

◆ 1974年 世界 타이어메이커어  
베스트 10

멤버어 랭킹不動!

포오춘誌 調査에 依한 “1974年 世界의 타이어메이커어 베스트 10”이 明確하게 되었다.

메이커어, 랭킹 共히 前年과 똑같으며 베스트 10社의 業績은 石油속크, 世界的인 스태그플레이션의 影響을 받아 全體的으로 “增收減益”이다. 또한 이들 타이어 10社의 實力을 世界的인 鑛工業 全體를 놓고보면 집집마다 랭킹은 前年보다 低下하고 있다.

1974年度 世界 타이어메이커어 베스트 10社의 業績을 보면 全體的으로 “增收減益”의 패턴을 취하고 있다

이것은 오일크라이시스(石油危機)가 방아쇠로 되어서 世界的으로 일어난 스태그플레이션(不況下의 物價高) 때문에 石油의 依存도가 높은 타이어 産業은 한便으로 自動車産業의 不況의 影響을 받아 또 한便으로 石油製品 關係의 原材料의 大幅的인 價格上昇이라고 하는 挾擊을 받아 賣上高은 인플레이數字로 해서 伸張이 되어 있으나 純利益은 下落이라고 하는 結果로 되었든 것으로 生覺된다.

이 때문에 世界的인 鑛工業 全體 속에서 타이어 産業의 業績을 보면 前年보다 랭킹이 低下하고 있다.

베스트 10社의 賣上高 純利益을 項自別로 보아가면 賣上高은 各社共히 前年比 10~30%라고 하는 大幅的인 伸率로 되어 있다. (또한 밋슈란 社에 對해서는 밋슈란 그룹의 母會社인 밋슈란 本社에 對해서의 포오춘誌 推定이다)

그러나 純利益에선 덴로프 오오스트라리아 以外는 保合乃至 減益으로 되어 있다.

특히 덴로프=피레리聯合은 大幅的인 減益으로 되어 있으며 콘티넨탈社는 缺損으로 되어 있다.

덴로프=피레리 聯合의 大幅的인 減益의 原因은 피레리社가 114億리라(約 52億엔)이라고 하는 大幅的인 缺損을 냈기 때문에 比較的인 業績이 좋았던 덴로프·홀딩社의 利益을 壓迫, 이 結果 同聯合의 純利益은 昨年의 4,247萬弗로부터 1,977萬弗로 半減했다.

注目되는 밋슈란 本社의 純利益은 포오춘誌의 推定의 域을 넘지 않으나 同 그룹의 孫子會社인 세트로앵이 요즈막 數年間 缺損을 繼續하여 昨年에는 10億프랑(600億엔)의 缺損을 냈다고 傳해지고 있다.

故로 同 그룹의 타이어會社(프랑스 밋슈란타이어等)의 業績은 順調롭다고 일컬어지고 있다고는 해도 세트로앵社에 同 그룹의 利益이 大幅으로 먹히고 있다고 推測되고 있다.

또 콘티넨탈社는 73년에는 本社 事務所 등을 賣却하여 利益을 計上했으나 今番은 大幅的인 缺損으로 되어 있다.

1974年度 世界 타이어메이커어 賣上高 베스트 10

(▶印은前年比 마이너스)

順位 (前年度 順位) 企業名	賣 上 高		純 利 益		賣上高 利益率 (%)	從業員數 (名)	從業員一名當	
	千 弗	前年比增減率(%)	千 弗	前年比增減率(%)			賣上高 (千弗)	純利益 (千弗)
1 (1)굳이어(美)	5,256,247	12.4	157,461	▶14.8	3.0	154,166	34.10	1.02
2 (2)덴로프=피레리(英伊)	3,730,994	13.9	19,768	▶53.5	0.5	171,600	21.74	0.12
3 (3)파이어스톤(美)	3,674,890	16.5	154,025	▶6.6	4.2	120,000	30.62	1.28
4 (4)밋슈란(佛)	註②2,496,723	13.5	註①17,322	▶3.5	0.7	註②100,000	24.97	0.17
5 (5)유니로얄(美)	2,300,533	10.5	48,630	3.3	2.1	68,845	36.03	0.71
6 (6)굳릿치(美)	1,979,754	15.0	52,023	▶7.2	2.6	48,929	40.46	1.06
7 (7)제너럴(美)	1,726,199	25.1	78,113	1.6	4.5	39,043	44.21	2.00
8 (8)브린지스톤(日)	註③1,183,170	20.5	48,626	▶8.2	4.1	21,798	54.28	2.23
9 (9)콘티넨탈(西獨)	693,523	25.5	註④(7,929)	—	—	26,401	26.27	—
10(10)덴로프오오스트라리아(濠)	679,117	31.2	20,688	28.5	3.0	24,130	28.14	0.86

(注) ① 포오춘誌推定 밋슈란社의 賣上高, 純利益 共히 밋슈란 母會社의 數值

② 從業員數는 그룹 全體의 數字로 推定된다.

③ 브린지스톤은 50%以上 出資子會社와의 聯結決算, 1弗=291.63圓

④ ( )는 缺損

그리하여 如此한 增收減益의 傾向을 賣上高利益率(賣上高에 占하는 純利益)로 볼 것 같으면 10社 共히 前年에 比하여 利益率은 집집마다 다운이라고 하는 結果로 되어있다.

