

# 韓國의 自動車組立 및 部品工業의 現況과 展望 (下)

仁荷大 教授 閔 壽 泓

<표 6>

主要品目別 輸出計劃

單位: (數量: 100 個)  
(金額: \$ 1,000)

區 分 品 目	1 9 7 4		1 9 7 5		伸 張 率 (%)
	數 量	金 額	數 量	金 額	
타 이 어 체 인	424	1,272	790	2,410	89.3
진 구	3,987	1,595	4,870	2,180	36.6
피 스 턴 링	2,519	1,310	6,735	1,800	37.4
피 스 턴 링	727	902	1,198	1,450	60.7
스 프 링	245	1,031	285	1,200	16.4
실 린 다 라 이 나	153	252	357	720	185.7
메 탈 베 어 링	597	382	1,020	720	88.4
휘 일 디 스크	34	175	87	480	174.2
안 전 유 리	168	165	345	340	106.0
액 슬 샤 프 트	59	137	135	300	118.9
엘 레 멘 트	252	53	789	280	428.3
크 랑 크 루 리	249	167	375	250	49.7
오 일 씨 일	500	85	1,120	180	111.7
벨 브	109	89	159	150	68.5
해 드 램 프	232	79	480	140	77.2
라 더 에 타	7.6	57	13.8	100	75.4
기 (17개 품목 계)		755		2,300	264.5
計		8,505		15,000	

#### 4. 國產化計劃과 技術導入

自動車の 國產化問題는 初期로부터의 重大한 정책적 관심 사였고 自動車政策의 核心이라고 보아야 한다. 政府의 不斷한 國產化 努力에도 不拘하고 國產化의 年度別目標 및 完全國產化의 時限은 여러 번의 修正을 加하게 되었다.

<표 7>은 政府 및 業界에 의하여 作成된 國

產化計劃이며 <표 8>은 74年 1月 商工部에 의하여 公式으로 評價된 72, 73 兩年度의 車種別·會社別 國產化 比率로서 버스는 대체로 國產化計劃이 지켜지나 乘用車 및 트럭에 있어서는 상당한 差異가 있다는 것을 알 수 있다.

一方 部品の 國產化에 있어서는 國內組立車用 및 輸出用部品の 生産을 위해서 많은 會社들이 外國과의 技術提携를 이미 맺었거나 交涉中에

<표 7>

자동차 국산화 계획

Type		Year	72	73	74	75
Passenger Car	Rate of localization		62%	72%	80%	100%
	Item			Slabsorber R/RAxle Engine	Transmission Clutch	Steering Body
Bus	Rate of localization		82%	83%	85%	100%
	Item			Axle	Transmission	Engine
Truck (Light-Truck)	Rate of localization		66%	89%	100%	
	Item			Engine Body	Transmission Clutch	

<표 8>

車種別 會社別 國產化現況

車種別	會社別			年 度	
				1972	1973
乘 用 車	G	M	K	50%	58%
	現		代	62	62
	亞	細	亞	58	58
버 스	G	M	K		83
	現		代	82	83
	亞	細	亞	82	77
트럭 (2.5ton)	G	M	K		50
	起		亞	66	80
트럭 (4~8ton)	G	N	K		43.5
	起		亞	45	55
	現		代	45	47.5
	亞	細	亞	45	45

있으며 母企業體도 技術의으로나 附加價値에 있어서 큰 比重을 차지하는 品目은 直接 內製하거나 또는 投資傍系會社로 하여금 生産토록 試圖하고 있다. <표 9>에는 이들 部品生産을 위한 海外技術導入 및 投資의 現況을 보인다.

