



### ◆ 콘티社, 76年 收益

#### 800萬마르크를 計上

西獨 最大의 타이어메이커이인 콘티넨탈社는 76年 稅金扣除後 利益 800萬마르크(約 9億6千萬圓, 1마르크=120圓)을 計上했다. 이 利益은 그룹全體의 賣上高 17億8,000萬마르크(約 2,136億圓)로부터 보면 少額이지만 前年度의 稅金扣除後 利益 500萬마르크로부터 보면 增益이었다.

母會社의 賣上은豫想된 바와 같이 5% 增인 14億3,900萬마르크를 計上, 한便. 그룹全體의 賣上은 4%의 增加를 表示했다. 76年業績의 速報 發表時에 會社側은 「76年の 利益은 擔保金에서 200萬마르크를 加하면 1,000萬마르크로 되며 이것은 72~74년의 사이에 生じ累積赤字를 메우는데 つながる」라고 말했다. (파이낸셜타임스 4月 6日)

### ◆ GY社, 埃及에 타이어工場 建設을 認可

GY社는 오즈음 埃及政府로부터 同國에 타이어工場을 建設하는 認可를 얻었다. 同政府 投資監理局에 依하면 이工場에 乘用車, 트럭 및 農業機械用의 타이어를 生產하게 なれば 되었다.

GY社의 필리웃드會長은 「우리社는 多年 埃及에 타이어工場을 建設할 意向을 保持해 来으나 今番의 認可에서 實現의 段階에 들어섰다. 早速 調查團을 派遣하여 工場敷地의 選定과 建設計劃에 關한 諸情報의入手에 關한 工作이다.」라고 말하고 있다.

現在 GY의 工場數는 全世界에서 139있으며 그中 72工場이 美國內에 67工場이 海外에 있다.

### ◆ GY社, 今年 1.4半期도 新記錄의 業績

GY社의 찰스 J. 필리웃드 會長은 4月 4일의 同社定期 株主總會의 席上, 今年度 第1.4半期의 業績에 言及, 最終的 計數는 同月末에 發表되나 從來의 如何한年

度의 4半期보다도 “相當히大幅의” 販賣收益을 計上했음을 言明했다. 即 第1.4半期의 營業成績은 從來의 記錄인 1976年度의 同期의 賣上高 14億5,000萬弗, 收益 4,370萬弗을 모두 上廻한 것으로 보여지나 이것은 昨年의 長期스트라이크와 海外市場의 低迷에 依한 打擊에도 不拘하고 今年度는 모든 製品部門을 通해서 好況에의 形세이기 때문에 充分한 樂觀과 期待가 있음을 表示하고 있다.

필리웃드會長이 表示한 1977年度의 展望은 大要 다음과 같다.

① 乘用車, 트랙타아, 建設車輛用 各種 補修用타이어 需要는 100億弗로 前年度의 85億弗을大幅으로 上廻하는 新記錄을樹立할것이다. 이需要에는 1億4,500萬本의 乘用車用 新品타이어도 포함되어 있다.

② 美政府의 에너지計劃의 進展에 따라 平型벨트나 호오스를 中心으로하는 工業用 고무製品도 相當한 活況을 보일 展望이다.

③ GY社는 오하이오주 포오츠마스에 있는 政府用 우란濃縮施設과 獨自의 「가스擴散法」에 依해서 世界의 에너지 需要에 對應하는 原子力發電의 開發에 重要한役割을 하게 될 것이다.

이 가스擴散施設은 同社의 航空宇宙機器 部門을 統轄하는 GY에아로스 페이스社(GAC)가 設計製作한 것으로서 目下 政府에너지 研究開發廳(ERDA)의 오오크릿지 試驗所에서 테스트中이다. 필리웃드會長에 依하면 GY社의 今後의 展望은 와싱톤에서 檢討되고 있는 經濟振興措置보다도 오히려 美國과 世界의 市場의動向에 그論據를 두고 있다.

現時點에 있어서의 美國의 全雇傭人數는 8,900萬으로 높으며 그個人收入도 消費水平도 記錄的으로 높다. 他面 歐洲經濟도 上向하고 있으며 開發途上諸國도 아직 高價의 石油輸入의 招來한 外貨需要增에順應하고 있는 中이다.

이들의 事情이 海外市場의 安定化를 招來한다고해서 1977年度의 堅實한 業績向上이豫見되고 있다.

