

중화학공업과 기업입국 : 현대 사례를 중심으로

최상오(대한민국 역사박물관)

〈목 차〉

1. 머리말
 2. 중화학공업화 정책과 현대
 3. 최종재 중화학공업 육성과 수출산업으로 성장
 4. 중간재 중화학공업 육성과 지속가능한 경제구조의 확립
 5. 맺음말
- 참고 문헌

I. 머리말

1980년대 후반 이후 한국경제는 극적인 전환을 경험하였다. 무엇보다도 가장 두드러진 변화는 2000년 이후 무역수지가 2008년 한 해를 제외하고 매년 흑자를 기록하였다는 점이다. 최근에는 무역수지 적자를 오히려 이상한 현상으로 받아들이고 있지만, 1997년 외환위기까지 한국경제는 1980년대 후반의 4년(1986~89년)을 제외하고 해방이후 단 한 차례도 무역수지 흑자를 기록한 적이 없었다.¹ 또 다른 중요한 변화는 자본축적이 미약한 한국경제에서 국내 투자에 필요한 재원이 부족하여 해외 저축을 이용하는 것이 당연한 여건이었는데, 1980년대 후반 이후 국내 투자에 필요한 재원을 국내 저축을 통해 조달할 수 있는 경제력을 갖추게 되었다. 1960년대 초 한국 경제가 본격적인 경제개발을 추진한 이래 일관되게 지향한 자립적인 경제구조의 확립이라는 목표가 달성된 것이었다.

¹ 한국무역협회 홈페이지 무역통계(<http://stat.kita.net>). 1980년대 후반에 무역수지 흑자를 기록했다가 다시 적자로 돌아선 주요 배경은 미국과 일본을 주요 무역상대국으로 하는 전통적인 무역구조가 그대로 작동했기 때문이었다. 1992년 중국과 국교가 수립된 이후 대중국 무역이 빠르게 증가하면서 1998년부터 무역수지 흑자 구조가 확립되었다.

그러면 이러한 자립적인 경제구조는 어떻게 달성 가능했는가? 무엇보다도 중요한 것은 1960~70년대에 추진된 중화학공업화의 성공이다. 중화학공업화는 두 가지 점에서 자립적인 경제구조의 확립과 그것을 기반으로 한 한국 경제의 장기 성장에 크게 기여하였다. 먼저 지적할 수 있는 것은 중화학공업화를 계기로 수출이 장기 지속적으로 빠르게 성장할 수 있었다. 주지하듯이, 한국 정부는 1960년대 초부터 본격적인 수출지향공업화정책을 채택했지만, 그것이 성공할 수 있었던 것은 중화학공업이 육성되어 주요한 수출산업으로 성장했기 때문에 가능하였다. 다음에 지적할 수 있는 것은 중화학공업화를 계기로 수입 증가율이 상대적으로 떨어졌고, 국내에서 생산된 부가가치가 국내에서 순환되어 국내저축을 증대시키는 요인이 되었다. 이상과 같이 1960~70년대에 추진된 중화학공업화는 한국경제의 구조 전환에 결정적인 영향을 미쳤다.²

한국의 중화학공업화에 대한 선행 연구는 주로 중화학공업 육성정책, 즉 정부의 역할에 주목하였다.³ 1960~70년대에 본격적인 중화학공업화가 추진되는 과정에서 정부가 수행한 역할은 매우 중요하지만, 그렇다고 중화학공업화의 성공을 정부의 역할만으로 설명할 수는 없다. 정부가 아무리 좋은 계획과 정책을 수립하고 시행한다고 하더라도 시장에서 활동하는 민간 기업이 그에 상응하는 행동을 보여주지 않는다면 경제에서의 변화는 일어날 수 없다. 다시 말하면, 정부의 정책 의도에 따라 중화학공업 부문이 성장하기 위해서는 중화학공업 부문에 진출한 기업들이 빠르게 성장해야 가능하다. 이 연구에서는 자본과 기술 발달이 미약한 상태에서 출발한 후발국의 민간 기업이 정부 정책에 따라 중화학공업 부문에 진출하여 세계시장에서 경쟁할 수 있을 정도의 글로벌 기업으로 성장하기 위해 어떤 노력을 수행했는가, 라는 관점에서 분석할 것이다.

현대는 정부의 중화학공업화 정책에 맞춰 중화학공업 중심으로 빠르게 성장한 기업으로서, 중화학공업 육성을 통해 자립적인 경제구조를 확립하려고 했던 정부의 정책 목표를 가장 잘 이행한 대표적인 기업이다. 이제까지 현대에 관한 연구는 경영사적 관점에서 연구된 것이나 창업자인 정주영 회장의 기업가 정신에 초점을 맞춰 연구되기

2 오늘날 한국 경제에서 중화학공업이 차지하는 비중은 막중하다. 2009년의 제조업 생산에서 중화학공업이 차지하는 비율은 88%였고, 수출에서 중화학공업 제품이 차지하는 비율은 90%를 상회하였다(통계청 2010).

3 강성남 1990; 박영구(2008; 2012), 박기주 외(2014). 박영구(2008; 2012)는 정부의 중화학공업화정책에 반응하여 참여한 기업이 대부분 민간 기업이었다는 점에서 정부 주도보다 민간 기업 주도를 강조하지만, 그렇다고 정부의 역할을 부정하는 것은 아니다.

나⁴ 현대 그룹이 성장하는데 기술이 매우 중요하다는 입장에서 기술도입과 그 기술이 기업 내에서 정착되어 가는 과정에 초점을 맞춰 분석한 연구가 대부분이었다(김견 1994; 배석만 2011). 이 논문에서는 선행연구의 성과를 염두에 두면서, 우선 기업 차원에서 시행된 기업 경쟁력을 향상시키기 위한 노력들을 분석하고, 다음에 그것이 국민경제의 성장과 나아가 자립적인 경제구조의 확립에 어떻게 기여했는가에 초점을 맞춰 분석할 것이다.

이 논문은 네 개의 장으로 구성되었다. 제2장에서는 1950년대 이후 시행된 중화학공업화 정책을 간략하게 소개하고, 현대그룹의 성장 방식과 한국경제에서의 지위변화 등을 설명한다. 제3장에서는 최종재 중화학공업 부문의 성장과정을 현대자동차와 현대중공업을 사례로 하여 검토하고, 그것이 수출지향공업화에 얼마나 기여했는지를 분석한다. 제4장에서는 생산재 중화학공업 부문의 성장과정을 검토하고, 아울러 기업과 나라의 지속가능한 성장을 위해 필요한 기술개발체제가 어떻게 형성·발전해 갔는지를 분석할 것이다. 제5장에서는 이제까지의 내용을 요약할 것이다.

Ⅱ. 중화학공업화 정책과 현대

정부의 중화학공업화 정책은 경제적, 정치적 필요에 규정되어 시기마다 변화해갔다. 경제적 관점에서 볼 때 중화학공업화 정책에는 ‘자립경제’ 이념이 무엇보다도 중요하였다. 정치적 관점에서 볼 때 중화학공업화 정책에 중요한 영향을 끼친 것은 국내외 안보환경의 변화였다. 실제로 북한과의 체제경쟁이 격화되고 국제 안보환경이 불확실해질 때 중화학공업화의 필요성은 더욱 커져갔다. 여기에서는 우선 이 두 요인의 변화에 맞춰 한국 중화학공업화 정책이 시기마다 어떻게 변화해 갔는지를 검토할 것이다. 다음에 이러한 거시 경제의 환경 변화 속에서 현대 그룹이 어떻게 발전해 갔는지를 분석할 것이다.

4 1999년 한국경영사학자들에 의해 진행된 일련의 연구는 현대그룹의 기업문화와 경영전략, 창업주의 경영이념 등을 분석한 대표적인 성과이다(김성수 1999; 고승희 1999; 이건희 1999; 김신 1999). 이들 이외에 현대에 관한 연구논문은 김병하(1990), 설정남(1990), 박유영(1997), 박유영·이우영(2002) 등이 있다.

1. 중화학공업화 정책

중화학공업화 정책은 정부 수립 직후부터 수립되었다. 그러나 각 시기의 중화학공업화에 대한 인식 차이 등이 반영되어 중화학공업화 정책의 내용은 시기마다 조금씩 달랐다. 게다가 중화학공업화 정책의 실천 여부는 해외에서 자본과 기술을 얼마나 원활히 공급받을 수 있는가에 따라 결정되었다. 정부가 중화학공업을 육성하려는 의지가 아무리 강하다 하더라도 해외에서 자본과 기술을 도입할 수 없을 경우에는 실천할 수 없었다.

1) 1950년대 중화학공업화 정책

‘정치적 독립은 경제적 독립 없이는 보장될 수 없다’는 생각이 지배적이었던 해방이후 1950년대에는 경제적 독립을 달성할 수 있는 중화학공업의 육성을 요구하였다. 이때 말하는 ‘경제적 독립’이란 경공업과 중화학공업이 균형 있게 발전하여 선진국가로부터 경제적으로 의존하지 않는 공업 구조를 갖추는 것을 의미하였다.⁵ 1949년 4월에 발전시설, 선철, 철강, 조선, 화학원료, 시멘트 등을 포함하여 14개 업종의 5개년 증산계획을 담고 있는 ‘산업생산 5개년계획’을 수립한 것은 ‘경제적 독립’의 달성을 원했던 이승만 정부의 중화학공업 육성정책에 해당하는 것이었다(조선식산은행 1949, 137-138). 그렇지만 자원조달계획을 전혀 고려하지 않은 이 정책은 실천될 수 없었다.

한국전쟁에 의한 산업시설의 파괴는 경제적 독립을 더욱 어렵게 만들었다. 사회간접자본과 공업시설 등을 포함한 전쟁의 총 피해액은 1953년 GNP의 85%에 해당하였다(최상오 2006, 297). <표 1>은 1955년에 부흥부에서 작성한 한국경제부흥계획인데,⁶ 정부가 집중적으로 육성하고자 한 산업부문이 사회간접자본과 제조업이었음을 보여주고 있다. 표에서 확인할 수 있듯이, 사회간접자본은 외자의 62%, 내자의 57%를 차지했고, 제조업은 각각 22%, 12%를 차지하였다. 전력, 교통, 통신, 교육 등을 포함하는

5 식민지기 공업정책의 유산으로 중화학공업 위주로 발달한 북한의 공업구조와 달리, 남한에는 경공업 위주로 발달하였다. 이런 공업구조 하에서는 경제적 자립을 달성할 수 없기 때문에 중화학공업의 건설·육성이 필요했던 것이다. 이런 배경 하에서 미군정 시기의 주요 정치세력들은 중화학공업의 건설·육성을 한 목소리로 주장하였다.

6 한국경제부흥계획은 1인당 국민소득을 1954년 65달러에서 1958년 88달러, 1960년 101달러로 높인다는 목표 하에 작성된 계획이었다(부흥부 1955, p.17).

사회간접자본은 공업화의 지원시설이기 때문에 공업화에 앞서 복구확충할 필요가 있었다. 정부의 산업정책과 관련하여 중요한 것은 공업육성계획이다. 이 계획에 따르면, 정부가 중화학공업부문(비료, 시멘트, 화학섬유, 조선 등)에 제조업 투자액의 67%를 배분하여 중화학공업의 육성을 강조하였음을 알 수 있다.

〈표 1〉 사업부문별 5개년(1954-1958) 투자계획

(단위 : %)

	1954		1958		1954~58		1954~60
	외자	내자	외자	내자	외자	내자	내자
농림어업	5.1		15.0	28.3	11.4	26.6	25.4
광업	3.5		5.1	2.4	5.0	3.8	4.4
제조업	29.3		17.9	9.3	21.6	12.4	9.9
전력	20.6	-	15.4	4.1	13.5	4.7	6.4
교통	19.1		14.4	6.3	18.0	7.6	8.0
통신	2.8		4.1	1.8	3.9	2.1	2.6
기타	19.6		28.1	47.8	26.7	42.8	43.4
총투자액	175.9	-	298.9	11,984	1,007.0	28,496	40,063

주 : 1)총 투자액의 단위는 외자 100만 달러, 내자 100만 원임.

출처 : 부흥부, 『한국경제부흥계획서』, 1955, p.21

1950년대 중화학공업화 정책은 정부의 계획대로 거의 실천되지 못했다. 계획기간 동안(1954~58년) 총 투자액은 외자 10억 달러, 내자 285억 원⁷이었다. 외자는 각 투자사업에 소요되는 시설재 구입에 사용되는 것이라면, 내자는 건설 사업에 투입되는 근로자 임금 지불에 사용되었다. 따라서 정부의 중화학공업 육성정책은 외자조달능력에 실천 여부가 좌우되었다. 당시 정부는 중화학공업 건설에 필요한 외자의 대부분을 원조에 의존했고, 외자의 일부만 정부 보유 외환을 통해 조달하고자 하였다. 이런 구조하에서는 한국 정부의 중화학공업화 정책은 미국 정부의 원조정책에 제약될 수밖에 없었는데, 경제 부흥보다 안정을 중시했던 미국 정부의 정책 목표에 제약되어 이 시기

⁷ 1953년 2월 통화개혁 이후, 원에서 환(圓)으로 변경된 화폐단위는 1962년 6월 통화개혁으로 다시 원(圓)으로 변경될 때까지 통용되었다. 그러나 여기에서는 화폐단위의 통일성을 기하기 위해 1962년 6월 이후 사용된 원 단위로 전부 조정하여 표시하였다.

중화학공업화 정책은 제대로 실천될 수 없었다.

2) 1960년대 중화학공업화 정책

정부의 공업화 정책은 두 갈래로 나누어져 시행되었다. 하나는 중화학공업화 정책이고, 다른 하나는 수출주도공업화 정책이었다. 우선 주목되는 것은 수출주도공업화 정책이 1960년대 중반을 전후하여 새롭게 정부의 공업화 정책의 한 자리를 차지했다는 점이다. 그렇지만 초기에는 이 두 정책은 서로 통합되지 않고 별개의 정책체계를 가지고 추진되었다. 수출주도공업화 정책은 경공업이 육성산업이었고, 이들 기업이 수출했을 때 재정 및 금융상의 지원정책이 자동으로 제공되는 지원체계에 근거하여 시행되었다.⁸

중화학공업 육성정책은 선별적인 산업정책의 특징을 갖고 있어 육성 산업을 선정하는 것이 매우 중요하다. 박정희 정부는 경제개발계획을 수립하여 정부가 육성하고자 하는 산업을 선정하여 공표하였다. 가령 제1차 경제개발계획에서는 정유, 비료, 화학섬유, 시멘트, 조선, 종합기계 등 총 38개의 제조업 투자 사업을 선정하여 발표하였다(경제기획원 1962, 84-85). 그렇다고 경제계획에 공표된 산업만이 육성되는 것은 아니다. 경제계획을 통해 공표된 투자 사업은 국민경제의 관점에서 볼 때 반드시 육성될 필요가 있다고 판단되는 투자사업 목록에 해당된다.

박정희 정부는 중화학공업 육성정책이 정부 주도 하에 추진되길 원해 중화학공업 건설에 필요한 내·외자에 대한 배분권을 정부 통제 하에 두고자 하였다. 우선 정부는 1957년 귀속 은행주 불하를 통해 민영화되었던 금융기관을 다시 국유화하였다. 이를 통해 개발금융기관으로서 산업은행은 물론 일반 상업은행을 다시 국가가 소유하게 되는 제도적 기반을 마련하였다. 이런 기반 위에서 정부는, 우선 국내에서 최대한 자금을 동원하고, 그러한 자금을 정부의 중화학공업 육성정책의 필요에 따라 배분할 수 있게 되었다.

