# Ⅱ

# 현장리포트

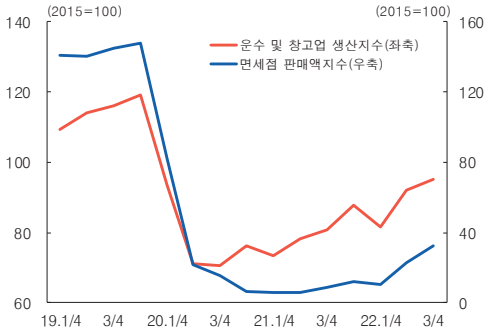

| | | |
|---|---|---|
| 1. 인천본부 | 인천지역 운수·창고업 생산 및 면세점 판매 회복세 평가 | 77 |
| 2. 부산본부 | 부산지역 조선업 생산, 역대 최대 상승률 기록 | 79 |
| 3. 충북본부 | 충북 관광, 회복을 넘어 관광 르네상스로의 도약을 기대 | 81 |
| 4. 전북본부 | 전북, 군산조선소 재가동을 통한 재도약 기대 | 83 |
| 5. 목포본부 | 전남 고흥, 스마트농업의 산실을 꿈꾼다 | 85 |
| 6. 강원본부 | 강원지역, 최근 주요 품목의 대중 수출 감소 심화 | 87 |
| 7. 강릉본부 | 최근 강원 영동지역 고용 동향 및 시사점 | 89 |
| 8. 제주본부 | 제주 도심내 트램 도입 계획 및 향후 추진 방향 | 91 |

인천본부

## 인천지역 운수·창고업 생산 및 면세점 판매 회복세 평가

최근 인천지역의 운수·창고업 생산과 면세점 판매가 회복세를 나타내고 있다. 인천지역 운수·창고업 생산지수는 코로나19로 인해 크게 둔화[1]되었다가 2021년 이후 회복세를 나타내고 있다. 2022년 3/4분기에는 인천지역 운수·창고업 생산지수가 95.1을 기록하여 2015년 수준(100)까지 근접하였다. 인천지역 면세점 판매액지수도 코로나19로 국외여행이 크게 감소하면서 침체[2]되었다가 2022년 들어 회복세[3]를 나타내기 시작하였다.

**인천지역 운수·창고업 생산지수 및 면세점 판매액지수**

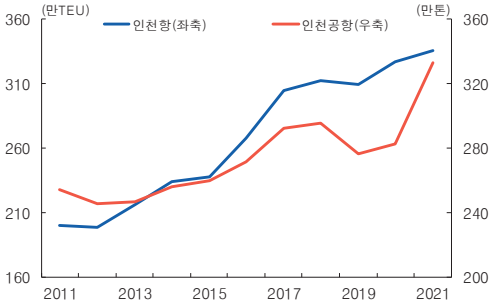



자료: 통계청

2021년 이후 인천지역 운수·창고업 생산 회복세와 2022년 인천지역 면세점 판매 회복세를 이끈 데는 각각 다른 요인이 작용한 것으로 보인다. 2021년 운수·창고업 생산 회복세는 상품수출입이 호조[4]를 나타내면서 우리나라 주요 수출입 관문[5]인 인천항과 인천공항의 화물 물동량 실적도 역대 최대 실적을 보인데 따른 것으로 분석된다.

그에 비해 2022년 인천지역 운수·창고업 생산과 면세점 판매 회복세는 인천공항을 중심으로 여객 실적이 증가세를 보인 데도 크게 기인하였다.

**인천공항과 인천항 화물 물동량[1] 실적**



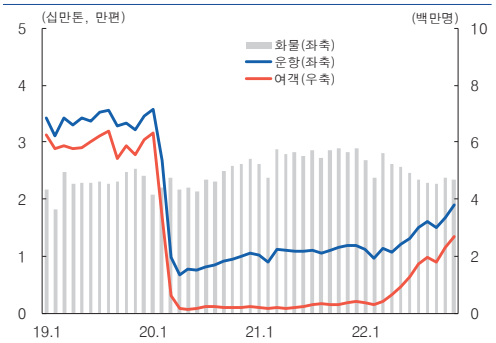

주: 1) 인천항은 컨테이너 물동량 실적
자료: 해양수산부, 인천공항공사

인천공항 여객은 코로나19 이후 침체[6]되었으나 2022년 들어 우리나라[7]와 주요 여행대상국[8]의 방역지침 및 입국제한이 완화됨에 따라 빠른 회복세를 이어가고 있다. 특히 2022년 11월에는 여객 실적이 268만명을 기록하며 2019년(월평균 593만명)의 45.2% 수준까지 도달하였다. 이에 따라, 인천공항에 운항하는 비

1) 2020년 3/4분기에 70.5를 기록하여 2010년 1/4분기 통계편제를 시작한 이래로 가장 낮은 수치를 기록하였다.
2) 2021년 1/4분기에 5.7을 기록하면서 2010년 1/4분기 통계편제를 시작한 이래로 가장 낮은 수치를 기록하였다.
3) 2022년 3/4분기에 32를 기록하여 코로나19의 영향이 나타난 2020년 2/4분기 이후 처음으로 30을 상회하였다.
4) 2021년 우리나라 통관기준 상품수출과 상품수입은 각각 6,444억달러와 6,151억달러로 역대 최대 실적을 기록하였다.
5) 2021년 통관실적 중 인천공항과 인천항을 이용한 비중(금액기준)은 수출이 35.5%, 6.7%, 수입이 30.2%, 13.0%로 집계되었다.
6) 코로나19가 본격화된 2020년 3월 이후 2022년 5월까지 월 1백만명에 못미치는 실적을 기록하였으며, 2021년 인천공항 여객실적은 총 320만명으로 2019년 인천공항 여객실적 7,117만명에 비해 95.5% 감소하였다.
7) 2022년 6월 8일자로 예방접종 여부에 관계없이 모든 해외입국자에 대한 격리의무를 해제하였으며 2022년 10월 1일자로 해외입국자의 1일차 PCR검사 의무를 중단하였다.
8) 2022년 10월 11일 부로 우리나라 국제선 여객비중 2위(1,694만명, 2019년)인 일본에 대한 개인 여행 입국이 재개되었다. 구체적인 조치로는 개인 여행 해금, 비자 면제조치 재개, 1일 입국자수 상한 폐지가 이루어졌다.

행기 수도 2021년 월평균 1.1만편 수준에서 2022년 하반기에는 월평균 1.6만편을 상회하는 수준으로 증가하였다.

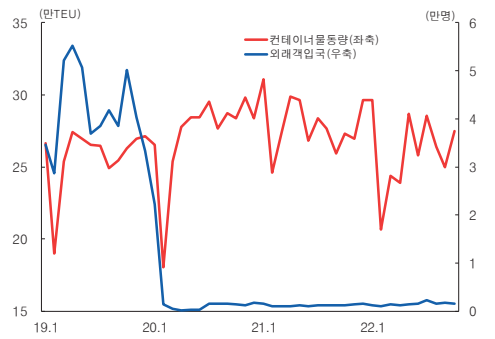
**인천공항 화물·운항·여객 실적**




자료: 인천공항공사

다만, 2022년 중 인천공항 및 인천항 화물 물동량 둔화는 인천지역 운수·창고업 생산에 하방요인으로 작용하였다. 인천공항의 2022년 중(1~11월 누계) 화물 물동량은 271만톤으로 2021년 같은 기간(304만톤)에 비해 10.7% 감소하였으며, 인천항의 2022년 중(1~10월 누계) 컨테이너물동량도 260만TEU[9]로 2021년 같은 기간(279만TEU)에 비해 6.6% 감소하였다.

**인천항 화물 및 외래객입국 실적**




자료: 해양수산부, 한국관광공사

또한 중국의 제로코로나 정책도 인천공항 및 인천항 여객 회복을 제약함으로써 인천지역 운수·창고업 생산 및 면세점 판매 회복을 지연시키는 요인으로 작용한 것으로 보인다. 인천공항은 외래객입국의 30.6%를 차지하는 중국 국적 외래객이 2022년 하반기(7~10월)에 2019년의 6.3%(월평균 기준)에 그쳤으며, 인천항은 외래객입국 93.4%를 차지하는 중국 국적 외래객입국(2019년 월평균 3.9만명)이 2022년 중 월평균 1천명을 하회하면서 침체를 지속하고 있다.

**인천공항 국적별 외래객입국**

(만명, 월평균)

| 국가/대륙 | 비중[1](%) | 2019(A) | 2022. 하반[2](B) | B/A(%) |
|---|---|---|---|---|
| 아시아[3] | 33.1 | 32.2 | 4.1 | 12.7 |
| 중국 | 30.6 | 29.8 | 1.9 | 6.3 |
| 일본 | 16.4 | 16.0 | 2.5 | 15.5 |
| 아메리카 | 9.8 | 9.6 | 7.2 | 74.8 |
| 유럽 | 7.0 | 6.9 | 4.3 | 63.1 |
| 기타 | 3.0 | 2.9 | 0.5 | 16.1 |
| 전체 | 100.0 | 97.3 | 29.5 | 30.4 |

주: 1) 2019년 기준
2) 2022년 7~10월
3) 중국, 일본 제외
자료: 한국관광공사

향후 인천지역 운수·창고업 생산 및 면세점 판매는 인천공항 여객 증가세가 지속되면서 현재의 회복세를 이어갈 것으로 전망된다.[10] 다만, 인천지역 운수·창고업 생산과 면세점 판매가 코로나19 이전 수준까지 회복하는 경로에는 대내외 경제성장 둔화[11]로 인한 물동량 감소 우려와 중국의 해외입국자 격리 정책 지속이 하방리스크로 잠재되어 있다.