### ◆ BFG社, 第1.4半期 增益

B.F글리치社의 O.P. 토오마스會長에 依하면 同社는

第1.4半期의 收益이 前年同期의 960萬弗(1株 63센트)로부터 1,800萬弗(1株 1.19弗)로 增加, 賣上은 前年同期의 5億2,060萬弗로부터 5億3,790萬弗로 增加했다. 76年 第1.4半期의 賣上엔 現在의 子會社가 아닌 和蘭의 子會社의 賣上 3,500萬弗이 포함되어 있었다.

이外 同社社長 J.D. 웅氏가 말한바에 依하면 以前 未發表했든件 이나, 同社는 8%의 利子 添付로 3,500萬弗의 私募債發行을 거의 完了하고 있다는 것이다.

同氏는 「今年의 設備投資는 昨年の 7,300萬弗을 上廻하여 1億2,500萬으로부터 1億5,000萬弗로 될것이다」라고 말했다. 토오마스 會長은 타이어의 價格引上에 對해서 「當分間은 價格引上은 不考慮하고 있다」라고 말했다.

(월스트리이트, 저어날 4月 19日)

### ◆ 유니로얄社, 第1.4半期 增益

유니로얄社의 會長兼社長인 D. 베넷타氏의 말한바에 依하면 同社는 4月 3일까지의 13週間으로서 利益은 前年同期의 650萬弗(1株 20센트)의 約 2倍인 1,300萬弗(1株 44센트)을 記錄했다. 이 數值에는 타екс, 파이버 어工業의 2月의 販賣로부터 얻어진 200萬弗(1株 8센트)의 特別收益이 包含되어 있다. 當期의 賣上은 前年同期의 5億7,200萬弗을 上廻하여 6億4,700萬弗로 되었다. 타이어와 그 關聯製品의 賣上은 3億6,700萬弗, 한便化學製品, 고무, 플라스틱製品의 賣上은 9,600萬弗였다. (以上 77. 6 日本月刊타이어誌)

### ◆ 美 3타이어會社, 77年의 保證體系 發表

굳리치社, 케리이, 스프링필드社, 파이어스톤社의 3社는 77年度의 改正된 保證體系를 갖게되었다.

#### <굳리치社>

굳리치社의 補修用 타이어의 保證은 使用者의 立場에서의 保證規定의 改正이 行해져, 또한 타이어 檢查를 하는 小賣店에 補償의 自由裁量이 주어졌다.

이 保證은 굳리치社의 全乘用車타이어에 適用된다. 이 세로운 體系로 原材料 또는 製造工程에 因起하는 不良品의 無償交換의 期間이 從來의 保證體系와 重複하게 된다. 또 이 保證에는 無償期間의 타이어交換에 따른 脫着 밸런스가 包含되어 있다.

이에 基초해서 타이어 判定을 無償으로 行하는 딜러 어에 10弗의 檢查料가 支拂된다. 無償期間後의 判定에서 使用者가 脱着 밸런스料를 支拂했을 時遇 굳리치社는 小賣店에 從來의 倍에相當하는 5弗의 檢查料를 支拂한다. 保證內容에 依하면 乘用車用 타이어는

購入後 1年間의 原材料 或은 製造工程上の 缺陷에 依한 境遇, 또는 摩耗 25% 以下의 境遇에 無償交換이 된다. 바이어스와 벨티드바이어스에 對해서는 同條件下에서 摩耗가 10% 以下의 境遇 無償交換된다. 無償交換期間이 지난 뒤, 原材料 또는 製造工程上の 缺陷으로 갖고오게 되는 타이어는 檢查時點에서 使用者가 그 때까지에 받은 便益의 程度에 依하여서 判定된다.

從來는 굳리치社는 管理不能한 損傷等을 事實上 保證하고 있었으나 今番부터 道路條件 및 摩耗에 對해선 規定으로부터 削除하고 있다. (앨라스트밀리스 3月號)

#### <케리이, 스프링필드社>

케리이, 스프링필드社는 道路條件等의 從來의 要因을 削除했다.

이 制度는 乘用車用 및 小型트럭用 타이어에 適用된다. 說明書에 依하면 「케리이, 스프링필드의 乘用車用 타이어 및 小型 트럭用타이어를 買上하게 된 貴下는 製造上の 缺陷 및 原材料에 依한 不良品에 對해서는 保證되고 있다. 이 品質保證制度의 適用範圍는 貴下가 가지고 있는 타이어의 種類, 運轉되는 車의 種類 및 타이어나 車에 注意해 주실 것을 基本으로 하고 있다」

保證範圍는 下記와 같다.

