Ⅱ

현장리포트

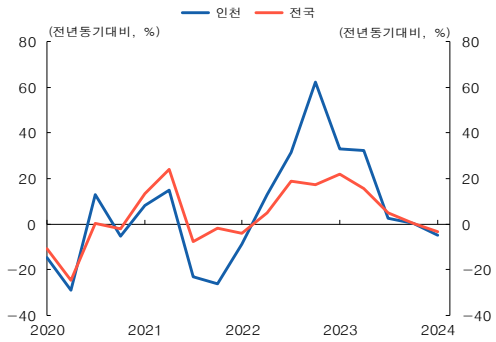
1. 인천본부	인천지역 자동차산업 현황 및 전망	87
2. 부산본부	최근 부산지역 건설업 상황 점검	89
3. 전북본부	새만금 개발사업 추진 현황과 향후 과제 : 이차전지 특화단지를 중심으로	91
4. 목포본부	전남지역 재생에너지발전 현황 및 당면 과제	93
5. 강원본부	최근 강원지역 관광업 동향 및 향후 전망	95
6. 강릉본부	강원 폐광지역 대체산업 육성 현황 및 향후 과제	97
7. 제주본부	제주지역, 외국인 관광객을 중심으로 관광경기 회복 조짐	99

인천본부

인천지역 자동차산업 현황 및 전망

인천지역에서 자동차산업은 2022년 기준 제조업 생산액 중 11.0%, 제조업 고용의 8.9%를 차지[1]하는 주요 산업이다. 동 산업 생산은 2023년 4/4분기에는 전년동기대비 0.2% 증가하였으나 2024년 1/4분기에는 4.8% 감소하였다. 이는 최근 2년여간 이어졌던 생산 증가가 반전된 것으로 1/4분기 전국 자동차산업 생산 감소폭(-3.2%)보다 큰 수치이다.

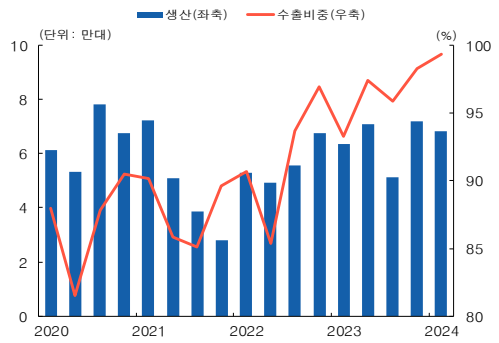
인천지역 자동차산업[1] 생산지수 증가율



주: 1) 자동차 및 트레일러 제조업 기준
자료: 통계청 「광업제조업동향조사」

인천지역 내 완성차 생산은 역내에서 공장을 운영 중인 GM 한국사업장[2]이 대부분을 차지하고 있다. GM 한국사업장은 2014년 이후 8년간의 영업적자를 벗어나 2022년에 흑자로 전환하였으며, 2023년에는 연결 기준 매출액이 전년대비 52.4% 증가하고 영업이익률도 전년대비 6.8%p 증가[3]하였다. 2023년 GM 한국사업장의 완성차 생산량은 전년대비 79.9% 증가하였는데, 같은 기간 전국 완성차 생산 증가(전년대비 13.0% 증가)와 비교할 때 상대적으로 높은 성장을 보였다. 이러한 실적은 부평·창원공장에서 생산하는 차종의 북미 시장 판매 호조에 기인하였다.[4] 2024년 1/4분기에도 부평공장의 완성차 생산대수는 전년동기대비 7.7% 증가하며 양호한 흐름을 이어나갔다.

GM 부평공장 생산 및 수출비중[1]

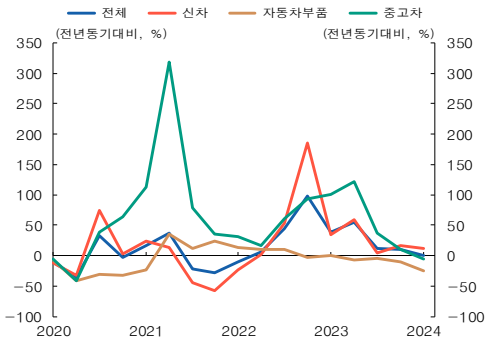


주: 1) 해당 분기 완성차 생산량 대비 수출량 비율
자료: GM 한국사업장

인천 내 주요 자동차부품업체의 매출[5]도 2022년과 2023년에 전년 대비 증가하였다. 그러나 2024년 1/4분기에는 GM 부평공장의 자동차 생산증가에도 불구하고 인천지역 자동차산업 생산지수가 감소한 것으로 나타나 부품생산은 전년동기대비 감소하였을 것으로 추정된다. 이는 인천에 소재하는 완성차회사의 1차 협력업체 수가 감소[6]하고, 국내 대형 완성차업체가 각국의 산업·공급망 보호[7]에 대응하여 부품의 현지 조달을 확대하고 있는데 기인한 것으로 보인다.

1) 인천은 2022년 기준 자동차산업에서 1.5만명을 고용하며 11.0조원의 생산, 4.0조원의 부가가치를 창출하였으며, 이는 전국 자동차산업 고용의 4.7%, 생산의 4.4%, 부가가치의 5.8%를 차지한다.(광업제조업조사)
2) GM 한국사업장은 완성차(뷰익 엔비스타, 트레일블레이저) 및 엔진을 주로 생산하는 인천 부평공장, 완성차(트랙스 크로스오버)를 주로 생산하는 경남 창원공장, 자동변속기 및 관련 소재를 주로 생산하는 충남 보령공장을 운영하고 있다.
3) GM 한국사업장은 2022년에 매출액 9조 103억원, 영업이익 2,758억원을 나타냈으며, 2023년에는 매출액 13조 7,340억원, 영업이익 1조 3,502억원을 달성하며 역대 최고의 영업이익을 달성하였다.
4) 2023년의 경우 부평공장에서 생산한 완성차 대비 96.3%의 차량을 수출하였으며, 2024년 1/4분기에는 99.3%를 수출하였다.
5) 2023년의 경우 인천에 본사를 두고 있는 자동차부품업체 중 경신(+8.1%), 에이치엘클레무브(+12.5%), 한국단자공업(+11.0%), 대한솔루션(+11.4%)은 2023년 중 전년동기대비 매출이 증가하였으며, 핸즈코퍼레이션(-3.7%)는 매출이 하락하였다.
6) 인천 내 완성차회사의 1차 협력업체 수는 2022년 54개에서 2023년 52개로 감소하였다.(한국자동차산업협동조합)
7) 미국의 경우 신북미자유무역협정(USMCA)을 통해 2020.7월부터 핵심 자동차 부품의 북미 내 원산지 비율 규정을 62.5%에서 75%로 강화하였다.

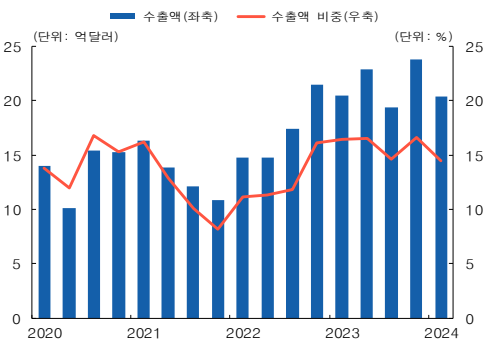
인천지역 자동차산업[1] 수출 증가율



주: 1) MTI 741 내 HS 명칭(신차, 중고차), MTI 742(자동차부품) 기준, US$ 기준
자료: 한국무역통계진흥원

한편 인천지역 자동차산업 수출은 신차, 자동차부품, 중고차로 나누어 볼 수 있는데 수출이 2022년과 2023년중 전년대비 증가하였으나, 2024년 1/4분기에는 감소(-0.2%)로 전환하였다. 신차 수출은 2024년 1/4분기에도 증가(11.3%)하였으나 자동차부품의 경우 6분기 연속으로 수출이 감소하였고 특히 2024년 1/4분기에는 수출 감소 폭(-25.4%)이 확대되었다. 이에 따라 인천지역 수출에서 자동차 산업이 차지하는 비중은 지난 분기 대비 2.2%p 감소하였다.

인천지역 자동차산업[1] 수출액 및 수출액 비중



주: 1) MTI 741(자동차) 및 MTI 742(자동차부품) 합산 기준
자료: 한국무역통계진흥원

국내 중고차 수출에서 50.8%를 차지(2023년 기준)하는 인천 중고차 수출은 2023년중 54.9% 증가하였다. 미국·EU의 대(對) 러시아 자동차 수출 금지로 인해 러시아 내 중고차 수요가 증가함에 따라 인천에서 러시아 및 키르기스스탄, 카자흐스탄 등 러시아 인근 국가로의 중고차 수출이 급증한 데 기인한다. 다만, 2024년 1/4분기에 이들 국가에 대한 중고차 수출이 역성장하며 전체 중고차 수출은 줄어드는 모습을 보이고 있다.

