

<展 望>

타이어產業의 將來는 밝다

GY社 필리웃드會長등, 日本 GY社 25周年에 表明

- ▲ 日本 GY社創立25周年에 來日한 美國 GY社의 필리웃드會長등은 5月25日 記者▲
- ▲ 會見을 하고 그곳에서 今後의 타이어產業의 展望에 對해서 樂觀的인 見解를 말 ▲
- ▲ 했다. 또 同會長은 同社의 라디알化計劃, 밋슈란社의 美國進出 對策에 對해서 ▲
- ▲ 景氣上昇의 發言을 行하여 注目되었다. ▲

日本굳이어社는 5.25 創立25周年을 마지하여 美國 GY本社의 찰스J.필리웃드會長, 굳이어 인터네쇼날社의 이브. 톰센社長등 首腦陣이 來日, 25日上午 11時부터 호텔오오쿠라에서 記者會見을 行했다.

記者會見은 日本GY社 마코오믹크社長의 人事로 始作되고 이어서 필리웃드會長, 톰센社長, GY, 인터네쇼날社 아세아, 아프리카地域擔當 딜렉터어. 존. E.파아셀氏가 各各 코멘트(코멘트는 別掲)를 發表.

이 中에서 美國과 日本의 타이어 產業의 앞날에 對해서 樂觀的인 見解를 明白히 했다.

또한 今後 필리웃드會長등은 記者團의 佛蘭西 밋슈란社의 美國市場進出에 對해서의 質問에 對해「販賣數字도 모를 程度로……」라고 가볍게 받아 넘기는등 好景氣의 答辯을 해서 注目되었다.

主要 質疑應答 內容은 다음과 같다.

問:佛蘭西 밋슈란社의 對美進出에 對해 어떻게 GY社는 對處하고 있는가.

答:(美國GY. 필리웃드會長) 同一市場에서 競爭할 수 있는 것을 歡迎한다.

그것은 他的타이어메이커어에 對해서도 同一하므로 可能하면 日本서도 제발. 美國타이어市場은 150億弗이라고하는 大市場이며 抱擁性이 있다.

밋슈란은 좋은 會社로서 좋은 製品을 만들고 있다고 들고 있다. 昨年은 美國 타이어產業의 長期스트가 있고 賣上을 조금은 伸長시킨것같다. 然이나 T.B라디알에 對해서는 姑捨하고 乘用車用타이어에 對해서는 어떠한지 그 數字도 모를 程度이다.

問:日本合成 고무의 子會社인 日本폴리이소프렌으로부터의 撤退는 何故인가.

答:(同필리웃드會長) 그것은 日本 폴리이소프렌에

對해서 技術 協力の 必要가 없어졌기 때문이다.

然이나 必要한 他的 提携는 그대로 繼續하고 있으며 今後에도 계속할 것이다.

問:日本GY의 業績을 數字로 表示해 주었으면한다.

答:(日本굳이어. 마코오믹크社長)數字로 答할 수는 없으나 賣上도 利益도 滿足할만한 것이다. 昨年의 日本의 타이어市場은 環境이 不良해서 苦生도했으나 結果는 黑字였다.

問:日本에서의 타이어工場建設 問題는 如何히 되어 있는가

答:(GY인터네쇼날. 톰센社長) 確實히 數年前 日本서의 타이어工場 建設을 생각한 일이었다. 그것은 世界第2位の 큰 타이어市場이기 때문이다.

이 때문에 將來의 展望에 對해서는 여러가지로 檢討도 하고 있으나 當場 이것의 具體的計劃은 갖고 있지 않다.

問:世界의 GY에 있어서 日本GY의 地位는 어느 程度의 것인가

答:(同톰센社長)GY 인터네쇼날은 世界36個國에 子會社를 갖고 있다.

日本GY도 그하나이다. 하나 其中에 占하는 日本GY의 位置는 極히 높다.

