

韓國自動車産業의 特性

(Nature of the Automobile Industry in Korea)

申 建 浩 *

目 次

- 第一章 序 論
- 第二章 自動車産業의 一般的 特性
- 第三章 自動車産業과 機械工業과의 關係
- 第四章 韓國自動車産業의 特性
- 第五章 結 論

第一章 序 論

最近 우리나라 自動車産業이 國內市場은 물론 海外市場에서도 活氣를 띠고 있어 成長이 매우 밝은 産業으로 展望되고 있다. 그러나 自動車産業은 他産業에 비해 自動車産業 固有의 特性을 가지고 있기 때문에 自動車産業이 계속적인 成長을 하기 위해서는 이러한 諸特性을 精確히 파악하여 이에 對處하여야 된다고 본다.

本 論文에서는 이러한 點에 重點을 두어 自動車産業과 密接한 관련이 있는 機械工業과의 關係를 中心으로 自動車産業의 一般的 特性을 考察하고 自動車産業과 機械工業의 關係를 檢討한 후에 우리나라 自動車産業의 特性을 밝히는데 研究의 目的이 있다.

第二章 自動車産業의 一般的 特性

1. 綜合機械工業

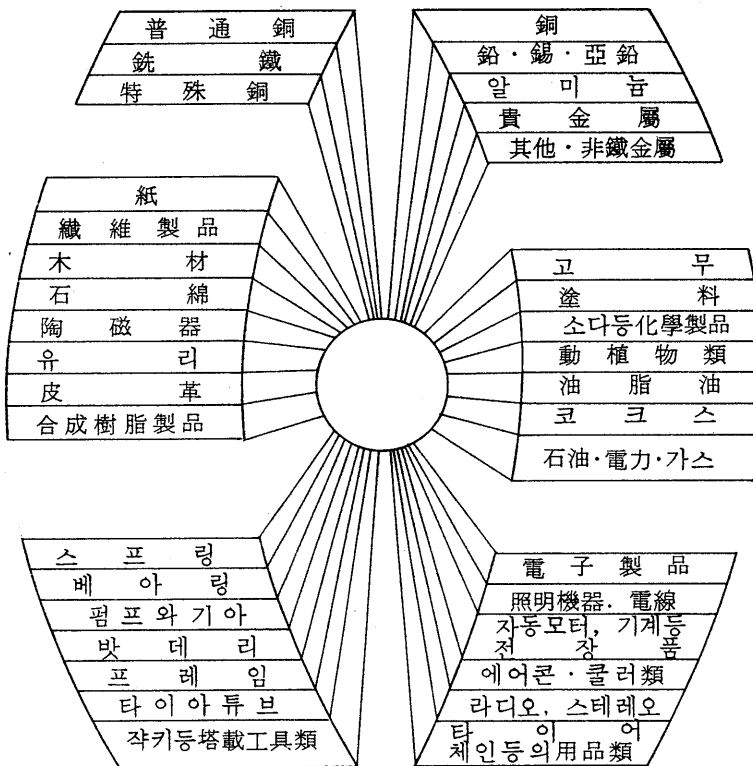
自動車産業은 綜合機械工業인 同時에 精密機械工業이며 多種 大量生産方式에 의한 産業

* 本 研究所 研究員, 社會科學大學 經營學科 助教授.

이라는 特性이 있다. 즉 生産額, 出荷額, 附加價值, 從業員數에 있어서 他産業에 比較할 수 없을 정도로 規模가 크며 현재에는 使用材料, 部品數가 많기 때문에 關聯部門이 넓다는 점에서 他 生産部門과는 比較가 안된다. 예를 들어 乘用車에 對해서 살펴보면 部品附屬品の 數는 一萬數千餘點에서 二萬餘點에 이른다. 그 材料는 〈圖表1〉과 같이, 自動車는 鐵鋼을 비롯해서 各種 金屬外, 플라스틱, 고무綿花, 化學纖維, 羊毛, 皮革, 유리, 石綿,

〈圖表1〉

自動車工業의 産業關聯圖



木材等 거의 모든 主要産業의 生産物이다.¹⁾ 最近에는 自動車가 레저手段으로 利用되고 있으며 에어컨·스트레오 등의 組立이 당연시 되고 있어 一切의 現代産業技術의 要素를 凝結한 綜合技術體라고 할 수 있다.

自動車の 生産이 機械, 特히 機械를 만드는 機械, 즉 工作機械技術과 전기 및 전자기술의 발달에 미치는 영향은 물론 鐵鋼, 金屬등의 採鑛試金技術, 有機合成 等の 原材料, 燃料

1) 現代自動車工業論, 中村青爭治, 1982, p. 36.

韓國自動車産業의 特性

에 관한 기술을 基礎로 成立된 産業이라고 볼 때 自動車産業의 發展이 關聯産業發展에 依存하는 것이 얼마나 큰 것인가를 알 수 있으며 自動車産業의 成敗가 광범위한 關聯産業發展에 얼마나 큰 영향을 미치는가를 쉽게 알 수 있다.

한편 綜合機械工業이며 精密機械工業이라고 하는 점에 있어서도 鐵道車輛, 造船, 航空機工業等과 큰 차이는 없지만 自動車産業의 경우 그 生産組織은 완전히 다르다. 前者는 個別生産 및 注文生産인데 비해 自動車는 大量生産方式을 채용한다.

