

# 國內外 뉴스

## ▲ 對英 乘用車用타이어 輸出展望

円貨 強勢現象이 지속되면서부터 韓國産 乘用車用 타이어의 對英 輸出展望이 그 어느 때보다도 밝은 것으로 評價되고 있다.

85年 中 英國의 乘用車用 타이어 輸入은 總 999萬個, £1억 5천만(약 2억 1천만달러)에 이르고 있는데, 이 중 日本産 타이어 比重은 20만 2천個, £432만(약 605만 달러)에 달하고 있는 반면, 韓國産 타이어는 47만 3천個, £529만(약 740만달러)를 기록, 日本을 크게 앞지르고 있다.

특히 韓國産 乘用車用 Radial 타이어의 경우는 品質面에서 日本産에 비해 뒤지지 않는 반면, 輸入單價面에서는 85年 平均 韓國産이 £11.17(약 16달러)인데 비해 日本産은 £21.37(약 30달러)로 對 EC 平均輸入單價인 £17.07(약 24달러)을 크게 上廻하고 있는 실정이며, 85年 9月 이후부터 円貨가 強勢를 보임에 따라 85年 12月에는 日本産製品的의 平均輸入單價가 £24.33(약 34달러)로 치솟으면서 같은 期間中 對日 輸入物量이 6천個 이하로 떨어진 것으로 나타났다.

(KOTRA 海外市場 86.3.11)

## ▲ 뉴질랜드 타이어·튜브 輸入增加

뉴질랜드의 타이어·튜브 市場 특징은 自國生産減少, 輸入急增으로 要約할 수 있다.

타이어業體로는 83年度에 Reidrubber社가 해체되고 設備의 일부를 Dunlop社가 引受, 現在에는 Firestone社와 함께 2個社로 축소되었다. 84/85會計年度 타이어輸入은 2,780萬 달러 規模로 82/83會計年度에 비해 무려 58%나 增加하였다.

뉴질랜드의 타이어 輸入政策은 自國에서 生産되지 않는 타이어·튜브類에 대해서는 關稅외의 輸入規制는 없으나, 自國에서 生産되는 타이어 品種에 대해서는 輸入許可(I/L)를 入札式으로 배정, 이들로 하여금 輸入을 담당케 하고 있다.

## 타이어·튜브 I/L 入札現況

(單位: NZ \$)

入札時期	發給件數	許可額
1984. 8	29	2,900,000
1985. 1	33	3,300,000
1985. 7	95	9,500,000

## 타이어·튜브 輸入実績

(單位: NZ \$천, CIF)

	82 / 83	83 / 84	84 / 85
乘用車用	5,107	7,394	15,920
버스·트럭用	11,674	12,789	20,926
航空機用	181	183	413
2輪車用	2,260	3,323	4,317
其他타이어	6,345	6,869	12,490
튜브	970	1,782	3,560
타이어플랩	22	38	55
合計	26,606	32,379	57,666

註: ① 뉴질랜드의 會計年度는 7月 1日부터 시작됨.

② US \$ 1 ≙ NZ \$ 1.51(82年末), NZ \$ 2.10(83年末), NZ \$ 2.07(84年末), NZ \$ 1.78(85.10.23 現在)

## 國別 타이어 輸入実績

(單位: NZ \$천, CIF)

	82 / 83	83 / 84	84 / 85
濠洲	1,452	1,789	5,095
브라질	565	862	545
캐나다	867	2,175	3,042
프랑스	1,172	1,047	2,241
西獨	567	880	894
이태리	303	668	727
日本	13,394	15,502	29,563
韓國	528	448	601
臺灣	1,490	2,638	2,390
英國	1,485	1,069	1,453
美國	2,549	2,604	3,821
기타	2,234	2,697	7,293
合計	26,606	32,379	57,665

自動車用 타이어·튜브 輸入關稅率

〈新車用〉 (CCCN. 4011042)		캐나다	濠洲	其他國 (韓國포함)
85年末現在		65%	20%	85%
87. 1. 1부터		50%	20%	70%
88. 1. 1부터		35%	20%	55%

  

〈交換用〉 (CCCN. 4011044)		캐나다	濠洲	其他國 (韓國포함)
輸入關稅		20%	15%	40%

註：自轉車用 타이어·튜브 등 其他 品種의 輸入 關稅率은 우리나라도 캐나다, 濠洲와 같음.

