



한국자동차공업사초

(韓國自動車工業史抄)-2

김 천 욱 교수 · 연세대학교

자동차개조시대

자동차공업의 초기에는 자동차에 매료된 숙련기술자들이나 자동차사업에 전망을 둔 소규모 기업가들이 철공소 수준의 시설로 차체를 조립하여 완성하는 것이 일반적이다. 이와같은 시기는 아직 자동차공업이라고 부를만한 공업형태의 조직적 발전은 이루어지지 않는다. 특히 우리나라는 공업화에서 후진국이었기 때문에 독자적인 엔진생산이 불가능하였고 따라서 차체조립의 범주에서 벗어나지 못한 시기가 있었다.

한국에 선진국의 자동차가 본격적으로 수입되기 시작한 것은 일본에 포드자동차와 GM의 시보레가 조립되기 시작한 후이다. 일본정부는 자동차의 필요성을 제1차 세계대전을 통하여 절감하고 보조금을 지급하면서 자동차공업을 육성하였으나 차종은 군용트럭이었기 때문에 승용차생산은 민간에 맡겨져 있었다. 민간에서는 이시가와지마(石川島)자동차제조, 도쿄가스전기공업(東京瓦斯電氣工業), 가이신샤(快進社) 등이 승용차를 조립하고 있었으나 기술의 절대적 낙후와 영세성으로 미국의 대량생산업체와 경쟁할 수준이 아니었다.

포드자동차는 1925년에 불입자본금 400만엔으로 일본 포드자동차를 설립하고 요코하마(横浜)시에서 조립업무를 시작하였다. 1927년에는 GM이 오사카(大阪)에 자본금 800만엔의 일본시보레를 설립하고 KD조립을 시작하였다. 이로써 한국에도 요코하마에서 조립된 포드T형이 수입되기 시작하였다. 서울에는 미국인 경영의 세루상회가 필동에 수입차 대리점을 열고 미국의 포드승용차를 수입하여 판매하였다. 1928년에 에가와(江川)라는 일본인이 인사동에 차체공장을 세우고 주로 미국에서 수입조립된 승용차에 박스형의 보디를 만들어 씨워 클로즈드형으로 개조하는 사업을 하였다. 1920년까지 미국의 승용차들은 오픈형인 투어링 모델을 표준형으로 생산하였으므로 수입되는 차들도 대부분 오픈형이었다. 클로즈드형도 생산하였지만 주문제작이었으므로 포드차의 경우 차액이 \$202이나 되어 오픈형 차값의 51.4%나 더 주어야 할 수 있었으니 해외공장에서 조립하는 일반 승용차는 모두 오픈형으로 출고 되었었다.

그러나 1922년 허드슨자동차가 지붕이 있는 클로즈드형을 오픈형에 \$100 추가한 가격으로 시판하면서 미국에서는 승용차 하드탑시대가 도래하여 1930년이 되면서 클로즈드형 일색으로 변하였다. 따라서 에가와와 하드탑제작은 시기를 잘 선택하였다고 할 수 있다. 1931년 일본이 소위 만주사변을 일으키면서 국제관계가 악화되자 국내 유일의 수입자동차 대리점이었던 세루상회의 미국인 주인은 일본인 구즈모도(楠本)에게 매도하고 철수하였다. 상점을 인수한 구즈모도는 상점의 이름을 구즈모도상점으로 바꾸고 포드A형 승용차를 계속 수입하여 판매하였다. 1932년에는 포드A형이 B형으로 바뀌면서 엔진의 출력이 향상되자 판매도 크게 늘어났다. 이렇게 장사가 잘되자 구즈모도상점은 이듬해(1933) 필동에 대지 2,000평의 본격적인 차체공장을 세우고 보디제작과 정비공장을 운영하였다. 이 공장에서는 버스조립공장도 세우고 미국 포드자동차의 버스 부품을 일본에서 들여와 20인승 포드버스를 조립생산하였다. 이 버스의 생산이 알려지자 각 지

방의 운수업자들이 다투어 주문하는 바람에 버스조립업은 호황을 누렸으며 당시 서울시내에서 전차를 운영하던 경전전기 주식회사가 최대 고객이 되었다. 경전은 1935년 구즈모도 상점에서 조립제작된 유선형 대형 버스를 경전(京電)버스라는 이름으로 서울 시내에서 운행하여 버스수요를 크게하였다.

