

서해안 고속도로 개통에 따른 기업유치방안

전병제 한얼경제사업연구소장

1. 연구개요

가. 연구목적

- 2001년 9월 개통된 서해안고속도로는 국토계획의 주요한 개념인 “21세기 서해안시대”의 구현을 뒷받침하는 9×7간선망의 하나로 서해안지역 개발자체는 물론 환황해권 국제산업벨트 조성과 관련한 광범위한 기능적 잠재력을 평가받고 있음. 이는 노선이 지나는 서해안 지역 각 지자체 입장에서 고속도로의 효용을 지역내부로 끌어들이는 방식의 개발전략 수립이 가능해지고 있음을 의미함.
- 국토 서해중간부에 위치하여 호남과 수도권을 연계하는 충남은 서해안 고속도로의 교환효율 향상에 의한 시간거리 단축으로 과밀수도권의 개발수요를 이전 받을 수 있는 지정·지경학적 입지성을 갖고 있음. 특히 노선이 통과하는 당진·서산·홍성·보령·서천 등 5개 시·군과 노선에 의해 획기적으로 접근성이 개선된 태안·청양 등 2개군은 그동안 천안-대전권 중심의 경부축에 비한 이 지역의 상대적 낙후성을 개선할 수 있는 새로운 발전기회와 당면하고 있음.
- 현실적으로 고속도로의 지역발전효과는 향상된 입지경쟁력을 표적으로 한 기업입주(창업+이전)에 의해 산업화·도시화가 진전되는 형태로 나타남. 이때 기업입주를 촉진시키기 위해서는, 즉 기업유치활성화를 위해서는 노동력·기술·자본·토지·배후시장·정주시설 등 지역경제마켓의 대응역량이 비례하여 확충되어야 하나 충남 서해안지역 발전인프라의 수준은 아직 기업유치에 필요한 역량을 전반적으로 갖추지 못해 고속도로 개통을 지역발전의 기회로 포착하는데 스스로의 한계를 노정하고 있는 실정임.
- 본 연구는 서해안고속도로의 개통이 충남 서해안 일원 지역발전에 직·간접으로 미칠 수 있는 잠재적 영향력과 지역 대응역량의 현실적인 수준을 상호 인식한 바탕에서,
 - ▶ 고속도로의 학술적 파급효과가 우리나라 지역공간에 어떤 형태로 결과되는가에 대한 실증적 규명
 - ▶ 향후 산업발전추세와 당해 지역 관련 상위계획의 비교·검토를 통한 충남서해안벨트 유망산업부문 및 업종분석
 - ▶ 지역공간과 유망 산업·업종을 효과적으로 결합시킬 수 있는 전략구상 등의 작업을 시행, 이 결과들로부터 원용할 수 있는 서해안고속도로 충남구간의 직·간접 영향권에 대한 기업유치 활성화 방안을 고찰하고자 함에 기본 목적이 있음.

나. 연구범위

□ 시간범위

- 자료기준연도 : 2001
- 추세 : 1975 - 2000
- 전망 : 2001 - 필요시점

□ 공간범위

- 도로체계 : 서해안고속도로
- 영향권
 - ▶ 1차영향권 : 당진군 · 서산시 · 홍성군 · 보령시 · 서천군
 - ▶ 2차영향권 : 태안군 · 청양군
 - ▶ 3차영향권 : 충남일원 및 전국
- 상위계획
 - ▶ 제4차 국토종합계획(2000-2020)
 - ▶ 제3차 충남종합계획(2000-2020)
 - ▶ 충남산업진흥실행계획(2001-2010)
 - ▶ 각 지자체 개발계획

□ 내용범위

- 고속도로 파급효과에 대한 학술분석
- 고속도로 파급효과의 현실공간에 대한 실증분석
- 충남 산업진흥실행계획과 본 연구와의 연계성 분석
- 본 연구관점에서 서해안고속도로 영향권내 입주 가능 기능 · 업종 검토
- 서해안고속도로 · 서해테크노벨트 내 기업유치방안

다. 연구방법

- 한얼경제사업연구원이 수행한 (고속도로 노선별 경제 · 사회분야 사업효과 분석, 한국도로공사, 1999)의 관련 데이터를 2000년 말 현재까지 보정(획득가능 항목)하여 고속도로 파급효과에 대한 실증분석에 활용
- 고속도로 파급효과와 실제공간과의 연계성은 GIS기법 원용
- 상위계획에서 수립한 분석대상지역의 산업 및 업종을 1차 수용하여 비교 · 검토
- 기존 문헌 · 통계자료의 수집 · 활용과 기타 선행연구의 2차 분석 및 인용 / 기타

2. 고속도로의 파급효과 및 지역산업에 미치는 영향

가. 고속도로 파급효과의 분류

- 고속도로의 파급효과에 대한 학술적 정의는 매우 다양하나 대체로 직접효과와 간접효과의 2분법이 가장 보편적임. 여기에서부터 다시 각 효과가 생산활동·생활활동·지역사회 등에 미치는 효과로 세분류 할 수 있음.

파급대상 기준 고속도로 효과 분류

구 분		생산활동에 미치는 효과	생활활동에 미치는 효과	지 자 체	지역사회
교통 기능 대응 효과	직 접 효 과	· 주행비용의 감소 · 주행시간의 절약 · 교통사고의 감소 · 운전자피로도의 경감 · 불확정성의 감소 · 대량수송처리의 효과 · 포장비의 절약	· 주행비용의 절감 · 주행시간의 절약 · 교통사고의 감소 · 피로도의 경감과 쾌적성의 증대 · 불확정성의 감소		
	간 접 효 과	· 기존도로 혼잡완화 · 시장권의 확대 · 산업개발효과(공장유치·농림어업개발·관광개발 등) · 자원개발효과 · 생산수송계획합리화 · 유통경제 합리화	· 기존도로 혼잡완화 · 생활환경의 개선 · 생활기회의 증대 · 물가의 절감 · 고용기회의 증대 · 토지자산가치증대	· 행재정의 효율화 · 세수의 증대	· 도시인구의 분산화 · 지역격차의 축소
공간 기능 대응 효과			· 방재공간의 제공		· 공공 공익시설의 수용

자료 : 橋本 鋼太郎, “道路の整備効果の概要”, 「道路」, 1987. 11. p.6.

- 고속도로의 각종 파급효과는 당해 효과의 발생장소·발생시간·예측도·발생원인 등을 평가기준으로 할 때 보다 세부적인 직접효과와 간접효과의 분류가 가능함.

직접효과와 간접효과의 평가기준

속 성	직접효과	간접효과
▪ 효과발생의 장소	· 도로 내	· 도로 밖
▪ 효과발생의 시간	· 사용과 동시발생	· 직접효과 이후
▪ 효과의 예측도	· 거의 확실	· 비교적 예측가능
▪ 효과의 발생원인	· 도로 자체	· 도로자체 · 도로와 관련된 일련의 조치직접효과

직 · 간접 평가기준에 의한 고속도로 효과분류

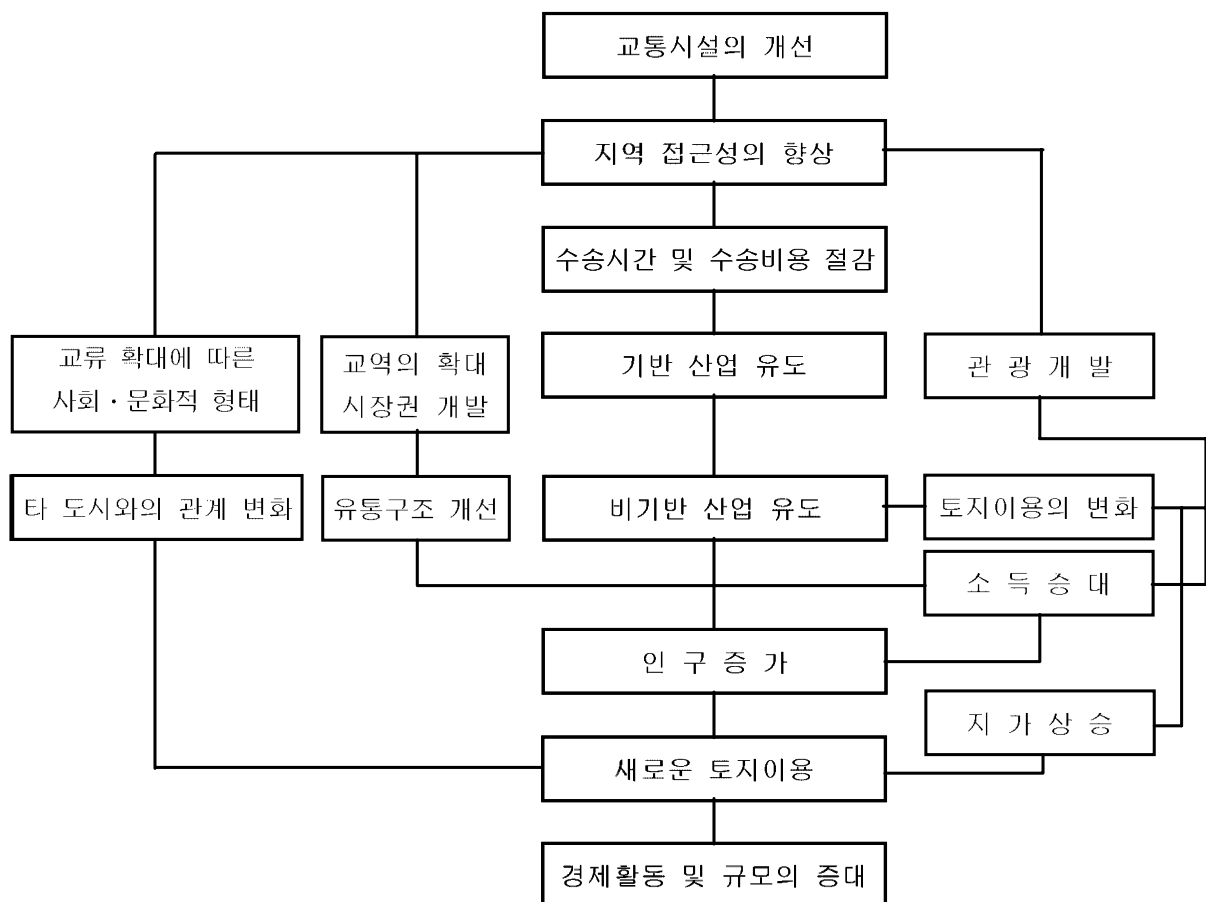
(D: 직접효과, I: 간접효과)

항 목		평가기준				분류
		효과발생 장소	효과발생 시간	효과 예측도	효과발생 원인	
도 로 의 효 과	주행비의 절감	D	D	D	D	직접효과
	주행시간거리단축	D	D	D	D	"
	주행쾌적성의 향상	D	D	D	D	"
	화물손상의 감소	D	D	D	D	"
	포장비의 절약	D	D	D	D	"
	교통사고의 감소	D	D	D	D	"
	교통조건의 향상	D	D	D	D	"
	교통량의 증가	D	D	D	D	"
	운전자의 피로도 경감	D	D	D	D	"
	일반도로의 혼잡완화	I	D	D	D	직 · 간접
	운송 유통의 합리화	I	I	I	I	간접효과
	생활환경의 개선	I	I	I	I	"
	산업개발과 적정배치	I	I	I	I	"
	생산 운송 수단의 합리화	I	I	I	I	"
	시장권확대와 유통합리화	I	I	I	I	"
	산업입지의 확대	I	I	I	I	"
	고용의 증대	D, I	D, I	D, I	D, I	직 · 간접
	소득의 증가	I	I	I	I	간접효과
	인구의 증대	I	I	I	I	"
	지가의 증대	I	I	I	I	"
	공장입지의 촉진	I	I	I	I	"
	기반산업의 성장	I	I	I	I	"
	고용기회의 확대	D, I	D, I	D, I	D, I	직 · 간접
	관광객의 증대	I	I	I	I	간접효과
	농가노동의 부담경감	I	I	I	I	"
	경제의 활성화	I	I	I	I	"
	지역의 활성화	I	I	I	I	"
	관광지의 활성화	I	I	I	I	"
	산업의 효율화	I	I	I	I	"
	경기부양	I	I	I	I	"
	생산력확대	I	I	I	I	"
	토지이용의 촉진	I	I	I	I	"
	문화발전 및 교류증진	I	I	I	I	"
	지역매력도의 향상	I	I	I	I	"
	출하액의 증대	I	I	I	I	"

나. 고속도로와 지역개발의 상관성

- 고속도로는 도시와 도시, 사람과 목적지, 생산지와 소비지간의 교환효율을 향상시킴으로써 국민의 일상생활, 국가산업활동, 지역발전 등에 전방위적인 영향을 미치는 핵심 사회간접자본시설(SOC)임.
- 고속도로망의 발달은 거리를 두고 있는 지역간의 경제·사회·문화 등의 교류를 촉진시켜 줌. 먼저 단기적으로 볼 때 현재의 각종 입지여건아래서 사람 및 화물의 통행 및 유통구조의 변화를 가져올 것임. 이것은 또한 연쇄적으로 지역산업의 육성, 경제의 규모화 등을 통해 사회·경제적 변화를 수반할 것임
- 장기적인 측면에서 보면, 고속도로망의 개선이 지역간의 접근도를 향상시켜 당해지역의 토지이용구조 자체를 달라지게 함. 즉 주어진 입지여건 아래서 인적 및 물적 흐름의 변화가 점차 시간이 지남에 따라 더욱 효율적으로, 즉 비용이 절감되는 방향으로 토지이용구조를 바꿈으로써 공장의 이전현상이 일어나고 지역내부는 상업·주거의 고밀화 현상이 나타남.

