

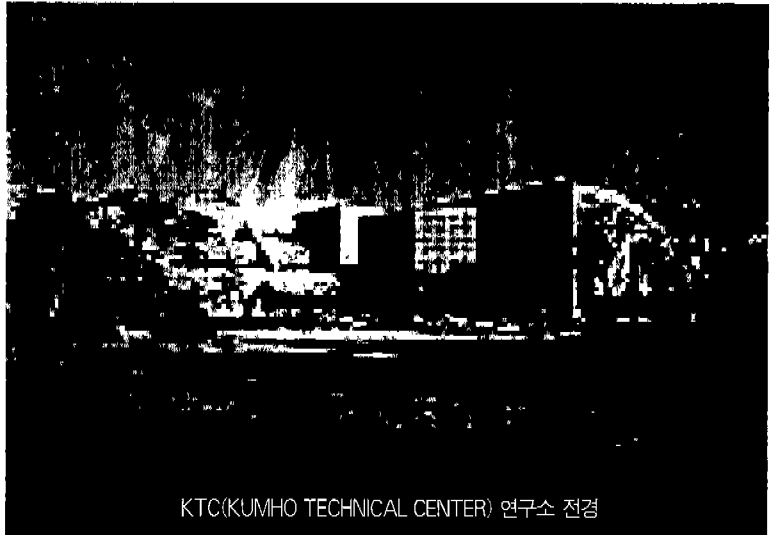
# 금호타이어를 다녀와서

이번호에서는 한국 최고의 타이어 회사이며 세계 8번째 항공기타이어를 개발 생산한 금호타이어를 탐방해 보았다

국내 최고의 타이어 회사이며 세계 10대 타이어 회사의 위치에 올라있는 금호타이어, 우선 광주공장 입구에서 그 위용에 놀란다. 1960년 삼양타이어공업주식회사라는 이름으로 설립된지 37년, 그 역사만큼이나 동사는 축적된 기술과 노하우를 바탕으로 주력품목인 타이어를 비롯 유류, 골프공, 렌터카 사업등 타이어를 중심으로 한 관련 사업의 다각화를 추진하고 있다. 국내에 광주, 곡성, 하남의 3개 공장을 비롯 중국에 천진과 남경공장을 갖고 있는 등 총 5,500명의 종업원에 96년 기준 1조2천억원의 매출을 올렸으며, 올해는 1조 3천억원을 목표로 하고 있다. 또한 타이어 생산량은 연간 30,000천본으로 그 중량으로만 따지면 415천톤이라는 어마어마한 생산량이다.

## 세계 일류 타이어 회사 추구

금호타이어는 공격적인 경영을 펼치는 우리나라 대표적인 기업중



KTC(KUMHO TECHNICAL CENTER) 연구소 전경

에 하나다. 국내 34개 지점 700여 대리점에 해외에 12개 지사가 있으며 6개의 해외사무소를 갖고 총 수출 국가가 150여개국에 이른다. 연간 타이어 생산량은 30,000천본으로 97년 수출은 7억4천만달러를 기록했다. 보통의 기업들이 미주와 동남아등 수출국이 편중되어 있는 것과는 달리, 금호타이어는 유럽 27%, 북미 23%, 중동 16%, 중남미 13%, 아시아 11%, 아프리카 8%등 전세계 구석구석 금호의 상표가 누비고 있다.

한곳에 머무르려 하지않고 끊임 없는 기술개발과 투자가 지금의 금호를 이루었고 아직도 새로운 분야에 도전을 하고 있다. 그러한 도전

정신은 곳곳에서 발견 할 수 있었다. 세계 일류를 목표로 GLOBALIZATION 초기 전략으로 중국 남경과 천진에 '95년에 공장을 기공 현재 가동중에 있다. 이 두 곳에 투자비만 총 242백만불로 세계 시장 진출지로서의 초석을 삼고 있다. 또한 '90년 7월에 개발한 Racing tire는 '95년 한국 모터 챔피언쉽 전 CLSS에 우승하는등 그 우수성을 인정받고 있다. Racing tire는 '91년 영국 MGOC RACING에 참가를 시작으로 '95년 미국에서 가장 권위있는 UAD SCCA RACING '95 RUNOFFS CLSS SSGT까지 수 많은 대회를 우승했으며 규격보유 건수만도

275/35ZR(NV700)외에 13규격을 보유하고 있다.

이런 경영성과는 제품만 생산한다고 이루어지는 것은 아니다. 확고한 경영이념과 기술력만이 해결할 수 있는 문제다. 현재 혁신지향, 고객중심, 인재중심이라는 경영이념과 미래창조 행복추구라는 비전 슬로건을 걸고 세계 일류 타이어 회사로 등극하겠다는 꿈을 갖고 있는 동사는 머지않아 그 꿈을 실현하려 노력하고 있다.