자본축적이 미약한 상태에서 중화학공업을 건설하기 위해서는 외자도입이 더 중요하다.⁹ 이에 정부는 외자도입을 촉진하는 법률을 제·개정하기 시작했는데, 우선 박정희

8 수출 지원정책이 강화되기 시작하는 것은 1950년대 후반부터이지만, 1964년 5월에 취해진 환율현실화조치는 수출주도공업화 정책의 본격적인 추진에 매우 중요한 전기였다. 이를 계기로 수출 지원정책은 선별적인 방식에서 자동 지원방식으로 전환될 수 있었다(최상오 2010).

9 제1차 계획의 경우 계획기간 동안 총 외자 투자액은 6억 84백만 달러였는데, 원조가 차지하는 비중은 5%였고 차관이 차지하는 비중은 62%였다(경제기획원 1962, p.83).

정부는 1960년 1월에 제정된 ‘외자도입촉진법’을 개정하여 투자국 범위를 넓혔다.¹⁰ 다음에 1961년 11월에 ‘외자도입 운영에 관한 기본 지침’을 제정하여 외국인 직접투자에 더해 차관을 도입할 수 있는 제도적 기반을 마련하였다. 그러나 국제금융시장에서 신용이 없는 국내 기업이 차관을 도입한다는 것은 쉬운 문제가 아니었다. 이에 박정희 정부는 1962년 7월에 ‘차관에 대한 지불보증에 관한 법률(법률 제1115호)’을 제정하여 민간 기업의 차관 도입을 장려하였다.¹¹ 정부는 이렇게 도입된 외자를 정부의 산업정책에 조응하여 배분하기 위해 1961년 7월에 경제기획원을 설립하고 같은 해 10월에 외자도입국을 신설하여 외자의 도입과 배분에 관한 결정을 경제기획원에 집중시켰다(강광하·이영훈·최상오 2008).

1960년대 중반 이후 중화학공업화 정책은 변화되어 갔다. 1960년대 초기의 중화학공업화 정책은, 기본적으로 국내 수요를 국내 생산을 통해 공급하고 그를 통해 외환을 절약하겠다는 수입대체공업화 정책에 입각하여 추진되었다. 그러나 수입대체공업화에 근거한 중화학공업 육성정책은, 1) 규모의 경제를 이용할 수 없어 경제성이 없고, 2) 박정희 정부의 성장 제일주의 목표를 달성시킬 수 없다는 한계를 갖고 있었다. 따라서 이러한 문제를 해결하기 위해서는 중화학공업의 수출산업으로의 육성이 요구되었다.¹² 초기의 시행착오를 겪으며 박정희 정부는 1960년대 중반 이후 공장을 새로 건설되거나 시설을 증설할 때에는 이를 통해 생산되는 제품은 반드시 수출할 것을 요구하였다.¹³ 한편 1967년 이후 7개의 개별 공업진흥법이 제정되면서 상공부의 역할이 중요해졌다. 주지하듯이 상공부는 공업부문을 관장하는 정부 기관이기 때문에 개별 산업 육성정책을 전략적이고 장기적인 관점에서 추진하기 시작하였다(이상철 2014, 80-84).

10 1960년 1월에 제정된 외자도입촉진법(법률 제532호)에서는 한국과 우호통상 및 항해조약을 체결한 국가의 국민, 즉 미국인에게만 적용되었는데, 1961년 8월에 이 법을 개정하여 한국과 외교관계를 맺고 있는 모든 나라에 적용하여 범위를 확대하였다.

11 차관 도입에 대한 정부의 지불보증은 1961년 11월에 결정한 것이었다(경제기획원, 「외자도입 운영에 관한 기본지침의 건」, 『국무회의 안건철』, 1961.11.28). 한편, 민간 기업의 차관 도입에 대해 정부가 지불보증을 해주는 경우는 세계에서 유례를 찾기 어렵다고 한다(김흥기 편 1999).

12 수입대체공업화 정책은 애초부터 박정희 정부의 성장 제일주의 목표를 달성할 수 없는 정책이었다. 제한된 국내시장을 기반으로 한 수입대체공업화는 조만간 시장 제약 때문에 한계에 봉착할 것이 분명하기 때문이다.

13 이상철(1997) 화학섬유공업 사례 참조. 이상철(2014, 84-87) 시멘트공업 사례 참조. 이 두 업종의 경우 1967년부터 수출산업으로 육성하기 위한 정책이 구체화되기 시작하였다.

1960년대 초반 이후 급속한 수출 성장과 1965년 한일 국교 정상화로 외자 공급이 원활하게 되면서 정부의 중화학공업 육성정책은 본격적으로 실행되었고 중화학공업은 서서히 성장하기 시작하였다.

3) 1970년대 중화학공업화 정책

1970년대 중화학공업화 정책은 1973년 1월 대통령의 중화학공업화 선언을 기점으로 공식적으로 발표되었다. 그러나 대통령의 이 선언은 이미 1971년부터 정부 내에서 준비되어 1972년 12월에 완성된 ‘공업구조개편론’을 공식화한 것에 다름 아니었다(박영구 2005, 404-405). 정부는 이것을 본격적으로 추진하기 위해 중화학공업추진위원회 기획단을 조직하고 1973년 6월에 ‘중화학공업 육성계획’을 작성하여 발표하였다.¹⁴ 이 계획에 따르면, 정부는 1973년에서 1981년까지 철강공업, 금속공업, 기계공업, 조선공업, 전자공업, 화학공업 등과 같이 6개 업종을 육성하여 공업 구조를 고도화하며, 이에 필요한 재원으로 외자 58억 달러, 내자 38억 달러, 합계 96억 달러를 투입하기로 했다.¹⁵ 이상의 정부의 중화학공업화 정책은 1979년 경제안정화 정책이 수립되자 일시 중단되었다가 1980년 9월에 중화학공업추진위원회 기획단이 해체되면서 공식 폐기되었다.

1970년대는 1960년대 후반에 시행된 중화학공업화 정책을 이어받으면서 이 과정에서 얻은 경험을 바탕으로 그것과 구분되는 중화학공업화 정책을 시행한 시기였다. 이 시기 중화학공업화 정책의 가장 중요한 특징은 처음부터 수출지향공업화에 근거하여 정책을 추진했다는 점이다. 성장 제일주의를 채택했던 박정희 정부는 높은 목표 성장률을 달성하기 위해서는 수출이 빠르게 증가해야 한다는 점을 잘 알고 있었기 때문에 처음부터 중화학공업을 세계시장에서 경쟁력을 갖는 수출산업으로 육성하고자

¹⁴ 정부가 청와대 직속의 중화학공업추진위원회 기획단을 별도로 설치한 것은 경제기획원, 상공부, 건설부 등과 같이 각 부처에 각자의 업무를 맡기게 되면 부처 간에 혼선이 생기고 만족할만한 성과를 거두기 어렵다고 판단해서, 관련 부처의 기능을 종합 조정하고 중화학공업화 정책을 보다 강력히 추진할 수 있는 기구가 필요하다고 생각했기 때문이었다(김용환 2002, 112).

¹⁵ 96억 달러에는 상기 6개 업종 이외에 기타 업종의 7억 달러가 포함되었다(중화학공업추진위원회 1973, 15). 1971년 명목 국민총생산(GNP)이 95억 달러, 1972년에 108억 달러였음을 고려할 때, 중화학공업 육성계획은 대규모 투자 사업이었음을 알 수 있다.

하였다.¹⁶

막대한 투자가 요구되는 중화학공업화를 위해 정부는 두 가지 정책을 시행하였다. 하나는 1972년 8.3조치를 제정·공포하여 비제도 금융시장에서 발생한 사채를 조정하는 특단의 조치를 시행하여 기업들의 재무구조를 개선시켜 주었다.¹⁷ 다른 하나는 이들 기업을 중화학공업화 정책에 적극 끌어들이기 위해 대규모 투자에 따른 위험을 줄여줄 필요가 있었다. 물론 이 이전에도 개별 공업진흥법에 근거하여 중화학공업 육성에 필요한 자금을 공급할 수 있었지만, 1970년대에 들어와서는 민간 기업이 떠안아야 할 위험을 분산시킬 수 있는 체계적인 재정·금융정책이 요구되었다. 1973년 12월에 공포한 국민투자기금법(법률 제2,635호)은 이에 해당하는 대표적인 사례이다.

1970년대는 정부가 중화학공업을 본격적으로 육성하려고 강력한 정책을 시행한 시기였다. 더욱이 정부고속도로 건설과 같은 대규모 프로젝트를 성공적으로 마무리한 이후여서 기업들도 성공에 대한 자신감이 충일되어 있었던 때여서 중화학공업화가 빠르게 진행된 시기였다.

2. 현대그룹의 성장과 주요 계열기업

1) 현대의 성장과 위상 변화

1960년대 이후 한국 경제는 수출지향공업화 정책과 중화학공업화 정책을 통해 빠르게 성장하였다. 이 과정에서 정부는 선택과 집중 전략, 즉 특정 산업을 ‘선택’하고 소수 기업에 자원을 ‘집중’적으로 배분하는 전략을 채택하여 한국경제의 성장과 함께 대기업도 동시에 빠르게 성장하는 패턴을 보였다. 가령 500인 이상의 종업원을 고용하고 있는 대기업 수는 1960년 32개(전체에서 0.2%)에 불과했지만, 1967년에 150개(0.6%), 1972년에 298개(1.3%), 1979년에 632개(2%)로 빠르게 증가하였다. 대기업의 성장은 다른 질적 지표를 통해서도 분명히 확인할 수 있다. 전체 종업원 수에서 대기업이

16 중화학공업추진위원회 1973, 8-9. 수출에서 중화학공업 제품이 차지하는 비중은 1972년에 27%였는데, 중화학공업화를 통해 수출 100억 달러를 달성하기로 한 1981년에는 51%를 차지할 것으로 계획하였다(중화학공업추진위원회 1973, 95).

17 이때 신고한 채무기업은 총 40,677개였는데, 이 중에서 1억 원 이상의 돈을 빌린 기업은 547개였으나 이들의 금액이 전체 금액에서 차지하는 비중은 53%로 대기업의 채무가 아주 심각했음을 알 수 있다(한국은행 1973).

차지하는 비율은 1960년 13%, 1967년 28%, 1972년 38%, 1979년 43%였고, 전체 부가가치에서 대기업이 차지하는 비율은 각각 18%, 41%, 54%, 55%였다.¹⁸

〈표 2〉 산업분류별 공장 설립 추이

산 업	1945-60년	고도성장기		
		1961-70년	1971-75년	1976-80년
경공업	-	-	-	현대종합목재(78)
중화학공업	금강스레트(58)	현대양행(62) 현대자동차(67) 현대콘크리트(69) 현대시멘트(70)	현대중공업(73) 한국프랜지공업(74) 고려화학(74) 현대미포조선(75) 현대강관(75) 현대알미늄(75)	현대엔진공업(77) 현대정공(77) 인천제철(78) 현대차량(78) 현대중전기(78)
건설, 관광 등 서비스업	현대건설(50) 현대상운(50)	금강개발(68)	현대종합기술개발(74) 현대자동차서비스(74)	한국도시개발(76) 아세아상선(76) 한국포장건설(76) 고려산업개발(76) 현대종합상사(76) 한라건설(77) 현대산업개발(77)

주 : 1) 괄호 안의 숫자는 설립연도를 나타냄.
 2) 상호가 변경된 경우 변경된 상호로 기록했지만, 연도는 최초 설립연도를 기록했다.

현대는 한국 경제의 성장과 마찬가지로 1960년대 이후 급속한 성장과정을 밟아왔다. 〈표 2〉에서 확인할 수 있듯이, 1950년 1월에 현대건설이 설립되고 추가로 2개의 기업이 새롭게 설립되었지만,¹⁹ 현대건설을 제외하고는 뚜렷한 성과를 거두지 못하였다. 이 결과 1960년대 초반까지만 하더라도 현대 그룹은 우리나라 10대 재벌에 포함되지

¹⁸ 한국산업은행 1967, 70-71; 경제기획원 1974, 42-43; 경제기획원 1981, 40-41. 출하액 기준 상위 100대 기업이 전체 광공업 출하액에서 차지하는 비중은 1977년 45%였고, 1980년에는 46%였다(경제기획원 1984, 101-102).

¹⁹ 현대그룹의 시초는 현대건설이 설립되기 이전부터 움트기 시작하였다. 잘 알려져 있듯이, 정주영 회장은 식민지 시기부터 경일상회와 아도서비스를 설립하여 쌀가게와 자동차 정비업을 운영했고, 해방 직후에는 현대자동차공업사(1946년)와 현대토건사(1947년)를 설립하였다. 1950년에 설립된 현대건설은 현대자동차공업화와 현대토건사를 통합하여 설립한 회사였다.

않았고 현대에 속한 기업 중 매출액 기준으로 50대 기업에 포함된 기업은 하나도 없었다(송병락 1992, 306).

1960년대 이후, 특히 1970년대 이후 현대는 빠르게 성장하였다. <표 2>에서 확인할 수 있듯이, 현대는 정부의 중화학공업 육성정책에 순응하여 빠르게 성장했음을 알 수 있다. 앞에서 지적한 바와 같이, 1950년대의 산업정책은 중화학공업화 정책보다 전후 재건사업과 경공업 육성정책에 초점을 맞추고 있었는데, 현대는 전후 재건사업에 직접 연관되는 건설업에 진출하였다. 그렇지만, 이 시기에는 원조에 의존하던 시기로서 경제가 완만하게 성장했고, 대규모 건설사업보다는 파괴된 시설을 복구하는 시기여서 현대건설의 위상 변화는 두드러지지 않았다. 시기마다 차이가 있지만, 1960년대 이후의 산업정책은 중화학공업화 정책 위주로 추진되었는데, 현대는 이러한 정부 정책에 순응하여 주로 중화학공업 부문에 진출하였다. <표 2>에서 확인할 수 있듯이, 1978년에 현대종합목재주식회사²⁰가 설립된 것을 제외하면, 경공업 부문에서 설립된 공장은 없다. 반면에 1967년 현대자동차, 1970년 현대시멘트, 1973년 현대중공업, 1977년 현대정공 등과 같이 현대의 대부분의 공장은 중화학공업 부문에서 설립되었다.

<표 3> 시기별 한국 10대 재벌 변천 추이

순위	1960년대 초기 (1960년)	1970년대 초기 (1972년)	1970년대 후기 (1979년)	1980년대 후기 (1987년)
1	삼 성	삼 성	현 대	현 대
2	삼 호	릭 키	릭 키	삼 성
3	개 풍	한 진	삼 성	릭 키 금 성
4	대 한 전 선	신 진	대 우	대 우
5	락 희	쌍 용	효 성	선 경
6	동양시멘트	현 대	국 제	쌍 용
7	극 동 해 운	대 한 전 선	한 진	한 국 화 약
8	한 국 유 리	한 국 화 약	쌍 용	한 진
9	동 립 산 업	극 동 해 운	한 국 화 약	효 성
10	태 창 방 직	대 농	선 경	롯데

출처 : 조동성 1990, 217.

²⁰ 처음 1978년 1월에 설립되었을 때에는 금강목재공업주식회사였다가 1980년 1월에 현대종합목재산업주식회사로 변경되었다.

