

한·미·일에 있어서 자동차산업과 부품산업간 협력관계의 특징 비교

김영인

계명대 경영학부 경영학전공 교수
(yikim@kmu.ac.kr)

박노광

계명대 산업경영연구소 연구위원, 경제학박사
(ribes@kmu.ac.kr)

정창선

계명대 산업경영연구소 연구원,
계명대 대학원 경영학과 박사과정
(j08@kmu.ac.kr)

.....

우리나라에서는 자동차산업이 국민경제에서 차지하는 비중이 상당히 클 뿐만 아니라, 자동차의 조립을 위해서는 많은 자동차부품 생산기업에서 생산한 부품의 장착과 조립에 의해 자동차의 생산이 가능하기 때문에, 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 협력관계는 매우 중요하다. 따라서, 본 연구는 우리나라의 자동차산업에서 완성차기업과 자동차부품 생산기업 간의 협력관계의 유형을 파악하여, 미국과 일본에서의 협력관계의 유형과 차이가 있는가를 살펴보고자 하였다. 이를 위해, 이론적 연구와 함께, 완성차기업 3사의 실무책임자를 대상으로 설문지를 배부하고 자동차부품 생산기업 133개 업체에 대하여 응답하게 하여, 군집분석·요인분석·분산분석 등의 방법을 PC SAS 6.12를 이용하여 분석하였다. 그 결과, 협력관계의 유형으로서는 통제형이 가장 많은 것으로 나타났다. 또한, 추가적인 분석에 의하면, 완성차기업에 따라 협력관계의 성과로서의 가격에 대한 인식과 정보에 대한 인식이 완성차기업에 따라 다른 것으로 나타났다.

.....

1. 서 론

세계 자동차산업은 1990년대 들면서부터 급격한 구조변동을 겪고 있다. 가격 및 품질경쟁력의 확보를 위해 치열히 경쟁하는 한편, 신시장 개척과 신기술개발의 막대한 비용 및 위험의 분담을 위해 경쟁관계에 있는 기업들간에 전략적 제휴를 추진하고 있으며, 나아가 다임러 크라이슬러의 경우에서 볼 수 있는 것처럼 엄청난 규모의 인수·합병도 이루어지고 있다. 이러한 선진국의 자동차 대기업들의 경쟁력 강화 노력 이외에, 개발도상국들은 자동차산업

의 국민경제적 중요성을 고려하여 선진기업의 유치를 통한 부품 국산화를 제고와 자동차산업의 육성 등을 도모하고 있다. 우리나라와 같은 자동차 중진국의 입장에서 볼 때, 선진국 대기업들간의 기술개발을 둘러싼 경쟁과 협력은 기술력 확보에 장벽이 될 수 있으며, 개발도상국의 자동차산업 육성 역시 향후 경쟁의 대상이 될 것으로 예상된다.

이와 같은 세계 자동차산업의 급격한 구조변화 속에서 우리나라 자동차산업의 생존 내지 발전전략을 모색하는 것은 매우 중요하다고 하겠다. 일반적으로 자동차산업은 전후방 연관효과가 큰 산업으로 생산·자재부문, 판매·정비부문, 보험 및 금융부

문 등의 관련부문, 운수 등의 이용부문 등 광범위한 관련산업을 가지고 있으며(한국자동차공업협동조합, 1999: 7), 특히 우리나라에 있어서 자동차산업이 차지하는 비중은 매우 크다. 1997년 현재 제조업 전체에서 자동차산업이 차지하는 비중은 종업원수로 보면 8.30%, 생산액으로 보면 10.16%, 부가가치로 보면 9.82%를 차지하고 있고, 완성차가 수출액에서 차지하는 비중은 전산업의 7.83%에 이르고 있기 때문이다. 또한, 자동차산업의 경쟁력에 있어서 부품이 차지하는 비중은 매우 큰데, 국산부품은 가격과 품질에서 국제경쟁력을 지닌 것으로 평가받고 있으며, 1998년말 한국자동차의 부품국산화율은 수출전력차종인 소형차의 경우 99%대를 기록하고 있는 등 부품산업은 자동차산업의 성장에 큰 기여를 한 것으로 평가되고 있다. 따라서, 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계를 향상시키는 것은 절실한 과제라고 하겠다.

돌이켜보면, 5·16혁명정부의 경제부흥정책의 실시 이래 한국의 자동차산업은 빠른 속도로 성장하였다. 1962년 닛산 '블루버드' 승용차의 분해품 조립공업을 시발점으로, 1975년에는 국산고유모델인 '포니'를 개발하였으며, 경제성장과 더불어 개막된 자동차시대에 따른 내수시장의 호황과 수출시장 확보에 진력함에 따라, 국내 자동차산업은 기간산업으로 성장하는 한편 수출전력산업으로도 자리를 굳혀, 현재 세계 자동차 생산 제7위의 자리를 차지하게 되었다. 이러한 자동차산업의 성장 및 중화학공업 육성정책에 따라 부품산업도 발전하게 되었다. 1962년에 제정·선포한 '자동차공업보호법'에 따라 정부가 강력한 부품국산화정책을 수립하고 업계로 하여금 자본과 기술을 도입하여 국산화율을 높이도록 함에 따라 자동차부품공업도 활기를 찾기 시작하였다. 또한, 조립공장과 부품공업을 분리하여 육

성하면서 상호계열화체제를 형성하도록 장기 자동차공업진흥계획을 추진한 정부의 정책에 따라 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 계열화는 1979년에 와서는 매우 활발하게 전개되었다.

그러나, 1981년 2월 28일 자동차공업합리화 조치로 부품공업은 가장 큰 타격을 받게 되었다. 뿐만 아니라, 1991년 이후 완성차기업이 세계화를 지향할 때 자동차부품 생산기업들은 주로 내수시장에 머물러 있어야 했으며, 또한 자동차부품 생산기업 사이에도 규모의 차이가 확대되는 추세에 있어 큰 문제가 되고 있다. 특히, 1997년의 IMF 이후 국내 자동차업계는 구조조정의 몸살을 심각하게 앓고 있으며, 이에 따라 자동차업계와 수직적 전속관계를 맺고 있는 자동차부품 생산업체도 자동차업계와 함께 동반위기를 맞고 있다. 불황으로 인한 매출 감소와 자금난 등으로 인해, 업체수는 1997년 1,339개에서 1998년에 1,166개사로 12.9%가 줄어들었다. 이 과정에서 독자생존이 어려운 일부 기업은 외국기업과 제휴를 맺었으며, 일부는 외국기업에 매각되기도 하였다. 왜냐하면, 국내 부품생산기업의 품질수준에 눈독을 들이는 외국기업들이 늘고 있으며, 특히 GM 등 일부업체는 공개적으로 국내 부품생산업체에 관심을 보이고 있기 때문이다. 그리하여, 1999년 10월말 현재 부품생산기업 40개사가 외자를 유치하였는데, 이 중 14개 업체는 외국기업에 지분 전체를 넘겨줬다. 또 외국인 평균지분율은 1997년 59.19%에서 1999년에는 77.5%로 증가해 부품생산업체의 외국업체화가 가속화되는 것으로 나타났는데, 특히 이들 업체들 대부분이 우량한 부품생산기업으로 나타났다. 특히 만도기계·한라일렉트로닉스·한라공조·대우기전·신성패커드·코리아 도어시스템·텔코·성우·대성전기공업 등 주요 국내 자동차부품 생산기업들이

대부분 외국기업에 인수되었으며, 서진산업이나 삼익공업 등의 경우는 외국기업과 합작하면서 제2의 변신을 거듭하고 있다.

국내 부품생산업체의 입장에서 볼 때, 단기적으로는 경영의 투명성, 선진기술의 유입, 풍부한 자금의 유입, 수출의 증가, 시장의 확대, 경영실적의 호전 등 긍정적인 효과를 얻기 위해서 외자유치 등을 통한 구조조정이 긍정적일 수도 있다. 그러나, 문제는 이러한 구조조정과정에서 우량 부품생산기업들이 혈값에 매각되거나 경영권의 안정성을 상실하고 있어, 자칫 한국이 부품생산기지가 되는 것이 아니냐는 우려의 목소리도 나오고 있다. 또한, 이미 일부 품목은 외국계 회사가 독점체제를 갖추고 있으므로 국산자동차에 국내산 외제 핵심부품을 사용하는 일이 벌어지게 되어, 우려를 더해주고 있다. 결국 장기적으로 볼 때, 외자유치 등을 통한 구조조정은 부품단가의 상승 등 자동차산업 발전의 악재로 부상할 가능성도 있으며, 외자유치에 성공하여 국제경쟁력을 갖춘 세계적인 부품공급기지로 탈바꿈하는 대형 자동차부품 생산기업과 점점 경쟁력을 잃어 가는 중소 자동차부품 생산기업간에 양극화 현상이 심화될 것이 우려된다.

