

한국자본주의와 자동차산업의 전개

Development of the Automobile Industry and Capitalism in Korea

김정일

한세대학교 경영학부

Jung-Ihl Kim(cityuni05@hansei.ac.kr)

요약

본 연구는 아시아신공업화의 구조적 특징 하에서 한국자본주의 문제점이 전형적으로 나타나는 자동차산업을 대상으로 하여 한국 빅 쓰리체제의 확립 및 재편성에 대해 분석하는 것이다. 특히 선행연구에서 비교 분석을 통해, 아시아신공업화는 수출뿐만 아니라 대일부품수입으로 대변되는 부품공급도 포함하고 있음을 강조하였다. 또한 아시아신공업화 하에서 한국자본주의사에서 구축된 자동차산업의 발전패턴, 기술집적 등의 요점, 즉 한국 신공업화의 구조적 특질에 대해 분석하였다. 이러한 분석을 통해, 자동차산업은 아시아신공업화의 Frame-work의 특징을 가지고 있다는 점을 명백히 한다.

■ 중심어 : | 한국자본주의 | 아시아신공업화 | 자동차산업 |

Abstract

The objective of this study is to use the Korean Automobile Industry to exemplify typical problems with Korean capitalism by studying the structural characteristics of the Asian New Industrialization movement and analyzing the establishment and reorganization of the Korean Big Three System. Through comparative analysis taken from previous research, it was found that the Asian New Industrialization movement emphasized not only exports also but also included the importing of parts to Japan. Additionally, the pattern of development, technical accumulation, and other characteristics of the automobile industry were analyzed from the perspective of the Asian New Industrialization movement. Since the start of this movement is closely associated with the history of Korean capitalism, we have also analyzed the structural characteristics of the Korean New Industrialization movement. Through this analysis, that the study clearly shows that the Korean Automobile Industry has the framework characteristics of the Asian New Industrialization movement.

■ keyword : | Korean Capitalism | Asian New Industrialization | Automobile Industry |

I. 서론

한국자본주의는 1970년대 후반 이후 NICS(Newly

Industrializing Countries, 신흥공업국)·NIES(Newly Industrializing Economies, 신흥공업경제지역)에서 96년말 OECD가맹으로, 다시 말해 동아시아신흥공업국에

서 선진자본주의국으로 이행하며 그 발전기를 맞이하고 있다. 이러한 발전의 다이내믹즘 속에서 한국자본주의의 기간산업으로써 전개해온 자동차산업은 아시아신(新)공업화(New Industrialization)의 발전 패턴에서 다국적화하며 새로운 역할의 변화를 추구하고 있다[1].

한국과 같은 자동차 생산국에 있어서 자동차산업은 공업부문에 있어서 차지하는 비중이 클 뿐만 아니라, 부품, 소재, 공작기계 등의 관련분야에도 큰 영향력을 가지며, 자동차 생산의 동향은 그 국가 공업화의 수준을 반영하는 중요한 지표가 되고 있다[2].

표 1. 한국 제조업에 있어서 자동차산업의 비중

구분		1975년	1985년	1995년	2005년
업체수 (개사) (%)	제조업	22,787	44,037	96,202	117,205
	자동차	182	882	3,070	3,848
		0.80	2.00	3.19	3.28
종업원수 (명) (%)	제조업	1,420,144	2,437,997	2,951,885	2,865,549
	자동차	21,089	81,700	220,601	253,491
		1.48	3.35	7.47	8.85
생산액 (억원) (%)	제조업	81,700	770,329	3,648,213	8,517,890
	자동차	1,685	32,781	350,895	977,830
		2.06	4.26	9.62	11.48
출하액 (억원) (%)	제조업	79,941	764,864	3,588,877	8,484,840
	자동차	1,643	32,579	345,277	978,940
		2.06	4.26	9.62	11.54
수출액 (백만불) (%)	제조업	5,801	30,283	125,057	284,419
	자동차	3	580	8,409	29,303
		0.06	1.92	6.72	10.30
부가가치 (억원) (%)	제조업	28,281	267,366	1,594,483	3,127,920
	자동차	477	10,340	130,814	320,430
		1.69	3.87	8.20	10.24

