

Vol. 108
2025
SPRING

열린 충남

권두언

충남 교통 SOC 정책: 100년 장래를 보다

특 집

고속도로 변천과 미래 발전 방향
지역균형발전을 위한 철도정책의 방향
충남 동서축 교통인프라 사업과 시사점
미래 모빌리티 UAM 추진 동향과 활용 및 도입 전략

현 안

충남도와 산동성 간 우호교류 30년, 성과와 과제
충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방안 제언
2022년 충남 기업 기업경영분석 및 부실기업 평가



Contents

2025 SPRING Vol. 108

권두언

04 충남 교통 SOC 정책 : 100년 장래를 보다

김익기 한양대학교 교통물류공학과 명예교수

특집

08 고속도로 변천과 미래 발전 방향

김종학 국토연구원 스마트인프라연구센터 선임연구위원

지역균형발전을 위한 철도정책의 방향

이 호 한국교통연구원 철도교통연구본부장

충남 동서축 교통인프라 사업과 시사점

김형철 충남연구원 공간·환경연구실 연구위원

미래 모빌리티 UAM 추진 동향과 활용 및 도입 전략

손상훈 제주연구원 환경도시연구부 연구위원

현안

28 충남도와 산동성 간 우호교류 30년, 성과와 과제

박경철 충남연구원 사회통합연구실 연구위원

충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방안 제언

문영식 충남연구원 과학기술진흥본부 미래전략부장

최경순 충남연구원 과학기술진흥본부 책임연구위원

2022년 충남 기업 기업경영분석 및 부실기업 평가

김영수 충남연구원 경제·산업연구실 연구위원

열린마당

46 경계선 지능 청년의 자립지원과 자활사업의 연계 가능성

김재철 충남광역자활센터 사무국장

언론이 바라본 충남

52 충남의 미래 세대에게 물려줘야 할 재산목록

김갑수 굿모닝충청 편집국장

로컬이 답이다

55 청년예술가협동조합 “나빌레라”

이정빈 나빌레라 대표

연구원 소식

59 전희경 제12대 충남연구원장 취임

충남연구원, 2025년도 정책연구 본격 추진

충남연구원 박경철 박사, 중국 농촌문제를 다룬

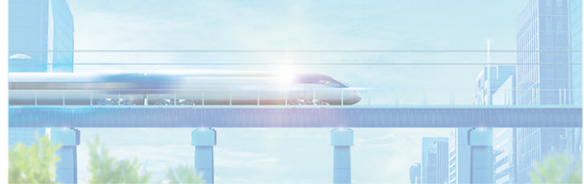
<량창 마을 속의 중국> 번역서 출간

충남도, 과학기술·지역혁신 접목한 재난관리 전략 모색

04 권두언 충남 교통 SOC 정책: 100년 장래를 보다



08 특집 고속도로 변천과 미래 발전 방향 지역균형발전을 위한 철도정책의 방향 충남 동서축 교통인프라 사업과 시사점 미래 모빌리티 UAM 추진 동향과 활용 및 도입 전략



28 현안 충남도도와 산동성 간 우호교류 30년, 성과와 과제 충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방안 제언 2022년 충남 기업 기업경영분석 및 부실기업 평가

46 열린마당 경계선 지능 청년의 자립지원과 자활사업의 연계 가능성



52 언론이 바라본 충남 충남의 미래 세대에겐 물려줘야 할 재산목록



55 로컬이 답이다 청년예술가협동조합 “나빌레라”



충남 교통 SOC 정책:

100년 장래를 보 다

김익기 명예교수
한양대학교 교통물류공학과



1. 충남 교통 SOC의 장기적 정책 방향

충청남도는 대한민국 중부권에 있어, 수도권-충청권-호남권을 연결하는 우리나라 중요한 교통축 가운데 위치한다는 입지적 특성이 있다. 또한 충남은 서해안과 접해 있어 중국과의 해상 교류에 적합한 입지적 특성 또한 갖고 있다. 이러한 지리적 이점을 최대한 활용하기 위해 과거를 되돌아보고, 또한 향후 100년을 내다보며 장기적 교통 SOC 계획 수립이 필요하다.

고속도로 및 고속철도와 같이 충남 지역을 관통하는 광역 교통망, 충남 내부의 간선교통망 그리고 충남 내 기초 지방자치단체의 교통망은 서로 기능적 위계에 맞게 조화를 이루어야 한다. 그래야 충남 내외적으로 더 좋은 이동성과 접근성의 고유한 입지적 장점을 확보할 것이다. 특히 충남 내부통행과 통과교통 간의 상충을 최소화하여 충남도민의 일상 활동 편리성을 향상 시킬 필요도 있다. 또한 지속적으로 발전하고 있는 첨단교통체계(ITS), 자율자동차, 드론 및 도심항공교통(UAM), AI-빅데이터 활용 교통 운영관리 등 미래 교통 체계에 부합하는 교통 SOC 구축 계획도 고려되어야 한다. 즉 현재보다 더 좋은 교통 서비스를 제공하는 충남 미래 교통 체계가 구축되어야 할 것이다. 이를 위해서는 교통 기능 위계 간 조화, 계획의 전문화와 종합화, 정책의 일관성 유지가 가능한 여건이 마련되어야 한다.

2. 교통 기능 위계 간 조화

교통 SOC 계획과 건설 관련하여 중앙정부, 충남, 충남 내 기초 지방자치단체 간의 역할 분담과 협의와 협조가 매우 중요하다. 고속 이동성, 간선, 집분산 그리고 국지 접근성과 같이 순차적으로 조화롭게 연결되는 교통 위계 체계는 학계에서 항상 강조하는 바람직한 교통 체계 구조다. 이러한 바람직한 교통 기능 위계 체계는 중앙정부와 지방정부 간의 충분한 협의와 협력 그리고 명확한 역할 분담으로부터 나타나는 산물인 것이다.

충남 교통은 크게 3가지 분류의 통행으로 구성된다. 첫째는 충남 외부에서 외부로 오가는 통행 (통과 통행), 둘째는 충남 내부와 외부 지역을 오가는 통행 (내부-외부 통행), 셋째는 충남 내부에서 오가는 통행 (내부 통행)으로 구분된다. 충남 지역 통과교통과 내부-외부 통행들

이 주로 이용하는 상위 도로와 철도 사업은 중앙정부가 담당하며, 충남 내부 통행들이 주로 이용하는 위계의 교통시설은 충남이 담당한다. 충남과 기초 지방자치단체와의 역할 분담 원리도 마찬가지이다. 그러므로 충남 지역 내 오고 가는 모든 통행(통과, 내부-외부, 내부 통행)에 원활한 교통 서비스를 제공하기 위해서는 중앙정부-충남-기초 지방자치단체 간의 긴밀한 협의와 협조를 통해 조화로운 계획이 함께 공유되고 유지되어야 할 것이다.

3. 계획의 전문화와 종합화

효율적이고 높은 서비스 수준의 교통 체계는 결국 좋은 계획으로부터 나오게 된다. 좋은 계획은 이론과 원칙에 충실한 계획에서 나오며, 이러한 계획일 때만이 불합리한 외부 권력 및 이익집단의 압력에 대해 합리적 방어력을 갖게 된다. 좋은 계획 수립의 방법으로 교통량 기준 설계(volume-based design)와 기능 기준 설계(function-based design) 2가지 방법이 있다. 미국 AASHTO는 이 중 기능 기준 설계를 권장하고 있다. 하지만 두 설계 방법을 함께 잘 융합하여 활용할 때 더욱 좋은 계획이 수립될 것이다. 우리나라 예비타당성 분석에서 경제성 분석과 정책적 분석이 이에 해당한다. 즉 경제성 분석은 복잡한 수학적 모형과 컴퓨터 분석 그리고 방대한 기초 자료를 활용하여 교통량을 예측하여 경제적 타당성 여부를 보고자 하는 것이며, 정책적 분석은 교통 기능적 위계를 비롯한 사회 경제 문화 정치 측면의 종합적 분석에 해당한다. 이러한 두 측면의 융합적 분석은 고도의 전문 지식과 종합적 안목을 요구한다.

충남의 좋은 교통 체계 구축은 결국 좋은 교통계획으로부터 시작되므로, 능력 있는 계획가의 참여는 필수적이다. 능력 있는 교통 계획가는 과학적 전문 지식과 종합적 시각뿐 아니라, 교통 분야의 특성상 오랫동안 현장 구석구석을 조사하고 연구한 경험으로 현장 현황과 역사에 대한 깊은 이해도 필요하다. 이러한 능력 있는 계획가들이 참여한 교통 SOC 계획이 수립될 때 미래의 최적 충남 교통 체계가 구축된다.

