

# 한국 자동차산업의 발자취

이 글에서는 우리나라 최초의 손으로 만든 승용차 '시바르'의 출현 때부터 최근의 '쏘나타', '산타페', '그랜저' 등의 도약때까지 우리나라 자동차산업의 발자취를 소개한다.

글·김 천 옥 / 연세대학교, 명예교수  
e-mail · solid178@yonsei.ac.kr

## 손으로 국산 자동차를 만들다

1945년 8월 15일 우리나라가 일제의 36년간의 식민통치에서 벗어났을 때 보유한 자동차는 총 7,326대로 남한에는 약 5,000대의 자동차가 있었다. 9월 초에 미군이 진주하고 군정이 실시되면서 휘발유와 차량의 수입이 시작되어 보유대수가 급격히 증가하였다. 그래도 1946년 말 현재 9,106대의 자동차가 등록되었는데 그 중 승용차는 1,434대에 불과하고 대부분이 트럭이었다.

1948년 8월 대한민국 정부가 수립되고 교통부가 설치되면서 자동차에 대한 행정이 본격화되었다. 차량도 꾸준히 증가하여 1949년 말에는 16,411대를 보유하게 되었고 그 중 트럭은 9,675대로 주종을 이루었다. 그러나 1950년 6월에 일어난 한국전쟁은 거의 모든 자동차를 파괴하였다. 1951년 말에 겨우 8,655대의 자동차가 등록되었으니 광복 이듬해보다도 더 숫자가 줄었다.

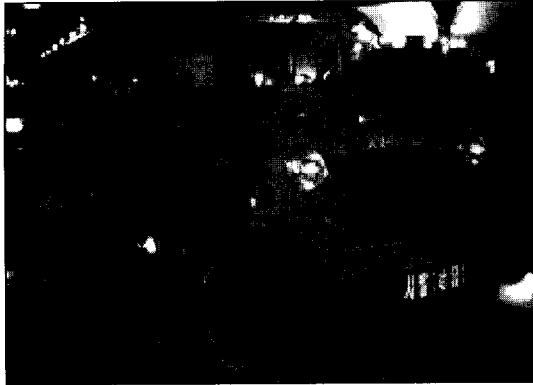
1953년 정부가 환도하고 휴전협정이 발효되면서 자동차에 대한 수요는 급격히 증가하였다. 그 중에도 특히 승용차와 버스의 수요가 왕성하여 소규모 기계공장에서 모든 수단을 동원하여 자동차를 조립하였다. 그 중 택시의 수요는 막대하였으나 적당한 승용차가 없어 어떤 형태로든지 승용차를 만

들어내지 않으면 안될 상태에 있었다. 이때 혜성처럼 나타난 국산차가 '시발자동차'이다.

1955년 10월 경북공에서 광복10주년 기념 산업박람회가 개최되었는데 열은 청록색의 지프 비슷한 승용차가 출품되어 대통령상을 탄 것이었다. 당시 출품된 공산품으로는 양초, 안전석냥, 광목 등 생필품과 탈곡기 등 농기계가 대부분이었는데 자동차를 우리 손으로 만들어 내었으니 참으로 놀라운 일이었다. 이 차는 1955년 4월부터 6월 사이에 최무성 씨가 운영하는 국제차량공업에서 엔진의 몸통을 직접 제작하여 조립한 국내 최초의 자동차였다.

이 차는 실린더블럭과 헤드만 주조하여 외주로 가공하였으며 나머지 부속은 시중에서 조달하여 조립한 것이므로 엄밀히 말하면 한국 최초의 승용차 제작의 영예를 안기에는 부족함이 많다. 그래도 우리가 시발자동차를 한국 최초의 국산차로 인정하는 것은 엔진을 만들 수 있었으므로 자동차 생산량을 임의로 조정할 수 있었다는 데 의의를 두고 있다.

버스도 미군이 불하한 트럭을 개조하여 만들었는데 보디는 드럼통을 잘라 퍼서 만든 철판을 사용하였다. 트럭의 차대가 높아 당시의 버스는 계단을 두 개 올라야 탈 수



한국 최초의 손으로 만든 승용차 '시바르'

있었고 엔진이 있는 맨 앞좌석은 아주 낮아 두 무릎을 하늘로 향해야 앉을 수 있었다. 미군의 무기 수송차(흔히 쓰리쿼터라 했다)도 개조하여 합승차로 하였는데 10여 명이 탈 수 있어 택시가 귀한 서울에서 인기가 높았다.

