

## 한국형 고유모델 승용차 정책의 기적

### Successful Implimentation of the New Automobile Industry Policy for Korean Model Cars.

김 재 관  
Z. Q. Kim



김 재 관  
· 1933년 4월생  
· 인천대학교 공과대학

#### 1. 자동차 산업의 불모지

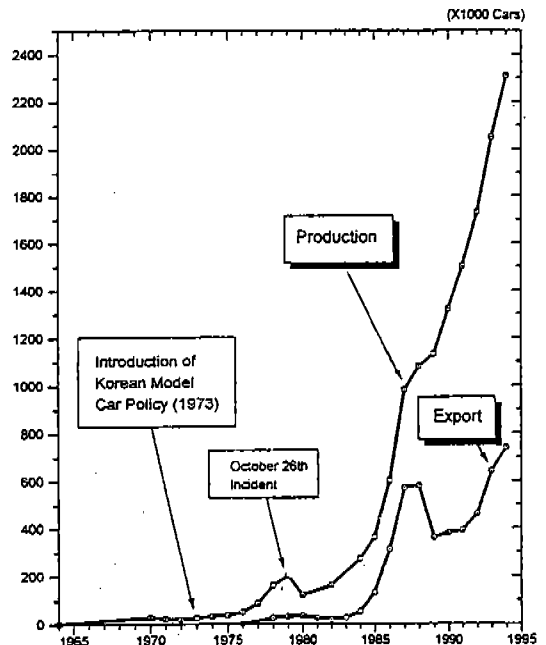
우리나라는 1970년대 초까지 만해도 소형승용차 한대 제대로 완성치 못했으며, 외제차의 차체, 엔진등 중추부품을 들여와 조립생산 하는것이 고작이었다. 조립생산 대수도 연간 총 3만대도 못되는 자동차 산업의 불모지였다. 또한 “도요다” 자동차 회사의 철수, “포드” 자동차 회사의 합작포기, “지.엠”자동차회사의 투자기피 등 외국 다국적 기업들도 외면한 자동차 산업의 사각 시대였다.

그리하여 우리나라는 1973년부터 낙후된 자동차 산업을 비약적으로 발전시키기 위해 세계최초로 혁신적인 “고유모델 승용차의 하향식(Top-Down)양산화 정책”을 창안 추진했다.<sup>1)</sup> 고유모델의 “하향식 양산화 정책”을 추진한지 22년만인 지난해에 우리나라는 231만대의 자동차를 생산하여 미국, 일본, 독일 및 불란서 다음가는 세계 제5위의 자주적 자동차 선진국가로 부상하는 기적을 이룩했다.

#### 2. 외국모델차 국산화 정책의 허상

1973년까지의 우리나라 자동차 산업은 “외제차의 연속적 국산화 시대”로 요약된다. 기존의 “국산화 정책”이란 완성차를 못 만드는 국내의

Table 1. Automobile Production and Export of Korea



자동차 회사들이 외국 다국적기업과 제휴하여 제휴선 모델차의 중추부품을 수입해 자동차를 조립 판매 하면서, 한편 쉽고 단순한 부품들 부터 점차적으로 국산화해 올라가는 상향식(Bottom-Up) 생산 방식이었다.

외국모델차의 국산화 방식은 외국다국적 기업들이 자사제품의 시장 확대와 부품생산의 거점화 전략상 적극 조장하고 있기 때문에 현재 전세계의 자동차 생산후진국들이 모두 이 “국산화 방식”을 유일무이한 “자동차공업 육성방안”으로 채택하고 있다<sup>2)</sup>.

그러나 외국모델 부품의 도입에 의한 경제적 생산 단위 이하의 조립생산은 필연적으로 생산원가가 높아 수요가 한정되어 대량생산이 불가능하고, 대량생산 불가능으로 만성적인 품질불량과 가격경쟁력 상실의 악순환을 되풀이 하게 된다.

