

군산시 중고차 수출복합단지 조성 관련 타당성 용역 보고서

2020. 03.

 Ryan & Co.

목 차

1장. 프로젝트 개요

1절. 프로젝트 추진배경	-----	2
2절. 프로젝트 목적 및 범위	-----	4
3절. 프로젝트 추진체계	-----	6

2장. 외부환경분석

1절. 정책환경분석	-----	10
2절. 경제환경분석	-----	27
3절. 사회문화환경분석	-----	35
4절. 기술환경분석	-----	43
5절. 시사점	-----	54

3장. 산업환경분석

1절. 자동차산업 분석	-----	58
2절. 농기계산업 분석	-----	90
3절. 건설기계산업 분석	-----	105

4장. 사례분석 및 의견수렴

1절. 일본 벤치마킹	-----	120
2절. 국내 중고차단지 조성 동향 및 진행 상황	-----	127
3절. 이해관계자 분석	-----	140
4절. 유관기관 단체 의견수렴 결과	-----	147
5절. 현장 설문조사	-----	148
6절. 시사점	-----	154

5장. 사업타당성 분석

1절. 입지분석	-----	158
2절. 시설별 규모 추정	-----	168
3절. 비용추정	-----	197
4절. 편익추정	-----	219
5절. 경제적 타당성 분석	-----	232

6장. 운영계획수립

1절. 단지운영계획	-----	246
2절. 수익모델	-----	275
3절. 교육모델	-----	280

목 차

7장. 활성화방안수립

1절. 공동화를 통한 수익성 극대화	-----	284
2절. 중고건설기계로의 확대를 통한 수익 다변화	-----	285
3절. 지속적 자동차 수출 물동량 창출 기반 마련	-----	287

8장. 기대효과 분석

1절. 중고차 수출복합단지를 통한 중고차 수출 확대	-----	296
2절. 지역 내 부품 및 대체 부품산업 활성화	-----	298
3절. 군산 지역 활성화, 사회적 편익 및 항만 상생	-----	303

9장. 결론 및 제언

1절. 결론	-----	312
2절. 제언	-----	320

[표 목차]

[표 2-1] 군산 중고차 수출복합단지 조성 시 고려 가능한 법률	14
[표 2-2] 산업단지 구조고도화사업 추진절차	23
[표 2-3] 전라북도 4대 산업 업종별 생산 비중	27
[표 2-4] 외산차 인증중고차 운영현황	51
[표 3-1] 세계 자동차시장 수요(단위: 천대)	58
[표 3-2] 2018년 국적별/메이커별 기준 자동차 대수(단위: 천대)	58
[표 3-3] 자동차산업 실적(단위: 천대, 억불, %)	59
[표 3-4] 지역별 수출 현황(단위: 천대, %)	60
[표 3-5] 권역별 중고차 시장규모(단위: 대)	64
[표 3-6] 2018년 지역별 자동차 등록 자진말소 현황(단위: 대)	69
[표 3-7] 권역별 수출실적('16-'18 누적)	71
[표 3-8] 주요 수출국 특징 및 수입 규제 현황	73
[표 3-9] 전국 자동차 관리업체 현황(단위: 개)	77
[표 3-10] 전북 자동차 관리업체 현황(단위: 개)	77
[표 3-11] 전국 자동차 정비업체 세부현황(단위: 개)	80
[표 3-12] 전북 자동차 정비업체 세부현황(단위: 개)	80
[표 3-13] 전북-전남-광주-충남-대전 자동차 조합 현황(단위: 개)	84
[표 3-14] 국내 농가 현황(단위: 가구)	90
[표 3-15] 국내 벼 재배면적 현황(단위: ha)	90
[표 3-16] 세계 농기계 시장규모	91
[표 3-17] 세계 권역별 농기계 시장규모(단위: 백만\$)	91
[표 3-18] 세계 주력 농기계 기업의 매출(단위: 백만\$)	92
[표 3-19] 세계 기종별 농기계 수요(단위: 백만\$)	93
[표 3-20] 국내 농기계 내수 시장규모(단위: 억원)	99
[표 3-21] 내수 농기계 공급대수 추이(단위: 백만원)	99
[표 3-22] 농기계 수출 현황(단위: 대, 천\$)	100
[표 3-23] 기종별 수출 실적(단위: 천\$)	100
[표 3-24] 2018년 국가별 수출 실적(단위: 천\$)	101
[표 3-25] 2017 3대 농기계 중고등록대수	102
[표 3-26] 국내 건설수주액(단위: 백만원)	105
[표 3-27] 종합건설업 등록현황(단위: 개)	105
[표 3-28] 세계 건설기계 시장규모(단위: 백만\$)	106
[표 3-29] 세계 건설기계산업 주요국의 매출규모 및 점유율 현황(단위: 백만\$)	106
[표 3-30] 2017년 세계 상위 20위 건설기계업체 현황(단위: 백만\$)	107
[표 3-31] 건설기계 등록현황(단위: 개)	110
[표 3-32] 국내 건설기계 시장규모(단위: 대)	111
[표 3-33] 국내 건설기계 시장전망(단위: 대)	111
[표 3-34] 국내 건설기계 수출입(단위: 천\$)	113

[표 3-35] 지역별 수출 전망	113
[표 3-36] 현대건설기계육선 개최 연혁	115
[표 4-1] 일본 중고차 수출 추이	120
[표 4-2] 일본과 한국의 중고차 수출량 비교	120
[표 4-3] 일본의 대륙별 중고차 수출 현황	121
[표 4-4] USS 주식회사 개요	124
[표 4-5] USS 경매장 주요 내용	125
[표 4-6] USS 그룹 경매장 벤치마킹 제안점	126
[표 4-7] 송도관광단지 현황(단위: m ²)	127
[표 4-8] 지자체 중고차 및 자동차 관련 사업계획	131
[표 4-9] 경기도 평택시 자동차 사업계획	132
[표 4-10] 인천시 자동차 사업계획	133
[표 4-11] 강원도 이모빌리티 클러스터 계획	133
[표 4-12] 충북 제천시 자동차 부품 산업 클러스터 계획	134
[표 4-13] 충남 수소에너지·자동차부품 국가혁신 클러스터 조성 계획	135
[표 4-14] 광주광역시 빛그린 산업단지 조성 계획	136
[표 4-15] 울산광역시 중고차 수출물류단지 조성 계획	137
[표 4-16] 정책자 이해관계자 특성 및 기대역할	143
[표 4-17] 고객 이해관계자 특성 및 기대역할	144
[표 4-18] 파트너/공급업자 이해관계자 특성 및 기대역할	145
[표 4-19] 경쟁자 이해관계자 특성 및 기대역할	146
[표 4-20] 유관기관 단체 의견수렴	147
[표 4-21] 업체위치 설문 결과(105개 업체 응답)	148
[표 4-22] 중고차 매매업 경력 설문 결과(105개 업체 응답)	149
[표 4-23] 연간 거래규모 설문 결과(105개 업체 응답)	149
[표 4-24] 수출 비중 설문 결과(104개 업체 응답)	150
[표 4-25] 토지 소유형태 설문 결과(105개 업체 응답)	150
[표 4-26] 사무실 면적 설문 결과(104개 업체 응답)	151
[표 4-27] 사무실 임대료 설문 결과(91개 업체 응답)	151
[표 4-28] 주기장 규모 설문 결과(100개 업체 응답)	152
[표 4-29] 성장 저해 요인 설문 결과(88개 업체 응답)	152
[표 4-30] 우선순위 설문 결과(87개 업체 응답)	153
[표 4-31] 선호지역 설문 결과(100개 업체 응답)	153
[표 5-1] 입지조건 평가인자 및 고려사항	158
[표 5-2] 군산 개발현황	160
[표 5-3] 임해업무단지 입지여건	162
[표 5-4] 임해업무단지 도시계획현황	163
[표 5-5] 임해업무단지 관련 현안 및 계획	163
[표 5-6] 한국GM군산공장 구부지 입지여건	164

[표 5-7] 군산GM공장 舊부지 도시계획현황	165
[표 5-8] 군산GM공장 舊부지 관련 현안 및 계획	165
[표 5-9] 후보지 평가 결과표	166
[표 5-10] 부지면적 및 건축면적	168
[표 5-11] 건축물별 입주시설	169
[표 5-12] 중고차 수출복합단지 유입물량(2018년 기준)(단위: 대)	174
[표 5-13] 렌터카 지역별 등록대수(실제 등록지역 기준)(단위: 대)	175
[표 5-14] 국내 중고차 시장규모	177
[표 5-15] 중고차 수출복합단지 인입량 추이	177
[표 5-16] 한 주당 중고차 수출복합단지 인입량 추이	178
[표 5-17] 지자체 표준설계 직무관련 1인당 면적기준	179
[표 5-18] 지자체 표준설계 부속공간 면적기준	179
[표 5-19] 운영본부 면적 산출	180
[표 5-20] 업종분류	181
[표 5-21] 자동차정비업 시설기준	181
[표 5-22] 2017년 전국 중고 자동차 판매업의 건물면적규모별 사업장 수(단위: 개)	183
[표 5-23] 2018년 전국 기관 구내식당업의 건물면적규모별 사업장 수	184
[표 5-24] 소매시설 산출근거	184
[표 5-25] 일반 주차장 및 건설기계 주기장의 주차구획	185
[표 5-26] 유사시설 사례	187
[표 5-27] 물류단지 개발지침의 녹지 및 도로 설치기준	188
[표 5-28] 수출비즈니스센터 시설현황 총괄표	190
[표 5-29] 매매업체 입주단지 시설현황 총괄표	191
[표 5-30] 정비/튜닝/부품단지 시설현황 총괄표	191
[표 5-31] 주요시설 면적 및 건폐율, 용적률	199
[표 5-32] 건축비 단가	200
[표 5-33] 주요 건물시설 건축비 종합	201
[표 5-34] 주요 외부시설 건축비 종합	201
[표 5-35] 주요 건물시설 건축비 종합(외부시설 건축비 포함)	202
[표 5-36] 건축설계 대가요율	203
[표 5-37] 건축물의 종별 구분	204
[표 5-38] 설계비 종합	204
[표 5-39] 전면 책임감리비 요율	205
[표 5-40] 감리비 종합	205
[표 5-41] 시설부대비 요율	206
[표 5-42] 시설부대비 종합	206
[표 5-43] 측량 및 조사비 종합	207
[표 5-44] 부대비 종합(단위: 백만원)	207
[표 5-45] 설계비 종합	208
[표 5-46] 감리비 종합	209
[표 5-47] 시설부대비 종합	209

[표 5-48] 측량 및 조사비 종합	210
[표 5-49] 부대비 종합	210
[표 5-50] 시나리오 비교	210
[표 5-51] 토지매입비	211
[표 5-52] 총사업비 종합	212
[표 5-53] 비즈니스센터 사업비	212
[표 5-54] 매매업체 입주단지 사업비	213
[표 5-55] 정비/튜닝/부품단지 사업비	213
[표 5-56] 총사업비 종합	214
[표 5-57] 비즈니스센터 사업비	214
[표 5-58] 매매업체 입주단지 사업비	215
[표 5-59] 정비/튜닝/부품단지 사업비	215
[표 5-60] 인건비 추정	216
[표 5-61] 유사시설 경상운영비 및 시설유지비	217
[표 5-62] 중고차 수출복합단지 경상운영비 추정	217
[표 5-63] 중고차 수출복합단지 시설유지비 추정	218
[표 5-64] 주요 경매장 출품수수료	219
[표 5-65] 주요 경매장 낙찰률	220
[표 5-66] 2018년도 자동차 수출 추이	221
[표 5-67] 2019년 1월 SK엔카닷컴 국산 중고자동차 시세(단위: 만원)	222
[표 5-68] 주요 중고차 경매장 연회비	223
[표 5-69] 주요 중고차 경매장 보증금	223
[표 5-70] 주요 중고차 경매장 재출품수수료	224
[표 5-71] 중고차 경매장 운영수익 추정	224
[표 5-72] 군산 중대형 상가 임대료	225
[표 5-73] 시설별 임대 및 분양수익	226
[표 5-74] 임대수입 및 분양수익 종합	227
[표 5-75] 총 경제적 편익	227
[표 5-76] 유발계수 비교분석	229
[표 5-77] 총 파급효과	230
[표 5-78] 총 사회적 편익	230
[표 5-79] 총 편익	231
[표 5-80] 연차별 사업비 총괄표	232
[표 5-81] 현금흐름(단위: 백만원)	233
[표 5-82] 경제적 타당성 분석 결과	234
[표 5-83] 연차별 사업비 총괄표	235
[표 5-84] 비즈니스센터 현금흐름(단위: 백만원)	236
[표 5-85] 경제적 타당성 분석 결과	237
[표 5-86] 연차별 사업비 총괄표	238
[표 5-87] 매매업체 입주단지 현금흐름(단위: 백만원)	239
[표 5-88] 경제적 타당성 분석 결과	240

[표 5-89] 연차별 사업비 총괄표	241
[표 5-90] 정비/부품/튜닝단지 현금흐름(단위: 백만원)	242
[표 5-91] 경제적 타당성 분석 결과	243
[표 6-1] 출자, 출연기관 설립 절차	247
[표 6-2] 운영주체 선정 종합	250
[표 6-3] 자동차관리법 제68조의 10	251
[표 6-4] 운영사 선정 평가항목	254
[표 6-5] 사업신청자 수에 따른 등급별 배분분포도	258
[표 6-6] 평가요소별 등급별 배점기준	258
[표 6-7] 사업제안(계획)서 평가분야 및 평가 배점 기준(예시) : 정량정성 80점	259
[표 6-8] 일본 USS 벤치마킹 제안점	269
[표 6-9] 자동차 종합검사 대상 자동차 및 유효기간	272
[표 6-10] 자동차 종합검사 검사항목 및 세부기준	273
[표 6-11] 2018년도 자동차 수출 추이	276
[표 7-1] 보험 보증료 지원사업 세부사항	292
[표 8-1] 수출 물량 추정	297
[표 8-2] 국산 자동차 부품산업 현황(단위: 억원)	298
[표 8-3] 외산 자동차 국내 시장 점유율	300
[표 8-4] 국내 자동차 부품 수입 현황(단위: 천\$)	301
[표 8-5] 대체부품 매출	302
[표 8-6] 군산항 자동차 전용부두 물동량 추이	304
[표 8-7] 총 경제적 편익	305
[표 8-8] 총 사회적 편익	305
[표 8-9] 대기오염물질 배출량 및 제거비용 추정	306
[표 9-1] 부지면적 및 건축면적	317
[표 9-2] 건축물별 입주시설	317
[표 9-3] 총사업비 종합	318
[표 9-4] 총 편익	319
[표 9-5] 경제적 타당성 분석 결과	319
[표 9-6] 규제특례 관련 주요내용	324
[표 9-7] 전남 화순백신산업특구 사업현황	325
[표 9-8] 특구계획신청서 제출 전 흐름도	326
[표 9-9] 특구계획신청서 접수 후 흐름도	327

[그림 목차]

[그림 1-1] 경제위기 대책마련 진행사항 및 사업일정 계획	2
[그림 1-2] 군산시 중고차 수출복합단지 조성사업 추진안	3
[그림 1-3] 프로젝트 추진체계	7
[그림 2-1] 경제위기 대책마련 진행사항 및 사업일정 계획	11
[그림 2-2] 군산시 중고차 수출복합단지 조성사업 추진안	12
[그림 2-3] 군산 자동차 부품산업 지원 정책	13
[그림 2-4] 자동차관리법	15
[그림 2-5] 산업입지 및 개발에 관한 법률	16
[그림 2-6] 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	17
[그림 2-7] 해양산업클러스터의 지정 및 육성에 관한 특별법	18
[그림 2-8] 항만법	19
[그림 2-9] 산집법	21
[그림 2-10] 중고차 수출복합단지 조성 관련 법규 도출	22
[그림 2-11] 자동차 경매장 개설 및 운영절차	24
[그림 2-12] 「자동차관리법」상 자동차 수출 관련 규정	25
[그림 2-13] 자동차 수출 관련 법제 현황	26
[그림 2-14] 지역별 재정자립도(%)	28
[그림 2-15] 전라북도 고용지표	29
[그림 2-16] 전국 대비 전북 임금 수준	30
[그림 2-17] 전북 주요 3개지역 생활지표	31
[그림 2-18] 군산시 고용 악화	32
[그림 2-19] 군산 실업률	33
[그림 2-20] 군산 취업자수	33
[그림 2-21] 군산 고용률	34
[그림 2-22] 전북 인구 전망	35
[그림 2-23] '13-'18 누적 지역별 순이동자 수	36
[그림 2-24] 전북 인구이동 추이 및 연령별 전출 인구 수	37
[그림 2-25] 지방소멸 위험 현황	38
[그림 2-26] 전북 인구구조 변화 전망	39
[그림 2-27] 전국 대비 전북 고령화 비교	40
[그림 2-28] 등록 외국인 수의 증가	41
[그림 2-29] 다문화가구 현황	42
[그림 2-30] 기술환경 개요	43
[그림 2-31] 중고차 시장 O2O기술 적용 분야	45
[그림 2-32] 롯데오토옥션 O2O 서비스 제공 사례	46
[그림 2-33] 중고차 선진 경매시스템 도입	48
[그림 2-34] 품목별 부품 의무보유기간	49
[그림 2-35] 대체부품 인증현황	50

[그림 2-36] 외산차 인증중고차 판매량	52
[그림 2-37] 시사점	54
[그림 3-1] 연령별 신차 소비 현황	61
[그림 3-2] 중고차 시장 규모 추정	63
[그림 3-3] 신차 및 중고차 시장규모 비교	63
[그림 3-4] 권역별 중고차 시장규모	64
[그림 3-5] 중고차 시장 규모 추정	65
[그림 3-6] 전북 신차 및 중고차 시장규모 비교	66
[그림 3-7] 자동차 등록말소 및 등록말소 중 수출 현황	67
[그림 3-8] 전북 자동차 등록말소 및 등록말소 중 수출 현황	68
[그림 3-9] 자동차 수출 추이	70
[그림 3-10] 2018년 상위30개국 수출 현황	72
[그림 3-11] 연도별 군산항 물동량 추이	74
[그림 3-12] 전국 및 전북의 자동차 판매업체 수(단위: 개)	75
[그림 3-13] 전국 및 전북의 자동차 부품 판매업(단위: 개)	75
[그림 3-14] 전국 및 전북의 자동차 판매업 종사자 수(단위: 명)	76
[그림 3-15] 전국 및 전북의 자동차 부품 판매업 종사자 수(단위: 명)	76
[그림 3-16] 자동차 관리업체 비중(단위: 개소)	78
[그림 3-17] 자동차 정비업체 비중(단위: 개소)	79
[그림 3-18] 자동차 매매업체 비중(단위: 개소)	81
[그림 3-19] 업체당 판매대수	82
[그림 3-20] 인천 및 부천지역의 매매단지 판매실적	83
[그림 3-21] 자동차 폐차업체 비중(단위: 개소)	86
[그림 3-22] 자동차 성능점검업체 비중(단위: 개소)	87
[그림 3-23] 자동차 지정정비업체 비중(단위: 개소)	88
[그림 3-24] 자동차산업 시사점	89
[그림 3-25] 국내 농기계 유통 프로세스	94
[그림 3-26] 국내 신형농기계 유통업체 특징	95
[그림 3-27] 국내 중고농기계 영업소 유통업체 특징	96
[그림 3-28] 국내 중고농기계 중고전문업체 유통업체 특징	97
[그림 3-29] 국내 중고농기계 지역농협 유통업체 특징	98
[그림 3-30] 중고농기계산업 시사점	104
[그림 3-31] 국내 건설기계 유통 프로세스	109
[그림 3-32] 2018년 국내 건설기계 등록현황	112
[그림 3-33] 중고 건설기계 수출 프로세스	114
[그림 3-34] 현대건설기계옥션 프로세스	115
[그림 3-35] 중고건설기계산업 시사점	116
[그림 4-1] USS 그룹 조직도	124
[그림 4-2] Value Chain별 이해관계자 분류	141

[그림 4-3] 쟁점사항별 이해관계자 분류	142
[그림 4-4] 시사점	154
[그림 5-1] 군산 개발현황	159
[그림 5-2] 대상후보지 현황	161
[그림 5-3] 임해업무단지 입지여건	162
[그림 5-4] 군산GM공장 구부지 입지 여건	164
[그림 5-5] 후보지 평가 결과	167
[그림 5-6] 군산 중고차 수출복합단지 조감도	170
[그림 5-7] 수출비즈니스센터 전경 조감도	171
[그림 5-8] 매매업체 입주단지 전경 조감도	172
[그림 5-9] 정비/튜닝/부품단지 전경 조감도	173
[그림 5-10] 수출비즈니스센터 1층 평면도	193
[그림 5-11] 수출비즈니스센터 2층 평면도	194
[그림 5-12] 매매업체입주단지 1층 평면도	195
[그림 5-13] 매매업체입주단지 2층 평면도	196
[그림 5-14] 정비/튜닝/부품단지 1층 평면도	197
[그림 5-15] 건설투자 GDP Deflator 지수	198
[그림 5-16] 조직 및 인력구성	217
[그림 6-1] 운영주체 선정	249
[그림 6-2] 비즈니스센터 수탁자 공개모집(예시)	260
[그림 6-3] 단지 입주업체 선정 평가표 예시	263
[그림 6-4] 단지 입주업체 선정 공고(예시)	264
[그림 6-5] 군산 중고차 수출복합단지 운영모델	267
[그림 6-6] 자동차 종합검사 진로 구성도	271
[그림 6-7] 자동차 기능종합 진단서	274
[그림 8-1] 지역산업생태계의 기본구조	303
[그림 8-2] 전국 주요 항만별 물동량(2018년)	308
[그림 9-1] 군산 중고차 수출복합단지 중고차 수출 프로세스	316

제1장 프로젝트 개요

제1절 프로젝트 추진배경

제2절 프로젝트 목적 및 범위

1. 프로젝트 목적
2. 프로젝트 범위

제3절 프로젝트 추진체계

1절 프로젝트 추진배경

- 군산 경제위기에 대응하여 정부는 군산지역을 산업위기대응특별지역 및 고용위기지역으로 지정하고, 다양한 지역 활성화 방안으로써 여러 지원 대책을 마련하고자 함

[그림 1-1] 경제위기 대책마련 진행사항 및 사업일정 계획



- 이에 산업통상자원부는 여러 지원 대책 중 하나로써 2018년 '군산시 중고차 수출복합단지 조성계획'을 발표하여, 제조업 활력 회복 및 지역의 일자리 위기 극복을 내용으로 하는 지역활력 회복 프로젝트를 추진하게 됨

[그림 1-2] 군산시 중고차 수출복합단지 조성사업 추진안

목적	• 자동차 유사 업종의 기반 마련을 통한 지역주민 재취업 기회 제공 • 조선·자동차 업종 구조조정 등에 따른 항만 물동량 감소 극복
추진 개요	• 사업기간 : 2020년 ~ 2022년 • 사업위치 : 군산항 일원 - 군산국가2산단내 임해업무단지(오식도동 504, 506, 507) • 사업규모 : 227,396㎡ (약 7만평) • 총사업비 : 1,145억원 - 국비 295억, 도비 100억, 시비 100억, 민간 650억 [국비·지방비(495억) : 시설 및 건축 [민간자본(650억) : 토지매입 및 조성 • 도입기능 : 수출(매매), 전시, 유통, 튜닝, 지원, 서비스 등 
추진 상황 및 계획	● '18.08 관계기관 회의(산자부, 전북도, 군산시) ● '18.09 업계 현황 파악(중고차 경매장 방문, 렌터카 관계자 면담) ● '18.11 해당 부처(산자부) 국장 현장 방문 ● '19.01 타당성 연구용역 착수 ● '19.03 중고차 수출단지 선진지(일본) 벤치마킹 ● '19.06 '20년도 예산 반영을 위한 산자부 협의(자동차항공과) ● '20.상반기 기본·실시설계용역 및 착공

출처 : 2019 군산시정운영계획

1. 프로젝트 목적

- 군산시는 산업통상자원부의 지역활력 회복 프로젝트 계획에 맞추어, 사업추진을 위한 입지 적정성 평가 및 수요조사 시행을 통한 중고차 수출 복합단지 조성 근거 마련을 위해 본 프로젝트를 수행함
- 구체적인 중고차 수출복합단지 조성사업 추진안을 제시하고, 자동차서비스복합단지의 한 사례로서 중고차 관련 시설의 집적화 및 상업, 문화시설이 추가된 형태로 해당 시설을 조성하기 위한 조사 및 연구를 통하여, 조성사업의 타당성과 운영계획의 수립을 본 프로젝트 수행의 목적으로 함

2. 프로젝트 범위

○ 공간적 범위

- 전라북도 군산시 일대 군산국가2산단 임해업무단지
(오식도동 504, 506, 507)
- 전라북도 군산시 일대 한국GM군산공장 舊부지(소룡동 1589)

○ 시간적 범위

- 기준년도 : 2020년
- 조성기간 : 2020년 ~ 2022년
- 단지운영 목표연도 : 2023년

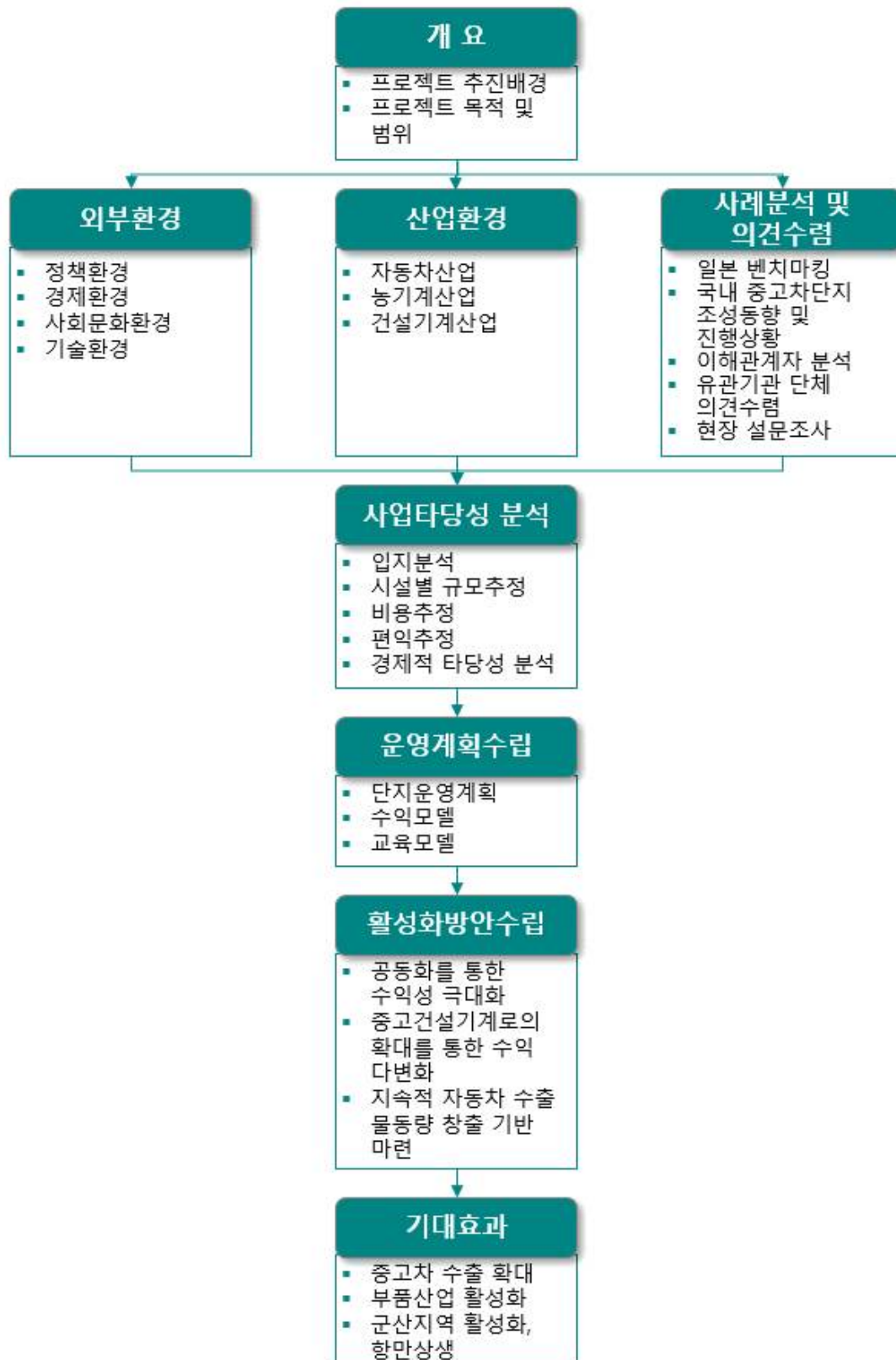
○ 내용적 범위

- 군산 중고차 수출복합단지의 필요성 및 목적
- 관련 업계 동향 및 수요조사
- 군산 중고차 수출복합단지 세부 사업내용 상세기획
- 군산 중고차 수출복합단지 경제적, 사회적 파급효과 분석
- 군산 중고차 수출복합단지 활성화 방안

3절 프로젝트 추진체계

- 군산 중고차 수출복합단지의 조성 사업의 타당성을 확인하기 위하여, 먼저는 정책, 경제, 사회문화, 기술환경, 산업환경 분석을 통한 외부 환경을, 군산시 중고차, 중고농기계, 중고건설기계 산업현황분석을 통한 내부 환경을 분석함
- 다음으로 중고차 선진지 일본 벤치마킹과 국내 중고차단지 조성 동향 및 진행 상황을 검토하고, 이해관계자 분석 및 유관기관 의견수렴, 현장 설문조사를 통한 사례분석 및 의견수렴 절차를 거침
- 다음으로 군산 내 수출복합단지가 들어설 수 있는 부지에 대한 입지분석과 군산 및 인접지역 내 중고차 시장의 크기를 추정하여 군산 중고차 수출복합단지 규모를 추정 제안함
- 이에 따른 군산 중고차 수출복합단지의 원활한 운영방안 제안 및 조성을 통한 경제적 및 사회적 편익(기대효과)을 추정함으로, 군산 중고차 수출복합단지 조성사업의 타당성을 확인하고자 함
- 이 외에도 단지운영계획, 수익모델 및 교육모델을 제시하였으며, 수익성 극대화, 수익 다변화, 지속적 물동량 창출 기반 마련 등 활성화 방안을 수립하였음

[그림 1-3] 프로젝트 추진체계



제2장 외부환경분석

제1절 정책환경분석

1. 군산 경제위기와 대책 마련
2. 중고차 수출복합단지조성 관련 법규

제2절 경제환경분석

1. 전라북도 경제
2. 군산 경제

제3절 사회문화환경분석

1. 전북 인구전망
2. 전북 인구구조

제4절 기술환경분석

1. 개요
2. O2O기술과 온라인 경매
3. 대체부품
4. 품질인증

제5절 시사점

1. 군산 경제위기와 대책 마련

(1) 산업위기대응특별지역 및 고용위기지역 지정

- 현대중공업 군산조선소의 가동 중단 및 한국GM군산공장 폐쇄 결정으로 인해 군산지역에 경제위기가 찾아왔고, 이에 대응하여 2018년 4월 산업통상자원부는 군산지역을 산업위기대응특별지역으로 지정하고, 고용노동부는 고용위기지역으로 지정하여 군산의 경제위기에 대한 지원대책을 마련함
- 산업통상자원부의 '**산업위기대응특별지역 지정**'은 국가균형발전특별법 제17조에 근거하며, 주요 내용으로 직접 피해를 받는 근로자, 협력업체, 소상공인에 대한 금융을 포함한 정책지원과 함께 지역의 미래 비전을 제시할 수 있는 보완산업 육성 및 기업유치 원조 등을 포함한 종합적인 대책을 제시함
- 고용노동부의 '**고용위기지역 지정**'은 고용정책기본법 제32조, 고용보험법 제21조, 제22조에 근거하며, 고용사정이 현저히 악화되거나 악화될 우려가 있는 지역에 대한 지정기준과 지원수준을 정하여, 고용안정과 일자리 창출 등의 사업을 원활히 추진하고 지역 내 고용활성화를 촉진하는 대책을 강구함
- 군산이 상위에서 기술된 산업위기대응특별지역 및 고용위기지역에 지정되었다는 것은 군산이 처한 산업 및 고용환경이 매우 높은 수준의 어려움에 직면했다는 것을 의미하며, 이는 현대중공업 군산조선소 가동중단과 한국GM군산공장 폐쇄가 가장 큰 요인으로 나타나고 있음

[그림 2-1] 경제위기 대책마련 진행사항 및 사업일정 계획



(2) 군산시 중고차 수출복합단지 조성사업 추진

- 군산시는 경제위기를 극복하기 위해 산업통상자원부에서 추진한 계획을 기반으로, 지역 내 관련 인프라 구축 및 기존 산업의 고도화를 수행할 수 있는 구체적인 내용을 추가하여 2019 군산시정운영계획으로 '중고차 수출복합단지 조성사업' 추진안을 제시함

[그림 2-2] 군산시 중고차 수출복합단지 조성사업 추진안

목적	- 자동차 유사 업종의 기반 마련을 통한 지역주민 재취업 기회 제공 - 조선·자동차 업종 구조조정 등에 따른 항만 물동량 감소 극복
추진 개요	- 사업기간 : 2020년 ~ 2022년 - 사업위치 : 군산항 일원 – 군산 국가2산단내 임해업무단지(오식도동 504, 506, 507) - 사업규모 : 227,396㎡ (약 7만평) - 총사업비 : 1,008억원 – 국비 275억, 도비 110억, 시비 110억, 민간 513억 - 국비·지방비(495억) : 비즈니스센터 조성 - 민간자본(513억) : 입주단지 및 정비단지 조성 - 도입기능 : 수출(매매), 전시, 유통, 튜닝, 지원, 서비스 등 
추진 상황 및 계획	'18.08 관계기관 회의(산자부, 전북도, 군산시) '18.09 업계 현황 파악(중고차 경매장 방문, 렌터카 관계자 면담) '18.11 해당 부처(산자부) 국장 현장 방문 '19.01 타당성 연구용역 착수 '19.03 중고차 수출단지 선진지(일본) 벤치마킹 '19.06 '20년도 예산 반영을 위한 산자부 협의(자동차항공과) '20 기본·실시설계용역 및 착공

출처: 2019 군산시정운영계획

(3) 군산 자동차 부품산업 지원 정책

- 산업통상자원부는 2018년 12월 '제조업 활력 회복 및 혁신 전략'에서 자동차 부품산업 활력 제고 방안의 일환으로 한국GM군산공장 협력업체 1.2조, 산업위기지역 680억 원을 지원하여 부품산업 생태계 기반 유지 대책을 마련했고, 이는 군산 중고차 수출복합 단지 조성 사업의 추진에 긍정적 요인으로 작용함

[그림 2-3] 군산 자동차 부품산업 지원 정책



출처: 제조업 활력 회복 및 혁신 전략(산업통상자원부, 2018.12)

2. 중고차 수출복합단지조성 관련 법규

(1) 개요

- 군산 중고차 수출복합단지 조성을 위해서는 ①자동차관리법, ②산업입지 및 개발에 관한 법률, ③물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률, ④해양산업 클러스터의 지정 및 육성 등에 관한 특별법, ⑤항만법, ⑥산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률(산집법) 등 총 6가지 법률을 개별 추진 방안 별로 분석하고 적용하여, 조성을 위한 법적 절차의 고려가 가능한 최적의 법률적 근거를 마련함

[표 2-1] 군산 중고차 수출복합단지 조성 시 고려 가능한 법률

관련 법률	주요 내용
①자동차관리법	자동차서비스복합단지로 지정·조성하는 방안
②산업입지 및 개발에 관한 법률	산업단지로 지정·조성하는 방안
③물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	물류단지로 지정·조성하는 방안
④해양산업 클러스터의 지정 및 육성 등에 관한 특별법	해양산업 클러스터와 연계하여 클러스터 내 입지하는 방안
⑤항만법	항만구역 또는 항만배후단지 개발 사업으로 추진하는 방안
⑥산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률(이하 '산집법') (산업단지구조고도화사업)	산업단지 입주업종의 고부가가치화를 통하여 기업체 등의 입주를 촉진하고 경쟁력을 강화하는 방안

출처 : 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성운영방안 연구용역 최종결과보고서(2016.12)

(2) 자동차관리법

- 「자동차관리법」을 근거로 군산 중고차 수출복합단지의 조성사업을 추진하면, 자동차 산업에 특화된 복합단지로 법률상 목적에 적합하며, 군산시에서 주도적으로 사업 추진이 가능한 장점을 갖고 있으나, 해당 법률을 근거로 복합단지 조성을 추진한 선례가 없음

[그림 2-4] 자동차관리법

적용 법령	법 §68의9	자동차서비스복합단지 개발에 관한 국가 기본계획 수립
	법 §68의10	자동차서비스복합단지의 지정 및 개발
	법 §68의11	자동차서비스 복합단지 개발사업의 시행자
	법 §68의12	토지 등의 수용·사용
	법 §68의13	자동차서비스복합단지 등의 건축허가 및 사용승인
	시행령 §13의10	자동차서비스복합단지 개발에 관한 국가 기본계획 수립 및 변경 등
	시행령 §13의11	자동차서비스복합단지 개발사업의 시행자
입주 업종	자동차의 등록, 매매, 검사, 정비, 부품유통, 전시 및 홍보 등 자동차 관련 시설과 상업·문화 시설 관련 업종	
장점	• <u>자동차산업에 특화된 복합단지</u> • <u>향후 개발 절차 및 정부 지원 유리</u> • 지정 및 개발의 중심 주체가 시·도지사로 <u>군산시에서 주도적으로 사업 추진 가능</u>	
단점	• 법 시행 초기로 선례가 없으며, <u>입법적 미비 사항 많음</u> • 「도시개발법」 절차 준용에 따른 <u>불필요한 절차 등 존재</u> • 시·도 중심의 개발사업 추진으로 타 국가주도의 개발사업에 비해 중앙부처의 지원 범위가 낮음	

- 「자동차관리법」상 자동차복합단지는 자동차산업에 특화된 복합단지로 목적에 적합하지만, 선례가 없고 입법적 미비 사항이 많음

출처 : 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성운영방안 연구용역 최종결과보고서(201612)

(3) 산업입지 및 개발에 관한 법률

- 「산업입지 및 개발에 관한 법률」을 근거로 군산 중고차 수출복합단지의 조성사업을 추진하면, 개발 절차상의 법률적 근거가 존재하는 부분은 장점으로 작용하나, 물류단지는 입주 업종의 제한 및 물류단지 지정 절차 등의 적용에 어려움이 존재함

[그림 2-5] 산업입지 및 개발에 관한 법률

적용 법령	• 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 • 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 • 「산업단지 인·허가 절차 간소화를 위한 특례법」 및 하위 법령 • 산업입지의 개발에 관한 통합지침 등
입주 업종	공장, 지식산업 관련 시설, 문화산업 관련 시설, 정보통신산업 관련 시설, 재활용산업 관련 시설, 자원비축시설, 물류시설, 교육·연구시설(도시첨단산업단지에 한하여 첨단산업과 관련된 시설) 및 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설
장점	• <u>개발 절차(인허가 의제) 및 법적 지원 근거</u> 있음 • 지정 및 개발의 중심 주체가 시·도지사로 <u>군산시에서 주도적으로 사업 추진 가능</u>
단점	• <u>입주 업종 제한</u> 있음(물류시설 50% 이상, 제한업종 30% 이내) • 산업단지 지정 수요 검증 등 절차 통과 필요

- 「산업입지 및 개발에 관한 법률」상 산업단지는 입주 업종 제한이 있음

출처 : 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성운영방안 연구용역 최종결과보고서(2016.12)

(4) 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

- 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」을 근거로 군산 중고차 수출복합 단지의 조성사업을 추진하면, 개발 절차상의 법률적 근거가 존재하는 부분은 장점으로 작용하나, 개발 시설 내 입주할 수 있는 업종에 제한이 존재하여, 자동차 관련 업체들의 입주가 제한될 소지가 있음

[그림 2-6] 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

적용 법령	• 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 및 하위 법령 • 물류단지 개발지침 • 물류단지 관리지침 등
입주 업종	화물의 운송·집화·하역·분류·포장·가공·조립·통 관·보관·판매·정보처리 등을 위한 각종 시설(법 제2조 제2호 및 제7호)
장점	• <u>개발 절차(인허가 의제) 및 법적 지원 근거 있음</u> • 지정 및 개발의 중심 주체가 시·도지사로 <u>군산시에서 주도적으로 사업 추진 가능</u>
단점	• <u>입주 업종 제한 있음</u>(「자동차관리법」에 따른 자동차정비업, 해체재활용업 등 입점 가능성 등 검토 필요) • <u>물류단지 실수요 검증 등 절차 통과 필요 적용</u>
• 물류단지 조성 위해 물류단지 지정 절차(실수요 검증 등)를 거쳐야 함	

출처: 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성운영방안 연구용역 최종결과보고서(2016)

(5) 해양산업클러스터의 지정 및 육성에 관한 특별법

- 「해양산업클러스터의 지정 및 육성에 관한 특별법」을 근거로 군산 중고차 수출복합단지의 조성사업을 추진하면, 유희 항만시설 개발과 연계 등 일정 부분 장점이 존재하나, 법률 시행의 선례가 적으며 해양 산업과 중고차 수출업 및 중개업은 해당 산업과 연관성이 낮아 적용에 어려움 예상됨

[그림 2-7] 해양산업클러스터의 지정 및 육성에 관한 특별법

적용 법령	「해양산업클러스터의 지정 및 육성에 관한 특별법」 등
입주 업종	해운·항만·수산·해양과학기술개발·해양환경·해양관광 및 해양정보 관련 산업 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업
장점	<u>개발 절차(인허가 의제) 및 법적 지원 근거 있음</u> <u>유희항만시설 개발과 연계</u>하여 복합적으로 추진 가능
단점	2016년 11월 법률시행 이후, 2018년 1월 부산항과 광양항에 해양산업클러스터 개발사업이 본격 착수됨. 현재기준 <u>참고할만한 개발 선례가 적음</u> - 해양산업 중심으로 <u>중고자동차수출업은 연관성이 낮아 부수 업종으로 참여 가능</u>
해양산업 중심으로 해양산업클러스터 개발사업의 부수업종으로만 참여 가능	

출처: 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성운영방안 연구용역 최종결과보고서(2016.2)

(6) 항만법

- 「항만법」에는 군산 중고차 수출복합단지 조성을 위한 개발 절차 및 법적 지원과 관련한 근거가 존재하며, 별도의 절차 없이 개발을 추진할 수 있다는 장점이 존재하나, 이후에 상업시설 등의 입주를 고려해야 함으로 별도의 지정절차가 추가적으로 요구될 소지가 있음

[그림 2-8] 항만법

적용 법령	• 「항만법」 • 「항만공사법」 • 비관리청항만공사 시행허가 등에 관한 업무처리 요령 등
입주 업종	항만시설 등(법 제2조 제5호)
장점	• <u>개발 절차(인허가 의제) 및 법적 지원 근거 있음</u> • 별도의 법적 단지 지정 절차 없이 개발을 추진하여 <u>진입장벽이 낮음</u>
단점	• 비관리청 항만공사로 사용·임대계약에 따른 입점, 항만 수요 증가에 따른 공익 처분(법 제72조) 가능성 존재함
• 상업시설 등의 입점도 고려할 경우, 제2종 항만배후단지 지정 절차 필요	

출처: 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조사업영방안 연구용역 최종결과보고서(2016)

(7) 산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률(산업단지구조고도화사업)

- 「산집법」에는 군산 중고차 수출복합단지 조성을 위한 기반시설, 서비스 시설, 입주기업체의 경쟁력을 높이기 위한 시설 및 법적 지원과 관련한 근거를 마련할 수 있고, 최초 사업의 시작은 우선적으로 필수시설 개발에 지원이 가능하고 연속순환개발에 대한 수용대응이 가능하나, 이를 근거로 중고차 수출복합단지 조성을 추진한 선례가 없음

[그림 2-9] 산집법



출처 : 산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률 제2조 제11호

(8) 결 론

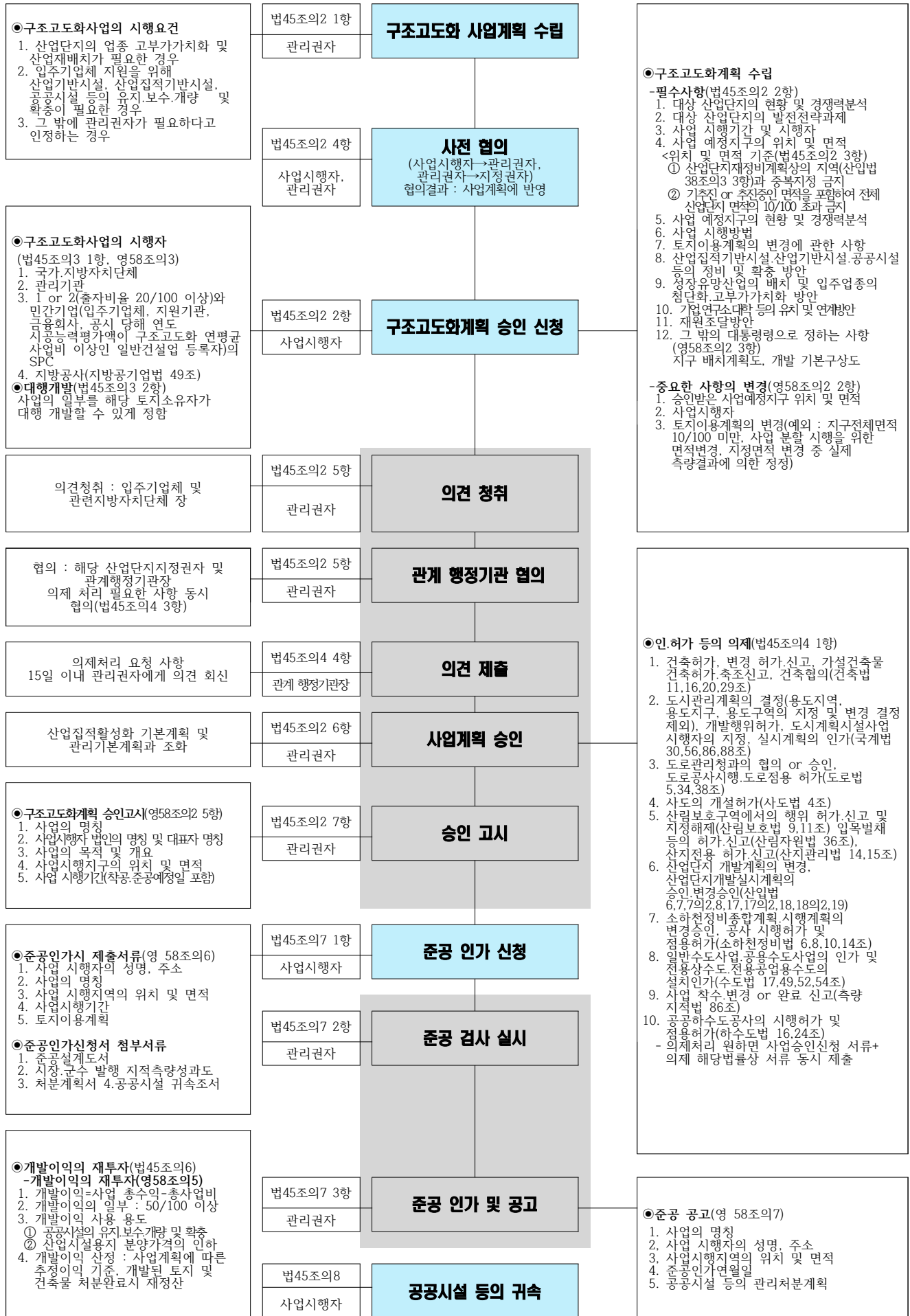
- 관련 법규 검토 결과, 「산업단지 구조고도화사업」상의 자동차 수출복합단지조성 선례가 없지만, 자동차의 등록, 매매, 검사, 정비, 부품유통, 전시 및 홍보 등 자동차 관련 시설과 상업, 문화 시설 관련 업종의 입주가 자유로워 자동차 산업에 특화되며, 향후 개발 절차 및 정부 지원에 유리하고, 수익형사업 형태로 민간이 주도하고 지자체가 보조적으로 사업 추진이 가능함으로 **「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에서 산업단지 구조고도화사업으로 추진하는 것이 군산 중고차 수출복합단지 조성 목적에 가장 적합하다고 판단됨**

[그림 2-10] 중고차 수출복합단지 조성 관련 법규 도출

관련 법률		장·단점	
1	자동차관리법 자동차서비스복합단지로 지정·조성하는 방안	자동차산업에 특화된 복합단지로서 중고차 수출 복합단지 조성 목적에 적합하지만 선례가 없고 입법적 미비사항이 많음	→ ⚠
2	산업입지 및 개발에 관한 법률 산업단지로 지정·조성하는 방안	입주 업종 제한이 있어 복합단지 조성에 한계가 있음	→ ✖
3	물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 물류단지로 지정·조성하는 방안	물류단지 조성 위해 물류단지 지정 절차 등의 요건 고려 필요	→ ⚠
4	해양산업클러스터의 지정 및 육성 등에 관한 특별법 해양산업 클러스터와 연계하여 클러스터 내 입지하는 방안	해양산업클러스터 개발사업의 부수업종으로만 참여가 가능하여 자동차복합단지 조성 목적에 맞지 않음	→ ✖
5	항만법 항만구역 또는 항만배후단지 개발 사업으로 추진하는 방안	제2종 항만배후단지 지정 절차 등을 위한 요건 고려 필요	→ ⚠
6	산업단지 구조고도화사업 (산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률) 산업단지 입주업종의 고부가가치화를 통하여 기업체 등의 입주를 촉진하고 경쟁력을 강화하는 방안	수출복합단지 조성을 위한 필수시설을 우선적으로 지원하여 개발가능	→ ○

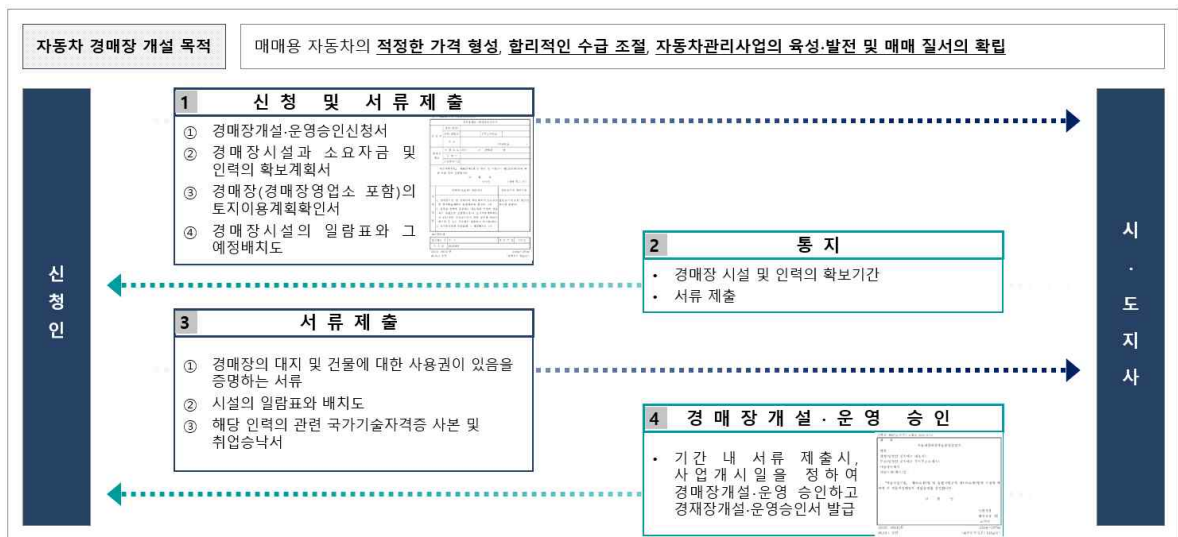
- 중고차 수출복합단지 조성을 위해 산업단지 구조고도화사업을 추진하기 위한 단계별 추진체계와 각각의 단계에서 필요한 요건 사항들을 표 2-1에 요약하여 정리함

[표 2-2] 산업단지 구조고도화사업 추진절차



- 또한 '자동차관리법' 및 동법 시행령을 검토해 본 결과, [그림 2-11] 같이 자동차 경매장을 개설 및 운영 신청인은 시도지사에 승인신청서 제출 등의 절차가 필요하지만, 이러한 절차는 군산시 차원에서 신속하게 해소할 수 있을 것으로 예상됨

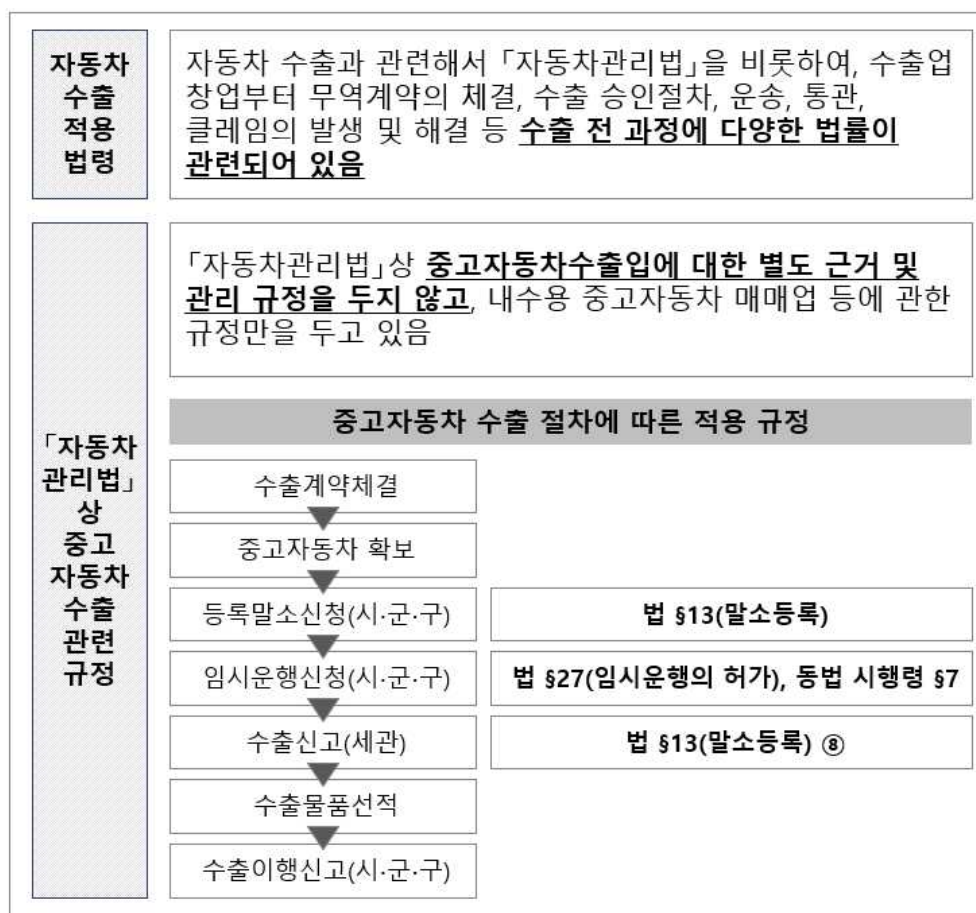
[그림 2-11] 자동차 경매장 개설 및 운영절차



출처 : 자동차관리법 및 동법 시행령

- 군산 중고차 수출복합단지 조성 이후, 내수 및 수출 판로의 다변화를 이루기 위해서는 현재 중고차 수출에 대한 직접적 법률이 존재하지 않으므로, 중고차 수출에 대한 구체적이고 심층적인 법률 검토가 요구되며, '자동차관리법상' 중고자동차 수출 관련 규정에는 말소등록과 임시운행신청, 수출신고 규정 등이 있으나, [그림 2-13]과 같이 이외에도 다양한 법률이 관련되어 있음

[그림 2-12] 「자동차관리법」상 자동차 수출 관련 규정



출처 : 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성운영방안 연구용역 최종결과보고서(2016.12)

[그림 2-13] 자동차 수출 관련 법제 현황

법률	소관부처	주요 제도
중소기업 창업지원법	중소기업청	창업사업계획 승인 및 각종 부담금 면제제도(§39의3)
조세특례제한법	기획재정부	- 창업중소기업 등에 대한 소득세 또는 법인세 감면 제도(§6) - 인지세 면제(§116) - 부가가치세 매입세액 공제 특례(§108 등)
무역거래기반 조 성에 관한 법률	산자부. 중소기업청	중소기업수출지원센터 운영(§12의2)
전자무역 촉진에 관한 법률	산자부	전자무역문서 사용(§12)
대외무역법	산자부	- 수출자유화 원칙(§10) - 무역분쟁해결제도(§44)
상법	법무부	- 해상운송계약(§791) - 선하증권(§852)
무역보험법	산자부	무역보험기금제도(무역보험법 30조)
관세법	기획재정부	- 통관 관세법 제2조 제13호 - 수출신고 관세법 제241조 - 원산지증명 관세법 제229조
자동차관리법	국토교통부	- 자동차관리업(자동차매매업, 자동차정비법, 자동차해체재활용업) 등록 및 절차(§53이하, 지자체 조례) - 자동차 경매장 (§60) - 수출시 자동차말소등록 및 수출이행신고(§13)

출처 : 자동차 물류클러스터 조성 타당성 검토 및 조성·운영방안 연구용역 최종결과보고서(2016.12)

2절 경제환경분석

1. 전라북도 경제

(1) 생산지표

- 전라북도 지역내 총생산 규모는 지난 3년간 지속 성장하는 모습을 보임
- 16년 47.9조원 → 17년 49.3조원 → 18년 51.0조원(연평균 2.8% 증가)
- 농림어업, 광업제조업, 건설업, 서비스업 등 4대 산업 업종 중 서비스업이 가장 많은 비중을 차지하며, 적은 수치이긴 하나 성장하는 양상을 보임

[표 2-3] 전라북도 4대 산업 업종별 생산 비중

4대 산업 업종	생산 비중(%)			
	2016	2017	2018	증감(%p)
농림어업	7.4	7.5	7.4	-
광업제조업	24.1	23.2	22.9	▼1.2
건설업	6.0	6.5	6.9	▲0.9
서비스업	52.6	53.2	53.6	▲1.0

출처 : 통계청(시도경제성장률)

- 전북의 경제성장률은 16년 마이너스를 보이다가 17년 회복하였으며, 18년 2.2%로 전국평균 보다는 낮은 성장률을 보임
- 16년 -0.8% → 17년 1.9% → 18년 2.2% (전국평균 2.8%)

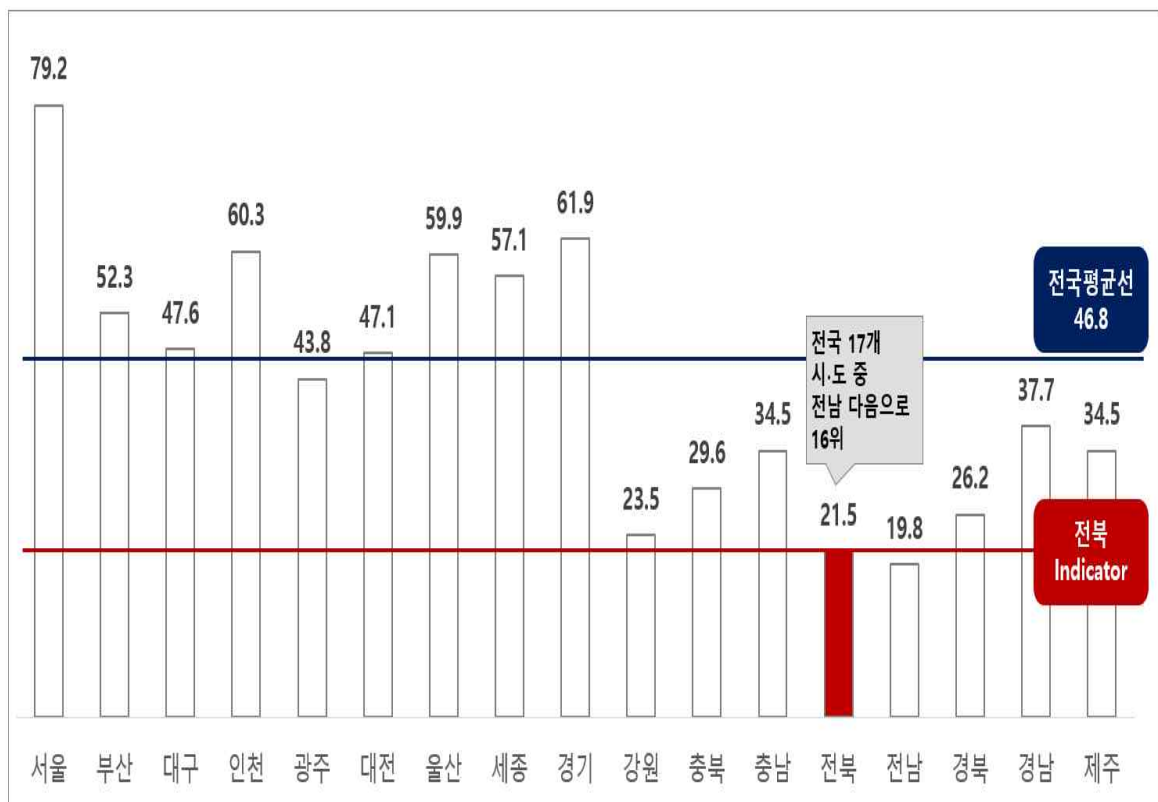
(2) 재정자립도

○ 2018년 전라북도의 재정자립도*는 21.5%로 전국 평균 46.8% 대비 25.3p%가 낮은 것으로 나타났으며, 2016년 대비 2.1%p 감소함

- 16년 23.6% → 17년 22.3% → 18년 21.5%

* 재정자립도(%) : 자치단체가 스스로 살림을 꾸릴 수 있는 능력을 나타내는 지표로 재정자립도가 우수할수록 재정운영의 자립능력이 우수함을 의미하며, 지방세와 세외수입을 자치단체 예산규모로 나누어 산출함

[그림 2-14] 지역별 재정자립도(%)

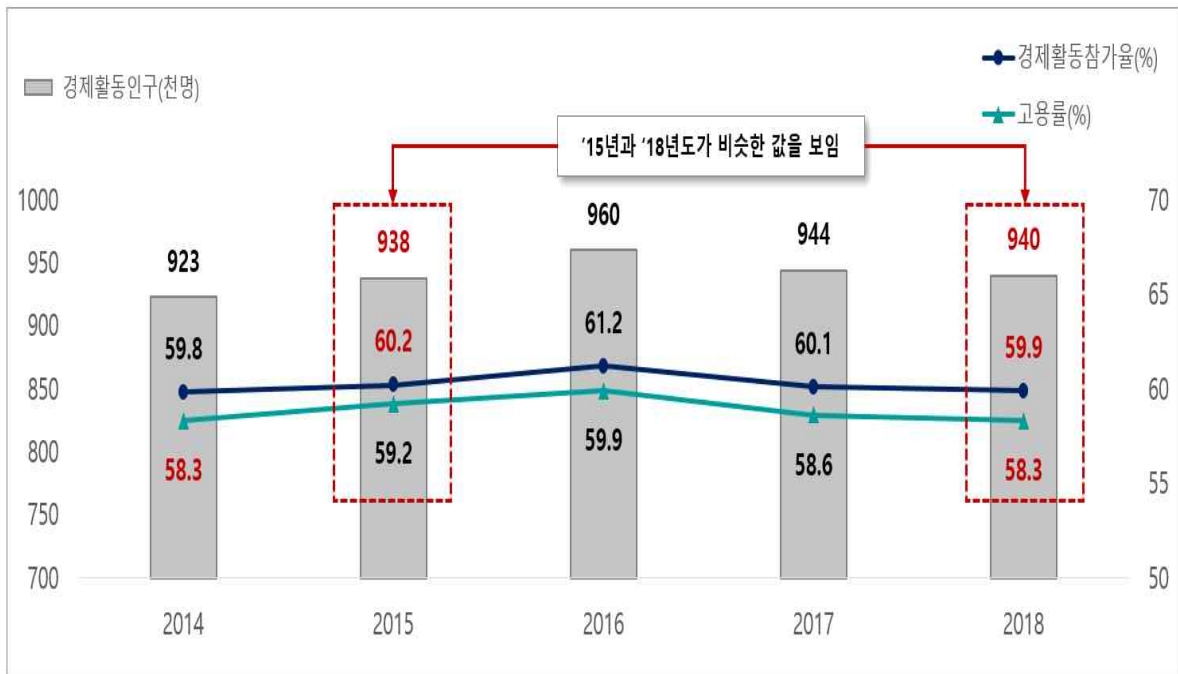


출처 : 통계청(재정자립도)

(3) 고용지표

- 전라북도 경제활동 인구는 2016년 이후 지속적으로 하락하여 2018년 기준 약 94만 명이며 2015년도와 비슷한 값을 보임
 - 14년 92.3만명 → 15년 93.8만명 → 16년 96만명 → 17년 94.4만명 → 18년 94만명
- 경제활동참가율은 2016년 이후 지속적으로 하락하여 2018년 59.9%로 2015년도와 비슷한 값을 보임
 - 14년 59.8% → 15년 60.2% → 16년 61.2% → 17년 60.1% → 18년 59.9%
- 고용률은 2016년 이후 지속적으로 하락하여 2018년 58.3%로 2014년도와 비슷한 값을 보임
 - 14년 58.3% → 15년 59.2% → 16년 59.9% → 17년 58.6% → 18년 58.3%

[그림 2-15] 전라북도 고용지표

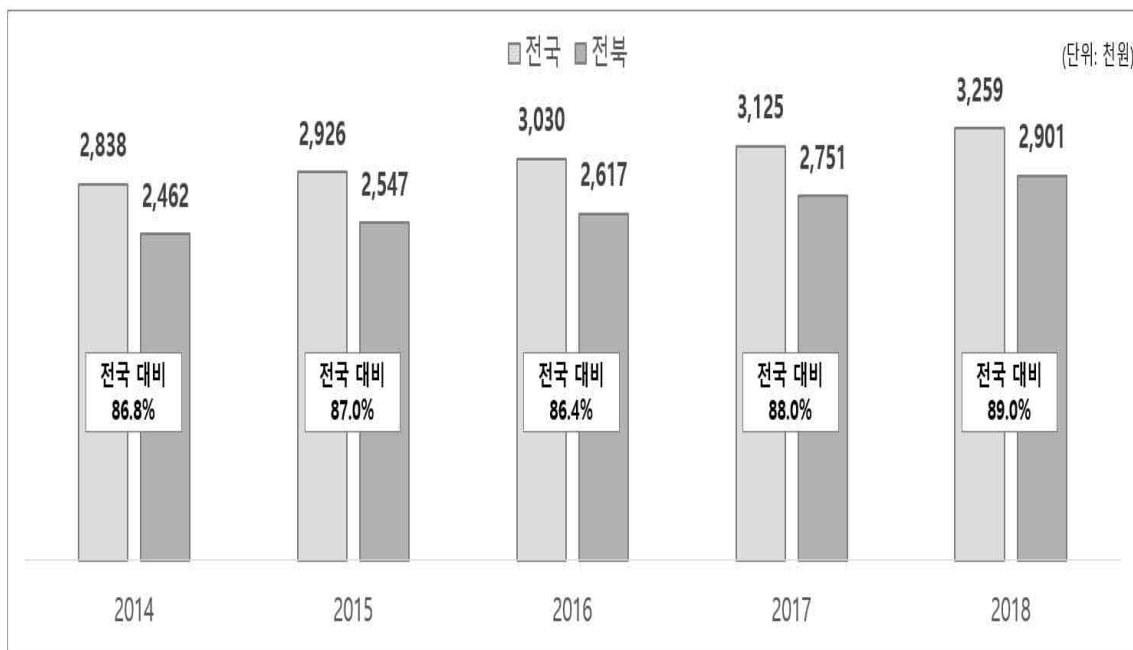


출처 : 통계청(경제활동인구조사)

○ 2018년 전라북도의 경제활동 참가자 임금수준은 전국 대비 89.0%이며, 2014년 대비 2.2%p 증가하였으나, 지속적으로 전국 대비 90% 이하 수준을 기록하고 있어 경제 회복 노력이 요구됨