자료 : 한국의 자동차산업(각 년도), 한국자동차공업협회

[표 1]은 전체 제조업에서 차지하는 한국자동차산업의 위치를 나타내고 있다. [표 1]에서 보는 바와 같이 자동차산업은 전체 제조업에서 생산액 및 수출액에서 차지하는 비율이 1975년에 각각 2.06% 및 0.06%에서 2005년에는 11.48% 및 10.30%에 달하고 있으며, NICS의 일원으로써 등장한 이후 급속히 발전하기 시작했다. 특히 자동차산업은 아시아신공업화[3]의 발전 구조(framework)의 특징 속에서 아세안 및 다른 아시아지역·국가, 라틴아메리카의 신흥공업국과 같이 선진자본주의의 다국적기업에 의한 부품 및 조립생산의 기지로 편입되지 않고 성장해 왔다.

한국자본주의 기간산업의 한 영역으로써, 짧은 발전 역사를 가지고 있는 자동차산업은, 한국자본주의를 주

도하는 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 한국자본주의 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 된다 는 점이다.

둘째, 한국자본주의 발달과정 속에서 1960년대 이후 현대적인 산업으로서 발전을 시작한 자동차산업은 어떠한 구조적 특징을 가지고 있는가라는 점이다. 1997년 IMF경제위기 이전 재벌을 중심으로 하는 양산자동차메이커 빅 쓰리에 의한 독과점체제의 존재이다. 이러한 자동차산업은 어떠한 구조적 특징을 가지고 있었는가라는 점을 고려할 필요가 있다[4].

셋째, 자동차기업에 있어서 발전 패턴은 반드시 한 가지의 양상은 아니라는 점이다. 자동차산업은 그 발전 과정에 있어서 초기단계에서 상용차부문보다는 승용차부문을 중심으로 하는 수출에 중점을 둔 발전전략을 취했다. 한국 신공업화라는 구조 하에서 자동차산업은 대량생산시스템의 전형적인 가공조립형산업으로서 규모의 경제성을 추구하고 왔다. 자동차메이커는 산업정책이나 역사적/지리적 조건이 다르며, 독자적인 기업경영전략 및 기술집적(기술축적이라고도 표현됨)을 전개했다. 또한 선진자본주의국가 자동차메이커와의 자본 제휴 및 기술 제휴라는 국제협력체제 등에 대해서도 각 기업의 경영전략에 따른 서로 다른 형태의 관계를 구축해 왔다. 빅 쓰리체제를 중심으로 독자적인 국제규모의 대량생산체제를 구축한 자동차산업으로서 이러한 서로 차별화된 타입의 자동차메이커의 존재와 그 과제나 전략의 상이성이라는 점도 고려할 필요가 있다는 것이다.

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[5].

한국자동차산업을 대상으로 한 기존연구는 근년 다각적으로 제시되고 있지만, 한국자본주의 소용돌이 속에서 전개되어 온 자동차산업의 구조적 문제점에 대한 규명은 본 논문의 과제의 하나이며, 이러한 연구를 통해 한국자동차산업의 장애 및 전망에 대해 이해하며, 또한 한국을 포함한 일련의 NIES, ASEAN, 중국 등 아시아의 급속한 경제성장과 산업구조의 질적 변화를 분석하는 중요한 연구라고 생각된다.

II. 이론적 배경

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[6] 속에서 공업화의 초기 단계에서부터 시장을 국내뿐만 아니라, 폭넓게 해외를 추구하였다. 이러한 환경 속에서 한국자동차산업은, 수출용 제품에 필요한 산업 기술이 국내용 제품에 비해 보다 높은 수준이 요구되었기 때문에, 그 기술이전에 있어서는 다양한 문제점이 동반되었다[7].

