

## 國內・國際 短 信

### ○ 日本의 新發賣 타이어 고무關係機械紹介

日本 有賀고무機械工業(株)(有賀文一氏)에서는 벌써 부터 B&J, 발칸社 等과 提携하여 여러가지 機器類를 販賣하고 있으나 最近 다음과 같은 新品類를 輸入販賣 하게 되었다.

#### △ 1) P.C 타이어檢查機

덴마크 B&J社製 파센저용 타이어檢查機, 新타이프 의 것으로 70年 10月 現在 通關중인데 不遠市販될 것 이라 한다. (日貨 65萬圓豫想)

#### △ 2) 타이어쓸어

로켓트社製 타이어 쓸어라고 불리는 이 機械는 新品 타이어 및 再生타이어의 變形을 矯正하는 것인데 휠에 섯트된 狀態이며 이 機械에 없어서 回轉시키면서 凸部 를 修正한다.

이미 B.S東京研究所, 이즈즈自動車會社等에 納品되 고있으며 今後의需要增大가 豫測된다.

(一式當 日貨 45萬圓)

#### △ 3) 自然加硫땀지類

네소날 리비社製의 이 땀지類는 개맥스라고 불리는 타이어용과 섯프, 구아링땀지라고 불리는 튜브땀지로 서 어느 것이나 自然加硫가 特徵, 有賀고무가 가장 販賣 에 努力을 傾注하고 있는 것으로써 接着器가 不要・ 勞動力・時間 코스트 等 땀크修理의 省力化가 켓치프래 이즈, 4타이프, 7사이즈로 同社에서는 이것을 땀지・ 깃드라고 하며 發賣하고 있다.

#### △ 슈퍼스틸更生機(新構想)

타이어更生機의 專門인 福原竹利商店(東京文京區本 郷1의 33 早坂竹利氏)에서는 요즈음 슈퍼스틸更生機 를 發賣했다. 이것은 最近의 타이어가 스틸코드製가 된 다든가 스틸벨트 等에 構造上의 變化가 보여 從來 의 更生機로는 應用이 不可能한 狀態임에 照하여 同 社에서는 歐美에서도 그 類例가 없는 新構想으로 同 機를 完成한 것이다 한다.

이 機械에서는 金型外被의 取換에 依據 前記한 스틸

벨트드方式타이어도 再生(更生) 可能토록 合理化해서 厚鋼板의 外被로 斷熱, 여름에도 서늘한 作業이 可能 하고 사이드월部의 保護와 熱配合의 合理化(細管循環 式)로 스틸은 적고 浪費가 없다. 加熱中의 가스排除 가完全할 程度로 良好하게된 點等 幾個의 特色이 있다.

金型外被의 取換에 依하여 腫孔式機構의 閉開方式을 採擇한 點, 從來의 水平加工의 特長을 살려 사이즈의 變化에 依한 몰드自體의 廢棄等이 없어지고 効率的으 로 되었다. 加工타이어의 балан스問題도 손쉽게 할 수 있도록 했다는 點等 許多한 特色은 歐美에서도 그 類 例가 없는 것 같다고 한다. 早坂氏は“再生타이어의 세 퍼레이손이나 언발란스 等の 重要한 技術上의 問題는 勿論 사이즈의 變化로도 一部分의 取換으로 永久 使用 可能토록 研究했기 때문에 形體는 작고 여름에도 서늘 하고 더욱 小型化에 成功했다는 것은 自負할수 있다” 고 말하고 있다.

이 新銳機로는 벨트드方式의 타이어는 말할것도 없 거니와 라디알, 스틸코드타이어 等도 再生되는 特色이 있어 再生타이어機로서는 從來의 것 보다는 構造, 材 料, 型式面에서 進歩된 것으로써 注目될것이라고 한다

#### △ 小野谷랜저保持車

小野谷屋(株)(本社, 武生市家久町 6의 3, 三村義雄 氏)에서는 近者 타이어整備作業의 合理化와 인팩트랜 저의 損傷防止 迅速한 作業展開에 重要한 役割을 할 “인 팩트랜저保持車”를 製作 發賣했다.