〈표 3〉은 1960년대 이후 한국 재벌(대규모 기업집단)의 순위를 정리한 것인데, 1970년대 초까지만 하더라도 한국 재벌의 순위 변동이 매우 심하였다. 1960년에 10대 재벌에 포함된 재벌 중에서 1972년까지 그 지위를 유지한 재벌은 삼성, 럭키, 대한전선, 극동해운 4개뿐이고, 나머지 6개는 새로 교체되었다. 그러나 그 이후가 되면 10대 재벌 내에서의 지위 변동이 거의 없어 재벌체제가 안정되었음을 보여주고 있다. 앞에서 지적한 바와 같이, 정부의 중화학공업화 정책에 적극 순응했던 현대는 1960년대 후반 이후 빠르게 성장하여 1972년에 10대 재벌 내에 처음 포함되었고, 그 이후에도 계속 성장하여 1979년에는 마침내 재계 제1위의 기업집단으로 성장하였다.²¹ 현대의 재계 제1위의 지위는 그 이후에도 계속 유지되어 현대그룹이 현대자동차그룹으로 분리된 2000년까지 이어졌다.²² 이것은 대규모 설비투자와 투자의 회임기간이 길어 리스크가 큰 중화학공업 부문에 주로 진출한 현대가 이 부문에서 빠르게 성공하여 달성할 수 있었던 성과였다.

2) 주요 계열기업

1960년대 중반 이후 현대의 계열기업은 활발하게 설립되었는데, 그 특징은 두 가지이다. 우선 공업발전 수준과 자원 제약을 고려하여 공장 건설은 단계적으로 전개되었다. 즉, 현대는 후방연쇄효과가 큰 최종재 생산부문에 먼저 진출했는데, 이것은 두 가지 이점을 갖는다. 하나는 공장 건설과 동시에 제품을 생산하고 판매할 수 있어 대규모 투자에 따른 위험을 낮출 수 있는 이점을 갖고 있다. 다른 하나는 최종재 산업의 성장과 함께 중간재 수요를 증대시켰다는 점이다. 현대는 이를 기반으로 중간재 산업을 설립하였다. 〈표 2〉에서 확인할 수 있듯이, 1967년의 현대자동차와 1973년의 현대중공업 설립한 것과 같이 현대는 처음에 최종재 산업을 건설·육성한 다음, 70년대 후반에 중간재 생산부문에 진출해 갔다.

성장과정에서 발견되는 또 다른 특징은 기존 기업을 인수합병하여 성장한 것이 아니

21 1976년은 현대에게 매우 특별한 해이다. 국내에서 지위가 급격히 상승했음은 물론 세계에서의 위상도 빠르게 상승하여 미국 경제전문지 『포춘』은 1976년에 현대를 처음으로 500대 기업에 포함시켰다(정주영 1998, 249).

22 공정거래위원회 1992, 64; 공정거래위원회 1993, 83. 공정거래위원회 1997, 150. 현대자동차그룹과 분리된 직후인 2001년에는 현대의 재계 순위는 2위였고, 현대중공업그룹과 분리된 2002년에는 8위로 떨어진 반면에, 현대자동차그룹은 4위를 차지하였다(공정거래위원회 홈페이지<기업집단정보포털>).

라 새로운 공장을 설립하며 성장하였다는 점이다.²³ 이 과정에서 발견되는 흥미로운 점은 새로운 사업으로의 진출은 먼저 기존 기업의 한 사업부로 운영했다가 일정 정도 규모로 성장하게 되면 새로운 기업으로 분리·독립시켰다는 점이다. 가령 1970년에 설립된 현대시멘트는 공장이 완공된 1964년에는 현대건설 사업부로 운영되다가 1970년에 독립기업으로 분리되었다.²⁴ 이런 특징은 자동차공업과 조선공업에서 전형적으로 나타났다. 현대자동차서비스는 현대자동차의 A/S센터와 부품사업부가 분리되어 1974년에 설립되었고, 현대정공은 현대자동차서비스에서 부품사업부를 분리하여 1977년에 설립되었다. 현대엔진공업은 현대중공업의 엔진사업부가 분리되어 1977년에 설립되었고, 현대차량은 현대중공업의 기관차사업부와 증기사업부가 분리되어 1978년에 설립되었고, 현대중전기는 현대중공업의 전기사업부가 분리되어 1978년에 설립되었다. 이와 같이 현대는 처음에는 중요 기업의 사업부로 운영하다 본격적으로 육성하고자 할 때 독립기업으로 분리하는 것이 일반적인 성장패턴이었다.

이를 통해 두 가지 사실을 확인할 수 있다. 하나는 통상 우리나라 재벌은 기존 기업과 전혀 연관되지 않는 비관련 다각화를 통해 성장해왔다고 주장했지만, 관련 다각화를 통해 성장한 현대의 경우에는 이런 주장을 그대로 적용할 수 없다는 점이다. 또한 이런 특징은 암스덴(Amsden 1989, 126-127)의 주장과 상반되어 더욱 주목된다. 즉, 그녀는 후발공업국에서는 기업들이 새로운 사업에 필요한 원천기술을 갖고 있지 않아 해외에서 기술을 수입해서 그 사업을 영위하기 때문에 새로운 기업을 설립하는 방식으로 성장하는 것이 일반적이라고 주장하였다. 현대의 사례가 한국에서 얼마나 일반화할 수 있을지 정확히 알 수 없지만, 주목되는 사실이다. 다른 하나는 재벌이라는 범위의 경제가 기업 성장의 중요한 기반이 되었다는 점이다. 예를 들어 기존 기업의 사업부로 운영해서 그 기업의 경영자 능력, 중간 관리자와 엔지니어 등을 공동 사용할 수 있어 새로운 업종으로 진출하는데 따른 위험을 크게 낮출 수 있었다.

23 정주영 회장은 다른 사람이 설립한 기업을 인수하는 것을 매우 꺼렸다고 한다(정주영 1998, 250). 유일한 예외는 1978년에 국영 적자기업이었던 인천제철과 대한알루미늄을 공개 입찰 경쟁으로 인수한 것인데, 이것은 1) 정부의 공기업 민영화 방침에 따른 인수 요구를 끝까지 못 들은 척할 수가 없었고, 2) 조선을 비롯한 각종의 국내외 공사에 상당량의 철강재와 알루미늄이 반드시 필요했기 때문이며, 3) 두 기업이 개인 기업이 아닌 국영기업이었기 때문이라는 것이다(정주영 1998, 251).

24 처음에 현대건설 사업부로 운영되었다가 독립기업으로 분리된 기업은 현대종합기술개발주식회사(1974), 한국도시개발주식회사(1976), 한국포장건설주식회사(1976), 현대중합목재산업주식회사(1978) 등이다.

〈표 4〉 현대의 주요 10대 기업

(단위 : 100만 원, %)

1992			1994		
순위	회사명	매출액	순위	회사명	매출액
1	현대종합상사	11,220,569	1	현대종합상사	12,840,802
2	현대자동차	6,079,027	2	현대자동차	9,052,254
3	현대자동차서비스	3,220,122	3	현대자동차서비스	4,711,428
4	현대건설	2,697,398	4	현대중공업	3,122,870
5	현대중공업	2,421,800	5	현대건설	3,101,131
6	현대정공	1,264,054	6	현대전자산업	2,085,052
7	현대산업개발	1,181,623	7	현대정공	1,584,369
8	현대전자산업	1,057,989	8	현대상선	1,378,039
9	인천제철	917,493	9	인천제철	1,213,501
10	현대상선	876,586	10	현대산업개발	1,184,094
소계1	5대 기업	25,638,916	소계1	5대 기업	32,828,485
소계2	10대 기업	30,936,661	소계2	10대 기업	40,273,540
총 계	현대그룹 전체	34,631,220	총 계	현대그룹 전체	45,294,872
비율1	5대 기업	74.0	비율1	5대 기업	72.5
비율2	10대 기업	89.3	비율2	10대 기업	88.9

출처 : 최승노 1995, 164-166.

현대의 계열기업 수는 시기마다 다소의 차이가 있지만, 1990년대에는 대략 30~40개 (비금융 제조업)의 계열기업을 보유하고 있었다. 〈표 4〉는 이 가운데 현대의 10대 계열기업을 정리한 것인데, 두 가지 사실을 알 수 있다. 하나는 현대의 주요 계열기업 사이의 순위 변동은 크지 않았다는 점이다. 물론 성장 산업을 영위하는 기업의 순위가 상승하는 경우도 있었지만, 10대 계열기업은 안정되어 있었다.²⁵ 다른 하나는 이들 10대 기업, 좀 더 세분하면 5대 기업이 현대 그룹 전체에서 차지하는 비중이 매우 높다는 점이다. 1992년에 5대 기업과 10대 기업이 현대 전체의 매출액에서 차지하는 비율은 각각 74%와 89%였고, 1994년에도 비슷하게 73%와 89%를 차지하였다. 현대 그룹 전체의 성장은 이들 상위 기업의 성과에 크게 의존하였다.

²⁵ 이 중에서 7개 기업이 매출액 기준 한국 50대 기업에 포함되었다(송병락 1992, 306).

Ⅲ. 최종재 중화학공업 육성과 수출산업으로 성장

정부의 산업정책은 특정 산업이 성장하는데 매우 중요한 역할을 수행한다. 특히 중화학공업처럼 대규모 투자가 요구되는 산업에서는 대규모 투자에 따른 위험을 공유하는 정부의 재정·금융정책은 민간 기업의 참여를 유도하는데 결정적인 역할을 수행했다고 할 수 있다. 그렇지만 정부의 산업정책이 특정 산업이나 기업의 성장을 보장해주는 것은 아니다. 정부는 수입되는 기술에 대한 충분한 지식이 없거나 잘못된 정보에 근거하여 정책결정하거나 정부 관료가 이해관계에 사로잡혀 올바른 정책을 수립·시행할 수 없는 경우도 많다.²⁶ 따라서 기업의 성장을 정부 정책의 영향만으로 설명할 수 없으며 기업 차원에서의 경쟁력을 갖추기 위한 노력을 검토할 필요가 있다. 자본축적이 미약하고 기술발달 수준이 낮은 후발공업국에서 중화학공업 부문에 진출한 민간 기업이 수출산업으로 성장한다는 것은 결코 쉬운 문제가 아니다. 여기에서는 현대중공업²⁷과 현대자동차를 사례로 하여 어떤 과정을 거쳐 공장이 건설되고 궁극적으로 수출산업으로 성장했는지를 검토하기로 한다.

1. 공장 건설과 자주적 기술도입

경제개발 초기단계에서 특정 산업을 영위하는 기업의 설립은 정부의 산업정책과 밀접히 연결되어 있다. 정부는 성장기여도 및 부가가치 유발효과, 외화 가득 및 절약효과, 현재 및 장래의 국내자원 활용도, 전후방 연관효과 등과 같이 국민경제의 관점에서 육성할 필요가 있다고 인정되는 산업을 선정하여 경제개발계획이나 특정 산업 육성계획 등을 통해 이들 산업을 민간부문에 공표하였다(중화학공업추진위원회 1973, 6).

26 이상철은 정부의 산업정책이 처음부터 완성된 것이 아니라 시행착오를 겪으며 학습을 통해 점진적으로 완성되어 갔다고 주장하였다. 가령 정부의 육성여지가 매우 강했던 철강산업 육성이 1960년대에 실패했던 것은 산업정책이 기업들의 참여와 생산성 향상 노력을 유인할 정도로 잘 짜여지지 않았기 때문이라고 지적하였다(이상철 2004; 이상철 2007). 1960-70년대 교환기산업이 만성적인 초과수요 상태에 빠진 것은 자동교환기산업처럼 첨단기술산업의 경우에는 정책입안자가 급변하는 선진 교환기술에 대한 충분한 정보를 파악하는 것이 중요한데, 이에 대한 충분한 지식을 보유하고 있지 못해 잘못된 정책을 시행했기 때문이었다(이상철 2011).

27 현대의 조선사업은 1970년 3월에 현대건설 조선사업부로 출발했다. 이때에는 현대건설 울산조선소로 불리다가 1973년 12월에 현대건설로부터 독립하여 현대조선중공업주식회사로 불렸고, 마침내 1978년 3월에 현대중공업주식회사로 사명을 변경하였다. 여기에서는 이 모두를 현대중공업으로 통일하여 부르기로 한다.

이에 근거하여 정부는 지원정책을 시행하지만, 기업 성장에는 공장 건설 과정에서 자본과 기술을 어떤 방식으로 도입하느냐가 더욱 중요하다. 여기에서는 상기한 두 기업의 사례를 통해 현대의 외국자본 도입의 특징을 살펴보기로 한다.

1) 조선공업

조선공업 육성은 정부 수립 직후부터 주장되었다. 해상 수요량은 급격히 증가하고 있는데, 이것을 소화할 수 있는 선박이 절대적으로 부족해서 정부는 1949년 산업증산 5개년계획, 1953년 5개년 조선계획, 1956년 해무청 5개년 계획조선 등과 같이 수시로 조선공업 육성계획이 수립되었으나 재원 부족으로 그 어느 것 하나 제대로 실천되지 못했다(배석만 2005, 159-178). 경제개발이 본격적으로 진행된 박정희 정부 하에서 선박 수요는 1962년 7,904톤, 1965년 74,673톤, 1969년 270,968톤으로 빠르게 증가하였는데, 이 대부분은 해외 중고선 도입으로 충당되어 국내 조선공업의 국제화 및 대형화에는 거의 기여하지 못하였다.²⁸

본격적인 조선공업 육성정책이 시행될 수 있는 제도적 기반이 마련된 것은 1967년 조선공업진흥법의 제정에서 비롯된다. 이를 기반으로 정부 내에서 조선공업의 건설이 구체화된 것은 1970년에 수립된 4대 핵심 공장 건설계획의 일환으로 조선소 건설이 명문화되면서부터였다.²⁹ 정부가 이들 산업을 건설하려고 한 중요한 이유는 방위산업의 육성과 함께 포항제철의 건설이 확정된 상황에서 철강에 대한 수요를 확보하기 위한 것이었다. 조선공업의 경우 1960년대 후반부터 당시 김학렬 경제부총리가 정주영 회장에게 조선소 건설을 권유했다고 한다(정주영 1998, 163). 현대가 1969년 초에 조선공업에 진출하려고 계획했던 것은 이상과 같이 정부의 조선공업 육성 의지가 분명했기 때문이었다.

그러나 자본축적이 미약하고 기술발달 수준이 낮은 후발국에서 근대적인 설비를

28 선박 수요 중에서 해외 중고선 도입이 차지하는 비율은 1962년 41%, 1965년 81%, 1969년 86%였다(현대중공업주식회사 1992, 90)

29 1969년 11월에 미국 MIT대학 교수이자 베텔연구소 수석 연구원인 해리 최(최영화) 교수와 KIST에 발주한 중공업 건설의 타당성에 관한 최종 보고서가 1970년 5월에 제출되었는데, 이 보고서에서 중기계, 주물선, 특수강, 조선소 4개 공장을 중점적으로 건설·육성할 것을 제안하였다(김성남박기주 2014, 105). 통상 이것을 4대 핵심공장 건설 사업이라고 부른다.

갖춘 공장 건설은 외국에서 자본과 기술을 안정적으로 도입할 수 있을 때 가능하다. 이것은 외국 선진기업과의 합작 투자와 후발국 현지 기업이 차관과 기술도입을 주도하는 두 가지 방법을 생각할 수 있는데, 현대가 처음 추진한 것은 전자였다. 즉, 현대는 1969년 1월부터 일본의 미쓰비시중공업과 합작을 통해 조선소를 건설하려고 하였다. 당시 일본은 세계 조선 산업을 선도하고 조선의 대형화를 주도하고 있어 미쓰비시중공업과의 합작을 통해 조선소를 건설하는 방법은 최신의 조선기술을 도입할 수 있고, 공장 건설, 배 건조 및 조선소 운영 경험이 없는 현대의 입장에서 조선소 경영에 따른 위험을 낮출 수 있는 이점을 제공하는 것이었다. 이에 현대는 1970년 3월에 현대건설 내에 조선사업부를 설치하고 조선소 건설을 본격적으로 추진하였다.³⁰

그러나 일본 조선기업과의 합작 투자는 현대 조선소를 자신들의 하청기업으로 만들려는 실제적인 문제가 노정되었다. 이것은 현대와의 갈등 요인이었고, 두 가지 문제에서 분명하게 표출되었다. 우선 공장 규모에 대한 생각이 달랐다. 현대는 처음부터 조선 사업을 수출산업으로 육성하기 위한 전략에 근거하여 대형 조선소를 건설하려고 한 반면에 일본 측은 기술능력의 한계를 들어 5만 톤급의 조선소 건설을 주장하였다.³¹ 다음에 일본 조선기업은 현대 조선소에 조선 기술과 경영 노하우를 전수했을 때 발생하는 ‘부메랑효과’를 우려하여 현대 조선소의 경영권을 장악하려고 하였다. 현대는 외국 기업의 하청기업으로의 전략은 물론 경영권을 넘겨주는 것을 원하지 않았기 때문에 합작투자 이외의 독자적인 차관 도입 방법을 강구해야만 했다.

