「경영사학」 제27집 제4호(통권 64호)
(사)한국경영사학회
2012. 12. 31. pp. 165~203

논문접수일 : 2012년 11월 29일
최종수정일 : 2012년 12월 25일
게재확정일 : 2012년 11월 28일

운곡 정인영 창업회장의 한국 경제 발전 기여도*

박 영 렬**

요 약

본 연구는 한라그룹의 성장과 중공업을 통한 사업 보국을 실천한 한라그룹의 창업자 운곡 정인영 회장의 업적이 한국 경제 발전에 기여한 바를 분석하였다. 한국 경제발전 과정에서 중공업의 역할을 살펴보고, 한라그룹과 정인영 창업회장이 한국 중공업의 성장에 어떠한 기여를 하였는지 분석하였다. 또한 한라그룹의 성장역사를 태동기(1942-1961), 창업기(1962-1979), 성장기(1980-1989), 글로벌 도약기(1990-1996)로 구분하고 각 시기별로 한라그룹과 정인영 창업회장이 한국경제 발전에 어떠한 공헌을 하였는지 구체적으로 살펴보았다.

한라그룹의 시기별 한국 경제 발전에 대한 기여도는 다음과 같이 특징지어 진다. 태동기는 창업자인 정인영 회장의 중공업 입국 구상기로 설명될 수 있으며, 창업기는 한국의 종합기계공업화 달성기로 볼 수 있다. 성장기는 한국 자동차 부품 산업 전문화기, 글로벌 도약기는 한국 자동차 산업 고도화 및 플랜트 산업의 해외진출기로 특징지어질 수 있다.

한국 중공업 성장에 커다란 공헌을 한 한라그룹의 운곡 정인영 창업회장은 한국 중공업 발전의 선구자로서 한국 기업 최초로 플랜트 산업의 토대를 구축하고 세계화하였으며, 기술자립을 주창하고 실현하였다는 점에서 한국 경제 발전에 기여한 바가 매우 크다고 볼 수 있다.

〈주제어〉 한라그룹, 중공업 성장, 한국 경제 발전 기여도, 운곡 정인영 창업회장

* 본 논문은(사)경영사학회 "2012년도 한라그룹 정인영 창업회장 연구" 일환으로 이루어짐.
** 연세대학교 경영대학 교수, yrpark@yonsei.ac.kr, 02-2123-2529.

Ⅰ. 서 론

한라그룹의 창업가인 운곡 정인영 회장은 그의 일생을 통해 '중공업을 통한 사업보국' 의 기업사명을 실천하였다. 도전정신, 기술자립 의지, 글로벌 마인드, 인재육성 의지로 대표되는 운곡 정인영 회장의 기업가정신과 글로벌 경영, 기술경영, 인간중심경영으로 대표되는 그의 경영이념은 한라그룹을 중공업 왕국화하여 국가경제를 일으키고자 했던 그의 기업경영 일생을 통해 나타나고 있다.

1964년 안양공장에서 양식기 제조로 첫 사업을 시작한 정인영 회장은 이후 안양공장을 중심으로 자동차 부품사업을, 군포공장을 중심으로 건설중장비 및 종합기계공업을 성장시켜 우리나라 중공업 성장의 선구자적 역할을 담당하였다. 특히 국내 최대 기계공업단지인 창원공장 건설을 통해 발전설비 및 플랜트 산업의 거점을 마련하였는데, 비록 1979년 중화학공업 투자조정조치와 군부정권의 등장으로 창원공장과 플랜트 산업의 기반을 상실하기는 했으나 우리나라 플랜트 산업 토대를 마련하고 세계화를 시작했다는 점에서 큰 의미를 갖는다.

정인영 회장은 부존자원이 없는 우리나라에서 중공업 발전 없이는 경제발전이 불가능하다는 굳은 신념으로 중공업 개척에 뛰어들었다. 중공업 분야는 상당한 수준의 기술과 대규모의 초기투자를 요구하는 산업분야로 초기 진출이 쉽지 않다. 그러나 깊이 있는 지식과 정보, 외국어 능력을 바탕으로 한 글로벌 경영 마인드로 미래를 정확하게 예측한 정인영 회장은 과감한 투자와 열정으로 중공업 분야에 뛰어 들어 한국 경제 성장을 견인할 중공업 발전의 초석을 다졌다. 정인영 회장은 국내 최초로 굴삭기, 휠 로더, 모터 그레이더 등의 건설중장비와 함께 각종 플랜트 및 공작기계를 잇달아 생산함으로써 기계공업 부문에서 최초로 제품을 생산하기 시작했을 뿐만 아니라 자동차 부품 산업에서도 부품 국산화를 최초로 이루어 내는 쾌거를 달성했다. 특히 현재 해수담수화 및 해양 플랜트를 중심으로 활발한 활동을 펼치고 있는 한국 플랜트 산업의 선두주자로 1970년대 국내 최초로 사우디아라비아 지잔 시멘트 공장 건설을 턴키베이스로 수주하고 파라잔 해수담수화 시설을 성공적으로 건설함으로써 한국 플랜트 사업자들의 중동 시장 진출을 위한 물꼬를 텄다.

이와 같이 한라그룹은 중공업 발전을 견인하고 플랜트 산업을 개척함으로써 한국 경제 발전에 있어 중추적인 역할을 수행하였다. 본 연구에서는 이러한 한라그룹의 성장역사를 경제적·경영사적 관점에서 조명하여 한라그룹을 일으키고 이끌어온 정인영 창업회장의 한국 경제 발전에 있어서의 업적과 기여도를 분석하고자 한다.

우선 제 Ⅱ장에서는 산업구조 변화 분석을 위한 DPG분석을 소개하고, 이 방법을 중심으로 한국 산업구조의 변화와 중공업이 한국 경제 발전에 있어 어떠한 기여를

했는지 분석한다. 또한 한라그룹의 성장이 중공업의 성장과 그에 따른 산업구조의 변화 및 한국 경제 발전에 어떠한 영향을 미쳤는지 살펴보도록 한다. 제 Ⅲ장에서는 한라그룹의 성장단계를 세계경제 환경, 정부정책 및 기타 한국경제 환경, 기업 내부 환경 및 주요 전략 등의 기업의 대내외적 경영환경을 바탕으로 태동기(1942~1961), 창업기(1962~1979), 성장기(1980~1989), 글로벌 도약기(1990~1996) 4개의 시기로 나누어 한국 경제 발전에 따른 중공업의 성장과 그 과정에서의 정인영 회장의 기여도를 구체적으로 살펴본다. 제 Ⅳ장에서는 정인영 회장의 한국 경제 발전에 있어서의 업적과 기여도를 종합적으로 살펴보고 제 Ⅴ장에서 결론을 서술하도록 한다.

Ⅱ. 한국 경제 발전과 중공업 기여도

1. DPG 분석 모형

한 국가의 경제발전은 생산구조의 변화로 인한 생산과 소득의 증가를 수반한다. 따라서 경제발전에 대한 연구를 진행함에 있어 발전과정에 수반되는 산업성장과 생산구조 변화에 대한 요인을 분석함으로써 경제발전의 현상을 이해하고 이를 국가의 경제정책 수립 및 실천에 활용할 수 있도록 하는 것이 매우 중요하다.

DPG(Deviation from Proportional Growth) 분석, 즉 '비례적 성장으로부터의 편차 분석' 은 생산구조의 변화에 핵심적인 역할을 하는 주도산업을 특정화하고 주도산업의 성장을 초래하는 요인이 무엇인지 밝히는 데 사용되는 분석방법이다(이진면 외 1997). 일찍이 경제발전이론에서 경제발전의 패턴을 유형화하고 발전 패턴을 가져오는 요인이 무엇인지 분석하기 위해 사용되었으며(Chenery 1960; Chenery et al. 1962) 등의 연구가 시발점이 되었다.

DPG란 각 산업이 비례적으로 성장한 경우와 실제 성장 간의 편차로 생산의 부문별 비중에 있어서의 변화 정도를 측정하는 지표이다(이진면 외 1997). 시간이 흐름에 따라 각 산업의 비중은 변화하게 되는데 이러한 변화가 일어나지 않고 불변이라고 가정한 경우와 실제로 변화가 일어난 현실의 상태의 차이를 수식화 한 것이다. 본 연구에서는 이와 같은 DPG 분석을 바탕으로 한라그룹의 창업기부터 글로벌 도약기까지 한국의 산업구조가 어떻게 변화하였으며 이것이 한국의 경제발전에 어떠한 영향을 미쳤는지 살펴보도록 한다.

2. 한국 경제발전과 중공업 성장

해방 이후 1960년까지의 기간은 일본의 식민지적 예속 경제에서 벗어나 독립경제로의 전환을 시도하고 전쟁의 피해를 복구하여 국가 재건과 경제 성장 기반 구축에 힘쓰던 시기였다. 이 기간의 산업구조는 농업과 어업 중심으로 농업 작황에 따라 경제 성장이 좌우되는 매우 전근대적인 구조였다. 이 당시 중심이 되던 제조업은 미국의 원조를 바탕으로 생필품을 생산하는 섬유, 의복, 제분 등의 소비재 산업과 전후 피해 복구를 위해 필요한 시멘트, 전력, 화약, 철강 관련 분야였다.

〈표 1〉 한국의 경제성장과 산업구조 변화

(단위 : %)

		연도			
		1960	1970	1980	1990
1인당 GDP(USD)		79	253	1,597	5,883
산업 구조*	농림수산업	36.8	26.6	14.7	8.7
	광업	2.1	1.5	1.5	0.5
	제조업	**13.8**	**21.0**	**28.2**	**29.2**
	건설・공공**	3.6	6.6	10.1	13.7
	기타 서비스업	39.3	44.2	45.5	47.9
제조업 구조*	경공업	76.6	60.8	46.4	34.1
	중화학 공업	**23.4**	**39.2**	**53.6**	**65.9**

출처 : 한국은행,「국민계정」.
* : 산업별 경상국내총생산을 기준으로 산출.
** : 건설, 전기, 가스, 수도 포함.

1960년대에 들어 박정희 대통령 정권 하에서 한국 경제 발전의 토대를 마련한 경제개발 5개년 계획이 수립되어 1차 계획(1962~1966)과 2차 계획(1967~1971)이 실시되면서 본격적인 발전이 시작되었다. 이 시기에는 농림수산과 광업 등의 1차 산업과 음・식료품 생산 비중이 축소되고, 의복 및 기타 제조의 경공업과 대부분의 중화학 공업 및 건설업에서 생산비중이 확대되는 경향을 보이고 있다(〈표 1〉 참조). 중화학 공업이 한국 산업 발전에 어떠한 역할을 했는지 알아보기 위해 비례적 성장으로부터의 편차 모형을 적용하여 한라그룹의 주력 산업이 한국산업 DPG 분석결과 어떠한 값을 갖는지 살펴보도록 한다.

이진면 외(1995)의 연구결과에 따르면 1960년도 한국의 DPG 분석결과는 〈표 2〉와 같이 나타난다. α값은 산업전체의 성장배율을 나타내는 것으로 α=3.954라는 것은 1960년대에 약 4배 규모의 경제 성장이 이루어졌음을 의미한다. 〈표 2〉, 〈표

〈표 2〉 한국경제의 DPG 분석 결과(1960~1970)

(α =3.954)

28개 부문 중 일부	정규화 편차	요인 별						
		소비	투자	재고	수출	최종 수입	기술 변화	중간 수입
철강	**6.0**	-0.3	2.1	0.5	0.8	-0.3	3.9	-0.6
비철금속	0.4	-0.1	0.3	-0.3	0.4	0.0	0.4	-0.4
금속제품	-1.3	-0.6	1.3	-0.1	0.6	-0.3	-1.2	-1.0
일반기계	-0.1	-0.1	1.8	0.2	0.1	-2.2	0.4	-0.4
전기기계	**5.0**	0.3	1.0	0.2	1.3	0.7	1.3	0.2
운송기계	**5.8**	0.1	5.8	0.2	0.2	-1.4	1.5	-0.6
중공업 합계	15.7	-0.7	12.3	0.7	3.4	-3.4	6.3	-2.8

출처 : 이진면 외(1997), "한·일 경제의 산업성장과 생산구조변화의 요인분석", KDI 정책연구

3〉, 〈표 4〉는 전체 산업 중 중공업에 속하는 6개의 산업 영역만을 발췌하여 작성한 것으로, 28개 전 산업 부문의 정규화 편차의 총합은 항상 0이다. 〈표 2〉를 살펴보면 중공업 분야 합계의 정규화 편차 값이 15.7의 값을 갖는 것은 1960년대 중공업 분야가 전체산업에서 차지하는 비중이 15.7%만큼 증가하였다는 것을 의미한다. 이 중에서도 철강, 전기기계, 운송기계 분야의 비중 증가가 두드러졌으며 요인 중에서는 운송기계 부문 투자와 철강부문의 기술변화가 크게 작용하였다. 요인 별 분석에서 기술변화의 (+)의 효과가 크게 나타났다는 것은 중공업 관련 신기술 도입 등으로 인한 생산기술의 변화가 새로운 투입 수요를 유발시켰으며, 신산업의 출현이나 성장이 산업 간 거래를 증대시켰다는 것을 의미한다(이진면 외 1995).

이 시기 기계공업이 고도의 성장을 보일 수 있었던 것은 공업화 정책과 더불어 구체적인 기계공업진흥책이 마련되고 실시되었기 때문인데, 1967년 제정된 기계공업진흥기본계획과 1968년 특수자금취급규정을 통한 기계공업육성자금 공급이 대표적인 예이다(한국중공업 1995). 이는 국산기계의 수요창출 및 주요 산업의 시설근대화를 가능하게 하였고 그 중심에 한라그룹이 있었다. 1960년대 중공업 성장을 견인한 전기기계와 운송기계 부문의 경우 전기기계는 전기 동력장치, 수송기계는 자동차 및 그 부품이 대표적인 예라 할 수 있는데, 두 분야 모두 한라그룹이 선구자가 되어 개척한 분야로 선진기술 도입 및 국산화를 최초로 달성한 분야이다.

〈표 3〉을 통해 1970년대 한국 경제 DPG 분석 결과를 살펴보면 α =3.481로 이 시기 한국경제가 약 3.5배 성장했음을 의미하며, 이러한 한국경제의 고도성장이 중화학 공업부문 성장을 통해 이루어졌음을 알 수 있다. 당시 세계경제가 오일쇼크와

스태그플레이션의 영향으로 긴축 정책 기조를 보인 것과 달리 한국은 1973년 ' 중화학 공업화 선언' 을 시작으로 중화학 공업 집중 육성 정책을 실시하여 철강, 섬유화학, 선박, 기계, 비철금속 등 6개 분야를 중점 육성 분야로 선정하여 집중적인 자금지원을 실시하였다(한라그룹 1997). 특히 1970년대에는 기계공업이 비약적인 발전을 이루게 되는데, 이는 창원기계공업단지의 건설과 강력한 기계류 국산화 정책 등 정부의 다각적인 육성시책이 바탕이 되었다고 볼 수 있다.