4. 정책의 일관성 유지

정책의 일관성 유지는 미래 충남 교통을 위해 아마도 가장 필요한 조건일 것이다. 즉 한번 결정된 정책은 특별한 사유가 없는 한 도지사와 담당 공무원이 바뀌더라도 일관되게 추진되어야 한다. 장기적 시각의 교통 SOC 건설은 좋은 계획만으로는 부족하고, 정부의 집행 의지가 합해져야 현실화할 수 있다. 또한 좋은 계획은 선출 정치인의 임기 기간을 지나도 계속 일관되게 추진될 필요가 있다.

이러한 정책의 일관성 유지는 정치인(도지사, 시장, 군수), 담당 공무원과 교통 계획가의 역할이 핵심적이다. 그런데 정치인은 선거 시의 표를 생각할 수밖에 없어 국민의 여론을 무시하기 어렵다. 계획가와 담당 공무원은 전문적 지식으로 좋고 나쁜 계획을 구분할 수는 있어도 의사 결정할 힘이 없다. 이러한 정치인과 계획가의 각각 고유 입장을 고려할 때, 아무리 좋은 계획일지라도 국민과 여론의 반대에 부딪칠 때 어려움에 봉착하게 된다. 정치인, 담당 공무원과 계획가의 역할은 이때 매우 중요하다. 즉 정치인과 계획가가 국민과 여론을 설득하고자 함께 노력하는 자세가 필요하다. 하지만 도지사, 시장, 군수가 선거를 의식하여 좋은 계획일지라도 포기하려 할 수 있다. 이런 상황에서 좋은 계획이 폐기되지 않도록, 교통 계획가와 담당 공무원의 역할이 중요할 것이다. 즉 교통 계획가와 담당 공무원은 논리적 자료로 정치인을 설득하고, 동시에 국민과 여론도 설득하는 노력 자세가 필요하다. 이러한 좋은 계획과 현실적 장벽 사이에서 교통 계획가와 담당 공무원은 매우 고통스러운 점이 있다. 이러한 계획가의 어려운 처지를 미국 계획가 협회에서는 펭귄으로 상징하고 있다. 펭귄은 날개(이상)가 있으나 날지(의사 결정) 못하며, 서로 펭귄(전문가)끼리 군집하여 스스로 전문가라 자부하지만, 발밑에는 항상 차가운 얼음(냉엄한 현실)을 딛고 살아야 하는 모습이 너무나도 계획가와 비슷하기 때문이다. 따라서 정치인, 담당 공무원과 교통 계획가들이 어려움에 봉착할 때 쉽게 포기하지 말고 장기적 시각으로 인내심 있게 역할을 해 줄 때 충남 장래가 밝게 된다.

5. 결론

충청남도의 교통 SOC는 지역 경제와 국민 삶의 질을 결정짓는 중요한 요소다. 그러므로 장기적 시각에서 좋은 교통 SOC 계획 수립과 집행이 가능하도록 기본 환경이 마련될 필요가 있다. 이러한 환경은 결국 충남의 입지적 매력도를 높여 줄 것이며, 그 결과로 수도권 및 타 광역도시권과 등거리 입지에서 충남이 핵심적 역할을 하게 할 것이다. 또한 중국과의 교류에서도 충남이 중요한 물류 입지 역할이 가능하게 할 것이다. 이와 함께 미래 첨단교통체계 부합하는 교통시설 구축도 한발 앞서갈 수 있을 것이다. 이러한 충남 목표가 달성되도록 미래 100년 앞을 보며 도지사, 시장 및 군수는 담당 공무원과 교통 계획가와 함께 최고의 충남 교통 SOC 체계 구축을 이룩하기를 기대한다.



특집

고속도로 변천과 미래 발전 방향
지역균형발전을 위한 철도정책의 방향
충남 동서축 교통인프라 사업과 시사점
미래 모빌리티 UAM 추진 동향과 활용 및 도입 전략



고속도로 변천과 미래 발전방향

김종학

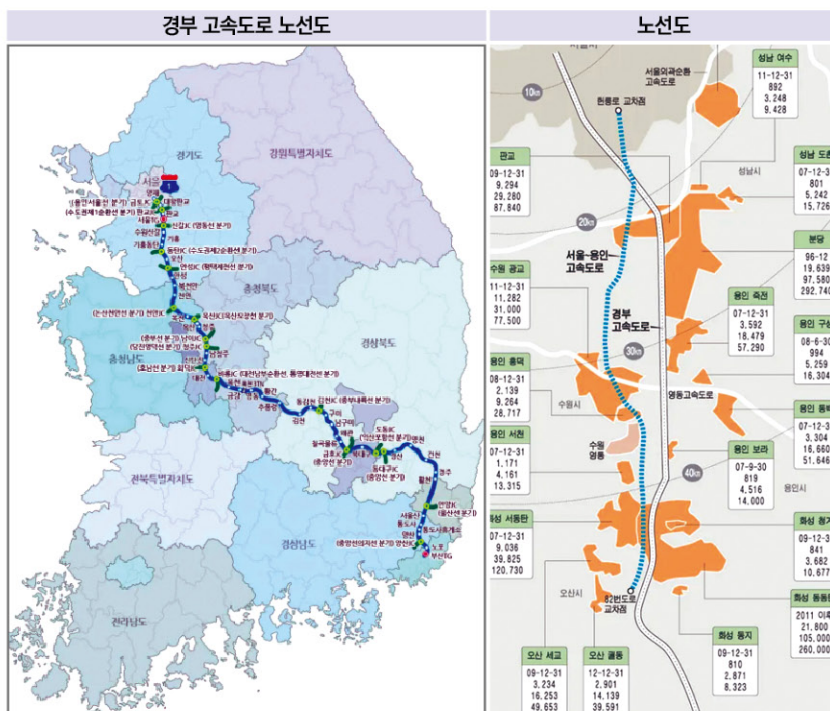
국토연구원 선임연구위원

1. 고속도로 개요

본 고에서는 지역 간 이동의 핵심 역할을 담당하는 고속도로의 의미와 변천사를 살펴보고, 미래 발전 방향에 대해 기술하고자 한다. 국가 재정이 투입되는 다른 시설과 마찬가지로, 고속도로도 도로법이라는 관련 법령에 근거해 계획과 투자가 이루어진다. 해당 법령에서는 고속도로를 고속국도로, 국도를 일반국도로 명명하고 있어 우리가 흔히 부르는 명칭과 다르다. 그 이유는 국가가 도로의 계획, 도로건설, 도로 유지 관리의 주체로 국도를 국도(國道)로 명명했기 때문이다. 본 고에서는 독자의 이해도를 제고하기 위해 고속국도 대신 '고속도로'라는 용어로 기술하고자 한다. 고속도로는 다른 도로와 달리 차량의 진입을 제한하며, 상행과 하행을 구분하는 중앙 분리대와 입체 교차 시설을 갖추고 있다. 신호등이 있는 단속형 도로와는 별개인 연속형 도로 시설로 구분된다. 재정이 투입되는 고속도로 계획은 정부가 수립하지만, 건설 및 유지 관리는 한국도로공사가 담당하며, 민자 고속도로의 경우 민간 사업 제안을 국가가 평가하여 건설하고 있다.

사전적 의미로 볼 때, 고속도로(高速道路)는 한자로 '속도가 높은 도로'라는 의미이며, 영어로는 'Expressway'로 빠른 도로라는 뜻이다. 주로 한국, 일본, 동남아시아 등에서 이러한 명칭으로 불리고 있다. 그러면, 우리나라의 고속도로 역사는 어디부터 시작되었다고 할 수 있을까? 저자는 우리나라 고속도로 역사는 경부고속도로로 시작되었다고 생각한다. 개통 초기부터 현재까지 부동의 1위 자리를 지키는 국토의 대동맥으로, 단일 노선 연장 416.4km는 국내 최대 연장, 일평균 교통량도 수도권 제1순환 고속도로 다음으로 2등을 차지하고 있다. 또한, 그 중요성은 경부고속도로 번호가 1번이라는 것과 AH (Asian Highway) 1번에서도 알 수 있다. 아래 표 1처럼 경부고속도로는 서울과 충청, 경상도의 주요 대도시를 이어주는 역할과 함께, 수도권 남부의 주요 신도시 간을 연결하는 역할을 담당하고 있다.

