

전략연구 2015-12

충남 자동차산업 육성을 위한 자동차부품기업 유치방안

김양중

발간사

견실한 기업의 유치는 그동안 지역발전을 위한 중요한 정책수단이었습니다. 그러나 충남은 수도권 규제완화로 인해 지속적으로 이전기업이 감소하고 있으며, 이는 충남경제에 직·간접적으로 부정적 영향을 미칠 것입니다. 충남은 그동안 수도권규제로 인한 반사이익을 얻었지만 수도권규제가 점점 완화되고 있는 시점에서 충남은 새로운 기업유치 전략을 고민해야만 합니다.

산업이 점점 고도화되고 다양해지는 시기에 시장을 보다 세분화하고, 투자유치 전략의 우선순위를 정하는 것은 매우 중요한 일입니다. 그러나 그동안 이러한 전략을 수립한 연구는 매우 부족한 실정입니다.

그런 점에서 ‘충남 자동차산업 육성을 위한 자동차부품기업 유치방안’은 현 시점에서 매우 의미 있는 연구이며, 본 연구가 충남 자동차산업의 발전과 자동차 부품기업의 유치를 위한 귀중한 계기가 되기를 바라마지 않습니다.

끝으로 본 연구를 수행한 산업경제연구부의 김양중 박사와 본 보고서가 마무리될 때까지 많은 도움과 수고를 해주신 원내외 자문위원 및 심의위원들에게 감사의 말씀을 드립니다.

2016년 12월 31일

충남발전연구원장 강 현 수

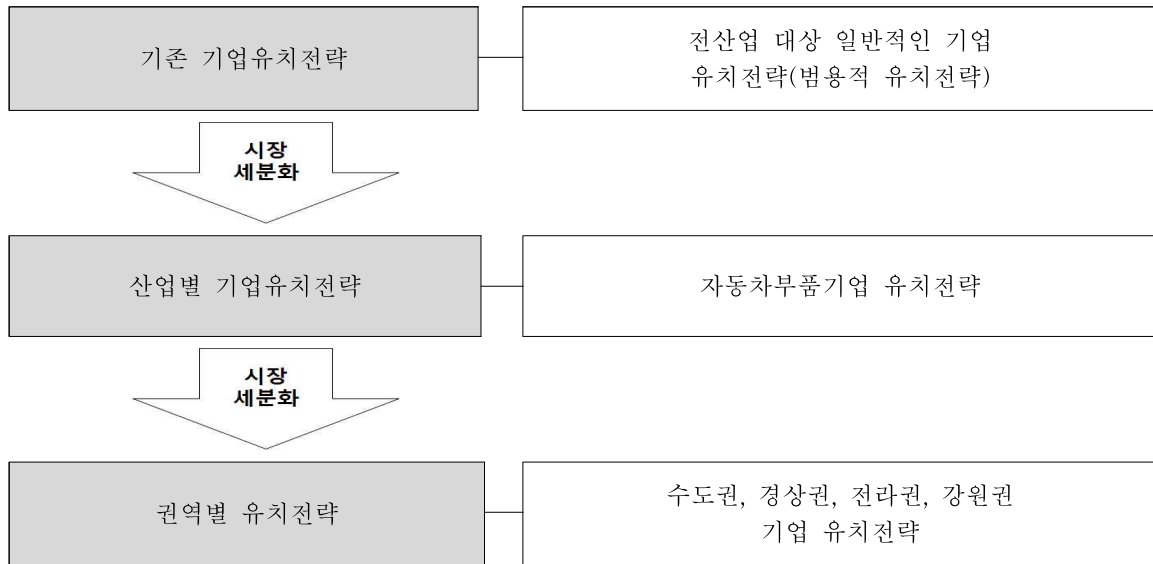
연구 요약

1. 연구의 배경 및 목적

수도권 규제완화로 인한 지속적인 유치기업의 감소는 충남경제에 부정적 영향을 미칠 것이 자명하다. 충남은 그동안 수도권규제로 인한 반사이익을 얻었지만 수도권규제가 점점 완화되고 있는 시점에서 새로운 기업유치 전략을 수립해야 한다.

기존에는 산업의 구분 없이 모든 기업을 대상으로 투자 및 입지보조금, 각종 세제혜택을 내세워 기업을 유치하였다. 그러나 산업이 점점 복잡해지고 다양해지는 시기에 시장을 보다 세분화하는 전략이 반드시 필요하다. 기업의 마케팅도 과거 모든 소비자 대상에서 현재에는 직업·성별·연령에 따라 다른 전략을 수립하듯이 기업유치에서도 특정 산업에 대한 전략을 수립할 필요성이 있다. 따라서 본 연구에서는 그동안의 충남의 성장을 이끌어왔고, 충남의 기반산업인 자동차부품산업을 중심으로 유치 전략을 수립하고자 한다. 또한 유치하고자 하는 기업이 어느 권역에 속하는지에 따라서도 유치 전략의 변화가 필요하다.

〈기업유치전략의 변화〉



이처럼 본 연구는 시장 세분화를 통한 충남의 핵심제조업인 자동차부품기업의 유치전략을 제시하는 데 그 목적이 있다.

2. 본 연구의 차별성

기존의 연구에서 기업유치 수단은 인센티브 개선, 기업유치환경개선, 기업유치 지원제도 개선, 기업유치 활동 강화로 크게 구분할 수 있다.

〈이전 연구의 기업유치 전략〉

구분	주요내용
인센티브 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 중앙정부·광역자치단체 차원의 인센티브제도 개선 - 기초 자치단체 차원의 인센티브제도 개선
기업유치환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 산업단지 조성 및 산업단지의 고도화 - 이전기업 주변 정주여건 개선 - 앵커기업 유치를 통해 하청기업 유치 - 고속도로·철도·항만·공항 등 접근성 개선
기업유치 지원제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 지역 전략산업 및 벤처기업 지원 - R&D 산업화 지원 - 인적자원개발 지원
기업유치 활동 강화	<ul style="list-style-type: none"> - 이전기업의 철저한 사후관리 - 기업유치 홍보대사(자문관) 위촉·운영 - 국내외 투자유치 네트워크 구축 - 투자유치 정보제공 시스템 구축

기존의 연구들을 살펴보면 모든 시도에 적용이 가능하고 큰 차별성이 없어 기업유치 시 활용도와 실효성이 낮다는 단점이 있다. 또한 대부분 시도에서 이미 추진하고 있는 사업들로 이와 같은 연구는 지자체 담당 공무원에게 도움이 되지 못한다.

〈본 연구의 차별성〉

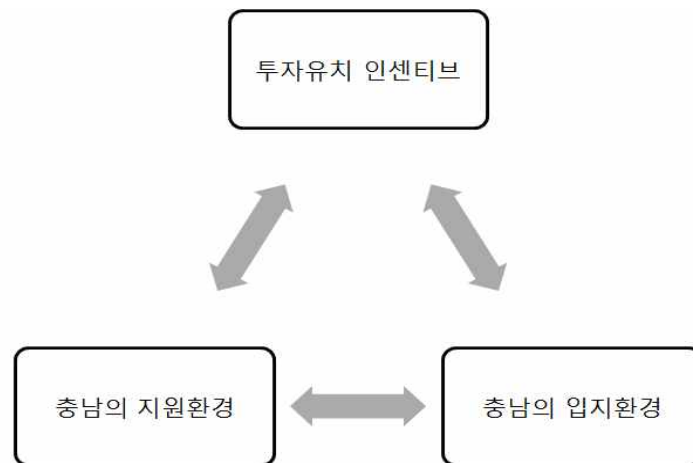
차별성 ①	차별성 ②	차별성 ③	차별성 ④
무엇이 중요한가?	무슨 산업인가?	어디에 있는 기업인가?	무슨 분야인가?
유치전략(수단)의 우선순위 선정	자동차부품 기업대상	권역별 기업 유치전략	자동차부품 세부분야 전략

본 연구는 기업유치 전략의 우선순위를 선정했고, 시장세분화를 통해 자동차 부품기업을 대상으로 하였으며, 권역별 유치전략을 제시하였다는 데 기존 연구와 큰 차별성 있다.

3. 연구의 주요내용

자동차부품기업의 지역 내 투자유치를 위해서는, 충남의 투자유치 인센티브는 물론 충남의 입지환경과 지원환경의 약점과 강점을 정확하게 인지하고 있어야 한다.

〈성공적 기업유치를 위한 3가지 축〉



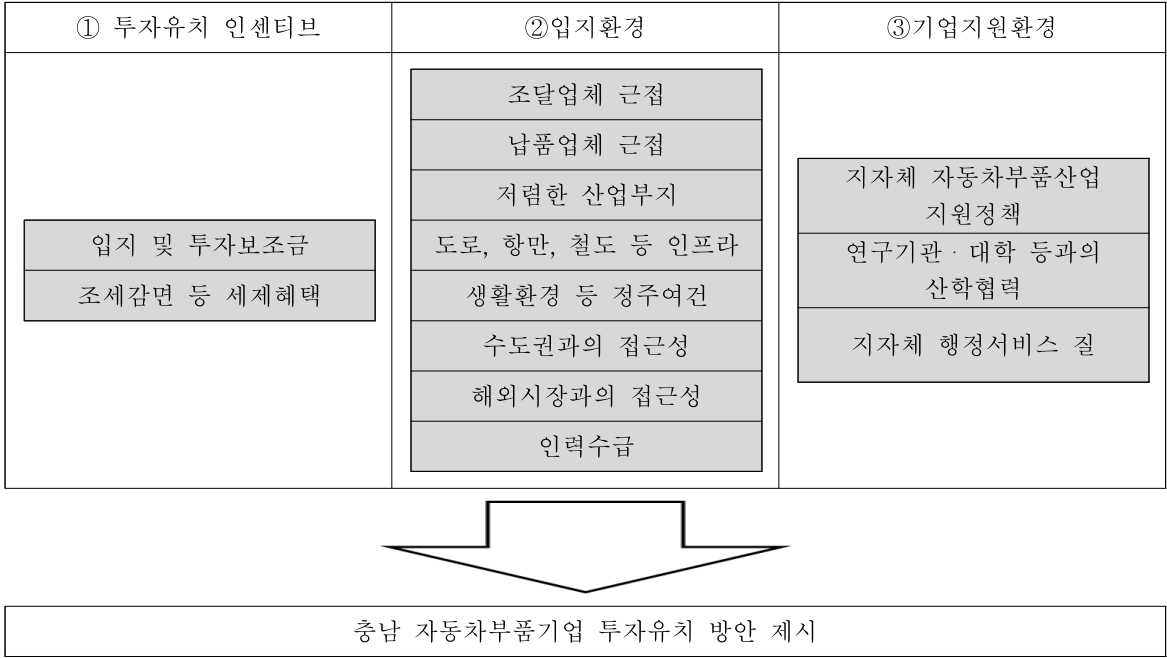
특히 타시도와의 비교우위를 정확하게 알고 있을 때 보다 효율적인 유치전략을 추진할 수 있으며, 타시도와의 유치전쟁에서 앞서갈 수 있다.

〈비교우위를 통한 기업유치전략〉



이에 본 연구에서는 첫째, 보조금 및 세제지원 등 충남의 투자유치인센티브와 둘째, 투자유치와 관련된 충남의 입지환경 그리고 마지막으로 ‘충남 테크노파크 자동차센터’를 중심으로 하는 자동차부품기업 지원환경을 다룬다. 그리고 이를 통해 자동차부품기업 투자유치 방안을 제시하고자 한다.

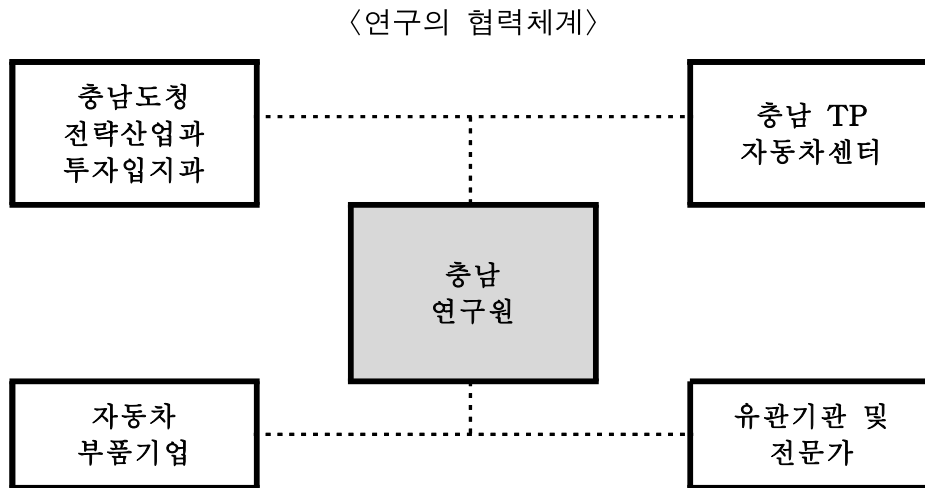
〈연구의 주요 내용〉



기업유치제도에서는 주로 입지 및 투자보조금과 세제혜택에 대해 논하고 입지환경에서는 충남의 지리적 위치, 산업관련 인프라, 정주여건, 시장과의 접근성 등을 논하고자 하며, 지원환경은 주로 ‘충남 테크노파크 자동차센터’에서 사업을 추진하고 있는바, 큰 틀에서만 언급하고자 한다.

4. 연구의 수행체계 및 연구방법

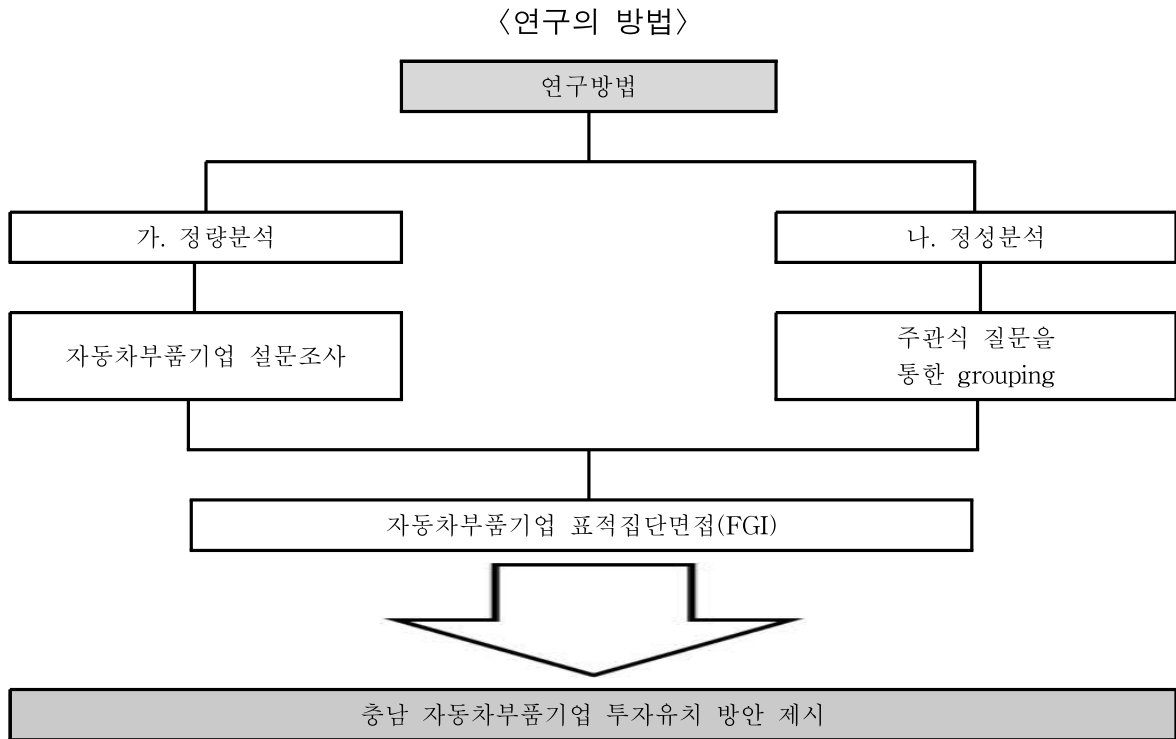
1) 연구의 수행체계



충남 자동차부품기업 유치방안을 논하기 위해서는 다양한 기관과의 협조가 필요하다. 먼저 충남 투자유치제도를 파악하기 위해서는 충남도청 투자입지과의 협조가 필요하며, 자동차부품산업 지원제도와 관련해서는 충남도청 전략산업과와 충남 테크노파크 자동차센터의 협조가 필요하다. 그리고 충남 자동차부품기업 유치방안을 도출하기 위해서는 자동차부품기업에 대한 설문조사와 인터뷰가 필요하며, 전반적인 연구의 방향설정을 위한 전문가의견 수렴 또한 필요하다.

따라서 본 연구에서는 충남 자동차부품기업에 대한 설문조사와 인터뷰 조사를 병행하였으며, 충남도청, 충남 테크노파크 자동차센터, 그리고 산업관련 전문가의 자문을 받아 연구를 진행하였다.

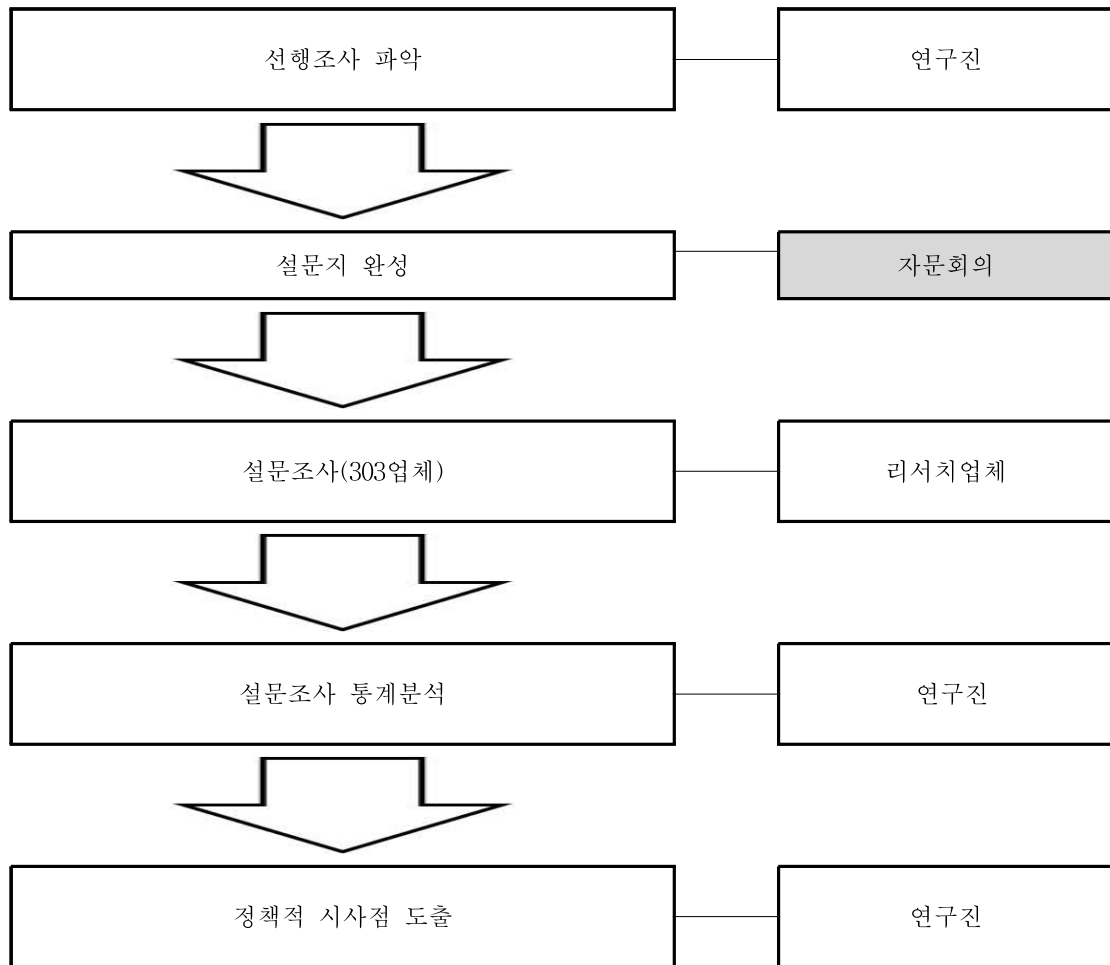
2) 연구의 방법



본 연구는 정량분석과 정성분석을 병행하였다. 정량분석을 위해서는 설문조사를 실시하였으며 정성분석을 위해서는 설문조사 시 별도의 주관식 항목을 두어 보다 심도 있는 분석을 시도하였다. 또한 마지막으로 자동차부품기업 간담회를 진행하여 분석결과에 대한 최종 검증을 하였다.

조사대상은 충남 자동차부품산업 영위기업이며, 지역별 적절한 층화를 통해 랜덤추출법으로 표본을 추출하였다. 설문에 앞서 기존 타 연구기관에서 실시한 선행조사를 통해 설문의 완성도를 높였으며, 전문가 자문회의를 통해 설문지를 완성하였다.

〈설문조사 진행순서〉



표본은 지역별로 랜덤추출된 303개 업체를 대상으로 하였고, 지역 내 전문 설문조사 업체인 '충남리서치'를 통해 설문을 진행하였다.

〈설문조사 표본설계〉

모집단	충남 자동차부품산업 영위기업
표본 크기	충남 자동차부품산업 영위기업 303업체
표본 추출 방법	지역 층화 후 충남 자동차부품산업 기업리스트에서 랜덤추출

〈자동차부품산업 실태조사 조사방법〉

조사 방법	전문조사원의 사업체 방문에 의한 일대일 면접조사(Face to Face Interview)
-------	---

설문조사 방법으로는 전문조사원의 사업체 방문에 의한 일대일 면접조사 (Face to Face Interview)를 활용하여 설문 신뢰도를 높였다.

5. 자동차부품기업 유치방안

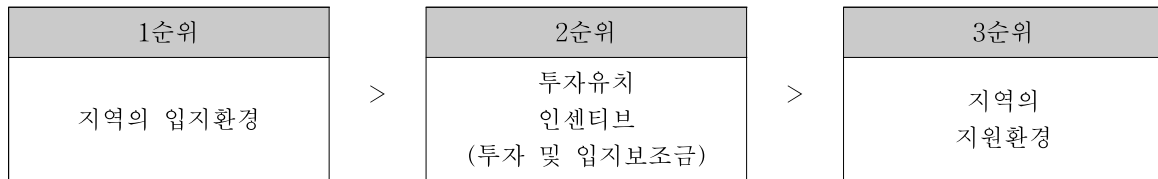
1) 투자유치수단의 우선순위 선정

충남에서 자동차부품기업 투자유치를 위해서는 가장 먼저 투자유치 전략의 우선순위를 정하는 것이 중요하다. 본 연구 설문조사결과 지역의 입지환경이 기업이 이전이나 투자를 계획할 때 고려하는 1순위로 나타났으며 투자유치 인센티브가 다음 순으로 나타났다.

실제로 지자체에서 투자유치 시 가장 먼저 내세우는 것이 투자유치 인센티브 즉 입지 및 투자보조금이다. 그러나 이는 산업통상자원부의 고시에 따라 모든 지역이 거의 동일하게 적용되기 때문에 충남에게 특별히 유리한 점이라고는 할 수 없다.

본 연구에서 실시한 기업 표적집단면접(FGI) 시에도 입지 및 투자보조금과 세제혜택에 대한 시도별 차이점을 제대로 인식하지 못하고 있었다. 따라서 충남이 자동차부품기업을 지역으로 유치하기 위해서는 보조금이나 세제혜택보다는 충남 지역의 입지적 장점을 보다 강조할 필요성이 있다.

〈기업 투자유치수단의 우선순위〉



2) 자동차부품기업 유치전략

가. 투자유치 인센티브 개선

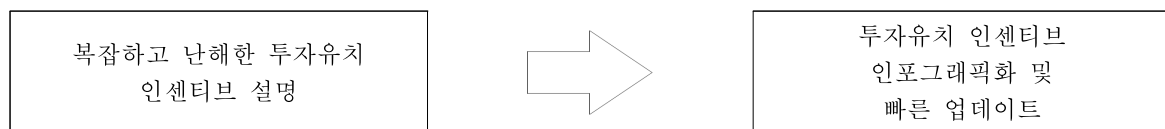
지자체에서 기업유치 시 내세우는 투자 인센티브는 입지 및 투자보조금과 세제혜택이다. 본 연구결과 전반적으로 입지 및 투자보조금에 대한 지원은 기업들이 적절하다고 느끼는 것으로 나타났다. 그러나 지원대상이나 지원우대지역에 비해 지원수준이 적절하다고 응답한 기업의 비중이 낮게 나타나 지원수준에 대한 개선의 필요성은 남아있다고 할 수 있다. 또한 세제지원의 경우도 설문응답 기업의 과반수 이상이 적절하다라고 응답하여 어느 정도 만족하고 있는 것으로 여겨진다.

다만 입지 및 투자보조금의 지원대상과 지원수준, 세제지원의 경우 적절하다고 응답한 비율이 70%를 넘지 않아 이에 대해서는 기업의 의견수렴 등 지속적인 모니터링이 필요하다고 할 수 있다.

그러나 앞서 논의한 것처럼 입지 및 투자보조금의 경우 산업통상자원부의 고시에 의해 결정되어지기 때문에 충남에서 개선의 여지가 매우 제한적이며, 세제혜택의 경우도 타시도와 크게 차별을 두지 못한다는 한계가 있다.

특히 FGI 결과 자동차부품 기업이 시도 간 투자유치 인센티브에 대해 차별성을 크게 느끼지 못하고 있기 때문에 기업유치 시 투자유치 인센티브만을 지나치게 강조하는 것은 바람직하지 않다. 또한 대부분의 기업이 투자유치 인센티브에 대해 알고 있었지만 그 내용이 조금씩 변하는 것은 제대로 인지하지 못하고 있었다. 따라서 복잡한 인센티브 제도에 대한 정확하고 쉬운 정보전달이 필요하며, 충남에 투자하고자 하는 기업이 과거의 자료를 가지고 오해하지 않도록 빠른 업데이트는 필요하다고 할 수 있다.

〈투자유치 인센티브 정보전달 개선방안〉



나. 충남의 입지환경 개선

〈기업의 입지환경 고려사항 순위〉

1순위	2순위	3순위	4순위
납품업체 근접	조달업체 근접	저렴한 산업부지	도로·항만·철도 등 산업관련 인프라
5순위	6순위	7순위	8순위
수도권과의 접근성	인력수급	생활환경 등 정주여건	해외시장과의 접근성

앞 절에서 언급했듯이 자동차부품기업을 유치할 때 가장 중요한 투자유치 전략은 충남의 입지환경을 개선하고 충남만의 강점을 적극적으로 홍보하는 것이다. 본 연구에서는 납품업체의 근접이 타시도 기업을 유치할 때 가장 중요한 유인책으로 나타났으며, 조달업체 근접이 2순위, 저렴한 산업부지가 3순위로 나타났다.

그러나 충남의 입지환경은 타시도의 기업들에게 다르게 비춰질 수 있다. 즉

수도권기업이 느끼는 충남의 입지환경과 강원권의 기업이 느끼는 충남의 입지환경은 다를 수 있다. 그렇다면 충남의 입장에서 기업의 이전이나 투자를 유치하기 위한 전략은 다르게 수립해야 한다.

〈권역별 기업유치를 위한 전략(입지환경)〉

권역		적극홍보	적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
수도권	①	저렴한 산업부지	도로·항만·철도 등 인프라	인력수급 정주여건 해외시장 접근성
	②	조달업체 근접		
	③	납품업체 근접		
경상권	①	납품업체 근접	도로·항만·철도 등 인프라	인력수급 정주여건 해외시장 접근성
	②	조달업체 근접		
	③	수도권과의 접근성		
	④	저렴한 산업부지		
전라권	①	납품업체 근접	도로·항만·철도 등 인프라 저렴한 산업부지	인력수급 해외시장 접근성
	②	조달업체 근접		
	③	수도권과의 접근성		
	④	정주여건		
강원권	①	납품업체 근접	저렴한 산업부지	인력수급 정주여건
	②	조달업체 근접		
	③	도로·항만·철도 등 인프라		
	④	수도권과의 접근성		
	⑤	해외시장 접근성		

충남은 현재 기업유치 시 충남의 열악한 정주여건에 대한 고민이 많고, 이를 극복하기 위해 다양한 정책을 추진하고 있다. 그런데 기업들의 경우 생활환경 등 정주여건은 투자유치를 결정 짓는 핵심요인이 아닌 것으로 나타났다.

앞에서 논의한 내용을 바탕으로 충남에 제안하는 시책을 정리하면 다음과 같다.

〈입지환경 개선을 위한 시책〉

입지환경	추진시책
납품업체 근접	<ul style="list-style-type: none"> - 입체적 입지정보 시스템을 구축 (충남의 완성차업체와 자동차부품기업 1~3차벤더를 파악하여 입체적 입지정보 시스템 구축) - 완성차업체와 중소부품기업 상생방안 마련
조달업체 근접	
저렴한 산업부지	- 북부권을 중심으로 자동차부품전문 산업단지 조성
도로·항만·철도 등 산업관련 인프라	- 인프라 관련 예타사업 중앙 정부제안 (대산·당진 고속도로가 좋은 예)
수도권과의 접근성	- 수도권(권역별) 기업유치 전략 수립
인력수급	<ul style="list-style-type: none"> - 충남의 산·학·연 연계 강화 - 자동차부품산업 전문 인력 양성
생활환경 등 정주여건	<ul style="list-style-type: none"> - 상생산업단지 조성 및 낙후산단 고도화 - 산단진입 교통체계 개선
해외시장과의 접근성	- 대중국 물류기반 조성 및 항만 고도화

다. 지원환경 개선

〈기업의 지원환경 고려사항 순위〉

투자유치 인센티브		기업지원 환경		
1순위	2순위	1순위	2순위	3순위
조세감면 등 세제혜택	입지 및 투자보조금	지자체 행정서비스	지자체 지원정책	산학연 협력체계

자동차부품기업이 기업의 이전이나 투자를 결정할 때 중요시하는 기업지원 환경은 첫째가 지자체 행정서비스로 나타났다. 그만큼 기업인들에게 지자체의 one-stop 행정서비스나 공무원의 투자유치 노력은 매우 중요하다. 두 번째로 중요한 것은 지자체에서 추진하고 있는 자동차부품기업 지원정책으로 나타났다. 충남은 충남 테크노파크 자동차센터를 중심으로 자동차부품기업을 지원하고 있다. 그리고 마지막 순위가 지역의 산·학·연 협력체계로 나타났다.

이를 권역별로 살펴보면 수도권, 경상권, 강원권은 권역간 특별한 차이가 나타나지 않았다. 그러나 전라권의 경우는 충남의 산학연 협력체계를 적극적으로 홍보할 필요성이 있는 것으로 나타났다.

〈권역별 기업유치를 위한 전략(지원환경)〉

권역		적극홍보	적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
수도권	①	입지 및 투자보조금	세제혜택 보완	산학연 협력체계 구축
	②	행정서비스		
	③	지자체 지원정책		
경상권	①	입지 및 투자보조금	세제혜택 보완	산학연협력체계 구축
	②	행정서비스		
	③	지자체 지원정책		
전라권	①	입지 및 투자보조금	세제혜택 보완	지자체 지원정책
	②	행정서비스		
	③	산학연협력체계 구축		
강원권	①	행정서비스	세제혜택 보완	산학연협력체계 구축
	②	입지 및 투자보조금		
	③	지자체 지원정책		

그러나 많은 기업들이 가장 중요하게 생각하고, 가장 현실적으로 원하는 지원정책은 기업에 대한 세제혜택이다. 비록 세제혜택을 늘리는 것이 지자체 입장에서 어려울 수 있지만, 기업유치가 지역발전에 크게 기여하는 만큼 세제정비가 필요하다. 국세인 법인세와 소득세 감면은 지자체 입장에서 감세를 논의하기 어렵지만 지방세인 취득세, 등록면허세, 재산세 등은 현재 수준에서 감세 논의가 가능하다. 수도권 이전기업이 매년 감소하고 있는 충남의 상황에서 투자유치 우대지역과 세제혜택비율 재조정에 대한 논의가 필요한 시점이다.

아울러 충남의 자동차부품기업 지원정책은 충남 테크노파크 자동차센터를 중심으로 이루어지고 있다. 설문분석 결과 충남 테크노파크 자동차센터의 장비

지원 수준은 적절한 것으로 여겨지나 특히 신뢰성장비와 선행개발장비의 보강은 필요한 것으로 나타났다. 또한 기술지원 수준과 사업화지원 수준에서 어느 정도 만족하고 있는 것으로 나타났지만 기술지원수준의 만족도가 사업화지원의 만족도보다 낮아 기술지원에 대한 보완계획이 필요하다고 할 수 있다.

〈충남 테크노파크 자동차센터 개선방안〉

구분	판단	개선 방안
장비지원	적절	- 신뢰성장비와 선행개발장비 보강 필요
기술지원	만족	- 사업화지원보다 낮은 만족도 - 엔진 및 차체용 부품기업의 만족도가 낮음
사업화지원	만족	- 전기장치 기업의 만족도는 높지만 엔진 및 차체용 부품기업의 만족도가 상대적으로 낮음

앞에서 논의한 내용을 바탕으로 충남에 제안하는 시책을 정리하면 다음과 같다.

〈지원환경 개선을 위한 시책〉

입지환경	추진시책
조세감면 등 세제혜택	- 지방세 감면 기업의견 수립 후 감세논의
입지 및 투자보조금	- 수도권규제완화 대응 중앙정부 역제안 과제 도출
지자체 행정서비스	- one-stop 행정 및 산업별 기업유치전략 수립
지자체 지원정책	- 충남 테크노파크 자동차센터 지원 효율화
산학연 협력체계	- 산학연 연계 네트워크 구축 및 지역인재 양성

특히 기업 FGI 결과 지역인재 양성은 매우 중요한 사항으로 나타났다. 이유는 수도권 학생들이 충남에서 대학을 나왔다고 충남에 취업하지 않는다는 것이다. 이는 충남에서 산학연 연계를 통해 인재를 양성해도 결국 수도권으로 인재를 빼앗기기 때문이다. 따라서 능력이 다소 미진하다고 해도 확실히 지역연

고가 있는 학생을 대상으로 인재양성을 하는 것이 필요하다고 할 수 있다.

3) 특정 자동차부품산업 유치전략

충남이 타시도의 자동차부품기업을 유치하기 위해서는 충남의 입지환경을 개선하고, 투자유치 인센티브와 지원정책의 개선이 필요함을 언급하였다. 그러나 가장 중요한 것은 이와 같은 제도적 개선보다 타겟산업군을 정해서 그 관련 기업들을 대상으로 유치전략을 추진하는 것이다. 대체자동차부품시장은 아직 초기단계에 있지만, 시장상황에 따라 급격히 성장할 수 있는 분야이다. 따라서 충남이 타시도보다 발 빠르게 움직여 대체자동차부품시장을 선점해야 하며, 그러기 위해서는 도차원의 정책적 지원이 필요하다.

〈대체자동차부품생산을 위한 가장 중요한 시설〉(단위: %)

부품 분야	비율
대체자동차부품 인증센터	11.9
대체자동차부품 기술개발센터	31.7
대체자동차부품 생산단지	38.0
중고자동차 수리전문 단지	5.3
대체자동차부품 수출을 위한 수출기반시설	13.2

특히 대체자동차부품생산을 위해 대체자동차부품 생산단지와 기술개발센터는 반드시 필요한 것으로 나타났다.

〈대체자동차부품기업 유치에 위한 시책〉

추진시책
충남 북부권을 중심으로 대체자동차부품 전문생산단지 조성
대체자동차부품산업에 투자의향이 있는 기업들을 위한 다양한 지원책 마련
자동차클러스터(테마파크, 튜닝, 특성화대학, 박물관 등) 조성 중장기 계획 수립
대중국 수출지원 및 물류기반 구축
대중소기업 상생발전방안 마련

충남이 대체자동차부품기업을 성공적으로 유치하기 위해서는 무엇보다도 아산, 천안, 서산, 당진 등 북부권을 중심으로 하는 대체자동차부품 전문생산단지 조성이 필요하다. 충남은 완성차업체(현대자동차 아산공장, 동희오토)가 입주해 있고, 북부권을 중심으로 자동차부품기업들이 밀집해 있으며, 또한 활용가능한 노동력이 풍부하기 때문에 대체자동차부품 전문생산단지의 성공가능성이 매우 높다.

둘째, 대체자동차부품 투자기업을 유치하고자 하는 지자체의 노력이 필요하다. 자동차부품기업들은 대체자동차부품시장에 관심이 많고 투자의향도 높게 나타났다. 따라서 대체자동차부품산업에 투자의향이 있는 기업들을 위한 다양한 지원책을 마련해야 해야 한다. 이는 충남의 기업유치실적과 산업단지 분양률이 지속적으로 감소하고 있는 상황에서 기업유치에 탄력을 줄 수 있다.

셋째, 자동차복합산업단지 조성을 위한 중장기 계획 수립해야 한다. 충남이 대체자동차부품기업의 투자유치를 위해서는 향후 자동차 테마파크와 튜닝 전문문화단지, 특성화대학, 박물관 등 자동차 관련 시설들을 포함하는 자동차 복합단지 조성도 필요하다. 자동차 복합단지에는 자동차 전시장, 자동차 정비교육 및 연구개발(R&D) 단지, 자동차 부품을 재활용하는 자원순환센터, 폐차설비, AS센터 등 자동차 서비스와 관련된 다양한 시설도 함께 계획해야 한다.

넷째, 대중국 수출지원 및 물류기반 구축이 필요하다. 중국은 충남 제1의 수출국이며 자동차산업이 급성장하고 있는 지역으로 향후 대체자동차부품수요도 확대될 것으로 예상된다. 따라서 대중국 수출을 위한 항만기반을 구축하고, 서

해안 교통망을 확충하여 대중국 진출 교두보를 육성해야 한다. 대체자동차부품 산업이 충남에서 활성화 될 경우 대중국 수출 전지기지의 역할도 가능할 것이다.

마지막으로 대중소기업 상생발전방안 마련도 필요하다. 대체부품 시장이 활성화되면 중소 자동차 부품업체는 대기업의 높은 의존도에서 탈피하여 자체판로가 확보할 수 있다. 이는 중소기업들이 자체 브랜드를 갖고 세계시장에서 부품을 팔아 보다 성장할 수 있는 발판이 될 수 있다. 그러나 대기업의 양보와 이해가 없으면 대체자동차부품시장은 활성화 될 수 없기 때문에, 대중소기업이 상생발전할 수 있도록 하는 충남의 역할이 중요하다고 할 수 있다.