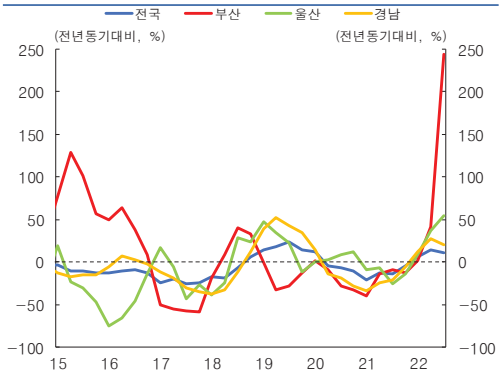
9) 컨테이너 물동량 표시 단위로 20피트짜리 컨테이너 1개가 1TEU(Twenty-foot Equivalent Unit)로 환산된다.
10) 다만, 화물연대 파업(11.24일~12.9일)은 인천 2022.4/4분기 운수·창고업 생산에 하방요인으로 작용할 전망이다.
11) IMF, OECD는 2023년 세계경제 성장률을 각각 2.7%, 2.2%로 전망하여 2022년(각각 3.2%, 3.1%)에 비해 둔화될 것으로 보았으며, 한국은행은 2023년 국내경제 성장률이 1.7% 수준을 나타낼 것으로 전망하여 2022년(2.6%)보다 둔화될 것으로 보았다.

부산본부

## 부산지역 조선업 생산, 역대 최대 상승률 기록

최근 조선업 경기 호조에 힘입어 부산지역의 3/4분기 기타 운송장비 생산지수가 전년동기대비 244% 급등하면서 133.5를 기록하였는데, 이는 지역별 지수가 작성된 1985년 이래 상승률 기준으로 최대 수준이다(지수 기준으로는 2016년 이후 최대). 대형 조선사들이 위치한 울산, 경남의 기타 운송장비 제조업 생산지수도 전년동기대비 각각 55%, 21%의 높은 상승률을 보였으나, 부산의 상승 정도가 두드러진 모습이다.

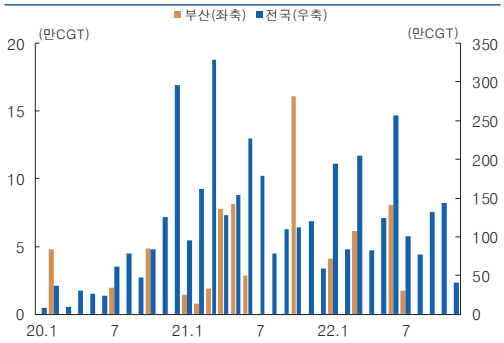
### 기타 운송장비 생산지수




자료: KOSIS

2020년 하반기 이후 해상운임 증가, 친환경 선박으로의 전환 수요[12] 등으로 해운사의 발주량이 확대되면서 부산지역 조선사의 수주도 크게 늘어났는데, 수주 물량의 생산이 차츰 본격화[13]되면서 올해 하반기 이후 생산이 확대되고 있는 상황이다. 특히 2020년 말부터 부산지역 조선업의 중심을 이루는 주요 중소형 조선사들의 경영이 정상화[14]되고 그동안 축소되었던 중소형 컨테이너선 수주가 크게 늘면서 다른 지역에 비해 상승률이 높아졌다.

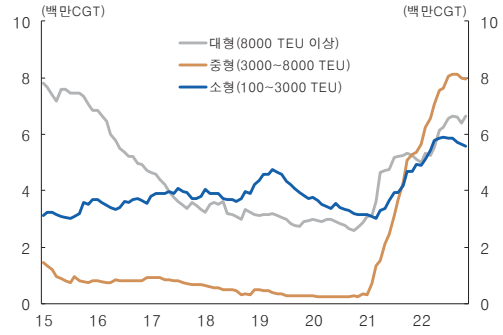
### 국내 조선업체 신규 계약 물량




자료: Clarkson

기존에는 중소형 컨테이너선의 경우 높은 기술력이나 가격 경쟁력을 갖춘 국내 대형 조선사 그룹, 중국 조선사 등에서 주로 수주를 해왔다. 그런데 최근 선박 발주량이 증가하고 선박 단가도 상승하면서 부산지역 조선사들도 수주를 늘릴 수 있었던 것으로 보인다.

### 컨테이너선 규모별 전세계 수주 잔량



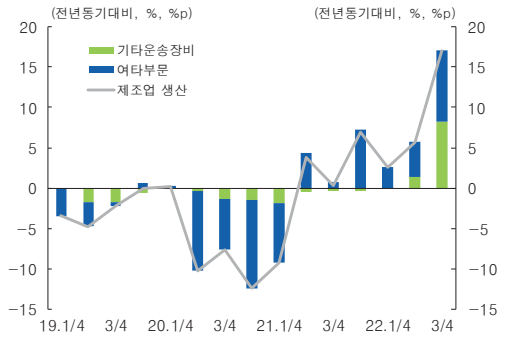

자료: Clarkson

12) 국제해사기구(IMO)에서 온실가스 배출 규제를 점차 강화하고 있어 LNG 등 친환경 선박으로 전환 수요가 발생하고 있다.
13) 선박 건조기간은 선박의 종류와 규모에 따라 차이가 있으나 중규모 컨테이너선의 경우 일반적으로 8~12개월 간의 설계, 이후 12개월 정도의 건조 기간이 소요된다.(KOSME 산업분석 리포트(2019.7월) 등 참조)
14) 대선조선은 2020년 12월 동일철강 컨소시엄에, HJ중공업은 2021년 9월 동부건설 컨소시엄에 인수되면서 채권단 공동관리가 종결되고 경영이 정상화되기 시작하였다.

중소형 컨테이너선의 생산기간이 1.5~2년 정도인 것을 감안하면 2021년 말부터 올해 중순까지 수주한 물량에 대한 생산이 2023년까지 이어지며 높은 생산량을 유지할 전망이다.

부산지역 제조업에서 선박 제조업이 차지하는 비중[15]은 6.0%로 경남, 울산에 이어 세 번째로 높고 다른 산업에 비해 조선업의 생산 및 취업 유발계수[16]도 높은 편이다. 이에 따라 2022년 3/4분기 조선업 생산 확대가 부산지역 제조업 생산 증가율의 48.2%를 차지하는 등 경기회복에도 상당히 기여[17]하고 있다.

**부산지역 기타 운송장비의 제조업 생산 기여도**




자료: KOSIS

다만 국내외 여건이 우호적이지 않아 부산지역의 조선업 생산이 현재의 높은 성장세를 앞으로도 지속할 수 있을지 여부는 불확실한 상황이다. 우선 선박 생산량이 상당기간 하락세를 지속하다가 최근 급속도로 확대되면서 인력 공급 및 금융지원에 어려움이 발생하고 있는 것으로 조사되었다. 조선업 관련 종사자수가 2015년 20만명에서 2021년에는 9만명대로 절반이상 줄어들면서 확대된 수주 물량을 처리하는데 투입할 인력이 부족한 상황이다.

또한 선박 수주에 필요한 선수금 환급보증(RG)[18] 한도도 그동안 조선업 불황으로 인해 기업의 자금사정이 악화되면서 지속적으로 축소되어 왔는데, 최근 수주 물량 확대로 한도가 빠르게 소진되면서 추가적인 선박 수주에 어려움을 겪는 업체도 발생하고 있다. 이에 따라 정부에서도 관계부처 협의를 통해 금융지원, 조선업 인력 육성 방안 등을 마련[19]하는 중이지만, 단기적으로 생산 및 수주에 어느 정도 차질이 불가피할 것으로 보인다.

이에 더하여 2022년 중반부터 주요국 중앙은행의 긴축정책 등으로 글로벌 경기하강의 위험이 높아지고 있는 점도 부정적 요인으로 작용하고 있다. 실제로 올해 중반부터 해상운임이 하락세를 보이고 있고 수주량도 줄어들면서 부산지역 조선업체에서도 추가적인 수주에 어려움을 겪고 있다.

어렵게 회복된 부산지역 조선업의 성장세가 지속될 수 있도록 현재 논의되고 있는 각종 지원 방안들과 함께 중소 조선업체들의 기술개발 투자와 같은 경쟁력 강화를 위한 노력도 이어져야 할 것이다.

15) 2020년 광업제조업 조사(통계청)에 따르면 부가가치 기준으로 전체 제조업 중 기타 운송장비 제조업 비중 상위 5개 시도는 경남(17.2%), 울산(11.1%), 부산(6.0%), 전남(5.9%), 전북(1.2%)이다.

16) 부산지역 조선업의 생산유발계수(2015년 기준)는 2.38로 울산(2.43), 경남(2.42)에 비해서는 낮지만, 제조업 평균인 1.91에 비해 높은 편이다. 취업유발계수(2015년 기준)도 9.9로 제조업 평균인 8.5에 비해 높은데, 이는 선박산업 비중이 높은 도시 중 경남(10.1)에 이어 두 번째로 높은 수준이다.('최근 조선업 현황 및 경남 지역경제에 미치는 영향'(한국은행 경남본부, 2022.7.28일) 등 참고)

17) 2022.3/4분기 부산지역 제조업 생산 전년동기대비 증가율 17.0% 중 48.2%인 8.2%p를 기타운송장비 생산 증가가 기여하고 있다.

