

리포트

이집트의 타이어 및 자동차산업 현황

업 무 부

1. 序 言

이 원고는 이집트 타이어시장의 최근동향을 승용차용 타이어와 트럭·버스용 타이어로 구분하여 기술한 것이다. 그리고 이 자료는 공식적인 자료가 부족하여 이집트 주재 본지 기자로부터 획득한 무역통계자료를 근거로 한 것이다.

2. 자동차 생산현황

이집트의 자동차산업은 1960년에 Helwan에 위치하고 있는 트럭·버스 조립 軍需工場을 인수하기 위하여 국영업체인 El Nasr 자동차제조회사(Nasco)가 설립된 데서 비롯되었다. 그 후 이집트의 자동차산업은 이 Nasco에 의해 독점되어 왔는데, 이집트 정부는 현재 민영화를 추진하고 있으며, 국내 제품이 경쟁력을 가질 수 있도록 하기 위하여 보호무역주의를 지양하고 있다.

최근 이집트 자동차산업에 영향을 미친 것으

로는 1986년 이후 불황이 지속되어 이집트 화폐가 평가절하됨에 따라 수입 자동차 및 부품가격이 비싸진 것이다. 이와 같은 상황을 진정시키기 위한 일환책으로 이집트 정부는 수입 자동차의 관세율을 높여 자동차의 금수조치를 취하였다. 이러한 조치를 취함으로써 결과적으로 자동차보유대수 증가율이 둔화되었다.

수입관세율을 높임에 따라 많은 외국 기업들은 소규모 현지 조립공장을 설립하게 되었는데 이들 외국 기업 가운데 일부 업체는 새로운 공장을 짓기도 하고, 다른 업체는 Nasco나 다른 회사가 소유하고 있는 유휴설비를 활용하기도 하였다. 한 예로 General Motor사는 1985년에 트럭공장을 준공하였다.

트럭·버스 생산은 General Motor사의 트럭 제조합작회사가 설립된 이후 꾸준히 생산시설을 확장함에 따라 더욱 안정되었으나, 최근 다시 도래한 불황으로 일부 업체는 생산량을 조정하거나 또는 수출에 역점을 두게 되었다.

(1) 승용차 생산현황

지난 5년간 승용차 생산량은 약간의 변동이 있었다. 즉, Nasco의 승용차 생산량은 19,000대에서 11,000대로 감소한 반면에 새로 설립된 회사는 약 23,200대를 생산하게 되었다. 같은 기간에 트럭·버스 생산량은 7,000대에서 15,250대로 2배나 증가하였다.

Nasco는 1970년대부터 장기협정계약에 의거 Fiat를 조립생산하고 있다. 조립생산인가권은 처음에는 이탈리아의 Fiat사가 관장하였으나, 동유럽과 터키에 있는 Fiat의 자회사에 이관되었다. 조립생산된 자동차의 표준모델은 Fiat 128 또는 Fiat 자회사 모델이었으나 때때로 다른 모델도 생산되었다. Nasco의 자동차생산능력은 2교대로 연간 30,000대를 생산할 수 있었으나, 현재는 수요감소로 11,000대만을 조립하고 있다. 그러나 멀지않아 약간 회복될 것으로 보인다.

Nasco는 유희시설이 발생하고 있을 뿐만 아니라 私有化에 당면하고 있기 때문에 유희시설을 활용하기 위하여 희망업체와 조립생산협정을 체결하기도 하고 설비를 대여해주는 정책을 채택하여 왔고 또한 합작을 희망하는 업체도 적극적으로 모색하고 있다.

Arab American Vehicle Corporation(AAV)은 지프를 조립생산하기 위하여 아랍산업공단(Arab Organization for Industrialisation)의 지원 아래 1970년대 후반에 합작회사로 설립되었다. 이 회사는 아랍산업공단(AOI)이 해체되었음에도 불구하고 현재까지 존속하고 있으며, 그 후에도 Chrysler의 인가를 받아 Wrangler와 Cherokee 모델을 포함한 여러 모델을 조립생산하고 있는데, 연간생산량은 약 4,000대 정도이다. 또한 AAV는 폴란드의 Fiat사로부터 인가를 받은 후 연간 2,400대의 Polenez 승용차를 생산하고 있다.

