

전략연구 2019-12

# 충남 자동차 대체부품산업 육성 로드맵 구축연구

전략과제 최종연심회

2019.11.20

김양중



# **목 차**

## **제1장 서론** 1

- 1. 연구의 필요성 및 목적 .....1
- 2. 자동차 대체부품 인증제도 검토 .....2
- 3. 자동차부품산업육성 선행연구 검토 .....7

## **제2장 자동차부품산업 현황** 22

- 1. 자동차산업 현황 .....22
- 2. 자동차산업 성장률 .....24
- 3. 자동차 산업에서 충남의 위상 .....26
- 4. 충남 자동차산업 집적도 .....26
- 5. 충남 시군별 자동차부가가치 .....27
- 6. 종합 및 시사점 .....28

## **제3장 연구의 범위 및 방법** 30

- 1. 연구의 범위 .....30
- 2. 연구의 추진체계 .....30
- 3. 연구의 방법 및 자료 .....31
- 4. 연구의 주요내용 .....33

## **제4장 설문 분석결과** 35

- 1. 기업체 기초조사 .....35
- 2. 인지도 .....37

- 3. 대체부품 인증 · 기술지원센터 추진사업 및 필요시설 .....39
- 4. 대체부품산업 육성을 위한 지원정책 .....41
- 5. 대체부품산업 육성을 위한 시설 .....48
- 6. 대체부품산업 육성을 위한 클러스터 및 기업유치 활동 .....50
- 7. 대체부품산업 육성을 위한 연관산업 .....53
- 8. 대체부품산업 육성을 위한 환경개선 .....56

## **제5장 충남 대체부품산업 활성화 방안** 57

- 1. 대체부품산업 진출가능성 .....57
- 2. 대체부품인증 · 기술지원센터의 기능 .....57
- 3. 단계별 추진계획 .....57
- 4. 단계별 우선순위 선정 .....59
- 5. 시간적 로드맵 .....66

## **제6장 요약 및 제언** 72

### **[참고문헌]** 76

### **[부록] 충남 대체부품산업 지원방안 마련을 위한 설문조사** 77

## 표 차례

〈표 1-1〉 외장부품 종류(12종 38품목)	3
〈표 1-2〉 기능성 · 소모성 부품 종류(19종 62품목)	3
〈표 1-3〉 등화부품 종류(7종 18품목)	5
〈표 1-4〉 공장심사 인증기관	6
〈표 1-5〉 인증부품시험 인증품	7
〈표 2-1〉 전국 자동차산업 사업체수	23
〈표 2-2〉 충남 자동차산업 사업체수	23
〈표 2-3〉 연도별 자동차산업 부가가치	24
〈표 2-4〉 전국 제조업 대비 자동차산업 비중	26
〈표 2-5〉 충남 자동차산업 집적도	26
〈표 2-6〉 시군별 자동차산업 부가가치	27
〈표 3-1〉 설문조사 표본설계	32
〈표 3-2〉 연구의 주요내용	33
〈표 3-3〉 대체부품생태계 활성화를 위한 사업	33
〈표 3-4〉 대체부품산업 활성화를 위한 사업 세분화	34
〈표 4-1〉 조사대상 제조업	35
〈표 4-2〉 조사대상 제조업 세분화	35
〈표 4-3〉 조사대상 기업현황	36
〈표 4-4〉 조사대상 기업지위	36
〈표 4-5〉 조사대상 기업 도급관계	36
〈표 4-6〉 자동차 대체부품 인지도	37
〈표 4-7〉 자동차 대체부품산업 투자의향	37
〈표 4-8〉 자동차 대체부품산업 투자기피 이유	38
〈표 4-9〉 대체부품 인증 · 기술센터 추진사업	39
〈표 4-10〉 대체부품 인증 · 기술센터 필요시설	40
〈표 4-11〉 지원사업 세분류	41

〈표 4-12〉 지원사업 중요도	42
〈표 4-13〉 인력양성 시 가장 필요한 분야	42
〈표 4-14〉 창업지원 시 가장 필요한 분야	43
〈표 4-15〉 제조 · 생산지원 시 가장 필요한 분야	44
〈표 4-16〉 판로지원 시 가장 필요한 분야	44
〈표 4-17〉 자금지원 시 가장 필요한 분야	45
〈표 4-18〉 지원사업 만족도	46
〈표 4-19〉 지원사업 IPA	46
〈표 4-20〉 지원시설 중요도	48
〈표 4-21〉 연계시설 중요도	49
〈표 4-22〉 클러스터계획 중요도	50
〈표 4-23〉 투자유치활동 중요도	51
〈표 4-24〉 유치업종	51
〈표 4-25〉 주요 수출국	52
〈표 4-26〉 서비스산업 육성 분야	53
〈표 4-27〉 서비스산업 활성화를 위한 사업	54
〈표 4-28〉 동반육성 분야	55
〈표 4-29〉 경영환경 개선 사업	56
〈표 5-1〉 단계별 추진계획	58
〈표 5-2〉 지원사업 우선순위	59
〈표 5-3〉 지원사업_인력양성 우선순위	60
〈표 5-4〉 지원사업_창업지원 우선순위	60
〈표 5-5〉 지원사업_제조 · 생산지원 우선순위	60
〈표 5-6〉 지원사업_판로지원 우선순위	61
〈표 5-7〉 지원사업_자금지원 우선순위	61
〈표 5-8〉 투자유치활동 우선순위	62
〈표 5-9〉 지원시설 우선순위	62
〈표 5-10〉 연계시설 우선순위	63

〈표 5-11〉 클러스터 우선순위	64
〈표 5-12〉 동반육성산업 우선순위	64
〈표 5-13〉 서비스시장 육성 방안	65
〈표 5-14〉 서비스산업 홍보 방안	65
〈표 5-15〉 지원사업 로드맵	66
〈표 5-16〉 기업유치 로드맵	67
〈표 5-17〉 지원시설 로드맵	67
〈표 5-18〉 연계시설 로드맵	68
〈표 5-19〉 클러스터계획_특구지정 로드맵	69
〈표 5-20〉 클러스터계획_연관산업육성 로드맵	69
〈표 5-21〉 서비스산업육성_서비스시장육성 로드맵	70
〈표 5-22〉 서비스산업육성_홍보방안 로드맵	70
〈표 6-1〉 지원사업 프로그램	73
〈표 6-2〉 시설계획	73
〈표 6-3〉 입지계획	74
〈표 6-4〉 정부부처별 대체부품 활성화 제도	74

## 그림 차례

[그림 1-1] 품질인증심사 절차	5
[그림 2-1] 자동차산업 부가가치 추이	25
[그림 2-2] 시군별 자동차산업 부가가치 비중	28
[그림 3-1] 연구의 범위	30
[그림 3-2] 연구관련 기관	31
[그림 3-3] 연구 방법	31
[그림 3-4] 설문조사 진행순서	32

## 착수연심회 조치사항

## [요 약]

	착수연심회 지적사항	조치사항
A	○현 대체부품산업의 문제점에 기반한 필요성 도출이 필요	○대체부품산업의 문제점 도출하고 이를 바탕으로 충남 자동차 대체부품산업 육성 및 관련 서비스분야 확대를 위한 중장기 로드맵 제시
	○자동차부품산업 현황분석의 공급사슬 (supply chain) 관점에서 추가 분석 필요	○자동차부품산업의 공급사슬 관점에서의 분석은 추후 연구로 진행할 필요
B	○연구기간 및 연구비용 수준을 생각하면 너무 많은 내용을 다루는 것은 아닌지 우려됨	○연구비는 그대로 유지하고 설문비용을 다소 줄임(200부→167부)
	○연구비 배분, 특히 설문비용이 기재되어 있지 않은데, 200부 기업설문(일대일 면접 방식)이 자문회의비용 등을 제외한 연구비용에서 가능할지 우려됨	○설문의 신뢰성문제를 해결하기 위해, 자동차 제조업, 금속 및 기계제조업으로 한정하였고, 두 산업을 구분하여 분석하였음
C	○생태계라는 용어보다는 산업, 혹은 클러스터의 용어가 적합함	○충남 대체부품산업 생태계 활성화 연구→ 충남 자동차 대체부품산업 육성 로드맵 연구로 변경
	○연구과제가 수행하고자 하는 내용은 "수입자동차 대체부품시장 진입을 위한 충남의 자동차 부품 기업의 수요분석"으로 판단됨	○자동차부품제조업과 금속 및 기계제조업의 수요를 중심으로 사업의 우선순위와 시간적 로드맵을 제시
D	○자동차 대체 부품의 시장의 여건 분석을 통한 센터의 역할 재정립 필요	○다양한 센터의 기능 중 우선순위를 도출하고, 필요시설을 조사
	○충실한 연구를 위한 예산 추가 확보가 필요	○예산추가보다는 추가연구로 진행이 바람직
E	○충남의 주력사업으로는 친환경 자동차임-수소차, 전기차 등의 부품과의 연계에 대한 부분 포함 필요	○대체부품은 범용부품으로 친환경차의 모든 부품이 대체 가능
	○금형기업의 경우 "한국금형공업협동조합"과의 협업에 대한 논의가 필요(조합가입기업 544개임)	○현 단계는 금속 및 기계기업의 투자방향 및 지원사업 수요만 파악하였고, 향후 금속 및 기계기업에 대한 별도의 연구가 필요
F	○지원사업 중 인력양성의 경우 친환경 자동차도 충남에서 진행하고 있으므로 이부분과 연계하면 효율적인 것임	○충남의 인력양성사업과 연계가 가능하도록 인력양성의 우선순위를 제시
	○대체부품의 시장 활성화를 위해 현재 부품사들의 자기 브랜드 갖기 지원 필요	○대체부품산업육성이 바로 브랜드 지원이나, 브랜드 이미지 강화를 위해서는 디자인, 기술 개발 지원은 필요
	○도내 부품제조사를 위한 도의 시책 필요	○사업의 우선순위를 제시하여, 충남도 지원사업의 효율성 제고

### 1. 연구의 필요성 및 목적

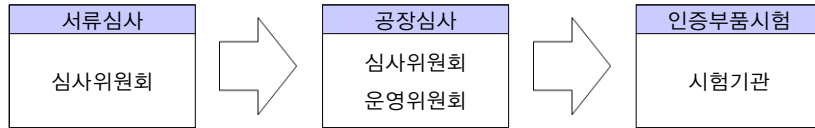
- 정부는 자동차 대체부품 인증제도를 통해 순정품이 아니더라도 규격이나 물리적·화학적 특성이 동일한 대체부품을 자동차 정비·수리에 쓸 수 있도록 허용하고 있음
- 충남은 내포신도시 도시첨단산업단지 내 자동차 대체부품인증·기술지원센터가 건립을 앞두고 있어, 내포신도시를 중심으로 하는 새로운 성장기반이 마련
  - 자동차 A/S시장에서 대체부품은 수요에 비해 공급이 부족한 실정으로 향후 대체부품 시장이 급성장할 것으로 예상
- 그럼에도 불구하고 아직까지 충남 내포신도시를 중심으로, 자동차 대체부품산업 육성을 위한 충남도 차원의 정책추진은 미흡
- 따라서 내포신도시에 자동차부품산업 거점도시로서의 역할을 부여하고, 충남 자동차 대체부품산업 육성 및 관련 서비스분야 확대를 위한 중장기 로드맵을 제시하는 것이 본 연구의 목적

### 2. 대체부품 인증품목 및 현황

- 대체부품의 인증품목은 안전에 미치는 영향은 적으면서도 자동차 수리에는 많이 사용되며 수리비는 높은 외장부품, 등화부품, 소모성부품 위주
  - 2019년 현재 외장부품은 범퍼, 휠더, 본넷 등을 포함하여 12종 38 품목
  - 등화부품은 미등, 제동등, 방향지시 등을 포함하여 7종 18품목
  - 기능성·소모성 부품은 에어컨, 쇼바, 브레이크 등을 포함하여 19종 62 품목

- 대체부품 품질인증심사는 심사위원회의 서류심사와 공장심사를 거쳐, 최종적으로는 시험기관에서 인증부품시험을 통과해야하며, 국내외 33개 업체가 공장심사를 마친 상태

<품질인증심사 절차>



- 또한 BMW, 벤츠, 아우디, 폭스바겐, 도요타, 볼보 등 주요 완성차 부품을 중심으로 899개의 품목이 인증품으로 합격하였고 474개의 부품이 출시되었음

<인증부품시험 인증품>

인증품 합격수	인증품 출시수
899품목	474품목

자료: 한국자동차부품협회 홈페이지(<http://ikapa.kr>), 2019년 6월 기준

### 3. 자동차부품산업 현황

#### 1) 자동차부품산업 현황

- 2017년 광업·제조업 조사 결과 자동차 및 트레일러 제조업을 영위하는 10인 이상 사업체는 4,605개사, 종사자수는 295.5만명, 부가가치는 55.1조원
- 충남에서 자동차 및 트레일러 제조업을 영위하는 10인 이상 사업체는 588개사, 종사자수는 4.16만명, 부가가치는 6.86조원
  - 사업체수 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 독보적
- 사업체수 기준 자동차 및 트레일러 제조업의 집적도(LQ지수)는 2.10으로 충남은 자동차 및 트레일러 제조업의 집적지
- 또한 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 자동차 신품 부품 제조업의 경우 각각 2.74, 2.14로 전체 자동차산업보다 집적도가 높은 것으로 나타남

- 다만 자동차 재제조 부품 제조업의 집적도는 사업체수, 종사자수, 부가가치 기준에서 모두 낮게 나타나, 충남에서 가장 취약한 자동차산업 분야

<시군별 자동차산업 부가가치 비중>

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

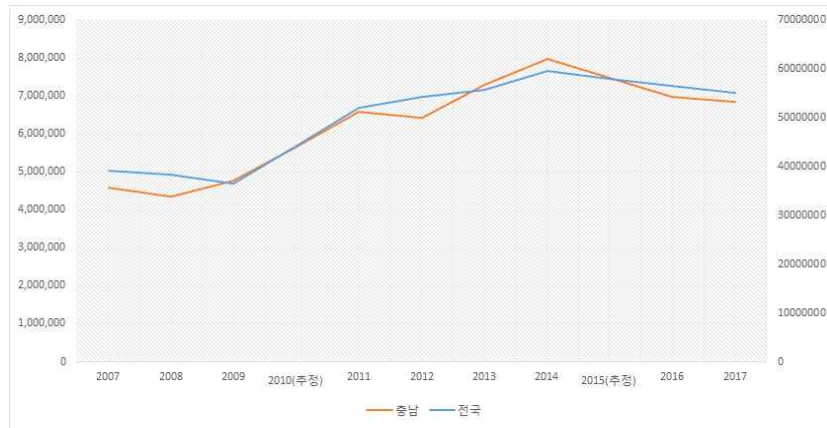
- 시군별로 살펴보면 현대자동차가 입지하고 있는 아산시와 동희오토가 입지하고 있는 서산시가 충남의 자동차 산업을 견인하고 있음

○ 그러나 부가가치 기준 우리나라 자동차산업의 성장은 2014년 59.6조를 정점으로 감소하고 있음

○ 충남의 경우도 2014년 7.98조를 정점으로 지속적으로 감소하고 있는 추세

<자동차산업 부가가치 추이>

(단위: 백만원)



○ 이처럼 우리나라의 자동차산업은 2010년 이후 지속적으로 성장하다 2015년부터 하향세

- 중국, 인도 등 신흥국 자동차의 도전, 선진국보다 늦은 친환경 자동차 개발, 내수부진으로 인한 생산감소 및 수출부진 등 다양한 악재 발생

## 2) 자동차산업 수출입 현황

○ 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

## 3) 자동차 대체부품산업 현황

<자동차 인증대체부품산업 활성화 방안 모색토론회>

<p><b>자동차 인증대체부품산업 활성화 방안 모색 토론회</b></p> <p>2019. 9. 9. (월) 오후 2:00 ~ 4:00 국회 의원회관 제2세미나실</p> <p><b>주최</b> : 이혜란 더불어민주당 원내총무, 남인순 국회교통위원회 위원장, 박정민 국회교통위원회 위원, 김홍근 국회교통위원회 위원, 김문영 자동차장비협회 회장, 김남근 한국자동차부품협회 회장</p> <p><b>주최</b> : 이혜란 더불어민주당 원내총무, 남인순 국회교통위원회 위원장, 박정민 국회교통위원회 위원, 김홍근 국회교통위원회 위원, 김문영 자동차장비협회 회장, 김남근 한국자동차부품협회 회장</p> <p><b>주최</b> : 이혜란 더불어민주당 원내총무, 남인순 국회교통위원회 위원장, 박정민 국회교통위원회 위원, 김홍근 국회교통위원회 위원, 김문영 자동차장비협회 회장, 김남근 한국자동차부품협회 회장</p> <p><b>주최</b> : 이혜란 더불어민주당 원내총무, 남인순 국회교통위원회 위원장, 박정민 국회교통위원회 위원, 김홍근 국회교통위원회 위원, 김문영 자동차장비협회 회장, 김남근 한국자동차부품협회 회장</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주 최 : 남인순 의원실, 고용진 의원실, 박정민 의원실, 박홍근 의원실, 이학영 의원실, 더불어민주당 민생연석회의, 한국자동차부품협회, 한국자동차장비협회, 대체부품활성화를위한소비자연대, 민변 민생경제위원회, 참여연대</li> <li>• 발제자 : 서치원 (민변, 변호사), 이근태 (한국자동차부품협회, 이사)</li> <li>• 토론자 : 김문영 (자동차장비협회, 회장), 강경화 (한국소비자연대, 회장), 윤진환 (국토부, 과장), 김영산 (손해보험협회, 자동차보험부장), 최준우 (현대모비스, 상무), 김남주 (참여연대, 실행위원)</li> </ul>
---	--

- 2019년 9월 국회에서는 더불어민주당 민생연석회의 하도급소분과위원회 주관으로 자동차 인증대체부품산업 활성화 방안 토론회가 개최
  - 동일 국회의원회관 로비에서는 자동차 인증대체부품 산업 활성화 전시회도 열림
- 그러나 대체부품 인증제는 완성차업체의 디자인보호법으로 4년이 흐른 지금까지도 활성화에 어려움을 겪고 있음
- 국내 순정품의 독점적 사용을 보장하는 디자인보호법의 시효가 20년에 달해 대체부품생산의 생산이 거의 불가능
  - 디자인보호권에 적용된 국산차는 4868건, 수입차는 252건으로 대체부품을 쓸 수 있는 범위는 범퍼, 오일, 부동액 등에 한정
- 중소기업중앙회는 ‘제3차 자동차서비스산업위원회’를 개최하고 자동차대체부품활성화를 막는 디자인보호법 개정을 정부 및 정치권에 요청(2019.9.10.)
- 자동차 보험사들도 2018년부터 대체부품특약을 운영하고 있지만 이용률이 극히 저조
  - 대체부품 할인특약을 이용한 건수는 2019년 9월까지 15건에 불과

#### 4. 연구의 범위 및 방법

##### 1) 연구의 범위

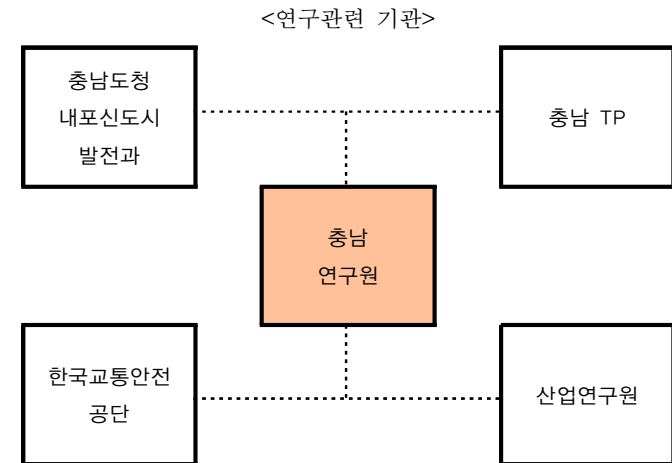
- 연구의 공간적 범위는 충청남도 내포신도시
- 시간적 범위는 2020~2030년까지의 중장기 계획

- 연구의 내용적 범위는 자동차 대체부품산업 육성을 위한 사업제시 및 추진계획의 수립

<연구의 범위>	
공간적 범위	충청남도 내포신도시
시간적 범위	2020~2030년 중장기 계획
내용적 범위	대체부품산업 육성을 위한 사업제시 및 추진계획 수립

##### 2) 연구의 추진체계

- 내포신도시건설과, 한국교통안전공단, 산업연구원, 충남 TP 등 전문가의 의견수렴을 통해 연구를 진행



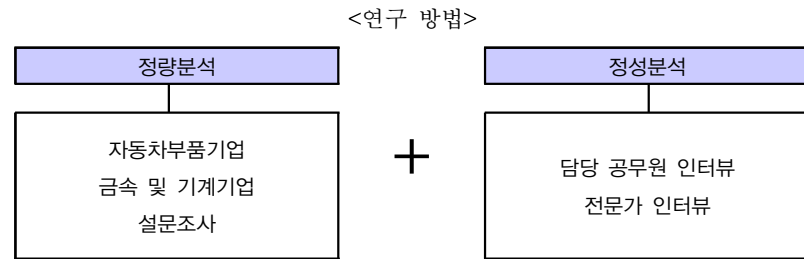


○ 자동차 대체부품산업 육성을 위해서는 대체부품인증·기술지원센터의 역할과 기능이 중요

○ 따라서 센터건립을 추진하고 있는 내포신도시 발전과의 의견수렴을 통해 정책방향과 전략을 제시

### 3) 연구의 방법 및 자료

○ 본 연구에서는 정량분석 방법인 설문조사와 정성분석 방법인 인터뷰 조사를 통해 연구를 진행



○ 설문조사의 모집단은 자동차부품기업과 금형제조업 전수

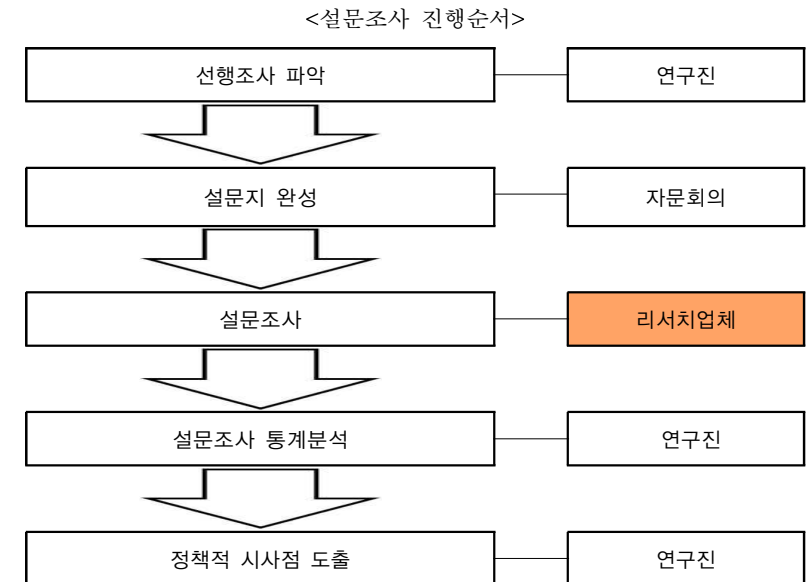
○ 표본은 지역별로 랜덤 추출된 자동차부품기업 108개사, 금속 및 기계기업 59개사 등 총 167개사 대상

○ 조사방법은 전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사로 진행

<설문조사 표본설계>

모집단	① 자동차부품기업 전수 ② 금속 및 기계기업 전수
표본크기	① 자동차부품기업 108개사 ② 금형 및 기계기업 59개사
표본추출방법	지역별 랜덤 추출 방법 활용
조사방법	전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사