따라서, 자동차산업의 경우에도 이미 1차 구조조정을 하고 있고, 또 앞으로도 구조조정을 해나가야 하는 입장이므로, 구조조정을 어떻게 하는가에 따라 국민경제, 특히 그 중에서도 자동차 부품산업에 매우 큰 영향을 미치게 될 것이다. 이러한 인식하에, 본 연구에서는 자동차산업의 구조조정과 자동차 부품산업의 기술력 향상을 통한 국제경쟁력을 키우기 위해, 자동차산업의 선발주자인 미국 및 일본의 자동차산업 및 부품산업간의 협력관계의 특징을 살펴보고 우리나라 자동차산업과 부품산업간의 협력관계를 향상시킴으로써 양자간의 건전하고 바

람직한 성장을 위한 시사점을 얻고자 한다. 이를 위하여, 본 연구에서는 첫째, 한·미·일의 3개국에 있어 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형을 찾아보고, 둘째, 미·일에 있어서의 협력관계의 유형과 우리나라에 있어서의 협력관계의 유형에 차이가 있는가를 살펴보고, 셋째, 완성차기업에 따라 협력관계의 성과에 대한 인식이 다른가를 분석하고, 마지막으로, 이러한 협력관계의 성과를 설명하는 요인이 완성차기업에 따라 차이가 있는가를 분석하고자 한다.

본 연구의 방법과 내용은 다음과 같다. 첫째로, 연구방법으로는 문헌조사를 통하여 자동차산업 및 자동차 부품산업에 관련된 국내외 각종문헌을 참고하여 분석하고, 설문지조사방법으로 완성차기업을 대상으로 설문지를 배부·수집하여 분석한다. 둘째로, 본 논문의 내용은 다음과 같다. 제1장에서는 본 연구의 필요성 내지 의의, 연구목적, 연구방법 및 연구범위를 제시하고, 제2장에서는 한·미·일의 자동차산업과 자동차 부품산업간의 협력관계의 유형 내지 특징에 관련한 국내외 선행연구들을 살펴보고, 협력관계의 특징 비교를 위한 기준을 마련하기 위해 본 연구의 관점을 제시한다. 제3장에서는 우리나라 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형 파악 등을 위한 가설을 설정하고 이를 검증하며, 제4장에서는 논의와 시사점에 대하여 살펴보고, 제5장에서는 본 논문의 결론부문으로서 연구결과를 요약한다.

II. 선행연구와 본 연구의 관점

2.1 선행연구

완성차기업과 자동차부품 생산기업간 관계의 유형은 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 성과에 영향을 미치기 때문에, 이러한 관계유형에 대한 연구가 주로 경제학의 관점에서 이루어져 왔다. 먼저, 자본의 성격에 따라 구분하고자 하는 연구가 있는데, 이에 의하면, 완성차기업과 자동차부품 생산기업간 관계의 유형은 완성차기업의 자본계열사, 재벌계 대기업, 비재벌계 대기업, 독립계 중소기업 등으로 구분된다. 둘째로, 거래유형에 따라 구분하고자 하는 연구가 있으며, 하청의존도가 75% 이상인 전속형, 하청의존도가 50-75%인 준전속형, 하청의존도가 50% 미만인 기업을 다시 구분한 모기업 분산형과 기타형 등으로 구분한다. 그러나, 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력기업관계에 관한 선행연구들은 협력관계를 대체로 2가지로 유형화하고 있다. 즉, 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 관계를 갈등·대립적 구조로 파악하는 것이 한 유형이고, 양자간의 관계를 협력적 구조로 파악하는 것이 또 다른 한 유형이다.

셋째로, 姜鍾烈(1996)은 협력기업관계를 파악하는 틀 즉, 협력기업관계의 유형에 관한 몇 가지 선행연구들을 정리한 바 있다. <표 1>에서 보는 것처럼, 먼저 R. Shapiro는 완성차기업이 자동차부품 생산기업에 대해 어떠한 태도와 행동양식을 보이는가에 따라 협력기업관계의 유형을 적대적(adversarial) 관계와 공동생산자(co-maker) 관계로 나누고 있으며, Helper는 완성차기업과 자동차부품 생산기업 사이에 교류되는 정보의 흐름(information flow)과 자동차부품 생산기업의 계속거래에 대한 확신(commiment) 정도에 따라 퇴출(exit)시스템과 협력(voice)시스템으로 나누고 있으며, Nishiguchi는 영국기업과 일본기업들의 협력기업관계에 대한 철학과 문제해결방식의 차이에 따라 협력관계를 협상지향적(bargaining oriented) 관계와 문제해결지향적(problem-solving oriented) 관계로 분류하고 있다. 이처럼, Shapiro가 분류한 적대관계, Helper가 분류한 퇴출시스템 및 Nishiguchi가 분류한 협상지향적 관계가 대체로 전통적인 구미 기업들의 협력기업관계에서 보여지는 반면, Shapiro가 분류한 공동생산자 관계, Helper가 분류한 협력시스템 및 Nishiguchi가 분류한 문제해결지향적 관계는 대체로 일본기업들의 협력기업관계에서 볼 수 있는 것이라는데 착안하여, 姜鍾烈(1996: 3-4)은 구미기업

<표 1> 협력기업관계의 유형 분류

연구자	갈등·대립적 구조	협력적 구조
Shapiro	적대기업(adversarial mode)	공동생산자 관계(co-maker)
Helper	퇴출시스템(exit system)	협력시스템(voice system)
Nishiguchi	협상지향적 관계 (bargaining oriented)	문제해결지향적 관계 (problem-solving oriented)
姜鍾烈	갈등·대립적 관계	협력적 관계

자료 : 강종렬, 1996: 3.

〈표 2〉 협력기업관계 유형의 특징

	갈등·대립적 관계	협력적 관계
부품업체 이용목적	저임금 이용	우수한 기술 이용
부품업체 이용입장	경기변동의 완충장치	조립기업 생산시스템의 일부
관계의 기간	단기적 관계	장기적 관계
관계의 철학	착취적 관계	공생적 관계
관계의 자세	적대적 관계	협력적 관계
게임의 원칙	'I-win-you-lose 원칙'	'win-win' 원칙
관계의 지향성	협상지향적	문제해결지향적

자료 : 강종렬, 1996: 4.

〈표 3〉 미·일의 유형 대응 및 구성비 비교

	구조형	소원형	전자식 통제형	전자식 통합형	상호적응형
미국 표본	26.4%	6.4%	5.7%	50.0%	11.4%
일본 표본	17.3%	9.8%	12.1%	46.6%	14.3%

자료 : Bensaou & Venkatraman, 1992: 31.

들의 협력기업관계를 갈등·대립적 관계라고 부르고, 일본기업들의 협력기업관계를 협력적 관계라 부르고 있다. 갈등·대립적 관계란 완성차기업이 자동차부품 생산기업을 지원·육성하려는 의사가 없이 단순히 자동차부품 생산기업의 저임금을 이용하려는 관계이며, 또한 경기변동의 완충장치로 활용하고자 하는 관계이다. 이 경우, 완성차기업과 자동차부품 생산기업은 부품가격을 사이에 두고 치열하게 대립한다. 반면에 협력관계는 자동차부품 생산기업을 동반자적 관계로 파악하며, 자동차부품 생산기업을 지원·육성시켜 궁극적으로 자동차부품 생산기업의 향상된 기술을 이용하고자 하는 관계이므로, 자동차부품 생산기업을 완성차기업 제품의 부품을 제조하는 완성차기업 생산시스템의 일원으로 간주하여 기술수준 향상을 위한 제반 지원을 아끼지 않는 관계이다. 이러한 관계를 정리해보면 〈표 2〉와 같으며, 강종렬(1996)은 부품조달체계상의 특징에 대해서도 논의

한 바 있다.

넷째로, 홍장표(1993, 1995)는 하청계열화의 관점에서 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 관계를 논의하고 있으며, 다섯째로, 김승범·김진(1998: 64-85)은 우리나라의 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 관계 유형에 대한 논의를 거래유형·구조·협력관계·부품업체 지원·부품업체 참여·거래관행 등의 관점에서 진행하였다.

한편, 이상에서 보는 연구와는 전혀 다른 시각에서 이루어진 연구로서는 Bensaou & Venkatraman(1992: 31)의 연구를 들 수 있다. 이들은 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 관계에 관한 대표적인 연구자로서, 미국 및 일본 자동차산업에서의 조립-자동차부품 생산기업간의 관계에 대하여 미국에서 수집한 140개의 구매자-공급자 관계와, 일본에서 수집한 307개의 구매자-공급자 관계 등 총 447개의 구매자-공급자 관계를 대상으로 연구한 결과, 〈표

〈표 4〉 한·미·일의 유형 대응 및 구성비 비교

미국과 일본			한 국	
유 형	미국의 구성비	일본의 구성비	유 형	구성비
전자식통합형(electronic integration)	50.0%	46.6%	통합형	35.2%
전자식 통제형(electronic control)	5.7%	12.1%	통제형	9.3%
상호적응형(mutual adjustment)	11.4%	14.3%		
소원(疏遠)형(remote)	6.4%	9.8%	독립형	31.5%
구조형(structural)	26.4%	17.3%	협동형	24.1%
합 계	100.0%	100.0%	합계	100.0%

자료 : 민경휘, 1994: 203.

3)에서의와 같이, 전자식 통합형(electronic integration), 전자식 통제형(electronic control), 상호적응형(mutual adjustment), 소원형(remote) 및 구조형(structural) 등의 5가지로 유형화하였으며, 그 중에서 미국과 일본의 가장 일반적인 협력관계유형은 전자식 통합형이라고 주장하였다.

민경휘(1994)는 Bensaou & Venkatraman (1992)이 미·일 자동차산업에서의 조립-자동차 부품 생산기업간의 관계를 유형화하는 데 사용한 접근법을 사용하여 우리나라 자동차산업에서의 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 관계를 유형화하는 연구를 수행하여, 〈표 4〉에서 보는 것처럼, 그 유형을 통합형, 통제형, 독립형 및 협동형의 4가지로 나누었다. 그리고, 우리나라의 가장 일반적인 협력관계유형은 통합형이라고 주장하였으며, 또한 협력관계의 유형별 성과에 대해서도 논의하고 있다.

