시정이슈제안 제8호(2015-08)

자동차 에프터마켓 산업 거점 형성 방안 검토 : Incheon Auto Venue

윤석진 | 지역경제연구실 부연구위원
sjyoon@idi.re.kr / 032-260-2675

목 차

Executive Summary
Ⅰ. 자동차 에프터마켓 산업의 성장
Ⅱ. 인천 자동차 에프터마켓 산업의 현황과 성장 효과
Ⅲ. 인천 자동차 에프터마켓 산업의 문제점
Ⅳ. 공간거점형 자동차 에프터마켓 육성 방안

인천발전연구원
Incheon Development Institute

Executive Summary

- 자동차 에프터마켓 산업은 자동차의 수리, 복원, 개조, 중고차 유통·판매 등 신차 판매 이후 추가적인 부가가치를 발생시키는 산업으로서, 전세계적으로 시장규모가 100조 규모에 이르는 거대 성장 산업
- 인천은 우리나라 중고차 수출의 80% 이상을 담당하고 있으며 자동차 및 자동차부품제조업이 대규모로 집적되어 자동차 에프터마켓 산업의 발전이 매우 유리한 조건을 갖추고 있음
- 그러나 인천의 자동차 에프터마켓 산업은 단순 수리 및 영세한 중고차 판매업체들의 집적에 국한된 저부가가치형 산업 구조가 존속되고 있으며, 고부가치형 자동차 에프터마켓 산업 분야인 복원 및 개조 등 자동차 커스터마이징이 매우 취약함
- 최근 중앙정부의 자동차 튜닝산업 진흥대책 발표 후 각 지방자치단체들은 고부가가치형 자동차 에프터마켓 산업을 선도하기 위한 노력을 경주하고 있으나, 인천시는 자동차 에프터마켓 산업 육성을 위한 체계적인 전략을 수립하지 못하고 있음
- 이에 본 보고서는 자동차 부품 생산, 자동차 커스터마이징, 중고차 및 부품 수출 물류의 3대 분야의 공간적 집적 및 연계를 통한 자동차 에프터마켓 산업 육성 방안으로서 가칭 인천오토베뉴(Incheon Auto Venue)를 제안함
- 인천오토베뉴는 자동차부품산업클러스터, 자동차튜닝산업클러스터, 중고차수출클러스터의 형성 및 연계로 구성됨. 자동차부품산업클러스터는 대기업-중소기업 동반성장형 대체부품 자율인증과 에프터마켓용 대체부품 R&D 네트워크 기능을 수행. 자동차튜닝산업클러스터는 자동차 커스터마이징 산업 집적 및 성능시험 기능을 수행. 중고차수출클러스터는 중고차 전시, 물류, 마케팅, 바이어 서비스 기능을 수행.

문제제기

- 자동차 에프터마켓은 고부가가치 창출이 가능한 유망 산업으로 주목받고 있음
- 인천은 자동차 에프터마켓 시장의 규모가 매우 크지만, 중고차의 단순 수리 및 판매 기능만을 수행하고 있기 때문에 복원 및 고객맞춤형 재제작에 기반한 고부가가치형 산업으로 발전이 지연되고 있음

○
- 인천의 미래 성장 산업으로 자동차부품 생산, 자동차 커스터마이징, 중고차 수출의 3개 영역을 연계하는 자동차 에프터마켓 육성 전략이 필요함

Ⅰ. 자동차 에프터마켓 산업의 성장

1. 자동차 에프터마켓 산업의 정의

○ 에프타마켓이란 신제품의 판매 이후 발생하는 제품의 유지 및 보수, 업그레딩 등 소비자의 요구에 대응하기 위하여 2차적으로 형성되는 시장으로 정의됨

– 가전제품 에프터서비스, 산업설비 수리, 가옥의 보수관리 등

○ 자동차 에프터마켓 산업은 수리(repairing), 단종차량 복원(restoring), 고객맞춤형 개조 및 재제작(tuning or customized remanufacturing), 중고차의 유통·판매 등 신차 판매 이후 추가적인 부가가치가 발생하는 전 단계를 총칭함