○ 설문조사 및 결과도출의 순서



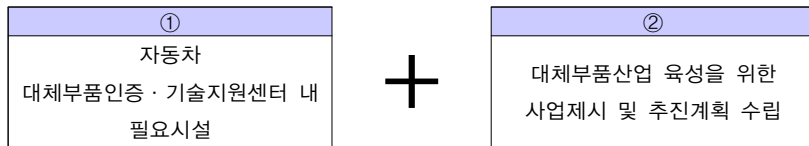
## 5. 연구의 주요내용

○ 본 연구는 크게 두 주제로 구분

○ 첫째는 자동차 대체부품인증·기술지원센터 내 필요시설을 파악하여 제시  
- 기업 설문조사 시 시설에 대한 니즈(needs) 파악

○ 둘째는 내포신도시 대체부품생태계 활성화를 위한 추진계획의 수립  
- 대체부품산업 육성을 위한 사업제시와 추진계획의 수립

<연구의 주요내용>



○ 추진사업은 5개 영역으로 구분하여 충청남도 중장기 로드맵을 제시

○ 첫째 지원사업은 충남에서 추진해야하는 기업지원 프로그램으로, 인력양성, 창업, 제조·생산지원, 판로지원, 자금지원 등 사업을 의미

○ 둘째 지원 및 연계시설계획은 대체부품생태계 활성화를 위해 충남에서 도입해야 하는 시설이나 공간계획을 의미

○ 셋째 클러스터계획은 대체부품생태계를 위한 입지계획을 의미

○ 넷째 투자유치활동은 대체부품관련 기업을 유치하기 위한 사업을 의미

○ 마지막 서비스시장 육성계획은 대체부품시장의 활성화를 위한 차수리 서비스산업 육성계획을 의미

<대체부품생태계 활성화를 위한 사업>

①	②	③	④	⑤
지원사업	지원 및 연계 시설계획	클러스터계획	투자유치활동	서비스시장 육성계획

○ 이를 보다 세분화 하면 6개영역 31개 사업으로 구분할 수 있음

<대체부품산업 활성화를 위한 사업 세분화>

①	②	③
지원사업	지원시설계획	연계시설계획
인력양성	대체부품 창업보육센터	자동차관련 연구소 유치
창업지원	대체부품 제조혁신지원센터	자동차대학 공동 캠퍼스 조성
제조/생산지원	대체부품 디자인센터	자동차관련 마이스터고 설립
판로지원	대체부품 산학연 연구시설	친환경차 홍보/전시관 건립
자금지원	대체부품 관련 물류시설	자동차 안전체험공원 조성
		자동차 브랜드 체험관 유치
		튜닝전문 지원센터 건립

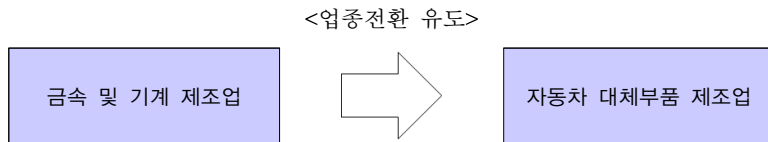
④	⑤	⑥
클러스터계획	투자유치활동	서비스시장 육성계획
자유무역/외국인투자지역 지정	해외기업유치 설명회 개최	대체부품 전문수리센터 유치
지역혁신성장특구 지정	국내기업유치 설명회 개최	중고차 전문 판매업체 유치
강소연구개발특구 지정	투자유치 위원회 발족	대체부품 전문유통사 유치
중소기업특별지원지역 지정	투자유치 진흥기금 마련	튜닝 전문업체 유치
	전문 산업단지 조성	자동차서비스복합단지 조성

○ 제시된 사업은 기업의 의견수렴을 통해 우선순위를 선정하고, 단기, 중기, 장기로 구분하여 충남도 추진 로드맵 제시

## 6. 분석결과 및 대체부품산업 활성화 방안

### 1) 타업종의 대체부품산업 진출가능성

- 자동차부품기업들의 진출도 중요하지만 금속 및 기계 제조업도 업종전환이 가능한 만큼 적극적인 투자유인책을 발굴 할 필요성이 있음
- 금속 및 기계기업의 경우 대체부품산업에 대한 투자의향이 있는 것으로 나타나, 대체부품산업에 대한 인지도와 홍보만 강화한다면 투자유도가 가능
- 특히 금속 및 기계 제조업의 경우 원청기업에 대한 종속도가 낮아 더 빠른 전환이 가능할 것으로 여겨짐

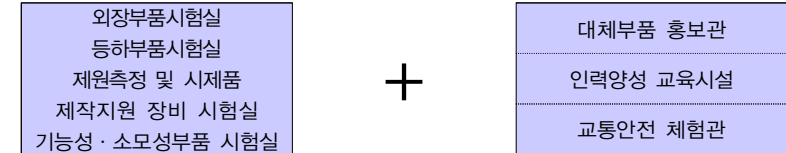


### 2) 대체부품인증·기술지원센터의 기능

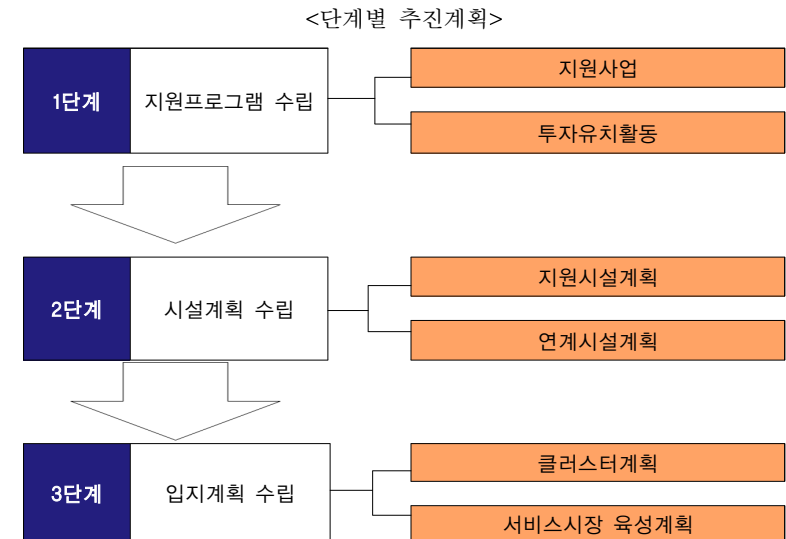
- 대체부품인증·기술지원센터에서는 대체부품 인증지원과 품질조사 등 사후관리를 중점적으로 추진
- 또한 재원측정 및 시제품 제작지원, 개발시험지원 등 기술개발지원에도 우선 순위를 두어야 함
- 기본적으로 센터에 들어가는 외장부품시험실, 등하부품시험실, 재원측정 및 시제품 제작지원 장비 시험실, 기능성·소모성부품 시험실 등에 최고의 장비를 구축 하고 우수 인력을 배치

- 또한 대체부품을 알릴 수 있는 대체부품 홍보관과 인력양성을 위한 교육시설, 교통안전 체험관을 추가 구축하여, 대체부품산업 육성을 위한 기반을 마련

<추가시설 계획 수립>



### 3) 단계별 추진계획



- 충남 자동차 대체부품산업의 육성의 첫 단계는 대체부품산업에 진출하고자 하는 기업유치와 유치한 기업에 대한 적극적인 지원책마련

○ 두 번째 단계는 대체부품산업을 지원하는 시설계획으로 대체부품 지원시설을 추가 건립하고, 시너지를 낼 수 있는 연계시설 계획을 수립

○ 세 번째 단계는 기반시설이 어느 정도 이루어진 후의 입지계획으로 클러스터 계획과 서비스시장 육성계획의 수립

#### 4) 단계별 우선순위

##### ■ 지원프로그램

○ IPA분석결과 사업초기 자금지원과 판로지원을 우선적으로 추진

<지원사업 IPA>



- 가장 먼저 충남도청, 국토교통부, 자동차부품연구원, 한국교통안전공단, 자동차 부품기업, 금속 및 기계기업 등이 참여하는 충남 대체부품협의회를 구성하고 기금 및 국비확보를 통해 자동차 대체부품 상용화 사업을 추진
- 인력양성 시 엔진정비와 차체정비인력을 우선 양성하고, 창업지원 시 금형개발, 도면제작 등 시제품 제작을 우선 지원
- 제조·생산 시에는 인증 및 평가시험과 기술 컨설팅을 우선지원하고, 판로지원의 경우는 중국시장을 대상으로 바이오초청, 해외박람회 개최를 추진
- 자금지원의 경우 설비투자자금과 운영자금 지원을 확대

○ 업종전환 희망기업을 대상으로는 국내기업유치설명회 및 자동차 대체부품 전문가 기업 컨설팅 지원사업을 추진

<지원프로그램 우선순위>

구분	주요사업
지원사업	인력양성
	자동차엔진 및 차체정비 양성
	창업지원
	금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원
	제조·생산지원
투자유치활동	대체부품 인증 및 평가시험, 기술컨설팅 지원
	판로지원
	중국 시장을 대상으로 해외박람회, 바이오초청
투자유치활동	자금지원
	설비·투자보조금, 경영·운영자금 지원
투자유치활동	
투자유치 진흥기금 마련, 국내기업유치 설명회	

##### ■ 시설계획

○ 대체부품 제조혁신지원센터와 디자인센터의 추가건립을 추진

- 대체부품인증·기술지원센터를 중심으로, 시제품 제작을 위한 대체부품 제조혁신 지원센터, 중소기업 브랜드화를 지원하는 디자인센터를 구축
- 디자인센터는 향후 튜닝부품산업 육성에도 반드시 필요한 시설이며, 이 두 센터는 대체부품의 품질의 향상을 가져와 순정부품과의 경쟁에서 우위를 점하는데 기여

○ 자동차부품연구원 및 자동차안전연구원의 1개 센터의 개소 필요

- 해외 고가 수입차의 부품은 기술력이 높아 대체부품화 하는데 어려움이 있어, 이들 제품의 국산화를 도울 가칭 '해외대체부품 연구센터'를 유치한다면 수입차부품시장에서 국내 대체부품이 우위를 점할 수 있을 것

○ 또한 사업의 다양화와 확장성을 위해 튜닝전문 지원센터의 건립도 지금부터 계획 필요

<시설계획 우선순위>

구분	주요사업
지원시설계획	제조혁신지원센터, 대체부품 디자인센터 건립
연계시설계획	해외대체부품 연구센터, 튜닝전문 지원센터 건립

## ■ 입지계획

- 입지계획의 경우 규제자유특구의 지정이 선행될 필요성이 있음
  - 자동차부품산업과 관련된 규제를 발굴하여 내포신도시 인근을 규제자유특구로 지정하면, 주요 부품소재에 대한 연구 및 실증이 규제 없이 빠르게 이루어지고, 자동차 부품산업의 성장과 관련 기업의 투자도 확대될 것
- 또한 산업집적이 이루어지기 위해서는 관련 산업도 동반 성장되어야 함
  - 대체부품과 보완관계에 있는 재제조 부품산업이 동반성장 한다면, 대체부품의 부족분을 충분히 채울 수 있을 것으로 기대
  - 아직 대체부품이 전체부품을 대체할 수 없기 때문에 재제조부품의 필요성이 있음
- 충남 내포신도시가 자동차 대체부품산업의 거점이 되기 위해서는 전방산업인 서비스산업의 육성도 필요
  - 충남은 제조업 중심으로 성장하여 서비스산업이 취약하기 때문에 대체부품산업의 성장을 위해서는 전방산업인 차수리 서비스시장을 활성화 해야함
  - 대체부품 전문유통사를 유치하거나 위탁운영하고, 대체부품 전문 수리센터와 중고차 판매업체를 유치하여, 내포에서 대체부품의 개발과 제조, 차수리 서비스 까지 이어지는 선순환구조의 확립이 필요
  - 대체부품의 생산과 소비가 한 지역에서 이루어지고 내수가 살아난다면 빠른 지역 발전이 기대
  - 또한 충남도는 대체부품인증제도에 대한 홍보와 대체부품에 대한 부정적인 소비자 인식 전환에 더욱 노력이 필요

### <입지계획 우선순위>

구분	주요사업
클러스터 계획	규제자유특구 지정
	재제조부품산업 동반 육성
서비스시장 육성계획	대체부품 전문유통사 유치 및 운영
	대체부품인증제도 홍보 및 인식도 제고

## 5) 단계별 로드맵

### ■ 지원프로그램

#### <지원사업 로드맵>

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
지원사업	인력양성											
	창업지원											
	제조·생산지원											
	판로지원											
	자금지원											

- 단기 추진: 지원사업은 단기사업으로 추진. 투자자금지원을 통해 기업을 유치하고, 업종전환 기업을 대상으로 지속적인 컨설팅 및 판로지원 필요

#### <투자유치 로드맵>

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
투자유치활동	해외기업유치 설명회 개최											
	국내기업유치 설명회 개최											
	투자유치 위원회 발족											
	투자유치 진흥기금 마련											
	전문 산업단지 조성											

- 단기 추진: 대체부품산업 투자유치 진흥기금을 출연하고, 지속적인 국내기업 유치 설명회 추진. 또한 국내시장에 투자하고자 하는 중국기업, 대만 기업 등을 대상으로 해외기업 현지 설명회를 추진할 필요성이 있음
- 장기 추진: 장기적으로는 대체부품 및 재제조부품 전문 산업단지 조성 필요

## ■ 시설계획

<지원시설 로드맵>

사업명	단기	중기					장기				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
지원 시설 계획	대체부품 창업보육센터										
	대체부품 제조혁신지원센터										
	대체부품 디자인센터										
	대체부품 산학연 연구시설										
	대체부품 관련 물류시설										

- 단기 추진: 충남 내포신도시에 대체부품인증·시험센터가 건립되지만 대체부품 제조혁신지원센터와 디자인 센터의 추가 건립이 필요
- 장기 추진: 대체부품 산학연 연구시설과 물류시설계획 수립

<연계시설 로드맵>

사업명	단기	중기					장기				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
연 계 시 설 계 획	자동차관련 연구소 유치										
	자동차대학 공동 캠퍼스 조성										
	자동차관련 마이스터고 설립										
	친환경차 홍보/전시관 건립										
	자동차 안전체험공원 조성										
	자동차 브랜드 체험관 유치										
	튜닝전문 지원센터 건립										

- 단기 추진: 내포신도시에 친환경차 홍보·전시관 건립 추진
- 장기 추진: 자동차관련 마이스터고와 자동차대학 공동 캠퍼스를 조성하고 자동차관련 연구소 유치

## ■ 입지계획

<클러스터\_특구지정 로드맵>

사업명	단기	중기					장기				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
특 구 지 정	규제자유특구										
	강소연구개발특구 지정										

- 단기 추진: 규제자유특구는 대체부품산업의 빠른 정착을 위해 2021년을 목표로 지정추진
- 장기 추진: 강소연구개발특구는 내포신도시가 혁신도시로 지정되고, 도시첨단산업단지가 궤도에 오르면 2020년 중·후반부터 추진할 필요성이 있음

<클러스터\_연관산업육성 로드맵>

사업명	단기	중기					장기				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
연 관 산 업 육 성	튜닝용 부품										
	재사용 부품										
	재제조 부품										

- 단기 추진: 재제조부품산업도 동반 육성시켜, AS시장 소비자의 선택권을 확보하고, 지속적인 대체부품 신제품 출시를 통해 점차 대체부품산업의 영역을 확대
- 장기 추진: 장기적으로 튜닝부품산업 육성계획 수립
- 다만 재사용부품은 자동차 해체재활용 과정에서 회수되어 자동차 수리용으로 재사용 되는 중고부품으로 별도의 육성계획은 필요치 않음

<서비스시장육성 로드맵>

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
서비스 시장 육성 계획	대체부품 전문수리센터 유치											
	중고차 전문 판매업체 유치											
	대체부품 전문유통사 유치											
	튜닝 전문업체 유치											
	자동차서비스복합 단지 조성											

- 단기 추진: 차수리 서비스산업육성을 위해 사업초기단계부터 대체부품 전문유통 회사의 선정 및 운영지원이 필요. 이는 기업에서 생산된 부품을 적절하게 소비자와 차수리센터로 연결시켜주는 주요한 연결고리
- 장기 추진: 대체부품 전문수리센터를 유치하고, 젊은 세대 니즈(needs) 충족을 위한 튜닝 전문업체의 유치도 필요

<홍보방안 로드맵>

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
홍보 계획	대체부품에 대한 소비자 인식도 제고											
	설명회 개최, TV, 인터넷 홍보											
	자동차수리업체 종사자 인식교육											
	워크숍, 세미나, 박람회 개최											
	자동차서비스복합 단지 조성											

- 단기 추진: 대체부품 차수리 서비스시장을 초기에 정착시키기 위해서는 자동차 대체부품에 대한 소비자 인식도를 제고하고, 자동차수리업체 종사자가 대체부품을 올바르게 인지할 수 있도록 해야 함
- 장기 추진: 장기적으로는 내포신도시 내 자동차서비스복합단지를 지정할 필요성이 있음

- 소비자와 차수리업체 종사가 대체부품에 대한 올바른 이해가 선행된다면, 대체부품 AS시장이 빠르게 형성될 수 있을 것

## 6. 마치며

- 전북 ‘글로벌자동차대체부품산업협의회’가 올해 3월 28일 출범
  - 제논전장, 창원금속공업, 대정, 코스텍, 탑피온, 유로오토, 우신산업, 한국몰드김제, 세명테크, 티앤지, 서흥전장 등 전북도내 자동차부품기업 11개 업체가 참여
  - 지원기관으로 국토교통부, 전라북도, 한국자동차부품협회, 자동차융합기술원이 참여
  - ※ 한국지엠 1차 협력사였던 창원금속공업(주)은 전라북도와 자동차융합기술원의 지원을 받아 검증 과정을 거쳐 국내 최초로 국산자동차 대체부품 1, 2호 개발에 성공하고 제품을 출시
  - ※ 수입차 OEM 부품 공급사인 SK네트웍스 및 국내 25개 유통사 등은 전국 정비 공장에 인증부품과 OEM 부품을 함께 공급할 예정
- 이번 출범을 통해 전북도내 자동차부품기업이 보유하고 있는 기술과 인력을 활용하여 대체부품산업으로의 매출 다각화를 꾀함으로써 최근 한국GM 군산 공장 철수에 따른 도내 자동차부품 기업의 위기를 극복하고 자립화 기반을 마련할 수 있을 것으로 기대
- 특히 대체부품(인증품) 개발을 위한 협력체계가 구축될 것으로 기대되며 협의회는 정보교류, 정책제안 및 신규시장 개척을 위한 국내·외 공동마케팅 활동 등 다양한 활동을 추진할 계획
- 유희숙 혁신성장산업국장은 “대체부품산업이 위기를 겪고 있는 자동차부품 업체들에게 활로가 될 수 있도록 새롭게 출범한 글로벌자동차대체부품산업 협의회와 공조하여 지원방안을 적극 모색하겠다고 밝힘(인터넷 기사 인용)

- 전북도는 올해 9월 대체부품 국제포럼을 개최
  - 자동차융합기술원, 전북세만금산학융합원 주관, 전라북도, 고용노동부, 전북 인적자원개발위원회 후원으로 국내외 자동차 대체부품 각계 전문가를 초청하여 다각적인 기술-시장현황과 발전 방안을 토론
  - 자동차대체부품 강국인 대만 GOOD GO GROUP 회장을 초청하여 "대만 자동차부품 개발/마케팅 사례"
  - (KAPA) “국내 대체부품산업의 세계화 전략”
  - (보험개발원) “차량 정보 활용을 통한 대체부품 보험수리 활성화 방안”
  - (전북도) “전북도 대체부품(인증)산업 육성 방안”
  - (창원금속공업) “대체인증부품 개발절차 및 중소기업의 비전”
- 또한 자동차대체부품 상용화 사업을 추진하여 1차년도 국비 10억원을 확보
- 대체부품인증·기술개발센터를 전국 최초로 유치한 충남은 아직까지 확실한 지원책이 보이지 않음
- 충남은 현대자동차, 동희오토와 대체부품활성화 MOU를 추진하고 도내 자동차 부품기업이 보유하고 있는 기술과 인력을 활용하여 대체부품산업으로 전환할 수 있도록 지원하고 도내 부품기업의 자립화 기반을 마련해야 함
  - 충남은 대체부품상용화 사업을 추진하여 국비를 확보하고, 자체기금을 마련하여 투자유치 기업을 지원해야 함
  - 대체부품 제조혁신지원센터와 디자인센터 등 추가센터의 건립도 필요하며, 이때 자동차부품연구원 및 자동차안전연구원의 1개 센터를 유치하는 것도 대안이 될 수 있음
  - 재제조부품산업과 차수리서비스산업을 동반 육성하고, 대체부품관련 전문 유통사의 유치도 필요
- 우리나라 자동차부품산업은 완성차 업체에 종속되어있는 수직적 산업구조가 강함

- 따라서 완성차업체의 위기는 자동차부품기업들에게도 위협이 되고, 이는 또다시 지역경제의 위기로 이어짐
- 이제 중소 자동차부품기업들에게 수직적 납품구조에서 탈피하여, 자기 브랜드를 가지고 내수시장에 진출하고, 동시에 수출도 할 수 있도록 새로운 판로를 개척해줘야 할 시점
- 충남 내포신도시 자동차 대체부품인증·기술개발센터의 개소를 시작으로 충남은 새로운 자동차산업의 미래를 열어야 할 것
- 그러나 지자체 노력만으로 대체부품산업을 육성시키는 것에는 한계가 있기 때문에 정부부처별로 대체부품 활성화를 위한 노력이 필요

<정부부처별 대체부품 활성화 로드맵>

구분	단기	중기	장기
국토교통부	대체부품인증지원 센터 구축	대체부품관련제도 개정추진	대체부품신뢰성 제고를 위한 사후관리
	자동차부품정보 공개 및 제공		
금융감독원 (보험사)	자동차보험 표준약관 개정, 보험상품 마련		
	담보별 대체부품 사용범위 확대	선택적 특약상품 출시	대체부품 우선사용 상품출시
특허청	디자인보호법 개정 방안 마련		
공정거래위원회	전속거래, 종속구조 개선방안 마련(협력체계 구축)		
산업통상자원부 중소벤처기업부	영세부품업체에 대한 수출 지원		부품 R&D 사업의 지원

자료: 대체부품 인증지원센터 구축 타당성 용역(2018)

- 먼저 국토교통부는 충남 내포신도시에 들어서는 대체부품 인증·기술지원센터를 빠르게 구축하고, 출시된 대체부품에 대한 엄격한 사후관리를 통해 소비자의 신뢰를 높여가야 함



- 금융감독원과 보험사는 자동차보험시장에서 대체부품이 활용될 수 있도록 지원해야 함
  - OEM 부품이 아닌 대체부품을 사용할 때 보험료 할증비율을 감소시켜 주거나 대체부품 사용을 명시한 소비자에게는 보험료를 할인을 해주어야 함
- 특허청은 디자인보호법 개정방안을 마련해야 함
  - 자동차 수리에 필요한 부품에 대해서는 디자인보호법을 완화해 부품비용을 합리화하고 수리비를 절감할 수 있도록 소비자 선택권을 확대해야 함
- 공정거래위원회는 하청기업 실태조사를 통해 부품기업들이 대체부품시장에 진출함에 있어 애로사항을 개선해야 함
  - 자동차부품기업이 원청기업에 대한 눈치로 인해 대체부품산업에 진출하고 싶어도 못하는 일은 없도록 해야 함
- 산업통상자원부와 중소벤처기업부는 대체부품산업에 진출한 기업들에게 수출지원 및 기술개발 지원을 확대해야 함
  - 수입차 고급기술에 대한 R&D지원을 통해 부가가치가 높은 수입차부품도 대체부품화 할 수 있도록 지원해야 함

## 제1장 서론

### 1. 연구의 필요성 및 목적

국토교통부의 자동차관리법 시행규칙 개정(2014.10.31.)으로 인증 자동차 대체부품 시장이 열렸다. 자동차 대체부품은 완성차에 처음 장착된 부품(순정품)과 비교하여 성능과 품질이 동일하거나 유사하여 이를 대체할 수 있는 부품으로, 대체부품 인증제도<sup>1)</sup>를 통해 중소 자동차부품기업에서 자체적으로 제조한 부품도 품질을 보장받을 수 있게 되었다. 가격은 저렴하면서도 성능과 품질이 인증된 자동차 대체부품의 공급이 확대되면, 중소기업의 새로운 판로가 마련되어 국내 자동차 부품산업의 발전도 기대된다.