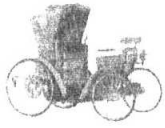
당시 동자동에 있던 경성모터스회사는 GM의 시보레특약대리점을 경영하면서 정비 뿐 아니라 보디제작공장도 운영하였다. 그 후 버스와 트럭에 대한 수요가 급증하자 한국인이 경영하는 정비공장도 생기고 보디공장(경성 보디공장-오필영)도 태어났다. 1931년 일본은 만주사변을 일으켜 만주국이라는 괴뢰국을 세웠을 뿐 아니라 이듬 해에는 상하이를 침공하여 일부를 점령하였고 중일전쟁을 준비하느라 광분하고 있었다. 따라서 전략물자인 휘발유는 통제를 받았으며 배급제를 실시하여 휘발유 자동차의 생산은 거의 중단되기에 이르렀다. 일본에서 포드와 시보레를 조립생산하던 일본 포드자동차와 일본 GM은 1936년 제정된 [자동차제조사업법]에 의하여 경영권을 빼앗기고 자동차부품 관세율이 종래의 50%에서 70%로 오르자 영업을 포기하고 1938년 일본에서 철수하고 말았다.

이 와중에서 일본은 조선을 대륙침략의 병참기지로 하기 위하여 그동안 금기로 여겨왔던 조선내의 중공업 시설을 적극 도입하기에 이르렀다. 중일전쟁이 발발한 1937년 이후에는 일본 중공업체들의 조선지사 또는 분공장이 활발하게 설립되었다. 당시 자동차부품들은 내구성이 약하여 자주 파손되었으며 특히 엔진은 실린더의 마멸이 심하여 출력이 급강하하므로 자주 보링하여 재생할 수 밖에 없었다. 이렇게 실린더 벽을 깎아내면 피스톤링의 오버사이즈(깎아낸 만큼 커진 피스톤링)가 필요하므로 피스톤링의 국내 생산이 꼭 필요하였다. 경기도 부평에는 고요세이코(光洋精工)의 분공장이 세워져 자동차에 꼭 필요한 베어링을 생산하기 시작하였고 대전에는 조선이연항공기자재(주)가 1943년 4월에 설립되었다. 이 회사는 피스톤링과 실린더라이너를 생산하였는데 이것은 항공기엔진 뿐 아니라 자동차엔진의 재생에도 꼭 필요한 부품이었다.

이렇게 되자 조선에도 자동차조립에 소요되는 부품의 생산에 한국인 사업가들도 적극 참여하기 시작하였다. 국산자동차회사에서는 스프링을 생산하였으며 영등포의 조선자동차공업은 엔진의 슬리브, 기어 및 볼트-너트를 생산하였다. 이 무렵 국내 자동차부품공업을 선도하고 있던 회사로는 슬리브를 생산하던 영등포의 중앙기계(박용구), 스프링을 제작하던 휘경동의 경성스프링(유희준)과 위에서 설명한 부평의 베어링공장과 대전의 피스톤링 및 실린더 라이너공장이었다.

그러나 전황이 극도로 나빠지자 휘발유 배급이 축소되면서 민수용 트럭들은 거의 구할 수 없게 되었다. 부득이 목탄차라는 희한한 차가 등장하였다. 이 차는 맹렬히 연소하는 숯불에 물방울을 떨어뜨려 수성가스를 얻어 실린더 내에서 연소시키는 일종의 가스엔진인데 수성가스의 발열량이 낮아 출력이 극도로 저하되어 웬만한 고개길도 올라가지 못하였다. 태평양전쟁이 격화되면서 일본으로부터의 부품공급도 완전히 차단되었으므로 고장난 자동차는 수리도 못하고 폐기할 수 밖에 없어 자동차의 보유대수는 점차로 감소되었다. 택시로 이용되던 승용차(닛산자동차의 닛또산도 수입되고 있었다)는 아세틸렌 가스를 이용하는 소위 카바이트 차로 개조하기도 하였으나 고장으로 인한 폐기는 어쩔 수 없었다. 1945년 4월 전국의 자동차 보유대수는 7,326대에 불과하였으며 승용차는 1,526대 였으니 이런 상황에서 자동차공업이란 상상할 수도 없었다.