<자동차 에프터마켓 사례>

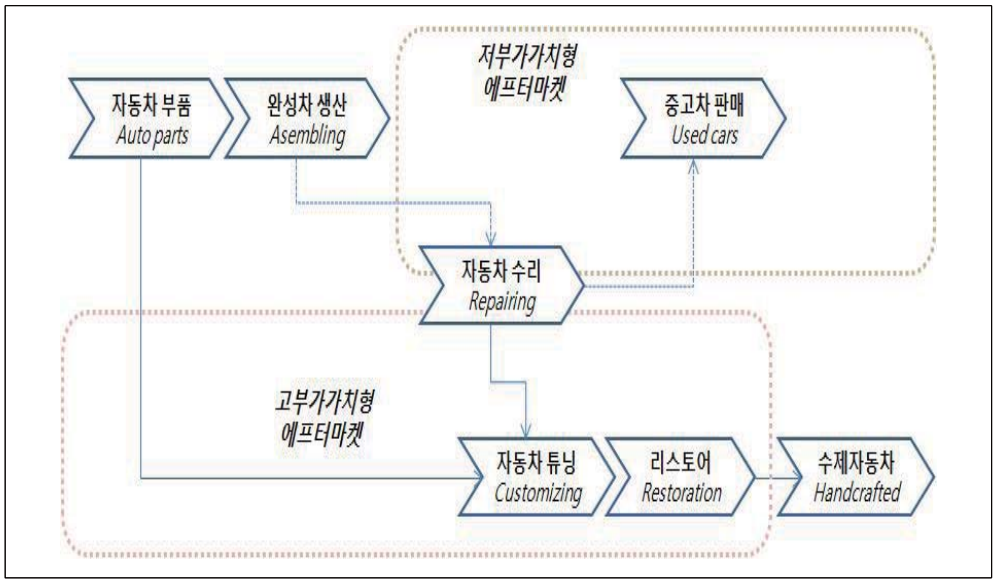
홀드카 리스토어: 현대 갤로퍼 | 튜닝: 기아 Ray | 수제자동차: 미쯔오카(일본) 가류컨버터블

○ 미국 등 자동차산업 선도국가에서는 1970년대부터 자동차 에프터마켓이 하나의 산업으로 자리잡았으나, 자동차 제조의 역사가 짧은 우리나라에서는 2000년대 이후 자동차 에프터마켓이 본격적으로 산업화

○ 자동차 에프터마켓은 저부가가치형과 고부가가치형으로 분류 가능

- 저부가가치형: 차량의 단순 수리 및 중고차 판매 영역
- 고부가가치형: 클레식카 복원, 튜닝, 맞춤형 재제작 영역

<자동차 에프터마켓 산업의 구조>



2. 자동차 에프터마켓 산업의 중요성

○ 자동차 에프터마켓은 신차 판매 후 발생하는 추가적인 수요에 대응하는 산업이기 때문에 신차 시장 규모에 비례하여 지속적으로 성장

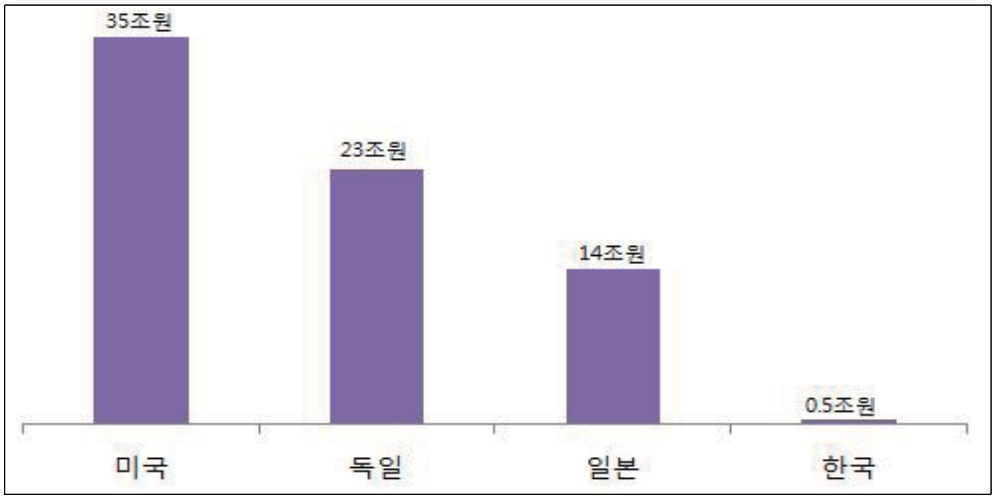
- 신차 한 대 판매에 비례하여 이를 관리하는 에프터마켓의 수익 규모가 2.5~5배에 이르는 것으로 알려짐. 튜닝의 경우 2012년 세계시장 규모는 100조원으로 추정됨(산업통상자원부, 2014)

○ 경기침체의 장기화에 따라 신차보다는 중고차 구매에 대한 내수가 증가하고 있을 뿐만 아니라, 신흥개도국을 중심으로 중고차 수출 시장이 크게 확대되고 있음