고속도로가 지역개발에 미치는 상관효과



다. 고속도로IC와 시·군청 소재지와의 상관성

- 국토공간 내에서 고속도로의 지속적인 건설로 인한 IC와 시·군간의 통행거리 단축 효과를 보면 1975년도 10km이내의 시·군이 25개에서 1985년에는 35개, 1995년에는 57개, 2000년에는 87개로 확대되었음. 또한 서울을 기점으로 전국 각 시·군까지 걸리는 총 거리는 1975년에 36,217km, 1985년 36,162km, 1995년 35,827km, 2000년 31,424km로 축소되었음
- 또한 도로 IC로부터 시·군청 소재지까지의 시간거리는 서울을 기점으로 전국 각 시·군까지 1975년 36,416시간, 1985년 36,068시간, 2000년에는 31,252시간으로 1975년에 비해 5,164시간이 감소하고 있음.
- 이처럼 고속도로망 확충으로 인한 공간거리 및 시간거리의 단축효과는 어느 한 개인이 전국 시·군청 소재지를 방문한다고 했을 때 얻을 수 있는 혜택이기 때문에 전국민의 이용량으로 환산한다면 그 혜택규모는 더욱더 막대한 수준이 됨. (*물론 시간거리 문제에 있어서는 도로망 확충속도를 능가하는 자동차증가량으로 혼잡도가 심해져 시간정체가 발생할 수 있으나 고속도로 시간거리 단축효과에서는 고려하지 않음)

고속도로 IC와 시·군청소재지와의 거리변화

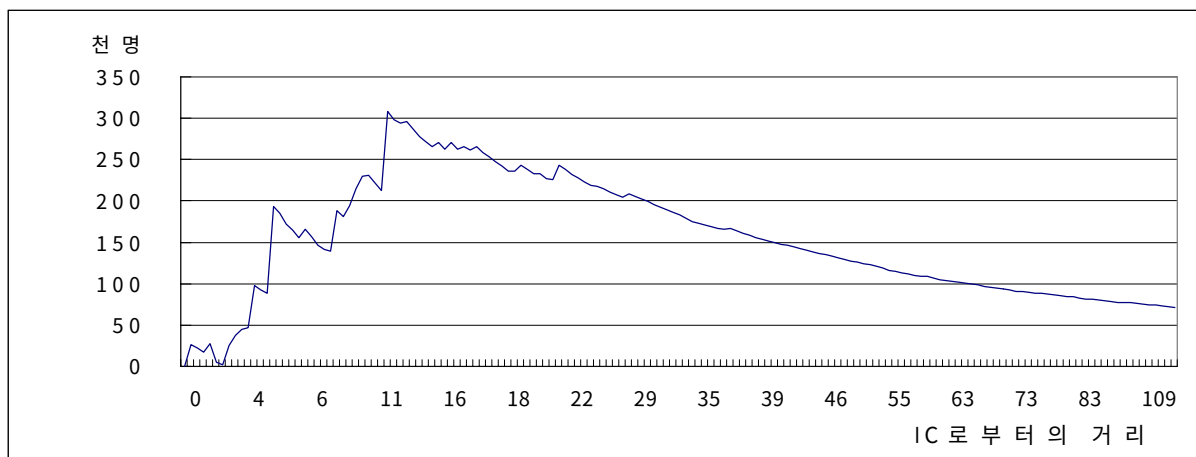
구 분	1975	1985	1995	2000
10km 이내	25	36	57	87
11km-20km	26	25	22	24
21km-30km	12	17	18	27
31km-40km	21	20	20	6
41km-50km	10	11	12	10
50km 이상	54	46	32	7

라. 인구에 대한 고속도로의 영향

- 시·군별 인구수를 기준으로 IC로부터 거리에 따른 누적 평균 인구수를 1975년 대비 1995년의 변화율로 보면 고속도로 IC로부터 12km이내에서는 인구수가 증가하는 경향을 보이다가 12km이후에는 계속하여 감소하였음. 따라서 고속도로 IC로부터 가까운 거리일수록 인구의 수가 많아 고속도로의 인접지역에 인구가 밀집되어 있음을 알 수 있음.
- 결과적으로 인구수 변화를 고속도로 IC로부터 거리에 따른 누적 평균을 기준으로 할 경우 고속도로에 의한 인구의 영향은 12km까지는 직접적인 영향을 받고 있으며, 그 이후부터는 고속도로에 대한 인구의 영향이 점점 낮아진다는 것을 알 수 있음.

- 그러나 고속도로 직접영향권내의 지역에서 인구가 증가하고, 고속도로 IC로부터 거리가 멀어질 수록 인구의 증가추세가 둔화 또는 감소한다는 사실을 전적으로 고속도로의 영향때문만으로 간주하기는 곤란함. 이는 고속도로가 그 지역의 경쟁력(성장 잠재력)을 증가시키기는 하겠지만 저절로 인구를 유입시키는 것은 아니며 그에 상응하는 어떤 개발이 이뤄졌을 때 인구유입이 가능해진다고 볼 수 있음

고속도로 IC로부터 인구증가수 변화



고속도로 IC까지의 접근시간에 따른 인구변화

IC까지 접근시간	시·군수		인구증가율		
	1975	1995	평균	최소	최대
0~30분	41	92	1.85	0.22	2.72
31~60분	27	45	0.74	0.54	9.38
61분이상	96	27	0.68	0.70	2.83

주 : 시·군중심지로부터 20km이내는 0~30분, 20~40km는 31~60분, 40km이상은 60분 이상 소요되는 것으로 간주함

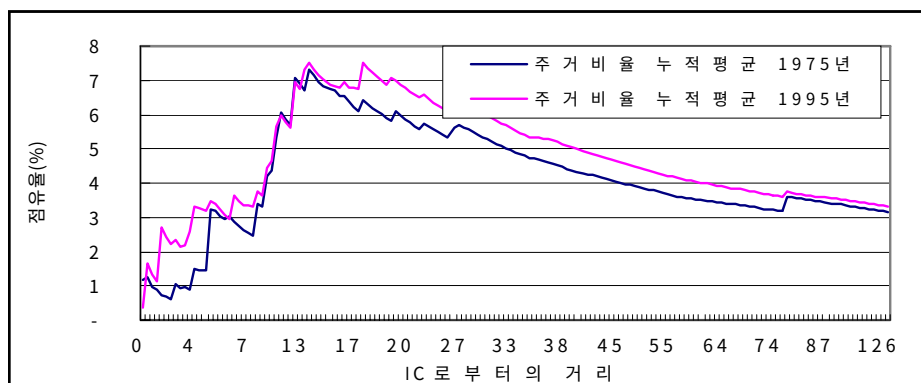
- 고속도로 IC로부터 시간거리가 짧은 시·군일 수록 인구 증가율은 높고, 시간거리가 긴 시·군일 수록 낮게 나타나고 있음
- 따라서 고속도로를 따라 입지한 시·군들은 계속해서 높은 인구성장을 이루어 왔으며 이에 반해 IC로부터 멀리 떨어져 있는 시·군들은 인구정체 내지 쇠퇴현상이 계속되고 있음을 알 수 있음

마. 토지이용에 대한 고속도로의 영향

□ 주거용지

- 고속도로 IC로부터의 거리와 주거용지 누적 평균 점유율과의 관계는 1975년을 기준으로 할 때 영향권내의 지역인 13km까지는 증가하는 반면 그 이상에서는 감소함. 1995년에는 13km~17km로 확대되어 상대적으로 주거용지에 대한 점유율 증가는 고속도로에서 약간 떨어져 확대되고 있음

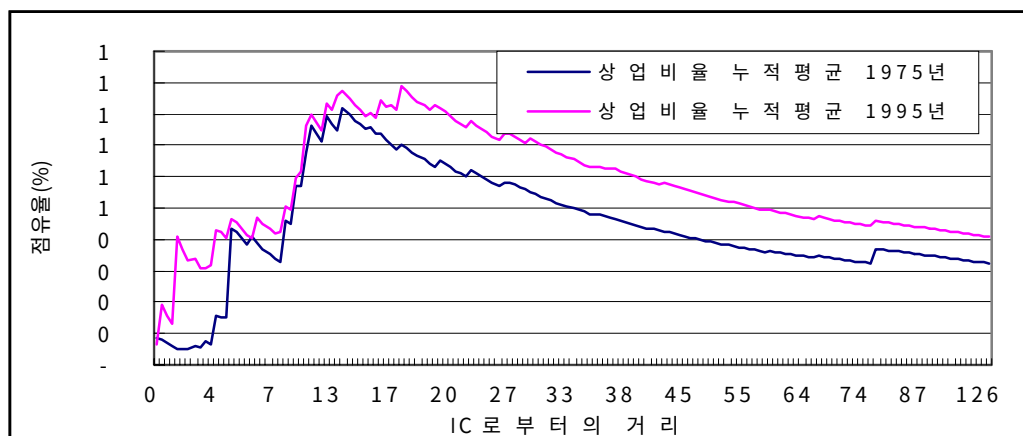
고속도로 IC로부터 주거용지 점유율 누적 평균 변화



□ 상업용지

- 고속도로 IC로부터의 거리와 상업용지율 누적 평균 점유율과의 관계는 1975년과 1995년 모두 영향권내의 지역인 13km까지는 증가하는 반면 그 이상에서는 감소하는 것으로 나타났음. 특히 1975년과 1995년 모두 점유율이 증가하는 지역이 IC로부터 13km지역으로 유사하게 나타나고 있으며 그 이후 감소하는 경향도 비슷하여 고속도로에 인접된 지역이 계속하여 영향을 많이 받고 있는 것으로 나타났음

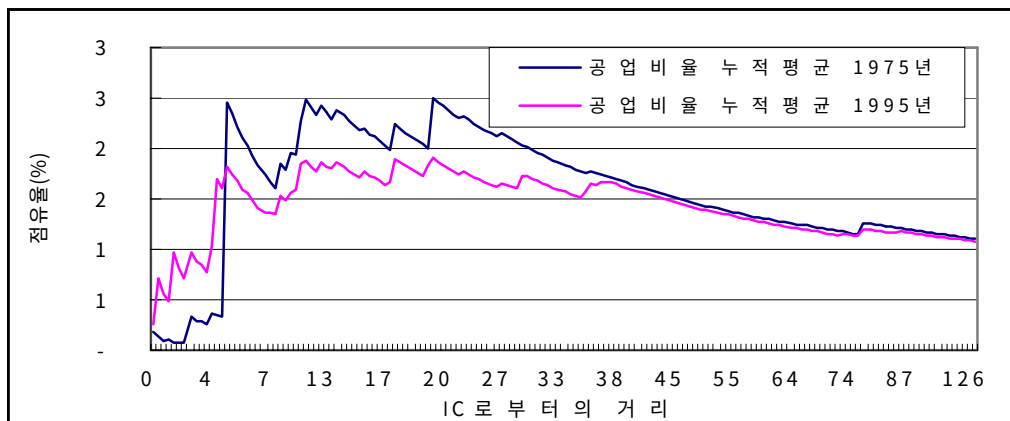
고속도로 IC로부터 평균 상업용지 누적점유율 분포



□ 공업용지

- 고속도로 네트워크가 확충된 1975년부터 1995년까지의 고속도로에 의한 공업용지의 이용행태를 보기 위하여 1975년과 1995년에 전국 시·군의 공업지역 규모를 기준으로 상위 35개 시·군을 비교한 결과는 다음과 같음
 - ▶첫째, 고속도로 접근성과 관계없이 전국의 대표적 공업지역을 가진 시·군은 1995년에도 공업용지 점유율이 계속하여 높게 나타나고 있음
 - ▶둘째, 1975년 공업용지 점유율 상위 35개 시·군중 1995년 상위 35개 시·군에 속하지 않고 공업용지 점유율이 감소한 시·군은 고속도로 IC에서의 평균거리가 48.5km로 영향권 이외의 지역이며, 1995년에 새로운 공업용지 점유율이 상위 35개 시·군에 새로 속한 시·군은 고속도로 IC로부터 7.8km이내의 직접 영향권 지역인 것으로 나타났음
- 고속도로 IC로부터 거리에 따른 공업용지율 누적평균 비율을 보면 1975년과 1995년 모두 7km이내에 그 점유율이 증가하는 추세 있으나, 7km에서 30km까지는 완만한 곡선을 유지하고 있어 공업용지율이 고속도로 IC로부터 넓게 이루어지고 있다는 것을 알 수 있음. 또한 고속도로 IC로부터 7km에서 30km구간에서는 1975년이 1995년보다 공업용지율이 더욱 높았다는 것을 알 수 있으며, 1995년에는 1975년보다 직접 영향권내인 5km이내에서는 높게 나타나고 있어 공업용지와 고속도로의 상호연관성이 더욱 긴밀해 졌음을 알 수 있음
- 결과적으로 공업용지와 고속도로와의 관계는 국가 및 지자체의 정책적 의지에 따른 대표적 공업지역을 제외하고는 고속도로 영향권내에 공업용지 수요가 증가하여 공업용지 점유율이 증가하는 것으로 나타났음. 이는 고속도로와의 접근성이 향상되는 시·군일 수록 공장유치가 활발하고 그 공장입지는 고속도로 IC와 인접한 지역에 집중될 것임을 의미함

고속도로 IC거리별 공업용지율 누적 평균 변화



바. 산업단지 및 제조업에 대한 고속도로의 영향

□ 산업단지

- 2001년 기준으로 산업단지는 국가산업단지와 지방산업단지를 합하여 총 93개소이며, 시·도별로는 경기도가 총 20개소로 전국의 21.5%를 점유하고 있고, 충남 9개소(9.7%), 경북 8개소(8.6%) 등의 순임
- 고속도로 IC로부터 거리별로는 1970년에 10km이내가 27개소(61.4%), 10km~20km 4개소(9.0%), 20km~30km 3개소(6.8%), 30km 이상이 10개소(22.7%)로 나타났으나, 1997년에는 10km이내가 110개소(58.8%), 10km~20km 30개소(16.0%), 20km~30km 15개소(8.0%), 30km 이상이 32개소(17.1%), 2001년에 10km이내가 56개소(60.2%), 10km~20km 14개소(15.1%), 20km~30km 8개소(8.6%), 30km 이상이 15개소(16.1%)로 고속도로 IC로부터 20km이내에 전체 산업단지 중 75% 이상이 집중되어 있는 것으로 나타남
- 위와 같은 산업입지의 변화를 종합해 보면 고속도로 건설이후 접근도 향상 등으로 고속도로 주변에 많은 산업단지들이 입지하는 것으로 나타나 고속도로가 산업단지 증가에 중심적 역할을 하는 것으로 나타남
- 90년대 중반까지 산업단지는 계속하여 증가하였으나 IMF의 영향으로 인하여 급격하게 감소하였고 그 후 고속도로의 건설과 함께 IC 10km이내 지역으로 산업단지가 입지하고 있음.

고속도로 IC로부터 거리대별 산업단지 입지수

IC로부터 거리	1970	1980	1995	1997	2001
10km 이내	27 (61.4)	45 (63.4)	109 (58.6)	110 (58.8)	56 (60.2)
10km~20km	4 (9.0)	7 (9.9)	30 (16.1)	30 (16.1)	14 (15.1)
20km~30km	3 (6.8)	5 (7.0)	15 (8.0)	15 (8.0)	8 (8.6)
30km 이상	10 (22.7)	14 (19.7)	32 (17.2)	32 (17.1)	15 (16.1)
합 계	44 (100.0)	71 (100.0)	186 (100.0)	187 (100.0)	93 (100.0)

자료 : 대한상공회의소, 전국산업단지현황, 2001.