- 14년 86.8% → 15년 87.0% → 16년 86.4% → 17년 88.0% → 18년 89.0%

[그림 2-16] 전국 대비 전북 임금 수준



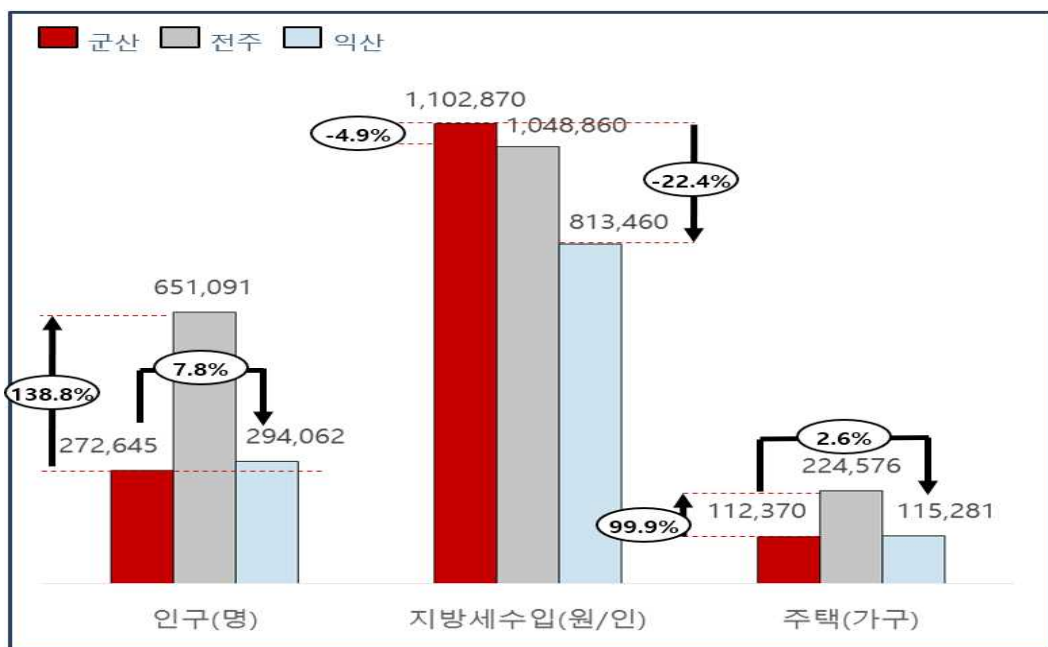
출처 : 통계청(시도 월평균 임금 및 임금상승률)

2. 군산 경제

(1) 전북 주요 3개지역 생활지표

- 전라북도 주요 3개지역인 군산, 전주, 익산의 2018년 인구수를 비교해 보면, 군산시의 인구수는 272,645명으로 전주시보다 2배 이상 적으며, 익산시보다도 약 2만 명 적음
- 군산, 전주, 익산의 2018년 지방세수입(원/인)을 비교해 보면, 군산시는 1,102,870원/인으로 전주시 및 익산시보다 높은 지표 수준을 보이고 있지만, 최근 2년간은 군산국가산업단지 內 약 54%를 차지했던 주요 제조업체의 폐쇄 및 철수로 인해 경제적으로 좋지 못한 상황임
- 군산, 전주, 익산의 2018년 주택(가구)를 비교해 보면, 군산시는 112,370호로 전주시보다 약 2배 적으며, 익산시보다도 약 3천호수가 적음

[그림 2-17] 전북 주요 3개지역 생활지표

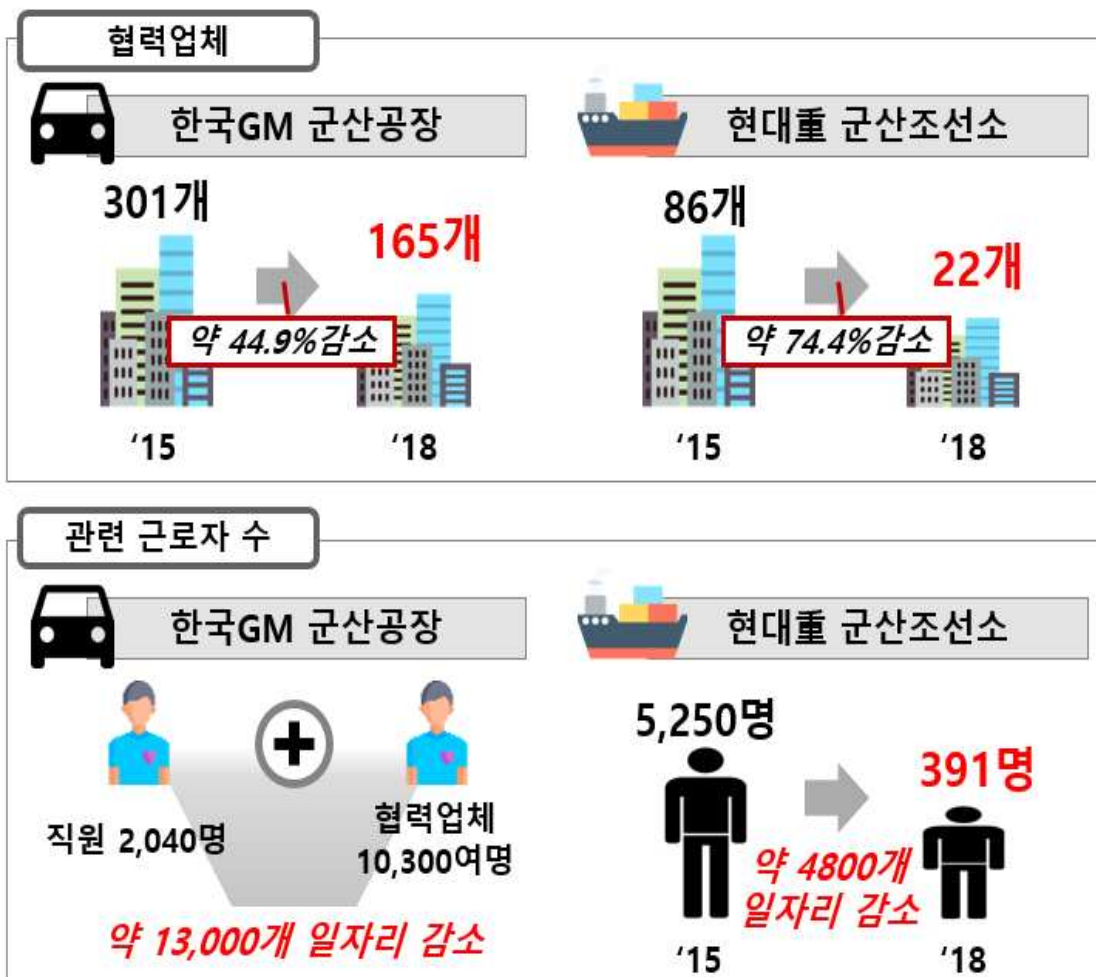


출처 : 통계청(주민등록인구현황, 지방세통계, 인구총조사)

(2) 고용지표

- 2017년 하반기를 시점으로 한국GM군산공장 협력업체의 수는 301개에서 165개로, 현대중공업 군산조선소의 협력업체 수는 86개에서 22개로 감소하였으며, 관련 근로자의 수도 약 18,000여개가 감소함

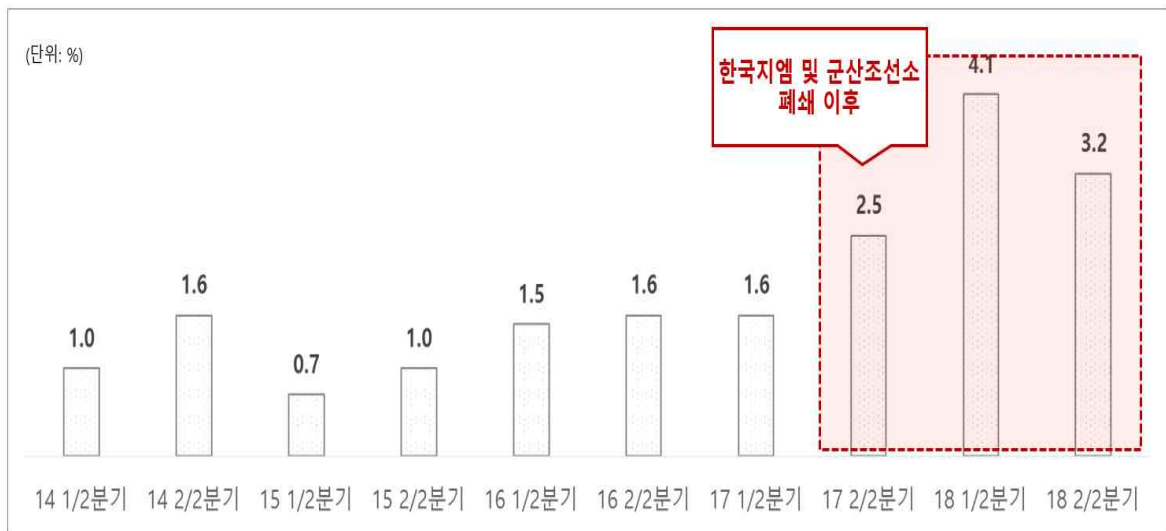
[그림 2-18] 군산시 고용 악화



출처 : 관련 신문기사 참고

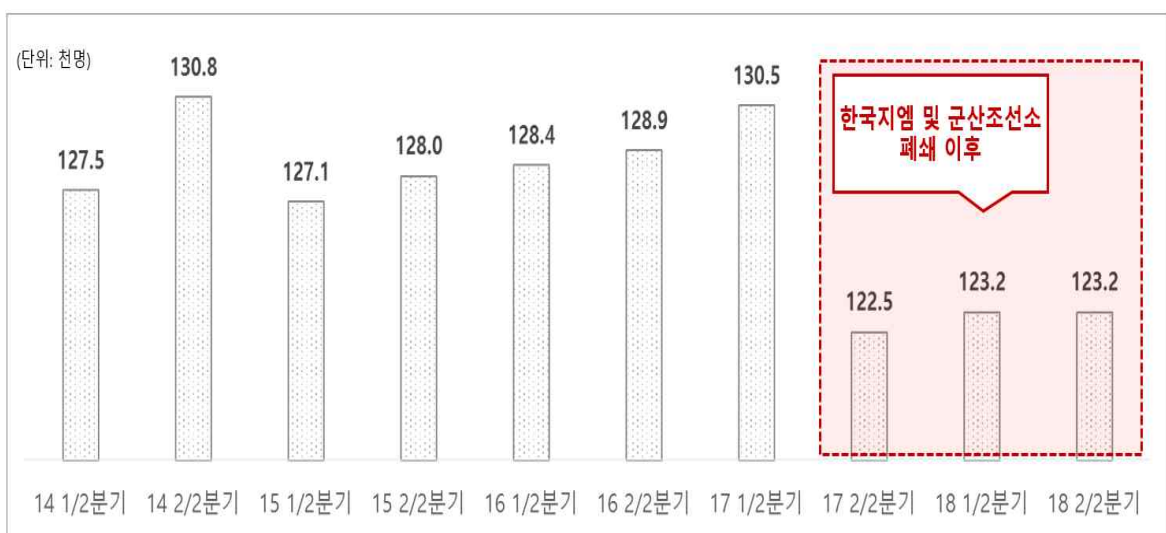
- 군산시의 주요 고용지표인 실업률, 취업자수, 고용률이 지속적으로 부정적인 지표로 나타나고 있으며, 한국GM군산공장 및 군산조선소 폐쇄 이후 급속히 악화되어, 2018년 상반기 실업률은 2.5%p 증가, 취업자수는 약 1만명 감소, 고용률은 약 3% 감소하였으며, 이에 이를 해결하기 위한 정부 및 민간기업과의 공조를 통한 해결책 모색이 필요함

[그림 2-19] 군산 실업률



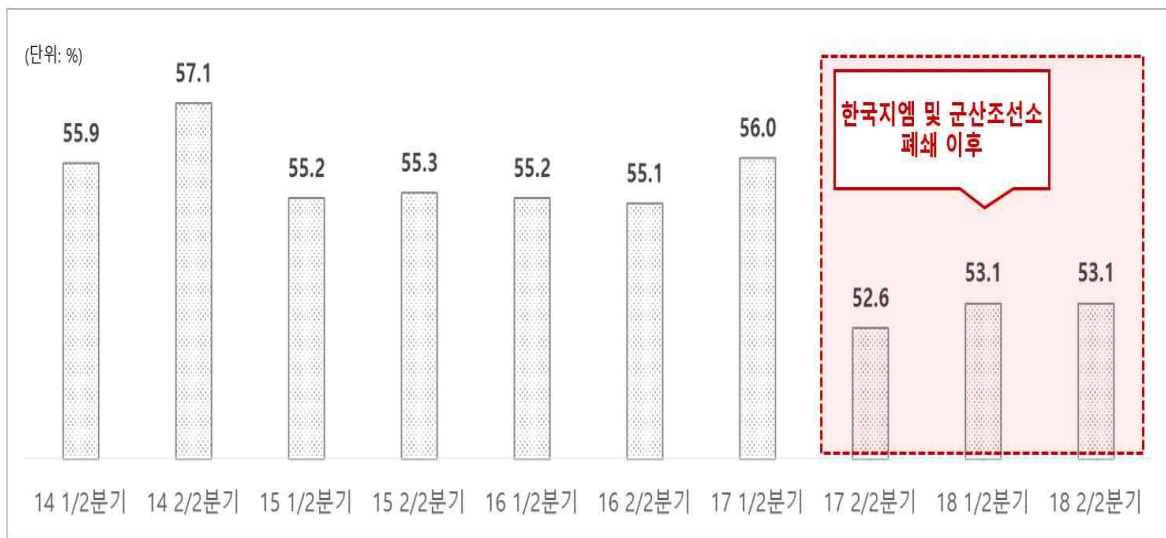
출처 : 통계청(지역별 고용조사)

[그림 2-20] 군산 취업자수



출처 : 통계청(지역별 고용조사)

[그림 2-21] 군산 고용률



출처 : 통계청(지역별 고용조사)

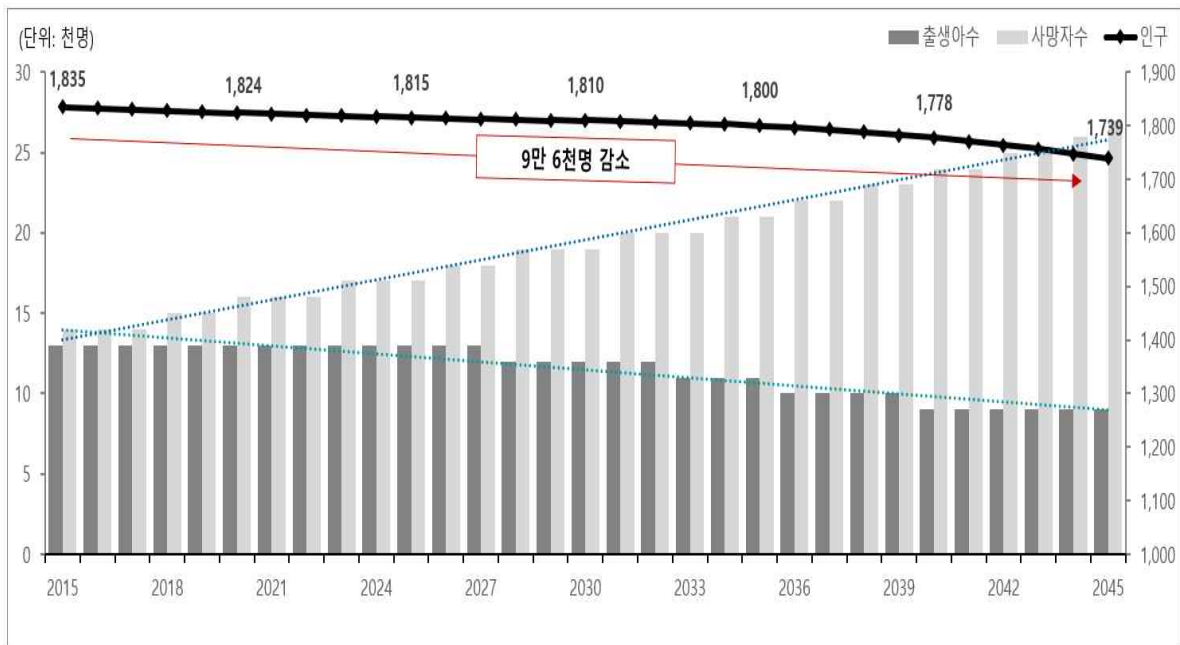
3절 사회문화환경분석

1. 전북 인구전망

(1) 인구 감소

- 전라북도 지역의 인구는 2015년 183.5만 명을 정점으로 지속적으로 감소하여 2045년에는 173.9만 명까지 9.6만명이 감소할 것으로 전망됨

[그림 2-22] 전북 인구 전망

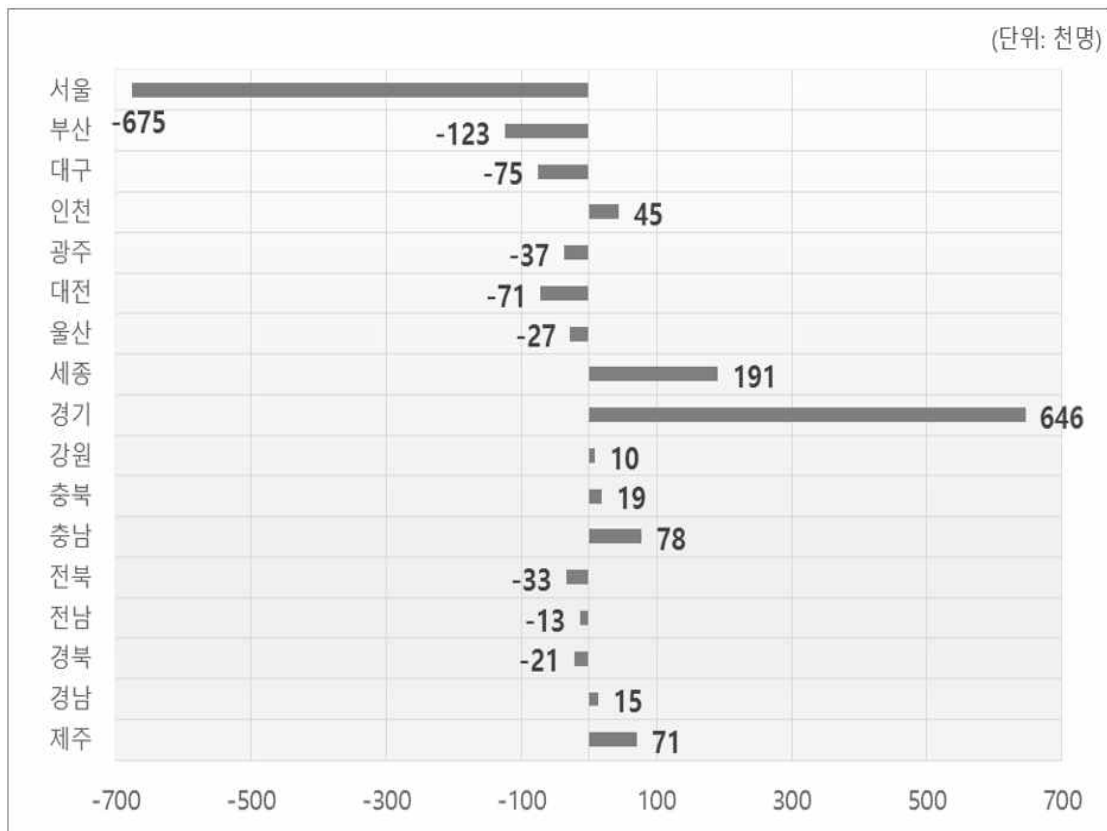


출처 : 통계청(장래인구추계)

(2) 지역별 순이동자 수

- '13-'18 누적 순이동자수를 지역별로 비교해 보면, 서울이 67.5만명 감소로 가장 많은 인구감소가 있었으며, 경기도가 64.6만명 증가로 가장 많은 인구 증가를 보임
- 동기간동안 전북은 3.3만명, 전남은 1.3만명, 광주는 3.7만명의 감소를 보임

[그림 2-23] '13-'18 누적 지역별 순이동자 수

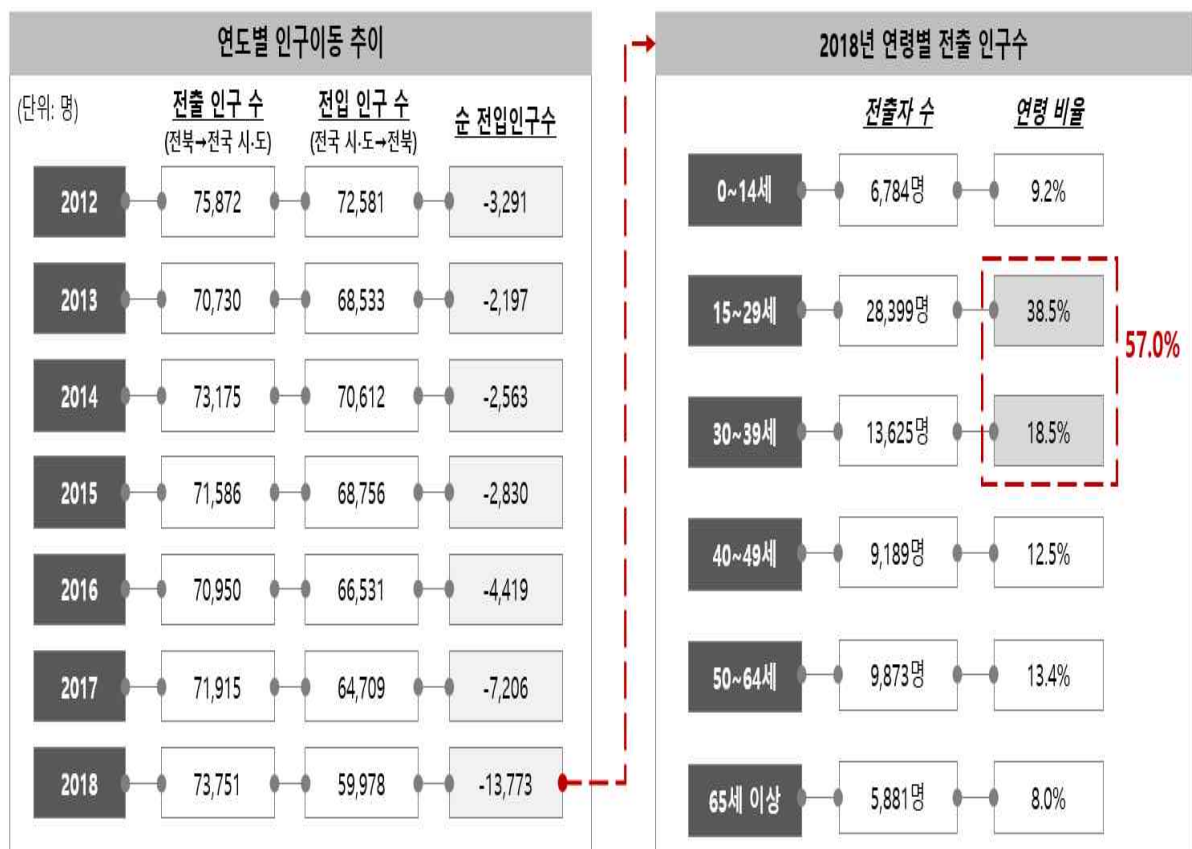


출처 : 통계청(국내인구이동통계 : 순이동인구)

(3) 전북 인구이동 및 청년층 이탈

- 전북은 2012년 이후 지속적인 순 전입인구 감소를 보여왔으며, 2018년에는 특히 10,000명 이상의 순 전입인구 감소를 보임
- 2018년 전북 전출인구의 연령별 인구수를 확인한 결과, 15~39세 인구의 비율이 57.0%를 차지함에 따라 청년층의 이탈이 심각함을 알 수 있음

[그림 2-24] 전북 인구이동 추이 및 연령별 전출 인구 수

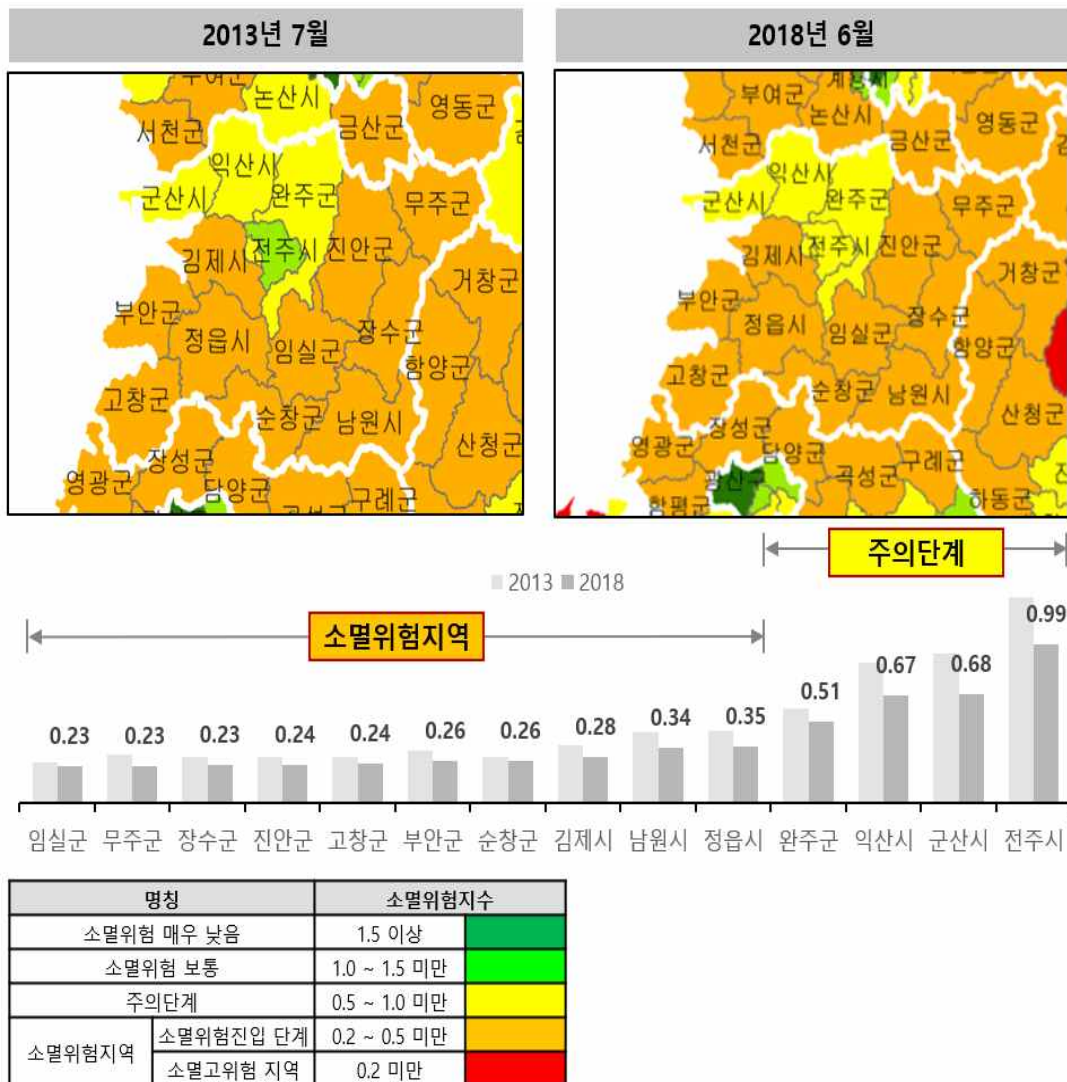


출처 : 통계청(국내이동통계)

(4) 지방소멸 위험

- 전북지역은 전주시가 2018년 6월 주의단계지역으로 편입됨에 따라 전 지역이 주의단계 이하에 속하게 됨
 - 전북지역의 소멸위험진입단계인 지역은 10곳이며, 주의단계가 4곳임
- 10개의 소멸위험지역 중 임실군을 포함한 5개군은 향후 소멸 고위험지역으로 편입될 가능성이 높음

[그림 2-25] 지방소멸 위험 현황



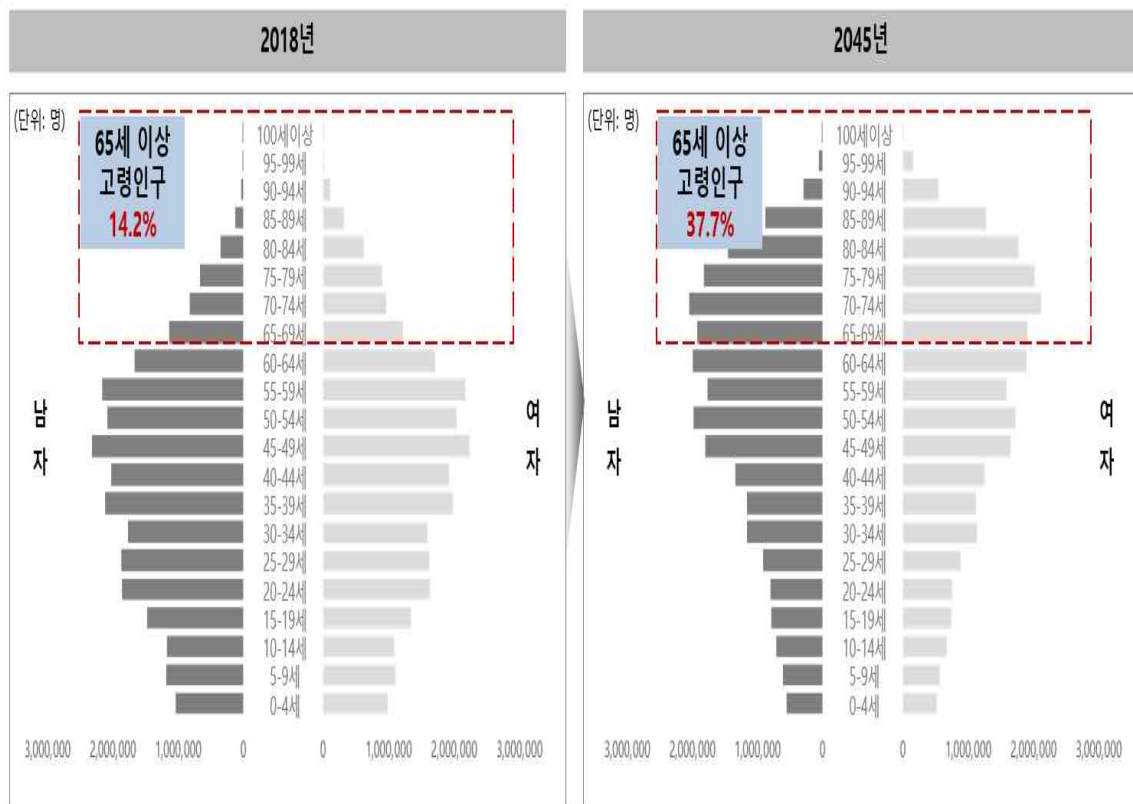
출처 : 한국의 지방소멸(한국고용정보원, 2018)

2. 전북 인구구조

(1) 고령화

- 2018년 기준 전라북도 지역의 인구구조는 중장년층의 비율이 높으나, 향후 저출산 및 고령화의 영향으로 시간이 지남에 따라 고령 인구가 41.9%를 차지하는 방추형 구조로 변화될 것으로 전망됨

[그림 2-26] 전북 인구구조 변화 전망

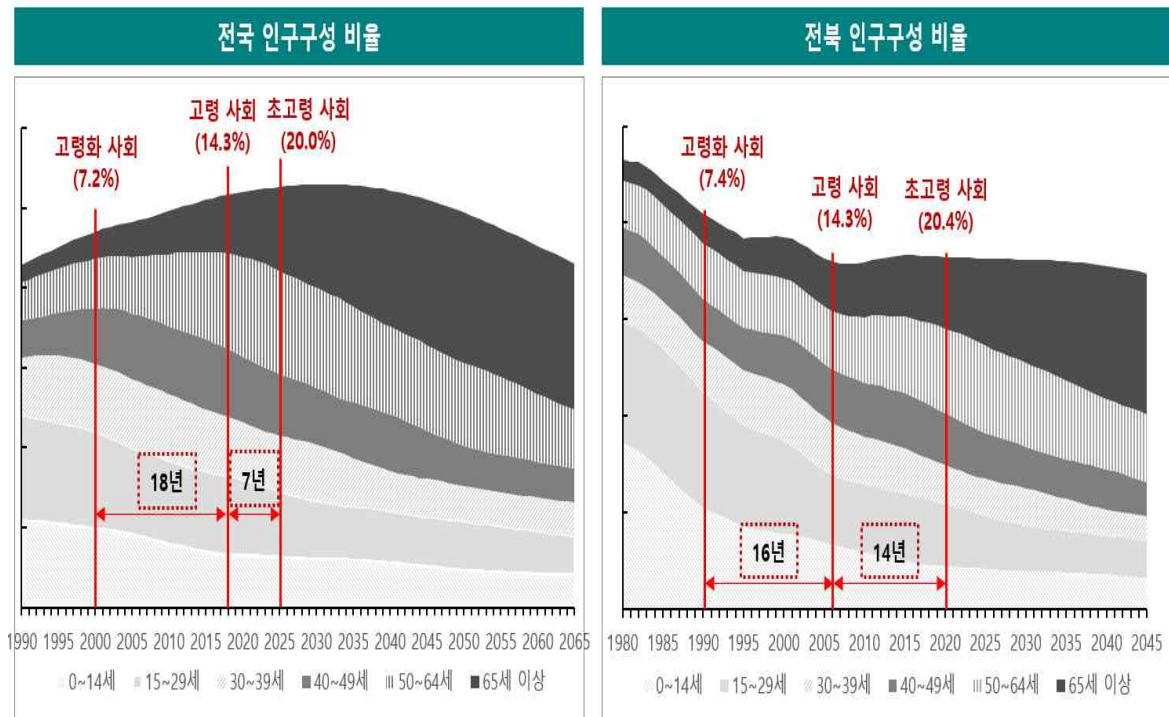


출처 : 통계청(장래인구추계)

- 위의 결과는 전라북도 내 생산가능 인구수가 지속적으로 낮아지고 있음을 의미하며, 지역 내에서 경제적 및 사회적 가치를 창출할 수 있는 절대적 인구수가 줄어들어, 이후에는 도민 부족현상으로 지방소멸 위험 단계를 겪을 수도 있는 주요한 요소 중 하나임을 인지하는 것이 중요할 것으로 생각됨

- 전라북도 지역의 인구구성 변화를 살펴보면, 전반적으로 고령화 정도가 6~10년 정도 선행하여 진행되고 있는 것으로 나타나며, 2006년 고령사회에 이미 진입했으며, 2020년에 초고령 사회에 진입할 것으로 전망됨

[그림 2-27] 전국 대비 전북 고령화 비교



출처 : 통계청(장래인구추계)

(2) 외국인 및 다문화가구 증가

- 전북지역의 외국인 비중은 2018년 31,347명으로 2010년 이후 연평균 5.7%의 증가율을 보이고 있으나, 외국인수의 절대치가 낮아 인구증가에 는 중대한 영향을 미치지 못하는 실정임

[그림 2-28] 등록 외국인 수의 증가



출처 : 통계청(등록외국인현황, 인구 천명당 외국인수)

- 다만 인구 수 증가의 한 가지 방법으로서, 해외에서 경제적인 목적으로 입국하는 외국인 노동자 혹은 사회적인 목적으로 입국하는 많은 외국인들이 편안하게 정착할 수 있는 여건을 마련하여 줄 수 있다면, 경제적 및 사회적 가치를 창출할 수 있는 인구의 유입은 물론 여러 사회와 문화가 융합하여 새로운 가치를 만들어낼 수 있는 기회가 주어질 수 있을 것으로 사료됨

- 전북지역의 다문화가구는 2016년 11,239가구에서 2018년 12,103가구로 연평균 3.8%의 증가율을 보이고 있으며, 이는 전국 연평균 증가율 2.9% 대비 0.9%p 높은 수치임
- 2018년 기준 가구당 인원은 전국이 3.01명인 데 반해, 전북이 3.41명으로 전북이 전국보다 0.4명 높음

[그림 2-29] 다문화가구 현황



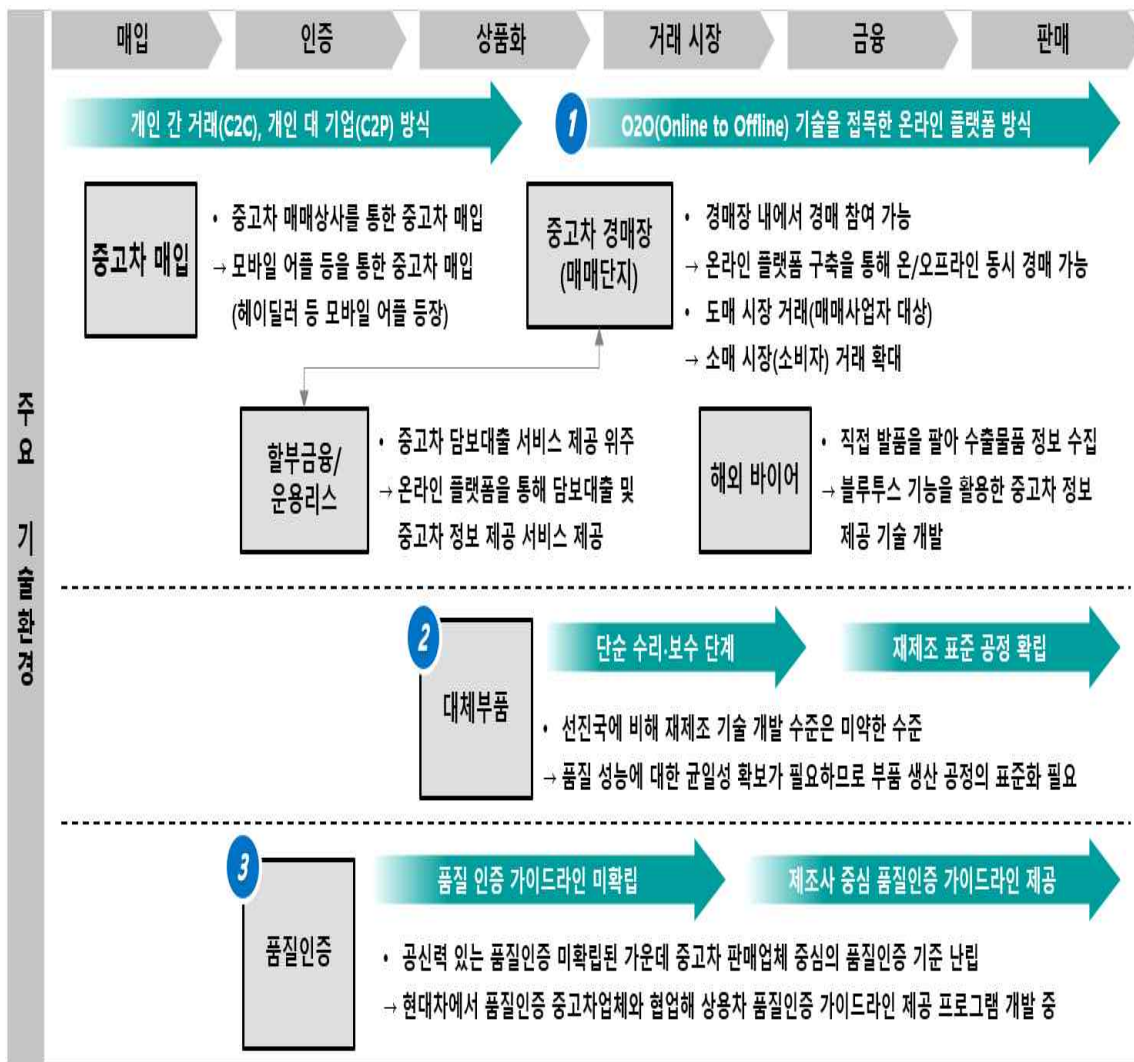
출처 : 통계청(인구총조사:다문화가구 및 가구원)

4절 기술환경분석

1. 개요

- 중고차 산업은 매입에서 판매까지 다양한 과정을 거치며 여러 산업과의 밸류체인을 형성하며, 이런 일련의 과정 중 중고차 산업과 밀접하게 관련되어 있는 기술로 ①O2O기술과 온라인 경매, ②대체부품, ③품질인증 등이 있음

[그림 2-30] 기술환경 개요



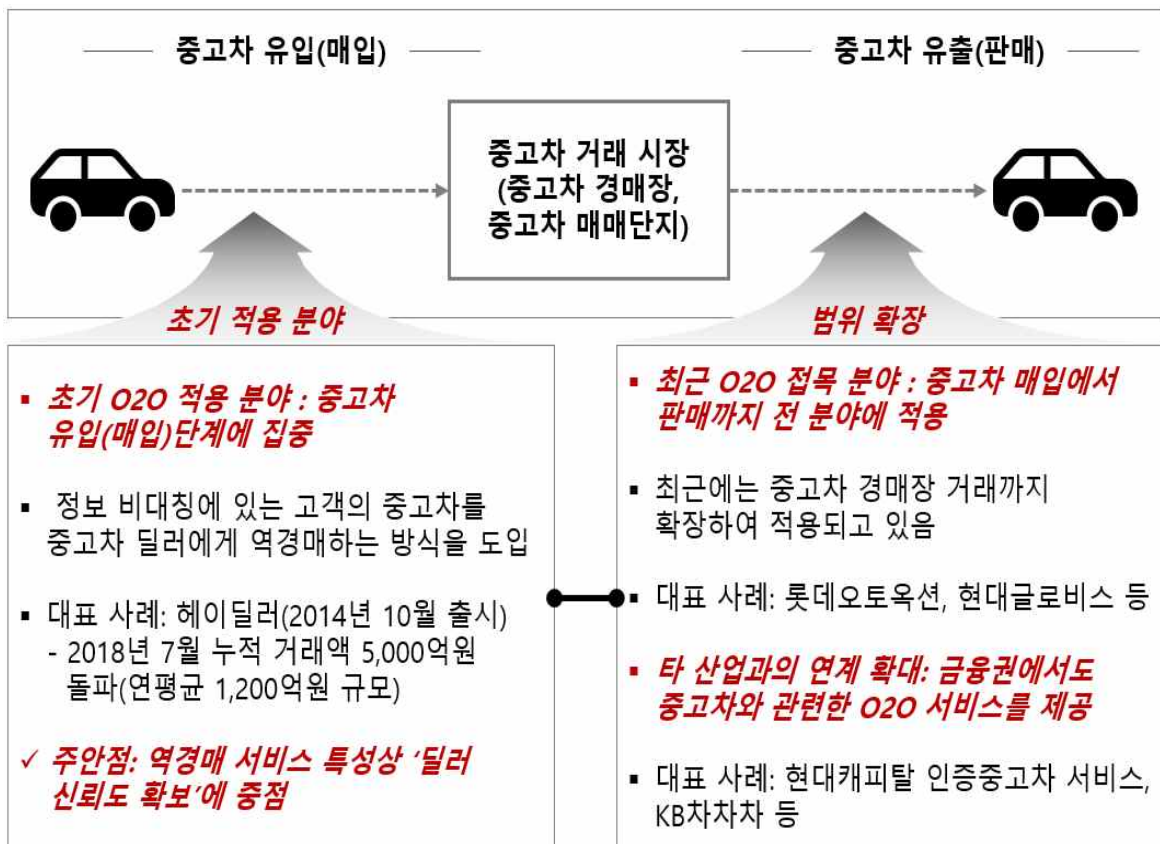
2. O2O 기술과 온라인 경매

(1) O2O 기술

- O2O(Online to Offline) 기술은 온라인과 오프라인을 연결하는 방식의 서비스로 모바일을 활용하는 경우가 많으며 마케팅부터 결제, 쿠폰 제공 등 모바일 정보와 오프라인 구매를 연결 및 확장하는 역할을 함
- O2O 플랫폼은 과거에 오프라인 매장에서 제품을 확인하고 온라인으로 구매하는 '쇼루밍' 방식에서 스마트폰 등장 이후 온라인에서 제품 확인 후 오프라인으로 구매하는 '웹루밍' 방식으로 변모하고 있음
- 아직 절대적으로 비중이 많지는 않지만 중고차 시장에서도 대기업들을 주축으로 O2O 기술을 적용하여 중고차 거래를 시도하는 노력을 하고 있으며, 최근 중고차 시장에서는 어플리케이션 등을 활용한 온라인 플랫폼 구축으로 중고차 거래 참여자들에게 원스톱 서비스를 제공함으로 고객의 접근성을 높이고 있는 것이 특징임

- 중고차 시장에서 O2O 기술은 초기에는 중고차 유입(매입) 단계에 집중하여, 정보 비대칭에 있는 고객의 중고차를 중고차 딜러에게 역경매하는 방식을 도입하였으나, 최근에는 그 영역을 확장하여 중고차 매입에서 판매, 금융까지 전 분야에 적용하고 있음

[그림 2-31] 중고차 시장 O2O기술 적용 분야



- 중고차 거래시장에 O2O 기술을 적용함에 따라 중고차 시장 접근성 확대는 물론이며, 중고차의 매입에서 판매에 이르기까지 일련의 프로세스 상에서 고객 편의성을 높일 뿐 아니라, 과거 개인과 개인 간의 거래방식에서 단점으로 지적되었던 기준 가격의 설정, 중고차의 품질 등 중고차의 정보 비대칭성 해소에도 기여함으로 일정 부분 국내 중고차 시장에 대한 신뢰성 확보하며, 시장의 접근성을 높이는 기능을 수행함

- 롯데오토옥션은 2014년 3월 안성에 중고차 경매장을 개장하여 오프라인과 온라인을 통해 중고차 경매장을 운영 중이며 타 경매장보다 먼저 일반 소비자도 경매장에 접근할 수 있도록 온라인 플랫폼(어플)을 개발 및 배포함
- 이에 따라 고객 접근성을 높이고 경매 효율성을 향상시킴으로써 고객 만족도 제고와 경매 참여율 및 낙찰률 상승의 결과를 가져옴

[그림 2-32] 롯데오토옥션 O2O 서비스 제공 사례



(2) 온라인 중고차 경매

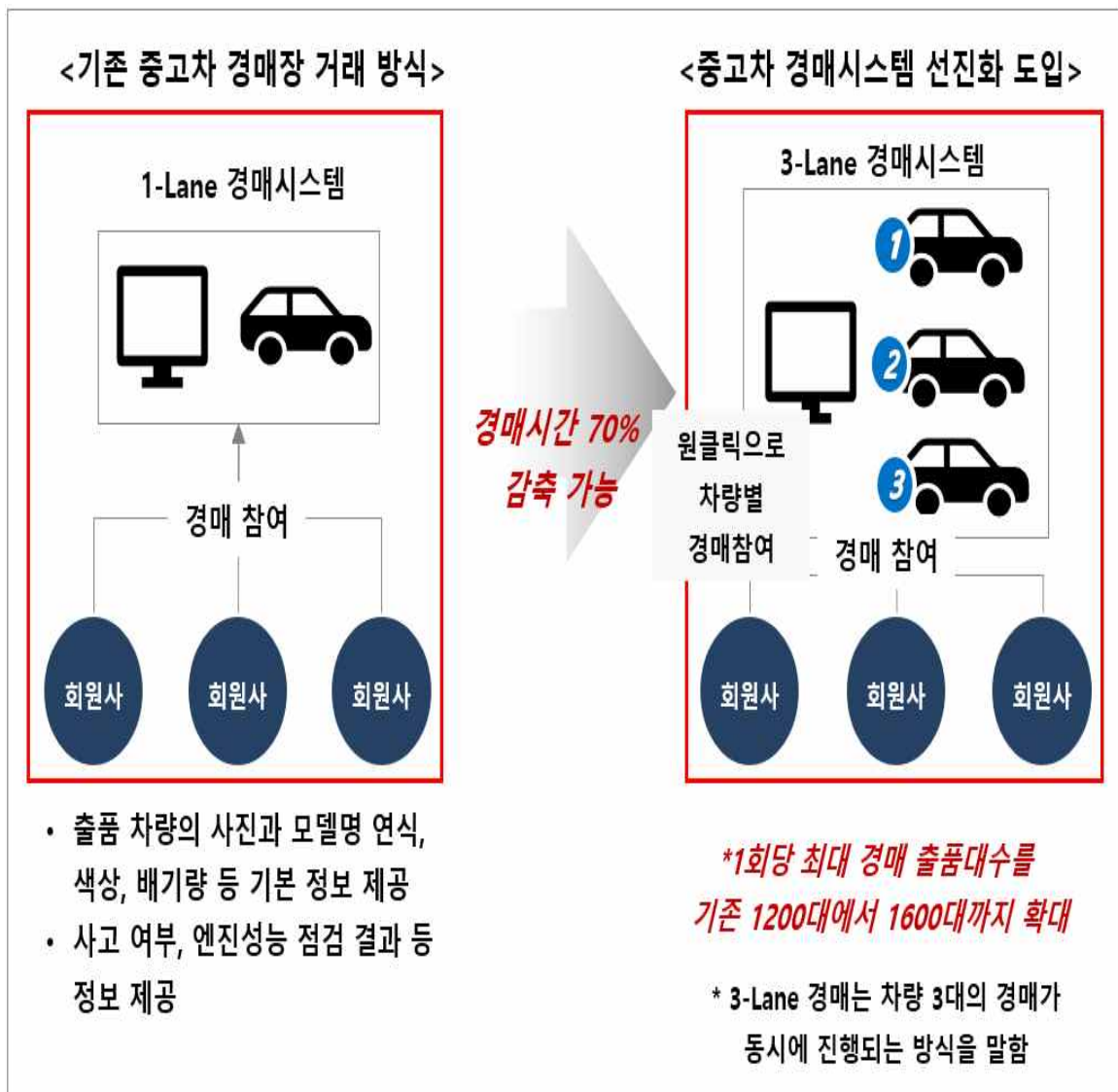
- 중고차 경매장의 일반적인 참여방식은 오프라인이나, 최근 온라인 기술의 발달에 따른 온라인 경매 방식이 활용되고 있음
- 오프라인 경매 참여 방식은 회원사가 직접 경매장에 방문하여 경매에 참석해야 한다는 불편함이 있으며, 참여할 수 있는 좌석도 한정되어 있어 많은 사람들이 경매에 참여할 수 없다는 한계가 존재함
- 국내 최대 중고차 경매장을 운영하고 있는 현대글로비스의 경우에도 오프라인 경매 방식만으로는 회원사의 만족도를 높여줄 수 없다고 판단하여 2019년 온라인 경매 방식 도입을 준비 중임

○ 또한 다중-Lane 경매시스템 등 선진 경매시스템 도입을 통해 1회당 최대 경매 출품대수가 확대되었으며 이를 통해 경매 낙찰률 및 참여업체수가 증가하였음

- 참여업체수 : ('14년) 201개 → ('17년) 502개

- 낙찰률 : ('14년) 52.6% → ('17년) 64.1%

[그림 2-33] 중고차 선진 경매시스템 도입



출처 : 롯데오토옥션 개관 3주년, 중고차 공급으로 소상공인 지원(해럴드경제, 2017)

3. 대체부품

- 중고차 시장 활성화를 위해서는 중고차의 성능 유지를 위한 원활한 부품 수급이 이루어져야 하나 자동차 품목별 부품 의무보유기간이 짧아 부품 부족에 따른 문제점이 발생함
 - 자동차 : 8년
 - 농업용기기 : 9~14년
 - 건설기기 : 미지정

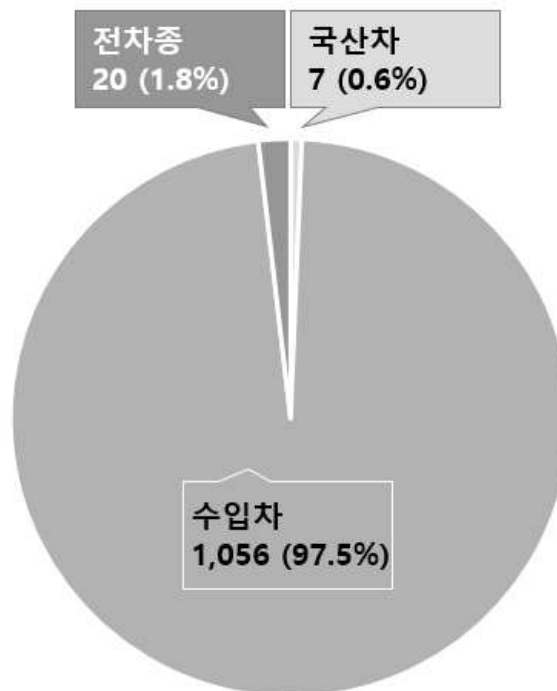
[그림 2-34] 품목별 부품 의무보유기간

자동차 	▪ 8년(성능·품질 하자 없는 유사부품 사용 가능)
농업용기기 	▪ 9~14년 (농업용기기에 따라 내용연수 포함 4년까지 생산·공급, 성능품질 하자 없는 유사부품 사용 가능)
건설기기 	▪ 부품보유기간 미지정(유사 장비와 동일하게 적용)

출처 : 소비자분쟁해결기준(공정거래위원회)

- 이러한 문제점을 해결하기 위해 대체부품의 개발이 대안으로 제시되나, 국내에서 인증된 대체부품 1,083개 중 단 7개만이 국산자동차 대체부품으로 수입차 인증품이 압도적으로 많음
- 국내의 경우 전북의 지원을 받은 자동차부품업체 창원금속공업(주)이 국산자동차 1호 대체부품 개발에 성공함

[그림 2-35] 대체부품 인증현황



(n=1,083) 2020년 1월 기준

출처 : 한국자동차부품협회

4. 품질인증

- 인증중고차(CPO; Certified Pre Owned)란 신차메이커 또는 제3의 인증주체가 중고차의 주행거리나 기타 차량의 상태 및 품질에 대해 엄격한 검증을 통해 신차와 유사한 수준의 품질 상태임을 인증해 주는 중고차를 말함
- 인증중고차는 품질이 인증된 만큼 그에 따른 소정의 품질보증과 편의적 부대서비스 혜택이 주어지게 되며, 이에 따라 인증중고차는 일반 중고차 대비 판매가격이 매우 높게 형성되어 있음
- 외산차 제조사의 경우 인증중고차 사업을 운영하며 자체 품질인증 체계를 도입하고 있음

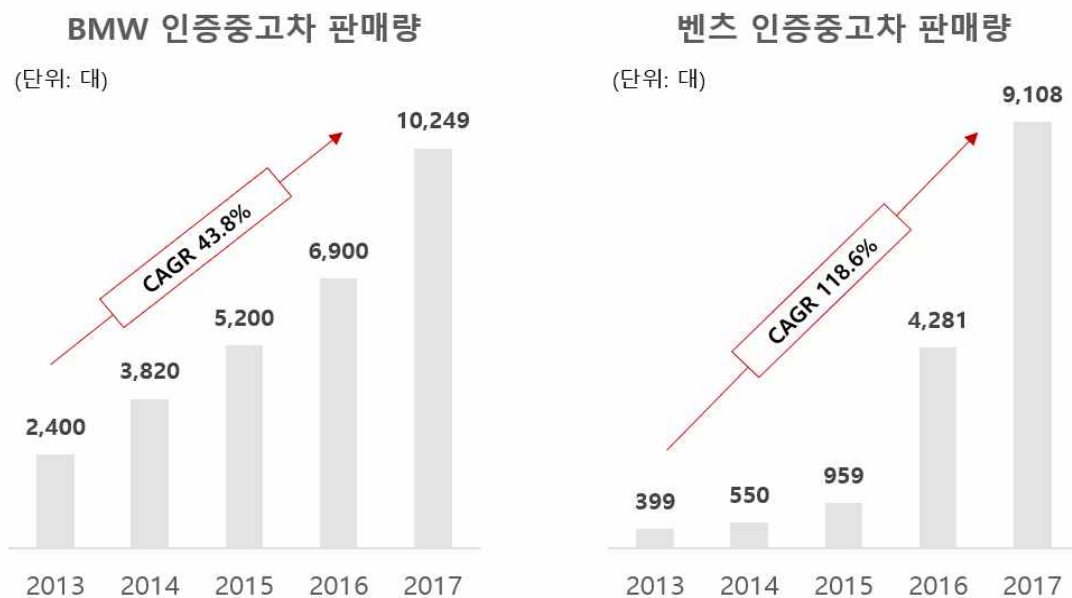
[표 2-4] 외산차 인증중고차 운영현황

운영회사	서비스 브랜드	점검항목	품질보증기간
벤츠	Star Class	198	1년, 20,000km 연장 보증
BMW	BPS(Bmw Premium Selection)	72	1년, 20,000km 연장 보증
렉서스	LEXUS Certified	191	신차보증기간 + 1년 또는 20,000km
아우디	AAP(Audi Approved Plus)	101	1년 20,000km 연장 보증
재규어	Jaguar Approved	165	구입 후 2년
랜드로버	Land Rover Approved		
인피니티	INFINITI Approved	156	1년 20,000km
포르쉐	Porsche Approved	111	1년 혹은 2년
페라리	Ferrari Approved	190	-
폭스바겐	VW Approved	88	-

출처 : 각 홈페이지

- BMW는 2005년 국내 수입차 시장에 인증중고차 개념을 처음 도입하였으며, 2006년 487대에서 2013년 2,400대, 2017년 10,249대까지 증가함
- 벤츠는 2011년 9월 첫 인증 중고차 전시장을 연 후, 2012년 364대, 2013년 399대에서 2017년 9,108대까지 증가함

[그림 2-36] 외산차 인증중고차 판매량



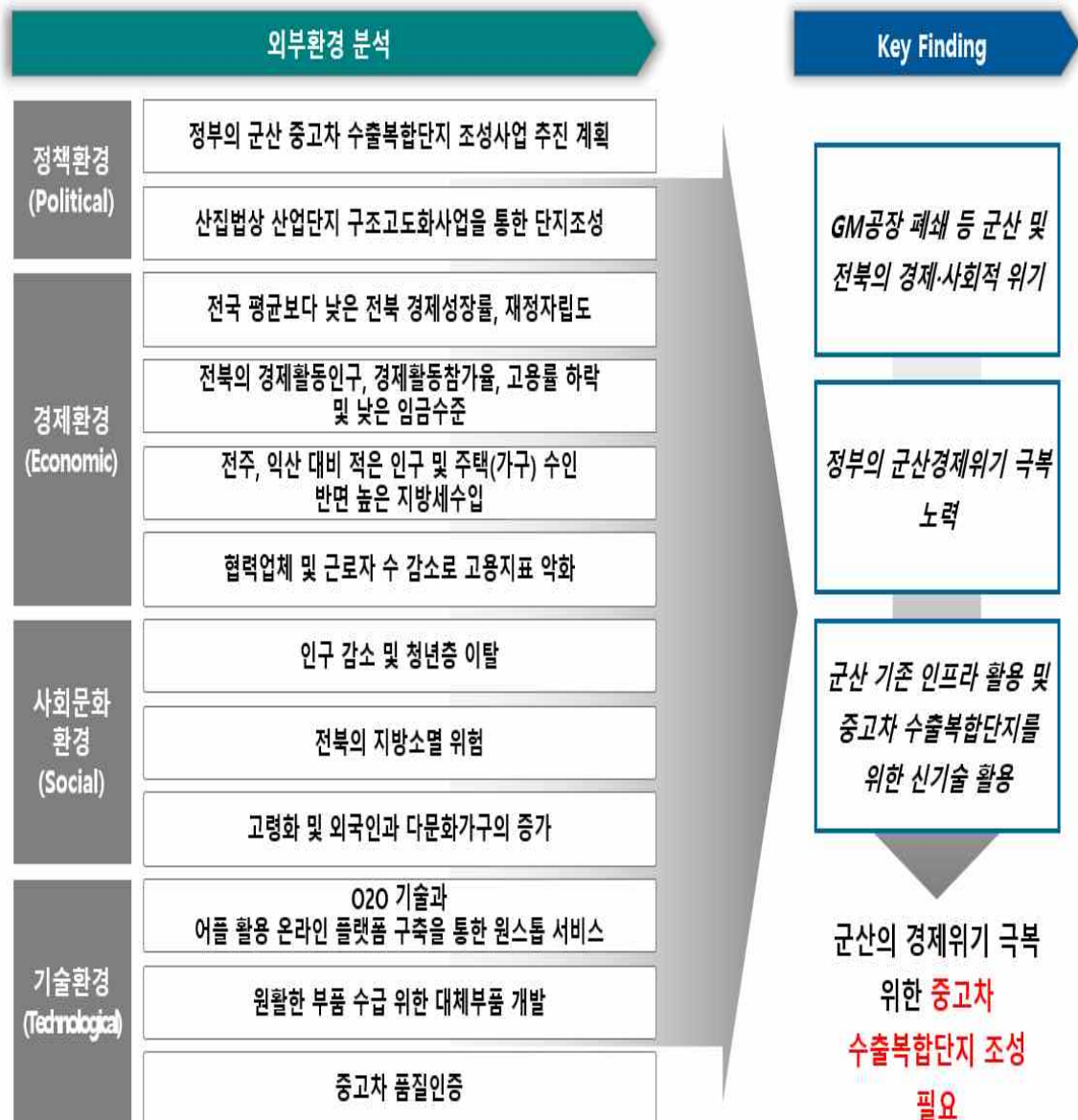
출처 : 각 수입차업체, 관련 신문기사 참고

- 국내 제조사는 인증 사업의 운영을 시작하는 단계이며, 2018년 10월 국내 최초로 제조사인 현대자동차가 중고차 전문업체 오토플러스와 '상용 중고차 품질인증 프로그램' 추진을 위한 업무협약(MOU)을 체결함
- 해당 업무협약은 상용차 매매 의뢰가 들어올 경우 중고차 매매 위탁사에서 해당 중고차를 평가한 후, 매입하고, 이후 정밀 검사와 품질 개선 등의 상품화 과정으로 진행되며, 현대자동차는 검사 및 수리 부분에 대한 전문 기술과 가이드라인을 제공함. 가이드라인에 적합하게 상품화를 마친 차는 품질 검수 체계를 통과한 '상용인증중고차'로 인정되어 향후 중고차 매매 위탁사를 통해 상용중고차 최초로 품질 보증을 제공받게 됨
- 더불어 현대자동차는 상용 인증 중고차 전용 금융 상품도 출시해 경제적 혜택을 극대화 할 예정임
- 현대자동차는 운영 경험을 기반으로 향후 해외 시장 확대에도 적용할 계획이며, 안정적인 인증 프로그램 운영을 위해 품질과 운영 기준에 부합하는 권역별 대표 상용 중고차 매매 및 상품화 위탁사를 늘려나갈 예정임
- 사고이력, 주행품질, 주행거리, 차량 외관 및 내부, 차량 하부, 엔진룸, 안전장치, 등화장치, 전자제어시스템, 편의장치, 오일 계통, 주행테스트, 소모품 교환 등의 기준으로 가격을 설정한다면 투명한 거래 환경 조성 및 차량을 판매하는 군산 중고차 수출복합단지에 신뢰성 확보 및 시장성 확보가 가능함

5절 시사점

- 외부환경 분석 결과, GM공장 폐쇄 등으로 인한 군산 및 전북의 경제·사회적 위기, 이에 대한 정부의 군산경제위기 극복 노력과 군산의 기존 인프라를 기반으로 신기술을 활용한 중고차 수출복합단지 조성이 필요함

[그림 2-37] 시사점



제3장 산업환경분석

제1절 자동차산업 분석

1. 자동차 시장
2. 자동차 사업체 및 종사자 수
3. 자동차 관리업체
4. 시사점

제2절 농기계산업 분석

1. 국내 농가 현황
2. 세계 농기계 시장
3. 국내 농기계 시장
4. 시사점

제3절 건설기계산업 분석

1. 국내 건설 현황
2. 세계 건설기계 시장
3. 국내 건설기계 시장
4. 시사점

1절 자동차산업 분석

1. 자동차 시장

(1) 세계 자동차 시장

- 세계 자동차 시장은 2%대의 저성장을 지속하고 있으며 신흥국 침체, 중국 성장둔화, 선진국 수요정체 등으로 증가율 둔화가 전망됨

[표 3-1] 세계 자동차시장 수요(단위: 천대)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(E)	2020(E)
수요	84,481	8,284	89,099	93,033	95,287	94,623	94,695	96,853
증감	4.0%	2.8%	1.8%	4.4%	2.4%	-0.7%	0.1%	2.3%

출처 : 자동차산업 동향 및 향후 전망(한국자동차산업협회)

- 우리나라는 2000년 이후 세계 5위에서 2018년 7위로 하락함
 - 2015년(5위) → 2016년(6위) → 2018년(7위)
 - 2018년 : (1위) 중국, (2위) 미국, (3위) 일본, (4위) 독일, (5위) 인도
- 2018년 국적별/메이커별 기준, 일본계와 미국계가 약 4천만대로 전체대수에서 42%를 차지하고, 한국계는 730만대로 7.7%를 차지함

[표 3-2] 2018년 국적별/메이커별 기준 자동차 대수(단위: 천대)

구 분	일본계	미국계	독일계	중국계	한국계	기타	세계합계
대수	27,891	17,108	15,626	12,057	7,336	15,137	95,155
비중	29.3%	18.0%	16.4%	12.7%	7.7%	15.9%	

출처 : 자동차산업 동향 및 향후 전망(한국자동차산업협회)

(2) 국내 자동차 시장

- 2018년 자동차 산업 실적은 생산 2.1% 감소 및 수출 3.2% 감소하였으며, 내수는 전년대비 소폭 상승함

[표 3-3] 자동차산업 실적(단위: 천대, 억불, %)

구분	2016		2017		2018	
	실적	전년대비 증감률	실적	전년대비 증감률	실적	전년대비 증감률
생산	4,229	-7.2	4,115	-2.7	4,029	-2.1
국내판매	1,825	-0.4	1,793	-1.7	1,813	1.1
국산차	1,573	1.0	1,543	-1.9	1,532	-0.7
수입차	252	-8.4	251	-0.5	281	12.0
수출(금액)	2,622	-11.8	2,530	-3.5	2,449	-3.2
자동차	401.6	-11.2	416.9	3.8	409.0	-1.9

출처 : 2018년 12월 자동차 산업 월간 동향

- 생산은 국산차의 내수와 수출 동반 부진, 한국GM 군산공장 생산중단 등으로 인해 전년 대비 2.1% 감소한 4,029천대를 생산함
- 내수는 신차효과, 개별소비세 인하, 수입차 업계의 적극적 마케팅 등으로 인해 전년 대비 1.1% 증가한 1,813천대를 기록함

- 수출은 유럽연합(EU), 동유럽, 아프리카 등 일부지역을 중심으로 수출이 증가했으나, 최대시장인 미국에서의 정체, 중동·중남미 지역의 경제 불안 등으로 인해 전년대비 3.2% 감소한 2,449천대를 수출함

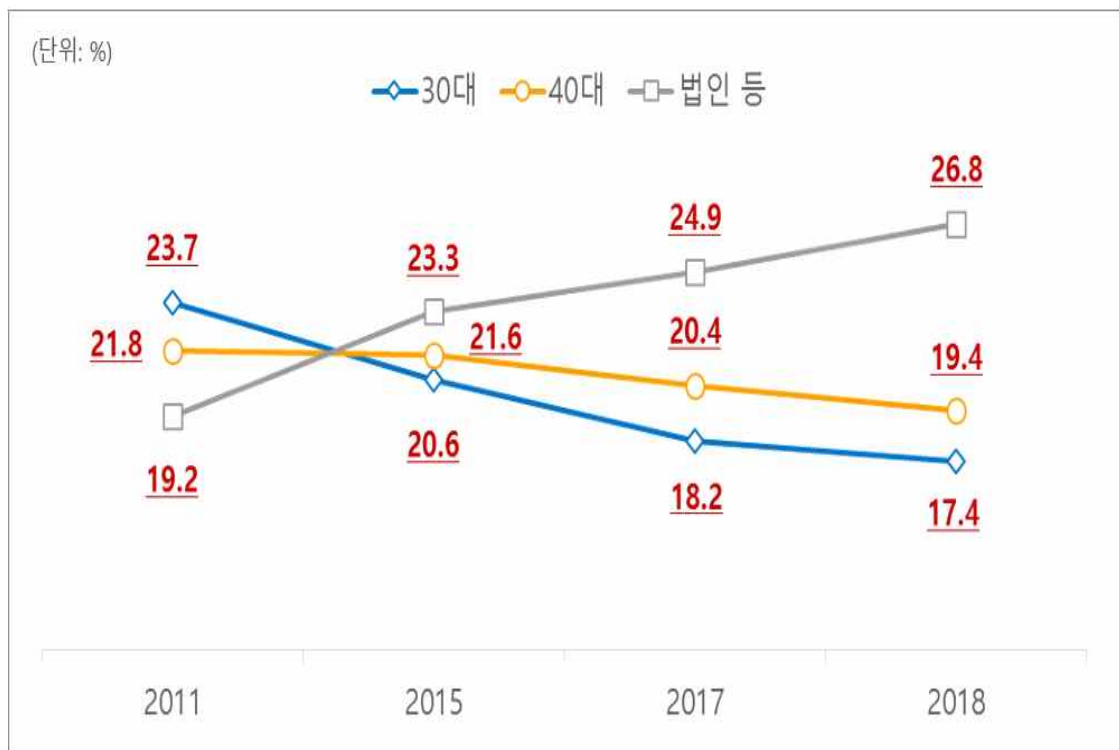
[표 3-4] 지역별 수출 현황(단위: 천대, %)

