

韓國의 自動車 産業政策에 관한 一 研究 - 部品産業의 委託生産制 形成과 産業 政策 -

張炳翼
經濟學科

〈要 約〉

韓國은 自動車産業의 後發國임에도 불구하고 비교적 短期間內에 自動車産業國家로 부상하였는데 이는 部品産業의 發展에 힘 입는 바가 크다.

본 論文은 George.J. Stigler의 複合工程을 갖는 生産物의 生産費決定理論을 약간 수정하여 自動車産業의 委託生産制의 受當性을 說明하고, 自動車産業의 委託生産制형성·재편성 過程에서 自動車組立産業과 政府의 部品産業育成을 위한 産業政策을 分析·檢討하였다.

A Study of Industrial Policy of Automobile in Korea - The Formation of Production System on Commission and Industrial Policy in The Auto Parts and Components Industry -

Chang Byung Ik
Dept. of Economics

〈Abstract〉

Recently, Korea became one of major country to produce automobile even though she joined auto industry too late. The reason of such a result comes from the promotion of auto parts and components industry.

The purpose of this paper is to analyze production system on

commission to use the George J. Stigler's analysis with multiple process. Also we examine the role of automobile assembly industry in developing production system on commission and industrial policies of government to promote auto parts and components industry.

序 論

韓國의 自動車 産業은 1960년대 초 生産을 개시하여 1970년대 중반에는 輸入 代替段階로 이행하였고, 乘用車 生産은 1980년대 후반 輸出 成長段階로 이행하였으며,¹⁾ 1988년 현재 한국은 자동차 생산 세계 10위, 수출 세계 9위의 자동차 산업국으로 부상하였다²⁾.

생산이 증대됨에 따라 自動車 産業이 國民經濟에서 차지하는 比重도 점차 증대되어 生産額의 제조업 대비 비중이 1980년 3.1%에서 1989년에는 6.6%로 증가하였고 雇傭의 제조업 대비 비중이 1980년 3.1%에서 1989년 4.4%로 증가하였으며 輸出의 제조업 대비 비중도 1980년 0.8%에서 1989년 4.2%로 증가하여³⁾ 한국의 주요 기간산업으로 부상하였다.

自動車는 약 5~10만개의 部品으로 構成되는데 수 많은 部品은 한 공장에서 제작되기에는 비용이 너무 크므로 통상 核心工程만 自動車 組立企業에서 담당하고 나머지 部品製作은 部品業體에 委託 生産하고 있어 部品 委託 生産依存도가 여타 산업보다 월등히 높은 편이며⁴⁾, 部品の 完製品에 대한 專屬性이 높은 特性을 갖는다. 그러므로 自動車 部品 産業은 自動車 組立企業을 중심으로 部品業體가 專屬性이 강한 去來關係를 유지한다. 따라서 自動車 産業의 發展은 部品産業의 發展을 전제로 한다. 즉, 完成車의 競爭力(가격, 품질 및 성능)은 部品産業의 發展如下에 달려 있다고 하여도 과언이 아니다.

전술한 바와 같이 韓國이 自動車 産業의 後發國임에도 불구하고 비교적 短期間內에 自動車 産業國으로 부상하였는데 이에 部品産業의 發展에 힘입은 바가 크다고 볼 수 있다⁵⁾.

이와 같이 자동차 산업의 발전에 있어서 部品産業의 발전이 매우 重要함에도 불구하고 지금까지 자동차 부품산업에 대한 研究動向을 보면 주로 자동차 부품 산업의 현황, 문제점 및 과제에 대한 연구가 중심이 되어 왔으며, 자동차 부품산업의 형성, 확충과정과 部品 産業育成을 위한 政策에 관한 研究는 매우 미흡한 실정이었다.

이리하여 본 논문에서는 自動車 部品産業의 委託生産制 形成, 擴充過程에서 自動車 組立産業과 政府의 部品産業 政策에 대해 考察하고자 한다.

1) 張炳翼; 1992.

2) 金周勳 外 1991. 6., pp.47~48.

3) 金周勳 外 1991.6., p.52.

4) 자동차 부품의 위탁 생산의존도는 승용차 67.6%, 버스 55.5%, 트럭 48.0%로서, 컬러 TV(46.5%), VTR(45.7%)보다 훨씬 높다. 洪性元 外, 1989.8., p.34.

5) 자동차 부품의 국산화율은 1960년대 25%, 70년대 65%, 80년대 95%, 1990년대에는 100%를 목표로 하고 있다. 金周勳 外 1991. p.48.

상기 연구목적에 부응하여 본 논문은 다음과 같이 구성되어 있다. I장에서는 G.J. Stigler의 복합공정을 갖는 생산물의 생산비결정이론을 약간 수정하여 自動車 組立産業의 部品委託生産의 妥當性を 설명하며, II장에서는 1980년대 중반부터 완성차의 생산이 증대되는 가운데 부품외제화의 필요성이 고조되었지만 당시 이에 대응하는 國內 部品産業의 實態는 어떠한지 살펴본다.

III장에서는 완성차의 생산, 수출의 증대는 부품산업의 생산규모 확대, 수입부품의 국산화, 코스트 다운, 품질향상 및 부품통합의 효율화를 요구하는 가운데 自動車 組立企業別 系列 委託 生産制의 形成, 擴充過程과 이 과정에서의 自動車 組立産業의 部品産業에 대한 政策을 살펴 보며, IV장에서는 자동차 부품산업의 계열 위탁 생산제 형성, 확충과정에서 政府의 自動車 部品産業 育成政策을 중소기업 계열화 촉진법, 중소기업 근대화 사업 지원, 유망중소기업에 대한 지원, 중소기업창업 지원제도, 기계류, 부품 및 소재류 국산화 계획등으로 나누어 고찰한다.

V장에서는 1980년대에 전개된 自動車 組立産業과 政府의 自動車 部品産業에 대한 일련의 政策成果를 分析하며, VI장은 結論部分으로 지금까지의 分析을 整理하며, 한국자동차 부품산업의 금후의 과제에 대해서도 언급한다.

I. 委託生産制의 理論的 背景

自動車의 生産은 다종다양한 材料와 生産技術에 의해 수만점의 部品組立으로 이루어지므로 자동차 조립산업의 部品調達은 시장구입(外製化)에 의존하는 바가 크다. 部品の 市場購入 理由는 다음과 같다.

첫째, 自動車 産業은 다종의 산업과 관련되어 있으므로 그 投下設備·技術도 다양하여 이를 한 기업에서 생산하게 되면 막대한 經營資源이 필요하다. 經營資源이라 함은 기업이 사업을 수행, 전개해 나가는데 필요한 제 요소, 즉 生産設備, 生産技術(생산과 관련된 know-how, 경험 등), 專門人力 등을 의미한다. 현실적으로 자동차 생산에 있어서 모든 공정의 완전한 內製化는 不可能하다고 해도 과언은 아니다. 그 때문에 자동차 생산에 필요한 經營資源의 일부는 企業外部에서 調達하지 않을 수 없다.

둘째, 部品の 市場購入의 또 다른 이유는 景氣 變動에 대한 伸縮性 確保에 있다. 自社 內에서 生産할 경우에는 경기변동, 수요의 변화에 대응하여 생산을 축소하거나 조업을 중단하는 경우에는 유휴설비가 발생하여 固定費用이 지출되지 않으면 안된다. 그러므로 內製를 줄이고 外製를 增加시키면 경기후퇴시 固定費用의 節約이 가능하다.

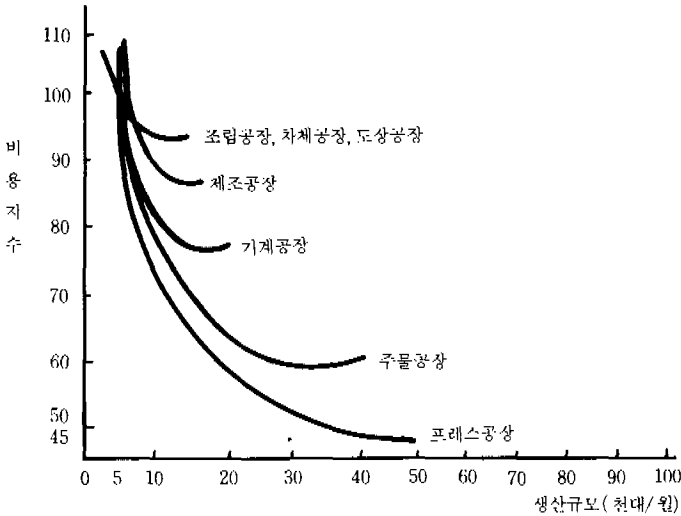
셋째, 部品外製化는 보다 長期的인 變動에 대한 彈力性を 確保하기 위해서이다. 즉 어떤 작업이 組織內部的 作業이 되면, 이를 고정, 또는 유지 및 확대하려는 경향이 발생한다. 그 때문에 環境變化나 新技術에 대한 適應이 어려워지고 기업조직으로서 어떤 부문에 있어서는 生産縮小와 撤廢에 큰 抵抗이 수반되며, 기업조직의 규모확대에 따른 각 부문간의 官僚主義的 偏狹性이 강화되어 조직내의 거래코스트가 높아진다.

더우기 內部組織이 複雜化되면 組織 全體의 效率도 떨어질 가능성이 있다. 예를 들면 각 부문에 종사하는 종업원간에는 행동의 동기와 양식이 서로 다르기 때문에 양자간 의사

소통이 잘 이루어지지 않는다. 그 때문에 組織全體의 效率性이 떨어지는 경우가 있다⁶⁾.

넷째, <그림 I-1>에서 보듯이 自動車 生産의 각 工程의 最適規模가 다르기 때문에 自社에서 生産하기에는 規模의 不經濟性이 크다던가 혹은 반대로 規模의 經濟性이 큰 工程의 코스트를 節減하기 위해서이다.

