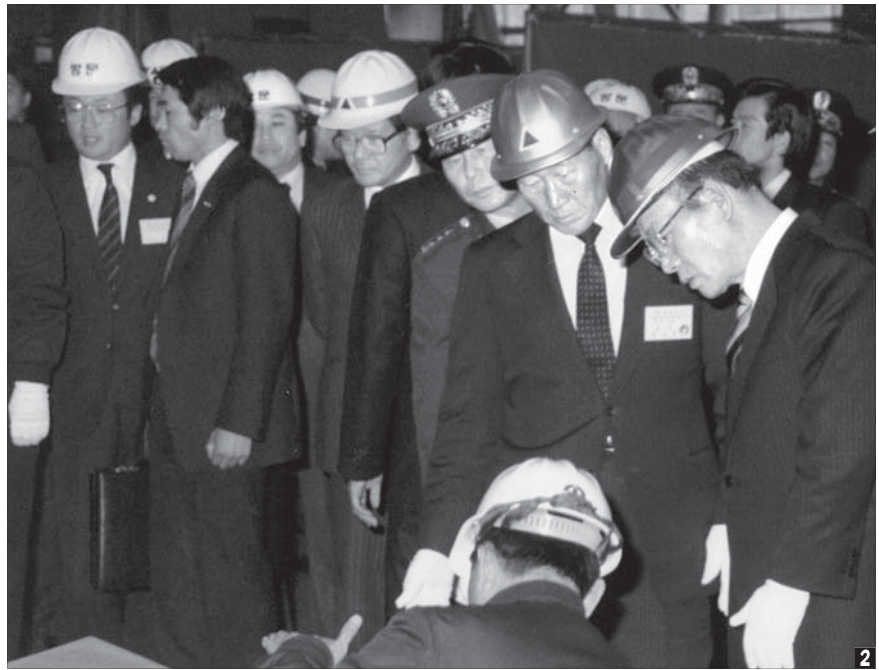




1 1984년 6월 이병철 삼성그룹 회장(오른쪽)이 사돈인 홍진기 중앙일보 회장(왼쪽), 아들 이건희 삼성그룹 부회장(가운데)과 기흥 반도체 공장을 둘러보고 있다.
2 1985년 사공일 경제수석(왼쪽)과 함께 현대중공업을 방문한 전두환 대통령(오른쪽)을 정주영 현대 회장(오른쪽 둘째)이 안내하고 있다.
[중앙포토, 사진 사공일]

“현장 목소리 들어라” ... 반도체·자동차 수출길 뚫었다

The JoongAng Plus

사공일 회고록

경제국정, 이랬다 III

1984년 봄 어느 날이었다. 이병철 삼성그룹 회장이 비좁은 청와대 경제수석실을 찾아왔다. 물론 그 이전에도 당시 전경련 회장이던 정주영 현대그룹 회장이나 구자경 럭키금성(현 LG) 회장, 그리고 최종현 선경(현 SK) 회장, 김우중 대우 회장 등 주요 그룹 최고경영진의 방문은 종종 있었다. 이 자리에는 항상 관계 경제비서관이 배석해 정책 건의사항을 기록했다.

이병철 회장은 이미 83년 3월에 반도체 사업에 대규모 투자할 것을 발표한 바 있다. 이날 이 회장은 수행비서가 들고 온 두툼한 반도체 관련 서류 파일로 설명했다. 그는 “반도체 산업은 천연자원이 부족하나 우수한 인적 자원을 갖고 있는 우리에게 가장 적합한 고부가가치 산업”이라며 청와대와 관련 정부 부처가 반도체에 긍정적인 생각을 갖고 적극 지원해 달라고 부탁했다. “우리의 미래는 반도체에 있다”는 것은 이 회장의 흔들림 없는 신념이었다. 삼성은 반도체 사업 투자 발표 1년 후인 84년 3월 말에 기흥공장 제1생산라인을 완공했다. 이 회장의 수석실 방문은 이즈음이었던 것으로 생각된다.

당시 반도체 산업은 일본이 이미 선점하고 있었고 기술 변화 속도가 특히 빠른 분야로, 대규모 투자를 계속해야 하는 위험 부담이 큰 산업으로 인식되고 있었다. 당시 삼성그룹 내에서도 반대 의견이 지배적이었다고 알려져 있다. 업계나 금융계에는 반도체 투자에 대한 회의적 시각이 널리 퍼져 있었다.