구분	2015		2016		2017		2018 1월~11월	
	대수	증감	대수	증감	대수	증감	대수	증감
총계	2,974	-2.9	2,622	-11.8	2,530	-3.5	2,229	-5.2
북미	1,285	16.6	1,166	-9.3	1,043	-10.6	907	-6.4
미국	1,066	19.3	964	-9.6	845	-12.3	731	-6.5
EU	384	9.9	403	4.9	508	26.0	480	2.2
동유럽	71	-57.8	68	-4.2	96	40.6	125	39.6
러시아	44	-60.5	41	-6.8	58	41.9	85	54.1
중동	542	-12.5	403	-25.6	330	-18.2	230	-25.6
중남미	285	-15.8	237	-16.8	198	-16.4	163	-11.6
아프리카	100	-32.9	65	-35.0	65	0.0	88	45.8
대양주	172	11.7	190	10.5	204	7.3	175	-7.9
아시아	134	-25.6	90	-32.8	87	-3.1	63	-22.7

출처 : 2018년 12월 자동차 산업 월간 동향

- 자동차 주력 구매층인 30-40대의 신차 소비는 감소하였으며, 차량의 소유개념이 점차 약해지고 리스, 렌트 등 활용이 증가하면서 법인사업자 구매는 매년 증가함
- 법인차량의 경우 대부분 중고차 경매장을 통해 시장에 유입되므로, 향후 중고차 시장으로 유입될 물량 확보에 용이함

[그림 3-1] 연령별 신차 소비 현황



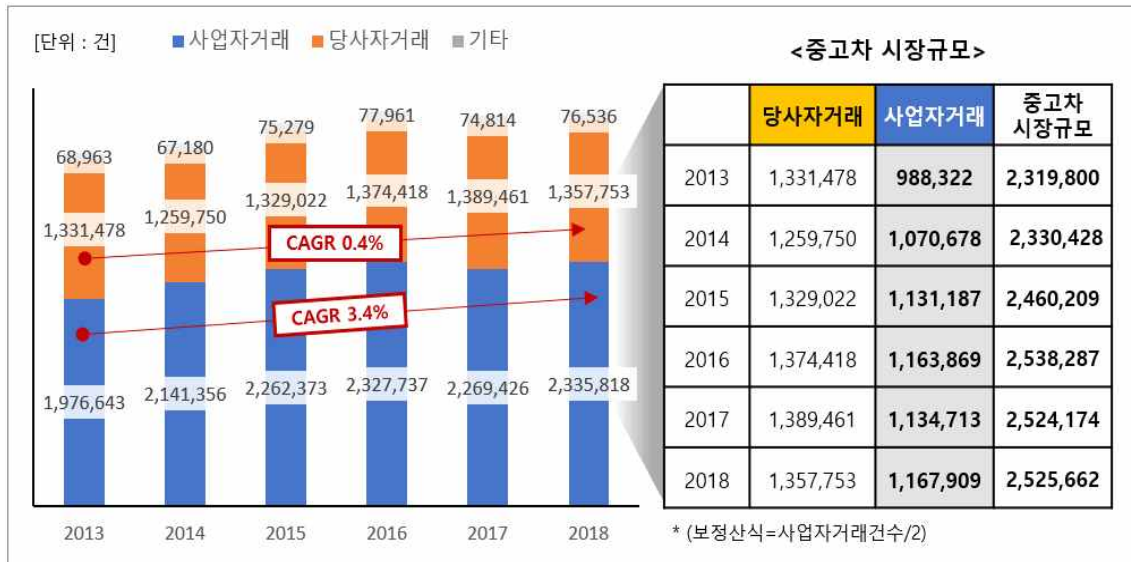
출처 : 2018년도 자동차 신규등록 현황분석(한국자동차산업협회)

(3) 국내 중고차 시장

- 일반적으로 중고차 시장의 규모는 자동차의 이전거래 규모를 통하여 추정함에 따라 본 프로젝트에서도 중고차 시장 규모를 이전거래 규모로 분석함
- 국내 중고차 이전거래는 사업자거래와 당사자거래, 기타로 구분할 수 있으며, '사업자 거래'의 경우 중고차 판매자 → 매매업체 → 중고차 구매자의 단계를 거치기 때문에 기본적으로 차량 1대가 2번의 거래로 인식되므로 이에 대한 보정이 필요하며, '기타'는 상속, 증여 등을 포함하는 것으로 실질적으로 중고차 거래량을 추산하는데 제외시키는 것이 합당함
- 따라서 중고차 시장규모는 사업자거래를 2로 나눈 값과 당사자거래를 합한 값으로 추정함
 - 중고차 시장 규모 = 사업자거래/2 + 당사자거래

- 위와 같이 중고차 시장 규모를 추정한 결과, 2018년 약 253만대로 추정하였으며, '13-'18년 연평균 1.7% 증가함

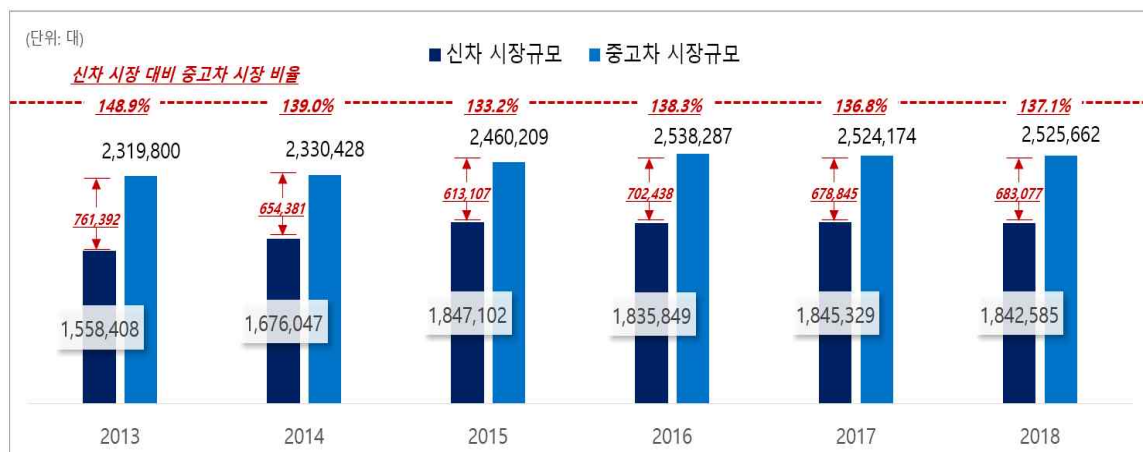
[그림 3-2] 중고차 시장 규모 추정



출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

- 신차 대비 중고차 시장규모는 130% 이상이며, 중고차와 신차 시장 모두 2016년을 기점으로 소비가 정체되어 있음

[그림 3-3] 신차 및 중고차 시장규모 비교



출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

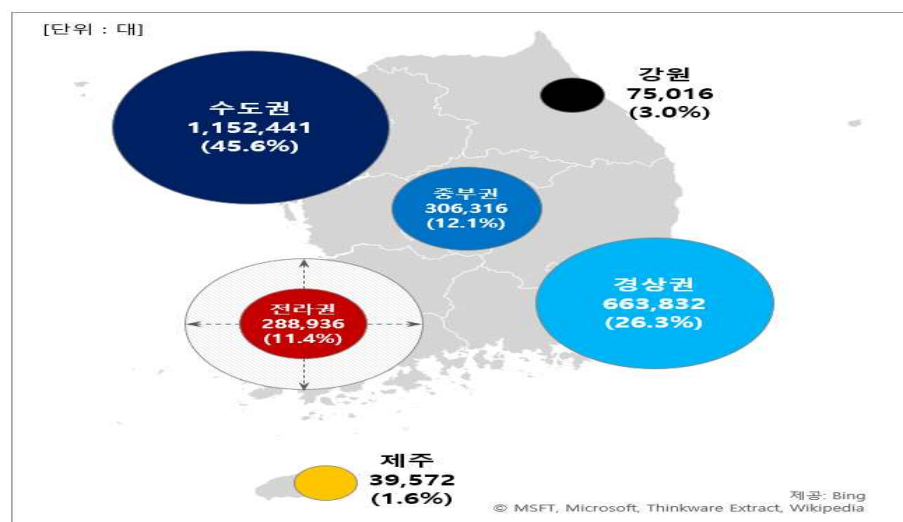
- 전국 중고차 시장규모를 권역별로 구분하여 검토한 결과 수도권이 45.6%, 전라권이 11.4%로 나타나므로 수출복합단지로서의 기능을 원활히 하기 위해서는 다른 권역까지 확대할 필요가 있음

[표 3-5] 권역별 중고차 시장규모(단위: 대)

권역	시도	시장규모	비율	소계
수도권	서울	299,832	11.9%	1,152,441 (45.6%)
	인천	159,621	6.3%	
	경기	692,988	27.4%	
중부권	대전	87,349	3.5%	306,316 (12.1%)
	충북	89,278	3.5%	
	충남	117,862	4.7%	
	세종	11,828	0.5%	
경상권	부산	136,199	5.4%	663,382 (26.3%)
	대구	154,680	6.1%	
	울산	53,408	2.1%	
	경북	146,127	5.8%	
	경남	172,970	6.8%	
전라권	광주	88,215	3.5%	288,936 (11.4%)
	전북	104,735	4.1%	
	전남	95,987	3.8%	
강원	강원	75,016	3.0%	75,016 (3.0%)
제주	제주	39,572	1.6%	39,572 (1.6%)
합계		2,525,662	100%	

출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

[그림 3-4] 권역별 중고차 시장규모

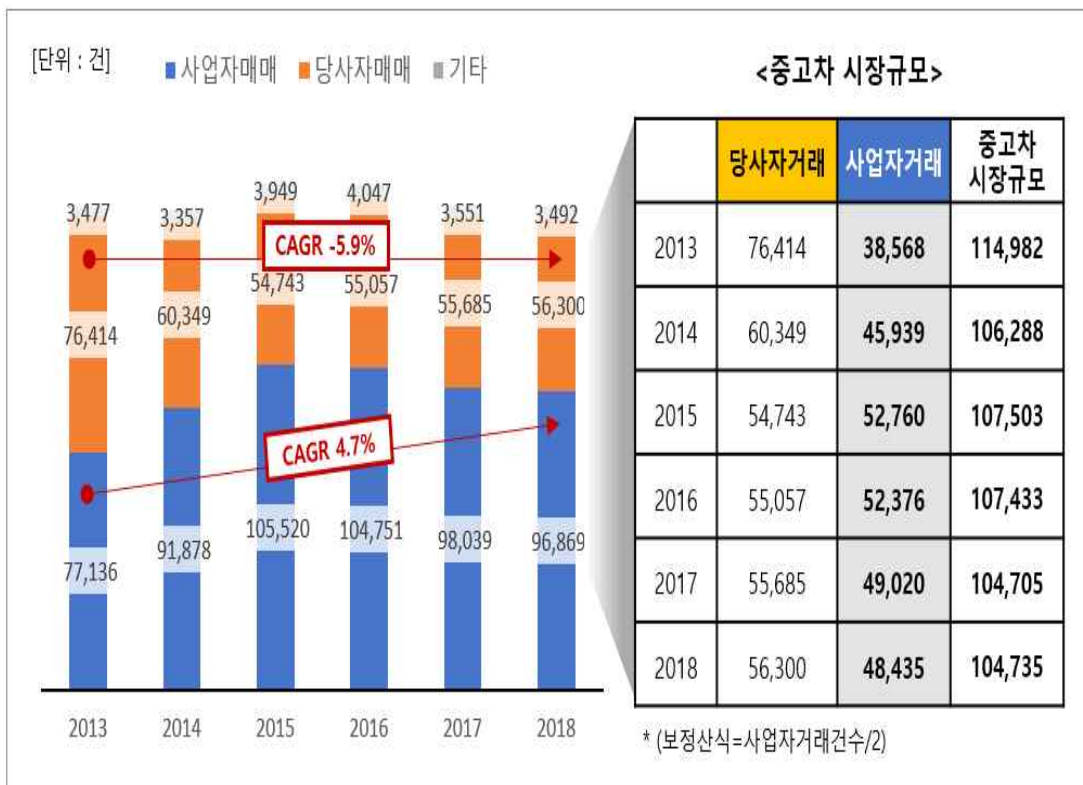


출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

(4) 전북 중고차 시장

- 국내 중고차 시장규모 추정과 같은 방식으로 전북 중고차 시장 규모를 추정한 결과 2018년 약 10만대로 추정하였으며, '13-'18년 연평균 1.8% 감소함
 - 2018년 전국 253만대 vs 전북 10만대 (전국 대비 전북 비중 4.1%)
 - '13-'18년 전국 연평균 1.7% 증가 vs 전북 연평균 1.8% 감소

[그림 3-5] 중고차 시장 규모 추정

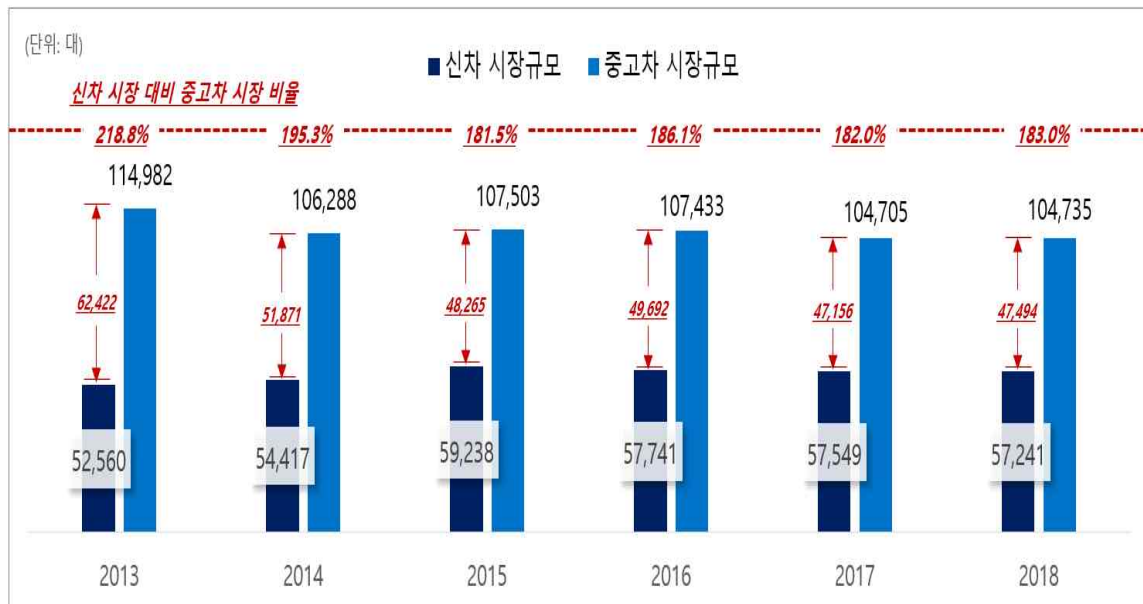


출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRslId=58&hFormId=5>)

○ 전북의 신차 대비 중고차 시장규모는 180% 이상이며, 중고차와 신차 시장 모두 2016년을 기점으로 소비가 정체되어 있음

- 2018년 신차 대비 중고차 시장규모 비중 : 전국 137.1% vs 전북 183.0%

[그림 3-6] 전북 신차 및 중고차 시장규모 비교



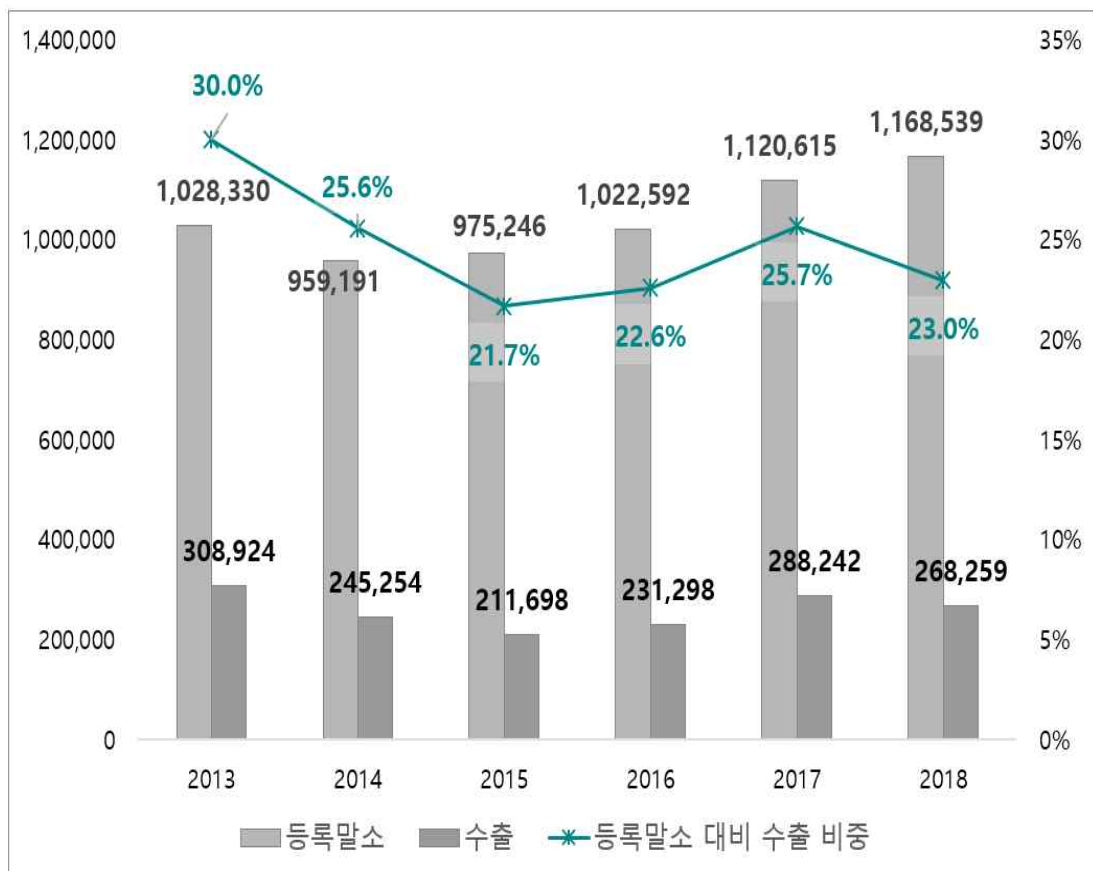
출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,

<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

(5) 중고차 수출 시장

- 중고차를 수출하기 위해서는 자동차 등록말소 과정을 거쳐야 하므로, 중고차 수출 동향을 파악하기 위해 자동차 등록말소 현황을 파악함
- 자동차 등록말소 기준 수출량은 2015년까지 감소하다가 증가하였으나 2018년 기준 전년 대비 감소하였으며, 등록말소 대비 수출량 비중 변동 또한 이와 같음

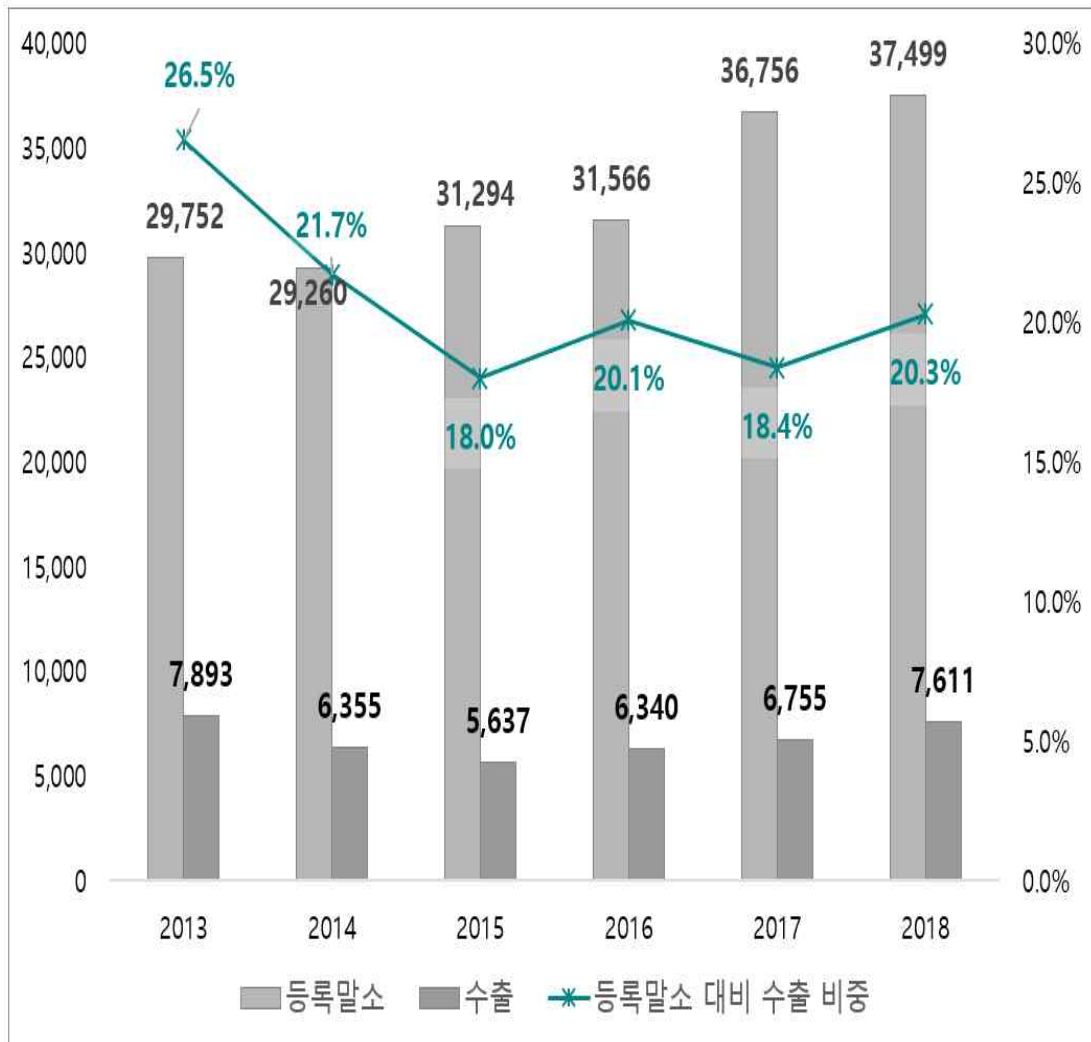
[그림 3-7] 자동차 등록말소 및 등록말소 중 수출 현황



출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

- 전북의 자동차 등록말소 중 수출량은 2015년까지 감소하다가 증가하였으며, 등록말소 대비 수출량은 2015년까지 감소하다가 오름과 내림을 반복함

[그림 3-8] 전북 자동차 등록말소 및 등록말소 중 수출 현황



출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,
<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

- 2018년 기준 직권말소 제외 지역별 자동차 등록 자진말소 현황 분석 결과,
전북의 등록 자진말소는 50,857대이며, 그 중 수출은 7,611대임

[표 3-6] 2018년 지역별 자동차 등록 자진말소 현황(단위: 대)

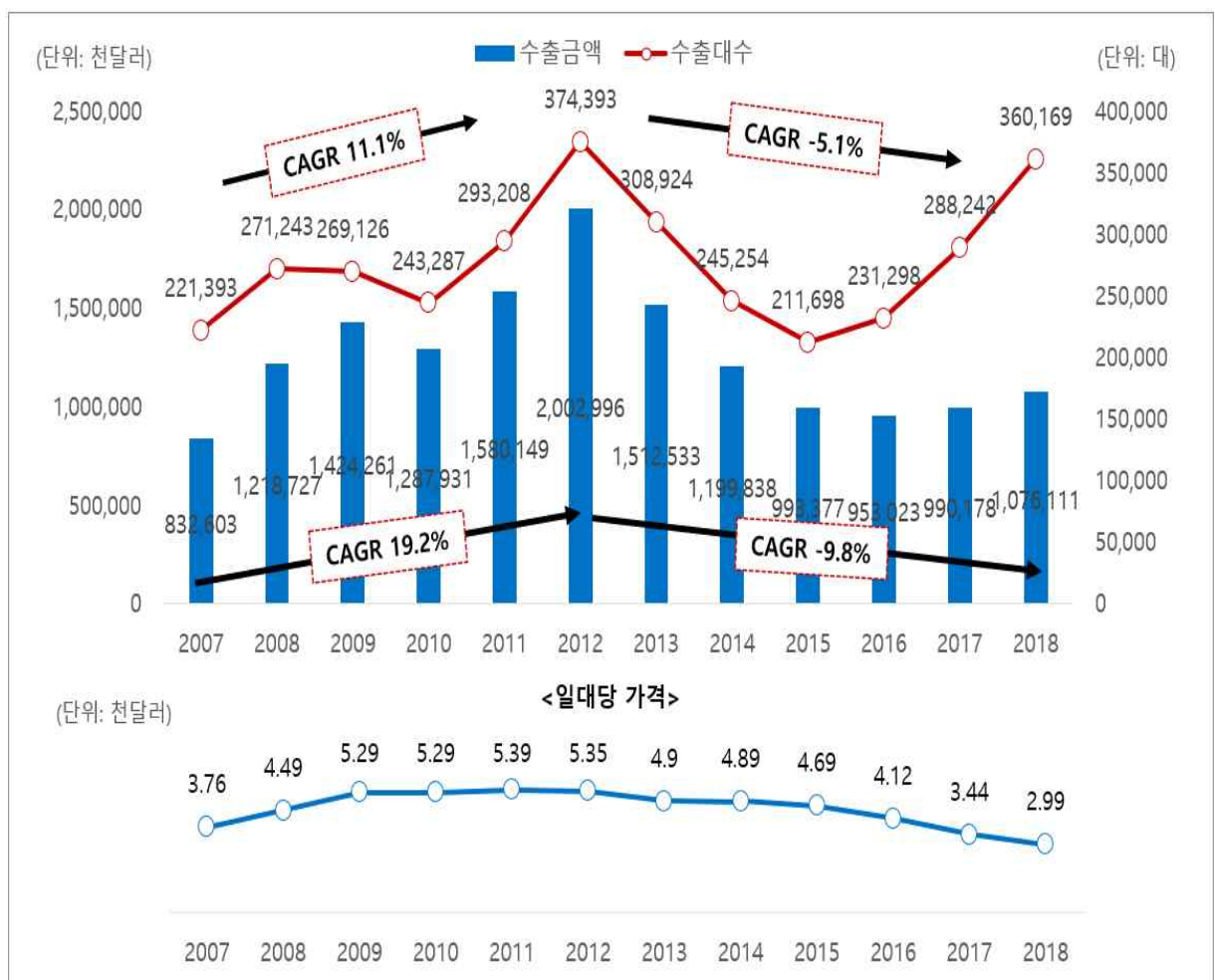
	폐차	행정처분 등	수출	차령초과 및 차령 만료 등	소계	비중
서울	91,712	4,009	40,448(15.1%)	11,688	147,857	12.78%
인천	42,654	761	25,800(9.6%)	5,933	75,148	6.50%
경기	185,002	7,529	82,340(30.7%)	24,418	299,289	25.87%
대전	23,090	572	7,890(2.9%)	3,258	34,810	3.01%
충북	32,057	703	8,770(3.3%)	3,667	45,197	3.91%
충남	42,841	742	10,639(4.0%)	5,748	59,970	5.18%
세종	4,553	51	1,255(0.5%)	439	6,298	0.54%
부산	34,722	330	15,125(5.6%)	6,200	56,377	4.87%
대구	37,464	739	12,604(4.7%)	4,291	55,098	4.76%
울산	15,887	270	4,523(1.7%)	1,686	22,366	1.93%
경북	57,817	705	11,699(4.4%)	5,920	76,141	6.58%
경남	53,812	819	16,837(6.3%)	7,643	79,111	6.84%
광주	21,071	915	5,980(2.2%)	3,357	31,323	2.71%
전북	37,499	900	7,611(2.8%)	4,847	50,857	4.40%
전남	39,711	815	6,215(2.3%)	4,230	50,971	4.41%
강원	32,701	398	7,329(2.7%)	3,783	44,211	3.82%
제주	16,791	161	3,194(1.2%)	1,656	21,802	1.88%
합계	769,384	20,419	268,259(100.0%)	98,764	1,156,826	100.0%

출처 : 자동차등록현황보고(국토교통부 통계누리,

<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=5>)

- 관세청 통관 기준 연도별 중고차 수출금액 추이를 보면, 2012년을 정점으로 그 이전에는 연평균 19.2%의 높은 성장률을 보였으나, 그 이후로는 연평균 9.8% 감소세를 보임
- 2015년 이후로는 수출대수가 증가하였으나, 수출금액은 크게 변화가 없으며, 일대당 가격 또한 2018년 기준 1대당 3천달러 이하로 하락함

[그림 3-9] 자동차 수출 추이



출처 : 한국중고자동차수출조합

(http://www.kucea.or.kr/data/Boarddata_read.asp?idx=11790&b_name=doc_kucea&group_no=375&group_level=0&group_step=0&b_gbn=)

- 2016-2018년 누적 권역별 수출실적을 비교하면, 국내 중고차 수출의 주요 고객은 아시아와 아프리카 지역이며, 그 중 서아시아가 가장 높은 금액을, 북아프리카가 가장 높은 수량을 차지하고 있음
- 대당 가격은 동유럽이 13.25로 가장 높고 그 다음으로 서아시아가 5.86으로 높으며, 북아프리카가 1.98로 가장 낮음

[표 3-7] 권역별 수출실적('16-'18 누적)

구 분		금액(천달러)	대수(대)	대당가격
아시아	서아시아	854,128	145,870	5.86
	동아시아	84,718	32,338	2.62
	남아시아	11,734	3,953	2.97
	동남아시아	422,447	102,781	4.11
	중앙아시아	57,326	25,819	2.22
		1,430,353	310,761	4.60
아프리카	북아프리카	662,545	334,356	1.98
	동아프리카	24,154	4,896	4.93
	남아프리카	28,821	12,210	2.36
	서아프리카	124,145	58,297	2.13
		839,665	409,759	2.05
아메리카	중앙아메리카	113,914	26,807	4.25
	남아메리카	169,329	45,576	3.72
	북아메리카	340,273	72,385	4.70
		623,516	144,768	4.31
유럽	동유럽	61,519	4,643	13.25
합계		2,955,053	869,931	3.40

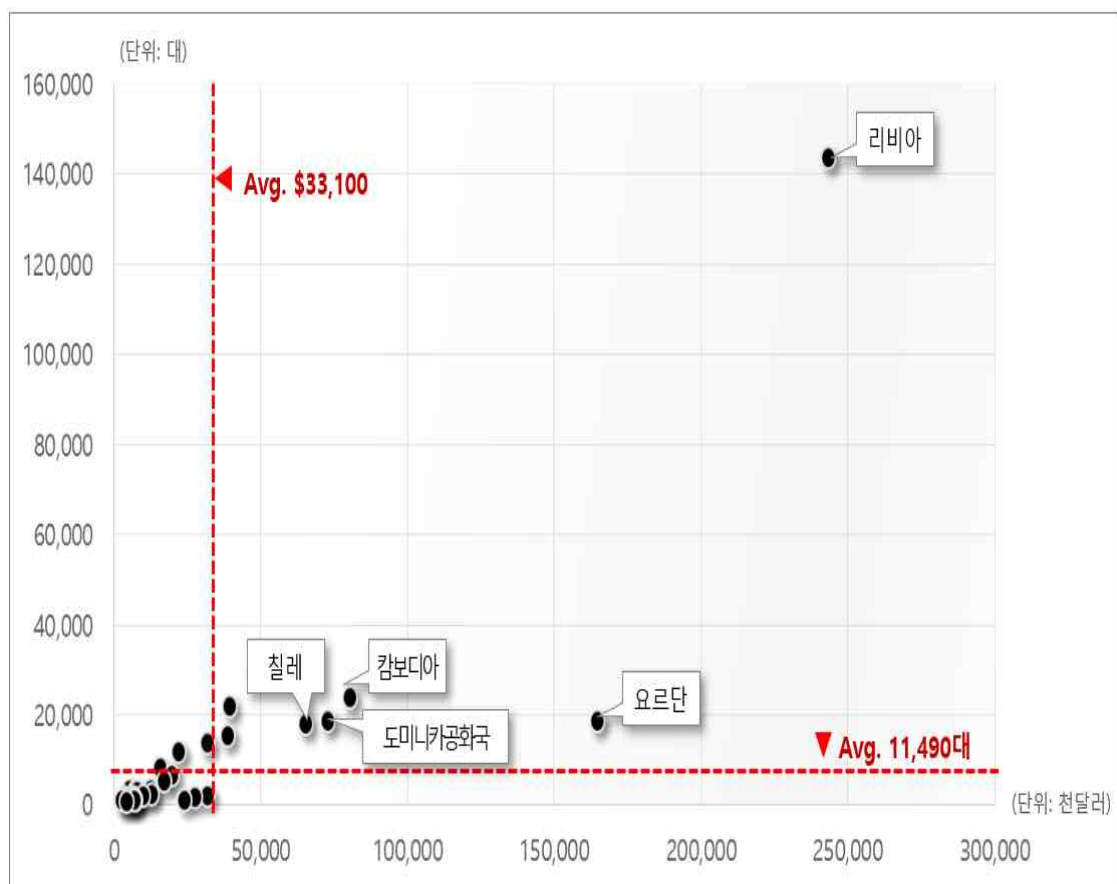
출처 : 신현도의 중고차 리서치

(<https://m.blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=hdshin7&logNo=221446885785&proxyReferer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>)

기준 : 연간 100대 이상 수출대상 국가

- 구체적으로 상위 30개국의 수출 현황을 살펴보면, 개별 국가로는 리비아와 요르단이 주요 고객이며, 리비아는 저가(대당 1.7천달러)의 중고차를 대량으로 수입하고, 요르단은 중고가(대당 8.8천달러)의 중고차를 수입하는 특징이 있음

[그림 3-10] 2018년 상위30개국 수출 현황



출처 : 신현도의 중고차 리서치

(<https://m.blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=hdshin7&logNo=221446885785&proxyReferer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>)

기준 : 연간 100대 이상 수출대상 국가

- 주요 수출국의 특징 및 수입 규제 현황을 살펴보면 중고차 수입 규제는 크게 ① 수입금지, ② 연식제한, ③ 관세부과, ④ 수입허가(연간 기준대수 설정) 등이 있음
- 최대 수출국인 리비아의 경우 정국 불안으로 아무런 규제가 없는 상태이나 향후 기존의 연식 규제가 발효될 가능성이 있으며, 캄보디아는 중고상용차의 수요가 많은 것이 특징으로 향후 국가별 규제에 따라 수출 대상지에 따른 취급 품목 변화가 필요함

[표 3-8] 주요 수출국 특징 및 수입 규제 현황

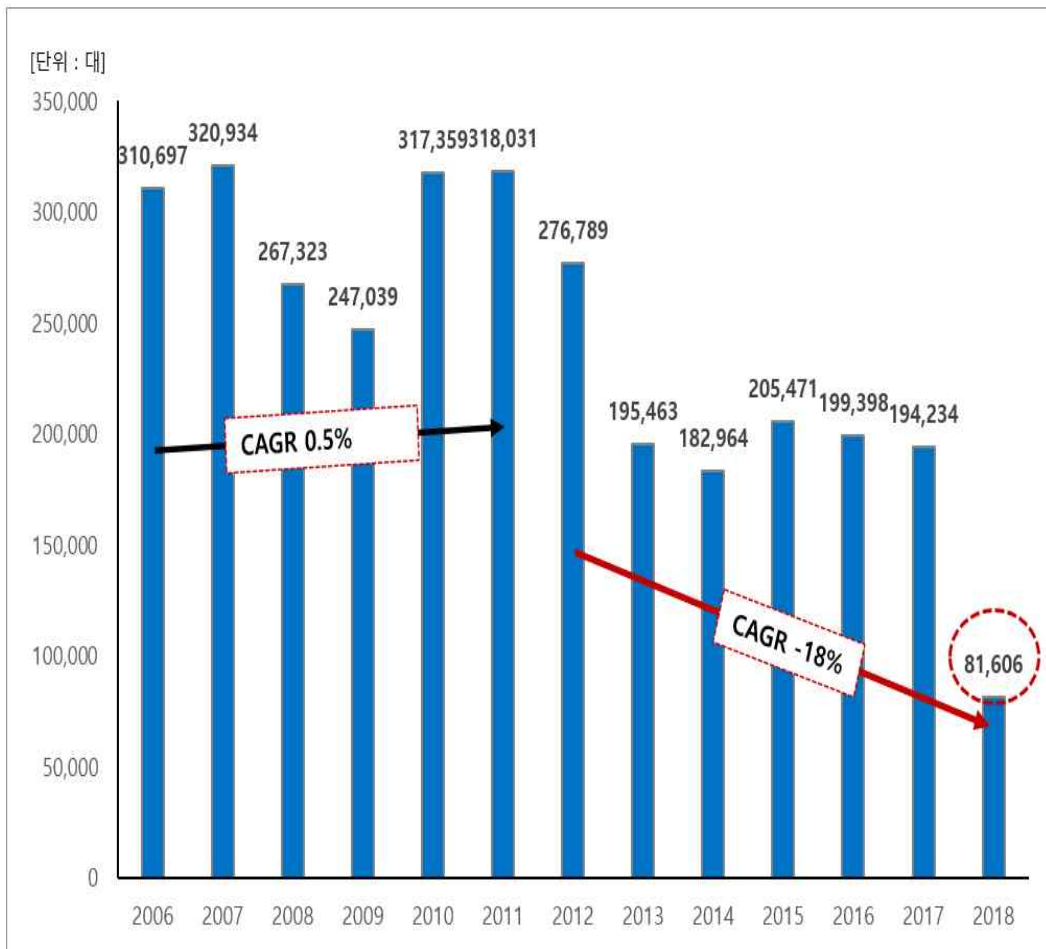
국가	특징	수입 규제			주요 수입국
		연식 기준	차종 기준	관세 등	
리비아	·국내 중고차 최대 수출국 ·2000년대 초반 연식 규제가 있었지만, 카다피 정부의 해체 이후 잠정적으로 규제 미적용 ·2019년 상반기 수입 규제 발효 예상	X	X	X	한국
캄보디아	·국내 주요 수출품은 중고화물(상용차) 및 차량부품 ·중고기기 사용 시 부품 또한 중고로 수리해서 재사용하는 형태가 다수 ·한국 대비 농기계가 많음에 따라 부품의 사용량이 많기 때문에 내구성을 중시함	X	·일반차종 ·화물 ·여객차종 구분	·일반 : 93.1 ~ 152.5% ·화물/여객 : 77.1%	태국, 중국, 말레이시아, 일본
요르단	·레반트 지역의 중심에 있고, 사회 및 정치가 안정되어 있어 중계 무역의 거점임 ·중고차 관련 세금 지속 인상으로 수출감소 추세	5년	·사고차량에 대한 평가엄격 및 기피	·특별세 64%(단, 하이브리드 차량 4~50%) ·부가세 16%	일본, 미국, 한국
도미니카 공화국	·경제 전반에 대한 중국 영향력 확대로 국내기업의 진출환경 악화 ·자동차 전량 수입으로 중고차가 전체 비중의 75%를 차지 ·한국산 중고차의 폭발적 수입 증가로 인한 견제로 당국의 감독 강화 ·렌터카, 택시 등 LPG 차량 대량수출 가능 국가	5년	·우핸들 차량 수입 금지	·관세 14~20% ·등록세 17% ·탄소세 0~3% ·유통세 18%	미국, 한국
칠레	·2012년 촉매컨버터 탑재차량 동절기 운행 제한 등 환경 규제 많음 ·원래 중고차 수입 금지국이나 일부 예외를 두어 경제적 낙후 지역인 북부 '이키케'와 남부 '푼타 아레나스'를 프리존으로 지정하여 중고차 수입을 허용함	-	-	·관세 /부가세 면제	일본, 한국

출처 : 2019년 각 국가별 진출전략(KOTRA)

(6) 군산항 자동차 물동량

- 연도별 군산항 자동차 물동량 추이를 보면, 2012년 이후 물동량이 큰 폭으로 감소하였으며, 2018년 GM공장의 철수로 인해 또 한 번 감소함
- 그러나 군산항을 통해 최대 30만대 이상 수출이 이루어졌던 점을 감안할 때 향후 중고차 수출 복합단지 조성을 위한 항만 인프라는 갖춰져 있는 상황으로 수출이 활성화되면 군산항의 물동량 증가가 기대됨

[그림 3-11] 연도별 군산항 자동차 물동량 추이



출처 : 군산항 자동차 통계(2019)

2. 자동차 사업체 및 종사자 수

(1) 신차 및 중고차 사업체 수

- 자동차 판매업체 수의 전국 대비 전북 비중은 신차 판매업 4.3%, 중고차 판매업 5.4%로 중고차 판매업의 비중이 1.1%p 높음

[그림 3-12] 전국 및 전북의 자동차 판매업체 수(단위: 개)



출처 : 통계청(전국사업체조사)

- 자동차 부품 판매업체 수의 전국 대비 전북 비중은 신차 부품 판매업 4.3%, 중고차 판매업 3.6%로 중고차 판매업의 비중이 0.7%p 낮음

[그림 3-13] 전국 및 전북의 자동차 부품 판매업(단위: 개)



출처 : 통계청(전국사업체조사)

(2) 신차 및 중고차 종사자 수

- 자동차 판매업 종사자 수의 전국 대비 전북 비중은 신차 판매업 3.2%, 중고차 판매업 3.4%로 비슷한 수준을 보임

[그림 3-14] 전국 및 전북의 자동차 판매업 종사자 수(단위: 명)



출처 : 통계청(전국사업체조사)

- 자동차 부품 판매업 종사자 수의 전국 대비 전북 비중은 신차 부품 판매업 3.7%, 중고차 부품 판매업 2.9%로 중고차 부품 판매업의 비중이 0.8%p 낮음

[그림 3-15] 전국 및 전북의 자동차 부품 판매업 종사자 수(단위: 명)



출처 : 통계청(전국사업체조사)

3. 자동차 관리업체

(1) 자동차 관리업체 현황

- 전국의 자동차 관리업체 현황을 살펴보면 매매업체가 연평균 4.1% 증가하며 가장 높은 증가율을 보이고 있음

[표 3-9] 전국 자동차 관리업체 현황(단위: 개)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
정비업	35,156	35,350	35,618	35,866	36,104	0.7%
매매업	4,946	5,126	5,430	5,722	5,811	4.1%
폐차업	528	516	520	502	522	-0.3%
성능점검업	337	327	320	305	337	0.0%
지정정비	1,660	1,682	1,712	1,804	1,807	2.1%
합계	42,627	43,001	43,600	44,199	44,581	1.1%

출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

- 전북의 자동차 관리업체 현황을 살펴보면 5년 동안 큰 변동이 없었으며, 성능 점검업이 크게 감소하였음

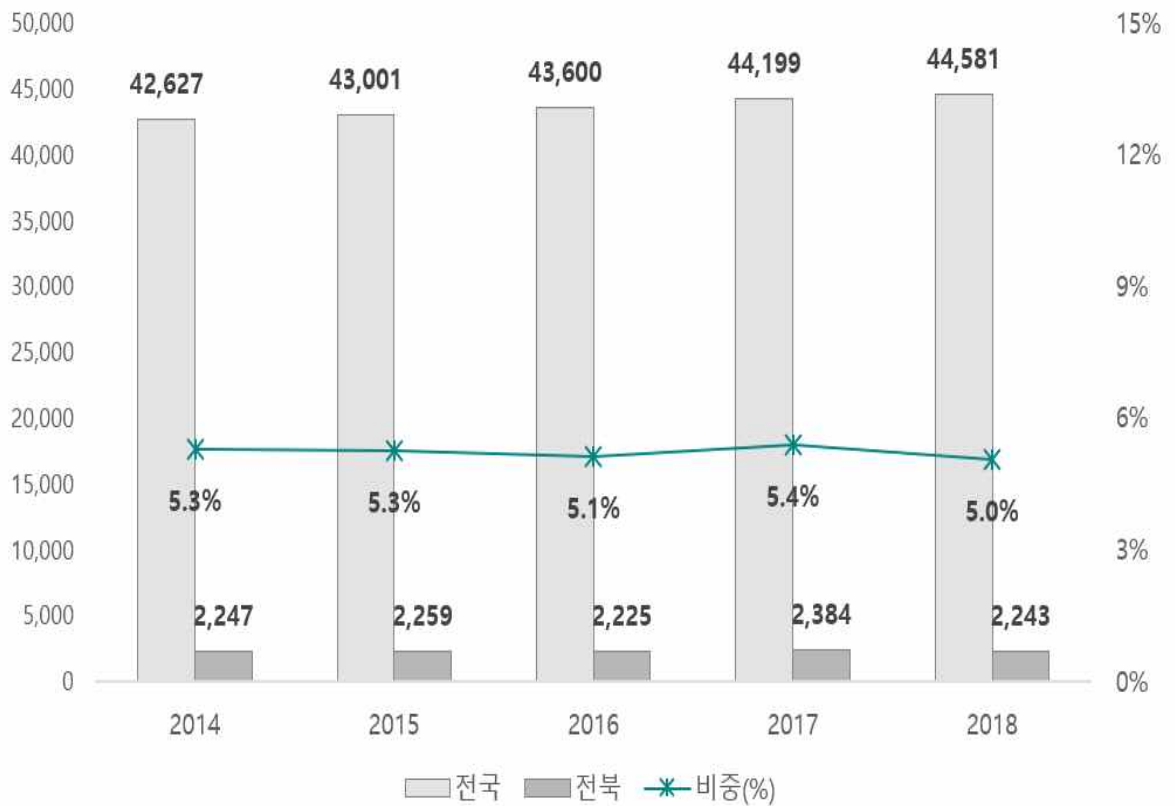
[표 3-10] 전북 자동차 관리업체 현황(단위: 개)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
정비업	1,734	1,761	1,744	1,892	1,765	0.4%
매매업	329	315	304	301	298	-2.4%
폐차업	48	48	48	55	46	-1.1%
성능점검업	22	15	9	14	10	-17.9%
지정정비	114	120	120	122	124	2.1%
합계	2,247	2,259	2,225	2,384	2,243	0.0%

출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

○ 자동차 관리업체 수의 전국 대비 전북 비중은 5% 수준을 유지하고 있음

[그림 3-16] 자동차 관리업체 비중(단위: 개소)

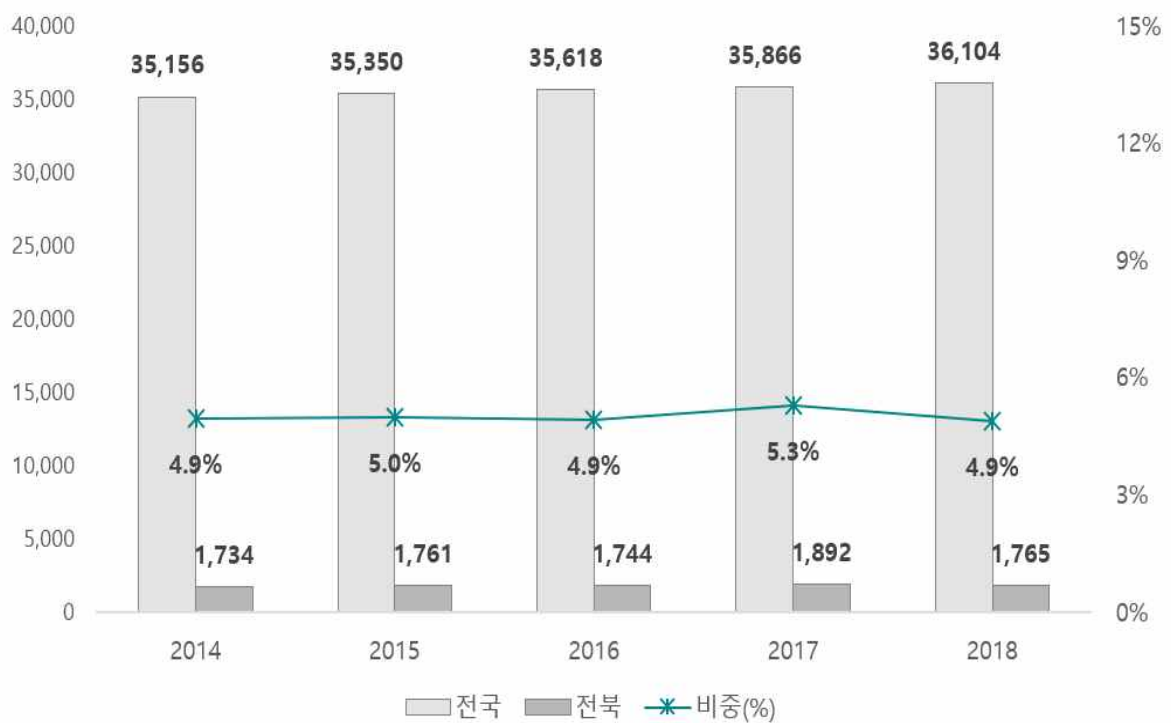


출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

(2) 자동차 정비업체

- 자동차 정비업체 수의 전국 대비 전북 비중은 5% 수준을 유지하고 있으며, 모든 자동차를 정비할 수 있는 종합정비의 비중이 6.5%로 타 부분 대비 높은 수준임

[그림 3-17] 자동차 정비업체 비중(단위: 개소)



출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

[표 3-11] 전국 자동차 정비업체 세부현황(단위: 개)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
종합	3,710	3,868	4,000	4,186	4,220	0.7%
소형	1,916	1,956	2,026	2,041	2,106	4.1%
부분	29,330	29,320	29,373	29,426	29,539	-0.3%
원동기	200	206	219	213	239	0.0%

출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

[표 3-12] 전북 자동차 정비업체 세부현황(단위: 개)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
종합	236	248	260	372	269	0.4%
소형	42	41	55	52	42	-2.4%
부분	1,444	1,456	1,413	1,459	1,445	-1.1%
원동기	12	16	16	9	9	-17.9%

출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

(3) 자동차 매매업체

- 자동차 매매업체 수의 전국 대비 전북 비중은 2014년 이후 지속적으로 감소하여 2018년 5.1%까지 하락함

[그림 3-18] 자동차 매매업체 비중(단위: 개소)



출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

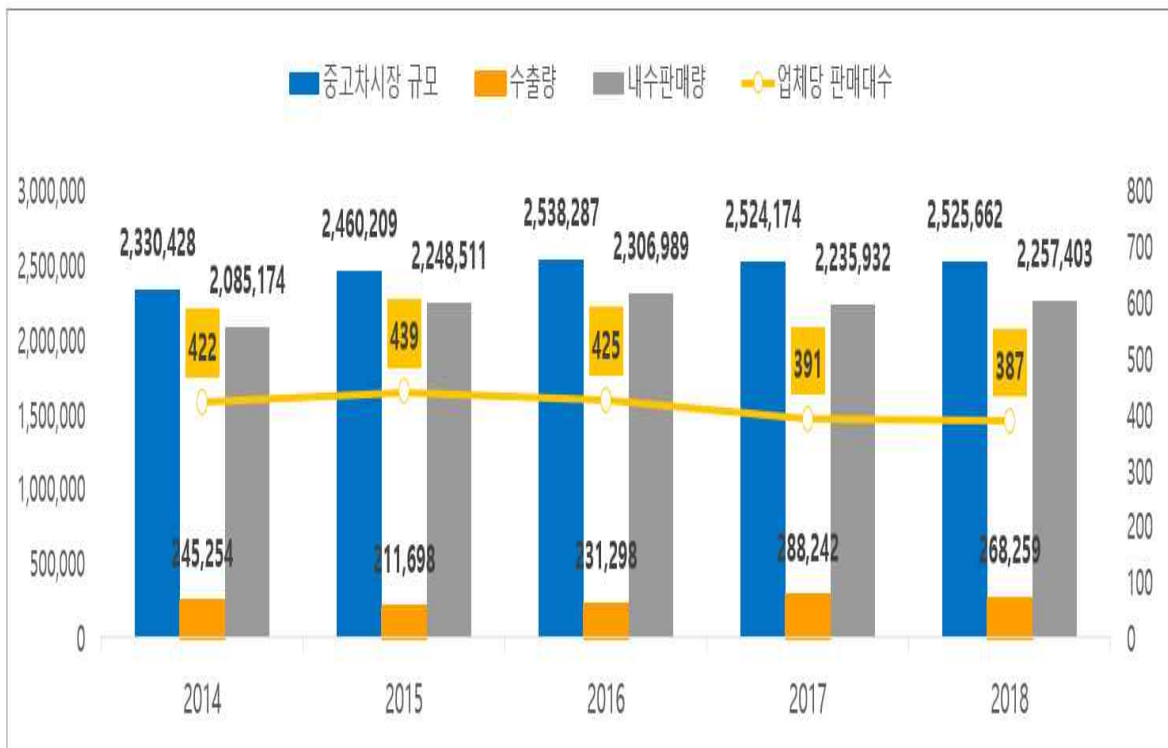
○ 기존에 구한 중고차 시장규모 및 수출량을 기초로 내수판매량을 산출하고,
이를 기반으로 업체당 판매대수를 구함

- 내수판매량(대) = 중고차 시장규모 - 수출량

- 업체당 판매대수 = 내수판매량 ÷ 업체 수

○ 업체당 판매대수는 2014년 422대에서 2018년 387대로 감소함

[그림 3-19] 업체당 판매대수



출처 : 국토교통부, 관련 보도자료

- 중고차 매매단지가 밀접한 인천 및 부천지역의 업체당 판매대수를 분석하면, 매매업체의 증가로 인해 업체당 판매대수가 2014년 375대에서 2018년 300대로 하락하였음을 알 수 있음

[그림 3-20] 인천 및 부천지역의 매매단지 판매실적



출처 : 각 지역 매매조합 집계(매도 신고) 기준

- 군산시 및 인근 권역 내 중고차 거래를 주요 업무로 수행하는 중고차 매매업체 현황을 살펴보면, 총 7개의 중고차 관련 조합이 운영되고 있음

[표 3-13] 전북-전남-광주-충남-대전 자동차 조합 현황(단위: 개)

지역	지역조합	매매단지 수	매매업체 수
전북	전라북도 자동차매매사업조합	20여개	181개소
	전라북도 신자동차매매사업조합	1개	103개소
전남	전라남도 자동차매매사업조합	23여개	213개소
광주	광주 자동차매매사업조합	10여개	228개소
충남	충청남도 자동차매매사업조합	25여개	270개소
대전	대전광역시 자동차매매사업조합	9여개	94개소
	대전중부 자동차매매사업조합	1개	46개소

출처 : 전국자동차매매사업조합

- 지역조합별 구체적인 단지별 매매업체 수는 다음과 같음

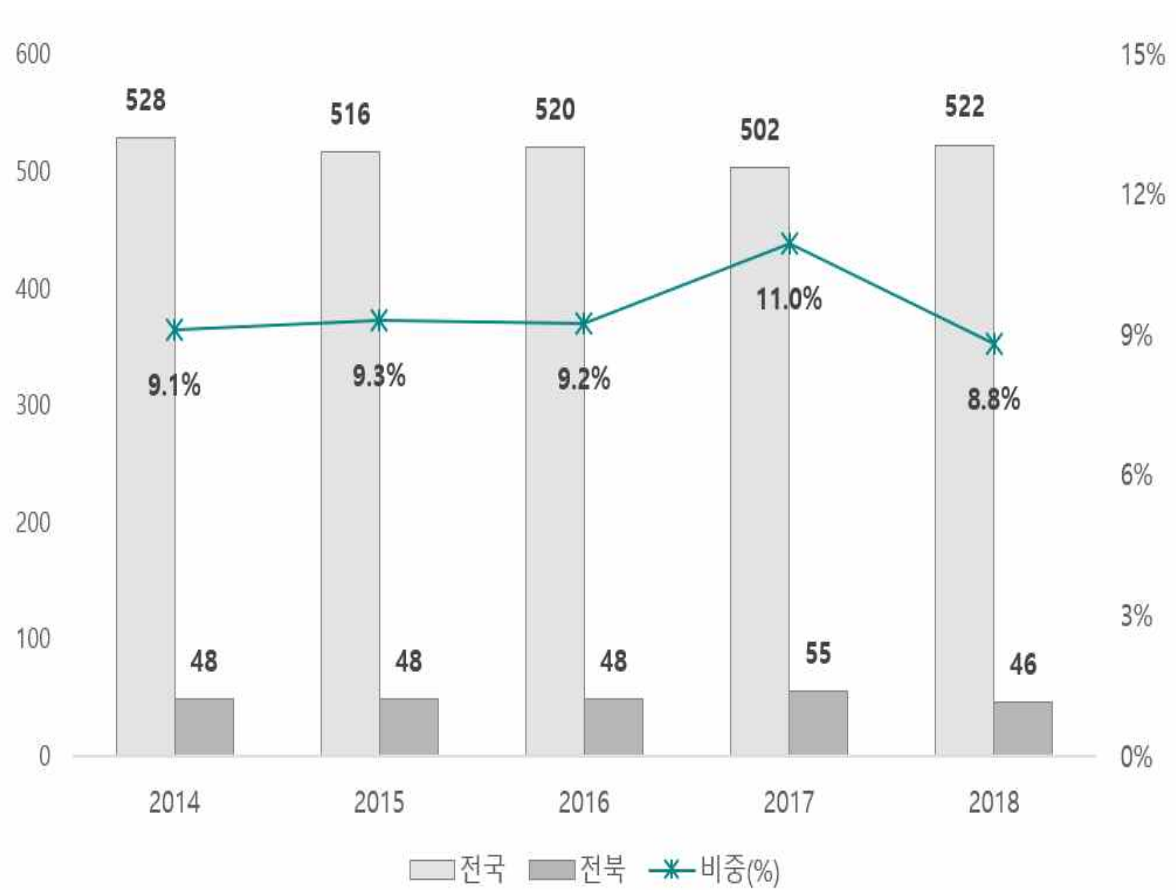
- 전라북도 자동차매매사업조합 : 효자단지(6개소), 합동단지(6개소), 팔봉오토파크(14개소), 카마트단지(6개소), 정읍단지(3개소), 전주(23개소), 전북(7개소), 익산오토월드단지(8개소), 익산(2개소), 월드컵단지(40개소), 우리오토월드매매단지(10개소), 완주(5개소), 순창(2개소), 새남원단지(6개소), 반석자동차매매단지(7개소), 무주(2개소), 남원(5개소), 김제(11개소), 군산단지(8개소), 군산(7개소), 고창(3개소) 등
- 전라북도 신자동차매매사업조합 : 장동자동차매매단지 등
- 전라남도 자동차매매사업조합 : 가곡자동차매매단지(7개소), 강변매매단지(5개소), 개별(69개소), 광양단지(5개소), 남경단지(2개소), 대양산단매매단지(1개소), 덕양매매단지(4개소), 동광양종합매매단지(4개소), 동순천자동차매매단지(6개소), 목포자동차매매단지(10개소), 북부자동차매매단지(8개소), 석창중고자동차매매단지(7개소), 순천자동차아울렛단지(15개소), 신기매매단지(2개소), 신대자동차매매단지(3개소), 신항만오토갤러리(1개소), 엑스포매매단지(1개소), 여수자동차매매단지(10개소), 오토월드자동차매매단지(18개소), 옥암모터스매매단지(12개소), 이수단지(3개소), 청솔단지(1개소), 한국자동차매매단지(11개소), IC매매단지(8개소) 등

- 광주 자동차매매사업조합 : 수완2단지(15개소), 평동단지(7개소), 하남단지(17개소), 전방단지(6개소), 엠플러스(40개소), 오토갤러리(29개소), 오토파크(21개소), 풍암1단지(12개소), 풍암2단지(22개소), 풍암3단지(53개소), 개별(16개소) 등
- 충청남도 자동차매매사업조합(세종시 포함) : 천안매매단지(34개소), 남천안매매단지(13개소), 북천안자동차매매단지(18개소), 천안 중부매매단지(26개소), 변영단지(13개소), 유량자동차매매단지(28개소), 새성환매매단지(3개소), 동천안매매단지(3개소), 아산매매단지(6개소), 충남자동차매매단지(3개소), 공주매매단지(5개소), 논산단지(3개소), 논산 종합단지(2개소), 신당진매매단지(4개소), 제일자동차매매단지(3개소), 서산 종합단지(2개소), 서산 중부매매단지(4개소), 한서자동차매매단지(8개소), 한솔자동차매매단지(2개소), 득산단지(2개소), 중고차아울렛(2개소), 충무자동차매매단지(2개소), 예산종합단지(6개소), 초원매매단지(3개소), 금마단지(5개소), 개별(70개소) 등
- 대전광역시 자동차매매사업조합 : 금성단지(4개소), 대전단지(31개소), 디오토몰(1개소), 만년단지(5개소), 산내단지(3개소), 신진단지(10개소), 월평단지(19개소), 읍내단지(1개소), 학원단지(20개소) 등
- 대전중부 자동차매매사업조합 : 매매단지 중부자동차종합시장 등

(4) 자동차 폐차업체

- 자동차 폐차업체 수의 전국 대비 전북 비중은 2017년 11.0%까지 상승하였으나, 2018년 9% 미만으로 하락함

[그림 3-21] 자동차 폐차업체 비중(단위: 개소)

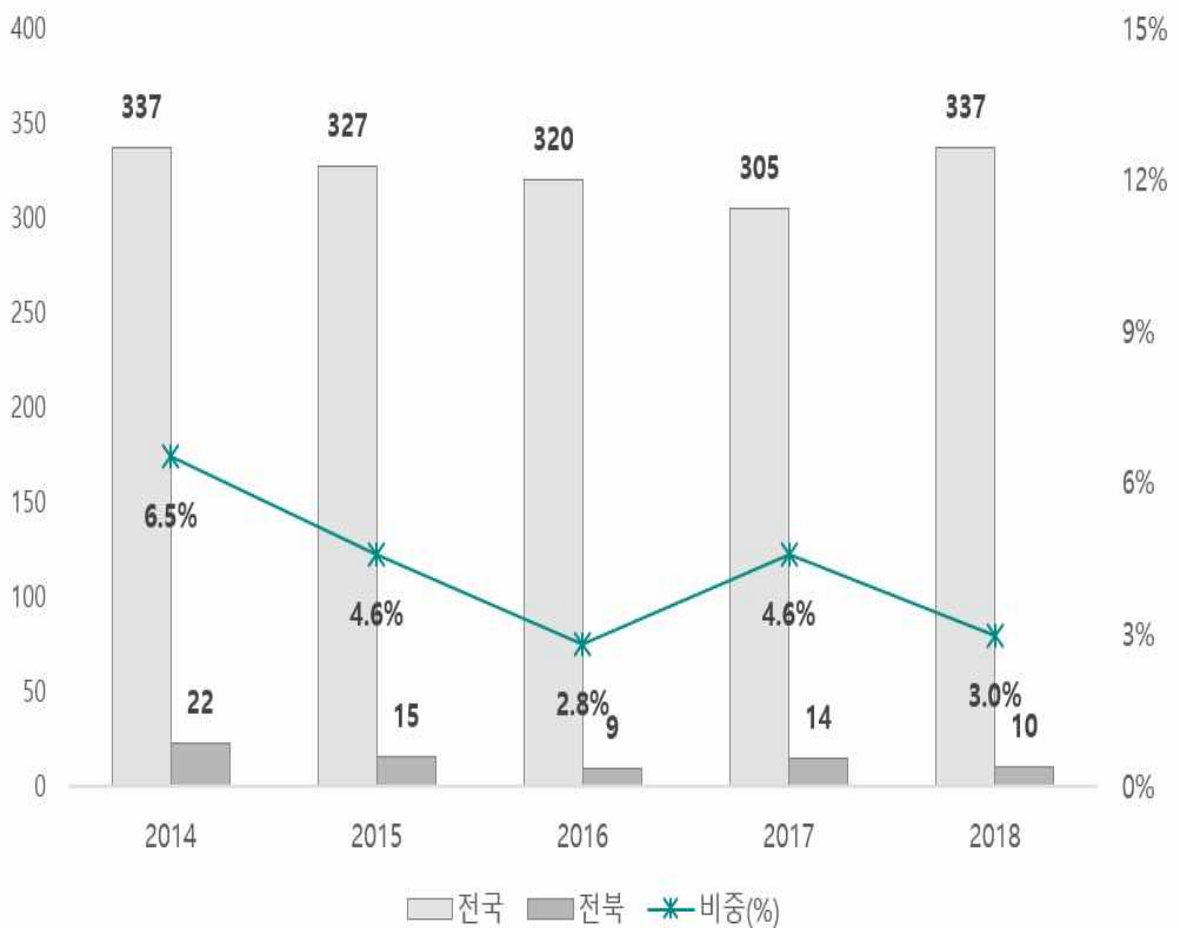


출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

(5) 자동차 성능점검업체

- 자동차 성능점검업체 수의 전국 대비 전북 비중은 2017년 상승하였으나 2018년 3%로 하락함

[그림 3-22] 자동차 성능점검업체 비중(단위: 개소)



출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

(6) 자동차 지정정비업체

- 자동차 지정정비업체 수의 전국 대비 전북 비중은 지속적으로 7% 수준을 유지하고 있음

[그림 3-23] 자동차 지정정비업체 비중(단위: 개소)

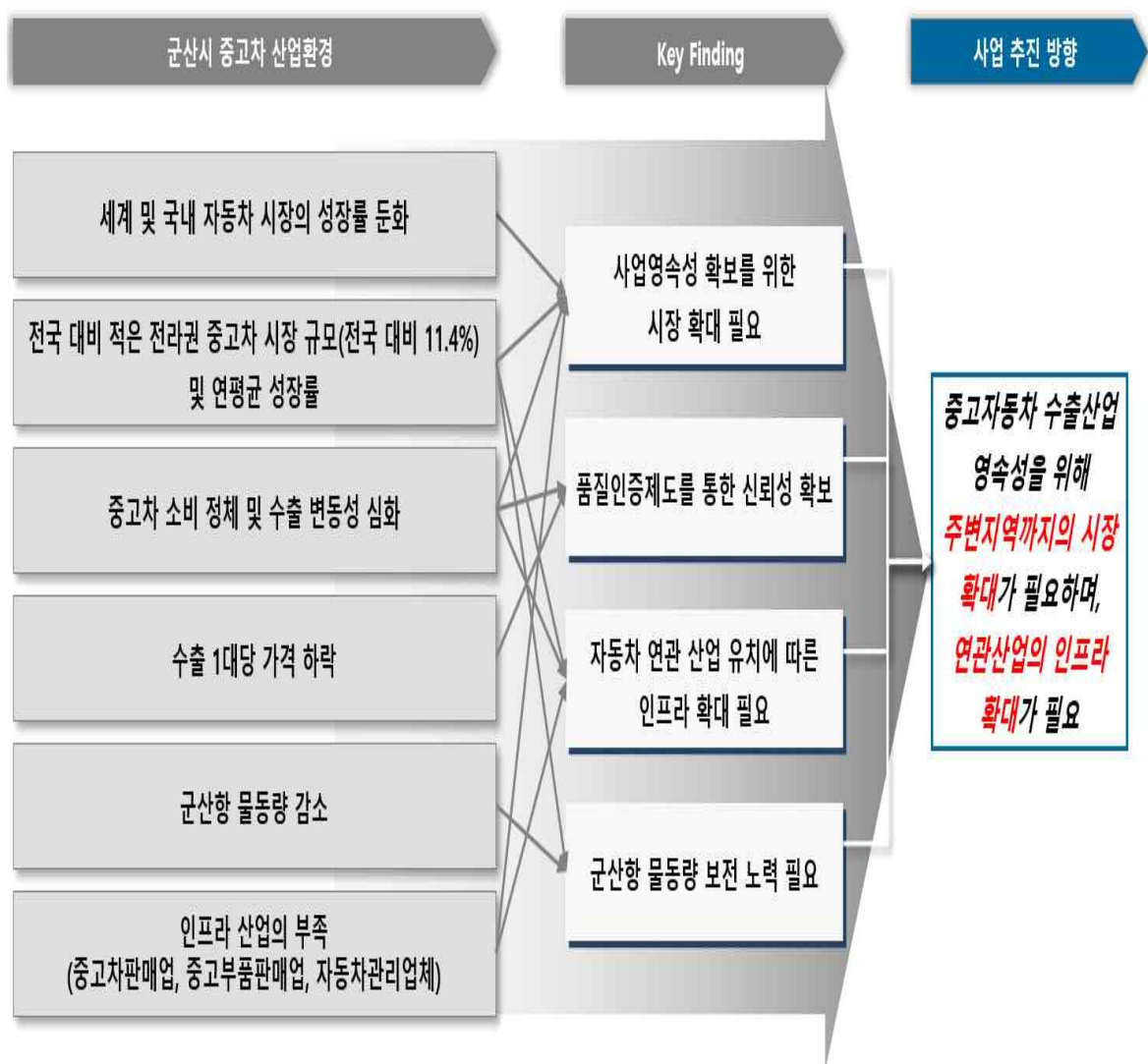


출처 : 자동차관리사업자업체현황(국토교통부)

4. 시사점

- 자동차산업 분석 결과, 사업영속성 확보를 위한 시장 확대 필요, 품질인증제도를 통한 신뢰성 확보, 자동차 연관 산업 유치에 따른 인프라 확대 필요, 군산항 물동량 보전 노력 필요 등에 따라 주변지역까지의 시장 확대 및 연관산업의 인프라 확대가 필요하다고 판단됨

[그림 3-24] 자동차산업 시사점



2절 농기계산업 분석

1. 국내 농가 현황

- 국내 농가는 '14-'18년 동안 감소하였으며 전국 및 전북이 2.3% 감소하였고, 군산은 1.0% 감소함

[표 3-14] 국내 농가 현황(단위: 가구)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
전국	1,120,776	1,088,518	1,068,274	1,042,017	1,020,838	-2.3%
전라북도	104,036	100,362	98,930	96,780	94,935	-2.3%
군산시	7,039	7,074	7,314	6,832	6,754	-1.0%
전국 대비 전라북도	9.3%	9.2%	9.3%	9.3%	9.3%	-
전라북도 대비 군산시	6.8%	7.0%	7.4%	7.1%	7.1%	-

출처 : 통계청(농림어업조사)

- 국내 벼 재배면적은 '14-'18년 동안 감소하였으며 전국이 2.0% 감소하였고, 전북은 1.5%, 군산은 1.1%로 전국보다 적게 감소하였음

[표 3-15] 국내 벼 재배면적 현황(단위: ha)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
전국	797,957	777,872	754,339	737,408	737,408	-2.0%
전라북도	121,740	121,016	118,331	114,654	114,654	-1.5%
군산시	12,474	12,167	12,717	12,482	11,926	-1.1%
전국 대비 전라북도	15.3%	15.6%	15.7%	15.5%	15.5%	-
전라북도 대비 군산시	10.2%	10.1%	10.7%	10.9%	10.4%	-

출처 : 통계청(농업면적조사)

2. 세계 농기계 시장

- 세계 농기계 시장규모는 연평균 6.4%, 판매대수는 연평균 4.1% 성장하는 이머지시장임

[표 3-16] 세계 농기계 시장규모

구분	2009	2014	2019	2024	CAGR
시장규모 (백만\$)	101,550	140,700	193,500	256,000	6.4%
판매대수 (천대)	109,000	138,500	170,500	200,000	4.1%

출처 : 국가기술표준원 기술보고서, Freedom Group inc. World Agricultural Equipment(2016.4)

- 세계 권역별 농기계 시장규모의 경우, 중남미가 연평균 8.1% 성장할 것으로 전망되며, 그 다음으로 아시아·오세아니아가 연평균 7.6% 성장할 것으로 전망되며 이미 성숙단계에 접어든 북미 및 서유럽 보다는 농기계 보급을 시작한 개발도상국 위주로 성장할 것으로 판단됨

[표 3-17] 세계 권역별 농기계 시장규모(단위: 백만\$)

구분	2009	2014	2019	2024	CAGR
북미	23,100	30,800	36,200	45,400	4.6%
서유럽	22,450	26,250	33,450	40,350	4.0%
아시아· 오세아니아	38,500	53,350	81,900	115,300	7.6%
중남미	7,480	13,500	18,400	24,000	8.1%
기타	10,020	16,800	23,550	30,950	7.8%
계	101,550	140,700	193,500	256,000	6.4%

출처 : 국가기술표준원 기술보고서, Freedom Group inc. World Agricultural Equipment(2016.4)

- 세계 주력 농기계 기업의 매출은 다음과 같으며, 5대 기업의 농기계 매출액이 전체의 76.0%를 차지하며, 국내 업체인 대동산업의 경우 농기계 매출액은 500백만 달러로 나타남

[표 3-18] 세계 주력 농기계 기업의 매출(단위: 백만\$)

회사명	회사총매출액	농기계매출액	농기계/전체
Deere	37,795	25,650	67.9%
CNH Industrial(Fiat)	34,225	15,900	46.5%
AGCO	10,787	9,200	85.3%
Kubota	15,056	6,000	39.9%
CLASS	4,946	4,800	97.0%
5대 기업 소계	102,809	61,550	59.8%
Yanmar	6,494	2,600	40.0%
Mashindra & Mahindra	12,232	2,250	18.4%
China National Machinery Industry	37,444	1,950	5.2%
Foton Lovol International Heavy	3,654	1,740	47.6%
10대 기업 소계	164,242	71,690	43.6%
Bucher Industries(Kuhn Group)	2,903	1,400	48.2%
Iseki	1,688	1,260	74.6%
Tractors and Farm Equipment	1,600	1,150	71.9%
Tetra Laval International	17,851	1,100	6.2%
Valmont Industires	3,304	880	26.6%
Exel Industries	957	680	71.1%
AMAZONEN-WERKE	684	620	90.6%
ARGO	637	600	94.2%
Escorts	801	590	73.7%
Netafim	700	550	78.6%
Daedong Industrial	561	500	89.1%
계	195,928	81,020	41.4%

출처 : The Freedom Group. Inc. 「World Agricultural Equipment」 2014. 7.

