

韓國의 自動車産業의 發展 패턴

張 炳 翼
經 濟 學 科
(1986. 4. 30 접수)

〈要 約〉

本稿는 韓國의 自動車産業의 發展패턴을 分析하는데 主目的이 있으며, 分析結果 다음과 같은 結論에 도달하였다.

韓國의 自動車産業의 發展은 雁行形態의 發展形態를 취하며, 또한 壓縮型, bottom-up 型이다.

The Development Pattern of Automotive Industry in Korea

Chang, Byung-Ik,
Dept. of Economics
(Received April 30, 1986)

〈Abstract〉

The major purpose of this study is to consider about the development pattern of automotive industry in Korea. The result of this study lead to the following conclusions.

Korean automotive industry has the development pattern like a wild-geese flying, and it has also compressed process and bottom-up pattern.

I. 序 論

本稿는 우리나라의 自動車産業을 事例로 하면서 그 發展패턴의 特質을 규명하여 우리나라 工業化의 發展 要因分析의 一部分으로 考慮하려는 의도에서 시작되었다.

일반적으로 發展途上國에 있어서 産業化는 輸入—國內生産—輸出(雁行形態의 發展)이라는 발전경로를 취한다. 즉, 종래에는 國內産業이 미발달하여 外國으로부터 輸入에 의존하여 왔던 製品이 需要가 점차 높아짐에 따라서 國內市場規模가 확대되어 輸入량이 보다 증가하게 된다. 이 과정에서 최대된 國內市場의 存在는 國內企業家の 생산의욕을 높이게 된다. 또한 제품에 따라서는 國內生産者가 가지고 있는 既存技術, 資本으로 生産可能한 것도 있으므로 거기에 최소한 일정한 市場이 확보되어, 그 市場이 企業家에게 있어서는 生産을 개시하여도 좋다고 판단되는 시점(國內最小生産規模)에 도달하게 되면, 비로소 國內生産이 開始된다. 그의 동시에 아직 유치한 國內製品과 相對的으로 높은 수준을 가진 輸入製品과의 경쟁을 회피하기 위하여 輸入抑制策이 채택된다. 이리하여 國內産業이 순조롭게 육성되면 國內生産이 國內需要를 증가하는 시점에 이르게 된다. 이 시점에서 輸出이 開始되게 된다.⁽¹⁾

(1) 産業發展의 雁行形態에 대한 독창적인 연구는 일본의 赤松要氏が 이미 2次大戰 이전부터 행하여 온 것으로서 그에 의하면 産業발전의 雁行形態는 후진산업국 혹은 신흥산업국의 산업이 선진산업국산업을 섭취하여 그것을 목적으로 하면서 成長發展할 때 일반적으로 성립하는 發展法則이며 다음과 같은 基本型과 變型의 2가지 形態로 대별된다. 雁行形態의 基

그러나 工業製品은 일반적으로 最終財, 中間財, 原材料로 구분되며 原材料를 使用하여 中間財를 만들고 다시 이것을 가공하여 最終財가 완성된다는 프로세스(迂回生産過程, round about process of production 즉 重化學工業化)를 취한다. 그렇다면 開發初期段階에 輸入代替되는 것은 당연히 最終財部門에서 발생할 것이다. 따라서 工業化의 過程은 먼저 最終財部門의 輸入—國內生産—輸出이라는 雁行形態의 發展을 경험하면서 확대되며, 이것이 最終財—中間財—原材料라는 迂回生産過程을 거치면서 構造深化로 진전된다고 볼 수 있다.

이와같은 産業發展패턴은 先進工業國의 經驗에서 보더라도 매우 오랜 기간에 걸쳐서 시저히 달성되어 왔다. 그러나 最近 中進國으로 불려워지는 新興工業國家群(NICs)은 이 발전과정을 先進工業國의 經驗과 비교하여 보아도 매우 짧은 기간 동안에 시간적으로 壓縮한 形態로 달성하려 하고 있다.²⁾ 그 가운데에서도 특히 韓國은 불과 4분의 1세기 동안에 이와같은 發展過程을 經濟學에서 중화학공업 부문까지 달성시키고 있다.

이에 本稿는 이와같은 이론적 기틀을 배경으로 한국의 花形産業인 自動車産業을 그 한 例로 하여 그 역사적 發展過程, 現狀分析 및 發展要因을 검토하면서 한국의 重化學工業部門의 發展의 한 例로서 고찰하는 데 그 目的이 있다.

일반적으로 自動車産業은 先進工業國의 花形産業이며 고도의 技術, 豊富한 資本을 배경으로 하여 성립된 産業인 것은 말할 必要도 없다. 그러나 이러한 技術·資本集約的 産業도 언젠가는 표준화되어 발전도상국에 이진되는 것은 당연히 예측되는 일이다. 이러한 의미에서도 發展速度가 빠른 한국의 自動車産業이 어느 정도의 단계까지 와 있는지를 검토하는 것은 開發經濟學上 흥미있는 관점으로 생각된다.

II. 自動車産業의 發展過程

韓國의 自動車産業은 1956년 시발自動車工業에 의하여 乘用車生産이 시작되었다. 그리고 1962년에는 자본금 1억원의 새나라自動車工業이 設立되어, 이 會社는 中間分解品을 輸入하여 日産「블로버」를 「새나라」라는 社名으로 單純組立生産(SKD, Semi Knock Down)을 개시하였다. 이는 韓國에서의 근대적인 自動車産業의 出發을 의미하는 것이다. 같은 해에 乘用車生産台數는 1,710대이었지만, 그 다음 해에는 외화시정이 악화되어 이질 수 없이 生産을 중단하게 되었다. 生産을 중단하기까지 자동차의 組立台數는 2,370대이었다. 1963년에는 新進自動車工業이 국내최초로 乘用車를 生産하였지만, 고강이 빈발하여 318대만 生産을 하고 生産을 中止하고 말았다.

1966년에는 新進自動車工業이 새나라自動車工業을 합병하여 일본의 豊田自動車로부터 資本, 技術을 도입하여 國産化率 21%로 SKD 生産에서 完全分解部品(CKD, Complete Knock Down)을 輸入하여 「크로나」의 組立生産을 개시하였다. 이 시점에서 한국의 自動車産業은 SKD 生産에서 CKD 生産단계로 이행하게 된다. 그리하여 1966년에는 3,117대를 生産하였고, 1967년에는 國産化率을 32%로 높였으며, 4,580대를 生産하였다.