그러므로 항공기, 철도차량, 조선업 등은 注文生産이지만 自動車産業은 市場生産을 特徵으로 한다. 물론 自動車の 生産도 처음부터 量産되었던 것은 아니다. 당초에는 注文生産方式으로 한대씩 만들어 졌었다. 처음에는 진기한 사치품 또는 스포츠 용품으로서 주문에 의해 만들어 지고 있던 自動車を 적정한 안정된 가격의 실용품으로 마차에 대신하는 보편적인 공통수단으로 제공될 수 있다는 점에 착안 이를 최초로 실행에 옮긴 것이 헨리·포드이다.

포드공장에 있어서 生産의 標準化를 출발점으로 하는 공작기계의 專門化를 기초로 하는 유동작업조직, 즉 콘베이어에 의한 組立時間과 反送時間의 同時化시스템, 즉 포드시스템에 의해 적정한 안정된 가격의 大衆車가 大量生産되었다.

2. 專門化·標準化·機械化

自動車産業은 他産業에 비해 生産의 專門化·標準化·機械化·自動化가 매우 높은 産業이다. 그렇기 때문에 오토메이션이라는 用語가 自動車工業에서 생겨났고 NC 工作機械나 로봇의 도입이 가장 많은 것도 이러한 理由라고 할 수 있다.

그 結果 機械로 인한 勞動의 驅逐 및 組織化가 현저하게 되었으며 勞動의 内部에 있어서도 勞動의 熟練度の 감소, 非熟練工에 의한 숙련노동자의 代位가 행해지며 「人間勞動의 콘베어로의 奉仕」라고 하는 것이 일찍부터 행해졌다. 그러므로 제2차 대전후에는 美國을 비롯해서 각국에서는 이에 대한 勞動者의 反抗이 무단결근이나 높은 離職率로 나타나기 시작, 콘베이어를 배제하는 작업형태가 어떠한 分野에서도 먼저 施行되었다고 할 수 있다.

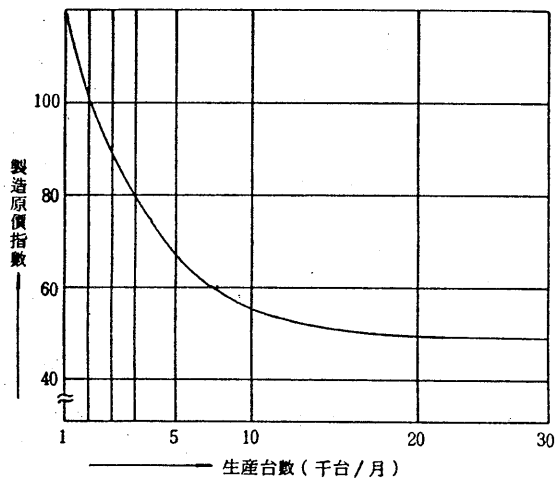
3. 規模의 經濟産業

自動車産業은 機械設備의 主要部分이 高速, 高精密度의 工作機械의 巨大한 綜合이기 때문에 그 設備에는 막대한 資本의 集積이 必要하며 빠른 資本回轉을 要求하게 되고 製作能率의 向上을 必須要件으로 하기 때문에 必然的으로 生産量의 增加로 나타나게 되며 大規模工業으로 되어 他産業에 比해 規模의 經濟와 經驗의 效果가 큰 産業이다.

自動車生産規模의 量産效果는 silberston 曲線에 의하면 年間 生産量이 1千臺에서 5萬臺로 增加할 경우 40% 정도의 코스트가 節減되며, 10萬臺에서 다시 15%, 20萬臺에서 다시 10%, 40萬臺에서 다시 5%의 코스트가 節減되며 그 以上은 코스트 다운效果가 적어진다는 것이다. 실버스톤曲線은 〈圖表2〉와 같다.²⁾

〈圖表2〉

Silberston 曲線



資料: Maxcy and Silberston, 『自動車工業論』(小平勝美, 「自動車」, 『日本産業經營史大系』, 第5卷, 1968, p.346).

위의 실버스톤 曲線에 의하면 年間生産量이 1千臺에서 40萬臺로 增加함에 따라 무려 70% 코스트 節減效果를 가져와 規模의 經濟效果가 큰 産業임을 立證해 주고 있다.

한편 1900年初에 Ford 自動車の 「T」모델이 生産量의 增加로 1909年の 3千3百弗에서 1923年에는 5百弗로 下落하여 1百萬臺 生産에서 85.3%의 코스트 節減效果를 가

2) 韓國의 自動車工業, 李徹熙, 韓開研, 1980, p. 41.

韓國自動車産業의 特性

저은 例와 累計的 生産量이 倍增할 때마다 10 ~ 30 %의 原價節減效果를 가져올 수 있다는 「 Boston Consulting Group 」의 調査 結果는 自動車産業이 經驗의 效果가 큰 産業임을 잘 說明해 주고 있다.³⁾

그렇기 때문에 自動車産業은 항상 市場의 擴大, 新規需要의 開拓에 신경을 쓰지 않으면 안된다. 이때 效果的인 方法은 生産費의 切下로 販賣價의 引下 또는 新型의 車를 生産하는 것이라고 할 수 있다.⁴⁾

코스트切下를 위해서는 機械設備의 特化를 추진하고 一定型式車의 量産을 追求하여야 되는데 一定型式車의 量産을 위해서는 設計된 專用機體系를 달리하는 規格車로 轉用하여야 된다. 그러나 이러한 問題는 대단히 困難한 일이기 때문에 엔진, 기타 主要暖房裝置, 라디오, 室内裝飾에 대하여 變更하면 코스트節下가 可能하다고 본다.