일제 말기 한국인에 의하여 운영되고 있던 정비업체로는 경성서비스(정형묵)가 가장 규모가 커서 40%를 점유하였고 명륜동에 경성공업사(이홍광), 효제동에 삼화서비스(정인조), 광화문에 대륙모터스(윤인병), 갈월동에 대동서비스(정주영)등이 있었다. 또한 보링공장들도 있었는데 서대문에 자기공업사(이억운), 동대문에 조선이연공업사(김정배, 조중훈)가 있었다. 여기서 특기할 인물은 대동서비스의 정주영(鄭周永)과 조선이연공업사의 조중훈(趙重勳)이다. 정주영은 자동차서비스 사업에서 시작하여 집념으로 자동차조립공장인 현대자동차를 창설하였고, 조중훈도 자동차서비스업에서 시작하여 운수업에서 대성하고 한진과 대한항



〈표 1〉 연도별 자동차 보유현황 (단위: 대)

연도	승용차	트럭	승합차	소형	특수	계
1946	1,434	5,737	766	895	274	9,106
1947	2,323	8,735	684	1,382	329	13,453
1948	3,012	9,236	723	1,414	323	14,708
1949	3,880	9,675	1,002	1,489	365	16,411

자료: 교통부, 한국교통 60년약사, 1958.

것이 시중에 나돌기 시작하자 자동차수리업체들은 고물의 목탄차를 휘발유차로 개조하느라 분주했다.

남한에 진주한 미군은 군정청을 설치하면서 공로(公路)의 중요성을 강조하여 1946년 3월 공로국을 설치하였다. 공로국에는 총무과, 자동차과, 공로과, 재무과, 기술과의 5개과를 두고 지방의 도내무국에도 운수과를 두어 자동차행정을 담당하게 하였으며 자동차 보유대수도 급격히 증가하기 시작하였다. 이 기간중의 자동차의 증가는 주로 미군에 의한 잉여물자 불하로 이루어졌는데 군정당국은 자동차의 운영을 원활하게 하기 위하여 (조선자동차배급주식회사)를 설립하고 자동차 부품과 타이어를 수입하여 공급하게 하였다.

1948년 8월 15일 대한민국정부가 수립되면서 공로국은 교통부 육운국 공로과로 개편되었다.

해방 이후 6.25동란까지의 자동차보유실태는 위의 〈표 1〉과 같다.

1949년에는 국내 자동차의 보유대수가 16,411대로 일제차가 점차로 대체되어 미군불하차와 미군에서 유출된 부품으로 조립한 자동차가 주류를 이루었으나 약 30%는 사용이 불가능한 고물차였다. 이들 고물차들은 엔진, 트랜스미션, 차축등을 미군에서 흘러나온 부품으로 교체하고 개조하여도 차량등록이 되었기 때문에 종래 일제차에 맞추어 제작하던 자동차부품업체들이 점차로 미제차에 맞는 부품의 제작으로 전환되어 갔다. 이 당시 새로 공급되는 승용차는 대개 미군불하의 지프차에 하드탑을 얹고 도색(대개 흑색)을 바꾼 것이었다. 한국정부는 1950년 3월 29일 최초의 국산부품공업 육성시책을 발표하고 상공부, 교통부, 국방부 합동으로 지정군납업체를 지정고시 하였다. 이 때 지정된 품목은 13종이었는데 군납지정업체는 〈표 2〉와 같다.(다음호에 계속)

〈김천욱교수: solid178@bubble.yonsei.ac.kr〉

*이 글과 관련된 사진 및 Data 등 자료를 가지고 계신분은 필자에게 연락주시기 바랍니다.

공을 설립하였다. 모두 한국 자동차공업의 선각자의 한 사람으로 시작하여 세계적인 회사를 키운 입지전적 인물들이다. 1945년 8월 15일 일본이 항복하면서 우리나라는 36년에 걸친 일제의 사슬에서 벗어났고 9월에 미군이 상륙하자 그들이 가져온 GMC트럭은 경이었다. 우선 뒷바퀴가 2열로 바퀴가 웅장했고 어떤 언덕도 단숨에 올라가는 강력한 힘이 보는 사람을 압도했다. 일본군이 항복에 이르면서도 상당량의 휘발유를 비축해 놓았었으므로 이

〈표 2〉 최초의 정부지정 자동차부품 납품업체

업체명	대표자	주생산부품명
동양피스톤	이명규	피스톤
경성스프링	오문환	스프링
대본제작소	윤성술, 윤태술	피스톤핀
삼화가스켓	차동호, 윤병의	가스켓
신규회제작소	신규희	테일램프, 라이트쇼켓, 반사경 브레이크호스, 클러치
동양라이닝	백우현	브레이크라이닝
금강공작소	이흥광	브레이크드럼, 허브
한국이연회사	김재원, 김창원	피스톤링
국산자동차회사	김용주	스프링
조선광학초자		라이트렌즈
조선콜크사	김광선	콜크판
대한철강	허주열, 허승열	스프링
삼화정공	윤준모	피스톤핀, 조인트, 베어링, 기어

자료: 한국자동차공업 협동조합, 자동차조합 30년사, 1992.