

國內外 뉴스

▲ 세계 타이어 市場規模

全世界의 타이어市場規模는 年間賣出額이 約 320억달러정도이고, 數量面으로는 年間約 7억 個정도이다. 그리고 世界의 타이어메이커는 總 140個社이고 工場은 270個所 정도 된다. 그러나 이러한 情報를 正確히 發表하지 않는 메이커도 있고, 또 東歐圈 등 中央計劃經濟諸國(CPEC)에서는 發表하지 않는 資料가 아직 많이 남아 있다. 따라서 本資料는 몇몇 情報源을 토대로 하여 推定한 世界 타이어市場規模이다(CPEC 諸國 除外).

世界 타이어 市場規模

- 年間總賣出額 300억달러
- 高速道路用 타이어 出荷量
 - 乘用車用타이어 5억個
 - 트럭·버스用타이어 18,500萬個
- 農機械用타이어 700萬個
- 航空機用타이어 100萬個
- 工業用 및 特殊타이어 2,200萬個

Goodyear 등, 世界的인 事業으로 販賣組織을 갖고 있는 會社들은 世界市場을 便宜上 地理的인 地域으로 區分하는 方法을 採하고 있다. Goodyear 에서 區分하고 있는 世界 5個地域중에서는 北美가 相對的인 規模로는 제 1位이고, 다음이 西유럽, 아프리카·아시아, 東유럽, 中南美의 順이 된다. 단, 이것은 乘用車用타이어의 出荷量(個)에서 본 地域順位이고, 트럭·버스用타이어에서는 그 順位가 大幅 다르게 나타나고 있다. 그것은 日本이 自動車用타이어生産國으로서 크게 活動하고 있어 아프리카·아시아地域이 西유럽과 北美를 앞지르고 제 1位를 차지하고 있기 때문이다.

乘用車用타이어에서 보면 世界最大의 生産國은 역시 美國이며, 現在 自動車保有臺數가 1,680萬臺以上되므로 交換用타이어市場에서도 世界 제 1의 市場이다. 실제로 1985년에는 美國 메이

커에서 世界 交換用타이어의 44%를 出荷한 한편, 世界 自動車메이커에도 新車用타이어의 30%를 出荷하고 있다. 乘用車用타이어의 出荷量(個)에서는 日本이 2位로서 全体 交換用타이어의 7%, 世界 新車用타이어의 22% 이상을 出荷하고 있으며, 3位인 西獨은 交換用타이어의 6%, 新車用타이어의 10%를 出荷하고 있다. 그 다음은 프랑스, 英國, 캐나다, 이태리, 濠洲의 順이다.

한편, 트럭·버스用타이어에서는 1985年 年間總出荷量으로는 美國이 日本을 약간 上廻하였으나, 실제로 新製트럭·버스用타이어 및 新車用타이어에서는 日本이 美國을 앞서서 世界 제 1位의 生産國이 되었다.

日本 自工會에 의하면 日本의 모든 種類的의 自動車 生産臺數는 1974~1984年의 10年間に 75%나 增加하였다. 따라서 1980~1984년에는 乘用車 및 트럭·버스에서 日本이 世界 제 1位의 生産國이 되었다. 그후 85년에는 美國의 自動車 메이커가(日本 自動車産業의 自主的인 輸出 規制로) 劇的인 反擊을 하여 乘用車生産에서는 제 1位의 자리를 되찾게 되었으며, 트럭·버스의 新車出荷臺數에서도 日本의 圧倒的인 地位를 위협하게 되었다. 1985年의 生産臺數에 관한 世界 全体의 資料는 아직 入手하지 못하였으나, 日本과 美國으로부터 들어온 情報에 의하면, 自動車 全体의 生産臺數로는 日本이 아직도 美國을 앞지르고 있다. 日本은 85년에 트럭·버스를 454萬臺를 生産하였으나, 美國은 349萬臺였다.

最新資料에서는 日本이 世界 트럭·버스의 38%를 生産하여 제 1位이고, 美國은 27%를 生産하여 世界 제 2位였다. 1985年 乘用車生産에서 1位를 維持한 美國은 世界 新車의 25%정도를 生産하고 있다. 85年 美國의 乘用車 메이커는 819萬臺의 乘用車を 生産·出荷하였으나, 日本의 生産臺數는 765萬臺였다.