- 세계 기종별 농기계 수요는 트랙터가 6.6% 성장이 전망되며, 전체도 6.4%의 수요 증가가 전망됨

[표 3-19] 세계 기종별 농기계 수요(단위: 백만\$)

구분	2009	2014	2019	2024	CAGR
트랙터	35,850	50,400	70,150	93,500	6.6%
수확기	17,000	23,650	32,750	43,900	6.5%
파종·시비기	7,520	10,700	15,050	20,100	6.8%
기타	41,180	55,950	75,550	98,500	6.0%
계	101,550	140,700	193,500	256,000	6.4%

출처 : Freedonia 2016

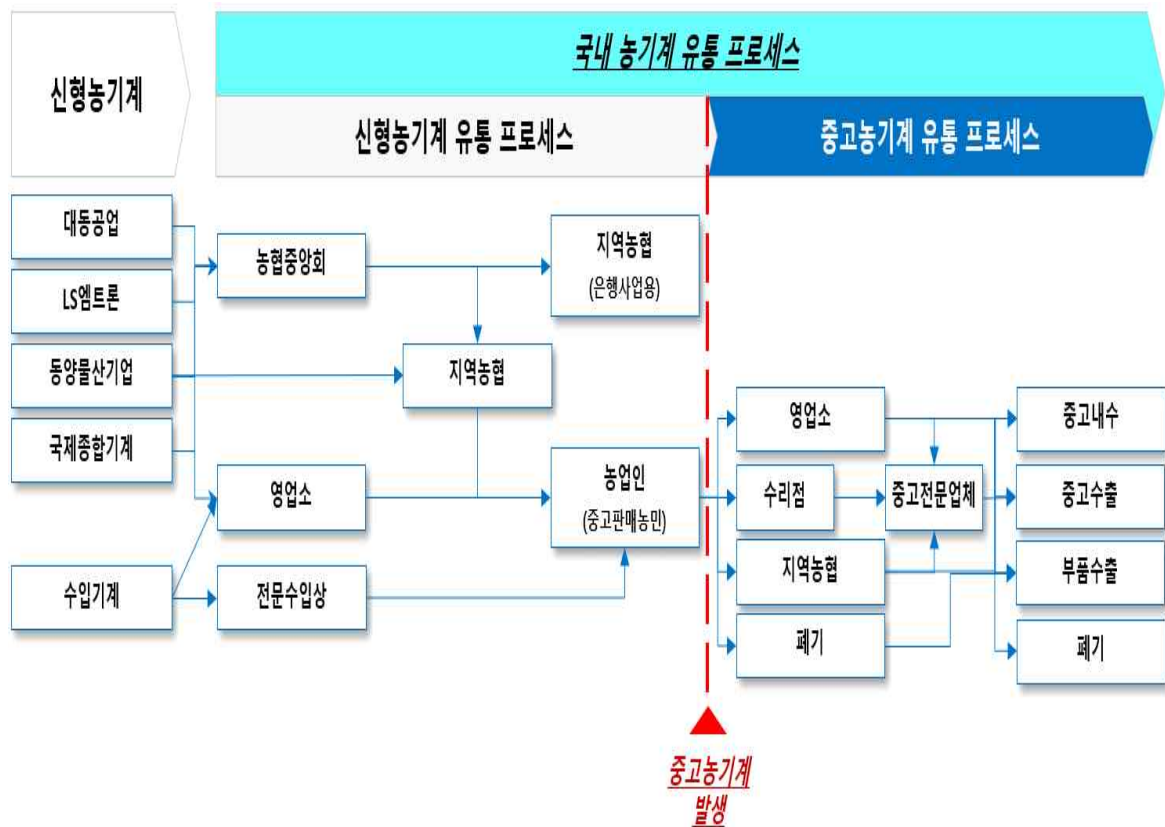
기타 : 건초기계, 축산기계, 경운/정지기, 기타, 부품/부착기 합계임

3. 국내 농기계 시장

(1) 국내 신형/중고 농기계 유통 프로세스

- 국내 농기계 시장의 경우, 신형농기계는 농협중앙회, 지역농협, 영업소, 전문수입상을 통해 최종 고객에게 공급되며, 이후 사용한 신형농기계 처분 시점에 중고 농기계 발생하여 해당 중고농기계는 영업소, 지역농협, 중고 전문 업체를 통해 내수 또는 수출 공급이 이루어짐

[그림 3-25] 국내 농기계 유통 프로세스



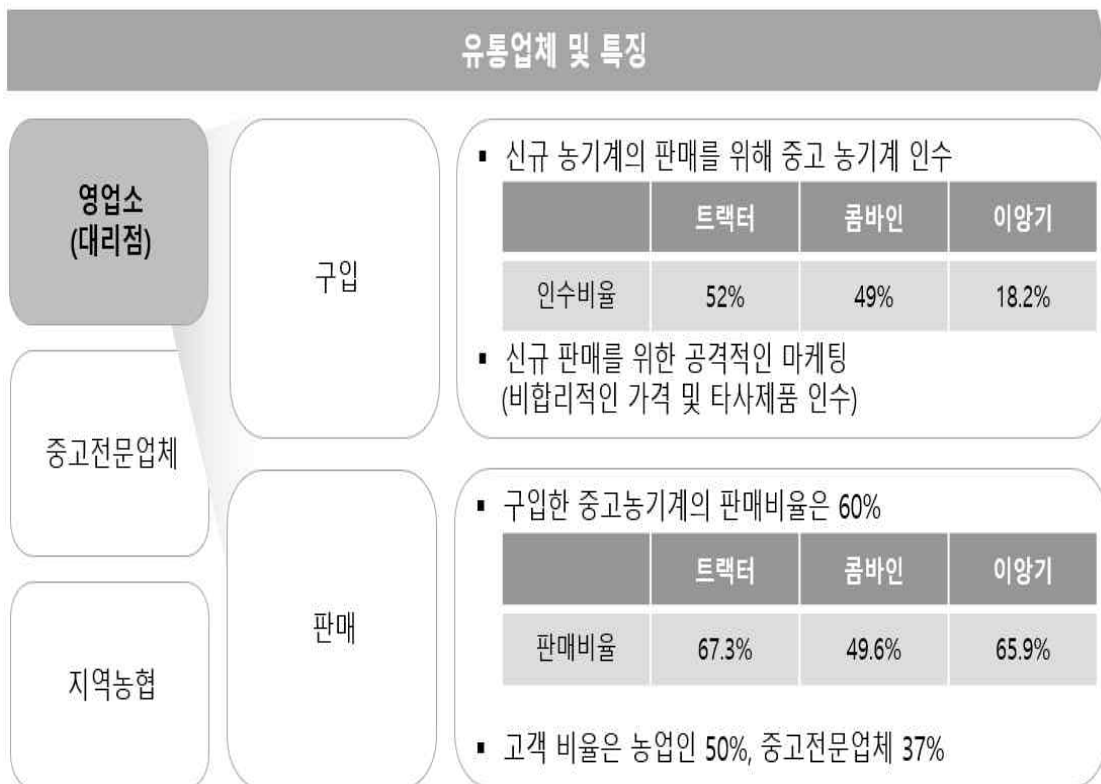
- 신형농기계는 농협중앙회, 지역농협, 영업을 통해 고객에게 공급되며 비료, 농약 대비 농협의 비중이 작은 이유는 농기계 특성상 사후 관리가 중요하고 이에 제조사들이 영업을 선호하고 확장하는데 따름

[그림 3-26] 국내 신형농기계 유통업체 특징

유통업체 및 특징		고객
농협중앙회	▪ 신형농기계 유통의 약 11.7%	지역농협 (은행사업용)
	▪ 지역조합판매용 농기계 단가협약 ▪ 농기계은행사업용 농기계 일괄구매	
지역농협	▪ 신형농기계 유통의 약 15.7%	농업인 (중고판매농민)
	▪ 해당 지역 내 농기계 유통(가격협상은 중앙회)	
영업소	▪ 신형농기계 유통의 약 72.6%	
	▪ 계약한 제조회사 제품 중심으로 유통 ▪ 제품홍보 및 사후관리가 타유통업체 대비 유리	

- 중고농기계 유통은 영업소, 중고 전문 업체, 지역농협을 거쳐 고객에게 전달되며, 영업소의 경우 신규농기계 판매라는 목적에 따라 공격적인 마케팅을 벌이며 타사 제품까지 인수하는 경향을 보이거나, 공격적인 인수 후 재판매율은 60% 수준으로 재고문제가 심각하다고 판단됨

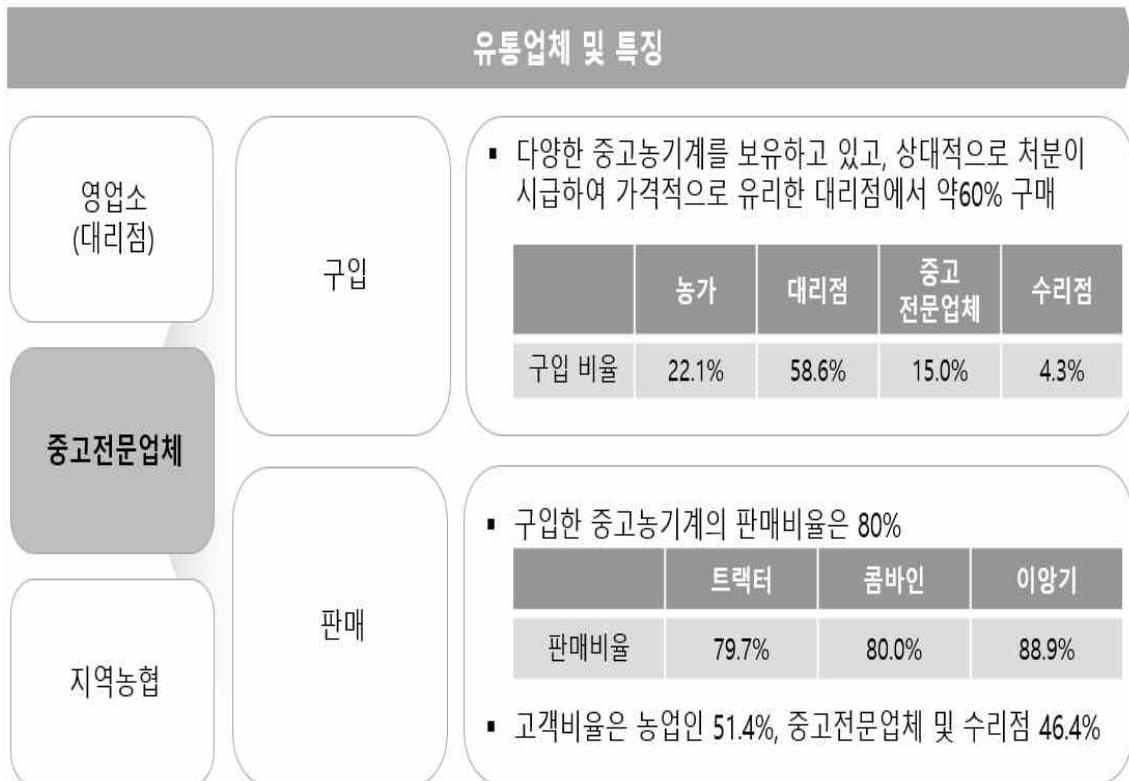
[그림 3-27] 국내 중고농기계 영업소 유통업체 특징



출처 : 한국농촌경제연구원, 중고농기계의 유통실태와 이용 활성화 방안

- 중고전문업체의 경우 다양한 중고농기계를 보유하고 있고, 상대적으로 처분이 시급하여 가격적으로 유리한 대리점에서 약 60%를 구매하고 구입한 중고농기계의 판매비율은 80%임

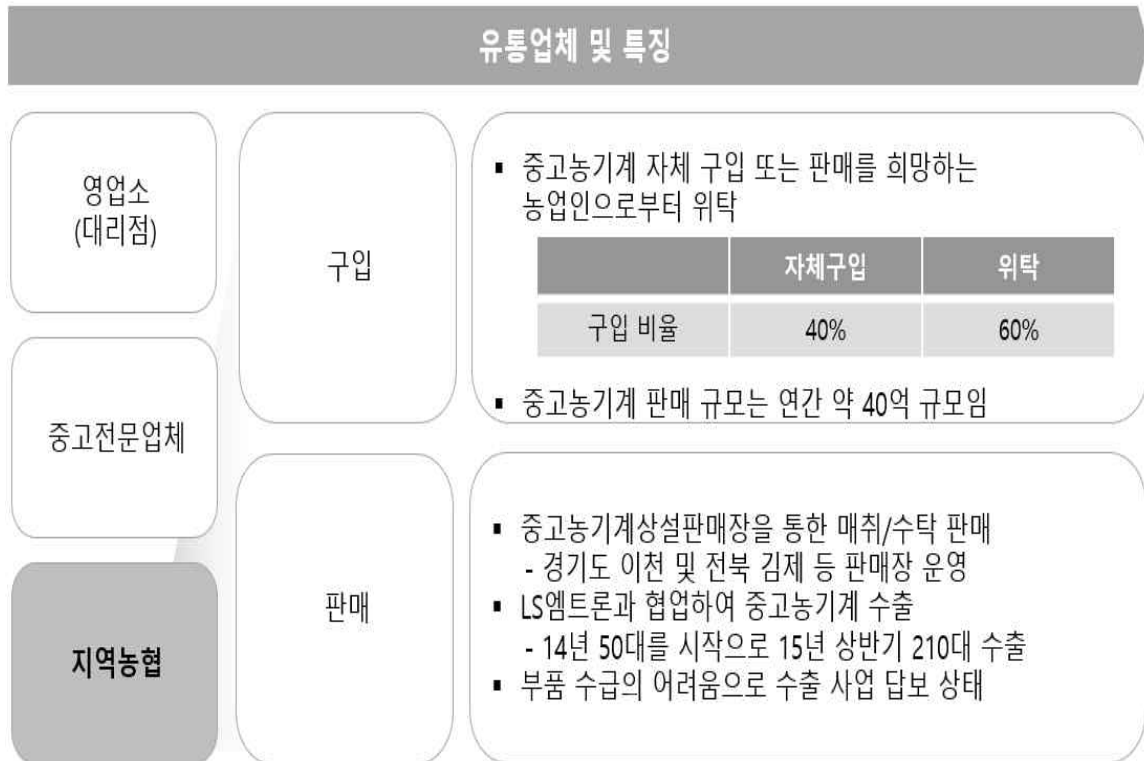
[그림 3-28] 국내 중고농기계 중고전문업체 유통업체 특징



출처 : 한국농촌경제연구원, 중고농기계의 유통실태와 이용 활성화 방안

- 지역농협의 경우 중고농기계 자체 구입(40%) 또는 판매를 희망하는 농업인으로부터 위탁(60%) 받으며, 판매 규모는 연간 약 40억 규모임

[그림 3-29] 국내 중고농기계 지역농협 유통업체 특징



출처 : 한국농촌경제연구원, 중고농기계의 유통실태와 이용 활성화 방안

(2) 국내 농기계 내수시장

- 국내 농기계 내수 시장규모는 '14-'18년 연평균 4.1% 감소함

[표 3-20] 국내 농기계 내수 시장규모(단위: 억원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
내수	9,004	10,421	8557	7286	7631	-4.1%

출처 : 강창용 외, 「농기계산업의 발전 및 수출확대 방안 토론회 자료집」, D383, 2014. 10, p.7.
한국농기계신문, [2019농기계산업전망] 경제형과 고급형으로 시장 양분화 - 발작물기계 공급확대

- 농기계 중에서 수요가 높은 트랙터, 콤바인, 이앙기를 3대 농기계라고 칭하며, 벼 재배면적이 줄고 농작업 대행은 늘면서 콤바인 및 이앙기 판매가 부진함. 다만 트랙터의 경우 농사패턴 변화에 큰 영향을 받지 않는 농기계여서 변화정도가 적음

[표 3-21] 내수 농기계 공급대수 추이(단위: 백만원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
트랙터	10,548	11,338	10,662	8,933	9,811	-1.8%
콤바인	2,761	2,998	2,672	2,228	2,074	-6.9%
이앙기	3,754	4,315	4,287	3,747	3,478	-1.9%
기타	26,615	27,144	40,188	35,429	42,656	12.5%
계	43,678	45,795	57,809	50,337	58,019	7.4%

출처 : 한국농기계공업협동조합(농업기계 공급현황)

(3) 국내 농기계 수출시장

- 국내 농기계 수출시장은 2014년 이후 증감을 반복하였으며, 2018년 기준 1대당 1.2천 달러이며, 농기계 시장은 무역수지 흑자를 기록하고 있음

[표 3-22] 농기계 수출 현황(단위: 대, 천\$)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
수량	2,844,441	775,732	1,150,287	1,705,632	906,085	-24.9%
금액	861,423	891,364	828,551	900,549	1,042,190	4.9%
대당 금액	0.3	1.1	0.7	0.5	1.2	

출처 : 한국농기계공업협동조합(수출입 주요통계)

- 기종별 수출 실적을 살펴보면, 콤바인과 이앙기가 크게 감소하였으며, 트랙터는 가장 큰 규모이며 연평균 5.6% 증가함

[표 3-23] 기종별 수출 실적(단위: 천\$)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
트랙터	524,487	556,093	532,256	541,196	652,487	5.6%
콤바인	14,022	12,852	4,133	4,955	1,971	-38.8%
이앙기	11,800	4,345	5,281	6,438	346	-58.6%
방제기	4,635	7,399	9,498	5,675	5,096	2.4%
작업기	61,143	73,969	66,970	73,156	89,084	9.9%
도정기계	23,480	18,732	20,783	18,719	16,833	-8.0%
부품	140,304	120,686	101,938	102,574	114,751	-4.9%
기타	221,856	97,288	87,692	143,836	161,621	-7.6%
계	861,423	891,364	828,551	900,549	1,042,190	4.9%

출처 : 한국농기계공업협동조합(수출입 주요통계)

- 2018년 국가별 농기계 수출 실적을 확인한 결과, 미국이 579,395천 달러로 가장 높고, 그 다음으로 우즈베키스탄, 일본, 호주, 중국 순임

[표 3-24] 2018년 국가별 수출 실적(단위: 천\$)

구분	2018
미국	579,395
우즈베키스탄	49,240
일본	38,897
호주	30,828
중국	29,053
인도네시아	25,461
캐나다	15,256
기타	274,060
계	1,042,190

출처 : 한국농기계공업협동조합(수출입 주요통계)

(4) 국내 중고농기계 시장¹⁾

- 3대 농기계의 전체 등록대수 대비 중고 등록대수 비율은 약 50% 정도임

[표 3-25] 2017 3대 농기계 중고등록대수

기 종	전체 등록대수	중고 등록대수	비율
트랙터	26,477대	15,876대	59.9%
승용이앙기	7,555대	3,495대	46.2%
콤바인	6,211대	2,707대	56.4%

출처 : 농진청, 제8차 농업기계화 기본계획 2019년도 시행계획(농림축산식품부)

- 농림축산식품부는 농업기계화촉진법 제5조 제1항에 따라 2017년 '제8차 농업 기계화 기본계획('17-'21)을 수립하였고, 농기계 이용률 제고를 위한 농기계임 대사업 지속 추진 및 중고농기계 재활용 체계 마련, 농기계 수출 촉진 등을 추진 전략으로 세웠으나, 앞서 살펴보았듯이 농기계 산업은 침체를 벗어나지 못하고 있음
- 농기계 산업의 침체 원인 중 하나는 중고농기계 적체이며, 과거부터 꾸준히 진행된 문제는 유통 단계를 넘어 이제 신제품시장까지 영향을 미칠 정도로 큰 문제가 됨
- 중고농기계 적체현상은 대리점 운영부실의 주된 원인이며, 부실 대리점이 속출하면 신제품농기계공급에 차질이 생기고, 농업인은 제대로 된 농기계사후 관리 서비스를 받지 못해 영농활동에도 불편이 늘어남

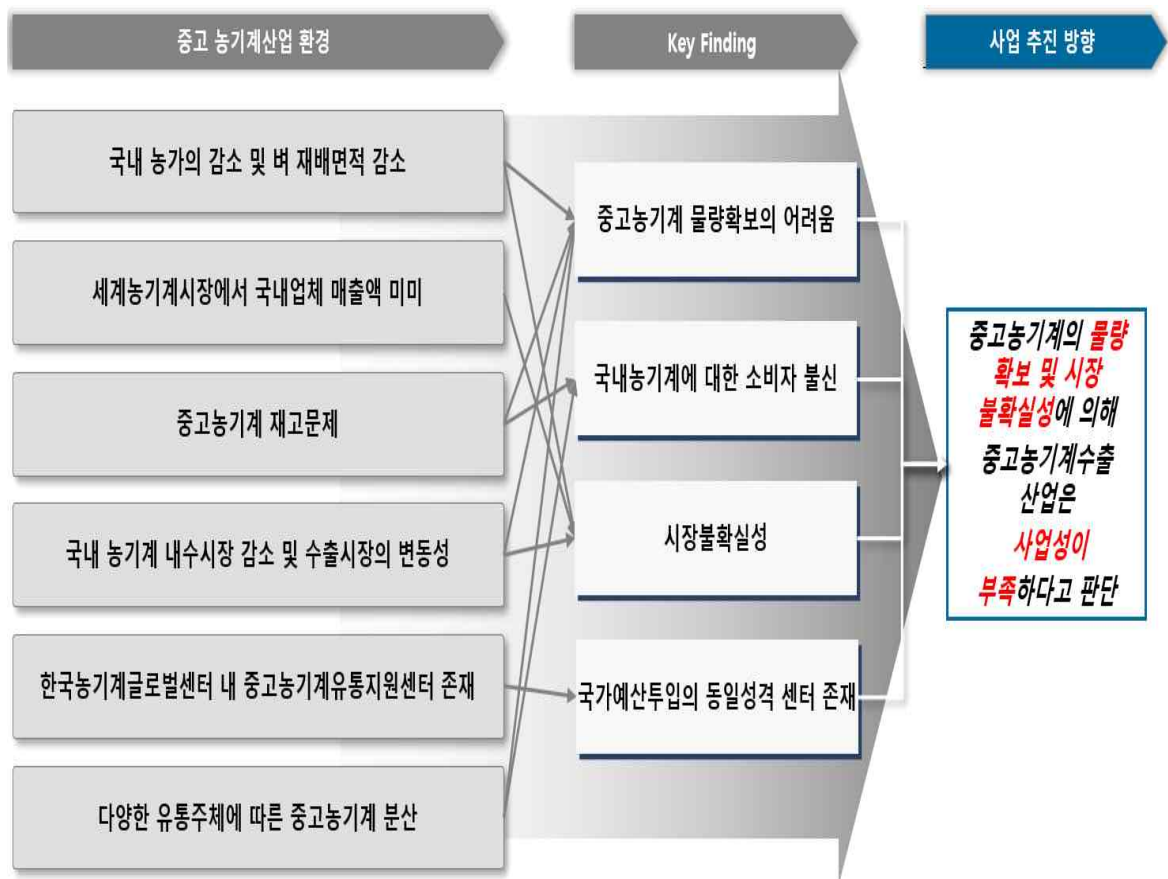
1) 한국농기계신문, [중고기계 거래 활성화] 갈수록 심화되는 중고농기계...대리점 목 조인다(2018.12)

- 한 대리점 대표는 인터뷰에서 중고 트랙터는 시즌이 없고 축산에서도 선호해 회전이 빠르나, 콤바인과 이앙기는 계절 상품으로 소진이 어려우며, 시즌이 지난 농기계는 다음해 판매 시 가격이 떨어져 중고농기계 전문유통사도 인수하지 않는다고 토로함
- 중고농기계 적체 원인으로는 우선 지역환경 변화로 농기계 선호도가 바뀌었기 때문임. 하우스가 증가하는 추세로 대형기계에서 하우스형 소형기계로 변화하면서 대형 중고농기계가 급증하고 있음
- 두 번째로, 상품화를 위한 비용과 시간이 매우 크며, 특히 외산제품은 부품 등의 비용이 더 많이 발생함. 이로 인해 상품화 작업을 미루다가 가격이 떨어짐
- 세 번째로 가격경쟁력을 갖춘 신제품이 많아 중고기계를 찾는 고객이 줄고 있음. 신제품은 여성과 고령자도 쉽게 사용가능하도록 다양한 편의성을 갖춰 굳이 중고기계를 찾지 않음
- 네 번째로 신제품을 판매하기 위한 치열한 경쟁으로 과도하게 제시한 중고기계 보상가격은 중고농기계 시장 가격을 흔들
- 다섯 번째로 중고농기계 부품 수급 문제로, 국내 농기계의 신제품은 보통 2년 주기로 출시되어 잦은 모델 변경이 이루어짐. 트랙터는 길게 20년까지 사용할 수 있어 제품 선호도도 높고 부품도 많지만 콤바인과 이앙기는 내구연한이 짧고 설계변경이 잦아 부품 수급이 어려움
- 마지막으로 외산제품은 부품이 규격화된 경우가 많고, 적어도 부품 품명이 동일해 중고부품을 찾는 데 어려움이 없지만 국내 제품은 부품을 찾는 것부터 어려움이 많음. 국산 농기계는 제조사의 부품 제조 시기가 짧아 구하기도 힘들고 호환 부품도 찾기 어려워 결국 외산 중고농기계에 집중할 수밖에 없는 구조임

4. 시사점

- 중고농기계산업 분석 결과, 중고농기계 물량 확보의 어려움, 국내농기계에 대한 소비자 불신, 시장불확실성, 국가예산투입의 동일성격 센터(한국농기계 글로벌센터 내 중고농기계유통지원센터) 존재 등에 따라 중고농기계산업은 사업성이 부족하다고 판단됨

[그림 3-30] 중고농기계산업 시사점



3절 건설기계산업 분석

1. 국내 건설 현황

- 전국 및 전라북도의 건설수주금액을 살펴본 결과, 전국은 2016년 이후 감소하였고, 전북은 증감을 반복함

[표 3-26] 국내 건설수주액(단위: 백만원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
전국	90,605,506	134,493,463	145,385,768	142,966,486	139,768,291	11.4%
전라북도	1,616,643	3,418,023	2,909,215	3,673,162	4,314,399	27.8%
전국 대비 전라북도	1.8%	2.5%	2.0%	2.6%	3.1%	-

출처 : 통계청(공사지역/발주자별 건설수주액)

- 전국 및 전라북도의 건설업 등록현황을 살펴본 결과, 전국은 연평균 3.6% 증가한 반면, 전북은 연평균 1.3% 증가하며, 전국 평균보다 낮은 성장률을 보임

[표 3-27] 종합건설업 등록현황(단위: 개)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
전국	10,972	11,220	11,579	12,028	12,651	3.6%
전라북도	661	668	659	685	697	1.3%
전국 대비 전라북도	6.0%	6.0%	5.7%	5.7%	5.5%	-

출처 : 통계청, 종합건설업조사 보고서

2. 세계 건설기계 시장

- 세계 건설기계 시장은 '13-'17년 동안 연평균 0.2% 감소하였으며, 한국의 점유율은 2016년 대비 2017년 0.1%p 증가하여 5.3%를 차지하고 있음

[표 3-28] 세계 건설기계 시장규모(단위: 백만\$)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	CAGR
시장규모	163,363	159,154	133,371	129,502	162,217	-0.2%

출처 : KIET, 세계 건설기계산업의 최근 시장·기술 동향과 정책적 시사점

[표 3-29] 세계 건설기계산업 주요국의 매출규모 및 점유율 현황(단위: 백만\$)

순위	국가명	보유업체수		매출액		점유율(%)	
		2016	2017	2016	2017	2016	2017
1	미국	6	6	36,455	42,649	28.1	26.3
2	일본	11	12	32,015	40,125	24.7	24.7
3	중국	9	9	14,881	22,636	11.4	13.9
4	독일	5	5	11,556	14,267	9.1	8.9
5	스웨덴	3	3	10,975	13,592	8.5	8.3
6	한국	2	2	3,731	4,516	5.2	5.3
7	핀란드	2	2	3,731	4,516	2.9	2.8
8	영국	1	1	3,480	4,611	2.7	2.8
9	프랑스	3	3	3,158	3,794	2.4	2.4
10	이탈리아	2	2	2,664	3,001	2.1	1.8

출처 : KIET, 세계 건설기계산업의 최근 시장·기술 동향과 정책적 시사점

- 2017년 기준 세계 상위 20위 건설기계 업체 중 한국 업체는 두산인프라코어와 현대건설기계 2업체로 각각 시장점유율은 3.6%, 1.5%임

[표 3-30] 2017년 세계 상위 20위 건설기계업체 현황(단위: 백만\$)

순위	업체명	본사	매출규모	시장 점유율	전년대비 증가율	생산기종
1	Caterpillar	미국	26,637	16.4	-14.7	13
2	Komatsu	일본	14,032	10.5	-16.9	11
3	Komatsu	미국	6,543	4.9	-10.5	9
4	Hitachi Construction Machinery	일본	6,507	4.9	-16.5	8
5	Liebherr	독일	6,243	4.7	-12.4	8
6	Volvo Construction Equipment	스웨덴	6,049	4.5	-22.3	7
7	John Deere	미국	5,963	4.5	-9.4	8
8	Doosan Infracore	한국	4,756	3.6	-12.2	7
9	XCMG	중국	4,591	3.4	-25.4	16
10	JCB	영국	3,517	2.6	-14.6	7
11	Oshkosh Access Equipment(JLG)	미국	3,401	2.5	-3.0	3
12	Sany	중국	3,338	2.5	-38.5	10
13	Metso	핀란드	3,241	2.4	-8.7	1
14	Zoomlion	중국	3,110	2.3	-28.9	6
15	Kobelco Construction Machinery	일본	2,934	2.2	-20.5	3
16	CNH Industrial	이탈리아	2,542	1.9	-24.0	10
17	Wirtgen Group	독일	2,494	1.9	-6.5	2
18	Hyundai Heavy Industrial	한국	2,051	1.5	-24.3	6
19	Manitowoc Cranes	미국	1,866	1.4	-19.0	1
20	Atlas Copco Construction Technic	스웨덴	1,814	1.4	-16.4	3

출처 : Intercontinental Statistics Committee, International Construction, 한국건설기계산업협회 등 참조

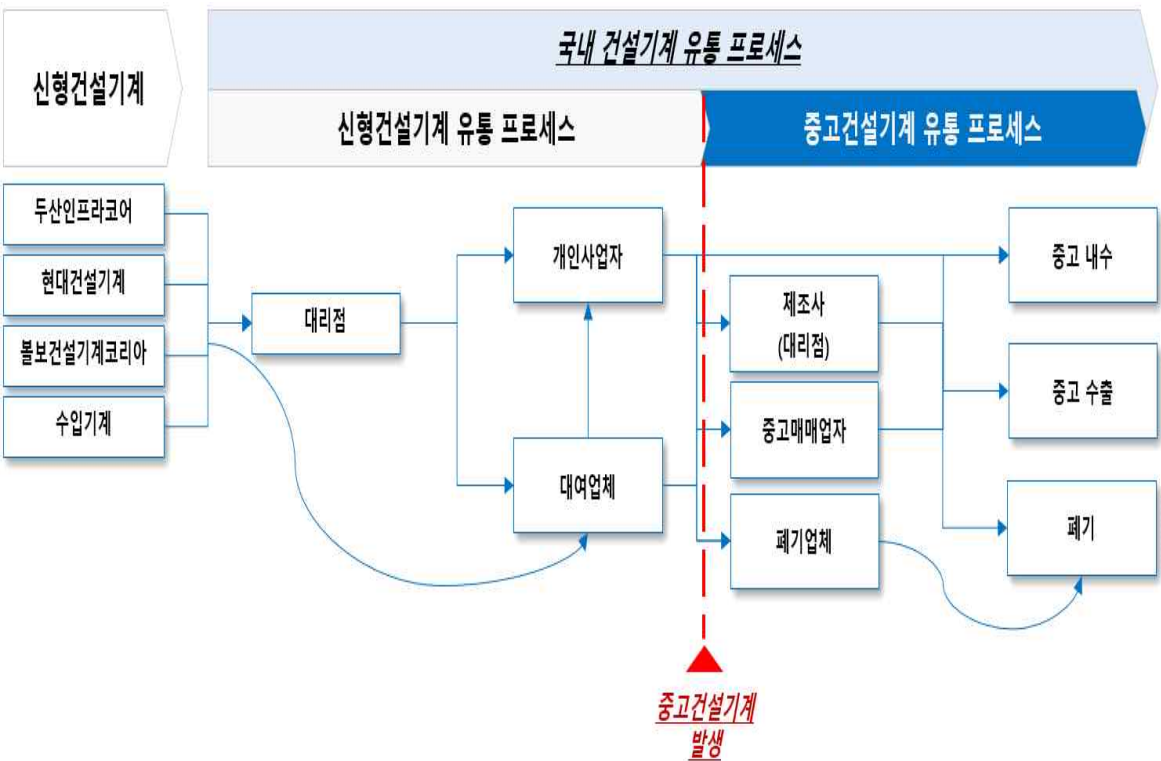
- 세계 건설기계시장은 2019년 이후 성장 둔화를 보일 것으로 전망됨. '오프하이 웨이리서치' 보고서에 따르면 2019년 글로벌 건설기계 판매량은 2018년과 유사한 수준을 보이겠지만 지역별로는 다른 흐름이 나타남
- 2019년은 그동안 성장세를 보이던 중국을 비롯해 대부분 지역에서 판매가 줄고 북미에서만 유의미한 성장이 일어나고, 이후 2020년부터는 중국을 중심으로 성장 둔화가 본격화될 것으로 전망됨
- 이에 따라 두산인프라코어, 현대건설기계 등 국내 건설기계업체들 역시 중국을 주요 시장으로 삼고 있는 만큼 중국시장 축소에 실적 영향을 받을 수 있음

3. 국내 건설기계 시장

(1) 국내 신형/중고 건설기계 유통 프로세스

- 신형건설기계는 대리점을 통해 개인사업자 및 대여업체에 유통이 되며 중고건설기계발생 시점에 제조사(대리점), 중고매매업자 등을 통해 재유통이 됨
- 중고매매업자의 경우 영세한 경우가 많아 보통 수출업자를 통해 수출이 진행 됨으로 수출 차별화를 위해 중고건설기계 품질인증제도 확립이 필요하다고 판단됨

[그림 3-31] 국내 건설기계 유통 프로세스



(2) 건설기계 등록현황

○ 전국 대비 전북 건설기계가 차지하는 비중은 6.3~6.5% 수준임

[표 3-31] 건설기계 등록현황(단위: 개)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
전국	430,094	445,722	465,296	487,318	510,646	4.4%
전라북도	28,222	28,988	29,365	30,728	32,068	3.2%
전국 대비 전라북도	6.6%	6.5%	6.3%	6.3%	6.3%	-

출처 : 국토교통부 건설산업과, 연도별 건설기계 현황 통계

(3) 국내 건설기계 시장규모

- 국내 건설기계 시장규모는 생산이 연평균 7.0%, 내수판매가 연평균 1.8%, 수출이 연평균 12.0% 성장하였으며, 내수는 SOC 예산감소 영향으로 2017년 대비 감소한 것으로 보이며, 수출의 경우 2017년 이후 회복세를 보이고 있음

[표 3-32] 국내 건설기계 시장규모(단위: 대)

구분	2015	2016	2017	2018	CAGR
생산	79,308	75,660	92,449	97,080	7.0%
내수판매	25,582	25,838	29,828	26,986	1.8%
수출	52,303	47,805	62,036	73,524	12.0%

출처 : 한국건설기계산업협회

- 국내 건설기계 시장은 어두울 것으로 전망되며, 국내에선 대형 토목건설 프로젝트 부재로 중대형급 장비 감소세가 지속되고 중국, 북미, 유럽 등 주요 수출 시장의 성장세 둔화로 수출 감소도 불가피 할 것으로 전망됨

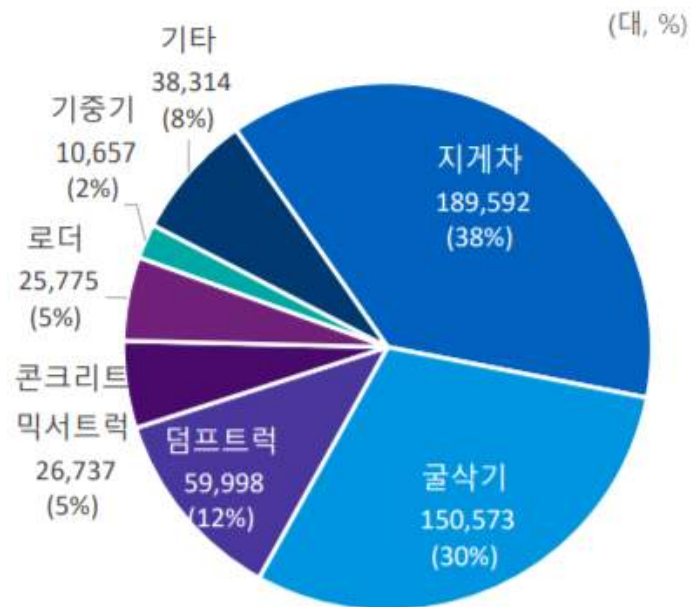
[표 3-33] 국내 건설기계 시장전망(단위: 대)

구분	2018	2019(e)	2020(f)	CAGR
생산	96,115	80,802	72,675	-13.0%
내수판매	27,179	23,114	21,037	-12.0%
수출	71,870	62,052	56,581	-11.3%

출처 : 2020년 건설기계산업 전망, 건설경제

- 2018년 국내 건설기계 등록현황을 살펴보면, 지게차가 가장 많고 그 다음으로 굴삭기, 덤프트럭 순임

[그림 3-32] 2018년 국내 건설기계 등록현황



출처 : 한국건설기계산업협회, 건설기계시장의
환경변화와 미래 경쟁력 확보 방안(KPMG)

(4) 국내 건설기계 수출시장

- 국내 건설기계 수출입 분석 결과, 수출은 연평균 0.7% 증가, 수입은 연평균 4.7% 감소하여 무역수지는 2014년 대비 개선됨

[표 3-34] 국내 건설기계 수출입(단위: 천\$)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
수출	6,730,886	5,133,356	4,622,380	5,885,778	6,909,750	0.7%
수입	1,275,278	1,061,885	842,775	1,016,196	1,049,900	-4.7%
무역수지	5,455,608	4,071,471	3,779,605	4,869,582	5,859,850	1.8%

출처 : 한국무역협회 수출입

- 건설기계는 북미, 유럽 등 선진시장과 중국, 인도 등 이머징 마켓의 경우 지속적으로 성장이 예상되나 환율 불안 등으로 위험요소를 갖고 있는 ASEAN 및 중남미 시장 등은 소폭 감소가 예상됨

[표 3-35] 지역별 수출 전망

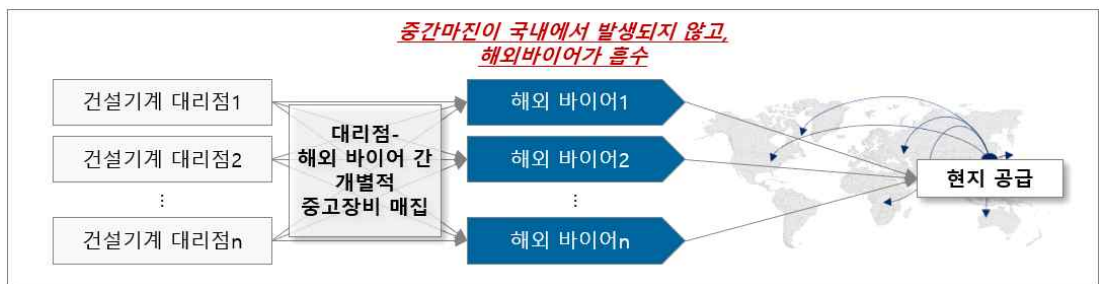
지역	수출 전망
북미	• 건설부문의 고용호조 지속 속에 양호한 성장 흐름 예상 • 인프라 재건 프로젝트 발주 본격화 및 셰일가스 개발호조에 따른 시장확대 예상 • 미중 무역분쟁 등 불확실성 존재
유럽	• 경기성장 모멘텀 약화 및 유로존 관련 리스크 존재 • 20년부터 시행되는 배기규제 앞선 가수요 확보, 소형 굴삭기 라이언 확대 등으로 인해 18년 수준 유지할 것으로 판단됨
중국	• '17-'18년 인프라투자 및 재정지출 확대에 따라 굴삭기 시장 및 판매 빠르게 성장 • 지속적인 인프라투자, 교체수요 지속, 환경규제 강화 등에 따라 '18년과 비슷한 수준 예상됨
인도	• 환율 급등, 유가 상승 등 시장 성장 불안요인 일정 해소 • '19년 7.5%의 높은 경제성장률 전망과 대규모 인프라 투자 계획에 따라 지속적 성장 예상(총 예산의 24% 투자)
기타	• ASEAN 및 중남미, 중동국가들 소폭의 감소가 예상됨

출처 : 18년 현대기계건설 및 두산인프라코어 IR 자료 분석

(5) 국내 중고 건설기계 수출시장

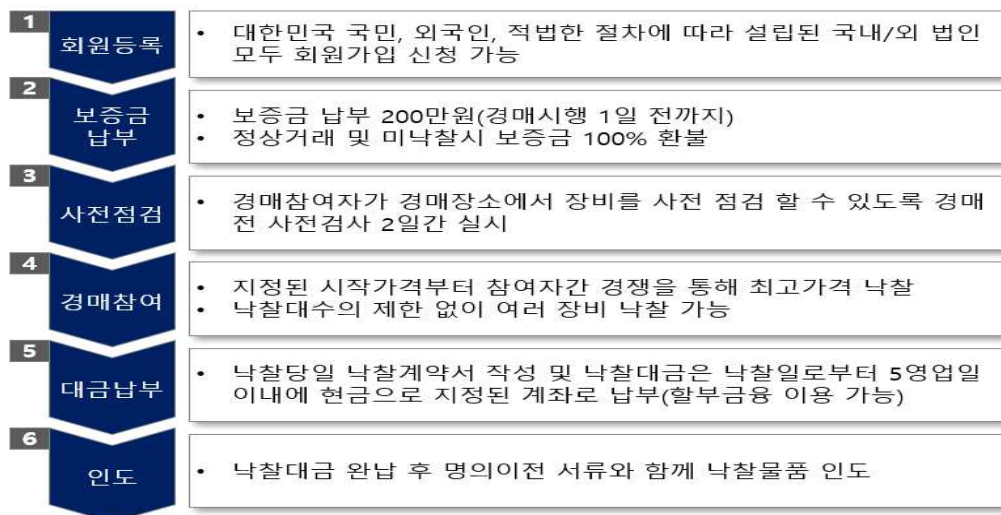
- 중고건설기계 수출은 한국을 방문하는 해외바이어들이 건설기계대리점을 개별적으로 방문해 중고장비를 매집하여 중간마진을 받고 동남아 등 현지에 공급하는 방식이었음. 중간단계를 거치기 때문에 대리점을 통해 해외바이어에게 판매되는 중고건설기계는 제값을 받지 못하고 헐값에 팔려나감

[그림 3-33] 중고 건설기계 수출 프로세스



- 현대건설기계는 중고장비에 대한 수요도가 높은 베트남, 미얀마, 라오스 등의 동남아시아 시장에서 자사 브랜드의 사용자 저변을 확대하고 국내 장비의 신형시장 수출로 국내 대리점들의 중고장비에 대한 부담을 해소시키고 이를 신차 판매 증대로 연결시켜 성장하기 위한 옥션사업을 2017년 11월 시작함

[그림 3-34] 현대건설기계 옥션 프로세스



- 1회 행사에는 베트남, 홍콩, 대만, 파키스탄, 케냐, 칠레 등 주요 신흥 8개국의 대형 딜러 100여명을 비롯해 총 1천여명의 국내외 고객들이 참석하였으며, 150대 출품, 전 품목이 판매되었음. 2020년 3월에는 제 9회 경매가 진행될 예정임
- 1회~5회 경매까지는 퍼레이드 방식으로 진행되었으며, 이는 한 대씩 장비가 출품되면 현장에서 경쟁 입찰을 통해 투찰하고, 더 이상 호가를 올리는 투찰자가 없으면 낙찰되는 방식임. 6회부터는 тендер 방식으로 진행되었으며, 주기되어 있는 장비를 사전 점검 후 소정의 입찰 양식에 희망 낙찰가를 기재하여 투찰하는 방식이며, 가장 높은 금액으로 입찰한 입찰자에게 낙찰되는 방식임

[표 3-36] 현대건설기계옥션 개최 연혁

현대건설기계옥션	행사일자	경매종류	출품대수	비고
제 1회	2017.11.26	퍼레이드	150대	전 품목 판매
제 2회	2018.03.17	퍼레이드	약 300대	-
제 3회	2018.06.13	퍼레이드	약 300대	-
제 4회	2018.10.12	퍼레이드	165대	-
제 5회	2019.04.20	퍼레이드	118대	-
제 6회	2019.09.19	тендер	190대	-
제 7회	2019.11.19	тендер	261대	-
제 8회	2019.12.16	тендер	396대	-
제 9회	2020.03.18	тендер	-	개최 예정

출처: 현대건설기계 현대건설기계옥션 공지사항/출품리스트

「한국농기계신문」 국내최초 건설장비 '옥션', 국내외 고객 1000여명 몰려

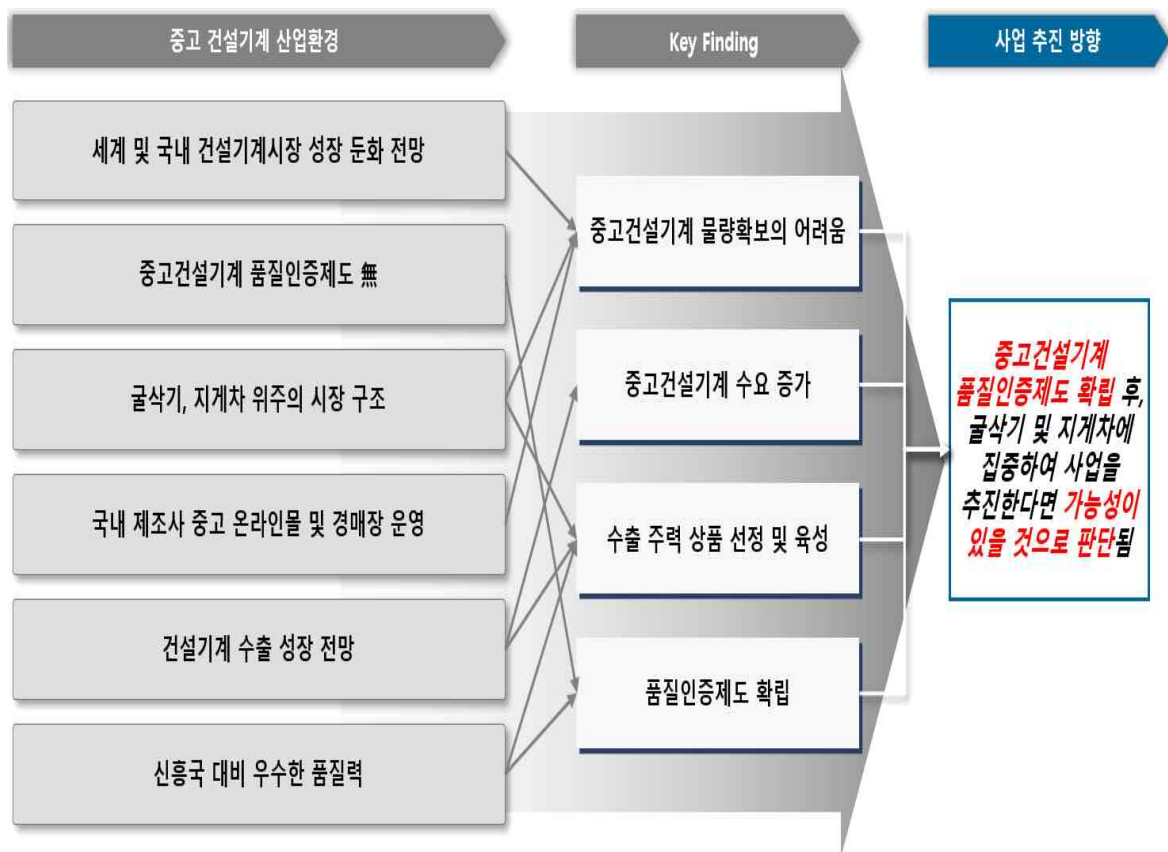
「국토일보」 현대건설기계, 건설장비 옥션 대박행진 이어간다

「아시아경제」 [르포]현대건설기계 옥션'가보니...'14t 중고굴삭기가 1분만에 4800만원 낙찰"

4. 시사점

- 중고건설기계산업 분석 결과, 품질인증제도 확립 후 굴삭기 및 지게차에 대한 품목 한정하여 사업을 추진한다면 가능성이 있을 것으로 판단되나, 다만 공간적인 제약이 있기에 온라인 플랫폼을 활용한 경매방식을 추천함

[그림 3-35] 중고건설기계산업 시사점



제4장 사례분석 및 의견수렴

제1절 일본 벤치마킹

1. 일본 중고차 수출 시장
2. 현지 벤치마킹

제2절 국내 중고차단지 조성 동향 및 진행 상황

1. 송도 중고차 수출단지
2. 타 지자체 중고차 및 자동차 관련 사업계획

제3절 이해관계자 분석

1. 이해관계자 분류
2. 이해관계자 특성 및 기대 역할

제4절 유관기관 단체 의견수렴 결과

제5절 현장 설문조사

1. 설문 개요
2. 설문 결과

제6절 시사점

1절 일본 벤치마킹

1. 일본 중고차 수출 시장

(1) 일본 중고차 수출 추이

- 일본의 중고차 수출 대수는 '12-'18년 연평균 4.7%, 수출금액은 연평균 7.3%씩 증가하였으며, 1대당 금액은 연평균 2.4% 증가함

[표 4-1] 일본 중고차 수출 추이

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
수출대수	1,004,845	1,163,109	1,283,581	1,254,074	1,187,710	1,297,708	1,326,619
수출액 (백만엔)	506,477	639,023	759,480	842,907	695,563	740,206	771,789
수출 대당 금액(천엔)	504	549	592	672	586	570	582

출처 : 신현도의 중고차 리서치, 일본 재무성 무역통계

- 한국과 일본의 중고차 수출 규모를 비교한 결과, 한국의 중고차 수출량은 2012년 일본 대비 37.2%였던 반면에 2018년 일본 대비 27.1%로 그 격차가 더 커짐

[표 4-2] 일본과 한국의 중고차 수출량 비교

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
일본	1,004,845	1,163,109	1,283,581	1,254,074	1,187,710	1,297,708	1,326,619
한국	373,472	307,540	244,860	211,944	231,222	287,901	360,174
일본 대비 한국 비중(%)	37.2%	26.4%	19.1%	16.9%	19.5%	22.2%	27.1%

출처 : 신현도의 중고차 리서치, 일본 재무성 무역통계

(2) 일본의 지역별 중고차 수출 추이

- 일본의 지역별로는 나고야·요코하마·고베·사카이 순으로 중고차를 많이 수출하고 있으며, 주요 수출지역은 아시아와 아프리카임
- 아프리카의 비중이 확대되고 있으며, 국내 중고차 수출지역 중 아프리카가 차지하는 비중이 가장 높으므로 일본과 한국은 경쟁 관계에 있다고 볼 수 있음

[표 4-3] 일본의 대륙별 중고차 수출 현황

지역	2016		2017		2018	
	대수	점유율	대수	점유율	대수	점유율
아시아	578,952	48.7%	574,470	44.3%	533,396	40.2%
아프리카	227,465	19.2%	285,420	22.0%	340,146	25.6%
유럽	75,390	6.3%	98,224	7.6%	128,682	9.7%
오세아니아	148,609	12.5%	154,490	11.9%	137,236	10.3%
남아메리카	92,627	7.8%	109,301	8.4%	113,504	8.6%
북아메리카	64,667	5.4%	75,755	5.8%	73,633	5.6%
총계	1,187,710	100.0%	1,297,660	100.0%	1,326,597	100.0%

출처 : 신현도의 중고차 리서치, 일본 재무성 무역통계

① 고베지역과 HAA고베옥션

- 일본 고베 지역의 경우 1995년 고베 대지진을 경험하며, 항만의 물동량의 대폭 줄어드는 타격 속에서, 지역 경제 활성화를 위하여 중고차 수출산업을 유치함
- 고베시는 중고차 사업 활성화와 수출을 통한 항만 물동량 창출을 위해 항만 배후단지에 중고차 경매장을 유치하였으며, HAA고베옥션이 고베항만 시설 중 12만㎡를 저렴하게 활용할 수 있도록 부지를 제공함
- 그 결과 HAA고베옥션은 일본 중고차 경매장 내 실적 2위를 기록하며, 지역경제 활성화에 기여함

② 나고야지역과 USS옥션

- 도요타 본사가 있는 일본 나고야 지역의 USS옥션은 일본 내 최대의 중고차 경매 회사로, 직영 경매장 18개를 가지고 있으며, 그 중 가장 규모가 큰 USS도쿄옥션은 전국 1위 매장으로 부지, 약 30만 평에 운영되고 있으며, USS고베옥션은 하루 출품량 9,000대, 낙찰 성공률은 62.5%, 평균 낙찰가격은 85만 엔으로 운영되고 있음

(3) 일본의 중고차 수출 시장 특징

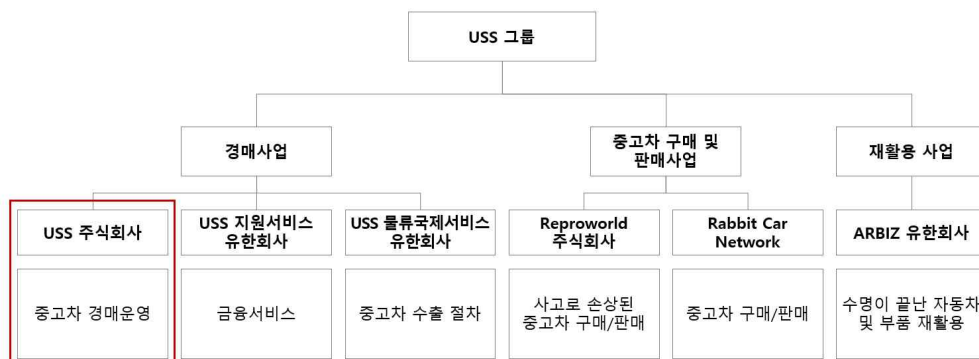
- 일본은 세계적인 중고차 선진지 중 한 곳으로, 자동차에 있어 핸들의 위치는 매우 중요한 선택인데 일본은 우핸들의 단점을 극복하고 수출규모는 지속적으로 상승중이며, 좌핸들 국가에도 매년 50만 대를 수출하고 있음
- 한국의 중고차 수출 방식은, 해외 바이어가 고용한 중개인들이 한국을 방문하거나 머물면서 해외 바이어의 주문대로 중고차 수출업체가 밀집한 야적장에서 차량을 매입한 뒤 항만으로 가져와 배에 실어 보내, 현지에서 판매하는 것임
- 반면에 일본의 방식은 중고차 수출업체가 경매장에서 차량을 구매한 뒤 그 정보를 인터넷에 올리고, 해외 바이어가 구매하면 경매장과 인접한 항만에서 바로 선적해 보내는 것임
- 일본 중고차의 대부분은 일본 내 경매장 130여 개에서 매매되고, 경매장에서 거래되는 중고차 중 80%는 내수시장, 20%는 수출시장에 판매되고 있음
- 결과적으로 한국과 일본의 중고차 수출 방식 차이의 핵심은 시장의 신뢰이며, 일본은 전자 경매를 통해 성능 대비 차량가격을 책정함으로 가격을 성능보다 비싸게 책정하면 유찰되기 마련이고, 성능보다 가격이 낮게 나오면 경쟁이 치열함으로 적정가격 이상이 될 수 없으며, 결국 출품 전 차량 검사가 철저하고, 차량 검사원은 경매장이 양성한 전문 정비사가 맡으며, 검사 결과에 대해 차량 구매자와 판매자는 물론 국제시장에서도 신뢰가 있어, 차량을 직접 보지 않고 온라인이나 위성TV를 통해 경매에 참여하는 것임

2. 현지 벤치마킹

(1) USS 그룹 방문 및 주요 특징

- 일본 중고차 거래시스템의 큰 특징은 활성화된 경매장 운영으로 전국에 100여 개가 넘는 경매장 중 가장 큰 비중을 차지하는 USS 경매장 3곳을 견학, 벤치마킹 하며, 차량접수-차량촬영-차량경매-차량낙찰 등의 경매업무흐름을 점검하고 중고차 수출복합단지에 적용할 수 있는 부분을 견학함
- 주요 특징은 다음과 같음

[그림 4-1] USS 그룹 조직도



[표 4-4] USS 주식회사 개요

회사이름	USS 주식회사
사업	중고차 경매관리
설립	1980년 10월 29일
본점	아이치현 토카이시 신포마치 507-20 access point 467-0005
대표이사	안도 유키히로
자본	18,881 백만엔
종업원수	정규직 578명, 파트타임 109명 (그룹기준) 정규직 1,157명, 파트타임 187명
회원수	현장경매회원 48,321명, 위성경매회원 2,523명, 인터넷경매회원 31,150명, 중고차량구매매장(161개, 직영매장 18개 포함)

[표 4-5] USS 경매장 주요 내용

구분	주요 내용
1. 차량접수	• 판매자가 경매장 내 공간에 직접 주차 - 24시간 접수 가능 - 경매 전 날 오후 3시까지 접수 가능 • 주차시 경매장 포맷에 맞는 체크시트 실내 첨부 • 체크시트 바탕으로 품질검사원 검사 - 평균검사시간 : 10분(빠르면 6~7분 소요) - 하루평균 5~60대 검사 - 품질검사원 자격시험 시행(2회/년) - 외장평가 11개 등급, 내장평가 5개 등급
2. 차량 촬영	• 품질검사가 끝난 후 촬영 • 비슷한 구도로 4장 촬영 후 시스템 업로드 • 특정 부위 촬영은 추가 수수료 부과 후 서비스
3. 차량 경매	• 평균 낙찰률은 60% • 경매 시작가는 판매자 의견 반영 • 시간대별/차종별로 구분 후 레인별 경매차량 등록 - ex. 오전 9시~ 콤팩트카 소형, 오전 10시 34분~ HEV • 판매자에게 출품료 및 계약성립료, 구매자에게 낙찰료 부과 - 코너별, 출품 조건에 따라 수수료 차등 부과 • 평균 낙찰시간은 13초
4. 차량 낙찰(유찰)	• 유찰 시 동일 출품료 납부 후 차주 경매 참여 가능 • 유찰 차량에 대해 상담코너 운영하여 판매자·구매자 연결 - 수수료는 경매 대비 비쌈 • 1주일 이내에 구매자에게 차량 인도, 판매자에게 대금 지급 • USS 금융서비스 운영 - 구매자에게 대금을 빌려주고 한 달 이내 상황을 받음 • USS 운송회사 운영 - 국내운송서비스 제공(해외수출의 경우 항구까지만 배송) • 경매장과 무관한 서비스 업체 존재 - 항구 근처 야적장 전문 운영업체
5. 기타	• 회원제 운영 - 중고차 취급업체/매매상, 중고물품취급자격이 있는 법인만 가능 • 경매장 자체 품질 보증 없음 - 운행거리 조작, 사고차 유무 정도만 보증 - 그 외 품질문제는 판매자 또는 구매자 귀책

(2) USS 그룹 경매장 벤치마킹 제안점

- 일본 선진지 견학 후 벤치마킹 제안점은 ① 차별화된 자체 품질보증시스템 운영, ② 차별화된 유료서비스 제공, ③ 수출단지 보세단지 지정 추진으로 설명할 수 있으며, 판매자가 작성한 체크시트 이외의 항목에 대한 검사를 시행하고, 경매장을 통해서만 품질을 보증하며, 온라인 방식의 도입 등으로 긍정적 효과를 나타내고 있음

[표 4-6] USS 그룹 경매장 벤치마킹 제안점

구분	주요 내용
차별화된 품질보증 시스템	판매자가 작성한 체크시트 이외의 항목에 대한 추가적인 품질검사 진행
	낙찰 이전까지 경매장에서 체크하여 제공되는 정보에 대해서만 보증
	온라인 스트리밍 방식으로 고객에게 다양하고 신뢰성 있는 정보 제공
차별화된 유료 서비스	낙찰된 자동차 중 필요로 하는 자동차에 대해 세차, 광택 등 서비스 제공
	국내운송서비스
	낙찰된 자동차에 대한 보관서비스(기간에 따른 금액 차등 부과)
보세단지 지정 추진	보세단지지정에 따른 물류창고 및 단지 유치 가능
	일본경매장을 통한 자동차 수입 후 무관세 수출 등 활로 다변화 가능

2절 국내 중고차단지 조성 동향 및 진행 상황

1. 송도 중고차 수출단지

(1) 입주현황

- 송도 중고차 수출단지는 국내 최대 중고차 수출단지로서, 국내 중고차 수출 거래의 약 80%를 보유하고 있으며, 연간 30만대 가량의 중고차를 인천항을 통해 리비아, 도미니카공화국, 요르단, 캄보디아, 가나, 예멘, 칠레 등지로 수출하고 있음
- 현재 중고차 수출매매 업체가 점유하고 있는 공간은 인천시 연수구 일대 송도관광단지 1블록 ~ 4블록임

[표 4-7] 송도관광단지 현황(단위: m²)

구분	면적	소유주
1블록	78,117	1인 3사
2블록	161,985	9인 3사
3블록	209,376	37인 2사
4블록	208,710	6인 2사
5블록	185,250	26인 6사
기타(KT)	63,942	
합계	907,380	

출처 : 인천시, 관련 신문기사 참고

- 송도 중고차 수출단지에는 약 330여개의 중고차 수출업체가 운영 중임
 - 1블록 ~ 3블록까지는 약 342개 가설 건축물이 높여 운영되고 있으며, 4블록은 가설 건축물이 철거된 상태에서, 텐트, 자동차 등을 사무실로 활용하여 운영 중임

(2) 중고차 수출단지 활용제한

① 송도관광단지 지정고시(2011)

- 송도관광단지는 2011년 송도관광단지로 지정 고시되어, 관광단지 내 개발행위 금지 조항으로 인하여 중고차 수출관련 시설은 모두 불법임
- 그러나 1블록 ~ 3블록의 경우 중고차 수출업체들이 2011년 이전부터 상업을 운영하였기 때문에 2015년 3월 대법원에서 시설의 존치판결이 내려져 운영되고 있음
- 한편 4블록의 경우, 위의 경우에 해당하지 않으므로 2015년 연수구에서 중고차 수출업체들의 관련 시설을 모두 철거하였으며, 4블록 내 수출업체들이 존치와 불허 판결의 엇갈림으로 소송을 제기하여 현재 진행 중이나 판결 변경은 어려운 상황임

② 중고차 수출단지로의 활용 제한(2020~)

- 또한 송도유원지 부지는 장기미집행 도시계획시설임으로 2020년 7월부터는 중고차 수출단지로의 활용이 제한되며, 치안, 먼지, 소음발생 및 각종 민원발생의 원인이 되었기 때문에 송도 인근 주민들은 중고차 매매업체 운영에 대한 강한 반대 및 현재 인천에서 계획하고 있는 중고차 수출단지를 이전해달라 건의하고 있는 상황임

(3) 대책마련

① 중고차 수출단지 이전 추진협의회(2019.5)

- 한국 농기계, 자동차 수출협동조합 등은 이러한 어려움을 타개하기 위해 '중고차 수출단지 이전 추진협의회'를 구성하고 인천항만공사, 인천지방해양수산청, 인천시 등 관계기관과 협의하여, 인천 학인유수지, 경기도 평택항 배후단지, 송산그린시티 남측부지 등을 대체부지로 하는 방안들을 고려하고 있음
- 다만 인천에서는 인천항 주변에 대체 부지를 마련하여, 중고차 수출단지의 이전을 계획하고 있지만 이전 부지의 선택을 두고 합의점에 이르지 못하고 있음