또한 完成車의 수입제한, 稅制上的 優待조치 및 需要의 확대를 배경으로 60년대부터 70년대 사이에 걸쳐서 新規企業의 參入이 계속되었다. 1968년에는 現代自動車가 미국의 Ford 社와, 70년에는 아세아자동차가 프랑스의 Fiat 社와 각각 기술제휴를 맺어 組立生産에 진출하였으며, 71년에는 자신기에서 二輪車, 三輪車

本稿은 4 段階인 原料 수입→생산→수출이라는 일경 패턴을 그러면서 계속해서 실현하는 경우를 말하며, 雁行形態의 變型(I)은 수입→생산→수출이라는 기본적 패턴을 그러면서 추진하는 제 산업의 稱別과 順序를 명확히 밝힌 것으로서 일반적으로 소비재에서 생산재에 혹은 농업에서 경공업, 중화학공업으로 보다 高價의 産業이 계속해서 出現하는 경우이다. 雁行形態의 變型(II)은 산업발전순서가 變型(I)과 같이 단순히 고도화한다는 것에만 국한되지 않고, 소비재 내부에서도 粗製品에서 精巧品으로, 생산재내부에서도 소비재를 생산하는 생산재에서 다시 생산재를 생산하는 高級生産財로 産業構造가 현상 다양화·고급화된다는 것이다. 稻毛滿春「産業構造論」, 東洋經濟 1978年 25~26頁.

(2) 이와같은 현상은 A. Gerschenkron의 相對的「後進性假說」로서 說明될 수 있을 것이다. 경제민족의 시기가 늦어서 선진국과의 技術隔差가 갈수록 後發國이 先進國으로부터도 도입할 수 있는 기술—導入技術(borrowed technology)—이 많기 때문에 성장초기의 「相對的 後進性」이 갈수록 그 後의 經濟成長은 급속히 이루어진다는 것이다. Gerschenkron A. Economic Backwardness, Historical Perspective; A Book of Essays, Harvard University Press, Belknap Press; 1962, pp. 66.

生産을 주도하여 온 起亞産業이 일본의 東洋工業과 기술 제휴를 맺어 四輪트리를 생산하기 시작하였다. 이들 세 회사는 모두 民族資本에 의하여 運營되었다는 점이 주목된다.

1972년 新進自動車는 생산기반을 확충·강화하기 위하여 미국의 GM社의 合資會社를 설립하여 GM Korea 로서 제출받았다.

이리하여 외국의 자동차회사와의 資本 및 技術提携를 통하여 내규모의 CKD 조립생산기반이 갖추어지게 되었으며, 70年代 초기에는 起亞, 아세아, 現代 및 GM Korea 의 4會社生産體制가 확립되었다.

1973년 이후에는 CKD 생산체제에서 國產固有모델 乘用車生産을 目標로 내규모의 설비투자가 행하여졌다. 그러나 1970년부터 74년까지의 生産은 低調하였으며 1974년에는 稼働率도 24%로 떨어졌다. 政府는 自動車産業을 본격적으로 育成하기 위하여 「長期自動車工業振興計劃」⁽³⁾을 발표하였다. 이로 인하여 設備投資가 활성화하여 1975년에는 생산능력이 10만대를 넘어섰다. 같은 해에 起亞産業이 國產固有모델 乘用車生産을 개시한 것은 개기로 자크립메이커도 차폐차레로 고유모델 승용차생산을 시작하였다.

1975년 起亞産業은 「그리사」, 76년에는 現代自動車가 「포니」를 각각 생산하였다. 또한 GM Korea 도 「카미나」를 생산하기 시작함으로써 小型乘用車의 自給開發과 一貫生産體制를 확립하여 韓國自動車組立메이커 3會社의 경쟁체제가 형성되었다.

아세아自動車工業은 乘用車生産을 1973년에 중단하여 76년에 起亞産業에 흡수되었으며, 더우기 GM Korea 도 내수산업에 흡수되어 새한自動車로 개칭되었다.

1978년에는 乘用車가 전년도의 두배인 8만6천대가 생산되었고 輸出은 1만6천대를 달성하였지만 國內需要도 충족할 수 없는 상황이 발생하였다.

같은 해에는 部品메이커의 131개 부품을 集中育成業種으로 지정하여 「長期自動車工業育成計劃」을 세워 部品工業의 1部品 1工場의 전문화달성을 목표로 하였다.

韓國의 自動車産業은 國產車生産 개시 이후 생산대수도 비약적으로 伸張하여 1979년에는 乘用車生産이 11만대에 달하였다. 그 중에서도 現代自動車의 「포니」는 생산을 개시한 해에 11,692대를 생산하였으며, 78년에는 5만대를 돌파하였고, 79년에는 64,886대를 生産하였다. 自動車産業에 있어서 「規模의 經濟」를 발휘할 수 있는 經濟的 生産規模의 최서는 10만대다 하므로 「포니」를 주축으로 하여 韓國의 自動車産業은 본격적으로 國際競爭力을 배양하고 있으며, 정부도 1979년에는 自動車産業을 10大戰略産業의 하나로 指定하였다.

韓國의 自動車産業은 1980년 봄까지 종합자동차메이커로서 現代自動車, 새한自動車, 起亞産業의 3社體制이었다. 그러나 같은 해 8월부터 自動車業界 再編成의 統廢合策으로 한때 혼란이 발생하였다. 그러나 政府의 介入으로 최초의 통합조치를 백지화하고 1981년 11월의 「自動車産業合理化措置」에 따라 乘用車의 2元體制의 결정 외에 트럭, 버스, 특강차의 統合이 이루어졌다.⁽⁴⁾ 이로써 1980년 8월 이래 自動車産業界的 再編成은 일단기되었다.

현재 韓國의 自動車業界는 現代自動車, 大宇自動車, 起亞産業, 아세아自動車, 巨和, 東亞自動車 등 모두 6개회사가 있다. 이중 아세아自動車が 起亞系列이며, 巨和가 東亞自動車로 들어가 실질적으로는 4개회사로 생길 수 있다. 지난 1981년 2.28措置에 의해 승용차생산이 내수의 한대로 2원화되었으며 起亞産業은 승용차생산을 중단하는 대신 5톤 이하의 트럭과 소형버스를 독점생산하게 되었다. 그리고 민생용 지프차는 巨和가, 군사용 지프차는 아세아가 각각 독점생산하고, 버스는 現代, 大宇, 아세아, 東亞의 경쟁체제이며,

(3) 1974년에 發表된 이 계획은 원래의 CKD 조립생산 방식에서 벗어나 韓國型 固有모델의 승용차를 量産化하고, 자동차 組立工場과 部品工業을 분리·育成하여 完成車와 部品輸出을 유도하기 위한 것이다. 그밖의 主要內容은 다음과 같다.
 (1) 1975년까지 승용차생산에 있어서 95% 이상의 國産化達成, (2) 1981년에는 7만5천대 輸出을 目標로 함, (3) 배기량 1,500cc 이하의 固有모델開發, 車種當 年産 5만대 이상, 合當 價格 2,000\$ 내의 놓이다.