18) 선수금 환급보증(Refund Guarantee)은 조선사가 선주로부터 선박건조 공정에 따라 선수금을 미리 영수하고, 관련 선박의 건조 및 인도 미이행시 보증서(RG) 발급은행이 기수령한 선수금 및 이자의 대지급을 확약하는 보증이다.('중소조선사 선수금환급보증(RG) 특례보증 업무처리방법 및 조선기자재 기업에 대한 특례보증 업무처리방법 개정'(기술보증기금, 2021.12.2일) 등 참조)

19) '조선산업 초격차 확보전략'(관계기관 합동, 2022.10.19일), '조선산업 격차해소 및 구조개선 대책'(관계기관 합동, 2022.10.19일) 등을 참조하기 바란다.

충북본부

## 충북 관광, 회복을 넘어 관광 르네상스로의 도약을 기대

코로나19 이전(2019년) 우리나라 국민 대상 국내 여행지별 관심도는 제주(54%), 강원(47%)이 가장 높았고, 실제 방문 여행지도 강원(21%), 제주(10%) 순으로 조사되었다.[20] 하지만 충북은 16%의 관심도와 3.3%의 방문 실적으로 전국 최하위를 기록하였다.

그러나 2년 넘게 지속된 사회적 거리두기로 국내 관광업 전반이 위축되었던 가운데 충북은 전국에 비해 영향이 크지 않았던 것으로 나타났다. 감염병이 창궐한 2020년 충북 내외부인 방문자수를 보면 월평균 약 779만명으로 전년동기대비 11.7% 감소하였으나, 이는 전국의 18.0% 감소보다는 양호한 수준이었다.

**충북 및 전국의 외부인 월평균 방문자 추이[1)2)]**

| | 충북 | | 전국 | |
|---|---|---|---|---|
| | 방문자 수 | 증감률[3)] | 방문자 수 | 증감률[3)] |
| 2019 | 882 만명 | | 25,165 만명 | |
| 2020 | 779 만명 | -11.7% | 20,640 만명 | -18.0% |
| 2021 | 802 만명 | - 9.1% | 20,935 만명 | -16.8% |
| 2022.1~9월 | 910 만명 | 3.2% | 23,585 만명 | -6.3% |

주: 1) 이동통신사(KT) 가입자 데이터를 활용하여 전체 방문자수를 추정하였으며, 실제 방문자 수와 상이할 수 있음
2) 외부인 = 외지인 + 외국인
3) 2019년 월평균 대비 증감률
자료: 한국관광공사 (한국관광 데이터랩)

충북지역의 팬데믹 영향이 다소 제한적[21]이었던 이유는 당초 관광도시로서의 저조한 인식도 일부 작용했지만, 수도권 근교인 충북의 청정 백두대간 및 호수 주변에 대한 관광 수요가 증가한 데에 주로 기인한다.[22] 이는 코로나19를 거치면서 예년의 해외 여행객이 도심 근교로 유입되고, 감염병의 영향이 덜한 자연환경을 선호하는 관광 행태가 나타난 결과로 보인다.

물론 외적 요인 변화만으로 충북 관광 산업의 준수한 선방을 설명할 수는 없다. 이러한 관광패턴 변화를 읽고 현장에 적용시킨 지역 사회와 지자체의 전략도 주효했던 것으로 보인다. 특히 단양군은 로컬관광 트렌드에 대응하여 체류형 관광상품 개발, 스마트 관광 인프라 구축과 같은 정책적 노력[23]을 지속해 왔다. 이러한 노력에 힘입어 단양군 내 주요 관광지의 입장객은 2021년 기준 전국 평균 112,091명을 큰 폭으로 상회하는 268,397명을 기록하였다. 이는 2021년 계획공모형 지역관광개발사업 및 한국관광 100선(5년 연속) 선정, 대한민국 지방자치 혁신대상(관광) 최우수상 수상 등의 성과로도 이어졌다.

단양의 성과는 관광 산업에 있어 정책 지원과 인프라의 중요성을 일깨워 주는 좋은 일례이다. 충북의 정책 지원 및 인프라는 백두대간을 공유하며 유사한 내륙 수변 자원을 보유[24]한 강원 지역에 비해 상당히 뒤처져 있으며, 전국적으로도 하위 수준이다. 이러한 환경에서 단양군은 민·관 공동의 적극적인 노력으로 충북 내의 관광 산업을 견인하고 있다.

20) 관심도는 '요즘 해당 여행지를 방문해보고 싶다는 생각이 예전과 비교해 커졌다'라고 답변한 비율이며, 방문 실적은 '가장 최근에 다녀온 국내 여행지'로 답변한 비중'을 의미한다.(컨슈머인사이트, 2021)
21) 충북 관광 산업(숙박 및 음식점업, 문화 및 기타서비스업)의 연간 부가가치 증가율은 2020년 기준 -6.5%로 전국평균 -12.2%를 웃돈다.(전국 3위, 도지역 2위 수준)
22) 충북 내 외지인 방문객의 수도권(서울+경기) 거주자 비중은 2021년 기준 44.8%에 달한다. 수도권 지역이 2020~21년간 각각 전년대비 -6.3%, 9.1% 증가하여 그 외 지역(-10.9%, 6.5%)을 상회하였는데, 이는 도심의 근교 관광 확대에 주로 기인한 것으로 보인다.
23) 단양은 도담삼봉, 만천하스카이워크, 단양강 잔도, 수양개빛터널 등 기존 체험·체류형 관광지에 맞춤형 컨셉 투어 등 관광상품 개발을 지속 중이며, 모빌리티 결합, 실감형 콘텐츠 조성 등 디지털 뉴딜 기반 관광 플랫폼 사업도 진행하고 있다.(언론사 종합)
24) 다만 충북은 해변을 접하지 않은 유일한 지역으로 해양관광이 물리적으로 불가능한 태생적 한계를 지닌다. 이에 비해 강원은 설악산 및 북한강 수계 이외에도 해변 구역을 보유하여 관광자원 여건이 우수하다.(충북 관광산업 활성화 방안, 한국은행 충북본부, 2013)

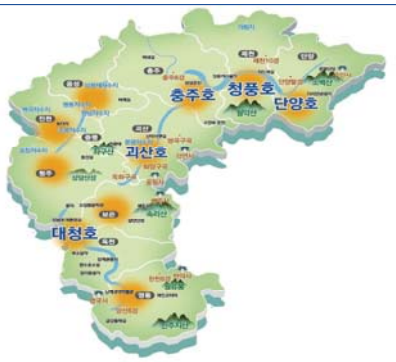
**충북 및 강원의 주요 관광 인프라 및 지자체 자원 현황[1)2)]**

| 구분 | | 충북 | 강원 |
|---|---|---|---|
| 관광 자원 | 관광지 | 22개소(5위) | 41개소(1위) |
| | 관광특구 | 3개소(4위) | 2개소(5위) |
| | 관광단지 | 1개소(8위) | 14개소(1위) |
| 관광 인프라 | 여행업 | 414개소(15위) | 573개소(11위) |
| | 관광숙박업 | 35개소(12위) | 182개소(6위) |
| | 관광객이용시설업 | 249개소(9위) | 721개소(4위) |
| | 국제회의업 | 11개소(13위) | 22개소(8위) |
| | 관광편의시설업 | 16개소(16위) | 189개소(7위) |
| 지자체 정책 환경 | 관광 예산[3)] | 25,728백만원 (13위) | 63,032백만원 (7위) |
| | 관광행정인력 | 24명(7위) | 40명(4위) |

주: 1) 2021년 12월 말 기준
2) ( )안은 전국 17개 시도 내 해당 지역의 순위
3) 2022년 제1회 추경 예산 기준
자료: 2021년 기준 관광동향에 관한 연차보고서, 문화체육관광부

이러한 상황 속에서 지난 7월 새롭게 출범한 민선 8기 충북의 핵심공약 중 하나가 '충북 레이크파크 르네상스' 사업[25)]이다. 이는 충주호, 괴산호, 대청호 등 호수·저수지와 백두대간, 종교·역사·문화 유산을 연계하는 초대형 관광 프로젝트이다. 이를 통해 유·무형 관광 인프라를 충북 전역에 확대함으로써 본격적인 관광 산업의 도약을 목표하고 있다.

**충북 레이크파크 르네상스 사업의 주요 자원[1)2)]**




자료: 충청북도

그러나 동 사업 핵심지역의 상당 부분이 환경보전을 위한 보호구역으로 지정[26)]되어 있으며 사업 진행을 위해 상당한 규모의 재정 확충도 필요하여 향후 큰 제약 사항이 있을 것으로 예상된다. 이외에 사업 당위성, 지속가능성, 파급효과 등의 검토가 중앙 정부와의 협의로 면밀히 이루어져야 하는 것도 선결 조건이다.

