

한국자동차공업사초

(韓國自動車工業史抄)-9

김 천 옥 교수 · 연세대학교

1978년 12월 26일부터 이듬해 3월 5일까지 이란이 석유수출을 중단함으로써 야기된 제2차 중동석유위기는 대대적인 유가인상을 몰고 왔다. 원유가격은 배럴당 30달러를 훌쩍 넘어섰고 한 때 40달러에 육박하였다. 세계경기가 위축됨에 따라 급성장하던 한국의 수출도 주춤하여졌고 자본재 수입이 감소하였음에도 원유수입 부담금 때문에 수입은 크게 늘어나 무역수지에 큰 적자를 보였다.

특히 10월 26일 일어난 박정희 대통령의 암살로 인한 정치적 혼란과 군부의 대두압력은 최규하정부로 하여금 적절한 경제적 대책을 수립할 수 없게 만들었다. 1979년 사상 최초로 20만대 생산을 돌파하여 자동차 생산국으로 발돋움하려던 한국의 자동차산업은 1980년 고유가, 정치적 혼란, 군부의 집권 등으로 바닥을 알 수 없는 심연으로 빠져들고 있었다. 수출은 계속 부진하여 172억1000만 달러에 머물렀고 수입은 경기침체속에서도 오히려 늘어 219억7000만 달러에 달하여 무역적자는 1979년 보다 3억 달러 증가한 47억6000만 달러를 기록하였다. 현대자동차의 포니도 1979년의 64,886대의 기록적 생산으로 부터 34,772대로 46.4%나 급감하였다. 이제는 신화도 사라진 처절한 생존의 장만이 남아있었다.

1980년 8월에 집권한 전두환정부는 한국경제의 회복을 구체제의 혁파에서 찾으려고 하였고 과잉투자자로 보였던 중화학공업의 구조조정을 서둘렀다. 이 와중에서 대두된 것이 자동차산업에 대한 패배주의적인 비교우위론이었다. 즉 한국의 자동차산업은 국제경쟁력을 가질 수 없으므로 제조원가가 고가인 차종은 선진국의 완성차를 수입하고 수요가 많은 소형승용차와 화물자동차는 국산으로 하되 시설투자를 제한한다는 것이었다. 따라서 자동차 메이커의 방만한 경쟁체제를 지양하고 전문화함으로써 시설의 가동율을 높여 경제성을 회복시킨다는 것이었다.

실제로 한국의 자동차산업은 1979년까지 연산 20만대, 가동율 73% 수준을 유지하던 것이 1980~1981년에는 12~13만대의 생산수준과 35~38%의 가동율을 기록하고 있어 획기적 정책이 필요하였다. 전두환정부는 고박정희대통령에 의하여 강력히 추진되던 중화학공업화정책을 전면수정하기 시작하였다. 1980년 8월 20일 중화학 투자조정으로 현대는 중공업에서 상당한 수준까지 투자한 발전설비에서

철수하고 승용차생산을 전업으로하며 대우는 새한자동차의 지분을 포기하고 발전설비와 중장비생산을 전담하도록 하였다. 이어 [자동차공업 통합정책]이 발표되었다.

이 조치에 따르면

1. 새한자동차와 현대자동차가 통합하여 승용차 전문생산
2. 기아산업은 5톤 이하 화물자동차 전문생산



기아의 파산을 막고 재기를 가져온 봉고신화-뒷바퀴가 작고 두 짝인 이상한 모양이나 날개돋힌듯 팔려나갔다

하도록 하는 것이었다. 5톤을 초과하는 트럭과 버스는 자유경쟁원칙에 따라 자동차3사가 계속 생산하도록 허용하고 동

아자동차(1977.2. 하동환자동차에서 상호변경)는 특장차와 버스를 생산하도록 하였다.