목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 선행연구에 대한 검토	4
제2장 자동차부품기업유치 해외사례	8
1. 선진국의 기업유치 사례	8
1) 독일 슈투트가르트시의 자동차부품기업 유치전략	8
2) 일본 큐수지역 자동차부품기업 유치전략	10
2. 개발도상국의 기업유치 사례	11
1) 필리핀 자동차부품기업 유치전략	11
2) 독립국가연합(CIS) 자동차부품기업 유치전략	14
3) 말레이시아 자동차부품기업 유치전략	18
4) 인도 자동차부품기업 유치전략	22
제3장 연구의 주요내용 및 방법	25
1. 연구의 주요내용	25
2. 연구의 수행체계 및 연구방법	27
1) 연구의 수행체계	27
2) 연구의 방법	28
제4장 기업유치 지원제도 검토	31
1. 투자유치 인센티브	31

1) 지방투자촉진보조금	31
2) 시도별 투자유치 인센티브	34
3) 충남의 투자유치 인센티브	36
2. 충남의 입지환경	38
1) 산업단지 현황	38
2) 교통(도로, 항만, 철도) 인프라	41
3. 충남의 기업지원환경	48
제5장 설문조사 및 표적집단면접(FGI) 분석결과	52
1. 조사개요	52
1) 설문조사 개요	52
2) 표적집단면접(FGI) 개요	52
2. 분석결과	53
1) 충남의 투자유치 인센티브	53
2) 충남의 입지환경	59
3) 충남의 기업지원환경	68
4) 충남 테크노파크 자동차센터 지원환경	77
5) 대체자동차산업 육성환경	80
제6장 자동차부품기업 유치방안	85
1. 투자유치 전략의 우선순위	86
2. 자동차부품기업 유치전략	86
1) 투자유치 인센티브 개선	86
2) 충남의 입지환경 개선	87
3) 지원환경 개선	91
4) 특정 자동차부품산업 유치전략	94
제7장 요약 및 결론	97

[참고문헌]	99
[부 록 1]	100
[부 록 2]	117
[부 록 3]	131

표 목 차

<표 1> 충남 기업유치실적	1
<표 2> 기업유치전략의 변화	2
<표 3> 시도별 자동차부품 산업의 입지계수 순위	3
<표 4> 전주의 기업유지 정책수단	5
<표 5> 공주시 기업유치를 위한 정책수단	5
<표 6> 국내·외 산업단지의 성공요인	7
<표 7> 독일 슈투트가르트시의 자동차부품기업 유치전략	8
<표 8> 일본 큐슈지역의 자동차부품기업 유치전략	10
<표 9> 필리핀의 자동차부품기업 유치전략	11
<표 10> 필리핀의 BOI 요구 기준	13
<표 11> CIS의 자동차부품기업 유치전략	14
<표 12> 말레이시아의 자동차산업 기본방향	20
<표 13> 인도의 자동차부품기업 유치전략	23
<표 14> 비교우위를 통한 기업유치전략	26
<표 15> 연구의 주요 내용	26
<표 16> 연구의 방법	28
<표 17> 설문조사 표본설계	29
<표 18> 자동차부품산업 실태조사 조사방법	30
<표 19> 보조금의 지원 범위	33
<표 20> 지원 특례	34
<표 21> 시도별 기업유치 지원제도 현황	35
<표 22> 충남 수도권이전기업 입지 및 투자 보조금	37

<표 23> 충남 신·중설 기업지원 입지 및 투자 보조금	37
<표 24> 충남 조세감면 인센티브	38
<표 25> 전국 산업단지 현황	39
<표 26> 충남 산업단지 현황	40
<표 27> 충남 산업단지 입주업체 현황	41
<표 28> 고속도로 등 도로확·포장 계획의 주요내용	43
<표 29> 철도계획	44
<표 30> 항만 및 공항 계획	46
<표 31> 2014년 충남 테크노파크 자동차센터 지원사업(자동차부품기업 관련)	49
<표 32> 충남 테크노파크 자동차센터 자동차부품기업 지원	50
<표 33> 충남의 자동차부품기업 지원시책 세부 지원 내용	51
<표 34> 설문 표본	52
<표 35> 기업이전 시 가장 중요한 항목	53
<표 36> 입지 및 투자보조금 인지여부	53
<표 37> 입지 및 투자보조금 지원내용 파악수준	54
<표 38> 입지 및 투자보조금 지원대상 적절성	54
<표 39> 입지 및 투자보조금 지원내용	55
<표 40> 입지 및 투자보조금 지원수준 적절성	56
<표 41> 입지 및 투자보조금 지원 우대지역 적절성	56
<표 42> 입지 및 투자보조금 개선 프로세스	57
<표 43> 조세감면 인센티브 인지여부	57
<표 44> 조세감면 지원내용 파악수준	57
<표 45> 조세감면 적절성	58
<표 46> 세제지원 개선 프로세스	58
<표 47> 입지환경 중요도	59
<표 48> 수도권 대비 입지환경 만족도	60
<표 49> 수도권 기업 유치 시 충남도 전략	62
<표 50> 경상권 대비 입지환경 만족도	62

<표 51> 경상권 기업 유치 시 충남도 전략	64
<표 52> 전라권 대비 입지환경 만족도	64
<표 53> 전라권 기업 유치 시 충남도 전략	66
<표 54> 강원권 대비 입지환경 만족도	66
<표 55> 강원권 기업 유치 시 충남도 전략	67
<표 56> 지원환경 중요도	68
<표 57> 자동차부품기업 유치 시 고려사항 순위(지원환경)	68
<표 58> 수도권 대비 지원환경 만족도	69
<표 59> 수도권 기업 유치 시 충남도 전략	71
<표 60> 경상권 대비 지원환경 만족도	71
<표 61> 경상권 기업 유치 시 충남도 전략	73
<표 62> 전라권 대비 지원환경 만족도	73
<표 63> 전라권 기업 유치 시 충남도 전략	75
<표 64> 강원권 대비 지원환경 만족도	75
<표 65> 강원권 기업 유치 시 충남도 전략	77
<표 66> 충남 테크노파크 자동차센터 인지여부	77
<표 67> 충남 테크노파크 자동차센터 지원사업 인지여부	77
<표 68> 충남 테크노파크 자동차센터 보유장비 구축수준	78
<표 69> 충남 테크노파크 자동차센터 보유장비 중 확대가 필요한 분야	78
<표 70> 충남 테크노파크 자동차센터 기술지원 수준	79
<표 71> 충남 테크노파크 자동차센터 사업화지원 수준	79
<표 72> 충남 테크노파크 자동차센터 지원수준 종합논의	80
<표 73> 대체부품인증제 인지여부	81
<표 74> 대체자동차부품시장 전망	81
<표 75> 대체자동차부품시장 투자계획	82
<표 76> 성장가능 대체자동차부품	82
<표 77> 대체자동차부품생산 집적지 조성의 필요성	83
<표 78> 대체자동차부품 전문생산단지 최적지	83

<표 79> 대체자동차부품생산 집적지 조성 시 충남의 경쟁력	84
<표 80> 대체자동차부품생산을 위한 가장 중요한 시설	84
<표 81> 충남 자동차부품기업 유치전략	85
<표 82> 기업 투자유치 전략의 우선순위	86
<표 83> 투자유치 인센티브 적절성 여부	87
<표 84> 기업의 입지환경 고려사항 순위	88
<표 85> 권역별 기업유치를 위한 전략(입지환경)	90
<표 86> 입지환경 개선을 위한 시책	91
<표 87> 기업의 지원환경 고려사항 순위	91
<표 88> 권역별 기업유치를 위한 전략(지원환경)	93
<표 89> 충남 테크노파크 자동차센터 개선방안	94
<표 90> 지원환경 개선을 위한 시책	94

그림 목 차

[그림 1] 자동차부품산업의 주요경쟁 시도	3
[그림 2] 성공적 기업유치를 위한 3가지 축	25
[그림 3] 연구의 협력체계	27
[그림 4] 설문조사 진행순서	29
[그림 5] 충남 산업단지 배치도	40
[그림 6] 고속도로 계획	43
[그림 7] 철도계획	45
[그림 8] 항만 및 공항 계획	47
[그림 9] 종합 교통계획	48
[그림 10] 입지환경 비교시도	60
[그림 11] 수도권 대비 IPA 분석결과	61
[그림 12] 경상권 대비 IPA 분석결과	63
[그림 13] 전라권 대비 IPA 분석결과	65
[그림 14] 강원권 대비 IPA 분석결과	67
[그림 15] 수도권 대비 IPA 분석결과(지원환경)	70
[그림 16] 경상권 대비 IPA 분석결과(지원환경)	72
[그림 17] 전라권 대비 IPA 분석결과(지원환경)	74
[그림 18] 강원권 대비 IPA 분석결과(지원환경)	76

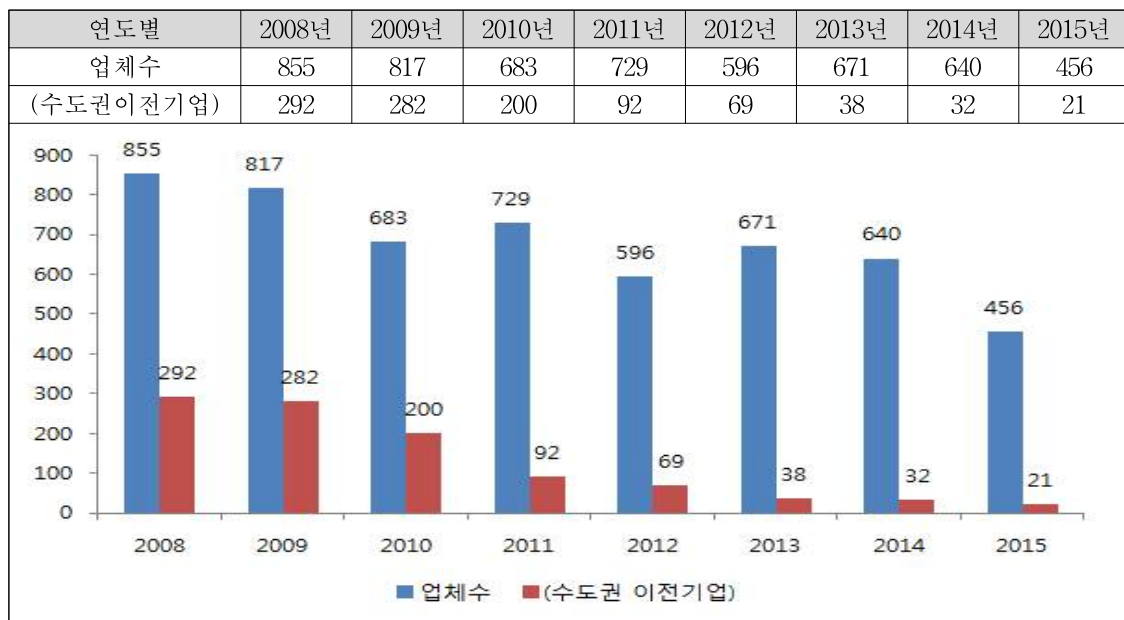
제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

기업유치는 그동안 지역의 경제발전을 위한 주요한 수단이었다. 충남 또한 기업유치를 위해 다양한 지원정책을 수립하고 유치노력을 지속해왔다. 그럼에도 불구하고 중앙정부의 수도권 규제완화 정책으로 인해 유치기업수가 매년 감소하고 있는 상황이다.

〈표 1〉 충남 기업유치실적

(단위: 개)

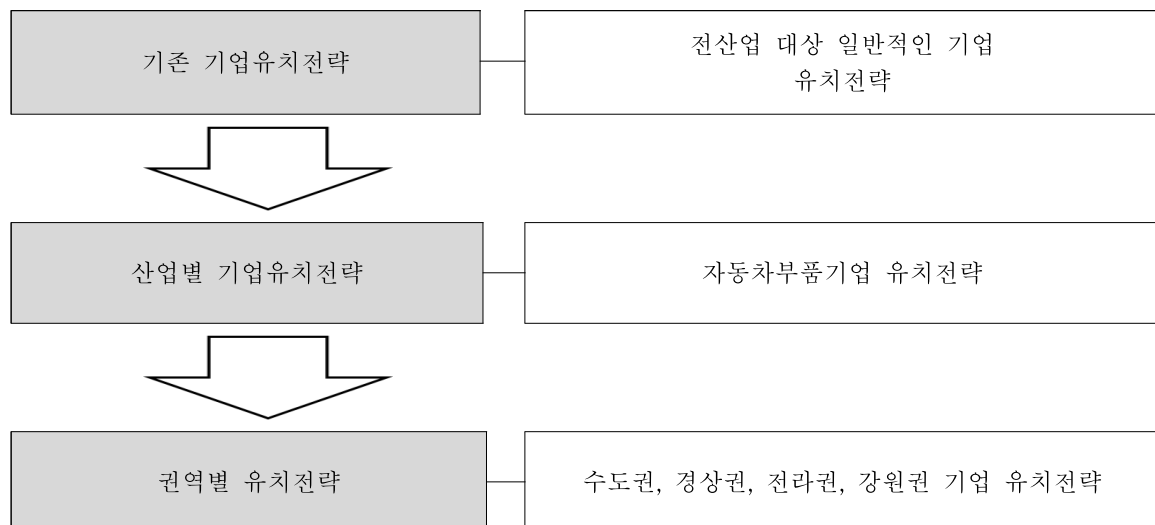


자료: 충남도청 홈페이지

지속적인 유치기업의 감소는 지역경제에 부정적 영향을 미칠 것이 자명하다. 충남은 그동안 수도권규제로 인한 반사이익을 얻었지만 수도권규제가 점점 완화되고 있는 시점에서 새로운 유치전략을 수립해야 한다.

기존에는 산업의 구분 없이 모든 기업을 대상으로 투자 및 입지보조금, 각종 세제혜택을 내세워 기업을 유치하였다. 그러나 산업이 점점 복잡해지고 다양해지는 시기에 시장을 보다 세분화하는 전략이 필요하다. 따라서 본 연구에서는 그동안의 충남의 성장을 이끌어왔고, 충남의 기반산업인 자동차부품산업을 중심으로 유치전략을 수립하고자 한다. 또한 유치하고자 하는 기업이 어느 시도에 위치하는지에 따라서도 다른 유치전략을 수립해야 할 것이다.

〈표 2〉 기업유치전략의 변화



자동차부품산업은 충남의 성장을 이끌어온 충남의 핵심 제조업이라고 할 수 있다. 충남은 지역의 자동차부품산업 육성을 위해 ‘충남 테크노파크’ 내에 ‘자동차센터’를 두고 자동차부품 R&D지원 등 다양한 정책을 추진하고 있다. 그러나 보다 견실한 자동차부품산업이 지역에 정착하기 위해서는 다양한 자동차부품기업이 충남에 집적하여 부품 영역 간에 시너지 효과를 내야만 한다.

충남의 자동차부품산업 생태계는 현대자동차, 동희오토를 중심으로 타시도

보다 견실하다고 할 수 있다. 그러나 집적도 면에서 살펴보면, 동력전달장치 분야에 비해 엔진용 부품, 차체용 부품, 자동차용 전기장치 분야는 울산, 경북, 경남 등 경쟁시도에 비해 다소 취약하다고 할 수 있다.

〈표 3〉 시도별 자동차부품 산업의 입지계수 순위

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남
자동차부품 산업							1					2			3	
자동차 엔진용 부품								1				3				2
자동차 차체용 부품							1					3			2	
자동차용 동력전달장치							3					1				2
자동차용 전기장치											1	3			2	
기타 자동차 부품							3					1				2

자료: 김양중(2014), 충남 자동차부품산업의 현황 및 발전방안

시도별 자동차부품산업의 입지계수를 살펴보면 충남은 동력전달장치 분야에서 집적도가 1위이나, 엔진용 부품, 차체용 부품, 자동차용 전기장치 분야는 경쟁 시도인 울산, 경북, 경남에 뒤처지고 있다.

〔그림 1〕 자동차부품산업의 주요경쟁 시도



충남이 이들 시도와의 경쟁에서 앞서가기 위해서는 엔진용 부품, 차체용 부품, 전기장치 분야의 육성에 보다 노력해야 할 것이며, 특히 이와 관련한 기업들이 충남에 투자하도록 하는 전략의 수립이 필요하다.

기업유치는 그동안 지역의 경제발전을 위한 주요한 수단이었다. 충남 또한 기업유치를 위해 다양한 정책과 유치노력을 지속해왔다. 그러나 그동안의 마구잡이식 기업유치전략에서 타겟층을 대상으로 한 유치전략으로의 전환이 필요한 때이다.

최근 “수소연료전지자동차 부품육성사업”이 충남의 예타추진사업으로 선정되어, 엔진 및 전기장치 분야의 기업유치는 더욱 중요한 시기라고 할 수 있다. 따라서 본 연구는 충남의 핵심제조업인 자동차부품기업유치를 위한 정책적 대안을 제시하는 데 그 목적이 있으며, 특히 시장세분화를 통해 타겟층을 대상으로한 유치전략을 수립하고자 한다.

2. 선행연구에 대한 검토

김성관(2008)은 전주의 경우 교육여건, 교통여건, 정주여건 등 도시 여건은 도내의 타 지방자치단체에 비하여 비교우위에 있지만 산업용지, 산업인프라, 전문·기능인력 등은 비교열위에 있어 전주시가 기업유치를 위해서는 이에 대한 확충이 시급하다고 하였다. 특히 전주의 기업유치환경과 인센티브제도, 기업유치 시스템을 개선해야 함을 강조하였다. 신동호(2015)는 공주시의 기업유치를 위해서 행정적 지원체계를 구축하고, 인센티브제도를 개선하고 적극적인 기업유치 활동을 해야 한다고 하였다.

그러나 선행연구는 주로 지방자치단체의 일반적인 기업유치 활성화 방안에 초점이 맞춰져 있다.

〈표 4〉 전주의 기업유치 정책수단

범주	내용
① 기업유치환경 개선	① 산업용지 확충
	② 산업 인프라 구축
	③ 인력 공급체계 구축
② 인센티브제도 개선	① 중앙정부·광역자치단체 차원의 인센티브제도 개선
	② 기초 자치단체 차원의 인센티브제도 개선
③ 기업유치 시스템 구축	① 지역실정에 맞는 유치전략 수립
	② 효율적인 기업유치 시스템 구축
	③ 공격적인 기업유치 마케팅
	④ 이전기업의 철저한 사후관리

〈표 5〉 공주시 기업유치를 위한 정책수단

범주	내용
① 행정적 지원체계 구축	① 기업유치 홍보대사 위촉·운영 ② 국내외 투자유치 네트워크 구축 및 추진체계 확립 ③ 투자유치 자문관 채용 ④ 투자유치 정보제공 시스템 구축
② 인센티브제도 개선	재정적 지원 차원에서 파격적인 인센티브 제공을 위한 공주시 기업유치 기금조성과 기존 일반지역에서 지원우대지역으로 전환하여 인센티브 지원비율 확대
③ 기업유치 활동강화	① 공주시 출향기업 파악 및 본사방문 투자상담 정례화 ② 투자유치 팸투어 프로그램 마련 ③ Target기업의 투자의향 및 인센티브 수요조사 실시 ④ 온-오프라인을 통한 전방위적 홍보마케팅을 추진

본 연구는 자동차부품기업을 타겟팅하여, 도의 자동차부품산업 육성에 보다 세밀한 기초자료를 제시할 수 있다는 장점이 있으며, 특히 자동차부품산업은 충남 4대 전략산업의 하나로 충남에 있어 더욱 중요한 산업 영역이기 때문에 이와 같은 연구는 충남에 매우 의미 있는 연구라고 할 수 있다.

류승한¹⁾(2010)는 기업유치 전략을 산업단지와 연계하여 분석하였는데, 산업

단지에 위치한 기업의 투자유치 전략과 장기적인 산업단지 주변 지역의 성장 역량 강화와 연계되도록 조정하는 것이 중요하다고 지적하고 있다. 이에 대한 단기적 투자유치 방안으로는 개별입지의 억제, 소기업 입지에 대한 지원 강화, 산업단지 내부의 입주 기능 확대, 산업단지 분양가 인하 등을 제시하고 있다. 장기적인 기업유치 촉진을 위한 과제는 지역의 내생적 성장역량 강화, 기업유치 목적의 구체적인 근거 제시, 목표 달성을 위한 단계적 접근방안의 수립, 투자정보 제공 및 투자자에 대한 행정지원 기능 확대, 공기업의 산업단지 개발에 대한 제도 개선 등을 제시하고 있다. 이러한 산업단지 내의 기업 유치 전략은 지역 내의 기업유치와도 동일한 선상에서 분석이 가능한 것이라 판단된다. 또한 고용과 생산의 괴리 및 고용 없는 성장의 심화, 입지이전에 의한 산업단지 수요의 증가, 산업단지의 과잉지정과 기업유치를 위한 지역 간 경쟁심화, 외국인직접투자(FDI)를 포함하는 대체 투자자원 확보의 난항 등의 상황과 맞물려 산업단지와 연계한 기업유치 전략에 대한 분석 또한 지역의 발전과 밀접한 관련이 있는 것으로 판단된다.

김준한(2014)은 대구의 산업단지에 대한 분석을 통해 대구국가산업단지의 성공적 기업유치 전략을 분석하였다. 대구국가산업단지는 2009년 지정된 대구 유일의 국가산업단지로서 달성군 구지면 일원에 조성되어 있으며, 인근 지역에 대구경북과학기술원(DGIST)와 국책연구기관의 분원 등의 시설이 위치하고 있어 우수한 인력을 집중적으로 수급할 수 있는 R&D 인프라 시설이 인접하고 있다. 또 ITS기반의 지능형자동차부품을 시험할 수 있는 시험장과 물 산업진흥원과 연계한 물 산업 클러스터, 그리고 뿌리산업 집적단지 등이 근접하고 있다. 이와 같이 대구국가산업단지에 인접한 첨단산업 지원 시설 기반이 이미 구축되었거나 시설 건설을 추진하고 있는 상황이다. 이상의 산업단지 인근 환경에서 대구국가산업단지 내 성공적 기업 유치를 위해서는 핵심적인 목표 업체·업종을 선정하고 선택된 업종을 중심으로 대구 지역의 산업생태계의 강점을 고려해야 한다고 강조하고 있다. 이상의 분석을 통해 종합적으로 국내·외

1) 류승한(2009), '녹색성장시대의 산업입지 정책방향', 한국산업단지공단.

산업단지의 성공요인을 분석한 결과를 다음 표에 나타내고 있다.

〈표 6〉 국내·외 산업단지의 성공요인

범주	내용
① 정주환경	<ul style="list-style-type: none"> · 지역 대학과 연계한 체계적 산업단지 · 문화적·친환경적 도시 지향 · 쾌적한 비즈니스 인프라 구축
② 연구개발	<ul style="list-style-type: none"> · 주변 인프라와 연계한 앵커기업 유치 · 주변 R&D 인프라와 연계한 기술개발 지원
③ 산업	<ul style="list-style-type: none"> · 특화산업 클러스터 형성 · 지역의 전략산업 육성 및 벤처기업의 구조 고도화 · R&D 재정지원 확대 · 현장 지향의 공적 부문의 지원
④ 인력 및 네트워크	<ul style="list-style-type: none"> · 체계적 인적자원개발 지원 · 혁신 주체들 사이의 네트워크
⑤ 접근성 및 부지 확보	<ul style="list-style-type: none"> · 충분한 대규모 부지 공급 · 각종 교통 인프라를 통한 지역 간 접근성

자료 : 김준한(2014), “대구국가산업단지의 성공 조건”, 대구경북연구원

이상의 분석을 통해 지역산업생태계를 고려한 타깃 업종 선정 및 산업간 연계 강화, 기업하기 좋은 비즈니스 환경 조성, 타깃 업종 중심, 차별화된 투자유치 전략, 첨단기업 유치를 위한 접근성 개선을 통해 성공적인 기업유치가 가능하다고 주장하고 있다.

제2장 자동차부품기업유치 해외사례

1. 선진국의 기업유치 사례

1) 독일 슈투트가르트시의 자동차부품기업 유치전략²⁾

〈표 7〉 독일 슈투트가르트시의 자동차부품기업 유치전략

범주	내용
① 네트워크 구축	· 자동차부품 산업 관련 기관, 업체, 연구소 및 대학 간의 긴밀한 협력 체제
② 중소부품기업 육성	· 세부 분야별 세계 최고 수준의 기술력 및 전문 인력
③ 정책지원 강화	· 입지선정 정보제공부터 건축 허가까지 모든 법적 및 행정 절차의 원스탑 서비스
④ 우수한 정주여건 구축	· 좋은 교육, 안전 보장, 환경 친화, 문화생활 등의 기반

자료: 조세정(2007), 독일 슈투트가르트시, 자동차산업 기업유치전략, KOTRA

독일의 슈투트가르트시는 다임러 크라이슬러(Daimler AG), 포르세(Porsche AG)의 본사가 위치하고 있는 독일 자동차 관련 산업의 중심지이며, 자동차 관련 산업의 발달로 독일의 다른 주에 비해 부채가 적고, 실업률이 낮은 지역으로 대표된다. 또 자동차 산업 이외에 교통, 금융, 문화, 연구, 교육의 중심지 역할도 수행하고 있으며, 특히 독일의 3대 연구소인 Fraunhofer(프라운호퍼), Max-Planck(막스플랑크), Steinbeis Foundation(슈타인바이스 재단)을 포함한 다

2) 조세정(2007), “독일 슈투트가르트시, 자동차산업 기업유치전략”, KOTRA의 내용을 요약·발췌하였음

수의 연구소가 슈투트가르트시 지역에 위치하고 있다. 슈투트가르트시는 자동차 산업과 관련된 연구소, 대학과 기관, 업체 등의 협력 체제를 구축을 위하여 Cities for Mobility라는 표어를 내걸고 있다. 시의 자동차 산업 발전 요인은 자동차 부품 회사들을 들 수 있다. 슈투트가르트시에는 주요 완성차 회사뿐만 아니라, 수천 개에 달하는 중소기업부터 로버스 보쉬, 베어, 말레 등의 대기업의 형태에 이르는 다양한 자동차 부품 회사들이 존재하는 것이다. 다른 지역과 차별되는 자동차 부품 산업의 성공 요인은 세계 최고 수준의 기술력 및 전문 인력 보유 수준으로 볼 수 있다. 이 지역의 관련 업체들은 규모는 작지만, 중소기업의 장점을 충분히 활용하여 세부 분야별 시장의 혁신적인 선두기업으로 인정받아 성공적인 자동차 부품 산업시장을 구축하고 있다.

이상의 환경을 바탕으로 슈투트가르트시에서 추진하는 기업유치 전략은 다음과 같다. 우선, 신규 업체가 진출을 계획할 경우, 내국인과 외국인을 구분하지 않고 입지 선정과 관련된 정보 제공부터 최종 건축 허가까지의 모든 법적 및 행정 절차를 원스탑(One-stop) 서비스로 제공하는 것이다. 또 경제개발청은 신규 업체의 정착이 빠른 시일 내에 이뤄질 수 있도록 지원하며, 교통 및 물류와 관련된 기본적인 산업시설의 제공과 유관기관 등과의 네트워크를 제공하고 있다. 또한, 교육시설, 안전시설, 문화·환경 친화 등의 기반을 구축함으로써 살기 좋은 환경을 제공하고 있으며, 신규 입주 업체가 최대한 빨리 정착하여 매출을 늘릴 수 있는 사업하기 좋은 여건을 제공하고 있다. 이를 통해 지역의 산업 경쟁력을 확보하고자 한다.

슈투트가르트시의 기업유치 전략은 다른 지역에서 사용하는 세제혜택이나 산업단지의 임대료 혜택 등의 전략과는 다른 모습을 보이는 것을 확인할 수 있다. 단기적인 관점에서 슈투트가르트시의 전략은 한국 자동차 시장에 바로 적용할 수 없는 것으로 판단된다. 그러나 슈투트가르트 시의 기업유치 전략은 장기적인 관점에서 벤치마킹해야 할 대상이라 할 수 있다. 슈투트가르트 시의 정책은 신규 입주기업에 대한 직접적인 혜택이 없어, 당국이 산업 및 기업 유치에 적극적이지 않다고 볼 수 있다. 그러나 기본 인프라가 구축돼 있어 기업하기 좋은 환경을 갖추고 있기 때문에 신규 입주 기업에 대한 간접적인 지원

으로도 신규 기업 및 투자업체 유치에 매력적이라고 볼 수 있다.

2) 일본 규슈지역 자동차부품기업 유치전략³⁾

〈표 8〉 일본 규슈지역의 자동차부품기업 유치전략

범주	주요내용
① 네트워크 구축	· 산·학·관 협력
② 중소부품기업 육성	· 지역 전자부품업체의 자동차부품업체로 업종전환 지원
③ 정책지원 강화	· 중앙정부의 적극적인 자금지원과 정책지원 · 지방정부의 적극적인 보조금지원 · 기술자 채용을 통한 자동차부품업체 기술지원
④ 우수한 정주여건 구축	· 산학연구 도시조성
⑤ 지역간 연계협력	· 후쿠오카, 오이타, 사가, 쿠마모토 4개현 연대

자료: 김병선(2005), “일 규슈, 자동차관련기업 유치추진, KOTRA

일본의 규슈지역은 농업과 광공업 등의 1차 산업이 경제구조의 중심인 상대적으로 공업화가 늦은 지역이다. 규슈는 1976년 기반시설이 부족한 상황에서 처음으로 자동차를 생산했고, 이후 2013년에는 자동차 생산 154만대, 자동차 관련 산업 고용 50만, 전체 공업생산의 20%를 차지하고 있다. 북부 규슈지역에는 도요타자동차(규슈), 닛산자동차(규슈공장) 등 완성차 공장이 위치하고 있을 뿐만 아니라 다수의 기업이 모여 있다.

규슈지역의 기업유치 전략은 먼저 공동 협력체계 구축이 있다. 규슈지역의 4개 현(후쿠오카, 오이타, 사가, 쿠마모토)은 자동차 산업 관련 기업유치와 기존 기업 육성 위해 지방자치단체의 협력으로 기업 간 공동 협력체계를 구축하였다. 이를 통해 규슈지역의 4개 현은 사회기반정비 추진 등을 통하여 지역을 자동차 산업 중심지로 육성하고 산업 블록을 형성하였다. 4개 현의 협력체계는 인프라 정비를 시작으로 자동차 산업의 연대까지 달성하였다. 교통망의 연결은 히가시큐슈 자동차도로와 신키타큐슈 공항의 정비를 통해 후쿠오카와 오이타

3) 김병선(2005), “일 규슈, 자동차관련기업 유치추진, KOTRA”의 내용을 요약·발췌하였음

현은 다른 지역과의 교통망 연결을 강화하였다. 이와 같은 조치는 개별 현의 대응으로는 물류와 고용에서의 한계를 극복하고자 하는 전략이라고 할 수 있다. 또한 북부 큐슈지역에서는 자동차 부품 산업에 속한 기업을 대상으로 4개 현 합동 상담회를 개최하여 연대를 강화하였다.

2. 개발도상국의 기업유치 사례

1) 필리핀 자동차부품기업 유치전략⁴⁾

〈표 9〉 필리핀의 자동차부품기업 유치전략

범주	주요내용
① 투자 및 수요	<ul style="list-style-type: none"> · 일본 주요 업체들이 위치 · 해외 부품 제조업체로부터 투자를 유치 · 강한 개인소비 지출로 승용차 수요가 증가
② 정책지원 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 중앙정부의 적극적인 자금지원과 정책지원 · 기술자 채용을 통한 자동차부품업체 기술지원
③ 대외여건	<ul style="list-style-type: none"> · 일본과 자유무역협정(FTA)을 체결 · 풍부한 천연자원이 부품 공급업체의 투자 촉진
④ 대내여건	<ul style="list-style-type: none"> · 낮은 차량 보유율로 잠재시장이 존재 · 낮은 가격의 중국산 자동차로 산업성장 가능

자료: 현성룡(2015), “필리핀 정부의 자동차산업부활종합전략”, KOTRA

필리핀 자동차제조업협회(CAMPI)의 발표에서 밝히듯이 2015년 1월 필리핀의 자동차 판매는 작년 동기 대비 19.3% 상승한 것으로 나타났으며, 자동차 판매율도 꾸준히 상승하여 작년 동기 대비 35.8%(승용차), 10.8%(상용차)의 상승을 각각 기록한 것으로 나타났다. 필리핀의 자동차 산업의 대내적인 판매 실적은 지속적인 상승세를 보이고 있다. 이와 같은 환경에서 필리핀의 자동차 생산은 2014년에 전년 대비 15.2% 성장한 것으로 추정된다. 그러나 필리핀 내의 수

4) 김병선(2005), “일 큐슈, 자동차관련기업 유치추진, KOTRA”의 내용을 요약·발췌하였음

입차에 대한 수요가 아직 높은 상황이며, 필리핀 자동차 관련 업체는 완성차 업체보다 부품 제조업체가 대부분을 차지하고 있으며, 부품 공급업체 자체도 기술력이나 생산성 등이 취약하여 부품 수입의존도가 높은 상황이다. 이에 따라 필리핀의 자동차 생산비는 다수의 부품업체가 존재함에도 불구하고 높은 수준에 머물러 있다.

필리핀 정부는 자동차산업 부활전략(이하 CARS)을 통해 필리핀 자동차 산업의 대내적인 경쟁력을 향상시키고자 한다. 필리핀 정부의 'CARS'는 국내의 자동차 산업에 대해 정부 기관이 요구하는 수준의 성과를 달성하는 기업에 대한 직접적인 지원을 제공하는 것을 주요 수단으로 한다. 이를 통해 자동차 산업 전반의 경쟁력 향상과 자동차 산업에 대한 투자 유치의 증가를 목적으로 한다. 세부적으로 'CARS'의 지원 범위는 사륜구동 3개 분야를 포함하고 있으며, 프로그램 규정은 참가업체가 아래의 기준을 충족한 활동을 수행해야 한다고 명시하고 있다.

- ① 등록 모델 차량을 생산
- ② Body Shell Assembly⁵⁾와 Large Plastic Assemblies⁶⁾ 제조
- ③ 필리핀에서 생산하지 않는 Common Parts⁷⁾, Strategic Parts⁸⁾ 제조

또한 규정에서 제시되어 있는 차량 및 부품의 모델을 선정하는 기준은 다음의 조건을 만족하는 경우에 한정하고 있다.

- ① Model Life 기간(최대 6년으로 제한) 동안 20만 대의 차량 생산⁹⁾.
- ② 입증 가능한 판매실적, 혹은 경쟁력을 가진 모델의 Body Shell 혹은 Large

5) Body Shell Assembly: 완성차의 차체 제작에서 마무리 도장 부문까지 사용되는 과정

6) Large Plastic Assemblies: 모든 주요 플라스틱 부분품(범퍼, 계기판, 센터콘솔, 도어트림)

7) Common Parts: 일반적인 자동차 부품으로 자동차용 유리 및 좌석 원단 등이 포함함.

8) Strategic Parts: 전략 기술 부품으로 스트럿, 충격흡수기, 플라스틱 연료탱크, 헤드램프, 리어 콤비네이션 램프, 스티어링 장치, 알루미늄 라디에이터 등을 포함함.

9) Model Life: 일종의 차량의 수명이며, 일반적으로 자동차의 새로운 모델의 시판부터 풀 체인지를 통한 다른 자동차가 시판되는 사이의 기간을 의미함.

Plastic Assemblies에 대한 신규 투자

- ③ 투자 계획이 긍정적인 경제 효과¹⁰⁾를 파생하고 전반적인 경쟁 환경과 장기 산업 개발 계획이 존재
- ④ BOI가 요구하는 연료 효율과 대기오염 물질 방출 기준을 준수¹¹⁾

추가적으로 위의 규정 4번에서 언급된 BOI의 요구기준은 아래의 표에 제시되어 있다. 이 기준은 각각의 완성차업체, 부품업체, 시험설비업체에 따라 제시되어 있다.

〈표 10〉 필리핀의 BOI 요구 기준

완성차 제조업체	부품 제조업체	시험설비업체
<ul style="list-style-type: none"> - 국제적 명성을 가진 자동차 제조업체 혹은 브랜드를 소유한 업체 - 다국적 기업 - 입증된 실적을 보유 	<ul style="list-style-type: none"> - 필리핀 부품 업체 협회의 우량 회원사 - 선정된 모델의 부품을 제조 - OEM 부품 제조업체 혹은 국제적 명성의 자동차 제조업체/브랜드 소유 업체의 협력 업체 - 입증된 실적 보유 	<ul style="list-style-type: none"> - 입증된 실적 보유

자료: 현성룡(2015), “필리핀 정부의 자동차산업부활종합전략”, KOTRA

필리핀 정부는 ‘CARS’ 규정에 제시되어 있는 조건을 만족하는 기업에 대해 직접적인 세금우대조치 등을 통한 지원을 실시하고 있으며, 지원금의 규모는 매년 45억 페소씩 총 6년간 총 270억 페소에 달한다. 전략사업에 참가한 업체가 정부의 요구 조건을 충족하는 경우 두 가지의 재정적 지원을 제공하는데, 하나는 Fixed Investment Support로써 총 지원액의 40%를 차지하고 있으며, Fixed Investment Support를 받기위한 제한 사항은 부품 제조 분야에 신규 투자 실적이 있어야 하며, 자동차시험설비를 구비하고 있어야 하며, BOI가 정한

10) 자동차 부품 제조 산업에 대한 직접적인 성장 효과나 연계 업종 발전, 국내의 고용창출 효과, 소비자 후생의 전반적인 증가 등의 효과를 의미한다.

11) 필리핀의 대기 청정 관련법인 Clean Air Act에서 제시하고 있는 기준에 미달되는 경우 사업 대상 제외된다.

기한 내에 부품 납품이 이루어져야 한다. 다음은 Production Volume Incentive로서 총 지원액의 60%를 차지하고 있으며, Production Volume Incentive를 받기 위한 제한 사항은 자동차 전체 중량 중 50%이상의 조립품을 업체 내에서 생산, 대형 플라스틱 결합체의 주요 부품을 제조해야 하며, 정해진 기한 내에 10만 대 이상을 생산해야 하는 것이다.

2) 독립국가연합(CIS) 자동차부품기업 유치전략¹²⁾

〈표 11〉 CIS의 자동차부품기업 유치전략

범주	주요내용
① 러시아	- 자동차 산업 육성 - 적극적인 외국인 투자 유치 - 수입 규제를 위한 관세 인상
② 우크라이나	- 자동차 관련 수입 규제 강화 - 자국 자동차 산업 장려
③ 카자흐스탄	- 자동차 수입 규제가 거의 없었으나 최근 강화
④ 우즈베키스탄	- 환경 보호 및 배기가스 배출 기준 강화 - 소형 중고차 수입의 규제 강화

독립 국가 연합(Commonwealth of Independent States¹³⁾; 이하 CIS)지역은 서유럽 시장과의 접근성으로 경제적인 중요성이 증가하고 있으며, 특히 자동차 및 자동차 부품 시장의 중요성은 더욱 강조되고 있다. 특히, 러시아는 CIS 지역 최대 자동차 시장으로써 2007년 신차 판매량에서 세계 6위와 유럽 3위를 차지한 대규모 시장이지만, 자동차 보유대수는 1000명당 223대에 불과하여 추가적인 수요에 따라 지속적인 성장을 기대할 수 있다. 또한 CIS 지역은 수입차

12) 조윤민(2009), '자동차 부품의 틈새시장, CIS를 가다, KOTRA, Global business Report 09-024의 내용을 요약·발췌하였음

13) Commonwealth of Independent States의 약자로 독립국가연합을 뜻하며, 1991년 소련이 소멸되면서 소련에 속해있던 12개국이 결성한 정치공동체를 의미한다. 해당 국가는 그루지야, 러시아, 몰도바, 벨라루스, 아르메니아, 아제르바이잔, 우즈베키스탄, 우크라이나, 카자흐스탄, 키르기즈스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄이다.