**충북 내 환경보전 관련 지역 지정 현황**

| 구분 | 관계법례 | 지정현황 |
|---|---|---|
| 자연환경보전지역 | 국토의 계획이용에 관한 법률 | 831.5㎢ |
| 상수원보호구역 | 수도법 제7조 | 10개소(110.09㎢) |
| 수질보전 특별대책지역 | 환경정책기본법 제22조 | 청주시, 보은군, 옥천군 일대 |
| 자연공원 | 자연공원법 제4조 | 월악산, 속리산, 소백산(국립) |
| 야생생물보호구역 | 야생생물 보호관리에 관한 법률 | 169.6㎢ |
| 백두대간보호지역 | 백두대간보호에 관한 법률 | 356.16㎢ |

자료: 제7차 충북권 관광개발계획(요지), 충청북도

이에 대한 첫 걸음으로 현재 충북도는 각종 행정규제 완화와 재정 확보를 위한 '중부내륙 연계발전지역 지원 특별법'을 중점적으로 추진 중이다.[27)] 다만, 특별법의 입법과정은 일반 법률보다 더 많은 심사와 토론, 중앙 정부 및 지자체 간 이해관계의 협의를 거쳐야 하므로 향후 상당한 난관이 우려된다.

동 사업으로 인해 충북의 취약한 관광 산업 인프라 강화, 고유 관광자원의 가치 제고와 더불어 지대한 경제·사회·문화적 파급효과가 전망되는 만큼 정책적 의지를 실현하여 충북의 화려한 관광 르네상스를 맞이하기를 기대한다.

25) 현재 정책 구체화를 위한 사업발굴 단계이다. 최근 민간위원회 설립(9월), 범충북 레이크파크 T/F 구성(10월), 바다 없는 충북 지원 특별법 입법추진위원회 출범(9월) 등 중앙부처 사업 채택 및 법 제정을 위한 행보를 이어가고 있다.
26) 특히 댐 주변지역은 각종 규제가 광범위하게 지정되어 있는데, 대청호의 경우 상수원보호구역, 자연환경보전지역, 수산자원보호구역, 개발제한구역 등 다수의 규제가 중첩되어 있다.(댐주변 지역 친환경보전 및 활용에 관한 특별법안 제정을 위한 공청회 자료집)
27) 바다에 접해 있지 않아 해양물류, 레저, 수산업에 대한 경제적 혜택과 관련 부처(해양수산부) 예산 편성에서 배제되어 왔고, 백두대간 및 상수원 보호를 위해 각종 사업이 제한되어 발생한 피해에 대한 제도적·금전적 보상의 성격을 띤 특별법이다.

전북본부

## 전북, 군산조선소 재가동을 통한 재도약 기대

현대중공업 군산조선소가 가동중단 5년여 만에 재가동 준비에 들어감에 따라 지역 내 조선업 활성화에 대한 기대감이 높아지고 있다.[28] 군산조선소는 2023년 1월 첫 완제품 생산을 목표로 10월에 재가동 선포식을 갖고 본격적인 양산체제로 전환하였다.

**군산조선소 재가동 추진 상황 및 계획**

| 시기 | 주요 내용 |
|---|---|
| 2022.2월 | 군산조선소 재가동 협약체결(전라북도·군산시·현대중공업·산업통상자원부·고용노동부) |
| 2022.5월 | 사내협력사 선정 완료(6개 분야 12개) |
| 2022.7월 | 사내협력사 직원모집 및 인력양성 |
| 2022.10월 | 재가동 선포식 및 가공 공정 시작 |
| 2022.12월 | 생산시설 개·보수 및 시운전 |
| 2023.1월 | 소·대조립→도장→판넬 공장 순 가동 개시 |
| | 첫 완제품 생산 |

자료: 전라북도

지역 내 조선업의 위상은 군산조선소 가동 이전 전체 제조업에서 차지하는 비중이 0.1%에 불과할 정도로 미약하였다. 그러나 2010년 군산조선소 준공 이후 첫해에만 4,400억원의 부가가치를 창출하는 등 그 위상이 크게 높아졌다. 특히 2012~2016년 중에는 매년 10척 이상의 선박을 건조하며 1조원 이상의 출하 실적을 기록하였다. 2015년에는 전북 수출에서 차지하는 비중이 9%까지 상승하였다. 또한 고용 규모도 본사 및 사내·외 협력사를 포함하여 5천여 명에 달하였다.

**가동중단 이전 군산조선소 생산 및 지역 내 경제효과**

| 2012~2016년 중 군산조선소 선박 건조량 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2012년 | 2013년 | 2014년 | 2015년 | 2016년 |
| 11척 | 10척 | 13척 | 16척 | 13척 |

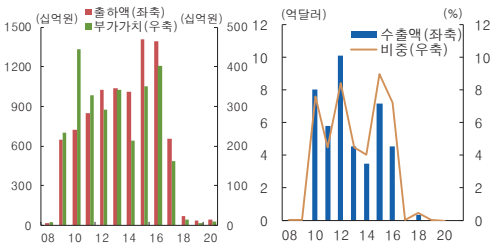
| 군산조선소의 지역 내 경제적 효과 | | |
|---|---|---|
| 2015년 | 인건비 | 1,925억원 |
| | 생산유발효과 | 22,000억원 |
| | 군산지역 가계소비지출 | 600억원 |
| 2016년 6월 | 고용 | 4,825명 |

자료: 현대중공업 군산조선소, 전라북도

이러한 상황은 글로벌 금융위기 이후 지속된 세계경제 회복세 둔화와 유가 하락 등의 영향으로 조선업이 불황기[29]에 들어서며 반전되었다. 2016년 4월부터 인력감축 등 구조조정이 시작되었으며 2017년 7월에는 공장 가동이 중단되었다. 이에 따라 지역 내 선박 생산 및 수출이 크게 줄어들고 전북지역 조선업은 군산조선소 준공 이전 수준으로 급격히 쇠퇴하였다.[30]

**전북지역 조선업의 위상 변화**

(조선업 출하액 및 부가가치[1]) (선박 수출액 및 수출 비중[2])




주: 1) 10인 이상 업체 대상, 선박 및 보트 건조업
2) 전북지역 총수출액 대비 선박수출액 비중
자료: 통계청 광업제조업조사, 한국무역협회

이후 2020년 4/4분기부터 글로벌 발주량[31] 및 국내 신규 수주량이 큰 폭으로 늘어나면서 국내 조선사의 수주 잔량과 세계시장 점유율이

28) 전북 조선업은 2010년 현대중공업 군산조선소가 130만톤급 크기의 도크와 1,650톤급 골리앗 크레인을 보유한 대형 조선소로 건립된 이후 2017년 가동중단에 들어가기 전까지 지역 경제를 이끈 대표 산업이었다.
29) 글로벌 조선업 업황을 보여주는 MSI 신조선가 지수(2000=100)는 2008년 최고점(203)에서 글로벌 금융위기 중 급감하며 감소세를 지속하다가 2013년 일시적으로 반등하였으나 2017년 저점(110)을 기록하였다.
30) 2021년 기준 전북에는 6개사의 중소형 조선소가 있으나 생산 품목이 제한적이고 기술력도 낮은 상황이다. 이외에 56개사의 조선기자재업체가 군산지역에 분포되어 있으나 전국 대비 2.1%로 생태계 조성이 열악한 실정이다.

꾸준히 증가하기 시작하였다.[32] 이와 함께 현대중공업의 성과도 빠르게 개선[33]되면서 금년 2월 군산조선소 재가동을 위한 협약[34]이 체결되는 단계에 이르렀다. 그리고 재가동 협약 8개월 만인 지난 10월에 군산조선소의 본격적인 생산 공정이 시작되었다.

**군산조선소 재가동을 위한 지자체의 주요 지원 내역**

| | 지원 내용 | | |
|---|---|---|---|
| 물류비 | 해상운송비의 60%(3년) | | |
| 인력 양성 | 무경력자 기본교육, 경력자 현장교육 | | |
| 인력 양성 | 온·오프라인 홍보 및 일자리이음(매칭데이) 행사 | | |
| 고용 지원 | 대상 | 지원 내용[1] | |
| | | 기업 | 근로자 (근속장려금) |
| | 39세 이하 (청년) | 월 160만원/명 (2년) | 1,000만원 (2년 근속) |
| | 40~69세 (신중년) | 월 70만원/명 (1년) | 200만원 (1년 근속) |

주: 1) 행안부 지역주도형 청년일자리 사업과 조선업 신중년 취업 지원 등을 통해 500명에 대해 지원
자료: 전라북도

군산조선소는 내년 1월 첫 선박 블록 완제품 생산을 시작으로 2023년 중에 10만톤[35] 이상의 블록을 생산할 계획이다. 이를 위해 본사 및 협력업체에서 900여명의 근로자를 고용할 예정이며 약 2,000억원의 생산 유발과 3,600여 명의 인구 유입 효과가 기대된다.[36] 또한 향후에는 친환경 선박용 고부가가치 블록, LNG·LPG 탱크 제작 등으로 생산 분야를 확대하여 생산시설의 지속적인 가동을 도모할 계획이다. 이러한 계획은 국내 조선사들이 향후 3년 이상의 생산물량을 확보하여 수주 잔고가 높은 수준인 데다 장기적으로 친환경 선박 및 LNG 해상운송에 대한 수요 증가 등으로 발주량도 꾸준히 늘어날 것으로 보여 순조롭게 이루어질 것으로 전망된다.

**군산조선소 재가동의 경제효과 추정[1]**

| | 기간 | 경제효과 |
|---|---|---|
| 고용 | 2022.9월 | 255명 고용 완료 |
| 고용 | 2022.10~12월 | 200여명 추가 고용 예정 |
| 고용 | 2023년 | 450여명 추가 고용 예정 |
| 생산 | 2023년 | 약 1,989억원 |
| 인구유입 | 2022~2023년 | 약 3,600명 |

주: 1) 생산유발 및 인구유입 효과는 전북연구원 추정치
자료: 전라북도, 전북연구원

다만 가동중단 이전의 위상을 되찾기 위해서는 다소 시간이 걸릴 것으로 보인다. 선박 설계에서부터 건조 및 수출까지 이루어지던 이전과는 달리 선박 블록만 생산하고 이를 울산으로 이전하여 선박 건조에 투입함으로써 전북 수출에 미치는 영향이 없고 고용도 이전보다 작은 규모이기 때문이다.