I/L 入札은 83年 8月부터 시작되었으며 보통 6個月에 한번씩 실시되고 있는데, 同 타이어·튜브의 경우 I/L은 1件當 NZ \$10만까지 輸入이 可能하게 되어 있다. 그리고 I/L 發給件數를 年次的으로 확대, 89년에는 同 輸入許可에 의한 輸入規制를 輸入關稅에 의한 規制로 전환할 방침이다.

뉴질랜드 타이어市場의 최대 進出國은 日本으로 輸入市場을 50%以上 占有하고 있고, 다음으로는 濠洲, 캐나다 및 臺灣을 들 수 있는데 濠洲 및 캐나다는 우리나라를 비롯한 다른 競爭國에 비해 일부 타이어 및 튜브類에서 有利한 關稅惠澤을 받고 있다.

(KOTRA 海外市場 86. 1. 23)

▲ 아이보리코스트, 타이어 輸入依存

아이보리코스트는 國內 타이어 메이커가 거의 없고 需要의 大部分을 輸入에 依存하고 있다. 國內生産은 自轉車用 타이어 및 오토바이用 타이어의 일부와 再生 타이어에 국한되어 있다. 따라서 乘用車, 트럭·버스, 重裝備用 타이어는 輸入에 의존하고 있다. 政府는 天然고무 裁培를 主要 輸出産業으로 育成하고 있기 때문에 國內 타이어 生産工場은 앞으로 設位될 可能性이 희박하다.

타이어 소비량은 CIF 價格基準으로 年間 2천 만달러에 달하고 있다. 앞으로 自動車保有臺數

가 增加될 것으로 보아 타이어의 需要도 계속 增加될 것으로 展望된다.

84年度 아이보리코스트 타이어總輸入額은 約 1,600萬달러에 달했다. 이 중 프랑스가 32.2%, 日本이 17.7%, 스페인이 10.3%, 유고가 6.4%의 市場을 占有했고 그밖에 이태리, 브라질, 英國, 韓國, 모로코 등이 主要 輸入對象國이다.

우리나라의 輸出은 84년까지는 다소 不振했는데, 이는 80年代에 들어와 달러貨가 계속적인 強勢를 보여 유럽이나 東歐諸國에 비해 價格 競爭力이 不利했던 것이 主要 不振要因으로

타이어 輸入実績

(單位：CFA Fr.천)

	1983	1984
自轉車用	262,684	365,284
오토바이用	30,780	11,356
乘用車 및 小型트럭用	1,829,651	2,333,092
트럭·버스用	2,338,607	2,758,270
트랙터用	98,131	233,960
航空機用	38,422	28,590
其他	439,707	253,851
再生用中古타이어	143,275	143,616
·計	5,176,257	6,128,019

註：換率 US\$1≐CFA Fr.401.5(85. 10. 23 現在)  
[資料：아이보리코스트 關稅廳 貿易統計]

國別 타이어 輸入実績

(單位：CFA Fr.천, %)

	1983		1984	
	金額	構成比	金額	構成比
合計	5,176,257	100	6,128,019	100
프랑스	1,526,000	29.0	1,972,766	32.2
日本	984,110	19.0	1,086,875	17.7
스페인	183,321	3.5	629,928	10.3
유고	578,992	11.2	389,837	6.4
이태리	480,561	9.3	288,478	4.7
브라질	40,279	0.8	266,682	4.4
英國	193,124	3.7	205,756	3.4
韓國	131,652	2.5	196,957	3.2
모로코	74,588	1.4	188,195	3.1
西獨	145,232	2.8	154,523	2.5
其他	838,398	16.8	748,022	12.1

작용했다. 그러나 85년에는 9月末現在 88만달러(튜브포함)를 輸出하여 前年同期對比 130%의 增加를 보였다.

아이보리코스트 타이어市場은 매우 크며 長期的으로 볼 때 우리나라의 輸出展望은 매우 밝을 것으로 보인다. 아이보리코스트의 人口는 現在 850만명으로 1人當 國民所得이 1천 달러선에 육박하고 있으며 政府는 積極적인 道路網 확충에 부심하고 있다. 自動車 保有臺數는 30만臺로서 西部아프리카에서 나이지리아 다음이며, 앞으로 계속 增加될 것으로 展望되어 타이어 需要도 계속 늘어날 것으로 豫想된다.