충남은 자동차 및 부품 제조업은 크게 발달했지만, 자동차 서비스업(수리, 유통, 판매 등) 분야는 취약한 산업구조를 가지고 있어, 자동차 대체부품 시장의 확대는 충남에게 새로운 기회가 될 것으로 여겨진다. 특히 충남은 내포신도시 도시첨단 산업단지 내 자동차 대체부품인증·기술지원센터가 건립을 앞두고 있어, 내포신도시를 중심으로 하는 새로운 성장기반이 마련되었다. 그럼에도 불구하고 아직까지 내포신도시를 중심으로, 자동차 대체부품산업 육성을 위한 정책추진은 부진한 상황이다.

따라서 본 연구의 목적은 내포신도시에 미래 자동차부품산업 거점도시로서의 역할을 부여하고, 충남 자동차 대체부품산업 육성 및 서비스분야 확대를 위한 중장기 로드맵을 수립하는 데 있다.

1) 대체부품 인증제도는 정부의 심사를 거쳐 지정된 인증기관에서, 중소기업에서 제작된 대체부품의 성능·품질을 심사하여 성능·품질 만족 시 인증함으로써, 인증된 대체부품은 소비자가 안심하고 사용할 수 있게 하는 제도

## 2. 자동차 대체부품 인증제도 검토

### 1) 대체부품 인증제도

국내에서는 자동차 수리 시 자동차 제조사에서 공급한 OEM 부품을 대부분 사용하고 있고, 특히 수입차의 경우에는 고가의 자체 OEM 부품이 주로 사용되어 수리비 및 보험비의 증가 등 사회적 문제가 발생하고 있다. 이에 자동차 수리 시 가격은 저렴하면서도 품질은 유사한 대체부품이 시장에서 유통될 수 있도록 국토교통부에서 대체부품 인증제도를 도입하게 되었다.

대체부품 인증제도는 대체부품의 규격, 재료, 성능이 자동차 제조사에서 출고된 순정품(OEM 부품)과 동일하거나 유사할 경우 인증기관이 성능, 품질을 인증해 주는 제도이다. 대체부품 인증제는 국가가 대체부품에 대한 인증절차와 기관을 지정해 이를 보증하고 사후관리토록 하는 제도로 2015년 1월 8일부터 시행되고 있다. 정부가 시험기관을 지정하고, 대체품이 성능시험을 통과하면 인증표시를 붙인 후 유통된다. 그러나 국토부에서 추진 중인 대체부품 인증제도는 아직까지 국내 완성차업체의 지적재산권인 디자인권에 묶여 수입차 부품에만 적용되고 있다.

현재 우리나라 완성차업체들은 대부분의 정비용 자동차부품에 대하여 디자인권을 등록하고 있고, OEM부품 중심의 독점적 유통구조를 구축하고 있다. 따라서 자동차부품기업이 국산차 대체부품을 생산, 판매하고자 할 때 자체 생산·유통이 어려운 실정이며, 대체부품시장의 활성화를 위해서는 규제 완화가 필요한 상황이다.(김양중, 2017)

### 2) 대체부품 인증품목

대체부품의 인증품목은 안전에 미치는 영향은 적으면서도 자동차 수리에는 많이 사용되며 수리비는 높은 외장부품, 등화부품, 소모성부품 위주이다.

〈표 1-1〉 외장부품 종류(12종 38품목)

중분류	소분류
범퍼커버 (Bumper Cover)	전 범퍼커버, 후 범퍼커버 범퍼스포일러, 전번호판 브라켓
휀더 (Fender)	전 좌 휀더, 전 우 휀더 후 좌 휀더, 후 우 휀더
본넷 (Hood)	본넷, 본넷쇼버
도어스킨 (Door Skin)	전 좌 도어 스킨, 전 우 도어 스킨 후 좌 도어 스킨, 후 우 도어 스킨
트렁크 (Deck Lid)	트렁크 덮개, 리어스포일러
그릴 (Grilles)	라디에이터 그릴, 범퍼그릴
후사경 (Side Mirror)	좌 후사경, 우 후사경 좌 후사경 유리, 우 후사경 유리
내휀받이 (Inner Fender Liner)	전 좌 내휀받이, 전 우 내휀받이 후 좌 내휀받이, 후 우 내휀받이
몰딩 (Moulding)	전 좌 도어 몰딩, 전 우 도어 몰딩 후 좌 도어 몰딩, 후 우 도어 몰딩 전 범퍼몰딩, 후 범퍼몰딩 전도어윈도우 몰딩, 후도어윈도우 몰딩
리어 코너 판넬	좌 리어코너 판넬, 우 리어코너 판넬
전판넬	라디에이터 서프트
언더커버	언더커버

출처: 한국자동차부품협회 홈페이지(<http://ikapa.kr/>)

현재까지 인증 가능한 외장부품은 범퍼, 휀더, 본넷 등을 포함하여 12종 38품목에 달한다.

〈표 1-2〉 기능성·소모성 부품 종류(19종 62품목)

중분류	소분류
에어컨 (Aircon)	에어컨 컴프레서, 에어컨 콘덴서
라디에이터(Radiator)	라디에이터, 냉각팬
컨트롤암 (Control Arm)	전 로어암, 후 로어암 전 어퍼암, 후 어퍼암 후 로어암 부시, 전 로어암 부시 전 어퍼암 부시, 후 어퍼암 부시
활대 (Stabilizer Bar)	활대, 활대링크 활대부시
쇼바 (Shock Absorber)	전 쇼바, 후 쇼바
원동기 전기장치 (Engine Electrical)	배터리, 점화 플러그 발전기, 시동 전동기 점화코일, 앤드볼
조향장치 (Power Steering)	스티어링 기어, 파워펌프
브레이크 (Brake)	전 디스크, 후 디스크 전 캘리퍼, 후 캘리퍼
유리기어 (Window Regulator)	전 도어 유리기어 후 도어 유리기어
구동벨트 (Belt)	걸벨트, 타이벨트
연료장치 (Fuel)	인젝터 연료 펌프
원동기 가스켓 (Gasket)	벨브커버 가스켓 실린더 헤드 가스켓
여과장치 (Filter)	에어필터, 오일필터, 연료필터
배기 (-)	산소센서, 과급기, 배기관
등속조인트 (Constant Velocity Joint)	등속조인트, 등속조인트 부트
기어오일 (Oil)	휠베어링, 기어오일 엔진오일, 미션오일
윈드쉴드 (Windshield)	위셔액 와이퍼 블레이드
엔진냉각 (Water Cooling)	물 펌프, 부동액 상 냉각호스, 하 냉각호스 서머스탯
전구 (Light Source)	필라멘트 전구(안개등), 필라멘트 전구(후비등) 필라멘트 전구(제동등), 필라멘트 전구(방향지시등) 필라멘트 전구(하향등), 가스방전식 전구(하향등)

출처: 한국자동차부품협회 홈페이지(<http://ikapa.kr/>)

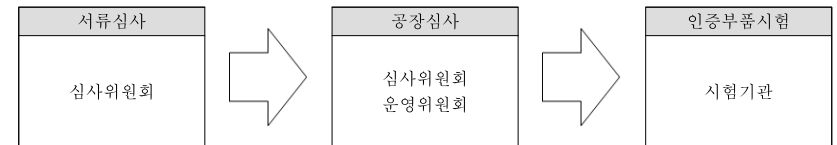
〈표 1-3〉 등화부품 종류(7종 18품목)

중분류	소분류
미등 (Tail Lamp)	전 좌 미등, 전 우 미등
제동등 (stop Lamp)	후 좌 제동등, 후 우 제동등
방향지시등 (Turn Signal Lamp)	전 좌 방향지시등, 전 우 방향지시등 후 좌 방향지시등, 후 우 방향지시등 좌 보조방향지시등, 우 보조방향지시등
주간주행등 (Daytime Running Lamp)	좌 주간주행등, 우 주간주행등
차폭등 (Position Lamp)	전 좌 차폭등, 전 우 차폭등
안개등 (Fog lamp)	안개등 좌, 안개등 우
후퇴등 (Back Up Lamp)	보조 제동등, 후퇴등

출처: 한국자동차부품협회 홈페이지([http://ikapa.kr](http://ikapa.kr/))

등화부품은 미등, 제동등, 방향지시 등을 포함하여 7종 18품목을 인증 받을 수 있고 기능성·소모성 부품은 19종 62품목을 대체부품으로 인정받을 수 있다.

### 3) 대체부품 인증절차 및 현황



(그림 1-1) 품질인증심사 절차

〈표 1-4〉 공장심사 인증기관

	업체명	제조품목	심사완료일
1	TYG	외장부품	2015-02-11
2	SAFEWAY	외장부품	2015-02-11
3	AP	외장부품	2015-02-11
4	GOOD GO	외장부품	2015-02-11
5	GORDON	외장부품	2015-02-11
6	EAGLE EYES	외장부품	2015-02-11
7	COBRA KING	외장부품	2015-03-31
8	TYC	외장부품	2015-06-09
9	DEPO	외장부품	2015-06-09
10	PROFORTUNE	외장부품	2015-06-09
11	타이이앤디	외장부품	2015-09-10
12	유성	외장부품	2015-09-11
13	CHANGZHOU DINGLIANG VEHICLE ACCESSORIES CO., LTD	외장, 등화부품	2015-12-08
14	CHANGZHOU RUNZHIBO VEHICLE INDUSTRY CO., LTD	외장, 등화부품	2015-12-08
15	JIANGSU SRUMTO AUTO PARTS CO., LTD	외장, 등화부품	2015-12-08
16	JIANGSU YARUJIE VEHICLE INDUSTRY CO., LTD	외장부품	2015-12-08
17	CHANGHENG AUTOMOBILE COMPONENT INDUSTRY CO., LTD	외장부품	2015-12-08
18	성보산업	기능·소모	2015-12-22
19	국신필터	기능·소모	2015-12-23
20	HORNG LING CO., LTD	외장부품	2016-04-11
21	ANTAI MOTOR INDUSTRIAL CO., LTD	외장품목	2016-04-11
22	HWANG YU AUTOMOBILE PARTS CO., LTD	외장부품	2016-04-11
23	에코플라스틱	외장부품	2016-05-10
24	JUI LI	외장부품	2016-06-08
25	FU HWA	외장부품	2016-06-08
26	PERFORMANCE OIL PTE LTD	외장부품	2016-08-01
27	UNITED OIL	외장부품	2016-08-01
28	ADR	외장부품	2016-08-01
29	(주)세원	기능·소모	2016-09-06
30	알파비전(주)	등화부품	2017-01-25
31	GREAT BESTCAM CO., LTD	외장·등화	2017-02-07
32	T.C.C PARTS MFG CO., LTD	외장부품	2017-02-10
33	(주)은혜기업	기능·소모	2017-03-15

대체부품 품질인증심사는 심사위원회의 서류심사와 공장심사를 거쳐, 최종적으로는 시험기관에서 인증부품시험을 통과해야하며, 국내외 33개 업체가 공장

심사를 마친 상태이다.

BMW, 벤츠, 아우디, 폭스바겐, 도요타, 볼보 등 주요 완성차 부품을 중심으로 899개의 품목이 인증품으로 합격하였고 474개의 부품이 출시되었다.

〈표 1-5〉 인증부품시험 인증품

인증품 합격수	인증품 출시수
899품목	474품목

### 3. 자동차부품산업육성 선행연구 검토

#### 1) 자동차 부품산업의 경쟁력 강화방안에 관한 연구(2015), 최복기, 한양대 석사학위논문

##### ① 부품업체의 대형화

자동차 부품산업의 대형화는 필수적인 과제로 부각되고 있지만 자동차 부품 업체들은 여전히 영세성을 면치 못하고 있다. 국내시장의 침체, 수출물량의 현지 생산에 따라 국내시장이 정체되고 있으며, 1차부품업체의 축소로 경영여건은 급격히 악화되고 있다.

따라서 부품수출을 적극적으로 추진하고 전문화를 통해 규모의 경제를 실현 시키고, 성능·품질·가격 면에서도 국제경쟁력을 갖추도록 해야 한다. 단순 제조 가공중심에서 기술수준의 자립이 이루어져야 하고 기술 자립이 안되면 선진업체와의 전략적인 제휴를 통해서도 부족한 기술을 도입해야 한다. 또한 제품의 다양화와 부품업체의 대형화로 인한 규모의 경제를 실현해야 한다. 기술중시 전문업체는 고기능 제품 개발로 고부가가치를 창출하며, 가공중심의 부품업체는 제조기술의 역량강화에 집중해야 한다.

## ② 기술개발 및 기술인력의 육성

국내 자동차부품업체의 영세성과 종속적 거래의 현실을 감안할 때 부품업체의 가장 취약한 부문은 기술개발 및 핵심기술인력의 부족이다. 국내 부품업체들은 장기적인 안정성과 수익성에 대한 상호 신뢰를 갖지 못하여 기술개발 투자와 품질 개선에 적극적으로 임하지 못하고 있다. 더욱이 핵심 기술인력의 경우 열악한 급여수준과 공장의 지방소재 등으로 우수 인력의 확보가 어렵고, 힘들게 확보한 인력도 중도에 이탈하는 경우가 많다.

따라서 핵심 기술인력 및 현장 기능인력의 체계적인 교육훈련이 우선적으로 필요하다. 핵심 주요부품의 개발에 대한 참여는 물론 공동개발 등 기술지원을 확대하여 부품업체가 빠른 시간 내에 독자적인 경쟁력 기반을 조성해 나가도록 해야 한다. 또한 중소 부품업체의 경쟁력 강화를 위해 인력의 교육훈련을 통한 다기능화가 이루어져야 한다. 연구인력을 확보하기 위해 정부의 정책적 배려(병역혜택, 인턴십, 외국인 엔지니어 고용 등) 필요하며, 기술인력 투자에 대한 금융적인 지원도 한 가지 방법이 될 수 있다.

## ③ 노사관계의 개선

우리나라 완성차업체의 노사관계는 노사간의 구조화된 불신을 바탕으로 침예한 대립으로 일관하고 있다. 매년 되풀이되는 노사분규로 인하여 부품업체가 받는 영향은 한계점에 도달한 실정이다. 노사분규로 인한 매출 감소, 자금압박, 인건비 상승 등 비용증대분이 부품업체로 전가되고 경영자의 경영의욕 저하, 임금격차로 인한 숙련직의 이탈, 현장관리의 어려움 등 악영향도 매우 크다.

따라서 출발점으로 노사간의 신뢰회복에 대한 경영진의 확고한 비전과 의지가 필요하며, 노동조합 또한 경영진에 대한 대립적 태도로 일관하는 것에서 벗어나 신뢰회복의 노력에 부응하는 것이 필요하다.

## ④ 정부의 지원 정책 개선

국내 자동차부품업체 대부분을 차지하는 비효율적 업체들은 경영성과와 경영효율성 제고를 위해 자체적으로 연구개발을 실시하고 있다. 하지만 자금력 한

계로 기술혁신역량이 미흡한 실정이다. 정부의 정책 개선 방안으로는 비효율적 자동차부품업체에 대해 연구개발 지원을 늘려야 한다.

자동차 산업 기술패러다임의 변화, 부품별 성장 잠재력, 재무건전성과 그 동안의 연구개발 투자 이력 및 사업전환 역량 등을 면밀히 검토하여 연구개발 예산을 지원해야 하며, 창업하는 부품업체의 성장을 지원하기 위한 공동연구개발 프로젝트를 발굴하고 수출 지원을 병행해 나가야 한다.

완성차업체에 편중되어 있는 정부의 지원을 자동차부품업체에 대한 국제적 수출지원 성과와 연계해 지원하는 방안도 고려해 볼 필요가 있다. 전국 산업단지나 대학 등에 소재한 다양한 자동차부품 지원센터를 우수센터, 협력연구센터로 육성해 비효율적인 자동차부품업체의 기술 및 생산성 향상을 지원하도록 유도해야 하며, 자동차산업의 기술패러다임 변화에 따라 소재 관련 지원센터를 자동차부품 지원센터와 연계하여 종합지원 시스템을 구축해야 한다. 비효율적인 자동차부품업체가 다양한 지원 조직으로부터 중복지원을 받지 않도록 통제하고, 지원 정책을 연계해 지원을 종합적이고 체계적이며, 효율적으로 해야 할 필요가 있다. 또한 완성차업체와 자동차부품업체 혹은 자동차부품업체 간에 일감몰아주기, 과도한 납품가격 인하 요구 등 불공정 거래관행에 대한 지도 및 감독을 강화해야 한다.

## 2) 우리나라 재제조산업의 재진단을 통한 지속가능 성장전략-자동차 분야를 중심으로-(2017), 강홍윤, 김영준, 한국공업화학회

### ① 재제조 제품 품질인증 시장 확대

재제조 제품 품질인증제도가 활성화되기 위해서는 다양한 분야에서 품질인증 제품이 필요하다. 우선 대상 품목이 환친법 제 23조에 따라 산업통상자원부와 환경부가 협의하여 공동으로 고시되어야 한다. 이 과정에서 부처 이견이 있거나 이해관계자의 반대의견이 있는 경우는 협의가 지연되어 대상 품목으로 고시되기 어렵다. 특히 자동차 외장부품은 자동차 보험시장에서 교체 빈도가 가장 높기 때문에 재제조 대상 제품으로 고시될 경우 재제조 시장 활성화에 큰 역할을

하게 될 것으로 예상된다. 그러나 여러 이유로 수년간 협의가 이루어지지 않고 있다. 현행 '재제조 대상 제품 고시' 제도는 고시되지 않은 품목을 재제조하는 기업을 오히려 차별하는 포지티브 규제형태이기 때문에, 타법에서 재제조를 금지한 품목을 제외한 모든 품목이 재제조 대상이 될 수 있도록 네거티브 방식으로 전환이 필요하며, 산업통상자원부장관과 환경부장관이 공동으로 정하는 것이 아닌, 기준에 맞는 제품 또는 부품으로 현행 법이 바뀌어야 한다.

## ② 재제조 부품 공공기관 사용 확대

환친법 제22조에 따라 품질인증을 받은 재제조 제품에 대해 산업통상자원부장관은 공공기관에 우선구매하도록 요청할 수 있지만 강제성이 없어 실효성이 낮고, 현재까지 우선구매 요청 실적이 전무한 상황이다. 환경표지 인증, 우수재활용 인증(GR)을 받은 녹색제품은 '녹색제품 구매촉진에 관한 법률'에 따라 별도의 요청없이 우선구매가 가능하다. 그러나 재제조 제품은 어떤 친환경 제품보다 녹색제품 정의에 부합하지만 현재 녹색 제품 범위에 포함되어 있지 않다. 따라서 '녹색제품 구매촉진에 관한 법률' 개정을 통해 '품질인증 재제조 제품'을 녹색제품 범위에 포함시키는 것은 중장기적 관점에서 고려되어야 한다. 이것은 정부예산 절감에 영향을 미칠 것이다.

## ③ 자동차 부품 재제조 제품 품질인증 희망 재제조 기업 밀착지원 체계 구축

재제조 기업의 영세성으로 품질관리, 환경관리 등이 미흡하여 재제조 부품의 품질, 작업자 안전, 환경오염 등에서 문제가 발생할 소지가 높다. 작업 지시서, 표준공정도, 품질시험장비 등 재제조 제품의 품질신뢰를 제고하기 위한 필요조건이 충족되지 못하는 사업장이 대부분이며, 환경설비 설치, 폐기물관리 및 처리, 유해물질관리 등 지켜야 할 규정을 인식하지 못하고 있는 기업들도 많다.

따라서 우수 재제조 제품 생산 촉진을 위한 품질시험지원, 현장진단지도, 작업환경개선 등 수요자 중심의 기업 맞춤형 지원을 강화해야하며, 재제조 전문연구기관이 보유한 시험장비를 저렴하게 이용 가능하도록 정부에서 관련 예산을 배정하여 지원할 수 있는 바우처제도를 도입하는 방안이 고려되어야 한다. 제

제조협회, 전문기관 등을 품질인증 취득 희망 기업과 연계시켜 컨설팅, 현장지도 등 품질인증 취득 업체를 확대하기 위한 정책도 필요하다. 이로 인해 전문인력이 부족한 재제조 기업에게 품질인증 절차에 대한 매뉴얼을 제공하고, 표준공정도 작성을 지원하는 등 품질인증을 받기 위한 각종 서류작성 애로를 해결할 수 있다. 재제조 단계별 최신 기술 정보 제공, 기술전수 등으로 재제조 기업의 기술력 및 품질을 향상시킬 수 있으며, 작업환경이 열악한 영세 재제조 기업의 생산 공정 현장진단을 통해 유해물질 및 소음 저감 등 작업자의 안전 확보가 가능할 것이다.

## ④ 우수 재제조 부품 온라인 거래시스템 구축

자동차 중고부품관련 온라인 쇼핑몰은 한국 자동차해체재활용 협동조합에서 운영하는 Gparts, 민간기업이 운영하는 중고부품몰 등 다수 존재한다. 이제부터라도 소비자들이 재제조 부품을 사용 시에도 불편함이 없도록 체계적인 유통 시스템을 구축하고 A/S처리체계도 지속적으로 확대해 나가야 한다. 이를 위해 전국 정비사업소와 실시간 네트워크를 구축하고, 보험수리용 부품뿐 아니라 일반수리용 부품도 거래가 가능하도록 온라인 쇼핑몰을 설계할 필요가 있으며, 재제조 부품 표준가격을 공시를 통해 투명성을 확보하는 것이 중요하다.

## ⑤ 원제조업체와 재제조업체간 상생협력

재제조업체는 재제조 부품 성능 복원을 위한 교환부품 및 품질규격 확보 애로, 이에 따른 핵심 재제조 부품의 품질문제 발생우려 등 원제조업체와 협력이 원활하지 못하다. 그러나 EU의 MVBBER(Motor Vehicle Block Exemption Regulation)은 자동차 제작사로 하여금 일반 정비업체에 기술정보 전달기기 및 장비 관련 S/W, 교육 등에 대한 완전한 접근권을 보장하도록 명시하고 있다. 재제조 부품에 생산에 필수적인 부품 기술 품질정보를 재제조 업체와 공유하도록 재제조업체, 원제조업체, 산업통상자원부가 참여하는 이해관계자의 협의체 운영이 우선 필요하다. 한국 GM같이 모든 자동차제작사가 '품질보증서'에 보증수리시 품질인증 재제조 부품을 사용할 수 있다는 조항을 추가하여 원제조 부품 시장

에 재제조기업이 진출할 수 있는 기회를 부여하는 것도 상생협력 방안이 될 수 있다.