한便 從業員 一名當의 賣上高를 볼 것 같으면 各社 共히 僅少하기는 해도 前年을 上回하고 있다. 이것은 賣上高 그 自體가 인플레이數字 때문이긴해도 그와 함께 굳릿치, 콘티넨탈, 던로프, 오스트라리아에선 前年보다도 各各 1,500~3,000名이나 從業員이 減少하고 있다. 이 合理化에 依한 影響도 있는 것으로 보인다. 然이나 從業員 一名當 純利益에선 全體的으로 前年을 下回하고 있다.

結局 原材料 人件費등의 어프를 各社 共히 合理化로 充分히 카버어 못했다고 할 수 있겠다.

그리하여 從業員 一名當 賣上高 純利益으로부터 世界의 타이어 메이커어 中에서 高採算會社를 揀일하면 B.S, 제너럴의 兩者가 伯仲하고 이어서 GY, FS가 또 한 比等하다. (75. 9. 日本 月刊 타이어誌)

◆ 世界 50大 自動車會社 順位

世界 生産量 30%는 美서

73년의 세계 자동차생산 댓수는 트럭·버스를 포함하여 3천 7백 99만 3천 1백 93대로 前年比 9%가 증산됐다. 71년의 증가율 13.4%에는 미치지 못했으나 72년의 증가율 5.7%를 앞서고 있다.

이유는 美國의 경기호조로 美國의 생산이 늘어난 것과 아시아, 中南美, 아프리카 등 개발도상지역의 자동차생산이 급격히 늘어난것.

지역별, 國別로는 美國의 생산이 12%나 늘어 세계 평균을 웃돌았다.

아시아가 12%, 中南美와 아프리카가 각각 17%의 높은 증가율을 나타낸 것은 주목거리.

아시아의 신장은 日本의 생산이 12%나 증가한 것을 반영한 때문. 필리핀의 50%증가도 특기할만하다.

中南美의 신장은 브라질의 20%증, 멕시코의 24%증 페루의 33%증을 반영한것. 아프리카의 증가는 南阿聯의 증산에 힘입은 것이다.

歐州은 전체적으로 4%의 신장에 그쳤다. 그러나 개발도상국인 스페인만은 예외로 18%의 증가율을 나타냈다.

國別로 보면 美國의 생산은 세계 전체의 3분의1弱을 차지하여 여전히 툼의 자리를 유지하고 있다.

전년에 이어 제 2위를 지킨 日本은 7백만대 생산을 기록. 3위 이하는 西獨, 프랑스, 英國, 이탈리아, 캐나다, 벨기에의 차례. 이 8대 자동차생산국은 모두 1백만대 이상의 생산 댓수를 기록하고 있다.

順位	社 名	生産臺數	
		73년	72년
1	1 GM(美)	6,514,441	5,741,820
2	2 포드(〃)	3,442,554	3,196,848
3	3 도요다自工(日)	2,308,098	2,087,133
4	4 日産(日)	2,039,341	1,864,244
5	5 크라이슬러(美)	1,933,930	1,692,073
6	7 피아트 그룹(伊)	1,688,343	1,627,984
7	6 VW(西獨)	1,364,154	1,477,343
8	8 르노(佛)	1,414,563	1,328,327
9	9 브리티쉬·레일랜드(英)	1,012,488	1,056,317
10	10 오벨(西獨)	874,355	877,481
11	13 푸조(佛)	765,978	671,139
12	11 시트로엥(佛)	751,457	736,551
13	14 東洋工業(日)	739,172	640,264
14	15 포드(加)	613,452	626,754
15	12 포드(英)	590,665	690,241
16	16 크라이슬러(佛)	588,139	534,488
17	17 GM(加)	580,399	458,942
18	18 三菱自動車(日)	562,832	444,342
19	19 포드(西獨)	456,022	435,966
20	20 다이물러·벤츠(西獨)	448,236	426,391
21	24 아우디·NSU·요토·유니온(西獨)	409,793	299,484
22	21 VW(브라질)	379,370	343,533
23	22 시트(西)	361,153	338,438
24	28 AM(美)	355,855	279,130
25	23 本田技研(日)	355,016	330,569
26	30 다이하쓰工業(日)	306,851	271,283
27	27 GM(白)	305,093	281,942
28	31 포드(白)	295,800	270,394
29	26 크라이슬러(英)	291,513	288,312
30	25 크라이슬러(加)	283,292	292,211
31	32 볼보(瑞)	272,632	252,413
32	29 복스홀(英)	245,610	274,770
33	34 鈴木自動車(日)	243,734	210,210
34	37 이스즈自動車(日)	217,753	181,949
35	33 인터내셔널·하베스터(美)	210,037	208,392
36	36 富士重工業(日)	208,448	183,810
37	— 알파·로메오(伊)	207,983	143,409
38	35 GM(濠)	200,890	185,935
39	38 BMW(西獨)	196,075	181,964
40	40 파자·르노(西)	181,674	138,741
41	43 포드(브라질)	147,986	118,705
42	46 GM(브라질)	140,567	104,492
43	41 포드(濠)	124,107	131,319
44	42 르노(白)	113,933	122,574
45	— DAF(和)	107,452	99,390
46	47 사브·스카니아(瑞)	105,410	98,594
47	48 VW(白)	99,469	81,892

48	50	크라이슬러(西)	93,691	67,988
49	45	지프·코프(美)	92,787	71,205
50	—	VW(멕시코)	89,624	58,468

트럭·버스를 포함한 세계 주요국의 자동차 생산및 수는 美國 1천 2백 67만 9천 4백 72대, 日本 7백 8만 2천 7백 57대, 西獨 3백 94만 9천 65대, 프랑스 3백 59만 6천 1백 79대, 英國 2백 16만 3천 9백 32대, 이탈리아 1백 95만 7천 9백 94대, 캐나다 1백 58만 7천 70대, 벨기에 1백 5만 1천 6백 97대 등이다.