타이어에 對해서는 同社의 타이어가 25% 마모 以下에서 製造工程 또는 原材料의 缺陷으로 使用不能이 되면 脱着, 밸런스 쇄어서 同等 타이어와 無償交換된다. 25% 以上 마모되어 있을 경우, 트랫드, 웨어, 인디케이터 까지의 殘溝에 依해서 使用者는 그 것을 支拂하게 된다. 이 境遇 脱着料, 밸런스料는 使用者負擔이다. 바이어스타이어 및 벨티드바이어스에 對해서는 摩耗 10% 以下에서 製造工程 또는 原材料에 起因하는 缺陷일 것 같으면 脱着, 밸런스 쇄어서 無償交換을 받을 수 있다. 摩耗 10% 以上일 것 같으면 트랫드, 웨어, 인디케이터 까지의 殘溝에 依해서 使用者는 支拂하게 되며 脱着料, 밸런스料는 使用者負擔이다.

道路條件에 依한 缺陷은 케리이, 스프링필드社의 세로운 保證에 전 適用除外로 되어 있다.

#### <파이어스톤社>

FS社는 乘用車用 타이어에 對해서 無償 檢查期間을 길게 했으나 타이어 全그룹에 關해 道路條件 및 타이어 수명의 期待値에 對해서는除外했다. 타이어에 關해서는 摩耗 25% 以下 또는 摩耗 25% 까지로 購入後 1年 以內일 것 같으면 保證範圍로서 無償檢査라고하는 制度로 되어 있다. 이 境遇 脱着, 밸런스는 無償이다. 바이어스 벨티드 및 바이어스 타이어에 對해서는 摩耗 10% 以下의 경우, 脱着, 밸런스 쇄어서 檢查는 無償이다. 트럭用타이어 및 꼬리, 뱀, 헤저 어 차등에 使用하고 있는 트럭用 타이어는 摩耗 10% 以下의 경우 無償檢査이나 脱着料, 밸런스料는 別費用이

다. 無料検査期間이 넘으면 全乗用車 타이어 및 記載되어 있는 小型トラック 타이어에 對해서는 保證適用範圍內에서 新品의 溝깊이로부터의 使用程度에 따라서 判定은 行해진다.

新保證體系에 基초하는 檢査는 다음의 原因以外에서 타이어가 使用不能하게 되었을 때 行해진다. 即 適用되지 않은 原因으로서 道路條件, 一見해서 알 수 있는 內壓의 過不足, 輪胎胎面의 故障, 輪胎ランプ의 故障, 苛酷한 使用, 衝突, 테이스, 事故, 火災, 突起物에서의 摩擦, 破壞, 完全消耗 등이 있다,

(엘라스트 메릭스 3月號)

(77.6 日本 月刊타이어誌에서)

### ◆ 76年 타이어의 輸出順位는 低下

#### 프레디멘트誌 鐵工業200社 順位

프레디멘트誌 恒例의 日本鐵工業 “1976年 輸出高順位 上位 200社”가 同誌 5月號에 發表되었다. 이에 依

하면, 200社에 타이어는 4社—BS, 橫濱고무, 東洋고무, 住友고무—가 포함되어 있다. 이 외에 고무關聯企業으로서 日本合成고무, 日本제온의 2社가 들어 있다. 上位 200社에 依한 昨年の 輸出總額은 12兆5,114億圓(約 430億弗)으로 對前年比 13%의 伸長, 이에 對해서 타이어는 BS가 6%, 橫濱고무가 3%의 伸長, 東洋고무는 反對로 1%의 下落으로 200社平均을 下迴하고 있다. 이 중에서 住友고무만이 31%의 伸長을 보이고 있음이 눈에 띈다.

이때 문에 住友고무를 除外한 각社는 모두 前年보다 順位가 低下되어 있다.

특히 75년에 200社에 들어 있든 日東타이어는 輸出額이 11%下落한 일도 있고 해서 200社의 圈外로 떨어졌다. 또 今番의 調査로부터 「現地 生產會社 總賣上高」의 項目이 設置되어 昨年 이란, 인도네시아의 2工場이 새로이 操業을 開始한 BS는 싱가폴, 泰國과 合해서 計 4現地 生產會社에서 230億圓의 賣上을 올리고 있다.