將來的인 長期展望의 見地에서 타이밍에 따라서는 새로운投資도 考慮될수 있을 것 같다.

今年的 OE 需要는 1億 900萬本, REP 需要는 1億 4,500萬本!

라디알타이어는「現在 및 將來의 商品」(필리웃드會長)

周知하시다싶이 요즈막 2年間 美國經濟는 힘을 기울인 결과 점차 着實하게 擴大하고 있다. 私見으로는 이 경향은 今年엔 年中 계속할터이고 또 明年한해도 世界經濟는 不測한 事態의 發展중에 依해서 一轉하는 것과 같은 일은 없을 것으로 生覺하고 있다.

現在 美國의 雇用人情勢는 8,900萬名이라고 하는 空前의 好況을 表示하여 2年前보다도 500萬名 增加하고 있으며 個人의 所得도 消費支出도 記錄의 高水準이다.

今年 1월부터 4월까지의 4個月間에 있어서의 乘用車의 販賣高를 基礎로 年間の 豫想을 算出하면 新車의 生産臺數는 1,150萬대로 된다. 이러한 健全한 經濟情勢下에서는 美國의 타이어 및 고무産業도 또 當然繁榮하는 것으로 豫測된다. 補修用타이어 市場안으로서도 今年의 乘用車타이어는 1億 4,500萬本으로 豫見되고 있으며 巨大한 美國 타이어市場의 樣相은 乘用車, 트럭, 트랙터 및 建設機械의 수요자가 보수용 타이어에 100억弗을 支出한다고하는 展望으로서도 규지할 수 가 있었다.

이 數字는 昨年實績의 80億弗에 比하면 현저한 增加이다.

또한 今年의 新車用타이어市場도 1973年の 最高記錄을 突破하는 것으로 보여지고 있다. 美國의 自動車메이커가 今年 裝着하는 타이어는 1億900萬本에 달할 豫상이며 이것은 昨年の 12%上昇으로 된다.

最近의 數年間 타이어産業에 영향을 끼친 가장 현저한 美國市場動向은 一般需要者가 라디알, 타이어를 압도적으로 志向한 일이다. 1970년에는 라디알 타이어의 比率는 겨우 3%에 不過했든 것이 着實하게 增大를 계속해서 今年는 50%를 넘는 情勢에 있다. 1980년까지는 美國市場에 있어서의 라디알 타이어의 比率는 60%에 達할것으로 기대되고 있다. 트럭이나 建設車輛用 타이어에 대해서는 라디알에의 轉換速度는 乘用車用타이어 만큼은 아니지만 이部分에서도 라디알 타이어가 支配的으로 될 傾向은 明白하며 단지 時間의 問題에 不過하다.

우리들은 라디알 타이어가 美國市場에 있어서의 「現在 및 將來의 商品」이라고 믿고 있으나 이 信念을 辟력하는 實例로서 最近 GY의 諸工場에서 보이는 라디알 타이어의 極히 實質的인 增産態勢가 손꼽히게된다.

이 態勢는 恰似 現在の GY가 타이어에 있어서 世界의 頂上메이커어인 것과 같이 GY를 世界最大의 라디알타이어메이커어로 하는것으로 생각된다.

昨年 11月 우리들은 投資額 6,900萬弗로 아라바마州 가즈덴工場의 擴張計劃을 發表했다.

또한 테넷시州 유니온시티및 노오드칼로라이나州 파이엇빌 兩工場의 近代化와 擴張計劃에도 이미 着手하고있다.

이들의 計劃에 依해서 兩工場은 美國에 있어서의 最大의 乘用車用라디알 타이어 生産工場으로 된다. 然이나 이들의 擴張計劃을 갖고서라도 1980년까지의 美國市場에 있어서의 라디알 타이어수요를 충족시킬만한 生産能力을 具備할 수는 없다. 그래서 우리들은 오크라홀州 로오튼에 200헥타 餘의 土地를 求해서 全然 新規의 라디알 타이어工場 建設에 着手했든것이다.