이 회장이 내 사무실을 다녀간 얼마 후다. 미국의 당시 씨티뱅크, 체이스 맨해튼 뱅크, 뱅크 오브 아메리카와 일부 유럽계 은행의 서울 주재 지점장들이 경제수석 면담 요청을 해왔다. 우리 경제의 외자 의존도가 특히 높았던 당시에 이들의 생각은 매우 중요했다. 물론 그들을 만났다. 그들은 삼성의 반도체 투자에 대한 한국 정부의 입장을 알고 싶으면서 정부가 나서 투자 조정을 바라는 듯한 요지의 의견을 제시했다.

정말 놀라운 일이었다. 우선 나는 주요 외국 금융인들마저 삼성의 반도체 투자에 대해 회의적 시각을 갖고 있다는 사실에 놀랐다. 더욱이 시장경제 원

칙과 민간 주도 경제를 누구보다 중시하는 외국 금융계 인사들이 정부의 기업 투자 결정 개입을 종용하는 듯한 사실에 놀란 것이다. 그러나 이들의 의견에 대해 나는 평소 소신에 따른 반응을 했고, 이에 대해 지금도 큰 자부심을 갖고 있다.

나는 이렇게 대답했다. “솔직히 나는 아직 반도체가 어떻게 생겼는지 한 번도 직접 본 적이 없다. 반면에 이병철 회장은 수년간의 사업성 분석과 전망을 바탕으로 위험 부담이 따르는 투자 결심을 한 것으로 안다. 실제 얼마 전에 이병철 회장이 이 자리에서 반도체 사업 진출 당위성을 설명한 바 있다.

그런데 어떻게 정부가 나서 삼성이 결정한 반도체 투자가 크다 적다 할 수 있겠나. 더욱이 정부가 민간 투자 결정에 개입하면 나중에 성패의 책임도 정부가 져야 하지 않나. 단지 내가 해야 할 일은 여러분들마저 삼성의 대규모 반도체 투자를 우려하고 있다는 사실을 전달하는 것이다.”

돌이켜 생각해 보면 정말 아찔한 장면이었다. 그때 내가 올바른 판단을 하지 못해 외국은행 지점장들마저 걱정한다며 정부의 개입을 대통령께 건의했다면 우리 반도체 산업 역사가 달라질 수도 있었지 않을까. 당시만 하더라도 정부의 국내의 금융 부문 장악력은 아주 컸다. 정부가 기업의 대규모 투자에 결정적 영향력을 행사할 수 있었다. 이 일화를 통해서도 대통령의 국정 마지막 결정을 보좌하는 참모의 역할이 얼마나 막중한지를 재확인할 수 있다.

반도체는 현재 우리나라 수출의 근간일 뿐만 아니라 인공지능(AI)과 디지털 경제 시대 국제 경쟁의 핵심이다. 뛰어난 기업인의 안목과 혜안을 정부가 나서 방해하지 않는 대신 간접 지원에 그친 정부의 정책 판단이 뒷받침되어 가능했다고 본다.

삼성 반도체와 관련된 또 하나의 중요한 일화가 생각난다. 85년 5월 어느 날 전두환 대통령이 나를 불렀다. 삼성 반도체가 256KD램 생산을 위한 반도체 제2라인 준공식에 대통령이 참석한다면 서 사전에 준비하라는 지시를 했다. 이즈음이 바로 전에 언급한 바 있는 컬러TV 반덤핑 제소 등으로 한·미 간 통상 마찰이 고조

되고 있을 때였다. 또한 한국의 반도체 진출에 대한 미국과 일본의 경계 어린 주의가 집중되고 있을 때였다.

그래서 그 자리에서 대통령께 건의했다. 국가적으로 자축할 만한 일이고 대통령의 삼성 임직원 격려도 바람직하다. 그러나 대통령이 그 자리에 참석하면 삼성 반도체에 대한 외신의 관심이 더 커지게 될 것이고, 세계적 주목을 끌게 된다. 결과적으로 삼성전자에 대한 외국의 경제심만 높여 반도체 수출에도 도움이 되지 않을 것이다. 따라서 대통령의 참석은 바람직하지 않다는 내용이었다.

대통령은 내 건의를 받아들여 이병철 회장에게 직접 잘 설명하라고 했다. 그 준공식에는 당시 상공부 장관이 대신 참석했다. 그 이후 1년쯤 지난 시점에 청와대 상춘재에서 재벌 총수들과의 비공식 만찬이 있었다. 그 자리에서 이 회장은

이 일을 회상하며 “당시에는 좀 서운했으나 지금 와서 생각해 보니 그때 대통령의 판단이 옳았다”고 회고한 적이 있다.