(77.6 日本 月刊타이어誌)

<表 1> 鐵工業 200社 輸出順位

順位 76年	社名 75年	輸出額 (100萬圓)	賣上高 輸出比率 (%)	對前年 輸出額比 (=100)	技術輸入 額(100萬圓)	海外投資 額(100萬圓)	現地法人 數	法同上 生產會社	中現地 法人會社總賣 上高(100萬圓)	現地生產 會社總賣 上高(100萬圓)	海外從業 員數
30	29 BS	82,300	25.1	106	477	18,000	14	4	57,000	23,000	3,300
61	60 橫濱고무	36,168	25.6	103	—	239	3	1	...	...	...
113	105 日本合成고무	18,267	19.3	107	408	1,360	1	0	348	—	9
114	104 日本제온	17,667	21.4	103	1,400	3,077	3	2	...	...	152
118	103 東洋고무工業	17,040	21.4	99	—	247	3	—	12,982	—	190
124	142 住友고무	16,023	18.4	131	—	—	—	—	—	—	9
202	岡本理研고무	8,020	20.9	137	—	—	—	—	—	—	—
229	200 日東타이어	6,978	28.4	89	—	—	—	—	—	—	—

※ 日本合成고무, 住友고무의 海外從業員數는 海外派遣社員 略

<表 2> 地域別輸出比率

順位 76年	社名 75年	輸出額 (100萬圓)	76輸出 順位	市場別內譯(%)												
				亞	中	歐洲	北	美	中	阿	大	共	產	圈	其	
				세	近	E	其	U	카	南	洋	蘇	東	中	其	
				아	東	C	他	A	美	洲	洲	聯	歐	共	他	
1	1 BS	82,300	30	10	30	4	3	20	5	5	10	10	1	1	—	1
2	2 橫濱고무	36,168	61	11	31	5	2	20	4	3	6	8	1	4	1	4
3	3 東洋고무工業	17,040	118	2	28	7	4	32	4	6	5	11	←	1→	—	—
4	4 住友고무工業	16,023	124	6	58	←4→	←10→	—	—	6	3	12	←	—	—	—

### ◆ 日 77年 타이어業 春季 賃金 改正內容

社名 (平均賃上=盈三率)	横濱고무 (12,614圓=8.5%)	東洋고무 (11,600=8.5)	住友고무 (11,610=8.5)	大津타이어 (11,373=8.5)	日東타이어	B S (13,800 +α=9.25 +α)
▶ 25歳(中卒男子, 15歳入社勤続10年, 獨身寮入居者)現行 改正後	103,450圓 <sup>7,800</sup> 110,250	102,000 8,050 111,050	101,700 10,150 111,850	103,400 9,600 113,000	99,370 — —	117,000 14,400 131,400
▶ 30歳(中卒男子, 勤続15年, 妻1名)〃 〃 〃	156,400 13,650 170,050	156,800 11,350 168,150	153,400 14,350 167,750	157,350 10,830 168,180	151,970 — —	177,900 14,600 192,500
▶ 40歳(中卒男子, 15歳入社勤続25年, 妻1名)〃 〃 〃	174,350 14,450 188,800	174,150 12,400 186,550	170,900 17,500 188,400	173,100 11,770 184,870	174,270 — —	191,000 14,800 205,900

### ◆ 日 77年 태이어業 學歷別 初任給 改正內容

	横濱고무	東洋고무	住友고무	大津타이어	日東타이어	B S
大卒男子	現行 増額 改正後	98,700圓 <sup>7,000</sup> 105,700	97,000 4,000 101,000	99,100 7,900 107,000	100,000 3,500 103,500	97,060 — —
高卒男子	〃 〃 〃	80,550 5,200 85,759	80,350 2,800 83,150	82,250 (採用無) —	82,000 3,100 85,100	86,200 5,100 91,300
中卒男子	〃 〃 〃	75,750 4,450 80,200	73,800 2,800 76,600	77,750 4,100 81,850	75,000 2,800 77,800	77,300 4,800 82,100

### ◆ 日 태이어 6社 勞動力構成 (1977年 3月末 現在)

	横濱고무	東洋고무	住友고무	大津타이어	日東타이어	B S	合計
組合員數	8,547名	4,676	4,289	1,450	1,425	17,123	37,510
平均年令	35.0歲	31.3	31.3	31.5	32.3	30.2	—
平均勤續	11.8年	10.0	10.1	9.4	6.9	9.9	—

(以上3件 모두 77. 6 日本 月刊 태이어誌에서)

### ◆ 日 新車用 태이어 12~15% 價格引上

#### 1年만에 各社 共司 申請

타이어各社 (BS, 日東타이어도)는 新車 레이커어에對해서 12% 또는 15%等에 依한 各社의 태이어 納入價格의 引上을 申請하고 있었으나 그 實施時期를 이 4月로하고 있었기 때문에 各各의 折衝이 行해진 모양으로서 最初 價格引上率이 相違했는 日東타이어, BS 도 大體로 비슷한 價格引上幅으로 追隨若干 늦었지만

4月부터 實施를 볼모양이다.