에 대한 의존도가 높은 것으로 나타나는데, 이는 자국에서의 자동차 판매량 대비 생산량 수준이 낮은 것이 주요 원인으로 파악된다. 따라서 유럽이나 미국, 일본 등의 해외브랜드 차량의 판매가 활발하게 이루어지고 있으며, 자동차 생산업체들은 인건비가 저렴하며 서유럽과의 근접성이 높은 CIS 시장을 자동차 생산 기지로 활용하여 자동차 생산이 활발하게 이루어지고 있는 상황이다. 특히, 상트페테르부르크는 자동차 생산 관련 기업들의 투자가 지속적으로 상승하여, 자동차 산업의 중심지로 부상하고 있다. CIS지역에서도 신규 수입 관세 절차 도입을 통한 적극적인 투자를 유치에 나서고 있으며, 이를 통한 국내 생산 설비를 확충하고 있는 상황이다.

자동차 부품 시장 또한 자동차 시장과 마찬가지로 높은 수입 의존도를 보이고 있다. 현지 부품 업체가 자동차 부품 생산을 하고 있으나, 단순 부품 생산이 대부분이고 부품의 품질 또한 낮은 수준에 머물러 있다. 완성차 부품 시장은 자동차 시장의 축소로 인한 완성차 생산 및 판매가 감소하여 2009년에는 시장이 축소할 것으로 전망된다. 또한 완성차 업체의 비용 절감 부담이 부품 업체에게 전가되어 부품 업체의 어려움은 더욱 커질 전망이다. GDP 성장률이 감소하고 실업률이 증가하는 등 경제상황 악화로 인해 차량 판매가 줄어들면서 차량 보유 연수가 길어지는 상황이다.

각 국가별 자동차 산업 및 부품 산업을 육성하기 위한 방안은 다음과 같다. 먼저, 러시아는 자동차 산업 전반에 대한 개선을 위해 2002년 'Concept of Automotive Industry Development up to 2010'를 수립하여 발표하였으며, 세부적으로 총 3단계로 구성된다. 2002~2004년 기간에 진행되는 1단계 사업은 중고차 수입에 대해 관세 장벽을 수립하고, OEM 업체의 생산가능 모델의 범위를 재조정하며, 자동차업체의 구조조정을 목표로 설정하고 있다. 다음으로 2005~2008년 기간에 진행되는 2단계 사업은 투자 유치에 우호적인 환경을 조성하고, 산업 전반의 생산 능력 향상시키며, Euro-2, 3, 4 기준 수용을 계획하고 있다. 마지막으로 2009~2010년 기간에 진행되는 3단계 사업은 글로벌 자동차 시장에 맞게 변화하고, 2단계 사업에서 제시한 유럽 기준에 충족하는 자동차 생산을 계획하고 있다.

자동차 산업을 육성하기 위한 다음 방안으로는 2006년 'Industrial Assembly'(산업조립) 정책을 통한 적극적인 외국인 투자 유치를 위해 자동차 수입관세 절차를 개정하여 해외 업체의 투자를 적극적으로 유치하며, 이를 기반으로 자동차 생산 기반 확충을 목표로 하고 있다. 또한 세금 혜택을 받는 부품의 범위를 확대하여, 단순 부품만이 아니라 고기술 부품과 조립용 부품도 관세 혜택 대상으로 포함시키는 방안을 고려하고 있다. 또한 2009년 1월 수입 관세 인상 정책을 통해 자국 내에 위치한 자동차 업체의 육성을 목표로 설정하고 있다.

러시아의 자동차 부품 산업은 현지 기술력 부족과 낮은 품질 수준으로 다수의 현지 부품업체가 자동차 부품을 생산하지만 대부분 단순 부품 제조 담당에 머무르고 있는 상황이며, 러시아 자동차 산업의 기술 수준은 다른 국가 대비 30여년 뒤쳐진 상황이라고 전문가들은 평가하고 있다. 차량 품질보증과 관련된 문의 건수가 서유럽 업체는 1,000대당 0.002건이나 러시아 차량은 0.6건으로 낮은 부품 품질로 인한 클레임으로 판단된다.

현재 러시아에는 Siemens VDO, Johnson Controls 등 다수의 진출한 외국 자동차 부품업체가 진출하고 있는 상황이다. 또한 Denso Corporation, Thyssen Krupp Automotive 등의 업체가 러시아 내에 추가 제조 공장을 건축할 예정이다. 그러나 대부분의 외국 부품업체는 단순 부품으로 분류되는 제품의 생산을 이동시키고 있는 상황이며, 외국 브랜드용 자동차 부품 시장이 2009년 러시아 브랜드용 자동차 부품 시장의 규모를 추월할 것으로 예상된다.

다음으로 우크라이나의 자동차 산업 육성을 위한 사업은 먼저, 자동차 관련 수입 규제 강화를 통해 시행되었다. 우크라이나 정부는 자동차 관련 기업 보호와 극심한 무역 적자를 해결하기 위해서 자동차 관련 분야에 대한 수입 규제 강화를 시행하였다. 이로 인해 기존의 10% 수준이던 부품의 수입 관세에 2009년 3월부터 9월까지의 기간 동안 일시적으로 13%의 관세를 추가로 부과 하였다. 다음으로는 자동차 산업의 장려를 위해 2004년부터 세금관련 인센티브를 제공 등의 법안 개정을 통해 자동차 산업을 육성을 지원하고 있으며, 2006년 8월, 'The concept for Developing the Ukraine Automobile Industry and

Regulating the Automotive Market until 2015'를 통해 외국인투자의 적극적인 유치 및 제조업체 육성을 목표로 하고 있다. 최근 우크라이나 경제산업부는 자동차 생산과 관련된 장비 및 설비 등의 관세를 낮추는 조치를 통해 67%에 달하는 노후장비를 교체하려는 목표를 수립하고 있다.

특히 자동차 부품 산업의 경우 반조립형태(SKD¹⁴)를 70%, 완전분해상태(CKD¹⁵)를 30%로 나누어 수입하고 있다. 다만, Ukravto사의 ZAZ 조립 공장은 CKD 방식만 사용하고 있으며, 이와 대조적으로 Bogdan, Euroca, AIS는 SKD 방식만 사용한다.

다음으로 카자흐스탄은 자동차산업과 관련된 수입 규제가 거의 존재하지 않았으나, 최근 규제를 강화하려는 시도를 보이고 있다. 현재의 수입 규제는 주변 국가들에 비해 상당히 낮은 편에 속하고 있으며, 중고차와 신차의 관세를 10%로 동일하게 적용하고 있으나, 2009년 2월 자동차 생산 기업 육성을 위해 수입 관세를 30%로 인상하였다. 그러나 관세 인상에 따라 실질적인 생산 기반 설비 등이 부족한 시점에서는 시기상조라는 부정적인 의견이 지배적이며, 수입 의존도가 높은 상황에서 불법 통관 등의 부작용을 우려하는 상황이다.

카자흐스탄의 자동차 부품 산업은 러시아에서 생산되는 부품에 의존하는 형태이며, 카자흐스탄에 위치한 거의 유일한 자동차 생산 공장인 Asia Auto는 러시아 AvtoVAZ를 통해 자동차 부품을 대부분 수입하고 있다. 다만 축전기(Accumulator)등의 일부 부품만 자체적으로 조달이 가능한 상황이다. 그러나 최근 러시아산이 50% 이상을 차지하던 자동차 부품 시장은 중국산 부품의 유입으로 인한 구조적인 변화가 나타났다. 중국산 부품은 2007년 900만 달러, 2008년 2,000만 달러로 가파르게 성장하고 있다. 러시아와 중국의 자동차 부품의 수입이 가파르게 성장하는 것은 부품의 품질보다 신속한 조달이 가능하다는 점과 가격에 민감한 카자흐스탄의 특성을 반영하는 것으로 보인다.

마지막으로 우즈베키스탄은 자국의 환경 보호와 유럽 배기가스 배출 기준(Euro-2,3)을 만족하기 위해 2007년 3월부터 Euro-2를 만족시키지 못하는 자동

14) Semi Knock Down : 반조립형태의 부품을 수입하고 국내에서 완성품으로 조립함

15) Complete Knock Down : 개별 부품 단위로 부품을 수입하여 현지에서 조립함.

차에 대한 수입을 금지하고 있다. 또한 2010년 1월부터 Euro-3을 적용하는 것을 계획하고 있다. 또 소형 중고차 수입에 대한 규제 강화로 2007년 4월 1일을 기점으로 1,000cc 미만의 소형 차종 중 7년 이상의 중고차에 대해 소비세(Excise Tax)를 기존의 cc당 2.4달러 수준에서 7.2달러로 인상하여 사실상 수입을 금지하고 있는 상황이다.

자동차 부품 산업은 완성차 부품이 주요 시장이며, A/S 부품 시장은 아직 형성 과정이다. 우즈베키스탄의 자동차 부품의 자국 생산비율은 2007년에는 약 60%수준이며, 2009년 70%의 비율을 국산화하는 것을 목표로 설정하고 있다. 또 GM의 지원을 통한 각종 자동차 부품의 국산화를 적극적으로 추진하고 있으며, 국산화 프로그램은 다양한 항목을 포함하지만, 부품 제조업체의 생산 설비를 낙후로 국산화된 품목도 일정 부분 수입에 의존하고 있다. 우즈베키스탄의 자동차 제조업체인 GM-Uzbekistan은 자동차 부품의 90% 정도를 GM 대우에서 구매하며, 나머지 10%는 중국의 업체로부터 조달하고 있다.

앞서 살펴본 러시아, 우즈베키스탄, 우크라이나 카자흐스탄 등 CIS 지역에 속한 국가들은 공통적으로 자동차 산업 활성화와 자동차 부품의 국산화를 목표로 설정하고 각종 세제혜택 혹은 세금감면, 투자 유치 등의 방법을 통해 자동차 산업의 육성을 달성하기 위한 노력을 하고 있다. 따라서 해외 유명 자동차 산업 관련 업체의 유치에도 활발한 움직임을 보이고 있다. 특히, 러시아는 자동차 구매자들에게 대출시 3년 기준 대출이자율의 60%를 상환 지원하도록 결정하였으며, 러시아 수입차 관세 25%에서 30%로 인상하는 등 수입보다는 자체 생산을 목표로 설정하고 있다.

3) 말레이시아 자동차부품기업 유치전략¹⁶⁾

말레이시아의 자동차 시장은 2004년을 기준으로 하여 자동차 생산량은 47만 대이며, 승용차가 77%, 상용차가 23%를 차지하고 있다. 자동차 판매량은 48만5

16) 김병선(2005), '일 큐슈, 자동차관련기업 유치추진', KOTRA의 내용을 요약·발췌하였음

대로 나타나고 있다. 일본은 말레이시아에 대한 조립차(CKD) 수출을 가장 많이 하고 있으며, 일본의 자동차 기업들이 대부분 말레이시아 현지에 조립공장을 소유하고 있으며, 말레이시아의 Perodua에서 2004년부터 Toyota 모델을 생산하여 CKD 물량이 다소 확대된 것으로 판단된다.¹⁷⁾ 한편, 말레이시아의 자동차 등록대수는 Proton과 Perodua가 점유율 59.6%로 가장 높은 것으로 나타났으며, 일본 자동차¹⁸⁾의 점유율은 23.8%로 나타난다.¹⁹⁾

말레이시아 자동차 시장 특성은 Inokom, Naza를 포함한 4개 국산차 제조업체와 10개의 조립업체 및 27개의 수입업체가 있는 상황이다. 또한 말레이시아의 자동차 관련 산업이 전체의 65.8%를 차지하며, 정부도 자동차 산업의 육성을 위해 높은 관세와 완성차 수입 제한 등으로 자동차 산업을 보호하는 상황이다. 외국 업체 중 일본계 업체가 23.8%로 가장 높으며, 한국계 업체는 6% 수준으로 나타난다.²⁰⁾ 또 전체 생산 중 수출 비중이 3% 정도로 낮은 수준에 머물러 있고 내수 의존율이 높아 과잉설비 및 생산 현상이 나타날 우려가 있다. 그럼에도 불구하고 말레이시아의 자동차 시장은 지속적인 성장세를 보이고 있으며, 4월까지 17만대를 판매하여 전년 대비 17.6% 증가하였다.

자동차 부품시장은 약 350개의 부품업체가 말레이시아에 존재하고 있고, 해외로 부품 수출이 가능한 수준의 Tier-1급 업체의 수는 32개이며, 대부분 중소기업인 Tier 2 & 3급 업체들이 4000여개로 파악된다. 말레이시아에서 가장 큰 자동차 완성업체인 Proton의 벤더(Vendor)는 233개이며, Perodua의 벤더(Vendor)는 148개로 나타나고 있다. 대부분의 자동차 부품 제조업체는 현지 기업이며, 현지 부품 조달 비중은 60% 수준으로 나타난다. 또 말레이시아에서 수출하는 자동차 부품은 40여개에 불과하여, 말레이시아 정부는 부품산업의 국제적인 경쟁력 강화를 위해 자동차 산업을 전략 산업으로 지정하고, 자동차 산업

17) Perodua의 최대 주주는 Daihatsu이며 Daihatsu는 Toyota가 소유

18) Toyota, Honda, Nissan 등의 업체가 포함

19) 메이커별 판매는 Proton이 16만8616대로 34.6%, Perodua가 12만1804대로 25%, Toyota가 5만1700대로 10.6%이다. 승용차는 Proton이 43.8%, Perodua가 30.0%순으로 나타나지만 상용차 부분에는 Toyota가 21.6%, Nissan이 16.3%순으로 나타난다.

20) 현대 및 기아 브랜드로 판매되는 것만 포함하며, Inokom과 Naza 판매 대부분이 한국산 부품을 사용한 CKD이지만 현지 생산으로 간주된다.

보호와 점진적 시장 개방을 위한 정책을 동시에 진행하고 있다. 점진적 시장개방을 위한 제도는 산업에 대한 보호를 점진적으로 해제하는 것으로 나타난다. 말레이시아는 현지 원자재 의무사용 제도를 2002년, 가격통제시스템을 2003년, 현지 부품 의무사용을 2004년 각각 폐지하였다. 이와 같은 국제 경쟁력 강화를 위한 정책 시행에 대해 말레이시아 자동차협회는 Tier-1급 업체를 제외한 업체들이 2008년 시장개방 이후에 생존하기 위해 상호 합병 혹은 외국계 기업과의 제휴를 통해 경쟁력 강화를 달성해야 한다고 제시하고 있다. 한편 현지부품 의무사용 제도가 폐지됐으나, 말레이시아 내 최대 메이커인 Proton 등의 업체는 부품의 수입보다 현지 Vendor를 통한 구입을 선호하는 상황이며, 이에 따라 자동차 부품의 수출은 현지 부품업체와 제휴가 필요한 상황이다.

자동차 산업에 대한 말레이시아 정부의 정책 기본방향을 정리하면 다음과 같다.

〈표 12〉 말레이시아의 자동차산업 기본방향

주요내용
<ul style="list-style-type: none"> - 자동차 관련 신규 프로젝트 신청에 대한 허가제 시행 <ul style="list-style-type: none"> - 외국인 투자에 대한 말레이계 지분 배정 완화 - 조립공장이 없는 수입업체도 자동차 조립을 허용 <ul style="list-style-type: none"> - 부품 소싱의 다변화 허용 - 자동차 부품 제조업 투자 장려 - 현지 부품 사용 의무화 정책 폐지

자료 : 빈준화(2005), “말레이시아 자동차 산업과 AFTA”, KOTRA

또한 정부는 2005년 1월 1일부로 관세 인하, 소비세 인상, 아세안 내 완성차 수입 제한 폐지를 골자로 신규 정책을 발표했으며 올해 2005년 6월 국내산업 경쟁력 강화를 위한 훈련지원, R&D 비용지원 등의 정책을 발표하였다.

Proton은 말레이시아 시장의 점유율 하락을 극복하기 위한 전략으로 해외시장 개척을 목표로 하고 있으며, 세부적으로는 다음과 같다. 우선, 중국의 GHIC(Goldstar Heavy Industrial Company Ltd)사와 합작회사를 설립하여 중

국의 자동차 시장 공략을 준비하고 있으며, 인도네시아에 대한 1,800만 달러의 투자를 통해 자동차 공장²¹⁾을 설립한다고 발표했다. 한편, 2004년 2월 영국의 MG Rover사와 양해각서를 체결하였으며, 세부 내용은 MG Rover사의 중형차 생산을 Proton이 담당하고, 영국의 Proton 판매를 MG Rover가 맡기로 협의했다. 또한 기술력 향상을 위해 Volkeswagen사와 제휴를 통해 엔진 및 부품공급, 현지조립생산, 공동 연구 개발 시행할 계획을 수립하였다. 하지만 정부의 산업 보호 조치에도 Proton의 점유율이 하락하는 양상을 보이고 있다. 또한 50만대 생산능력에 비해 연간 생산량은 20만대에 불과하여 실제 공장 가동율이 떨어지는 상황이다.

자동차 부품업체는 Tier-1급 업체를 제외하고는 말레이시아의 주요 자동차 생산업체인 Proton, Perodua 두 업체에 대한 의존 비중이 높은 상황이며, 정부에서 부품의 소싱 다변화를 허용한 이후 중소 Vendor들의 어려움이 가중되고 있다. 따라서 합병을 통한 규모 증대와 기술 제휴 기업 확보를 통한 높은 수준의 제품 생산 노력이 필요한 상황이다.

정부는 외국인 투자의 적극적인 유치를 위해 지분제한 폐지 등의 규제 수준을 더욱 낮추고 있으며, 개척자 지위(Pioneer Status) 등의 세제 혜택도 제공하고 있으나, 인근 태국에서 추진 중인 아시아의 디트로이트에 의해 투자 유입이 감소하여, 제조 허브 전략에 차질이 생기고 있는 상황이다. 또한 Toyota의 분석에 따르면 말레이시아의 제조원가는 태국보다 20% 이상 높은 상황이며, 정부의 자국 자동차 산업 보호정책 결과로 산업의 경쟁력을 약화시킨 것으로 판단된다. 태국은 외국 자동차의 생산 기지로 국내 자동차 산업을 개방하였으며, 이를 통해 아세안 최대 자동차 생산국으로 부상했으며, 자동차 부품 수준도 다국적 기업들의 경쟁 영향으로 국제 기준에 부합하는 수준으로 향상되었다. 이에 반해 말레이시아는 품질 수준이 국제적인 수준에 미치지 못하는 실정이다. 그러나 낮은 부패수준과 안정적인 법규 및 제반 사회시스템, 그리고 국민의 전반적인 소득 수준이 높아 동남아시아 지역 국가 중 기업하기 가장 좋

21) Proton Tracoma Motors

은 환경을 제공하고 있는 나라라는 강점을 가지고 있다.

4) 인도 자동차부품기업 유치전략²²⁾

2014년 말 기준 인도의 자동차 생산량은 총 2,336만 대이며, 세계 6위의 생산량을 차지하고 있다. 인도 자동차 시장의 비약적인 성장은 'Make in India' 등의 자동차 산업 유치 전략을 통한 현지 공장 설립 및 투자 장려 등의 정책을 적극적으로 수행한 결과라고 할 수 있다. 또한 완성차 및 자동차 부품에 대해 높은 수입관세 부과하고 있다.²³⁾ 인도는 자동차 산업의 육성으로 내수 시장의 육성뿐 아니라 수출 주력상품으로 육성할 목표를 수립하여 추진하는 상황이다. 인도 내의 자동차산업은 최근 10년 동안 매년 평균 10%의 높은 성장을 지속하고 있으며, 인도 자동차공업협회는 산업의 꾸준한 성장세를 통해 세계적인 수준으로 성장할 것으로 전망하고 있다²⁴⁾. 정부는 '자동차산업 발전계획²⁵⁾'을 수립하여 산업육성을 지원하고 있다. 세부적으로 하이브리드 차량에 대한 세금을 기존의 10%에서 5%수준으로 인하하며, 부품 수입관세를 전액 면제하는 등의 제도를 통해 지원하는 목표를 수립하고 있으며, 이를 통해 R&D 강화와 전기자동차 보급, 첨단 기술 지원 등의 다양한 성장 방안을 모색하고 있다. 2006년 인도는 소형차에 대한 세금감면을 통해 글로벌 업체들의 소형차 제조 허브로 부상하였으며, 한국의 자동차부품 기업도 인도에 약 120개사가 진출하였다. 2015년 현대차의 인도 내 자동차 시장점유율은 17%로 인도 내의 글로벌 기업 중 2위를 차지하고 있으며, 1위는 40%의 시장점유율을 차지하고 있는 일본의 마루티-스즈키사다.

자동차 부품시장 규모는 2012년 435억 달러로 전년 동기 대비 15.7% 성장하였으며, 매년 13.7%의 높은 수준의 성장률을 나타내고 있다. 인도의 자동차 부

22) 정유경(2013), "인도 자동차 및 부품시장 동향", KOTRA의 내용을 요약·발췌하였음.

23) 완성차의 CKD부품에 대한 실효 관세율이 30%로 높은 수준임.

24) 2016년을 기준으로 볼 때, 승용차는 7위, 상용차는 4위, 삼륜차는 1위, 이륜차는 2위에 위치할 것으로 전망된다.

25) Automotive Mission Plan 2006-16

품시장은 2021년까지 1130억 달러 규모의 시장으로 성장할 것으로 전망되며, 엔진부분이 31%로 시장 내에서 가장 높은 점유율을 차지하고 있다. 부품 관련 기업들도 인도 내에서의 생산 및 운영 시설을 확대하는 등, 지리적 입지와 기술적 우위 확보를 통해 글로벌 아웃소싱의 최적지로 빠르게 성장하고 있는 상황이다. 포드, 폭스바겐, 현대, 르노, 닛산 등의 세계 자동차 제조업체들은 전 세계 곳곳에 수출이 가능한 지정학적 조건을 갖춘 인도를 수출 허브로 활용하기 위한 전략을 수립하여 과거 인도 내수시장을 이용하는 전략에서 진출 방향을 선회하고 있다. 또한 2005년 6억6000만 달러 수준이었던 자동차 부품시장 투자액은 연평균 28.4%의 증가세를 보이며 2012년 23억 달러를 기록했다. 이에 따라 정부는 저비용·고품질의 자동차 부품 생산을 위해 자동차부품산업에 대한 규제를 완화하고 수출 장려 정책을 시행하고 있다. 정부는 인도 자동차부품산업의 발전을 위해 NATRIP²⁶⁾ 사업의 추진을 통해 대대적인 R&D 투자 유치를 진행하고 있으며, 인도 전역에 위치한 7개 센터에서 자동차 연구, 디자인, 테스트, 기타 개발 등을 저렴한 비용으로 지원 및 보조하는 서비스 인프라 구축을 진행하고 있다.

〈표 13〉 인도의 자동차부품기업 유치전략

범주	주요내용
① 외국인직접투자(FDI) 촉진	<ul style="list-style-type: none"> - 부품 제조시설에 대한 외국인 지분 투자의 100% 허용 - 부품 제조, 수입과 관련된 라이선스 간소화로 빠른 서류작업
② 자동차산업 발전 전략 (2006~2016년)	<ul style="list-style-type: none"> - 중소기업 대상의 기술 현대화 기금 - 숙련 노동력을 위한 인프라 및 교육센터 - 교육기관 및 디자인 센터, 자동차 부품 경제자유구역(SEZ)설립
③ 공기업 및 중공업산업부	<ul style="list-style-type: none"> - 부품 산업의 현대화를 위해 펀드 조성 - 수출용 원자재 무관세 보충 인가 제도로 수출유도
④ 2013/14 예산안	<ul style="list-style-type: none"> - 하이브리드 차량의 리튬 배터리에 대해 관세 면제 - 전기자동차 배터리 생산업체에 물품세(Excise Duty) 6% 유지

자료: 권오경(2014), “인도 최대 자동차 부품 전시회, Auto Expo 2014 참관기”, KOTRA

26) National Automotive Testing and R &D Infrastructure Project

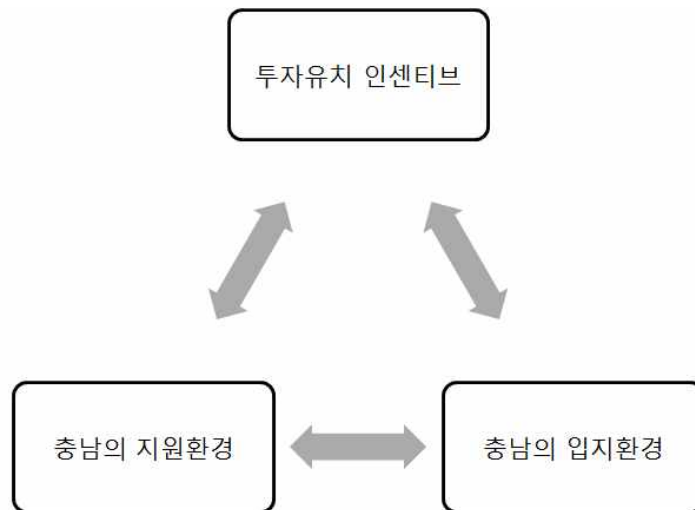
특히, 인도 시장 내에서 급격하게 증가하고 있는 소형차 수요와 더불어, 양질의 노동력, 긍정적인 거시경제 전망 등을 통해 인도의 완성차 및 자동차 부품시장의 성장 잠재성은 매우 높은 것으로 판단된다. 또한 인도의 글로벌 제조, 수출강국을 목표로 설정하고 있는 정책방향과 함께, 세계 주요 자동차 생산업체도 인도를 생산거점으로 설정하는 전략으로 전환하고 있으며, 이를 통해 인도를 거점으로 하는 업체들은 기존의 유럽, 북미 시장뿐 만 아니라 중동, 아프리카로 시장으로 진출 및 확대 가능한 상황이다. 또한 인도 정부는 수출조건부 수입부품에 대해 관세혜택을 제공하는 등 자국 내의 수출 제조업 육성에 적극적인 상황이다.

제3장 연구의 주요내용 및 방법

1. 연구의 주요내용

자동차부품기업의 지역 내 투자유치를 위해서는, 충남의 투자유치 인센티브는 물론 충남의 입지환경과 지원환경의 약점과 강점을 정확하게 인지하고 있어야 한다.

〔그림 2〕 성공적 기업유치를 위한 3가지 축



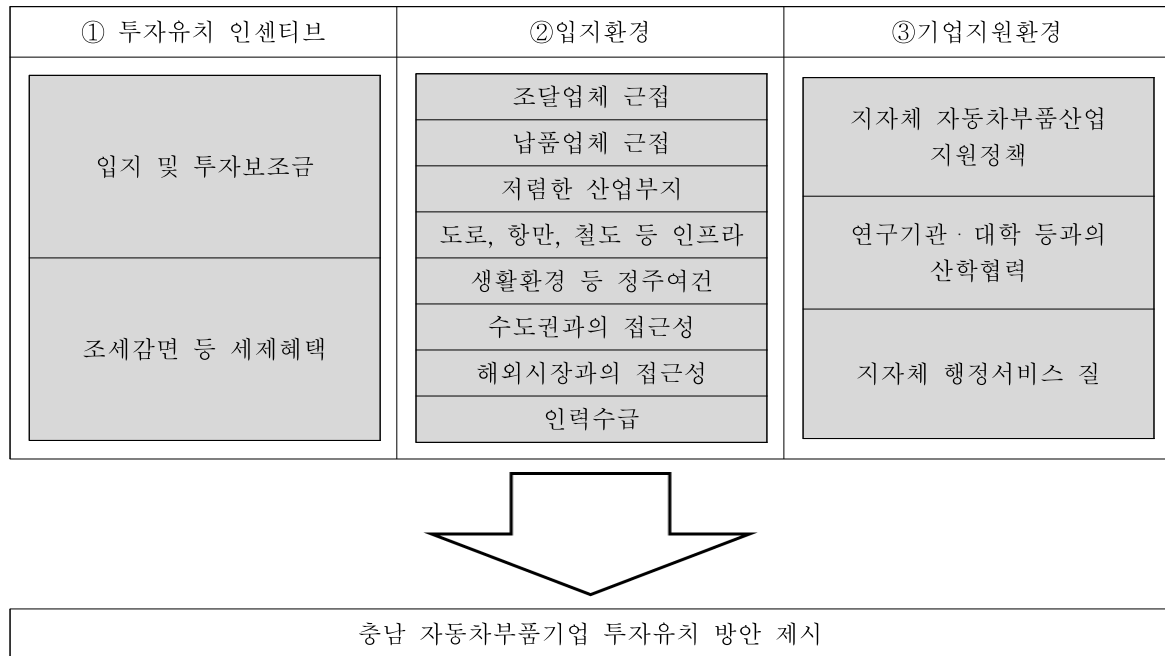
특히 타시도와의 비교우위를 정확하게 알고 있을 때 보다 효율적인 유치전략을 추진할 수 있으며, 타시도와의 유치전쟁에서 앞서갈 수 있다.

〈표 14〉 비교우위를 통한 기업유치전략



이에 본 연구에서는 첫째, 보조금 및 세제지원 등 충남의 투자유치제도와 둘째, 투자유치와 관련된 충남의 입지환경 그리고 마지막으로 '충남 테크노파크 자동차센터'를 중심으로 하는 자동차부품기업 지원환경을 다룬다. 그리고 이를 통해 자동차부품기업 투자유치 방안을 제시하고자 한다.

〈표 15〉 연구의 주요 내용



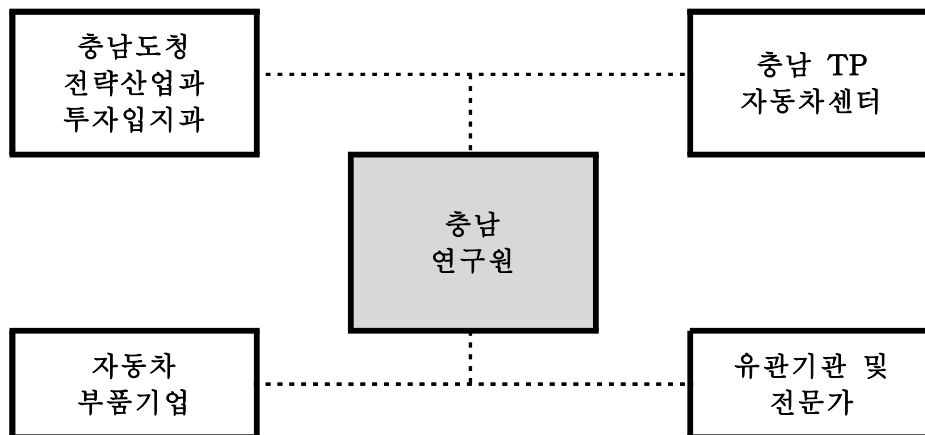
기업유치제도에서는 주로 입지 및 투자보조금과 세제혜택에 대해 논하고 입

지환경에서는 충남의 지리적 위치, 투자관련 인프라, 정주여건, 시장과의 접근성 등을 논하고자 하며, 지원환경은 주로 ‘충남 테크노파크 자동차센터’에서 사업을 추진하고 있는바, 큰 틀에서만 언급하고자 한다.

2. 연구의 수행체계 및 연구방법

1) 연구의 수행체계

〔그림 3〕 연구의 협력체계

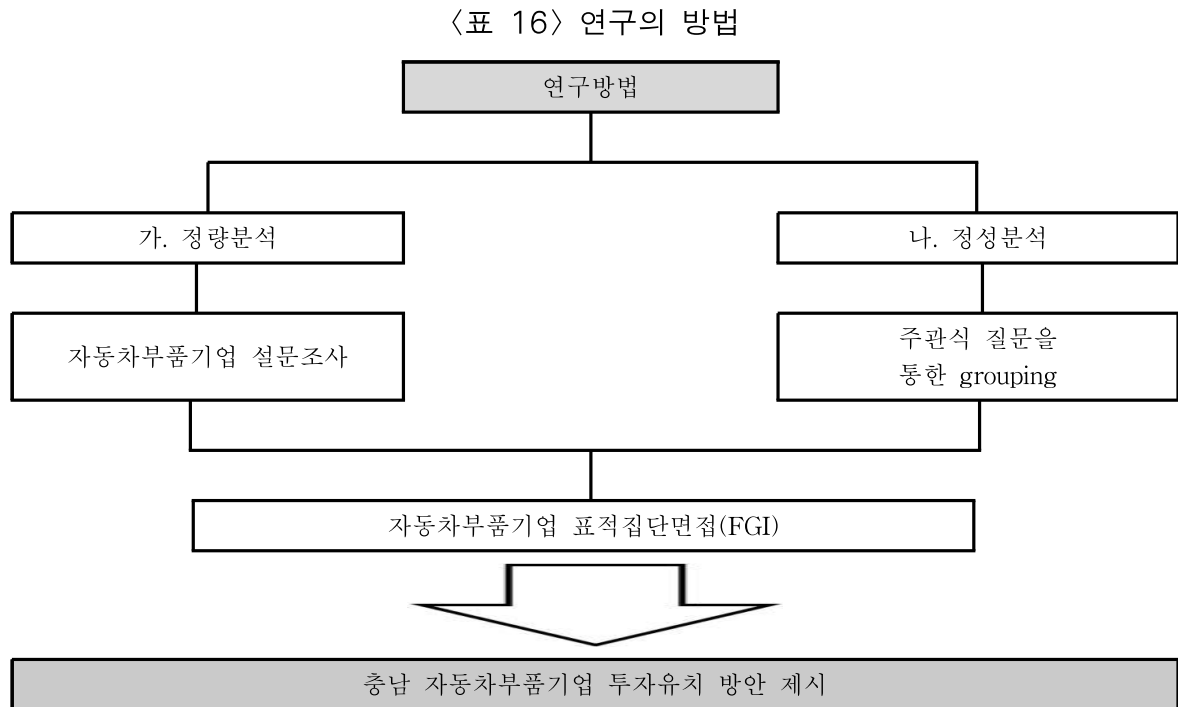


충남 자동차부품기업 유치방안을 논하기 위해서는 다양한 기관과의 협조가 필요하다. 먼저 충남 투자유치제도를 파악하기 위해서는 충남도청 투자입지과의 협조가 필요하며, 자동차부품산업 지원제도와 관련해서는 충남도청 전략산업과와 충남 테크노파크 자동차센터의 협조가 필요하다.

그리고 충남 자동차부품기업 유치방안을 도출하기 위해서는 자동차부품기업에 대한 설문조사와 인터뷰가 필요하며, 전반적인 연구의 방향설정을 위한 전문가의견 수렴 또한 필요하다.

따라서 본 연구에서는 충남 자동차부품기업에 대한 설문조사와 인터뷰 조사를 병행하였으며, 충남도청, 충남 테크노파크 자동차센터, 그리고 산업관련 전문가의 자문을 받아 연구를 진행하였다.

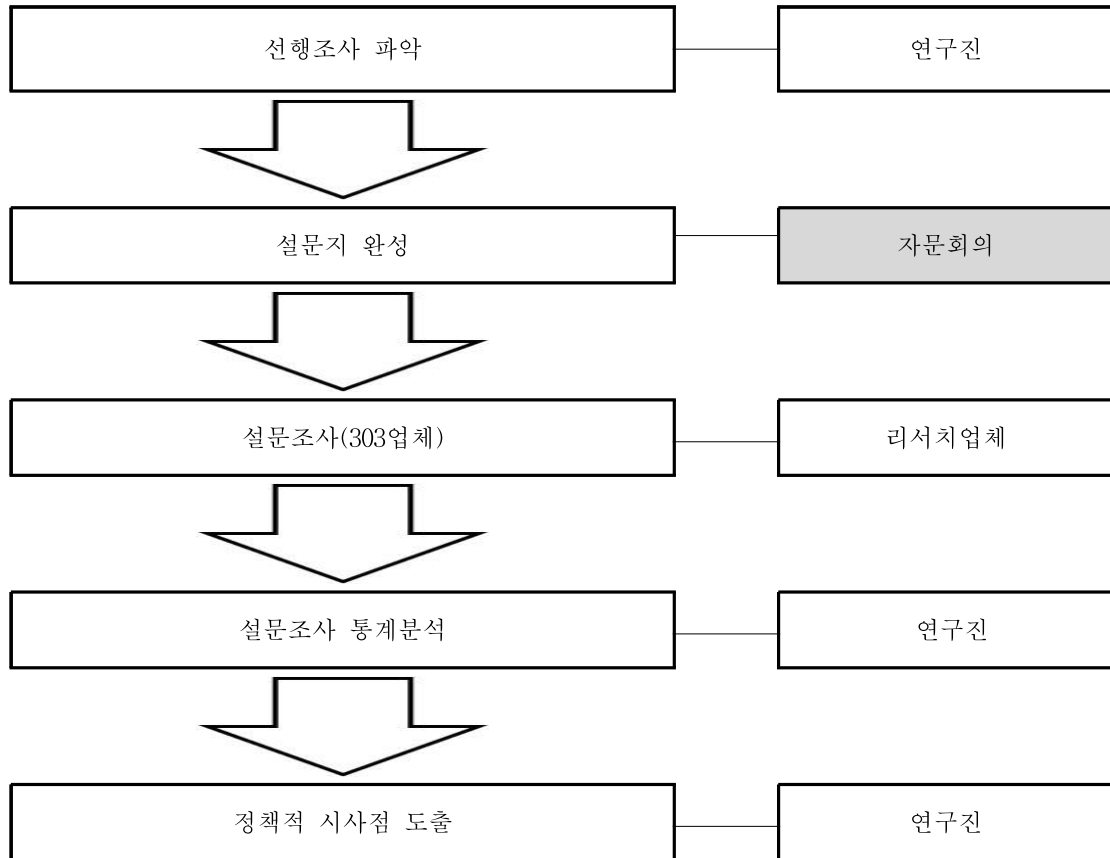
2) 연구의 방법



본 연구는 정량분석과 정성분석을 병행하였다. 정량분석을 위해서는 설문조사를 실시하였으며 정성분석을 위해서는 설문조사 시 별도의 주관식 항목을 두어 보다 심도 있는 분석을 시도하였다. 또한 마지막으로 자동차부품기업 간담회를 진행하여 분석결과에 대한 최종 검증을 하였다.

조사대상은 충남 자동차부품산업 영위기업이며, 지역별 적절한 층화를 통해 랜덤추출법으로 표본을 추출하였다. 설문에 앞서 기존 타 연구기관에서 실시한 선행조사를 통해 설문의 완성도를 높였으며, 전문가 자문회의를 통해 설문지를 완성하였다.

〔그림 4〕 설문조사 진행순서



표본은 지역별로 랜덤추출된 303개 업체를 대상으로 하였고, 지역 내 전문 설문조사 업체인 ‘충남리서치’를 통해 설문을 진행하였다.

〈표 17〉 설문조사 표본설계

모집단	충남 자동차부품산업 영위기업
표본 크기	충남 자동차부품산업 영위기업 303업체
표본 추출 방법	지역 층화 후 충남 자동차부품산업 기업리스트에서 랜덤추출

〈표 18〉 자동차부품산업 실태조사 조사방법

조사 방법	전문조사원의 사업체 방문에 의한 일대일 면접조사(Face to Face Interview)
----------	---

설문조사 방법으로는 전문조사원의 사업체 방문에 의한 일대일 면접조사(Face to Face Interview)를 활용하여 설문의 신뢰도를 높였다.

제4장 기업유치 지원제도 검토

1. 투자유치 인센티브

1) 지방투자촉진보조금

가. 제도 개요

“지방투자촉진보조금”이란 지방자치단체가 해당 지방(서울, 인천, 경기 제외)에 투자를 유치할 경우 국가는 지방자치단체를 통해 유치기업에게 지원하는 보조금이다. 지원대상은 수도권기업이 지방으로 이전할 시, 국내기업이 지방에 신·증설 투자할 시, 국내복귀 기업이 지방에 투자할 시, 개성공업지구 현지기업이 지방에 투자할 시로 구분된다. 그러나 투자사업장에서 부동산관련업(매매, 중개, 임대), 소비성서비스업 및 건설업을 영위하는 경우, 투자사업장을 신축하거나 매입하는 경우를 제외하고 기업을 인수 또는 합병하여 그 기업의 자산에 투자하는 경우에는 보조금 지원이 제한된다.