General Motor Egypt(GME)사는 1993년에 Opel Vectra의 조립생산을 계획하고 있는데, 연간 5,000대를 조립생산할 수 있는 능력을 보유하고

게 될 것이다. 그리고 국내에서 조립된 자동차는 General Motor사의 이집트시장의 교두보 역할을 하게 될 것이다.

Suzuki사는 October생산공장중 여섯번째 공장에서 1,300대의 승용차(Swift car)를 조립생산하고 있다. Peugeot사는 General Motor Egypt사와 같은 경영방식을 택하면서 AAV의 예비시설을 이용하여 Peugeot 405 모델을 조립생산할 계획이다. 잠정적으로 1993년에 공장을 가동하려고 하고 있으며, 향후 6년간에 걸쳐 1,000대의 승용차를 생산할 수 있는 시설을 10,000대까지 생산할 수 있도록 증설할 예정이다. Citroën 사도 유희시설을 활용하여 조립생산을 하려고 검토하고 있다.

(2) 경트럭 및 미니버스 생산현황

이집트의 경트럭제조회사인 Eltramco는 서독의 NSU Prinz의 인가를 받아 "Rama" 마이크로버스, 밴, 소형 픽업을 생산하고 있으며, 생산능력은 연간 3,000대 규모이다. Suzuki Egypt사는 밴, 픽업, 그리고 미니버스를 생산하고 있으며, 전체 생산대수는 연간 4,500대 정도이다. General Motor Egypt사는 미니버스와 마이크로버스를 생산하고 있으며, 연간 1,000대를 생산할 수 있는 능력을 갖고 있다.

(3) 트럭 생산현황

Nasco사는 서독의 Magirus Deutz의 인가를 받아 9톤급의 트럭을 조립생산하고 있는데, 1989년에는 3,200대의 중형 트럭과 850대의 대형 트럭을 생산하였으며, 그 후에도 같은 생산수준을 유지하였다.

General Motor Egypt사는 1986년 October 공장에서 트럭을 생산하기 시작하였는데, 현재는 Isuzu, Chevrolet 및 Bedford의 KD(분해된 상태를 의미함) 트럭을 수입하여 조립생산하고 있다. 이 회사는 연간 1톤 픽업트럭 5,700대, 4톤 트럭

1,000대, 2톤 트럭 400대 및 픽업트럭 500대를 생산할 수 있는 능력을 보유하고 있으며, 최근에는 연간 500대의 픽업트럭을 추가 생산하고 있다.

(4) 버스 생산현황

Nasco사는 Magirus Deutz의 인가를 받아 버스를 생산하고 있으며, 1989년에는 연간 3,000대의 버스를 생산할 수 있는 새로운 버스공장이 설립되었다. Ghabbour Bros사는 Scania의 인가를 받아 연간 400대의 미니버스와 300~400대의 버스를 생산하고 있다. 마이크로버스와 버스의 이집트 국내시장은 1992년에는 감소하였으나 이를 보충하기 위하여 수출을 확대하였다. 따라서 수출은 생산량의 30%를 점유하게 되었다.

〈표 1〉 이집트의 자동차 생산 현황(1986 및 1991)
(단위 : 대)

차종별	회사별	연도	1986	1991
			승용차	Nasco AAV
경트럭	Eltramco	--	3,000	
	Suzuki	--	4,500	
	GM	--	500	
계			20,000	25,600
트럭	Nasco	5,000	4,000	
	GM	--	7,000	
버스	Nasco	2,000	3,000	
	GM	--	500	
	Ghabbour/Scania	--	750	
계			7,000	15,250

자료 : 필자 추정

3. 타이어 생산현황

(1) Trencó

Trencó는 이집트의 Alexandria에 위치하고 있는 국영 운수 및 엔지니어링회사인데, 이 회사에서는 타이어를 생산하고 있다. 1956년부터 광범위한 승용차 및 트럭용 바이어스 타이어를 생산

하여 왔으며, 1984년 이후에는 Dunlop과 기술제휴하여 승용차용 래디알 타이어를 생산하고 있다. 그 후 래디알 타이어의 시장점유율은 신장하여 교체용 타이어는 70%, 신차용 타이어는 100%를 차지하고 있다.

1985년에는 트럭용 타이어의 생산설비 확대를 제한한 반면에 승용차용 타이어의 생산설비는 확대하는 정책을 채택하였다. 따라서 바이어스 타이어는 감소추세를 나타냈다. 승용차 및 경트럭용 타이어는 1986년에 480,000개를 생산하였으나, 1991년에는 400,000개를 생산하였다.

