

한·일 자동차산업의 발전패턴과 발전단계에 관한 비교연구*

장병익
경제학과

<요 약>

본논문은 한국과 일본의 자동차(승용차)산업의 발전경로, 발전단계별 도달시기 및 산업의 각 발전단계별 특징에 대해서 비교·분석하였다. 한국과 일본의 자동차산업은 雁行形態의 발전형태를 취하고 있으며, 일본의 자동차산업은 1950년대 중반에 수입대체기, 60년대 후반에 수출성장단계, 그리고 80년대 중반부터 심숙단계에 진입하였다. 반면 한국의 자동차산업은 1970년대 중반에 수입대체단계, 80년대 중후반에 수출성장단계로 진입하였다.

일본의 자동차산업은 수입대체기간중 내수가 증대하였고 이는 다시 생산증대를 유발하면서 제품경쟁력을 증가시켜 수출성장단계로 진입하였다. 그러나 한국의 자동차산업은 일본의 자동차산업과 비교할 때 내수증대→생산증가 및 기술발전, 부품공업성장 등에 의한 완성차의 경쟁력을 강화하는 수입대체단계를 충분히 거치지 않은 채 수출이 급증하였다.

한국의 자동차산업은 수출성장 초기단계에 있어 일본기업에 비해 규모가 훨씬 작을 때부터 수출성장단계로 이행하였으며 일본에 비해 대외의존도가 높다. 그리고 한국 자동차산업은 외국자본과 기술에 대해 일본에 비해 개방적이었으나 일본은 그에 대해 폐쇄적이었다. 또한 한국의 자동차산업은 수입대체기간이 일본에 비해 매우 짧았으며 일본의 자동차산업의 발전과정을 단축하는 압축형성장을 달성하였다.

A Comparative Analysis of the Development Pattern and Stage of Auto Industry between Korea and Japan

Chang, Byung - Ik
Department of Economics

* 이 연구는대학연구비에 의해 수행되었으며 연구비를 제공해준 대학당국에 감사드립니다.

This study analyzes the development paths and stage in the auto industry between Korea and Japan. The development patterns of auto industry both in Korea and Japan have demonstrated a catching-up product cycle. However, the development stages between the two countries are significantly different. Japanese auto industry has experienced the stage of import substitution in the middle of 1950s. On the other hand, Korean auto industry had the stage of import substitution in the middle of 1970s and entered the stage of export growth in the late 1980s.

In the stage of import substitution, the national demand of auto industry has been increased in Japan, which entails the increase in the level of production. However, the Korean auto industry has entered the stage of export growth without fully experiencing the development of part industry and the stage of import substitution.

In addition, Korean auto industry has been open to foreign technologies and investment. The period of import substitution of Korean auto industry was shorter than that of Japanese, which promotes export growth in a short period of time.

I. 서 론

자동차산업은 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 광범위한 관련산업을 가진 전후방 연관 효과가 큰 산업으로 자동차산업과 관련되는 부문은 자재부문, 판매·정비부문, 관련부문 및 이용부문 등이 있어 이 산업의 발전이 국민경제 전반에 미치는 영향이 매우 크다. 이 산업은 기계공업의 꽃이라고 불리워질 만큼 철강, 비철금속, 기계, 화학 등 관련 공업제품의 조립으로 이루어지며¹⁾, 기계부품수가 5천 내지 2만개가 소요되는 대표적 종합기계공업으로서 이 산업의 발전속도가 그 나라의 기계공업 수준을 측정하는 척도가 된다. 또한 노동집약적 장치산업으로서 고용흡수효과가 큰 산업이며, 자동차 산업과 관련부문까지 고려한다면 고용흡수효과가 매우 큰 국가 기간산업이라 할 수 있다.

자동차산업은 규모의 경제(economy of scale) 효과가 큰 산업이므로 차종별 생산규모가 가격경쟁력의 요체이며 차종당 적정규모는 연간 30-60만대 수준으로 알려져 있다.²⁾ 자동차산업은 수요의 소득탄력성이 큰 유망산업이며 단일 품목으로서는 세계교역량이 가장 큰 품목이고 세계 전체 교역규모(1993년) 3조 6천억 달러 가운데 자동차산업의 교역규모는 2,490억 달러로서 전체산업의 9.4% 수준이다. 총수출중 자동차 수출비중은 1995년 일본이 22.1%이고 한국은 동년 7.3% 수준이다.³⁾

일본의 자동차산업은 1924년 조립을 개시하여 1975년 서독을 누르고 세계 제1의 자동차 수출국으로 등장하였고 1979년에는 자동차 생산대수가 사상 처음으로 미국을 능가하여 현재 생산, 수출 양면에서 세계 제 1위 수준을 유지하고 있다. 자동차산업의 후후발국인 한국은 1962년 완성차 조립을 시작하여 1980년대 말에 세계 10대 자동차 생산·수출국으로 부상하였고⁴⁾ 1995년에는 세계 5대 자동차 생산국으로 등장하였다. 따라서 일본과 한국은

1) 소형차 한 대당 원자재 구성비를 보면 철강 76.0%, 비철금속 5.6%, 비금속 18.4%로 되어 있다. 과학기술저, 과학기술연감(서울: 과학기술처, 1989), p.351

2) 한국자동차공업협동조합, '90년 자동차공업편람(서울: 한국자동차공업협동조합, 1990), p.55

3) 한국자동차공업협회, 한국의 자동차산업(서울:한국자동차공업협회, 1996)

거셴크론(A. Gerschenkron)이 주창하는 '상대적 후진성 가설'⁵⁾이 적용되는 국가들이다.

이와 같이 한·일 양국에 있어 유망산업인 자동차산업은 비교적 단기간내에 성장·발전하였는데 본 논문에서는 한국과 일본의 자동차산업은 어떠한 경로를 거쳐 발전하였는가, 각 발전단계별 도달시기는 언제인가, 그리고 각 발전단계별 특징은 무엇인가에 대해서 비교·분석하는데 그 목적이 있다.

이를 위해 본 논문은 다음과 같이 구성되어 있다. 서론에 이어 2장에서는 산업발전의 이론적 모델로서 안행형태적 모델, 동시개발형 모델, 수출지향형 모델 및 선행개발형 모델을 검토한다. 3장에서는 승용차의 수입·생산 및 수출통계를 이용하여 일본의 자동차산업 발전 패턴이 2장에서 언급된 산업발전 모델중 어느 유형에 속하는지 검토하고 일본의 자동차(승용차)산업의 각 발전단계별 도달시기를 규명하며 각 단계별 특징과 전망에 대해 고찰한다.

4장에서는 한국자동차(승용차)산업의 수입·생산 및 수출통계를 이용하여 자동차산업이 2장에서 언급된 4가지 발전패턴 중 어느 유형에 속하는지 검토하며, 한국 자동차산업의 각 발전단계별 도달시기를 규명하고 각 발전단계별 특징과 전망에 대해 고찰한다.

5장에서는 한국과 일본의 자동차산업의 발전 패턴과 특징을 비교·분석하고 6장에서는 지금까지의 분석을 요약·정리하고 결론을 도출한다.

II. 산업발전 패턴의 이론적 검토

본장에서는 제품의 수입·생산 및 수출동향을 고려한 산업발전의 4가지 패턴을 검토하고자 한다.

1. 안행형태적 발전 패턴

(1) 기본형

이 이론은 당초 아카마쓰 가나메(赤松 要)의 무역과 생산형태에 관한 가설인데 이는 선진공업국에 대하여 후발국이 추월(catch-up)하는 과정에서 수입, 국내생산 및 수출동향에 어떤 일정한 형태가 있음을 밝힌 것이다. 즉 <그림2-1>에서와 같이 먼저 신제품의 수입이 시작되어 점차 국내시장이 형성되며, 이를 국내에서 대체생산하기 위한 새로운 산업이 발생한다. 그 후 시장이 더욱 확대됨에 따라 생산기술을 축적하고 생산규모의 확대에 의해서 제품의 성능 및 코스트가 개선되며 국내에서 수입대체가 이루어지고 수출이 개시된다.

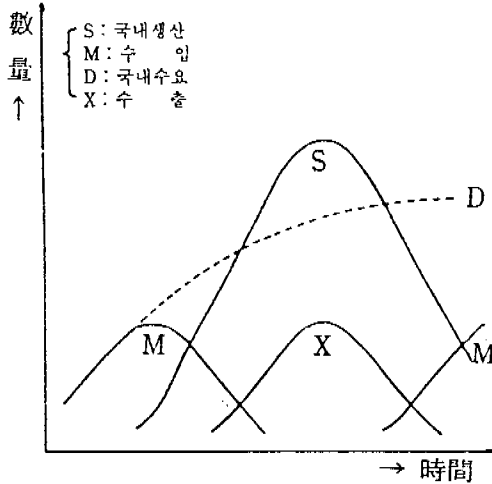
요컨대 기술선진국보다 뒤늦게 공업화를 시작하여 선진공업국이 된 일본의 산업구조와 무역구조의 변천은 안행형태론에 저개발국에 대한 해외직접투자의 결과로서 제품의 역수

4) 한국자동차공업협동조합, 전게서, p.506

5) 경제성장 초기에 있어서의 '상대적 후진성'이 크면 클수록 그 후의 경제성장이 급속해진다는 가설이다. 경제발전의 개시가 늦어 선진국과의 기술갭이 크다는 것은 후발국이 선진국으로부터 도입할 수 있는 기술이 많음을 의미한다.

Alexander Gerschenkron, *Economic Backwardness in Historical Perspective: A Book of Essays*(Harvard University Press, Belknap Press, 1962), pp.6- 8.