인천지역 중고차[1] 국가별 수출 증가율

(전년동기대비, 백만 달러, %)

	2023			24.1/4	
	수출액	(비중)	증가율	수출액	증가율
전체	2,414.0	(100.0)	54.9	516.8	-6.3
키르기스스탄	499.1	(20.7)	296.2	118.2	55.4
러시아	323.7	(13.4)	27.6	79.2	-31.3
요르단	303.8	(12.6)	-19.7	24.1	-70.1
카자흐스탄	182.0	(7.5)	32.3	30.0	-48.7
리비아	160.3	(6.6)	135.0	20.9	-28.6
기타	944.9	(39.1)	58.9	244.4	27.4

주: 1) HS 코드 상 중고차 기준, US$ 기준
자료: 한국무역통계진흥원

현재 인천지역 자동차산업의 미래 경쟁력에는 적신호가 켜진 상황이다. 완성차의 경우 GM 한국사업장 내 인천 부평2공장이 2022년 11월 생산을 멈춘 상태이며, PHEV[8] 차량의 국내 개발·생산 계획이 취소(24.3월)되는 등 향후 양산 계획은 불투명한 상황이다. 미래차 전환을 위한 공장 신설 및 설비 도입이 필요한 부품업계도 규제가 적고 세제 혜택이 있는 비수도권 지역으로 공장 및 본사를 이전하고 있다. 인천 자동차산업의 미래차 전환 경쟁력을 높이기 위해 연구개발 및 생산설비 고도화 지원 등이 필요하다. 아울러 인천지역 특화 사업으로 선정된 모빌리티[9] 산업을 중심으로 성장 잠재력이 있는 기업을 조속히 발굴·지원할 필요가 있다.

8) 플러그인 하이브리드(PHEV)는 엔진과 전기 모터를 통합한 방식으로 전원에 연결하여 배터리를 충전할 수 있으며 장시간 전기 동력만으로 주행이 가능하다.
9) 중소벤처기업부는 인천지역 특화 산업으로 물류자율주행 로봇 기업 모빌리티 소재부품장비를 선정하였으며 앞으로 3년간 국비 300억원을 지원할 계획이다.

부산본부

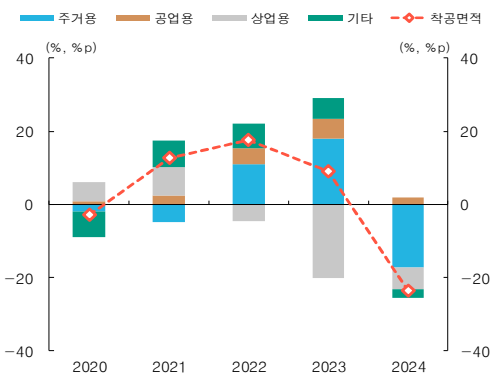
최근 부산지역 건설업 상황 점검

최근 부산지역 일부 건설사들에 대한 부도처리[10]로 지역의 건설경기와 건설업체 경영상황에 대한 점검 필요성이 커지고 있다.

먼저 지역내 건설경기를 살펴보면 최근 건축착공면적이 감소하는 등 다소 주춤한 모습이나 크게 둔화되지는 않은 상황으로 평가된다.

부산지역의 2024년 1~4월중 착공면적은 전년대비 23.7% 감소하였다. 부문별로는 2022년~2023년 중 착공면적 확대를 주도하였던 주거용 건물(-34.1%)이 올해 들어 감소로 전환되었으며, 기업들의 신규투자 감소로 상업용 건물(-29.9%) 착공도 줄어들었다.

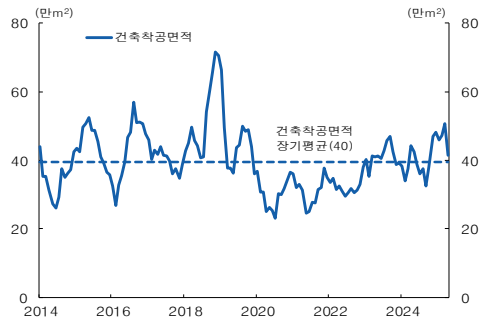
부산지역 건축착공면적 증감률 및 부문별 기여도[1)2)]



주: 1) 각 연도별 월평균 착공면적 기준
2) 2024년은 1~4월 전년동기대비 기준
자료: 국토교통부

다만 보다 긴 시계에서 보면 최근의 건축착공이 크게 저조한 수준은 아닌 것으로 판단된다. 부산지역 건축착공면적은 2019년 저점을 형성한 이후 꾸준한 상승 추세[11]를 이어왔는데 2024.1~4월 중 일부 조정에도 불구하고 여전히 장기평균 수준을 상회하고 있는 것으로 나타났다.

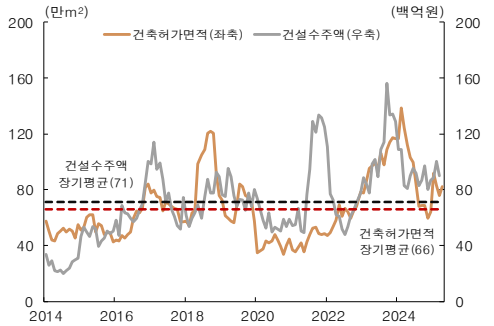
부산지역 건축착공면적 추이[1)2)]



주: 1) 6개월 이동평균(MA) 기준
2) 장기평균 대상기간은 2013년 1월~2023년 12월
자료: 국토교통부

앞으로도 지역내 건설경기는 선행지표인 건축허가면적과 건설수주액 추이를 고려할 때 크게 악화되지는 않을 것으로 예상된다. 건축허가면적은 2024.1월 반등 이후 과거 평균(2013년~2023년)보다 높은 수준에서 등락 하고 있으며, 건설수주액도 2022년 3/4분기 최고점 이후 감소하긴 하였으나 여전히 과거 수준을 크게 상회하는 모습이다.[12] 일반적으로 이러한 선행지표들은 4~7분기 시차를 두고 실제 건설투자에 영향을 주는 만큼 향후 건설경기 악화 요인으로 작용하지는 않을 전망이다.

부산지역 건축허가면적, 건설수주액 추이[1)2)]



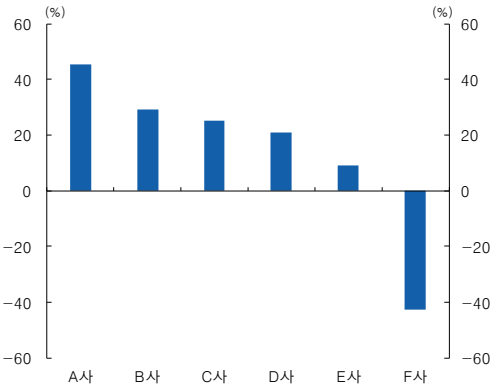
주: 1) 6개월 이동평균(MA) 기준
2) 장기평균 대상기간은 2013년 1월~2023년 12월
자료: 국토교통부, 통계청

10) 2024.5월 익수종합건설(2023년 국토교통부 종합건설사업자 시공능력평가 기준 부산 29위, 전국 344위)과 남흥건설(부산 25위, 전국 307위)이 각각 부도처리되었다.
11) 부산지역 건설업 기업들의 매출액도 2021년 1.3%, 2022년 5.0% 각각 증가하였다.(전년대비, 한국은행 기업경영분석)
12) 2024년 1~4월중 건축허가면적은 전년동기대비 17.4% 감소하였으며, 같은 기간 건설수주액은 2.2% 증가하였다.

하지만 건설투자 진척상황과는 별개로 지역 건설사들의 자금사정은 다소 부정적으로 평가된다. 주택가격 하락세가 지속[13]되고 미분양 주택이 크게 늘어나는[14] 상황에서 업체들의 공사대금 수령이 지연되는 등 자금흐름이 악화되고 있기 때문이다.

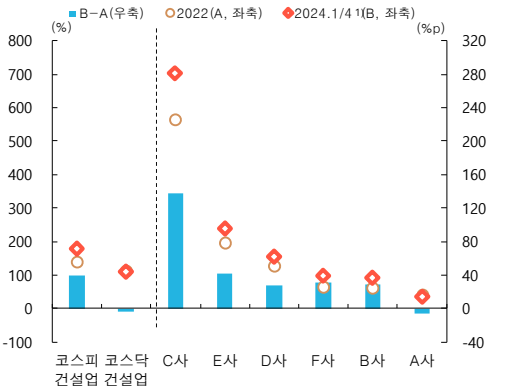
지역 주요 건설사들의 재무제표를 살펴본 결과[15] 1개 업체를 제외하고 모두 2023년 말 기준 공사미수금이 직전년도 대비 증가한 것으로 나타났다. 이에 따라 업체들의 부채비율도 지속 확대되고 연체율도 비은행을 중심으로 상승[16]하고 있는 것으로 파악된다. 특히 소규모 건설업체들이 상대적으로 많은 지역 특성상[17] 업계에서 체감하는 자금사정은 이보다 더 좋지 않을 것으로 보인다.