국제차량제작의 최무성 사장 등은 1호 엔진의 조립하여 시운전에 성공하자 보디를 새롭게 하여 박람회출품한 것이 '시발'이었다. 당시에는 한글 풀어쓰기가 한창 논의되고 있었으므로 차명을 '시발'로 표기하였는데 이 뜻은 한자로 처음 출발한다는 의미이어서 더욱 잘 된 이름 같았다.

일단 박람회에서 최우수상을 수상하자 상공부의 지원도 있고하여 시발자동차는 만들기 전에 이미 많은 주문이 들어왔다. 특히 이 차는 택시로 사용되었으니 당시 폭발적인 교통인구를 소화시키는 데 큰 역할을 담당하였고 시발자동차는 일약 한국의 유명한 기업이 되었다. 시발자동차는 한국 최초의 자동차라는 영예를 안고 1963년 회사가 문을 닫을 때까지 3,000여 대를 생산하여 한국의 부흥기에 택시로써 크게 기여하였다.

### 100% 국산화의 가치를 걸고

1961년 5월 16일의 구테타로 정권을 잡은 혁명정부는 경제개발5개년 계획을 수립하고 이를 강력히 추진하였다. 이 와중에서 정부는 재일교포의 자본을 유치한다는 명분하에 새나라자동차의 설립을 허가하고 일본닛산자동차의 소형승용차 볼루버드를 SKD로 수입하여 '새나라'라는 차명으로 국내에서 조립·판매하였다. 새나라자동차는 1년도 채 안되는 짧은 기간 총 2,700대를 생산하고 외화고갈을 이유로 폐쇄되고 말았다. 그러나 일단 본격적인 현대적 승용차의 성능을 확인한 이상 시발자동차 수준의 손으로 조립한 자동차는 다시 발붙일 곳이 없었다.

제1차경제개발 5개년계획이 순조롭게 진행되자 정부는 순수 국산 자동차 공장을 세워야 한다고 느꼈다. 당시 상공부 실무자들은 우리나라에 한 개의 승용차 공장과 한 개의 상용차(버스, 트럭)공장이 있으면 된다고 생각하였다. 이 계획에 따라 승용차 공장은 선진국의 소형차 모델을 도입하여 점차로 국산화를 높이고 버스와 트럭은 디젤엔진 공장을 세워 엔진을 공급하고 변속기 등 부품업체를 육성하면 전국에 산재한 차체공장에서 조립할 수 있다고 판단하였다.

이 정책에 따라 우선 폐쇄되어 있는 인천시 부평의 새나라자동차 공장을 불하하여 여기에 새 종합 자동차 공장을 세우려고 하였다. 당시 한국에서 유명한 자동차 조립회사는 서울의 하동환자동차와 부산의 신진공업사가 있었는데 신진공업사가 인수자가 되었다. 신진공업사는 신진자동차(주)로 회사를 개편하고 한국의 유일한 종합 자동차



회사가 되었다.

신진자동차는 일본의 도요다자동차의 코로나승용차를 SKD로 수입하여 조립·판매함으로써 일약 한국 제1의 기업으로 부상하였다. 신진자동차는 중형승용차 크라운을 생산하고 버스도 조립하여 국내 자동차공업을 리드하였으나 국산화율은 여전히 30% 수준이어서 정부는 과도한 외화부담과 함께 국내 자동차공업 육성이라는 목적을 이루지 못하여 고민하였다. 이에 상공부는 100% 국산화를 이루기 위해서는 국내에서 엔진과 차체를 직접 제조하는 길 밖에 없다고 확신하고 이 정책을 강력히 추진하였다.