〈표 3〉 한국경제의 DPG 분석 결과(1970~1980)

(α =3.481)

28개 부문 중 일부	정규화 편차	요인 별						
		소비	투자	재고	수출	최종 수입	기술 변화	중간 수입
철강	**12.0**	-0.1	-0.1	-0.7	7.7	0.9	0.6	3.8
비철금속	1.3	0.1	0.3	-0.8	1.2	0.9	-0.8	0.4
금속제품	2.5	0.0	0.0	-0.1	1.7	0.1	0.2	0.7
일반기계	**4.6**	-0.1	0.8	0.3	1.0	0.9	1.9	-0.3
전기기계	**12.0**	0.8	2.0	-9.9	5.0	10.8	2.4	0.8
운송기계	4.2	0.0	1.0	0.3	2.8	0.0	0.5	-0.4
중공업 합계	36.6	0.6	3.9	-10.9	19.4	13.6	4.8	5.1

출처 : 이진면 외, 1997, "한·일 경제의 산업성장과 생산구조변화의 요인분석", KDI 정책연구.

이를 통해 기계류의 내수 자급체제 확립과 수출 증대를 달성하고 생산기술의 향상 및 전문화·계열화 확립을 도모하는 것이 가능해졌으며, 나아가 플랜트의 국산화와 시설의 근대화, 기술혁신이 가능해졌다.

〈표 3〉을 살펴보면 이 시기 경제성장은 약 3.5배 규모로(α =3.481) 1960년대의 성장과 비슷한 규모이다. 중공업 전체의 정규화 편차값을 보면 36.6으로 철강과 기계공업의 비중이 증가하여 경제성장을 주도하는 산업이 부가가치가 높은 중화학 공업으로 전환되고 있음을 확인할 수 있다. 또한 요인 별 분석을 통해 살펴보면 이 시기 경제 성장의 가장 큰 요인은 수출이며, 최종수입과 중간 수입 모두에서 수입대체 효과가 빠르게 나타나고 있음을 확인할 수 있다. 최종수입과 중간수입 모두 높은 (+)의 값을 나타냈다는 것은 해당 산업에서 수입의존도가 낮아졌음을 의미한다. 이 시기 한라그룹은 안양공장을 통해 자동차 전장품 대부분의 생산 국산화를 이루어냈고, 군포공장을 통해 각종 건설중장비를 생산함으로써 기계공업의 선두주자로서 중공업 성장을 견인하였다.

1980년대는 〈표 4〉에서 확인할 수 있듯이 중화학 공업이 경제 성장에서 차지하는 비중이 절대적이다. α값은 2.805로 이 시기 한국경제는 약 2.8배의 성장을 보여 1960년대나 1970년대의 성장률에 비해서는 다소 감소하였으나, 중공업 부문의 정규화 편차값은 70.1, 일반기계 · 전기기계 · 운송기계 등 기계 부문의 합은 57.9로 전체 산업에 있어 기계공업 나아가 중공업이 차지하는 비중이 절대적임을 알 수 있다. 요인 별 분석에서는 수출, 소비, 투자요인 모두 성장을 견인할 뿐만 아니라 수입대체 효과와 기술 변화 효과 모두 활발하게 나타남을 확인할 수 있다.

이 시기 한라그룹은 만도기계를 통해 자동차 부품사업의 전문화를 도모하였고, 포드사와의 합작을 통해 한라공조를 설립함으로써 자동차용 공조기기의 새 역사를 열었다. 또한 인천조선은 선박건조뿐 아니라 각종 산업기계류, 산업설비 제작, 석유화학 플랜트 및 시멘트 설비 등 다시금 중공업 재건에 뛰어들어 〈표 4〉의 일반기계, 전기기계, 운송기계 부문이 이끄는 중공업 성장에 일조하였다.

〈표 4〉 한국경제의 DPG 분석 결과(1980~1990)

(α =2.805)

28개 부문 중 일부	정규화 편차	요인 별						
		소비	투자	재고	**수출**	**최종 수입**	기술 변화	**중간 수입**
철강	4.7	1.6	2.1	-1.8	-1.4	2.5	-2.7	4.4
비철금속	1.5	0.3	0.1	0.1	1.0	0.1	-0.3	-0.1
금속제품	5.9	0.3	1.5	-0.1	0.4	0.3	2.8	0.8
일반기계	**18.2**	0.9	2.1	-0.6	4.1	4.6	3.1	3.9
전기기계	**19.8**	4.8	0.2	0.3	10.4	1.9	0.4	1.9
운송기계	**19.9**	7.0	3.9	-0.4	1.3	2.7	3.0	2.5
중공업 합계	70.1	15.0	10.0	-2.6	15.9	12.1	6.3	13.4

출처 : 이진면 외, 1997, "한 · 일 경제의 산업성장과 생산구조변화의 요인분석", KDI 정책연구.

3. 중공업 성장과 한라그룹

한라그룹은 1962년 ㈜현대양행 설립 이후 자동차, 기계, 시멘트/건설, 조선/해운 등 4개 산업군을 중심으로 성장해 왔다(부록 〈1-1〉, 〈1-2〉 참조). 우선 출범 이후 현재까지 한라그룹 성장의 중추적 역할을 했던 자동차 부품 산업을 살펴보면, 1968년 현대양행 안양공장을 기반으로 자동차 부품사업에 뛰어들어 1969년 생산에 착수하였으며 1972년 전장품과 경차 부품의 완전국산화를 달성하는 쾌거를 이루었다.

1977년에는 안양공장에서 약 300여 종의 부품을 생산할 수 있게 되었으며 국내 최대 자동차 부품업체로 성장하였다(한라그룹 2012).

이러한 자동차 부품 사업에서의 성장은 1980년도 이후 만도기계로 이어졌다. 1980년 현대양행(주) 안양공장이 만도기계로 새롭게 거듭난 후에도 안양공장은 제동, 조향, 전자·전장품, 현가장치, 공조품, 모터 등 자동차 부품의 대부분을 생산하고 있는 상황이었다. 이후 1985년 공조품 전문 생산을 위한 평택 제 2공장 건립이 이루어지며 사업의 전문화·고도화·세계화를 대비한 '1공장 1부품' 시대가 개막되었다(한라그룹 2012). 한라그룹은 1986년 얼터네이터, 스타트모터, 디스트리뷰터 전문 생산을 위한 경주 제 3공장을, 1987년에는 평택 브레이크 공장과 문막 주물 공장을 건립하며 부품사업의 전문화·고도화를 달성하였으며 1986년 한라공조의 설립은 한라그룹의 이러한 전략을 더욱 공고히 하는 계기가 되었다. 〈표 5〉는 〈표 2〉, 〈표 3〉, 〈표 4〉의 DPG 분석 결과의 편차값을 요약한 것으로 1960년대에서 1980년대까지의 중공업 성장을 한 눈에 살펴볼 수 있다. 〈표 5〉에 따르면 1960, 1970, 1980년대에 전기기계 부문의 DPG 편차값은 각각 5.0, 12.0, 19.8의 수치를 나타내는데, 이는 위와 같은 한라그룹의 자동차 부품사업의 성장이 전기기계 부문의 비약적인 발전을 선도하며 한국 기계공업의 성장, 나아가 산업구조의 고도화와 경제 발전을 이끌었음을 의미한다.

〈표 5〉 중공업 부문의 연대 별 DPG

	연대		
	1960~1970	1970~1980	1980~1990
철강	6.0	12.0	4.7
비철금속	0.4	1.3	1.5
금속제품	-1.3	2.5	5.9
일반기계	-0.1	4.6	18.2
전기기계	5.0	12.0	19.8
운송기계	5.8	4.2	19.9
중공업합계	15.7	36.6	70.1

한라그룹은 또한 한국 기계공업 성장을 견인한 종합기계공업기업으로 유명하다. 1970년 ㈜현대양행 군포공장 주물공장을 시작으로 1972년 기계, 1973년 주조, 1974년 중기계, 1976년 경기계, 1977년 단조공장을 건립하며 군포종합기계공장이 완성되었다. 1970년 경부고속도로가 이미 개통되었음에도 불구하고 당시 우리나라에는 국

산 건설 중장비가 전무한 상황이었다. 정인영 창업회장은 과거 현대건설의 해외공사 수행과정에서 건설공사의 성패가 중장비에 있다는 사실을 깨닫고 있었으므로 건설중장비의 국산화에 대한 열망이 높았다(한라그룹 2012). 군포공장의 첫 국산화 품목이 건설중장비였던 것은 정인영 회장의 이러한 경험과 신념에서 기인한 것이다. 6명으로 시작된 군포공장의 중장비 개발팀은 1972년 미국의 아메리칸 호이스트 앤 데릭사와의 기술제휴를 통해 국내 최초로 트럭크레인 생산을 시작한 것을 신호탄으로 1974년 프랑스 포크레인사와의 기술제휴를 통해 굴삭기 생산을 개시하고 미국 피아트 앨리스사와의 기술제휴를 체결하여 불도저, 모터 그레이더, 휠로더를 생산하면서 건설중장비의 본격 국산화 시대를 열었다(한라그룹 2012). 또한 1975년에는 지게차의 완전 국산화에 성공했으며 1978년에는 미국 왑코사와 대형 덤프트럭에 관한 기술제휴를 성사시키며 중장비 산업 영역을 공격적으로 개척해 나갔다. 이러한 현대양행(주) 군포공장의 건설중장비 산업 개척은 1970년대 말에 이르러 군포공장이 우리나라 중장비 시장을 이끄는 대규모 공장으로 자리 잡게 했으며 그 영역이 운반하역설비 부문까지 확대되며 1978년에는 국내 최초로 중장비를 수출하는 대업을 달성하기에 이르렀다.

이와 같이 군포종합기계공장의 완성은 일반 산업용 공작기계에서 건설중장비, 제철·제강 주요설비, 초정밀 공작기계까지 모두 생산할 수 있는 설비와 기술을 갖춤으로써 현대양행(주)이 종합기계공업기업으로 우뚝 설 수 있게 하였다. 〈표 5〉에 따르면 1970년대 일반기계, 전기기계, 운송기계의 DPG 편차값은 4.6, 12.0, 4.2를 나타내고 있는데, 현대양행(주) 군포공장의 건설중장비를 비롯한 종합기계, 운반하역 설비 산업에서의 성장은 이러한 기계공업에서의 성장을 견인하는 데 큰 역할을 하였다.

조선업의 경우 1976년 소형선박 제조·수리사인 협진엘리트공업사를 인수하여 1977년 인천조선을 설립하면서 시작되었는데, 이 인천조선은 1979년 중화학공업 투자조정조치 이후 정부에게 주력산업의 기반을 강제 이양한 한라그룹이 중공업 재건 작업을 할 때 중추적인 역할을 하였다. 인천조선(주)은 1980년부터 중·대형급 선박 제조를 시작하였으며, 미얀마와 쿠웨이트, 인도(ONGC사) 등이 발주한 해외발주 선박을 건조하며 성장을 이어나갔다(한라그룹 2012). 또한 인천조선이 한라그룹 중공업 재기의 발판이 되었던 만큼 1982년에서 1986까지 순차적으로 기계공업, 조선용 기자재, 선박수리, 고압가스 특정설비 제조 등 다양한 사업에 등록하고 허가를 취득함으로써 중공업 전반의 부문에서 사업할 수 있는 자격을 갖추었고, 1984년에는 중대형 조선소를 완공함으로써 조선 산업에서의 성장을 도모하였다(한라그룹 2012). 이와 같이 한라 그룹 중공업 재건의 중심이었던 인천조선은 1990년 한라중공업으로 재출범하며 한라그룹이 다시 중공업 부문의 리더로 기능할 수 있도록 하였는데, 1994년 14척, 11억 달러 규모

의 선박 건조를 수주하고 조선 사업 전 부문에 걸쳐 ISO 9001 인증을 획득함으로써 그 능력을 증명해 보였다. 조선업의 이러한 성장은 〈표 5〉에서 확인할 수 있듯이 1970년대에서 1980년대에 걸쳐 운송기계뿐 아니라 전기기계, 일반기계 등 기계공업과 철강부문의 성장을 주도해 한국 중공업의 성장과 경제 발전에 이바지 하였다.

Ⅲ. 한라그룹의 성장과 한국 경제 발전 기여도

1. 한라그룹 성장역사의 시기 구분

본 연구는 한라그룹의 성장역사를 경제적 관점과 경영사적 관점에서 고찰함으로써 창업자인 정인영 회장의 한국 경제발전에 있어서의 공헌과 기여도를 규명하는 데 그 목적이 있다. 따라서 한라그룹의 탄생과 태동의 준비기가 되었던 해방 후 시기부터 1996년까지의 연구대상 기간을 세계 경제 환경, 한국 경제 상황 및 주요 정부 정책 등의 한라그룹의 외부 경영 환경과 기업의 내부 환경 및 주요 전략을 바탕으로 4개의 시기로 나누어 살펴보고자 한다.

경희대학교 김성수 교수는 Harvard University의 Gras Norman Scott Brien 교수가 개발한 경영사 연구방법론을 바탕으로 경영의 성격 규명을 중심으로 그룹의 성장역사를 연구하고자 하였다. 따라서 창업회장인 운곡 정인영 회장의 자서전과 한라대학교의 한라연구총서, 그룹 홍보실이 수집하여 제공한 언론 기사 및 각종 자료, 한라그룹 임직원의 인터뷰 자료와 그 외 경제통계 자료 등을 바탕으로 한라그룹의 성장역사 연구를 시도하였다. 본 연구도 같은 연구방법론을 바탕으로 한라그룹의 성장역사와 정인영 창업회장의 기여도를 분석하고자 한다. 따라서 상기 자료와 분석방법을 바탕으로 한라그룹의 대내외적 경영환경의 특성 구분과 변화에 따라 연구 대상 기간을 태동기(1942~1961), 창업기(1962~1979), 성장기(1980~1989), 글로벌 도약기(1990~1996) 등 4개로 구분하고, 각 시기에 어떠한 성장 역사가 이루어졌으며 그 과정에서 정인영 창업회장의 한국 경제 발전에 있어서의 공헌과 기여도는 어떠하였는지 규명하도록 한다.

2. 태동기(1945~1961) 한국 경제발전 기여도

1) 태동기 한국 경제 상황 및 중공업 실태

이 시기 한국은 1945년 해방과 1950년 6·25 전쟁이라는 큰 변화의 소용돌이에

휘말린다. 정부가 수립된 후 취약한 경제기반 위에서나마 산업 생산이 점차 회복의 모습을 보일 무렵 6.25 전쟁이 발발하면서 막대한 인적·물적 손실이 발생하게 되었다. 6·25 전쟁 이후 공공시설과 산업시설, 주택 등이 대부분 파괴되고 그 피해액이 30억 달러에 달해 국민생산과 국부에 치명적인 손실을 입었다. 철도, 도로, 교량 등의 사회간접자본의 피해 역시 엄청난 규모였는데, 철도의 경우 평균 46.7%가 파괴되었다(한국중공업 1995). 한국산업은행 조사부의 기록에 따르면 공업부문의 피해율이 식품공업, 섬유공업과 같은 경공업의 경우 59.8%, 43.6%(건물 기준)을 기록했고 금속공업과 기계공업 역시 50%에 달했다. 1953년 휴전 이후 복구 작업이 진행되면서 제일 먼저 생산기술의 복구가 이루어졌고 후기에는 인플레이션을 수습하여 서민생활을 안정시키는 것이 중점이 되었다. 전후 복구작업을 위한 막대한 투자수요는 국내 저축 기반으로는 상상할 수도 없었으므로 외국 자본, 특히 해외원조에 대부분 의존하는 실정이었다. 특히 미국이 65%를 담당한 UNKRA(유엔한국재건단)의 원조가 기간산업의 시설복구에 상당한 공헌을 하였으며 미국 ICA(International Cooperation Administration)가 발전소 및 사회간접자본 복구, 생산공장 건설 등을 담당하였다(한국중공업 1995).