입국면을 추가함으로써 잘 설명될 수 있다는 것이다.⁶⁾ 일본의 경우 이같은 발전패턴을 갖는 산업은 섬유공업, 철강업, 기계공업 등이며, 이는 2차대전 이전에 개발된 제품에 대해서 적용된다는 것이다.⁷⁾



<그림2-1> 안행형태적 발전 패턴

(2) 변형(I)

이 패턴은 수입→ 생산→ 수출이라는 기본적인 패턴을 유지하면서 출현하는 제산업의 종별과 순시를 명백히 밝힌 것으로서 일반적으로 소비재에서 생산재로, 혹은 농업에서 경공업으로 또 중화학공업으로 전환하는 것처럼 보다 고도의 산업이 계속해서 출현하는 것을 나타낸다.

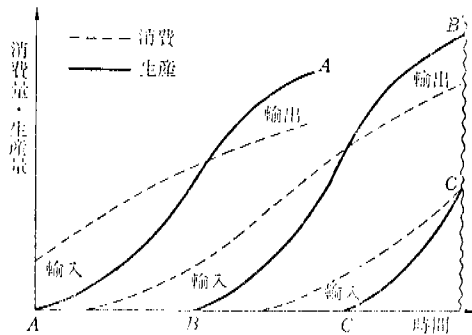
(3) 변형(II)

이 패턴은 산업의 발전순서가 변형(I)과 같이 단순히 고도화하는 것에 그치지 않고 소비재 내부에 있어서도 조제품에서 정교품으로, 생산재 내부에 있어서도 소비재를 생산하는 생산재에서 더욱이 생산재를 생산하는 고도생산재로 변화해 가듯이 산업구조가 한층 다양화·고급화해 가는 과정을 나타낸다.

<그림2-2>는 제품사이클(product cycle) 곡선(R. Vernon, 1966, pp. 190- 192)을 이용하여 산업발전의 안행형태를 약간 일반화하여 설명한 것이다. 계속해서 출현하는 3산업, A(섬유공업을 중심으로 하는 경공업), B(중공업) 및 C(중화학공업)는 각각 도입, 성장 및 성숙의 각 국면을 경유하면서 발전해 간다.

6) 안행형태론적 도식에 관해서는 山澤逸平, 日本の經濟展望と國際分業(東京: 東洋經濟新報社, 1984), pp.72-76을 참조 바람.

7) 南亮進 著, 정영일 역, 일본의 경제발전(서울: 경문사, 1991), pp.240- 241



<그림2-2> 안행형태적 발전패턴의 변형

한편 소비수요는 소득수준의 상승에 의한 소득효과와 대량생산화에 의한 가격효과를 통해서 일반적으로 증대에 가지지만, 소비의 중심은 처음에는 A상품에 집중된다. 그러나 소득수준이 한층 상승하면 그것은 점차 B상품에, 또한 C상품으로 전환한다. 이와같은 생산의 사이클(실선)과 소비의 사이클(점선)을 결합할 때 우리는 <그림2-2>에서와 같이 수입증가 → 국내생산의 발전 → 수출증가라는 사이클을 그리면서 각 산업이 계속해서 발전하는 상황을 확인할 수 있다.

이런 의미에서 아카마쯔의 안행형태적 발전패턴은 단순한 제품사이클론이 아니라 생산과 소비의 결합 사이클론이라고 할 수 있다. 그러나 최근의 신제품에 있어서는 사실상 수입국면을 거치지 않고 국내생산과 수출이 동시에 시작되는 경우가 많다.⁸⁾

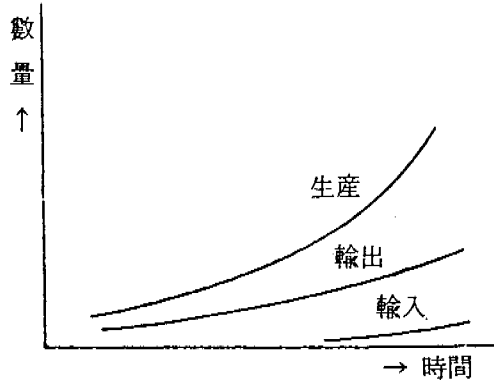
2. 동시개발형 발전패턴

이 패턴은 자국의 어떤 산업의 기술개발이 구미 선진국과 거의 같은 시기에 거의 같은 수준으로 진행되는 경우를 의미한다. 그러므로 수입은 생산과 수출에 비해 상대적으로 0에 가깝고 앞으로도 크게 늘어날 전망은 희박한 경우에 해당된다.

제품의 수출은 국내시장이 확대되어 산업기반이 형성된 후에 개시되지만, 제품이 자국의 특성에 얼마나 적합한가에 따라서 크게 신장되는 것과 그렇지 못한 것이 있다⁹⁾ (<그림2-3>참조).

8) 森谷正規, 現代日本産業技術論(東京: 東洋經濟新報社, 1981), pp. 196- 197

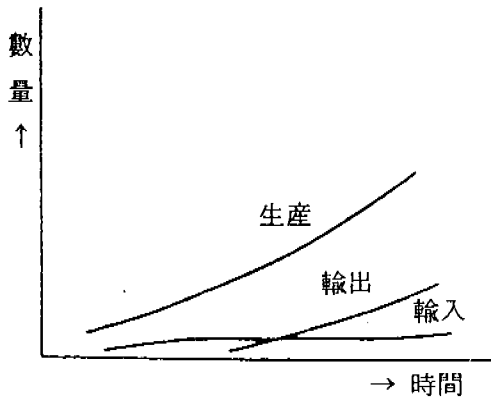
9) 동시개발형 발전패턴을 취하는 업종으로서는 NC공작기계, 전자교환기, 산업용로봇 등이 있다. 상계서, p.198



<그림2-3> 동시개발형 발전패턴

3. 수출지향형 발전패턴

이 패턴은 자국이 먼저 어떤 산업에 대해 기술개발을 하였지만 국내수요의 현재화가 늦어져서 처음부터 수출지향적 경향을 띠는 경우이다. 수출비율은 생산의 50%를 넘어서며, 세계시장을 상대로 어느 정도 생산수준을 유지하면서 기술을 축적하고 국내수요가 확대되기를 기다리는 형태가 이에 속한다¹⁰⁾(<그림2-4>참조).

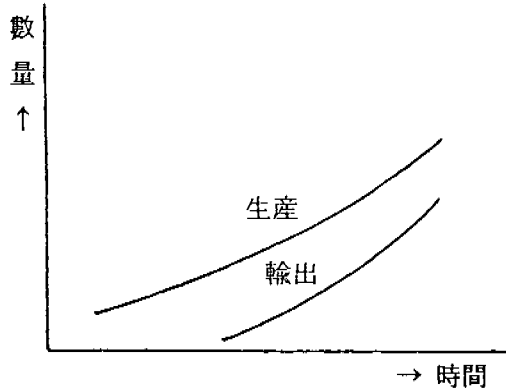


<그림2-4> 수출지향형 발전패턴

4. 선행개발형 발전패턴

이 발전패턴은 신제품 개발을 선행하여 세계시장에서보다도 먼저 국내시장에서 수요가 크게 신장되어 이 산업의 발전이 세계시장을 이끌어 간다는 것이다. 이 발전패턴에 속하는 산업은 매우 빠른 시간에 산업이 형성됨에 따라서 성능과 가격 모두가 국제경쟁력이 높아 수출이 급속히 증가한다.¹¹⁾

10) 수출지향형 발전패턴의 형태를 취하는 업종으로는 탄소섬유, VTR 등이 있다. 상계서, p. 198

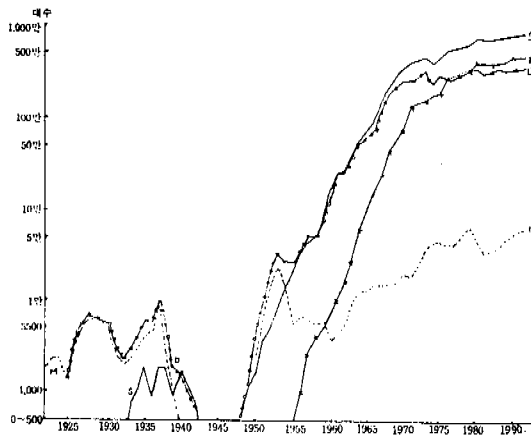


<그림2-5> 선행개발형 발전패턴

Ⅲ. 일본 자동차산업의 발전패턴과 발전단계별 특징

1. 일본 자동차산업의 발전패턴

본절에서는 승용차의 생산, 수출, 수입에 관한 통계자료를 이용하여 일본의 자동차산업이 2장에서 언급한 4가지 산업발전패턴중 어느 유형에 속하는지 검토한다. 먼저 <그림3-1>은 승용차의 생산, 수출 및 수입의 장기추세를 나타낸 것인데 아래 그림에서 알 수 있듯이 일본의 자동차산업의 발전패턴은 당초 제품수입에서 시작하여 수입대체단계를 거친 후 수출성장단계 그리고 성숙단계로 이동되었으므로 일본의 자동차산업은 2장에서 제시된 산업발전의 4가지 패턴중 안행형태적 발전의 형태(기본형)를 취하고 있다고 할 수 있다.



<그림3-1> 일본자동차(승용차)산업의 안행형태적 발전

1) 이 발전패턴에 속하는 산업으로는 전탁, 전자시계, 전자레지스터, 로터리 엔진차 등이 있다. 상계서, p. 198

2. 일본 자동차산업의 발전단계별 특징

본절에서는 자동차산업의 안행형태적 발전과정에서 각 단계별 도달시기, 즉 수입대체단계, 수출성장단계 및 성숙단계를 규명하고 각 발전단계별 특징에 대해서 고찰한다.