上位 10社에는 큰 변동이 없었으나 부진 했던 폭스바겐(VW)이 피아트 그룹과 자리를 바꾼것이 두드러진다. 세계 주요 자동차회사의 개발도상국子會社의 약진도 하나의 특징. 멕시코의 VW는 처음으로 50大社 대열에 끼었다.

그러나 74년에는 오일 쇼크로 주요 자동차회사가 큰 타격을 받았다. 따라서 내년의 랭킹에서는 예상외의 자리바꿈이 일어날 가능성이 있다.

(74.12.20 日刊 内外經濟)

◆ 世界 50大 合織社 順位

73년부터 生産能力은 톤으로 표시되고 있다. 종전은 파운드 表示였으므로 비교하기가 어렵지만 전반적으로 볼때 生産능력은 거의 늘어나지 않았다.

72년에는 大増設이 있어 시설과잉 경향이 나타났다. 따라서 73년에는 増設이 거의 없어 메이커의 순위에도 큰 변동이 없다.

1~10위까지는 2社를 제외하고 변동이 없다. 순위가 오른 것은 西獨의 霍스트社가 10위에서 4위, 같은 西獨의 글란츠스트로프社가 15위에서 9위로 진출한것.

세계의 合織메이커는 上位와 下位の 力差가 두드러져 있다. 首位인 듀퐁社는 최하위와 30배 이상의 거리를 유지하고 있다.

듀퐁社는 해외子會社의 生産능력을 합치면 세계 전체 生産량의 20%를 차지하고 있다. 그런만큼 시장의 지배력도 크다.

이렇게하면 세계의 合織시장은 寡占체제로 되어있다. 美國은 듀퐁, 日本은 몬산토, 英國은 ICI, 프랑스는 론·폴랑 이탈리아는 몬테디존, 西獨은 霍스트, 바이에르, 글란츠스트로프 등이 시장을 지배하고 있다

世界 50大 合織社 順位

(單位: 천톤)

順位		社名	73年生 産能力
73	72		
1	1	듀퐁(美)	1,062
2	2	몬산토(〃)	451

3	3	파이버·인더스트리즈(美)	415
4	10	霍스트(西獨)	278
5	4	東레이(日)	243
6	7	테네시·이스트만(美)	237
7	11	얼라이드·캐미컬(〃)	225
8	5	론·폴랑(佛)	206
9	15	글란츠스트로프·파브리켄(西獨)	191
10	8	쿠스투스(英)	190
11	6	ICI·파이버(〃)	183
12	14	아메리칸·엔카(美)	170
13	9	帝人(日)	167
14	17	몬테디존(伊)	157
15	13	바이에르(西獨)	137
16	12	旭化成(日)	134
17	16	스니아·비스코사(伊)	134
18	22	엔카·글란츠스트로프(和)	118
19	18	三菱레이온(日)	106
20	19	구라레(〃)	106
21	20	東洋紡(〃)	98
22	21	유니티카(〃)	98
23	28	FMC(美)	91
24	25	霍스트·파이버(〃)	90
25	26	듀퐁·도이칠란트(西獨)	85
26	23	다우·배디슈(美)	70
27	27	日本에셀란(日)	69
28	33	듀퐁·오브·캐나다(加)	68
29	24	로디아·인더스트리즈(브라질)	68
30	29	鐘紡(日)	66
31	32	日本에스텔(日)	65
32	41	SAFA(스페인)	63
33	47	쿠르토(佛)	63
34	34	샤티용(伊)	58
35	36	몬산토·텍스타일(英)	57
36	37	보니트·파이버(美)	56
37	38	아메리칸·시아나미아(〃)	56
38	31	비스코스·스위스(스위스)	55
39	39	파이브펠·틸소(伊)	54
40	35	도이스체·ICI(西獨)	54
41	40	AKZO(白)	47
42	43	롬·앤드·하스(美)	47
43	30	필립스·파이버(〃)	46
44	42	허클레스(〃)	45
45	45	브리티쉬·엔카론(英)	44
46	44	ANIC(伊)	42
47	50	세다·드·바르셀로나(西)	41
48	46	아카즈·멜즈(和)	41
49	48	파세르베르케·홀즈(西獨)	40
50	49	파이어스톤·신텍·파이버즈(美)	39

日本은 세계 제 2의 合織國이지만 종합적으로 세계 水準에 이른 것은 1社도없다. 세계의 7大 合織메

이커가 해의에도 거점을 만들어 시장을 굳게 장악하고 있다. (74.12.24 日刊内外經濟)

