

한국자동차공업사초 - 14

The History of the Korea Automobile Industry

김 천 옥 · 연세대학교 교수
Choun-Wook Kim · Yonsei University

부품공업의 형성

제 2차 경제개발 5개년계획(1967-1971)은 한국의 자동차공업 발전에 획기적인 전진기반을 조성하였다. 이 기간중에 우리나라 자동차공업은 국산화의 초기단계로서 외국과의 합작투자와 기술제휴가 개방되었고 외국모델의 완전분해부품(KD) 수입으로 국산화율의 제고가 가능하게 되었다. 그러나 자동차부품공업계는 또 한차례의 난립과 경쟁의 소용돌이에 휩싸이게 되었다. 신진자동차의 코로나만이 군림하던 한국 시장에 현대자동차의 코티나와 아세아자동차의 피아트가 등장하면서 부품공업계는 다품종 소량생산으로 경영에 어려움을 겪었고 외국 합작선의 차종모델 변경이 빈번하여 부품제작상 많은 어려움을 가져왔다. 또한 조립업체가 3파전을 이루자 부품업체에 신규공장이 속출하였고 타업종 공장이 자동차부품 생산으로 전환하는 등 혼란이 일었다.

그동안 자동차부품업체들은 일제하의 배급제 이래로 공동의 이익을 위하여 잘 단결하여 왔다. 1961년 12월 27일 군사정부에 의하여 [중소기업협동조합법]이 공포되자 이듬해 초에 39개 자동차부품업체들이 가칭 [전국 자동차공업 협동조합]설립을 위한 발

기인대회를 가졌다. 당시에는 종합자동차 메이커가 전무하였으므로 부품업 자체가 자동차공업이었다. 1962년 4월 7일 [한국자동차공업 협동조합]이 상공부장관의 인가를 얻었다. 한국자동차공업 협동조합은 상공부장관 인가 1호였다. 이렇게 시작한 자동차공업협동조합은 자동차 생산의 국산화율을 높여 확고한 시장을 마련하는 한편, 조직적 사업추진으로 부품공업의 기술혁신을 도모하였다.

자동차공업 협동조합은 1968년 11월 13개 업체 대표로 일본시찰단을 조직하고 도일하여 한·일자동차부품공업 간담회를 동경에서 개최하고 양국 단체간에 합의각서를 교환하였다. 이 합의각서에 따라 1969년 4월 22일 제 1회 한·일자동차부품공업 협의회가 서울에서 개최되었다. 동년 11월 25일에는 일본의 동경에서 제 2회 한·일자동차부품 협의회를 개최하여 기술도입을 적극 추진함으로써 자동차부품 기술향상에 기여하였다. 그러나 아직도 국산화율은 50%에 머물고 있었으며 조립에 사용되는 부품은 주로 보디부품과 하체부품으로 프레스 제품이 대종을 이루고 있었다.

1967년 3월 30일에는 [기계공업진흥법]이 제정 공포되어 자동차부품공업도 전문계열화를 촉진시키

〈표 1〉 자동차 부품 계열화 현황

품 목	계 열 업 체 명	품 목	계 열 업 체 명
ENGINE		SYSTEM	
COOLING SYSTEM		EXHAUST PIPE & MUFFLER	자유공업, 평화산업, 대명공업, 대원철강공업
RADIATOR	삼성라지애다, 한국라지애다, 대원라지애다	OTHEERS	
RADIATOR HOSE	평화산업, 대명공업, 대륙석면고무공업	BRACKET	삼립주물공장, 대구금속공업, 광도전기
WATER PUMP	세기산업, 동화금속공업	CHASSIS	
FAN	중앙기계공업	TRANSMISSION	동양기계공업, 현대기아공업
FAN BELT	평화산업, 안국고무화학, 영지벨트, 동일고무벨트	TRANSFER	동양기계공업, 현대기아
PULLEY	중앙기계공업	MISSION GEAR	동양기계공업, 현대기아
FUEL SYSTEM		PROPELLER SHAFT	
FUEL TANK	기아산업	SYSTEM	
AIR CLEANER	자유공업, 신세기공업	UNIVERSAL JOINT	동우정기제작소
NOZZLE	한동기계공업	YORK	망경공업, 신신기계공업
FUEL PUMP	한동기계공업	SUSPENSION SYSTEM	
CLUTCH SYSTEM		LEAF SPRING	대원강업, 대한자동차, 한국스프링, 신일스프링
CLUTCH DISC	평화산업, 대성라이닝화학공업	COIL SPRING	대원강업, 대한자동차공업
CLUTCH FACING	대성라이닝화학공업	SHOCK ABSORBER	동우정기제작소
UNMOVING PARTS		FRONT AXLE	동양기계공업
CYLINDER LINER	중앙기계공업, 한국이연공업, 한영산업	STEERING GEAR	
GASKET	자유공업, 만물판금공업, 남북공업	WHEEL	신성공업
CRANKSHAFT, PISTON		REAR AXLE	동양기계공업
CRANKSHAFT	신신기계공업, 오성산업, 대구상호공작부, 동양기계공업	PINION & BEVEL	
PISTON	서울기계, 대한피스턴, 대륙피스턴, 한국이연공업, 부산기계	GEAR	동양기계공업
PISTON RING	유성기업, 한국이연공업, 대한피스턴	AXLE SHAFT	신신기계공업, 대원강업, 대원철공소, 인천조선공업
PISTON PIN	서울기계, 대한피스턴, 대본제작소, 한국이연공업	HORN	
TIMING GEAR	동양기계공업, 현대기아공업, 상신화학공업	HORN BOTTON	평화산업
METAL BEARING	한국특수금속공업, 대본제작소, 대전비이메타루	BATTERY	진해축전지
ROLLING BEARING	한국베어링	BATTERY CABLE	동산물산
VALVE OPERATION MECHANISM		WIPER	
VALVE	동우정기제작소, 안전자동차공업	WIPER BLADE	평화산업
VALVE GUIDE	중앙기계공업, 한영산업, 대구상호공작부	WIPER MOTOR	풍성전기
ROCKER ARM SHAFT	대원기계공업	SWITCH	평화산업, 대명공업
PUSH ROD	동우정기제작소	OTHERS	
VALVE SEAT SPRING	대원강업, 동우정기제작소	HEATER	현대양행, 풍성전기, 삼성라지애다
LUBRICATING SYSTEM		TOOL	한국라지애다, 조선줄공업
OIL PUMP	세기산업		
INTAKE & EXHAUST			

