻할 것으로 보인다.

그런데 現在 이란의 타이어 및 튜브 年間消費量은 國內 生産量보다 약 2倍 以上인 약 6만~6만5천 t인 것으로 推定되고 있다.

그러나 現在 2個의 既存工場에서 계속 生産施設을 擴張하고 있을 뿐 아니라 이미 第3의 生産工場建設이 進行中에 있는데, 同工場이 稼動되면 生産規模는 年間 약 2만 t에 달할 것으로 알려지고 있다.

한편 이란의 타이어 및 튜브 需要는 每年 약 20%씩 增加하고 있는데, 이는 주로 石油收入의 增加에 따른 高所得層의 自家用 增加와 輸出入貨物 및 國內貨物의 增加에 따른 貨物自動車臺數의 增加에 基因하고 있다.

輸出入現況 및 展望

前述한 바와 같이 國內生産量은 總消費量의 50%도 充足시키지 못하고 있어 輸入規模가 比較的 크다. 즉, 이란의 73會計年度의 輸入量은 總 2만9,700t에 달하고

있는데, 이중 타이어가 2만5,700t, 튜브가 4천t에 달하며, 이를金額으로 보면 總 RI 27억5천만(약 \$ 4,070만)으로 이중 타이어가 RI 24억30만(약 \$ 3,560만), 튜브가 RI 3억4,700만(약 \$ 510만)을 차지하고 있다.

主要輸入品種은 貨物自動車用 타이어가 全體의 70% 이상을 占하고, 乘用車用 타이어가 약 20% 정도를 차지하며, 나머지는 其他 타이어 및 튜브로 되어 있다. 主要供給國으로는 日本이 1位를 占하고 있고, 그 밖의 主要供給國으로는 스페인, 西獨, 英國, 이태리, 美國, 프랑스, 韓國 등이다.

한편 우리나라는 近來에 刮目할만한 對 이란 進出相을 보여 相當量을 輸出했으나 이란 統計에는 73會計年度中 \$ 200만 밖에 進出하지 못한 것으로 되어 있다.

그리고 이란의 타이어 및 튜브 輸出狀況을 보면, 國內生産이 需要조차 充足시키지 못하는 실정이나 이란 政府의 工產品 輸出增大政策 때문에 少量씩 輸出하고 있는데, 즉 이란은 73會計年度에 RI 4,177만(약 \$ 61만 9천)밖에 되지 않으며, 輸出對象國도 美國을 제외하면 쿠웨이트, 레바논, 아프카니스탄, 사우디아라비아, 이디오피아 등 모두가 中東의 隣近諸國에 局限되어 있다

價格現況 및 展望

타이어는 多様な 品種과 規格으로 生産, 輸出, 販賣되고 있으므로 이의 價格全體를 調査한다는 것은 不可能하므로 乘用車用 타이어 및 貨物自動車用 타이어의 代表的인 規格만을 調査하던 아래와 같다.

■ 乘用車 및 貨物自動車用 타이어價格

□ 乘用車用 타이어 都賣價格 (單位: RI)

規 格	韓 國	日 本
560 13/4	1,200	1,300
560 15/6	現在 使用되지 않음	
725 15/6	"	

□ 貨物自動車用 타이어 都賣價格

1200 24/16	16,700	17,500
1200 24/16	17,300	18,300
1200 20/16	14,800	16,000

現在の 價格은 保合狀態를 이루고 있는데 各國産中 우리나라産이 약간 싸게 販賣되고 있으나 앞으로 日本 등이 價格덤핑 등 市場事情을 惡化시키지 않는다면 價格은 다소 上昇될 展望도 보이나 전반적인 世界 不景氣現象에 비추어 볼 때 價格上昇은 招來되지 않을 것으로 보인다.

輸入政策

現在까지 타이어 및 튜브의 輸入은 自由化되어 있고 아울러 輸入關稅率도 別表와 같이 비교적 低率이다.

그러나 이란의 75會計年度中에는 現在の 關稅率이 약간 緩和될 것으로 내다 보이는데, 이같은 豫想을 내

릴 수 있는 것은 이란政府가 輸入政策을 緩和할 可能性이 있을 뿐만 아니라 輸入關稅率도 引下시킬 展望에 있기 때문이다. 그러나 타이어가 包含될지의 與否는 확실하지 않다.

競爭國 進出狀況

前述한 바와 같이 이란에 가장 많이 타이어를 輸出하고 있는 나라는 日本이며, 그밖의 主要供給國은 西獨, 英國, 이태리, 프랑스, 스페인, 美國 등 先進國인데, 品質面에서는 거의 大同小異하다고 볼 수 있다.