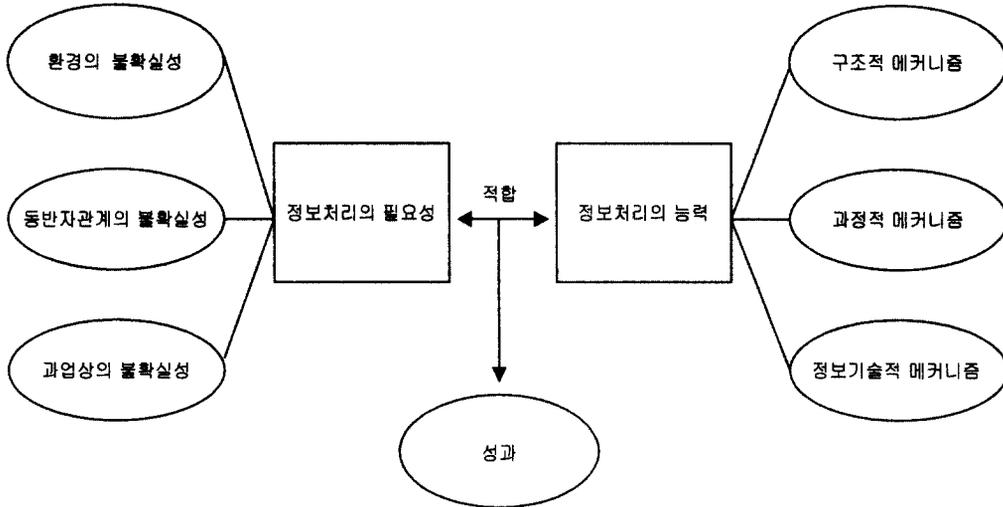
2.2 본 연구의 관점

이상에서 보는 바와 같은 선행연구의 결과를 여러 가지로 검토한 결과, 우리나라의 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형을 미국과 일

본에서의 협력관계의 유형과 비교하는 실증연구를 위해서는 Bensaou & Venkatraman(1992)의 연구가 가장 적합하다고 판단하였다. Bensaou & Venkatraman(1992)은 완성차기업과 자동차부품 생산기업간 협력관계에 관한 연구를 조직간관계(interorganizational relationships)로 파악하고, 거래비용경제학 내지 거래비용이론, 조직이론 및 정치경제학의 3가지 이론적 관점과 조직형태론적 접근방법(configurational approach)을 원용하여 연구를 하였다. 민경휘(1994)는 Bensaou & Venkatraman(1992)의 연구방법을 따라 우리나라 자동차산업에 있어서의 협력관계의 유형분류를 시도하고, 그 결과를 미·일의 유형과 비교한 바 있다. 따라서, 본 연구도 이러한 관점에서 연구를 진행하는 것이 타당하다고 생각하여, 이러한 절차를 따라 연구를 진행하였는데, 구체적인 내용은 다음과 같다.

조직간관계를 연구하는 접근방법은 상당히 다양하지만, 본 연구에서는 정보처리관점(information-processing view)에 입각하고자 하며, 특히 정보처리의 필요성이 정보처리능력과 부합되어야 한다는 관점(Galbraith, 1973, 1977)은 완성차기업과

〈그림 1〉 본 연구를 위한 개념적 모형



자료원 : Bensaou & Venkatraman, 1992의 12쪽을 발췌한 것임.

자동차부품 생산기업간 협력관계의 연구에 유용하게 쓰일 수 있는데, 개략적인 내용을 요약하면 〈그림 1〉과 같다.

먼저, 정보처리의 필요성은 불확실성으로부터 나오는데, 불확실성은 앞의 세 가지 이론적 관점으로부터 환경의 불확실성, 동반자관계의 불확실성, 과업상의 불확실성 등의 세 가지로 나눌 수 있다. 먼저, 환경의 불확실성은 환경의 잠재역량(Starbuck, 1976; Aldrich, 1979), 환경의 복잡성(Child, 1972), 환경의 동태성(Jurkovich, 1974; Pfeffer and Salancik, 1978; Williamson, 1985) 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있으며, 동반자관계의 불확실성은 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 자산전용성(Anderson, 1985; Heide and John, 1990), 상호신뢰(Axelrod, 1984; Reve and Stern, 1976) 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있다. 그리고, 과업상의 불확실성은 과업의 분석가능성(Thompson, 1967), 과업의 다양성(Pugh et al.,

1969; Van de Ven et al., 1976), 과업의 상호의존성(Thompson, 1967; Van de Ven et al., 1976) 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있다.

또한, 정보처리능력은 조정메커니즘으로부터 나오는데, 조정메커니즘은 구조적 메커니즘, 과정 메커니즘, 정보기술적 메커니즘 등의 세 가지로 나눌 수 있다. 먼저, 구조적 메커니즘(Daft and Lengel, 1986)은 커뮤니케이션 채널의 다양성, 정보교환의 빈도, 정보교환의 공식화(통제/조정) 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있으며, 과정 메커니즘은 동반자의식, 갈등해소(Gaski, 1984; Lusch, 1976), 협동(Robicheaux and El-Ansary, 1976; Harry and McGreth, 1988) 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있다. 그리고, 정보기술적 메커니즘은 정보기술 사용의 범위, 전자자료교환 사용의 강도 등의 두 가지 측면에서 파악할 수 있다.

III. 가설설정과 실증연구

3.1 가설설정

주지하는 바와 같이, 자동차산업의 분업구조는 <표 5>에서 보는 바와 같이, 크게 미국형과 일본형으로 대비하는 것이 일반적이다. 그러나, Bensaou & Venkatraman(1992)은 미국과 일본 자동차산업에서의 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계를, 정보처리관점에 입각하여 전자식 통합형(electronic integration), 전자식 통제형(electronic control), 소원형(remote), 상호적응형(mutual adjustment) 및 구조형(structural) 등의 5가지로 나누었다는 것을 설명하였다. Bensaou & Venkatraman(1992)의 연구 결과, 미국과 일본의 자동차산업에서의 분업구조상의 차이는 많이 줄어들면서 양국의 분업구조는 상당히 근접하고 있으며, 전자식 통합형이 주된 유형이라는 것을 밝혀낸 바 있다. 이하에서는 이와 같은 구분에 근거해서 우리나라 자동차산업의 하청분업구조의 특징을 살펴보고자 한다.

일반적으로, 우리나라 자동차산업의 분업구조는 미국형보다 일본형에 가까운 것으로 알려져 왔다. 민경휘(1994)는 Bensaou & Venkatraman(1992)의

접근방법을 사용하여 우리나라 자동차산업에서의 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 관계를 유형화하는 연구를 수행하여, 그 유형을 통합형, 통제형, 독립형 및 협동형의 4가지로 나누었으며, 주된 유형은 통합형이라는 것을 밝혀내었다. 따라서, Bensaou & Venkatraman(1992)의 연구와 민경휘(1994)의 연구의 결과를 종합하여 보면, 한·미·일 자동차산업에서의 주된 협력관계 유형은 통합형이라고 말할 수도 있다. 그러나, 민경휘(1994)의 연구결과를 그대로 받아들이기에는 다음과 같은 점에서 문제가 있다.

먼저, 자동차부품 생산기업을 계층별로 분할관리하는 일본과는 달리 우리나라에서는 주요 기능부품에 들어가는 자동차부품 생산기업의 상당수가 1차 하청기업으로 되어 있다. 이러한 차이가 존재하게 된 이유는 여러 가지 측면에서 찾을 수 있으나 무엇보다도 생산체제와 계열과 전략의 차이에 기인하는 바가 크다. 일본에서는 유니트 발주를 통해 자동차부품 생산기업의 대형화와 소수정예화가 추진되었으며, 다품종 소량생산체제에 적합하도록 중층구조 즉, 계층별 분할관리방식을 채택하여, 유연한 계열화조직을 만들었다. 이에 비해, 우리나라의 완성차기업은 해외의 모델과 기술에 의존하여 제품개발을 하였고, 대량생산체제를 채택하였다. 그 결

<표 5> 미국과 일본 자동차산업의 분업구조

구 분	미 국 형	일 본 형
외주비율	40%	80%
거래형태	경쟁 입찰거래	장기간 계속거래
계열관계	약함(부품업체의 자율성)	강함(부품업체의 의존성)
분업구조	단층적 구조	중층적 피라밋구조
생산방식	소품종 대량생산	다품종 소량생산

자료 : 한국자동차공업협동조합, 「자동차공업편람」.

〈표 6〉 한국 자동차 3사의 업체별 경영실적

(단위 : 억원)

항 목	현 대		대 우		기 아	
	'97년	'98년	'97년	'98년	'97년	'98년
매출액	116,620	86,980	57,977	51,191	63,815	45,107
영업이익	8,124	3,671	6,368	9,806	1,670	-19,980
경상이익	466	-432	2,512	176	-2,619	-34,116
당기순이익	465	-332	2,512	176	-3,829	-66,496

자료 : 한국자동차공업협회, 1999: 16.