### 5. 長期自動車工業振興計劃

政府는 1974年 1月 部品工業中心의 完全國產化體制를 確立하고 75年末까지 完全國產化, 81年度에 1億 5千萬佛輸出을 基本目標로 하는 長

< 丑 9 >

業體別 技術提携 및 合作投資現況

順 番	韓國側業體名	外國側業體名	區 分	對 象 品 目	備考
1	大丹鋼業株式會社	日本發條株式會社	技術提携	COIL-SPRING	
2	中央機械工業株式會社	日本 RIKEN PLSTOLL RING Co.	"	PISTON-RING	
3	柳成企業株式會社	日本帝國 PISTON RING Co.	"	PISTON-RING	
4	大元 SAFETY GLASS 工業株式會社	日本內田安全硝子株式會社	合作投資	SAFETY-GLASS	
5	KOREA SPICER 工業株式會社	美國 DANA CORPORATION	合作投資 및 技術提携	AXLE & TRANSMISSION	
6	河東煥自動車工業株式會社	日本 TOPY 株式會社	技術提携	WHEEL-DISC	
7	新韓 VALVE 工業株式會社	日本 FUJI VALVE 株式會社	合作投資	VALVE	
	上 同	美國 TRW Co.			
8	相信化學工業社	三好石綿工業株式會社	技術提携	LINING	
9	龍門產業株式會社	日本東京芝浦電氣(株)	"	SEALED-BEAM	
10	豐星電機株式會社	日本三國工業株式會社	"	ELECTRICAL PARTS	
	上 同	日本電裝工業株式會社	"	ELECTRICAL PARTS	
11	東洋金屬工業株式會社	日本 AIR BRAKE	"		
12	(株) 東優精機製作所	日本壹場工業株式會社	"	SHOCK-ABSOREBER	
13	韓國 BEARING 工業株式會社	日本精工工業株式會社	技術提携	BEARING	
14	韓國 PLUG 工業株式會社	日本特殊陶業 Co.	"	SPARK-PLUG	
15	(株) 現代洋行	日本 TOKI Co. LTD	"	SHOCK-ABSORBER	
	上 同	日本 MITHUBISHI EIEC CORP.	"	ELECTRICAL-PARTS	
	上 同	美國 JOHN. E. MTTC HELL Co.	"	CAR-COOLER	
16	韓國 CENTRAL 自動車工業(株)	日本中央自動車 Co.	合作投資	BALL JOINT NUCKLE ARM	
17	韓國東都工業株式會社	日本東都產業社	"	PISTON	
18	東洋 WARNER 工業株式會社	美國 BORG WARNER CORP.	技術提携 및 合作投資	AXLE & TRANSMISSION ASSY	
19	韓國브레이크工業株式會社	日本브레이크工業株式會社	技術提携	BRAKE LINING	
20	陽地金屬工業株式會社	日本神菱電機株式會社	"	SWITCH	추진중
21	三星라디에타工業株式會社	日本三共라디에타株式會社	"	RADIATOR	
22	平和産業社	日本오일씰工業株式會社	"	OIL SEAL	추진중
23	大韓裕振機械工業社	日本梭피스턴株式會社	"	PISTON	추진중
24	瑞進産業株式會社	日本아이신工業株式會社	"	CLUTCH	
25	安全工業株式會社	日本日鍛발브工業株式會社	"	VALVE	추진중
26	平和크라치工業株式會社	英國 A. P. Co. LTD	"	CLUTCH	추진중
27	東星開發工業株式會社	日本大金製作所	"	CLUTCH	
28	三永케블株式會社	日本東京스프링工業株式會社	"	SPEEDMETER CABLE	추진중

— 심포지움 發表文 —

期自動車工業振興計劃을 確定公告하였다. 이 計劃은 이에 앞선 1973年 1月の 朴大統領의 重化學工業政策宣言과, 이에 따른 80年代初 自動車 50萬台 生産計劃發表 및 同年 9月の 自動車工業 育成 特別指示에 따른 것으로 (1) 1975年末까지 完全國産化, (2) 車種 및 車型的 單純化와 經濟車의 量産, (3) 部品生産과 組立生産의 分離育成과 合理的再編成, (4) 國際規模의 部品工場으로 合併, 外國合作等の 권장 등을 指示한 것이었다.