그럼 GY는 世界의 타이어 産業을 리이드하고 있기 때문에 非타이어 生産部門에서의 活躍이 어엿든 그 高늘에 숨겨지게 된다. 그러나 美國市場이고 世界市場이고 間에 當時는 타이어以外的 製品에 있어서 強力한 地位를 占하고 있다. 이들 製品中에는 호오스, 벨트, 듀크 렌더어(港灣用緩衝材), 스프링, 跳躍用 고무발판等의 工業用 製品이나 其他의 工業用고무製品이 있다. 또 化學藥品, 技術加工製品, 휠 및 브레이크, 航空宇宙機器, 신발類, 印刷用製品, 包裝用 필름등도 生産하고 있다.

美國의 經濟的, 産業的 環境은 고무産業界에 있어서의 非타이어 製品의 販賣가 계속 增大하는데 有利한 狀態에 있다.

예를들면 新에너지 政策은 工業用 고무製品, 持히 호오스나 벨트에 對한 수요를 擴大시켜준다. 또한 GY는 과거 25년에 經해서 核産業의 分野에서도 活躍해 왔다 이사이 우리들은 오하이오州 포오즈마스에 있는 政府의 가스擴散式 우란 濃縮工場을 운영해 오고 있으나 이 濃縮우란은 各地의 原子力發電所의 燃料로서 사용되고 있다.

또 當社에선 우란 濃縮을 爲한 遠心分離法에 關한 研究開發도 行하고 있다. 原子力은 美國뿐아니라 他의 多數國家에 있어서의 에너지 수요의 해결에 重要한 役割을 遂行해야 할것이다.

따라서 우리들은 當初의 이 分野에 있어서의 將來性에 對해서 극히 밝은 展望을 갖고있다.

그럼 나의 豫상으로서 1978年을 通해서 美國의 自動車 産業은 극히 有望하다고 생각된다. 現在 이 産業이 當面하는 問題는 모두가 원하는 車, 新에너지政策에 即應하는 車를 如何히 해서 제조하느냐 하는 점에 있다. 나는 이 問題도 요즈막 2년간의 사이에 自動車 産業의 成長페이스를 현저하게 下落시킴이 없이 解決할 것으로 確信하고 있다. 以上 말한것처럼 모든 狀況으로부터 보아서 今年의 美國의 타이어 및 고무産業은 滿足 할만한 進展을 계속해 갈것으로 생각된다.

世界的으로 보아서, 今年, 그리고 將來까지도 타이어産業은 宏壯히 밝다 (GIC · 톰슨社長)

高度로 發展한 先進工業諸國에 있어서의 豫測한대로 的 緩慢한템포이지만 經濟는 徐徐히 回復을 계속하고

있기 때문에 세계의 타이어 산업에 있어서 1977년은
 良好한 해로 될 것이 確實視되고 있다.

先進諸國에 있어서 타이어 산업은 自動車産業과 密接
 한 關聯을 갖고 있다. 또 開途國에 있어서는 先進國만 하
 지는 못하다고는 해도 同様の 連結性을 갖고 있다.

따라서 타이어 산업에 종사하는 우리들에게 있어서는
 自動車の “生産과 登録”에 關한 統計가 큰 意味가 있다.

세계의 自動車生産狀況을 볼 것 같으면 1980년까지에
 乘用車로 1,000萬대, 트럭으로 300萬대의 증가가 豫見
 되고 있다.

1985년까지에 世界를 달리고 있을 車의 數는 乘用車
 3억8,400萬대, 트럭 1억500萬대에 達할 것 같다. 如此한
 實際의 統計數字가 있음으로써 우리들은 타이어 産業
 의 將來에 對해서 밝은 전망을 갖고 있는 것이다.