○ 최근 젊은층을 중심으로 자동차의 성능 및 외관을 취향에 맞게 변경하려는 수요가 꾸준히 증가하면서 고부가가치형 자동차 에프터마켓의 산업화가 빠르게 진전

○ 신차제조업과 마찬가지로 자동차 에프터마켓 산업이 중고차의 복원, 성능 개량 및 재제조 단계로 발전하면 자동차부품 등 연관산업에 대한 생산 및 고용 유발효과가 높음

<주요 자동차 생산국의 에프터마켓 규모 >



자료: 산업통상자원부(2014)

II. 인천 자동차 에프터마켓 산업의 현황 및 성장효과

1. 중고차 수출 중심지로서의 인천

○ 국내 중고차 시장은 2012년 기준 322만대 규모이며 이중 10%인 32만대가 수출. 전국 중고차 수출액은 2012년 기준 20억 달러(2조원) 규모에 이르며, 이중 80% 이상인 25만대가 인천항을 통하여 수출되어 약 1조1억원의 부가가치 창출(김번욱, 2012)

○ 중고차 수출업체 600여 개가 인천에 입지하고 있으며, 가장 규모가 큰 연수구 옥련동 일대(송도단지)에 375개사가 밀집

<인천 연수구 옥련동 일대 중고차 단지 현황>

구분	소유주	면적	2014년 업체수	2015년 업체수
(구)송도유원지	인천관광공사	40,000평	160	160
대우단지	LH공사	20,000평	120	70
프로카텍	송도개발	25,000평	60	30
카텍단지	개인	10,000평	20	15
수출1단지	스마트단지	10,000평	10	10
이건단지	개인	15,000평	15	15
수출2단지	개인	25,000평	70	50
중앙단지	인천도시공사	10,000평	15	15

자료: 인천항만발전정책협의회(2015).

2. 인천의 주력산업으로서의 자동차산업

○ 인천은 한국GM 완성차 공장을 중심으로 수많은 자동차부품기업이 수직적 가치사슬로 연결된 hub-and-spoke형 클러스터 형성

- 남동공단 등 국가산업단지와 7개 일반산업단지에 자동차부품산업 입지하여 자동차 에프터마켓에 재제조 부품, 튜닝 부품, 정비용 신품 등을 공급 가능
- 사업체수: 2,772개, 출하액: 870백억원, 월평균 종사자수: 9천명 (김번욱, 2012)

○ 자동차산업의 발전을 지원할 수 있는 연구개발기관 및 인프라 구축

- 한국GM: 청라기술연구소, 디자인센터 등
- 대학: 인하대학교 동력계RIC센터, 인천대학교 기계전자RIC센터
- 기관: 인천테크노파크 자동차부품기술센터, 한국생산기술연구원 뿌리기술실용화그룹 등
- 인프라: 한국GM 청라주행시험장, BMW 드라이빙센터, M-Park 등

○ 기타 인천에는 7개 폐차업체가 연간 3만2천대를 해체하고 있으며, 자동차 순환자원을 이용한 자동차부품 재제조업체 50여개 사가 입지 (전국 폐차업체 460개사 연간 71만대 처리, 자원순환업체 2천여개)

3. 중고차수출클러스터 조성시 재정수입 효과

○ 조승헌(2014)의 연구에 따르면, 10만평 규모의 중고차 수출단지 조성에 따라 추정되는 인천시의 재정수입은 최소 56억 8천만 원에서 최대 60억 7천만 원

- 현재 수출 추세가 지속되어 2017년 기준 수출물량 256,247대를 가정한 경우(기준시나리오), 인천시 재정수입은 60억 5백만 원
- 현재보다 수출물량이 20% 증가하여 2017년 기준 수출물량 261,372대를 가정한 경우(낙관시나리오), 인천시 재정수입은 60억 7천만 원
- 현재보다 수출물량이 10% 감소하여 2017년 기준 수출물량 230,623대를 가정한 경우(비관시나리오), 인천시 재정수입은 56억 8천만 원

Ⅲ. 인천 자동차 에프터마켓 산업의 문제점

1. 저부가가치형 자동차 에프터마켓 산업구조의 존속

○ 인천은 한국GM을 중심으로 한 신차 제조가 자동차산업의 전통적 주력 분야이며, 에프터마켓 산업은 단순 수리 및 중고차 판매로 연결되는 저부가가치형 산업구조가 존속하고 있음

○ 자동차 튜닝, 클레식카 복원, 중고차의 고객맞춤형 재제조 등 고부가가치형 에프터마켓을 견인할 수 있는 기업이 부족하며, 이러한 기업들을 인천으로 유치하기 위한 인천시 차원의 노력 또한 부재한 실정임

