

우리나라 타이어工業의 發展史(Ⅲ)

金 董 培*

7. 한국타이어제조(株)의 초창기시절

(1) 한국타이어제조(株)의 出帆

6·25동란 전부터 조선타이어공업(株)의 경영책임자의 한 사람이었던 康慶玉 사장은 자기의 정치적인 배경과 종업원들과의 연고권을 발판으로 同社를 정부로부터 불하받아 再建하기 위하여 동분서주하였으나, 원래 자본의 배경이 없었기 때문에 그 뜻을 이루지 못하고 불하받은 同社를 裴東桓 사장에게 인계하기에 이르렀다. 康慶玉씨로부터 同社를 인수한 裴東桓 사장은 1958년에 자본금 1억원(화폐개혁 전) 후에 곧 5억원으로 증자함)으로 한국타이어제조(株)를 발족시켰다. 그리하여 공장장은 許措九씨, 支配人에는 趙在驥씨 등으로 경영진을 구성하였다.

그리고 기술진에는 필자를 비롯하여 부산 홍아타이어에서 올라온 宋錫鏞씨 외 6인 전원이 원대복귀하여 복구사업에 참여하였다.

부산에서 올라온 필자 일행 8인은 전란으로 매몰되었던 기계시설 등을 하나씩 발굴하여 제 위치에 조립해나갔으며, 복구공사를 시작한지 3개월만에 기계시설의 조립과 설치작업을 완

료하였다. 한편 1955년도에는 ICA자금 34만 달러를 배정받아 미국으로 발주했던 타이어 제조시설(新裝備) 등도 속속 입하되어 비드와 인딩머신 1세트와 수평식 코드재단기 1대, 타이어성형기 大小 각 1대, 그리고 타이어 가황 프레스기(트윈프레스형) 5대 및 각종 시험시설 1벌 등의 설치작업도 함께 병행해나갔다. 마침내 제반 기계시설의 試運轉을 마치고 공장 가동이 재개되어 1959년도부터는 국내시장에 타이어 제품을 출하하게 되었다.

이 무렵 한국타이어제조(株)에서 생산했던 자동차 타이어의 주요규격은 900-20, 825-20, 750-20, 그리고 600-16 등이었으며, 1960년도부터는 군납도 했는데 그 당시 군납 타이어의 규격은 750-20 및 600-16 등의 MS형이었다.

1962년도부터는 동남아지역(파키스탄, 태국 등)에까지도 수출시장을 개척하여 최초로 한국타이어 제품을 수출하였으나, 歐美 선진국, 특히 일본 메이커들과의 경쟁으로 苦戰을 면치 못하였다.

(2) 공장증축과 시설확장

이 무렵 회사에서는 재생타이어 생산시설을 갖추고 軍再生廠에서 근무하던 기술책임자 두 사람을 영입하여 재생타이어를 생산, 군에 납

*前東信化學工業(株) 技術理事

품하여 대단한 好評을 받기도 했다.

그리고 이 시절에는 국내의 電氣事情이 원활하지 못하여 때때로 정전으로 인한 현장작업이 중단되기도 하였다. 특히 加黃工程에서는 가황도중에 있던 많은 제품들을 未加黃狀態로 인하여 불량타이어를 발생케 하는 등 공장운영에 막대한 지장을 초래하였기 때문에 회사에서는 서독에서 발전기(500kW) 1대를 55,000달러를 들여 도입·설치하여 사고를 미연에 방지할 수 있도록 하였다.

또 1958년 회사 복구 이후 자동차 타이어 코드지를 종전의 綿絲에서 레이온으로 전환하고 그 완제품을 일본으로부터 수입하여 사용해왔으나, 제품의 원가절감을 도모하기 위하여 3만달러를 들여 레이온 타이어 코드지 제조시설(撚絲機 및 織布機 등)을 도입하여 제2공장에 설치하고 레이온 코드지 自家試驗生産에도 착수하게 되었다. 그밖에 기관실을 증축하여 日製 다그마 보일러를 설치하고 앞으로의 增産에도 대비하였으며, 기타 공장건물(창고 및 식당 등)도 증축 또는 신축하여 장차 본격적인 量産體制에 대비하였다.

(3) 기술후계자 양성

이상과 같이 제반 시설보완과 함께 회사에서는 기술후계자 양성에도 힘을 기울여 그 계획을 수립하고 대학과 공업고등학교 졸업생들을 선발하여 기술연수생으로 채용, 시험실 및 현장 각 부서에 배치하여 기술훈련을 실시했다. 특히 서울공대 출신 金知昊씨와 연세대 출신 金英富씨 등을 1년 가까이 미국으로 파견하여 해외기술연수도 실시하였다.

최근까지 한국타이어에서 기술계 출신 중역으로 활약하고 있는 南孝昇 전무와 (株)宇成産業 副社長으로 재직하고 있는 李玄燮씨도 이 시절에 입사한 인재들이며, 한국타이어를 오

늘의 大會社로 육성해온 主役들이라 하겠다.