과, 1차 하청기업을 계속해서 늘린 통합관리가 채택되었으며, 경직적인 계열화조직을 나타나게 되었다. 이처럼 우리나라 자동차산업에서의 하청분업구조의 특징은 생산방식에서는 소품종대량생산, 기술면에서는 완성차기업이 자동차부품 생산기업을 통합관리하는 데에서 비롯되었다. 따라서, 미국형이라고 불리는 소품종 대량생산방식에 일본형의 수직적 하청계열화가 접목되어, 독특한 하청분업구조가 성립되어 있다. 즉, 하청계열단계가 상대적으로 짧으며, 완성차기업은 자동차부품 생산기업을 전층적으로 통합관리하는 측면이 강하다고 할 수 있다.

둘째로, 성과배분과 관련한 문제가 존재하기 때문이다. 대부분의 자동차부품 생산기업의 성과는 기업 내부에 남는 것이 아니라, 단가결정을 둘러싼 완성차기업의 개입에 의해 완성차기업에 배분된다. 현실적으로, 단가결정은 사실상 완성차기업에 의해 결정되어 자동차부품 생산기업이 불만을 가지고 있는 것으로 알려지고 있는데, 이러한 현실은 단가가 적정한 것인가에 관한 산업연구원(1997b: 128) 연구의 응답업체 중 불과 23.9%의 자동차부품 생산기업만이 단가가 적정하다고 응답하고 있는 사실에서 잘 알 수 있다.

셋째로, 민경희(1994)의 연구 이후 몇 년의 시

간이 흐르는 동안 환경의 변화가 급격하게 이루어졌고, 특히 IMF관리체제하에 들어가면서 자동차산업은 〈표 6〉에서 보는 것처럼, 심각한 어려움에 직면하고 있기 때문이다. 더군다나, 삼성자동차가 르노에 인수되었고, 기아는 현대에 인수되었으며, 대우도 GM 등과 매각협상 과정 중에 있는 등 우리나라 자동차산업의 기본적인 여건은 과거와 비교하여 볼 때 급격하게 변화하고 있으므로, 자동차산업이 직면하고 있는 심각한 어려움을 극복해나가기 위한 노력의 과정에서, 완성차기업과 자동차부품 생산기업이 함께 힘을 합하기보다는, 그 동안 양자간의 관계에서 힘의 우위를 누리고 있던 완성차기업이 급격한 환경의 변화에 따른 부담을 자동차부품 생산기업에 전가시키기 위해, 가격인하 등의 방법을 통해 더 강하게 통제하는 방식을 택할 것으로 예상되기 때문이다.

이러한 이유 때문에, 우리나라 자동차산업에서의 협력관계의 유형은 미국과 일본에서의 협력관계의 유형과 다를 것이라고 생각하게 되었으며, 또한 실증분석의 필요성을 느끼게 되었다. 따라서, 본 연구의 가설을 다음과 같이 설정하였다.

가설 1 : 우리나라 자동차산업에서 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형은 미국과 일본에서의 협력관계의 유형과는 다를 것이다.

3.2 변인의 조작적 정의

본 실증연구를 위한 변인의 조작적 정의는 Bensaou & Venkatraman(1992)의 연구 및 민경휘(1994)의 연구와 같은 기준을 가지고 비교하는데 도움이 되도록 하기 위하여, Bensaou & Venkatraman(1992: 17-19)의 연구에 제시된 조작적 정의를 인용하였다.

먼저, 환경의 불확실성은 환경의 잠재역량, 환경의 복잡성 및 환경의 동태성 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있는데, 환경의 잠재역량은 완성차시장의 성장수준으로 측정하였고, 환경의 복잡성은 주문형 생산화의 정도로 측정하였으며, 환경의 동태성은 제품의 기술적 복잡성, 제품관련기술의 성숙도, 공학적 노력과 숙련의 정도 등의 세 항목으로 측정하였다.

동반자관계의 불확실성은 완성차기업의 자산전용성, 자동차부품 생산기업의 자산전용성 및 상호신뢰 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있는데, 완성차기업의 자산전용성은 조립기업의 부품 재제조 정도, 자동차부품 생산기업의 경영관행의 학습에 소요되는 시간과 노력, 자동차부품 생산기업의 관계 발전에 소요되는 시간과 노력의 정도로 측정하였고, 자동차부품 생산기업의 자산전용성은 자동차부품 생산기업에 있어서 독특한 설비배치·설비·야공의 필요 정도, 자동차부품 생산기업에 있어서 독특한 기술적 지식의 필요 정도, 자동차부품 생산기업에 있어서 독특한 설계기술과 능력의 필요 정도,

자동차부품 생산기업에 있어서 독특한 생산기술과 능력의 필요 정도, 자동차부품 생산기업에 있어서 독특한 관리기술과 경험의 필요 정도로 측정하였으며, 상호신뢰는 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 양당사자간 상호신뢰의 정도와 양당사자가 민감한 정보를 공유할 때의 편안함의 정도로 측정하였다.

과업상의 불확실성은 과업의 분석가능성, 과업의 다양성 및 과업의 상호의존성 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있는데, 과업의 분석가능성은 일의 명확한 수행방법의 존재, 관행과 절차의 확립, 직무기술서의 규정 정도, 일의 경계나 영역의 명확성으로 측정하였고, 과업의 다양성은 반복적 과업의 수행 정도와 같은 일들의 수행방법으로 측정하였으며, 과업의 상호의존성은 자동차부품 생산기업관련 업무의 비중과 특정 자동차부품 생산기업에의 소비 정도로 측정하였다.

또한, 구조적 메커니즘은 커뮤니케이션 채널의 다양성, 상호방문의 빈도, 정보교환의 공식화(통제/조정) 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있는데, 커뮤니케이션의 다양성은 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 양사가 함께 일하는 정도로 측정하였고, 상호방문의 빈도는 자동차부품 생산기업이 완성차기업을 방문하는 빈도와 완성차기업이 자동차부품 생산기업을 방문하는 빈도로 측정하였으며, 정보교환의 공식화(통제/조정)는 통제에 소요되는 시간의 비율로써 측정하였다.

과정 메커니즘은 갈등해소, 협동, 동반자의식 등의 세 가지 측면에서 파악할 수 있는데, 갈등해소는 양사간 불일치를 어떻게 해결하였는가를 가지고 측정하였고, 협동은 제품계획수립·제품설계·공정기술개선·야공구개발·기술적 지원·교육훈련 등에 있어서의 공동협력으로 측정하였으며, 동반자의

식은 위험부담·사업관련 비용을 어떻게 부담하였으며, 예상의 이익을 어떻게 분배하였는가를 가지고 측정하였다.

정보기술적 메커니즘은 정보기술 사용의 범위, 전자자료교환 사용의 강도 등의 두 가지 측면에서 파악할 수 있는데, 정보기술사용의 범위는 6개의 기능분야에서의 자료가 정보기술을 이용하여 교환되고 있는가를 가지고 측정하였고, 전자자료교환 사용의 강도는 견적의뢰서 등의 특정한 문서가 정보기술을 이용하여 교환되고 있는가를 가지고 측정하였다.

3.3 설문지 구성, 자료수집 및 자료분석방법

완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계

를 유형화하는 데 필요한 자료는 완성차기업에 대한 설문조사를 통해 수집하였다. 설문지는 앞에서 제시한 변인의 조작적 정의에 따라 작성하였다. 설문문항은 총 75개인데, 유형분류를 위한 모형에 직접변수로 사용하기 위한 문항은 58개, 협력관계의 성과와 관련한 문항이 8개, 기타 보조문항이 9개로 구성되어 있다. 대부분의 문항은 5점 척도로 되어 있으나, 문항의 성격에 따라 2문항형 및 6문항형 등으로 구성되어 있고, 응답자가 척도지문의 해당번호에 적당한 평가를 표시하도록 만들어졌다.

설정된 가설을 검증하기 위해 다음과 같이 표본수집을 하였다. 완성차기업은 현대자동차, 대우자동차, 기아자동차 등의 3개사를 선정하였으며, 설문은 1999년 5-6월, 3대 완성차기업을 대상으로 하여 자동차부품 생산기업별 및 부품별로 이루어졌

〈표 7〉 표본기업의 특성

특 성		표본수	백분율
종업원수(규모)	1-49명	3	2.3
	50-99명	19	14.3
	100-199명	25	18.8
	200-299명	29	21.8
	300-499명	23	17.3
	500-999명	27	20.3
	1,000명 이상	7	5.3
매 출 액	30억 미만	7	5.3
	30억원 이상 100억원 미만	11	8.3
	100억원 이상 500억원 미만	53	39.8
	500억원 이상 1,000억원 미만	40	30.1
	1,000억원 이상	22	16.5
완성차기업에의 납품비중	30% 미만	18	13.5
	30% 이상 60% 미만	4	3.0
	60% 이상 80% 미만	22	16.5
	80% 이상 100% 미만	36	27.1
	100%	53	39.8

〈표 8〉 군집분석 및 분산분석 결과 요약(가설 1)

변 수	F(p)	Scheffe test
V1: 제품상의 변화	4.74(0.0036)	(1; 4)
V2: 주문형 생산화의 정도	7.78(0.0001)	(4; 1, 2, 3)
V3: 시장의 성장수준	13.01(0.0001)	(4; 1, 2, 3)
V4: 상호신포	11.93(0.0001)	(3; 1, 2, 4)
V5: 완성차기업의 자산전용성	15.63(0.0001)	(1; 2, 3)
V6: 자동차부품 생산기업의 자산전용성	7.02(0.0002)	(1; 2, 4), (3; 2, 4)
V7: 과업의 분석가능성	12.69(0.0001)	(3; 1, 4), (2; 4)
V8: 과업의 다양성	3.87(0.0109)	(1; 2)
V9: 과업의 상호의존성	132.32(0.0001)	(1; 2, 3, 4), (4; 2, 3)
V10: 자동차부품 생산기업의 방문빈도	18.06(0.0001)	(3; 1, 2, 4)
V11: 완성차기업의 방문빈도	12.71(0.0001)	(1; 2, 4), (3; 2, 4)
V12: 갈등해소	9.42(0.0001)	(4; 1, 2, 3)
V13: 동반자의식	1.50(0.2190)	—
V14: 협동	15.07(0.0001)	(1; 2, 3), (3; 2, 4)
V15: 문제발생	0.95(0.4183)	—

주: 1) F는 F비율을 나타내며, p는 확률값임.