### ◆ 브릿지스톤의 新聞廣告, 優秀賞을 받다

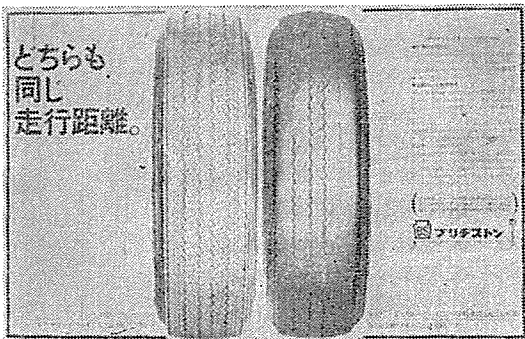
#### 消費者에게 有益하게 되었던 廣告공클

BS타이어는 요즈음(社) 日本 廣告主協會 主催에 의한 74年度 「第14回 消費者에게 有益하게 되었던 廣告공클」의 新聞廣告, 車輛, 運輸, 레저어 部門에 있어서 優秀賞을 받았다.

今番受賞한 作品 「어느쪽도 同一한 走行距離」는 타이어를 바르게 익숙하게 使用하고 있는 例와 空氣壓不足이 原因이 되어 早期摩耗를 惹起한 例의 二個의 타이어 寫眞을 對比시켜 安全性과 經濟性에 對해서 그 相違點을 消費者에게 認識시킬 것을 目的으로 하고 있다.

同作品은 BS타이어가 昨年 4月부터 新聞에 掲載하고 있는 “消費者에게 有益한 廣告시리즈”의 第一彈이며 同시리즈는 「適正空氣壓」「摩耗와 브레이크性能」「位置交換」 등의 타이어에 關한 바른 知識을 消費者에게 啓蒙하고 있는것.

同社에서는 今後도 “廣告도 企業의 社會的 責任의 一端을 擔當하는 것”이라고 하는 思考法에 立脚해서 消費者에게 有益성이 있는 廣告製作을 推進했으며 하는 生覺이다. (75.2 日本 月刊 타이어誌)



(寫眞은 「消費者에게 有益했던 공클」의 新聞廣告, 車輛, 運輸, 레저어部門에서 優秀賞을 받은 1974年 廣告시리즈)

### ◆ F5의 스틸타이어에 缺陷, 約 100萬 個를 回收豫定

美國 運輸省은 파이어스톤社의 바이어스프라이 스틸 벨트 500타이어가 聯邦安全基準에 不合格이란 것을 確認하고 있으며 回收命을 내릴 豫定이다.

파이어스톤社는 6月 12日의 公聽會에서 說明할 機會가 附與되어지나 NHTSA(하이웨이 安全局)에서는 公聽會後 同社에 回收命을 내릴수가 있다.

파이어스톤의 바이어스프라이 스틸벨트 500은 至今까지에 約 100萬個가 市販되고 있으며 史上最大의 回收規模로 된다.

前者 消費者製品分析 그룹인 콘슈머머어즈 유니온은 同타이어의 道路試驗을 行하였든바 9個中 7個가 高速耐久性 및 트래드壽命 테스트中에 剝離를 惹起했다고 發表, 同타이어를 不合格이라고 評價하고 있다. NHTSA는 研究所 試驗에서 1972년부터 1974年까지에 同타이어를 製造하고 있었던 파이어스톤의 4個 工場中의 3個 工場으로부터 出荷된 同타이어를 9사이즈에 對해서 테스트한바 그 全部의 사이즈에 缺陷이 發見되었다고 한다.

缺陷은 大體로 트래드 또는 스틸벨트의 剝離 即 벨트의 스틸코오드와 타이어, 고무와의 사이의 結合不良이었다.

한편 파이어스톤社의 聲明에 依하면 政府는 同타이어에 “하이웨이 安全性” 問題의 “可能性이 있다”고는 主張하고 있지 않다고 한다.

파이어스톤社는 同타이어의 “實地安全性”은 “優秀하다”라고 하며 또한 同타이어 라인인 聯邦安全基準에 技術적으로 合致되어 있음을 表示하는 것은 困難하지는 않다고 말하고 있다.

同社는 問題의 바이어스프라이, 스틸벨트 500을 同社의 量産라인인 스틸라디알 500과 混同 안되기를 바란다라고 하고 있다. NHTSA에 依하면 파이어스톤社는 1972년에 同타이어, 라인에 問題가 있음에 눈치챈것 같으나 1974年 6月까지 同라인의 生産을 繼續했다고 한다.

NHTSA가 乘用車 및 타이어의 試驗 프로그램을 開始한 當初는 타이어가 聯邦安全基準에 不合格으로되는 일은 흔히 있었으나 이 2年來 타이어의 不合格率은 大幅으로 低下하고 있으며 타이어메이커의 品質管理가 向上하였음을 表示하고 있다.

NHTSA의 데이터에 依하면 問題의 파이어스톤 타이어는 全部가 98萬 7,579個에 이르고 있다. 至今까지에 回收個數가 가장 많았던 것은 B.F. 굿릿社의 스페이스세이버, 스페어타이어의 約 90萬個이었다.