단지 現在 이들이 競爭할 수 있는 與件이라던 價格面에서 밖에 없다고 볼 수 있는데, 美國과 스페인을 除外한 유럽國家製品的 價格이 가장 비싼 部類에 속하고 그 다음이 日本, 그리고 우리나라를 위시한 몇몇 國家가 이들 先進國 製品보다 약간 싼편이다.

특히 이러한 與件下에서 日本은 從前에 全體輸入額의 80%線까지 供給했으나 近來에 와서 우리나라를 위시한 各國에서 品質面에서 日本에 뒤지지 않는다는 定評을 받고 價格面에서는 日本 보다 약간 싸다는 利點이 있어 大舉進出하기 시작했다.

輸出上의 問題點 및 展望

現在는 우리나라의 輸出은 별다른 問題點이 없는 것으로 보이거나 앞으로의 現地 市場事情의 變化에 따라, 다소 影響을 받을 것으로 展望된다.

첫째, 이란의 타이어市場은 現在로서는 별다른 問題點없이 好調를 보이고 있으나 世界的인 不景氣로 인한 各國의 리쉬로 인하여 혹시 價格덤핑 등 市場惡化 要因이 發生하지 않을까 憂慮되기 때문이다.

둘째, 前述한 바와 같이 從前에는 日本에서 總輸入額의 80% 이상을 輸出한 바 있으나 近來에 와서 韓國 등 國家에 舍어를 빼앗기고 있는 듯한 印象을 주고 있다. 그리하여 日本에서도 價格덤핑을 할 可能性이 있어 憂慮된다. 例로서 昨年度中 日本에서는 紙類, 鐵鋼 製品類 등에서 상당한 價格덤핑을 했기 때문에 現地市場이 惡化된 經驗이 있기 때문에 더욱 憂慮되고 있다.

그런데 近來에는 우리나라 業體間的 競爭도 더욱 熾烈한 느낌을 주고 있는데 즉, 一部 商社에서는 原價에서는 별 差異가 없을 듯하나 輸出價格 및 市販價格에서 差異가 있음을 볼 수 있고, 특히 지난 1月中에 실시한 트럭용 타이어 12단本の 國際入札에서 國內 2個 商社가 熾烈한 競爭을 하고 있어 앞으로의 展望은 매우 憂慮되는 점이 많으므로 可能하면 國內業界間的 團合問題를 協議, 이에 대한 對策을 講究해야 할 것이다

□ Import Conditions & Customs Duties

BTN No.	Description	Custom C.P.T. Duties
---------	-------------	----------------------

40. 11 Rubber tyres, solid or hollow, tyre cases inter-changable tyre threads, inner tube and tyre

flaps, for wheels of all kinds

- a) Tyres, solid 10%
- b) Tyres and tubes for Exempt aircraft
- c) Others:

1. Tyres

① For bicycles, motor cars and motor-cycles:

- A. Bicycles 15% 10 RIs/Kilo
- B. Motor Cars 15% 15 RIs/Kilo
- C. Motor Cycles 15% 5 RIs/Kilo

② For goods vehicles, buses, and tractors:

- A. Buses and goods vehicles 10% 5 RIs/Kilo
- B. Tractor etc. 10%

2. Inner Tubes:

① For Bicycles, motor cars and motor-cycles: 20%

- A. Bicycles 20%
- B. Motor cars 20%
- C. Motor cycles 20%

② For goods vehicles, buses and tractors:

- A. Buses and goods vehicles 10%
- B. Tractors etc. 10%

註: 一般 타이어의輸入은自由化되어 있으나, 自轉車用타이어輸入은 이란 經濟省의 事前許可를 받아야 한다. 그리고 各車輛種類에 따라 스페어 타이어를 하나 더 追加로 輸入할 수 있게 許可하고 있다(海外市場紙 75. 3.28)

◆ 타이어·튜브, 對 印尼進出餘地 많아

競爭價格 오퍼 및 아프터서어비스 強化해야

Surabaya 事務所 報告

需給現況 및 展望

인도네시아 工業省에 따르면 74年度 인도네시아의 各種 車輛用 타이어의 需要量은 약 132만個로 推算되고 있으며, 國內生産量은 약 125만個로서 약 7만個 尙당이 輸入에 依存하고 있다.

인도네시아의 타이어 生産現況은 現在 P. T. Good Year 가 日 3천個(車輛用 타이어), P.N. Intirub 이 日 4,500個(車輛用 타이어 1천個와 모터사이클 및 自轉車用 3,500個), P.T. Gajah Tunggal 이 모터사이클

및 自轉車用 2,500個를 各各 生産하고 있으나 76年度에 가서는 Birdge Stone 이 日 2,500個의 生産規模로 車輛用타이어를 新規生産할 計劃에 있고, 또한 P.T. Good Year 가 日 4천個로, 그리고 P.N. Intirub 이 車輛用타이어를 日 2천個로 그 生産量을 擴張할 計劃에 있다.

