

## 제5주제

# 서해안 자동차산업의 특성화 전략

박 형 창  
(전북경제사회연구원 연구위원)

## 서해안 자동차산업의 특화전략에 관한 연구

박 형 창(전북경제사회연구원 연구위원)

### I. 서론

우리나라 서해안 지역은 대중국 시장을 겨냥하여, 양질의 인력, 상대적으로 높은기술, 양호한 자연·문화환경 등이 산업 발전에 유리한 여건이다.

그러나 지역산업구조 취약, 선도산업의 부재, 기술혁신 및 기업지원시스템 미비, 핵심적인 지역산업 주체의 미성숙 등은 산업발전의 저해요인으로 지적할 수 있다.

또한 서해안지역은 중국과의 협력강화에 따른 발전잠재력 증대, 중앙정부 및 지자체의 지역산업육성 정책 강화 등이 산업발전의 기회 요인이며, 세계 경제환경의 불확실성 증대, 지역간 경쟁심화, 지역 혁신체제 등 지역산업의 체계적 육성전략 구축이 없을 경우 지역산업경쟁력이 급속히 저하가 될 수 있다는 점이 위협 요인이 될 것이다.

서해안지역의 산업육성을 위해서는 전략산업 중심으로 국내외 기업유치 활동을 적극적으로 전개함과 동시에 역내 중소기업들의 구조고도화에 주력해야 한다.

특히 중국의 급성장에 따른 비교우위 기술집약적 산업의 육성은 앞으로 우리나라가 중국을 선점하는 중요한 매개체가 될것이다.

따라서 지리적으로 가장 가까운 서해안지역에서 중국보다 경쟁력우위의 산업을 특화하여 수출 교두보역할을 담당하게 하는 것은 국제수지개선 및 미래의 국익에 우선하는 계획이 될것이다.

더욱이 동북아경제권나라들의 급속한 경제성장과 더불어 자동차 수요가 급증할것으로 예상됨에 따라 기술집약적 자동차산업의 교두보거점지역으로써 집중육성할 필요가 있다.

본 연구에서는 자동차산업의 중요성과 대중국교두보 역할을 수행할 수 있는 자동차산업의 최적지를 모색하고 특화전략을 제시하고자 한다.

## II. 서해안지역의 산업 발전방향

### 가. 서해안지역의 산업발전방향

제4차 국토개발계획에서 제시된 서해안 각 시·도별 발전방향은 인천시는 “동북아권 국제정보·교류도시”를 조성계획이며, 광주시는 “첨단산업·문화예술중심도시”로 육성시킨다는 계획이다.

경기도 지역은 “지식산업중심지역”, 충청도는 “역사문화·임해산업·황해권 교류중심지역”, 전북도 “환황해권 생산·물류전진기지”, 전남도는 “국제교역·해양관광중심지역”으로 육성발전시키는 계획이다.

<표II-1> 제4차 국토종합계획에서 서해안지역의 주요 시·도별개발방향

시·도	개발목표
○ 인천 -동북아권 국제정보· 교류 도시	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국제정보·교역도시 조성을 위한 트라이포트 기능의 강화</li> <li>○ 아·태지역내 중추적 해양관광도시의 건설</li> <li>○ 첨단산업 유치에 의한 선진 도시기능의 강화</li> <li>○ 서해안개발축의 지역간 교통망 및 물류시설의 확충</li> <li>○ 환경친화도시의 건설로 삶의 질 향상</li> </ul>
○ 경기도 -지식산업중심지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지식산업을 중심으로 한 산업구조의 고도화 추진</li> <li>○ 통일에 대비한 북부지역의 전략적 개발과 보전</li> <li>○ 다핵분산형 공간체계 구축을 통한 수도권 경쟁력 강화</li> <li>○ 여가공간의 확충 및 생활환경 정비를 통한 삶의 질 향상</li> </ul>
○ 충청남도 -역사문화·임해산업· 황해권교류중심지역,	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 역사와 전통문화가 살아 숨쉬는 문화·관광지역 창조</li> <li>○ 지역특화산업 및 임해형 신산업지대 조성</li> <li>○ 도시 및 농어촌 개발·정비에 의한 도·농 통합과 삶의 질 향상</li> <li>○ 통합적 교통 및 물류체계 구축과 농림어업의 선진화</li> </ul>
○ 전라북도 -환황해권 생산·물류 전진기지	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 환황해권 및 국토발전의 신중심지역으로 도약</li> <li>○ 지역특성에 부합하는 신산업 중심지로 발전</li> <li>○ 인간, 자연, 문화가 조화를 이루는 세계적 지역문화의 창출</li> <li>○ 보전과 개발의 균형을 통한 삶의 질 향상</li> </ul>
○ 전라남도 -국제교역·해양관광 중심	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 첨단특화산업의 육성과 지역경제의 활성화</li> <li>○ 국제적 해양관광 기능의 강화와 해양지향적 교류기반의 확충</li> <li>○ 향토문화의 복원·계승 및 관광산업의 육성</li> <li>○ 쾌적한 생활환경과 자연보전을 통한 삶의 질 제고</li> </ul>

이러한 계획에 맞추어 서해안지역 개발방향을 대중국과의 교류 차원에서 평가 할 때 첫째, 광역권개발을 통해 지역별 비교우위산업을 육성 발전시키는 일이다. 중국의 틈새시장을 노리는 전략으로 중국과의 지역별교류, 경쟁력상품의 중국내 틈새시장 장악 등은 국내에서 지역별특화산업육성 등의 경쟁체제를 갖추어야만 가능하다.