한편 아이보리코스트는 西部아프리카의 內陸 國인 말리, 부키나파소, 니제 등과 海岸을 연결하는 交通의 요충지이기 때문에 間接輸出의 中心 地로도 有望視된다. (KOTRA 海外市場 86.2.11)

### ▲ Goodyear 社, 極東地域 技術센터 設立計劃

Goodyear 社는 日本의 自動車産業을 質的으로 向上시키기 위하여 東京近郊(31mile 北方)에 2,900만달러 規模의 極東技術센터를 設立할 計劃이다. 同社代辯人은 이 센터는 1987年末 稼動 豫定으로, 이미 12 acre의 敷地賣入과 土木工事 費로 700萬달러를 支出하기로 同社 重役會議에서 承認하였으며, “모든 일은 計劃대로 順調물

85年度 Goodyear 의 極東進出 現況

地域 및 會社名	內 譯
(日本) Toyo Giant Tire Co. Ltd.	建設用타이어 메이커의 株式을 買入하여 現在 株 50%를 所有하게 되었음.
(韓國) Kwang Sung Chemical Co.	Goodyear Brand Shoes 製造 契約.
(臺灣) Formosan Rubber Group Inc.	V-벨트 製造 合作會社
(싱가포르) Goodyear Orient/Goodyear R & D Group	天然고무研究 센터 開館. (100萬달러 規模)
(日本) Goodyear R & D	東京近郊에 技術 센터 設立計劃(2,900萬 달러 規模)

게 進行되고 있다”고 發表하였다.

同센터의 機構로서는 初期에는 開發部, 타이어 및 原資材分析試驗室, 타이어 走行試驗室 및 管理部를 두며, 職員은 約 50名 정도 될 것이다. 同施設은 타이어 設計를 全部 할 수 있는 充分한 規模는 되지 못하며, Goodyear 의 1억2,400萬 달러 規模의 Akron 技術 센터나 록셈부르크의 國際센터보다는 못할 것이라고 同代辯人은 말했다.

이 技術센터에서는 주로 乘用車用타이어와 小型트럭用 타이어를 試驗할 計劃이며, Goodyear 에서 株 50%를 所有하고 있는 日本의 Nippon Giant Tire Co. (前 Toyo Giant Tire Co. Ltd) 에서 生産되는 建設用 타이어의 試驗은 하지 않을 것이라고 한다. 왜냐하면, 이들 타이어는 필드에서 試驗하는 것이 더 좋기 때문이다. 그리고 同센터에서는 주로 日本 自動車會社에서 依頼하는 타이어를 試驗·評價하는데 力點을 둘 것이며, 또 이곳 엔지니어들은 주로 서스펜션(Suspension) 및 其他開發에 관한 評價에 注力할 것이라고 한다.

Goodyear 는 또 同센터가 設立됨으로써 全世界에서 自動車工業이 가장 發達한 日本, 美國, 유럽 等地에 모두 3개의 技術 센터를 가지게 되는 唯一한 타이어 메이커가 된다고 同社에서는 말하고 있다. Goodyear 는 研究開發分野에서 世界고무産業을 主導하고 있는데, 1984년에는 同社가 研究開發費로 2억7,930萬 달러를 投資하여 Goodyear 다음으로 손꼽히는 美國의 3대 고무製品會社의 總研究開發投資를 증가하고 있다. 또한 賣出額에 대한 研究開發費의 投資比率도 2 번째이다.

Goodyear 의 同技術센터 設立計劃은 85년에 極東地域에서 5 번째로 이루어진 것이다. 極東地域의 其他 進出現況을 보면 日本에서는 Toyo 와 Mitsubishi 에서 株式 50%를 所有하고 있는 Nippon Giant Tire 社의 株主(50% 所有)가 되었었고, 台灣에서는 V-벨트 合作會社를 設立하였으며, 2月4日에는 또 싱가포르에서 天然고무의 品質向上을 研究하기 위하여 100萬달러 規模의 實驗室을 開館하였다.