이 運搬保持車 使用으로 作業의 迅速과 重量랜저의 省力化 作業中의 衝擊消化, 輕快하게 作業할수 있는것,

損傷의 防止에서 空氣使用量의 輕減도 可能하고 特히 大型랜저에는 必須의 保持車라는 點等 寒冷地에서의 作 業合理化等に 큰 貢獻을 할 것이라고 期待되고 있다.

#### △ 日立製二段式의 加硫機

從來의 백오마틱型 加硫술(釜)을 上下에 二個를 備 置하여 同時 加硫하는 것으로서 熱傳導의 經濟와 場所를 적게 하고 能率化한 點이 새롭고 作業의 移動距離를 단 축하고 諸費節減에 所用되는 高性能이라고 일컫러지나 型 幅5.0~5.6吋까지의 라이트트라 乘用車用 타이어型 까지로 1臺에 上下 2개의 몰드는 이것이 처음이며 그 結果가 注目된다. 二段式加硫機의 特色은 다음과 같다.

① 1臺의 加硫機에 上下 2組의 몰드(金型部)가 裝

置되기 때문에 生産効率が 向上되고 設置面積이 從來比 半減한다.

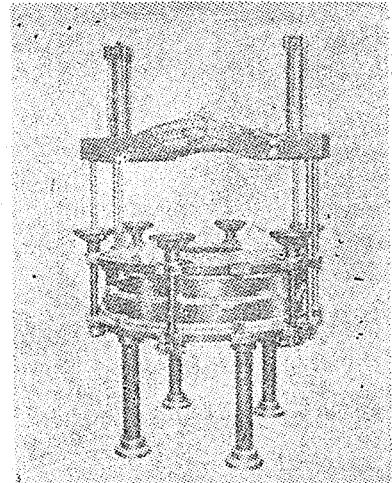
② 蒸氣, 空氣 等の 配管設備費가 節減되고 作業의 移動距離가 短縮되기 때문에 作業員의 勞動輕減이 可能하다.

③ 加硫사이즈는 幅 5.0~5.6吋까지 各種사이즈의 타이어를 加硫할 수 있다.

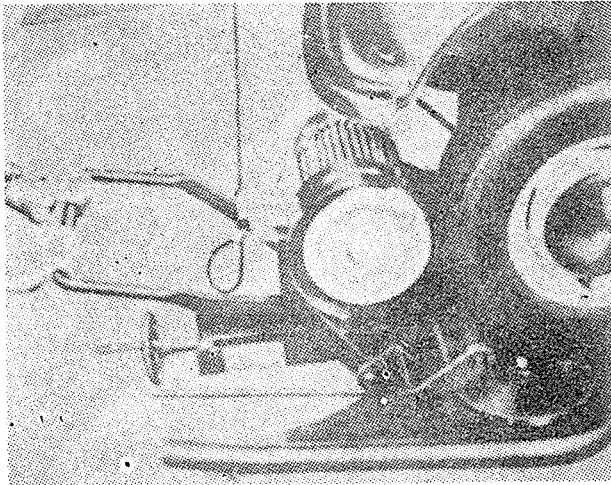
△ 空氣壓의 警報器

杉山製作所(東京都杉並區善福寺1의 21의 10號)에서는 요즈음 待望의 타이어空氣壓警報裝置를 完成發賣하게 되었다. 同裝置는 特許出願中에 있으나 발부, 靛部分에 裝置한 磁力空間回路方式에 의거 一定量보다 壓力이 降下한 경우에는 運轉臺의 表示裝置에 對해 라이트와 "警報音" 등으로 그것을 傳하는 것으로 從來의 타이어의 空氣壓은 直接게이지 등으로 재지 않으면 모르든가