〈표 1〉 경부고속도로 노선과 수도권 주요 개발지



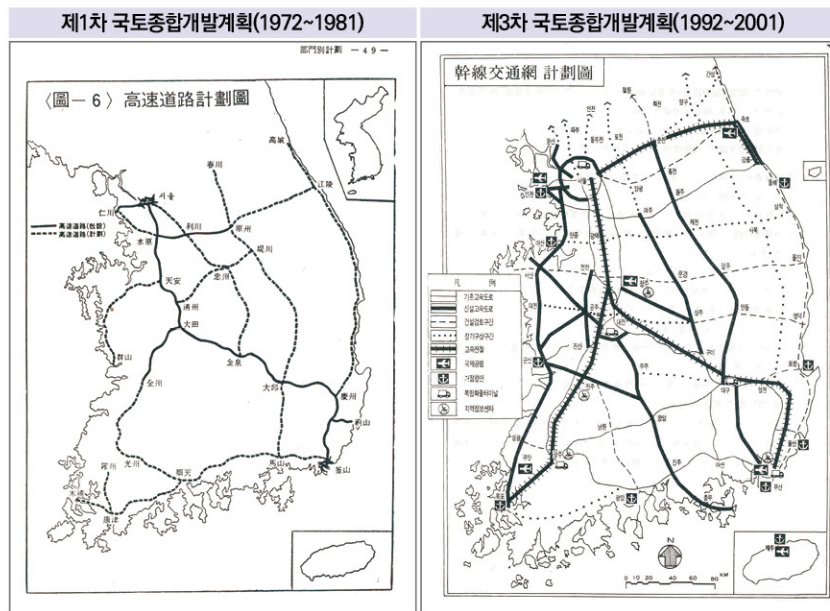
출처 : 나무위키 (<https://namu.wiki/w/>) 2025. 02. 14. 최종접속

2. 고속도로 계획

우리나라의 고속도로는 처음부터 계획적으로 이루어진 것은 아니었다. 1960년 외국 전문가가 주로 참여해 수립한 제1차 경제개발 5개년 계획(1962-1966)에서는 한국의 고속도로 건설 필요성이 배제되어 있었다. 해당 계획에서 도로 예산은 철도의 1/3 수준이었으며, 이는 일제 강점기 철도를 중심으로 지역 간 이동을 담당한 기틀을 유지하였기 때문이다. 또한, 당시 한국의 1인당 국민소득은 100달러 수준으로, 일본의 1,500달러의 1/15, 미국의 3,600달러의 1/36 수준에 불과해 개인이 자동차를 구매할 경제적 여건이 부족했던 것이 배제의 또 다른 이유였다. 하지만, 한국의 자동차 대수는 1960년 약 10만 대에서 1970년 약 30만 대로 10년 사이에 3배 정도 증가해 당시 전문가들의 예측을 넘어섰다. 이러한 자동차 대수 증가로 인해 제1차 국토종합개발 계획(1972-1981)에 고속도로 계획이 반영되었고, 이후 제3차 국토종합개발계획(1992-2001)에서는 격자 형태의 고속도로망이 제시되었다. 1970년대의 고속도로망은 기존 주요 도시를 연결하는 수준에 불과했으나, 이후 1990년대에는 전국을

63개의 섹터로 나누는 7x9의 격자형 고속도로망을 형성하게 되었다. 1990년대에 제안된 격자형 고속도로망은 현재까지도 고속도로망을 구축하는 근간이 되고 있다. 또한, 계획은 계획수립 시점의 시대상을 반영한다. 아래 표에서 1960년대의 계획에서는 한반도 전체 그림이 있는 반면, 1990년대에는 대한민국의 고속도로만을 제시하고 있다. 이는 아마 각 시대의 통일에 대한 생각이 담긴 결과라고 추측된다.

〈표 2〉 초기 고속도로망 계획

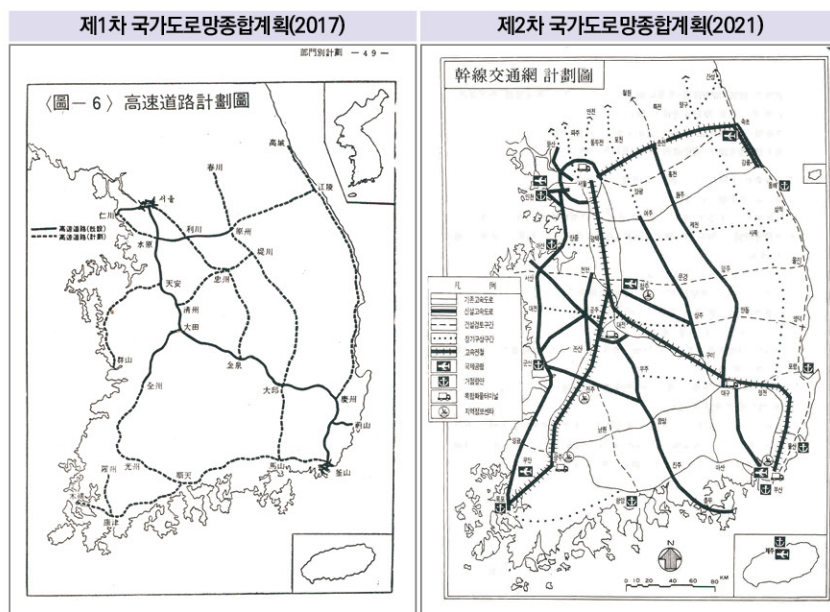


출처 : 좌) 대한민국 정부(1971), 우) 대한민국 정부(1992)

도로정비계획은 제1차 국가도로망 종합계획(2017)이 수립되기 전까지 재정 고속도로 계획을 담는 “실질적인 계획”이었다. 저자가 “실질적 계획”이라는 용어를 사용한 것은 해당 도로 계획의 수립 주체인 해당 부처와 과가 계획을 수립하고 있기 때문이다. 도로정비 기본계획은 일본의 도로계획 명칭과 유사하며, 도로 간 연계성과 도로 유지관리의 중요도가 높아짐에 따라 도로법 개정(2014.07)을 통해 국가도로망 종합계획과 도로건설 관리 계획으로 구분되어 수립하게 되었다. 아래 표는 제1/2차 국가도로망 종합계획에서 제시한 고속도로망을 표시한 것으로, 고속도로망 명칭이 7X9+6R에서 10X10+6R2로 변경된 것을 보여주고 있다. 이러한 명칭이 수학의 수식처럼 보일 수도 있다. 이러한 명칭의 기원은 격자형(그리드) 교통망에서 비롯되었기 때문이다. 예를

들어, 사각형 도면에 가로 2개, 세로 2개 줄을 그었을 때 표현되는 네트워크를 2X2라고 부른다. 앞의 7X9+6R 도로망을 다시 설명하면 “7”은 남북(수직) 축의 개수, “9”는 동서(수평) 축의 개수이며, “6”은 서울, 부산, 대구, 광주 등 6개 대도시의 순환망(Ring road)을 의미한다. 따라서 2차 계획은 각 축에서 10개를 의미하고, 6R2는 6개 대도시의 2개 순환망을 표현하는 의미를 가지고 있다. 2차 계획은 기존 전국을 63개의 섹터(Sector)로 구분한 것을 고속도로망은 100개로 촘촘히 구분하고, 대도시 순환망을 대도시 외연화에 맞추어 2원화시킨 것이 주요 차이점 이다. 우리나라와 같이 고속도로망을 구축하는 데 있어 단일 노선이 아닌 교통망 형태의 계획을 30년간 유지하고 체계적으로 발전시킨 사례는 찾아보기 어렵다. 한국의 고속도로 계획은 선제적 미래성을 염두에 두고 수립되었다고 할 수 있다.

〈표 3〉 국가도로망종합계획



출처 : 좌) 대한민국 정부(1971), 우) 대한민국 정부(1992)

3. 미래 고속도로

한국 고속도로의 60년 역사는 사람으로 비유하자면 육십갑자가 한 번씩 돌아간 환갑(還甲)과 같은 새로운 출발점에 서 있다. 고속도로의 연장은 1993년 1,602km에서 2023년까지 3.1배 증가한 4,973km에 이르렀다. 고속도로 5,000km 시대인 역사적 전환점에서 미래 고속도로 준비를 위해 우리는 무엇을 준비해야 할까?

첫째, 미래 고속도로 계획의 패러다임을 양적 성장에서 질적 향상으로 전환해야 한다. 경제성장기 동안 고속도로는 물량 중심의 양적 성장에 초점을 맞추었다. 과거에는 주요 도시 간 연결이 최우선 과제였던 만큼, 무에서 유를 창조하는 것이 필요했다. 그러나 국토의 97.3%가 고속도로로 30분 이내에 접근 가능한 상황에서, 단순히 서비스 지역을 확대하는 양적 성장은 지양하고 이제는 질적 개선에 집중해야 한다. 당장 양적 목표를 질적 목표로 변경하는 것은 어려울 수 있습니다. 지역 간 이견과 갈등을 조정하는 사회적 합의 논의가 지금이라도 시작되어야 한다.

둘째, 미래 고속도로는 대도시의 글로벌 경쟁력 제고에 기여할 수 있어야 한다. 경제성장기 경부고속도로가 국가 경쟁력을 견인하였다면, 경제 저성장기 시대에는 대도시의 성장 잠재력을 높여야 한다. 대도시의 만성적 교통 혼잡을 개선할 수 있는 “대도시 혁신 고속도로”가 필요하다. 필자가 해결보다는 “개선”이라고 언급한 것은 점진적인 개선이 환경과 경제적 측면에서 바람직하고 실현 가능성이 높기 때문이다.