나. 지원 유형

보조금은 크게 입지보조금과 설비투자보조금으로 구분된다. 입지보조금은 설비투자를 위한 투자사업장의 토지 매입가격의 일부를 지원하는 제도이며, 설비투자보조금은 건설투자비용(건축물 매입비용 포함), 사업계획서상의 사업을 영

위하기 위해 투자사업장에 구축하는 고정형 기계장비 구입비용(차량운반구 중 지게차, 유형고정자산 중 연구용 기자재, S/W 구입비 포함), 기숙사, 식당, 휴게실 등 제조시설의 관리지원 및 종업원의 복지후생을 위해 근로환경 개선시설 투자비용의 일부를 지원하는 제도이다.

다. 지원 대상

“2015 지방투자 촉진보조금 지원제도”의 지방투자촉진보조금 지원대상 기업은 수도권기업, 신·증설기업, 국내복귀기업, 개성지구현지기업으로 구분되며, 지방투자촉진보조금을 받기 위해서는 지원대상별로 다음의 조건을 충족해야 한다.

수도권 기업이 지방으로 이전하는 경우는 기업의 본사가 수도권에 소재해야 하며, 지방으로 이전할 사업을 다음의 지역에서 연속으로 3년 이상 영위해야 하며, 기존사업장 상시고용 인원이 30인 이상이어야 한다. 국내 기업이 지방에 신·증설 투자하는 경우는 국내에서 연속으로 3년 이상 사업을 영위해야 하며, 기존사업장 상시고용인원이 10인 이상이어야 한다. 국내복귀기업이 지방에 투자하는 경우는 “해외진출기업의 국내복귀 지원에 관한 법률” 제7조에 따라 지원대상으로 선정된 기업이어야 하며, 중소기업 또는 중견기업이고, 해외사업장 상시고용인원이 30인 이상이어야 한다. 개성지구현지기업이 지방에 투자하는 경우는 “남북교류협력에 관한 법률”에 따라 협력사업의 승인을 받거나 신고의 수리를 받아 개성공업지구에 설립한 기업이어야 하며, 개성공업지구에서 연속으로 3년이상 사업을 영위해야 한다.

라. 지원 범위

국가의 지원한도는 기업 당 최대 60억원(지방비 별도)이며, 해외진출기업의 국내복귀와 개성공업지구 현지기업의 지방투자인 경우 입지보조금 한도는 5원

원이며, 수도권기업 지방 이전인 경우 부지면적의 5배 이내의 범위내에서 투자사업장 토지매입가액의 일부를 지원한다.

〈표 19〉 보조금의 지원 범위

지역 구분	보조금 유형	지원비율			국가의 보조비율
		대기업	중견기업	중소기업	
일반 지역	입지	-	토지매입가액의 10%이내	토지매입가액의 30%이내	보조금의 최대 100분의 65
	설비 투자	설비투자금액의 8%이내	설비투자금액의 11%이내	설비투자금액의 14%이내	
수도권 인접 지역	입지	-	-	토지매입가액의 9%이내	보조금의 최대 100분의 45
	설비 투자	설비투자금액의 6%이내	설비투자금액의 8%이내	설비투자금액의 11%이내	
지원 우대 지역	입지	-	토지매입가액의 20%이내	토지매입가액의 40%이내	보조금의 최대 100분의 75
	설비 투자	설비투자금액의 11%이내	설비투자금액의 19%이내	설비투자금액의 24%이내	

자료: 산업통상자원부 고시 2015-152 기준

마. 지원 특례

신규 고용인원에 따라 설비투자금액 지원 비율을 5% 가산하여 지원받을 수 있고, 투자사업장의 업종이 경제협력권사업, 주력산업, 지역집중유치업종에 해당할 경우 설비투자금액의 지원비율을 2%가산하여 지원받을 수 있으며, 투자사업장이 “산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률”에 따른 구조고도화단지에 해당하는 경우 입지 및 설비투자금액의 지원비율을 각 2% 가산하여 지원받을 수 있다.

〈표 20〉 지원 특례

신규 고용인원수	추가 지원비율
10명 이상 20명 미만	1%p
20명 이상 30명 미만	2%p
30명 이상 40명 미만	3%p
40명 이상 50명 미만	4%p
50명 이상	5%p

자료: 산업통상자원부 고시 2015-152 기준

바. 신청 시기

기업은 입지계약 체결일로부터 착공신고 전에 지자체에게 보조금을 신청하여야 하며, 입지보조금과 설비투자보조금을 별도로 신청할 수 없다. 즉 둘 다 신청하거나 둘 중 하나만 신청해야 한다. 그리고 보조금 신청 전에는 지자체와 투자양해각서 또는 이에 상응하는 협약 등을 체결해야 한다.

2) 시도별 투자유치 인센티브

국내 지자체는 국내기업의 원활한 유치를 위해 관련조례를 제정하고 있으며, 동 조례에 의거 국내기업유치를 위한 보조금지원, 조세감면, 고용 및 교육·훈련 지원, 금융지원 등 다양한 지원을 모색하고 있다. 개별 지자체들의 기업유치 지원내용은 대동소이하나, 운용방식은 지자체의 기업유치 여건에 따라 상이할 수 있다. 구체적으로 기업유치 관련 다양한 지원사업에 투입되는 재원은 산업통상자원부의 ‘지방자치단체의 지방투자기업 유치에 대한 국가의 재정자금 지원기준’에 의거, 지자체별 실링(ceiling)형태로 운용되고 있다. 이로 인해 기업유치 여건이 양호한 지역의 경우, 입지 및 설비투자지원 비중이 높아지게 되면 여타 부문의 지원여력이 그만큼 줄어들게 되고, 반대로 기업유치 여건이 열악한 지역은 입지 및 설비투자 지원이 상대적으로 낮아져 여타 부문의 지원여력

이 그 만큼 높아질 개연성이 크다.(신동호, 2015)

〈표 21〉 시도별 기업유치 지원제도 현황

구 분	주요내용	근거
부산	지방세감면, 산업입지지원, 설비투자 보조금, 생산자서비스업지원, 금융지원, 행정지원 등	부산광역시 기업 및 투자유치 촉진조례
대구	시설용지, 시설비보조, 금융지원, 특별지원 등	대구광역시 기업유치 촉진조례
인천	고용보조, 고용장려, 교육훈련, 임차료, 시설보조, 행정지원, 특별지원 등	인천광역시 기업투자유치 조례
광주	지방세감면, 입지보조, 설비투자보조, 고용보조, 교육훈련보조, 컨설팅보조, 금융지원, 특별지원 등	광주광역시 투자유치 촉진조례
대전	본사이전보조, 입지보조, 설비투자보조, 임대금보조, 고용보조, 교육훈련보조, 기술이전보조 등	대전광역시 기업유치 및 투자촉진조례
울산	이전보조, 외투기업 지원준용, 특별지원 등	울산광역시 기업 및 투자유치 등에 관한 조례
세종	입지보조, 설비투자보조 등	세종특별자치시 기업 및 투자유치 촉진에 관한 조례
강원	이전보조, 세제감면, 용지지원, 금융지원 등	강원도 투자유치 지원조례
충북	이전보조, 시설투자보조, 운영비지원, 특별지원 등	충청북도 기업 및 투자유치 촉진조례
충남	입지보조, 투자보조, 조세감면, 고용지원, 금융지원 등	충청남도 국내기업 투자유치 촉진조례
전북	토지매입비, 건축비, 시설장비, 기반시설, 고용보조, 교육훈련보조 등	전라북도 기업 및 투자유치 촉진조례
전남	토지매입비, 공유재산 임대, 이전보조 등	전라남도 국내외기업 및 자본투자유치를 위한 지원조례
경북	고용보조, 교육훈련보조, 입지보조, 이전보조 등	경상북도 기업 및 투자유치 촉진조례
경남	임대용지, 입지보조, 고용보조, 교육훈련보조, 시설보조 등	경상남도 기업 및 투자유치 등에 관한 조례
제주	입지보조, 설비투자보조, 고용보조, 교육훈련보조 등	제주특별자치도 투자유치 촉진조례

자료 : 신동호(2015), “기업유치 활성화 방안”

3) 충남의 투자유치 인센티브

충남도는 국내기업 유치 시 ‘국가균형발전특별법’, ‘해외진출기업의국내복귀 지원에 관한법률’, ‘남북교류협력에관한법률’과 ‘충청남도국내기업투자유치촉진 조례’에 의거하여 관련 인센티브를 제공하고 있다. 충남도의 국내유치기업에 대한 지원제도의 운용방식은 다음과 같다.

첫째, 지원인센티브는 보조금 지원(입지 및 투자), 자금융자, 조세감면, 인력 지원, 관세감면으로 국한된다. 둘째, 보조금 지원대상 기업은 수도권 이전기업, 국내복귀기업, 개성공업지구 현지기업, 신·중설기업이다. 셋째, 지역균형발전 차원에서 15개 시군을 수도권 인접지역, 일반지역, 지원우대지역으로 구분하여 지원 비율을 차등화한다. 넷째, 국내기업유치에 투입되는 재원은 실링제 형태로 운영됨에 따라 타지역에 비해 기업유치여건이 우수한 우리도는 입지 및 투자보조금 지원 비중이 높아 나머지 인센티브(자금융자, 조세 및 관세감면, 인력 지원)비중은 상대적으로 낮은 편이다. 끝으로, 국내유치기업에 대한 지원제도 및 인센티브는 수도권을 제외한 나머지 지역과 대동소이하나, 입지 및 투자보조금을 제외한 나머지 분야의 지원여력은 낮은 수준이다.(신동호, 2015)

충남의 수도권이전기업과 신·중설기업에게 지원하는 보조금의 대상과 지원 내용은 다음과 같다.

수도권이전기업 보조금의 대상은 지방자치단체와 투자협약 등을 체결한 기업 중 수도권 내 3년 이상 사업을 영위하고, 상시 고용인원이 30인 이상 기업이 본사, 공장 등을 지방으로 전부 또는 각각 이전한 기업이며 지원내용은 다음과 같다.

〈표 22〉 충남 수도권이전기업 입지 및 투자 보조금

구 분	수도권이전기업 지원		
	대기업	중견기업	중소기업
수도권 인접지역 (천안,아산,당진)	입지(-) 투자(6%)	입지(-%) 투자(8%)	입지(9%) 투자(11%)
일반지역 (공주,보령,서산,논산, 계룡, 홍성)	입지(-) 투자(8%)	입지(10%) 투자(11%)	입지(30%) 투자(14%)
지원우대지역 (금산,부여,서천,청양,예산 태안)	입지(-) 투자(11%)	입지(20%) 투자(19%)	입지(40%) 투자(24%)

자료: 충남도청 내부자료

신·증설 보조금의 대상은 지방자치단체와 투자협약 등을 체결한 기업 중 국내에서 3년 이상 사업을 영위하고, 상시 고용인원이 10인 이상, 영위하려는 사업이 경제협력산업 등에 해당하며, 신규투자 금액이 10억원 이상인 중소·중견 기업이며(지식서비스산업 1억원 이상, 대기업 300억원 이상) 지원내용은 다음과 같다.

〈표 23〉 충남 신·증설 기업지원 입지 및 투자 보조금

구 분	신·증설 기업 지원		
	대기업	중견기업	중소기업
수도권 인접지역 (천안,아산,당진)	입지(-) 투자(6%)	입지(-%) 투자(8%)	입지(9%) 투자(11%)
일반지역 (공주,보령,서산,논산, 계룡, 홍성)	입지(-) 투자(8%)	입지(10%) 투자(11%)	입지(30%) 투자(14%)
지원우대지역 (금산,부여,서천,청양,예산 태안)	입지(-) 투자(11%)	입지(20%) 투자(19%)	입지(40%) 투자(24%)

자료: 충남도청 내부자료

아울러 충남은 지역 이전기업에게 조세감면 인센티브를 제공하고 있으며 지원내용은 다음과 같다.

〈표 24〉 충남 조세감면 인센티브

구분	내용
수도권 이전기업	법인세 : 6년(100%), 이후 3년(50%) 취등록세 : 면제 재산세 : 5년(100%), 이후 3년(50%) 취득세 : 면제
국내복귀기업	법인세 : 5년(100%), 이후 2년(50%) 소득세 : 5년(100%), 이후 2년(50%) 취득세 : 면제
개성공업지구 현지기업	취득세 · 재산세 : 면제
신증설 기업	취득세 · 재산세 : 면제

자료 : 신동호(2015), “기업유치 활성화 방안”

2. 충남의 입지환경

1) 산업단지 현황

충남은 전체적으로 기업의 신규유치 및 수요에 충분히 대처하기 위하여 산업단지 공급규모를 정하고, 특히 낙후권역을 중심으로 권역별 산업단지 공급규모를 점진적으로 확대하고 있다.(성태규, 2011)

2015년 현재 충남 산업단지 수는 149개소이며, 총 지정면적은 108,046천m²로 개발면적기준으로 살펴보면 경기, 전남, 경북에 이어 4위 수준이다

〈표 25〉 전국 산업단지 현황

(단위: 천m²)

지역	단지수	지정면적	분양대상면적	개발면적	분양면적	미분양면적
전국	1,098	1,394,097	798,508	616,343	589,787	26,555
서울	3	3,194	2,584	2,114	2,114	0
부산	32	42,389	27,957	21,872	21,485	387
대구	18	43,153	29,645	24,558	24,367	191
인천	12	20,859	14,182	13,174	12,716	458
광주	9	26,502	19,029	17,684	17,315	369
대전	3	70,422	30,840	26,538	26,519	18
울산	24	88,729	65,994	62,791	62,430	362
세종	14	7,611	5,505	4,338	4,176	162
경기	135	235,861	107,074	73,863	71,659	2,204
강원	69	25,538	16,566	13,322	11,583	1,739
충북	107	64,823	44,018	34,982	32,400	2,582
충남	149	108,046	78,807	64,359	55,734	8,624
전북	85	130,783	64,596	48,011	44,383	3,627
전남	100	251,589	114,777	79,545	76,021	3,524
경북	143	144,122	91,470	64,988	63,189	1,799
경남	194	128,868	84,461	63,317	62,808	510
제주	5	1,609	1,003	887	887	0

자료: 산업입지정보시스템/지역동향

충남 산업단지는 국가산단이 5개소, 일산산단 50개소, 도시첨단 2개소이며 92개의 농공단지를 갖추고 있다.

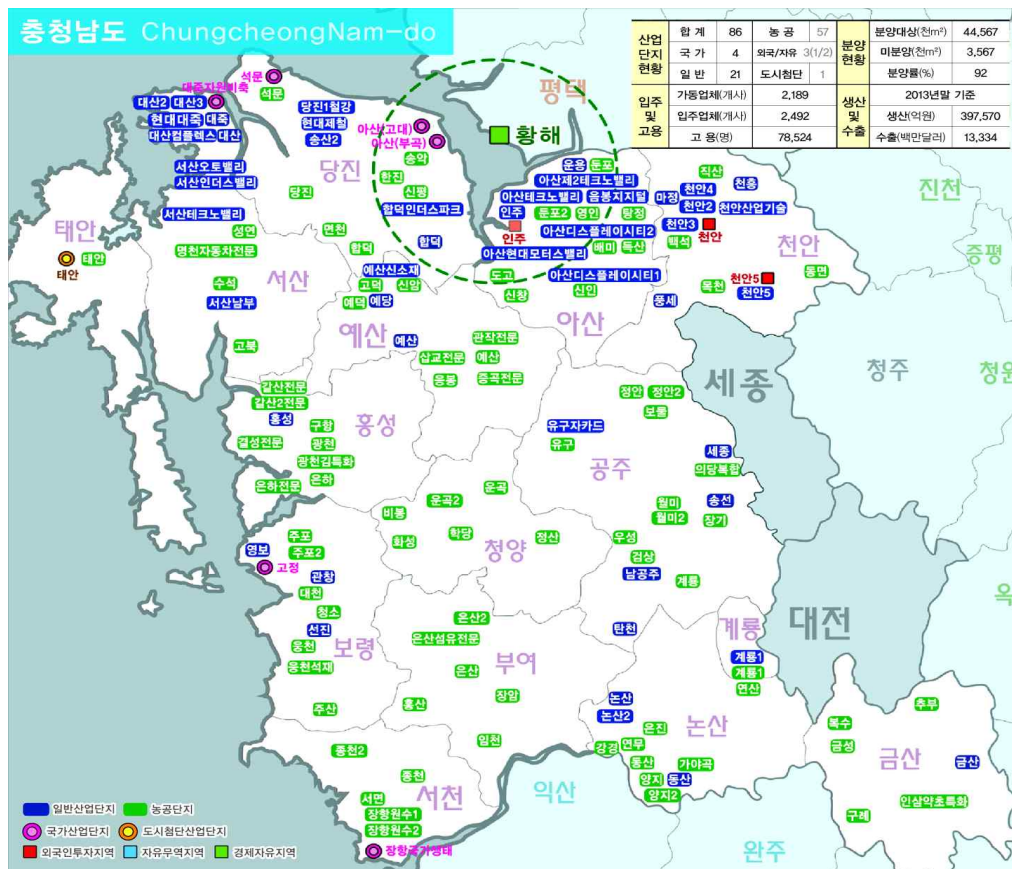
〈표 26〉 충남 산업단지 현황

(단위: 개소)

구분	계	완료	조성중	실시계획수립 중
계	149	111	38	
국가산단	5	3	2	
일반산단	50	23	27	3
도시첨단	2	1	1	
농공단지	92	84	8	

자료: 충남도청 홈페이지

〔그림 5〕 충남 산업단지 배치도



자료: 한국산업단지공단

충남은 무분별한 개별입지 확대를 지향하고 계획적인 차원에서 산업집적을 통해 자원이용의 효율성을 극대화 할 수 있도록 산업단지를 조성하고 있으며, 업종간 연계 강화 및 산·학·연 협력 강화 등을 도모하여 클러스터링 효과를 극대화할 수 있도록 산업단지를 배치하고 있다.(성태규, 2011)

〈표 27〉 충남 산업단지 입주업체 현황

(단위: 업체 수)

구분	총계	국가	일반	도시첨단	농공단지
계	2,270	223	1,023	1	1,023
음식료	165	1	42	0	122
섬유의복	56	0	14	0	42
목재종이	44	1	9	0	34
석유화학	333	18	166	0	149
비금속	118	10	17	0	91
철강	165	45	60	0	60
기계	561	82	328	0	151
전기전자	347	18	204	0	125
운송장비	218	15	97	0	106
기타	231	11	83	1	136
비제조	31.5	22	3	0	6.5

자료: 충남도청 홈페이지

충남 산업단지 입주업체 현황을 살펴보면, 기계관련 업체가 561개로 가장 많고, 전기전자(347개), 석유화학(333개) 순이며, 운송장비, 철강, 음식료품 기업도 상당부분 입주하고 있다.

2) 교통(도로, 항만, 철도) 인프라²⁷⁾

충남의 교통은 국가균형발전 정책 및 관광지 개발에 따라 인구증가 및 교류 확대가 예상되며, 세종시의 영향으로 인한 인구 유입과 지역산업 발전으로 인

27) 교통 인프라의 경우 충청남도 종합계획(2011-2020년) 부문별 계획을 요약·발췌하였음

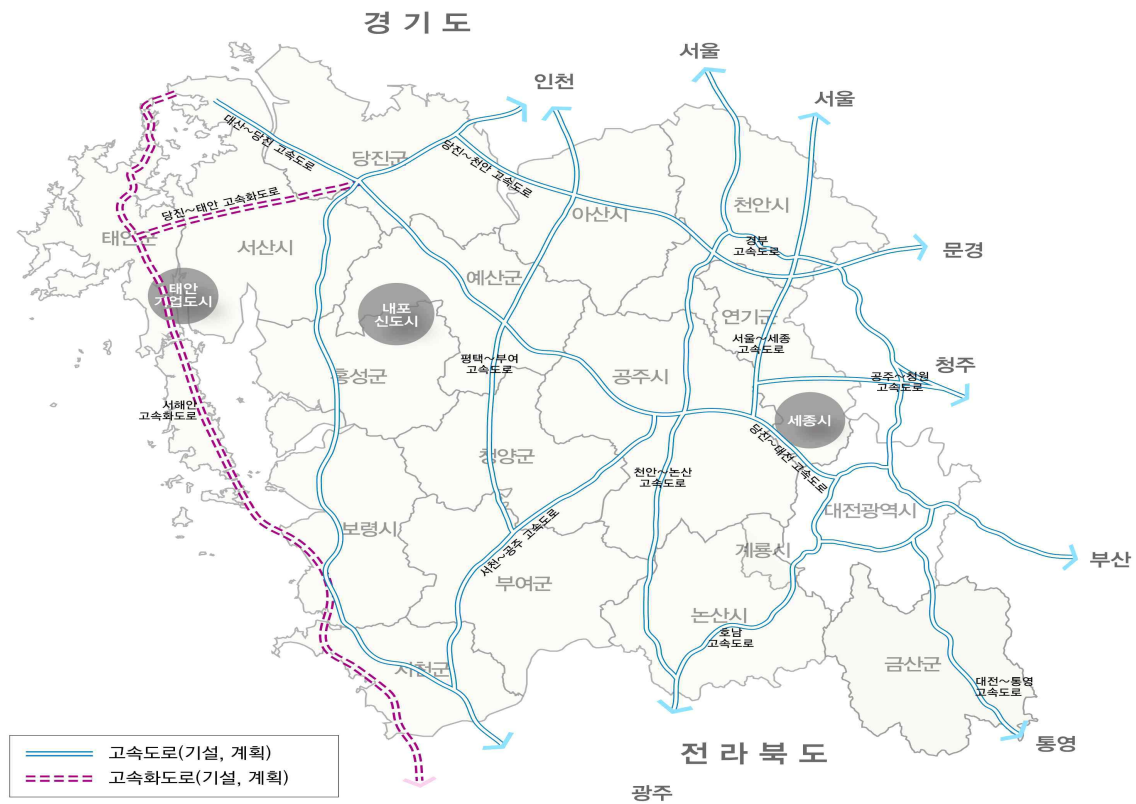
한 교통량이 증가하는 추세이다. 현재 충남의 고속국도는 남북축으로 5개 노선이 건설되어 운영 중이며, 동서축으로 연결을 위한 2개 노선이 건설 중에 있다. 일반국도는 남북 10개 노선과 동서 6개 노선이 지역 간 연결기능을 담당하고 있으나, 동서 간 연결노선은 부족한 실정이다. 이에 따라 충남은 지역발전에 기반이 되는 교통망 확충을 목표로 보령-공주 간 고속도로를 통한 내륙과 서해안을 연결하는 동서축, 공주-청원 간 고속도로를 통한 세종시로의 접근을 지원하는 외곽순환교통망, 태안(당진)-천안간고속도로 건설을 통한 북부권의 산업기능 지원 등을 계획 및 시행하고 있다. 또한 지방도는 총 37개 노선(남북 26, 동서 11)으로 충청남도 전 지역에 고루 분포하고 있다. 충남의 도로시설은 수도권과 영·호남지역의 가교역할을 하는 지역으로 고속국도와 일반국도의 비율이 전국에 비해 높으며, 도로연장은 총 7,543km로 전국의 7.5%를 차지하고 있다.

충남의 교통량은 기존의 수도권 관련 교통량과 서해안 관광 등 여가교통량의 증가로 충남과 경기를 잇는 경부고속도로 천안 I.C 주변과 서해안고속도로 당진 J.C 주변에서 극심한 정체가 유발되고 있었다. 그러나 서해안 고속도로와 천안-논산 간 고속도로의 개통으로 이상의 상습 정체현상은 완화되었다. 충남 소재의 2020년의 자동차대수는 1,078천대로 예상되며, 충남지역의 관광객 수는 2020년에 126,815천명으로 전망되고 있다. 관광객은 개인교통수단을 80%, 대중교통수단을 20%정도 이용하고 있으며, 도로를 이용하는 교통수단이 95% 이상을 차지하고 있다. 업무, 귀가 및 여가 통행량은 고속교통망의 확충과 주5일근무제의 정착 및 경제성장에 따라 지속적인 증가가 예상되고 있다. 따라서 단기(2011-2015)적으로 충남의 지역 간 연계성 강화를 위해 일반국도, 국가지원지방도, 지방도에 대한 확·포장계획을 수립하여 정비를 계획하고 있으며, 장기(2016-2020)적으로 미개통 구간 확포장사업을 추진하여, 충남 전 지역의 체계적인 교통망을 구축하고, 전체적으로는 시급도시 및 주요 읍·면급 도시들의 도시교통 체증해소를 위하여 애로구간의 확·포장 및 우회도로를 개설하는 계획을 가지고 있다. 아래의 표는 이상의 고속도로 등의 확·포장 계획의 주요 내용을 나타내고 있다.

〈표 28〉 고속도로 등 도로확·포장 계획의 주요내용

구분		주요내용
고속도로	남북축	서해안고속도로, 평택-부여고속도로, 서울-세종고속도로
	동서축	당진-천안간고속도로(태안연장), 보령-공주간고속도로, 공주-청원간고속도로
	X축	당진-대전간고속도로(대산연장)

〔그림 6〕 고속도로 계획



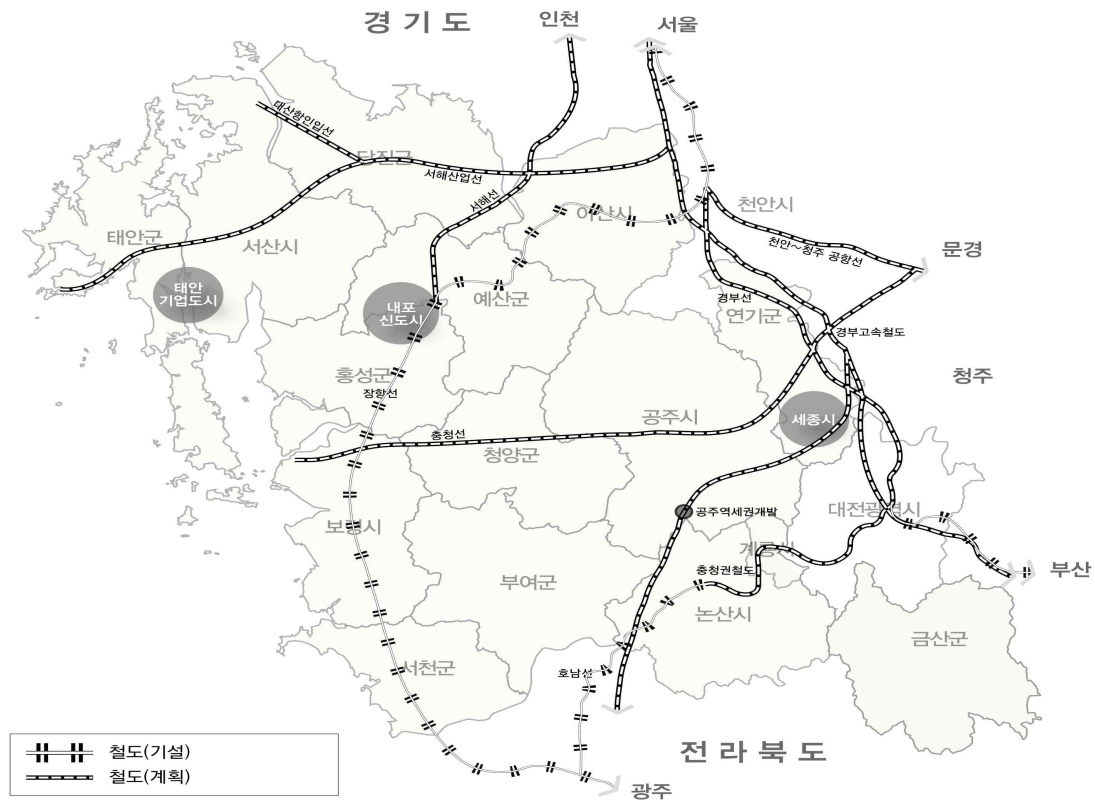
충남의 철도노선은 경부선, 호남선, 장항선 등 총 7개 노선에 연장 268km가 건설되어 있으며, 총 45개 철도역이 있다. 경부선, 호남선은 도내의 동북단과 동남단에 치우쳐 있어 통과수송 위주로 지역 내 여객 및 물동량 수송에 대한

기여도는 떨어지고, 내륙지역의 철도여건이 미약하며, 타 교통수단과의 연계성이 미흡한 실정이다. 철도를 이용한 권역내의 총 여객통행은 연평균 1.5%씩 감소하였으며, 화물은 연평균 0.8%씩 감소한 것으로 나타났다. 다만 화물의 발송톤수는 0.7%가 증가하였는데, 이는 충남지역 제조업의 증가에 기인한 것으로 판단된다. 충청권의 철도 이용객 감소는 철도와 타 대중교통수단과의 연계가 부족하여 자동차이용으로 교통수요가 이동한 것으로 판단된다. 따라서 산업·관광개발 촉진과 물류 효율화를 위한 철도망 확충을 목표로 1) 경부, 호남고속철도의 건설로 전국적 광역고속교통체계 구축, 2) 4×3의 철도망 구축으로 지역간 연계개발 촉진, 3) 지역균형발전 및 지역관광산업 육성을 위한 금강관광경전철 건설, 4) 대도시 및 역세권과 연결하는 경전철 건설 등의 사항을 계획하고 있다. 세부적으로 광역고속교통체계 구축은 북부지역은 경부고속철도(천안-아산역)를 중심으로, 남부지역은 호남고속철도(공주역)를 중심으로, 서해안지역은 장항고속전철 운행으로 고속철도망 구축하는 것을 계획하고 있다. 다음으로 4×3의 철도망 구축은 남북4축(기존철도의 전철화 및 복선화 사업 추진)과 동서3축(장기계획 노선의 조기 완료 및 민자사업 추진)을 의미하며, 충청선·서해선을 우선적으로 추진하고 서해산업선 철도를 천안(경부선)까지 연결하며, 천안-청주공항 간 철도 건설을 목표로 하고 있다. 아래의 표는 이상의 철도계획을 요약하여 나타내고 있다.

〈표 29〉 철도계획

구분		주요내용
고속철도		경부고속철도(천안아산역), 호남고속철도(공주역)
일반철도	남북축	경부선, 호남선, 장항선, 서해선
	동서축 (장기검토)	충청선, 서해산업선, 천안-문경선, 당진-대산항
전철	경전철	금강관광경전철, 공주역-공주간, 기타경전철(천안-청주공항간, 대전-금산·계룡간, 세종시-조치원(청주)간)
	수도권전철	아산-내포시, 천안-청주공항 연장

[그림 7] 철도계획



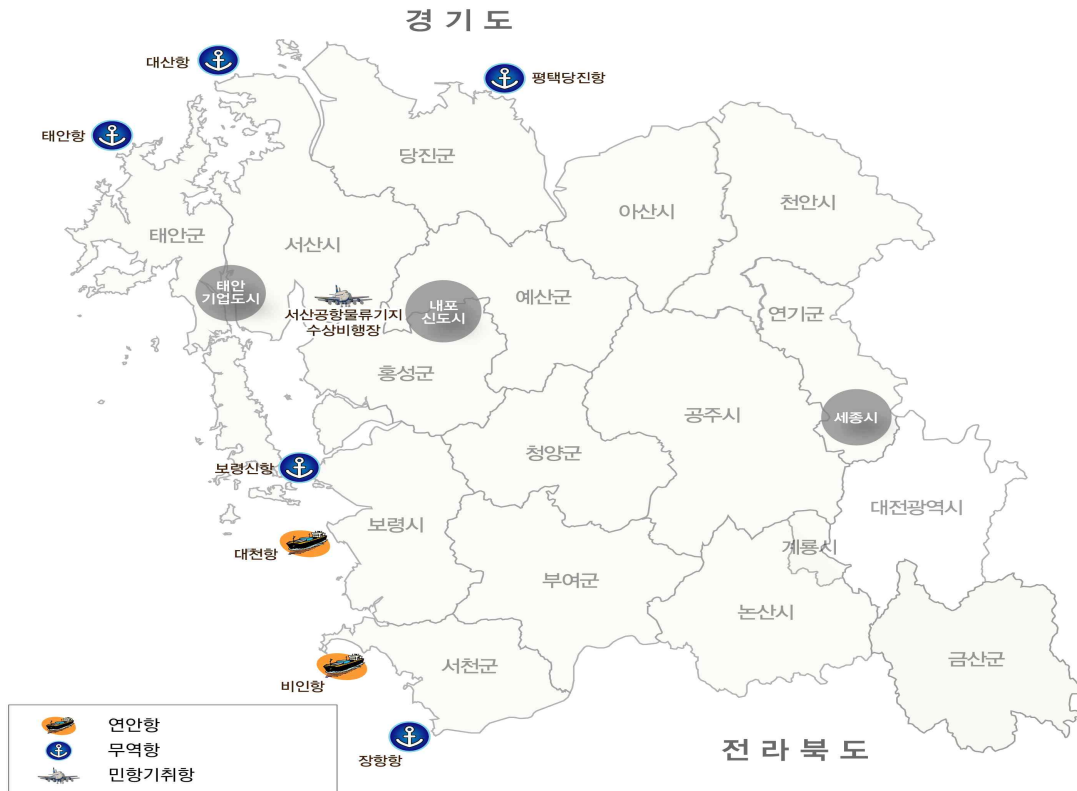
충남의 지정 무역항은 5개로, 항만시설은 접안능력이 빈약하고 컨테이너 처리시설이 부족하여 무역항으로서의 기능이 미약하고, 주요 취급화물은 유류인 것으로 나타난다. 평택·당진항의 경우, 주로 기업체에서 운영하는 항이 주를 이루고 있어, 충남지역의 물동량을 담당하기 위해서는 주요 산업지역과의 연결 교통망이 확충되고 물동량을 처리할 수 있는 항만의 확충이 필요한 실정이다. 따라서 충남은 평택·당진항, 대산항, 태안항, 보령신항, 장항항 등 5개 무역항을 대중국 산업교역의 교역거점으로서 육성하기 위한 계획을 수립하고 있다. 구체적으로 평택·당진항은 세종시 및 충남북부권에 조성되는 황해경제자유구역의 산업지원을 위한 중심항으로 육성하여 산업물동량 처리하며, 대산항은 동북아교역의 중심항으로서 충남내륙 및 해안권의 물동량 및 대규모 선박을 지원하는 무역항으로 육성하는 것을 목표로 하고 있다. 태안항은 화력발전소를

지원하는 기능뿐만 아니라 지역의 급증하는 물동량을 처리할 수 있도록 기능 강화하며, 보령신항은 전국 및 중국, 대북관광을 지원하기 위하여 광역적 크루즈·여객항의 기능을 담당하는 미항(美港)으로 개발할 뿐만 아니라 환황해권의 거점항으로 무역기능을 강화하는 계획을 수립하고 있다. 마지막으로 장항항은 장항국가산업단지 및 자유무역지대 조성에 따른 남부권 및 대전권의 수출입 물동량 처리를 담당하는 거점항만으로 육성하고자 한다.

〈표 30〉 항만 및 공항 계획

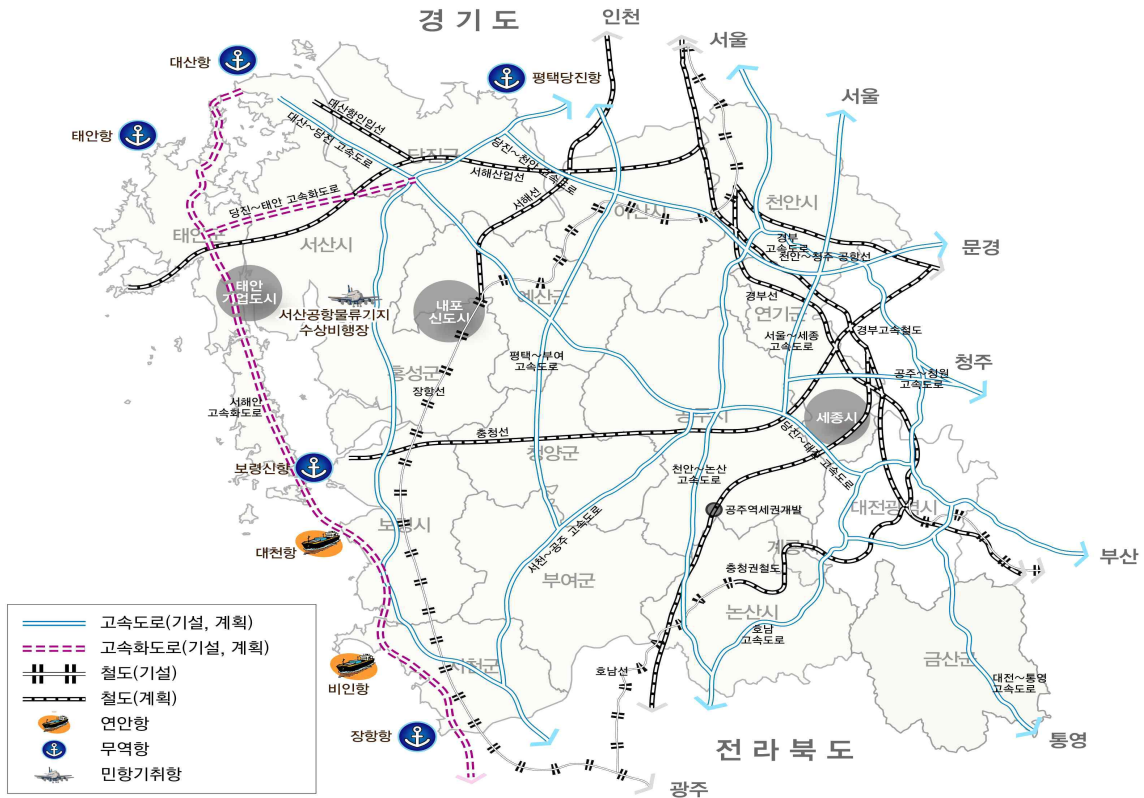
구분		주요내용
항만	무역항	평택·당진항, 대산항, 보령신항, 장항항, 태안항
	연안항	대전항, 비인항
공항	서산비행장	민항기 취항
	수상·경비행장	천안, 공주, 보령, 아산, 논산, 태안, 서산

[그림 8] 항만 및 공항 계획



마지막으로 충남은 항공 교통시대를 선도할 근거리 항공의 실용화와 경비행장 건설도 계획하고 있으며, 서산비행장을 국제공항 보조기능 수행과 민항기 취항을 가능하게 함으로써 단기적으로 태안기업도시 등 부정기 민항기 취항으로 관광수요를 충족시키고, 나아가 국제공항의 보조기능 및 내포신도시의 관문 공항으로 육성하고자 한다. 또한 근거리 항공수요에 대비한 관광·레저용 헬기장 및 경비행장 신설 추진하여 태안, 공주, 보령, 아산, 논산, 천안 등에 경비행장을 건설하고, 이를 활용한 항공레포츠를 활성화함으로써 관광산업의 다각화를 지원하고자 한다. 다음의 [그림-]은 이상의 충남의 교통환경 내용을 종합적으로 나타내고 있다.

(그림 9) 종합 교통계획



3. 충남의 기업지원환경

충남의 자동차부품기업 지원은 주로 ‘충남 테크노파크 자동차센터’를 통해 이루어지고 있다.