今番의 價格引上은 今年1月부터 移越되어 온것으로서 昨年 4月 5.5%의 價格引上을 본 以來 1年만이다.  
(77. 4. 5 日本 태이어產業時報紙)

### ◆ 카나다에서도 라디알化

#### 新車 56%, 補修 40%

타이어의 라디알化는 需要의 增大와 함께 世界的으로 높아져 있으나 카나다에서도 그例外는 아니어서 라

타이어의 人氣는 大端히 높다. 加班陀業界의 推定에 依하면 1977년에 生產되는 新車의 65%는 라디알을 裝着하며 需要者가 購入하는 補修用 乘用車 타이어의 40%는 라디알이다. 라고 예전하고 있다. (77.3.15 日本 타이어 產業時報紙)

### ◆ 日 東名高速道路 事故車輛의 타이어調査

#### 靜岡縣警 15%가 不良 타이어

靜岡縣警交通部 高速道路 交通警察隊는 76年 8月1日부터 10月31일까지의 3個月間, 縣下 東名高速道路에 있어서의 交通事故車輛의 타이어調査를 實施했으나 近者 그 結果가 發表되었다. 그에 依하면 發生한 事故車輛 442대中 不良타이어를 使用하고 있든 車輛이 67대(15.2%)이며 그 中 不良 타이어를 使用하고 있었으므로해서 事故로된 것이 45대(67.2%)였다. 同隊는 73年 以來 每年 同調查를 實施하고 있으나 調査對象車輛에 占하는 不良 타이어 使用의 比率은 74年이 最高로 22.2%로 今番은若干 低下를 表示했으나 不良 타이어 使用이 原因으로 되어서 事故로 된것이 많았다.

#### 貨物車에 많은 整備不良

事故車輛 442대의 車種別 内譯은 大型貨物 105, 普通貨物 146, 大型버스 4, 軽 1대이며 이中 不良타이어使用(整備不良)은 大型貨物 14(13.3%), 普通貨物 28(18.5%), 普通乘用車 25(13.4%)였다. 不良 타이어 使用에 依해서 事故로된 45대의 内譯은 大型貨物 7(50.7%), 普通貨物 17(60.7%), 普通乘用車 21(84.0%)였다.

事故狀況을 보면 直接原因(走行中, 異常 슬립프等을 일으켜 그것이 第1次 要因으로 事故가 發生)에 依하는 것 大型貨物 1대(7.1%), 普通貨物 4대(14.3%), 普通乘用車 7대(28.0%)로서 間接原因(핸들, 브레이크 操作等 行爲를 行했든 바 타이어 不良이 이에 프라스하여 事故 發生)은 大型貨物 6대(42.9%), 普通貨物 13대(46.4%), 普通乘用車 14(56.0%)로 直接間接을 不問하고 不良 타이어가 事故에 連結된 일은 全體로 45대(67.2%)로 되어 있다.

#### 濕潤時는 82%

이것을 路面의 狀態로 볼것 같으면 乾燥時에는 8件(17.8%)이었으나 濕潤時는 37件(82.2%)로 壓倒的으로 많았다. (77.3.15 日本 타이어 產業時報紙)

### ◆ 日 前年對比 76年度 스노우타이어 需給實績(타이어協會)

(單位: 千本)

	75 年 度				76 年 度				前年比(%)			
	T B	L T	P C	計	T B	L T	P C	計	T B	L T	P C	計
生 產	328	2,104	3,809	6,241	361	2,130	4,019	6,510	110	101	106	104
工 國	357	2,132	3,748	6,237	376	2,126	3,878	6,380	105	100	104	102
場 輸	8	17	142	167	9	25	155	189	113	147	109	113
荷 計	365	2,149	3,890	6,404	385	2,151	4,033	6,569	106	100	104	103
販 新車用	11	32	4	47	14	32	85	131	127	100	—	279
賣 補修用	366	2,157	3,655	6,178	397	2,336	3,637	6,370	109	108	100	103
在 國內	377	2,189	3,659	6,225	411	2,368	3,722	6,501	109	108	102	105
庫 輸出	8	17	142	167	9	25	155	189	113	147	109	114
在 合計	385	2,206	3,801	6,392	420	2,393	3,877	6,690	109	109	102	105
在 工場	15	59	104	178	7	59	131	197	47	100	126	111
在 支店	110	528	848	1,486	64	314	778	1,156	58	60	92	78
在 計	158	992	1,487	2,637	95	727	1,507	2,329	73	87	112	100
在 對生産	48.2	47.1	39.0	42.3	26.3	34.1	37.5	35.8	60	73	101	88
率 對販賣	41.0	45.0	39.1	41.3	22.6	30.4	38.9	34.8	—	—	—	—

