

일본수출규제 대비 충남자동차 부품산업 발전방향 모색

김 양 중

충남연구원 경제·산업연구실 연구위원

kyj0509@cni.re.kr

충남 자동차부품의 현황 및 문제점을 살펴보고, 일본의 무역규제에 따른 영향력을 분석하여, 충남 자동차산업육성을 위한 정책방향을 제시하고자 함

CONTENTS

1. 충남 자동차산업의 현황
2. 충남 자동차산업의 한계
3. 충남 자동차산업 발전방향

요 약

- 충남 내 자동차 및 트레일러 제조업을 영위하는 10인 이상 사업체는 588개사, 종사자수는 4.16만명, 부가가치는 6.86조원임
 - 사업체수 기준 자동차 및 트레일러 제조업의 집적도(LQ지수)는 2.10이며, 특히 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 자동차 신품 부품 제조업의 경우 각각 2.74, 2.14로 전체 자동차산업보다 집적도가 높은 것으로 나타남
- 2018년 충남 자동차부품 대일본 수출은 0.58억불이며 수입은 0.63억불 정도로 무역수지 적자 상황이나 일본의 수출규제 시 부정적 영향은 제한적으로 여겨짐
 - 충남 자동차부품 총수입에서 일본이 차지하는 비중은 29.2%로 높은 편이나 총부가가치에서 차지하는 비중은 1.59%(출하액기준 0.48%) 정도임
 - 또한 친환경자동차의 차량용구동모터는 스위스와 독일에서 대부분 수입(스위스 66.7%, 독일 27.8%)되어, 일본 수입의존도는 2.8%에 불과함
- 그러나 부가가치 기준 충남의 자동차산업은 2014년 7.98조를 정점으로 지속적으로 감소하고 있는 추세이며, 기술력에서도 세계 자동차부품시장을 선도하기에는 다소 부족함
 - 특히 2차전지 등 친환경자동차 소재부품은 일본 의존도가 높아 주의가 필요함
- 또한 충남 자동차부품기업의 기술개발 투자가 미약하고 완성차업체와 종속적 관계가 강한 구조적인 문제점도 가지고 있어, 향후 세계 자동차부품시장에서의 경쟁력 하락이 우려됨
- 이처럼 충남 자동차산업은 수출규제 등 외부충격에 대응력은 일부 갖추었다하더라도, 성장률 둔화, 세계시장에서의 전반적인 경쟁력이 하락하고 있어 대응방안 마련이 필요함
- 충남 자동차산업의 경쟁력을 확보하기 위해서는 첫째, 완성차업체가 세계시장을 주도할 수 있도록 국가차원의 산업육성로드맵과 지역 자동차산업에 대한 과감한 투자가 필요함. 특히 충남이 추진하고 있는 '수소연료전지자동차 실용화 및 산업기반 육성사업'에 보다 많은 국비지원이 필요함
- 둘째, 자동차부품기업도 완성차업체에 대한 의존도를 줄이고, 자체 기술경쟁력 확보를 통해 경제위기, 무역분쟁 등 외부충격에 대한 대응력을 갖춰야 하며, 특히 미래·친환경 자동차부품에 대한 원천기술력을 확보하여 일본수입부품에 대한 국산화 노력이 필요함
- 셋째, 완성차업체는 중소기업의 성장을 위해, 부품디자인 규제 등 각종 규제를 완화해주고 기술정보지원, 기술이전 등 동반성장을 위한 지원을 아끼지 말아야 함
- 마지막으로 충남도 또한 지역 자동차부품산업 육성을 위한 지역차원의 로드맵을 작성하고, 대전, 세종 등 인근 시도와 연계하여, 충청권 자동차산업이 국내는 물론 세계시장에서도 최고 경쟁력을 갖출 수 있도록 연계발전전략을 수립해야 할 것임

01

충남 자동차산업의 현황

1. 충남 자동차산업의 현황

- 2017년 광업·제조업 조사 결과 10인 이상 국내 자동차 및 트레일러 제조업체는 4,605개사, 종사자 수는 295.5만명, 부가가치는 55.1조원으로 나타남

〈표 1〉 전국 자동차산업 사업체수

(단위, 개, 명, 백만원)