한편 金英富씨는 그 후 후계자를 양성해서 기술업무를 인계한 후 해외기술연수로 인연을 맺게 된 미국의 매크러리 타이어회사로 옮겨 가게 되었다. 그는 渡美 후에도 시간이 있을 때마다 귀국하여 국내 타이어기술계를 위하여 많은 공헌을 했던 것으로 알고 있다.

(4) 한국타이어의 시련과 자금난

이 당시 타이어 생산에 소요되는 각종 원부자재는 천연고무, 타이어코드지, 비드와이어, 그리고 카본블랙을 위시한 각종 배합약품 등으로 그 대부분(거의 90% 이상)을 해외로부터의 수입에 의존하고 있었다.

그러나 당시의 국제시장상황은 原料品貴와 價格暴騰으로 최소한 6개월 전에 발주하지 않으면 원료를 확보하는 것이 불가능한 상황이었다. 따라서 군납이나 수출은 所要外貨를 획득하기 위하여 收支打算을 度外視하면서라도 감행하지 않을 수 없는 실정이었기 때문에 회사의 경영수지는 시간이 흐를수록 악화되어갔다. 물론 그 당시 필요자금은 三星의 뒷받침을 받고 있었으나, 適時에 필요한 만큼의 자금을 확보한다는 것은 결코 쉬운 일이 아니었다.

설상가상으로 당시 군납타이어의 市中流出事件 등으로 제품의 販路가 여의치 않게 되자 회사의 자금난은 극한상황에까지 이르게 되었으며, 현장작업도 原料의 品切로 수시로 중단되는 최악의 상태에까지 이르게 되었다.

이러한 상황은 비단 한국타이어뿐만 아니라 그 당시 국내 동업경쟁사들 모두가 겪는 고충이었기 때문에 경쟁사간의 출혈경쟁이 날이 갈수록 더욱 치열해져서 각 회사들의 경영상태는 赤字累積現象이 기하급수적으로 증가해 갔다. 이와 같은 상황 속에서 한국타이어의 생산능력을 그 당시의 損益分界線인 日産 500

개까지 끌어올린다는 것은 도저히 불가능한 실정이었기 때문에 마침내 은행관리라는 극한 상황에 돌입하게 되었던 것이다. 이것이 1962년도 상반기의 일로 필자는 기억하고 있다.

이 시점에서 그 당시 현장의 타이어 제조작업의 일부 변천과정을 공정별로 살펴보기로 한다.

첫째 成型工程에서 종전의 코어식 성형방식은 대량생산체제에 부적합하기 때문에 폐지하고 드럼식 성형방식으로 통일하여 2인 1조가 되어 양산체제로 전환하였다.

둘째 加黃工程에서 종전의 오토크레이브 방식은 가황시간과 작업인원이 프레스 가황방식에 비하여 지나치게 많이 소요되어 제품의 원가상승요인이 되기 때문에 역시 폐쇄하고 보다 효율적인 프레스 가황으로 통일하게 되었다. 그리하여 미국에서 도입한 트윈 가황 프레스기 5대를 중심으로 하여 社内에서 설계·제작한 싱글 프레스기 10여대를 증설·보완화하고 오토크레이브 폐쇄에 따른 가황시설 부족분을 보충했던 것이다.

8. 삼양타이어((株)錦湖 前身)의 창설

삼양타이어는 1960년 9월에 朴仁天(作故) 회장에 의하여 자본금 800만원으로 창설되었으며, 발족당시에는 傘下 企業體인 광주여객(株)에서 사용하는 타이어를 自給自足하기 위하여 소규모적으로 시작하였다.

이 회사 창설당시에는 前述한 李貴亨씨(作故)가 많은 수고를 했으며, 그 후에는 宋錫鏞씨와 全在根씨 등이 계속해서 설계와 배합면에서 많은 보완을 함으로써 점차 타이어공장으로서의 제반 시설을 갖추게 되었다. 처음에는 日産 100개(트럭용 타이어) 정도로 시작했으나, 그 후 점차 시설을 확장하여 1964년도에

이르러서는 日産 250개까지 생산량이 증가하였다.

同社는 광주여객(株)을 타이어 제품의 성능을 실제로 테스트하는 시험기관으로 활용함으로써 自社製品의 품질을 꾸준히 연구·발전시켜 나갔던 것이다.

그 후 삼양타이어는 1965년에 처음으로 동남아시아에 타이어 제품을 수출하기 시작했으며, 1966년에는 상공부로부터 KS 마크 표시허가를 획득하기에 이르렀다. 이어서 1971년에는 현대식 타이어 제조시설을 구비한 松汀里工場을 준공하여 가동에 들어갔으며, 1973년에는 미국의 유니로알사와 기술제휴관계를 맺었다.