세계경제 속에서 다이너미즘의 발전과정을 경험하고 있는 한국, 특히 자동차산업을 포함한 공업화가 어떻게 발전해 왔는가에 대한 원인을 독자적인 관점에서 해명하고자 하는 많은 시도가 있었다.

기술발전을 분석의 대상으로 한 선행연구에서는 현영석이 한국자동차산업의 기술발전에 관한 실증연구를 실시했다. 먼저 기술발전의 체계적 어프로치로서 W. J. Abernathy가 포드에 대한 실증적 연구를 통해 모형화한 기술혁신의 동태적모형을 발전도상국에 적합시키기 위해 수정, 보완한 것을 가설로써 제시하고, 다음으로

그 타당성을 한국자동차산업을 대상으로 한 실증연구에 의해 검증하고 있다. 그러나 구조적 특질의 측면에서는 한국자동차산업이 내재화 생산단계에 도달한 이후의 선진국과의 연결 관계에 예상되는 기술발전 형태를 둘러싼 문제점, 기술발전에 관한 조직론적 연구 및 합작기업과 국내기업에 대한 비교연구를 통한 미시적 분석이 부족하다고 볼 수 있다. 또한 그 방법론에서 실태조사에 의한 분석이 이루어지지 않았다[8].

一橋大學(赤松要, 小島清, 山澤逸平)의 계통단계 후발국의 산업발전에 대한 어프로치로써 Catching-Up-Product Cycle(雁行形態論)을 분석의 틀로 사용한 임천석은, 일본자동차산업의 경쟁력을 분석하고, 한국자동차산업의 수출과 생산조직적 특성을 명백히 하고자 하였다. 그러나 한국자동차산업은 그 발전과정에서 수입대체단계를 충분히 확보했다고는 할 수 없기 때문에 Catching-Up-Product Cycle에 의한 분석의 틀에 근거하여 해명한다는 것은 한계를 가지고 있다고 생각된다[9].

한국 공업화의 특징을 기술학습을 통한 발전에 근거하고 있다고 규정한 Amsden은, 연구개발에 의한 혁신보다는 해외에서 개발되고 표준화된 기술을 도입하여 생산 현장에 적용하고, 기술습득을 극대화시키는 생산 전략에 의해 형성되어 왔다고 지적하고 있다. 이러한 제도적 요인은 국가주도의 개발체제, 다각화된 재벌기업, 양질의 노동력의 안정된 공급 등에 의해 가능했다고 지적하고 있다. 이러한 관점에 대해 주변부 포디즘의 국제적 이전으로부터 한국 공업화를 분석하고 있는 Lipietz는 중화학공업화를 통해 국내시장이 성숙되기 전에 수출시장에 의존하고 있다고 강조하고 있다[10].

개발론연구가인 渡辺利夫 Gerschenkron의 후발성이익 명제를 Industrialism의 파급과 한국경제에 적용하여 공업화에 대해 고찰하고 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」 이용과 더불어 선진국으로부터의 자본이전의 이용도 후발성이익이라고 논하고 있다. 그렇지만 한국 공업화의 과정에 대해 후발성이익론이 지적하고 있는 제

특징을 갖추고 있는지 어떤지에 대해서는 반드시 의견의 일치가 있다고 볼 수는 없다[11].

특정 국가의 산업 또는 기업이 일정한 기간에 걸쳐 그 기술 능력을 어떻게 형성해 왔는가 라는 기술사론연구자인 中岡哲朗의 역사적 기술형성 연구는, 한국의 급속한 공업발전으로 인해 개발론의 중요한 과제로써 등장하고 있다고 강조했다. Gerschenkron의 대발전(a sudden great spurt)론에 대해 후발국 공업화 과정에서 선진국에 의한 기술이전과 후발성이익을 결합시키는 것은, 부적절하지는 않았는지, 또한 시점을 넓혀서 현대 개발도상국 일반을 보면, 그 명제는 적용하기 어려운 점이 있다[12].

