

## 한국자본주의와 자동차산업의 전개

### The Development of the Automobile Industry and Capitalism in Korea

김정일  
한세대학교

Kim jung-ihl  
Hansei Univ.

#### 요약

본 연구는 한국자본주의의 문제점이 전형적으로 나타나는 자동차산업을 대상으로 하여 한국 빅 쓰리체제의 확립 및 재편성에 대해 분석하는 것이다. 특히 한국자동차산업은 아시아신공업화의 구조적 특징을 가지고 있다는 점을 명백히 한다.

#### Abstract

The objective of this study is to use the Korean Automobile Industry to exemplify typical problems with Korean Capitalism. In particular, this study analyzes the establishment and reorganization of the Korean Big Three System. This study clearly shows that the Korean Automobile Industry has the structural characteristics of the Asian New Industrialization movement.

## I. 서론

지난 20세기의 대표적인 상징으로써 향후 연구자들은 자동차를 언급할 것이다. 한국과 같은 자동차 생산국에 있어서 자동차산업은 공업부문에 있어서 차지하는 비중이 클 뿐만 아니라, 부품, 소재, 공작기계 등의 관련분야에도 큰 영향력을 가지며, 자동차 생산의 실정은 그 국가 공업력의 수준을 반영하는 중요한 지표가 되고 있다. 또한 자동차 생산의 확대에 의한 사회적 영향은 새로운 수송수단이 등장했다는 수준에 멈추지 않고, 모터라이제이션(motorization)이라는 사회생활 전반에 걸쳐 영향을 끼치고 있다[1].

전체 제조업에서 차지하는 한국자동차산업의 위치는 NICS의 일원으로써 등장한 이후 점진적으로 상승하기 시작했다. 즉, 1970년대 후반 이후 약 20여 년간에 걸쳐 NICS(Newly Industrializing Countries, 신흥공업국) · NIES(Newly Industrializing Economies, 신흥공업경제지역)에서, 1996년 OECD가맹으로, 즉 동아시아신흥공업국에서 선진자본주의국가로 이행하며, 그 발전기를 맞이했다.

특히 한국자동차산업은 1990년대까지 아시아신공업화[2]의 발전 구조(framework)의 특징 속에서 아세안 및 다른 아시아 지역/국가, 라틴아메리카의 신흥공업국과 같이 선진자본주의의 다국적기업에 의한 부품 및 조립생산의 기지로 편입되지 않고 성장해 왔다.

한국자본주의의 기간산업의 한 영역으로써, 짧은 발전 역사를 가지고 있는 자동차산업은, 한국자본주의를 주도하는 중요한

역할을 담당하고 있을 뿐만 아니라, 아시아신공업화의 발전 패턴에서 한국자동차메이커 스스로 다국적화하며, 새로운 역할을 담당하는 기업으로 변모하고 있다.

본 논문은 이러한 자동차산업을 둘러싼 환경의 변화를 염두에 두고 아시아신공업화의 발전 패턴 속에서 한국자본주의의 문제점이 전형적으로 나타나는 자동차산업을 대상으로 하여 한국 빅 쓰리체제를 중심으로, 먼저 선행연구에 대한 리뷰를 하고, 다음으로 체제의 확립 및 재편성에 대해 분석하는 것을 목적으로 한다. 이러한 연구를 진행함에 있어 문제의식은 다음과 같다.

첫째, 한국자동차산업을 분석함에 있어 먼저, 한국자본주의의 발전과정과 그 구조적 특징 특히 그 재생산구조의 메커니즘(mechanism)을 고려하지 않으면 안 된다는 점이다.

둘째, 한국자본주의의 발달과정 속에서 1960년대 이후 현대적인 산업으로서 발전을 시작한 자동차산업은 어떠한 구조적 특징을 가지고 있는가라는 점이다.

셋째, 자동차기업에 있어서 발전 패턴은 반드시 한 가지의 양상은 아니라는 점이다.