(4) 1980년 8월 정부는 自動車業界에 對해 기업의 동·폐합조치를 취하였다. 이는 종합자동차메이커 3社 가운데 現代에 새한은 흡수하기 승용차전문메이커로의 一元化를 꾀하고, 기아는 승용차부문에서 벗어나 트럭전문메이커로 한다는 것이었다. 이 조사의 요지는 원래에 흡수되는 새한이 대우와 美國의 General Motors 와의 共同出資에 의한 기업이었던 점이다. 대우는 새한을 내놓는데 동의하였으나, General Motors 는 새 會社에서도 경영권을 유지하기 위하여 34%의 出資비율을 요구하였고 現代는 독자적 개발과 경영을 지키기 위하여 20.5% 이상은 양보하지 않아 만년간이나 논쟁을 벌였다. 결국 1981년 정부의 개입으로 최초의 통합조치는 백지화되고 승용차부문은 現代, 새한의 2元體制로 다시 돌리었다.

〈表 -1〉 韓國自動車産業 發展史

단 계	주 요 사 항
유 치 단 계 (1955—61년)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 시발자동차공업 4실린더엔진 제조 개시, 최초의 국산차 지프형 「시발」 완성. ◦ 기아, Honda Gigen, Toyo 공업과 기술제휴, 이륜차생산 개시.
초기 KD 조립단계 (1962—66년)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 새나라자동차공업, Nissan 자동차와 기술제휴, SKD생산 개시. ◦ 신진자동차공업에 의한 새나라자동차공업 합병 Toyoda 자본 및 기술제휴, CKD 방식에 의한 「코로나」생산 개시.
국산화 초기단계 (1967—71년)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 현대자동차공업, Ford 사와 기술제휴, 「코티나」생산 개시. ◦ 아시아자동차공업, Fiat 사와 자본·기술제휴, 「피아트」생산 개시. ◦ 기아산업 사륜트럭생산 개시.
독자적인 국산차체 생산 (1972—76년)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 신진. GM과 합병회사 GM Korea 설립. ◦ 장기 자동차공업진흥계획 발표. ◦ 기아신입 「브리사」, GM Korea 「카미나」생산 개시. ◦ 새한자동차공업. GM Korea 합병. ◦ 현대자동차 「포니」, 새한자동차 「제미니」, 「레코드」생산 개시. ◦ 「포니」 처녀수출. ◦ 기아산업, 아세아자동차의 승용차부분 흡수
국산차 완료 양산 체제 확립 (1977—81년)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 현대, 기아, 새한 생산 확장 계획 제출. ◦ 자동차산업 10대 전략산업의 하나로 지정. ◦ 본격적인 수출전략산업화. ◦ 자동차산업 합리화조치 발표; 각 영역분할, 중복투자 배제 승용차; 현대, 내우. 트럭(5톤 이하)과 소형버스; 기아, 지프(민생용); 기화, 지프(군용); 아시아, 버스; 현대; 대우, 아시아, 동아. 트럭(5톤 이상); 현대, 대우, 아시아.
기술수준의 국제화 양신체제 확립 (1982—)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 년전분구동 승용차 개발. ◦ 차종별 고유모델화 추진 및 차종 개발. ◦ 국제경쟁력 강화(배기가스 정화, 안전도 향상, 소음 감소, 인비효율 향상). ◦ 기술수준 향상을 위한 기술 제휴.

(資料: 商工部)

트럭 역시 5톤 이상은 현대, 대우, 아세아로 각각 영역이 분할되어 치열한 경쟁을 하고 있다.

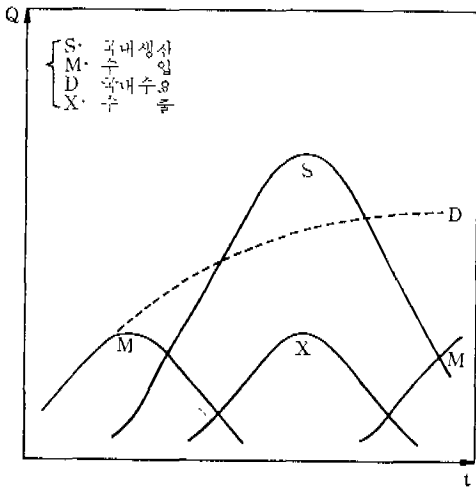
이러하여 重複投資를 배제하고 投資效率을 높여 經濟的 抗壓體制인 차서 10단대의 생산목표 달성에 일보 진전하였다고 할 수 있다.

乘用車메이커가 2社體制로 정비됨에 따라 車種의 減少에 따른 部品, 完成車의 生産費用節減 可能性이 커졌다고 볼 수 있다.

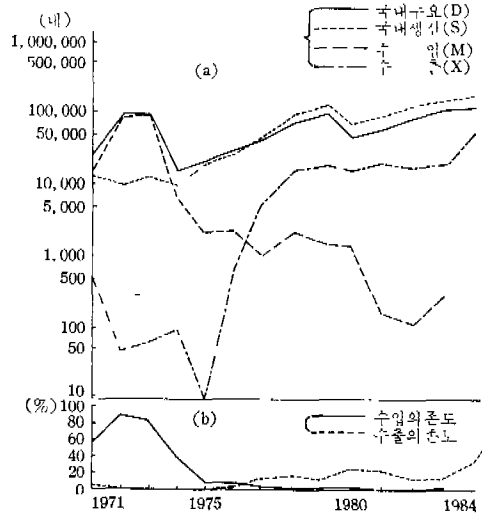
끝후에도 車種減少와 同一모델의 장기계속생산이 실현된다면, 部品메이커의 조립메이커의 협조관계가 보다 긴밀해져서 國內需要와 輸出은 모두 비약적으로 확대되리라라고 예상된다.

Ⅲ. 自動車産業의 發展패턴과 現狀分析

自動車産業(乘用車)의 發展패턴을 雁行形態分析으로 시도해 보면, 이미 언급한 바와 같이 雁行形態論은 輸入—國內生産—輸出이라는 産業發展사이클이 一定期間에 걸쳐서 계속 發生한다는 것인데 이것을 그림으로 표시하면 <그림-1>과 같다.



