

아산 정주영, FDI 그리고 창조경제*

조 재 호**

요 약

본 연구의 목적은 한국의 한 창업자를 중심으로 1970년대 한국경제와 외국인직접투자와의 관계를 분석하는 것이다. 1970년대 아산 정주영은 새로운 산업을 창업하면서 세계적인 기업들과 합작투자를 시도하였다. 그러나 이러한 시도가 무산되면서 독자적인 방법으로 산업의 경쟁력을 확보하였고 선진기술의 국산화 전략을 추진하여 성공하였다.

본 연구에서는 아산 정주영이 외국인직접투자를 구축한 배경, 기업이 정신으로 추진한 현대자동차와 현대조선소에 대한 자립형 생산전략 그리고 선진기술의 국산화추진과정을 소개하였다. 또한 1970년대 생산합수를 추정하여 당시 현대그룹의 투자가 한국 경제성장에 미친 영향을 분석하였다. 현대그룹 투자규모는 1977년 국내총생산(GDP)의 7.1%정도 기여하였고, 동기간 전국에 유입된 외국인직접투자의 120% 수준임을 밝혔다. 뿐만 아니라 아산 정주영의 기업이 정신으로 이룩된 선박과 자동차산업의 수출이 1997년 외환위기와 2008년 국제금융위기 극복에도 크게 기여하였음을 확인하였다.

최근 거론되는 ‘창조경제’에 대한 아이디어를 아산 정주영이 보여준 독창적인 발상에서 찾을 수 있다. 즉 외국인직접투자 없이 성공한 현대 그룹의 사례를 참조하여 향후 외국인직접투자 유입을 유도하기 위하여 소극적으로 기다리기 보다는 우리의 기업들이 전 세계에 능동적, 적극적으로 시장을 개척하고 생산기지를 건설하여 해외에 외국인직접투자가 가능한 자원을 최대한 활용하는 것을 본 연구에서 제안하였다. 이를 위해서는 자립형 국내 기업을 다국적 기업으로 과감히 체질을 바꾸고 해외 생산기지에 합자투자 형태로 참여하면서 국내 인력이 해외시장으로 진출하여 활동영역을 크게 넓히는 것이다. 이제는 1970년대 외국인직접투자 없이 자립형으로 수립하여 성공한 산업들을 해외 각지에 설립하면서 새롭게 수립된 해외시장에 우리의 젊은이들의 비약적인 약진이 기대된다.

본 연구는 1970년대 경제를 중심으로 한 기업가의 기업가정신이 한국경제에 미친 영향을 외국인직접투자를 이용하여 설명하였다. 향후 자동차와 선박이외의 산업에서도 우

* 본 논문에 대해 격려와 좋은 지적을 해 준신 울산대학교 경영학과 남중헌 교수님께 감사를 드립니다.

** 울산대학교 사회과학대학 경제학과 교수, jhcho@ulsan.ac.kr, 052-259-2428.

리 경제만이 갖고 있는 무형 문화재 같은 창업자들의 기업가 정신에 대한 활발한 연구가 진행되기를 기대한다. 또한 본 연구에서는 다루지 못하였지만 한국경제발전에서 정부의 기업가 정신도 중요하다. 정부의 기업가 정신에 대한 연구도 진행되어 한국경제에 있어서 정부와 기업의 기업가정신의 역할을 폭넓게 해석하는 작업이 필요하다.

〈주제어〉 정주영, FDI, 기업가정신, 창조경제

I. 머리말

지난 40년 동안 한국은 세계에서 가장 주목받는 경제적 성과를 달성하였다. 개발도상국 경제에서 선진국 경제로 도약하고 있으며, 철강, 자동차, 조선, 반도체 산업 분야에서 경쟁력 있는 상품들이 수출되고 있다. 특히 고유의 자동차 모델을 생산하여 수출에 성공한 개발도상국은 전 세계에서 한국뿐이다. 이러한 성과에도 불구하고 한 국가의 개방도 지수를 나타내는 외국인직접투자 실적은 OECD국가 중에서 최하위 수준이다(OECD, 2012).¹⁾

외국인직접투자(Foreign Direct Investment: FDI)는 자본축적과 첨단기술 도입을 통해 해당 경제에 긍정적으로 기여한다. 자본축적은 고용창출과 국내총생산 증대로 이어지고 첨단기술 도입은 외부경제효과를 통하여 생산성을 향상시킨다. 이러한 이유로 많은 국가들이 경쟁적으로 FDI를 유치하고 있다. 그러나 한국에서는 1970년대에 이미 FDI가 구축(crowd out)되었던 사례가 있었고 이러한 현상이 최근까지도 지속되고 있다.

본 연구의 목적은 한국의 한 창업자를 중심으로 1970년대 한국경제와 FDI 관계를 분석하는 것이다. 70년대 아산 정주영은 새로운 산업을 창업하면서 초기 단계에서 세계적인 기업들과 합작투자를 시도하였다. 그러나 이러한 시도가 무산되면서 독자적인 방법으로 산업의 경쟁력을 확보하였고 선진기술의 국산화 전략을 추진하여 성공하였다. 본 연구에서는 아산 정주영이 FDI를 구축한 배경, 기업이 정신으로 시도한 현대자동차와 현대조선소에 대한 집중투자 그리고 선진기술의 국산화 추진과정을 소개한다.

본 연구는 다음과 같이 구성된다. 제II절에서 선행연구 고찰과 연구방법론을 소개하고 제III절에서는 우리나라에 유입된 FDI와 차관의 추이에 대하여 비교 설명한다. 제IV절은 1970년대 현대자동차와 현대중공업을 건설하는 과정에서 독자적으로 추진한 자립형 생산전략을 소개한다. 제V절에서는 당시 생산함수를 추정하여 현대그룹에서 추진한 새로운 산업에 대한 투자가 국민경제에 미친 영향을 측정한다. 또한 새로운 산업들이 갖는 경제적 특성을 파악하기 위해서 산업의 수출증가율에 대하여 상관 분석을 한다. 결론에서는 본 연구의 내용을 정리한다.

1) 우리나라의 FDI 규모는 2011년 말 누계기준으로 GDP대비 12%에 그쳐 OECD회원국 평균 29%에 비해서는 매우 낮은 형편이다(FDI IN FIGURES, OECD, 2013). 특히 서비스분야의 FDI 수준은 GDP의 6%, OECD평균은 37%이다.