그리고 승용차의 “모델”은 모델 보유회사의 자본력, 기술력 및 생산능력의 종합체로서 기업의 성패를 좌우하기 때문에, 모든 다국적 기업들은 “모델”의 개발과 도입권만은 독점적이고 전형적으로 운용하고 있다.

또한 승용차의 “모델”은 ① 경쟁회사에 대한 최강의 무기이며, ② 판매증진을 위한 최고의 수단이고, ③ 부품공업을 지배하는 최대의 고삐이기 때문에, “모델”의 개발과 도입 주도권이 없는 국가나 자동차 회사는 궁극적으로 모델 보유회사 제품의 하청 조립이나 부품생산 거점으로 예측되든가 또는 모델 보유회사에 흡수될 운명을 지니고 있다.

그간 공업화 발전에 크게 성공하였으면서도 소위 전통적인 “국산화 정책”에 역매여 적정시기에 정책전환을 하지 못한 나라들, 즉 대만을 비롯해 캐나다, 멕시코, 브라질 및 스페인등 나라들은 모두 외국다국적기업 제품의 생산 및 판매 거점화 되었다. 이들 나라들의 자주적 자동차 공업발전은 이제 불가능하게 되어가고 있다.

### 3. 혁신적 고유모델 정책추진을 건의

1970년대 초 미국의 월남철수 정책과 더불어 동북아 대륙에 홀로 남게된 비공산 국가인 우리나라는 국가의 보위를 위한 방위산업의 육성과

고도의 중공업화 발전 및 수출산업의 확충에 총력을 기울이지 않으면 안되었다. 그리하여 종합제철의 건설을 필두로 중기계종합 공장을 비롯해 대형 수출선 조선소등의 핵심 중공업공장 건설사업을 국책적으로 추진하기 시작했다. 당시 국내 유일의 과학기술 두뇌집단인 “한국과학기술연구소”(KIST)의 과학기술자들이 이모든 국가적 핵심사업들의 계획안 작성을 주도 했다. 또한 더 나아가 정책적 사업추진에 직접 참여하는등 선구적 역할을 수행하여, 오늘날의 경이적 성장을 이룬 중공업 입국의 기틀을 마련했다<sup>3)</sup>.

특히 자주국방과 공업화 발전 및 수출증진에 연관 효과가 가장 큰 종합산업인 자동차 산업의 육성이 시급했다. 그렇다고 해서 안일하게 “전통적 국산화 정책”에 안주 함으로써 중요한 국가 기간산업을 대외 예측적 산업으로 전락시켜서는 안될 일이었다. 더구나 다국적 기업들의 세계화 전략에 의존한 피동적 변화만을 기다리고 있을 수는 없는 일이었다.

그리하여 1970년 9월, “한국과학기술연구소”(KIST)에 있던 필자는 “김학렬 경제기획원 장관”의 위촉을 받아 작성한 “중공업발전의 기반”에 관한 연구 보고서를 제출함에 있어, 다음과 같이 자동차 산업의 획기적 육성방안을 건의한바 있다.

“고유모델차의 개발과 중점적 육성을 정부가 공익사업으로 주도해 나가야 한다.”<sup>4)</sup>

### 4. “주 4원칙”에 의한 “도요다”의 철수

“고유모델 정책 건의서”를 정부에 제출한지 3개월후인 1970년 12월에 우리나라의 자주적 자동차 산업발전에 결정적 전환이 될 역사적 대사건이 발생했다.

우리나라가 본격적으로 중공업화 발전을 도모함과 거의 동시에, 중국이 처음으로 서방세계에 경제문호를 개방하기 시작함에 있어 “주은래 수상”이 당시는 적대국가인 한국이나 대만과 협력하는 회사는 받아들이지 않는다는 “주 4원칙”을 발표했다.<sup>5)</sup> 그러자 국내 최대인 신진자동차(주)의 50% 지주회사로서 우리나라 승용차 시장의 70%를 점유하고 있는 일본의 “도요다” 자동차

회사가 우리나라에서 황급히 철수해 중국으로 떠나 버린사건이 일어났다<sup>5)</sup>.

