

울산경제의 그랜드 디자인을 위한 전략방향

김진근

울산발전연구원 연구위원

Strategies of the Grand Design for Ulsan's Economy

Kim, Jin-Keun

Research Fellow, Ulsan Development Institute

I. 서론

도시는 생명체와 같이 태어나고 성장하며 소멸한다. 오늘날의 도시는 서로 협력하며 공생하거나 경쟁하여 성패를 가른다. 그리고 그 성패의 징후는 주민들의 이동(peoples vote with their feet)으로 나타난다. 주민들의 이동의 결과만을 놓고 본다면, 울산은 지난 62년 이후 40여 년 간 경이적인 성공을 거두어 왔다. 물론 이러한 결과는 국가의 중화학공업 집중육성 정책의 성공에 기인한 바가 크다. 지난 시기 울산에 '자리잡은' 중화학산업들의 성공과 그로 인해 생겨난 풍부한 일자리는 많은 다른 지역의 주민들을 울산으로 끌어들이기에 충분한 매력을 발산해 왔다.¹⁾

그러나 오늘날 주민의 욕구는 경제부문에서부터 교육, 문화, 복지, 교통, 환경부문에 이르기까지 폭넓은 스펙트럼을 가지며 동시에 각 부문에서 높은 질적 수준을 요구하고 있다. 과거의 도시가 단순히 '많은' 일자리를 제공하는 것으로 큰 매력을 발산할 수 있었다면, 미래의 도시는 '좋은' 일자리를 제공해야 할 뿐만 아니라 좋은 교육, 쾌적한 환경, 편리한 교통 여건을 제공해야 하고 더불어 수준 높은 문화를 갖추고 있어야 한다.²⁾ 도시간 경쟁의 수단이 고차원화 되고 있으며, 눈에 보이는 것에 비해 눈에 보이지 않는 것의 중요성이 커지고 있는 것이다.

미래의 도시에서 산업과 환경, 문화, 복지가 조화롭게 발전하지 못하면 산업 발전의 의미는 퇴색될 것이다. 급속하게 변화하는 경제·사회환경에 걸 맞는 도시기능을 구비하지 못한 도시는 국내·외 도시들과의 경쟁에서 뒤 처지게 될 것이다. 물론 울산의 경우도 예

1) 주민이동의 핵심적인 유인 요소로서 이러한 경제적 동기는 지금도 여전히 매우 유효할 것이다.

2) 이러한 요소들은 주민의 이동뿐만 아니라 기업의 이동에도 중대한 영향을 미칠 것이다

외가 아니다.

이 글은 울산이 '지속적으로 사람과 기업에게 매력을 발산하는 도시' 혹은 국내·외 도시들 사이에서 경쟁력을 확보한 '일류도시'로 가기 위한 경제산업부문의 전략 방향을 모색하기 위해 쓰여졌다.³⁾

이를 위해 제Ⅱ절에서는 울산 경제의 주요 분야별 성과를 간략히 조사·분석하여 현지점에서 울산 경제가 차지하고 있는 위치와 성격을 이해한다. 제Ⅲ절에서는 SWOT분석을 통해 울산경제를 진단한다. 그리고 울산경제의 전략 방향 설정을 위한 전제에 대해 논의한다. 제Ⅳ절에서는 울산경제의 그랜드 디자인을 위한 전략 방향을 부문별로 논의하고 제Ⅴ절에서 결론을 맺는다.

Ⅱ. 울산경제의 이해

1. 산업 개황

1999년 말 현재 울산의 총사업체 수는 55,660개사(전국비중 1.9%)이고 종사자수는 310,708명(전국비중 2.4%)이다.(통계청, 사업체기초통계조사보고서, 2000)

전국 총산업생산액에서 울산지역이 차지하는 비중은 5.1%로서 인구규모가 울산의 2.5배인 인천이 차지하는 비중 4.4%에 비해서도 높은 수준을 나타내고 있다. <표 1>에서 보듯이 7대도시 가운데 인구비중을 초과하는 생산액 비중을 가진 도시는 서울과 울산에 불과한데, 울산의 생산액 비중이 인구비중의 두 배를 능가하고 있어 압도적이다. 그러나 울산의 민간소비지출 비중은 인구비중에 미치지 못하고 있다. 민간소비지출 비중이 인구비중을 초과하는 지역은 서울과 부산이다.

<표 1> 산업총생산액과 민간소비지출의 비중 비교(1999년)

비중(%)	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
인구	21.5	8.1	5.4	5.4	2.9	3.0	2.3
산업생산액	21.8	6.2	3.5	4.4	2.2	2.3	5.1
민간소비지출	25.3	8.4	5.4	5.0	2.7	3.0	2.1

주: 광주와 대전의 생산액 비중은 2000.12월 잠정치임.

자료: 통계청, 1999년 시도별 지역내총생산 및 지출, 보도자료, 2001.7

<표 2>를 통해 1998년 7대 도시의 지역내총생산(GRDP)의 생산구조를 보면 울산의 산업구조가 현저히 광공업 중심임을 알 수 있다. 총생산에서 광공업이 차지하는 비중이 76.5%로서 2위인 인천의 43.4%에 비해 무려 33.1%p가 높은 수준이다.

3) 따라서 필자는 울산 경제가 국가 경제의 '주요부품'차원에서 벗어나 자기 완결적 도시경제 구조를 갖추어야 한다는 것을 염두에 두고 있다.

<표 2> 지역내총생산의 생산구조(1998년) (단위:%)

	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	6대도시평균
농림어업	0.5	2.8	0.9	1.4	3.2	0.7	0.8	1.6
광공업	8.9	18.0	23.8	43.4	23.6	23.2	76.5	23.5
사회간접자본(전기, 가스, 수도, 건설) 및 기타서비스업	90.5	79.2	75.4	55.3	73.2	76.0	22.7	74.9

자료: 통계청, 지역통계연보 2000.12

한편 1999년 울산의 지역내 총생산액 23조 5,429억원을 생산하는데 2% 이상 기여한 상위 업종의 내역을 보면 다음의 <표 3>과 같다.

<표 3> 울산의 업종별 지역내 총생산액(1999년)

순위	업종	생산액(10억원)	비중(%)
1	제조업	17,962.6	76.3
2	도소매업	967.3	4.1
3	건설업	888.5	3.8
4	운수창고업	843.0	3.6
5	부동산임대사업서비스업	526.7	2.2
6	금융보험업	522.5	2.2
7	전기가스수도업	474.1	2.0
	합계	22,184.7	94.2

자료: 통계청 울산출장소, 1999년 울산광역시 지역내총생산(잠정), 2000.12

이 표를 통해 울산의 산업생산 구성은 압도적인 비중의 제조업 외에 도소매업, 건설업, 운수창고업 등이 미미한 비중을 가지며 그 뒤를 따르고 있음을 알 수 있다.⁴⁾⁵⁾

2. 제조업의 현황과 문제점

1) 제조업의 현황

생산액 기준으로 울산 경제의 3/4 이상의 비중을 차지하고 있는 울산의 제조업을 국내 주요 대도시의 제조업과 비교해 보자. <표 4>를 보면 울산의 제조업체 수는 1,185개(전국 비중 1.3%)로 126,812명(전국비중 5.1%)의 종사자와 58조 5,871억원(전국비중 12.2%)의 생

4) 울산은 넓게 보아도 이들 상위 5-7개 업종이 사실상 지역경제를 구성하고 있다고 할 수 있는데, 뒤에서 는 상위 5개 업종에 대해 상세히 논의할 것이다.

5) 참고로 농림어업은 지역총생산의 0.8%를 분담하고 있어 일반 공공행정부문의 지역총생산 분담 비중과 동일하다.

산액, 그리고 22조 4,980억원(전국비중 11.2%)의 부가가치를 창출하고 있다. 특히 7대도시 가운데 생산액과 부가가치에 있어서 최고수준에 있다.

<표 4> 전국 및 주요도시별 제조업 규모 비교(1999년)

구분	사업체수		종사자수		생산액		부가가치	
	개사	전국비중	명	전국비중	억원	전국비중	억원	전국비중
전국	91,156	100.0	2,507,726	100.0	4,797,329	100.0	2,009,350	100.0
서울	17,488	19.2	268,834	10.7	293,526	6.1	136,677	6.8
부산	8,652	9.5	185,612	7.4	181,913	3.8	79,995	4.0
대구	5,940	6.5	126,402	5.0	142,008	3.0	62,282	3.1
인천	7,320	8.0	197,167	7.9	304,919	6.4	114,934	5.7
광주	1,291	1.4	45,641	1.8	79,200	1.7	34,919	1.7
대전	1,227	1.3	36,266	1.4	62,071	1.3	31,225	1.6
울산	1,185	1.3	126,812	5.1	585,871	12.2	224,980	11.2

주: 5인 이상 사업체 기준

자료: 울산상공회의소, 2000년 울산산업현황, 2001.5

따라서 울산의 제조업 종사자 수의 전국대비 비중이 5.1%임을 감안할 때 울산의 노동자 1인당 생산액과 부가가치가 전국평균수준의 2배에 이르고 있음을 볼 수 있다. 또한 제조업의 사업체수 비중이 종사자수 비중에 비해 현저히 작은 1.3%에 불과하여 제조업체의 규모가 다른 도시들에 비해 크다는 것을 유추할 수 있는데, 이런 사실은 <표 5>에서 볼 수 있다.

즉 <표 5>에서 중소기업 비중을 비교해 보면 종사자수와 생산액, 그리고 부가가치액의 수준에서 울산 중소기업의 비중이 전국 평균에 비해 현저히 떨어지고 있다는 것을 확인할 수 있다.

<표 5> 중소기업 비중 비교(1999년)

	전국		울산	
	실적	비중	실적	비중
사업체수(개사)	90,449	99.2	1,147	96.8
종사자수(명)	1,829,593	73.0	41,979	33.1
생산액(억원)	2,278,913	47.5	97,951	16.7
부가가치액(억원)	971,083	48.3	37,194	16.5

주: 중소기업 기준은 종업원수 300인 미만임.

자료: 울산상공회의소, 2000년 울산산업현황, 2001.5

한편 울산 제조업의 업종별 구조를 보면, 기업의 규모가 크고 주종업종이 중화학공업에 속하며 대체로 중후장대형의 장치산업이거나 자본집약적인 성격이 강하여 주종업종의 생산성이 높게 나타나는 것을 확인할 수 있다.