今後 5年間의 自動車の 使用增加率은 特히 日本에 있
 어서 또 開途國에 있어서 가장 높아질 것으로 生覺된
 다. 또한 1977年으로부터 1985년까지의 사이에 西歐의
 自動車대수는 2,900萬대以上, 北美의 대수는 3,000萬
 대 假量 增加할 것으로 보여지고 있으며 이들은 극히 大
 幅의 增加이다.

1976년에는 全世界의 自動車の 約35%가 北美大陸에
 서 生産되고 西歐가 39%, 世界의 其他地域이 26%를
 生産했다. 덧붙여서 自動車の 生産대수에 있어서 1974
 年에 比로 西歐가 北美大陸을 능가했다. 1985년의 展
 망은 北美大陸의 生産은 相對的으로 28%로 下落하고
 西歐와 그 以外의 地域이 各各36%씩을 占한다고 豫
 見되고 있다. 1977年에 있어서의 天然고무의 世界의 消費
 전망은 良好하며 6.6%增인 3,860噸(850萬磅)增加
 할 것으로 생각된다. 이 增加는 美國에 있어서의 消費
 가 18%增大해서 86萬2,000噸(19억 封度)이라고하는 新
 記錄에 達하는 것에 依하는 것이다. 世界最大의 天然
 고무 使用者인 GY는 開途國에 있어서의 고무製品의 수
 요增이나 一般의 人口 增加에 對應해서 自家용고무 園
 의 植付面積을 擴大 했으면 하고 있다.

現在 當社는 印尼, 比律賓, 브라질, 과테말라의 各고
 무園에서 天然고무를 生産하고 있다. 歐洲에선 과거
 3年間 타이어의 메이커어도 디스트리뷰우터어도 달려
 어도 石油危機, 경제成長의 鈍化, 不安定한 換率變動
 自動車 産業의 動搖, 勞賃 및 原料의 高騰등의 影響을
 입고 왔다.

然이나 이제야말로 歐洲經濟의 展望은 더욱 安定해
 있으며 自動車産業이 回復된 나라도 몇 개인가 있는데
 다가 通貨의 變動도 그 激化가 收拾되고 있다.

그리고 타이어産業全體로서 볼 것 같으면 生産과 販
 賣의 兩面에서 經營이 圓滑한 軌道에 올라 왔으며 經
 營效率의 上昇도 현저하게 또 새로운 고객에의 오리엔
 테이션도 더욱 하기에 이르렀다. 우리들은 이 年間을

通해서 歐洲의 타이어 産業이 徐徐히 回復할 것으로 生
 각하고 있다. 우리들은 中南美諸國의 將來에 對해서는
 依然樂觀하고 있다. 그러나 브라질과 멕시코의 經濟의
 難局이 있기때문에 全體의인 進展은 1970年代의 初나
 中間쯤의 때처럼 大幅 또한 急速이라고 할 수는 없
 다고 생각한다. 世界의타이어, 고무産業은 數年前의 石
 油危機와 高度의 인플레이에 依한 코스트의 高騰에 큰
 影響을 받았으나 現在는 새로운 開發이나 市場의 要求
 에도 充分即應 되게끔 되었다고 생각한다.

또 타이어産業은 市場과 갈맞게 成長하고 그리고 그
 成長이 더욱 새로운 市場을 開拓할 수 있게끔 되어 있
 다고 생각한다.

要컨데 國際的으로 보아서 타이어産業의 將來는 廣
 장히 밝다고 생각하고 있다.

亞細亞, 大洋洲는 濠洲를 除外하고선 回復調 (GIC · 파아셀氏)

필리웃드會長도 특선GIC社長도 美國 및 世界의타이어
 産業의 當面 및 長期의 전망에 對해서 밝은 見解를
 表明 했으나 우리들은 日本의 타이어 産業에 對해서도
 同様に 생각하고 있다.