– 고부가가치형 자동차 에프터마켓 기업은 서울 및 경기에 주로 입지

○ 영세한 규모의 정비업소 및 중고차 판매업체가 주로 입지함에 따라서 인천이 보유한 풍부한 자동차부품산업의 역량이 고부가가치형 에프터마켓 산업을 위한 공급처 역할을 하지 못함

– 인천 자동차부품산업의 새로운 시장 창출을 위해서도 에프터마켓 산업의 활성화가 필요

2. 중고자동차 수출산업 여건의 열악성

○ 인천은 국내 중고차 수출의 80% 이상을 담당하고 있음에도 불구하고 중고차 수출업체의 영세성으로 인하여 전문 물류센터 조성 및 단지 확보가 어려움

– 현재 사용 중인 중고차 수출 야적장은 모두 개발 예정지로 중고차 전시 및 매매를 위한 시설투자 불가능

○ 대부분의 중고차 관련 업체들은 단순 수리 및 정비작업을 하치장에서 운영하여 환경오염을 유발하고 있으며, 단지 외 위탁수리를 할 경우 비용 과다로 인한 경쟁력 약화 위험에 노출

○ 중고차 수출을 위한 지원시설 및 마케팅 역량 부족

– 수출업체 사무실, 금융기관, 비즈니스 지원센터, 해외 바이어를 위한

편의시설이 부족

- 해외 인지도 및 자체 마케팅 능력이 부족하여 해외마케팅을 위한 정책적 지원이 절대적으로 필요한 실정임

3. 에프터마켓산업 육성을 위한 정책적 지원 부족

○ 중앙정부의 2014년 「자동차 튜닝산업 진흥대책」발표 후 각 지방자치단체들은 자동차 에프터마켓 산업 육성 지원을 선점하기 위한 다양한 활동을 전개하고 있으나 인천시의 대책은 아직 가시화되지 않고 있음

- 서울시: 장안평 자동차유통산업벨트(도시산업 재생)
- 대구시: 남산동 튜닝 클러스터 조성 및 튜닝 레이싱 대회 개최
- 고양시: 자동차서비스복합단지 K-World
- 강원도: 인제군 완성차 융복합 튜닝 클러스터

○ 수도권의 타지방자치단체와 달리 고부가가치형 자동차 에프터마켓 수요를 창출하고 소비자를 유인할 수 있는 전시사업이 없음

- 서울의 경우 2003년부터 코엑스에서 자동차 에프터마켓 기업 80여 개사가 참여하는 서울오토살롱을 매년 개최(일본의 도쿄오토살롱을 벤치마킹)
- 경기도에서는 자동차 에프터마켓 종합 전시회인 오토모티브위크(Automotive Week)를 킨텍스에서 개최