종업원수 기준으로 살펴보면 1999년 현재 자동차및트레일러(28.5%), 기타운송장비(26.3%), 화합물및화학제품(13.8%) 등의 업종에 고용된 종업원 비중이 전체의 2/3 이상이다.

생산액에서는 코크스·석유정제품및핵연료(29.2%), 화합물및화학제품(18.5%), 자동차및트레일러(21.9%), 기타운송장비(12.4%) 등의 비중이 매우 높다.

부가가치에서도 화합물및화학제품(18.4%), 코크스·석유정제품및핵연료(22.4%) 기타운송장비(16.6%), 자동차및트레일러(25.2%) 등의 비중이 전체의 3/4을 넘으며, 이들 주종업종의 1인당 부가가치 역시 전국평균을 상회하고 있다.

결국 울산 제조업의 핵심은 석유화학, 조선, 자동차업종으로 이들 업종은 울산지역 제조업 종사자의 68.6%, 생산액의 82.0%, 부가가치의 82.6%를 차지하고 있다.

2) 제조업의 문제점

위에서 살펴본바와 같이 울산의 산업구조는 제조업 편중의 불균형 구조를 갖고 있으며, 제조업 가운데서도 자동차, 조선, 석유화학 등 소수 대기업 중심의 중화학업종에 지나치게 의존하고 있다.

한 지역의 경제가 제한된 업종의 소수 대기업 중심으로 구성되어 있어 해당 업종이나 기업의 부침에 따라 지역경제가 불안정한 모습을 보일 가능성이 커지는 것은 당연한 귀결이다. 몇 개 업종 위주의 불균형적 도시산업구조는 지역주도산업 폐쇄이후 지역경제가 침체되고 지역기업이 연쇄적으로 부도가 나는 사태에 직면할 위험성을 가중시킬 것이기 때문이다.⁶⁾

더군다나 이들 울산 지역 주력업종의 미래 성장 전망이 낙관적이지만은 않은 것이 현실이다.

특히 석유화학업종은 최근(2001년 9월)들어 수출이 큰 폭(전년 동기 대비 29.5%)으로 증가하였으나, 올해 들어 계속적으로 수출이 부진하였고⁷⁾, 업황에 대한 전망이 밝지 않다.⁸⁾ 더군다나 석유화학업종은 대표적인 공해 업종으로써 최근 국제 경쟁력을 급속하게 상실하고 있는 것으로 평가되고 있다.

자동차업종은 환율상승의 영향과 국내와는 다른 차별적 AS의 제공 등으로 최근 전반적인 업황이 양호하나, 미국 등 주요 수출국들의 경기상황과 세계 자동차시장의 공급과잉에 따른 경쟁상황에 의해 미래가 결정될 처지이다.

조선업종은 2010년경 세계 1위를 회복할 것으로 전망되고⁹⁾ 2020까지도 세계 1-2위를 고수할 것으로 전망되고 있으나, 노후선박 교체수요 지속, 국제환경관련 기준강화에 따른 LNG선 및 Double Hull 구조 Tanker선 등 고부가가치 선박에 대한 기술 선진화가 조선업종의 미래를 결정지을 것이다.

6) 또한 제조업 위주의 산업구조를 가진 도시가 갖는 ‘경직성’과 ‘메마름’은 울산을 거주에 대한 매력이 취약한 도시로 만들고 있어(시민의식조사, 울산대학교, 1997), 주민들의 ‘삶의 질’ 제고 차원에서 산업구조 재구성 문제를 논의할 필요성 역시 대두될 수 있다.

7) 한국무역협회 울산사무소, 울산의 수출입동향, 2001.10.25

8) 한국은행 울산지점, 지역경제 모니터링 결과, 2001.5

9) 손병준, 홍성인, 조선산업의 발전비전과 전략, 1998

3. 건설/운수창고/도소매/부동산 및 임대업의 현황과 문제점

1) 건설업의 현황과 문제점

1999년 말 현재 울산지역 총생산의 3.8%를 담당하고 있는 건설업체 수는 930개사(전국 비중 2.0%)이고 매출액은 1조 2,498억원(전국비중 1.3%) 규모이다. 그런데 이 수준은 7대 도시 가운데 가장 영세한 규모로서 광주(사업체수 전국비중 2.4%, 매출액 전국비중 1.9%)와 대전(사업체수 전국비중 2.8%, 매출액 전국비중 1.5%)의 수준에도 미치지 못하고 있다.

현재 울산지역 본사 건설업체의 수는 1997년 이후 지속적으로 감소하고 있으며 이에 따라 기성금의 규모도 하락해 왔다.

<표 6> 연도별 울산지역 본사 건설업 현황

구분	사업체수		매출액		총기성액	
	개사	전년비(%)	억원	전년비(%)	억원	전년비(%)
1997	1,027	-	-	-	20,230	-
1998	950	-7.5	-	-	18,183	-10.1
1999	930	-2.1	12,498	-	13,780	-24.2

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001(통계청, 건설업통계조사보고서)

울산의 건설업 현황에서 두드러지는 것 가운데 하나는 공사 수주액을 기준으로 했을 때 전국 평균에 비해 산업설비 공사의 비중이 월등히 높은 것과, 공공부문보다 민간부문의 발주비중이 두 배 가량 높다는 사실이다. 이런 사실은 울산의 경우 산업건설 수요가 높고 이 수요가 주로 민간에서 발생하고 있기 때문이라고 유추해 볼 수 있다.

<표 7> 공사종류별 발주자별 비중 비교

구분		전국		울산	
		억원	구성비	억원	구성비
공사종류별	건축공사	476,209	50.2	9,266	50.4
	토목공사	390,424	41.1	5,877	32.0
	산업설비	70,641	7.4	3,002	16.3
	조경	11,510	1.2	223	1.2
발주자별	공공부문	478,495	50.4	6,098	33.2
	민간부문	400,959	42.3	12,265	66.8
	국내외기관	3,435	0.4	5	0.03
	기타	65,896	6.9	-	-

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001(통계청, 건설업통계조사보고서)

현재 울산에서의 건설수요가 결코 적지 않은 상황에서 볼 때 역외 건설업체가 수주하는 지역내 건설공사의 비중이 상당히 높을 것으로 판단된다. 물론 이런 현상이 발생하는 원인은 지역 건설업체의 영세성에 기인하는 바가 클 것이다.

2) 운수창고업의 현황과 문제점

1999년 말 현재 울산지역 운수창고업은 3,518개 사업체(전국비중 1.6%)에서 12,141명(전국비중 1.5%)을 고용하고 있으며 4,276억 원의 운수수입(전국비중 0.9%)과 2,839억 원(전국비중 1.2%)의 부가가치를 창출하고 있는데, 이 규모는 7대 도시 가운데 최하위 수준이다.

<표 8>에서 운수창고업종의 피고용자 1인당 급여액을 전국실적과 비교해 보면 울산지역 운수창고업의 특징적인 현상을 확인할 수 있다.

<표 8> 운수창고업체 피고용자 1인당 급여액 비교 (단위:천원)

	전국			울산		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
계	15,269	15,030	15,385	18,480	12,476	12,524
육상운송업	14,033	13,946	14,152	18,085	11,263	11,401
수상운송업	23,817	24,057	25,143	18,472	18,062	18,568
항공운송업	28,631	27,628	31,160	-	-	-
운수관련서비스	15,897	15,845	16,224	19,401	21,129	20,623

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001(통계청, 운수업통계조사보고서)

즉, 울산지역 운수창고업체 피고용자의 1인당 급여액은 전국 평균수준에 못 미치고 있는데 이는 육상운송업, 수상운송업 부문에서 두드러진다. 그러나 운수관련 서비스업(창고업 포함)의 피고용자 1인당 급여액은 1997-1999년 기간에 일관되게 전국 평균을 상회하고 있는 것이다.

다음의 <표 9>를 통해 울산지역 운수창고업의 종사자 1인당 부가가치 및 부가가치율을 전국 실적과 비교해 보기로 한다.

<표 9> 종사자 1인당 부가가치 및 부가가치율의 전국비교(1999년)

	1인당부가가치(만원)					부가가치율(%)				
	계	육상 운송업	수상 운송업	항공 운송업	운수관련 서비스	계	육상 운송업	수상 운송업	항공 운송업	운수관련 서비스
전국	2,981	2,104	14,957	13,752	4,460	47.5	63.0	20.6	38.5	76.1
울산	2,338	1,927	6,280	-	6,289	66.4	64.2	65.7	-	78.5

주: 1인당부가가치=부가가치/종사자수, 부가가치율=부가가치/매출액×100

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001(통계청, 운수업통계조사보고서)

울산지역 운수창고업의 1인당 부가가치는 전국 평균에 비해 낮게 나타나고 있고 특히 수상운송업의 경우 그 격차가 두드러진다.¹⁰⁾ 그러나 운수관련 서비스업의 경우는 전국 평균보다 높은 1인당 부가가치를 보여주고 있다.¹¹⁾

10) 수상운송업의 경우 1인당 부가가치가 전국 평균에 현저히 미달하는 것은 울산지역의 수상운송업체가 소규모라는 사실을 시사한다.

11) 위험물품 보관업(48.4%), 수산화물 취급업(26.9%)과 같은 운수관련 서비스업종은 높은 부가가치 점유비를 나타내고 있다.

한편 부가가치율을 보면 울산지역의 운수창고업의 부가가치율은 66.4%로 전국평균 47.5%를 상회한다는 것을 알 수 있다. 이 가운데 수상운송업의 경우 부가가치율이 65.7%로서 전국평균 20.6%의 세 배 이상이어서 높은 부가가치 생산성을 보여주고 있다.

3) 서비스업의 현황과 문제점

가. 서비스업 총괄

1999년 말 현재의 울산지역 서비스업 현황을 보면 총 41,990개 사업체에 106,820명이 고용되어 6조 1,206억원의 매출을 기록하고 있다.

<표 10> 울산지역 서비스업 규모 및 전국비중 비교(1999년)

구분	사업체수 (개사)	사업체수 전국비중 (%)	종사자수 (명)	종사자수 전국비중 (%)	매출액 (억원)	매출액 전국비중 (%)
합계	41,990 (100.0)	2.0	106,820 (100.0)	1.8	61,206 (100.0)	1.2
도소매업	16,626 (39.6)	1.8	40,471 (37.9)	1.7	42,696 (69.8)	1.2
숙박음식업	13,344 (31.8)	2.2	28,263 (26.5)	1.9	6,943 (11.3)	1.8
부동산및임대업	1,613 (3.8)	1.7	4,162 (3.9)	1.3	1,182 (1.9)	0.6
사업서비스업	980 (2.3)	1.6	9,016 (8.4)	1.8	2,144 (3.5)	0.9
보건 및 사회복지사업	1,319 (3.1)	2.2	8,224 (7.7)	1.9	3,475 (5.7)	1.9
오락, 문화 및 운동관련업	2,640 (6.3)	2.3	5,597 (5.3)	2.0	1,555 (2.5)	0.7
기타 공공, 수리 및 개인서비스업	5,468 (13.0)	2.2	11,087 (10.4)	2.2	3,211 (5.2)	2.2

주: 괄호내는 합계에 대한 구성비임.