<그림-1> 雁行形態論의 發展패턴



<그림-2> 乘用車의 發展패턴

資料: 韓國自動車工業協同組合

全國經濟人聯合會 『韓國經濟年鑑』, 1985年

韓國産業銀行 『主要産業의 當面政策課題』, 1983年

<그림-2>의 (a)를 보면, 輸入은 1972, 73년이 가장 높고 그 이후 감소하고 있으며, 國內生産이 1974년에 이것을 上廻하고 있다. 輸出은 1977년에 輸入을 능가하여 自動車産業은 한국의 주요 수출산업의 하나로서 급성장하고 있다. 한편 <그림-2> (b)는 輸入依存度와 輸出依存度의 추이를 나타낸 것이다. 輸入依存度는 1972년에 90% 정도이었지만, 1977년 이후에는 10% 이하로 減少하였고 도리어 輸出이 上昇傾向을 나타내고 있음을 알 수 있다.

이산과 같이 自動車産業의 發展은 관철기간 불과 7년만에 輸入—國內生産의 사이클에서 輸出로 향하고 있다. 組立綜合産業으로 불리워지는 자동차산업의 위치를 생각해 볼 때, 이와같이 단기간에 雁形態發展사 이클을 계속적으로 발생시키는 韓國의 自動車産業의 발전특징을 「壓縮型 産業發展패턴」⁽⁵⁾으로 간주할 수 있을 것이다.

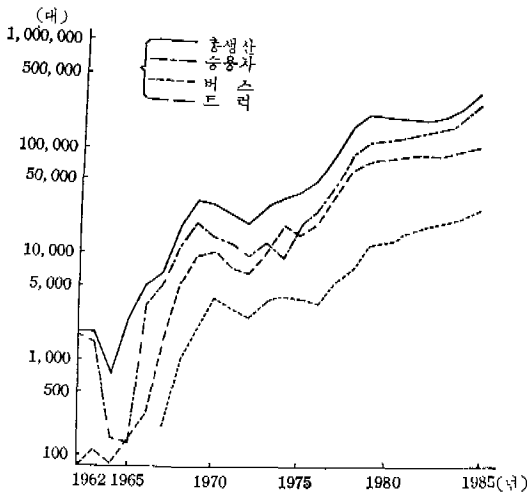
다음에는 최종재부문의 完成市(本稿에서는 乘用車生産에 主안함)의 發展에 대해서 생각해 보자.

한국의 乘用車生産은 <그림-3>에 표시된 것처럼 1969년에는 2만대 가까이 CKD生産을 달성하였지만, 1970년 이후 감소하여 74년에는 겨우 9천대 생산에 불과하였는데, 이는 1969년의 절반수준에도 미치지 못하는 것이다. 요컨대 自動車産業 전체를 보더라도 1970~72년까지 生産은 減少추세에 있었다. 그 이유는 외화 부족에 의한 KD부품의 輸入抑制, 정부의 自動車需要抑制策, 낮은 1인당 GNP(74년까지 1인당 GNP가 500\$ 미만), 작은 國民經濟規模, 生産力水準의 低調 및 높은 乘用車價格⁽⁶⁾ 등에 기인한 것이다. 그러나 70년대 중반부터 國産車生産이 시작됨에 따라 승용차생산은 上昇局面으로 접어들고 있다.

1979년에는 自動車의 總生産도 20만대를 돌파하였는데 그 가운데서도 승용차와 트럭의 생산이 크게 伸張하였다. 또한 輸出도 3만대를 넘이시게 되었다. 自動車總生産 20만대 가운데 乘用車은 11만 3천대, 트럭은 1만9천대를 각각 기록하였다. 成長率은 신년도에 비해 29%, 輸出은 31%의 증가율을 나타내었다. 제2차적

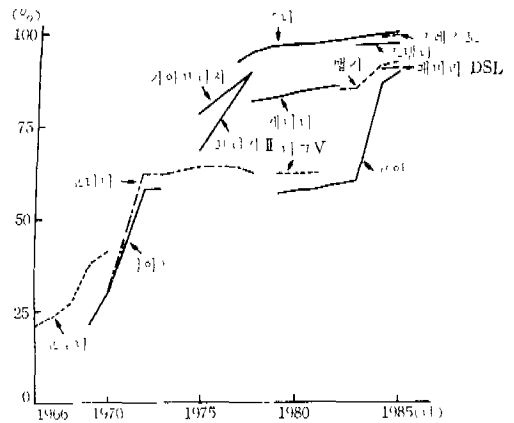
(5) 한국의 自動車産業은 그 역사가 일본의 80년, 구미의 100년에 비해 불과 20여년에 지나지 않지만, 현재 호주, 브라질, 멕시코 등과 함께 中進國으로 분류되고 있으며 그 중에서도 固有모넨의 국제차량 개발·생산하는 14개국 중의 하나가 되었다. 또한 한국은 전세계 自動車生産 26개국 중 세 14위의 生産能力을 保有하고 있으며, 이 중에서도 10여개의 自動車輸出國 중의 하나로서 成長하였다.

(6) 승용차가가이 비싼 것은 諸稅公課金の 比重이 높기 때문이다. 가령 엔진배기량 1500cc 이하 小型乘用車에 있어서 판매원가에 대한 特消稅 15%를 비롯 방위세, 부가세, 등록세, 취득세, 면허세 외에 안전회비에 이르기까지 10種의 諸稅公課金 177만 3천원이 붙는다. 이것은 販賣原價 325만 6천원의 54%에 해당된다. 이리하여 最終購入者價格은 502만 9천원이 된다. 판매원가에 대한 제세공과금의 比重은 日本 18%, 英國 23%, 西獨 12%, 美國 5% 수준으로 54%인 우리 가 단인 높다(『東亞日報』 1985年 1月 6日號). (附表-1, 2 參照).



〈그림-3〉 自動車生産의 推移

資料：韓國自動車工業協同組合
全國經濟人聯合會, 『韓國經濟年鑑』, 1985年



〈그림-4〉 乘用車의 國産化率의 推移

資料：韓國自動車工業協同組合
Chuck Kyo Kim & Chul Hee Lec, The Growth of the Automotive Industry in Korea, Working Paper 7809, KDI, 1978.

유카등과 인플레이션, 금융긴축정책에도 불구하고 生産은 크게 增加하였다. 이것은 國內의 賃金수요가 강하여 그것이 表面化되고 있다는 것으로 推測할 수 있다. 1976년부터 84년까지 1인당 GNP는 2.65배 증가하였는데 승용차의 國內수요는 2만5천대에서 10만6천대로 增加하였다. 이것은 乘用車의 國內市場이 불과 8년만에 4배이상으로 크게 확대되었음을 의미하는 것이다. 이제까지 先進國의 자동차증가추세를 보면 다음과 같은 경험법칙이 있는 것으로 알려져 있다. 첫째 自動車의 增加率은 1인당 GNP의 增加率을 상회한다. 즉 한 나라의 국민소득이 10년간에 배로 늘면 자동차는 그 기간에 2배+ α 가 늘어난다는 것, 둘째 1인당 GNP의 1.5배와 乘用車 한대값이 같아질 때부터 자동차 수요는 갑자기 기하급수적으로 증가한다.

