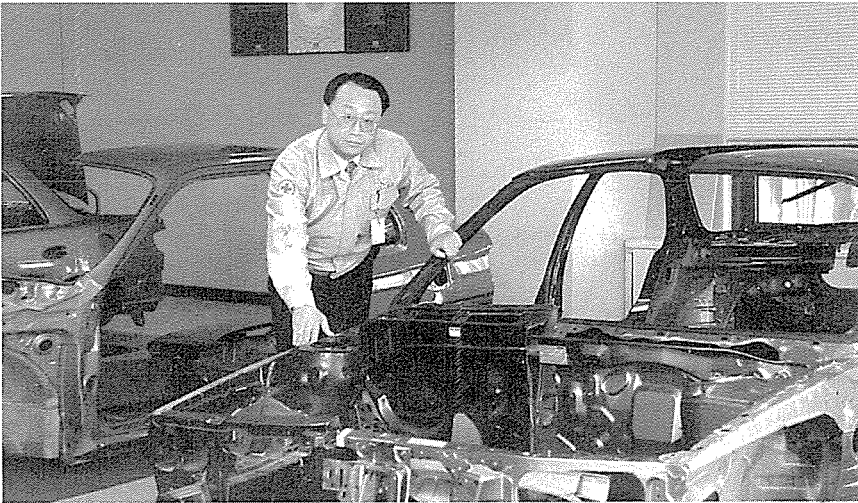


자동차설계 전문엔지니어

황 택 수 씨

〈기아자동차중앙기술연구소 승용설계부 과장〉



起點가 자랑하는 중견 전문엔지니어인 그는 78년 서울대공대(공업교육학과)졸업후 곧바로 이 회사에 입사한 이래 15년동안 줄곧 승용차설계업무만을 전담해 왔다.

농촌형 다목적차량인 「세레스」를 시작으로 고연비를 자랑하는 「프라이드」, 소형승합차인 「베스타」, 중형승용차 「콩코드」와 기아의 고유모델인 「세피아」에 이르기까지 기아에서 대표적으로 손꼽는 거의 모든 차종 개발에 참여했다.

그중에서도 최근에 선보인 1500cc급의 「세피아」는 연구개발팀장으로서 6개월간 영국에 머물면서 현지의 전문기술자들과 함께 기술개발을 통해 탄생시킨 신차라는 점에서 애착과 함께 자부심을 갖고 있다. 하지만 회사요구에 부응하는 차종개발에 나름대로 많은 노력을 했는데도 불구하고 그 성과를 인정받지 못했을때는 좌절감을 맛보기도 하는 것이 그의 어려움이다.

엔지니어로 출발하여 금년초부터 90여명의 대가족을 거느린 승용설계부를 이끌어가는 부서장의 업무도 맡고 있는 그는 관리자란 전문적 지식을 갖추어야 함은 물론 비전을 제시하고 부하를 통솔하는 리더쉽과 조직이 요구하는 방향으로 이끌어 가야 하는 추진력등이 요구되기 때

문에 어려움이 있지만 나름대로 최선을 다하고 있어 보람을 느낀다고 말한다.

『저희 회사의 社是가 신용, 노력, 꿈 입니다. 목표의식을 갖고 도전하는 삶의 자세가 바로 우리 엔지니어들이 가져야 될 마음가짐이어야 한다고 생각합니다.』 관리자로서 보다는 엔지니어로서 자부심과 긍지를 느낀다는 황과장은 신세대의 젊은 기술자들에게 「꿈」과 「비전」을 강조한다.

『신차종 한대를 개발하는데 약 4년정도 걸립니다. 하지만 한명의 기술자를 배출하는데에는 5~6년이라는 긴 세월이 소요되지요, 우리나라 자동차산업의 연륜이 짧은 만큼 기술인력부족현상은 어제 오늘의 일은 아니지만 힘들고 어려운 일을 하지 않으려는 요즘의 세대가 기술인력부족현상을 야기시키는 한 요인으로 작용하고 있다고 지적한다. 또한 그동안 우리의 자동차산업은 수출과 경제성장의 주역으로서 꾸준한 연구개발을 통해 잠재력을 키워왔지만 선진국들과

비교할때 여전히 낮은 기술개발투자, 부품생산업체의 기술수준낙후, 임금인상으로 인한 가격경쟁력 저하 등 우리나라 자동차산업이 안고 있는 문제점이 산적해 있다고 진단했다.

『우리업체가 독자적인 기술개발 없이는 단지 생산공장으로 머물게 됩니다. 지난 89년부터 수출둔화를 보이고 있는 우리 자동차산업의 국제경쟁력을 향상시키기 위해서는 우리 업체가 지니친 과잉증복투자를 지양하고 연구개발비의 효율적인 투자방안을 강구해 나가는 한편 기업상

入社 15년 승용차설계만 전념 기아고유모델 「세피아」도 개발

호간의 기술개발 협동체제를 구축하여 기술개발력을 확보하고 우수기술인력 양성에도 힘써 나가야 할 것입니다.』 그는 기술면에서는 고연비, 안전성, 무공해를 추구하고 기능면에서는 사람들의 感性에 적합한 자동차를 개발하고자 하는 세계자동차업체의 흐름에 맞춰 연구개발투자를 확대하고 연구인력의 자질을 향상시켜 이에 부합하는 자동차개발에 배전의 노력을 기울여 나가야 할 것이라고 강조한다. 이와 함께 세계적 추세에 발맞춰 전기자동차, 태양열자동차 등 차세대자동차개발에도 참여해야 할 것이라고.

『우리나라의 차량증가율이 해마다 가속화되고 있어 오는 97년에는 전체자동차대수가 1천만대를 상회할 것이라는 전망입니다. 이러한 양적인 팽창에 걸맞는 자동차문화가 하루빨리 정착되었으면 하는 바램입니다.』 내년 1월에 차장으로 승진되는 그는 8년여의 열애끝에 지난 82년 결혼한 부인과의 사이에 10살난 아들을 두고 있다. <仁>