이와 같은 渡辺利夫 및 中岡哲朗의 후발성이익의 논의에 대해 한국 공업화 특히 한국자본주의 구조적 분석에 있어서 中川信義는 아시아신공업화의 주변성이익 또는 후발성이익으로써 명백히 분석하고자 하였다.

Gerschenkron의 후발성이익론이 선발·후발이라는 시간축만을 중심으로 구성된 일반적 모델이라는 것에 대해, 주변성이익 또는 후발성이익론의 독자성은 시간축과 공간축을 동시에 다루는 역사적 모델을 설정했다는 점에 있다. 中川信義는 한국자본주의에 있어서 재생산구조의 중심축과 동일한 국제경쟁력이 존재하고 있다고 지적하고 있다. 특히 「아시아신공업화」를 지탱한 것은 첫째, 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) 완성차 수출의 구조적 특징을 가지고 있다고 분석하고 있다[13].

본 연구에서는 이상의 선행연구들이 지적하고 있는 점들을 고려하여 한국자본주의 문제점이 전형적으로 나타나는 자동차산업을 대상으로 아시아신공업화론을 통해 분석하는 것이 그 목적이다.

III. 한국 빅 쓰리 체제의 확립

세계자동차산업의 웨이브의 다이내미즘(dynamism)

속에서 자동차산업은, 한국자본주의를 견인하는 중요한 역할을 담당하며 자동차메이커의 주도로 기술도입과 소수지분합작을 통해 국내에서 부품조달(핵심부품은 수입에 의존)에 기초를 둔 독자적인 국제규모의 대량생산체제를 구축했다.

이러한 자동차산업은 아시아신공업화의 산업적 담당자로서 다음과 같은 발전패턴을 가지고 성장해 왔다. 먼저 Targeting Policy 또는 National Strategy를 중심으로 하는 비교우위의 창조를 위해 생산체력의 동원과정, 다음으로 정부와 재벌이 일체가 된 외국기술도입에 의한 기술흡수·집적과정, 그리고 구(旧) 빅 쓰리(현대자동차, 기아자동차, 대우자동차) 체제를 중심으로 다국적기업과의 전략적 제휴(strategic alliance)의 과정 등이었다. 이와 같은 환경 속에서 자동차산업은 규모의 경제성을 위해 발전의 초기 단계에서부터 대량생산·대량수출체제를 추진하였으나, 핵심부품을 중심으로 수입에 크게 의존하는 전략을 취한 결과, 기술 습득은 부분적이며 제한적으로 진행되어 사실상 기술집적이 곤란하였다.

한국자동차부품메이커에 관한 실태조사와 생산시스템연구회의 한국자동차메이커 및 자동차부품메이커에 관한 실태조사는, 기술집적에 대한 문제점의 요인을 명백히 하고 있다. 특히 대일무역적자구조의 원인인 수입부품의 국산화는 대량생산과 연관성이 있다는 것이다. 부품의 연간 생산량을 일본과 비교해 보면, 한국의 부품메이커는 그 생산량이 상대적으로 적어 규모의 경제성이 그다지 달성되지 못하기 때문에 핵심부품에 대한 연구개발을 지어시키고 있다고 지적하고 있다[14].

이러한 발전패턴의 요인을 살펴보면, 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[15].

한국자동차산업의 구조적 특질에서도 그 요인을 발견할 수 있다. 1960년대에 들어와 KD조립생산으로 시

작한 한국자동차산업의 구조적 특질을 논할 경우, 특히 주목해야 할 점으로써, 먼저 구 빅 쓰리 체제는 재벌계 메이커인 현대자동차, 대우자동차, 기아자동차(당시 비재벌계전문메이커) 등 3사를 중심으로 독과점화되고 있었다는 것이다[표 3].

