

전략연구 2021-02

충남의 국제산업협력거점 조성 연구 : (가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 조성

이민정 · 전춘복 · 김양중

연구 요약

1. 연구의 배경

글로벌화 확대와 함께 세계 각국은 성장잠재력과 고용기회 확충을 위한 정책의 일환으로 경제특구를 지정해 왔다. 우리나라도 외국인 투자지역, 자유무역지역, 경제자유구역, 기업도시 등 경제특구를 지정하여 외국인투자유치 활성화에 주력해왔고 문재인 정부에서도 일자리 창출의 주요수단으로 경제특구를 적극적으로 활용하겠다는 목표 하에 자유무역지대, 경제자유구역 등 경제특구에 대한 개혁에 시동을 걸었다.

충남은 천안-아산을 중심으로 한 강소개발연구특구(차세대자동차부품, 2020.8)와 소부장 특화단지(디스플레이, 2021.5), 규제자유특구(수소, 2020.7)등을 지정받아 충남 주력산업의 재도약의 발판을 마련하였지만, 충남의 성장축이 천안-아산에 집중되어 있어 축의 이동 혹은 새로운 거점 개발 등의 고민도 필요하다.

본 연구에서는 충남 국제산업협력의 거점과 신남방정책 추진의 장(場)으로서 몇 개의 거점으로 구성되는 산업벨트 조성을 제안한다. 충남의 주력산업인 자동차부품산업을 기반으로 하면서 향후 시장 확대를 기대할 수 있는 자동차 대체부품산업과 전기차-수소차 부품을 육성할 수 있는 입지, 충남의 이니셔티브 아젠다인 ‘에너지전환, 친환경’, 미래 중요산업인 전기자동차 관련산업, 신남방정책의 강조이념 등을 종합적으로 고려하여 가치 “충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트” 조성을 제안하고 구축방향을 제시하였다.

2. 국내외 사례분석을 통한 시사점

국내의 특구는 크게 외자유치를 목적으로 하는 ‘경제특구’와 국가균형발전을 목적으로 하는 ‘규제자유특구’로 구분할 수 있으며, 전자는 경제자유구역, 제주국제자유도시 등이, 후자로는 지역특화발전특구, 투자선도지구, 기업도시, 관광특구, 연구개발특구 등이 있다.

국외의 특구는 크게 전략산업 특화형(일본, 중국), 규제완화+인센티브 제공형(대만, 싱가포르, 베트남, 말레이시아, 태국, 캄보디아, 라오스)으로 나눌 수 있어 해당

국가별로 동향을 고찰하였다. 해외사례에서 단순한 외자유치가 아닌 핵심산업을 축으로 외자유치, 인력보강, 규제특례 등을 통해 산업생태계 구축이라는 목표를 달성하는 수단으로 특구를 운영하는 것을 알 수 있다. 국내에서도 다양한 특구제도가 운영되고 있지만 외자유치, 기업유치 등의 단편적 잣대로 인한 문제점이 지적되고 있다. 2021년 6월 경제자유구역법 일부개정을 통해 핵심전략산업, 신산업 관련 국내기업에게도 경자구역 혜택 수혜의 기회를 열어주게 되어 관련 산업의 국내기업도 적극적으로 ‘핵심산업 생태계 구축’의 일원으로 활동할 수 있는 제도적 기반이 마련된 점은 이러한 문제점을 반영한 개정으로 볼 수 있다. 중국 선전(深圳), 말레이시아 이스칸다르(Iskandar)처럼 경제특구를 광역 회랑개발 방식으로 추진하는 사례도 있어 참조할 만 하다.

상기의 내용으로부터 충남의 산업협력거점 조성에는 가장 우선적으로는 핵심전략산업 선정과 연계산업 구상의 필요성, 도내 관련생태계 구성 및 연관산업 확장 구상의 필요성을 도출할 수 있다. 제조업 중심의 산업구조로 지역주력산업을 뒷받침해온 뿌리산업 관련기업이 다수 입지해있으면서도 현재 충남만 유치하지 못한 뿌리산업특화단지 지정 및 뿌리기술지원센터 유치를 비롯하여, 나아가, 지정 해제되었던 경제자유구역 부활까지도 고민할 필요가 있다.

3. 핵심산업 도출 및 시장잠재력

핵심산업으로는 그동안 충남의 주력산업이었던 자동차부품산업을 경로수정하면서 친환경 아젠다를 중첩하여 ‘자동차 대체인증부품산업, 친환경차 부품산업’으로 도출하였고 관련하여 동향과 제도변천 등을 고찰하여 시장잠재력을 살펴보았다. 특히, 대체인증부품은 도내 자동차 정비업체 설문을 통해 현재 이미지, 품질 신뢰도, 시장성 등을 알아보았다.

업체들은 대체인증부품에 대한 인지도는 높으나 전반적으로 부정적 이미지, 하지만 품질에 대해서는 순정품과 유사하다는 긍정이미지를 갖고 있는 것으로 나타났다. 이미 거의 대부분의 정비업체들이 비순정부품(대체인증부품 포함)을 활용하고 있고 수급은 도내 부품유통사를 통해 이루어지고 있다. 비순정부품에 대한 품질신뢰도와 가격만족도도 높아 소비자에게도 소모성부품과 등화부품 중심으로 이용을 권유하고 있고, 소비자의 저항감도 낮은 것으로 나타나 국내시장 확장잠재력은 물론, 이를 바탕으로 수출가능성도

고려할 수 있다.

자동차보험 표준약관 개정 움직임에 따라 정비업체들은 대체인증부품 시장 확대를 전망하고 있고 관련 전문기관의 기여가 클 것으로 전망하고 있는 것으로 나타났다.

4. (가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼벨트 조성 및 지원방안

몇 개 거점을 선정하고 이를 연결하는 ‘산업벨트’ 형식으로 구상하였고 각 거점 및 역할로 당진의 당진항과 석문산단수소특구를 활용한 ‘수소차 R&D 및 수출물류거점’, 내포의 자동차대체부품인증센터를 기반으로 한 ‘R&D 및 인증 거점’, 세종과 대전이라는 대도시 시장을 연결하고 있는 공주시에는 ‘대체인증부품 유통·서비스 거점’으로 조성할 것을 제안하였고 충남의 지원방안으로는 6가지 내용을 제안하였다.

① 경제자유구역 지정 추진

- 핵심전략산업 선정과 마스터플랜 수립을 통해 재지정을 도모할 필요가 있고, 특히 과잉지정이 문제시 되고 있는 상황과 충청권 메가시티 논의가 진행되고 있는 상황을 고려하여 대전-세종과 함께 “충청 경제자유구역”으로 공동추진을 모색
- 해외사례에서 보듯, 기존 거점방식에서 회랑개발 방식으로 추진하는 사례(중국 선전, 말레이시아 이스칸다르) 들도 있어 경제자유구역 지정시 참조

② 뿌리산업 지원기관 유치

- 전국에서 유일하게 충남만 유치하지 못한 뿌리산업특화단지 및 뿌리기술지원센터 유치는 시급한 과제
- 도내 상당수의 뿌리기업들이 대체인증부품 제조로의 진출을 노리고 있고 이들 기업에게 가장 필요한 것은 금형지원으로, 이를 특화단지 주요테마로 잡고 제조 및 R&D 지원을 병행할 필요

③ 내포 자동차대체인증부품센터에 NCAP 기능 추가

- 자동차대체인증부품에 대한 안전도 평가기능 부가를 위해 NCAP(New Car Assessment Programme, 자동차안전도평가 프로그램)를 내포의 자동차대체인증부품센터에

추가 필요. 현재 NCAP 기능은 한국교통안전공단 자동차안전연구원(KNCAP)과 광주 친환경자동차부품 인증센터(2022년 준공) 2곳 뿐

- 내포 센터도 개발-평가 기능의 부가 및 보완이 필요하고 이는 대체인증부품의 안전도 제고와 이미지 개선으로 이어질 수 있음

④ 해외박람회 개최 및 해외교류 강화

- 자동차부품 관련 해외박람회(예. 대만 AMPA) 개최를 통해 충남이 아시아권 자동차 부품 인증/유통/서비스의 중심지로 자리매김
- 충남에도 충남 수소에너지포럼(2016~) 및 충남북부상공회의소의 충남수소경제 포럼(2021~) 등이 관련포럼이 운영되고 있음. 중국 및 신남방 국가들의 참가를 이끌어 충남의 위상 홍보와 각국의 운영방안 교류의 장으로 적극 활용

⑤ 노사상생형 지역일자리 추진 지원

- 자동차부품과 관련하여 이미 선정되어 컨설팅을 받고 있는 아산시와 함께 자동차 대체인증부품 유통·서비스 분야로 컨설팅 공모 준비하고 있는 공주시(2022년 공모신청 계획), 수소차 부품 생산 등을 엮어 “충남형 일자리 사업”으로 추진

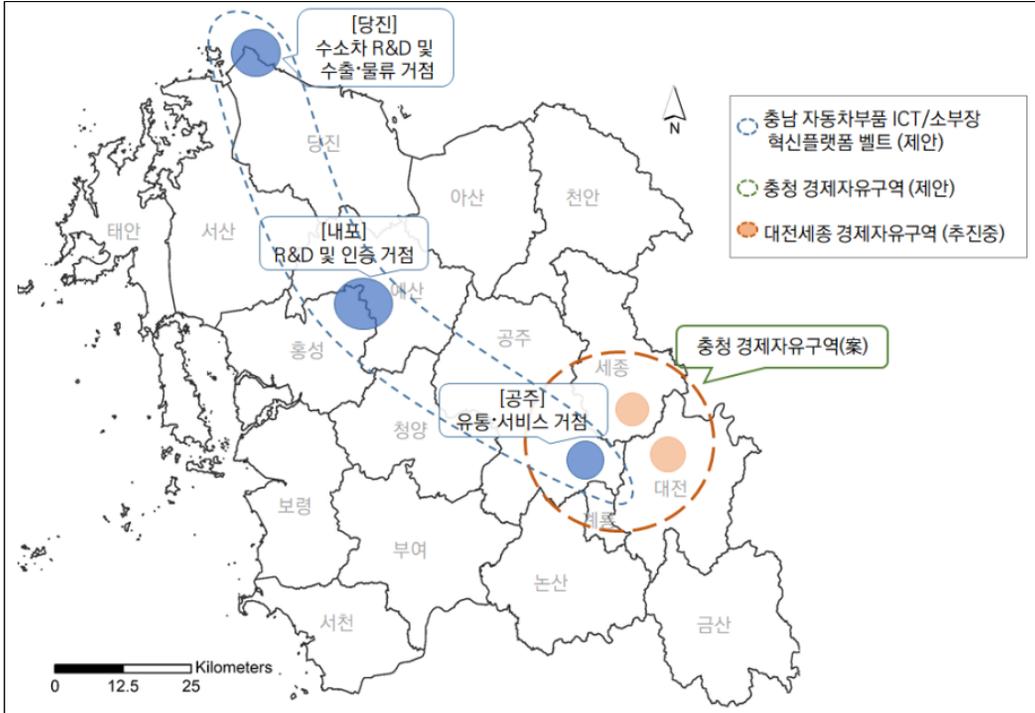
⑥ 홍보 지원

- 자동차 대체인증부품에 대한 설문을 통해 대체인증부품의 품질면에서는 순정품과 유사하다고 여기고 있으나, 전반적으로는 부정적 이미지가 많아 자동차보험 표준 약관 개정과 함께 다양한 홍보가 필요
- 나아가 대체인증부품을 이용하는 도내 정비업체에게는 “국토부-충남 인증부품 활용사” 지정 등의 홍보를 통해 대체인증부품 활성화를 도모.
- 경기도에서 7개기관 MOU 체결을 통해 공공브랜드 개발, 유통판로 구축, 도내 공공기관에의 대체부품 소비 확대 까지 정책망을 넓히는 사례 참조 가능

⑦ 조례 제정

- 조례 제정을 통해 충남차원의 행재정적 지원근거 마련 및 도내 자동차 대체부품 생산, 유통, 서비스산업의 지속성장을 위한 시책 추진 가능

[요약 그림] 충남 국제산업협력거점 (案)



목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 범위 및 방법	3
3. 연구의 기대효과	5
제2장 관련정책 및 사례연구	6
1. 특구의 정의 및 관련정책	6
2. 국내외 사례분석	16
1) 국내 타지자체	16
2) 국외	22
3. 시사점	42
제3장 국제산업협력 분야 도출	45
1. 산업협력 분야 도출과 현재의 한계	45
2. 산업협력 분야 확장의 필요성 및 잠재성	48
1) 자동차 대체인증부품	49
2) 친환경자동차부품	52
3. 자동차부품 취급업체 설문을 통한 시장성 검토	59
1) 조사목적	59
2) 조사개요	59
3) 응답자 특성	60
4) 대체인증부품 인지도	61
5) 대체인증부품 이미지	65
6) 대체인증부품 유통 및 활용도	69
7) 대체인증부품 시장전망	76
8) 종합분석	80
4. 소결	83

제4장 충남의 국제산업협력거점 조성 :

(가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 85

1. 필요성 85

2. 기본구상 86

3. 지원방안 92

제5장 결론 98

참고문헌 103

표 목 차

[표 1] 경제자유구역 지정운영 현황	8
[표 2] 타시도 경제자유구역 지정도	8
[표 3] 자유무역지역 지정운영 현황	9
[표 4] 국내 경제특구 비교	10
[표 5] 뿌리산업 특화단지 지정 현황	14
[표 6] 세종 자율주행실증 규제자유특구 차량보유 현황	21
[표 7] 일본 국가전략특구별 내용	23
[표 8] 중국 경제특구의 성과	25
[표 9] 중국 국가급 신구별 역할	27
[표 10] 대만 수출가공구 지정현황 및 주요산업	28
[표 11] 베트남 경제지대의 종류와 특징	31
[표 12] 베트남 경제특구	32
[표 13] 말레이시아의 광역 개발지역	34
[표 14] 태국의 경제특구별 주요기능	36
[표 15] 캄보디아의 경제특구	38
[표 16] 라오스 경제특구 현황	41
[표 17] 자동차 세계수요 전망	45
[표 18] 2020년 자동차산업 실적	46
[표 19] 1차 부품사가 거래중인 완성차업체 수	47
[표 20] 국내 인증대상 품목 종류	51
[표 21] 친환경차 파워트레인 구성부품	54
[표 22] 2030년 미래차 시장 성장전망	56
[표 23] 조사설계 및 개요	59
[표 24] 응답자 특성	60
[표 25] 대체인증부품 인지도	61
[표 26] 대체인증부품 관련정보 습득경험	62
[표 27] 대체인증부품 관련 정보습득 경로(중복응답)	63
[표 28] 대체인증부품 관련 제도의 진행상황에 대한 인지정도	64

[표 29] 대체인증부품에 대한 전반적 이미지	65
[표 30] 대체인증부품 품질에 대한 이미지	66
[표 31] 대체인증부품 사용권유 의향	67
[표 32] 사용권유 대체인증부품	68
[표 33] 대체인증부품 취급 여부	69
[표 34] 재제조부품과 대체인증부품의 취급 비율	70
[표 35] 대체인증부품 수급 경로	71
[표 36] 주요 취급 대체인증부품 종류	72
[표 37] 비순정제춤 추천 경험 유무	72
[표 38] 비순정제품 추천 이유(중복응답)	73
[표 39] 추천을 받아들이는 소비자 비중	74
[표 40] 비순정부품의 품질 신뢰도/가격 만족도	75
[표 41] 사용권유 대체인증부품	76
[표 42] 긍정적으로 전망하는 이유(중복응답)	77
[표 43] 부정적으로 전망하는 이유	77
[표 44] 유통측면의 필요 방안	78
[표 45] 전문센터나 기관의 운영이 시장 확대에 대한 평가	79
[표 46] 지방정부 정책이 매출 증대에 대한 기여도	79
[표 47] 대체인증부품 활성화 위한 의견	80
[표 48] 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 조성 방안(案)	90
[표 49] 중소기업/자동차부품 육성 및 전환지원 관련 2021년 충남사업 현황	92
[표 50] 충남 자동차대체부품산업 육성 및 지원에 관한 조례(안)	97

그림 목 차

[그림 1] 연구흐름도	4
[그림 2] 규제자유특구 지정현황	12
[그림 3] 소부장 특화단지 지정현황	13
[그림 4] IFEZ 사업지구별 현황	16
[그림 5] IFEZ 비전 및 4대 전략	17
[그림 6] 전국 뿌리산업지원센터 분포	19
[그림 7] 세종 자율주행실증 규제자유특구의 공간범위	20
[그림 8] 일본 국가전략특구	22
[그림 9] 중국 경제특구	24
[그림 10] 중국 국가급 신구 위치도	26
[그림 11] 대만 수출가공구(左) 및 자유무역지역(右)	29
[그림 12] 말레이시아 이스칸다르 계획	33
[그림 13] 태국의 경제특구	35
[그림 14] 캄보디아 경제특구 위치도	37
[그림 15] 라오스 경제특구 위치도	39
[그림 16] 충남 자동차부품산업 사업체 추이	46
[그림 17] 자동차부품시장 구조 및 문제점	49
[그림 18] 친환경차 배터리 및 충전시스템	53
[그림 19] 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 내 연계성	86
[그림 20] 국내외 자동차 체험시설	88
[그림 21] 대만 AMPA	89
[그림 22] 충남 국제산업협력거점(案)	91
[그림 23] 경기도 대체인증부품 활성화 업무협약	95

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

특구(Special zone)는 일국의 국토공간에서 일반적으로 적용되는 법률 및 규칙과 차별되는 법·행정·제도적 규칙과 질서가 적용되는 특별한 성격의 지역을 지칭한다(박배균, 2017). 이는 일률적, 획일적인 중앙정부의 규율에서 벗어나 특례적용을 통해 규제를 완화하거나 세제 지원을 강화하는 등의 차별화된 조치를 통해 경제발전 나아가 국가균형발전을 도모하려는 정책수단이다. 특구는 크게 외자유치를 목적으로 하는 ‘경제특구’와 지역 간 균형발전을 목적으로 하는 ‘규제자유특구’로 구분할 수 있다.

글로벌화 확대와 함께 세계 각국은 성장잠재력과 고용기회 확충을 위한 정책의 일환으로 경제특구를 지정해 왔다. 우리나라도 외국인 투자지역, 자유무역지역, 경제자유구역, 기업도시 등 ‘경제특구’를 지정하여 외국인투자유치 활성화에 주력해왔고 문재인 정부에서도 일자리 창출의 주요수단으로 경제특구를 적극적으로 활용하겠다는 목표 하에 자유무역지대, 경제자유구역 등 경제특구에 대한 개혁에 시동을 걸었다.

하지만 우리나라의 경제특구는 주변 경쟁국과 비교하여 차별성 부족, 빈약한 인센티브, 매력적이지 않은 입지여건 등으로 관련제도 도입 이후 20년 정도 되어가지만 외국인 투자유치, 국제적 산업 허브로서의 역할에 한계를 노정하고 있다는 비판을 받고 있다(박성준 외; 2017, 김민창; 2019). 여기에, 코로나19 발생 이전 세계경제의 큰 추세였던 블록화·개방화·글로벌화는 코로나19를 거치면서 많은 부분 변화하여, 보호무역 강화·인적교류 약화·탈(脫)세계화 추세 강화 등의 측면이 보이고 있어, 기존의 경제특구 조성방향의 변화도 필요한 시점이다.

경제특구가 기본적으로 ‘국내외기업 단지조성사업+외국자본 유치사업’의 성격을 갖고 있음에는 변화가 없으나, 그간 우리나라의 대중국 무역에 편중되어 왔던 경제구조 탈피 및 경제교역국 다변화 필요성 강화 등의 추세, 문재인 정부의 신남방·신북방 정책 기초, 코로나19로 인한 국제·사회·경제적 트렌드 변화 등을 고려하면, 경제특구

제도를 어떻게 새롭게 활용해야 할지 고민할 필요가 있다.

예를 들어, 규제자유특구는 지역간 산업분야가 중복되지 않도록 수도권을 제외한 각 시도별로 특화산업을 선정하여 4차례에 걸쳐 지정한 지역으로 규제로부터 자유로운 지역을 선정하여 혁신기술 실증은 물론 관련기업과 산업의 집중육성을 목적으로 한다. 충남은 2020년 7월 3차에 ‘수소에너지 전환규제특례’ 6건에 대한 규제자유특구를 지정받은 상태로 연관산업으로의 파급, 더욱 발전하기 위한 돌파구 모색을 위해 다음 단계의 제도정비가 필요한 시점이다.

한편, 천안-아산을 중심으로 한 강소개발연구특구(차세대자동차부품, 2020.8)와 소부장 특화단지(디스플레이, 2021.5) 등이 지정받아 충남 주력산업의 성장도약의 발판을 마련하였지만, 충남의 성장축이 천안-아산에 집중되어 있어 축의 이동 혹은 거점 개발 등의 고민도 필요하다.

세계시장을 무대로 경쟁하는 단위조직체로서의 지방정부의 역할과 비중의 중요성은 변하지 않을 것이다. 따라서 지방정부는 제한된 여건 하에서 독자적 행정시스템과 경영마인드 제고를 통하여 지역 경쟁력 강화와 지역경제 활성화를 추진할 역량을 결집해 가야 할 것이다.

문재인 정부가 역점적으로 추진하고 있는 ‘신남방정책’과 충남의 새로운 국제협력의 파트너 확장의 필요성을 증첩시키면, 신남방정책에서 강조하고 있는 사람공동체(people), 상생번영 공동체(prosperity), 평화공동체(peace)라는 이념은 충남이 새로운 “국제산업협력 거점”을 조성하기 위한 전략도출에 있어 경제적 고려와 더불어 사람, 환경에 대한 고려가 함께 되어야함을 내포하고 있다. 코로나19 이후 사람의 일상적 삶과 환경의 지속가능성 등의 개념이 더욱 중요해졌음은 말할 필요가 없다. 지방정부에서 신남방정책 실현을 구상하고 성공적으로 추진하기 위해서는 사람중심의 접근을 통한 신뢰 구축, 지속가능한 환경의 활용 등이 좀 더 실천 가능한 방향으로 고민되어야 할 것이다.

이상의 배경과 문제의식에 기초하여 본 연구에서는 충남 국제산업협력의 거점과 신남방정책 추진의 장(場)으로서 몇 개의 거점으로 구성되는 산업벨트 조성을 제안한다. 충남의 주력산업인 자동차부품산업을 기반으로 하면서 향후 시장 확장을 기대할 수 있는 자동차 대체부품산업과 초소형 전기차를 집중적으로 육성할 수 있는 입지, 충남의 이니셔티브 아젠다인 ‘에너지전환, 친환경’, 미래 중요산업인 전기자동차 관련산업,

신남방정책의 강조이념 등을 종합적으로 고려하여 “(가칭)충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트” 조성을 제안하고 구축방향을 제시하고자 한다.

2. 연구의 범위 및 방법

연구의 방법은 다음과 같다.

첫째, 국내외 특구제도를 분석하여 문제점 도출, 국내외 사례분석을 통해 주요 벤치마킹 이슈를 발굴한다. 연구 방법으로는 기초현황 자료수집 및 분석, 국내외 문헌연구 검토 등을 활용한다.

둘째, 충남이 우위를 선점하고 있는 아젠다를 분석하고, 정성 측면과 정량 측면에서 핵심 아젠다를 확인하고 산업과 연계하여 관련산업 생태계 구축과 필요 인프라를 제시한다. 연구방법으로는 FGI조사(그룹인터뷰) 및 관련산업의 기업을 대상으로 한 설문조사 등을 활용하여 현재의 문제점 도출, 현장의 니즈(needs)를 확인한다.

셋째, 조성방향 및 지원정책의 방향, 현재의 제도 미비점 등을 도출한다. 연구방법으로는 자문회의 및 설문조사 등을 활용한다.

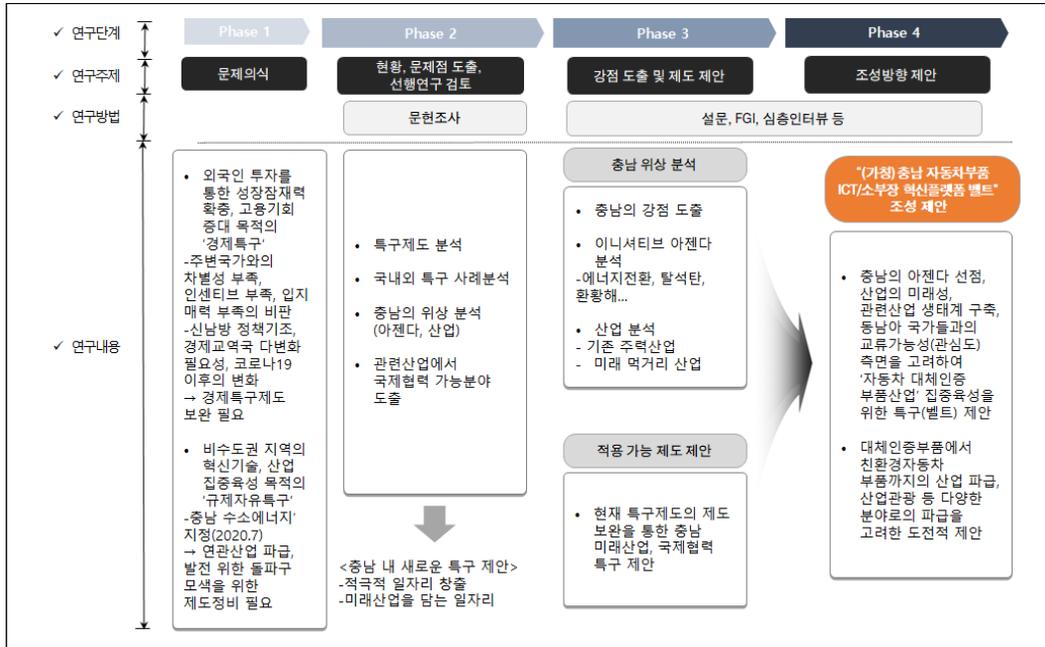
연구범위는 다음과 같다.

첫째, 공간적 범위는 충남도 전체 및 인접 지자체이다.

둘째, 시간적 범위에서 자료의 범위는 2020년 기준(구득 가능한 최신자료를 활용)으로 하고 연구의 범위는 2030년까지의 중장기계획으로 한다.

셋째, 내용적 범위는 제도, 국내외 사례분석, 가칭 “충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트” 조성 방향 및 이를 위한 제도개선 제안이다.

[그림 1] 연구흐름도



3. 연구의 기대효과

본 연구의 기대효과 및 정책 활용 측면의 이점은 다음과 같다.

첫째, (연구 측면) 1970년대 자유무역지대 정책추진 이후 50년간 운영되어 온 특구 제도는 그 시대적 산업적 경제사회적 변화에 맞춰 적응하고 발전해왔다. 현재 경제특구와 규제자유특구로 크게 양분되는 특구제도의 현황 및 문제점을 돌아보고, 현 정부의 국제교류정책 기조와 현재 특구제도와와의 교집합을 찾으며, 특히 코로나19를 거치면서 크게 변화한 국제사회, 산업, 물류 등의 측면도 고려하면서 특구라는 기존 제도가 앞으로는 어떻게 변해야 산업육성, 경제발전, 국가균형발전 이라는 본연의 기능을 할 수 있을지 고민할 적시의 타이밍이다. 특히 충남의 여건, 미래상을 염두에 두면서 다양한 연구방법을 통하여 현재 특구제도의 보완점을 제시하여 새로운 제도와 모델을 마련할 수 있다.

둘째, (정책 활용 측면) 기존 제도에 맞춰 충남도의 미래를 그리는 것을 넘어, 충남의 우위점, 강점 등을 분석하여 충남이 이끌어갈 수 있는, 나아가 충남이 국가의 선도모델이 되어 국가 경쟁력 제고에 이바지할 수 있는 제도를 제안하여 관련정책의 기초자료로서 활용할 수 있다.

셋째, (공감대 형성 측면) 현재의 특구정책의 문제점을 이해한 후 위상, 아젠다, 산업, 국가정책 등 각 분야를 종합한 충남의 미래상을 상상해가는 과정의 일환으로서 “세계 시장을 무대로 경쟁하는 단위조직체로서의 지방정부의 역할이란?”과 같은 근본적 질문과 함께 고민의 틀을 제시할 수 있다.

제2장 관련정책 및 사례연구

1. 특구의 정의 및 관련정책

특구(Special zone)는 일국의 국토공간에서 일반적으로 적용되는 법률 및 규칙과 차별되는 법, 행정, 제도적 규칙과 질서가 적용되는 특별한 성격의 지역을 지칭한다(박배균, 2017). 이는 일률적, 획일적인 중앙정부의 규율에서 벗어나 특례적용을 통해 규제를 완화하거나 세제 지원을 강화하는 등의 차별화된 조치를 통해 경제발전 나아가 국가균형발전을 도모하려는 정책수단이다. 2020년 2월 11일에 공시된 ‘규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법’에서는 지역특구를 지역의 특화발전을 위하여 설정된 구역으로, 규제특례를 규제의 완화, 규제의 일부 또는 전부에 대한 적용을 제외하거나 규제권한을 이양하는 것으로 정의하고 있다. 또한 규제자유특구를 ‘지역을 단위로 지역과 기업이 직면한 신산업 관련 규제를 패키지로 완화해주는 제도’로 정의하여 다른 지역에 대한 특별한 예외를 두는 공간임을 규정하였다.