4. 兵器産業으로 轉用possible한 産業

自動車産業은 綜合的인 精密機械工業이기 때문에 그 設備과 勞動力은 航空機, 戰車, 잠수함 등의 兵器生産에 轉用이 possible한 産業이다. 그동안 第1次 大戰에서 이스파노·스이즈의 엔진을 搭載한 飛行機와 다이무라 엔진을 使用한 전투기를 비롯하여 기관총이나 어뢰 등이 自動車産業에서 量産되었다. 또한 第2次大戰에서는 自動車工場을 參戰國이면 어느 나라를 막론하고 거의 全部가 兵器生産에 동원되어 여기에서의 生産能力과 技術水準은 戰局을 決定할 만큼 影響力을 發揮했다. 그리고 兵器生産에 의한 莫大한 蓄積이 戰後의 巨大한 自動車産業의 展開에 이바지 했다는 事實은 美國, 日本 등의 先進國 自動車産業이 잘 말해 주고 있다. 우리나라도 例外는 아니다.

現在에도 체코의 슈코다는 自動車메이커인 同時에 대포, 기관총의 大 메이커이며 프랑스의 루노, 이탈리아의 피아트 등도 戰車工場을 가지고 있으며, 美國의 클라이슬러도 경영과탄으로 매각하기 前까지는 世界最大의 戰車工場을 가지고 있었다.⁵⁾

3) 中大新聞, 韓柱燮, 1984.

4) 現代自動車工業論, 中村靜治, 1982, p. 38.

5) 前掲書, p. 39.

5. 巨大企業

自動車産業은 設備의 更新, 新技術의 導入과 規模의 擴大競爭等으로 賣上高와 總投資額에 있어 國內外的으로 굴지의 巨大企業으로 成立한다는 特性이 있다. 그러므로 自動車産業이 國內에서는 大企業으로 成長했으며 世界的으로 多國的企業으로 成長하여 國家의 經濟發展에 큰 貢獻을 하고 있는 것이다.

以上에서 살펴 본 바와 같이 自動車産業이 綜合機械工業이라는 點에서 볼 때 이에 미치는 關聯産業의 波及效果는 대단히 큰 것이며 自動車産業의 成敗는 關聯全産業의 成敗에도 直結된다고 할 수 있다.

한편 規模의 經濟效果와 經驗의 效果가 큰 産業이라는 點에서는 大量生産으로 生産原價를 節減하여 마이카 時代에 對處하고, 國內市場에서는 보다 싼 價格으로 自動車를 供給할 수 있고, 海外市場에서는 國際價格競爭力의 向上으로 輸出을 促進하는 效果를 가져오리라고 본다. 또한 兵器生産으로 轉用possible한 産業이라는 點에서는 兩次大戰의 例에서도 알 수 있듯이 有事時 自動車産業을 兵器生産으로 轉用한다는 것은 國家安保와도 直結된다는 重要な 意味를 갖는다고 할 수 있다.

第三章 機械工業과 自動車産業과의 關係

自動車産業이 機械工業의 꽃이라면 機械工業은 自動車産業의 核이라고 할 수 있다. 따라서 經濟開發 五個年計劃에서도 自動車産業과 機械工業을 關聯시켜 育成策을 提示한 것도 이러한 理由라고 할 수 있다.

그러므로 本稿에서는 機械工業과 關聯시켜 韓國自動車工業의 特性을 살펴보고자 한다.

1. 機械工業의 範圍

機械工業의 範圍는 機械의 定義를 어떻게 내리느냐에 따라서 다음과 같이 두가지 범위로 나눌 수 있다.⁶⁾

6) 우리나라 機械工業의 現況과 問題點, 國際經濟研究院, p. 1~2.

〈圖表 3〉

機械工業振興法에 의한 分類

1. 보일러 및 原子爐	29. 鑄造裝置
2. 內煙機關 및 터빈	30. 밸브 및 管이음쇠
3. 軸受	31. 計測機械
4. 動力傳達裝置	32. 時計
5. 볼트 및 너트	33. 光學機械
6. 金屬工作機械	34. 事務用機械
7. 金屬 1次製品製造業	35. 裁縫機
8. 第 2次金屬加工機械	36. 製藥 및 醫療用機器
9. 熔接機械	37. 重電氣裝置
10. 金型	38. 家庭用 電氣機器
11. 工具	39. 照明裝置
12. 建具	40. 電池 및 蓄電池
13. 펌프, 送風機, 壓縮機	41. 有無線通信裝置
14. 油壓機械	42. 放送 및 受信裝置
15. 冷凍機 및 空氣調節裝置	43. 電子應用裝置
16. 化學機械	44. 電線 및 케이블
17. 荷役運搬機械	45. 自動車
18. 鑛山機械	46. 自轉車
19. 土木建設機械	47. 産業車輛
20. 플라스틱成型加工機械	48. 鐵道車輛
21. 纖維機械	49. 船舶
22. 필름, 製紙·紙工機械	50. 航空機
23. 包裝荷造機械	51. 交通信號保安管制裝置
24. 印刷·資本機械	52. 民需用 銃器
25. 木工機械	53. 鑄物
26. 食料 및 飲料加工機械	54. 機械器具用非鐵金屬鑄造品과 프레스製品
27. 農業用機械	55. 防衛産業用 機器 및 裝置
28. 工業用爐 및 發熱機器	56. 特殊銅製品

資料: 機械工業振興法 施行令 第 1條 「別表」.