日本의GY 將來는 오로지 國內의 補修타이어 市場의
 擴大에 있으나 그 展望은 밝다고 생각된다. 經濟專門
 家의 豫측에 依하면 當面한 日本의 經濟成長은 世界의
 인 經濟變動이 없는 限 大體로 6%로 되며 타이어市場
 도 그에 따라서 擴大하는 것으로 생각되나 國內市場의
 성장은 이것보다 多少높으며 輸出의 伸長의 鈍化를 補
 充하는 것으로 생각된다.

前月 行해진 6%로부터 5%에의 公定歩合引下와 新公
 共事業計劃은 國內의 타이어수요에 好影響을 끼칠 것
 이 틀림없다.

如此한 狀況下에서 우리들은 日本의 自動車産業과
 타이어産業의 將來는 밝다고 하는 展望을 갖고 있다.

共知하는 바와 같이 日本의 乘用車生産은 1977年의
 540萬대로부터 1980년에는 590萬대로 上昇 할 것으로 豫
 見되고 있다.

保有대수도 今年의 1,900萬대로부터 1980년에는 2,200
 萬대, 1985년에는 2,500萬대로 증가할 것이다. 그 增
 加에 따라 日本의 타이어 市場에선 乘用車타이어에 있
 어서 今年은 4,580萬本, 1980년에는 5,000萬本, 1985년
 에는 5,400萬本の 消費가 豫상된다. 日本의 트럭(小型
 輕포함) 生産에 對해서도 現在의 生産 300萬대가 1980
 년에는 320萬대로 增大하게 되는 셈이다. 日本의 트럭
 保有대수는 今年의 1,200萬대로부터 1980년에는 1,270
 萬대, 1985년에는 1,350萬대로 增대할 것으로 보인다.

이에 따라서 트럭용타이어의生産도今年の2,720萬本으로부터1980년에는2,910萬本으로增大하게될것이다.

우리들은 또 아세아의 타이어市場이 着實하게回復한다고 하는 점에 대해서도 밝은見解를 갖고있다.

GY는 亞細亞와 濠洲에 깊은 關係를 갖고있다. 대만, 비올빈, 馬來, 印尼, 泰國의 各國에 타이어 工場이 있으며 호주에는 工場을 두個 갖고있다. 1970年代中間층의 深刻한 不況으로부터 漸次로 回復되지 않는 호주는 別個로하고 亞細亞와 南太平洋地域의 타이어産業의 前途는 經濟回復의 契機를 맞고 있는 만큼 有望하다.

美國과 베트남을爲始하여 印度支那半島諸國과의 外交關係의 正常化는 大體로 東南亞의 投資家의 信賴를 回復시킬수가 있을 것이다. 그 結果 新投資가 增大하고 이 地域의 自動車産業이 再次 活氣를 回復하는 것은 거의 確實하다고 할수 있을 것 같다.

東南亞가 再興하면 他的 市場에서 反對運動을 받고 있는 日本의 自動車의 輸出量을 유지할수가 있을 것이다.

過去25年間을 回顧해보면 日本GY의 今日的 成果는 두個의 그룹, 即 誠意있는 獻身的인 社員과 誠實한 自主系 딜러의 덕택이란 것을 明確하게 말 할수 있다.

日本은 有能且 일에 熱心한 國民의 덕분으로 天然資源의 惠澤이 적으며도 不拘하고 世界의 一大工業國으로 되었다. 同樣으로 日本GY도 社員의 能力을 큰 資産으로 해서 今日的 規模로까지 成長한 것이다. 社員이 獻身的으로 또한 勤勉하게 그 業務를 遂行해가는 것들을 불배 이 會社의 將來는 確固한 것이 있다고 믿고 있다.