자료 : 김주곤, 고문수, 협동조합근무 30년, 1996.

는 동시에 기계공업육성자금으로 시설근대화에 박차를 가하게 되었다. 1969년 12월 29일 상공부는 [자동차공업 기본계획]을 발표하고 3단계에 걸친 승용차 완전국산화계획을 확정하였다. 이에따라 부품업체들도 자동차의 주요 시스템별로 계열화작업을 마

치고 양산에 대비하였다. <표 1>에서는 시스템별로 분류된 당시 부품업체의 현황을 보여준다.

제 3차 경제개발 5개년계획기간(1972-1976년)은 한국의 자동차공업이 독자적인 국산승용차를 개발하는 획기적인 기간이었다. 정부는 1972년 1월 전국에

산제한 30여개의 군소조립공장을 폐쇄하였다.

따라서 정부의 집중육성대상 조립공장은 신진자동차, 현대자동차, 아세아자동차, 기아산업의 4개 업체 뿐이었다. 정부가 1974년 5월에 발표한 [자동차공업장기진흥계획]에 따르면 1975년까지 국산화율을 95%까지 실현하고 이를 위해 부품공업의 수평계열화를 이룩하는 것이었다. 이를 실현하기 위해서는 엔진의 주조와 가공을 국내에서 실시하고 트랜스미션과 액슬 등 동력전달장치도 모두 국내에서 제작하여야만 되었다.

1972년 현대자동차가 코티나를 조립제작하면서 국산화 한것은 속압소버, 클러치디스크, 전장품 등 50% 수준이었고 기아산업은 1974년 브리사를 생산하면서 엔진, 추진축, 클러치 등의 국산화로 65%의 국산화를 달성하여 당시로서는 가장 높은 국산화율을 기록하고 있었다. 국산화를 95%를 달성하기 위해서는 자동차부품업체도 시설의 확충과 함께 기술의 향상이 필요하며 선진 기술의 도입도 불가피하였다.

1972년 신진자동차의 기술제휴선인 TOYOTA가 갑작스럽게 철수하면서 미국의 GM이 참여하여 GMK가 설립되자 생산차종이 바뀌어 이미 개발한 금형이 고철화되었고 새로 부품을 개발할 수밖에 없어 자금사정이 악화되었으므로 계열화되었던 다수의 부품업체가 도산하였다. 이와같은 역경속에서도 자동차공업의 100% 국산화와 수출산업화를 위하여 부품업체들은 계열화에 참여하였다.

계열화가 [중소기업계열화촉진법]으로 제도화된 것은 1975년 12월 31일의 일이다. 정부는 1975년이 지나기 전에 서둘러 이 법을 공포하였으며 1976년 6월 3일 동법시행령과 시행규칙이 공포됨으로서 모기업과 중소기업간의 협력으로 도급거래질서가 확립되고 분업에 의한 자동차공업 발전의 기초가 마련되었다. 이 제도에 따라 자동차공업협동조합은 78개 대상업체에 대한 실태조사를 실시하여 상공부에 보

고하였다. 1977년 2월 4일 정부는 [기계공업진흥계획]을 공고하였다. 이 계획은 국산화를 촉진하기 위하여 시설을 확대 및 근대화하고 전문화하며 최종조립품을 위한 계열화를 구축하는 것이었다.