구분	사업체수	종사자수	부가가치
자동차 및 트레일러 제조업	4,605	2,954,811	55,096,799
자동차용 엔진 및 자동차 제조업	30	351,793	24,908,806
자동차 차체 및 트레일러 제조업	269	93,999	917,782
자동차 신품 부품 제조업	4,260	7747	29,188,534
자동차 엔진용 신품 부품 제조업	752	248,939	5,252,898
자동차 차체용 신품 부품 제조업	884	44,939	5,742,645
신품 동력 전달장치 및 전기장치 제조업	984	54,272	9,261,501
자동차용 기타 신품 부품 제조업	1,640	61,163	8,931,490
자동차 재제조 부품 제조업	46	88,565	81,677

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

- 또한 충남의 자동차 및 트레일러 제조업을 영위하는 10인 이상 사업체는 588개사, 종사자 수는 4.16만명, 부가가치는 6.86조원으로 나타남
- 특히 충남의 자동차 신품 부품 제조업의 사업체 수는 553개사, 종사자 수는 3.70만명, 부가가치는 4.81조로 자동차부품산업의 주요 집적지라 할 수 있음

〈표 2〉 충남 자동차산업 사업체수

(단위, 개, 명, 백만원)

구분	사업체수	종사자수	부가가치
자동차 및 트레일러 제조업	588	41,597	6,859,585
자동차용 엔진 및 자동차 제조업	5	3,766	1,994,152
자동차 차체 및 트레일러 제조업	25	761	52,848
자동차 신품 부품 제조업	553	36,983	4,808,407
자동차 재제조 부품 제조업	5	87	4,178

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

2. 자동차산업에서 충남의 위상

- 사업체 수 기준 전국대비 자동차 및 트레일러 제조업 비중은 12.77%로 나타났으며, 종사자 기준, 부가가치 기준도 각각 11.82%, 12.45%로 매우 높게 나타남
- 특히 신품 부품 제조업의 경우 부가가치 기준 16.47%로 자동차부품 제조업에서 충남의 위상은 매우 높다고 할 수 있음

〈표 3〉 전국 제조업 대비 자동차산업 비중

(단위, 개, 명, 백만원)

구분	사업체수	종사자수	부가가치
자동차 및 트레일러 제조업	12.77	11.82	12.45
자동차용 엔진 및 자동차 제조업	16.67	4.01	8.01
자동차 차체 및 트레일러 제조업	9.29	9.82	5.76
자동차 신품 부품 제조업	12.98	14.86	16.47
자동차 재제조 부품 제조업	0.66	0.19	0.08

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

- 사업체 수 기준 자동차 및 트레일러 제조업의 집적도(LQ지수)는 2.10개로 충남은 자동차 및 트레일러 제조업의 집적지임
- 또한 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 자동차 신품 부품 제조업의 경우 각각 2.74개, 2.14개로 전체 자동차산업보다 집적도가 높은 것으로 나타남

〈표 4〉 충남 자동차산업 집적도

(단위, 개, 명, 백만원)

구분	사업체수	종사자수	부가가치
자동차 및 트레일러 제조업	2.10	1.40	1.06
자동차용 엔진 및 자동차 제조업	2.74	0.47	0.68
자동차 차체 및 트레일러 제조업	1.53	1.16	0.49
자동차 신품 부품 제조업	2.14	1.76	1.41
자동차 재제조 부품 제조업	0.11	0.02	0.01

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

- 시군별로 살펴보면 현대자동차가 입지한 아산시의 부가가치가 3.31조원, 동희오토가 입지한 서산시가 1.52조원으로 다음 순으로 나타남
- 이처럼 자동차산업은 우리나라의 주력 산업이며, 특히 충남은 자동차부품산업의 주요 집적지라고 할 수 있음
- 시군별로는 아산시와, 서산시가 충남의 자동차부품산업을 주도하고 있음