(1) 산업 도입단계에서 수입대체단계로의 이행

2차대전 이전 일본의 승용차수입은 1910년대 후반에 이미 1천대 수준을 넘어섰다. 1920-30년 사이에는 자동차수요가 급속히 확대되어 매년 적게는 1,000대 많게는 6,500대 수준을 유지해 오다가 1937년에는 2차대전 이전의 최고수준인 8,740대에 도달한 후 2차대전으로 인한 수입의 곤란과 국내 자동차산업에 대한 정부의 보호정책이 강화됨에 따라 자동차와 자동차 부품수입이 크게 제한되었기 때문에 수입은 급속히 감소하였다.

승용차 수입은 2차대전 후 1950년부터 급속히 증가하여 1953년에는 23,719대를 기록하였으나 그 후 1955년부터 정부의 수입제한조치에 의해 1960년에는 3,540대 수준으로 감소하였다.

승용차수입이 다시 1만대를 넘어선 것은 1964년부터이지만 그 이후 수입은 별로 늘어나지 못하여 국내수요에 대한 수입비율은 수%에 불과한 실정이다. 승용차의 생산을 보면 2차대전 이전인 1935년에는 1,985대로 정점을 이루었으나 전쟁기간중에 생산은 중단되고 2차대전 후 생산이 재개된 1947년부터 출발하여 1950년대 초반까지 생산은 부진하였다.

정부는 1952년 10월에 승용차관계 제휴 및 조립에 관한 취급방침을 발표하여 외국 완성차메이커와 기술제휴를 통한 기술향상을 꾀하였다.¹²⁾ 기술제휴를 한 기업은 닛산(日産)자동차와 오스틴(영국, 1952년 12월), 히노(日野)디젤과 르노(프랑스, 1953년 3월), 이스즈 자동차와 루우츠(영국, 1953년 3월) 및 新미쓰비시(三菱)중공업과 월스·오버랜드(미국, 1953년 9월)이었으며 일본의 완성차 메이커는 5-7년간 이들 기업과 기술제휴(자본제휴를 수반하지 않는)를 통하여 부품선계, 재료가공, 도장, 검사, 제조·조립을 위한 기계의 레이아웃(lay-out), 비용인하의 노하우, 제조조립용 치광구 등 광범위한 하드 및 소프트 기술을 습득하였다.¹³⁾

이에 따라 외국차의 국산화는 1953년부터 본격화하였으며, 기술제휴에 의한 외국차의 생산은 1960년 약 2만대를 정점으로 점차 줄어들었다. 이 시기의 외국차 생산을 포함한 국내 승용차 생산은 1954년 14,472대였으며, 1960년에는 165,094대를 기록하게 되었다. 또한 완성차 메이커는 외국차 생산에 따른 자동차 생산기술 향상과 생산경험의 축적을 기초로 1958년 이후 승용차 전용양산공장을 앞다투어 건설하였다.¹⁴⁾

이와 같이 1950년대 중반부터 승용차 양산체제 기술이 도입되고 대량생산을 위한 설비 투자도 활발히 이루어졌기 때문에 자동차(승용차)산업의 도입단계에서 수입대체단계로의 이행은 1950년대 중반부터 시작되었다고 생각된다.

12) 외국차종의 국내생산을 목적으로 하는 기술도입은 5년 이내에 부품의 90% 이상을 국산화한다는 조건으로 인정되었다. 상계서, p.71

13) 日本自動車工業會, 日本自動車産業史(東京: 日本自動車工業會, 1988), p.108

14) 1962년에는 토요타의 元町공장, 日産의 追濱공장, 이스즈의 藤澤공장, 프린스의 村山공장, 1966년에는 東洋공업의 宇品공장, 토요타의 高岡공장, 1967년에는 토요타의 東富士공장, 1968년에는 本田技研의 狛山공장 및 鈴鹿공장 등이 각각 건설되었다. 中村靜治, 現代自動車工業論(東京: 有斐閣選書 R, 1983), pp.256-259

(2)수입대체단계에서 수출성장단계로의 이행

이와 같은 승용차 대량생산 공장의 건설은 처음에는 대기업(토요타, 닛산)에 의해 추진 되었으며 1960년대 후반에는 중규모 기업에 까지 파급되었다. 그 결과 1967년의 생산은 100만대를 넘어선 138만대를 기록하였으며, 1970년에는 320만대, 1980년에는 700만대에 달 하게 되었는데 특히 1960년대 중반 이후 승용차의 생산은 급증하였다.

승용차의 수요는 고도성장이 시작된 1950년대 중반에는 영업용 택시가 중심이었지만, 1965년 이후 개인수요가 급증하여 동년 개인수요는 28.3%였으나, 1970년 50.6%, 1975년 69.9%, 1980년에는 75% 수준으로 증가하였다. 1965년 이후 본격적인 자동차 대중화시대에 진입함에 따라 승용차 수요는 급속히 증가하였으나 1970년대에는 내수증가가 미미하였고 1980년대에는 내수가 300만대 수준의 추이를 보이고 있다.

한편 수출은 1960년 수입을 능가하였고, 1965년에는 10만대를 넘어섰으며 1971년에는 100만대를 넘어선 130만대 수준에 달하였다. 더욱이 1976년부터 수출이 국내수요를 웃돌 게 되었고 그 이후에는 생산의 50% 이상이 수출되었다.

<표3-1> 승용차의 내수·수출 증가율

(단위: 대, %)

년 도	생 산	내 수	증가율	수 출	증가율
1965	696,176	595,460	16.1	100,716	50.4
1966	877,656	724,566	21.7	153,090	52.0
1967	1,375,755	1,152,264	59.0	223,491	46.0
1968	2,055,821	1,649,571	43.2	406,250	81.8
1969	2,611,499	2,051,068	19.6	560,431	38.0
1970	3,178,708	2,453,121	24.3	725,587	29.5
1971	3,717,858	2,418,507	19.6	1,299,351	79.1
1972	4,022,289	2,614,949	8.1	1,407,340	8.3
1973	4,470,550	3,019,666	15.5	1,450,884	3.1
1974	3,931,842	2,204,446	27.0	1,727,396	19.1
1975	4,567,854	2,740,568	24.3	1,827,286	5.8
1976	5,027,792	2,488,873	9.2	2,538,919	38.9

자료: 日本自動車工業會, 主要國 自動車統計, 各年

日本自動車工業會, 日本自動車産業史, 東京, 1988, pp.387- 395

승용차의 수출이 수입을 상회한 것은 1960년이지만 이 시기에 수입이 저조했던 이유는 관세와 외화할당제와 같은 비관세 수입장벽에 의한 수입제한조치¹⁵⁾에 의한 것이다. 이 시기에는 수출대수와 생산에 점유하는 수출비율이 아직 낮은 반면 국내수요가 생산확대를

15) 日本關稅協會, 實行關稅率表, 各年

日刊自動車新聞社, 自動車年鑑(東京: 日刊自動車新聞社, 1967), p.173

야기시켰던 것이다. 따라서 이 시기부터 수출성장단계라고 규정하는 것은 타당하지 못하다. <표3-1>에서 수출증가율(81.8%)이 내수증가율(43.2%)을 크게 상회하는 1968년부터 승용차의 수출성장단계로 보는 것이 타당할 것이다.

승용차의 수출성장단계로의 진입과 함께 승용차의 총수출에 점유하는 대 선진국 수출이 증가하였다. <표3-2>를 보면 가령 1965년도 각 지역별 수출비율은 동남아 20.5%, 중남미, 중동 및 아프리카 14.2%, 대양주 24.1%를 점유하여 이들 지역에 대한 수출이 총수출의 58.8%를 점유하였다. 반면 북미, 유럽 등 선진국 수출은 41.2%에 불과하였다. 1968년에는 발전도상국 수출비율이 줄어들고 북미·유럽지역이 56.7%를 점유하게 되었고 이와 같은 추세는 그 후에도 지속·강화되었다.

<표3-2>자동차 수출선의 다변화
(단위: %)

년 도	총 계	북미,유럽	동남아	중남미, 중동, 아프리카	대양주
1965	100.0	41.2	20.5	14.2	24.1
1966	100.0	47.1	21.4	14.8	17.2
1967	100.0	45.0	18.9	17.0	18.1
1968	100.0	56.7	16.1	12.8	14.4
1969	100.0	60.6	13.8	14.5	11.1
1970	100.0	67.6	9.5	13.1	9.8
1971	100.0	74.1	6.0	12.0	7.8
1972	100.0	75.6	5.6	11.9	7.0
1973	100.0	70.2	7.3	12.7	9.8
1974	100.0	65.8	6.6	14.5	13.0
1975	100.0	69.4	5.6	14.2	10.7
1980	100.0	75.6	5.9	13.6	10.7
1985	100.0	70.5	10.6	10.5	6.3
1990	100.0	73.3	9.7	10.8	5.9
1995	100.0	58.6	16.2	17.8	7.2

자료: 日本自動車新聞社, 自動車年鑑, 各年
日産自動車(株), 自動車産業ハンドブック, 1996

이와 같이 승용차의 대선진국 수출이 급증한 것은 일본 자동차산업의 국제경쟁력이 강화되어 선진국시장에서도 충분히 경쟁할 수 있는 가격 및 비가격 경쟁력을 갖추었다는 것을 의미하며 또한 일본 승용차의 수출성장단계가 1960년대 후반부터 시작되었음을 시사하는 것이다.