부산지역 주요 건설사 공사미수금 증가율[1)2)]



주: 1) 공사미수금 및 미청구금 합계
2) 2022년 대비 증가율 기준(A, B, C사는 2024.1/4분기말 기준, D, E, F사는 2023년말 기준)
자료: 각 사 재무제표

부산지역 주요 건설사 부채비율 변화[1)]



주: 1) A, B, C사는 2024.1/4분기말 기준, D, E, F사는 2023년말 기준
자료: Value Search, 각 사 재무제표

이러한 가운데 지역내 재건축·재개발 사업장에서 원자재 가격 상승에 따른 공사비 증액 분쟁이 확대[18]되고 있어 향후 업체들의 자금사정을 더욱 어렵게하는 요인으로 작용할 우려가 있다. 분쟁이 장기화될 경우 사업추진이 지연되거나 사업이 진행되더라도 고분양가로 인해 미분양 발생 가능성이 높아지기 때문이다.

앞서 살펴본 바와 같이 부산지역 건설업은 건설경기 측면에서는 크게 부진한 상황이 아니나 업체들의 자금사정은 미분양 증가와 맞물려 악화되고 있는 것으로 판단된다. 이러한 지역 건설업체의 자금사정 악화가 지역 전체 금융상황에 부정적으로 작용하지 않도록 재개발·재건축 등 도시정비계획을 재조정하는 한편 부실사업장에 대한 PF대출 구조조정을 신속하게 이행하는 등 지자체 및 중앙정부 차원의 적극적인 대응이 필요해 보인다.

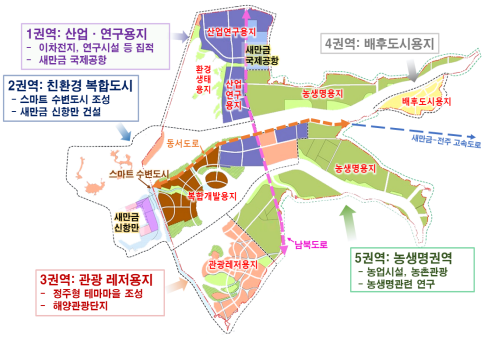
13) 부산지역 주택매매가격지수는 2022.3/4분기(-0.9%, 전기말월대비)부터 하락하기 시작하여 2024.1/4분기(-0.8%)까지 7분기 동안 연속 하락을 기록(기간중 누적 하락폭 -11.2%)하였다.(한국부동산원)
14) 부산지역 미분양 주택 수는 2024.1/4분기말 기준 3,222호로 2022.2/4분기말(1,267호) 대비 154.3% 증가하였으며, 준공후 미분양주택도 34.8% 증가하였다.(국토교통부)
15) 부산지역 소재 건설업체 중 2023년 국토교통부 시공능력평가 기준 100위 이내에 위치한 6개 업체를 살펴보았다.
16) 부산지역 금융기관(은행 및 비은행 모두 포함)의 건설업 대출 연체율은 2021년말 0.66%에서 2023년말 1.79%로 1.13%p 상승하였는데, 특히 비은행 연체율이 2.37%에서 4.34%로 1.97%p 상승하였다. 이와 같은 부산의 건설업 대출 연체율 상승폭은 전국(+0.74%p, 2021년말 0.86% → 2023년말 1.60%)을 상회하였다.(NICE 평가정보)
17) 2020년 기준 부산지역에 본사가 소재하는 건설업체들의 사업체당 평균 종사자수(55.2명) 및 매출액(122억원)은 모두 부산을 제외한 여타 지역 평균(59.2명, 284억원)에 비해 낮은 것으로 나타났다.(통계청 경제총조사)
18) 부산지역 재건축·재개발 사업장 중 9개소에서 공사비 증액 관련 분쟁이 발생하고 있는 것으로 알려져있다.(연합뉴스)

전북본부

새만금 개발사업 추진 현황과 향후 과제 : 이차전지 특화단지를 중심으로

최근 새만금 개발사업[19]은 국가첨단전략산업 이차전지 특화단지 지정(2023.7월) 등에 힘입어 국가산업단지를 중심으로 개발이 가속화되고 있다. 새만금은 도시의 주요 기능별로 5개 권역[20]으로 구분할 수 있는데, 각 권역별로 기능에 따라 복합적으로 개발되고 있다. 특히 새만금 국가산업단지에는 현재 이차전지를 비롯하여 전기차, 부품(자동차·조선·기계), 첨단소재 및 신재생에너지 등 다양한 기업의 시설이 입주하였으며 일부는 이미 가동 중이다.

새만금 개발사업 추진현황



자료: 전북특별자치도, 새만금개발청

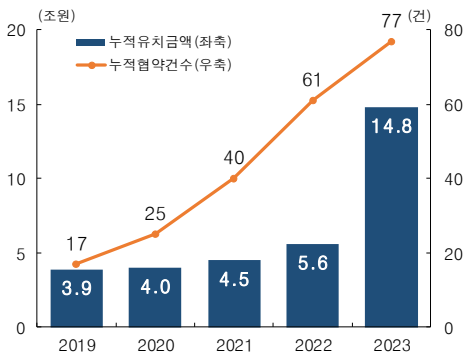
새만금은 지난해 7월 이차전지 특화단지로 지정[21]된 가운데 여러 이차전지 기업들의 투자가 지속[22]되고 있으며, 주로 국가산업단지의 5, 6공구를 중심으로 기업의 집적이 이루어지고 있다. 정부의 계획에 의하면 새만금은 전구체[23] 등 이차전지 핵심광물을 가공하고 배터리 리사이클링을 중심으로 국내 배터리 공급망에서 고유한 역할을 수행할 것으로 예상된다.

새만금 국가산업단지의 이차전지 기업부지 현황

자료: 전북특별자치도(2023)

2023년 12월 기준으로 새만금 국가산업단지에 입주한 기업은 77개이며 총투자유치금액은 14.8조원에 달한다. 그중 이차전지 관련 기업은 22개로 현재 8개 기업이 공장 착공에 돌입하였고 3개 기업은 현재 공장을 가동 중이다. 이는 이차전지 특화단지 지정과 더불어 새만금 국제투자진흥지구 지정(2023.6월) 등으로 인해 각종 투자 인센티브가 확대·강화된 데서 비롯된 것으로 보인다.

새만금 산업단지 투자 유치현황



자료: 전북특별자치도, 새만금개발청

19) 1991년 시작된 새만금 개발사업은 부안군~군산시 간 33.9km의 방조제를 축조하여 총 409㎢의 부지를 신규조성 및 개발하는 총사업비 22.8조 규모의 국책사업이다.
20) 각 도시의 주요 기능에 따라 산업·연구용지(새만금 국가산업단지 포함), 친환경 복합도시, 관광 레저용지, 농생명권역, 배후도시용지 등 5개 권역으로 구분된다.
21) 전북 새만금, 포항, 충북(청주), 울산의 4개 지역이 선정되었다(2023.7.20.).
22) 대표적으로 LG화학(2023.4월)과 1.2조, LS그룹(2023.8월, 11월)과 2.2조 규모의 투자협약을 체결하였다.
23) 이차전지는 크게 양극재, 음극재, 전해질, 분리막의 4가지 소재부품으로 구성되는데, 전구체는 양극재의 핵심원료로서 양극재 원가의 약 70%를 차지한다.

새만금산업단지 이차전지 분야별 투자기업 현황(2023.12월 기준)[1]

구분(개)	주요 내용
양극재(13)[2]	LS-엘앤에프, LS MnM, ㈜GEM코리아, 미래나노텍, ㈜에코앤드림, **㈜배터리솔루션**, 룽바이, ㈜동명기업, 에스이머티리얼스㈜, ㈜리튬포어스, ㈜하이드로리튬, ㈜LG화학, 백광산업
음극재(2)	대주전자재료㈜, 에이원신소재
전해질(4)	㈜이디엘, **㈜천보BLS**, **이피캠텍㈜**, ㈜덕산테코피아
리사이클링(2)	성일하이텍㈜ Ⅰ, Ⅱ
기타(1)	㈜테이팩스

주: 1) 밑줄 친 기업(8개)은 착공, 파란색으로 표시한 기업(3개)은 현재 공장 가동
2) 양극재 원료인 전구체 생산을 포함
자료: 한국농어촌공사 새만금산업단지사업단

최근 미국 인플레이션 감축법(IRA), EU의 배터리법(Battery Regulation)이 시행되는 등 세계적으로 핵심광물에 대한 특정국 의존도를 완화하고 친환경 규제를 강화하려는 움직임이 확대되고 있다. 이러한 글로벌 여건은 국내 이차전지 기업들에게 기회가 될 여지가 있다. 미국 IRA에서는 친환경 차량에 탑재된 배터리에 대해 핵심광물 요건과 부품 요건을 충족할 경우 세액공제 혜택을 부여하고 있다. 작년 4월 발표된 IRA 전기차 보조금 세부지침에 따르면 중국과 달리 한국에서 생산된 양극재나 음극재를 탑재한 전기차의 경우 세액공제를 받을 수 있게 되는데[24] 이로 인해 우리나라 기업들의 가격경쟁력 제고가 기대된다.

