

표/준/논/단

우리나라 국민소득 2만불 시대를 선도하는 동북아 BIG 4의 산업도시 울산

“

울산이 1962년 특정공업지구로 지정된 이래 자동차, 조선, 석유화학산업이 발달하였지만 이것은 인위적인 것이라기보다 임해공업지역으로 천혜의 조건을 갖추고 있었기 때문에 필연적인 결과라고 할 수 있다.

”



울산광역시장 박 맹 우
(052)229-2001 mayor@ulsan21.net

1. 잃어버린 6년 세월

우리나라가 1인당 국민소득(國民所得, national income) 1만불 시대로 진입한 시기는 지금부터 10년전인 1995년도(11,432불)의 일이다. 그러나 뜻하지 않는 외환위기로 국가신용등급이 추락하고 환율이 인상되는 등 국가경쟁력이 전반적으로 하락함에 따라 1998년도에는 국민소득이 7,355불까지 추락함으로써 선진국 진입의 꿈이 좌절되었다.

국민 전체가 많은 시련을 겪으면서 피나는 노력 끝에 2002년도에 간신히 1995년도 수준을 상회한 11,493불을 넘어섬으로써 6년의 세월을 고스란히 잃어버린 셈이다. 사실 국민소득 1만불은 개발도상국을 겨우 벗어난 수준임에도 선진국에 진입했다는 착시현상이 단연하고 정치·사회적으로 민주화와 분배욕구가 높아지면서 여러 형태의 갈

등현상이 확산되어 제 몫 찾기 형태의 집단시위와 도시분규가 심화되는 등 여러 가지 요인이 혼재됨으로써 우리에게 크나큰 시련을 안겨다준 IMF 외환위기가 정치적 상황을 논외로 하더라도 우리에게 시사하는 바가 크다 할 것이다.

영국, 네덜란드 등 선진국들의 대부분이 1970년도에서 1980년도 사이에 국민소득 1만불 이상을 달성하고도“ 마(魔)의 1만불 시기”를 경험하면서 2만불까지 평균 9.2년의 세월이 소요되었다고 한다. 그렇다면 우리나라는 국민소득 2만불 시대는 언제쯤 도래할 것인가? 20세기초 세계 4강에 진입한 아르헨티나와 산유국의 사우디아라비아와 같이 정치부재로 인한 국력 쇠퇴와 부존자원의 함정에 빠져 추락하지 않을까? 또는 세계의 선진국들과 같이 10년 이내에 2만불 시대를 열 수 있을 것인가? 누구나 한 번쯤 깊이 있게 생각해 볼 과제라 생각된다.

2. 울산의 경쟁력이 곧 국가의 경쟁력

울산은 한반도 동남부 해안에 위치한 국제적인 교역항으로서 동북아시아는 물론 태평양 진출의 전략적 요충지이다. 삼한시대에는 철광석을 일본에 수출한 교역항이었고, 조선시대에는 삼포중에 영포를 개항한 국제무역항이었으며, 현재도 2004년말 기준으로 항단물동량이 1억 4,955만톤으로 전국의 15.9%를 점유하고 있는 국제무역도시로 성장한 산업도시이다.

특히 울산은 우리나라 경제부흥의 시발지이자 지난 반세기 동안 줄곧 국가 경제성장을 주도해온 국내 최대의 공업도시로서 지난 IMF 경제위기 때에는 지역경제주체들이 합심 단결한 결과 제조업 가동률이 전국에서 제일 높았으며 실업률 또한 가장 낮아 국가경제위기를 탈출하는 견인차 역할을 담당하였던 까닭으로 1999년도, 2000년도에는 항단물동량이 각각 1억 5천만불, 1억 6천만불을 기록하여 전국 1위를 점하기도 하였다.

뿐만 아니라 울산은 서울의 1.7배에 해당하는 1,056km²의 방대한 면적과 전국의 7.8%에 달하는 7천만m²의 국가산업단지를 보유하고 있어 국내 단일도시로는 최대의 직접화된 경제기반시설을 갖추고 있는 유일한 도시로서 2003년도 공업생산액이 78조 7,471억원으로 전국의 11.6%를 점하고, 지난해 374억 7,000만불을 수출하여 전국 2위를 차지하였다.

또한 1인당 지역내 총생산액이 32,517천원으로 전국평균 15,182천원의 2배를 초과하고 있고, 울산에서 거둬들이는 국세가 6조 8천억원으로 이는 내국세 총액의 1인당 담세액이 6천만원으로 전국 평균의 3배 정도를 차지하고 있어 울산지역의 단일 경제활동이 국가경제에 미치는 영향이 매우 크

게 작용하고 있음을 보여주고 있는 것으로 울산소재 기업들은 울산지역 기업이 아니라 우리나라 대표기업인 것이다. 다시 말하면 울산소재 기업들의 경쟁력이 곧 우리나라의 국가경쟁력과 직결된다는 것이다.