표 3. 한국자동차메이커별 생산규모의 비중

구분	1979년	1987년	1998년	2002년	2005년
현대	50.8	62.0	43.0	54.0	46.0
대우 (지엠대우)	18.9	17.0	32.0	9.0	17.0
기아	28.5	20.0	20.0	28.0	30.0
르노삼성	-	-	2.0	4.0	3.0
기타	1.8	1.0	3.0	5.0	4.0
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(단위: %)

자료 : 한국의 자동차산업(각 년도), 한국자동차공업협회

다음으로 지적할 수 있는 점은 1997년 IMF경제위기까지 포드시스템의 전형적인 가공조립형산업으로 70년대 이후 아시아태평양트라이앵글, 즉 대일기계·부품·수출용소재수입과 대북미 완성차수출이 One Set가 되고 있었다는 것이다.

표 4. 한국 자동차부품의 국별 수입 실적

구분	1985년	1987년	1989년
미국	3.1	8.2	11.7
독일	10.7	16.8	11.1
일본	70.3	71.5	74.1
기타	15.9	3.5	13.1
합계	100.0	100.0	100.0

(단위: %)

자료 : 무역통계(각 년도), 한국무역협회

[표 4]는 대북미를 중심으로 자동차수출이 급증한 1980년대 후반 국별 자동차부품 수입실적을 나타내고 있다. [표 4]에 나타난 것과 같이 자동차부품 수입에 차지하는 대일 비중은 1985년에 70.3%, 89년에는 74.1%에 달해, 다른 국가에 비해 상대적으로 높으며, 그 비중은 상승하고 있다.

[표 5]는 자동차산업의 지역별 수출실적 나타내고 있다. [표 5]에서 보는 바와 같이 지역별 수출은 1990년대 후반 이후 다변화되고 있지만, 대북미를 중심으로 한 수출이 여전히 큰 비중을 차지하고 있다. 특히 1980년대 중반 이후 빅 쓰리를 중심으로 확대되어 전체 수출

에 차지하는 비율이 88년에는 89.1%에 달했다. 이것은 한국자동차산업이 신공업화의 이론적 특징의 하나인 아시아태평양트라이앵글무역의 구조를 가지고 있다는 것을 증명하고 있다.

표 5. 한국자동차산업의 지역별 수출비율

구분	1988년	1994년	2003년	2004년	2005년
북미	89.1	31.8	48.0	42.3	32.8
유럽	3.6	21.7	32.5	34.1	37.8
아시아	1.6	7.6	4.0	4.0	4.8
중동	2.0	12.8	5.7	8.6	10.3
중남미	1.5	17.5	4.1	4.6	6.2
기타	2.2	8.6	5.7	6.4	8.1

(단위: %)

주: 수출비율은 승용차와 상용차를 포함.

자료 : 한국의 자동차산업(각 년도), 한국자동차공업협회

정리하면, 한국자동차산업은 아시아신공업화의 산업적 담당자로서 대량생산에 의한 코스트 삭감효과가 큰 글로벌산업이며, 국가주도형 산업구조를 가지고 있다. 또한 아시아신공업화의 이론적 Framework의 하나인 아시아태평양트라이앵글무역 구조 속에서 자동차기업은 대북미 수출을 중심으로 생산능력 측면에서 규모의 경제효과를 어느 정도 향유할 수 있게 되었으며, 자동차산업에 있어서의 비교우위창조 과정은 1980년대 이후 고도성장기에 의해 검증되었다.

끝으로 기업분업체제에 의한 계열화의 진행 속에서 형성된 단층적 분업생산구조이다.

여기서 국제비교를 위해서 일본자동차산업의 구조적 특징과 비교해 보면, 현저한 차이를 보이고 있다. 자동차생산에서 후발국이었던 일본은 고도성장기에 급속히 Catch-up[16]을 진행해 1970년대 이후 국제적 경제 환경 속에서 국제경쟁력을 강화하였다.

이러한 일본자동차산업의 구조적 특징은 첫째, 일본 자동차메이커는 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[17].