〈표 5〉 시군별 자동차산업 부가가치

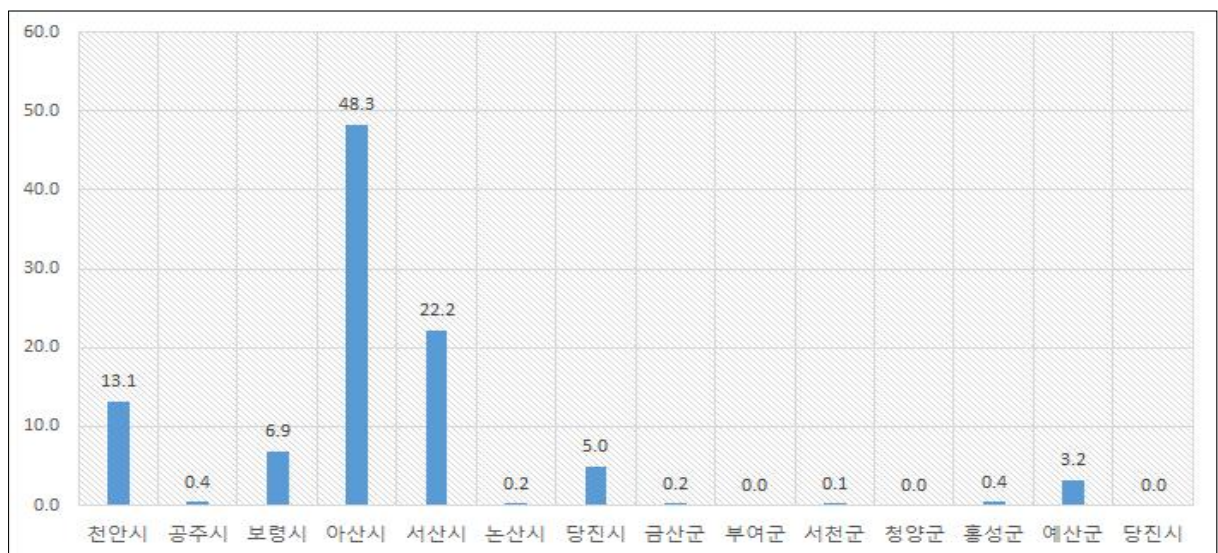
(단위, 백만원)

시군	부가가치
천안시	898,401
공주시	30,407
보령시	471,639
아산시	3,310,630
서산시	1,521,602
논산시	12,656
당진시	340,973
금산군	13,994
서천군	4,992
홍성군	29,399
예산군	217,013

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

[그림 1] 시군별 자동차산업 부가가치 비중

(단위: %)



자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

3. 자동차산업 수출입 현황

1) 국가별 자동차부품 수출입

- 무역협회 무역통계에 따르면 2018년 기준 우리나라 자동차부품의 총 수출액은 219억불이며, 총 수입액은 50억불 정도로 무역수지흑자는 169억불로 나타남
 - 우리나라 자동차부품 수출 1위 국가는 미국으로 대미국 수출액은 56.2억불이며, 중국(27.1억불), 멕시코(15.5억불) 순으로 나타남
 - 우리나라 자동차부품 수입 1위 국가는 중국으로 대중국 수입액은 13.9억불이며, 일본(9.1억불), 독일(7.6억불) 순으로 나타남
- 2018년 기준 충남 자동차부품의 총 수출액은 16.3억불이며, 총 수입액은 2.1억불 정도로 무역수지흑자는 14.1억불로 나타남
 - 충남 자동차부품 수출 1위 국가는 중국으로 대중국 수출액은 5.8억불이며, 미국(5.2억불), 멕시코(1.0억불) 순으로 나타남
 - 충남 자동차부품 수입 1위 국가는 중국으로 대중국 수입액은 0.73억불이며, 일본(0.63억불), 오스트리아(0.21억불) 순으로 나타남

2) 대일본 자동차부품 수출입

- 2018년 자동차부품의 대일본 수출은 8.6억불이며 수입은 9.1억불 정도로 무역수지적자 상황임
 - 자동차부품 총수출에서 일본이 차지하는 비중은 3.9%에 불과하며, 총수입에서 일본이 차지하는 비중은 18.1%임
- 일본으로의 수출액은 2017년까지 지속적으로 성장하였으나 2018년 감소추세로 전환되었으며, 일본으로부터 수입액은 2011년까지 지속적으로 증가하였으나 2013년부터는 감소추세임
 - 그러나 중국으로부터 수입액은 지속적으로 증가함
- 2018년 충남 자동차부품 대일본 수출은 0.58억불이며 수입은 0.63억불 정도로 무역수지적자 상황임
 - 충남 자동차부품 총수출에서 일본이 차지하는 비중은 3.6%에 불과하며, 총수입에서 일본이 차지하는 비중은 29.2%로 국가의 수입비중보다 높게 나타남