② 인천항만공사

- 인천항만공사의 경우, 중고차 수출 유무가 항만 물동량에 영향을 미침으로 긍정적 상황으로 이끌어가기 위한 노력을 진행하고 있음
- 남항 인근 부지(40.4만㎡)와 내항 4부두 부지(13.7만㎡)를 유력하게 거론중이나, 남항 인근 부지의 경우, 인근 주민의 반발이 심해 지방자치단체 및 주민의 이해를 구해야 하는 상황이며, 내항 4부두의 경우 장기적으로 항만재개발을 추진하려는 정부 방침과 주민의 반발로 인하여, 인천지방해양수산청, 인천항만물류협회, 인천항발전협의회, 인천항운노동조합 등과 회의를 열었지만 부지 확정에 실패하면서 어려움을 겪고 있음

③ 세계자동차(주)의 '인천 오토렉스'(2019.9)

- 세계자동차(주)는 인천시 서구 원창동 북항 배후단지에 중고차 유통 복합시설인 '인천 오토렉스'를 건립하기 위해 한진중공업과 토지 매매계약을 체결함
- 세계자동차(주)는 건축 인허가 승인 과정을 거쳐 이르면 2020년 4월 원창동 392의 21 1.4만㎡ 터에 지하 4층, 지상 8층, 전체 넓이 10.4만㎡ 규모의 중고차 매매단지 클러스터 신축 공사에 착수하고 2022년 5월 완공할 계획임
- 인천 오토렉스는 모든 차량을 실내에 전시·판매하는 백화점식 유통단지로 중고차 매매·수출업체 130개를 비롯해 튜닝·정비·자동차용품 등 자동차 관련 시설과 편의시설이 들어설 예정임

(4) 시사점

- 한국중고자동차수출조합은 경기일보와의 인터뷰에서 “대체 부지를 모색 중이며, 기존 단지의 노후성을 벗어나 현대화된 중고차수출단지 신규조성을 목표”로 대응방안을 마련하고 있다고 시사함
- 대부분의 중고차 수출업체들이 위치하고 있는 인천에서 대체부지의 제공에 대한 확실한 방안을 제시하지 않는 상황하에서, 군산이 중고차 수출에 필요한 인프라와 행정적 지원 등이 함께 제공된다면 인천의 기존 업체들을 유치할 수 있는 기회가 될 수 있음
- 이러한 기회를 살릴 수 있는 구체적인 조건들을 나열해 보면 다음과 같은 4가지가 있음
 - 행정적 절차로 인한 피로감 해소
 - 안정적이지 못한 업체운영 환경으로 인한 어려움 해결
 - 발전하는 시장 상황에 발맞추어 기존의 마당식 장사가 아닌 현대화된 방식을 통한 중고차 거래 수행의 기대감 공유
 - 기존 주변 행정기관과 주민들의 반대로 인한 상실감을 해소할 수 있는 지역 내 환영 분위기 조성

2. 타 지자체 중고차 및 자동차 관련 사업계획

(1) 개요

- 중고차 및 자동차 관련 여러 지자체들의 사업계획 및 진행상황을 살펴보면, 미래형 자동차산업이 대한민국 향후 먹거리 중 하나로 꼽히면서 전국 지방자치단체가 앞 다퉈 관련 산업단지 육성에 나서고 있으며, 대부분의 시도에서는 예외 없이 자동차 클러스터를 조성하면서 관련 산업 선점에 나서는 분위기임

[표 4-8] 지자체 중고차 및 자동차 관련 사업계획

지역(장소)	장소 및 면적	계획 및 추진 상황
경기도 평택시 포승읍 (평택항 근처)	100백만m ²	• 2019년 4월 개발계획 수립 용역 입찰 공고 • 2025년 완공 계획
인천 남항 석탄부두 주변 컨테이너 야적장 부지	39.6만m ²	• 2020년 이후 폐쇄 예정인 부지 활용 예정 • 그러나 인근 주민과 마찰을 빚고 있으며, 2017년 주민들은 자동차 물류클러스터 조성 반대 결의안 공식 채택
강원도 횡성군 우천일반산업단지	-	• 전기자동차, 전기스쿠터 등 생산 특화단지
충북 제천시	관리동 (1,217.88m ²)	• 1단계 : 사업을 위한 관리동 신축(25억 4,800만원) • 2단계 : 지역균형발전 전략사업으로 자동차 부품관련 기업유치 위한 인프라 조성(200억원) • 3단계 : 수송기계 분야 초점 사업
충남 내포신도시-당진-예산-서산-아산 일대	-	• 입주기업 혜택 : 사업화 자금 저리 융자지원, 73종 입지규제 완화, 국세·지방세 감면 및 설비투자액·입지 매입액 현금 지원 계획
광주시 광산구와 전남 함평군 인근	407만m ²	• 사업비 : 2021년까지 2,331억원 • 현대자동차그룹이 자동차 클러스터에 사업 참여의향서를 접수하고 광주형 일자리 합작법인의 2대 주주로 참여
울산항 인근	-	• 기존의 신차 생산시설 인프라와 연계 • 울산시는 내수 중심의 울산 최대 중고차매매단지인 진장 물류단지 중고차 매매업체 측과 협의

출처 : 관련 신문기사 참고

(2) 경기·인천·강원권

① 경기도 평택시의 평택 자동차 클러스터

- 경기도 평택시가 추진하는 평택 자동차 클러스터는 평택항이 위치한 포승읍 일원(100백만m²)에 조성될 예정임
- 2019년 4월 11일 개발계획 수립 용역을 입찰 공고(약 9억 9천만원)함으로 시작하였으며, 2025년까지 완공하겠다는 계획을 갖고 있음
- 용역내용은 자동차클러스터 도입가능 선정과 수요검증, 마케팅전략 수립, 사업 타당성분석 등의 학술분야 및 토지이용계획 교통, 환경, 재해 영향검토 등 기술 분야 협업을 통한 최적의 개발 계획안 수립 등에 대한 사항임
- 해당 클러스터는 평택항과 연계하여 자동차 산업 및 문화 관광시설을 접목한 다기능 복합단지를 조성하여 평택 발전의 시너지 효과를 극대화 한다는 전략을 마련하고 있음

[표 4-9] 경기도 평택시 자동차 사업계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
경기도 평택시 포승읍 (평택항 근처)	100백만m ²	• 2019년 4월 개발계획 수립 용역 입찰 공고 • 2025년 완공 계획

출처 : 관련 신문기사 참고

② 인천의 인천남향 자동차 물류 클러스터

- 인천항만공사(IPA)는 2020년 이후 폐쇄 예정인 남향 석탄부두 주변 컨테이너 야적장 부지(39만6,000㎡)를 중고차 수출 매매 클러스터로 조성하는 인천남향 자동차 물류 클러스터 조성 사업을 추진하고 있음
- 인천에 차량을 수출할 수 있는 항구가 있다는 지리적 장점을 활용한 사업 아이디어이지만, 인근 지역 주민들은 사업 추진 과정에서 교통난·환경파괴 등 피해를 우려하며 사업 백지화를 주장하고 있음
- 인천 내항과 남향이 있는 인천 중구의회와 항만인근 주민들은 2017년 자동차 물류클러스터 조성 반대 결의안을 공식 채택한 상황임

[표 4-10] 인천시 자동차 사업계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
남향 석탄부두 주변 컨테이너 야적장 부지	39.6만㎡	• 2020년 이후 폐쇄 예정인 부지 활용 예정 • 그러나 인근 주민과 마찰을 빚고 있으며, 2017년 주민들은 자동차 물류클러스터 조성 반대 결의안 공식 채택

출처 : 관련 신문기사 참고

③ 강원도의 이모빌리티(e-mobility) 클러스터

- 강원도는 이모빌리티(e-mobility) 클러스터를 강원도 횡성군 우천일반산업단지에 전기자동차, 전기스쿠터 등을 생산하는 특화단지로 계획하고 있음

[표 4-11] 강원도 이모빌리티 클러스터 계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
강원도 횡성군 우천일반산업단지	-	• 전기자동차, 전기스쿠터 등 생산 특화단지

출처 : 관련 신문기사 참고

④ 경기 시흥시 글로벌 자동차서비스 복합도시 조성

- 시흥시청은 경기도 시흥시 정왕동에 글로벌 자동차서비스 복합도시를 조성하는 내용의 '미래형 첨단 자동차 클러스터' 프로젝트를 추진 중임
- 그러나 시흥시청은 토지보상가격을 두고 토지소유자협동조합과 이견이 있어, 지역 주민들과 마찰을 겪고 있는 것으로 알려짐

(3) 충청·전라·제주권

① 충북 제천시 자동차 부품 산업 클러스터

- 충청북도는 차량 등 수송기계 부품산업에 주목하여, 충북 제천시에 자동차 부품 산업 클러스터를 마련하고 관련 기업의 연구개발(R&D)을 지원하는 사업을 추진 중임
- 2013년 충북도비와 시비 등 25억 4,800만원을 들여 사업을 위한 관리동을 연면적 1,217.88㎡ 규모로 신축하였으며, 2단계 지역균형발전 전략사업으로 2016년까지 200억원의 사업비를 투자, 자동차 부품관련 기업유치를 위한 인프라를 갖추었으며, 자동차 부품산업 클러스터 육성사업은 도청 차원에서 3단계 지역균형발전 전략사업으로 추진하며 수송기계 분야에 초점을 맞추고 있음

[표 4-12] 충북 제천시 자동차 부품 산업 클러스터 계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
충북 제천시	관리동 (1,217.88㎡)	• 1단계 : 사업을 위한 관리동 신축(25억 4,800만원) • 2단계 : 지역균형발전 전략사업으로 자동차 부품관련 기업유치 위한 인프라 조성(200억원) • 3단계 : 수송기계 분야 초점 사업

출처 : 관련 신문기사 참고

② 충남 수소에너지·자동차부품 국가혁신 클러스터

- 충청남도는 2027년까지 내포신도시-당진-예산-서산-아산 일대 반경 20km에 수소에너지·자동차부품 국가혁신 클러스터를 조성한다는 계획을 세움
- 클러스터에 입주하는 기업들에게 충청남도는 사업화 자금 저리 융자지원과 73종의 입지규제 완화, 국세·지방세 감면 등 특혜를 제공하며, 추가적으로 설비 투자액(최대 24%)·입지 매입액(최대 40%)을 현금으로 지원하는 등 보조금도 제공한다는 계획임

[표 4-13] 충남 수소에너지·자동차부품 국가혁신 클러스터 조성 계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
내포신도시-당진-예산-서산-아산 일대	-	• 입주기업 혜택 : 사업화 자금 저리 융자지원, 73종 입지규제 완화, 국세·지방세 감면 및 설비투자액·입지 매입액 현금 지원 계획

출처 : 관련 신문기사 참고

③ 광주광역시 빛그린 산업단지 조성

- 광주광역시는 광주시 광산구와 전남 함평군 인근 407만㎡ 부지에 2021년까지 2,331억 원을 들여 빛그린 산업단지를 조성하고 있으며, 현대자동차그룹이 자동차 클러스터에 사업 참여의향서를 접수하고 광주형 일자리 합작법인의 2대주주로 참여함

[표 4-14] 광주광역시 빛그린 산업단지 조성 계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
광주시 광산구와 전남 함평군 인근	407만㎡	• 사업비 : 2021년까지 2,331억원 • 현대자동차그룹이 자동차 클러스터에 사업 참여의향서를 접수하고 광주형 일자리 합작법인의 2대 주주로 참여

출처 : 관련 신문기사 참고

④ 전남 초소형 전기차 클러스터 및 미래형 자동차부품 시험·평가·인증시설 구축

- 전라남도는 초소형 전기차 클러스터를 추진하고 2022년까지 전남 영암군 F1경주장 일대에 미래형 자동차부품의 시험·평가·인증 시설을 구축하겠다는 내용을 계획 중임

⑤ 제주도 전기차 혁신성장특구 지정

- 제주도는 지리적 환경이 전기차 운행을 위한 최적의 조건을 갖춘 것으로 평가받는 상황으로, 기획재정부에서는 2018년 8월 8일 제주도를 전기차 혁신성장 특구 지정하여, '규제샌드박스형 지역혁신성장특구'로 지정해 전기차 관련 규제를 최대한 풀고 있음

(4) 경상권

① 울산광역시 중고차 수출물류단지 조성

- 울산광역시는 중고차와 신차와의 연계성이 크고 상호간에 시너지 효과가 있다는 점을 활용하여 기존의 신차 생산시설 인프라와 연계한 중고차 수출물류단지를 조성해 해외시장을 공략하고자 하며, 2024년 이전까지 울산항 인근에 중고자동차 수출 물류단지를 조성할 계획임
- 울산시는 대부분 내수 중심의 울산 최대 중고차매매 단지인 북구 진장동 진장 물류단지 중고차 매매 업체 측과 협의해 왔음
- 중장기 과제인 중고차 수출 물류단지 조성 이전에 단기 과제로 중고차 수출 글로벌 포털사이트 측과 접촉해 진장 물류단지 중고차 매매 업체가 우선 수출에 나설 수 있도록 시스템을 구축하는 지원 사업을 도입한 상황임

[표 4-15] 울산광역시 중고차 수출물류단지 조성 계획

지역	면적	계획 및 추진 상황
울산항 인근	-	• 기존의 신차 생산시설 인프라와 연계 • 울산시는 내수 중심의 울산 최대 중고차매매단지인 진장 물류단지 중고차 매매업체 측과 협의

출처 : 관련 신문기사 참고

② 대구광역시 미래형자동차 선도도시 조성

- 전통적으로 자동차부품 산업이 많았던 대구광역시는 '미래형자동차 선도도시 조성' 사업을 통해 전기차 생산 도시로 변신을 시도하고 있음
- 2015년부터 전기차 보급 계획을 추진하면서 현재 전기차 보급 실적이 5,000대에 육박하는 상황임
- 특히 대구국가산업단지는 전기차 공장 건설이 진행 중이며, 해당 산업단지에서 대구시청 차원에서 추진하고 있는 1톤 전기화물차도 2019년 중 개발을 완료할 예정이고, 수성의료지구는 자율주행차 시범단지로 지정됨

③ 경북 자동차 해체·재활용 클러스터 조성

- 경상북도는 폐차를 재활용하는 산업을 미래 먹거리산업으로 육성하고 있는데, 중고차 수출·폐차·부품 등 유관 산업으로 클러스터가 확장할 가능성이 크다고 판단하고, 2018년 8월 14일 '자동차 해체·재활용 클러스터 조성사업'을 발표하였음
- 이에 따라 김천시는 김천일반산업단지 3만3,000m² 부지에 2020년부터 5년 동안 260억 원을 투입해 클러스터를 조성할 예정임

④ 경남 김해 마트부품·첨단센서산업 클러스터

- 경상남도 마트부품·첨단센서산업 클러스터는 경상남도 김해시 일원에 자동차·지능형로봇·기계용 스마트부품과 첨단 센서를 제조하는 산업단지를 계획하고 있음

(5) 시사점

- 여러 시·도에서 자동차 관련 사업을 추진하고 있음에도 불구하고, 명확하게 결실을 맺어 실제적 결과를 도출하고 있는 시·도가 없는 한계가 있음
- 이러한 이유로 군산 중고차 수출복합단지 조성함에 있어, 관련 사업 분야의 선두 주자로서 사업의 계획 및 실행을 위한 준비에 만전을 기하여, 성공적인 단지의 조성 및 운영을 수행하여, 경제적, 사회적 가치 및 지역 성장 동력을 창출해야 함

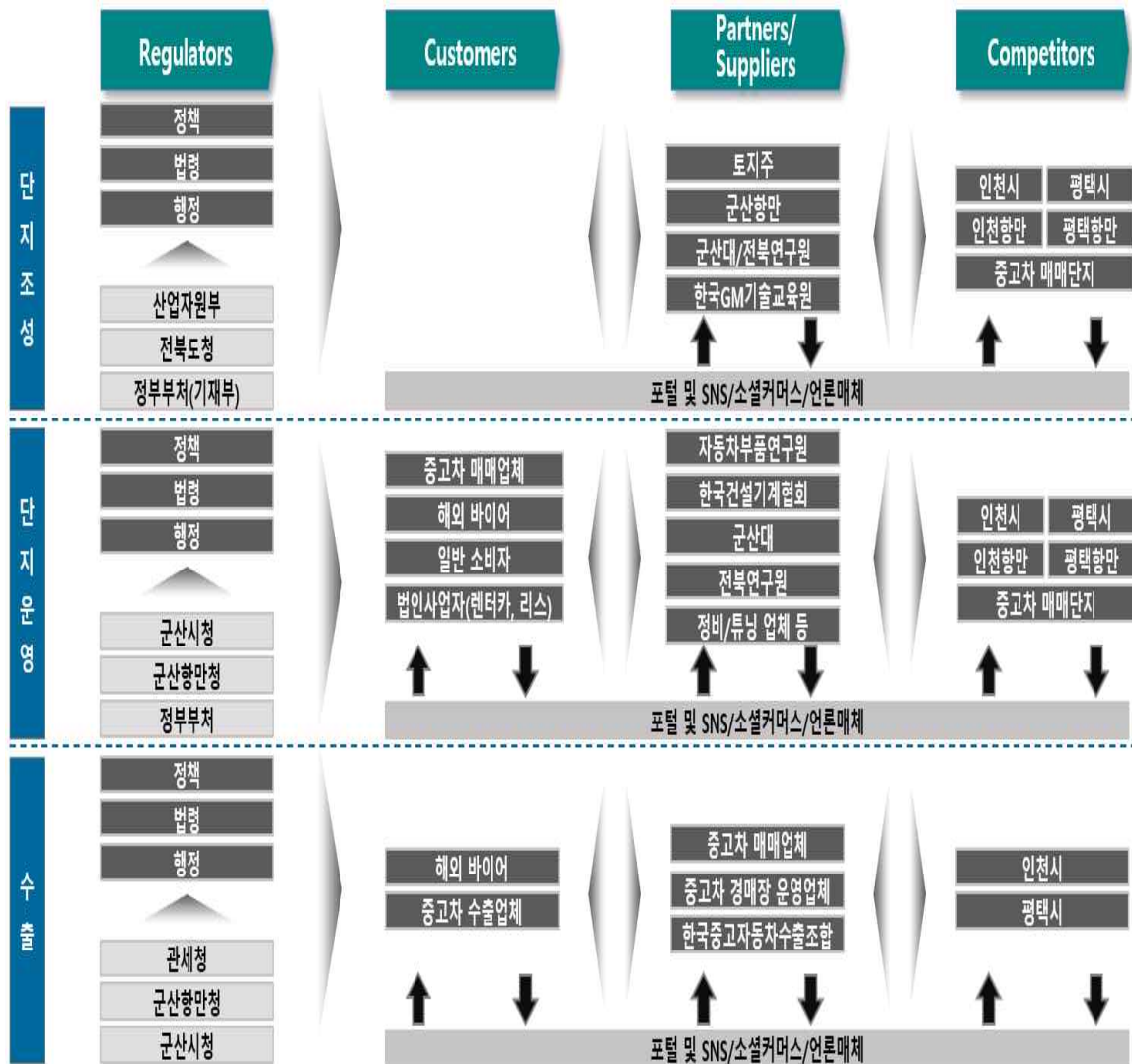
3절 이해관계자 분석

1. 이해관계자 분류

- 군산 중고차 수출복합단지의 이해관계자를 정책 환경 트렌드, 소비자 특성, 파트너 특성, 경쟁 특성 측면에서 이슈를 도출하여 정책자(Regulators), 고객(Customers), 파트너/공급업자(Partners/Suppliers), 경쟁자(Competitors)로 분류함
- 정책자(Regulators)는 산업자원부, 전북도청, 군산항만청 등이 있으며, 고객(Customers)은 해외바이어, 중고차매매업체 등이 있고, 파트너/공급업자(Partners/Suppliers)는 산학연 전문가 집단, 수출조합 등이 있음. 또한 경쟁자(Competitors)는 인천시와 평택시 등으로 각 이해관계자의 역할을 정리하고 이끌어 가는 것이 필요함

- 단지조성-단지운영-수출로 이어지는 Value Chain별 이해관계자 분류는 다음과 같음

[그림 4-2] Value Chain별 이해관계자 분류



- 중고차 매입 및 토지확보 - 성능점검 - 품질인증 - 정비/튜닝 - 판매 - 중고차수출
 출로 이어지는 쟁점사항 및 쟁점사항별 이해관계자는 다음과 같음

[그림 4-3] 쟁점사항별 이해관계자 분류

	중고차 매입 및 토지확보	성능점검	품질인증	정비/튜닝	판매	중고차수출
쟁점 사항	중고차 원활한 확보 방안	성능점검 인력 및 인프라 구축	- 품질인증 체계 구축 - 필요인력 확보	- 원활한 부품 조달 - 전문인력의 확보	- 중고차 매매업체의 유인 - 중고차딜러 교육 및 관리	수출업체 유치 방안
이해 관계자	- 중고차 매매업체 - 토지주	- 자동차부품연구원 - 자동차융합기술원 - 군산대학교	- 자동차부품연구원 - 자동차융합기술원 - 군산대학교	- 정비/튜닝업체 - 한국GM기술교육원	- 중고차 매매업체 - 군산대학교	- 한국중고자동차 수출조합 - 군산해수청

2. 이해관계자 특성 및 기대 역할

(1) 정책자(Regulators)

- 정책자(Regulators)인 산업자원부, 전북도청, 군산항만 등의 경우 군산 중고차 수출복합단지를 조성함에 있어 조성 과정 및 운영 과정에서 정책적인 지원을 수행할 수 있으며, 이를 통해 중고차 매매과정 및 수출과정에서 요구되는 행정적 절차에 대한 일정 부분 지원을 통해 군산 중고차 수출복합단지에서의 원스톱 서비스 등을 제공하는 등의 역할 수행이 기대됨

[표 4-16] 정책자 이해관계자 특성 및 기대역할

구분	특성	기대역할
산업자원부	산업정책 수립 및 예산 집행 중고차 수출복합단지 조성사업 추진	군산 단지 조성의 원활한 추진 위한 정책지원 기능
군산해수청	군산항만 운영 항만물류 관련 업무 수행	중고차 수출 최적부지 정보 제공 역할

(2) 고객(Customers)

- 고객(Customers)인 해외바이어 및 중고차매매업체 등은 중고차 가격 및 품질에 대한 요구가 높음
- 또한 군산·전북 지역 내 기존 중고차 매매업체의 경우 군산 중고차 수출복합단지 조성에 있어 규모가 큰 경쟁업체가 유입됨에 따른 피해가 예상되므로 기존 군산·전북 지역 내 업체들에 대한 인센티브 등의 도입 여부를 검토할 필요가 있음

[표 4-17] 고객 이해관계자 특성 및 기대역할

구분	특성	기대역할
해외바이어 및 소비자	구체적인 정보습득 어려움 주먹구구식의 운영 피해	중고차 가격 및 품질에 대한 요구
군산·전북지역 중고차 매매업체	군산 중고차 수출복합단지 조성으로 규모가 큰 경쟁업체가 유입됨에 따른 피해가 예상됨	기존 업체들에 대한 인센티브 도입 등의 검토가 필요

(3) 파트너/공급업자(Partners/Suppliers)

- 우선, 토지주들과 토지를 매매함에 있어 감정가 등 토지보상 가격에 대한 협의가 필요함
- 사유지 매수협약이 진행되지 않을 경우 군산중고차 수출복합단지 조성 착수에 난관이 예상되므로 우선적으로 토지주와의 협상에 집중해야 할 필요가 있음
- 또한 도내에 있는 군산대학교, 자동차부품연구원, 자동차융합기술원 등 산학연 전문가들의 역할 분담을 통한 단지 운영에 필요한 역량 확보 목적의 교육훈련 등의 과정의 준비가 요구됨

[표 4-18] 파트너/공급업자 이해관계자 특성 및 기대역할

구분	특성	기대역할
토지주	토지보상가격 및 이해관계에 대한 관심	사유지 매수협약이 진행되지 않을 경우 단지조성에 난관이 예상되므로 우선적으로 매수협약이 필요
군산대학교	지역 내 국립대학으로 성능점검 등 기능 전문성 확보	성능점검 등 교육 프로그램 개발 및 운영 수행 가능
자동차부품연구원	자동차 부품 관련 연구개발, 시험인증 교육 등	성능점검 관련 인력양성 교육 역할 수행 가능
자동차융합기술원	전라북도 출연 연구기관으로 자동차부품의 성능향상, 기술지원, 인력양성 등 가능	성능점검 부문의 전문성 확보로 이와 관련된 역할 수행 및 교육훈련 가능
한국GM 기술교육원	자동차 기술인력 양성기관 및 교육훈련 전담기관	자동차 정비 교육훈련을 담당했던 기관으로 정비 관련 인력 교육 훈련 수행 가능
한국중고차수출조합	1,400여개 중고차 수출업체 조합 회원 보유 중고차 수출 관련 사업 수행	중고차 수출업체가 군산 단지 내로 입주하도록 협력관계 필요
전북연구원	전라북도 조사연구 및 정책개발 업무 수행	군산 단지의 당위성 연구 및 활성화 위한 정책개발 기능

(4) 경쟁자(Partners)

- 경쟁자(Partners)인 인천시, 평택시 등 중고차 관련 거래를 수행하는 주체들은 군산 중고차 수출복합단지의 중고차 유입물량 및 시장점유율 등에 영향을 미치므로 이들에 대한 벤치마킹 등 협력관계 조성 및 군산만의 차별점을 살리는 방안을 강구할 필요가 있음

[표 4-19] 경쟁자 이해관계자 특성 및 기대역할

구분	특성	기대역할
인천시, 평택시 등	군산 중고차 유입물량 및 시장점유율에 영향	협력관계 조성하는 한편 군산만의 차별점을 살릴 수 있는 방안 강구

4절 유관기관 단체 의견수렴 결과

- 프로젝트 수행 기간동안 중고차 관련산업의 업계, 학계, 전문가, 정책입안자 등 10명의 면담 및 의견수렴을 수행함

[표 4-20] 유관기관 단체 의견수렴

기관	직급	이름	내용
GM 기술교육원	차장	조연룡	•군산 단지 내 요구 인력에 대한 기술 교육 관련
자동차부품연구원	선임연구원	김세엽	•군산 단지를 통한 자동차부품 생산 및 수출 관련
전북인력개발원	산학팀장	박병석	•군산 단지 내 요구 인력에 대한 기존 인력 훈련 및 재배치 관련
한국중고자동차 수출조합	회장	박영화	•인천 및 중고차 수출 동향 관련
군산대학교	교수	김동익	•군산 단지 내 요구 인력에 대한 교육 훈련 관련 및 SPC 참여의견 청취
AJ인터내셔널 트레이더스	팀장	김현찬	•AJ 산하 중고차 및 부품 수출 및 경매장 관련
세방	지사장	강병호	•중고차 수출 물류 관련
건설기계부품연구원	센터장	최준묵	•군산 단지 내 건설기계 운영 타당성과 관련하여 건설기계 시장 및 부품 시장 관련
자동차융합기술원	본부장 실장	노윤식 방동훈	•군산 단지 내 요구되는 중고차 정비 및 튜닝을 위한 자동차 대체부품 시장 관련
CJ대한통운	센터장 차장	장만준 김경민	•군산 단지와 CJ 운영 예정인 군산 PDI 센터와의 연계 관련

- 의견수렴 결과, 군산 중고차 관련 전문인력 교육 및 품질인증제, 경매장 운영 등에 대한 연계 네트워크 강화, 군산 일자리 창출 등 경제적 및 사회적 파급효과 증대 등이 주요 방향으로 도출됨

5절 현장 설문조사

1. 설문 개요

- 군산 중고차 수출복합단지 조성에 있어 매매업체의 현황 및 니즈를 분석하기 위해 프로젝트 수행 기간 동안 전국 매매업체 105개를 대상으로 직접 업체에 방문하여 설문을 수행함

2. 설문 결과

(1) 지역

- 업체위치에 대한 설문 결과, 총 105개 업체 중 서울·경기권이 76곳(72.4%)로 가장 많고, 전라권은 11곳(10.5%)을 차지하고 있음

[표 4-21] 업체위치 설문 결과(105개 업체 응답)

	서울·경기	충청	경상	전라	기타
1. 지역	76 (72.4%)	11 (10.5%)	7 (6.7%)	11 (10.5%)	

(2) 경력

- 중고차 매매업 경력에 대한 설문 결과, 총 105개 업체 중 10년 이상이 55곳 (52.4%)로 과반수를 차지하고 있음

[표 4-22] 중고차 매매업 경력 설문 결과(105개 업체 응답)

2. 경력	5년 이하	6~10년	10년 이상
	26 (24.8%)	24 (22.9%)	55 (52.4%)

(3) 규모

- 연간 거래규모에 대한 설문 결과, 총 105개 업체 중 300대 이하가 70곳(66.7%)으로 가장 많음

[표 4-23] 연간 거래규모 설문 결과(105개 업체 응답)

3. 규모	300대 이하	300~500대	500대 이상
	70 (66.7%)	27 (25.7%)	8 (7.6%)

(4) 수출비중

- 연간 거래규모 중 수출이 차지하는 비율에 대한 설문 결과, 총 104개 업체 중 20% 미만이 88곳(84.6%)으로 가장 많음

[표 4-24] 수출 비중 설문 결과(104개 업체 응답)

4. 수출비중	20% 미만	21%-30%	31%-50%	50% 이상	없음
	88 (84.6%)	6 (5.8%)	1 (1.0%)	1 (1.0%)	8 (7.7%)

(5) 토지 소유형태

- 업체의 사무실 등 사용하고 있는 토지의 소유형태에 대한 설문 결과, 총 105개 업체 중 소유가 13곳(12.4%), 임대 92곳(87.6%)임

[표 4-25] 토지 소유형태 설문 결과(105개 업체 응답)

5. 토지 소유형태	소유	임대
	13 (12.4%)	92 (87.6%)

(6) 사무실 면적

- 업체의 사무실 면적에 대한 설문 결과, 총 104개 업체 중 11평~20평 이하가 63곳(60.6%)로 가장 많음

[표 4-26] 사무실 면적 설문 결과(104개 업체 응답)

6. 사무실 면적	10평 이하	11~20평	21평 이상
	25 (24.0%)	63 (60.6%)	16 (15.4%)

(7) 사무실 임대료

- 임대일 경우 사무실 월간 평당 임대료에 대한 설문 결과, 총 91개 업체 중 10만원 이상이 58곳(63.7%)로 가장 많음

[표 4-27] 사무실 임대료 설문 결과(91개 업체 응답)

7. 사무실 임대료	1~3만원	3~5만원	5~7만원	7~10만원	10만원 이상
	1 (1.1%)	11 (12.1%)	8 (8.8%)	13 (14.3%)	58 (63.7%)

(8) 주기장 규모

- 업체에서 사용하고 있는 주기장 규모(1주일 기준 평균)에 대한 설문 결과, 총 100개 업체 중 21~40대가 34곳(34.0%)로 가장 많음

[표 4-28] 주기장 규모 설문 결과(100개 업체 응답)

	10대 이하	11~20대	21~40대	41~50대	50대 이상
8. 주기장 규모	18 (18.0%)	19 (19.0%)	34 (34.0%)	11 (11.0%)	18 (18.0%)

(9) 중고차 시장 성장 저해 요인

- 수출 및 내수의 중고차 시장 성장을 저해하는 가장 큰 요인에 대한 설문 결과, 총 88개 업체 중 41곳(46.6%)가 과다경쟁이라고 응답하였고, 27곳(30.7%)가 신뢰저하로 응답함

[표 4-29] 성장 저해 요인 설문 결과(88개 업체 응답)

	신뢰도 저하 (품질, 가격왜곡)	동일 업종간 과다경쟁	행정절차 이행문제	제세 및 물류비용
9. 성장 저해 요인	27 (30.7%)	41 (46.6%)	5 (5.7%)	15 (17.0%)

(10) 우선순위

- 정부에서 추진하고 있는 중고차 수출복합단지 조성시 최우선으로 고려해야 될 사항에 대한 설문 결과, 총 87개 업체 중 중고차 유통시스템이 30곳(34.5%), 정부와 지자체의 행정적·재정적 지원이 27곳(31.0%)이 응답함

[표 4-30] 우선순위 설문 결과(87개 업체 응답)

10. 우선순위	분양 및 임대료	지리적 위치	중고차 유통시스템	정부와 지자체의 행정적·재정적 지원
	19 (21.8%)	11 (12.6%)	30 (34.5%)	27 (31.0%)

(11) 선호지역

- 귀하 업체가 사업 확장 등의 사유로 사업장 이전이 필요할 경우 선호하는 지역에 대한 설문 결과, 총 100개 업체 중 현재지역이 46곳(46.0%)로 가장 많이 응답함

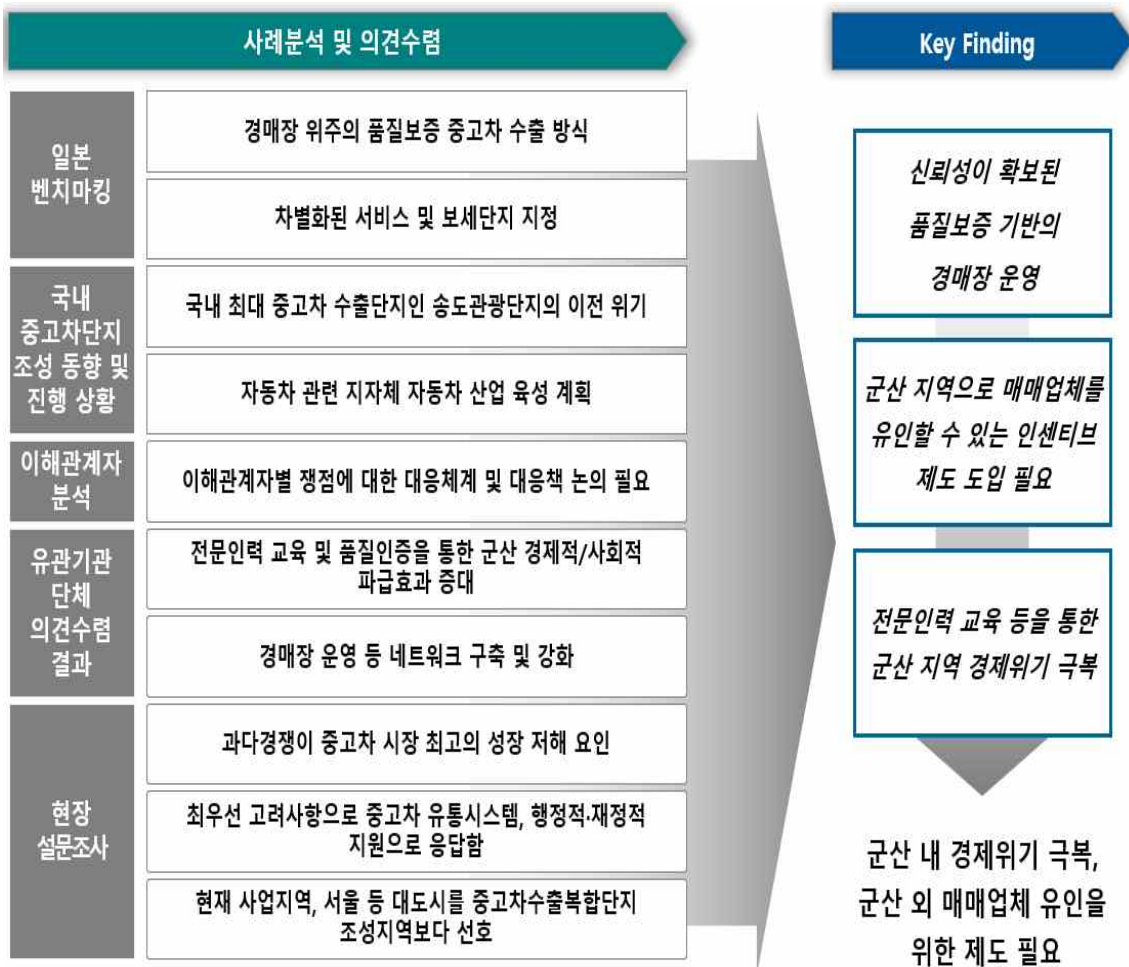
[표 4-31] 선호지역 설문 결과(100개 업체 응답)

10. 우선순위	현재 사업지역	서울 등 대도시	중고차 수출복합단지 조성지역
	46 (46.0%)	33 (33.0%)	21 (21.0%)

6절 시사점

- 사례분석 및 의견수렴 분석 결과, 신뢰성이 확보된 품질보증 기반의 경매장 운영, 군산 지역으로 매매업체를 유인할 수 있는 인센티브 제도 도입 필요, 전문인력 교육 등을 통한 군산 지역 경제위기 극복을 통해 군산 내부적으로는 경제위기 극복, 군산 외부적으로는 매매업체 유인을 위한 제도가 필요함

[그림 4-4] 시사점



제5장 사업타당성 분석

제1절 입지분석

1. 대상지 입지조건
2. 군산 개발현황
3. 후보지 선정

제2절 시설별 규모 추정

1. 조성시설 개요
2. 중고차 수출복합단지 유입량 추정
3. 시설별 면적 추정
4. 시설현황 총괄

제3절 비용추정

1. 개요
2. 건축비 추정
3. 부대비 추정
4. 토지매입비 추정
5. 총사업비 종합
6. 인건비 추정
7. 운영비 추정

제5장 사업타당성 분석

제4절 편익추정

1. 경제적 편익
2. 사회적 편익
3. 총 편익

제5절 경제적 타당성 분석

1. 개요
2. 시나리오1 - 통합발주
3. 시나리오2 - 개별발주: 수출비즈니스센터
4. 시나리오2 - 개별발주: 매매업체 입주단지
5. 시나리오2 - 개별발주: 정비/튜닝/부품단지

1절 입지분석

1. 대상지 입지조건

- 대상지 입지조건은 입지적 타당성, 사회적 타당성, 환경적 타당성, 시장성 및 연계성, 제약성 등의 항목으로 검토 가능함

[표 5-1] 입지조건 평가인자 및 고려사항

평가인자	평가내용	고려사항
입지적 타당성	부지면적	• 입주수요를 충족시킬 수 있는 면적(약 3~4만평)
	도로연계성	• 국도, 지방도 등에서의 접근이 양호한 지역
	진입여건	• 대상지로의 진입도로 상태가 양호하거나 확장 가능성 여부
	기반시설	• 기반시설 정비가 완료 또는 용이한 지역
사회적 타당성	주거지역 이격거리	• 주거단지와와의 이격거리가 충분한 지역
	교통체증 유발	• 주변 도로의 교통소통이 원활한 지역
	경관	• 경관을 저해할 요소가 적은 지역
	문화재	• 기개발지 등 대상지역 내 문화재 출토 가능성이 적은 지역
환경적 타당성	생태계 영향	• 녹지자연도, 생태자연도 등급이 낮고 임야훼손이 적은 지역
	상수원 및 수계영향	• 상수원 및 해양수계에 영향이 미치지 않는 지역
	대기질/토양 영향	• 대기오염, 토양오염 영향 및 확산가능성이 적은 지역
	소음/진동	• 소음/진동의 영향 및 민원가능성이 적은 지역
시장성 및 연계성	주변 시장여건	• 물류기능 등 주변 시장여건이 적절한 지역
	연계개발	• 기존 산업들과 연계개발이 가능한 지역
	지역개발효과	• 해당지역 개발로 인한 주변지역의 파급효과가 큰 지역
제약성	부지확보	• 국공유지 비율이 높고 토지확보가 용이한 지역
	토지이용	• 부지형상, 지장물, 규제사항 등 토지의 개발제약조건이 적은 지역
	개발상태	• 기반시설설치가 완료되고 개발이 진행중인 지역
	관련법규	• 개발관련 법규상의 제약이 적은 지역
	지자체, 국가정책	• 정책적으로 추진계획 또는 투자계획이 있는 지역

- 중고자동차수출단지는 사회적 기피시설로 분류될 수 있으며 구축과 운영과정에서 다양한 문제가 발생할 수 있음. 특히 소음, 진동, 교통체증 등 다양한 민원이 발생할 수 있기에 사전 갈등관리를 통한 방안 구축이 필요함

2. 군산 개발현황

- 현재 기존 새만금개발사업 외 추가적으로 예비 타당성 면제사업 2건이 지정되어 지역활성화가 기대되며, 동시에 추진 중인 사업을 통한 인프라 확대 등을 통해 '중고차수출단지 조성' 사업에 시너지 효과를 얻을 것으로 기대함

[그림 5-1] 군산 개발현황



[표 5-2] 군산 개발현황

구분	내용
1. 태양광발전 1단계 및 고군산도 케이블카 건설	• 사업기간 : 2018년~ • 위치 : 새만금 지역(군산) • 사업비 : 예산책정 중 • 사업내용 - 산업연구용지 내 태양광발전사업 추진 - 고군산군도 케이블카 건설
2. 새만금 국제공항	• 사업기간 : 2016년 ~ 2023년 • 위치 : 새만금 지역(군산공항 근처 유력) • 사업비 : 7,900억원(국비) • 사업내용 : 활주로 1본, 계류장, 여객터미널, 화물터미널 • '19년 예타면제사업 지정
3. 상용차 산업혁신	• 사업기간 : 2019년 ~ 2023년 • 위치 : 군산시, 새만금 지역 • 사업비 : 1,930억 (국비 1,095억, 지방비 461억, 민자 374억) • 사업내용 - 상용차 점프업 융복합 기술개발 - 상용차 산업 생태계 조성을 위한 기반구축 • '19년 예타면제사업 지정

3. 후보지 선정

(1) 최소 필요면적 및 부합 부지

- 군산중고차수출단지 구성에 앞서 지원시설 및 근생시설을 제외한 최소 필요 면적은 약 12만 m^2 이며 법적으로 갖춰야 할 녹지비율 및 공용면적을 감안하면 최소 15만 m^2 이상이 되어야 타당하며, 위 조건에 부합되는 부지로는 ① 임해업무단지 , ② 한국GM군산공장 舊부지가 있으므로 이를 우선적으로 검토함

[그림 5-2] 대상후보지 현황



(2) 임해업무단지 분석

[표 5-3] 임해업무단지 입지여건

구분	내용
위치	• 군산국가2산단 임해업무단지(오식도동 504, 506, 507)
입지여건	• 해수면에 접하고 있고, 군산항 6부두에 인접(800m) • 군산시청 21km, 익산시청 47km, 전주시청 60km
교통여건	• (고속도로) 서해안고속도로 24km • (간선도로) 새만금북로 3km 권역 • (항만) 군산항 제6부두 직접 이용가능
기타	• 새만금초등학교 600m 내 위치 • 주거단지(한성필하우스) 300m 내 위치

- 임해업무단지는 전북 3대도시 60km 內 위치하며, 군산항 제6부두에 인접하여 유리하나, 교육시설(새만금초등학교) 및 주거단지(한성필하우스)가 인접하여 민원발생 가능성이 존재함

[그림 5-3] 임해업무단지 입지여건



[표 5-4] 임해업무단지 도시계획현황

구분	내용
용도지역	• 준공업지역
면적	• 122,085.2m ² (504 : 75,659.1m ² , 506 : 72,111.3m ² , 507 : 79,625.4m ²)
기타규제사항	• 가축사육제한구역 • 국가산업단지 • 지원시설구역 • 침수위험지구

[표 5-5] 임해업무단지 관련 현안 및 계획

구분	내용
부지매입	• 소유자가 각기 다른 개인소유부지임에 따라 일괄적인 매입 필요 • 매입시기에 따른 단계적 개발 가능성 있음
부두연계	• 군산항 제6부두와 인접하여 항만 연계성 양호
단지조성	• 군산국가2산단 기개발지로 단지 조성 공사가 용이 • 기존 구축된 인프라 사용 가능(가도로/서해로 등 인접도로 외) • 국가산업단지 구역으로 중고자동차 수출단지 조성에 제약 없음
교육시설/주거 단지 인접	• 1km 이내 교육시설 및 주거단지 인접하여 소음 및 분진 등 환경 관련 민원 발생 소지 존재

- 또한 임해업무단지는 준공업지역으로 국가산업단지로 지정되어 중고자동차 수출단지 조성에 제약이 없으나, 부지가 각기 다른 개인소유이며 이에 따라 일괄적인 매입 및 개발이 필요함

(3) 한국GM군산공장 舊부지 분석

[표 5-6] 한국GM군산공장 구부지 입지여건

구분	내용
위치	• 군산GM공장 舊부지 (소룡동 1589)
입지여건	• 바로 앞에 군산항 제5부두 위치 • 군산시청 17km, 익산시청 43km, 전주시청 56km
교통여건	• (고속도로) 서해안고속도로 21km • (간선도로) 새만금북로 3km 권역 • (항만) 군산항 제5부두 직접 이용가능
기타	• 공장용지로서 용도변경 필요 • MS그룹 컨소시엄과의 우선매각협상 추이 확인 필요

- 한국GM군산공장 舊 부지는 전북 3대도시 60km 내 위치하며, 군산항 제5부두를 이용 가능하고 교육시설 및 주거단지의 영향이 없으나, 기존 공장용지로서 용도변경이 필요하며 MS그룹컨소시엄과의 우선 매각협상 결과를 지켜볼 필요가 있음

[그림 5-4] 군산GM공장 구부지 입지 여건



[표 5-7] 군산GM공장 舊부지 도시계획현황

구분	내용
용도지역	• 공장용지
면적	• 1,029,719.7m ²
기타규제사항	• 가축사육제한구역 • 국가산업단지 • 비행안전제2구역 • 산업시설 구역

[표 5-8] 군산GM공장 舊부지 관련 현안 및 계획

구분	내용
부지매입	• GM군산공장 매각에 따른 MS컨소시엄과 우선협상 진행 중 • 우선협상 결과에 따라 토지 매입 관련 협의 진행 필요
부두연계	• 군산항 제5부두 이용가능
단지조성	• 공장용지로서 지원시설 입주 시 용도변경 필요 • 기구축된 인프라 사용가능
교육시설/주거 단지 인접	• 교육시설 및 주거단지 영향 없음

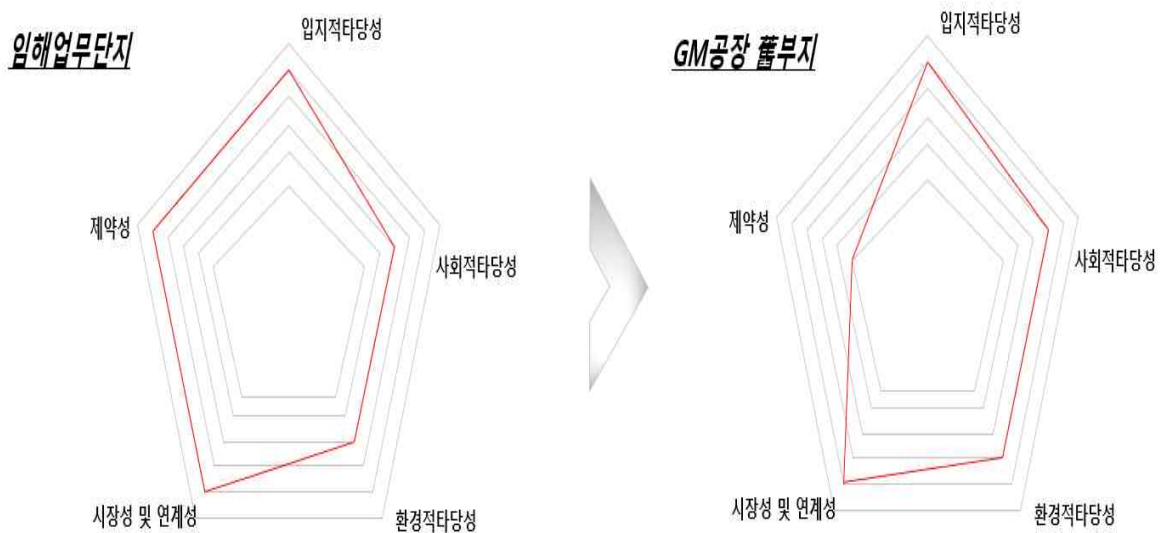
(4) 후보지 평가

[표 5-9] 후보지 평가 결과표

평가인자	평가내용	임해업무단지	GM공장 舊부지
입지적 타당성	부지면적	122,085.2㎡	1,029,719.7㎡
	경사도	평지	평지
	항만연계성	부두인접	부두인접
	진입여건	새만금북로(3km)	새만금북로(3km)
	기반시설	양호	양호
사회적 타당성	주거지역 이격거리	한성필하우스(300m)	1km 이내 無
	교통체증 유발	양호	양호
	경관	영향없음	영향없음
	문화재	영향없음	영향없음
환경적 타당성	생태계 영향	영향적음	영향적음
	상수원 및 해양수계영향	해양수계영향	해양수계영향
	대기질/토양 영향	영향적음	영향적음
	소음/진동	주거지역 영향	영향적음
시장성 및 연계성	이용객 및 입주수요	후보지 지역 모두 20km 권내 입지하여 변별력 없음	
	주변 시장여건	후보지 지역 모두 20km 권내 입지하여 변별력 없음	
	연계개발	부두연계	부두연계
	지역개발효과	효과 양호	효과 양호
제약성	부지확보	일괄적 매입 필요	우선협상 결과 확인 필요
	토지이용	용도변경 無	용도변경 必
	개발상태	기반시설 양호	기반시설 양호

- 후보지 입지조건 분석결과 입지적 타당성, 시장성 및 연계성은 두 곳 모두 양호한 것으로 보이며, 사회적 타당성 및 환경적 타당성은 주위 주거단지 및 교육시설이 없는 한국GM군산공장 舊부지가 유리한 것으로 판단되나 한국 GM군산공장 舊부지의 경우 용도변경이 필요하며, 또한 현재 우선매각협상이 다른 곳과 진행 중이기에 중고차수출단지 입지에 제약이 있으므로 임해업무 단지가 적합한 곳이라 판단됨

[그림 5-5] 후보지 평가 결과



2절 시설별 규모추정

1. 조성시설 개요

- 수출비즈니스센터 : 중고차 매매의 가격·품질 신뢰도 및 투명성을 확보하기 위한 필수시설로서 경매장, 성능검사인증센터, 운영본부, 행정지원센터, 지원편의 시설 등이 포함됨
- 매매업체 입주단지 : 중고차 수출단지 운영자의 안정적인 운영을 위한 중고차 매집 및 조달 기능의 매매상사 사무실 등 지원시설로서 매매상사(사무실), 주기장 등이 포함됨
- 정비·튜닝·부품단지 : 수출 및 내수 차량의 정비·튜닝·부품 등의 지원시설로서 정비소, 세차장, 주기장 등이 포함됨
- 부지면적, 건축연면적, 건축면적, 건폐율, 용적률은 다음과 같음

[표 5-10] 부지면적 및 건축면적

구분	부지면적	건축연면적	건축면적	건폐율	용적률	비고
수출비즈니스센터	67,700㎡	13,727㎡	7,526㎡	11.1%	20.3%	2층
매매업체입주단지	148,720㎡	7,000㎡	3,500㎡	2.4%	4.7%	2층
정비·튜닝·부품단지	10,976㎡	1,650㎡	1,650㎡	15.0%	15.0%	1층
계	227,396㎡	22,377㎡	12,676㎡			

※ 건폐율 = $\frac{\text{건축면적}}{\text{부지면적}}$, 용적률 = $\frac{\text{건축연면적}}{\text{부지면적}}$

○ 건폐율 검토 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조(용도지역의 건폐율) 제1항

1. 도시지역

다. 공업지역 : 70% 이하

○ 용적률 검토 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제85조(용도지역 안에서의 용적률) 제1항 및 「군산시 도시계획 조례」 제60조 제1항

13. 준공업지역 : 300% 이하(단, 산업단지 내 지역의 경우 400% 이하)

○ 건축물별 입주 시설

[표 5-11] 건축물별 입주시설

구분			규모
수출비즈니스센터	실내	경매장 면적	1,000m ²
		성능검사센터	1,003.5m ²
		운영본부	680m ²
		부대시설	7101.3m ²
		공용면적	3,942.2m ²
	실외	전시장	52,560m ²
		고객주차장	2,340m ²
		도로	2,962m ²
		녹지	3,480m ²
매매업체입주단지	실내	매매상 임대시설	4,250m ²
		기타부대시설	570m ²
		공용면적	2,180m ²
	실외	주기장	126,000m ²
		고객주차장	4,320m ²
		도로	6,000m ²
		녹지	8,900m ²
정비/튜닝/부품단지	실내	정비업체	1,070m ²
		세차장	140m ²
		공용면적	440m ²
	실외	주기장	7,380m ²
		고객주차장	864m ²
		도로	450m ²
		녹지	632m ²

[그림 5-6] 군산 중고차 수출복합단지 조감도



[그림 5-7] 수출비즈니스센터 전경 조감도



[그림 5-8] 매매업체 입주단지 전경 조감도



[그림 5-9] 정비/튜닝/부품단지 전경 조감도



*출처: 내부 분석

2. 중고차 수출복합단지 유입량 추정

(1) 유입물량 산정 : 주 3,114대

[표 5-12] 중고차 수출복합단지 유입물량(2018년 기준)(단위: 대)

구분	산출기초			인입물량	비고
① 입주업체	116	909		105,444	인천 중고차업체 개소당 909대
② 렌터카 인입	120,592	20%	39.5%	9,527	렌터카 경매장 유입률 39.5%
③ 가입회원	500	373	20%	37,265	국내 매매상 평균 거래량 373대
④ 수출확장	104,735	46.2%	20%	9,678	
계				161,914	1주 평균 3,114대

① 입주업체

○ 인천 중고차업체 기반으로 입주업체 기준 유입물량을 추정함

- $909 \times 116 = 105,444$
- 인천 중고차업체의 개소당 평균 909대 적용($300,000 \div 330 \approx 909$)
- 2019년 기준 330여개 업체가 연간 30만대 가량의 중고차를 수출함(한국뉴스, 2019)
- 군산 중고차 수출복합단지 입주업체 수(116개소)

② 렌터카 인입

- 2018년 기준 군산 인접지역을 포함하여 광주, 대전, 세종, 충남, 전북, 전남의 렌터카 등록대수는 120,592대임

[표 5-13] 렌터카 지역별 등록대수(실제 등록지역 기준)(단위: 대)

지역	대수	비율
서울	61,321	8.1%
부산	38,487	5.1%
대구	8,426	1.1%
인천	260,108	34.2%
광주	8,632	1.1%
대전	6,341	0.8%
울산	2,544	0.3%
세종	302	0.0%
경기	42,510	5.6%
강원	4,492	0.6%
충북	7,291	1.0%
충남	7,735	1.0%
경북	5,478	0.7%
경남	33,302	4.4%
전북	10,879	1.4%
전남	93,044	12.2%
제주	170,333	22.4%
계	761,225	100.0%
군산 인접지역 소계	120,592	15.7%

출처 : 한국렌터카사업조합연합회

- 렌터카 협회의 차령을 참고하면 5년 이내의 차량이 97%로 회전율 20%를 적용하여 중고차 거래량을 추정함
- 120,592대 X 20% = 24,118.4대

- 국내 중고차 렌터카 사업을 국내 중고차 시장으로 가정하여, 자사 경매장(국내 경매 시장으로 가정)으로의 유입률을 근거로 하여 군산 중고차 수출복합단지 유입물량을 추정함(9,527대)

- $24,118.4\text{대} \times 39.5\% \approx 9,527$

- 렌터카 사업 및 경매장을 운영하고 있는 롯데오토옥션 및 AJ셀카의 사업현황을 참고하여 추정함

- 2017년 기준 렌터카 255,282대 중 100,972대가 경매장으로 출품되었으므로 유입률은 39.5%임

③ 가입회원

- 회원수 기준으로 중고차 거래량을 추정함(37,265대)

- 회원수 500 $\times$ 국내 매매상 평균 거래량 373 $\times$ 회전율 20% $\approx$ 37,265

- 국내 매매상 평균 거래량(대) = 내수판매량(2,165,493) $\div$ 매매업체 수(5,811)

- 내수판매량 = 중고차 시장규모(2,525,662) - 중고차 수출대수(360,169)

- 상기 값은 2018년 기준임

④ 수출확장

- 중고차 수출복합단지 조성으로 가격 및 품질의 신뢰 확보 시 전북지역의 중고차 수출량 확장이 예상됨

- 수출확장에 따른 유입물량 추정(9,678대)

- $104,735 \times 46.2\% \times 20\% = 9,678\text{대}$

- 전북 중고차 거래량 : 104,735대

- 매매업체 거래량(사업자거래 비중) : 46.2%

- 전북 매매업체 거래량 대비 수출량 : 15.7%

- 수출확장에 따라 전북 매매업체 거래량 대비 수출량이 20%로 확장될 것으로 추정함

(2) 중고차 수출복합단지 인입량 추이

① 국내 중고차 시장규모

- 국내 중고차 시장규모는 '14-'18년 동안 연평균 2.0% 증가함

[표 5-14] 국내 중고차 시장규모

2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
2,330,428	2,460,209	2,538,287	2,524,174	2,525,662	2.0%

출처 : 자동차 등록자료

② 중고차 수출복합단지 인입량 추이

- 2018년 기준 유입물량 161,914대를 기준으로 국내 중고차 시장규모 연평균 성장률 2.0%를 반영하여 중고차 수출복합단지 인입량 추이를 산정함

[표 5-15] 중고차 수출복합단지 인입량 추이

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
165,152	168,455	171,824	175,261	178,766	182,341	185,988	189,708	193,502

3. 시설별 면적 추정

(1) 경매장 (1,000m²)

- 자동차 경매장은 '자동차관리법 시행규칙 별표25' 자동차 경매장의 시설기준 및 인력에 따라서, 최소 200m²의 면적을 확보해야 하며, 구매자를 위한 좌석은 100석 이상을 갖춰야 함
- 수출비즈니스센터 내 위치하는 경매장의 면적 추정은 유사시설(일본 USS 도호쿠 경매장 면적)을 참고하여 산정하였으며, 도호쿠 경매장의 경우 입고자동차의 보관규모는 4,500대, 구매자 좌석은 560석 임
- 군산 중고차 수출복합단지의 경우 2018년 한 주당 경매 처리 중고차 물량은 3,114대이며, 2027년 3,722대까지 증가할 것으로 추정됨

[표 5-16] 한 주당 중고차 수출복합단지 인입량 추이

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
3,176	3,240	3,305	3,371	3,438	3,507	3,577	3,649	3,722

- 군산 중고차 수출복합단지와 도호쿠 경매장과 비교 시, 2023년 기준 428석이 필요하며, 확장성 및 편의성을 고려하여 500석의 좌석규모로 추정함
- 구매자 좌석과 경매장의 면적은 비례하여 상승하므로 200m², 100석 기준으로 경매장 면적은 1,000m²로 추정함

(2) 성능검사센터 (1,003.5m²)

- '자동차관리법 시행규칙 '별표16' 자동차 검사대행자의 시설 및 기술 인력 기준을 인용하여, 성능검사센터의 최소기준 면적인 1,000m²를 고려하여 **1,003.5m²로 추정함**

(3) 운영본부 (537.5m²)

○ '지자체 표준설계 기준'은 다음과 같음

[표 5-17] 지자체 표준설계 직무관련 1인당 면적기준

구분	기관장실	부기관장실	실 과장실	담 당	직 원
군 본 청	99m²	38.88m²	17.92m²	7.65m²	7.2m²
읍	33m²	17.92m²	17.92m²	7.65m²	7.2m²
면	33m²	14.80m²	-	7.65m²	7.2m²

출처: 지자체 표준설계면적기준의 면적설계 기준

[표 5-18] 지자체 표준설계 부속공간 면적기준

구분	설 계 기 준 (제47조 제1항)				
회 의 실 (사용인원)	24명 미만	25 ~ 49명	50 ~ 99명	100 ~ 149명	150 ~ 199
	4 ~ 2.4㎡/인	2.6 ~ 1.5㎡/인	2 ~ 1.2㎡/인	1.6 ~ 1㎡/인	1.2 ~ 0.9㎡/인
	200명 이상시 면적 = 0.8㎡ X 사용인원				
상 황 실	2.64 × (과장급 이상 수 + 읍면장 수)				
식 당	1.63㎡ × 공무원 수 × 0.3				
휴 게 실	2.0㎡ × 공무원 수 × 0.15				
민 원 실	{(6.55㎡×민원담당공무원 수)×1.1} + {(0.13㎡~0.2㎡×민원인 수×0.5)}				
숙 직 실	1인	2 ~ 3인		4인 이상	
	15.12㎡ / 인	11.52㎡ / 인		8.64㎡ / 인	
자 료 실	(0.3 ~ 0.4㎡) × 공무원수				
창 고	0.72㎡/인 ~ 0.85㎡/인				
전 산 실	9.79㎡ × 담당직원 수 × 1.2				
민방위대피시설	개소당 660㎡ 이상				

출처: 지자체 표준설계면적기준의 면적설계 기준

- 운영본부는 사무실, 민원실, 전산실, 자료실, 휴게실, 숙직실로 구성되며, '지자체 표준설계 면적 기준'을 기초로 각각의 면적을 산출하였음

[표 5-19] 운영본부 면적 산출

구분	산출근거	산출기초	면적
사무실	(직원) 근무인원 X 7.2m ²	센터장실 20m ² 내근직원 7.2m ² X 16명 성능검사·인증직원 5.0m ² X 33명	300m ²
민원실	0.2m ² X 민원인 수 X 0.5 + 6.55m ² X 민원담당공무원수 X 1.1	0.2m ² X 500명 X 0.5 + 6.55m ² X 4명 X 1.1	80m ²
전산실	9.79m ² X 근무인원수 X 1.2	9.79m ² X 16명(내근직원) X 1.2	23m ²
자료실	0.4m ² × 공무원수	0.4m ² × 16명	6.5m ²
휴게실	2.0m ² × 공무원 수 × 0.15	2.0m ² × 50명 × 0.15	20m ²
숙직실	8.64m ² X 인원	8.64m ² X 12명	106m ²

(4) 정비소, 세차장

- 자동차관리법 시행령 제12조, 동법 시행규칙 제131조에 근거하여 업종을 분류하면 다음과 같음

[표 5-20] 업종분류

자동차종합정비업	모든 종류의 자동차에 대한 점검 · 정비 및 튜닝작업
소형자동차종합정비업	승용자동차 · 경형 및 소형의 승합 · 화물 · 특수자동차에 대한 점검 · 정비 및 튜닝작업
자동차전문정비업	별표 26에 따른 자동차전문정비업의 작업제한범위에 속하지 아니하는 구조 · 장치에 대한 점검 · 정비 및 튜닝
원동기 전문정비업	자동차 원동기의 재생정비 및 튜닝

출처: 자동차관리법 시행규칙

- 전라북도 자동차 관리사업의 등록기준 및 절차에 관한 조례 제6조 제1항에 근거한 자동차정비업 시설기준은 다음과 같음

[표 5-21] 자동차정비업 시설기준

구 분	자동차종합정비업	소형자동차정비업	자동차전문정비업
총 면적	1천㎡ 이상	400㎡ 이상	50㎡ 이상

출처: 전라북도 자동차 관리사업의 등록기준 및 절차에 관한 조례

- 2급 정비시설(소형 자동차 정비소)은 승용차, 승합차, 화물차 등의 차량 정비 및 부품교체, 점검, 수리, 엔진 및 미션 등 주요부품에 대한 수리 및 판금, 도색이 가능한 시설이며, 3급 정비시설(자동차 전문 정비소)은 주요 부품에 대한 수리 및 판금, 도색 외 정비작업이 가능한 시설임
- 자동차 정비시설의 법정 허용 면적은 2급 정비시설 400㎡ 이상, 3급 정비시설 70㎡ 이상임

- 1일 기준 2급 및 3급 정비시설 1개소당 평균 수리 대수는 22대, 1주 기준 110대이며, 2급 정비 및 3급 정비 요구 중고차는 유입물량의 20%로 가정함²⁾
- 한 주 유입물량 3,114대의 20%는 623대이며, 1일 기준 125대로 이를 2급 정비시설 및 3급 정비시설 평균 일일 수리대수 22대로 계산 시 총 필요 정비시설은 6개소로, 2급 정비시설 2개소, 3급 정비시설 4개소가 적합한 것으로 추정됨
- 이에 따라 2급 정비시설 400㎡ 2개소, 3급 정비시설 70㎡ 4개소와 세차장 70㎡ 8개소를 산정함

(5) 행정지원센터 (240㎡)

- 군산시, 해수청, 검역본부, 세관, 출입국 5개 기관 10명을 기준으로 함
- 사무실 72㎡, 민원창구 50㎡, 상담실 118㎡를 기준으로 240㎡를 산정함
 - [표 5-19] 지자체 청사 표준설계 사무실 기준인 근무인원(10명)당 7.2㎡를 산출 근거로 하여 사무실을 72㎡로 산정함

2) 청라투기장 중고자동차수출단지조성 연구용역 최종보고서

(6) 매매업체 사무실 (60m²)

- 2017년 기준 전국 중고 자동차 판매업의 건물면적규모별 사업장 수는 [표 5-23]과 같음

[표 5-22] 2017년 전국 중고 자동차 판매업의 건물면적규모별 사업장 수(단위: 개)

건물면적규모	30m²미만	30~50m²	50~100m²	100~300m²	300m²이상	계
개소 수	700	1,314	1,779	1,014	1,046	5,913

출처: 통계청

- 수출복합단지 전체 면적을 고려하여 300m² 이상의 사업장을 제외하고, 가중평균을 구하면 1개소당 면적은 83m²이며, 중위값은 50~100m²에 있으며 가장 많은 사업장 수를 가지고 있는 건물면적규모 또한 이와 같음
- 이에 따라 매매업체 사무실 1개소당 60m² 로 산정함

(7) 구내식당 (615㎡)

○ 구내식당의 운영방식은 5개 코너 공동 운영으로 함

[표 5-23] 2018년 전국 기관 구내식당업의 건물면적규모별 사업장 수

건물면적규모	30㎡미만	30~50㎡	50~100㎡	100~300㎡	300㎡이상	평 균
비중	0.9%	7.3%	32.0%	32.1%	27.8%	207.4㎡

출처: 통계청(외식업체경영실태조사: 사업장 신고면적)

○ 구내식당업 사업장 수 비중이 높은 50~100㎡, 100~300㎡를 1개 코너 기준으로 산정하였으며, 구내식당 면적은 총 615㎡로 산정함

- 50~100㎡의 중위값 75㎡와 100~300㎡의 중위값 200㎡의 평균을 구하면 137.5㎡임
- 137.5㎡ X 5개 코너 = 687.5㎡
- 중복적으로 사용할 수 있는 면적을 고려하여 최종 면적을 615㎡로 산정함

(8) 소매시설(편의점, 커피전문점)

[표 5-24] 소매시설 산출근거

구 분	커피전문점	편의점	비 고
산출근거	커피전문점 최소 기준면적 ○ 이디야 66㎡ ○ 투썸플레이스 148㎡	한국편의점협회 평균면적 72㎡	

○ 비즈니스센터 소매시설의 경우 커피전문점 1개 168㎡, 소매시설 1개 96㎡로 하고, 매매상 입주단지의 경우 소매시설 1개 180㎡으로 함

(9) 주차장, 주기장 및 전시장 (1대당 18㎡)

- 법정 주차장 주차구획의 면적은 확장형의 형태로 2.6m × 5.2m 및 기타 운영 공간을 추가하여, 1대당 18㎡로 계산됨

[표 5-25] 일반 주차장 및 건설기계 주기장의 주차구획

일반 주차장		
구분	일반	길이
경형	2.0미터 이상	3.6미터 이상
일반형	2.5미터 이상	5.0미터 이상
확장형	2.6미터 이상	5.2미터 이상
장애인전용	3.3미터 이상	5.0미터 이상
이륜자동차 전용	1.0미터 이상	2.3미터 이상
건설기계 주기장		
주기장	5대 이상	$24\text{㎡} \times (\text{타워크레인 외의 건설기계대수})^{0.815}$ $+ 80\text{㎡} \times (\text{타워크레인대수})^{0.815}$

출처: 건설기계대여업 등록기준

- 주차장은 매매상 입주단지에 240대, 정비/튜닝/부품단지에 48대 기준으로 하며, 각각 4,320㎡, 864㎡으로 함
 - (매매상 입주단지) $18\text{㎡} \times 240\text{대} = 4,320\text{㎡}$,
 - (정비/튜닝/부품단지) $18\text{㎡} \times 48\text{대} = 864\text{㎡}$
- 주기장은 매매상 입주단지에 7,000대, 정비/튜닝/부품단지에 410대 기준으로 하며, 각각 126,000㎡, 7,380㎡으로 함
 - (매매상 입주단지) $18\text{㎡} \times 7,000\text{대} = 126,000\text{㎡}$
 - (정비/튜닝/부품단지) $18\text{㎡} \times 410\text{대} = 7,380\text{㎡}$
- 군산 중고차 수출 복합단지의 1주당 평균 3,114대가 인입될 것으로 추정됨에 따라 전시장은 2,880대를 기준으로 산정하였으며, 전시장 규모는 51,840㎡임
 - $18\text{㎡} \times 2,880\text{대} = 51,840\text{㎡}$