1970년대 수출자유지역을 시작으로 외국인투자과 수출을 진흥하기 위한 자유무역지역 제도, 해외자본유치 등을 위한 경제자유구역 등 경제적 목적 하에 각종 특례가 적용되는 경제특구, 외국인 관광객 유치를 위한 관광특구, 연구개발진흥을 위한 연구개발특구 등이 설치되었다. 근년에는 4차산업혁명으로 인한 국가간 신기술영역에서의 혁신경쟁이 치열해지고 있는 상황에서 각국에서는 기술실증을 통한 신속한 사업화를 지원하기 위해 지역중심의 규제완화를 위한 지역특구 제도마련을 위해 노력하고 있다. 우리나라의 기존 지역특화발전특구의 한계를 보완한 규제자유특구 도입 등이 이에 해당된다.

국내의 특구는 크게 외자유치를 목적으로 하는 ‘경제특구’와 국가균형발전을 목적으로 하는 ‘규제자유특구’로 구분할 수 있으며, 전자는 경제자유구역, 제주국제자유도시 등이, 후자로는 지역특화발전특구, 투자선도지구, 기업도시, 관광특구, 연구개발특구 등이 있다. 이러한 특구들은 개별부처들의 정책목적에 따라 지역별로 설치되고 있는데, 유사한 특구의 기능중복문제, 통한 관리시스템 부재, 정부주도 사업의 한계 등은 여전히 문제점으로

거론되고 있다(김민창, 2019). 하지만, 기술변화 등 여건변화에 따라 지역경제의 마중물 역할을 위해 특정산업을 육성하거나 규제특례를 적용하기 위한 지역특구의 필요성은 여전히 중요하게 여겨지고 있고, 이는 다른 국가들에서도 비슷한 양상을 보이고 있다.

(1) 경제자유구역

경제자유구역은 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법에 근거하여 운영중인 지역으로 외투기업의 경영환경, 외국인의 생활여건을 개선함으로써 외국인 투자를 촉진하고 국가경쟁력 강화, 지역간 균형발전 도모를 목적으로 하고 있다(동법 제2조1호). 단, 2021년 6월 법 일부개정을 통해 그간 외투기업 및 유턴기업에게만 적용되었던 혜택을 신산업에 투자하는 국내기업에게도 확대적용 가능하게 변경되었다.

경제자유구역은 산업·상업·물류·주거단지가 어우러진 복합개발 방식으로 15~20년의 개발 및 컨텐츠 집적을 통해 국제비즈니스 도시를 조성하는 것을 목표로 한다. 경제자유구역 개발사업에 대한 다양한 특례, 입주 외국인기업에 관세면제, 기반시설 지원 등의 인센티브를 지원하고 있으며 타 법에서 규제특례가 존재하여도 경제자유구역법상 최혜 규제가 적용되게 된다(동법 제2조의 3). 지자체에서도 경제자유구역에 입주하는 외투기업 등에 대해 지방세를 감면, 공유재산 사용료 등을 감면할 수 있고, 입주 외투기업에 대해서는 국가유공자 등 지원에 관한 법률, 장애인 고용촉진 관련 법률을 적용하지 않는다.

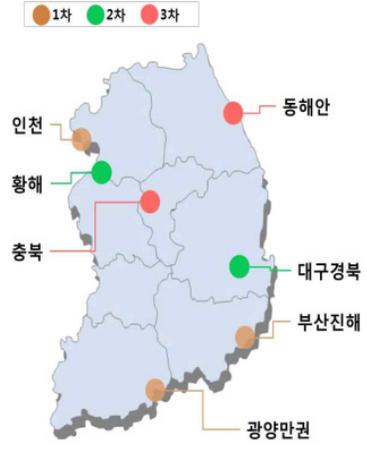
2017년 기준, 경제자유구역 입주업체수는 총 5250개로¹⁾, 이 중 외투기업은 316개 (6%) 수준이다²⁾. 충남은 당진시 송악인주지구가 황해경제자유구역으로 지정되었으나 투자자를 찾지 못하여 2014년 해제되었다.

1) 국무조정실 보도자료(2020.10.15.)에 따르면 2018년 기준 입주업체수는 5761개

2) 김민창(2019)

[표 1] 경제자유구역 지정운영 현황(2019년8월 기준)

구분		추진기간	면적	지구
1차 (‘03년)	인천	03~30년	122.44km ²	32
	부산진해	03~23년	51.07km ²	23
	광양만권	03~27년	69.58km ²	18
2차 (‘08년)	황해*	08~20년	4.36km ²	1
	대구경북	08~22년	18.45km ²	8
3차 (‘13년)	동해안권	13~24년	4.8km ²	5
	충북	13~20년	4.88km ²	4
합계			275.58km ²	92



출처) 관계부처 합동(2018)

주*) 당진의 송악인주지구가 해당되었으나 투자자를 찾지 못하여 2014년 지구 지정 해제

[표 2] 타시도 경제자유구역 지정도



충북경제자유구역
(오송바이오지구, 에어로폴리스지구)

광주경제자유구역
(시용복합지구, 미래형자동차산업지구, 스마트에너지산업지구)

출처) 경제자유구역 HP (<http://fez.go.kr/>)

(2) 자유무역지역

자유무역지역은 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률에 근거하여 조성, 운영되는 지역으로 제조·물류·유통·무역활동 등이 보장되는 지역지정을 통해 외국인투자유치, 무역진흥, 국제물류 원활화, 지역개발촉진 등을 목적으로 하고(동법 제1조) 관세법, 대외무역법 등 관계법률에 대한 특례와 지원을 통해 제조·물류·유통·무역활동 등을 보장한다. 중앙행정기관의 장 및 시도지사가 산업통상자원부 장관에게 지정요청을 할 수 있도록 하고 있고 산업통상자원부 장관은 지정요건 검토 후 관계 중앙행정기관 장과 협의하여 자유무역지역을 지정한다(동법 제4조).

자유무역지역에 입주한 내외국인 기업에 관세면제, 환급, 임대료 감면 등의 인센티브를 지원하고 있고, 지방정부는 자유무역지역에 있는 입주기업의 기술개발활동, 인력양성 촉진을 위해 필요한 자금을 지원할 수 있다(동법 제49조)

형태는 산단형, 항만형, 공항형으로 나뉘는데 각각 산업통상자원부, 해양수산부, 국토교통부에서 관리하고 있다. 충남에는 평택당진항이 2009년 3월 지정되었다.

[표 3] 자유무역지역 지정운영 현황(2019년 12월 기준)

구분	지정일	면적	
산단형	마산	1970.1.1	0.96km ²
	군산	00.10.6	1.26km ²
	대불	02.11.21	1.16km ²
	동해	05.12.12	0.25km ²
	울춘	05.12.12	0.34km ²
	울산	08.12.08	0.82km ²
	김제	09.01.06	0.99km ²
산단형	부산항	02.01.01	9.36km ²
	광양항	02.01.01	8.88km ²
	인천항	03.01.01	1.96km ²
	포항항	08.12.08	0.84km ²
	평택당진항	09.03.30	1.43km ²
공항형	인천공항	05.04.06	3.05km ²
합계			31.3km ²

출처) 관계부처 합동(2018)

(3) 외국인투자지역

외국인투자지역은 외국인투자촉진법에 근거하여 지정되는데 시도지사로 하여금 국가산단 및 일반산단 중 외국인투자기업에 임대/양도하기 위해 지정하는 지역, 또는 외국인 투자자가 투자를 희망하는 지역을 외국인투자위원회 심의를 거쳐 지정할 수 있게 하고 있다(동법 제18조). 외국인투자에 대해 조세특례제한법에서 정하는 바에 따라 법인세, 소득세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등을 감면할 수 있고(동법 제9조), 신성장 동력산업에 속하는 사업을 경영하기 위해 시설 신축/증설의 경우는 고용창출규모, 기술이전 효과 등을 고려하여 필요한 자금을 지원할 수 있다(동법 제14조의 2)

충남에는 외국인투자지역으로 25곳이 지정되어 있어 전국 최다 수준이다³⁾.

[표 4] 국내 경제특구 비교 (21.7월말 현재)

구분	경제자유구역	외국인투자지역		자유무역지역	
		단지형	개별형	산단형	공항, 항만 물류형
법적 근거	경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법	외국인투자촉진법		자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률	
지정 목적	외자유치, 국가경쟁력 강화, 지역균형발전	외자유치, 고도기술이전, 고용창출		외자유치, 무역진흥, 지역개발	외자유치, 국제물류기지 육성
지정 위치	국제공항 항만 주변지역	산업단지 내	제한 없음	항만, 공항 주변 지역, 산업단지	항만, 공항 유통단지, 화물터미널 등
지역 특성	특별행정구역 수준 (자치단체조합) *2천~6천만평	임대단지 운영원칙	개별사업장단위 지정	비관세지역	
관리권자	경제자유구역청	국가산단 : 산업단지관리기관 그 외 : 시도지사		산업통상자원부 장관	
입주 자격	·외투기업 ·제조업, 물류업, 의료기관, 교육기관, 외국방송, 금융기관 등	외투금액 1억원 ↑, 외투자분 30% ↑ -제조업 물류업 등 -계약후 5년내	외투기업&FDI조건 -제조업: 3천만\$ ↑ -관광업: 2천만\$ ↑ -물류업: 1천만\$ ↑	수출주목적 내외국기업 외국인투자기업 수출입거래 주목적 도매업 복합물류관련사업	

3) 단지형 6개소 (천안, 인주, 천안5, 송산2, 송산2-1, 송산2-2), 개별형 19개소(천안 7, 안산 5, 당진 3, 서산 3, 예산 1) 충청남도 HP '충남외국인투자지역 운영현황'
(http://www.chungnam.go.kr/cnnet/content.do?mnu_cd=CNMMENU00765)

		임대부지가액 1배 이상의 FDI 도착	-R&D: 2백만\$ (3년↑, 석사10인)	
조세 감면 요건	-제조관광 : 1천만\$ ↑ -물류, 의료기관 : 5백만\$ ↑	제조업 : 1천만\$ ↑ 물류업 : 5백만\$ ↑	위 지정요건 동일	단지형 외투자지역 동일
조세 감면	지방세: 15년 범위내	지방세: 15년 이내	지방세: 15년 이내	지방세: 15년 이내 조례로 조정
관세 감면	자본재 5년간 면제	자본재 5년간 면제		관세유보(수입물품, 자본재)
임대료	부지가액 10/1000 수준 (관리청 결정)	부지가액 10/1000 수준 (관리기본계획 명시)		부지가액 10/1000 수준 (기재부 협의후 관리권자 결정)
임대료 감면	조례등에 따라 관리청 결정 (50~100%)	-신성장동력산업 기술 1백만\$ ↑ : 100% 감면 -제조업 5백만\$ ↑, 부품소재생산기업 : 100% 감면 -일반제조 5백만\$ ↑ : 75% 감면	국공유지: 100% 감면	-신성장동력산업 1백만\$ ↑ : 100% 감면 -제조업 5백만\$ ↑, 부품소재생산기업: 100%감면 -일반제조 5백만\$ ↑ : 75% 감면 -물류업 5백만\$ ↑ : 3년간 50% 감면 -물류업 10백만\$ ↑ : 5년간 50% 감면
지원 부담	분담율 미결정	-수도권: 국비40%, 지자체 60% -비수도권: 국비 60%, 지자체 40%		지정단계에서 부지매입 분담비율 결정
비고	추가지정('08.5.6)	-일원화('04.12.31) -외국인투자촉진법 개정 *일원화 이전에 단지형은 산집법 의한 '외국인기업 전용단지'		-일원화('04.6.23) -자유무역지역 지정및운영에 관한 법률개정 ('04.3.22)
지정 현황	인천, 부산진해, 광양만권, 대구경북, 경기, 강원, 충북, 광주, 울산	-단지형(25): 천안, 대불, 사천, 오창, 구미, 장안12, 인주, 당동, 지사, 달성, 구미, 오성, 포항, 익산, 창원, 미음, 천안5, 월전, 문막, 진천산수, 송산2, 국가식품, 충주, 송산 -개별형(65): 한국바스파, 한국타임즈한공, 백통신원 등		-산단형(7): 마산, 군산, 대불, 동해, 울촌, 울산, 김제 -공항(1): 인천국제공항 -항만(5): 인천, 부산, 광양, 포항, 평택·당진

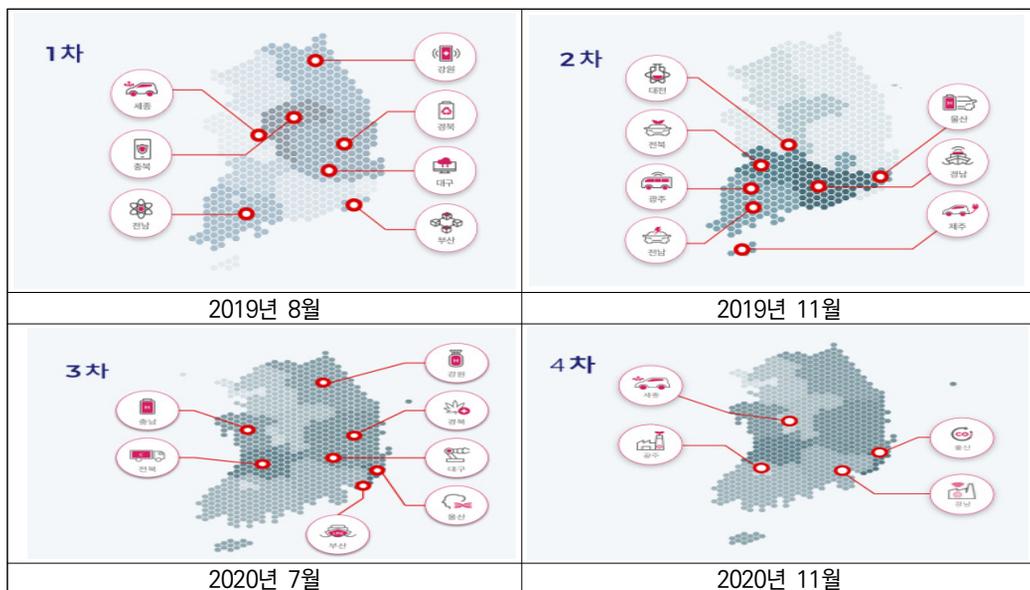
출처) 부산진해경제자유구역 HP (<https://www.bjfez.go.kr/invest/00149/00158.web>)

(4) 규제자유특구

규제자유특구는 지역간 산업분야가 중복되지 않도록 수도권을 제외한 각 시도별로 특화산업을 선정하여 4차에 걸쳐 지정하였다. 규제로부터 자유로운 지역을 선정하여 혁신기술 실증은 물론 관련기업과 산업의 집중육성을 목적으로 한다. 특구로 지정된 지역은 규제제약 없이 신기술 개발 및 신사업 진출에 우호적인 조건을 가지게 되어 투자유치와 일자리 창출의 기회로 연결될 가능성이 높아진다. 특구신청부터 관련규제를 파악하고 규제 샌드박스를 통해 실증특례를 부여하고 있다. 필요시 시도별로 2개 이상 분야도 가능하고 지정기간은 4~5년, 실증기간은 대개 2년이다. 규제정비 진행사항을 관리하는 ‘규제자유특구 종합관제시스템’을 구축, 운영하여 사업별로 산학관민 협업과 지원의 체계를 갖추고 있다.

충남은 2020년 7월 3차에 ‘수소에너지 전환규제특례’ 6건에 대한 규제자유특구를 지정받았다. 구체적으로는 가정·건물용 수소연료전지 발전시스템, 수소 충전시스템, 수소드론 장거리 비행실증 등의 내용을 담고 있다.

[그림 2] 규제자유특구 지정현황



출처) 중소벤처기업부 규제자유특구 HP ‘차수별 지정현황’

(<http://rfz.go.kr/index.html?menuno=72#none>)

(5) 특화단지

특화단지는 산업통상자원부가 지정하는 구역으로 소부장 특화단지와 뿌리산업 특화단지의 2종류가 있다.

소부장 특화단지는 반도체, 이차전지 등 국민경제를 견인하는 핵심산업 관련 가치사슬이 소재부터 완성품까지 집적화된 단지로, 일본 수출규제, 코로나 19 등 글로벌 공급망 재편에 대응하여 우리 주력산업 경쟁력을 좌우할 소부장 글로벌 공급망을 강화하고 첨단산업의 세계 공장화를 앞당기기 위한 노력의 일환으로 추진되었다. 소재부품장비산업 경쟁력 강화를 위한 특별조치법과 2020년 7월 발표된 '소부장 2.0 전략'에 근거하고 있다. 충남은 디스플레이 분야로 선정되었고 기존 5개 산단(천안)과 신규 1개 산단(아산)으로 구성되었다.

[그림 3] 소부장 특화단지 지정 현황



출처) 이데일리(2021.5.25.)

뿌리산업특화단지(뿌리기업⁴⁾)의 집적화를 촉진하고 경쟁력 제고 및 입지문제를 해결하기 위해 뿌리산업 진흥과 첨단화에 관한 법률에 따라 뿌리기업가 지원시설 등이 집단적으로 입주해 있거나 입주하고자 하는 지역에 대해 지정하고 있다. 지정된 뿌리산업 특화단지에는 공동활용시설, 공동편의시설 구축 또는 공동혁신활동 과제를 지원한다. 충남에는 뿌리산업 특화단지가 전무한 상태이다.

[표 5] 뿌리산업 특화단지 지정 현황

년도	특화단지명	지역	위치	특화업종
'13년	안산도금협동화단지	경기 안산	반월 국가산단	표면처리
	친환경표면처리센터	인천	검단 일반산단	표면처리
	반월도금단지	경기 안산	안산반월도금 일반산단	표면처리
	밀양하남뿌리산업특화단지	경남 밀양	밀양하남 일반산단	주 조
'14년	스마트허브피앤피단지	경기 안산	시화 국가산단	표면처리
	매곡 뿌리산업특화단지	울산	매곡 일반산단	금 형
	온산 첨단뿌리산업단지	울산	온산 국가산단	주 조
	남동인더스파크 청정지식산업센터	인천 남동	남동 국가산단	표면처리
	진주 금형산업단지	경남 진주	진주뿌리 일반산단	금 형
	장림표면처리단지	부산	부산장림 일반산단	표면처리
	대불뿌리산업 특화단지	전남 영암	대불 국가산단	용 접
	순천 뿌리산업특화단지	전남 순천	해룡 일반산단	뿌리산업
'15년	몰드밸리	경기 부천	오정 일반산단	금 형
	시흥도금산업클러스터	경기 시흥	시화 국가산단	표면처리
	금형특화단지	광주	평동 일반산단	금 형
	군산뿌리산업특화단지	전북 군산	군산 국가산단	뿌리산업
	완주뿌리산업특화단지	전북 완주	전주과학 일반산업단	금 형
'16년	성서 뿌리산업특화단지	대구	성서 일반산단	표면처리
	밀양용전 뿌리산업특화단지	경남 밀양	용전 일반산단	주 조
	광양익신 뿌리산업특화단지	전남 광양	광양익신 일반산단	열 처 리

4) 뿌리기업 : 주조, 금형, 소성가공, 용접, 표면처리, 열처리 등 공정기술을 활용하여 사업을 영위하는 중소중견기업.

	경인도금단지	경기 안산	반월 국가산단	표면처리
'17년	고령1일반산업특화단지	경북 고령	고령1 일반산단	주 조
	은남도금사업협동화단지	경기 양주	양주 일반산단	표면처리
	청정도금사업협동조합	부산	녹산 국가산단	표면처리
	구문천표면처리특화단지	경기 화성	화성향남제약 일반산단	표면처리
'18년	광주평동 친환경 표면처리 특화단지	광주	평동3차 일반산단	표면처리
	lksan-U 주얼리 특화단지	전북 익산	익산 제3 일반산단	표면처리
	옥천군 뿌리산업 특화단지	충북 옥천	옥천제2의료기기산단(일반)	뿌리산업
	성서 금형산업 특화단지	대구	성서 일반산단	금 형
'19년	구미 금형산업 특화단지	경북 구미	구미국가산단(1단지)	금 형
	대구국가산단 표면처리특화단지	대구	대구국가산단(2단계)	표면처리
	부산녹산표면처리특화단지	부산	명지녹산국가산단	표면처리
	익산뿌리산업특화단지	전북 익산	익산 제2일반산단	뿌리산업
'20년	남동표면처리특화단지	인천	남동 국가산단	표면처리
'21년	울산 방어진 조선해양 뿌리산업특화단지	울산	현대중공업 사내 협력사 입주지역	조선+ 용접·표면처리
	영암 삼호 뿌리산업특화단지	전북 영암	삼호 일반산단	조선+ 용접·표면처리
	충주 뿌리산업특화단지	충북 충주	충주 제2산업단지	승강기+금형
	부산 친환경차부품 융복합형 특화단지	부산	부산과학일반산업단지	자동차+소성가공
합계	38개 단지			

출처) 충남연구원 정책동향리포트 김양중 (2021.7.5.) 보완

2. 국내외 사례 분석

1) 국내 타지자체

(1) 인천경제자유구역(IFEZ)

인천경제자유구역은 2003년 7월 1일 시행된 ‘경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률’에 따라 같은 해 8월 재정경제부가 국내에서는 처음으로 지정한 경제자유구역이다.

[그림 4] IFEZ 사업지구별 현황



구분		내용
송도	규모	53.36km ²
	사업비	약 22조
	산업군	국제비즈니스, IT-BT, 교육
영종	규모	51.26km ²
	사업비	약 14조
	산업군	항공 물류, 관광, 복합레저
청라	규모	17.81km ²
	사업비	약 7조
	산업군	국제금융, 의료, 첨단산업

출처) IFEZ, 비전 전략 2030, 브로슈어

인천경제자유구역은 총 6천 3백만평의 규모에 송도, 영종, 청라 3지구로 나뉘며, 총 2단계 사업을 거쳐 조성하였다. 2020년까지 약 14조 7천억 원이 투입되었으며, 해당 사업비는 인천광역시 약 45%, 한국토지공사 약 25%, 정부 약 22%, 외자 유치 약 7%로 조달하였다. 이 중 외국인이 투자한 부분에 대해서는 세액 감면 혜택이 주어졌다. 자유구역 내에 투자하는 외국인 기업에는 3년간 소득세와 법인세 면제, 추가 2년간은 50% 감면 혜택이 제공되었다. 그리고 관세를 3년간 면제해 주었다. 또한 외국인 투자 기업에는 공장총량제 및 중소기업 관련 각종 규제 적용이 배제되었다. 1만 달러한도내의 외환거래를 허용했고, 부지조성 및 임대료 감면 및 외국인 교원 임용 및 외국인 전용 병원 및 약국 설립도 가능하도록 하였다.

인천경제자유구는 총 3개의 사업지구로 나뉘는데, 송도지구는 최첨단 정보통신 인프라 및 비즈니스센터를 구축하여 국제비즈니스의 중심지로 조성하였다. 영종지구는 인천국제공항을 지원하는 항공 물류의 거점이면서 해양관광 레저단지로 구축하고, 청라지구는 국제 위락과 금융단지 거점으로 조성하였다.

2020년까지 2단계 사업을 완료한 인천경제자유무역구는 ‘비전 전략 2030’을 통해 다음과 같이 ‘글로벌 비즈니스 프론티어’를 비전으로 제시하고, 글로벌 경제 플랫폼, 서비스 산업의 허브, 융복합 산업 허브, 스마트 시티를 4개 추진전략으로 설정하고 있다.

4대전략의 구현을 위해 15대 추진과제와 32개 세부과제를 제시하고 있는데 그중 국제산업협력의 관점에서 볼 때, 인천의 지리적 요건을 활용하여 인천을 중심으로 하는 환황해권 경제권 구축과 동북아시아의 대표적인 교육허브의 조성 및 동북아시아의 특화 금융 중심지로 조성하는 방향을 제시하고 있다.

특히, 중국과의 지리적 이점을 활용하여 ‘웨이하이 지방경제 협력 시범지구를 활용한 원스톱 물류체계 구축’, ‘한중 전자상거래 실크로드 구현’ 등 지방정부간 관계를 활용한 산업협력을 강화하고 있다.

[그림 5] IFEZ 비전 및 4대 전략



출처) IFEZ, 비전 전략 2030

(2) 광주 금형특화단지 (뿌리산업특화단지)

광주 금형특화단지는 2015년 6월 산업통상자원부의 ‘뿌리산업 진흥과 첨단화에 관한 법률’에 근거하여 ‘뿌리산업 특화단지’로 지정되었다. 뿌리산업 특화단지는 뿌리기업의 집적지 중 단지의 고도화 및 협동화 계획이 우수한 단지를 선별하는데, 2013년부터 매년 선정되어 왔으며, 작년까지 전국에 총 38개의 뿌리산업 특화단지가 지정되었다.

광주 금형특화단지는 뿌리산업 특화단지로 지정될 시점에 지역 주력산업인 자동차 및 스마트 가전분야와 연계된 뿌리산업으로 금형분야 육성 계획을 마련하였다. 특히, 금형설계와 금형부품의 가공에 대해 전문화를 구축하고, 금형제품 유통측면에 있어 완성금형 공동물류센터를 구축하려는 고도화된 계획을 마련하고 추진 중에 있다. 지역산업에서 금형산업이 차지하는 비중이 높으며, 2014년 기준으로 매출이 1조2천억원에 달해 지역 핵심 뿌리사업으로 비약적인 성장을 거두고 있다.

광주 금형특화단지는 입지적으로도 양호한데 뿌리기술지원센터와 물리적으로 인접되어 있어, 기술분야 애로사항에 대해 수월하게 지원을 받을 수 있다. 이는 입주 기업들의 기술 경쟁력과 생산성을 향상시키는 중요한 요인으로 작용하였다.

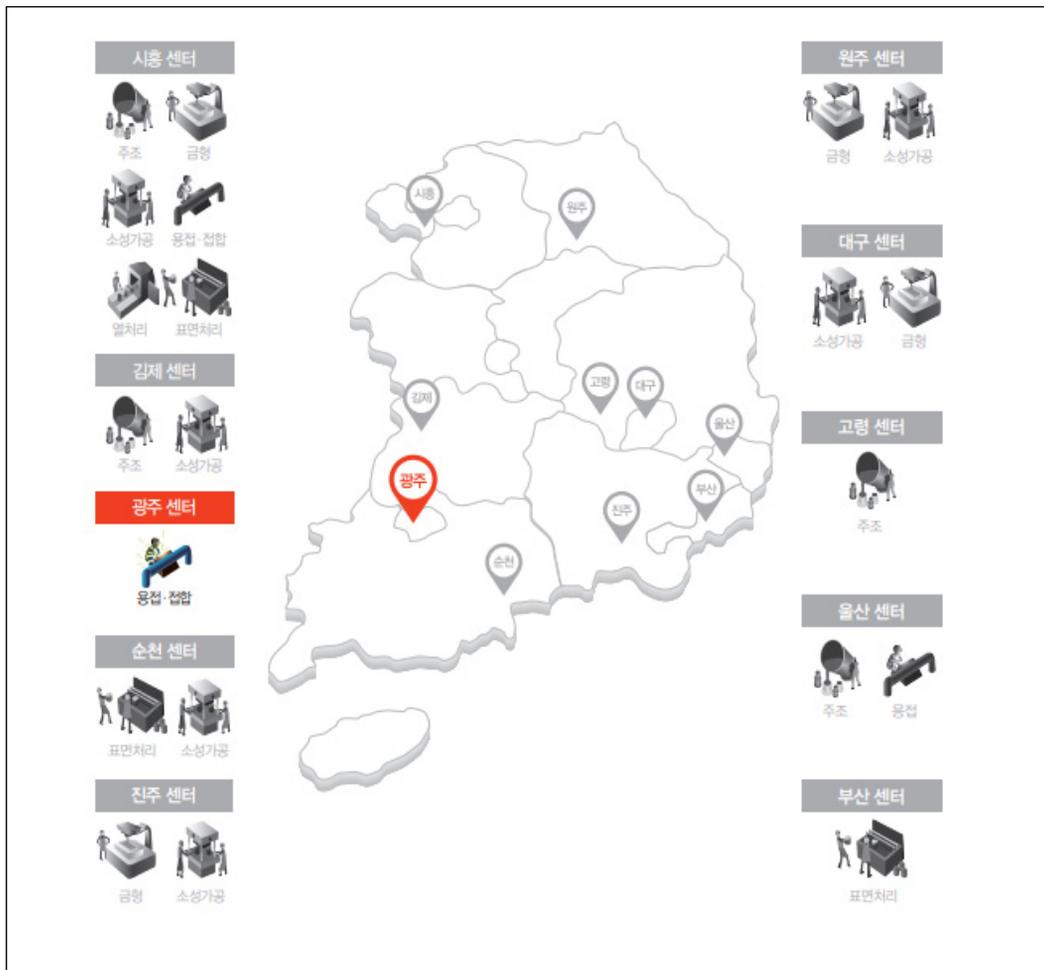
뿌리산업 특화단지로 지정된 이후에도 광주 금형특화단지는 전국의 뿌리산업 특화단지들에 비해 실적이 좋은 편이었다. 2018년 1~8월 기준, 전국 평균 가동률이 70% 수준일 때, 85.9%에 달해 18개 단지 중 최고 가동률을 기록하였다.