자주적으로 기술과 차관을 도입하여 공장을 건설할 경우 많은 위험이 수반된다. 우선 국제적 신용이 축적되지 않아 차관 도입선을 확보하는 것도 중요하며, 다음에 기업의 요소부존조건이나 기술능력에 부합하는 기술이 무엇인지 등을 결정해야 한다. 현대는 비협조적인 태도를 보였던 일본보다 유럽지역에서 차관과 기술 도입선을 찾으려고 노력했다. 마침내 1971년 9월에 영국 애플도어사와 스코트 리스고우 조선 회사와

30 산업분류로 볼 때 조선업과 건설업은 전혀 다른 업종으로 분류된다. 그러나 정주영 회장은 배를 만드는 조선(ship building) 공정이 시설물이나 구조물의 건설 과정과 유사한 것으로 생각하여서 현대건설 산하에 조선사업부를 설치하였다(현대중공업주식회사 1992, 239).

31 일본 미쓰비시중공업은 1970년 4월에 발표된 주은래 4원칙에 제약되어 현대와의 합작 추진을 포기하였다. 이에 정부는 일본 정부에 조선사업 협력을 정식으로 요청했고, 일본 정부에서는 통산성 아까자와 중공업국장을 단장으로 한 조사단을 파견하여 현지조사를 실시해서 5만 톤급 이상의 조선소 건설은 불가하다는 판정을 내려 최종적으로 협력 불가 결정을 내렸다(현대중공업주식회사 1992, 247-249).

기술협력계약을 체결했고, 이에 근거하여 영국 버클레이즈 은행으로부터 차관을 도입하고자 하였다. 자주적으로 기술과 차관을 도입하여 공장을 건설하는 전략은 많은 위험이 수반되는 것이지만, 장기적인 관점에서 볼 때 현대중공업의 성장을 가능하게 한 요인이었다.

2) 자동차공업

1960년대 중반까지 자동차공업은 본격적으로 육성되지 못하였다. 1950년대에는 정부의 제대로 된 육성정책이 없는 속에서 국내 수요를 충족시키기 위한 민간 기업 차원의 노력이 이루어진 시기였다. 1960년대 초에는 정부의 육성정책이 제시되었지만, 기존 공장을 활용한 수입대체 수준의 공장 규모만을 고려했고 육성정책의 대상이 완성차 업체에 한정되어 부품공업의 성장이 억제되는 문제가 있었다. 예를 들어 1964년에 수립된 ‘자동차공업육성계획’은 완성차 업체를 하나로 통합하려고 했지만 규모에 대한 이해가 결여되어 있었고, 기존 부품업체와의 수직 계열화를 지향하여 많은 혼란만 초래되었다(박이택 2014). 이 결과 이 기간 동안의 자동차 생산량은 매우 적었다. 한국 최초의 자동차가 생산된 1955년의 자동차 생산 대수는 다섯 대였고, 1962년에는 1,777대로 증가했다가 그 이후 다시 감소하여 1965년에는 141대 생산에 머물렀다.

1967년 기계공업진흥법이 제정되면서 자동차공업이 발전할 수 있는 토대가 마련되었다. 이를 계기로 정부는 자동차공업에 필요한 다양한 지원정책을 마련할 수 있었고, 자동차공업 발전의 토대가 되는 부품공업을 정책 대상에 포함시켰으며, 마지막으로 자동차 제조공장 허가 기준을 엄격히 규제하여 규모의 경제를 고려하기 시작하였다.³² 다시 말하면, 자동차공업에 진출하여 정부의 지원을 받기 위해서는 상당한 정도의 설비를 갖추어야 했다. 당시 이 조건을 충족하는 회사는 신진자동차, 하나뿐이었으나 현대자동차는 정부가 제시한 자동차 제조공장 허가기준을 갖춘다는 조건으로 1967년 12월에 공장 설립 인가를 받았다.

현대가 자동차공업 진출에 적극적이었던 것은 향후 수송 수요가 빠르게 증가할 것이

³² 새로 제정된 허가기준은 다음과 같다 : 1) 시설 기기의 보유액이 미화 700만 달러 이상이거나 외자도입 승인을 얻은 업체, 2) 선진국과 기술 제휴를 한 업체, 3) 공장부지 30만 평 이상, 건평 1만 평 이상 되는 업체, 4) 조립, 도장 장치나 100만 달러 이상인 업체, 5) 보디, 프레임 제작 설비가 100만 달러 이상인 업체(현대자동차주식회사 1987, 29-30).

예상되었기 때문이었다. 당시 세계은행은, 제2차 경제계획이 차질 없이 추진될 경우 승용차는 6%, 택시와 마이크로버스는 13.5%, 버스는 17%, 소형차는 20%, 트럭은 14% 씩 매년 증가할 것이라고 전망하였다(정주영 1998, 134). 이에 현대는 1967년 초에 한국 진출을 모색하고 있던 포드와 기술제휴 협상을 본격적으로 추진하여 1967년 10월 말경에 양측 간에 대략적인 합의에 도달하였다. 상기한 바와 같이, 현대가 1967년 12월에 공장 설립 인가를 받을 수 있었던 것은 포드와의 기술제휴 성사가 기반이 되었고, 이를 토대로 현대는 1968년 3월부터 본격적인 공장 건설에 착수하였다.

자본과 기술이 부족한 현대자동차도 조선사업과 마찬가지로 외국기업과의 합작투자를 통해 공장건설을 추진해야 했다. 상기한 바와 같이 현대는 당시 국제 자동차 제조사였던 포드와 기술제휴계약을 체결했지만, 문제는 그 조건이었다. 포드는 현대가 일관공정시스템을 갖춘 독립적인 자동차회사로 성장하는 것을 원하지 않았고 포드 지원 하의 조립업체와 일부 부품에 대해 포드의 하청업체로서의 역할을 원했기 때문에 현대자동차의 경영에 직접 참여할 수 있는 합작회사 설립을 원했다. 그러나 현대는 포드와의 기술제휴를 통해 일관생산체계의 종합 자동차 공장을 만들 구상을 하였기 때문에 독립적인 회사 경영권을 유지하려고 하였다. 포드와 현대자동차의 이러한 입장 차이는 1970년 이후 엔진공장 건설을 위한 논의과정에서 분명하게 표출되었다. 현대자동차와 포드는 엔진공장 건설을 위한 논의를 진행하여 1970년 11월 30일에 합작투자 계약서에 서명을 했지만, 상기한 입장 차이로 갈등을 빚어오다 마침내 1973년 1월에 포드와의 합작투자 계약은 취소되었다(현대자동차주식회사 1987, 119-123, 161). 이를 계기로 현대는 주요 부품의 독자적인 개발과 자체 자동차 모델을 개발하여 생산하는 전략으로 변경하였다.³³

외국 선진기업의 기술지원을 통해 주요 부품을 독자 개발하고 자체 자동차 모델을 개발한다는 것은 그만큼 위험이 높아지는 것을 의미한다. 그렇다고 외국 선진기업과 합작회사를 설립하여 경영권에 제약을 받게 되면 이들 기업의 부품을 수입하여 단순 조립하는 자동차회사나 이들 기업의 부품 하청업체로 전락할 가능성이 매우 높아 국내

³³ 현대자동차의 방향 전환은 1970년에 제출된 『한국 기계공업육성방안 조사연구보고서』의 영향을 받았다. 이 보고서에서는, 1) 자동차공업이 성공하기 위해서는 외국 차형을 단순 모방해서는 안 되고 새로운 차형을 개발해야 하며, 2) 규모의 경제를 갖춘 공장을 건설하고, 이렇게 대량 생산된 자동차의 판매, 즉 수출을 적극 고려해야 한다고 지적하였다(최영화 1970).

자동차공업의 발전을 기대할 수 없게 된다. 따라서 현대자동차가 방향을 전환하여 이탈리아 설계전문 회사인 이탈 디자인사, 일본 미쓰비시 등과 자동차 설계용역과 미래형 모델 디자인을 의뢰하고 엔진, 변속기, 후차축 등의 개발계획을 수립하여 추진한 것은 현대자동차의 장기적인 발전에서 매우 중요한 결정이었다고 할 수 있다(정주영 1998, 155-156).

2. 기업가의 역할과 ‘현대정신’

기업가는 기업의 설립과 성장과정에서 매우 중요한 역할을 수행한다. 그러나 자본축적이 빈약하고 기술수준이 낮아 근대적인 대규모 공장을 설립·운영해 본 경험이 없는 산업화의 초기단계에서 기업가는 희소자원이다. 다시 말하면, 산업화의 역사가 짧지만 수출지향공업화정책에 따라 처음부터 국제경쟁력을 갖출 수 있는 대규모 공장을 건설해야 하는 상황에서 직면하는 여러 가지 어려움을 극복하게 하는 것은 기업가의 의사결정과 추진력이다. 이런 점에서 기업가는 기업 성패를 좌우하는 핵심적인 요소이다.

산업화 초기 단계에서 대규모 공장을 건설할 때 직면하는 가장 커다란 장애는 공장 건설에 필요한 자금 조달과 시장 문제이다. 근대적인 설비를 갖춘 대규모 공장을 건설하기 위해서는 대규모 외국자본의 도입이 필수인데, 국제금융시장에서 신용을 축적하지 못한 기업이 외국에서 차관을 도입한다는 것은 쉬운 일이 아니다. 즉, 국제금융기관은 기술성과 경제성의 문제를 지적하며 사업계획서를 부정적으로 평가하여 차관 제공을 거절하는 경우가 일반적이다. 1960년대 초기부터 종합제철공장을 건설하려고 했던 정부 계획이 계속 무산되었던 것은 국제금융기관으로부터 차관을 도입할 수 없었기 때문이었다. 이때 중요한 것은 차관 도입에 어려움이 있다 하더라도 그것을 극복하고 공장을 건설하겠다는 기업가의 강력한 추진의지이다. 포항제철이 마침내 공장 건설에 성공할 수 있었던 것도 공장 건설을 주도했던 정부와 박태준 회장의 추진의지가 강력했기 때문이었다.³⁴

현대가 조선공업 진출을 결정하고 공장을 건설하려고 했을 때 최대선 건조 능력이

³⁴ 포항제철은 국영기업이었기 때문에 공장 건설에 따른 위험을 정부가 상당부분 떠안았고, 박대통령의 건설의지가 공장 건설에 크게 기여하였다(김병연·최상오 2011, 18-20). 그러나 민간 기업의 경우 공장 건설에 따른 위험은 거의 전적으로 기업가가 감당해야 한다.

1만 2천 톤에 불과하여 한국에는 근대적인 설비의 대규모 공장이 존재하지 않았다(현대중공업주식회사 1992, 89). 그러나 정부가 수출지향공업화 정책에 근거하여 중화학공업 육성정책을 펼쳤기 때문에 현대는 15만 톤 규모의 조선소를 세우려고 계획하였다. 그러나 일본과의 합작기업 설립이 결렬되고 조선소 건설 방침을 차관 도입으로 전환된 이후 현대는 당시 세계적인 흐름이었던 대형화 추세에 조용하여 최대선 건조능력 50만 톤 규모의 조선소를 건설하려고 계획을 변경하였다(현대중공업주식회사 1992, 254). 이와 같이 대규모 공장을 건설할 때 제기되는 문제는 어느 기업으로부터 기술을 도입하느냐 하는 것 못지않게 차관선을 결정하고 차관을 안정적으로 조달하는 것이다. 위에서 지적한 바와 같이, 현대는 1971년 9월에 영국 애플도어사와 스코트 리스고우 조선회사와 기술협력계약을 체결한 이후 영국 버클레이즈 은행으로부터 차관을 도입하려고 했으나 이 은행은 현대의 상환 능력을 의심해서 차관 제공 조건으로 선박 수주 계약 체결을 요구하였다. 현실적으로 조선소가 설립되기 이전에 대형 유조선 수주를 차관 제공 조건으로 제시한다는 것은 차관을 줄 수 없다는 의미였으나 정주영 회장은 조선소 건설을 포기하지 않았다. 그는 결국 그리스 리바노스로부터 두 척의 유조선을 수주하여 1971년 12월에 차관 도입에 성공했고, 이를 계기로 1972년 3월에 조선소 건설을 위한 기공식을 거행하였다(정주영 1998, 173-179).

기업가의 역할은 혁신적인 사고에 근거하여 새로운 시장을 개척하는 과정에서도 확인할 수 있다. 대규모 공장을 건설할 때 직면하는 가장 중요한 애로 중의 하나는 시장 문제인데, 이것은 국내 수요를 확대하든지 아니면 해외 수요를 확대해야 해결할 수 있다. 그러나 국내 수요는 점진적으로 확대되는 경향이 있기 때문에 새로운 수요는 수출 증대를 통해 창출될 수 있다. 그런데 현대중공업의 경우 1971년 12월에 2척의 대형 유조선을 수주한 이래 1973년까지 총 10척의 대형 유조선을 수주했고 1974년 3월에 2척의 대형 유조선을 마지막으로 수주한 이후에는 1986년 이전까지 한 척의 대형 유조선도 수주하지 못했다(배석만 2011, 207; 정주영 1998, 192-193). 혹자는 이런 상황 속에서 현대중공업이 살아남았고, 1980년대 중반 3저 호황국면에서 세계 제1위의 조선소 자리를 차지할 수 있었던 것은 불가사의한 일이라고 주장한다. 그러면 대형 유조선을 한 척도 수주하지 못한 채 현대중공업이 어떻게 장기간 살아남을 수 있었을까? 바로 여기에 정주영의 혁신적 사고가 중요한 역할을 수행하였다. 1976년에

현대건설은 사우디아라비아 주베일 산업항 건설공사를 수주했는데,³⁵ 여기에서 사용되는 철 구조물을 현대중공업에서 제작하여 수송함으로써 현대는 두 가지 이득을 거둘 수 있었다. 하나는 주베일 산업항 공사의 비용을 절감할 수 있었고, 다른 하나는 현대중공업에 일감을 제공함으로써 현대중공업이 성장할 수 있는 토대가 되었다.³⁶

3. 국제경쟁력 확보를 위한 노력

한 기업이 수출기업으로 성장하기 위해서는 해외시장에서의 경쟁을 이겨내야 한다. 국제경쟁력은 세 가지 방법을 통해 갖출 수 있다. 하나는, 앞에서 지적한 바와 같이, 규모의 경제를 최대한 활용할 수 있는 시설규모의 공장을 건설하여 평균비용을 최대한 낮추는 것이고, 다른 하나는 도입한 기술이 생산과정에서 효율적으로 작동할 수 있도록 도입 기술을 개선하고 응용하는 과정을 통해 선진 기술을 따라잡는 능력을 갖추는 것이며, 마지막으로 생산비용을 절감하기 위한 기업 차원의 다양한 노력을 강구하여야 한다. 여기에서는 앞에서 다루지 않은 후자의 두 문제를 중심으로 검토하기로 한다.

