

우리나라는 1970년대 초까지만해도 소형 승용차 한대 제대로 완성하지 못했으며, 외국차의 차체, 엔진 등 주요 부품을 들여와 조립 생산하는 것이 고작이었다. 조립생산 대수가 연간 총 3만대도 못되는 자동차산업의 불모지였다. 우리나라는 1973년부터 낙후된 자동차산업을 비약적으로 발전시키기 위해 세계 최초로 혁신적인 “고유모델 승용차의 하향식(Top-Down)양산화정책”을 창안, 추진했다. 고유모델의 “하향식 양산화정책”을 추진해 온지 22년만인 1995년에 우리나라는 2백31만대의 자동차를 생산하여 미국, 일본, 독일 및 프랑스 다음가는 세계 제 5위의 자주적 자동차 생산국가로 부상하는 기적을 이룩했다.

## 고유모델 승용차정책의 기적

### 외국모델 국산화정책의 허상

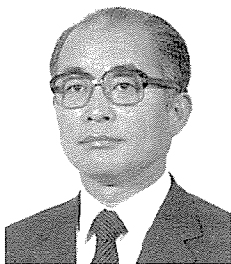
1973년까지의 우리나라 자동차산업 실태는 “외국차의 연속적 국산화시대”라는 표현으로 요약된다. 기존의 “국산화정책”이란 외국 모델차의 부품을 수입하여 자동차를 조립 판매하면서 한편, 자동차의 모델과 성능에 지장을 주지않는 쉽고 단순한 부품들부터 점차적으로 국산화해 올라가는(Bottom-Up)방식이였다. 현재 전 세계의 자동차공업 후진국들이 모두 이 “외국차의 국산화정책”을 불가피하게 유일 무이한 “자동차공업 육성정책”으로 채택하고 있다.

자동차의 ‘모델’은 모델 보유회사의 자본력, 기술력 및 생산능력의 종합체로써 특히 승용차의 모델은 모델 보유기업의 성패를 좌우하기 때문에 모든

다국적기업들은 ‘모델’의 개발과 도입권만은 독점적이고 전횡적으로 운용하고 있다.

승용차의 모델은 ① 경쟁회사에 대한 최강의 무기이며, ② 판매 증진을 위한 최고의 수단이고, ③ 부품공업을 지배하는 최대의 고삐이기 때문이다.

그리하여 ‘모델’의 개발과 도입 능력이 없는 자동차회사는 궁극적으로 모델 보유회사 제품의 하청 조립이나 부품생산 공장으로서 예속되든가 또는 모델 보유회사에 흡수될 운명을 지니고 있다. 그간 공업화 발전에 크게 성공하였으면서도 소위 전통적인 “국산화정책”에 얽매어 적정시기에 정책을 전환하지 못한 나라들, 즉 대만을 비롯해 캐나다, 멕시코, 브라질 및 스페인 등의 나라들은 모두 자주성을 상실하였고 외국다국적기업 제품의 생산



金在官  
(인천대 공대교수/기계공학)

및 판매 거점화되었다. 이들 나라들의 자주적 자동차공업 발전은 이제 불가능하게 되어가고 있다.

### 한국형 고유모델정책의 도입

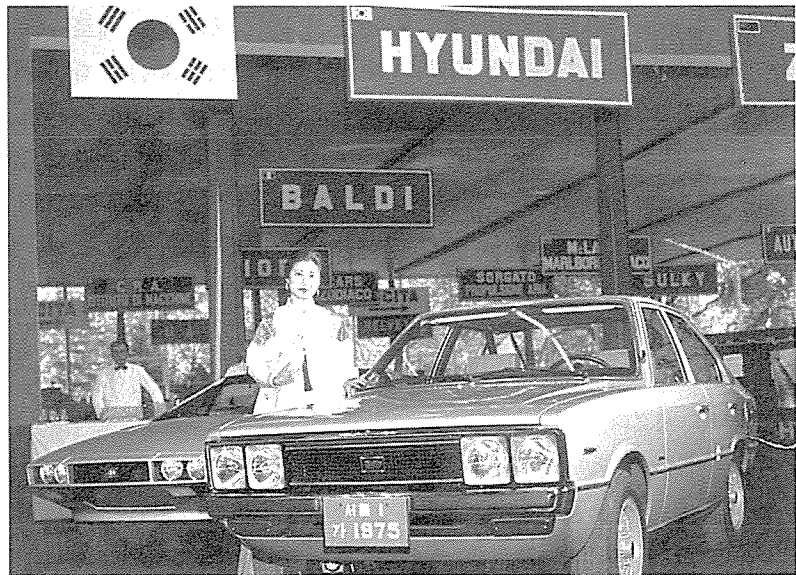
1970년대 초 미국의 월남 철수정책과 더불어 동북아 대륙에 홀로 남은 비공산국가인 우리나라는 특히 자주국방과 공업화 발전에 연관효과가 가장 큰 자동차산업의 육성이 시급했다. 그리하여 1970년 9월, 한국과학기술연구소(KIST)에 있던 필자는 김학렬 경제기획원장관의 위촉을 받아 작성한 '중공업발전의 기반'에 관한 연구보고서를 제출함에 있어, 다음과 같이 자동차산업의 획기적 육성방안을 건의한 바 있다.