새만금의 경우 양극재 등 소재 부문을 중심으로 생산과 수출이 확대될 가능성이 있다. 다만 IRA의 해외우려기관(FEOC) 규정[25]으로 인해 중국과 합작투자를 진행한 기업들은 지분조정이나 공급망 재편이 불가피할 것으로 예상[26]되며, 금년말 미국의 대선 결과에 따라 IRA 지원 규모가 축소될 경우 이차전지 기업들의 투자가 위축될 위험요인도 존재한다.

미국 IRA의 배터리 요건(2024년 기준)

핵심광물 요건	부품 요건
■ 광물 총부가가치의 50% 이상을 북미나 美FTA체결국에서 생산	■ 부품 총부가가치의 60% 이상을 북미나 美FTA체결국에서 생산
■ 배터리 주요 소재(양극재 등)의 제조과정을 광물가공으로 인정 (추출 또는 가공시 요건 충족)	■ 부품 범위를 양극판, 음극판, 분리막, 전해질, 셀, 모듈로 정의 (양극재, 등 구성재료는 불포함)

자료: 미국 재무부

한편 EU에서는 금년 2월부터 배터리법이 시행되면서 탄소발자국 신고제, 재활용 원료사용 의무화, 배터리 여권제도 등의 친환경 규제가 점차 확대될 것으로 예상된다. 우리나라 이차전지 기업들은 중국에 비해 친환경 분야의 경쟁력이 우수[27]하여 유럽시장에서의 입지[28]를 보다 강화할 기회가 될 수 있을 것이다. 나아가 향후 배터리 재활용 시장이 확대될 것으로 전망[29]되고 있어 새만금 이차전지 특화단지의 중요성이 더욱 부각될 것으로 판단된다.

EU 배터리법(Battery Regulation)의 주요 내용

규 정	내 용
탄소발자국 신고제 (2025~)	■ 배터리 전 주기에 걸쳐 탄소배출량을 측정하고 신고를 의무화
재활용 원료사용 의무화 제도(2031~)	■ 배터리 핵심광물(리튬, 니켈 등)의 일정 비율만큼 재활용을 의무화
배터리 여권제도 (2026~)	■ 배터리의 생산·사용 정보를 전자정보의 형태로 기록

자료: EU 집행위원회

이러한 대외여건을 바탕으로 새만금 이차전지 특화단지의 경쟁력을 제고하기 위해서는 투자 인센티브를 확대하고 각종 기반시설을 확충할 필요가 있다. 또한 전북특별자치도가 출범(2024.1월)함에 따라 자치권이 크게 확대된 만큼, 이차전지 산업에 적합한 맞춤형 특례를 도입하는 등 다양한 정책적 지원이 병행되어야 할 것이다.

24) 중국산 이차전지의 경우 핵심광물의 제조와 가공이 대부분 중국 내에서 이루어져 IRA의 광물요건을 충족하지 못하는데다 미국 내 생산공장이 부재하여 부품요건도 충족시키지 못하므로 동 세액공제를 받기 어려운 것으로 분석된다.
25) 해외우려기관(Foreign Entity Of Concern) 규정은 중국, 북한, 러시아, 이란 4개국 정부의 통제나 관할 하의 법인 혹은 이들 국가의 지분이나 의결권이 25% 이상인 법인에 대해 세액공제 혜택에서 배제하는 것을 내용으로 한다.
26) LG화학(화유코발트와 합작)과 SK온(GEM과 합작)은 새만금개발청에 5월 말까지 통보하기로 한 투자계획을 연기하였으며, 내년 초 예정되었던 협약 시기도 연장한 것으로 파악되었다.
27) Bloomberg NEF(2022)의 글로벌 리튬이온 배터리 공급망 순위 조사에 의하면 중국은 원료나 배터리 제조 부문에서 1위를 차지하였지만 ESG 분야에서는 17위에 불과하여 우리나라(ESG 분야 10위)의 상대적 경쟁력이 높은 것으로 판단된다.
28) 2022년 기준 EU 배터리 시장에서 우리나라의 점유율은 63.4%로 중국(34.0%)과 일본(2.6%)을 크게 앞섰다(SNE Research).
29) 2022년 80억 달러, 2025년 208억 달러에 달하고 연평균 17%씩 증가할 것으로 전망된다(SNE Research).

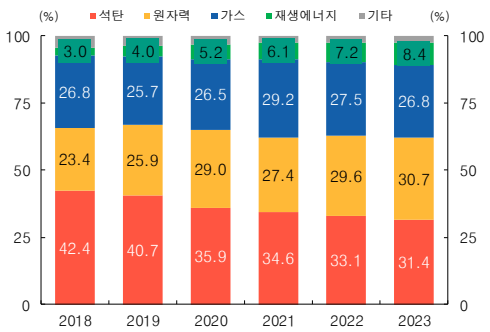
목포본부

전남지역 재생에너지발전 현황 및 당면 과제

화석연료 사용으로 인한 평균기온 상승 및 기후변화가 점점 심각해지고, 국가간 분쟁 등 지정학적 요인으로 인한 화석연료 가격의 불안정성에 대한 우려도 점차 커짐에 따라 전 세계적으로 화석연료를 재생에너지[30]로 전환하고자 하는 흐름은 더욱 가속화되고 있다. 유럽연합은 현재 22% 수준인 재생에너지 비중을 2030년까지 42.5% 수준으로 높일 계획이고, 주요 글로벌 기업들도 RE100[31] 등 재생에너지 전환 캠페인에 적극적으로 참여하고 있다.

국내에서도 정부가 「재생에너지 3020 이행계획(2017)」 등을 발표하고 재생에너지 보급 확대를 추진하면서 재생에너지 발전 비중이 지속해서 상승하였다. 그 결과 2018년 3.0%였던 재생에너지 발전 비중은 2023년 기준 8.4% 까지 상승하였다.

발전원별 발전량 비중 추이



자료: 한국전력공사

지역별 재생에너지 설비용량 및 발전량 현황[1]

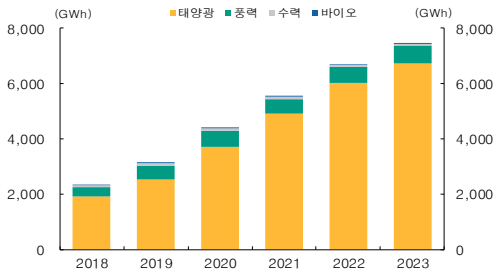
(MW, GWh, %)

지역[2]	설비용량		발전량	
	MW	비중	GWh	비중
전국	29,982.6	(100.0)	49,487.1	(100.0)
전남	5,989.5	(20.0)	7,500.5	(15.2)
전북	4,891.0	(16.3)	10,499.2	(21.2)
경북	3,864.2	(12.9)	5,401.8	(10.9)
충남	3,559.9	(11.9)	6,645.2	(13.4)
강원	3,155.7	(10.5)	5,789.9	(11.7)

주 : 1) 2023년 기준
2) 설비용량 상위 5개 지역
자료 : 한국전력공사, 전남도청

전라남도 또한 재생에너지 발전에 적합한 자연환경[32]을 바탕으로 발전설비 확대를 적극적으로 추진하였다. 2023년 전남지역 재생에너지 발전설비 용량은 전국 대비 20.0%로 가장 높고, 발전량 기준으로는 전국 대비 15.2%로 전북(21.2%)에 이어 두 번째로 높다.

전남지역 재생에너지 발전량 추이



자료: 한국전력공사, 전남도청

전남지역 재생에너지 발전량 추이를 살펴보면 2018년 이후 연평균 약 26%씩 증가하는 가파른 증가세를 나타냈다. 전남지역 전체 발전량에서 재생에너지가 차지하는 비중도 같은 기간 3.9%에서 11.1%까지 상승했다.