○ 資料1. 日本GY社의 概況

創業: 1952年 6月 20日

資本金: 15억 3,600萬圓

本社: 東京都 港區 赤坂1丁目 9番地 13號 三會堂빌딩 3層(TEL 582-0481~8)

支店: 全國 7個所

直營店: 全國 37個所

倉庫: 久留米, 彥根

流通센터: 金澤

從業員數: 434名

事業內容:

1) 乘用車用타이어, 輕, 小型트럭用타이어, 트럭, 버스用타이어, 産業 및 建設車輛用타이어, 農業用타이어, 스노우타이어 및 航空機用타이어의 製造와 國內 販賣 및 輸出入業務,

2) 自動車 및 航空機用部品과 그 附屬品의 輸入 販賣

○ 資料2. GY인터네셔널 코오포레이션

GY인터네셔널社는 1958年 아르곤에 設立되어 現在 美國外의 35個國에 있는 67의 生産施設과 47의 海外子會社를 統轄해서 活潑한 事業活動을 行하고 있다.

同社의 事業은 共產圈을 除外한 世界의 全市場을 커버하고 있으며 從業員總數도 5萬 5千名을 넘어 年間의 總賣上은 全坤이어社의 3分の1以上에 달해있다.

海外에 있는 子會社 및 工場은 아르곤 本社의 統轄下에 극히 有機的인 活動을 하고있으며 組織化된 廣告 PR活動의 支援으로 世界의 마켓팅을 展開하고 있다 (下記表參照)

(海外工場) (國名은 ABC順)

아루헨티나(부에노스아이레스)타이어, 튜우브, 工業用品, 皮革製品, 纖維

濠洲(메트브론)타이어, 파아케이지用필름

濠洲(시드니)타이어, 튜우브, 工業用品, 皮革製品

브라질(아메리카아나)타이어, 튜우브, 파아케이지用 필름

브라질(리오네자네이로)化學製品

브라질(산파울로)타이어, 튜우브, 工業用品

캐나다(온타리오州 보오만빌)工業用品

캐나다(온타리오州, 차아삼)필, 트럭 림

캐나다(온타리오州, 코린우드)호오스製品

캐나다(아루바아타州, 메메이신하트)타이어

캐나다(온타리오州, 오오엔사울드)自動車用 포옴러 버어製品

캐나다(케벡州, 케벡크)鑄物製品, 皮革製品

캐나다(케벡州, st.히야신스)섬유제품

캐나다(온타리오州, 토론토)타이어, 튜우브, 팟케이 지用필름

캐나다(케벡州, 바리이필드)타이어

콜롬비아(카리이)타이어 튜우브, 工業用品

英國(올바아 한푸튼)타이어, 튜우브

佛蘭西(아미안)타이어, 튜우브

佛蘭西(루아아블)化學製品, 合成 고무

佛蘭西(리온)工業用品

佛蘭西(오루세)技術研究所

그리스(자르니카)타이어, 튜우브

과테말라(과테말라시티)타이어, 튜우브

印度(뉴델리)타이어, 튜우브

印尼(보골)타이어, 튜우브

伊太利(시스테루나, 디. 라테이나)타이어, 튜우브,

팟케이지用 필름

자마이카(모란베이)타이어, 튜우브

日本(敦賀)폴리에스텔, 타이어코오드, 파이버

룩셈부르크(콜마아바그)타이어, 튜우브, 섬유, 스

텔타이어코오드, 타이어몰드, 기계, 기술 센터, 테스트센터
 馬來(쿠알라룸폴)타이어, 튜우브
 멕시코(멕시코시티)타이어, 튜우브, 工業用品, 皮革製品, 팻케이지용 필립
 모록코(카사브랑카)타이어, 튜우브
 北아미루렌드(크레이가봉)工業用品, 팻케이지용 필립
 페루우(리마)타이어, 튜우브, 工業用品
 비올빈(마니라)타이어, 튜우브
 스코트랜드(그라스코오)타이어
 남아프리카(워텐바아그)타이어, 튜우브, 工業用品, 팻케이지용 필립

