

대담·혁신·포용...양궁 신화 이끈 현대차 '정의선 리더십'

공정 시스템 구축, 훈련·장비 전폭 지원...파리 '퍼펙트 골드' 뒷받침 현장 중시 기업 경영 양궁에 접목...소통 통한 공감과 신뢰 구축 눈길

정의선 현대차그룹 회장의 리더십이 2024 파리 올림픽을 계기로 더욱 주목받고 있다. 특히 대한민국 양궁은 이번 올림픽에서 전 종목 석권이라는 위업을 달성했는데, 올림픽 종료 후 잡음을 빚고 있는 타 종목단체와 달리, '미답'만 가득한 대한양궁협회 뒤에는 정의선 회장이 있었다.

정의선 회장은 부친인 정몽구 명예회장의 대(代)를 이어 대한양궁협회장을 맡아 자신만의 기업 경영 노하우를 양궁에 접목, 현대 기아차가 글로벌 자동차 시장 정점에 선 것처럼 대한민국 양궁을 세계 최고 수준으로 올려 놓는데 혁혁한 공을 세웠다는 평가를 받고 있다.

정의선 회장의 뒷받침 아래 대한민국 양궁은 오랜 기간 동안 세계 최고 수준의 경기력을 유지하고 있으며, 비인기 종목임에도 대중적 신뢰와 폭넓은 지지 획득하고 있다는 분석이다.

◇한국 양궁이 강한 이유-모든 걸 지원하는 정의선 회장 덕=19일 경영학계 등에 따르면 2024 파리 올림픽을 통해 드러난 정의선 회장의 경영 리더십은 대담성, 혁신성, 포용성 3가지로 대표된다. 정의선 회장은 협회장 취임 이후 '한국 양궁의 중장기 발전' 비전을 수립하고 단기적 성과가 아닌 본질적인 경쟁력을 강화하는 행보를 보였는데 이 같은 점이 대담하다는 평가의 이유다.

또 정 회장은 국가대표 선발 시스템을 비롯해 공정하고 투명한 운영 원칙을 정 명예회장으로부터 계승, 발전시켰다. 정 부자로 인해 대한양궁협회는 세계가 인정하는 공정함과 체계적인 시스템을 갖추게 됐다.

정 회장은 또 양궁을 통한 사회 기여 방안도 고민한 것으로 알려졌다. 공정한 경쟁으로 스포츠의 가치를 높이는 것이 사회적인 선한 영향이라고 믿는다.

정 회장은 대한민국 양궁이 오랜기간 세계 최강을 유지할 수 있도록 선수 육성 체계도 강화했다. 미래 인재를 확보하기 위해 2013년 유소년대표 선수단을 신설해 지원해 오고 있고, 유소년대표(초)→청소년대표(U16)→후보선수(U19)→대표상비군(U21)→국가대표로 이어지는 선수 육성 시스템을 체계화했다.

파리 올림픽 3관왕 김우진은 외신 기자가 '한국 양궁이 강한 이유'에 대해 묻자 "체계적인 육성 시스템, 공정하고 깨끗한 양궁협회, 선수들이 필요로 하는 모든 걸 지원해 주는 정의선 회장"이라고 답하기도 했다.

정의선 회장은 무엇보다 장기적인 안목에서 양궁 대중화를 추진하고 있다. 양궁이 단순히 올림픽 '호자' 종목을 넘어 누구나 즐길 수 있는 대중 스포츠로서 자리매김해야 한다는 판단에서다. 이를 위해 국내 최대 규모의 양궁대회인 '현대자동차 정몽구배 한국양궁대회'를 개최하고 있으며, 아마추어들이 선호하는 컴파운드 종목 전국체전 편입 등 양궁 대중화에 노력하고 있다.

정의선 회장은 2012년 런던 올림픽이 끝난 직후 한 가지를 제안했다. 현대자동차 그룹의 R&D(연구개발) 기술을 선수 훈련과 장비 개발에 적용할 수 있는지 검토하자는 것. 현대차그룹은 곧바로 현대-기아차 연구개발센터를 주축으로 양궁협회와 함께 기술 지원방안을 협의해 나갔다. 실리온벨리의 신기술 등 최신 기술을 도입해 2016년 리우 올림픽을 겨냥한 프로젝트가 시작됐고, 결국 전 종목 석권의 쾌거를 달성했다.