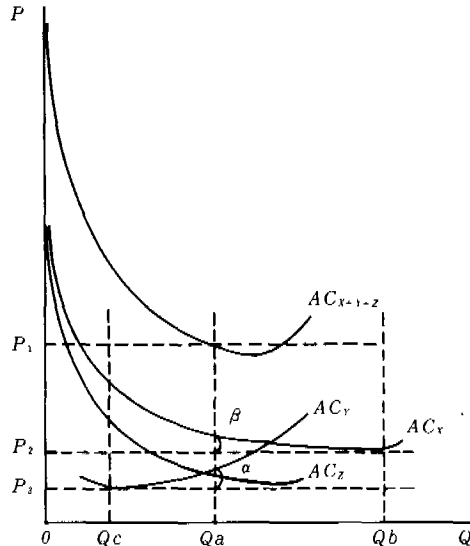
<그림 I-1> 各 工程別 生産規模 費用曲線



註 : 5천대/월 일 때 지수를 100으로 하였음.

資料 : 韓國産業銀行, 1983, p. 280.

<그림 I-2> 複合工程을 갖는 生産物의 産業費 決定



資料 : G.J. Stigler 1963, p. 209.

<그림 I-2>는 複合工程을 갖는 生産物의 生産費 決定을 나타낸 것이다. 여기서는 단순화를 위해서 自動車 生産이 x, y, z의 세 工程으로 되어 있고, 각 工程의 비용함수는 각각

6) 今井賢 · 外, 1982, p. 59.

다른 성질을 가지고 있다고 가정하자. 또, 각 工程의 코스트는 다른 工程의 코스트와는 獨立的이고 각 工程의 산출은 최종생산물의 산출에 비례하여 去來 코스트는 不必要한 것으로 가정한다.

특정기업 a의 연간 生産量은 Q_a 라 하면 모든 工程을 自社内部에서 生産할 경우 총 평균 비용은 P_1 이 된다. 이 경우 Z공정은 최종 조립공정이므로 이는 內製化하지 않으면 안 된다. 그러나 y와 같은 工程은 規模의 不經濟가 크기 때문에 自社内部에서 y 工程의 최적규모인 Q_c 규모의 工場을 몇 개 가지던가 혹은 외부 코스트 조건에 맞는 몇개의 기업에 일임하는 것이 가능하다. 이렇게 되면 y공정의 코스트는 P_3 이상 높아지지 않으므로 그 차이 (α)만큼 총 평균비용이 낮아진다. 또 X공정과 같이 規模의 經濟性이 너무 커서 a 기업의 需要를 훨씬 上廻하는 곳에서 最低 生産費가 달성될 경우(예를 들면 프레스 工程)에는 그에 특화된 전문기업으로부터 P_2 가격으로 구입하면 코스트는 β 만큼 낮아진다.

이상이 자동차 조립산업의 部品の 市場購入(外製化)의 理由이며, 대부분의 조립형 산업에서 內製率이 낮은 것은 거의 대부분 이상의 네가지 이유 때문이다.

II. 部品外製化의 必要性增大와 國內部品産業의 實態

韓國의 自動車産業은 1962년 SKD(semi-knock down) 生産에서 시작하여 1970년대 중반 이후 輸入代替 段階에 들어갔으며 1980년대 중반이후부터 輸出成長段階에 진입하였다. 1980년대 중반 이후 부터 完成車의 生産이 急増함에 따라 部品外製化의 必要性이 增大되었는데 이는 완성차 생산이 급격히 증가함에 따라 内部組織의 肥大化, 複雑化를 防止하기 위해서이고 또한 自動車 生産과 관련하여 각 工程의 最適生産規模가 相異하므로 工程 가운데는 外製化하는 것이 生産코스트 측면에서 有利한 점이 많기 때문이다.

이와 같은 자동차 조립산업의 部品外製化의 必要性增大에 대해 1980년대 중반 部品産業의 實態는 어떠했는지 살펴보기로 하자. 당시 부품산업의 실태를 보면 (1) 部品企業의 規模가 零細하여 (2) 保有設備面에서도 部品需要의 양적, 질적 增大에 대응하기에는 不充分하였다. (3) 또한 부품기업의 技術人力(기술자, 숙련공)도 不足하고 轉職率도 높은 편이었으며, (4) 부품기업과 자동차 조립기업간 去來 關係가 不安定하여 양자간 信賴關係가 形成되지 못하였다.

상기 (1)과 관련하여 從業員, 納品額 規模面에서 零細하며 (<표 II-1,2> 참조), 또한 企業規模의 韓日間 比較 (<표 II-3> 참조)에서도 韓國의 부품기업 규모가 매우 零細한 실정이다.

〈표 II-1〉 自動車 部品産業의 從業員 規模別 推移 (단위 : 人, 社, %)

從業員 規模	1983		1984		1985	
	企業數	比率	企業數	比率	企業數	比率
1 ~ 50	440	55.5	443	52.7	395	48.3
51 ~ 100	137	17.3	159	18.9	165	20.2
101 ~ 1,000	189	23.9	213	25.3	232	28.4
1,000 ~	26	3.3	26	3.1	25	3.1
합 계	792	100.0	841	100.0	817	100.0

資料 : 韓國産業銀行, 1986, p.9.

〈표 II-2〉 自動車 部品企業의 納品額 規模別 推移 (단위 : 社, %)

納品額	1983		1984		1985		1986	
	企業數	比率	企業數	比率	企業數	比率	企業數	比率
0 - 5천만원	213	29.0	263	32.9	201	26.5	210	24.5
5천만 - 1억원	81	11.0	87	10.9	85	11.2	87	10.1
1억원 - 5억원	238	32.4	221	27.7	200	26.4	243	28.3
5억원 - 10억원	81	11.0	91	11.4	101	13.4	100	11.6
10억원-20억원	58	7.9	65	8.1	88	11.6	89	10.3
20억원-50억원	44	6.0	39	4.9	44	5.8	75	8.7
50억원-100억원	12	1.7	20	2.5	16	2.1	31	3.6
계	734	100.0	799	100.0	758	100.0	860	100.0

資料 : 韓國産業銀行, 1987, p.706

〈표 II-3〉 韓日 自動車 部品企業의 規模 比較 (단위 : 社, %)

	韓國(1983)		日本(1984)	
	企業數	出荷額	企業數	出荷額
- 500인	98	47	50	9
500인 -	2	53	50	91

資料 : 韓國産業銀行, 1986, p.10

(2)와 관련하여 自動車 生産規模가 小規模이기 때문에 自動化, 專用化 기계비율이 낮고 使用年數가 오래된 기계가 많다.

이는 완성차 생산증대에 따른 部品需要增大에 對應하여, 생산규모확대를 위해서는 部品産業設備의 自動化, 專用化와 新機械 購入이 필요함을 의미하는 것이다.

〈표 II-4〉는 1983년 部品産業의 設備自動化, 專用化 狀況을 나타낸 것이다. 총 기계설비에 대한 自動機械比率은 18.2%, 專用機械比率은 39%로 나타나고 있는데, 이것은 당시 部品産業 生産規模가 설비의 자동화를 요구할 만큼의 經濟規模에는 未達하여 設備自動化的 조건이 成熟되지 못하였기 때문이다.

〈표 II-5〉의 部品別 設備 保有現況에서도 설비의 平均使用年數가 길고 自動化率이 낮다.

〈표 II-4〉 自動車 部品産業의 設備自動化 및 專用化 現況 (단위 : 대, %)

	전처리	주조	단조	절삭	연삭	마무리	프레스	용접	열처리	조립	측정검사	기타	합계
보유설비(A)	158	207	188	4,429	965	148	1,546	887	383	727	4,347	3,133	17,118
자동화설비(B)	70	13	158	1,311	414	98	79	87	76	123	382	302	3,113
(B) / (A)	(44.3)	(6.3)	(84.0)	(29.6)	(42.9)	(66.2)	(5.1)	(9.8)	(19.8)	(16.9)	(8.8)	(9.6)	(18.2)
전용화설비(C)	113	132	168	1,667	533	140	529	14.9	175	444	1,635	1,132	6,668
(C) / (A)	(71.5)	(63.8)	(89.4)	(37.6)	(55.2)	(94.6)	(34.2)	(16.8)	(45.9)	(61.1)	(37.6)	(36.1)	(39.0)

註 : 調査對象은 92개 部品業體

資料 : 産業研究院, 1984, p. 101

〈II-5〉 自動車 部品企業의 生産設備 保有現況 (단위 : %)

	최신설비 보유기업	자동설비 보유기업	설비보완필요기업
공작기계	20.7	7.5	87
프레스·절곡기	22.4	6.1	61
용접기·가스절단기	43.8		33
열처리 설비	36.1	16.7	64
주조설비	10.1	10.0	65
시험설비	38.5	3.8	81

資料 : 韓國産業銀行, 1986, P. 13

(3)과 관련하여 專門技術人力 및 熟練 技能工 不足, 기술인력 양성을 위한 專門教育機關과 社內訓練施設이 不足하다. 즉 종업원 100명당 技術者 數는 4.9인으로 일본의 7.4인에 비해 적고 熟練技能工 중에서 5년이상 生産經驗을 가진 자는 50% 미만이다. 專門技術人力, 熟練技能工은 大企業에 편중되어 있고, 中小部品 企業에는 單純技能工이 절대 다수를 점유하고 있다. 즉, 勤續年數 2년 미만이 전체의 43%이며, 轉職이 頻煩하여 製品不良化의 重要요인이 되고 있다⁷⁾. 그 결과 部品 品質面에서의 競爭力은 선진국에 비해 크게 劣位에 있다.

7) 韓國産業銀行, 1986, pp.13-14.