[그림 2] 일본과 중국으로 부터의 자동차부품수입 추이

(단위: 천불)



자료: 무역협회, 한국무역통계, 국내통계(2001~2018)

3) 전체 생산에서 일본 수입액이 차지하는 비중

- 2017년 기준 충남 자동차부품 총 부가가치는 4.8조이며 원화로 계산한 일본 수입액은 765억 정도로 총부가가치에서 차지하는 비중은 1.59%(출하액기준 0.48%)정도임
 - 자동차내연기관의 경우도 중국과 독일에서 대부분 수입(중국 33.7%, 독일 30.5%)하고 있으며, 일본 의존도는 9.2% 정도임
 - 또한 친환경자동차부품인 충남의 차량용구동모터는 스위스와 독일에서 대부분 수입(스위스 66.7%, 독일 27.8%)하고 있으며, 일본 의존도는 2.8%에 불과함
- 따라서 일본 자동차부품이 충남의 자동차산업에서 차지하는 비중은 매우 적다고 할 수 있으며, 높은 국산화율과 중국, 미국 등 대체시장을 찾을 수 있기 때문에 일본수출규제에 따른 부정적 영향은 제한적일 것으로 여겨짐
 - 앞서 살펴본 것처럼 중국으로부터의 수입은 지속적으로 증가하고 있고 일본으로부터의 수입은 지속적으로 감소하고 있어, 주요부품에 대한 거래선이 일본에서 중국으로 이동하고 있는 것으로 여겨짐
- 다만, 일본으로부터 수입되는 자동차부품이 대체불가한 핵심부품일 가능성도 있기 때문에 지금부터라도 수입부품 국산화와 기술개발에 더 많은 노력이 필요함

02

충남 자동차산업의 한계

1) 지속적인 성장을 둔화

- 부가가치 기준 우리나라 자동차산업의 성장은 2014년 59.6조를 정점으로 감소하고 있고, 충남의 경우도 2014년 7.98조를 정점으로 지속적으로 감소하고 있는 추세임

〈표 6〉 연도별 자동차산업 부가가치

(단위, 백만원)

연도	전국	충남
2007	39,155,912	4,574,721
2008	38,393,920	4,359,029
2009	36,477,215	4,761,856
2011	51,990,138	6,578,660
2012	54,305,716	6,420,134
2013	55,788,690	7,286,041
2014	59,574,635	7,980,594
2015	58,054,129	7,479,660
2016	56,533,622	6,978,725
2017	55,096,799	6,859,585

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사(2010년, 2015년 값은 추정치)

- 이처럼 자동차산업은 2010년 이후 지속적으로 성장하다 2015년부터 하향세임
 - 세계경기침체, 중국, 인도 등 신흥국 자동차의 도전, 선진국보다 낮은 기술개발 투자수준, 내수부진으로 인한 소비감소 등 다양한 악재가 발생한 것이 원인임

[그림 3] 자동차산업 부가가치 추이

(단위, 백만원)



자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사(2010년, 2015년 값은 추정치)

- 최근 자동차산업의 위기는 충남 자동차산업의 미래를 불투명하게 하고 있으며, 수많은 중소 자동차부품기업들에게 큰 위협이 되고 있음

2) 선진국과의 기술격차

- 국내 대비 충남의 자동차부품기업의 기술, 품질, 가격경쟁력 수준은 높은 편이나, 세계 자동차부품시장을 선도하기에는 다소 부족함
- 충남의 자동차부품기업은 기본적인 경쟁력을 갖추고 있기 때문에 중앙정부와 충남의 정책적 지원여부에 따라 세계시장에서 충분한 경쟁력을 확보할 수 있는 상태라고 할 수 있음
- 그러나 신기술(신제품)개발능력, 개발기술 사업화능력, 시험·검사 능력이 다소 미진한 것으로 나타나 향후 세계부품시장에서 경쟁력이 뒤쳐질 가능성이 있음