따라서 전북 조선업의 재도약을 위해서는 장기적이고 구조적인 조선산업 고도화 대책이 필요해 보인다. 전북도에서 추진 중인 중소형·특수목적선 중심의 산업생태계 구축을 위한 체계적인 계획 수립과 진행이 중요하며 기술고도화, 전문인력양성, 연구개발역량 확충 등의 노력이 동반되어야 할 것이다.

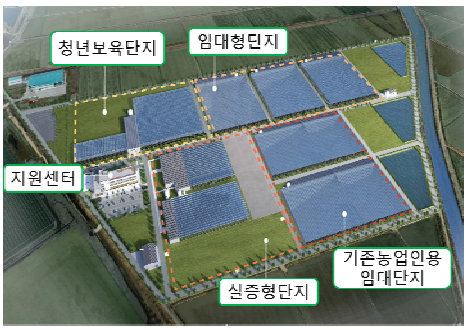
31) 글로벌 발주량은 2020년 3/4분기 514.6만CGT에서 4/4분기 1,046.8만CGT로 큰 폭으로 증가하였으며, 2021년(1/4분기 1,626.3만CGT → 2/4분기 1,481.0 → 3/4분기 1,357.9 → 4/4분기 739.2만CGT)과 2022년(1/4분기 1,196.6만CGT → 2/4분기 1,169.4 → 3/4분기 667.5만CGT)에도 호조세가 지속되고 있다.
32) 2022년 3/4분기 말 국내 조선사 수주 잔량은 3,606.1만CGT로 2020년 3/4분기 1925.9만CGT에서 8분기 연속 증가하였으며 이에 따라 국내 조선사의 세계선박 점유율도 동기간 36.4%에서 48.8%로 상승하였다.
33) 현대중공업의 조선 신규 수주는 2020년 40억달러에서 2021년 100억달러로 164.8% 늘어났으며 2022년 1~10월 중(100억달러)에도 전년동기대비 10.6% 증가하였다. 수주 잔량(인도기준)도 2022년 10월 말 250억달러로 2021년 말(190억달러) 수준을 상회하고 있다.
34) 군산조선소 재가동을 위해 현대중공업은 시설 개·보수를 위해 1,000억원을 투자하고 정부와 지자체는 물류비 및 인력양성, 고용보조금 등을 지원한다.
35) 일반 대형선박(길이 280m, 폭 40m, 높이 20m)을 3~5척 건조할 수 있는 규모이다.
36) 인구유입효과 및 생산유발효과는 전북연구원 추정치이다.

목포본부

## 전남 고흥, 스마트농업의 산실을 꿈꾼다

지난 11월 전남 고흥에 「스마트팜 혁신밸리」[37](이하 '고흥 혁신밸리')가 준공되었다. 2019년 3월 농림축산식품부의 공모사업에 선정된 고흥 혁신밸리는 33.3ha 부지(축구장 약 36개 크기)에 총사업비 1,190억원이 투자되어 조성되었으며 국내에서는 전북 김제, 경북 상주에 이어 세 번째 혁신밸리로 문을 열게 되었다.[38]

### 고흥 스마트팜 혁신밸리




자료: 전남 고흥 스마트팜 혁신밸리

고흥 혁신밸리는 ① 청년보육시설, ② 임대형 스마트팜, ③ 실증단지 등 3개의 핵심시설과 지원센터로 구성되어 있다. 청년보육시설에서는 매년 예비 청년 농업인(만 18세 이상 39세 이하) 52명을 선발하여 20개월 동안 딸기, 멜론, 토마토, 아열대 작물 재배에 대한 스마트팜 이론 및 현장 중심의 실습 교육을 진행할 계획이다. 임대형 스마트팜에서는 청년보육시설을 수료한 청년농업인이 초기 투자부담 없이 임대료를 지불하면 3년 동안 스마트팜을 경영해볼 수 있으며 향후 농업 창업을 준비할 수 있는 기반을 제공한다. 실증단지에서는 스마트팜 관련 기업 및 연구기관들이 입주하여 농업 재배기술 및 기자재를 연구개발할 수 있도록 지원한다. 또한 지원센터에는 빅데이터 센터를 구축하여 작물의 생육 및 환경 데이터 등을 수집·분석하고 작물재배 컨설팅 등 농업인들에게 맞춤형 서비스를 제공할 계획이다.

여기에서 스마트팜이란 온실·과수원·축사 등에 정보통신기술을 접목하여 스마트폰, PC를 통해 원격·자동으로 작물과 가축의 생육환경을 적정하게 유지·관리할 수 있는 농장을 말한다. 작물과 가축의 생육과 환경에 대한 데이터를 기반으로 최적의 생육환경을 조성하여 노동력·에너지·양분 등을 종전보다 덜 투입하고도 농산물의 생산성과 품질을 높일 수 있다.

### 스마트팜 분야별 적용

| 분 야 | 내 용 |
|---|---|
| | < 스마트 온실 ><br>PC 또는 모바일을 통해 온실의 온·습도, CO2 등을 모니터링하고 냉난방·영양분 공급 등을 관리 |
| | < 스마트 과수원 ><br>PC 또는 모바일을 통해 온·습도, 기상상황 등을 모니터링하고 물 공급, 병해충 방제 등을 관리 |
| | < 스마트 축사 ><br>PC 또는 모바일을 통해 온·습도, 축사환경 등을 모니터링하고 사료 및 물 공급 등을 관리 |

자료: 농림수산식품교육문화정보원

37) 스마트팜 혁신밸리는 스마트팜에 청년인력 양성, 기술혁신 등의 기능을 집약시켜 농업과 전후방 연관 산업의 동반성장을 도모하는 정보통신기술(ICT)기반 농산업 클러스터를 의미한다.

38) 농림축산식품부는 스마트농업의 인력과 기술 확산을 위해 「스마트팜 혁신밸리」 조성지역을 공모(2018.4~7월)하였으며, 그 결과 전북 김제와 경북 상주(1차 지역, 2018.8월), 전남 고흥과 경남 밀양(2차 지역, 2019.3월) 등 4개 지역을 선정하였다. 김제와 상주 혁신밸리는 각각 지난해 11월, 12월에 준공되었으며, 밀양은 금년 12월에 준공될 예정이다.

이처럼 최근 농업분야에서 스마트팜을 비롯한 스마트 농업[39]이 주목받는 데에는 여러 가지 이유가 있다. 국제적으로는 기후변화 및 인구 증가 등에 따른 잠재적 식량위기[40]에 대비한다는 측면에서 의의가 있으며, 국내에서는 농산물시장 개방에 따른 경쟁 심화, 농촌인구 감소 및 고령화 등의 문제를 해결하기 위한 방안으로서 기대를 받고 있다. 특히 스마트팜은 최적화된 생장환경을 통한 생산성 향상, 영농 편의성 제고 및 인력유입 유도, 데이터 축적 등을 통한 신사업 기회 및 일자리 창출 등에 기여할 것으로 기대된다. 실제로 스마트농업을 도입한 농가들의 성과를 분석한 결과, 세부 분야별로 차이가 있지만 대체로 농가의 생산성(+2.0 ~ +37.6%)과 소득(+10.2 ~ +46.3%)은 증가한 반면 여기에 투입되는 노동력(-11.1 ~ -21.3%)과 비용(-3.9 ~ -7.5%)은 절감되는 것으로 나타났다.

**스마트농업 세부 분야별 기대효과**

(%)

| 구 분 | 생산성 | 노동력 | 투입비용 | 소득 |
|---|---|---|---|---|
| 시설원예 | +37.6 | -11.1 | -3.9 | +46.3 |
| 과수·노지채소 | +2.0 | -21.3 | -7.5 | +13.9 |
| 축산(한우) | +8.1 | -11.7 | -4.1 | +10.2 |

자료: 빅데이터 인공지능 기반 스마트농업 확산 종합대책(2021)

이러한 효과를 기반으로 스마트농업은 앞으로도 더욱 확대될 것으로 보인다. 관련 기자재 및 소프트웨어 등을 포함한 스마트농업의 글로벌 시장규모는 2020년 기준 138억 달러로 추정되며, 연평균 9.8% 성장하여 2025년에는 220억 달러에 이를 것으로 전망된다. 더욱이 국내 스마트농업 관련 시장도 2020년 2.4억 달러에서 2025년에는 4.9억 달러(연평균 +15.5%)로 성장할 것으로 예상된다.[41]

이에 따라 정부와 지자체 등에서는 스마트농업 육성 및 관련 산업 생태계 조성을 위한 대책을 지속적으로 마련하고 있다. 정부의 초기 정책들이 스마트팜 보급 등에 초점을 맞추어 왔다면, 최근에는 농가의 데이터 활용능력 제고, 선진국과의 기술 격차 축소, 전문인력 양성 등으로 정책대상과 범위를 확대하고 있다.[42] 전남도와 기초지자체 또한 스마트농업 육성으로 대한민국 미래농업을 선도한다는 비전 아래 다양한 노력을 기울이고 있다. 전남도는 국가 첨단 농산업 융복합 단지 조성, 축산업 혁신 클러스터 구축, 첨단 농기자재 R&D 실증을 통한 스마트팜 전후방산업 육성 등을 추진한다는 방침이다. 또한 신안군은 도초도에 200억원을 투입하여 내년까지 9ha 규모의 바나나 재배 스마트 온실을 신축할 예정[43]이며, 담양군과 함평군은 각각 조르디, 팜한농 등의 농업기업과 로봇 스마트팜 기술 도입, 농가 맞춤형 디지털 솔루션 제공 등의 업무협약을 체결하였다. 이와 같은 노력들을 통해 전남 농업이 기후변화, 농촌인구 감소 및 고령화 등의 위기를 극복하고 한 단계 더욱 성장할 것으로 기대한다.