2020년에는 산업통상자원부 공모를 통해 ‘해외 바이어 비즈니스 환경 개선사업’에 선정되면서 지역 금형산업을 이끄는 하이테크금형센터에 바이어 접견실과 국제회의실 등을 구축하여 2018년 568억 원, 2019년 633억 원을 달성한 수출 실적이 더욱 탄력 받을 것을 기대하고 있다. 뿐만 아니라 작년 말, 전국 최초의 밀크런 시범사업 추진단지로 선정되어 단지에 입점하고 있는 24개 기업들이 향후 5년 동안 총 7억원 가량의 물류비를 절감하게 되었다. 이 사업을 통해 스웨덴과 독일에서 각각 발주하고 운송하던 금형 부품을 로테르담항에서 밀크런 방식⁵⁾으로 일괄 수거 할 수 있게 되어 물류비용의 40% 절감효과와 공급망 다변화 효과가 있게 되었다. 올해 들어서는 추가로 ‘2021년도

5) 밀크런(milk run) 방식 : 구입처가 여러 거래처를 돌며 상품을 모으는 방식. 일반적인 물품공급방식은 거래처에서 구입처 공장으로 운반됨. 밀크런 방식을 통해 조립공장에서 필요할 때 필요한 만큼의 부품을 가져와 재고를 낮추고 물류비 절감 가능. 또한 트럭의 적재효율이 높아져 트럭운행대수도 절감 가능

기계장비산업기술개발사업'에 선정되면서 2023년까지 지역 주력산업인 뿌리산업의 기술개발과 스마트화를 위한 '스마트금형 제조데이터 활용 혁신기반 구축사업' 추진계획을 밝혔다. 이번 신규사업과 기 구축된 시스템을 연계하여 제조데이터의 체계적인 수집, 부품요소 규격화, 빅데이터화를 실현함으로써 지능형 제조공정의 실현을 목표로 하고 있다.

[그림 6] 전국 뿌리기술지원센터 분포



출처) 뿌리기술지원센터(KITECH)

(3) 세종 자율주행실증(규제자유특구)

세종시는 이미 2018년부터 ‘스마트시티 국가 시범도시’로 선정되면서, 인공지능과 빅데이터를 비롯한 다양한 4차산업분야 인프라를 구축하고 있었다. BRT 전용도로와 수립을 통해 향후 자율주행 산업을 지역에서 육성하기 위한 준비를 해왔다. 따라서 중소벤처기업부는 세종시를 2019년 7월에 ‘자율주행실증 규제자유특구’로 지정하였다.

‘세종 자율주행실증 규제자유특구’는 2019년 7월부터 약 4년에 걸쳐 조성되고 총 면적은 15.23km²이다. 특구 안에서는 사업자들이 자율주행 실증을 진행할 수 있도록 규제 샌드박스 제도를 도입하여 여객자동차 운수사업법 등 개별법상의 7건과 규제특구 법상의 특례 3건을 적용하게 된다.

[그림 7] 세종 자율주행실증 규제자유특구의 공간범위



출처) 세종 자율주행 규제자유특구 계획

세종시는 작년에 본격적으로 1단계 사업에 착수해 자율주행 시범운행을 통해 안전성과 사업화 가능성을 높이고 2021년 2단계 사업으로 실증구간과 서비스를 확대해 2022년 이후 자율주행 서비스를 상용화할 계획이다. 1단계에서는 실증 지원을 위한 ‘자율주행 빅데이터 관제시스템’ 구축과 ‘승객 탑승 셔틀서비스’를 2021년 8월까지 상용화할 수 있는 기반을 마련하는 것에 초점을 맞춰 사업을 추진하였다.

1단계 사업을 통해 도심공원 자율주행, 주거단지 저속 자율주행, 일반도로(BRT) 고속 자율주행을 위한 차량을 총 6대 제작하여 보유하고 있다. 또한, 인공지능(AI) 기술을 활용한 ‘자율주행 빅데이터 관제시스템’을 구축했고 중앙공원에 자율주행 전용 도로와 안전시설(돌발상황검지기, 보행자검지기 등) 등을 조성하였다.

앞으로 중기부와 세종시는 세종시를 자율차 상용화를 선도하는 ‘스마트 모빌리티 혁신도시’로 조성하려는 목표를 세우고, 2021년까지 서비스를 상용화 하고, 2023년에는 서비스 확산, 2025년이 되면 자율주행 특화 도시를 조성하는데 중점을 두고 사업을 추진하고 있다.

[표 6] ‘세종 자율주행실증 규제자유특구’ 차량 보유 현황

사업구간 및 사업명	수량	제조사 및 차량명	탑승인원
일반도로(BRT) 고속주행	1	아이오닉 자율셔틀	5
	1	자일대우 레스타	14
주거단지 저속주행	1	기아 카니발	9
	1	나브야 자율셔틀	11
	1	오미오 자율셔틀	20
도심공원 자율주행	1	언맨드 솔루션 셔틀	6

출처) 충북일보(2020.05.25.) 기사 참조 작성

2) 국외

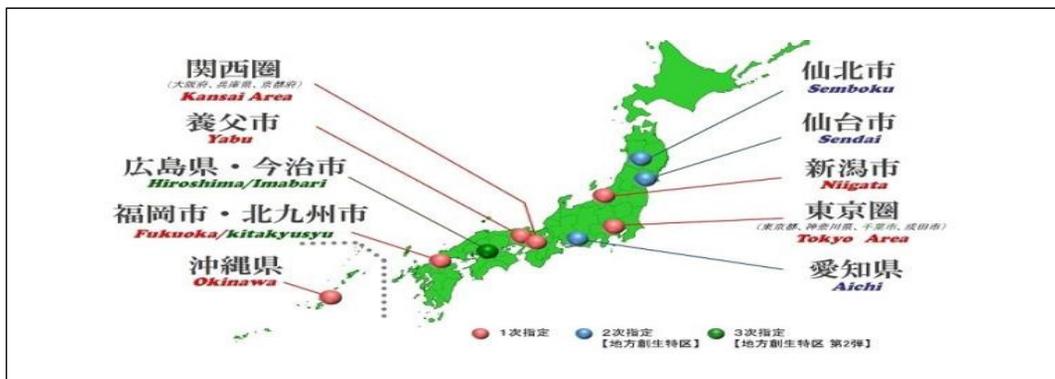
(1) 전략산업 특화형

① 일본

일본은 우리나라와 유사한 행정체제와 경제정책에 기반하고 있고 관 주도 경제성장 정책과 대기업 중심의 경제성장 과정을 거치면서 각종 정부규제 양산, 민간의 창의성 제한 구조가 고착화되어 왔다. 이로 인한 국가경기의 장기 침체 상황을 타개하기 위해 정부규제 완화가 중요한 목표로 거론되어 왔고, 이를 위해 특구정책이 부상하면서 국가차원에서 총력을 기울여 ‘세계에서 가장 기업하기 좋은 나라’를 실현하여 경제성장을 이루겠다는 목표를 국가전략특구정책 구현에 박차를 가해왔다. 급변하는 경제사회 정세의 변화 속에 지방정부와 사업자가 도전하고 시도할 때 장애가 되어온 다양한 “암반규제”에 대해 규제의 특례조치 정비 및 관련한 제도들의 개혁을 종합적으로 실시하려는 모습이다. 기존 제도의 비효율성으로 인해 지역경제가 침체된 부분이 있다고 파악하고 국가전략 특구 신설을 통해 현행제도 개선, 정책지원 강화 등 지역별 맞춤형 사업지원을 시행하는 것이다.

2021년 3월말 현재 총 10개의 국가전략특구가 인정되어 300개 넘는 인정사업이 실시되고 있다.

[그림 8] 일본 국가전략특구



출처) 首相官邸·国家戦略特区 HP(https://www.kantei.go.jp/jp/headline/kokkasenryaku_tokku2013.html#c001)

[표 7] 일본 국가전략특구별 내용

특구	지정목적	추진사업수	내용
칸사이권 (오사카부, 효고현, 교토부)	의료 이노베이션 거점, 도전인재 지원	활용사항 24 인정사업 48	보험외 병용의료에 관한 특별 병상규제 완화 iPS세포에서의 시험용 세포 제조금지 해제 혁신적 의료기기 및 의약품개발 가속화 가변형 PET장치 촬영, 지역별 보육사 양성 농업분야 및 가사지원 분야 외국인 수용 노후가옥호텔, 특구민박, 지하수 채취 등
야부시	중산간지 농업개혁 거점	활용사항 10 인정사업 25	농지권리 이전 원활화, 기업의 농지취득 농가 신용보증제도 적용, 자가용차로 유상여객운송, 원격 약복용 지도 등
후쿠오카시, 키타큐슈시	창업을 위한 고용개혁 거점	활용사항 25 인정사업 64	스타트업 비자, 스타트업 법인 감면 고용노동상담센터, 항공법 고도제한 완화 공항 접근 버스, 유닛형 지정개호 시니어 헬로워크, 원격 약복용 지도 특구민박 등
오키나와현	국제관광거점	활용사항 7 인정사업 9	농업분야 외국인 수용, 농가레스토랑 지역한정 보육사 등
니가타시	대규모농업 개혁 거점	활용사항 12 인정사업 23	특례농업법인 설립, 농가레스토랑, 특구민박 농업에 신용보증제도 적용 농업분야 외국인 수용 등
히로시마현, 이미자시	관광, 교육, 창업등 국제교류, 빅데이터활용 특구	활용사항 12 인정사업 19	“미치노 에키” 민영화, 수의학부 신설 고용노동상담센터, 실험시험국 면허절차 신속화 등
아이치현	‘산업의 담당자 육성’을 위한 교육고용농업 종합개혁거점	활용사항 21 인정사업 29	유료도로 컨세션, 공설민영학교 자동주행실험 원스톱센터 농업분야 및 가사지원분야 외국인 수용 원격 약복용 지도, 보안림 해제 등
센보쿠시	농림의료 교류를 위한 개혁거점	활용사항 8 인정사업 9	국유임양 활용촉진, 실험시험국 면허절차 신속화 착지형 여행상품 기획제안 촉진 등
센다이시	여성활약 사회기업을 위한 개혁거점	활용사항 19 인정사업 21	NPO법인설립 절차 신속화 도시공원내 보육소 일반사단 등에 신용보증제도 적용 혁신적 의약품개발 신속화, 엔젤세제 등
도쿄권 (도쿄도, 카나가와현, 치바현 치바시 나리타시)	국제비즈니스, 이노베이션 거점	활용사항 37 인정사업 134	도시계획법 관련절차 원스톱화 에리어 매니지먼트, 도쿄개발 원스톱 센터 도쿄 텔레워크 추진센터, 근미래기술실증 원스톱센터 외국인사 업무금지 해제지역한정 보육사 특구민박, 도시공원내 보육소, 의학부 신설 농가레스토랑, 가사지원분야 외국인재 수용 고도인재 포인트제도 관련 특별가산 장애인고용 관련 고용율 산정특례 등

출처) 内閣府国家戦略特区 HP 번역

(<https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/kokkasenryakutoc.html>)

② 중국

중국은 경제특구와 경제기술개발구의 2가지 특구를 운영하고 있다.

[그림 9] 중국 경제특구



출처) Global Village space

(<https://www.globalvillagespace.com/history-of-special-economic-zones-in-china/>)

경제특구는 1979년부터 외국자본과 기술도입을 목적으로 설치된 특별지역을 지칭한다. 광둥성 선전(深圳), 주하이(珠海), 산터우(汕頭), 푸젠성 샤먼(廈門)의 4개소가 처음 지정되었으나 1988년에는 하이난섬(海南島)이 성(省)으로 격상되어 5번째 경제특구가 되었다. 2017년에는 허베이성이 경제특구로 지정되었고 2010년 신장위구르자치구의 카스(喀什), 휘얼귀스(霍尔果斯) 2개가 지정되어 총 7개 경제특구가 있다. 경제특구에서의 제도나 정책추진 경험은 면밀히 모니터링 되어 성과가 좋을 경우 다른 지역으로 확대 적용된다.

각각의 경제특구들은 산업별로 차별화되어 있는데 선전(深圳)은 “아시아의 실리콘밸리”로 불리며 세계유수의 IT 산업도시로 떠오르고 있고, 마카오와 가까운 주하이에는 ‘주하이 하이테크 산업개발구’가 정비되어 있어 다른 국가에서도 제조업체, 상사, 물류회사 등이 진출해 있다. 하이난은 리조트 개발에 힘을 싣고 있어 다른 4개 경제특구와는 다른 양상을 보이고 있다.

특히 선전 경제특구의 경우, 더 많은 자율권을 부여하기 위해 중국정부가 2019년 8월 ‘선전의 중국특색 사회주의 선행시범구 건설에 관한 의견’ 및 2020년 10월 ‘선전 중국 특색 사회주의 선행시범구 종합개혁 시범 시행방안(2020~2025)’를 발표하면서 시장화, 기업환경, 과학기술 혁신, 대외개방, 공공서비스, 생태환경 및 도시관리의 6개 분야 40개 리스트를 발표했다.

[표 8] 중국 경제특구의 성과

년도	선전	주하이	산터우	샤먼	하이난
GDP (십억\$)					
1978	0.029	0.031	0.16	0.071	0.43
1990	2.55	0.62	1.08	0.85	1.52
2000	32.50	4.92	6.69	7.46	7.83
2007	101.05	13.31	12.63	20.43	18.27
2019	390.3	49.8	38.17	86.90	76.96
1인당 GDP (\$)					
1978	90.03	86.2	54.37	78.44	75.77
1990	1296.07	992.11	301.44	758.12	232.06
2000	4872.90	4114.19	1447.16	5680.05/3637	1009.94
2007	11832.39	9165.37	2532.72	8407.99	2173.64
2019	30000	24745	10263	20691	10263

출처) Statista.com 및 Global Village space 일부 재인용

(<https://www.globalvillagespace.com/history-of-special-economic-zones-in-china/>)

국가급 신구(New Area)는 1992년 국가경제개발 및 개혁을 위해 장기적 전략차원에서 설립한 구역으로 기존 구역보다 좀 더 포괄적이고 종합적 성격을 갖고 있다. 국가급 신구는 행정구역 경계를 없애는 조치로 토지, 정책, 자금, 세금, 경쟁 등 기존의 제약요인을 조정, 해결하였고 1992년 10월 상하이 푸둥신구를 시작으로 2016년 현재 18개의 신구가 전국적으로 분포되어 있다. 국가급 신구는 국가 발전전략 차원에서 설립되어 운영되는데 국무원에서 기존 행정구역을 조정하여 범위를 정하고 개발은 국무원이 제정한 계획에 따라 추진된다. 국가급 신구는 기존의 경제기술개발구, 하이테크 산업개발구, 자유무역 시범구, 보세특구보다 종합적 체계적 경제체제 혁신을 통해 경제발전을 수행하는 역할을 수행한다. 상하이 푸둥신구와 텐진 빈하이신구는 대외개방을 위한 창구역할을 수행하고, 기타 16개 신구들은 개혁개방정책을 전국적으로 확산하는 플랫폼기능을 수행한다. 국가급 신구는 세계일류의 외향성 다기능 현대도시를 건설하여 국제화 대도시가 되기 위한 기초를 다진다는 데에 특수성과 종합성이 있다.

[그림 10] 중국 국가급 신구 위치도



출처) 박승찬(2017)

[표 9] 중국 국가급 신구별 역할

신구 명칭	설립 년도	역할 및 기능	우세산업
상하이 푸둥신구	1992	장강삼각주 핵심	국제운송 및 금융무역
톈진 빈하이신구	1993	북방 대외개방 허브	현대 제조업 및 물류
충칭 량장신구	2010	중서부지역 교두보	전력장비, IT, 신에너지, 국방산업 등
저장 저우산군도 신구	2012	서북지역 핵심	비즈니스 물류, 여행, 비철금속, 도시농업 등
산시 시셴신구	2014	서부개방 중요허브	항공, 물류, 에너지 등
구이저우 귀안신구	2014	서부지역 중요성장	인문여행, 물류, 특화자원산업, 전략산업
칭다오 시하이안 신구	2014	산동반도 핵심	해양, 하이테크, 장비제조, 석유화학 등
따렌 진푸신구	2014	동북아지역 개방협력의 전략적 위치	서비스, 공업, 도시농업 등
쓰촨 티엔푸신구	2014	서부지역	신홍산업, 현대제조업
후난 씨양지양 신구	2015	중부궈기의 전략적 포지셔닝	전자정보, 신소재, 장비제조, 의약/식품가공
난징 장베이신구	2015	장강삼각주 후방지역의 전략적 허브	서비스, 자동차, 중공업 등
푸진 푸저우신구	2015	대만과의 협력거점	기계장비, 식품, 방직, 고무 등
윈난 덴중신구	2015	동남아진출의 거점	자동차제조, 전자정보, 바이오, 신소재 등
하얼빈신구	2015	러시아진출의 거점	항공, 녹색식품, 생물
지린 창춘신구	2016	동북아 두만강 거점	하이테크, 자동차, 궤도교통 등
장시 간지양신구	2016	중부궈기 전략적 거점	스마트제조, 자동차부품, 바이오의약, 전자

출처) 박승찬(2017)

(2) 규제완화 + 인센티브 제공형

① 대만

대만은 경제특구의 발상지라고도 할 수 있다. 1966년에 대만이 가오슝(高雄)시에 수출가공구를 설치하자 이에 뒤질세라 중국이 대만해협 인접연안에 경제특구를 개발했다는 역사적 경위가 있을 정도이다. 이처럼 대만은 일찍부터 수출관련 특구제도를 통해 경제를 발전시켜왔다.

대만의 경제특구는 수출가공구(Export Processing Zone, EPZ)와 자유무역지역(Free Trade Zone, FTZ)의 2가지 유형으로 구분할 수 있다. 수출가공구는 생산중심형 자유무역지역으로 1966년 이후 대만의 중서부~남서부 지역에 총 10개가 지정되었는데 지난 50여 년간 주요산업 전환과정을 통해 생산·물류 복합형 FTZ로 발전해갔다. 2015년 4월 기준 621개 기업이 대만 내 수출가공구에 설립 승인을 받았으며, 투자규모는 178억5천만 달러, 고용규모는 약 8만여 명 수준이다.

[표 10] 대만 수출가공구 지정현황 및 주요산업

지역	수출가공구	면적(km ²)	유형	주요산업
Taichung Area	Taichung EPZ	0.262	생산단지	광전자산업
	Chungkang EPZ	1.77		패널디스플레이, 정밀장비 및 부품
	Taichung Software-base Technology Park	0.05	소프트웨어 단지	ICT 서비스산업 등 지식산업, 문화산업, 중국어 전자상거래, 클라우드산업, 디자인, R&D 등
Kaohsiung Area	Nantze EPZ	0.978	생산단지	집적회로구조 및 테스트공정 장비
	Nantze 2nd EPZ	0.085		
	Kaohsiung EPZ	0.724		
	Chengkung Logistics park	0.084	물류단지	물류기능
	Kaohsiung Software-base technology park	0.079	소프트웨어 단지	정보소프트웨어, 디지털컨텐츠, R&D, 디자인
	Lingkuang EPZ	0.09	생산단지	LCD, LED산업
Pingtung EPZ	1.24	자동차부품, 금속제품		

출처) 강성훈 외(2017), invesTaiwan 번역

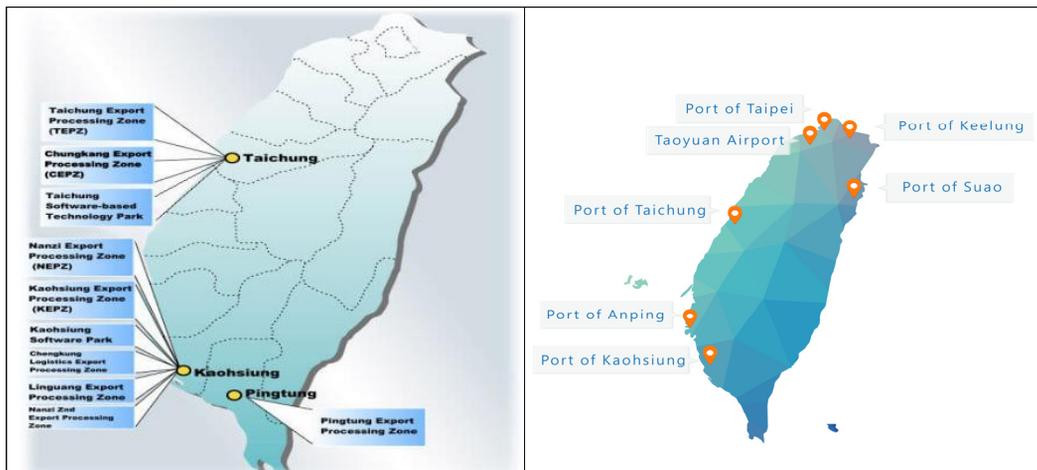
(<https://investtaiwan.nat.gov.tw/showPageeng249?lang=eng&search=249>)

EPZ 입주업체에 대한 주요 혜택은 다음과 같다.

- ① 해외로부터 수입한 설비, 원재료, 소모품, 반제품, 샘플, 보세창고 또는 환적에 필요한 최종재 등 : 수입관세, 화물세, 부가가치세 등 면제
- ② EPZ내 신축 표준공장, 건물 취득시 : 취득세, 등록세 면제
- ③ 수출용 물품, 노동서비스, 기계류 판매, 원재료, 원자재, 과학산업내 산업 또는 보세공장 및 창고 : 영업세의 영세율 적용
- ④ EPZ내 사업자가 사용하는 생산공장 : 영업가옥세 3%에서 절반 감면
- ⑤ 임대료 : 월평균 17NT\$(㎡당)로 매우 저렴(한화 약 638.5원)
- ⑥ 투자관련 일체사항을 수출가공구 관리국에서 대리처리

FTZ는 물류중심형 자유무역지역으로 2003년 이후 대만의 공항만을 따라 7개가 지정되었다. 자유무역지역에 대한 해외투자 유치 활성화를 위해 자본과 인재의 유입을 제한하는 규제를 보다 완화하였다. 외국인 전문가에 대한 도착비자 제공, 중국인 직원들의 자유무역지역 근무 허용 등이 그 예이다. 서비스분야에 대해서는 자유무역지역 내 매장설립 허용, 대만을 국제적 물류, 시험, 유지보수, 부가가치의 중심으로 만들기 위한 세관업무 간소화를 비롯, 많은 제도개혁이 지속되고 있다.

[그림 11] 대만 수출가공구(左) 및 자유무역지역(右)



출처) investTaiwan(<https://investtaiwan.nat.gov.tw/showPageeng249?lang=eng&search=249>)
 및 Taiwan FTZ (<https://taiwan-ftz.com/en/>)

② 싱가포르

싱가포르는 1969년 제정된 자유무역지역법을 기반으로 자유무역지대(Free Trade Zone)을 설치했다. 싱가포르는 기반시설과 국내자원이 부족하고 내수시장이 협소하다는 한계극복을 위해 수출주도 산업화 전략을 채택했고, 다국적 기업을 통한 자본유입과 기술이전 등 외국자본에 의존하는 경제발전 전략을 추진해왔다.

싱가포르는 국가 전체가 하나의 자유무역지대로서 별도의 경제자유구역, 개별/단지형 외투자지역 지정 등은 하지 않고 있고 국내외 기업이 동일한 지원혜택을 받는다. FTZ는 환적을 위한 지역으로 해당 FTZ에서 제조활동은 법으로 엄격히 금지하고 있다.

대표적 인센티브는 세제혜택으로, 싱가포르는 세계에서 가장 낮은 법인세를 보유한 국가일 뿐만 아니라, 다른 국가에 비해 세금종류 또한 매우 적은 것이 특징이다. 금융, 해양, 바이오메디컬, 물류 등의 중점육성산업에 대해서는 기업 친화적 환경조성과 더불어 세부적 인센티브 제도를 수립하여 기업의 투자유치를 촉진한다. 예를 들어, 선도기업은 최대 15년간 면세혜택을 받고 기업의 사업확장 장려를 위해 싱가포르 경제에 이익을 주는 프로젝트에서 발생한 수익에 대해서는 우대세율 5~10%를 적용한다. 국제무역산업 육성을 위해 무역관련 소득에 대해서는 3년간 5~10% 법인세를 감면하고 있다.

싱가포르는 해외 우수인재 확보를 위해 Contact Singapore라는 헤드헌팅 전담기관을 설치하고 있고, 유효기간 동안 취업변경에 따른 별도 신규패스 취득이 필요 없고 취업 미등록 상황에서도 일정기간 체류가 가능한 ‘우수인력 패스제도(The personalized Employment Pass)’를 운영하고 있다.

③ 베트남

베트남은 1980년대말 도이머이(Đổi mới, 쇄신) 이후, 외국인 직접투자를 유치하여 성장했고 인프라 부족을 해결하기 위해 공업단지를 집중적으로 건설했다. 최초의 경제특구는 2003년 지정된 광응아이(Quang Ngai)성의 추라이(Chu Lai) 경제특구이며 최초의 공업단지는 호치민시에 있는 ‘탄투안(Tan Thuan) 수출가공지대’로 1991년 설립되었다. 2019년 말 기준으로 베트남에는 325개의 공업단지, 18개의 연안경제특구(EZ)가 있다. 공업단지는 남부지역에 많이 분포되어 있어 빈증성 26개, 동나이성

29개, 호치민 14개, 바리아-붕타우 10개, 북부 하노이 11개 등이 있다.

EZ 중 3개는 수출가공지대이며 15개는 일반적 경제특구와 성격이 같은데 초기의 수출가공지대는 외국인 투자유치를 위해 설립되었으나 점차 인센티브가 폐지되어 현재는 일반공단과 큰 차이가 없다. EZ는 산업허브로 발전할 잠재력, 10,000ha 이상의 지역 포괄, 무관세지역·공업단지·수출가공지대·항구·상업지역 등을 포함한 기타 기능 지역으로 구성, 전략적 입지(항고, 공항 근접성), 수상이 결정하는 등의 특징을 갖고 있다. 해안을 따라 54,000ha에 이르는 18개의 EZ를 건설 중으로 외국인 투자를 더 많이 유치하기 위해 조세, 토지임대료 등의 인센티브를 제공하고 있다.

[표 11] 베트남 경제지대의 종류와 특징

종류	정의 및 특징
공업단지 (Industrial Park)	<ul style="list-style-type: none"> - 공업제품의 생산 및 제조에 수반되는 모든 서비스 인프라 구축 - 정부의 법규정 하에 설립
수출가공지대 (Export Processing Zone)	<ul style="list-style-type: none"> - 수출품 제조의 특수화, 특화된 수출활동을 위해 설립된 특수산업 지역 - 일반지역과 엄격하게 분리운영하는 지역으로 정부에서 관리 - 공산품 제조업용 부지 및 산업서비스를 제공하거나(IP) 수출용 공업물품 제조사업, 생산수출활동을 위한 서비스 제공(EPZ) 등으로 분류 - 정해진 영역 안에 위치, 공단 내 거주 불가 - 전국의 IP, EPZ 사업은 수상 승인으로 설립 - 베트남정부의 투자유치 정책관련 우대 투자지역
경제특구 (Economic Zone)	<ul style="list-style-type: none"> - 수상이 지정하며 국가균형발전의 일환으로 주로 중부지역에 집중 위치 - 투자자를 위한 특별우대 및 기존의 투자사업 환경과 분리된 경제지구로 정부결정에 의거하여 설립 - 산업제조, 관광, 서비스, 엔터테인먼트, 상업, 금융의 허비역할을 위한 특구 - 규모는 1만ha 이상, 건설플랜-마스터플랜 승인하에 운영 - 전략적 위치로 항구, 공항, 국제운송 허브지역 등 공공시설과 노동력 공급의 접근성 용이 - 특수 인센티브 지역

출처) KOTRA 해외시장뉴스

경제특구의 우대정책은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫 번째 우대정책으로 장기간의 토지임대 기한(70~99년), 10년간 특구 내 수입을 예산으로 100% 사용 가능, 투자자는 토지에 딸린 재산으로 국제은행에서 차입 가능, 외국인의 경우 보증·확인 면제 및 임시거주 60일 제공, 내국인의 카지노 출입 허용 등이 있다.

두 번째 세금 우대정책으로 개인소득세 감면(첫 5년 100%, 이후 50%), 관세 감면(설비 최초 100%, 원료 부품 첫7년간 100%, 비관세구역 수출입상품 계속 100%), 카지노·파친코 특별소비세 감면(첫 5년간 15%), 법인세 감면(프로젝트 첫4년 100%, 이후 5년간 50%, 이후 21년간 10%), 부가세 감면(상품·연료·수입부품·기계 100%) 등이 있다⁶⁾

[표 12] 베트남 경제특구

경제특구 명칭	지역	설립년도
하이퐁(Hai Phong) 경제특구	북부	2008
응이선(Nghi Son) 경제특구	북부	2006
붕앙(Vung Ang) 경제특구	중부	2006
쭈라이(Chu Lai) 경제특구	중부	2003
중궫(Dung Quat) 경제특구	중부	2005
빈딩(Binh Dinh) 경제특구	남부	2005
쩨머이-랑꼬(Chan May-Lang Co) 경제특구	중부	2006
번퐁(Van Phong) 경제특구	남부	2006
반돈(Van Don) 경제특구	북부	2006
동남응에안(Dong Nam Nghe An) 경제특구	북부	2007
푸옌(Phu Yen) 경제특구	남부	2008
훈라(Hon La) 경제특구	중부	2008
딩안(Dinh An) 경제특구	남부	2009
까마우(Ca Mau) 경제특구	남부	2010
광찌(Quang Tri) 경제특구	중부	2010
타이빈(Thai Binh) 경제특구	북부	2011
푸꾸억(Phu Quoc) 경제특구	남부	2013

출처) KOTRA 해외시장뉴스

6) 베트남 전문뉴스 VINA(2018.4.27.) '베트남 3개 경제특구는 어떤 혜택이 있나?'