(10) 금융센터 (240m²)

- 해외 수출 및 내수용 중고차 거래에 따른 할부금융·리스 및 자동차 보험 등을 포함한 종합적인 one-stop 지원 서비스 제공하는 금융센터가 필요함
- 현재 수출단지에서는 수출신고와 말소등록 업무를 상사 직원이 직접 진행하는데, 자동차의 이전등록과 말소 처리는 각 시군구의 자동차등록사업소를 통해야만 업무처리가 가능하므로, 자동차등록사업소를 수시로 방문하여 업무처리를 하여야 하나, 현 상사의 운영행태 상 일정 분량이 모일 경우 방문하여 한 번에 업무처리를 하고 있는 경우가 있음
- 환전 및 대금의 경우 은행 출장소가 유치되어 있는 곳은 한 곳 밖에 없으며, 유지되어 있지 않은 단지는 은행차량이 방문하여 금융업에 관련한 업무처리를 진행하거나, 환전의 경우 정식으로 등록된 업체가 아닌 불법적인 비등록업체를 이용하는 경우가 많은 것으로 파악됨
- 그러므로 단지 내 금융 관련 업무를 진행하며, 환전 및 해외입출금 업무를 진행 할 수 있는 금융시설은 단지 내 종사자들의 업무 편의를 제공하며, 금융시설을 통한 단지의 부가가치 상승에 긍정적 영향을 미칠 것으로 생각되며, 수출신고와 말소등록 등의 행정 관련 업무를 수행할 수 있는 행정시설은 단지 내에서 관련 행정 업무를 빠르게 처리함으로 업무 편의를 제고할 수 있는 장점이 있으나, 관련 기관과의 협의가 필요한 것으로 여겨짐

[표 5-26] 유사시설 사례

구 분		엠파크시티	서서울모터리움
설립연도		2011. 10월	2006. 8월
위 치		인천시 서구 일원	서울시 양천구 일원
면 적		247,761m ²	71,887m ²
주요 시설	판매장	○	X
	편의시설	○	X
	금융(캐피탈), 보험	○	○
	정비시설	○	○

○ 이에 따라 비즈니스센터 내 금융센터(금융기관)를 240m²로 산정함

(11) 녹지 및 도로

- '물류단지 개발지침'에 의거 실외 공간 중 약 5% 녹지 조성이 필요하며, 실외 공간 중 약 8% 도로 조성이 필요함
- 다만 군산 중고차 수출복합단지의 경우 50%를 적용하여, 4% 도로 조성이 필요함

[표 5-27] 물류단지 개발지침의 녹지 및 도로 설치기준

구분	산업단지 규모	계획기준
녹지율	300만㎡ 이상	10%이상 ~ 13%미만
	100만㎡ 이상 300만㎡ 미만	7.5%이상 ~ 10%미만
	100만㎡ 미만	5%이상 ~ 7.5%미만
다. 주거지와 인접한 모든 방향에 완충녹지를 조성하는 경우에는 녹지비율을 100분의 0.5 범위에서 하향 조정할 수 있다.		
도로	100만㎡ 미만	8% 이상
나. 다음의 경우에는 도로면적 비율을 하향 조정할 수 있다. 1) 도시계획도로 등 지역 간 연결도로가 단지 내를 통과하지 않을 경우 2) 대규모 물류시설이 입지하도록 계획되어 세부도로망이 필요하지 아니한 경우 3) 도시첨단물류단지의 경우		

출처: 산업단지의 녹지확보 및 설치기준

(12) 기타 - 해외바이어 위한 시설

- 국내 바이어의 대부분이 중동, 중앙아시아 및 아프리카 지역을 기반으로 하는 특성들을 감안하여, 단기 체류 이외에 체류기간의 연장 등의 업무를 위한 행정 시설이 요구됨
- 현재는 바이어들과 매매업체들이 미팅을 진행할 수 있는 특별한 공간이 제공되지 않으므로 대부분 컨테이너 등 열악한 내부 환경과 비밀 유지가 어려운 환경에서 거래를 진행하고 있음
- 이러한 경우를 위하여, 바이어에게 차량구매 및 수출절차에 대한 편의 제공과 수출업체에 업무처리의 수월성을 제공하여 수출전문 단지로서 인지도를 높일 수 있도록 하는 룸, 한식이 입맛에 맞지 않아 외부에서 외국바이어들의 입맛에 맞는 음식을 배달 혹은 불편함을 감수하는 이들의 편의제공을 위한 외국 식당, 서로 다른 종교적 특성을 소유하고 있는 바이어들의 상황을 고려한 종교시설 및 공간 등의 제고는 더욱 긍정적인 역할을 수행할 것으로 고려됨

4. 시설현황 총괄

(1) 비즈니스센터

[표 5-28] 수출비즈니스센터 시설현황 총괄표

구		분	산출기준	면적(㎡)				
				계	1층	2층		
내외부 계				75,069	67,700	6,201		
내부	내부 계			13,727	7,526	6,201		
	경매장		500석 기준	1,000	1,000			
	성능검사센터		자동차관리법시행규칙 최소기준 적용	1,003.5	1,003.5			
	운영본부			537.5	537.5			
	부대 시설	소계			7,707.75	3,407.00	4,300.75	
		세차장,광택		70㎡×6개소	424.5	424.5		
		사진촬영실			193.5	193.5		
		행정지원센터		5개 기관	240	240		
		고객상담실			329.50	172	157.5	
		회의실			432.25	265.75	166.5	
		복지시설			356.25	356.25		
		일반창고		2개소	510	510		
		구내식당		5개코너	615	615		
		금융기관		4개소	240	240		
		보험업체		2개소	126	126		
		편의시설		2개소	264	264		
		기 타 임 대 시 설	매매상		46개소	2,765.25		2,765.25
			차량용품점		5개소	319		319
			택송업체		3개소	159.5		159.5
			재활용업체		3개소	159.5		159.5
			선사,포워드		5개소	296		296
			조합사무실		4개소	277.5		277.5
	공 용 면 적	소계			3,478.25	1,578	1,900.25	
		복도		폭 2.5~3.0m	2,044.5	677.25	1,367.25	
		코어		EV,계단,화장실	1,079	546	533	
		공조실		13,630㎡×2.6%	354.75	354.75		
외부	외부 계			60,174	60,174			
	고객주차장		18㎡×120대	2,160	2,160			
	전시장		18㎡×2,880대	51,840	51,840			
	도로		물류단지 개발지침 8%중 0.5적용	2,750	2,750			
	녹지(조경)		물류단지 개발지침 5%적용	3,424	3,424			

(2) 매매업체 입주단지

[표 5-29] 매매업체 입주단지 시설현황 총괄표

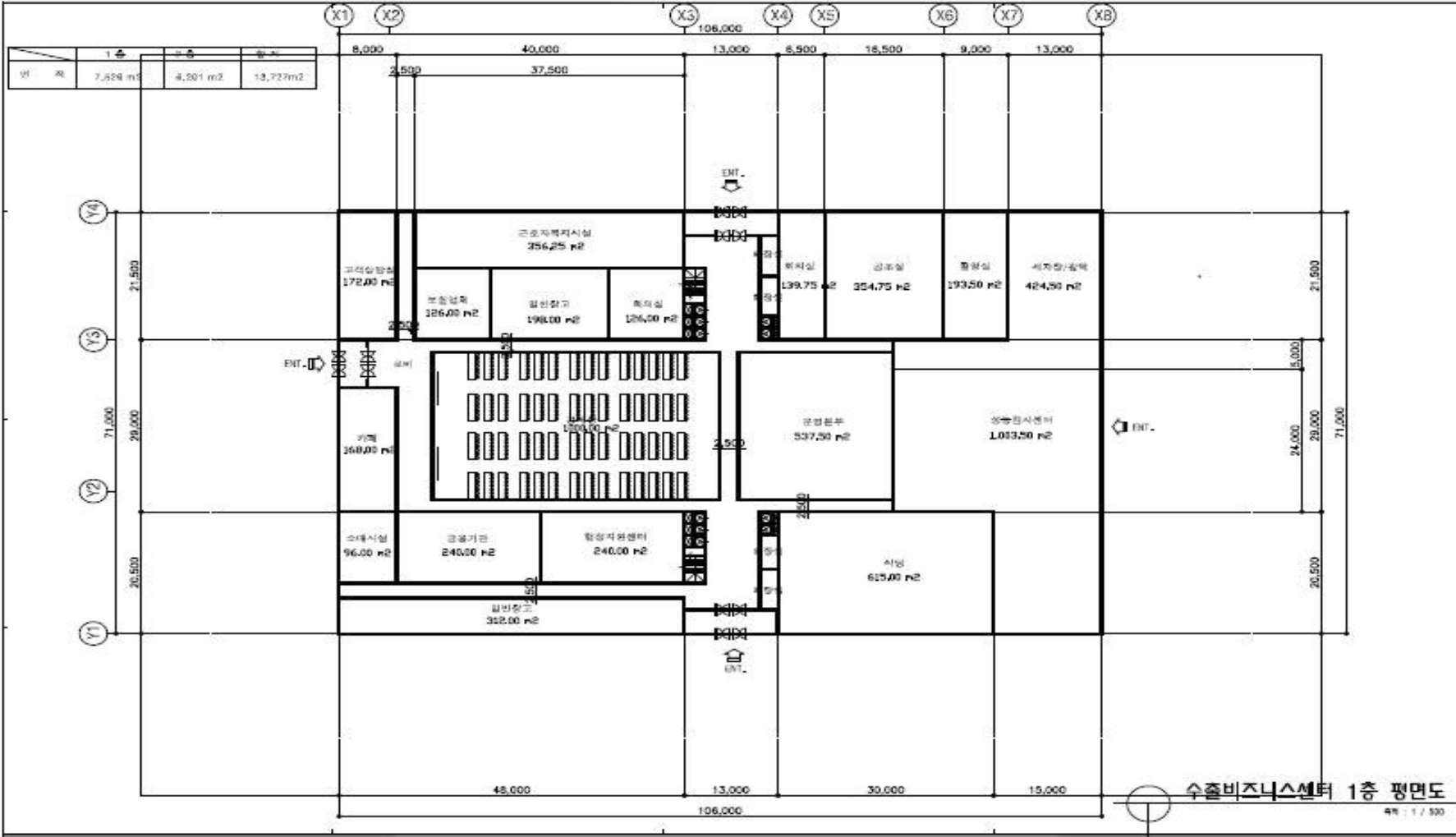
구 분		산출기준	면적 (㎡)		
			계	1층	2층

(3) 정비/튜닝/부품단지

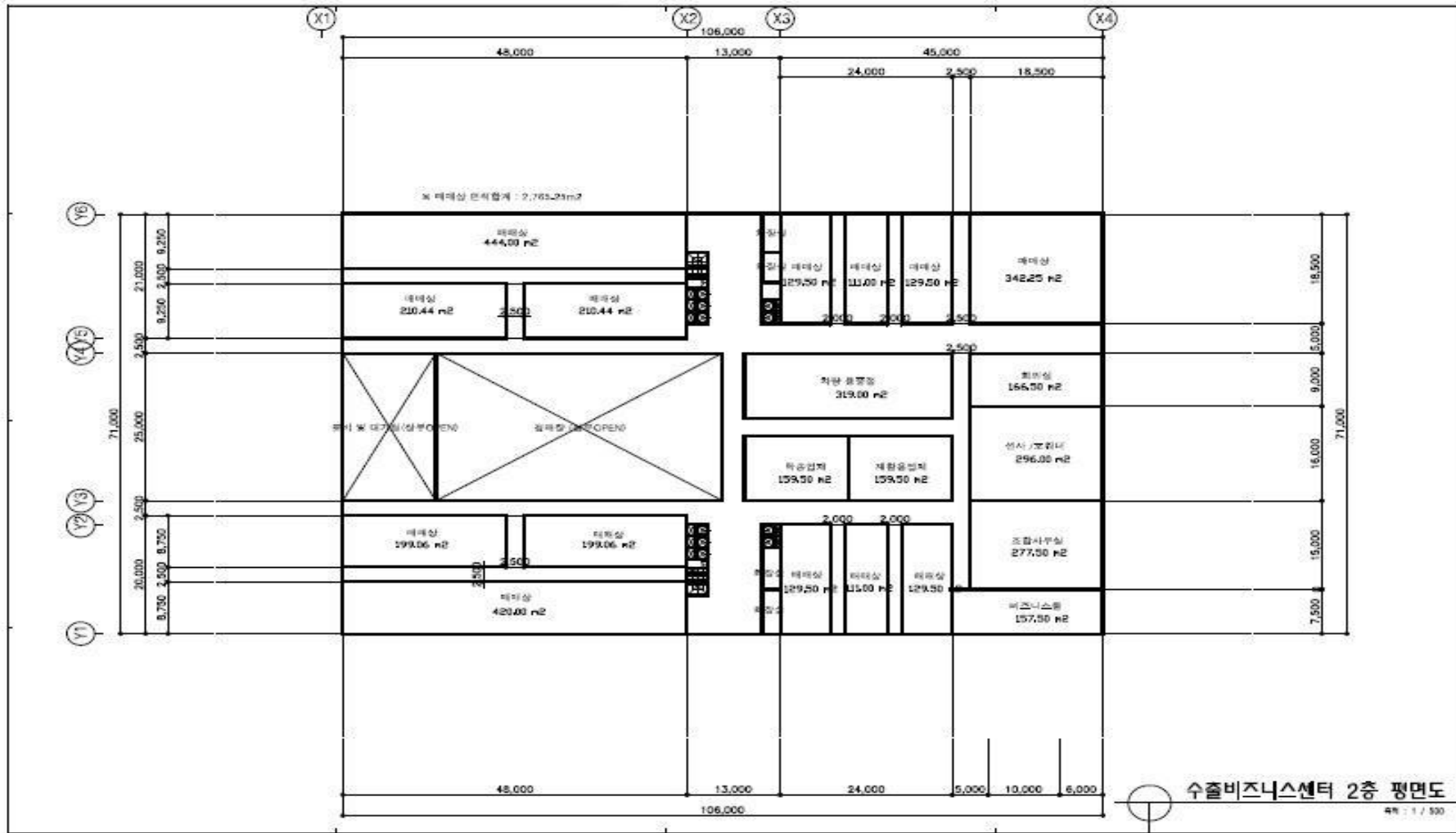
[표 5-30] 정비/튜닝/부품단지 시설현황 총괄표

구분		산출기준	면적 (㎡)		
			계	1층	2층
내외부 계			10,976	10,976	
내부	내부 계		1,650	1,650	
	정비소(2급)	400㎡×2개소	800	800	
	정비소(3급)	70㎡×4개소	280	280	
	세차장	70㎡×2개소	140	140	
	화장실	1개소	35	35	
	이동통로	폭 4m	395	395	
외부	외부 계		9,326	9,326	
	고객주차장	18㎡×48대	864	864	
	주기장	18㎡×410대	7,380	7,380	
	도로	물류단지 개발지침 8%중 0.5적용	450	450	
	녹지	물류단지 개발지침 5%적용	632	632	

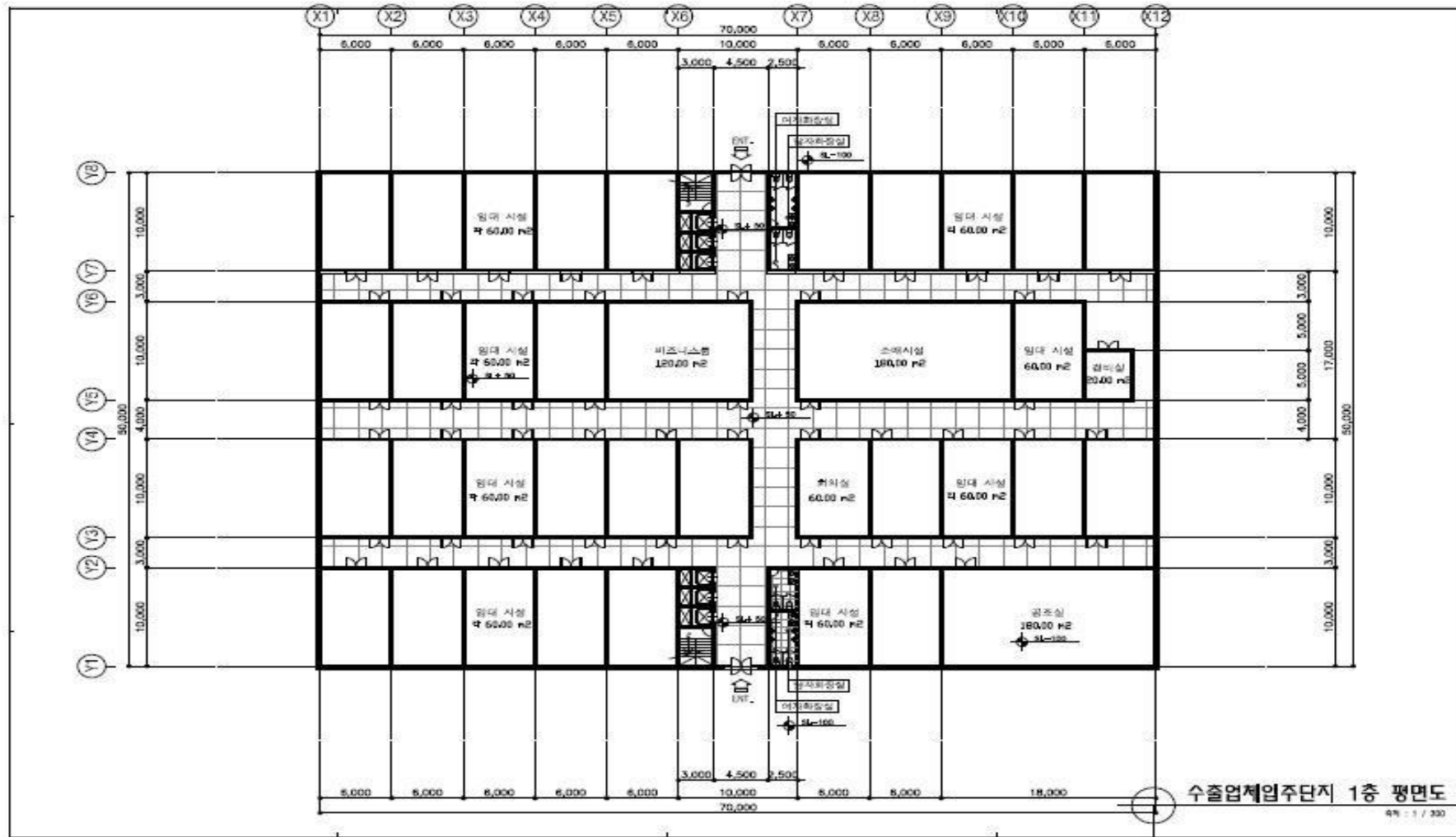
[그림 5-10] 수출비즈니스센터 1층 평면도



[그림 5-11] 수출비즈니스센터 2층 평면도



[그림 5-12] 매매업체입주단지 1층 평면도



Architectural floor plan of the 1st floor of the '정비, 튜닝, 부품단지' (Maintenance, Tuning, Parts Complex). The plan shows a large rectangular building with a central corridor and several rooms. The rooms are labeled with their area and floor level: 3급 정비업소 (70.00 m², 3F), 2급 정비업소 (400.00 m², 2F), and 세차/광택정 (70.00 m², 3F). The plan also shows a staircase (상/하) and a parking area (주차장). The dimensions of the building are 55,000 (width) and 30,000 (depth). The plan is oriented with North at the top.

3절 비용추정

1. 개요

- 본 보고서와 성격이 유사한 보고서의 비용 추정항목 및 내용을 참고하였음
 - ①자동차 100만대 생산기지 및 클러스터 조성사업 예비타당성조사_KDI(2016)
 - ②클린디젤자동차 핵심 부품산업 육성산업_광주광역시(2010)
 - ③그린전기자동차 자동차부품개발 및 연구기반 개발사업_울산광역시(2010)
 - ④청라투기장 중고자동차 수출단지 조성연구용역 최종보고서_인천항만공사(2010) 등 참고
- 본 조사의 비용 추정 기준년도는 2018년이며 기준년도와 상이한 자료의 단가를 적용할 경우 한국은행 경제통계시스템의 건설투자 GDP Deflator 지수를 바탕으로 산정한 보정지수를 적용하여 기준년도를 일치시키고자 함

[그림 5-15] 건설투자 GDP Deflator 지수

GDP Deflator 지수									
2010	100.00								
2011	106.15	100.00							
2012	108.38	100.00	100.00						
2013	108.55	100.15	100.00	100.00					
2014	110.02	101.51	101.36	100.00	100.00				
2015	110.22	101.70	101.54	100.18	100.00	100.00			
2016	110.61	102.06	101.90	100.54	100.36	100.00	100.00		
2017	114.30	105.46	105.30	103.89	103.70	103.34	100.00	100.00	
2018	118.00	108.88	108.71	107.26	107.06	106.68	103.24	103.24	100.00

*출처: 한국은행(2014)

- 본 사업과 용도 및 기능이 유사한 사업의 건축 비용과 관련한 실제 단가 및 타당성 조사 단가 검토 평균 비용을 산출하여, 이를 기준으로 건축비를 산정함
- 또한 설계비, 감리비, 시설부대비의 경우, 정부 지침 및 법률을 바탕으로 산정된 건축비를 기초로 적용되는 요율을 추정 후 적용 및 산정했으며, 별도 지침이 없는 측량 및 조사비는 유사 사례 참고 후 산정함
- 건축비 : 공사비 단가의 보다 나은 신뢰성 확보 및 체계적인 적정 단가 검토를 위하여 ① 용도 및 기능이 유사한 실제 유사사례 공사비 단가, ② 본 사업과 유사한 사업의 타당성조사 공사비 사례 비교 검토를 통해 산정하였음
- 부대비 : 설계비, 감리비, 측량 및 조사비, 시설부대비 등으로 구분되며, 본 조사에서는 부대비의 세부 항목별로 적절성을 판단하였으며, 다음과 같은 자료들을 참고함
 - ①2019년 예산안편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침(기획재정부)
 - ②공공발주사업에 대한 건축사의 업무범위와 대가기준(국토교통부)
 - '측량 및 조사비'는 별도 지침이 없는 관계로 '자동차 100만대 생산기지 및 클러스터 조성사업'(KDI, 2016)을 참고함
- 용지보상비 : 본 사업예정부지는 군산국가2산단 내 임해업무단지에 위치하며 아직 감정평가가 이루어지지 않은 바 공시지가 기준으로 산정하였음

2. 건축비 추정

(1) 건축비 단가산정

- 본 사업에서 건설되는 주요시설은 ①중고차 수출비즈니스센터, ②매매업체 입주단지, ③정비/튜닝/부품단지이며, 면적은 다음과 같음

[표 5-31] 주요시설 면적 및 건폐율, 용적률

구분	부지면적	건축연면적	건축면적	건폐율	용적률	비고
수출비즈니스센터	67,700m ²	13,727m ²	7,526m ²	11.1%	20.3%	2층
매매업체입주단지	148,720m ²	7,000m ²	3,500m ²	2.4%	4.7%	2층
정비/튜닝/부품단지	10,976m ²	1,650m ²	1,650m ²	15.0%	15.0%	1층
계	227,396m ²	22,377m ²	12,676m ²			

- 수출비즈니스센터, 매매업체입주단지, 정비/튜닝/부품단지 건축비 단가산정을 위하여 조달청에서 개시한 '2017년 공공건축물 유형별 공사비 분석'을 참고함
- 수출비즈니스센터 건축물의 경우, 2017년 '공공건축물 유형별 공사비 분석' 내 대형청사3-2의 건축비 단가 2,114,033원을 참고하여 단가를 산출하였음
- 매매업체입주단지 및 정비/튜닝/부품단지 건축물의 경우, 2017년 '공공건축물 유형별 공사비 분석' 내 공장1의 건축비 단가 1,626,499원을 참고하여 단가를 산출하였음
- 주기장 및 고객주차장, 전시장, 도로의 건축비 단가는 2019 하반기 건설공사 표준시장 단가(국토부) 자료에 기초하여, 1m²당 59,485원으로 산출함
 - 50,000m² 아스콘 포장비 : 2,974,235,000원

- 녹지는 2017년 '공공건축물 유형별 공사비 분석' 내 부대조경공사 항목을 참고하여 전체 부지면적에 19,386원의 단가를 적용하여 관련 건축비를 산출하였음

[표 5-32] 건축비 단가

구 분	단 가	산출근거
수출비즈니스센터	2,114,033원/m ²	2017년 공공건축물 유형별 공사비 분석
매매업체입주단지	1,626,499원/m ²	2017년 공공건축물 유형별 공사비 분석
정비/튜닝/부품단지	1,626,499원/m ²	2017년 공공건축물 유형별 공사비 분석
주기장 및 고객주차장, 전시장, 도로	59,485원/m ²	2019 하반기 건설공사 표준시장 단가
조경	19,386원/m ²	2017년 공공건축물 유형별 공사비 분석

(2) 건축비 산정 결과

- 수출비즈니스센터, 매매업체입주단지, 정비/튜닝/부품단지 단가를 기준으로
본 사업 내 건축비 산정한 결과는 다음과 같음

[표 5-33] 주요 건물시설 건축비 종합

구분	연면적(m ²)	단가(원)	건축비 금액(백만원)
수출비즈니스센터	13,727	2,114,033	29,019
매매업체입주단지	7,000	1,626,499	11,385
정비/튜닝/부품단지	1,650	1,626,499	2,684
건축비 합계			43,088

[표 5-34] 주요 외부시설 건축비 종합

구분		연면적(m ²)	단가(원)	건축비 금액(백만원)
수출비즈니스센터	고객주차장	2,160	59,485	128
	전시장	51,840	59,485	3,084
	도로	2,750	59,485	164
	조경	3,424	19,386	66
매매업체입주단지	고객주차장	4,320	59,485	257
	주기장	126,000	59,485	7,495
	도로	6,000	59,485	357
	조경	8,900	19,386	173
정비/튜닝/부품단지	고객주차장	864	59,485	51
	주기장	7,380	59,485	439
	도로	450	59,485	27
	조경	632	19,386	12

- 수출비즈니스센터, 매매업체입주단지, 정비/튜닝/부품단지의 건축비 및 외부 시설 건축비를 합한 금액은 다음과 같음

[표 5-35] 주요 건물시설 건축비 종합(외부시설 건축비 포함)

구분	건축비(백만원)	외부시설 건축비(백만원)	합계
수출비즈니스센터	29,019	3,442	32,461
매매업체입주단지	11,385	8,282	19,667
정비/튜닝/부품단지	2,684	529	3,213
건축비 합계			55,341

3. 부대비 추정

(1) 시나리오 1 - 통합발주

- 부대비는 설계비, 감리비, 측량 및 조사비, 시설부대비로 분류되며, 본 사업이 시설별로 개별화되어 진행되기 어렵다는 판단 하에, 통합발주를 전제로 진행 하였으며, 부대비 산정에 대하여, 건축비가 요율표의 각 단위 중간에 있을 경우, 해당 비용은 직선보간법을 이용하여 산정하였음

① 설계비

- 기본설계와 실시설계 분야를 모두 포함하여 산정하는 '공공발주사업에 대한 건축사의 업무범위와 대가기준(국토교통부고시 제2015-911호)'을 적용함
- 설계비 산정을 위한 종별구분은 연구시설, 자동차 관련시설, 공장, 업무시설에 해당하여 제2종 보통 요율을 적용, 도서의 양은 동 기준 제10조 종별 구분과 도서 작성 구분에 의거하여 중급 요율을 반영하였음

[표 5-36] 건축설계 대가요율

구분	종별	제3종(복잡)			제2종(보통)			제1종(단순)		
	도서의양	상급	중급	기본	상급	중급	기본	상급	중급	기본
100억 원		5.50	4.59	3.67	5.00	4.17	3.34	4.50	3.75	3.00
200억 원		5.33	4.44	3.56	4.85	4.04	2.23	4.36	3.64	2.91
300억 원		5.29	4.41	3.53	4.81	4.01	3.21	4.33	3.61	2.89
500억 원		5.19	4.32	3.46	4.72	3.93	3.14	4.24	3.54	2.83
1000억 원		5.10	4.25	3.40	4.63	3.86	3.09	4.17	3.47	2.78

출처: 공공발주사업에 대한 건축사의 업무범위와 대가기준(국토교통부)

[표 5-37] 건축물의 종별 구분

구분	건축물의 종류
제2종 (보통)	-공장물(굴뚝,옹벽,고가수조등) -단독주택,공동주택/제1종근린생활시설,제2종근린생활시설 -판매시설,연구시설(도서관제외)/노유자시설,수련시설 -업무시설 -숙박시설(관광숙박시설제외),위락시설/관광휴게시설(관망탑제외) -공장,창고시설(냉장/냉동창고포함) -자동차관련시설(정비공장,운전학원,정비학원) -동물및식물관련시설/분뇨및쓰레기처리시설/위험물저장및처리 시설 / 교정 및 군사시설 -장례식장,묘지관련시설(화장장제외)

출처: 공공발주사업에 대한 건축사의 업무범위와 대가기준(국토교통부)

○ 설계비는 건축설계 대가요율을 기준으로 직선보간법을 이용하여 산정함

$$\times 3.93 - \frac{(55,341 - 50,000)(3.93 - 3.86)}{(100,000 - 50,000)} = 3.923\%$$

[표 5-38] 설계비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 요율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	3.923%	1,273
매매업체 입주단지	19,667	3.923%	771
정비·튜닝·부품단지	3,213	3.923%	126
계	55,341		2,171

② 감리비

- 건설기술관리법 시행령 제27조 및 2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침에 의거하여 책임감리 대상(총공사비가 100억 원 이상 건설공사)에 해당되므로 전면책임감리비의 요율을 적용, 건축물의 종별구분에 따라 (업무시설/판매시설) 보통의 공종으로 구분하여 해당요율을 산정하였음

[표 5-39] 전면 책임감리비 요율

공사비 (억 원)	계산요율 (%)		
	단순한 공종	보통의 공종	복잡한 공종
100	7.67	8.52	9.37
200	6.14	6.81	7.50
300	5.34	5.92	6.52
400	4.81	5.34	5.88
500	4.44	4.94	5.88
700	4.02	4.47	4.91

출처: 건설관리기술법 시행령 제27조, 2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침(기획재정부)

- 감리비는 전면 책임감리비 요율을 기준으로 직선보간법을 이용하여 산정함

$$\times 4.94 - \frac{(55,341 - 50,000)(4.94 - 4.47)}{(70,000 - 50,000)} = 4.814\%$$

[표 5-40] 감리비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 요율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	4.814%	1,563
매매업체 입주단지	19,667	4.814%	947
정비·튜닝·부품단지	3,213	4.814%	155
계	55,341		2,664

③ 시설부대비

- 공사감독과 재산 취득에 따르는 여비, 공사현장 또는 사업장 감독의 현장 체재비, 공사감독에 따르는 임차료 등을 포함, 시설부대비는 '2019년 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침'(기획재정부) 시설부대비 요율을 적용함

[표 5-41] 시설부대비 요율

공사비(억 원)	계산요율(%)
200	0.23
300	0.23
500	0.23
1,000	0.23

출처: 2019년 예산안 편성 및 기금운영계획안 작성 세부지침(기획재정부)

○ 시설부대비 산정

[표 5-42] 시설부대비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 요율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	0.23%	75
매매업체 입주단지	19,667	0.23%	45
정비·튜닝·부품단지	3,213	0.23%	7
계	55,341		127

④ 측량 및 조사비

- 각종 측량, 조사, 시험 및 검사 등 추가적으로 소요되는 비용으로 유사 예비타당성 검토 보고서 '자동차 100만 대 생산기지 및 클러스터 조성사업' 내용을 근거로 공사비의 1%를 별도 계상하였음

[표 5-43] 측량 및 조사비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 비율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	1.00%	325
매매업체 입주단지	19,667	1.00%	197
정비·튜닝·부품단지	3,213	1.00%	32
계	55,341		553

⑤ 부대비 종합

[표 5-44] 부대비 종합(단위: 백만원)

구분	설계비	감리비	시설 부대비	측량비	부대비 종합
비즈니스센터	1,273	1,563	75	325	3,235
매매업체 입주단지	771	947	45	197	1,960
정비·튜닝·부품단지	126	155	7	32	320
계	2,171	2,664	127	553	5,515

(2) 시나리오 2 - 개별발주

- 통합발주 외 비즈니스센터와 매매업체입주단지 및 정비/튜닝/부품단지로 구분한 개별발주에 대한 검토결과는 다음과 같음

① 설계비

- 설계비는 건축설계 대가요율을 기준으로 직선보간법을 이용하여 산정함

- 비즈니스센터 : $4.01 - \frac{(32,461 - 30,000)(4.01 - 3.93)}{(50,000 - 30,000)} = 4.00\%$

- 매매업체입주단지 및 정비/튜닝/부품단지 :

$4.04 - \frac{(22,880 - 20,000)(4.04 - 4.01)}{(30,000 - 20,000)} = 4.03\%$

[표 5-45] 설계비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 요율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	4.00%	1,298
매매업체 입주단지 및 정비/튜닝/부품단지	22,880	4.03%	922
계	55,341		2,220

② 감리비

○ 감리비는 전면 책임감리비 요율을 기준으로 직선보간법을 이용하여 산정함

$$\text{- 비즈니스센터 : } 5.92 - \frac{(32,461 - 30,000)(5.92 - 5.34)}{(40,000 - 30,000)} = 5.78\%$$

- 매매업체입주단지 및 정비/튜닝/부품단지 :

$$6.81 - \frac{(22,880 - 20,000)(6.81 - 5.92)}{(30,000 - 20,000)} = 6.55\%$$

[표 5-46] 감리비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 요율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	5.78%	1,876
매매업체 입주단지 및 정비/튜닝/부품단지	22,880	6.55%	60
계	55,341		1,936

③ 시설부대비

[표 5-47] 시설부대비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 요율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	0.23%	75
매매업체 입주단지 및 정비/튜닝/부품단지	22,880	0.23%	53
계	55,341		128

④ 측량 및 조사비

[표 5-48] 측량 및 조사비 종합

구분	건축비금액(백만원)	적용 비율(%)	금액(백만원)
비즈니스센터	32,461	1.00%	325
매매업체 입주단지 및 정비/튜닝/부품단지	22,880	1.00%	229
계	55,341		553

⑤ 부대비 종합

[표 5-49] 부대비 종합

구분	설계비	감리비	시설 부대비	측량비	부대비 종합
비즈니스센터	1,298	1,876	75	325	3,574
매매업체 입주단지 및 정비/튜닝/부품단지	922	60	53	229	1,264
계	2,220	1,936	128	553	4,837

(3) 시나리오 비교

[표 5-50] 시나리오 비교

구분	설계비	감리비	시설 부대비	측량비	부대비 종합
시나리오 1 - 통합발주	2,171	2,664	127	553	5,515
시나리오 2 - 개별발주	2,220	1,936	128	553	4,837
차이 (시나리오1 - 시나리오2)	-49	728	-1	0	678

4. 토지매입비 추정

○ 토지매입비 : 본 사업예정부지는 군산국가2산단 내 임해업무단지에 위치하며 아직 감정평가가 이루어지지 않은 바, 공시지가 기준으로 산정하며, 예산을 산정함에 있어서는 총 면적에 공시지가 중 가장 넓은 면적의 기준인 158,700 원을 단가로 기준하여 보상비를 추정함

○ 토지매입비는 36,088 백만원으로 추정됨

[표 5-51] 토지매입비

지번	공시지가(원)	면적(m ²)	보상비(백만원)
오식도동 504	162,000	23140.7	3,672
오식도동 504-5	149,200	9917.6	1,574
오식도동 504-6	150,800	13223.5	2,099
오식도동 504-7	149,200	29377.3	4,662
오식도동 506	158,700	72111.3	11,444
오식도동 507	157,100	26833.2	4,258
오식도동 507-2	128,100	1656	263
오식도동 507-3	150,800	27909.3	4,429
오식도동 507-4	128,100	1657.1	263
오식도동 507-5	150,800	7209.2	1,144
오식도동 507-6	150,800	14360.6	2,279
계		227,396	36,088
비고	504 : 76,659.1m ² , 506 : 72,111.3m ² , 507 : 79,625.4m ²		

5. 총사업비 종합

(1) 시나리오 1 - 통합발주

○ 총사업비 종합결과, 1,008억원의 비용이 소요됨

- 예비비의 경우 1~4% 내외에서 산정함

[표 5-52] 총사업비 종합

구분	건축비	부대비	토지 매입비	예비비	경매 시스템	계
비즈니스센터	32,461	3,235	10,744	1,560	1,500	49,500
매매업체 입주단지	19,667	1,960	23,602	671		45,900
정비·튜닝·부품단지	3,213	320	1,742	125		5,400
계	55,341	5,515	36,088	2,356	1,500	100,800

[표 5-53] 비즈니스센터 사업비

구분		면적(m ²)	단가(원)	소요예산(백만원)
토지매입비		67,700	158,700	10,744
건축비		13,727	2,114,033	29,019
외부	고객주차장	2,160	59,485	128
	전시장	51,840	59,485	3,084
	도로	2,750	59,485	164
	조경	3,424	19,386	66
부대비	설계	3.923%	32,461	1,273
	감리	4.814%	32,461	1,563
	부대비	0.230%	32,461	75
	측량	1%	32,461	325
경매시스템				1,500
예비비		3.4%	46,440	1,560
계				49,500

[표 5-54] 매매업체 입주단지 사업비

구분		면적(m ²)	단가(원)	소요예산(백만원)
토지매입비		148,720	158,700	23,602
건축비		7,000	1,626,499	11,385
외부	고객주차장	4,320	59,485	257
	주기장	126,000	59,485	7,495
	도로	6,000	59,485	357
	조경	8,900	19,386	173
부대비	설계	3.923%	19,667	771
	감리	4.814%	19,667	947
	부대비	0.230%	19,667	45
	측량	1%	19,667	197
예비비		1.48%	45,229	671
계				45,900

[표 5-55] 정비/튜닝/부품단지 사업비

구분		면적(m ²)	단가(원)	소요예산(백만원)
토지매입비		10,976	158,700	1,742
건축비		1,650	1,629,499	2,684
외부	고객주차장	864	59,485	51
	주기장	7,380	59,485	439
	도로	450	59,485	27
	조경	632	19,386	12
부대비	설계	3.923%	3,213	126
	감리	4.814%	3,213	155
	부대비	0.230%	3,213	7
	측량	1%	3,213	32
예비비		2.37%	5,275	125
계				5,400

(2) 시나리오 2 - 개별발주

○ 시나리오 1과 총계를 같이하고, 부대비 및 예비비를 달리하여 시나리오2의 총 사업비를 추산함

[표 5-56] 총사업비 종합

구분	건축비	부대비	토지 매입비	예비비	경매 시스템	계
비즈니스센터	32,461	3,574	10,744	1,221	1,500	49,500
매매업체 입주단지	19,667	2,323	23,602	308		45,900
정비·튜닝·부품단지	3,213	379	1,742	66		5,400
계	55,341	6,276	36,088	1,595	1,500	100,800

[표 5-57] 비즈니스센터 사업비

구분		면적(㎡)	단가(원)	소요예산(백만원)
토지매입비		67,700	158,700	10,744
건축비		13,727	2,114,033	29,019
외부	고객주차장	2,160	59,485	128
	전시장	51,840	59,485	3,084
	도로	2,750	59,485	164
	조경	3,424	19,386	66
부대비	설계	4.000%	32,461	1,298
	감리	5.780%	32,461	1,876
	부대비	0.230%	32,461	75
	측량	1%	32,461	325
경매시스템				1,500
예비비		3.4%	46,440	1,560
계				49,839

[표 5-58] 매매업체 입주단지 사업비

구분		면적(m ²)	단가(원)	소요예산(백만원)
토지매입비		148,720	158,700	23,602
건축비		7,000	1,626,499	11,385
외부	고객주차장	4,320	59,485	257
	주기장	126,000	59,485	7,495
	도로	6,000	59,485	357
	조경	8,900	19,386	173
부대비	설계	4.030%	19,667	793
	감리	6.550%	19,667	1,288
	부대비	0.230%	19,667	45
	측량	1%	19,667	197
예비비		1.47%	45,592	671
계				46,263

[표 5-59] 정비/튜닝/부품단지 사업비

구분		면적(m ²)	단가(원)	소요예산(백만원)
토지매입비		10,976	158,700	1,742
건축비		1,650	1,629,499	2,684
외부	고객주차장	864	59,485	51
	주기장	7,380	59,485	439
	도로	450	59,485	27
	조경	632	19,386	12
부대비	설계	4.030%	3,213	129
	감리	6.550%	3,213	210
	부대비	0.230%	3,213	7
	측량	1%	3,213	32
예비비		2.34%	5,334	125
계				5,459

6. 인건비 추정

(1) 조직 및 인력구성

- 국내 유사시설의 현황과 해외선진지 벤치마킹(일본 USS 그룹)을 통해 해당 복합단지의 업무를 효율적으로 수행할 수 있도록 운영지원 12명, 품질검사 33명, 행정지원 4명의 조직을 구성함

[그림 5-16] 조직 및 인력구성



(2) 인건비 추정

- 인건비를 추정하기 위해 2018년 행정안전부에서 고시한 지방공단 평균임금을 적용함

[표 5-60] 인건비 추정

구분	적정인원(명)	평균임금(천원/년)	추정인건비(백만원/년)
SPC 인건비	50	40,910	2,046

출처: 행정안전부(<http://www.cleaneye.go.kr/user/empAvrSalStat.do>)

7. 운영비 추정

- 조성 시설물의 경상운영비 및 시설유지비를 추정하기 위해 '울산 자동차부품 연구소' 및 '전북 자동차융합기술원'의 단가를 참고했으며, 2013년 기준의 단가를 2018년으로 치환하기 위해, 한국은행 GDP Deflator 지수를 참고하였음
 - 자동차부품연구소 전남지역 인력 : 47명(광주본부 제외)
 - 전북자동차융합기술원 건축면적 : 17,376m²
 - 전북자동차융합기술원 인력 : 50명(미래차연구 등의 업무를 하는 미래기술연구본부 제외)

[표 5-61] 유사시설 경상운영비 및 시설유지비

구분	자동차부품연구소		전북 자동차융합기술원		평균단가 (18년 기준)
	2013년	2018년	2013년	2018년	
경상운영비	22,206원	27,550원	41,075원	50,960원	39,255원
시설유지비	11,098원	13,769원	10,005원	12,413원	13,091원

출처: 자동차 100만대 생산기지 및 클러스터 조성사업 예비타당성조사(2016)

- 정비/튜닝/부품단지의 경우, 임대가 아닌 분양으로만 운영되므로 경상운영비를 추정하지 않았으며, 경상운영비 814백만원, 시설유지비 293백만원으로 총 1,107백만원으로 추정함

[표 5-62] 중고차 수출복합단지 경상운영비 추정

구분	연면적(m ²)	평균단가(원/m ²)	경상운영비(백만원/년)
수출비즈니스센터	13,727	39,255	539
매매업체입주단지	7,000		275
합	계		814

[표 5-63] 중고차 수출복합단지 시설유지비 추정

구분	연면적(㎡)	평균단가(원/㎡)	시설유지비(백만원/년)
수출비즈니스센터	13,727	13,091	180
매매업체입주단지	7,000		92
정비/튜닝/부품단지	1,650		22
합		계	293

4절 편익추정

- 중고차 수출복합단지 조성사업을 통해 발생 가능한 편익으로 경제적 편익과 사회적 편익이 있으며, 경제적 편익은 경매장 운영수익, 임대수입 및 분양수익이 있으며, 사회적 편익으로는 중고차 경매장을 통한 중고차 수출시장의 가격 정상화로 발생할 수 있는 편익 및 공급단지 구성에 따른 부가가치 창출로 구분할 수 있음

1. 경제적 편익

(1) 경매장 운영수익

① 출품수수료

- 출품수수료 = $3,114 \times 52 \times 22,000 \div 100 = 35.6$ 억원
- 1대당 출품수수료 : 22,000원 (글로벌비스 기준)

[표 5-64] 주요 중고차 경매장 출품수수료

구 분	출품수수료
글로벌비스	22,000원
AJ셀카	60,500원
롯데렌탈	60,500원
SK엔카직영	국산차 55,000원 수입차 110,000원

출처: 각 중고차 경매장 홈페이지

② 낙찰수수료

○ 낙찰수수료 = $3,114 \times 52 \times 60\% \times 3,300,000 \times 2.2\% \approx 70.5\text{억 원}$

- 낙찰률 60%
- 낙찰수수료 2.2% (글로벌스 기준)³⁾
- 1대당 가격 : 330만원

○ 낙찰률 60%의 기준은 다음과 같음

[표 5-65] 주요 경매장 낙찰률

구분	출품	낙찰	출품 대비 낙찰률
글로벌스	90,122	56,126	62.3%
AJ셀카	61,127	29,662	48.5%
롯데렌탈	56,822	33,875	59.6%
K카옥션	29,170	21,046	72.1%
계	237,241	140,709	59.3%

출처 : 신현도의 중고차 리서치

3) 매일경제(<https://www.mk.co.kr/opinion/columnists/view/2017/11/742882/>)

○ 1대당 가격 330만원에 대한 추정은 다음과 같음

- 관세청 통관 기준 2018년 중고차 수출금액 및 대수를 참고하여 2018년 중고차 1대당 수출금액은 3,333,488원임

[표 5-66] 2018년도 자동차 수출 추이

수출금액(천달러)	수출대수(대)	일대당 가격(달러)	환율(원/달러)	일대당 가격(원)
1,076,111	360,169	2,987.8	1,115.7	3,333,488

출처 : 한국중고자동차수출조합, 기획재정부(통화별 환율 조사통계) 2018년 환율 참고

- 2015년 이후로 수출대수가 증가하였으나, 수출금액은 크게 변화가 없으며, 1대당 가격 또한 하락 추세임을 반영하여 특별한 반등요인이 없기 때문에 일대당 가격은 330만원으로 추정함

○ 별도로 1대당 가격을 내수 기준으로 추정한 결과는 다음과 같음

- SK엔카닷컴 2019년 1월 중고차 시세를 기준으로 중고차 평균 가격 1,526.6만원

- 이 경우, 낙찰수수료는 334.0억원이 됨

$$\text{낙찰수수료} = 3,114 \times 52 \times 60\% \times 15,626,000 \times 2.2\% \approx 334.0\text{억원}$$

[표 5-67] 2019년 1월 SK엔카닷컴 국산 중고자동차 시세(단위: 만원)

제조사	모델명	연료	최저값	최대값	중간값
현대	그랜저 HG	가솔린	1,874	2,186	2030
	LF 소나타	가솔린	1,355	1,908	1631.5
	더 뉴 아반떼	가솔린	886	1,108	997
	싼타페 DM	디젤	1,844	2,277	2060.5
	뉴 투싼 IX	디젤	1,402	1,724	1563
	제네시스 DH	가솔린	2,797	3,840	3318.5
기아	더 뉴 K7	가솔린	1,830	2,247	2038.5
	K5 2세대	가솔린	1,252	1,930	1591
	K3	가솔린	884	1,177	1030.5
	올 뉴 쏘렌토	디젤	1,807	2,535	2171
	더 뉴 스포티지 R	디젤	1,392	1,763	1577.5
쉐보레	말리부	가솔린	1,185	1,511	1348
	어메이징 뉴 크루즈	가솔린	709	972	840.5
	스파크	가솔린	442	644	543
르노삼성	SM7 노바	가솔린	1,469	1,857	1663
	SM5 노바	가솔린	975	1,345	1160
	SM3 네오	가솔린	730	1,011	870.5
쌍용	뉴 코란도 C	디젤	1,186	1,596	1391
	렉스턴 W	디젤	1,573	2,154	1863.5
국산차 평균					1,562.6

출처: SK encar.com 1월 1주차 시세정보

③ 연회비

○ 연회비 = $500 \times 250,000 = 1.3$ 억 원

- 글로벌스/AJ셀카/롯데렌탈 회원가입 연회비 25만원 기준

[표 5-68] 주요 중고차 경매장 연회비

구 분	연회비
글로벌스	25만원
AJ셀카	25만원
롯데렌탈	25만원
SK엔카직영	0원

출처: 각 중고차 경매장 홈페이지

④ 보증금

○ 보증금 = $500 \times 3,000,000 \times 1.4\% = 0.2$ 억 원

- 보증금 300만원 기준

- 2018년 평균금리 1.4% 적용

[표 5-69] 주요 중고차 경매장 보증금

구 분	보증금
글로벌스	300만원
AJ셀카	300만원
롯데렌탈	300만원
SK엔카직영	300만원

출처: 각 중고차 경매장 홈페이지

⑤ 재출품수수료

○ 재출품수수료 = $1,246 \times 60\% \times 52 \times 22,000 = 8.6$ 억 원

- 재출품대수 : $3,114 - (3,114 \times 60\%) = 1,246$ 대
- 재출품낙찰률을 출품낙찰률과 같이 60%로 추정함
- 재출품수수료 : 22,000원(글로비스 기준)

○ 재출품수수료 기준은 다음과 같음

[표 5-70] 주요 중고차 경매장 재출품수수료

구 분	출품수수료
글로비스	22,000원
AJ셀카	33,000원
롯데렌탈	33,000원
SK엔카직영	국산차 33,000원 수입차 66,000원

출처: 각 중고차 경매장 홈페이지

⑥ 총 경매장 운영수익

○ 총 경매장 운영수익은 116.2억원으로 추정됨

[표 5-71] 중고차 경매장 운영수익 추정

구 분	운영수익(억원)
출품수수료	35.6
낙찰수수료	70.5
연회비	1.3
보증금	0.2
재출품수수료	8.6
총계	116.2

(2) 임대수입 및 분양수익

① 실내 임대료

- 실내임대료는 '군산 중대형 상가 임대료'의 2018년 1분기 - 2019년 3분기 중위값 기준으로 20,000원/m²을 적용함

[표 5-72] 군산 중대형 상가 임대료

구분	2018				2019			중위값
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	
상가 임대료 (단위: 천원/m ²)	20.1	20.1	20.0	20.0	18.8	18.8	18.7	20

출처: 군산 상권별 중대형 상가 임대료

② 주기장 임대료

- 주기장 월 임대료는 인천 송도지역 월 임대료 1,000원/m²를 기준으로 산정하였으며, 3년 상각적용시 월 임대료는 1,722원/m²(30,996원/대)이 됨
- 면당 면적 18m²을 기준으로 1대당 30,000원의 임대료를 산정함

③ 분양수익

- 분양수익은 '국토교통부 실거래가 공개 시스템' 內 군산시 2018년 상업업무용 집합건물 연면적의 평균을 적용함 (1,626,499원/m²)

④ 사용주체별 구분

[표 5-73] 시설별 임대 및 분양수익

구분			면적(m ²)	월 임대료 및 연 분양수익	수익 (억 원)	비고
수출비즈니스센터	실 내	세차장, 광택	424.5	20,000(원/m)	1	임대
		구내식당	615	20,000(원/m)	1.5	임대
		금융기관	240	20,000(원/m)	0.6	임대
		보험업체	126	20,000(원/m)	0.3	임대
		편의시설	264	20,000(원/m)	0.6	임대
	기 타 임 대 시 설	매매상	2765.25	20,000(원/m)	6.6	임대
		차량용품점	319	20,000(원/m)	0.8	임대
		택송업체	159.5	20,000(원/m)	0.4	임대
		재활용업체	159.5	20,000(원/m)	0.4	임대
		선사 포워드	296	20,000(원/m)	0.7	임대
		조합사무실	277.5	20,000(원/m)	0.7	임대
매매업체입주단지	실 내	임대시설(매매상)	4,260	20,000(원/m)	10.2	임대
		소매시설	180	20,000(원/m)	0.4	임대
	실 외	주기장(7,000대)	126,000	30,000(원/대)	25.2	7000대
정비/튜닝/부품단지	실 내	정비업체	1,080	1,629,499 (원/m ²)	17.6	분양
		세차장	140	1,629,499 (원/m ²)	2.3	분양
	실 외	주기장(410대)	7,380	30,000(원/대)	1.5	410대
임대수익 (년/억)					50.9	
분양수익 (일시불/억)					19.9	

⑤ 임대수입 및 분양수익 종합

○ 연 임대수입 및 분양수익 총합은 24억원이 산출됨

[표 5-74] 임대수입 및 분양수익 종합

구분	기초 단위	기준 값	연 수익
실내 임대수입	10,086㎡	20,000원/㎡	24.2억
주기장 임대수입	7,410대	30,000원/대	26.7억
분양 수익	1,220㎡	1,626,499원/㎡	19.9억
총계			70.8억

(3) 총 경제적 편익

○ 총 경제적 편익은 185.6억원으로 추정됨

[표 5-75] 총 경제적 편익

구 분	편익
경매장 운영수익	116.2억원
임대수입 및 분양수익	70.8억원
총 경제적 편익	187.0억원

2. 사회적 편익

(1) 취득세 감면 수익

- 매매업체가 중고차를 매매용으로 취득하면 이전등록 취득세가 감면이 되는데 (7% → 1.05%), 지금까지는 수출을 통해 해외바이어에게 그 이득이 귀속이 되었으나, 이후 군산 중고차 수출복합단지의 경매장을 통해 수출이 이뤄지면 그동안 해외바이어에게 귀속되었던 수익(취득세 감면분)이 국내로 회수됨
- 경매장 운영수익(114.8억원)이 취득세 감면비율(7% - 1.05%) 만큼의 수익이 발생된다고 볼 수 있으며, 그 금액은 약 6.8억원으로 추정됨

(2) 파급효과

- 또한 군산 중고차 수출복합단지조성에 따른 파급효과 분석을 목적으로, 공급 단지 조성 신규투자로 인해 발생하는 부가가치 증가분을 산업연관분석을 통하여 추정하기 위하여, 부가가치 증가분의 효과를 **생산유발효과**, **부가가치유발효과**, **고용유발효과** 측면 등 3가지 측면으로 구분하여, 아래의 순서와 같은 방법을 활용하여 추정함
 - (a) 한국은행 2015년 산업연관표에서 통합소분류 기준 161개 부문에 대하여 해당되는 산업(상품)을 분류하여 매칭
 - (b) 산업연관표 상의 투입계수를 활용하여 관련분야의 유발계수를 산출
 - (c) 산출된 유발계수를 통해 중고차 공급단지 조성과 관련된 분야별 파급효과 비교 분석
 - (d) 본 사업의 파급효과 분석을 용이하게 하고자 산업연관표상 통합중분류를 기준으로 산업을 재분류 함
 - (e) 산업연관표상 도소매 상품중개, 금융 및 보험보조, 자동차 수리 및 서비스, 창고 및 운송 보조로 구분하여 해당산업의 유발계수 값을 활용 → 파급효과를 계측함

- 생산유발효과는 어떤 산업부문의 최종수요가 한 단위 증가하였을 때, 이를 충족하기 위하여 각 산업부문에서 직간접적으로 유발되는 생산액 수준을 나타냄
- 부가가치유발효과는 어떤 산업부문의 최종수요가 한 단위 증가하였을 때, 이를 충족하기 위하여 각 산업부문에서 직간접적으로 유발되는 부가가치 단위를 나타냄
- 고용유발효과는 어떤 산업부문의 최종수요가 일정금액 증가할 경우, 각 산업부문에서 직간접적으로 유발되는 고용지수를 나타냄
- 생산유발계수, 부가가치유발계수, 고용유발계수는 군산 중고차 수출복합단지에서 수행되는 산업적 행위를 특정하고, 관련한 항목을 한국은행에서 발표하는 2015년 기준 산업연관표 상에서 추출하여, 해당하는 계수의 지표를 활용함

[표 5-76] 유발계수 비교분석

항목	생산유발계수	부가가치유발계수	고용유발계수
평균	0.9848	0.8610	10.3500
도소매 상품중개	0.968	0.876	11.9000
금융 및 보험 보조	0.831	0.900	7.000
자동차 수리 및 서비스	1.121	0.805	11.500
창고 및 운송 보조	1.019	0.863	11.000

출처: 한국은행 산업연관표 통합중분류(2015) 기준

- 위 추정방법에 근거하여, 산출한 파급효과는 공급단지 조성 신규투자로 인해 발생하는 부가가치 증가분을 산업연관분석을 통하여 추정하고, 부가가치 증가분의 효과를 **생산유발효과**, **부가가치유발효과**, **고용유발효과** 측면 등 3가지 측면으로 분석한 결과로 약 1,861억 원(993억 + 868억)의 **사회적 가치**로 환산되었으며, 1,043명의 고용유발효과를 얻을 것으로 산출됨

[표 5-77] 총 파급효과

파급효과	총 수요액	계수	효과
생산유발효과	1,008억원	0.9848	993억
부가가치 유발효과		0.8610	868억
고용유발효과		10.35	1,043명

(3) 총 사회적 편익

- 총 사회적 편익은 1,867.8억, 1,043명으로 추정됨

[표 5-78] 총 사회적 편익

구 분	편익
취득세 감면 수익	6.8억
파급효과	1,861억, 1,043명
총 사회적 편익	1,867.8억, 1,043명

3. 총 편익

○ 총 편익은 2,054.8억, 1,043명으로 추정됨

[표 5-79] 총 편익

구 분	편익
경제적 편익	187.0억원
사회적 편익	1,867.8억, 1,043명
총 편익	2,054.8억원, 1,043명

5절 경제적 타당성 분석

1. 개요

(1) 연차별 사업비

[표 5-80] 연차별 사업비 총괄표

구분	지출(백만원)		
	2020	2021	2022
토지매입비	4,247	25,234	6,607
건축비		21,544	21,544
고객주차장		218	218
전시장		1,542	1,542
주기장		3,967	3,967
도로		274	274
조경		125.5	125.5
설계		1085.5	1085.5
감리		1,332	1,332
부대비			127
측량	553		
예비비		1,178	1,178
경매시스템		1,500	
지출 계	4,800	58,000	38,000

(2) 할인율 및 적용기간

- 본 연구에서는 KDI 예비타당성조사에 적용되고 있는 할인율 4.5%를 적용함
- 할인율 적용기간은 준비·설계·공사기간 3년, 운영기간 10년 총 13년으로 전제함

2. 시나리오1 - 통합발주

(1) 현금흐름

○ 군산시 중고차 수출단지 조성의 연차별 현금흐름표는 다음과 같음

[표 5-81] 현금흐름(단위: 백만원)

	수입(백만원)	지출(백만원)	수입-지출	수입현재가	지출현재가	순현재가치
2020		4,800	-4,800	0	4,800	-4,800
2021		58,000	-58,000		55,502	-55,502
2022		38,000	-38,000		34,798	-34,798
2023	18,700	3,153	15,547	16,387	2,763	13,624
2024	16,710	3,153	13,557	14,012	2,644	11,368
2025	16,710	3,153	13,557	13,409	2,530	10,879
2026	16,710	3,153	13,557	12,832	2,421	10,410
2027	16,710	3,153	13,557	12,279	2,317	9,962
2028	16,710	3,153	13,557	11,750	2,217	9,533
2029	16,710	3,153	13,557	11,244	2,122	9,123
2030	16,710	3,153	13,557	10,760	2,030	8,730
2031	16,710	3,153	13,557	10,297	1,943	8,354
2032	16,710	3,153	13,557	9,853	1,859	7,994
2033	16,710	3,153	13,557	9,429	1,779	7,650
2034	16,710	3,153	13,557	9,023	1,703	7,320
2035	16,710	3,153	13,557	8,634	1,629	7,005
2036	16,710	3,153	13,557	8,263	1,559	6,704
2037	16,710	3,153	13,557	7,907	1,492	6,415
합계	252,640	148,095	104,545	166,079	126,108	39,970

(2) 경제적 타당성 분석

○ 연차별 현금흐름을 기준으로 NPV, IRR, 편익비용비율(B/C ratio)의 값은 다음과 같음

[표 5-82] 경제적 타당성 분석 결과

	NPV	IRR	B/C ratio
분석	39,970(백만원)	4.9%	1.32

○ $NPV > 0$, $IRR > 4.5\%$, $B/C \text{ ratio} > 1$ 로 나타남에 따라 경제적 편익으로만 추정하였을 때에도 경제적 타당성을 확보하는 것으로 분석됨

○ 군산 중고차 수출복합단지 사업을 추진함에 있어, 단기적 관점으로는 고용창출이라는 사회적 편익증진을 목적으로 행정 주체의 주도로 사업을 운영하고, 장기적 관점으로는 수익창출이라는 경제적 편익증진을 위해 행정주체와 민간이 역할을 분담하여, 행정적 지원과 효율성 창출을 위하여, 협력함으로 사업을 운영하는 방안이 사업추진에 긍정적인 역할을 할 것으로 기대됨

3. 시나리오2 - 개별발주: 수출비즈니스센터

(1) 연차별 사업비

[표 5-83] 연차별 사업비 총괄표

구분	지출(백만원)		
	2020	2021	2022
토지매입비	4,247	6,497	
건축비		14,509.5	14,509.5
고객주차장		64	64
전시장		1,542	1,542
주기장			
도로		82	82
조경		33	33
설계		649	649
감리		938	938
부대비			75
측량	325		
예비비		610.5	610.5
경매시스템		1,500	
지출 계	4,572	26,425	18,503

(2) 현금흐름

[표 5-84] 비즈니스센터 현금흐름(단위: 백만원)

	수입(백만원)	지출(백만원)	수입-지출	수입현재가	지출현재가	순현재가치
2020		4,572	-4,572	0	4,572	-4,572
2021		26,425	-26,425		25,287	-25,287
2022		18,503	-18,503		16,944	-16,944
2023	12,980	2,765	10,215	11,374	2,423	8,951
2024	12,980	2,765	10,215	10,885	2,319	8,566
2025	12,980	2,765	10,215	10,416	2,219	8,197
2026	12,980	2,765	10,215	9,967	2,123	7,844
2027	12,980	2,765	10,215	9,538	2,032	7,506
2028	12,980	2,765	10,215	9,127	1,944	7,183
2029	12,980	2,765	10,215	8,734	1,861	6,874
2030	12,980	2,765	10,215	8,358	1,780	6,578
2031	12,980	2,765	10,215	7,998	1,704	6,294
2032	12,980	2,765	10,215	7,654	1,630	6,023
2033	12,980	2,765	10,215	7,324	1,560	5,764
2034	12,980	2,765	10,215	7,009	1,493	5,516
2035	12,980	2,765	10,215	6,707	1,429	5,278
2036	12,980	2,765	10,215	6,418	1,367	5,051
2037	12,980	2,765	10,215	6,142	1,308	4,833
합계	194,700	90,975	103,725	127,652	73,995	53,657

(3) 경제적 타당성 분석

○ 연차별 현금흐름을 기준으로 NPV, IRR, 편익비용비율(B/C ratio)의 값은 다음과 같음

[표 5-85] 경제적 타당성 분석 결과

	NPV	IRR	B/C ratio
분석	53,657(백만원)	11.5%	1.73

○ NPV > 0, IRR > 4.5%, B/C ratio > 1 로 나타남에 따라 경제적 편익으로만 추정하였을 때에도 경제적 타당성을 확보하는 것으로 분석됨

4. 시나리오2 - 개별발주: 매매업체 입주단지

(1) 연차별 사업비

[표 5-86] 연차별 사업비 총괄표

구분	지출(백만원)		
	2020	2021	2022
토지매입비		18,737	
건축비		5,692.5	5,692.5
고객주차장		128.5	128.5
전시장			
주기장		3,747.5	3,747.5
도로		178.5	178.5
조경		86.5	86.5
설계		396.5	396.5
감리		644	644
부대비			45
측량	197		
예비비		154	154
경매시스템			
지출 계	197	29,765	11,073

(2) 현금흐름

[표 5-87] 매매업체 입주단지 현금흐름(단위: 백만원)

	수입(백만원)	지출(백만원)	수입-지출	수입현재가	지출현재가	순현재가치
2020		197	-197	0	197	-197
2021		29,765	-29,765		28,483	-28,483
2022		11,073	-11,073		10,140	-10,140
2023	3,580	367	3,213	3,137	322	2,816
2024	3,580	367	3,213	3,002	308	2,694
2025	3,580	367	3,213	2,873	294	2,578
2026	3,580	367	3,213	2,749	282	2,467
2027	3,580	367	3,213	2,631	270	2,361
2028	3,580	367	3,213	2,517	258	2,259
2029	3,580	367	3,213	2,409	247	2,162
2030	3,580	367	3,213	2,305	236	2,069
2031	3,580	367	3,213	2,206	226	1,980
2032	3,580	367	3,213	2,111	216	1,895
2033	3,580	367	3,213	2,020	207	1,813
2034	3,580	367	3,213	1,933	198	1,735
2035	3,580	367	3,213	1,850	190	1,660
2036	3,580	367	3,213	1,770	181	1,589
2037	3,580	367	3,213	1,694	174	1,520
합계	53,700	46,540	7,160	35,208	42,429	-7,222

(3) 경제적 타당성 분석

○ 연차별 현금흐름을 기준으로 NPV, IRR, 편익비용비율(B/C ratio)의 값은 다음과 같음

[표 5-88] 경제적 타당성 분석 결과

	NPV	IRR	B/C ratio
분석	-7,222(백만원)	-2.5%	0.83

○ $NPV < 0$, $IRR < 4.5\%$, $B/C \text{ ratio} < 1$ 로 나타남에 따라 경제적 타당성이 부족함

5. 시나리오2 - 개별발주: 정비/튜닝/부품단지

(1) 연차별 사업비

[표 5-89] 연차별 사업비 총괄표

구분	지출(백만원)		
	2020	2021	2022
토지매입비			6,607
건축비		1,342	1,342
고객주차장		25.5	25.5
전시장			
주기장		219.5	219.5
도로		13.5	13.5
조경		6	6
설계		64.5	64.5
감리		105	105
부대비			7
측량	32		
예비비		33	33
경매시스템			
지출 계	32	1,809	8,423

(2) 현금흐름

[표 5-90] 정비/부품/튜닝단지 현금흐름(단위: 백만원)

	수입(백만원)	지출(백만원)	수입-지출	수입현재가	지출현재가	순현재가치
2020		32	-32	0	32	-32
2021		1,809	-1,809		1,731	-1,731
2022		8,423	-8,423		7,713	-7,713
2023	2,140	87	2,053	1,875	76	1,799
2024	150	87	63	126	73	53
2025	150	87	63	120	70	51
2026	150	87	63	115	67	48
2027	150	87	63	110	64	46
2028	150	87	63	105	61	44
2029	150	87	63	101	59	42
2030	150	87	63	97	56	41
2031	150	87	63	92	54	39
2032	150	87	63	88	51	37
2033	150	87	63	85	49	36
2034	150	87	63	81	47	34
2035	150	87	63	78	45	33
2036	150	87	63	74	43	31
2037	150	87	63	71	41	30
합계	4,240	11,569	-7,329	3,219	10,332	-7,113

(3) 경제적 타당성 분석

○ 연차별 현금흐름을 기준으로 NPV, IRR, 편익비용비율(B/C ratio)의 값은 다음과 같음

[표 5-91] 경제적 타당성 분석 결과

	NPV	IRR	B/C ratio
분석	-7,113(백만원)		0.31

○ $NPV < 0$, $B/C \text{ ratio} < 1$ 로 나타남에 따라 경제적 타당성이 부족함

제6장 운영계획수립

제1절 단지운영계획

1. 운영주체선정
2. 공유재산 위탁 및 민간사업자 공모
3. 군산 중고차 수출복합단지 운영모델

제2절 수익모델

1. 중고차 수출 및 매매업체
2. 정비업체
3. 수익모델의 확장

제3절 교육모델

1. 전문 교육체계 구축
2. 품질인증제도 안내

1. 운영주체선정

(1) SPC 설립 제안

- 군산 중고차 수출복합단지 구성에 있어 국가 및 지자체의 재정이 투입되어 단지가 운영됨으로, 운영 주체 선정을 위한 특수목적법인(SPC)의 설립을 제안하며, 이를 운영 주체의 기관 설립을 위한 절차로서 행정안전부에서 제시한 지방 출자 및 출연기관의 설립과 관련한 기준을 제시함

- 지방 출자 및 출연기관의 설립과 관련한 기준은 출자기관 또는 출연기관 설립 시 타당성 검토의 세부적인 검토를 위하여, 지방출자출연법 시행령 제7조 4항에 근거하여 행정안전부장관이 정하도록 한 기준에 의거하여 설립을 진행하며 절차는 [표 6-1]과 같음