둘째, 서해안에서 비교우위의 산업을 전략적으로 육성하는 계획을 수립해야한다. 중국이 급속도로 기술이 발달하고 있는 시점에서 우리의 비교우위상품이 언제까지 경쟁력을 갖느냐가 관건이다. 따라서 지금 중국보다 비교우위를 점유하고 있는 상품의 품질개선 및 기술개발을 집중육성해야 한다.

셋째, 기술집약적상품을 집중 육성할 필요가 있다. 현재 우리나라가 앞서고 있는 자동차 전자산업 등 어느 한 지역을 선정해서 대중국 수출 활로를 뚫을 수 있는 육성지역으로 조성하는일은 시급한과제다.

지역의 경쟁력 비교우위는 그 지역의 산업성숙여건과 잠재력 등의 요소와 수출배후 시장에 달려있다. 서해안지역은 중국시장과 가장 인접한 지역으로써 비교우위산업을 찾아야 할 것이다. 우리나라 서해안 지역과 중국동부 연안의 산업을 비교한다면 우리가 중국보다 2차산업에서 조금 낮은 기술력을 보유하고 있다는 것이다. 즉 중국이 이제 공업화과정에 돌입했다면 우리는 어느 정도의 정책단계에 접어들어 기술력에 비교우위를 갖고있다는 점일 것이다. 이 점을 감안하여 기술경쟁력우위를 확보하고 지속시켜나가는 것이 관건일 것이다.

인천지역은 인천 중심공항을 중심으로한 비교우위 산업을 모색할 필요가 있다. 특히 지리적, 배후산업여건 등의 유리한 장점을 적극 활용하여 승용차의 대중국 수출우위를 선점하는 것이 가장 바람직할 것이다.

경기지역은 지식산업을 중심으로 반도체 등 첨단산업에서 비교우위를 획득하는 것이 바람직한 방향이다. 또한 평택항을 수도권 대체항만으로 육성하고, 중국과 가장 거리가 가까운 천진 및 대련지역과의 교류를 활성화하는 방안이 모색돼야 할 것이다.

충남지역은 반도체, 석유화학 등의 수출량이 가장 많은 것으로 나타나고 있어 과학기술 등의 첨단산업육성이 비교우위를 갖을 수 있을 것이다.

전북지역은 승용차 수출이 가장경쟁력이 강한 것으로 나타나고 있다. 또한 컴퓨터 부문도 경쟁력이 있는 것으로 보아 이 부문을 특화 육성해야할 것이다. 산업단지로는 군장산업단지를 활성화하여 중국동해안지역 교두보를 확보하면서 내륙 깊숙이 대중국 시장을 확보하는 전략도 마련돼야 할 것이다. 특히 군산자유무역지역을 활성화하면서 상해포동지역과도 연계하여 육성, 발전시키는 방안도 조속히 강구돼야 할 것이다.

전남지역은 석유화학, 철강부문의 수출 경쟁력이 있는 것으로 나타나고 있다. 이 부문을 중점 육성하여 대 중국 경쟁우위품목으로 집중 육성해야 할 것이다. 특히 서남권 광양항을 동북아 중심항만으로 집중 육성하는 것이 국가전략이므로 중국 상해항과의 경쟁관계에서 비교우위를 점유하는 방안이 적극 모색돼야 할 것이다.

이렇듯 서해안발전에는 지역별 잠재성향의 특색에 따른 방향을 제시하고 있으며 대중국교두보전략기지로써의 분담역할이 있어야 할 것이다.

## 나. 자동차산업 발전의 필요성

21세기 우리나라 성장유망 23개산업을 대상으로 산업발전과 성장잠재력을 분석한내용을 보면, 기존 주력산업의 섬유, 의류, 신발, 석유화학, 철강, 기계, 가전, 반도체, 자동차, 조선 등 10개 산업이 선정되었다. 지식기반제조업으로는 전자·정보기기, 메카트로닉스, 정밀화학, 생물산업, 정밀기기, 신소재, 환경, 항공·우주 8개 산업이며, 지식기반서비스업으로는 정보통신서비스, 소프트웨어, 문화, 관광 등 5개산업이다.

최근 중국의 10대 수입품목과 대한민국·일본 수입비중을 보면 가장많은 수입비중을 차지하고 있는 부문은 전자기기부품으로 33.0%을 차지하고 있으며 한국에서는 9.7%, 일본에서 23.3%를 수입하고 있는것으로 나타나고 있다.

다음이 기계류로 16.7%, 광물성연료 7.2%, 플라스틱제품,6.3 % 순으로 나타나고 있다.

10대 품목중에 9위를 차지하고 있는 자동차는 1.9%를 차지하고 있으며, 한국에서 수입이 3.7%, 일본에서 수입이 32.0%를 차지하고 있는 실정이다.

&lt;표 II-2&gt; 중국의 10대 수입품목과 대한민국·일본수입비중

(단위 : %)

순 위	HS코드	품목명	점유비중	한국수입	일본수입	소계
1	85	전자, 기기부품	23.0	9.7	23.3	32.9
2	84	기계류	16.7	5.3	22.2	27.5
3	27	광물성연교	7.2	11.1	1.6	12.6
4	39	플라스틱제품	6.3	17.6	16.1	33.7
5	72	철강	4.5	16.5	24.1	40.5
6	90	광학기기등 기기류	4.0	4.3	25.8	30.1
7	29	유기화합물	3.7	23.1	21.0	44.2
8	74	동제품	2.0	7.9	18.0	26.0
9	87	자동차	1.9	3.7	32.0	35.8
10	88	항공기	1.8	0.0	0.1	0.1
소계			71.0	9.9	19.7	29.6
총계			100.0	9.6	17.6	27.2

자료 : KOTIS

중국을 겨냥한 비교우위 주력발전산업 분야는 자동차, 반도체, 전자, 기계 산업 등이 될 것이다.