최근 말레이시아의 경제특구(Special Economic Zone) 정책은 중국 선전(深圳)모델을 벤치마킹하여 거대한 회랑개발을 지향하고 있다(그림 12 참조). 홍콩-선전 의 관계가 싱가포르-말레이시아 조호르주(州) 관계와 유사하다고 평가하고 조호바루를 중심으로 하는 다양한 계획을 세워왔다. 이 “이스칸다르(Iskandar) 계획”은 말레이시아 정부와 조호바루 주정부가 함께 2026년까지 싱가포르 국경 인근의 조호르주(州)의 토지를 개발해 선진금융도시를 만들겠다는 거대 프로젝트이다. 이 외에도 동부연안 경제지대(ECAR), 사바 개발회랑(SDC), 북부 경제회랑(NCER) 등이 추진되고 있다. 기존의 FTZ는 면적이 10km² 정도에 불과했기 때문에 광역지역 개발계획 추진을 시도했다고 볼 수 있다.

[표 13] 말레이시아의 광역 개발지역

지역	입지	주요업종	인센티브	비고
Iskandar Investment	조호르 주	교육, 관광, 의료	소득세 10년 면제, 외국인 부동산소유 허용	클러스터 베이스
East Coast Economic Region(ECER)	관탄, 테렝가누, 파항주 및 조호르주의 메르싱 지역	제조업, 오일가스석유화학, 관광, 농업, ICT 등	소득세 10년 면제	말레이반도 동부 광역경제지대
Sabah Development Corridor(SDC)	사바	제조, 서비스, 1차자원, 관광 등 전분야	소득세 5~10년 면제	사바주 전체의 종합개발
Northern Corridor Economic Region(NCER)	북부의 크다, 페락, 페틀리스, 페낭섬	농업, 제조업, 관광, 물류		
Sarawak Corridor of Renewable Energy(SCORE)	사라와크 주	농업, 제조업, 관광, 물류	-	-
Greater Kuala Lumpur	광역 쿠알라룸푸르 지역	지역본부 유치		

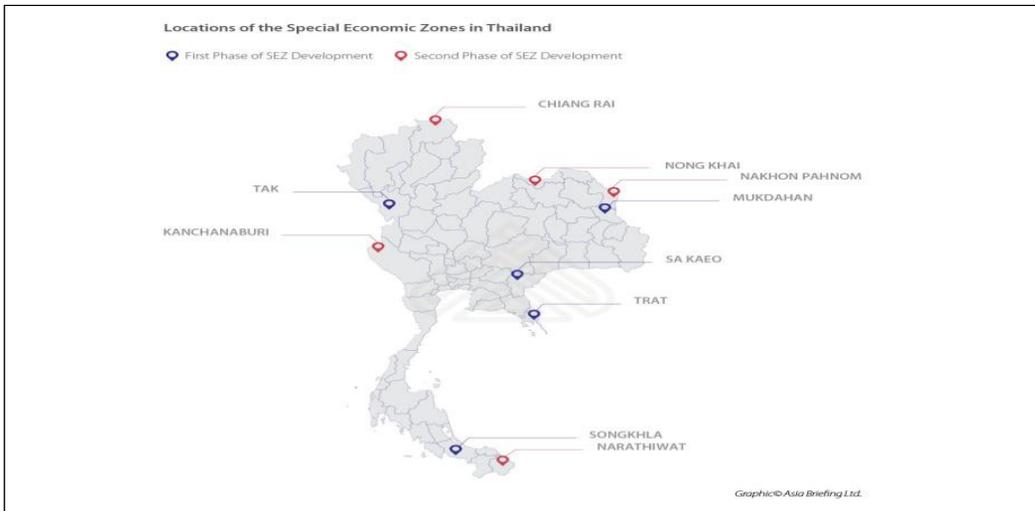
출처) 외교부(2017)

⑤ 태국

태국의 경제특구는 과거 공업단지 형태였으며 제조업 발전의 중요한 기초로 기능하였다. 태국은 1970년대부터 공업단지를 설립했는데 공업단지는 IEAT(Industrial Estate Authority of Thailand) 관리 하에 있고, 일반적으로 IEAT 공단 내에 입주하는 기업에 대해서는 우대조치가 행해지고 있다. 외국인투자자에 대해 필요업종 및 장려지역에 따라 투자위원회(BOI)가 인센티브를 제공하고 있고 IEAT도 자유지대(FZ)의 경우 수출입세, 부가세, 물품세를 면제하고 있다.

태국은 독자적인 경제특구 정책시스템⁷⁾을 채택하여 2016년까지 완전한 규모로 경제특구를 시작했다. 경제특구에서는 세관 체크포인트를 갖춘 원스톱서비스, 인허가 신청·발급에 대한 강화된 서비스를 제공하고 있으며 13개 목표 사업활동⁸⁾에 부합하면 최대의 인센티브를 제공하고 있다. 또한 외국인노동력 활용 측면에서 보면, 미얀마와 라오스 국경에 입지한 경제특구는 양국으로부터 이주노동력을 활용할 수 있어 또 다른 형태의 중요한 인센티브라 할 수 있다.

[그림 13] 태국의 경제특구



출처) ASEAN Briefing
[\(https://www.aseanbriefing.com/news/thailands-special-economic-zones-opportunities-investment/\)](https://www.aseanbriefing.com/news/thailands-special-economic-zones-opportunities-investment/)

7) 2014년 1단계 5개 경제특구를 설립하기 위한 파일럿 프로젝트 출범하였으며, 2016년에 2단계 5개 경제특구 설립.
 8) 농수산업 및 관련산업, 세라믹 제품, 섬유·의복·가죽제품, 가구제조업, 보석귀금속 제조업, 의료기기 제조업, 자동차기계및관련제조업, 전기전자기기, 화학및플라스틱, 의약품, 물류업, 공업지구및단지, 관광업을 의미.

태국의 경제특구 10개는 모두 국경지역에 입지하고 있는데(그림 13) 각각의 경제특구는 해당지역의 원재료 부존상황, 경제/사업 여건에 따라 목표활동을 지정하고 있다. 최근 태국의 경제특구는 ‘동부 경제회랑(ECC)’라는 지역에서 차세대자동차, 항공관련, 디지털관련 등 최첨단산업에 관계된 외국계기업을 유치하고 있다. 이 경제특구에서는 동부경제회랑(ECC)와 차별을 두어, 의료와 로봇분야의 R&D 등 10개 산업분야에 적극적으로 투자하여 관련사업 기업을 유치할 계획이다.

[표 14] 태국의 경제특구별 주요기능

경제특구명	국경	기능 및 환경
Tak	미얀마	- 미얀마 양곤, 인도, 남중국과 교역 연결 - 창고, 국경시설 중심으로 육성
Chang Rai	미얀마, 라오스	- 관광지, 농식품제품 생산기지, 국제물류 및 기능 수송기지로 육성 - 무역로를 남중국으로 연장
Mukdahan	라오스	- 배송센터와 다중 수송허브 계획 - 농업제품 및 전자제품의 베트남~남중국 무역로
Nong Khai	라오스	- 국제무역, 관광, 다중수송지역 - 라오스와 최고 편의성 보유로 국경무역 활발
Nakhon Phanom	라오스	- 물류서비스 국경무역지 - 라오스, 베트남 중북부, 남중국 연결
Sa Kaeo	캄보디아	- 농가공산업 중심지 - 다중 수송허브, 도소매용 국경무역 - 프놈펜~남중국 무역로 연장
Trat	캄보디아	- 도매, 다중수송, 지역관광 중심지
Kanchan aburi	미얀마	- 산업단지, 보호주의적 관광, 국경무역지대 - 미얀마 다웨이 경제특구, 태국 동부임해공업지대 연결
Songkhla	말레이시아	- 수출용 가공산업, 다중수송 유치
Narathiwat	말레이시아	- 국경무역, 식품산업, 다중수송 - 말레이시아 쿠알라룸푸르 접근성 양호

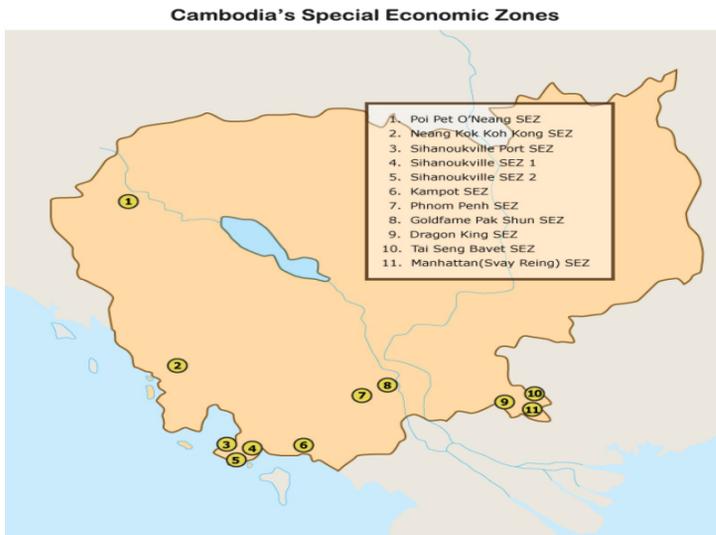
출처) 외교부(2017)

⑥ 캄보디아

캄보디아의 경제특구는 2005년 최초로 설립되어 현재 32개의 인가받은 경제특구가 있다. 캄보디아의 경제특구는 일반산업지구(General industrial Zones)와 수출가공지대(Export processing zones)와 같이 다양한 지대를 포함하는데, 각각의 경제특구는 자유무역지대(free trade area), 서비스지역(service area), 주거 및 관광지구(residential area and tourist area)로 구성된 생산지대로 구성된다.

경제특구는 국가, 민간기업, 국가+민간 합작으로 설립가능하고, 다만 경제특구 내 인프라를 개발가능한 자본과 수단, 설립하는 토지에 대한 법적권리를 보유해야 한다. 경제특구 개발업자에 대해서는 9년간 소득세 면제, 건설에 필요한 장비 수입세 면제 등의 인센티브를 제공하고, 경제특구 투자자에게는 일반 외국인투자법에서 정하는 바와 같이 최장 9년간 소득세를 면제한다. 경제특구에 입지한 기업에게는 세관절차 간소화를 통해 국경에서 20km 내에 있는 경제특구 내 수입기업의 경우 세관신고서 생략, 수출기업의 경우 세관절차가 경제특구 내에서 이루어지도록 하며, 문제가 없을 시 서류제출로만 국경통과가 가능하게 하고 있다.

[그림 14] 캄보디아 경제특구 위치도



출처) Hongkong means business

(<https://hkmb.hktdc.com/en/1X0A9P4T/hktdc-research/Cambodia-SEZs-in-Focus>)

경제특구는 일부를 제외하면 모두 광역 메콩유역 개발계획(GMS)의 남부 동서회랑(Southern economic corridor)을 따라 국경지역에 설립되어 있다. 이러한 입지는 캄보디아의 국경 경제특구가 태국, 베트남을 경유하여 교역을 하거나 이들 국가의 관광객 유치에 위해 설립되었기 때문이다. 반면, 프놈펜과 시하누크빌 경제특구는 역외 시장을 목표로 건설되었는데 의류, 신발 등이 주요생산품목으로 미국, 유럽으로 수출하는 상품을 생산하고 있다. 시하누크빌은 캄보디아 유일의 심해항만인 '시하누크빌 자치항'과 경제특구로 구성되어 2020년 현재 중국자본 기반의 90개 이상의 카지노, 호텔, 산업 단지가 입지해있다. 특히 시하누크빌 개발은 각 기업과 각국정부 투자가 계속될 예정인데, 호주는 시하누크빌 스마트시티 전략수립을 위해 유틸리티 추적, 교통관리, 민간 투자유치 방안 등 다양한 방안으로 지원 예정이고, 싱가포르 핀테크기업 Fincy사는 캄보디아정부의 결제서비스 기관면허를 받고 진출했고 카지노업체인 Nagaworld사는 통합리조트 개발을 예정 중이다.

[표 15] 캄보디아의 경제특구 (2016년말)

지역	경제특구	설립년도	면적(ha)	기업수
프놈펜	Phnom Penh SEZ	2007	350	83
바벳	Manhattan	2006	157	32
	Tai Seng Bvet	2007	99	26
	Dragon King	2012	106.5	4
	Shandong Sunshell Svay Rieng	2013	96.14	2
시하누크빌	Sihannoukville 1	2006	178	2
	Sihannoukville 2	2008	1688	74
	Sihannoukville Port	2012	70	(인프라개발 중)
	HKT SEZ	2012	345	1
포이 펏	Poi Pet O'Neang SEZ	2006	467	5
	Sanco Poi Pet SEZ	2013	66.5	2
캄포트	Kampot SEZ	2007	145	1
코콩	Neang Kok Kok Kong	2007	335.43	5
칸달	Suvarnaphum	2014	200	1

출처) 외교부(2017)

⑦ 라오스

라오스 정부는 국가 발전을 위한 각종 중장기 전략을 수립했는데, 2016년 국회에서 인준된 ‘비전 2030’, ‘제8차 5개년 국가사회경제개발계획(2016~2020)’, ‘10개년 사회경제개발전략(2016-2025)’을 실시하고 있다. 비전 2030은 인프라 개발을 바탕으로 산업화, 현대화된 경제구조를 확립하는 것을 주요 목표로 두고 있으며 이에 따라 10개년 사회경제개발전략의 초점이 산업화 및 현대화에 맞춰져 있다. 특히 ‘10개년 사회경제개발전략’에는 라오스 정부의 8대 중점산업이 명시되어 있어, 천연자원 및 화학물 가공, 전기전자, 운송장비 및 농기계(부품 포함), 인쇄 및 포장 등 4개의 신산업 육성 및 식료품 가공, 의류, 건축자재, 농림산물 가공 등 4개 기존산업의 확장을 통해 라오스 부가가치 및 일자리 창출에 기여하는 것을 목표로 하고 있다.

[그림 15] 라오스 경제특구 위치도



출처) Lancang-Mekong Countries Economic Zones
 (<https://www.lmezs.com/lancang-mekong/lao-pdr/national-information/>)

라오스는 2000년부터 해외투자유치를 통한 경제성장을 위해 경제특구 개발에 착수해 2020년 중국, 대만, 말레이시아, 베트남 등과 함께 현재 12개의 경제특구를 조성했다. 투자자들은 정치적 안정성, 저임금, 낮은 토지가격 및 점차 개선되는 사업환경을 라오스 투자 이유로 꼽았으나, 일부 투자가는 산업단지 주변 인구가 적은 것을 단점으로 뽑았고, 숙련공이 많지 않은 것 또한 문제로 지적됐다.

라오스 경제특구 입주업체를 살펴보면, 2019년 3월 기준 총 597개사 중 절반 이상이 중국 기업이며 태국 및 일본 기업이 뒤를 잇고 있다. 또한 이 중 서비스업이 41.55%, 제조업이 22.66%, 무역업이 35.79%를 차지하고 있다. 2003~2019년 간 경제특구에서의 수출액은 총 12.9억 달러였으며 수출품 대부분이 디지털카메라 및 통신장비였다. 외국인 투자기업은 비엔티안, 사바나켓, 참파삭 등 인구가 상대적으로 많은 지역에 편중되어 있다.

[표 16] 라오스 경제특구 현황

	특구명	개발연도	면적 (ha)	양허기간 (년)	투자액 (US\$백만)	개발주체
1	Savan-Seno Special Economic Zone	2002	1,010	75	74	Government+Private
2	Vientiane Industrial and Trade Area (VITA park)	2009	110	43	43	Government+Private (대만)
3	Saysettha Development Zone	2010	1,000	128	128	Government+Private (중국)
4	Phoukhyo Specific Economic Zone	2010	4,850	708	708	Private (라오스)
5	Champasak Special Economic Zone	2015	11,152	162.5	62.5	Private (라오스)
6	Golden Triangle Special Economic Zone	2007	3,000	1,000	1,000	Government+Private (중국)
7	Thatluang Lake Specific Economic Zone	2011	365	1,600	1,600	Private (중국)
8	Long Thanh Vientiane Specific Economic Zone	2008	560	1,000	1,000	Private (베트남)
9	Luangprabang Special Economic Zone	2016	4,850	1,200	1,200	Government+Private
10	Boten Specific Economic Zone	2003	1,640	500	500	Private (중국)
11	Dongphosy Specific Economic Zone	2012	54	100	100	Private (말레이시아)
12	Thakhek Specific Economic Zone	2012	1,035	80	80	Government

출처) KOTRA 해외시장뉴스

3. 시사점

(1) 국내 특구제도의 문제점⁹⁾

우리나라 경제특구들의 운영상 문제점은 크게 3가지로 정리된다.

첫째, 경제특구 간 중복·과잉 지정의 문제이다. 이로 인해 개발 및 입주율이 저조하여 경제특구의 효율성을 저해하고 전반적 운영성과를 낮추며 행정비용 중복 등의 비효율이 발생한다는 지적이다. 예를 들어, 인천(경제자유구역)-인천국제공항(자유무역지역) 중복, 부산·진해(경제자유구역)-부산항(자유무역지역)-미음·남문(외투지역) 중복, 광양만권(경제자유구역)-울촌(자유무역지역) 등이 있다. 입주율 저조 등은 지정면적 해제를 초래하여 2019년말 현재 경제자유구역은 최초 지정의 54% 수준, 자유무역지역은 분양률 60% 수준에 그치고 있다¹⁰⁾.

둘째, 특구 간 지원제도의 차별성이 부족하다는 문제이다. 경제특구들 모두 외국인 투자유치를 목적으로 하는 유사한 정책목표를 갖고 있기 때문에 정부지원제도의 차별성도 크지 않다. 더불어 자유무역지역과 경제자유구역에는 국내기업도 입주 가능하나 규제특례에서는 적용되지 않아, 국내기업에 대한 역차별 문제도 발생한다. 이러한 문제에 대해 2021년6월 경제자유구역법 일부개정을 통해 핵심전략산업, 신산업 관련 국내기업에게도 경제자유구역 혜택 수혜의 기회를 열어주게 되어 국내기업 역차별문제는 다소 해소될 것으로 예상된다.

셋째, 관리체계의 문제이다. 각 경제특구가 소관부처별로 관리되고 있어 컨트롤타워가 부재한 상황이다. 상기의 내용과 같이, '외국인 투자유치'라는 동일한 정책목적을 갖고 있으나 경제특구를 총괄하는 기구가 부재하여 별도의 추진·관리체제로 움직이고 있다. 이는 효율적인 외국인 투자유치전략 수립과 집행을 저해하고 업무중복, 유치경쟁 등의 발생으로 비효율을 초래할 가능성이 있다.

9) 김민창(2019) 및 관계부처 합동(2018) 참조

10) 경제자유구역별 지역특색에 맞는 투자유치 모델 정립에 대한 지적, 즉, 기본구상을 재조정하여 유치산업 분야의 중복 방지, 차별화된 투자유치 전략 개발에 대한 지적은 다수의 논문에서 나오고 있음(홍성현·이재현, 2011)

(2) 해외특구 사례의 시사점

해외 유사특구 사례가 주는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 지원제도 개선 측면에서 경제특구 지원기준을 현재의 투자금액 중심에서 벗어나 다양한 잣대(고용창출, 에너지 효율성 제고, 연구개발 실적, 지역발전 기여도 등)를 통해 해당 지역경제에 필요한 정책목적에 맞춰 다양화하고 강화할 필요가 있다. 일본의 국가전략특구, 싱가포르에서는 외국인 투자유치로 해당지역에 얻을 수 있는 다양하고 직접적인 정책목표를 인센티브 제공 기준으로 활용하고 있다.

둘째, 경제특구 내 관련산업의 전문인력 보강을 통해 특구내 인적 인프라, 산업생태계 구축을 꾀할 필요가 있다. 경제특구 내 해외인력 유치를 위한 제도개선은 외국인 유치, 정주여건 개선, 중요 추진산업에 관련된 산학관민 네트워크 구축 등으로 발전해 나갈 수 있다. 일본 후쿠오카 국가전략특구 사례에서는 “스타트업 비자” 발급을 통해 해외인재들의 자국내 기업(起業) 활동을 지원하고 있고 이것이 새로운 산업생태계, 도시이미지 구축까지 연결되고 있다. 해외경제특구와 우리나라 경제자유구역 지역간 국제협력 네트워크 강화가 요구된다.

셋째, 규제특례 강화 측면에서 경제특구에 대한 “규제 샌드박스” 적용을 보다 확대할 필요가 있고 입주 국내기업에도 동일하게 적용하는 방안이 고려되어야 한다. 차별적 규제 실험장이라는 인센티브는 외투기업 조세감면 인센티브가 약화된 측면의 대응방안이기도 하다.

넷째, 외투유치 및 무역진흥 목적의 경제특구를 통합하여 보호주의 확산 등 약화된 개방정책 환경에 적극적으로 대응해야 한다.

다섯째, 신산업 중심의 투자를 적극적으로 유인하고 지역발전정책 추진체계를 활용하여 산학관민이 경제특구 내에 집적화 혹은 연계되는 구조를 만들어야 한다. 신산업, 미래유망산업 중심의 클러스터 조성이 중요해짐에 따라 경제특구 중심의 차별화된 클러스터 조성이 중요해졌다. 이것이 규제완화 제도, 해당지역 발전정책 등과 시너지 효과를 낼 수 있도록 구성해주는 것이 중요하다.

(3) 종합

해외사례를 통해 단순한 외자유치가 아닌 핵심산업을 축으로 한 외자유치, 인력보강, 규제특례 등을 통한 산업생태계 구축 등을 목표로 특구를 운영하는 것을 알 수 있다. 중국 선전(深圳), 말레이시아 이스칸다르(Iskandar)처럼 경제특구를 광역 회랑개발 방식으로 추진하는 사례도 있어 참조할 만하다.

국내에서도 다양한 특구제도가 운영되고 있지만 외자유치, 기업유치 등의 단편적 잣대로 인한 문제점이 지적되고 있다. 2021년 6월 경제자유구역법 일부개정을 통해 핵심전략산업, 신산업 관련 국내기업에게도 경자구역 혜택 수혜의 기회가 열렸다. 관련산업 분야의 국내기업도 적극적으로 ‘핵심산업 생태계 구축’의 일원으로 활동할 수 있는 제도적 기반이 마련된 점이 고무적이다.

상기의 내용으로부터 충남의 산업협력거점 조성에 있어 핵심전략산업 선정과 연계산업 구상, 도내 관련생태계 구성 및 연관산업 확장 구상이 우선되어야 함을 알 수 있다. 제조업 중심의 산업구조로 지역주력산업을 뒷받침해온 뿌리산업 관련기업이 다수 입지해있으면서도 현재 충남만 달성하지 못한 뿌리산업특화단지 지정, 뿌리산업 지원센터 유치를 비롯하여, 기존에 지정 해제되었던 경제자유구역의 부활까지도 고민할 필요가 있다. 경제자유구역은 국제산업협력거점 조성에 있어 가장 강력한 제도적 기반이며, 관련된 다양한 국내외 기업 및 기관들이 육성될 수 있는 공간적 기반이다. 핵심전략산업을 확정하여 마스터플랜을 그릴 수 있다면 재지정을 노려보아야 한다¹¹⁾.

11) 매일경제(2021.9.16.) ‘대전세종 경제자유구역 지정 추진’ : 대전세종 경제공동체 형성 밑거름... 12월 신청서 산업부 제출하고 2022년 7월까지 정부 의견 및 전문가 의견을 지속 수렴하는 보완과정 거칠 계획

제3장 국제산업협력 분야 도출

1. 산업협력 분야 선정과 현재의 한계

충남은 2021년 3대 주력산업으로 친환경 모빌리티, 스마트 휴먼바이오, 차세대 디스플레이를 선정하고 산업경쟁력 강화와 지역경제 활성화를 도모하는 중이다. 친환경 모빌리티는 친환경 자동차 부품 중심에서 수소자동차 및 이동기기를 포함하는 모빌리티 중심으로 개편하였고, 스마트 휴먼바이오는 스마트 의료 인프라 등 지역뉴딜 사업과의 연계효과 극대화를 위해 바이오식품부터 뷰티, 헬스케어(장치, 소재 등)까지 포함하는 내용으로 확대하였다. 차세대 디스플레이는 지역특화도가 높은 디스플레이 산업분야에서 지속적 경쟁우위 확보를 위해 플렉서블 유기발광 다이오드(Flexible OLED) 마이크로 발광 다이오드 (Micro LED) 등 디바이스 지원을 강화하는 내용이다.

특히 친환경 모빌리티 산업은 충남의 기존 주력산업인 자동차부품산업의 경로수정이자 확장판이다. 충남 경제 발전의 주역인 자동차부품산업은 선진국 수요정체, 중국 등 주요 자동차 수출국의 경기침체 등 세계자동차시장이 2%대 저성장 국면에 진입했고, 국내 완성차업체 역시 저성장 국면에 진입한 상황에서 새로운 모멘텀이 필요한 시점이다.

[표 17] 자동차 세계수요 전망 (단위: 천대, %)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(E)	2020(E)
세계수요	84,481	86,284	89,099	93,033	95,287	94,623	94,695	96,853
증감	4.0%	2.8%	1.8%	4.4%	2.4%	-0.7%	0.1%	2.3%

출처) 한국자동차산업협회(2020)

주) 2019년 2020년은 전망

최근 3년간(2018~2020) 국내 자동차산업은 생산, 내수, 수출대수 등 주요지표에서 감소추세가 확인되고 이에 따라 후방산업인 자동차부품산업도 수출부진을 우려하고 있다.

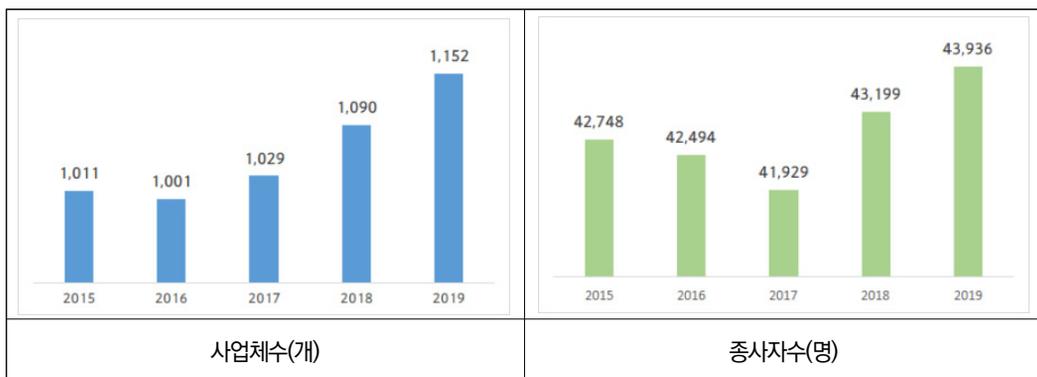
[표 18] 2020년 자동차산업 실적 (단위: 만대, 억불, %)

구분	2018		2019		2020(잠정)	
		증감율		증감율		증감율
생산	403	△2.1	395	△1.9	351	△11.2
내수	181	1.1	178	△1.7	189	5.8
수출	245	△3.2	240	△2.0	189	△21.4
부품수출 (금액)	231.2	△0.1	225.4	△2.5	186.7	△7.2

출처) 산업통상자원부(2021.1.14.) 2020년 12월 및 연간 자동차산업 동향

충남소재 자동차부품 사업체¹²⁾는 2015년 1,011개에서 2019년 1,152개로 5년간 13.9%의 성장을 했지만 종사자수는 2015년 42,748명에서 2019년 43,936명으로 같은 기간 2.8% 성장에 그쳤다. 이는 관련 사업체의 영세화를 반영하고 있다고 추측할 수 있다. 충남에는 현대자동차 아산공장(1996년)이 입지한 후, 현대 다이모스(1998년), 현대 파워텍(2001년), 현대 모비스 ABS공장(2003년) 등 2000년대 초반에 대형 부품 기업이 입지하여 인근지역을 중심으로 1차, 2차, 3차 벤더 업체들이 집적하였다.

[그림 16] 충남 자동차부품산업 사업체 추이



자료) 통계청, 전국사업체조사, 각년도

12) 본 연구에서는 자동차부품산업의 영역을 한국표준산업분류상 세분류의 자동차용 엔진 및 자동차제조업, 자동차 차체 및 트레일러 제조업, 자동차 신품 부품 제조업으로 규정.

충남의 자동차부품산업 사업체는 완성차업체와 장기적 유대관계를 통해 부품을 납품하는 완성차-부품사업체의 수직계열 구조가 오랫동안 고착화되었다고 볼 수 있다. 관련통계에 따르면 자동차부품사업체가 거래중인 완성차 업체수는 72.6%가 1~2사에 그쳐, 대체로 소수의 특정 완성차업체와 지속적 거래를 하고 있는 상황이다. 단, 이는 충남의 문제가 아닌 국내 자동차부품산업의 산업구조적 특성으로 볼 수 있다.

[표 19] 1차 부품사가 거래중인 완성차업체 수

	1개	2개	3개	4개	5개	6개	합계
거래업체수	391	227	97	66	43	27	851
비율(%)	45.9	26.7	11.4	7.8	5.0	3.2	100

출처) 충남 자동차부품산업 기술개발 R&D 현황과 대책(2020) 재인용

김양중(2015)의 자동차부품산업 기초생태계 분석 연구에 따르면, 충남 자동차부품기업의 총 매출액 중 내수 비중은 92.9%, 수출 비중은 7.1%에 불과해 내수판매 의존도가 압도적으로 높은 상황임을 알 수 있다. OEM 방식의 납품구조가 지배적으로 국내시장 판매비율은 3.8%에 불과한, 즉, 완성차업체와 부품업체간 수직 계열화된 사업구조, 소수의 거래선과 시장역동성이 낮은 폐쇄적 구조로 볼 수 있다. 이러한 산업구조는 주문이 쏟아지는 성장기에는 효율적인 방식이었지만, 최근과 같은 위기상황에서는 한곳이 어려워지면 다른 곳까지 줄줄이 영향을 받는다는 점에서 리스크를 안고 있다. 업체가 별개로 존재하지 않고 다수의 업체가 서로 연결되어 있어 만일 주요 핵심계열사가 무너지면 부품업체 전체가 흔들릴 수 있다는 의미이다.