다국적 자동차 회사가 한나라에서 자진철수 해 나간 사례는 세계자동차공업 사상 유례가 없는 일이었다. 당시 우리나라의 자동차 산업은 일대 혼란에 빠졌다. 그러나 우리나라의 자주적 자동차 공업발전의 가장 큰 걸림돌인 “도요다”의 철수가 후일 우리나라의 “고유모델 정책”을 추진함에 있어 오히려 우리나라의 자주적 자동차 산업을 대성 시키는데 절대 불가결한 “자립터전”을 회복시켜 주는 일대 원초적 천행으로 승화될 줄은 아무도 몰랐던 일이다.

“주 4 원칙”은 그후 얼마 안가서 폐지 되었음에 “도요다”가 철수치 않고 잠시만 더 버티고 있었던들 우리나라의 자동차 산업은 영영 실망을 잃어 버렸을 것이다.

## 5. 고유모델 정책의 본격적 추진

“고유모델 정책”을 정부에 건의하고, 또한 “도요다”가 떠난지 3년뒤인 1973년 1월에 정부는 “중화학 공업화 정책”을 선언했다. 동시에 상공부 직제를 중화학공업화 체제로 전면개편한 “이낙선 장관”에 의해 필자는 “초대 중공업 차관보”로 임명되어 철강, 조선, 기계 및 자동차 공업육성의 중책을 맡게 되었다. 그리고 가장 뒤쳐진 자동차 공업의 획기적 개혁을 위한 특별임무를 맡게 되었다<sup>6)</sup>. 그리하여 1973년 6월 20일에 그때까지 20여년간 시행되어온 “전통적 국산화 정책”을 폐기하고, 3년전에 경제기획원에 건의한바 있던 “고유모델의 양산화 건의안”을 기본으로 하여 상공부의 “장기자동차공업 진흥계획”(안)을 수립했다. 우리나라 자동차공업의 대약진을 위한 역사적 기본정책이 마련된 것이었다.

1973년 7월 4일에 국무총리의 재가를 거쳐, 7월 20일에 국내자동차 4회사인 “지.엠.코리아”, “기아”, “현대” 및 “아세아” 자동차회사에 “고유모델의 양산화 정책”추진에 관한 첫번째 공문을 발송했다<sup>7)</sup>.

“외국에서 생산시판 된 일이 없는 고유모델 승용차의 양산화 사업에 참여코자 하는 회사는

1973년 8월 5일까지 사업계획서를 제출요망”

“고유모델 정책”은 기존의 “예속적 국산화 정책”과는 정반대로, 새로운 자주적 산업 체제를 확립할 목적으로, 후진국에게는 가장 어려운 고유모델의 개발에서 부터 시작하여, 신규 시설투자 기술 필요로 하는 차체 및 엔진 등 중추기관들의 양산시설을 구축하고, 국내외에서의 치열한 경쟁속에서 생존할 수 있는 고유모델차를 자주적으로 양산하는 정책으로서, 후진국의 자주적 자동차 산업발전을 위하여 한번은 꼭 거쳐야 할 실로 사생결단의 위험이 증첩된 혁신적 정책이었다.

그간 자기자본의 시설 투자없이 안일하게 외제 부품이나 기술도입에 의존해 외국차를 예속적으로 조립이나 한 회사들에 대해, 국내 자동차 수요가 연간 총 3만대도 되지 않는 시점에서, 각 회사마다 경제적 생산규모인<sup>8)</sup> 5만대씩의 고유모델 양산을 위한 대규모 투자를 하라는 지시에 대해 자동차 회사들은 무모한 정책이라고 반발이 극심했다. 그러나 자동차 4사는 고유모델 승용차의 개발과 양산화 사업에 참여 하겠다는 신청서를 모두 기한내에 상공부에 제출했다.

## 6. 세계 제1차 석유파동의 발생

1973년 9월 6일에 자동차 공업을 중화학 공업화의 선도적 산업으로 육성하여 1975년말까지 완전국산화 하라는 “박정희 대통령”의 지시가 내려졌다.<sup>10)</sup>

상공부는 고유모델 승용차의 생산공장으로 “지.엠.코리아”, “기아” 및 “현대자동차”의 3사를 지정했다. 그런데 이게 무슨 날벼락인지!!!