그러나 자동차산업의 물리적 조정은 순탄하지 않았다. 현대자동차는 자본금이 382억5000만원이었으며 새한자동차는 265억원이었고 GM의 지분은 50%로서 132억5000만원이었다. 따라서 두 회사가 감자없이 합병할 경우 현대측 지분은 자본금 515억원의 75%가 되고 GM측은 25% 밖에 안되어 상법상의 특별거부권이 없어 대주주로서의 보호를 받을 수 없게 되었다. GM은 끈질기게 합병된 회사의 지분 50%참여와 경영권의 일부를 요구했고 현대가 이를 거부함으로써 양사합병은 결렬되었다. 전두환정부도 GM의 반대를 무릅쓰고 적극적으로 양사의 합병에 개입할 입장이 못되었다. 현대는 오랜 기간 육성하여온 발전설비업종을 현대자동차를 지키기 위해 포기하고 승용차 2원화를 수용했다.

정부는 난항을 겪던 자동차산업 조정을 수정하여 1981년 2월 28일 소위 [2.28 조치]로 불리는 수정조치를 취하였다. [2.28 조치]의 내용은 다음과 같다.

1. 승용차부문을 현대자동차와 새한자동차로 2원화하고 소형승용차의 국제경쟁력 강화에 최선의 노력을 경주한다.
2. 자동차공업 전문생산체제를 다음과 같이 강화한다.
 - (1) 동아자동차는 특장차생산을 전문화한다.
 - (2) 기아산업은 1-5톤트럭, 중·소형버스 생산을 전문화한다.
 - (3) 8톤 이상 트럭, 대형버스, 장갑차, 쫓차등 기타 차종은 현행체제를 유지한다.
3. 위의 전문체제에 대비하여 동아자동차와 기아산업을 통합하여 경영을 합리화한다.

이로서 또 하나의 자동차회사간 통합이 대두되었다. 동아자동차와 기아산업은 합병법인 [한국자동차(주)]를 설립하기로 하고 교섭을 진행하였으나 1년 5개월간 통합작업을 끌어오다 끝내 각사 개생의 길로 들어서고 말았다. 정부는 1982년 7월 25일부로 양사의 통합건을 백지화하였다. 그러나 이와같은 통합 백지화의 와중에서 한국 자동차산업이 입은 피해는 엄청났다. [2.28조치]로 각 메이커가 폐기하게된 시설은 현대가 195억원, 기아가 47억 9000만원, 새한이 20억 2000만원에 달하였으며 현대는 발전설

비를 포기했고 기아는 2륜자동차를 대립공업에 넘겨주게 되었다.

기아산업은 동아자동차와의 통합협상 진통속에서 자활의 길을 모색하고 있었다. 주요 인기 상품이었던 브리사 시리즈(1979년-19,611대, 1980년-7,867대, 1981년-3,450대)와 아세아의 피아트를 생산 중단하고 소형트럭으로만 회사를 경영한다는 것은 거의 불가능하였다. 경영은 계속 악화되고 있었고 많은 직원이 회사를 떠났으며 동아자동차와의 합병협상에서도 주도권을 잃고 흡수될 위기에 처했다. 이와 같은 기아산업의 경영위기에 돌파구를 마련한 것이 미니버스 봉고코치의 개발이었다. 1981년 8월 기아산업은 외관상 전혀 새롭지 않은 미니버스 봉고코치를 발매하기 시작했다. 이 봉고코치는 1톤 트럭인 봉고트럭을 개조한 것으로서 샤시부분을 그대로 사용하였기 때문에 차상이 높았고 뒷바퀴는 두 짝인 묘한 모양을 하고 있었다. 그러나 혁신적인 개조도 이루어졌다. 첫째로 도어를 미단으로 하여 슬라이딩도어를 채용함으로써 입구를 확대하여 다수 인원의 승하차를 편리하게 하였다.

또한 뒷문도 여닫이로 하지 않고 해치로 하여 화물의 적재에 편리하게 하였다. 현대자동차에서도 1978년부터 미니버스를 생산하고 있었고 계열사인 아세아에서도 1980년부터 미니버스를 생산하고 있었으므로 기아산업의 이 작은 미니버스가 폭발적인 인기를 얻으리라고는 누구도 생각할 수 없었다.

이 봉고코치의 생산은 기아산업이 해체의 절박함 속에서 양산차종으로 돌파구를 마련하려는 최후의 선택이었다.

