

## 우리나라 타이어工業의 發展史(Ⅱ)

金 董 培\*

### 6. 6·25동란후의 국내 타이어産業界의 變貌

#### (1) 흥아타이어(株)의 설립

흥아타이어(株)(宇成産業 前身)는 1950년 6·25동란의 발발로 나라 전체가 시끄러울 때인 1952년 항구도시 부산에서 李年宰씨(作故)와 文時煥씨(作故) 등에 의하여 설립되었으며, 1954년에는 FOA자금 48만달러를 배정받아 미국으로부터 자동차 타이어를 제조하기 위한 기계시설(신장비 및 중고장비) 일체를 도입하게 되었다.

공장건물은 당시 부산 전포동에 있던 흥아자전거타이어공장(日帝時代에 경영하던 자전거 타이어 제조 전문공장)을 사용하게 되었으며, 도입된 기계시설은 6·25동란 발발전에 조선타이어공업(株)에서 근무했던 필자 외에 宋錫鏞씨 등 각 부서 기술책임자 8인이 주축이 되어 현지인들의 조력을 받아 1956년 11월에 착수하여 이듬해인 1957년 4월경에 설치공사를 완료하였다.

그 당시 도입된 기계시설들을 기억나는 대로 잠시 살펴보면, 新裝備로서는 10인치 대형압

출기(타이어 트레드고무 압출용) 1대, 6인치 압출기(튜브 압출용) 1대, 그리고 이들 압출기에 연결되는 콘베어장치(水冷式 탱크와 트레드고무 절단기 및 자동속도조절기 등이 부설되어 있는 거대한 3층 콘베어 시스템) 각 1대, 水平式 코드 재단기 1대와 거기에 연결되는 서비스 스플라이서(포켓제조드럼이 연결되어 있는) 1벌, 그리고 비드와인딩머신(비드 압출장치) 1세트와 드럼식 타이어 成型機 2대, 진공 에어백 插入機 1대, 에어백 引拔機 1대 등이 있었다.

또한 中古裝備로서는 9인치 밴버리 믹서 1대, 24인치 3본켄린더 1대, 그리고 糊引機(타이어 코드지 쇼킹장치) 1대, 加黃프레스機(싱글타입) 10대, 타이어 몰드(신품) 10여대 등이 있었던 것으로 기억하고 있다. 물은 日帝時代에 자전거 타이어공장에서 사용했던 18인치 4대, 16인치 2대가 있었고, 물리시험시설(고무항장력시험기 및 코드 인장시험기 등) 등도 과거에 공장에서 사용했던 것을 수리해서 사용하였다.

한편 撚絲工場을 공장내 부지에 신축하고 綿絲用 撚絲機와 織布機(中古機械) 등을 설치하여 綿絲 타이어 코드지를 自家生産하여 사용하였다.

그러나, 미국에서 도입한 각종 기계시설은

\*前東信化學工業(株) 技術理事

각 工程마다 생산능력에 차이가 너무나 커서 (예컨대 압출시설은 日産 1,000개 이상의 생산능력을 보유하고 있었으나, 糊引機 등은 겨우 日産 40개 내지 50개 정도의 생산능력 밖에 보유하고 있지 않았음) 공장이 정식으로 가동에 들어간 뒤에도 회사운영에 많은 문제를 일으켰다. 따라서 正常操業에 들어간 뒤 시설의 일부를 改·補修함으로써 어느 정도 보완하였으나, 근본적인 문제점은 여전히 남아있어 시설의 비효율적인 운영을 피할 길이 없었던 것이다.

회사 창설당시의 주요 인사들을 살펴보면 前述한 李會長과 文社長 외에 총무담당 李常務, 경리담당 趙課長, 그리고 공장 경비책임자 등이었다. 또 현장과 기술사무실에는 필자 등 8인이 각각 부문별 기술분야의 책임을 분담하게 되었다.

1957년 4월에서 5월에 걸쳐 현장 각종 시설의 시운전을 마치고 첫 試製品을 생산해낸 것이 그해 6월경이었던 것으로 기억되는데, 이때 타이어 코드지는 회사에서 自家生産한 綿絲를 사용하였고, 생고무 및 카본블랙 등 각종 배합약품들은 국내 고무상인들을 통하여 재고품을 물색하여 확보하였으며 비드와이어는 수입상을 통하여 해외에서 수입하여 사용하였다.

그 당시 홍아타이어(株)에서는 제1회 기술사원 공개채용시험을 통하여 선발한 기술요원을 양성하는 등 기술운영 후계자 육성에도 힘을 기울이고 있었는데, 이때 입사하여 오늘날 국내 고무産業界의 중견인물이 된 사람들 가운데는 姜杰씨, 李相基씨, 그리고 文翰植씨 등이 있는 것으로 필자는 기억하고 있다.