이후 매 대회 때마다 훈련 장비와 기술을 계속 발전해 나갔고 2024 파리 올림픽을 앞두고는 훈련용 로봇을 비롯해 최신기술 장비를 지원을 아끼지 않았다.



정의선 현대차그룹 회장이 최근 열린 2024 파리올림픽에서 대한민국 양궁선수단을 격려하고 있는 모습. <현대차그룹 제공>

특히 대중에게 익히 알려지지 않았던 야구장, 축구장 훈련과 실제 경기장을 재현한 연습경기장 등의 실전형 훈련방식도 정 회장의 디테일한 경영 방식에서 탄생했다. 또 가장 집중력이 높은 행동을 파악하는 뇌파분석 기술, 생체정보 기반의 '비전 기반 심박수 측정 장비' 등도 선제적으로 도입했다.

◇현장 중시 경영 양궁에도 접목-소통을 통한 신뢰 구축=2024 파리 올림픽 단체전에서 금메달을 획득한 후 선수들은 입을 모아 정의선 회장을 언급했다. 임시현은 "한국 양궁 대표팀이 좋은 결과를 낼 수 있도록 가장 큰 도움을 주신 분은 정의선 회장님이다. 정의선 회장님이 많은 지원을 해주셨기 때문에 저희가 보다 좋은 환경에서 결과를

만들어 낼 수 있었다. 회장님이 저희에게 너무 고생 많았다고 말씀하시며 격려해 주셨다"고 말했다. 김우진은 "정의선 회장님이 머리는 비우고 시합은 즐기라고 하셨다. 그래서 그 말을 듣고 즐겼다"고 말했다.

선수들의 인터뷰를 통해 정의선 회장의 소통으로 다져온 양궁협회, 양궁 선수들과의 공감과 신뢰를 알 수 있다.

정의선 회장은 현장을 중시하는 것으로 알려졌는데, 양궁에서도 같은 행보를 보이고 있다. 정 회장은 2005년 협회장 취임 이후 주요 국제 대회를 빠지지 않고 찾았, 선수들을 격려했다.

정의선 회장은 평소 선수들과 만나 식사를 하고

소통하기도 한다. 또 전국 각지의 양궁인들을 만나 적극적으로 소통하고 있다. 특히 우수한 선수를 양성하는 지도자에 대해서도 경기력 향상 연구비를 수여하는 등 지원을 아끼지 않고 있다.

대한양궁협회 관계자는 "한국 양궁의 발전이라는 협회장의 명확한 비전에 대한 공감대와 현장과 협회 간 역할의 균형을 통해 구축된 신뢰를 바탕으로 파리대회 전 종목 석권이라는 성과를 이끌어 냈다"며 "협회장 정의선 회장의 진심, 철학, 원칙들이 애곡없이 온전히 현장에 전달될 수 있도록 '혈액이 모세혈관을 타고 온 몸으로 흐르듯이' 시간이 아무리 걸려더라도 현장과 끊임없이 소통하고 있다"고 밝혔다. /김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr

배터리 '꼼수 공개' 테슬라, 결국 세부 정보 추가 공개

모델3·Y 제조사 트림·차대번호 국토부 누리집에 세부 기재

미국 테슬라의 전기차 배터리 제조사 관련 세부 정보가 추가로 공개됐다.

테슬라코리아는 앞서 국토교통부에 배터리 제조사 관련 정보를 제출했는데, 관련 정보가 구체적이지 않아 '꼼수 공개'라는 비판에 직면했다. 이에 따른 추가 공개로 보인다.

19일 국토부 자동차 리콜센터 누리집의 '전기차 배터리 제조사 현황'을 보면 테슬라 모델3와 모델 Y의 배터리 제조사 정보가 트림, 차대번호를 기준으로 세부적으로 기재돼 있다.

지난 15일 테슬라의 첫 공개 시에는 이들 2개 모델이 LG에너지솔루션과 일본 파나소닉, 중국 CATL의 배터리를 혼용한다고만 돼 있었다. 테슬라를 제외한 국내외 자동차업체들이 차량 생산연도·트립별로 배터리 제조사를 구분해 공개한 것과 대비됐다.