셋째, 미래 고속도로는 AI 기술과 차량 기술의 변화에 능동적으로 대응할 수 있어야 한다. 자율주행 차량에 AI 기술이 접목되면 자율주행 차량의 가격대는 낮아지고 차량 구조도 단순화된다. 이러한 기술들은 운전자가 없는 “드라이버리스(Driverless) 고속도로”를 필요로 할 것이다. 이 고속도로는 차량 운행이 유인에서 무인으로, 화석 연료에서 전기로 변화할 것이다. 예를 들어, 고속도로에서 차량이 기차처럼 줄지어 주행하는 “Car train”이 구현된다면, 사각지대 없는 관제시설에서 도로 관리자가 위험한 차량을 관리하거나 제어할 수 있는 권한도 필요할 것이다.

이와 같은 접근을 통해 미래의 고속도로는 단순한 교통망을 넘어, 정체된 국가경쟁력을 제고하고, 대도시의 글로벌 경쟁력을 확보하는 중요한 인프라로 자리잡아야 한다. 우리는 고속도로의 미래를 준비하기 위해 현재의 발전 방향을 점검하고, 기술의 혁신과 변화에 발맞추어 나가야 한다. 변화의 필요성을 인식하고 적극적으로 대처함으로써, 또 다른 60년을 준비하는 길로 나아가야 한다.

특집

02

지역균형 발전을 위한 철도정책의 방향

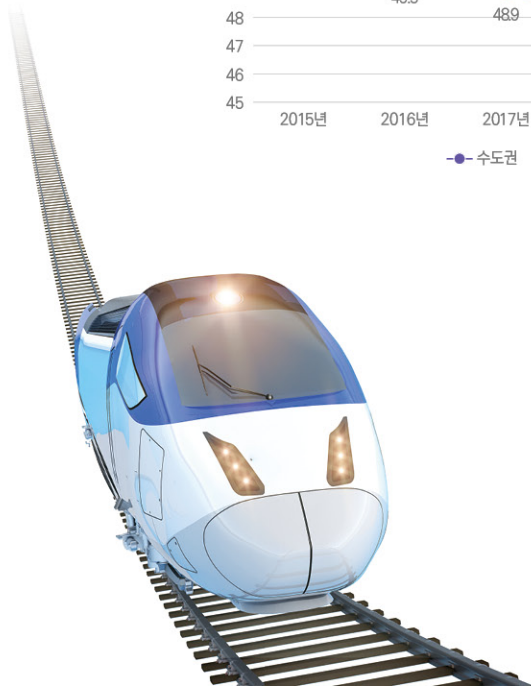
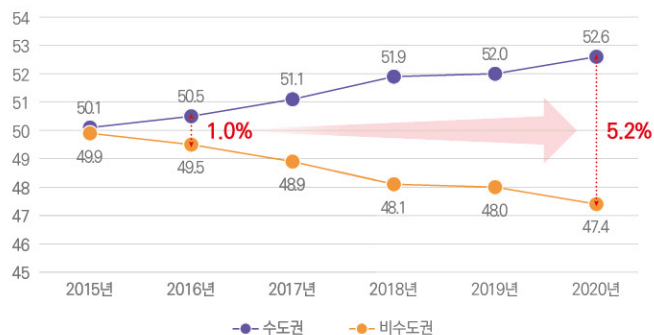
이 호

한국교통연구원 철도교통연구본부장

1. 들어가면

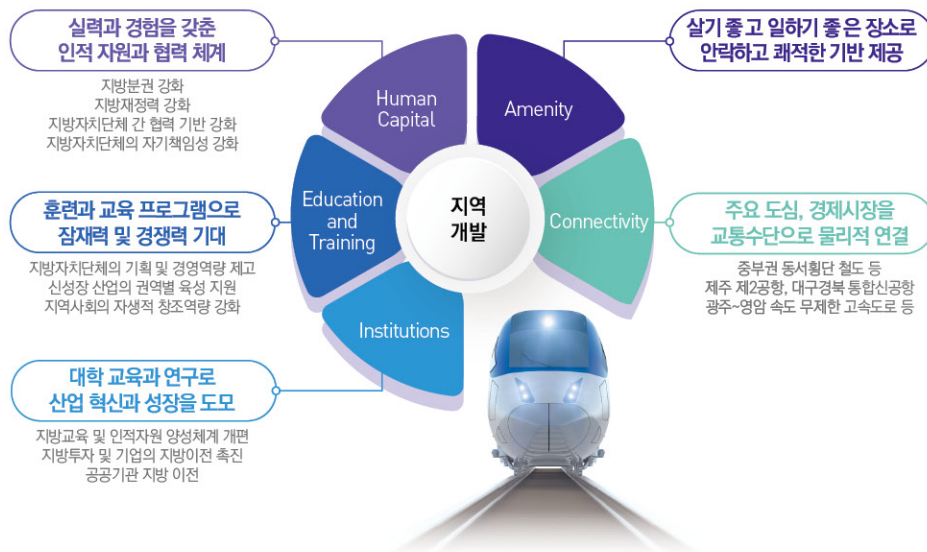
2021년 기준 인구의 50.3%, 전국 GRDP의 53.2%가 수도권에 집중되어 있다. 수도권의 경제활동인구, 취업, 투자 및 기업활동 등 경제활동 집중은 수도권과 지방 간의 GRDP의 격차를 점점 키우고 있다. 예를 들어 2015년에 0.2% 불과하던 수도권과 비수도권 간의 GRDP 격차가 2020년에 5.2%로 크게 높아졌다. 1990년부터 현재까지 권역별 GRDP 변화를 비교하면, 수도권의 비중은 지속해서 높아지는 데 반해, 충청권을 제외한 타 권역의 비중은 지속해서 낮아지고 있다. 저성장, 양극화, 저출산, 고령화, 지방소멸 등 국가적 당면과제 해결을 위해서는 수도권 집중을 분산시킬 수 있는 새로운 방안이 논의될 필요가 있다.

〈그림 1〉 수도권과 비수도권의 GRDP 추이



2. 지역발전을 위한 요소

지역을 발전시킬 수 있는 요소는 지역거점 형성, 지역거점 확대, 정책지원 등 크게 세 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 지역거점 형성은 기반 산업의 집적에 따라 인구, 자본, 노동이 자연스럽게 유입되고, 생활 여건 개선에 따른 문화, 복지 수준 향상으로 추가 인구 유입을 가져올 수 있다. 둘째, 지역거점의 확대는 지역의 경제 및 생활권역의 발전을 위해서 단일 행정구역에 넘어선 연계·협력 권역을 의미한다. 이는 단순한 행정구역의 결합이 아닌 중심성과 연결성을 기반으로 다양한 광역적 공간 형성이다. 이러한 초광역권 구축은 집적의 이익과 규모의 경제 확보가 가능하다. 거점도시 특성별 기능 부여 및 유연한 연계 발전을 통한 상호보완 및 시너지 효과를 통해 행정구역 경계선을 넘어 초광역권 내 거점도시 간 융복합 네트워크가 가능하다. 셋째, 지역거점 형성과 지역거점 확대를 이루기 위해서는 이를 지원할 수 있는 제도적 장치가 마련되어야 한다. 정부의 지역발전 정책의 틀 안에서 지역의 지속 가능한 성장과 확대가 가능하다. 예를 들어, 기업의 대규모 투자유치를 유도하기 위하여 지방자치분권 및 지역균형 발전에 관한 특별법에서는 기업 투자에 인센티브를 부여할 수 있는 기회발전특구를 지정하였다.



〈그림 2〉 지역발전 핵심 요인(호주사례)

3. 철도를 통한 지역균형발전

지역거점 확대를 위한 지역연계는 초광역권의 물리적 거리 최소화를 통한 단일경제 및 생활권 형성이 중요하다. 이는 도로, 철도 등 교통 SOC시설을 통하여 광역권 주요 거점 간 물리적 거리를 단축할 수 있다. 이런 교통 SOC시설 공급은 접근성 취약지역 개선을 통한 인적·물적 교류를 활성화해 지역을 보다 발전시킬 수 있으며, 거점 간 연계교통망을 통한 초광역 혁신 공간축을 완성하게 된다. 터미널, 철도역 등 교통기반 시설은 사회경제가 집적되는 허브 구실을 하기에, 이를 활용한 지역경제성장거점 육성은 지역의 경제생활여건 개선에 도움이 될 것이다.