3개업체를 고유모델차의 양산공장으로 지정한 바로 다음달 10월에, 청천벽력 같이 중동전쟁이 터졌다. 그리고 세계 제1차 석유파동이 시작되었다.

유류부족과 자동차 수요의 격감으로 전 세계의 자동차 공업이 끝없이 불황에 빠져 들었다. 또한 기존 자동차 공장들의 생산감축과 공장폐쇄가 잇따랐다.

중동전쟁이 한달만 일찍 일어났어도 우리나라

의 고유모델 정책은 시행에 옮겨 보지도 못하고 사라졌을 것이다. 완성차 한대 제대로 만들어 보지 못한 우리나라가 더구나 세계적 석유파동 속에서 새로운 모델의 개발과 양산을 위한 막대한 신규투자를 하라는 것은 실로 무모하기 짝이 없는 일이었기 때문이다.

드디어 첫번째의 탈락자가 생겨다.

우리나라의 자주적 자동차 공업정책에 회의적이던 “지.엠.코리아”(대우자동차의 전신)가 제일 먼저 고유모델 생산계획을 포기했다. 그리고서는 자진해 추진하겠다고 한 소위 “월드카”의 생산시설 투자를 기피하고, 자기네 계열사인 서독 “오펠”사 모델의 부품만 도입해 조립 판매했다. 뒤이어 “기아” 자동차도 고유모델 개발투자를 중단했다. 그리고서는 새로이 일본제 소형자의 부품을 도입해 “부리사”를 조립판매 하는데 열중했다.

### 7. 고유모델 승용차 “PONY”의 탄생

마지막 하나 남은 “현대자동차”는 설립된지 6년 밖에 안되었고, 조립 실적이 연간 7천대도 안되는 적은 회사였다. 그리고 그간 2년간 추진해 오던 “포드”자동차 회사와의 합작계획이 1973년초에 무산되어 외국모델차의 합작사업선이 끊어진 고립무원의 처지에 있었다.

현대자동차는 하는 수 없이 독자적으로 종합자동차 공장건설을 계획하던 참에 정부의 “고유모델 양산화 정책”이 발표되었다. 현대의 “정주영 회장”은 정부의 요로를 순방하여 혁명적인 새로운 자동차 공업정책추진에 대한 정부의 확고한 추진의지를 직접 확인했다. 그리고서 고유모델 양산공장으로 지정되자 석유파동으로 온 세계의 자동차 산업계가 불황에 허덕이며 신규투자를 주저하던 시기에 오직 현대만은 이에 아랑곳 하지 않고 대규모 신규투자를 감행해 나갔다.

마침내 1976년초에 우리나라 최초의 고유모델 승용차인 Pony가 본격적으로 생산 출하 되기 시작하는 역사적 위업이 달성됐다.<sup>11)</sup>

그리고 Pony는 출하 첫해에 국내 시장의 50%를 점유하는 기록을 세웠다. 또한 Pony는 출하 초년도에 우리나라의 염원인 자동차의 수출까

지 시작하는 신기원을 이룩했다.<sup>12)</sup> 고유모델 Pony는 세계적 다국적 기업들이 자동차공업의 불모지로서 버리고 간 땅을 세계적 자동차 선진국으로 번모시키는 위대한 업적을 이룩했다.

### 8. 세계 자동차 산업의 제3차 혁명

우리나라의 고유모델 정책 추진과 우연히도 동시에 일어난 세계 제1차 석유파동은 전세계의 기존자동차 회사들을 흑심한 불황속에 빠지게 했다. 그러나 반대로 우리나라에게는 국가공익사업으로 추진한 유류절약형 고유모델 소형차 사업의 대성을 시켜준 천혜의 전화위복으로 승화되었다. 우리나라의 자동차 생산량은 급속도로 증가하여 1988년에 100만대를 돌파 했으며, 바로 5년후인 1993년에는 연산 200만대를 돌파하는 획기적 성장을 계속했다.