(75.7 日本 月刊 타이어誌)

### ◆ 샘페리트社, 스파이크레스, 윈터어 타이어를 美國서 販賣

샘페리트社는 今秋부터 美國市場에서 스파이크레스의 윈터어라디알 타이어를 販賣하기로 되었다. 이것

은 昨年度 歐洲에서 同種타이어에의 強한 需要가 發生 하여온 것으로 해서 美國市場에의 販賣에 着手하게 된 것이다. 發賣되는 것은 하이그립프, M 581로서 트레드

部の 無數한 사이프에 特長이 있다. (75.8 日本 月刊 타이어誌)

◆ 日, 動 타·튜·후 크래임品 檢査本數

타 이 어			튜우브레스타이어			튜 우 브			후 렐		
72年	73年	74年	72年	73年	74年	72年	73年	74年	72年	73年	74年
30,190	24,865 (82%)	18,355 (74%)	1,124	1,429 (127%)	2,442 (171%)	1,704	1,484 (87%)	1,141 (77%)	512	444 (87%)	198 (45%)

(註) ( ) 內는 對前年比

(74.10 및 75.9 日本 月刊 타이어誌)

◆ 再生타이어 品質檢査시급

80%이상, 檢査 안받고 市販돼

再生타이어의 科學적인 品質檢査가 시급히 요청되고 있다.

31일 大韓타이어 公業협동조합에 의하면 현재 60여 개의 製生타이어 製造업체중 10개 업체만이 協동조합에 가입, 公業표준군의 檢査를 받을뿐 나머지 50여개 업체는 品質관리 檢査를 전혀 받지 않은채 製품을 시중에 내놓고 있으나 이를 규제할 법적 근거조차 없다 는 것이다.

이들 50여 업체에서 生産되는 再生타이어는 대부분 버스나 소형 승용차에 사용돼 교통사고의 위험도 안고 있다.

조합의 函관계자는 자체에서 科學적인 檢査 시설을 갖추기에는 자금부족으로 辟차 公業진흥청이나 제 3자 기관에 의뢰하는 방법과 회원사들이 공동으로 檢査시설을 설치하는 방법을 모색하고 있으나 이들 업체는 조합 가입마저 기피하고 있어 檢査시설이 마련된다 해도 불량타이어가 시중에 나돌 가능성이 근본적으로 봉쇄될 수는 없을 것이라고 밝혔다.

이 관계자는 製生타이어 업체를 재정비하고 불량타이어를 단속하는 일이 시급하다고 말했다.

(75. 7. 31 每日經濟新聞)

◆ 새 強力 合成고무 開發

美 Firestone社 研究陣서

美 Firestone Tire Rubber Co.社는 화씨 영하 70°에서 영상 350°까지의 기온에서도 伸縮성과 可用성을 유지하는 特別用途의 合成고무 開發에 成功했다고 발표했다.

同社가 PNF란 상표명으로 내놓은 이 Phosphonitrillic Fluoroelastomer(半有機 Phosphazene polymer)는 上記 기온내에서 石油類 및 溶劑類에 대해서도 극히 강한

抵抗度を 가지고 있다 한다.

(75.8.9 日刊海外市場紙)

◆ 美, 自轉車安全規則 改正

76년 5월 11일부터 效力發生

Dallas 貿易館 報告에 依하면 美 消費者製品安全委員會(Consumer Product Safety Commission)에서는 自轉車 製作上 지켜야 할 安全規則중 一部를 改正 시행하기로 의결했다. 同 委員會에서는 自轉車 安全規則을 制定토록 위임받고, 1974년 7월 16일 이를 制定 公布하여 1975년 1월 1일부터 有效하도록 정했다.

그러나 각 美國 自轉車 또는 自轉車部品 製造業者, 一般消費者, 外國 自轉車業體, 其他關聯者들은 同 安全規則 有效期日이 너무 빠르고 또한 安全規則중 일부는 적합하지 못하다고 進言한 바 있기 때문에 同 委員會에서는 이를 인정하여 1974년 12월 16일 同 安全規則 시행을 停止했다.

그 후 同 委員會는 製造業者, 消費者, 專門家를 對象으로 조사하여 1975년 11월 7일 既存自轉車 安全規則에 대한 改正案을 議決하고 이를 11월 13일자 Federal Register에 公布함으로써 1976년 5월 11일부터 效力을 발생하도록 결정했다.

改正된 自轉車 安全規則에는 自轉車 製作 및 組立上의 전반적 問題를 다루고 있으며, 특히 危險한 部分이 노출되는 것을 금하고 있다. 브레이크 부분에 있어서도 89mm 이내로 規定하고 있으며, Lever의 위치, Brake 組立上의 문제, 其他 발을 사용하는 Brake에 관한 규칙을 정하고 있다.

한편 Pedal, Tire, Wheel 등에 관한 規定도 약간씩 변경되었으며, Frame 組立上의 規定과 Reflector에 관한 規定도 변경되었다. (75.12.2 海外市場紙)

◆ 말聯서 粉末고무 生産

말레이시아의 一部農園에서는 현재 제한된 량의 粉

末 고무가 生産되고 있으며, 同 粉末 고무와 液化 고무의 生産 및 販賣에 관한 연구가 進行되고 있다고 말레이시아 生産者 調査協會(MRPRA) 調査責任者인 L. Mullines 氏가 지난 22일 발표했다.