‘충남 테크노파크 자동차센터’는 기능형 전장부품 R&D 지원을 담당하는 천안센터와 전장부품 모듈화 R&D 지원을 담당하는 예산센터로 나누어져 있으며, 2014년 충남 테크노파크 자동차센터 지원사업 내용은 다음과 같다.

〈표 31〉 2014년 충남 테크노파크 자동차센터 지원사업(자동차부품기업 관련)

사업명	과제명
지역특화산업 육성사업	충남 자동차부품소재산업 제품고도화촉진 지원사업
	세종시 자동차부품소재 기술사업화 지원사업
	세종시 자동차부품소재 산업인재 양성사업
	충남 자동차부품소재 산업생산기능향상 지원사업
	금속소재부품가공산업의 통합적 지원사업
광역사업	광역연계 IT융합 국방생태계 조성사업
	동력기반 부품산업품질경쟁력 생산성강화 지원사업
	승객편의 위한 인비저블레일자동/반자동 슬라이딩도어시스템사업
사업기술거점기관 지원사업	수소자동차 및 충전소보급사업
	자동차 고감성시스템 산업육성클러스터 구축사업
자체사업	전사적 제조공정 모의실행 분석기법 구축사업(TAST)

이중 지역특화산업육성사업의 예산은 10.9억, 광역사업은 9.9억, 사업기술거점기관지원사업과 자체사업은 각각 55.0억과 2.7억으로 자동차부품기업 지원 총예산은 78.6억원 정도이다.

이와 같은 충남 테크노파크 자동차센터의 다양한 지원사업을 범주화하면 입주지원, 장비지원, 기술지원, 사업화지원, 인력지원으로 구분할 수 있다.

〈표 32〉 충남 테크노파크 자동차센터 자동차부품기업 지원

	지원형태	지원내용										
①	입주지원	<table><tr><th>구 분</th><th>납 부 기 준</th></tr><tr><td>임 대 료</td><td>○ 월 6,050원/m2 (전용면적 기준)</td></tr><tr><td>임대보증금</td><td>○ 48,400원/m2 (전용면적 기준)</td></tr><tr><td>시설사용료</td><td>○ 사용시간 및 사용량에 따라 실비부담</td></tr><tr><td>관 리 비</td><td>○ 별도의 관리비 부과 기준표에 의함</td></tr></table> <p>- 센터보유 장비 활용시 이용료 할인 (40%) - 공동연구 개발 지원 및 산학연 네트워크 활성화 지원 - 정부R&D 정책자금 상담 및 알선, 정보제공 - 정보통신망, 세미나실, 강당 등 시설사용 지원</p>	구 분	납 부 기 준	임 대 료	○ 월 6,050원/m2 (전용면적 기준)	임대보증금	○ 48,400원/m2 (전용면적 기준)	시설사용료	○ 사용시간 및 사용량에 따라 실비부담	관 리 비	○ 별도의 관리비 부과 기준표에 의함
구 분	납 부 기 준											
임 대 료	○ 월 6,050원/m2 (전용면적 기준)											
임대보증금	○ 48,400원/m2 (전용면적 기준)											
시설사용료	○ 사용시간 및 사용량에 따라 실비부담											
관 리 비	○ 별도의 관리비 부과 기준표에 의함											
②	장비지원	센터보유 장비 및 부대시설 지원										
③	기술지원	<table><tr><td>시제품 제작</td><td>기술 지도</td><td>인증 지원</td><td>특허 지원</td></tr></table>	시제품 제작	기술 지도	인증 지원	특허 지원						
시제품 제작	기술 지도	인증 지원	특허 지원									
④	사업화 지원	<table><tr><td>디자인</td><td>마케팅</td><td>전시회</td><td>컨설팅</td><td>네트 워킹</td></tr></table>	디자인	마케팅	전시회	컨설팅	네트 워킹					
디자인	마케팅	전시회	컨설팅	네트 워킹								
⑤	인력지원	<p>○ 세종시 및 충청권 소재마이스터고/특성화고/대학교 재학생 및 졸업생을 채용한 기업 -지원규모 : 월80만원, 기업당 최대 4명 -지원기간 : 2개월(수혜인력 퇴사시 지원기간내 타인력으로 대체 가능)</p>										

자료: 충남 TP 자동차센터(<http://car.ctp.or.kr>)

〈표 33〉 충남의 자동차부품기업 지원시책 세부 지원 내용

지원 분야	세부 지원 내용
시제품제작	<ul style="list-style-type: none"> • 제품화촉진, 완성도 향상 등 시제품 제작 및 우수 샘플 제작 지원 • 시제품제작지원
기술지도	<ul style="list-style-type: none"> • 제품개발 및 개량을 위한 기술지도 • 개발단계 제품의 품질, 신뢰성 확보를 위한 설계, 시험, 공정의 기술 멘토링 • 기업의 애로기술 해결을 위한 기술지도
특허지원	<ul style="list-style-type: none"> • 국내외 특허출원 등록 등 • 선행기술 조사 등
인증지원	<ul style="list-style-type: none"> • 신뢰성 평가 및 개선으로 부품 신뢰성 향상 지원 • 신뢰성 평가, 검증을 통한 설계 개선효과 및 수명 입증 • 환경분야 장비를 활용한 KOLAS 인증 지원 • ISO, SQ 등 인증 지원
제품고급화	<ul style="list-style-type: none"> • 필드 고장품의 고장분석을 통한 제품고급화 설계 개선 • 개발제품의 조기신뢰성 확보 및 강건 설계 지원 • 공용장비 및 기술지원 전문인력을 활용한 제품고급화 지원 • 공정개발 및 개선을 위한 기업 부가가치 극대화 • 생산효율향상, 설비개선, 생산해석 등 고부가가치 창출 지원 • 제품 개발 또는 성능 개선을 위한 재료 또는 가공 지원 • 공정 개발 및 개선을 위한 재료 또는 가공 지원
디자인	<ul style="list-style-type: none"> • 브랜드개발(CI, BI 등) • 제품 디자인 설계/제작
마케팅	<ul style="list-style-type: none"> • 마케팅 전략수립/컨설팅 • 국내외 홍보용 카달로그 및 홍보 동영상 제작 • 국내외 시장조사 및 전시회 참가지원 • 수출상담회 등
컨설팅	<ul style="list-style-type: none"> • 경영, 기술, 금융, 법률 등 컨설팅 지원
정보화 지원	<ul style="list-style-type: none"> • MES,ERP 시스템의 지속적이고 안정적인 시스템 • 운영을 위한 애로 사항 지원
네트워킹	<ul style="list-style-type: none"> • 기술교류회, 세미나 등 컨퍼런스 지원
인력양성	<ul style="list-style-type: none"> • 기업방문 맞춤형/기타 • 장비활용 교육
기타	<ul style="list-style-type: none"> • 지원분야 외 기업 애로사항 지원

자료: 충남 TP 자동차센터(<http://car.ctp.or.kr>)

제5장 설문조사 및 표적집단면접(FGI) 분석결과

1. 조사개요

1) 설문조사 개요

〈표 34〉 설문 표본

구분	빈도	백분율
엔진	45	14.9
차체	90	29.7
동력	47	15.5
전기	51	16.8
기타	70	23.1
전체	303	100.0

설문은 지역별 할당을 통한 랜던추출법을 활용하였으며, 기업방문을 통한 일대일 면접조사로 진행되었다.

총 303개의 기업을 대상으로 설문조사를 실시하였으며, 차체용 부품기업이 29.7%로 가장 비율이 높았고, 기타를 제외하면 전기장치 부품기업(16.8%), 동력 전달장치 부품기업(15.5%), 엔진용 부품기업(14.9%) 순으로 나타났다.

2) 표적집단면접(FGI) 개요

자동차부품기업 대표와 충남테크노파크 자동차센터 지원담당 등 4명을 대상

으로 FGI를 실시하였으며, 충남의 투자유치인센티브, 입지환경, 지원환경에 대해 심층인터뷰를 실시하였다. 본 연구에서 FGI의 자세한 내용은 담지 않았고, 설문조사 결과 등 연구결과 도출에만 참고하였다.

2. 분석결과

〈표 35〉 기업이전 시 가장 중요한 항목

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
입지 및 투자 보조금	6.7	22.2	19.2	9.8	15.7	15.8
각종 세제혜택	28.9	20.0	14.9	37.3	22.9	24.1
기업의 입지환경	55.6	42.2	53.2	41.2	51.4	47.9
행정서비스 및 투자유치노력	8.9	15.6	12.8	11.8	10.0	12.2
전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

기업 이전 시에 입지환경이 47.9%로 가장 중요한 항목으로 나타났으며, 세제혜택(24.1%), 입지 및 투자 보조금(15.8%) 순으로 나타났다.

1) 충남의 투자유치 인센티브

가. 입지 및 투자보조금

〈표 36〉 입지 및 투자보조금 인지여부

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
예	86.7	91.1	95.7	86.3	90.0	90.1
아니오	13.3	8.9	4.3	13.7	10.0	9.9

엔진용 부품기업의 경우 타 부품분야에 비해 인지도가 낮게 나타났지만 전체적으로 90.1%의 기업이 지역이전 기업에게 국가와 지자체가 지원하는 입지

및 투자보조금에 대해 인지하고 있었다.

〈표 37〉 입지 및 투자보조금 지원내용 파악수준

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
모름	0.0	4.9	6.7	4.6	6.4	4.8
알고 있음	53.9	74.4	71.1	68.2	63.5	67.4
매우 잘 알고 있음	46.2	20.7	22.2	27.3	30.2	27.8

그 지원내용에 대해서는 알고 있음이라고 응답한 기업이 67.4%로 나타났으며, 매우 잘 알고 있는 기업은 27.8%로 나타났다. 비록 모른다고 응답한 기업이 4.8%에 불과하지만 매우 잘 알고 있다고 응답한 기업의 비중이 27.8% 정도이기 때문에 입지 및 투자보조금에 대한 보다 자세한 설명과 홍보가 필요한 것으로 여겨진다.

〈표 38〉 입지 및 투자보조금 지원대상 적절성

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
매우 그렇지 않다	2.2	0.0	0.0	0.0	2.9	1.0
그렇지 않다	35.6	35.6	23.4	35.3	32.9	33.0
그렇다	40.0	55.6	66.0	49.0	48.6	52.2
매우 그렇다	22.2	8.9	10.6	15.7	15.7	13.9

충남은 지방자치단체와 투자협약 등을 체결한 기업 중 수도권 내 3년 이상 사업을 영위하고 상시고용인원이 30인 이상 기업이 본사, 공장 등을 지방으로 전부 또는 각각 이전한 경우 '수도권기업 이전 보조금'을 지원하고 있다. 또한 지방단체와 투자협약 등을 체결한 기업 중 국내에서 3년 이상 사업을 영위하고 상시고용인원이 10인 이상, 영위하려는 사업이 경제협력산업 등에 해당하고, 신규투자 금액이 10억원 이상인 중소·중견 기업이 신·증설한 기업인 경우 '신·증설 기업 보조금'을 지원하고 있다.

이와 같은 지원대상에 대해 66.1%의 기업이 적절하다고 응답하여 전반적으로 지원대상은 비교적 적절한 것으로 나타났다. 그러나 34.0%의 기업은 적절하지 않다고 응답하여 기업 간담회를 통해 기업의 의견을 들어볼 필요성이 있다.

그러나 이와 같은 입지 및 투자보조금의 경우 산업통상자원부 고시에 따라 사전에 정해지기 때문에 지원대상의 변경을 지자체가 바꾸는 것은 불가능하다. 따라서 기업의 의견제시의 적절성을 파악하여 중앙정부에 지원대상에 대한 완화를 제안할 필요성은 있다.

충남은 또한 입지 및 투자보조금을 수도권이전기업과 신·증설 기업으로 구분하고 이를 다시 대기업, 중견기업, 중소기업으로 구분하여 입지 및 투자보조금을 지원하고 있다. 또한 충남 지역을 수도권 인접지역, 일반지역, 지원우대지역으로 구분하여 지원금에 차등을 두고 있다.

〈표 39〉 입지 및 투자보조금 지원내용

구 분	수도권이전기업 지원		
	대기업	중견기업	중소기업
수도권 인접지역 (천안,아산,당진)	입지(-) 투자(6%)	입지(-%) 투자(8%)	입지(9%) 투자(11%)
일반지역 (공주,보령,서산,논산,계룡,홍성)	입지(-) 투자(8%)	입지(10%) 투자(11%)	입지(30%) 투자(14%)
지원우대지역 (금산,부여,서천,청양,예산,태안)	입지(-) 투자(11%)	입지(20%) 투자(19%)	입지(40%) 투자(24%)
구 분	신 · 증설 기업 지원		
	대기업	중견기업	중소기업
수도권 인접지역 (천안,아산,당진)	입지(-) 투자(6%)	입지(-%) 투자(8%)	입지(9%) 투자(11%)
일반지역 (공주,보령,서산,논산,계룡,홍성)	입지(-) 투자(8%)	입지(10%) 투자(11%)	입지(30%) 투자(14%)
지원우대지역 (금산,부여,서천,청양,예산,태안)	입지(-) 투자(11%)	입지(20%) 투자(19%)	입지(40%) 투자(24%)

〈표 40〉 입지 및 투자보조금 지원수준 적절성

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
매우 그렇지 않다	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
그렇지 않다	35.6	37.8	34.0	39.2	35.7	36.6
그렇다	46.7	53.3	59.6	51.0	61.4	54.8
매우 그렇다	15.6	8.9	6.4	9.8	2.9	8.3

이와 같은 지원수준에 대해 63.1%의 기업이 적절하다고 응답하였으며, 적절하지 않다고 응답한 기업은 36.9%로 나타나 전반적인 지원수준도 비교적 적절한 것으로 나타났다.

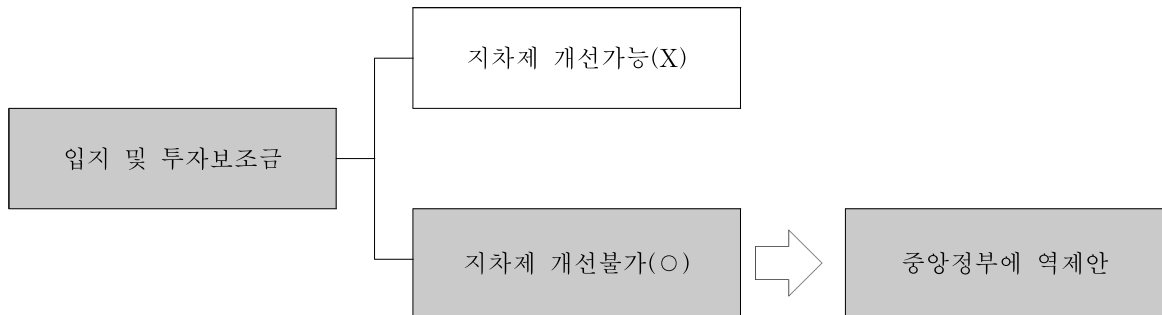
〈표 41〉 입지 및 투자보조금 지원 우대지역 적절성

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
매우 그렇지 않다	2.2	3.3	0.0	2.0	0.0	1.7
그렇지 않다	33.3	26.7	23.4	31.4	18.6	26.1
그렇다	53.3	63.3	68.1	58.8	72.9	64.0
매우 그렇다	11.1	6.7	8.5	7.8	8.6	8.3

지역 우대지역의 적절성의 경우는 72.3%가 적절하다고 응답하였으며, 27.8%의 기업이 적절하지 않다고 응답하였다. 비록 지원대상과 지원수준은 산업통상자원부 고시에 따라 모든 지자체에 동일하게 적용되기 때문에 충남만 변경하는 것을 불가능하나 지역우대지역의 경우는 충남에서 다시 고민할 필요성이 있다.

〈표 42〉 입지 및 투자보조금 개선 프로세스



나. 세제지원(조세감면)

아울러 충남은 지역 이전기업에게 조세감면 인센티브도 제공하고 있다. 이에 대해서는 87.5%의 기업이 인지하고 있었다.

〈표 43〉 조세감면 인센티브 인지여부

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
예	86.7	88.9	93.6	84.3	84.3	87.5
아니오	13.3	11.1	6.4	15.7	15.7	12.5

또한 조세감면 인센티브 인지기업의 경우 조세감면 지원내용에 대해 거의 모든 기업이 알고 있는 것으로 나타났다.

〈표 44〉 조세감면 지원내용 파악수준

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
모름	2.6	1.3	6.8	2.3	0.0	2.3
알고 있음	74.4	87.5	81.8	69.8	78.0	79.6
매우 잘 압	23.1	11.3	11.4	27.9	22.0	18.1

조세감면 적절성에 대해서는 적절하다는 비율이 65.4%로 적절하지 않다는 의견보다 높게 나타나 조세감면에 대해서도 전반적으로는 적절한 것으로 여겨진다.

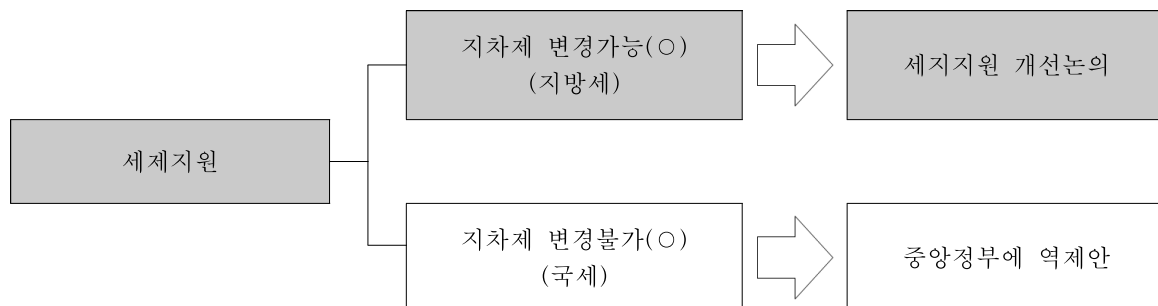
〈표 45〉 조세감면 적절성

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
매우 그렇지 않다	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.3
그렇지 않다	28.9	38.9	46.8	27.5	28.6	34.3
그렇다	62.2	54.4	48.9	60.8	62.9	57.8
매우 그렇다	8.9	5.6	4.3	11.8	8.6	7.6

조세감면 또한 지자체별로 큰 차이를 발견하기 어렵다. 그러나 지방세의 경우 충납 차원의 개선이 가능하기 때문에 장기적인 관점에서 기업인들의 의견 수렴을 통해 개선논의를 이어갈 필요성은 있다.

〈표 46〉 세제지원 개선 프로세스



FGI 분석결과 기업들은 입지 및 투자보조금의 지역적 차별성을 크게 느끼지 못하고 있었다. 이는 산업통상자원부의 고시에 의해 결정되어지기 때문에 시도별 차별을 두기 어렵기 때문이다. 다만 지자체별로 입지 및 투자보조금에 대해 홍보를 하고 있는데 최신자료로 업로드가 잘 되지 않고 있었다. 이는 기업들에게 왜곡된 정보를 제공할 수 있기 때문에 별도의 기업유치 관련 홈페이지를

구축하여 신속한 업데이트를 해야 한다.

2) 충남의 입지환경

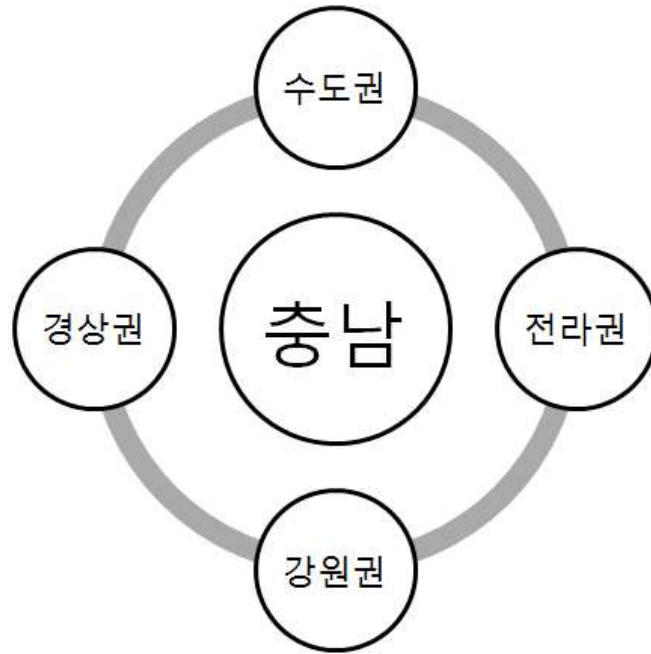
〈표 47〉 입지환경 중요도

(단위: 5점척도)

구분	중요도
조달업체 근접	4.23
납품업체 근접	4.30
저렴한 산업부지	4.10
도로·항만·철도 등 인프라	4.08
생활환경 등 정주여건	3.90
수도권과의 접근성	3.98
해외시장과의 접근성	3.67
인력수급	3.94

충남 자동차부품기업이 가장 중요하게 생각하는 입지환경은 납품업체 근접(5점 만점에 4.30점)으로 나타났고, 조달업체 근접(4.23점), 저렴한 산업부지(4.10점) 순으로 나타났다. 또한 도로·항만·철도 등 산업관련 인프라도 4.08점으로 자동차부품기업이 지역에 투자를 고려할 때 중요한 요인으로 나타났다. 그러나 수도권과의 접근성, 생활환경 등 정주여건, 해외시장과의 접근성, 인력수급은 앞의 4개의 요인보다는 중요도가 낮게 나타났다.

〔그림 10〕 입지환경 비교시도



이제 충남이 타시도 자동차부품기업을 유치할 때 가장 중점적으로 개선해야 하는 입지환경을 권역별 IPA(중요도·만족도 분석)를 통해 살펴보고자 한다.

가. 수도권 기업 유치를 위한 입지환경 개선방안

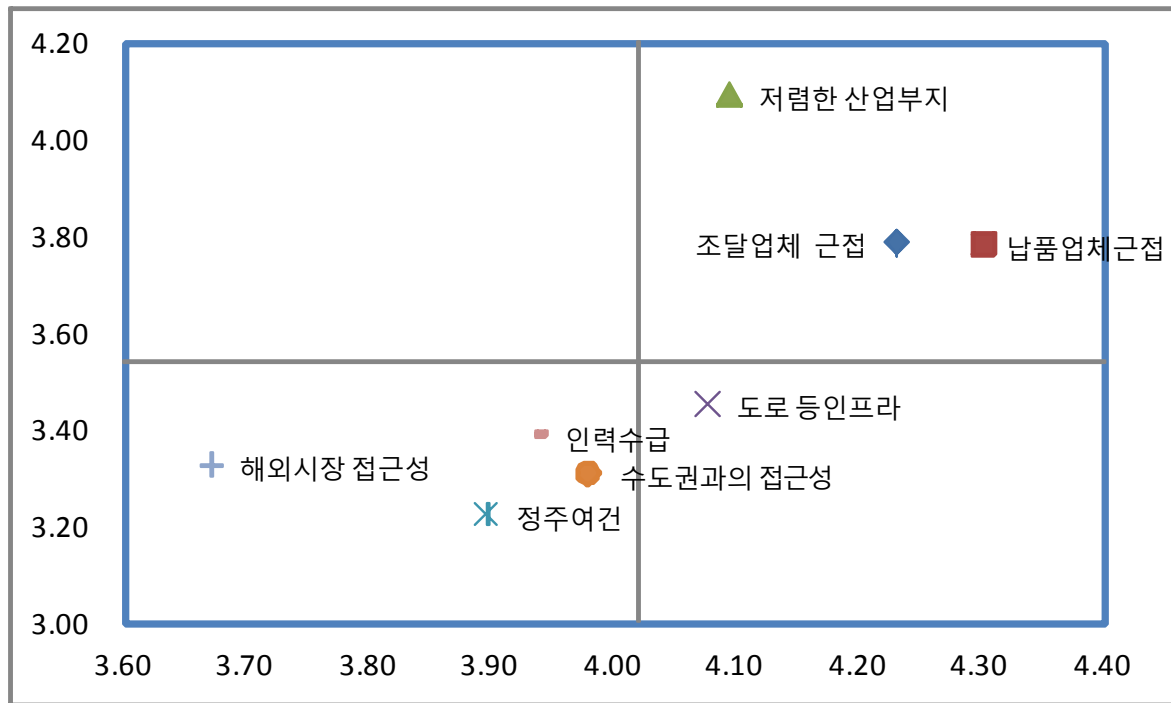
〈표 48〉 수도권 대비 입지환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
조달업체 근접	3.79
납품업체 근접	3.78
저렴한 산업부지	4.09
도로항만철도 등 인프라	3.45
생활환경 등 정주여건	3.22
수도권과의 접근성	3.31
해외시장과의 접근성	3.33
인력수급	3.39

수도권 대비 입지환경 만족도가 가장 높은 영역은 저렴한 산업부지였으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 생활환경 등 정주여건으로 나타났다.

[그림 11] 수도권 대비 IPA 분석결과



수도권 대비 IPA 분석결과 충남은 수도권에 비해서 저렴한 산업부지와, 조달업체근접, 납품업체 근접은 양호한 상태로 나타났다. 그러나 도로·항만·철도 등 인프라 시설은 상대적으로 부족한 것으로 나타났다.

충남이 수도권 기업을 유치하기 위해서는 충남이 현재 분양 중이거나 계획하고 있는 산업단지를 적극적으로 홍보하고, 충남 내 완성차업체와 다양한 자동차부품 조달기업의 집적되어 있음을 강조해야 할 것이다.

또한 수도권에 비해 다소 뒤져있는 산업관련 인프라의 경우에는 충남이 계획하고 있는 도로, 철도, 항만 등 인프라 투자계획을 적극적으로 어필할 필요성이 있다. 또한 인력수급과 정주여건에 대한 중요도가 높지는 않지만 만족도

도 낮은 영역이기 때문에 이에 대해서도 장기적인 개선책을 마련하여, 수도권 기업을 유치하는데 활용해야 할 것이다.

〈표 49〉 수도권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	저렴한 산업부지	도로·항만·철도 등 인프라	인력수급 정주여건 해외시장 접근성
2순위	조달업체 근접		
3순위	납품업체 근접		

나. 경상권 기업 유치를 위한 입지환경 개선방안

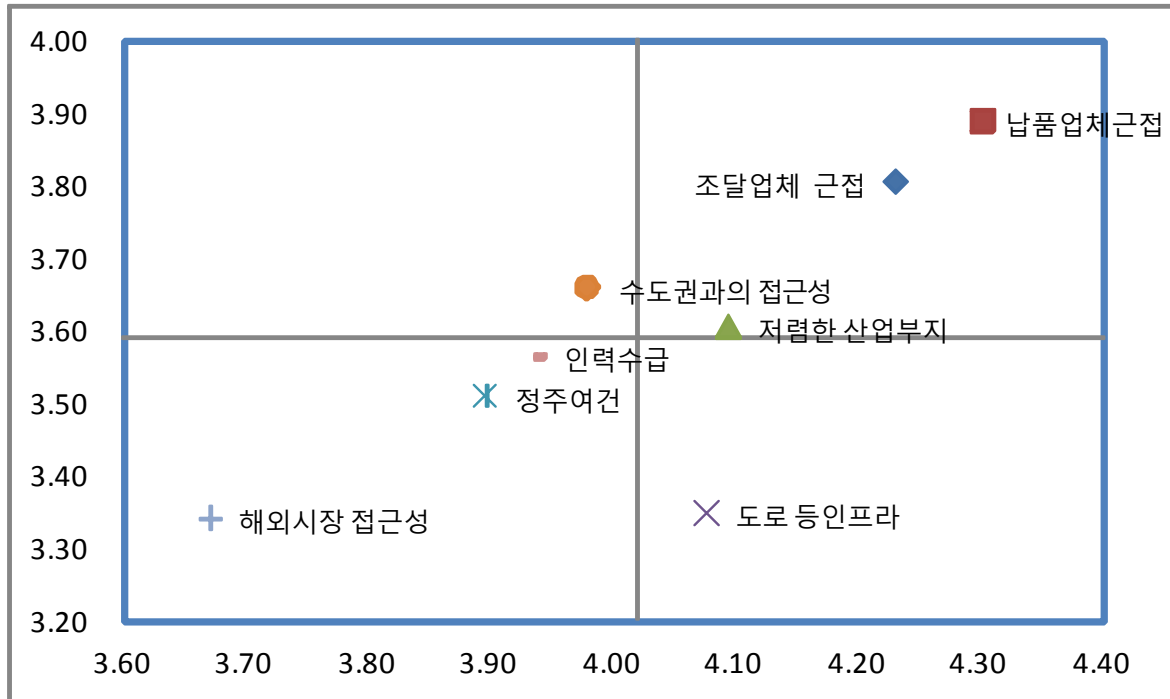
경상권 대비 입지환경 만족도가 가장 높은 영역은 납품업체 근접이었으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 해외시장과의 접근성으로 나타났다.

〈표 50〉 경상권 대비 입지환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
조달업체 근접	3.80
납품업체 근접	3.89
저렴한 산업부지	3.60
도로항만철도 등 인프라	3.35
생활환경 등 정주여건	3.51
수도권과의 접근성	3.66
해외시장과의 접근성	3.34
인력수급	3.56

〔그림 12〕 경상권 대비 IPA 분석결과



경상권 대비 IPA 분석결과 충남은 경상권에 비해서 납품업체근접, 조달업체 근접, 수도권과의 접근성, 저렴한 산업부지는 양호한 상태로 나타났다. 그러나 도로·항만·철도 등 인프라 시설은 상대적으로 부족한 것으로 나타났다.

충남이 경상권 기업을 유치하기 위해서는 충남이 충남 내 완성차업체와 다양한 자동차부품 조달업체에 대한 정보를 제공하고, 수도권과 가까운 지역만이 누릴 수 있는 장점과 경상권보다 저렴한 산업단지를 적극적으로 홍보해야 할 것이다.

또한 경상권에 비해 다소 뒤져있는 산업관련 인프라의 경우에는 충남이 계획하고 있는 도로, 철도, 항만 등 인프라 투자계획을 적극적으로 홍보하고, 인력수급과 정주여건에 대해서도 장기적인 개선책을 제시하여, 경상권기업을 유치하는데 활용해야 할 것이다.

〈표 51〉 경상권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	납품업체 근접	도로·항만·철도 등 인프라	인력수급 정주여건 해외시장 접근성
2순위	조달업체 근접		
3순위	수도권과의 접근성		
4순위	저렴한 산업부지		

다. 전라권 기업 유치를 위한 입지환경 개선방안

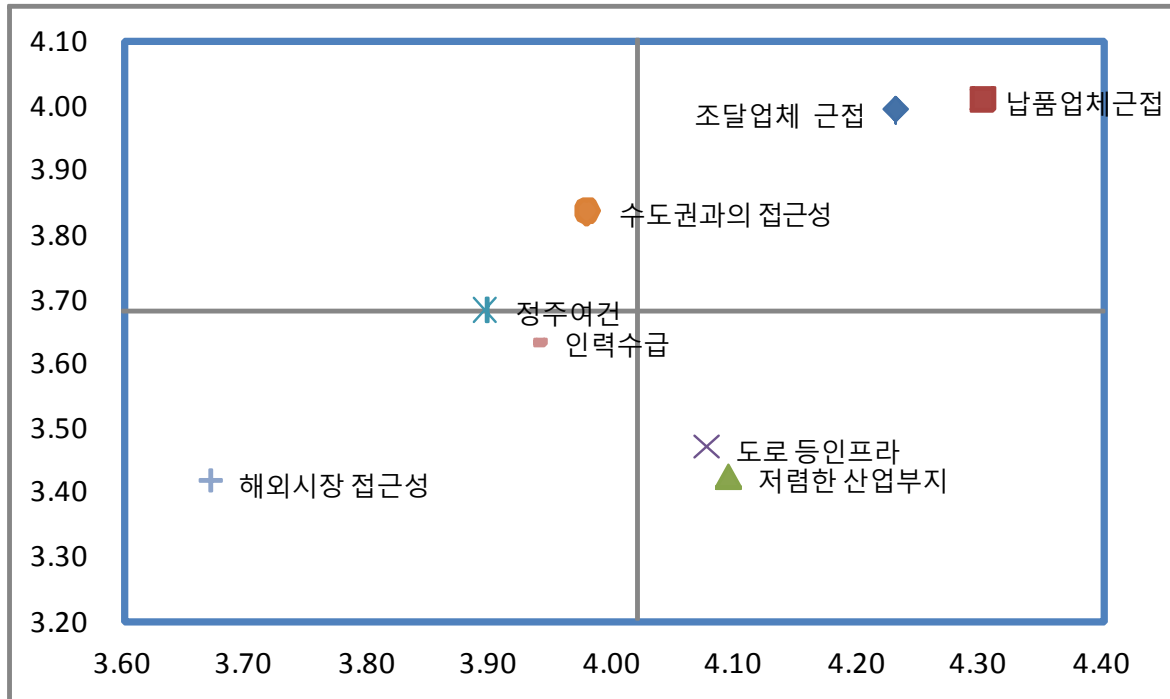
전라권 대비 입지환경 만족도가 가장 높은 영역은 납품업체 근접이었으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 저렴한 산업부지와 해외시장과의 접근성으로 나타났다.

〈표 52〉 전라권 대비 입지환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
조달업체 근접	3.99
납품업체 근접	4.01
저렴한 산업부지	3.42
도로항만철도 등 인프라	3.47
생활환경 등 정주여건	3.68
수도권과의 접근성	3.83
해외시장과의 접근성	3.42
인력수급	3.63

[그림 13] 전라권 대비 IPA 분석결과



전라권 대비 IPA 분석결과 충남은 전라권에 비해서 납품업체근접, 조달업체 근접은 양호한 상태로 나타났다. 그러나 도로·항만·철도 등 인프라 시설과 저렴한 산업부지는 상대적으로 부족한 것으로 나타났다.

충남이 전라권 기업을 유치하기 위해서는 충남 내 완성차업체와 다양한 자동차부품 조달업체에 대한 정보를 제공하고, 수도권과의 접근성에 대한 장점과 전라권보다는 다소 나은 정주여건에 대한 어필을 해야 한다.

또한 전라권에 비해 다소 뒤져있는 산업관련 인프라와 저렴한 산업부지의 경우에는 충남이 계획하고 있는 도로, 철도, 항만 등 인프라 투자계획을 적극적으로 홍보하고, 전라권보다 다소 비싼 산업단지에 대한 다양한 지원책과 충청 산업단지만의 장점을 적극적으로 어필해야 할 것이다. 그리고 인력수급에 대해서는 충남 자동차산업 관련 인재육성 정책에 대해 홍보하고 장기적인 개선책을 제시하여, 전라권기업을 유치하는데 활용해야 할 것이다.

〈표 53〉 전라권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	납품업체 근접	도로·항만·철도 등 인프라 저렴한 산업부지	인력수급 해외시장 접근성
2순위	조달업체 근접		
3순위	수도권과의 접근성		
4순위	정주여건		

라. 강원권 기업 유치를 위한 입지환경 개선방안

〈표 54〉 강원권 대비 입지환경 만족도

(단위: 5점척도)

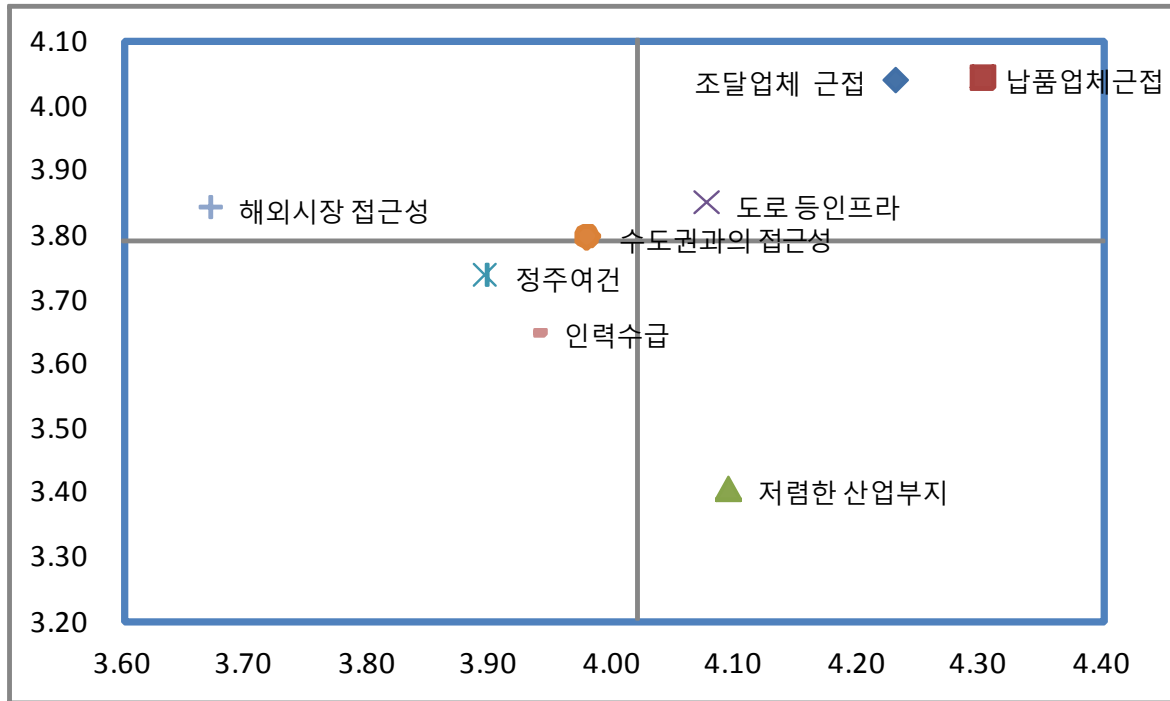
구분	만족도
조달업체 근접	4.04
납품업체 근접	4.04
저렴한 산업부지	3.40
도로·항만·철도 등 인프라	3.85
생활환경 등 정주여건	3.74
수도권과의 접근성	3.79
해외시장과의 접근성	3.84
인력수급	3.65

강원권 대비 입지환경 만족도가 가장 높은 영역은 납품업체 근접, 조달업체 근접이었으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 저렴한 산업부지로 나타났다.

강원권 대비 IPA 분석결과 충남은 강원권에 비해서 납품업체근접, 조달업체 근접, 도로·항만·철도 등 인프라, 해외시장 접근성, 수도권과의 접근성은 양호한 것으로 나타났다. 그러나 저렴한 산업부지는 상대적으로 부족한 것으로 나타났다.

충남이 강원권 기업을 유치하기 위해서는 충남 내 완성차업체와 조달업체에 대한 정보를 제공하고, 수도권과 해외시장과의 접근성을 강조해야 한다.

(그림 14) 강원권 대비 IPA 분석결과



또한 강원권 보다 다소 비싼 산업단지에 대한 다양한 지원책과 충청 산업단지만의 장점을 적극적으로 어필해야 할 것이다. 그리고 인력수급과 정주여건에 대해서는 장기적인 개선책을 제시하여, 강원권기업을 유치하는데 활용해야 할 것이다.

〈표 55〉 강원권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	납품업체 근접	저렴한 산업부지	인력수급 정주여건
2순위	조달업체 근접		
3순위	도로·항만·철도 등 인프라		
4순위	수도권과의 접근성		
5순위	해외시장 접근성		

3) 충남의 기업지원환경

본 절에서는 충남의 기업지원환경을 분석함에 있어 앞 절에서 언급한 투자유치 인센티브 항목을 포함하여 분석을 시도하였다. 투자유치 인센티브와 기업지원환경을 같이 논하게 되면 어느 영역이 더 중요한지 파악할 수 있기 때문이다.