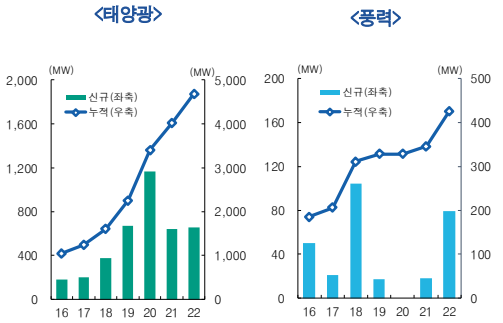
30) 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」에 따르면 재생에너지의 범위에는 태양, 풍력, 수력, 해양, 지열, 바이오, 폐기물(비재생 폐기물 제외)이 포함된다. 신에너지에는 수소에너지, 연료전지 등이 있다.

31) Renewable Electricity 100%의 약자로 2050년까지 기업이 사용하는 전력의 100%를 재생에너지로 전환하겠다는 국제캠페인이며 2014년 비영리기구인 Climate Group의 주도로 시작되었다. 미국 및 유럽 등 선진국을 중심으로 수입품에 대한 탄소배출 규제를 강화하고 있어 국내 기업들도 RE100을 충족해야 할 필요성이 커지고 있다.

32) 2018년 전국의 재생에너지 자원 잠재량을 조사(산업통상자원부)한 결과 전남지역의 자원 잠재량은 전국에서 가장 높은 수준(태양광 1위, 해상풍력 1위, 육상풍력 3위)으로 나타났다.

전남지역 재생에너지원 중에서는 태양광 발전 비중이 2023년 기준 90.1%로 압도적으로 높았고, 그다음으로는 풍력발전 비중이 8.7%로 태양광과 함께 전남지역 재생에너지 발전 전력 대부분을 생산하였다. 상대적으로 수력(1.1%) 및 바이오(0.1%) 발전 비중은 낮은 것으로 나타났다.

전남지역 태양광 및 풍력발전 설비용량[1] 보급 추이



주: 1) 사업용 발전설비만 포함
자료: 한국에너지공단

태양광 및 풍력 위주의 재생에너지 발전량의 가파른 증가세는 앞서 언급한 발전설비 확대의 영향으로 판단된다. 태양광 발전의 경우 2018년 이후 발전설비 확대가 빠르게 진행되면서 2022년 말 기준 해당 사업이 본격적으로 추진되기 이전과 비교하여 발전설비 용량이 약 4배 이상 증가하였다. 태양광과 달리 입지 조건이 까다롭고 설비 설치기간이 오래 걸리는 풍력발전은 발전설비 용량의 증가 폭이 크지 않았으나 2022년 화순, 무안에 풍력발전기 설치가 완료되면서 설비용량이 증가하였다. 또한 신안 등에 대규모 해상풍력 단지 조성도 추진 중이다.

그러나 이처럼 재생에너지 발전이 확대되면서 전력계통 부담 발생, 설비 난립, 발전 비용 증가 등의 부작용도 나타나고 있는 만큼 이에 대한 정책적 대응이 필요해 보인다.

먼저 재생에너지 발전은 발전량을 미리 조절하기 어려운 만큼 전력이 과잉생산되면 전력계통에 불안정을 일으켜 대규모 정전까지 이어질 수 있다. 현재는 발전소에 대한 출력 제한 조치를 통해 이런 사태를 방지하고 있지만, 전남지역은 이미 전력 발전량이 소비량의 1.7배에 달하고 있어 앞으로 이러한 여유 전력을 효과적으로 활용할 방안[33]이 필요하다.

또한 발전설비 난립으로 환경 파괴 및 지역 주민과의 갈등 문제도 발생하였다. 이에 전남 신안군의 '햇빛연금'[34]과 같이 지역민과 재생에너지 발전 이익을 공유하는 방식이 추진되고 있다. 정부는 재생에너지 공급 확대를 위해 인센티브로 활용해왔던 재생에너지 공급의무화제도(RPS)[35]를 소규모 사업자의 난립을 억제하는 방향으로 개편할 예정이다.

마지막으로 높은 발전원가로 인한 비용 상승 우려도 있다. 이미 많은 국가에서 재생에너지의 발전원가[36]가 화석연료 대비 저렴한 것으로 조사되었지만, 국내의 경우 높은 토지 수용 비용, 소규모 설비 위주로 규모의 경제 달성이 어려운 점 등으로 인해 재생에너지의 발전원가가 아직 다른 국가 대비 높은 편이다.

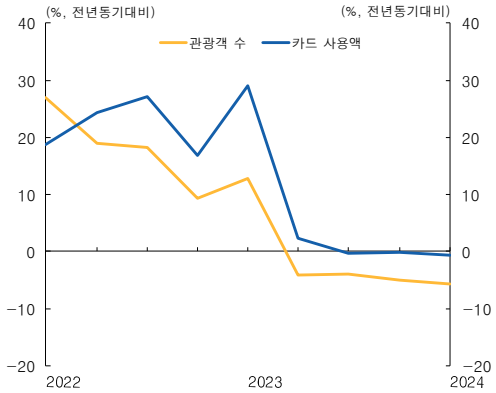
33) 잉여전력을 저장할 수 있는 전력 충전 시스템(ESS) 확충, 재생에너지로 물을 전기분해 하여 수소를 생산하는 그린수소 생산, 에너지의 생산과 소비가 같은 지역에서 이루어지도록 하는 분산에너지 시스템 활성화 등이 있다.
34) 신안군은 2018년 「신재생에너지 개발 이익 공유 등에 대한 조례」를 제정하여 주민들이 발전소 개발, 투자에 직접 참여(지분의 30% 이상 또는 사업비의 4% 이상)하도록 하고 개발 이익을 배당 형태로 주민들에게 지급하고 있다.
35) 재생에너지 공급의무화제도(Renewable Portfolio Standard)는 500MW 이상 대규모 발전회사에 총발전량의 일정 비율 이상을 재생에너지로 공급하도록 하는 제도로서 재생에너지 발전 비율이 미달하는 회사는 재생공급인증서(REC)를 재생에너지 발전사로부터 구입하여 충당할 수 있는데 최근 REC 가격이 상승하며 태양광 설비 초과 공급, 발전회사의 발전비용 상승 등의 부작용이 발생하기도 했다.
36) 에너지원간 발전원가 비교를 위해서는 발전설비 건설부터 폐기까지 전 수명주기에 걸쳐 비용을 집계한 균등화발전비용(Levelized Cost of Energy)을 보통 활용하는데, 재생에너지의 경우 기술 발전 등으로 균등화 발전비용이 지속적으로 하락하고 있다.

강원본부

최근 강원지역 관광업 동향 및 향후 전망

2023년 중 강원지역 관광 경기는 관광객 수가 지난해에 비해 소폭 감소[37]하고 관광업 매출의 증가폭이 축소[38]되면서 다소 부진한 모습을 보였다. 금년 1/4분기에도 관광객 수 감소가 지속되고 관광업 매출도 감소 전환하는 등 관광경기 회복이 지연되는 모습이다.[39]

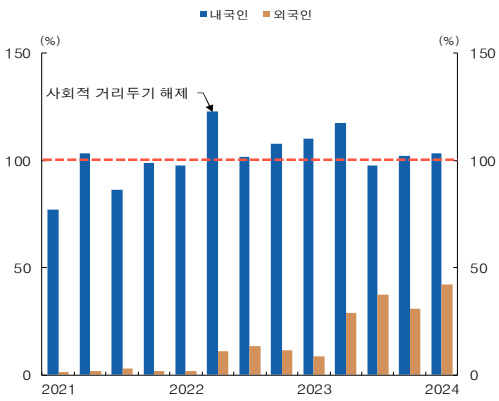
강원지역 관광객 수 및 관광 관련 업종 카드 사용액



자료: 한국관광공사, 신한·하나·농협카드

2023년 이후 관광경기 성장세가 주춤한 것은 내국인 관광객 수가 횡보하고 있는 데다 외국인 관광객 회복세도 더딘 모습을 보이고 있는 데 주로 기인한다. 내국인 관광객 수는 사회적 거리두기 해제(2022년 4월) 이후 일시적으로 반등하였으나 최근 해외여행 증가세 등으로 성장이 둔화되는 모습[40]을 보이고 있다. 또한 외국인 관광객도 최근 빠른 회복세를 보이고 있으나 현재까지 코로나19 이전 수준을 큰 폭 하회[41]하고 있다.