[표 6-1] 출자, 출연기관 설립 절차

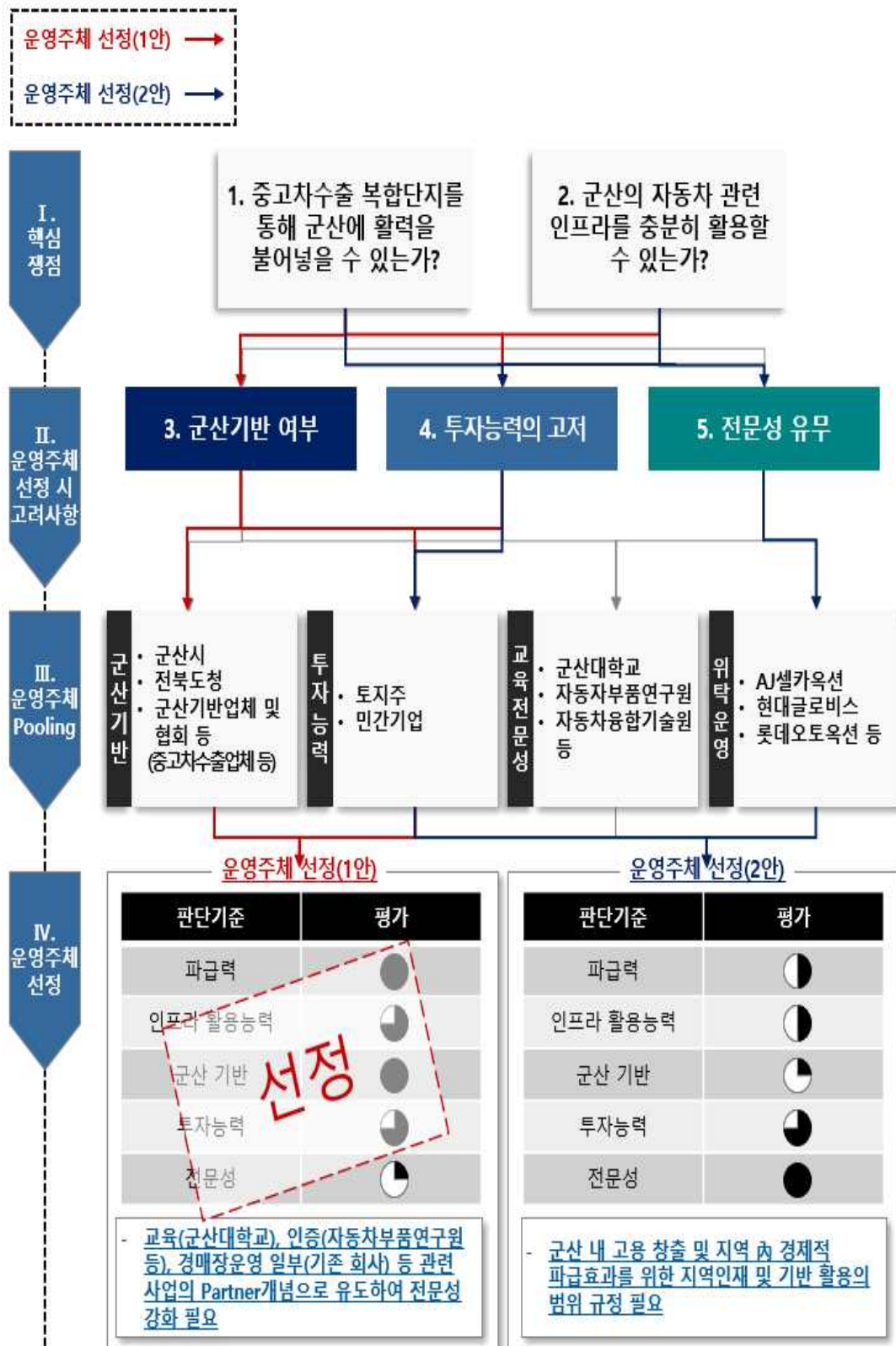
단계	내용	일정별	관련법령
설립방침 결정단계	1. 설립요건검토 및 형태 결정 2. 설립 검토안 마련 3. 설립추진 기본방침 결정 4. 타당성 검토 전 1차 협의	D-360 ~D-300	
설립 타당성 검토 및 심의단계	5. 설립타당성 검토보고서 작성 가. 설립타당성 검토계획 작성 나. 설립타당성 검토(설립타당성 검토용역기관 과 용역계약 체결 및 용역실시) 6. 설립타당성 검토결과 공개 7. 주민의견 수렴 8. 운영심의위원회 심의 의결 9. 조례제정안 마련	D-300 ~D-150	
설립협의 단계	10. 행정안전부 또는 시도와 협의	D-150 ~D-120	
조례, 정관 제정 단계	11. 협의결과 공개(주민의견 반영여부, 운영심의 위 심의 결과, 협의 결과 등) 12. 지방자치단체 조례제정안 입법예고, 의회심의 등 조례제정 및 공포	D-120 ~D-60	
설립 단계	13. 임원공모 및 임명 14. 정관 및 제규정 제정 15. 주무관청의 설립허가(출연기관)	D-60 ~D-5	
	16. 설립등기 17. 지정, 고시 신청	D-0 D+30	

출처: 지방출자출연법 시행령 제7조 4항

(2) 민간투자자 선정

- 위의 단계에서 추가적으로 SPC 구성을 위한 민간투자자 선정을 위해 검토해야 할 사항은 5가지로 구분할 수 있음
 - (a) 중고차 수출복합단지를 통해 군산에 활력을 불어넣을 수 있는가?
 - (b) 군산의 자동차 관련 인프라를 활용할 수 있는가?
 - (c) 군산에 기반을 가진 업체인가?
 - (d) 투자 능력을 보유하고 있는가?
 - (e) 전문성을 가지고 있는가?
- 운영주체 1안은 군산기반의 업체, 협회, 군산시, 전북도청과 투자능력을 보유한 토지주 및 민간기업의 SPC 설립이며 이는 지역 내 경제 낙수효과를 이끌어올 수 있고 토지주의 참여에 따른 초기 투자비용 절감이라는 장점이 있지만 관련 사업 운영경험 부족에 따른 전문성 부족 리스크를 안고 있음
- 관련 리스크를 줄이기 위해 자동차 성능검사센터를 위한 교육(군산대학교), 품질인증제도(산업자원부, 자동차부품연구원), 경매장 운영 일부(기존회사) 등 관련 사업의 일부에 파트너 개념으로 참여 유도하여 전문성 강화 필요 있음
- 운영주체 2안은 투자능력을 지닌 토지주 및 민간기업이 투자를 진행하고 수출복합단지의 운영은 유관산업 경험이 있는 기존회사에게 일임하는 것으로, 이는 관련 사업을 진행함에 있어 리스크를 줄일 수 있으나 지역 내 경제적 낙수효과 및 유관산업 활성화에는 기대에 미치지 못 할 것으로 판단됨
- 운영주체 선정에 대한 1안 및 2안 검토 결과 장단점이 존재하나, 해당 사업을 추진함에 있어 지역경제 활성화 및 고용 창출이 가장 큰 목적인 바, **군산기반의 업체 및 협회 등과 토지주를 포함한 민간기업과의 SPC 설립이 타당**하다고 판단되나, 단, 토지주 참여 의사가 없을 시 토지를 매입 후 참여할 수 있는 민간 기업을 공모하여 사업을 진행하는 것이 필요함

[그림 6-1] 운영주체 선정



[표 6-2] 운영주체 선정 종합

구분	1안	2안
운영주체	SPC 설립(토지주+민간기업+군산/전북기반의 회사 및 협회 등)	기존 중고차 경매장 운영 회사
장점	- 군산 또는 전북 內 유관 회사의 법인 참여에 따른 경제적 낙수효과 기대 가능 - 토지주 참여에 따른 초기 투자비용 절감 가능 및 기타 투자효과 상승 기대 가능	- 유관 산업 운영 경험에 따른 리스크 축소 가능 - 기존 사업의 시스템을 그대로 구현 및 적용 가능
단점	유관산업 운영 경험 부족에 따른 리스크 존재	- 군산 또는 전북에 기반이 없는 운영주체로서, 관련 지역 內 경제적 파급효과 미미 - 토지주 미참여에 따른 초기 투자비용 확보의 어려움
교육	지역교육기관(군산대학교 등) 주도	기존 운영회사의 교육시스템+지역교육기관의 절충 필요
품질인증	자동차부품연구원 등 국가주도의 품질인증체계 수립 및 적용	운영회사와의 협의 필요
기타	경매장 운영에 한해 일정부분에 대한 지분을 주며 기존 중고차 경매장 운영회사를 Partner 개념으로 유치 가능	지역 內 경제적 파급효과를 위해 고용인력, 수익의 분배 및 재투자에 대한 운영회사와의 협의 필요

- 또한 이후의 운영과정에서 자동차서비스복합단지와 관련한 자동차관리법 등에 의거하여 합당한 운영이 요구됨

[표 6-3] 자동차관리법 제68조의 10

자동차관리법 제68조의10【자동차서비스복합단지의 지정 및 개발】에 의거하여,

- ① 시·도지사는 자동차 관련 서비스 이용자의 편의를 제고하고 자동차 연관 사업의 건전한 발전을 지원하기 위하여 자동차서비스복합단지를 지정할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 시장·군수·구청장이 자동차서비스복합단지의 지정이 필요하다고 요청하는 경우에도 지정할 수 있으며,
- ② 자동차서비스복합단지의 개발계획의 수립, 지정 및 해제절차에 관하여는 「도시개발법」 제4조·제5조 및 제7조부터 제10조까지를, 자동차서비스복합단지 개발사업의 위탁시행에 관하여는 「도시개발법」 제12조를, 자동차서비스복합단지 실시계획의 작성, 인가, 고시 및 실시계획 작성·인가 시 관련 인·허가 등의 의제에 관하여는 「도시개발법」 제17조부터 제19조까지를, 자동차서비스복합단지 사업을 환지방식으로 시행하는 경우에는 「도시개발법」 제28조부터 제32조까지, 제32조의2, 제32조의3, 제33조부터 제36조까지, 제36조의2, 제37부터 제49조까지를 준용한다. 이 경우 “도시개발구역”은 “자동차서비스복합단지”로, “도시개발구역 개발계획”은 “자동차서비스복합단지 개발계획”으로, “도시개발사업 실시계획”은 “자동차서비스복합단지 실시계획”으로, “도시개발사업 시행”은 “자동차서비스복합단지 사업시행”으로 각각 보고,
- ③ 자동차서비스복합단지 개발사업의 준공검사, 공사완료의 공고 및 공사완료에 따른 관련 인·허가 등의 의제에 관하여는 「도시개발법」 제50조부터 제52조까지를, 자동차서비스복합단지 개발사업의 비용부담, 보조 또는 융자 및 조세와 부담금 등의 감면에 관하여는 「도시개발법」 제54조, 제59조 및 제71조를, 자동차서비스복합단지 건설을 위한 타인 토지의 출입 및 그에 따른 손실보상 등에 관하여는 「도시개발법」 제64조 및 제65조를, 자동차서비스복합단지의 개발 부지에 있는 국공유지의 처분제한과 개발사업에 따른 공공시설의 귀속에 대하여는 「도시개발법」 제66조 및 제68조를, 자동차서비스복합단지의 사업시행자가 법률 등을 위반한 경우 행정처분에 대하여는 「도시개발법」 제75조를 준용한다. 이 경우 “도시개발구역”은 “자동차서비스복합단지”로, “도시개발구역 개발계획”은 “자동차서비스복합단지 개발계획”으로, “도시개발사업 실시계획”은 “자동차서비스복합단지 실시계획”으로, “도시개발사업 시행”은 “자동차서비스복합단지 사업시행”으로 각각 봄. [본조신설 2015. 1. 6.]

(3) 민간운영사 평가

- 운영사의 평가항목을 제시하는 부분에 대하여, 다만 민간투자자 및 운영주체로서 모든 조건에 충족할 필요가 있는 것은 아니라 할지라도, 민간운영사의 자격을 제시하며, 해당 자격을 민간운영사 평가시 반영한다면, 더욱 적합한 민간운영사를 선정하는 과정에 공정성을 더할 것으로 여겨짐
- 평가는 입찰 참여 업체의 ①전문성, ②사업수행능력, ③자금조달능력, ④단지 조성 및 운영능력, ⑤자동차수출산업 선진화 기여 능력, ⑥안정성 및 투명성을 종합적으로 평가하며, 6개 부문을 기준에 따라 100점 만점으로 평가함

① 전문성

- 중고차 단지 부동산개발 사업 시행 및 운영과 관련된 전문성을 평가
- 부동산 개발 및 시설관리업에 비하여 중고차단지 조성 및 운영 경험이 있는 업체인지 중점 평가

② 사업수행능력

- 여러 이해관계자가 있는 사업의 특성을 반영하고, 사업을 실행할 수 있는 능력을 평가
- 운영사 선정 후 미실행을 예방하고, 안정적인 사업수행을 위하여 일정액을 에스크로 어카운트에 예치하는 업체인지 중점 평가
- 사업의 성공적인 시행에 가장 중요한 변수인 입주 업체 유치 능력이 있는 업체인지 중점 평가

③ 자금조달능력

- 최근의 자금조달 실패 등으로 부동산 개발 PF사업의 잇단 좌초 등의 문제점을 고려하여, 운영사의 자금 조달 능력을 주요하게 평가
- 금융권과의 대출협약 또는 확약을 체결할 수 있는 업체인지 중점 평가
- 자기자본 투자 및 외국인 투자 유치 능력이 있는 업체인지 중점 평가

④ 단지 조성 및 운영 능력

- 고객친화적인 시설 조성 및 통합전산망, 인터넷 기반의 운영, 바이어 지원시설 조성 능력을 평가
- 기존 중고차 거래의 열악한 환경에 비하여 차별화된 쾌적한 시설을 조성할 수 있는 업체인지 중점 평가(임시가 아닌 영구 건축물을 조성할 수 있는 업체를 높이 평가)
- 통합전산망, 인터넷기반 거래 등의 선진화된 운영 방안을 제시할 수 있는 업체인지 중점 평가

⑤ 자동차 수출산업 선진화 기여 능력

- 중소기업 개별 상사위주의 사업행태를 벗어나, 중고차 수출을 국가의 중요 산업으로 육성할 수 있는 업체인지 중점 평가
- 중고차 불법행위에 대하여 명확히 인식하고, 근절할 수 있는 방안을 제시하고, 열의가 있는 업체인지 중점 평가
- 업무 협약을 맺는 등 관련 업계와 네트워크를 보유 여부에 대한 중점 평가

⑥ 안전성 및 투명성

- 안정적으로 투명하게 사업을 시행하고, 운영할 수 있는 업체인지 평가
- 본 프로젝트와 같은 장기 사업을 안정적으로 시행 또는 운영할 수 있는 업체인지 중점 평가
- 회계 및 세무와 관련하여 투명한 회사인지 중점 평가

[표 6-4] 운영사 선정 평가항목

구분	세부 평가항목	배점
전문성 (15)	• 유사사업 수행경험 : 중고차수출단지 10점, 부동산개발 및 시설운영 5점	10
	• 조성 및 운영기간 : 운영기간 5년 이상 5점, 이하 비율차감	5
사업수행 능력 (28)	• 해외 판매망 등의 네트워크 보유 업체	5
	• 입주업체 유치방안 : 입주확약서 50개 이상 5점, 30개 이상 3점	5
	• 에스프로 어카운트 예치 : 2개년 임대료 10점, 1개년 임대료 5점	8
	• 책임준공 및 책임분양 협약 : 책임준공 및 분양 5점, 책임준공 3점, 3군 이하 2점감점	5
	• 접근성 해결 방안(정성평가)	3
	• 자산규모 : 자산합계 총사업비 이상 2점, 기타 0-1점	2
자금조달 능력 (13)	• 금융권 자금공여 협약 여부 : 확약 5점, 협약 3점	5
	• 자기자본 조달비율 : 5%이상 3점, 이하 비율 차감	3
	• 외국인투자 유치 비율 : 5%이상 5점, 이하 비율 차감	5
단지 조성 및 운영 능력 (21)	• 모든 항목 정성적 평가	
	• 시설 및 공간 계획	5
	• 인프라 구축 계획 (통합전산망, 인터넷거래)	3
	• 바이어 지원방안 : 시설이용 지원 확약시 5점이상, 기타 4점이하	8
자동차 수출산업 선진화 기여능력 (11)	• 차량 매집 방안 : 경매장, 딜러 등 참여 협약시 3점이상, 기타 2점 이하	5
	• 불법행위 근절 방안 : 확약서 제출시 3점이상, 기타 2점이하	3
	• 관련단체 협약 : 협약서 제출시 3점, 기타 0-2점	3
	• 외국 물류 및 중고차 관련 업체 참여 : 바이어, 운영자, 개발사 참여 또는 투자시 3점	3
안정성 및 투명성 (12)	• 신용평가등급 : A이상 3점, B이상 2점, C이상 1점, 이하 0점	3
	• 주간사 참여 비율 : 50%이상 3점, 이하 비율 차감	3
	• 당기순이익 및 이익잉여금 : 2개년 내 손실 및 이월결손금 - 0점	2
	• 분식회계, 세금체납 - 0점	2
	• 외부회계감사 - 2점	2

출처: 청라투기장 중고자동차 수출단지 조성 연구용역 최종보고서(2010)

2. 공유재산 위탁 및 민간사업자 공모

(1) 비즈니스센터 및 입주단지, 정비단지 공개모집

- 중고차 수출복합단지 내 비즈니스센터의 전문적인 운영 활성화를 위하여 공유재산(일반 재산) 수탁자를 공모하며 입주단지 및 정비단지의 민간 사업자 공모를 통한 효율적 사업운영을 추진하고자 함
 - 공유재산 일반 : 지방자치단체가 소유 또는 건설 중에 있는 재산을 의미하며 공유재산의 사용용도에 따라 행정재산과 일반재산으로 구분하고 행정 목적으로 사용하지 않거나 사용할 계획이 없는 행정재산 이외의 모든 재산은 일반재산으로 칭함
- 각각의 유형에 따른 공모안을 별도로 제시하며 비즈니스센터의 공모 참여자가 입주단지 및 정비단지 사업자로도 참여 가능하며 참여 시 우선 선정함을 전제함
- 공모는 별도로 진행되나, 비즈니스센터와 매매업체 입주단지, 정비단지의 경우 인력 및 예산 측면에서 효율적인 운영을 위한 통합운영이 필요함
- 사업 후보자의 선정은 군산시 수출복합단지 민간투자사업 선정심의위원회(가칭)가 심사기능을 담당하며 사업제안 방식은 공개경쟁을 통한 입찰로 진행함

(2) 비즈니스센터 일반재산 수탁운영자 공모 계획 : 민간투자사업 제3자 제안 공고 계획

- 사회기반시설에 대한 민간투자법(약칭 : 민간투자법)에 의거, 제8조의 2 민간 투자대상사업의 지정을 준수하는 다음의 사업대상을 사업자로 선정함
 - 1) 주무관청은 사회기반시설사업을 민간투자방식으로 추진하려는 경우 이를 민간투자대상사업으로 지정하여야 하며 대상사업으로 지정되기 위하여는 다음 각호의 요건을 갖추어야 한다.
 - 2) 주무관청은 대상사업 중 대통령령으로 정하는 일정 규모 이상의 대상사업에 대하여는 그 사업에 대한 타당성분석을 한 후 선정심의위원회의 심의를 거쳐 지정하고 그 타당성분석 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여 한다.
- 또한 제13조 사업시행자의 지정에 따라 시설사업기본계획에 따른 사업계획을 작성한 자에 한하여 평가를 추진하며 공익성이 높은 장기투자금의 제공 등 원활한 사업시행에 부합하는 사업계획을 제출한 자에 대하여 사업계획 평가 시 우대하도록 함
- 사업선정 공고 관련 주요사항에는 ①사업제안 및 자격, ②사업제안서의 제출 및 평가 항목이 있음

① 사업제안 및 자격

- 사업제안은 법인 또는 설립예정법인으로 2인이상의 복수 출자자 형태로 지원 가능함
- 비즈니스센터 주요시설 산업분류에 따른 경매장, 성능검사센터, 중고차 매매장 등의 산업군에 투자·종사하는 사람에 한함
- 추진방식은 임대형 민간투자사업(BTL / Build Transfer Lease) 형태로 비즈니스센터 건설기간 중 자기자본비율을 총민간투자비의 5%이상으로 유지하여야 함

- 최초제안자는 제안내용의 공고일로부터 공고에서 정한 제3자 제안서 제출 마감일까지 1회에 한하여 수정제안서를 제출 할 수 있음
 - 최초제안자 우대 점수율 : 총 평가점수(배점총계)의 1.0%

② 사업제안서의 제출 및 평가

- 사업신청자는 사업계획서 작성기준에 따른 사업계획서를 작성하여 하며 필요 시 군산시는 평가에 필요한 서류를 추가 요청 할 수 있음
- 사업계획서의 평가 분야 및 평가 배점 기준 : 사업계획서의 제안 평가는 정량·정성·가격평가로 진행되며 각각의 배점은 다음과 같음
 - 정량적 평가(20점) : 수탁자격 및 수행능력
 - 정성적 평가(60점) : 운영관리계획(30점) 및 사업추진계획(30점)
 - 가격평가(20점) : 입찰가격평가
- 정량·정성평가에 해당하는 사업계획서의 평가 분야는 6개 분야로 컨소시엄 구성, 재무건전성, 사업수행능력, 사업투자계획, 재무계획, 사업성분석 및 리스크관리계획으로 평가항목별 개별 상대평가 및 절대평가를 실시함
 - 세부적인 평가내용 및 평가 배점 기준 등은 별표로 제시함
- 사업계획서 평가분야 및 평가 배점기준 중 상대평가 방법
 - ㉠ 상대평가 항목별로 가장 우수한 사업신청자로부터 A, B, C, D, E 등급으로 나누고 각 등급별로 사업신청자수를 A(10%), B(20%), C(40%), D(20%), E(10%)로 배분하되, 사업신청자가 5인 이하인 경우 등급별 배분율에도 불구하고 A, B, C, D, E 순으로 1개씩 배분함
 - ㉡ 등급별 사업신청자수의 배분은 전체 사업신청자수에 등급별 배분율을 곱하여 산출하며 산출결과 소수점 이하 수치가 산출될 경우 소수점 이하 수치가 가장 높은 등급부터 배분함. 단, 소수점 이하의 수치가 동일한 경우 A, B, C, D, E 순서에 따름
 - ㉢ 사업신청자수의 배분 분포는 다음의 표와 같으며 평가요소의 등급별 점수는 배점기준에 따라 선정심의위원이 정함

- ㉔ 각 사업신청자의 평가항목별 점수는 각 항목별 선정심의위원의 점수를 합산하여 선정심위원의 수로 나눈 평균값(소수점 이하 셋째자리에서 반올림)으로 하며 각 사업신청자의 사업계획서 평가 부문 득점은 평가항목별 점수를 합산함

[표 6-5] 사업신청자 수에 따른 등급별 배분분포도

등급	사업신청자 수															15개 초과
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
A	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	선정심의위원에 따른 배분	
B	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3		
C		1	1	1	2	3	3	3	4	5	5	5	6	6		
D			1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3		
E				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

[표 6-6] 평가요소별 등급별 배점기준

등급	A	B	C	D	E
배점	100%	90%	80%	70%	60%

○ 사업계획서 평가분야 및 평가 배점기준 중 절대평가 방법

- ㉕ 군산시에서 지정하는 평가내용에 대하여는 참여자의 조건을 검토하여 다음의 표와 같은 절대평가 기준 및 방법에 따라 평가된 점수를 일괄 배분함
- ㉖ 사업신청자의 자본금 규모, 사업수행실적 등의 평가는 컨소시엄의 최대 지분 투자비율 기준으로 주간사를 기준으로 평가함

[표 6-7] 사업제안(계획)서 평가분야 및 평가 배점 기준(예시) : 정량정성 80점

평가요소	평가내용	배점	비고																																				
컨소시엄 구성 (가점)	- 출자자 구성의 우수성 - 출자자간 지분 분산도 및 역할분담의 적정성	2	상대평가																																				
재무건전성 (15)	- 주간사의 자본금 규모 <table><tr><td>구분</td><td>2천5백억원 이상</td><td>2천5백억원 미만~ 2천억원이상</td><td>2천억원미만 ~ 1천5백억원 이상</td><td>1천5백억원 미만 ~ 1천억원이상</td><td>1천억원 미만 ~ 5백억원이상</td></tr><tr><td>점수</td><td>10</td><td>8</td><td>6</td><td>4</td><td>2</td></tr></table> ※ 5백억원 미만인 경우 '0'점 부여 -주간사의 신용상태 <table><tr><td>구분</td><td colspan="5">신용등급</td></tr><tr><td>회사채</td><td>A0이상</td><td>A0미만 A-이상</td><td>A-미만 BBB-이상</td><td>BBB-미만 B-이상</td><td>CCC+이하</td></tr><tr><td>기업어음</td><td>A20이상</td><td>A20미만 A2-이상</td><td>A2-미만 A3-이상</td><td>A3-미만 B-이상</td><td>C이하</td></tr><tr><td>점수</td><td>5</td><td>4</td><td>3</td><td>2</td><td>1</td></tr></table> ※ 점수 = Σ(참여업체 신용평가등급 점수×참여업체지분율)	구분	2천5백억원 이상	2천5백억원 미만~ 2천억원이상	2천억원미만 ~ 1천5백억원 이상	1천5백억원 미만 ~ 1천억원이상	1천억원 미만 ~ 5백억원이상	점수	10	8	6	4	2	구분	신용등급					회사채	A0이상	A0미만 A-이상	A-미만 BBB-이상	BBB-미만 B-이상	CCC+이하	기업어음	A20이상	A20미만 A2-이상	A2-미만 A3-이상	A3-미만 B-이상	C이하	점수	5	4	3	2	1	5 5	절대평가
구분	2천5백억원 이상	2천5백억원 미만~ 2천억원이상	2천억원미만 ~ 1천5백억원 이상	1천5백억원 미만 ~ 1천억원이상	1천억원 미만 ~ 5백억원이상																																		
점수	10	8	6	4	2																																		
구분	신용등급																																						
회사채	A0이상	A0미만 A-이상	A-미만 BBB-이상	BBB-미만 B-이상	CCC+이하																																		
기업어음	A20이상	A20미만 A2-이상	A2-미만 A3-이상	A3-미만 B-이상	C이하																																		
점수	5	4	3	2	1																																		
	- 출자자의 재무구조(상태)	5	상대평가																																				
사업수행실적 (15점)	<table><tr><td>구분</td><td>300만㎡ 이상</td><td>300만㎡ ~ 250만㎡ 미만</td><td>250만㎡ ~ 200㎡미만</td><td>200만㎡ ~ 150만㎡ 미만</td><td>150만㎡ 이하</td></tr><tr><td>점수</td><td>15</td><td>12</td><td>9</td><td>6</td><td>3</td></tr></table> ※ 공고일 현재 최근 5년간 준공 또는 조성중인 사업단지 실적을 기준으로 하며, 사업신청자의 사업단지 실적의 합으로 배점함 ※ 주간사가 사업단지조성사업에 참여한 실적에 한함 (용역수행실적 제외), 실적이 없는 경우 "0"점 부여	구분	300만㎡ 이상	300만㎡ ~ 250만㎡ 미만	250만㎡ ~ 200㎡미만	200만㎡ ~ 150만㎡ 미만	150만㎡ 이하	점수	15	12	9	6	3	15	절대평가																								
구분	300만㎡ 이상	300만㎡ ~ 250만㎡ 미만	250만㎡ ~ 200㎡미만	200만㎡ ~ 150만㎡ 미만	150만㎡ 이하																																		
점수	15	12	9	6	3																																		
사업추진계획 (30점)	- 컨셉트, 테마 등 개발 기본구상 및 토지이용계획 - 사업일정 계획의 적정성 및 실현가능성 - 단지공사계획 및 분양계획 - 마케팅 및 투자유치계획	5 5 5 5	절대평가																																				
재무계획 (10점)	- 단계별 자원조달계획 및 이행방안 - 원가절감 방안 - 운용자금 및 분양대금의 효율적 관리방안	5 2.5 2.5	상대평가																																				
사업성 분석 및 리스크관리 계획 (10점)	- 사업성 분석 및 리스크 분석의 적정성 - 출자자간 리스크 분담 계획 및 관리방안의 우수성	5 5	상대평가																																				

출처: 부산광역시 「서부산권 복합산업유통단지 조성사업」 민간사업자 공모지침서 참고, 내부분석

군산시 중고차 수출단지 비즈니스센터 수탁자 공개모집(예시)

공유재산 및 물품관리법 제 94조 및 행정안전부 지방자치단체 공유재산 운영기준에 따라 「군산시 중고차 수출단지 비즈니스센터」를 위탁 운영할 대상기관을 다음과 같이 모집 공고 합니다.

00년 00월 00일
군 산 시 장

1. 사업개요

- 사 업 명 : 군산시 중고차 수출단지 비즈니스센터 위탁운영
- 위 치 : 전북 군산시 오식도동 일원 (임해산업단지)
- 사업방법 : 임대형 민간투자사업(BTL / Build Transfer Lease)
- 사업규모 : 수출비즈니스센터(매매상, 경매장, 성능검사센터 등) 67,700㎡
- 사업기간 : 2020 ~ 2022년 (3개년)
- 추정 총사업비 : 495억 원 (국비 275억 원, 지방비 220억 원)



2. 위탁운영 내용

- 위탁운영비 지원범위
 - 위탁관리비(인건비, 복리후생비, 사무비, 일반관리비, 부가세 등)
 - 사업추진비(시서관리용역비, 제세공과금, 마케팅 활동, 행사개발비 등)
- 위탁운영 조건
 - 수탁기관은 시장의 승인을 받은 사항과 그 밖의 관계법규에 의한 제반 사항을 준수
 - 수탁기관은 위탁받은 시설의 관리와 운영 전반을 다른 기관이나 법인에게 재위탁 또는 임대할 수 없음
 - 수탁기관은 군산시가 제시하는 별도의 협약서에 의한 위·수탁협약을 체결하고 공증절차를 이행하여야 하며 그 내용을 반드시 준수하여야 함

군산시 중고차 수출단지 비즈니스센터 수탁자 공개모집(계속)

4. 협상 및 위탁운영기관 선정

- 협상기간: 협상대상자 선정 통보일로부터 15일 이내
- 협상적격자 중 고득점자 순으로 협상절차 추진
- 최고 득점한 협상대상자와 협상 결렬시 차순위자와 협상 착수
- 계약담당자는 협상대상자가 제안한 기술제안서의 사업내용, 이행방법, 이행일정 등 제안서 내용을 대상으로 협상을 실시함
- 협약체결: 선정된 수탁기관의 제안서 전 내용을 포함, 군산시와 별도의 위탁사무전반에 대해서 협약을 체결해야 하며 공증절차를 이행해야 함

4. 제안서 평가

- 심사위원회를 구성하여 제출된 제안서를 종합 평가 실시
- 제안서 평가항목 및 배점한도
 - 정량적 평가(20점): 수탁자격 및 수행능력
 - 정성적 평가(60점): 운영관리계획(30점), 사업추진계획(30점)
 - 가격평가(20점): 입찰가격평가

5. 추진일정

- 접수기간: 미정
- 제안서 교부: 제안서는 별도로 교부하지 않음
(시 홈페이지 “고시/공고”란에서 다운로드 사용)
- 접수장소: 전라북도 군산시 시청로 17 군산시청
- 접수방법: 직접 방문 접수(우편, 택배, 인터넷 접수 불가)
- 제출서류: 제안요청서 참조
- 제안서 작성요령: 제안요청서 참조

7. 기타사항

- 위탁운영 내용 및 조건 등 공고문에 기재되지 않은 사항은 제안요청서를 기준으로 함
- 공개모집에 신청에 소요된 모든 비용은 신청기관(법인)이 부담함
- 제출된 서류의 내용은 선정심사 평가 자료임을 감안, 사실적이고 구체적으로 작성하여야 하며 사실과 다를 경우 위탁운영기관 선정을 취소함
- 선정이 확정된 후 수행계획서의 일부 내용이 적절하지 않다고 판단되는 경우 수정을 요구할 수 있으며, 불이행시 선정 취소됨
- 기타 자세한 사항은 군산시청으로 서면 질의 요망

(3) 입주단지 및 정비단지 민간사업자 공모(안)

- 수출복합단지 내 입주자의 신청자격은 자동차 관리법 제2조 및 제53조에 근거하여, "자동차관리사업"을 영위하는 업체로 명명하며, 자동차매매업·자동차정비업 및 자동차해체재활용업 및 중고차의 수출 관련 과정에 참여 및 지원하는 업체 일체 등 군산 중고차 수출복합단지 내에서 적합한 업종을 영위하고자 하는 자로 정함
- 입주선정 우선순위와 관련하여서는, 일반적으로 산업단지 공고에서 적시하는 것과 같이, '단지 내 업종별 입지여건에 적합한 업종'으로 제시하고, 타 공고의 세부기준을 일부 수정하여, ①재무구조 및 경영상태(40), ②관내 부존자원 활용(10), ③고용파급 효과(15), ④투자유치(15), ⑤환경친화(15), ⑥기타(5) 등의 기준을 바탕으로 평가표를 활용하여, 예비 입주시들을 평가 및 입주 우선순위를 정하며, 입주자에 대한 규정을 명시하고자 함
- 사업선정 공고 관련 주요사항은 비즈니스센터 사업선정 방식과 동일하게 진행하되 상황에 따라 선정심의위원회의 조정을 통하여 일부 변경하며 앞서 전제한 바와 같이 2개 공고에 병행 입찰자에 한하여 우선 선정함을 원칙으로 함
- 사업 후보자의 선정은 군산시 수출복합단지 민간투자사업 선정심의위원회(가칭)가 심사기능을 담당하며 사업제안 방식은 공개경쟁을 통한 입찰로 진행함 (비즈니스센터 평가방식 주요내용과 동일)

[그림 6-3] 단지 입주업체 선정 평가표 예시

입주업체 선정 평가표

신청내용	회사명		대표자	
	업종			
	소재지		신청블럭	

평가항목	주요내용	배점	점수										
재무구조 및 경영상태 (40)	○ 안정성(25) (*20년도 재무제표 기준) - 유동 비율(15) (유동자산/유동부채×100%) <table><tr><td>50%미만</td><td>50%~100%</td><td>100%~150%</td><td>150%~200%</td><td>200%이상</td></tr><tr><td>3</td><td>6</td><td>9</td><td>12</td><td>15</td></tr></table>	50%미만	50%~100%	100%~150%	150%~200%	200%이상	3	6	9	12	15	15	
	50%미만	50%~100%	100%~150%	150%~200%	200%이상								
	3	6	9	12	15								
	- 자기자본 비율(10) (자기자산/총자산×100%) <table><tr><td>5%미만</td><td>5%~29%</td><td>30%~39%</td><td>40%~49%</td><td>50%이상</td></tr><tr><td>2</td><td>4</td><td>6</td><td>8</td><td>10</td></tr></table>	5%미만	5%~29%	30%~39%	40%~49%	50%이상	2	4	6	8	10	10	
	5%미만	5%~29%	30%~39%	40%~49%	50%이상								
2	4	6	8	10									
○ * 19년도 매출액(5) <table><tr><td>2억 미만</td><td>2억~3억</td><td>3억~4억</td><td>4~5억</td><td>5억이상</td></tr><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td></tr></table>	2억 미만	2억~3억	3억~4억	4~5억	5억이상	1	2	3	4	5	5		
2억 미만	2억~3억	3억~4억	4~5억	5억이상									
1	2	3	4	5									
○ 등록비 및 기타 대금 납부(10) <table><tr><td>분납</td><td>일시납</td></tr><tr><td>3</td><td>10</td></tr></table>	분납	일시납	3	10	10								
분납	일시납												
3	10												
부존자원 활용 (10)	○ 관내 농·수·특산물등 부존자원 활용(10) <table><tr><td>관련자료 없음</td><td>50% 미만</td><td>50% 이상</td></tr><tr><td>0</td><td>5</td><td>10</td></tr></table>	관련자료 없음	50% 미만	50% 이상	0	5	10	10					
관련자료 없음	50% 미만	50% 이상											
0	5	10											
고용파급 효과 (15)	○ 상시 고용인원 예정인원(5) <table><tr><td>5인 미만</td><td>5~10인</td><td>10인~50인</td></tr><tr><td>1</td><td>3</td><td>5</td></tr></table>	5인 미만	5~10인	10인~50인	1	3	5	5					
	5인 미만	5~10인	10인~50인										
1	3	5											
○ 현지인 고용계획(10) <table><tr><td>관련자료 없음</td><td>50% 미만</td><td>50% 이상</td></tr><tr><td>0</td><td>5</td><td>10</td></tr></table>	관련자료 없음	50% 미만	50% 이상	0	5	10	10						
관련자료 없음	50% 미만	50% 이상											
0	5	10											
투자유치 (15)	○ 이전여부(15) <table><tr><td>관내 업체 및 개인 이전</td><td>전남도 업체 및 개인 관내 이전</td><td>비수도권 업체 및 개인 관내 이전</td><td>수도권 충청권 업체 및 개인 관내이전</td></tr><tr><td>4</td><td>8</td><td>11</td><td>15</td></tr></table>	관내 업체 및 개인 이전	전남도 업체 및 개인 관내 이전	비수도권 업체 및 개인 관내 이전	수도권 충청권 업체 및 개인 관내이전	4	8	11	15	15			
관내 업체 및 개인 이전	전남도 업체 및 개인 관내 이전	비수도권 업체 및 개인 관내 이전	수도권 충청권 업체 및 개인 관내이전										
4	8	11	15										
환경친화 (15)	○ 오염요인(대기, 수질, 소음, 진동 등)(15) <table><tr><td>방지</td><td>저감시설 설치</td><td>무공해</td></tr><tr><td>0</td><td>10</td><td>15</td></tr></table>	방지	저감시설 설치	무공해	0	10	15	15					
방지	저감시설 설치	무공해											
0	10	15											
기타 (5)	○ 사업계획의 실현가능성(5) <table><tr><td>불량</td><td>보통</td><td>다소우수</td><td>우수</td></tr><tr><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td></tr></table>	불량	보통	다소우수	우수	2	3	4	5	5			
불량	보통	다소우수	우수										
2	3	4	5										
계		100											

*출처: 증산농공단지 처분신청 산업용지 매각공고(2018)

군산시 중고차 수출단지 입주단지 및 정비단지 민간사업자 선정 공고(예시)

「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제8조의2의 규정에 의거 군산시 중고차 수출단지 입주단지 및 정비단지 민간사업자 선정을 위한 사항을 다음과 같이 공고합니다.

00년 00월 00일
군 산 시 장

1. 사업개요

- 사업명 : 군산시 중고차 수출단지 입주단지 및 정비단지 민간사업자 선정
- 위치 : 전북 군산시 오식도동 일원 (임해산업단지)
- 사업방법 : 민간사업자 공모 방식
- 사업규모 : 매매업체입주단지 148,720㎡, 정비/튜닝/부품단지 10,976㎡
- 사업기간 : 2020 ~ 2022년 (3개년)
- 추정 총사업비 : 513억 원 (입주단지: 459억 원, 정비단지: 54억 원)



2. 사업제안자 대상자 및 우대사항

- 사업대상 : 자동차 매매업, 자동차 정비업, 자동차 튜닝업 등 군산시 중고차 수출단지 내 사업영위가 가능한 자
즉, 자동차 관리법 제2조 및 제53조에 근거하여, "자동차관리사업"을 영위하는 업체 중 자동차매매업·자동차정비업 및 자동차해체재활용업, 중고차의 수출 관련 과정에 참여 및 지원하는 업체 일체를 의미함
- 사업제안 우대사항 : 중고차 수출복합단지 '비즈니스센터 일반재산 수탁자'로 지원 (중복 지원 시 가점) 혹은 사업 선정된 자에 한하여 가점 부여
- 최초제안자 우대 점수율 : 총 평가점수(배점총계)의 1.0%
- 최초제안자는 제안내용의 공고일로부터 공고에서 정한 제3자 제안서 제출 마감일까지 1회에 한하여 수정제안서를 제출 할 수 있음

군산시 중고차 수출단지 입주단지 및 정비단지 민간사업자 선정 공고 (예시 계속)

3. 사업 시행조건

- 민간사업자는 사업협약의 이행을 보증하기 위해 협약이행 보증금을 납부해야 함
- 협약이행보증금의 보증기간은 사업협약 체결일로부터 법인 설립일까지로 함
- 본 사업과 관련된 총 사업비 등은 사업신청자가 전액 부담

4. 민간사업자 선정 방법

- 군산시는 선정심의위원회를 구성하여 사업신청자가 제출한 사업계획서를 평가
- 우선협상대상자 선정
 - 사업계획서 평가 부문 득점을 합산하여 최고 득점한 사업신청자를 우선협상대상자로 선정
- 우선협상대상자는 사업협약 체결을 통해 민간사업자의 지위를 가지게 됨

5. 사업제안서 제출 및 평가

- 사업계획서 평가는 상대평가로, 상대평가 항목별로 가장 우수한 사업신청자로부터 A, B, C, D, E 등급으로 나누어 진행함 (공모지침서 참조)
- 사전등록 : 공고일의 익일로부터 30일 되는 날
- 1,2단계 평가 제안서류 : 공고일의 익일로부터 90일 되는 날
- 접수마감 : 공고일은 불산입하고, 접수마감은 18:00까지로 하며 공휴일(토요일도 공휴일로 간주)일 경우에는 그 익일 18:00로 함.
- 접수장소 : 전라북도 군산시 시청로 17 군산시청
- 접수방법 : 방문, 우편, 이메일 제출

6. 사업제안서 작성에 대한 질의·응답

- 접수 기한 : 제안공고일의 익일로부터 00일 이내에 서면으로 여수시에 질의서를 제출하여야 함.
[공휴일인 경우는 익일까지 (단, 토요일은 공휴일로 간주함)]
- 답변 통보 : 질의에 대한 답변은 질의서 접수기한 익일로부터 10일 이내에 통보하며,
여수시 홈페이지에 게재함.

7. 기타사항

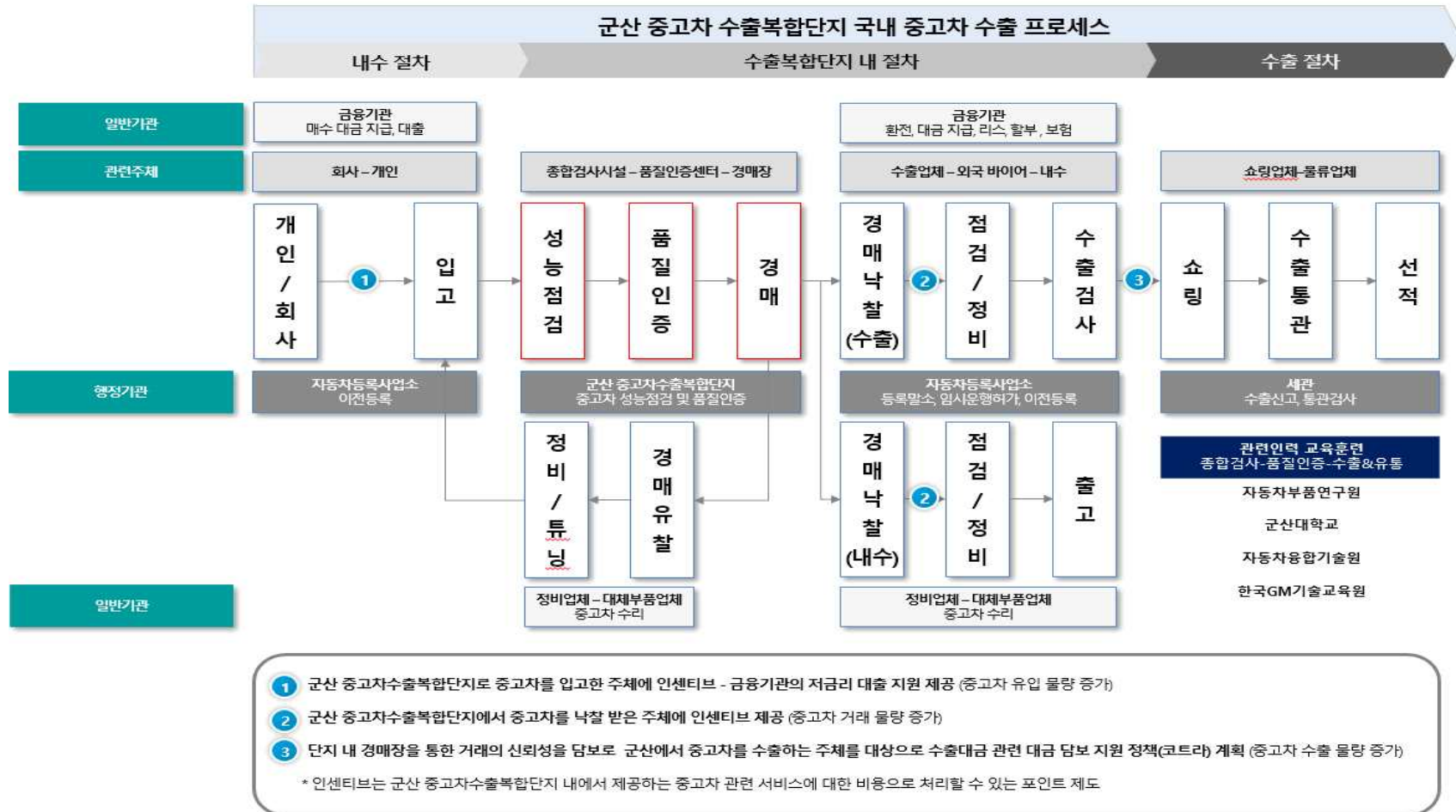
- 사업계획서 제출시 본인의 신분을 확인할 수 있는 신분증 및 재직증명서를 반드시 지참하여야 함.
- 기타 해석상의 이견이 있는 경우와 언급되지 않는 사항은 민간투자법등 관련법에 따르되 주무관청의 해석을 우선함.

3. 군산 중고차 수출복합단지 운영모델

(1) 배경

- 기존 국내 중고차 시장의 경우, 개인과 개인 간의 거래가 대부분을 차지하여, 중고차 거래 시 거래의 투명성이 담보되지 못함으로 불투명한 중고차 거래는 국내 중고차 시장의 신뢰도를 저하함
- 또한, 불투명한 중고차 거래는 중고차의 정보를 조작하거나 품질 관련 정보를 허위로 제공하는 등의 행위를 부추김으로, 중고차의 품질 정보를 잘못 전달하는 정보의 비대칭성을 조장하였음
- 결국 중고차에 대한 잘못된 품질 정보의 제공은 결과적으로 중고차 가격의 비표준화와 연동되어, 동일 모델 및 동일 조건을 충족하는 특정한 중고차에 대하여도 서로 다른 가격이 책정되어 시장에서 거래됨으로 시장은 신뢰성을 얻지 못하였고, 이러한 현상은 국내 중고차 시장 내 거래가 더욱 활성화되지 못하는 원인 중 하나로 작용함
- 군산 중고차 수출복합단지의 운영모델은 위에서 언급된 국내 중고차 시장의 문제들을 해소함으로, 국내는 물론 해외의 중고차 구매자들에게 국내 중고차 시장에 대한 신뢰성을 확보함과 동시에, 국내 중고차 시장의 활성화를 통해 신차 시장과 같이 중고차 시장을 활성화하여, 경제적 편익 및 사회적 편익의 달성을 목표로 계획되었음
- 군산 중고차 수출복합단지에는 행정지원시설(자동차등록사업소 등), 금융지원시설(은행, 보험 등), 중고차 수출업체, 정비업체, 대체부품업체 등이 한 단지 내에 모여 운영함으로 중고차 입고부터 중고차의 수출 혹은 판매 등의 거래에 이르는 일련의 절차에 효율성을 더함

[그림 6-5] 군산 중고차 수출복합단지 운영모델



(2) 운영모델 특징

① 인센티브 제도

- 해당 운영모델은 큰 특징은 중고차의 유입물량, 거래물량, 그리고 수출물량 증대를 위한 인센티브 제도에 있는데, 해당 인센티브는 군산 중고차 수출복합 단지 내에서 제공되는 중고차 관련 서비스에 비용으로 처리할 수 있는 포인트 제도(전자화폐)임
- 군산 단지로 중고차를 입고한 주체에 1대당 일정 포인트 및 금융기관의 저금리 대출지원을 제공하여 유입물량 증가를 촉진함
- 군산 단지에서 중고차를 낙찰 받은 주체에도 1대당 일정 포인트를 제공함으로써 거래물량 증가를 촉진함
- 이에 더하여, 군산 단지에서 중고차를 수출하는 주체에 군산 단지의 중고차 거래 신뢰성을 담보로 수출대금 관련 대금 담보 지원 등의 정책 지원 등을 통하여 수출물량의 증대를 촉진하고자 하는 지원 정책 운영 계획을 설명함

② 경매시스템 및 품질인증제도

- 경매시스템은 선진 중고차 시장으로서, 중고차 거래가 활성화되어 중고차의 내수 거래 및 수출 거래가 활성화 되어 있는 일본 중고차 시장의 USS, 국내 대기업 중고차 거래업체(롯데, 현대글로벌비스, AJ셀카옥션 등) 등에서 활용하는 방안을 기본으로 함

[표 6-8] 일본 USS 벤치마킹 제안점

구분	상세내용
차별화된 품질보증 시스템	판매자가 작성한 체크리스트 이외의 항목에 대한 추가적인 품질검사 진행
	낙찰 이전까지 경매장에서 체크하여 제공되는 정보에 대해서만 보증
	온라인 스트리밍 방식으로 고객에게 다양하고 신뢰성 있는 정보 제공
차별화된 유료 서비스	낙찰된 자동차 중 필요로 하는 자동차에 대해 세차, 광택 등 서비스 제공
	국내운송서비스
	낙찰된 자동차에 대한 보관서비스(기간에 따른 금액 차등 부과)
보세단지 지정 추진	보세단지지정에 따른 물류창고 및 단지 유치 가능
	일본경매장을 통한 자동차 수입 후 무관세 수출 등 활로 다변화 가능

- 명확한 성능점검에 기초하여, 출품된 상품이 여러 구매자들에 의해 표준 가격으로 낙찰됨으로 지속적인 중고차 거래의 신뢰성 확보에 긍정적 영향을 미침으로 이러한 부분을 벤치마킹하여 도입하였음
- 경매시스템 이외에도 중고차에 대한 신뢰성 확보를 목적으로, 군산 중고차 수출복합단지 자체 성능검사센터를 통한 중고차 성능검사 및 운영본부를 통한 중고차 품질인증제도를 도입함
- 거래되는 상품에 대한 품질 및 가격에 대한 표준화 방식을 확보함으로써, 군산 중고차 수출복합단지에서 거래되는 중고차의 경우, 국내 및 해외 등 어느 장소에서나 단지에 직접 방문하지 않아도 원하는 조건의 중고차를 검색 및 구매할 수 있는 조건이 성립되어, 국내 중고차 거래의 내수 활성화 및 수출 활성화에 기여할 수 있는 토대가 마련됨

- 다만, 군산 중고차 수출복합단지 내 입주자에 대한 신청자격, 입주제한 업종, 입주사 준수항목, 입주사의 주요 금지행위 등을 명시하여, 입주자를 선정하고자 함

- 성능검사 및 품질인증과 관련한 부분은 대체적으로 국가에서 교통안전공단을 통하여, 일정 기간을 간격으로 시행하고 있는 자동차 종합검사의 진단항목, 안전진단기준, 진단결과 및 진단 의견 등의 부분으로 자동차를 평가하여 성능평가서를 작성하고, 위의 항목에 추가적으로 중고차의 가치에 관계하는 과거 사고유무 및 해당 부위에 대한 확인을 명확하게 표기하여, 거래되는 중고차의 정확한 상태 파악을 위한 정보 전달과 동시에 군산 단지의 신뢰성 확보를 목표로 함

- 교통안전공단의 자동차 종합검사의 과정은 총 6단계로 진행되는데, ①동일성 확인, ②ABS 검사 등, ③하체검사, ④전조등검사, ⑤배출가스검사, ⑥검사결과 설명 등으로 수행되며, 자세한 내용은 다음 그림과 같이 정리됨

[그림 6-6] 자동차 종합검사 진로 구성도



*출처: 한국교통안전공단

- 교통안전공단 자동차 종합검사 내용은 기기검사 및 주요 육안검사로 구성되며, 검사대상 및 내용은 표로 정리하여 설명하며, 결과는 그림과 같은 결과표로 설명됨

[표 6-9] 자동차 종합검사 대상 자동차 및 유효기간

검사 대상		적용차령	검사 유효기간
승용자동차	비사업용	차령이 4년 초과인 자동차	2년
	사업용	차령이 2년 초과인 자동차	1년
경형·소형의 승합 및 화물 자동차	비사업용	차령이 3년 초과인 자동차	1년
	사업용	차령이 2년 초과인 자동차	1년
사업용 대형화물자동차		차령이 2년 초과인 자동차	6개월
사업용 대형승합자동차		차령이 2년 초과인 자동차	차령 8년까지는 1년, 이후부터는 6개월
중형 승합자동차	비사업용	차령이 3년 초과인 자동차	차령 8년까지는 1년, 이후부터는 6개월
	사업용	차령이 2년 초과인 자동차	차령 8년까지는 1년, 이후부터는 6개월
그 밖의 자동차	비사업용	차령이 3년 초과인 자동차	차령 5년까지는 1년, 이후부터는 6개월
	사업용	차령이 2년 초과인 자동차	차령 5년까지는 1년, 이후부터는 6개월

출처: 한국교통안전공단

[표 6-10] 자동차 종합검사 검사항목 및 세부기준

검사항목	부적합 처분대상 세부항목
동일성	• 차대번호 및 원동기형식 상이 • 등록번호상이 망실 및 봉인훼손 • 구조 및 장치의 재원허용치 초과 또는 안전기준 부적합
주행장치	• 차축 및 휠의 휨 또는 균열 • 타이어의 손상 및 마모량 초과 • 휠 및 타이어의 돌출
조향장치	• 변형, 용접 느슨함 또는 누유
제동장치	• 허용기준초과 • 제동계통의 손상·누유
연료장치	• 조속기 봉인탈락 및 연료의 누출
전기·전자 장치	• 엔진 정지 또는 화재의 우려가 있는 결함
차체 및 차대	• 심한 부식, 변형 또는 절손 • 후부안전판 및 측면보호대 손상 또는 훼손
연결장치	• 변형 또는 손상
물품적재장치	• 위험물·유해화학물·산업폐기물·쓰레기 등운반차량의 적재장치 부식, 변형
창유리	• 규격품 미사용 및 심한 균열
배기가스, 소음	• 허용기준 초과(CO/HC, λ 매연)
등화장치	• 전조등 광도 등 허용기준 미달 • 전조등·방향지시등·번호등·제동등의 점등상태 불량 또는 등색과 설치상태의 기준 부적합 • 택시표시등의 자동점등상태 불량 • 안전기준에 위배되는 등화 설치
계기장치	• 속도계의 허용기준 초과(+15%,-10%) • 운행기록계, 속도제한장치 미설치(설치상태불량 포함)
기타	• 승인을 얻지 아니한 구조, 장치의 임의 변경 • 구조 및 장치의 재원허용치 초과 또는 안전기준 부적합 • 좌석안전띠가 없는 경우나 좌석안전띠의 심한 손상

출처: 한국교통안전공단

[그림 6-7] 자동차 기능종합 진단서

[별지 제48호의 3서식]

청렴한 공직문화 선도에 앞장서겠습니다



자동차 기능종합 진단서



검사일자 : 2014 년 01 월 06 일

재검사 대상 (제1쪽)

자동차등록번호	46-1111	소유자 명	김**	차 명	트라제XG(TRAJET XG)
차 대 번 호	KMI-111111	원동기형식	D4EA	최초등록일	2004년 01월 06일
다음 검사일	재검사 대상	재검사 기간	2014년 02월 15일 까지	주행거리	90,851 km

※ 재검사 대상 자동차는 위의 재검사 기간 내에 재검사를 받으셔야 합니다.
(재검사 기간 경과 시, 검사미필로 인한 과태료 및 검사수수료 전액 추가 발생)

진단항목	안전진단기준 (검사기준)	진단결과	진단의견	검사원
조향계통	앞바퀴 정렬 옆방향 미끄러짐량 (1m 주행에 5mm 이내)	아주 좋음 (IN) 2.8 mm/m	조향계통 부분 양호	김**
주행계통	조향계통 설치상태 등 변형 · 느슨함 · 누유여부 파워스티어링 오일량	양호		
	차축 · 타이어 · 휠 외관의 손상 · 변형 · 돌출여부 타이어 상태	아주 좋음	앞타이어마모(3mm 남음), 뒷타이어마모(7mm 남음) 주행계통 부분 양호	이**
	변속기 추진축 등	변속기 작동 및 오일 오염도 추진축 · 등속조인트(손상 · 변형) 클러치 유격상태	양호	변속기오일 상태 양호
제동계통 (브레이크 시스템)	뒷바퀴 정렬(옆 방향 미끄러짐)	아주 좋음 (IN) 2.6 mm/m		
	앞축 전 앞축무게(1,421 kg)의 50%이상 후 앞축무게(kg)의 50%이상	63.1 % (측정값: 897 kg)		
	뒷축 전 뒷축무게(873 kg)의 20%이상 중 뒷축무게(kg)의 20%이상 후 뒷축무게(kg)의 20%이상	73.8 % (측정값: 644 kg)		
	전체브레이크 전체무게(2,294 kg)의 50%이상 주차브레이크 전체무게(2,294 kg)의 20%이상	67.2 % (측정값: 1,541 kg) 28.8 % (측정값: 661 kg)	제동계통 부분 양호	김**
	좌 · 우 차이 (편차) 전 앞축무게(421kg)의 8%이하 후 앞축무게(kg)의 8%이하 전 뒷축무게(873kg)의 8%이하 중 뒷축무게(kg)의 8%이하 후 뒷축무계(kg)의 8%이하	2.1 % (464/ 433 kg) % (kg) 5.4 % (298/ 346 kg) % (kg) % (kg)		
	제동계통 설치상태 등	견고한 설치, 손상, 오일누출 배력장치의 작동상태	양호	
		디스크 · 패드상태	좋음 좋음	(앞)패드마모 약 50% 진행 (뒤)패드마모 약 50% 진행
등화장치	전조등 밝기 좌/우 비추는 방향 기타등화	12,000(15,000)cd ~ 112,500cd 좌 상10/하30/좌15/우30cm이내 우 상10/하30/좌30/우30cm이내 설치위치, 등광색 등	좌측밝기: 59,900 cd 우측밝기: 53,600 cd 상 0.0 cm, 하 28.0 cm 좌 2.1 cm, 우 0.0 cm 상 0.0 cm, 하 19.5 cm 좌 1.2 cm, 우 0.0 cm 점검요	김**
배출가스	휘발유 LPG 경유 배기, 소음 발산방지장치 속도계 계기장치	검사방법 일산화탄소(CO) 탄화수소(HC) 질소산화물(NOx) 공기과잉률(A) 부하검사(KD-147) 매연 20.0% 이하 최대출력 엔진회전수 배기관 · 소음기 · 촉매장치의 손상, 변형 등이 없을 것 40km/h 일 때 (32~44.4) 운행기록계 · 최고속도제한장치 설치 및 작동여부	부하검사(KD-147) 배출가스 부분은 전체적으로 양호합니다. 32.8 km/h 양호	김**
계기계통			계기계통 부분은 전체적으로 양호합니다.	김**

다음장에 계속

*출처: 한국교통안전공단

1. 중고차 수출 및 매매업체

(1) 기존 중고차 수출의 문제점

- 기존 중고차 수출은 해외바이어 중심의 매매 성사에 따라 매매업자들 사이의 가격 및 물량 경쟁으로 수익구조가 악화되었음
- 해외바이어가 개별적으로 수출 및 매매업체를 접촉하여 가격 및 물량을 결정하였고, 차를 보관할수록 손해가 쌓이는 매매업자는 해외바이어에게 수동적으로 끌려 다닐 수밖에 없는 구조를 가졌음

(2) 경매를 통한 판매채널 단일화

- 군산 중고차 수출복합단지의 수출 및 매매업체를 위한 수익모델은 경매라는 판매채널의 단일화를 통하여, 매매 시 발생하는 수익구조의 왜곡을 방지함으로써, 회수된 이익을 중고차 수출 및 매매업체에게 돌려주는 것이 기본 모델의 형태임
- 이러한 기본 수익 모델의 형태를 수출 및 매매업체들에 설명하고, 단지 입주업체의 수익성을 담보하여, 수출 및 매매업체들의 입주 니즈를 확대하며, 이를 입주업체의 질적 제고와 연결시켜 신뢰도 확보를 고양함
- 이와 함께, 중고차 수출복합단지 내 수출 및 내수 판매되는 자동차 1대 당 적립 포인트(전자화폐)를 중고차 수출 및 매매업체에게 인센티브의 형식으로 제공하여, 현금으로 사용할 수 있게 하는 등 다양한 수익성 확보 방안 수립을 고양함

(3) 월간 수익 추정

- 관세청 통관 기준으로, 1달러당 1,115.7원(2018년 환율, 기획재정부)으로 산출 시 2018년 중고차 1대당 수출금액은 약 330만원임

[표 6-11] 2018년도 자동차 수출 추이

수출금액(천달러)	수출대수(대)	일대당 가격(달러)	환율(원/달러)	일대당 가격(원)
1,076,111	360,169	2,987.8	1,115.7	3,333,488

출처 : 한국중고자동차수출조합, 기획재정부(통화별 환율 조사통계) 2018년 환율 참고

- 해외바이어의 마진 왜곡, 주요 수출국 등의 규제 강화 등으로 가격은 점점 감소하는 중이나 현재로서는 특별한 가격 반등요인은 없음
- 이에 따라 일대당 가격을 330만원 기준으로 하여, 중고차 수출 및 매매업체사 무실의 월간 수익을 추정함
- 국내 중고차 거래의 1대당 평균 마진은 약 5% 수준이며, 일본 중고차 거래의 1대당 평균 마진은 약 20% 수준으로, 군산 중고차 수출복합단지에서는 중고차 1대당 기대 마진이 일정 부분 상승한다고 기대하는데, 마진 차이의 약 3분의 1정도(5%p)가 상승한다면, 군산 중고차 수출복합단지 거래의 1대당 평균 마진을 10%로 추정함
- 군산 단지의 대당 매매 마진은 약 33만 원($330\text{만원} \times 10\%$) 수준으로, 기존 국내의 평균 마진 5%를 적용하였을 경우($16.5\text{만원} = 330\text{만원} \times 5\%$)보다 1대당 평균 수익이 16.5만원 높은 수준으로 나타남

- 1주당 유입 물량이 3,114대이므로, 월(4주) 유입물량은 12,456대이며, 이 중 낙찰대수는 7,474대임(낙찰률 60% 기준)

- 이에 따라 월간 수익은 약 25억으로 추정됨
 - 낙찰대수(7,474대) X 대당 매매 마진(33만원) ≒ 24.7억

2. 정비업체

(1) 월간 수익 추정

- 1일 기준 2급 및 3급 정비시설 1개소당 평균 수리 대수는 22대, 1주 기준 110대(청라투기장 중고자동차수출단지조성 연구용역 최종보고서)이며 2급 정비시설 2개소, 3급 정비시설 4개소가 중고차 정비를 수행하면, 총 6개 정비 시설이 1일 기준 132대를 수리함(1주 기준 660대, 1월 기준 2,640대)
- 2018년 기준 자동차 정비기술자의 공임수가 시간당 최소 25,383원부터 최대 34,385원으로 평균 공임수는 28,981원이며, 수출복합단지 입주 시 보험사와의 수의계약 없이 공임수를 그대로 반영하여 정비비용을 책정할 수 있다는 장점이 존재함
- 결과적으로, 군산으로 유입되는 중고차에 대한 일정 비율의 정비 대수와 공임 수가를 기준으로 1대당 1시간의 공임을 적용하며, 평균 공임수가 28,981원을 산정한 6개소 총 정비업체의 월간 매출은 7,651만원임
 - 월 2,640대 X 28,981원 = 7,651만원
- 정비업체 1개소당 월간 매출액은 1,275만원임
 - 월 440대 X 28,981원 = 1,275만원
- 정비업체의 경우, 현재 월 임대료 2만원/m²으로 산정하였으나, 군산 지역 내 정비업체에 대한 우대효과를 위해 장기 임대를 고려해 볼 수 있음

3. 수익모델의 확장

- 중고차 수출복합단지의 자립화 및 장기적인 운영 활성화를 위해서는 각 이해관계자의 니즈에 부합하는 정비 및 중고부품 산업과 연계하는 전략이 필요함
- 결과적으로, 경매 유찰된 자동차에 대해 점검 및 수리를 통한 국내 유통 및 수출로의 판로 확대가 요구되며, 판로 확보는 유통구조 순환에 따른 단지 운영 효율성 확보에 기여함
- 또한 경매에 출품되는 자동차의 경우 정비/튜닝 작업을 통한 유관 업계와의 연계 확대 및 신뢰할 수 있는 품질인증제도를 통해 고부가가치를 창출함으로써, 유통구조 순환에 따른 운영효율성 확보, 유관업계와의 연계를 통한 사업 확대를 통해 단지의 전반적인 부가가치를 제고함

1. 전문 교육체계 구축

- 성능검사센터, 운영본부, 정비/튜닝/부품단지 및 수출 및 유통과정의 전문 인력 교육체계 구축으로 기존 군산 전문 인력 및 청년들에게 일자리를 제공하고 관련 기관들의 집적화에 따른 시너지를 확보함
- 군산 및 전북 기반의 전문기관(군산대학교, 자동차부품연구원, 자동차융합기술원, 한국GM기술교육원 등)과 연계하여, 중고차 수출복합단지 내 핵심 역할과 관련한 중고차 수출 및 유통과정의 전문 교육체계를 구축하며, 산업자원부 주관으로 중고차 수출복합단지 내 품질 및 규격 관리 수준 향상을 위한 매뉴얼 및 가이드라인 제시의 준비가 요구됨
- 이러한 준비를 이후에는 중고차 수출복합단지의 교육훈련체계를 통한 직접 일자리 창출과 중고 자동차 전문 인력 지속 양성을 통한 간접적 일자리 창출에 기여하게 될 것으로 기대됨

2. 품질인증제도 안내

- 중고차 수출복합단지 운영의 핵심인 성능검사센터 및 운영본부에서 제공하는 내용은 자동차 또는 부품에 대한 품질 보증이 아닌 Inspection (검사) 개념으로 진행하며, 이를 통해 현재 대상 차량의 운행거리, 침수 유무, 오일 누수 여부, 사고 유무 및 부품 교환 이력 등 기본적인 사항에 대한 검사를 마치고, 해당 사항에 대한 명확한 정보를 국내외 바이어에게 안내/보증하는 개념으로서의 품질인증제도를 설명함
- 해당 중고차의 현재 상태에 대한 검사 결과를 품질인증제도를 통해 안내/보증 함으로, 차량의 기본적인 사항에 대한 인증된 명확한 정보를 국내외 바이어에게 경매절차 중 즉시 제공하며, 추가적으로 온라인 스트리밍(검사과정 영상제공) 및 추가 검사 요청 사항 등은 별도 금액 부과 후 제공할 수 있음
- 결과적으로, 중고차 수출복합단지 내 성능검사센터 및 운영본부 그리고 정비/튜닝/부품단지 및 수출 및 유통 과정의 운영을 위하여, 필요한 관련 인력은 한국GM군산공장과 현대중공업군산조선소의 사업 철수에 따른 재취업 희망 인력 및 군산시 청년 구직자를 우선으로 자동차부품연구원, 군산대학교, 자동차융합기술원, 한국GM기술교육원 등의 지역 내 기관들을 통하여 교육 및 훈련함으로 양질의 일자리 제공을 통한 모델 구축하게 됨

제7장 활성화방안수립

제1절 공동화를 통한 수익성 극대화

1. 물류 공동화
2. 수출업무 공동화

제2절 중고건설기계로의 확대를 통한 수익 다변화

1. 국내 중고건설기계 사업 추진방향
2. 중고건설기계로의 확대를 통한 수익 다변화

제3절 지속적 자동차 수출 물동량 창출 기반 마련

1. 물동량 창출을 위한 배경 및 필요성
2. 해외센터구축을 통한 지속적 수요 창출 및 신규 시장 개척
3. 자매결연도시를 활용한 시장 확대
4. 군산 중고차 수출복합단지 장·단기 지원방안

1절 공동화를 통한 수익성 극대화

1. 물류 공동화

- 중고차 수출복합단지 구성에 따른 기대할 수 있는 가장 큰 효과 중 하나는 물류 공동화라고 할 수 있음
- 모든 유관 기능을 한 곳에 집중 배치함으로써 규모와 범위의 경제를 동시에 실현할 수 있으며, 이를 통해 수출 프로세스의 소요 시간 단축, 업무 간소화, 전체 소요 비용 절감 및 업체의 수익 극대화를 달성할 수 있음
- 단순히 수출복합단지 내 주요 기능의 공동화를 통해 수익성을 극대화하는데 그치지 않고, 안정적인 수출 물동량 확보와 지속적인 성장을 위한 전략으로 수출 공동화를 통한 신규 시장 개척이 필요함