중국의 성장 속도나 도로확장에 비교하여 자동차 수요는 폭발적으로 증가할 것으로 예견되며, 여기에 대비하여 일본보다 지리적인 장점을 살려 대중국자동차산업을 육성발전시킬 필요가 있다.

우리나라 서해안지역은 주요 자동차공장들이 위치하고 있어 자동차 생산기지로서 중요한 역할을 담당하고 있다.

서해안지역의 자동차생산능력을 보면 전북지역내 대우의 승용차(준중형승용차) 30만대 공장과 상용차(대형트럭) 1만 2천대 공장, 현대의 상용차(중대형상용차) 5만대 공장 등이 위치해 있을 뿐만 아니라 인접한 충북 아산에는 현대의 승용차 23만대 공장과 기아의 승용차 51만대 공장이 있으며, 광주시에는 기아의 상용차 22만대 공장이 위치해 있다.

이렇게 서해안지역에 자동차공장이 밀집돼 있고, 중국과도 가까이 위치하며, 항만을 끼고 있어 향후 자동차산업이 급속하게 성장할 가능성이 높고 중국이나 동남아시아 등 세계 각지로 편리하게 수출할 유리한 입지를 지니고 있다.

<표 II-3> 자동차기업의 공장별 생산능력(1999년 발표기준)

(단위 : 만대)

회사별	공장별	생산차종	생산능력
현 대	울산1공장	소형승용차	32
	울산2공장	대형승용차 등	28
	울산3공장	준중형승용차	33
		승합 및 소형트럭	29
	아산공장	중대형승용차	23
	전주공장	중대형상용차	5
	SUV공장	SUV	10
	계		160
대우	부평1공장	소형승용차	30
	부평2공장	중대형승용차	20
	군산공장	준중형승용차	30
		대형트럭	1.2
	창원공장	경형승용 및 상용차	24
부산공장	대형버스	0.5	
	계		105.7
기 아	소하리공장	소형승용차 및 승합차	32
	아산A1	준중형승용차 및 SUV	15
	아산A2	준중형승용차	18
	아산A3	중대형차	18
	광주공장	경트럭	10
	중대형상용차, 특장차	12	
	계		105
쌍 용	승용공장	대형차	3.3
	SUV공장	SUV	5.7
	상용공장	승합차	2.7
	계		117
르노삼성	부산공장	중대형승용차	24
삼 성	대구공장	소형 및 대형트럭	56
	합 계		412

자료 : 한국자동차공업협회

특히 이지역의 자동차 부품산업의 유치는 자동차 생산의 결정적 요인으로 작용하며 수출에 따라 부품의 수요가 증가되며, 중간재의 일종으로서 다른 중간재와의 결합을 통해서 자동차의 경쟁력을 결정하는 핵심요소로 작용함으로써 앞으로 유망산업이 될 것이다.

또한 최근 자동차부품의 외부조달(out-sourcing)이 확대됨에 따라 수출 및 내수를 통해 최종재에 못지 않게 거래가 활발히 이루어지고 있는 부분이다.

그 동안 꾸준히 부품의 국산화가 추진됨에 따라 많은 부분에서 수입대체가 이루어져 왔지만 여전히 부품의 수입비중이 높으며, 국산화된 부품도 품질이나 제품의 성능, 기술 수준이 선진국에 비해 뒤떨어져 자동차의 경쟁력을 저하시키는 원인으로 작용하고 있는 것이 사실이다.

아직도 우리 자동차산업의 경쟁력 취약요소로 부품산업의 낙후를 들고 있다.

최근 부품조달의 세계화가 추진되고 있고 수출산업화의 가능성도 증가하고 있어 무역수지 흑자기조 정착을 위해서도 부품산업의 육성은 필수적이다.

더욱이 앞으로 수요가 급증할 것으로 예상되는 중국과 인접한 지역에서의 자동차 부품산업의 육성화는 21세기 대중국 비교우위 수출상품을 굳건히 지키게 될것이다.

### Ⅲ. 서해안 자동차산업 발전전략

#### 가. 서해안 자동차 산업발전의 특화전략.

자동차산업은 21세기 국가의 전략산업이며 대중국 주력수출상품으로 육성해야 할 산업이다. 자동차산업유치여건 잠재력이 많은 서해안지역의 자동차육성전략은 물류비절감, 규모경제, 기술우위 등 여러 분야에서 비교우위를 보이고 있다. 특히 서해안지역은 자동차 산업육

성 공장이 많이 유치하고 있으며 환황해권 중심지역으로 대중국 수출교두보를 담당할 좋은 여건을 가지고 있다.

서해안지역의 자동차 공장 분포도 현황을 보면 인천경기지역이 50만대의 소형, 중대형 승용차를 생산하고 있고, 대전, 충남지역은 승용차 및 트럭을 합쳐 51만대의 생산규모를 갖추고 있다. 광주, 전남 지역은 22만대의 생산체제를 갖추고 있으며, 전북은 35만대를 생산하고 있는 것으로 나타나고 있다. 자동차 부품업체도 인천·경기 지역 348개업체, 대전·충남 83개업체, 광주·전남지역 59개업체, 전북지역 48개업체가 부품을 납품하는 것으로 나타났다.