II. 선행연구 고찰과 연구방법론

FDI에 대한 선행연구는 FDI의 결정요인과 함께 그 경제적 효과를 분석하는 것에 집중되었다. FDI에 대한 국내외 선행연구는 크게 구분하여 시장의 잠재력, 효율적인 사회간접자본, 정치 및 경제제도, 유리한 공간적 입지조건 등이 외국인투자 유치에 영향을 주고 있다고 분석한다(참조, 조재호 2013). 한편 FDI와 국내투자와의 보완 및 상충관계에 관한 연구로서 Borensztein, De Gregorio, and Lee(1995)는 1970~1989년 69개 개발도상국에 대한 실증분석에서 FDI 유입은 국내투자를 1.5~2.3배까지 증가시키는 효과가 있다는 결과를 제시하였다. 그리고 FDI는 국내투자를 구축하기보다는 국내투자를 촉진하는 효과가 있음을 밝혔다. 한편 De Baker and Sleuwaegen(2003)는 벨기에 사례를 분석하면서 FDI가 노동시장과 생산물시장에서 내국인 투자 및 기업가의 기업가정신을 구축(crowding out)할 수 있다는 연구결과를 발표하였다. 본 연구는 기존의 연구 방향과 정반대이다. 즉 우리나라 창업자가 FDI 도움 없이 국내의 자원을 활용하여 자립적인 생산전략으로 성공한 사례를 소개한다.

III. 우리나라에 유입된 FDI와 차관의 추이

한국경제는 1970년대 중화학공업육성정책을 시행함에 있어서 산업자본 확보수단으로써 FDI보다는 차관을 더 선호하였다. 당시 정부는 자립경제를 위하여 FDI를 적극 장려하되 FDI는 50%로 제한한다는 원칙을 세웠고 이를 일관성 있게 유지하였다.

1973년 제1차 석유 파동을 겪으면서 정부의 적극적인 투자자유화 조치에도 불구하고 선진국의 투자부진, 국내의 정치 불안에 따른 투자유인의 부족으로 총 외자도입액 중 7%에도 미치지 못하는 부진한 실적을 보였다. 당시 해외합작투자에 대한 소극성과 경영권 문제에 대한 갈등 그리고 직접투자의 로열티를 포함한 FDI수익률(그 해의 이익송금액/평균잔존투자액), 즉 한국이 지불해야하는 비용이 외채이자율 비용을 오히려 상회하여 비용면에서도 직접투자보다 차관이 더 유리하다는 것을 인식하기 시작하였다(박영구 2012).

1970년대 FDI 유치실적을 다른 개발도상국과 비교하면 다음과 같다. 제2차 경제개발5개년계획이 실시되던 1967~1971년도 순 외국인 자본 유입의 3.7%가 FDI이었다. 같은 시점에 멕시코는 36.6%, 브라질은 33.8%, 태국은 26.1%이었다. 제3차 경제개발5개년 계획 기간(1972~1976)에는 중화학공업육성정책으로 외국자본의 유입이 급증하였지만 유입 자본중의 7.9%가 FDI이었다. 당시 멕시코는 16%, 브라질은

22.9%, 태국은 28% 수준이었다. 1962년부터 1985년까지 FDI는 26.5억 달러가 신고되었지만 실제 투자된 액수는 19억 달러며, 같은 기간에 싱가포르의 70억 달러, 대만은 80억 달러, 멕시코는 170억 달러, 브라질은 240억 달러를 기록하였다(Hart-Landsberg, 1993, p.86). 당시 FDI 부진으로 제조업의 총자본 형성에서의 외국인투자가 차지하는 비중도 1973년 17.0%에서 1979년 2.8%로 대폭 낮아졌다(재무부·한국산업은행 1993).

1980년대에도 정부가 FDI를 적극 장려하였음에도 불구하고 도입조건이 불리한 상업차관 도입이 크게 증가하여 국가적으로도 많은 외채가 누적되었다. 다행히 1980년대 중반부터 발생한 3저 효과(저유가, 저환율, 저국제금리)에 힘입어 1986년 최초로 경상수지 흑자를 기록하였다. 당시 경상수지 흑자가 지속되면서 노태우 정부는 '수정된 제6차 경제개발5개년(1987-1991)'을 통하여 70년대 중화학정책으로 인해 누적된 대외부채를 모두 정리하고 제6차 경제개발5개년계획이 끝나는 1991년도에는 당초 외채규모 목표(135억 달러)를 수정하여 순 채권국가가 되려고 시도하였다(Cho, 1995). 결국 1987년을 기점으로 차관유입이 감소하고 외국인투자의 비중이 점차 증대되었다. 당시 유입된 FDI와 차관의 추이는 <표 1>에 잘 나타나고 있다.

<표 1> 유입된 FDI와 차관의 추이(단위: 백만 달러, %)

	1966-72		1973-78		1979-85		1986-92	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중	금액	비중
공공차관	1,130	32.1	3,431	30.6	10,105	28.9	4,688	15.4
상업차관	1,950	55.5	5,858	52.2	7,939	22.7	5,206	17.1
금융기관 (민간기업채권)	205	5.8	1,226	10.9	14,881	42.6	10,296 (4,515)	33.9 (14.9)
FDI	227	6.5	704	6.3	1,157	3.4	5,683	18.7
합계	3,512	100	11,219	100	34,919	100	30,389	100

자료: 재무부·한국산업은행(1993)

<표 1>에서 국내에 유입된 FDI는 제3차경제개발 5개년계획(1979 - 1985)년까지 저조한 실적을 유지하다가, 1980년대 후반부터 증대하기 시작하여 1996년 OECD 가입과 1997년 말 외환위기 등을 겪으면서 큰 폭으로 증가하였다. 한편 상업차관은 1970년대 유입된 해외자본 규모의 50% 이상의 큰 비중을 차지하였지만 이후 금융기관 차입과 민간기업 채권의 증대로 그 역할이 점차 감소하였다.

IV. 현대그룹 성장과 FDI

한국 경제에서 현대그룹 아산 정주영의 역할을 부인하는 사람은 없을 것이다. 아산 정주영은 1947년 현대를 창업해 국가기간산업 발전에 기여하였고, 해외시장 개척과 한국경제의 세계화를 주도했다. 또 FDI를 구축하고(crowding out) 기술의 국산화를 주창해 건설, 자동차, 중공업에서 세계적인 경쟁력을 갖추었고 이것이 성공하여 개인의 부 뿐만 아니라 국가의 부를 축적하는데 기여하였다. 본 절에서는 아산 정주영이 추진한 현대자동차 및 현대조선소 건설 과정과 현대건설의 주베일 산업 항 건설로 인한 경제적 효과를 구분하여 소개한다.