<표3-3>은 구미지역에서 일본 승용차의 판매비율을 나타낸 것이다. 1994년 미국 승용차 시장에서 일본차의 비중은 1970년에 비해 약 6배 증가하였으며 EC시장에서는 동기간 중 약 16배가 증가하였다. 구미선진국들의 수입승용차에 점유하는 일본차의 비중을 <표

3-4>를 통해서 살펴보면 미국은 68.1%, 캐나다 60.4%, 서독 48.3%, 영국 16.6%의 순으로 되어 있다.

<표3-3>미국·EC시장에서일본승용차의판매비율(단위:%)

년	도	미	국	E	C
1965		4.0		-	
1970		3.7		0.6	
1975		9.4		4.7	
1977		12.2		5.9	
1978		11.8		6.2	
1979		16.5		6.9	
1980		21.2		9.1	
1981		21.8		8.3	
1982		22.6		8.0	
1983		19.0		8.7	
1984		18.3		9.2	
1985		20.3		9.5	
1986		21.1		9.9	
1994		21.5		9.4	

주: 현지생산 미포함

자료: 日産自動車(株), 自動車産業 ハンドブック, 1974, 1988

<표3-4> 주요국의 수입승용차 및 일본차의 비중(1994)

(단위: 대, %)

국명	총판매(A)	국산차	수입차(B)	일본차(C)	B/A	C/A	C/B
미국	10,638,801	7,539,334	3,099,467	2,109,740	29.1	19.8	68.1
캐나다	1,054,076	727,108	326,968	197,442	31.0	18.7	60.4
영국	2,215,574	965,883	1,249,691	207,151	56.4	9.3	16.6
서독	2,807,937	1,926,697	881,243	425,776	31.4	15.1	48.3
프랑스	2,217,149	1,400,301	816,848	63,924	36.8	2.9	7.8
이태리	2,184,324	1,325,405	858,919	19,890	39.3	0.9	2.3

자료: 한국자동차공업협동조합, 세계자동차산업연관통계, 서울, 1995, 1, p.54

일본은 1979년 이후 세계 최대의 자동차 생산 및 수출국으로 등장하였다. 1994년을 기준으로 보면 일본의 자동차 생산 및 수출은 세계 전체의 20.2%, 25.6%를 각각 점유하고 있다.

<표3-5> 세계자동차산업에서 점유하는 일본의 비중

(단위: 천대, %)

년 도	생 산			수 출		
	세계전체 (A)1	일본 (B)	B/A	세계전체 (C)	일본 (D)	D/C
1970	29,708	5,289	17.8	8,661	1,087	12.6
1975	33,322	6,942	20.8	10,805	2,678	24.8
1980	38,805	11,043	28.5	14,176	5,967	42.1
1985	44,661	12,260	27.5	15,732	6,715	42.7
1989	50,310	13,025	25.9	16,006	5,884	36.8
1993	49,402	11,228	22.7	16,515	5,018	30.4
1994	52,137	10,554	20.2	17,430	4,460	25.6

자료: 한국산업은행, 경제브리프스 366호, 1987, 서울, p.5

한국자동차공업협동조합, 자동차공업편람, 서울, 1991, p.410

한국자동차공업협회, 한국의 자동차산업, 1996

이상에서 논의한 바와 같이 1960년대 말부터 승용차 수출증대, 대 선진국 수출비중 급증 및 미국 및 EC시장에서의 일본 승용차의 판매비중 확대는 승용차의 가격 및 비가격경쟁면에서 일본차의 국제경쟁력이 크게 높아진 것을 의미하는 것이다.

(3) 수출성장단계에서 성숙단계로의 이행

1985년을 정점으로하여 일본차의 수출대수와 생산에 점유하는 수출비중은 모두 감소경향을 나타내고 있으며 <표3-5>에서 본 바와 같이 세계 자동차 산업에 있어 일본의 비중이 점차 줄어들고 있다.

이는 1970년대 이후 일본차의 급속한 수출증대가 주로 미국시장에서 이루어졌기 때문에 이것이 미국과의 통상마찰을 일으켜 1981년부터 현재까지 일본차의 수출자율규제가 미국 등으로부터 요구되고 있기 때문이다.¹⁶⁾

<표3-6>은 선진제국의 대 일 자동차 수입규제현황을 나타낸 것이다. 이와 같은 일본 자동차산업의 수출 자율규제 실시는 미국 등지에서 현지생산 확대를 포함한 완성차 메이커의 세계화를 강화시키는 계기가 되었다.

그 결과 일본의 자동차산업은 급후에는 더 이상 급속한 수출확대 전망이 불투명해졌고 국내수요도 정체된 상태이므로 <그림3-1>에서 보듯이 일본의 자동차산업은 1980년대 중반이래로 성숙단계로 이행되었다고 본다.

16) 미일 자동차 통상마찰은 1979년부터 시작되었다. 그 원인은 1979년 2차 석유파동 이후 미국 자동차산업의 부진으로 인한 생산축소, 일본자동차의 대미 수출의 지속적 증가, 미국 빅 3의 하나인 크라이슬러의 경영위기 등에 기인한다. 이리하여 1980년 5월 미일 양국은 일본 완성차 메이커의 대미 자본진출 장려, 일본의 자동차 부품수입 관세철폐 및 미국자동차 부품수입의 촉진 등에 합의하였다. 또 미일 자동차 통상문제는 레이건 대통령 집권시에도 발생하여 1981년 4월부터 일본차의 대미 수출자율규제실시에 양국이 합의하였다.

이에 대한 자세한 내용은 天野直弘, 日本株式會社, 殘された選擇(東京: PHP, 1982)와 池間誠, 日美貿易摩擦-自動車の場合-, 季刊 現代經濟 39號, 1980, p.40을 참조바람.

<표3-6> 선진국의 대일 자동차 수출규제 현황

국 별	규 제 방 법	규 제 내 용
미 국	수 량 제 한	승용차 230만대/년
캐 나 다	수 량 제 한	승용차 240만대/년
이 태 리	수 량 제 한	승용차 2,200대/년
프 랑 스	등 록 지 도	시장점유율 3% 이내
영 국	점 유 율 규 제	시장점유율 11% 이내
서 독	일 방 적 쉐 터	증가율 년 10% 이하
오스트리아	부 품 사 용 의 무 화	18% 이상 국산부품사용 의무화
스 페 인	수 입 금 지	완성차의 전면 수입금지

자료: 한국산업은행, 경제브리프스 366호, 서울, 1987, p.8

여기서 일본 자동차(승용차)산업의 발전을 단계별로 정리하면 산업도입단계에서 수입대체단계로의 이행은 1950년대 중반이며, 수입대체단계에서 수출성장단계로의 이행은 1960년대 말이며 수출성장단계에서 성숙단계로의 이행은 1980년대 중반 이후이다.

그리고 금후에는 과거와 같은 수출의 급속한 확대는 기대하기 곤란해진 반면 현지생산의 확대에 따른 현지 생산차의 역수입의 증가로 일본 자동차산업은 성숙단계에서 역수입단계로 이행할 것으로 전망된다¹⁷⁾(<표3-8>참조).

특히 미국, 유럽 및 일본 등 선진국 시장은 수요가 이미 포화상태에 접근하여 앞으로는 신규수요보다 대체수요를 중심으로 수요가 이루어질 것이며 자동차의 성능향상에 따라 평균 내용년수가 장기화될 것이기 때문이다.

<표3-8> 자동차산업 주도국가의 변화

변화과정	년대	자동차산업 주도국	주요수요 증대국가	경쟁우위원천 (제품, 공정 혁신성)
1차	1902-1920년대	미 국	미 국	표준품, 대량생산 방식
2차	1950-1960년대	유 럽	유 럽	제품차별화, 다양한 제품개발 생산 능력
3차	1960년대 후반-1970년대	일 본	일 본	간판방식(Just In Production) 철저한 품질관리
4차	1980년대 후반-1990년대	?	한국, 멕시코 브라질	저렴한 생산요소 활용가능 지역에서 집중생산
		다수국가 또는 자동차생산 모든국가	세계 여러나라	FMS를 이용한 새로운 경쟁형태 Cooperative Competition

자료: 한국산업은행, 경제브리프스 366호, 서울, 1987, p.22

17) 최근에는 일본 완성차 메이커의 해외 현지공장에서 생산된 차나 해외 제후선의 완성차 메이커로부터의 완성차 수입이 증가하고 있으며 금후에도 지속적으로 증가할 가능성이 높다. 일본경제신문(1989. 8. 24)

이와 함께 세계 자동차산업의 비교우위가 점차 개발도상국으로 이전되는 현상이 나타나고 있으므로 한국, 브라질, 멕시코 등 선발 개도국의 자동차 생산이 급증하여 개발도상국 자동차산업은 점차 그 비중을 확대해 나갈 것으로 전망된다.¹⁸⁾

IV. 한국 자동차산업의 발전패턴과 발전 단계별 특징

1. 한국 자동차산업의 발전패턴

<그림4-1>은 승용차의 수입·생산·수출 및 국내수요를 그림으로 나타낸 것이다. 그림에 의하면 한국의 자동차산업의 발전패턴은 산업발전의 4가지 패턴중 일본과 마찬가지로 수입단계, 수입대체단계와 수출성장단계로 이행되었음을 알 수 있다. 그러므로 한국 자동차(승용차)산업의 발전패턴도 안정형태적 발전 패턴(기본형)을 취하고 있음을 알 수 있다.