자료: 통계청, 사업체 기초통계조사보고서, 2000.10

1999년 울산의 인구비중이 2.3%임을 감안할 때, 서비스 사업체 수의 업종별 전국비중은 오락, 문화 및 운동관련업을 제외하고는 인구비중에 미치지 못하고 있다. 특히 중요한 생산자서비스 업종인 사업서비스업의 비중이 1.6%로 인구비중에 비해 0.7%p가 낮게 나타나는 것이 두드러진다.

종사자수의 전국비중 역시 서비스업의 모든 업종에 걸쳐 인구비중에 미치지 못하고 있으며, 이 가운데 생산자서비스 업종인 부동산 및 임대업의 비중이 1.3%로 현저히 낮다.

매출액의 전국비중도 마찬가지로 현상을 보여주는데, 중요한 생산자서비스 업종인 부동산 및 임대업, 사업서비스업의 매출액 비중이 각각 전국의 1%에도 미치지 못하고 있음을 알 수 있다.¹²⁾

나. 도소매업의 현황과 문제점

1999년 말 현재 울산지역 도소매업체 수는 16,626개로 40,471명이 고용되어 있다. 이 가운데 자동차판매 및 차량연료 소매업체가 646개소(4.0%)이고 도매 및 상품중개업체가 2,511개소(15.0%), 그리고 소매업체가 13,469개소(81.0%)이다.

울산 도소매업의 규모 현황을 보면, 개인사업체가 16,214개로 전체 도소매업체수의 97.5%를 차지하고 있고, 1-4명의 종사자수를 가진 업체가 15,669개로 94.2%를 차지하여 절대 다수의 업체가 영세성을 벗어나지 못하고 있다.

그러나 1997-1999년 기간의 매출 총이익률 및 영업이익률은 전국 평균을 상회하고 있다.

<표 11> 도소매업의 매출총이익률 및 영업이익률

	매출총이익률(%)		매출영업이익률(%)	
	전국	울산	전국	울산
1997	27.9	26.3	11.8	12.4
1998	24.9	39.2	12.7	28.0
1999	20.4	21.0	6.9	9.1

주: 매출총이익률=(매출액-매출원가)/매출액×100

매출영업이익률=영업이익(매출액-매출원가-판매비와 관리비)/매출액×100

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001

최근 울산지역의 유통환경은 신설 백화점(현재 4곳)의 등장과 대형 할인 유통점의 확장(2001년 8월 현재 6곳)으로 급격한 변화의 와중에 있다. 이 같은 변화 속에서 가장 큰 영향을 받고 있는 곳이 재래시장이라고 할 수 있다.

2001년 4월말 현재 울산지역의 (광의의)상설재래시장은 총 31개(중구 10, 남구 9, 동구 9, 울주군 3)이고 비상설의 정기시장은 7개(북구 2, 울주군 5)에 이른다. 이들 재래시장은 현재 특별한 대안 없이 소비자들로부터 계속적으로 외면당하고 있다. 현재 시장여건이 변화하는 속에서 소비자주권의 보호라는 가치와 재래시장 상인들의 생존권 보호라는 다른 차원의 가치가 서로 충돌하고 있고, 아직까지 재래시장 문제를 해결하기 위한 실효성 높은 대안이 마련되지 못하고 있는 실정이다.

다. 부동산 및 임대업의 현황과 문제점

1999년 말 현재 울산지역에서 부동산 및 임대업을 영위하는 사업체수는 1,613개이고 종사자수는 4,162명이다. 이 가운데 부동산업체수는 808개소로서 2,816명이 고용되어 있고 기계장비 및 소비용품 임대업체 수가 805개소로서 1,346명이 고용되어 있다.

울산의 부동산 및 임대업의 규모 현황을 보면, 개인사업체수가 1,252개로 전체 부동산 및 임대업체수의 77.6%를 차지하고 있고, 1-4명의 종사자수를 가진 업체가 1,464개로 90.8%를 차지하여 절대 다수의 업체가 영세하다고 볼 수 있다.

그러나 도소매업의 경우에서와 마찬가지로 1997-1999년 기간의 매출 총이익률 및 영업이익률은 전국 평균을 상회하는 영업실적을 보여주고 있다.

12) 그러나 앞에서 부동산임대 사업 서비스업이 울산지역 총생산에 2.2%를 기여하여 5위의 기여도를 나타내고 있음을 보았다.

<표 12> 부동산 및 임대업의 매출총이익률 및 영업이익률

	매출총이익률(%)		매출영업이익률(%)	
	전국	울산	전국	울산
1997	-	-	11.5	21.8
1998	-	-	6.1	25.8
1999	52.7	94.7	11.0	16.3

주: 매출총이익률=(매출액-매출원가)/매출액×100

매출영업이익률=영업이익(매출액-매출원가-판매비와 관리비)/매출액×100

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001

4. 주민소득/고용/물가·금융의 현황과 문제점

1) 주민소득

널리 알려진 대로 울산지역의 지역내 총생산을 인구수로 나눈 1인당 지역내 총생산의 크기는 전국 최고로 부산의 세 배 수준이다.¹³⁾

<표 13> 1인당 지역내총생산 총괄표(1999년)

	전국	수도권	비수도권	대도시	9개도	(부산)	울산
1인당총생산(천원)	10,350.7	9,947.3	9,920.5	9,247.7	10,579.1	7,650.2	22,133.8
증가율(%)	8.7	7.6	9.4	6.8	10.0	7.6	9.7

주: 대도시는 특별시, 광역시를 의미함.

자료: 통계청 울산사무소, 1999년 지역내 총생산, 2000.11

더군다나 1인당총생산의 전년대비 증가율이 9.7%에 달하고 있어 7대도시 가운데 가장 높다. 그러나 과세자료를 기초로 산정한 주민소득은 그렇지 못하다는 사실이 학계에 보고되어 있다.

<표 14> 1인당 총생산과 1인당 주민소득 비교(1998년)

	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	울산순위
1인당총생산(천원)	9,308.5	7,115.9	5,873.0	8,081.5	6,913.8	7,169.4	20,025.4	1위
1인당주민소득(천원)	20,810.1	9,542.3	8,946.3	6,758.8	6,792.9	7,552.1	8,758.8	4위

자료: 이성욱·주만수, 지역주민소득추계에 관한 연구, 경제학 공동학술대회 발표 논문집, 한국재정학회/한국공공경제학회, 2001

<표 14>에 따르면 울산은 서울, 부산, 대구에 이어 7대도시 가운데 4위의 주민소득을

13) 지역 주민의 소득수준을 직접 비교하기에는 적합하지 않으나, 1인당 지역내 총생산 지표는 흔히 지역간 소득비교의 대리변수로 이용되기도 한다.

가지고 있는데, 이러한 사실은 지역내에서 창출된 부가 역외로 유출되는 정도가 심하다는 것을 시사한다.

2) 고용

2001년 2월 기준 울산의 노동가능인구(15세이상 인구)는 80만명이고 이 가운데 경제활동인구는 47만명이다. 취업자수는 44만 9천명으로 4.5%의 실업률을 나타내고 있다. 이 수준은 7대도시 가운데 가장 낮은 수준이다.

<표 15> 7대도시 고용동향 비교(2001.2) (단위: 천명, %)

	15세이상인구	경제활동인구	취업자	실업자	실업률	실업률('99)
전국	36,358	21,265	20,196	1,069	5.0	-
서울	7,810	4,725	4,446	280	5.9	6.9
부산	2,987	1,737	1,620	118	6.8	9.1
대구	1,960	1,121	1,058	63	5.6	7.1
인천	1,916	1,137	1,074	63	5.5	7.8
광주	1,021	553	518	36	6.5	7.7
대전	1,081	612	575	37	6.0	6.2
울산	800	470	449	21	4.5	6.2

자료: 통계청, 지역통계연보, 2000.12

통계청 울산사무소, 고용동향, 2001.3

1999년의 실업률 역시 대전과 동일한 6.2%를 나타내어 7대도시 가운데 가장 낮은 수준을 보여주었다.

한편, 산업별 취업자 구성을 보면 울산지역 전체 취업자의 40%가 제조업에 취업하고 있으며, 사회간접자본 및 기타서비스업 취업자 비중이 57%이다.¹⁴⁾

<표 16> 산업별 취업자 구성(2001.2) (단위: 천명,%)

구분	총계	농림어업	광공업	사회간접자본 및 기타서비스업				
				계	건설업	도소매/ 음식숙박업	사업/개인/ 공공서비스	전기/운수 창고/금융
취업자수	449	18	178	254	27	98	86	43
비중	100	4.0	40.0	57.0	6.0	22.0	19.0	10.0

자료: 통계청 울산출장소, 고용동향, 2001.3

<표 17>을 통해 고용형태별 취업자 구성을 보면 울산지역 총취업자 44만 9천명 가운데 75%인 33만 6천명이 임금근로자이고 이 가운데 상용근로자는 22만명으로 총근로자의 49%가 상용으로 고용되어 있어 최근의 고용형태 변화 추세가 반영되어 있다.

14) 제조업 취업자 비중 40%는 타 시도의 제조업 취업자 비중에 비해 상당히 높은 수준일 것이다.

<표 17> 고용형태별 취업자구성(2001.2) (단위:천명, %)

구분	총계	비임금근로자			임금근로자			
		계	자영업및고용주	무급종사자	계	상용	임시	일용
취업자수	449	114	93	21	336	220	85	31
비중	100	25.0	21.0	5.0	75.0	49.0	19.0	7.0

자료: 통계청 울산출장소, 고용동향, 2001.3

3) 물가/금융

1999년 말 현재 소비자물가 상승률은 7대도시 가운데 2위 수준인 1.1%를 기록하고 있어 비교적 높은 수준이다. 이 수준은 전국평균 0.8%보다 0.3%p 높은 수준이다.