따라서 76年度에 가서 인도네시아의 總 타이어生産量은 180만個에 到達, 同年度 需要豫想量 160만個를 充足하고도 餘力이 있어 輸出될 展望이 엇보이고 있다. 現在로서도 自轉車 타이어 및 乘用車의 타이어는 거의 國産으로 充足되고 있어 特殊規格을 除外하고는 輸入을 禁止하고 있다.

인도네시아의 타이어 生産業界는 規格을 속여 輸入하고 있는 타이어의 氾濫으로 74年 9月 한 때 國産의 在庫量이 18만個에 到達. 이의 解消를 위한 對政府 是正策을 강力히 促求한 바 있어 앞으로 對 인도네시아 타이어 輸出은 大型트럭 및 버스 등의 特殊用 타이어를 除外하고는 그 輸出이 어렵게 될 것이다.

아름든 인도네시아는 몇 年內에 輸出段階에 들어갈 것이 豫想되고 있다.

따라서 머지 않아 全面輸入禁止措置가 취해질 것으로 豫想되는데, 그에 앞서 現在 輸入品の 80%를 占하고 있는 日本製와의 競爭 내지 既存市場確保를 위해선 다음 事項을 留意해야 될 것이다.

1. 韓國産의 브랜드 이미지 浮刻을 위한 積極적인 弘報活動 展開

2. 少量注文을 받아 들일 수 있는 態勢나 大量注文인 경우 20% 정도 디스카운트하는 方案을 마련할 것

3. After Service 내지 迅速한 Delivery를 講究함과 아울러 韓國製는 아직 브랜드 이미지가 낮은 바. 될수 있는 한 競爭的인 價格으로 오를 것 등이다.

價格展望

75年 3月 10日 現在 수라바야地區 인도네시아 國産 타이어 價格은 다음과 같다.

Spec.	價格(RP.)
520×10	7,600
520×14	10,100
640×14	11,300
700×14	13,400
750×17	31,500
750×20	37,000
825×20	43,000
900×20	54,000

註: 위의 價格은 小賣價格임.

□ 輸入타이어 價格(주로 日本製)

Spec.	價格(RP.)	備 考
900×20	52,500~ 55,000	브랜드에 따라 다소 차이가 있으나 日製 요코하마 및 브리지스톤이 거의 차지
750×20	52,500	
825×20	72,500	

註: 위의 價格은 小賣價格으로 튜브까지 포함한 價格임.

수라바야地區에는 타이어輸入商이 거의 없는 실정인데. 그 理由는 輸入代理店이 자카르타에 있기 때문이다.

따라서 그 輸入價는 把握할 수 없으나 인도네시아產의 경우. 都賣價格이 小賣價格보다 5%정도 싼 편이다 現地 小賣商의 見解에 따르면 인도네시아產의 점차적인 生産增大와 이와 競争하고 있는 日製의 輸入氾濫으로 당분간 價格이 오를 展望이 없다고 한다.

輸入政策

아래 規格은 輸入이 禁止되고 있다(主要 規格만 列記함)

□ Import duties

BTN No.	Description	Import duty	Sales tax
40.11.10	Tyre and tubes for motorcycles and scooter	RP. 270-/p.kg.	10%
20	Tyres, tubes and flaps for passengers cars and truck	// 300-//	10%
30	Sizes; 1200×20, 1100×24, 1300×24 1400×24, 1600×24, 13,000×25 1600×25, 26.5×25	// 100- //	5%
39	Other big tyres, size not yet produced in Indonesia, upon recomendation of the Dep. of Industry	// 100- //	5%
40	Tyres and tubes for off-the-road vechicles(tractors, graders, earthmovers, Industrial)	// 170- //	5%
50	Tyres and tubes for aeroplanes	// 100- //	5%
60	Tyres and tubes for bicycles, size 28×1½	// /110- //	10%
62	Tyres and tubes for bicycles, size 26×15/8	// 420- //	10%
69	Others	// 400- //	10%
99	Others(e.g. perambulators, pads etc.)	// 300- //	10%

(75. 4.3 海外市場紙)

車 種 規 格

乘用車 타이어	規 格
	500/520-10, 520-13, 560-13, 590-13, 640-13, 725-13, 500/520-14, 590/640-14, 500/560-15, 600-15
트럭 타이어	規 格
	750-16, 750-17, 34-7, 750-20, 600-16, 650-16, 750-15, 750-11

競争國 進出現況 및 우리의 對策

인도네시아 中央銀行의 最近 統計에 따르면 인도네시아는 72年度에 \$ 198만4천, 73年度에 \$ 509만, 74(1~11)年度에 \$ 464만8천 상당의 各種 車輛用 타이어 및 튜브를 輸入한 것으로 나타나 있는데. 國別로는 日本이 總輸入의 약 80%를 占하고 있으며. 美國. 西獨이 약 10%, 其他 10%의 構成比를 보이고 있다.