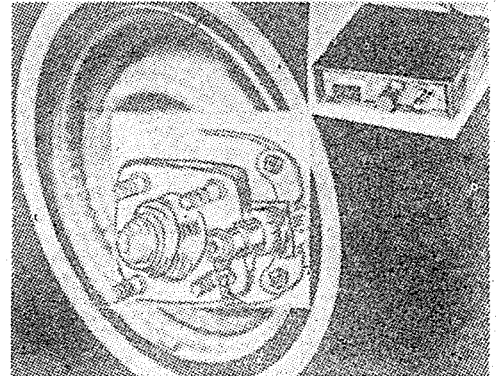
또는走行中 急激하게 壓力이 降下하여 事故의 原因이 되어 複輪의 경우에는 單 타이어까지 損傷시키는 例도 있었으나 이 裝置가 있으면 運轉臺로 全타이어의 定 量壓의 適正與否를 알 수가 있다.



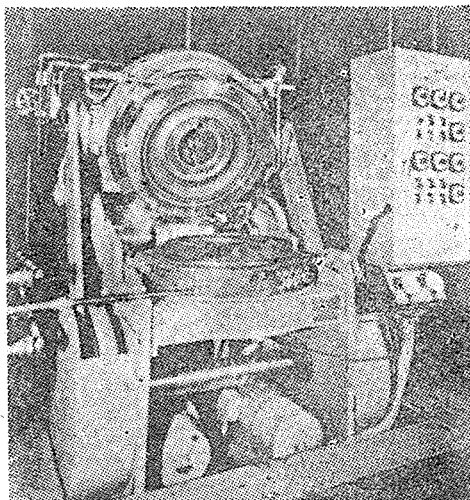
銅板製의 更生機



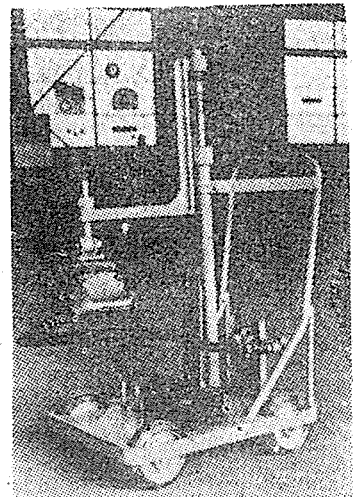
타이어쓸어機



警器報



中型用二段式加硫機



인팩트렌저保持車

### ○ 日本世界 2 位の 合成고무 生産國으로

先般 멕시코에서 열린 國際合成고무 生産者協會의 第 11 回年次總會에서 世界第 3 位の 合成고무 生産國이 된 日本은 其後의 生産增強으로 72 년에는 現 3 位の 西獨의 2 倍가 될것이라 한다.

### ○ 三陽타이어와 Mohwak 技術提携

三陽타이어工業株式會社에서는 오래前부터 計劃하여 온 工場移動을 위하여 全南 光山郡松汀里에 地 70,000 坪, 延建坪 8,000 坪 規模의 工場建設을 위한 起工式을 1970 年 11 月 19 日 舉行하였으며 竣工豫定은 向後 2 年인 1972 年 下半年期로 잡고 爲先 1 次로 1971 年 5 月初에 이 새로운 工場으로 移轉 稼動豫定이라고, 그리고 1 次的으로는 40 噸/日을 處理 生産할 計劃이며 1975 年度末에는 60 噸/日을 處理 生産을 目標로 建設中이라는 것. 方便 同社는 美國 Mohwak Rubber Co. (Ohio) 와의 技術提携에 關한 正式調印을 1969 年 11 月 25 日 끝내고 그 發効는 1971 年 3 月 1 日부터라고, 그동안 Mohwak 의 副社長과 技術部長이 2 次에 걸쳐 來韓한바 있으며 앞으로 Mohwak 의 商標로 輸入해가기 위하여 이곳 sample 을 數次 試驗한바도 있다는데 試驗結果가 甚良好하였다고 한다.

### ○ 中古타이어 活用法 새로開發

中古「타이어」로부터 新品「타이어」生産에 쓰이는 主要成分을 回收하는 동시에 지금까지 先進諸國에서는 큰 頭痛거리였던 「스크랩·타이어」의 處理問題까지 解決되는 새로운 方法이 開發됐다. 開發한 會社는 美國의 굳이어·타이어·앤드·리버社와 「시티즈·서비스」社로 간단히 말하자면 「스크랩타이어」를 化學變化시켜서 「타이어」에 強靱性을 주는 「카본·블랙」으로 바뀌 버리는 것이다.