價格面에서는 엔진부품, 조향장치, 전장품에서 競爭力이 없는 品目이 많으며 (<표 II-6> 참조), 品質劣位의 主要因은 ① 설계 금형제작, 정밀가공, 열처리 등에서의 低技術, know-how와 QC 부족에서 오는 精密性, 耐久性의 문제, ② 生産設備 問題 ③ 素材 品質問題로 집약된다⁸⁾.

(4)와 관련하여 短期去來가 중심이며 대금결제 및 납품을 둘러싼 논란이 많은데 이는 양자간 去來關係의 不安定을 반영한 것이다⁹⁾.

이상은 1980년대 중반 自動車 部品の 外製化 必要性이 고조되는 가운데 이에 대응하는 部品工業의 實態를 분석하였다.

自動車 産業의 大量生産으로의 移行期에 한국은 일본과 같이 部品産業의 競爭力 低調, 낮은 技術 管理水準 및 자동차 조립기업의 去來關係 不安定으로 부품의 效率的 統合을 이루지 못하였다. 部品産業의 技術水準向上을 위해서는 일정한 育成期間이나 經驗蓄積의 場이 必要하였지만 한국 자동차 산업의 애초부터의 輸出 中心 發展 戰略은 이를 허용치 않았다. 輸出部品은 내수부품에 비해 코스트, 品質 및 性能 面에서 보다 嚴格함이 要求되었기 때문에 韓國은 日本의 經驗 - 내수 중심의 생산 확대 후 수출 증대 - 에 비해 처음부터 코스트, 品質를 시급히 國際水準으로 끌어올려야 할 緊急性이 컸던 것이다.

한편 완성차의 生産, 輸出增大는 장기적 관점에서 국내 부품산업의 生産規模 擴大, 수입부품의 國産化, 코스트 節減, 品質向上 및 部品統合의 效率化의 必要性을 提高시켜 1980년대 중반부터 자동차 조립기업은 去來 部品企業의 系列化를 進行하여 委託生産制의 形成, 擴充이 이루어지게 되었다.

<표 II-6> 部品の 價格水準 比較

(단위 : 배)

		가격대비 국산품/수입품			가격대비 국산품/수입품
엔진 부품	피스톤	1.33	조향 장치	스티어링 어셈블리	3.15
	피스톤링	1.61		타이로드 어셈블리	0.61
	메탈베어링	2.77		소 계	2.32
	워터펌프	0.96	브레이크 크장치 전장품	브레이크 어셈블리	2.19
	휴일펌프	1.34		스타팅 모터	3.27
	라디에터	1.78		올러베이터 레귤레이터	2.17
	소 계	1.52		스피크 플러그	3.10
동력 선달 장치	클러치 디스크어셈블리	1.32	이그네이션 코일	1.48	
	클러치 커버어셈블리	1.57	와이퍼 모터	1.31	
	트랜스미션 어셈블리	1.32	소 계	2.25	
	프로펠러 샤프트	0.99	합 계	1.52	
	엑슬 어셈블리	1.17			
	휠 디스크	1.62			
소 계	1.24				
현가 장치	리프 스프링	1.16			
	코일 스프링	0.82			
	쇼크 업소버	1.10			
	소 계	1.07			

註 : 國産은 母工場 納品價格 基準, 輸入品은 課稅包含 價格
 資料 : 李徹熙, 韓國의 自動車 工業 KDI 研究 調査 報告 80-05, P. 57

8) 産業研究院, 1984, pp.112-165.
 9) 産業研究院, 1984, pp.84-87.

III. 委託生産制의 形成, 擴充과 自動車 組立産業의 部品産業 政策

1. 委託生産制의 形成, 擴充

委託 生産制의 形成背景은 1980년대 중반부터 自動車 生産이 急增하여 자동차 조립기업의 外製部品需要가 急增하였고 또한 가격, 비가격면에서 國際競爭力 確保가 緊急課題로 등장하여 주요 部品은 輸入에 依存하고 國內 調達分에 있어서도 (1) 部品の 生産擴大와 安定的 調達, (2) 코스트 節減 (3) 品質保障이 完成車의 競爭力 強化에 必要條件이었기 때문이다.

自動車 組立産業의 生産增大는 部品産業에 대해 다음 세가지를 促求하게 되었다. 즉, (1) 부품산업의 生産規模擴大와 輸入代替 努力, (2) 生産 코스트 節減, 品質向上, (3) 완성차의 대량생산체제로의 이행에 따른 部品統合의 效率化였다. 部品産業이 이를 실행하기 위해서는 設備의 新, 增設이 必要하였지만 당시 自動車 部品企業의 대부분은 경영규모의 寡細性 때문에 이상의 제점에 대해서 부품기업 스스로 행함에는 限界가 있었다. 이리하여 (1)~(3)에 대해 自動車 組立産業이 國內部品産業에 대해 이를 促進할 必要性이 있었다.

이에 대응하여 自動車 組立企業은 직접 거래선 부품기업에 장래 생산전망의 명확한 제시를 통한 部品企業의 信用獲得과 이를 위한 거래선 부품기업과의 長期, 繼續的 去來關係를 추진하여 去來의 安定을 기할 必要가 있었다. 이리하여 (1) 去來先 少數化, (2) 組織化 (3) 長期 發注 保證과 技術指導, 資金支援 등의 援助提供을 통하여 部品企業의 生産 設備增大, 品質向上意慾을 提高시킬 必要性에 봉착하였다.

이상의 이유로 인하여 自動車 組立企業別 去來 部品企業의 系列化가 進전되었다.

이 경우 部品中에는 規模의 經濟性이 큰 것도 많아서 부품생산의 규모의 경제성면에서는 한 部品企業이 이를 集中 生産하여 복수완성차 기업에 납품하는 것이 가장 經濟的이다. 부품기업이 生産能力을 대폭 擴大하기 위해서는 스스로의 책임하에 많은 投資를 해야 하지만, (1) 自力으로 더우기 단기간에 이것이 가능한 部品企業은 上位企業에 국한되어 있었고, (2) 또한 技術, 管理能力面에서 問題가 있는 기업이 많아서 納品하는 部品の 品質, 性能과 부품의 效率的 統合에 不安이 컸으므로 自動車 組立企業은 부품의 外제화로서의 意圖적으로 自社專屬部品 企業의 確保와 重點的 育成이라는 규모의 경제성만으로는 설명될 수 없는 外製化 戰略을 채택하게 되었다.

그러나 그 후 國內外 市場에서 競爭激化와 生産規模 擴大는 보다 효율적인 部品調達 體系를 必要로 하였기 때문에 委託生産制의 擴充이 要求되었다. 이는 주로 自動車 組立産業의 外製化 戰略의 變化形態를 취하고 있으며 다음 네가지로 整理된다. (1) 部品外製化 擴大 (2) unit 發注 (3) 同一 部品 複數企業 發注 (4) 委託 生産制의 重層化 등이다.

상기 (1)과 관련하여 자동차 조립기업의 生産의 急增은 企業의 內部組織의 肥大化, 複雜化를 야기시키므로 이러한 非效率性을 극복하기 위한 것이다. 1980년대 후반 自動車 生産規模의 급격한 增大와 국내시장에서 競爭이 激化되어 자동차 조립기업의 販賣網 擴張과 アフター 서비스의 충실화의 必要性이 高조되어 內部組織의 肥大化에 따른 非效率性을 回避하기 위해 生産설비 및 관련기술의 이양이 行해지고 있다.

(2)와 관련하여 自動車 生産이 急増함에 따른 企業內部 組織의 肥大化, 複雑化를 防止하기 위해 部品 委託 生産을 擴大하고 종래 單品發注 方式에서 unit 發注로 移行하고 있다는 점이다. 왜냐하면 unit 發注는 단품발주에 비해 部品生産工程의 대부분이 部品企業에 一任되므로 自動車 組立企業 내부에서 단품부착과 관련된 作業이 省略되기 때문이다. 일본의 경우 部品發注의 unit化는 자동차 조립기업이 직접 거래하는 部品企業의 集約化와 大規模化를 필요로 하였으며, 이는 곧 委託生産制 再編成의 중요요인이 되었다.

韓國에서도 unit 發注가 進전되면 委託生産企業의 大規模 再編成이 行해질 가능성이 크다.

(3)과 관련하여 同一部品の 한 기업에 발주하던 방식이 최근들어 일본의 경험처럼 複數企業에 發注하는 方式으로 變化되고 있다¹⁰⁾. 이는 同一部品 企業間 競爭을 誘發시켜 코스트 다운, 品質向上 및 部品調達の 安定化를 기하기 위해 촉진되었다.

(4)와 관련하여 가령 起亞産業의 경우 1次 委託生産企業 200개 업체, 2차 위탁 생산기업은 700 - 800개 업체이며, 2次 委託生産企業의 평균 종업원수는 10인 정도이고 대부분이 기계가공 기업이다. 2次 委託生産의 理由는 1次 委託生産企業의 受注量이 急増함에 따라 내부조직의 非效率性, 複雑性을 피하며, 다종다양한 공정속에는 규모의 불경제가 큰 공정도 많이 포함되어 있기 때문에 規模의 不經濟가 큰 工程은 外製化하는 것이 코스트면에서 有利하기 때문이다.

따라서 2次 委託生産企業에 대한 育成管理도 重要視되어 自動車 組立企業은 1차 위탁 생산기업과 함께 2차 위탁생산기업에 대한 支援도 強化해 나가고 있다.

2. 自動車 組立企業의 委託系列 部品企業 育成政策

自動車 組立企業의 系列部品企業에 대한 支援은 부품기업의 生産規模 擴大, 品質 向上 및 코스트 節減과 연결되며, 동시에 거래 부품기업의 자동차 조립기업에 대한 信賴를 擴張시킴으로써 相互協力關係 形成에 도움이 된다. 이는 部品統合의 效率性을 높여 부품기업의 品質水準 및 管理 技術水準向上에 큰 역할을 하였다.