2) Scheffe는 5%수준에서의 Scheffe multiple test결과를 나타냄. 숫자는 군집의 번호를 가리키며, (4; 1, 2, 3)는 군집쌍 (4, 1), (4, 2), (4, 3)이 서로 유의하게 다르다는 것을 의미함.

다. 대상부품의 선정시에는 각 완성차기업이 조달하는 공통부품과, 각 계통별 및 기술적 난이도를 가능한 고려하려고 하였다. 이렇게 하여 최종적으로 조사대상이 되는 자동차부품 생산기업을 선정 한 후, 선정된 자동차부품 생산기업에 대해 직접적으로 업무를 담당하고 있는 3대 완성차기업의 구매 부서나 기술부서의 실무책임자들에게 설문지를 배부하고 작성을 요청하였다. 조사대상이 되는 자동차부품 생산기업은 각 완성차기업에 부품을 납품하는 업체들 중에서 위의 절차를 거친 160개의 자동차부품 생산기업이었으며, 이들 기업에 대한 응답을 얻기 위해 완성차기업에 설문지를 배부하였으나, 배부한 설문지 중 미회수된 설문지와 응답이 부실하거나 통계처리에 적합하지 않은 응답을 기록

한 설문지를 제외한 총 133개 설문지가 통계분석에 사용되었다. 이들 표본기업의 특성은 〈표 7〉에서 보는 바와 같다.

한편, 설정된 가설의 검정을 위해 군집분석(cluster analysis), 요인분석(factor analysis), 분산분석(ANOVA) 등의 방법을 이용하여 분석을 하였으며, 통계 패키지로는 PC SAS 6.12를 이용하였다.

3.4 가설의 검정결과

가설 1은 “우리나라 자동차산업에서 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형은 미국과 일본에서의 협력관계의 유형과는 다를 것이다”라고 설정하였으며, 이를 검정하기 위해 다음과

같은 절차를 거쳤다.

먼저, Bensaou & Venkatraman(1992)은 앞의 <표 4>에서 보는 것처럼, 미국과 일본의 자동차산업에서의 협력관계 유형을 전자식 통합형(electronic integration), 전자식 통제형(electronic control), 상호적응형(mutual adjustment), 소원형(remote) 및 구조형(structural) 등의 5가지로 나누고 유형화하였고, 민경휘(1994)는 통합형, 통제형, 독립형, 협동형으로 나누었다.

본 실증연구를 위한 자료로서 수집된 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 서로 다른 협력관계를 몇 개의 유형으로 분류하는 방법으로서, 군집분석(cluster analysis)에 의존하여 분석하였다. 먼저, 완성차기업과 자동차부품 생산기업간 협력관계의 모형화를 위한 변수들의 후보로서 Bensaou & Venkatraman(1992)이 사용한 19개 변수들을 모두 검토한 후, 일단 1개를 제외한 18개 변수를 대상으로 통계적 분석을 시도하였다. 그러나 그 중 몇 개의 변수는 군집화에 아무런 도움이 되지 않는 것으로 나타나 이들을 제외하고 재분석하는 과정을 몇 차례 반복하여, 최종적으로는 <표 8>에서 보는 바와 같은 15개 변수가 마지막 시도의 군집분석에 사용되었다.

군집분석의 통계적 기법에는 여러 종류가 있으나 Bensaou & Venkatraman(1992) 및 민경휘

(1994)의 연구와 마찬가지로 그 중에서 Ward방법을 택하였고 모형의 통계적 유의성 검증을 위하여 일원분산분석(one-way ANOVA)과 세페검정(Scheffe test)을 사용하였다.

군집분석을 위해, 군집을 몇 개로 만드는 것이 좋은가를 여러 가지로 시행착오를 통해 검토한 결과, 변량비율기준(variance ratio criterion) 지수 등에 의거하여 볼 때, 군집을 4개로 형성하는 것이 좀더 적합하다고 판단되어 군집을 4개로 하여 분석을 진행하였으며, 그 결과는 <표 8>에 나타나 있는 바와 같다. 이하에서는 이 4개의 군집을 4개의 협력관계 유형이라고 부르코자 한다.

<표 9>는 <표 8>에서 나타난 Scheffe test의 결과를 군집별로 배열함으로써 4개의 군집을 상호간에 차별화하는 변수들이 어떤 것인가를 보여준다. 한 군집과 다른 한 군집과를 대조시키는 변수들의 수에는 군집쌍간에 많고 적은 차이가 있다는 것이 분명하게 드러난다. 예를 들어 군집Ⅲ과 군집Ⅳ는 가장 많은 10개의 변수에 의해 차별화되고 있는데 비해, 군집Ⅱ와 군집Ⅲ의 대비 및 군집Ⅱ와 군집Ⅳ의 대비는 5개 변수만에 의해 이루어진다. 따라서 군집Ⅲ과 군집Ⅳ는 가장 잘 대비되는 두 개의 유형이 되나, 군집Ⅱ와 군집Ⅲ 및 군집Ⅱ와 군집Ⅳ는 그만큼 잘 대비되는 유형으로 보기 어렵다. 가능한 6개의 군집쌍들간의 특징적 차이를 마찬가지로 방식

<표 9> 각 군집을 상호차별화하는 변수들의 구성

(Scheffe range: 5%)

	군집Ⅱ(통합형)	군집Ⅲ(독립형)	군집Ⅳ(협동형)
군집Ⅰ	5, 6, 8, 9, 11, 14	4, 5, 7, 9, 10, 14	1, 2, 3, 6, 9, 11, 12
군집Ⅱ		4, 6, 10, 11, 14	2, 3, 7, 9, 12
군집Ⅲ			2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14

주 : 1, 2, 3, ...은 <표 8>의 변수의 번호를 나타냄.

으로 검토한 결과, 각 군집을 통합형(I), 독립형(II), 협동형(III), 통제형(IV)으로 부른 민경휘(1994)의 연구와 비교해볼 때, 4가지 유형으로 분류가 가능하다는 점 등에 있어서는 유사하였지만, 주된 유형이 무엇인가 하는 점에 있어서는 매우 다른 결과를 얻을 수 있었다. 즉, 본 연구의 결과 협력관계의 유형은 통제형이 42.9%, 독립형이 29.3%, 통합형이 15.8%, 협동형이 12.0%의 순으로 나타났다.

지금까지의 분석에서 볼 수 있는 것처럼, 우리나라에 있어서의 완성차기업과 자동차부품 생산기업 간 협력관계의 유형과 미국과 일본에 있어서의 완성차기업과 자동차부품 생산기업 간 협력관계의 유형은 서로 달라서, 가설 1은 채택되는 것으로 나타났다. 또한, 민경휘(1994)의 선행연구와는 상당히 상이한 연구결과를 얻을 수 있었다.

3.5 추가분석

3.5.1 추가가설의 설정

지금까지의 논의에서도 알 수 있는 바와 같이, 미국과 일본의 완성차기업과 자동차부품 생산기업 간에 나타난 협력관계의 유형과 우리나라 완성차기업과 자동차부품 생산기업 간에 나타난 협력관계의 유형은 달랐으며, 이러한 연구결과는 민경휘(1994)의 연구결과와 유사한 점이 있었다. 그렇다면, 협력관계의 성과에 대한 인식과 협력관계의 성과의 설명요인에 대한 인식이 완성차기업에 따라서 달라질 수 있지 않을까 하는 점이 중요해진다. 협력관계의 성과란 여러 가지 의미로 정의할 수 있으나, 본 연구에서 말하는 성과란 자동차부품 생산기업의 납기준수, 부품품질에 대한 인식, 부품의 가격, 정보, 재고

수준, 그리고 종합만족도 등을 말한다. 그리하여, 본 연구는 협력관계의 성과에 대한 인식과 협력관계의 성과의 설명요인에 대한 인식이 완성차기업에 따라서 달라지는가에 관한 추가가설을 설정하고, 검정하였다.

민경휘(1994: 207-218)도 완성차기업에 대한 자동차부품 생산기업의 평가나 협력관계에 대한 만족도에 있어서 차이가 있는가를 분석하였는데, 그 결과, 자동차부품 생산기업의 완성차기업에 대한 평가나 협력관계에 대한 만족도에 있어서 완성차기업 3사 간에 상호방문의 목적 등에 있어서 유의한 차이가 발견되는 것으로 나타났으며, 특히 완성차기업별 차이가 여러 구성항목에 걸쳐 상당히 일관된 경향을 보이는 것으로 나타났다. 따라서, 완성차기업에 따라 협력관계의 성과에 대한 인식이 다른가를 실증적으로 밝히는 것은 매우 의미 있는 일이라고 생각된다. 따라서, 이와 관련된 첫 번째 추가가설을 다음과 같이 설정하였다.