그러나, 현재 Trencó는 경트럭용 바이어스 타이어의 생산능력을 280,000개로 늘릴 계획을 세우고 있어 승용차용 및 경트럭용 타이어를 연간 680,000개 정도 생산할 수 있게 될 것이다. 트럭용 바이어스 타이어 생산량은 1986~1991년 사이에 200,000개나 증가하였다. 즉, 1986년의 생산량은 100,000개였으나, 1991년에는 300,000개로 증가하였다.

승용차용 래디알 타이어 생산량은 크게 신장하였다. 즉, 1986년에는 250,000개에 불과하였으나, 1991년에는 700,000개로 증가하였다. 게다가 브랜드명이 Nisr(eagle)인 승용차용 스틸래디알 타이어가 400,000개 정도 생산될 것으로 추정된다. 따라서 전체 생산량은 1,100,000개가 될 것이다.

(2) Alexandria Tyre Co.

승용차용 타이어와 마찬가지로 트럭용 래디알 타이어의 수요가 크게 신장되고 있으나, 이집트 국내에는 트럭용 래디알 타이어를 생산하는 공장이 없다. 따라서 트럭용 타이어의 수입량이 크게 증가하고 있는 실정이다. 1986년초에 트럭용 타이어의 부족량을 충족시키기 위하여 수요량의 80%를 충당시킬 수 있는 몰량인 연간 300,000개를 생산할 수 있는 이 공장을 설립하기로 하였다.

합작회사인 Alexandria Tyre Co.는 이집트 민간투자자, 은행 및 이탈리아의 Pirelli가 투자하고 있는데, 이 공장은 Alexandria 근처의 Amriyah 공업단지에 세워질 예정이며, 투자규모는 1억 3,500만달러가 된다. 이 공장의稼動日은 1990년에서 1994년으로 미뤄졌는데, 가동후 1년간은 생산능력의 20~25% 정도 운용하고, 2차년도에는 생산능력의 70%, 3차년도에는 전체 시설을 운용할 계획이다.

4. 타이어 출하동향

(1) 수출입동향

자동차 타이어의 이집트 국내생산량 부족으로 타이어 교역에 있어서는 수입이 지배적이다. Trencos는 리비아와 수단에 일부 타이어를 수출하고 있으나 가격경쟁력이 없다. 전체 수출입액은 110~120만달러 규모인데, 그 가운데 수입액은 90~100만달러로서 전체 수출입액, 즉 전체 무역액의 80%를 차지하고 있다.

타이어제조업체는 국내 승용차용 타이어시장의 약 60%, 그리고 트럭용 타이어시장의 약 70%의 타이어를 수입하고 있다. 참고적으로 알아두어야 할 사항은 관세청에서 상세한 자료를 제시하지 않고 있기 때문에 타이어의 종류를 분류하기가 어려운 점이다.

타이어시장에서 가격이 인상될 것으로 예상하여 무역업자들은 많은 승용차용 타이어를 저장하였으며, 수입업자들 또한 트럭용 래디알 타이어공장의 설립이 지연됨에 따라 트럭용 타이어를 저장하였다. 특이한 사항은 중국, 인도 및 동유럽으로부터 값싼 타이어가 수입되어 덩핑이 심각하였던 점이다.

(2) 내수동향

① 개황

자동차 타이어의 내수시장은 자동차산업의 불

황으로 침체되었으나 많은 재고가 확보됨에 따라 가격은 안정되었다. 즉, 승용차용 타이어 판매량은 지난 수년간 같은 수준을 유지하였으나, 가격면에 있어서는 인플레이가 우려되지 않는 인상폭, 즉 연간 3~5% 정도 가격이 인상되었다. 앞으로 얼마동안은 가격이 비교적 안정될 것으로 보인다.