(European Rubber Journal)

▲ 이디오피아, 타이어 및 튜브 輸入
— 年間 100萬 달러水準 —

이디오피아의 自動車 타이어 및 튜브 國內生産량은 年間 30만個 수준으로 供給량이 절대 不足하여 每年 나머지 需要량을 필수적으로 輸入購買하고 있는데, 同輸入規模는 1000萬달러 수준으로 알려져 있다.

타이어 및 튜브는 이디오피아 輸出入公社(ETIMEX)에서 90~95%를 獨占購買, 配分하고 있으며 나머지 5~10% 정도는 기타 國營公社에서 직접 購買하고 있다.

이와같이 90~95%라는 ETIMEX의 독점성으로 인해 간과되기 쉬운 기관이 國防部調達局인데, 同機關은 주취금품인 兵站物資외에 타이어, 自動車部品 등 비전문품목을 몇몇 專門輸入商들의 非公開 入札을 통해서만 구입하기 때문에 지나쳐 버리기가 예사이다.

同機關의 年間 타이어 購買額은 80만~90만 달러이고 主要規格은 1200×20(18PR), 1200×20Radial(18PR), 1600×24(12PR), 1300×24(10PR), 900×20(14PR), 750×16(8PR) 등이 있다.

이 중에서 1200×20(18PR) 및 900×20(14PR)가 가장 많이 需要되고 있는데, Rear는 Front보다 약 2배 이상 購買되고 있다.

85/86 期間中 우리나라의 對이디오피아 타이어 輸出實績은 330만달러로 供給順位 2~3位

이디오피아 國防部調達局的 타이어 購買現況

(單位: US\$, 個)

規 格	數 量	落札價格 (C&F)
1200×20(18PR)	2,700	156.23
1200×20 Radial(18PR)	300	178.25
1200×20(18PR)	1,500	138.99
1600×24(12PR)	5	401.63
1300×24(10PR)	24	186.88
900×20(14PR)	1,000	95.15
750×16(8PR)	486	42

資料: 이디오피아 國防部調達局

(KOTRA 海外市場 86.11.10)

를 다루고 있는 상황이나 競爭國인 日本의 612만 달러에 비해 절반수준 밖에 미치지 못하고 있는 실정이다.

그러나 우리나라産 타이어도 現地評判이 좋을 뿐 아니라 價格競爭力도 높아 品質 및 價格을 감안할 때 앞으로 진출여지가 크다고 볼 수 있다.

따라서 同實績向上을 위해서는 우리나라 製造業체들이 ETIMEX 뿐만 아니라 國防部에서도 每年 80만~90만달러씩의 購買가 每年 9~10月 사이에 定期的으로 實施됨을 파악하여 受注活動에 총력을 다해야 할 것이다.

▲ 濠洲, 트럭·버스용타이어 輸入比重 增加

— 年間 1,500萬個 輸入比重 65% —

濠洲의 트럭·버스용 타이어 市場規模는 年間 약 1,500만個 수준으로 推算되고 있으며, 이 중 輸入이 約 65%, 國內生産이 約 35%를 차지하고 있는 것으로 나타나고 있다.

濠洲의 國內 主要 타이어 製造業체들로서는 Goodyear, Bridgestone, Dunlop Olympic, Firestone 등 4個 業체로서 이 중 Dunlop Olympic을 제외한 3個 業체는 外國의 子會社이며, Dunlop Olympic은 外國의 有名 業체들과 技術提携를 맺고 있다.

트럭·버스용 타이어의 需要者들은 製品의 성

濠洲의 트럭·버스용타이어 輸入實績

(單位: A\$1000)

國 別	83/84	84/85	85/86
프 랑 스	4,115	5,794	6,758
西 獨	788	1,509	2,522
日 本	32,489	43,834	46,234
韓 國	1,862	3,903	6,624
英 國	7,648	9,230	9,242
美 國	1,438	1,694	1,821
其 他	6,274	7,601	10,806
計	54,614	73,565	84,007

※ US\$1=A\$1.1082(83), 1.1369(84),

1.4269(85), 1.4140(86.1~8)

資料: ABS 統計

격상 運行에 필수불가결한 安全 및 耐久性 유지 때문에 製品의 品質水準에 各별한 관심을 갖고 있어 Bias 타이어보다 安全하고 耐久性이 있는 Radial 타이어를 選好하고 있다.

또한 現地需要者들은 브랜드面에도 상당히 敏感하며 그밖에 디자인面에도 상당한 關心을 갖고 있는데, 輸入製品 중에는 日本, 英國, 프랑스 製品이 最上級으로 간주되고 있다.