철도를 통한 물리적 거리 단축은 인적·물적 교류를 활발하게 하며, 지역경제발전에 긍정적 영향을 줄 것이다. 2010년 2월 망우역~춘천역을 연결하는 경춘선 광역철도 개통으로 춘천시 고용밀도 중심지역이 확장되었으며, GRDP는 연평균 5% 증가, 운수업은 17% 증가하였다. 또한 2005년 1월 수도권 1호선 병점~천안 연장으로 개통 전후 2년간 천안시 인구수가 연평균 3.9% 증가하였는데, 이는 충청남도 인구수의 연평균 증가율의 약 3.7배에 해당한다. 또한 천안시 GRDP가 연평균 17% 증가하였다. 이는 광역철도 개통으로 인하여 지역 간 통행량 증가 및 경제활동 인구 증가, 지역 유입인구 증가 등에 의한 지역경제 활성화 효과이다. 또한 주요 도시 간 산업클러스터 연계와 인적자원 교류 활성화로 광역적 상생발전을 도모할 수 있다.

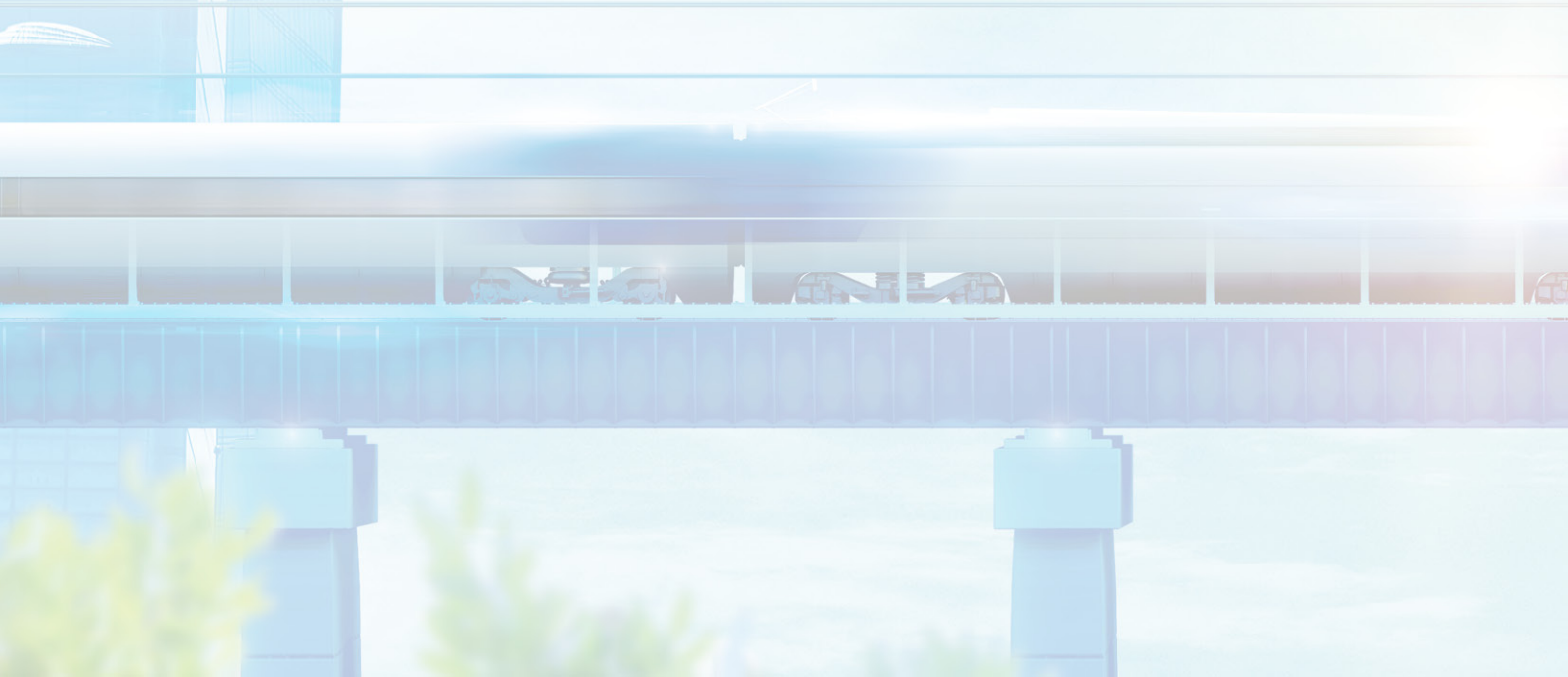
4. 지역균형 발전을 위한 철도정책 제언

철도사업 등 교통 SOC사업의 추진을 위해서 예비타당성 통과는 매우 중요하다. 수도권에 집중된 교통 SOC투자의 불균형을 해소하기 위하여, 정부는 경제성 중심의 투자평가체계에서 벗어나 지역균형발전 등 다양한 항목을 반영하고 있다. 특히, 비수도권 지역의 경제성 평가 비중을 하향 조정하고 정책성과 지역균형발전 항목의 비중을 상향 조정하였다. 경제성이 부족하지만, 정책성과 지역균형발전이 우위에 있다면 예비타당성 통과를 기대해 볼 수 있게 된 것이다. 하지만, 현실은 녹록지 못하다. 즉, 정책성은 사업이 추진되는 지자체에서 준비하여야 하는데, 철도 전문성이 부족한 지자체 공무원이 이를 준비하기는 쉽지 않은 상황이다. 그래서, 정책성 발굴을 위한 사업들이 발주되고 있는데, 사업금액이 지역의 재정 여건에 따라 천차만별이 되면서 정책성 질에 대한 빈익빈 부익부 현상이 발생하고 있다. 정책성에 대해서 해당 지자체가 먼저 고민하는 것은 맞지만, 모든 책임을 지자체가 떠안기 보다는 사업 해당 부처와 함께 고민하는 체계가 필요하다. 특히, 지역의 관점에서 벗어나 국가적 관점에서 사업의

필요성이 제시될 수 있어야 한다. 이를 위해서, 정부는 교통 SOC사업의 정책성을 전문적으로 컨설팅해 줄 수 있는 조직을 신설하고, 지자체가 준비하는 정책성이 더 내실 있도록 지원해 주는 것을 제안한다.

기존 예비타당성조사 제도는 수요가 있는 곳에 교통 SOC를 공급하는 “선수요, 후공급” 방식이다. 어찌 보면 수요가 있는 곳에 시설을 공급해 주는 것은 자원배분 차원에서 가장 합리적인 선택이라 할 수 있다. 하지만, 수도권에서 볼 수 있듯이 이러한 투자 방식은 인구가 집중된 곳에 더 많은 시설 공급이 있을 수밖에 없다. 철도 시설의 공급 확대는 더 나은 철도서비스를 제공해 줄 수 있으며, 철도가 타 교통수단 보다 서비스 우위에 있기에 더 많은 사람이 철도를 찾을 수밖에 없을 것이다. 이러한 선순환 구조는 공급을 통하여 수요를 창출할 수 있다는 “선공급, 후수요”가 가능하며, 호남 고속철도 등 몇몇 사업에서 이러한 가능성을 확인하였다. 이를 위해서 수요분석 시 타 교통수단에서 철도로 전환되는 수요 이외에 철도공급에 따른 유발수요가 어떻게 될지에 대한 깊이 있는 고민과 연구가 필요할 것이다.

마지막으로 철도는 문전 수송이 되지 못하는 단점을 가지고 있다. 이는 출발지와 목적지를 기준으로 철도역까지의 접근교통이 필요하며, 이러한 접근교통이 얼마나 편리하고 빠르냐에 따라 철도서비스 질을 좌우할 수 있다고 판단된다. 기술의 발전으로 역 간 이동시간은 어느 육상교통 수단보다 월등히 짧다. 하지만, 접근시간의 증가는 전체 통행시간 증가로 이어져 결국 타 교통수단보다 시간에 대한 경쟁력이 떨어지는 문제로 이어질 수 있다. 접근교통을 철도에서 분리해서 고민할 게 아니라 철도사업의 큰 틀에서 함께 고민되어야 할 필요가 있다. 예를 들어, 철도사업 기본계획 수립 시 접근교통 계획도 함께 반영하여, 철도사업이 한 패키지로 움직일 수 있는 여건이 마련 되어야 한다.



특집

03

충남 동서축 교통인프라 사업과 시사점

김형철

충남연구원 공간·환경연구실 연구위원

1. 들어가며

충남은 수도권을 고속으로 연계하는 교통인프라 사업을 지속적으로 추진해왔다. 서부내륙고속도로, 서해선 복선전철, 서해선-경부고속선 연결사업, 아산만 순환철도 등은 충남의 남북축 교통망 사업으로 최근에 개통되었거나 사업추진이 가시화된 대표적인 사례이다. 수도권과 비수도권 간 경제적 격차가 확대되고, 수도권의 인구 집중화가 지속되고 있다. 이와 같은 상황에서 그동안 수도권과의 교통인프라 확충 노력은 수도권의 경제성장력을 공유하고, 충남이 공동 발전할 수 있는 기반 마련에 도움이 되었다. 하지만, 여전히 충남뿐만 아니라 충청권 전체적으로 동서축 교통 네트워크는 정비가 필요하다. 충남의 서해안은 고속도로 접근성이 열악하여 고속도로 IC까지 30분 이내에 접근이 어렵고, 고속(화)철도 접근성도 전국에서 하위권 수준이다. 동서축 도로망의 이격 간격이 커서 이동성이 저하되는 문제가 있다. 충남의 남북축 고속 교통망 서비스가 동서 방향으로 확장될 수 있도록 동서축 교통인프라 사업에 관심과 노력이 필요한 시점이다. 본 글에서는 충남의 동서축 고속도로와 철도의 주요 전략사업과 이동성 개선효과를 소개하고, 향후 추진방안에 대하여 간략히 논의하고자 한다.