특히 분업생산구조에 있어서의 차이점은 일본의 경우 완성차메이커의 외주율이 높을 뿐만 아니라 중층적 분업구조를 가지고 있다는 것이다. 그 특징은 소수기업 간의 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. 한국 신(新) 빅 쓰리 체제의 재편성

1990년대 후반 이후 세계자동차산업은 Cross-Border M&A 및 Alliance에 의한 재편성 속에서 세계적 집중·집적이 진행되고 있다. 1998년 Trans-Atlantic, 즉 Daimler Chrysler의 재편성을 시작으로 Ford에 의한 Volvo의 매수, 99년에는 Renault의 자본참가로 Nissan에 대한 경영참가, 2000년 BMW에 매수된 Land Rover 등 다국적자동차메이커의 전략적 제휴로 인한 재편성이 다[18].

한국자본주의는 1996년말 OECD에 가맹함으로써 선진자본주의국으로 이행하며 새로운 국면을 맞이하고 있다.

이러한 세계자동차산업의 재편성과 한국자본주의의 새로운 단계로의 이행이라는 소용돌이 속에서 1997년 IMF경제위기를 거치면서 자동차산업은 신 빅 쓰리 체제로 재편성되며 그 전환기를 맞이하였다.

한국자본주의에 있어서 중요한 역할을 담당하며 아시아신평업회의 발전 패턴 속에서 전개되어 온 자동차산업은 1990년대에 들어와 본격적으로 아시아, 동유럽 등에 진출하며 다국적기업화가 진행되고 있다.

현대자동차는 시장지배의 주력을 국내에 두면서 해외 현지공장은 기술원조, CKD조립 형태를 취했다. 여기에 비해 기아자동차와 대우자동차는 개발도상국 및 동유럽지역 등에 비교우위를 가진 경영자원을 이용하여 국내보다는 해외 현지생산을 중심으로 다국적 경영 활동을 추진하였다. 또한 1990년대에 들어와 수출산업

으로써의 위치를 높이기 위해 적극적으로 해외 판매 네트워크를 구축했다. 이것은 수출이 확대됨에 따라 해외 수입상을 활용하는 형태에서 독자적인 법인이나 대리점을 설립하고 직접적인 해외 판매체제를 구축하는 것이 목적이었다.

표 5. 한국 자동차메이커의 제휴관계

기업명	제휴기업	제휴내용
현대	Mitsubishi	2000년 현재 상사 2.51%·자동차 1.51%의 자본참가 기술제공
	DaimlerChrysler	2000년 현재, 10%의 자본참가
기아	Ford	1993년 현재, 10%의 자본참가 판매망 제공
	Mazda	1993년 현재, 8%의 자본참가 부품·완성차 기술제공
	Itochu	1993년 현재, 2%의 자본참가
	Daihatsu	경자동차 기술제공
	Hino	대형 승용차 기술제공
대우 (지엠대우)	Honda	대형 승용차 기술제공
	Renault	자동차·엔진 기술제공
쌍용	DaimlerChrysler	2000년 현재, 1.2%의 자본참가 자동차·엔진 기술제공
	Renault삼성	Nissan

자료 : 中川信義, 「Cross-BorderなM&A 및 Alliance와 自動車産業의 世界的再編成」, 오사카시립대학 증권연구소, 2001년.

다국적화하고 있는 자동차산업은 기업의 현지화, 기술혁신 및 정보화를 위해 생산과 판매, 기술과 자본에 있어서 선진 다국적기업 및 현지기업과의 전략적 제휴의 추진을 강화했다[표 5]. 이러한 목적은 1990년대에 들어와 고도성장에 있어서 구조적 문제점을 해결하고, 세계자동차산업의 급속한 구조변동에 대응하고 가격 및 품질 등의 국제경쟁력을 확보하기 위한 것이었다.

1980년대 구 빅 쓰리체제 속에서 북미 지역을 중심으로 한 수출 확대로 급성장하였지만, 산업구조고도화의 실패로 대량생산·대량수출체제의 재구조화를 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 재생산체계이다. 사실 이와 같은

재생산체계가 대일기계·부품수입=대북미완성차수출이라는 한국의 산업관련을 규정하고, 이러한 규정은 또한 글로벌산업으로써의 한국자동차산업에도 적용된다[19].