1) 생산기술 따라잡기

기술도입과 관련하여 중요한 것은 어떤 기술을 도입할 것인가와 어떤 조건으로 기술을 도입할 것인가이다. 앞에서 지적한 바와 같이, 후자와 관련하여 현대에서는 합작투자 방식이 아니라 철저하게 현대 주도성에 근거하여 기술도입을 추진하였다. 물론 이것이 장기적인 관점에서 현대의 기술개발능력을 향상시키는데 크게 기여했지만, 그렇다고 기술 문제를 전부 해결해주는 것은 아니다. 설령 선진기업으로부터 기술을 도입했다 하더라도 그것이 현대의 효율적인 생산기술의 창출을 반드시 보장해주는 것은 아니다. 외국에서 수입된 기술을 따라잡기 위해서는 학습을 통해 그것을 체화한

35 주베일 산업항 건설공사는 그때까지 세계 최대의 역사였다. 공사 수주금액은 9억 4,000만 달러로 1976년 환율로 환산하면 4천 600억 원이었는데, 이것은 같은 해 우리나라 예산의 절반에 해당하는 금액이었다(현대중공업주식회사 1992, 359).

36 정주영 회장은 현대건설과 현대중공업의 관계가 매우 중요하였다고 회고하였다. 그는 '현대중공업을 빼고 현대의 해외 건설을 말할 수 없고, 해외 건설을 빼고 현대중공업을 말할 수 없다.'고 주장하였다. 또한 그는 '현대중공업과 건설의 이러한 특이한 유기적인 관계로 현대의 해외 건설 외화 가득물은 다른 건설업체의 거의 2배에 달했다.'고 지적하였다(정주영 1998, 232).

기술자의 형성 및 축적이 중요한데, 이들은 선진기업의 기술 지도를 통해 축적되었다. 1960년대 이후 일본 주도로 선박 대형화와 대량생산방식으로의 조선기술이 전환되고 있었으나,³⁷ 앞에서 지적한 바와 같이 현대는 일본과의 합작투자에 실패하였다. 이에 현대는 1971년 9월에 영국의 스코트 리스고우사와 기술도입계약을 체결함과 동시에,³⁸ 선대(slipway)건조방식을 사용하고 있던 이 회사의 조선기술을 보완하기 위해 도크건조방식(블록건조기술)에서 높은 기술 수준을 보유하고 있었던 덴마크 오덴세 조선소와 같은 시기에 기술도입계약을 체결하였다. 즉, 스코트 리스고우 회사로부터의 기술도입은 선박 건조에 필요한 설계도면과 현대중공업 기술 인력의 기술연수였고, 오덴세 조선소로부터의 기술도입은 기술 인력의 파견이었다. 이에 당시 오덴세 기술이사였던 스코(Kurt Schou)가 현대중공업의 초대 사장으로, 그가 데리고 온 오덴세 기술자가 생산부의 주요 공정에 배속되어 현장 책임자로 활동하며 현대중공업의 공장 건설과 선박 건조를 주도하였다.³⁹

그러나 그리스로부터 수주한 26만 톤급 유조선을 건조하려고 준비하는 과정에서 중요한 문제가 제기되었다. 영국의 스코트 리스고우 회사로부터 구입한 설계도면은 세밀하지 못했는데, 이것은 숙련공을 전제로 하여 설계도가 제작되어서 배의 건조에 필요한 기술의 상당 부분이 현장의 숙련공에게 체화되었기 때문이었다. 그러나 현대의 생산 현장은 비숙련공 중심으로 구성되어 있어서 오덴세 조선소의 기술자가 생산 현장을 지도한다 하더라도 스코트 회사로부터 구입한 설계도만 가지고서는 배를 건조하기 어려웠다. 이에 현대는 1972년 10월 일본 가와사키중공업과 생산설계기술도입계약을 추가로 체결하였다(동아일보 1972.10.24). 이를 통해 현대는 가와사키중공업이 건조하는 선박 일체의 설계도면을 제공받게 되었고, 대형 유조선 건조를 위해 선각(船殼), 의장(艤裝), 전장(電裝) 관련 설계기술자와 선각부문 공작기술자가 장기 체류하며 생산설계기술을 지도하였다.⁴⁰

37 일본이 영국을 제치고 진수량(進水量) 세계 1위를 차지한 것은 1956년이지만, 선박 대형화를 주도한 것은 1960년대 중반이었다.

38 대형 유조선 2척을 수주한 그리스 리바노스가 스코트 리스고우 형을 지정해서 이 회사와 기술도입계약을 체결하였다(현대중공업 1992, 273).

39 배석만 2011, 184-185. 1971년 7월에 작성한 사업계획서에는 최대 건조능력이 50만 톤급이었으나 1972년의 수정 사업계획서에서는 70만 톤급으로 확대되었고 이것은 1973년에 제1차 확장공사에 착수하면서 다시 100만 톤급으로 확대되었다(현대중공업주식회사 1992, 270-271).

〈표 5〉 선박 1회 검사 합격률

(단위 : %)

	1973	1974	1975	1976
합격률	38.1	52.6	69.7	84.1

출처 : 현대중공업주식회사 1992, 304.

현대중공업은 상호 보완적인 세 기술을 도입하여 배를 건조하면서 현대중공업식의 조선기술을 확립했는데, 1976년이 중요한 전기였다. 우선 〈표 5〉에서 확인할 수 있듯이, 선박을 건조한 이후 첫 검사에 통과한 1회 검사 합격률은 배를 처음 만들기 시작한 1973년에는 38%에 불과하였다. 그러나 그 이후 이 비율은 빠르게 상승하여 1976년에 84%를 기록하였는데, 이 기록은 선진 조선국 수준과 유사한 것으로 짧은 기간에 선박 건조기술에서 선진국 따라잡기에 성공했다고 할 수 있다. 이런 상황을 반영하여 오펜세 조선소에서 파견된 스코 사장을 포함한 오펜세 기술진은 1976년에 현대중공업에서 완전히 철수하였다.

요약하면, 1972년 3월에 조선소를 건설하기 시작한 현대중공업은 대략 4년여 만에 당시 세계 조선업계의 핵심 선박인 대형 유조선 건조 기술을 따라잡았다고 평가할 수 있다. 이것은 현대중공업의 선박 수주 실적을 통해서도 확인할 수 있는데, 그리스 리바노스로부터 수주한 2척을 제외하더라도 현대중공업은 1975년까지 10척의 대형 유조선을 추가로 수주 받아 건조하였다.⁴¹

2) 생산비용 절감 노력

국제경쟁력을 갖추기 위해 생산비용을 줄이는 것은 매우 중요하며 여러 방법을 통해 이것을 달성할 수 있다. 현대에서 중화학공업은 공장을 건설하는 것으로부터 시작했기 때문에 공장을 건설하는 과정에서 발생하는 비용을 줄이는 것, 다른 아닌 공기를 단축

⁴⁰ 또 다른 기술도입방법은 현대중공업 연수생들을 가와사키중공업에 약 한달 반의 일정으로 파견하는 것이었다. 이들은 각 부서에 배속되어 가와사키중공업의 기술 및 기능 인력과 같이 근무하면서 기술을 배웠다(배석만 2011, 190-194).

⁴¹ 현대중공업 1992, 306-307. 기능공은 일본 가와사키중공업에 일부 파견하기도 했지만, 주요하게는 1972년 9월에 조선소 내에 설립된 자체 기능공훈련소를 통해 공급받았다. 1975년 말까지 배출된 훈련생 수는 3,636명이었으며, 그 이후에도 계속 증가하여 1976-80년 동안에 배출된 훈련생 수는 9,818명이었다(현대중공업 1992, 274-275).

하는 것이 무엇보다도 중요하며 현대는 이것을 항시 달성하였다. 가령 현대중공업의 경우 1972년 3월 기공식을 거행한 이후 조선소 건설이 마무리된 1973년 7월까지 17개월밖에 소요되지 않았는데, 이것은 선진국에서 같은 규모의 조선소를 건설하는데 3년 이상의 기간이 소요되는 것을 고려할 때 20개월 정도의 공기단축이었다. 이에 현대는 같은 규모의 공장을 건설하는데 선진국에 비해 비용을 절반 수준으로 절약할 수 있었다고 한다(현대중공업 1992, 264, 294). 현대자동차의 경우도 1974년 9월에 착공하여 1975년 12월에 자동차공장을 준공했는데, 이러한 1년 3개월의 짧은 기간에 공장을 건설한 것은 ‘세계적으로 그 유례를 찾을 수 없는’ 것이었다(현대자동차 1987, 218).

현대에서 공기단축은 세 요인이 상호 작용하여 달성되었다. 우선 정주영 회장이 공기단축의 중요성을 충분히 인식하고 강력하게 추진한 점이다. 그는 “수많은 일을 하면서 나(정주영)의 명제는 ‘공기단축’ 네 글자”였다고 강조하였다(정주영 1998, 234). 다음에 중요한 것은 현대가 건설업에 강점을 갖고 있다는 점이다. 1970년대 초의 현대는 건설업에서 20여년 이상의 건설 노하우를 축적하고 있었고 같은 인적 통제 하에 있었기 때문에 조선소나 자동차 공장을 건설하는데 많은 이점을 가졌다. 마지막으로 지적할 수 있는 것은 정주영 회장의 강력한 추진력에 주도되어 현대의 임직원이 공장건설 기간 동안 야간작업을 거의 매일같이 추진했던 것이 중요하였다. 현대는 공기단축을 통해 초기 투자비용을 크게 줄일 수 있었으며, 이것은 생산비용을 떨어트리는데 크게 기여하였다.

생산비용을 줄이는 또 다른 요인은 정상조업도에 이르는 기간을 최대한 단축하는 것이다. 정상조업도란 공장을 건설하고 시험 운전을 거쳐 공장 설비를 정상적으로 가동하여 본격적으로 제품을 생산해 낼 수 있는 단계에 도달하는 기간을 의미한다. 기업의 입장에서 정상조업도에 이르는 기간을 최대한 단축한다는 것은 제품을 최대한 빨리 생산해내는 것을 의미하기 때문에 차관의 원리금 상환 등을 포함하여 자금 문제를 완화할 수 있게 되어 기업의 안정화에 기여한다. 현대는 이 점에서도 역시 세계적인 기록을 세웠다. 예를 들어 현대중공업의 경우, 한편으로 부지조성 및 기초토목공사, 도크공사를 진행하고, 다른 한편으로 공장이 완공되지 않은 상태에서 배를 건조하기 시작하여 공장 건설에서 제품 생산에 이르는 기간을 최대한으로 단축하였다. 현대와 같은 규모의 조선소를 건설하고 배를 건조하는 과정을 순차적으로 진행할 경우 최소

5년의 기간이 소요되지만, 현대에서는 이 과정을 동시에 진행하여 2년이 조금 넘는 기간에 완성하였다.⁴² 현대자동차도 1974년 9월에 공장 건설에 착수한 지 1년 3개월 만에 공장 건설을 완료하고 1976년 1월에 곧바로 우리의 고유모델 제1호 포니를 본격적으로 생산하기 시작하였다(현대자동차 1987, 214-215). 현대에서 달성한 공장 건설부터 정상조업도에 이르는 기간을 단축한 것은 조선공장과 자동차공장에서 공히 세계에서 유례가 없는 기록이었다.

이상은 공장을 건설하고 가동하는 단계에 이르는 동안에 생산비용을 줄일 수 있는 사례에 해당한다. 그러나 생산비용은 공장을 실제 운영하는 과정에서 더욱 줄일 수 있다. 통상 생산관리 및 품질관리라고 명명되는 다양한 사례를 여기에서 소개하는 것은 생략하기로 하고 정부주도형 경제에서 중요하다고 인정되는 정책조정문제를 간략히 언급하기로 한다. 정부주도형 경제에서는 민간 부문의 지대추구행위가 발생할 수 있으며, 정부가 제한된 정보에 근거하여 잘못된 정책을 결정할 수도 있다. 이 경우 이런 문제를 해결할 수 있는 제도적 장치의 존재 여부가 매우 중요한데, 최소한 박정희 정부 시기에는 정부-기업 간 정책조정메커니즘이 작동하였다고 평가할 수 있다. 이런 제도적 기반 위에서 현대는 위에서 언급한 성과를 거두었던 것이다.

4. 수출 성장과 현대

한국은 수출지향공업화 정책을 일관되게 추진하여 고도성장을 달성하였다. 1961 ~ 79년간의 연평균 수출 성장률은 39%로서 같은 기간에 세계에서 제일위의 실적이며, 이에 근거하여 연평균 10%에 육박하는 경제성장률을 기록할 수 있었다. 물론 이러한 수출 기록은 수출품이 경공업 제품에서 중화학공업 제품으로 확대되면서 달성할 수 있었으며, 이를 위해 정부는 1960년대 후반부터 수출산업으로서 중화학공업을 육성하려고 산업정책을 시행하였다.⁴³ 제2장에서 살펴본 바와 같이 현대는 정부의 이러한

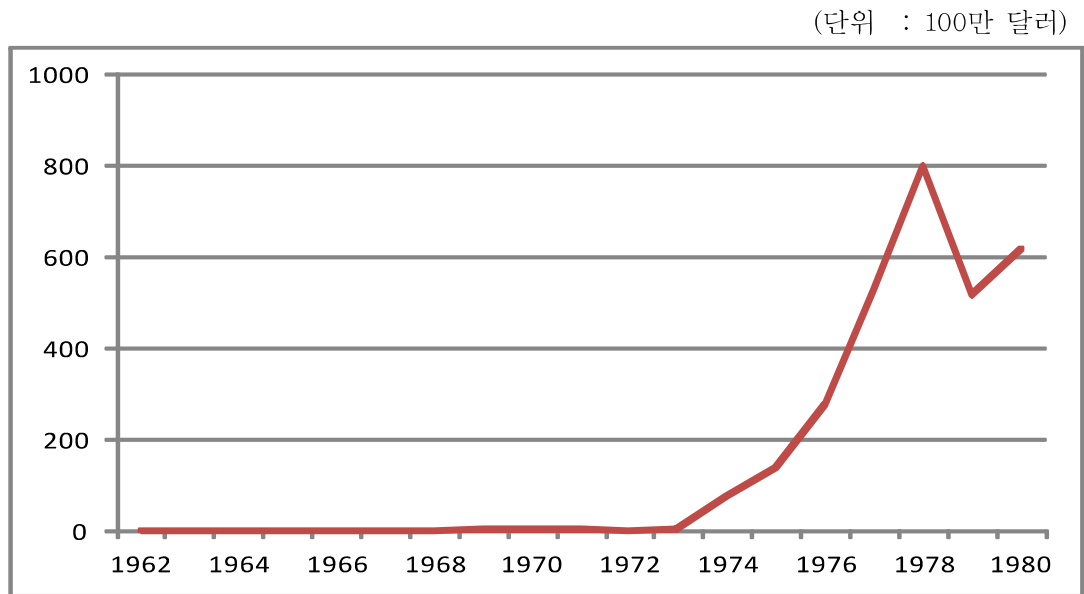
42 정주영 회장은 다른 나라에서 했던 것처럼 조선소 건설>배 건조 방식을 채택했다면 아마 조선소를 짓다가 무너졌을지도 모른다고 주장하였다(정주영, 1977년 11월 23일, 인간개발원에서 주최한 경영자 조찬회 특강). 조선소 건설을 위해 도입한 차관의 거치기간은 대략 3년 정도였고 이 기간이 지난 이후에는 원리금을 상환해야 했기 때문에 제품을 생산하여 판매하지 않는다면 자금 압박에 직면할 수밖에 없다(현대중공업 1992, 329).

43 최상오 2013. 당시 중화학공업추진위원회 기획단 단장이었던 오원철(2006, 42)은, “우리나라는 수출 목표를 수립해 놓고 이를 달성하기 위해서 중화학공업을 건설하게 된 것이다. ... 그래서 (박정희 대통령이) 1973년 1월 31일 중화학공

정책에 조응하여 현대중공업과 현대자동차를 수출산업으로 육성하였다.