3. 울산의 산업위상과 당면과제

현재 지역산업이 차지하고 있는 국내 위상을 볼 때 우리나라 5대 주력산업 중 울산이 차지하는 비중은 2003년말 기준으로 석유화학산업의 32.1%, 자동차산업의 28.9%를 점유하여 각각 1위를 차지하고 있고, 조선산업 또한 38.4%의 높은 비중을 차지하고 있다. 이는 그동안 국가와 지방자치단체, 그리고 기업에서 많은 투자를 계속해온 결과이기도 하다.

그런데, 중국 등의 개발도상국의 맹렬한 추격에도 불구하고 향후에도 울산이 계속해서 우리나라 경제를 주도해 나가고 Global 경제거점도시로 성장하기 위해서는 주력산업의 구조고도화와 신산업의 육성이 시급한 실정이며 3대 주력산업의 국제경쟁력을 높여 나가는 것이 국가나 울산으로 볼 때 최대의 과제이자 현안문제로 대두되고 있는 것이다.

우리나라 국민소득 2만불 시대를 앞당기기 위한 지방적 역할로서 자동차, 석유화학, 조선의 3대 주력산업의 클러스터를 통해 내생적 발전기반을 마련하고, 관련 산업의 육성과 지역혁신체계 구축을 통해서 미래지향적이고 안정적인 발전기반을 만들어 나가야 하는 것이 울산산업발전의 당면과제가 자 극복해야할 과제들이다.

그리하여 울산은 자동차, 조선, 석유화학산업을 중심으로 공업생산액이 단일 도시중 국내 최대이고, 실업률 또한 전국 최저로 앞으로는 우리나라

경제를 주도해 나갈 유일한 도시이며, 21세기 동북아 BIG 4의 산업도시로서 국민소득 2만불 시대를 견인할 경제의 희망도시로서 그 기능을 담당해 나갈 것이다.

4. 국민소득 2만불 시대를 견인할 경제 비전

첫째, 2010년까지 세계 5대 자동차 강국으로 도약하는 것이다.

세계 자동차산업에서 우리나라가 차지하는 비중은 2002년도 기준 생산면에서 연간 315만대를 생산하여 6위에 있고, 업체별로는 울산의 현대가 13위(170만대)이며, 현대와 기아를 합치면 9위(257만대)를 차지하고 있는 가운데 우리나라의 업체별 생산순위는 울산의 주력공장인 현대가 54%로, 그중 울산공장의 자동차생산액이 31.7%를 차지하여 전국 1위를 기록하고 있다

울산의 현대자동차는 단일공장으로 세계 최대규모의 생산설비를 갖추고 있으나 우리나라가 2년간 유지해온 세계 자동차생산실적 5위를 2002년에 중국에게 내준으로써 세계적 경쟁력 확보를 위한 거점화 전략에 비상이 걸려 있다 이에 따라 울산광역시에서는 2007년까지 2천 211억원을 투입하여 자동차산업의 세계적 공급거점 기지가 될 "오토밸리(Auto Valley)"조성사업을 야심차게 추진하고 있다.

오토밸리내 핵심지원시설 가운데 자동차부품산업의 연구개발기능과 창업활성화를 위한 거점 지원기관 역할을 수행할 자동차부품혁신센터는 금년 11월에 완공하게 되며, 자동차부품소재단지는 금년중으로 조성하여 부품소재산업을 집적화하게 되고, 현재 100% 분양으로 48개 기업체들이 입주할

채비를 갖추고 있다. 이 외에도 모듈화단지, 자동차기술센터 등을 차질 없이 추진함으로써 2010년까지 자동차산업의 글로벌 톱 5 진입을 적극 지원할 계획이다.

둘째, 정밀화학 융합기술 혁신 거점화로 육성하고 있다.

우리나라 석유화학산업은 에틸렌 기준으로 미국, 일본, 사우디에 이어 세계 4위의 생산능력(553만톤, 5.0%)을 보유하고 있으며, 범용제품 생산기술은 선진국 수준에 도달해 있다.

국내생산액은 26조원 규모로서 제조업 총 생산액의 4.4%, 총 수출액의 5.5%, 무역수지 흑자의 45%를 차지하고 있고, 2001년 수출은 84억 달러, 수입은 41억 달러를 기록하여 43억 달러의 무역수지 흑자를 기록하고 있다.