이미 국내에는 신진자동차 외에 광주 의 아세아자동차와 안양의 현대자동차가 SKD 조립으로 승용차를 생산하고 있는 상태였고 기아산업도 3륜화물차를 생산하면서 승용차 생산의 길에 들어서려고 노력하고 있었다. 정부는 기득권을 인정하지 않고 엔진공장 및 차체공장을 완벽하게 세울 수 있는 자동차회사를 공모하였다. 이에 강력한 투자계획을 가지고 등장한 회사가 현대자동차였다. 현대자동차는 1967년 12월 29일 정부의 조립업 허가를 받은 지 이틀 만에 현대자동차공업(주)를 설립하고 본격적인 자동차공업에 진입하였다. 정부의 100% 국산화계획에 앞장서 1970년 미국의 포드자동차와 '자동차용 가솔린 및 디젤엔진 제조용주물 및 기계가공공장 건설을 위한 합작투자계약'을 체결하고 3사의 선두주자로 부상하였다. 신진자동차는 도요다자동차와 완전국산화를 위한 투자협상을 계속하였으나 도요다의 한국 철수로 인하여 무산되고 결국 미국의 GM사와 새로운 계약을 추진하면서

신진자동차는 해체되고 GM코리아가 탄생하게 되었다.

1973년 초 정부의 중화학공업화 정책에 따라 자동차 100% 국산화계획은 크게 수정되어 수출이 가능한 소형승용차 양산계획으로 바뀌었다. 현대자동차는 재빠르게 1973년 9월 20일 일본의 미쓰비시자동차와 '가솔린엔진, 변속기 및 후진축 제조를 위한 기술계약'을 체결하고 독자적인 수출용 소형승용차 양산계획을 추진하기 시작했다. 이 계약서에서 현대자동차는 이미 정부의 엔진공장 일원화계획에 의존하지 않고 소형승용차로 국내 시장을 석권하고 나아가 세계로 향할 도약의 발판을 마련하였다.

이것은 GM코리아나 기아산업이 기술제휴사의 잘 팔리는 소형차모델을 그대로 도입하려는 소극적 계획이 아니라 엔진 등 주요 장비의 제작만 선진국에 의존하고 차체는 독자모델로 하여 세계 시장을 목표로 한다는 원대한 계획을 세운 것이었다. 당시 국내의 전문가들은 현대자동차의 이런 시도를 자동차공업을 이해 못하는 만용이라 생각하는 경향이였다.

## 신화의 시대

현대자동차는 1974년 11월 이탈리아의 토리노 모터쇼에 승용차 포니를 출품하여 선풍적 인기를 끌었다. 포니의 차체는 이탈리아 밀라노의 유명한 이탈디자인(Ital Design)사에 의뢰하여 개발하였고 엔진 등 주요기기는 미쓰비시의 기술제휴로 생산공장을 울산에 짓고 있었다. 1975년 12월 1일 현대자동차는 2년 6개월에 걸친 종합자

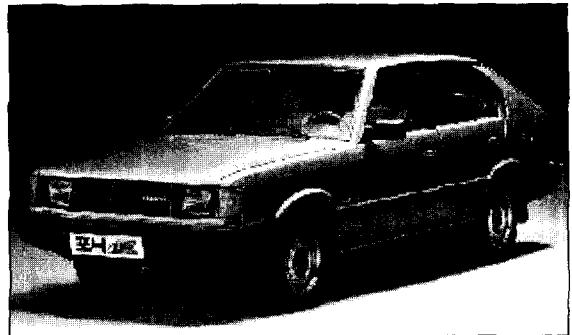
동차 공장의 건설을 마무리 짓고 포니의 본격 생산에 돌입하였다.

1976년 2월 29일 포니가 시판되자 한국 고유모델이라는 인식과 함께 폭발적인 인기를 차지하였다. 이미 국내 시장에는 기아산업이 국산화율 90% 이상의 브리사를 시판하고 있었고 GM코리아도 시보레1700을 시판하고 있었지만 포니의 인기는 이들을 모두 압도하였다. 1976년 현대자동차는 포니의 인기에 편승하여 14,826대의 승용차를 판매한 반면 기아산업은 6,991대, GM코리아는 3,788대를 판매하였을 뿐이었다. 이제 포니신화가 창조된 것이었다.