<표Ⅲ-1> 서해안지역 자동차 공장 분포도

공장 /지역	인천,경기	대전,충남	광주,전남	전북
공 장	부평1공장 부평2공장	기아 아산1공장 기아 아산2공장 기아 아산3공장 현대 아산공장	기아 광주공장	현대 전주공장 대우 군산공장
생산규모	50만대 소형, 중대형 승용차	51만대 준준형 승용차 및 트럭	22만대 경트럭,상용차, 특장차	35만대 중대형 상용차, 승용차
부품공장 수	348 개	83 개	59 개	48 개

자동차 산업을 육성하는데는 완성차 공장보다 자동차부품공장을 우선 필요로 한다. 또한 자동차 부품공장은 자동차 생산 공장과 더불어 수요가 병행하여 일어나며, 장기적으로 부품별수요가 고부가가치를 획득하는 중요한 결과를 낳고 있다.

자동차산업 전체 출하액에서 자동차부품부문이 차지하는 비중이 우리나라 전체로는 32.8%나 되고 있다.

자동차부품업체의 지역별 분포를 보면 상대적으로 1차 부품업체

가 많음에도 불구하고, 광주·전남 지역이 5.3% 전북지역이 차지하는 비중은 4.3%, 인천·경기가 31.4% 대부분의 자동차부품회사들은 수도권과 영남권에 집중되어 있는데, 수도권의 비중이 37.7%이고, 영남권이 42.6%로 이 두지역이 80%를 상회하고 있다.

영남권에 집중되어있는 가장 큰 이유는 우리나라에 자동차산업이 울산 창원을 중심으로한 영남권에 집중투자 되었으며, 기계산업이 발달한 수도권에서 자동차 부품이 발전할 수밖에 없는 여건이었기 때문이다.

<표Ⅲ-2> 지역별 자동차부품업체수 및 비중(1차 부품업체 기준)

(단위 : 개, %)

구분		전북	광주 전남	서울	인천 경기	강원	대전 충남	충북	대구 경북	부산,울 산,경남	합계
1998	업체수	50	74	69	379	4	75	25	152	338	1,166
	비율	4.3	6.4	5.9	32.5	0.3	6.4	2.1	13.1	29.0	100.0
1999	업체수	48	59	70	348	6	83	23	159	313	1,109
	비율	4.3	5.3	6.3	31.4	0.5	7.5	2.1	14.4	28.2	100.0

자료 : 자동차공업협동조합

인천, 군산, 아산 등 인근지역에 자동차산업의 상류부분인 완성차 생산이 집중되어 있는 반면, 부품산업은 취약하며, 특히 1차부품업체보다 2차이하의 부품업체 기반이 더 취약한 것으로 보인다.

서해안지역을 대 중국 수출교두보로 자동차산업의 특화 지역으로 육성하기 위해서는 다음과 같은 전제조건이 필요하다.

첫째, 자동차 공장이 밀집한 지역으로 대중국과 접근성이 용이하

고, 공장 부지가 구비되어 있는 등 발전잠재력이 풍부한 곳 이어야 한다.

둘째, 자동차부품기술지원센터를 중심으로 자동차부품산업의 조달공급이 신속한 지역이어야 한다.

셋째, 자동차 산업과 관련산업인 기계산업과 연관관계를 맺을 수 있는 곳이어야 한다.

이곳으로 거론되고 있는 지역이 인천, 아산, 군산지역으로 꼽을 수 있다.

이중에서 인천은 자동차 이외의 산업입지 여건이 양호한 지역으로 다른 산업을 특화할 수 있고, 아산은 공장부지, 물류집적 등에 있어 군산보다 입지여건이 열악한 것으로 보인다.

특히 산업자원부가 군산지역을 자동차부품 혁신지역으로 선정해 놓고 대대적 지원 계획을 수립해 놓은 상태이다.

<표III-3> 서해안 자동차 산업 특화지역 여건 비교

지역	자동차 생산량	대중국입지여건	공장부지여건	정부의지
인천(부평)	○	△	△	△
아산	○	○	△	△
군산	○	○	○	○

주 : 양호○, 보통 △

자동차 산업은 자동차부품업체의 집적화단지를 조성하여 기업들을 유치할 뿐만 아니라 관련 지원시설을 자동차부품기술지원센터에 복합적으로 위치시켜 지역혁신시스템의 효율화를 극대화하여야 한다.

따라서 자동차부품기술지원센터는 자동차부품집적화 단지내에 입지하는 것이 바람직하며, 신뢰성향상과 관련한 기술지원을 실시할

뿐만 아니라 센터내 부가적인 기능으로 창업기능, 혁신정보교류기능, 종합지원연계기능 등을 수행하고, 정보화기능 및 기술개발전문회사를 위치시킴으로써 기능의 효율화를 가져올 수 있도록 해야 할 것이다

자동차부품 기술지원센터를 중심으로 지역혁신체제를 구축하는 것이라면, 자동차부품산업과 밀접한 관련을 가지는 기계산업의 육성을 위한 지원이 보완되며, 지역혁신체제를 보다 확충하기 위해 대학, 기업, 무역센터 등을 통한 지원을 강화해야 한다.

또한 자동차부품 및 기계류의 기술개발지원 사업을 실시하여 기술개발전문회사나 대학 등이 수행하고자 하는 기술개발과제를 지원하여야한다. 특히 대학내 기계기술 특화연구지원을 통해 전북도내 대학들의 기술개발능력 및 기술수준을 향상시키며, 자동차 및 기계관련 인력양성사업을 통해 유능한 관련 인력을 배출하도록 지원 해야할것이다.