“고유모델차의 개발과 중점적 육성을 정부가 공익사업으로 주도해 나가야 한다.”

이 건의서가 제출된지 3개월 후인 1970년 12월에 자주적 고유모델 자동차 사업추진에 결정적 천행이 될 역사적 대사건이 발생했다.

우리나라 승용차 시장의 70%를 점유하고 있으며 국내 최대인 신진자동차(주)의 50% 지주회사인 일본의 도요다자동차회사가 우리나라에서 자진 철수해 중국으로 떠나버린 사건이었다. 중국의 주은래수상이 처음으로 중국의 경제문호를 서방에 개방하면서 일본기업들의 중국진출을 허용함에 있어 당시 중국과 적대관계에 있던 한국과 협력하는 회사는 받아들이지 않는다는 “주 4 원칙”을 발표하자 도요다는 서둘러 한국을 버리고 중국으로 떠난 것이었다.

당시 도요다의 한국 철수라는 불행한 사태가 오히려 우리나라가 자주적 자동차산업을 대성시키는데 절대 불



가결한 ‘터전’을 마련해 주는 일대 원 초적 천운으로 승화될 줄은 아무도 몰랐다.

1973년 1월 정부는 “중화학 공업화 정책”을 선언함과 동시에 상공부 직제를 중화학공업화 체제로 전면 개편한 이낙선장관에 의해 필자는 ‘초대 중공업차관보’로 임명되어 철강, 조선, 기계 및 자동차 등 중공업육성의 증책을 맡게 되었다. 그리고 가장 뒤쳐진 자동차공업의 획기적 개혁을 위한 특별임무가 부여됐다. 그리하여 1973년 6월20일에 그때까지 20여년간 시행되어 온 “외국차의 국산화정책”을 폐기하고, 1970년에 경제기획원에 건의한 ‘고유모델의 양산화 건의안’을 기본으로 하여 상공부의 ‘장기자동차공업진흥계획’(안)을 수립했다. 우리나라 자동차공업의 대약진을 위한 역사적 기본정책이 마련된 것이었다.

1973년 7월4일에 국무총리의 재가를 거쳐, 7월20일에 국내자동차 4사인 ‘지.엠.코리아’, ‘기아’, ‘현대’ 및 ‘아세아’ 자동차회사에 ‘고유모델의 양산화 정책’ 추진과 관련된 첫번

째 공문을 발송했다.

‘고유모델정책’은 새로운 자주적 산업체제를 확립할 목적으로, 후진국에서는 가장 어렵고 핵심적인 고유모델의 개발에서부터 시작하여, 양산시설을 구축하고, 국내외에서의 치열한 경쟁 속에서 생존권을 확보할 수 있는 고유모델차를 자주적으로 양산화하는 정책으로써, 자동차산업 후진국에게는 실로 사생결단의 위험이 중첩된 혁신적 정책이다.

국내 자동차 수요가 연간 총 3만대도 되지않는 시점에서, 경제적 생산규모인 5만대씩의 고유모델 양산을 위해 신규투자를 하라는 지시에 대해 자동차회사들은 무모한 정책이라고 반발이 극심했다.

### 고유모델 승용차의 탄생

1973년 9월6일에 자동차공업을 중화학 공업화의 선도적 사업으로 육성하여 1975년 말까지 완전 국산화하라는 박정희대통령의 지시가 내려졌다.

상공부는 고유모델 승용차의 생산공장으로 ‘지.엠.코리아’, ‘기아’ 및 ‘현대자동차’의 3사를 지정했다. 그

런데 3개 업체를 고유모델차의 양산 공장으로 지정한 바로 다음 달 10월에, 청천벽력같은 중동전쟁이 터졌다. 그리고 세계 제1차 석유파동이 시작되었다. 유류 부족과 자동차 수요의 격감으로 전 세계의 자동차공업이 끝없는 불황에 빠져들었다. 전 세계 기존 자동차공장들의 생산 감축과 공장 폐쇄가 잇따랐다. 드디어 첫번째 탈락자가 생겼다. 우리나라의 자주적 자동차공업정책에 회의적이던 '지·엠·코리아' (대우자동차의 전신)가 제일 먼저 고유모델 생산 계획을 포기했다.