1) 資金支援

資金支援에는 운전자금 대여, 신용보증, 개발비 지원, 원재료 구입, 공장증축, 이전지원 등이 있다. <표 III-1>은 起亞産業의 委託 系列 部品企業 支援現況이다. 1986년 이후 支援金額은 增加趨勢에 있으며, 계열기업 한 기업당 지원금액도 크게 늘어나고 있다. 자금지원 중 운전자금 지원의 비중이 가장 높고, 신용보증, 개발비 지원도 비교적 높다.

大宇의 資金支援 (<표 III-2> 참조)을 보면, 支援金額이 漸増하고 있으며 운전자금 대출이 가장 높고 원재료 구입과 개발비에도 많은 지원을 하고 있다. 1988년 이후 부터는 원재료 구입과 신용보증이 크게 늘어나고 있다.

現代自動車の 資金支援 內譯은 <표 III-3>과 같다. 그 내용을 보면 60%가 원자재 지급

10) 1990년 현재 자동차 조립기업 5개업체의 계열 위탁 생산기업은 1,020업체인데, 그 중 1개 모기업과 거래하는 비율은 66.9%, 2개 이상 모기업과 거래하는 비율은 18.4%, 3개 이상 모기업과 거래하는 비율은 14.7%이다. 한국자동차 공업협동조합, 1991. p.37.

및 구매자금지원이고, 신제품 개발자금 지원은 전체의 36%로 이 두 분야에 대한 지원이 전체의 96%에 이른다.

이와 함께 大規模 部品 企業도 <표 III-4>에서 보는 바와 같이 거래 부품(재 위탁기업)에 資金 支援하고 있다.

<표 III-1> 起亞産業의 系列委託企業에 대한 資金 支援 (단위 : 백만원)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	합 계
운전자금대출	27,271 (120)	65,608 (208)	37,656 (72)	47,245 (130)	61,639 (355)	92,080 (465)	331,499
신 용 보 증	2,750 (15)	3,147 (20)	3,601 (22)	13,168 (25)	13,504 (22)	4,512 (11)	40,682
개발비 지원	350 (78)	670 (121)	11,971 (32)	15,166 (75)	20,211 (59)	6,312 (33)	54,680
합 계	30,371	69,425	53,228	75,579	95,354	102,904	426,861

註 : ()안은 支援對象 企業數

資料 : 中小企業 協同 組合 中央會, 1988, P. 16

<표 III-2> 大宇自動車의 系列委託 企業에 대한 資金支援 (단위 : 백만원)

	1986	1987	1988	1989 계획
운전자금대여	17,100 (160)	35,000 (200)	16,000 (110)	20,000 (150)
신용보증	2,600 (16)	6,200 (30)	21,000 (40)	50,000 (100)
리스자금보증		(53)	3,000 (11)	10,000 (30)
개발비지원	8,100 (120)	9,000 (160)	6,000 (103)	10,000 (100)
원재료구입	9,640 (46)	12,000 (50)	28,000 (128)	30,000 (120)
공장증축	4,600 (30)	3,800 (27)	10,000 (39)	
합 계	37,340	66,800	77,800	130,000

註 : ()안은 支援 對象 企業數

資料 : 中小企業 協同 組合 中央會, 1988, P. 34

〈표 III-3〉 現代自動車の 資金支援 推移 (1986) (단위 : 백만원)

사업항목	협동회 가입		협동회 비 가입		합 계		비율
	업체수	금액	업체수	금액	업체수	금액	
신제품 개발 자금지원	73	16,035.25	11	1,032.72	84	17,338	35.89
원자재, 구매자금 지원	52	25,825	15	3,090	67	28,915	59.87
공장 증축 자금 지원	8	425.8	1	32.2	9	485	0.01
시설개체 자금 지원	2	134.5	5	19.5	25	154	0.00
우수업체 납품대금지급개선	160	1,144.53	81	246.47	241	1,391	0.03
공급기업체협의회 운영지원	160				160	25	0.00
합 계	473	43,617.08	113	4,690.92	586	48,308	100.00

資料 : 洪性元 外, 1987, p.48.

〈표 III-4〉 大規模 部品企業의 資金 支援 實積 (1988) (단위:백만원)

기업명	지원금액
기 아 기 공	13,607(445)
기 아 정 기	604(46)
만 도 기 계	15,170(72)
코리아스파이서	3,550(14)

註 : ()은 支援 對象 企業數

資料 : 中小企業 協同組合 中央會 內部資料

2) 技術, 經營指導

生産現場에서의 品質管理, 納期管理 및 生産性 向上을 위한 공정개선, lay out 지도, 전문기술교육, 부품기업내부에서의 교육, 연수지원, 해외기술자 초청지도 및 해외공장 견학 등을 實施하고 있다.

3) 輸出 및 部品 國産化와 관련된 情報提供

부품기업의 價格 및 非價格 競爭力 向上과 部品 國産化 促進을 위해 情報를 提供 하고 있다.

그 內容을 보면 輸出先의 斡旋, 해외 부품규격 설명회 및 관련 情報를 提供하고 있으며¹¹⁾ 수입부품 전시회 개최를 통해 外國部品の 技術水準을 紹介하고 部品國産化와 관련된 技術을 導入할 때에는 도입선 海外部品企業을 斡旋해 주고 있다¹²⁾.

11) 每日 經濟新聞, 1988. 5.16.

12) 每日 經濟新聞, 1988. 5.16.

IV. 政府의 部品産業 政策

1974년 「長期 自動車 工業 振興計劃」에서 自動車 部品産業 育成에 관한 政策이 구체적으로 表現되었지만¹³⁾ 이 계획은 다만 部品工業 發展의 금후의 方向만 提示하는데 不過하였으며, 실질적인 지원은 구체화되지 못하였다. 1978년에도 자동차 부품 전문공장 지정, 계열화, 표준화 등 部品工業合理化 政策이 發表되었지만 현실적으로 充分한 支援은 이루어지지 못하였다.

1986년 「機械類 部品 및 素材類의 國産化 計劃」이후 部品工業에 대한 支援이 強化되었다¹⁴⁾. 그러므로 이 계획이 실시되기 이전에는 다만 중소기업 육성이라는 포괄적인 관점에서 자동차 부품공업육성정책이 추진되었을 뿐이다.

1. 中小企業系列化 促進法

上記法은 기계공업의 組立部門과 部品 部門間的 장기적, 지속적 거래관계, 즉 系列化를 形成하여 中小部品工業을 育成하는데 目的이 있으며 系列化 促進業種 品目を 選定하고 또 그 품목생산에 적합한 部品企業을 選定하여 母企業에게 그 품목생산지정업체에 委託生産할 것을 獎勵하고 지정 부품업체의 品質改善, 生産規模擴大를 위한 金融, 稅制上 支援을 하며, 母企業別로 거래부품업체의 協力會를 組織, 獎勵한다는 것이다¹⁵⁾. 對象業種으로서 는 자동차, 전기, 전자, 일반기계 등 組立型 機械工業이며, 업종, 품목 모두 1982년부터 急증하였다.

(1) 金融支援

연도별 中小企業 支援 內容은 <표 IV-1>과 같다.

<IV-1> 中小企業에 대한 支援 內譯

(단위 : 억원)

년 도	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1988	1989	1990
부품공업육성자금	97*	197	113	300	400	500	422	-	-	-
중소기업진흥기금	340	452	369	585	847	757	998	877	2,148	2,262
기계공업진흥기금	20	55	57	44	59	84	113	603	805	415
	(0.26)	(1.8)	(0.7)	(10.1)	(15.1)	(23.0)	na	na	na	

註 : 1) *표는 1979년(21억원)과 1980년(76억원)을 너한 것

2) 1986년에는 기계공업진흥기금과 전자공업진흥기금 및 섬유공업근대화 기금 등 총 7개 업종별 기금이 합쳐져서 공업발전기금으로 통일되었다.

3) ()은 자동차 부품공업에 대한 지원액

資料 : 洪性元 外 1987, pp. 65~67.

商工部, 1990, pp. 137, 1992.9. pp.69.

13) 그 주된 내용은 부품산업의 규모의 경제성 실현을 위한 ① 자동차 조립부문과 부품부문의 분리 육성 ② 부품생산의 전문화 ③ 부품공업의 합병, 공동투자, 외국과의 합작투자의 적극적 추진을 통한 부품공업의 대규모화였다.

14) 張炳翼, 1992.

15) 자동차 조립기업별 협력회 구성현황을 보면, 기아협력회는 1986년 현재 167개 업체, 대우협신회 184개 업체, 현대협동회 173개 업체로 되어 있다. 韓國産業銀行, 1987, p.721.

中小企業振興 基金은 중소기업은행과 국민은행에서 취급하는데 系列化 業種 및 品目を 영위하는 業體로서 近代化 實踐計劃을 승인받은 業體에 대한 시설 및 운전자금으로 支援한다.

중소기업 은행이 취급하는 機械工業振興基金 支援內容은 中小機械業體 중 系列化 承認 受給企業體가 支援對象이지만, 모기업체 단위별 수급기업체 협의회에서 요청한 품목의 개발비에는 우선적으로 지원된다. 機械工業振興基金 중 自動車 部品業體에 支援된 內容을 보면 1983년 이후 매년 50%이상의 絶對額 增加를 보이고 있지만 총 진흥기금에서 차지하는 비중은 5% 내외에 머물고 있다.

(2) 稅制支援

母企業이 수급기업에 試驗檢査設備를 投資할 경우에는 投資稅額을 控除해 주고 있으며, 공제율은 국산기계의 경우 투자액의 10%, 수입기계의 경우 6%이다.

또 모기업이 수급기업에 技術指導를 目的으로 技術開發準備金을 사용할 때에는 동지출 금액을 損費로 認定해 주고 모기업과 수급기업간에 거래되는 제조위탁에 관한 契約書 交付時에도 印紙稅를 免除 해 주고 있다.