1974년에는 드디어 주식시장에 상장할 정도로 성장하였다. 그리고 1989년에는 래디알 타이어 전용 谷城工場의 준공으로 한국타이어와 더불어 국내 정상을 달리는 대기업으로 浮上하기에 이르렀다.

그리하여 초창기부터 현재에 이르기까지 수많은 고난과 역경을 훌륭하게 극복하고 비교적 짧은 年輪임에도 불구하고 오늘의 大成을 이룩하기까지에는 실로 朴仁天 회장을 비롯하여 많은 창업자들의 피와 땀이 同社 발전의 밑거름이 되었음을 오늘의 우리들은 기억해야 할 것이다.

9. 은행관리 시절의 한국타이어(株)

(1) 은행관리와 현대적인 경영기법

前述한 바와 같이 1962년 상반기에 한일은행 관리체제(정확히 말해서 법정관리)로 들어간 한국타이어(株)는 영업과 생산을 담당했던 成昌鎬 상무를 비롯하여, 朴正業 사장, 權專務(姓名未詳), 총무담당 朴常務(姓名未詳) 등이 경영진으로 부임했고 사무실의 각부서 책임자

들, 즉 총무부장, 영업부장 및 기획부장 등도 전부 한일은행 직원들로 대체되었다. 그리고, 기술부와 현장부서만은 기존의 종업원들이 계속 근무하기로 결정되었다.

자금사정으로 瀕死狀態에 놓여 있던 회사가 재정문제를 은행에서 책임지게 됨에 따라 이후부터는 합리적인 회사경영을 도모하여 비효율적이고 낭비적인 모든 요소들을 과감히 제거하고, 失墜되었던 종업원들의 士氣를 振作시킴으로써 그야말로 勞使가 일체가 되어 최대의 경영실적을 올리는 일만이 남아 있었던 것이다.

그리하여, 새로운 경영진들이 부임해온 후 成常務와 筆者는 공장내 회의실에서 머리를 맞대고 熟議를 거듭한 것은, 앞으로 합리적인 경영기법으로 회사를 운영해나가기 위한 몇 가지 기본방향과 그 목표를 달성하기 위한 구체적인 중요시책들을 수립하는 것이었다.

그 첫번째로 거론된 것은 과학적인 공장관리문제였다. 이것을 실현하기 위해서는 보다 정확한 생산원가분석과 제품에 대한 철저한 품질관리체제를 확립하는 일이었다. 필자는 기술진과 현장관리책임자들을 총동원하여 생산원가분석에 필요한 모든 자료를 작성하여 제출하게 하는 한편, 더 나아가서 각 工程마다 工程管理業務를 한층 더 강화함으로써 품질관리업무에 전 종업원을 참여시키도록 제도적인 뒷받침을 하기에 이르렀다.

그리하여 품질관리는 기술진에서만 하는 것으로 알고 있었던 종전의 잘못된 관념을 불식시키고 전 종업원이 한마음이 되어 제품의 품질관리에 관심을 갖도록 독려해 나가기로 하였던 것이다.

두번째로는 동업자간의 치열한 경쟁상황 속에서 항상 優位를 확보하기 위해서는 경쟁사들보다 한걸음 앞서가는 기술개발과 각종 시

험분석 및 연구가 지속적으로 이루어져 나가야 한다는 방침 아래 군납 타이어를 비롯하여 새로운 제품개발에 박차를 가하는 한편 여기에 필요한 시험장치, 예컨대 실내주행시험기를 새로 설치·보완하는 등 그 구체적인 계획을 수립하여 적극 추진해 나가기로 했던 것이다.

세번째로는 제반 원부자재의 확보와 각종 제품의 판로개척 등에 관한 보다 신속하고 정확한 정보를 수집하고, 아울러 보다 효과적인 홍보활동을 전개하는 문제 등 현대적 경영기법에 있어서 필요불가결한 제반 시책들을 실천해 나가기 위하여 각종 기술자료와 판매정보자료 등을 작성·비치하여 경쟁사들보다 항상 한걸음 앞서 가는 경영활동을 전개해 나가기로 했던 것이다.

(2) 한국타이어(株)의 正常操業

이상과 같이 국내 타이어업계로서는 최초로 현대적 경영기법을 도입한 한국타이어(株)는 이러한 목표를 달성하기 위하여 사내에 건전한 勞組活動을 허용하고 단체계약을 체결함으로써 모든 종업원들이 자진해서 회사일에 적극적으로 참여할 수 있도록 제반 社規를 제정하고 종업원들에 대한 처우개선과 복지시설(식당, 휴게실 등) 등의 계획을 수립하여 실천에 옮기도록 했던 것이다.

그리고 현장작업을 晝夜 2交代 연속으로 실시할 수 있도록 현장작업인원도 모집·보완하였으며, 종업원들의 승급·승진제도도 새로 마련하여 그들에게 직장에 대한 애착심과 앞날의 희망을 가질 수 있도록 여러 시책들을 과감히 추진해 나가게 되었다.