### 3) 인천지역 자동차부품산업 육성을 위한 현황조사 및 전략발굴에 관한 연구(2006), 한국부품소재산업진흥원, 송도테크노파크

#### ① 기술개발 사업의 지속적 추진

인천지역뿐만 아니라 우리나라 자동차부품산업 전반에 대한 지원은 주로 기술개발이나 기술기반사업에 집중하고 있는 추세이다. 지역발전과 연계하여 지역 자동차부품산업에 대한 지원도 발전기반이 취약한 부품업체들을 근거리에서 지원한다는 의미에서 중요성이 크지만, 인천지역은 수도권과 인접하여 산업 인프라, 인력 등의 강점이 존재하나 지역산업 지원에서 수도권과의 인접성으로 타지방과 비교했을 때 역차별적 요소가 강하다. 연구개발에 필요한 지원을 꾸준히 시행과 지역의 교통, 물류, 연구 인프라 등 강점을 활용하여 지원 정책수립이 시급하다.

#### ② 기술기반조성사업의 강화

인천지역 자동차 부품기업은 만성적인 숙련 및 기술인력 부족난에 직면하고 있다. 정부차원에서 몇몇 자동차부품관련 기관 및 대학 등에서 이러한 인력의 양성사업을 실시하고 있지만, 자동차부품업체의 수요를 충족시키기는 부족하다. 따라서 우선적으로 산업기술인력 양성 방안, 전자관련 기술 인력과 설계인력 양성 방안에 대한 애로요인 해소에 집중하고, 인천지역대학 및 수요기업 등과 연계하여 전국적으로 인력양성사업을 확산시킬 필요가 있다.

#### ③ 차세대 자동차 기술개발지원의 강화

전장화 관련 부품의 기술개발에 역점을 둘 필요가 있고, 확대되는 친환경자동차의 기술개발 지원에 인천지역 부품업체도 더 관심을 가질 필요가 있다. 모듈부품의 개발은 중기거점과제나 부품·소재기술 개발지원에서 일부 지원되고

있지만 체계적인 지원이 이루어지고 있지 못해 이 부분에 대한 지원도 확충될 필요가 있으며, 향후 확대되는 친환경자동차의 기술개발 지원에 인천지역 부품업체도 관심을 가질 필요가 있다. 자원의 효율성 차원에서 모듈부품의 경우 전체모듈은 대형모듈업체가 담당하게 하고, 세부과제는 모듈업체의 책임 하에 단품업체를 선정하여 개발하는 방법도 강구해야한다. 부품·소재 기술개발사업에서 자동차부품비중을 확대하여 직접적으로 지역 자동차부품산업의 연구개발 역량강화에 기여하도록 해야 한다.

#### ④ 완성차업체와 공공지원기관의 기능 연계

현대, 기아 자동차를 비롯한 지역 완성차 업체는 활발한 연계를 통하여 부품기업의 연구개발, 사업화, 마케팅활동 등 여러 가지 영역에서 공공지원기관보다 더 큰 영향을 미치고 있다. 완성차업체는 지역의 2차협력사에게 연구개발, 사업화, 공동연구개발유도 등 개방화를 통한 기업혁신 유도가 필요하며, 공공지원기관과의 연계협력을 통한 지역산업발전 비전공유, 공동사업 발굴 및 사업추진 등이 필요하다.

#### ⑤ 내수시장의 정체를 타개하기 위해 중국 시장 등 해외진출을 적극 추진

국제적 수준의 규범과 표준 및 거래관행 등을 파악하여 지역 중소기업에 전파, 중소기업의 글로벌 아웃소싱과 수출선 다변화를 지원하기 위한 해외정보 수집, 마케팅 지원 등 기업 애로사항의 원스톱 해결시스템을 구축해야한다.

#### ⑥ 지역의 부족한 혁신역량 보완

지역협의회를 통해 인천시의 자동차부품산업 육성비전 및 산업기술로드맵을 작성하고 적극 홍보하여 메카트로닉스 등 강점을 가질 수 있는 전략분야를 선정하고 목표를 제시해야 한다. 또한 고급연구기관과의 공동 기술개발 프로젝트에 대한 자금지원과 인천 및 서울지역의 분야별 비즈니스 서비스 기업들과 협약을 체결하여 지역 중소기업에 대한 경영지원 활동도 지원할 필요가 있다.

#### ⑦ 불공정 부품거래 관행 개선

자동차부품제조업체는 일반적으로 대기업인 완성차 업체에 가치사슬상 수직 계열화되어 있는 경우가 많다. 따라서 공공지원기관은 유지관리지속영역으로, 완성차업체 및 부품업체는 더욱 현재의 네트워크를 지속적으로 발전시켜야 하며 불공정 부품거래 관행은 개선되어야 한다.

#### ⑧ 중소기업의 혁신능력 강화를 위한 종합대책을 추진

“자동차부품 분야의 산업화 특성화 대학”을 지정하여 전문기술수준의 기술 인력 양성에 중점을 두고, 지역 중소기업 인력에 대한 기술재교육 프로그램을 설치하는 등 지역 대학 중 자동차 부품관련 분야의 산업화 특성화 대학을 지정하여 자금, 시설을 지원해야한다. 또한 중소기업이 네트워크에 적극 참여할 수 있도록 필요한 경비 지원 등 인센티브를 제공하고 지역중소기업과의 협력에 대한 협력 장려금, 공동기술개발활동에 대한 세제·자금지원 등 구체적인 인센티브를 마련할 필요성이 있다.

#### ⑨ 선진 부품기업을 적극 유치하고, 국제적인 연계 네트워크를 구축

선진 부품기업의 유치를 위한 TF를 구성하고, 세금감면 등의 유치 인센티브를 마련하고, 글로벌 아웃소싱 네트워크에 지역 기업이 편입될 수 있도록 글로벌 기업과의 연계를 중계하며 국제 전시회 등에 지역 중소기업의 참여를 지원해야 한다.

#### 4) 수소연료전지자동차 부품산업 육성 세미나(2014), 충청남도, 자동차부품연구원

수소연료전지자동차의 스택부품, 운전장치부품, 전장부품, IT부품, 연료저장장치부품의 핵심 기술개발이 필요하며, 수소연료전지자동차의 산업기반 구축을 위해서는 FCEV 인증센터, FCEV 기술개발센터, 연구·인증장비 구축, 수소스테이션 구축이 필요하다. 또한 기초, 심화, 전문가 단계 등의 수준별 인력양성하

고 차량, 충전소, 법제도 등의 부품업체 지원정책을 추진하고 개발부품 탑재 FCEV 실증 등 부품·차량 실증기반도 마련해야 한다.

#### 5) 자동차부품산업의 해외진출에 따른 경쟁력 구조 및 성과변화 분석 (2014), 김경유·조 철·이 준, KIET 산업연구원

#### ■ 기업차원의 세부 대응 전략

##### ① 글로벌 비즈니스 네트워크 구축

국내 자동차부품업체들은 단독투자방식의 해외진출이 대부분을 차지하고 있다. 아직까지는 국내 완성차업체와 해외에 동반 진출하는 경우가 대부분이지만 산업 추세는 단독투자 방식보다는 제휴와 인수 등을 통한 포괄성과 신속성이 중시되고 있다. 또한 신규로 해외에 공장을 건설하는 것보다 M&A를 통해 현지에 진출하는 것이 훨씬 용이하다. 국내에서는 중소기업간 협업이 어렵다는 인식과 함께 수직 통합적 거래구조가 협업을 제약하고 있어 중소부품기업간 인수합병도 부진한 편이다.

자금, 개발역량, 인력 등에 부족을 겪고 있는 중소부품업체들의 경우 현지업체들과 제휴 등을 활용하거나, 인프라를 공유하여 해외 진출을 하는 등의 다양한 형태의 협업을 통해 해외투자의 위험을 줄일 수 있다. 제휴나 M&A만이 경쟁력 제고의 능사는 아니지만, 제휴업체 상호간의 윈윈전략이 되고 기업의 단점을 보완해주는 방향의 전략적 제휴는 적극적으로 추진될 필요가 있다. 기업의 입장에서 제휴와 M&A의 효과를 극대화하고 발전시켜 나가기 위한 노력이 필요하다.

##### ② 진출 현지공장의 위상 확장

해외진출 초기 부품업체들의 부족한 마케팅 능력이나 글로벌화 경험 등에도 불구하고, 완성차업체와의 관계를 통해 일정 물량을 확보 받았으나 현지부품업체들과의 거래관계가 늘어나면서 해외현지에서도 이들 업체와 경쟁을 해야하는



상황에 직면해 있다. 동반진출 부품업체들의 현지에서의 고객 다각화 전략은 동반진출이라는 특수 상황 하에서 소극적일 수밖에 없었고 완성차업체들의 고객 다각화에 대한 입장을 고려해야 했다. 현재 동반진출한 대부분의 부품업체들의 전략은 동반진출한 완성차업체로의 납품에 중점을 두고 수행하고 있어 조직이나 능력 등에 한계가 있다.

따라서 본사·본국 중심에서 탈피하여 현지 생산공장의 권한을 강화시키는 것이 필요하다. 현지 전문인력을 채용하고, 현지에서 자체적인 영업 등을 위한 전략 강화 등을 통해 현지에서의 역량을 강화하여 네트워크 구축의 경제성을 향상시켜야 한다. 해외 현지법인에 부여하는 책임과 권한을 확대하는 한편으로 현지 법인의 의사결정 범위를 광역화함으로써 각 거점의 역량 배가→네트워크 연계성 강화→네트워크의 경제성으로 이어지는 선순환 전략이 요구된다.

### ③ 글로벌 인재 확보 및 양성

해외 현지생산을 수행하고 있는 국내 자동차부품업체들은 해외진출 전담 인력 부족과 이후 인력관리 등에 어려움을 겪고 있다. 특히 현지 사정과 자동차 관련 기술을 동시에 잘 파악하고 있는 인력을 확보하기 어려우며, 중소부품업체에 취업하는 전문 인력들은 상대적으로 낮은 이직으로 인해 현지 공장의 효율적인 운영에 어려움을 겪고 있다. 한편 일부 해외 진출한 국내 자동차부품업체들은 자금 및 인력 부족 등으로 해외현지법인에 생산관리 등에 필요한 최소한의 인력만을 본사에서 파견하고 있어 현지공장에서 발생하는 다양한 상황에 대처하는 능력이 부족한 경우도 있다.

또한 해외 완성차업체들은 이들 지역에 진출한 국내 부품업체들로부터 부품을 납품받기를 시도하고 있으나 국내 부품업체들은 생산량을 늘리기 위한 설비 확충과 사업을 관리할 인력 부족 등으로 응하지 못하는 경우도 있다.

일본 자동차업체들은 해외 현지 인력을 일본공장에서 교육·훈련시킴으로써 숙련도를 단기간 내에 제고시키고 있으며, 이들 인력이 현지에서 자동차관련 사업을 실시할 수 있도록 부수적인 교육도 병행함으로써 현지에서 이미지를 제고하여 현지국 정부의 우호적인 지원을 이끌어 내고 있으며 판매 증대 효과

도 거두고 있다.

### ④ 연구개발 혁신역량 강화

국내 자동차부품업체들은 해외투자 수행업체들의 경우 연구 인력이나 연구 개발 비용 등에 있어 미수행업체들 보다 많은 노력을 기울이고 있지만 아직 부족한 실정이다. 해외진출을 통해 매출액이 증가하고 사업규모가 커지면서 이를 유지하고 발전하기 위한 동력을 발굴하는 것이 필요하며 연구개발의 중요성이 더욱 부각되고 있다.

따라서 해외투자로 인한 산업공동화와 생산요소 이동에 따른 국내 자동차산업의 위축을 최소화하기 위해서는 해외생산과 국내생산 간의 연계성을 높이는 방안을 모색해야 한다. 해외거점의 원활한 생산을 지원하고 국내와 동일한 품질 수준을 유지하기 위해서는 국내외 공장의 역할 재정립이 필요하다. 이를 위해 국내공장의 역할강화가 필요하며, 기술 등 연구개발을 통한 핵심역량 강화는 그 선결과제이다. 국내공장은 생산공정을 표준화하고 양산 과정에서의 문제 대응 매뉴얼 개발 등 작업 숙련도와 생산성을 높이기 위한 기술개발과 함께 생산요소 유출에 따른 국내 공장 역할 축소를 방지하기 위해 고부가가치 부품 개발을 위한 연구개발 등이 이루어져야 한다.

## ■ 정부차원의 대응 방안

### ① 기술개발 역량 강화 지원

상대적으로 열악한 처우 등의 이유로 연구인력들이 중소기업을 회피하면서 혁신주체들이 부족한 상황이며 국내 부품업체들은 완성차업체의 요구대로 부품을 제조하여 공급하는 대역 방식이 주를 이루어서 독자적인 혁신역량이 부족하다. 또한 중소부품업체들을 기술적으로 지원하고 자문해줄 수 있는 소프트웨어, 컨설팅, 엔지니어링, 등 서비스지원 분야가 취약하고 기술개발 생태계가 완성차업체를 중심으로 폐쇄적으로 연계되어 있어 부품업체들에게 기술적으로 지원할 수 있는 기반이 취약한 실정이다. 한편 자동차산업의 기술패러다임이

크게 변화하면서 친환경차, 스마트 자동차 등의 새로운 틈새시장도 생겨나고 있으나 국내 부품업체들의 진입은 기술개발 역량 부족, 정보 부족, 마케팅 역량 부족 등으로 이들 시장에 진입이 어려운 상황이다.

따라서 중소부품업체와 전문업체들이 기술개발 경쟁력과 혁신역량의 확보 유지·강화는 필요하며 전문 자동차 부품업체와 서비스업체를 집중 육성해야 한다. 기술 개발 이후 상용화 단계로 이끌고 나갈 역량이 부족하거나 자금 부족 등으로 양산에 어려움을 겪고 있는 부품업체들을 찾아내어 대기업과 공동으로 상용화를 추진할 수 있는 혁신 환경을 조성하는 것에 대한 정책적 지원이 필요하다. 정부는 자동차산업의 변화하고 있는 기술 패러다임, 재무건전성, 성장 잠재력과 연구개발 투자 이력 등을 고려하여 부품업체들을 선별하여 지원함으로써 지원 효율성을 제고할 필요가 있다. 기업차원에서 담당하기 어려운 기술 분야, 시장 및 기술추이, 시장 창출 가능성 등을 고려하여 전략적 기술개발을 선택하고 집중하여 지원하는 것이 요구된다.

## ② 지원 정책의 효율적 연계

국내 완성차업체의 해외현지공장에서의 현지조달이 증가하고 있으며 국내 부품업체들은 해외시장 정보습득과 해외에서 협력이 가능한 업체들의 탐색에 어려움을 겪고 있다. 부품의 특성상 다양한 분야가 있고 시시각각 변하는 개별 부품의 정보를 제공하기 어렵다.

따라서 부품업체들의 글로벌 역량 수준을 파악하고 기업 지원 사업을 기업 역량 수준 별로 체계화하는 것이 필요하다. 단순히 지역 정보나 해외진출 과정을 대행해주는 것보다는 기존 진출업체들의 경험이나 시행착오 등을 겪고 취득된 정보들을 공유하는 등의 글로벌 역량을 제고할 수 있는 정책지원이 필요하다. 해외진출 기업들이 이러한 과정을 직접 경험하여 조직 내에 체계적으로 남아 있을 수 있도록 하는 방안을 모색하는 것이 요구된다.

## ③ 글로벌 역량을 지닌 인력 확보 지원

국내 자동차부품업체들 중 해외투자 수행업체들의 상당수가 현지경험을 지닌

전문인력이 부족하여 거래처를 확대하거나 투자를 고도화시키는데 어려움을 겪고 있다. 임금 같은 자금부족 등의 이유도 있지만 상대적으로 처우가 떨어지는 중소기업을 기피하는 경향에서 비롯하고 있다.

따라서 전문 인력의 중소기업 유입 문제는 근본적인 검토가 필요한 사항이지만, 단기적으로 고급인력이 중소기업으로 유입될 수 있는 통로를 열어주는 방안과 같은 현실적인 접근이 필요하다. 덴마크의 Business Ph D 프로그램은 고급인력의 기업유입을 위해 대학원 과정 기간의 절반 이상을 기업에서 근무하도록 지원하는 프로그램인데 이와 같은 제도를 벤치마킹하여 박사과정생들이 수료 후 일정기간 동안 해외진출한 부품업체에 근무하도록 하고 정부가 일부를 보조하는 방안을 검토할 수 있다. 국내 해외 전문인력 양성 프로그램이 주로 무역관련 업무에 한정되어 있고 해외투자와 같은 고도화된 해외 진출업체들에게 별다른 도움이 되지 못하고 있어 해외 투자 등 글로벌 경영에 관련된 인력을 양성하는 프로그램도 늘리는 것이 필요하다.

## ④ 해외투자 정부 시각 정립

최근 국내 자동차업체의 해외직접투자와 글로벌 소싱이 증가하고 있는 반면 국내투자 부진과 일자리 부족 등의 문제로 일각에서는 산업공동화에 대한 우려가 높아지고 있다. 한정된 내수시장을 가지고 있는 국내 자동차산업이 지속적인 성장을 위해서는 해외직접투자는 불가피한 선택이다. 따라서 해외직접투자가 산업공동화의 주요 요인이 아니라는 점을 국민들에게 인지시키고 해외투자의 기본 정책방향을 설정하는 것이 필요하다.

## 6) 울산지역 자동차부품산업 현황과 수출지원방안 (2015), 강영훈, 울산 발전연구원

### ① 지역 자동차부품업체를 대상으로 수출역량 진단서비스 제공

내수 시장에 국한되어 있는 울산지역 자동차부품업체의 경우 현대자동차의 해외 현지생산증가 뿐만 아니라 해외시장으로 판매망을 확대하고자 노력중이

지만 해당 업체의 수출역량, 즉 제품 및 기술 경쟁력 파악을 위한 정보가 제한적이다. 따라서 울산광역시와 유관기관(울산테크노파크, 무역협회, 울산발전연구원)이 울산지역 자동차부품업체의 수출역량(기술 및 제품경쟁력, 마케팅·네트워크, 수출인프라, 자금, 수출의지 등)을 진단하는 서비스를 제공할 필요가 있다.

### ② 수출잠재업체 모니터링 강화 및 관련업무 전담팀 구성

울산지역 자동차부품업체의 수출시장 개척의 애로요인 중의 하나는 수출전략 개발, 실천 및 추진에 대한 지속성이 약하다는 것이며 해외시장 개척의 경우 보통 4년에서 5년 정도의 시간, 비용, 인력투입 등 연속적인 관심과 의지가 필요하지만 국내 완성차업체에 의존적이고, 자금, 인력 등이 부족하여 당장의 생산 활동에 집중할 수밖에 없다. 따라서 울산지역 자동차부품업체의 수출지원을 위한 정책개발이나 투자확대도 중요하나 수출시장에 관심이 있거나 있었던 업체들을 지속적으로 관리하고 수출을 독려해야한다. 현재 중·장년층의 전직 및 이직 또는 1차 베이비부머의 은퇴를 대비한 정책과, 퇴직(예정)자들의 재취업 지원정책 기조에 맞도록 현장에서 경험이 있는 전문인력을 재교육 시키고 이들을 활용하는 방안이 있을 수 있으며, 폴리텍 대학을 재교육기관으로 활용하는 방안도 있다.

### ③ 울산지역 '수출지원서비스 컨트롤타워' 필요

울산시의 지역 중소기업 수출지원 정책에 대한 시간, 인력, 예산 투자의 효율성을 제고하기 위해 집적된 컨트롤 타워가 필요하다. 지역 수출기업과 관련된 행정적, 정책적 실행기관(공공부문과 시장부문 모두 포함)을 공간적으로 집적화 시킴으로써 지역 수출업체는 수출관련 상담, 업무지원, 네트워크 등을 일원화된 창구에서 제공받을 수 있을 것이고, 현재 수출지원 정책과 관련기관의 산발성으로 인한 현장서비스 수요자의 혼란을 해결할 수 있을 것이다.

### ④ 울산 자동차부품업체를 위한 울산시의 리더십 필요

현재 울산지역 자동차부품업체의 경우 대·내외적인 환경변화로 인하여 내수 중심에서 해외시장으로 판로를 개척해야 하는 기회요인이면서 위험요인에 직

면하고 있다. 현실적으로 1차업체의 경우 인력, 자금, 네트워크의 한계와 미래의 불확실성으로 인해 쉽게 해외시장의 문턱을 넘지 못하고 있으며, 중소기업의 경우 애로요인은 더욱 클 것이다. 또한 현장의 부품업체들은 해외시장 진출 확대에 대해 다소 방어적으로 관망하고 있다. 따라서 울산지역 자동차부품업체 리더들이 해외시장 개척에 보다 지속적이고 강력한 관심을 기울이도록 유도하고, 이들이 신뢰 및 의지할 수 있는 리더십을 울산시가 발휘할 필요가 있다.

## 제2장 자동차부품산업 현황

〈표 2-1〉 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

### 1. 자동차산업 현황

#### 1) 전국 자동차산업 현황

2017년 광업·제조업 조사 결과 자동차 및 트레일러 제조업을 영위하는 10인 이상 사업체는 4,605개사, 종사자수는 295.5만명, 부가가치는 55.1조원으로 나타났다.

자동차 및 트레일러 제조업은 다시 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 자동차 차체 및 트레일러 제조업, 자동차 신품 부품 제조업, 자동차 재제조 부품 제조업으로 구분된다. 이처럼 10차 한국표준산업분류에는 자동차 재제조 부품 제조업이 새롭게 포함되었다.

또한 자동차 신품 부품 제조업은 자동차 엔진용 신품 부품 제조업, 자동차 차체용 신품 부품 제조업, 자동차용 신품 동력 전달장치 및 전기장치 제조업, 자동차용 기타 신품 부품 제조업으로 세분화 된다.

2018년 기준 우리나라 자동차부품의 총 수출액은 219억불이며, 총 수입액은 50억불 정도로 무역수지흑자는 169억불이었다. 우리나라 자동차부품 수출 1위 국가는 미국으로 대미국 수출액은 56.2억불이며, 중국(27.1억불), 멕시코(15.5억불) 순으로 나타났다. 반면 우리나라 자동차부품 수입 1위 국가는 중국으로 대 중국 수입액은 13.9억불이며, 일본(9.1억불), 독일(7.6억불) 순으로 나타났다.

#### 2) 충남 자동차산업 현황

〈표 2-2〉 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

충남의 자동차 및 트레일러 제조업을 영위하는 10인 이상 사업체는 588개사, 종사자수는 4.16만명, 부가가치는 6.86조원으로 나타났다. 특히 충남의 자동차 신품 부품 제조업의 사업체수는 553개사, 종사자수는 3.70만명, 부가가치는 4.81조로 충남은 자동차부품산업의 주요 중심지라고 할 수 있다.

2018년 기준 충남 자동차부품의 총 수출액은 16.3억불이며, 총 수입액은 2.1억불 정도로 무역수지흑자는 14.1억불이었다. 충남 자동차부품 수출 1위 국가는 중국으로 대중국 수출액은 5.8억불이며, 미국(5.2억불), 멕시코(1.0억불) 순으로 나타났으며, 충남 자동차부품 수입 1위 국가 역시 중국으로 대중국 수입액은 0.73억불이며, 일본(0.63억불), 오스트리아(0.21억불) 순으로 나타났다.