39) 스마트팜은 생산 기능을 강화하기 위한 시설장비(H/W)에 초점을 둔 협의적 개념인 반면, 스마트농업은 생산뿐 아니라 가공·유통·소비 등 농업 가치사슬 모든 단계에 걸쳐 데이터·인공지능(S/W)에 기반을 두고 농업혁신을 창출하는 광의적 개념이다.(국회예산정책처, 2022)

40) 2050년 세계 인구가 약 97억명으로 증가할 것으로 예상되며, 이에 따라 식량 수요는 2012년 대비 약 50% 정도 늘어날 것으로 추정된다.(UN식량농업기구, 2021) 반면 기후변화 등으로 인해 심각한 가뭄에 영향을 받는 세계 농경지는 2020년 약 20%에서 2050년 약 40%까지 늘어날 것으로 예상된다.(채텀하우스 왕립국제문제연구소, 2021)

41) 「Smart Agriculture Market(2020)」, MarketsAndMarkets

42) 정책대상을 기존 시설원예·축산에서 노지농업까지 확대하고, 범위도 농업 생산 기자재 제조뿐만 아니라 가공, 유통, 비료, 농약 등 농업 가치사슬 전반으로 확대한다는 방침이다.(빅데이터 인공지능 기반 스마트농업 확산 종합대책, 2021)

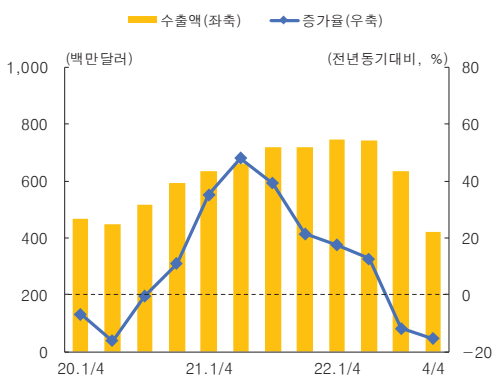
43) 전남 신안군은 도초면에 200억(국비 140억원, 도비 18억원, 군비 42억원)을 투자하여 친환경 바나나 관련 스마트팜 온실, 선별시설, 저장시설, 스마트팜 지원센터, 체험학습장 등 관련 인프라를 구축하고 신안군을 시설원예의 핵심거점으로 육성할 계획이다.

강원본부

## 강원지역, 최근 주요 품목의 대중 수출 감소 심화

강원지역 수출은 2021년 중 사상 최고치[44]를 기록하였으나, 금년 상반기 중 주요국 경기 회복세 둔화 등으로 증가폭이 축소되었으며 3/4분기에는 감소 전환하였다. 10~11월에도 전년동기대비 15.5% 감소[45]하여 부진이 이어졌으며, 수출증감률 기준으로 17개 지자체 중 12위[46]를 기록하였다.

**강원지역 수출[1]**




주: 1) 2022.4/4분기는 10~11월 기준
자료: 한국무역통계진흥원

지역별로 보면 유럽, 아시아 지역 등으로의 수출은 견조한 증가세[47]를 보였으나 중국 경기 둔화, 제로 코로나 정책 등의 영향으로 중국으로의 수출 부진이 심화되었다. 강원지역의 대중 수출은 3/4분기 43.0% 감소(전년동기대비)한 데 이어 10~11월 중에도 35.8% 감소하였다. 이에 따라 전체 수출에서 중국이 차지하는 비중은 2021년 18.0%에서 금년 들어 12.7%까지 하락하였다.

**지역별 수출 증감률[1)2)3)]**

(전년동기대비, %)

| | 미국 | 중국 | EU | ASEAN 5 | 일본 |
|---|---|---|---|---|---|
| 22.1/4 | 13.6 | -7.0 | 46.9 | 9.8 | -2.5 |
| | (19.3) | (12.4) | (20.4) | (8.4) | (5.8) |
| 2/4 | 41.7 | -23.5 | -1.9 | 12.5 | -1.9 |
| | (18.4) | (13.3) | (12.8) | (8.9) | (6.3) |
| 3/4 | 11.0 | -43.0 | 0.4 | 16.9 | -4.0 |
| | (20.4) | (12.5) | (14.7) | (11.8) | (8.7) |
| 4/4 | -9.4 | -35.8 | 17.6 | 8.7 | 2.8 |
| | (16.8) | (12.4) | (17.0) | (12.0) | (8.3) |

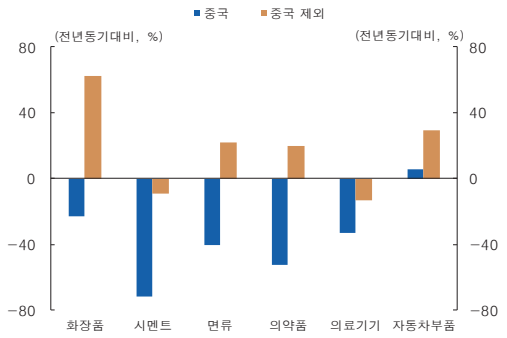
주: 1) 2022.4/4분기는 10~11월 기준
2) ( )내는 전체 수출대비 비중
3) ASEAN 5는 말레이시아, 베트남, 인도네시아, 태국, 필리핀 포함
자료: 한국무역통계진흥원

대중 주력 수출 품목[48]을 보면 10~11월 중 시멘트, 화장품, 면류 등 대부분 품목에서 수출이 감소하였다. 시멘트는 금년 들어 중국 건설경기 둔화[49], 제로 코로나 정책 및 이에 따른 봉쇄조치 반복[50] 등으로 큰 폭 감소하였으며, 화장품은 중국의 애국소비 확대[51] 등 자국 브랜드 선호, 수입 화장품 규제 강화[52] 등으로 부진이 지속되었다. 면류는 이동제한 등에 따

44) 2021년 강원지역 수출액은 27.3억달러로 사상 최고치를 경신(기존 사상 최고치: 21.0억 달러, 2018년)하였다.
45) 분기별로는 전년동기대비 2/4분기 +12.7% → 3/4분기 -11.7% → 10~11월 중 -15.5%를 기록하였다.
46) 경남(-32.7%), 제주(-23.3%), 경기(-18.5%), 대전(-17.6%), 충남(-15.7%), 강원(-15.5%) 순으로 수출이 감소하였다.
47) 10~11월 중 유럽지역으로의 수출은 전년동기대비 17.6%, ASEAN 5개국으로의 수출은 8.7% 증가하였다.
48) 강원지역 대중 수출(2021년 기준) 주요 품목은 화장품(62.4%, 품목별 대중 수출 비중), 시멘트(38.6%), 면류(33.0%), 의약품(15.7%), 자동차부품(8.5%), 의료기기(8.3%) 등으로 조사되었다.
49) 중국 70개 도시의 신규주택가격 지수는 작년 9월 이후 지속적으로 하락하고 있으며, 2022년 10월에는 0.37% 하락하여 2015년 이후 최대 하락폭을 기록하였다.(블룸버그)
50) 중국은 제로 코로나 정책을 지속하며 코로나19 확진자 수 증가시 상하이, 베이징 등 주요 도시를 봉쇄해왔으나, 12월 들어 시설격리 대신 자가격리 허용, PCR검사 중단 등 방역정책을 대폭 완화하였다.
51) 중국 2030세대에서는 애국소비(궈차오) 운동으로 지칭되는 화장품, 의류, 일상용품 등에서 자국 제품 소비를 장려하는 문화가 확산되었다.
52) 중국 국가약품감독관리국은 금년부터 화장품 등록 및 허가 진행시 효능 및 안전성 평가를 강화하였으며, 로컬 브랜드의 연구개발 경쟁력을 높이는 정책을 실시하고 있다.

른 소비 부진 영향으로, 의약품 및 의료기기는 중국 기업들의 제품 개발 및 판매 확대[53], 수입 규제 등으로 부진이 이어지는 모습이다. 반면 자동차 부품의 경우 중국내 전기차 수요 확대[54] 등으로 소폭 증가하였다.

### 주요 대중 수출 품목 수출 증감률[1]

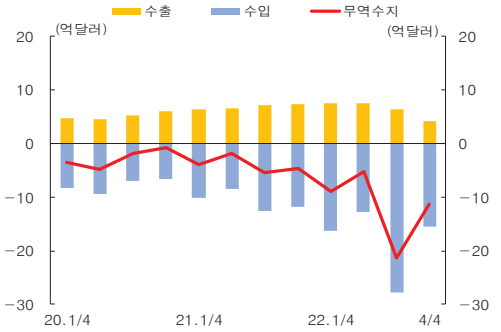



주: 1) 10~11월 전년동기대비 기준
자료: 한국무역통계진흥원

강원지역의 대중 수출은 당분간 부진을 나타내며 전체 수출 감소로 이어질 것으로 전망된다. 특히 화장품은 중국내 코로나 확산 지속[55] 등에 따른 판촉행사 연기, 자국 제품 선호 지속 등으로, 시멘트는 중국 건설경기 둔화 지속, 국내 화물연대 파업 등에 따른 수출 비중 축소[56] 등으로 부진이 이어질 전망이다. 반면 면류의 경우 지역 내 업체의 중국 유통망 확대 및 홍보[57] 등으로 부진이 점차 완화될 것으로 예상된다.