추가가설 1 : 각 완성차기업과 자동차부품 생산기업 간 협력관계의 성과에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

추가가설 1.1 : 자동차부품 생산기업이 부품을 납품할 때 납기를 잘 준수하는가에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

추가가설 1.2 : 자동차부품 생산기업이 납품하는 부품의 품질에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

추가가설 1.3 : 자동차부품 생산기업이 납품하는 부품의 가격에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

추가가설 1.4 : 자동차부품 생산기업이 제공하는 정보에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

추가가설 1.5 : 자동차부품 생산기업의 재고수준에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

추가가설 1.6 : 자동차부품 생산기업에 대한 전반적인 만족도는 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다.

3.5.2 추가가설의 검정

추가가설 1.1은 "자동차부품 생산기업이 부품을 납품할 때 납기를 잘 준수하는가에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다."라고 설정되었다. 이를 검정하기 위해 분산분석을 하였으며, 그 결과는 <표 10>에서 보는 바와 같이 자동차부품 생산기업의 납기준수에 대한 인식은 완성차기업에 따라 차이가 없는 것으로 나타나서, 기각되었다.

추가가설 1.2는 "자동차부품 생산기업이 납품하는 부품의 품질에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다."라고 설정되었다. 이를 검정하기 위해 분산분석을 하였으며, 그 결과는 <표 10>에

서 보는 바와 같이 완성차기업에 따라 차이가 없는 것으로 나타나서, 기각되었다.

추가가설 1.3은 "자동차부품 생산기업이 납품하는 부품의 가격에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다."라고 설정되었다. 이를 검정하기 위해 분산분석을 하였으며, 그 결과는 <표 10>에서 보는 바와 같이 5%의 유의수준에서 완성차기업에 따라 차이가 있는 것으로 나타나서, 채택되었다.

추가가설 1.4는 "자동차부품 생산기업이 제공하는 정보에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다."라고 설정되었다. 이를 검정하기 위해 분산분석을 하였으며, 그 결과는 <표 10>에서 보는 바와 같이 1%의 유의수준에서 완성차기업에 따라 차이가 있는 것으로 나타나서, 채택되었다.

추가가설 1.5는 "자동차부품 생산기업의 재고수준에 대한 인식은 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다."라고 설정되었다. 이를 검정하기 위해 분산분석을 하였으며, 그 결과는 <표 10>에서 보는 바와 같이 완성차기업에 따라 차이가 없는 것으로 나타나서, 기각되었다.

추가가설 1.6은 "자동차부품 생산기업에 대한 전반적인 만족도는 완성차기업에 따라 서로 다를 것이다."라고 설정되었다. 이를 검정하기 위해 분산분

<표 10> 협력관계의 성과 차이에 관한 가설검정결과의 요약(추가가설 1)

가설번호	가설내용	F값	P값	검정결과
추가 1.1	납기준수에 대한 인식	1.43	0.2436	기각
추가 1.2	품질에 대한 인식	0.02	0.9813	기각
추가 1.3	가격에 대한 인식	3.85	0.0237	채택 *
추가 1.4	정보에 대한 인식	6.74	0.0016	채택 * *
추가 1.5	재고수준에 대한 인식	0.79	0.4551	기각
추가 1.6	종합만족도	0.98	0.3777	기각

주 : * : 5%수준에서 유의적임. * * : 1%수준에서 유의적임.

석을 하였으며, 그 결과는 <표 10>에서 보는 바와 같이 완성차기업에 따라 차이가 없는 것으로 나타나서, 기각되었다.

IV. 논의와 시사점

완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형을 파악하기 위하여 앞에서 살펴본 것처럼 분석한 결과, Bensaou & Venkatraman(1992)이 미국과 일본의 완성차기업들을 대상으로 한 연구에서 나온 것과 같은 5가지 유형의 분류가 아니라, 우리나라 완성차기업을 대상으로 한 민경휘(1994)의 연구와 같이 4가지 유형으로 분류되었으며, 내용상으로 볼 때에도 우리나라의 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 유형은 전자식 통합형이 아니라 통제형이 가장 많은 것으로 나타나, 미·일과는 대조를 보였다.

그러나, 이상과 같은 결과를 Bensaou & Venkatraman(1992)이 미국 및 일본의 완성차기업을 대상으로 하여 얻은 협력관계의 결과와 비교하는 데에는 몇 가지 제약이 있으며, 민경휘(1994: 202-206)도 이상의 차이를 염두에 두면서 Bensaou & Venkatraman(1992)에 의한 미·일 완성차기업의 협력유형과 우리나라의 그것을 대비시켜 본 바 있다.

이미 앞에서 이미 지적한 대로 통계적 군집화 및 유의성 검증의 방법은 Bensaou & Venkatraman(1992)의 연구와 본 연구가 일치하지만, 다른 중요한 차이점이 있다. 첫째, Bensaou & Venkatraman(1992)은 이 모형에 비하여 훨씬 더 큰 표본을 사용하였는데, 표본크기의 차이는 통계기술상으로는 문제가 없지만 그들의 표본은 본

연구에 비하여 훨씬 더 다양한 기술적 종류의 부품과 정보 수요를 포함할 수 있게 하였으므로, 유형별 특징도 그만큼 더 풍부하여 유형간의 대조도 한층 더 분명할 수 있다. 둘째, 군집분석에 사용된 변수들의 수와 내용에도 다소 차이가 있다. 대표적 예로서, Bensaou & Venkatraman(1992)은 정보처리방식에 관계되는 변수로서 전자식 자료교환(EDI: electronic data interchange) 수단의 사용정도를 매우 중요하게 취급하였음에 비하여, 우리나라 자동차산업의 경우 이러한 정보교환 방법은 민경휘(1994)의 연구시점에 비해서는 EDI가 많이 활용되고 있었으나, 앞으로도 EDI의 활용을 더 적극적으로 추진해야 할 것으로 판단되었다. 셋째, Bensaou & Venkatraman(1992)은 각 변수에 대한 평가를 이 모형의 5단계에 비해 7(때로는 10)단계의 척도에 따라 하도록 함으로써 관찰값을 보다 세분화할 수 있도록 하였다.

이처럼, 우리나라의 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계 유형이 미·일과는 다른 것으로 나타났으나, 민경휘의 연구와 본 연구를 비교해 보면, <표 11>에서 보는 것처럼 상당한 차이를 보였다. 민경휘(1994)의 연구에서는 통합형이 35.2%, 독립형이 31.5%, 협동형이 24.1%, 통제형이 9.2%의 순으로 나타났으나, 본 연구에서는 통제형이 42.9%, 독립형이 29.3%, 통합형이 15.8%, 협동형이 12.0%의 순으로 나타나 큰 차이를 보였는데, 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

먼저, 가장 많은 유형으로서의 통제형은 민경휘(1994)에 의하면 통합형과 가장 대조를 보이며 4개 유형 중 동반자의식이 가장 약하고, 자동차부품 생산기업과의 관계에 있어서 통제적 목적의 집착을 가장 중요한 특징으로 하며, 완성차기업의 자동차부품 생산기업에 대한 방문빈도는 4개 유형 중에

서 가장 낮은 것으로 나타났다. 그러나, 본 연구에 의하면, 통제형은 협동형과 가장 대조를 보였으며, 다른 3유형과 가장 뚜렷하게 구별되는 변수는 과업의 상호의존성이었다. 즉, 완성차기업에 있어서의 자동차부품 생산기업관련 업무의 비중과 시간의 소비정도가 가장 높다는 점에서 다른 3유형과 가장 뚜렷하게 구별되는 것으로 나타났다. 그리고, 통합형 및 독립형과 비교해볼 때, 완성차기업의 자산전용성은 높게 나타났으나, 협동은 통합형보다는 낮고 독립형보다는 높은 것으로 나타났다. 또한, 통합형 및 협동형과 비교해볼 때, 자동차부품 생산기업의 자산전용성과 완성차기업의 자동차부품 생산기업에 대한 방문빈도는 낮게 나타났다. 이처럼, 통제형과 다른 유형을 구별해주는 변수의 내용은 민경휘(1994)의 연구와 본 연구의 결과는 서로 다르게 나타났다.

두 번째로 많은 유형인 독립형은 민경휘(1994)에 의하면 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 자산전용성이 가장 낮다는 점에서 다른 3유형과 가장 대조를 보이며, 상호방문의 빈도도 낮고 방문의 목적도 조정보다는 통제의 성격이 더 강한 것으로 나타났다. 그러나, 본 연구에 의하면, 다른 3유형과 가장 뚜렷하게 구별되는 변수는 상호신뢰·자동차부품 생산기업의 완성차기업에의 방문빈도 및 협

동이였다. 즉, 상호신뢰·자동차부품 생산기업의 완성차기업에의 방문빈도 및 협동이 가장 낮다는 점에서 다른 3유형과 가장 뚜렷하게 구별되는 것으로 나타났다. 그리고, 통합형 및 협동형과 비교해볼 때, 자동차부품 생산기업의 자산전용성과 자동차부품 생산기업의 완성차기업에 대한 방문빈도는 낮게 나타났다. 또한, 통제형 및 협동형과 비교해볼 때, 과업의 분석가능성과 과업의 상호의존성은 낮은 것으로 나타났다. 이처럼, 독립형과 다른 유형을 구별해주는 변수의 내용은 민경휘(1994)의 연구와 본 연구의 결과는 서로 다르게 나타났다.