이런 맥락에서 볼 때 정부의 적극적 지원의지는 자동차산업 특화단지의 성사 여부를 판가름하게 될것이다.

이렇게 자동차 산업을 특화하는데는 다음과 같은 자동차 여건이 구비되어야 할것이다.

첫째 자동차부품기술지원센터 설립하여야한다.

자동차 부품 지원센터는 중소 자동차 부품업체의 기반기술 및 생산기술을 지원하여 제품의 품질수준과 비용절감 등을 도모함으로써 자동차부품산업의 경쟁력 향상기반을 구축해야 한다.

자동차부품기술지원센터를 통해 중소부품업체들의 기술 및 품질 수준, 생산성 등을 획기적으로 개선하고, 생산제품의 품질신뢰성 향상을 통해 자동차부품업체의 판매 확대 및 수익구조 개선을 꾀하여

야 할것이다.

또한 산업체의 제조물 책임(Product Liability)에 대응기술 확보로 업체의 위험 부담 해소하고, 종합적인 기술지원을 통해 자동차부품집적화단지로의 기업이전 및 창업을 촉진해야 한다.

아울러 필요기술 개발과제를 발굴하고, 관련기술 개발을 제공하여 중소부품업체의 독자적인 제품기술을 확보함으로써 자동차산업의 발전의 밑거름이 되도록 해야한다.

둘째 ,자동차부품 기술개발 전문회사를 설립 운영해야한다.

자동차부품 기술개발 전문회사는 중소부품업체들의 기술개발 조직을 기술개발전담회사가 대행함으로써 기술개발 능력의 향상 및 개발비용 절감하고, 새로운 기술수요 파악을 통해 환경, 안전, 전자화 등의 분야에서 신제품을 개발하여 자동차부품 벤처창업을 선도한다. 업계가 공동으로 세우는 기술개발전문회사와는 달리 정책적 지원으로 세워지는 기술개발전문회사의 경우 업계 요구기술뿐만 아니라 자체적으로 향후 기술 및 제품수요를 파악하여 독자적인 기술개발도 실시하여 이를 벤처창업으로 연계하여야 할것이다.

이러한 사업은 주로 자동차부품기술지원센터에서 파악한 전북지역 자동차부품업체들의 공통 기반기술개발사업을 실시함과 아울러 환경친화적 부품, 안전관련 부품, 편리성을 강조하는 부품, 기존부품의 전자화 등 향후 사업화 가능성이 높은 부문에서 독자적인 기술개발을 실시해야 할것이다.

이렇게 자동차부품업체들의 공동 기술개발기반을 구축함으로써 기술수준의 획기적인 향상을 가져오고, 기술개발자원의 공동활용을 통한 기업의 비용절감 및 개발효율 향상효과와, 신제품개발을 통한

벤처창업 활성화로 자동차부품산업의 성장기반을 구축해야 할 것이다.

셋째, 자동차부품 정보망 구축 및 전자상거래 지원해야 한다.

영세한 지역내 자동차 부품 업체의 경쟁력 강화를 위해서는 부품 관련정보를 종합적으로 활용할 수 있도록 하고, 업체의 정보화 수준을 제고하며, 업체의 마케팅 및 경영 효율화를 위한 정보화 사업 추진이 필요하다.

따라서 국내외에 산재한 자동차 부품 관련 산업기술정보, 산업정보 및 경영정보 등의 정보를 종합적으로 활용할 수 있는 자동차 부품정보 포털서비스 체제를 구축해야한다.

이렇게 하기 위해서는 자동차부품 종합 포털서비스 체제 구축하고, 업체정보화 및 전자상거래서비스 기반 구축함과 아울러 기술정보 제공 및 활용 체제를 구축해야 할 것이다.

이러한 기대효과는 자동차부품산업 관련 국가 정보화 사업과의 중복을 최소화하고 전북지역에 특화된 정보화 사업에 역량을 집중함으로써 사업효율을 극대화하며, 전북지역 자동차 부품 관련 업체가 국내외에 산재한 각종 정보를 종합적으로 활용할 수 있게 됨으로써 기술개발 촉진 및 경영의 효율화

를 가져올 것이다. 또한 업체 홈페이지 구축 등 업체에 대한 직접적인 정보화 지원 및 전자카탈로그 제작 등을 통해 업체의 경영 효율화는 물론 전자상거래 환경에 언제라도 대응할 수 있게 되며, 업체가 애로를 겪고 있는 기술에 대한 현장 밀착형 기술정보 제공 및 관리체제를 제공함으로써 지역 부품업체의 기술수준 향상에 기여할 것이다.

## 나. 전북지역의 자동차 산업 특화방안

전북지역 자동차산업은 상류부문(upstream)이 잘 위치되어 있는 반면, 하류부문(downstream)으로 갈수록 취약성이 큰 것으로 나타났다.

전북지역에는 자동차부품업체가 107개 정도가 분포되어 있는데, 이 중 48개 업체는 전북지역에 본사를 둔 1차 부품업체이고, 7개 업체는 타지역에 본사를 두고 공장만 전북지역에 있는 1차 부품업체들이며, 2차 이하의 자동차부품회사는 52개이다..

전북지역의 자동차산업 구조는 일반적인 피라밋형이 아니라 역삼각형의 모양을 띠고 있는 형상이다.