그는 비록 合成 고무 生産者들이 더욱 粉末 形態의 生産을 강화한다 하더라도 天然 고무 産業은 그와같은 道 전에 능히 견딜 수 있을 것으로 믿는다고 하면서 液化 또는 粉末 形態의 고무가 販賣되는 경우 産業에 一大 變革이 일어나게 될 것이라고 하고 고무 製品 製造業者들은 이와같은 'Free Flowing' 형태의 고무 開發을 오래전 부터 要求했었다고 말했다.

同 調査協會는 그들을 실용화하는데 10년이 걸린다 하더라도 이와같은 'Free Flowing' 형태의 고무 開發을 적극적으로 추진할 것이라고 주장했다.

현재 國際 고무 마켓팅會議에 참석하고 있는 同 Mullines 氏는 그와같은 고무의 大量 生産體制로의 전환이 生産者나 消費者에게 어느정도 經濟的인 것이 될 것이냐 하는 점이 문제라고 말했다.

(75.10.27 日刊 海外市場紙)

◆ Y.T.S.O 잇따라 4.3制로

브릴지스톤 타이어에 이어 일으면 73年末에도 採用이 豫定되어 있었던 타이어部會 各社의 4.3制는 石油 危機 때문에 74年으로 넘겨져 있었으나 東洋 고무를 始 初로 橫濱 고무, 往友 고무가 잇따라 4.3制로 드러졌다 또 日東 타이어는 桑名 新工場이 稼動되는 데로 4.3制로 드러간다. 이 結果 타이어 各社의 事務部門에서의 週

타이어部會 各單組 74年度 4班 3交替 試行 內容

	Yokohama	Sumitomo	Toyo	Ohtsu	Nitto	BS
年間 勞動 時間	1,813H (1,827)	1,820H	1,837H	1,820H	74 年 度 4 ~ 3 制 試 行 의 條 件 無 함	1,832H
年間 休日 數	106日 (104)	105日	102.5日	105日		103日
{ 一齊 休日 4-3 休日	{ 19日 (17) 187日	{ 18日 187日	{ 15日 187.5日	{ 18日 187日		{ 16日 187日
年間 勞動 日數	259日 (261)	260日	262.5日	260日		262日
1日의 勞動 時間	7H	7H	7H	7H	7H	7H
4班 3交替 手當	3,000圓/月		2,000圓/月 一時金 7,500圓外			
사 이 클	5-2,5-2,5-1 方式의 20日 사 이클	5-2,5-2,5-1 "	5-2,5-2,5-1 "	5-2,5-2,5-1 "	條 件 無 함	5-2,5-2,5-1 一部 4-2,4-1,4-1
4-3制 試行 時期	74年 6月~8月	74年 7月	74年 5月~7月	74年 4月		73年 1月

休 2日制는 進一步 하기에 이르렀다.

또한 非 4-3部門(常日勤)의 74年度 勞動時間 및 休日 日數는 總 勞動時間 1,988H, 年間 休日 81日, 年間 勞動日數 284日로 統一의으로 定해져 있다.

또 yokohama 고무의 경우 74年은 4.3制로 移行하기 爲해서 2日의 一齊 休日を 採擇하고 있다. 그러나 工場에 따라서는 2日의 一齊 休日を 採擇하지 않고있는 곳도 있다. ( )의 數字는 2日의 一齊 休日を 채택하지 않은 경우의 勞動條件.

全日本 고무 勞聯 타이어部會(橫濱 고무, 東洋 고무, 往友 고무, 大津 타이어, 日東 타이어)의 各社가 BS에 있어서 工場部門에서 4.3制 採用을 着手했다. 이 4.3制는 前者에 BS가 採用해서 經營側으로서는 一齊 休日 以外 年間을 통해서 풀操業이 可能하다고 하는 利點이 있다. 또 勞動側으로서는 休日 日數의 面만으로 보면 休일이 붓는다고 하는 利點이 있다.

그러나 勞動側으로서는 이 交代制는 休일이 붓는다고 하는 利點이 있는 反面, 꼭 日曜日엔 쉴 수 있게

되는 것이 아니기 때문에 이 점이 큰 缺點이 된다.

그러나 工場部門에서의 時間短縮이 進歩되지 않으므로 事務部門의 時間短縮——週休 2日制——를 進陟시킬 수 없다. 勞動側에는 이러한 디램머가 있었다.

結局 工場部門에서의 生産性を 떨어뜨리지 않고서 休日增을 圖謀하며 또 事務部門에서의 週休 2日制를 促進하기 爲해서는 工場部門에서 4.3制를 採用하는 以外에 有効한 方法을 發見할 수가 없다——고 하는 것으로서 타이어部會 各社도 4.3制를 導入하기에 이른 셈이다.

그리고 4.3制 導入에 있어서 타이어部會의 各勞使共히 BS보다 뒤에 하는 以上 BS를 조금이라도 上廻하는 有利한 條件을 案出할 것을 指向해서 激甚한 競爭을 벌이고 있다.

그 結果 橫濱 고무, 往友 고무, 大津 타이어에선 勞動側이 BS를 上廻하며 東洋 고무에선 逆으로 特別手當을 붙임으로써 勞動時間은 經營側이 BS 以上の 條件을 案 出했다.