넷째, 한국 빅 쓰리체제를 중심으로 전개되어 온 자동차산업에 있어 서플라이어시스템(supplier system)(자동차메이커와 부품메이커간의 분업시스템)은 어떻게 형성되고 발전해 왔는가에 대해서도 검토하지 않으면 안 된다는 것이다[3].

한국자동차산업을 대상으로 한 기존연구는 근년 다각적으로 제시되고 있지만, 한국자본주의의 소용돌이 속에서 전개되어 온

자동차산업의 구조적 문제점에 대한 규명은 본 논문의 과제의 하나이며, 이러한 연구를 통해 한국자동차산업의 장래 및 전망에 대해 이해하며, 또한 한국을 포함한 일련의 NIES, ASEAN, 중국 등 아시아의 급속한 경제성장과 산업구조의 질적 변화를 분석하는 중요한 연구라고 생각된다.

## II. 관련연구의 리뷰

제2차 세계대전 이후 아시아경제의 발전은 1960년대 일본의 고도경제성장을 시작으로, 70년대 후반에는 아시아 NIES로 파악되고, 80년대에는 ASEAN으로 전개되었다. 또한 1980년대 후반에서 90년대에 걸쳐 이러한 발전의 다이내믹즘은 경제개혁 및 대외개방을 표방한 중국과, 베트남, 인도 등의 국가에 까지 파급되어 현재에 이르고 있다.

한편, 한국자본주의는 1960년대 수입 대체로 시작하여 70년대 이후 수출지향에 따른 고도성장 단계를 거쳐 97년 IMF경제위기에 의한 구조조정의 프로세스라는 변천 속에서 공업화를 실현했다. 특히 한국의 공업화는 신국제분업(the new international division of labour, NIDL)체제[4] 속에서 공업화의 초기 단계에서부터 시장을 국내뿐만 아니라, 폭넓게 해외를 추구하였다. 한국에 있어서는 수출용 제품에 필요한 산업기술이 국내용 제품에 비해 보다 높은 수준이 요구되었기 때문에 그 기술이전에 있어서는 고유의 문제점이 동반되었다.

세계경제 속에서 다이내믹즘의 발전과정을 경험하고 있는 아시아 특히 한국의 공업화가 어떻게 발전해 왔는가에 대한 원인을 독자적인 관점에서 해명하고자 하는 많은 시도가 있었다.

개발론연구가인 渡辺利夫는 『現代韓國經濟分析—開發經濟學과 現代アジア』에서 Gerschenkron, A.의 후발성이익 명제를 Industrialism의 파급과 한국경제에 적용하여 공업화에 대해 고찰하고 있다. 한국 공업화의 과정에 대해 후발성이익론이 지적하고 있는 제특징을 갖추고 있는지 어떤지에 대해서는 반드시 의견의 일치가 있다고 볼 수는 없다. Gerschenkron, A.의 후발성이익 명제는 현대 후발국 공업화에 있어서 일반적으로 타당하다는 문제제기이다. 渡辺利夫에 의하면, 한국은 후발 선진국인 일본보다는 훨씬 집중적/계통적인 기술이전에 의해 자동차산업을 비롯한 철강업, 조선업, 석유화학산업, 전자산업 등을 창출하고 발전시켜 왔다. 그 성장률은 때로는 일본보다 빠르며, Gerschenkron, A.적 세계의 상징으로도 보여지고 있다. 渡辺利夫는 그의 저서에서 「한국 경제발전은 수출지향공업화의 환경 속에서 실현되고, 후발성이익을 풍부하게 향유하고 있다」고 지적하고 있다. 또한 기술혁신의 「Backlog, 비축」 이용에 있어 선진국으로부터의 자본이전의 이용도 후발

성이익이라고 논하고 있다[5].