이에 따라 商工部는 組立各社에 대하여 國産化計劃을 提出받은 同時에 國産化 比率을 全面 調整하여 乘用車는 74년에 72%, 75년에 95%, 버스 및 트럭도 75年末까지는 全部 95% 國産化

를 達成하도록 計劃을 短縮하는 한편 全乘用車의 80%는 韓國型小型車로 하되 이는 排氣量 1,500cc以下の 獨自의 設計를 原則으로 하되 여기에 대해서는 從來 40%이던 物品稅를 15%로 낮추는 등 稅制·金融面의 特惠를 주고, 組立工場과 部品工場은 主從關係가 아닌 水平的系列關係를 맺도록 하는 것을 骨子로 하고 있다.

이 計劃에 따라 商工部는 1974年 1月부터 同年 8月까지 機械工業振興會로 하여금 國內의 全部品業體를 精密調査케 하고 그 結果에 따라 1975年 1月에 25個部品에 關한 44個業體(그중 9個는 重複)를 系列化業體로 指定公告하였다.

<표 10>은 商工部에 의하여 指定公告된 自動車部品系列 化業體의 名單이다.

<표 10>

自動車部品系列化業體

(1975. 1. 9 公告)

品 目	業 體 名	代 表 者	住 所
關聯部品	大韓裕振機械工業社	洪廣裕	서울 永登浦區 開峰洞 171-7
"	뉴서울金屬工業(株)	李洪和	서울 永登浦區 新道林洞 390-9
"	韓國理研工業(株)	金永烈	忠南 大田市 三省洞 150
"	柳成企業(株)	柳鴻佑	서울 永登浦區 梧柳洞 163-1
"	中央機械工業(株)	朴容和	서울 永登浦區 九老洞 616
발브	新韓발브工業(株)	朴齊郁	서울 永登浦區 加里峰洞 311-13
"	安全工業(株)	孫仁宣	忠南 大田市 大興洞 3區 405
메탈베어링	韓國特殊金屬工業(株)		忠南 大田市 炭防洞 450
"	서울엔진베어링製作所	李倫昌	서울 永登浦區 加里峰洞 327-29
스프링	大丹鋼業(株)	許松烈	서울 永登浦區 梧柳洞 134
"	三木鋼業(株)	宋仁燁	서울 永登浦區 九老洞 625-31
緩衝器	(株)現代洋行	鄭仁永	京畿 安養市 博達洞 120
"	(株)東優精機製作所	吳圭煥	釜山 釜山鎮區 釜田洞 323
強力 볼트·너트	信一産業社	金永華	釜山 釜山鎮區 釜田洞 309
"	太陽金屬株韓恩(泳)	韓恩泳	서울 城東區 風納洞 340
가스렛	코리아스파이서工業(株)	成烟喆	서울 永登浦區 登村洞 152
오일샬	平和産業社	金建基	慶北 大邱市 七星洞 2街 296
라이닝	韓國브레이크工業(株)	姜應植	京畿 韻仁郡 器興面 新葛里 83-1
"	相信化學工業社	金英大	慶北 大邱市 西區 院垵洞 2街 110-1
電裝品	(株)現代洋行	鄭仁永	京畿 安食市 博達洞 120
"	豊星電機(株)	黃圭三	서울 城東區 聖水洞 656-335
클러치	東星開發工業(株)	李銑重	京畿 仁川市 北區 曉星洞 219
"	瑞進産業(株)	襄昌壽	京畿 始興郡 南面 金井里 7
클러치디스크	平和크랏치工業(株)	金尙永	慶北 大邱市 西區 院垵洞 6街 214
變速機·車軸	東洋워너工業(株)	韓昌根	서울 永登浦區 文萊洞 6街 43