1. 현대자동차와 포드 합작 실패

1970년대 정부가 FDI를 50%로 제한하는 정책과 함께 민간 기업에서도 FDI를 구축하는 사례가 발생하였다. 그 사례를 현대자동차를 중심으로 소개한다. 현대는 1967년부터 자동차공장을 포드와 합작투자를 추진하였다. 현대의 기본적인 입장은 종합자동차공장 건설에 목표를 두고 자동차공업 전반에 걸쳐 사업을 전개하여 자동차를 생산하여 수출한다는 것이었다. 그러나 포드는 자신의 세계적 분업체계 가운데 한국을 단순한 부품생산기지로 편입시키고자 하였다. 현대와 포드 간에 합작회사 설립에 대한 본질적인 견해차가 드러나자 현대는 합작투자 자체에 강한 회의를 품고 독자경영의 길을 모색하였다. 현대와 포드의 합작투자 계획은 1973년 1월 합작계약 인가가 취소됨으로써 무산되었다. 이후 아산 정주영은 아우 정세영에게 우리만의 노력으로 새 모델로 1백 퍼센트 국산 자동차를 만들어낼 방안을 세울 것을 지시하였다(정주영 1998, 173).

포드와의 합작이 무산되자 현대자동차는 선진국 기술을 국산화하는 전략을 독자적으로 수립하였다. 기술부족을 극복하기 위해서는 외국인 기술자를 초빙하거나 또한 외국인 기술자를 CEO로 임명하고, 임명된 CEO가 관련 외국인 기술자를 초빙하면서 선진기술을 국내에서 효과적으로 조달하는 자립형 생산전략을 수립하였다. 또한 현대그룹 내에서 체득한 국내기술을 총동원하여 외국기술과 국내기술을 결합시키는 시스템을 구축하였다. 그리고 국내 기술자를 선진국에 파견하여 선진기술을 연수 받는 방안도 동시에 추진하였다.

포드와 협상 결렬 후 현대자동차는 독자적인 고유 모델의 자동차 생산을 목표로 세웠다. 이를 위해서 이탈리아 설계전문 용역회사인 이탈리아인사의 스타일링 및 설계용역을 1백20만 달러에 계약하고, 유럽의 저명한 자동차 스타일리스트 지우지아로

에게 한국의 미래형 자동차, 장차 수출도 할 수 있는 모델의 디자인을 의뢰했다. 자동차 회사, 엔진, 트랜스미션 등의 주요 부품제조를 위해서는 영국 자동차회사와 기술계약을 체결하였다(정주영 1998, 155).

1974년 7월 연산 5만 6천대 규모의 국산 종합 자동차공장을 착공했다. 1976년 1월부터 포니를 생산하여 에콰도르에 수출하였으며 1983년에는 캐나다에 수출하였다. 1986년에는 엑셀을 미국 시장에 처음 수출하였다.

아산 정주영의 현대자동차 고유모델 계획의 완성은 이후 한국경제에서는 FDI기업으로부터의 자립을 의미한다. 만일 포드와 합작투자로 자동차공업이 발전하였다면 우리나라의 고유모델 생산 및 수출은 거의 불가능 하였을 것이다. 이러한 사례는 이웃나라인 중국이 외국과 합작형태로 자동차산업이 발전함에 따라 세계시장에서 고유모델로 자국 자동차를 수출하지 못하고 있는 것이 좋은 사례일 것이다.

2. 현대조선소의 설립

아산 정주영은 1969년 초 현대건설 내에 조선산업 추진 팀을 발족시켜 조선산업에 대한 본격적인 준비를 시작했다. 현대그룹은 외국의 선진 조선업체들과의 합작으로 대형 조선소를 설립하기로 방침을 세우고 일본의 미쓰비시사, 이스라엘의 팬 마리티임사 및 노르웨이의 아커그룹 등과 조선소 합작 설립을 추진했으나 이들 회사가 조선소의 운영권을 요구해오자 합작 투자를 포기하고, 장기 저리의 차관을 도입하여 독자적으로 조선소를 건설하기로 방침을 바꾸었다(현대중공업사 1992).

선박기술의 국산화전략은 현대자동차와 유사하게 진행되었다. 선진기술을 도입하기 위하여 1972년에는 덴마크 오덴세 조선소의 기술이사인 덴마크인 스코우(Kurt J. W. Schou)를 초대 사장으로 임명하였고 많은 외국인 기술자들이 스코우 사장과 함께 울산 조선소에서 활약하였다. 그리고 현대그룹 내 우수한 기술을 총동원하기 위하여 현대건설과 현대자동차 등 그룹회사의 유사계통 경력자를 대거 현대조선소에 투입하였다. 대한조선공사의 우수한 기술인력을 확보하는 동시에 신규투자 프로젝트의 집행경험이 있는 인사를 현대그룹에서 영입하였다. 특히 현대건설은 작업일정 관리방법을, 현대자동차는 재고 처리방법과 직원교육 기술을, 현대시멘트는 제어시스템 기술을 현대조선소 직원과 근로자들에게 전수하였다. 현대조선소 도크 건설기술²⁾

2) 울산 현대조선소는 창업초기 1971년 9월 영국의 A&P 애플도어사 및 스코트리스고우 조선소로부터 기술지원 및 판매협약 계약을 맺었으며 1972년 12월 가와사키 중공업과 기술협약을 맺었다. 한편, 1971년 10월에는 영국의 버클레이은행을 간사은행으로 하는 차관컨소시엄을 구성해 차관 계약을 체결했다. 1972년 3월 23일에 창업 자금 6,300만 달러 중 4,300만 달러 외자조달에 성공하여, 현대조선소를 기공하였다(정주영 1998).

과 모델은 영국에서, 생산 노하우는 일본의 가와사키중공업에서 전수받았다.

현대조선소는 조선 선진국에서도 유례가 없는 짧은 시간 안에 VLCC (대형유조선) 두 척의 건조와 조선소 도크 건설³⁾이란 두 개의 숙제를 한꺼번에 해결하는 기록을 남겼다. 그러나 곧 석유파동과 이어진 세계경기 침체로 세계 선박 수주량이 급격히 감소하였다. 1974년 2척의 VLCC(대형유조선)의 수주를 받았지만 다시 VLCC(대형유조선) 수주가 재개된 것은 그로부터 12년 뒤인 1986년의 일이다. 포항제철이 설립 이후 초기 10여 년간 국내 수요만을 담당했던 사실을 감안할 때, 전적으로 해외수출을 목표로 1970년대 건립한 현대조선소가 겪었던 시련과 여건은 혹독한 것이었다(조재호 2011). 이러한 시련은 다음에 설명하는 현대건설의 중동진출로써 해결되었다.

3. 주베일 산업항 공사

1970년대 초 현대건설이 울산 현대조선소와 자동차 공장을 설립하면서 막대한 자금이 투자되고 석유파동 이후 VLCC 주문 감소와 국내외 경기 위축으로 현대그룹은 위기를 맞이하게 되었다. 아산 정주영은 중동진출을 추진했고, 이것이 성공하면서 현대의 위기는 다시금 기회로 반전되었다. 중동시장 진출 이후 1975년에 바레인의 아랍수리조선소를, 12월에는 사우디 해군기지 해상공사를 착공하였으며, 1976년 7월에 있었던 사우디 주베일 공사에 입찰에서 성공하였다.