(Rubber Plastics News '86.3.3)

▲ 이디오피아 타이어 需要現況

一年間需要 900萬 달러—

이디오피아의 年間 타이어 輸入規模는 車輛 用만 900만달러 정도인데, 튜브까지 포함할 경 우 그 輸入規模는 더욱 크다. 輸入 타이어의 종 류는 乘用車用, 트럭 및 기타 運搬車輛用, 트 랙터用 등으로 크게 구별할 수 있으며, 이 중 에서는 트럭 및 기타 運搬車輛用이 대부분을 차지 하고 있는데(83年 73.6%, 84年 64.4%, 85年 1~6 月期間중 84.3%), 이는 同政府의 필수 품 우선 購買施策에 기인한 때문이다.

主要 供給國으로는 日本, 韓國, 스페인, 프랑 스, 印度, 아랍에미레이트, 지부티 등을 들 수 있으나 日本이 市場 舍어의 50% 이상을 차지하 고 있고, 그 나머지를 약 10餘個國들이 나누어 가지고 있는 실정이다.

이디오피아는 道路事情이 좋지 않은 데다 自 動車 整備技術이 낙후하여 Tubeless 타이어가 펑크나면 이를 수리하지 못하기 때문에 튜브리 스 타이어는 需要가 극히 드물고, 튜브 스타이 어의 需要는 의외로 높다. 政府購買機關인 輸出 人公社(ETIMEX)에 의하면, 85/86 會計年度中 튜 브를 포함한 타이어 및 關聯製品 購買資金은 약 2 천만달러 정도가 배정되어 있는 것으로 알려지 고 있다.

現地 타이어市場에서는 日本業體의 進出이 매 우 두드러진 실정인데, 日本은 84년의 경우 약 72%, 85年 1~6 月期間中에는 약 66.1%의 市 場 舍어를 占함으로써 他國의 추종을 불허하고 있으며, 많은 日製自動車輸入 에이전트들과 유 대를 強化, 同市場 舍어를 계속 維持해 나가고 있다.

한편 우리나라의 타이어業體들도 다른 國家 들에 비해서는 매우 活發한 進出을 보이고 있는 데, 最近에는 특히 트럭 및 運搬車輛用 타이어 의 聲價가 좋아 85年 上半期에는 83萬달러를 輸 出함으로써 同品目에서는 16.9%를 占有하였다. 스웨덴, 스페인, 英國, 프랑스, 이태리 등과 印 度, 말레이시아 등은 비록 少量이지만 꾸준히 進出하고 있으며, 우리나라의 가장 強力한 競

自動車 타이어 輸入実績

(單位: US\$ 千)

	1983	1984	85. 1~6
總 輸 入 額	9,709	7,829	5,853
트럭 및 運搬車輛用	7,245	5,044	4,934
乘 用 車 用	2,023	2,323	526
트 랙 터 用	441	462	394

主要國別 타이어 輸入実績

(單位: US\$ 千)

	1983	1984	85. 1~6
總 輸 入 額	9,709	7,829	5,853
日 本	6,760	5,640	3,870
韓 國	465	196	833
프 랑 스	837	340	—
스 페 인	450	10	323
印 度	404	132	—
英 國	137	307	24
지 부 티	11	20	8
西 獨	141	116	16

[資料: 이디오피아 統計廳 統計]

爭國은 日本 외에도 스페인, 프랑스, 印度 등이 라 할 수 있다.

最近 ETIMEX 에서는 컴퓨터 設備를 도입, 供給業體를 관리하고 있는데, 이 設備에 의하 면 購買豫定品目の 상세한 規格, 數量, 딜리버 리 條件 등을 포함한 인콰이어리가 컴퓨터에 入 力된 供給業體에 대해서만 自動적으로 發送하 게 되므로 入力되어 있지 않은 業體는 새로운 인콰이어리를 받기가 不可能한 실정이다.

(貿易會報 86.2.14)

▲ 泰國의 타이어 市場動向

泰國에는 現在 약 10餘個의 타이어 生産業體 들이 있으며, 生産施設規模는 年間 約 320만個 정도이다. 그러나 重裝備用 등 일부 特殊 타이 어는 生産하지 못하고 있으며, 乘用車用的 경 우도 內需用 각종 사이즈 전체를 커버하지는 못 하고 있다.

現地 需要를 車種別로 분류하면 乘用車用이 55%, 버스·트럭用이 43%, 나머지는 트랙터 및

重裝備用 등이다. 한편 85年度 泰國의 타이어 生産量은 84年對比 약 25% 떨어진 것으로 추산되고 있다.