3) 行政支援

指定系列化 品目에 外國人이 投資하고자 할 경우에는 공동사업계획서 승인을 받은 기존 수급기업체와의 合作인 경우에만 許容된다. 또한 系列化 指定을 받은 業種을 育成業種으로 우선 指定하며, 中小企業振興工團에서는 경영, 기술지도시 系列化 承認 受給企業體를 우선 支援한다는 것이다. 그러나 자동차 산업의 中小企業 系列化 促進政策이 실질적으로 系列關係 強化와 이를 통한 부품 산업육성에 큰 影響을 주지 못했다. 그 理由는 (1) 자동차 조립기업의 계열화에 대한 消極的 姿勢, 즉 정부주도의 계열화 추진으로 自動車 組立企業의 부품생산은 제한을 받았으나, 一般 部品企業으로부터 商品購入에는 費用, 品質面에서 問題가 있었다. (2) 정부의 투자지원이 증가하고 있음에도 불구하고, 部品企業의 生産施設과 技術의 零細性, 擔保能力不足으로 실질적 지원이 미흡한 상태이다¹⁶⁾. (3) 中小企業 系列化 促進政策의 實施時期과 관련하여 韓國自動車 産業의 量産化가 本格化한 것은 1980년대 중반이었고 1970년대 후반의 일정한 시기를 제외하면 小規模 生産으로 一貫하여 주요 部品은 주로 輸入에 의존하였기 때문에 자동차 조립기업 스스로 去來部品 企業을 育成하고자 하는 動機는 강하지 못하였다. 그러나 同法은 자동차 산업이 1974년 「장기 자동차 공업 진흥계획」에 바탕을 둔 국산화 계획에 의해 外國모델의 國內 生産을 통한 國産모델로의 生産轉換을 꾀하게 되었다는 점과 母企業과 去來先 委託企業과의 有機的 關係를 形成하고 이를 통하여 부품기업의 육성을 동시에 추구하였다는데 의의가 있다고 하겠다.

16) 韓國産業銀行, 1986, pp.26-30.

2. 其他 部品産業 育成政策

중소기업 육성정책에 의한 其他 部品産業 育成政策으로는 中小企業 近代化事業支援(1980 -), 有望中小企業 發掘支援(1983 -) 創業支援 制度(1986 -) 등이 있다.

(1) 中小企業 近代化 事業 支援

상기 제도의 目的은 産業構造 高度化와 國際競爭力 強化를 위해 優先 育成業種을 選定하여 중소기업의 設備 및 經營合理化를 꾀한다는 것이다.

支援內容은 金融, 技術, 經營指導이며, <표 IV-2>에는 1980 - 89년 12월까지 業種別 資金支援 實積이 나타나 있는데 기계, 금속업종 1,016개 업체에 995억원, 전자, 전기업종 308개 업체에 296억원이 각각 지원되었는데 9년간 支援金額으로서는 큰 金額은 아니지만, 1985년부터 이 事業支援對象企業은 원한다면 有望中小企業으로서의 支援도 受惠할 수 있게 되어 약 2천개 업체의 근대화 사업 지원대상기업 중 1,500개 업체가 유망중소기업으로 선정되어 지원을 받고 있다. 資金支援 條件을 보면 시설자금은 금리 년 9%, 지원기간 8년 이내(거치기간 3년 포함), 업체당 지원한도는 3억원이내(소요자금의 90% 이내)로 되어 있고, 운전자금은 금리 년 9%, 지원기간 3년 이내(거치기간 1년 포함), 업체당 지원한도 1억원 이내(1회 전체 소요자금의 50% 이내)로 되어 있다.

(2) 有望中小企業 發掘 및 支援

상공부에 有望中小企業 發掘支援團을 설치하여 기초소재와 부품생산기업을 주 대상으로 金融, 技術, 市場情保 등을 提供하고 있다. <표 IV-3>에서 支援實積을 보면 1985년 이후 지원금액과 정보제공건수가 急増하였다.

金融支援 實積을 보면 1個 業體當 支援金額은 1983년 1.4억원에서 1990년 9.2억원으로 약 6.5배 증가하였다. 이 제도는 中小企業 育成關聯 支援制度 중 最大規模이다.

<표 IV-2> 業種別 近代化 資金支援 現況(1980 - 89) (단위:백만원)

업 종	지원금액	지원 업체 수
기계, 금속	99,514	1,016
전기, 전자	29,552	308
섬 유	32,175	286
화 공	35,870	370
합 계	210,219	2,107

資料 : 商工部, 1990, p. 156.

〈표 IV-3〉有望 中小企業 支援 實積

(단위: 억원, 社, 건수)

구 분	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	계
금융지원	1,203 (861)	1,773 (804)	2,980 (926)	4,168 (1,078)	5,463 (1,334)	4,581 (694)	7,346 (647)	6,407 (694)	31,785
기술지원	494	1,072	1,020	893	1,146	757	2,356	3,306	11,044
정보제공	532	876	2,268	4,525	6,468	7,621	23,659	21,477	62,426
판매알선	49	592	1,078	1,081	1,156	1,233	742	7	5,938

註 : ()안은 支援 對象企業 數

資料 : 商工部, 1988(a), p.233., 1990, p.140, 1992.9., p.67.

(3) 中小企業 創業 支援 制度

중소기업 진흥공단, 중소기업 은행 등이 優先 育成 業種, 指定系列化 品目, 尖端 技術分野 企業에 創業支援하기 위한 것이며, 창업지원 뿐만 아니라 經營 및 技術指導, 海外技術市場 情報提供을 目的으로 하고 있다. 〈표 IV-4〉에서 1984년 부터 1991년 까지 創業支援 實積을 보면 지원금액이 5,198억원으로 전체지원의 75%가 전자, 전기, 기계, 화학, 금속업종으로 되어 있다¹⁷⁾.

이상이 중소기업 육성차원에서 부품공업육성을 위한 정책실태이지만 그 중 어느 정도의 지원이 자동차 부품산업에 제공되었는지는 분명하지 않다. 그러나 지금까지 分析에서 알 수 있듯이 1980년대 중반 이후부터는 그 이전에 비해 政策의 種類도 多樣해졌고, 1個業體當 支援金額도 增加趨勢에 있으므로 自動車 部品工業에 대해서도 이 시기부터 金融上 支援이 強化되었다고 본다.

〈표 IV-4〉創業支援制度에 의한 支援實態

(단위 : 억원)

구 분	년 도				
	1984~87	1988	1989	1990	1991
창업 조성 자금	130	118	380	721	472
국민은행 자금	94	141	354	514	1,000
중소기업은행 자금	203	316	418	507	600
계	427	575	1,152	1,742	2,072

資料 : 商工部, 1990, p.265, 1992.9., p.65.

17) 商工部, 中小企業에 관한 年次報告書, 1990, p.263.

(4) 韓國産業銀行의 資金支援

韓國産業銀行도 自動車産業의 1次 委託生産企業育成을 위해 資金을 支援하고 있다. <表 IV-5>는 1975년부터 1980년 말까지 韓國産業銀行의 外貨 및 元貨支給保證을 나타내는데 이 기간 중 총 469억원(외화보증 247억원, 원화보증 222억원)의 支給保證이 있었으며 産業金融의 金利가 一般銀行金利와 같아지는 1982년까지 自動車産業의 1次 委託生産企業의 利子負擔輕減額(B-A와 C-A)을 계산해 보면 外貨保證에 의한 利子負擔輕減額은 最小 24억 6천만원, 最大 80억원에 이르고 있으며(<表 IV-6> 참조), 元貨支給保證에 의한 利子負擔輕減額(B-A와 C-A)은 最小 8천만원에서 最大 4억 8천 600만원에 이르고 있어(<表 IV-7> 참조) 自動車部品産業의 利子負擔을 크게 감소시켜 이 産業의 設備投資 擴大에 기여하였다고 생각된다. 그 뿐만 아니라 政府의 部品産業育成施策에 의해 <表 IV-8>에서 보듯이 1985~89년간 710억원의 資金(566억원의 시설자금과 144억원의 운영자금)이 貸出되었고 投資(社債引受 1982년 5억원, 1988년 10억원, 1989년 50억원 계 65억원)도 이루어져 施設擴張에 기여 하였다.

<表 IV-5> 韓國産業銀行의 自動車産業 1次 委託生産企業에 대한 支給保證 (단위 : 억원)

년 도	외화	원화	계
1975	37	3	40
76	13	-	13
77	33	3	36
78	56	1	57
79	16	9	25
80	51	2	57
81	15	-	15
82	26	-	26
83	-	8	8
84	-	4	4
85	-	21	21
86	-	-	-
87	-	104	104
88	-	67	67
계	247	222	496

資料 : 金勝錫, 1992.pp.233~238에서 작성

〈表 IV-6〉 韓國産業銀行의 外貨支給保證에 의한 自動車産業의
1次 委託生産企業 利子負擔 輕減額 (단위 : 억원)

년 도	외자이자율(A)	일반은행대출이자율 로 계산한 이자(B)	私債이자율로 계산한 이자(C)	B-A	C-A
1975	3.145	7.030	15.285	3.885	12.140
76	1.157	2.340	5.261	1.183	4.104
77	2.937	5.940	13.355	3.003	10.418
78	4.592	10.640	23.083	6.048	18.491
79	1.312	3.040	6.595	1.728	5.283
80	4.386	10.200	22.917	5.814	18.533
81	0.930	2.550	5.288	1.620	4.358
82	1.274	2.600	7.948	1.326	6.674
계	19.733	44.340	99.734	24.607	80.001

資料 : Compiled from IBRD, Annual Reports 1950~78, IMF, Sept. 1985.

OECD, Financial Market Trends, 1984.10.