## 2. 자동차산업 성장률

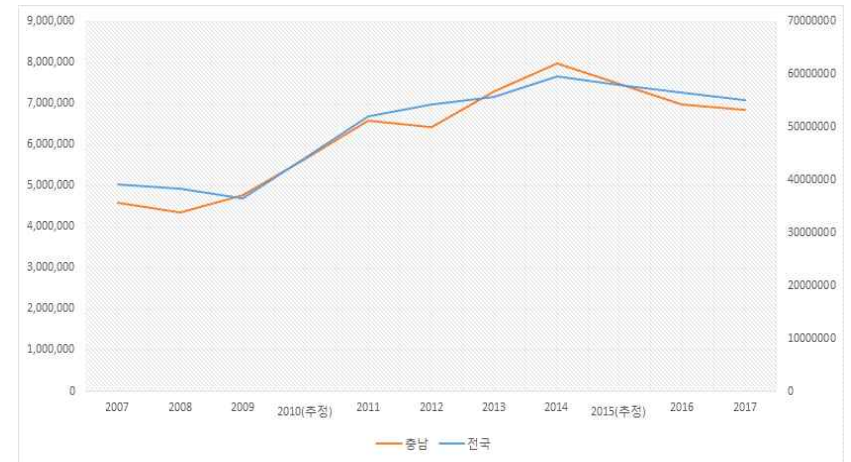
〈표 2-3〉 연도별 자동차산업 부가가치

(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
2010(추정)	44,233,677	5,670,258
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(추정)	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

(단위: 백만원)



〔그림 2-1〕 자동차산업 부가가치 추이

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

부가가치 기준 우리나라 자동차산업의 성장은 2014년 59.6조를 정점으로 감소하고 있다. 충남의 경우도 2014년 7.98조를 정점으로 지속적으로 감소하고 있는 추세이다.

이처럼 우리나라의 자동차산업은 2010년 이후 지속적으로 성장하다 2015년부터 하향세로 접어들었다. 중국, 인도 등 신흥국 자동차의 도전, 선진국보다 낮은 친환경 자동차 개발, 내수부진으로 인한 생산감소 및 수출의 지속적인 감소 등 다양한 악재가 발생하고 있다.

### 3. 자동차 산업에서 충남의 위상

〈표 2-4〉 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

사업체수 기준 전국대비 자동차 및 트레일러 제조업 비중은 12.77%로 나타났으며, 종사자 기준, 부가가치 기준도 각각 11.82%, 12.45%로 매우 높게 나타났다.

특히 신품 부품 제조업의 경우 부가가치 기준 16.47%로 자동차부품 제조업에서 충남의 위상은 독보적이라고 할 수 있다. 그러나 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 자동차 차체 및 트레일러 제조업의 비중은 전체 평균보다 낮고, 자동차 재제조 부품 제조업의 경우 부가가치 기준으로 전국에서 차지하는 비중이 0.08%에 불과해 산업구조의 다변화가 필요한 것으로 여겨진다.

### 4. 충남 자동차산업 집적도

〈표 2-5〉 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

사업체수 기준 자동차 및 트레일러 제조업의 집적도(LQ지수)는 2.10으로 충남은 자동차 및 트레일러 제조업의 집적지라고 할 수 있다. 또한 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 자동차 신품 부품 제조업의 경우 각각 2.74, 2.14로 전체 자동차산업보다 집적도가 높은 것으로 나타났다.

다만 종사자 기준, 부가가치 기준은 사업체 기준보다 낮은 것으로 나타났는데 이는 충남의 자동차부품산업이 규모화하지 못하고, 다른 지역보다 영세함을 방증한다. 특히 자동차 재제조 부품 제조업의 집적도는 사업체수, 종사자수, 부가가치 기준에서 모두 낮게 나타나, 충남에서 가장 취약한 자동차산업 분야라고 할 수 있다.

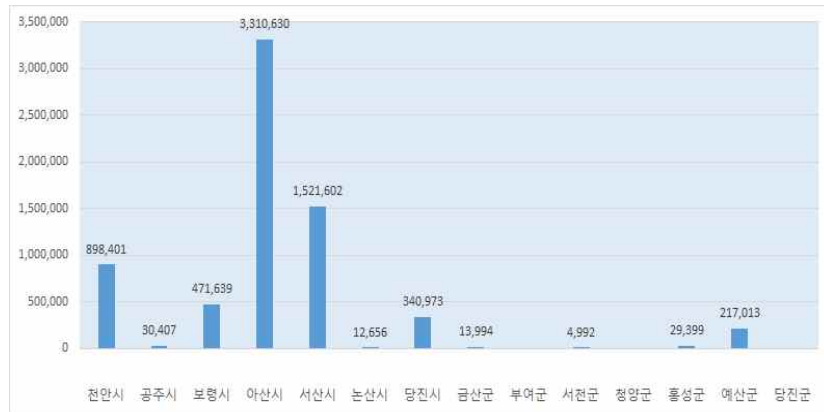
### 5. 충남 시군별 자동차부가가치

〈표 2-6〉 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
부여군	-
서천군	4,992
청양군	-
홍성군	29,399
예산군	217,013
당진군	-

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

(단위: 백만원)



(그림 2-2) 시군별 자동차산업 부가가치 비중

자료: 통계청, 2017년 광업·제조업조사

- 시군별로 살펴보면 현대자동차가 입지하고 있는 아산시와 동희오토가 입지하고 있는 서산시가 충남의 자동차 산업을 견인하고 있다.

## 6. 종합 및 시사점

그동안 자동차산업은 충남의 고도성장을 견인해온 핵심 제조업이었다. 그러나 최근의 자동차산업의 위기는 충남의 미래를 불투명하게 하고 있다. 자동차산업의 성장률 감소는 수많은 중소 자동차부품기업들에게 큰 위협이 되고 있다. 특히 우리나라 자동차부품산업은 현대, 르노삼성, GM 등 완성차 업체에 종속되어있는 수직적 산업구조를 가지고 있다. 따라서 완성차업체의 위기는 자동차부품기업들에게도 위협이 되고, 이는 또다시 지역경제의 위기로 이어진다.

이제 중소 자동차부품기업들에게 수직적 납품구조에서 탈피하여, 자기 브랜드를 가지고 내수시장에 진출하고, 동시에 수출도 할 수 있도록 새로운 판로를 개척해줘야 할 시점이다. 충남 내포신도시 자동차 대체부품인증·기술지원센터의 개소를 시작으로 충남은 새로운 자동차산업의 미래를 열어야 할 것이다. 이에 자동차 대체부품 생태계를 활성화하는 정책은 충남에게 있어 매우 중요한 한발이 될 것이다.

## 제3장 연구의 범위 및 방법

### 1. 연구의 범위

연구의 공간적 범위는 충청남도 내포신도시이며, 시간적 범위는 2020~2030년 까지의 중장기 계획이다.

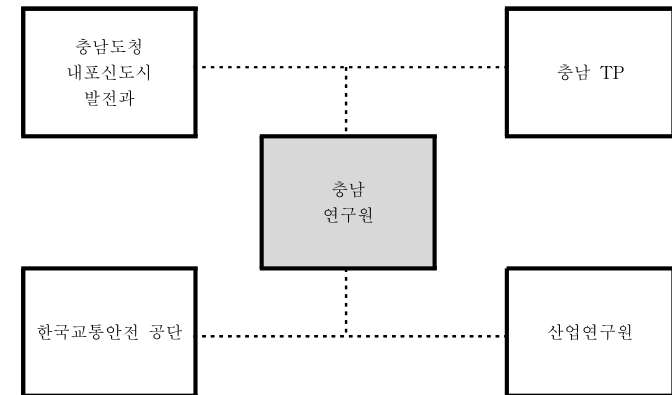
연구의 내용적 범위는 자동차 대체부품산업 육성을 위한 사업제시 및 추진계획의 수립이다. 세부 사업에 대한 구체적인 내용은 본 연구의 범위를 벗어나며, 향후 연구로 남겨둔다.

공간적 범위	충청남도 내포신도시
시간적 범위	2020~2030년 중장기 계획
내용적 범위	대체부품산업 육성을 위한 사업제시 및 추진계획 수립

[그림 3-1] 연구의 범위

### 2. 연구의 추진체계

본 연구는 충청남도 내포신도시건설과의 대체부품산업 육성을 위한 사업발굴과 추진 계획의 수립이다. 따라서 내포신도시건설과, 한국교통안전공단, 산업연구원, 충남 TP 등 전문가의 의견 수렴을 통해 연구를 진행하고자 한다.

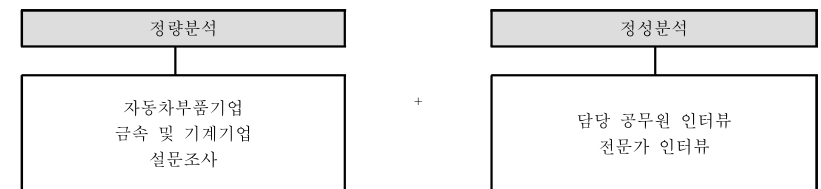


[그림 3-2] 연구관련 기관

내포신도시 발전과는 내포신도시 자동차 대체부품인증·기술지원센터 건립을 책임지고 있다. 자동차 대체부품 생태계의 활성화를 위해서는 대체부품인증·기술지원센터의 역할과 기능이 중요하다. 따라서 내포신도시 발전과의 의견수렴을 통해 정책방향과 전략을 제시하고자 한다.

### 3. 연구의 방법 및 자료

본 연구에서는 정량분석 방법인 설문조사와 정성분석 방법인 인터뷰 조사를 통해 연구를 진행하고자 한다.



[그림 3-3] 연구 방법

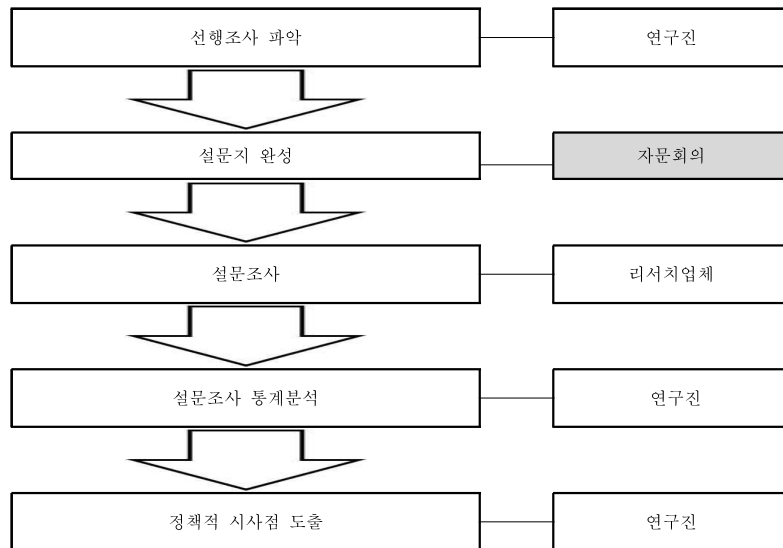


설문조사의 모집단은 자동차부품기업과 금형제조업 전수이며, 표본은 지역별로 랜덤 추출된 자동차부품기업 108개사, 금속 및 기계기업 59개 등 총 167개사 대상이다. 조사방법은 전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사로 진행하고자 한다.

〈표 3-1〉 설문조사 표본설계

모집단	① 자동차부품기업 전수 ② 금속 및 기계기업 전수
표본크기	① 자동차부품기업 108개사 ② 금속 및 기계기업 59개사
표본추출방법	지역별 랜덤 추출 방법 활용
조사방법	전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사

설문조사 및 결과도출의 순서는 다음과 같다.



〔그림 3-4〕 설문조사 진행순서

#### 4. 연구의 주요내용

본 연구는 크게 두 가지로 구분할 수 있다. 첫째는 자동차 대체부품인증·기술지원센터 내 필요시설을 파악하여 제시하는 것이며, 둘째는 내포신도시 대체부품생태계 활성화를 위한 추진계획의 수립이다.

〈표 3-2〉 연구의 주요내용

①		②
자동차 대체부품인증·기술지원센터 내 필요시설	+	대체부품산업 육성을 위한 사업제시 및 추진계획 수립

추진사업은 5개 영역으로 구분하여 충청남도 중장기 로드맵을 제시하고자 한다. 첫째 지원사업은 충남에서 추진해야하는 기업지원 프로그램으로, 인력양성, 창업, 제조·생산지원, 판로지원 등 사업을 의미한다. 둘째 지원 및 연계시설은 대체부품생태계 활성화를 위해 충남에서 도입해야 하는 시설이나 공간을 의미한다. 셋째 클러스터는 대체부품생태계를 위한 입지계획이다. 넷째 투자유치활동은 대체부품관련 기업을 유치하기 위한 사업을 의미한다. 마지막 서비스시장육성은 대체부품시장의 활성화를 위한 서비스관련 지원 사업을 의미한다.

〈표 3-3〉 대체부품생태계 활성화를 위한 사업

①	②	③	④	⑤
지원사업	지원 및 연계 시설계획	클러스터계획	투자유치활동	서비스시장 육성계획

이를 보다 세분화 하면 6개영역 31개 사업으로 구분할 수 있다.

〈표 3-4〉 대체부품산업 활성화를 위한 사업 세분화

①	②	③
지원사업	지원시설계획	연계시설계획
인력양성	대체부품 창업보육센터	자동차관련 연구소 유치
창업지원	대체부품 제조혁신지원센터	자동차대학 공동 캠퍼스 조성
제조/생산지원	대체부품 디자인센터	자동차관련 마이스터고 설립
판로지원	대체부품 산학연 연구시설	친환경차 홍보/전시관 건립
자금지원	대체부품 관련 물류시설	자동차 안전체험공원 조성
		자동차 브랜드 체험관 유치
		튜닝전문 지원센터 건립

④	⑤	⑥
클러스터계획	기업유치활동	서비스시장 육성계획
자유무역/외국인투자지역 지정	해외기업유치 설명회 개최	대체부품 전문수리센터 유치
지역혁신성장특구 지정	국내기업유치 설명회 개최	중고차 전문 판매업체 유치
강소연구개발특구 지정	투자유치 위원회 발족	대체부품 전문유통사 유치
중소기업특별지원지역 지정	투자유치 진흥기금 마련	튜닝 전문업체 유치
	전문 산업단지 조성	자동차서비스복합단지 조성

기업의 의견수렴을 통해 제시된 사업은 단기, 중기, 장기로 구분하여 추진 로드맵을 제시하고자 한다.

## 제4장 설문 분석결과

### 1. 기업체 기초조사

설문조사지역은 자동차부품과 금속 및 기계 제조업이 어느 정도 분포하고 있는 충남의 9개 시군을 대상으로 하였다. 9개 시군은 천안시와 아산시를 포함하여 공주시, 논산시, 당진시, 보령시, 서산시, 예산군, 홍성군이다.

〈표 4-1〉 조사대상 제조업

(단위: %)

구분	업체수	백분율
자동차부품 제조업	108	64.67
금속 및 기계 제조업	59	35.33

조사대상 제조업은 자동차 대체부품산업으로 전환이 가능한 자동차부품 제조업과 금속 및 기계 제조업으로 한정하였다.

〈표 4-2〉 조사대상 제조업 세분화

(단위: %)

구분	백분율	구분	백분율
엔진용 부품	20.4	철강·비철금속 제조업	22.0
차체용 부품	25.9	금속주조업	11.9
동력전달장치 및 전기장치	30.6	금속가공제품 제조업	33.9
조향, 현가, 제동장치	23.2	기계 및 장비 제조업	32.2

자동차부품 제조업을 세분화하면 동력전달장치 및 전기장치가 30.6%로 가장 높게 나타났고, 차체용 부품이 25.9%로 다음 순으로 나타났다. 금속 및 기계 제조업의 경우 금속가공제품 제조업이 33.9%로 가장 높게 나타났고, 기계 및 장비 제조업이 32.2%로 다음 순이었다.

〈표 4-3〉 조사대상 기업현황

(단위: 명, 억, %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	계
종사자수	80	40	66
매출액	320.4	196.4	276.6
매출액 대비 영업이익 비중	2.2	5.3	3.3

자동차부품 제조업의 평균종사자수는 80명으로 나타났고, 금속 및 기계 제조업의 경우는 40명으로 나타났다. 또한 자동차부품 제조업의 평균 매출액은 320.4억원, 영업이익은 매출액의 2.2%로 나타났으며, 금속 및 기계 제조업은 196.4억원, 영업이익은 매출액의 5.3%로 나타났다. 금속 및 기계 제조업이 자동차부품 제조업보다 영세하지만 이익률은 보다 높은 것으로 나타났다.

〈표 4-4〉 조사대상 기업지위

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	계
1차 벤더	13.9	0	8.98
2차 벤더	33.39	17.0	27.54
3차 벤더이하	52.8	83.1	63.47

자동차부품기업의 경우 2차 벤더가 33.3%로 가장 높게 나타났고, 금속 및 기계기업의 경우 3차 벤더가 83.1%로 가장 높게 나타났다. 조사결과를 통해 금속 및 기계기업의 경우 자동차부품기업보다 3차 벤더이하 기업들의 비중이 더 높은 것으로 여겨진다.

〈표 4-5〉 조사대상 기업 도급관계

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	계
독립적인 관계	24.1	57.6	35.9
종속적인 관계	72.2	35.6	59.3
매우 종속적인 관계	3.7	6.8	4.8

도급관계에 대해서는 자동차부품기업의 72.2%가 종속적인 관계라고 응답하였으며, 금속 및 기계기업의 경우는 57.6%가 독립적인 관계라고 응답하여 자동차부품기업이 보다 더 상위벤더에 종속되어 있는 것으로 나타났다.

➔ 기초조사를 통해 금속 및 기계 제조업이 자동차부품 제조업보다 영세하지만 종속적 비중은 낮은 것으로 나타났으며, 영업이익률도 자동차부품 제조업보다 다소 높은 것으로 나타났다.

## 2. 인지도

〈표 4-6〉 자동차 대체부품 인지도

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
잘 모른다	15.7	18.6	16.8
조금 안다	57.4	72.9	62.9
잘 알고 있다	26.9	8.5	20.4

자동차부품기업의 26.9%는 자동차 대체부품에 대해 잘 알고 있다고 응답하였지만, 금속 및 기계기업의 경우 8.5%만이 잘 알고 있다고 응답하였다. 금속 및 기계기업의 경우 자동차 대체부품산업으로 업종전환이 가능한 만큼 지원정책에 대한 홍보가 필요하다고 할 수 있다.

〈표 4-7〉 자동차 대체부품산업 투자방향

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
전혀 그렇지 않아	0.0	6.8	2.4
그렇지 않다	61.1	61.0	61.1
그렇다	32.4	27.1	30.5
매우 그렇다	6.5	5.1	6.0

자동차 대체부품산업에 대한 투자방향에 대해 자동차부품기업의 32.4%가 '그렇다'라고 응답하였고 6.5%는 '매우 그렇다'라고 응답하였다. 금속 및 기계기업도

27.1%가 ‘그렇다’, 5.1%가 ‘매우 그렇다’라고 응답하여, 상당수의 기업이 투자의향이 있는 것으로 나타났다.

자동차부품기업의 투자를 이끌어 내는 것도 중요하지만, 타깃을 자동차부품기업뿐만 아니라 금속 및 기계기업으로 확장시키는 것이 투자유치에 보다 유리하다고 할 수 있다.

〈표 4-8〉 자동차 대체부품산업 투자기피 이유

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
상위 벤더와의 관계 때문에	21.2	10.0	17.0
아직 대체부품시장을 확신할 수 없어서	40.9	27.5	35.9
투자자금이 부족해서	33.3	20.0	28.3
해외기업이 선점하고 있어서	0.0	2.5	0.9
우리 업종과는 관계가 없기 때문에	0.0	25.0	9.4
대체부품시장에 대한 정보 및 홍보가 부족해서	4.6	15.0	8.5

자동차 대체부품산업 투자기피 이유로는 자동차부품기업의 경우 아직 대체부품시장을 확신할 수 없어서라는 응답이 40.9%로 가장 높게 나타났고, 투자자금이 부족해서가 33.3%로 다음 순이었다. 또한 상위 벤더와의 관계 때문이라는 응답도 21.2%로 나타나 벤더 간 종속구조가 있음을 확인할 수 있었다. 금속 및 기계기업의 경우는 시장을 확신할 수 없어서가 27.5%로 가장 높게 나타났고, 우리 업종과는 관계가 없기 때문이라는 응답이 25.0%로 다음 순이었다.

자동차부품기업을 대체부품산업으로 투자유인하기 위해서는 완성차업체 및 상위벤더의 이해와 관련 규제의 완화가 필요하고, 금속 및 기계 제조업의 경우에는 업종전환이 가능함을 어필할 필요성이 있다. 그러나 아직까지 많은 기업들이 대체부품시장에 대한 확신이 부족한데, 이에 대해서는 중앙정부가 나서서 규제완화, 지원시설 마련 등 보다 적극적으로 시장형성에 개입할 필요성이 있다.

➔ 금속 및 기계기업의 경우 대체부품산업에 대한 투자의향이 어느 정도 있는 것으로 나타났지만 대체부품에 대한 인지도는 매우 낮아, 이들 제조업에 대한 타게팅 홍보가 필요하다. 또한 자동차부품기업을 대체부품산업으로 투자를 유인하기 위해서는 완성차업체 및 상위벤더의 이해와 관련 규제의 완화가 필요하고, 금속 및 기계 제조업의 경우에는 업종전환을 위한 지원책 마련이 필요하다고 하겠다.

### 3. 대체부품 인증·기술지원센터 추진사업 및 필요시설

앞서 설명한 것처럼 충남은 내포신도시에 대체부품산업을 지원하는 대체부품 인증·기술지원센터를 건축하고 있다. 이에 설문조사결과를 바탕으로 센터건립 시 추진사업과 관련시설의 우선순위를 제안하고자 한다.

〈표 4-9〉 대체부품 인증·기술센터 추진사업

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
인증 대체품에 대한 성능 및 품질조사 등 사후관리	26.9	27.1	27.0
대체부품업체가 개발한 제품에 대한 인증시험 등 인증지원	22.2	42.4	29.3
제원측정 및 시제품 제작지원, 개발시험 지원 등 개발지원	22.2	18.6	21.0
제품출시 및 판로 컨설팅	24.1	10.2	19.2
교육 프로그램 운영 및 제도 홍보	4.6	1.7	3.6

센터가 가장 중점적으로 추진해야 하는 사업에 대해 자동차부품기업은 인증 대체품에 대한 성능 및 품질조사 등 사후관리가 26.9%로 가장 높게 나타났고, 제품출시 및 판로 컨설팅이 24.1%로 다음 순이었다. 반면 금속 및 기계기업의 경우 인증지원이 42.4%로 가장 높게 나타났고, 사후관리가 27.1%로 다음 순이었다. 자동차부품기업과 금속 및 기계기업의 니즈(needs)가 다르게 나타나고 있는바 기업 맞춤형 사업을 추진할 필요가 있다.

〈표 4-10〉 대체부품 인증·기술센터 필요시설

(단위: %)

구분	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
대체부품 인력양성 교육장	31.5	25.4	29.3
대체부품전시 및 홍보관	28.7	40.7	32.9
3D 입체영상관, VR, AR 등을 활용한 교통안전 체험관	30.6	23.7	28.1
편의시설(편의점, 카페, 식당 등)	1.9	6.8	3.6
공공시설(은행, 우체국 등)	2.8	1.7	2.4
회의시설(세미나, 워크숍, 회의실 등)	4.6	1.7	3.6

기본적으로 센터에 들어가는 시험실(외장부품시험실, 등하부품시험실, 제원측정 및 시제품 제작지원 장비 시험실, 기능성·소모성부품 시험실 등)과 사무실 외에 필요시설로는 자동차부품기업의 경우 대체부품 인력양성 교육장이 31.5%로 가장 높게 나타났고, 교통안전 체험관이 30.6%로 다음 순이었다. 반면 금속 및 기계 기업의 경우는 대체부품전시 및 홍보관이 40.7%로 가장 높게 나타나 두 산업 간에 차이가 있었다. 금속 및 기계 제조업의 경우 새로운 사업영역이기 때문에 전시 및 홍보관의 필요성이 높게 나타난 것으로 여겨진다.