스웨덴(늘히에핑구)타이어, 튜우브
 臺灣(臺北)타이어, 튜우브
 泰國(盤谷)타이어, 튜우브
 土耳其(이즈미트)타이어, 튜우브
 베네주엘라(바렌시아)타이어, 튜우브, 工業用品
 西獨(필립프스바아그)타이어, 필립
 西獨(홀다)타이어, 튜우브
 자일(킨샤사)타이어, 튜우브
 ★ GY 生産施設: 美國內72, 海外67, 合計139
 ★ GY고무園所在地: 브라질, 과테말라, 印尼, 나이지리아, 필리핀
 (1977. 7 日本 月刊 타이어誌)

<37P 에서>

같이 歐美企業에 比하여 뒤떨어져 있다고 하지않을 수 없으나 國際分業關係形成에의 適應이라고하는 要請속에 있어서 國內市場의 伸率의 鈍化外에 勞務費의 大幅上昇등의 問題를 包括하고 있으며 直接 投資를 中心으로하는 海外戰略의 展開는 企業基盤의 質의充實을 爲해 必要케되어가는 中에있다.

解決이 큰 課題로 되어있다. 이들의 問題는 本來 自動車 타이어 메이커와 自動車 메이커와의 사이에서 解決되어야 할 問題이나 廢棄物公害, 廢타이어問題에 對해서는 資源의 有効利用, 省資源의 觀點으로부터도 本格的인 再利用의 研究, 處理技術의 開發이 要望되기 때문에 政府主導의 研究開發, 或은 研究活動, 實用化에 對한 政府에 依한 리스크負擔의 方式에 對해서도 검토 되어야할 것이다.

(5) 環境, 公害問題에의 對處

自動車타이어에 對해서도 騒音問題, 廢棄物公害問題의

(1977. 8 日本 月刊타이어 誌)

◎ 77年 8月號 訂正

- 1) 次例에 있어서 「有機고무藥品의 諸問題」의 著者가 櫻本裕助인데 他處에 誤植되었음
- 2) 3p의 위에서 부터 4行째의 會社員은 會員社의 誤植임

- 3) 16p의 圖1에 있어서 왼쪽의 잘안보이는 글자는 (D₀-D₀)m kp임
- 4) 17p의 圖3에 있어서 6-트리아디닐) 디슬피드는 -6-트리아디닐) 디슬피드가 옳음

◎ 協會 및 會員社 消息

- 1) 協會와 會員社는 任員級 親善골프大會를 다음과 같이 개최하여 業界懇親의 기회를 가졌다.
 - 9. 10(土)下午 水原골프場에서 協會主催, 東洋나이론(주) 스폰서로
 - 10. 8(土)下午 南서울골프場에서 協會主催, 韓國콘텐탈카아본(株) 스폰서로
- 2) 9. 10 慶南晉州所在 自轉車타이어, 튜우브製造 輸出業體인 株式會社 新興고무는 本會準會員으로 加入했음(本誌表紙4面參照)
- 3) 9. 19~9. 23 協會에서는 商工部監查擔當官室의

- 事務監査를 받았음
- 4) 9. 30 協會의 具晟謨技術課長은 一身上事情에 依하여 辭職하였음
- 5) 10. 3 韓國타이어(株) 營業部는 事務所를 옮겼음(表紙4面參照)
- 6) 韓國, 東信, 大英(入會順)의 電話番號가 變更되었음(表紙4面參照)
- 7) 10. 15 體育의 날에 協會의 沈奇澤常務以下 全職員은 江原道五臺山에 登攀하는 體鍊行事를 가졌음

◎ 表紙 說明

- ① 表紙 1面의 마아크는 本會의 正章으로써 3方向 화살표는 輸出, 軍納, 內需의 增進을 意味하고 (本會定款 施行細則 第1章 第2號 2) 中心圓은 타이어를 意味하고 中心點은 會員相互間의 求心的인 協同相을 表示한 것임 (同章 同條 3)
- ② 表紙 4面의 7個會社는 本會의 會員으로써 韓國, 東信, 三陽, 元豐은 自動車 타이어메이커이며 其他는 自轉車 타이어메이커로써 本會에 加入된 順으로 記載되어 있음