1) 현대중공업의 수출

〈그림 1〉은 우리나라 선박 수출실적을 그래프로 표시한 것인데, 1974년을 전후하여 추세에서 급격한 전환이 이루어졌다. 〈그림 1〉을 통해서도 명확히 확인할 수 없지만, 1974년 이전에도 선박 수출은 추세적으로 꾸준히 증가하였다. 가령 1962년의 선박 수출액은 1천 달러에 불과했지만, 1964년에는 78천 달러, 1967년에는 1,348천 달러, 1973년에는 5,478천 달러를 기록하였다. 그렇지만 〈그림 1〉에서도 분명히 확인할 수 있듯이, 1974년의 선박 수출액은 74백만 달러를 기록하여 그 이전 추세로부터 완전히 벗어나 급격한 성장을 보였다. 1978년은 최고의 수출 실적을 기록했는데, 그 때의 수출액은 8억 1백만 달러였다.



출처 : UN 무역통계.

〈그림 1〉 선박 수출실적

업 건설에 대한 최종 보고를 듣고, 이를 재가한 직후인 1973년 2월 12일 '전 산업의 수출화라는 휘호를 써서 중화학공업 기획단에 하사했다. 중화학공업 건설의 목적은 수출에 있다는 명령이었다.'라고 주장하였다.

〈표 6〉 한국 선박 수출에서 현대중공업이 차지하는 비중 추이

(단위 : G/T)

	1976	1977	1978
전체 수출량(a)	551,294	533,660	617,525
현대중공업(b)	491,405	441,968	509,690
b/a(%)	89.1	82.8	82.5

출처 : 현대중공업주식회사 1992, 379.

1974년 이후 선박 수출이 급격히 증가한 것은, 앞에서 살펴본 바와 같이, 현대중공업의 건설과 동시에 이루어진 선박 수출과 밀접히 연관되어 있었다. 1974년 3월말 현재 선박 수출 계약고는 총 5억 72,177천 달러였는데, 현대중공업이 5억 7,596천 달러로서 전체의 89%를 차지하여 단연 선두였고 제2위를 차지한 대한조선공사는 50,435천 달러로서 전체의 9%에 불과하였다(경향신문 1974.3.29). 〈표 6〉은 1970년대 후반의 전체 수출량과 현대중공업의 수출량을 비교 정리한 것인데, 1974년과 마찬가지로 현대중공업이 차지하는 비중이 매우 높았음을 알 수 있다. 1976년의 그것은 89%였고, 1978년에는 83%를 차지하였다. 이러한 사실을 고려할 때, 현대중공업은 한국경제의 자립적인 경제구조의 확립에 크게 기여하였다. 즉 현대중공업은 정부가 추구한 수출지향공업화 정책에 부응하여 처음부터 수출산업으로 건설되었고, 앞에서 지적한 바와 같이 세계시장에서 경쟁력을 갖출 수 있는 다양한 노력을 성공적으로 완수한 결과 글로벌 기업으로 성장하였다.

2) 현대자동차의 수출

한국에서 자동차는 1955년에 시발자동차회사가 7대를 생산한 것이 처음이었다. 그 이후에도 자동차 생산은 지지부진하여 1960년에 550대를 생산하였고, 1965년에는 생산이 오히려 줄어들어 141대를 생산하였다. 1960년대 후반에 자동차공업을 육성하려는 정책이 입안되었고, 이에 현대자동차도 자동차산업에 진출하였지만 자동차 생산은 아직까지 안정화되지 않았다. 자동차산업에서 중요한 전기는 현대자동차가 종합자동차공장을 건설하여 본격적인 생산에 돌입한 1976년이었는데, 이때부터 현대자동차가

국내 승용차 생산에서 차지하는 비율은 절반 이상이였다. 현대가 승용차를 처음 생산한 1968년의 그 비율은 5%에 불과했지만, 1976년에는 55%, 1980년에는 69%, 1986년에는 89%를 차지하였다. 이 기간 동안 상용차를 포함한 자동차 생산에서 현대가 차지하는 비율도 매우 높아 1978년에는 52%, 1986년에는 71%를 차지하였다. 이와 같이 1970년대 중반 이후 한국 자동차산업에서 현대가 차지하는 비중은 압도적이였다(현대자동차 1987, 부록-55).

〈표 7〉 자동차 생산량 및 수출 비율

(단위 : 1,000대)

	승용차			상용차		합 계		
	생산(a)	수출(b)	b/a(%)	생산	수출	생산(c)	수출(d)	d/c(%)
1960	0.6	0.0	0.0	-	-	0.6	0.0	0.0
1965	0.1	0.0	0.0	-	-	0.1	0.0	0.0
1970	14.5	2.4	16.6	14.3	4.4	28.8	6.8	23.6
1975	18.4	0.0	0.0	18.8	1.5	37.2	1.5	4.0
1976	26.7	1.0	3.7	22.8	0.5	49.5	1.5	3.0
1977	44.0	5.4	12.3	41.2	4.6	85.2	10.0	11.7
1978	86.8	17.6	20.3	72.1	11.3	158.9	28.9	18.2
1979	113.6	27.0	23.8	90.9	15.0	204.5	42.0	20.5
1980	57.2	11.2	19.6	65.9	7.4	123.1	18.6	15.1
1985	264.5	128.3	48.5	113.7	3.6	378.2	131.9	34.9
1990	986.8	360.7	36.6	334.9	6.7	1,321.7	367.4	27.8

주 : 1) 상용차에는 버스, 트럭, 특장차 등이 포함된다.

〈표 7〉에서 확인할 수 있듯이, 자동차의 수출은 점진적으로 증가하였다. 1960~70년대 초반까지만 하더라도 자동차의 대부분은 국내시장에 판매되었고, 수출은 매우 저조하여 1975년의 수출비율은 4%에 불과하였다.⁴⁴ 그러나 그 이후 수출은 빠르게 증가하여 1977년 12%였고, 1979년에는 21%까지 증가하였으며, 1980년대 중반이 되면 35%

⁴⁴ 자동차는 1967년 8월 베트남에 대형 버스 20대를 처음 수출한 이후(매일경제신문, 1967.8.21), 그 실적이 매우 저조하여 1970년대 초반까지 자동차 수출 실적은 거의 없었다.

까지 수출비율이 증가하였다. 수출 실적을 승용차에 한정할 경우 그 비율은 더욱 높았다.

〈표 8〉 제조회사별 승용차 수출 추이 (단위 : 대)

	1976	1978	1980	1982	1984	1986
현대(a)	631	12,195	12,357	13,573	48,186	297,964
기아		1,657	1,170	380	-	26
대우		2,488	1,119	114	444	712
기타	25		9	66	47	177
합계(b)	656	16,340	14,655	14,133	48,677	298,879
a/b(%)	96.2	74.6	84.3	96.0	99.0	99.7

출처 : 한국자동차공업협회 2005, 241.

〈표 8〉은 승용차 제조회사별 수출 실적을 정리한 것인데, 물량으로 볼 때 수출이 크게 증가한 시기는 1980년대 중반 이후라는 것을 알 수 있다. 우리나라에서 승용차가 처음 수출된 1976년의 수출량은 656대에 불과했고, 1980년대 초반까지 수출량은 1~5만대 수준에 머물렀다. 그러나 그 이후 매년 빠르게 증가하여 승용차 수출은 1985년에 처음으로 10만 대를 돌파했고 1987년에는 50만대를 넘어섰다. 이 시기 수출을 주도한 것은 현대자동차였다. 당시 대표적인 승용차 제조업체는 현대, 기아, 대우였는데, 승용차 수출이 처음 개시된 시기부터 줄곧 현대자동차가 한국 승용차 수출을 주도하였다. 〈표 8〉에서 확인할 수 있듯이, 1976년의 현대의 비율은 96%였고 그 이후에도 이 수준은 계속 유지되어 1982년에는 96%, 1986년에는 현대가 승용차 수출을 거의 전적으로 담당하였음을 알 수 있다.

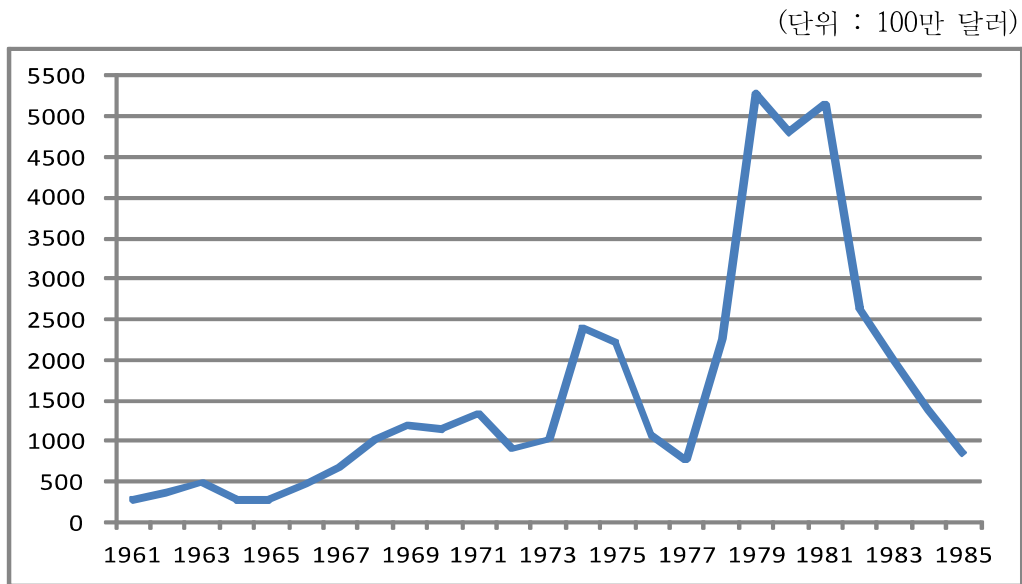
IV. 중간재 중화학공업 육성과 지속가능한 경제구조의 확립

국민경제 차원에서 지속가능한 경제구조란 국제수지와 투자재원에서 외국에 의존하지 않고 자체 조달할 수 있는 경제구조를 확립하는 것을 의미한다. 다시 말하면, 경공업

과 중화학공업의 균형적인 발전과 더불어 최종재 산업과 생산재 산업의 균형적인 발전을 통해 국제수지 적자구조를 해소하고 부가가치의 국내 체류 비율을 높여 저축률을 올리는 것을 의미한다. 기업 차원에서 지속가능성이란 초기의 기술도입단계에서 벗어나 자체 기술개발체제를 구축하여 세계시장에서 경쟁력을 갖추는 것을 의미한다. 여기에서는 현대그룹이 지속가능한 경제구조를 확립하기 위해 어떤 노력을 해왔는지를 검토하기로 한다.

1. 생산재산업 육성정책 추진 배경

1960년대 이후 한국 무역은 매우 빠르게 성장하였다. 1960년의 무역액은 3억 76백만 달러에 불과했지만, 1974년에는 100억 달러를, 1983년에는 500억 달러를 돌파하였고, 무역 1000억 달러 시대는 1988년에 달성하였다. 28년이란 짧은 기간 동안에 무역액은 무려 299배나 증가하였다.⁴⁵



출처 : 한국무역협회 홈페이지 무역통계.

〈그림 2〉 한국의 무역수지 적자 추이

⁴⁵ 한국무역협회 홈페이지 무역통계 참조. 2011년의 무역액이 1조 달러를 조금 넘었으니 1960년부터 계산하면 51년 만에 무역액이 무려 2,869배 증가하였다.

〈그림 2〉는 한국의 무역수지 적자규모를 정리한 것인데, 가장 두드러진 특징은 만성적인 무역수지 적자를 기록했다는 점이다. 더욱이 흥미로운 사실은 산업화가 본격적으로 추진되면서 무역수지 적자규모는 더욱 확대되었다는 점이다. 1950년대(1952~60년)의 연평균 무역수지 적자는 3억 달러였는데, 산업화가 추진되기 시작한 1960년대(1961~67년)의 그것은 4억 달러였으며, 중화학공업화가 본격적으로 추진된 1970년대의 연평균 무역수지 적자규모는 22억 달러였다.

무역수지 적자를 해결하는 방법은 시기마다 달랐다. 이 점에서 1950년대와 1960년대 이후에는 근본적인 차이가 존재하였다. 1950년대 무역수지 적자는 무상 원조(grant in aid)를 통해 해결했지만, 원조가 감소하였던 1960년대 이후의 무역수지 적자는 원조로 메울 수 없었다. 더욱이, 앞에서 지적한 바와 같이, 한국 기업과 정부는 외국인 직접투자를 선호하지 않았다. 따라서 1960년대 이후의 무역수지 적자는 차관(loan)을 통해 메울 수밖에 없었다. 원조와 외국인 직접투자는 원리금 상환 의무가 없지만, 차관은 일정기간이 지난 이후부터 원리금을 상환해야 하는 외국자본이었다. 따라서 한국경제의 지속가능성을 확보하기 위해서는 무역수지 적자 규모를 줄여야 했다.

무역수지 적자는 해방 이후부터 이어져 온 구조적인 문제인데, 가장 중요한 원인은 불균형적인 공업구조 때문이다. 즉, 경공업에 비해 중화학공업의 발달이 뒤지고, 최종재 산업에 비해 생산재 산업의 발달이 늦어 생산이 증가함에 따라 수입이 늘어나는 공업구조 때문에 발생하는 것이었다. 따라서 정부가 무역수지 적자구조를 해결하기 위해서 취할 수 있는 정책은 두 가지였다. 첫째, 최종재 중화학공업 육성정책이었다. 앞에서 지적한 바와 같이, 중화학공업 육성정책은 시기마다 그 내용이 조금씩 달랐지만 그 기본 목적은 두 가지였다. 하나는 해외에서 수입하던 중화학공업 제품을 국내 생산을 통해 수입 대체하고자 하는 것이었고, 다른 하나는 중화학공업을 수출산업으로 육성하여 수출을 빠르게 증가시키는 것이었다. 현대중공업과 현대자동차의 사례를 통해서도 알 수 있듯이, 이러한 목적의 중화학공업화 정책은 상당한 성과를 거두었지만, 이것만으로는 무역수지 적자구조를 해소할 수는 없었다.

둘째, 생산재산업 육성정책이었다. 경공업이나 최종재 중화학공업이 성장함에 따라 공장 설비, 기계류, 각종 부분품 및 부속품 등에 대한 수요는 빠르게 증가하기 때문에 이들 산업이 발달하지 않았을 경우 산업화와 함께 수입이 같이 증가하는 문제가 발생한

다. <그림 2>에서 볼 수 있듯이, 중화학공업화가 본격적으로 추진된 1970년대 이후에 오히려 무역수지 적자규모가 확대된 것은 원료 및 연료에 대한 수입 증가와 함께 생산재에 대한 수입이 빠르게 증가했기 때문에 발생한 것이었다.⁴⁶ 이런 이유로 정부는 중화학공업화 정책을 추진하면서 생산재산업에 동시에 육성하려는 정책을 추진했던 것이다. 정부의 생산재산업 육성의지는 ‘국산화 비율 제고’로 나타났는데, 이런 정책은 1960년대 후반부터 도입되었다.⁴⁷

2. 현대정공주식회사의 설립과 성장

생산재산업을 육성하는 것은 최종재 중화학공업을 육성하는 것과 함께 무역수지 적자구조를 개선하는데 크게 기여하지만, 생산재산업이 육성·발전되기 위해서는 제품에 대한 수요가 일정 규모 이상으로 확대되어야 하고 관련 기계공업의 성장이 전제되어야 가능하다. 이하에서는 현대정공주식회사를 사례로 하여 생산재산업의 성장과정을 검토하기로 한다.