그러나 産業發展을 고려할 때 이와같은 生産增大에 있어서는 그 生産의 內容이 문제가 된다고 할 수 있다. 요컨대 國産化가 어느 정도 進展되었는가 하는 것이다. 〈그림-4〉는 대표적인 生産메이커의 乘用車의 國産化率의 추이를 나타낸 것이다. 대표메이커인 現代自動車의 「포니」, 起亞産業의 「브리자」는 이미 1978년에 國産化率 90%를 넘어섰고, 生産內容으로 보더라도 同産業이 成熟정상을 하고 있음을 알 수 있다. 이것은 國産車生産의 출발시점에서 國産化率이 높았다는 것이 주된 理由인데, 불과 4년만에 國産化率 90%水準에 달한 것은 다른 開發途上國과 비교하더라도 그 유례를 찾아 볼 수 없는 것이다. 例를들면 國産化政策을 강력히 추진하고 있는 핀란드에 있어서도 이렇듯 國産化率이 50% 정도이며, 타이에서는 25%水準에 불과하다.

이와같이 높은 國産化率은 自動車産業이 한 나라의 工業水準을 測定하는 바로미터로서의 綜合産業⁽⁷⁾이라는 것을 감안한다면, 한국의 機械工業 전체의 技術水準이 다른 開發途上國보다 한발 앞선 발전수준에 있다고 말할 수 있다.

(7) 生産面에서 自動車는 많은 専任산업의 協力없이 성립될 수 없다. 보통 乘用車은 약 1만 수천점의 部品으로 組立되어 있는데 同一기업이 이것을 모두 生産하고 있지 않고, 주로 委託生産에 의존하고 있으며 니이, 밧네리 및 유리 등 완성된 構成部品은 購入하는 경우도 많다. 또한 自動車産業에 소비되는 原料資材는 鋼에서 고무, 식유, 목재 및 섬유에 이르기까지 多種多樣하여 자동차산업은 하나의 綜合産業의 특징을 가지고 있다. 이와 함께 自動車産業은 鋼材 다이이, 밧테리 등의 資材部門, 自動車와 部品の 판매 및 整備서비스를 담당하는 販賣整備部門, 식유정제, 汽油, 브릴, 식유수매입 등의 계관련산업, 도로, 여객수송, 화물수송, 자동차인대, 주차장업 등의 利用部門을 포함한다. 한편 雇傭效果를 보면, 1981년도의 한 資料에 의하면 自動車關連雇傭人口는 115만명에 달하며, 이를 5인 가구를 기준으로 부양가구를 포함하면 576만명으로 韓國의 總人口의 15%에 육박한다. 또 상기資料에서 自動車産業의 雇傭現況을 보면 自動車産業 6만명, 素材部門 7.5만명, 資源部門 8.1만명, 販賣整備部門 2.9만명, 利用部門 90.5만명은 합하면 115만명이 된다.

Ⅶ. 自動車産業의 發展要因

최근에 국본인 完成車의 이익같은 發展要因은 이것을 지지하는 中間財로서의 部品工業과 이에 수반되는 關連産業의 發展에 기인한다. 여기에는 많은 發展要因 가운데 中間財의 發展과 이것을 지지하는 技術, 나아가서는 生産體制에 關涉하여 검토해 보려고 한다.

韓國의 部品工業은 自動車의 組立生産보다 오래되었으며, 애방 후 수력 交換부품은 중심으로 多品種 小量生産을 계속하여 왔는데, 1966년 자동차의 CKD 조립생산이 시작되고, 또한 정부의 國產化政策에 의하여 自動車組立메이커로부터 需要가 急激하여 急조모이 발전하여 왔다. 部品工業은 1975년 國產車기 생산되기 시작함에 따라 본격적인 발전단계에 들어갔다.

〈表-2〉는 主要部品の 생산실적을 나타내고 있다. 유니버설 로인드와 액셀 사프드를 제외하면, 대부분의 部品들은 높은 成長率을 달성하고 있으며, 또한 급속히 伸張되고 있음을 알 수 있다. 그 가운데에서도 특히 타이밍 기어, 메탄 베이킹, 허더의 成長率이 크다. 또한 기술적으로 높은 水準이 요구되는 變속장치도 1976~78년에 急激 强하고 있다. 이익같은 국내부품생산의 확대는 年々히 다른 단계인 輸出에 반영된다. 部品輸出은 完成車의 輸出開始보다 훨씬 빨리 1962년부터 시작되었다.

部品輸出은 1970년 86만 \$에서 1971년에는 100만 \$을 넘어섰으며, 75년에는 約 2천만 \$, 80년에는 5천만 \$, 84년에는 1억7천5백만 \$로 伸張되었다(〈그림-5〉 참조).

본래 部品工業의 發展은 組立메이커의 增産과 함께 部品工業의 系列化를 수반하여 생산확대로 진척해 지던데, 1974년까지 한국에서는 最終組立메이커의 생산감소에도 불구하고 部品の 生産과 輸出은 增加하였다.

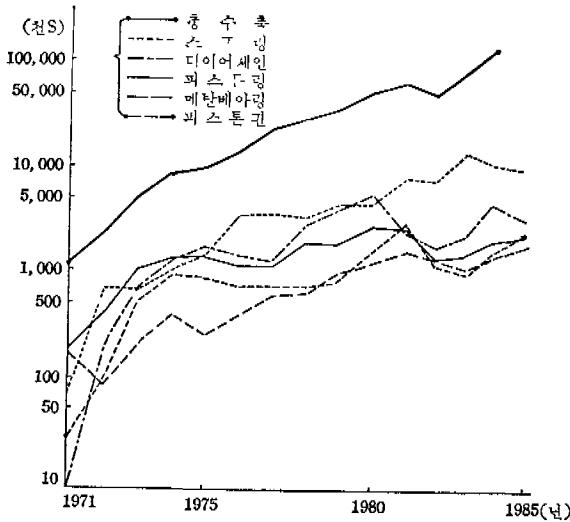
이러하여 部品工業은 完成車의 發展過程과는 달리 自生的으로 發展하였으며, 1975년 國產車 生産開始 時點에서 韓國의 自動車産業은 다른 先進國에서는 그 예를 찾아 볼 수 없을 정도의 높은 國產化率을 보이면서 轉換할 수 있었다.

이제 언급한 바와같이 최초의 國產車 「그리자」는 1970년대 후반에 78%의 國產化率達成에 성공하였으며, 「포니」도 70년대 후반에 이미 90%라는 高水準을 유지하고 있었다. 독자적으로 성장해 온 部品工業은 輸入-國內生産-輸出의 發展過程은 先進國의 發展경로보다도 한걸음 앞서서 달성하였는데, 이것이 곧 最終財의 그 이후의 발전의 기인이 되었다고 할 수 있다.