2. 한국 자동차산업의 발전단계별 특징

본 절에서는 한국자동차산업의 발전과정에서 각 단계별 도달시기, 즉 수입대체단계, 수출성장단계로의 도달시기를 규명하고 각 발전단계별 특징에 대해서 고찰한다.

(1) 산업도입단계에서 수입대체단계로의 이행

1962년 자동차공업보호법¹⁹⁾이 제정되어 완성차 수입이 제한되었고 자동차(승용차) 생산개시 이전에는 미국으로부터 원조물자나 미군부대로부터 중고차의 일반유입 등 주로 수입에 의존하였다.

먼저 승용차의 수입동향을 보면 1962년 이후 정부의 강력한 완성차 수입제한조치와 완성차의 국내조립 개시로 인하여 수입은 일시적으로 감소하였다. 1960년대 후반부터 1970년대 후반까지 승용차는 1- 2천대 정도 수입되었지만 1970년대 후반부터 국내생산이 급속히 증가함에 따라 1987년 7월부터 2000cc이상 승용차의 수입자유화가 이루어졌고 1988년 4월부터 모든 차종의 수입자유화가 이루어졌으나 승용차 수입은 1988년 375대, 1989년 1,537대라는 작은 수준에 머물고 있다.

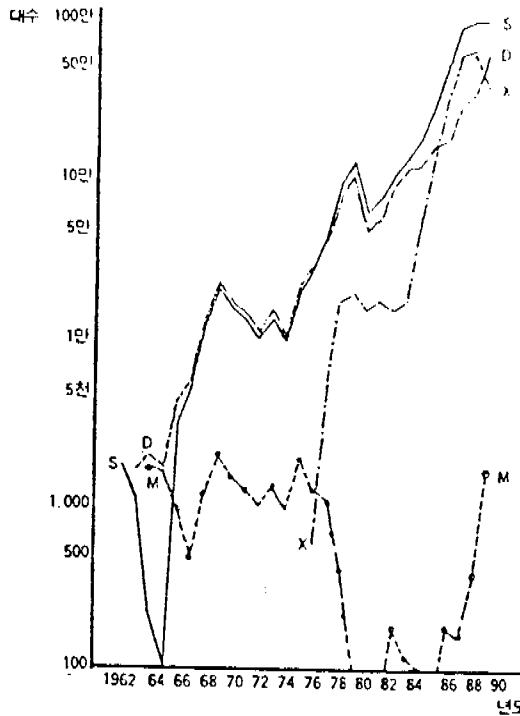
다음에는 국내생산에 대해 검토해 보자. 1962년부터 SKD(Semi Knock Down)생산부터 시작하여 CKD(Complete Knock Down)생산으로 이행하였고 국산화율을 제고하면서 국산 모델차를 생산하게 되었다. 이를 보다 구체적으로 살펴보면 1962년 새나라 자동차는 일본의 닛산(日産)자동차와 기술계휴(1962년 8월- 63년 5월)하여 SKD 생산(2,700대)부터 시작하였고,²⁰⁾ 1966년 2,863대를 생산하여 절정에 달했으나 그 후 SKD생산은 감소하여 1970년에는 300대 수준에 머물렀고 이후에는 CKD 생산으로 전환하게 되었다.²¹⁾

18) 한국산업은행, 경제브리프스 366호(서울: 한국산업은행, 1987. 6.30), p.23

19) 이 법은 1962- 67년까지 한시적 성격을 갖고 있었으며 이 법의 주요 목적은 자동차산업의 보호와 자동차 생산에 있어 규모의 경제추구에 있었다. 이 법에 의해 완성차의 수입억제, 전국적으로 난립, 신재해 있던 중고차 조립생산이 억제되고 자동차산업을 하나의 제도로 정비할 수 있었다.

20) 상공부, 자동차산업백서(서울:상공부, 1988), p.39

21) 이철희, 한국의 자동차공업(서울:한국개발연구원, 1980), p.22



<그림4-1>한국자동차산업의 안정형태적 발전

오늘날 대우자동차의 전신인 신진자동차는 일본의 토요타와 기술제휴(1966년 5월)하여 국산화율 21%의 승용차를 생산하기 시작하였으며 SKD 생산에서 CKD 생산으로 이행하였다. 현대자동차는 미국의 Ford자동차와 기술제휴하여 국산화율 30%의 승용차 생산을 개시하였고 아시아 자동차도 1970년 3월 국산화율 30%의 승용차를 생산하였으며, 기아산업도 1973년 종합자동차공장을 완성(엔진, 주물, 프레스 및 조립공장)하여 승용차 생산부문에 진입하였다.²²⁾

1974년 완성차 메이커의 부품국산화를 제고를 의무화한다는 장기자동차공업진흥계획이 발표되자 현대자동차, GM Korea(1972년 신진자동차와 미국 GM의 합작) 및 기아산업의 3사체제가 구축되면서 이들 기업들은 외국자본과 기술을 적극적으로 도입하여 외국차 모델을 조립생산하기 시작하였으며 1975년 3사의 국산화율은 80% 이상을 기록하였다. 특히 현대자동차는 1975년 8월 년산 8만대 규모의 양산공장을 건설하여 국산화율 80%의 국산모텔차를 생산하기 시작하였다.

이와 같이 완성차 메이커가 승용차 생산에 활발히 참여한 결과 생산능력이 크게 증가되어 1962년 1,700여대 조립생산에서 1968년 1만여대, 1979년 11만여대 수준에 이르게 되었다. 이리하여 승용차 생산은 SKD 생산에서 CKD 생산으로 전환하게 되었으며 CKD 생산이 본격화된 1970년대 초부터 수입대체단계가 시작되어 양산공장건설과 기술도입이 활발히 이루어졌던 1970년대 중반부터 본격적인 수입대체단계에 도달하였다.

22) 상공부, 자동차산업백서(서울: 상공부, 1988), p.39

승용차의 수입이 도입초기 적었던 까닭은 미군부대로부터의 중고차의 유입과 정부의 엄격한 수입제한조치 때문이었다. 그러므로 자동차산업의 도입단계에서 수입대체단계로의 이행과정에서 수입이 별로 증가하지 않았던 것은 일본의 경험과 유사한 것이다.

승용차의 생산은 제 2차 석유파동으로 인한 1980년 수요감소로 57,000대 수준에 머물렀으나 1980년대 국내경기가 회복되고 미국·일본의 완성차 메이커와 적극적인 자본 및 기술제휴에 따라 기술도입과 설비투자 증대에 의한 대량생산체제의 확립과 미·일 자동차 통상마찰을 계기로 미국시장으로의 진출기회가 제공됨에 따라 생산이 급격히 증가하여 1986년 46만대에서 1987년부터 1989년까지 80만대 수준을 유지하다가 1990년 96만대, 1991년도에 113만대, 그리고 1995년도에는 188만대 수준에 이르고 있다. 1995년 현재 각 기업별 생산비율을 보면 현대 53.0%, 기아 22.1%, 대우 23.7%, 기타 1.2%로 되어 있다.²³⁾

승용차의 비율을 보면 1970년 까지 영업용(택시와 관광사용 포함)이 50%였던 것이 1971년부터 개인용(기업용 포함)이 50%를 넘어서기 시작하여 그 이후 개인용은 1980년 71.7%, 1988년 87.2%, 1995년 96.4%를 각각 차지하게 되었고 1980년대 이후 일반 개인의 승용차구입이 폭발적으로 증가하여 한국은 1980년대 중반 이후 본격적인 자동차 대중화 시대(motorization)에 진입하게 되었다.

(2)수입대체단계에서 수출성장단계로의 이행

승용차의 수출은 1976년 558대부터 시작하여 1978년 1만 6천대 수준에 이르렀으나 1970년대 말부터 1980년대 초에 걸쳐 외적으로는 제2차 석유파동에 기인한 세계적 불경기와 내적으로는 1970년대 중화학공업에 대한 부분별한 과잉중복투자로 인한 기업의 금융비용 부담의 증가 및 국내 경기침체 등의 영향으로 침체상태에 있었으나 1984년부터 다시 증가하기 시작하여 1985년 12만대로 생산에 점유하는 수출의 비중이 45.1%에 달하였고 1986년부터는 수출이 국내수요를 능가하기 시작하였다.

수출은 1988년 57만대 수준이었으나 1989년부터 높은 임금상승으로 인한 가격경쟁력 저하로 1991년 38만대 수준으로 감소하였지만 1992년부터 수출이 다시 증가하기 시작하여 1995년 현재 81만대 수준을 유지하고 있다. 한국의 자동차산업은 1980년대 후반부터 승용차의 수출이 생산을 주도하는 형태로 발전하고 있으나 내수도 동시에 증가하고 있다.

전술한 바와같이 수출 증가는 1980년대 후반부터 현저하였는데 1986년 30만대로 수출이 국내수요를 능가하기 시작하였으므로 한국의 자동차(승용차)산업은 1980년대 후반부터 수출성장단계로 이행하였다고 할 수 있을 것이다. 이와 같은 사실은 한국 승용차의 지역별 수출현황에서도 알 수 있다. <표4-1>에서 지역별 수출현황을 보면 선진국 시장이라 할 수 있는 북미·유럽지역수출이 1986년 91.6%, 1989년 85.0%로 압도적으로 높고, 1990년대 들어서부터는 선진국의 경기침체로 인한 수출다변화 전략에 의해 1990년대 들어서부터는 북미·유럽지역수출이 다소 줄어들어 1993년 50.5%, 1994년 57.9%, 1995년 62.6%로 나타나고 있으나 타지역보다도 훨씬 높은 수준을 유지하고 있다. 또한 완성차의 수출성장단계로 진입한 1980년 후반기 미국 승용차 시장에서 한국 승용차의 판매추이를 보면 1986년 17만대에서 1988년 42만대로 2.5배 증가하였다.