□ 공장입지

- 고속도로 IC로부터 공장입지 건수는 1975년을 기준으로 제조업 사업체수는 10km이내는 16,147개로 총 사업체수의 68.1%를 점유하고 있었는데, 1985년 33,732개 74.3%, 1995년 79,422개 82.2%, 2000년 84,951개 87.5%로 계속하여 증가하는 경향을 보이고 있음. 또한 10km에서 20km는 1975년에 1,963개(8.2%)에서 1985년 4,270개(9.4%), 1995년 6,923개(7.2%), 2000년 6,703(6.9%)로 비슷한 수준을 유지하고 있음
- 고속도로망이 전국적으로 형성된 1975년 이후 연평균 증가율은 10km이내가 6.72%로 높은 증가율을 보이고 있으며, 10km~20km가 4.23%로 가장 높은 증가율을 나타내고 있음. 고속도로 IC로부터 멀리 떨어져 있는 30km이상 공장입지 건수는 1975년 3,334개 14.1%에서 1995년에는 5,876개 6.1%로 감소하는 경향을 보이고 있어 고속도로망의 정비와 더불어 공장입지는 고속도로에 인접된 지역일 수록 높게 나타나고 반면 고속도로에서 멀리 떨어진 지역일 수록 감소하는 추세를 확인할 수 있음. 따라서 고속도로는 연선지역의 산업활동에 커다란 영향 미치며, 공장 입지가 IC에 가까울수록 비율이 높아지는 경향을 알 수 있음

고속도로 IC로부터 거리별 공장입지 건수의 추이 (단위 : 수, %)

IC로부터 거리	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	연평균 증가율
10km 이내	12,736 (82.3)	16,147 (68.1)	24,684 (71.3)	33,732 (74.3)	52,067 (75.1)	79,722 (82.2)	84,951 (87.5)	6.72
10km~20km	835 (5.4)	1,963 (8.3)	3,051 (8.8)	4,270 (9.4)	7,882 (11.4)	6,923 (7.2)	6,703 (6.9)	4.23
20km~30km	834 (5.4)	2,268 (9.7)	2,168 (6.3)	2,532 (5.6)	4,028 (5.8)	4,399 (4.6)	3,994 (4.1)	3.27
30km 이상	1,067 (6.9)	3,334 (14.1)	4,695 (13.6)	4,838 (10.7)	5,313 (7.6)	5,876 (6.1)	1,430 (1.5)	-6.07
총 계	15,472 (100.0)	23,712 (100.0)	34,598 (100.0)	45,372 (100.0)	69,290 (100.0)	96,620 (100.0)	97,078 (100.0)	5.58

주 : 연평균 증가율은 1980년을 대비 2000년 증가율임.

- 이와같이 IC 주변에 공장 입지가 형성되는 것은 IC 주변 지역이 원재료와 제품의 운송에 상당히 유리하기 때문임. 기업은 공장의 입지 조건으로서 “시장으로의 운송”, “거래처의 근접성”을 중시하고 있음. 이로 인해 지방자치단체에서도 IC 주변에 산업단지의 입지를 적극 권하고 있음. 따라서, 더욱 더 고속도로 IC 주변에 공장 입지가 집중하는 결과를 낳고 있음

□ 제조업체(매출액·종사자)

- IC로 부터의 거리에 따른 제조업 매출액을 1980년 이후의 연평균 증가율로 보면, 10km이내가 14.70%로 높은 증가율을 보이고 있고, 10km~20km 13.18%와 20km~30km 15.17%, 30km 이상 0.08%의 증가율을 나타내고 있음. 구간별 매출액 점유율을 보면 30km이내 구간에서는 1970년 대비 1995년의 점유율이 모두 증가하고 있는 반면 30km밖에서는 23.1%에서 0.08%로 감소하고 있음

고속도로 IC로부터 거리별 제조업체 매출액 추이 (단위 : 십억원, %)

IC로부터 거리	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	연평균 증가율
10km 이내	864 (74.0)	5,271 (73.0)	33,992 (76.4)	57,071 (72.4)	130,123 (71.1)	283,987 (78.1)	460,663 (81.7)	14.70
10km~20km	17 (1.5)	726 (10.1)	5,222 (11.7)	11,071 (14.0)	24,272 (13.3)	33,104 (9.1)	54,873 (9.7)	13.18
20km~30km	16 (1.4)	308 (4.2)	3,158 (7.1)	6,835 (8.7)	21,452 (11.7)	31,061 (8.5)	46,240 (8.2)	15.17
30km 이상	270 (23.1)	914 (12.7)	2,096 (4.7)	3,897 (4.9)	7,218 (3.9)	15,656 (4.3)	2,128 (0.4)	0.08
총 계	1,167 (100.0)	7,218 (100.0)	44,468 (100.0)	78,874 (100.0)	183,065 (100.0)	363,808 (100.0)	563,904 (100.0)	14.30

주 : 연평균 증가율은 1980년을 대비 2000년 증가율임.

- IC로 부터의 거리에 따른 제조업종사자수의 분포도를 1980년 이후 연평균 증가율로 보면, 10km이내가 1.88%, 10km~20km가 0.97%의 증가율을 보이고 있으며, 30km이상에서는 -10.22%로 감소하고 있음. 전체적으로 보면, 고속도로망의 정비와 더불어 제조업체 종사자수는 고속도로에 인접된 지역일 수록 높게 나타나고 반면 고속도로에서 멀리 떨어진 지역일 수록 감소하는 추세임

고속도로 IC로부터 거리별 제조업체 종사자수 추이 (단위 : 천명, %)

IC로부터 거리	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	연평균 증가율
10km 이내	61(17.5)	1,107(75.9)	1,585(77.0)	1,871(77.5)	2,243(72.8)	2,379(79.2)	2,256(84.9)	1.88
10km~20km	19(5.4)	130(8.9)	218(10.6)	263(10.9)	349(11.3)	227(7.6)	262(9.9)	0.97
20km~30km	15(4.3)	87(6.0)	92(4.5)	107(4.4)	312(10.1)	239(8.9)	118(4.4)	1.32
30km 이상	254(72.8)	134(9.2)	163(7.9)	173(7.2)	179(5.8)	160(5.3)	21(0.8)	-10.22
총 계	349(100.)	1,458(100)	2,058(100)	2,414(100)	3,083(100)	3,005(100)	2,657(100)	1.35

주. 연평균 증가율은 1980년대비 2000년 증가율임

사. 농업부문에 대한 고속도로의 영향

- 농수산물, 신선식품은 신선도가 생명임. 고속도로에 의한 산지로부터 소비지로의 수송시간의 단축은 신선식품의 선도유지에 크게 기여하였음. 또한 생산자 입장에서 상품가격을 높일 수 있는 계기가 됨
- 고속도로의 개통 및 확장으로 인한 출하지까지의 시간거리 축소는 입·출하권을 확대시킴과 동시에 재배면적을 확대시켰음. 연도별 주요 야채 산지를 보면 고속도로의 완전한 확장이 되기 이전에는 야채의 주요 산지는 대도시 주변인 경기도와 충청도 일원 등에 입지하고 있었으나 일부 고속도로가 개통되고 확장된 1990년 이후에는 주요 산지가 전국적으로 확대되었음
- 주요 농산물의 생산지로부터 대도시 농수산물도매시장까지의 거리를 보면 가락동 시장을 중심으로 할 경우 1975년에 각 시·군에서 가락시장까지 걸리는 시간이 총 36,416분이었으나, 1995년에는 31,424분으로 3,062분이 단축되었으며, 대구농수산물도매시장은 1975년 총 33,637분에서 1995년 총 26,624분으로 3,254분이 단축되었음

주요 농산물 산지와 농수산물도매시장간의 시간거리 단축 (단위 : 분, km)

구 분	가락동농수산물시장		부산농수산물시장		대구농수산물시장		광주농수산물시장	
	시간단축	거리단축	시간단축	거리단축	시간단축	거리단축	시간단축	거리단축
단축효과	4,992	390	7,348	696	7,013	945	6,073	621

아. 관광부문에 대한 고속도로의 영향

- 국민소득의 향상과 함께 최근 국민의 생활양식도 변화하고 있음. 관광·레저가 국민 생활의 1순위적 가치로 논의되고 있으며, 일정한 장소에 머물면서 스포츠나 각종 여가활동을 즐길 수 있는 리조트단지를 찾는 것이 일반화되고 있음
- 이와 같은 관광활동의 증가는 소득향상으로 인한 자동차의 보급과 그에 따른 고속교통망의 발달로 관광지에 대한 접근성이 개선됐을 뿐만 아니라 여러곳의 관광지를 한번에 즐길 수 있는 여건이 마련되었기 때문임. 또한 자동차는 자신이 원하는 관광지에 신속·편리하게 도달할 수 있고, 스키나 레저용구를 운반하는데 유용하기 때문에 리조트이용시에는 가장 일반적인 수단으로 이용됨. 자동차이용효율을 높여주는 기반시설은 고속도로임. 따라서 많은 리조트개발도 고속도로 주변에 그 계획이 세워지고 있으며 이는 오지의 사장되어 있던 관광자원을 중심으로 새로운 관광개발을 가능하게 하는 계기를 마련함

- 우리 나라의 고속도로와 관련된 관광지의 개발을 보면 강원도의 경우 총 23개 관광지 중 고속도로로부터 10km이내에 도착이 가능한 관광지가 14개로 61%를 점유하고 있으며, 경남의 경우 총 16개 관광지 중 14개가 15km이내에 위치하고 있음. 향후 격자형(9×7) 고속도로가 완공되면 대부분의 관광지가 15km에 접근이 가능하여 관광지로의 이동이 쉬어질 것으로 판단됨
- 강원도의 경우 영동고속도로가 완공된 1975년 이후에 건설된 총 20개 관광지 중 고속도로와 20km 이내로 접해있는 관광지는 총 14개로 70%를 점유하고 있어 관광지의 개발이 고속도로를 고려하여 이루어지는 경향을 나타내고 있음

고속도로로부터 15km이내의 관광지 현황

구 분	관광지 수			구 분	관광지 수		
	총계	15km이내	15km이상		총계	15km이내	15km이상
경기	15	3	12	전북	10	6	4
강원	23	14	9	전남	18	5	13
충북	10	4	6	경북	19	5	14
충남	16	7	9	경남	16	14	2

- 고속도로 IC로부터 관광시설 개발 현황을 보면 스키장은 고속도로 IC로부터 15km이내에 5개가 입지하고 있어 총 시설 8개의 62.5%를 점유하고 있으며, 골프장은 총 39개 시설 중 33개가 입지하고 있어 84.6%를 점유하고 있음. 그러나 15km이상에서는 스키장은 3개 입지하여 37.5%를, 골프장은 6개가 입지하여 15.4%를 점유하는 것으로 나타났음

고속도로로부터 15km이내의 관광시설개발 현황

(단위 : 개소, %)

구 분	총계	15km이내	15km이상
스키장	8(100.0)	5(62.5)	3(37.5)
골프장	39(100.0)	33(84.6)	6(15.4)

자. 지자체 세수에 대한 고속도로의 영향

- 지방자치단체에서 세수는 지역발전의 기반을 다지는 중요한 원천임. 도로나 상하수도 등 도시기반시설의 정비나 레크레이션시설 및 커뮤니티센터 등과 같은 문화시설의 신설 등 지역을 활성화시키는 기반시설의 건설에 사용됨
- 지방세수의 증가는 인구의 정착 및 주민소득이 향상됨으로써 증가하는 것으로 세수가 증가하는 만큼 그 지방자치단체는 산업기반이 정착되고, 지역개발이 촉진된다는 것을 의미함
- 고속도로 IC로부터 거리별로 지방세 수입 증가율을 보면 10km이내의 시·군에서는 연평균 21.99%씩 증가하였으며, 10km~20km이내 7.15%, 30km~40km -3.01%, 50km이상은 -11.53%로 고속도로 IC로부터의 거리와 세수의 증가는 밀접한 관계를 나타내고 있음을 시사함.

고속도로 IC로부터의 거리별 지방세 수입 증가율 비교

(단위 : 10억원, %)

IC로부터 거리	1980년	1990년	2000년	연평균증가율
10km 이내	295(18.5)	4,018(25.7)	12,886(90.9)	21.99
10km~20km	151(9.4)	1,451(9.3)	561(4.0)	7.15
20km~30km	161(10.1)	1,572(10.1)	519(3.7)	6.35
30km~40km	84(5.3)	920(5.9)	47(0.3)	-3.01
40km~50km	119(7.4)	1,259(8.1)	86(0.6)	-1.69
50km 이상	789(49.3)	6,393(41.0)	77(0.5)	-11.53

3. 서해안 고속도로 영향권의 산업기반 판단

가. 제4차 국토종합계획(2000-2020)

□ 환 황해권 발전전략

- 중국의 성장에 대응하는 신산업지대망 조성
 - ▶ 환황해 경제권 발전의 중심적 역할을 담당, 북으로는 중국·유럽대륙을 향하고 남으로는 중국·동남아시아로 향하는 축
 - ▶ 인천·아산만 - 군산·장항 - 목포 지역으로 이어지는 신산업지대망의 육성 및 상호 보완 발전
 - ▶ 황해연안의 생태적 가치를 감안하여 환경친화적 개발유도

□ 10대 광역권 구상

- 아산만권
 - ▶ 대 중국교류증대에 대비한 물류기능 분담거점
- 전주·군장권
 - ▶ 환황해 경제권의 국제적 생산거점 형성
 - ▶ 복합산업지대 조성 및 영산업의 육성

□ 국토 간선도로망

- 남북 7개축, 동서9개축의 격자형 간선도로망을 단계적으로 구축하여 전국 어디서나 30분내에 고속도로 진입이 가능토록하고 국토공간의 균형발전을 도모
- 남북제1축 : 강화-인천-군산-목포(서해안)

□ 권역거점항만

- 평택(아산)항, 군장항, 대산항, 보령항, 태안항

□ 충남 발전방향

1) 역사·문화 관광자원의 입체적 개발

- 권역별 거점관광지역
 - ▶ 온천휴양지역, 해양리조트지역, 해안지역, 백제고도지역, 대전근교지역 등 권역별 기능별 거점지역을 설정하고 거점별 관광기능을 중점 육성
- 서해안 연안관광벨트의 구축
 - ▶ 경기, 충남, 전남북을 잇는 연안관광벨트를 구축하고 안면도를 국제적 관광지로 개발하여 서해안관광벨트의 거점으로 육성
 - ▶ 해안국립공원과 연계한 크루즈항 육성 및 크루즈 루트 개발 추진