이렇게 하여 각종 原資材는 자금의 뒷받침으로 제때에 入荷되고 합리적인 공장관리로 資材의 낭비와 원가상승요인 등을 제거하는 한편, 주야 2교대 연속작업으로 대량생산을

감행하여 제품의 생산단가의 인하 등이 가능하게 됨으로써 他社와의 경쟁에도 자신감을 갖게 되는 등 회사는 하루가 다르게 회복의 기미를 보이게 되었던 것이다.

한편 제품의 판매정책에 있어서도 당시의 미묘했던 업계실정을, 수집된 정보자료 등을 통하여 예의 연구검토하여 가장 효과적이고도 적절한 시책들을 수시로 驅使함으로써 판매상들의 여러가지 애로를 타개하여 점차 경영상의 흑자도 불어나게 되었다. 또 그 이윤을 공장 시설 보완(레이온 코드지 제조시설 확장 등)과 종업원들에 대한 처우개선 등에 再投資하기에 이르자 비로소 회사 종업원들은 활기를 되찾게 되었고 생산량과 판매량도 매월 증가하는 등 타이어 메이커로서의 위치를 확고하게 다지게 되었던 것이다.

(3) 新製品開發과 試驗施設 補完

이처럼 한국타이어(株)의 경영상태가 하루가 다르게 好轉되어가고 있을 무렵인 1962년에는 국내 최초로 자체 기술에 의한 軍用타이어 900-20 CC 타입과 900-16 MS 타입의 개발에 성공하였으며, 이듬해인 1963년에는 700-16 CC 타입과 750-20, 600-16 MS 타입 등을 잇따라 개발하는 데 성공했다. 뿐만 아니라 군용타이어를 납품하기 위하여는 軍規格에 합격한 타이어의 시험성적표를 작성·제출해야 하므로, 이에 필요한 실내주행시험 시설 등도 국내 최초로 설계·제작하여 설치하게 되었는데, 이로 인한 제품의 질적향상에도 괄목할 만한 발전을 이룩하게 되었다.

한편 당시의 국내 도로는 險路가 많았기 때문에 이에 견딜 수 있는 險路走行用 타이어의 개발이 요구되고 있었다. 그리하여 설계와 배합면에서 획기적인 연구시험 끝에 드디어 險路走行用 타이어를 개발하는 데 성공하여 국내

판매에 새로운 장을 열게 되었다. 그리고 국내 최초로 고속 및 험로주행 겸용 소형 승용차용 타이어(560-13 등)도 개발하여 국내 타이어 시장을 주름잡게 되었다.

한걸음 더 나아가서 1964년부터는 동남아는 물론 멀리 中東地域에까지 진출하여 제품의 판로를 개척해 나갔으며, 1965년에는 상공부로부터 KS마크 표시허가까지 획득하기에 이르렀다. 그 당시 이 회사의 생산제품 가운데는 신생타이어가 日産 300個, 재생타이어가 日産 120個, 그리고 자전거 타이어 및 튜브가 日産 1,200매 등이었던 것으로 필자는 기억하고 있다. 또 신생타이어의 주요규격은 트럭 및 버스용으로 900-20, 825-20, 그리고 소형 승용차용으로 615-13, 560-13 등이 주종을 이루었던 것으로 알고 있다.

(4) 1960年度 中後半期에 있어서의 國內 타이어業界 實情

이 시점에서 당시 국내 타이어업계의 치열했던 판매경쟁상황을 한번 살펴보지 않을 수 없다. 최근에 와서는 국내 각 타이어 메이커들도 日本이나 歐美 선진국 타이어 메이커들처럼 각 지역에 支社를 설치하고 그 지역에서의 판매정책을 본사에서 직접 관장하고 있는 것으로 알고 있으나, 그 당시의 국내 타이어 메이커들은 아직 기반도 약했던 데다가 제품의 신뢰도 또한 미약했기 때문에 각 지방에서 상권을 장악하고 있던 실력있는 지방상인들에게 대리점을 경영케 하고 그들에게 각종 유리한 조건들을 제시하여 그 지역의 제품판로를 개척해 나갔던 것이다.

그 당시 대리점을 위한 보상책으로는 여러 가지가 있었는데, 그 대표적인 예로는 사고 타이어 보상책을 들 수 있다. 즉, 사고 타이어는 제조상의 결함으로 발생하는 경우도 적지

않았지만 거의 대부분은 사용상의 부주의로 인하여 발생하고 있었다. 따라서, 각 타이어 메이커들은 “타이어사용법”이란 소책자를 발간하여 이 책자를 대리점을 통하여 수요자들에게 배포하여 계몽운동도 전개하였고, 또 수시로 기술사원들을 각 지방으로 파견하여 사고 타이어에 대한 여러가지 문제 등을 기술적인 측면에서 해결해 주기도 하였다.