‘20세기 최대 역사’ 로 평가되는 주베일 산업항 공사는 9억3천만 달러 규모였다. 1976년 환율로 4천6백억 원 정도로 그 해 우리나라 예산의 50%에 해당하는 액수였다. 1976년에 우리나라 한 해 수출액이 77억 달러였고, 1975년 한해 한국의 해외건설 수출액이 8억3천만만 달러였던 점을 감안할 때 이 공사의 규모는 엄청났다.⁴⁾

3) 60년대 세계경제는 IMF-GATT체제의 자유무역 기조 하에서 전 세계의 무역량이 증가하고 있었다. 이에 따라 현대조선소는 척 당 최대 건조능력 15만~25만 DWT급 규모의 조선소를 건설하려던 당초 계획을 대폭 수정하여 50만 DWT급 이상의 VLCC(대형유조선)을 건조할 수 있는 초대형 조선소를 건설 변경하였다. 현대는 1차 공사 70만 톤급 드라이도크 2기를 진행하면서 다시 확장공사를 시작해 1975년 5월 제3도크를 완공함으로써 척당 최대 건조능력 100만 DWT, 연간 건조능력 376만 DWT의 단일 조선소로서는 세계 최대 규모의 조선소가 되었다(현대중공업사 1992). 이러한 확장공사를 통하여 작업공간이 확보되어 40년이 지난 현재 현대중공업의 경쟁력을 유지하는데 결정적인 원인이 되고 있다.

4) 세계 최대 초대형 심해 공사인 사우디 주베일 산업항(Jubail Harbor Port)공사는 공사 규모는 차지하고 육상과 해상에 걸쳐 토목 부문의 거의 모든 공정과 건축, 전기, 설비 부문을 총망라한 종합공사였다. 주베일 산업항 공사는 50만 톤급 유조선 네 척을 동시에 접안시킬 수 있는 해상 터미널 공사이다. 정박시설을 위한 철 구조물 하나만 해도 가로 18m, 세로 20m, 높이 36m로 무게 5백50톤이며 제작비는 당시 5억여 원이었고, 웬만한 10층 빌딩과 규모가 같았다. 주베일 산업항에는 이 철구조물이 89개가 필요했다(현대중공업사 1992, 159).

최초의 해외 대형 해양 공사인데다, 우리나라에서는 전혀 시공 경험이 없었던 해상 초대형 유조선 정박시설 공사였다. 당시 외국 ARAMCO에 근무하던 지질학박사 김영덕이 해양심해구조물 설치공사의 기술을 제공하였다(정주영 1998, 225). 또한 이 공사에서 소요되는 철구조물 전부를 울산 현대조선소에서 제작해서 해상 바지선으로 운반하였다. 이로 인해 울산 현대조선소의 작업량은 늘어났고 수익도 증가했다. 현대건설이 수주 받은 주베일 산업항 공사와 함께 다른 국내 건설회사로부터 유입된 막대한 중동자금은 FDI 구축으로 발생하는 민간투자의 부족분을 충당하는데 크게 기여하였다.

주베일 산업항 공사는 기술축적 면에서도 많은 기여를 했다. 전 세계 극소수 기업의 독점분야였던 해상구조물 시공 기술⁵⁾을 현대가 습득하는 계기가 되었다. 주베일 산업항 공사를 통하여 풍부한 자금이 공급되고 기술이 축적되면서 울산에는 현대중공업을 중심으로 세계적인 조선산업 클러스터가 FDI의 도움 없이 독자적으로 형성되었다.⁶⁾

V. 새로운 산업의 등장과 한국경제

앞 절에서 아산 정주영이 창업한 선박 및 자동차산업의 역할에 대하여 설명하였다. 본 절에서는 이들 산업에 대한 초기 투자규모가 한국경제에 미친 영향과 이후 새로운 산업으로 등장한 우리나라 자동차 및 조선산업의 수출이 한국경제에 미친 영향에 대해서 설명한다.

5) 해상구조물의 시공 기술의 발전으로 현대중공업에서는 최근 초고부가가치 선박인 FPSO를 생산할 수 있게 되었다. 해상구조물인 FPSO는 바다에 떠서(Floating) 원유를 채취·생산하고(Production) 그리고 원유를 저장(Storage)도 하며 유조선에 원유를 주입하는(Off-Roading) 일을 하는 해상구조물이다. FPSO船價는 5억~ 20억 달러 수준이며 명목달러 액수로는 그 규모가 주베일 산업항 공사비와 비슷하다(조재호 2011).

6) 현대중공업은 조선사업본부, 해양사업본부, 플랜트사업본부, 엔진사업본부, 전기전자시스템사업본부, 건설장비사업 본부 등으로 구성되어 있다. 이들 6개 본부들의 기술과 네트워크의 잠재력은 현대중공업을 세계 최대의 조선소로 도약시키는 계기가 되었다. 그러나 관련분야 울산지역 FDI규모는 미미하다. 2003년부터 2012년까지 울산광역시에 신고된 FDI액의 총 합계는 21.2억 달러이며 그 중 운송기계(자동차 및 선박포함)분야는 약 2.7백만 달러로서 총 유입액의 0.1%를 차지하고 있다(자료: 울산광역시 2013).

1. 1970년대 한국경제와 현대그룹의 초기 투자규모

현대그룹 초기 투자가 한국경제에 미치는 효과를 파악하기 위하여 우리나라 생산 함수를 도출하고 경제성장에 얼마나 기여하였는지 측정한다. 현대그룹의 초기 투자액에 대한 자료는 ‘이 땅에 태어나서’ (정주영 1998), 현대중공업사(1992) 및 현대자동차사(1992)를 이용하였다. <표 2>은 현대그룹의 주요 투자액의 일부를 정리한 것으로 외국자본은 환율로 환산 후 2005년 실질가치로 계산하였으며 국내자본도 2005년 실질가치로 계산하였다.⁷⁾