- 지역특성에 맞는 관광자원의 개발
 - ▶백제고도의 역사문화 관광자원을 개발하는 백제문화권개발 및 예당평야를 중심으로 한 내포문화권 개발 등을 추진
 - ▶백제문화를 중심으로 문화축제를 국제화하고 전통놀이·민속을 상품화하는 등 다양한 관광자원을 개발

2)지역특화산업 육성과 임해형 신산업지대 조성

- 도 전역을 삼각축으로 하는 신산업벨트 구축
 - ▶북부권, 동·남부권, 서해안권을 3각축으로 연계하고, 권역 및 특정산업구역을 지정하여 특화된 산업을 전략업종으로 집중 육성
 - ▶철강 및 중화학산업, 첨단정보산업, 관광휴양산업, 친환경적산업 등과 이들을 연계하는 산업정보통신망 등의 인프라를 구축
- 임해형 신산업의 육성과 산업의 집산화 및 협업화
 - ▶항만배후지의 임해형 신산업을 육성하고, 산학연 협력체제, 중소벤처기업의 협동화단지 개발, 고부가 지식기반산업 등을 중점 지원
 - ▶산업용지의 안정적 공급을 모색하며, 경공업은 고급화·패션화된 전문제품을 중심으로 집산화 및 협업화를 추진

3)삶의 질 향상을 위한 도시개발 및 정비

- 신도시 개발 및 소도시활성화에 의한 도농간 균형개발
 - ▶아산만권 및 서해안권역, 산업단지 등의 배후도시로 복합신도시를 개발하여 산업과 교역기능을 배후지원하고, 특화 및 기능도시 위주의 도시개발로 인구의 지방정착기반을 마련
 - ▶농어촌지역의 정주생활환경을 지속적으로 개선하며, 활력화 거점으로서 소도시를 활성화하고 도·농의 통합과 균형개발을 촉진
- 생태녹지축 형성 및 생태도시 육성
 - ▶서해안 청정지역과 내륙 녹지대를 네트워크화 하는 생태녹지축을 형성하고 다양성, 안정성, 순환성을 갖춘 생태도시를 육성

4)국토를 연계하는 통합적 교통 및 물류체계의 구축

- 고속 교통체계구축과 취약한 교통망의 확충
 - ▶경부고속철도를 계획대로 완공하고 호남고속철도의 건설을 추진하여 고속교통체계를 구축

- ▶서해안~내륙~동해안을 연결하는 동서방향의 고속도로를 신설하는 등 동서연결 교통망을 확충하고, 서남선 철도와 연계하여 아산만권 임해공단의 배후 산업철도망을 건설하는 방안 추진
- ▶장항·서천지역 임해산업지대의 활성화를 위한 접근성 제고화 배후지역과의 유기적 연결을 위하여 장항선을 복선화하고, 공주-서천간 고속도로, 대전-논산-서천간 고속화도로, 주요간선도로 확장 등 지역교통망 확충
- 대중국 및 환황해권의 교역기지화 및 광역물류체계의 구축
 - ▶장항항, 보령항 등 서해안지역의 항만시설을 확충하여 산업기반을 조성하고, 중부권 복합물류기지, 수산물·인삼약초·과수원에 등의 특화유통단지를 건설하여 광역 물류체계 구축
- 취약한 항공망의 보완
 - ▶낙도·오지등 낙후지역의 연결 및 관광지와 연계를 위해 여객선·유람선 및 경비행기·헬기 등 입체적인 교통망 보완 추진

5)선진화된 농·임업과 풍요로운 어촌개발

- 농산물 유통구조 개선 및 농업테마파크 조성
 - ▶농산물 유통구조를 개선하고 농업테마파크를 조성하는 등 영농지식기반을 지속적으로 강화하여 농업중심지역으로 발전
 - ▶고부가가치의 화훼산업 육성과 국제 꽃박람회 개최 등 정착기반 마련 및 해외시장 개척
- 축산업 및 임업의 육성
 - ▶축산업을 집단화 및 전업화, 선진화하고 휴양림 조성 및 산림산촌종합개발을 추진하여 산림의 생산성을 제고
- 해양생물자원의 보존·육성과 어업기반시설 확충
 - ▶연안역 개발과 통합관리체제를 구축하여 해양관광개발 및 생태계 보전을 추구하고 해양광물과 에너지 자원을 적극 개발
 - ▶수산물 가공 및 유통체계를 개선하여 어업을 활성화하고 어업기반 시설을 확충하며 원양어업전진기지를 육성

나. 제3차 충청남도종합계획(2000-2020)

추진시책	사업유형	세부시책 및 개발사업
항만	무역항 건설	• 5개 항만(76선석) : 당진항(아산항), 대신항, 보령신항, 장항항, 장항신항
	연안항 건설	• 3개 항만(1,552척) : 대전항, 비인항, 안흥항
철도	고속철도 신설	• 경부고속철도(39km) / 호남고속철도(천안-공주-논산, 68km)
	일반철도 신설	• 4개 노선(314.8km) : 동서산업선(성환-안흥, 98.4km), 보령-조치원철도(보령-조치원, 88.9km), 서해선(아목-예산, 75.5km), 금강선(서천-논산, 52km)
	기존철도 정비	• 2개 노선(115.7km) : 경부선 전철화(32.7km), 장항선 개량(직선화 72km, 철도건설 11km)
도로	고속도로 건설	• 7개 노선(540km) : 서해안고속도로, 「대전-통영」간 고속도로, 「천안-논산」간 고속도로, 「당진-울진」간 자동차전용도로, 「보령-공주」간 고속도로, 「당진-대전」간 고속도로, 「서천-공주」간 고속도로
	일반국도 정비	• 13개 노선(603km)
	국가지원지방도 정비	• 5개 노선(249km)
	일반지방도 정비	• 포장 24개 노선(312km), 확장 12개 노선(97km)
	국도대체우회도로	• 6개 시(20개 노선, 134km)
	서해안산업관광도로	• 42.8km
	금강변산업관광도로	• 33.7km
	연육교 건설	• 2개소(보령-안면도간, 예산-이원간)
항공	민항기 취항	• 서산공항
	경비행장 건설	• 5개소(안면도, 공주, 보령, 아산, 논산)
신교통수단 및 녹색교통	경전철 도입	• 5개 노선(75km) : 「대전-조치원-청주공항」, 「천안-아산」, 「공주-대전」, 「금산-대전」, 「계룡-대전」
	지능형교통체계 도입	• 첨단교통시스템구축/ 종합교통정보센터설치 / ITS 기본계획수립 / 교통 DB 구축
	자전거도로 건설	• 역사 및 생태탐방 루트 2개 노선(265km)

다. 충청남도 산업진흥실행계획(2001-2010)

□ 충남 전략산업

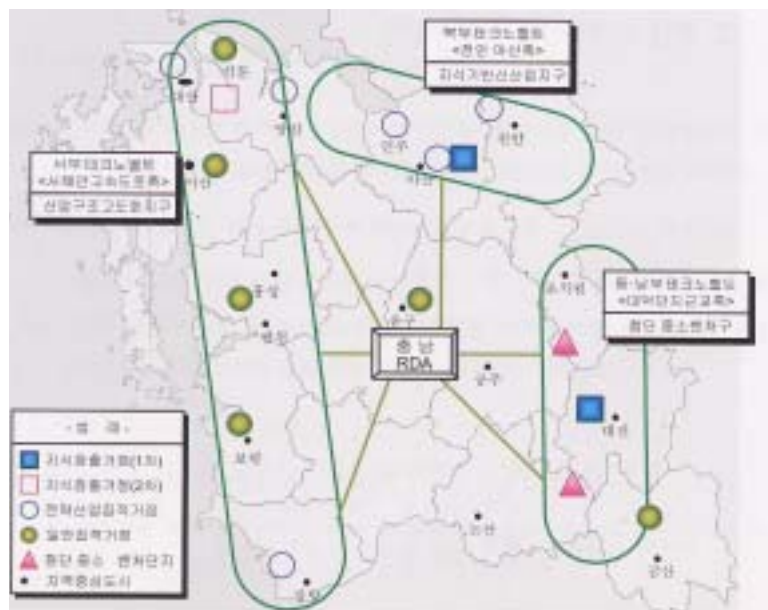
구 분		산업집적지 형성	특화도 및 입지 여건		산업발전역량		정책요인	선정결과
			특화계수	지역할당분석	입지적 합성	기술혁신 역량		
기존 주력 산업	섬유							
	의류			○				
	신발			○				
	석유화학	◎	◎	○	○			□
	철강	○	○	◎	○			
	기계	○	○	○		○		
	가전	○	○	○				
	반도체	○	○			○	○	
	자동차	○	○	○	○		○	□
	조선			○				
지식 기반 제조 업	전자·정보기기	○		○	◎	○	○	■
	메카트로닉스	○		○				
	정밀화학	○	○	○	○		○	□
	생물화학	○	○	◎		○		
	정밀기기	◎	◎	◎		◎	○	■
	신소재					○		
	환경	○	○	○				
	항공·우주선	○						
지식 기반 서비스 업	정보통신서비스		○					
	소프트웨어			○				
	문화						○	
	관광	○	○	○			○	

범례①산업집적지 형성 : ◎ 대표집적지, ○ 유망집적지, △ 일반집적지

②특화계수 : ◎ 2.0이상, ○1.0-2.0 미만 / ③지역할당효과 표준화값 : ◎ 1.0이상, ○ 0-1.0미만

④기타 : ◎ 매우 높음, ○ 높음 / ⑤ ■ : 1차산업, □ : 2차 전략산업

□ 3각 테크노벨트 개발구상



충남의 3각 테크노벨트 구상

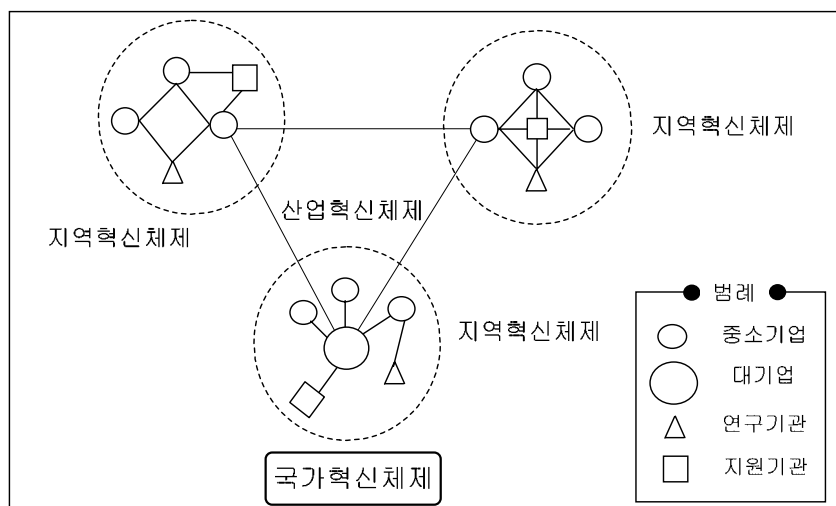
구 분		북부테크노벨트	동·남부테크노벨트	서부테크노벨트
산업화 방 향	발전 전략	지식기반 신산업지구 (충남 산업발전의 핵심 거점으로서의 육성)	첨단 중소·벤처지구 (중소·벤처기업 중심 의 신기술기반 기업 육성)	구조고도화 지구 (기존산업의 고부가가 치화 거점으로 육성)
	주도 산업	전자정보기기, 정밀기 기산업	충남 전략산업 및 신 산업	정밀화학, 자동차, 석 유화학, 산업용소재 산 업
	주요 거점	천안, 아산	연기, 공주, 금산, 논산	당진, 서산, 보령, 장항
지 역 신 체 제 구 축 방 향	산업 생산 체계	전자부품, 통신기기, 반도체제조장비, 멀티 미디어기기, 시험, 측 정장비, 자동조절제어 기기	금속·기계, 음식료품, 전기·전자, 정밀화학 업종을 중심으로 R&D 집약도가 높은 업종 중점 육성	정밀화학제품, 자동차 부품, 석유화학제품, 산업용유리, 산업용플 라스틱, 기타화학제품
		대기업·중소기업 유 치, 중소기업 창업촉진	중소·벤처기업 창업 촉진, post-TBI 및 성 장 벤처기업 유치촉진	기존기업 육성, 대·중 소기업의 유치 및 창 업촉진
		복합기능의 산업집적 지 조성, 테크노파크 확충	중소·벤처집적시설 및 단지, 중소기업 특 성화학 단지 조성	기존 산업단지 활용 중소규모 특성화단지 조성
	기업 지원 체계	종합지원서비스, 기술 지원(응용기술, 상업 화)서비스, 민간서비스 기업 유치	기술지원(응용기술, 상 업화)서비스, 중소·벤 처기업지원서비스	중소기업지원서비스 중개기관(구매·판매)
	과학 기술 체계	연구기관(전자정보관련 응용연구)유치 및 설 립, 대학연구기능 확충	대학연구(응용·상업화) 기능 및 TBI확충	대학연구(응용·상업화) 기능확충(정밀화학, 산 업용소재관련)
	네트 워크 체계	기업간네트워크(수도권 집적지내 연계강화), 산·학·연 네트워크 활성화)	기업간 네트워크(수도 권, 대전, 충남 북부권 연계강화), 산·학·연 네트워크 활성화)	기업간 네트워크(충남 북부권, 집적지내 연계 강화), 산·학·연 네 트워크 활성화)
	추진 조직	1단계 : 주요 집적지 및 시설별 추진조직 설립, 협의체(지자체, 추진조직 기업체, 협회, 대학 구성) 2단계 : 충남산업진흥 총괄추진지구(RDA) 및 테크노벨트별 지사설립		