지자체 등은 최근 지역내 대중 수출 감소에 우려를 나타내는 한편 수출전략품목에 대해 온라인 홍보 행사를 개최[58]하는 등 지원을 강화하고 있다. 도내 수출 기업들도 수출대상지역 다변화, 신제품 개발 등을 통해 수출 경쟁력을 강화하기 위해 노력하고 있는 것으로 알려졌다. 수출 감소는 전략산업 육성, 지역내 고용 등에도 부정적인 영향을 미치는 데다 내년 글로벌 경기 둔화 가능성 증대로 중국 이외 지역에 대한 수출 감소 가능성도 높아지고 있어 철처한 대비가 필요한 상황이다. 한편 수출 감소 뿐 아니라 최근 천연가스 수입 증가[59], 유연탄 가격 상승[60] 등에 따른 지역 전체 무역수지 악화 및 기업들의 비용 부담 증가에도 관심을 기울일 필요가 있다.

### 강원지역 무역수지[1]




주: 1) 2022.4/4분기는 10~11월 기준
자료: 한국무역통계진흥원

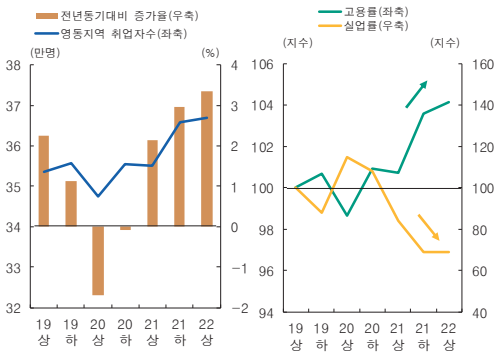
53) 도내 의료기기 생산업체에 따르면 중국내 의료기기 업체 수 증가 및 제품개발 등으로 중국기업 간 경쟁도 심화되고 있는 것으로 알려졌다.
54) 올해 상반기 중국내 신규 등록된 전기차 수는 220.9만대로 전년동기대비 100.3% 증가하였으며, 중국정부 차원에서의 전기차 보급 확대 정책도 지속되고 있다.
55) 11월 하순 이후 중국 코로나19 일일 신규 확진자수는 3만명을 넘어서며 역대 최고치를 경신하였으며, 12월 방역 완화 이후 확산세가 지속되고 있는 것으로 알려졌다.
56) 시멘트 업계에 따르면 11~12월 중 화물연대 파업으로 출하가 지연되면서 전체 생산 중 판매 단가가 높은 내수용 생산 비중이 늘고 상대적으로 수출은 줄어들 것으로 예상된다.
57) 도내 면류 생산업체는 신제품 출시, 중국 유통법인 신설 등의 효과로 대중 수출이 개선될 것으로 전망하였다.
58) 강원도는 4/4분기 중 해외 바이어를 대상으로 의약품, 의료기기, 농식품 회사들의 제품을 온라인으로 소개하는 홍보 행사를 진행하였다.
59) 강원지역은 무역구조상 천연가스 수입비중이 높은 편으로 최근에도 환율 상승 및 동절기 에너지 공급 확대에 대비한 물량 조기확보 등의 영향으로 수입액이 크게 증가한 것으로 조사되었다.
60) 2020년 53.3 → 2021년 113.0 → 2022.1~11월 181.4 (USD/톤, 칼리만탄 5,900kcal/kg 기준, 한국자원정보서비스)

강릉본부

## 최근 강원 영동지역 고용 동향 및 시사점

최근 강원 영동지역 고용은 취업자수, 고용률, 실업률 등 주요 지표 개선세가 이어지는 등 양호한 흐름을 보이고 있다. 관광업 등 대면서비스업 비중이 높은[61] 지역경제 특성상 코로나19 확산 초기에 고용 충격이 크게 발생하였으나, 이후 코로나 확산세가 점차 둔화되고 방역조치가 완화되면서 양적인 측면에서는 감염병 확산 이전을 상회하는 수준까지 고용 지표가 회복되었다. 그러나 지역내 실질적인 고용 회복 여부를 판단하기 위해서는 일자리의 양적 증가뿐만 아니라 질적 개선 정도를 세부적으로 살펴볼 필요가 있다. 이는 향후 국내외 경기 부진 등으로 고용여건이 악화될 경우 질적으로 취약한 부문을 중심으로 고용시장이 재차 위축될 수 있다는 점에서 의미가 있다.

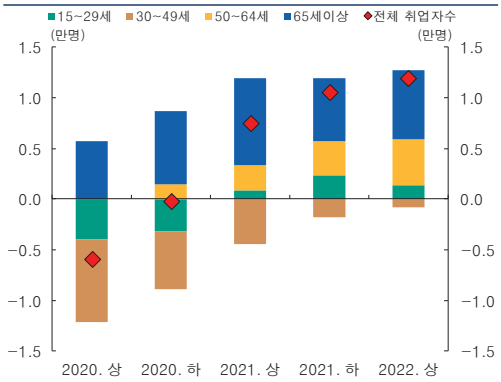
### 강원 영동지역 주요 고용 지표[1]




주: 1) 고용률 및 실업률은 2019년 상반기 = 100으로 지수화
자료: 통계청 지역별 고용조사

강원 영동지역의 고용 상황을 연령별·산업별·직업별·지위별 취업자수[62]를 기준으로 각각 살펴보면, 우선 연령별로는 코로나19 회복 과정에서 50대 이상 취업자가 큰 폭 늘어난 반면 40대 이하 취업자는 감소하는 등 연령별 양극화가 심화되었다. 특히 2021년 이후 전체 취업자 증가중 65세 이상 고령층 비중이 77.4%[63]로 대부분을 차지하였다. 이는 저출산·고령화 가속화, 청·중년층 인구 순유출 등 영동지역 인구구조 변화가 지속된 가운데 코로나19 대응 과정에서 정부의 공공일자리가 늘어난[64] 데 기인한 것으로 판단된다.

### 강원 영동지역 연령별 취업자수 증감[1]

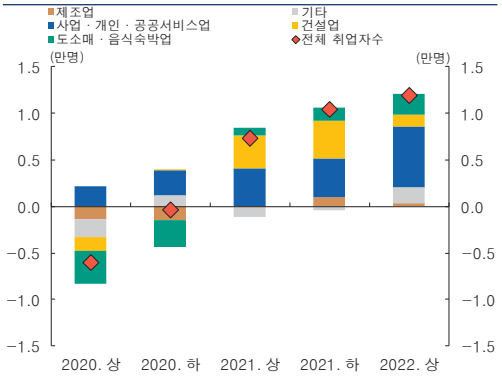



주: 1) 전년동기대비 증가 규모
자료: 통계청 지역별 고용조사

둘째, 산업별로는 제조업 고용의 회복이 더딘 가운데 주로 서비스업을 중심으로 취업자가 늘어났다. 구체적으로 영동지역의 주력 산업인 관광과 직접 연계되는 도소매·음식숙박업 취업자 증가와 함께 경기민감 업종인 건설업, 사업·개인·공공서비스업 취업자가 상대적으로 크게 늘어난 것으로 나타났다.

61) 2019년 기준 강원 영동지역 서비스업의 GRDP 규모는 13.6조원으로 전체 GRDP의 69.7% 수준이며, 이는 전국(63.2%) 및 도 지역 평균(53.3%) 서비스업 비중을 큰 폭 상회한다.
62) 통계청이 매반기 발표하는 '지역별 고용조사' 결과를 토대로 분석하였다.
63) 2021년 이후 전체 취업자 증가중 65세 이상 고령층 비중은 강원 영동지역이 77.4%로 전국 비중 40.9%를 큰 폭 상회하였다.
64) 코로나19 확산 이후 정부는 고령층 등 취약계층을 대상으로 공공일자리 30만개를 신규 공급하는 등 공공부문 일자리 제공을 늘렸으며, 이에 따라 정부의 노인 직접일자리가 2019년 68.4만개 → 2020년 77.0만개 → 2021년 83.6만개로 증가하였다.

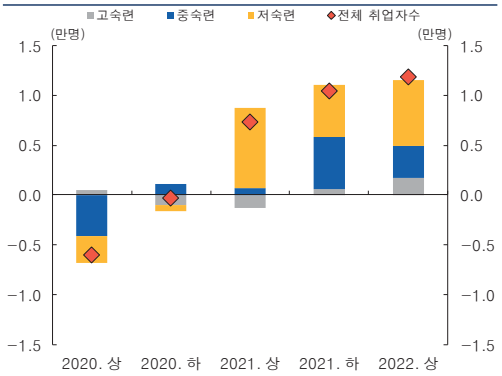
### 강원 영동지역 산업별 취업자수 증감[1]




주: 1) 전년동기대비 증가 규모
자료: 통계청 지역별 고용조사

셋째, 직업별로는 관리직·전문직 등 고숙련 일자리 증가가 정체된 반면 중·저숙련 취업자는 코로나19 이전 수준 이상으로 늘어났다. 특히 단순 노무직, 서비스·판매직과 같은 저숙련 취업자 증가가 2021년 이후 전체 취업자 증가의 66.4%[65]를 차지하는데, 동 일자리의 경우 자동화 등에 따른 대체 위험성이 높고 고용 안정성이 낮다는 점에서 지역내 고용시장의 잠재적 리스크 요인으로 작용한다고 할 수 있다.