### ◆ 美國市場을 荒廢시키고 있는 外國의 타이어 메이커어

外國타이어 메이커어는 지금이 야말로 80億美元의 美國 타이어 市場에 進出하기에 가장 좋은 時期라고 생각하고 있다. 近者 휴우스톤에서 開催된 全美 타이어 딜러

어 및 再生業者協會의 大會에 가면 容易하게 이 쟁각이 納得되는 것은 아닐는지, 휴우스톤에서 大部分의 外國 타이어 메이커어가 새로운 딜리어를 불들고 美國에 있어서의 小賣組織을 擴張하려고해서 商品 展示를 行하고 있었다.

外國 타이어 메이커어는 스틸타이어와 美國 自動車 메이커어에게도 드라이버에게도 大歡迎받고 있다고

確信하고 있다. 그리고 스텔라디알은 타이어製造의 特殊技術이 使用되어서 있기 때문에 各外國 타이어 메이커어는 内心 攻擊의 친스라고 보고 있다. 라디알타이어를 發明한 佛蘭西의 ミス란은 이점에서 美國 타이어메이커어에 對해서 技術的으로 뛰어나 있으며 可能한限이 優位를 利用하려고 하고 있다.

南カルロライナ州, 그린빌의 펙센져어 타이어工場이 풀操業을 開始한 ミス란은 外國 타이어 메이커어의 對美 進出의 先鋒으로 되어 있다. 然이나 ミス란이 約 4,000의 小賣 ベット워어크를 通해서 내어보내고 있는 타이어는 바야흐로 “美國製”的 라벨을 貼付하는 것이 可能하게 되었다. ミス란의 美國資本額은 앞으로 3年間의 豫定도 包含하면 6億弗에 이른다. 이 投資에 依해서 ミス란은 美國 타이어 市場의 10% 以上的シェ어를 占할 것을 目標로 하고 있으며 이 數字는 ミス란의 投資額을 相殺하는데 必要한 數字이다.

南カルロ라이나州에서 現在 操業中인 2工場에 加之하여 ミス란은 南カルロ라이나州 수파아탄바아크에 新規의 트럭 타이어工場을 세울豫定이며 또 買受畢의 콜로라도 州 리틀톤에 있는 以前 ケ에츠社가 所有하고 있든工場은 트럭 라디알 타이어工場으로 變化하고 있는 中이다.

然이나 萬一 1976年の ス트라이크가 없었다면 美國 타이어產業은 供給過剩으로 되어 있었을 時期에 何의 타이어 메이커어가 热心히 美國 市場에 進入하려고 하는 것일까 하는 의문이 생기게 된다. 事實 1975年 2~3의 探算이 안 맞는 美國 타이어工場이 閉鎖되었다.

피렐리의 美國의 子會社인 마아카팅擔當 副社長인 작크. 왓트란드氏는 同社의 美國進擊에 對해서 말했을 때에 「우리들은 보다 좋은 타이어에는 항상 市場이 展開되어 온다고 믿고 있다」고 말했다. 휴우스톤大會에서는 왓트란드氏 및 美國 피렐리社社長인 도메니코. 릿츠氏는 29州 및 4個國으로부터의 新規 딜러어를 81이나 갖추어, 大會의結果 10의 新規 딜러어와의 交渉에 들어갔다. 佛蘭西 第2位의 타이어 메이커어인 크레비어 타이어는 휴우스톤大會를 美國 侵入의 칵크오프에 利用했다. 「92個國에서 그 製品을 파는 것에 成功하고 4億弗의 賣上을 갖는 會社가 世界에서 가장 큰 市場에서 成功하지 않고서 어떻게 世界의 大 타이어 메이커어라고 말할 수가 있겠는가」라고 美國 쿠레비어社의 販賣總支配人 찰스. K. 칼부라이드氏는 實로 適切한發言을 했다.

6月中旬 쿠레비어社가 딜러어 戰略를 開始한以來, 칼부라이드氏가 「모던 타이어. 딜러어誌」에 말한 바에 依하면 쿠레비어社는 過去 2個月間으로 1976年 上期의 8倍 타이어를 팔았다고 하는 것이다. 日本의 橫濱, 브뤼지스톤, 填地利의 셀페릿트, 西獨의 페겔리어를 包

含하는 他의 메이커어도 1976年の 美國行 販賣量이相當히 增加했음을 是認하고 있다.