어음부도율은 7대도시 가운데 가장 낮은 0.24%를 기록했고 이 수준은 전국 평균치 0.43%보다 0.19%p 낮은 수준이다.

<표 18> 소비자물가상승률과 어음부도율의 7대도시 비교(1999년)

	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	울산순위
소비자물가상승률	0.8	0.9	1.3	0.2	0.9	0.6	0.5	1.1	2위
어음부도율(금액기준)	0.43	0.44	0.48	0.28	0.52	0.25	0.24	0.24	6위

자료: 통계청, 지역통계연보, 2000.12

5. 경제인프라의 현황과 문제점

1) 하드 인프라의 현황과 문제점

가. 산업단지 현황과 문제점

2000년 말 현재 울산지역의 산업단지는 2개의 국가산업단지와 4개의 농공단지로 구성되어 있다.

<표 19> 울산지역 산업단지 현황(2000년 12월말 기준)

	명칭	면적	분양률 (%)	입주 업체수	종업원수	비고
국가 산업 단지	울산미포국가산업단지	46,135천m ²	84	488	87,529	효문,연암,전하,염포,양정동 일원
	(울산석유화학공업단지)	3,931천m ²	100	20	5,399	부곡,상개,성암동 일원 (울산미포국가산업단지내 위치)
	온산국가산업단지	17,071천m ²	87	167	9,604	온산읍, 온양면 일원
농공 단지	두동농공단지	20,415평	100	3	276	기계,화공
	두서농공단지	38,941평	100	14	822	기계,금속,화공,잡화
	상북농공단지	40,000평	100	9	1,130	기계,금속,전자,화공
	달천농공단지	87,860평	100	71	1,180	기계,금속,비금속,화학

자료: 울산광역시

<표 20>에서 보듯이 이들 산업단지에는 울산의 5인 이상 전체 제조업체 1,185개사 가운데 51.5%인 610개사가 입주해 있고 5인 이상 제조업체 종사자수 126,812명의 84%인 106,502명이 고용되어 있다.

<표 20> 울산지역 산업단지의 비중(2000년 12월말 기준)

	사업체수		종사자수		생산액		부가가치	
	개사	%	개사	%	개사	%	개사	%
울산전체	1,185	100	126,812	100	585,871	100	224,980	100
산업단지 계	610	51.5	106,502	84.0	536,166	91.6	199,406	88.6
국가공단	560	47.3	103,798	81.9	532,930	91.0	198,094	88.0
농공단지	50	4.2	2,704	2.1	3,236	0.6	1,312	0.6

주: 5인 이상 제조업체 기준

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001에서 재구성

그리고 여기서는 울산지역 제조업 총생산액 58조 5,871억원의 91.6%인 53조 6,166억원이 생산되며 울산지역 제조업체에서 생산되는 총부가가치의 88.6%인 19조 9,406억원이 창출된다.

한편 울산지역 산업단지의 전국비중을 보면 우선 울산지역 국가공단에는 우리나라 전체 국가공단 입주업체의 6.6%가 입주하여 18.3%의 고용, 31.0%의 생산, 그리고 30.2%의 부가가치를 생산하고 있다. 농공단지의 경우 사업체 비중과 종사자수 비중, 생산액 비중, 그리고 부가가치 비중에 있어 2.0~2.8%의 비중을 가지고 있다.

<표 21> 전국대비 울산 산업단지현황(2000년 12월말 기준)

		사업체수(개)	종사자수(명)	생산액(억원)	부가가치(억원)
국가공단	전국	8,539	567,214	1,718,374	656,308
	울산	560	103,798	532,930	198,094
	울산비중	6.6	18.3	31.0	30.2
농공단지	전국	2,504	95,674	140,408	55,911
	울산	50	2,704	3,236	1,312
	울산비중	2.0	2.8	2.3	2.3

자료: 울산상공회의소, 전계서, 2001에서 재구성

여기서 확인할 수 있듯이 울산의 국가공단이 차지하는 국가경제에의 기여 몫은 괄목할 정도이다. 더군다나 울산지역의 산업단지는 비수도권 지역에서는 사례를 찾기 어려울 정도로 높은 분양률을 보인다. 다른 지역과는 달리 울산지역에서는 현재 오히려 공업용지난이 발생하고 있는 것이 현실이다.¹⁵⁾

나. 도로/항만의 현황과 문제점

1999년말 기준 울산의 주민 1인당 도로연장은 2.04m로 7대 광역시 가운데 가장 높은 수

15) 중소기업의 용지난을 해소하기 위해 2001-2006년에 걸쳐 새로이 조성될 예정인 삼동지방산업단지(26만 m²)에 대한 사전수요조사는 공업용지가 100% 분양될 것으로 예측하고 있다.

준이다.

<표 22> 7대도시의 1인당 도로연장 비교(1999년)

	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	울산순위
1인당도로연장(m)	0.80	0.67	0.78	0.81	1.34	1.02	2.04	1위

자료: 통계청, 지역통계연보, 2000.12

그러나 시내교통체계에 대한 주민들의 불만이 높아 도로사정이 나쁜 것으로 일반적으로 여겨지고 있다. 울산은 7번, 14번, 31번 국도를 통해 인근 지역과 연결되고 울산고속도로를 거쳐 경부고속도로와 연결된다.

현재 부산-울산간 교통량이 급증하고 있어 두 지역을 연결하는 기간 도로망의 확충이 추진 중에 있다.

한편 울산항은 전국 수출입 물동량의 23%를 처리하고 있는 산업중심항으로 2001년에는 처리 화물 규모가 현재의 3배 규모로 증가될 전망이다.(울산상공회의소, 2001.9 국회재경위 제출자료) 우리나라 최대의 중화학공업지역의 지원항만으로서 체선, 체화 현상을 감안한 신항만 건설 사업(1단계 2006년, 2단계 2011년 완공)이 국가사업으로 추진 중에 있다.

2) 소프트 인프라의 현황과 문제점

가. 교육/연구

교육은 가장 중요한 경제인프라의 하나이다¹⁶⁾. 특히 대학은 최근 논의가 활발한 지역혁신체제(RIS)의 핵심 구성요소로서, 고등교육의 양과 질을 일정수준 이상으로 확보하는 것은 지역산업 발전은 물론, 도시 전체의 수준을 제고하고 도시의 미래를 기약하는데 있어 필수적이다.

울산의 인구는 전국의 2.3%를 차지하는데, 고등학교 재학생은 인구비중과 같은 전국의 2.3%, 전문대학, 대학 및 대학원생은 각각 전국의 1.1%를 차지하고 있는 것에 불과하여 고급인력 배출규모가 전국 최저 수준이다.

특히 울산의 전문대학 및 대학 교원이 전국에서 차지하는 비중은 16개 시도에서 가장 낮은 수준이어서, 전문대학 교원의 경우 전국의 0.9%를, 그리고 대학 교원의 경우 전국의 1.6%를 보유하고 있는 실정이다.(교육부, 교육통계연보, 2000)¹⁷⁾

울산지역의 연구현황을 보면 우선 울산대학교에서 과학재단의 SRC(과학연구센터)사업과 산업자원부의 TIC(지역기술혁신센터)사업, 과학기술부의 RRC(지역협력연구센터)사업, 교육부의 BK21사업을 하고 있고 울산과학대에서 산업자원부의 TIC(지역기술혁신센터)사업을 하고 있다.

이 외에도 현재 울산지역에는 대기업의 연구소가 다수 존재한다. 그러나 울산지역의 연구기관과 성과는 전반적으로 미흡하여 특허출원 건수에 있어 7대도시 가운데 최하위일 뿐만 아니라 16개 광역시도 가운데 14위로 제주와 강원도를 겨우 앞서고 있는 실정이다.(통

16) 울산의 여러 가지 문제점 가운데 가장 자주 거론되는 것이 교육에 관한 것이다. 특히 고등교육 공급의 양과 질에 문제가 있어 울산의 도시발전을 더디게 하는 주요한 원인이 된다고 말해진다.

17) 대학교원의 경우, 서울은 28.7%, 부산은 9.2%, 경남은 3.6%, 대구는 3.9%, 경북은 7.0%를 보유하고 있다.

계청, 지역통계연보, 2000)

나. 벤처기업 여건

벤처기업이 중요한 의미를 가지는 것은 높은 연구개발 수준을 가지며 고부가가치 상품의 생산으로 지역경제에 크게 기여할 수 있기 때문이다. 벤처기업 및 첨단기술기업의 지역적분포 측면에서 울산지역은 수도권과 타지역에 비해 크게 뒤지고 있다. 우리나라의 벤처기업들이 대부분 서울을 비롯한 수도권에 집중되어 있는 것이 현실이지만, <표 23>에서 보듯이 울산의 경우 전국 최하위 수준인 0.8%만 입지하고 있어 생산자서비스가 취약하고, 경영정보, 집적효과 등과 같은 벤처기업이 원하는 기업환경이 열악하다는 것을 말해준다.

<표 23> 벤처기업 확인업체의 지역별 분포(1999년) (단위: 개사,%)

	서울	인천/경기	부산	울산	영남권	중부권	호남권	제주	계
업체수	1,762	1,444	296	40	515	503	214	9	4,783
비율	36.8	30.2	6.2	0.8	10.8	10.5	4.5	0.2	100.0

자료: 울산상공회의소, 2000

다. 환경/문화

오늘날 환경은 중요한 경제변수가 되었다. 환경문제에서 자유롭지 못한 산업은 경쟁력을 유지할 수 없게 되었고, 마찬가지로 그런 산업을 보유한 도시는 더 이상 사람과 기업에게 매력적인 도시일 수 없게 되었다.