〈表-2〉 주요 자동차부품의 생산 실적

품 목	단 위	1970년	1978년	1970~78년 성장률(%)
피 스톱	1,000個	644	764	18.6
실린더 라이너	" 個	222	399	79.7
타이밍 기어	" 個	18	666	3600.0
메탄 베이킹	1,000組	113	3,234	2761.9
발크로	1,000個	547	1,759	221.6
변속장치	台	7,311	71,000	871.1
유니버설로인드	1,000個	165	119	-27.9
액셀 사프드	1,000個	138	124	-10.1
스프링	1,000組	89	240*	169.7
브레이크 라이닝	1,000枚	566	2,773	390.0
러더	1,000台	11	553	4927.3
사스켈	1,000組	101	436	331.7

註: *표시는 1976년도 수치이다. 1978년 이후 자료는 統計의 未整備로 入手困難함.
資料: 韓國自動車工業協同組合



〈그림-5〉 주요 자동차부품의 수출실적

資料：韓國自動車工業協同組合.

日刊自動車『自動車總覽』, 1985年.

交通新報社『交通年鑑』, 1985年.

이 거의 대부분 일본으로부터 技術導入을 하고 있음을 알 수 있다. 이와같이 技術面으로 보면, 한국의 自動車産業은 일본의 自動車産業과의 강한 技術提携에 의하여 성립되어 있음을 알 수 있다. 導入時期를 보면 1960년대에는 불과 3건이던, 그 나머지 대부분의 技術은 70年代에 導入되었다. 특히 1970년 한해 동안의 技術도입 5건을 제외하면, 韓國의 自動車生産技術導入은 대부분이 1975년 國產車生産開始 前後시기에 보나 적극적으로 이루어졌음을 알 수 있다.

이와같이 한국의 자동차산업은 60년대에 自生的 發展을 기반으로 하여 70년대에 들어와서 이루어진 직후적인 技術도입에 의하여 비약적인 발전을 이룩하였다. 1970년대 중반부터 시작된 國產車生産은 이러한 技術水準을 背景으로 성립되었으며, 그리하여 높은 國產化率⁽⁸⁾을 치운부터 유지할 수 있었다. 이와같이 높은 技術수준은 中間財部門의 發展에서 最終財部門의 發展을 달성시키는 커다란 要因이 되었다고 볼 수 있다.

마지막으로 이러한 技術水準을 支持하는 生産體制에 대해서 알아보자. 乘用車生産의 集中度(總生産額에 對하는 각 기업의 生産액의 比率)를 살펴봄으로써 全體生産體制의 變遷스런 알 수 있다. 〈表-4〉는 自動車生産메이커 上位 3社の 生産占有率은 합쳐하여 生産集中度를 先進國과 比較한 것이다.

이 表를 보면 한국, 미국 그리고 이탈리아가 90% 이상, 영국, 프랑스가 각각 80%대이며, 이에 대해 일본, 시독이 70.7%, 64.9%로 비교적 낮은 生産集中度를 보이고 있다. 특히 日本은 多社가 市場을 점유하기

다음에 最終財部門의 發展을 支持한 9인.으로서는 積極的인 技術導入을 들 수 있다. 中間財部門의 發展을 支持한 技術은 日帝時代, 6.25動亂 時 軍用車, 公用車의 修理 및 改良技術에까지 及ぶ되며, 이러한 技術은 小規模기업에 의하여 지원되었다.⁽⁸⁾ 이리하여 幼稚産業이 점차로 民間의 산업용자동차 부문에까지 확대되어 다수의 小企業이 自立的으로 發展되어 왔다. 이미 살펴 본 바와같이 한국의 近代의 自動車産業은 1962년의 SKD 생산으로부터 시작되며, 이 시기까지 상당수의 中間財部門은 支援할 수 있는 小規模企業이 발전해 왔다고 산출할 수 있다. 그것은 部品輸出이 1962년에 이미 개시되어 그 후 확대일로에 있음을 보더라도 충분히 이해할 수 있는 일이다.

〈表-3〉은 技術도입의 실적을 년대순으로 나타낸 것이나, 내장부품은 엔진, 브레이크, 조향장치, 제동장치의 같은 主要部品에서 제기, 전장품, 핀 및 스프링 등에 이르기까지 광범위하다. 導入先의 相對國은 年수별로 열거하면, 일본 27건, 영국 4건, 시독 2건으로 되어있다. 이 표를 보면 部品메이커들

(8) 한국의 자동차산업은 日帝時代「강령자동차부」에서 工業用 自動車 및 人力車를 수리된 것을 그 표시로 한다. 일제 말기에는 日本의 豊田, 日産, 이스즈 등의 3社가 한국에 진출하여 서울, 부평 일원에 販賣店, 修理店 및 部品工場을 설치하였다. 이에 대응하여 日帝末期 순수한 民族資本에 의한「朝鮮自動車工業株式會社」,「中央機械」,「정성스」등,「오케이 스프링」등이 日本人 企業인「코전타이어」,「조선메어링」등과 함께 자동차의 스프링, 기어, 볼트, 너트, 스프링, 배어링, 타이어 등을 生産하였으나, 매우 영세지 기업들이었다. 그러나 당시 自動車整備工場으로서 「정성서비스」가 국내자동차정비업의 약 60%를 占有하고 있었는데 그 당시 이 회사는 總인원 300여명의 大企業이었다. 이 당시 各 販賣會社가 整備工場, 部品工場 등에서 技術을 習得한 技術자와 기능공들이 解放後 우리 自動車産業發展에 이바지하는 功이 있다. 해방전 정미공장, 기계공장에서 技術을 습득한 기능공들이 해방이 되자 하나 둘씩 部品生産에 참가하게 된다. 마침 6.25로 인하여 美製車의 한국산품이 적극화됨에 따라 自動車部品の 需求가 急増되어 國內業者들(서울의 금강공작소, 소일공업사, 대구의 삼진산업 등)은 生産施設을 活用하여 部品生産에 力을 기울이게 된다. 그러나 이들 業者는 주로 軍需를 爲하고자 規模를 유지하였고 규모 역시 營業성은 見지 못했다.

(9) 1985년 현재 각 車種의 國產化率은 다음과 같다. 「포니」 98.57%, 「스텔라」 96.56%, 「프레스도」 98.27%, 「소나타」 92.62%, 「로얄살롱」 89.57%, 「로얄디젤」 92.63%, 「로얄프린스」, 「로얄XQ」 93.26%, 「맥시」 93.24%, 「캐피터 DSL」 89.47% 등의 매우 높은 수준이다(自動車工業協同組合 資料).