그러나, 본사의 사고 타이어 정책 여하에 따라 각 대리점들의 死活이 걸려있기도 했던 시절이었으므로, 각 타이어 메이커들은 대리점의 중요성과 그 판매실적 등을 감안하여 사고 타이어 보상을 정책적으로 다루기 위하여 영업사원을 기술사원과 동행케 하여 수시로 각 지방 대리점을 순방했던 것이다.

또 한편으로는 당시 타이어 메이커들간의 과도한 생산 및 판매경쟁을 다소나마 억제하기 위한 방법의 일환으로 타이어 4社(한국, 동신, 흥아, 삼양)가 합동으로 기술직원들을 선발, 각사의 생산시설을 순회하면서 현지답사한 후 각사의 實生産能力의 策定을 시도하는 등의 궁여지책까지도 동원하기에 이르렀던 것이다.

이와 같은 상황하에서도 당시 은행관리상태에 놓여 있던 한국타이어(株)는 경영실적이 예상했던 것보다 월등하게 양호하여 당초 예정했던 관리기간을 훨씬 단축, 1967년도 중반기에 이르러 한국타이어(株)는 은행관리상태가 해제되면서 효성그룹이 인수하게 되었던 것이다.

10. 효성그룹산하의 한국타이어

(1) 새로운 경영체제와 시설확장

이상과 같이 효성그룹에 흡수된 한국타이어는 元容奭 社長, 張善坤 專務, 辛恒滿 常務

등이 경영진으로 부임하였고, 사무실 각 부서에도 徐文昌 理事 등 효성산하 직원들이 대거 전보되어 왔다. 그리고, 현장과 기술부문에는 종전의 종업원들이 계속 근무하게 되었다.

새로 부임해온 경영진들은 은행관리체제에서는 적극적인 시설확충 등이 어려웠기 때문에 競爭社들에 비하여 낙후되었던 제반시설을 보완 확충하기 위하여 한국개발금융으로부터 100만달러의 융자를 받아 成型機, 밴버리믹서, 4본캘린더, 그리고 加黃機 등을 미국으로부터 도입하여 1968년도까지 설치완료하였다.

한편 당시 부족했던 전력사정도 당국에 교섭하여 이를 해결하였고, 오랫동안 難問題로 남아 있던 工業用水도 元容奭 社長의 노력으로 원만히 타결됨으로써 向後의 量産體制에 대비할 수 있는 기틀이 마련되었다.

뿐만 아니라 1968년도에는 동양나이론에서 국내에서는 최초로 나일론 코드지를 國産化하는 데 성공하여 타이어 코드지의 확보문제도 해결되었다. 그리고, 1969년에는 同社 공장내에 있던 자전거 타이어부를 폐쇄, 경영이 부실했던 부서를 정리함으로써 회사경영의 합리화를 기하였다.

이 무렵 유호택씨 등 그동안 함께 일해오던 기술직원들이 하나 둘 한국타이어를 떠나게 되었고, 필자도 그동안 육성해온 기술후진들에게 승진의 길을 터주기 위해 오랫동안 정들었던 한국타이어를 물러나기에 이르렀다. 이때가 1969년 7월경이었다.

(2) 1970년 이후의 한국타이어(株)

그 후 한국타이어는 성장발전을 거듭하여 1972년에는 미국 교통성의 D.O.T. 넘버를 획득하였고, 1973년에는 日本의 Yokohama 고무와 技術提携關係를 맺었으며, 1977년에는

인천공장을 준공하여 튜브 등 新生타이어 생산시설 이외의 시설들을 인천공장으로 移轉統合하게 되었다.

그리고 1979년에는 래디알 타이어 전용 대 전공장을 준공하여 현대적 타이어 메이커로서의 여러가지 최신시설 등을 갖추게 되었으며, 1981년에는 기술연구소를 설립하여 技術自立的 터전을 마련하게 되었다.

그리하여 한국타이어는 1941년 회사창설 이래 半世紀가 지난 현재 가진 고난과 역경을 이겨내고 비약적인 발전을 이룩하여 세계적인 대 메이커로 성장하기에 이르렀다. 盛年期를 맞이한 同社가 오늘날의 大會社로 성장하기까지는 수많은 先人들의 피땀어린 노력이 그 밑거름이 되었음을 오늘의 우리들은 잊어서는 안될 것이다.

11. 동신화학시절의 회고

(1) 運營難에 처해있던 東信化學工業(株)

동신화학공업(株) 창설자인 玄壽德 會長(作故)에 대해서는 필자가 한국타이어에 근무하던 시절부터 전해 들어 알고 있었으나, 직접 對面하기는 홍종명 이사의 소개로 1969년 10월경 동신화학 문래동공장 회의실에서 일이 처음이었다. 이때 玄會長은 동신화학의 현황을 소개하면서 곤경에 처해있는 同社를 위해서 함께 노력해 줄 것을 부탁하였다. 필자는 그 당시 한국타이어를 물러나 집에서 쉬고 있을 때였기 때문에 이 제의를 흔쾌히 받아들였다. 그리하여 미력이나마 同社를 위하여 최선을 다하기로 결심하고 동신화학 문래동공장으로 나가게 되었다.