〈표 56〉 지원환경 중요도

(단위: 5점척도)

구분	중요도
입지 및 투자보조금	4.06
조세감면 등 세제혜택	4.15
산학연 협력체계	3.76
지자체 지원정책	3.98
지자체 행정서비스	4.03

충남 자동차부품기업이 가장 중요하게 생각하는 지원환경은 세제혜택이 4.15점으로 가장 높았고, 입지 및 투자보조금 지원이 4.06점으로 다음 순으로 나타났다. 이를 통해 기업들은 투자유치 인센티브를 지역의 기업지원 정책보다 더 중요하게 생각하는 것으로 나타났다.

〈표 57〉 자동차부품기업 유치 시 고려사항 순위(지원환경)

투자유치 인센티브		기업지원 환경		
1	2	3	4	5
조세감면 등 세제혜택	입지 및 투자보조금	지자체 행정서비스	지자체 지원정책	산학연 협력체계

충남이 자동차부품기업을 유치하기 위해서는 가장 먼저 투자유치 인센티브를 적극적으로 제시하는 것이 필요하나, 대부분 투자유치 인센티브는 기존의 지원법 테두리 안에서 그 운신의 폭이 넓지 않다는 단점이 있다. 그럼에도 불구하고 충남 차원의 세제혜택과 입지 및 투자보조금 정비를 통해 운신의 폭을 넓혀 나가야 한다.

이제 충남이 타시도 자동차부품기업을 유치할 때 가장 중점적으로 개선해야 하는 지원환경을 권역별 IPA(중요도·만족도 분석)를 통해 살펴보고자 한다.

가. 수도권 기업 유치를 위한 지원환경 개선방안

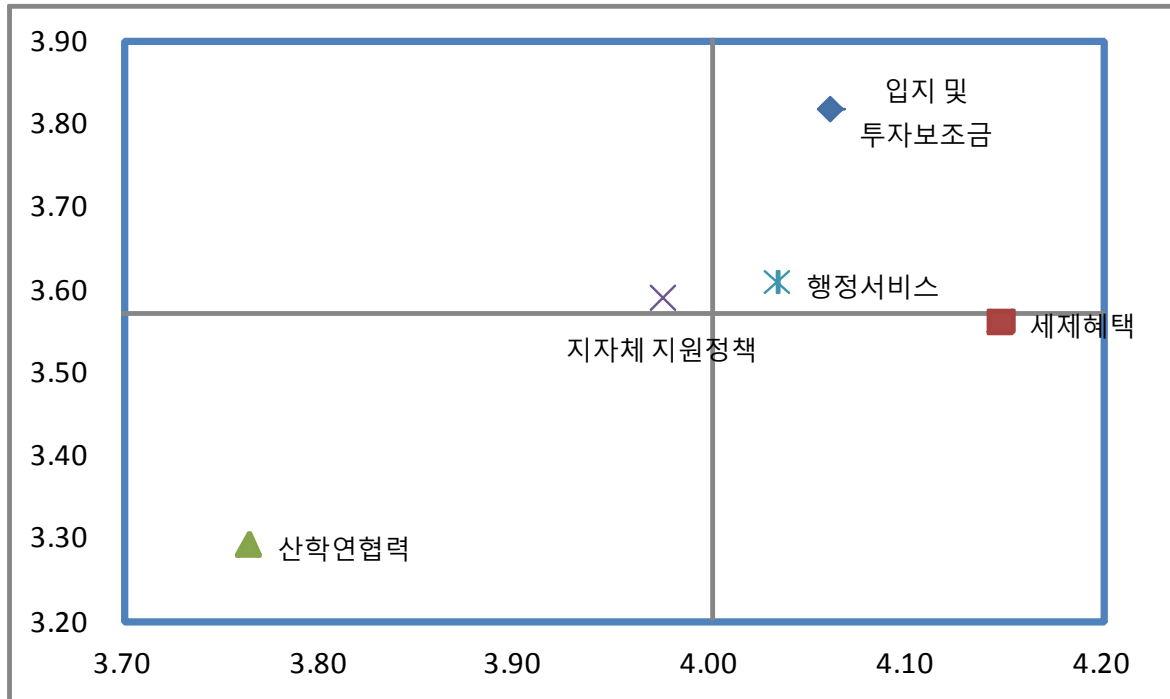
〈표 58〉 수도권 대비 지원환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
입지 및 투자보조금	3.82
조세감면 등 세제혜택	3.56
산학연 협력체계	3.29
지자체 지원정책	3.59
지자체 행정서비스	3.61

수도권 대비 지원환경 만족도가 가장 높은 영역은 입지 및 투자보조금이었으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 산학연 협력체제로 나타났다.

[그림 15] 수도권 대비 IPA 분석결과(지원환경)



수도권 대비 IPA 분석결과 충남은 수도권에 비해서 입지 및 투자보조금과 행정서비스, 지자체 지원정책은 양호한 것으로 나타났다. 그러나 지역차원의 세제혜택과 산학연협력체계는 수도권에 비해 부족한 것으로 나타났다.

충남이 수도권 기업을 유치하기 위해서는 충남 입지 및 투자보조금에 대한 홍보와 지역 자동차부품기업 지원정책 및 우수한 행정서비스 수준을 강조할 필요성이 있으며, 다소 부족한 영역인 세제혜택에 대한 보완책을 제시하고, 충남 내 우수한 산학연 정보제공과 네트워크 구축계획을 적극적으로 어필할 필요성이 있다.

〈표 59〉 수도권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	입지 및 투자보조금	세제혜택 보완	산학연 협력체계 구축
2순위	행정서비스		
3순위	지자체 지원정책		

나. 경상권 기업 유치를 위한 지원환경 개선방안

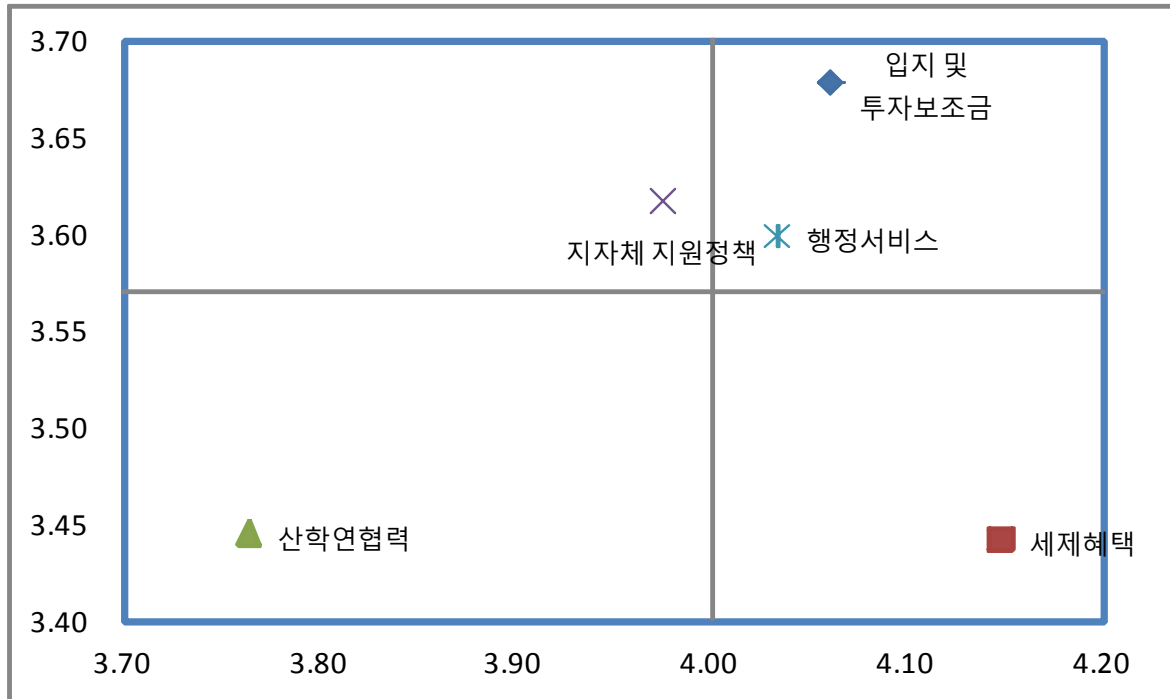
〈표 60〉 경상권 대비 지원환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
입지 및 투자보조금	3.68
조세감면 등 세제혜택	3.44
산학연 협력체계	3.44
지자체 지원정책	3.62
지자체 행정서비스	3.60

경상권 대비 지원환경 만족도가 가장 높은 영역은 입지 및 투자보조금이었으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 세제혜택과 산학연 협력체계로 나타났다.

[그림 16] 경상권 대비 IPA 분석결과(지원환경)



경상권 대비 IPA 분석결과 충남은 경상권에 비해서 입지 및 투자보조금과 행정서비스, 지자체 지원정책은 양호한 것으로 나타났다. 그러나 지역차원의 세제혜택은 경상권에 만족도가 매우 낮게 나타났다.

충남이 경상권 기업을 유치하기 위해서는 충남 입지 및 투자보조금에 대한 홍보와 충남 테크노파크 자동차센터를 중심으로 하는 지역 자동차부품기업 지원정책을 어필 할 필요성이 있다. 또한 만족도가 낮은 세제혜택에 대한 적극적인 보완을 통해 경상권 기업이 충남에 투자할 수 있는 유인책을 제시해야 한다.

〈표 61〉 경상권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	입지 및 투자보조금	세제혜택 보완	산학연협력체계 구축
2순위	행정서비스		
3순위	지자체 지원정책		

다. 전라권 기업 유치를 위한 지원환경 개선방안

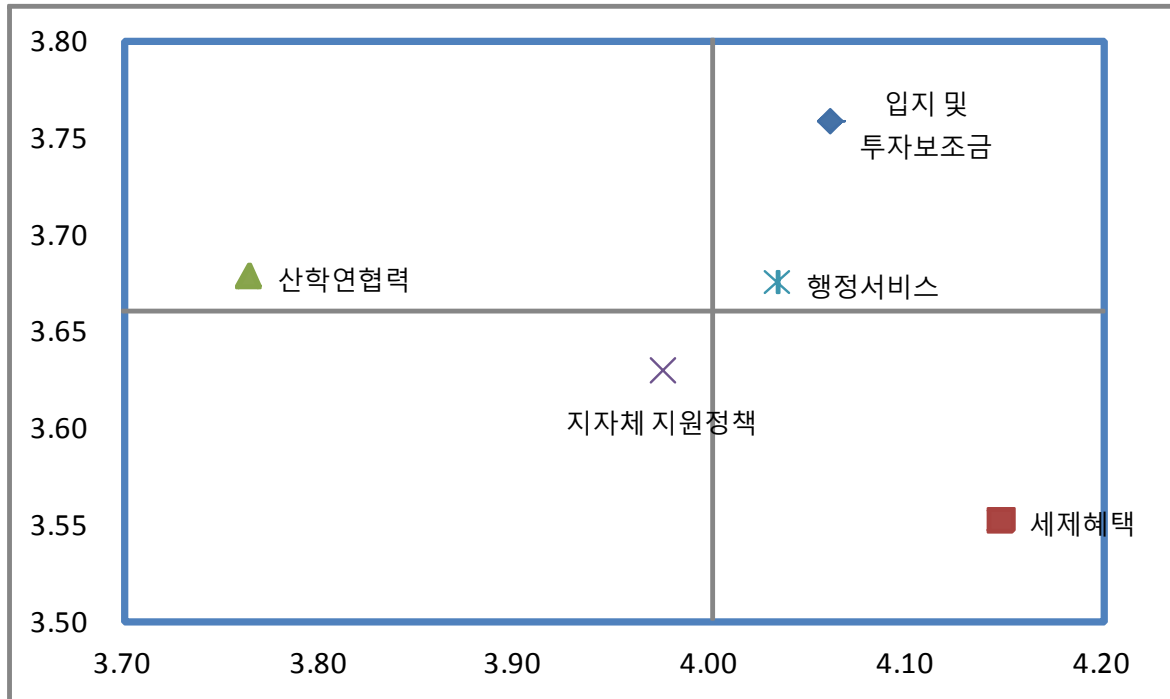
〈표 62〉 전라권 대비 지원환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
입지 및 투자보조금	3.76
조세감면 등 세제혜택	3.55
산학연 협력체계	3.68
지자체 지원정책	3.63
지자체 행정서비스	3.67

전라권 대비 지원환경 만족도가 가장 높은 영역은 입지 및 투자보조금이었으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 세제혜택으로 나타났다.

[그림 17] 전라권 대비 IPA 분석결과(지원환경)



전라권 대비 IPA 분석결과 충남은 전라권에 비해서 입지 및 투자보조금과 행정서비스, 산학연협력체계는 양호한 것으로 나타났다. 그러나 지역차원의 세제혜택과 지자체 지원정책은 전라권에 비해 미흡한 것으로 나타났다.

충남이 전라권 기업을 유치하기 위해서는 충남 입지 및 투자보조금에 대한 홍보와 우수한 행정서비스, 그리고 충남 완성차업체와 지역 공과대학, 도내에 소재하고 있는 자동차부품연구원(KATECH) 등 산학연협력체계를 적극적으로 어필 할 필요성이 있다. 또한 전라권보다 미흡하다고 느껴지는 세제혜택에 대한 적극적인 대응방안을 제시하고 전라권 기업에게 어필할 수 있는 자동차부품기업 지원정책을 발굴해야 한다.

〈표 63〉 전라권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	입지 및 투자보조금	세제혜택 보완	지자체 지원정책
2순위	행정서비스		
3순위	산학연협력체계		

라. 강원권 기업 유치를 위한 지원환경 개선방안

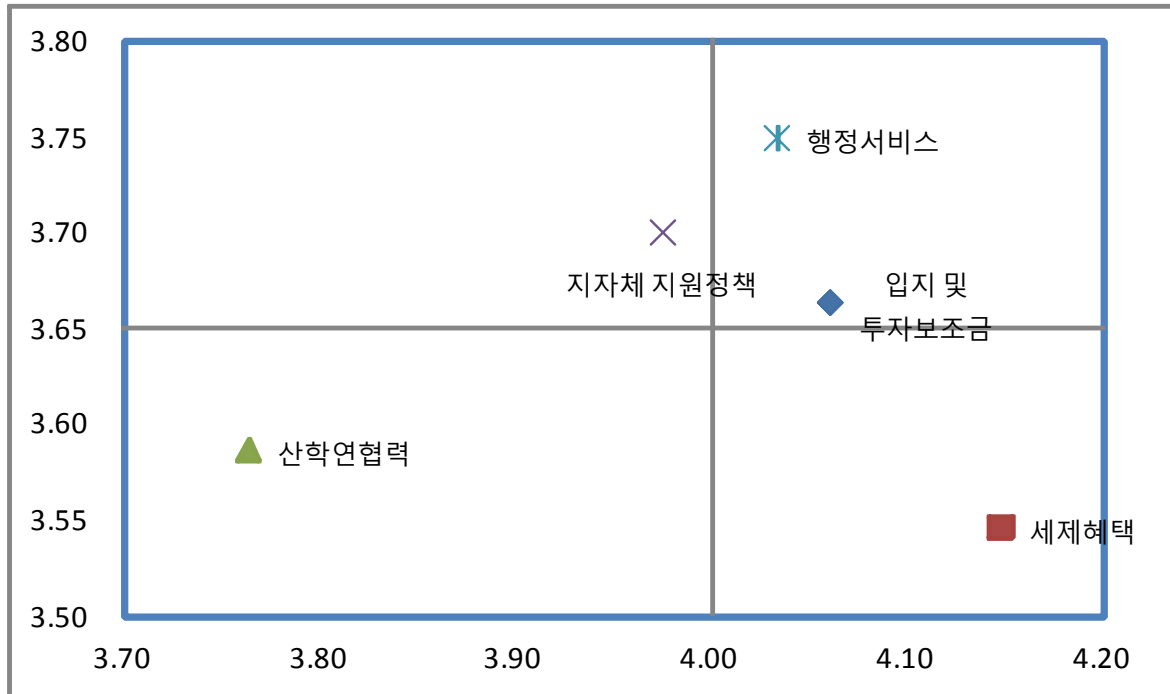
〈표 64〉 강원권 대비 지원환경 만족도

(단위: 5점척도)

구분	만족도
입지 및 투자보조금	3.66
조세감면 등 세제혜택	3.55
산학연 협력체계	3.59
지자체 지원정책	3.70
지자체 행정서비스	3.75

강원권 대비 지원환경 만족도가 가장 높은 영역은 지자체 행정서비스였으며, 만족도가 가장 낮은 영역은 조세감면 등 세제혜택으로 나타났다.

[그림 18] 강원권 대비 IPA 분석결과(지원환경)



강원권 대비 IPA 분석결과 충남은 강원권에 비해서 자자체의 행정서비스, 입지 및 투자보조금, 지자체 자동차부품산업 지원정책은 양호한 것으로 나타났다. 그러나 지역차원의 세제혜택과 산학연협력체계는 강원권에 비해 미흡한 것으로 나타났다.

충남이 강원권 기업을 유치하기 위해서는 충남의 우수한 행정서비스를 보다 강조하고 충남의 입지 및 투자보조금에 대한 정확한 홍보가 필요하며, 충남에서 추진하고 있는 자동차부품기업 지원정책을 적극적으로 어필할 필요성이 있다. 또한 충남 차원의 세제혜택 인센티브를 강화하고, 충남 산학연협력체계 우수성에 대한 정확한 이해를 통해 강원권 기업의 투자유치를 추진해야 한다.

〈표 65〉 강원권 기업 유치 시 충남도 전략

적극홍보		적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
1순위	행정서비스	세제혜택 보완	산학협력체계 구축
2순위	입지 및 투자보조금		
3순위	지자체 지원정책		

4) 충남 테크노파크 자동차센터 지원환경

〈표 66〉 충남 테크노파크 자동차센터 인지도부

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
예	91.1	90.0	91.5	92.2	90.0	90.8
아니오	8.9	10.0	8.5	7.8	10.0	9.2

충남 테크노파크 자동차센터에 대해 90.8%의 기업이 인지하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 67〉 충남 테크노파크 자동차센터 지원사업 인지도부

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
거의 모름	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.3
조금 알고 있음	37.2	47.7	52.2	49.0	45.7	46.6
잘 알고 있음	55.8	46.5	43.5	46.9	41.4	46.3
매우 잘 알고 있음	7.0	5.8	4.4	4.1	11.4	6.8

그러나 그 지원사업에 대해서는 잘 알고 있다고 응답한 비율이 53.1%로 인지도에 비해 매우 낮은 것으로 나타나 자동차센터 지원사업에 대한 홍보 및 설명회 강화가 필요한 것으로 여겨진다.

〈표 68〉 충남 테크노파크 자동차센터 보유장비 구축수준

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
부족	7.4	4.4	4.6	0.0	5.4	4.5
적절	59.3	46.7	36.4	52.0	46.0	48.1
충분	29.6	44.4	59.1	44.0	40.5	43.0
매우 충분	3.7	4.4	0.0	4.0	8.1	4.5

충남 테크노파크 자동차센터의 지원사업에 대해 잘 알고 있는 기업을 대상으로 보유장비 구축수준을 물었을 때 적절하다고 응답한 기업이 48.1%, 충분하다고 응답한 기업이 43.0%로 나타났으며, 매우 충분하다고 응답한 기업도 4.5%로 나타나 테크노파크 자동차센터의 장비보유 계획은 어느 정도 달성된 것으로 여겨진다.

〈표 69〉 충남 테크노파크 자동차센터 보유장비 중 확대가 필요한 분야

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
신뢰성장비	33.3	24.4	31.8	28.0	37.8	30.8
선행개발장비	29.6	40.0	45.5	44.0	37.8	39.1
계측장비	22.2	17.8	13.6	24.0	16.2	18.6
교육용 장비	14.8	17.8	9.1	4.0	8.1	11.5

그러나 응답기업의 39.1%가 선행개발장비의 확대가 필요하다고 응답했으며, 30.8%는 신뢰성장비의 확대가 필요하다고 응답하여, 이 두 분야의 장비에 대한 보강계획이 필요한 것으로 여겨진다.

〈표 70〉 충남 테크노파크 자동차센터 기술지원 수준

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
불만족	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	0.6
보통	44.4	35.6	22.7	28.0	35.1	34.0
만족	51.9	60.0	68.2	64.0	56.8	59.6
매우 만족	3.7	4.4	9.1	8.0	5.4	5.8

충남 테크노파크 자동차센터의 시제품제작, 기술지도, 인증지원, 특허지원 등 기술지원수준에 대해서는 만족이라고 응답한 비율이 59.6%로 가장 높게 나타났다. 그러나, 보통이라고 응답한 기업도 34.0%로 나타났다.

〈표 71〉 충남 테크노파크 자동차센터 사업화지원 수준

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
불만족	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	0.6
보통	40.7	35.6	22.7	24.0	27.0	30.8
만족	59.3	62.2	68.2	72.0	67.6	65.4
매우 만족	0.0	2.2	9.1	4.0	2.7	3.2

충남 테크노파크 자동차센터의 디자인, 마케팅, 전시회, 컨설팅 등 사업화지원수준에 대해서는 만족이라고 응답한 비율이 65.4%로 가장 높게 나타났다.

종합하면 충남 테크노파크 자동차센터의 장비지원 수준은 적절한 것으로 여겨지나 특히 신뢰성장비와 선행개발장비의 보강은 필요하다. 또한 기술지원 수준과 사업화지원 수준에서 어느 정도 만족하고 있는 것으로 나타났다. 기술지원수준의 만족도가 사업화지원의 만족도보다 낮아 기술지원에 대한 보완계획이 필요하다.

〈표 72〉 충남 테크노파크 자동차센터 지원수준 종합논의

구분	판단	개선 점
장비지원	적절	-신뢰성장비와 선행개발장비 보강 필요
기술지원	만족	-사업화지원보다 낮은 만족도 -엔진 및 차체용 부품기업의 만족도가 낮음
사업화지원	만족	-전기장치 기업의 만족도는 높지만 엔진 및 차체용 부품기업의 만족도가 상대적으로 낮음

5) 대체자동차산업 육성환경

가. 대체자동차부품산업의 도래

자동차부품산업은 우리나라의 주력 제조업으로 중앙정부는 물론 지자체도 자동차 및 자동차부품산업 육성을 위해 다양한 지원책을 마련하고 있다. 충남 또한 미래 자동차부품산업의 경쟁력 강화를 위해 수소연료전지자동차, 친환경 자동차(그린카) 등 세계 자동차부품시장에 대응할 수 있는 글로벌 부품산업 육성에 노력하고 있다. 그럼에도 불구하고 충남은 물론 우리나라에서조차 대체자동차부품시장은 생소하고, 아직까지 초기단계에 머물러 있다.

2014년 1월7일 자동차관리법 개정안이 공포됨에 따라 2015년 1월8일부터 순정부품이 아닌 대체부품 사용이 가능해 졌다. 대체부품인증제는 품질을 인증한 대체부품을 시장에 공급, 기존 순정부품과의 경쟁을 유도함으로써 자동차 수리비를 인하하고 자동차부품기업들이 자체 브랜드로 시장에 진출할 수 있도록 하기 위한 제도이며, 이로 인해 향후 자동차부품시장의 변화가 예상된다. 향후 대체자동차부품시장이 활성화되면 소비자 선택의 폭도 넓어지겠지만, 중소 자동차부품기업의 새로운 판로가 되어, 지역경제발전에도 크게 기여할 것으로 여겨진다. 따라서 미래자동차부품산업의 육성도 중요하지만 지역 자동차산업 생태계의 또 다른 축이 될 수 있는 대체자동차부품산업에도 관심을 가져야 한다.

나. 대체자동차부품산업 전망

〈표 73〉 대체부품인증제 인지여부

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
예	93.3	91.1	93.6	92.2	92.9	92.4
아니오	6.7	8.9	6.4	7.8	7.1	7.6

대체부품인증제는 품질을 인증한 대체부품을 시장에 공급, 기존 OEM(순정) 부품과의 경쟁을 유도함으로써 자동차 수리비를 인하하고 부품제조사들이 자기 브랜드로 원활하게 시장에 진출할 수 있도록 하기 위한 제도이다. 충남 자동차부품기업의 92.4%가 이와 같은 대체부품인증제에 대해 인식하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 74〉 대체자동차부품시장 전망

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
현 상태유지	28.9	23.3	17.0	23.5	25.7	23.8
성장	55.6	61.1	53.2	56.9	52.9	56.4
매우 성장	15.6	15.6	29.8	19.6	21.4	19.8

또한 66.2%의 기업이 대체자동차부품시장이 향후 성장할 것이라고 응답하였고 52.8%의 기업이 향후 투자계획을 가지고 있다고 응답하였다.

〈표 75〉 대체자동차부품시장 투자계획

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
매우 그렇지 않다	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.3
그렇지 않다	6.7	10.0	10.6	7.8	17.1	10.9
보통	26.7	38.9	46.8	33.3	32.9	36.0
그렇다	62.2	48.9	38.3	56.9	47.1	50.2
매우 그렇다	4.4	2.2	2.1	2.0	2.9	2.6

특히 투자계획의 경우 엔지용 부품기업이 62.2%로 가장 높게 나타났고, 전기 장치 기업(56.9%), 차체용 부품기업(48.9%) 순으로 나타났다.

〈표 76〉 성장가능 대체자동차부품

(단위: %)

부품 분야	비율
바디	18.8
동력발생장치	18.5
동력전달장치	16.5
제동장치	9.6
현가장치	7.9
조향장치	4.3
의장	13.5
전장	10.6
기타	0.3

향후 성장가능이 높은 부품분야는 바디가 18.8%로 가장 높게 나타났고, 동력 발생장치(18.5%), 동력전달장치(16.5%), 의장(13.5%) 순으로 나타났다.

〈표 77〉 대체자동차부품생산 집적지 조성의 필요성

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
그렇지 않다	0.0	2.2	2.1	3.9	5.7	3.0
보통	26.7	32.2	21.3	23.5	21.4	25.7
그렇다	66.7	63.3	70.2	68.6	70.0	67.3
매우 그렇다	6.7	2.2	6.4	3.9	2.9	4.0

대체자동차부품생산을 위한 충남 내 집적지 조성에 대해서는 71.3%의 기업이 필요하다고 응답하였다. 충남 내 대체자동차부품생산을 위한 산업단지가 조성된다면, 타시도 기업의 투자유치에도 큰 도움이 될 수 있다.

〈표 78〉 대체자동차부품 전문생산단지 최적지

(단위: %)

부품 분야	비율
공주시	0.7
금산군	0.3
논산시	0.3
당진시	13.9
보령시	1.0
서산시	5.9
서천군	1.0
아산시	44.9
예산군	2.6
천안시	28.7
홍성군	0.7

대체자동차부품생산을 위한 전문생산단지의 최적지로는 아산시가 44.9%로 가장 높게 나타났으며 천안 28.7%, 당진 13.9% 순이었다.

〈표 79〉 대체자동차부품생산 집적지 조성 시 충남의 경쟁력

(단위: %)

	엔진	차체	동력	전기	기타	전체
그렇지 않다	0.0	1.1	4.3	2.0	0.0	1.3
보통	22.2	31.1	21.3	23.5	25.7	25.7
그렇다	66.7	64.4	70.2	72.6	74.3	69.3
매우 그렇다	11.1	3.3	4.3	2.0	0.0	3.6

대체자동차부품생산을 위한 전문생산단지 조성 시 충남의 경쟁력 여부에 72.9%의 기업이 경쟁력이 있다고 응답하였다.

〈표 80〉 대체자동차부품생산을 위한 가장 중요한 시설

(단위: %)

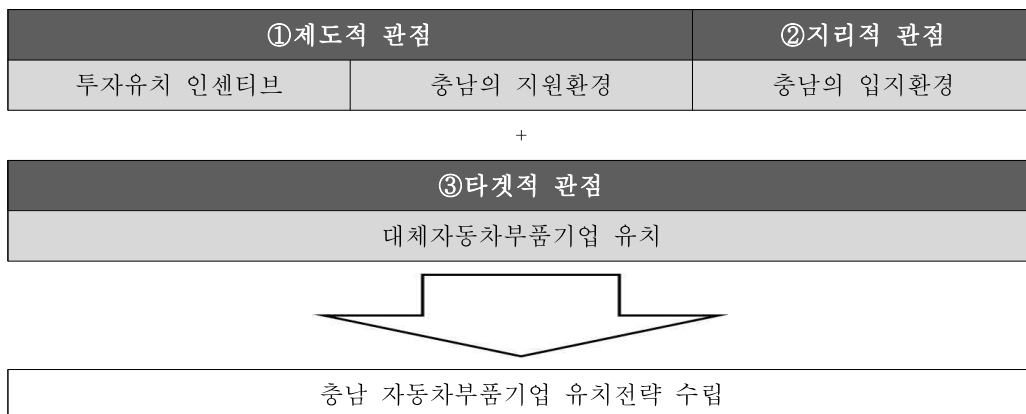
부품 분야	비율
대체자동차부품 인증센터	11.9
대체자동차부품 기술개발센터	31.7
대체자동차부품 생산단지	38.0
중고자동차 수리전문 단지	5.3
대체자동차부품 수출을 위한 수출기반시설	13.2

대체자동차부품생산을 위한 가장 중요한 시설로는 대체자동차부품 생산단지 조성이 38.0%로 가장 높게 나타났고, 대체자동차부품 기술개발센터가(31.7%) 다음 순 이었다.

제6장 자동차부품기업 유치방안

본 연구에서 자동차부품기업 유치방안은 투자유치 인센티브 개선과, 입지환경개선, 그리고 지원환경 개선의 3개의 축에서 살펴보고자 한다. 이중 투자유치 인센티브 개선과 충남의 자동차부품기업 지원환경 개선은 제도적 관점에서 전략 수립을 위한 방안이다. 그리고 충남의 입지환경 개선은 지리적 관점에서 전략수립을 위한 방안이다. 그러나 제도적, 지리적 관점에서의 개선도 중요하지만 특정 자동차부품 산업군을 대상으로 유치전략을 수립하는 것도 중요하다. 따라서 본 연구에서는 앞의 3가지 제도적, 지리적 관점에서의 개선과 더불어 특정 자동차부품산업에 대한 전략도 함께 제시하고자 한다. 특정 자동차부품산업은 최근 자동차관리법 개정으로 인해 이슈가 되고 있는 대체자동차부품 산업을 중심으로 다루고자 한다.

〈표 81〉 충남 자동차부품기업 유치전략



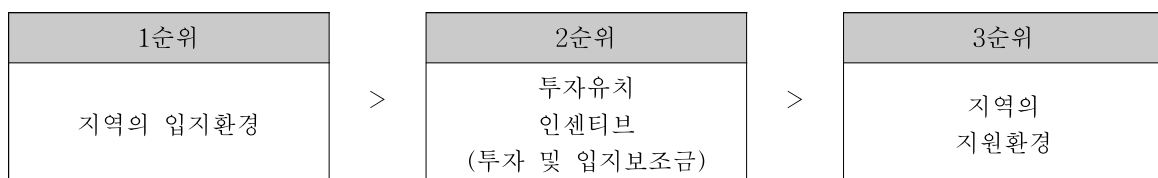
1. 투자유치 전략의 우선순위

충남에서 자동차부품기업 투자유치를 위해서는 가장 먼저 투자유치 전략의 우선순위를 정하는 것이 중요하다. 본 연구 설문조사결과 지역의 입지환경이 기업이 이전이나 투자를 계획할 때 고려하는 1순위로 나타났으며 투자유치 인센티브가 다음 순으로 나타났다.

실제로 지자체에서 투자유치 시 가장 먼저 내세우는 것이 투자유치 인센티브 즉 입지 및 투자보조금이다. 그러나 이는 산업통상자원부의 고시에 따라 모든 지역이 거의 동일하게 적용되기 때문에 충남에게 특별히 유리한 점이라고 할 수 없다.

본 연구에서 실시한 기업 표적집단면접(FGI) 시에도 입지 및 투자보조금과 세제혜택에 대한 시도별 차이점을 제대로 인식하지 못하고 있었다. 따라서 충남이 자동차부품기업을 지역으로 유치하기 위해서는 보조금이나 세제혜택보다는 충남 지역의 입지적 장점을 보다 강조할 필요성이 있다.

〈표 82〉 기업 투자유치 전략의 우선순위



2. 자동차부품기업 유치전략

1) 투자유치 인센티브 개선

지자체에서 기업유치 시 내세우는 투자 인센티브는 입지 및 투자보조금과 세제혜택이다. 본 연구결과 전반적으로 입지 및 투자보조금에 대한 지원은 기

업들이 적절하다고 느끼는 것으로 나타났다. 그러나 지원대상이나 지원우대지역에 비해 지원수준이 적절하다고 응답한 기업의 비중이 낮게 나타나 지원수준에 대한 개선의 필요성은 남아있다고 할 수 있다.

또한 세제지원의 경우도 설문응답 기업의 과반수 이상이 적절하다고 응답하여 어느 정도 만족하고 있는 것으로 여겨진다.

다만 입지 및 투자보조금의 지원대상과 지원수준, 세제지원의 경우 적절하다고 응답한 비율이 70%를 넘지 않아 이에 대해서는 기업의 의견수렴 등 지속적인 모니터링이 필요하다고 할 수 있다.

〈표 83〉 투자유치 인센티브 적절성 여부

구분		적절성 여부	적절성 수준
입지 및 투자보조금	지원대상	적절	중(66.1%)
	지원수준	적절	하(63.1%)
	지원우대지역	적절	상(72.3%)
세제지원		적절	중(65.4%)

주: 적절하다는 응답이 과반수 이상일 때 적절성 여부에 ‘적절’ 표시

그러나 앞서 논의한 것처럼 입지 및 투자보조금의 경우 산업통상자원부의 고시에 의해 결정되어지기 때문에 충남에서 개선의 여지가 매우 제한적이며, 세제혜택의 경우도 타시도와 크게 차별을 두지 못한다는 한계가 있다.

특히 FGI 결과 자동차부품 기업이 시도 간 투자유치 인센티브에 대해 차별성을 크게 느끼지 못하고 있기 때문에 기업유치 시 투자유치 인센티브만을 지나치게 강조하는 것은 바람직하지 않다.

2) 충남의 입지환경 개선

〈표 84〉 기업의 입지환경 고려사항 순위

1순위	2순위	3순위	4순위
납품업체 근접	조달업체 근접	저렴한 산업부지	도로·항만·철도 등 산업관련 인프라
5순위	6순위	7순위	8순위
수도권과의 접근성	인력수급	생활환경 등 정주여건	해외시장과의 접근성

앞 절에서 언급했듯이 자동차부품기업을 유치할 때 가장 중요한 투자유치 전략은 충남의 입지환경을 개선하고 충남만의 강점을 적극적으로 홍보하는 것이다. 본 연구에서는 납품업체의 근접이 타시도 기업을 유치할 때 가장 중요한 유인책으로 나타났으며, 조달업체 근접이 2순위, 저렴한 산업부지가 3순위로 나타났다.

따라서 충남이 타시도 자동차부품기업의 이전이나 투자를 유치하기 위해서는 충남 내에 있는 완성차 업체인 현대자동차, 동희오토와 긴밀한 협력체계를 구축하고, 도내에 있는 다양한 자동차부품 기업들에 대한 업종별·벤더별 정보를 수집하여 충남이 가진 장점을 적극적으로 홍보해야 한다. 또한 충남에 적합한 산업단지 조성계획을 수립하여 타시도 보다 저렴하고 인프라가 잘 갖춰진 산업부지를 제공하는데 노력해야 할 것이다.

충남은 현재 기업유치 시 충남의 열악한 정주여건에 대한 고민이 많고, 이를 극복하기 위해 다양한 정책을 추진하고 있다. 그런데 기업들의 경우 생활환경 등 정주여건은 투자유치를 결정 짓는 핵심요인이 아닌 것으로 나타났다.

그러나 이는 기업이전과 투자를 결정하는 관리자의 입장일 수 있다. 기업인들을 대상으로 한 FGI 결과 근로자들은 가족과 아이들이 거주해야 하는 곳의 정주 및 생활환경도 매우 중요한 요소라고 인식하고 있었기 때문이다. 또는 본 연구의 분석대상이 충남의 중소 자동차부품기업이기 때문에 나타나는 결과일 수도 있다. 따라서 대기업과 같은 큰 규모의 기업을 유치할 때는 정주여건이 중요한 투자유치 유인책이 될 수 있을지도 모른다. 하지만 이는 충남에 시사하는 바가 크다.

이처럼 지역의 입지환경은 기업이 이전과 투자유치를 결정 짓는 매우 중요한 요인이라고 할 수 있다. 그러나 충남의 입지환경은 타시도의 기업들에게 다르게 비춰질 수 있다. 즉 수도권기업이 느끼는 충남의 입지환경과 강원도의 기업이 느끼는 충남의 입지환경은 다를 수 있다. 그렇다면 충남의 입장에서 기업의 이전이나 투자를 유치하기 위한 전략은 다르게 수립해야 한다.

먼저 충남에 있어 가장 중요한 수도권 기업의 유치전략을 살펴보자. 충남은 그동안 수도권기업 이전이 활발한 지역이었다. 그러나 정부의 수도권 규제완화 정책으로 수도권기업 이전이 매년 감소하고 있는 실정이다. 이에 충남은 보다 적극적인 수도권기업 투자유인 정책을 수립해야 한다.

충남이 수도권 기업을 유치하기 위해서는 충남의 저렴한 산업부지에 대한 올바른 정보제공이 무엇보다 중요하다. 따라서 충남은 충남 산업부지의 위치와 관련 인프라에 대한 정보를 한눈에 볼 수 있는 산업단지 종합정보 시스템을 구축할 필요성이 있다. 이를 통해 국내기업은 물론 해외기업까지 입체적인 정보제공이 가능해 진다면 기업유치 전쟁에서 타시도보다 유리한 고지를 점할 수 있을 것이다.

또한 충남 내 현대자동차 아산공장 및 동희오토와 긴밀한 연계협력 체계를 구축하여, 완성차업체와 중소 부품업체간 상생 발전할 수 있는 정책발굴을 통해 투자유인책으로 활용해야 한다. 아울러 충남에는 다양한 영역의 부품업체가 공존하는 국내 유일 지역임을 강조하여, 손쉽게 부품을 조달할 수 있음을 적극적으로 공략할 필요성이 있다.

〈표 85〉 권역별 기업유치를 위한 전략(입지환경)

권역	적극홍보	적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
수도권	저렴한 산업부지 조달업체 근접 납품업체 근접	도로·항만·철도 등 인프라	인력수급 정주여건 해외시장 접근성
경상권	납품업체 근접 조달업체 근접 수도권과의 접근성 저렴한 산업부지	도로·항만·철도 등 인프라	인력수급 정주여건 해외시장 접근성
전라권	납품업체 근접 조달업체 근접 수도권과의 접근성 정주여건	도로·항만·철도 등 인프라 저렴한 산업부지	인력수급 해외시장 접근성
강원권	납품업체 근접 조달업체 근접 도로·항만·철도 등 인프라 수도권과의 접근성 해외시장 접근성	저렴한 산업부지	인력수급 정주여건

그러나 충남은 수도권에 비해 산업관련 인프라가 매우 부족하다. 인력수급은 물론 정주여건은 더욱 취약하다. 따라서 충남이 도종합발전계획을 수립할 때 산업 인프라에 대한 투자를 강화하고, 효율적인 산·학·연 협력체계를 구축하여 자동차 부품산업관련 인재육성 프로그램을 개발해야 한다. 그리고 보다 장기적으로는 충남내 기업이 정주함에 있어 부족한 시설을 점검하고 개선해 나가야 할 것이다.