纖維와 고무以外的 部分을 除去 中古 타이어를 散散히 碎碎 石油와 混合하여 燃燒室에 넣는 것이다. 이 안에서 不完全燃燒狀態로 해놓으면 「타이어」1 개에서 꼭 新品「타이어」1 개만드는데 필요한 만큼의 「카본·블랙」을 얻을 수 있다는 것, 中古타이어와 石油의 混合比率는 20對80이 가장 적당하며 이 比率로 만약 美國의 「타이어」 業界의 「카본·블랙」需要量을 전부 充當한다면 年間 약 6 천만개의 中古「타이어」가 廢物利用될수 있다는 計算이 나온다니 대단한 일.

### ○ 組立式 타이어 金型 새로考案

「타이어」踏面을 成型할수 있는 組立式으로 된 「타

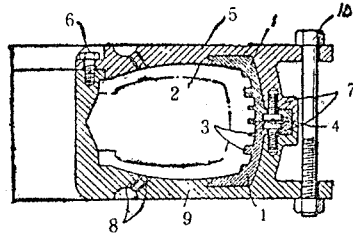
이어」金型이 새로 考案되었다.

종래의 「타이어」金型은 木型으로서 鑄物砂에 그 형태를 만든 후 여기에다 주철 또는 溶湯을 주입하여 왔기 때문에 표면이 아주 거칠고 굴곡이 심해 「타이어」의 踏面部를 研磨 해도 평평한 면을 얻기가 어려운 缺點이 있었다.

이번에 박정식氏(市內 영등포구 문래동 4가)에 의해 새로 考案된 「타이어」金型은 이러한 결함을 완전히 除去한 것으로써 表面이 精密하고 金型製作에 돈을 덜 들이게 하기 위해 踏面을 成型하는 金型을 여러 개의 조각으로 분할, 열팽창 계수가 큰 합금을 써서 組立式으로 만들어졌다.

도표로 설명하면 같은 모양으로 연속 반복되는 타이어 踏面의 모양을 적당히 분할해서 측단에 걸립턱(2)이 형성되고 踏면의 형상(3)이 용기된 조립식 踏면 金型(1)을 열팽창계수가 큰 합금으로 구조한다.

또 여기에다 「볼트」(4)를 鎔공하고 踏면금형을 타이어금형본체에 구성하는 上型金型(5)과 하형금형(6)의 안부분을 돌려 등근모양으로 配列한 후 각금형(1)들을 上下金型에 각각 「볼트」(7)로 단단히 붙이면 된다



이렇게해서 만들어진 금형의 모양은 연속 반복되는 타이어踏面의 일부이기 때문에 만들려고 하는 금형을 똑같이 組立, 타이어踏면 전체의 형상을 이루게 되므로 그 製作費가 아주 적게 든다는 것이다,

### ○ 「파마·폼」 타이어 開發

美國 「오하이오」 「에이크론」에 있는 「굳이어타이어 및 고무會社」는 「파마·폼」이라는 氣泡고무(스폰지)를 개발했는데 「타이어」 속에 空氣대신 이것을 넣으면 공기를 넣은 「타이어」와 같이 탄력이 있으면서 빵꾸가 나지 않는다. 會社말에 의하면 「파마폼」으로 속을 채운 「타이어」는 시속 35마일 (56km) 이하의 속도로 움직이는 차량에 사용하면 좋다고 한다. 「타이어」 속에 넣는 이것은 건설장이나 광산에서 사용되는 「트랙터」나 「로라」에 이상적이라 한다.

### ○ 三陽타이어·三井物産· 合成고무제주위해 합작

일본의 三井회사는 한국에서 1972년부터 합성고무를

생산하기 위하여 삼양타이어 공업회사와 합작회사를 설립했다고 한다.