대기오염도에 있어 울산은 7대 광역시 가운데 가장 열악한 수준에 있다. 1999년을 기준으로 했을 때, 입방미터(m³)당 아황산가스 배출수준은 서울과 인천의 두 배에 이른다. 먼지 배출의 경우는 7대도시 가운데 대구, 인천, 대전에 이어 높은 수준의 먼지를 배출시키고 있다.(통계청, 지역통계연보, 2000)

수질의 경우도 울산, 온산 연안은 우리나라의 20개 주요 수질관리 연안 가운데 광양, 여수, 아산, 인천에 이어 5-6번째의 높은 오염도 수준을 나타내고 있다. (통계청, 지역통계연보, 2000)

울산은 1986년 전국 최초로 대기보전특별대책 지역으로 지정되어 타지역에 비해 엄격한 배출허용기준과 VOC규제, 저황유 사용 등 환경규제를 최우선적으로 받고 있는 지역이다. 이 같은 울산지역 기업에 대한 환경규제는 지역의 환경의 질을 향상시키는데 일정부분 기여했으나(지난 10년간 아황산가스 오염도가 3배이상 감소), 최근의 저황중유 의무사용(2001.7 시행) 규제로 기업부담이 과중되고 대상지역 차별적용에 따라 동종기업간 경쟁력을 왜곡시키는 등의 문제점이 나타나고 있다.(울산상공회의소, 국회 재경위 제출자료, 2001. 9)

아울러 문화(예술) 역시 환경과 마찬가지로 중요한 경제변수가 되고 있다. 오늘날 도시의 매력은 문화에서 가장 크게 생성된다. 눈에 보이는 것보다 보이지 않는 것의 중요성이 더욱 커지고 있다. 이런 요소들이 사람과 기업의 경제행위에 미치는 영향은 전통적인 가격변수의 중요성을 능가할 정도이다.¹⁸⁾ 따라서 이 같은 흐름에 주목하고 적응하는 것은 도시경제의 질을 향상시킬 수 있는 지름길이 될 수 있다는 점에서 매우 중요하다.

18) 대형백화점의 고객유치 전략이나 젊은 세대들의 소비패턴에서 이런 현상을 쉽게 발견할 수 있다

라. 네트워크/유익한 정보의 발신

오늘날 경제주체간 네트워크는 물론 국내외 도시간의 네트워크 형성과 발전에 적극적으로 참여하는 것은 매우 중요한 소프트 인프라를 확보하는 지름길이다. 지역간 협력과 분담은 국가차원의 자원배분의 효율성을 달성할 수 있게 해 주고, 지역민의 후생수준을 향상시켜 줄 것이다.

제대로 된 네트워크를 형성하기 위해서는 도시가 외부로 긍정적이고 유익한 정보를 발신할 수 있어야 한다. 물론 외부로 부터의 유익한 정보를 수신할 수 있는 능력 또한 갖추어야 한다. 이런 정보를 생산할 수 있는 체제가 도시 내에 갖추어져야 한다. 현재 울산의 경우 개방성의 정도가 낮고 공식적 네트워크가 매우 취약한 사회로 평가되고 있다. 네트워크의 활성화는 개방성을 전제로 한다. 지역이 외부로 열려 있어야만 급변하는 주변환경 변화에 동참할 수 있다. 이것은 또한 도시의 안정성과 경쟁력을 배양하는 지름길이 될 것이다.

III. 울산경제의 SWOT과 전략방향 설정의 전제

1. 울산경제의 SWOT

강 점	약 점
<ul style="list-style-type: none"> ○ 동남 해안권 최대의 산업기반 확보 ○ 주력산업의 구조고도화를 통한 첨단산업으로의 이행 잠재력 보유 ○ 대기업연구소 등 잠재력 있는 연구인프라 보유 ○ 풍부한 가용 자연자원 보유 ○ 젊은 도시민 구성 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제조업/대기업 편중의 산업구조(생산자서비스 낙후) ○ 하드인프라 미흡/소프트 인프라 취약 ○ 첨단산업/지식기반 취약 ○ 환경/문화수준 열악(정주성취약) ○ 국내외 네트워크 구축 기반 취약 ○ 도시발전의 종합 비전과 부문별 비전 부재(미래형 대체산업 전략 부재)
기 회	위 험
<ul style="list-style-type: none"> ○ 조선/자동차업종의 양호한 경기전망 ○ 산업단지 입지 경쟁력 양호 ○ 기존 주력산업을 바탕으로 한 첨단산업 육성 의지 확산 ○ 중앙정부의 지역산업정책수단 이양 ○ 지방정부의 지역산업 육성 의지 ○ 동남권 지역간 협력 분위기 조성 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 석유화학업종의 경쟁력 하락 ○ 국내외 도시간 경쟁 확대 ○ 생산도시/공장도시/공해도시 이미지 ○ 급격한 기술혁신과 제품수명주기 단축 ○ 계층간/노사간 갈등 가능성 상존

2. 전략방향 설정의 전제

SWOT 분석을 통해 수립되는 전략과제는 일반적으로 강점을 강화하고 약점을 보완하며 기회를 활용하고 위협을 예비하기 위한 것이다. 그러나 예를 들어 강점의 강화에 초점을

두느냐 혹은 약점의 보완에 초점을 두느냐 하는 것이 현안 문제로 등장했다면 이것은 선택 혹은 우선순위의 설정의 문제가 된다. 이 두 가지 대안 중에서 무엇을 선택하느냐에 따라 전략의 방향은 물론 정책수단과 그 결과가 판이하게 달라질 것이다.

도시 발전을 위한 비전의 설정이나 전략 방향의 설정에 등장하는 복수의 대안(예를 들어 울산의 경우 계속해서 우리나라의 산업수도로 남을 것이냐 아니면 다른 모습의 도시로 변신할 것이냐 하는 대안) 가운데에서 어떤 것을 선택할 것인지는 주민의 선택(사회선택)에 의해서 결정되거나 도시 경영자나 대의민주제 하에서의 의회 지도자들에 의해 결정될 수 있을 것이다.

여기서 필자는 울산이 자기 완결적인 도시경제를 갖추는 것을 대전제로 설정하고자 한다. 이는 자기 완결적 도시경제 구조를 갖추는 길만이 21세기에 울산이 선택할 수 있는 거의 유일한 발전 경로라고 믿기 때문이다. 즉 미래에는 ‘지속적으로 사람과 기업에게 매력을 발산하는 도시’ 혹은 국내·외의 선진 도시들에게 유익한 정보를 발신하는 ‘일류도시’가 되지 못하면 국내외 도시간 경쟁에서 살아 남을 수 없을 것이기 때문이다. 그리고 그러한 일류도시는 국가경제의 부품도시로 계속해서 남아 있는 한 불가능할 것이기 때문이다.

이제 이 같은 선택의 결과는 도시의 경영에 있어 과거와는 다른 새로운 차원의 인식이 필요하다는 것을 의미한다. 새로운 인식은 단순히 경제, 환경, 교통, 문화, 교육 모두를 골고루 중시하자는 식이나, 균형 되게 발전시키자는 식으로 정책목표를 평면적으로 다원화하는 것을 의미하는 것이 아니다.

새로운 인식은 도시발전의 주요 분야가 서로 소통하여 도시발전의 핵심 분야를 지원하는 정책융합 속의 선택과 집중을 의미한다.

정책융합이란 각 분야의 정책 목표들이 서로 긴밀히 소통하는 것을 전제로 한다. 여기서 소통이란 각 분야 정책들이 다른 분야의 정책들과 어떤 종류의 연관관계를 가지고 다른 분야의 정책들과 어떠한 영향을 얼마만큼 주고받는지에 대한 사전적 점검과 조정을 의미한다.

도시 정책의 타당성은 이렇게 다원적이고 입체적인 점검을 통해 확보되어야 한다.¹⁹⁾ 선택과 집중이란 정책 우선순위의 설정과 집행을 의미한다. 물론 해당분야와 타 분야에 미치는 긍정적인 파급효과의 합의 크기가 우선순위 설정의 기준이 되어야 할 것이다.

이러한 새로운 인식이 필요한 이유는 자명하다. 예를 들어 환경, 교육, 문화 등 도시의 소프트 인프라를 희생시키며 성장한 산업은 결국 소비자와 도시의 주민인 근로자 모두로부터 외면 받을 것이다. 도시의 미래를 어렵게 할 것이고 도시의 품격을 앗아갈 것이다. 그리고 결국 부메랑이 되어 산업과 일자리를 사라지게 할 것이다. 이들 문제는 오늘날 거의 모든 도시가 안고 있는 해결이 쉽지 않은 숙제이다. 그리고 당연히 울산이 직면한 숙제이기도 하다.

19) 이제까지의 정책 타당성분석이 해당 분야의 편익과 비용분석에만 집중한 일원적, 평면적 분석이었음은 널리 알려진 사실이다.

IV. 울산경제의 그랜드 디자인을 위한 전략 방향

1. 전략 부문별 매트릭스

다음의 <표 24>는 울산경제의 현황에 대한 이해와 울산경제의 SWOT분석을 통해 도출된 울산경제의 주요 전략부문간 관련을 나타내는 매트릭스 표이다. 이 표에 의하면 우리가 점검해야 할 항목의 수는 무려 91개이다.

그러나 여기서는 유사 부문을 통합하여 크게 7개 부문으로 나누어 울산경제의 미래 전략방향을 간략히 논하기로 한다.²⁰⁾

<표 24> 전략 부문별 매트릭스

		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
		중앙 정부	지방 정부	기존 산업	대체 산업	연구 기반	자연 자원	산업 단지	서비 스업	문화	교육	환경	네트 워크	도시 이미지	노사 갈등
a	중앙 정부	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b	지방 정부	a-b	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c	기존 산업	a-c	b-c	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d	대체 산업	a-d	b-d	c-d	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e	연구 기반	a-e	b-e	c-e	d-e	×	-	-	-	-	-	-	-	-	-
f	자연 자원	a-f	b-e	c-f	d-f	e-f	×	-	-	-	-	-	-	-	-
g	산업 단지	a-g	b-g	c-g	d-g	e-g	f-g	×	-	-	-	-	-	-	-
h	서비 스업	a-h	b-h	c-h	d-h	e-h	f-h	g-h	×	-	-	-	-	-	-
i	문화	a-i	b-i	c-i	d-i	e-i	f-i	g-i	h-i	×	-	-	-	-	-
j	교육	a-j	b-j	c-j	d-j	e-j	f-j	g-j	h-j	i-j	×	-	-	-	-
k	환경	a-k	b-k	c-k	d-k	e-k	f-k	g-k	h-k	i-k	j-k	×	-	-	-
l	네트 워크	a-l	b-l	c-l	d-l	e-l	f-l	g-l	h-l	i-l	j-l	k-l	×	-	-
m	도시 이미지	a-m	b-m	c-m	d-m	e-m	f-m	g-m	h-m	i-m	j-m	k-m	l-m	×	-
n	노사 갈등	a-n	b-n	c-n	d-n	e-n	f-n	g-n	h-n	i-n	j-n	k-n	l-n	m-n	×

20) 91개 항목별 전략에 대한 상세한 논의는 필자의 향후 연구과제로 남겨둔다.