우리나라는 72年度에 \$ 8천을 嚆矢로 73年度에 \$ 6만9천. 그리고 74年度에 \$ 101만로 크게 增大했으나 아직 微微한 占有率을 보이고 있다.

그러나 앞에서 指摘한 對策을 잘 살려 나간다면 日本의 畵어를 점차 侵蝕할 수 있을 것으로 보인다.

輸入關稅는 다음과 같다.

◆ 美國, 動타 메이커와 自動車메이커의 第2次大戰後의 賃金引上 比較(時給)

(單位: 弗)

年	自 動 車	타 이 어	年	自 動 車	타 이 어
1946~58	1,294	1,287	67	.220	.150
59	.092	.100	68	.188	.150
60	.104	.100	69	.192	.130
61	.055	.075	70	.500	.300
62	.099	.070	71	.270	.260
63	.100	.090	72	.220	.260
64	.030	.070	73	.250	.288
65	.114	.075	74	.250	.280
66	.215	.090	75	.250	.240

(註) UIAW(全美自動車勞組)는 物價에스칼레타아條項을 獲得하고 있기 때문에 最近에는 合計 60센트에 達하는 等 實質的으로는 타이어를 上廻하고 있다.

◆ 스파이크래스 KBK 發賣

유니로알타이어의 國內總發賣元인 KBK 販賣에선 近者 울시어즌용 스파이크레스타이어 “라리이 180SRM +S 프라스”의 發賣를 開始했다. 이 타이어는 惡路 泥濘, 雪道等 安全하게 走行되게 꿈 트래드, 패턴을 開發한 것이란다(74. 12. 25 日本 타이어 産業時報).

◆ 濠洲, 輸入타이어로 被害

濠洲政府는 同國의 타이어産業이 輸入의 增加에 依해서 被害를 입고 있다는 同國타이어 製造業者 協會의 呼訴에 따라 요즈음 同國産業援助委員會에 타이어 産業保護의 緊急措置가 必要한가 어떤가 調査하도록 付託, 同委員會에선 30日以內에 報告書의 提出을 하게 되었다고 한다.

業界消息通에 依하면 日本, 歐洲, 英國으로 부터의 輸入타이어의 市場占有率은 72~73년에는 約 26%, 73

~74년에는 32%로 急増하고 있다(74. 12. 5 日本 타이어 産業時報).

◆ 처음의 駐在員會議

日, 타이어各社

日本 타이어메이커어 各社의 中近東地區 駐在員은 요즈음 베이루우트에서 처음의 駐在員會議를 열고 過當競爭防止와 販賣秩序確立 等에 對해서 協議했다.

(74. 12. 5 日本 타이어 産業時報)

◆ 主要 國際비즈니스 行事

74년 11월~76년 10월까지

産業見本市를 비롯한 여러가지 비즈니스 이벤트가 세계각지에서 개최되고 있다. 그 행사의 大小를 모두 리스트로 종합하면 책으로 엮어내기도 남을 분량이 된다. 최근 日本航空(JAL)은 비즈니스맨의 관심을 모을 만한 이벤트를 종류별로 분류하여 발표했다. JAL 이 발표한 가운데서 74년 11월~76년 10월에 개최될 주요행사를 가려 소개한다.

◇ 自動車. 自轉車

期 間	展 示 會 會 議 名	場 所
74. 11. 16~11. 24	3회 國際레이싱·스포츠카·쇼	퀸 헬(西獨)
11. 25~11. 30	EQUIPARC—駐車場機材展	파 리(佛)
11. 30~12. 8	7회 國際스포츠·레이싱카·쇼	에 션(西獨)
75. 11. 29~12. 7	8회 “	“
1. 11~ 1. 19	디트로이트 自動車 쇼	디트로이트(美)
1. 16~ 1. 26	54回 自動車. 오토바이. 自轉車展	브 뤼 셸(벨기에)
76. 1. 14~ 1. 25	55회 “	“
75. 1. 18~ 1. 22	美國自動車販賣協會 트럭. 自動車機器展	샌프란시스코(美)
1. 22~ 1. 28	國際개리지機材見本市	암스테르담(蘭)
1. 23~ 1. 26	補修部品. 整備工場. 서비스스테이션機器展	샤루스부르크(塙)
2. 1~ 2. 9	뉴욕自動車쇼	뉴욕(美)
2. 13~ 2. 23	PERSONENAUTO—國際自轉車展	암스테르담(蘭)
2. 22~ 3. 2	시카고自動車쇼	시카고(美)
2. 24~ 2. 28	自動車工學會議展示會	디트로이트(美)
76. 2. 28~ 3. 4	“	“
75. 2. 26~ 3. 3	國際自轉車. 오토바이展	취 리 히(스위스)
3. 6~ 3. 15	國際自動車쇼	멜 버 른(濠)
76. 3. 4~ 3. 13	“	“
75. 3. 8~ 3. 16	MOTOR 75—自動車와 액세서리展	마 르 모(스웨덴)
3. 12~ 3. 14	國際自動車整備工業쇼	시카고(美)
3. 13~ 3. 23	45회 제네바 國際自動車쇼	제네바(스위스)
76. 3. 11~ 3. 21	제46회 “	“
75. 3. 15~ 3. 23	모터·스포츠·쇼	스톡홀름(스웨덴)
3. 19~ 3. 21	國際트럭車體 關聯機器쇼	아나하임(美)
76. 3. 24~ 3. 26	“	샌프란시스코(美)