### 국내유일, 세계 8번째 항공기용 타이어 개발

금호타이어가 처음으로 항공기 타이어 사업을 시작한 것은 1975년이다. 그후 F-5 A/B MAIN & NOSE TIRE를 포함하여 7개기종 13개 규격에 대한 방산 제품을 납품하고 있다. 이런 기술력과 축적된 제조 경험을 바탕으로 1990년 초 첨단 설계기술과 시험평가능력이 요구되는 민간항공기용 TIRE 개발에 착수, 현재까지 보잉관련기종 B737-400, B767-300, B747-400 MAIN & NOSE TIRES용 타이어 5규격을 미국 FAA요구 품질 성능 인증 시험에 합격하였다.

항공기용 TIRE는 일반 TIRE 개발 및 상품화 개념과는 다르다고 관계자들은 말한다. 관련규정에 의거한 엄격한 품질관리, 제조와 관

련된 형식 및 생산증명과 국제 지정기관의 QTR획득등 상품화를 위한 제반조건이 매우 까다로운 부품으로 첨단기술과 고도의 신뢰성, 안전성, 고성능화가 동시에 요구되는 부품 산업이다. 특히 선진 항공기 타이어 제작사들의 높은 기술보호 장벽, 개발초기 단계에서 대규모 투자가 요구되는 제반 비용에 대한 개발 리스크등을 중장기 전략적 차원에서 사업타당성을 심층분석, 검토, 결정해야하는 제품 특성을 갖고 있다.

### 미국수출 전략 BASA 협정

금호타이어는 항공기 타이어의 미국수출에 역점을 두고 있다. 이 미 보잉기종 타이어를 개발해 놓은 상태이지만 일반 상품 수출과는 달리 국내기술로 생산된 항공제품을

미국으로 수출하기 위해서는 항공기, 부품 수출협정(BASA)을 맺어야 한다. BASA란 항공기부품에 대한 미국의 수입제도의 하나로서 수출국 정부가 미국 정부에게 요청하는 기술협정으로 수출국의 감항당국에서 발행하는 시험성적서, 증명서, 합치성 표시등에 대한 수출국의 품질인증능력을 미국 정부로부터 인정받기위한 국가간 외교적 차원에서 이루어지는 실무협정이다. 또한 항공기 및 부품수출국의 국가적 인증 체계를 최대한 활용하여 수입국의 감항성(안전성)기준에 만족됨을 보증하여 생산자의 반복적인 인증활동에 의한 부담을 덜어 주는 제도이다.

그러나 현재 한미간에는 동 협정이 체결되지 아니한 상태이며, '90년대 들어 항공부품 관련 회사의 요청 및 정부의 '중형항공기 개발사



업'을 근간으로 '95년 말부터 정부 기관(통상산업부, 외무부)과 금호타이어 등 업체들로 구성된 "BASA 추진 위원회"를 통하여 미국과의 BASA협정을 추진중에 있다.

현재 동사는 '98년에 국내체제 보완을 거쳐 '99년에 미국과의 수출협정 체결을 준비하고 있다. 또한 2000년도에는 유럽과 수출협정을

체결함으로써 국산부품을 세계 곳곳에 수출하려는 계획을 갖고 있다.

### 금호의 산실 연구소

지금의 위치에 오를수 있는 것은 금호 타이어의 연구소를 보면 알 수가 있다. 총269명의 연구인력에 96년만 타이어매출 대비 3.0%

311억원을 개발비로 투자했다. 광주의 금호 기술 연구소와 미국 오하이오주 아크론(AKRON)시에 소재한 KTC(KUMHO TECHNICAL CENTER)는 금호의 상징이자 연구개발 활동의 산실이라 말할수 있다. 각 연구센터는 최첨단 컴퓨터 시스템과 최신 분석기 등 각종 연구설비를 갖추고 있으

## 인터뷰 **항공기타이어 개발과 생신을 직접 진두 지휘하는 남일시장**

**Q** 지금의 위치에 오르게 된 금호의 저력은 무엇입니까

당사가 항공기타이어 사업에 있어서 현재의 위치에 이르고 세계 시장을 향해 도전할 수 있었던 가장 커다란 힘은 바로 항공기타이어에 대한 최고경영자의 각별한 관심때문입니다. 최초로 군용항공타이어의 개발을 시작했던 70년대 당사로서는 타이어에 대한 경험이 10년이 갓 넘었으나 타이어에 있어 최고의 기술을 요한다는 항공기타이어의 개발을 시작하게 된 이유는 당시 그룹 회장님의 군용항공기타이어의 국산화에 대한 열정에서 비롯되어 해외 파트너 회사로부터 기술을 전수받는 입장에서 항공기타이어에 대한 기술전수를 끝까지 고집하여 항공기타이어팀을 신설, 군용타이어의 개발에 전념토록한 것이 현재 군기종에 대한 100% 국산화를 이루는 원동력이 된 것입니다. 또한 90년대에는 계열사의 항공산업진출과 관련하여 당사 제품을 계열사 항공기에 부착하시겠다는 그룹 회장님의 의지로 말미암아 민항기타이어 개발을 당사 순수 기술로



금호타이어 대표이사 남 일

착수하여 2년만에 민항계 타이어를 개발완료하는 쾌거를 이루었고 현재까지 민항기 기종에 대해 5규격을 개발 완료하였습니다. 이러한 최고 경영자의 항공기타이어에 대한 남다른 관심과 더불어 항공기타이어의 발전을 이룰 수 있었던 이유는 목표를 정하면 그 목표를 달성하기 위해 집념을 불태우는 당사 연구원들의 금호인 정신에 있습니다.