코로나19 이후 강원지역 내·외국인 관광객 회복률[1]



주: 1) 2019년 동분기 대비
자료: 한국관광공사

내국인 관광수요가 해외여행으로 대체되고, 외국인 관광수요가 빠르게 회복되지 않는 것은 호텔 등 숙박시설 부족에 따른 낮은 만족도[42], 미흡한 관광자원 활용도 등에 공통적으로 기인한다. 먼저 호텔 등 고급 숙박시설에 대한 선호도가 최근에 더욱 높아지고 있으나 강원지역의 경우 호텔·리조트 개수가 타 관광지에 비해 부족[43]한 상황이다. 특히 외국인 관광객 경우 평균 숙박일수가 전국 17개 시·도 중 최하위를 기록하였는데 이는 부족한 숙박시설, 낮은 고급 숙박시설 만족도 등에 기인

37) 2023년 강원지역 관광객 수는 1.52억명으로 전년(1.53억명) 대비 1.1백만명 감소(-0.7%)하였다.(한국관광공사)
38) 2023년 중 강원지역 관광 관련 업종(숙박, 여행, 레저용품, 레저업소, 요식업소)의 신용카드 사용액(신한·하나·농협카드 기준) 증가율은 전년(+22.0%, 전년동기대비)보다 상승폭이 축소된 +5.7% 수준에 그쳤다.
39) 2024년 1/4분기 중 강원지역 관광객 수 및 관광 관련 업종의 신용카드 사용액이 모두 전년동기대비 감소하였다.(각각 –5.7%, -0.7%)
40) 코로나19 이후 강원지역 내국인 관광객 회복률은 2023년 2/4분기 이후 감소세를 지속(2023년 2/4분기 -5.2%p → 3/4분기 –4.1%p → 4/4분기 –5.7%p → 2024년 1/4분기 –6.7%p, 전년동기대비)하고 있다.
41) 2024년 1/4분기 중 강원지역 외국인 관광객은 19.4만명으로 코로나19 이후 가파른 증가세(2022년 +387.0% → 2023년 +182.1% → 2024년 1/4분기 +344.7%, 전년동기대비)를 지속하고 있으나 코로나19 이전인 2019년 1/4분기(46.0만명)의 42.2% 수준에 그쳤다.
42) 강원지역 관광객의 숙박시설 만족도(82.6점)는 전국(83.1점) 수준을 하회하는 것으로 나타났다.(2022년 국민여행조사)

하는 것으로 보인다.[44] 다음으로 강원지역은 전국에서 가장 많은 관광자원을 보유[45]하고 있음에도 불구하고, 설악산 등 자연경관이 뛰어난 일부 관광지를 제외하면 상당수가 활용도 및 지속성 면에서 부진[46]한 것으로 조사되었다.

한편 내국인의 관광객 수 성장세 둔화에는 신규 식도락 콘텐츠 부재 등도 영향을 미치고 있는 것으로 보인다. 예를 들어, 식도락 콘텐츠의 경우 '춘천 닭갈비', '강릉 커피거리' 등 유명 콘텐츠를 보유하고 있으나 최근에는 신규 콘텐츠 개발 부진 등으로 내국인 관광객의 관심도가 하락[47]하고 있는 것으로 분석되었다.

이에 대응하여 강원지역 지자체는 관광업 경쟁력을 개선하기 위해 독창적인 콘텐츠를 육성하는 등 여러 가지 대책을 강구하고 있다. 내국인을 대상으로는 체류형 관광 활성화를 위해 온라인 숙박플랫폼 등과 협업하여 개인 및 기업을 대상으로 워케이션[48] 특화상품전을 운영하고 있으며, 반려동물을 키우는 세대가 증가[49]하고 동반 여행 수요가 높은 점에 착안하여 '댕댕여지도' 등 다양한 반려동물 동반여행 콘텐츠를 운영하고 있다. 또한 외국인을 대상으로는 강원 전역을 특성별로 나눈 5대 관광벨트[50]를 조성하여 관광 인프라를 개선하고, 동계 관광상품(스노우페스타) 개발, 외국인 관광객 전담여행사 운영 지원 등 다양한 노력을 기울이고 있다.

강원지역 지자체의 관광 콘텐츠 육성 현황

관광 콘텐츠	개요
워케이션 관광	온라인 숙박플랫폼 '여기어때' 등과 협업하여 숙소 홍보 및 할인쿠폰 지원
반려동물 동반여행	댕댕여지도(반려동물 동반관광 정보플랫폼), 강원댕댕트레인(반려동물 동반 전용열차) 등 개발
5대 글로벌 관광벨트	DMZ 생태벨트, 해양-설악벨트, 글로벌 관광도시 벨트, 고원-웰니스 벨트, 스마트 휴양도시 벨트 조성
스노우페스타	스키, 썰매 등 동계스포츠와 한류 관광콘텐츠를 접목한 외국인 관광객 유치 프로그램

자료: 강원특별자치도청

향후 강원지역의 관광 경기는 지자체의 노력과 더불어 내국인의 해외여행 증가세 둔화[51], 외국인 입국 증가세 등에 힘입어 점진적으로 회복할 것으로 예상된다. 지자체와 관광업계는 강원지역 관광업의 경쟁력 강화를 위해 고급·차별화된 숙박시설을 조성하여 관광객의 체류 유인을 강화할 필요가 있다. 또한 노후화된 관광지 재정비, 외국인 전용 관광패스 도입 등을 통해 관광인프라를 개선하는 한편, 식도락 콘텐츠 창업 지원, 신규아이템 공모전 개최 등을 통해 신규 식도락 콘텐츠를 개발하여 관광객 유치 확대에 적극적으로 나설 필요가 있다.

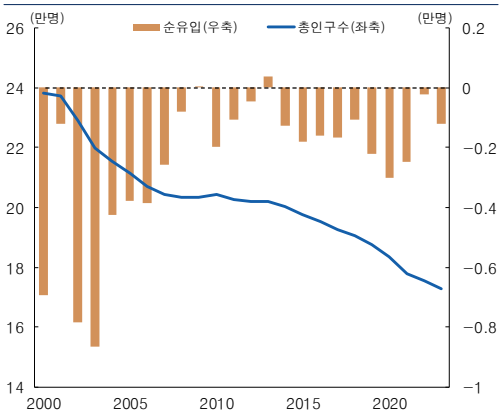
43) 강원지역의 호텔·리조트 개수(2023년말 기준)는 228개로 제주(419개), 부산(256개) 등 여타 관광지역에 비해 부족한 것으로 나타났으며, 면적(100㎢)당 업체 수도 1.4개(전국 11위)로 부산(33.2개), 제주(22.6개)를 크게 하회하였다.(한국관광협회중앙회)
44) 외국인 관광객의 호텔 이용 비중이 80.6%로 펜션, 모텔 등 여타 숙박시설 대비 매우 높은 것으로 조사된 가운데, 평균 숙박일수는 강원지역이 2.4박으로 전국 17개 시·도 중 가장 낮은 수준을 기록하였다.(2022년 외래관광객조사)
45) 강원지역은 전국에서 가장 많은 지정 관광지(41개소)와 관광단지(15개소)를 보유하고 있으며, 전국 '우수웰니스관광지' 77개소 중 13개소(전국 최다)가 강원지역에 소재하고 있다.(문화체육관광부, 한국관광공사)
46) 강원지역의 지정 관광지 41개소 중 20개소(전국 최다)가 시설 노후화, 편의시설 부족 등으로 쇠퇴중인 것으로 조사되었다.(이순자 외, "지역 관광지 쇠퇴원인 진단 및 활성화 방안 연구", 국토연구원, 2020)
47) 2023년 중 강원지역 음식점 네비게이션 검색량 증가율이 1.3%를 기록하면서 전년(22.8%)대비 큰 폭 감소하였다.(한국관광공사)
48) 워케이션(Workation)은 일(Work)과 휴가(Vacation)의 합성어로 휴가지에서 업무를 병행하는 근무 형태를 의미한다.
49) 국내 반려동물 양육가구는 전체 가구 중 25.7%를 차지(2022년말 기준)하며, 비반려가구의 78.7%가 향후 반려동물을 기를 의향이 있다고 응답하였다.(KB 경영연구소)
50) 강원특별자치도는 「미래강원 2032」발전전략을 제시하면서 DMZ 생태벨트, 해양-설악벨트, 글로벌 관광도시 벨트, 고원-웰니스벨트, 스마트 휴양도시 벨트로 구성된 5대 관광벨트 조성 계획을 발표한 바 있다.(2023년 6월)
51) 2024년 1/4분기 중 해외여행 회복률(2019년 동분기 대비)은 94.4%로 전분기(99.0%)보다 감소하였다.(한국문화관광연구원)

강릉본부

강원 폐광지역 대체산업 육성 현황 및 향후 과제

국내 석탄광은 석탄 산업이 1990년대 석탄 산업 합리화 조치[52] 이후 급격히 축소[53]된 영향으로 강원 영동지역에 마지막 3개만 남아 명맥을 유지하고 있다. 하지만 이마저도 태백 장성광업소가 올해 6월, 삼척 도계광업소가 내년 말 폐광을 앞두고 있다.[54] 강원 폐광지역[55]은 석탄 산업 쇠퇴에 따른 일자리 소멸로 인구감소가 가속화됨에 따라 어려움을 겪어왔다. 석탄 산업이 지역경제에서 차지하는 비중이 여전히 낮지 않은 상황[56]에서 남은 탄광마저 폐광될 경우 인구유출 가속화 및 주변 상권 쇠퇴 등으로 추가적인 경제적 피해가 우려된다.