韓國銀行, 調査統計月報, 各年度

韓國銀行, 企業經營分析, 各年度

金勝錫, 1992, pp. 233~238.

〈表 IV-7〉 韓國産業銀行의 元貨支給保證에 의한 自動車産業의
1次 委託生産企業 利子負擔 輕減額 (단위 : 억원)

년 도	산업금융의 이자(A)	일반은행이자율로 계산한 이자(B)	私債이자율로 계산한 이자(C)	B-A	C-A
1975	0.36	0.57	1.24	0.21	0.88
77	0.39	0.54	1.21	0.15	0.82
78	0.15	0.19	0.41	0.04	0.26
79	1.35	1.71	3.71	0.36	2.36
80	0.36	0.40	0.90	0.04	0.54
계	2.61	3.41	7.47	0.80	4.86

資料 : 〈表 IV-6〉과 동일

〈表 IV-8〉 韓國産業銀行의 自動車産業의 1次 委託生産企業에 대한 貸出 및 投資

(단위 : 억원)

년 도	대출액	년 도	투자액
1985	77(시설)	1982	5(사채)
86	318(시설)		
87	34(운영)		
	110(운영)		
88	135(시설)	88	10(사채)
89	36(시설)	89	50(사채)
계	710계 65		

資料 : 金勝錫, 1992, pp.217~232에서 작성

3. 機械類, 部品 및 素材類 國産化 計劃

이 계획은 1986년 발표되었으며 계획기간은 1986년부터 1991년까지이다. 計劃實施背景은 (1) 종래 部品輸入時에도 완성차와 같이 高關稅를 부과하였지만¹⁸⁾ 주요부품의 輸入制限, 輸入代替 推進에 별로 有效하지 못하였기 때문이다.

완성차의 생산개시뿐만 아니라 1980년대에 들어와서 생산과 수출이 급증하면서도 部品の 品質向上은 緊急課題였기 때문에 많은 부품을 수입하지 않으면 안 되었다. 그동안 자동차 수출에 비례해서 部品輸入이 增加하였으며, 수출차에 필요한 부품수입은 관세반환 조치가 실시되었기 때문에 관세에 의한 수입제한 및 수입대체 조치가 자동차 부품의 경우에는 자동차와는 달리 효과가 적었다.

(2) 1985년 하반기 이후 일본의 엔고현상이 발생하여 對日 依存도가 높은 機械類, 部品の 國産化 必要性이 절실히 要求되었다. 政策의 內容을 보면 계획기간 중 部品類 國産化를 위한 技術開發設備 投資에 2조 7천억원의 資金을 支援하여 1만 950품목의 부품류를 국산화한다는 것이다. 특히 연간 輸入規模가 크고 對日 輸入依存도가 높고 技術開發의 派及效果가 크며 輸出産業化가 所望스런 品目은 政府告示品目으로 指定하여 支援을 強化한다는 것이다¹⁹⁾. 그리고 이들 품목을 國産化한 企業에게는 年利 5%, 상환기간 10년의 産業技術向上資金과 年利 6%, 상환기간 5년의 工業發展基金 등의 長期 低利融資를 제공함과 동시에 政府관련기관의 技術指導 등을 支援하는 것으로 되어 있다²⁰⁾.

告示品目에 대한 資金支援 狀況을 보면 1986 - 1988년 상반기 동안 1,702억원의 산업 기술향상자금이 지원되었다. 국산화가 완료되어 양산체제 정비를 위한 설비자금 지원 현황을 보면 1986 - 87년간 1,765억원, 1988년 상반기에 3,454억원의 자금이 지원되어 支援規模가 急増하였다²¹⁾.

18) 수입부품의 관세는 소형승용차용 부품의 경우 1962년 80%, 1978년 100%, 1986-87년 30%로서 비교적 고율관세가 부과되었다.

韓國貿易協會, 1962, 韓國貿易서비스 센터, 1978, pp.456-457, 大宇經濟研究所, 1989, p.37.

19) 産業研究院, 1987, pp.111-113.

20) 商工部, 中小企業에 관한 年次報告書, 1988, p.174.

21) 商工部, 中小企業에 관한 年次報告 1988, pp.173-174.

〈표 IV-9〉 自動車 部品 國産化 5個年 計劃 (단위 : 품목)

	1987	1988	1989	1990	1991	합 계
정부고시	168	155	130	115	110	678
업체자율	394	295	270	235	240	1,434
합 계	562	450	400	350	350	2,112

資料 : 商工部, 1988(b), p.173.

〈표 IV-10〉 各 部品の 國産開發 現況(1986 ~ 91.7)

	고시품목수	국산완료품목수
일반 기계 부품	1,469	550
자동차 부품	790	423
조선 기자재	215	114
전자 부품	1,192	530
소 재	473	240

資料 : 韓國 産業銀行, 調査月報, 429號, 1991.8, p.220

〈표 IV-11〉 自動車部品 政府告示品目的 國産開發推進 現況(1986 ~ 91.7)

	합 계
고시품목수	790
개발완료품목수	423
개발중에 있는 품목	350
개발포기품목	17

資料 : 商工部, 1988(b), p.174, 韓國産業銀行, 1991.8, p.20.

〈표 IV-9〉에서 自動車 部品 國産化 5個年 計劃을 보면 1991년까지 2,112개 품목을 국산화하는 것으로 계획되어 있는데 그 중 678개 품목은 告示 品目이고 나머지는 業界自律에 맡겨져 있다. 다만 告示 品目은 工業發展基金, 産業技術向上 資金 등의 長期, 低利 融資가 支援되고 있다.

〈표 IV-10〉은 이 計劃에 의한 成果를 나타낸다. 1986 - 91년 7월까지 部品別 告示 品目數 및 國産化開發 現況을 보면 전체부품의 고시품목수는 4,139 품목으로 그 중 전자부품 1,192, 자동차 부품 790 품목이며, 개발이 완료된 품목수는 전자 부품 530, 자동차 부품 423품목이다.

1986년부터 1991년 7월까지 자동차 부문에 고시된 품목을 〈표 IV-11〉에서 보면 전체 790개 품목 중 개발 완료품목이 423개 품목이다²²⁾.

이 計劃에 의해서 1980년대 후반부터 部品企業의 技術導入과 設備投資가 急増하였고 이 시기부터 정부의 部品國産化 計劃이 強化되었다. 이 計劃의 特徵은 종래의 부품공업 육성 정책과 비교하여 기계공업, 특히 電子 및 自動車 産業에 集中的으로 支援한다는 것과 지원금액은 종래의 지원금액보다 훨씬 큰 것이다. 즉 1 부품당 지원금액은 평균 2억 5천 만원이며, 개발담당, 부품기업은 통상 수종의 부품을 개발, 생산함으로써²³⁾ 支援規模는

22) 韓國産業銀行, 調査月報, 429號, 1991.8, p.20.

23) 韓國自動車工業協同組合, 自動車工業 便覽, 1989, pp.266-283.

지금까지 없었던 큰 規模이다.

이 政策이 實施되는 期間에는 政策效果가 매우 클 것으로 豫想된다. 그 이유는 自動車 生産이 急増함에 따라 部品需要도 急増하게 되어 部品國産化의 必要性이 커질 것이며, 또 자동차 조립기업 별 거래부품기업의 系列化의 推進과 擴充은 부품기업이 생산하는 部品需要의 安定化를 招來할 것이기 때문이다. 최근 계열부품기업이 스스로 기술도입, 설비투자를 증대시키고 있는 것은 이 같은 계획의 직접적인 반영이라고 할 수 있다.

이상에서 자동차 부품산업 육성정책과 관련된 산업정책을 분석하였는 바, 1980년대 중반부터 부품산업 육성정책의 다양화와 지원규모의 확대경향이 나타나고 있으며 특히 1986년 부터 시작된 「機械類, 部品 및 素材類의 國産化 計劃」은 종래의 정책보다 支援規模도 훨씬 크기 때문에 部品産業 育成政策의 效果도 클 것으로 기대된다.

自動車部品 産業育成政策으로서 자동차 조립기업과 계열부품기업의 長期·持續的 去來關係에 의한 安定性維持, 계열기업의 重層化를 통한 코스트 節減努力과 함께 系列企業에 대한 자금·기술·설비지원 및 경영지도 등과 각종 중소기업 육성정책의 일환으로 실시된 政府系 金融機關의 自動車部品産業에 대한 融資는 산업자금의 流動性을 높여 部品産業의 設備近代化를 促進시키는 直接的 效果를 초래하였고, 정부계 금융기관의 이 산업에 대한 保證과 支援은 「引水效果」(pump-priming effect)를 발생시켜 民間金融機關도 우선적으로 이 산업에 대한 資金割當을 증가시켰으므로, 이에 따라 收益性 效果도 발생하였다. 특히 정부계 금융기관의 대출금리는 민간금융기관의 貸出金利보다 저렴하였으며 이 같은 低利融資는 産業의 限界資本效率을 높여 産業化를 促進시켰다고 할 수 있다.

V. 部品産業育成政策의 成果

1980년대에 들어서면서 自動車 組立産業과 政府의 自動車 部品産業에 대한 일련의 支援 및 育成政策은 다음과 같은 成果를 거두었다.

첫째, 부품기업의 設備投資가 급격히 擴大되었다. <표 V-1>은 韓國産業銀行이 調査한 1985년부터 87년까지의 상위부품기업 50개 업체의 設備投資 動向을 나타낸 것이다²⁴⁾. 1987년의 投資金額은 1985년에 비해 2.7배나 增加하였고 企業體當 投資金額도 1985년 평균 20억원에서 1987년 56억원으로 急増하였다. 투자내용을 보면 設備能力增大에 대한 投資가 가장 크다.

이를 다시 세분하면 설비확장 투자비율이 커서 1987년 設備擴張投資는 1985년의 約 5배에 달하고 있다.