濠洲의 트럭·버스用 타이어 最大輸入對象國은 日本으로 85/86年의 경우 A\$4,600만을 輸出, 55.0%의 比重을 차지해 1位이고, 英國이 A\$924만을 輸出, 11.0%로 2位, 프랑스가 A\$676만을 輸出, 8.0%로 3位를 차지했는데, 우리나라는 A\$662만을 輸出하여 7.9%의 占有率로 4位를 차지했다.

트럭·버스用 타이어의 輸入關稅는 一般關稅 25%, 開途國關稅 20%이며 그 밖에 販賣稅 20%가 추가 적용된다.

우리나라는 今年度 日本円貨의 上昇으로 인한 價格競爭力強化로 輸出量이 많이 增加하였고, 市場占有率도 增加하는 고무적인 현상을 보이고 있으나 日本製品이 절반 이상을 차지하고 있는 同市場의 進出擴大를 위해서는 보다 劃期的인 방안 강구가 要請되고 있다.

日本의 경우는 타이어 製品의 規格別 디자인이 상당히 廣範圍하고 새로운 形態의 各種 디자인이 사시각각 開發되어 消費者의 기호 및 流行패턴을 主導하고 있는 반면에 우리나라 製品은 品種別 規格 및 디자인이 多樣하지 못하다고 한다. 또한 日本의 경우에는 濠洲의 지형, 氣候, 道路條件 등을 調查研究하여 이에 맞는 製品을 開發하는 등 주도 면밀한 市場確保 戰略을 강구하고 있다고 한다. (KOTRA 海外市場 86.11.13)

▲ 에쿠아도르, 타이어 輸入需要 增加勢

에쿠아도르의 타이어 生産業체는 ERCO (Ecuadorian Rubber Company) 단 1개社로 年間 生産能力은 타이어 50만個, 튜브 30만枚 水準으로 미미한 실정이다.

에쿠아도르의 타이어 輸入需要는 지속적인 增

加勢를 보이고 있는데, 85년에는 810만달러, 86年 1~6月 期間에는 380만달러를 輸入하였다.

타이어의 最大供給國은 日本으로 꾸준한 進出 伸張勢를 보이고 있는데, 86年 1~6月 期間에는 85年의 輸出實績 190만달러를 넘어선 193만달러를 記錄하였다. 우리나라 역시 지속적인 伸張勢를 보이고 있는데 85년에 171만달러를 輸出하여 前年對比 86% 增加한 括目할 만한 伸張勢를 보였다. 그외에 主要供給國으로는 美國, 브라질, 臺灣 등이다.

에쿠아도르는 同製品에 대한 輸入規制는 없으나 Radial 타이어에 30%, 其他 타이어에 50%의 輸入關稅를 부과하고 있으며, SGS 檢査料* 2% (FOB 價格基準 2,500달러 超過時에만 해당됨), 通貨 안정과징금 8%, 販賣稅 10%가 追加附加된다.

한편 에쿠아도르는 상기 輸入關稅 및 추가과징금에 대해 두가지의 換率을 적용하고 있는데, 輸入關稅는 國內自由市場換率이 적용되며, 86年 10月 6日 現在 同換率은 1\$當 145Sucre이다.

추가과징금은 中央銀行의 외환시장개입률이 적용되는데, 동개입률은 달러當 150Sucre이다. 最近 설정된 에쿠아도르의 通貨當局規定에 의하면 輸入商들은 輸出商과의 협의만 이루어지면 모든 支拂條件이 가능하나 최근의 달러貨 공급부족 사정으로 인해 現地輸入商들은 一時拂

*SGS 檢査는 輸入品에 대한 價格 및 品質檢査

에쿠아도르의 타이어 輸入實績

(單位: US\$ 1000)

國 別	1984	1985	86. 1~6
美 國	1,547.8	1,070.0	229.3
브 라 질	1,325.5	1,012.0	263.1
아 르헨티나	255.1	655.7	33.2
韓 國	922.9	1,716.9	436.4
臺 灣	46.0	150.1	434.0
日 本	1,586.0	1,899.5	1,929.7
其 他	740.1	877.6	443.1
計	6,423.1	8,106.1	3,768.8

※ US\$1=62.54Suces (84), 95.75 (85), 107.31(86. 1~6)

資料: 에쿠아도르 貿易統計

洪濟를 선호하고 있다.