2) 태동기 정인영 회장의 중공업 입국 구상

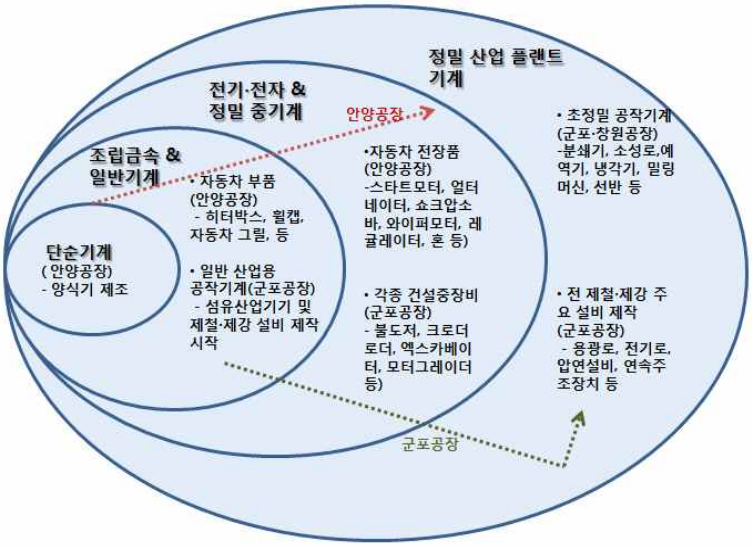
1942년 정인영 회장은 일본 아오야마학원 대학 야간부 영문과에서 열정적으로 공부에 매진하고 있었으나 1943년 일제의 징병령 때문에 학업을 포기하고 귀국길에 오르게 되었다(김만술 외 2011). 정인영 회장은 귀국 후 2년 간 은거 생활을 하는 과정에서 많은 독서를 통해 막대한 양의 정보를 접하게 되면서 훗날 지식경영 이념을 바탕으로 기술습득-체화-자체발전이라는 기술자립 전략을 활용해 중공업을 발전시킬 사상적 기반을 마련하였다. 1947년에는 동경의 대상이었던 언론인에 도전해 동아일보 정치사회부 기자로 3년을 근무하였으며 6·25 발발 후에는 미8군 후방기지사령부 통역관으로 취직해 활동하였다. 전쟁 종료 후 정주영 회장의 요청으로 현대건설 부사장직을 수락하면서 1962년 ㈜현대양행을 설립할 때까지 현대건설에서 경험을 쌓았으며, 1961년 단양시멘트공장 건설을 위한 차관을 도입하기 위해 AID(Agency for International Development)를 방문했다가 보스턴과 피츠버그를 산업시찰 하게 되면서 정인영 회장의 평생을 이끌 '중공업 입국' 의 꿈을 그리게 되었다(김만술 외 2011).

3. 창업기(1962~1979) 한국 경제발전 기여도

1) 창업기 한국 경제 상황 및 중공업 실태

1960년대는 박정희 대통령 정권 하에서 한국경제 발전전략의 토대를 마련한 경제개발 5개년 계획' 이 수립되어 1차 계획(1962~1966)과 2차 계획(1967~1971)이 실시되면서 한국경제의 본격적이 발전이 이루어지기 시작한 시기이다. 농림수산과 광업 등의 1차 산업의 비중이 감소하고 의복 및 기타 제조업 비중이 상승하였으며, 기계공업이 본격적인 발전단계에 돌입하기 시작했다. 1962년에서 1969년까지의 연평균 경제성장률이 9.3%, 제조업 성장률이 18.1%였던 것에 비해 기계공업 성장률은 23.5%로 훨씬 높은 성장률을 보였음을 알 수 있는데, 이는 제2차 경제개발계획의 시행에 따라 철강공업을 비롯한 기초공업과 화학공업의 건설이 추진되고 수출산업이 활성화됨에 따라 기계수요가 증대했기 때문으로 볼 수 있다(한국중공업 1995).

〈그림 1〉 현대양행의 기계공업 발전 궤도



1970년대 초에는 성장, 안정, 균형의 조화에 기반을 둔 성장, 산업구조 고도화를 통한 자립경제 구축, 4대강 유역 개발 등을 골자로 하는 제3차 경제개발 계획이 실시되었다. 1970년대 한국의 경제정책은 세계경제의 긴축경제 기조와는 달리 산업구조 고도화를 통한 자립경제 구축의 필요성이 있었기 때문에 중화학 공업 육성에 집중한 고도성장정책이었다. 정부는 1973년 발표된 '중화학공업화 선언' 에 따라 철

강, 석유화학, 선박, 기계, 비철금속, 전자 등 6개 분야의 중점육성을 결정하고 이들 분야에 집중적으로 자금을 투자하였다(한라그룹 1997). 이에 따라 철강, 전기기계를 중심으로 대부분의 중화학 공업에서 생산비중의 확대가 나타나며 산업구조가 고도화되는 모습을 보였다.

〈그림 2〉에서 확인할 수 있는 바와 같이 창업기(1962~1979)에는 현 한라그룹의 주된 사업군을 이루고 있는 중화학공업군, 자동차부품사업군, 건설·엔지니어링 사업군, 시멘트군의 모태가 된 기업들이 설립되었다. 1962년에 설립된 ㈜현대양행은 안양공장을 중심으로 자동차 부품 사업 진출을 위한 교두보를 마련하였고, 기계공업 발전을 위해 1970년부터 1977년까지 군포에 주물에서 기계, 주조, 중기계, 경기계, 단조까지 아우르는 공장을 모두 갖춤으로써 종합기계공업기업으로서의 면모를 갖추기 시작하였다. 정인영 회장의 이러한 노력은 위의 〈그림 1〉을 통해 확인할 수 있다. 철강, 금속, 기계 등 중공업 관련 기술 및 시설이 거의 전무 하다시피 했던 1960년대 정인영 회장은 '중공업 입국' 이라는 사명 아래 1964년 현대양행 안양공장에서 양식기 제조를 시작으로 그 활동영역을 넓혀갔다. 활발한 기술제휴와 철저한 기술습득을 바탕으로 안양공장은 자동차부품 사업전문으로, 군포공장은 일반산업용 공작기계 및 각종 건설중장비를 생산하는 종합기계공장으로서 특화 발전하였고, 초정밀 공작기계와 제철·제강의 주요설비 제작 국산화를 위한 초석을 마련하였다.

또한 이 시기에는 ㈜현대양행의 군포, 창원공장을 중심으로 한 종합기계공업의 발전, 1968년 ㈜현대양행의 해운사업부에서 시작되어 1979년 분리 설립된 한라해운㈜과 인천조선㈜을 중심으로 발달한 조선/해운 산업, 현대양행의 공장건설 및 원자재 납품을 통한 시멘트와 건설부문의 성장이 복합적으로 이루어졌다. 이와 같은 종합기계, 조선/해운, 시멘트, 건설 분야의 복합적인 발전은 한라그룹이 플랜트 산업의 플레이어로 기능할 수 있는 기반을 만들어주었다. ㈜현대양행은 군포공장의 기계생산능력 및 1974년 미국의 풀러 사와의 기술제휴로 획득한 대형 시멘트 공사 기술력을 바탕으로 1977년 사우디아라비아 지잔 시멘트 공장 건설공사를 턴키베이스로 수주하였다. 이것은 거대한 공장의 설계에서부터 설비의 제작과 공급, 시공, 완공 후의 성능까지 모두 수주기업이 책임지고 보장하는 것으로 한국 최초이자 한국 건설산업사의 한 획을 긋는 역사적인 일이었다. 지잔 시멘트 공장의 건설로 담수화 플랜트의 건설을 계획하게 되고, 이 공사 역시 현대양행의 계열사인 한라건설이 맡아 사우디아라비아 남쪽 홍해에 위치한 파라잔 섬에 하루 15만 갤런의 담수와 15MW의 전력을 생산하는 해수담수화 발전소를 1979년 성공적으로 준공하였다(한라그룹 2012). 1978년에는 중동시장 진출 가능성을 더욱 공고히 한 SAFCO 황산공장 건설 공사를 수주하였는데, 이는 사우디아라비아 내 최초의 화학공장이었으며 앞으로 건설될 거

대 규모의 해수담수화 공장의 황산을 전량 공급할 예정이었다는 점과 산업플랜트 수출을 이루어냈다는 점에서 큰 의미를 가진다.

국내에서도 한라그룹의 플랜트 건설은 활기를 띄게 된다. 1976년 영월·군산화력발전소 발전설비를 수주해 국내 최초로 발전설비 제조업체가 되었으며, 이러한 경험을 바탕으로 1977년 삼천포 화력발전소 공사를 수주하면서 발전설비 분야에 본격적으로 진출하는 계기를 마련한다(한라그룹 2012). 삼천포 화력발전소 공사는 사우디아라비아 지잔 시멘트 공장 건설 공사와 함께 턴키베이스 수주라는 점에서 의의가 있다.

비록 한라그룹은 1980년 신군부의 발전설비 통합조치에 따라 현대양행의 군포, 창원공장, 한라건설, 한라엔지니어링, 한라건축 모두를 현대중공업으로 이양하고 플랜트 산업의 기반을 거의 모두 상실하였지만, 한국중공업을 거쳐 현 두산중공업으로 존재하며 해수담수화플랜트 건설 세계 1위의 위상을 차지하고 있는 최고의 플랜트 메이커는 ㈜현대양행의 이와 같은 투자와 성과가 있었기에 가능했다고 할 수 있다.

4. 성장기(1980~1989) 한국 경제발전 기여도

1) 성장기 한국 경제 상황 및 중공업 실태

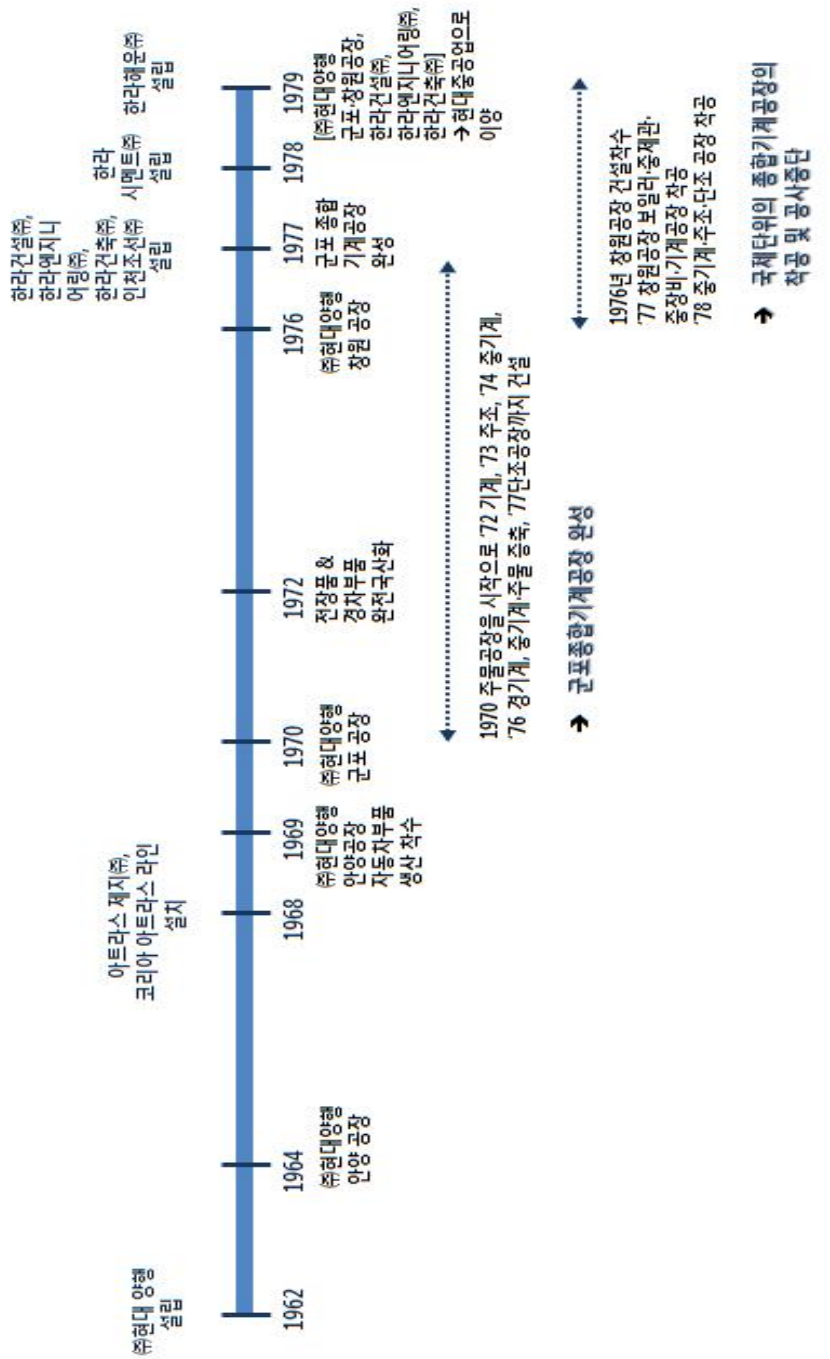
1980년대 초 한국경제는 수출 감소와 GDP의 35%를 상회하는 순 외채 규모로 어려운 상황에 직면해 있었다. 이는 1979년 발생한 대통령 시해사건과 1980년 광주사태 등으로 정치적 불안이 크게 야기되어 있었던 데다가 대외적으로는 세계경제 불황으로 인해 보호무역주의가 확대되었기 때문이다(이진면 외 1995). 그러나 1980년대 중반 이후에는 3저 현상으로 인해 선진국 경제가 회복되면서 우리 수출 역시 회복되었고, 올림픽 특수로 인해 수출과 내수 모두 비교적 균형적인 성장세를 보였다.

중공업 상황을 살펴보면 운송, 전기, 정밀 기계 등 기계 산업의 생산이 두드러지며 주도산업의 위치를 굳혔다. 조선 산업의 경우 1980년대 초 정부의 조선산업육성책에 의해 대우조선, 삼성중공업 등 대형 조선소의 2개 도크가 완공되면서 국제 경쟁 대열에 합류했으나 지속된 불황과 세계 신 조선가 하락, 초기 단계의 금융비용과 감가상각 부담의 문제가 있었고 여기에 1987년부터의 원화 절상과 노사분규 문제까지 겹쳐 결국 1989년 '조선산업 합리화 조치'를 맞게 되었다.