“한국합성고무공업”이라고 알려진 이 새로운 회사는 자본금이 ¥1,080백만(US \$ 3백만)으로써 三井와 삼양 회사간에 50%씩 출자하리라 한다.

이 회사는 울산에 세워질 예정이며 1972년초부터 Styren-Butadien Rubber (SBR)를 연간 25천ton 규모로 생산을 시작할 계획이라고 미쓰이회사가측이 밝혔다.

공장설립에 필요한 설비와 기계는 미쓰이회사에서 그리고 합성고무 제조기술은 Japan Synthetic Rubber 회사가 담당할 예정이라고 한다.

### ○ 備蓄用生고무 實需要者에게만

調達廳은 70年 12月 4일 국내 고무제품가격의 안정을 위해 지금까지 구입희망자에게 자격제한 없이 판매하여온 비축용 생고무의 판매방식을 변경, 7일부터 실수요자에게만 판매토록 조치했다.

이와같은 조치는 요즘 생고무의 국제시세등귀에 따른 국내가수요의 증가와 중간상인의 개입을 방지함으로써 중요물자 비축효과를 더욱 높이기 위한 것인데 앞으로 생고무구입희망자는 실수요자 증명을 제출해야 된다.

그런데 올해 조달청이 비축한 생고무((RSSI호) 1천 4백40톤중 4일현재 재고량은 6백90톤이며 톤당 판매가격은 17만 7천원이다.

### ○ 外資와 技術導入의 새方針決定

政府에서는 70年初부터 外資導入政策에 對하여 銳意檢討을 加해왔으나 從來의 借款中心에서 外國人投資誘致 中心으로 하기로 方針을 定했으나 特히 合辦投資를 勸誘하고 있다 이에 關聯하여 政府는 外國人投資에 對한 優先業種을 定했는데 그것은 獎勵業種으로 纖維機械等 108種, 輸出用投資獎勵業種으로 輸送機械 고무等 116種, 技術導入獎勵業種으로 肥料, 窯業等 247種 合計 471種을 選定하여 前記 業種에 對해 優先的으로 外國人投資와 技術導入을 許可한다는 旨의 發表를 했다. 이 中에 고무關係業種으로는 輸出用獎勵業種에 自動車用타이어와 튜브 및 고무호스, 技術導入獎勵業種에 라디알타이어製造法 再生고무活用技術, 고무벨트製造技術, 合成고무配合技術, 튜브레스타이어製造技術, 産業用고무製品製造技術, 부다겐製造技術, 硬化고무製造技術等이 列擧되고 있다.

### ○ 日本재온이 싱가포르에 進出

日本재온(株)(古我周二社長)은 요즘 三菱그룹과 共同으로 合成고무와 鹽비모노마를 企業化해서 싱가포르에 進出하게 되었다. 이것은 싱가포르政府의 要請에 의하여

三菱系와 共同調査의 結果 條件이 有利하다고 보고 進出하기로 된 것이다. 現在에 있어서 合成고무業界로서는 最初의 海外進出인만큼 注目된다고 한다.

### ○ 스틸와이어 日本

#### 東洋고무(株)가 開發市販

東洋고무는 “東洋스틸와이어콘베어벨트”를 開發市販을 開始했다. 主要特徴은 ①高抗張力의 스틸코드使用 때문에 長距離輸送에 適合. ② 벨트伸縮이 없고 高速運轉이 可能하여 輸送量增大. ③ 起動이 軟하며 스틸코드單層때문에 強力, 로스가 적은 點等 從來의 것 보다 設備費 維持費가 經濟的인 點等이다.

### ○ 再生스노우타이어用 規定改定

70年度부터 日本業界로서는 再生스노우타이어의 承認된 地區 또는 未承認된地區를 不問 責任의 所在를 明確하게 하기 爲하여 再生스노우타이어에는 全部 標識를 貼付하여 “自動車雪路更生타이어規程”의 附記第一의 “이規程은 公安委員會에서 타이어使用認可의 承認을 받은 地域에 있어서 使用하는 타이어를 製造하고 있는 것에 對해서 適用한다”의 項目을 削除할 것을 決定했다.