2. 부문별 전략 방향

1) 산업정책

지방자치의 정착과 함께 지역산업 발전에 대한 중앙정부의 시각이 바뀌고 있다. 최근 산업자원부는 해당 지역의 판단에 의해 선정된 지역별 전략산업에 대해 국비를 지원하는 쪽으로 지역 산업정책의 틀을 변화시키고 있으며, 지역혁신체제(RIS), 지역발전기구(RDA) 등에 대한 논의를 주도하고 있다.

울산시는 이 같은 중앙정부의 산업정책 기조 변화에 전향적으로 대처해야 한다. 사실상 중앙정부의 지원을 둘러싼 국내 주요 도시간 경쟁이 이미 전개되고 있는 상황이다. 타 시도의 지역산업 발전정책을 답습하거나 흉내낸다면 경쟁의 장애 모습을 드러내기조차 불가능해 질 것이다.

향후 지방정부가 가질 수 있는 산업정책 수단들의 범위가 넓어질 것으로 예상된다. 따라서 울산시의 지역산업정책의 틀에 대한 새로운 점검이 필요하다. 현행의 지역산업정책 수단들의 실효성을 점검하여 평가해야 한다. 그리고 확대가 예상되는 정책수단들의 운용 전략에 대한 준비가 있어야 한다.

또한 타 시도의 정책과는 차별화 되는 정책을 장기적 관점에서 검토하고 준비하는 것이 필요하다.²¹⁾ 예를 들어, 오토밸리 사업의 성공을 위해서는 (기업 이주의 최우선 고려사항이 용지분양가와 근로자 이주 문제인 점을 고려하여) 필요하다면 파격적인 용지 분양가 혹은 20년 무상임대와 같은 정책이나 근로자 아파트의 무상임대와 같은 조치들이 필요할 수도 있다.

(a-c, a-d, a-h, b-c, b-d, b-e, b-g, c-g)

2) 산업구조개편

울산의 주력산업은 국가적으로도 그 중요성이 큰 중화학공업이다. 따라서 국가차원의 구조고도화 정책이 수립되고 시행되고 있다. 울산의 주력업종 가운데 조선업종에 대한 향후 경기 전망은 비교적 양호한 편이다. 그리고 빅6가 장악할 것으로 전망되는 세계 자동차 시장에서 나름대로의 (틈새)시장을 확보할 것으로 보이는 자동차 업종의 전망 역시 괜찮은 편이다. 그리고 이들 업종의 구조고도화는 최우선적으로 해당 기업체들의 노력으로 지탱될 것으로 판단된다.

그러나 널리 알려진 대로 석유화학 업종의 시장상황은 심각하다. 후발 주자들의 추격은 이미 끝났고 이제는 추월하고 있다. 공해업종이라는 사실도 상황을 불리하게 만든다.

석유화학 업종의 구조 고도화는 울산의 미래 대체산업 전략의 첫걸음이다. 따라서 그 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 현재 중앙정부의 지원이 확정적인 정밀화학 지원 센터를 통한 정밀화학산업 육성 전략은 좋은 출발이라고 할 수 있다. 그러나 장기적으로 고부가가치를 실현하고 환경문제에서 비교적 자유로운 화학기반의 생물산업에 대한 준비 역시 필요하다. 또한 모든 미래산업의 기반이 되는 정보기술에 대한 인프라 확충이 필수적

21) 지난 몇 년간 역내에 기업을 유치하기 위해서 많은 지방정부들이 지방세감면, 토지구입비용 지원, 인건비 부분지원 등의 내용을 담은 조례를 경쟁적으로 제정한 바 있으나 그 실효성은 거의 없었다. 왜냐하면 거의 모든 지역들이 대동소이한 지원 내용을 제시했기 때문이었다.

이다.

그리고 울산의 미래 유망 산업으로 환경기술을 활용한 환경산업의 가능성에 주목해야 한다. 환경산업 분야는 울산이 국내의 어느 도시 보다 큰 잠재력을 보유하고 있기에 이를 활용할 필요성은 크다고 할 것이다.

(c-d, d-e, d-g, d-h, d-j, d-k, d-l)

3) 지식기반

연구기반을 포함한 지식기반은 울산의 미래를 결정지을 가장 중요한 인프라스트럭처이다. 대체산업 전략 등 지역경제의 성패는 지식기반의 확보 여부에 달려 있다. 현재 울산지역 대기업에 비교적 풍부하게 갖추어진 연구인력 자원과 지역 대학의 연구인력을 미래 대체산업의 지식 기반으로 활용하는 전략이 필요하다. 특히, 지역 내 대기업의 연구인력이 지역의 지식기반 확산에 기여하는 몫이 거의 전무했다고 평가되고 있는 만큼 이들을 적극 활용하여 첨단 지식기반 중소기업의 토양을 제공할 수 있는 실효성 높은 방안을 찾아야 할 것이다.

지식기반을 확충하는 문제는 국내외를 막론하고 모든 도시들의 핵심 관심사항이다. 지식기반 확충 문제는 지역 간 경쟁이 가장 치열한 부문이라고 할 수 있다. 따라서 타 지역을 능가하는 정교한 지식인력 유인 수단을 구상하고 제공할 필요성이 있다.

(a-e, b-e, c-e, d-e, e-f, e-g, e-h, e-i, e-j, e-k, e-l, e-m)

4) 토지이용

울산은 넓은 토지자원을 가지고 있고 수려한 산악, 해양 등 우수한 자연자원을 가지고 있다. 이러한 자연자원은 다른 지역에서는 찾아보기 힘든 울산의 큰 잠재력이다. 그리고 도시 전체의 품격을 향상시키고 울산을 외부인에게 매력적인 지역으로 인식시키는데 효과적으로 이용될 수 있는 소중한 자원이다.

제대로 된 토지이용 정책의 수립 여부는 도시의 미래를 전혀 다른 모습으로 결정짓는다. 산업단지와 인접한 신도심의 조성 과 이로부터 파생되는 문제들을 보면 이러한 사실은 자명해 진다.

향후 토지는 산업부문은 물론 지역 주민의 삶의 질 향상 차원에서 계획되고 이용되어야 한다. 토지이용 정책의 수립에는 산업단지계획, 주거지 계획, 도로 계획, 관광개발계획 등과 같은 토지이용 관련 계획들이 복합적이고 동시적으로 고려되어야 한다. 물론 우선순위의 선정이 쉽지 않을 것이다. 그러나 이 같은 토지이용의 효율성 확보는 일류도시의 선결 조건이다.

(a-f, a-h, b-e, b-g, c-g, d-f, d-g, e-g, f-g, f-h, f-i, f-j, f-k, f-m, g-h, g-i, g-j, g-k, g-l, g-m)

5) 경제·사회의 소프트화

울산의 산업구조가 제조업 중심인 것은 도시의 이미지를 메마르고 경직되게 보이게 한다. 자기 완결적 도시경제 구조를 갖추기 위해서는 생산자 서비스 업종은 물론 소비자 서

비스 업종의 활성화가 필요하다. 울산의 여건에서 단기간에 산업의 서비스화를 달성하기가 어려울 수도 있겠으나, 예를 들어, 유통산업의 근대화 흐름과 같은 시장상황의 변화에 적극 부응하는 정책적 접근이 필요할 것이다.

산업구조의 소프트화와 아울러 문화, 교육 부문의 강화 역시 절실하다. 사회분위기를 소프트하게 변화시키는 가장 강력한 힘은 문화와 교육에서 발원할 것이기 때문이다. 이를 위해서 대규모 종합대학의 유치나 신설이 필요하고 지역 대기업의 문화 예술활동 지원은 물론 인력양성 부문에 직접 투자시킬 필요가 있다.

경제·사회의 소프트화와 관련된 부문들은 그 성과가 가시적이지도 않고 단기적이지도 않은 속성을 지니고 있으므로 장기적이고 주의 깊은 정책설계가 필요할 것이다.

(a-i, a-j, b-h, b-i, b-j, f-i, h-i, h-j, h-k, h-l, h-m, h-n, i-j, i-k, i-l, i-m, i-n, j-l, j-m)

6) 환경

환경문제는 울산을 상징하는 키워드가 되어 있고 울산의 도시이미지에 결정적인 악영향을 미치고 있다. 이 문제는 울산의 산업구조 재편과 맞물려 그 해결이 모색되어야 한다. 장기적으로 환경문제에서 상대적으로 자유로운 첨단 대체산업의 육성이 가장 실효성 높은 대안이 될 것이다. 아울러 환경산업의 발전을 촉진시키는 정책도 적극 검토되어야 한다.

단기적으로는, 중앙정부의 환경정책과 기존 산업체의 경쟁력 문제 등이 엄밀히 분석되어야 하고, 최근 확대되고 있는 지방정부의 환경감독권의 내용과 그 효과에 대한 세밀한 검토가 정책수립의 전제조건이다.

(k-m, a-k, b-k, c-k, d-k, e-k)

7) 대외교류

국내·외 도시지역과의 활발한 교류는 일류도시의 충분조건이다. 국내는 물론 외국으로도 유익한 정보를 발신할 수 있는 도시라야 비로소 세계도시의 자격을 갖추고 있다고 할 수 있는 것이다. 세계도시는 안정되고 경쟁력 있는 도시이다. 물론 세계인과 실시간으로 대화하고 호흡할 수 있는 도시의 건설은 쉬운 일이 아니다. 그리고 외부로부터 유익한 정보를 제대로 수신할 수 있는 도시 시스템을 갖추는 것도 동시에 해결해야 할 과제이다.

최근 논의되는 동남권 지역간의 협력사업, 기타큐슈와의 정기항로 개통과 같은 것은 단순하지만 의미 있는 첫걸음이라고 할 수 있다.

산업체나 지방정부의 교류에서도 그렇겠지만, 관광 등 주민들간 교류의 첫 걸음은 도시 이미지와 밀접하게 관련되어 있다. 현재 시점에서 울산에서는 이 부분에 대한 세심한 정책적 고려가 매우 절실하다고 할 수 있다.

(l-m, l-n, m-n, b-l, c-l, d-l, e-l, f-l, g-l, h-l, i-l, j-l, k-l, b-m, d-m, e-m, f-m, g-m, h-m, i-m, j-m, k-m)

8) 노사문제

노사간 갈등이 양자의 대화와 타협으로 적절히 수습되지 않고 소속 기업의 경쟁력을 상

실시켜 공멸의 길로 가게 한다면 그런 노동쟁의는 정당성을 확보하기가 어려울 것이다. 더군다나 그 피해가 해당 기업을 벗어나서 도시민 전체에 확대되어 번진다면 그런 노동쟁의는 더 이상 노사간의 문제가 아니라 도시 전체의 문제가 된다.²²⁾

울산지역에서는 많은 노동쟁의가 거리시위로 연결되고 그것이 용인되는 분위기가 팽배해있다. 문제 해결에 아무런 권한이 없는 기관의 업무를 의도적으로 방해하기도 한다. 이런 관행은 조속히 시정되어야 한다. 그 부정적 파급효과가 너무나 크고 결국은 울산의 발전을 더디게 하기 때문이다.