그러나 단위공장 규모나 기업별 생산능력이 선진국 또는 최근 신설중인 중동, 아시아 지역보다 작아 효율성이 떨어질 뿐만 아니라, 기초공정·축매 제조·첨단 고부가가치제품의 생산기술은 선진국에 비해 경쟁력이 떨어지고 있는 문제점을 안고 있다

이와 같은 문제점을 해결하고 지역화학산업의 구조고도화와 고부가가치형 정밀화학산업을 육성하기 위해 화학산업혁신단지를 조성중에 있다. 화학산업혁신단지의 핵심시설인 정밀화학지원센터는 금년에 건축공사에 들어가 2007년에 완공하고, 기술개발과 창업지원 등을 담당할 테크노파크 조성 공사는 2009년에 완공할 계획이다.

셋째, 조선해양산업의 글로벌 리더로 육성할 계획이다.

세계 조선산업은 유럽이 12.8%, 북동 3개국이 81.4%(한국 38.6%, 일본 36.0%, 중국 6.8%)로 세계시장의 94.2%를 점유하고 있고, "세계 Big 5 조선소"중 4개 조선소가 한국에 있으며, 4개사의 세계시장 점유비는 24.2%이다.

한국의 조선산업은 울산이 주도적 지위를 확보하여 울산 조선산업의 생산액은 전국의 39.8%(전국 2위)이고, 종사자수는 3만8천여명으로 전국의 37%를 차지하고 있다. 2001년도에 376만GT를 건조한 단일공장으로서 세계 최대 생산업체인 현대중공업이 소재하고 있으나 기자재의 지역내 공급비율은 10%미반이며 고부가가치선박, 해양 구조물의 건조 경험이 부족한 약점을 안고 있다.

울산의 핵심산업인 조선산업이 향후에도 지속적인 국제경쟁력을 확보할 수 있도록 조선 및 해양플랜트산업단지 조성, 조선해양기술통합혁신센터(LMTIC)를 설치하여 조선해양분야 인력양성과 산·학·연 연계를 통한 혁신적 R&D 등 종합지원 체제를 갖춘 동남권(울산, 부산, 경남) 초광역 클러스터로 육성할 계획이다.

또한, 국내최대의 산업항인 울산항을 동북아 물류 중심기지로 변화시킬 신항만 건설과 연계하여 2011년까지 2,515억원의 사업비로 2,512천㎡ 규모의 신산업단지를 조성하여 정보통신, 메카트로닉스, 생명공학 등 21세기 지식기반산업을 중점 유치함으로써 기존의 주력산업과의 연관성을 극대화할 계획이다.

그리고, 2005년까지 신산업단지내 1,322천㎡를 자유무역지역으로 지정, 지역산업구조고도화를 위한 서비스산업을 육성하여 신항만과 연계한 국제항만 무역도시로의 확실한 도약기반을 마련할 계획이다.

5. 마무리

울산이 1962년 특정공업지구로 지정된 이래 자동차, 조선, 석유화학산업이 발달하였지만 이것은 인위적인 것이라기보다 임해공업지역으로 천혜의 조건을 갖추고 있었기 때문에 필연적인 결과라고 할 수 있다.

이런 점에서 볼 때 앞으로는 울산은 공업도시로서의 호조건을 최대한 살려나가기 위하여 특화된 산업을 점진적으로 미래형산업구조로 바꾸어 나가야 한다.

실제로 울산의 자동차, 조선, 석유화학산업은 국가경제에서 차지하는 비중이 크고, 향후에도 발전 전망이 밝을 뿐만 아니라 차세대 성장동력산업으로 우리나라 경제의 한 축을 담당해 국민소득 2만 불 시대를 선도해 나가야 할 것이다.

이중에도 특히 자동차산업은 단일공장으로 세계 최대규모의 생산 공장이 있고 축적된 기술력, 관련 산업의 집적정도, 입지여건 등 제반 사정을 고려할 때 울산의 핵심전략산업으로 육성할 필요가 매우 높다 할 것이다.

따라서, 울산이 과거 반세기 동안 우리나라 공업의 상징도시로 국가경제발전에 기여해 왔듯이 향후에도 자동차산업을 필두로 하여 우리나라 제 1의 공업도시의 위상을 지키며 국가경제에 기여하도록 최선의 노력을 다해 나감에, 지속적인 산업발전을 보장하기 위한 환경, 교통, 문화, 관광산업의 육성을 통하여 국가경제성장정책 과정의 단순한 생산기지화를 탈피하고, 미래산업 발전의 친체조건인 소프트인프라 구축을 병행 추진하여 세계적인 복합기능 도시로 발전시켜 나가야 할 것이다. 