2) 성장기 한라그룹 성장역사와 한국 경제 발전

성장기 정인영 회장은 1979년 중화학공업 투자조정조치와 1980년 신군부의 득세로 한라그룹의 거의 모든 성장기반을 잃었음에도 불구하고 불굴의 의지로 그룹의 재

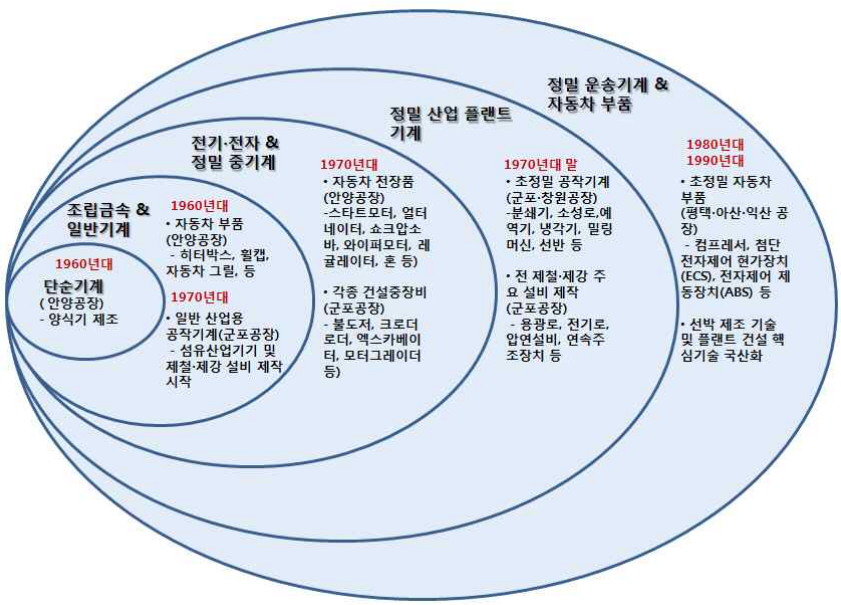
〈그림 2〉 창업기 한라그룹의 성장도



건사업에 매진하여 자동차 공업과 중화학공업의 발전을 이어갔다.

창업기 한라그룹의 자동차 부품사업은 안양공장에 특화되어 이루어졌다. 1979년 중화학공업 투자조정조치로 군포공장과 창원공장을 모두 잃은 한라그룹은 안양공장의 재기를 위해 1980년 ㈜현대양행 안양공장을 '메트로폴리탄(만萬도都)'과 'Man Do'의 의미를 가지고 있는 만도기계로 변경하고 자동차 부품 사업 발전에 박차를 가하였다. 1980년대 한국의 자동차 산업은 현대자동차의 포니, 스텔라, 엑셀 등을 필두로 자체 모델들이 개발되고 양산체제 기반을 구축하고 있었다. 이러한 자동차 산업의 성장에 발맞추기 위해서는 고품질의 제품을 시장의 수요에 맞게 원활하게 공급할 필요가 있었으며, 이에 만도기계는 생산기능의 전문화 및 이를 통한 경쟁력 향상을 도모하기 위해 부품별 전문화 공장 건립에 들어갔다. 이렇게 탄생한 것이 경주의 전장품 공장, 평택의 라디에이터, 히터, 에어컨 공장, 평택의 브레이크 공장이다(한라그룹 2012). 경주 제1공장의 경우 현대자동차가 벤더단지를 조성하여 입주를 권고하면서 16,000평 규모로 입주되게 되었고, 이후 부지를 추가 매입하여 2만평 규모로 제2공장을 건립하였다. 부지 마련이 어려웠던 평택공장의 경우 건립에 있어 정인영 회장의 활약이 돋보인 부분이다. 정인영 회장은 당시 평택항 건설부지로 항만 배후부지였으며 수도권 규제에 묶여있던 현 평택공장 부지를 공장부지로 점찍고 정부 허가가 나지 않은 상황에서 기공식을 단행하였다. 당시 경제기획원은 브레이크

〈그림 3〉 성장기 한라그룹 기술발달 궤도



공장은 전라도 지역에 유치하려는 의도를 가지고 있었기 때문에 만도기계의 평택공장 건립에 허가를 내주지 않고 있었다. 이에 정인영 회장은 정부 고위관계자를 만나 자동차 생산량은 증가하였는데 브레이크 공급이 이를 따라가지 못해 일본에서 수입하는 실정이며 이것이 대일무역적자의 원인이라고 설득하여 평택공장 건립 허가를 받아냈다(이종용 2011).(〈그림 3〉 참조).

이러한 만도기계의 성장 이외에도 정인영 회장이 자동차 부품사업을 성장시킬 수 있었던 중요한 배경에는 한라공조의 설립이 있다. 정인영 회장은 자동차용 공조기기가 미래에 그 수요가 폭발적으로 성장하여 고성장할 것이라고 판단하고 1986년 포드사와의 합작투자를 통해 한라공조를 설립하였다. 포드사와의 합작을 통한 한라공조의 설립은 세계적 회사인 포드사의 경영노하우를 배울 수 있었다는 점, 목표한 성과를 성공적으로 달성할 경우 포드사로의 수출이 가능했다는 점, 우리가 보유하지 못한 기술을 습득할 수 있었다는 점에서 현명한 선택이었다(신영주 2011). 이와 같이 정인영 회장은 한라그룹의 위기에도 불구하고 자동차 부품사업의 '1제품1공장화' 를 통해 사업 전문성을 제고하고, 한라공조 설립을 통해 공조기기의 새로운 역사를 씀으로써 자동차 부품사업에 있어 꾸준한 기술개발과 성장을 가능케 하였다.

정인영 회장의 성장기 한국 경제발전의 기여도를 살펴볼 수 있는 또 다른 영역은 중공업 분야이다. 한라그룹은 ㈜현대양행의 군포공장과 창원공장을 빼앗기면서 건설중장비와 플랜트 등 중공업의 큰 기반을 상실하였지만 1980년, 1977년에 설립된 인천조선에 자본증자를 단행하면서 중공업 재건의 역사를 다시 쓰기 시작했다. 당시 인천조선은 입지 특성 상 조수간만의 차가 심해 일반 드라이도크를 이용한 선박건조가 불가능하였다. 그러나 정인영 회장은 포기하지 않고 스웨덴 FKAB, 미국 미시시피 지역 등을 면밀히 벤치마킹 한 결과 플로팅도크 방식을 야드에 도입하는 방식을 도입키로 결정하였다. 당시 플로팅도크 방식은 국내에서 실용화 된 적이 없는 기술이었는데, 인천조선을 반드시 성공시키겠다는 정인영 회장의 필사의 의지는 최초로 플로팅 도크 방식을 사용한 선박 건조를 가능케 하였으며 이것은 서해안 유일의 중대형 조선소의 완공이라는 결과를 낳았다(한라그룹 2012).

인천조선은 이와 같이 신야드 건설을 성공적으로 수행함으로써 1984년 인도의 석유·천연가스 생산 국영업체인 ONGC, 파나마 페이선트 라인즈로부터 석유시추선와 컨테이너선 건조를 수주하여 성공적으로 진수하는 성과를 달성하였다. 이후에도 인천조선은 1988년 인도 NBFA, 스웨덴 에릭 툰 사로부터 다목적 어선과 케미컬 탱커를 수주하였으며 1989년에도 호주와 독일, 노르웨이 등으로부터 선박건조를 수주하고 성공적으로 인도함으로써 조선부문의 성장과 활성화를 이끌었다(한라그룹 2012). 또한 이러한 과정에서 축적된 인천조선의 기술은 한라그룹이 다시 산업기계, 산업설

비, 석유화학 플랜트 및 중공업 분야에 진출할 수 있는 기반을 제공하였는데, 인천조선이 한라중공업으로 재탄생하고 삼호조선소 건설과 함께 서해안 시대가 열리면서 이러한 노력이 구체화 된다.

한라시멘트의 부활 역시 한국 경제 발전에 기여한 바가 크다. 한라시멘트의 옥계공장은 국내 최초 직렬 컨베이어 시스템 도입, 에너지 절약형 시스템을 통한 연간 36억 원의 비용 절감, 90% 이상의 국산화, 옥계 공장 자체 항만을 활용한 전국으로의 원활한 시멘트 공급을 통해 100% 주야가동과 높은 판매고를 달성했으며(김종문 2011), 이러한 시멘트 산업의 성장은 건설산업과 플랜트 산업이 재개되어 성장할 수 있는 기반을 제공하였다.

〈그림 4〉는 성장기 한라그룹 재건의 핵심 활동들을 정리하고 있다.

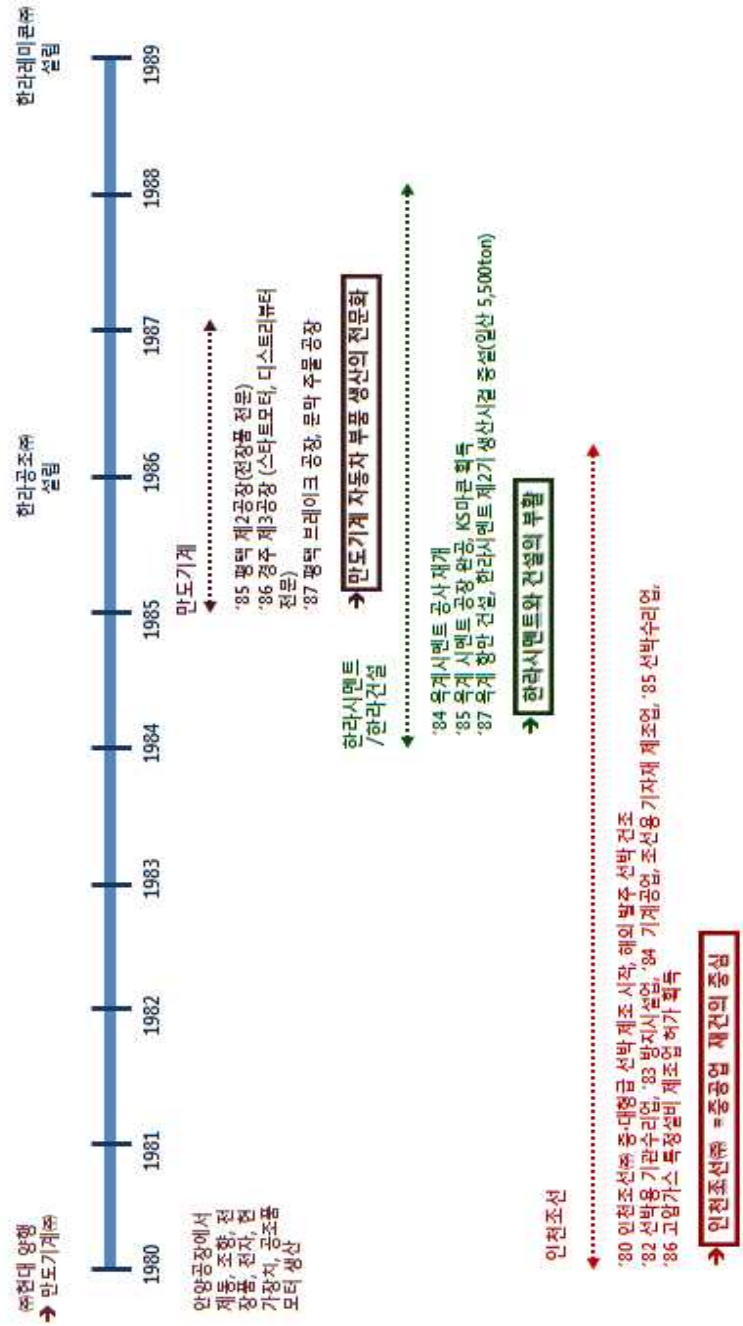
5. 글로벌 도약기(1990~1996) 한국 경제발전 기여도

1) 글로벌 도약기의 한국 경제 상황 및 중공업 실태

1980년대 중반 저유가, 저금리, 달러약세 등의 '3저 호황' 으로 인한 유례없는 성장은 한국 경제를 한 단계 성장시켰으나 짧은 호황이 지나가고 난 후 후폭풍이 몰아 닥쳤다(이진면 외 1995). 무역수지 흑자폭이 커지면서 원화가치가 절상되었으며 본격적인 시장개방 압력에 시달리게 되었고 물가, 부동산 가격, 금리, 임금 등이 상승해 국산 제품의 대외경쟁력이 약화되는 결과를 초래하였다. 이로 인해 수출은 감소하였으나 시장개방의 영향으로 수입은 크게 늘었으며 세계화의 영향으로 국제수지 적자까지 증가해 경제기반이 사상누각처럼 불안한 상황에 이르렀다. 1992년 김영삼 정부가 들어서면서 문민정부 시대가 개막되었고 침체된 경제를 부흥시키기 위한 '신경제개발 5개년 계획' 이 실시되었는데, 신경제개발 5개년 계획은 기업의 경쟁력 강화, 사회적 형평성 제고와 균형발전, 개방·국제화의 추진과 통일기반 조성을 3대 전략으로 삼고 있었다. 1990년대 한국 경제의 가장 큰 특징은 민간주도의 경제라는 것이며 경영효율 제고를 목표로 공기업들도 대거 민영화의 길을 걷게 되었다.

이 시기 중공업 상황을 살펴보면 우리나라 중공업계의 중요한 부분을 차지하고 있으면서도 내용상으로는 부실을 면치 못해 고질적 적자기업이었던 한국·한진·삼성중공업이 1990년 들어 적자폭을 크게 줄이거나 흑자전환 하는 모습을 보였다. 1980년 중화학투자조정조치 이후 출범하여 누적적자가 4,300억 원에 이르렀던 한국중공업은 발전설비 일원화로 충분한 일감을 확보하고 경영합리화 조치로 생산성이 향상되어 매출이 5,800억 원으로 증가하고 당기순손실이 30억 원으로 감소하여 경영수지가 개선되었다(한겨레신문 1990). 1989년 말까지 누적적자가 7,300억 원에 달하

〈그림 4〉 성장기 한라그룹의 재건 활동



며 신탁은행의 관리 하에 있던 한진중공업은 1990년 한진그룹에 인수되면서 매출액이 2천억 원을 넘어서 변화의 모습을 보였다. 이는 한진그룹이 인수한 뒤 한진해운 등 그룹 내부의 선박건조물량 만으로도 충분한 일감이 확보되었기 때문이며 해외수주의 경우도 수익성이 높은 프로젝트 위주로 집중했기 때문이다. 1974년 정부의 중화학공업육성정책에 따라 떠맡겨지다시피 해서 탄생한 삼성중공업도 삼성그룹을 뒤에 업고 있었기 때문에 부실기업으로 알려져 있지는 않았으나 그 적자폭이 2,500억 원에 이른 상황이었다. 그러나 1990년에 접어들면서 국내 설비투자의 활성화와 건설경기 호황에 힘입어 건설중장비 판매가 증가하였고 새로운 조선수주물량의 증가와 가격 상승 현상이 나타나 1조 2천억 이상의 매출실적을 올리려 흑자전환 하는 모습을 보여주었다(한겨레신문 1990).