(a-n, b-n, h-n, i-n, j-n, m-n)

V. 결론

도시는 생명체와 같다고 서론에서 언급했다. 만약 그렇다면 도시를 구성하는 유·무형의 각 부문은 마치 인체의 여러 기관과 마찬가지로 역할을 한다고 볼 수 있다.

울산은 우리나라 경제의 주요 부품으로서 맡겨진 임무를 충실히 수행해 왔지만, 지난 시기에 맡았던 역할이 단순 생산을 담당한 손발의 기능이였기에, 이들 기능이 지나치게 비대해진 기형적인 도시구조를 가지고 있다. 이런 사실은 앞에서 울산경제의 현황을 조사하면서 확인할 수 있었다. 그러나 이런 기형적인 모습으로는 미래를 열 수 없다.

미래의 도시는 사람이 살기에 좋고 기업이 생산활동을 하기에 좋은 모든 조건을 갖추고 있어야 한다. 산업과 환경, 문화와 복지가 조화롭게 발전하고 변화하는 경제·사회환경에 걸 맞는 도시기능을 제공해야 한다. 울산이 선택해야 하는 미래의 모습은 자기완결성을 갖춘 일류도시이다.

이 글에서는 자기완결성을 갖춘 일류도시를 울산 경제를 위한 전략방향 설정의 전제로 설정했다. 그리고 일류도시로 가기 위한 경제 산업부문의 전략 방향에 대해 생각해 보았다. 전략방향을 논의함에 있어 울산의 경제를 구성하는 각 전략부문들이 서로 유기적으로 소통되어야 하고 다원적이고 입체적 검토되어야 한다는 점을 강조했다.

그리고 울산 경제의 현황에 대한 이해를 토대로 한 SWOT분석을 거쳐 울산 경제를 구성하는 14개의 전략분야를 정리하고 91개에 이르는 전략적 검토 항목들을 도출한 후, 7개의 부문으로 통합하여 울산 경제의 그랜드 디자인을 위한 전략 방향을 간단하게나마 논의하고 중점 검토 항목들을 제시했다.

이 글은 울산 경제를 위한 구체적인 정책 방안을 제시하기 위해 쓰여진 글이 아니다. 이 글은 지역 경제의 구조를 재편하는데 있어 반드시 고려해야할 전략부문에 대한 접근 방법과 지역 경제정책을 수립하고 집행하는데 필요한 새로운 사고의 방식에 대해 논의하기 위해 작성되었다. 따라서 완성된 울산 경제의 그랜드 디자인을 위해서는 접근방법에 대한 본격적인 추가 논의와 부문(항목)별 상세 연구가 뒤따라야 할 것이다. 그런 뒤에야 실효성 있는 해당 분야별 정책방안이 마련될 수 있을 것이다.

22) 울산 지역의 노동쟁의가 대부분 울산 전체의 문제로 인식되는 것은 울산 지역경제가 이들 기업에 지나치게 의존하기 있기 때문만은 아니다. 울산 지역의 노동쟁의는 그 규모와 파급성에서 하나의 상징이 되고 있다.

참고문헌

- 손병준, 홍성인, 조선산업의 발전비전과 전략, 대한조선학회지, 1998
- 이성욱·주만수, 지역주민소득추계에 관한 연구, 경제학 공동학술대회 발표 논문 집, 한국 재정학회/한국공공경제학회, 2001
- 과학기술부, 울산광역시 지역특화 과학기술기반구축에 관한 연구, 2001.6
- 산업연구원, 울산오토밸리 조성계획, 2001.9
- 삼성경제연구소, 한국의 주력산업, 2001
- 울산광역시, 울산산업발전계획(2001-2005), 2001
- 울산발전연구원, 울산지역정책과제와 발전전략, 국회재경위제출자료, 2001.9.17
- 울산상공회의소, 2000 울산산업현황, 2001.5
- 울산상공회의소, 울산지역 경제현안 및 기업애로, 국회재경위제출자료, 2001.9.17
- 포스코경영연구소, 울산시 지역산업발전을 위한 사업계획, 2001.9
- 한국은행 울산지점, 울산지역 경제동향, 2001.6
- 한국은행 울산지점, 최근 울산지역 경제동향과 모니터링 결과, 2001.5
- 한국무역협회 울산사무소, KITA Ulsan 시장·통상정보, 2001.3
- 한국무역협회 울산사무소, 울산의 수출입동향, 2001.10.25
- 현대경제연구원, 지식경제, 2001.가을
- 통계청, 사업체기초통계조사보고서, 2000
- 통계청, 지역통계연보, 2000
- 통계청, 광공업통계조사보고서, 2000

<토론>

울산 경제발전의 전략 방향

김헌득

울산광역시의회 산업건설위원장

1. 지역특성과 경제 여건

울산시는 지난 40여년간 우리나라의 경제성장을 주도해 온 최대의 산업도시로서 한반도의 동남부 해안에 위치하여 동북아 및 태평양 진출의 전략적 요충지이다.

울산시의 인구는 104만 8천명으로 면적은 전국 7대 도시 중 가장 넓은 1,056km²로서 서울의 1.7배에 해당하며 시가지 주변에 대화강과 개발이 용이한 지형조건을 갖춘 발전 잠재력이 풍부한 도·농 복합도시이자 가지산 등 영남 알프스라 불리는 산악관광지와 108km의 수려한 해안 자연경관을 동시에 보유하고 있다.

울산시 재정규모는 13,615억원으로 재정자립도는 60.6%이며 산업구조는 1차산업 4.4%, 2차산업 38.4%, 3차산업 57.2%로서 경제활동 인구는 468천명에 전국의 2.1%에 해당되고, 공업생산액은 58조 6,030억원으로서 전국 2위이다.

특히 울산시는 1962년 울산 특정공업지구로 지정되어 우리나라의 중화학 중심도시로 성장해오면서 울산의 3대 주력산업인 석유정제, 자동차, 선박이 우리나라 전체산업의 61%, 31%, 41%를 각각 차지하고 있는 등 전체산업 중 제조업이 76%로서 큰 비중을 차지하고 있다.

그리고 항만 물동량은 1억 6천만톤이며 수출액은 2000년도말 현재 200억불로서 전국의 11.6%에 해당되며 국가 산업단지는 2,144만평이다.

2. 울산지역의 현실태

울산의 산업구조는 제조업과 대기업 중심으로 서비스업 분야가 낙후되어 있고 자동차, 조선, 석유화학, 금속산업 생산액이 전체 생산액의 90.4%를 차지하여 일부업종에 편중되어 있으며 지역 주력산업의 전후방 연관관계가 미약하고 총생산액 대비 R&D 투자비율이 낮고 대기업과 중소기업간의 네트워크적인 협력이 미흡할뿐 아니라 연구개발투자액도 전국의 2.7%로 극히 저조하다.

도시생활환경은 급속한 도시화와 산업화로 전반적인 도시생활 환경은 아주 열악하며 상수도·하수도 보급율만 보더라도 전국의 7대도시중 최하위이며 도로포장율도 93%에 지나지 않는다.

특히 울산시의 가장 큰 문제점이라고 할 수 있는 환경오염문제는 그동안 많은 투자로 어느 정도 개선되었다고는 하나 여전히 공해도시라는 오명을 완전히 벗어나지 못하였으며

시민들조차 울산을 영원히 살아갈 고향으로 생각하는 애항심이 부족하여 울산발전의 커다란 걸림돌로 작용하고 있다.

또한 교육분야는 매우 열악하여 4년제 대학은 1개밖에 되지 않으며 대학교원의 비중도 16개 시도중 최하위이다. 문화공간 역시 그동안 문화시설을 확충하고 문화행사를 다양하게 개최하고는 있으나 질적인 면에서 주민들의 문화욕구에 미치지 못하고 있다.

사회복지분야는 1인당 총생산액은 전국 최고이고 지역 경제 규모가 커 저소득 주민수가 7대도시중 제일 적은 편이나 사회복지시설은 5개에 불과하며 의료인수도 극히 적다.

3. 울산발전방향

세계경제는 경제활동의 영역이 확대되면서 영토적 귀속성이 없는 다국적 기업과 국제금융자본이 역할이 증대되고 있으며 기업과 지역들은 차별화된 경쟁력으로 세계를 상대할 수 있는 비교우위를 갖추어야 무한경쟁에서 생존할 수 있는 시대에 와 있다.

정보통신산업의 발달로 지식기반경제의 도래를 촉진함에 따라 기존 주력산업의 구조고도화와 지식기반산업으로의 산업구조변화를 필요로 하고 있으며 새로운 기술과 정보를 바탕으로 첨단지식 산업과 전문서비스 산업이 경제발전을 선도하고 있다. 기술과 아이디어를 바탕으로 한 전문적이고 차별화된 상품과 서비스가 경쟁력을 갖추고 있다고 할 수 있으며, 관광·문화·체육 등과 같이 원자재 없는 산업이 높은 부가가치를 창출한다고 할 수 있다. 그리고, 시민들의 의식은 생존에서 삶의 질의 문제로 전환되어 문화와 환경을 중시하고 쾌적하고 매력있는 정주여건을 기대하고 있으며 여가활용을 위해 더욱 많은 시간과 관심을 기울이고 있다.

울산시는 97년 7월 광역시로 승격됨으로써 중앙정보의 각종 정책수립에 직접 참여할 수 있는 계기가 마련되었고 광역행정을 자체적으로 추진할 수 있게 됨으로써 어느정도 지방자치 여건이 마련되어 있으나, 광역시로 승격한지 얼마되지 않아 타시도보다 여러 가지 면에서 부족하여 시민들의 의식수준과 욕구도 급증하고 있어 장기적이고 미래지향적인 울산발전방향을 다각적으로 모색해야 할 때이다.

따라서 울산경제발전을 위주로 문화 교육 등 기본적인 울산발전의 방향을 제시해보면,

첫째, 지역전략산업을 육성하고 주력산업구조의 고도화를 이루어야 한다. 지역경제 비중이 높고, 집적지 형성이 유망한 산업을 전략산업으로 집중육성하고 기존 주력산업의 저변이 되는 부품·소재산업의 기술·지식집약화를 통해 주력산업의 고도화를 이루어야 한다.