〈표 7〉 분야별 경쟁력 수준

(단위: 100점 대비 점수)

	국내최고수준대비			세계최고수준대비		
	기술수준	품질수준	가격수준	기술수준	품질수준	가격수준
바디	95.9	95.1	95.0	88.4	88.2	89.9
동력발생장치	96.3	95.8	95.3	87.8	87.9	89.2
동력전달장치	95.6	94.8	93.9	86.9	86.9	90.8
제동장치	96.6	96.8	96.4	87.6	86.8	89.6
현가장치	97.5	97.5	97.5	80.0	80.0	82.5
조향장치	95.7	95.0	94.3	85.7	85.7	89.3
의장	96.1	95.8	95.0	86.4	86.9	88.4
전장	96.4	96.7	95.6	87.4	87.7	89.2
기타	94.9	95.1	94.3	86.2	86.7	88.6

자료: 충남 자동차부품산업의 현황 및 발전방안(2014)

- 특히 자동차부품 생산의 모듈화가 세계적 추세인 시점에 신기술(신제품)개발능력의 취약점은 충남 자동차부품기업의 구조적 위기로 다가올 수 있기 때문에 특별히 주의해야 할 부분임
- 또한 충남 자동차부품기업이 세계시장에서 살아남기 위해서는 고기술 확보가 관건이나 아직까지는 중간기술을 선호하는 것으로 나타남
 - 충남 자동차부품기업의 경우 고기술보다는 독자적인 제품개선, 공정개선 기술, 선진국에서 보편화된 중간기술을 선호하고 있음
 - 다만 고기술을 원하는 기업도 상당수 있기 때문에 기업의 규모를 감안한 기술지원이 필요함(충남 자동차부품산업의 현황 및 발전방안, 충남연구원, 2014)

3) 종속적 도급구조

- 충남의 자동차부품기업은 원·하청 간의 관계가 독립적이기보다는 종속적 관계가 강하다고 할 수 있음

〈표 8〉 자동차부품기업 도급구조

(단위: 5점 척도)

구분	평균
원청	2.9
1차	2.5
2차	2.4
3차 이하	2.5
합계	2.5

자료: 충남 원·하청기업실태조사 연구(2017)

주: 5점 척도로 5에 가까울수록 독립적인 관계

- 충남 자동차 부품 산업은 완성차 업체에 대한 의존도가 매우 높아 완성차 업체의 생산 부진은 수많은 하청기업에게 위기가 될 수 있음
- 또한 이와 같은 구조는 자동차부품기업의 자기개발 능력을 저하시켜 세계시장에서의 경쟁력을 약화시킴
- 원청기업의 동반성장 노력에 대해서도 보통이라고 답한 비율이 47.9%, 만족이 30.2%, 그리고 불만족이 21.9%로 나타남
 - 원청의 경우 불만족 비율이 0%이었으나 1차 벤더의 불만족 비율이 11.8%, 2차가 25.7%, 3차 이하가 33.3%로 하위 벤더로 갈수록 불만족 비율이 증가함(충남 원·하청기업실태조사 연구, 충남연구원, 2017)

〈표 9〉 자동차 및 트레일러 제조업 동반성장 노력 만족도

(단위 : %)

구분	원청	1차	2차	3차이하	합계
불만족	0.0	11.8	25.7	33.3	21.9
보통	44.4	45.1	51.4	46.2	47.9
만족	55.6	43.1	22.9	20.5	30.2

자료: 충남 원·하청기업실태조사 연구(2017)