세 번째로 많은 유형인 통합형은 민경휘(1994)에 의하면 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계가 4개 유형 중에서 가장 긴밀한 정도를 나타내며, 특히 동반자의식과 상호방문의 빈도가 현저히 높다는 점에서 다른 3유형과 가장 대조를 보이며, 상호방문의 목적도 조정의 성격이 더 강한 것으로 나타났다. 그러나, 본 연구에 의하면, 다른 3유형과 가장 뚜렷하게 구별되는 변수는 없는 것으로 나타났다. 그렇지만, 통제형 및 독립형과 비교해 보면, 자동차부품 생산기업의 자산전용성·완성차기업의 자동차부품 생산기업에의 방문빈도 및 협동이 더 높게 나타났다. 이처럼, 통합형과 다른 유형을 구별해주는 변수의 내용은 민경휘(1994)의

〈표 11〉 민경휘의 연구(1994)와의 유형 비교

민경휘의 연구		본 연구	
협력관계유형	구성비	협력관계유형	구성비
통합형	35.2%	통합형	15.8%
통제형	9.3%	통제형	42.9%
독립형	31.5%	독립형	29.3%
협동형	24.1%	협동형	12.0%
합 계	100.0%	합 계	100.0%

연구와 비교할 때, 서로 다르게 나타났다.

마지막으로, 가장 적은 것으로 나타난 협동형은 민경취(1994)(1994)에 의하면 다른 3유형과 대비되는 정도가 가장 약하고, 상호방문의 빈도는 비교적 낮으며, 방문의 목적은 통제보다는 조정에 있고, 문제발생의 정도는 4개 유형 중 가장 낮은 것으로 나타났다. 그러나, 본 연구에 의하면, 다른 3유형과 가장 뚜렷하게 구별되는 변수는 주문형생산화의 정도·시장의 성장수준·과업의 상호의존성 및 갈등해소였다. 즉, 주문형생산화의 정도·시장의 성장수준 및 갈등해소는 다른 3유형의 경우보다 더 높게 나타났으며, 과업의 상호의존성은 통제형보다는 더 낮았으나 통합형 및 독립형보다는 더 높게 나타났다. 그리고, 통제형 및 독립형과 비교해볼 때, 자동차부품 생산기업의 자산전용성과 완성차기업의 자동차부품 생산기업에 대한 방문빈도가 더 높게 나타났다. 또한, 통합형 및 독립형과 비교해볼 때, 과업의 분석가능성은 더 높은 것으로 나타났다. 이처럼, 협동형과 다른 유형을 구별해주는 변수의 내용은 민경취(1994)의 연구와 본 연구의 결과는 서로 다르게 나타났다.

이렇게 큰 차이가 나타나는 이유에 대해서는 여러 가지로 해석할 수 있겠으나, 본 연구에서의 분석결과 앞에서 살펴본 것처럼, IMF관리체제하에서 자동차산업이 직면하고 있는 심각한 어려움을 극복해나가기 위한 노력의 과정에서, 완성차기업과 자동차부품 생산기업이 함께 힘을 합하기보다는, 그동안 양자간의 관계에서 힘의 우위를 누리고 있던 완성차기업이 환경의 급격한 변화에 따른 부담을 자동차부품 생산기업에 전가시키기 위해, 가격인하 등의 방법을 통해 더 강하게 통제하는 방식을 택하게 되었고, 그러한 과정의 결과로 과거보다 통제형이 크게 증가한 것이 아닌가 생각한다. 또한, 규모

가 커진 일부의 자동차부품 생산기업이 거래선을 다변화하면서 동시에 완성차기업에 대한 예측정도를 줄이려는 노력을 하게 되었고, 그 결과로서 독립형이 증가한 것이 아닌가 추측되지만, 이 점에 대해서는 앞으로 좀더 깊이 있는 연구가 필요하다고 생각된다.

V. 결 론

자동차산업은 종합산업이다. 따라서, 자동차산업의 성장은 그 부품산업의 급신장은 물론 전자, 전기산업, 철강, 주물 등 금속·철강산업, 섬유산업, 가구산업, 유리산업 등에 걸쳐 큰 파급효과를 가져올 수 있을 것이다. 뿐만 아니라, 이러한 제조업의 발전은 유통, 운수업 등을 비롯한 전진한 서비스산업의 성장도 크게 촉진시킬 수 있을 것이다.

특히, 산업구조가 편중되어 있어 특정산업의 경기 여하에 따라 지역경제 전체가 좌우되는 취약점을 가지고 있는 지역과 같은 경우에는, 산업구조를 고도화하고 제2, 제3의 첨단전략산업을 육성해야 할 필요성이 제기되고 있다. 일반적으로 자동차부품산업은 생산유발효과가 자동차산업보다 높으므로, 국내의 경제사정이 좀더 회복되고 자동차에 대한 수요가 증가하게 되면, 단순한 자동차조립의 확대보다 부품산업의 확대에 의한 국산화율 제고가 국내 및 지역산업에 대한 파급효과를 극대화할 수 있을 것이다.

이러한 필요성의 충족을 위해 본 연구는 자동차산업의 선진국인 미·일에서의 자동차산업과 부품산업간의 협력관계의 특징을 살펴보고, 우리나라에서의 특징과 비교하고자 하였다. 특히, 선진국 자동차부

품산업의 전문생산체제 확립과정과 하청계열화 관계의 특징을 고찰함으로써, 우리나라의 자동차산업에서 체계적·효율적인 분업생산체제를 이룩하는데 유효적절한 정책방안을 제시에 시사점을 주고자 하였다. 이와 관련하여, 이미 김승범·김진(1998: 147-158)은 신뢰의 구축, 공생관계의 구축(win-win 전략), 개방거래 및 경쟁유발, 부품조달체제의 구조혁신(중층화), 부품업체 관리방식 혁신, 협력관계, 장기적 관계, 자발적인 참여유도 등의 부품조달체제 구축방안을 정책방안으로 제시한 바 있다.

그러나, 본 연구의 결과 우리나라 자동차조립기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 주된 유형은 민경휘(1994)의 선행연구에서 밝혀진 통합형에서 통제형으로 바뀌고 있는 것으로 나타났다. 또한, 본 연구는 우리나라의 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 협력관계의 성과를 측정하기 위한 분석의 결과, 협력관계의 성과로서의 가격 및 정보와 관련하여 완성차기업간에 인식의 차이가 존재한다는 것을 밝혀내었다. 그러나, 성과의 다른 측면에 있어서는 처음에 예상하였던 결과를 얻지 못하였으므로, 이러한 문제를 해결하기 위해서도 보다 정교한 연구모형과 자료수집 및 분석이 필요하다고 생각된다.

본 연구의 결과는 지역경제의 발전을 위한 정책 수립에, 특히 지역의 산업구조 고도화 내지 자동차 부품산업 육성정책 수립에 도움이 될 수 있을 것이다. 또한, 본 연구를 통해 자동차산업과 소재산업, 중소부품산업 등 제반 관련산업간의 바람직한 관계 정립을 위한 완성차기업, 소재산업, 중소 부품생산기업 등의 경영전략 형성에 많은 시사점을 제공할 수 있을 것이다. 자동차부품산업의 발전을 위해서는 부품별로 전문생산체제를 확립하고 완성차기업과 자동차부품 생산기업간의 하청계열화 관계를

내실화 함으로써 효율적인 분업생산체제를 강화해야 할 것이다. 국내 자동차부품산업은 소수의 대형 부품공급업체를 제외하고는 국내 완성차기업에의 납품에 거의 의존하고 해외투자를 위한 투자재원의 축적이 거의 이루어져 있지 않아서, 자동차부품 생산기업들의 국제화는 미미한 수준에 그치고 있기 때문이다.

그러나, 여느 연구와 마찬가지로 본 연구도 다음과 같은 제약을 가지고 있으므로, 이러한 한계점을 보완하면 좀더 좋은 연구를 할 수 있을 것으로 생각된다.

첫째, 자동차부품 생산기업에 대하여 조사한 설문지가 제외된 채 완성차기업 3개 업체의 실무책임자를 대상으로 하여 조사한 자동차부품 생산기업에 대한 설문지 133부만을 대상으로 하여 가설검정을 하였으므로, 일반화가능성의 측면에서 제약을 가지고 있다.

둘째, 앞에서 살펴본 것처럼, 미국과 일본의 완성차기업과 자동차부품 생산기업의 협력관계 유형과 우리나라에서의 협력관계의 유형을 직접적으로 비교하면서 우리나라 자동차산업의 협력관계의 특성을 설명하기에는 표본크기의 차이 등의 제약이 따른다는 점이다.

셋째, 동태적인 특성을 잘 파악할 수 있는 종단적 연구를 하지 못하였다.

넷째, 협력관계의 성과에 대해 완성차기업이 느끼는 인식에 차이가 있을 것이라는 생각을 뒷받침해줄 연구결과를 충분히 얻지 못하였다.