그러나 1992년 삼성, 현대, 대우, 한라 등 대형 중공업체들이 '1980년대 정부의 발전설비 일원화 규제로 한국중공업이 한국전력의 모든 발전설비를 경쟁 없이 독점 수주하게 되면서 관련 산업에 대한 투자의욕 및 기술개발 의욕을 상실하여 플랜트산업에서 가장 낙후된 상황이 되었다' 고 주장하며 발전설비 일원화 조치해제를 위한 공동대응의 움직임을 보였다. 한국중공업은 중복투자의 불가피성, 인력분산, 국산화 지연 등의 방어논리를 펼치며 대응했으나 1990년대 들어 2년 연속 흑자경영을 실현한 상황에서 정부도 더 이상 한국중공업을 과보호할 명분이 사라지게 되었고 결국 1996년 발전설비 일원화 조치가 해제되었다(한겨레신문 1990).

2) 정인영 회장의 새로운 도약

(1) 한라중공업의 출범과 발전

성장기 한라그룹 재건의 중심에 있었던 인천조선은 원활한 경영을 위해 선박영업 · 산업설비영업 · 장비영업 · 조선 · 산업설비 · 산업기계 · 관리 등 사업부문별로 책임경영제를 도입하고 각 부문에 사업목표 달성을 위한 책임과 권한을 대폭 이양하여 각 사업부문별로 특성에 맞게 체계적인 조직화가 가능하도록 하였다. 인천조선은 이와 같은 노력의 연장선상에서 1990년 6월 상호를 한라중공업(Halla Engineering & Heavy Industries Co., Ltd)으로 변경하고 세계적인 중공업 회사로 성장할 것을 선언했다. 인천조선이 한라중공업으로 사명을 변경한 것은 조선업 이외에도 건설중장비나 플랜트 등으로 사업을 다각화하여 정인영 회장의 오랜 신념이었던 중공업 왕국의 재건을 실현하기 위함이었다.

한라중공업은 국내 최초로 중장비를 생산하며 한국 중장비시장을 형성한 ㈜현대양행의 기술력과 저력을 이어가기 위해 음성 소이공장 건설을 본격화하였다. 창업기 한라그룹의 중장비 산업은 ㈜현대양행 군포공장을 중심으로 발전하였는데, 1980년

중화학공업 투자조정조치 이후 군포공장이 강제 이양되었기 때문에 새로운 중장비 발전의 중심기지 건설이 필수적인 상황이었다. 소이공장은 충청북도 음성군이 사업주체가 되고 한라그룹이 사업을 시행한 소이지방공단에 위치하였으며 중장비공장, 트럭 및 특장차 공장, 이와 관련된 기계공장이 들어섰다. 음성공장이 가동을 시작하면서 1991년 한라프런티어 중장비라는 이름으로 엔진지게차, 전동지게차, 휠로더, 굴삭기, 크레인 등의 각종 건설장비와 청소차, 포크 리프트 등의 운반장비가 생산되었다(한라그룹 2012). 1993년에는 제2·제3공장이 건설되면서 각종 기계, 트럭, 소형 산업설비 등이 생산되어 한라그룹 중장비 산업의 재도약이 시작되었다.

또한 한라중공업은 과거 기술제휴에만 의존하던 기존의 방식을 벗어나 중장비의 핵심 기능을 자체개발 하고자 하는 전략적 목표를 가지고 1991년 한라중공업 연구소를 설립하였다. 끊임없는 연구개발에 매진한 덕에 한라중공업 연구소는 전동지게차 HBF 시리즈, 엔진지게차 HDF 시리즈, HE 280 굴삭기 등을 개발하면서 중장비 국산화에 크게 기여하였다. 1991년에는 시멘트 플랜트 핵심설비인 소성로의 완전국산화에 까지 성공하면서 플랜트 산업 재건에 큰 힘을 실어주었다. 소성로 설계 및 제작은 미국, 독일, 일본 등 극히 소수의 선진국들만 가지고 있던 고도의 기술이었지만, 한라중공업은 이미 1970년대 지잔 시멘트 플랜트를 국내 최초로 턴키베이스 수주한 경험과 한라시멘트의 옥계공장 건설 과정에서 축적된 기술을 보유하고 있었기 때문에 이러한 고도기술의 획득이 가능하였다.

⑵ 자동차 부품사업의 전문화·고도화·세계화

한라그룹의 자동차 부품사업을 담당하고 있는 만도기계와 한라공조는 1991년 각각 5,000억과 1,500억이 넘는 매출을 달성하며 눈에 띄는 양적 성장을 기록하였다. 그러나 자동차 산업의 성장이라는 호재에도 불구하고 자금경색에 따른 금융비용 증가, 급격한 인건비 상승, 환차손 등의 문제로 기업의 이익이 급감하는 상황에 봉착했으며 만도기계는 이 상황을 타개하고 재성장의 모멘텀을 구축하기 위해 1992년 경영이념을 재정립하기에 이르렀다. 만도기계의 새로운 경영이념은 '고객과 함께하는 인간존중의 기업·미래에 도전하는 기술 중시의 경영'으로, '매출증대, 기술개발, 품질향상, 관리효율의 증대'라는 경영방침과 '마케팅 활동 강화, 사업본부별 책임경영제 확립, 품질 국제화, 기술자립기반 구축'이라는 세부방침을 바탕으로 실현계획이 수립되었다(한라그룹 2012).

또한 창업기 ㈜현대양행 안양공장에서 시작되어 성장기 자동차 부품사업의 전문화 전략을 통해 '1공장 1부품' 시대를 열었던 만도기계는 이 전략의 연장선상에서 1990년 문막 스티어링 공장, 1994년 아산공장과 익산공장을 완공하면서 부품 별 전문생산공장체제를 완성하였다. 아산공장은 1994년 냉기소형, 차량, 냉기대형 등 3개

공장이 완공되면서 기존의 자동차용 공조제품과 함께 비자동차 부품분야까지 생산설비가 확장되었다. 이에 따라 만도기계는 자동차용 엔진 라디에이터와 히터, 승용차·버스·트럭·열차의 에어컨 등 자동차용 공조제품뿐만이 아니라 산업용 냉동기, 패키지 에어컨, 온풍기, 업소용 공기청정기, 트럭용 냉동기 등의 공조기기를 생산하게 되면서 국내 공조업계를 선도하게 되었다. 익산공장은 1994년 스트러트 공장과 쇼크압소바 공장을 완공하였으며 1995년에는 프레스공장이 완공되고 공장이 가동되기 시작하였다. 익산공장은 국내 최초로 만도기계가 개발한 첨단 전자제어 현가장치(ECS)의 양산을 위해 건립되었으며 건립 후 만도기계 서스펜션 부문의 중추적 사업본부로 자리 잡았다.

이렇게 자동차 부품사업의 전문화·고도화를 단계적으로 이루어온 만도기계는 사명이 담고 있는 의미를 실현하기라도 하듯이 해외진출에 박차를 가하기 시작했다. 1994년 만도기계는 중국 하북성의 랑방시 제동공압기창, 영국 루카스사와 함께 중국 승용차 부품의 국산화를 촉진하고 자동차 앞바퀴에 사용되는 제동장치인 캘리퍼 브레이크를 합작생산하기 위해 40:40:20의 비율로 랑방-한라루카스 제동기 유한공사(Langfang Halla Lucas Brake Co., Ltd.)를 설립하였다(한라그룹 1997). 중국 정부는 1990년대에 들어 자동차 산업을 중점적으로 발전시키기 위해 해외 선진기업들로부터 자동차 부품의 생산기술 및 설비 도입을 적극적으로 추진하였는데, 랑방-한라루카스 제동기유한공사의 설립으로 한국과 중국이 자동차 산업 부문에서 우호적인 기술 협력 관계를 형성하는 것이 가능해졌다. 1996년에는 만도기계와 중국 요령성 금주시의 금주전기창이 50:50의 공동투자로 금주-한라 전기유한공사(Jinzhou-Halla Electrical Equipment Co., Ltd.)가 설립되었다(한라그룹 2012). 총 투자액이 3천만 달러 규모로 당시 중국 내 자동차 부품합자회사로는 최대 규모였으며 자동차용 발전기와 시동기를 생산하기 위해 설립되었다. 이와 같은 만도기계의 중국진출은 빠르게 성장하는 중화경제권을 공략하여 동북아 지역의 전략적 거점을 마련하고 거대 시장에서 최대의 전장품 전문업체로 자리 잡기 위한 전략적 움직임으로 볼 수 있다.

⑶ 삼호조선소와 한라해운

한라중공업이 삼호조선소 건설을 위한 첫발걸음을 내디딘 것은 1990년의 일이다. 1979년 중화학공업 투자조정조치 이후 ㈜현대양행의 창원공장을 강제 이양하게 되면서 위축되었던 정인영 회장의 중공업 왕국 재현의 꿈이 그 모습을 본격적으로 드러낸 것이다. 삼호조선소가 위치한 영암·목포 지역은 우리나라 서남권 개발의 중심지이자 중국과의 교역을 고려했을 때 빼놓을 수 없는 요지였다. 또한 기본적으로 조선·해운의 경우 옥외작업이 4분의 3을 차지해 추운 기후 지역에서는 불가능하기 때문에 군산 북쪽으로는 조선업을 하기가 힘들다는 입지적 제약을 갖는다. 동해안은

절벽이 있었고 부산은 높은 지가의 문제가 있었으며, 고성은 삼성이 이미 점령하고 있었다. 이에 한라중공업(당시 한라해운 이종용 사장과 정인영 회장)은 고심 끝에 영암지역을 선택하게 되었는데, 매입할 부지의 반 이상이 염전이라 매입이 용이하고 바위지대여서 파일을 박지 않아도 되었으며, 광주-목포 사이에 나주 비료공장을 제외한 공장이 하나도 없어 공장 건설을 통한 균형발전과 지역경제 활성화를 도모할 수 있는 지역이었다(이종용 2011). 정인영 회장은 이 지역에 대규모 조선소를 비롯해 산업 플랜트, 펄프·제지 산업을 유치함으로써 중공업 리더의 귀환을 예고했다.

(4) 플랜트산업의 활발한 해외진출

한라중공업은 1990년대 세계적인 중공업 업체로 도약해 가면서 국내 중공업 발전에 있어서도 중요한 역할을 담당하였다. 그 중심에는 잇단 해외 플랜트 사업의 수주가 있다. 1994년 한라중공업은 사우디아라비아의 연산 135만 톤 규모 비샤 시멘트 공장의 턴키베이스 수주를 시작으로 말레이시아의 NSCI 시멘트 공장, 인도네시아 시비농 플랜트 공장을 모두 턴키베이스로 수주하였다. 시멘트 플랜트 이외에도 말레이시아 피마그룹의 IFC 사가 파푸아뉴기니에 건설하는 연 3만 6,000톤 처리규모의 수산물 냉동처리 및 가공공장 건설공사를 수주하여 해외플랜트 사업의 밝은 전망을 예고했다(한라그룹 2012).

이외에도 한라중공업은 시멘트 플랜트뿐만이 아닌 종합발전설비에 있어 선두주자로 도약하기 위해 첨단 스팀터빈 제작 사업에 참여하여 1992년부터 독일 지멘스사로부터 스팀터빈 제작 기술을 도입하였으며 1996년에는 지멘스사와 중대형 화력발전소용 첨단 스팀터빈과 발전기 제작에 관한 기술협력 계약을 체결하였다. 비슷한 시기 가스터빈 연소실 제조공정에 대해서도 독일의 튀브 레하인란트로부터 국제적인 인증서를 획득하여 자체 기술력을 인정받았으며, 이러한 과정을 통해 한라중공업은 향후 화력발전소용 스팀터빈과 발전기를 국산화함으로써 국내시장 및 해외시장을 공략할 수 있는 기술적 기반을 구축하였다(한라그룹 2012).

(7) 글로벌 인재 양성을 위한 노력

정인영 회장은 일찍이 미국, 일본, 프랑스, 독일 등 선진국의 산업현장을 탐방하며 한국의 기술과 산업 수준이 얼마나 낙후되어 있고 선진국으로 거듭나기 위해 풍부한 지식과 우수한 기술을 보유한 인력을 양성하는 것이 얼마나 중대한 과업인지 깨달았다. 따라서 항상 직원들의 외국어 교육 및 기술습득에 큰 관심을 가졌고 해외 MBA 프로그램을 개설하여 교육시키는 등의 노력을 꾸준히 해왔다. 이러한 노력 끝에 정인영 회장은 직접 학교를 설립하여 글로벌 인재를 양성하겠다는 포부를 가지고 1990년 문교부에 배달학원 설립인가를 신청하고 같은 해 10월 정부로부터 인가를 받았다(한라그룹 2012). 정인영 회장을 초대 이사장으로 하는 배달학원은 한라그룹과 산학협동

체제의 가장 모범적인 학교로 성장한다는 비전하에 기계, 전기, 전자, 자동차, 조선, 건축, 토목 등 한라그룹의 주된 활동 영역을 학과로 개설하고 원주공업전문대학으로 태어났다. 이후 1994년 한라그룹과 정인영 회장의 인재육성 의지를 기리는 차원에서 학교명을 한라공업전문대학으로 변경하고 1995년 개교하였다(한라그룹 2012).

특히 연세대에서 6개월 수학 후 뉴욕의 LongIsland University에서 6개월 다시 수학하는 한라MBA 프로그램은 당시 어느 그룹도 없었던 선진 Global 교육 프로그램으로 글로벌 인재육성을 위한 훌륭한 프로그램이었다.

3. 글로벌 도약기 한라그룹 성장역사와 한국 경제 발전

글로벌 도약기 정인영 회장은 성장기 중점적으로 이루어졌던 한라그룹의 재건활동을 이어나가며 창업기 말 한라그룹의 위상을 되찾기 위한 노력을 경주하였다.