충남 자동차부품산업도 내수용 내연기관 완성차에 대한 납품에 경사되어 있는 현 상황은 위기발생 시 자체적인 회복이 어렵고 오히려 완성차 업체에 대한 종속관계를 더욱 강화시키는 상황에 이를 수 있다. 특히 2020년부터 계속되고 있는 코로나19 상황에서 글로벌 경제활동의 위축이 현재 산업구조의 자동차부품산업에 생산과 수출 여건 등에 악영향을 미칠 것이라는 우려는 다양한 연구에서 뒷받침되고 있다¹³⁾.

13) 김양중(2020)은 코로나19로 충남지역내 자동차부품공장이 1주일간 가동중단시 4,626억원의 생산감소 피해를 전망했고, 한국은행(2020)은 코로나19 영향으로 2020년 상반기 대전충남지역의 자동차부품산업 수출은 전년동기 대비 36.2% 급락, 국내 자동차부품산업 수출도 28.5% 감소하였다고 분석함

2. 산업협력 분야 확장의 필요성 및 잠재성

경영효율화와 판로개척을 위해 지난 10년간 자동차부품업체들은 크게 3가지 방법을 통해 살길을 모색해 왔다.

- ① 탈 현대차·기아차 및 글로벌 무대 공략
- ② 외국계 기업과의 합작법인을 통한 규모의 경제 실현
- ③ M&A를 통한 업무효율화

더욱이 내연기관차가 전기차, 수소차, 자율주행차의 새로운 형태로 이동하면서 기존 전통적 부품업체보다 새로운 영역의 후보군이 부상하고 있다. 전자부품, 카메라 모듈, 탄소섬유, 이차전지 등의 사업을 영위하던 업체들이 자동차 부품업체로 새롭게 진입하고 있다. 전통적 자동차 부품업체가 미래산업 전환에 실패하면 대부분 업체들은 생존을 위해 해외이전이나 폐업이 불가피하다고 전문가들은 지적한다¹⁴⁾. 하지만 충남의 자동차부품산업은 대체로 자체적 기술개발을 통한 경쟁력 강화보다는 원청의 요구에 따라 기술 및 제품수요를 맞추는 형태로 발전해 왔기 때문에 시장의 환경변화에 자생적으로 대처가 어려운 상황이다. 자동차 부품산업에 있어서는 새로운 모멘텀 발굴이 필요하고 이것이 국제적 산업협력을 이룰 수 있는 전략이 필요하다.

자동차부품산업은 현재의 내연기관차 내수 중심에서 수출 활로 모색, 완성차 제조 중심에서 서비스업으로의 확장, 친환경 자동차 대응 등, 다양한 분야로 확장할 수 있다. 본 절에서는 현재의 내연기관차 대응 부품산업 구조에서 대체인증부품 및 친환경 자동차부품 분야로, 제조업에서 유통, 서비스 분야로 확장을 고민하고 잠재성을 살펴본다.

14) 매거진 한경(2019.10.8.) ‘국내 100대 자동차부품업체 살펴보니..’

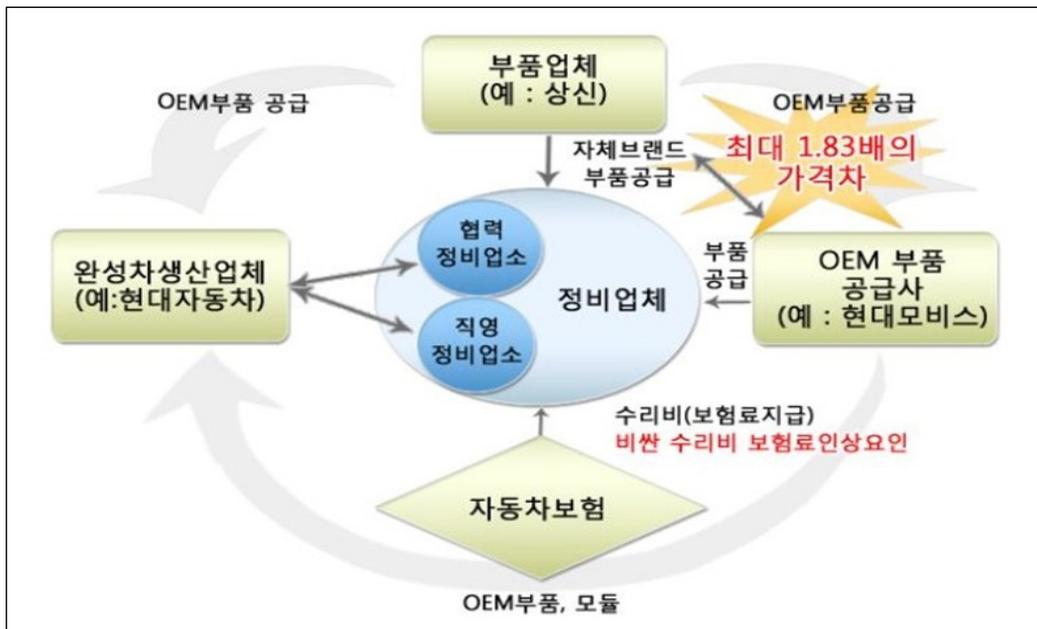
1) 자동차 대체인증부품

(1) 시장 잠재성

대체부품은 OEM 부품(순정부품)과 성능 및 품질이 동일 또는 유사한 부품으로, 안전도에 미치는 영향이 적으면서 사고 시 파손빈도, 수리비가 높은 외장부품과 등화부품 및 교체·수리가 빈번한 기능성·소모성 부품으로 자동차 제조사에서 출고된 자동차에 장착된 부품을 대체하여 사용할 수 있는 부품을 말한다.

우리나라에서는 자동차 수리 시 대부분이 완성차업체에서 공급한 OEM 부품을 사용하고 있어 소비자 수리비 부담이 가중되고, 자동차부품기업의 자사브랜드 개발 유인 위축 등이 문제로 지적되고 있고, 특히 수입차의 경우에는 수리 시에 고가의 자체부품이 주로 사용되어 수리비 및 보험비의 과다한 증가가 사회적으로 문제시 되어왔다.

[그림 17] 자동차부품시장 구조 및 문제점



출처) 네이버 블로그(<https://m.blog.naver.com/mjs6289/220229871072>)

완성차 대기업의 독과점적인 부품 유통구조로 인해 과도한 자동차의 수리비를 개선하고, 자동차 수리 시장에서 사용되고 있는 비순정부품들(비인증 대체부품, 재생부품, 중고부품 등)은 사소한 부품상의 문제가 큰 사고로 이어질 수 있는 등 소비자의 안전을 크게 위협하고 있음에 따라 이에 대한 개선책 마련도 요구되어, 이에 가격은 상대적으로 저렴하면서도 품질은 비슷한 자동차 대체부품이 시장에서 정식으로 유통될 수 있도록 2015년 국토교통부에서 대체부품 인증제도를 도입하게 되었다.

세계 자동차 대체부품시장(애프터마켓 부품시장)은 2015년 기준 4,500억 달러이고 이 중 교체용 부품시장은 3,500억 달러에 달하는 것으로 알려져 있다(한국산업연구원). 시장 규모면에서는 북미 1,650억 달러→ 유럽 965억 달러→ 아시아 900억 달러 순으로 크며 대체부품시장은 전 세계적으로 연평균 4~6%씩 증가할 것으로 예상되고 있다. 대체부품의 활용률은 프랑스 43.2%, 독일 19.8%, 미국 34%, 일본 13.5% 정도로 추정된다.

우리나라에서는 대체부품 이용이 아직 활발하지 않지만, 미국의 경우 2011년 기준 미국 자동차보험업계에서 지급한 자동차 부품비용 중 OEM 부품(순정부품)으로 지급한 비율이 전체 부품비용의 66.1%, 나머지 33.9%는 대체부품을 이용한 것으로 나타났다. 미국과 EU의 자동차부품시장에서는 80%가 독자적인 부품업체에서 생산하여 그 중 45% 정도가 독자적인 유통망을 통해 Non-OEM 부품으로 시장에 유통되고 있는 것으로 알려져 있다.

이처럼 미국과 EU 지역에서 대체부품이 활발하게 사용되는 이유는 보험사가 자동차 수리 시 보증을 해주고, 특히 미국의 경우 41개 주에서 Non-OEM 부품의 수리에 관한 법률이 제정되어 수리 시 해당부품 사용의 관련내용을 명기하도록 규정하는 등 법제도적 뒷받침이 되어있기 때문이다. 우리나라의 애프터마켓 시장은 2015년 기준 5.2조원, 이 중 보험수리시장은 2.6조원으로 약 절반가량을 차지하고 있고 연평균 5.4%의 성장세를 보이고 있다.

(2) 자동차 대체부품 인증제도 및 활성화를 위한 제도정비

2015년부터 ‘자동차 대체부품의 성능 및 품질인증사업 (대체부품 인증제)’를 시행하였고, 대체부품 사용 시 정비 거부 등 소비자 불이익 방지와 자동차 정비 시 정비업자가 정비에 필요한 OEM 부품(순정부품) 또는 대체부품을 소비자가 선택할 수 있도록 고지를 의무화하였다. 또한, 국토교통부 산하 한국교통안전공단 자동차안전연구원에서 운영하게 되는 ‘대체부품인증센터’가 충남 내포신도시에 2021년 하반기에 건립이 완료되면 대체부품 성능과 품질 인증 시험을 수행하게 된다. 인증대상품목은 외장부품이 12종 38품목, 등화부품이 7종 18품목, 기능성소모성부품이 19종 62품목으로 총 38종 118품목이며 앞으로도 지속적으로 품목을 확대해 나갈 계획이다. (사)한국자동차부품협회에서도 대체부품 인증업무를 수행하고 있으며, 인증은 제품의 품질확보를 심사하는 공장심사와 제품의 성능을 검증하는 제품심사로 구성되어 있다. 2019년 현재, 공장심사를 통과한 업체는 33개사이고 인증품은 899개이며 이 중 474품목의 제품을 출시하고 있다.

[표 20] 국내 인증대상 품목 종류

총계	외장부품(39개)		등화부품(18개)		기능·소모성 부품(63개)	
120 부품 (예시)						
	휀더	본넷	방향지시등	제동등	브레이크디스크	엔진오일

출처) 국토교통부, 보도자료(2020.09.16.)

국토교통부는 2017년 9월 7일에 국내 완성차업체, 부품업체와 함께 소비자의 수리비 부담 절감과 국내 자동차 부품산업 활성화를 위하여 수리시장에서 수요가 많은 범퍼, 휀더 등이 외장부품에 설정된 완성차업체의 디자인보호권(보호기간 20년)으로 인해 국내 부품업체들이 그동안 대체부품 생산을 주저하고 있는 것을 해결하기 위한 상호협력을 위한 업무협약을 체결하였으며 이를 통한 대체부품 생산 확대를 유도하고 활성화할 수 있는 단초를 마련하였다.

금융감독원과 보험개발원 및 보험업계는 자기차량손해 담보에 가입한 소비자가 대체 부품으로 수리할 경우 OEM부품 가격의 25%를 소비자에게 환급하는 특별약관을 출시하여 시행하고 있다. 이러한 제도적인 뒷받침이 이루어지고 부품업체의 대체부품 생산 참여가 활발하게 전개되면 대체부품 사용으로 인한 수리비용 절감은 보험료 인하로 연결되어 사회적 비용을 절감시키고 그 혜택은 보험사와 소비자에게 귀환하게 되며, 대체부품의 저렴한 가격으로 정비 유인이 발생되어 정비시장이 활성화 될 것이다. 또한 우수한 기술력을 갖춘 중소기업 제조사의 품질에 대한 소비자 신뢰확보와 자기 브랜드를 갖게 되어 대내외 경쟁력이 향상되어 해외진출이 가능해지고 최종적으로는 자동차산업이 성장하여 일자리확보에 기여할 것으로 기대하고 있다.

관련협회 관계자 인터뷰에 따르면, 현재 대체부품 세계시장의 90% 이상을 대만기업이 점유하고 있지만 동남아 국가들에 수출된 우리나라 자동차의 부품요구도 매우 높다고 한다. 실제 많은 해외바이어들이 국산차의 부품 구매를 희망하고 있지만 관련 부품기업들의 수출 대응이 안 되는 상황을 아쉬워한다는 목소리이다.

전술(前述)한 바와 같이 자동차보험의 특별약관 출시로 대체인증부품에 대한 인지도 상승과 시장 확대가 기대된다. 내수시장 위축 추세로 인해 해외시장 진입을 희망하고 있는 기업도 증가할 것으로 예상되어 경쟁력을 갖춘 자동차부품제조 중소기업에게는 무한한 기회가 될 것으로 생각된다.

2) 친환경자동차 부품

(1) 개요

자동차 부품은 대략 3만개로 이루어져있다고 알려져 있고 그중 40% 정도가 내연기관과 관련된 부품이라고 한다. 내연기관 자동차가 친환경자동차로 바뀔 경우 필요한 부품수가 약 1만 8,900개 정도로 줄어드는데 반해, 자동차구조의 단순화를 유도하는 각종 전자장비와 소프트웨어의 비중은 증가하고 있다.

친환경 자동차는 배터리를 통해 전기에너지를 전기모터로 공급하여 구동력을 발생하는 차량으로, 전동화 수준에 따라 하이브리드(HEV), 플러그인 하이브리드(PHEV), 배터리 전기차(BEV), 연료전지차(FCEV)로 구분된다.

- ① HEV : 내연기관과 엔진출력을 보조하는 모터를 함께 적용한 차량. 모터 구동에 필요한 전기는 주행 중 발생하는 전기를 이용. 신흥시장(중국, 브라질, 인도 등) 성장세로 시장점유율 감소 추세
 - ② PHEV : 외부에서 충전한 배터리를 이용하고 전기모터를 주동력원으로 하여 배터리 방전시, HEV와 같이 내연기관과 전기동력을 동시 사용하여 운행
 - ③ BEV : 엔진 없이 전기모터와 배터리로 구성되어 차량구조가 단순. 오염물질 및 CO2 배출이 없고 소음이 거의 없음
 - ④ FCEV : 연료스택에서 수소와 산소 반응으로 자체 생산된 전기로 모터를 움직여 주행. 온실가스 및 미세먼지 발생 없고 물만 배출
- 친환경자동차의 핵심부품은 배터리, 충전장치, 열관리장치, 파워트레인으로 나눌 수 있고 각각의 기능은 다음과 같다.
- ① 배터리 : HEV, PHEV, BEV에 공통 적용 부품. 자동차 내외부로부터 공급되는 전기에너지를 저장, 공급하는 역할. 자동차의 주행거리, 성능, 효율, 가격에 가장 큰 영향을 미치고 충전으로 재사용 가능한 2차전지 사용

[그림 18] 친환경차 배터리 및 충전시스템



출처) KOSME 산업분석 리포트 (2019). 재인용

- ② 충전장치 : 교류전기를 배터리에 저장하기 위한 장치로 홈충전기, 완속급속 충전기, 차내충전기 등으로 구분. 충전방식은 차데모, DC콤보, AC3상 등 3방식이 있는데, 미국 자동차공학회가 DC콤보방식을 표준으로 채택하고 유럽도 2019년부터 DC콤보를 단일표준으로 적용하는 법안 추진
- ③ 열관리장치 : PTC히터 이용 혹은 모터, 인버터 열을 히트펌프 방식으로 회수하여 공조 및 열관리 수행.
- ④ 파워트레인 : 내연기관 엔진을 대신하거나 보조하는 구성품. 모터, 전력변환장치, 기어박스 등으로 구성.

[표 21] 친환경차 파워트레인 구성부품

구분	형상	내용
전력변환 장치		<ul style="list-style-type: none"> · 인버터 : 직류(배터리)에서 교류(모터)로 변환 · DC컨버터 : 고압직류에서 저압직류로 강압 (배터리/고압)→ (모터 및 주변장치/ 저압)
전기모터		<ul style="list-style-type: none"> · 영구자석, BLDC, 교류 동기 등 차종별 다양한 모터 사용 · 전기차 보급 확산에 따라 고풍력 모터 출시 추세
기어박스		<ul style="list-style-type: none"> · BEV는 모터 회전력을 효율적으로 전달하기 위한 감속기어 채용 · PHEV는 기존 변속기와 모터, 엔진회전조합을 위한 클러치 등 추가로 설계가 복잡

출처) KOSME 산업분석 리포트 (2019). 재인용

(2) 시장 동향 및 제도정비

① 세계시장

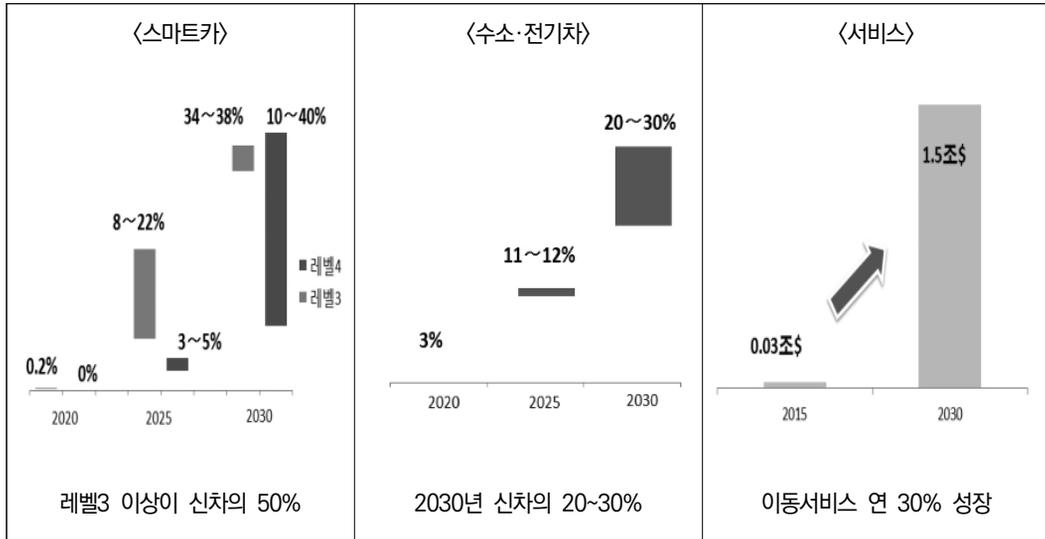
친환경차 시장은 환경 및 연비규제 강화, 대형완성차 업체들의 본격적 시장진출 등으로 BEV를 중심으로 2019년부터 연 22% 이상의 고성장이 전망되고 있다. 2018년 친환경차 시장은 전체 자동차 시장의 4.1% 수준(약 385만대)이었으나 2022년에는 8.7%(약 880만대)까지 성장할 것으로 전망된다. 2019년 약 435만대(내연기관차 판매의 4.8% 수준)가 판매되었고, 차종별로는 2019년에는 HEV/PHEV 차종이 63.9%를 점유 하였으나 2022년에는 BEV가 52.3% 규모로 성장하여 친환경차 시장을 주도할 것으로 보고 있다.

각국에서는 친환경차 보급을 촉진하는 다양한 방안을 발표, 조치하고 있다.

중국에서는 2016년 8월, 신에너지차 크레딧 제도를 도입하여 전체 자동차 생산량의 일정비율을 신에너지의 생산 수입할 것을 의무화 하였고, 자동차기술 로드맵 2.0을 통해서는 2035년에는 내연기관차 생산을 중단하여 신차시장에서 내연기관차를 퇴출시킬 것을 발표하였다. 미국은 친환경차 의무판매비율을 2018년 2%에서 2025년 16%로 확대하였고 평균연비 목표도 2025년까지 23.2km/ℓ로 높이는 등의 방안을 발표하였다. EU에서는 주행거리당 CO2 배출량을 단계적으로 감축하여 2020년 95g/km 2025년 70g/km 으로 제시하였다.

따라서 친환경차 분야는 급격한 기술진화와 산업 패러다임 변화 등을 바탕으로 기존 내연기관 완성차의 저성장 기조 속에서도 급속한 팽창이 예상되고, 2030년 미래차 시장은 전기수소차, 자율주행차, 이동서비스산업이 주도할 것으로 전망된다.

[표 22] 2030년 미래차 시장 성장전망



출처) 산업통상자원부 보도자료(2019.10.15.)

* 스마트카의 자율주행단계는 레벨 0(비자동화), 1(운전자보조), 2(부분자동화), 3(조건부자동화), 4(고등자동화), 5(완전자동화) 로 구분

② 국내시장

국내 친환경차 시장은 2015년 친환경차 신차 시장이 4.2만대(시장의 2.3%)에서 2019년 14.4만대(8.0%) 으로 급격히 성장해왔다. 2021년 7월에 친환경차량 등록대수는 100만대를 돌파했고, 10월에는 전기차 20만대 시대가 열릴 것으로 보고 있다. 2016년부터 2020년까지 5년간 친환경차 누적 보급대수는 24만 대에서 82만 대로 3.6배 증가했고, 연간 수출은 7만8천 대에서 28만 대로 3.5배 증가하는 등 친환경차 보급과 수출이 괄목할 만하게 성장했다. 2020년에는 전기차 수출 세계 4위, 수소차 보급 세계 1위, 전기차 보급 세계 8위 등 놀라운 성과를 거두기도 했다.

그러나 여전히 내연기관 대비 높은 가격과 충전여건 부족 등으로 친환경차 보급에는 강력한 지원이 필요한 상황이다. 수소충전소는 특히 수도권에서 구축이 지연되고 있으며, 트럭·버스 등 온실가스 배출이 많은 상용차는 친환경차 개발과 보급이 더딘 상황이다. 부품업체는 여전히 내연기관 부품 기업이 대부분이며, 친환경차 정비 체계 및 전문 인력도 많이 부족하다는 평가다.

이에 따라 정부는 친환경차 수요 확충, 상용차 집중 전환, 친환경차 및 연관산업의 수출 촉진 등을 통해 친환경차로의 전환을 신속히 추진하고 세계시장을 선점한다는 전략 아래 '제4차 친환경자동차 기본계획'을 수립했다. 계획에서는 2025년 친환경차 283만 대, 2030년 785만 대 누적보급의 공격적인 목표를 설정했다.

본 계획에서 내건 제도들은 다음과 같다. 공공기관은 구매 차량의 100%를 친환경차로 구매하도록 하고, 렌터카·대기업 등 민간 대규모 수요자에도 친환경차 구매목표제를 도입하는 한편, 택시·버스·트럭 등 영업용 차량에 대해서는 보조금과 인센티브를 확대해 나간다. 전기차 보급대수의 50% 이상으로 충전기가 구축되도록 2025년까지 약 50만 기의 급속·완속·콘센트형 충전기를 구축하고 수소차는 전국 어디서든 30분 내에 충전소 도달이 가능하도록 2025년까지 충전소 450기를 차질 없이 구축한다.

전술(前述)했던 친환경차 시장 확대에 관한 내연기관차 부품생태계 전환을 위한 지원도 발표했다. 내연기관 부품을 생산하는 기업은 전체 9천여 개로 부품 기업의 31%를 차지하고 있다. 정부는 2025년까지 500개, 2030년까지 1천 개의 부품 기업을 미래차 산업 관련 기업으로 전환하기 위해 완성차사와 1·2차 부품사 간 연대와 협력을 통해 '가치사슬 One-Shot' 전환을 추진하기로 했다. 친환경차 물량 배정과 연계해 사업재편을

촉진하고, 완성차사 퇴직인력을 활용해 컨설팅을 지원하며, 금융·기술·공정·인력 등 사업재편 4대 지원수단을 지속적으로 확충해 나갈 것이다. 미래차 분야 중소·중견 뉴플레이어도 집중 육성한다. 공용플랫폼 개발(초소형 전기차, 버스·트럭), 특장차(청소·살수차 등) 친환경차 전환 등 틈새시장 개척을 지원하고, 규제특구·규제샌드박스, BIG3 펀드(1,500억 원) 등을 통해 신산업 창출을 지원한다¹⁵⁾.

지자체 차원에서 보면, 광주시는 친환경자동차 선도도시 조성에 역점을 두고 친환경 자동차부품 인증센터(2022년 개소) 구축 등 기반 선점에 힘쓰고 있다. 빛그린산단에 구축 중인 동 센터는 급증하는 친환경자동차 인증수요 및 사후관리에 적극 대응하고 안전인증 및 평가를 담당하는데 충돌시험동, 충격시험동, 배터리시험동 등 3개동으로 구성된다. 동 센터 운영으로 개발-평가-인증지원 등 원스톱서비스 지원이 가능하게 된다.

15) KDI 경제정보센터 ‘경제정책해설 : 2025년까지 친환경차 283만대 누적 보급한다’

3. 자동차부품(대체인증부품) 취급업체 설문을 통한 시장성 검토

본 절에서는 실제 대체인증부품을 이용하고 있는 도내 자동차 수리·서비스업체를 대상으로 자동차 대체인증부품의 이용에서 느끼는 점, 향후 시장 전망 등의 의견을 통해 대체인증부품의 확대 잠재력과 지방정부의 역할 등을 살펴보고자 한다.

1) 조사목적

자동차 대체인증부품산업이 그간 제도적 한계로 인해 활성화 되지 못하고 있다. 그러나 최근 자동차보험 표준약관 개정(2020년) 및 후속조치로 품질인증부품의 보험사 납품 시행이 예정되어 있어(2021년 하반기) 활성화의 기회가 열렸고, 특히 충남에는 국토부 산하 ‘대체자동차부품인증지원센터’ 개소가 예정되어 있어(2021년 11월 예정, 내포) 충남이 대체인증부품산업의 새로운 중심지로 부상할 것으로 기대하고 있어, 차수리업종에 종사하는 근로자들의 다양한 의견 수렴을 통해 향후 정책 수립과 제도 마련에 근거자료로 활용하고자 함이다.

2) 조사개요

본 조사는 9월에 시작하여 약 3주간 자동차 수리 및 서비스 업체 직접 방문면접조사를 통해 수행되었다.

[표 23] 조사설계 및 개요

구분	내용
조사대상	15개 시군 자동차 수리 및 서비스 업체
조사기간	2021.09.10. ~ 2021.10.01
조사방식	1:1 방문면접조사
리서치업체	선인리서치

3) 응답자 특성

본 조사에 응답한 유효응답자 수는 317명이고, 충남의 15개 시군에 고루 분포되어 있다. 성별로는 남성이 99.7%로 많고, 연령별로는 '50대'가 42.3%로 가장 많은 것으로 나타났다. 해당 사업장의 월매출액에 대해서는 '2000만원 이하'가 36.3%로 가장 높은 비중을 차지하였으며, 사업장 규모에 대해서는 '2~5명'이 49.5%로 가장 높게 나타났다.

[표 24] 응답자 특성

구분		응답자 수	비율	구분		응답자 수	비율
나이	남	316	99.7	연령	20대	1	0.3
	여	1	0.3		30대	12	3.8
지역	계룡	8	2.5		40대	76	24.0
	공주	17	5.4		50대	134	42.3
	금산	10	3.2		60대	92	29.0
	논산	17	5.4		70대 이상	2	0.6
	당진	18	5.7		월매출액	2000만원 이하	115
	보령	17	5.4	2000~3000만원 이하		65	20.5
	부여	12	3.8	3000~4000만원 이하		53	16.7
	서산	19	6.0	4000~5000만원 이하		27	8.5
	서천	10	3.2	5000만원 이상		57	18.0
	아산	50	15.8	규모		1명	111
	예산	14	4.4		2~5명	157	49.5
	천안	90	28.4		6~10명	47	14.8
	청양	10	3.2		10명 초과	2	0.6
태안	11	3.5					
홍성	14	4.4					

4) 대체인증부품 인지도

(1) 자동차 대체인증부품제도에 대한 인지도

‘자동차 대체인증부품제도에 대해 어느 정도 알고 있는지?’라는 질문에 전체 응답자 317명중 220명이 ‘잘 알고 있음’을 선택하여 응답자 총수의 69.4%를 차지하여 가장 높게 나타났다. 다음으로 ‘보통’ 22.4%, ‘매우 잘 알고 있음’ 5.7%, ‘잘 모름’은 2.5%로 나타나 인지를 하는 응답자는 75.1%인 반면, 전혀 인지하지 못하는 응답자가 2.5%에 그쳐 자동차 대체인증부품제도에 대한 인지 수준은 꽤 높은 것으로 판단된다.

[표 25] 대체인증부품 인지도

(단위 : 명, %)



(2) 자동차 대체인증부품 정보 습득 경험의 유무

‘최근 3년 사이 자동차 대체인증부품에 대한 홍보 및 관련 자료를 접한 경험이 있는지’에 대하여 전체 317명의 응답자 중 238명(75.1%)의 응답자가 ‘가끔 접함’을 선택하여 가장 높은 비중을 차지하고 있고, 다음으로 ‘거의 없음’ 18.9%, ‘자주 접함’ 6.0% 순으로 나타났다. 대체인증부품 관련 정보를 81.1%의 응답자가 접한 경험이 있지만, 18.9%의 응답자는 접한 경험이 거의 없다고 응답하여 차수리업종에 종사하고 있음에도 대체인증부품 정보를 접한 경험이 없는 응답자 비중은 높은 편이라고 볼 수 있다.