2. 동서축 교통인프라 계획과 이동성 개선 효과

충남의 동서축 교통인프라 사업은 국가의 간선 교통망 측면에서 동서 방면으로 이동성을 획기적으로 개선하고, 국토의 균형발전거점(국가행정수도, 혁신도시 등), 교통·물류거점 간 연결성을 향상시키는 역할을 한다. 또한, 행복도시권 내 광역적 네트워크 도시체계를 구성하는 광역중심도시¹⁾ 역할을 한다.

충남의 동서축 주요 교통인프라 계획으로 고속도로와 철도 등 4개 사업을 제안한다. 고속도로는 ‘보령-대전 고속도로’와 ‘태안-천안 고속도로’이며, 철도는 ‘충청내륙 철도’와 ‘중부권동서횡단철도’이다.

‘보령-대전 고속도로’는 충남 보령에서 대전까지 연결하는 사업으로 총 연장 70km의 고속도로 사업이다. 현재 보령에서 대전까지 평균 1시간 40분이 소요되지만, 이동 시간이 1시간 단축되어 약 40분 만에 보령과 대전을 연결할 수 있는 사업이다. 충남 서해안 지역과 대전·세종 등 중부 내륙을 직접 연결하여 지역간 교통·물류, 관광·문화, 경제·산업 교류를 활성화하는 데에 효과가 있다. 본 노선은 ‘제2차 국가도로망 종합계획(21-30)’에서 대전·충청권의 방사축에 해당되며 ‘보령·부여축’으로 계획되었다. 향후 ‘고속도로 건설 5개년 계획’에 반영된다면 사업추진에 탄력을 받을 것으로 예상된다.

‘태안-천안 고속도로’는 충남 태안에서 천안까지 연결하는 사업으로 총 연장 80km의 고속도로 사업이다. 태안은 충청권 내에서 고속도로 접근성이 매우 열악한 지역이다. 기존 서해안 고속도로(서산IC)에서 태안군 시내까지 최소 40분이 소요되고, 북부지역까지는 1시간 20분이 소요된다. 현재 태안에서 천안까지 평균 1시간 30분이 소요되나, 약 48% 개선되어 45분 만에 태안과 천안을 연결할 수 있다. 본 노선이 개통된다면 태안군을 비롯한 서해안 지역의 고속도로 접근성은 획기적으로 개선될 것으로 예상된다. 본 노선은 기존 남북축 3개 고속도로(서해안, 서부내륙, 서울-세종 등)와 연계된다. 이러한 특징으로 수도권과 국토의 중부 내륙에서 서해안까지의 이동성은 대폭 향상될 것으로 기대되며, 고속도로 영향권에 속하는 지역의 경제와 관광산업 발전에도 기여할 것으로 예상된다.

1) 행복도시권 광역적 수위도시로서 국토의 다른 지역과 광역권 내 주요 지역을 연결하는 허브 역할을 수행하는 도시를 의미함. 행복도시권 내에서는 대전광역시, 세종특별자치시, 청주시, 천안시, 내포신도시(홍성·예산) 등으로 구성됨(행정중심복합도시건설청, 2040년 행정중심복합도시권 광역도시계획 공청회 자료, 2021.)

‘충청내륙철도’는 충남 서해안(태안)에서 대전까지 연결하는 사업으로 총 연장 146.7km의 철도 사업이다. 주요 경유지는 태안군, 서산공항, 내포신도시, 청양군, 공주시, 세종시, 대전시 등이다. 기존에 내포신도시에서 대전시(대전역)와 세종시까지 승용차로 각각 1시간 30분, 1시간 정도 소요되지만, 충청내륙철도를 이용할 경우 각각 45분, 28분이 소요되어 내포신도시와 대전·세종 지역간 철도 이동성이 대폭 향상될 것으로 기대된다. 또한, 서해안(태안)의 관광지와 서산공항에 철도가 직접 연계되는 특징이 있어 관광산업과 서산공항 활성화 측면에서도 도움이 될 것으로 예상된다. 특히, 현재 서산공항의 철도역(홍성역) 접근성은 약 40km 정도로 전국 평균 13.8km²⁾에 비해 열악한 현실이나, 충청내륙철도가 건설된다면 접근성은 0.7km로 단축되어 대폭 개선되는 효과가 있다. 본 노선은 충청권을 동서 방면으로 연결하는 새로운 철도 네트워크를 구축하고, 충청권의 연계성을 더욱 강화시킬 것으로 예상된다.

‘중부권동서횡단철도’는 충남 서산(대산)에서 경북 울진까지 연결하는 사업으로 총 연장 329.0km의 철도 사업이다. 남북축 중심의 고속(화)철도 네트워크를 동서 방면으로 확장하여, 국토의 중부 지역에 철도 서비스 수혜를 확대하는 역할을 한다. 본 노선은 ‘제5차 국토종합계획(2020-2040)’에서 환황해 직교류 교통인프라 구축과 국가의 핵심 기간시설 간 교통 네트워크를 체계화하는 것으로 제시되었고, ‘제4차 국가철도망 구축계획(21-30)’에서는 추가 검토 대상 사업으로 반영된 이력이 있다. 본 노선은 기존 노선³⁾을 최대한 활용하여 동서 간 철도 단절구간(missing link)을 연결하고, 남북축의 철도망과 직교류하는 특징이 있다. 노선이 개통된다면 충남 대산에서 경북 울진까지 이동 시간이 2시간으로 단축되어, 기존 대중교통수단 대비 약 76% 정도의 이동성 개선 효과가 나타난다. 또한, 서해안과 동해안의 교통·물류거점을 연계하여 국가의 철도 경쟁력을 확보하고, 철도 물류 네트워크의 효율성을 대폭 향상시킬 것으로 예상된다.

2) 공항과 철도역 접근 거리의 평균값임. 사례연구에 활용된 공항(철도역 접근거리)은 다음과 같음.

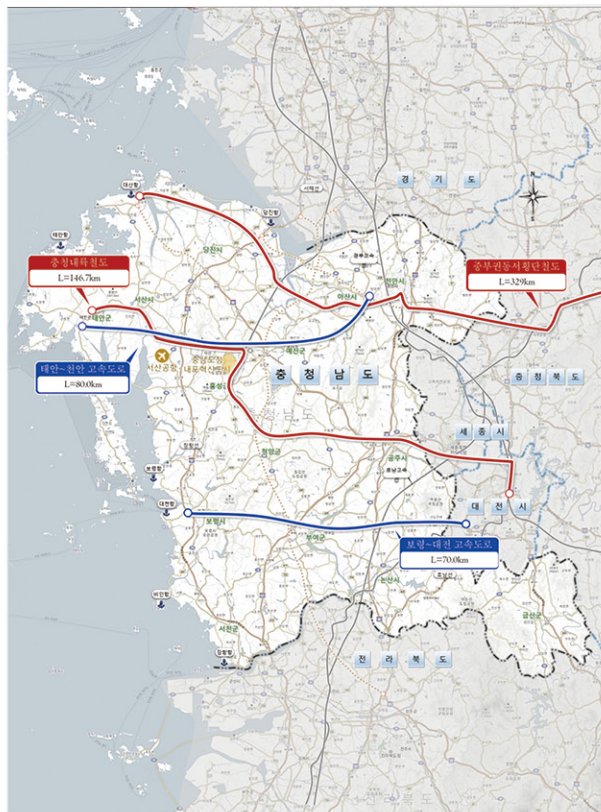
광주(0.5km), 청주(0.6km), 김포(0.9km), 김해(0.9km), 대구(1.5km), 울산(4.1km), 여수(4.3km), 원주(5.6km), 사천(8.5km), 무안(18.0km), 군산(23.0km), 포항(33.0km), 서산(40km), 양양(52.0km)

3) 중부권동서횡단철도와 연계되는 철도 노선은 서해선, 장항선, 경부선, 충북선, 중부내륙선, 경북선, 영동선, 동해선 등이 있음

〈표 1〉 충남 동서축 교통인프라 전략사업의 지역간 이동성 개선 효과

구분	사업명(구간)	연장 (km)	지역간 이동 시간 개선 효과			
			구간	현황	개선	비고
도로	보령-대전 고속도로 (충남 보령시-대전시)	70	보령↔대전	1시간 43분	41분	60% 개선 (약 1시간 단축)
	태안-천안 고속도로 (충남 태안군-천안시)	80	태안↔천안	1시간 28분	46분	48% 개선 (42분 단축)
철도	충청내륙철도 (충남 태안군-대전시)	146.7	내포 ↔ 대전 (세종)	승용차 1시간 23분(대전) 1시간(세종)	45분 (대전), 28분 (세종)	<ul style="list-style-type: none"> • 내포-대전 : 평균 53% 개선 (승용차, 버스 대비) • 내포-세종 : 평균 54% 개선 (승용차, 버스 대비)
				버 스 1시간 55분(대전) 1시간 04분(세종)		
				철 도 1시간 04분(대전) 1시간(세종)		
	중부권동서횡단철도 (충남 대산-경북 울진)	329.0	서산 ↔ 울진	승용차 3시간 30분	2시간 (철도)	대중교통 수단 76% 개선 (6~7시간 단축)
				버 스 8시간		
				철 도 9시간		

자료 : 충청남도, 충청남도 철도망 구축 중장기 전략수립 연구, 2023.12.