現地輸入商에 따르면 우리나라産 타이어는品質이 좋고 디자인도 國際水準이며 價格 또한 경쟁적이어서 우리나라産 타이어의 進出擴大展望은 매우 밝으나 現地에서의 마케팅 및 販促活動이 미비한 것으로 나타나고 있다.

(KOTRA 海外市場 86. 11. 13)

▲ 世界 타이어 메이커 上位 10 社에서 總生産量の 75%를 占有

— Goodyear 와 Michelin 에서 1/3 —

西方諸國에는 110 個社 以上の 獨立된 타이어 메이커가 存在하고 있으며, 每年 320 億달러 相當의 타이어를 生産하고 있다. 그렇지만 世界 제 1 位와 제 2 位를 차지하고 있는 Goodyear Tire & Rubber 社와 Michelin 그룹의 賣出額을 합하면 約 110 億달러로서 世界市場의 1/3 以上을 차지하게 된다. 그리고 上位 10 個社에서 全体 賣出額의 約 75%를 生産하고 있다.

Goodyear 는 여전히 世界 제 1 位の 타이어 메이커의 자리를 維持하고 있으나, 2 位인 프랑스 Michelin 과의 差는 1985 년에는 다소 좁혀졌다. 本調査에서 나타난 가장 顯著한 變化는 日本 메이커들인데, Bridgestone 이 Firestone Tire & Rubber 社를 앞질러서 世界 제 3 位로 浮上되었고, Sumitomo 가 Dunlop 의 英國, 프랑스, 西獨事業의 賣出額 約 5 億 달러를 새로 附加시켜 12 位에서 7 位로 躍進한 것이다. 그러나 이러한 躍進에도 不拘하고 日本의 6 大 메이커, 즉 Bridgestone, Sumitomo, Yokohama, Toyo, Ohtsu, Riken 등 6 個社의 總賣出額이 아직 Goodyear 에도 미치지 못하고 있다.

이밖에 다른 큰 變動은 西獨의 Continental 로서 賣出額을 12 億 9, 200 萬달러 (前年比 53% 增加)로 增加시킨 同社는 (주로 오스트리아 Semperit 社의 75%의 株式取得에 의한 것) 1984 年の 제 10 位에서 85 년에는 제 6 位로 躍進하였다.

또 85 년에 새로 登場된 것은 원래 Dunlop-Holding 社의 北美子會社였던 Dunlop Tire 社이다. 同社는 世界타이어 메이커 랭킹에서 14 位로 登

場했으나, 이것은 원래의 親會社 (現在는 BTR 社의 일부로 되었다)보다도 1 位 上昇한 것이다. (European Rubber Journal, 日報新聞 86. 10. 20)

▲ 美國 타이어 業界組織再編檢討

美國의 主要 타이어 메이커들은 市場의 將來性을 再檢討하여, 보다 效率의인 事業展開를 하기 위하여 再編作業에 나서고 있다.

世界最大의 타이어 메이커인 Goodyear Tire & Rubber 社는 에너지 (oil & gas) 部門 子會社인 Celeron Corp. 를 賣却하는 한편, 包裝材部門의 設備能力을 倍增하기로 方針을 세웠다고 한다. 그리고 美國 제 2 의 타이어 메이커인 Firestone Tire & Rubber 社도 不採算部門을 縮小시키는 등 體質改善을 꾀할 것을 밝혔다.

Celeron 社는 Goodyear 가 83 년에 8 億 2, 500 萬달러로 買收한 石油·가스 會社로서, 主力인 타이어 외에도 에너지 및 宇宙産業에 進出하였으나, 最近 에너지 價格의 下落으로 苦役을 치르고 있다. 또한 Goodyear 는 폴리에스터 包裝材의 市場規模가 現在보다 2 倍로 增加할 것으로 보고 새로 5, 000 萬달러를 投入하여 Virginia 工場의 能力을 增強하였다.