期 間	展 示 會 會 議 名	場 所
75. 3.20~ 3.23 4.12~ 4.22	75大阪오토 액세서리·쇼 國際自動車쇼	大 阪(日) 발 세 로 나(스페인)
76. 4.24~ 5. 4	"	"
75. 4.18~ 4.20 5.14~ 5.18 6. 1~ 6. 4 6.18~ 6.19 6.22~ 6.25 6.23~ 6.27	9회 월드·스포츠카·쇼 國際自動車部品·액세서리修理機器展 75 오토·서비스·쇼 3회 개리지產業쇼 自動洗車機器 國際見本市 FLEET WEEK—國際트럭機器展	大 阪(日) 트 리 노(伊) 東 京(日) 함 부 르 크(西獨) 시 카 고(美) "
76. 6.21~ 6.25	"	"
75. 9.11~ 9.21 10. 4~10. 8 10.25~11. 2 11. 1~11. 9 11.10~11.12 11.10~11.14	IAA—國際自動車쇼 54회全美타이어販賣·再生業者協會展 3회 모빌홈·레크리에이션 見本市 國際商用車쇼 自動車部品과 액세서리展 29회 國際自動車整備販賣事務局會議	프랑크푸르트(西獨) 보 스 턴(美) 듀 셀 돌 프(西獨) 트 리 노(伊) 시 카 고(美) 멜 버 른(濠)
76. 9.24~10. 2	76國際商用車 陸運서비스 器材展	런 던(英)

◇ 綜合 見本市. 展示會

期 間	展 示 會 會 議 名	場 所
74. 11. 2~11. 4 11. 2~11.10	WIR—크리스마스 페어 HEIM+TECHNIK—消費財展	베 른(스위스) 뮌 헨(西獨)
75. 1. 3~ 1.12 1.14~ 1.16 2. 5~ 2. 7 2.23~ 2.27 8.24~ 8.27	FOIM—國際見本市 全美工業用機械展 國際商工業開發展 프랑크푸르트見本市 "	바르셀로나(스페인) 로스앤젤레스(美) 뒤셀도르프(西獨) 프랑크푸르트(") "
3. 1~ 3.20	트리폴리國際見本市	트 리 폴 리(리비아)
76. 3. 1~ 3.20	"	"
75. 3. 2~ 3. 6 8.31~ 9. 4 3. 9~ 3.16 8.31~ 9.17 3.10~ 3.12 9.22~ 9.24 3.14~ 3.16 10.10~10.12 3.14~ 3.18 3.15~ 3.24	國際見本市 一消費財 " 라이프치히見本市 " 乳幼兒用品페션쇼展 " 國際兒童用品見本市 " INTERFACHMESSE—消費財見本市 리옹國際見本市	유트레히트(蘭) " 라이프치히(西獨) " 유트레히트 " 뮌 른(西獨) " 하 노 버(") 리 옹(佛)
76. 4. 3~ 4.12	"	"
75. 4. 5~ 4.13	EXPOMETZ—메 츠見本市	메 츠(佛)
76. 4. 3~ 4.11	"	"
75. 4.11~ 4.21 4.12~ 4.20 4.12~ 4.21 4.14~ 4.25	國際春季見本市 國際消費材見本市 59회 스위스 産業見本市 53회 밀라노 國際見本市	마르세이유(") 브 르 노(체코) 바 질(스위스) 밀 라 노(伊)
76. 4.14~ 4.25	54회 "	"
75. 4.15~ 4.20	58회 스웨덴 國際見本市	에 테 블 리(스웨덴)