### ○ 合成고무製의 新레이싱

#### (競走用)타이어 開發

첵피온레이스史上 初有的 劃期的인 일이 最近 美國 칼포니아州 온타리오에서 記錄되었다. 그것은 70年9月 8日 온타리오의 모터스피드웨이에서 行해진 인테이 500 型式의 레이싱 “칼포니아 500”으로 베테랑 레이서인 짐. 마쿠에리스가 굳이어社가 開發한 合成고무製 레이싱타이어로 出場했기 때문이다.

同社는 耐熱性이 있는 合成고무로 만드러진 約 20種의 타이어를 建設費 2,550萬불이라는 이 뉴스깃드로 몇번이고 試驗을 되풀이 하여 이 中에서 最高의 것을 선택했다. 이 타이어의 트레드부피(厚)는 보통乘用車타이어의 約  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{8}$ 인치(約 3m/m)로 大端히 얇고 빠른의 부피程度이다.

### ○ 約 8,000 km 를 走破

#### 日本橫濱고무(株) G.T

#### 스페살바기車一行歸京

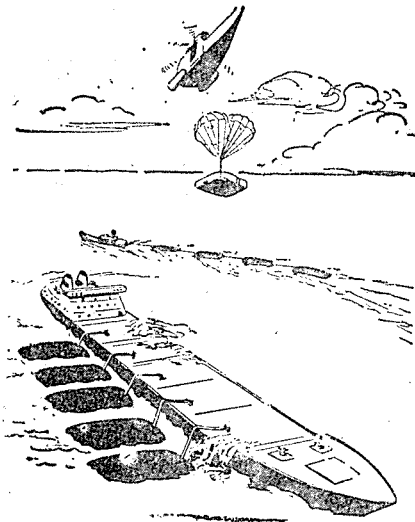
日本橫濱고무의 “G.T. 스페셜. 바기車”2대가 全國一週 카라방全行程 8,000km 를 走破하고 70年9月25日 正午 너머 東京芝(시바)의 農林 年會館앞에 設置되어 있는

歡迎게이트에 無事히 풀인했다.

이 바기車로 行한 全國一週카라반은 同社가 8月부터 10月까지 3個月에 亘하여 全國의으로 展開한 라디알타이어 增販의 "G.T스페셜, 와이드캠페인"의 一環으로 計劃된 것으로서 8月15日 東京을 出發 全國을 一週했는데 珍奇한 바기車가 되어서 各地서 人氣를 集中, 歡迎퍼레이드만도 2,000km 에 까지 達해 全行程을 合하면 約 10,000km를 走破했다.

### ○ 海水汚染防止에 石油流出을 막는 罽

굳이어, 타이어리버社는 요즘 바다와 海岸을 汚染하고 鳥類 魚類等 바다에 사는 生物을 破滅시키는 原因이 되는 損傷된 大型탕가에서 流出되는 油 問題를 一舉에 解決하는 方法을 發表했다. 이에 依하면 使用



헤리쿨터로 運搬되어온 고무코팅製 罽은 故 障난 大型탕가 옆에 얼마든지 떠러진다 되는 道具는 巨大한 고무코팅을 한 罽, 탕가까지는 헤리쿨터로 運搬하여 海面에 落下하여 탕가의 옆에 붙여서 재빨리 石油를 積換한다. 石油를 積換한 罽은 곧 가까운 海岸에 運搬된다. 이것은 警備隊의 要望에 의해서 同社工業製品部門이 開發한 것으로서 同隊의 公害防止 시스템(ADAPTS)의 一環으로 쓰인다.

### ○ 主要國의 自動車伸長率은

日本自動車工業會가 世界主要自動車生産國의 69年中의 輸出實績을 收集한바에 依하면 台數로는 西獨이 1位고 佛蘭西2位, 캐나다3位, 英國4位, 日本5位로 되어 있으나 前年同期에 比해보면 伸長率로서는 1위가 캐나다, 2위가 日本이고 其外的 西獨, 美國, 英國, 伊太利

等은 伸長이 鈍化되고 있다.