[표 26] 대체인증부품 관련 정보 습득 경험

(단위 : 명, %)

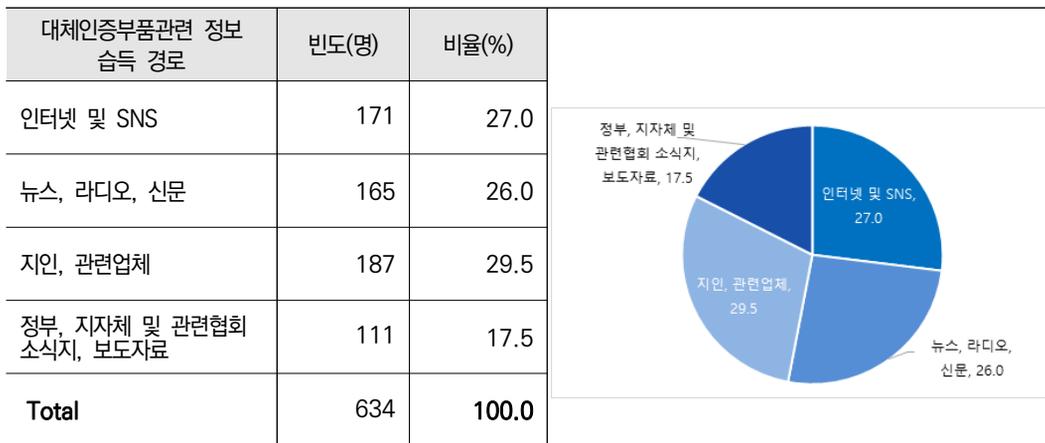


(3) 자동차 대체인증부품 정보의 습득 경로

‘자동차 대체인증부품에 대한 정보를 주로 어디서 얻는지?’에 대하여 복수응답으로 조사한 결과 ‘지인, 관련업체’ 29.5%, ‘인터넷 및 SNS’ 27.0%, ‘뉴스, 라디오’ 26.0%, ‘정부, 지자체 및 관련 협회 소식지, 보도자료’ 17.5%순으로 나타났다. ‘지인, 관련업체’에 대한 응답이 가장 높아 업계에 종사자들 간 네트워크를 통한 소식 전파의 영향이 큰 것을 알 수 있다. 그 외 항목에 대한 응답비율도 격차가 크지 않아 대체인증부품에 대한 홍보를 위해서는 다양한 통로로 정보를 전달할 필요가 있음을 알 수 있다.

[표 27] 대체인증부품 관련 정보 습득 경로(중복응답)

(단위 : 명, %)



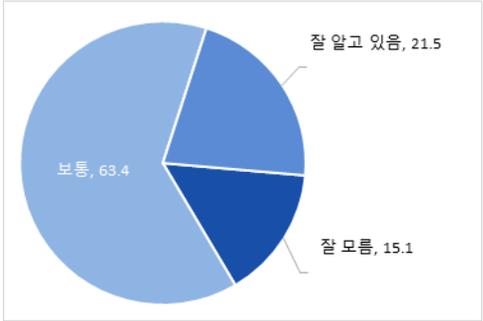
(4) 자동차 대체인증부품 유통 활성화 관련 제도의 진행상황에 대한 인지 여부

‘자동차보험 표준약관 개정, 품질인증부품의 보험사납품 시행 예정 등 대체인증부품 유통 활성화 제도의 개편 등 진행상황에 대해 어느 정도 인지하는지?’에 대하여 317명의 응답자 중 201명이 ‘보통’(63.4%)이라고 가장 많이 응답하고, 다음으로 ‘잘 알고 있음’ 21.5%, ‘잘 모름’(15.1%) 순으로 응답하였다. 제도의 진행상황에 대하여 어느 정도 알고 있다는 비중이 21.5%밖에 안 되어 인지수준이 낮다고 판단된다.

[표 28] 대체인증부품 관련 제도의 진행상황에 대한 인지정도

(단위 : 명, %)

대체인증부품관련 정책 진행에 대한 인지	빈도(명)	비율(%)
잘 모름	48	15.1
보통	201	63.4
잘 알고 있음	68	21.5
Total	317	100.0



잘 알고 있음, 21.5

보통, 63.4

잘 모름, 15.1

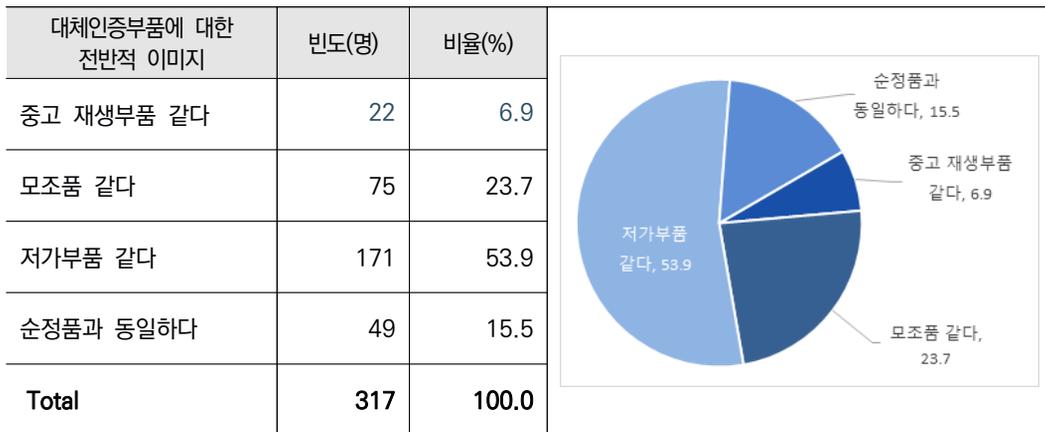
5) 대체인증부품에 대한 이미지

(1) 대체인증부품에 대한 전반적 이미지

‘자동차 대체인증부품에 대한 전반적 이미지’에 대하여 317명 중 171명이 ‘저가부품 같다’(53.9%)로 응답하여 가장 비중이 높게 나타났고, 다음으로 ‘모조품 같다’(23.7%), ‘순정품과 동일하다’(15.5%), ‘중고 재생부품 같다’(6.9%)순으로 나타났다. 응답결과에서 순정품과 동일하게 인지하는 비중은 15.5%수준에 그쳤으며, ‘중고 재생부품, 모조품, 저가부품’ 과 같이 부정적인 이미지로 인식하는 비중은 84.5%로 상당히 높게 나타났다. 향후, 대체인증부품에 대한 이미지 개선을 위한 정책적 지원이 필요할 것으로 보인다.

[표 29] 대체인증부품에 대한 전반적 이미지

(단위 : 명, %)



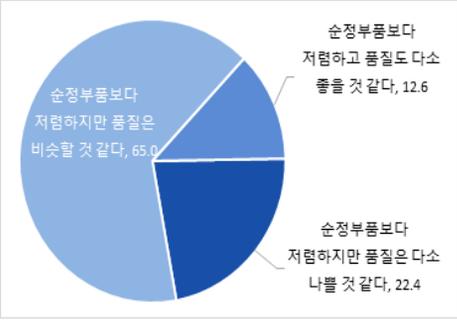
(2) 대체인증부품의 품질에 대한 이미지

‘자동차 대체인증부품의 품질에 대한 이미지는 무엇인지?’에 대하여 ‘순정부품보다 저렴하지만 품질은 비슷할 것 같다’가 65.0%로 가장 높게 나타나고, 다음으로 ‘순정부품보다 저렴하지만 품질은 다소 나쁠 것 같다’ 22.4%, ‘순정부품보다 저렴하고 품질도 다소 좋을 것 같다’ 12.6%로 나타났다. 대체인증부품의 품질에 대해서는 긍정적 이미지를 가진 비중이 77.6%로 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

[표 30] 대체인증부품 품질에 대한 이미지

(단위 : 명, %)

대체인증부품 품질에 대한 이미지	빈도(명)	비율(%)
순정부품보다 저렴하고 품질은 다소 나쁠 것 같다	71	22.4
순정부품보다 저렴하지만 품질은 비슷할 것 같다	206	65.0
순정부품보다 저렴하고 품질도 다소 좋을 것 같다	40	12.6
Total	317	100.0

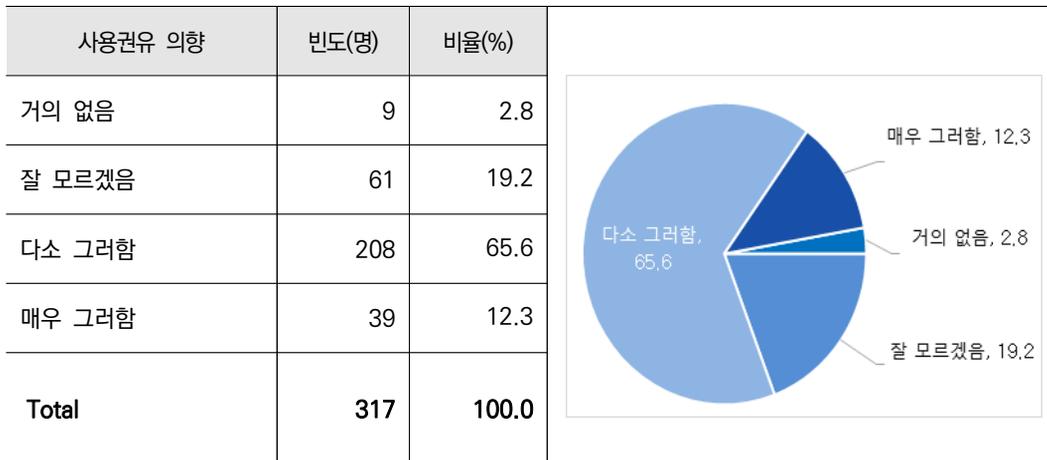


(3) 대체인증부품 사용을 권유할 의향 유무

‘자동차 대체인증부품의 법제도가 완비되면 소비자에게 권유할 의향이 있는지?’에 대하여 ‘다소 그러함’이 65.6%로 가장 높게 나타나고, 다음으로 ‘매우 그러함’ 12.3%, ‘거의 없음’ 2.8%로 나타났다. 사용권유에 긍정적인 응답자는 77.9%로 상당히 높은 비중을 차지하는 것으로 나타났다.

[표 31] 대체인증부품 사용권유 의향

(단위 : 명, %)

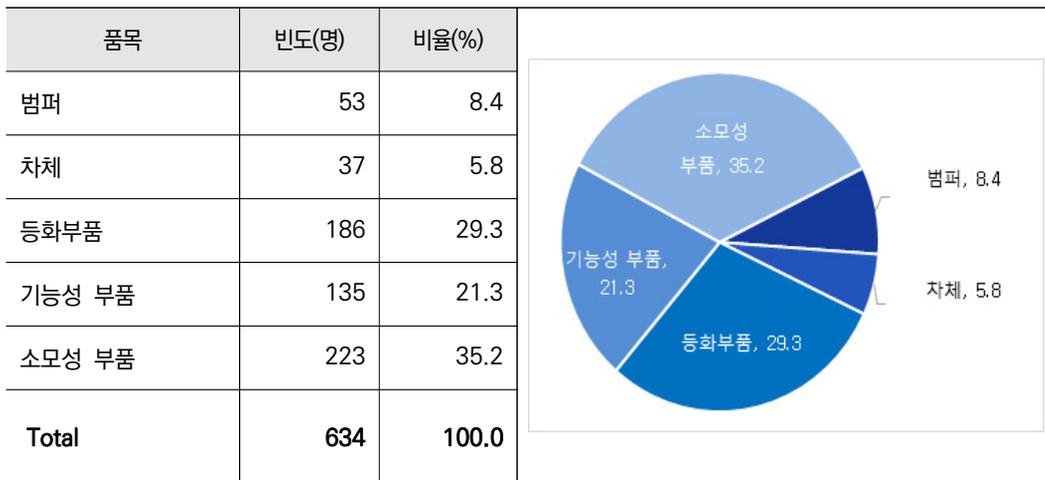


(4) 소비자에게 적극적으로 사용권유 품목

‘자동차 대체인증부품 중 소비자에게 적극적으로 권유할 의향이 있는 품목’으로 ‘소모성 부품’이 35.2%로 가장 비중이 높게 나타나고, 다음으로 ‘등화 부품’ 29.3%, ‘기능성 부품’ 21.3%가 높게 나타났다. ‘범퍼’와 ‘차체’에 대한 사용권유 의향은 매우 낮은 수준으로 나타났다. 전술한 내용 중 ‘사용 권유 품목’에 대한 조사결과와 비교해 보면 ‘소모성 부품’, ‘등화부품’, ‘기능성 부품’에 대한 비중이 상대적으로 높고 ‘범퍼’와 ‘차체’의 비중이 낮았던 것과 대체로 유사하다,

[표 32] 사용권유 대체인증부품

(단위 : 명, %)



6) 대체인증부품 유통 및 활용도

(1) 사업장에서 대체인증부품 취급 여부

‘자동차수리 시 비순정부품 취급여부’에 대하여 ‘취급한다’는 비율은 99.7%로 응답자 중 1명을 제외하고 모두 비순정부품을 취급하는 것으로 나타났다.

[표 33] 대체인증부품 취급 여부

(단위 : 명, %)

대체인증부품 취급 여부	빈도(명)	비율(%)
취급함	316	99.7
취급하지 않음	1	0.3
Total	317	100.0

A pie chart illustrating the data from the table. The chart is almost entirely blue, representing '취급함, 99.7%'. A very small sliver is also blue, representing '취급하지 않음, 0.3%'. Labels with leader lines point to each segment.

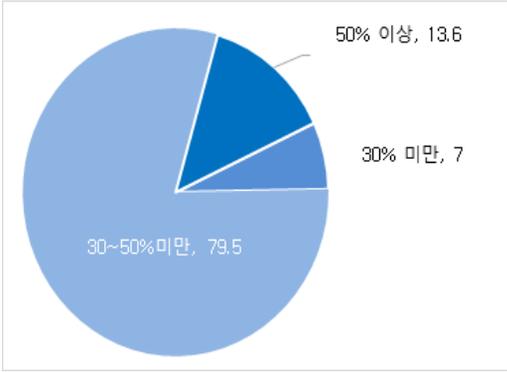
(2) 재제조부품과 대체인증부품의 취급 비율

‘순정부품 대비 재(再)제조부품과 대체인증부품의 비율이 어느 정도인지’에 대해서는 평균 37.2%로 나타났으며, 70%까지 응답한 업체도 있었지만 응답한 비율은 0.6%에 그쳤다. ‘40%’의 취급 비율을 응답한 비중이 36.3%으로 가장 높게 나타났는데 취급하는 비율을 3개 그룹으로 분류해 보면, ‘30~50% 미만’ 응답구간이 79.5%로 높게 나타났다.

[표 34] 재제조부품과 대체인증부품의 취급 비율

(단위 : 명, %)

취급 비율	빈도(명)	비율(%)	평균
15%	1	0.3	37.2 %
20%	12	3.8	
25%	8	2.5	
30%	81	25.6	
33%	6	1.9	
35%	37	11.7	
40%	115	36.3	
45%	13	4.1	
50%	39	12.3	
55%	2	0.6	
70%	2	0.6	
Total	316	100.0	



50% 이상, 13.6

30% 미만, 7

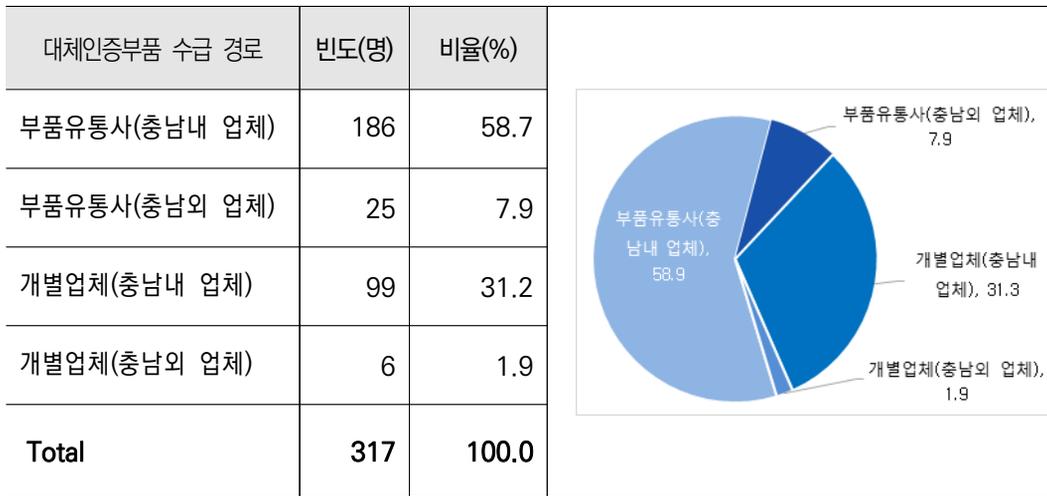
30~50%미만, 79.5

(3) 사업장의 대체인증부품 수급 경로

‘대체인증부품을 어떻게 수급하는지?’에 대해서는 ‘부품유통사(충남내)’가 58.9%로 가장 높게 나타났고, 그 다음 ‘개별업체(충남내)’ 31.3%, ‘부품유통사(충남외)’ 7.9%, 개별업체(충남외)’ 1.9%의 순으로 나타났다. 결과적으로 대체인증부품은 주로 충남 내에 소재한 업체(90.1%)에서 수급하고 있음을 알 수 있다.

[표 35] 대체인증부품 수급 경로

(단위 : 명, %)

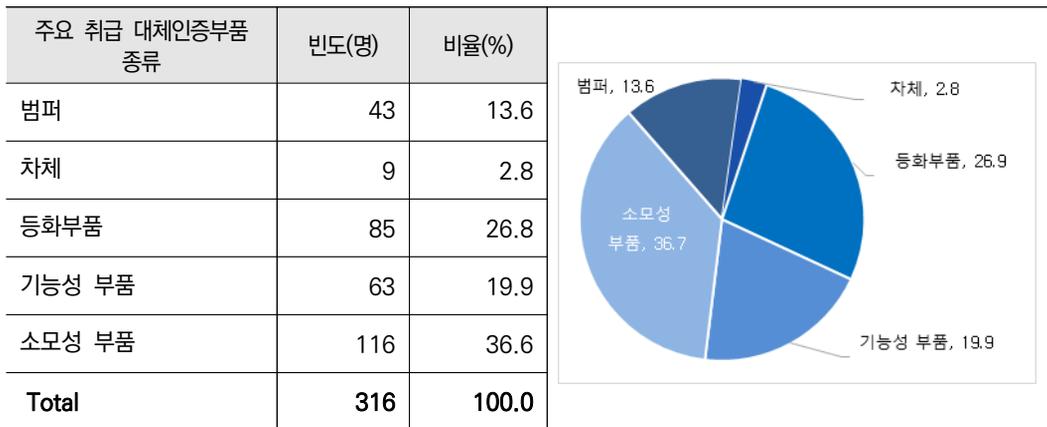


(4) 주요 취급 대체인증부품 종류

‘주로 취급하는 대체인증부품은 무엇인지?’에 대해서는 ‘소모성 부품’이 36.6%로 가장 높고, 다음으로 ‘등화부품’ 26.9%, ‘기능성 부품’ 19.9%, ‘차체’ 2.8%순으로 나타났다.

[표 36] 주요 취급 대체인증부품 종류

(단위 : 명, %)



(5) 사업장에서 비순정제품 추천 경험 유무

‘자동차 수리 시, 비순정부품을 소비자에게 추천한 경험이 있는지?’에 대해서 추천 경험이 있다는 응답이 99.7%로 높게 나타났다.

[표 37] 비순정제품 추천 경험 유무

(단위 : 명, %)



(6) 비순정제품을 추천한 이유(중복응답)

‘비순정부품을 추천한 이유’(복수선택)를 조사한 결과 ‘소비자는 상대적으로 저렴한 비순정부품을 선호할 거라고 생각해서’ 28.5%, ‘비순정부품도 품질면에서 순정품과 비슷해서’ 22.3%, ‘연식이 좀 지난 차는 순정품을 굳이 사용할 필요가 없어서’ 21.8%로 응답자 비중이 다소 높게 나타났다.

[표 38] 비순정제품 추천 이유(중복응답)

(단위 : 명, %)

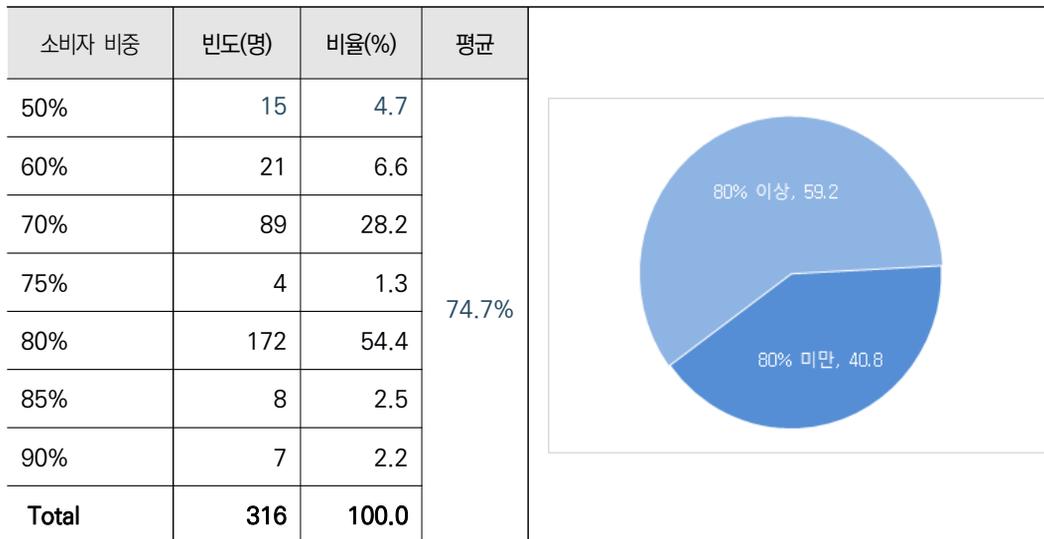
비순정제품 추천 이유	빈도(명)	비율(%)
모르는 소비자가 많으므로 소비자에게 정보를 제공하고 선택폭을 넓혀줄 수 있어서	126	19.9
소비자는 상대적으로 저렴한 비순정부품을 선호할 거라고 생각해서	180	28.5
비순정부품도 품질면에서 순정품과 비슷해서	47	7.4
연식이 좀 지난 차는 순정품을 굳이 사용할 필요가 없어서	138	21.8
비순정부품도 품질면에서 순정품과 비슷해서	141	22.3
Total	632	100.0

(7) 추천을 받아들이는 소비자 비중

‘추천을 받아들이는 소비자 비중이 몇 퍼센트인지?’에 대해서는 평균이 74.7%로 나타났으며, 50%가 가장 낮은 수준이고, 90%가 가장 높은 수준인 것으로 나타났다. 취급 수준을 80%를 기준으로 분류해 보면, ‘80% 이상’의 응답자 비중이 59.2% 다소 높게 나타났다.

[표 39] 추천을 받아들이는 소비자 비중

% (단위 : 명, %)

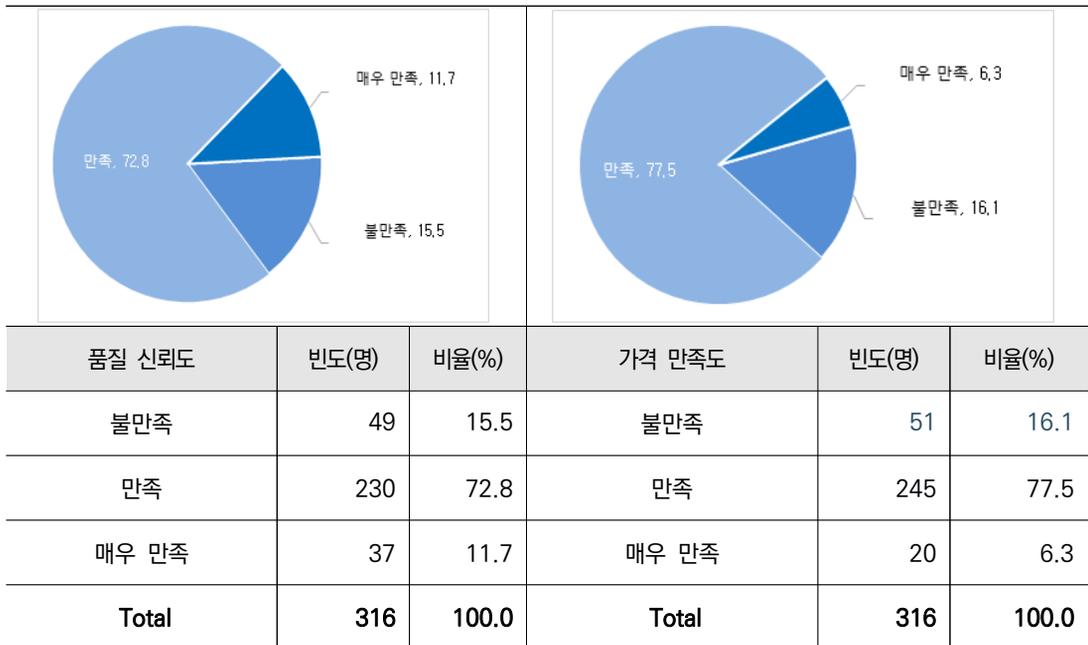


(8) 유통 중인 비순정부품의 품질 및 가격에 대한 만족도

‘현재 유통 중인 비순정부품의 품질에 대한 신뢰도’에 대한 질문에 만족한다(만족+매우 만족) 응답이 84.5%로 불만족 15.5%보다 높게 나타났다. 그리고 ‘현재 유통 중인 비순정부품의 가격’에 만족한다는(만족+매우 만족) 응답이 83.8%로 불만족 16.1%보다 높게 나타났다. 품질 및 가격 모두에 70%이상의 수준으로 다소 만족도가 높은 것을 알 수 있다.

[표 40] 비순정부품의 품질 신뢰도/가격 만족도

(단위 : 명, %)



7) 대체인증부품 시장 전망

(1) 대체인증부품 시장 전망에 대한 평가

‘자동차 대체인증부품 시장의 전망에 대해 어떻게 생각하는지?’에 대해 긍정적으로 평가(좋음 + 매우 좋음)하는 비중은 87.3%로 나타났고, 부정적으로 바라보는 응답은 4.1%에 그쳤다.

[표 41] 사용권유 대체인증부품

(단위 : 명, %)



(2) 대체인증부품 시장에 대해 긍정적으로 전망하는 이유

‘대체인증부품 시장에 대해 긍정적으로 전망하는 이유’에 대해 ‘자동차보험 표준약관 개정으로, 보험계약 시 대체인증부품 안내가 된다면 소비자 선택이 증가할 것 같음’ 26.8%, ‘정부가 인증하면 소비자는 품질을 신뢰할 것 같음’ 24.7%로 다른 이유에 비해 응답 비중이 다소 높게 나타났다. 주로 제도적인 측면과 정부의 인증에 대한 기대감이 큰 것으로 판단된다.

[표 42] 긍정적으로 전망하는 이유(중복응답)

(단위 : 명, %)

긍정적인 이유	빈도(명)	비율(%)
자동차보험 표준약관 개정으로, 보험계약시 대체인증부품 안내가 된다면 소비자 선택이 증가할 것 같음	156	26.8
불황의 영향으로 소비자는 가격이 저렴한 대체인증부품을 선호할 것 같음	111	19.1
정부가 인증하면 소비자는 품질을 신뢰할 것 같음	144	24.7
대체인증부품, 튜닝시장 등 관련된 새로운 시장도 넓혀줄 것 같음	107	18.4
대체인증부품의 수출 등, 관련 기업에게 새로운 사업기회가 올 것 같음	64	11.0
Total	582	100.0

(3) 대체인증부품 시장에 대해 부정적으로 전망하는 이유

‘대체인증부품 시장에 대해 부정적으로 전망하는 이유’로 ‘아직까지 소비자는 순정품에 대한 신뢰가 높음’이라는 응답이 46.7%로 가장 높게 나타났다. 이 부분은 대체인증부품이 품질경쟁력 추가 확보를 통해 긍정적으로 받아들일도록 개선해야 할 것으로 보인다.

[표 43] 부정적으로 전망하는 이유

(단위 : 명, %)

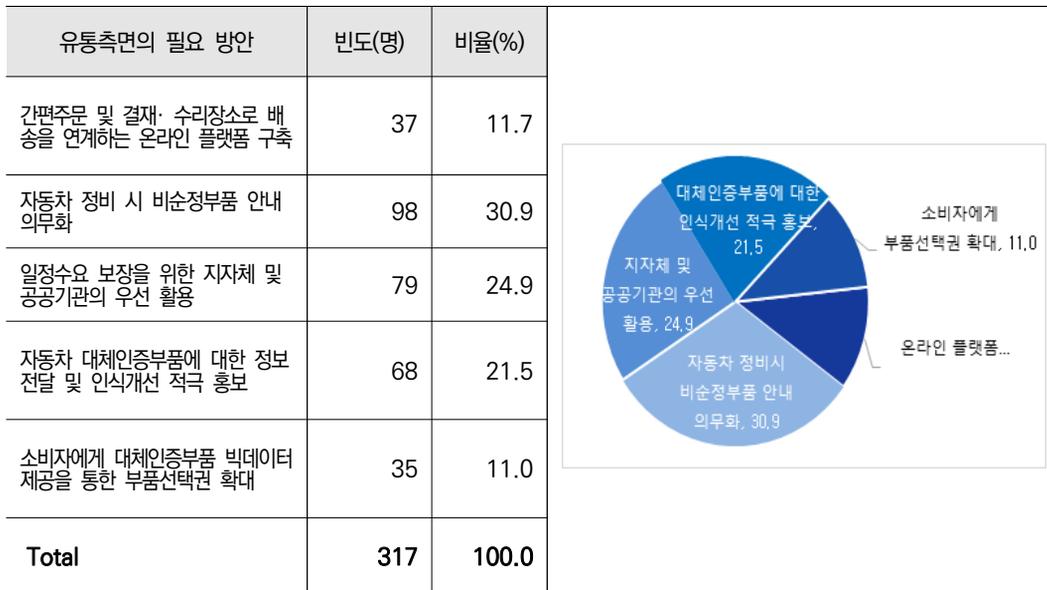
부정적인 이유	빈도(명)	비율(%)
아직까지 소비자는 순정품에 대한 신뢰가 높음	7	46.7
중소기업 제품의 품질을 믿을 수 없음	4	26.7
가격이 생각보다 저렴하지 않을 것 같음	4	26.7
Total	15	100.0

(4) 대체인증부품 활성화를 위한 유통측면의 가장 필요한 방안

‘자동차 대체인증부품 활성화를 위한 유통, 소비지원 대책에서 가장 필요한 방안’으로 ‘자동차 정비 시 비순정부품 안내 의무화’ 30.9%, ‘일정수요 보장을 위한 지자체 및 공공기관의 우선 활용’ 24.9%, ‘자동차 대체인증부품에 대한 정보전달 및 인식개선 적극 홍보’ 21.5%의 순으로 대체인증부품의 활성화를 위한 필요한 방안이라고 응답하였다.