□ 충남지역 혁신체제 구축

1) 지역혁신체제(RIS)의 개념

- 산업자원부 장관은 산업발전법(1999. 2. 8. 제정)에 의거, 5년 단위의 “중·장기산업 발전전망”을 수립하며 시·도지사는 이를 바탕으로 당해지역의 “지역산업진흥계획”을 수립·추진하여야 함. 이 진흥계획의 핵심이 바로 지역별 전략산업을 중심으로 한 지역혁신체제(RIS : Regional Innovation System) 구축임
- ▶ 지역혁신체제는 중앙집권적 경직성을 극복하고 지방분권적 유연성을 지향하는 본격지방화 시대에서 국가의 총체적 역량은 지역단위의 경쟁력에 비례한다는 인식을 바탕으로 국가를 하나의 거대기업으로, 지역경제를 모기업이 전략적 관점에서 육성하는 특정 생산체계로 간주하고 이 생산체계의 경쟁력 극대화를 위해 내부의 인적·물적·제도적 자원을 최적화하는 일련의 네트워크를 의미함
- ▶ 지역혁신체제는 일정지역내의 산업집적지를 중심으로 형성되며, 이들 지역단위 혁신체제들이 모여 국가혁신체제를 구성함
- ▶ 이와는 별도로 산업혁신체제(Industrial Innovation System)는 지역적 범위에 한정되지 않고 산업의 생산연계(Production Chain)에 의해 형성되면서 지역혁신체제와 중층적 구조를 이루게 됨

혁신체제간의 관계 개념도

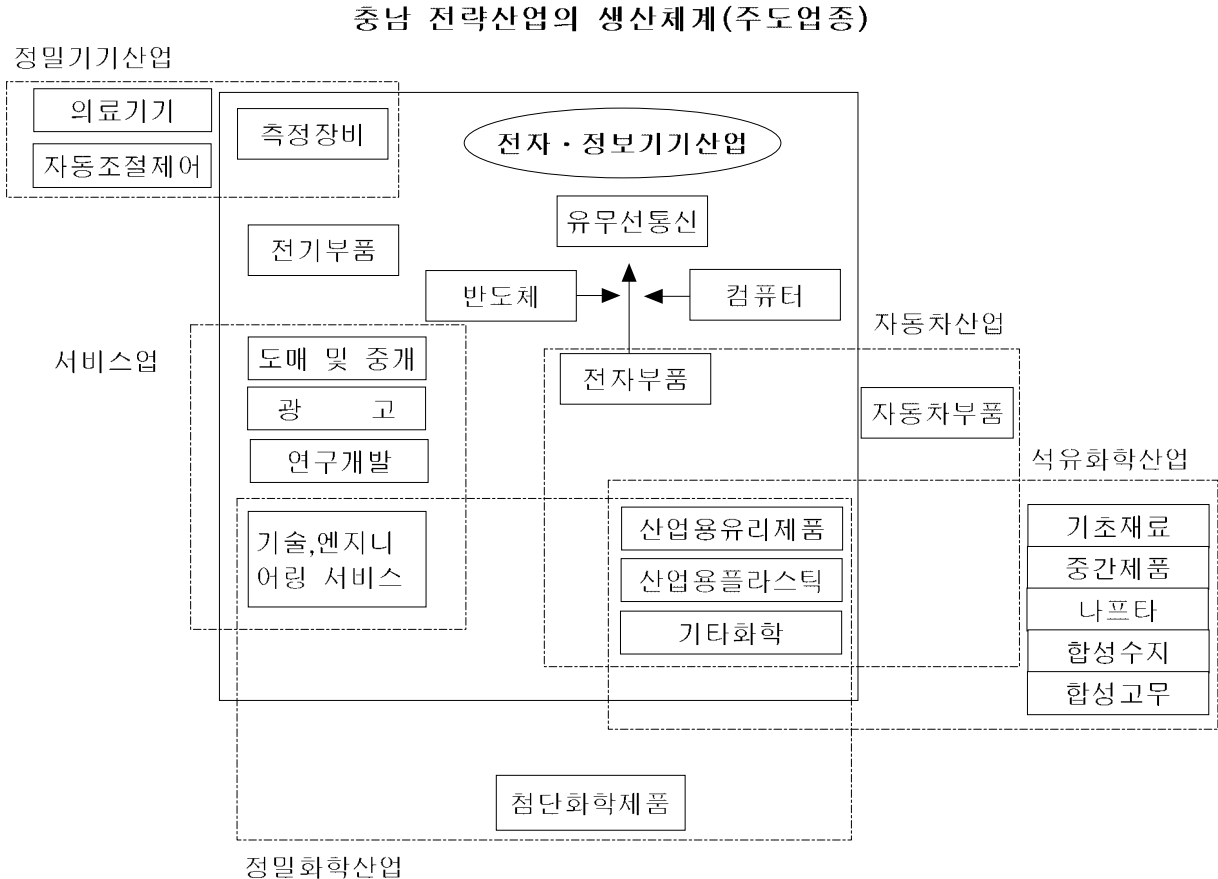


자료 : 충청남도 산업진흥실행계획, 충청남도·KIET, 2000. 12.

2)충남 RIS 구축의 기본전략

①전자·정보기기 산업중심의 허브-스포그형 산업생산체계 구축

- 전자·정보기기 산업군을 중심으로 충남 산업육성



●대기업과 중소기업의 병행(Hub-Spoke형)발전

- ▶1단계 : 전자·정보기기산업과 그 실행조직에 해당하는 대기업 및 중소기업의 확충에 주력하고 공급자 체인형성을 통해 지역내 중소기업을 상호연계, 그 역할을 강화함
 - 수도권 지역을 중심으로 대기업과 관련 하청기업 및 중소기업 유치
 - 지역내 중소기업의 창업활성화 및 기존기업의 육성
 - 협회·지원기관 등이 주축이 되는 산업발전 프로그램 운영을 통하여 전자·정보기기 산업의 중소기업이 공급자 체인을 형성할 수 있도록 유도
- ▶2단계 : 중소기업의 공급자체인을 강화하는 지원프로그램을 지속적으로 개발하고 이를 체계적으로 담당할 중개기관을 설립하여 지역내 대기업과 중소기업의 연계를 강화

*3각 테크노벨트 구상에 대한 적용

-Hub : 북부테크노벨트(←전자·정보기기 산업중심의 지식기반 신산업)

-Spoke : 동·남부(첨단 중소·벤처) 및 서부(기존산업의 고도화) 테크노벨트

②산업생산-과학기술 중심의 시스템연계기관 설립

- 산업생산-과학기술체계 연계기관 : 테크노파크, 산·학·연 컨소시엄, 기술이전개발, 애로기술 해결기관 등
- 산업생산-기업지원체계 연계기관 : 산업단지공단, 지자체지원부서, 통합지원센터, 기술 및 시정정보 제공업체, 마케팅 전담기업 등

③지역혁신체제의 자율적 운영체계 구축

- 지역산업 플랫폼 구축
- 지역산업발전의 기획조정기구로 지역발전기구 설립

④클러스터 형성을 위한 산업입지의 정비·확충

- 기존단지 활성화 및 신규단지 조성을 통한 지역의 핵심거점 기능 확충
- 중소규모형 특화단지 조성을 중심으로 중간 거점기능 확충
- 중소규모 집적시설, 기업지원서비스(Real Service)센터 확충과 네트워크 프로그램을 통한 기능집적 유도

3)충남의 RIS 구축모형



□ 서부 테크노벨트(산업구조 고도화지구) 조성방안

- 서부테크노벨트에는 5개의 국가산업단지(제조업 부문3개)가 입지해 있고, 금년 중 서해안고속도로가 완공될 예정이며, 아산·대산·보령 등의 항만 확장이 예정되어 있는 등 산업기반시설의 대대적 확충이 이루어지고 있음.
- 그 반면 기업입지는 아직 활발하지 못하여 기존 산업단지의 미분양현상이 아직 해소되지 않고 있는 가운데, 고속도로 IC를 중심으로 소규모 산업단지의 신규 조성이 추진되고 있어 계획적 입지 관리의 필요성이 매우 높음.
- 따라서 서부테크노벨트의 경우엔 본격적인 지역혁신체제의 구축을 도모하기에 앞서 계획적 입지 공급 및 기업유치의 활성화에 정책의 우선순위를 두어야 할 것임.
 - ▶ 즉, 지역혁신체제 구축을 전면적으로 추진하는 것은 현 단계에서 실효성이 낮으므로 우선 전략 산업 중심의 클러스터 형성에 초점을 맞추고, 이를 위한 산업입지의 적기 공급과 기업 유치에 중점적인 노력을 기울이는 것이 바람직함.
 - ▶ 기업, 연구소, 교육훈련기관 등의 유기적연계(networking)에 의한 지역혁신체제의 구축은 계획기간의 후반 즉 2000년대 중반 이후의 장기과제로 추진되어야 할 것임
- 이러한 관점에서 서부테크노벨트 조성의 기본방향을 정리하면 다음과 같음
 - ▶ 자동차, 석유화학, 철강 등 기존산업의 집적촉진 및 구조고도화 추진
 - ▶ 서해안고속도로 완공과 함께 예상되는 수도권으로부터의 산업이전 수요증가에 대비하여 유망 특성화산업 중심의 선별적 유치 및 육성(→자동차 및 동 부품, 정밀화학, 기계, 음식료품, 관광산업 등)
 - ▶ 산업단지의 기업입주 촉진대책 강구 및 산업단지간 연계체제 구축
 - ▶ 서해안고속도로 개통 후 기업입지 상황분석하여 수요에 따라 IC주변에 소규모 공단개발 추진(해미, 홍성, 광천, 주산, 서천IC 등)
 - ▶ 북부테크노벨트와의 산업연관관계 강화

라. 21세기 유망산업

- 21세기 산업 및 기업을 새로운 패러다임으로 변화시키고 있는 원동력은 지식기반경제·지식기반 산업임
 - ▶ 지식기반경제란 지식이 각 경제주체 및 국민경제 전체의 성과와 경쟁력을 결정하는 핵심요소로 작용하며, 지식의 창출·확산·습득 그리고 활용을 통해 경제주체들의 혁신능력을 배양하고 이러한 능력이 성장의 기반을 이루는 경제를 말함.
 - ▶ 지식기반산업은 지식기반경제가 뒷받침되어 작동하는 산업체계로서 지식을 토지·노동·자본 등 전통적인 생산요소보다 더 주된 생산요소로 활용하거나 고부가가치의 지식서비스 자체가 상품이 되는 산업임

- 지식기반경제가 작용하는 지식기반산업에서는 지식집약적 제조업보다 교육·정보·통신 등 지식집약적 서비스산업의 팽창이 두드러짐. 경제의 서비스화라고 하더라도 단순한 소비자서비스의 증대가 아님. 서비스의 고도화 추세를 따라 고급인력을 요구하고 정보·지식활동과의 관련도가 높은 지식집약적 서비스의 비중이 크게 늘어나는 새로운 유형의 추세가 관측되고 있음. 이 과정에서 정보통신기술혁명·세계화·인간의식 진화 등 구조적 변화요소들이 상승작용을 일으켜 경제면뿐만 아니라 사회의 가치체계 및 문화, 노동의 성격 나아가 국가간 역학관계에 이르기까지 광범위한 영향을 미쳐가고 있음.
- 지식기반경제의 도래는 농경사회에서 산업사회로의 전환에 비견할 수 있는 문명패러다임 자체의 전환임. 이로 인해 야기되는 산업구조·가치창출시스템·국가정책·개인선택기준 등의 변화는 신산업혁명(New Industrial Revolution)이라고 불리울 만큼 21세기의 개인·기업·국가 모두의 미래에 심대한 영향을 미치면서 기회요인과 위험요인 모두를 몰고 올 것임
- 선진국의 문턱에 서있는 우리나라의 경우 성공적인 지식기반경제로의 이행은 선진국화로의 명실상부한 도약을 의미할 수 있음. 이는 지식기반경제·지식기반산업에 대한 논의와 실천에서 선진국들과 겨룰 수 있는 우리의 전략, 우리의 패러다임을 구축할 필요성을 대두시키고 있음.

마. 신산업

- 지식기반경제가 뒷받침된 지식기반산업의 현실적인 형태가 신산업임
 - ▶ 주로 지식·정보의 창출, 확산, 활용에 관련된 지식정보지식형산업을 통칭
 - ▶ 21세기 국가경쟁력 및 고용창출의 근간이 되는 산업
 - ▶ 기술적 비교우위를 가진 정보기술에 기반한 산업
- 이러한 정의에 따르면 21세기 정보화시대의 최우위 신산업은 정보화를 이끄는 지식이 기술과 결합된 정보기술산업(IT)임. 제조업부문만 보더라도 정보기술산업의 성장은 단순히 관련 상품의 성장에만 그치지 않고, 최종상품을 구성하는 반도체·액정·초전도체 등 하이테크 자재나 하이테크 부품, 나아가 이들의 제조설비에 대한 수요도 급속히 확산시킴
- 또한 정보기술의 발전은 새로운 기술개발을 촉진시키고 상이한 분야의 기술과 융합하여 새로운 기술을 만들어냄. 정보기술을 활용하여 바이오·신소재·에너지·환경 등의 분야에서 기술혁신이 촉진되고 메카트로닉스분야에서도 기계와 정보기술이 융합되면 기계에 감시·제어 등의 판단능력을 부여할 수 있게 되어 종래의 기계류 시장은 다른 차원으로 확대될 수 있음

- 이처럼 정보기술산업은 자체영역인 멀티미디어·통신장비산업 등의 성장과 함께 여타산업의 발전에도 크게 기여하면서 21세기의 선도산업으로 자리를 잡아 갈 것이 확실함. 따라서 21세기의 성장산업, 또는 성장제조업은 정보통신업 부문과 소프트웨어로든 하드웨어로든 직·간접으로 연계된 업종들이 대중을 차지할 것이며, 그 만큼 정보기술이라는 시대의 수요를 기술이나 경영마인드면에서 충족시키지 못한다면 한 지역의 산업 또는 한 산업내 개별 제조기업들의 미래는 낙관적일 수 없다는 것이 공통된 지적임
- 결국 신산업은 정보기술산업뿐만 아니라 기존 산업분야라 하더라도 지식기반경제와 정보기술에 접목하여 경쟁력과 자기혁신, 고부가가치 창출을 가능케 하는 경우 신산업의 범주로 정의할 수 있음. 실제로 산업연구원(KIET)이 현재의 산업분류(중분류)를 기초로 분류한 신산업 범주나 일본 후지종합연구소가 전망하는 21세기 성장산업군의 범주는 지식기반화·정보기술화를 전제한 기존 산업의 상당부문을 망라하고 있으며 21세기 정보화시대는 지식기반경제의 패러다임속에서 이러한 신산업군이 물적·가치창출의 중추를 형성하게 될 것임