2. 수출업무 공동화

- 수출 공동화는 대량의 수출 계약이 필요한 경우 하나의 수출업체가 대응할 수 없을 때 다수의 업체가 공동 계약하는 형태를 의미함
- 중고차 수출복합단지 구축 후 경매를 통한 수출 계약 체결, 온라인 시스템을 통한 수출 물량 확인 등이 가능할 때 바이어와 업체 간 협업을 통해 자연스럽게 나타날 수 있는 현상임

1. 국내 중고건설기계 사업 추진방향

- 3장의 중고농기계산업분석에서 세계 및 국내 건설기계시장의 성장 둔화 전망 및 수출 성장 전망, 굴삭기, 지게차 위주의 시장 구조, 국내 제조사 중고 온라인 물 및 경매장 운영, 신흥국 대비 우수한 품질력 등을 토대로 사업 추진방향을 도출함
- 사업방향은 중고건설기계 품질인증제도 확립 후 굴삭기 및 지게차에 집중하여 사업을 추진하는 것임
- 수출 대수 증가 대비 매출 신장이 높은 것으로 파악되는 바, 상품성 있는 제품 수출에 따른 시장 경쟁력을 지니고 있는 것으로 판단됨
- 다만 건설기계 특성상 집적화 후 수출을 진행하기에는 부지 비용 및 물류 비용이 많이 들 것으로 판단되며 이에 대한 방안 모색이 필요함
- 또한 중고차와 마찬가지로 공인된 품질인증제도가 없기에, 향후 중고건설기계로의 확대 시 차별화점으로 인증제도에 대한 고민이 필요함

2. 중고건설기계로의 확대를 통한 수익 다변화

(1) 온라인 플랫폼 구축

- 중고건설기계 집적화는 넓은 부지 면적 및 높은 물류 비용이 필요하기에 사업 초기에는 전국에 흩어져 있는 건설기계를 온라인 상에서 살펴볼 수 있는 플랫폼을 구축하여 수출 판매를 하는 것이 적절하다고 판단
- 중고차 온라인 플랫폼에 중고건설기계 플랫폼을 엮어 국내외 바이어들이 쉽게 제품의 상태 및 가격 등을 확인하고 입찰할 수 있는 시스템을 갖춰 운영하는 것이 필요함
- 중고건설기계 판매 희망자는 구축된 온라인 플랫폼의 형식에 맞춰 외관 및 내부 사진, 실운행 동영상 등을 촬영하여 업로드 해야 하며 구매 희망자는 온라인 플랫폼을 통해 제품 확인 후 입찰 가능하도록 설계가 필요

(2) 중고건설기계의 집적화를 통한 판매 확대와 품질인증제 도입

- 일정 이상의 수요가 발생하여 사업의 적정성이 확인된 후 중고차 수출복합단지 유희 부지를 활용하여 중고건설기계의 집적화를 통한 판매 확대가 필요함
- 중고차 수준의 품질인증제도(Inspection 개념)를 산업자원부 및 산하 연구기관과 개발하여, 국내외 바이어에게 제공함으로써 차별화점을 가져가는 것이 필요하다고 판단됨
- 국내에서는 현재 비정기적으로 충북 음성에서 오프라인으로 중고건설기계 경매시장이 열리고 있으며, 향후 중고건설기계로의 본격적인 사업 확대 시 벤치마킹 및 업무 협조가 필요함

3절

지속적 자동차 수출 물동량 창출 기반 마련

1. 물동량 창출을 위한 배경 및 필요성

- 국내 중고차 수출 물동량은 개별 수출 상사와 해외 바이어 사이의 계약을 통해 이루어지고 있어 지속적인 물동량 확보에 있어 한계가 존재함
- 성공적인 수출복합단지 구축과 운영을 위해서는 경제적 타당성 확보가 중요한데 이를 위해서는 입점하는 기업의 수익성을 보장할 수 있어야 함
- 결국 중고차 수출복합단지를 통해 수출되는 물동량의 확보와 지속적인 성장이 뒷받침되어야 하며, 이를 위해 시장 확대 전략이 필요함

2. 해외센터구축을 통한 지속적 수요 창출 및 신규 시장 개척

- 지금까지 자동차 수출은 바이어와의 거래에 의존하는 수동적인 형태로 이루어져 왔으나, 물동량의 지속적인 증가를 위해서는 능동적인 형태로 수요를 창출해 낼 수 있어야 함
- 예를 들어, 수출업체 대표 조직이나 운영사가 해외 시장을 개척하고 지사와 같이 수출 업무를 처리할 수 있는 기관을 해외 시장에 설치할 경우 지속적인 수출 물량 확보에 큰 도움이 될 것임
- 이를 위해서는, 시장 수요를 먼저 파악하고 선제적으로 자동차를 수출해 현지에서 직접 자동차를 판매할 수 있어야 하며, 이를 위한 해외센터 설립 및 운영이 필요함
- 아프리카 및 남미와 같은 신규 시장을 개척하고 수출을 위한 판로를 확보하는 과정을 공동으로 수행하거나 경매장 운영사가 해외센터를 설립하는 방법 등을 활용할 필요가 있음
- 해외 센터를 통한 해당 시장의 경기 변화와 수요를 파악할 수 있으며, 수출복합단지를 통해 수출되는 자동차에 대한 사후 관리 및 주요 고객과의 직접적인 의사소통을 위한 채널로 활용할 수 있음

3. 자매결연도시를 활용한 시장 확대

- 현재 검토 중인 사업은 국가의 예산이 투입된 첫 중고차 수출복합단지 사업으로 활성화를 위한 해당 지자체의 자매결연도시를 활용한 시장 확대가 필요한 것으로 보임
- 군산시는 '미국 워싱턴주 타코마시' '중국 산둥성 옌타이시' '인도 마하수트라주 펴프리친차드시 및 자하르칸드주 잠셰드푸르시' '캐나다 온타리오주 윈저시' 등 5개의 자매결연도시를 구축 중임
- 해당 자매결연도시의 인프라를 활용하여 구축된 중고차 수출복합단지를 홍보하고, 관심이 있는 해외 바이어 유치 노력을 기울인다면 시장 확대에 도움이 될 것으로 판단됨
- 또한 국내 중고차 수요가 높은 지역과 선제적으로 자매결연도시 등을 통해 인적/물적 인프라를 확대한다면 향후 중고차 수출복합단지의 지속적인 성장에 도움이 될 것으로 보임

4. 군산 중고차 수출복합단지 장·단기 지원방안

- 모든 보조 및 지원이 동일한 상황, 환경 및 조건에서 교부되는 사안이 아니기에 아래에서 언급되는 방안들이 군산 중고차 수출복합단지 내 이해관계자에 적용 가능여부를 확신하기는 어려우나, 군산 중고차 수출복합단지의 조성 원인이 지역경제 활성화임으로, 관련한 사항들을 제시하며, 이후 단지 내 이해관계자들의 안정적 정착, 단지 및 군산경제 활성화를 위한 지원방안의 마련을 기대함

(1) 고용노동부 산하 사회적기업의 활성화를 위한 재정지원 사업

- 고용노동부 산하 사회적기업의 활성화를 위한 재정지원 사업의 경우, 사회적 목적을 바탕으로 신규 일자리를 창출하는 사회적기업이 지속적으로 성장할 수 있는 발판을 마련해 주는 의미로 일정 기간 동안 인건비 등을 지원하는 제도로써, 총 4가지 부분 ①일자리 창출, ②전문인력, ③사업개발비, ④사회보험료 등으로 구분됨

① **일자리 창출** : 일자리 창출을 위해서는 최저임금 수준의 인건비와 사업주에게 사회보험료가 지원되며, 최대 3년간 혜택을 받을 수 있음

② **전문인력** : 내부의 전문가로서 사회적기업에 컨설팅 효과를 제고하는 등 지속적 경영혁신을 지원하는 전문인력의 임금을 250만원 한도로 최대 3년간 혜택을 받을 수 있음

③ **사업개발비** : 최대 3년간 1억 원 한도로 사업개발을 위한 지원금 지원함

④ **사회보험료** : 최대 4년간 사업주 부담 사회보험료를 50명까지 지원하여, 경영환경에 부담을 줄이기 위하여 수행됨

(2) 산업자원부 지역투자촉진 사업

- 산업자원부에서 재정지원 사업 중 하나로 수행되는, 지역투자촉진 사업은 수도권 기업의 이전, 지방기업의 신증설 투자 및 유턴기업에 대한 다양한 지방 투자를 유치하여, 지방의 생산력 증가와 일자리 창출을 통한 지역경제 활성화에 기여하는 기업을 대상으로, 일정 지원금을 제공하는 사업임
- 유치한 기업의 지방투자를 통해 경기 활성화, 주변지역 동반성장, 연관 산업 매출증대 등 다양한 직·간접적인 파생효과의 발생을 기대하여, 국가균형발전 특별법 제11, 19조에 따라서 지방자치단체의 지방투자기업 유치에 대한 재정 자금 지원기준에 따라 45%~75%까지 지원이 수행됨

(3) 경기도 중소수출기업 물류지원사업

- 2019년 경기도 중소수출기업 물류지원사업의 경우, 본사 혹은 공장이 경기도 내 소재 중소수출기업을 대상으로 평택항 수출 물류비 (해상운임, 내륙운송, THC)를 기업별로 최대 500만원까지 지원하는 사업으로 수출물류비지원서, 수출신고필증, B/L 등을 되며, 경영활성화 및 물류활성화를 목적으로 수행되는 지자체 단위의 지원사업임

(4) 산자부 무역통상진흥시책 기초 지원사업

- 산업통상자원부에서 편찬한 2018년 무역통상진흥시책을 기초로 군산 중고차 수출복합단지에 적용될 수 있는 지원사업의 종류를 알아보면, ①해외 물류비 지원, ②보험 보증료 지원, ③수출기업 통번역 지원, ④수출기업 해외지사화 지원, ⑤수출기업 해외시장 조사 지원 등의 사업이 있음

① 해외물류비 지원사업

- 대부분 지자체에서 운영하는 물류비 지원은 제품의 수출을 위한 샘플 물류비 (EMS) 지원에 한정되어 있으나, 강원도의 경우 도내 기업의 수출을 위해 샘플 등 **국내이동에 소요되는 물류비**를 지원함으로써 업체부담 완화 및 수출확대 도모하고 있으며, 총 지원규모 1억 5천만원 한도임

② 보험 보증료 지원사업

- 대부분 지자체에서 운영하는 보험 보증료 지원으로 한국무역보험공사를 통하여 연간 5백만원 한도 내에서 이뤄지며, 단기수출보험, 환변동보험, 수출신용보증(선적 후) 90%,수출신용보증(선적 전) 20%를 지원과 단기수출보험 중 중소기업플러스보험(10백만불 미만) 및 중소기업플러스단체보험은 100%시비 지원 등의 사안으로 구성됨

[표 7-1] 보험 보증료 지원사업 세부사항

보험종류	지원내용	보험료율(%)
환변동 보험	• 환율 변동 시 환 리스크 해소 목적	0.008~0.063
단기수출보험	• 수출대금 회수불능 시 손실 상(결제기간 2년 이내)	0.06~10.32
수출신용보증(선적후)	• 외국환 은행에서 선적 후 네고를 위한 보증	0.05~0.38
수출신용보증(선적전)	• 무역금융 대출시 담보를 위한 보증	0.5~2.5

출처: 2018년도 무역통상진흥시책

③ 수출기업 통번역 지원사업

- 외국어 전문 인력의 상시고용이 어려운 기업에 외국어 지원 및 의사소통, 서류작성 등에서 발생할 수 있는 무역클레임 등 사전예방을 위함이며, 기업당 바이어 상담, 계약서 작성 등에 필요한 통역 및 번역서비스를 제공하며, 소요비용의 70%를 지원함

④ 수출기업 해외지사화 지원사업

- 수출기업을 위해 코트라 해외무역관 활용, 해외지사 역할을 대행할 수 있도록 코트라 해외지사화 사업비 지원하며, 지자체에 따른 지원금은 기업당 200만원 이내에서 소요비용의 70%를 지원함

⑤ 수출기업 해외시장조사 지원사업

- 코트라 해외무역관을 통한 3가지 항목을 지원하며, 지자체에 따른 지원금은 기업당 300만원으로 사업파트너 연결(희망 바이어 발굴), 해외시장 조사 지원(산업동향, 유통구조, 조세제도, 인증제도 등), 원부자재 공급선(제품생산에 필요한 원부자재 공급선 발굴) 등의 항목을 지원하게 됨

(5) 군산 자체 검토 및 결론

- 이외에, 군산 중고차 수출복합단지 자체적으로는 단지 활성화 이전까지 일정 기간 동안 단지 내 이해관계자들의 수익성을 개선하고 단지 내에 안정적으로 정착할 수 있도록, 일정 시점까지 임대료 등에 할인율을 적용하여 기간별 차등 적용 부과를 검토할 수 있으며, 계약기간 동안 안정적인 토지 활용을 보장함으로써 단지 내 이해관계자들에게 일정 지원책을 수여할 수 있을 것임
- 군산 중고차 수출복합단지는 지역활력 회복 목적 및 중고차 수출 및 시장 전반의 신뢰성과 투명성 문제를 해소하기 위해 조성됨으로써 위의 사항을 검토한다면, 타 지역 및 새로운 이해관계들이 군산 단지 내로 유입됨으로 운영 및 지역경제 활성화에 긍정적 영향을 미칠 수 있을 것으로 기대됨

제8장 기대효과 분석

제1절 중고차 수출복합단지를 통한 중고차 수출 확대

1. 배경 및 필요성
2. 수출 물량 추정

제2절 지역 내 부품 및 대체 부품산업 활성화

1. 자동차 부품 산업 육성 필요성
2. 외산 자동차 시장
3. 대체부품 매출 추정
4. 결론

제3절 군산 지역 활성화, 사회적 편익 및 항만 상생

1. 군산 지역경제 활성화
2. 경제-사회적 편익
3. 타항만에 미치는 영향과 상생방안

1. 배경 및 필요성

- 국내 자동차 이전등록 대수는 2009년 202만 대에서 2018년 377만 대로 10년 동안 약 1.9배 증가하여, 중고차 시장 및 거래 규모가 지속적으로 성장하였으며, 차후에도 지속적인 성장이 예상됨
- 하지만 기존 중고차 시장의 경우, 규모적으로 영세하고 거래의 특성이 개인과 개인 간의 형태로 지속되고 있어, 중고자동차 수출과 연관된 산업 전반이 표준화되어 있지 못하였고, 이러한 부분이 여러 원인 중 하나가 되어, 국내 중고차 수출 시장 전반에서 거래에 대한 충분한 신뢰성과 투명성이 담보되지 못함
- 자동차 관련 업체들이 한 곳에 모여 있는 군산에 조성 예정인 군산 중고차 수출복합단지는 경매시스템과 품질인증제도 등의 확립으로 국내 중고차 시장에서 거래에 대한 신뢰성과 투명성을 높임으로, 국내 중고차 내수 거래 증대와 함께 중고차 수출 거래의 확대에도 긍정적 영향을 미칠 수 있음
- 군산 중고차 수출복합단지의 경매시스템 거래 장점은 다음과 같음
 - [투명성 확보] 전문 자동차 검사대행자를 통한 가격 책정 및 성능평가 인증
 - [신뢰성 확보] 허위 매물 없는 신뢰성 있는 시장 환경 - 신뢰성
 - [시장 활성화] 판매자, 매수자 모두에게 기회비용으로 인한 상대적 편익 제공

2. 수출 물량 추정

- 기존에 구한 중고차 수출복합단지 인입량 추이 및 수출물량 10% 또는 20% 기준으로 구한 수출물량은 다음과 같음
 - 2018년 국내 중고차 시장규모 대비 수출 비중 10.6%
(국내 중고차 시장규모 : 2,525,662대, 수출 : 268,259대)
 - 일본의 수출비중은 20%

[표 8-1] 수출 물량 추정

연도	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
인입량	165,152	168,455	171,824	175,261	178,766	182,341	185,988	189,708	193,502
수출물량 (10%)	16,515	16,846	17,182	17,526	17,877	18,234	18,599	18,971	19,350
수출물량 (20%)	33,030	33,691	34,365	35,052	35,753	36,468	37,198	37,942	38,700

- 군산 중고차 수출복합단지 조성 이후 경매시스템과 품질인증제도의 도입을 통하여 중고차 거래에 대한 투명성과 신뢰성을 확보함으로써, 군산 중고차 수출복합단지 내에서 해외로 수출되는 중고차 수출물량은 2025년 기준 37만 대 이상으로 증가할 것으로 예상됨

2절 지역 내 부품 및 대체 부품산업 활성화

1. 자동차 부품 산업 육성 필요성

- 자동차 부품 산업은 전방 산업 및 후방 산업으로도 구분되며, 전방산업은 제작용 및 보수용 부품의 유통과 정비에 관련한 산업, 후방산업은 자동차 부품 생산에 쓰이는 소재 및 가공에 관련한 산업임
- 자동차 부품은 차종에 따라 2만~3만 개의 부품이 조립되고 있으며, 주요 부품으로는 엔진, 동력전달, 조향, 현가, 전장 및 의장 등이 있음
- 현재 우리나라 자동차 부품산업의 경우, 국산 자동차의 품목별 부품 보유기간은 8년 정도로 기간이 짧으며, 대부분의 자동차 부품기업들은 신차 생산을 목적으로 자동차 생산 국내 대기업으로의 납품 위주로 시장이 구성되어 있고, 국산 자동차의 대체부품을 생산하는 과정에도 법률적인 제약이 존재함
- 이러한 상황이 원인이 되어, 자동차 부품 및 대체 부품 생산에 소극적인 상황으로, 국내 중고차 시장 및 해외 중고차 시장에서 국산 자동차의 필요 부품을 구하는데 어려움을 갖고 있음
- 이에 따라 해외에서는 국산차 중고차 선호도 및 가격의 하락, 수요 감소 등 소비자 불편이 발생하고 있으며, 이러한 상황을 긍정적인 상황으로 역전하기 위하여 자동차 부품 산업 및 대체 부품산업 육성이 반드시 필요

[표 8-2] 국산 자동차 부품산업 현황(단위: 억원)

구분	계	OEM	A/S	수출	전년대비 증감
2016년	758,970	466,784	32,675	259,511	0.8%
2017년	726,937	472,985	33,109	220,843	-4.2%
2018년	714,423	467,190	32,708	214,525	-1.7%

출처: 한국자동차산업협동조합(KAICA)

- 중고차는 자동차의 연식, 차종, 거리 등에 따른 시세가 존재하며, 이에 따라 동일한 자동차라 해도 서로 다른 품질을 갖게 되며, 신차 대비 서로 다른 다양한 가치를 갖게 됨
- 즉, 신차에 준하는 품질 및 가치를 갖는 중고차의 경우 해당 자동차에 이상 발생 시 차주 혹은 중고차 이해관계자들은 기존의 가치를 유지하기 위하여, 자동차의 이상 부분을 새로운 부품으로 교체할 것이나, 이미 감가 상각되어 가치가 낮아진 중고차의 경우, 해당 자동차에 이상 발생 시 차주 혹은 중고차 이해관계자들은 해당 부분을 단순히 새로운 부품으로 교체하는 것보다 저렴하면서 일정 기능을 발휘할 수 있는 대체 부품을 활용하여 수리함으로 해당 자동차의 가치를 일정 수준으로 유지하기 위해 노력할 것으로 예상됨
- 다만, 신차 대비 중고차의 경우 이미 기존 사용자에게 의해서 활용된 이후 다시 거래를 거쳐 새로운 사용자를 찾아가는 과정으로 신차 혹은 그와 동일한 가치를 갖는 자동차 대비 수리가 필요한 부분이 상대적으로 많아 부품 혹은 대체부품의 사용이 확대되어질 것임
- 중고차 시장이 활성화 되며 소비자가 직접 부품을 구매하여 정비를 하는 DIY(Do It Yourself) 문화가 확산되어 있는 미국 및 일본 부품 시장의 경우, 소비자가 원하는 부품을 통하여 정비를 받으며, 이 과정에서 대체부품의 수요가 지속적으로 발생하고 있어, 부품 및 대체 부품 그리고 중고 부품시장까지 부품 산업이 지속적으로 확장되어 가고 있음

2. 외산 자동차 시장

- 해외 자동차 부품 시장에서는 대부분의 외산 자동차의 대체부품 시장이 활성화되어, 대체부품의 공급과 수요가 시장 내에서 자유롭게 일어나고 있는데, 국토교통부의 등록 자동차 대수 기준으로 이미 국내 자동차 시장에서 외산 자동차의 점유율은 2018년 16%를 넘어서며, 매년 지속적으로 상승하는 추세를 보이고 있음

[표 8-3] 외산 자동차 국내 시장 점유율

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
점유율	10.1%	12.1%	13.92%	15.53%	14.36%	15.23%	16.73%

출처: 한국수입자동차협회(KAICA)

- 국토교통부, 금융감독원, 보험개발원에서 발표한 2013년~2018년 3월까지의 '국산차 및 외산차 보험금 지급 현황'에 따르면, 외산차 1대당 평균 수리비는 285만 원으로 국산 자동차 1대당 평균 수리비 108만 원보다 2.6배나 많으며, 수리에 들어간 부품가격도 외산차는 214만 원으로 국산차 부품가격 평균 55만 원의 3.9배에 달한 것으로 나타남

- 해외에서 국내로 자동차 부품의 수입도 지속적으로 일어나고 있는데, 이러한 현황들은 외산차 부품에 대한 대체부품의 국내 생산이 더욱 요구되는 원인이 됨

[표 8-4] 국내 자동차 부품 수입 현황(단위: 천\$)

구분	2014	2015	2016	2017	2018
아시아	2,477,562	2,556,342	2,821,765	2,883,678	2,854,788
북미	489,141	490,822	495,632	457,247	410,086
E.U	2,048,238	1,741,581	1,851,880	1,861,509	1,813,671
중남미	220,892	298,143	350,970	352,167	320,930
중동	4,212	4,091	3,817	6,006	8,439
대양주	59,027	7,069	8,098	7,104	4,908
아프리카	3,581	2,500	3,248	4,899	4,804
기타	392	117	78	33	10
합 계	5,303,045	5,100,665	5,535,488	5,572,643	5,417,636

출처: 한국수입자동차협회(KAICA)

3. 대체부품 매출 추정

- 2018년 국토교통부, 금융감독원, 보험개발원에서 발표한 자료에 따르면, 국산 자동차 1대당 수리비는 평균 108만 원이며, 이중 부품가격은 평균 55만 원으로 파악되었으며, 이를 대체부품 기준으로 환산하면 약 60%인 평균 33만 원임
- 2021년 군산에서 발생하는 중고차 수출 추정 규모를 기준으로, 수출 대상 국산 자동차 1대당 대체부품 비용 평균 33만 원을 수출 추정 대수 33,747대에 대입하면 약 111억 원의 대체부품 매출이 발생함

[표 8-5] 대체부품 매출

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
수출물량(대)	33,747	34,422	35,111	35,813	36,529
부품가격(억 원)	111	114	116	118	121

4. 결론

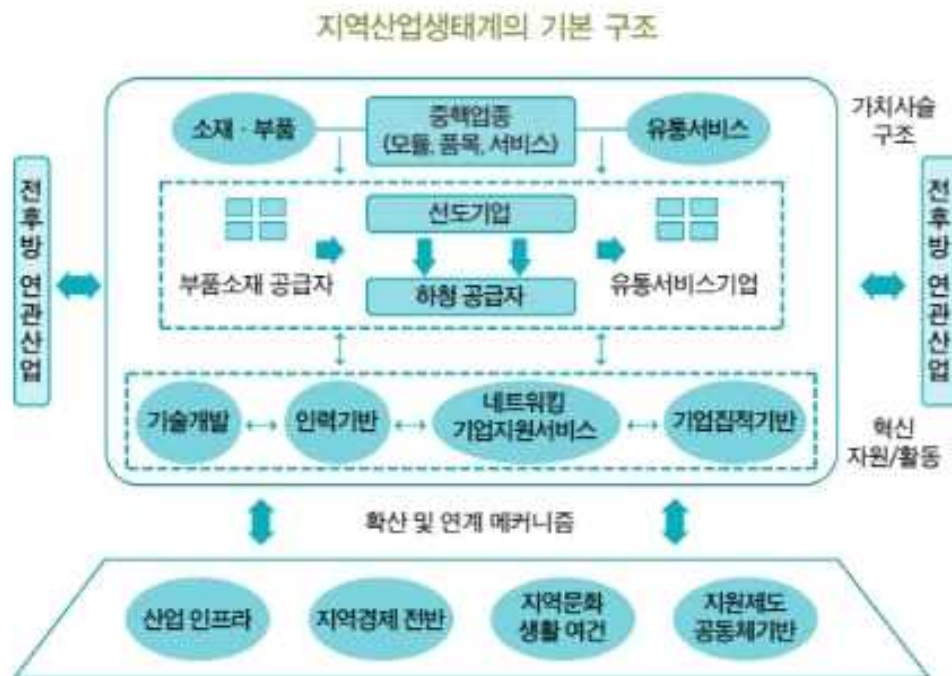
- 2018년 일본의 자동차 부품 수출 규모는 281조 6천억 원(110원/엔)으로 2016년부터 꾸준히 높은 성장률 기록하고 있는데, 국산차의 2018년 중고차 수출은 일본 대비 27.2% 수준으로, 40%로 상향시 절대적으로 수출되는 중고차의 물량이 확대되어 부품산업 발전과 부품시장 활성화에 기여할 수 있을 것으로 예상됨
- 군산 중고차 수출복합단지 조성은 장기적으로 우리나라 중고차 시장에 신뢰성과 투명성을 확보하게 함으로 국내 중고차 시장 활성화와 중고차 수출의 확대를 제고함으로 자동차 산업의 후방산업인 부품 및 대체부품 산업을 활성화하며, 여러 경제 및 사회적 가치의 창출이 예상됨

3절 군산지역 활성화, 사회적 편익 및 항만 상생

1. 군산 지역경제 활성화

- 지역 활성화의 예측은 일정 권역 공간 내의 산업생태계로서 지역 내의 자원과 활동이 유기적으로 결합하며, 전후방 연관 산업, 인프라, 제도, 정책 등이 연계하여 상호작용하는 구조의 지역산업생태계 이해를 통하여 더욱 용이하게 파악할 수 있을 것임
- 결국 지역 활성화를 위해서는 지역산업생태계가 활성화 되어야 하며, 이는 권역 내 산업의 보전과 활성화를 통한 일자리 창출, 거주민의 교육 및 역량강화 그리고 고용을 통해 자생적으로 삶의 질을 높이는 지역상권의 활성화가 주된 내용이 된다 할 수 있음

[그림 8-1] 지역산업생태계의 기본구조



*출처: 산업융합시대의 지역산업생태계 육성방안, 2012

- 현대중공업 군산조선소 가동중단(2017.07)과 한국GM군산공장 폐쇄(2018.05)에 따른 대규모 실직자 발생하며, 군산항 자동차 전용부두의 물동량은 급속히 감소하는 추세에 있음

[표 8-6] 군산항 자동차 전용부두 물동량 추이

구 분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019.06
물동량(톤)	4,290,000	5,010,000	4,350,000	1,830,000	490,000

출처: 군산시 내부 자료

- 그러나 정부 및 지자체의 지역산업 활성화를 위한 노력으로 군산 중고차 수출 복합단지가 조성되고, 중고차 수출이 진행되면 군산항 자동차 전용부두의 물동량이 일정 부분 증가할 것으로 추정됨
- 또한 이와 관련한 일자리 및 산업, 중고차 복합단지를 운영하기 위해 필요한 인력들에 대한 교육 및 역량강화 그리고 고용 등의 과정을 통하여, 군산의 지역경제 활성화에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

2. 경제-사회적 편익

- 군산 중고차 수출복합단지 조성을 통하여, 예상되는 경제적 편익은 경매장을 운영하여 얻는 운영수익과 수출단지 내 임대수익 및 분양수익 등으로 추정되며, 이에 따라 총 경제적 편익은 185.6억원으로 추정됨

[표 8-7] 총 경제적 편익

구 분	편익
경매장 운영수익	114.8억원
임대수입 및 분양수익	70.8억원
총 경제적 편익	185.6억원

- 군산 중고차 수출복합단지의 조성을 통하여 예상되는 사회적 편익은 자동차 취득세 회수분 6.8억 원 및 파급효과로 인한 1,861억원, 1,043명으로 총 사회적 편익은 1,867.8억원, 1,043명으로 추정됨

[표 8-8] 총 사회적 편익

구 분	편익
취득세 감면 수익	6.8억
파급효과	1,861억, 1,043명
총 사회적 편익	1,867.8억, 1,043명

- 또한 국산 중고차 수출을 통한 대기환경개선 사회적 편익비용 발생이 가능하게 되며, 이는 국내 노후경유차 폐차 시 보조금으로 최대 770만원 지원 중, 노후 경유차 수출을 통해 예산 절감 및 미세먼지 저감이 기대됨
- 2005년 이전 제작 자동차 대상 3.5톤 미만 최대 165만 원, 3.5톤 이상 최대 770만 원 지원하며, 2019년 노후경유차는 286만 대 규모이며, 이 중 21만 대가 중고차 수출이 된다고 가정 시 대기오염물질 연간 459톤 제거 가능

[표 8-9] 대기오염물질 배출량 및 제거비용 추정

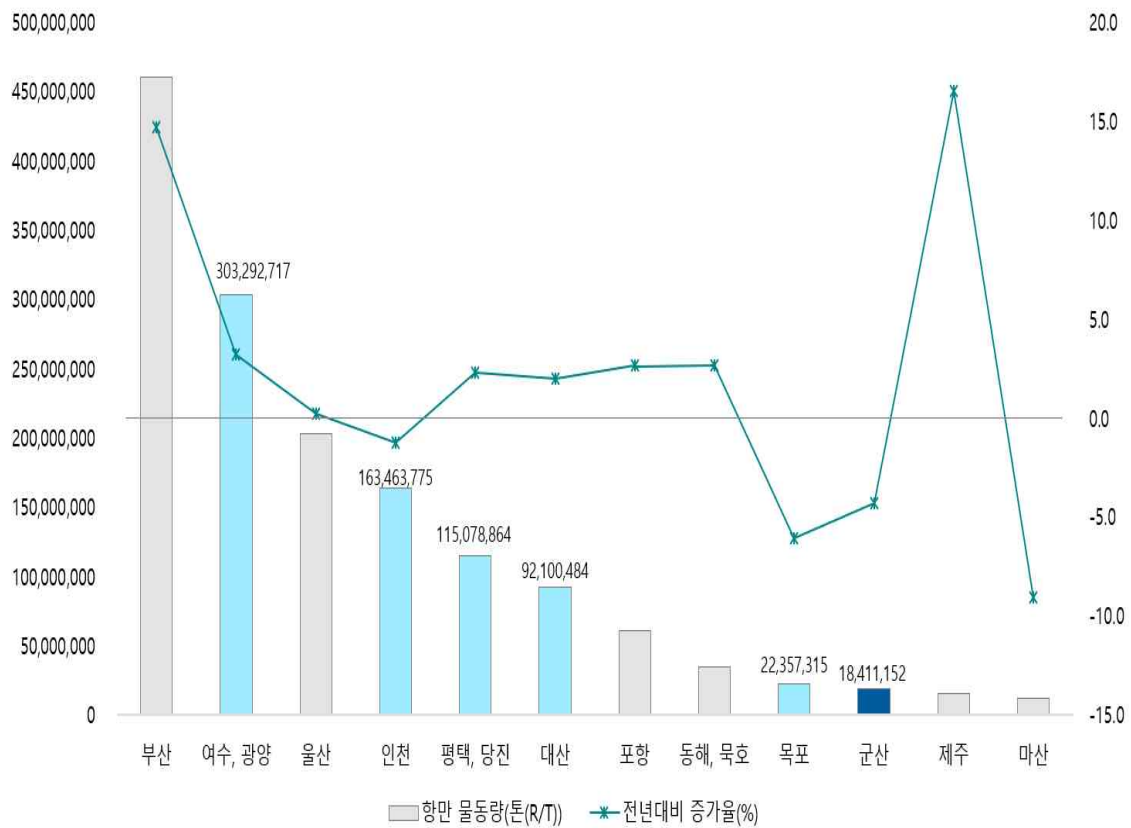
구 분	계	PM10	CO	HC	NO
발생량(톤/년)	458.7	36.6	278.4	105	38.7
제거비용 (백만원/톤)	-	411	2.8	3.3	6.6
편익비용(억 원)	161	150.3	7.9	0.34	2.54

출처: 아주대학교 교통.ITS대학원 논문 "중고자동차 수출검사 절차 수립에 관한 연구"

3. 타항만에 미치는 영향과 상생방안

- 전국 주요 항만 중 군산 중고차 수출복합단지 사업으로 영향을 받을 수 있는 주변 항만의 물동량을 살펴보면, 2018년 총 물동량을 기준으로 군산항은 1천 8백만 톤, 여수광양항 3억 톤, 인천항 1억 6천만 톤, 평택당진항 1억 2천만 톤, 대산항 9천 2백만 톤, 목포항 2천 2백만 톤 등으로 나타남
- 군산 중고차 수출복합단지 조성 이후 군산항에 증가될 물동량은 약 50만 톤에 해당되며, 이는 각각 항만별 총 물동량의 군산항 2.72%, 여수광양항 0.16%, 인천항 0.31%, 평택당진항 0.43%, 목포항 2.24% 수준으로 실질적으로 미치는 영향은 미비하다 할 수 있음
- 다만 군산 중고차 수출복합단지를 통한 중고차 수출 물동량 증가는, 항만 간의 상생이라는 기조를 바탕으로 계획되어, 기존 국내 중고차 시장의 문제점으로 제기되어 온 중고차 업체들의 규모적 영세함, 개인과 개인 간의 거래방식으로 인한 중고차의 품질과 가격 책정의 비표준화, 이후 보증 불가 등으로 나타난 중고차 거래의 신뢰성과 투명성 미확보 문제를 새로운 프로세스 도입을 통하여 해소함으로써 중고차 시장 자체를 확대하여, 중고차 거래의 활성화를 통해 생성되는 새로운 물동량을 확보하는데 중점을 두고 있음
- 결국 군산 중고차 수출복합단지의 중고차 물동량 증가는 기존 방식으로 제도권 밖에서 운영되던 중고차 거래를 제도권 안으로 편입하게 하여, 새로운 중고차 수출 물량을 창출하는 방식으로, 다른 항만에서 운용되는 중고차 물동량을 나눠오는 방식이 아님으로, 실질적으로 다른 항만의 물동량에 미치는 영향은 미비하며, 국내 시장의 신뢰성 및 투명성 확보를 통한 중고차 수출 거래의 활성화는 긍정적 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상됨
- 또한 추가적으로 군산 중고차 수출복합단지를 통해 군산항에서 수출하는 중고차의 물동량은 실질적으로 예상하는 과정에서 중고차의 연고지를 중부 및 수도권 등은 제외하고, 실질적으로 군산항에 접근할 수 있는 대전, 전북, 전남 등으로 한정함으로써, 결과적으로 중고차 수출 거래가 많은 인천항의 물동량에 영향을 미치지 않는 방식으로 예측함으로써 더욱 항만 간의 상생이라는 기조에 충실하고자 노력하였음

[그림 8-2] 전국 주요 항만별 물동량(2018년)



출처: 해양수산부

제9장 결론 및 제언

제1절 결론

1. 군산 지역 경제 활성화 배경, 그리고 국내 중고차 시장의 난제
2. 문제 해결을 위한 군산 중고차 수출복합단지 운영모델 제시
3. 군산 중고차 수출복합단지 조성을 위한 개괄 및 비용
4. 경제적 타당성 분석

제2절 제언

1. 정책적 제언
2. 지역특화발전특구 지정

1절 결론

- 본 프로젝트는 먼저 군산지역이 처한 대내외의 환경 변화를 숙고하며, 지역경제 활성화의 방안으로 추진되는 군산 중고차 수출복합단지의 조성 및 운영의 당위성을 제시하였으며, 이후 중고차 수출복합단지의 운영모델을 제시하고, 단지 조성 사업의 경제적 및 사회적 편익을 분석하여, 군산 중고차 수출복합단지 조성 사업의 타당성을 검증하였으며, 이에 대한 결과를 아래와 같이 정리하여 제시하였음

1. 군산 지역 경제 활성화 배경, 그리고 국내 중고차 시장의 난제

- 현대중공업 군산조선소의 가동 중단 및 한국GM군산공장 폐쇄 결정으로 인해 군산지역에 경제위기가 찾아왔고, 이에 대응하여 2018년 4월 산업통상자원부는 군산지역을 **산업위기대응특별지역**으로 지정하고, 고용노동부는 **고용위기지역**으로 지정하여 군산의 경제위기에 대한 지원대책을 마련함
- 대한민국 경제의 근간이며 성장 엔진 중 하나인 제조업의 성과가 부진한데는 대외적으로 중국의 급부상, 보호무역의 확산 등이 있으나, 대내적으로는 산업구조 고도화 지연, 기업가 정신의 약화 등이 원인으로 지목되고 있으며, 제조업의 불황으로 여러 지역들의 산업 및 고용이 매우 어려운 상황에 직면함으로 산업통상자원부는 지역의 신속한 활력제고, 주력산업의 고도화, 기업가정신 회복 등을 위한 정책을 지속적으로 추진하고 있음
- 이러한 배경 하에, 군산지역이 산업위기대응특별지역 및 고용위기지역으로 지정된 후 정부는 제도적으로 추진 가능한 지원 대책을 적극적으로 검토하였고, 산업통상자원부는 2018년 12월 군산에 중고차 수출복합단지 조성 계획을 발표하여, 제조업 활력 회복 및 지역의 일자리 위기 극복을 주요한 내용으로 단기적이지만 신속한 지역활력의 회복을 목적으로 중고차 수출복합단지 프로젝트의 추진을 시작함

- 다만, 기존부터 존재하며 지속되어 온 국내 중고차 시장의 여건을 살펴보면, **첫째로**, 개인과 개인 간의 거래가 대부분을 차지하여, 중고차 거래 시 거래의 투명성이 담보되지 못함으로 불투명한 중고차 거래는 국내 중고차 시장의 신뢰도를 저해하는 요인이 됨

- **둘째로**, 불투명한 중고차 거래는 중고차의 정보를 조작하거나 품질 관련 정보를 허위로 제공하는 등의 행위를 부추김으로, 중고차의 품질 정보를 잘못 전달하는 정보의 비대칭성을 조장하였음

- **셋째로**, 중고차에 대한 잘못된 품질 정보의 제공은 결과적으로 중고차 가격의 비표준화라는 현상으로 연동되어, 동일 모델 및 동일 조건을 충족하는 특정한 중고차에 대하여도 서로 다른 가격이 책정되어 시장에서 거래되는 현상을 초래하여 시장은 신뢰를 얻지 못하였고, 이러한 신뢰 부재 현상은 국내 중고차 시장 내 거래 및 해외 수출 거래가 더욱 활성화되지 못하는 여러 주된 요인 중 하나로 지목됨

2. 문제 해결을 위한 군산 중고차 수출복합단지 운영모델 제시

- **군산 중고차 수출복합단지의 운영모델**은 위에서 언급된 국내 중고차 시장의 문제들을 해소함으로써, 국내는 물론 해외의 중고차 구매자들에게 국내 중고차 시장에 대한 신뢰성을 확보함과 동시에, 국내 중고차 시장의 활성화를 통해 신차 시장과 같이 중고차 시장을 활성화하여, 경제적 편익 및 사회적 편익의 달성을 목표로 계획되었음
- 군산 중고차 수출복합단지에는 행정지원시설(자동차등록사업소 등), 금융지원시설(은행, 보험 등), 중고차 수출업체, 정비업체, 대체부품업체 등이 한 단지 내에 모여 운영함으로써 중고차 입고부터 중고차의 해외 수출 혹은 내수 판매 등의 거래에 이르는 일련의 절차에 효율성을 더함
- 먼저, 해당 **운영모델은 큰 특징**은 중고차의 유입물량, 거래물량, 그리고 수출물량 증대를 위한 **인센티브 제도**에 있는데, 해당 인센티브는 군산 중고차 수출복합단지 내에서 제공되는 **중고차 관련 서비스에 비용으로 처리할 수 있는 포인트 제도(전자화폐)**로서, 군산 단지로 중고차를 입고한 주체에 1대당 일정 포인트 및 금융기관의 저금리 대출지원을 제공하여 **유입물량 증가를 촉진**하며, 군산 단지에서 중고차를 낙찰 받은 주체에도 1대당 일정 포인트를 제공함으로써 **거래물량 증가를 촉진**하며, 이에 더하여, 군산 단지에서 중고차를 수출하는 주체에 군산 단지의 중고차 거래 신뢰성을 담보로 수출대금 관련 대금 담보 지원 등의 정책 지원 등을 통하여 **수출물량의 증대를 촉진**하고자 하는 지원 정책 운영 계획을 설명함
- **또 하나의 특징**은, 군산 중고차 수출복합단지 내의 **경매시스템**에 있음. 경매를 통한 중고차 거래의 **장점**은 거래의 투명성 및 신뢰성 확보와 동시에 중고차를 거래하는 판매업자 및 매매업자 모두에 상대적 편익을 제공하여 중고차 시장의 거래가 더욱 활성화 될 수 있도록 긍정적 영향을 미치는 부분으로 설명할 수 있음

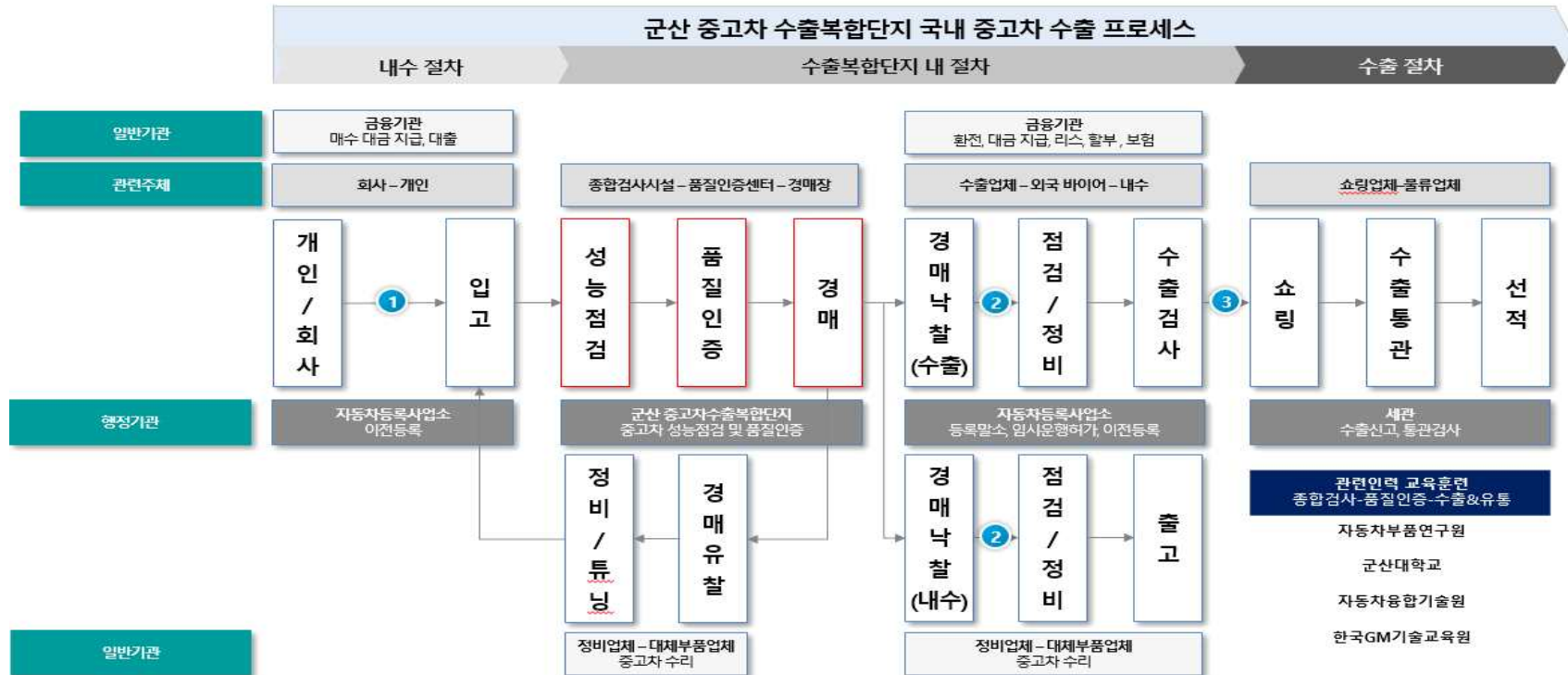
- 이와 함께, 군산 중고차 수출복합단지에서 경매시스템과 연동하여, 복합적으로 제공하는 중고차의 **성능점검 및 품질인증제도**는 경매시스템의 장점 중 하나로서, 전문성을 겸비한 자동차 검사대행자를 통하여, 입고된 중고차의 성능 정보를 명확하게 평가하여 제공함으로써, 중고차 거래의 **투명성 및 신뢰성**을 확보하는 동시에 중고차를 거래하는 판매업자 및 매매업자 모두에 상대적 편익을 제공하여 중고차 시장의 거래가 더욱 **활성화** 될 수 있도록 긍정적 영향을 미치는 부분으로 설명할 수 있음

- 군산 중고차 수출복합단지의 경매시스템 거래 장점은 다음과 같음
 - [투명성 확보] 전문 자동차 검사대행자를 통한 가격 책정 및 성능평가 인증
 - [신뢰성 확보] 허위 매물 없는 신뢰성 있는 시장 환경 - 신뢰성
 - [시장 활성화] 판매자, 매수자 모두에게 기회비용으로 인한 상대적 편익 제공

- 해당 운영모델 내에 도입된 경매시스템은 선진 중고차 시장으로, 높은 중고차 거래 규모를 바탕으로, 중고차의 내수 거래 및 수출 거래가 활성화 되어 있는 일본 중고차 시장의 USS 및 국내 대기업 중고차 거래업체(롯데, 현대글로비스, AJ셀카옥션 등) 등에서 활용하는 방안을 기본으로, 명확한 성능점검에 기초하여, 출품된 상품이 여러 구매자들에 의해 표준 가격으로 낙찰되며, 투명한 거래가 지속적으로 발생하여, 중고차 거래의 신뢰성 확보에 긍정적 영향을 미침으로 이러한 부분을 벤치마킹하여 도입하였음

- 추가적으로, 경매시스템과 함께 추가적으로 중고차에 대한 신뢰성 확보를 위하여, 군산 중고차 수출복합단지 자체 성능검사센터를 통한 중고차 성능검사 및 운영본부를 통한 중고차 품질인증제도를 도입하여, 거래되는 상품에 대한 품질 및 가격에 대한 표준화 방식을 확보함으로써, 군산 중고차 수출복합단지에서 거래되는 중고차의 경우, **국내 및 국외 등 어느 장소에서나 단지에 직접 방문하지 않아도 원하는 조건의 중고차를 검색 및 구매할 수 있는 조건이 성립되어**, 국내 중고차 거래의 내수 활성화 및 수출 활성화에 기여할 수 있는 토대가 마련됨

[그림 9-1] 군산 중고차 수출복합단지 중고차 수출 프로세스



- ① 군산 중고차수출복합단지로 중고차를 입고한 주체에 인센티브 - 금융기관의 저금리 대출 지원 제공 (중고차 유입 물량 증가)
- ② 군산 중고차수출복합단지에서 중고차를 낙찰 받은 주체에 인센티브 제공 (중고차 거래 물량 증가)
- ③ 단지 내 경매장을 통한 거래의 신뢰성을 담보로 군산에서 중고차를 수출하는 주체를 대상으로 수출대금 관련 대금 담보 지원 정책(코트라) 계획 (중고차 수출 물량 증가)

* 인센티브는 군산 중고차수출복합단지 내에서 제공하는 중고차 관련 서비스에 대한 비용으로 처리할 수 있는 포인트 제도

3. 군산 중고차 수출복합단지 조성을 위한 개괄 및 비용

- 군산 중고차 수출복합단지는 입지의 타당성 분석을 기초로 오식도동 504~507번지 238,265m², 약 7만 평의 부지에 수출비즈니스센터, 수출업체입주단지, 정비/튜닝/부품단지 등을 시공 및 운영하는 사업으로 개괄적인 정보는 다음과 같음

[표 9-1] 부지면적 및 건축면적

	부지면적	건축연면적	건축면적	건폐율	용적률	비고
수출비즈니스센터	75,069m ²	13,727m ²	7,526m ²	10.0%	18.3%	2층
매매업체입주단지	152,220m ²	7,000m ²	3,500m ²	2.3%	4.6%	2층
정비/튜닝/부품단지	10,976m ²	1,650m ²	1,650m ²	15.0%	15.0%	1층
계	238,265m ²	22,377m ²	12,676m ²			

[표 9-2] 건축물별 입주시설

구분			규모
수출비즈니스센터	실내	경매장 면적	1,000m ²
		성능검사센터	1,003.5m ²
		운영본부	680m ²
		부대시설	7101.3m ²
		공용면적	3,942.2m ²
	실외	전시장	52,560m ²
		고객주차장	2,340m ²
		도로	2,962m ²
매매업체입주단지	실내	녹지	3,480m ²
	실외	매매상 임대시설	4,250m ²
		기타부대시설	570m ²
		공용면적	2,180m ²
		주기장	126,000m ²
		고객주차장	4,320m ²
		도로	6,000m ²
		녹지	8,900m ²
정비/튜닝/부품단지	실내	정비업체	1,070m ²
		세차장	140m ²
		공용면적	440m ²
	실외	주기장	7,380m ²
		고객주차장	864m ²
		도로	450m ²
		녹지	632m ²

- 군산 중고차 수출복합단지 조성을 위한 총 사업비는 약 1,008억원이며, 구체적인 내용은 다음과 같음

[표 9-3] 총사업비 종합

구분	건축비	부대비	토지 매입비	예비비	경매 시스템	계
비즈니스센터	32,461	3,235	10,744	1,560	1,500	49,500
매매업체 입주단지	19,667	1,960	23,602	671		45,900
정비·튜닝·부품단지	3,213	320	1,742	125		5,400
계	55,341	5,515	36,088	2,356	1,500	100,800

4. 경제적 타당성 분석

- 군산 중고차 수출복합단지 조성을 통하여 창출되는 편익은 크게 **경제적 편익**과 **사회적 편익**으로 구분하여 설명됨

[표 9-4] 총 편익

구 분	편익
경제적 편익	187.0억원
사회적 편익	1,867.8억, 1,043명
총 편익	2,054.8억원, 1,043명

[표 9-5] 경제적 타당성 분석 결과

	NPV	IRR	B/C ratio
분석	39,970(백만원)	4.9%	1.32

- 최종적으로 군산 중고차 수출복합단지 조성사업에 투입된 **총 비용**은 1,008억 원이며, 사업추진 시 경제적 타당성 분석 결과 $NPV > 0$, $IRR > 4.5\%$, $B/C \text{ ratio} > 1$ 로 나타남에 따라 경제적 편익으로만 추정하였을 때에도 경제적 타당성을 확보하는 것으로 분석되므로 **본 프로젝트의 군산 중고차 수출복합단지 조성사업은 수행을 위한 충분한 타당성이 있는 것으로 판단됨**

1. 정책적 제언

- 대한민국 경제의 근간이며 성장 엔진 중 하나인 군산 지역의 제조업에 활력을 불어넣기 위한 군산 중고차 수출복합단지가 더욱 성공적으로 수행되며, 중고차 수출물량의 확대를 실현하기 위해서는, 기존 중고차 시장의 불투명성을 극복하고, 신뢰성과 투명성이 확보되는 중고차 시장으로 변화를 선도하기 위한 정부 및 지자체의 지원 정책이 요구됨
- 첫째, 군산 중고차 수출복합단지 내에서 중고차 시장의 거래 및 수출이 활성화되기 위한 사안 중 하나는 거래에 참여하는 이해관계자, 즉, 중고차의 유입 및 배출을 담당하는 기존 및 신규의 많은 매매업체, 수출업체 등이 **군산에서의 중고차 거래에 참여할 수 있는 긍정적 여건**이며, 군산만이 수여할 수 있는 특별한 혜택의 제공이 요구됨
- 이와 관련하여, 군산시에서 제시할 수 있는 방안으로는, 대체로 아래와 같은 방안들이 있을 것으로 생각됨
 - (a) 중고차 수출업체의 판로 확보 및 수출지원
(지역사업단 파견, 포트세일, 수출상담회 컨퍼런스 개최, 코트라 연계, 주재 대사관 연계, 수출 관련 컨설팅 제공 등)
 - (b) 수출로 인한 군산항 물동량 증가에 대한 인센티브 제공
 - (c) 군산 연계 해외 지역과의 교류 확대를 통한 수출 시장 네트워크 형성
 - (d) 농-수-축산물에 적용되는 수출장려금 형태의 직접적 지원 또는 코트라 등 정부정책기관과 연계된 중고차 수출 대금 보증

- **둘째**, 군산 중고차 수출복합단지 내에서 중고차 시장의 거래 및 수출이 활성화 되기 위한 사안 중 하나는 **개인들도 쉽고 편안하게 참여할 수 있는 온라인 및 오프라인 플랫폼의 구축임**

- 현재까지 존재하는 중고차 거래 매매장 및 경매장을 상황을 살펴보면, 일반 개인이 거래과정에 참여할 수 있는 환경은 일부 조성되어 있지만, 중고차의 거래과정이 상대적으로 복잡하며, 일부 자동차와 관련한 지식을 요구함으로써, 일정 부분을 한계로 개인의 참여가 제한되어, 일반 개인이 중고차 거래 과정에 참여하거나, 개인이 소유한 자동차를 경매에 부치거나, 경매에 오른 자동차를 구매하는 등의 행위를 높은 접근성으로 허용하는 중고차 거래 공간은 현재까지 활성화되지 않고 있음

- 위와 같은 개인의 접근성을 저해하는 진입장벽(복잡한 절차 및 자동차 관련 지식)이 **새로운 온라인 및 오프라인 플랫폼의 제공**을 통하여 낮아진다면, 군산 중고차 수출복합단지에서 제공하는 경매시스템, 성능점검 및 품질인증제도와 함께, 군산 내 중고차 거래 및 수출은 폭발적으로 증가할 것으로 예상되며, 기존의 중고차 시장 거래 환경을 획기적으로 전환하는 중요 역할을 할 수 있을 것임

- **셋째**, 군산 중고차 수출복합단지 내에서 중고차 시장의 거래 및 수출이 활성화 되기 위한 사안 중 하나는 모든 이해관계자(정부-수출업체-매매업체-군산 중고차 수출복합단지 등)의 **지속적 협의와 신뢰 형성**을 통한 **투명한 중고차 거래 환경 조성**을 위한 노력이 요구됨

- 실제로 중고차를 거래하는 매매업자 및 수출업자들은 중고차 시장의 투명한 거래 환경 조성이 원인이 되어 나타날 수 있는 여러 문제적 상황들, 실질적인 거래 기록과 소득 내역 공개로 인한 세무 및 기장 처리, 그리고 세무 신고 및 법률적, 절차적 제제 및 제한과 같은 불이익이 복합적으로 경영 환경에 반영되어, 최종적으로 발생할 수 있는 **실질 소득의 감소**를 우려하고 있음

- 결국 실질 소득의 감소라는 우려를 불식시키는 동시에 군산 중고차 시장의 거래에 더욱 많은 주체들이 참여하며, 시장의 거래 환경을 투명화하기 위해서는, 이해관계자(정부-수출업체-매매업체-군산 중고차 수출복합단지)간의 지속적 협의가 요구되며, 각 주체가 갖고 있는 문제를 알고, 서로의 입장과 상황을 이해하여, 정책, 법률, 절차 등에서 조정할 수 있는 부분을 함께 고민함으로써, 이후 모든 이해관계자가 긍정적 결과를 얻을 수 있는 방안을 도출하는 **실질적 협의 및 대화의 장** 조성이 필요하며, 중요한 요소 중 하나로 사료됨

2. 지역특화발전특구 지정

(1) 배경

- 정부는 규제특례의 적극 활용을 통해 지역 경제를 활성화하고, 나아가 지역 균형 발전을 도모하기 위해 2004년 「지역특화발전특구에 관한 규제특례법(이하 '특구법)」을 제정하고 지역특화발전특구제도를 도입 운영해 옴
- 지역특성에 맞게 선택적으로 규제특례등을 적용함으로써 지역의 자립적이고 지속적인 성장기반을 구축하고자 함

(2) 고려사항

- 특화사업 추진으로 인한 난개발 또는 환경오염 등 부작용의 발생 가능성, 특화사업 추진으로 인한 주민 간 갈등의 발생 가능성, 자원확보계획, 그 밖에 지역특성이나 지역특화발전특구제도의 운영 취지를 고려해야 함(특구법 제6조)
- 특화특구계획에는 명칭·위치·면적 및 대외적 표시방법, 특화특구지정의 필요성, 특화사업 및 특화사업자, 특화특구토지이용계획, 특화특구에서 적용되는 규제특례 및 그 필요성과 적용범위 등 규제특례 적용 여부를 결정하는 데 필요한 세부 자료, 자원조달방법, 특화특구 및 인근지역의 부동산가격 인정방안 등이 포함되어야 함(특구법 제9조)

(3) 규제특례

- 일반규제특례는 특구법 제2장 제2절 제28조~제71조에 규정되어 있으며, 주요 내용은 표로 정리함

[표 9-6] 규제특례 관련 주요 내용

관련 법령	특구법 조문	주요 내용
출입국관리법	제31조	특화사업을 하거나 특화사업에 종사하는 외국인에 대한 사증 발급의 절차 및 1회에 줄 수 있는 체류자격별 체류기간 상한 조정
도로교통법	제33조	지방경찰청장 또는 경찰서장에게 차마 또는 노면전차의 도로통행 금지 또는 제한 등의 조치 요청 가능
옥외광고물법	제34조	특화사업의 효과적인 광고를 위해 광고물 등의 종류·모양·크기·색깔·표시 또는 설치방법 및 기간 등 광고물 등의 표시·설치의 허가 또는 신고의 기준 조정
농지법	제36조	특화사업을 위하여 필요하면 일정기간 사용한 후 농지로 복구하는 조건으로 농지 일시사용 허가, 농지 전용 허가
도로법	제45조	도로점용허가를 신청하는 자에게 특별한 사유가 없으면 지체 없이 협조함
산업입지법	제47조	산업입지법에 따른 면적 또는 미분양 비율 규정에도 불구하고 산업단지 지정 가능
기업활동 규제완화에 관한 특별조치법	제56조	산집법상 관리기관의 장은 공동임명이 허용되는 범위에서 같은 산업단지 등에서 사업을 하는 사업자를 대신하여 대기환경기술인 또는 수질환경기술인 임명 가능

(4) 검토사례 : 전남 화순백신산업특구

- 전남 화순백신산업특구는 2010년 지정되어, 4회 지정된 특구임
 - 지정일 : 2010.11.18.
 - 위치 : 전라남도 화순군 화순읍 내평리 712번지 일원
 - 면적 : 941,731.5m²
 - 특화사업자 : 화순군수
- 전남 화순백신산업특구의 사업은 바이오 클러스터와 메디컬 클러스터를 조성하여 백신산업의 메카로 육성하여 지역경제 및 국가경쟁력 제고에 기여하고자 함

[표 9-7] 전남 화순백신산업특구 사업현황

사업명	세부사업	내용
바이오 클러스터 조성사업	바이오 기반/운영지원체계 구축사업	- 생물의약품산업단지 조성 - 전남 생물의약품 연구센터 활성화 - 생물의약품 완제라인 구축 - 생물의약품(백신)산업 활성화 지원사업
	바이오 연구·개발사업	- 백신제형 및 전달시스템 개발 - 생물의약품 전임상연구소 건립 - 프라운호퍼-IME한국연구소 유치
	바이오산업활동 사업	- 독십자 백신 공장 - 우수한약재 유통시설 건립
메디컬 클러스터 조성사업	메디컬 기반구축사업	- 백신 임상시험 체계구축 - 의생명과학융합센터 건립 - 노인전문병원 건립
	메디컬 연구개발사업	- 임상백신연구개발사업단 운영

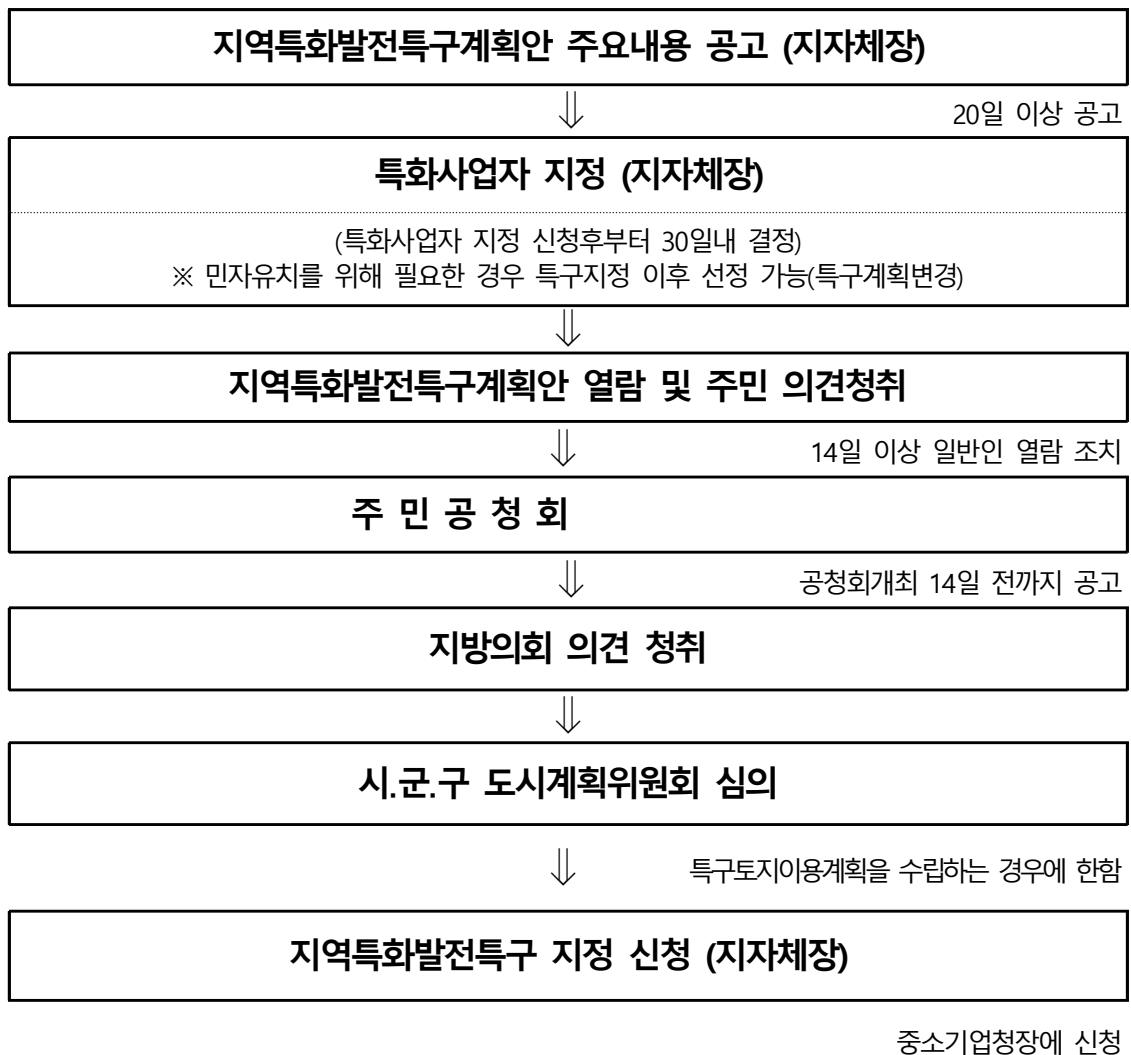
출처: 강원도 균형발전을 위한 지역특구 활성화 방안 수립 용역

- 해당 특구는 출입국관리법(체류기간의 상한 연장 등), 옥외광고물(광고물 설치 기준의 조례제정 허용), 국유법(건폐율 및 용적률의 최대한도에 대한 조례 제정 허용), 지방재정법(지방재정 투·융자사업의 필요성 및 타당성 등에 대한 심사를 하지 않는 특례를 적용함

(5) 절차

- 특구계획신청서 제출 전 흐름도는 다음과 같음

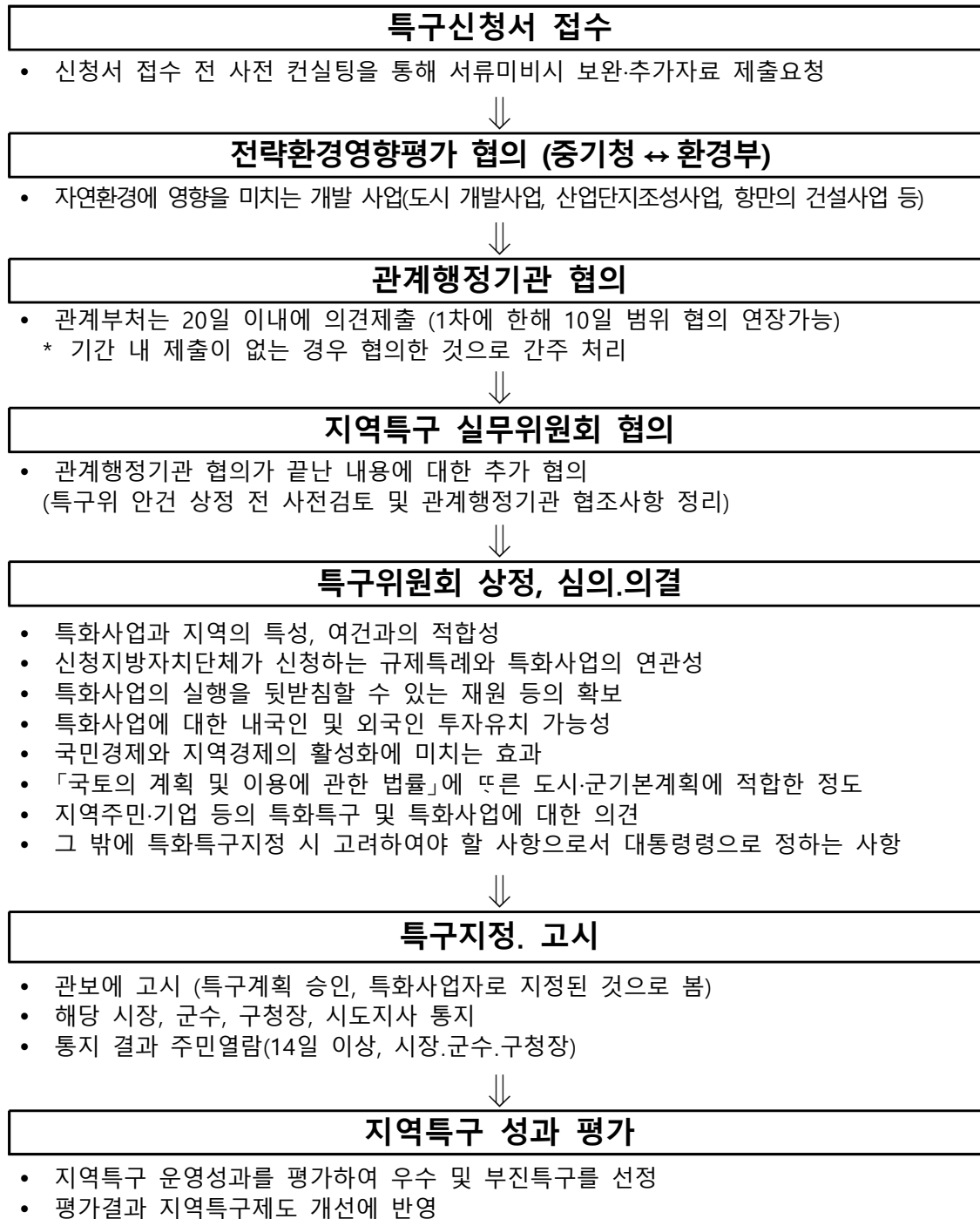
[표 9-8] 특구계획신청서 제출 전 흐름도



출처: 지역특구 지정·변경·해제 업무참고(중소기업청) 및 내부분석

○ 특구계획신청서 접수 후 흐름도는 다음과 같음

[표 9-9] 특구계획신청서 접수 후 흐름도



출처: 지역특구 지정·변경·해제 업무참고(중소기업청) 및 내부분석

(6) 결론

- 군산 중고차수출복합단지 조성사업은 지역의 자립적이고 지속적인 성장기반을 구축하고자 하는 지역특화발전특구 지정 목적에도 부합하므로, 사업의 편의성을 위해 해당 사업의 지역특화발전특구 지정이 필요함