여기서 일본자동차산업의 산업구조의 고도화 특징과 비교해 보면, 현저한 차이를 보이고 있다. 일본에서도 1962년과 65년에 2회에 걸쳐 불황이 당시의 투자러시와 겹쳐 대논쟁을 경험했다.

일본경제기획청 경제백서에 의하면, 일본자동차산업에 있어서는 산업구조의 고도화, 가공공정의 다층화, 및 산업관련의 긴밀화 등이 추진되어, 불황 국면을 극복하였다고 지적하고 있다. 특히 주목할 것은 산업관련의 긴밀화이다. 다시 말해 산업구조의 고도화에 있어서 일본은 자본의 유기적 구성의 고도화, 생산성의 향상을 도모해 왔던 것에 대해, 한국은 자본의 유기적 구성의 고도화, 생산성의 향상을 추구하지 않고, 규모의 양적 확대만을 추진했다.

한국은 1980년대 3저 효과를 정확하게 활용하지 못하고, 본격적인 산업구조의 고도화, 가공공정의 다층화, 및 산업관련의 긴밀화 등이 가져다주는 외부경제효과를 획득하지 못해, 그 결과로써 한국의 중화학공업체계가 본격적으로 기능할 수 있는 기회를 상실했다.

특히 한국자동차산업은 대량생산시스템을 도입하였음에도 불구하고 일본과 유사한 분업생산체제를 형성·구축해 왔지만, 일본과 차이를 나타내고 있다. 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.

이상에서 분석한 바와 같이 자동차산업은 아시아신공업화의 발전 패턴 속에서 한국자본주의를 견인하며 전개되어 왔다.

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 쓰리 체제가 해체되었다.

그 결과 구 빅 쓰리 가운데 독립을 유지하고 있는 현대자동차를 비롯하여, GM대우자동차, Renault삼성자동차로 형성되는 신 빅 쓰리 체제로써 재편성되어 새로운 단계를 맞이하고 있다. 특히 적극적인 해외진출과 외자도입을 목적으로 한 한국자동차메이커 스스로의 다국적화가 진행되고 있다.

V. 결론

본 논문에서는 아시아신공업화의 구조적 특징 하에서 한국자본주의의 문제점이 전형적으로 나타나는 자동차산업을 대상으로 하여 한국 빅 쓰리체제의 확립 및 재편성에 대해 분석하는 것이며, 그 목적은 어떻게 하면 자동차산업이 1990년대 후반 이후 20세기와 21세기의 세기 교체기를 거치면서 세계자동차산업의 재편성과 한국자본주의의 글로벌화의 소용돌이 속에서 국제경쟁력을 강화해 나갈 것인가에 있다.

지금까지 개관한 것을 중심으로 볼 때, 향후의 한국 자동차산업에 대해 다음과 같은 문제점들의 해결이 필요하다고 고려된다. 무엇보다 중요한 것은 아시아신공업화에서 포스트아시아신공업화로의 전환일 것이다.

먼저, 아시아신공업화의 Frame-work의 하나인 주변성이익에 대한 문제점이다. 이것은 상대적으로 주변성 불이익이 존재한다는 것이다. 이를 극복하기 위해서는 자동차산업의 글로벌화에 대응한 자동차메이커의 전략 전개와 부품메이커의 국제수준에서의 재편성과 자립화, 시장의 다각화와 다품종다사양전개 등이 해결되어야 할 것이다. 특히 부품메이커의 기술수준을 고도화하고 기존기술에서 첨단기술로의 전환과 이것을 기반으로 하는 재생산구조의 재편이 이루어져야 할 것이다.

다음으로 아시아태평양양트라이앵글 무역에서 인트라아시아 무역으로의 전환일 것이다. 특히 이것은 지금까지의 무역, 투자, 기술이전 등을 통한 대미완성차수출=대일기계·부품수입이라는 Absorber(흡수=판매처)로서의 미국시장의 역할이라는 Frame-work을 극복할 수 있는 중요한 해법이 될 것이다. 전술한 바와 같이 표5에서 나타난 자동차산업의 수출구조는 여전히 대북미 지

역을 중심으로 전개되고 있다. 따라서 보다 시장을 다변화할 수 있는 전략의 전개가 요구되고 있다.