그러나, 자동차시장의 高價 자동차분야에서는 경기가 회복되고 있는데, 이는 1990년에 이집트 정부가 자동차 수입제한을 완화시켰기 때문이다. 이 완화조치로는 첫째, 이라크의 쿠웨이트 침공으로 귀국하게 된 해외 이주자들이 가지고 들어온 자동차에 대한 관세부과의 연장에 따라 1990년말에는 약 35,000대의 자동차가 수입되었다. 그 후 1991년 9월에는 정부가 쿠웨이트 해외 이주자들이 가지고 들어온 자동차를 최소한 4년간 국내에서 운행하여야만 무관세 혜택을 받을 수 있다는 규정을 폐지시켰다. 이로 인하여 1992년 초에는 많은 자동차가 밀려들어왔다. 즉, Peugeot의 판매상의 말에 의하면 1992년 1~4월 사이의 자동차 판매량이 1991년의 전체 판매량보다 50% 더 증가하였다고 한다. 게다가 1992년 6월에는 자동차시장이 완전 개방될 예정이다. 이와 같이 자동차시장이 완전개방되면 수입상사가 자동차를 수입하여 판매할 수 있게 될 것이다. 이러한 최근의 조치로 인하여 高價 자동차시장에서는 자동차 판매가 활발해질 것으로 기대된다.

이와는 대조적으로 低價 자동차시장에서는 1980년대말에 있었던 이집트 국내 금융사고로 인한 정부의 금융긴축정책으로 인하여 경기회복이 지연되어 왔으나, 1992년 하반기에 금융완화 조치를 취함으로써 상황이 달라질 것으로 보인다. 그리고 수입규정의 개정에 따른 자동차 수입의 증가와 자동차의 현지 생산이 가능하게 됨에 따라 자동차등록대수는 매년 70,000대씩 증가하였다.

트럭용 타이어시장은 수요가 점점 증가함에

따라 市況은 호전되었다. 즉, 관광업에 이용되고 있는 소형 및 대형 버스시장은 특히 활황을 보여왔다. 또 한가지 짚고 넘어가야 할 사항은 트럭용 래디알 타이어 합작회사의 설립 지연으로 인하여 수요와 공급의 균형을 맞추지 못한 점이다.

② 품목별 내수동향

㉠ 승용차용 타이어

승용차용 타이어시장에서는 많은 수입타이어의 덤핑으로 이집트산 타이어의 가격이 떨어지고 수입타이어의 마진폭이 계속 적은 상태를 유지하고 있지만, 전반적인 수요는 증가할 것으로 보인다. 그러나, 고속 승용차에 장착한 고성능 타이어의 수요와 보통 승용차에 장착한 타이어의 수요간에는 현저한 차이가 나타날 것으로 보인다.

중요한 시장경향의 하나는 재래식 타이어와 래디알 타이어 수요 가운데 래디알 타이어의 수요가 크게 늘어난 점이다. 현재는 이 래디알 타이어가 사실상 모든 신규 자동차에만 장착되고 있지만, 교체용 타이어시장에서는 가격이 비싸기 때문에 수요자가 재래식 바이어스 타이어를 이용하고 있다.

㉡ 트럭·버스용 타이어

트럭용 타이어시장에서는 래디알화가 진행되고 있지만, Michelin 타이어를 제외한 모든 트럭용 수입타이어는 바이어스 타이어(재래식 타이어)이다. 즉, 교체용 타이어시장에서의 트럭·버스용 타이어의 래디알화율은 15%에 불과한 실정이다.

이집트의 14개 일반 트럭·버스회사가 사용하는 스틸 래디알 타이어의 수입은 교통부에서 하고 있다. 전체 수입타이어 가운데 래디알 타이어의 점유율은 금액기준으로 20%에 달한다.

③ 시장별 내수동향

㉠ 교체용 타이어시장

승용차용 타이어 판매량이 교체용 타이어시장

의 90%를 점유하고 있다. 승용차 및 상용차 등록대수는 IRSG의 Handbook에서 발췌하였는데 그 내용은 <표 2>와 같다.

<표 2> 이집트의 자동차등록대수 현황(1986~1990)
(단위 : 1,000대)

차종 \ 연도	1986	1987	1988	1989	1990
승용차	945	975	1,000	1,030	1,168
상용차(트럭·버스)	255	245	245	369	380
계	1,200	1,220	1,245	1,399	1,548

자료 : IRSG, World Rubber Statistics Handbook, Vol. 4

위 <표 2>의 승용차 등록대수는 업계에서 추정한 수치와 비슷하며, 상용차 등록대수는 소형 상용차만을 표기하고 있다.