첫째, 廣義의 範圍로는 볼트, 너트, 베어링 등의 大型機械, 裝備를 生産하는 産業에 이르는 製造業部門을 包含하며,

둘째, 狹義의 範圍로는 보일러, 터빈 등의 原動機, 旋盤, 프레스機 등의 金屬工作, 加工機械, 耕耘機, 脱穀機 등의 農業用機械, 裝備, 불도저, 굴착기 등의 建設, 鑛山用機械裝備, 그외 事務用機器, 纖維, 皮革加工機械 등 一般産業用機械 및 裝備를 生産하는 製造業 만을 포함한다.

우리나라에서는 機械工業의 範圍를 機械工業振興法 第2條에서 機械, 器具(部分品 包含), 또는 構築物을 製作(加工包含) 組立하는 工業으로 定義하고 있으며 그 구체적인 內容은 〈圖表3〉와 같다.⁷⁾

그러나 美國, 日本, 西獨 등 大部分의 先進工業國들은 機械工業의 範圍를 우리나라와는 달리 廣義의 機械工業中 金屬構造物, 金屬貯藏用 및 包裝容器, 綿製品 등, 組立 金屬製品를 除外한 部門에 局限하고 있다.

2. 우리나라 機械工業의 特性⁸⁾

① 機械工業은 모든 産業의 基礎가 되며 各 産業에 미치는 영향력이 큰 工業部門이다. 이는 〈圖表4〉에서 보는 바와 같이 1975年度 우리나라의 各 産業部門別 感應度係數와 영향력 계수는 各 産業의 前後方連鎖效果를 나타내는 것으로 우리나라의 機械工業은 대부분이 他産業에 比하여 後方關聯效果가 높은 工業임을 立證하고 있다. 또한 이는 〈圖表5〉에서 보는 바와 같이 1975年度 日本의 경우와 비슷한 경향을 보인다고 할 수 있다.

② 經濟成長과 輸出増大를 위한 主導的 産業

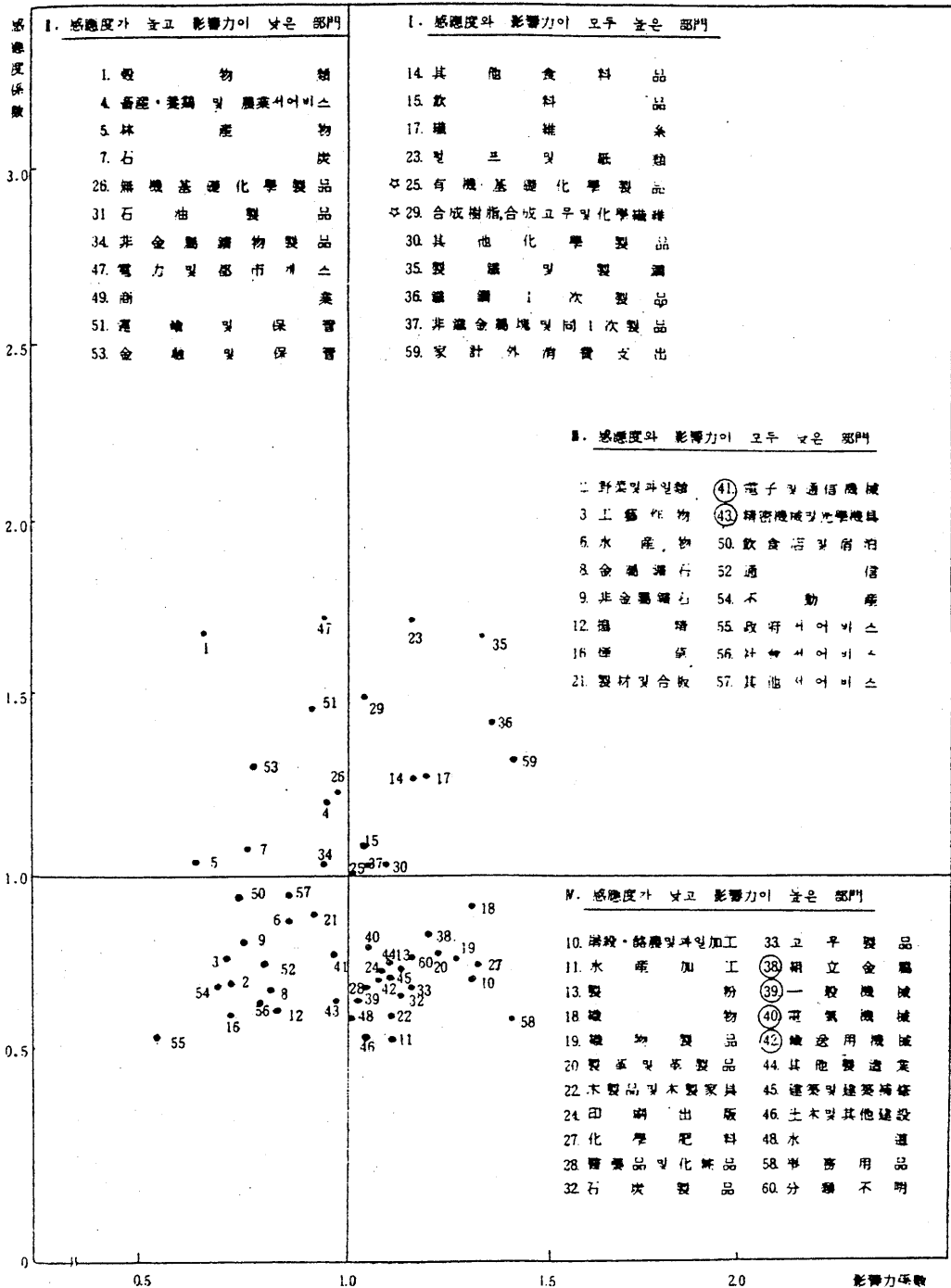
第一次 經濟開發五個年計劃의 첫해인 1962年 이후 1970年代에 접어들면서 政府의 重工業政策에 힘입어 우리나라의 機械工業은 經濟成長 및 輸出増大에 크게 貢獻 하였다고 할 수 있다. 〈圖表6〉에서 보는 바와 같이 1971年에서 1977년까지 우리나라 機械工業의 附加價值 成長率은 年平均 30.1%, 輸出成長率은 年平均 65.1%의 높은 成長率을 實現함으로써 同期間中 GNP成長에 대한 寄與率 10.5%, 輸出増大에 대한 寄與率 27.1%