기아산업은 소형승용차 브리사의 위축을 만회하고자 K-303 등 새로운 모델을 도입하면서 차의 성능을 향상시켰으나 한 번 점화된 포니의 불길은 꺼지지 않았다. GM코리아도 제미니를 생산하면서 소형승용차 시장의 진출을 시도하였으나 성공적이지 못하였다. 이처럼 포니신화는 강력한 것이었다. 1976년에 19,847대를 판매하여 시장점유율 54.1%를 차지하였고 1978년에 38,411대, 1979년에 46,971대를 판매하여 1973년 8월의 계획서가 망상이 아니었음을 증명하였다.

### 세계를 무대로

현대자동차는 포니의 인기가 치솟고 독자적으로 조금씩 모델을 변경시킬 수 있게 되자 수출의 길을 모색하기 시작했다. 현대자동차는 1978년 3월 네델란드에 현지법인 HMM(Hyundai Motor Holland B.V.)를 설립하고 유럽진출을 본격화하였다. 이

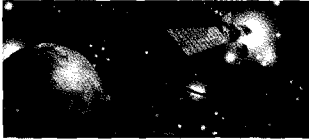


한국 자동차 북미수출 1호인 포니2

회사를 통하여 1978년에 1,240대, 1979년에 3,345대, 1980년에 3,231대의 포니가 판매되었다. 이 기간 중에 벨기에에도 수출하였고 중동에 대해서도 1976년 처녀 수출 후 꾸준히 수출 대수를 증가시키고 있었다. 그러나 역시 미국 시장에 진입하지 않고는 자동차 수출의 꿈을 이루었다고 할 수 없었다.

현대자동차는 미국 진출에 앞서 먼저 캐나다에 진출하여 북아메리카에 교두보를 마련하기로 하였다. 현지법인 HACI(Hyundai Auto Canada, Inc.)를 세우고 1984년 1월부터 시작되는 오토쇼에 포니2를 전시하여 큰 관심을 끌었다. 이에 앞서 1983년 11월 29일 현대자동차의 포니2 1,500대가 울산항을 출발하여 캐나다로 향하였다. 참으로 대담하고 실패를 생각하지도 않는 의욕적인 진출이었다.

1984년 1월 1일부터 현지판매가 시작되자 포니는 날개돋친 듯이 팔려 포니수출 원년에 25,123대를 판매하는 기록적 성과를 얻었다. 1985년 1월 18일부터는 중형차 스텔라를 캐나다 시장에 상륙시켰다. 포니의 인기 속에 스텔라까지 가세하자 현대자동차의 캐나다 시장 점유율은 크게 상승하여



1985년 말에는 7.0%에 이르면서 총 79,072대를 수출하였다. 이렇게 수출이 급신장하자 캐나다 현지의 일본차들이 긴장하기 시작했다.

경쟁사들의 집요한 견제 속에 현대자동차의 단점이 나타나기 시작했다. 단점은 먼저 스텔라의 전륜현가에서 발견되었다. 현대자동차는 현가방식을 바꾸고 출력을 키우는 등 만회를 노렸으나 한 번 실추된 신용은 회복되지 않았다. 퀘벡 주에 세웠던 현지 공장도 결국 문을 닫는 괴로운 경험을 거치면서 현대자동차는 미국에 상륙하려면 더 좋은 차야 한다는 것을 깨닫게 되었다.

캐나다에서의 경험을 바탕으로 하여 1985년 4월 26일 로스앤젤러스의 가든 그로브에 현지법인 HMA(Hyundai Motor America)를 설립하였다. 미국 시장 진출을 위한 첫 관문은 공해규정과 안전규정을 만족하는 것이었다. 특히 공해시험은 사전시험이므로 수출하기 전에 반드시 통과되어야 했고 이 기간이 1년 정도 걸렸다. 현대자동차는 미국의 공해규정에 만족시키기 위하여 엔진을 다점분사형으로 바꾸고 전륜구동의 FF카로 하여 차명을 엑셀이라 하였다.

엑셀의 인기는 가이 폭발적이라 할 수 있어 1986년 초년에 168,882대를 판매하는 기록을 세웠다. 그리고 다음 해에도 263,610대를 판매하여 수입 소형차 중 최다판매 기록을 수립하였다. 그러나 미국 시장에서 거센 바람을 일으키던 엑셀 열풍도 오래 가지 못하였다. 문제는 품질에 있었다. 엑셀 상륙 3년이 지나자 열풍도 가시고 이후 10년간 현대자동차는 미국 시장의 신뢰를 회복하기 위해 와신상담하며 품질 개선에 땀을

흘려야 했다.