이에 대하여 全日本 고무勞聯, 富永타이어部會長(橫濱고무勞組委員長)은 「組合下部의 意見은 贊否半半이다」라고 하며 「組合執行部로서는 스타아트로서는 日本의 製造業中에선 좋은 條件이라고 生覺하고 있다. 組合員에게는 스타아트로서는 妥當한 線이 아니겠는가 하며 納得시킬 작정」이라고 한다. 橫濱고무에 4.3交替 手當 3千圓이 붙은 것은 今後 事務部門은 土·日曜의 週休 2日로 될 것이 豫想된다. 그것과의 발언스를 取해서 手當을 붙였다. 그리고 어디까지나 目標로서는 1977年 까지에 年間 休日을 122日로까지 끌어 올렸으면 한다고 했다.

스타아트에선 타이어部會의 步調가 끌이지 못했으나 目標인 1977年까지에 步調를 整備할 작정이라고 한다. 이에 대하여 經營側인 橫濱고무 鈴木人事部長은 「4.3制를 취한 部門으로부터 至今까지에 不滿은 나와 있지 않다. 從業員도 相當히 納得해 주고 있는 것이 아닌가.」

그리고 事務部門의 週休 2日制에 對해 「일으면 75年中에 늦어도 76년에는 社會的 趨勢와 함께 週休 2日로 될 것이다. 타이어의 土·日의 週休 2日도 銀行等 社會的 背景에 左右되어서 그렇게 될 것이다」라고 말하고 있다. (74.8 日本月刊 타이어誌)

#### ◆ 사우디, 週 5日 勤務制로

木·金曜日 公休日

Jeddah 貿易館 報告에 依하면 사우디 아라비아는 75년 10월 9일부터 종래 週 6日 勤務制를 週 5日 勤務制로 改定, 실시한다고 公포했다. 勤務日은 보요일부터 다음週 수요일까지 5일간이며, 목요일, 금요일은 公休日로 되어 있다.

勤務時間은 8시간으로서 同 勤務時間中 12시부터 1시까지는 기도 및 晝食時間이며, 下午에는 外部人士의 방문이 금지되었다.

따라서 앞으로 사우디 아라비아를 방문하는 業界 및 人士는 목요일, 금요일 방문은 삼가야 할 것이다.

(75.8.11 海外시장지)

#### ◆ 타이어공업(자동차타이어)發行

韓國産業銀行 技術部에서는 産業技術 시리즈로서 首記單行本(五七版 p.114)을 75年 9月 10日字로 發行하였다. 本冊은 (社)大韓公論社(서울特別市 中區 太平路 1-31)와 (社)韓國出版金庫(서울特別市 鍾路區 사간洞 105-2)에서 120원으로 販賣하고 있으며 1. 머릿말 2. 製品 3. 生産施設 4. 生産技術 5. 原料問題 6. 製品規格 및 品質管理 7. 海外 타이어業界의 動向 8. 우리나라

라 타이어工業의 課題 9. 맺는말의 次例로 되어있는데 타이어工業을 理解하는데 도움이 될 것으로 보인다.

#### ◆ 海外 輕工業情報誌 發刊

##### 中小企業銀行 調査部에서

中小企業銀行 調査部에서는 標記月刊誌를 1973年 8月 號(創刊)부터 海外輕工業部門의 業界事情과 市場動向 및 技術情報에 關한 資料를 收錄, 4×6倍版으로 發行하고 있는바 타이어를 爲始한 고무工業에 關한 읽을거리도 늘 신고 있는데 Rubber world誌, Rubber age誌, Journal of applied polymer Science誌, 러버다이제스트, 러버인두스트리誌 등에서의 翻譯物도 많이 있다.

本誌는 中央圖書展示館(서울特別市 鍾路區 新門路 1-25)과 政府刊行物販賣센터(서울特別市 中區 太平路 1-31)에서 341원으로 販賣하고 있다.

#### ◆ 日本의 自轉車 타·튜市場 움직임

日本의 自轉車타이어, 튜우브의 需要는 모오티리제 이손의 發達과 交通機關의 整備等에 따른 自轉車需要의 不振으로 因해 現狀維持를 繼續했으며 고무製品中에서는 剝陽化業種의 하나로 여겨왔다. 그러나 最近 사이클링을 스포츠 레저로서 즐김과 同時에 美容과 健康에 좋다고 하는 一般認識에 따른 새로운 自轉車需要로 거기에 따른 타이어의 需要도 活潑해지고 있다.

특히 日本에서는 自轉車의 普及에 큰 役割을 하고 있는 自轉車道路의 整備가 進行되고 있으며 또한 主婦學校 兒童의 交通手段으로서도 自轉車를 利用하고 있어 앞으로의 展望은 밝다.

그동안 安定事業과 併行하여 日本의 自轉車타이어, 튜우브業界는 1964년부터 68년까지 5年間 近促法의 指定業種으로 되어 關聯企業의 體質改善과 設備의 近代化를 비롯하여 協業化의 促進을 통해 構造改善에 努力하고 있지만 需要의 停滯앞에서는 이러한 努力도 充分히 살릴수가 없었다. 또한 大衆企業에 있어서 餘力을 輸出에 傾注하고 總生産量의 50% 이상을 輸出에 돌리고 있지만 國內 需要에 依存하고 있는 中小企業에 있어서는 需要不振과 品種多樣化로부터 少量, 多品種 生産이 不可避하므로 어려운 狀態가 繼續되어 日本의 自轉車타이어, 튜우브業界는 30個社 以下로 되기에 이르렀다. 그러나 1972년에 들어와서 日本 國內 및 輸出市場 모두 自轉車 붐이 일어 需要가 激增되었으며 空前의 自轉車 붐으로 타이어의 需要도 大幅의인 増大現象을 나타냈다.