전두환 대통령은 청와대 비서진, 특히 경제수석은 탁상에서 정책구상만 할 것이 아니라 틈나는 대로 경제 현장을 찾아 직접 보고, 현장 목소리를 듣고 정책에 최대한 반영해야 함을 항상 강조했다.

나는 대기업 경영진이나 그룹 총수와는 이병철 회장과의 면담처럼 청와대에서 주로 만나 의견을 교환했다. 그리고 주말을 이용해 주로 상공부 실무진이 선정한 서울 근교의 유망 중소기업을 방문해 현장 기업인의 의견과 애로사항을 파악했다. 이 과정에서 알게 된 크고 작은 기업 현장의 어려움을 소관 부처로 넘겨 해결해 준 경우도 종종 있었다. 그중에서 특히 기억에 남는 중요한 사례가 하나 있다.

85년 늦은 여름 어느 주말이었다. 그날은 상공부 기계공업국에서 사전에 주선했던 경기도 시흥 소재 자동차 기계 부품 생산업체 두 곳을 방문했다. 비가 쏟아지는 토요일 오후였다. 허남훈(특허청장 및 환경부 장관 역임) 경제 비서관과 함께 동행했던 상공부장상현(건설부 차관 역임) 기계공업 국장이 돌아오는 길에 당초 일정에 없었던 기아자

동차의 광명 소하리 공장을 잠시만 방문하자고 건의했다. 늦은 시간이었고 외국 손님과 저녁 약속이 있었다. 그럼에도 기아자동차의 모든 임원이 대기하고 있으니 단 5분만이라도 공장에 들러 이들을 격려해 달라는 것이었다.

나중에 알게 되었지만, 당시 기아자동차는 소형 트럭과 중형 승용차 ‘봉고’를 주로 생산하던 중에 어렵게 미국 포드 자동차를 통해 소형 승용차 수출 계약을 체결했다. 기아의 소형 자동차 대미 수출의 첫 계약이었다. 그런데 대미 수출용 자동차 생산을 위해 생산 공장 확장이 필요한데 정부 규제에 묶여 해결하지 못한 절박한 처지에 있었다. 그래서 사전에 장상현 국장과 김선홍 기아차 사장이 나의 방문을 계획한 것이었다.

공장에 이르니 당시 김 사장 이하 임원 모두가 대기하고 있었다. 김 사장의 간략한 보고가 있었다. 소형자동차 생산을 위한 생산라인을 추가할 부지가 관련 부처와 지방정부 차원에서의 해결이 거의 불가능한 그린벨트에 묶여 있다는 것이다. 빠른 시일 내에 해결해 납기 내에 선적하지 못하면 미국 포드 자동차에 페널티를 무는 등 회사 손실은 물론 국가 외환 손실이 불가피한 상황이었다. 모처럼 마련된 우리나라의 소형자동차 대미수출이 어려워질 수 있다는 것이었다. 지금도 그렇지만 그린벨트 해제는 극히 예외적으로만 허용돼 왔다.

나는 비가 내리는 중에 그린벨트에 묶인 부지도 직접 봤다. 이 사안의 국가경제적 차원의 중요성을 감안해 그 다음 주 월요일 청와대 수석비서관 회의에 이 문제를 논의했다. 관련 수석이 직접 해당 부처와 협조해 해결해 주기로 했다.

얼마 후 공장 부지의 그린벨트가 해제됐고, 기아차는 이듬해인 86년 12월에 수출용 소형 자동차를 처음 생산해 87년 3월부터 수출하게 됐다. 이후 김선홍 사장은 이날 나의 방문이 오늘의 기아로 발돋움하는 중요한 계기가 되었다고 자주 언급했다고 들었다.

그리고 그날 장상현 국장이 보여준 적극성과 업무의 추진력이 돋보여 얼마 후 내가 특허청장으로 영전한 경제비서실 허남훈 상공담당비서관 후임으로 대통령께 건의해 경제비서실에 근무하게 됐다.



스마트폰 카메라 앱으로 위 QR코드를 스캔하면 The JoongAng Plus에서 연재 중인 [사공일 회고록: 경제국정, 이랬다] 시리즈를 더 자세히 보실 수 있습니다.