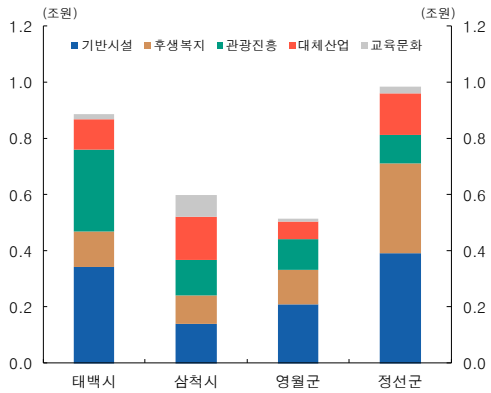
폐광지역 인구수 및 유출입 추이



자료: 통계청

정부 및 폐광지역 지자체는 폐광에 따른 경제적 피해를 줄이기 위한 노력을 계속해서 기울여 왔다. 먼저 「폐광지역 개발 지원에 관한 특별법」 (이하 폐특법)을 제정[57]하고 이에 따라 적립된 개발기금[58], 탄광지역 개발사업비 등을 지역개발을 위해 투입하였다. 폐광에 따른 대응은 상당부분 관광산업 육성을 중심으로 이뤄졌는데 이는 타 기반 산업이 부재한 가운데 강원도의 장점인 우수한 자연환경을 감안한 것으로 보인다. 관광산업 육성 외에도 도로 확대 등 폐광지역 거주 여건 개선을 위한 인프라 투자 역시 진행되며 총 3조 원이 넘는 금액이 투자되었다.

지자체별 폐광대응 관련 공공예산 투자 실적[1)]



주: 1) 1997년~2021년 누적 기준
자료: 강원특별자치도

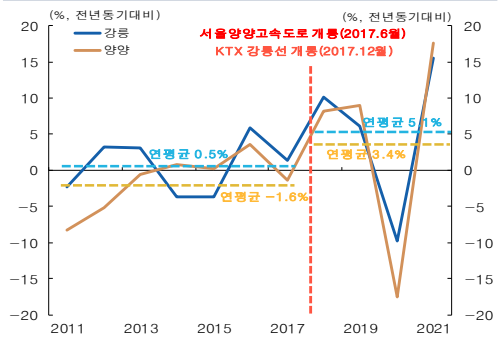
탄광지역의 대체 산업 육성 현황을 살펴보면 성공적으로 안착했다고 평가할 만한 사례는 제한적인 것으로 보인다. 부실 누적으로 인해 민간에 매각되었던 오투리조트, 동강시스타 등이 관광업 육성의 대표적 실패사례로 꼽히는 가운데 비교적 성공사례로 꼽히는 강원랜드 역시 카지노 사업 외에 폐광지역 관광클러

52) 정부는 석탄수요 감소에 대응하여 비경제 탄광을 폐광하고 경제성 있는 탄광만을 육성하는 시책을 1989년부터 추진하였다.
53) 전국적으로 1987년 363개에 이르던 석탄광 수는 이후 급격히 줄어 1995년에는 27개, 2005년 8개로 줄어 현재에 이르렀다.
54) 폐광이 예정된 2개의 탄광은 대한석탄공사 소속으로 석탄공사는 손실누적 등의 이유로 지난해 말 이미 폐광한 전남 화순광업소와 함께 동 2개의 탄광 폐광을 2022년 3월에 기 결정한 바 있다. 남은 1곳은 삼척의 상덕광업소로 이는 대한석탄공사가 아닌 민간에서 운영 중에 있다.
55) 현재 탄광이 위치한 태백시, 삼척시에 더하여 정선군, 영월군까지 총 4개 시·군이 강원도 내에서 폐광지역으로 분류된다.
56) 폐광지역 GRDP에서 광업이 차지하는 비중은 6.1%로 전국(0.1%)은 물론 강원도 평균(1.4%) 역시 크게 상회한다.(2021년 기준)
57) 폐광지역 회복을 위해 1995년 처음 제정되었으며 이에 따라 폐광지역 진흥지구 지정, 내국인 출입 가능 카지노인 강원랜드 설립, 폐광지역 개발기금 운영 등이 시행되고 있다. 동 법의 적용시한은 처음 제정할 때는 2005년까지였으나 지속적으로 연장되어 현재는 2045년으로 되어있다.
58) 탄광지역에 투입되는 공공예산의 대부분을 차지하며 강원랜드의 법인세 차감전 당기순이익의 일정 부분을 기금으로 적립하다 2021년 이후 강원랜드 총 매출액의 13%로 변경하여 적립하고 있다.

스터 조성 등을 위해 설립한 자회사 등에서는 큰 규모의 손실이 발생하고 있는 현실이다. 이는 관광업 위축으로 이어져 폐광지역 관광업 생산은 2011~2021년중 연평균 1.5% 감소하였다. 결국 폐광에 따른 지역위기는 현재 진행형으로 현재까지의 부족한 점을 보완, 개선해가야 한다. 이러한 상황에서 폐광 이후 어려움을 겪어 파산한 일본 유바리시[59] 등 사례는 반면교사가 될 수 있다. 유바리시 파산의 대표적 원인으로는 지속적 관광객 유입이 어려운 지리적 요건을 등한시하고 민간 등과 협력하지 않은 관주도의 무리한 관광산업 투자가 꼽힌다. 이러한 점은 현재까지의 우리나라의 정책성과 미흡과도 일맥상통하는 부분이 있다. 특히 국내 폐광지역 역시 수도권과의 접근성 등이 대표적 단점으로 꼽히는 만큼 이를 개선할 필요성이 제기된다. KTX 강릉선, 서울양양고속도로 등에서도 교통 인프라의 중요성은 입증되었는데 개통 전후로 관광업 평균 성장률은 각각 4.6%p, 5.0%p 상승하였다. 그렇기에 폐광지역 지자체 등은 현재 진행 중인 동서고속도로, KTX 동해선 개통이 계획대로 이뤄지도록 지속적인 노력을 기울일 필요가 있다.

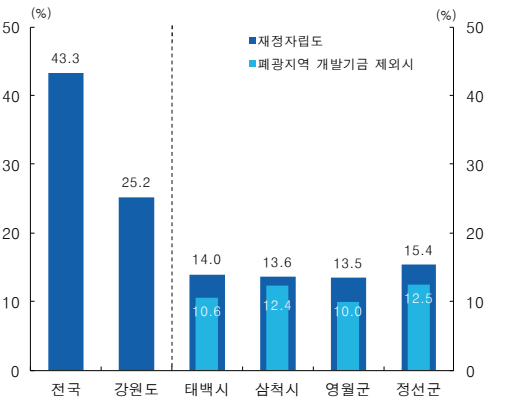
이에 더하여 대체산업 육성을 다변화하는 노력도 필요하다. 관광업은 계절성 등으로 변동이 심할뿐만 아니라 지속적으로 늘어나는 거주자의 해외여행 수요[60]에도 취약하다. 그러한 점에서 최근 삼척시가 추진하고 있는 골드시티 정책[61]은 의료 클러스터 육성 등과 같이 진행되어 의료, 사회복지 등 타 산업 육성 가능성도 높이고 있어 주목할 만하다.[62] 다만 이같은 대체 산업 육성에는 막대한 예산이 소요되는 만큼 지자체는 각자의 재정상황에도 유의할 필요가 있다. 특히나 폐광지역은 세입 부족으로 재정자립도가 전국 평균을 크게 하회하는 상황이며, 한시적으로 적용되고 있는 폐특법에 따른 개발기금을 제외하면 재정자립도는 더욱 낮아지게 된다. 즉, 장기적 관점에서 향후 성공 및 자금 회수 가능성 등을 엄격히 따져 접근할 필요가 있다.

강릉시 및 양양군 관광업[1] 동향



주: 1) 숙박 및 음식점업, 문화 및 기타서비스업을 포함
자료: 통계청, 자체시산

강원 영동 폐광지역 재정자립도[1)2)]



주: 1) 2024년 기준, 재정자립도 = (지방세+세외수입) / 지자체 예산규모
2) 폐광지역개발기금은 세외수입에 포함
자료: 지방재정365, 각 지자체, 자체시산

59) 일본 대표적 탄광도시로 폐광 이후 경제회복을 위해 석탄역사촌, 유바리 영화제 등 관광산업에 많은 투자를 하였으나 기대한 성과는 이루지 못하고, 과잉 투자로 인한 과도한 지방채 발행, 금융기관 차입 등으로 2006년 파산을 선언한 바 있다.
60) 2024.1~3월 중 월평균 국내 해외 출국자 수는 247.5만명으로 지난해 같은 기간 대비 49.1% 늘었으며 해외여행이 가장 많았던 2019년(262.1만 명)에 근접하였다, 이는 최근 국내 여행자 수 감소에 주된 요인으로 작용하고 있다.
61) 지방에 신도시 건설 후 지방 이주를 희망하는 서울시 은퇴자 등을 대상으로 이주지원을 통해 소멸위기 지역 활성화와 서울 주거문제를 동시에 해결하려는 지방상생형 주거정책이다.
62) 이외에도 태백시의 청정메탄올, 삼척시의 탄소저장사업 등이 대체산업으로 추진되고 있다.