➔ 대체부품인증·기술지원센터에서는 대체부품 인증지원과 품질조사 등 사후관리를 중점적으로 추진하되, 기업에 따라서는 판로 컨설팅 등 기업 니즈(needs) 맞춤형으로 진행할 필요성이 있다. 필요시설로는 대체부품을 알릴 수 있는 홍보관과 인력양성을 위한 교육장, 교통안전 체험관을 우선적으로 구축할 필요성이 있는 것으로 나타났다.

#### 4. 대체부품산업 육성을 위한 지원정책

본 연구에서는 대체부품산업 육성을 위한 정책을 인력양성, 창업지원, 제조·생산지원, 판로지원, 자금지원의 5대 지원영역으로 구분하여 분석하였다. 또한 5대 영역별로 별도 지원사업을 제시하여, 도의 지원시책마련을 위한 기초자료를 제공하고자 한다.

〈표 4-11〉 지원사업 세분류

지원사업	세부사업
인력양성	자동차 새시정비 양성과정
	자동차 전기전자장비정비 양성과정
	자동차엔진정비 양성과정
	자동차 도장정비 양성과정
	자동차 차체정비 양성과정
창업지원	선진국과 같은 실질적인 창업교육
	대체부품산업에 진출한 창업기업 보육공간 제공
	신용보증, 시제품 개발 자금지원 등 창업자금 지원
	금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원
제조·생산지원	시장조사 등 정보제공
	회계, 재무, 인사 등 경영컨설팅
	대체부품 기술개발 지원
	대체부품 인증 및 평가시험 지원
판로지원	대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공
	대체부품 해외박람회, 바이어초청 등 해외 수출지원
	대체부품 국내 유통지원
	리플릿, 홈페이지 지원 등 홍보·전시 지원
자금지원	임직보조금 지원
	설비·투자보조금 지원
	경영·운영자금 지원
	세제지원, 조세감면

〈표 4-12〉 지원사업 중요도

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
인력 양성	4.60	4.49	4.56
창업 지원	4.24	4.31	4.26
제조·생산지원	4.47	4.47	4.47
판로 지원	4.51	4.66	4.56
자금 지원	4.66	4.59	4.63

대체부품산업의 육성을 위한 자동차부품기업은 자금지원이 가장 중요하다고 응답하였고, 인력양성, 판로지원 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우는 판로지원이 가장 중요하다고 응답하였고, 자금지원, 인력양성이 다음 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우 대체부품산업에 투자한다면 자동차부품기업보다 판로 쪽에 어려움을 겪을 가능성이 매우 높다. 따라서 대체부품산업에 투자하고자 하는 기업에 대한 자금지원, 인력양성을 우선적으로 지원하고, 금속 및 기계기업의 경우에는 판로 지원을 강화해야 한다.

〈표 4-13〉 인력양성 시 가장 필요한 분야

(단위: %)

	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
자동차 새시정비 양성과정	8.3	18.6	12.0
자동차 전기전자장비정비 양성과정	25.9	15.3	22.2
자동차엔진정비 양성과정	40.7	27.1	35.9
자동차 도장정비 양성과정	1.9	10.2	4.8
자동차 차체정비 양성과정	23.2	28.8	25.2

인력양성 시 가장 필요한 분야로 자동차부품기업은 자동차엔진정비가 40.7%로 가장 높게 나타났고, 전기·전자장비정비가 25.9%로 다음 순이었다. 반면 금속 및 기계기업의 경우는 차체정비가 28.8%로 가장 높게 나타났고, 엔진정비가 27.1%로 다음 순이었다. 두 제조업간에 니즈(needs)가 다르게 나타나고 있어, 인력을 양성함에 있어, 제조업 특성을 감안하여 인력양성계획을 수립해야 한다. 자동차부품기업을 위해서는 엔진정비 인력양성을 위주로 하고, 금속 및 기계기업을 위해서는 차체정비 인력양성을 우선적으로 추진할 필요성이 있다.

〈표 4-14〉 창업지원 시 가장 필요한 분야

(단위: %)

	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
선진국과 같은 실질적인 창업교육	13.0	5.1	10.2
대체부품산업에 진출한 창업기업 보육공간 제공	16.7	27.1	20.4
신용보증, 시제품 개발 자금지원 등 창업자금 지원	32.4	30.5	31.7
금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원	38.0	37.3	37.7

창업지원 시 가장 필요한 분야로 자동차부품기업은 금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원이 38.0%로 가장 높게 나타났고, 신용보증, 시제품 개발 자금지원 등 창업자금 지원이 32.4%로 다음 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우도 사업화지원이 1순위, 창업지원이 2순위로 나타났다. 창업지원의 경우 자동차부품기업, 금속 및 기계기업의 경우 모두 사업화지원과 창업지원이 가장 필요한 것으로 나타났다.

〈표 4-15〉 제조·생산지원 시 가장 필요한 분야

(단위: %)

	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
시장조사 등 정보제공	25.0	10.2	19.8
회계, 재무, 인사 등 경영컨설팅	9.3	11.9	10.2
대체부품 기술개발 지원	30.6	64.4	42.5
대체부품 인증 및 평가시험 지원	35.2	13.6	27.5

제조·생산지원 시 가장 필요한 분야로 자동차부품기업은 대체부품 인증 및 평가시험 지원이 35.2%로 가장 높게 나타났고, 대체부품 기술개발 지원이 30.6%로 다음 순이었다. 반면 금속 및 기계기업의 경우는 대체부품 기술개발 지원이 64.4%로 가장 높게 나타났고, 대체부품 인증 및 평가시험 지원이 13.6%로 다음 순이었다. 따라서 기술개발과 인증 및 평가시험을 중심으로 지원하되, 금속 및 기계기업의 경우는 업종전환이 필요한 만큼 기술개발위주의 지원이 필요한 것으로 여겨진다.

〈표 4-16〉 판로지원 시 가장 필요한 분야

(단위: %)

	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공	26.9	35.6	29.9
대체부품 해외박람회, 바이어초청 등 해외 수출지원	34.3	23.7	30.5
대체부품 국내 유통지원	32.4	32.2	32.3
리플렛, 홈페이지 지원 등 홍보·전시 지원	6.5	8.5	7.2

판로지원 시 가장 필요한 분야로 자동차부품기업은 대체부품 해외박람회, 바

이어 초청 등 해외 수출지원이 34.3%로 가장 높게 나타났고, 대체부품 국내 유통지원이 32.4%로 다음 순이었다. 반면 금속 및 기계기업의 경우는 대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공이 35.6%로 가장 높게 나타났고, 대체부품 국내 유통지원이 32.2%로 다음 순이었다. 자동차부품기업의 경우는 업종전환이 아니기 때문에 수출과 국내유통지원을 원했고, 금속 및 기계기업의 경우는 업종전환을 해야 하기 때문에, 대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공을 가장 원하는 것으로 여겨진다.

〈표 4-17〉 자금지원 시 가장 필요한 분야

(단위: %)

	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
입지보조금 지원	10.2	6.8	9.0
설비·투자보조금 지원	30.6	50.9	37.7
경영·운영자금 지원	35.2	35.6	35.3
세제지원 조세감면	24.1	6.8	18.0

자금지원 시 가장 필요한 분야로 자동차부품기업은 경영·운영자금 지원이 35.2%로 가장 높게 나타났고, 설비·투자보조금 지원이 30.6%로 순이었다. 반면에 금속 및 기계기업의 경우 설비·투자보조금 지원이 50.9%로 가장 높게 나타났고, 경영·운영자금 지원이 35.6%로 다음 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우 업종전환 시 새로운 설비와 투자가 필요하기 때문에 설비·투자보조금지원을 가장 원하고 있으며, 자동차부품기업은 업종전환 없이 바로 생산만 하면 되기 때문에 경영·운영자금지원을 가장 원하는 것으로 여겨진다.

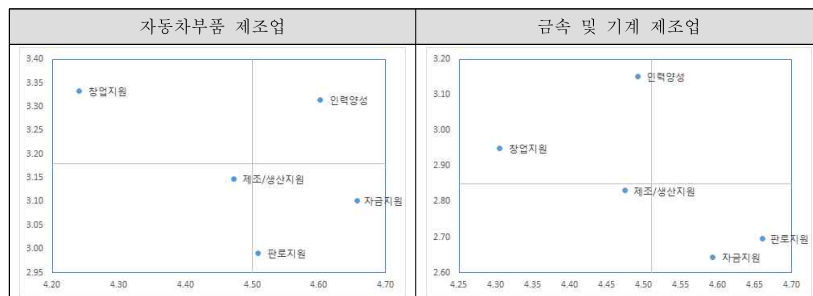
〈표 4-18〉 지원사업 만족도

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
인력양성	3.31	3.15	3.26
창업지원	3.33	2.95	3.20
제조·생산지원	3.15	2.83	3.04
판로지원	2.99	2.69	2.89
자금지원	3.10	2.64	2.94

기존 지원사업에 대한 만족도를 살펴보면 자동차부품제조업의 경우 판로지원에 가장 불만족하였으며, 금속 및 기계 제조업의 경우는 자금지원에 가장 불만족하고 있었다. 자동차부품기업의 경우 수직적 납품구조로 새로운 판로의 모색에 어려움이 있는 것으로 여겨지며, 금속 및 기계 제조업은 자동차부품기업보다 영세하기 때문에 자금지원에 더 불만족하는 것으로 여겨진다. 앞에서 살펴본 중요도 결과를 바탕으로 IPA(중요도·만족도 분석)를 해보면 다음과 같은 결과를 얻을 수 있다.

〈표 4-19〉 지원사업 IPA



자동차부품기업의 경우는 자금지원과 판로지원을 중점적으로 강화해야 하며, 금속 및 기계기업의 경우도 마찬가지로 자금지원과 판로지원을 중점적으로 강화해야 하는 것으로 나타났다.

- ➔ 자동차부품기업의 경우는 자금지원과 판로지원을 중점적으로 강화해야 하며, 금속 및 기계기업의 경우도 마찬가지로 자금지원과 판로지원을 중점적으로 강화해야 한다. 그러나 세부 사업을 살펴보면 두 제조업간에 기업니즈(needs)가 다르게 나타나고 있어 두 제조업분야 간 사업의 우선순위에 차이를 두는 기업 맞춤형 투-트랙(two-track) 전략이 필요하다.
- ➔ 인력양성의 경우 자동차부품기업을 위해서는 엔진정비 인력양성을 위주로 하고, 금속 및 기계 기업을 위해서는 차체정비 인력양성을 우선적으로 추진할 필요성이 있다. 창업지원의 경우 자동차부품기업, 금속 및 기계기업의 경우 모두 사업화지원과 창업지원을 중심으로 지원을 강화해야 한다. 제조·생산지원의 경우 기술개발과 인증 및 평가시험을 중심으로 지원하되, 금속 및 기계기업의 경우는 업종전환이 필요한 만큼 기술개발위주의 지원이 필요하다. 판로지원의 경우 자동차부품기업의 경우는 업종전환이 아니기 때문에 수출과 국내유통지원을 강화하고, 금속 및 기계기업의 경우는 업종전환을 해야 하기 때문에, 대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공을 확대해야 한다. 자금지원의 경우 금속 및 기계기업의 경우 업종전환 시 새로운 설비와 투자가 필요하기 때문에 설비·투자보조금지원을 강화하고 자동차부품기업은 업종전환 없이 바로 생산만 하면 되기 때문에 경영·운영자금지원을 확대할 필요성이 있다.



## 5. 대체부품산업 육성을 위한 시설

〈표 4-20〉 지원시설 중요도

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
대체부품 창업보육센터	4.24	4.17	4.22
대체부품 제조혁신지원센터	4.47	4.63	4.53
대체부품 디자인센터	4.42	4.47	4.44
대체부품 산학연 연구시설	4.29	4.32	4.30
대체부품 관련 물류시설	4.34	4.39	4.36

대체부품산업 육성을 위한 지원시설 중요도에 대해 자동차부품기업은 대체부품 제조혁신지원센터가 4.47로 가장 높게 나타났으며, 대체부품 디자인센터가 4.42로 다음 순이었다. 금속 및 기계기업도 동일하게 대체부품 제조혁신지원센터가 4.63으로 가장 높게 나타났고, 대체부품 디자인센터가 4.47로 다음 순으로 나타났다. 두 제조업분야 모두 기업의 생산을 위한 직접지원시설인 제조혁신지원센터와 디자인센터의 중요도가 높게 나타나, 대체부품 인증·기술지원센터 완공 후 추가 센터의 건립을 추진해야 할 필요성이 있다.

〈표 4-21〉 연계시설 중요도

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
자동차관련 연구소 유치	4.56	4.51	4.54
자동차대학 공동 캠퍼스 조성	4.37	4.39	4.38
자동차관련 마이스터고(고교) 설립	4.45	4.49	4.47
친환경차 홍보/전시관 건립	4.35	4.31	4.34
자동차 안전체험공원 조성	4.30	4.10	4.23
자동차 브랜드 체험관 유치	4.24	4.07	4.18
튜닝전문 지원센터 건립	4.46	4.34	4.42

대체부품산업 육성을 위한 연계시설 중요도에 대해 자동차부품기업은 자동차관련 연구소 유치가 4.56으로 가장 높게 나타났고, 튜닝전문 지원센터, 자동차관련 마이스터고 설립 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우는 자동차관련 연구소 유치가 5.51로 가장 높았고, 마이스터고 설립과 자동차대학 공동 캠퍼스 조성이 다음 순이었다. 연계시설의 경우 두 업종 간 차이가 있지만 대체부품산업이 활성화 되기 위해서는 자동차관련 연구소 유치, 마이스터고 설립과 자동차대학 공동 캠퍼스 조성, 튜닝전문 지원센터 건립은 반드시 추가로 추진되어야 할 것이다. 대체부품 인증·기술지원센터의 건립을 시작으로 튜닝전문 지원센터가 건립되고, 인력양성을 위한 마이스터고와 관련대학이 들어서면 충남 내포신도시는 명실상부한 대체부품 산업의 메카가 될 것으로 여겨진다. 또한 자동차부품연구원 및 자동차안전연구원의 1개 센터를 내포에 두는 것도 관련 산업의 시너지를 높일 수 있을 것이다.

➔ 대체부품산업의 육성을 위해서는 대체부품의 시제품개발과 디자인을 도울 수 있는 센터를 구축하고, 연계 발전할 수 있는 튜닝전문 지원센터, 인력양성을 위한 마이스터고와 관련 대학의 유치가 필요하다고 할 수 있다.

## 6. 대체부품산업 육성을 위한 클러스터 및 기업유치 활동

〈표 4-22〉 클러스터계획 중요도

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
자유무역/ 외국인투자지역 지정	4.44	4.32	4.40
지역혁신 성장특구 지정	4.47	4.41	4.45
강소연구 개발특구 지정	4.47	4.39	4.44
중소기업 특별지원지역 지정	4.57	4.53	4.56

대체부품산업 육성을 위한 클러스터계획 중요도에 대해 자동차부품기업은 중소기업 특별지원지역이 4.57로 가장 높게 나타났고, 지역혁신 성장특구, 강소연구개발특구 순으로 나타났다. 금속 및 기계기업 또한 중소기업 특별지원지역이 4.53으로 가장 높게 나타났고, 지역혁신성장특구가 다음 순이었다.

사실 중소기업 특별지원지역은 산업집적 현황 및 생산실적이 상대적으로 낙후되어 있으나, 활성화 의지가 높은 시도의 산업단지를 대상으로 지정되기 때문에, 내포신도시 도시첨단산업단지가 적합하지는 않다고 할 수 있다. 그러나 지역혁신성장특구와 강소개발연구특구는 지자체의 노력에 따라 충분히 지정 가능하기 때문에 대체부품산업의 활성화를 위해서는 내포 도시첨단산업단지 인근을 특구로 지정받을 수 있도록 충남의 노력이 필요하다. 특히 지역혁신성장특구는 규제샌드박스를 도입, 신기술을 규제제약 없이 실증하고 사업화할 수 있도록 하는 특구이기 때문에 대체부품산업의 육성을 위해 반드시 필요하다고 하겠다.

〈표 4-23〉 투자유치활동 중요도

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
해외기업유치 설명회 개최	3.93	3.93	3.93
국내기업유치 설명회 개최	4.50	4.47	4.49
지자체 투자유치 위원회 발족	4.38	4.34	4.37
지자체 투자유치 진흥기금 마련	4.55	4.46	4.51
대체부품 전문 산업단지 조성	4.20	4.20	4.20

대체부품산업 육성을 위한 투자유치활동의 중요도는 자동차부품기업의 경우 지자체 투자유치 진흥기금 마련이 4.55로 가장 높게 나타났고, 국내기업유치 설명회 개최가 4.50으로 다음 순이었다. 금속 및 기계 제조업의 경우는 국내기업유치 설명회 개최가 4.47로 가장 높았고, 지자체 투자유치 진흥기금 마련이 4.46으로 다음 순이었다.

두 업종 모두 투자유치활동으로 투자유치기금과 국내기업설명회를 중요하게 생각하고 있었다. 대체부품산업육성을 위해서는 국내기업을 대상으로 대체부품이라는 신산업분야 진출을 돕고, 초기 투자비용이 발생하는 만큼 충분한 투자유치 진흥기금을 마련해야 할 것이다.

〈표 4-24〉 유치업종

(단위: %)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 원료제조기업	13.0	6.8	10.8
대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 자동차부품기업	72.2	22.0	54.5
대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 금속 및 기계 제조기업	12.0	69.5	32.3
대체부품산업에 진출하고자 하는 중국, 대만 등 해외기업	2.8	1.7	2.4

유치업종으로는 자동차부품기업의 경우 대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 자동차부품기업이 72.2%로 가장 높게 나타났고, 금속 및 기계기업의 경우는 국내 금속 및 기계기업이 69.5%로 가장 높게 나타나, 두 업종 간에 자기업종의 유치활동이 중요하다고 응답하였다. 이는 당연한 결과로 두 업종을 제외하면, 원료제조기업이 다음 순이었다. 그러나 해외기업에 대한 응답은 매우 낮게 나타나, 협력관계보다는 경쟁관계에 있는 것으로 나타났다. 따라서 초기 기업유치활동은 해외기업보다는 관련 국내기업과 원료제조업 위주로 진행하고, 향후에는 한국에 투자계획이 있는 해외기업을 대상으로 할 필요성이 있다.

〈표 4-25〉 주요 수출국

(단위: %)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
중국	44.4	44.1	44.3
미국	17.6	18.6	18.0
일본	1.9	0.0	1.2
유럽	24.1	18.6	22.2
동남아	12.0	18.6	14.4

주요 수출국으로는 자동차부품기업의 경우 중국이라는 응답이 44.4%로 가장 높게 나타났고, 유럽, 미국 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우 역시 중국이라는 응답이 44.1%로 가장 높게 나타났다. 자동차부품의 가장 큰 시장은 역시 중국시장으로 충남의 경우 중국과의 교역이 많은 지역으로 우선적으로 중국시장 진출을 위한 지원책 마련이 필요하다. 대체부품은 국내시장은 물론 해외시장에서도 바로 판매가 가능한 만큼 산업기반마련 단계에서부터 수출시장 공략을 위한 전략이 필요하다고 하겠다. 따라서 해외바이어 초청, 해외박람회 참여를 통해 국내 대체부품산업의 판로를 확보해야 한다.

- ➔ 대체부품산업의 활성화를 위해서는 내포 도시첨단산업단지 인근을 규제제약 없이 실증하고 사업화할 수 있는 지역혁신성장특구로 지정할 필요성이 있다. 또한 신산업 진출시 투자비용이 발생하는 만큼 충남은 투자유치기금을 통해 기업에 대한 투자혜택을 확대하고 국내기업설명회를 통해 투자를 적극 유도해야 한다. 관련 업종은 물론 원료제조업의 유치도 필요하다.
- ➔ 충남의 경우 중국과의 교역이 많은 지역으로 우선적으로 중국시장 진출을 위한 지원책 마련이 필요하다. 따라서 해외바이어 초청, 해외박람회 참여를 통해 국내 대체부품산업의 판로를 확보해야 한다.

## 7. 대체부품산업 육성을 위한 연관산업

〈표 4-26〉 서비스산업 육성 분야

(단위: 5점 척도 평균)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
대체부품 전문수리센터 유치	4.44	4.19	4.35
중고차 전문 판매업체 유치	4.42	4.17	4.33
대체부품 전문유통사 유치	4.50	4.75	4.59
튜닝 전문업체 유치	4.37	4.19	4.31
자동차서비스 복합단지 조성	4.29	4.34	4.31

대체부품산업의 활성화를 위해서는 서비스산업이 함께 육성되어야 한다. 대체부품자체가 애프터 마켓(after-market)을 대상으로 하는 산업이니 만큼 서비스시장은 대체부품산업의 핵심 전방산업이라고 할 수 있다. 자동차부품기업의 경우 대체부품 전문유통사 유치가 4.50으로 가장 높게 나타났고, 대체부품 전문수리센터 유치가 4.44로 다음 순이었다. 금속 및 기계 제조업의 경우는 대체부품 전문유통사 유치가 4.75로 가장 높게 나타났고, 자동차서비스 복합단지 조성이 4.34로 다음 순이었다. 대체부품산업육성을 위해서 가장 중요한 것은 대체부품 전문유통사의

유치이며, 전문수리센터가 건립된다면, 단순 판매에서 서비스산업까지 확대가 가능할 것으로 여겨진다. 물론 이런 사업들이 보다 탄력을 받기 위해서는 자동차 서비스 복합단지의 지정이 필요하다. 당장 지정은 어렵겠지만, 제품생산, 유통, 판매 및 서비스가 이루어진다면 향후 자연스럽게 자동차 서비스복합단지로 전환이 가능해질 것으로 여겨진다. 또한 전문유통사의 유치가 초기에 쉽지 않을 수 있기 때문에 초기에는 지자체에서 직접 위탁 운영하고, 향후 민간으로 이전시키는 것도 바람직하다.

〈표 4-27〉 서비스산업 활성화를 위한 사업

(단위: %)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
대체부품에 대한 소비자 인식도 제고	30.6	49.2	37.1
대체부품인증제도 설명회 개최, TV, 인터넷 홍보	35.2	33.9	34.7
자동차수리업체 종사자 인식교육	21.3	11.9	18.0
각종 워크숍, 세미나, 대체부품 박람회 개최	13.0	5.1	10.2

서비스산업의 활성화를 위한 사업으로 자동차부품기업의 경우 대체부품인증제도의 홍보가 35.2%로 가장 높게 나타났고, 대체부품에 대한 소비자 인식도 제고가 30.6%로 다음 순이었다. 금속 및 기계기업의 경우는 대체부품에 대한 소비자 인식도 제고가 49.2%로 가장 높게 나타났고, 대체부품인증제도 홍보가 다음 순이었다. 1위와 2위 간 차이가 있지만 두 업종 모두 홍보와 소비자의 인식도 제고가 서비스산업의 활성화를 위한 선행조건으로 생각하고 있었다. 지자체는 대체부품 산업에 대한 직접적인 육성도 중요하지만, 제도에 대한 홍보와 소비자의 인식도 제고를 위한 노력도 지속적으로 추진해야 할 것이다.