<표 3> 이집트의 자동차등록대수 현황(1986, 1991)
(단위 : 1,000대)

차종 \ 연도	1986	1991
승용차	870	1,110
경트럭	303	387
트럭	187	239
버스	17	22
계	1,377	1,758

자료 : EIU 추정.

교체용 타이어 판매량은 불황의 영향을 받게 되어 있다. 즉, 자동차 운전자는 마모된 타이어의 교체시기를 연장하여 왔다. 120만대의 자동차등록대수 가운데 약 30만대는 택시가 차지하고 있다. 이 수치를 근거로 하여 승용차 1대당 연간 타이어 교체갯수를 약 1.2개로 추정하고, 택시 1대당 타이어 교체갯수를 약 3개로 추정할 경우 전체 타이어 교체갯수는 180만개에 이를 것으로 보인다.

그러나, 실제로 승용차용 타이어 판매량을 신차용과 교체용을 포함하여 약 110만개로 보고 있다. 위에서 언급한 180만개와 110만개간에 차이가 발생하게 된 것은 수명이 긴 래디알 타이어

어의 사용량이 증가하고 있을 뿐만 아니라 너무나 지나치게 오래동안 사용하고 있기 때문이다.

승용차용 타이어의 경우는 위에서 언급한 바와 같이 교체용 타이어시장에서 논리상의 전체 수량과 실제상의 수치간에는 상당한 차이가 발생하고 있다. 승용차 1대당 연간 타이어 교체갯수를 5개(이 수치는 장기 수급전망을 연구하는 데 참고하는 수치임)로 보면 경트럭용 교체용 타이어의 전체 수요량은 190만개가 될 것으로 보인다. 그러나, 실제 수요량은 100만개를 약간 상회하고 있다.

대형 트럭용 타이어시장의 경우도 마찬가지이다. 트럭용 타이어의 연간 교체갯수를 5개로 보고, 버스를 7개로 보면 트럭·버스용 교체용 타이어의 수요량은 135만개에 달한다. 그러나, 실제로 신차용 타이어를 포함하여 120만개를 밀돌고 있다.

경제상황이 호전되어 1992년 하반기에 자동차 시장이 활기를 띠 때 다음의 두가지 상충된 경향이 나타날 것으로 보인다. 즉, 래디알 타이어의 사용량 증가로 타이어의 수명이 개선되어 감에도 불구하고 높은 교체율을 나타내는 경향이 나타날 것이다.

이집트 현지 자동차 조립생산과 함께 수입을 개방하는 방향으로 수입규정을 개정함에 따라 교체용 타이어 수요가 중기적으로 증가하게 될 것이다.

㉠ 신차용 타이어시장

신차용 타이어는 연간 225,000개 규모로서 승용차용 타이어시장의 5%, 트럭용 타이어시장의 10% 수준이며, 신차용 승용차용 타이어는 전부 래디알 타이어이다. Trenco가 국영 자동차 메이커인 Nasco와 합작회사에 타이어를 공급하고 있기 때문에 실질적으로 신차용 타이어시장을 독점하고 있는 실정이다. 그리고, 합작회사들도 이집트 현지에서 생산되는 부품의 사용률을 높이기 위하여 이집트산 타이어를 장착하고 있다.

따라서 General Motor사는 입찰시 이집트 현지에서 생산된 자동차 타이어를 최소한 30%를 구매하고 나머지는 일본과 체코슬로바키아산 타이어를 구매하고 있다. 일반적으로 다국적 브랜드 타이어제조업체는 신차용 타이어시장에 대한 관심도가 낮은 실정이다.

④ 시장구조

㉠ 수입타이어의 시장구조

전체 수입타이어 가운데 승용차용 타이어는 금액기준으로 7%에 불과한데, 그 이유로는 트럭·버스용 타이어의 가격이 승용차용 타이어 가격보다 6배나 더 비싸기 때문이다. 그리고 트럭·버스용 바이어스 타이어가 35~40%, 트럭·버스용 래디알 타이어가 17~18%를 차지하고 있으며, 나머지 30% 가운데 농경용 타이어 10%, 산업용 및 항공기용 타이어 20%로 되어 있고, 끝으로 나머지 5%는 특수용 타이어가 차지하고 있다.