〈表 3〉 부품메이커의 기술도입 상황

	한국주 기업명	대상품목	상대국	도입선	계약일	기간
1	동우정기세식소(주)	Shock Absorber	日本	萱場工業(株)	69. 3	7년
2	韓프리트공업(주)	Spark Plug	日本	日本特殊剛業(株)	69. 7	6년
3	용문산업(주)	Sealed Beam Lamp	日本	東京芝浦電氣(株)	69. 10	3년
4	한국베어링공업(주)	Bearing	日本	日本精工(株)	70. 2	5년
5	중앙기계공업(주)	Piston Ring	日本	理研 Piston Ring(株)	70. 7	N. A.
6	풍성진기(주)	전장품 계기류	日本	日本電裝(株)	70. 7	5년
7	(주)현대양행	신장품	日本	三菱電氣(株)	70. 8	6년
8	유성기업(주)	Piston Ring	日本	帝國 Piston Ring(株)	70. 10	5년
9	강진회학공업(주)	Brake Lining	日本	三菱石綿工業(株)	71. 4	3년
10	히동회자동차공업(주)	Wheel Disc	日本	Topy工業(株)	71. 10	5년
11	동성개방공업(주)	Clutch	日本	大舍製作所	72. 2	3년
12	한국딘조공업(주)	차량용타코플	日本	新日本鍛工(株)	73. 3	3년
13	미진금속공업(주)	구상축연주철부품	日本	中央可鑄工業(株)	73. 10	3년
14	서진산업(주)	Clutch	日本	Aisin精機(株)	74. 9	3년
15	한국디젤기기(주)	디젤기관연료분사장치	日本	日本 Diesel 機器(株)	74. 12	5년
16	(주)현대양행	자동차용조향장치	영국	Burman & Sons Co	74. 12	5년
17	(주)현대양행	자동차용세동장치	영국	Girling Co	74. 12	5년
18	삼익케이클공업(주)	속도계소축용신축	日本	東京 Spring (株)	75. 1	3년
19	양지금속공업(주)	Switch & Door Rock	日本	神菱電氣製造(株)	75. 2	2년
20	한국기계공업(주)	Diesel Engine	日本	Isuzu自動車(株)	75. 2	5년
21	내한유진기계공업(주)	Piston & Pin	日本	櫻興業(株)	75. 4	2년
22	내우중공업(주)	Diesel Engine	시독· 日本	M. A. N. Co. Isuzu	75. 5	5년
23	한국기계공업(주)	Diesel Engine	시독	M. A. N. Co.	75. 5	5년
24	평희크릿치공업(주)	Friction Clutch	영국	Automotive Products Co	75. 8	3년
25	삼익공업(주)	Water Pump	日本	大阪 Pump(株)	75. 11	2년
26	국세금속(주)	Piston & Pin	日本	厚木自動車部品(株)	76. 2	3년
27	중앙기계공업(주)	자동차용조향장치	日本	日本精機(株)	76. 5	5년
28	대원강업(주)	Spring	日本	日本發條(株)	76. 12	9년
29	삼진기계공업(주)	자동차용 Lamp 류	日本	Sanyo電氣(株)	77. 3	5년
30	내아기업사	Press 제품	日本	日本藤澤精機(株)	73. 6	2년
31	삼송진흥(주)	Seat Belt	영국	Kangol Magnet Co.	78. 8	3년
32	영창산업사	Door Frame	日本	日本片山工業(株)	78. 10	3년

資料：韓國自動車工業協同組合

위에 서술된 경험을 하고 있는 상황이다. 일본을 제외한 다른 선진국은 少數의 大企業이 生産을 독과 권하고 있으며, 大量生産에 의한 規模의 經濟를 실현하고 있다. 한국의 生産體制도 소위 先進國型이지만, 今후에도 중복투자를 피하면서 下請메이커의 效率적인 專門化, 系列化가 구성되는 것이 바람직하다.

V. 結 論

韓國의 自動車産業은 불과 20여년 간에 급성장을 이룩하였다. 輸入—國內生産에 이르는 輸入代替過程에서 벗어나서 輸出期를 맞이하고 있다. 또한 最終財部門인 完成車에서 中間財部門인 部品工業에의 發展이 동시에 일어나는 급성장을 보이고 있다. 開發途上國의 일반적인 構造深化는 最終財의 발전이 中間財의 發展

〈表-4〉 승용차생산 집중도의 국제비교

(단위: %)

國名	1位	2位	3位	計
한국(1983년)	76.2	22.5	1.2	99.9
일본(1983년)	32.1	26.4	12.2	70.7
미국(1983년)	58.6	22.8	13.3	94.7
시독(1982년)	45.0	11.0	8.9	64.9
이탈리아(1982년)	82.8	14.6	1.7	99.1
영국(1968년)	44.3	29.7	15.4	89.4
프랑스(1968년)	40.2	23.0	19.4	82.6

資料: 韓國自動車工業協同組合 資料,
 教育社『自動車業界』, 1985年.
 日本貿易振興協會『貿易市場シリーズ』, 1983年.
 機械工業研究會『日本の機械工業』, 1970年.

을 유발한다는 繼起的 發展을 나타내고 있지만, 한국의 自動車産業의 경우는 最終財發展 이전에 中間財의 發展이 일어났다는 이른바 「bottom-up型」의 발전패턴을 나타내고 있다는 것이 그 특징이다. 그러나開發途上國의 일반적인 産業發展패턴은 産業基盤이 성숙하지 못하여 처음에 最終財部門이 發達하고 그 다음에 中間財部門의 發達이 촉진된다는 「top-down型」이 일반적이다. 이런 맥락에서 보면 한국의 자동차산업의 발전패턴은 先進國型이라고 말할 수 있다. 물론 그 배경에는 기계공업을 비롯한 관련산업의 발달이 있었음은 말할 나위도 없다.

그러나 지금까지 언급하여 온 것은 한국의 自動車産業이 이것으로써 본격적인 發展段階에 들어섰다고 단정하지는 않는다. 금후 同産業이 더욱 發展하기 위해서는 解決하지 않으면 안되는 問題가 많다. 그러나本稿에서 그 모든 것을 지적하기는 곤란하므로 한가지에 대해서만 指摘하고자 한다.