[표 44] 유통측면의 필요 방안

(단위 : 명, %)

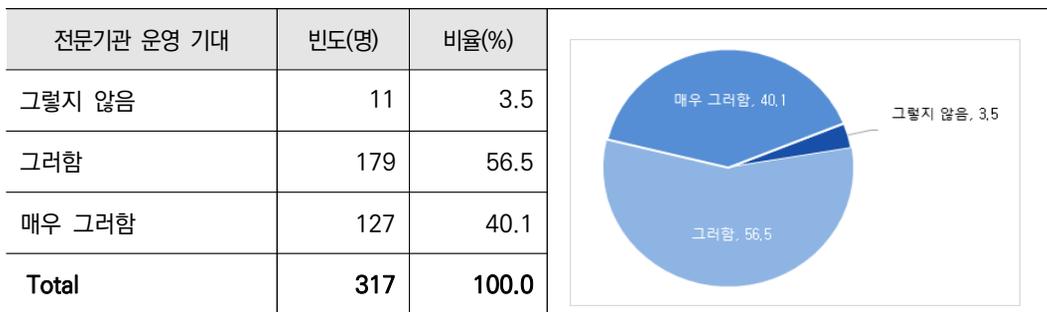


(5) 향후 시장 확대를 위한 전문센터나 기관의 기여도 전망

‘대체인증부품 관련 전문센터나 기관이 시장 확대에 어느 정도 도움이 되는지?’에 대해 긍정적으로 평가(그려함 + 매우 그려함)가 96.6%를 차지하여 관련 업종에서 전문센터나 기관에 대해 기대하는 바가 만족도가 매우 높다고 볼 수 있다.

[표 45] 전문센터나 기관의 운영이 시장 확대에 대한 평가

(단위 : 명, %)



(6) 향후 지방정부 정책이 사업장 매출 증대에 대한 기여도 전망

‘지방정부의 대체인증부품 활성화 노력이 매출증대에 도움이 될 것인지?’에 대해 긍정적으로 평가(그려함 + 매우 그려함) 96.9%로 나타나 향후 지방정부의 정책에 대해 기대하는 바가 상당히 높다는 것을 알 수 있다.

[표 46] 지방정부 정책이 매출 증대에 대한 기여도

(단위 : 명, %)



(7) 대체인증부품 활성화 위한 의견(주관식)

[표 47] 대체인증부품 활성화 위한 의견

(단위 : 명, %)

부정적인 이유	빈도(명)	비율(%)
대체인증부품 가격 및 품질 경쟁력 제고	15	14.2
대체인증부품에 대한 인식개선 및 유통 간소화	59	55.7
대체인증부품 기업의 상생협약 및 시장 활성화	13	12.3
대체인증부품 관련 규제 완화 및 투명성 제고	16	15.1
대체인증부품에 대한 공공기관 차량 우선 사용	1	0.9
대체부품 이용 카센터 수익률 제고	2	1.9
Total	106	100

‘대체인증 부품 활성화를 위한 의견’에 대해 총 106명의 응답자가 주관식으로 답하였으며, 응답내용의 유사도에 따라 다음과 같이 분류해 보면, ‘대체인증부품에 대한 인식개선 및 유통 간소화’가 55.9%로 가장 높게 나타났다.

8) 종합분석

자동차 대체인증부품의 주요 취급처인 자동차 수리 및 서비스업체(이하 정비업체)에 대해 대체인증부품의 인지도, 이미지, 유통 및 활용도, 시장 전망에 대해 설문을 실시한 결과 다음과 같은 응답을 얻을 수 있었다.

① 인지도

대체인증부품에 대해 모른다는 응답은 2.5%에 불과하여 정비업체의 대체인증부품 인지도는 상당히 높은 것을 알 수 있었다. 최근 3년 내 관련 정보를 접한 경험에 대해서도 83.1%가 ‘가끔 및 자주 접했다’고 응답하였는데 정보 습득의 경로는 ‘지인/관련업체’가

가장 높았다. 2015년 대체부품 인증제를 시행하여 5년 정도 경과하였고 보험업계에서도 특별약관을 출시하여 시행하고 있는 만큼 정비업체에서 대체인증부품은 익숙한 존재임을 알 수 있다. 하지만, 자동차보험 표준약관 개정 등 유통활성화를 위한 제도 개편에 대해서는 21.5%만 잘 알고 있다고 응답하여 제도 확정시 적극적 홍보가 필요한 것을 알 수 있다.

② 이미지

정비업체이 갖는 대체인증부품의 전반적 이미지는 여전히 “저가부품 같다” “모조품 같다” “중고 재생부품 같다”는 부정적 이미지가 컸고 순정품과 동일하다는 긍정적 이미지는 15.5%에 그쳤다. 하지만 품질에 대한 이미지는 순정품보다 저렴하지만 품질은 비슷~ 좋을 거 같다는 긍정이미지가 77.6%로 품질에 대한 의구심은 낮은 것으로 나타났다. 권유품목으로 가장 많은 것은 등화부품으로 나타났다(54.3%). 전반적 이미지 개선을 위한 홍보 지원이 중요하다고 보인다.

③ 활용도 및 유통

이미 도내 대부분의 정비업체들이 비순정부품(대체인증부품, 재제조부품)을 취급하고 있고 손님에게 추천한 경험도 있는 것으로 나타났다(모두 99.7%). 정비서비스에서 순정부품 대비 비순정부품(대체인증부품+재제조부품) 취급비율은 평균 37.2%로 나타났는데 40%~50% 구간 응답률이 52.7%로 나타나 도내 정비업체들의 정비서비스 내용 중 절반가량은 이미 비순정부품이 활용되고 있는 것을 알 수 있다. (단, 대체인증부품 만의 비율은 판단 어려움). 주로 취급하고 있는 대체인증부품 중 소모성부품(36.6%)과 등화부품(26.8%)이 높은 비율로 나타났다.

비순정부품 수급경로는 ‘도내 부품유통사’ 56.9%, ‘도내 개별업체’ 31.2%로 도내 관련업체 수급률이 대부분(90.1%)으로 나타났다. 부품유통사가 점유하는 유통비중이 현재는 절반 수준이지만, 대체인증부품 시장 확대와 함께 유통기능 및 관련된 부대기능 확대를 기대할 수 있다.

비순정부품을 활용하는 정비업체의 품질 신뢰도 및 가격 만족도는, 품질 신뢰(신뢰+매우 신뢰) 84.5%로 상당히 높게 나타났고 가격만족도 또한 만족(만족+매우 만족) 83.8%로 상당히 높게 나타났다.

비순정부품을 손님에게 추천하는 경우, 이유는 ‘소비자가 저렴한 부품을 선호할 거라고 생각해서’(28.5%)가 가장 많은 응답이었지만, ‘품질면에서 비슷해서’ 22.3% 응답이 2순위로 나와 정비업체는 비순정부품에 대해 단순히 저렴한 가격이 아닌 품질도 인정하고 있는 것을 알 수 있다.

한편, 소비자 입장에서 비순정부품 추천을 받아들이는 경우는 평균 74.7%로 소비자의 비순정부품에 대한 저항감도 상당히 낮음을 알 수 있어 대체인증부품 시장 확장잠재력을 엿볼 수 있다

④ 시장 전망

정비업체들은 대체인증부품 시장을 대체로 긍정적으로 보고 있었다. 좋음+매우 좋음 응답이 87.3%로 나타났고 이유에 대해서는 ‘자동차보험 표준약관 개정으로 계약시 안내가 된다면 소비자선택이 증가할 것’(26.8%) 이라는 응답과 ‘정부가 인증하면 소비자의 신뢰도 상승’(24.7%) 응답이 높게 나타났다.

한편, 부정적으로 전망하는 정비업체(전체 응답의 4.1%)는 그 이유로 ‘아직까지 순정부품에 대한 신뢰가 높음’(46.7%)을 꼽았다. 단, 응답수가 신뢰도 확보가능한 수준이 아닌 관계로 해석에 조심해야 한다.

대체인증부품 유통 활성화를 위해 가장 필요한 방안에 대해 정비업체들은 ‘자동차 정비시 대체인증부품 안내 의무화’(30.9%)를 꼽았는데, 정비업체 입장에서는 정비서비스 현장에서 직접 안내 방식을 선호한다고 해석할 수 있다. 시장 확대를 위한 전문기관의 기여도에 대해 대부분이 긍정평가로(그리함 + 매우 그리함, 96.6%) 대체인증부품 관련 전문기관 필요성에 공감하는 것을 알 수 있고 지방정부 정책의 대체인증부품 활성화 노력이 매출증대로도 연결될 것이라는 기대감도 높게 나타났다(96.9%)

4. 소결

충남 경제발전의 주역인 자동차부품산업은 선진국 수요정체, 중국 등 주요자동차 수출국의 경기침체와 국내 완성차업체 저성장 국면에 진입한 상황인 상황에서 새로운 모멘텀이 필요한 상황이다.

충남 자동차부품산업의 생태계는 내수판매 의존도가 압도적으로 높은 상황, OEM 방식의 납품구조가 지배적인, 즉, 완성차업체와 부품업체간 수직 계열화된 사업구조, 소수의 거래선과 시장역동성이 낮은 폐쇄적 구조이다. 내수용 내연기관 완성차에 대한 납품에 경사되어 있는 현 상황은 위기발생 시 자체적인 회복이 어렵고 오히려 완성차 업체에 대한 종속관계를 더욱 강화시키는 상황에 이를 수 있다. 특히 2020년부터 계속되고 있는 코로나19 상황에서 글로벌 경제활동의 위축이 현재 산업구조의 자동차 부품산업에 생산과 수출 여건 등에 악영향을 미칠 것이 우려된다.

하지만 충남의 자동차부품산업은 대체로 자체적 기술개발을 통한 경쟁력 강화보다는 원청의 요구에 따라 기술 및 제품수요를 맞추는 형태로 발전해 왔기 때문에 시장의 환경변화에 자생적으로 대처가 어려운 상황이다. 자동차 부품산업에 있어서는 새로운 모멘텀 발굴이 필요하고 이를 통해 국제적 산업협력을 이룰 수 있는 전략이 필요하다.

이에 본 장에서는 국제적 산업협력의 아이টে으로 자동차부품산업, 특히 대체인증부품과 친환경 부품을 검토하였다. 대체인증부품은 도내 자동차 정비업체 설문을 통해 현재 이미지, 품질 신뢰도, 시장성 등을 알아보려고 했다.

자동차 대체인증부품을 취급하는 충남도내 자동차정비업체들은 대체인증부품에 대한 인지도는 높으나 전반적으로 부정적 이미지, 하지만 품질에 대해서는 순정품과 유사하다는 긍정이미지를 갖고 있는 것으로 나타났다. 이미 거의 대부분의 정비업체들이 비순정부품(대체인증부품 포함)을 활용하고 있고 수급은 도내 부품유통사를 통해 이루어지고 있다. 비순정부품에 대한 품질신뢰도와 가격만족도도 높아 소비자에게도 소모성부품과 등화부품 중심으로 이용을 권유하고 있고, 소비자의 저항감도 낮은 것으로 나타나 국내시장 확장잠재력은 물론 이를 바탕으로 수출가능성도 고려할 수 있다.

자동차보험 표준약관 개정 움직임에 따라 정비업체들은 대체인증부품 시장 확대를 전망하고 있고 관련 전문기관의 기여가 클 것으로 전망하고 있는 것으로 나타났다.

본 장에서는 기존의 자동차부품산업이 현재의 내연기관차 내수 중심에서 수출 활로 모색, 완성차 제조 중심에서 서비스업으로의 확장, 친환경 자동차 대응 등으로 확장을 요구받고 있는 상황과 시장동향을 고찰하고, 충남의 자동차부품산업이 현재의 내연기관차 대응 부품산업 구조에서 대체인증부품 및 친환경 자동차부품 분야로, 제조업에서 유통·서비스 분야로 확장 가능성을 살펴보았다.

다음 장에서는 충남에 “(가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트” 조성을 통해, 특히 신남방국가들과 자동차 대체인증부품의 애프터마켓 유통 서비스 산업협력을 구상하고 산업벨트 내의 기능, 관련 제도 등 도입여부를 고민하고자 한다.

제4장 충남의 국제산업협력 거점 조성 :

(가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트

1. 필요성

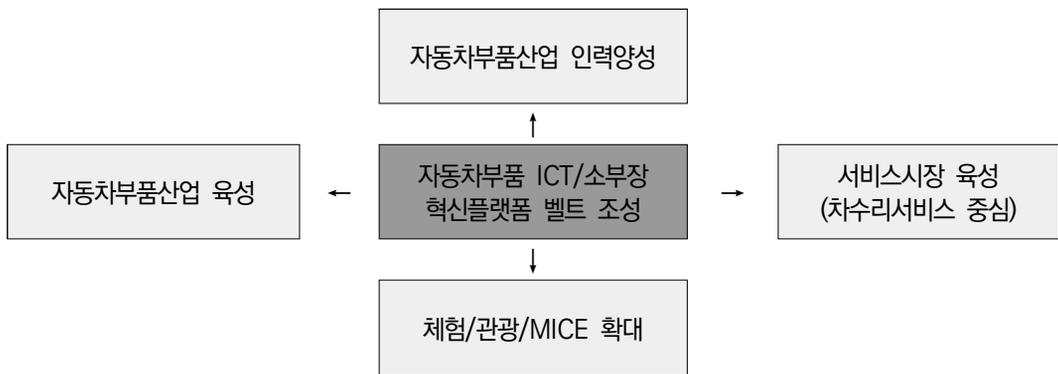
앞장에서 서술한 바와 같이 충남의 자동차 및 부품산업은 그동안 우리나라와 충남의 자동차산업을 견인해 왔으나 근년 자동차산업 패러다임 변화와 코로나 팬데믹 등의 상황에 맞물려 성장률 둔화를 직면하고 있는 상황이다. 이에 친환경자동차 부품, 자동차 대체부품, 자동차튜닝 부품 등 자동차부품산업을 중심으로 중소기업의 신성장동력 창출을 유도할 필요성을 설명했다. 특히 충남은 자동차부품산업의 제조업은 크게 발달하였지만 관련 서비스업(수리, 유통, 판매 등) 분야는 취약한 산업구조를 갖고 있다. 내포신도시 도시첨단산업단지 내 자동차대체부품인증센터 건립(2021년내)으로 자동차 대체부품 분야에서는 제조업 이외 분야로 퍼져갈 수 있는 물꼬를 터주었다.

충남의 자동차부품산업 성장의 모멘텀 제공과 취약했던 서비스분야 확대, 동 분야를 핵심전략산업으로 하여 국제산업협력거점을 조성하는 목적으로 '(가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트(이하 산업벨트)'를 구상하고자 한다. 우리나라가 세계적 자동차 생산국임에도 불구하고 아직까지 자동차 서비스 복합단지가 부재한 상황에서 충남을 중심으로 구상하는 산업벨트는 지역 내 일자리 창출은 물론 우리나라 자동차산업 위상제고에도 기여할 것으로 기대한다.

2. 기본구상

산업벨트는 자동차부품의 생산, 유통, 전시·판매, A/S, 각종 체험과 관광서비스 등이 연계된 공간이다. 본 산업벨트는 현재 대기업 부품조달 중심의 충남 자동차부품산업이 대체자동차부품 시장 이동과 미래 친환경자동차 부품산업 시장 확장을 위한 혁신지역을 만들어 충남 자동차부품산업의 지속적이고 시장확장적 발전을 유도하고, 궁극적으로는 자동차 테마파크·국제박람회 개최 등 지역 최대 관광자원으로 연계시키는 것을 골자로 한다.

[그림 19] 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 내 연계성



출처) 충남연구원 내부자료

유사한 사례로 경기도 고양시에서 ‘자동차서비스 복합단지’로 추진하였으나 그린벨트 해제 문제로 조성사업이 무산된 경험이 있다. 본 계획에서는 신차·인증중고차 판매시설, 자원순환센터, 튜닝기업, 튜닝시험단지 (종합정비부품 유통 등), 자동차 박물관, 키즈 드라이빙, 자동차 어트랙션 등 체험시설, 호텔 유치 등의 내용이 담겨 있었다¹⁶⁾.

충남 산업벨트 구상은 고양시의 복합단지 구상을 지역적 특성을 살려 도 규모로 확장시키고 ‘공공성’을 보완할 필요가 있다. 즉, 유통/서비스 분야는 대도시 연결시군(예. 공주시), 수출지원 분야는 공항·항만 보유시군(예. 서산), 기술개발 및 인증 분야는 관련센터 보유시군(예. 내포)로 역할별 지역분배를 통해 산업벨트 내 효과 극대화가

16) 고양시 덕양구 강매동 638 일원의 40만평 규모로 구상되었으며, 토지보상비 1천억원, 조성비 2400억원, 건축비 5600억원 등 총 9천억원 투입으로 5천개 일자리 창출, 연간 1조원 파급효과 전망.

필요하고, 공공성 보완을 위해서는 교육시설 설립, 기술개발 지원·창업보육 지원 등의 기업지원을 강화할 필요가 있다.

산업벨트 조성의 내용은 아래와 같다.

① 입지 선정

- 핵심전략산업인 자동차부품산업의 분야별 핵심지역 선정
- 유통서비스(공주), 기술개발 및 인증(내포), 수소관련 R&D 및 수출지원(당진)
- 예산확보 및 규제완화를 통한 조성 및 투자유치

② 기업 창업·보육 및 벤처밸리 조성

- 자동차부품 관련 기업을 창업부터 수출까지 일련의 지원 프로세스를 구축하여 육성
- 대체부품인증·시험센터에서 기술개발 지도→ 도청 기업지원서비스를 통한 육성(대체부품 생산을 위한 프레스, 금형제조 지원 등 뿌리산업지원) → 충남TP/경제진흥원 수출사절단, 바이어박람회 등을 통한 수출지원
- 규제샌드박스 도입 등을 통해 전기차, 수소차, UAM 등 친환경차 부품의 벤처밸리 조성으로 확대

③ 인재양성을 위한 대학(계약학과), 마이스티고 설립

- 지역내 관련학교의 추가설립이 필요
- 필요시 현대/기아 자동차와 연계하여 자동차전문 마이스티고 혹은 대학 내 계약학과 설립 추진
- 대체부품 유통에서는 정보처리 기술이 중요시되므로 지역 내 정보고등학교의 관련학과 커리큘럼 보강 등도 고려
- 대체부품 수리서비스에서는 자동차전문 마이스티고 설립을 통해 인력양성 계획 수립

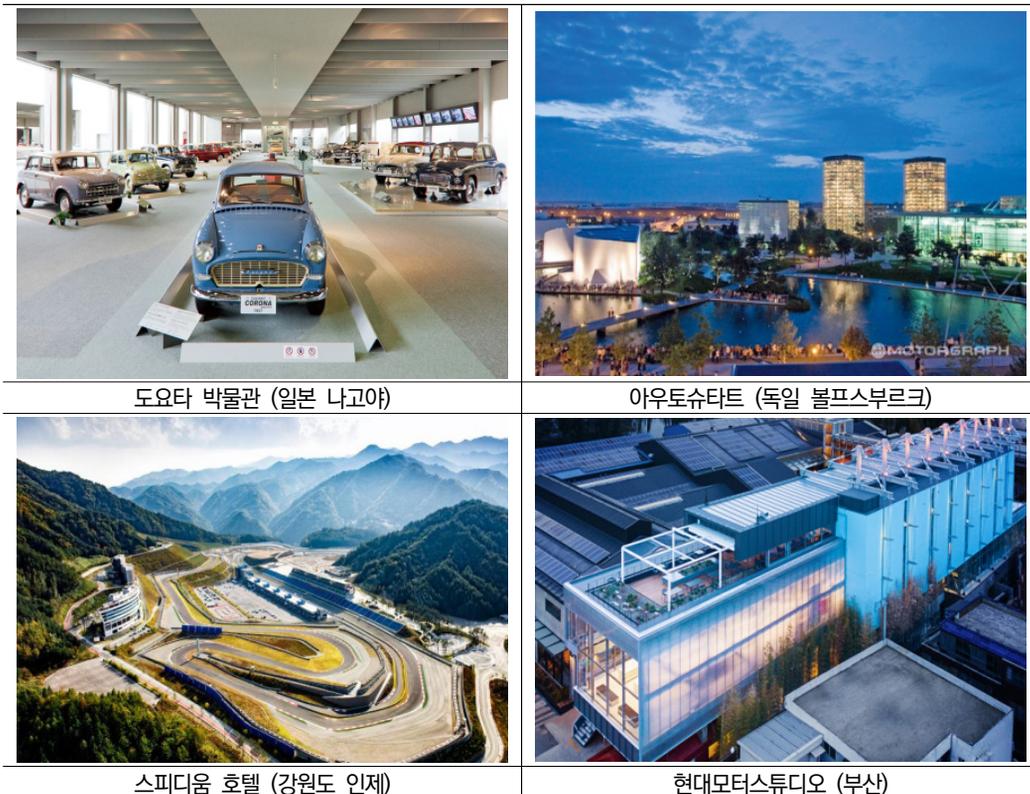
④ 홍보, 전시관 설립

- 지역에 대체부품 및 친환경자동차 관련한 홍보, 전시관 건립 필요
- 현대자동차 협력을 통해 수소전기하우스 우선 유치. 충남의 주력산업인 친환경 모빌리티가 친환경 자동차 부품 중심에서 수소자동차 및 이동기기를 포함하는 모빌리티까지 포함하는 만큼 산업벨트에는 수소연료전지차의 홍보기능 유치도 포함되어야 함
- 대체부품이 적용되는 분야, 업체별 대체부품 출시라인 등 홍보전시관을 통해 소비자/바이어가 대체부품을 이해할 수 있는 공간 조성

⑤ 자동차박물관 및 체험시설 유치

- 자동차박물관, 브랜드 체험관, 체험공원, 자동차경주장 등을 유치하여 최종적으로 자동차 테마파크 추진
- 일례로, 강원도 인제시에서는 스피디움호텔과 자동차경주장의 복합시설을 유치하여 자동차레이싱 문화를 대중이 쉽게 접할 수 있는 공간 조성¹⁷⁾

[그림 20] 국내외 자동차 체험시설



출처) 구글이미지, Motorgraph(2013,10.3), HMG Journal(2021.4.8.)

17) 2014년 개관. 105만4천㎡ 규모, FIA Grade 2 인증 받은 국제공인규격의 3908km 트랙 상설자동차 경기장과 카트 경주장 시설 갖추고 있음.

⑥ 서비스산업 육성

- 자동차 대체인증부품 판매 및 서비스를 위한 유통센터 건립
- 초기에는 대체인증부품의 시장성이 높은 외제차 중심의 단순수리서비스로 시작하여 차후 튜닝서비스까지 점진적 영역 확대
- 신뢰도가 낮은 대체인증부품의 약점 보완을 위해 데이터구축 및 이를 통한 유통 지원 필수

⑦ 국제박람회 개최

- 국내업체와 해외바이어의 플랫폼 제공
- 대만의 경우, 자동차부품 및 액세서리 박람회(Taipei AMPA)가 매년 개최되어 박람회에서 제품 및 공급망을 갖추고 보다 구체적 전시공간과 편리한 구매 위한 기회 제공
- 2019년 AMPA의 경우, 1530업체 4550부스에서 국내외 바이어 4만명 참여. 코로나19로 현장참가를 축소한 2021년에도 현장참가업체 400업체 750개 부스 규모로 진행

[그림 21] 대만 AMPA



2021 AMPA

온라인 부스 안내

참가업체 브로셔

출처) Taipei AMPA 홈페이지(<https://www.taiepiampa.com.tw/en/index.html>)

[표 48] 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 조성 방안(案)

구분	내용	관련기관
입지선정	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대체부품 유통서비스(공주), R&D 및 인증(내포), 수소관련 R&D 및 수출지원(당진) ○ 참고: 자동차서비스복합단지 지정 <ul style="list-style-type: none"> - 자동차관리법 제68조의10 (자동차서비스복합단지의 지정 및 개발) 	산업부 국토부
기업지원 (연구개발, 창업, 기업육성)	○ 자동차 대체부품 인증시험센터 (연구개발 포함) 운영	국토부
	○ 자동차 대체부품 창업·보육센터 구축	중기부
	○ 자동차 대체부품 지원 및 육성 <ul style="list-style-type: none"> - 외체차 범퍼, 문짝, 휠더, 본넷, 헤드라이트 등 대체부품기업 육성 	중기부
인재양성 (대학/교육시설)	○ 자동차 대학 공동캠퍼스 구축 <ul style="list-style-type: none"> - 국내 자동차관련 학과 유치 - 계약학과 유치 	관련대학 협의
	○ 마이스터高 설립	교육부, 충남교육청
	○ 지역산업 맞춤형 인력양성 사업 <ul style="list-style-type: none"> - 외체차 수리 전문인력 양성 - 대체부품 데이터 취급관련 인력 양성(정보고 등) 	
홍보/전시/체험	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수소연료전지차 홍보·전시관 유치 <ul style="list-style-type: none"> - 현대모터스튜디오 (서울, 고양, 하남, 부산) - 현대수소전기하우스 (서울, 광주, 부산) ○ 자동차박물관, 체험관, 키즈 드라이빙 유치 	현대자동차
서비스 (유통/전시/ 판매/수리)	○ 대체부품 유통센터 구축	
	○ 대체부품 전시 및 판매	
	○ 대체부품 수리서비스센터 유치	
국제박람회	○ 자동차부품 관련 국제박람회 개최	

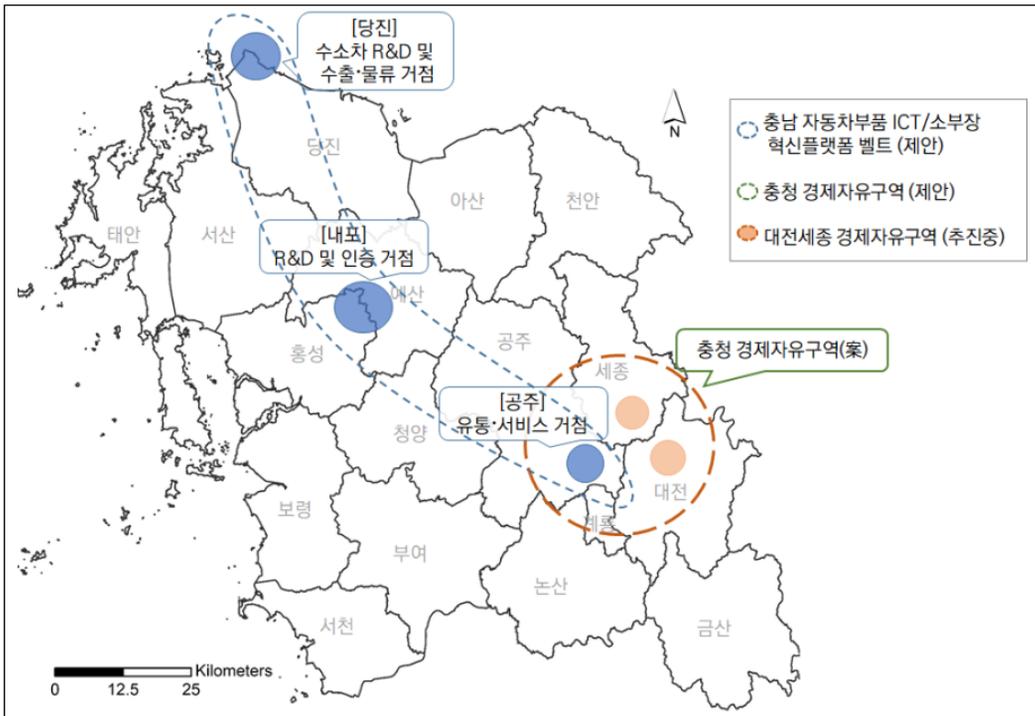
출처) 충남연구원 내부자료(2021) 수정 및 보완

산업벨트의 전체적 입지 이미지는 [그림 22]와 같다.

각 거점의 역할로 당진의 당진항과 석문산단 수소특구¹⁸⁾를 활용한 ‘수출·물류거점’, 내포의 자동차대체부품인증센터를 기반으로 한 ‘R&D, 인증 거점’, 세종과 대전이라는 대도시 시장을 연결하고 있는 공주시는 ‘대체인증부품 유통·서비스 거점’으로 조성한다.