또한 경상권 기업을 유치하기 위해서는 충남의 완성차업체에 대한 정보를 제공하고 충남이 자동차부품산업의 최적 집적지임을 홍보해야 하며, 특히 수도권과의 접근성을 강조할 필요성이 있다. 그러나 전라권과 강원권 기업을 유치하기 위해 충남의 저렴한 산업단지를 강조하는 것은 효율성이 낮다. 오히려 전라권 기업을 유치하기 위해서는 천안·아산을 중심으로 하는 우수한 정주여건과 수도권과의 접근성을 강조하는 것이 큰 도움이 될 수 있으며, 강원권 기업을 유치하기 위해서는 충남의 산업 인프라를 강조하는 편이 효율적이라고 할

수 있다.

앞에서 논의한 내용을 바탕으로 충남에 제안하는 시책을 정리하면 다음과 같다.

〈표 86〉 입지환경 개선을 위한 시책

입지환경	추진시책
납품업체 근접	<ul style="list-style-type: none"> - 입체적 입지정보 시스템을 구축 - 자동차부품전문 산업단지 조성 - 완성차업체와 중소부품기업 상생방안 마련
조달업체 근접	
저렴한 산업부지	
도로·항만·철도 등 산업관련 인프라	<ul style="list-style-type: none"> - 인프라 관련 예타사업 중앙 정부제안
수도권과의 접근성	<ul style="list-style-type: none"> - 수도권(권역별) 기업유치 전략 수립
인력수급	<ul style="list-style-type: none"> - 충남의 산·학·연 연계 강화 - 자동차부품산업 전문 인력 양성
생활환경 등 정주여건	<ul style="list-style-type: none"> - 상생산업단지 조성 및 낙후산단 고도화 - 산단진입 교통체계 개선
해외시장과의 접근성	<ul style="list-style-type: none"> - 대중국 물류창고 확대 및 항만 접근성 개선

3) 지원환경 개선

〈표 87〉 기업의 지원환경 고려사항 순위

투자유치 인센티브		기업지원 환경		
1순위	2순위	1순위	2순위	3순위
조세감면 등 세제혜택	입지 및 투자보조금	지자체 행정서비스	지자체 지원정책	산학연 협력체계

본 절은 충남의 기업지원환경의 개선방안에 대한 논의이나 투자유치 인센티브도 제도적 관점에서 개선의 여지가 있기 때문에 같이 논하고자 한다.

아직까지 많은 수의 기업들이 지역의 투자인센티브에 대한 정보가 매우 부

족하다. 따라서 투자인센티브에 대한 정보를 기업들이 쉽게 파악할 수 있도록 하는 정보채널을 확보할 필요성이 있다. 충남 차원의 투자유치관련 홈페이지를 구축하여 충남의 투자인센티브에 대한 올바른 정보와 빠른 업데이트를 제공해야 한다. 충남이 자동차부품기업을 유치하기 위해서는 가장 먼저 투자유치 인센티브를 적극적으로 제시하는 것이 필요하나, 대부분 투자유치 인센티브는 기존의 지원법 테두리 안에서 그 운신의 폭이 넓지 않다는 단점이 있다. 따라서 본 절에서는 충남의 지원환경을 중심으로 투자유치 전략을 수립하고자 한다.

자동차부품기업이 기업의 이전이나 투자를 결정할 때 중요시하는 기업지원 환경은 첫째가 지자체 행정서비스로 나타났다. 그만큼 기업인들에게 지자체의 one-stop 행정서비스나 공무원의 투자유치 노력은 매우 중요하다. 두 번째로 중요한 것은 지자체에서 추진하고 있는 자동차부품기업 지원정책으로 나타났다. 충남은 충남 테크노파크 자동차센터를 중심으로 자동차부품기업을 지원하고 있다. 그리고 마지막 순위가 지역의 산·학·연 협력체계로 나타났다.

따라서 충남은 기업이전이나 투자유치 시 복잡한 행정서류나 인·허가권을 one-stop으로 해결할 수 있는 시스템을 구축하고, 이를 보기 쉽게 도식화하여 기업이전이나 투자의향이 있는 기업들에게 적극적으로 어필할 필요성이 있다. 또한 충남만의 자동차부품기업 지원시책을 자동차부품분야별로 세분화하여 기업인들이 쉽게 이해할 수 있도록 하는 노력도 필요하다.

그러나 충남의 지원환경은 권역별로 다르게 느껴질 수 있다. 즉 수도권기업이 느끼는 충남의 지원환경과 강원도의 기업이 느끼는 충남의 지원환경은 다를 수 있다. 그렇다면 충남의 입장에서 기업의 이전이나 투자를 유치하기 위한 전략은 권역별로 다르게 수립되어야 한다. 본 연구결과 수도권, 경상권, 강원권은 권역간 특별한 차이가 나타나지 않았다. 그러나 전라권의 경우는 충남의 산학연 협력체계를 적극적으로 홍보할 필요성이 있는 것으로 나타났다.

또한 충남은 자동차부품기업 지원정책을 충남 테크노파크 자동차센터와 공동으로 적극적으로 알리고 홍보해야 한다. 이는 투자계획이 있는 자동차부품기업에게 충남에 투자하게 하는 유인이 될 수 있으며, 충남만의 지원정책을 타시도 기업들에게 적극적으로 홍보함으로써 충남의 자동차부품기업 지원의지와

친비즈니스 정책을 어필할 수 있다.

〈표 88〉 권역별 기업유치를 위한 전략(지원환경)

권역	적극홍보	적극적 개선책 제시	장기적 개선책 제시
수도권	입지 및 투자보조금 행정서비스 지자체 지원정책	세제혜택 보완	산학연 협력체계 구축
경상권	입지 및 투자보조금 행정서비스 지자체 지원정책	세제혜택 보완	산학연협력체계 구축
전라권	입지 및 투자보조금 행정서비스 산학연협력체계 구축	세제혜택 보완	지자체 지원정책
강원권	행정서비스 입지 및 투자보조금 지자체 지원정책	세제혜택 보완	산학연협력체계 구축

그러나 많은 기업들이 가장 중요하게 생각하고, 가장 현실적으로 원하는 지원정책은 기업에 대한 세제혜택이다. 비록 세제혜택을 늘리는 것이 지자체 입장에서 어려울 수 있지만, 기업유치가 지역발전에 크게 기여하는 만큼 세제정비가 필요하다. 국세인 법인세와 소득세 감면은 지자체 입장에서 감세를 논의하기 어렵지만 지방세인 취득세, 등록면허세, 재산세 등은 현재 수준에서 감세 논의가 가능하다. 수도권 이전기업이 매년 감소하고 있는 충남의 상황에서 투자유치 우대지역과 세제혜택비율 재조정에 대한 논의가 필요한 시점이다.

충남의 자동차부품기업 지원정책은 충남 테크노파크 자동차센터를 중심으로 이루어지고 있다.

설문분석 결과 충남 테크노파크 자동차센터의 장비지원 수준은 적절한 것으로 여겨지나 특히 신뢰성장비와 선행개발장비의 보강은 필요한 것으로 나타났다. 또한 기술지원 수준과 사업화지원 수준에서 어느 정도 만족하고 있는 것으로 나타났지만 기술지원수준의 만족도가 사업화지원의 만족도보다 낮아 기술지원에 대한 보완계획이 필요하다고 할 수 있다.

〈표 89〉 충남 테크노파크 자동차센터 개선방안

구분	판단	개선 방안
장비지원	적절	- 신뢰성장비와 선행개발장비 보강 필요
기술지원	만족	- 사업화지원보다 낮은 만족도 - 엔진 및 차체용 부품기업의 만족도가 낮음
사업화지원	만족	- 전기장치 기업의 만족도는 높지만 엔진 및 차체용 부품기업의 만족도가 상대적으로 낮음

〈표 90〉 지원환경 개선을 위한 시책

입지환경	추진시책
조세감면 등 세제혜택	- 지방세 감면 기업의견 수립
입지 및 투자보조금	- 수도권규제완화 대응 중앙정부 역제안 과제 도출
지자체 행정서비스	- one-stop 행정 및 기업유치전략 수립
지자체 지원정책	- 충남 테크노파크 자동차센터 지원 효율화
산학연 협력체계	- 산학연 연계 네트워크 구축

4) 특정 자동차부품산업 유치전략

충남이 타시도의 자동차부품기업을 유치하기 위해서는 충남의 입지환경을 개선하고, 투자유치 인센티브와 지원정책의 개선이 필요함을 언급하였다. 그러나 가장 중요한 것은 이와 같은 제도적 개선보다 타겟산업군을 정해서 그 관련 기업들을 대상으로 유치전략을 추진하는 것이다. 본 연구에서는 최근 자동차관리법의 개정으로 이슈가 되는 대체자동차부품산업을 중심으로 논의하고자 한다.

대체자동차부품시장은 아직 초기단계에 있지만, 시장상황에 따라 급격히 성장할 수 있는 분야이다. 따라서 충남이 타시도보다 발 빠르게 움직여 대체자동차부품시장을 선점해야하며, 그러기 위해서는 도차원의 정책적 지원이 필요하

다.

충남이 대체자동차부품기업을 성공적으로 유치하기 위해서는 무엇보다도 아산, 천안, 서산, 당진 등 북부권을 중심으로 하는 대체자동차부품 전문생산단지 조성이 필요하다. 충남은 완성차업체(현대자동차 아산공장, 동희오토)가 입주해 있고, 북부권을 중심으로 자동차부품기업들이 밀집해 있으며, 또한 활용가능한 노동력이 풍부하기 때문에 대체자동차부품 전문생산단지의 성공가능성이 매우 높다.

둘째, 대체자동차부품 투자기업을 유치하고자 하는 지자체의 노력이 필요하다.

자동차부품기업들은 대체자동차부품시장에 관심이 많고 투자의향도 높게 나타났다. 따라서 대체자동차부품산업에 투자의향이 있는 기업들을 위한 다양한 지원책을 마련해야 해야 한다. 이는 충남의 기업유치실적과 산업단지 분양률이 지속적으로 감소하고 있는 상황에서 기업유치에 탄력을 줄 수 있다.

셋째, 자동차복합산업단지 조성을 위한 중장기 계획 수립해야 한다. 충남이 대체자동차부품기업의 투자유치를 위해서는 향후 자동차 테마파크와 튜닝 전문문화단지, 특성화대학, 박물관 등 자동차 관련 시설들을 포함하는 자동차 복합단지 조성도 필요하다. 자동차 복합단지에는 자동차 전시장, 자동차 정비교육 및 연구개발(R&D) 단지, 자동차 부품을 재활용하는 자원순환센터, 폐차설비, AS센터 등 자동차 서비스와 관련된 다양한 시설도 함께 계획해야 한다.

넷째, 대중국 수출지원 및 물류기반 구축이 필요하다. 중국은 충남 제1의 수출국이며 자동차산업이 급성장하고 있는 지역으로 향후 대체자동차부품수요도 확대될 것으로 예상된다. 따라서 대중국 수출을 위한 항만기반을 구축하고, 서해안 교통망을 확충하여 대중국 진출 교두보를 육성해야 한다. 대체자동차부품산업이 충남에서 활성화 될 경우 대중국 수출 전지기지의 역할도 가능할 것이다.

마지막으로 대중소기업 상생발전방안 마련도 필요하다. 대체부품 시장이 활성화되면 중소 자동차 부품업체는 대기업의 높은 의존도에서 탈피하여 자체판로가 확보할 수 있다. 이는 중소기업들이 자체 브랜드를 갖고 세계시장에서 부

품을 팔아 보다 성장할 수 있는 발판이 될 수 있다. 그러나 대기업의 양보와 이해가 없으면 대체자동차부품시장은 활성화 될 수 없기 때문에, 대중소기업이 상생발전할 수 있도록 하는 충남의 역할이 중요하다고 할 수 있다.

제7장 요약 및 결론

충남은 그동안 수도권규제로 인한 반사이익을 얻었지만 수도권규제가 점점 완화되고 기업유치 실적이 매년 감소하고 있는 시점에서 새로운 유치전략이 필요하다.

기존에는 산업의 구분 없이 모든 기업을 대상으로 투자 및 입지보조금, 각종 세제혜택을 내세워 기업을 유치하였다. 그러나 산업이 점점 복잡해지고 다양해지는 시기에 시장을 보다 세분화하는 전략이 필요하다. 이에 본 연구는 유치전략의 우선순위를 정하였고 시장을 자동차부품기업으로 세분화하였으며, 권역별 유치전략을 수립하고 세부부품 산업(본 연구에서는 대체자동차부품산업)을 타겟팅하여 유치전략을 수립했다는데 그 의의가 있다.

충남에서 자동차부품기업 투자유치를 위해서는 가장 먼저 투자유치 전략의 우선순위를 정하는 것이 중요하다. 본 연구결과 지역의 입지환경이 기업이 이전이나 투자를 계획할 때 고려하는 1순위로 나타났으며 투자유치 인센티브가 다음 순으로 나타났다. 지자체에서 기업유치 시 내세우는 투자 인센티브는 입지 및 투자보조금과 세제혜택인데 입지 및 투자보조금에 대한 지원은 기업들이 적절하다고 느끼는 것으로 나타났다. 그러나 지원대상이나 지원우대지역에 비해 지원수준이 적절하다고 응답한 기업의 비중이 낮게 나타나 지원수준에 대한 개선의 필요성은 남아있다고 할 수 있다. 또한 세제지원의 경우도 설문응답 기업의 과반수 이상이 적절하다고 응답하여 어느 정도 만족하고 있는 것으로 여겨진다. 그러나 앞서 논의한 것처럼 입지 및 투자보조금의 경우 산업통상자원부의 고시에 의해 결정되어지기 때문에 충남에서 개선의 여지가 매우 제한적이며, 세제혜택의 경우도 타시도와 크게 차별을 두지 못한다는 한계가

있다.

따라서 충남이 자동차부품기업을 유치할 때 가장 중요한 투자유치 전략은 충남의 입지환경을 개선하고 충남만의 강점을 적극적으로 홍보하는 것이다. 본 연구에서는 납품업체의 근접이 타시도 기업을 유치할 때 가장 중요한 유인책으로 나타났으며, 조달업체 근접이 2순위, 저렴한 산업부지가 3순위로 나타났다. 충남은 현재 기업유치 시 충남의 열악한 정주여건에 대한 고민이 많고, 이를 극복하기 위해 다양한 정책을 추진하고 있다. 그런데 기업들의 경우 생활환경 등 정주여건은 투자유치를 결정 짓는 핵심요인이 아닌 것으로 나타났다.

또한 자동차부품기업이 기업의 이전이나 투자를 결정할 때 중요시하는 기업지원환경은 첫째가 지자체 행정서비스로 나타났다. 그만큼 기업인들에게 지자체의 one-stop 행정서비스나 공무원의 투자유치 노력은 매우 중요하다. 두 번째로 중요한 것은 지자체에서 추진하고 있는 자동차부품기업 지원정책으로 나타났다. 그리고 마지막 순위가 지역의 산·학·연 협력체계로 나타났다. 충남의 자동차부품기업 지원정책은 충남 테크노파크 자동차센터를 중심으로 이루어지고 있다. 설문분석 결과 충남 테크노파크 자동차센터의 장비지원 수준은 적절한 것으로 여겨지나 특히 신뢰성장비와 선행개발장비의 보장은 필요한 것으로 나타났다. 또한 기술지원 수준과 사업화지원 수준에서 어느 정도 만족하고 있는 것으로 나타났지만 기술지원수준의 만족도가 사업화지원의 만족도보다 낮아 기술지원에 대한 보완계획이 필요하다고 할 수 있다. 이처럼 충남이 타시도의 자동차부품기업을 유치하기 위해서는 충남의 입지환경을 개선하고, 투자유치 인센티브와 지원정책의 개선이 필요하다. 그러나 가장 중요한 것은 이와 같은 제도적 개선보다 타겟산업군을 정해서 그 관련 기업들을 대상으로 유치전략을 추진하는 것이다. 대체자동차부품시장은 아직 초기단계에 있지만, 시장상황에 따라 급격히 성장할 수 있는 분야이다. 따라서 충남이 타시도보다 발 빠르게 움직여 대체자동차부품시장을 선점해야하며, 그러기 위해서는 도차원의 정책적 지원이 필요하다. 특히 대체자동차부품생산을 위해 대체자동차부품 생산단지와 기술개발센터는 반드시 필요하다고 할 수 있다.

[참고문헌]

- 강현수·박경(2011), '충남 디스플레이와 자동차부품산업 계층 분석 및 협력 체계 개선 방안 연구', 충남발전연구원
- 김광민(2013), '충북지역 자동차부품산업 현황과 발전방향', 한국은행 충북본부
- 김병선(2005), "일 큐슈, 자동차관련기업 유치추진, KOTRA"
- 김석중(2012), '강원도 제조업 경쟁력 강화방안', 강원발전연구원
- 김양중(2014), '충남 자동차부품산업의 현황 및 발전방안', 충남발전연구원
- 김준한(2014), '대구국가산업단지의 성공 조건' 대구경북연구원, 대경 CEO briefing
- 류승한(2009), '녹색성장시대의 산업입지 정책방향', 한국산업단지공단
- 이덕배·김광민(2013), '원주·충주간 자동차부품산업 공동발전 방안', 한국은행 강원본부·충북본부
- 정유경(2013), "인도 자동차 및 부품시장 동향", KOTRA
- 조세정(2007), '독일 슈투트가르트시, 자동차산업 기업유치전략', KOTRA 해외비즈니스 정보포털
- 조운민(2009), '자동차 부품의 틈새시장, CIS를 가다', KOTRA Global business Report 09-024
- 조철(2007), '차세대 자동차의 2020 비전과 전략', 산업연구원
- 중소기업청·중소기업중앙회(2013), '2013 중소기업 기술통계조사 보고서'
- 충남 TP 자동차센터(2012), '충남 산업 및 자동차산업 생태계 분석'
- 한국은행 대전·충남본부(2006), '대전·충남지역 자동차부품산업의 현황과 시사점'
- 한국자동차공업협회(2011), '2012년 자동차산업 전망',
- 현성룡(2015), "필리핀 정부의 자동차산업부활종합전략", KOTRA

[부 록 1]
설 문 지

충청남도 자동차부품기업 투자유치를 위한 설문조사

안녕하십니까? 저희 충남발전연구원에서는 충청남도 자동차부품기업의 투자유치를 위해 설문조사를 실시하고 있습니다.

본 설문은 충남지역 자동차부품기업 투자유치 여건을 조사하여 충남 자동차부품산업의 발전을 위한 정책수립의 기초자료로 활용하기 위한 것입니다.

바쁘시더라도 설문지 작성에 적극 협조하여 주시기 바랍니다. 설문조사에 응해 주시는 것에 감사드리며 귀사의 지속적인 발전을 기원합니다.

※ 귀사가 응답하신 내용은 통계법 제33조 및 제34조에 의거하여 비밀이 보장되며 통계작성을 위해서만 사용되고 개별 기업의 정보가 노출될 우려가 있는 경우 통계법에 따라 비공개로 처리하는 등 비밀보장에 철저를 기하고 있음을 다시 한 번 강조 드립니다.

문의: 충남발전연구원 산업경제연구부
김양중 책임연구원
(041-840-1163)

Q

기초질문

※ 설문은 작년(2014년) 기준으로 응답해주시기 바랍니다. ※

Q1. 귀사의 주소지는?(조사원이 기입)

충청남도 ()시/군 ()읍/면/동

Q2. 귀사의 2014년 총인원, 총매출액, 영업이익은 얼마입니까?

자동차부품제조업 세세코드		총인원()명	
		연구직()명	
		생산직()명	
		사무직()명	
①	자동차 엔진용 부품 제조업	총매출액	()억원
②	자동차 차체용 부품 제조업	영업이익	총 매출액의 ()%
③	자동차용 동력전달장치 제조업		
④	자동차용 전기장치 제조업		
⑤	그 외 기타 자동차 부품 제조업		

Q3. 귀사가 주로 생산하는 자동차 부품을 9개 분야로 구분한다면 다음 중 무엇입니까?

- ① 바디 ② 동력발생장치 ③ 동력전달장치
 ④ 제동장치 ⑤ 현가장치 ⑥ 조향장치
 ⑦ 의장(내외장) ⑧ 전장(전기장치)
 ⑨ 기타()

Q4. 기업이 회사를 타지역으로 이전한다고 할 때 가장 중요하게 생각하는 부분은 무엇입니까?

- ① 지자체에서 제공하는 입지 및 투자 보조금
 ② 지자체에서 제공하는 각종 세제혜택
 ③ 지역의 납품·조달업체 유무, 산업부지, 정주여건 등 입지환경
 ④ 공무원의 행정서비스 및 투자유치노력
 ⑤ 기타()

Q5. 그렇다면 위와 같이 응답한 이유를 간단히 말씀해 주시기 바랍니다.

보조금 및 세제지원 인지여부

보기카드 1

○ 충남은 지역 이전기업에게 보조금을 지원하고 있습니다.

☐ 수도권 기업이전 보조금

○ 대상

- 지방자치단체와 투자협약 등을 체결한 기업 중 수도권 내 3년 이상 사업을 영위, 상시 고용인원이 30인 이상 기업이 본사, 공장 등을 지방으로 전부 또는 각각 이전한 기업

○ 지원내용

구 분	수도권이전기업 지원		
	대기업	중견기업	중소기업
수도권 인접지역 (천안, 아산, 당진)	입지(-) 투자(6%)	입지(-%) 투자(8%)	입지(9%) 투자(11%)
일반지역 (공주, 보령, 서산, 논산, 계룡, 홍성)	입지(-) 투자(8%)	입지(10%) 투자(11%)	입지(30%) 투자(14%)
지원우대지역 (금산, 부여, 서천, 청양, 예산 태안)	입지(-) 투자(11%)	입지(20%) 투자(19%)	입지(40%) 투자(24%)

□ 신·증설 기업 보조금

○ 대상

- 지방자치단체와 투자협약 등을 체결한 기업 중 국내에서 3년 이상 사업을 영위, 상시 고용인원이 10인 이상, 영위하려는 사업이 경제협력산업 등에 해당, 신규 투자 금액이 10억원 이상인 중소중견 기업이 산증설한 기업<지식서비스산업 1억원 이상, 대기업 300억원 이상>

○ 지원내용

구 분	신 · 증설 기업 지원		
	대기업	중견기업	중소기업
수도권 인접지역 (천안, 아산, 당진)	입지(-) 투자(6%)	입지(-%) 투자(8%)	입지(9%) 투자(11%)
일반지역 (공주, 보령, 서산, 논산, 계룡, 홍성)	입지(-) 투자(8%)	입지(10%) 투자(11%)	입지(30%) 투자(14%)
지원우대지역 (금산, 부여, 서천, 청양, 예산 태안)	입지(-) 투자(11%)	입지(20%) 투자(19%)	입지(40%) 투자(24%)

<신청시기> 입지계약 체결일로부터 착공신고일 3개월까지

A1. 귀사는 기업 이전시 국가와 지자체에서 지원하는 입지 및 투자 보조금에 대해 알고 있습니까?

- ① 예 ② 아니오

A2. 알고 있다면 그 내용에 대해 얼마나 알고 있습니까?

①	②	③	④
거의 모름	모름	알고 있음	매우 잘 알고 있음

A3. 귀사는 기업이전시 국가와 지자체에서 지원하는 입지 및 투자 보조금의 지원대상이 적절하다고 생각하십니까?

①	②	③	④
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다

A4. 그렇다면 위와 같이 응답한 이유는 무엇입니까?

A5. 귀사는 국가와 지자체의 입지 및 투자 보조금의 지원수준은 적절하다고
생각하십니까?

①	②	③	④
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다

A6. 그렇다면 위와 같이 응답한 이유는 무엇입니까?

A7. 충남의 수도권인접지역, 일반지역, 낙후지역(보기카드 참조)은 충남의 현
실을 반영하여 잘 선정되었다고 생각하십니까?

①	②	③	④
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다

A8. 그렇다면 위와 같이 응답한 이유는 무엇입니까?

보기카드 2			
○ 충남은 지역 이전기업에게 조세감면 인센티브를 제공하고 있습니다.			
○ 지원내용			
대 상	감 면 내 용	현 소재지	이전대상 지역
공 장	양도차익에 대한 법인세 5년간 과세특례 (제60조)	대도시*	대도시 밖
본점 또는 주사무소	양도차익에 대한 법인세 5년간 과세특례 (제61조)	수도권 과밀억제권역**	수도권 과밀억제권역**밖
중소기업공장 2년이상 (본점이나 주사무소가 수도권과밀억제권역에 있는 경우, 본점이나 주사무소 함께 이전 경우만 해당)	법인세(소득세)6(4)년간 100%, 그 후 3(2)년간 50%감면(제63조)	수도권 과밀억제권역	수도권 과밀억제권역 밖
공장 또는 주사무소, 3년이상	법인세 6(4)년간 100%, 그 후 3(2)년간 50% 감면(제63조의2)	수도권 과밀억제권역	수도권 밖 (공장시설 광역 시 이전경우 산업 단지만해당)
본점 또는 주사무소	취득세·등록면허세 면제, 재산세 5년간 100%, 그 후 3년간 50% 감면(제79조)	수도권 과밀억제권역	대도시 외
공 장	취득세 면제, 재산세 5년간 100%, 그 후 3년간 50% 감면(제80조)	대도시***	대도시 외
*대도시 : 조세특례제한법시행령 제56조제2항 (수도권과밀억제권역, 기장군 제외 부산, 달성군 제외 대구,광주, 대전, 울산광역시. 다만, 산업법에 의해 지정된 산단은 제외) **과밀억제권역의 범위 : 수도권정비계획법 제6조 및 동법 시행령 별표1 ***대도시 : 지방세특례제한법시행령 제39조 (과밀억제권역)			

A9. 귀사는 기업 이전시 충남에서 지원하는 세제지원에 대해 알고 있습니까?

① 예 ② 아니오

A10. 알고 있다면 그 내용에 대해 얼마나 알고 있습니까?

①	②	③	④
거의 모름	모름	알고 있음	매우 잘 알고 있음

A11. 귀사는 충남의 조세감면 인센티브가 적절하다고 생각하십니까?

①	②	③	④
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다

A12. 그렇다면 위와 같이 응답한 이유는 무엇입니까?

B

충남의 입지환경

B1. 귀사는 다음 입지환경의 중요도에 대해 어떻게 생각하십니까?

	중요도				
	매우 중요치 않음	중요치 않음	보통	중요	매우 중요
조달업체 근접	①	②	③	④	⑤
납품업체 근접	①	②	③	④	⑤
저렴한 산업부지	①	②	③	④	⑤
도로, 항만, 철도 등 인프라	①	②	③	④	⑤
생활환경 등 정주여건	①	②	③	④	⑤
수도권과의 접근성	①	②	③	④	⑤
해외시장과의 접근성	①	②	③	④	⑤
인력수급	①	②	③	④	⑤

B2. 귀사는 충남의 입지환경 만족도에 대해 어떻게 생각하십니까?

	만족도				
	매우 불만	불만	보통	만족	매우만족
조달업체 근접	①	②	③	④	⑤
납품업체 근접	①	②	③	④	⑤
저렴한 산업부지	①	②	③	④	⑤
도로, 항만, 철도 등 인프라	①	②	③	④	⑤
생활환경 등 정주여건	①	②	③	④	⑤
수도권과의 접근성	①	②	③	④	⑤
해외시장과의 접근성	①	②	③	④	⑤
인력수급	①	②	③	④	⑤

B3. ‘조달업체 근접’의 만족도에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B4. ‘납품업체 근접’의 만족도에서에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B5. ‘저렴한 산업부지’의 만족도에서에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B6. ‘도로, 항만, 철도 등 인프라’의 만족도에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B7. ‘생활환경 등 정주여건’의 만족도에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B8. ‘수도권과의 접근성’의 만족도에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B9. ‘해외시장과의 접근성’의 만족도에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B10. ‘인력수급’의 만족도에서 그렇게 응답하신 이유는 무엇입니까?

B11. 귀사가 생각하기에 전반적으로 충남의 입지환경은 어떻다고 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤
매우 나쁨	나쁨	보통	좋음	매우 좋음

C

지원 환경

C1. 귀사는 다음 지원환경의 중요도에 대해 어떻게 생각하십니까?

	중요도				
	매우 중요치 않음	중요치 않음	보통	중요	매우 중요
기업이전보조 등 보조금혜택	①	②	③	④	⑤
조세감면 등 세제혜택	①	②	③	④	⑤
연구기관·대학 등과의 산학협력	①	②	③	④	⑤
지자체 자동차부품산업 지원정책	①	②	③	④	⑤
지자체 행정서비스 질	①	②	③	④	⑤

C2. 귀사는 충남의 지원환경 만족도에 대해 어떻게 생각하십니까?

	만족도				
	매우불만	불만	보통	만족	매우만족
기업이전보조 등 보조금	①	②	③	④	⑤
조세감면 등 세제혜택	①	②	③	④	⑤
연구기관·대학 등과의 산학협력	①	②	③	④	⑤
지자체 자동차부품산업 지원정책	①	②	③	④	⑤
지자체 행정서비스 질	①	②	③	④	⑤

C3. 귀사가 생각하기에 전반적으로 충남의 지원환경은 어떻다고 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤
매우 나쁨	나쁨	보통	좋음	매우 좋음

C4. ‘충남테크노파크 자동차센터’에서는 충남자동차부품기업을 지원하고 있습니다. 귀사는 충남테크노파크 자동차센터에 대해 알고 있습니까?

① 예 ② 아니오

C5. 알고있다면 ‘충남테크노파크 자동차센터’의 지원사업에 대해서는 어느 정도 알고 있습니까?

①	②	③	④
거의 모름	조금 알고 있음	잘 알고 있음	매우 잘 알고 있음

C6. 귀사는 ‘충남테크노파크 자동차센터’의 보유장비 구축은 어떻다고 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤
매우 부족	부족	적절	충분	매우 충분

C7. 귀사는 ‘충남테크노파크 자동차센터’ 보유장비 중 더욱 확대가 필요한 분야는 무엇이라고 생각하십니까?

① 신뢰성장비	각종 시험기, 측정기, 분석장비 등
② 선행개발장비	RCP, RT장비, CAN분석, LIN분석, FlexRay, MATLAB, 차량시뮬레이터 등
③ 계측장비	네트워크, 스펙트럼, 파워분석, VBA, Loader, 온도기록계, DAQ, 광학현미경 등
④ 교육용장비	설계검증, 시뮬레이션 S/w 등

C8. ‘충남테크노파크 자동차센터’에는 기술지원사업(시제품제작, 기술지도, 인증지원, 특허지원 등)을 추진하고 있습니다. 충남 자동차센터의 기술지원 수준에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤
매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족

C9. ‘충남테크노파크 자동차센터’에는 사업화지원사업(디자인, 마케팅, 전시회, 컨설팅, 네트워킹 등)을 추진하고 있습니다. 충남 자동차센터의 사업화지원

수준에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

①	②	③	④	
매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족

D

대체부품기업 유치방안

대체부품인증제는 품질을 인증한 대체부품을 시장에 공급, 기존 OEM(순정)부품과의 경쟁을 유도함으로써 자동차 수리비를 인하하고 부품제조사들이 자기 브랜드로 원활하게 시장에 진출할 수 있도록 하기 위한 제도

D1. ‘자동차관리법 개정안’이 공포됨에 따라 2015년부터 인증된 대체부품의 사용이 가능해졌습니다. 귀사는 이에 대해 들어본적이 있습니까?

① 예 ② 아니오

D2. 귀사는 향후 대체자동차부품시장의 전망에 대해 어떻게 생각하십니까?

①	②	③
현 상태 유지	성장	매우 성장

D3. 귀사는 향후 대체자동차부품생산을 위해 투자할 계획이 있습니까?

①	②	③	④	⑤
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	보통	그렇다	매우 그렇다

D4. 다음 중 어느 분야가 대체자동차부품시장에서 향후 가장 성장할 것 같습니까?

- ① 바디 ② 동력발생장치 ③ 동력전달장치
④ 제동장치 ⑤ 현가장치 ⑥ 조향장치
⑦ 의장(내외장) ⑧ 전장(전기장치)
⑨ 기타()

D5. 그렇다면 충남에 대체자동차부품생산을 위한 집적지 조성이 필요하다고 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	보통	그렇다	매우 그렇다

D6. 그렇다면 대체자동차부품생산을 위한 집적지의 충남 내 최적 시군은 어디라고
생각하십니까? 충청남도 ()시군

D7. 충남이 대체자동차부품생산을 위한 집적지로 경쟁력이 있다고 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤
매우 그렇지 않다	그렇지 않다	보통	그렇다	매우 그렇다

D8. 그렇다면 그 이유는 무엇입니까? 간단히 설명해주시기 바랍니다.

--

D9. 대체자동차부품생산을 위해 가장 중요한 시설은 무엇이라고
생각하십니까?

- ① 대체자동차부품 인증센터
- ② 대체자동차부품 기술개발센터
- ③ 대체자동차부품 생산단지

④ 중고자동차 수리전문 단지

⑤ 대체자동차부품 수출을 위한 수출기반시설

⑥

기타(

)

D10. 충남 자동차부품산업 육성을 위해 좋은 아이디어가 있으면 말씀해주시기
바랍니다

--

[부 록 2]
충남 시군별 산업단지 현황

천안시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	12개소		8,989	14,444				
일반산업단	소 계	8개	8,286	14,329				
	①마정	천안시 직산읍	150	80	'94~'96	한국기계 협동조합	기계금속, 전기전자	완료
	②천안 2	천안시 차암동 성성동	823	431	'89~'92	천안시장	식료품, 종이, 기계 조립금속, 전자	완료
	③천안 3	천안시 백석동	1,555	1,579	'93~'01	천안시장	비금속 광물, 전기장비	완료
	- 천안외국 인투자지역	천안시 백석동	(714)	(762)	'93~'00	천안시장	비금속광물, 전기장비 화학물질및화학제품 등	완료
	④천안 4	천안시 직산읍	1,006	1,405	'04~'08	천안시장	기계 및 장비 첨단산업	완료
	⑤천흥	천안시 성거읍	651	539	'92~'97	천안시장	기계, 조립금속, 전자	완료
	⑥천안 산업기술단지	천안시 직산읍	183	404	'01~'06	충남TP	금속, 전기, 기계장치	완료
	⑦풍세	천안시 풍세면	1,627	3,249	'06~'12	대한토지 신탁(주)	1차금속, 조립금속, 기타기계 및 장비	완료
	⑧천안 5	천안시 성남면	1,511	2,956	'06~'11	천안시장	화합물 및 화학제품 자동차, 트레일러	완료
	(천안3 확장)	천안시 차암동	780	3,686	'06~'11	천안제삼 사이언스 컴플렉스	비금속광물, 전기장비	완료
농공단지	소계	4개	703	115				
	⑨동면	천안시 동면	69	8	'87~'88	금성자판(주)	플라스틱, 자동차부품	완료
	⑩목천	천안시 목천읍	100	8	'87~'87	연합전선	전기장비제조업	완료
	⑪백석	천안시 백석동	362	70	'87~'88	천안시장	화학물질 전기장비제조업	완료
	⑫직산	천안시 직산읍	172	29	'86~'88	천안시장	전기장비, 자동차부품	완료

공주시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	14개소		3,937	4,409				
일반산업단	소 계	3개	2,078	2,321				
	⑬유구자카드	공주시 유구읍	96	91	'08~'09	공주시장	섬유제품 의복 및 모피제품	완료
	⑭탄천	공주시 탄천면	998	964	'06~'12	충남개발공사	음식료품, 기계·장비, 조립금속	조성중
	⑮세종(구,가산)	공주시 의당면	670	616	'09~'12	세종 아이엔디	1차금속, 전자부품	조성중
	⑯송선	공주시 송선동	314	650	'12~'15	(주)송선일 반산업단 지스피씨	식료품, 고무제품 및 플라스틱 등5개업종	조성중
농공단지	소계	11개	1,859	2,088				
	⑰검상	공주시 검상동	376	262	'90~'92	공주시장	석유화학, 식료품	완료
	(검상 확장)	공주시 검상동	25	130	'07~'11	테크노 세미켐(주)	석유화학, 식료품	조성중
	⑱계룡	공주시 계룡면	50	14	'89~'90	(주)해찬들	식료품	완료
	⑲보물	공주시 정안면	135	141	'03~'08	(주)록 평	식료품, 석유화학	완료
	⑳우성	공주시 우성면	142	89	'03~'07	(주)보 흥	비금속	완료
	㉑장기	공주시 장기면	87	12	'85~'86	공주시장	전기전자, 석유화학	완료
	㉒정안	공주시 정안면	152	30	'87~'89	공주시장	석유화학 기계 운송장비	완료
	㉓유구	공주시 유구읍	138	155	'87~'89	웅진식품	식료품, 기계	완료
	(유구 확장)	공주시 유구읍	90	300	'09~'11	웅진식품	식료품, 기계	완료
	㉔정안 2	공주시 정안면	293	387	'07~'10	(주)공주정안 농업기계	석유화학, 기계	조성중
	㉕월미	공주시 월미동	150	201	'08~'11	우리산업 개발(주)	기계, 식료품	조성중
	㉖월미2	공주시 월미동	72	87	'11~'14	공주산업 개발	고무제품 및 플라스틱, 전자제품, 자동차	조성중
	㉗의당복합	공주시 의당면	149	280	'08~'12	한일사멘트(주)	비금속광물	조성중

보령시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	11개소		10,414	66,785				
국가	소 계	1개	6,231	61,170				
	㉘ 고정국가산단	보령시 오천면	6,231	61,170	'78~'08	한국중부 발전(주)	전기가스업	완료
일반산단	소 계	3개	3,084	5,143				
	㉙ 관창	보령시 주포면	2,453	1,579	'92~'15	대우건설, 보령시장	조립금속, 전자, 기계, 자동차	조성중
	㉚ 영보	보령시 오천면	1,248	4,005	'06~'16	GS칼텍스	LNG생산기지	조성중
	㉛ 보령선진	보령시 웅천면	737	666	'10~'14	보령시장	자동차 및 트레일러제조업	조성중
농공단지	소계	7개	1,099	472				
	㉜ 대천	보령시 요암동	102	28	'90~'91	보령시장	기계장비, 식료품	완료
	㉝ 웅천	보령시 웅천읍	229	55	'91~'92	보령시장	식료품, 비금속광물	완료
	㉞ 웅천석재	보령시 웅천읍	150	60	'96~'98	보령시장	비금속광물, 화학제품	완료
	㉟ 주산	보령시 주산면	154	55	'94~'97	보령시장	금속가공	완료
	㊱ 주포	보령시 주포면	172	30	'90~'91	보령시장	1차금속, 전기장비	완료
	㊲ 주포 2	보령시 주포면	144	139	'07~'10	보령시장	자동차 및 트레일러	완료
	㊳ 청소	보령시 청소면	148	105	'09~'11	보령시장	비금속광물	완료