이집트 타이어시장에서 오래동안 기반을 갖고 있는 외국 브랜드로는 일본의 Bridgestone과 미국의 Goodyear을 들 수 있으며, 일본, 프랑스, 한국 및 미국 등 4개국의 제품이 수입타이어시장의 2/3 이상을 차지하고 있는데, 국가별 점유율은 다음과 같다.

일본의 전체 수입타이어시장 점유율은 금액기준으로 25~30%로 가장 크며, 일본의 수입상 가운데 Bridgestone은 전체 수입타이어시장의 22%를 차지하고 있다. 그리고 일본의 기타 수입상으로는 Yokohama 및 Rose사가 있다. 일본산 승용차용 타이어 및 트럭·버스용 타이어의 시장 점유율도 크며, Toyo는 항공기용 타이어 및 산업용 타이어를 공급하고 있다.

프랑스는 금액기준 일본 다음 가는 대이집트 수출국으로 전체 수입타이어의 17~18%를 차지하고 있을 뿐만 아니라 주로 트럭용 래디알 타이어를 수출하고 있다.

한국은 승용차용 타이어와 트럭용 타이어를

수출하고 있는데, 전체 수입타이어의 15%를 차지하고 있다.

미국의 타이어제조업체인 Goodyear는 전체 수입타이어의 10%를 점유하고 있지만 승용차용 타이어시장에서 현저하게 증가하고 있는 저편평비 타이어는 수출하고 있지 않다.

기타 국가들은 전체 수입타이어의 25~30%를 점유하고 있는데, 이들 국가로는 동유럽국가, 인도 및 중국 등이 있다. 종전에는 유고슬라비아가 Tiger와 Sava 브랜드명을 가진 승용차용 타이어 50,000개를 이집트에 수출하고 있었는데, 그 수량은 점차 감소하고 있다. 그리고, 트럭용 타이어도 이집트에 수출하고 있다.

루마니아는 Donabiana 및 Victoria란 브랜드의 농경용 타이어를 이집트에 수출하고 있는데, 농경용 수입타이어의 80%를 차지하고 있다. 중국과 인도도 대이집트 주요 수출국인데, 이들은 브랜드명이 없는 타이어를 수출하고 있을 뿐만 아니라 덤핑혐의도 받고 있는 실정이다. 이스라엘도 대이집트 수출국인데, Alliance 브랜드인 항공기용 타이어를 수출하고 있으며, 농경용 타이어의 주요 수출국이다.

㉞ 판매계통

이집트의 판매계통이 개발되고 있다고는 하지만 아직도 카이로와 알렉산드리아에 판매점이 집중되어 있는데, 이는 전국 자동차등록대수의 2/3가 이 지역에 몰려 있기 때문이다.

Trenco는 승용차용 타이어 생산량의 15%를 정부에 판매하고 있으며, 나머지 85%를 250개

판매상에게 직접 공급하고 있다. 2개의 대도시에 위치하고 있는 중간판매상에게는 200개의 승용차용 타이어와 50개의 트럭용 타이어를 공급하고 있다. 그리고 3~4개의 대규모 도매상에게는 중간판매상에게 할당된 물량의 3~4배의 타이어를 공급하고 있는데, Trenco의 거래실적을 참고하게 된다.

수입상들도 위에서 언급한 판매계통을 활용하고 있는데, 그들은 때때로 큰 운수업체에 직접 판매하기도 한다. 큰 운수업체에 공급할 때는 주로 입찰방식을 택하고 있다.

그러나, 큰 운수업체에 공급되는 수입타이어는 전체 수입타이어의 10%에 불과하므로 나머지 대부분의 수입타이어의 유통을 위하여 새로운 유통계통을 개발하지 않으면 안될 것으로 보인다. 새로운 유통계통은 판매망과 자동차정비공장을 통합, 전문판매점의 수를 증가시켜 나가는 방법을 의미한다.

㉟ 재생타이어시장

개발도상국가로서는 유별나게 이집트에는 재생타이어시장이 없다. 유통업계에 따르면 자동차 소유자가 타이어의 재생이 불가능할 때까지 오래동안 타이어를 사용한다고 한다. 그러나, 최근에는 미국의 재생타이어 제조업체인 Bandag가 재생타이어공장의 설립을 시도하였으나, 성공을 거두지는 못하였다.

자료 : EIU Rubber Trends/June 1992

번역 : 李石熙/協會 業務課長

**품질 좋고 값도 싼 우리나라 타이어를
세계가 알아줍니다.**