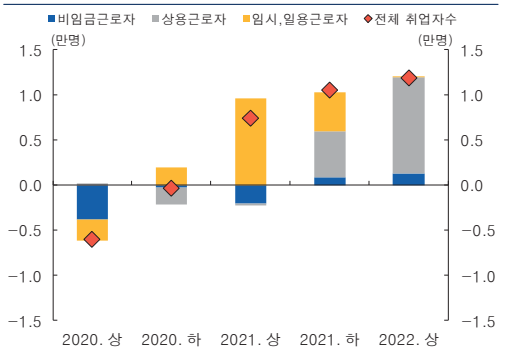
### 강원 영동지역 직업별[1] 취업자수 증감[2]




주: 1) 고숙련(관리자, 전문가), 중숙련(사무, 농림어업, 기능·기계조작·조립), 저숙련(단순노무, 서비스·판매)
2) 전년동기대비 증가 규모
자료: 통계청 지역별 고용조사

마지막으로, 종사자 지위별로는 고용 회복 과정에서 임시·일용직 일자리가 빠르게 늘었으나 금년에는 상용직 일자리도 큰 폭 증가하며 근로형태의 불안정성이 점차 완화되었다. 다만 2022년 상반기 기준 영동지역의 상용직 근로자 비중(44.5%)은 전국 평균(55.7%)을 여전히 큰 폭 하회하고 있는 실정이다.

### 강원 영동지역 지위별 취업자수 증감[1]




주: 1) 전년동기대비 증가 규모
자료: 통계청 지역별 고용조사

이상에서 살펴본 바와 같이, 강원 영동지역 고용은 코로나19 충격에서 벗어나 뚜렷한 양적 회복세를 보이고 있으나, 취업자 증가가 고령층과 저숙련직 위주인 데다 경기변동 민감 업종을 중심으로 일자리가 늘어나는 등 구조적 취약성이 있는 것으로 보인다. 따라서 향후 영동지역 고용의 양적 확대와 함께 질적 개선을 위한 정책적 노력이 필요한 것으로 판단된다. 노동수요 측면에서 지역내 고용의 상당 부분을 차지하는 관광업 고부가가치화 및 경쟁력 제고, 수소 등 신성장 산업 육성 등을 통해 양질의 일자리 창출 능력을 확충하는 한편, 노동공급 측면에서도 산학협력 강화 등을 통해 청년층의 지역내 취업·정착을 늘리고 직업훈련 교육 확대 등을 통해 고령층 등의 역량 개발을 도모해 나가야 할 것이다.

65) 2021년 이후 전체 취업자 증가 중 저숙련직 비중은 강원 영동지역이 66.4%로 전국 비중 38.0%를 큰 폭 상회하였다.

제주본부

## 제주 도심내 트램 도입 계획 및 향후 추진 방향

제주도정은 최근 제주 도심 내 신교통수단으로써 트램을 도입하기 위한 절차 추진이 한창이다. 지난 1월 공개된 '제3차 제주국제자유도시 종합계획(2022~2031년)'에는 신교통수단인 트램 도입이 18개 핵심 산업 중 하나로 선정된 바 있으며, '제4차 제주 대중교통계획(2022~2026년)'에서도 트램 건설에 대한 계획이 제시된 상황이다. 도입을 위한 첫 번째 절차로 제주도정은 지난 9월 사전 타당성 조사를 한국철도기술연구원에 발주하였으며 내년 9월 조사 결과가 발표될 예정이다.

**제주시 도심 내 트램 노선(안)**

자료: 제3차 제주국제자유도시종합계획

이번에 제시된 도입안의 핵심 골자는 제주시내 주요 지역을 연결(원도심 ~ 신도심 ~ 제주국제공항 ~ 제주항)할 수 있는 청정 수소트램을 도입하는 것이다. 단기적으로는 제주공항부터 제주항과 원도심을 연결하고, 장기적으로는 제주항과 신도심을 연결할 계획을 제시하였다. 특히 최근 각광받고 있는 수소전기트램 도입을 통해 제주 도심 내 교통오염물질 발생을 최소화함으로써 기존 친환경 정책(CFI 2030)[66]과도 연계하고자 하였다.

그러나 이러한 제주지역 트램 구상 안건 제시는 이번이 처음이 아니다. 이번 사전 타당성 조사 등 도입을 위한 절차 추진은 이미 2번의 실패가 있었으며 이번이 세 번째 도전이다. 2010년 제주정부 민선 5기 당시에 처음 트램 도입을 추진하며 사전 타당성 조사를 시행하였으나, 경제적인 타당성이 미미하다는 결과가 제시된 바 있다. 이후 민선 6기에서도 제주교통 혁신계획에서 트램과 모노레일을 포함시키고 도민 설명회도 실시하였으나, 2019년 제주특별자치도 도시교통정비 중기계획에서 신교통수단 도입 시기를 뒤로 늦추며 사실상 도입을 연기하였다.

**트램 도입 추진 내역**

| 시기 | 내용 |
|---|---|
| 민선 5기 (2010) | · 11년 : 사전 타당성 조사 실시<br>· 12년 : 경제적 사업성 미미 |
| 민선 6기 (2014) | · 16년 : 교통 혁신계획에 포함<br>· 17년 : 도민 품평회 실시<br>· 19년 : 도입시기를 차후로 지연 |
| 민선 8기 (2022) | · 2022.7월 : 제3차 대중교통계획 포함<br>· 2022.9월 : 사전 타당성 조사 의뢰 |

그럼에도 지난 10년간 인구와 관광객 수가 폭발적으로 증가한 점을 고려할 때, 도내 대중교통 체계 개편 필요성이 증대되고 있는 상황이다. SKT 기지국 데이터를 활용해 측정한 제주도 월평균 유동인구는 2015년 329만명에서 2018년 486만명으로 약 160만명이 증가하였다. 유동인구가 큰 폭으로 증가함에 따라 제주도의 주민등록인구 대비 유동인구(2018년

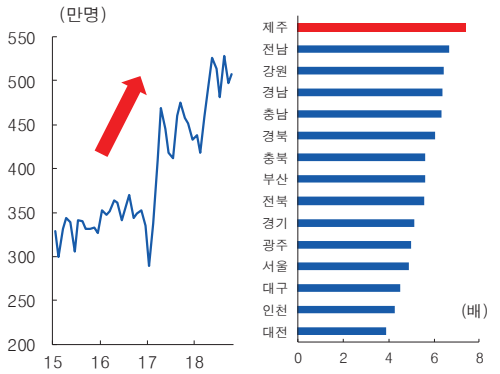
66) 카본프리아일랜드(Carbon Free Island) 2030 계획

기준)는 7.39배로 16개 시도중 가장 높은 수준이다. 유동인구의 대부분이 렌터카를 이용한다는 점을 비추어 보았을 때, 제주도민들이 겪는 교통 문제는 더욱 심각할 것으로 보인다.



**제주 유동인구 및 대중교통 이용 수**

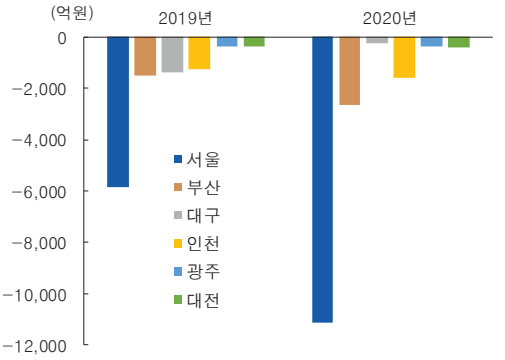
<제주도 월평균 유동인구> <주민등록인구 대비 유동인구>




자료: SKT

이와 같은 제반 여건에도 불구하고 트램 도입은 제주도 재정건전성을 악화시키는 요인으로 작용할 수 있다. 실제로 도시철도를 운영하고 있는 타 지역 교통공사의 적자 수준은 매년 증가하고 있다. 서울을 포함한 6대 교통공사의 순손실은 2015년부터 꾸준히 증가하였으며 코로나19 이후에는 손실폭이 급증한 것으로 나타났다. 이러한 지역 교통공사 적자 지속 문제는 수송원가 대비 낮은 운임 등 구조적 요인이 포함되어 있어 향후에도 지방 재정에 부담으로 작용할 것으로 보인다.

**지역별 도시철도공사 당기순이익(손실)**




자료: 지역 도시철도공사

사전타당성 조사가 성공적으로 마무리되더라도 트램 도입까지는 오랜 시일이 걸릴 것으로 보인다. '도시철도망 구축계획 및 노선별 도시철도 기본계획 수립지침'에 따르면, 지역 내에 도시철도를 구축하기 위해서는 ① 도시철도망 구축계획 수립 → ② 예비타당성 조사 → ③ 노선별 기본계획 수립 → ④ 사업계획 수립의 절차가 필요하다. 이번 제주도정이 지난 두 차례의 경험을 바탕으로 이번에는 트램 도입의 첫 발을 뗄 수 있을지 귀추가 주목된다.