이날 추가로 기재된 정보를 보면 모델3와 모델 Y의 톨레인지, 퍼포먼스 트림(차대번호 앞 3자리 LRW)은 LG에너지솔루션 배터리를 탑재했다.

또 차대번호 앞 3자리가 '5YJ'인 모델3와 '5YJ' 또는 '7SA'인 모델 Y에는 파나소닉 배터리가, 모델3와 모델 Y의 스탠다드 레인지 트림에는 CATL 배터리가 각각 장착됐다.



테슬라 모델Y.

모델X와 모델S에는 파나소닉 배터리만 사용됐다.

앞서 테슬라코리아는 배터리 제조사 정보를 밝혔지만, 테슬라 차주들 사이에서는 '내 차량에 탑재된 배터리 제조사를 정확히 알 수 없다'는 불만 소리가 나왔다. 같은 모델이라 하더라도 생산 국가와 트림에 따라 배터리 제조사가 다를 수 있기 때문이다.

아울러 지난 16일 경기 용인시에서 노상에 주차된 테슬라 모델X의 화재는 계기로 테슬라 차량에 대한 안전 우려가 커지면서 정확한 배터리 정보를

요구하는 목소리가 더욱 커졌다. 한편, 국토부는 한국교통안전공단과 국내외 전기차 브랜드의 배터리 제조사 표기 방식을 통일하는 방안을 협의 중이다.

현재 국토부는 현대차와 제네시스를 한 브랜드로, 스텔란티스 산하 지프, 푸조, DS오tomobil 등을 한 브랜드로 묶어 '총 15개' 브랜드가 배터리 정보를 공개했다고 안내하고 있다. 교통안전공단은 이를 구분해 '총 21개' 브랜드가 공개했다고 안내 중이다. /연남뉴스

금호타이어, 폭스바겐 멀티밴 T7 타이어 공급

독일 자동차 기업인 폭스바겐의 신차에 금호타이어 제품이 장착된다.

금호타이어는 19일 폭스바겐 '멀티밴 7세대(Multivan T7)'에 엑스타(ECSTA) HS52(사진)를 공급한다고 밝혔다. 공급되는 타이어는 2개 규격(17인치·18인치)이다.

멀티밴 T7 모델에 공급되는 '엑스타 HS52'는 편안한 주행감과 높은 안전성을 제공하도록 설계됐다. 세단과 스포츠 차량에 모두 적합한 것이 특징으로 트레드 패턴 디자인에 단단한 블록 디자인을 적용해, 타이어가 노면과 접지 시 마찰 압력을 일정하게 유지해 승차감을 높인다.

엑스타 HS52는 울트라 독일의 자동차 전문 잡지인 '아데아체(ADAC)'와 '아우토빌트(Auto Bild)'에서 실시한 여름용 타이어 성능 테스트에서 각각 종합 3위와 4위를 차지하며 국내 타이어 업체 중 최상위 평가를 받은 바 있다.

김인수 금호타이어 OE영업담당 전무는 "이번



금호타이어의 멀티밴 T7 OE 공급은 폭스바겐의 시작부터 계보가 이어져 오고 있는 대표적인 차량에 납품하는데 그 의미가 크다"며 "금호타이어의 기술력과 품질을 인정받아 타오스, 제타, ID.4에 이어 폭스바겐과 강한 파트너십을 맺고 있다"고 말했다.

한편 엑스타 HS52가 장착되는 폭스바겐 멀티밴은 1949년부터 생산 중인 인기 모델이다.

/김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr



KGM 박재선 회장이 독일 딜러들과 콘퍼런스를 갖는 등 글로벌 경영 활동을 펼치고 있다. <KGM 제공>

KG모빌리티, 독일에 유럽 판매법인 설립

9월부터 본격 영업 활동 개시

KG모빌리티(KGM)는 19일 독일 프랑크푸르트에 유럽 판매법인을 설립했다고 밝혔다.

유럽 판매법인은 호주에 이은 KGM의 두 번째 지역 해외법인으로, 올해 9월부터 본격적으로 영업을 개시할 예정이다.

KGM은 또 유럽 판매법인 출범을 계기로 차별화된 현지 마케팅과 판매 전략, 고객 관리·서비스, 현지 딜러들과 소통·협력 등으로 독일 시장을 우선 공략한다는 계획이다.