산업분류에 근거한 신산업의 분류

신 산 업	중 분 류	신 산 업	중 분 류
섬유(의복)	17 섬유제품 제조업 18 의복 및 모피제품 제조업	자동차	34 자동차 및 트레일러 제조업
신발	19 가죽, 가방, 마구류 및 신발제품	조선 항공, 우주	35 기타 운송장비제조업
목재 및 나무	20 목재 및 나무제품제조업	재활용산업	37 재생재료가공처리업
출판	22 출판, 인쇄 및 기록매체, 복제업	전력/가스	40 전기, 가스 및 증기업
석유화학 정밀화학 의학 생물산업	24 화합물 및 화학제품 제조업	물류, 유통(도소매 신산업,무점포 판매,제3자물류 업,전자쇼핑몰)	51 도매 및 상품중개업장비 제조업 52 소매 및 소비용품 수선업
타이어 시멘트	25 고무 및 플라스틱제품 제조업	정보통신 서비스	64 통신업
신소재	26 비금속광물제품 제조업	인터넷 및 전자 상거래서비스, 정보제공업, 소 프트웨어, 게임	72 정보처리 및 기타 컴퓨터 운용 관련업
공작기계 메카트로닉스 환경설비산업 건설중장비 섬유기계	29 달리 분류되지 않은 기계 및 장비제조업	경영컨설팅 엔지니어링 디자인 광고	74 기타 사업관련 서비스업
컴퓨터	30 사무, 계산 및 회계용 기계제조업	의료서비스업	85 보건 및 사회복지산업
가전 전자부품 통신기기	31 달리 분류되지 않은 전기기계 및 전기변환장치 제조업	영화, 음반, 애니메이션, 방송,	92 오락 문화 및 운동관련 산업
반도체	32 영상, 음향 및 통신장비 제조업	관광	55 숙박 및 음식점업 60 육상운송 및 파이프라인 운송업 61 수상운송업 62 항공운송업 63 여행알선 및 운수관련 서비스업
정밀계측기기 전자의료기기 광학기기	33 의료, 정밀,광학기기 및 시계제조업		

자료 : 신산업분야 훈련직종 및 프로그램개발을 위한 훈련수요조사(한국산업인력공단, 2000. 2.)에서 재인용

21세기 성장 산업군 및 유망비즈니스(일본)

산 업 분 야		주 요 사 업 분 야
주택관련사업	주택사업	고령자 임대집합주택, 주택용 건축자재
	주택개량	
	주거관련기기	홈오토메이션기기, 가정용 쓰레기정화장치
정보·통신관련사업	주거관련서비스산업	주택안전서비스, 중고주택유통서비스, 하우스클리닝업, 회화리스·렌탈업
	영상관련분야	멀티미디어기기, 차세대TV, 영상통신서비스
	정보전송관련분야	광대역통신단말, 이동체통신단말, 무정전전원
	정보처리·축적	통합형오피스시스템, PDA, IC카드, LAN, 전자출판, DB서비스
	인프라관련	B-ISDN(가입자망 광섬유화, ATM교환기정비, 이동체통신망, CATV(설비, 기본서비스), 중앙·지방행정시스템
에너지관련사업	에너지 유효이용	히트펌프, 이미용에너지의 유효활용, 지역냉난방
	신에너지실용화	연료전지, 태양광·폐기물·풍력발전, 태양열시스템
	인프라 정비관련	천연가스파이프라인
환경관련산업	저부하형 상품	생분해성플라스틱, 청정에너지자동차
	폐기물처리 다양화	폐기물처리산업(일반, 산업), 합병처리정화조, 처리시설
	환경보전	환경보전컨설팅, 토양개선회서비스
	폐기물의 순환활용	리사이클산업, 쓰레기진공수송시스템
의료복지관련산업	의료분야	인공장기, 신약, 의료지원관련기기, 재택의료서비스, 호스피스서비스, 의료폐기물처리, 의료용IC카드시스템
	복지관리분야	재택복지서비스(홈 헬퍼, 입욕서비스, 급식·식품재료 택배, 재택요양간호), 긴급통보서비스, 유료노임용, 고령자시설(노인보건센터, 노인휴게실)
	건강관리분야	건강관리지원기기, 기능성식품, 건강진단서비스
신유통·물류관련산업	신유통관련분야	통신판매, 디스카운터, DIY
	물류관련분야	테크로수퍼라이너 및 관련항만시설, 대규모 물류거점, 물류반송시스템, 지하반송시스템
생활문화·여가·자기 실현활동관련산업	생활분야	베이비시터서비스, 베이비호텔, 보육소
	여가관련분야	가정용게임기, 업무용게임기, 이벤트, 테마파크, 공공보양소시설
	취미관련분야	원예용품판매, 시민농원, 애완동물관련비즈니스
	스포츠·건강관련분야	초대형에어돔, 오토캠핑시설, 마린·스카이스포츠관련, 건간증진서비스, 가정용건강스포츠기기
	자기실현분야	생애학습
도시환경정비관련산업	도시환경정비분야	특수성포장, 대형빌딩스크랩서비스, 도시녹화, 초고층빌딩, 도시공간이용, 해양공간이용, 도시플래너, 중수도
	도시내·도시간 네트워크 정비관련분야	민간항공기, 카네비게이션, 도로자동차간정보서비스, 고속철도네트워크, 통근선의 능력강화, 신도시교통시스템, 대도시·지방국제공항, 입체주차장, 철도차량제조
도시환경정비관련분야	상호이해촉진관련분야	자동번역기, 외국인생활지원서비스, 해외생활정보제공서비스, 일본어학교
	국제 교류·협력추진관련분야	국제회의지원서비스, 국제업무대행, 국제연수센터
인재유동화·육성관련산업		인재육성산업, 인재파견, 인재스카웃업, 인재뱅크
비즈니스 지원관련산업		연구개발지원·대행서비스, 기술판매지원서비스, PL, 공적업무대행서비스, 기상정보서비스, 안전서비스, 인큐베이션센터, 위성사무실

자료 : 일본산업의 대전환, 후지종합연구소, 1996. 6.

□ 미래 성장적 관점에서의 특화산업

- 우리경제의 어려움은 경기 순환적인 면보다는 산업구조적인 문제와 사회기반시설의 한계, 높은 지가, 높은 임금, 높은 금리 등으로 인한 고비용·저효율 구조 때문이라고 진단되고 있음. 앞서 살펴본 LQ는 현재시점의 특화산업을 판단하는 데는 유용하나 산업분류상 신산업군은 배제될 수밖에 없음
- 따라서, 21세기에 산업을 주도해나갈 업종들을 살펴보고, 충남 서해안벨트에서 지역적 이점을 최대한 살릴 수 있는 산업군을 찾아내어 육성하는 것은 매우 중요함.

일본 유망산업의 시장성과 사업성 평가(일본 예)

구 분	신산업	시 장 성		사 업 성		벤 치 적합성
		시장규모 (2020) (100억달러)	성장률 (2000~20) (%)	기술격차 (년)	수익성	
일렉트로닉스	반도체	70.1	10.4	1~3	고	(비메모리)
	반도체 제조장비	22.7	16.3	3~5	중	○
	평판디스플레이(FPD)	17.9	23.0	0~1	고	×
	저장장치	57.8	11.3	2~5	중	×
	전자제품	52.2	24.7	0~1	중	×
정 보 통 신	통신기기	144.7	12.2	1~2	중	○
	시스템	26.5	10.0	1~2	고	×
	소프트웨어	87.3	14.2	3~5	중	○
	정보서비스	287.2	12.8	1~2	고	○
광 산 업	광통신기기	8.3	9.6	1~7	고	○
	광응용기기	20.4	10.6	3~10	중	○
	광정밀기기	9.6	12.2	5~10	고	○
	광소재	11.6	19.3	2~7	고	○
바 이 오	의약분야	32.2	10.0	5~8	중	○
	식품분야	41.8	17.9	4~8	고	×
	농업 / 해양분야	19.1	4.8	1~5	중	×
	화학분야	3.0	13.8	5~10	중	○
	환경 / 에너지분야	4.9	8.9	8~12	중	○
	소재분야	1.5	10.0	7~10	고	○
환경·에너지	오염방지	19.9	14.9	3~5	중	○
	신에너지	53.4	19.3	5~10	고	×
	신소재	17.0	13.7	5~10	고	×
	에너지 절약	37.3	10.8	3~5	중	○
인 공 지 능	로봇	19.4	18.6	5~8	고	×
	자동화	119.7	11.4	2~5	중	×
의 료 기 기	가정용의료기기	77.8	12.0	3~5	중	○
	산업용의료기기	24.5	10.7	2~6	중	○

주1. 1\$=100엔 기준으로 재계산

2. 벤처 적합성은 시장도입기, 다양한 사업아이템, 높은 기술집약도, 소규모 자본투자의 경우 높은 것으로 평가

자료 : 부상하는 21세기 유망산업, 삼성경제연구소, 2000. 3.

4. 서부 Techobelt 구현을 위한 지원기능·시설 검토

가. 기본방향

- 충남산업진흥계획의 삼각테크노벨트 중 서부축계획에 부응하는 기능·시설의 우선 도입
- 산업·업종·업체간 시너지효과를 극대화 할 수 있는 기능·시설 개발
- 급변하는 시장환경에 적응할 수 있는 전략적 기능·시설 설정

나. 유치기능 검토

□ 산업별 필요기능

- 특정산업이 기술진보와 확대재생산성을 유지하기 위해서는 전후방에 걸쳐 다양한 지원기능을 필요로 함
- 서부 테크노벨트가 성공적으로 작동하기 위해서는 생산업종의 입주외에 이를 기술·인력·재정·마케팅·경영 등의 측면에서 지원할 수 있는 연관기능이 함께 입주하지 않으면 안됨

산업부문별 필요기능 분류

구 분	해당산업	내 용	기 능
대·중소기업 규모집약형	가전·자동차· 조선·전자·정 보기기·항공· 우주	●산·학·연 공동연구개발 기능 ●전문인력의 양성 및 효율적인 활용 ●핵심기술 및 부품개발 관련 표준화 활동 지원 ●정보인프라의 강화를 통한 설계/생산 시스템의 일관화 및 통합화	●교류기능 ●교육기능 ●연구개발 기능 ●경영/정보지원
중소기업 과학기반형	전자·정보기 기·정밀화학· 생물·신소재· 환경	●산·학·연 연구조직의 집적화와 네트워크화 ●전문인력 양성 프로그램 ●연구개발 성과의 상업화 시스템 구축 지원 ●수요업체와 생산업체간의 공동 협력사업 지원 ●전문생산단지 조성 및 기업간 네트워크 활성화 ●벤처캐피탈 육성	●교류기능 ●교육기능 ●연구개발기능 ●경영/정보기능 ●금융지원기능 ●행정지원기능
중소기업 기술개발형	기계·메카트 로닉스·정밀 기기	●차세대 핵심기술개발 지원체제 구축 ●기술인력의 양성 및 교육·훈련과정의 강화 ●정보인프라 구축과 연관기업 및 연구소의 집적화	●교육기능 ●연구개발기능 ●행정지원기능
중소기업 정보집약형	소프트웨어· 문화산업	●인력양성기관 전문화 및 창의적 프로그램 제공 ●집적효과의 극대화를 위한 기반시설 및 기업 지원서비스 제공 ●유통·판매체제의 정비	●교육기능 ●연구개발기능 ●경영정보기능

□ 벤처 중소기업 주요 애로사항 분석에 의한 필요기능

- 벤처기업이 일반적으로 당면하고 있는 각종 애로를 개선하기 위해서는 인력연계·양성기능, 기술연계·개발기능, 행·재정 지원기능 등이 확보되어야 함

벤처부문 애로사항 개선을 위한 지원기능

구 분	애 로 사 항	지 원 기 능
인 력	• 인력확보의 어려움 • 전문기술인력 부족	인력연계기능 인력양성기능
기 술	• 기술정보의 폐쇄성 • 연구기관 및 대학과의 연계부족 • 기술개발 여건조성 미흡	기술연계기능 기술개발기능
정 보	• 정보시스템 구축 미흡 • 업종간 정보교류의 어려움 • 다양한 내용의 정보제공 부족	정보제공기능 정보시스템이용기능
입 주 공 간	• 비싼 임대료로 인한 입지의 어려움 • 충분한 입주공간 확보의 어려움	금융지원기능
정책 및 행정	• 애로사항 상담창구 부족 • 정책의 일관성 및 계획성 부족 • 시설 및 정보서비스 전문성 결여	행정지원기능 정보서비스기능
기 타	• 신용대출의 어려움 • 판매망 구축 부족 • 공해방지시설 미흡	기타관련기능

□ 서부테크노벨트 중 도시형 첨단산업단지 특성에 부합하는 기능

- 서부테크노벨트를 각 도시거점의 첨단산업단지 관점에서 볼 때 단순한 기존업체의 입주로 그치는 것이 아니라 지구 자체에서 기업이 창업되고 기술진보가 일어나며 생산과 유통이 결합하는 종합시스템을 형성할 것이기 때문에 지역·도시단위의 산업 클러스터가 복합적으로 당면하게 되는 애로를 해소하기 위해서는 지역·도시단위별 창업지원기능·정보제공기능·기술지원기능 등이 특히 필요할 것으로 전망됨

종합기업생태계 작동상 서부테크노벨트의 지역·도시단위가 필요로 하는 기능

기업생태계 특성상 당면할 수 있는 애로	지원기능
● 벤처단지 수요창출을 주도할 수 있는 지구내 창업과 관련한 물리적·기술적·행정적 한계	창업지원 기능
● 기술을 경영측면에서 소화할 수 있는 경험부족 ● 교육·훈련 기능을 포함하는 정보제공 및 교류의 창 필요	정보의 거점기능
● 자체 및 산학연계 기술개발 시스템 구성을 위한 정책적·물리적 역량한계	기술개발 지원기능

□ 서부테크노벨트 / 지역·도시별 도입기능 도출

- 산업발전을 위한 기본적 필요기능, 벤처기업 부문 지원기능, 지구 특성상 관련기능을 상호검토하여 서부테크노벨트 내 지역·도시별로 도입되어야 할 지원기능을 종합하면 연구개발기능·생산기능·정보지원기능·경영지원기능·창업보육지원기능 등으로 구분할 수 있음

검토관점별 필요지원 기능

검 토 관 점	필 요 지 원 기 능
산업별 필요기능	● 교류기능·교육기능·연구개발기능·생산기능·경영정보기능·금융지원기능·행정지원기능
벤처중소기업 애로사항	● 교류기능·연구개발기능·정보지원기능·생산기능·행정지원기능
서부테크노벨트 특성에 부합하는 기능	● 창업보육기능·교류정보기능·연구개발기능