<표 2> 1970년대 현대그룹 초기투자 측정

	내용	2005년 실질가치: 10억 원	추정자료
현대자동차	1. 1970년 포드와 합작설비 투자: 3천4백만 달러 (정주영, p. 150) 2. 1974: 국산종합자동차 공장 건설 : 1억 달러 (정주영, p. 156)	1971년: 122.92 1972년: 115.10 1973년: 150.94 1974년: 117.56 1975년: 113.34 1976년: 93,0	(3천4백만) 71(50%), 72(50%) 1억 달러 73년부터 2.5억씩 계산
현대조선소	외국 차관: 50,567,486 달러 (현대중공업사, p. 399) 제1차 확장(1974.1): 내자:12,605,800(천원), 외자: 29,188,947 달러, 확장 후(1975.3): 내자 11,465,000(천원), 외자: 40,000,000달러	1972년: 135.41 1973년: 184.55 1974년: 283.77 1975년: 288.82	외국차관 50.5 72년(20.0) 73년(30.6)
현대건설	1975년 중동진출이후 1979년까지 51억6천4백만 달러 외화수입 (정주영, p. 231) (추정) 해외건설 순외화수입(A) 한계저축성향(B) 투자재원조달액(A)*(B)=(C)	1975년: 625.49 1976년: 814.65 1977년: 889.86 1978년: 701.31 1979년: 524.99	51.64 75년(6.3) 76년(10) 77년(12.5) 78년(12.5) 79년(10.3)억 달러
합계	현대자동차, 현대조선소 및 현대건설로 인한 투자재원 조달액	5,161.7(단위: 10억원)	실질원화
FDI	1970-1979 도차액 기준 합계 (10억, 2005년 실질가치) 자료: 재무부·한국산업은행(1993)	4,282.2(단위: 10억원)	실질원화

출처: 저자의 계산

7) <표 2>의 추정자료 산출의 예를 들면 다음과 같다. 1970년 현대자동차 합작설비투자 3천4백만 달러는 71년 50%, 72년 50%가 투자되었다고 가정한다. 1971년도의 투자규모를 2005년 실질가치로 계산되는 과정은 다음과 같다. 1천7백만달러*기준환율(1달러 362원)*GDP deflator (100/5: 당시 Deflator 5) = 122.92(단위: 10억).

1) 단순 생산함수 추정

우리나라 생산함수를 도출하고 현대그룹 초기투자가 경제성장에 얼마나 기여하였는지 측정한다. 생산함수는 다음과 같이 정의한다.

$$Y = F(K, L, X)$$

Y 는 산출량, K 는 자본투입량, L 은 노동투입량, X 는 대외변수를 나타낸다. Cobb - Douglas 생산함수 형태를 로그함수로 변환하고, 변환된 함수를 다시 미분하여 정리하면 다음과 같다.

$$G_Y = \alpha_0 + \alpha_1 G_K + \alpha_2 G_L + \alpha_3 G_X$$

$$G_Y = d \ln(Y_t) / dt, \quad \alpha_1 G_K = (\Delta Y / \Delta K)(K / Y)(dK / dt)(1 / K).$$

윗 식을 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$G_Y = \beta_0 + \beta_1 (I / Y) + \beta_2 G_L + \beta_3 G_X$$

β_1 는 자본의 한계생산성($\Delta Y / \Delta K$)을 나타낸다.⁸⁾ 대외변수 G_X 를 수출증가율로 정의하고 G_X 와 투자율을 곱한 변수를 새롭게 가정하여 포함한 식은 다음과 같다(조재호 2008). 다음 식은 투자와 수출 간의 보완적인 역할을 강조한 식이다.

$$G_Y = \beta_0 + \beta_1 (I / Y) * G_{\text{수출}} + \beta_2 G_L \quad (1)$$

식(1)을 추정하기 위하여 종속변수 G_Y 의 자료는 실질경제성장율, 설명변수 (I / Y) 의 자료는 투자율(=실질총자본형성/실질GDP), $G_{\text{수출}}$ 는 수출증가율이다. 노동증가율(G_L)자료는 경제활동인구 자료를 사용한다. 식(1)를 최소자승법(OLS)으로 추정한 결과는 다음과 같다. 추정결과에 따르면 투자증가가 경제성장률에 미치는 효과는 수출증가율이 증가할수록 커짐을 알 수 있다.

8) 투자율을 이용하여 생산함수를 추정하는 식(2)는 자본의 한계생산성이 일정함을 가정한다. 이러한 제약을 완화하여 자본량을 직접 추정하여 생산함수를 도출한 식이 다음에 설명하는 식(3)이다.

$$G_Y = 6.51 + 0.3 * G_L + 0.50 * (I/Y) * G_{수출} \quad (2)$$

(3.51) (0.52) (3.75)

$$R^2 = 0.26 \quad D.W. = 1.92 \quad n = 20 \quad (1970 - 1990)$$

주: ()안은 t-값, White의 이분산-일치 분산추정량(HAC)을 이용하여 도출

추정식 (2)를 기준으로 <표 2>에서 산정된 1970년대 현대그룹의 초기투자액(5,161.7: 단위: 10억 원, 2005년 실질가치)을 1970년대 평균 국내총생산(108,145: 단위 10억 원)으로 나눈 수치에 동기간 평균 수출증가율(22.5%)을 곱한다. 다시 이 수치에 추정계수 0.50을 곱하면 대략 0.54%가 나온다. 이는 현대그룹 초기 투자규모가 당시 경제성장률에 0.54% 기여했다는 것을 의미한다.

위 추정방법은 표본 기간 내 자본의 한계생산성의 흐름이 일정하다는 가정 하에서 도출된 것이다. 또한 1973년부터 1980년까지 현대조선소에 수주한 선박의 수출액(현대중공업사 1992)은 총 31억 2천만 달러(10,287 단위: 10억 원, 2005년 실질가치)이 포함되지 않았고, 현대그룹 내의 기술지원과 새로운 산업 창출로 나타나는 일 자리창출 효과 등이 반영되지 않았기 때문에 현대그룹의 경제적 기여도는 과소 추정되었다고 판단된다.

2) 교역조건이 포함된 생산함수 추정

70년대는 한국경제가 국내외적 경제 환경에 따라 격동하는 시기이었다. 예를 들면, 1960년대 후반에는 원화가 원/달러 환율이 1달러 당 271.78원에서 1973년 397.50원으로 지속적으로 평가절하 되었으며, 1973년과 1979년에는 석유파동이 발생하여 원유 및 원자재 가격이 급등하였다. 이에 대외적인 변화를 통제할 수 있는 생산함수가 필요하다. 가격변수를 포함시켜 발전시킨 생산함수는 다음과 같다.

$$y_t = \tau(p_x, p_n, \beta) A^{1/(1-\beta)} k_t^{\alpha/(1-\beta)} \quad (3)$$

식(3)은 자본량(K), 자본분배율(α), 노동량(L), 노동분배율(β), 수출상품의 가격(p_x), 수입원자재의 가격(p_n), 수입원자재 분배율(γ), 상수(A)로 구성되었다. 식에서 기술진보 계수(τ)는 $(1-\beta)p_x(\beta p_x/p_n)^{\beta/(1-\beta)}$ 로 정의하며, $\alpha + \beta + \gamma = 1$ 조건에서 유효노동단위 $y_t \equiv Y_t/L_0 \exp(\lambda t)$ 로 표시된⁹⁾ 생산함수 형태이다. 생산함수에 포함

9) 표본기간 동안 노동의 질적인 개선을 통하여 생산성이 향상되었다고 판단하여 유효노동단위로 생산함수를 정의한 것이다.