〈표 4-28〉 동반육성 분야

(단위: %)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
튜닝용 부품	28.9	20.0	25.7
재사용 부품	26.3	33.6	29.0
재제조 부품	44.9	46.4	45.4

동반 육성해야하는 분야로는 자동차부품기업의 경우 재제조 부품이 44.9%로 가장 높게 나타났고, 튜닝용 부품이 다음 순이었다. 반면 금속 및 기계기업의 경우는 재제조 부품이 1순위, 재사용 부품이 2순위로 나타나 차이가 있었다. 공통적으로 대체부품과 동반성장할 수 있는 사업영역은 재제조 부품으로 나타났다. 다만 대체부품과 재제조부품 간 보완관계인지 대체관계인지는 더 자세히 살펴보아야 할 것이며, 대체관계가 아닌 서로 보완관계로 시너지효과를 낼 수 있도록 가격차별 등 정책적 뒷받침도 필요하다.

- ➔ 대체부품산업육성을 위해서는 관련 서비스산업의 활성화도 중요하다. 전문유통사와 전문수리센터가 설립된다면 단순 제조업에서 서비스산업까지 산업의 확대가 가능하며, 향후 자동차 서비스복합단지로 전환도 가능해질 것이다. 또한 전문유통사의 경우 초기에는 지자체에서 직접 위탁 운영하고, 향후 민간으로 이전시킬 필요가 있다. 또한 지자체는 대체부품 산업에 대한 직접적인 육성도 중요하지만, 제도에 대한 홍보와 소비자의 인식도 제고를 위한 노력도 지속적으로 추진해야 할 것이다.
- ➔ 동반육성해야 하는 분야로는 튜닝용 부품보다 재제조 부품이 적합한 것으로 여겨진다. 이 두 분야는 가격차별만 이루어진다면 보완재로서 서로 간에 시너지효과가 기대된다.

## 8. 대체부품산업 육성을 위한 환경개선

〈표 4-29〉 경영환경 개선 사업

(단위: %)

지원 사업	자동차부품 제조업	금속 및 기계 제조업	합계
완성차업체와의 수직계열화 부품산업의 구조혁신	18.5	10.2	15.6
보수용 부품시장의 확대 및 활성화	40.7	33.9	38.3
대체부품 유통거래 구조개선	10.2	18.6	13.2
디자인권 개선으로 기존시장 참여유도	23.2	30.5	25.8
보험제도를 통한 대체부품 활성화 방안 마련	7.4	6.8	7.2

대체부품산업육성을 위한 경영환경 개선으로 자동차부품기업의 경우 보수용 부품시장의 확대 및 활성화가 40.7%로 가장 높게 나타났고, 디자인권 개선이 29.2로 다음 순이었다. 금속 및 기계기업 또한 보수용 부품시장의 확대 및 활성화가 1순위, 디자인권 개선으로 기존시장 참여유도가 2순위로 나타났다. 대체부품 산업의 육성을 위해서 대기업은 자사부품에 대한 디자인권을 완화하고, 정부는 보수용 부품시장의 확대를 위한 정책적 지원을 강화해야 할 것이다.

➔ 완성차업체의 자사부품에 대한 디자인권 완화가 선행될 때 대체부품산업의 활성화가 가능할 것으로 여겨진다.

## 제5장 충남 대체부품산업 활성화 방안

### 1. 대체부품산업 진출가능성

대체부품산업을 활성화하기 위해서는 자동차부품기업이 대체부품산업에 진출할 수 있도록 지원해야 한다. 그러나 자동차부품기업들의 진출도 중요하지만 금속 및 기계 제조업도 업종전환이 가능한 만큼 적극적인 투자유인책을 발굴 할 필요성이 있다. 금속 및 기계기업의 경우 대체부품산업에 대한 투자여향이 있는 것으로 나타나, 대체부품산업에 대한 인지도와 홍보만 강화한다면 투자유도가 가능할 것이다. 특히 금속 및 기계 제조업의 경우 원청기업에 대한 종속도가 낮아 더 빠른 전환이 가능할 것으로 여겨진다. 다만 자동차부품기업보다 다소 영세하여 투자 시 자금지원방안 마련이 필요하다.

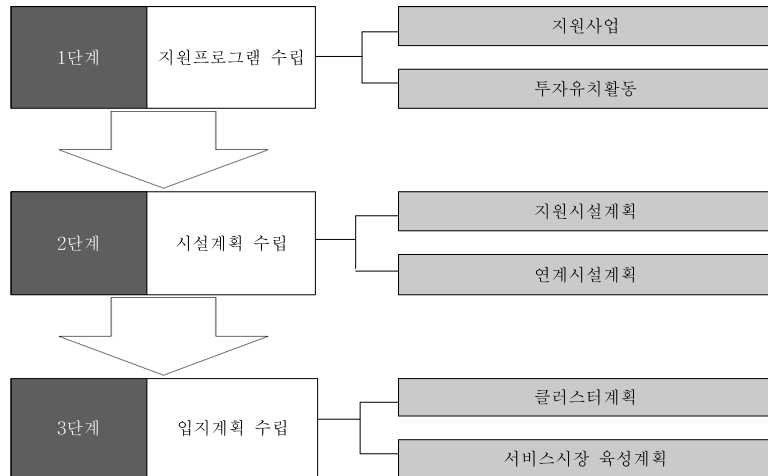
### 2. 대체부품인증·기술지원센터의 기능

내포신도시에 대체부품산업 지원을 위한 대체부품인증·기술지원센터가 들어선다. 대체부품산업이 활성화되기 위해서는 이 센터의 기능과 역할이 매우 중요하다. 대체부품인증·기술지원센터에서는 대체부품 인증지원과 품질조사 등 사후관리를 중점적으로 추진해야 한다. 그리고 대체부품산업으로 업종 전환한 기업에 대해서는 판로 컨설팅을 추진하여, 기업의 투자위험을 최소화해야 한다.

기본적으로 센터에 들어가는 외장부품시험실, 등하부품시험실, 체원측정 및 시제품 제작지원 장비 시험실, 기능성·소모성부품 시험실 등에 최고의 장비를 구축하고 우수 인력을 배치하여야 한다. 또한 대체부품을 알릴 수 있는 홍보관과 인력양성을 위한 교육장, 교통안전 체험관을 추가 구축하여, 대체부품산업 육성을 위한 기반을 마련해야 할 것이다.

### 3. 단계별 추진계획

〈표 5-1〉 단계별 추진계획



충남 자동차 대체부품산업의 육성의 첫 단계는 대체부품산업에 진출하고자 하는 기업유치와 유치한 기업에 대한 적극적인 지원책마련이다. 가장 먼저 충남도청, 국토교통부, 자동차부품연구원, 한국교통안전공단, 자동차부품기업, 금속 및 기계 기업 등이 참여하는 충남 대체부품협의회를 구성해야 한다. 대체부품협의회에서는 대체부품산업에 새롭게 진출하는 기업에 대한 지원책을 마련하고, 또한 대체부품 산업에 관심이 있는 기업을 발굴하여 투자를 유도해야 한다.

두 번째 단계는 대체부품산업을 지원하는 시설계획이다. 대체부품 지원시설을 추가 건립하고, 함께 시너지를 낼 수 있는 연계시설 계획을 수립해야 한다. 대체 부품인증·기술지원센터를 중심으로, 시제품 제작을 위한 대체부품 제조혁신지원센터, 중소기업 브랜드화를 지원하는 디자인센터를 구축해야 한다. 지원시설계획이 수립 되면 연계시설에 대한 유치도 필요하다. 자동차부품연구원 및 자동차안전연구원의 1개 센터(가칭 해외 대체부품 연구센터)를 유치하여, R&D 기능을 보장하고, 자동차관련 마이스터고와 자동차대학 공동 캠퍼스를 조성하여 관련 인재를 양성해야

한다.

세 번째 단계는 기반시설이 어느 정도 이루어진 후의 입지계획의 수립이다. 이는 대체부품 클러스터계획과 서비스시장 육성계획으로 정의할 수 있다. 내포 신도시 인근을 규제자유특구(지역혁신성장특구)로 지정하여 대체부품산업의 규제를 완화하고, 향후 강소연구개발 특구로 발전시켜야 한다. 또한 대체부품시장이 활성화되기 위해서는 전방산업인 자동차수리 서비스업이 동반 성장해야 한다. 충남은 대체부품 전문유통사를 유치하거나, 위탁운영하고, 대체부품 전문 수리센터와 중고차 판매업체를 유치하여, 내포에서 대체부품의 개발과 제조, 차수리 서비스까지 이어지는 선순환구조를 만들어가야 할 것이다. 이와 같은 일들을 단계적으로 추진하고, 국토교통부의 자동차서비스복합단지 지정되면, 내포신도시가 대체부품산업의 세계적인 메카로 자리매김할 수 있을 것이다.

#### 4. 단계별 우선순위 선정

단계별 추진계획을 시행할 때 다양한 사업들이 추진된다. 본 연구에서는 기업 설문결과를 바탕으로 추진사업의 우선순위를 선정하여, 충남도의 대체부품산업 육성 계획을 보다 효율화하고자 한다.

##### 1) 1단계 우선순위

가. 지원사업

〈표 5-2〉 지원사업 우선순위

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
인력양성	○	
창업지원		
제조·생산지원		
판로지원		◎
자금지원	◎	○

주: ◎: 1순위, ○: 2순위

충남도가 지원사업을 추진함에 있어, 대체부품산업 투자를 위한 자금지원과 중소기업이 생산한 제품을 수리센터 또는 소비자와 연결시켜주는 판로지원을 우선적으로 추진해야 한다. 판로지원에서 특히 유통회사의 건립이 필요하고 도의 예산출연을 통한 위탁사업을 제안한다.

〈표 5-3〉 지원사업\_인력양성 우선순위

	사업명	중점추진	
		자동차부품	금속 및 기계
인력양성	자동차 새시정비 양성과정		
	자동차 전기전자장비정비 양성과정	○	
	자동차엔진정비 양성과정	◎	○
	자동차 도장정비 양성과정		
	자동차 차체정비 양성과정		◎

지원사업을 세부적으로 살펴보면, 인력양성의 경우 업종에 따라 엔진정비와 차체정비 쪽 인제양성을 우선추진 할 필요성이 있다.

〈표 5-4〉 지원사업\_창업지원 우선순위

	사업명	중점추진	
		자동차부품	금속 및 기계
창업지원	선진국과 같은 실질적인 창업교육		
	대체부품산업에 진출한 창업기업 보육공간 제공		
	신용보증, 시제품 개발 자금지원 등 창업자금 지원	○	○
	금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원	◎	◎

창업지원의 경우 금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화지원을 우선적으로 추진할 필요성이 있다.

〈표 5-5〉 지원사업\_제조·생산지원 우선순위

	사업명	중점추진	
		자동차부품	금속 및 기계
제조·생산 지원	시장조사 등 정보제공		
	회계, 재무, 인사 등 경영컨설팅		
	대체부품 기술개발 지원	○	◎
	대체부품 인증 및 평가시험 지원	◎	○

제조·생산지원의 경우 업종에 따라 인증 및 평가시험과 기술개발을 우선적으로

추진할 필요성이 있다.

〈표 5-6〉 지원사업\_판로지원 우선순위

	사업명	중점추진	
		자동차부품	금속 및 기계
판로지원	대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공		◎
	대체부품 해외박람회, 바이어초청 등 해외 수출지원	◎	
	중국	●	●
	미국		
	일본		
	유럽		
	동남아		
	대체부품 국내 유통지원	○	○
	리플릿, 홈페이지 지원 등 홍보·전시 지원		

판로지원의 경우 업종에 따라 해외박람회, 바이어초청 등 해외수출지원과 판매 컨설팅을 우선적으로 추진할 필요성이 있다. 특히 수출지원의 경우 중국시장에 대한 시장정보제공 및 바이어 발굴이 가장 중요한 것으로 나타났다.

〈표 5-7〉 지원사업\_자금지원 우선순위

	사업명	중점추진	
		자동차부품	금속 및 기계
자금지원	임직보조금 지원		
	설비·투자보조금 지원	○	◎
	경영·운영자금 지원	◎	○
	세제지원, 조세감면		

자금지원의 경우 업종에 따라 경영·운영자금 지원과 설비·투자보조금 지원을 확대할 필요성이 있다.

## 나. 투자유치활동

〈표 5-8〉 투자유치활동 우선순위

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
해외기업유치 설명회 개최		
국내기업유치 설명회 개최	○	◎
지자체 투자유치 위원회 발족		
지자체 투자유치 진흥기금 마련	◎	○
대체부품 전문 산업단지 조성		

충남도가 투자유치활동을 추진함에 있어, 가장 먼저 투자유치 진흥기금을 마련하여, 투자기업에게 타시도와 차별화되는 인센티브를 제공하고, 국내기업유치 설명회를 우선적으로 추진해야 한다.

## 2) 2단계 우선순위

1단계인 지원사업이 마련되었으면, 이를 뒷받침 할 수 있는 지원시설계획을 수립해야 한다.

## 가. 지원시설 계획

〈표 5-9〉 지원시설 우선순위

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
대체부품 창업보육센터		
대체부품 제조혁신지원센터	◎	◎
대체부품 디자인센터	○	○
대체부품 산학연 연구시설		
대체부품 관련 물류시설		

대체부품산업육성을 위한 가장 중요한 시설은 제조혁신지원센터로 나타났다. 제조혁신지원센터는 메이커스페이스 등 시제품 제작을 위한 지원센터이다. 대체부품인증·기술개발지원센터와 더불어 인근에 대체부품 제조혁신지원센터와 디자인센

터를 건립하여, 순정부품과 비교하여 성능과 품질이 동일한 제품을 생산할 수 있도록 지원해야 한다.

## 나. 연계시설 계획

〈표 5-10〉 연계시설 우선순위

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
자동차관련 연구소 유치	◎	◎
자동차대학 공동 캠퍼스 조성		
자동차관련 마이스터고(고교) 설립		○
친환경차 홍보/전시관 건립		
자동차 안전체험공원 조성		
자동차 브랜드 체험관 유치		
튜닝전문 지원센터 건립	○	

지원시설 외에도 자동차부품연구원 및 자동차안전연구원의 1개 센터(가칭 해외 대체부품 연구센터)를 내포신도시로 유치하여, 해외 프리미엄 승용차의 고기술에 대한 연구개발을 지원하도록 하고, 향후 사업의 다양화를 위한 튜닝전문 지원센터 건립계획을 수립해야 할 것이다. 또한 인력양성을 위한 자동차관련 마이스터고 설립도 반드시 추진해야 하는 과제라고 할 수 있다.

## 3) 3단계 우선순위

1단계인 지원사업, 2단계인 시설계획의 다음 단계는 클러스터화와 전방산업인 서비스산업의 육성계획의 수립이다. 이는 별도의 단계라기 보다는 1, 2단계와 같이 진행되어야 한다.



## 가. 클러스터 계획

〈표 5-11〉 클러스터 우선순위

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
자유무역/외국인투자지역 지정		
지역혁신성장특구 지정	◎	◎
강소연구개발특구 지정	○	○

대체부품산업육성을 위해 충남도는 내포신도시를 규제자유특구(지역혁신성장특구)로 지정할 필요성이 있다. 먼저 자동차부품산업과 관련된 규제를 발굴하여 내포신도시 인근을 규제자유특구로 지정하면, 대체부품산업은 물론 자동차부품분야에서의 신기술개발을 촉진시킬 수 있다. 대체부품뿐만 아니라 주요 부품소재에 대한 연구 및 실증이 규제 없이 빠르게 이루어진다면, 대체부품산업의 성장이 가속화 될 것으로 기대된다.

〈표 5-12〉 동반육성산업 우선순위

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
튜닝용 부품	○	
재사용 부품		○
재제조 부품	◎	◎

대체부품산업이 성장하기 위해서는 연관산업이 함께 발전해야 한다. 연관산업이 보완재가 되던 대체재가 되던 간에 서로 간에 시너지를 창출한다. 특히 재제조 부품은 장기적으로 대체재가 될 가능성이 있지만, 대체부품이 성장하기 위해서 단계에는 보완재로서의 역할을 할 것으로 기대된다. 따라서 충남은 대체부품산업과 재제조부품산업을 동반육성시킬 필요성이 있다. 한동안 재제조부품산업은 대체부품클러스터에서 중요한 한 축이 될 것이다.

## 나. 서비스산업육성 계획

〈표 5-13〉 서비스시장 육성 방안

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
대체부품 전문수리센터 유치		
중고차 전문 판매업체 유치	○	
대체부품 전문유통사 유치	◎	◎
튜닝 전문업체 유치		
자동차서비스 복합단지 조성		○

대체부품산업이 지속적으로 성장하기 위해서는 차수리 서비스산업이 함께 성장해야 한다. 아무리 좋은 제품을 생산하더라도 소비자가 이용하지 않는다면 그 산업은 성장할 수 없다. 따라서 대체부품산업과 AS시장인 차수리 서비스산업을 동반 육성할 필요성이 있다. 특히 충남은 제조업 중심시도로 서비스업이 취약하다. 차수리 서비스산업 육성을 위해서는 대체부품 전문유통사의 유치가 중요하다. 온·오프라인에서 대체부품을 판매하고, 소비자나 차수리센터에 제품을 연결해 주는 신뢰 있는 유통사는 대체부품산업 성공의 주요한 열쇠이다. 그리고 중고차 전문 판매업체를 내포신도시에 유치하거나, MOU를 체결하여, 대체부품의 판로를 개척할 필요성도 있다. 이러한 노력은 향후 자동차서비스 복합단지로 가는 첫 관문이 될 것이다.

〈표 5-14〉 서비스산업 홍보 방안

사업명	중점추진	
	자동차부품	금속 및 기계
대체부품에 대한 소비자 인식도 제고	○	◎
대체부품인증제도 설명회 개최, TV, 인터넷 홍보	◎	○
자동차수리업체 종사자 인식교육		
각종 워크숍, 세미나, 대체부품 박람회 개최		

대체부품을 활용한 차수리 서비스산업의 육성을 위해서는 대체부품인증제도에 대한 올바른 홍보와 대체부품에 대한 소비자 인식을 바꿔야 한다. 아직까지 많은 소비자들 대 대체부품을 중고부품 정도로 여기고 있고, 차수리 서비스센터 근로자들은 대체부품보다 순정부품을 더 홍보하고 있다. 이제 순정부품보다 대체부품이 지역 중소기업에게 도움이 되고, 소비자는 더 저렴하게 차수리를 할 수 있다는 것을 적극 홍보하고 알려, 대체부품산업의 성장을 도와야 할 것이다.

## 5. 시간적 로드맵

설문조사결과를 바탕으로 충남 대체부품산업육성을 위한 시간적 로드맵을 그려보면 다음과 같다.

〈표 5-15〉 지원사업 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
지원사업	인력양성											
	창업지원											
	제조·생산지원											
	판로지원											
	자금지원											

대체부품육성사업 초기에는 투자자금지원을 통해 기업을 유치하고, 업종전환 기업을 대상으로 지속적인 판로지원을 확대해가야 한다.

〈표 5-16〉 기업유치 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
투자유치활동	해외기업유치 설명회 개최											
	국내기업유치 설명회 개최											
	투자유치 위원회 발족											
	투자유치 진흥기금 마련											
	전문 산업단지 조성											

충남도는 사업시작단계에서 대체부품 투자유치 진흥기금을 출연하고, 지속적인 국내기업유치 설명회를 통해 충남 산업단지로 관련 기업을 유치해야 한다. 또한 국내시장에 진출하고자 하는 중국기업, 대만기업 등을 대상으로 해외기업 현지 설명회를 격년으로 추진할 필요성이 있다.

〈표 5-17〉 지원시설 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
지원시설계획	대체부품 창업보육센터											
	대체부품 제조혁신지원센터											
	대체부품 디자인센터											
	대체부품 산학연 연구시설											
	대체부품 관련 물류시설											

충남 내포신도시에 대체부품인증·시험센터가 건립되지만 대체부품 제조혁신지원 센터와 디자인 센터의 추가 건립이 필요하다. 따라서 중기적으로는 국가에 추가 센터의 건립을 요청하여 국비를 확보하고, 초기에는 임대공간을 마련하여, 대체부품 사업화를 지원해야 한다.

〈표 5-18〉연계시설 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
연 계 시 설 계 획	자동차관련 연구소 유치											
	자동차대학 공동 캠퍼스 조성											
	자동차관련 마이스터고 설립											
	친환경차 홍보/전시관 건립											
	자동차 안전체험공원 조성											
	자동차 브랜드 체험관 유치											
	튜닝전문 지원센터 건립											

연계시설계획은 중기적인 관점에서 추진할 필요성이 있지만 친환경차 홍보·전시관은 초기에도 건립이 가능하다. 특히 내포신도시는 충남도청 소재지로 수소연료 전지차의 주요한 홍보거점이 될 수 있다. 현대자동차를 중심으로 친환경차 홍보·전시관의 건립은 빠를수록 좋다. 중기적으로 자동차관련 마이스터고와 자동차대학 공동 캠퍼스를 조성하고 자동차관련 연구소를 유치해야 할 것이다.

〈표 5-19〉클러스터계획\_특구지정 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
클 러 스 터 계 획	지역혁신성장특구 지정											
	강소연구개발특구 지정											

지역혁신성장특구는 대체부품산업의 빠른 정착을 위해 2021년을 목표로 지정추진하고, 강소연구개발특구는 내포신도시가 혁신도시로 지정되고, 도시첨단산업단지가 궤도에 오르면 2020년 중·후반부터 추진할 필요성이 있다.

〈표 5-20〉클러스터계획\_연관산업육성 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
서 비 스 시 장 육 성	튜닝용 부품											
	재사용 부품											
	재제조 부품											

대체부품산업과 시너지를 낼 수 있는 연관산업을 함께 육성해야 한다. 사업 초기에는 재제조부품산업도 함께 육성시켜, AS시장 소비자의 선택권을 확보하고, 지속적인 대체부품 신제품 출시를 통해 점차 대체부품산업의 영역을 확대시켜야 한다. 다만 재사용부품은 자동차 해체재활용 과정에서 회수되어 자동차 수리용으로 재사용 되는 중고부품으로 별도의 육성계획은 필요치 않다.

〈표 5-21〉 서비스산업육성\_서비스시장육성 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
서비스 시장 육성 계획	대체부품 전문수리센터 유치											
	중고차 전문 판매업체 유치											
	대체부품 전문유통사 유치											
	튜닝 전문업체 유치											
	자동차서비스복합 단지 조성											

차수리 서비스산업육성을 위해 사업초기단계부터 대체부품 전문유통사의 선정 및 운영지원이 필요하다. 이는 기업에서 생산된 부품을 적절하게 소비자와 차수리센터로 연결시켜주는 주요한 연결고리이다. 중장기적으로는 대체부품 전문수리센터의 유치와 젊은 세대 니즈(needs) 충족을 위한 튜닝 전문업체의 유치도 필요하다.

〈표 5-22〉 서비스산업육성\_홍보방안 로드맵

사업명		단기	중기					장기				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
서비스 시장 육성 계획	대체부품에 대한 소비자 인식도 제고											
	설명회 개최, TV, 인터넷 홍보											
	자동차수리업체 종사자 인식교육											
	각종 워크숍, 세미나, 대체부품 박람회 개최											
	자동차서비스복합 단지 조성											

대체부품 차수리 서비스시장을 초기에 정착시키기 위해서는 자동차 대체부품에 대한 소비자 인식도를 제고하고, 자동차수리업체 종사자가 대체부품을 올바르게 인지할 수 있도록 해야 한다. 소비자와 차수리업체 종사가 대체부품에 대한 올바른 이해가 선행된다면, 대체부품 AS시장이 빠르게 형성될 수 있을 것이다.