〈그림 1〉 충남 동서축 교통인프라 구축 예상도

3. 국가 계획과 예비타당성조사

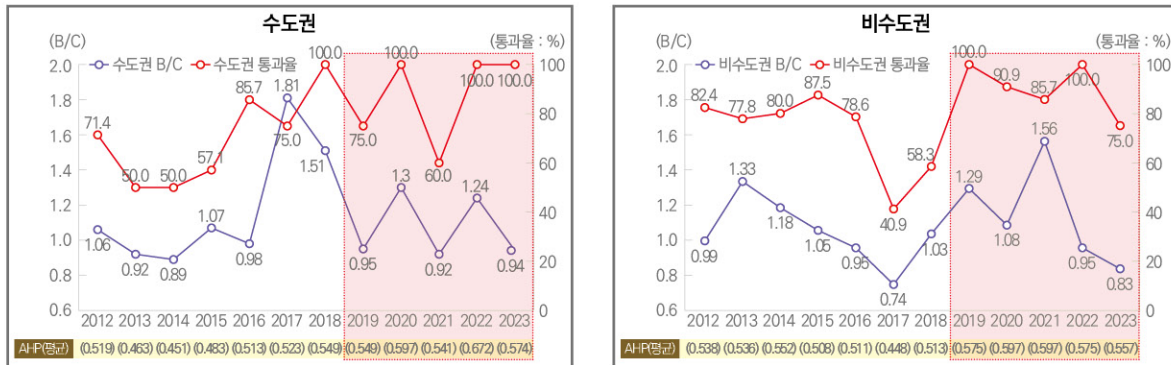
충남의 동서축 교통인프라 사업이 성공적으로 추진되기 위해서는 고속도로, 철도와 관련된 국가 상위계획에 사업노선이 반영될 필요가 있다. 충남의 주요 교통인프라 사업은 모두 국비로 추진되는 사업이므로 국가 차원에서 해당 사업의 내용과 당위성은 중요한 요인으로 작용된다. 막대한 재원이 투자되는 교통인프라 사업은 그 효과가 단순히 특정 지역에 한정되기보다는 비교적 여러 지역에 교통서비스 개선 효과가 공유될 수 있어야 하고, 그 사업의 파급 효과가 궁극적으로 국가의 전체적인 효용을 향상시킬 수 있어야 할 것이다. 이러한 측면에서 국가 상위계획에 충남이 건의하는 교통인프라 사업의 내용과 당위성은 면밀히 검토될 필요가 있다.

국가 상위계획에 반영된 고속도로와 철도 사업노선은 예비타당성조사를 거쳐서 사업의 추진 여부가 결정된다. 규모가 있는 대부분의 교통인프라 사업은 국가재정법 38조⁴⁾에 의해 예비타당성조사 대상 사업에 속한다. 예비타당성조사 제도는 국가 재정의 효율적인 활용과 투명성 제고를 위해 1999년에 도입되었다. 최근에 경제·사회적 여건 변화를 반영하기 위해 경제성, 지역균형, 다양한 사회적 가치 등을 균형 있게 평가하고자 평가체계가 2019년에 개편되었다. 개편된 제도에 따라 종합평가 시 비수도권 지역의 사업은 경제성 측면보다 정책성과 지역균형발전 부문에 평가 비중이 상대적으로 높아졌고, 정책성 평가에서 사업의 정책효과와 특징을 평가위원들에게 발표를 통하여 효과적으로 전달하는 체계로 변화되었다. 이에 따라 비수도권 사업의 예비타당성조사는 경제성뿐만 아니라 정책성 부문도 중요해지고 있는 시점이다. 참고로, 수도권 지역의 예비타당성조사 통과율은 경제성(B/C)과 관련이 높다. 하지만, 비수도권 지역의 통과율은 경제성(B/C)에 매우 의존되는 패턴은 아니며, 정책성과 지역균형발전 측면의 평가가 중요해지고 있는 실정이다.



4) 국가재정법 38조에 의해 예비타당성조사 대상 사업은 총사업비가 500억 원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억 원 이상인 사업임

〈표 2〉 수도권, 비수도권 사업의 예비타당성조사 통과율과 경제성(B/C) 지표 추세



주: 자료를 활용하여 그래프 재작성

자료: 국토연구원, 예비타당성조사 제도 개편의 효과분석: 2019년 개편을 중심으로, 2024.

4. 맺음말

충남은 국토의 중심부에 위치하며 수도권 접근성과 국가 교통 네트워크의 연결성을 고려할 때 중요한 교통·물류거점으로 발전할 가능성이 높다. 충남 지역의 균형 발전을 위해 도로와 철도 인프라 확충은 선택이 아닌 필수적 과제이다. 특히 동서축 교통망 부족 문제를 해결하는 것이 시급하며, 이를 위해 주요 고속도로와 철도 사업이 적극적으로 추진되고 있다. 교통 인프라가 확충되면 충남의 지역 접근성이 대폭 향상되고, 주민들의 이동 편의성이 증대될 것이다. 결국, 이는 충남의 경제 활성화와 균형 발전을 이루는 중요한 기반이 될 것이다.

충남의 교통인프라 사업들이 원활히 추진되기 위해서는 국가의 중장기 계획에 포함되어야 하고, 사업추진의 여부를 가려내는 예비타당성조사를 거쳐야 한다. 국가 상위 계획에 관련 사업이 반영되기 위해서는 교통 네트워크의 효율성과 당위성이 국가에 긍정적인 효과로 제시되어야 한다. 예비타당성조사에 전략적으로 대응하기 위해서는 경제적 효율성뿐만 아니라 정책성 측면에서도 정책효과에 대한 구체적이고 정량적인 논리적 대응이 필요하다. 최근에 교통인프라와 관련된 국가 상위계획이 수립되고 있다. 충남이 그동안 고민하고 준비해왔던 고속도로와 철도 전략사업들이 국가계획에 원활히 반영되어, 충남의 발전에 원동력이 되기를 기대한다.

특집

04

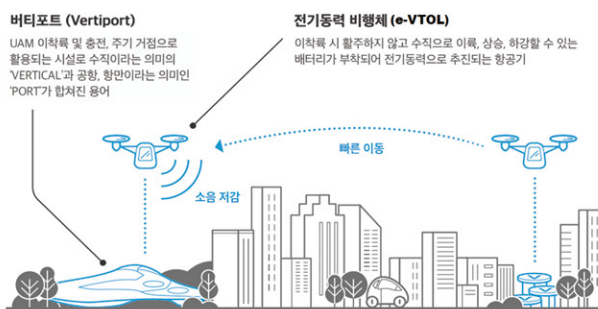
미래 모빌리티 UAM 추진 동향과 활용 및 도입 전략

손상훈

제주연구원 연구위원

1. 들어가며

도심항공교통(Urban Air Mobility, 이하 UAM)¹⁾은 기존의 지상 중심 교통수단을 보완하고, 빠르고 효율적인 이동을 가능하게 하는 미래 모빌리티로 주목받고 있다. 특히, 인구가 밀집된 도심 내부뿐만 아니라 도심과 외곽지역을 효율적으로 연결하여 교통 체증이 완화되고, 저소음, 친환경 교통수단으로서 다양하게 활용될 것으로 기대된다. 아울러 새로운 산업이 형성되는 등 혁신적인 변화가 기대된다. 컨설팅 회사인 Markets and Markets는 UAM 시장이 2030년 235억 달러 규모까지 성장할 것으로 예측하고 있다. 이에 따라 전 세계 주요 국가와 기업²⁾들은 UAM 기술을 개발하고 UAM 상용화를 적극적으로 추진하고 있으며, 우리나라 또한 정부 주도로 K-UAM 로드맵을 수립하여 2025년 시범 운영, 2035년 본격 상용화를 목표로 정책을 추진하고 있다. 본 고에서는 UAM의 국내외 추진 동향을 보다 상세하게 살펴보고, 지자체 측면에서 도입 전략과 활용 방안을 논의하고, 준비 사항을 제시하고자 한다. 특히, 도서 지역에 대한 연계 교통수단으로서 가능성을 살펴보고자 한다.