<서울시 및 경기도의 자동차 에프터마켓 산업 전시회 사례>

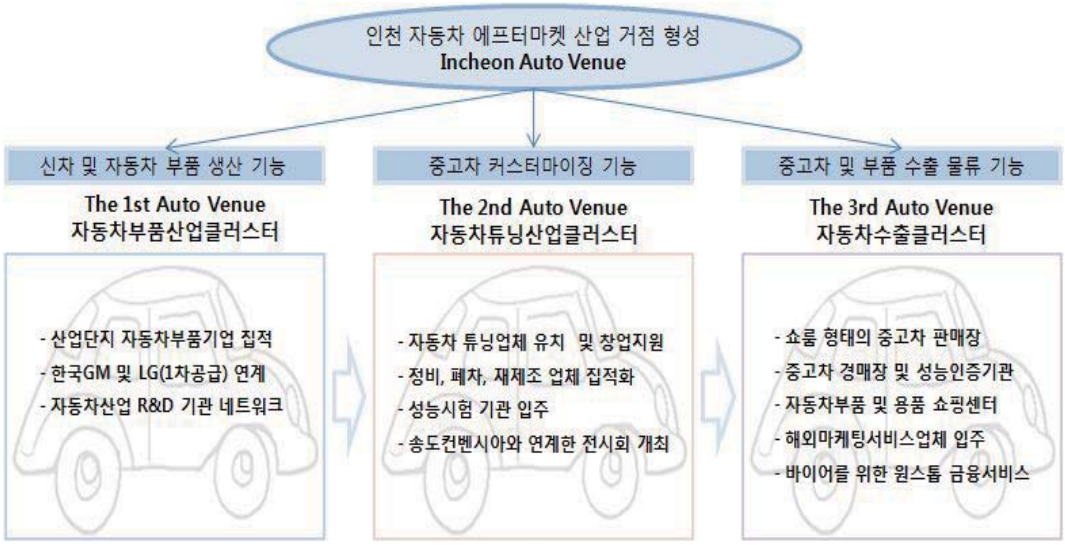
서울오토살롱: 서울 COEX　　오토모티브위크: 경기도 KINTEX

Ⅳ. 공간거점형 자동차 에프터마켓 산업 육성 방안

1. 부품생산-커스터마이징-물류 연계

○ 인천의 자동차 에프터마켓 산업의 고도화를 위하여 자동차부품 생산(production), 자동차 커스터마이징(customizing), 중고차 및 자동차부품 수출 물류(logistics)의 3개 산업군에 대한 공간적 집적지를 형성

○ 이를 3개 공간 거점을 기능적으로 연계하는 네트워크형 에프터마켓 산업 정책으로서 가칭 Incheon Auto Venue를 다음과 같이 제안함



2. 자동차부품산업클러스터

○ 인천의 자동차부품산업은 한국GM에 대한 공급사슬을 중심으로 남동공단 등 국가산업단지와 7개 일반산업단지에 광범위한 hub-and-spoke 형태의 클러스터로 형성되어 있음

○ 따라서 자동차부품생산업체를 공간적으로 집적시키기 위한 별도의 노력이 필요한 상황은 아님. 다만, 기업간 협력 네트워크가 원활히 작동할

수 있도록 하는 다음의 세 가지 프로그램을 제안함

○ 수직적 협력 활성화: 대기업-중소기업 협력형 대체부품 인증 도입

– 인천의 자동차산업 발전을 견인할 수 있는 대기업은 완성차업체 한국GM, 전자부품 선도업체 LG, 자동차부품수출업체 대우인터내셔날. 이들 세 개 기업은 인천시와 협력을 통하여 지역 내 자동차부품생산업체에 대한 대체부품 자율인증을 확대하도록 유도

○ 자동차산업 R&D 기관 네트워크 구축을 통한 에프터마켓용 기술 개발

– 규모가 영세한 자동차부품생산업체는 자동차 에프터마켓 산업이 성장하더라도 수요에 대응하기 위한 기술개발에 한계가 있을 수 있음. 따라서 인천테크노파크, 생산기술연구원, 지역 대학 등은 에프터마켓용 부품 생산 기술을 개발하고 이를 지역 내 기업에 보급하기 위한 R&D 네트워크 구축이 필요

3. 자동차튜닝산업클러스터

○ 인천의 자동차산업은 신차 생산 부문과 중고차 판매 부문으로 양분되어 두 부문을 연계하여 고부가가치형 에프터마켓 산업을 선도할 수 있는 튜닝, 복원, 재제조 기업이 절대적으로 부족함

○ 따라서 인천시는 수도권 타지역 및 해외 자동차 커스터마이징 분야 기업들을 적극적으로 유치하고, 지역 내에서 자동차 커스터마이징 벤처창업을 지원하는 프로그램을 도입할 필요가 있음

– 새로 조성되고 있는 IHP 부지에 자동차 커스터마이징 업체 유치
– 기존 정비, 폐차, 재제조업체를 집적화화여 설비 개선
– 커스터마이징 자동차 검수 및 시험 기관을 클러스터 내에 설립하여 성능에 대한 인증제 도입
– 송도컨벤시아에서 전시사업을 정기적으로 개최하여 서울오토살롱, 오토모티브위크와 함께 수도권 3대 자동차 에프터마켓 전시회로 브랜드화

4. 중고차수출클러스터

○ 현재 연수구 옥련동 일원을 대체하여 새로 조성될 중고차 수출단지는 기존과 같은 소위 마당장사 형태의 단순 집적지가 아닌 전시, 물류, 마케팅, 금융서비스 등의 기능을 갖춘 수출클러스터 구축을 지향해야 함

○ 이를 위하여 새로 조성되는 중고차수출클러스터는 다음과 같은 기능을 집적

- 중고차의 가치를 정확히 평가하여 매매의 신뢰성을 높일 수 있는 중고차 경매장 및 성능인증기관 설치
- 해외바이어와 일반 소비자가 동시에 이용 가능한 쇼룸 형태의 판매장
- 중고차 이외에 자동차부품 및 관련 용품 구매가 가능한 쇼핑센터
- 영세중고차수출업체를 지원할 수 있는 마케팅서비스 기능 입주
- 해외바이어의 결재 편의성을 높이기 위한 금융 등 각종 서비스