우선 정인영 회장은 만도기계를 중심으로 한국 자동차 부품산업의 성장을 이끌었다. 창업기부터 꾸준히 한라그룹 성장의 중심을 담당해 왔던 자동차 부품사업은 글로벌 도약기를 맞이하여 전문화를 완성하고 고도화·세계화되는 면모를 보인다. 성장기 평택공장, 경주공장, 문막 공장 등을 건설하며 '1부품 1공장' 시대를 열어 자동차 부품사업의 전문화를 도모했던 만도기계는 글로벌 도약기 문막 스티어링 공장, 자동차용 공조품 및 비자동차용 부품 생산을 위한 아산공장, 전자제어 현가장치를 위한 익산공장을 완공하며 자동차 부품사업의 부품 별 전문생산체제를 완성하였다. 만도기계는 1992년 국제화 기반을 구축하고 기업 내실을 기하기 위해 매출증대, 기술개발, 품질향상, 관리효율 증대를 추구하였다. 기술개발의 경우 국내 최초로 전자제어 제동장치, 즉 ABS(Anti-Lock Brake System)를 개발하는 쾌거를 이루었는데, 1990년 영국 루카스사와의 기술제휴를 통해 본격 개발에 착수한지 2년만인 1992년의 일이었다(한라그룹 2012). ABS는 속도감지 센서, 전자제어장치, 모듈레이터, 신호와 전원을 전달하는 릴레이 등 4개 부분으로 이루어져 있는 첨단 부품으로 자체 개발에 높은 기술력을 요구한다. 만도기계는 이러한 전자제어 현가시스템(ECS ; Electronic Controlled Suspension)을 자체적으로 순수 독자모델로 개발하여 1994년 장영실상을 수상하고 1995년에는 자동차용 유압브레이크의 자동압력 조절장치의 미국특허를 획득하며 대내외적으로 ABS 관련기술을 인정받게 되었다(한라그룹 2012). 이외에도 1993년 캄코와 1995년 한라일렉트로닉스를 합작투자를 통해 설립하면서 첨단 자동차 부품시장의 선진기술을 습득하고 높아져 가는 소비자의 품질 욕구에 대응하기 위한 준비를 하였다. 한라그룹은 현대양행 안양공장 시절부터 최초로 자동차 부품의 국산화를 달성하는 등 한국 자동차 부품사업의 발전을 이끌어 온 산업의 대

표주자이다. 그 중심에는 자동차 산업의 중요성을 일찍이 내다본 정인영 회장의 혜안이 있었으며 글로벌 도약기에도 만도기계를 중심으로 자동차 부품사업의 전문화·고도화·세계화를 추진하며 한국 자동차 부품사업의 세계적 위상을 한 단계 끌어올리는 기여를 하였다.

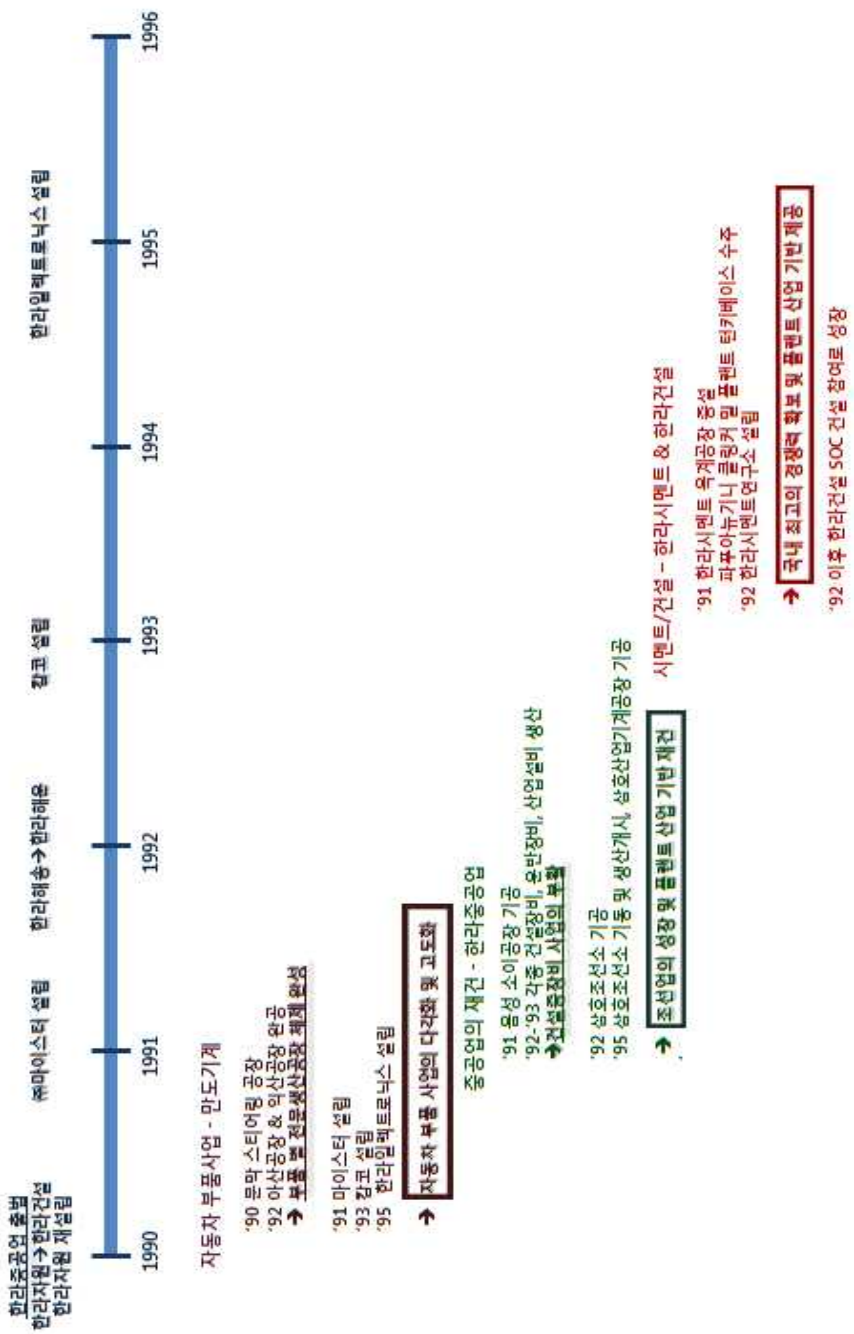
두 번째로 살펴볼 부분은 한국 플랜트 산업에 있어서의 역할이다. 정인영 회장은 일찍이 중공업 발전 없이는 국가의 경제가 성장할 수 없으므로 경제성장을 도모하고 국가경쟁력을 제고하기 위해서는 중공업 발전만이 살길이라는 굳은 신념을 가지고 있었다. 이에 따라 한라그룹 창업기의 성장 궤도를 살펴보면 안양공장을 중심으로 한 자동차 부품사업과 군포공장을 중심으로 한 건설중장비 및 종합기계공업의 성장, 시멘트/건설과 조선/해운 산업의 발전으로 요약해 볼 수 있다. 한라그룹의 주력산업들은 서로 긴밀히 연관되어 있는데 특히 플랜트 사업을 위한 필수 기반 사업이라는 특성을 가지고 있다. 창업기 이러한 비전하에 주력산업들의 성장을 이끌면서 국내 최초로 사우디아라비아 지잔 시멘트 공장 건설을 턴키베이스로 수주했던 정인영 회장은 1979년 중화학공업 투자조정조치와 군부의 득세로 군포공장, 창원공장 등 플랜트 산업의 근간을 이루는 사업체를 모두 상실하였다. 그러나 성장기 인천조선을 중심으로 이루어졌던 중공업 재건 작업이 글로벌 도약기에 들어 1990년 한라중공업으로 출범하면서 비약적 도약의 전기를 맞게 되었다. 정인영 회장은 한라중공업 음성 소이공장을 준공하여 과거 군포공장을 중심으로 이루어졌던 건설중장비 및 산업기계 성장을 이어갔고, 1992년 삼호조선소를 기공하여 1995년 가동하기 시작하면서 모든 종류의 선박을 제조할 수 있는 조선업 기술 및 산업플랜트 건설 기술을 축적하여 플랜트 산업의 강자로 다시 설 수 있는 기반을 마련하였다. 또한 1992년부터 독일 지멘스사와의 기술제휴로 시작해 스팀터빈 기술을 축적·개발함으로써 종합적 발전플랜트 사업자로서의 자격을 갖추었고 1994년에는 사우디아라비아(턴키베이스 수주)와 말레이시아로부터 시멘트 플랜트 건설을 수주해 플랜트 산업에서의 재기를 이루어 내며 한국 플랜트 산업의 위상을 높이는 데 기여하였다. 〈그림 5〉는 글로벌 도약기 한라그룹의 성장을 도식화 한 것이다.

Ⅳ. 한국 경제 발전과 정인영 창업회장의 업적

1. 중공업분야의 선구자

한국 경제발전에 있어 정인영 한라그룹 창업회장의 업적과 기여도를 논의하는 데 있어 가장 먼저 이루어져야 할 것은 단연 한국 중공업 분야의 선구자로서의 모습이

〈그림 5〉 글로벌 도약기 한라그룹의 성장



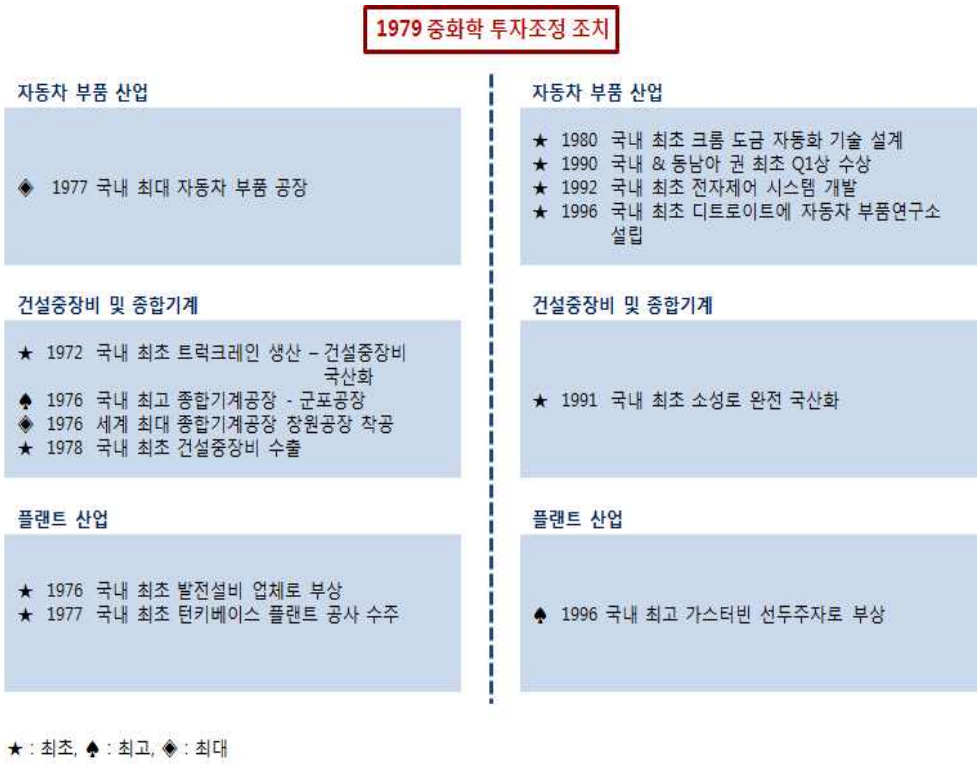
다. 정인영 회장이 현대건설 부사장으로 재직하던 시절 단양 시멘트 공장 설립을 위한 차관도입이 필요했으며 이를 위해 AID(Agency for International Development)를 방문하였다. 이 때 AID의 안내로 이루어진 보스턴과 피츠버그 산업시찰은 정인영 회장에게 자동차와 기계공업을 기반으로 한 미국의 저력을 실감케 했으며, 이것이 바로 국가의 경제를 성장시키고 국가경쟁력을 제고할 수 있는 방안이라는 신념을 갖도록 하였다. 기계공업의 필수조건인 제철부터 플랜트에 이르기까지 유기적으로 연결된 대규모 공업단지는 당시 정인영 회장이 책이나 신문을 통해서 접하고 상상했던 것을 수십 배 뛰어넘는 실로 엄청난 것이었다. 이것이 바로 세계 최강국, 최부국의 비결이라고 생각한 정인영 회장은 한국 경제의 미래가 중공업에 있다는 신념을 가지고 ㈜현대양행 설립과 동시에 중화학 공업 발전을 위한 노력을 경주하였다.

1962년 ㈜현대양행의 설립 당시 한국에는 중공업 관련 기술이 전무한 상황이었고 이에 정인영 회장은 1964년 양식기 제조에서 시작해 1968년 자동차 부품사업에 뛰어들게 된다. 이는 현대자동차가 설립된 직후로 현대자동차 역시 자체 생산 기술이 전무하고 포드사로부터 CKD 방식으로 기술을 도입해 코티나를 생산하기 시작할 무렵이었다. 정인영 회장은 자동차 산업의 핵심은 부품에 있음을 간파하고 현실적으로 기술료에 대한 지불가능성이 있는 미쓰비시사와 기술제휴를 체결해 자동차 부품 생산을 시작하게 된다. 이렇게 시작된 현대양행의 자동차 부품사업은 최초의 자동차 부품 국산화 달성을 시작으로 안양공장을 중심으로 성장해 1980년 이후 만도기계를 중심으로 성장을 계속하게 된다. 현대양행(주)이 생산하던 자동차 부품은 1970년대 말까지 약 300여종 모두 안양공장에서 생산되고 있었다. 만도기계는 자동차 산업의 전문화 · 고도화를 달성하기 위해 '1공장 1부품' 시대를 열면서 각 부품을 개별 공장에 특화시켰고, 이를 통해 자동차 부품사업의 전문화를 달성하고 전자제어장치, ABS 등을 자체 개발함으로써 한국 자동차 부품사업의 선구자적 역할을 담당하였다.

창업에서부터 한라그룹의 성장을 중심에서 이끌었던 자동차 부품산업은 1980년 이후 만도기계를 통해 지속적으로 성장해 왔으나 1997년 외환위기 이후 1999년 JP Morgan 중심의 외국계 펀드로 넘어가는 어려운 상황을 맞았다. 정인영 회장은 이후 만도기계를 되찾기 위해 심혈을 기울였으나 재인수의 꿈을 이루지 못하고 2006년 7월 타계하였다. 그러나 만도에 대한 정인영 회장의 열정은 만도의 인수를 유지로 남길 만큼 강했으며 이 뜻을 받들어 노력한 정몽원 회장은 2008년 3월 드디어 선세이 지사로부터 지분 72.4% 전량을 6515억에 매입하여 만도를 되찾았다. 재인수 당시 만도는 연간 매출액이 1조 5,800억 원으로 국내 평택 · 원주 · 익산공장, 중국 베이징 공장을 가동하고 있었다. 만도는 한국 자동차 부품 산업의 최대 사업자로 한라그룹은 만도를 되찾음으로써 다시금 만도를 자동차 부품 산업에서 글로벌 사업자로 성장

시킬 수 있는 기회를 갖게 되었다. 만도를 되찾은 한라그룹은 같은 해인 2008년 캐나다 자동차 부품업체인 스택폴과 합작회사인 한라스택폴(Halla Stackpole)을, 독일의 헬라와 만도 헬라 일렉트로닉스(Mando-Hella Electronics)를 설립하며 자동차 부품산업에서의 글로벌 도약을 준비하고 있다. 이와 같이 자동차 부품 산업에 대한 정인영 창업 회장의 의지와 열정은 정인영 회장 사후에도 자동차부문이 한라그룹의 주축을 이루는 사업부문으로 가능할 수 있도록 하였다.