이상과 같은 포스트아시아신공업화로의 전환을 통해 자동차산업에 요구되는 규모의 경제를 보다 효과적으로 실현할 수 있을 것이다. 특히 주요 핵심부품의 독자적인 기술개발과 생산거점의 글로벌화를 통해 아시아신공업화가 지적하고 있는 한계점을 극복하는 것이 바람직할 것이다.

참고 문헌

[1] 본 논문은 한국자동차산업발달사에 관한 일 연구(2001) 박사학위 논문을 참고로 한 논문임.
 [2] 植田浩史, 일본자동차산업의 전개와 생산시스템, 미네르바서방, 1993.
 [3] 中川信義, 인트라아시아무역과 신공업화, 동경대학출판회, 1997.
 [4] 中村靜治, 현대자동차공업론, 有斐閣, 1983년. Deutsches Museum, Automobile, 1989, S. 12. 下川浩一, 전후일본경영사 제2권, 동양경제신보사, 1990년. 坂本清, 경영혁신에 대한 어프로치, 八千代출판, 1996.
 [5] 植田浩史, “자동차산업의 기업계층구조(1)(2)”, 오사카시립대학경제연구회, 1989.
 [6] 中川信義, 아시아신공업화와 일미경제, 동경대학출판회, pp.3-44, 1990.
 [7] 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.
 [8] 현영석(佐藤靜香역) 『한국자동차산업』 세계사상사, 1991.
 [9] 임친석 『일본자동차산업의 경쟁력 강화와 하청분업 생산의 역할』 KIEP(대의경제정책연구원), 1993.
 [10] A. H. Amsden, *Asias Next Giant: South Korea and Late Industrialization*, Oxford Univ. Press, p.20, 1989,
 [11] 渡辺利夫, 現代韓國經濟分析—開發經濟學과 現代アジア, 勁草書房, pp.4-17, 1982.
 [12] 선진국의 최신 기술은 개도국의 경제 환경에 이

전하고 이를 적용시켜도 매우 낮은 효율 밖에 발휘할 수 없다. 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.

[13] 김영호, 동아시아공업화와 세계자본주의, 동양경제신보사, 1988.
 [14] 김정일·中川信義, 한국자동차부품메이커에 관한 실태조사(2000년 6월20일~7월1일), 오사카시립대학경제연구소, 2001년3월, 한국자동차메이커 및 자동차부품메이커에 관한 실태조사(2001년 3월18일~3월24일), 생산시스템연구회, 2001년9월.
 [15] 中川信義, *アジア經濟論と新工業化*, 1996.
 [16] Akira Suebiro, *キャッチアップ型工業化論*, 名古屋大學出版會, 2000.
 [17] 伊丹敬之외, *경쟁과혁신-자동차산업의 기업성장*, 동양경제신보사, 1988.
 [18] 中川信義, *Cross-Border M&A 및 Allianceと自動車産業の世界的再編成*, 2000.
 [19] 中川信義, *제3세계와 국가자본주의*, 오사카시립대학경제연구소, 1980.

저자 소개

김정일(Jung-Ihl Kim)

정희원



- 1998년 3월 : OSAKA CITY UNIVERSITY 경영학과(경영학석사)
- 2002년 3월 : OSAKA CITY UNIVERSITY 경영학과(상학박사)
- 2002년 4월 ~ 현재 : OSAKA UNIVERSITY of Economics and Law Asian Research Institute 객원연구원
- 2004년 4월 ~ 2005년 3월 : OSAKA UNIVERSITY of Economics 강의
- 2005년 3월 ~ 현재 : 한세대학교 경영학부 조교수 <관심분야> : 국제경영, e-비즈니스