봄부터 여름에 걸쳐서 4個月以上에 公해서 美國 4大 메이커어를 마비시킨 긴 스트라이크가 타이어 輸入의 急激한 增加를 제재시킨 것은 的심 할 여지가 없다. 어느 美國 타이어의 支配人은 「記錄의 労動紛爭은 外國 타이어 메이커어에 絶好의 사냥터를 創出해냈다. 特히 需要가 低下하여相當한 生產能力이 遊休하고 있는 歐洲 메이커어에게는 天佑神助였겠지요」라고 말하고 있다. 또한 그는 「이 스트라이크를 爲해서 1976年の 美國 타이어 輸入量은 1975년의 約 2倍로 되었다. 그리고 그 中에는 400萬本의 PC타이어와 100萬本의 TB(타이어, 휴브, 후휠셋트)가 包含되어 있다」고 전망하고 있다.

全世界의 自動車의 40%, 結局 2億6,800萬대中 1億1,100萬대를 保有하는 美國에 있어서 1億3,800萬本의 補修用 타이어와 5,300萬本의 新車用 타이어가 期待될 수 있다. 美國은 트럭에 關해서도 同一한 퍼어센테이지一結局 7,200萬대中 2,800萬대를 保有하고 있다. 따라서 1976年の 트럭 타이어의 수요는 補修用으로 2,400萬本, 新車用으로 1,000萬本이 豫見되었다. 4大 메이커어의 스트라이크 以前에서 조차 橫濱타이어의 販賣量은 1975年の 200%增으로 되어 있었다. 美國요꼬하마의 總支配人 C. 웨인. 스펜서어 Jr氏는 「現在의豫想으로는 1976年은 前年 對比 350%로 될 것이다」라고 보고하고 있다.

7年前 美國市場에 進出한 以來 美國 橫濱고무는 美國 및 카나다에 500以上으로 되는 小賣組織을 만들었다. 스펜서어氏自身은 요꼬하마로 옮기기前 23年間 B.F. 군리치에 있었다. 都大體 요꼬하마 타이어는 B.F. 군리치와 古河電工의 合併會社로서 1917年に 創立되었다. 第2次大戰에 依據工場은 파괴되었으나 B.F. 군리치의 融資에 依해서 再建된 以來 B.F. 군리치는 요꼬하마고무의 大株主의 하나이다.

스펜서어氏는 1977年の 市場에 있어서 스텔라디알의 트럭타이어가 市場의 25%를 占한다고 보고 있다. 또한 그는 「우리들은 손에 들어오는 것은 무엇이든지 판다. 1977年の 販賣豫想은 1976年の 2倍로 되는 몇 드러진것이 될 것이다」라고 말하고 있다. 한便 美國 셀페릿트社長 빅터어. 쿤스트리이氏는 「우리社는 요즈막 2~3年間에 스텔라디알의 트럭타이어로 현저한 伸長을 보일 것이다」라고 예상하고 있다. 「그 理由의 하나는 美國에는 世界最大의 트럭메이커어가 있음에도 不拘하고 그 스텔타이어의 裝着率은 歐洲의 92%에 比해 15%라고 하는 低調이기 때문에」라고 쿤스트리이氏는 添言하고 있다.

또 同氏는 美國 셀페릿트의 1976年の 트럭 라디알 타이어의 伸長은 前年の 250% 増이라고 예상하고 있다.

但, 1976年의 全販賣量의 伸長은 20% 增이 예전된다. 또 同社는 포풀러 사이즈의 스틸라디알 트럭 타이어의 受注率을 갖고 있다.

쿤스트리이氏는 또한 「1977年以來 타이어의 特殊化가 진척되어 特殊한 프로세스로 만들어진 타이어가 特定한 車種에 裝着되며 될 것이다」라고 말해서 이에 따라 石油와 勞動力의 節減이 可能하다는 것을 期待하고 있다.

美國 브릿지스톤 타이어의 세일스마케팅 어로리이 론 바아트氏에 依하면 美國 BS타이어는 1976年の 販賣量을 前年比 25% 增으로 예상하고 있다. 世界第8位의 타이어 베이커리로서 BS타이어는 美國市場 進出以來 10年間에 1,000以上의 小賣 組織을 만들어 내었다. 西獨資本인 맷첼러어社는 小型用 스틸라디알 타이어를 對美 輸出하고 있다. 同社는 1975年 強化 텍스타일 타이어를 當止하고 스파이크를 박은 라디알보라도 性能이 뛰어나 있는 새로운 스노우 타이어를 만들어내어서 美國市場에 導入했다. 피렐리의豫想에 依하면 1977年的 타이어의 하이라이트는 피렐리이 "p 7"의 登場이다.