1) 수요 증대와 현대정공의 설립

산업화 초기단계에 있는 국가에서 생산재산업이 독자적으로 발전하기는 어렵다. 무엇보다도 중요한 이유는 생산재산업 제품에 대한 수요 부족이다. 근대적인 설비를 갖춘 대규모 공장을 건설하기 위해서는 그 공장에서 생산된 제품에 대한 국내 수요가 상당한 수준으로 존재해야 하는데, 산업화 초기 단계에서는 그러한 수요가 부족하여 공장 건설 유인이 작동하지 않게 된다. 그렇다고 이것이 생산재산업에 종사하는 기업이 전혀 없다는 것을 의미하는 것은 아니다. 수요가 부족하게 되면 지역적 시장에 근거한 소규모 공장들이 활발하게 활동할 수 있는 여건이 형성되는데, 이들 소규모 공장들이 대규모 공장을 대체하여 분산적으로 존재하게 된다. 반대로 수요가 증가함에 따라 근대적인 설비를 갖춘 대규모 공장들이 설립될 수 있는 조건이 조성되어 이들이 소규모 공장들을 대체하게 된다.⁴⁸

46 1970년대에 무역수지 적자가 급격히 증가한 또 다른 이유는 1970년대 중반과 후반에 일어난 석유파동의 영향도 컸다.

47 정부는 자동차 국산화를 제고하기 위해 자동차 회사에 국산화 비율에 따라 외화를 할당하는 방안을 강구하기도 하였다 (동아일보 1968.8.21).

조선공업과 자동차공업은 후방연쇄효과(backward linkage effect)가 매우 큰 산업이다. 예를 들어 조선공업은 기계공업, 금속공업, 전기공업, 건축업, 경화학(輕化學)공업 등 약 50여개 업종과 연관되어 있고, 이들로부터 공급받는 자재와 부품이 전체 제조원가의 67%정도를 차지한다(현대중공업 1992, 93). 자동차공업도 마찬가지로 자동차가 2만여 개의 부품으로 구성되어 있어 수많은 부품공업과 긴밀히 연결되어 있다. 제3장에서 살펴본 바와 같이, 1974년에 설립된 현대중공업은 12척의 대형 유조선을 수주하였고, 1975년에 설립된 현대자동차는 처음에는 5.6만대 생산체제를 구축했다가 1978년에 이미 30만대 생산체제로 확충한다는 계획을 세우고 있었다. 이와 같이 1970년대 중반 이후 조선공업과 자동차공업이 빠르게 성장함과 동시에 이와 관련된 생산재산업 제품에 대한 수요도 빠르게 증가하여 국제경쟁력을 갖춘 대규모 공장을 설립할 유인이 발생하였다.

부품 품질에 의해 제품의 경쟁력이 결정되는 자동차공업에서 안정적이고 체계적인 부품 공급망을 확립하는 것은 매우 중요하다. 특히 현대자동차처럼 사업 초기단계부터 자동차를 수출하려고 했던 기업에게 값싼 고품질의 부품을 조달하는 것은 자동차 경쟁력을 결정하는 핵심 요소라고 할 수 있다. 현대자동차는 두 경로를 통해 부품을 조달하고자 하였다. 하나는 현대자동차 공장 내에서 직접 생산하거나, 계열기업을 통해 조달하는 것이고, 다른 하나는 현대그룹 밖의 부품기업과 협력관계를 맺어 그들로부터 부품을 공급받는 것이었다.

현대자동차는 ‘막대한 시설투자가 필요하며 기술적으로 상당한 애로가 있어 품질보증에 곤란한 부품은 자체 공장과 현대그룹 계열기업의 시설 및 기술을 보완 또는 증설하여 개발하는 것을 원칙으로’ 하여 부품 공급망을 구축하고자 하였다(현대자동차 1987, 98-99). 이에 따라 현대자동차는 종합자동차 공장을 건설할 때 가솔린엔진공장, 디젤엔진공장, 금형공장, 주물공장 등을 조립공장과 함께 동시에 건설하여 핵심 부품의 자체 조달체제를 구축하였다. 그러나 조직의 확대에 따른 비효율을 줄이고, 자동차

48 산업화 초기단계에 소규모 기업들이 전체 제조 사업체 수에서 압도적인 비율을 차지하는 것은 이런 이유 때문이다. 1960년의 5~19인 이하의 종업원을 고용하고 있는 사업체의 비율이 81%였지만, 200인 이상의 종업원을 고용하고 있는 사업체의 비율은 0.9%에 불과하였다(이경의 1987, 328). 그러나 이런 추세는 산업화가 진전됨에 따라 크게 변하였다. 1979년의 5-19인 종업원을 고용하고 있는 사업체의 비율은 59%로 줄어들었지만, 200인 이상의 종업원을 고용하고 있는 사업체의 비율은 6%로 상승하였다(경제기획원 1981, 40-41).

생산라인과 서비스 부서에서 수요가 많아 그룹 외부 기업보다 그룹 내 계열기업을 통해 공급하는 것이 타당하다고 인정된 부품은 별도의 기업을 설립하여 공급하기로 결정하였다.⁴⁹ 1974년 3월에 설립된 현대자동차서비스주식회사는 현대자동차의 서비스 사업부를 인계하고 일부 부품의 생산을 목적으로 설립된 회사였다(현대자동차 1987, 234).

더욱이 정주영 회장은 자동차 부품공업이 매우 유망한 사업이라고 생각하였다. 우선 자동차는 한 번 개발하면 몇 년간 계속 팔 수 있어 이에 소요되는 부품을 표준화할 수 있다는 점, 다음에 자동차 부품은 자동차 제조 라인에 공급될 뿐 아니라 서비스 라인에도 공급될 수 있어 그 시장이 계속 확대될 수 있다는 점을 이유로 들었다(정주영 1998, 159-160). 게다가 1976년부터 현대자동차에서 포니를 본격적으로 생산함에 따라 이에 소요되는 자동차 부품을 전문적으로 생산하는 기업의 필요성을 절감하고 1975년 말부터 자동차부품공장 건설을 위해 부지를 매입하고, 1976년 3월에는 건설부의 승인을 얻어 공장 건설에 착수하였다(현대정공 1997, 187-188). 그러나 초기의 자동차 부품공장 건설은, 위에서 지적한 바와 같이, 현대자동차서비스 주도로 추진되었고, 부품 생산은 동사의 부품사업부로서 운영되었다. 그러다가 자동차 부품에 대한 수요 증가와 함께 부품 생산의 전문화의 필요성 등을 고려하여 현대정공주식회사⁵⁰가 1977년 6월에 현대자동차서비스로부터 분리되어 별도의 독립 법인으로 설립되었다(현대정공 1997, 201).

2) 성장 요인 : 범위의 경제와 ‘현대정신’ 공유

제2장에서 지적한 바와 같이, 현대의 성장방식은 처음에는 최종재 중화학공업부문에 먼저 진출하여 육성시킨 다음, 그에 필요한 생산재는 최종재 산업의 사업부로 운영하다 일정 수준 이상의 수요가 형성되면 기존 기업에서 분리하여 독립기업으로 설립하

49 1980년대 현대자동차는 부품의 40%는 자체 조달하고, 나머지 60%는 300여개의 협력업체로부터 공급받았다고 한다(현대자동차 1987, 476). 따라서 현대자동차의 경쟁력은 자체 조달 능력 뿐 아니라 300여개의 협력업체와의 관계에도 커다란 영향을 받지만, 여기에서는 전자의 문제에 초점을 맞춰 검토하였다.

50 현대정공이 1977년 6월 25일에 법인 설립등기 신청할 때 사용한 회사명은 고려정공주식회사였다. 그러나 회사 설립 7일 만에 회사명을 고려정공에서 현대정공을 변경했는데, 여기에는 현대정공이 현대그룹 소속 계열기업이라는 점을 강조하여 외국 바이어의 신뢰와 기업 임직원들의 애사심을 고취하기 위한 것이었다고 한다(현대정공 1997, 203-204).

는 것이었다. 현대정공도 이에 해당하는 대표적인 사례이다. 이런 성장방식이 한국 기업사에서 어느 정도 일반화된 현상인지 현재로서는 알 수 없지만, 매우 흥미로운 현상이며 대규모 기업집단 형성 및 성장의 주요 배경이었던 것은 확실하다.

〈표 9〉 현대정공의 매출액 추이

(단위 : 100만 원)

	1977	1980	1985	1990	1995
매출액	4,826	70,821	344,922	859,123	1,985,924
지수	100	1,468	7,147	17,802	41,152

출처 : 현대정공주식회사 1997, 776-779.

〈표 9〉는 현대정공의 매출액을 정리한 것인데, 설립이후 매우 급속히 성장했음을 알 수 있다. 1977년의 매출액을 기준으로 할 때, 1985년에는 71배 증가했고, 1995년에는 412배나 증가하였다. 현대정공이 이와 같이 빠르게 성장한 이유는 크게 두 가지 요인을 지적할 수 있을 것이다. 첫째, 재벌체제가 주는 ‘범위의 경제’ 이점이라고 할 수 있다. 여기서 말하는 범위의 경제는 기업가의 경영자원, 관리자들의 기업 운영에 관한 노하우, 엔지니어 및 기능공의 기술과 숙련, 자금과 시장 등 다양한 요소를 재벌체제 내에서 상호 공유하는 것을 의미한다. 우선 현대정공은 현대자동차서비스가 제공하는 범위의 경제 이점을 최대한 활용하였다. 초기 현대정공은 현대자동차서비스의 부품사업부로 출발했기 때문에 현대정공이 독립한 이후에도 현대자동차서비스의 부품사업부의 자원을 그대로 인계할 수 있었다. 즉, 이 두 회사의 경영자는 정몽구 사장으로 동일하였고, 고정자산, 유동자산 및 영업자산은 물론 관리자를 비롯한 종업원과 거래선 등을 그대로 승계하였다(현대정공 1997, 202).

현대정공의 두 번째 성장 요인은 동일한 인적 통제를 받는 현대정공이 ‘현대정신’을 공유하였다는 점이다. 초기의 재벌체제는 가족기업 성격이 강했기 때문에 창업자 정주영 회장이 보여준 현대정신을 공유하는 것은 당연한 것인지 모르지만, 현대정공의 성장 요인에 이것은 매우 중요한 역할을 수행하였다. 앞에서 지적한 바와 같이, 현대정신은 경영자의 강력한 추진력을 바탕으로 공기를 단축하고 정상조업도에 이르는 시간을 최대한 줄이고 제품 생산기간을 최대한 앞당겨 자금 순환을 안정화시키는 것이며,

처음부터 수출을 고려하여 해외시장의 개척에 역점을 두는 것을 의미하는데, 현대정공에서도 이러한 행위가 그대로 재현되었다. 또한 외국에서 기술을 도입하여 외국 기술자로부터 기술 지원을 받았던 현대정공 기술자들은 신속히 생산기술을 흡수하여 따라잡기에 성공하였다.

3. 독자적인 기술개발체제의 확립

언제 어떤 조건에서 공업화를 시작하느냐에 따라 공업화 과정은 다르게 나타난다. 가령 최초의 공업화에 성공한 영국의 공업화는 새로운 기술의 발명(invention)이 경쟁 원천이었지만, 영국의 뒤를 이어 19세기 중반 이후에 공업화를 시작한 국가들의 공업화는 발명보다는 혁신(innovation)이 중요한 경쟁 원천이었다. 그러나 공업화에 성공한 국가들이 다수 존재하고, 산업적 기반이 취약한 상태에서 공업화를 시작한 한국과 같은 후발공업국들의 공업화는 학습(learning) 능력이 경쟁 원천이 된다. 다시 말하면, 후발공업국들은 공업화에 필요한 자본과 기술을 외국에서 수입해 와 그것을 이용하여 공장을 건설하고 기술이 체화된 기계를 설치하여 공장을 운영하는 것에서 공업화가 시작된다. 즉, 후발공업국은 차입기술(borrowed technology)과 학습을 기반으로 공업화를 추진하고, 이것은 특히 중화학공업화 과정에서 중요한 역할을 수행한다(Amsden 1989). 따라서 현대중공업이나 현대자동차에서 조선공업과 자동차공업을 건설·육성하기 위해 외국 자본과 기술을 도입한 것은 후발공업화의 전형적인 패턴이라고 할 수 있다.

역사적으로 후발공업화(late industrialization)에 성공한 나라는 그렇게 많지 않다.⁵¹ 이것은 차입기술과 학습을 통한 공업화가 쉬운 과정이 아니라는 것을 의미하는데, 크게 두 가지 조건이 충족될 때 공업화가 지속될 수 있는 토대가 마련되었다고 평가할 수 있다. 첫째, 자주적인 기술도입전략을 채택해야 한다. 후발공업국에서 턴키(turn-key) 방식의 기술도입전략을 채택하거나 선진 기업과의 합작투자를 통해 기술을 도입하는 경우 기술도입과정에서 얻을 수 있는 학습 기회를 놓치기 때문에 장기적으로

⁵¹ 암스덴(1989, 9)에 따르면, 후발공업화에 성공한 나라는 아시아지역에서는 한국, 대만, 터키 등이 포함되고, 라틴아메리카지역에서는 브라질, 멕시코 등이 포함된다고 한다.

기술 종속상태에서 벗어나기 어렵게 된다. 자주적인 기술도입에 따른 위험을 감수하더라도 기술혁신의 토대를 마련하기 위해서는 현지 기업이 주체가 되어 기술을 도입하는 것이 장기적인 성장을 위해서 바람직하다.

둘째, 학습 능력을 키워야 한다. 통상 지적하고 있듯이, 후발공업화의 가장 중요한 장점은 ‘후발성 이익’, 즉 선발 공업국에서 이미 이루어 놓은 제도적, 기술적 성과를 기술도입계약을 통해 쉽게 활용할 수 있다는 점이다. 그런데 여기서 중요한 것은 이렇게 도입된 기술을 이용할 수 있는 내부 역량이 결여되어 있다면 후발성 이익을 누릴 수 없기 때문에 그것을 이용할 수 있는 학습 역량을 키우는 것이 중요하다. 특히 중화학 공업의 경우 복잡한 설비와 그러한 설비의 작동원리, 그리고 작동과정에서 발생하는 문제를 파악하고 해결하기 위해서는 상당 정도의 기술지식과 숙련이 요구된다. 따라서 학습 능력을 체화한 인적자본의 개발·축적이 매우 중요하다.

현대중공업과 현대자동차는 후발공업화가 정착할 수 있는 조건을 축적해갔다. 제3장에서 살펴본 바와 같이, 우선 두 기업은 초기의 합작투자 시도가 좌절되자 곧바로 독자적인 기술도입 전략으로 전환하여 장기적인 기술발전 토대를 마련하였다. 다음에 보다 중요한 것은 차입한 생산기술을 따라잡는데 필요한 인적자본을 축적해갔다. 이를 위해 상기한 두 기업은 현장의 엔지니어(산업기술자)와 기능공들을 해외연수를 보내거나 기술용역계약을 통해 선진기업으로부터 기술자 파견을 요청하고 생산 현장에서 직접 기술을 지도하게 하였다. 예를 들어 현대중공업은 공장이 건설되는 1972년 12월부터 1973년 10월까지 41명의 산업기술자와 56명의 현장 숙련공을 가와사키중공업에 파견하여 다양한 생산기술을 학습할 수 있는 기회를 제공하였다(배석만 2011, 193). 현대자동차의 경우도 동일하여 공장 건설이 확정된 직후인 1973년 말부터 1975년 말까지 각 공장의 주요 분야 기술 요원 200여명을 해외 기술 제휴 기관에 파견하여 기술연수를 받도록 하였다.⁵²

산업기술자나 현장 기능공들에 대한 기술연수는 공장건설이 완료된 이후에도 계속 이어졌다. 다만 공장 건설 중과 건설 이후의 기술연수 내용에는 커다란 차이가 있었다. 전자의 경우에는 공장 건설과 관련한 기술지식이나 설비의 작동원리와 제품 생산 등과

52 이 기간 동안 국내에서는 연인원 2,000여명의 기능공을 직종별, 단계별로 기술 교육을 시켰는데, 이 교육은 기술용역계약에 근거하여 파견된 외국인 기술자들이 담당하였다(현대자동차 1987, 261).