- 원·하청 간 종속적 관계에서 상생발전할 수 있는 관계로의 전환은 충남 자동차부품기업의 새로운 성장 발판이 될 수 있음

03

충남 자동차산업 발전방향

1. 충남 자동차부품산업에 대한 국가의 과감한 투자

◎ 자동차산업이 세계시장을 주도할 수 있도록 국가차원의 산업육성로드맵 작성과 지역 자동차 부품산업에 대한 과감한 연구·개발(R&D)투자가 필요함

- 먼저 중앙정부의 충남 자동차산업에 대한 적극적인 국비 지원이 필요함
- 충남이 제시한 '수소연료전지자동차(FCEV) 부품 실용화 및 산업기반 육성' 사업이 예비타당성 조사를 통과해 오는 2021년까지 국비 349억원을 포함한 총 708억원의 사업비가 투입될 예정임
- 이는 미래·친환경 자동차시장을 주도하기에는 매우 부족한 금액으로 더 많은 R&D 지원이 필요함
- 따라서 충남이 처음 제시한 3천억원 규모의 사업비 지원을 통해, 수소자동차 관련 부품개발과 산업기반 구축, 실증사업, 인력양성 등에 부족함이 없도록 해야 할 것임
- 향후 충남이 집중적으로 육성해야 할 신기술 트렌드로는 충남 자동차부품기업의 45.1%가 고연비(연비 개선 기술)라고 응답하였고, 28.2%가 친환경(신에너지 동력 및 인프라)이라고 응답함(충남 자동차부품산업 기초생태계분석, 충남연구원, 2015)

〈표 10〉 충남이 육성해야 할 신기술 트렌드

(단위: %)

친환경	고연비	경량화	전자화 및 IT융합	표준화 및 모듈화	계
28.2	45.1	16.6	6.8	3.4	100.0

자료: 충남 자동차부품산업 기초생태계분석(2015)

- 충남 자동차부품기업은 고유가 시대에 고연비, 경량화를 미래 신기술분야로 인식하고 있었고, 전 세계적인 기후변화 대응, 환경오염문제 등 대기환경에 대한 관심이 높아진 시기에 친환경도 주요 미래 트렌드로 인식함
- 따라서 충남이 추진 중인 “수소연료전지자동차 실용화 및 산업기반 육성 사업”이 성공할 수 있도록 역량을 모아야 하며, 고연비, 친환경, 미래 자동차에 대한 추가 예타사업 추진을 통해 미래자동차시장을 선점해야 함

2. 중소기업 기술력 강화

- ◎ 중소부품기업은 완성차업체의 의존도를 줄이고, 기술개발 등 자체 경쟁력 확보를 통해 경제 위기, 무역분쟁 등 외부충격에 대비해야 하며, 정부도 이에 대한 지원을 아끼지 말아야 함
- 충남이 세계 자동차부품시장에서 중심이 되기 위해서는 충남 자동차부품 산업의 기술수준을 올바르게 파악하고 약점을 보완하여 산업 경쟁력을 보다 높여나가야 함
- 충남은 그린카와 스마트카를 아우르는 자동차부품산업의 집적지이며, 이들 분야에 대한 지원책을 마련하여 경쟁력을 지속적으로 키워가야 함
- 충남 자동차부품기업의 기술수준은 높은 편으로, 중앙정부와 충남의 정책적 지원여부에 따라 세계시장에서 충분한 경쟁력을 확보할 수 있는 상태이나, 아직까지 신기술(신제품) 개발능력, 개발기술 사업화능력, 시험·검사 능력은 다소 미진한 것으로 나타나 이에 대한 중장기 지원 로드맵을 수립하고 지원을 강화해야 함
- 특히 전기자동차, 수소자동차 등 친환경·미래 자동차의 소재분야에서는 세계시장 경쟁력이 다소 취약하기 때문에 기술개발을 위한 정책적 지원방안 마련이 필요함
- 기술개발 시 주요 애로사항은 자금부족, 기술정보부족, 연구설비·기자재부족, 인력확보의 어려움 등인데, 예산상의 한계로 단기간에 지원 자금을 크게 늘릴 수는 없기 때문에 기업들이 기술정보를 쉽게 찾고 서로 간에 공유할 수 있도록 하고, 부품 분야별로 필요로 하는 연구 설비와 기자재를 점진적으로 늘려가야 할 것임