완성차의 수출성장단계로 진입한 1980년대 후반의 미국시장에서 승용차 전체 판매대수

23) 한국자동차공업협회, 한국의 자동차산업(서울:한국자동차공업협회, 1996), p.31

에 대한 한국차의 비중은 1986년 1.5%에서 1988년 3.9%로 증가하였고 미국시장에서 수입 승용차 판매에 대한 한국 승용차의 비율은 1986년 5.2%에서 1988년 13.5%로 늘어났다.

그러므로 1980년대 후반부터 승용차 수출이 급격히 증가하였으며 미국을 위시한 대선진국 수출도 늘어났다. 이와 함께 미국시장에서 한국 승용차의 판매비율도 늘어났는데 이는 가격·비가격 경쟁면에서 한국차의 국제경쟁력이 제고되었음을 의미하는 것이다.

<표4-1> 지역별 한국승용차 수출현황

(단위: %)

	1986	1989	1993	1994	1995
북미·유럽	91.6	85.0	50.5	57.9	62.6
중 동	3.7	1.6	12.4	11.0	6.6
중 남 미	2.1	1.9	13.0	13.8	13.6
대 양 주	1.5	2.0	5.3	7.1	8.6
아 시 아	0.9	8.7	17.1	7.9	4.2
아 프 리 카	0.3	0.7	1.7	2.3	4.4
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: 상공부, 자동차산업백서, 서울, 1988, pp.98- 99

한국자동차공업협동조합, '89 수출동향설명회 자료, 서울, 1989. 3, pp.23- 105

한국자동차공업협회, '90 한국의 자동차산업, 서울, 1990, pp.36- 38

한국산업은행, 산은조사월보 제 472호, 1995. 3

<표4-2>는 한국 완성차의 수출성장단계로의 진입시기의 미국시장에서 소형승용차의 가격을 비교한 것이다. 콤팩트 승용차(엔진 배기량이 약 1.9- 2.5리터 정도)의 경우 현대의 소나타(1989년부터 미국내 판매개시)의 가격은 크라이슬러의 스피리트, 포드의 템포에 비하여 다소 낮고, 일본의 토요타, 혼다(本田), 미쯔비시(三菱) 등의 경쟁모델에 비해서는 82- 88% 수준에 있는 바 경쟁력이 있는 것으로 보인다.

한편 소형 승용차의 경우 1989년 2도어 해치백형의 기본모델 판매가격을 기준으로 비교할 때 현대의 액셀은 자스타마 유고에 대해서만 경쟁력이 낮을 뿐 미국 포드의 에스코드에 비해 17%, 터셀, 시빅, 센트라 등 동급 일본차보다는 10-20%, 경쟁개도국인 브라질과 멕시코의 경쟁차보다도 각각 16%, 33%나 가격이 낮은 바 가격경쟁력이 높다고 할 수 있다.²⁴⁾

24) 산업연구원·한국자동차공업협동조합, 자동차산업장기발전구상(서울: 산업연구원·한국자동차공업협동조합, 1990), pp.285- 286

<표4-2> 수출성장단계로의 진입시기의 미국시장에서의 승용차 가격비교
(단위: 달러)

현 대 소 나 타	크라이슬러 스피 리 트	포 드 템 폰	토요타 캄 리	혼 다 이코드	미쯔비시 갤 런 트	마쓰다 625
배기량(리터)	2.4	2.5	2.3	2.0	2.0	2.2
기본가격	9,695	9,995	10,156	11,488	11,770	10,971
가격지수	100	103	105	119	121	113

주: 4도이 기준

자료: Crain Commucation Inc., *Automotive Market Data Book*, 1989. 5

다음에는 한국 완성차의 수출성장단계로의 이행시점에서 비가격경쟁력의 주요 요소인 품질을 고장에 따른 수리빈도로서 <표4-3>에서 비교하면 소형 승용차의 경우 일본차가 경쟁력 우위를 차지하고 있으며, 한국의 프라이드 및 엑셀은 일본차 다음으로 우위를 보이고 있다. 미국시장에서 판매된 동년형 전체 모델의 평균고장률을 기준으로 상대평가한 고장지수로서 품질을 비교하면 프라이드가 일본차와 함께 경쟁력 우위를 차지하고 있으며 엑셀은 브라질 및 멕시코의 소형차와 함께 중간정도의 수준을 보이고 있다.

<표 4-3> 소형 승용차의 수리빈도에 의한 품질 및 성능 비교

항 목	일 본			브라질	멕시코	유 고	한 국		
	토요타 터셀	혼다 시빅	닛산 센트라	VW 폭스	트레이서	유고3)	현대 엑셀	기아 프라이드	
고 장 위 치	에어컨	3	3	3	3	3	2	3	3
	차체도장	3	3	3	3	3	1	3	3
	차체부식	3	3	3	3	3	1	3	3
	차체의장부품	4	3	4	3	3	1	3	4
	차체구조	4	3	4	3	3	1	3	3
	제동장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	블러치	3	3	3	3	3	1	3	3
	동력전달장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	전기장치	4	4	4	2	3	1	3	3
	냉각장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	엔진기계부품	3	3	3	3	3	1	3	3
	배기장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	연료공급장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	점화장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	완충장치	3	3	3	3	3	1	3	3
	수동변속기	3	3	3	3	3	1	3	3
자동변속기	3	3	3		3	na	3	na	
고장지수1)	5	5	5	3	3	1	3	5	
수리비용지수2)	na	na	na	na	na	na	na	na	

- 주: 1)미국시장에서의 동년형 평균고장률 기준 상대가격임
 2)미국시장에서의 동년형 평균수리비용 기준 상대가격임
 3)1987년 형
 4)평점은 1- 5점 단계이며 점수가 높을 수록 성능이 우수함

자료: Consumer Report, 1989. 4

한국차가 미국시장에서 수출이 급증하게 된 배경은 일본차의 대미 수출자율규제에 의한 고급차, 중형차 수출로의 전환 및 양질의 판매거점 확보에 있었다²⁵⁾.

한국 자동차산업의 승용차 생산의 세계비중은 1987년 2.3%에서 1991년 3.2%로 증가(동기간 일본은 23.2%에서 26.8%로 증가하였지만 미국은 20.9%에서 15.0%로 감소하였음)하여 생산에 있어서 1980년대 후반 세계 9위 수준을 유지하였고, 1990년대 상반기에는 세계 5위 수준으로 부상하여 1980년대 중반 이래 한국의 10대 수출상품으로 등장하였다. 1985- 91년간 승용차 내수의 연평균 증가율은 34.1%이며 수출의 연평균 증가율도 34.2%로 높은 수준을 유지하고 있다.²⁶⁾

인구 1천명당 자동차 보유대수(1990년)면에서 한국은 79.2대로 미국(768.1대)과 일본(467.1대) 수준에 비하여 낮은 실정이지만²⁷⁾, 1980년 중반 이래 본격적인 자동차 대중화 시대에 진입하여 내수가 큰 폭으로 증가하고 있으며 1990년부터 수출이 다시 호조를 보이기 시작하여 급후에는 내수와 수출 증가에 힘입어 생산이 크게 증가될 것으로 전망된다.

V. 자동차산업의 발전 패턴과 특징의 한·일 비교

<표5-1>을 이용하여 한국과 일본의 자동차산업의 발전의 특징을 비교하면, 산업전체의 생산규모면에서 한국은 일본에 비해 생산규모가 훨씬 작은 때부터 수출성장단계로 이행하였고, 또한 기업별 생산규모면에서 한국의 경우는 수출성장 초기단계의 일본기업에 비해 작은 편이며, 승용차 생산에 점유하는 수출의 비율이 한국은 일본에 비해 수출성장 초기 단계부터 매우 높다는 특징이 있다. 그러므로 한국 자동차(승용차)산업의 발전 전략은 일본의 경우와는 다르며 일본에 비해 대외의존도가 크다고 할 수 있다.

일본의 자동차산업이 수출성장단계로 이행된 1968년도에 자동차 생산규모는 승용차 200만대, 버스 및 트럭 200만대 총 400만대로 세계 3위의 수준이었으나 한국 자동차(승용차)산업의 수출성장단계 이행기인 1986년에 자동차 생산규모는 승용차 46만대(일본의 1968년 생산의 약 1/5 수준)이며 버스와 트럭을 포함하여 60만대 수준(일본의 1968년 생산의 1/7 수준)에 불과하다.

즉 일본은 1950년대부터 1960년대에 걸친 수입대체기간중에 내수가 증가하여 생산증대를 유발하였고 이에 따라 제품의 가격 및 비가격경쟁력을 강화하면서 수출성장단계로 이행하였다. 이에 반해 한국의 경우는 처음부터 내수시장이 협소하였으므로 내수시장이 충분히 성숙되기 이전부터 수출이 증대하였다.