여기에서 필자 등 8인이 홍아타이어(株)와 인연을 맺게 된 내력을 간단히 언급하고 다음으로 넘어가기로 하겠다.

동란 당시 필자는 진해 공군사관학교의 교

관으로 재직하고 있었는데, 1956년 8월경에 홍아타이어(株) 文社長이 진해로 와서 타이어 제조를 위한 기계시설의 도입경위를 설명한 후 기계시설 설치작업을 위시하여 공장의 기술운영에 관하여 협력해줄 것을 요청해왔다. 당시 공군사관학교 교장이었던 申尙徹 장군은 때가 戰時인만큼 제대는 불가능하지만 군복을 입은 채 파견근무 형식으로는 조치해볼 수 있다고 하여 그 해 10월경에 군복을 입은채 홍아타이어공장으로 처음 나가게 되었다.

공장 마당에는 미국으로부터 반입된 각종 기계시설들이 아직 포장된 채로 가득차 있었다. 필자는 文社長으로부터 시설관계 서류를 넘겨받아 면밀히 검토한 결과, 공정간의 생산능력 차이는 매우 크기는 하나 일단 기술적인 면에서의 타이어 생산은 가능할 것으로 판단되어 기계시설 설치에 관한 제반계획서, 즉 기계설치계획 설계도를 위시하여 공사진행일정표 및 소요 연인원 동원계획표 등을 작성하여 文社長에 제출하고 공정별 기계설치작업과 운영의 부문별 책임자로서 중전의 조선타이어 기술책임자 7인을 薦擧하여 文社長의 동의를 얻은 후 즉시 상경하여 宋錫鏞씨 등 7인을 수소문하여 함께 부산으로 내려간 것이 1956년 11월경이었다.

참고로 그 당시 필자와 같이 부산으로 내려간 기술책임자들이 맡았던 기술분야를 보면, 설계에 宋錫鏞씨, 배합에 全在根씨, 정련에 權赫禎씨, 압출에 柳在鍾씨, 압연(캘린더)에 權亨周씨, 성형에 柳浩澤씨, 그리고 가황에 李尙圭씨 등이었다.

일행 8인은 공장내의 빈 창고건물 1동을 거실 겸 침실로 개조하여 起居를 함께 하면서 밤낮으로 설치공사를 감행하여 공사에 착수한지 6개월이 채 못되어 설치공사를 완료하였다. 우리 일행은 부산이 타향이어서 그곳에 오래 머물러 있을 수가 없었기 때문에 공장이 완공되어

어느 정도 궤도에 오르게 되면 상경할 예정으로 열심히 맡은바 소임을 다했을 뿐만 아니라 기술후계자 육성에도 심혈을 기울였던 것이다.

(2) 흥아타이어(株)의 초창기시절

드디어 흥아타이어(株)는 1957년 6월경부터 본격적으로 타이어 생산작업에 들어가게 되었는데, 당시 경영진에서는 6·25동란후 최초로 국산 타이어를 국내시장에 선보이게 된 것을 계기로 시장개척의 목적도 달성하기 위한 취지에서 保證付販賣의 방침 아래 圓形으로 된 “4個月保證付”라는 스티커를 제품마다 붙여서 새로 조직된 각 타이어 대리점을 통하여 국내 시장에 출하하기에 이르렀던 것이다.

이 시절, 흥아타이어(株)에서 생산하였던 자동차 타이어의 주요규격은 트럭 및 버스용 타이어로서, 750-20 12PLY와 825-20 10PLY가 主宗을 이루었다.

마치 딸을 정성들여 길러서 출가시킨 친정 어머니의 마음과도 같이 우리 기술진들은 마음을 졸이면서 출하후의 제품에 대한 시중의 반응을 지켜보고 있던중 타이어 제품이 시중에 첫선을 보인지 2개월이 채 되기도 전에 사고 타이어(거의 100%가 카카스부가 터진 것들이었음)가 반송되어 오기 시작했다.

그 당시 우리나라의 도로사정은 극도로 不良(거의 90% 이상이 비포장도로였으며, 그 대부분의 도로에는 칼날같은 자갈이 깔려 있었고, 도로 곳곳마다 凹凸이 심한 險路였음)하였을 뿐만 아니라 자동차의 積載荷重도 규정의 2배 내지 3배 이상이 常例化되어 있었기 때문에 요즈음 사용되고 있는 나일론코드나 스틸코드에 비하여 耐熱性과 耐疲勞性이 매우 약한 綿코드 타이어로서는 도저히 4개월을 지탱해낼 수가 없었던 것이다.