된 각 모수들에 대한 가정은 다음과 같다. 생산함수 도출과정과 모수들에 대한 가정은 Cho(1995, 2013)를 참조한다.

모수들에 대한 가정

- (1) 노동량과 자본량 자료: 노동량 자료는 경제활동인구 자료를 사용한다. 초기시점은 1970년으로 가정하였고 초기시점의 자본량은 표학길(2003)에서 계산된 추정치를 사용하였다. 1970년 이후의 실질자본량은 자본축적방정식 ($K_t = (1 - \delta_t)K_{t-1} + I_t$)을 이용하여 산출하였다. 여기서 δ_t 는 감가상각률, I_t 는 실질 총고정자본형성이다.
- (2) 감가상각률 및 중립적 기술진보율: 감가상각률(δ)은 연 6.11%, 중립적 기술진보율(λ)은 3.0%로 가정한다.
- (3) 노동분배율, 수입원자재의 분배율, 자본분배율: 노동분배율은 한국은행의 투입산출표 자료를 이용하였다. 1970-1979년간 전국 평균 노동분배율은 41.77%이다. 본 연구에서는 노동분배율을 0.4로 가정하였다. 수입원자재의 분배율은 한국은행에서 발표하는 용도별 수입액(관세청)자료를 참고하였다. 1965-1972년간 원자재 수입비율은 약 0.11이며 1988년 용도별 수입액 비율(대 GDP)도 0.11이다. 따라서 1970년대 수입원자재 비율을 0.1로 가정하였다. 생산함수가 규모에 대한 수확불변이고 노동과 자본의 요소소득이 각각 그 한계생산물의 가치와 일치한다는 가정 하에서 산업별 자본소득분배율은 1에서 노동 분배율과 수입원자재 분배율을 차감하여 산출할 수 있다. 차감한 결과에 자본분배율은 0.5로 가정하였다.¹⁰⁾
- (4) 함수 타우(τ): 타우(τ)에는 가격변수들이 포함되어 있다. (P_x/P_n)는 한국은행에서 보고하는 상품교역지수를 사용하였다.

이상 생산함수를 추정하는데 사용되는 모수들을 <표 3>에 정리하였다. 소개된 모수의 추정치를 생산함수 식(3)에 대입하여 GDP를 예측하고 실적치와 비교하였다. 예측치와의 적합도를 나타내는 RMSE (root mean square error)와 RMSPE(root mean square percent error)를 계산한 바 RMSE과 RMSPE는 각각 0.054, 0.028이다.

10) 참고로, 70년대 생산함수를 유효노동단위($L_0 \cdot \exp(\lambda t)$)로 변환하여 추정한 생산함수는 다음과 같다. 중립적 기술진보율(λ)는 3%로 가정한다. 추정결과 $D.W. = 0.87$ 로 자기상관이 존재한다. 추가적으로 Prais-Winsten 추정방법을 사용하였지만 자기상관을 통제할 수 없었다. 이는 시계열자료가 갖는 특성에 기인한다고 판단한다. (단, ()안은 t -값, 표본기간 1970~1980년)

$$\log(GDP_t/L_t \cdot \exp(\lambda t)) = 1.06 + 0.424 \log(K_t/L_0 \cdot \exp(\lambda t)) \quad R^2 = 0.71, D.W. = 0.87$$

$$(3.47) \quad (4.14)$$

이는 표본기간 내 오차가 평균적으로 2.8% 수준임을 의미한다.

〈그림 1〉는 1970년대 GDP 실적치와 현대그룹 투자를 제외한 GDP를 비교한 것이다. 현대그룹의 초기투자가 없는 가상 상태의 GDP계산은 〈표 3〉에서 제시한 모수의 추정치를 이용하여 현대그룹 투자가 없는 상태의 자본량을 산출하고 이를 추정식(3)을 이용하여 GDP를 산출하였다. 측정결과 1977년도 국내총생산의 7.1%가 현대의 초기 투자로 인해 누적된 자본량에 의해서 달성된 것으로 추정된다.¹¹⁾

〈표 3〉 모수의 추정치

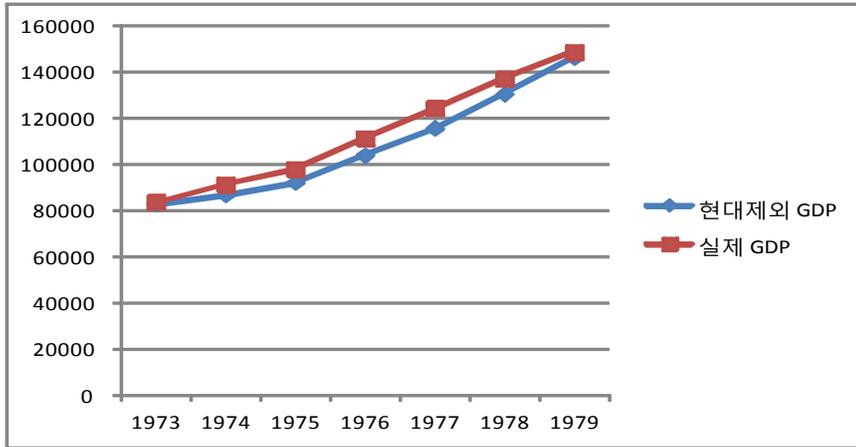
구분	추정치
상수 (A)	1.84
국내자본의 분배율 (α)	0.50
노동의 분배율 (β)	0.40
수입원자재 분배율(γ)	0.10
감가상각률 (δ)	0.0611
중립적 기술진보율(λ)	0.03
타우 (τ)	0.69~0.72

출처: 저자의 계산

앞에서 제시한 단순생산함수 추정식(2)과 교역조건이 포함된 생산함수 추정식(3)을 비교하면 식(3)을 사용하여 도출한 현대그룹의 초기투자의 효과가 훨씬 크다. 그 이유는 앞에서도 지적하였듯이 추정식(2)는 자본의 한계생산성이 일정하다는 가정에서 계산된 것으로 이는 당시 경제상황과 부합하지 않는다. 1970년대는 새로운 산업들의 건설과 중동진출로 많은 외화가 유입되면서 투자 기회가 확대되었는데, 이는 자본의 한계생산성의 증대가 동시에 발생해야 가능한 것이다. 당시는 산업초기화에 나타나는 일반적인 현상이 나타났는데, 이는 수출시장이 확대되고, 대기업의 탄생되면서 규모의 경제가 발생하여 결과적으로 생산함수가 바깥쪽으로 빨리 이동하였다. 이러한 현상은 식(3)으로 설명하는 것이 더 타당하다.