## 시련과 재편

1979년 사상 최초로 20만 대 생산을 돌파하여 자동차 생산국으로 발돋움 하려던 한국의 자동차산업은 1980년의 고유가, 정치적 혼란, 군부의 집권 등으로 바닥을 알 수 없는 심연으로 빠져들고 있었다. 전반적인 수출은 크게 위축되어 172억 1,000만 달러에 불과하였고 수입은 늘어나 47억 6,000만 달러의 무역수지 적자를 보였다. 현대자동차의 포니도 1979년의 6만 4,886대의 기록적인 생산으로부터 46.4%나 감소한 3만 4,772대에 머물렀다. 정부는 제3공화국 시대의 중화학공업화 정책을 수정하기 시작했다.

1980년 8월 19일 '국가보위비상대책위원회'는 중화학공업이 과잉투자 되었으며 특히 자동차는 5사의 난립으로 생산용량 연산 35만 대에 대하여 내수 11만 대 수준이어서 가동률이 34%에 불과하다고 주장하였다. 따라서 자동차회사를 통폐합하여 생산 설비를 줄이고 내수에 맞는 규모의 생산을 유도함으로써 자동차공업을 정상화한다는 결론이었다. 이 정책에 따라 기아산업은 승용차생산이 금지되고 오토바이 생산은 대립산업에 양도하도록 하였다. 승용차 생산도 현대자동차와 새한자동차를 통합하여 한 개의 회사로 하려고 하였으나 GM측과의 협의가 결렬되면서 2사 체제를 유지하여 결국 승용차 생산은 현대, 새한자동차로 2원화되고 상용차 생산은 기아산업과 동아자동차로 2원화되는 과도적 체제로 정착되었다.



기아산업을 파산의 위기에서 구출하고 봉고신화를 일으킨 봉고코치



새로운 SUV의 세계를 연 현대자동차의 신타페-미국 시장에서 성공하였다

이 구조조정에서 가장 피해를 본 회사는 기아산업이었다. 천신만고 끝에 겨우 승용차 시장에 진입하여 브리사 시리즈를 생산하며 도약하려던 계획이 무산되고 소형트럭 생산만으로 회사를 지탱하여야 하는 경영상 절박한 상황에 처하게 되었다. 이 곤란을 극복하고 신화를 창조한 것이 '1톤트럭 봉고'의 개작이었다.

'봉고'라는 명칭은 기술제휴 선인 일본 동양공업(현재 마즈다자동차)의 트럭명이었다. 기아가 그 모델을 그대로 도입하여 생산하고 있었는데 김선홍 회장은 기아를 살리려고 이를 개조하여 미니버스 봉고코치를 개발한 것이었다. 1981년 8월 기아산업은 봉고코치를 발매하기 시작했다. 이 차는 봉고트럭을 개조한 것이어서 뒷바퀴가 두 짝인 묘한 모양의 미니버스였다.

미니버스는 1978년부터 현대자동차가 생산하여 판매하였으나 당시의 도로여건상 안정성이 부족하여 자주 전복되었으므로 팔리지 않아 거의 생산을 중단한 상태였다. 여기에 기아의 봉고가 등장한 것이었다. 기아의 봉고는 뒷바퀴가 두 짝이어서 좌우 안정

성이 우수하여 험로에서도 주행하기에 무리가 없었다. 또한 화물적재 능력도 있어 12명까지 승객을 태우거나 1톤 가까운 하물을 실을 수도 있었다. 이런 작은 특성이 '봉고 신화'라는 기적을 일으키면서 기아산업을 파산의 구렁이에서 꺼내 주었다.

봉고는 1982년에 1만 1,330대를 생산하여 미니버스의 대명사가 되었고 1983년이 되자 기아산업은 완전히 부실기업에서 벗어날 수 있었다. 1985년 봉고는 1만 8,528대를 생산하여 기아산업을 단단한 재무구조로 변신시켰으며 재차 승용차 시장에 진입하려는 꿈을 실현시켜 주었다. 누구도 기아산업이 부실기업이어서 승용차를 생산하면 안 된다는 말을 할 수 없었다. 1987년 드디어 기아산업은 다시 승용차 프라이드를 생산하기 시작했다. 이것이 기아의 자존심 즉 프라이드였다.