제주본부

제주지역, 외국인 관광객을 중심으로 관광경기 회복 조짐

지난해 제주 관광경기는 외국인 관광객 규모가 확대되었으나 코로나19 이전과 비교하면 회복세(2019년 173만명 대비 41%)가 더뎠고, 내국인도 국내선 축소, 해외여행 수요 증가 등으로 감소하면서 부진하였다. 다만 금년들어 제주지역 관광객 수는 내국인 관광객 감소에도 불구하고, 외국인 관광객이 더 크게 증가하면서 지난해 부진에서 벗어나 회복하는 흐름을 보이고 있다. 제주방문 외국인 관광객은 지난해 1~5월 중 15만명에서 금년 1~5월 중에는 73만명으로 58만명 증가하여, 동기간 중 내국인 감소폭 44만명을 상회하고 있다. 이에 따라 전체 관광객 중 외국인 비중도 지난해 5.3%에서 금년 1~5월 중에는 12.9%로 확대되었다. 또한 코로나19 이전인 2019년과 비교해서도 3월부터 100%를 상회하는 회복률을 보이고 있다.[63]

제주지역 관광객수 추이

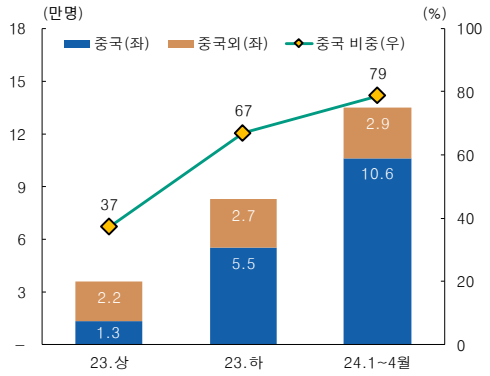
(명)

	2019년	2022년	2023년 연간	2023년 1~5월(A)	2024년 1~5월(B)	(B-A)
관광객수	1,529	1,389	1,337	550	564	14
▪ 내국인	1,356	1,380	1,266	535	491	△44
▪ 외국인	173	9	71	15	73	58
외국인 비중	11.3%	0.6%	5.3%	2.7%	12.9%	-

자료: 제주특별자치도 관광협회

국적별로 보면, 중국인 관광객이 크게 증가하며 회복세를 주도하였다. 중국인 관광객은 지난해 하반기 월평균 5.5만명 수준에서 금년 1~4월중 10.6만명 수준으로 늘면서 전체 외국인 관광객 대비 비중도 지난해 하반기 67%에서 금년 1~4월중에는 79%로 확대되었다. 2019년 대비 회복률(4월 기준)도 중국 외 국가는 65% 수준에 그쳤으나, 중국은 186%까지 늘어 2019년 수준을 크게 상회하고 있다.

국적별 외국인 관광객수[1]



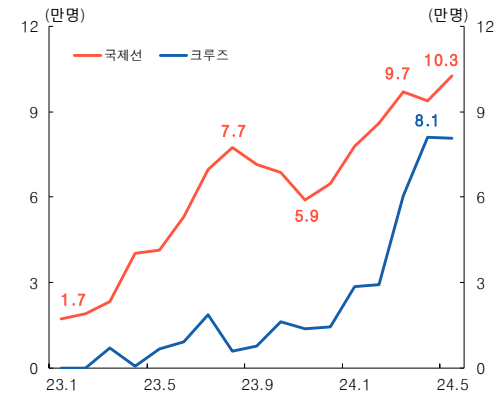
주 : 1) 기간 중 월평균
자료 : 제주특별자치도 관광협회

최근 중국인을 중심으로 한 외국인 관광객 증가는 금년 들어 중국의 해외여행 수요가 근거리인 아시아지역을 중심으로 회복[64]되고 있는 가운데, 제주 기점 국제선 및 크루즈 운항 증편으로 접근성이 개선된 데 주로 기인한 것으로 보인다. 제주공항 도착 국제선은 2023년 상반기 중 빠르게 증가하다 하반기 들어서는 정체된 모습을 보이면서 제주공항 국제선 입국자도 하반기 중 일시적으로 감소세를 보인 바 있다. 그러나 금년 들어 중국 노선이 여러 지역으로 확대되고, 기존 노선(베이징, 상하이 등)도 증편되면서 국제선 입국자도 2023년 11월 5.9만명에서 2024년 5월에는 10.3만명까지 확대되었다. 아울러

63) 2024년 3, 4월 외국인 관광객 수는 2019년 동월과 비교해 각각 각각 121%, 127%를 기록하였다.
64) Statista의 통계자료에 따르면 중국 해외여행객은 2023년 0.87억명에서 2024년 1.3억명으로 49.4% 증가할 전망이다.

크루즈 입항도 지난해 8월 중국인 단체 관광객 허용에 따라 6년 5개월만에 재개된 이후 금년 들어 본격화되는 모습이다. 2024년 1~5월 중 외국인 크루즈 이용객은 28.0만명(109편)으로 지난해 규모(10.1만명, 70편)를 이미 크게 상회하고 있다.

국제선 항공 및 크루즈 여객수



자료 : 제주관광공사, 한국공항공사

제주 강정항에 입항한 초대형 크루즈선[1)]

주 : 1) 17만톤급, 최대 7천명을 수용하는 아시아 최대규모
자료 : KBS 뉴스

이러한 외국인 관광객 호조세는 하계기간 제주 직항 노선 증편 계획, 크루즈 제주 기항 예약 상황[65)] 등을 감안할 때 금년 중 지속될 것으로 예상된다. 아울러 제주도청 및 유관기관의 외국인 관광객 유치를 위한 홍보활동 강화[66)] 등도 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대된다.

한편 최근의 외국인 관광객 증가가 제주경제 활성화로 이어지기 위해서는 관광 트렌드 변화에 맞춘 대응이 중요하다. 최근 외국인 관광객의 여행 형태를 살펴보면, 코로나19 이전 대비 단체 관광객은 감소(19년 16.5% → 23년 13.9%)하고, 개별 여행 및 부분 패키지 여행객이 증가(83.5% → 86.1%)하여 개별관광 패턴이 더욱 뚜렷해졌다. 이는 주요 관광객인 중국인의 해외관광이 쇼핑 위주의 단체 관광에서 체험중심의 개별 관광으로 변화한 데 따른 것이다. 최근 제주 방문 중국인의 소비 동향을 보면 과거보다 쇼핑 비중이 줄고 숙박·식음료 비중이 늘었으며, 쇼핑장소도 면세점 위주에서 일반 상점가(올리브영, 다이소 등)로 확대되는 등 지출항목, 방문지역이 다변화되고 있는 것으로 조사되었다. 따라서 향후 외국인 관광객 유치 및 소비 촉진을 위해서는 대중교통 이용 불편 해소[67)], 해외 모바일 결제 서비스 활성화, 크루즈 출입국 수속 간소화 및 기항지 주변 관광 편의시설 확대 등 수용태세를 개선하려는 노력이 필요할 것으로 보인다. 아울러 중장기적으로는 문화예술스포츠 등 체험형 관광 아이템의 발굴 및 인프라 투자를 확대하여 체류기간 및 지출규모 확대를 모색해야 할 것이다.

65) 한국공항공사 운항스케줄에 따르면 하계기간 제주 도착 국제선 편수(1주 기준)가 5월 157 → 6월 176 → 7월 183편으로 확대될 예정이며, 크루즈 기항(제주항, 강정항)도 금년중 신청건수가 약 300여편임을 감안하면 증가세가 지속될 것으로 예상된다.

66) 제주도청, 제주관광공사 등은 최근 중국 주요 도시(베이징, 상하이, 광저우, 항저우, 칭다오, 선전 등)에서 제주관광 설명회를 개최해왔고, 중국 및 동남아지역 인플루언서 및 여행사 등을 초청하는 팸투어를 진행하는 등 홍보활동을 강화하였다.

67) 제주방문 외국인 관광객 교통수단은 택시(36.2%), 버스(25.3%), 전세버스(13.8%) 등 대중교통이 높으며, 렌터카(18.0%)는 내국인(80.9%)에 비해 크게 낮았다.(2023년 제주특별자치도 방문관객 실태조사) 특히 중국이 제네바 교통협약에 가입하지 않아 중국인 관광객은 렌터카 이용이 불가능하다.