둘째 1980년대 중반이후 部品企業의 技術導入도 急増하였다. 技術導入의 特徵은 通常의 導入契約에 의한 것 (<표 V-2> 참조)과 外國部品企業의 直接投資에 의한 技術導入 (<표 V-3> 참조)이 활발하다. 기술도입은 1984년부터 급증하였다. 自動車 部品産業의 技術導入은 자동차 조립산업의 기술도입의 적극화와 함께 自動車 産業을 빠른 기간내에 輸出成長段階로의 移行을 가능케 한 重要요인이 되었다.

셋째, 위탁부품 생산기업의 自動車 組立企業에 대한 納品額 (<표 V-4>참조)은 1981년

24) 産業研究院, 1988, p. 230.

〈표 V-1〉 自動車 部品企業의 投資動機別 設備投資 動向 (단위 : 억원, %)

	설비투자액			구 성 비			신 장 륜	
	1985	1986	1987	1985	1986	1987	86/85	87/85
합 계	1,022	1,960	2,793	100.0	100.0	100.0	191.8	273.3
설비능력증가	723	1,635	2,459	70.7	83.5	88.1	216.1	340.1
신제품생산	363	668	719	35.5	34.1	25.8	184.0	198.1
	설비확장	360	967	1,740	35.3	49.4	62.3	268.6
합리화투자	203	191	147	19.9	9.7	5.3	94.1	72.4
설비유지·보수	129	97	99	12.6	4.9	3.5	75.2	76.7
자동화·성형화	62	91	40	6.1	4.6	1.4	146.8	64.7
에너지절약	12	3	8	1.2	0.2	0.3	25.0	66.7
공해방지	6	5	6	0.6	0.2	0.2	83.3	100.0
연구개발	68	94	106	6.6	4.8	3.8	38.2	155.9
기 타	22	35	75	2.1	1.8	2.7	159.1	340.9

註 : 1) 調査對象企業數, 上位企業 50개 業體 2) 1987년 數値는 業界의 計劃值
 3) 伸張率은 1985년을 100으로 한 各年度 伸張
 資料 : 産業研究院, 1988, p.230.

〈표 V-2〉 自動車 部品 관련 技術導入 推移 (단위 : 건수)

도입국가	- 1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	합 계
일 본	62	6	12	19	39	36	26	200
미 국	5	2	0	7	8	8	13	43
서 독	2	0	3	9	4	3	1	22
기 타	19	0	0	2	1	16	8	46
합 계	88	8	15	37	52	63	48	311

註 : 自動車 組立企業의 部品技術導入分도 일부 包含
 資料 : 韓國 自動車工業 協同組合, 1989, p.106~128.

〈표 V-3〉 外國 自動車 部品企業의 對 韓 直接 投資 (단위:건수)

도입국가	- 1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	합 계
일 본	9	0	0	1	3	5	25	11	54
미 국	2	0	0	1	7	4	10	9	33
서 독	0	0	0	0	2	1	4	2	9
기 타	1	0	0	1	0	0	2	2	6
합 계	12	0	0	3	12	10	41	24	102

資料 : 毎日經濟新聞, 1987.6.12, 8.6.
 韓國自動車 工業 協同組合, '89. 輸出 動向 說明會 資料, 1989.3.1 pp.123-128.

〈표 V-4〉 年度別 委託部品 生産企業의 納品額 推移 (단위: 억원)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
기업수	712	773	734	799	758	860	971	1,014	1,122	1,180
납품액	3,608	5,102	6,650	7,978	10,126	13,938	22,755	30,824	39,508	52,005
	(87.6)	(89.1)	(90.2)	(85.7)	(75.7)	(86.0)	(86.0)	(88.6)	(90.9)	(90.0)
업체당 평균	5.1	6.6	9.0	10.0	13.4	16.2	23.4	30.4	35.2	44.0

註 : 1) 自動車 組立企業 5개業體에 대한 納品額

2) ()안은 自動車 部品 賣出額에 대한 自動車 組立企業 納品額 比率

資料 : 商工部, 1988(b), p. 69.

韓國自動車 工業 協同組合, 1991, pp. 33-35.

〈표 V-5〉 委託 部品 生産企業 現況

	1985			1986			1987		
	위탁거래 기업	기타	계	위탁거래 기업	기타	계	위탁거래 기업	기타	계
계	758	59	817	860	67	927	971	71	1,042
대기업	55	na	na	61	1	62	39	-	39
중소기업	703	na	na	799	66	865	932	71	1,003

	1988			1989			1990		
	위탁거래 기업	기타	계	위탁거래 기업	기타	계	위탁거래 기업	기타	계
계	1,014	71	1,085	1,122	71	1,193	1,180	60	1,240
대기업	53	-	53	59	-	59	60	-	60
중소기업	961	71	1,032	1,063	71	1,134	1,120	60	1,180

註 : 大企業은 従業員 1,000명 이상 또는 資産總額 300억원 이상 企業

(단, 1985, 1986년은 종업원 700인 이상 혹은 자산총액 120억원 이상 企業)

資料 : 韓國産業銀行, 1987, p. 705, 商工部, 1988(b), p. 68.

韓國自動車 工業 協同組合, 1989, 1991, p. 33.

3,600억원에서 1990년도 5조 2천억원에 달하였다. 이와 같은 自動車 組立企業과의 委託 去來를 통한 納品額은 1990년에는 1983년의 7.8배나 伸張되었다. 그 결과 위탁 부품 생산기업의 지속적 증가에도 불구하고 部品企業當 納品額은 크게 增加하고 있다.

넷째, 部品企業에 대한 委託部品 生産企業의 比率도 增加하였다. 전체부품기업은 1985년 817개 기업에서 1990년 1,240개 기업으로 5년간 약 420개 기업이 늘어났으며, 그 중 委託部品 生産企業은 1985년 758개 기업에서 1990년에는 422개가 늘어난 1,180개 企業으로 增加하였고 위탁부품 생산기업의 比率도 95.2%로 增加하였다 (표〈V-5〉참조).

다섯째, 委託部品 生産企業의 規模가 變化하였다. 〈표 V-6〉을 보면 100억원 이상 納品하는 大規模 企業은 1983년 7업체(1.0%)에서 1990년 103업체(8.7%)로 增加하였다. 50 - 100억원 規模의 企業도 1983년 12업체(1.7%)에서 1990년 83업체(7.0%)로 늘어났으며, 10 - 50억원 規模도 1983년 102업체(13.9%)에서 1990년 281업체(23.

〈표 V-6〉 委託生産企業의 納品額 規模別 推移 (단위 : 社, %)

	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	기업수	비율	기업수	비율	기업수	비율	기업수	비율	기업수	비율	기업수	비율	기업수	비율	기업수	비율
0.1억원	294	40.0	350	43.8	286	37.7	297	34.6	325	33.5	297	29.3	296	26.4	249	21.2
1.10억원	319	43.4	312	39.1	301	39.8	343	39.9	343	35.3	377	37.2	425	37.9	464	39.3
10-50억원	102	13.9	104	13.0	132	17.4	164	19.0	221	22.8	222	21.9	252	22.5	281	23.8
50-100억원	12	1.7	20	2.5	16	2.1	31	3.6	34	3.5	51	5.0	70	6.2	83	7.0
100-	7	1.0	13	1.6	23	3.0	25	2.9	48	4.9	67	6.6	79	7.0	103	8.7
합계	734	100.0	799	100.0	758	100.0	860	100.0	971	100.0	1,014	100.0	1,122	100.0	1,180	100.0

資料 : 韓國産業銀行, 1987, p.706, 1990, p.628
 商工部, 1988, p.68.
 韓國自動車工業協同組合, 1991, p.37

〈표 V-7〉 乘用車 部品輸入의 推移

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
부품수입(A)(천\$)	270,196	293,141	344,249	465,721	778,476	1,236,000	836,800	747,300
		(8.5)	(17.4)	(35.3)	(67.2)	(58.8)	(△32.3)	(△10.7)
승용차생산(B)	95,069	124,983	181,649	293,448	504,989	707,520	845,699	856,113
(대)A/B(천\$)	(2.84)	(2.35)	(1.90)	(1.59)	(1.54)	(1.75)	(0.96)	(0.86)

註 : 1) 3개년 移動平均, 단 1987~89년도 輸入은 實際金額
 2) 上段의 ()안은 對前年度 伸張率
 3) A/B는 自動車 1대 生産當 部品輸入 金額

資料 : 商工部 1988(b), P.101
 韓國自動車工業協同組合 1989, P.4.
 韓國自動車工業協同組合, 韓國自動車工業現況, 1989, P.3.
 韓國産業銀行, 韓國의 産業(上), 1990, p.635.

8%)로 增加하였다. 반면 納品額 10억원 미만業體는 계속 減少趨勢에 있다.

여섯째, 완성차 수출에 연동하여 輸入部品金額은 增加하고 있으나 完成車 1대 生産當 部品輸入額은 1982년 2,840\$에서 최근까지 대폭 減少하여 1989년에는 870\$까지 감소하고 있다(〈표 V-7〉 참조).

이상에서 分析한 바와 같이 自動車 部品産業에 대한 自動車 組立産業과 政府의 支援 및 育成政策은 부품산업의 設備投資와 技術導入의 急增, 부품기업의 生産能力 增大, 部品企業規模의 擴張, 系列化 促進 및 완성차 생산에 접하는 部品輸入의 減少를 促進시켰으며, 部品生産의 코스트 節減과 品質向上을 招來하여 1980년대 후반 乘用車의 輸出成長段階로의 進入을 가능케 하는데 큰 기여를 하였다고 評價할 수 있다.

結 論

本 論文에서는 韓國 自動車 部品産業의 系列 委託生産制의 形成, 擴充過程과 이 과정에서의 자동차 조립산업과 정부의 部品産業 育成政策에 관해 분석, 검토하였으며, 본 논문에서 분명히 밝힌 것은 다음과 같다.