한편 Firestone 은 Illinois 와 Oklahoma 의 2 個州에 있는 工場을 閉鎖하기로 決定하고 이를 從業員에게 通告하였다. 이들 工場에서는 建設現場 및 鎔山 등에서 사용하는 타이어를 生産하고 있으나, 앞으로는 收益性이 惡化될 것으로 判斷, 一般道路用 自動車 타이어만 生産하기로 한 것이다. (貿易會報 86. 11. 19)

▲ Sumitomo, 國際戰略體制를 確立

Sumitomo 는 10 月 31 日, 美國의 타이어 메이커인 Dunlop Tire Corporation 의 株式過半數를 取得하였다고 밝혔다 (取得金額은 8, 000 萬달러). 同社는 이미 유럽 (英國, 西獨, 프랑스) 의 Dunlop 타이어 事業을 買收, 순조로운 經營을 하고 있는데, 이번 美國 Dunlop 의 買收로 日本, 유럽, 美國에 工場을 가지게 됨으로써 國際戰略體制를 確立하게 되었다.

Dunlop Tire Corporation은 85년 5월에 BT R社가 親會社인 英國 Dunlop을 買收한 후 同年 7월에 BTR로부터 LBO(Leveraged Buy Out=既存 事業體의 株式 또는 資産을 주로 借入形式으로 調達한 資金으로 買收하는 方式)에 의해 投資銀行團에 賣却되었다. 이때 Sumitomo도 同社에 10%의 資本參加를 하여 지금까지 技術援助, 生産受託 등 協力支援體制를 취해 왔다.

Sumitomo는 84年에서 85年에 걸쳐 英國 Dunlop의 유럽(英國, 西獨, 프랑스)地域 Dunlop타이어 事業을 買收하여 순조로운 經營을 해오고 있는 한편, 美國에서도 日本 自動車메이커의 進出이 계속 늘어나자, 現地에서의 타이어 供給體制를 整備하여 品質, 서비스面을 한층 強化하지 않으면 안되게 되었다.

이러한 情勢를 背景으로 Sumitomo 고무는 現地經營陣의 協力下에 從業員이 一部の 株를 保有하는 形式으로 Dunlop Tire Corp.의 株式取得을 하기 시작하였다. 이로써 同社는 美國 및

캐나다에서도 Dunlop타이어 事業을 傘下에 들어오게 하였다.

[Dunlop Tire Corporation 概要]

- 賣出額 : 4 億700萬달러 (85年 8月~86年 6月)
- 資本金 : 1, 150萬달러
- 從業員 : 2, 800名
- 生産能力 : 月産 4, 400톤 : 73萬個

〈工場 現況〉

*Buffalo (N.Y.州)工場=生産品目 : 트럭·버스 用타이어, 乘用車用타이어, 모터 사이클用 타이어

生産能力 : 月産 2, 000톤

從業員 : 1, 450名

*Huntsville (Ala.州)工場=生産品目 : 乘用車 用타이어

生産能力 : 月産 2, 400톤

從業員 : 1, 150名

*Utica (N.Y州)工場=타이어 코드 處理

從業員 : 200名

(ゴム報知新聞 86. 11. 3, Tire Business 86. 11. 10)

▲ 美國 主要 13個都市 타이어 小賣價格

(86年 9月 現在)

	P165/80R13			P195/75R14			P215/75R15		
	Low*	Low	High	Low*	Low	High	Low*	Low	High
Atlanta	\$26.99(*)	\$36.50(B)	\$44.41(Co)	\$32.99(*)	\$44.00(U)	\$75.99(M)	\$38.99(*)	\$49.75(B)	\$85.99(M)
Boston	32.00(*)	37.95(U)	56.95(M)	39.00(*)	39.95(U)	86.95(B)	47.00(*)	48.95(U)	88.95(M)
Chicago	N.A.	38.99(S)	45.99(MW)	N.A.	45.95(G)	65.95(U)	N.A.	51.95(G)	74.95(U)
Cleveland	25.95(*)	30.93(B)	43.93(M)	29.96(*)	39.96(B)	64.77(M)	33.93(*)	42.92(GT)	72.44(M)
Denver	22.99(*)	37.95(G)	58.30(G)	26.99(*)	47.95(G)	71.99(M)	31.99(*)	53.95(G)	79.99(M)
Detroit	30.90(*)	31.90(GT)	52.70(M)	34.90(*)	36.90(GT)	79.90(GT)	38.90(*)	41.90(GT)	88.90(GT)
Houston	23.99(*)	25.97(K)	36.99(K)	28.99(*)	27.97(K)	66.99(M)	33.99(*)	34.97(K)	77.99(M)
Los Angeles	26.95(*)	33.95(F.M)	57.95(F)	32.95(*)	40.95(GT)	76.95(F)	36.95(*)	47.95(GT)	88.95(F)
New Orleans	27.95(*)	28.00(W)	56.00(B)	32.95(*)	33.00(W)	69.00(M)	35.95(*)	36.00(W)	76.00(M.B)
Phoenix	25.99(*)	29.95(F)	46.95(F)	29.99(*)	34.95(F)	64.99(M)	36.95(*)	41.95(F)	74.88(U)
St. Louis	22.00(*)	30.93(B)	43.66(M)	27.00(*)	39.96(B)	60.99(M)	31.00(*)	42.92(GT)	69.96(M)
Tampa	25.95(*)	27.77(W)	54.95(M)	33.95(*)	35.77(W)	74.95(M)	38.95(*)	40.77(W)	79.99(M)
Washington	30.88(Mo)	30.88(Mo)	63.88(U)	36.88(Mo)	36.88(Mo)	79.88(U)	42.49(D.)*	42.49(D)	91.88(U)
平均	\$26.88	\$32.44	\$50.97	\$32.46	\$38.94	\$72.48	\$37.26	\$44.34	\$80.84
1985 平均	\$27.69	\$30.48	\$54.72	\$33.91	\$37.52	\$69.76	\$38.87	\$42.48	\$79.92