25) 藤田公久, みんなで進出すれば怖くない?, 世界週報(1987. 12.8), p.25

26) 한국자동차공업협동조합, 자동차공업편람(서울: 한국자동차공업협동조합, 1992), p.176

27) 한국자동차공업협동조합, 자동차공업편람(서울: 한국자동차공업협동조합, 1992), pp.208- 209

수출성장 초기단계의 양국 완성차 메이커의 생산규모를 비교해 보면 일본의 토요타 자동차(1970년)는 승용차 107만대, 트럭 54만대 총 161만대, 닛산 자동차(1970년)는 승용차 90만대, 트럭 47만대 총 137만대, 도요(東洋)공업(1970년)은 승용차 22만대, 미쯔비시 중공업(1970년)은 승용차 25만대 수준이었지만, 28) 한국의 현대자동차(1988년)는 승용차 58만대, 버스 및 트럭 7만대 총 65만대, 기아자동차(1988년)는 승용차 13만대, 대우자동차(1988년)는 승용차 15만대 29)로 한국 완성차 메이커가 일본의 완성차 메이커보다 생산규모가 작을 때부터 수출을 시작하였음을 알 수 있다.

이와 같이 한국의 자동차산업은 수출성장단계에서의 생산규모가 일본의 경우에 비해 매우 작음에도 불구하고 생산에 차지하는 수출의 비중이 매우 높다는 점이 하나의 특징이다. <표5-1>에서 생산에 대한 수출 비율을 보면 일본은 1968년 19.8%(41만대 수출), 1969년 21.5%, 1971년 34.9%, 1974년 43.9%, 1976년 50.5%(250만대 수출)로 수출은 국내 수요 정체를 보충하는 형태로 점진적으로 증가하고 있지만, 한국의 경우는 1985년 45%(12만대 수출), 1986년 65.3%, 1987년 67.5%, 1988년 64.7%(56만대 수출)를 각각 나타내고 있다.

그러므로 한국의 자동차(승용차)산업은 일본의 경우와 비교했을 때 내수증가→생산증가 및 기술발전, 부품공업성장 등에 의한 승용차의 가격 및 비가격 경쟁력 강화라는 수입 대체단계를 충분히 거치지 않은 채 수출이 급속히 증가하였음을 의미한다. 이러한 현상은 한국의 자동차산업의 발전패턴이 일본의 경우(내수증대→내수둔화를 보충하기 위한 수출증대의 발전패턴)와는 다르다는 것을 의미한다.

<표5-1>자동차(승용차)산업의 수출성장 초기단계에서의 수출비율의 한·일 비교
(단위: 대, %)

한 국				일 본			
년 도	생 산	수 출	비 율	년 도	생 산	수 출	비 율
1985	264,458	119,210	45.1	1968	2,055,821	406,250	19.8
1986	457,383	298,879	65.3	1969	2,611,499	560,431	21.5
1987	793,125	535,231	67.5	1970	3,178,708	725,587	22.8
1988	872,074	564,511	64.7	1971	3,717,858	1,299,351	34.9
				1972	4,022,289	1,407,310	35.0
				1973	4,470,550	1,450,884	32.5
				1974	3,931,842	1,727,396	43.9
				1975	4,567,854	1,827,286	40.0
				1976	5,027,792	2,538,919	50.5

자료: 한국자동차공업협동조합, 자동차공업편람, 서울, 1989, p.337

日本自動車工業協會, 日本自動車産業史, 東京, 1988, p.387, pp.394-395

28) 日産自動車(株), 自動車産業ハンドブック(東京: 日産自動車(株), 1974), pp.218-220

29) 한국자동차공업협동조합, 자동차공업현황(서울: 한국자동차공업협동조합, 1989), p.3

그렇다면 한국의 자동차산업이 일본과는 달리 처음부터 수출중심의 발전전략을 채택한 이유는 무엇일까. 그 이유는 다음의 세가지로 요약할 수 있을 것이다. 첫째, 1962년부터 경제개발 5개년 계획이 추진된 이래 소요자금을 주로 외자에 의존하였기 때문에 외채가 급증하는 가운데 자동차산업이 외화획득을 위한 전략산업으로 추진되었다는 점이다.

둘째, 자동차산업은 규모의 경제성이 큰 산업이나 국내시장이 협소하므로 생산규모 증대를 통한 제품의 가격경쟁력을 제고시키기 위해서도 내수보다 오히려 먼저 수출증대를 통해 생산증대를 기할 필요가 있었기 때문이다.

셋째, 자동차산업은 방대한 관련산업을 가지고 있으므로 이 산업의 육성·발전은 고용증대 대책으로 중시되었으며, 또한 단일 품목으로서는 세계교역량이 가장 큰 유망산업이기 때문이다³⁰⁾

한국이 위와 같은 발전전략을 취하면서 수출증대를 실현할 수 있었던 것은 선진기술 및 설비를 도입하여 생산의 효율화 및 코스트 절감을 가져왔기 때문이며, 비교적 단기간내에 수출의존적 발전전략을 채택하고 이 산업의 수출성장단계로의 이행을 서두른 이유는 외국 선진기술(선진기술에 제화된 수입부품 포함) 및 설비도입을 적극 추진하기 위함이었다.

다음에는 한국과 일본의 수입자유화 속도를 비교해 보자. 한·일 양국 승용차의 수입자유화는 한국의 경우 1988년, 일본의 경우 1965년에 각각 이루어졌다. <표5- 2>는 한·일 양국에 있어 승용차의 수입자유화 시기의 경제적 여건을 나타낸 것이다.

동표에 의하면 일본은 수입자유화 초기단계부터 국제수지 흑자를 기록하였으며, 국제무역환경은 자유무역주의가 고조되었고 세계무역도 고도로 활성화된 시기였다. 그러나 이와는 대조적으로 한국의 무역자유화 시기는 1970년대 후반부터 선진국의 신보호주의가 더욱 강화되는 가운데 국제수지가 계속 적자를 기록하다가 1986년부터 수년간 흑자로 전환하는 시기이다.

<표5-2>한·일 양국 자동차산업의 수입자유화시기의 경제적 여건 비교
(단위: 대, %)

항 목	한 국(1988)	일 본(1965)
승 용 차 생 산	872,074	696,176
승 용 차 수 출	564,511	100,716
수 출 / 생 산	64.7	14.5
산 업 발 전 단 계	수출성장단계 도달시기	수입대체단계에서 수출성장단계로의 이행기
구미지역수출/ 전체수출	92.8	41.2
국 제 수 지	무역수지 일시적 흑자	무역수지 흑자
국 제 무 역 환 경	신보호무역주의 강화	자유무역 환경 고조

30) 상공부, 자동차제조업의 현황과 과제(서울: 상공부, 1986.8), p.4

이와 같은 여건하에서 한국 승용차의 수입자유화는 생산에 대한 수출 비중(65%)과 대 선진국(구미지역)으로의 수출비중(93%)이 제고되었을 때 이루어졌다. 그러므로 한국 자동차산업의 수입자유화 속도는 일본의 수입자유화(생산에 대한 수출비율 15%, 대구미 선진국 수출비율 41%)에 비해 완만하게 이루어졌다고 할 수 있다.

한편 자동차산업의 수입대체단계에서 수출성장단계에 이르는 기간 동안 한국의 자동차산업은 양산체제 구축과 수출성장산업으로 발전하기 위해 외국기업과 자본 및 기술제휴에 매우 적극적이었지만, 일본의 자동차산업은 외국기업과 기술제휴는 적극적으로 추진하였지만 자본제휴에는 매우 소극적이었다.

2차 대전후 일본경제는 구미제국에 비해 자본스투키나 기술수준이 열위에 있었고 원자재 및 자본재 수입에 필요한 자금준비도 부족한 형편이어서 직접투자는 이러한 상황하에 있는 일본경제의 조기부흥에 큰 도움이 되었지만³¹⁾ 일본은 대내 직접투자를 다음과 같은 이유로 규제하였다.³²⁾

첫째, 단기적으로는 대내 직접투자 유입이 국제수지개선에 도움이 되겠지만, 장기적으로는 투자수익의 본국환원에 따라 무역외수지가 악화되며, 둘째, 국제적 독과점 기업이 국내 시장에서 가격지배력을 행사함에 따라 독점지대(monopoly rent)가 해외로 유출될 가능성이 있고 셋째, 직접투자 도입에 의한 외국기업의 자외사는 국산형 기업에 비해 기술개발이나 신제품 개발에 대한 의욕이 저조한 것이라는 점 등을 우려하였기 때문이다. 이러한 점을 고려한다면 한국의 자동차 산업은 ‘개방형 발전전략’을 채택하였지만 일본의 자동차 산업은 ‘폐쇄형 발전전략’을 채택하였다고 할 수 있다.

마지막으로 한·일 양국 자동차(승용차)산업의 각 발전단계별 도달시기와 생산과 수출의 일정 목표 달성시기를 비교해보자. 먼저 <표5-3>에서 산업의 각 발전단계별 도달시기를 비교해 보면 한국 자동차(승용차)산업은 완성차 조립개시부터 수입대체단계까지 약 13년 정도가 소요되었으며, 수입대체단계에서 수출성장단계까지 약 10-15년이 소요되었다. 그러나 일본의 자동차(승용차)산업은 완성차 조립개시에서 수입대체단계까지 약 30년, 수입대체단계에서 수출성장단계까지 약 13년이 소요되었다.

한국 자동차 산업의 경우 승용차의 조립개시에서 수출성장단계까지의 기간은 약 24년이지만, 일본 자동차산업의 경우는 약 44년이 소요되었으므로 일본 자동차산업의 수입대체기간이 한국 자동차산업보다 약 18년 정도가 길었다고 볼 수 있다. 이는 또한 한국의 경우 승용차 생산의 수입대체기간이 상대적으로 짧았음을 의미하는 것이다.