전북지역 자동차업체의 업체당 출하액규모(2, 3차 부품업체 포함)는 57.4억원으로 전국평균 45.3억원을 상회하고 있지만 이는 상대적으로 1차 부품업체 위주로 위치하고 있는데 기인하는 것이고, 1차 부품업체만을 대상으로 살펴보면, 전국 수준에 비해 전북의 기업규모가 작은 실정이다.

<표Ⅲ-4> 자동차부품산업의 업체당 규모

(단위 : 억원, 명)

구 분	자동차부품 전체	1차 부품업체	
	출하액	종업원수	납품액
전 국	45.3	142	162.9
전 북	57.4	114(69)	63.1(32.8)

자료 : 자동차부품전체 통계는 통계청, 「1999 산업조사보고서(지역편)」, 1 자동차 부품업체 통계는 한국자동차공업협동조합, 「자동차산업편람 2000」

주 : 1. 출하액은 1차, 2차, 3차 이하 전 자동차부품업체를 대상으로 한 규모지만, 종업원수 및 납품액은 1차부품업체의 규모를 나타낸 것임.

2. ( )는 특수강생산업체인 기아특수강을 제외한 수치임.

또한 전북지역 자동차부품업체는 대부분 200인 미만의 소규모 기업이고, 특히 50인 미만의 기업도 85.5%에 달하고 있으며 종업원 200인 이상의 기업은 5개로서 전체 업체수의 3.5% 정도이다.

<표III-5> 전북지역 자동차부품업체의 종업원 규모별 분포

(단위 : 개, %)

20인 미만	20~49인	50~99인	100~199인	200인 이상	계
80(55.6)	43(29.9)	14(9.7)	2(1.4)	5(3.5)	144(100.0)

자료 : 전라북도, 제조업체 명부, 2000.

현재 자동차산업은 국내 업체간 인수합병뿐만 아니라 해외업체에 의한 국내업체의 인수 등 구조조정이 이루어지고 있고, 부품도 모두 조달을 실시하고 있어 대형부품업체를 중심으로 1차 부품업체도 크게 줄어들 전망이어서 전북지역의 소규모 1차 부품업체들은 불리한 여건에 놓일 수밖에 없을 것으로 보인다.

<표III-6> 전북지역 자동차 수의 모기업별 분포

(단위 : 개, %)

현대	대우	기아	기아, 쌍용	현대, 대우	현대, 기아	대우, 기아	현대, 기아, 대우	4사 모두
18 (37.5)	20 (41.7)	1 (2.1)	1 (2.1)	2 (4.2)	3 (6.3)	1 (2.1)	1 (2.1)	1 (2.1)

자료 : 한국자동차공업협동조합

현대나 대우의 경우 전북지역에 완성차공장이 있음에도 불구하고 전북지역에서 부품을 공급받는 비중은 아주 낮다.

납품액기준으로 보아서도 전북지역 자동차부품산업은 현대와 대우자동차에 대한 의존도가 매우 높은 것으로 나타났으며, 전북지역 자동차부품업체들이 현대자동차와 대우자동차에 납품하는 비중은 80%를 넘고 있고, 특히 현대자동차에 납품하는 비중은 48.9%로 매우 높은 수준임을 알 수 있다.

<표III-7> 전북지역 자동차부품업체 매출액의 모기업별 분포

(단위 : 개, %)

	현대	기아	대우	쌍용	현대정공	계
전국(A)	73,238	44,265	39,769	7,260	4,160	170,690
전북(B)	914	1,454 (310)	604	56 (41)	92	3,028 (1,869)
	30.2 (48.9)	48.0 (16.6)	19.9 (32.3)	1.85 (2.19)	3.0 (4.9)	100.0 (100.0)
비중(B/A)	1.25	3.28 (0.70)	1.52	0.77 (0.56)	2.21	1.77 (1.09)

자료 : 한국자동차공업협동조합

주 : ( )는 특수강 생산업체인 기아특수강의 납품액을 제외한 수치임.

전북지역 자동차부품업체의 지역별 분포도는 군산, 전주·완주, 익산 등지에 주로 집중되어 있는 것으로 나타났다.

<표III-8> 전북지역 자동차부품업체의 지역별 분포

(단위 : 개, %)

김제	군산	남원	전주·완주	익산	정읍	기타	계
22(15.3)	35(24.3)	5(3.5)	34(23.6)	39(27.1)	6(4.2)	3(2.1)	144(100.0)

자료 : 전라북도, 제조업체 명부, 2000.

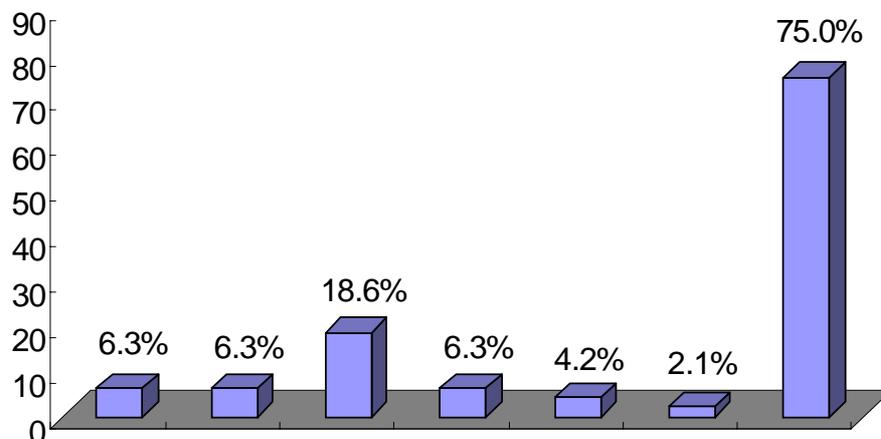
전북지역은 완성차생산공장이 군산, 완주 등에 밀집해있어 연간 48만대의자동차를 생산하고 있으나 자동차부품업체들이 적어 생산의 자급자족에 어려움을 겪고 있는 것으로 보인다. 특히 전라북도는 도내 및 인근지역에 완성차공장들이 위치하고 있어 자동차부품산업이 발달할 지리적 여건을 갖추고 있음에도 불구하고 산업기반의 취약 등으로 강원, 충북 다음으로 자동차부품산업이 취약한 것으로 나타났다.