11) 본 연구에서 제시한 생산함수 모형을 이용하고 현대그룹이 아닌 다른 그룹이 동일한 규모의 투자를 동일한 시기에 실시하였다 가정하면 동일한 결과가 도출된다. 그러나 1970년대 오일 쇼크 등으로 야기된 한국경제의 불확실성 극복은 정부의 적극적인 지원, 근로자들의 헌신 그리고 창업자들의 기업을 정신이 없었다면 불가능하였을 것이다. 경제발전 과정에서 기업가정신의 발현은 timing이 중요한 요인으로 작용한다. 아산 정주영의 기업가정신의 발현을 다른 기업가에게도 동일하게 기대하는 것은 무리가 있다. 참고로, 〈그림 1〉에서 사용된 모수 즉 노동의 분배율(γ), 수입원자재의 분배율(β), 자본의 분배율(α)의 크기에 따라 GDP의 크기가 달라질 수도 있다.

〈그림 1〉 현대그룹 초기투자를 제외한 국내총생산 예측치



출처: 저자의 계산

2. 선박·자동차산업과 한국경제

아산 정주영이 일으켜 세운 우리나라의 선박과 자동차 산업 수출구조는 산업간 수출 비중이 문제이지 국내외 경기 변화와 상관없이 수출이 지속적으로 증가하는 구조이다. 이를 분석하기 위하여 경제위기와 각 산업의 수출의 변동률을 〈표 4〉에 정리하였다.

1979년 발생한 제2차 석유파동 때에는 선박 수출이 경기 침체위기 극복에 기여하였다. 1980년 선박 수출증가율은 전년도에 비해 19.4% 증가하였으며, 이듬해인 1981년도에는 127.1%로 폭발적으로 증가하였다. 한편 1997년 외환위기 이듬해인 1998년도의 자동차 수출증가율은 12.8%를 기록하였고 2009년 글로벌 위기에서는 자동차 수출이 46.5% 증가하여 위기극복에 크게 기여하였다.

우리나라 선박 수출은 경제성장률과 마이너스 상관관계(-0.057)이며 자동차 수출과 경제성장률의 상관관계는 플러스(0.446)이다. 또한 산업별 수출의 변동성(표준편차)을 비교해 볼 때, 자동차 및 선박 수출 변동성(표준편차)은 각각 43.4 35.9로 다른 산업에 비해 매우 크다. 변동성이 크다는 것은 불확실성이 크다는 것을 의미한다. 자동차산업 수출과 선박산업의 수출의 상관관계는 마이너스(-0.276)이기 때문에 한 산업의 수출이 심하게 변동하면 다른 산업이 그 불확실성을 완충시켜주는 구조로서 산업간 위험분산이 맞아떨어진 튼튼한 구조이다. 또한 국내외 경제위기로 경제성장률 하락 폭이 커질 때 선박 수출이 증대되면서 불경기를 완화시켜주는 완충역할을 하고 있음을 알 수 있다. 또한 국내경기가 좋아지면 자동차 산업이 지속적으로 높은

수출증가율을 유지함에 따라 빠른 시일 내 경기침체를 회복하는데 기여하였다. 이들 산업들은 한국경제를 버텨주는 버팀목 역할을 하고 있다고 판단된다.

〈표 4〉 경제성장률과 각 산업 평균 수출 증가율과 상관관계

		철강	선박	자동차	반도체	총수출	GDP
상관관계 (1978-2010)	철강	1					
	선박	0.143	1				
	자동차	0.176	-0.276	1			
	반도체	0.178	-0.221	0.306	1		
	경제성장률	-0.075	-0.057	0.446	0.615	-	1
제2차 석유 파동	1980	37.5	19.4	4.4	1.5	16.3	-1.9
	1981	30.4	127.1	29.4	5.1	21.4	7.4
외환위기	1998	24.8	22.4	-8.5	4.9	-2.8	-5.7
	1999	-16.5	-6.0	12.8	28.1	8.6	10.7
글로벌 위기	2009	-24.4	4.6	-24.2	0.4	-13.9	0.2
	2010	37.6	8.8	46.5	25.5	28.3	6.1
평균 증가율	1978-2010	15.1	20.3	30.9	21.0	11.5	6.7
표준편차		21.8	35.9	43.4	21.9	7.19	4.1

자료: 한국무역협회(KITA.NET)의 '무역통계'에서 MTI 번호에 따라 4대산업의 수출을 다음과 같이 분류하였다: 철강(613), 반도체(812,813, 831, 836), 조선(746), 자동차(741,742).

현대그룹이 한국경제에 미친 영향은 크게 두 가지이다. 첫째 1970년대 석유파동으로 인해 국가경제가 어려울 때 해외시장 개척으로 외화를 조달하였다.¹²⁾ 아산 정주영도 밝혔듯이 현대건설은 1975년 중동진출 후 1979년까지 대략 51억6천4백만 달러의 막대한 외화를 벌어들였다(정주영 1998). 그 규모는 베트남전 특수 규모인 1965-1972년 동안 총 5.4억 ~ 16.9억 달러(조재호 2011, 139)보다 훨씬 더 컸으며, 당시 외화유입은 조선과 자동차산업 발전에 있어서 중요한 Seed money 역할을 하였다.

둘째, 아산 정주영이 FDI도움 없이 자립형으로 창업한 조선과 자동차 산업은 한국 경제 성장의 견인차 역할을 해왔으며 무역수지 개선에 크게 기여해왔다. 또한 외환 위기에 그 힘을 발휘하여 경기침체 때마다 한국경제를 받쳐주는 산업이 되었다.

12) 현대건설과 함께 중동진출에 참여한 기업들의 노력으로 1973년 제1차 석유파동 영향으로 원리금상환율(DRS)은 14.2%의 높은 수준을 보였지만 한국의 건설업체들의 중동진출 성공으로 외환수입이 증대하여 10~12% 대로 낮아졌고, 경상GDP 대비 총외채의 비중도 1975년 41.85%까지 증가하였으나 1978년에는 30.35%로 낮아졌다. 당시 GDP증가액에 대한 건설외화순수입의 기여도(해외건설 외화수입/전년대비 GDP증가액)는 1976년 4.5%에서 1979년에는 11.0%로 증가하였다(재무부·한국산업은행 1993).

VI. 맺는 말

본 연구에서는 현대그룹이 한국경제에 미친 영향과 FDI의 관계를 분석하였다. 그리고 1970년대 현대그룹의 투자 규모가 전국 FDI 규모보다 20% 초과한 것과 당시 생산함수를 추정하여 1977년도 국내총생산(GDP)에 최대 7.1%정도 기여하였음을 밝혔다. 뿐만 아니라 아산 정주영의 기업가 정신으로 이룩된 선박과 자동차산업의 수출이 1997년 외환위기와 2008년 국제금융위기 극복에도 크게 기여하였음을 확인하였다.