기아산업의 봉고코치는 종래의 타사 제품에 비하여 앞에서 설명한 구조개선 외에 당시 한국의 사정에 적합한 근본적인 장점이 있었다. 첫째는 후륜이 전륜 보다 작기는 하지만 두 짝이어서 봉고의 롤링(좌우로 요동하는 성질)을 방지하였다. 당시 국내의 도로사정은 포장도로가 많지 않았고 포장도로인 경우도 도심을 벗어나면 도로의 가운데 부분만 되어있어 미니버스의 롤링이 심했다.

현대자동차의 미니버스도 롤링 때문에 인기를 끌지 못하고 있었는데 기아산업에서 험로주행이 가능한 봉고가 나오자 인기를 얻게 되었다.

둘째는 봉고가 미니버스로 등록은 되었으나 화물도 적재할 수 있어 밴(VAN)의 용도로 사용될 수 있다는 점이었다. 한국에서는 미국과 달리 픽업트럭이 인기를 얻지 못하고 있었다. 이것은 아직 농촌이 자동차를 이용하기에는 경제적으로 영세하였기 때문이었다. 따라서 승용차 메이커에서 본격적인 픽업트럭은 개발하지 못하고 승용차를 변형한 픽업이 생산되고 있었으나 승용차의 뒷좌석을 이용한 것이어서 화물적재용량은 500kg에도 미치지 못하였다.

기아의 봉고는 12인승의 미니 버스였으나 트럭의 샤시를 가지고 있어 적재용량이 충분했고 뒷문을 해치로 하였으므로 화물을 적재하기에 안성맞춤이었다. 도어도 측면에 슬라이딩 도어를 설치하여 입구를 넓게 하였으므로 미국식 밴의 역할로 개조하는데 불편이 없었다. 따라서 다양한 영업에 이용하기에 편리한 차종으로 정착되었다.

셋째는 경유를 사용함으로써 고유가 시대에 적합한 경제적인 자동차였다.

기아산업은 소형트럭 전문메이커로서 오랜 경험과 양호한 디젤엔진을 생산하고 있었으므로 비록 상용차였지만 주행성능도 우수한 봉고를 생산할 수 있었다.

봉고는 1982년에 11,330대를 생산하여 미니버스의 대명사가 되었고 기아산업이 동아자동차와의 합병의 굴레에서 벗어나 독자적인 길을 걷는데 자금원이 되었다. 1983년이 되자 기아산업은 더 이상 부

실기업일 수 없었고 “봉고는 기아회생의 신화”가 되었다. <표>에서는 격동기인 1979년 부터 1985년 까지의 미니버스 생산 추세를 보여준다. 이 표에서 보면 기아의 재생기인 1982~1985년에 봉고코치가 얼마나 많이 팔렸는지 알 수 있다. 기아산업은 판로를 더욱 넓히기

<표> 초기 미니버스의 생산추세 (1979 ~ 1985년)

회 사 명	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
현대자동차	1,638	3,277	3,138	307			
아세아자동차		197	1,120	476	448	321	432
기아산업			1,022	11,330	17,275	17,340	18,528

자료: 한국 자동차공업 협동조합, 자동차조합30년사, 1992.

위해 2종면허로도 운전이 가능한 [봉고나인]을 개발함으로써 판매에 박차를 가하였다. 이와같은 기적적 기아의 회생은 오히려 승용차 전문업체인 현대자동차가 미니밴의 생산에 뛰어들고픈 욕심을 내기에 이르렀다. 1984년 이후 한국경제는 급속히 회복되고 있었고 자동차산업의 회생도 팔목할 정도여서 정부도 자동차 차종생산제한을 해제하려는 여론에 긍정적이 되어갔다.

기아산업은 1986년부터 개선된 모델 베스타를 생산하였으나 사람들은 여전히 봉고라 불렀다. 현대자동차도 1987년부터는 미니버스 시장에 뛰어들어 그레이스를 시판하기 시작하였으나 현대봉고차라고 부르는 사람이 많았고 기아산업의 봉고를 앞서는데는 오랜 세월이 필요했다.

<김천욱교수: solid178@bubble.yonsei.ac.kr>