**Q** 해외 시장 진출 전략은 무엇입니까?

세계 항공기타이어 시장 진입에는 많은 장애 요소가 있습니다. 이는 항공기 관련 제품이라는 특수성에 의해 제품자체에 대한 진입장벽보다는 국가간 법률체계에 의한 진입장벽이 존재하기 때문입니다. 이에 당사는 세계 항공기타이어 시장 진입을 성공적으로 이끌기 위해 2가지 전략을 전개할 예정입니다. 첫째는 미국 항공기 제작사 납품을 통한 시장전략입니다. 국내 항

며 광주 종합연구소는 플랜트 및 주형시험장과 연결되어 있어 시험 제작과 설치, 테스트를 신속하게 수행할 수 있는 시스템을 갖추고 있다. 또한 올해 유럽 기술연구소 설립과 향후 일본, 중국, 인도등에 연구소 설립을 추진하는등, 기술 경쟁력만이 세계 시장을 제패할 수 있는 첩경이라 믿고 있는 등 시는

새로운 패턴과 구조를 창출하는 아이디어, 신소재 개발, 독자기술 확보를 통한 미래형 고유 모델 개발에 박차를 가하고 있다.

지난해에 있었던 서울 에어쇼에서 금호타이어는 많은 눈길을 끌었다. B767-300MAIN TIRE를 전시해 놓음으로써 일반 관람객에게는 우리나라도 항공기타이어를 만

든다는 놀라움을 관계자들에게는 우리 기술로 만든 항공기 타이어의 우수성과 기술력을 선보인바 있다. 거대한 평음으로 움직이는 금호의 공장을 보며, 앞으로 타이어부문에 서 세계 일류기업으로 성장 할 것이라는 관계자들의 말을 믿어 의심치 않는다.

공사업 성장에 따른 미국 항공기 수요가 증가함에 따라 이를 통한 당사의 항공기 타이어를 취부토록 함으로써 안정적인 시장진입이 가능할 것입니다. 미국 항공사 납품은 단순히 항공기타이어의 판매에만 그치는 것이 아니라 동일 기종의 국내 항공사 취부가 가능함을 말하며 또한 타 항공사에는 당사의 제품을 취부할 수 있다는 품질보증면에서 상징적인 의미를 갖는다고 할 수 있을 것입니다. 당사는 금년 7월에 보잉사로부터 품질인증(CI-9000)을 이미 획득하여 이를 착실히 추진해 가고 있습니다. 다음으로 두번째 전략은 당사의 세계 NETWORK를 통해 세계 각국의 틈새 시장을 공략하는 것입니다. 현재 세계 항공기타이어 시장은 다수의 수요자에 비해 4대 메이커에 의해 제품 공급이 이루어지고 있습니다. 이러한 세계 항공기타이어 시장에 당사의 틈새 시장이 분명히 존재하고 있으며, 이러한 시장에 대해 당사는 이미 전세계 NETWORK를 이용 시장진입을 조심스럽게 진행중에 있습니다.

있는 첩경이라 믿고 새로운 패턴과 구조를 창출하는 아이디어, 신소재 및 신물질 개발, 독자기술 확보를 통한 미래형 고유 모델 개발에 박차를 가하고 있습니다. 이를 위해 1980년 설립한 금호 기술연구소를 중심으로 미국 오하이오주 아크론시에 소재한 KTC(KUNHO TECHNICAL CENTER)와 함께 총 300여명의 연구원들이 연구개발에 몰두하고 있습니다. 금년에는 유럽에도 현지 연구소를 소규모로 시작하기 위해 추진중에 있습니다. 이러한 노력의 결과로 금호는 타이어 기술의 척도가 되는 항공기 타이어를 당사의 순수기술로 개발했으며, 1995년 한국 모터 챔피언쉽 전 CLSS를 우승하는 등 국내외 타이어를 휩쓸고 있는 RACING TIRE를 개발 시판중이며, 타이어와 관계된 환경적 요소를 만족하는 저연비/저중량 타이어 개발등 그 기술력을 인정받고 있습니다. 이밖에 1995.6에 타이어 연구 및 설계 과정에서 모든 성능을 사전 시뮬레이션 하기위해 CRAY COMPUTER를 도입하여 사내 연구개발분야 뿐만아니라 광주, 전남북지역 첨단기술개발활동에 크게 기여하고 있습니다.

**Q 연구활동에 대하여 말씀해 주십시오.**

당사는 기술경쟁력이야말로 세계 시장을 제패할 수