### ○ 타이어販賣協會 李主席等 日本訪問, B.S工場을 見學

싱가폴共和國 "타이어販賣協會"主席 李捷興氏等 5名의 有力텔러社長은 요즘 부런지스톤東京, 彦根의 各工場을 비롯하여 東京大阪等の 主要地를 視察했다. 辛國에는 現在 120의 텔러가 있어 車輛數 約 17萬台 月間 1千5,6百台가 組立販賣되어 타이어需要도 B.S가 約 50%를 占하고 있으나 밋세링, G.Y等 輸入도 盛하고 또 辛國도 外貨準備 8億을 갖고 있어 過去 3年 10%씩 伸長한 新興國家이다.

### ○ 브. 타이國經濟相 B.S工場에

붓삼泰國經濟相은 아무 豫告도 없이 70年9月26日 午前9시10分 방콕郊外에 있는 타이. 부런지스톤工場을 찾아 會社의 狀況 生産計劃에 對해서 懇談한 後, 同工場을 見學泰國은 最近 産業立國을 目標로 하여 다눔首相의 右派政策을 推進하고 있으나 브經濟相은 그 中心人物로서 國策會社와 今後의 運營, 타이國의 發展에 對해 構想이 있다고 傳聞되든 中이라 이 訪問은 注目된다. 當日은 夫人同伴 次官도 夫人同伴하였는데 이것은 이 나라에서는 그다지 珍奇한 일은 아니나마 一行은 20餘名으로서 1萬6千平方公尺의 敷地에 1萬3千平方公尺의 近代施設을 갖추어 71년에는 100萬本을 必으로 하는 泰國市場에서 그中 35%를 만들 예정이며 泰國의 國策會社로서 設立되어 1969年1月에 營業을 開始한 것이다.

### ○ 美國 고무消費量의 2/3가 自動車타이어

美國 自動車産業에 對한 타이어와 고무의 最大供給者인 굳이어타이어社에 依하면 現在美國內에서 消費되고 있는 고무量의 約 2/3는 自動車産業에 依하여 使用되고 있다고 한다. 이 比率는 10年前과 거의 變함이 없고, 今後數年間은 이대로 變함이 없으리라고 豫測되고 있다. 한편 消費絶對量은 繼續增加하고 10年前의 35億 폰드(157萬 5千屯) 中 自動車 産業의 22億 5千톤드 (102萬 2千 5百屯)과 比較하면 70% 增의 58億 폰드 (261萬屯) 其中 自動車産業用 36億 폰드(162萬屯)의 消費가 70年에 展望된다.

### ○ 天然고무 消費量減少

國際고무研究會는 世界的 70年 1月~5月の 天然고

무와 합성고무의 生産高는 前年對比 增加했으나 天然고무의 消費高는 減少했다고 發表했다.

## ○ 벨티드타이어의 需要量增大

### 美國 굳이여社의 70年 推定

美國 굳이여타이어 & 러버社에 依하던 70年 美國人은 約 52億 5千萬弗 國民一人當 25弗이란 莫大한 金額을 新타이어購入에 消費할 것이라고 豫測하고 있다.

이 總賣上高는 昨年에 비해 約 7億 5千萬弗의 增加로 其中 約 38億 5千萬弗이 1億 3千 5百萬本의 乘用車의 補修用타이어에 約 12億弗이 1,650萬本의 一般트럭타이어에 1億 3千 8百萬弗이 農業車輛用의 新타이어에 消費된다. 最近의 타이어需要의 趨勢는 從來의 바이어스 푸라이 타이어에 代身하여 바이어스 벨티드타이어가 主勢를 占하고 있으며, 벌써 70年 型車의 大部分은 長壽命性이 있는 바이어스 벨티드타이어가 裝着되어 있다. 同社 計劃開發部에서는 70年度의 置換타이어總賣上分의 約 35%가 71年度에는 約 45%가 굳이여타이어社가 開發하여 “포리구라스 타이어”라는 商品名으로 알려질 新構造의 바이어스 벨티드타이어가 占領할 것이라고 말하고 있다.