서부테크노벨트 / 지역·도시별 종합 도입기능 설정

기 능	내 용
연구개발 생산기능	●첨단관련 벤처기업의 신기술 창출기반 구축 ●산학연계 및 산산연계를 유도 ●민간연구소 유치를 통한 연구개발기능 강화
정보지원 기 능	●초고속 통신망 설치 ●정보통신부 종합기업 서비스 센터와의 연계를 통한 정보통신 ●인력정보 은행과의 연계, 인력 pool제 운영 ●분야별 전문기술정보 지원
경영지원 기 능	●경영·기술·정보·자금·세제·중소기업관련제도및규제정책·창업등 중소벤처기업 애로사항 민원해결 ●경영 상담기능 지원
상설전시 회의기능	●업종별 전시회, 제품홍보, 상설판매장의 설치를 통해 판로개척 및 입주기업 교류의 장 제고
창업보육 기 능	●저렴한 비용으로 창업공간 및 창업 컨설팅 제공 ●벤처단지 구성의 핵심기능으로 수요창출 효과
편익시설 제공기능	●벤처기업 종사자의 업무편익을 도모하기 위한 숙박 및 생활공간 지원 ●연구에 수반되는 공동이용시설 및 연구원에게 편의를 제공하는 부대 편의시설 제공

다. 기능별 유치시설

- 산업클러스터 또는 특정기업이 필요로 하는 소프트웨어로서의 지원기능이 작동하기 위해서는 그 기능을 수용하는 하드웨어로서의 지원시설이 필요함
- 지원시설은 크게 5개 분야로 구분됨
 - ▶ 단지·기업 자체의 생산·연구활동을 지원하기 위한 시설
 - ▶ 단지·기업의 창업을 지원하는 활동을 지원하기 위한 시설
 - ▶ 단지·기업의 경영활동을 지원하기 위한 시설
 - ▶ 단지내 이용인원의 편의를 지원하기 위한 시설
 - ▶ 단지 및 시설 전반을 관리하기 위한 시설
- 서부테크노벨트 내 지역·도시의 기업집적 단지 및 건물에 대한 지원시설의 입주형태는 크게 2가지로 구분됨
 - ▶ 특정 건물내에 위치하여 당해 건물 입주 기업 지원
 - ▶ 단지내 독립적으로 입지하여 서부테크노벨트의 모든 입주 기업 지원

서부테크노벨트 지역·도시내 기업지원기능에 부합하는 주요 시설

기 능		주 요 시 설	비 고
연구개발 생산기능		● 벤처기업 및 지식기반산업 입주공간 ▶ 벤처오피스·벤처텔·APT형공장·벤처산업단지·첨단산업단지 ● 작업실·물류창고·산학연계센터	
창업보육 기 능		● 인큐베이터·공동장비이용실·스타트룸·공공기기실	신규창업 및 성장단계지원
교류 기능	생활편익 기 능	● 서비스텔·클리닉·근린생활시설·스포츠센터·사우나·식음시설	
	정보지원 기 능	● 종합정보실·전자도서관	
	경영지원 기 능	● 기술경영상담실·기술거래소·공공기관·금융기관·창업투자회사	
	상설전시 회의기능	● 회의실·세미나실·이벤트 홀	
일반지원		● 방재센터·중앙컴퓨터실·중앙감시센터	건물관리센터

5. 서해안 고속도로 / 서부테크노벨트 내 기업유치방안

가. 유치활동 추진기구의 정비

- 서부테크노벨트 관련 사업주체는 3부문으로 구분할 수 있음
 - ▶기업 경영자 ▶기업활동 관련 시설공급자 및 민간투자자 ▶공적 지원기구
- 충남 산업진흥실행계획이 제시하고 있는 삼각 테크노벨트 개발축 및 서해안 고속도로와 관련된 서부테크노벨트조성 구상은 사전의 특정 마스터플랜에 의한 것이 아니라 그동안 자연발생적으로 서해안축 특정산업단지 일원에 형성된 기업집적 결과를 사후 수용하고 이를 바탕으로 보다 체계적인 개발·육성을 준비한다는 의미를 가짐
- 따라서 서부테크노벨트의 전반적인 현재 모습은 개별 기업단위의 생존우선적 경영활동만 있을 뿐 벨트 전체의 중·장기적 비전에 입각한 기업유치 시스템은 부재함
- 서부테크노벨트가 확고한 재정능력을 가진 단일 사업주체에 의해 개발·육성되어온 것이 아니라 서해안고속도로 개통 및 산업진흥실행계획 수립을 계기로 현재의 취약한 사업여건을 극복하고 미래의 잠재력을 획득할 수 있는 계기를 마련한다는 취지이기 때문에 이를 위해서는 특히 초기 사업기반 구축단계에서 인력·기술·시설·정보를 통합, 적정 배치·운영하고 애로돌파에 공동 대응함으로써 개별 주체의 역량극대화를 선도할 수 있는 구심적 관리기구의 역할이 불가결함
- 구심적 관리기구의 역할이 실천성을 갖기 위해서는 현재 상호 연계성이 미약한 3개 사업주체의 활동영역을 대폭 정비, 서부 테크노벨트의 발전지향점에 부합한 조직체계를 결성하고 다양한 시장환경에 대응시킬 수 있는 대표성을 부여해야 함.

서부테크노벨트 주체별·추진단계별 역할분담

구 분	1단계(기반확보)	2단계(성장)	3단계(성숙)
기업체	• 기반기술의 고도화 • 생산·판매 • 자사 마케팅·홍보	• 기업생태계 확립 • 상호네트워크 강화	• 신기술 개발투자 • 신규사업 모색
시설공급자 / 민간자본투자자	• 기존시설의 벤처시설화 • 신규시설투자 • 재원조달	• 시설수익성 강화 • 시설공급확대 • 재원조달	• 시설공급 및 관리체계의 수익모델화 • 재원조달
공적지원기구	• 관리기구 결성주도 • 법·제도적 지원의 최대 흡수 및 적정배분 • 벨트홍보	• 관리기구에 대한 체계적 지원 • 벨트 기능 조정·보완 • 자체 투자여건 검토	• 민간부문과 신규사업 기회 모색 • 벨트내 공익기능확대 • 지역연관효과 추구

나. 공공부문의 지원

□ 물적 인프라 확충

- 서부테크노벨트는 기본적으로 일부 도시 및 산업단지를 제외하고는 사회간접자본시설의 확충도가 낮기 때문에 벨트가 정상적으로 성장하기 위해서는 교통망·통신망·전력망·정보망·용수망 등의 물적 인프라에 대한 추가 수요가 증가할 수 있음
- 이 경우 시설 성격상 투자주체는 주로 공공부문이 되지만 실제 확충의 관건은 투자비 분담과 그에 따른 원활한 재원조달 여부가기 때문에 이에 대한 타당성분석을 바탕으로 충남도 및 중앙정부 차원의 체계적인 재정투자가 요구됨

□ 단지지정 / 부지공급

- 영업활동공간 확보면에서 법·제도적 지원체계를 서부테크노벨트 개발에 가장 유리하게 적용하기 위한 방안으로 단순한 부지조성·공급이 아닌 테크노파크와 벤처기업전용단지의 개발 가능성을 검토할 수 있음.
- Techno Park는 “산업입지및개발에관한법률”에 의한 산업단지로 지정하지 않아도 산·학·연·관의 기능이 복합된 지역이면 지정할 수 있으며, 상대적으로 작은 면적(예 : 대구 T.P. 9,556평)도 가능하고 벤처생태계 조성에 불가결한 일관시스템을 구비할 수 있다는 점에서 그 위치를 고려할 필요가 있음.
 - ▶그러나 테크노파크는 사업화 중심의 벤처단지와는 달리 대학·기업·연구소·행정기관이 일관된 공간(예 : 대학 캠퍼스 내)에 입주하여 공동으로 첨단기술을 연구·개발하고 사업화를 추진하는 성격을 갖기 때문에 서부테크노벨트내의 대학기능과의 컨소시엄이 요구됨.(외부권의 대학도 기능 파견 형식으로 가능함)
- 벤처기업 전용단지는 벤처기업 및 지원시설을 “산업입지및개발에관한법률”에 의해 산업단지(국가·지방)로 지정·개발하는 방식인데 벤처기업육성촉진지구보다 벤처적 기능·시설의 고밀도 집적으로 시너지 효과가 높으며 산업단지에 대한 법·제도상의 지원혜택을 향유할 수 있는 장점이 있음
 - ▶벤처기업전용단지를 지정·개발하기 위한 산업단지는 국가산업단지와 지방산업단지가 있으며 지방산업단지는 일반지방산업단지와 도시첨단산업단지로 구분됨
 - ▶현실적으로 신규산업단지는 산업의 지방분산과 지역균형개발을 취지로 대단위 나대지(임야·농지 등)에 산업시설을 집적시키는 것이기 때문에 서부테크노벨트내 산업단지 및 농공단지의 재활용을 고려할 수 있음.
 - ▶지방산단 중 도시첨단산업단지는 도시계획구역 안에 지정되며 그 속성상 벤처기업유치에 가장 부합함.

□ 서부테크노벨트 / 기업유치단지의 관리

- 서부테크노벨트 구상은 기업의 밀집도 제고를 통한 집산화·협업화로 시너지효과를 제고하기 위한 목적이 있음
- 그러나 독립지향적 중소·벤처기업들의 속성상 어떤 구심점이 마련되지 않으면 업종간·업체간 집산화·협업화에 의한 규모의 경제, 범위의 경제를 구현하기 어려움
- 따라서 서부테크노벨트가 산업진흥계획의 의의를 극대화하기 위해서는, 기업의 유치, 창업지원, 경영지원, 투자유도, 행정지원, 정책개발 등을 수행할 수 있는 공공·민간 또는 민·관 합작의 유치활동 추진기구 내지 벨트 관리기구가 반드시 필요함

□ 직접투자

- 서부테크노벨트의 초기 활성화 기반을 조속 구축하고 시장의 공익기반을 강화하기 위해서는 공공기구 특히 1차 관할 행정청인 기초자치단체와 나아가 충남도의 토지·재정 등에 의한 직접투자가 결정적인 역할을 할 수 있음
- 그러나 일반적으로 여건상 서부테크노벨트에 대한 행정청의 직접투자는 기대하기 어렵기 때문에 벨트활성화 전략에서 공공부문에 의한 직접투자 가능성은 일단 배제함
- 장기적으로는 공익·수익성을 추구하는 별도의 관리기구가 설립될 경우 수익창출 관점에서 자체 적립재원에 의한 직접투자가 시도될 수 있음

다. 벤처시설의 공급확대

□ 벤처시설 관련 One-Stop 행정서비스

- 현재 벤처빌딩 사업자나 이곳에 입주하는 벤처기업에 대해 국가차원의 지원제도는 벤처빌딩 공급유도에 상당부분 기여를 하고 있는 바, 충남도나 지역 시·군이 여기에다 독립적인 제도변경을 통해 서부테크노벨트만의 지원강화를 요구하기는 어려움
- 다만, 기존건물의 벤처전용시설 변경이나 벤처빌딩 신축시 충남도나 지역 시·군이 관장하는 모든 행정절차의 One-Stop-Service화는 시설공급자에게 유용한 투자이익이 됨.

□ 통합정보제공

- 벨리내 벤처시설 수요량과 잠재 공급량에 대한 정확한 정보는 입주여부의 판단과 시설투자 결정의 근거를 제공함으로써 결과적으로 벤처시설 공급량을 확대함.
- 시설수요자와 공급자에 대한 종합 정보제공시스템은 종합정보센터(“마”참조)가 그 기능을 담당하도록 함

□ 지구단위 계획상의 지원

- 벤처시설 잠재공급자들의 합리적인 의견이 통합 제시되는 경우 상위도시계획의 취지내에서 당해 지구단위계획(상세계획)상 건폐율·용적률이나 시설종류 및 배치 등을 탄력적으로 조정, 민간투자자의 개발이익을 최대한 배려해 주는 것이 도시계획시설 결정 필지를 포함한 여타 공장이전적지의 벤처적 개발을 유도하는데 효과적임

□ 유력한 개발사업자와의 연계강화

- 행정청 또는 민·관 관리기구는 시설공급의 계획단계에서부터 역량있는 개발·분양사업자들을 참여시켜 추진전략을 논의하고 실제 개발사업 착수시 토지소유주와의 연계 알선을 지원함으로써 그들의 역할과 의욕을 극대화할 필요가 있음

□ 미래시점 수익발생과 현재시점 가격수준 간격의 조화 대책마련

- 시설공급자의 기본적인 임대·분양 수익을 안정화시키면서 그 이상의 기대수익 추구에 대하여는 별도 약정에 따라 당해 벤처기업 시장에서 성공했을 때 보상받는 임대차기법을 개발·도입하고 그 효력을 관리기구가 감독 내지 보장함
- 보다 근본적으로는 관리기구의 주도하에 벨트내 벤처시설을 총괄하는 부동산회사를 설립, 건물주에게는 미분양 위험의 저감 및 유동성을 부여하고 부동산회사 투자자들에게는 미래의 고수익성을 배분하는, 예컨대 부동산투자법상의 부동산투자신탁(REITs) 제도를 검토, 도입

라. 행정서비스의 세분화·효율화 및 초기 공공재원의 조달

□ 기능별 업무내역

담당기능	기능별 업무내역
마스터플랜	▶중·장기 마스터플랜의 수립 ▶벨트조성, 단계별 추진전략 ▶초기벨트내 관리기구(추진위원회) 지원 ▶인프라 확충을 위한 예산 확보
업체확보	▶외부기업유치, 내부창업지원 ▶산·학·연·관의 종합 지원체계 구축을 위한 관련기관 유치 ▶업체확보를 위한 마케팅 및 홍보 ▶개별 업체 단위의 특성파악 및 애로사항 해소
자금서비스	▶자금서비스와 관련한 개별업체의 요건 충족 지도 ▶공공자금의 제공 / 민간자금의 연계 ▶자금관련 정보의 제공
기술·인력서비스	▶각 업체별 기반기술의 실험 및 지속발전을 위한 시설·인력·전문가 등과의 연계 ▶기술관련 정보의 제공
시설서비스	▶벤처기업 입주시설의 개발유도 및 연계 ▶시설관련 정보의 제공
정보서비스	▶서부테크노벨트에서의 사업활동과 관련한 모든 정보의 DB구축 ▶DB의 유효 적절한 제공체계 운용