期 間	展 示 會 會 議 名	場 所
4.15~5.15	廣東交易會	廣 東(中 共)
10.15~11.15	"	"
4.16~4.24	하노버見本市	하 노 버(西 獨)
76. 4.28~5.6	"	"
75. 4.21~4.27	자그레브國際見本市	자 그 레 브(유 고)
4.21~4.30	11회 東京國際見本市	東 京(日)
4.26~5.11	파리國際見本市	파 리(佛)
5.3~5.11	그라츠見本市	그 라 츠(오스트리아)
9.27~10.5	"	"
5.3~5.11	13回 國際商工業見本市	투 르(佛)
5.3~5.11	消費財見本市	브 상 송(佛)
5.3~5.11	제8회 消費財展	프랑크푸르트(西 獨)
5.10~5.25	리에즈國際見本市	리 에 즈(벨기에)
5.21~5.29	國際春季見本市—耐久財	부다페스트(헝가리)
10.15~10.23	" —消費財	"
9.13~9.28	리에즈國際見本市	리 에 즈(벨기에)
5.24~6.1	FASHION+HOME—消費財展	에 셴(西 獨)
76. 5.22~5.31	"	"
75. 5.24~6.2	브상송展示會	브 상 송(佛)
5.24~6.2	國際見本市	보 르 도(佛)
6.4~6.15	39회 브로나 國際見本市	보 로 나(伊)
6.4~6.15	GIO—靑少年用品見本市	"
6.8~6.17	포츠난國際工業展	포 츠 난(波)
76. 6.13~6.22	"	"
75. 6.14~6.22	OFFERTA—消費財見本市	칼스루에(西 獨)
8.15~8.24	57회 國際스칸디나비아 産業見本市	마 르 모(스웨덴)
8.15~8.24	츠틀크産業見本市	츠틀크(핀란드)
8.23~8.31	國際展示會見本市	블라인드(英)
8.25~9.28	FARBE 75—國際見本市	함부르크(西 獨)
9.3~9.7	31회 國際見本市	프로프티프(불가리아)
9.4~9.15	스트라스부르國際見本市	스트라부르(佛)
76. 9.3~9.14	"	"
75. 9.13~9.21	國際消費財見本市	이에테폴리(스웨덴)
9.13~9.28	56회 스위스 國際見本市	로 잔(스위스)
9.20~9.28	인스부르크見本市 및 觀光見本市	인스부르크(奧)
9.21~9.28	TAKON 75—國際消費財展	포 츠 난(波)
76. 9.19~9.26	" 76 "	"
75. 9.25~9.29	13회 輸入品見本市	베를린(西 獨)
76. 8.26~8.30	14회 "	"
75. 9.26~10.5	센트예릭스國際消費財見本市	스톡홀름(스웨덴)
76. 8.27~9.5	"	"
75. 9.27~10.6	國際技術展	트리노(伊)
10.4~10.16	國際消費財見本市	로테르담(蘭)
76. 10.3~10.15	"	"
75. 10.10~10.12	베를린見本市	베를린
76. 10.11~10.13	"	"
75. 10.16~10.22	14회 스톡홀름 技術見本市	스톡홀름(스웨덴)
76. 10.21~10.27	15회 "	"
75. 10.25~11.9	秋季見本市	마 켈(스위스)
76. 10.30~11.14	"	"
76. 9.4~9.7	國際冬季用機材展	빈(西 獨)

◆ 日, 轉타 在庫減, 需要上向

日本 自轉車타이어 工業會는 요즈음 ① 1974年度에 있어서의 自轉車타이어의 生産出荷在庫表 ② 1975年度の 自轉車出荷豫測表를 發表했다. 이 明細는 別表와 같으나 自轉車타이어의 客觀的 포지손을 示唆하고 있어 興味들다. 即 第1表의 昨年度의 自轉車타이어의 生産, 出荷, 在庫表에 依하던 昨年度는 深刻한 國內不況을 反映하여 自轉車의 賣上이 大幅으로 下落한데 이어 輸出用타이어는 主輸出國인 美國에서 韓國이나 臺灣 등의 開發途上國製品에 追跡當한 點 및 美國에서 自轉車의 安全基準이 制定될 氣運에 있었기 때문에 轉타의 輸出約定이 스텐된 點과 自轉車自體의 輸出이 下落한 點等的의 다이너스 要因이 거듭하였기 때문에 生産은 前年比 80.7%로 出荷는 前年比 78.7%로 下落하는 한便 期末在庫는 111.9%로 增加하고 있는 것이 注目된다. 또 第2表의 75年度の 自轉車의 出荷展望에서는 內需用 自轉車는 1~3月을 最低로 輸出用自轉車는 4~6月期를 最低로 하여 各各 上向으로 轉換하여 全體로서 年間을 通하여 前年程度인 750萬대의 出荷가 兪보임에 비추어 國內用的 自轉車타이어의 수요도 下期부터 上向으로 轉換될 것이 豫想된다.