7) 前掲書, p. 36.

8) 前掲書, p. 28~34.

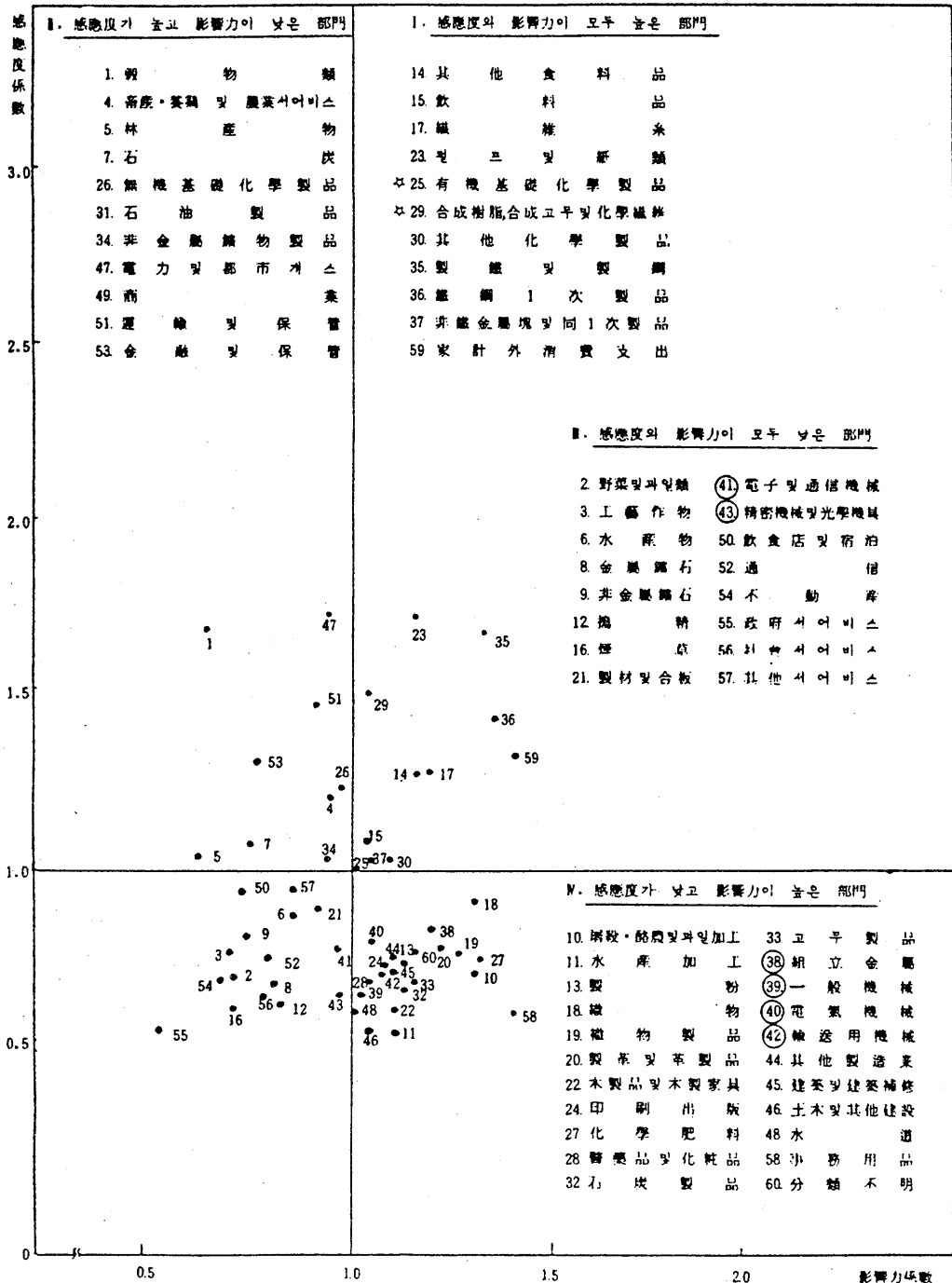
〈圖表 4〉

感応度係數와 影響力係數—韓國(1975年)



〈圖表 5〉

感應度係數와 影響力係數—日本(1975年)



註：○은 機械工業部門

資料：日本通産省，1975年 産業關聯表(延長表)，1977.