첫째, 1980년대 중반부터 완성차의 生産, 輸出이 급증함에 따라 자동차 조립기업의 内部組織의 肥大化, 複雜化를 防止하고 자동차 생산과 관련된 각 工程의 最適 生産規模가 상이하므로 部品 外製化의 필요성이 고조되었으나, 당시 部品産業의 實態는 규모의 영세성, 보유설비의 불충분, 기술인력부족, 높은 전직률, 자동차 조립기업과 부품기업간 거래관계 불안정, 신뢰관계 결여 등으로 특징지어졌으므로 自動車 組立部門과 部品 生産部門의 커다란 갭이 존재하였다.

둘째, 完成車의 生産, 輸出增大는 장기적 관점에서 부품기업의 生産規模 擴大와 수입부품의 국산화율 제고, 코스트 다운, 품질향상 및 部品統合의 效率化를 촉구하게 되어 1980년대 중반부터 部品産業의 系列 委託生産制의 형성, 확충이 이루어지게 된다. 이 과정에서 자동차 조립기업은 거래선의 소수화, 조직화, 장기발주보증과 자금지원 및 기술지도 등의 원조를 제공하여 부품기업의 설비증대, 기술수준 및 품질향상의 의욕을 제고시켜야 할 필요성에 봉착하였다. 이 때문에 自動車 組立企業別 去來 部品企業의 系列化가 進展되었다. 이 과정에서 자동차 조립기업은 自社專屬 部品企業 確保와 중점적 육성이라는 規模의 經濟性만으로는 설명되지 않는 部品 外製化 戰略을 채택하게 되었다.

셋째, 自動車 組立企業의 部品企業에 대한 支援은 자금지원, 기술, 경영지도, 수출 및 부품국산화와 관련된 정보제공 등으로 구분할 수 있는데 이는 部品企業의 生産規模 擴大, 品質向上, 코스트 다운 뿐만 아니라 자동차 조립기업과 부품기업간 신뢰 및 상호 협력관계 구축과 部品統合의 效率性을 提高시켜 부품기업의 管理, 技術水準 向上에 큰 역할을 하였다.

넷째, 1970년대 중반 이후부터 시작된 政府의 中小企業 系列化 促進을 위한 정책은 다만 중소기업 육성이라는 포괄적 관점에서 추진되었으며, 자동차 조립기업의 계열화에 대한 소극적 자세, 정부의 지원에도 불구하고 부품기업의 생산기술의 영세성, 담보능력 부족, 中小企業 系列化 促進 政策 實施時期와 자동차의 量産化時期와의 不一致 등의 이유로 부품산업의 계열화에 큰 영향을 주지는 못했지만, 이 정책은 「長期 自動車工業 振興計劃」에 바탕을 둔 國産化 計劃에 의해 외국모델의 국내생산을 통한 국산모델로의 생산전환을 꾀하게 되었다는 점과 自動車 組立企業과 去來 委託企業과의 有機的 關係를 형성하여 부품기업의 육성을 동시에 추구했다는 것에 의의가 있다.

다섯째, 中小企業 近代化 事業 支援은 産業構造 高度化와 國際 競爭力 強化를 위해 우선 육성 업종을 선정하여 금융, 기술, 경영지도를 통하여 기업의 설비, 경영합리화를 기하기 위한 것으로 기계, 금속, 전기, 전자업종을 대상으로 하고 있으며, 이 사업의 지원 대상기업은 원한다면 有望 中小企業으로서의 지원도 수혜할 수 있게 되어 지원폭이 크다고 할 수 있으며, 有望 中小企業 支援 政策은 기초소재와 부품생산기업을 대상으로 金融, 技術, 市場情報 등을 제공하고 있으며, 1개 업체당 지원금액은 크게 증가하고 있고 중소기업 육성 관련 지원제도 중 가장 큰 규모이다. 그리고 中小企業 創業 支援制度는 우선 육성업종, 지

정계열화 품목, 첨단기술분야 기업에 창업지원, 경영 및 기술지도, 해외시장 정보제공을 목적으로 하는데 주로 전기, 전자, 기계, 화학, 금속업종에 지원해 오고 있다.

1980년대 중반 이후부터는 中小企業에 관한 政策의 種類도 다양해졌고 1개 업체당 지원금액도 증가일로에 있으므로 自動車 部品産業에 대한 金融上 支援도 이 시기부터 強化되었다고 생각된다.

여섯째, 1986년도부터 실시되고 있는 「機械類, 部品 및 素材類 國産化 計劃」은 연간 수입규모가 크고 대일 수출의존도가 높고, 기술개발 과급효과가 크며, 수출산업화가 소망스런 품목을 告示品目으로 指定하여 고시품목을 국산화한 기업에게는 産業技術向上 資金(연리 5%, 10년 상환)과 工業發展基金(연리 6%, 5년 상환)등의 長期 低利融資를 제공할 뿐 아니라 정부 관련기관의 技術支援을 하는 것으로 되어 있다.

이 계획은 종래 부품산업 육성정책과 비교하여 기계공업, 특히 電子 및 自動車 部品産業에 集中 支援한다는 것이며, 지원금액은 지금까지 없었던 큰 규모이다.

이 政策이 實施되는 期間에는 자동차 조립기업의 거래부품기업의 계열화촉진과 확충이 이루어져 부품기업 제품 수요의 안정화를 가져올 뿐 아니라 계열부품기업 스스로 설비투자, 기술도입을 촉진시킬 것으로 생각되어 政策效果가 더욱 클 것으로 기대된다.

일곱째, 각종 중소기업 육성정책의 일환으로 실시된 政府系 金融機關의 自動車部品産業에 대한 融資는 산업자금의 流動性을 높여 部品産業의 設備近代化를 促進시키는 直接的 效果를 초래하였고, 정부계 금융기관의 이 산업에 대한 保證과 支援은 「引水效果」(pump-priming effect)를 발생시켜 民間金融機關도 우선적으로 이 산업에 대한 資金 割當을 증가시켰으므로, 이에 따라 收益性 效果도 발생하였다. 특히 정부계 금융기관의 대출금리는 민간금융기관의 貸出金利보다 저렴하였으며 이 같은 低利融資는 産業의 限界 資本效率를 높여 産業化를 進展시켰으며, 기술도입의 급증, 생산능력 증대, 계열 위탁 생산기업 증가, 委託生産企業 規模 擴大, 自動車 生産 台當 輸入部品の 減少를 촉진시켰으며, 이를 통해 부품의 코스트 다운, 품질향상을 초래하여 1980년대 후반 乘用車 輸入 自動化와 輸出 成長段階로의 移行을 가능케 하는데 지대한 役割을 하였다고 評價할 수 있다.

그러나 韓國 自動車 部品産業의 技術水準은 설계, 열처리, 시험, 검사, 주.단조 정밀 기계가공 및 금형제작 등에서 先進國 水準보다 落後되어 있기 때문에 매년 생산증대에 따른 부품수입의 절대액은 증가하고 있는 실정이므로 상기 부문에 대한 集中的 支援, 育成이 시급한 課題이다.

참고문헌

1. 경제기획원, 광공업 센서스 보고서, 1985.
2. 김승석, 한국에 있어서 국가자본의 역할에 관한 연구, 서울대학교 박사학위 논문, 1992. 8.
3. 김영봉, 자동차 공업의 발전방향과 정책, 한국개발연구원, 1981. 1.
4. 김주훈, 조관행, 개방화와 하도급체제의 개편, 한국개발연구원, 1991. 6.
5. 대우 경제 연구소, '89년 자동차 산업 환경 분석, 1989.
6. 매일 경제 신문, 1988. 5. 16.
7. 한국 무역협회, 무역 년감, 1962.
8. 산업연구원, 한국의 자동차 부품공업, 1984.
9. ———, “기계류, 부품의 국산화개발과 산업정책 방향”, 월간 산업 동향, 1987. 7.
10. ———, 한국의 부품산업, 1988.
11. 상공부, 중소기업에 관한 년차 보고서, 1986, 1988(a), 1990.
12. ———, 자동차 산업백서, 1988(b).
13. ———, 1993년도 중소기업 육성시책, 1992. 9.
14. 한국산업은행, 주요산업의 당면정책과제, 1983.
15. ———, 자동차 부품공업의 구조분석과 개발전략, 조사월보 368호, 1986. 7.
16. ———, 한국의 산업(상), 1987, 1990.
17. ———, 우리나라 자동차 부품공업 계열화 현황과 육성 방안, 산업기술, 241호, 1986. 12.
18. ———, 조사월보 429호, 1991. 8.
19. 한국은행, 조사통계월보, 기업경제분석, 각년도.
20. 한국 무역서비스 센터, 관세율과 수출입 요령(1978년 상반기), 1978.
21. 홍성원 외, 한국, 미국, 일본, 브라질 자동차 부품공업 분업체제 비교연구, 산업연구원, 1987. 8.
22. 한국 자동차 공업 협동조합, 자동차 공업 편람, 1989, 1991.
23. ———, 한국 자동차 공업현황, 1989.
24. ———, 자동차 조합 20년사, 1983.
25. 한국 자동차 공업 협회, 자동차 통계월보, 1989. 12.
26. 장병익, “한국자동차 산업 정책에 관한 일 연구”, 한국 동남 경제학회 창간호, 1992.
27. 중소기업 협동조합 중앙회, 수급기업체 협의회 운영사례집, 1988. 12.
28. 今井賢一 외, 内部組織の經濟學, 東洋經濟新報社, 1982.
29. 日本自動車部品工業會, 日本の自動車部品工業, 1986.
30. 内田忠夫 외 共譯, 價格の理論, (上卷), 有斐閣, 1963.
31. Stigler, George, J. *The Theory of Price*, Macmillian Company, 1963.