이에 따라 안정적인 수요와 근접한 지리적 여건을 잘 이용하여 자동차부품산업을 육성할 필요성이 매우 높은 것으로 보이며, 1차 부품업체들에 비해 2, 3차 부품업체 기반이 취약해 1차 부품업체들이 불리한 여건으로 작용하고 있으므로 2, 3차 부품업체를 집중 유치 및 창업시킬 필요가 있다.

전북지역의 자동차 산업현황의 설문조사 내용을 보면 자동차부품 및 기계업체들은 75.0%가 수출실적이 전혀 없는 것으로 나타났고, 수출하는 경우 수출 대상국가로는 동남아가 18.6%로 가장 많고, 다음이 북미, 일본, 중국으로 각각 6.3%로 나타났다.

여기서 주목할 것은 앞으로도 자동차 수요가 급증할 중국에 현재 6.3%를 수출하고 있는 것으로 나타나고 있어 대중국 시장개척의 전망이 매우 밝은 것으로 보인다.

< 그림III-1> 전북 자동차부품 및 기계업체의 주요 수출지역



자료 : 산업연구원 설문조사, 2000.11.

또한 전북지역 자동차부품 및 기계업체들이 수출에 있어 느끼는 가장 큰 애로사항은 자금조달상의 문제인 것으로 나타났지만, 이에 못지 않게 해외 판매 및 홍보 활동 미비, 해외정보 습득 미비, 과다한 물류비용 등이 중요한 애로사항으로 지적되고 있다.

<표III-9 > 수출에 있어 애로사항

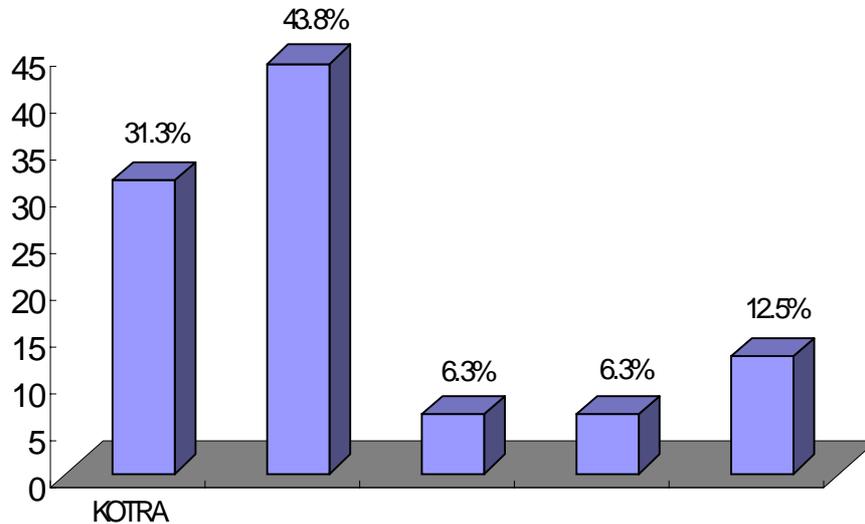
(단위 : %)

	1순위	2순위
과다한 인건비	9.5	4.8
과다한 물류비용	19.0	14.3
자금조달상의 문제	33.3	0.0
해외판매 및 홍보활동 미비	14.3	19.0
해외정보 습득의 미비	4.8	19.0
품질경쟁력 열위	4.8	0.0
디자인 열위	4.8	0.0
가격경쟁력 열위	9.5	4.8
국내 경쟁업체간 과당 경쟁	0.0	23.8
원자재조달의 애로	0.0	9.5
복잡한 수출절차	0.0	4.8

자료 : 산업연구원 설문조사, 2000.11.

전북지역 자동차부품 및 기계업체들은 수출시 제품(부품) 수요업체로부터 가장 도움을 많이 받고 있는 것으로 나타났으며, 지원기관으로는 KOTRA가 중요한 역할을 수행하고 있는 것으로 조사되었다.

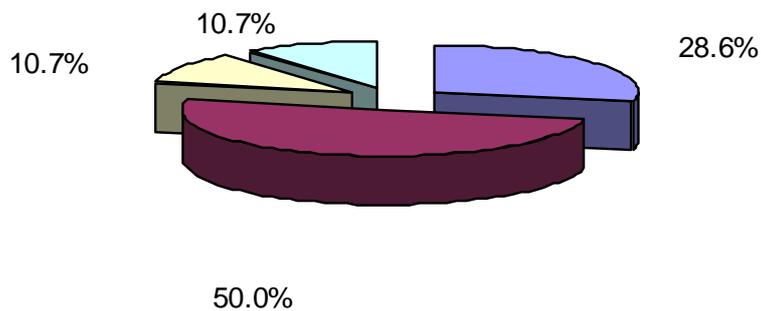
<그림 III-2> 전북 자동차부품 및 기계업체의 주요 수출지원 기관



자료 : 산업연구원 설문조사, 2000.11.