둘째, 지식기반경제를 대비한 지역경쟁력을 강화해야 한다.

자생적 발전기반을 갖는 선진형 산업도시로 전환하기 위하여 관련산업의 집적과 네트워크화, 핵심 앵커시설의 도입과 지원 서비스기능을 확충해야 한다.

대기업은 대규모 장치 조립산업분야, 중소·벤처기업은 소량·다품종 분야에서 생산기술의 발전과 지식·정보화의 가속화를 통해 경쟁력을 확보함으로써 대기업과 중소·벤처기업의 균형발전을 도모해야 한다.

셋째, 산업과 환경이 조화를 이루는 지속가능한 도시로 개발해야 한다. 이를 위해 산업구조의 소프트화와 청정화를 추진하고 환경오염방지를 위한 지속적인 투자확대와 함께 도시녹지 공간을 대대적으로 확충하여 쾌적한 친환경도시로 전환해야 한다.

넷째, 광역시에 걸맞는 도시기반시설을 확충해야 한다. 상대적으로 열악한 도로, 상하수

도 등을 확충하여 시민생활편익을 도모하고 항만·공항·고속철도 등 환태평양 거점도시로 성장할 수 있는 도시기반시설을 확충해야 한다.

다섯째, 교육, 문화, 여가공간을 확충해야 한다. 지역내 우수 인력을 양성하기 위하여 대학을 유치하고 다양한 문화·예술·체육프로그램을 개발하여 시민들의 문화생활기회를 확대하는 한편 시민들의 휴식공간제공을 위한 대규모 공원을 조성해야 한다.

여섯째, 지역상권을 활성화해야 한다. 대형할인점과 백화점이 들어서면서 재래시장과 중소도매업이 어려움을 겪고 있으므로 낙후시설을 현대화하고 지역특산물과 연계한 업종의 특성화와 전문화를 이루어야 한다.

일곱째, 시민복지수준을 향상시켜야 한다. 장애인, 저소득주민과 늘어나는 노인 등 사회적 소외계층에 대한 복지를 향상시키고 다양한 프로그램을 개발하는 한편 부족한 의료시설을 확충하여 시민들이 건강한 생활을 영위할 수 있도록 해야 한다.

여덟째, 관광산업을 육성해야 한다. 영남알프스의 산악지역과 청정해안을 관광지로 개발하여 활용하고 우수한 문화유적지를 연계하는 관광산업을 육성하여 원자재나 첨단기술 인력의 투입없이 자연자원과 지역특성을 활용한 관광산업을 육성해야 한다.

아홉째, 수도권에 집결된 중추관리기능과 기업 본사를 울산에 유치하기 위하여 적극적인 노력을 기울여야 한다. 지역경제에 대한 기여도가 높은 일부 공공기관을 울산에 유치하고 대기업 본사 유치를 위한 각종 지원책을 강화해야 한다.

마지막으로, 선진시민의식 함양과 적극적인 실천노력을 기울여야 한다. 세계적 무한경쟁, 디지털·정보화시대로 상징되는 21세기를 맞이하여 지난 30년간 우리나라의 경제성장의 견인차였던 울산시가 산업구조의 고도화와 함께 첨단·국제기능 보강 등을 통하여 세계적 선진도시에 걸맞는 경제력을 확보하고, 중국, 러시아, 연해주, 일본 등을 연결하는 환동해권의 중추도시로 발전함과 아울러, 선진 도시에 걸맞는 인간다운 삶을 누릴 수 있는 도시 환경과 주민공간을 조성할 수 있도록 시민들의 선진의를 각계 각층의 다양한 의견을 결집하여 이를 일관되게 실천할 수 있는 노력을 기울여야 한다.

이상으로 울산경제발전 전략방향에 대한 토론을 마치겠습니다.

감사합니다.

<토 론>

“울산경제의 그랜드 디자인을 위한 전략방향”에 대한 논평

이성균

울산대학교 사회학과

이 글은 울산 지역경제의 구조를 재편하는데 있어서 고려해야 할 접근방법과 새로운 사고방식에 대하여 논의하고 있다. 최근 자료를 종합하여 울산지역사회의 현황과 장단점을 비교적 자세히 서술하고 있으며, SWOT분석결과를 재정리하였다는 점에서 좋은 연구라고 할 수 있다. 그러나 울산지역사회의 발전을 위한 “전략”을 구체적으로 수립하는데 있어서 다음과 같은 몇 가지 사항을 좀 더 신중하게 고려할 필요가 있다.

1. 울산지역사회발전을 위한 전략을 수립하는데 있어서 “기능적 연관성”과 “자기 완결성”의 의미에 대하여

저자와 마찬가지로 울산지역의 기능적 연관성과 자기 완결성을 동시에 확보해야 한다는 점에서는 동의한다. 그러나 현실적으로 한 지역의 기능적 연관성과 자기 완결성이 충돌하는 경우에, 두 가지 가운데 우선 순위를 결정해야 한다.

예를 들어서, 울산지역경제의 혁신적 그랜드 디자인을 위하여 기존 단위들의 기능적 연관성이 필요하고, 자기 완결적인 산업-연구기능 복합체를 필요로 한다. 따라서 산업을 혁신하고 고도화와 고부가가치화 할 수 있는 고급연구·기술인력이 시급하며, 이를 위하여 고등교육·연구기관들이 더욱 필요하다는 주장이 등장한다.

그러나 현실적으로 이러한 기관을 유치할 가능성이 많은가? 적다면, “자기완결성”을 위하여 계속해서 동일한 주장을 되풀이할 것인가? 유치할 가능성이 적은 현재의 상황에서 대안은 무엇인가? 차라리 인근지역으로 범위를 확대하여 생산활동과 교육·연구기능간의 연계성을 확보하는 것이 좀 더 현실적인 대안이 아닌가?

이러한 점에서 “지역내 자기완결성”에 집착하기보다는 “인근 지역까지 포함한 공간범위에서 핵심기능간 연관성”을 추구하는 것이 좀 더 현실적인 논의이다.

필자는 결론에서 자기 완결성을 다시 한번 강조하고 있는데, 한 지역사회가 자기완결적 도시로 발전할 수 있다는 것은 하나의 이론적 시각에 불과할 뿐, 현실세계에 있어서는 자기완결적 도시란 존재하지 않는다. 한국사회, 더 나아가 전세계의 주요 도시를 보더라도 자기 완결적 도시는 없다. 단지 균형적으로 발전된 도시나 “지역혁신체제”를 발전시킨 도시의 경우에는 해당사회에서 핵심적인 기능들의 일정한 상호연관성을 갖추고 있을 뿐이다.

2. 지방자치단체와 주요 기업의 관계 : <표 24>의 b-c관계

울산지역경제를 생각할 때, 가장 큰 고민은 지방자치단체와 지역내 주요 대기업간의 관계이다. 필자가 주장하듯이, 울산지역경제는 주요 산업 대기업의 역할에 의하여 주도되기 때문에 이들이 사업기반을 축소하려 한다면, 관련 기업과 지역사회에 미치는 파급효과가 매우 크다. 따라서 지역경제 활성화를 위한 고민의 출발점은 “지역사회의 활성화를 책임져야 할 지방자치단체가 이러한 기업들과 어떤 관계를 설정해야 하는가?”이다. 특히 울산 지역내 주요 재벌기업들이 전국 및 세계적 차원의 기업활동을 추구한다는 점을 고려하면, 지방자치단체가 이들을 지역차원으로 유인하기 위하여 해야 할 역할은 무엇인가를 고민해야 한다.

예를 들어서 울산시청은 오토밸리 조성사업의 성공적 정착을 위하여 현대자동차 혹은 현대 모비스라는 “전국적이고 세계적 차원의 경영전략을 갖고 있는” 거대기업과 어떤 연관성을 맺어야 하는가? 또한 이들이 지역단위의 오토밸리 조성사업에 좀 더 적극적으로 참여하도록 유인하기 위하여 지방자치단체가 해야 할 일은 구체적으로 무엇인가?

3. 노사관계와 지역발전전략

울산의 풍부하고 숙련된 노동자는 지역경제 활성화를 위하여 매우 중요한 자산이며, 필자가 주장하는 바와 같이 이러한 노동자들이 노사갈등으로 인하여 생산의 현장이 아니라 거리로 나아간다는 것은 소모적일 수 있다.

그러나 이 글은 노사갈등이 지역경제에 부정적인 파급효과를 가져다주며, 노동쟁의가 거리시위 등으로 용인되는 분위기를 비판하는데 그치고 있어, 노사관계에 대한 좀 더 포괄적인 시각이 요청된다. 노사갈등의 부정적 파급효과만을 강조하는 것이 아니라, 노사갈등이 나타나게 된 원인을 분석하고, 갈등이 아니라 협력적 노사관계가 형성되기 위한 대안을 모색하는 것이 좀 더 설득력이 있다.

예를 들어서, 태광이나 효성과 같은 기업들의 노사갈등은 해당 기업 및 산업의 사항화 등 산업구조개편과 관련되어 있으므로, 지역내 해당 산업의 발전전략과 노사문제를 어떻게 연관지어야 하는가? 라는 문제에 대한 해답을 찾아야 한다.

4. 24쪽 혹은 <표 24>에서 한가지 의문 :

노사관계를 설명하는데 있어서, a-n, b-n, h-n...m-n,을 예로 들고 있는데, c(기존산업)-n, 혹은 d(대체산업)-n은 왜 누락되었는가? 기존산업의 사항화와 이에 따른 사업개편 및 구조조정 문제가 노사갈등의 구조적 원인이라면, c(기존산업)-n은 울산경제의 “그랜드” 디자인을 위한 노사관계 전략방향에서 중요한 요인이 아닌가?

5. 한가지 수정사항

“오토밸리로의 기업이주에서 최우선의 고려사항이 용지분양가와 근로자 이주이므로, 사업의 성공을 위해서는 파격적인 용지분양가와 근로자 아파트의 무상임대”(21쪽)라고 하였

는데, 이것은 정확한 정보가 아니다. 울산시청·울산대학교의 2001년 설문조사결과(오토벨 리조성을 위한 기업설문자료)에 의하면, “조세감면 및 금융상의 혜택”(30.9%)과 “낮은 지가 및 용지확보의 용이함”(32.5%)이 가장 중요한 이주조건이며, “종업원의 이주에 대한 동의”(7.7%)나 “기술인력의 확보”(5.3%)는 중요한 이주조건이 아니다.