1977년 11월 29일 구체적인 추진사업으로 [자동차부품 계열화업체선정요령]이 발표되자 적극적인 계열화작업이 이루어졌다. 자동차부품의 계열화사업은 1990년도까지도 계속되면서 한국 자동차공업의 기반을 구축하였다. <표 2>에서는 연도별 계열화추진 현황을 보여준다.

<표 2>에서 보면 1979년 자동차업종이 계열화업종으로 지정되었으나 1981년 부터는 모터사이클업종이 따로 분리되었고 1985년에는 자동차부품중 단위물량이 비교적 많은 부품(엔진, 변속기, 차축, 제동장치, 조향장치, 전장품)에 대하여 2차계열까지 확산되어 자동차부품으로 분류되었다. 철도차량부품업체에 대하여서는 한국기계공업 협동조합연합회가 관장하였으나 1985년부터 수송기계부품으로 통합되어 <표 2>에 집계된 것이다. 지게차부품업체는 1988년부터 신규로 계열화에 합류하였다. 이렇게 하여 자동차제조업을 중심으로 수송기계 전반에 걸쳐 계열화가 이루어져 부품의 원활한 공급 뿐아니라 체계적인 기술개발이 추진되었다.

그러나 계열화과정에서 과도한 투자와 경영불실로 폐업하든가 경영권을 넘긴 업체도 많았다. 한국이연공업이 대표적인 예의 하나가 될 것이다. 한국이연은 1943년 4월 조선항공기자재(주)로 설립되었다. 설립자는 물론 일본인이었고 해방이 되자 몇 안되는 남한의 기계공업체였다. 자체조립 기간에도 피스톤편의 수요는 컸으며 생산할 수 있는 업체는 이 회사 밖에 없었으므로 회사명이 조선이연에서 한국이연으로 바뀌고 귀속재산이 불하되던 1960년대초에도 여전히 중요한 부품공업체였다. 자동차 조립업체가 4개로 정착되고 국산화율이 제고되던 1974년 한국이연은 경영권이 충남방직으로 넘어가 오늘에 이르고 있

〈표 2〉 연도별 계열화추진 현황 (업체수)

구 분		1979	1980	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
지 정 계열화 품 목	자 동 차			102	102	111	111	112	112	112
	자동차품목	15	32	32	120	109	79	79	81	81
	모터사이클	-	-	52	52	55	55	55	55	55
	철도차량	-	-	43	43	43	64	64	64	64
	지 계 차	-	-	-	-	-	14	14	14	14
	계	15	32	229	317	279	251	252	326	326
모 기 업 체	자 동 차	6	7	8	8	7	7	7	7	7
	자동차품목			12	12	14	14	13	13	13
	모터사이클	1	1	2	2	2	2	2	2	2
	철도차량	-	-	3	3	3	3	3	3	3
	지 계 차	-	-	-	-	-	4	4	4	4
	계	7	8	25	25	26	30	29	29	29
			(17)	(17)	(16)	(18)	(17)	(17)	(22)	
수 급 업 체	자 동 차			262	220	221	223	179	179	235
	자동차품목	72	141	166	166	166	126	98	101	150
	모터사이클	4	11	87	67	67	66	45	45	51
	철도차량	-	-	46	52	52	47	42	42	35
	지 계 차	-	-	-	-	-	-	26	26	26
	계	76	152	561	505	506	462	391	393	497
			(474)	(419)	(419)	(393)	(333)	(335)	(436)	

주 : ()속의 숫자는 실업체수

자료 : 한국자동차공업 협동조합, 《자동차조합 30년사》, 1992.

다. 계열화는 한국 자동차공업의 발전에 필수였지만 시설을 확충하고 기술을 축적하여 국제경쟁력을 가지는 것은 쉽지 않았다.

그러나 1970년대 한국 자동차공업의 형성은 정부의 강력한 육성정책의 소산이었다. 이와같이 정부의 적극적인 국산화정책 추진으로 자동차부품공업은 계열화를 완료하고 한국 자동차산업의 수출산업화에 크게 기여하였으나 기술개발능력면에서 큰 취약성을 벗어나지 못하였다. 가장 큰 이유는 모기업인 자동차

메이커가 선진국과의 기술제휴에 의하여 차종개발을 하는 관계로 차종변경이 잦고 이에따른 부품도 기술 제휴를 하지 않을 수 없었기 때문이다. 둘째 이유는 부품업체의 기술인력 확보가 미약하여 스스로 기술 개발능력을 확보하지 못하고 있었고, 한편 모기업으로서의 부품의 품질유지와 납기를 맞추기 위하여 외국 부품업체와 기술제휴를 적극 권장하였기 때문이다.

〈김천욱 교수 : solid178@yonsei.ac.kr〉