따라서 第1表에서 1974年度末의 在庫量이 230萬本으로서 73年度末의 在庫量 205萬6千本에 對比하여 11.9% 增加하고는 있으나 74年 第2.4半期末의 132.6% 同第3.4半期末의 128.1%에 比較하여 相當히 줄고 있으며 正常在庫라고 일컬어지는 150萬本(20日分의 生産量)의 1.5倍로 在庫率이 低下하여 오고 있으므로 타이어 메이커의 操短이 現在도 계속되고 있는 點 및 前述한 바와 같이 타이어의 需要가 下期부터는 上向으로 轉換될 것이란 點으로 하여 自轉車타이어의 수급이 正常化되고 있는 한便 수요의 下落은 끝났다고 할 수 있다. 그런 뜻에선 自轉車타이어界는 不況期로부터 脫却하고 있는中이라고 할 수 있겠다. 그러나 輸出用轉타의 下落(轉타의 單體輸出의 下落) 및 輸出用自轉車의 下落에 따른 國內用自轉車타이어의 需要의 감소는 美國에서 自轉車의 安全 基準이 制定되고 있는 中임에 基因하는 面이 많으므로 萬若美國에서 5月부터 實施될 豫定인 安全基準의 實施가 延期되면 自轉車타이어의 單體輸出의 再開도 늦는 한便 自轉車의 對美輸出도 빚나가 이에 따라서 自轉車타이어의 輸出과 國內出荷의 雙方이 그 影響을 받을 것이다. 그런 뜻에선 今後의 自轉車타이어界의 動向에는 多分이 流動的 要因을 迎태하고 있다고 할 수 있다. 反面 美國에서 安全基準이 豫定과 같이 實施되면 韓國이나 대만으로부터 輸出되는 美國行의 타이어가 이 安全基準에 桴쓰하느냐 어머나는 疑問事項이므로 日本製 轉타의 對美輸出(單體수

출)이 前期의 豫상을 上廻할 것으로 推測된다. 何如間 昨年 4月以降 需要가 下降狀態를 계속. 在庫가 누적되어 있는 轉타界도 在庫減과 수요가 上向으로 轉換하고 있는 點으로 하여 드디어 회복단계에 들어섰다고 할 수 있겠다(75. 2.17 日本고무타임스紙). <48p로 계속>

◆ 타이어工業의 施設規模對比

(單位: 年産%)

區分 國別	施設 規模			對 比
	最 大	最 小	平 均	
韓 國	4,800	3,200	4,200	日本의約
日 本	90,000	7,000	15,000	1/4

資料: 商工部

編輯者(注) ① 本記事는 1972年 11月 日 大韓貿易振興公社(KOTRA)發行. 경간위 심의필 51-5-165 <貿公資料 11-23> <輸出商品시리즈(33)> 「타이어및류유브」 p.5에서 轉載함

② 따라서 75年 2月號 本타이어 高무誌. p.19의 "5. 問題點 및 對策" 題下의 위에서부터의 7行은 1972年 11月 以前의 狀況임이 明白함을 茲以附記함.

◆ 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 서어비스카아까지 마련하여 消費者를 直接 尋訪하여 서까지 無料서어비스를 提供하는 등 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 립이 付着狀態下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 립이 損傷되지 않게 끝 타이어의 交換裝着을 하여주고 있다.
3. 센터를 찾는 車輛에 對하여 콤푸렛샤(Air Compressor)를 利用하여 適正空氣壓을 維持시켜 준다.
4. 諸般 아르터서어비스 外에 當社 製品도 센터에서 販賣하고 있다.

<다음 p로>

○ 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 ㉞ 0904 郵番 100	韓國麻浦서어비스센터 김 관 숙 서울特別市麻浦區永登洞50-13 電番 ㉟ 6661 郵番 121	韓國全州서어비스센터 채 희 만 全北全州市진동360 電番 郵番 520
서울서어비스센터 박 인 병 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉞ 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 ㉞ 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 ㉟ 3124 郵番 500
韓國서어비스센터 홍 순 성 서울特別市中區笠井洞230-10 電番 ㉞ 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 ㉞ 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 ㉞ 8801 郵番 100	韓國水原서어비스센터 남 장 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 흥 서울特別市中區乙支路3街189-2 電番 ㉞ 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 ㉞ 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 욱 釜山直轄市東區凡一3洞814 電番 ㉟ 8682 郵番 600
韓國東部서어비스센터 송 제 용 서울特別市東大門區龍頭洞33-5 電番 ㉞ 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 ㉞ 1144 郵番 600
韓國서어비스센터·세광사 정 연 태 서울特別市西大門區교북洞10-1 電番 ㉞ 2587 郵番 120	韓國淸州서어비스센터 신 형 인 忠北淸州市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·신진타이어 친 경 숙 서울特別市城東區현인洞16-2 電番 ㉟ 8036 郵番 133	韓國大田서어비스센터 오 유 근 忠南大田市大與洞158-2 電番 ㉞ 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 ㉟ 4095 郵番 121		