“고유모델 정책”의 대성 사례는 제3세계의 나라들도 자주적 자동차 공업육성이 가능함을 입증한 좋은 귀감이 됨으로써, 이미 국외로 전파되어 “말레시아”와 “중국”등을 비롯한 제3세계의 자동차 공업발전에 크게 기여하기 시작했다.

“천시”를 타고난 우리나라 “고유모델 정책”의 대성과 확산은 바야흐로 소형차 생산을 중추로 하는 세계 자동차 산업의 제3차 혁명을 촉발시키는 세기적 위업을 이룩했다.(표 2)

### 9. 자동차 문명 선진국의 건설

온갖 국내외적 역경과 정치·경제적 변동이 심

Table 2. Third Revolution of the Passenger Car Industry of the world

구분 적요	제1차혁명	제2차혁명	제3차혁명
시 대	1908	1945	1973
이 유	양산기술발전	세계대전중식	제1차 석유파동
특 징	실용화	고급화	소형화
	대중화	대형화	경량화
	소차종화	전차종화	다모델화
대표차	T-Car	Cadillac	Pony
생산지	미국·구라파	미·구·일	미·일·구·한·중

한 우리나라에서, 오직 “고유모델 정책” 하나만은 오늘날 까지 20여년이 넘도록 시종일관 변함없이 준수되어 기어코 후발의 우리나라를 자동차산업의 선진국으로 비약 시켰다.

이제 우리나라는 고유모델 정책의 대성공을 바탕으로 자동차 산업의 세계화 사업을 본격적으로 추진해야 할 새로운 도약 단계에 서 있다. 국제적 무한 경쟁시대에 대비 자동차의 량적 증산뿐 아니라 기술 및 질적 고도화를 가일층 도모하여, 선진자동차 공업국으로서의 균형된 발전을 기해야 할 것이다. 또한 자동차를 에워싼 후진적 환경의 개혁과 낙후된 사회여건의 현대화로 온 국민들이 더욱 많은 자동차를 한층 편리하고 안전하게, 그리고 효율적으로 활용케함으로써 국민복지의 증진을 극대화 하는 “자동차 문명의 선진화사업”을 국가 기본정책으로 추진해야 할 것이다.

우리나라는 이제 21세기의 후손들에게 자랑스런 문명유산을 넘겨줄 역사적 전기를 맞이했다고 생각한다.

### 참 고 문 헌

1. 장기자동차 공업진흥계획(한국형소형 승용차의 양산화), 상공부, 1973. 6. 20
2. 21세기를 향한 한국자동차산업의 발전방향,

- 한국산업연구원, KIET, 1994, pp. 317
3. 한국기계공업 육성방향 연구조사 보고서, 최영화(Harry Y. H. Choi), 한국과학기술연구소, KIST, 1970. 5.
4. 중공업 발전의기반(상, 하), 김재관, 한국과학기술연구소, KIST, 1970. 9., pp. 1037~1113
5. 도요다 자동차(주)의 한국철수, 한일합작 엔진공장건설계획의 백지화, 1970. 12. 7.
6. 주 4원칙, 주은래 중국수상, 1970. 4. 20.
7. 산업 전략군단사(162), 오원철, 한국경제신문, 1993. 10. 25, pp. 17
8. 자동차 4사에 대한 고유모델 승용차 사업계획서제출지시, 상공부, 1973. 7. 20.
9. The Motor Industry, G. Maxcy & A. Silberston, G. Allen & Unwin, Ltd., London, 1959.
10. 자동차 공업육성에 대한 지시, 박정희 대통령, 대통령 비서실, 대비경(이) 310. 5~19, 1973. 9. 6.
11. 현대자동차 20년사, (주) 현대자동차, 1987, pp. 176~181
12. The Manufacture of Low-Cost Vehicles in Developing Countries, Republic of Korea, DTTS No. 3, UNIDO, United Nations, N. Y., 1978, pp. 6