뒤이어 '기아' 자동차도 고유모델 개발 계획을 중단했다. 마지막으로 하나 남은 '현대자동차'는 설립된지 6년 밖에 안됐고, 조립설적이 연간 7천대도 안되는 적은 회사였다. 그리고 그간 2년간 추진해오던 '포드' 자동차 회사와의 합작계획이 1973년 초에 무산되어 외국모델의 차체, 엔진, 부품 및 기술 공급선이 끊어진 고립무원의 처지에 있었다.

현대의 정주영회장은 실로 혁명적인 자동차 공업정책 추진에 대한 정부의 확고한 추진 의지를 직접 확인했다. 그리고 고유모델차의 생산공장으로 지정을 받아 현대류의 돌관 노력을 다해 고유모델의 개발과 공장건설공사를 추진해 나갔다. 세계 제1차 석유파동으로 온 세계의 자동차 산업계가 불황에 허덕이게 되어 신규투자는 엄두도 못내는 시기에, 오직 현대만은 이에 아랑곳하지 않고 대규모 투자를 감행해 나갔다.

마침내 1976년 초 우리나라 최초의 고유모델 승용차인 포니(Pony)가 본격적으로 생산 출하되기 시작하는 역사적 위업이 달성됐다. 온 세계를 휩

쓸고 있는 석유파동은 새로 나타난 연료절약형 포니(Pony)에 대한 국내 외적 인기를 충천시켰다. 그리고 포니는 출하 첫해에 국내 시장의 50%를 점유하는 기록을 세웠다. 또한 포니는 출하 초년도에 우리나라의 연원인 수출로까지 이어지는 신기원을 이룩했다.

고유모델 포니는 세계적 다국적 기업들이 자동차공업의 불모지로서 버리고 나간 이 땅을 세계적 자동차공업 선진국으로 부상시키는 위대한 기적을 이룩했다.

### 天時를 타고난 자동차산업정책

1970년대 초의 우리나라 여건은 한마디로 자동차산업의 대성은 꿈에도 꿀 수 없는 상황이었다. 혹심한 국내 외적 역경에 둘러싸인 우리나라가 그간 이룩한 자동차산업의 대성공은 다음과 같은 세가지의 "전화위복"이 어울려 이룩한 역사적 정책으로써, 다시 되풀이되기 힘든 금세기 최대의 천우신조적 기적이었다.

첫번째 전화위복: 1970년대 초 중국이 경제를 서방세계에 처음으로 개방함에 있어 주은래수상이 당시는 적대국가인 한국이나 대만과 협력하는 회사는 받아들이지 않는다는 "주 4원칙"을 발표했다.

그러자 도요다는 서둘러 우리나라에서 자진 철수해 중국으로 떠나는 사건이 일어났다. 결과적으로 우리나라는 자동차공업 발전에 필수불가결한 자립터전인 국토를 다시 찾게되는 천행을 맞이하게 되었다.

두번째 전화위복: 1973년의 '고유모델정책' 추진과 거의 동시에 일어난 중동전쟁과 세계 제1차 석유파동이 전 세계적으로 혹심한 경제불황과 자

동차산업의 끝없는 침체를 지속시킴으로써 기존 자동차회사들의 생산 감축과 공장 폐쇄를 잇따르게 했다. 그러나 우리나라는 이미 이러한 난국이 오기 전에 유류절약형 "고유모델 승용차의 양산정책"을 국가공익사업으로 추진하기 시작했다. 그리하여 중동전쟁과 석유파동은 오히려 우리나라가 추진하는 고유모델사업 추진을 순탄하게 도와주고, 또한 지속적인 급속성장을 보장하는 전화위복으로 승화되었다.

세번째 전화위복: 1970년대 초 연간 3만대도 안되는 적은 수요시장, 대합작사인 도요다자동차회사의 철수, 포드자동차회사의 진입 포기, 지엠자동차회사의 투자 기피 등 우리나라에는 불리한 여건만이 산적해 있었고, 또한 아무 나라도 거들떠보지 않는 자동차산업의 황무지였다.

우리나라가 자주적 발전을 기하기 위해 '혁신적인 고유모델 정책'을 국가공익사업으로 추진해 나가기 시작하자 버림받은 공백의 황무지는 오히려 혁신적 사업 추진에 있어 걸림돌이 없는 기름진 옥토로 돌변하는 기적이 일어나기 시작했다.

우리나라의 자동차산업은 세계 1백 90여개국에 자동차를 수출하는 가장 세계화된 기간산업으로 성장함으로써 국가경제 발전과 국민복지 향상에 크게 기여하고 있다. 그간 고도의 성장을 지속해온 자동차산업의 발전 추세로 보아 우리나라는 머지않아 세계 제4위의 자동차공업국가로 도약할 수 있을 것으로 전망된다. 우리나라 자동차산업의 발전은 실로 국가경제 발전을 위해 혼신의 노력을 다한 온 국민의 정성이 "천시"를 만나 이룩한 일대 역사적 위업이다. ①7