특정 국가의 산업 또는 기업이 일정한 기간에 걸쳐 그 기술능력을 어떻게 형성해 왔는가 라는 기술사론연구가인 中岡哲朗의 역사적 기술형성 연구는, 한국의 급속한 공업발전으로 인해 개발론의 중요한 과제으로써 등장하고 있다고 강조했다. 中岡哲朗는 그의 역사적 기술형성의 과제를 소위 후발성이익과 중진국의 기술적 추격과정이라는 문제의식으로부터 검토하고 있다. Gerschenkron, A.의 대발전(a sudden great spurt)론에 대해 후발국 공업화 과정에서 선진국에 의한 기술이전과 후발성이익을 결합시키는 것은, 부적절하지는 않았는지, 中岡哲朗는 Gerschenkron, A.의 19세기에 관한 분석을 그 이후 기술의 변화를 고려하지 않고 여기까지 보편화해서 타당할 것인가라는 점에 의문을 제기하고 있다. 또한 시점을 넓혀서 현대 개발도상국 일반을 보면, 그 명제는 적용하기 어려운 점이 있다. 선진국의 최신 기술은 개발도상국의 경제 환경에 이전하고 이를 적용시켜도 매우 낮은 효율 밖에 발휘할 수 없다고 지적하고 있다[6].

이와 같은 渡辺利夫 및 中岡哲朗의 후발성이익의 논의에 대해 한국 공업화 특히 한국자본주의의 구조적 분석에 대해, 中川信義는 아시아신공업화의 주변성이익 또는 후발성이익으로써 명백히 분석하고자 하였다. Gerschenkron, A.의 후발성이익론이 선발·후발이라는 시간축만을 중심으로 구성된 일반적 모델이라는 것에 대해, 주변성이익 또는 후발성이익론의 독자성은 시간축과 공간축을 동시에 다루는 역사적 모델을 설정했다는 점에 있다.

이것에 대해, 平川均은 주변성 이익의 주변에 대해 단순히 공간적인 것인가에 관해 의문을 표시하고, 주변성이익 보다는 김영호가 주장한 제4세대 공업화와 같은 세대론적 시점이 중요하다고 지적하고 있다. 또한 한국자본주의가 아시아자본주의의 전형적인 모델로써 그 발전이 주변성 이익으로부터 실현되었다고 한다면, 중심 - 반주변 - 주변의 국제구조는 동아시아에서는 어떻게 취급되어야 할 것인가라고 질문했다. 김영호의 연구에서는 전후 한국의 급속한 경제발전은 20세기 후반 Industrialism 세계화의 제4세대 공업화로써, 국가, 국내자본(재벌기업), 외국자본의 3자를 담당자로 하여 공업제품의 수출확대를 통해 추진되고 있는 아시아 NIES형 공업화라고 지적하고 있다. 제4세대 공업화론은 공업화의 세계사를 취급하고 있다는 의미에서는 확실히 중요한 공헌이었다. 그러나 김영호는 신공업화를 세대론에서 분석하고 있다는 점에서 공업화 일반사에 가까운 연구이다[7].

平川均의 코멘트에 대해 中川信義는 다음과 같이 반론하고 있다. 중심·주변관계는 단지 지배·종속관계 만으로 일원화할 필요는 없고, 공간적 의미에서도 사용되어지는 것으로, 주변성이익에 대해 한국자본주의에 있어서 일본경제의 고도성장 역

할을 중시하고 있다. 일본 고도성장을 지탱한 전후 일본 재생산구조의 중심축은, 높은 기술과 저임금과의 결합이라는 일본 국제경쟁력의 강점이었다. 마찬가지로 한국경제에서도 그 중심축과 동일한 국제경쟁력이 존재하고 있다. 또한 한국자본주의는 언어, 역사, 문화, 종교 등 일본과는 차이가 있지만, 제2차 세계대전 이전의 재벌, 전후의 국가주도의 경제운용 등 역사적 계승의 점에서 일본 자본주의에 가깝다고 지적하고 있다.