참고 문헌

- 姜鍾烈(1996), "자동차산업의 협력기업관계에 관한 연구," 울산대학교 경영학 연구논문집 제3권 1호, 1-27.
- 강철규(1993), 「21세기 한국 자동차산업 발전전략」, 서울 시립대학.
- 고시천(1983), "자동차산업의 기업계열화에 관한 연구," 「상경연구」, 17집.
- 권상장(1993), 「대구지역 자동차산업의 육성방안」, 대구상공회의소 대구경제연구센터.
- 김경묵(1999), "조직간 핵심지식의 교환 : 자동차 부품 하청기업의 신모델 개발 참여 결정요인, 참여의 성과에 관한 탐구," 한국경영학회, 「경영학연구」 제27권 제5호(1월), 1253-1275.
- 김승범 · 김진(1998), 「한국 자동차산업의 발전 전략-부품 조달체계의 설계를 중심으로」, 국제무역경영연구원.
- 김완표(1995), "한·일 자동차 부품의 공급체제 비교," 한국 동남경제학회.
- 대구상공회의소(1993), 「삼성자동차 대구유치 추진경위 및 파급효과」.
- 동남개발연구원(1993), 「부산지역 자동차산업 유치 가능성 및 지역경제 파급효과」, 정책연구시리즈.
- 민경휘(1994), "조립기업과 부품기업간 협력관계의 유형," 민경휘 외(1994), 「21세기를 향한 한국 자동차산업의 발전방향」, 산업연구원.
- 박중구 외(1998), 「세계 자동차산업의 구조개편과 한국에 대한 시사」, 산업연구원.
- 산업연구원(1987), 「혹자전환기의 자동차산업의 진로」.
- 산업연구원(1994), 「21세기를 향한 한국 자동차산업의 발전방향」.
- 산업연구원(1997a), 「자동차산업에 있어서 한국적 생산방식의 모색」.
- 산업연구원(1997b), 「한국 자동차산업의 도급관계와 활성화 방안」.
- 오규창·조철(1997), 「한국 자동차산업의 발전역사와 성장 잠재력」, 산업연구원.
- 유승민 외(1994), 「우리나라 자동차산업의 당면과제와 산업조직정책」, 한국개발연구원.
- 윤진호 외(1998), 「한국 자동차 산업의 구조 변화와 과제」, 서울사회경제연구소.
- 이상호(1993), 「자동차산업 발전을 위한 산업정책의 기본 방향」, 산업연구원.
- 이상호·정행득(1994), 「부산산업정책과 자동차산업」, 부산대 노동문제연구소.
- 이영주(1998), "경쟁력을 회복·강화하고 있는 미국 자동차 산업," 「세계 자동차산업의 구조개편과 한국에 대한 시사」, 산업연구원.
- 임천석(1993), 「일본자동차 산업의 경쟁력강화와 하청분업의 역할」, 대외경제정책연구원.
- 장대성 · 한상도 · 이성진(1999), "한국 자동차 부품협력업체를 위한 핵심 공급관행에 관한 연구," 한국경영학회, 「경영학연구」 제28권 제2호(5월), 281-302.
- 전국경제인연합회(1996), 「한국의 자동차산업」.
- 전병유(1994), "세계 자동차산업에서의 완성차 - 부품업체 간 거래관계의 변화," 기업경영.
- 정명기(1991), "한국 자동차산업의 하청생산구조," 한일 자동차산업 국제심포지움.
- 조주훈·조관행(1991), 「개방화와 하부급체제의 개편」, 한국개발연구원.
- 조형제(1992), "한국 자동차산업의 생산방식에 관한 연구," 서울대학교 박사학위논문.
- 하상조·김완표(1994), 「부산지역 부품산업의 육성과 자동차산업」, 삼성중공업.
- 한국개발연구원(1980), 「한국의 자동차공업」.
- _____ (1989), 「경제의 국제화와 중소기업의 생산조정」.
- _____ (1990), 「중소기업의 생산조정과 중소기업 지원정책의 개선방향」.
- _____ (1994), 「한국 완성차업체의 부품업체 육성전략과 부품업체의 대응」.
- 한국산업경제기술연구원(1982), 「자동차공업의 문제점과 육성방안」.
- _____ (1984), 「한국의 자동차 부품공

- 업」.
- 한국은행, 「기업경영분석」, 각 연도.
- 한국자동차공업협동조합(1991), 「자동차부품공업의 현황 및 발전방향」.
- _____, 「자동차공업편람」.
- _____(1999), 「자동차산업편람」.
- 한국자동차공업협회(1992), 「자동차산업의 국제경쟁력 강화방안」.
- 한국자동차공업협회(1999), 「한국의 자동차산업」.
- 홍장표(1993), 「한국에서의 하청계열화에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문.
- 홍장표(1995), 「한국하청계열사의 구조적 특질에 관한 연구: 자동차산업의 사례를 중심으로」, 한국중소기업학회지, 제17권 제1호.
- 淺沼萬里(1984), 「日本における部品取引の構造」, 『經濟論叢』第131券 第3號.
- _____, 「日本におけるメーカーとサプライヤーとの關係」, 『經濟論叢』第145券 第1,2號.
- 中央大學出版部(1990), 『自動車産業の國際化と生産システム』.
- 藤本隆宏(1996), 「生産システムの進化論」, 有斐閣.
- 藤本隆宏·武石彰(1994), 『自動車産業のシナリオ』, 21世紀生産性出版部.
- 港徹雄(1990), 「依存關係と下請生産システムの變貌」.
- 植田浩史(1990), 「自動車産業の企業階層研究: 自動車メーカーと1次部品メーカーの結合關係」(1),(2), 『季刊經濟研究』12券3號, 13卷1號, 14券2號.
- 和田一夫(1991), 「自動車産業における階層的企業間關係」, 『經營史學』26券 2號.
- Aldrich, H. E.(1979), *Organizations and Environments*, Englewood Cliffs: NJ, Prentice-Hall.
- Anderson, E.(1985), "The Salesperson as Outside Agent or Employee: A Transaction Cost Analysis," *Marketing Science*, 4(3), 234-254.
- Axelrod, R.(1984), *The Evolution of Cooperation*, New York, Basic Books.
- Baumol, W. J., Panzar, J. C., and Willig, R. D.(1982), Contestable Markets and the Theory of Industry Structure, New York, Harcourt Brace Jovanovich.
- Bensaou, M & N. Venkatraman(1992), "Configuration of Inter-Organizational Relationship: A Comparison Between US and Japanese Automakers," Working Paper 93/55/TM/SM, INSEAD.
- Child, J.(1972), "Organizational Structure, Environment and Performance, the Role of Strategic Choice," *Sociology*, 6, 1-22.
- Daft, R. L. and R. H. Lengel(1986), "Organizational Information Requirements, Media Richness and Structural Design," *Management Science*, 32(5), 554-571.
- Galbraith, J.(1973), *Designing Complex Organizations*, Reading: MA, Addison-Wesley.
- Galbraith, J.(1977), *Organizational Design*, Reading: MA, Addison-Wesley.
- Gaski, J. F.(1984), "The Theory of Power and Conflict in Channels of Distribution," *Journal of Marketing*, 48, 9-29.
- Heide, J. B. and G. John(1990), "Alliances in Industrial Purchasing: The Determinants of Joint Action in Buyer-Supplier Relationships," *Journal of Marketing Research*, 27(Feb.), 24-36.
- Hirschman, A. O.(1970), Exit, Voice, and Loyalty, Cambridge: MA, Harvard University Press.
- Imai, K., and H. Itami(1984), "Interpenetration of Market and Organization," *International Journal of Industrial Organization*, December.
- Jurkovich, R.(1974), "A Core Typology of Organizational Environments," *Administrative Science Quarterly*, 19, 380-394.
- Lusch, R. F.(1976), "Sources of Power: Their Impact on Intrachannel Conflict," *Journal of Marketing Research*, 13, 382-390.
- Mitsubishi Research Institute(1987), *The Relationship between Japanese Auto and Auto Parts Market*.

- Pfeffer, J. and G. R. Salancik(1978), *The External Control of Organizations: A resource Dependence Perspective*, New York, Harper & Row.
- Pugh, D. S., D. J. Hickson, C. R. Hinnings, and C. Turner(1969), "The Context of Organization Structures," *Administrative Science Quarterly*, 14, 61-77.
- Reve, T. and L. W. Stern(1976), "The Relationship between Interorganizational Form, Transaction Climate, and Economic Performance in Vertical Interfirm Dyads," in L. Pellegrini and S. K. Reddy, *Marketing Channels: Relationships and Performance*.
- Robicheaux, R. A. and A. I. El-Ansary(1976), "A General Model for Understanding Channel Member Behavior," *Journal of Retailing*, 52.
- Starbuck, W. H.(1976), *Organizations and Environments*, Chicago, Rand McNally.
- Thompson, J. D.(1967), *Organizations in Action*, New York, McGraw-Hill.
- Van de Ven, A. H., A. L. Delbecq, and R. J. Koenig(1976), "Determinants of Coordination Modes within Organizations," *American Sociological Review*, 41, 322-338.
- Williamson, O. E.(1985), *The Economic Institution of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*, New York, Free Press.
- Williamson, O. E.(1986), *Economic Organization: Firms, Markets, and Policy Control*, Wheat Sheaf Books.

A Comparative Analysis of the Collaborative Character of the Automakers-Part Industry in Korea, America and Japan

Young In Kim* · Roh Kwang Park** · Chang Sun Jung**

Abstract

This paper seeks to uncover dominant configurations of inter-organizational relationships across the USA, Japan, and Korea in the automotive industry. We integrate relevant theoretical concepts from previous researches, especially Bensaou & Venkatraman(1992), and K. H. Min(1994).

To research this, we collect data on 133 questionnaires from big 3 automakers(Hyundai, Daewoo, and Kia) in Korea, and use PC SAS 6.12. First finding is the major configuration or type of collaborative character in Korean automotive industry is control type. Second finding is the each automakers has different recognition of price and information.

Key Words: collaborative character in auto industry, electronic integration, integration, control type

* Professor of Management, Department of Business Administration, College of Business Administration, Keimyung University

** Researcher at the Research Institute for Business and Entrepreneurship(RIBE), Keimyung University.