역사가 가장 오래된 새한자동차는 김우중 회장의 진두지휘로 사업의 확장을 피하면서 1983년 1월 대우자동차로 상호를 바꾸어 대우그룹의 주력기업으로 육성하기 시작했다. 첫 작품이 수출용 소형승용차 '르망'이



었다. 이 소형승용차는 독일 오펔사의 '카멧'으로 유럽에서 큰 인기를 누리는 우수한 차였다. 대우자동차는 '르망'을 생산하여 국내 시장에 팔고 일부는 미국에 직접 수출하기로 하였다. 그런데 국내에서는 세제상 1,500cc 미만으로 하여야 하였으므로 수출용인 1,600cc 엔진을 고쳐 두 종의 엔진을 생산하여야 했다. 결국 이것이 내수용 '르망'의 성능을 제한하였으나 그래도 대우자동차가 생산한 가장 좋은 차였다.

### 희망찬 지구 가족으로

1997년의 악몽같은 외환위기를 겪고 IMF관리경제체제를 지나면서 자동차산업에는 많은 변화가 일어났다. 기아자동차가 파산하여 경영권이 현대자동차로 넘어갔고, 대우자동차는 분할되어 GM에 팔렸으며, 뒤 늦게 시작한 삼성자동차는 부득이 프랑스의 르노공단에 매각되었다. 쌍용자동차도 3조 원이 넘는 막대한 부채 속에 그래도 성장하여 다시 국제 시장에 매물로 나서게 되었다. 2003년 11월 19일 마감한 인수입찰서는 외국 10개 사가 제출한 것으로 알려졌으며 곧 새 주인이 나타날 것이다.

이런 지각변동의 혼란 속에서도 한국의 자동차산업은 눈부신 발전을 계속하였다. 먼저 기아자동차를 인수한 현대-기아자동차그룹이 새롭게 태어나 세계 메이저의 하나가 되겠다고 널리 세계로 향하고 있는 것이다. 그동안 엑셀의 좌절 이후 현대자동차는 미국시장에서 고전하고 있었다. 이를 만회하기 위하여 유럽 시장을 적극 개척하고 전 세계 어느 곳이나 차가 필요한 곳에는 수

출하였다. 그런데 미국 시장에서 신뢰를 회복한 것이다.

미국의 권위지 '컨슈머 리포트'는 50주년 기념호에서 '2003년의 추천 차종'으로 현대자동차의 쏘나타, 싼타페, 그랜저 등 세 개 차종을 뽑았다. 참으로 감격스런 일이다. 미국의 언론들도 현대자동차의 품질을 "일본 차들과 대등한 수준이 되었다"라고 격찬하고 있다. 이제는 오랜 동안의 싸구려 차라는 이미지를 벗어나고 있는 것이다. 이를 바탕으로 하여 현대자동차는 단독으로 2003년 수출 100만 대, 수출액 100억 달러 돌파를 예견하고 있다. 참으로 자랑스럽다.

대우자동차는 오랜 진통 끝에 GM에 매각된 후 비교적 정상화를 찾기 시작했고 르노-삼성자동차도 SM5의 호조 속에 도약을 꿈꾸게 되었다.

한국의 자동차산업은 이제 국가 기간산업이 되었다. 무역수지를 크게 개선하는 수지 흑자 1위 산업이고 연초에는 반도체를 제치고 수출산업 1위가 되기도 하였다. 2003년에는 극심한 내수 부진 속에서도 수출의 호조로 계속 성장하면서 한국 경제의 대들보로 손색이 없다. 한국 자동차공업협회의 2004년 전망에 의하면 생산 331만 대로 2001년의 기록 315만 대를 넘어설 것이라 한다. 이제 한국 자동차는 국산화 100%를 지향하던 한국인만의 차가 아니라 지구 속으로 파고들면서 지구의 번영을 가져오며 큰 희망을 선사하는 지구인의 차로 승화하여야 할 것이다.