특히 中川信義는 「아시아신공업화(자본주의화)」를 지칭한 것은 첫째, 일본이라는 자본 및 기술의 공급국 주변에 위치하는 「주변성이익」, 둘째, 신공업화의 담당자인 국가, 국내 자본, 다국적기업의 3자 상호간의 「다국적동맹」, 셋째, 「아시아태평양트라이앵글 즉 무역, 투자, 기술이전」 특히 대일(對日) 기계·부품수입, 대미(對美) 완성차수출의 구조적 특징을 가지고 있다고 지적하고 있다.

정리하면, 한국자동차산업은 아시아신공업화의 산업적 담당자로서 어셈블리 생산형태를 취하고 대량생산에 의한 코스트 삭감효과가 큰 글로벌산업이며, 국가주도형 산업구조를 가지고 있다. 또한 아시아신공업화의 이론적 Frame-work의 하나인 아시아태평양트라이앵글무역 구조 속에서 자동차기업은 대북미수출을 중심으로 생산능력 측면에서 규모의 경제효과를 어느 정도 향유할 수 있게 되었으며, 자동차산업에 있어서의 비교우위창조 과정은 1980년대 이후 고도성장에 의해 검증되었다[8].

### III. 한국 빅쓰리 체제의 확립

한국자동차산업은 1970년대 중반 이후 특히 NICS의 일원으로써 등장한 이후 기간산업으로써 한국자본주의를 견인하는 중요한 역할을 담당해 왔다. 세계자동차산업에 있어서 웨이브의 다이내믹즘(dynamism) 속에서 자동차산업은 선진자본주의 국가의 다국적기업에 의해 부품생산 및 조립생산 기지로 편입되지 않고 발전을 해 왔다. 자동차기업의 주도로 기술도입과 소수지분합작을 통해 국내 부품조달(핵심부품은 수입에 의존)에 기초를 둔 독자적인 국제규모의 대량생산체제를 구축했다.

아시아신공업화의 산업적 담당자로서 한국자동차산업은 다음과 같은 발전패턴을 가지고 있다. 먼저, Targeting Policy 또는 National Strategy라고 불리는 비교우위의 창조를 위해 생산제력의 동원과정, 다음으로 정부와 재벌이 일체가 된 외국기술도입에 의한 기술흡수·집적과정, 그리고 구 빅 쓰리(현대자동차, 기아자동차, 대우자동차)체제를 중심으로 다국적기업과의 전략적 제휴(strategic alliance)의 과정 등이었다. 이러한 환경 속에서 자동차산업은 규모의 경제성을 위해 발전의 초기 단계에서부터 대량생산·대량수출체제를 추진하였으

나, 핵심부품을 중심으로 수입에 크게 의존하는 전략을 취한 결과, 기술 습득은 부분적이며 제한적으로 진행되어 사실상 기술집적이 곤란하였다.

이러한 발전 패턴을 거쳐 온 요인을 살펴보면, 한국경제 및 한국자본주의의 구조에 기인하고 있다. 먼저, 1960년대 이후 수입대체 및 수출지향의 동시 병행적인 공업화를 추진하여 형성된 재생산구조의 특징이다. 다음으로 재벌 및 그 계열 하에 독과점기업과 중소기업 및 중견·벤처기업의 분화로 인해 특징되어지는 이중구조에 기반하여 편제된 기업구조, 그리고 주변성이익, 다국적동맹과 글로벌산업, 아시아태평양트라이앵글이라는 구조이다[9].

한국자동차산업의 구조적 특질에서도 그 요인을 발견할 수 있다. 1960년대에 들어와 KD조립생산으로 시작한 한국자동차산업의 구조적 특질을 논할 경우, 특히 주목해야 할 점으로써, 먼저 구 빅 쓰리체제는 재벌계메이커인 현대자동차, 대우자동차, 기아자동차(당시 비재벌계전문메이커) 등 3사를 중심으로 독과점화되고 있었다는 것이다. 다음으로 지적할 수 있는 점은 1997년 IMF경제위기까지 포드시스템의 전형적인 가공조립형산업으로 70년대 이후 아시아태평양트라이앵글, 즉 대일기계·부품·수출용소재수입과 대북미완성차수출이 One Set가 되고 있었다는 것이다. 끝으로 기업분업체제에 의한 계열화의 진행 속에서 형성된 단층적 분업생산구조이다[10].