전북지역 자동차부품 및 기계업체들은 수출관련 시장정보제공을 가장 필요로 하는 지원정책인 것으로 나타나고 있다.

<그림 III-3> 수출을 위해 가장 필요한 지원정책



자료 : 산업연구원 설문조사, 2000.11.

전라북도제조업은 타 시·도에 비해 구성비, 성장률, 규모 등의 면에서 상대적으로 위상이 낮으며, 기업규모 측면에서도 99.7%의 절

대다수가 중소기업으로 구성되어 있는 등 산업구조가 취약한 상태이나, 최근 군장국가산업단지내에 50만평 규모의 자유무역지역 지정이 이루어졌고 새만금사업이 계속 추진됨에 따라 향후 대중국 교역전진 기지로서의 위상이 급속히 강화될 것으로 보인다.

전북지역에는 국가산업단지가 3개, 지방산업단지가 9개이며, 미분양 용지가 많아 새로운 산업단지의 조성없이도 국내외 기업유치가 가능하다.

특히 군산자유무역지역은 2000년 10월 6일 산자부 고시 105호로 지정되어 군산 오식도 군장산업단지내 38만평(예정지 52만평)을 확보하고 2004년까지 사업비 1,900억을 투입하여 제조, 물류 및 서비스업 등을 유치하기 위한 공사가 추진중에 있다.

자유무역지역 입주 자격은 출자지분 중 외국인 투자 비율이 10/100 이상인 외국인 투자 기업을 대상으로 하고, 주 입주 업종은 수출을 목적으로하는 제조업과 물류업 및 산업지원업, 기계자동차 및 관련부품종, 고도기술의 첨단업종, 서비스지원사업을 입주 우선업종을 정하고 있다.

군산시는 이지역을 국내 및 외국투자기업에게 파격적인 인센티브를 제공하면서 투자를 유인하고 있는 실정이다. 특히 이지역은 행정·통관·수출입 등에 대한 one-stop 지원서비스를 제공하고 소득세와 세제에 대해서 7년간 법인세와 소득세를 100% 감면하고, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세를 15년간 100%로 감면하며, 수입관세를 유보하고 있다.

또한 군산항의 1·2·3부두와 제4부두의 자동차 전용부두를 갖추고 있고 중국과 가까운 지리적 잇점을 살려 수출교두보역할을 하는데 손색이 없는지역이다.

&lt;표III-10&gt; 전북 지역 자동차 집적화단지 사업계획

사업내용	사업비(억원)	비고
총사업비	1,0000	국비:200억원, 지방비:600억원, 민자:200억원
부지매입비	600	
입주지원자금	200	2억원씩 100개업체 목표
입주관련경비	200	민자
사업시행주체	전라북도, 군산시	
위치	군장산업단지, 군산자유무역지역	20만평

특히 대우자동차가 GM 사에 매각 되면 군산자동차 및 부품단지는 세계화될 것이며 중국뿐만아니라 전세계로 수출 할 수 있는 계기가 마련 될 것이다.

#### IV. 결 론

서해안지역의 자동차산업 집적단지의 조성은 앞으로 중국보다 비교우위를 선점 할 수 있는 수출전략산업으로 특화시켜야 한다는 데에는 논란의 여지가 없다.

서해안 지역 자동차 생산공장을 보유하고 있는 인천, 아산, 군산, 광주 중에서 산업자원부가 전북 군산을 자동차부품 혁신센터로 지정하고, 각종 지원대책을 수립하여 정부의 집중투자가 예상된다.

자동차부품혁신센터는 자동차 생산의 직접적 부품조달이라는 측면 이외에도 자동차 수요가 증가할수록 부품도 같이 동반수요가 발생되므로 그 효과는 매우크다

년간 38만대의 자동차 생산공장을 갖추고 있으면서도 부품의 자체조달이 어렵고, 대중국 자동차 수출이 급증하여 자동차부품도 급증할것에 대비하여 자동차부품혁신센터로 지정된 전북 군산지역은 군장국가산업단지, 군산자유무역지역을 중심으로 입지공급이 대폭 증가할 예정이다. 또한 대기업들의 지방이전을 적극 유도하여 자동차 공

업성장의 선도지역으로 발전시켜 나갈 수 있는 최적지로 꼽히고 있다.

특히 지난 2000년 고시한 군산자유무역지역은 외국인들의 투자와 더불어 각종세제혜택을 부여하고 있어 자동차부품 기술혁신센터로 투자가 가장 용이한 지역이다.

이를 한층 발전시키기 위해서는 전북지역의 중소기업들에 대해서는 연구개발, 마케팅, 정보교류 등에서 연관기업간 네트워크를 강화하여 기술력을 제고하고 경쟁력을 높일 수 있도록 해야 할 것이다.

앞으로 중국의 경제 성장과 더불어 급증할것으로 예상되는 자동차수요 대비하기 위해서는 항만의 부두정비를 강화해야하며, 마케팅전략을 수립하여

자동차 수출의 전진기지로 육성 발전시켜야 할것이다.

## 참고문헌

- 군산시, 『서해안시대의 기계·자동차산업 발전방향』, 2001. 2
- 산업연구원, 『중·장기 지역산업 발전계획』, 2001. 2
- 산업연구원, 『전라·제주권 지역산업 발전계획』, 2001. 12
- 새천년민주당정책위원회, 『대중국 경제협력 활성화 방안』, 2002. 3
- 전라북도, 『전라북도 지역 전략산업 사업계획』, 2002. 3
- 임정덕, 『지역경제혁신론』, “부산발전연구원”, 2001.11