◆ 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·한천금) 以外에 多의 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 ㉞ 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 ㉞ 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 ㉞ 6141 郵番 600
---	--	--

◆ 自動車타이어販賣業 誠實報告會員

組合結成

大韓타이어工業協會傘下의 自動車타이어메이커들은 國稅廳의 方針에 呼應. 課稅資料報告義務의 誠實化로 明朗한 稅政과 販賣活動을 期하기 爲해 全代理店을 網

羅한 타이어販賣業誠實報告會員組合을 다음과 같이 各 結成하였다. (以下 入會順으로 列記)

會社名	結成年月日	國稅廳認可月日	組合長
韓國타이어	75. 3. 8	4. 19	서 문창
東信化學	75. 4. 19		신 우현
三陽타이어	75. 3. 27	4. 7	우 정우
元豐産業	75. 4. 8		김 증환

꼭 타이어 點檢

아침點檢의 5個 포인트

- ★ 空氣壓이 正常인가?
- ★ 타이어가 過摩耗되지 않았는가?
- ★ 傷處가 없는가? 못이 박혀 있지 없는가?
- ★ 타이어 발란스가 正常인가?
- ★ 스페어 타이어는 完全한가?

編輯 後 記

○……推敲에 對해서 몇字 적어 보기로 하던 「鳥宿池邊樹」는 되었는데 「僧推月下門」으로 할까, 「僧敲月下門」으로 할까 망설이는 賈鳥에게 「僧敲月下門」으로 할 것을 韓愈는 가르쳐주었다. 이것이 推敲의 語源임은 알려진 事實이다. 16世紀初葉 三陟府使 ○○가 市內所在 西樓에 올라가서 作詩를 하고 推敲當한 것을 적어 보면

- A. 「天下有名三陟府」「世上無敵○○詩」
- B. 「古來有名三陟府」「今世無敵○○詩」
- C. 「東海有名三陟府」「西樓無敵○○詩」

이다. 漸次 迫眞性 있게 推敲된 貌樣이다. 確實히 推敲는 必要한 것이다. 어찌 推敲는 字句修正에만 局限되랴 本誌의 推敲를 爲해서 江湖諸賢의 훌륭한 玉稿를 期待하는 바이다.

○……「活字있는 곳에 誤字있다」 「誤字없는 新聞은 新聞이 아니다」란 말이 있다. 讀者는 誤字를 흔하게 보는 境遇가 있다. 誤字로 因한 代表의인 失手의 例로서 中世紀 舊約聖書가 처음 英語版으로 出刊되었을 때 그렇게도 여러 차례의 操心스런 校閱過程을 거쳤으나 莫上 “바이블”이 製本되고 初版이 市中에 나왔을 때 「姦淫하지말라」는 모세의 十誡命은 「姦淫하라」로 遁甲하고 말았다는 것. 果然 이 冊에도 誤字가 全無할 것인지 두렵기만 하다.

○……石油系軟化劑의 性質과 作用. 本格化하는가? 타이어크래피販賣等을 爲始하여 數編 엮어보았다. 麥飯葱湯은 免할런지. 讀者諸彦의 叱正이 期待된다.

○……못 紙面을 매웠던 世界經濟와 悲觀論도 解凍과 더불어 어느덧 褪色하고 春色의 展開과 더불어 못紙面이 景氣回復說로 매워지고 있으니 꽃 時節을 裝飾하는 無二의 好音이 구로! 景氣上昇의 그날이 苦待된다.

○……「오늘은 川獵하고 來日은 山行가세. 꽃달임 모래하고 降神이란 글피하리. 그글피 邊射會할게 各持壺果하시소」 肅宗時代의 金裕器作이 란다. 片時春을 즐기는 스키즐이 재미있어 보여 적기로 한다.

西紀 1975年 4月 30日 發行
西紀 1973年 1月 31日 登錄(바-461號)

타이어·고무 4月號 (隔月刊) <非賣品>

發行人 兼 編輯人 理事長 張 善 坤

發行處 社團 法人 大韓타이어工業協會

서울特別市中區會賢洞2街10-1
(韓國貿易會館 1904號)

電番 ☎ 4136, 4137 郵番 100
交 ☎ 8251, 9271 構內 558

印刷人 李 約 舜

組版 및 印刷處 京一印刷所

◎ 本誌는 韓國 雜誌倫理綱領 및 그 實踐要綱을 遵守한다

높이
자
品質

낮추자
原價

總和로
國力培養

維新으로
國難克服