〈그림 9〉 한라그룹의 최초, 최대, 최고 업적



★ : 최초, ♠ : 최고, ◈ : 최대

또한 정인영 창업회장은 군포공장을 일반 산업용 공작기계를 시작으로 건설중장비 및 전 제철/제강 주요 설비 생산이 가능하도록 특화하여 발전시키면서 현대양행(주)을 종합기계공업기업으로 발전시켰고, 이와 같은 기계공업기술의 발전을 통해 발전설비 기술을 축적하면서 플랜트 산업에 진출할 수 있는 기술적 기반을 마련하는 업적을 세웠다. 현대양행 시절 안양공장과 군포공장의 성장·발전을 살펴보면 한라그룹이 일반기계, 전자기계, 운송기계 등 전 영역에 걸쳐 한국 기계공업의 성장을 견인했음을 확인할 수 있다. 한라그룹은 한국 기계공업의 성장을 견인하는 과정에서

국내 최초, 국내 최대, 국내 최고라는 수식을 받을 만한 업적을 많이 남겼다. 한라그룹의 최초, 최대, 최고의 기록을 살펴보면 창업기와 성장기 자동차 부품 산업, 건설중장비, 발전설비 부문에서 큰 활약을 펼치며 우리나라의 중공업 발전에 큰 기여를 했음을 확인할 수 있다. 그 중에서도 국내 최고의 자동차 부품 공장의 입지 구축, 건설중장비 국산화 시대의 개막과 최초 수출 달성, 국내 최초 턴키베이스 플랜트 공사 수주 등은 한라그룹의 역사에 있어 손에 꼽힐 만한 대업에 해당한다. 비록 1979년 이후 두 차례에 걸쳐 이루어진 중화학 투자조정조치 후, 고도성장의 기반을 상실하고 현대양행(주)은 빼앗긴 이름이 되었지만(정인영 2007) 한라그룹이 이룩한 우리나라 중공업 분야의 성장 견인은 그 가치를 인정받을 만하다. 그리고 그 바탕에는 '중공업 입국을 통한 사업보국' 을 실천한 정인영 창업회장의 개척자적 역할이 자리하고 있다. 〈그림 6〉은 한라그룹이 달성한 기록들을 산업별, 시대별로 도식화 한 것이다.

2. 플랜트 산업의 개척자

한라그룹은 창업기부터 플랜트 산업 진출을 위해 필요한 연관 산업들을 체계적으로 성장시켰다. 군포공장과 창원공장을 중심으로 각종 발전설비 및 건설중장비, 제철/제강 설비 등의 생산 기술 기반을 축적하는 한편 시멘트사업부, 건설사업부, 해운사업부 등 플랜트 산업의 토대가 될 사업 부문을 사업부로 발족시켜 성장시킨 다음 분리·독립 시켰다. 한라그룹은 플랜트를 건설하는 데 필요한 기술, 설비, 원자재, 수송, 건설 등을 내부화 함으로써 플랜트 산업의 토대를 신속하게 구축할 수 있었으며, 1977년 국내 최초로 사우디아라비아 지잔 시멘트 플랜트 공사를 턴키베이스로 수주하면서 그 역량을 과시하였다. 1979년과 1980년 1, 2차에 걸친 중화학공업 투자조정조치로 자동차 부품산업을 전담하던 현대양행 안양공장을 제외한 군포공장(창원공장으로 이전)과 창원공장을 모두 빼앗기면서 중장비 산업과 플랜트 산업의 기반을 모두 잃게 되었지만 이들 산업의 발전에 있어 한라그룹의 공헌은 부인할 수 없는 것이다(〈그림 7〉 참조).

일찍이 중공업 입국이라는 사명 하에 한국의 자동차 부품 산업 및 종합기계공업의 발전을 이끌었던 정인영 회장은 1976년 9월 발효된 상공부의 기계공업 육성 5개년 계획과 제 4차 경제개발 5개년계획(1977~1981)으로 정부주도의 강도 높은 중화학공업 정책이 추진되던 무렵 현대양행 창원공장을 착공하였다(1976년 11월). 당시 정인영 회장은 세계 최대 규모의 기계공장을 건설하겠다는 야심찬 청사진을 가지고 세계은행으로부터 차관을 도입해 공장 건설에 매진하였다. 그러나 이 당시 중화학

공업, 그 중에서도 창원공장이 중점을 두고 있는 발전설비 분야는 세계적으로 무한한 성장이 예고되는 유망 산업으로 거의 모든 대기업들이 눈독을 들이고 있었고 이로 인해 발전설비 다원화를 요구하는 수많은 로비가 이루어지며 혼전의 양상이 계속되었다. 이에 따라 정부는 창원공장이 착공될 당시 약속했던 발전설비 일원화 정책을 철회하고 정책 노선을 선회하였다.

대기업들의 중복투자를 우려했던 정부는 1977년 경제장관협의회를 거쳐 현대양행은 발전용 보일러, 삼성중공업은 산업용 보일러, 대우중공업은 이와 중복되지 않는 분야로 투자를 유도한다는 방침을 세웠으나 이 방침마저 지켜지지 않게 되었다(매일경제 1995).

이 당시 1조원 규모였던 한국전력의 원자력 발전소 5호기와 6호기 건설 수주전에 국내·외 12개 기업이 뛰어들었는데 발전설비 일원화 조치에 따라 현대양행이 수주해야 했던 이 계약은 미국의 웨스팅하우스와 영국의 GEC가 수주하게 되면서 현대양행에 큰 타격을 입히게 된다. 이어 1978년에는 경제장관협의회를 통해 기존의 일원화 정책이 완전히 무너지며 현대와 대우의 참여가 허용되었고, 같은 해 10월 삼성의 반발로 결국 삼성까지 포함되는 4원화 체제라는 결과를 낳게 되었다.

정부정책이 갈팡질팡 하는 사이 현대양행은 창원공장의 건설을 중단할 수밖에 없게 되었고 1979년 현대중공업과의 강제 통합을 받아들여야 하는 상황에 이르게 되었다. 당시 현대중공업은 현대양행 창원공장이 가지고 있는 부채를 제외한 자산만 인수한 채 11개월 동안 경영활동을 영위하였고 1980년 8월 다시 대우그룹으로 발전설비 일원화가 추진되면서 창원공장은 대우중공업으로 넘어가게 된다. 이마저도 불과 2개월 만에 재 번복되면서 결국 현대양행의 창원공장은 공사화된 한국중공업으로 넘어가게 되었다.

한라그룹의 정인영 회장은 1962년 현대양행의 설립 이래 자동차 부품, 산업용 공작기계, 각종 건설중장비, 초정밀 공작기계, 제철·제강 주요 설비 등 종합기계공업의 발전을 이룩하고 플랜트 산업의 연관 산업인 시멘트/건설, 조선과 해운산업 등을 종합적으로 발전시키며 세계적인 플랜트 메이커로 자리매김하기 위해 노력해 왔다.

현대양행 창원공장은 한라그룹이 세계적인 플랜트 메이커로 도약하기 위해 정인영 회장이 쏟아온 이러한 노력의 총체이며, 이미 한라는 사우디아라비아 지잔 시멘트 공장과 파라잔 담수화 시설, SAFCO 황산공장 건설수주에 성공했다. 비록 군부독재정권의 희생양이 되어 플랜트 산업의 기반을 송두리째 빼앗기기는 하였으나 한라그룹이, 정인영 창업회장이 구축한 플랜트 산업의 토대는 한국중공업을 거쳐 현재 해수담수화 플랜트 건설의 세계 챔피언인 두산중공업에게 생산기반을 제공하였다. 또한 한국의 플랜트 메이커들이 중동 시장에 진출할 수 있는 교두보를 마련하기도

하였으므로 한국 경제발전에 있어 기여도는 높이 평가받아야 할 것이다.

3. 기술자립의 주창자

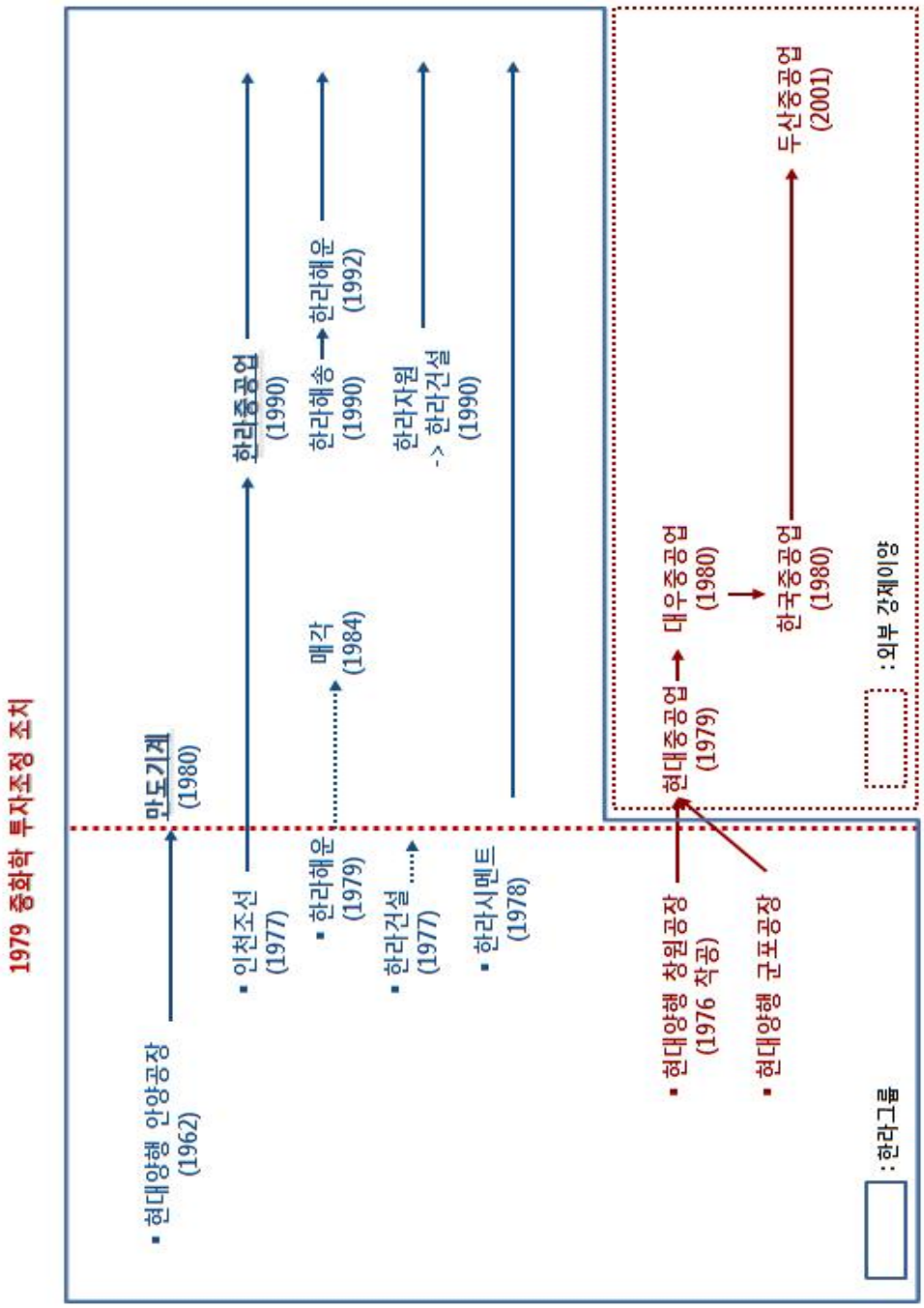
정인영 회장이 개척하고 성장시킨 모든 사업영역을 통틀어 처음부터 기술을 가지고 진출했던 분야는 하나도 없다. 자동차 부품, 건설중장비, 섬유기계, 공작기계, 발전설비, 제철·제강 설비, 압연설비, 시멘트 설비 그 무엇 하나 예외가 없다. 그러나 정인영 회장은 보유기술이 없는 상황에서도 활발하게 선진기술을 도입하고 이를 단시간 안에 완벽하게 습득하여 자체적인 기술개발로 이어감으로써 기술자립을 실현하였다.

한라그룹이 현대양행(주)를 설립하고 중공업 부문의 중점적 성장을 도모하기 시작한 1960년대 후반 우리나라에는 중공업 관련 기술이 전무하다시피 하였다. 이는 가장 먼저 발전이 시작된 자동차 부품 산업의 경우에도 마찬가지였으며 일본과 영국을 기술공여사로 선택해 기술을 제공 받으면서 산업 발전이 시작되었다. 일본으로부터 오일댐퍼와 자동차 전장품 기술을, 영국으로부터 브레이크와 스티어링 시스템에 관한 기술을 이전받으면서 점진적으로 부품 국산화를 이룩해 나갔다. 자동차 산업에서의 기술축적과 자립은 이후 ABS 개발에 이르기까지 선진 기술을 보유한 합작선과의 제휴를 통해 기술을 이전 받고, 이를 바탕으로 제품의 생산을 온전히 국산화 한 후 자체적인 기술개발을 통해 독자기술이나 모델을 개발하는 과정을 통해 이루어졌다. 이와 같은 한라그룹의 기술자립은 비단 자동차 부품 산업에만 국한 된 것이 아닌 전사에 걸쳐 동일한 형태를 취하고 있었다.

건설중장비 및 종합기계 분야에 있어서도 초기 진출 시부터 활발한 기술도입을 통한 기술자립 노력이 이루어졌다. 건설중장비 분야의 경우 1972년 미국의 아메리칸 호이스트 앤 데릭사로부터 기술을 도입하여 국내 최초로 트럭크레인 생산을 시작하였으며 1974년 프랑스 포크레인사와의 기술제휴를 통해 굴삭기를, 미국 피아트사와의 기술제휴 체결을 통해 불도저, 모터 그레이더, 휠로더를 생산하였다. 이와 같은 기술도입과 축적으로 한라그룹은 건설중장비의 본격 국산화 시대를 열었으며, 1975년 지게차의 완전 국산화, 1978년 미국 왑코사와 대형 덤프트럭에 관한 기술제휴 등을 통해 꾸준히 기술자립 노력을 경주하여 1978년 최초로 건설중장비 수출 시대를 열었다.

정인영 창업회장의 대표적 업적인 플랜트 산업 개척의 경우도 이러한 활발한 선진기술 도입 및 축적을 통한 기술자립 노력이 큰 영향을 미쳤다. 우선 미국 GE사로부터 화력·원자력발전용 터빈과 제너레이터 생산을 위한 기술을, Combustion

〈그림 7〉 중화학 투자조정 조치와 한라그룹의 영역 변화



Engineering사로부터 핵반응기 및 관련설비 기술을 제공받았으며 프랑스로부터 수력 발전기 및 수력 터빈 기술을 이전 받아(한라그룹 1997) 발전설비 기술이 전무하던 상태에서 국내 발전설비 업계의 강자로 떠오를 수 있었다. 자동차 부품 산업의 기술이 일본과 영국 기업을 중심으로 이전되었다면 건설중장비 및 종합기계, 발전설비 분야의 기술은 미국과 프랑스 기업을 중심으로 이루어졌다는 특징을 갖는다.