品 目	業 體 名	代 表 者	住 所
推 進 軸	코리아스파이서工業(株)	成 炯 喆	京畿 仁川市 北區 三山洞 62
"	東 洋 워 너 工 業 (株)	韓 昌 根	서울 永登浦區 文萊洞 6街 43
"	(株) 東 優 精 機 製 作 所	吳 圭 煥	釜山 釜山鎭區 大淵洞 323
操 向 部 品	韓國센트랄自動車工業(株)	姜 伊 俊	釜山 東萊區 釜谷洞 832-4
"	韓 逸 鍛 造 工 業 有 限 會 社	河 淳 模	京畿 富川郡 素砂邑 朝宗里 33
스 윗 치	陽 地 金 屬 工 業 (株)	河 啓 一	釜山 釜山鎭區 甘田洞 378 부록 4롯데
點 火 栓	韓 國 프 러 그 工 業 (株)	柳 鴻 佑	서울 永登浦區 梧柳洞 165
車 輛	河 東 煥 自 動 車 工 業 (株)	河 東 煥	서울 永登浦區 九老洞 635-8
기 화 기	三 寶 精 器 (株)		慶南 昌原基地 工區內
배 어 링	韓 國 배 어 링 工 業 (株)	盧 禎 鎬	京畿 仁川市 山谷洞 162
라 디 에 타	三 星 라 디 에 타 工 業 (株)	高 眞 奎	慶南 馬山市 上南洞 100-1
체 인	起 亞 產 業 (株)	金 相 汶	서울 中區 陽洞 8
計 器	豐 星 電 機 (式)	黃 圭 三	서울 城東區 聖水洞 656-335
制 動 裝 置	(株) 現 代 洋 行	鄭 仁 永	京畿 安養市 博達洞 120
	(株) 東 優 精 機 製 作 所	吳 圭 煥	釜山 釜山鎭區 大淵洞 323
	大 鐵 工 業 社	嚴 相 洙	慶北 大邱市 北區 七映洞 2街 346-1
操 向 裝 置	東 洋 워 너 工 業 (株)	韓 昌 根	서울 永登浦區 文萊洞 6街 43
	(株) 現 代 洋 行	鄭 仁 永	京畿 安養市 博達洞 120

### 6. 國民車計劃

政府의 長期自動車工業振興計劃이 發表된 후 各社는 國民車의 生産計劃을 수립하고 一部는 이디 今年初부터 市販을 시작하였다.

그 一番走者는 起亞로서 이미 TOYO KOGYO와의 技術提携로 생산하고 있던 1Ton Pick-Up을 土台로 하고 TOYO Familiar를 원형으로 985cc의 Brisa를 市場에 내놓았으며 始興의 所下里工場에는 엔진生産으로부터의 年間 12,000台의 一貫生産體制를 갖추고 있다. 出庫價格은 15%稅金을 包含해서 1,794,000원(2月15日以後)이다.

現代는 1974年 10月 Italy Torino 의 Motor show에 Guigario의 設計로 된 Pony를 선보였으며 75年末까지 約 1,000台, 76年에 20,000~30,000台를 生産할 計劃을 가지고 있다. 여기에는 MITSUBISHI의 1,238 cc Saturn engine이 搭載될 豫定이며 同社는 現在의 蔚山工場에 60萬坪의 垓地를 確保하고 一貫生産을 計劃하고 있다.

亞細亞는 沈滯狀態에서 벗어나기 위하여 努力하고 있으며 同社는 FIAT로부터 生産이 中止된

124의 金型一式을 120萬弗에 讓渡받아 body는 이를 母體로 삼고 engine과 power train은 FIAT T 131을 따는 Hybrid型을 選擇할 計劃으로 있으며 鑄物은 母企業인 東國製鋼의 浦項工場(新設)에서 받고 機械加工만을 光州에서 할 計劃이다.

GMK는 이미 GM와 合作하여 仁川에 Chevrolet 1700과 Rekord 1900의 兼用 engine 鑄物工場, 富平에 engine加工工場 및 body工場을 設置稼動中에 있으므로 1500cc以下의 國民車生産에의 轉換에는 相當한 負擔이 따른다. 그러나 獨逸 OPEL 또는 日本 ISUZU와 提携하여 늦어도 來年末까지는 國民車를 生産할 계획으로 있다.