韓國自動車産業의 特性

로 크게 伸張시켰다.

〈圖表 6〉

機械工業의 GNP 製造業 및 輸出成長寄與圖

單位：%

	1971 ~ 77 年 平均成長率		1971 ~ 77 年 平均成長寄與率		
	附加價值 ¹⁾	輸 出 ²⁾	GNP	製 造 業	輸 出
全 產 業	9.8	42.7	100.0	-	100.0
製 造 業	18.1	42.4	42.9	100.0	88.1
機 械 工 業	30.1	65.1	10.5	24.3	27.1
組 立 金 屬	25.1	73.7	0.9	2.2	6.2
一 般 機 械	29.3	49.6	1.3	2.9	1.4
電 氣 機 器	39.1	57.0	5.4	12.5	10.7
輸 送 機 器	21.9	84.9	2.5	5.7	7.3
精 密 機 器	36.4	69.4	0.4	1.0	1.5
纖維・皮革工業	21.0	38.1	8.9	20.7	31.8
化學・石油工業	16.9	54.5	9.6	22.4	5.2
第 1 次金屬工業	31.1	55.0	2.6	6.1	4.3

註：1) 不變價格 (1975 年) 基準

2) 經營價格 基準

資料：韓國銀行，韓國의 國民所得，1978.

韓國貿易協會，貿易統計年報，1970. 1977.

③ 勞動集約的이며 技術集約的인 産業

機械工業은 製造工程이 複雜하여 自動化가 困難하고 많은 素材部品을 組立加工 하여야 하기 때문에 他産業에 비해 勞動集約度가 높은 産業이며 技術面에서도 自動車産業이 모든 産業의 綜合體라면 機械工業은 모든 技術의 集合體라고 할 수 있는 技術集約的인 産業이며 他産業에 새로운 製作設備의 供給을 통하여 機械工業이 寄與한다는 點에서 보면, 技術波及效果도 큰 産業이다.

④ 專門化, 系列化가 容易한 産業

大部分의 機械類는 많은 要素部品으로 構成되어 있기 때문에 하나의 大企業體가 機械類에 必要한 全部品을 生産한다는 것이 工程上 거의 不可能한 일이다.

그러므로 部品工場의 發展과 下請工場의 共存이 可能하며 部品業體間的 聯關關係를 通하여 專門化와 系列化가 可能한 工業이다. 그러나 우리나라의 機械工業을 關聯中小企業體의 發展이 低調하여 오직 뚜렷한 專門化, 系列化를 이룩하지 못하고 있다.

⑤ 投入資本의 規模가 크며 資本의 feed-back 이 오래 걸리고 開發에 소요되는 期間도 長期的인 産業인 機械工業은 莫大한 設備投資를 必要로 하는 産業이며 계속적인技術開發이 要求되는 産業이기 때문에 이의 育成을 위하여는 長期計劃에 의한 持續的인 投資가 있어야만 한다.

3. 우리나라 機械工業, 輸出産業化의 必要性

우리나라의 機械工業은 1962년부터 計劃하여 實施해온 經濟開發中 工業化政策에 힘입어 輸出主導産業으로 急成長해온 것이 事實이다.

그러나 最近들어 우리나라의 輸出은 國內資金의 上昇, 開發途上國들의 工業製品 輸出增大政策, 輸出對象國의 保護貿易主義, 第二次 oil shock에 따른 世界經濟의 不況 등으로 그 伸張勢가 鈍化되고 있으며 이러한 추세는 앞으로도 계속될 것으로 展望된다. 그렇지만 이제까지 계속하여 온 輸出主導型 高度成長을 持續하기 위해서는 重化學工業을 中心으로 한 産業構造의 高度化와 輸出戰略産業으로의 構造的 改編이 이루어져야 할 것이며 政府의 支援體制가 確立되어야 할 것이다.

이러한 側面에서 볼 때 우리나라의 機械工業은 그 特殊性和 世界的인 추세로 보아 輸出産業化의 必要性이 絶실히 要求되고 있다. 이것을 구체적으로 살펴보면⁹⁾

첫째, 機械工業의 特性으로 보아 同工業은 省資源産業으로써 賦存資源이 貧弱한 우리나라의 實情에 適合한 産業이며 다른 모든 産業에 대하여 生産手段을 提供하는 基幹産業으로서 他産業에 대한 前後方 關聯效果가 크며, 附加價值가 높은 産業으로서 勞動集約的이고 技術集約的인 産業이기 때문에 비교적 教育水準이 높은 우리나라의 人的資源의 利點을 살려 輸出産業化하는 것이 必要한 産業이다.

둘째, 1960年代 이후 1970年代初까지 急速하게 發展한 우리나라의 輕工業이 國內外的

9) 前掲書, p. 35 ~ 38.

韓國自動車産業의 特性

어려운 經濟與件으로 國際競爭力을 喪失하고 輸出増大에 暗影을 보이고 있는 反面, 機械工業은 1970年 이후 年平均 65%의 急速한 輸出伸張率을 나타내고 있다. 機械工業의 輸出은 組立金屬, 電氣機器, 輸送機器가 主宗을 이루고 있으며, 一般機械類는 輸出 및 生産面에서 微微한 水準에 머물고 있다. 앞으로 機械工業의 輸出展望이 輕工業과 마찬가지로 漸進的으로 國際競爭力을 喪失할 것으로 예상되기 때문에 技術集約的인 一般機械部門의 育成과 輸出産業化가 必要하다.