3. 일본수입부품 국산화

- ◎ 미래·친환경 자동차부품에 대한 원천기술력을 확보하고 일본수입부품에 대한 국산화 노력이 필요함
- 기존의 내연기관은 높은 국산화율로 일본수출규제로 인한 타격이 제한적일 것으로 여겨지나 미래·친환경 자동차분야는 피해가 예상됨
- 미래·친환경자동차는 내연기관을 대체하며 지속적으로 성장하고 있으나 미래·친환경차 핵심 부품과 소재의 국산화율은 선진국과 비교해 저조한 편임
- 특히 ‘전기차 배터리’, ‘수소전지차’의 핵심부품 및 자율주행차에 들어가는 각종 센서류는 일본의 기술력이 매우 우수해 대체재를 찾기 어렵거나 찾는다 하더라도 품질경쟁력이 약할 수 있음(디지털타임스, 2019)
 - 한국자동차산업협회(KAMA)에 따르면 전기차 핵심기술인 모터(영구자석, 레졸버센서), 인버터(전력반도체, 제어보드), 배터리(배터리셀, 모듈팩, 제어기) 등 소재 핵심 기술의 상당 부분을 일본 등 해외에 의존하고 있음
 - 특히 탄소섬유의 경우 충남이 추진하고 있는 수소자동차와 수소경제사회와 직접적인 관련이 높기 때문에 국산화가 시급함
- 따라서 원천기술력을 확보를 통해 일본수입부품의 국산화 필요성이 있으며, 핵심 부품·소재 개발이 활성화될 수 있도록 정부 차원에서 기업의 R&D(연구개발)와 설비투자에 대한 지원을 확대해야 함
- 일본수입부품에 대한 국산화율을 높인다면 충남 중소부품기업에게 새로운 기회가 될 수 있을 것임

4. 원·하청간 상생발전방안 수립

- ◎ 완성차업체도 중소부품기업의 성장을 위해, 디자인 규제 등 각종 규제를 완화하고, 기술지원을 아끼지 말아야 함

- 원·하청 기업 동반성장을 위해서는 특히 부당 반품, 부당 발주취소, 납품대금 결제지연, 납품단가 인하요구를 집중적으로 관리하고 개선할 필요성이 있으며, 원청의 안정적인 물량 발주 노력도 필요함
- 원청기업은 생산지원 위주의 지원에서 탈피하여 지원의 다각화가 필요함
 - 3차벤더 이하의 경우는 자금, 생산, 판로, 연구개발 등 종합적인 지원방안 마련이 필요함
- 중소기업도 기술경쟁력 강화, 공정개선, 신의 있는 계약이행 등 자구노력을 통한 내실화가 필요함
- 충남은 지금까지의 성과에 만족하지 말고, 지속적인 관심과 정책적 지원, 신규시책 발굴 노력에 힘써야 할 것임
 - 원청기업이 하청기업과 동반성장할 수 있는 유인책을 발굴하고, 지자체 차원의 원·하청 상생발전 프로그램을 개발할 필요성이 있음
- 충남은 또한 자동차 대체부품산업, 튜닝산업 등 중소부품기업이 자체 브랜드를 가질 수 있는 산업을 육성해야 함
 - 중소부품기업들이 수직적 납품구조에서 탈피하여, 자기 브랜드를 가지고 내수시장에 진출하고, 동시에 수출도 할 수 있도록 새로운 판로를 개척해줘야 할 시점임
- 충남 내포신도시 자동차 대체부품인증·기술개발센터의 개소를 시작으로 충남은 새로운 자동차산업의 미래를 열어야 함

5. 지자체 차원의 자동차산업 발전을 위한 종합 로드맵 작성

- ◎ 자동차서비스복합단지와 스마트시티(자율주행자동차 시범도시) 지정을 통해 자동차 산업 성장기반을 구축하고, 대체부품산업과 전방산업인 차수리 서비스산업을 육성하여 신시장을 선점해야 함
- 자동차서비스복합단지 조성 및 스마트시티(자율주행자동차 시범도시) 지정 추진
 - 정부는 새로 조성되는 스마트시티에 모든 규제가 면제되는 자율주행 규제 샌드박스를 도입해 무인 자율주행 택시 등 혁신적인 미래 서비스를 시범 운영할 수 있도록 하고, 2020년까지 자율주행 자동차 실용화 계획을 추진 중에 있음