이것은 革命的인 타이어이며 內容은 아스페트라시오 50의 超와이드 타이어, 時速 150哩 以上의 스피드에充分히 憲디며 250弗 以上的 價格이다. 쿠레버어社는 超音速젯機 콩코오드用의 타이어를 만들고 있으나 于先은 對美 輸出車用의 라디알 타이어를 만들작정이다. 「美國의 輸入車所有者는 1年에 1,200萬本의 타이어를 산다. 그리고 그大多數는 라디알 愛好者들이며 쿠레버어社도 이것을 팔 작정이다. 또 적어도 歐洲製 10車種은 新車에 쿠레버어 타이어를 使用하고 있으며 그럼으로써 우리들은 美國 全土에 딜러어와 디스트리뷰터어의 넷트워어크를 만들어내지 않으면 안된다」고 쿠레버어社의 칼브라이드氏는 말하고 있다. (모던 타이어 딜러어誌 1976年 12月號)

<1977. 2 日本 月刊타이어誌에서>

### ◆ 陸女史묘소에 줄이은弔客

#### 權惠·權暎양 분향, 이틀동안 20여萬명

15일은 광복절이자朴대통령부인 고 陸英修 여사의 서거 3주기. 유해가 잠들고 있는 銅雀洞 국립묘지에는 이론재벽부터 내외귀빈·시민·학생 등 참배객들이 줄을이어 낮 12시 현재 12만명이 다녀갔다.

상오 7시10분 쯤에는 영애 權惠·權暎양 자매가 어머니 묘소를 찾아 분향, 국화꽃을 헌화했으며 이보다 앞서 상오 7시5분쯤에는 丁一權국회의장부처와 李敏雨 부의장·李世鎬육군참모총장과 군장성일행·白斗鎮유 정회의장부처와 金鍾泌의원부처등이 다녀갔다.

또 상오 8시5분쯤에는 崔圭夏총리가 전국무위원회

함께 참배했고 전대통령 李承晚박사 미망인「프란체스카」여사와 具滋春서울시장·陸寅修의 원가족·郭尚勤통일 주체국민회의 운영위원장과 대의원 1백98명, 閔復基대법원장·「스나이더」주한 美대사가 참배했다.

참배를 마치고 묘소를 내려오면 權惠양 차매는 참배 왔던 金경자씨(45·서울永登浦區 新吉5洞 414)가 「여기 만오면 陸여사생각에 가슴이 맨다」고 말하자 「어머니 묘소를 찾아주어 고맙다」고 인사를 나누기도 했다. 또 상오 4시20분쯤 소복차림으로 제일먼저 묘소를 찾은 金貴子씨(62·江陵市 南門洞176)는 「江陵에서 밤차로 올라왔다」며 차려온 계물을 앞에 놓고 춘절을 하기도 했다.

한편 8·15사건 수사본부장이었던 金一斗대검차장(당시 서울지검장)과 鄭致根서울지검城東지청장(당시 서울지검 공안부장)등 수사담당 검사4명도 상오 6시30분 참배했다.

陸여사 묘소에는 일요일인 14일에도 5만여명의 참배객이 다녀갔다.

(77. 8. 15. 中央日報)



### ◆ 白泰夏氏

#### 大韓타이어工業協會 理事長

金甫炫理事長께서 事情에 依하여 辞任하심에 따라 7月 27日開催된 協會臨時總會에 선 滿場一致, 後任理事長으로 白泰夏 東信化學(株)社長을 選出하였다.

業界的 興望을 지니고 被選된 氏는 多年間 行政과 經營에서 蘊藏한 理論과 豐富한 經驗을 쌓으신 분으로서 앞으로의 活腕이 曇望된다.

7月29日 就任한 氏의 就任辭는 「協會와 業界가 協同團結하여 우리의 權益을 우리 스스로의 힘으로爭取하고 또한 擁護해 나가자」고 結言, 即 勤勉, 自助, 協同의 세마을 精神을 強調 하셨다.

氏의 略歷은 다음과 같다.

平南 江西郡 出身

當 52歲

1950.1 陸軍士官學校卒業

1950.1~1967.5 陸軍服務

1967.6~1973.5 韓國지탄工業株式會社 社長  
賞勳: 忠武武功勳章 受勳

#### <26p.에서 계속>

이러한 알뜰한 努力이 前述한 難問을 克服하고 將來의 發展을 期할 수 있을 것으로 생각된다.

(1976. 3. 19 村田)

(1976. 7 日本 月刊 自動車 타이어誌)