여기서 국제비교를 위해서 일본자동차산업의 구조적 특징과 비교해 보면, 현저한 차이를 보이고 있다. 자동차생산에서 후발국이었던 일본은 고도성장기에 급속히 Catch-up[11]을 진행해 1970년대 이후 국제적 경제환경 속에서 국제경쟁력을 강화하였다. 이러한 일본자동차산업의 구조적 특징은 첫째, 일본자동차메이커는 외주비율이 약 70%에 달해, 외국메이커와 비교해서 높을 뿐만 아니라 외주메이커와의 밀접한 관계 형성에 의해 효율적인 생산시스템을 확립하고 있다는 것이다. 둘째, 일본자동차산업의 발달은 자동차가 20세기의 현대기술이 집약된 것이며, 부품뿐만 아니라 소재, 제조기계 등 관련 부문에서의 발전을 기초로 하고 있다. 셋째, 일본자동차산업의 국제경쟁력을 높이기 위해 종합적인 생산관리시스템의 도입과 그 보급이 중요한 역할을 수행해 왔다[12].

특히 분업생산구조에 있어서의 차이점은 일본의 경우 완성차메이커의 외주율이 높을 뿐만 아니라 중층적분업구조를 가지고 있다는 것이다. 그 특징은 소수기업간의 장기·계속적인 거래관계로 구입하고 있으며, 완성차메이커와 부품메이커간의 기술 및 정보의 교환이 긴밀히 행해지며, 부품메이커의 기술력을 기반으로 하여 완성차의 개발·설계 단계에서부터 많은 부품메이커가 참가하며, 외부환경에도 탄력적으로 대응하고 있다.

#### IV. 구(舊) 빅쓰리의 해체와 신(新) 빅쓰리 체제의 확립

1970년대 이후 아시아신공업화로써 전개되어 온 한국자동차산업은 90년대 이후 본격적으로 아시아, 동유럽 등에 진출하며 다국적기업화가 진행되었다. 특히 1990년대 후반 DaimlerChrysler로 시작된 Cross-Border M&A 및 Alliance에 의한 세계적 재편성 속에서 97년 IMF경제위기 이후 신 빅쓰리체제로 전환기를 맞이하였다.

1980년대 구 빅 쓰리체제 속에서 북미 지역을 중심으로 한 수출 확대에 급성장하였지만, 산업구조고도화의 실패로 대량생산·대량수출체제의 재구축을 피할 수 없었다. 이러한 요인은 한국자동차산업의 구조적 특질 특히 그 재생산구조에 의한 구조적인 한계가 원인이었다. 다시 말해 첫째, 생산재생산부문(제1부문)과 소비재생산부문(제2부문)간의 사회적 분업관련의 결여, 둘째, 생산재생산부문내의 소재·부품·기계의 자급체제의 미발달과 생산재생산부문의 내부순환의 미확립, 셋째, 외국무역·외국기술 의존형의 재생산체제이다. 사실 이와 같은 재생산체제가 대일기계·부품수입=대북미 완성차수출이라는 한국의 산업관련을 규정하고, 이러한 규정은 또한 글로벌산업으로써의 한국자동차산업에도 적용된다[13].