같이 공장이 완성되었을 때 공장을 가동시키는 것과 직접 관련되는 것이 대부분을 차지했지만, 공장 건설 이후에는 도입된 생산기술을 개선하는 것과 관련되는 것이 큰 비중을 차지하였다. 예를 들어 현대자동차의 경우 1977~79년간에 총 20건의 기술을 도입했는데, 이 중에는 자동차 승차감 개선을 위한 시트 제조기술, 내장 개선을 위한 기술, 공해 규제와 같이 각종 외국규제를 통과하기 위한 제품성능 향상 기술 등과 관련된 것이 절반 이상을 차지하였다(현대자동차 1987, 303-304). 이와 같이 산업기술자와 현장 기능공에 대한 기술 연수와 기술 지도를 통해 현대중공업과 현대자동차는 1970년대 후반 경에는 대체적으로 생산기술 따라잡기에 성공하였다고 평가할 수 있다.

그러나 기업의 장기 성장을 위해서 보다 중요한 것은 기술모방단계를 뛰어 넘어 기술혁신단계로 진입해야 한다. 이것은 자체적인 기술개발체계, 즉 현재의 생산기술을 개선하는 것은 물론 더 나아가서 현대의 독자적인 기술력에 근거하여 새로운 제품과 공정기술을 창출해낼 수 있는 기술개발체계를 확립함으로써 달성될 수 있는 것이다.

현대자동차에서 이러한 기술개발체계가 어떻게 확립되었는지를 기술 관련 조직의 변화를 통해 살펴보기로 한다. 중화학공업을 육성하는데 있어 기술은 매우 중요하기 때문에 일찍부터 기술 관련 부서가 회사 조직에 포함되었지만, 초기에는 생산담당 부서의 하위 기구로서 주로 생산기술 관련 업무를 담당하였다(1972년 1월 15일 조직). 그러나 종합자동차공장 건설계획에 따라 공장 건설이 한참 진행 중인 1975년 1월의 조직을 보면, 기술담당부서가 생산담당부서로부터 분리되어 별도의 기구로서 독립되었지만, 이때까지만 하더라도 제품기술의 흡수가 더 중요하였다. 그러나 1970년대 후반이 되면 기술연구 부서가 제품개발연구소로 명칭이 변경되고 차체 디자인이나 주요 부품의 설계기술에 대한 연구개발 기능이 강화되었다(현대자동차 1987, 329). 앞에서도 지적한 바와 같이, 1978년은 자동차 생산에 대한 자신감이 생기면서 30만대 양산체제로 확충하겠다는 구상이 마련되던 시기였다. 30만대 양산체제는 1981년 10월에 공식 발표되었고, 이것을 계기로 현대자동차에서는 1983년에 엔진의 자체 설계와 개발 능력을 향상시키기 위해 엔진개발실을 신설하였다. 엔진의 독자적인 개발이 현대자동차의 기술 자립화의 최대 목표였다는 점에서 이것은 현대자동차가 독자적인 기술개발체계를 확립하는데 중요한 전기였다고 평가할 수 있을 것이다.

V. 맺음말

한국경제는 1980년대 후반에 자립적인 경제구조가 확립되었고, 이것은 1960~70년대에 추진된 중화학공업화의 성공에 기인한다. 이런 점에서 중화학공업의 성장은 국민경제의 장기 발전에 결정적인 영향을 미쳤다. 국민경제의 성장은 기업의 성장에 의해 달성될 수 있다는 사실에 근거하여 이 연구에서는 현대의 주요 계열기업의 성장과정을 분석하였다.

(1) 정부는 자립적인 경제구조의 확립이라는 목적 하에서 정부 수립 직후부터 중화학공업을 육성하고자 노력하였다. 그러나 1960년대 중반까지 중화학공업화 정책은 수입 대체공업화에 입각하여 추진되었고, 60년대 후반부터 수출지향공업화가 중요한 목표로 상정되었고 1970년대에는 이것이 전면적으로 시행되었다. 현대는 정부의 이러한 중화학공업화 정책에 부응하여 1960년대 후반 이후 중화학공업 부문에 활발하게 진출하여 사업을 영위하였다. 이 결과 현대는 1970년대 후반 이후 한국을 대표하는 기업집단이 되었으며, 매출액 기준으로 볼 때 현대중공업, 현대자동차와 현대정공은 현대그룹을 대표하는 기업이었다.

(2) 현대는 자원 제약을 고려하여 최종재 중화학공업 부문에 먼저 진출했는데, 현대중공업과 현대자동차는 이에 해당하는 대표적인 기업이다. 우선 이 두 기업은 시설과 규모 면에서 이전 기업과 분명히 구별되며, 그래서 이 두 기업의 성장은 정부가 추진한 중화학공업화 정책의 성과를 좌우하는 것이었다. 이 두 기업의 성장 요인은 세 가지였다.

첫째, 자주적인 기술도입전략을 채택했다는 점이다. 외국인 직접투자에 근거한 합작투자는 선진 기업의 경영 및 기술 노하우를 배울 수 있는 기회를 제공하기보다는, 오히려 선진 기업의 하청기업으로 전락할 우려가 더 컸다. 이런 현실을 고려하여 현대중공업과 현대자동차에서는 경영 및 기술 학습의 불확실성과 원리금 상환에 따른 위험을 감수하더라도 자주적인 기술도입전략을 채택함으로써 장기적으로 발전할 수 있는 토대를 마련하였다.

둘째, 기업가의 역할이 매우 중요하였다. 현대중공업의 사례에서 확인할 수 있듯이,

차관을 도입하고 조선시장이 불황에 직면했을 때 새로운 시장을 개척하여 현대중공업이 건설되고 불황을 극복할 수 있었던 것은 조선소를 건설하겠다는 정주영 회장의 강력한 추진의지와 실천력에 기인한 것이었다. 후발공업국에서 희소자원인 기업가는 기업의 장기적인 성장과정에서 핵심적인 역할을 수행하는데, 현대에서는 정주영 회장이 그러한 역할을 최대한 발휘하였다.

셋째, 국제경쟁력을 향상시키기 위해 기업 내부에서 끊임없이 노력하였다는 점이다. 우선 현대는 외국에서 수입한 생산기술을 짧은 기간에 따라잡기에 성공하였고, 공사기간을 단축하고 정상조업도에 이르는 기간을 최대한 줄여 생산비용을 줄이는 노력을 강력하게 추진하였다.

이상의 결과 현대중공업과 현대자동차는 공장을 건설함과 동시에 수출기업으로 발돋움하여 정부의 수출지향공업화 정책을 주도적으로 실행하는 기업으로 발전하여 국민경제의 성장에 기여하였다.

(3) 국민경제 차원에서 국제수지 적자구조를 해소하고 저축률을 높여 자립적인 경제구조를 확립하기 위해서는 수입 유발적 공업구조를 해결해야 하는데, 이것은 생산재산업의 육성을 통해 달성할 수 있다. 현대정공은 자동차 부품을 생산하는 기업인데, 현대중공업과 현대자동차의 성장을 기반으로 수요가 확대되어 설립되었고, 짧은 기간 동안에 빠르게 성장하였다. 현대정공의 성장 요인은 재벌체제에서 누릴 수 있는 범위의 경제 이점을 최대한 활용한 점과 다른 현대 기업과 마찬가지로 ‘현대정신’이라는 기업문화를 공유한 것이 중요하였다.

후발공업국 기업이 장기 성장하기 위해서는 기술모방단계를 뛰어 넘어 기술혁신단계로 전환해야 한다. 이를 위해서는 수입 기술을 학습하여 새로운 공정기술과 제품기술을 창출해 낼 수 있는 능력을 구비한 인적자원이 축적되어야 한다. 현대에서는 1970년대 후반에 외국에서 수입한 생산기술에 대한 따라잡기에 성공하였고, 1980년대 초반에 독자적인 기술개발체제를 구축하기 시작하였다고 할 수 있다.

이상과 같이 현대그룹은 정부 정책에 부응하여 중화학공업 중심으로 발전했고, 최종재 산업 뿐 아니라 중간재 산업 부문에 진출함으로써 한국경제의 지속적인 성장과 발전에 크게 기여하였다.

참고 문헌

- 경제기획원(1962), 『제1차 경제개발 5개년계획, 1962-1966』, 경제기획원.
- 경제기획원(1972), 『광공업통계조사보고서』, 경제기획원.
- 경제기획원(1974), 『광공업통계조사보고서』, 경제기획원.
- 경제기획원(1977), 『광공업통계조사보고서』, 경제기획원.
- 경제기획원(1981), 『광공업통계조사보고서』, 경제기획원.
- 경제기획원(1984), 『공정거래백서』, 경제기획원.
- 공정거래위원회(1992), 『공정거래연보』, 공정거래위원회.
- 공정거래위원회(1993), 『공정거래연보』, 공정거래위원회.
- 공정거래위원회(1997), 『공정거래백서』, 공정거래위원회.
- 매일경제신문사(2007), 『매경 1000대기업 상세자료』, 매일경제신문사.
- 부흥부(1955), 『한국경제부흥계획서』, 부흥부.
- 중화학공업추진위원회(1973), 『중화학공업 육성계획』, 중화학공업추진위원회.
- 통계청(2010), 『광업·제조업조사보고서, 2009』 I (전국편), 통계청.
- 한국산업은행(1967), 『광공업통계조사보고서』, 한국산업은행.
- 한국은행(1973), 『8.3조치 종합보고서』, 한국은행.
- 강광하이영훈·최상오(2008), 『한국 고도성장기의 정책결정체계』, KDI.
- 강성남(1990), 「국가기구, 관료 및 정책의 역동성에 관한 연구: 중화학공업화 정책을 중심으로」, 서울대학교 박사학위논문(행정학).
- 고승희(1999), 「아산정신과 현대그룹의 기업문화」, 한국경영사학회, 『경영사학』 제19호 (통권).
- 김견(1988), 「한국의 중화학공업화 과정에서의 국가개입의 양상과 귀결」, 한국산업사 회연구회 편, 『오늘의 한국자본주의와 국가』, 한길사.
- 김병연·최상오(2011), 「포스코와 한국경제: 서지적, 실증적 분석을 중심으로」, 한국경 영사학회, 『경영사학』 제26집 2호.
- 김병하(1990), 「1979년까지의 현대건설의 자본축적과 경영이념」, 한국경영사학회, 『경영사학』 제5호(통권).

- 김성남·박기주(2014), 「중화학공업화 정책의 수립, 전개 및 조정」, 박기주 외, 『한국 중화학공업화와 사회의 변화』, 대한민국역사박물관.
- 김성수(1999), 「아산 정주영의 생애와 경영이념」, 한국경영사학회, 『경영사학』 제19호 (통권).
- 김신(1999), 「아산 정주영의 사회적 책임정신과 사회복지사업」, 한국경영사학회, 『경영사학』 제19호(통권).
- 김용환(2002), 『임자, 자네가 사령관 아닌가』, 매일경제신문사.
- 김흥기 편(1999), 『비사 경제기획원 33년: 영욕의 한국경제』, 매일경제신문사.
- 박기주 외(2014), 『한국 중화학공업화와 사회의 변화』, 대한민국역사박물관.
- 박영구(2005), 「구조변동과 중화학공업화」, 이대근 외, 『새로운 한국경제발전사』, 나남.
- 박영구(2008), 『한국 중화학공업화 연구 총설』, 해남.
- 박유영(1997), 「한국 재벌의 형성·발전과정과 기업가 정신에 관한 연구」, 한국경영사학회, 『경영사학』 제16호.
- 박유영·이우영(2002), 「한국 창업 CEO의 기업가정신에 관한 연구」, 『전문경영인연구』 제5권 1호.
- 박이택(2014), 「자동차산업의 성장과 정부의 역할」, 박기주 외, 『한국 중화학공업화와 사회의 변화』, 대한민국역사박물관.
- 배석만(2005), 「1930 ~ 50년대 조선공업 정책과 조선회사의 경영」, 부산대학교 박사학위논문.
- 배석만(2011), 「현대중공업의 초창기 조선기술 도입과 정착과정 연구」, 한국경제사학회, 『경영사학』 제26집 제3호.
- 설정남(1990), 「현대그룹과 정주영 회장」, 『최고경영자과정 경영연구』.
- 송병락(1992), 『한국경제론』(제3판), 박영사.
- 오원철(2006), 『박정희는 어떻게 경제강국 만들었나』, 동서문화사.
- 이건희(1999), 「현대그룹의 발전과 경영전략」, 한국경영사학회, 『경영사학』 제19호(통권).
- 이경의(1987), 「자립경제와 중소기업 문제」, 『한국경제론』, 까치.
- 이상철(1997), 「한국 화학섬유산업의 전개과정, 1961-1979」, 서울대학교 박사학위논문 (경제학).
- 이상철(2004), 「한국 산업정책의 형성-1960년대 철강산업의 사례」, 『경제발전연구』 제10권 제1호, 한국경제발전학회.

- 이상철(2007), 「1960년대 한국 철강공업의 성장과 육성정책: 압연부문을 중심으로」, 『경제사학』 43호, 경제사학회.
- 이상철(2011), 「한국 교환기산업과 산업정책(1961-1972년)」, 『경제사학』 제50호, 경제사학회.
- 이상철(2014), 「중화학공업화 이전의 산업정책」, 박기주 외, 『한국 중화학공업화와 사회의 변화』, 대한민국역사박물관.
- 정주영(1998), 『나의 살아온 이야기: 이땅에 태어나서』, 솔.
- 조동성(1990), 『한국재벌연구』, 매일경제신문사.
- 조선식산은행(1949), 『조사월보』 제4권 4호, 조선식산은행.
- 조재호(2013), 「아산 정주영, FDI 그리고 창조경제」, 『경영사학』 제28집 제2호.
- 최상오(2003), 「이승만 정부의 경제정책과 공업화전략」, 경제사학회, 『경제사학』 35호.
- 최상오(2006), 「이승만 대통령의 경제개발정책-이승만 정부의 수입대체공업화정책을 중심으로」, 유영익 편, 『이승만 대통령 재평가』, 연세대학교 출판부.
- 최상오(2010), 「한국에서 수출지향공업화정책의 형성과정-1960년대 초 이후 수출 성장 원인에 대한 일 고찰」, 『경영사학』 제25집 제3호.
- 최상오(2013), 『원조, 받는 나라에서 주는 나라로』, 대한민국역사박물관.
- 최승노(1995), 『1995년 30대 기업집단』, 한국경제연구원.
- 최영화(1970), 『한국 기계공업육성방안 조사연구보고서』.
- 한국자동차공업협회(2005), 『한국자동차산업 50년사』, 한국자동차공업협회.
- 현대자동차주식회사(1987), 『현대자동차 이십년사: 1967~1987』, 현대자동차주식회사.
- 현대정공주식회사(1997), 『현대정공 20년사, 1977~1997』, 현대정공주식회사.
- 현대중공업주식회사(1992), 『현대중공업사』, 현대중공업주식회사.
- Amsden, Alice(1989), *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*, Oxford University Press.
- Aoki, Masahiko, and Hyung-Ki Kim, Masahiro Okuno-Fujiwara ed.(1997), *The Role of Government in East Asian Economic Development: Comparative Institutional Analysis*, Clarendon Press: Oxford.
- World Bank(1993), *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*, Oxford University Press.