셋째, 輸入面에서 볼 때 우리나라 機械類의 輸入은 輸入商品中 가장 큰 比重을 차지하고 있으며 <圖表 7>에서 보는 바와 같이 輸入額이 每年 우리나라 總輸入額의 30%를 占하고 있어 輸入代替産業으로서의 繼續的인 機械工業의 育成이 必要하다.

<圖表 7>

우리나라 機械類의 輸出入 現況

單位: 百萬달러

年 度		1969	1970	1972	1974	1976	1977
輸 出	總 額	623	835	1,624	4,460	7,715	10,046
	機 械 類	63	77	211	896	1,751	2,574
	比 率 (%)	10.1	9.2	13.0	20.0	22.7	25.6
輸 入	總 額	1,824	1,984	2,522	6,852	8,774	10,811
	機 械 類	639	652	835	2,011	2,676	3,287
	比 率 (%)	35.0	32.9	33.1	29.3	30.5	30.4

資料: <表 II-7>, <表 II-9>

넷째, 最近 機械類를 中心으로 世界貿易動向을 살펴보면 第一次 oil shock로 인한 世界的인 不況期인 1973, 1974年度를 除外하고는 機械類의 世界貿易量은 30%程度를 차지하고 있으며 이 市場은 先進諸國의 獨占市場이라고 할 수 있다. 한편 先進諸國의 保護貿易主義가 強化되고 各國의 一般機械類輸出이 特化 및 專門化되는 추세에 있는 現時點에 內需市場이 狹小한 우리나라는 機械工業의 輸出産業化政策이 必要하다.

4. 自動車 産業과의 關係

機械工業의 特性과 輸出産業化의 必要性에서 살펴 본 바와 같이 自動車産業과 機械工業은 相互密接한 關聯을 가지고 있는 産業으로 獨自的인 發展은 不可能하다고 본다. 그 理

産 業 研 究

由를 다음과 같이 說明하고자 한다. 첫째, 特性面에서 볼 때 兩産業 모두가 모든 産業에 미치는 波及效果가 상당히 높다는 事實이며, 둘째, 兩産業 모두 巨大企業으로 設備의 更新, 新技術의 導入과 規模의 擴大競爭으로 賣上高나 總投資額에 있어서 他産業은 比較할 수 없을 정도로 大規模企業이라는 點이며 셋째, 兩産業 모두 國家의 經濟成長과 輸出增大를 위한 主導的 産業이라는 點이다. 넷째, 兩産業 모두 勞動集約적이고 技術集約的인 産業으로 雇傭效果和 技術波及效果가 큰 産業이다. 다섯째, 兩産業 모두 專門化 및 系列化가 容易한 産業으로 生産原價節減과 生産性を 向上시킬 수 있다.

다음 輸出産業化의 必要性에서 볼 때 兩産業 모두 內需市場이 狹小한 國內市場만으로는 成長이 不可能하다고 보기 때문에 輸出戰略産業化가 絶실히 要求되는 産業이라고 할 수 있다.

第四章 韓國自動車産業의 特性

1. 國家 經濟成長을 主導하는 産業

우리나라 自動車産業은 機械工業과 함께 國家 經濟成長을 主導하는 産業이라는 特性을 가지고 있다.

첫째, 우리나라 自動車 保有臺數의 年度別 增加趨勢를 人口增加와 比較해 보면 1962年 2,394名當 1臺이던 自動車가 1972年 477名當 1臺로 增加했으며 1976年 373名當 1臺로 늘어났고, 1981年 145名當 1臺로 增加하여 人口增加率에 비해 높은 증가추세를 나타내고 있다.

둘째, 國民所得 增加에 따른 自動車 保有臺數를 比較해 보면 우리나라 1人當 國民所得이 306弗이던 1972年の 自動車 保有臺數는 145,637臺에 불과했으나 1人當 國民所得이 1,279弗이었던 1978년에는 384,536臺로 增加했으며 1人當 國民所得이 1,597弗인 1979年度에는 494,378臺로 대폭 증가했다. 특히 1人當 國民所得 2,000弗을 上廻한 最近에는 100만대를 돌파하는 획기적인 증가추세를 보이고 있다.

셋째, 우리나라 自動車産業은 重化學工業의 育成 및 成長을 誘導하는 中樞産業으로써

韓國自動車産業의 特性

또는 國家 安保의 次元에서 防衛産業으로써도 重要な 役割을 해 왔다. 이러한 觀點에서 政府도 自動車 産業을 戰略産業으로 育成하게 되었고 自動車産業의 成長, 發展이 國家經濟 發展에 크게 寄與했다고 할 수 있다.