□ 행정지원방안

- 전담조직에 의한 지원
 - ▶ 당해 지자체의 전담팀 설치를 통한 1:1 현장대응방식 추진
 - ▶ 종합정보센터 설치에 의한 맞춤정보 제공
 - ▶ 서부테크노벨트의 강점에 대한 홍보와 입지·시설 마케팅
- 이해조정 주관에 의한 지원
 - ▶ 벨트내 참여주체들의 이해를 주도적으로 조정하기 위하여 초기단계에서 민·관 합작기구를 결성토록 하고 그 운영에 지속 관여
- 예산확보에 의한 지원
 - ▶ 기존 인프라 확충에 필요한 투자비를 예산확보를 통하여 지원
- 인력파견에 의한 지원
 - ▶ 사업확장기 또는 단지성숙기에 돌입하여 지자체 업무가 민간추진체에 대폭 이양되는 경우, 전담인력을 직접 민간추진체에 파견·합류시켜 신속한 업무수행 지원
- 직접투자에 의한 지원
 - ▶ 단지성숙기에 돌입하여 벨트 자체의 수익모델이 확고해 지는 경우, 직접투자에 의해 재정지원 효과 도모 및 이익 추구 기회 확보

□ 공공재원의 조달방식

- 사업기반이 구축되지 않은 초기의 공공재원은 예산확보를 통해 조달함을 원칙
 - ▶ 예산 확보를 위한 사위 행정청과의 공동노력 경주
 - ▶ 충남 서해안 지역발전은 물론 국가경제에 미치는 긍정적 사업효과에 대한 홍보
 - ▶ 예산확보의 Matching System을 전제할 때 지역 시·군 및 충남도 자체 부담도 준비
- 장기적으로 별도 관리기구에 의해 서부테크노벨트의 확대재생산기반이 구축되는 경우 공공재원은 벨트 자체에서 조달 가능 → 자체적립금+투자사업 이익금

마. 종합정보센터의 설치 및 운영

□ 필요성

- 서부테크노벨트로의 이전 고려시 각 주체의 의사 결정근거는 자신이 파악한 정보로부터 비롯되는데 입수할 수 있는 정보가 풍부하고 정확할 수록 이전 및 사업활동과 관련한 의사결정 또한 정확·신속해지고 나아가 서부테크노벨트 또는 당해 사업지구의 미래에 대해 보다 명쾌한 인식을 갖는 계기가 됨

- 이처럼 각 이해당사자들이 필요로 하는 정보를 충분히 그리고 효율적으로 이용할 수 있도록 하기 위해서는 서부테크노벨트 관련 모든 정보자료를 계속 축적하고 구축된 정보를 손쉽게 이용할 수 있는 시스템이 특정 주체에 의하여 일관적으로 운영될 필요성이 대두됨

□ 활동주체별 필요정보 내역

구 분	필요정보 내역
관할행정청 / 밸리관리기구	▶ 입주가능 벤처기업 목록(업종·규모·인원·기술·매출·연락처 등) ▶ 벤처기업이 영업할 수 있는 시설·공간(위치·규모·구조·임대보증금 등) ▶ 벤처지원관련 정책, 예산, 자금, 법·제도 ▶ 서부테크노벨트에 투자의향이 있는 민간투자자 관련자료 ▶ 대학 당국의 연구기능을 중심으로 하는 참여·투자유치 ▶ 벨트내 토지·건물 소유주 동향 ▶ 직접 투자 가능한 관할 행정청의 소유 토지·건물 등 재산내역
이전희망 벤처기업	▶ 자신들이 입주할 수 있는 사무실의 조건(위치·규모·구조·임대보증금 등) ▶ 관할행정청 또는 정부로부터 받을 수 있는 지원 / 필요자금의 해결여부 ▶ 기술·제품에 대한 시장수요력 및 수익모델 / 경쟁업체·제품관계 ▶ 서부테크노벨트가 타지역 이전보다 유리하다고 평가되는 사항
창업예정 벤처기업	▶ 창업관련 인·허가 일체에 대한 행정서비스 ▶ 창업아이템 및 아이템별 시장수급구조 ▶ 보유기술의 실험 및 시장경쟁력 측정 ▶ 창업에 직접 도움이 되는 창업스쿨, 보육센터, 컨설팅 기관 ▶ “이전 희망벤처기업”이 필요로 하는 정보와 동일사항
시설공급자	▶ 벤처시설의 정확한 수용전망 ▶ 벤처시설과 일반 시설간의 수익차이 ▶ 벤처시설 공급시 받을 수 있는 혜택 ▶ REITs 결성과 관련한 정보일체
지원기능 설치희망자	▶ 설치기능에 대한 기본 수요 규모 ▶ 기능설치시 받을 수 있는 지원 ▶ 기능 설치 장소(위치·규모·건물구조·소요비용 등)
자금투자자 (공공·민간)	▶ 투자대상 벤처기업의 수익모델 / 기업정보 일체 ▶ 서부테크노벨트 전반의 현황과 비전 ▶ 관할행정청 및 관리기구의 정책의지 및 지원사항

바. 서부테크노벨트 / 지역별 단지의 마케팅 홍보

□ 기본개념

- 시장의 요구에 대응하여 서부테크노벨트 또는 지역별 산업단지라는 상품을 마케팅·홍보하는데 필요한 다수의 전략수단을 혼용(Mix)함으로써 각 수단의 시너지효과를 극대화

□ 서부테크노벨트 마케팅 믹스의 구성요소 분류

Product(상품)	Place(장소)	Price(가격)	Promotion(촉진)
• 벤처전용시설 • 일반사무실 • 아파트형공장 • 시설개발부지	• 벤처인프라 • 사회인프라 • 도시계획적 지원	• 경쟁지역과 비교한 저렴한 비용 -절대비용저렴 -기회비용저렴	• 관리기구 / 법·제도 • 자금·기술 알선 • 정보제공 • 관련부문 네트워크

□ 마케팅·홍보의 단계별 추진

구 분	활동·투자주체	기본전략	활동내용
1단계·2단계 (준비기 및 기반구축기)	행정청 / 사업추진위원회	표적시장의 요구에 맞춘 마케팅·홍보	▶마스터플랜 수립을 통한 미래비전 제시 ▶성공적 마케팅·홍보계획 수립·추진을 위한 전문인력 확보 및 전담조직 구성 ▶REITs를 통한 시설공급전략 제시 ▶이용가격의 경제성에 대한 수치적 증명 ▶종합정보센터 구축 정보를 이용한 객관성 강조 ▶관할행정청을 비롯한 관리기구의 의지 및 지원용의 홍보 ▶지속적인 시장 조사를 통한 실증적 판단근거 제공 ▶벨트의 랜드마크적 상징 조형물 조성 ▶다양한 미디어 매체를 이용한 벨리의 지속 홍보
3단계·4단계 (벨리 전·후 성장기)	민·관관리기구	벨트의 사업적 이점을 표적시장에 인식시켜 입주조건 변경유도	▶개별업체에 대한 맞춤 서비스 제공 ▶창업보육센터·테크노파크 등의 유용성 홍보 ▶인접 유사 벨리와의 네트워크구성에 의한 광역서비스 ▶지역 파급효과와 관련한 지역사회 호응 유도 ▶민간투자주체의 조직화 및 자금수급의 안정화 유도 ▶종합정보센터의 수익사업 개발에 대한 참여 유도
5단계 (벨리성숙기)	전문사업기구	벨트가 표적시장을 선택	▶벨트 자체의 수익모델 홍보 및 참여기회 확대 ▶새로운 발전영역에 대한 비전 제시 ▶벨트 성공결실의 배분 → 가격 추가 인하 ▶벨트의 국제화에 따른 추가 투자기회 홍보

사. 서부테크노벨트 기업유치 및 종합육성대책

□ 서부테크노벨트 육성 기본방향

- 입주기업의 단계별 능력에 적합한 시설공급
- 산·학·연·관 연계를 통한 시너지효과 증대
- 업종특성을 고려한 집적효과 도모
- 기존 산업입지 정책과의 조화
- 벤처적 용도에 부응하는 기능·시설의 복합화
- 자생적 확대재생산 기반의 구축

□ 총체적 지역환경과의 조화 / 지역친화적 개발

- 자체성장형 벤처집적지는 해당지역의 모든 환경과 오랜 시간 상호작용하면서 하나의 생태계를 형성해 온 것이므로 서부테크노벨트내 각 지구단위 육성은 기업의 유치 및 진흥에만 초점을 맞출 것이 아니라, 비물리적 혹은 사회·문화적 요소에도 초점을 맞추어야 함
- 서부테크노벨트는 지역환경과의 총체적 조화속에서 성장하고 그 성장과실은 곧바로 지역에 배분되는 지역친화적 개발컨셉을 가져야 함

□ 공공부문 개입의 적정화

- 해당 지자체나 정부의 서부테크노벨트에 대한 지원은 직접적·규제적 방식을 피하고 초기 자생력 기반확충에 중점을 둔 간접적·중개자적 방식을 선택함이 바람직
- 벨트의 자생력이 강화됨에 따라 공공부문은 점진적으로 기반시설·인력수급 등 인프라 부문에 역할을 한정하고 기업과의 관계는 우수기업에 대한 인센티브 시스템을 채택하는 형태로 단순화함
- 아울러 향후 서부테크노벨트가 성숙단계에 이르면 투자관점에서의 참여라는 공공부문의 경영마인드 구현도 가능할 것으로 판단함

(참조)벤처부문에 대한 정부개입수준별 장·단점

정 책 방 향	장 점	단 점
시장에 위임	• 가장 이상적인 정책 • 장기적인 정부의 지향점	• 벤처인프라 구축에 장시간 소요 • 후발국으로서 선진국과의 경쟁곤란
소극적 개입 (정책수립 / 실행관리)	• 기존 정부 정책기조와 유사 • 정부책임의 최소화	• 벤처정신과 부합되지 않거나 실효성이 없는 정책 남발
적극적 개입 (정부 = 벤처)	• 직접적인 벤처육성 • 벤처인프라 신속 구축	• 정부가 위험을 감수 / 지나친 개입 • 관료문화와 벤처의 부조화

자료 : 산업자원부 산업기술정책과

□ 건강한 “벤처생태계”의 유지를 위한 유치기업의 선별

- 벤처부문에 대한 무분별한 지원은 지식·기술·경영능력이 부족한 벤처기업의 퇴출을 자연시킴으로써 다른 벤처기업의 진입·성장을 방해하고 벤처에 대한 신뢰상실로 벤처문화의 정착을 저해할 수 있음
- 따라서 서부테크노벨트의 벤처생태계가 건강성을 유지하기 위해서는 육성정책 측면에서 기존의 현실 안주적인 평가체계로 배타적인 지원·혜택을 제공하기보다는 더욱 경쟁적이고 신뢰할 만한 벤처규범과 사업문화를 확립할 수 있는 방향으로 평가시스템을 정비, 이 기준에 따라 선별적인 지원과 과감·신속한 도태조치가 필요함

□ 지역밀착형 자금조달체계의 확보

- 개별업체 입장에서 가장 필요한 벤처육성대책은 일반적으로 자금임. 그러나 벤처투자금의 절대규모 부족과 일부 지역집중 상황에서 서부테크노벨트가 필요로 하는 자금의 조달루트를 외부시스템에만 의존한다면 장기적인 자생력에 심각한 부담이 될 위험성이 높음. 따라서 서부테크노벨트가 안정적 발전기반을 확보하기 위해서는 조달루트 자체가 자생력을 갖는 지역밀착형 자금조달 시스템을 구축할 필요가 있음
 - ▶ 벤처기업과 투·융자 기관과의 상호연결과 협력이 원활하게 이루어질 수 있도록 만남의 장을 마련하는 등 지역벤처금융 활성화 여건을 조성함
 - ▶ 창업투자사 입주를 유도하고, 지역밀착형 엔젤클럽의 형성을 지원함
 - ▶ 당해 지자체 또는 벨트 관리기구와 벤처기업 공동으로 벤처캐피탈회사를 설립, 자체 투자펀드를 조성하고 이에 따르는 법·제도상 지원을 이용함
- 벤처기업의 자금지원은 융자지원의 경우 보조율을 낮게 설정함으로써 자금조달의 가용성만을 제공하는 것이 바람직하고, 시설자금·운전자금·구조조정자금 중심의 지원에서 기술 및 인력지원중심으로의 전환이 필요함

□ 지원기능·기구의 복합집적 유도

- 서부테크노벨트 발전에는 벤처캐피탈, 법률서비스, 사무실임대서비스, 인력공급서비스 등 복합적인 지원체계의 작동이 필수적이기 때문에 이들 지원 기능·기구의 유기적이고 복합적인 유치가 가능할 수 있도록 사업환경이 조성되어야 함
 - ▶ 벤처관련 지원서비스업 입주시 벤처기업에 준하는 조세·자금·임지혜택부여
 - ▶ 벤처캐피탈, 법률서비스, 경영컨설팅, 헤드헌팅서비스 등의 업체들이 벤처집적시설에 입주할 수 있도록 관련 정보 및 경쟁력 있는 가격제시와 행정편의 제공
 - ▶ 서부테크노벨트 자체가 수익모델을 구축할 수 있는 비전을 제시함으로써 투자관점에서 서부테크노벨트의 입지매력도를 극대화
- 실체적인 지원기구 뿐만 아니라 법·제도상의 벤처관련 지원시스템을 벨트 관리기구가 주도하여 체계적으로 유치하는 노력이 경주되어야 함

□ 인력활용 시스템의 구축

- 벤처부문은 일반적으로 시작단계에서는 창업자 자신이 당해 기술의 전문가인 경우가 많지만 사업확장기에 진입하면 인력수요가 급증하는 반면 열악한 근무환경으로 인한 이직과 전문인력 자체의 절대수 부족으로 인력난이 심화되는 실정임
- 전문인력의 단기간 양성이 어렵다면 기존 전문인력의 공동활용을 모색해야 함
 - ▶ 대학 연구기능을 단독 / 컨소시엄으로 유지하여 테크노파크의 요건을 갖춘 뒤, 실험실공장·창업보육센터·기술혁신센터 등을 운영하고 필요인력을 교육·훈련
 - ▶ 대학 연구기능 유치를 위해 시설·자금 및 벨트에 대한 직접 투자기회를 부여함
- 국내인력 뿐만 아니라 최신의 해외시장 및 기술동향을 제공할 수 있는 인력 인프라 특히 해외파트너를 활용할 수 있도록 정보네트워크를 구축함

서부테크노벨트 · 입주기업에 대한 지원 NETWORK