한편 1973년에 들어와서 國際的 通貨波亂은 드디어 美貨의 10% 切下를 契機로 yen貨를 비롯하여 各國의

變動換率制移行에 따른 各國 製品價格의 均衡이 急變하여 다시 發展途上國의 進出에 따라 日本의 輸出環境은 根本的인 對策을 再檢討하지 않으면 안될 事態가 되었다.

한편 同品價格은 73年 이른바 石油 속크 以來 平均 25% 以上の 價格引上을 斷行했지만 內需不振에 따른 過當競爭으로 價格引下가 常習化되고 있다.

(75.10.27 日刊海外市場紙에서 拔萃)

◆ 타이어人, 親善釣魚大會盛了

天高氣清한 11月 9日 早朝 禮唐貯水池에 모인 協會와 自動車타이어메이커 4社의 50餘名 釣魚同好人들은 14時半까지 技倆을 겨룬後 檢尺, 施賞 이어서 回路에 올라 20時頃에 歸京했다. 그런데 이들 太公들은 스트레 스 解消와 타이어人의 懇親에 攄 有助한 行事였다고 하며 協會當務者들의 完璧한 準備없이 이렇게 不亂且 愉快하게 끝날순 없었다고 했다.

◆ 第12回輸出의 날에 타이어 業界에서 褒賞 되다

第12回「輸出의 날」紀念式이 金鐘泌 國務總理, 張禮準 商工部長官 등 政府要人, 經濟 4團體長 輸出有功으로 褒賞될者 그리고 많은 輸出業體代表들 1,500餘名이 參席한 가운데 11月 29日 上午 10時 國立劇場에서 舉行되었다. 그런데 이날 타이어業界에서 輸出有功으로 褒賞된 名單은 다음과 같다.

○ 産業勳章

銅塔 韓國타이어製造(株) (張善坤)

〃 三陽타이어工業(株) (朴祥求)

(以上 入會 順)

錫塔 吳 熙 容 (三陽타이어作業班長)

○ 大統領表彰

東信化學工業(株) (金榮俊)

○ 商工部長官感謝狀

A. Massouni President(元豐産業(株)의 顧客)

◎ 協會 및 會員社 消息

(以下記事는 無順)

△ 本會(社)에서는 商工部施策에 따라 11月 中旬부터 「總力輸出 60日作戰」에 突入하여 土曜日은 下午 5時 30分까지 日曜日은 下午 1時까지 勤務時間을 延長하여 輸出推薦事務를 實施하여 會員社에게 많은 便宜를 提供하였다.

△ 本會와 會員社에서는 서울特別市民間團體 새마을 運動協議會主催의 다음 地域 早朝大清掃行事에 多數 參加 協調하였다.

75. 11. 15. 8時부터 서울市廳 附近一帶

75. 12. 15. 8時부터 서울市南大門市場 附近一帶

△ 本會와 會員社는 相互間的 親善과 融和를 더욱 增進하기 爲하여 4個社 社長님을 爲始하여 任員多數參席 裡에 다음과 같이 第6回 親善골프大會를 開催하여 和氣裡에 끝마쳤다.

日時·75.12.6 곳·泰陵칸트리클럽 스폰서·東信化學(株)

優勝 韓國타이어(株) 金知昊 常務理事 準優勝 元豐産業(株) 李相淳 社長

3等 三陽타이어(株) 朴祥求 社長 幸運賞 韓國타이어(株) 張善坤 社長(以上等級順)

△ 大英商社(株)는 大英타이어工業(株)를 75.10.31 吸收合併하고 本社 및 工場의 住所番地도 新興洞第1工團 5號에서 同洞 2463~3 番地로 같고 서울事務所에 電話 ②1254-6을 增設했다.

△ 興亞工業(有)서울營業所는 75.12.8 서울特別市 中區 三角洞 7~1 서울司法書士會館 801號室로 移徙를 하고 電話番號도 ②0633으로 같았다.

△ 韓國타이어(株)테니스클럽은 75.11.22~23 兩日間에 巨해서 東洋나이론(株)테니스 코오트場에서 實施된 曉星그룹테니스 大會에 參加, 同 그룹테니스 家族間的 融和團結에 寄與하였다.

△ 本會의 任員陣은 75.12.19 本會의 姉妹結緣部隊인 東海岸에 位置한 〇〇師團을 찾아 將兵을 慰問하였다. 一行은 本會의 張善坤理事長 및 沈奇澤常務理事, 韓國타이어(株) 金寅泰 理事 東信化學(株) 金龍國副社長, 三陽타이어(株) 南壹理事 元豐産業(株) 金宗煥 常務理事(會員社의 入會 順)

△ 本會의 具晟謨技術課長은 東洋나이론(株) 本社 코오트部 主催 타이어코오트地 實需要者 招請 技術세미나에 參席次 12.19~20 東洋나이론 蔚山工場에 出張.