본 연구와 관련하여 1970년대 한국의 경제발전은 다른 개발도상국과 비교하여 두 가지 특징을 제시할 수 있다. 첫째, 제 IV절에서 서술한바와 같이, 한국경제는 FDI의 유입에 의지하지 않고 자립형 경제성장을 이룩하였다. 단기적으로 보면 오히려 더 힘든 역경을 선택한 셈이었지만 장기적으로는 외국자본의 통제와 간섭을 벗어나 무한한 발전의 가능성을 확보하였다. 둘째, 제 V절에서 요약한바와 같이, 현대그룹의 자동차 및 조선산업에 대한 집중투자는 21세기 국가 주요 산업으로 발전하는데 크게 기여하였으며, 이는 FDI도움 없이 창업자의 기업가 정신으로 구축된 산업이 한국경제의 생산구조를 근본적으로 변화시키고 주도된 산업으로 성공하면서 국가경제를 이끄는 핵심적인 산업이 되었다. 이러한 큰 성과는 현대그룹의 창업자이신 아산 정주영의 창조적 경영철학과 밀접한 관련이 있다. 타성과 기존관념을 탈피하여 과감하게 새로운 접근을 끊임없이 시도하였기에 가능한 것이었다.

1970년대 한국경제는 정부와 창업자의 기업가정신, 자본, 노동의 양적인 팽창으로 성장하였다. 21세기 한국경제는 장기적인 성장의 관점에서 보면 자본축적이 성숙한 단계에 진입하고 있으며 선진국 경제로 진입하기 위해서는 잠재성장력의 확충이 요구된다. 새로운 기술, 신동력 산업의 개발 등으로 잠재성장을 확충이 가능하며 이를 위해서는 새로운 패러다임의 경제체제가 요구된다.

미래 잠재성장력 확충과 관련하여 최근 ‘창조경제’의 실현이 자주 거론되고 있다. 그러나 창조경제의 뜻이 일자리 창출 등 광범위한 주제를 포함하고 있어 명확한 개념정립이 쉽지 않다. 그러나 다행스럽게 창조경제에 대한 아이디어를 아산 정주영이 보여준 독창적인 발상에서 찾을 수 있을 것이다. 그중에 가능한 것은 FDI에 대하여 역발상이다. 즉 FDI 없이 성공한 현대 그룹이 앞에서 서술한 사례와 같이 FDI 유입을 유도하기 위하여 소극적으로 기다리기 보다는 우리의 기업들이 전 세계에 능동적, 적극적으로 시장을 개척하고 생산기지를 건설하여 해외에 FDI 가능한 자원을 최대한 활용하는 것이다. 이를 위해서는 자립형 국내 기업을 다국적 기업으로 과감히 체질을 바꾸고 해외 생산기지에 합자투자 형태로 참여하면서 국내 인력이 해외시

장으로 진출하여 활동영역을 크게 넓히는 것이다. 이제는 1970년대 FDI 없이 자립
형으로 수립하여 성공한 산업들을 해외 각지에 설립하면서 새롭게 수립된 해외시장
에 우리의 젊은이들의 비약적인 약진이 기대된다.

본 논문은 다른 학술지 또는 간행물에 게재되었거나 게재 신청되지 않았음을 확인함.

참고문헌

- 재무부·한국산업은행, 1993, 「한국외자도입 30년사」.
- 현대자동차주식회사, 1992, 「현대자동차사」.
- 현대중공업주식회사, 1992, 「현대중공업사」.
- 박영구, 2012, 「한국의 중화학공업화: 과정과 내용」, 해남.
- 조재호, 2008, “울산경제의 장·단기 성장예측”, 「경제학연구」, 제56권 2호, 39-62.
- 조재호, 2011, 「한국의 경제발전과 기업가정신」, 울산대학교 출판부.
- 조재호, 2011, “베트남 파병과 한국경제성장”, 「사회과학연구」, 50집 1호, 131-158.
- 조재호, 2013, “외국인직접투자가 울산경제에 미친 영향분석”, 「한국지역경제연구」, 제24집, 3-27.
- 정주영, 1998, 「이 땅에 태어나서」, 솔.
- 표학길, 2003, “한국의 산업별·자산별 자본스톡추계(1953~2000)”, 「한국경제의 분석」, 제9호 1호, 203-282.
- OECD, 2012, *Economic Surveys Korea*.
- Borensztein, E., J. De Gregorio, and J. Lee, 1995, “How Does Foreign Direct Investment Affect Economic Growth,” *NBER Working Paper*, No. 5057.
- Cho, Jae Ho., 1995, "External Debt and Policy Controversy," *Southern Economic Journal*, 62(2) : 467-480.
- Koo, Bohn Young., 1985, “The Role of Direct Foreign Investment in Korea’s Recent Economic Growth,” Walter Galenson, ed., *Foreign Trade and Investment: Economic Development in the Newly Industrializing Asian Countries*, Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press.
- De Baker, K and Sleuwaegen, Leo., 2003, “Does Foreign Direct Investment Crowd Out Domestic Entrepreneurship? *Review of Industrial Organization* 22: 67-84.
- Hart-Landsberg, Martin., 1993, *The Rush to Development, Economic Change and Political Struggle in South Korea*, New York: Monthly Review Press.
- Wennkers, S. and Turik R., 1999, “Linking Entrepreneurship and Economic Growth,” *Small Business Economics*, 13: 27-55.

Chung Ju-Yung, FDI & Creative Economy

Jae-Ho Cho*

Abstract

Chung Ju-yung was a Korean entrepreneur and the founder of Hyundai Group. He built the Hyundai Motor Company and the Hyundai Heavy Industries by crowding out Foreign Direct Investment in the 1970s. He successfully developed the Korean style technology for automobile and shipbuilding industries.

The investment volume from the Hyundai group in the 1970s was approximately 20% more than that of the Foreign Direct Investment coming to Korea. According to the estimation using production function approach, Hyundai Group contributed to around 7.1% of GDP in 1977.

Recently, the 'creative economy' is often mentioned for the future direction of the new government's economic policy. The idea of it could be derived from the experience of Hyundai Group in the 1970s. The FDI coming to Korea could not be increased in a short period as it has been experienced. Instead, our potential companies could go outside to search new opportunities as the FDI does. This new movement could also create new jobs.

This paper focuses on the impact of Chung Ju-yung's entrepreneurship on the Korean economy in the 1970s. The research for other entrepreneurs' entrepreneurship shown at semiconductor industry, steel industry, and the government in the 1970s could be investigated in the near future.

〈Key Words〉 Chung Ju-yung, FDI, Entrepreneurship, Creative Economy

* Professor, Department of Economics, University of Ulsan.