## ○ 中共製 타이어 金錢牌가 진출

中共製인 “金錢牌” 타이어는 68年來 香港을 中心으로 東南亞市場에 進出中이나 華僑의 經濟力이 中心을

이루고 있는 東南亞市場에서는 若干의 警戒은 하던서, 도 5%安價의 金錢牌에 끌려서. 至今까지 값싸고 物件 좋다고 일컫러운 日本製品에 代身하여 가는 傾向도 있다. 從來에는 香港은 英國勢力下에 있어서 鎊鎊프가 壓倒的이었으나 굳이여 화이어스톤의 進出이 急히 強勢를 보여 콘티넨탈과 日本은 昨 後退한 感이 있어, 金錢牌의 5%安價는 再生타이어의 需要까지 誘致하고 있어 日本製의 中古타이어와 함께 이地方輸入의 亂脈狀이 露頭되고 있으나 中古品의 輸入增加는 意外라 하여 業界에서도 注目하고 있다.

## ○ 겨울용 타이어 1,890萬本販賣

美國은 1970年の 겨울용 타이어 販賣本數가 1,890萬本이 豫想되어 史上最高가 될것 같다. 1969年の 販賣本數는 1,810萬本이며 그 中에 630萬本 約 35%는 스파이크타이어였다, 1970年은 그것을 上廻하는 750萬本 約 40%가 될것으로 推想된다. 1970년부터는 루이지아나, 미시시피 州以外에서는 스파이크 타이어 使用를 認定하는 法律措置가 取해져서 全美國에 普及될 것이며 겨울용 타이어가 發賣된 것은 1963年頃부터인데 制動能力 加速性 牽引力等에 對한 信賴가 普及을 加速케한 것이며 본스파이크타이어는 發賣初期에는 처음부터 타이어에 스파이크가 박혀 있었으나 至今은 타이어에 구멍이 뚫려 있어서 스파이크는 顧客의 要望에 依하여 박을 수 있게 되어있다. G. Y에서는 1964년부터 發賣 每年增産하고 있다고 傳해 진다.

## ◎ 간행물(刊行物) 제작에는 외국 Maker의 인용 삼가야

### 해외 선전용에 외국 Maker 인용은 한국상품 선전에 역효과 초래

우리 나라 상품을 해외에 선전하기 위해 제작, 배포하고 있는 해외선전용 간행물(Catalog 포함)중 일부가 외국 유명 Maker를 인용, 제작함으로써 외국 Buyer들에게 한국상품을 선전하기보다는 오히려 제 3국의 상사 및 상품을 선전하여 주는 역효과(逆效果)를 가져 오고 있다.

그리하여 한국상품에 대한 품질 및 신용거래면에서도 외국 Buyer들에게 불신(不信)을 초래케 하고 있는 실정이다.

현재 우리나라 일부 해외선전용 간행물에는 「일

본의 D사와 기술제휴, 「미국의 G사와 기술제휴」 「일본T사의 원료사용」 등 외국 유명 Maker를 인용, 제작 배포함으로써 외국 Buyer들에게 한국 상품에 대한 독특한 Image를 인식시키지 못할 뿐더러 의아심을 갖게 하여 한국상품의 품질을 신용할 수 없다는 인상을 주고 있다. 그러므로 해외 Buyer들은 약간 고가(高價)라도 직접 제3국의 D사나 T사에서 수입할 의사를 밝히고 있는 실정이라고 하니 우리나라 생산, 수출업체 및 유관 기관에서는 이를 시급히 시정해야 할 것이다.

앞으로 간행물 제작시에는 이러한 사례가 없도록 각별히 유의하여 선전용 간행물 제작시에는 더욱 많이 한국상품의 특성, 품질 및 성능의 Image를 살리고 한국 기술의 우수성을 널리 소개해야 할 것이니 라고 대한 무역진흥공사 조사부에서는 요망하고 있다.