아산시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	16개소		13,545	34,874				
일반산업단	소 계	7개	12,581	34,265				
	㉔ 아산인주(1공구)	아산시 인주면	1,595	1,677	'93~'11	아산시장	금속 관련	완료
	- 아산현대모터스밸리(2공구)	안산시 인주면	1,812	1,324	'94~'96	현대자동차	자동차 및 트레일러	완료
	㉕ 아산테크노밸리	아산시 둔포면	2,984	6,838	'06~'12	(주)아산테크노밸리	비금속광물, 조립금속	완료
	㉖ 아산2테크노밸리	아산시 둔포면 음봉면	1,200	3,004	'09~'14	한국산업단지공단	전자부품, 의료, 전기장비, 기타 기계장비 등	조성중
	㉗ 탕정디스플레이시티1	아산시 탕정면	2,451	11,222	'95~'12	삼성전자	전자부품, 영상·통신장비	조성중
	㉘ 탕정디스플레이시티2	아산시 탕정면	2,121	10,200	'04~'12	삼성전자	전자부품, 비금속광물	조성중
	㉙ 운용	아산시 둔포면	74	91	'09~'12	동우건설(주)	금속가공제품, 전자부품, 컴퓨터, 영상·음향, 통신장비	완료
	㉚ 음봉디지털	아산시 음봉면	344	546	'12~'15	하나미크론	전자제품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	조성중
농공단지	소계	9개	964	609				
	㉛ 둔포	아산시 둔포면	74	11	'87~'89	아산시장	식료품, 기타기계	완료
	㉜ 득산	아산시 득산동	216	73	'87~'90	아산시장	전자제품, 기타기계장비	완료
	㉝ 배미	아산시 배미동	75	24	'88~'89	아산시장	자동차 및 트레일러	완료
	㉞ 신인	아산시 신인동	64	36	'90~'92	아산시장	화학물질 및 화학제품	완료
	㉟ 신창	아산시 신창면	56	15	'87~'89	아산시장	의료용물질 및 의약품	완료
	㊱ 영인	아산시 영인면	146	21	'87~'89	아산시장	식료품, 1차금속	완료
	㊲ 탕정	아산시 탕정면	93	10	'86~'88	아산시장	비금속광물제품, 금속가공	완료
	㊳ 도고	아산시 도고면	195	331	'05~'10	아산시장	기계, 조립금속	완료
	㊴ 둔포 2	아산시 둔포면	119	99	'06~'10	(주)SFA	전기전자	완료

서산시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천㎡)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	14개소		15,576	24,549				
국가산단	소계	1개	912	2,750				
	㉔대죽자원 비축	서산시 대산읍	912	2,750	'97~'05	한국석유 공사	석유화학	완료
일반산단	소 계	9개	13,388	21,417				
	㉕대죽	서산시 대산읍	2,101	1,405	'91~'04	KCC	석유화학, 비금속광물	완료
	㉖서산	서산시 지곡면	4,052	7,157	'96~'11	기아자동차, 계통건설	조립금속, 자동차업종	완료
	㉗서산 2	서산시 성연면	812	856	'06~'11	서산이산업 단지개발(주)	자동차 및 트레일러	완료
	㉘대산	서산시 대산읍	1,108	1,963	'06~'14	현대오일 뱅크(주)	고도화정제시설, 화학원료생산	조성중
	㉙서산테크노 밸리	서산시 성연면	1,986	3,072	'07~'14	(주)서산 테크노밸리	고무 및 플라스틱, 1차 금속	조성중
	㉚대산2	서산시 대산읍	1,142	2,890	'06~'18	S-OIL(주)	자동차, 트레일러 전자부품, 영상·통신	조성중
	㉛대산컴플 렉스	서산시 대산읍	637	1,043	'09~'14	(주)KCC건 설	화학물질 및 화학제품제조업 의약품제외	조성중
	㉜서산남부	서산시 오남동	878	1,320	'10~'14	(주)대우건설	식품제조업전자장비제조업 등5개업종	조성중
	㉝현대대죽	서산시 대산읍	672	1,711	'12~'17	현대오일뱅 크(주)	코크스연탄 및 석유정제품 제조업	조성중
농공단지	소계	4개	1,276	382				
	㉞고북	서산시 고북면	125	36	'90~'92	서산시장	섬유제품	완료
	㉟명천	서산시 성연면	143	101	'02~'07	서산시장	자동차 및 트레일러	완료
	㊱성연	서산시 성연면	777	119	'90~'03	다이모스	자동차 및 트레일러	완료
	㊲수석	서산시 수석동	231	126	'93~'94	서산시장	자동차 및 트레일러,	완료

논산시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천㎡)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	11개소		2,419	1,779				
일반산업단	소 계	3개	1,467	1,259				
	㉞논산	논산시 성동면	253	182	'97~'10	논 산 시	조립금속, 전자부품 기계 및 장비	완료
	㉟논산 2	논산시 성동면	509	510	'07~'11	논산이산업 단지개발(주))	조립금속, 비금속광물, 기타기계 및 장비	완료
	㊱동산	논산시 연무읍	705	567	'08~'14	동산산업 단지개발(주))	1차금속, 전자부품, 컴퓨터, 영상·음악,	조성중
농공단지	소계	8개	952	520				
	㊲가야곡	논산시 가야곡 면	186	29	'88~'89	논산시장	식료품, 전기전자, 기계	완료
	㊳양지	논산시 연무읍	117	66	'03~'07	논산시장	기계, 섬유·의복	완료
	㊴연무	논산시 연무읍	124	73	'97~'02	해 찬 들	식료품	완료
	㊵연산	논산시 연산읍	81	21	'88~'89	논산시장	전기전자,	완료
	㊶은진	논산시 은진면	70	10	'87~'88	우성사료	식료품, 비금속	완료
	㊷동산	논산시 연무읍	105	104	'07~'10	태창금속 산업(주)	비금속, 철강	완료
	㊸양지 2	논산시 연무읍	136	125	'08~'11	현대알루미늄 (주)	금속가공	완료
	㊹강경	논산시 강경읍	133	92	'11~'15	논산시장	식료품제조업	조성중

계룡시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천㎡)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	2개소		516	862				
일반산단	소 계	1개	327	472				
	㉔계룡1	계룡시 두마면	327	472	'03~'09	계룡시장	조립금속, 기타기계 및 장비제조업	완료
농공단지	소 계		189	390				
	㉕계룡1	계룡시 두마면	189	390	'10~'15	계룡시장	전기전자, 1차금속, 음식료품	조성중

당진시

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	14개소		33,972	49,407				
국가산단	소 계	2개	18,161	21,295				
	82 아산 국가산단 (고대부곡지구)	당진군 송악면	5,435	3,851	'92~'00	한국토지 주택공사	기계조립, 자동차 및 부품	완료
	(아산 국가산단 고대지구 확장)	당진군 송악면	708	1,674	'05~'09	동부제철, 동국제강	물류산업(LPG저장)	완료
	83 석문 국가산단	당진군 석문면 고대면	12,018	15,770	'92~'14	한국토지 주택공사	금속가공, 비금속업종	조성중
일반산단	소 계	5개	14,814	27,637				
	84 현대제철 (송산)	당진군 송산면	5,565	9,307	'05~'15	현대제철(주)	1차금속	조성중
	85 송산 2	당진군 송악면	5,605	13,900	'08~'12	(주)현대 그린개발 충남개발공사	1차금속, 목재제조, 자동차 및 트레일러	조성중
	86 합덕	당진군 합덕읍	989	1,176	'05~'11	합덕산업 단지개발(주)	기타기계 및 장비, 전자부품, 영상, 통신장비	조성중
	87 합덕 인더스파크	당진군 합덕읍	637	871	'10~'14	(주)인더 스파크	의료물질 및 의약품제조업	조성중
	88 당진1철강	당진군 송악읍	2,018	2,383	'12~'16	현대제철(주)	금속가공제품제조업, 제차금속제조업 등 4개업종	조성중
농공단지	소계	7개	997	475				
	89 당진	당진군 합덕읍	85	22	'88~'89	당진군수	금속가공, 전기장비	완료
	90 면천	당진군 면천읍	139	44	'89~'92	당진군수	비금속광물, 식료품	완료
	91 석문	당진군 석문면	215	119	'90~'92	현대산업개발	기타기계 및 장비	완료
	92 송악	당진군 송악면	171	104	'00~'04	당진군수	자동차 및 트레일러	완료
	93 신평	당진군 신평면	138	41	'89~'92	당진군수	자동차 및 트레일러	완료
	94 한진	당진군 송악면	143	119	'02~'06	(주)중 외	의료용물질 및 의약품	완료
	95 합덕	당진군 합덕읍	106	26	'88~'89	당진군수	식료품, 비금속, 섬유	완료

금산군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	6개소		1,720	1,298				
일반산업단지	소 계	1개	872	698				
	⑨6 금산	금산군 제원면	872	698	'92~'02	한 국 타이어	자동차부품	완료
농공단지	소계	5개	848	600				
	⑨7 금성	금산군 금성면	222	69	'90~'91	금산군수	1차금속, 전기장비	완료
	⑨8 복수	금산군 복수면	118	28	'85~'88	금산군수	펄프, 종이 및 종이제품	완료
	⑨9 추부	금산군 추부면	244	264	'02~'07	금산군수	1차금속 금속가공 식품품	완료
	⑩0 구례	금산군 복수면	149	126	'09~'14	(주)신덕개 발	비금속광물	조성중
	⑩1 인삼약초	금산군 부리면	115	113	'08~'12	금산군수	식료품	완료

부여군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	6개소		860	419				
농공단지	소계	6개	860	419				
	⑩2 은산	부여군 은산면	123	30	'90~'91	부여군수	식료품, 전기전자	완료
	⑩3 임천	부여군 임천면	171	33	'90~'91	부여군수	석유화학, 비금속	완료
	⑩4 장암	부여군 장암면	158	51	'94~'96	부여군수	식료품, 비금속	완료
	⑩5 홍산	부여군 홍산면	132	38	'96~'97	부여군수	전기장비	완료
	⑩6 은산섬유	부여군 은산면	48	39	'07~'14	(주)수 지	섬유제조업	조성중
	⑩7 은산2	부여군 은산면	228	228	'08~'14	부여군수	금속가공, 자동차 및 자동차트레일러	조성중

서천군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	6개소		3,730	4,883				
국가산단	소 계	1개	2,755	4,421				
	⑩ 장항 국가산단	서천군 마서면	2,755	4,421	'08~'18	한국토지 주택공사	생명과학기술, 수송산업, 청정첨단기술지식	조성중
농공단지	소계	5개	975	462				
	⑪ 장항	서천군 장항읍	299	75	'88~'90	서천군수	식료품, 1차금속	완료
	⑫ 장항2	서천군 장항읍	151	73	'01~'05	서천군수	금속가공제품 비금속광물	완료
	⑬ 종천	서천군 종천면	251	76	'90~'92	서천군수	식료품, 의약품	완료
	⑭ 서면	서천군 서면	77	79	'05~'14	서천군수	식료품	조성중
	⑮ 종천2	서천군 종천면	197	159	10~'14	서천군수	금속가공, 자동차부품	조성중

청양군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	6개소		989	438				
농공단지	소계	6개	989	438				
	⑯ 비봉	청양군 비봉면	156	45	'92~'93	청양군수	비금속, 식료품	완료
	⑰ 운곡	청양군 운곡면	149	81	'97~'99	청양군수	식료품, 석유화학	완료
	⑱ 정산	청양군 정산면	264	69	'90~'92	청양군수	석유화학	완료
	⑲ 학당	청양군 청양읍	130	82	'99~'01	청양군수	운송장비, 기계	완료
	⑳ 화성	청양군 화성면	144	41	'92~'93	청양군수	비금속, 식료품	완료
	㉑ 운곡2	청양군 운곡면	146	120	'09~'14	청양군수	음식료품, 자동차 및 트레일러	조성중

홍성군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	9개소		2,090	1,975				
일반산업단	소 계	1개	1,135	1,343				
	⑫⑩ 홍성	홍성군 갈산면	1,135	1,343	'09~'14	일진전기(주)	기타기계 및 장비 전기변환장치 제조업	조성중
농공단지	소계	8개	955	632				
	⑫⑪ 결성	홍성군 결성면	141	84	'03~'07	(주)우림산업	기타기계 및 장비	완료
	⑫⑫ 갈산	홍성군 갈산면	122	109	'05~'08	(주)세아산업	자동차부품, 금속가공	완료
	⑫⑬ 광천	홍성군 광천읍	145	59	'89~'95	홍성군수	비금속광물, 의약품	완료
	⑫⑭ 구항	홍성군 구항면	154	42	'88~'90	홍성군수	기계, 식료품, 섬유제품	완료
	⑫⑮ 은하	홍성군 은하면	110	58	'98~'01	홍성군수	식료품, 전기장비	완료
	⑫⑯ 은하2	홍성군 은하면	95	84	'03~'07	(주)IK	금속가공	완료
	⑫⑰ 광천 김특화	홍성군 광천읍	56	56	'08~'10	(주)청연	식료품	완료
	⑫⑱ 갈산2	홍성군 갈산면	132	140	'08~'14	(주)세아산업	자동차, 전기전자	조성중

예산군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	11개소		4,241	4,529				
일반산업단	소 계	3개	2,981	3,828				
	⑫ 예산	예산군 읍면 응봉면	1,504	1,841	'08~'14	예산산업 단지(주)	식료품, 금속가공, 전자제품 기타 기계 및 장비	조성중
	⑬ 예당	예산군 고덕면	996	1,310	'09~'14	예당산업 단지개발(주)	섬유제품, 화학물질 및 화학제품	조성중
	⑭ 예산신소재	예산군 고덕면	481	677	'10~'14	예산신소재 산업단지(주)	비금속 광물제품 제조업	조성중
농공단지	소계	8개	1,260	701				
	⑮ 고덕	예산군 고덕면	150	61	'94~'95	서울차체(주)	자동차 및 트레일러	완료
	⑯ 관작	예산군 예산읍	144	82	'02~'05	예산군수	자동차 및 트레일러	완료
	⑰ 삼교	예산군 삼교읍	149	107	'03~'07	예산군수	금속조립제품	완료
	⑱ 신암	예산군 신암면	129	37	'90~'92	예산군수	의료용물질 및 의약품	완료
	⑳ 예덕	예산군 고덕면	205	111	'96~'97	동양배직(주)	기타 기계 및 장비제조업	완료
	㉑ 예산	예산군 예산읍	189	35	'87~'89	예산군수	식료품, 전기장비	완료
	㉒ 응봉	예산군 응봉면	150	58	'93~'94	울림건설(주)	1차 금속, 식료품	완료
	㉓ 증곡	예산군 응봉면	144	210	'08~'12	보령제약(주)	의약품	완료

태안군

구분	단 지 명	위 치	면 적 (천 m ²)	사업비 (억원)	사업 기간	시행자	유치업종	비고
계	2개소		144	79				
도시 첨단	소 계	1개	39	41				
	⑭ 태안도시 첨단산단	태안군 태안읍	39	41	'11~'14	(주)엠게임	출판업	조성중
농공 단지	소계	1개	105	38				
	⑭ 태안	태안군 태안읍	105	38	'90~'94	태안군수	비금속광물, 식료품	완료

[부 록 3]

충청남도 국내기업 투자유치 촉진 조례

충청남도 국내기업 투자유치 촉진 조례 시행규칙

충청남도 국내기업 투자유치 촉진 조례

(제정) 2012-12-31 조례 제 3737호

(일부개정) 2013-10-30 조례 제 3827호

(일부개정) 2014-12-30 조례 제 3942호

제1조(목적) 이 조례는 「국가균형발전 특별법」 제11조 및 제19조의 규정을 근거로 충청남도에 투자하려는 국내기업에 대한 지원을 통해 충청남도 지역경제 활성화에 이바지함을 목적으로 한다.
<개정 2013.10.30.>

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "이전 및 투자기업"이란 국내에서 3년 이상 사업을 영위한 기업으로서 본사 또는 연구소, 공장을 충청남도(이하 "도"라 한다)로 이전·신설 투자하는 기업을 말한다. <개정 2013.10.30.>
2. "본사"란 기업의 설립등기에 명시된 본점 또는 주사무소의 소재지에 위치하고 있는 사업장을 말한다.
3. "공장"이란 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제2조의 규정에 따른 제조업을 경영하기 위한 사업장을 말한다.
4. "연구소"란 「기초연구진흥 및 기술개발지원에 관한 법률」 제14조의 규정에 따른 기업부설연구소를 말한다.
5. "임지보조금"이란 도내로 이전하는 기업에 대하여 시설용지를 저가로 지원하기 위하여 산업단지 내 토지의 분양가액·임대료 또는 개별입지의 매입가액·임대료의 일부에 대하여 지원하는 보조금을 말한다.
6. "투자보조금"이란 도내로 이전하는 기업에 최초 착공신고일(건축물 매입·임대의 경우에는 입주일)로부터 최장 3년 이내의 기간 동안 투자하는 건축비(매입·임차 비용 포함하되 거주용은 제외), 시설장비 구입비, 기반시설 설치비 등의 일부에 대하여 지원하는 것을 말한다.
7. "수도권 인접지역"이란 「조세특례제한법」 제63조의2제2항에 따라 대통령령으로 정한 수도권과 인접한 시·군을 말한다. <개정 2013.10.30.>
8. "성장촉진지역"이란 「국가균형발전 특별법」 제2조제7호의 규정에 따른 지역을 말한다. <개정 2013.10.30.>
9. "일반지역"이란 제7호 및 제8호에 따라 수도권 인접지역 및 성장촉진지역을 제외한 시·군을 말한다.
10. "국내이전기업 지원"이란 산업통상자원부장관이 고시한 지원 기준에 의한 수도권기업, 신·증설기업, 국내복귀기업과 도외 지역에 소재 기업이 도내로 이전하는 경우에 보조금을 지원하는 것을 말한다. <개정 2013.10.30.>

11. "대규모 투자기업 특별 지원"이란 국내기업이 도내에 대규모 투자하는 경우에 보조금을 지원하는 것을 말한다. <개정 2013.10.30.>
12. "신규 투자기업 지원"이란 국내기업이 도내에 투자하는 경우에 보조금을 지원하는 것을 말한다. <개정 2013.10.30.>
13. "지식서비스산업"이란 산업통상자원부고시에 의한 산업을 말한다. <개정 2013.10.30.>

제3조(시장·군수의 책무) ① 시장·군수는 법령 및 보조금 교부결정의 내용에 따라 선량한 관리자의 주의로 성실히 보조 사업을 수행하여야 하며 보조금을 다른 용도에 사용하여서는 아니 된다. <개정 2013.10.30.>

- ② 시장·군수는 사정의 변경으로 보조사업의 내용을 변경하거나 보조 사업에 필요한 경비의 배분을 변경하고자 할 때에는 사전에 충청남도지사(이하 "도지사"라 한다)의 승인을 얻어야 한다. <개정 2013.10.30.>

제4조(투자유치위원회) ① 국내기업의 투자유치활동에 관한 사항을 심의·의결하기 위하여 충청남도 국내기업 투자유치위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다. 이 경우 「충청남도 외국인 투자유치 촉진 등에 관한 조례」에 따라 구성된 충청남도 투자유치위원회에서 심의·의결할 수 있다.

- ② 위원회의 사무를 처리하기 위하여 위원회의 간사를 기업통상교류과장으로 한다.

- ③ 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 국내기업 투자유치에 관한 사업내용
2. 보조금지원 타당성 및 지원 금액 <개정 2013.10.30.>
3. 그 밖에 국내기업 투자유치와 관련하여 도지사가 부의한 사항

- ④ 위원회의 회의는 위원장이 필요하다고 인정할 때 소집하며 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고 출석위원 과반수의 찬성으로 심의·의결한다. <개정 2013.10.30.>

- ⑤ 도지사는 공무원이 아닌 위원의 활동에 대해서는 예산의 범위에서 「충청남도 위원회 실비 변상 조례」가 정하는 바에 따라 수당과 여비를 지급할 수 있다. <개정 2013.10.30.>

제5조(지원 대상) <조 제목 변경 2013.10.30.> 이 조례에 의한 보조금 지원대상은 국내 이전기업, 대규모 투자기업, 신규투자기업의 투자를 유치하는 시장·군수로 한다. 다만, 유치하는 기업이 「조세특례제한법 시행령」 제29조제3항 및 제60조의2제1항의 규정에 해당하는 사업을 영위하는 경우에는 제외한다. <개정 2013.10.30.>

제6조(국내기업 이전 지원) 도지사는 도외에 소재하는 기업의 본사나 연구소 또는 공장을 도내로 이전하는 경우 예산의 범위에서 입지 보조금, 투자보조금 등에 대해 시장, 군수가 보조하고자 하는 금액의 일부를 시·군에 보조할 수 있다.

제7조(대규모 투자기업에 대한 특별지원) 도지사는 국내기업이 대규모의 제조업 및 지식서비스산업을 영위하기 위하여 도내에 투자하는 경우 예산의 범위에서 입지보조금, 투자보조금 등에 대

해 시장·군수가 보조하고자 하는 금액의 일부를 시·군에 특별 보조할 수 있다. <개정 2013.10.30.>

제8조(신규 투자기업에 대한 지원) 도지사는 국내기업이 제조업 및 지식 서비스산업을 영위하기 위하여 도내에 투자하는 경우 예산의 범위에서 입지보조금, 투자보조금 등에 대해 시장·군수가 보조하고자 하는 금액의 일부를 시·군에 보조할 수 있다.

제9조(지방비 부담금의 부담) ① 제6조부터 제8조까지의 규정에 따른 보조금에 대한 국비와 도비 및 시·군비 부담비율은 다음과 같으며 지원 대상, 지원기준, 지원절차 등은 도지사가 정한다. <개정 2013.10.30.>

1. 국비 : 산업통상자원부장관이 고시하는 지방자치단체의 지방투자기업 유치에 대한 국가의 재정 자금 지원기준에 의한다. <개정 2013.10.30.>
 2. 지방비 : 도비와 시·군비의 부담비율은 규칙으로 정한다.
- ② 시장·군수는 제1항제2호에 의한 부담비율에 따른 금액을 예산에 계상하여야 한다. <개정 2013.10.30.>

제10조(보조금 지원기업의 의무) ① 보조금을 지원받은 기업은 정당한 사유가 없을 때에는 보조금 신청 시 제출한 사업계획서에 따라 약속한 투자기간 이내에 투자금액 및 상시고용인원을 완료하여야 하며, 투자가 완료된 경우 실투자금액 및 상시고용인원을 투자계획서상의 투자완료일로부터 3개월 이내에 도지사에게 제출하여야 한다. <개정 2013.10.30.>

② 보조금을 지원받은 기업은 도지사가 사후관리를 위해 실사 또는 자료제출을 요구하는 경우 적극 협조하여야 한다. <개정 2013.10.30.>

제11조(사후관리) ① 도지사 또는 시장·군수는 필요하다고 인정하는 사항에 대해 보조금을 지원받은 기업 및 그 밖의 이해관계인에게 자료제출을 요청할 수 있다. 이 경우 필요하다고 인정되는 경우에는 관계 공무원으로 하여금 현지 확인하도록 할 수 있다. <개정 2013.10.30.>

② 시장·군수는 보조금을 지원받은 기업의 이전 및 투자계획의 이행을 확보하기 위해 환매, 근저당, 채권보전 가등기 등 필요한 조치를 하여야 한다.

③ 도지사 또는 시장·군수는 보조금을 지원받은 기업이 제10조제1항에 따른 의무를 이행하지 않은 경우 일정기간을 정하여 이행요구 또는 시정을 명하여야 하며 기업이 이행요구 또는 시정명령을 이행하지 않는 경우 지원받은 보조금 등을 환수결정 하여야 한다. <개정 2013.10.30.>

④ 시장·군수는 보조금을 지원받은 기업에 대해 지방투자기업 관리 대장을 관리하여야 하며, 투자계획 이행상황 등을 점검·확인하여 그 결과를 도지사에게 보고하여야 한다. <개정 2013.10.30.>

제12조(보조금 지원취소 및 환수) ① 도지사 또는 시장·군수는 보조금을 지원 받은 기업이 다음 각 호의 어느 하나의 규정에 해당되는 경우에는 지원을 취소할 수 있으며, 지원된 보조금의 전부 또는 일부를 환수할 수 있다. <개정 2013.10.30.>

1. 본사 또는 공장, 연구소를 사업개시일로부터 규칙이 정하는 기간 내에 정당한 사유 없이 휴·폐업한 경우 <개정 2013.10.30.>
 2. 거짓 또는 부당한 방법으로 보조금을 지원 받았다고 인정되는 경우
 3. 이전기업이 보조금을 지원받아 임대한 토지 등을 정당한 사유 없이 사용을 중지하거나 타 시·도로 이전하는 경우 <개정 2013.10.30.>
 4. 보조금 지원 목적달성이 불가능하다고 인정되는 경우
 5. 이 조례에서 정한 의무를 이행하지 아니하는 경우
- ② 도지사 또는 시장·군수는 제1항의 규정에 따라 환수해야 할 보조금에 대해서는 지방세 징수의 예에 따라 징수한다. <개정 2013.10.30.>
- ③ 제10조제1항의 규정 미이행 및 제11조제3항과 제12조제1항에 따른 환수결정시 보조금의 환수 기준 및 상계처리 등에 관한 세부 사항은 규칙으로 정한다. <개정 2013.10.30.>

제13조(지방투자기업에 대한 고충지원) <조 제목 변경 2013.10.30.> 도지사와 시장·군수는 지방투자촉진보조금을 지원받은 기업의 고충사항을 발굴하여 우선적으로 지원하여야 한다. <개정 2013.10.30.>

제14조(인센티브) ① 도지사는 투자유치에 기여한 공이 크다고 인정되는 자(기관·단체를 포함한다)에 대해서는 예산의 범위에서 포상할 수 있다. <개정 2013.10.30.>

② 기업유치에 기여한 소속 공무원에 대해서는 관계 법령에 정하는 범위에서 인사상 우대할 수 있다. <개정 2013.10.30.>

제15조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다. <개정 2013.10.30.>

제6장, 제20조, 제20조의 2, 제21조, 제21조의2, 제21조의3을 삭제한다.

충청남도 국내기업 투자유치 촉진 조례 시행규칙

(제정) 2013-08-30 규칙 제 3197호

제1조(목적) 이 규칙은 「충청남도 국내기업 투자유치 촉진 조례」의 시행에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “상시고용인원”이란 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」 제2조의 규정에 따른 근로자 중 1년 미만의 기간으로 근로계약을 체결한 근로자 및 「근로기준법」 제2조의 규정에 따른 단시간 근로자는 제외하고 해당 기업에 임금을 목적으로 근로를 제공하는 사람으로서 다음 각 목 중 어느 하나에 해당하는 인원으로 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」 제20조 규정에 따른 근로자파견계약서 등 객관적인 증빙자료에 의하여 확인 가능한 파견근로자의 수를 포함한다.
가. 「소득세법시행령」 제185조제1항에 따라 관할 세무서에 제출한 소득세원천징수이행상황신고서에 기재된 근로소득자의 최근 1년간 평균인원
나. 「국민연금법」 제3조에 따른 부담금 및 기여금(같은 법 제9조에 따른 지역가입자 제외)의 납부가 증명된 사람의 최근 1년간 평균인원
다. 「국민건강보험법」 제69조에 따른 보험료(같은 법 제6조에 따른 지역가입자 제외)의 납부가 증명된 사람의 최근 1년간 평균인원
2. “첨단업종”이란 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률 시행규칙」 제15조에 따른 업종을 말한다.
3. “의무사업 이행기간”이란 기업이 투자를 완료하고 보조금 정산보고를 완료한 날로부터 기산하여 그 기간은 산업통상자원부 장관이 고시한 「지방자치단체의 지방투자기업 유치에 대한 국가의 재정자금 지원기준」(이하 “지원기준”이라 한다)의 규정을 준용한다.

제3조(국내기업 이전 지원) ① 「충청남도 국내기업 투자유치 촉진 조례」(이하 “조례”라 한다) 제6조에 따른 지원대상은 다음 각 호의 어느 하나와 같다.

1. 산업통상자원부장관이 고시한 「지원기준」에 적합한 지방투자기업
2. 투자금액이 100억원 이상 또는 상시고용인원이 50명 이상인 본사·연구소·공장
3. 첨단업종관련 공장

② 제1항에 따른 지원기준은 다음 각 호와 같다.

1. 제1항제1호의 경우 : 산업통상자원부장관이 고시한 「지원기준」에 따른다.
2. 제1항제2호 및 제3호의 경우 : 다음 각 목의 어느 하나와 같다.

가. 입지보조금 : 토지매입금액의 50% 범위에서 보조할 수 있다.

나. 투자보조금 : 건축비, 시설장비구입비, 기반시설 설치비 등에 대하여 10억원을 초과하는 투

자액의 10% 범위에서 보조할 수 있다.

③ 제2항제2호에 따른 보조금은 50억원을 초과할 수 없다.

제4조(대규모 투자기업에 대한 특별지원) ① 조례 제7조에 따른 지원대상은 다음 각 호의 어느 하나와 같다.

1. 투자금액이 1천억원 이상인 경우
2. 상시고용인원이 300명 이상인 경우

② 제1항에 따른 지원기준은 제3조제2항제2호를 따른다.

③ 제2항의 지원기준에 따른 보조금은 100억원을 초과할 수 없다.

제5조(신규 투자기업에 대한 지원) ① 조례 제8조에 따른 지원대상은 다음 각 호의 어느 하나와 같다.

1. 투자금액이 100억원 이상 또는 상시고용인원이 50명 이상인 공장
2. 첨단업종관련 공장

② 제1항에 따른 지원기준은 제3조제2항제2호를 따른다.

③ 제2항의 지원기준에 따른 보조금은 50억원을 초과할 수 없다.

제6조(보조금의 분담) 조례 제6조부터 제8조까지의 규정에 따른 보조금에 대한 국비와 도비 및 시·군비의 분담비율은 다음과 같다.

1. 국비가 지원되는 경우

가. 국비 : 산업통상자원부장관이 고시한 「지원기준」에 따른다.

나. 지방비 : 도비와 시·군비의 분담비율은 도비 30%와 시·군비 70%로 한다.

2. 국비가 지원되지 않는 경우

가. 수도권 인접지역 : 도비 30%, 시·군비 70%

나. 일반지역 : 도비 40%, 시·군비 60%

다. 성장촉진지역 : 도비 50%, 시·군비 50%

제7조(보조금 신청기한) ① 보조금 신청기한은 다음 각 호의 어느 하나와 같다.

1. 임지보조금은 최초 임지계약체결일로부터 1년 이내
2. 투자보조금은 건축허가일 또는 공장설립승인일로부터 1년 이내

② 보조금을 지원받고자 하는 기업은 관련 서류를 첨부하여 시장·군수에게 보조금 지원신청을 하여야 한다.

제8조(보조금 신청) ① 시장·군수는 보조금을 지원받고자 하는 기업이 보조금 지원을 신청하는 경우 제9조에 따른 타당성분석 결과 등을 바탕으로 지원대상 기업을 선별하여 선정하고 지원금액을 적정하게 산정하여 충청남도지사(이하 “도지사”라 한다)에게 보조금을 신청하여야 한다.

② 시장·군수는 보조금을 신청하고자 하는 경우 별지 제1호서식에 따른 보조금신청서를 도지사에

게 제출하여야 한다.

제9조(지원타당성 분석) ① 시장·군수는 보조금을 신청하기 전에 지원 대상기업의 선정·지원 금액의 결정 등을 위하여 별지 제2호서식 보조금 지원여부 검토서에 따라 해당 기업의 적합여부 및 지원 타당성을 평가하여야 한다.

② 시장·군수는 보조금을 신청하려는 경우 제1항의 평가결과를 바탕으로 사전에 도지사와 협의하여야 하며, 도지사는 지원대상기업·지원금액 등이 부적합하거나 고용창출효과가 미미하다고 판단되는 경우에는 보조금 지원을 하지 않거나 지원금액을 감액할 수 있다.

제10조(보조금의 교부결정 및 정산) ① 도지사는 제3조부터 제5조까지의 규정에 따른 보조금 신청서를 접수한 때에는 사업계획, 지원대상의 적격여부 등을 검토하여 투자유치위원회의 심의를 거쳐 지원여부를 결정하여야 한다.

② 도지사는 제1항에 따라 보조금 지원을 결정한 때에는 해당 시장·군수에게 지체 없이 교부결정을 통지하여야 한다.

③ 보조금을 지원받은 기업은 보조사업을 완료하였을 때에는 시장·군수에게 지체없이 정산서를 제출하여야 하며, 시장·군수는 이를 도지사에게 제출하여야 한다.

제11조(보조금 지원기업의 정당한 사유) 조례 제10조제1항에 따른 정당한 사유란 법정파산 선고(부도), 공공용지 수용(도로, 택지개발지구 지정 등) 등 투자계획을 이행할 수 없는 객관적이고도 명백한 사유가 있고 구체적인 사실관계를 입증할 수 있는 경우를 말한다.

제12조(보조금 지원기업의 의무) ① 입지보조금을 지원받은 기업은 최초입지계약체결일(토지 등을 분양·매입하기 위한 계약체결일)로부터 1년 6월 이내에 건축물을 착공하여야 한다. 다만, 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률 시행규칙」 제42조제1항에 따른 정당한 사유가 있어 착공이 지연된 때에는 그 기간을 제외할 수 있다.

② 보조금을 지원받은 기업은 정당한 사유가 없는 한 보조금 신청시 제출한 사업계획서에 따라 약속한 투자기간 이내에 투자금액 및 상시고용인원을 달성하여야 하며, 투자완료 후 실투자금액 및 상시고용인원을 최초보조금 지급일로부터 3년 이내에 해당 시장·군수를 거쳐 도지사에게 보고하여야 한다.

③ 보조금을 지원받은 기업은 정당한 사유가 없는 한 보조금 신청시 제출한 사업계획서상의 사업을 의무사업 이행기간 이상 영위하여야 하며, 타업종으로 전환하고자 할 때에는 도지사의 사전 승인을 받아야 한다.

④ 보조금을 지원받은 기업은 정당한 사유가 없는 한 당초 계획된 토지에서 사업을 추진하여야 한다. 다만, 입지보조금을 지원받은 기업이 착공 전에 불가피한 사유로 인하여 당초 계획된 토지에서 사업을 추진할 수 없어 동일 시·군내에서 토지를 변경하여 투자하려는 경우 도지사의 사전 승인을 받아야 한다.

⑤ 보조금을 지원받은 기업은 입지지원을 받아 매입한 토지를 정당한 사유가 없는 한 의무사업 이

행기간 이내에는 처분할 수 없으며, 정당한 사유 발생으로 인하여 부득이 처분하려는 경우 도지사의 사전 승인을 받아야 한다.

⑥ 보조금을 지원받은 기업은 입지지원금을 받아 임대한 토지를 정당한 사유가 없는 한 의무사업 이행기간 동안 사업계획서상의 사업목적으로 사용하여야 하며, 정당한 사유 발생으로 인하여 부득이 사용을 중지하려는 경우 도지사의 사전 승인을 받아야 한다.

⑦ 보조금을 지원받은 기업은 도지사가 사후관리를 위해 실사 또는 자료제출을 요구하는 경우 적극 협조하여야 한다.

제13조(사후관리) ① 시장·군수는 보조금을 지원받은 기업에 대해 별지 제3호서식의 지방투자기업 관리대장을 작성·비치·관리하여야 한다.

② 시장·군수는 보조금을 지원받은 기업의 투자계획 이행상황 등을 점검·확인하여 그 결과를 별지 제4호서식에 따라 매년 10월말까지 도지사에게 보고하여야 한다.

③ 시장·군수는 기업으로부터 제12조제3항부터 제12조제6항까지의 규정에 따른 승인요청을 받은 경우에는 도지사에게 사전 승인을 받아야 한다.

제14조(보조금의 환수) ① 도지사 또는 시장·군수는 조례 제12조에 따라 환수결정을 한 경우에는 다음 각 호의 기준으로 보조금을 환수 할 수 있다.

1. 토지매입에 따른 입지지원금 : 다음 각 목 중 큰 금액

가. 매각대금(단, 의무사업 이행기간 이내 사업중단 등의 사유가 발생하였으나 1년 이내 매각하지 않는 경우에는 감정가 등 기준)중 기업이 부담한 원금, 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제39조제5항에 따른 이자(이하 “이자”라 한다) 및 비용을 제외한 나머지 금액

나. 보조금 전액과 이자

2. 토지임대에 따른 입지지원금 : 보조금 전액과 이자

3. 투자지원금 : 보조금 전액과 이자

② 제12조의 의무를 이행하지 아니하여 환수결정을 한 경우 다음 각 호에 따라 환수 할 수 있다.

1. 제12조제1항 미이행시 제1항제1호 또는 제2호를 준용하여 환수

2. 제12조제2항 미이행시 제1항제1호부터 제3호까지를 준용하되 다음 각 목의 미달율을 평균하여 그 비율에 따라 환수

다만, 각 목의 미달율이 양의 값인 경우에는 0(零)으로 처리하여 적용

가. 계획한 투자금액을 이행하지 못한 경우 미달율 :

$(\text{실투자금액} - \text{투자계획금액}) / \text{투자계획금액} \times 100$

나. 계획한 상시고용인원을 채용하지 못한 경우 미달율 :

$(\text{투자완료시점의 상시고용인원} - \text{계획한 상시고용인원}) / \text{계획한 상시고용인원} \times 100$

3. 제12조제3항 미이행시 제1항제1호부터 제3호까지를 준용하되 사업 미이행 기간비례에 따라 환수

4. 도지사의 승인없이 제12조제4항 또는 제5항에 따라 토지를 변경 또는 처분한 경우 제1항제1호를 준용하여 환수하고, 도지사가 승인한 경우 재산정한 보조금(기지원 보조금을 초과할 수 없다)과 기지원된 보조금을 상계 및 환수
 5. 도지사의 승인없이 제12조제6항에 따라 사용을 중지한 경우 제1항 제2호를 준용하여 환수하고, 도지사가 승인한 경우 제1항제2호를 사업 미이행 기간 비례에 따라 환수
- ③ 도지사 또는 시장·군수는 제2항을 적용할 때 기업으로부터 환수하여야 할 보조금보다 기업에게 추가로 지급할 금액이 많은 경우에는 환수하지 않을 수 있다. 이 경우 기업에게 지급할 금액에서 환수하여야 할 보조금을 감액하여 지급한다.

제15조(다른 조례 등의 준용) 이 규칙에 규정되지 아니한 보조금에 관한 사항은 「충청남도보조금관리조례」 및 같은 조례 시행규칙을 준용하며, 보조금 지원기업에 대한 사후관리에 관한 사항은 산업통상자원부장관이 고시한 「지원기준」을 우선하여 준용한다.

부칙

제1조(시행일) 이 규칙은 공포한 날부터 시행한다.

제2조(다른 규칙의 개정) 충청남도 외국인 투자유치 촉진 등에 관한 조례 시행규칙 일부를 다음과 같이 개정한다.

1. 제2조제1호, 제4조제6항제1호 및 제3호 중 "국내·외"를 "국외"로 한다.
2. 제11조, 제12조, 제12조의 2, 제12조의3, 제12조의4를 삭제한다.
3. 제15조제2항 중 "제7조, 제8조 및 제11조"를 "제7조, 제8조"로 한다.

■ 집 필 자 ■

연구책임 · 김양중 책임연구원

전략연구 ·

글쓴이 · 김양중

발행자 · 강현수 / 발행처 · 충남발전연구원

인쇄 · 2015년 2월 28일 / 발행 · 2015년 2월 28일

주소 · 충청남도 공주시 연수원길 73-26 (314-140)

전화 · 041-840-1163(산업경제연구부) 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1159

ISBN · 978-89-6124-282-0 03350

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

© 2014, 충남발전연구원

- 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.