필자가 동신화학에 처음 발을 들여놓았을 때에는 社運이 기술대로 기운 뒤였기 때문에 이미 產業銀行管理下 놓여있었고, 얼마 안되어

法定管理體制로 들어가게 되었다.

그러나 은행에서 파견한 경영진들은 관리책임자로서의 資金의 漏水現象을 막고 자기네의 책임의식에만 치우친 나머지 적극적으로 회사 개혁시책을 펴는 데까지는 미온적이었다. 얼마동안 은행관리를 하다가 은행이 손을 떼고 난 뒤 다시 玄會長의 책임 아래 수많은 고난의 계곡을 헤매다가 金榮俊 會長을 중심으로 한 民間專門經營人團에게 동신화학의 경영을 위탁하기에 이르렀다. 이 때가 1970년대 상반기였던 것으로 기억된다.

(2) 민간전문경영진 시절의 동신화학

이상과 같이 민간전문경영진 체제로 들어간 동신화학의 경영진으로는 金榮俊 社長 이외에 工場擔當 副社長으로 김용국씨, 資金擔當 副社長으로 산업은행에서 파견한 辛某씨(이름이 기억나지 않음)가 부임하였고, 공장실무진으로는 공장장에 홍종명씨, 시흥공장 생산부장에 이해용씨 등이 기용되었으며, 문래동공장의 생산책임은 필자가 맡게 되었다.

한편 산업은행의 資金支援을 받아 자동차 타이어 생산에 필요한 각종 최신장비 일체를 미국으로부터 도입하여 시흥공장내에 설치되어 있던 노후 생산시설들을 철거하고 그 자리에 설치하여 현대적 타이어공장으로서의 면모를 일신하게 되었다. 동시에 문래동공장도 모든 시설을 재정비 보완하여 대형 특수타이어, 예컨대 각종 농경용 타이어 및 산업·건설용 타이어 전문생산공장으로 탈바꿈하게 되었다.

그 당시 미국에서 새로 도입한 주요 기계시설을 보면 11인치 벤버리믹서 2대와 Z형 4본 캘린더를 비롯하여 백오매틱 자동가황기, 타이어 성형기 등이었으며, 각종 시험시설들도 신장비로 대체하여 구색을 갖추게 되었다. 뿐만 아니라, 2차에 걸쳐 젊은 일선 기술책임자

들을 미국으로 파견하여 타이어 제조기술에 관한 최신 정보를 입수 또는 연수케 하는 등 실로 눈부신 활동을 거듭하면서 다른 타이어 메이커와의 경쟁에 대비하여 손색이 없도록 모든 기반을 구축하기에 이르렀던 것이다.

한편 김영준 사장은 홍종명 공장장을 대동하고 중동지역을 비롯하여 멀리는 歐美 선진국에 이르는 광대한 세계 타이어시장을 현지 답사하여 제품의 판로개척에 박차를 가하게 되었다. 死境을 헤매던 동신화학은 이상과 같은 모든 여건을 구비한 뒤 마침내 국내 경쟁사들과 어깨를 나란히 하고 국내 및 해외 타이어시장에서 제품판매경쟁에 재등장하게 되었다.

(3) 동신화학의 衰退와 倒産

前述한 바와 같이 再起를 다짐하며 疾風처럼 돌진을 거듭하던 동신화학이 1970년대 하반기에 들어와 金榮俊 社長을 비롯한 민간전문경영진들이 동신화학을 떠나게 되자 힘차게 전진하던 발걸음이 멈추어지게 되었고, 그 뒤 金甫炫 社長과 백태하 사장 등 官·軍 출신의 경영진들을 맞아 그 餘命을 유지해오다가 홍종명 공장장과 이해용 부장 등 회사의 핵심인물들이 잇따라 물러나게 되면서 회사의 明運은 마침내 死境을 헤매게 되었다. 여기에 이르러 경쟁업체인 한국타이어(株)와 삼양타이어(株)는 공동으로 동신화학의 경영권을 인수하게 되었다. 필자 역시 1978년 8월경에 동신화학을 물러나게 되었다.

그 후 동신화학은 수년간 그 殘明을 유지해오다가 1983년 4월에 폐쇄되고 말았다. 그리하여 국내 타이어업계는 한국, 삼양, 동아타이어의 3社體制로 개편되었다.

동신화학이 兩社에 인수된 때를 전후하여 여러가지 祕話가 많으나 생략하기로 한다.