한국의 1인당 국민소득은 1963년 100\$, 70년 243\$, 80년 1605\$, 84년에는 2천\$을 상회하고 있다. 1963년부터 1982년까지 20년간 년평균 경제성장률은 7.61%라는 높은 수준이다. 이 數字는 승용차생산의 차내에 있어서 重要な 意味를 가지고 있다. 선진제국의 乘用車生産은 일반적으로 1인당 국민소득 1,000\$을 상회하는 시점에서 승용차의 普及率은 급속히 증가하여 motorization 時代에 돌입하였으며, 自動車産業을 발전시켜 경제전반에 커다란 영향을 끼치면서 産業構造의 高度化를 촉진시켰다. 日本에 있어서도 1인당 국민소득 1,000\$을 상회한 것은 1967년이며, 1965, 66년에 승용車增加率이 연간 20% 정도이었던 것이 1967년, 68년에는 50% 수준으로 대폭 상승하였다.

韓國에 있어서 1984년의 1인당 국민소득은 2,000\$ 수준이며, 乘用車生産은 15만7천대이었다. 日本에서는 1970년에 이미 1인당 국민소득이 2,000\$ 수준에 달하였는데 이 때 371만대의 乘用車가 생산되었으며, 일본과 한국의 人口의 差를 고려한다면 한국의 승용차생산은 일본에 비해 약 10분의 1에 불과하다. 이 隘路를 해결하기 위해서는 우선 國內市場價格의 밑가가 필요하다.

自動車産業은 「規模의 經濟」에 의한 大量生産의 効果를 최대한으로 발휘하는 산업이며, 한국의 승용차생산도 대폭 확대되었지만, 아직 국제적으로 보면, 國內販賣價格은 1.5~2배로 되어 있어서 「規模의 經濟」를 실현하기에는 곤란한 실정이다. 「規模의 經濟」를 정식화한 Machey와 Silverstone에 의하면 「自動車の 生産량」이 1천대에서 5천대로 증가할 경우에는 40%의 費用절감을 기대할 수 있다. 生産量이 2배 이상 되어 10만대가 되면 原價는 15% 절감된다. 生産이 20만대로 증가되면 費用은 다시 10% 절약되며, 만약 40만대로 증가되면 또 다시 5%의 절약이 발생한다. 이 시점을 넘어서게 되면, 10만대 증가함에 비해 발생하는 절약은 급속히 각아지기 시작하여 절약은 거의 100만대 수준에서 없이게 된다」라고 한다. 이러한 관점에서 국내의 잠재수요와 국제경쟁력을 생수해 보면 費用절감을 가능하는 것으로 한 車種의 生産規模는 10만대가 適正規模로 생각되지만, 당면과제는 한 車種當 平均 5만대가 목표로 될 것이다. 한국의 한 車種當 生産

規模는 1975년에는 3천대이었는데, 1984년 국산차 여섯 車種의 生産規模는 2만6천대이며, 9년간 8.7배로 확대되었다. 1984년 1월부터 10월말까지 각 메이커에서 가장 많이 판매된 승용차는 현대자동차의 「포니」가 7만6천대 스텐다 2만5천대, 대우자동차의 로안 15,700대, 렘시 13,000대 등이다. 따라서 40%라는 커다란 費用節減이 실현된 것은 「포니」뿐이며, 다른 車와는 큰 격차가 있다.

日本의 motorization 초기단계인 60년에는 生産規模가 8,500대이었음을 고려한다면, 한국의 「規模의 經濟」를 실현하기 위한 量産體制는 이미 시작되었다고 될 수 있다. 費用節減과 관련된 量産體制의 確立을 달성시키기 위해서는 先進한 部品工業의 專門化, 系列化가 더욱 強化되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

- (1) 交通新報社, 『交通年鑑』, 1985年.
- (2) 日刊自動車, 『自動車總覽』, 1985年.
- (3) 全國經濟人聯合會, 『韓國經濟年鑑』, 1985年.
- (4) 韓國産業銀行, 『80年代의 戰略産業』, 1981年.
- (5) 韓國銀行, 『經濟統計年報』, 1983年.
- (6) 韓國産業銀行, 『主要産業의 當面政策課題』, 1983年.
- (7) KIET, 『自動車工業의 問題點과 育成方案』, 1982年 12月.
- (8) 코리아 니크로브, 『리크루브』, 1985年 2月號.
- (9) 日本貿易振興協會, 『貿易市場シリーズ』, 1983年.
- (10) 日本自動車會議所・日刊自動車新聞社 共編, 『自動車年鑑』, 1985年.
- (11) 教育社, 『自動車業界』, 1985年.
- (12) 中村靜治, 『自動車工業論』.
- (13) 千千岩健兒編, 『基幹産業と技術』, 東京大學出版會, 1982年.
- (14) 小島尚, 『海外直接投資論』, ダイヤモンド社, 1977年.
- (15) 稻毛滿春, 『産業構造論』, 東洋經濟, 1978年.
- (16) Altshuler, A., Anderson, M., Johnes D., Roos, D. & Womack, J., The Future of the Automobile, MIT Press, 1984.
- (17) Silverstone, Machey The Motor Industry, 1959.
- (18) Gerschenkron, A. Economic Backwardness in Historical Perspective; A Book of Essays, Harvard University Press, Belknap Press, 1962.
- (19) Chuck Kyo Kim & Chul Hee Lec., The Growth of Automotive Industry in Korea, Working Paper 7809, KDI, 1978.

〈附表-1〉 국산 소형승용차 가격구성

(단위 : 천원)

내 용		가 격
생 산 과 성	재 료 비	2,568
	노 무 비	163
	세 조 경 비	226
	일반관리 및 판매비	78
	인 입 외 비 용	71
	생 산 이 율	149
세 전 판매원가(A)		3,256
반 출 과 정	축 소 세(A×15%)	488
	방 위 세(A×15%×30%)	147
	부 가 세(A×15%×30%×10%)	389
	소 계 (B)	1,024
등 록 취 득 과 정	등록세 및 방위세(A+B)×6%	257
	취 득 세(A+B)×2%	86
	민 령 세	16
	인 전 칩 회 비	7
	책 임 보 험 료	54
	번호판 및 인지도	4
	지 하 철 공 채(서울)	325
	소 계 (C)	749
제 세 공 과 금(B+C)		1,773
구입자 총가격(A+B+C)		5,029

資料 : 『東亞日報』, 1985年 1月 6日字.

〈附表-2〉 승용차 국제가 비교

(단위 : 천원)

치 배기량(cc)	생산국 및 메이커	판매원가(A) (세 전)	제세공과금(B)	A/B %	판매가(A+B)
포 니 2(1,400)	한국(현대)	3,256	1,773	54	5,029
낸 시(1,400)	일본(미쯔비시)	3,479	609	18	4,088
나 쏘 다(1,400)	일본(다 쏘 나)	2,682	469	18	3,151
보 리 스(1,300)	영 국	4,318	1,006	23	5,324
가 데 르(1,300)	서독(오펜)	3,844	450	12	4,294
에스코트(1,600)	미국(포드)	4,836	242	5	5,078

資料 : 〈附表-1〉과 동일.