<표 11>은 현재까지 알려진 各社 國民車의 諸元을 對比한 것이다.

### 7. 問題點

#### (1) 施設能力과 購買力

組立4社의 總生産能力은 年産63,100台이며 特別히 國民車生産을 開始할 경우 그 能力은 상당히 增加될 것이 豫想되나 이에 副應하는 購買力이 發生할지가 問題이다.

<표 11>

各社 國民車 諸元 對比表

會社名	起亞	現代	G M K	亞細亞
車名	BRISA	PONY	(미경)	124/131
全長 (mm)	3,855	3,966	4,123—3,404	4,042
全幅 (mm)	1,540	1,557	1,570—1,498	1,625
全高 (mm)	1,399	1,350	1,370—1,350	1,420
輪距 (前) (mm)	1,265	1,275	1,300—1,270	
" (後) (mm)	1,245	1,255	1,300—1,328	
軸距 (mm)	2,260	2,340	2,395—2,243	2,420
重量 (kg)	790	826	840—680	
乘車定員 (人)	5	5	5—4	5
最大速度 (km/H)	140	140	140—130	150
엔진型式	水冷·直列 4氣筒	水冷·直列 4氣筒	水冷·直列 4氣筒	水冷·直列 4氣筒
燃料	揮發油	揮發油	揮發油	揮發油
總排氣量 (mℓ)	985	1,238	1,500—1,200	1,297
最高出力 (IP)	62/6,000	80/6,300	66/500 60/5,600	65
最大 Torque (mkg)	8.1/3,500	10.8/4,000	10/2,200 8/3,400	
變速裝置	前 4 · 後 1	前 4 · 後 1	前 4 · 後 1	前 4 · 後 1
技術提携	TOYO KOGYO (FAMILIAR)	MITSUBISHI (SATURN engine)	OPEL	FIAT (124/131 Hybrid)

(2) 多品種小量生産

組立會社만도 4개가 있을 뿐 아니라 現在 生産하고 있는 車型은 16種이상을 헤아리므로 多品種小量生産을 免하기 어렵다.

(3) 原價高

現在 生産되고 있는 各種 車輛의 價格은 國際 價格의 約 2倍에 達한다.

Brisa 985cc, 1,794,000원 (\$3,588 15%稅舍),  
Chevrolet 1700, 2,170,000원 (\$4,340 20%稅舍)  
New Cortina 1600, 2,424,000원 (\$4,848 20%稅舍),  
Rekord 1900, 2,927,000원 (\$ 5,854 20%稅舍)

(4) 高稅率

自動車를 사치품으로 간주하는 觀念이 있어 自動車에 관계되는 各種 稅金은 外國에 비하여 매우 비싸다. 日本과 이들 稅金을 對比하면 (1974年度 팔호내는 日本) 物品稅가 3,000cc초과 100%(40%), 2,000cc초과 100% (30%), 1,700cc以上 50% (15%), 1,700cc未滿 40% (15%) 이나 今年부터 1,500cc以下는 15%로 引下되었

다. 自動車稅는 1,500cc기준으로 年間 \$312(\$92.30)로서 3.4倍이며 서울, 부산의 이것의 2倍이다. 揮發油稅는 kℓ當 \$266.55(\$110.38)로서 1.41倍이다.

(5) 技術水準

KD方式에 의한 小量生産에서부터는 別다른 技術蓄積이 있을 수 없으며 大部分의 部品은 補修交換用 또는 技術品目이 아닌 組立用에서 크게 벗어나지 못했다.

[參考文獻]

- (1) 商工部：長期自動車工業振興計劃(1974. 1)
- (2) 韓國機械工業振興會：自動車部品工業育成을 위한 調查研究報告書(1974. 8)
- (3) 韓國自動車工業協同組合：自動車工業現況 月報 및 各種 統計
- (4) 交通新報社：自動車年鑑(年刊)