좀 더 나아가, 전술한 바와 같이 대전과 세종이 경제자유구역 지정을 추진 중인 상황에서¹⁹⁾ 연결한 공주시의 유통·서비스 거점은 “충청 경제자유구역”으로 함께 추진한다면 시너지효과도 기대할 수 있을 것이다. 충청권 메가시티 논의가 계속되고 있는 가운데, 세종의 광역교통체계(BRT) 수리·서비스 등을 충남 공주의 서비스 거점과 연계하여 진행하는 등 특화산업간 연계도 고려할 수 있다.

[그림 22] 충남 국제산업협력거점 (案)



18) 당진시 석문산단내 수소전문특구는 충남도의 대선공약 제안과제임.

19) 세종 5-1생 스마트시티 국가시범도시는 스마트모빌리티 분야 특성화를 내걸고 있고 대전1 지구는 UAM을 특성화로 내걸고 있음.

3. 지원방안

충남에서는 중소기업, 통상, 내연기관 자동차부품산업의 전환 지원, 친환경자동차산업 육성을 위해 다양한 지원 사업을 진행 중에 있다(표 49 참조)

[표 49] 중소기업/자동차부품 육성 및 전환지원 관련 2021년 충남사업 현황

실국	과제명	내용 및 예산	총예산
경제실	고용대응 선제대응 패키지 지원	자동차부품, 에너지산업 일자리사업으로 공모 신청(1월)	100억
	지역산업 맞춤형 인력양성	3824명 지원	7.4억
	미래형 직업훈련 혁신	지역산업 맞춤형 인력양성 사업과 연계추진	6억
	중소기업제품 판로지원	80개사	1.4억
	내포혁신창업공간 건립		24억
	충청권 중소벤처기업 박람회	16개사	4.2억
	1839 청년창업 프로젝트	30개사	5.4억
	벤처기업 디자인개발 지원	30개사	0.7억
	벤처창업촉진 공동마케팅 지원	30개사	0.7억
	외국인투자지역 조성	2~3개소	162억
	외국인투자기업 유치 보조금	5개사	170억
	수출중소기업 해외마케팅 지원	652개사	27.5억
	수출중소기업 해외바이어 발굴	57개사	3억
	해외통상사무소 운영	2개소	6.1억
미래 산업국	해외우수연구기관 유치 지원	3개기관	37억
	지역지식재산 창출창업지원	중소기업 및 창업자 295건	28억
	지역특화(주력)산업 육성지원	9개산업	167억
	충남 이전 공공기관연계 육성사업	기업지원 등	37억
	충남 국가혁신클러스터 사업	실무지원단 운영 등	60억
	수소에너지전환 규제자유특구 지원	5개사업	117억
	자동차 튜닝산업 생태계 조성	센터구축, 장비 7종 등	92억
	융합형 전장모듈 고안전 기반구축	장비구축 4종 지원	31억
	소형전기상용차부품기업 육성	기업지원 175건	27억
	수소연료전지차 부품실용화 및 산업기반 육성	기술개발 등 7개 등	83억

자료) 충청남도 '2021년 주요업무계획' 발췌

더불어 본 연구에서 국내외 사례 분석, 설문조사 등을 통해 도출한 추가 지원사업으로 다음 내용들을 제안해 볼 수 있을 것이다.

① 경제자유구역 지정 추진

- 전술한 바와 같이 경제자유구역은 국제산업협력 거점으로 가장 강력한 제도적 기반으로, 관련된 다양한 국내외 기업, 기관들이 육성될 수 있는 기반이다.
- 핵심전략산업 선정과 마스터플랜 수립을 통해 재지정을 도모할 필요가 있고, 특히 과잉지정이 문제시 되고 있는 상황과 충청권 메가시티 논의가 진행되고 있는 상황을 고려하여 대전-세종과 함께 “충청 경제자유구역” 으로 공동추진을 모색하는 것도 방법이다.
- 해외사례에서 보듯, 기존 거점방식에서 희망개발 방식으로 추진하는 사례(중국 선전, 말레이시아 이스칸다르) 들도 있어 경제자유구역 지정 시 참조할 수 있다.

② 뿌리산업 지원기관 유치

- 제조업 중심의 산업구조에서 지역 주력산업을 뒷받침해온 뿌리산업 관련기업이 다수 입지해 있음에도 불구하고, 전국에서 유일하게 충남만 유치하지 못한 뿌리산업특화단지 및 뿌리산업육성센터 유치는 시급한 과제이다.
- 국가적 대체인증부품 활성화 기조에 힘입어 도내 상당수의 뿌리기업들이 대체인증 부품 제조로의 진출을 노리고 있다. 이들 기업에게 가장 필요한 것은 금형지원으로, 이를 특화단지 주요테마로 잡고 제조 및 R&D 지원을 병행할 필요가 있다.

③ 내포 자동차대체인증부품센터에 NCAP 기능 추가

자동차대체인증부품에 대한 안전도 평가기능 부가를 위해 NCAP(New Car Assessment Programme, 자동차안전도평가 프로그램)를 내포의 자동차대체인증부품센터에 추가할 필요가 있다. 현재 NCAP 기능은 한국교통안전공단 자동차안전연구원(KNCAP)과 광주 친환경자동차부품 인증센터(2022년 준공) 2곳뿐이다²⁰⁾.

20) 파이낸셜뉴스(2021.1.10.) “광주 친환경자동차 부품인증센터 순항”.

- 광주 센터가 개발-평가-인증지원의 one-stop 서비스 지원이 가능하게 구성된 것을 벤치마킹 하여, 내포 센터도 부족한 개발-평가 기능의 부가 및 보완이 필요하고 이는 대체인증부품의 안전도 제고와 이미지 개선으로 이어질 수 있다.

④ 해외박람회 개최 및 해외교류 강화

- 자동차부품 관련 해외박람회(예. 대만 AMPA) 개최를 통해 충남이 아시아권 자동차부품 인증/유통/서비스의 중심지로 자리매김 급선무
- 지난 9월 ‘한국·광둥 수소경제 협력세미나’가 개최되어 한국(현대차, KS, 두산, 포스코, 효성 등)과 중국(중국과학원 광저우에너지연구소, 중국에너지건설 관동성 전력설계연구원, 광저우 자동차그룹, 흥다싱예 등)과 수소 모빌리티 및 인프라 협력을 논의하였다.
- 충남에도 충남 수소에너지포럼(2016~) 및 충남북부상공회의소의 충남수소경제 포럼(2021~) 등이 관련포럼이 운영되고 있다. 중국 및 신남방국가들의 참가를 이끌어, 충남의 위상 홍보와 각국의 운영방안 교류의 장으로 적극 활용해야 한다.
- 더 나아가, 국외 수소차관련 연구센터 분원 유치 등도 고려할 수 있다. 친환경 자동차 아젠다 선점에 힘쓰고 있는 광주는 중국의 ‘자동차기술연구센터 자동차 공정연구원’ 분원 유치에 나섰던 사례가 있다(2019년5월). 광주가 추진하고 있는 ‘친환경자동차’ 육성을 위해 광주시의 광주그린카진흥원과 중국의 양 기관이 관련 정책연구, 기술개발, 산업육성 등 전방위적으로 협력한다는 내용으로, 시험·평가공정 연구개발·인증·표준화, 정책연구 등이 주요골자고 공동연구시 필요하면 부품기업도 참여한다는 내용으로 이루어졌다.

⑤ 노사상생형 지역일자리 추진 지원

- 현재 도내에는 논산(식품산업), 아산(자동차 전장부품), 서산(그린바이오)이 고용노동부 지역일자리 사업의 컨설팅을 받고 있다.
- 자동차부품과 관련하여 이미 선정되어 컨설팅을 받고 있는 아산시와 함께 자동차 대체인증부품 유통·서비스 분야로 컨설팅 공모 준비하고 있는 공주시(2022년 신청), 수소차 부품 생산 등을 엮어 “충남형 일자리 사업”으로 추진할 수 있다.

⑥ 홍보 지원

- 자동차 대체인증부품에 대한 설문을 통해 이미 대부분의 도내 정비업체들이 비순정부품(대체인증부품 포함)을 활용하고 있고, 품질신뢰도와 가격만족도도 좋아 소비자에게도 권유하고 있고 소비자의 저항감도 낮은 것으로 나타나 대체인증부품의 국내시장 확장잠재력은 충분한 것으로 나타났다. 품질면에서는 순정품과 유사하다고 여기고 있으나, 전반적으로는 부정적 이미지가 많아 자동차보험 표준약관 개정과 함께 다양한 홍보가 필요한 것을 알 수 있었다.
- 나아가 대체인증부품을 이용하는 도내 정비업체는 “국토부-충남 인증부품 활용사” 지정 등의 홍보를 통해 대체인증부품 활성화를 도모할 수도 있다.

[그림 23] 경기도 대체인증부품 활성화 업무협약



자료) 경기도뉴스포털(<https://gnews.gg.go.kr/>), 머니S(2021.10.12.)

- 경기도에서 적극적으로 추진하는 대체인증부품 활성화 추진체계는 참고할 만하다.
- 경기도, 경기도주식회사, 한국자동차부품협회 및 도내 자동차검사정비사업조합, 소비자단체협의회, 택시운송조합, KD 운송그룹, 자동차카페연합 등 7개 기관이 모여 자동차대체인증부품 소비·유통 확대협력체계 구축을 위한 MOU를 체결하였다.
- 기관별 역할은 경기도(대체부품 소비유통 지원 정책추진, 제도개선, 기관협력), 경기도주식회사(대체부품 공공브랜드 개발, 구매책자 배포, 유통판로 구축),

자동차부품협회(대체부품 공급확대, 신속한 인증 지원), 자동차검사정비사업조합·소비자단체협의회·자동차카페연합(소비자 인식개선 위한 홍보), 택시운송사업조합·KD운송그룹(도내 택시, 버스 등 대체부품 소비 확대)로 구분된다.

⑦ 자동차 대체부품 육성 관련 조례 제정

- 자동차 대체부품산업 육성 조례는 현재 전북이 유일하다(2021.5. 시행). 전술한 바와 같이, 자동차 대체부품산업 육성을 위해서는 디자인 보호법 등 제도적 제약 요소 및 국내 자동차산업의 구조적 문제가 큰 걸림돌이다.
- 이에 조례 제정을 통해 충남 차원의 행정적 지원근거를 마련하여 도내 자동차 대체부품 생산 및 유통, 서비스산업의 지속적 성장을 위한 시책이 추진 가능하리라 예상된다.

[표 50] 충남 자동차대체부품산업 육성 및 지원에 관한 조례(안)

제1조(목적) 이 조례는 자동차 대체부품산업의 발전기반을 조성하고 관련 기업 등의 육성을 통하여 지역경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자동차”란 「자동차관리법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호에 따른 자동차를 말하며, 법 시행령 제2조에 따른 자동차는 제외한다.
2. “자동차 대체부품”이란 법 제30조의5제1항에 따라 자동차 제작사에서 출고된 자동차에 장착된 부품을 대체하여 사용할 수 있는 부품을 말한다.

제3조(도지사의 책무) ① 충청남도지사(이하 “도지사”라 한다)는 자동차 대체부품산업의 국내외 경쟁력 강화에 필요한 시책을 수립·시행하도록 노력하여야 한다.

② 도지사는 자동차 대체부품산업의 활성화를 위하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

제4조(다른 조례와의 관계) 자동차 대체부품산업 육성 등에 관하여 다른 조례에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 조례에 따른다.

제5조(지원계획의 수립) ① 도지사는 자동차 대체부품산업을 육성하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 자동차 대체부품산업 육성 지원계획을 매년 수립·시행할 수 있다.

1. 자동차 대체부품산업의 육성 및 지원방향
2. 자동차 대체부품산업 활성화를 위한 기업지원, 연구개발, 인프라 조성 등에 관한 사항
3. 그 밖에 도지사가 자동차 대체부품산업의 육성 및 지원을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

제6조(지원사업) 도지사는 자동차 대체부품기업을 육성하기 위하여 다음 각 호의 사업을 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

1. 자동차 대체부품산업 경쟁력 향상을 위한 기업지원
2. R&D 역량강화를 위한 기술개발 지원
3. 대체부품 판매 확대를 위한 인프라 조성 및 운영 지원
4. 그 밖에 도지사가 자동차 대체부품산업의 육성을 위해 필요하다고 인정하는 사업

제7조(협력체계) 도지사는 자동차 대체부품산업의 육성과 현실적인 지원사업을 위하여 관련 기관, 단체, 연구소, 대학 및 기업 등과 협력체계를 구축할 수 있다.

제8조(포상) 도지사는 국가 및 지역의 자동차 대체부품산업 육성에 현저한 공로가 있는 자(단체, 법인, 기업, 외국인 등을 포함한다)에게 「충청남도 포상 조례」가 정하는 바에 따라 포상을 할 수 있다.

제9조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

제5장 결론

글로벌화 확대와 함께 세계 각국은 성장잠재력과 고용기회 확충을 위한 정책의 일환으로 경제특구를 지정해 왔다. 우리나라도 외국인 투자지역, 자유무역지역, 경제자유구역, 기업도시 등 ‘경제특구’를 지정하여 외국인투자유치 활성화에 주력해왔고 문재인 정부에서도 일자리 창출의 주요수단으로 경제특구를 적극적으로 활용하겠다는 목표 하에 자유무역지대, 경제자유구역 등 경제특구에 대한 개혁에 시동을 걸었다.

경제특구가 기본적으로 ‘국내외기업 단지조성사업+외국자본 유치사업’의 성격을 갖고 있음에는 변화가 없으나, 그간 우리나라의 대중국 무역에 편중되어 왔던 경제구조 탈피 및 경제교역국 다변화 필요성 강화 등의 추세, 문재인 정부의 신남방·신북방 정책 기조, 코로나19로 인한 국제·사회·경제적 트렌드 변화 등을 고려하면, 경제특구 제도를 어떻게 새롭게 활용해야 할지 고민할 필요가 있다.

충남은 천안-아산을 중심으로 한 강소개발연구특구(차세대자동차부품, 2020.8)와 소부장 특화단지(디스플레이, 2021.5), 규제자유특구(수소, 2020.7) 등이 지정받아 충남 주력산업의 재도약의 발판을 마련하였지만, 충남의 성장축이 천안-아산에 집중되어 있어 축의 이동 혹은 새로운 거점 개발 등의 고민도 필요하다.

본 연구에서는 충남 국제산업협력의 거점과 신남방정책 추진의 장(場)으로서 몇 개의 거점으로 구성되는 산업벨트 조성을 제안한다. 충남의 주력산업인 자동차부품산업을 기반으로 하면서 향후 시장 확대를 기대할 수 있는 자동차 대체부품산업과 전기차-수소차 부품을 육성할 수 있는 입지, 충남의 이니셔티브 아젠다인 ‘에너지전환, 친환경’, 미래 중요산업인 전기자동차 관련산업, 신남방정책의 강조이념 등을 종합적으로 고려하여 가칭 “충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트” 조성을 제안하고 구축방향을 제시하고자 한다.

관련하여 국내외 경제특구 사례를 살펴보았다.

먼저 국내의 특구는 크게 외자유치를 목적으로 하는 ‘경제특구’와 국가균형발전을 목적으로 하는 ‘규제자유특구’로 구분할 수 있으며, 전자는 경제자유구역, 제주국제자유

도시 등이, 후자로는 지역특화발전특구, 투자선도지구, 기업도시, 관광특구, 연구개발특구 등이 있다.

국외의 특구는 크게 전략산업 특화형(일본, 중국), 규제완화+인센티브 제공형(대만, 싱가포르, 베트남, 말레이시아, 태국, 캄보디아, 라오스)으로 나눌 수 있고 해당 국가별로 동향을 고찰하였다. 해외사례에서도 단순한 외자유치가 아닌 핵심산업을 축으로 외자유치, 인력보강, 규제특례 등을 통해 산업생태계 구축이라는 목표를 달성하는 수단으로 특구를 운영하는 것을 알 수 있다. 국내에서도 다양한 특구제도가 운영되고 있지만 외자유치, 기업유치 등의 단편적 잣대로 인한 문제점이 지적되고 있다. 2021년 6월 경제자유구역법 일부개정을 통해 핵심전략산업, 신산업 관련 국내기업에게도 경자구역 혜택 수혜의 기회를 열어주게 되어 관련산업의 국내기업도 적극적으로 '핵심산업 생태계 구축'의 일원으로 활동할 수 있는 제도적 기반이 마련된 점은 이러한 문제점을 반영한 개정으로 볼 수 있다.

충남의 산업협력 거점 구성에 가장 우선적으로는 핵심전략산업 선정과 연계산업 구상의 필요성, 도내 관련생태계 구성 및 연관산업 확장 구상의 필요성을 열거할 수 있다. 핵심산업으로는 그동안 충남의 주력산업이었던 자동차부품산업을 경로수정하면서 친환경 아젠다를 도입하여 '자동차 대체인증부품산업, 친환경차 부품산업'으로 도출하였고 관련하여 동향과 제도변천 등을 고찰하여 시장잠재력을 살펴보았다. 특히, 대체인증부품은 도내 자동차 정비업체 설문을 통해 현재 이미지, 품질 신뢰도, 시장성 등을 알아보았다.

자동차 대체인증부품을 취급하는 충남도내 자동차정비업체들은 대체인증부품에 대한 인지도는 높으나 전반적으로 부정적 이미지, 하지만 품질에 대해서는 순정품과 유사하다는 긍정이미지를 갖고 있는 것으로 나타났다. 이미 거의 대부분의 정비업체들이 비순정부품(대체인증부품 포함)을 활용하고 있고 수급은 도내 부품유통사를 통해 이루어지고 있다. 비순정부품에 대한 품질신뢰도와 가격만족도도 높아 소비자에게도 소모성부품과 등화부품 중심으로 이용을 권유하고 있고, 소비자의 저항감도 낮은 것으로 나타나 국내시장 확장잠재력은 물론 이를 바탕으로 수출가능성도 고려할 수 있다.

자동차보험 표준약관 개정 움직임에 따라 정비업체들은 대체인증부품 시장 확대를 전망하고 있고 관련 전문기관의 기여가 클 것으로 전망하고 있는 것으로 나타났다.

몇 개 거점을 선정하고 이를 연결하는 ‘산업벨트’로 구상하였고 각 거점 및 역할로 당진의 당진항과 석문산단 수소특구를 활용한 ‘수출거점’, 내포의 자동차대체부품인증센터를 기반으로 한 ‘R&D와 인증 거점’, 세종과 대전이라는 대도시 시장을 연결하고 있는 공주시는 ‘대체인증부품 유통·서비스 거점’으로 조성할 것을 제안하였고 국제산업협력거점 조성을 위한 충남의 지원방안으로는 7가지 내용을 제안하였다.

① 경제자유구역 지정 추진

- 핵심전략산업 선정과 마스터플랜 수립을 통해 재지정을 도모할 필요가 있고, 특히 과잉지정이 문제시 되고 있는 상황과 충청권 메가시티 논의가 진행되고 있는 상황을 고려하여 대전-세종과 함께 “충청 경제자유구역” 으로 공동추진을 모색
- 해외사례에서 보듯, 기존 거점방식에서 회랑개발 방식으로 추진하는 사례(중국 선전, 말레이시아 이스칸다르) 들도 있어 경제자유구역 지정 시 참조

② 뿌리산업 지원기관 유치

- 전국에서 유일하게 충남만 유치하지 못한 뿌리산업특화단지 및 뿌리산업육성센터 유치는 시급한 과제
- 도내 상당수의 뿌리기업들이 대체인증부품 제조로의 진출을 노리고 있고 이들 기업에게 가장 필요한 것은 금형지원으로, 이를 특화단지 주요테마로 잡고 제조 및 R&D 지원을 병행할 필요

③ 내포 자동차대체인증부품센터에 NCAP 기능 추가

- 자동차대체인증부품에 대한 안전도 평가기능 부가를 위해 NCAP(New Car Assessment Programme, 자동차안전도평가 프로그램)를 내포의 자동차대체인증부품센터에 추가할 필요가 있다. 현재 NCAP 기능은 한국교통안전공단 자동차안전연구원(KNCAP)과 광주 친환경자동차부품 인증센터(2022년 준공) 2곳 뿐
- 내포 센터도 개발-평가 기능의 부가 및 보완이 필요하고 이는 대체인증부품의 안전도 제고와 이미지 개선으로 이어질 수 있음

④ 해외박람회 개최 및 해외교류 강화

- 자동차부품 관련 해외박람회(예. 대만 AMPA) 개최를 통해 충남이 아시아권 자동차부품 인증/유통/서비스의 중심지로 자리매김
- 충남에도 충남 수소에너지포럼(2016~) 및 충남북부상공회의소의 충남수소경제포럼(2021~) 등이 관련포럼이 운영되고 있음. 중국 및 신남방 국가들의 참가를

- 이끌어, 충남의 위상 홍보와 각국의 운영방안 교류의 장으로 적극 활용
- 더 나아가, 국외 수소차관련 연구센터 분원 유치 등도 고려할 수 있음

⑤ 노사상생형 지역일자리 추진 지원

- 자동차부품과 관련하여 이미 선정되어 컨설팅을 받고 있는 아산시와 함께 자동차 대체인증부품 유통·서비스 분야로 컨설팅 공모 준비하고 있는 공주시(2022년 신청), 수소차 부품 생산 등을 엮어 “충남형 일자리 사업”으로 추진

⑥ 홍보 지원

- 자동차 대체인증부품에 대한 설문을 통해 대체인증부품의 품질면에서는 순정품과 유사하다고 여기고 있으나, 전반적으로는 부정적 이미지가 많아 자동차보험 표준약관 개정과 함께 다양한 홍보가 필요
- 나아가 대체인증부품을 이용하는 도내 정비업체에게는 “국토부-충남 인증부품 활용사” 지정 등의 홍보를 통해 대체인증부품 활성화를 도모
- 경기도가 현재 추진하고 있는 대체인증부품 활성화 추진시스템 참고 필요
- 경기도에서는 경기도, 경기도주식회사, 한국자동차부품협회 및 도내 자동차검사정비사업조합, 소비자단체협의회, 택시운송조합, KD 운송그룹, 자동차카페연합 등 7개 기관이 모여 자동차대체인증부품 소비유통 확대협력체계 구축을 위한 MOU 체결
- 기관별 역할은 경기도(대체부품 소비유통 지원 정책추진, 제도개선, 기관협력), 경기도주식회사(대체부품 공공브랜드 개발, 구매책자 배포, 유통판로 구축), 자동차부품협회(대체부품 공급확대, 신속한 인증 지원), 자동차검사정비사업조합·소비자단체협의회·자동차카페연합(소비자 인식개선 위한 홍보), 택시운송사업조합·KD운송그룹(도내 택시, 버스 등 대체부품 소비 확대)

⑦ 자동차 대체부품 육성 관련 조례 제정

- 자동차 대체부품산업 육성 조례는 현재 전북이 유일(2021.5. 시행)
- 자동차 대체부품산업 육성을 위해서는 디자인 보호법 등 제도적 제약요소 및 국내 자동차산업의 구조적 문제가 큰 걸림돌
- 조례 제정을 통해 충남 차원의 행재정적 지원근거를 마련하여 도내 자동차 대체부품 생산 및 유통, 서비스산업의 지속적 성장을 위한 시책 추진 가능

현재 자동차산업에서 일어나고 있는 전환이 대다수 부품 공급업체들에 엄청난 리스크로 작용하고 있음은 분명하다. 기술 및 소비자가 주도하는 최신 트렌드나

새로운 제도와 규제를 따라가지 못하는 기업, 지방정부는 실패할 것이다. 작년부터 계속되고 있는 코로나19 팬데믹은 결과적으로 변화를 가속화하는 계기가 됐지만, 이와 함께 자동차부품산업이 이미 마주하고 있던 리스크 요인과 구조적 트렌드를 더욱 부각시키는 계기 또한 되었다. 지방정부는 관련업체들의 전략 수립과 가치 창출의 발판 역할을 해주고 관련업체들이 선제적으로 리스크 영역을 파악하고 비즈니스에 대한 잠재적 위협을 완화하기 위한 대응조치의 우선순위를 정할 수 있도록 유도해주고, 새로운 가능성을 제시해 주는 데에 역할이 있다고 생각한다.

우리는 현재 극심한 불확실성의 시기를 지나고 있지만 불행하게도 미리 시험해 볼 시간은 없다. 자동차부품산업은 지금 당장 경로수정에 착수해야 한다.

본 연구에서는 충남의 핵심산업으로 자동차부품산업 관련 대체인증부품, 친환경자동차 부품을 선정하고 새로운 시장으로 국내의 대체자동차부품 유통·서비스시장과 신남방국가를 타깃으로 하여 도내 3개 지역(공주-내포-당진)을 거점으로 하는 산업벨트를 제안하였다. 내연기관 자동차의 쇠퇴, 인구감소로 인한 자동차 수요 감소, 해외수출선 확보의 막막함 등을 직면하고 있는 관련업체를 위한 지원에 본 연구가 도움이 되길 기대한다.

참고문헌

- 관계부처 합동(2018) '제2차 경제자유구역 기본계획(2018~2027)'
- 김민창(2019) '우리나라 경제특구 운영 현황 및 개선방안' 국회입법조사처 현안분석 103호
- 김양중(2021.7.5.) '충남 뿌리산업 육성을 위한 정책제언', 충남연구원 정책동향리포트
- 김양중·박정환(2015) 충남 자동차부품산업 기초생태계 분석, 충남연구원 전략연구
- 강성훈(2017) 「자유무역지역제도 개선을 위한 연구」 한국조세재정연구원
- 박배균(2017) '동아시아에서 국가의 영토성과 예외적 공간 : 동아시아 특구의 보편성과 특수성' 「한국지역지리학회지」 23권2호
- 박승찬(2017) '중국 국가급 신구의 성장과 경쟁력 비교연구', 「중국학논총」 54집
- 정우성·송정현(2020) '한일 지역특구제도 비교: 한국 규제특구제도와 일본의 국가 전략특구를 중심으로', 「日本近代学硏究」 69호
- 외교부(2017) 「한눈에 보는 아세안 경제특구」
- 이창길(2011) '경제자유구역의 현황 및 문제점과 활성화를 위한 방안', 「정부와 정책」 3권 2호
- 인천경제자유구역(2020) 「미래비전 2030」
- 임성복(2021) 대전 뿌리산업 특화단지 조성 및 활성화 방안 연구, 대전연구원
- 충남일자리진흥원(2020) 「충남 자동차부품산업 기술개발 현황과 대책」
- 한국은행(2020.8) 코로나19가 자동차 부품산업에 미치는 영향 점검 : 경기 및 대전 충남지역을 중심으로
- 한국자동차산업협회(2020) 자동차산업 동향 및 향후전망
- 홍성현·이재영(2011) '한국의 경제자유구역의 효율적 운영을 위한 개선과제에 관한 연구', 「통상정보연구」 13권 2호
- KOSME 융합금융처(2019) 「KOSME 산업분석 REPORT(자동차)」

〈홈페이지〉

- 대통령직속 북방경제협력위원회 (<https://www.bukbang.go.kr/bukbang/>)
- 대한민국정부 (<https://blog.naver.com/hellopolicy>)
- 뿌리기술지원센터(KITECH) (www.ppuritech.re.kr)
- 산업통상자원부 (<http://www.motie.go.kr>)
- 세종시청(<https://www.sejong.go.kr/>)
- 신남방특별위원회 (<http://www.nsp.go.kr/main.do>)
- 인천경제자유무역구역 (<https://www.ifez.go.kr>)
- 충북경제자유구역청(<https://www.chungbuk.go.kr/eco/contents.do?key=2372>)
- 통계청 (kostat.go.kr)
- KDI 경제정보센터 (<https://eiec.kdi.re.kr/main.do>)
- KOTRA 해외시장뉴스 (<https://news.kotra.or.kr/kotranews/index.do>)
 - 중국정부, 선전 경제특구 자율권 대폭강화(2020.11.5.)
 - 캄보디아 경제도시, 시아누크빌의 개발현황과 전망(2020.9.25.)
 - 캄보디아 산업개관 (2019.7.31.)
 - 태국 Special Economic Zone 개발정책 (2015.1.22.)
 - 베트남 공단현황 및 경제특구(EZ) 투자 이점 (2014.2.20.)
 - 베트남의 투자 인센티브 종류와 획득방법 안내(2018.5.22.)
- 일본 내각부 국가전략특구(<https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/index.html>)
- 일본 수상관저 국가전략특구
(https://www.kantei.go.jp/jp/headline/kokkasenryaku_tokku2013.html#c001)

〈보도자료〉

- 전남일보(2015.06.11.) (<https://www.jnilbo.com/view/media/view?code=20150611000000471192271>)
- 광남일보(2019.09.30.) (<http://www.gwangnam.co.kr/read.php3?aid=1569833405337966015>)
- 충북일보(2020.05.25.) (<https://www.inews365.com/news/article.html?no=623117>)

■ 집 필 자 ■

연구책임	이민정	충남연구원	책임연구원
연구진	전춘복	충남연구원	연구원
	김양중	충남연구원	연구위원

전략연구 2021-02 · 충남의 국제산업협력거점 조성 연구 :
(가칭) 충남 자동차부품 ICT/소부장 혁신플랫폼 벨트 조성

글쓴이·이민정, 전춘복, 김양중
발행자·유동훈 / 발행처·충남연구원
인쇄·2021년 12월 31일 / 발행·2021년 12월 31일
주소·충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)
전화·041-840-1114(대표) / 팩스·041-840-1129
ISBN·978-89-6124-558-6

<http://www.cni.re.kr>

© 2021. 충남연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
- 무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.



www.cni.re.kr

충청남도 공주시 연수원길 73-26

TEL. 041)840-1114

FAX. 041)840-1129

ISBN: 978-89-6124-558-6