Tire brand identification: *=private brand; A=Armstrong; At=Atlas; B=B.F. Goodrich; BS=Bridgestone; C=Cooper; Co=Continental; D=Dunlop; Da=Dayton; F=Firestone; G=Goodyear; GT=General Tire; K=Kelly-Springfield; KM=K mart; M=Michelin; Mo=Mo hawk; MW=Montgomery Ward; P=Pirelli; R=Road King; S=Sears; T=Toyo; U=Uniroyal; W=Western Auto; Y=Yokohama; Z=Zeyra.

대한타이어공업협회는 경제기획원이 고시('85. 12. 31)한 “품목별 소비자 피해보상규정”에 따라 다음과 같이 소비자 피해를 구제해 드립니다.

품목명	소비자 피해 유형	보 상 기 준				비 고
		수리	교 환	환 불	배 상	
타이어	① 세퍼레이션(Separation) • 接着不良 • 空氣 잠입에 의한 走行中 成長 • 未加黃에 의한 物性 변화 • 異物入狀態(모래, 약품 등) ② 균 열(Cracking) • 트레드(Tread)와 사이드월(Side wall) 接合部 不良 • 未加黃에 의한 物性 변화 ③ 비드(Bead)部 破損 • 비드部位에 空氣가 들어감 • 비드部位의 未加黃 • 비드와이어 位置不良 • 加黃後 몰드 및 팽창기에서 引出時 비드部位 損傷 • 비드 굴곡 • 비드와이어 接着不良 ④ 치핑, 청킹, 컷팅(Chipping, Chunking, Cutting) • 配合고무 分散不良에 의해서 고무가 떨어짐 • 過加黃에 의한 고무 떨어짐 ⑤ 이음매 벌어짐(Joint open) • 트레드의 이음매部位가 接着不良으로 벌어짐 • 사이드월 이음매 部位가 接着不良으로 벌어짐. ⑥ 공기 누출(Air leakage) • 송곳(awling)作業 不良에 의한 공기 누출 • 비드 位置不良, 굴곡, Toe 不良으로 因한 공기 누출 ⑦ 契約한 規格과 引受한 規格이 다를 경우 ⑧ 契約한 數量과 引受한 數量이 다를 경우		製品 交換	還拂	一適用: 製造上 과실에 의한 損傷인 경우 一交換: 마모率 10%미만 一還拂: 마모率 80%미만 ※ 還拂金額 = 購入價 (VAT 제외) × (1 - 마모率) ※ 마모率 (%) = $100 \times \frac{(\text{표준스키드깊이} - \text{잔여스키드깊이})}{\text{표준스키드깊이}}$ 一補償除外 • 마모率이 80% 以上인 경우 • 修理製品 • 購買日로부터 3年 以上인 製品(증빙서 없는 경우는 製造日을 기준함) • 不當한 目的을 갖고 古타이어를 수집하여 補償請求를 한 것이 分明한 製品 • 商標名이 없는 製品	

工業의 均衡있는 發展을 도모하고, 工業의 合理化를 促進함으로써 國民經濟의 發展에 이바지 하게 함을 目的으로 『工業發展法』이 86年 7月 1日부터 施行된다.

工業發展法의 內容과 體系 (要約)