재벌계 자동차메이커 주도로 선진다국적기업에 의한 부품생산 및 조립생산 기지로 종속되지 않고 한국경제를 견인해 온 자동차산업은, IMF체제 하에서 재벌기업의 경영불안이 표면화되어 정부 주도의 빅딜(Big Deal)이 진행되고, 세계적 집중·집적 속에서 전개되고 있는 다국적기업의 전략적 제휴의 거센 파도 속에서 구 빅 쓰리체제가 해체되었다. 그 결과 구 빅 쓰리 가운데 독립을 유지하고 있는 현대자동차를 비롯하여, GM 대우자동차, Renault삼성자동차로 형성되는 신 빅 쓰리체제로써 재편성되어 새로운 단계를 맞이하고 있다. 특히 적극적인 해외진출과 외자도입을 목적으로 한 한국자동차메이커 스스로의 다국적화가 진행되고 있다[14].

#### V. 결 론

한국자본주의 문제점을 전형적으로 나타내는 자동차산업을 대상으로 구 빅 쓰리체제 확립과 해체 및 신 빅 쓰리체제 확립에 대해 분석했다.

먼저, 선행연구에서 아시아신공업화와 제4세대 공업화 등과의 관계를 분석함으로써 신공업화는 수출뿐만 아니라 대일부품수입으로 대변되는 부품공급도 포함하고 있음을 강조하였다.

다음으로, 한국자본주의사에서 구축된 자동차산업의 발전 패턴, 기술집적 등의 요점, 즉 한국 신공업화의 구조적 특질에 대

한 분석이다. 첫째, 주변성이익(자본수출, 즉 직접투자=경영자원의 이전, 기술이전), 둘째, 담당자로서 국가·국내자본·다국적기업의 3자를 중축우로 하는 다국적동맹과 글로벌산업, 셋째, 아시아태평양트라이앵글 무역·투자·기술이전, 특히 대미완성차수출=대일기계·부품수입이라는 Absorber(흡수=판매처)로서의 미국시장의 역할이라는 Frame-work이다.

끝으로, 한국자동차산업은 대량생산시스템을 도입하였음에도 불구하고 일본과 유사한 분업생산체제를 형성·구축해 왔지만, 일본과 차이를 나타내고 있음을 분석했다. 이것은 자동차산업의 발전 초기 단계에서 부품생산 설비에 투자하는 자본의 부족과 자동차메이커와 부품메이커 사이에 큰 임금격차가 존재하고 있었다는 것이다. 즉 자동차기업으로서의 투자부담의 분산과 저임금 이용의 유인이 존재하고 있었다는 것이다.

#### ■ 참고 문헌 ■

- [1] 우에다 히로후미, 일본자동차산업의 전개와 생산시스템, 미네르바서방, 1993.
- [2] 나카가와 노부요시, 인트라아시아무역과 신공업화, 동경대학출판회, 1997.
- [3] 우에다 히로후미, "자동차산업의 기업계층구조(1)(2)", 오사카시립대학경제연구회, 1989.
- [4] 나카가와 노부요시, 아시아신공업화와 일미경제, 동경대학출판회, pp.3-44, 1990.
- [5] 渡辺利夫, 現代韓國經濟分析—開發經濟學と 現代アジア, 勁草書房, pp.4-17, 1982.
- [6] 中岡哲朗, "いわゆる後發性の利益と中進國の技術的追いつき過程(上)", 經濟學雜誌, 1986.
- [7] 김영호, 동아시아공업화와 세계자본주의, 동양경제신보사, 1988.
- [8] 현대자동차, 현대자동차사, pp.74-104, 1992.
- [9] 中川伸義, 아시아經濟論と新工業化, 1996.
- [10] 자동차조합30년사, 한국자동차공업협동조합, 1992, 기아50년사, 기아자동차(주), 1994.
- [11] Akira Suebiro, キャッチアップ型工業化論, 名古屋大學出版會, 2000.
- [12] 伊丹敬之의, 경쟁과혁신-자동차산업의 기업성장, 동양경제신보사, 1988.
- [13] 中川伸義, 제3세계와 국가자본주의, 오사카시립대학경제연구소, 1980.
- [14] 中川伸義, Cross-BorderなM&AおよびAllianceと自動車産業の世界的再編成, 2000.