한라그룹은 현대양행 시절 창업 이후 1977년까지 33건의 기술제휴를 체결함으로써 국내 최고의 기술제휴 수준을 견지하였으며, 이는 기술과 인재를 중시하는 정인영 창업회장의 신념에 기반을 두고 있다고 볼 수 있다. 정인영 창업회장의 이러한 기술자립 노력은 글로벌도약기까지 계속되며 자동차 부품산업에서 국내 최초로 전자제어 제동장치(ABS ; Anti-Lock Braking System)를 개발하고 미국 특허를 획득하는 성과를 낳았다(한라그룹 2012). 또한 순수 독자 모델의 전자제어 현가시스템개발에까지 성공하여 장영실상을 수상하면서 기술력을 과시하였다. 정인영 회장의 기술자립 의지와 이를 향한 노력이 있었기에 개척자적 역할을 통한 중공업 부흥과 플랜트 산업의 개척 또한 가능했다고 볼 수 있다. 정인영 창업회장은 특유의 신념과 열정, 수완으로 중공업의 불모지나 다름없었던 우리나라에 중공업 부흥의 역사는 물론 한라그룹 성장의 역사를 만듦으로써 한국의 경제 발전을 견인한 뛰어난 기업인이다.

V. 결 론

한라그룹의 태동기, 창업기, 성장기, 글로벌 도약기 성장이 한국 경제발전에 기여한 바는 다음과 같이 특징지어질 수 있다. 우선 태동기는 창업자인 운곡 정인영 회장이 한국 중공업 입국의 야심찬 청사진을 그린 중공업 입국 구상기였으며, 창업기는 한국의 종합기계공업화 달성기였다. 1980년대 성장기는 한국 자동차 부품 산업 전문화기, 1990년대 글로벌 도약기는 한국 자동차 부품 산업 고도화 및 플랜트 산업의 해외 진출기로 특징지어진다. 전 시기를 통해 나타난 공통적인 사항은 바로 한국 중공업의 성장과 플랜트 산업의 개척이며 이 근간에는 창업회장인 정인영 회장의 강한 신념과 열정이 자리하고 있다. 한라그룹의 창업자인 정인영 회장은 한국 중공업 발전의 선구자이며 최초로 한국 플랜트 산업 토대를 구축하고 세계화했다는 점에서 한국 경제발전에 기여한 바가 매우 크다.

정인영 회장은 1960년대 중공업의 불모지였던 한국에서 자동차 부품 산업과 건설중장비를 중심으로 한 기계공업의 성장을 주도하여 중공업을 발전의 궤도에 올려놓은 장본인이다. 1962년 현대양행(주)를 설립하여 1964년 양식기 제조라는 단순공업

에서 시작해 1969년 자동차 부품 생산에 착수하면서 한라그룹의 한국 중공업 성장 견인은 시작되었다. 안양공장을 중심으로 이루어지던 자동차 부품산업은 1972년 전 장품과 경차 부품의 완전 국산화를 달성하였으며 1977년에는 300여 종의 부품을 생산하며 국내 최대 자동차 부품공장으로 성장하였다. 1980년 현대양행(주) 안양공장이 만도기계로 거듭난 후 1985년과 1986년 평택과 경주공장을 건립하며 '1부품1공장' 시대를 열어 산업의 전문화를 달성하였다. 이러한 한라그룹의 노력은 1990년대에도 계속되어 1990년 문막공장, 1994년 아산공장과 익산공장을 완공해 부품별 전문생산체제를 완성하고 산업의 고도화를 추진하며 한국 자동차 부품산업의 위상을 한 단계 끌어올렸다.

한라그룹이 창업기 한국 종합기계공업화를 달성하는 데 공헌하였다는 것은 비단 자동차 부품 산업의 성장만으로는 설명될 수 없다. 한라그룹은 현대양행(주) 군포공장을 중심으로 1970년 주물공장을 시작으로 1977년까지 기계, 주조, 중기계, 경기계, 단조공장까지 갖추어 종합기계공장을 완성하였다. 이 종합기계공장에서는 건설중장비를 비롯한 각종 초정밀기계, 발전설비, 제철·제강 주요설비까지 제작이 가능하여 한라그룹을 종합기계공업기업으로 도약할 수 있게 하였으며 당시 미비한 수준이었던 한국 기계공업의 성장을 견인하는 역할을 하였다. 또한 종합기계공업으로서의 면모는 한라그룹이 플랜트 산업에 진출할 수 있는 기반기술을 제공했다는 데에서도 의미를 갖는다.

한라그룹은 정밀기계, 발전설비, 제철·제강 주요설비를 제작할 수 있는 종합기계공업기업이었으며, 플랜트 관련 산업인 시멘트, 조선/해운, 건설업을 꾸준히 육성하며 경험을 축적해 왔기 때문에 플랜트 산업의 초기 진출이 가능했다. 이러한 한라그룹의 역량과 노력은 1977년 사우디아라비아 지잔 시멘트 공장 건설과 파라잔 해수담수화 시설, SAFCO 황산공장 건설 수주로 증명되었다. 2009년 기준 7,000억 달러 규모이며 2015년 1조 달러를 넘어설 것으로 예상되는 세계 플랜트 시장에 1970년대에 한국 기업으로서 첫 턴키베이스 공사를 수주했다는 것은 괄목한 만한 점이다. 특히 이 시기 한라그룹의 플랜트 수출은 최대 규모의 플랜트 시장인 중동 지역으로 이루어졌다는 점, 현재 한국 기업들이 세계 1위를 차지하고 있는 담수화 플랜트 공사였으며 성공적으로 완공했다는 점 등에서 한국 플랜트 산업의 선구자로서 중동시장 진출의 초석을 다졌다는 데 큰 의의를 가진다. 중화학 투자조정 조치 이후 창원공장의 이양으로 플랜트 산업 기반을 상실한 이후에도 한라그룹은 인천조선과 한라중공업을 통한 중공업 재건작업에 매진하여 1994년 사우디아라비아 비샤 시멘트 공장과 말레이시아 NSCI 시멘트 공장을 턴키베이스로 수주하면서 플랜트 산업에서의 재기의 노력을 펼쳐보였다.

정인영 회장은 열정과 도전정신, 미래를 내다보는 혜안, 뛰어난 외국어 실력과 글로벌 마인드로 한라 그룹을 일으킴과 동시에 우리나라 중공업의 역사를 일으켰다. 또한 창원공장 건설로 글로벌 기업으로 도약하려는 찰나 중공업 투자조정 조치와 군사정권의 등장으로 모든 것을 바쳐 이룬 사업체를 강제이양하고도 다시 일어섰다. 새로운 시작으로 맞이한 성장기가 마무리 되는 1989년, 한라그룹은 당당히 재계 26위에 오르는 기염을 토했고 정인영 회장은 1989년 쓰러져 병마와 싸우면서도 그룹의 재건을 위한 노력을 게을리 하지 않은 결과 1991년 금탑산업훈장을 수상했다. 1996년 한라그룹은 드디어 재계 12위에 오르는 위업을 달성했다.

한라그룹은 자동차 부품, 건설, 유통/항만의 사업부를 중심으로 사업활동을 영위하고 있으며 2011년 말 현재 7조 1,200억 원의 매출을 달성하였다. 이는 한라그룹이 외환위기 이후 한라건설을 제외한 18개 주요 계열사를 전부 매각하며 사실 상 그룹의 해체위기를 맞았던 상황을 고려하면 상당한 성과라고 볼 수 있다. 정인영 창업회장 사후 정몽원 회장이 절치부심하며 노력한 끝에 2008년 만도를 되찾고, 같은 해 한라스택폴, 만도 헬라 일렉트로닉스를 설립하며 자동차 부품 사업에 힘을 싣고 세계적인 자동차 부품기업으로 도약하기 위한 노력을 경주한 결과다. 이를 통해 한라는 자동차 부품 산업에서 트랜스미션, 캐리어, 백킹플레이트, 스피드 센서뿐만 아니라 ABS, 첨단 전자제어 현가장치, ECS, SPAS, ACC 등의 첨단 안전장치에 이르기까지 자동차 부품 산업의 다양한 분야에서 글로벌 도약을 도모할 수 있는 계기를 마련하였다. 창립 50주년을 맞는 2012년에는 브라질에 연산 50만대 규모의 ABS 생산 공장을 준공하여 현대자동차와 GM에 ABS를 본격 공급하며 자동차 부품사업의 글로벌 성장에 박차를 가하고 있다. 한라그룹은 창립 50주년을 맞이하여 다양한 분야의 연구개발과 조직개편으로 다시 한 번 도약을 준비하고 있다.

이과 같은 한라그룹의 역사와 한국 경제발전에 대한 공헌은 정인영 창업회장이 글로벌 역량을 구비한 지도자로서 끊임없는 열정과 강인한 신념으로 '중공업 입국' 의 꿈을 꾸었기에 가능한 일이었다고 할 수 있다.

참고문헌

김만술 외 7인, 2011, 한라그룹 창업회장 운곡 정인영의 기업가 정신, 한라대학교.
이진면 외, 1995, "한·일 경제의 산업성장과 생산구조변화의 요인분석", 종합연구개발기구 세미나.
정인영, 2007, 「재계의 부도옹」, 한국경제신문.
한국중공업, 1995, 「한중발전사」, 서울, 동아출판사.
한라그룹, 1997,「한라그룹 35년사」, 미출간 편집자료.
한라그룹, 2012,「한라그룹 50년사」, 미출간 편집자료.
매일경제, 1995, "다큐멘터리 財界 50년(33)-중화학 투자조정", 11월 22일 15면.
한겨레신문, 1990, "한국·한진·삼성중공업'흑자원년'기대로 활기", 10월 30일 5면.
강경호, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 1월 21일.
김종문, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 3월 8일.
신영주, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 1월 26일.
오원석, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 6월 15일.
이성복, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 1월 28일.
이종용, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 6월 17일.
임형택, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 8월 24일.
지경택, 2011, 한라그룹 50년사 인터뷰자료, 서울, 시그마타워, 6월 21일.

Contribution of Chairman In-Yung Chung of Halla Group to Korean Economic Development

Young-Ryeol Park*

Abstract

This research analyzes the entrepreneurial accomplishment of Halla Group founder, Ungok In-Yung Chung, whom attained company growth and patriotic services through heavy industry business that contributed to the development of Korean economy. The role of heavy industry on the development of Korean economy is scrutinized along with contributive manifestation of Halla Group and the founding chairman In-Yung Chung's entrepreneurial activities on economic growth. This research specifically categorizes the Halla Group's growth period into embryonic(1942~1961), establishment (1062~1979), growth(1980~1989), global take-off(1990~1996) one delving into Chairman In-Yung Chung's contributions to the Korean economic developments in each period.

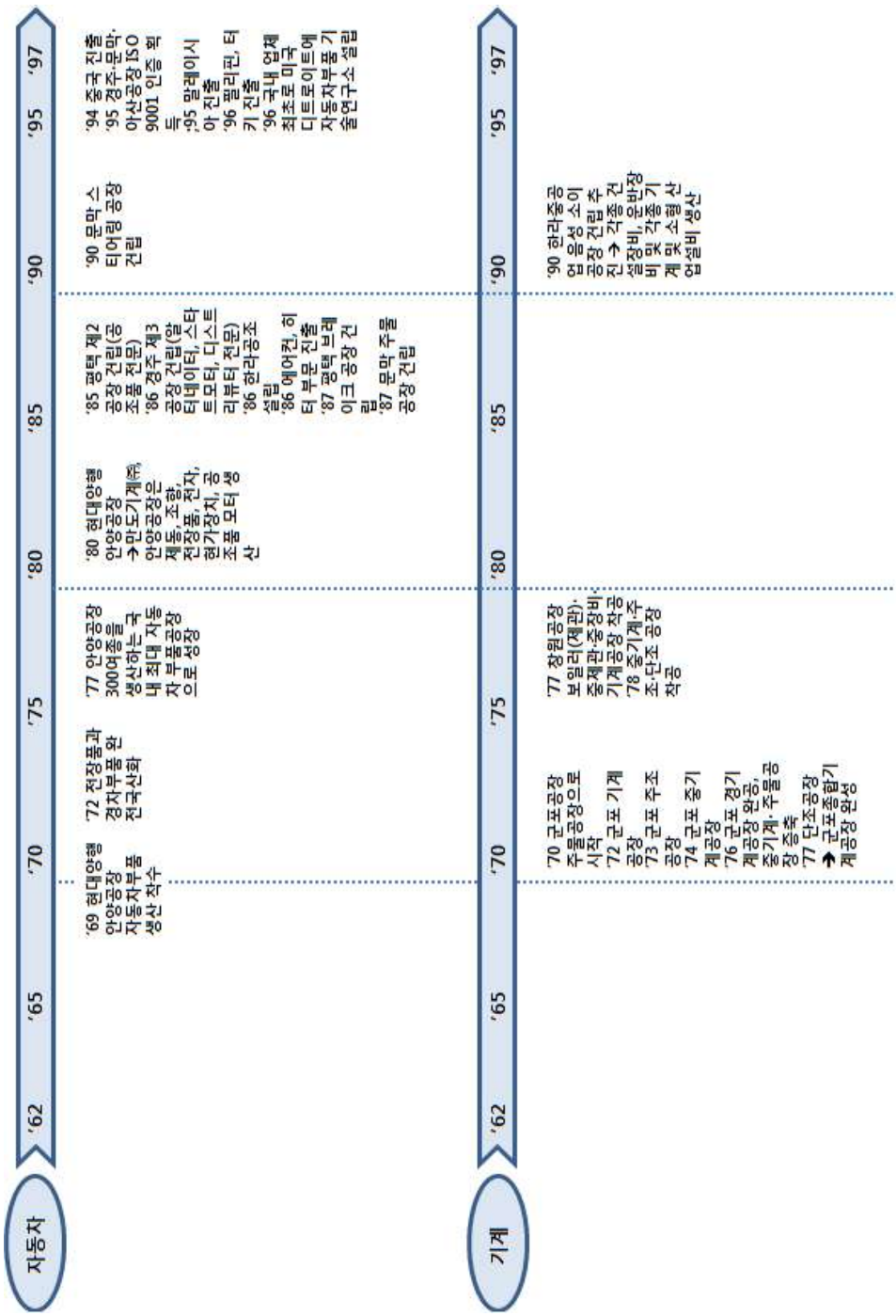
Halla Group's periodic contribution in particular to the Korean economic development is characterized as follows. In embryonic period, founding Chairman In-Yung Chung concretely conceptualized the launching the heavy industry business. During establishment period Chairman Chung synthesized Korean mechanical industry. Growth period professionalized Korea auto part industry. Global take-off period sophisticated Korean automobile industry and internationalized into plant industry.

The founding Chairman of Halla Group, In-Young Chung, pioneered to contribute in particular to the growth of the Korean heavy industry. Chairman Chung is the first Korean entrepreneur to establish plant industry and globalize with an emphasis on technological independence attaining the Korean economic development.

〈Key Words〉 Halla Group, Development of Heavy Industry, Contribution to Korean Economic Development, Chairman In-Yung Chung.

* Professor, School of Business, Yonsei University.

부록 〈1-1〉 한라그룹의 주요산업별 성장역사



〈부록 1-2〉 한라그룹의 주요 산업별 성장역사(계속)