現地業界 專門家들은 86年度 泰國 經濟가 85年度 수준에서 好轉될 기미가 없고, 또 政府當局의 景氣好轉을 위한 정책변화도 기대할 수 없으므로, 86年度에는 85年 對比 5~10%의 生産 및 需要減退를 豫想하고 있다.

泰國의 年間 타이어 輸入規模는 25만~30만 個이며, 이 중 約 80%가 185/70SR, 195/70SR, 205/70SR 등의 70 시리즈 Steel Radial Tubeless 타이어로서 대부분이 乘用車用이다.

種類別 타이어 輸入実績

(單位: 천Baht)

	1983	1984	85.1~9
産業 및 農耕用	37,328	43,706	40,268
航空機用	56,971	62,954	57,172
乘用車用	143,809	153,900	76,482
- 4kg 미만	3,915	7,741	2,383
- 4kg~6kg	2,371	2,562	1,335
- 6kg~8kg	46,698	46,330	14,717
- 8kg~12kg	90,825	97,270	58,047
버스·트럭用	27,420	28,609	32,020
- 12kg~15kg	6,576	6,863	5,125
- 15kg~30kg	3,373	3,546	2,561
- 30kg 이상	17,471	18,200	24,334
合 計	265,528	289,172	205,942

註: 換率 83年平均 US\$ 1=B23.0

84年平均 US\$ 1=B23.64

85年平均 US\$ 1=B26.45

[資料: 泰國 貿易廳統計]

主要國別 타이어 輸入実績

(1984)

(單位: 천Baht)

	産業· 農耕用	航空機用	乘用車用	버스· 트럭用
日本	31,041	67	106,275	16,776
韓國	6,490	—	3,225	4,204
美國	635	12,733	3,228	735
프랑스	3,459	867	11,440	1,760
其他	2,081	49,287	29,732	5,134
合 計	43,706	62,954	153,900	28,609

[資料: 泰國 貿易廳統計]

이 중 約 50%는 Pirelli, Michelin, Yokohama, Toyo 등 世界的인 브랜드이며, 이를 國別로 보면 日本이 60% 정도를 占有하고 있으며, 美國과 프랑스는 각각 6% 정도, 그리고 우리나라는 約 5%의 몫을 유지하고 있다.

그동안 泰國의 타이어 輸入은 83年 29만 個에서 84년에는 8%가 늘어난 31만 個로 增加되었다. 그러나 85年度에 들어서는, 84年末 바트貨 평가절하로 自國産이 10% 정도, 輸入品이 17% 이상 價格이 引上되었으며, 1985年 4月 이후에는 kg當 20바트에서 40바트로 100% 引上되어 同輸入이 격감한 것으로 推定되고 있다. 따라서 各國은 제한된 輸入需要를 놓고 市場 奪取 擴大에 치열한 競爭을 보이고 있다.

<참고> 泰國은 타이어·튜브 輸入에 대해 輸入 關稅 및 其他稅 부과 외의 다른 規制는 없음.

(KOTRA 海外市場 86.3.7)

### ▲ 日本 Toyo, 美國서 타이어 委託生産

日本 Toyo고무는 自動車메이커의 活潑한 對美進出에 對備, 提携先인 美國 Gen-Corp社에 대해 Toyo 브랜드의 自動車 타이어를 委託生産하기 위하여 곧 交渉할 것이라고 한다.

Toyo는 現在 Gen-Corp의 依賴로 日本에서 일부 同社 브랜드의 타이어를 生産하고 있는데 앞으로는 國際分業形態로 關係를 더욱 強化할 계획이다. Toyo의 타이어販賣는 輸出과 國內의 新車用 및 交換用이 각각 1/3 씩 차지하고 있는데, 이 중 新車用은 最近 日本의 自動車메이커가 잇달아 對美工場進出 또는 進出計劃을 밝히고 있어 앞으로는 國內需要가 크게 달라질 가능성이 있다.

따라서 美國 Gen-Corp에 Toyo 브랜드의 타이어를 生産依賴하는 것도 完成車 메이커의 美國進出에 적절히 對應하지 못할 경우, 經營에 타격을 받을 것이라는 위기감 때문이다.