<표5-3> 한·일 양국 자동차(승용차)산업의 각 발전단계별 도달시기 비교

국 명	조립개시	수입대체단계	수출성장단계	성숙단계
한국	1962년	1970년대 초·중반	1986년	-
일본	1924년	1950년대 중반	1968년	1980년대 중반

한·일 양국 자동차(승용차)산업의 각 생산 목표 달성시기를 비교하면 (<표5-4>), 승용차 생산개시 후 1만대, 10만대, 50만대, 100만대 생산목표 달성은 일본의 경우 30년, 36년, 40년, 43년이 각각 소요되었지만 한국의 경우에는 6년, 19년, 27년, 31년이 각각 소요되었다.

31) 이 점에 대해서는 P. H. Lindert and C. P. Kindleberger, *International Economics*(Homewood: Richard Irwin, 1982)를 참조바람.

32) 小宮隆太郎·奥野正寛·鈴村興太郎, *日本の産業政策*(東京:東京大學出版會, 1985), pp.145- 146

<표5-4> 한·일 자동차(승용차)산업의 각 생산목표 달성시기 비교

국명	조립개시	1만대	10만대	50만대	100만대	500만대
한국	1962년	1968	1979	1987	1991	
일본	1924년	1954	1960	1964	1967	1976

<표5-5>에서 승용차 수출의 각 목표 달성시기를 비교하면, 승용차 생산 개시후 1천대, 1만대, 5만대, 10만대 수출목표 달성은 일본의 경우 33년, 37년, 40년, 41년이 각각 소요되었지만 한국의 경우는 15년, 16년, 23년, 23년이 각각 소요되었다.

<표5-5> 한·일 자동차(승용차)산업의 각 수출목표 달성시기 비교

국명	조립개시	1천대	1만대	5만대	10만대	100만대
한국	1962년	1977	1978	1985	1985	
일본	1924년	1957	1961	1964	1965	1971

이상의 <표5-3>, <표5-4>, <표5-5>의 비교에서 알 수 있는 사실은 한국의 자동차산업의 발전과정이 일본의 자동차산업의 발전과정을 크게 압축하는 ‘압축형성장’을 하고 있다는 점이다.

VI. 요약 및 결론

본논문은 한국과 일본의 자동차(승용차)산업의 발전경로, 발전단계별 도달시기 및 산업의 각 발전단계별 특징에 대해서 비교·분석하였으며 양국 자동차산업의 발전과정에서의 차이점은 다음과 같다.

한국과 일본의 자동차산업은 안행형태적 발전형태를 취하고 있으며, 한국의 자동차산업은 1962년 완성차조립을 시작하여 1970년대 초중반에 걸쳐 수입대체단계에 진입하였고, 1980년대 후반에 수출성장단계에 도달하였다. 일본의 자동차산업은 1924년 완성차의 조립을 개시한 이래 1950년대 중반에 수입대체기, 1960년대 후반에 수출성장단계, 그리고 1980년대 중반부터 성숙단계에 접어들었다.

한국의 자동차산업의 특징은 산업 전체규모면에서 한국은 일본에 비해 승용차의 생산규모가 훨씬 작을 때부터 수출성장단계로 진입하였고 기업의 생산규모면에서도 한국의 경우는 수출성장 초기단계의 일본기업에 비해 규모가 훨씬 작을 때부터 수출성장단계로 이행하였다. 그리고 수출성장 초기단계에서부터 생산에 점유하는 수출의 비중이 한국은 일본에 비해 훨씬 크다는 것 등이다. 따라서 한국의 자동차(승용차)산업의 발전전략은 일본과는 다르며 일본에 비해 대외의존도가 훨씬 높다.

일본의 자동차산업은 수입대체기간중 내수가 증대하였고 이는 다시 생산증대를 유발하면서 제품의 경쟁력을 제고시키면서 수출성장단계로 진입하였다. 반면 한국의 자동차산업은 당초 내수시장이 협소하여 내수시장이 충분히 성숙되기 이전부터 수출이 증대하였다.

따라서 한국의 자동차산업은 일본의 자동차산업과 비교할 때 내수증대→생산증가 및 기술발전, 부품공업성장 등에 의한 완성차의 경쟁력을 강화하는 수입대체단계를 충분히 거치지 않은채 수출이 급증하였다. 그 이유는 당시 한국경제가 처한 어려움(외화부족, 내

수시장 협소 및 고용부진)을 타개하기 위한 것이었다.

완성차의 수입자유화에 있어서 한국은 일본에 비해 매우 점진적으로 이루어졌으며, 수입대체기간중 한국 자동차산업은 외국기업과 적극적인 자본·기술제휴 관계를 유지하였지만 일본 자동차 산업은 자본제휴에 관해서는 매우 소극적이었고 반면 기술제휴에 역점을 두었다는 점이 서로 다른 점이다. 그러므로 한국 자동차산업은 외국자본과 기술에 개방적이었지만, 일본의 자동차 산업은 외국자본에 대해 폐쇄적이었다고 할 수 있다. 일본이 외국기업과의 자본제휴에 소극적이었던 이유는 투자수입의 본국환원에 따른 자국의 경상수지 악화, 독점지대의 해외유출, 외국기업의 기술개발에 대한 의욕저조 등에 기인한 것이다.

한국의 자동차산업은 완성차의 조립개시로부터 수입대체단계에 도달하기까지 약 13년, 수입대체단계에서 수출성장단계까지 약 10-15년이 소요되어 완성차 조립을 개시하여 수출성장단계에 이르기까지 약 24년이 소요되었다.

그러나 일본의 자동차산업은 완성차의 조립개시로부터 수입대체단계에 이르기까지 약 30여년, 수입대체단계에서 수출성장단계까지 약 13년이 걸렸으므로 완성차의 조립개시에서 수출성장단계에 이르기까지 약 44년이 소요된 셈이다. 따라서 한국의 자동차산업은 수입대체기간이 일본에 비해 매우 짧았다고 할 수 있다.

또한 생산과 수출목표 달성에 있어서도 한국의 자동차산업은 일본의 자동차산업에 비해 단기간이 소요되었으므로 한국의 자동차산업의 발전은 일본의 자동차산업의 발전과정을 크게 단축하는 '압축형 성장'을 하였다고 할 수 있다.

참 고 문 헌

- 상공부, 자동차제조업의 현황과 과제, 서울: 상공부(1986. 8)
- _____, 자동차산업백서, 서울: 상공부(1988)
- 이철희, 한국의 자동차공업, 서울: 한국개발연구원(1980)
- 한국산업은행, 경제브리프스 366호, 서울: 한국산업은행(1987)
- 한국자동차공업협동조합, 자동차조합20년사, 서울: 한국자동차공업협동조합(1983)
- _____, 한국자동차공업현황, 서울: 한국자동차공업협동조합(1989)
- _____, 자동차통계월보, 서울: 한국자동차공업협동조합(1989)
- _____, 89 수출동향설명회 자료, 서울: 한국자동차공업협동조합(1989. 3)
- _____, 90년 자동차공업편람, 서울: 한국자동차공업협동조합(1990)
- _____, 세계자동차산업관련통계, 서울: 한국자동차공업협동조합(1995.1)
- _____, 자동차공업편람, 서울: 한국자동차공업협동조합(1991)
- _____, 자동차공업편람, 서울: 한국자동차공업협동조합(1992)
- 한국자동차공업협회, 한국의 자동차산업, 서울: 한국자동차공업협회(1996)
- _____, 자동차통계연보, 서울: 한국자동차공업협회(1992)
- 현대자동차(주), 현대자동차20년사, 서울: 현대자동차(주)(1987)
- 天野直弘, 日本株式會社, 殘された選擇, 東京: PHP(1982)
- 池間誠, 日美貿易摩擦- 自動車の場合, 季刊現代經濟 39號, 35- 49(1980)

- 北田芳治·相田利雄, 現代日本の經濟政策(下卷), 東京: 大月書店(1979)
- 小宮隆太郎·奥野正寛·鈴木與太郎 編, 日本の産業政策, 東京: 東京大學出版會(1985)
- 島野隆夫, 商品輸出入物量累計統計表(1871- 1960), 東京: 有恒書院(1980)
- 中小企業金融公庫 調査部·機械振興協會 經濟研究所, 韓國·臺灣の機械部品生産の現狀と競爭力-電子機器·自動車, 東京: 中小企業金融公庫 調査部·機械振興協會 經濟研究所(1989)
- 中村靜治, 現代自動車工業論, 東京: 有斐閣選書R(1983)
- 日刊自動車新聞社, 自動車年鑑, 東京: 日刊自動車新聞社(各年)
- 日産自動車(株), 自動車産業ハンドブック, 東京: 日産自動車(株)(1974),(1988),(1996)
- 日本關稅協會, 實行關稅率表, 東京: 日本關稅協會(各年)
- 日本自動車工業會, 主要國 自動車統計, 東京: 日本自動車工業會(各年)
- , 日本自動車産業史, 東京: 日本自動車工業會(1988)
- 野村總合研究所, 日本·韓國·臺灣の主要産業比較, 財界觀測, 東京: 野村總合研究所(1988. 9)
- 藤田公久, みんなで進出すれば怖くない?, 東京: 世界週報(1987. 12. 8)
- 森谷正規, 現代日本産業技術論, 東京: 東洋經濟新報社(1981)
- 山澤逸平, 日本の經濟發展と國際分業, 東京: 東洋經濟新報社(1984)
- Gerschenkron, A., *Economic Backwardness in Historical Perspective*: Harvard University Press, Belknap Press(1962)
- Lindert, P. H and C. P. Kindleberger, *International Economics*, Homewood: Richard Irwin(1982)
- Vernon, R., International Investment and International Trade in Product Cycle, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 80, 190- 207, May 1966