넷째, 우리나라 自動車 産業은 勞動集約的 産業과 資本 및 技術集約的 産業으로써 雇傭 效果에 미친 영향이 대단히 크며 他 産業에 비해 에너지 集約度가 낮은 産業이라는 特性을 가지고 있다. 1981年度 自動車 部門의 勞動集約度는 8.3%로 1979年度の 6.5%에 비해 높아져고 資本集約度도 1981年度 自動車 部門이 34.8百萬元으로 1980年度の 21.3百萬元보다 높아지고 있음을 알 수 있다. 또한 에너지集約度는 他 製造業보다 낮은 편이며 資源集約度도 自動車 82.6%, 部品 63.0%로 製造業 綜合의 75.1%보다 낮게 나타나고 있다. 反面 附加價值率은 1981年度 自動車가 16.0%, 部品 33.1%로 높은 水準이며 自動車 部門의 附加價值는 1977年度와 1979年度에 비해 떨어지고 있으나 他 製造業 20.7%보다는 높다.

다섯째, 우리나라 自動車産業은 規模의 經濟性을 가지고 있는 産業으로 道路, 交通, 觀光産業等 社會間接資本 投資를 誘發하는 特性을 가지고 있다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 우리나라 自動車 産業은 肯定的인 面에서 諸特性을 가지고 있지만 發展過程에서 政策的 必要에 의해 정부의 지원 아래 政策主導型으로 育成되었기 때문에 너무 성급한 計劃과 무리한 施策 強要가 臨時變通의 施策이 되었고 빈번한 車種 모델 變化 등을 惹起시켰다는 否定的인 側面의 特性도 가지고 있다.

2. 産業比重이 높고 關聯産業에 파급효과가 높은 産業

우리나라 自動車産業은 他産業에 비해 産業上 높은 比重을 차지하고 있으며 相關産業에 파급효과가 높은 産業이라는 特性을 가지고 있다.

첫째, 産業上 比重을 보면 ① 業體數의 경우 1975年度에 全體 製造業體數가 22,787個였던 것이 1980年度에는 30,823個로 增加하고 있는데 비해 自動車産業 業體數는 1975年 176個에서 1980年 411個로 크게 增加했으며 ② 從業員數의 경우 1975年 이후 全體 製造業, 從業員이 平均 7.3% 增加한데 비해 自動車産業 關聯 從業員數는 年平均 21.5%가 增加했다. ③ 生産面의 경우 1975年度 製造業 生産額이 8,170 拾億圓 중에서

産 業 研 究

自動車産業部門의 生産額이 167 拾億원으로 2%를 占有하고 있었으나 1980年度에는 全體 製造業 生産額이 36,279 拾億으로 늘어난데 比해 自動車産業 部門의 生産額은 1,139 拾億원으로 全體 製造業 生産額의 3%를 차지하고 있어 增加추세를 보이고 있다. ④輸出 比重을 보면 1975年度 全體 輸出 50 億弗中 自動車産業 部門의 輸出이 1千萬弗로 全體 輸出의 0.2%에 不過했으나 1980年度 全體 輸出 175 億弗中 自動車 産業部門이 0.8%를 차지하고 있어 높은 증가추세를 보이고 있다. ⑤ 우리나라 自動車産業 關聯 雇傭人口는 1981年度 1百15萬名으로 나타나고 있으나 5人家族을 基準으로 했을 때 扶養家族을 포함하면 5,750千名으로 우리나라 全體人口의 15%를 차지하는 큰 比重을 占有하고 있다.

둘째, 他産業 關聯效果는 造船工業이나 鐵道車輛工業에 比해 높게 나타나고 있다. ① 自動車를 生産하는데 必要한 關聯製品은 20,000여점이기 때문에 他産業에 미치는 영향이 광범위함을 알 수 있다. ② 自動車 産業의 新技術導入이나 開發等은 技術革新은 물론이고 關聯産業技術의 高度化를 促進함으로써 高度의 産業基盤을 提供한다고 할 수 있다.

3. 韓國 自動車 産業의 特性

하나의 自動車는 20,000여 부품으로 구성되기 때문에 自動車産業은 綜合機械工業이며 高度의 技術과 精密度를 必要로 하는 産業이며, 關聯部門과 專門化, 系列化가 可能한 産業이며, 市場規模의 擴大나 生産規模의 擴大를 必要로 하는 産業이라는 特性을 가지고 있다.

이와 관련하여 韓國 自動車産業의 特性을 具體적으로 檢討해 보면 다음과 같다.

첫째, 技術의 集約性으로 이는 自動車産業이 綜合機械工業이기 때문에 技能人力이 集約되어야 한다. 둘째, 規模의 經濟性으로 이는 大量生産으로 原價節減을 實現하기 위해서는 필수적인 事項이라고 할 수 있는데 우리나라 自動車産業은 아직 이에 못미치고 있다. 셋째, 素材産業成長의 둔화로 우리나라 自動車 産業은 部品の 原資材 輸入依存度가 높아 自動車産業의 成長에 低害要因으로 指摘되고 있어 이 問題의 解決이 時急하다고 본다. 넷째, 技術의 向上으로 이는 世界 自動車市場의 欲求에 充足하기 위해서는 燃料費의 效率性, 安全度, 環境汚染度 等 新技術의 開發, 導入이 必要하다고 본다.

第五章 結 論

이상에서 살펴 본 바와 같이 우리나라 自動車 産業을 自動車 産業의 一般的 特性中 어느 하나도 世界市場進出에 必要的 條件을 갖추지 못했다고 할 수 있다. 最近 現代와 大宇에서 엑셀과 르망으로 世界自動車市長에 進出하여 成功했다고 할 수 있으나 앞으로 大規模의 自動車 輸出을 위해서는 계속적으로 自動車産業의 特性을 改善해야 된다고 본다.