(貿易會報, 86.2.14)

뜻모아 하나로

힘모아 세계로

대한타이어공업협회는 경제기획원이 고시('85.12.31)한 “품목별 소비자 피해보상규정”에 따라 다음과 같이 소비자 피해를 구제해 드립니다.

품목명	소비자 피해 유형	보상 기준				비고
		수리	교환	환불	배상	
타이어	<p>① 세퍼레이션 (Separation)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 接着不良</li> <li>• 空氣 잠입에 의한 走行中 成長</li> <li>• 未加黃에 의한 物性 변화</li> <li>• 異物人狀態 (모래, 약품 등)</li> </ul> <p>② 균열 (Cracking)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 트레드 (Tread)와 사이드월 (Side wall) 接合部 不良</li> <li>• 未加黃에 의한 物性 변화</li> </ul> <p>③ 비드 (Bead)部 破損</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 비드部位에 空氣가 들어감</li> <li>• 비드部位의 未加黃</li> <li>• 비드와이어 位置不良</li> <li>• 加黃後 몰드 및 팽창기에서 引出時 비드部位 損傷</li> <li>• 비드 굴곡</li> <li>• 비드와이어 接着不良</li> </ul> <p>④ 치핑, 청킹, 컷팅 (Chipping, Chunking, Cutting)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 配合고무 分散不良에 의해서 고무가 떨어짐</li> <li>• 過加黃에 의한 고무 떨어짐</li> </ul> <p>⑤ 이음매 벌어짐 (Joint open)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 트레드의 이음매部位가 接着不良으로 벌어짐</li> <li>• 사이드월 이음매 部位가 接着不良으로 벌어짐.</li> </ul> <p>⑥ 공기 누출 (Air leakage)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 송곳 (awling) 作業 不良에 의한 공기 누출</li> <li>• 비드 位置不良, 굴곡, Toe 不良으로 因한 공기 누출</li> </ul> <p>⑦ 契約한 規格과 引受한 規格이 다를 경우</p> <p>⑧ 契約한 數量과 引受한 數量이 다를 경우</p>		製品 交換	환불	배상	<p>—適用: 製造上 과실에 의한 損傷인 경우</p> <p>—交換: 마모率 10%미만</p> <p>—還拂: 마모率 80%미만</p> <p>※ 還拂金額 = 購入價 (VAT 제외) × (1 - 마모率)</p> <p>※ 마모率 (%) = <math>100 \times \frac{(\text{표준스키드깊이} - \text{잔여스키드깊이})}{\text{표준스키드깊이}}</math></p> <p>—補償除外</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 마모率이 80% 以上인 경우</li> <li>• 修理製品</li> <li>• 購買日로부터 3年 以上인 製品 (증빙서 없는 경우는 製造日을 기준함)</li> <li>• 不當한 目的을 갖고 古타이어를 수집하여 補償請求를 한 것이 分明한 製品</li> <li>• 商標名이 없는 製品</li> </ul>

■ 타이어 소비자 불만신고소 이용안내 ■

신고요령

1. 신고 대상 : 일반 시중에서 구입한 타이어 불량품
2. 신고접수처 : 대한 타이어 공업협회 (전화 : ☎ 4136)  
주소 : 서울·중구회현동 2가10-1 (무역회관 1806호)
3. 신고 방법 : ○ 전화 신고 ○ 우편 신고 ○ 직접 방문 신고
4. 신고 내용

신고자	주소(전화번호)	성명
신고사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 품명(규격)</li> <li>• 제조업체 및 주소(전화번호)</li> <li>• 구입처 및 주소(전화번호)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 구입 일시</li> <li>• 불량 내용</li> </ul> <p style="text-align: right;">점</p>

☆

☆

☆

隔月刊 **타이어** 3~4月號  
고무

發行日字 1986年 4月 1日

登錄日字 1973年 1月 31日

登錄番號 (바) 제 461호

發行人 朴 定 求  
 編輯人 沈 奇 澤  
 印刷人 朴 潤 根  
 發行所 社團 大韓타이어工業協會  
 法人 서울特別市中區會賢洞2街10-1  
 (韓國貿易會館 1806號)  
 電話 ☎ 4136, 4137 郵番 100  
 印刷所 (株)時事文化社

◇ 本誌는 韓國圖書雜誌倫理委의 實踐要綱을 遵守한다 ◇ 《非 賣 品》