- 시범도시로 선정되면 정부 예산이 투입되고 각종 규제가 완화되며, 다양한 미래기술이 집적돼 도시문제를 해결하고 신산업 창출이 가능함
- ‘충남자동차대체부품협의회’ 구축
 - 전북의 경우 ‘글로벌자동차대체부품산업협회’가 2019년 3월 출범하여, 시장을 선도하고 있음
 - 충남 또한 대체부품 개발을 위한 협력체계를 구축하여, 정보교류, 정책제안 및 신규시장 개척을 위한 국내·외 공동마케팅 활동 등 다양한 활동을 추진해야함
 - 도내 자동차부품기업이 보유하고 있는 기술과 인력을 활용하여 대체부품산업으로의 매출 다각화를 도모하고, 자동차부품 기업의 자립화 기반을 마련해야 함
- 기업 창업·보육 및 스타기업 육성
 - 자동차 대체부품 관련 기업을 창업부터 수출까지 일련의 지원 프로세스를 구축하여 육성할 필요성이 있음
 - 대체부품 인증/시험 센터에서 기술개발을 지도하고, 도청의 기업지원서비스를 통해 대체부품산업을 육성해야 함(대체부품 생산을 위한 프레스, 금형 제조 지원 필요)
- 인재양성을 위한 대학/마이스터고 설립
 - 내포 신도시 인구계획에 따라 학교의 추가설립이 필요하며, 현대/기아 자동차와 연계하여 자동차전문 마이스터고 설립 추진이 필요함
 - 내포 마이스터고가 설립되면 지역주도형 일자리 창출에 기여할 수 있음
 - 대체부품 수리서비스를 위한 지역산업맞춤형 인력양성계획 수립이 필요함
- 서비스산업 육성
 - 자동차 대체부품산업 육성의 시너지를 높이기 위해서는 내포를 중심으로 자동차수리서비스업을 동시에 육성할 필요가 있음
 - 충남 대체부품 인증/시험센터와 연계하여 외제차전문 수리서비스센터 유치가 필요함
 - 처음에는 단순 수리서비스로 시작해서 튜닝서비스까지 점진적인 영역에서의 확대가 필요함
- 충남이 우리나라 자동차부품산업의 중심지임을 중앙에 적극적으로 알리고 이를 통해 충남이 국가의 자동차 산업발전 로드맵에서 핵심적인 역할을 수행할 수 있도록 지속적으로 관리해야 함

6. 지자체간 협력체계 구축

- ◎ 충남 혼자만으로는 자동차산업육성에 한계가 있음. 대전, 세종, 충북 등 인근 시도가 합심하여, 충청권 자동차산업이 국내는 물론 세계시장에서 최고 경쟁력을 갖출 수 있도록 협력이 필요
- 충청권의 자동차 부품 산업 육성을 위한 협력체계 구축이 필요함
- 최근 제4차 산업혁명이 충청권에서도 큰 이슈가 되고 있으며, 충청권은 국내 제4차 산업혁명을 이끌 수 있는 최적의 장소임
- 충남은 자동차 부품 산업과 전자정보 산업이 발달되어 있고 대전·세종은 대덕 R&D 특구를 중심으로 첨단과학 산업이 발달되어 있으며, 충북은 반도체 및 부품소재 산업이 우수함
- 자율주행 자동차, 전기 및 수소연료전지자동차 등 제4차 산업혁명에 발빠르게 대응하기 위해서는 충청권의 장점을 살리고 힘을 모아야 함
- 충남·대전·세종·충북이 힘을 모은다면, 충청권은 우리나라는 물론 전 세계적인 자동차산업의 거점이 될 것임

※ 본 글은 충남연구원에서 수행한 전략 및 수탁과제 내용(참고문헌 참조)을 일부 요약하였음

김 양 중

충남연구원 경제·산업연구실 연구위원
041-840-1163, kyj0509@cni.re.kr

- 김양중, “충남 자동차부품산업의 현황 및 발전방안”, 충남연구원, 2014
- 김양중, “충남 자동차부품산업 기초생태계 분석”, 충남연구원, 2015
- 김양중, “충남 원·하청기업실태조사 연구”, 충남연구원, 2017
- 오용준 외, “내포신도시 환황해권 중심도시 육성전략 수립 연구”, 충남연구원, 2019
- 김양혁, “차수출 주도 친환경차의 그늘...핵심부품·소재 메이드인재팬”, 디지털타임스, 2019
(http://www.dt.co.kr/contents.html?article_no=2019071702100832052001)
- 통계청, 광업·제조업조사, 2007~2017
- 무역협회, 한국무역통계, 2001~2018