## 제6장 요약 및 제언

대체부품산업을 활성화하기 위해서는 자동차부품기업들의 진출도 중요하지만 금속 및 기계 제조업도 업종전환이 가능한 만큼 적극적인 투자유인책을 발굴 할 필요성이 있다. 따라서 충남도는 기업업종을 자동차부품기업과 금속 및 기계기업으로 구분하고, 업종맞춤형 전략을 수립할 필요성이 있다. 특히 금속 및 기계 제조업의 경우 자동차부품기업보다는 영세하지만, 원청기업에 대한 종속도가 낮아 더 빠른 전환이 가능할 것으로 여겨진다.

내포신도시에는 대체부품산업 지원을 위한 대체부품인증·기술지원센터가 들어선다. 대체부품산업이 활성화되기 위해서는 이 센터의 기능과 역할이 매우 중요하다. 대체부품인증·기술지원센터에는 대체부품 인증지원과 품질조사 등 사후관리에 중점을 두어야한다. 기본적인 외장부품시험실, 등하부품시험실, 제원측정 및 시제품 제작지원 장비 시험실, 기능성·소모성부품 시험실 등에 최고의 장비를 구축하고 우수 인력을 배치하여야 한다. 또한 대체부품을 알릴 수 있는 홍보관과 인력양성을 위한 교육장, 교통안전 체험관을 추가 구축하여, 대체부품산업 육성을 위한 기반을 마련해야 할 것이다.

본 연구에서는 대체부품산업의 활성화 방안을 지원프로그램, 시설계획, 입지계획으로 구분하여 살펴보았다.

첫째, 지원프로그램의 경우 사업초기 자금지원과 판로지원을 우선적으로 추진해야 한다. 판로지원의 경우 유통회사를 설립하여 생산제품이 소비자에게 원활히 전달될 수 있도록 해야 한다. 인력양성 시 엔진정비와 차체정비인력을 우선 양성하고, 창업지원 시 금형개발, 도면제작 등 시제품 제작을 우선 지원해야 한다. 인력양성사업은 지역산업맞춤형 인력양성사업과 연계 추진이 가능하다. 제조·생산 시에는 인증 및 평가시험과 기술 컨설팅을 우선지원하고, 판로지원의 경우는 중국시장을 대상으로 바이오초청, 해외박람회 개최를 추진해야 한다. 자금지원의 경우 설비투자자금과 운영자금 지원을 확대해야 한다.

〈표 6-1〉 지원사업 프로그램

구분		주요사업
지원사업	인력양성	자동차엔진 및 차체정비 양성
	창업지원	금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원
	제조·생산지원	대체부품 인증 및 평가시험, 기술컨설팅 지원
	판로지원	중국 시장을 대상으로 해외박람회, 바이오초청
	자금지원	설비·투자보조금, 경영·운영자금 지원
투자유치활동		투자유치 진흥기금 마련, 국내기업유치 설명회

둘째, 시설계획의 경우 대체부품 제조혁신지원센터와 디자인센터의 추가건립을 추진해야 한다. 디자인센터는 향후 튜닝부품산업 육성에도 반드시 필요한 시설이다. 이 두 센터는 대체부품의 품질의 향상을 가져와 순정부품과의 경쟁에서 우위를 점하는데 기여할 것이다. 또한 자동차부품연구원 및 자동차안전연구원의 1개 센터의 유치도 필요하다. 해외 고가 수입차의 부품은 기술력이 높아 대체부품화 하는데 어려움이 있다. 이들 제품의 국산화를 도울 가칭 ‘해외대체부품 연구센터’를 유치한다면 수입차 부품시장에서 국내 대체부품이 우위를 점할 수 있을 것이다. 또한 사업의 다양화와 확장성을 위해 튜닝전문 지원센터의 건립도 지금부터 계획해야 할 것이다.

〈표 6-2〉 시설계획

구분	주요사업
지원시설	제조혁신지원센터, 대체부품 디자인센터 건립
연계시설	해외대체부품 연구센터, 튜닝전문 지원센터 건립

셋째, 입지계획의 경우 규제자유특구의 지정이 선행되어야 한다. 자동차부품산업과 관련된 규제를 발굴하여 내포신도시 인근을 규제자유특구로 지정하면, 주요 부품소재에 대한 연구 및 실증이 규제 없이 빠르게 이루어지고, 자동차부품산업의 성장과 관련 기업의 투자도 확대될 것이다. 또한 산업집적이 이루어지기 위해서는 관련 산업도 동반 성장되어야 한다. 대체부품과 보완관계에 있는 재제조 부품산업이 동반성장한다면, 대체부품의 부족분을 충분히 채울 수 있을 것으로 기대된다. 아직 대체부품이 전체부품을 대체할 수 없기 때문에 재제조부품의 필요성이 있다고 하겠다.

충남 내포신도시가 자동차 대체부품산업의 거점이 되기 위해서는 전방산업인

서비스산업의 육성도 필요하다. 충남은 제조업 중심으로 성장하여 서비스산업이 취약하다. 대체부품산업의 성장을 위해서는 전방산업인 차수리 서비스시장이 형성되어야 한다. 제품의 생산과 소비가 한 지역에서 이루어지고 내수가 살아난다면 빠른 지역발전이 기대된다. 또한 충남도는 대체부품인증제도에 대한 홍보와 대체부품에 대한 부정적인 소비자인식 전환에 더욱 노력해야 할 것이다.

〈표 6-3〉 입지계획

구분	주요사업
	규제자유특구 지정
클러스터 계획	재제조부품산업 동반 육성
서비스산업 활성화	대체부품 전문유통사 유치 및 운영
	대체부품인증제도 홍보 및 인식도 제고

그러나 이는 모두 충남도에서 추진해야 하는 사업이다. 하지만 지자체 노력만으로 산업을 육성시키는 것에는 한계가 있다.

본 연구의 범위가 충남도의 역할에 중심이 있지만 제언에서는 소관부처의 역할에 대해서도 일부 언급하고자 한다.

〈표 6-4〉 정부부처별 대체부품 활성화 제도

구분	단기	중기	장기
국토교통부	대체부품인증지원센터 구축	대체부품관련제도 개정추진	대체부품신뢰성 제고를 위한 사후관리
	자동차부품정보 공개 및 제공		
금융감독원 (보험사)	자동차보험 표준약관 개정, 보험상품 마련		
	담보별 대체부품 사용범위 확대	선택적 특약상품 출시	대체부품 우선사용 상품출시
특허청	디자인보호법 개정 방안 마련		
공정거래위원회	전속거래, 종속구조 개선방안 마련(협력체계 구축)		
산업통상자원부	영세부품업체에 대한 수출 지원		부품 R&D 사업의 지원

자료: 대체부품 인증지원센터 구축 타당성 용역(2018)

먼저 국토교통부는 충남 내포신도시에 들어서는 대체부품 인증·기술지원센터를 빠르게 구축하고, 출시된 대체부품에 대한 엄격한 사후관리를 통해 소비자의 신뢰를 높여가야 한다. 이와 같은 노력을 통해 OEM부품에서 대체부품으로 소비자의 선호가 바뀌게 될 것이다. 또한 아직까지 많은 중소자동차부품기업들이 완성차업체에 종속되어 있는데 이에 대한 보호방안을 마련해야 할 것이다. 설문결과에서도 나타나듯이 자동차부품산업의 종속도는 금속 및 기계산업 보다 높게 나타나고 있다. 따라서 중소자동차부품기업들이 완성차업체의 눈치를 보지 않고, 대체부품산업에 진출할 수 있는 제도적 안전장치를 마련해야 한다. 가장 중요한 것은 완성차업체가 가지고 있는 디자인 보호법의 개정이다. 국회에서 디자인보호법 개정을 추진하고 있지만 쉽게 해결책이 보이지 않는다. 빠른 디자인보호법의 개정을 통해 중소자동차부품기업들이 대체부품 생산을 함에 있어 발생할 수 있는 법적문제를 해결해 주어야 할 것이다.

금융감독원은 자동차보험시장에서 대체부품이 활용될 수 있도록 지원해야 한다. 보험수리를 진행할 때 대체부품을 사용한다면 다양한 보험혜택을 주어야 한다. OEM 부품이 아닌 대체부품을 사용할 때 보험료 할증비율을 감소시켜 주거나 대체부품 사용을 명시한 소비자에게는 보험료를 할인을 해주어야 한다.

특허청은 디자인보호법 개정방안을 마련해야 한다. 자동차는 손상빈도가 높고, 수리 비용이 고가이기 때문에 의무보험에 가입해야 한다. 그러나 자동차 사고 시 가장 많이 손상되는 외장부품에 디자인보호법이 적용되고 있기 때문에 완성차업체에서는 부품을 독점 공급하는 독점시장이 형성되었다. 이는 보험료의 증가로 이어져 소비자가 피해를 보게 된다. 따라서 자동차 수리에 필요한 부품에 대해서는 디자인보호법을 완화해 부품비용을 합리화하고 수리비를 절감할 수 있도록 소비자 선택권을 확대해야 한다.

가장 중요한 역할은 공정거래위원회이다. 공정거래위원회는 하청기업 실태조사를 통해 부품기업들이 대체부품시장에 진출함에 있어 애로사항을 개선해야 한다. 전속거래, 납품단가 후려치기 등 불공정행위를 단속하고, 원하청이 상생발전할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 특히 자동차부품기업이 원청기업에 대한 눈치로 인해 대체부품산업에 진출하고 싶어도 못하는 일은 없도록 해야 할 것이다.

산업통상자원부와 중소벤처기업부는 대체부품산업에 진출한 기업들에게 수출지원 및 기술개발 지원을 확대해야 한다. 중소기업에 대한 경쟁력을 강화하여, 우리나라 시장

뿐만 아니라 세계시장에서 대체부품의 경쟁력을 확보할 수 있도록 해야 할 것이다.  
또한 수입차 고급기술에 대한 R&D지원을 통해 부가가치가 높은 수입차부품도 대체  
부품화 할 수 있도록 지원해야 할 것이다.

### [참고문헌]

강영훈, 울산지역 자동차부품산업 현황과 수출지원방안, 울산발전연구원, 2015  
강홍윤, 김영준, 우리나라 재제조산업의 재진단을 통한 지속가능 성장전략-자동  
차 분야를 중심으로-,한국공업화학회, 2017  
김경유·조 철·이 준, 자동차부품산업의 해외진출에 따른 경쟁력 구조 및 성과  
변화 분석KIET 산업연구 보고서, 2014  
김양중, 충남 자동차 대체부품산업 육성방안, 충남연구원, 2017  
최복기, 자동차 부품산업의 경쟁력 강화방안에 관한 연구, 한양대학교 기업경  
영대학원 학위논문, 2015  
충청남도, 자동차부품연구원, 수소연료전지자동차 부품산업 육성 세미나, 2014  
한국부품소재산업진흥원,송도테크노파크, 인천지역 자동차부품산업 육성을 위  
한 현황조사 및 전략발굴에 관한 연구, 연구보고서, 2006  
황상규 외, 대체부품 인증지원센터 구축 타당성 용역, 한국교통연구원, 2018

## 충남 대체부품산업 지원방안 마련을 위한 설문조사

안녕하십니까? 저희 충남연구원에서는 충남 자동차 대체부품산업 지원방안 마련을 위해  
설문조사를 실시하고 있습니다.

본 설문은 충남지역 자동차부품기업의 니즈(needs)를 파악하여 충남 자동차 대체부품  
산업의 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 통계  
법에 따라 비공개로 처리하는 등 비밀보장에 철저를 기하고 있음을 다시 한 번  
강조 드립니다.

문의: 충남연구원 산업경제연구부  
김양중 연구위원  
(041-840-1163)

A

기업체 기초조사

※ 설문은 작년(2018년) 기준으로 응답해주시기 바랍니다.

a1. 귀사의 주소지는 어디입니까? 충청남도 ( )시/군

a2. 귀사의 주요 업종은 무엇입니까?

자동차부품 제조업	① 엔진용 부품 ② 차체용 부품 ③ 동력전달장치 및 전기장치 ④ 조향, 현가, 제동장치
금속 및 기계 제조업	⑥ 철강/비철금속 제조업 ⑦ 금속주조업 ⑧ 금속가공제품제조업 ⑧ 기계 및 장비제조업

a3. 귀사의 2018년 기준 총인원, 총매출액, 영업이익은 얼마입니까?

	총인원( )명
	생산직( )명
	사무직( )명
총매출액	( )억원
영업이익	총 매출액의 약( )%

a4. 귀사의 도급구조상 단계는 다음 중 어디에 해당하십니까?

- ① 1차 벤더  
② 2차 벤더  
③ 3차 벤더 이하



a5. 귀사 주요 업종의 도급관계는 어떻다고 생각하십니까?

①	②	③	④
매우 독립적인 관계	독립적인 관계	종속적인 관계	매우 종속적인 관계

## B 자동차 대체부품 인지도 및 투자의향

※ 자동차 대체부품인증제도는 정부가 지정한 인증기관이, 중소기업에서 제작된 자동차 대체 부품의 성능·품질을 심사하여, 성능·품질 만족 시 순정품과 동일함을 인증함으로써, 소비자가 안심하고 대체부품을 사용할 수 있게 하는 제도입니다.

b1. 귀사는 대체부품인증제도가 자동차 대체부품에 대해 알고 있습니까?

①	②	③	④
전혀 모른다	잘 모른다	조금 안다	잘 알고 있다

b2. 그렇다면 귀사는 향후 자동차 대체부품산업에 투자할 의향이 있습니까?

①	②	③	④
전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다

b3. 그렇지 않다면 그 이유는 무엇입니까?

- ① 상위 벤더(업체)와의 관계 때문에  
② 아직 대체부품시장을 확신할 수 없어서  
③ 투자자금이 부족해서  
④ 해외기업이 이미 시장을 선점하고 있어서  
⑤ 우리 업종과는 전혀 관계가 없기 때문에  
⑥ 대체부품시장에 대한 정보 및 홍보가 부족해서  
⑦ 기타( )

## C 자동차 대체부품 인증·기술지원센터 내 필요시설

※ 내포신도시 도시첨단산업단지 내에는 자동차 대체부품기업을 위한 인증·기술지원센터가 구축될 예정입니다.

c1. 대체부품산업 활성화를 위해 충남 대체부품 인증·기술지원센터가 가장 중점적으로 추진해야 할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 인증 대체품에 대한 성능 및 품질조사 등 사후관리  
② 대체부품업체가 개발한 제품에 대한 인증시험 등 인증지원  
③ 제원측정 및 시제품 제작지원, 개발시험 지원 등 개발지원  
④ 제품출시 및 판로 컨설팅  
⑤ 교육 프로그램 운영 및 제도 홍보  
⑥ 기타( )

c2. 각종 장비가 구축되는 시험실(외장부품시험실, 등하부품시험실, 제원측정 및 시제품 제작 지원 장비 시험실, 기능성·소모성부품 시험실 등)과 사무실 외에 같이 들어왔으면 하는 시설은 무엇입니까?



①	대체부품 인력양성 교육장
②	대체부품전시 및 홍보관
③	3D 입체영상관, VR, AR 등을 활용한 교통안전 체험관
④	편의시설(편의점, 카페, 식당 등)
⑤	공공시설(은행, 우체국 등)
⑥	회의시설(세미나, 워크숍, 회의실 등)

## D 자동차 대체부품산업 육성을 위한 지원정책

d1. 귀사는 자동차 대체부품산업을 위한 다음 지원사업의 중요성에 대해 어떻게 생각하십니까.

	전혀 중요치 않음			매우 중요함		
인력양성	①	②	③	④	⑤	
창업지원	①	②	③	④	⑤	
제조/생산지원	①	②	③	④	⑤	
판로지원	①	②	③	④	⑤	
자금지원	①	②	③	④	⑤	

d1\_1 그렇다면 인력양성 시 가장 필요한 분야는 무엇이라고 생각하십니까?

①	자동차 새시정비 양성과정
②	자동차 전기전자장비정비 양성과정
③	자동차 엔진정비 양성과정
④	자동차 도장정비 양성과정
⑤	자동차 차체정비 양성과정

d1\_2 그렇다면 창업지원 시 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 선진국과 같은 실질적인 창업교육
- ② 대체부품산업에 진출한 창업기업 보육공간 제공
- ③ 신용보증, 시제품 개발 자금지원 등 창업자금 지원
- ④ 금형개발, 도면제작, 시제품 제작 등 사업화 지원
- ⑤ 기타( )

d1\_3 그렇다면 제조/생산지원시 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 시장조사 등 정보제공
- ② 회계, 재무, 인사 등 경영컨설팅
- ③ 대체부품 기술개발 지원
- ④ 대체부품 인증 및 평가시험 지원
- ⑤ 기타( )

d1\_4 그렇다면 판로지원 시 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 대체부품시장 정보를 기반으로 한 판매 컨설팅 제공
- ② 대체부품 해외박람회, 바이어초청 등 해외 수출지원
- ③ 대체부품 국내 유통지원
- ④ 리플릿, 홈페이지 지원 등 홍보/전시 지원
- ⑤ 기타( )

d1\_5 그렇다면 자금지원 시 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 입지보조금 지원
- ② 설비/투자보조금 지원
- ③ 경영/운영자금 지원
- ④ 세제지원, 조세감면
- ⑤ 기타( )

d2. 그렇다면 귀사는 업종에 상관없이 정부나 지자체가 추진하는 다음 지원사업의 성과에 대해 어떻게 생각하십니까.

	매우 불만족			매우 만족		
인력양성	①	②	③	④	⑤	
창업지원	①	②	③	④	⑤	
제조/생산지원	①	②	③	④	⑤	
판로지원	①	②	③	④	⑤	
자금지원	①	②	③	④	⑤	

**E** 자동차 대체부품산업 육성을 위한 지원 및 연계시설

e1. 귀사는 다음 지원시설의 중요성에 대해 어떻게 생각하십니까.

	전혀 중요치 않음			매우 중요함	
대체부품 창업보육센터	①	②	③	④	⑤
대체부품 제조혁신지원센터	①	②	③	④	⑤
대체부품 디자인센터	①	②	③	④	⑤
대체부품 산학연 연구시설	①	②	③	④	⑤
대체부품 관련 물류시설	①	②	③	④	⑤

※ 제조혁신지원센터는 시제품 제작(메이커스페이스) 등 지원시설임

e2. 귀사는 다음 연계시설의 중요성에 대해 어떻게 생각하십니까.

	전혀 중요치 않음			매우 중요함	
자동차관련 연구소 유치	①	②	③	④	⑤
자동차대학 공동 캠퍼스 조성	①	②	③	④	⑤
자동차관련 마이스터고(고교) 설립	①	②	③	④	⑤
친환경차 홍보/전시관 건립	①	②	③	④	⑤
자동차 안전체험공원 조성	①	②	③	④	⑤
자동차 브랜드 체험관 유치	①	②	③	④	⑤
튜닝전문 지원센터 건립	①	②	③	④	⑤

**F** 자동차 대체부품산업 육성을 위한 클러스터 및 기업유치 활동

f1. 귀사는 다음 클러스터 계획의 중요성에 대해 어떻게 생각하십니까.

	전혀 중요치 않음			매우 중요함	
자유무역/외국인투자지역 지정	①	②	③	④	⑤
지역혁신성장특구 지정	①	②	③	④	⑤
강소연구개발 특구 지정	①	②	③	④	⑤
중소기업특별지원지역 지정	①	②	③	④	⑤
외국인투자지역 지정	①	②	③	④	⑤

[보기카드]

자유무역/외국인투자지역 지정	외국인 투자유치, 무역진흥, 국제물류 원활화 및 지역개발 등을 촉진 하기 위해 지정된 지역
지역혁신성장특구 지정	규제샌드박스를 도입, 신기술을 규제계약 없이 실증하고 사업화할 수 있도록 하는 것
강소연구개발 특구 지정	대학, 연구소, 공기업, 공공기관 등의 혁신 주체를 중심으로 과학 기술 기반의 지역 혁신성장 플랫폼을 구축하기 위해 도입
중소기업특별지원지역 지정	산업집적 현황 및 생산실적이 상대적으로 낙후되어 있으나, 활성화 의지가 높은 사도의 산업단지를 대상으로 지정

f2. 귀사는 다음 기업유치 활동의 중요성에 대해 어떻게 생각하십니까.

	전혀 중요치 않음			매우 중요함	
해외기업유치 설명회 개최	①	②	③	④	⑤
국내기업유치 설명회 개최	①	②	③	④	⑤
지자체 투자유치 위원회 발족	①	②	③	④	⑤
지자체 투자유치 진흥기금 마련	①	②	③	④	⑤
대체부품 전문 산업단지 조성	①	②	③	④	⑤

f2\_1. 그렇다면 귀사는 다음 중 어느 업종에 기업유치 활동을 집중해야 한다고 생각하십니까?

- ① 대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 원료제조 기업
- ② 대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 자동차부품기업
- ③ 대체부품산업에 진출하고자 하는 국내 금속 및 기계 제조기업
- ④ 대체부품산업에 진출하고자 하는 중국, 대만 등 해외기업
- ⑤ 기타( )

f3 자동차 대체부품의 해외시장확보를 위해 가장 중요한 수출국은 어디라고 생각하십니까?

- ① 중국    ② 미국    ③ 일본    ④ 유럽    ⑤ 동남아    ⑥ 기타( )

g1. 귀사는 다음 서비스산업 육성의 중요성에 대해 어떻게 생각하십니까.

	전혀 중요치 않음			매우 중요함		
대체부품 전문수리센터 유치	①	②	③	④	⑤	
중고차 전문 판매업체 유치	①	②	③	④	⑤	
대체부품 전문유통사 유치	①	②	③	④	⑤	
튜닝 전문업체 유치	①	②	③	④	⑤	
자동차서비스복합단지 조성	①	②	③	④	⑤	

g2. 그렇다면 서비스산업의 활성화를 위해 추진해야 하는 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 대체부품에 대한 소비자 인식도 제고
- ② 대체부품인증제도 설명회 개최, TV, 인터넷 홍보
- ③ 자동차수리업체 종사자 인식교육
- ④ 각종 워크숍, 세미나, 대체부품 박람회 개최
- ⑤ 기타( )

g3. 향후 충남이 대체부품산업과 더불어 같이 육성해야 하는 부품산업 분야는 무엇이라고 생각하십니까? (복수응답 가능)

- ① 튜닝용 부품                      ② 재사용(중고) 부품                      ③ 재제조 부품

[보기카드]

튜닝용 부품	자동차의 성능을 향상시키거나 외관을 꾸미기 위한 부품으로 자동차 외장, 내장부품과 일부 기능성 부품이 포함되며, 자기인증부품을 제외한 부품
재사용(중고) 부품	자동차 해체재활용 과정에서 회수되어 자동차 수리용으로 재사용 되는 중고부품으로 자동차 안전기준 등에 저촉되지 아니하는 부품
재제조 부품	자동차 해체재활용 과정에서 회수되어 재사용·재생 이용할 수 있는 상태로 만드는 활동 중에서 분해·세척·검사·보수·조정·재조립 등 일련의 과정을 거쳐 원래의 성능을 유지할 수 있는 상태로 만든 부품

h1. 자동차 대체부품산업 환경개선을 위해 우선적으로 추진해야 하는 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 완성차업체와의 수직계열화 부품산업의 구조혁신
- ② 보수용 부품시장의 확대 및 활성화
- ③ 대체부품 유통거래 구조개선
- ④ 디자인권 개선으로 기존시장 참여유도
- ⑤ 보험제도를 통한 대체부품 활성화 방안 마련

h2. 자동차 대체부품산업 육성을 위한 의견이 있으시면 말씀해주시기 바랍니다.