이상과 같이 반송되어 오는 사고 타이어의 원인은 自明하였으나, 회사에서 공개적으로 약속했던 保證付販賣였기 때문에 사고 타이어

가 반송되어 오는 대로 하나하나 체크할 겨를도 없이 100% 신품 타이어로 교환해주지 않을 수 없었던 것이다.

경영진과 판매실무진의 경험부족이 빚어낸 판매전략 실책 때문에 회사는 막대한 타격을 받게 되었으며, 이로 인하여 회사의 경영상태는 매우 어려운 국면으로 접어들게 되었다. 한때 한일은행으로부터 편의를 제공받기도 했으나 거듭되는 不運의 연속으로 경영의 주름살을 펴보지도 못한채 결국에는 산업은행의 관리체제하에 놓이게 되었다.

회사창설당시부터 든든한 財力의 뒷받침도 없이 단지 산업은행을 통한 정부의 배경만을 의지하고 出帆했던 흥아타이어(株)는 마침내 경영진이 半身不隨의 상태에 놓이게 되었던 것이다.

1957년도 하반기부터는 해외로부터 레이온 타이어코드지의 수입이 가능하게 되었고, 여러가지 애로와 우여곡절 끝에 레이온코드지의 사용기술을 개발하여 레이온코드지를 사용한 타이어를 본격적으로 생산하기 시작함에 따라 타이어 품질에 대한 시중의 신뢰도도 점차 회복되어가기 시작하였다.

이듬해인 1958년도 상반기부터는 공장내의 撚絲製造施設을 활용하기 위하여 해외에서 原絲를 수입하여 撚絲를 製織하여 사용하였으나 시설불량(그 당시의 연사시설은 綿絲用이었음)으로 정상적인 성능의 레이온 타이어코드지를 제조할 수 없어 만족할만한 품질의 타이어 제품을 생산하지 못하는 등 끝없는 苦戰을 거듭하게 되었다.

(3) 6·25동란후의 국내 타이어産業界의 變貌

이와 같은 시련이 거듭되고 있는 가운데서도 6·25동란후 우리나라 최초로 발족한 흥아타이어(株)가 다른 회사에 앞서서 戰後 가장 먼저 국산 타이어를 생산하여 국내시장에 공급하였

으며, 특히 처음으로 국산 타이어를 군납한 사실은 아직 제반 경제질서가 자리잡기 전인 그 당시로서는 特記할만한 일로서 타이어업계의 톱뉴스거리였다.

이로 말미암아 국내 민간시장은 물론 軍·官界에서도 큰 파문을 일으키게 되었는데, 동신타이어와 삼양타이어(錦湖타이어 前身)도 이때부터 그 出產의 胎動이 시작되었다고 보아야 할 것이다. 뿐만 아니라 그동안 국내 타이어업계에서 독보적인 위치를 지켜오던 조선타이어로 하여금 6·25동란후 복구사업을 서둘러 하는 起暴劑 역할을 하였음은 부인할 수 없는 사실이라 할 것이다.

앞에서 설명한 바와 같이 홍아타이어가 경영상의 어려움에 처해있을 무렵 서울에서는 조선타이어가 공장복구작업을 시작했다는 소식이 전해졌으며, 곧이어 우리 일행의 상경을 독촉해왔다. 우리 일행은 이에 文社長의 양해를 얻어 그동안 양성한 기술업무 후계자들에게 공장의 기술업무를 인계하고 1958년 7월에 서울로 귀환하게 되었다.

홍아타이어(株)의 初創期에는 희비가 점철된 여러가지 逸話들이 많이 있으나 여기에서는 생략하기로 한다.

그 후 이 회사는 수많은 시련에 부대껴오다가 1973년에 元豐産業으로 넘어갔다가 1979년에는 國際그룹에서 경영참여를 하였던 것으로 알고 있다. 그러다가 國際그룹이 해체되면서 宇成建設이 인수하여 1987년 3월 회사명칭을 宇成産業으로 바꾸어 宇成建設 산하의 主力企業으로 새로운 경영체제를 갖추게 되었으며, 프랑스의 미쉐린타이어와 合作으로 설립한 미쉐린 코리아사가 경남 양산공장에 래디알 타이어 생산시설을 갖추고 승용차용 래디알 타이어는 물론 트럭·버스용 래디알 타이어도 생산해 오다가 1991년 4월 미쉐린타이어사와 결별하였다.

#### (4) 동신화학공업(株)의 설립

동신화학공업(株)는 1954년 영등포 문래동(현 문래동 南星아파트 敷地)에 자본금 300만원으로 玄壽德(作故) 회장에 의해 창설된 회사로서, 발족당시에는 극히 소규모적으로 600-16 승용차용 타이어를 단순 手作業으로 소량 시험생산해 오다가 1956년경부터 제반 타이어 제조시설을 점진적으로 보완해 나가면서 본격적인 量產體制로 들어가게 되었던 것이다.