12. 최근의 國內 타이어業界와 向後的 展望

(1) 國內 타이어業界의 現況

위에서 설명한 바와 같이 1960년대 중반부터 1970년대 초반까지는 국내시장규모의 脆弱性과 業體間의 지나친 경쟁 등으로 인하여 모든 업체가 경영위기에 직면하기도 하였으나, 1970년대 중반부터는 경제성장에 따른 국내시장의 수요증가와 中東 및 美國市場으로의 수출호조에 힘입어 지속적으로 성장해온 국내 자동차 타이어업계는 1980년대에 접어들면서 오일쇼크로 인한 국내경기침체와 수출격감 등으로 극심한 경영난에 봉착하여 1983년 동신화학이 倒産의 悲運을 맞이한 事例 등은 前述한 바 있거니와 1983年度 후반기 이후의 국내 타이어업계는 北美地域을 중심으로 한 수출신장과 국내 자동차 증가에 따른 內需의 호조로 고도 성장을 이룩하였으나, 1989년도에 들어와서는 잇따른 원貨切上和 原副資材의 국제가격 앙등 및 임금인상 등으로 인해 수출경쟁력이 약화된 데다 노사분규 및 水害 등으로 인한 공장의 가동중단 등 계속적인 시련을 겪게 되었다.

이러한 와중에서도 한국타이어제조(株)와 (株)금호는 계속해서 생산시설을 확장해온 데 이어 (株)우성산업과 프랑스의 미쉐린 타이어가 합작하여 미쉐린 타이어 코리아(株)를 설립함에 따라 1989년도말 현재 국내 타이어업계의 총생산능력은 약 4,000만개에 육박하게 되어 생산규모면에서는 세계 10위권에, 그리고 수출규모면에서는 약 9억달러에 달함으로써 세계 5위권에 진입하기에 이르렀다.

한편 최근의 세계 타이어 수요현황을 보면 승용차용 타이어의 경우 래디알 타이어가 大宗을 이루고 있으며, 트럭·버스용 타이어도 점차 래디알 타이어로 전환되고 있는 추세를

보이고 있다. 이에 따라 국내 타이어업계에서도 래디알 타이어의 생산비율이 현저하게 높아지고 있는 실정이다. 그 중에서도 특히 승용차용 타이어에 있어서는 그 생산비율이 日本이나 美國 등 先進諸國을 능가하고 있는 실정이며, 高附加價値製品인 트럭·버스용 타이어의 래디알 비율은 극히 저조하여 선진국 수준에 훨씬 못미치고 있는 실정이다.

그러나, 국내 각 타이어 메이커들이 트럭·버스용 타이어의 래디알化를 지속적으로 추진해 가고 있기 때문에 멀지 않아 선진국 수준에 도달할 것으로 생각된다.

(2) 向後的 展望과 그 對備策

지금까지 국내 타이어산업의 지난 半世紀 동안의 발자취를 더듬어 보았는데, 지금까지도 국내 타이어업계는 해외로부터의 원자재 수입 의존도가 매우 높은 편이다.

즉, 주요 원자재인 천연고무는 이를 전량 수입에 의존하고 있는데, 천연고무의 국제가격은 수시로 변동하고 있어 경영상 많은 문제점을 야기시키고 있는 실정이다.

이러한 문제점을 해결하기 위해서는 장기적이고도 안정적인 공급대책이 요망되는데, 우선 장기공급체제의 수립과 輸入先의 多邊化를 도모하는 한편 한걸음 더 나아가 현지 합작투자 등을 통한 개발수입방안 등 다각적인 시책이 강구되어야 될 것으로 생각된다.

한편, 합성고무의 경우 SBR, BR 등 汎用고무는 국내 공급능력의 확충 등으로 거의 自給水準에 이르고 있으나, 독점생산 공급체제로 되어 있어 공급기반이 불안정한 상태에 놓여 있다. 특히 최근 노사분규에 따른 생산중단 등으로 인해 국내 타이어업계는 SBR을 일본으로부터 긴급 수입하는 등 합성고무 확보에 부심하고 있는 것으로 알고 있다.

그리고, IIR 등 특수고무는 아직 국내생산이 안되고 있어 전량 수입에 의존하고 있는 실정이다. 이에 그 대비책으로 범용고무의 안정적인 공급기반 구축을 위해서는 적정생산능력 범위내에서 신규생산에의 참여를 유도하고, 특수고무에 대해서는 수입대체를 위한 적절한 투자지원시책 등이 강구되어야 할 것이라고 생각된다.

뿐만 아니라 합성고무, 카본블랙 등 일부 국내에서 생산되고 있는 원부자재의 경우 국내생산가격이 수입가격에 비해 현저히 높기 때문에 타이어의 수출경쟁력을 약화시키는 요인이 되고 있는바, 이들 원부자재의 국내 공급가격도 적정선으로 조정될 수 있도록 관련 업체들은 그 타개책을 강구해 나가야 할 것이다.