박재선 KGM 회장은 현지 법인 출범에 맞춰 지난 14일(현지시간) 독일에서 딜러 170여명과 콘퍼런스를 하는 등 글로벌 경영 활동에 적극 나섰다.

박 회장은 이 자리에서 KGM 수출 전략과 중장

기 제품 운영 계획, 브랜드·마케팅 전략, 판매 네트워크 등 독일 시장 운영 방향을 공유했다.

KGM은 또 현장에서 오는 20일 국내 출시 예정인 신형 쿠페형 스포츠유틸리티차(SUV) 액티언도 전시했다.

박 회장은 콘퍼런스 인사말에서 "유럽은 올해 KGM 전체 수출의 50.3%를 차지하고 있을 만큼 매우 중요한 시장"이라며 "국내의 시장에서의 공식 론칭 전에 액티언을 유럽 시장에서 가장 먼저 선보이고 싶었다"고 말했다. 그는 이어 유럽 판매법인을 독일에 설립한 이유에 대해 "기술력은 물론 유럽 최대 자동차 시장으로서 주변 시장에 대한 영향력이 매우 커 현지에서 직접 소통하고 유럽 고객에게 맞는 전략 수립과 제품 개발을 위해 선택했다"고 설명했다. /김민석 기자 mskim@

'돈줄'서 '수렁'된 중국...글로벌 자동차 업체들 '곡소리'

자국 업체들에 밀려 매출 급감 쉽게 밟도 못빼고 깊어지는 고민

중국에 진출한 글로벌 자동차 제조업체들이 깊은 고민에 빠졌다. 중국 내 자동차 시장에 자국 제품을 선호하는 경향이 짙어지면서 수익이 줄어들었지만, 전지가 시장의 글로벌 허브 역할을 하는 중국을 쉽사리 떠나기도 어렵기 때문이다.

월스트리트저널(WSJ)은 폭스바겐이나 제너럴 모터스(GM) 등 대형 자동차 업체들의 중국 내 시장 점유율이 하락하고 있다고 지난 18일(현지시간) 보도했다.

독일 폭스바겐은 최근 전 세계 해외 합작투자 및 관계사를 실적이 15년 만에 처음으로 분기별 적자를 기록해 투자자들에게 충격을 줬다. 중국 합작

투자 법인의 실적 부진에 따른 것으로 평가된다. 폭스바겐은 중국 내 자동차 시장 점유율 1위를 놓치지 않았으나 지난해 처음으로 비야디(BYD)에 밀렸다.

중국 내 소비자들은 해외 업체보다는 자국 내 브랜드의 전기차를 많이 소비했다.

중국에서 해외 업체들의 자동차 판매 비중은 2022년 2월 56.6%까지 올랐으나 2년여 만인 올해 7월 33%로 떨어졌다

대신에 BYD 비중은 2022년 1월 4.5%에 불과하던 것이 올해 7월 18.1%로 올랐다

GM도 2017년에 중국에서 400만 대 이상의 차량을 판매할 정도로 중국에서 주요한 제조업체였으나 2023년 판매량은 거의 절반으로 줄었다.

올해 들어서는 2009년 파산 이후 처음으로 분기 연속 적자를 기록했다. /연남뉴스

GM의 메리 바라 최고경영자는 지난달 "중국에서 돈을 버는 사람은 극소수"라고 투자자들에게 털어놨다.

중국의 사업 수익성이 떨어졌다고 해서 쉽게 철수할 수 있는 상황도 아니다.

어느덧 중국이 전기차 제조 및 수출의 글로벌 허브 역할을 하기 때문이다.

크라이슬러 모회사인 스텔란티스는 중국 내 합작회사가 파산 신청을 한 후 지난 2022년 중국 시장에서 철수했다. 하지만 1년 후 중국 전기차 스타트업인 지장 립모터 테크놀로지 지분 20%를 인수하며 중국으로 돌아왔다.

일본 업체들도 고전을 면치 못하고 있다.

도요타의 중국 합작법인 수익은 올해 2분기 전년 동기 대비 73% 감소했으며, 혼다의 지분 수익도 거의 전액 사라졌다. /연남뉴스