그 당시 기술책임자로서는 6·25동란전 조선타이어에 근무했던 鄭玉國 과장과 역시 조선타이어 기술과에 근무했던 李貴亨씨(作故) 등이 많은 수고를 하였던 것으로 알고 있다. 그 후에는 앞에서 설명한 바 있는 이상기 상무가 중심이 되어 동신화학 초창기의 제반 기술적 기반을 구축해나가게 되었다. 이 무렵 이상무 휘하에서 홍중명 이사, 李海容 부장, 그리고 任東鎬 부장 등이 일선 기술책임자로서의 수련과 경력을 쌓아 그 후의 동신화학을 이끌어나가는 중견인물들이 되었던 것이다.

#### (5) 동신화학공업(株)의 성장과 수난

이상과 같이 설립당시에는 소규모공장으로 출발한 동신화학이 1956년경부터는 점차 자동차용 타이어 공장으로서의 그 규모를 확장해 나갔을 뿐만 아니라 공장건물을 더욱 증축해서 PVC 캘린더 시설과 플라스틱 射出機 및 押出裝置 등을 증설하여 비닐 및 플라스틱 제품 등을 생산·판매하기에 이르렀으며, 계속해서 始興工場(현 쌍용 산하 시흥 산업용재 유통센터 敷地)을 새로 건립하여 1957년에는 폴리우레탄폼과 폴리스틸렌폼 등의 폼러버 제조공장 등이 잇따라 가동되게 됨으로써 국내 유일의 고무 및 합성수지 제품의 종합생산 메이커로서의 偉容을 자랑하기에 이르렀다.

1960년 상반기까지는 동신화학의 社勢가 아침 태양처럼 그 成長勢가 실로 눈부셨으며, 同業 競爭社들 사이에서도 위협적인 존재였던

것이다. 同社는 그 餘勢를 몰아 각종 제품 생산에 더한층 박차를 가하는 한편, 상품의 다양화를 도모하여 이른바 백화점식으로 각종 제품, 이를테면 텔레비전, 냉장고, 치약 등을 원대한 경영이념과 전문적인 연구개발의 뒷받침도 없는 상태에서 서둘러 생산·출하했던 것으로 알고 있다.

玄會長이 일선에서 진두지휘했던 1960년대 상반기까지만 해도 우리나라 내수시장에는 각종 상품들이 흔하지 않았기 때문에 어떤 상품이든지 그 모양만 갖추어 내놓기만 하면 순식간에 매진되는 이른바 초기 자본시장의 양상을 띠고 있었으나, 1960년대 하반기에 들어와서는 점차 전문 메이커들이 막대한 재력을 배경으로 현대적인 전문경영방식과 최신 생산시설 등을 도입하여 질적으로 우수한 신제품을 量産하여 시장에 공급하게 됨에 따라 백화점식으로 벌여놓았던 초창기의 많은 상품들은 수요자들로 부터 외면당하게 되어 내수시장에서 점차 그 모습을 감추게 되었던 것이다.

이러한 내수시장의 급격한 변동추세에 밀려 동신화학에서 생산·출하하였던 각종 제품들이 不良品 또는 低質品이라는 낙인이 찍혀 반품되어 들어오게 되자 그렇게도 하늘 높은줄 모르고 급신장을 거듭하던 社勢가 꺾이면서 동신화학은 순식간에 내리막길로 접어들게 되었다.

다시 말해서 한 기업체가 지속적인 성장과 발전을 이룩해나가기 위해서는 시시각각으로 변모를 거듭하고 있는 상품시장에 대한 예리한 감각과 거기에 신속하게 대처해나갈 수 있는 慧眼, 그리고 과감한 실천력과 합리적인 경영시책 등을 고루 갖춘 현대적인 전문경영진에 의한 회사운영이 필수적인 요건이며, 이를 뒷받침할 수 있는 든든한 자본력이 절실히 요구된다고 할 수 있을 것이다.

그리하여 1967년경부터 동신화학은 산업은행의 관리하에 들어가게 되었으며, 1970년경에는 결국 법정관리체제로 돌입하기에 이르렀던 것이다. (다음 號에 계속)

〈國際會議 및 展示會 案内〉

◎ 140回 美國化學會 고무部會會議

때 : 1991. 10. 8~11

곳 : Westin Hotel, Detroit, Michigan, U.S.A.

연락처 : L. A. Blazeff

Rubber Division, Inc., A. C. S.,

University of Akron, OH 44235

# +1-216-972-7814

◎ 14回 日本 플라스틱 고무展示會 JP '92 OSAKA

때 : 1992. 4. 9~14

곳 : Intecs Osaka

연락처 : 日本플라스틱 見本市振興會

# +81-33-3542-3557

FAX. +81-33-3542-3592