특히 최근에 와서 이른바 “우루과이 라운드 (UR)” 등 시장개방압력이 점차 가중되고 있으며, 이에 따라 4,000억원 규모의 국내 타이어시장도 세계적인 경쟁무대로 浮上하기에 이르러 세계 정상급 타이어 메이커들, 즉 Goodyear, Michelin, 그리고 Bridgestone 등이 그들 회사의 제품들을 국내 시장에 들여와 이들 외제 타이어간의 치열한 국내 판매경쟁이 가열될 조짐을 보이고 있는데, 이로 인한 內需市場에서의 타이어 공급과잉문제 등이 예상된다. 따라서 국내 타이어 메이커들의 경쟁력 상실 등 경영위기를 맞게 될 가능성도 배제할 수 없는 상황에 놓여 있다.

이에 대비하여 50년의 年輪을 쌓아온 국내 타이어업체들은 한층더 自生力을 키워나가야 함은 물론 제품의 질적향상, 마케팅활동의 강화, 그리고 생산성향상 및 신제품개발 등에 대한 투자를 과감히 확대해 나갈으로써 선진국 타이어 메이커들과의 경쟁에서도 이겨나가야 할 것이다.

뿐만 아니라 최근의 高賃金趨勢下에서 타이

어의 경쟁력을 강화하기 위해서는 省力化 및 生産原價節減을 위한 工程自動化 등 設備合理化에 대한 투자도 꾸준히 이루어져야 될 것이다.

한편 지속적인 수출신장을 위해서는 현재 미국 등 일부지역에 편중되어 있는 타이어 판로를 東歐圈 및 소련, 그리고 중국과 베트남 등 공산권국가의 타이어 시장에까지도 판매망을 확장해 나감으로써 수출시장다변화를 꾸준히 모색해야 할 것이다. 이와 함께 주요 수출시장에서 발생하고 있는 국내업체간의 거래선확보를 위한 과당경쟁을 억제할 수 있는 공동마케팅전략을 수립하여 업체간의 긴밀한 협력관계를 끈기있게 이끌어내야 할 것이다.

한걸음 더 나아가 국산 브랜드의 '이미지제고'를 위하여 據點地域을 중심으로 한 '아프터 서비스센터'의 설치 운영 등 보다 전향적인 해외홍보활동도 절실히 요망된다.

끝으로 노사관계에 대하여 언급하고자 한다. 즉, 국내 타이어업계의 건실한 발전을 위해서는 안정적인 생산기틀이 마련되어야 할 것이며, 이를 위해서는 무엇보다도 안정적인 노사관계의 정립이 필수적인 요건이라 할 것이다. 주요 타이어공업국 가운데 미국과 유럽의 기업체들은 노사관계의 불안정으로 경쟁력 확보에 어려움을 겪었는데, 유독 일본만은 비교적 안정적인 노사관계를 바탕으로 효율적인 생산체제를 구축함으로써 국제경쟁력을 확보하여 Bridgestone 타이어(株) 등은 세계 최대의 타이어 생산 및 수출업체로 점차 그 두각을 나타내고 있다.

안정적인 노사관계를 정립하기 위해서는 근로조건 개선, 복지시설의 확충 등 근로자의 정당한 요구조건들은 이를 적극 수용하고, 기업이윤의 배분과 경영실적의 공개 등을 통하여 노사간의 신뢰도를 높임으로써 사회 전반의 민주화 요구에 부응하여야 할 것이다.

또한 경영자의 입장에서는 노동조합의 자율성을 보장하고 종래의 수직적인 노사관계에서 수평적인 노사관계로의 의식전환이 선행되어야 할 것이다. 그리고 근로자들도 노사간의 합리적인 대화와 평화적인 방법을 통하여 노사분규로 인한 조업중단사태의 발생 등을 미연에 방지할 수 있도록 협조적인 자세가 절실히 요망된다.

13. 맺는 말

이상과 같이 50여년의 年輪을 쌓아온 국내 자동차 타이어업계는 앞으로 더욱 건실한 성장과 발전을 이룩함에 있어 결코 짧지 않은 우리의 과거 반세기 동안의 消長의 발자취를 더듬어 봄으로써 알찬 성장의 秘策들을 찾아낼 수 있으리라고 믿는다.

이 보잘것 없는 자료가 반세기를 이어온 타이어공업발전사의 明暗의 근원을 발굴하는 데 一助할 수 있기를 기대해본다.

끝으로 독자 여러분의 건투와 여러분의 가정에 참된 평화와 행복이 깃들기를 기원하면서 이 글을 끝맺고자 한다. (大尾)

※ 「타이어·고무」지에 게재된 외부 필자의 글은 우리협회의 공식입장과 반드시 일치하지 않습니다.

고침

지난호에 게재되었던 「우리나라 타이어工業의 發展史(II)」 가운데 일부를 다음과 같이 바로잡습니다. <91.7~8號>

P. 4. 左側段 下 5行 1956→1955, 6行 1957→1956

P. 5. 左側段 上 18行 1957→1956, 右側段 上 1行 1956→1955, 下 14行 1956→1955

P. 6. 左側段 上 5行 1957→1956, 右側段 上 17行 1957년도 하반기부터는 → 「1957년도부터는」으로 「하반기」 삭제.