〈그림 1〉 UAM 개념도

출처: https://www.investkorea.org/jj-kr/bbs/i-1154/detail.do?ntt_sn=31

1) 도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률 제2조(정의)에서 “사람 또는 화물의 운송과 관련된 활동을 수행하기 위하여 개별적으로 또는 서로 유기적으로 연계되어 있는 도심형항공기, 버티포트, 도심항공교통회랑 등의 이용·관리·운영체계”로 정의하고 있다.

2) 미국 Joby Aviation, Wisk Aero, 우리나라 현대자동차 등

2. 국내외 추진 동향

(1) 국외 동향

미국 정부는 UAM의 발전과 상용화를 위해 다양한 정책을 추진하고 있다. 연방항공청(Federal Aviation Administration: FAA)은 2023년 7월 Innovate28이라 불리는 실행계획(implementation plan)을 발표하였다. 이 계획은 2028년까지 하나 이상의 지역에서 UAM을 대규모로 운영하기 위해 필요한 구성 요소와 그 절차를 포함하고 있다. 실행계획에는 운영(Operations), 인프라(Infrastructure), 전력망(Power Grid), 보안(Security), 환경(Environment), 지역사회 참여(Community Engagement)에 대한 내용이 포함되어 있다³⁾. 아울러 전기 수직이착륙기(eVTOL)와 같은 새로운 항공기의 인증 절차를 마련하고 있다. 또한, 미항공우주국(National Aeronautics and Space Administration: NASA) UAM 기술의 실증과 통합을 촉진하고 있다.⁴⁾ 다양한 항공 프로젝트를 수행하여 첨단항공모빌리티(Advanced Air Mobility: AAM) 기술 발전을 지원하고, 미래 항공 교통 시스템의 혁신을 선도하고 있다⁵⁾. 미국의 대표적인 UAM 회사인 Joby Aviation은 2025년까지 Joby S4의 상업 운영을 목표로 하고 있다. Wisk Aero사는 전기 자율주행 기체인 Generation 6를 개발하고 있다.

유럽은 유럽연합(EU)과 유럽항공안전청(European Union Aviation Safety Agency, 이하 EASA)을 중심으로 UAM 정책을 추진하고 있다. EASA는 UAM 운항 규정 및 안전 기준을 수립하고 있다. 영국은 'Future Flight Challenge' 프로그램을 통해 전기 소형 항공기, 첨단항공모빌리티(AAM) 기체, 드론의 도입을 가속화하고 항공 생태계를 구축하고 있으며, 산업계, 학계, 정부 및 규제 기관이 참여하고 있다.⁶⁾ 독일은 2022년 9월 미래형 첨단 항공 모빌리티(AAM) 공항 개발을 목표로 하는 AML-FlyingIN2Air 추진을 발표하였다.

중국 정부는 2025년까지 도심항공모빌리티의 시범 운영을 목표로 하고 있으며, EHang이 자율비행 eVTOL 기체 개발과 운영에 앞장서고 있다. 2022년 중국 민간 항공국(Civil Aviation Administration of China: CAAC)으로부터 EHang 216의 시험 운항 허가를 받았다.

3) <https://www.faa.gov/newsroom/faa-issues-implementation-plan-outlining-steps-usher-advanced-air-mobility>

4) <https://www.nasa.gov/mission/aam/>

5) 미국 NASA는 2020년 3월부터 UAM 대신 AAM(Advanced Air Mobility)이라는 용어를 사용하고 있음. 항공교통시스템의 범위가 도심뿐만 아니라 교외 지역까지 포함하기 때문임

6) <https://www.ukri.org/what-we-do/browse-our-areas-of-investment-and-support/future-flight/>

(2) 국내 동향

국내에서도 정부와 민간이 협력하여 UAM 도입을 적극 추진하고 있다. 국토교통부는 2020년 K-UAM 로드맵을 발표하고, 2025년 시범 서비스를 거쳐 2035년까지 본격적인 상용화를 목표로 하고 있다. 정부는 신속히 관련 제도·시험기반을 지원하고, 기존 안전·운송제도가 아닌 새로운 제도를 구축하며, 글로벌 스탠다드 적용으로 선진업계 진출 성장을 유도하고자 한다. 2022년부터 “K-UAM 그랜드챌린지” 실증 사업이 진행되고 있으며, 한국공항공사와 인천국제공항공사가 UAM 인프라 구축에 참여하고 있다. 현대자동차, 한화시스템, SK텔레콤 등이 전기 수직이착륙기(eVTOL) 개발, 관제 시스템 구축, 통신망 확보 등의 분야에서 협력하고 있다. 특히, 현대자동차는 2028년까지 자율비행 전기 수직이착륙기(eVTOL)를 상용화할 계획이다. 서울, 제주, 인천 등 지자체의 참여도 적극적으로 이루어지고 있다. 인천, 군산, 여수의 경우 관련 조례가 제정되어 운영되고 있다.

3. 활용 및 도입 전략

〈표 1〉과 같이 다양한 분야에서 UAM이 활용될 것으로 전망되고 있다. 분야별로 공공과 민간의 역할과 비중이 다를 것으로 판단된다. 도심교통수단 및 이동 서비스, 관광 및 여가의 경우 민간주도로 운영될 것으로 보이며, 기존 교통수단이 한계를 갖고 있는 분야와 지역에 한정하여 공공이 주도하여 UAM이 운영될 것으로 예상된다. 도서·산간 지역에 대한 화물 및 물류 수송, 의료 및 응급 서비스 등이 중요한 활용 분야로 판단된다. 물류 및 화물 운송과 관련하여 섬 지역에서 필수 물품(식량, 의약품 등)의 빠른 공급이 가능하도록 UAM을 활용한 소형 화물 운송 시스템을 구축하여 운영할 수 있다. 긴급 의료 서비스 활용과 관련하여 도서 지역에서 응급환자 이송이 어려운 경우, UAM을 이용한 의료 이송 서비스가 중요한 대안이 될 수 있다. 충청남도에는 30여개 이상의 유인도가 존재하고 있으며 1만 명이 넘는 인구가 거주하고 있다. 따라서 UAM을 보다 효율적인 교통수단으로 활용하는 방안을 선제적으로 검토할 필요가 있다.

〈표 1〉 UAM 활용 분야 전망

구분	내용
도심교통수단 및 이동 서비스	<ul style="list-style-type: none">• 공항과 시내를 잇는 연계교통 수단 및 공항 셔틀 서비스 제공• 도시의 교통 혼잡에 대응하여 빠르고 효율적인 이동 서비스 제공
화물 및 물류 수송	<ul style="list-style-type: none">• 도심 및 외곽 지역 간 빠르고 효율적인 화물 수송• 긴급 배송 서비스나 중요한 물품(예: 의료 장비, 약품 등)을 신속하게 전달할 수 있는 수단으로서 역할 수행
의료 및 응급 서비스	<ul style="list-style-type: none">• 응급 상황에서 환자, 구조대, 물품 신속한 수송• 응급 환자 이송, 장기 이식 수송, 자연재해나 사고 발생 시 구조대 긴급 출동 등에 활용
관광 및 여가	<ul style="list-style-type: none">• 도시나 관광지 주변의 항공 관광 서비스 제공(헬리콥터 투어 시장 대체, 새로운 시장 개척 가능)• 고급 리조트와 같은 특정 목적지로의 프리미엄 이동 서비스 제공
농업 및 원격 지역 개발	<ul style="list-style-type: none">• 농작물의 모니터링, 비료 살포, 원격 지역의 자원 수송 등에 활용• 원격 지역의 인프라 구축이나 필수 자원 제공
국방 및 보안 분야	<ul style="list-style-type: none">• 국방에서 병력 수송, 정찰 임무, 원격 지역의 군사 물자 수송 등에 사용• 긴급 상황 대응이나 재난 구조 활동 수행 가능

출처: 손상훈, 제주 도심항공교통(UAM) 시장 전망 및 경제 효과 분석 연구, 제주연구원, 2024.11

UAM 도입은 UAM 기술 수준이 성숙 단계에 진입한 이후 가능할 것으로 판단된다. UAM은 전기 수직이착륙기(eVTOL), 도심 내 이착륙 인프라(버티포트), 항공교통 회랑으로 구성된다. 현재 전기 수직이착륙기(eVTOL) 기술 개발, 배터리 성능 개선, 저소음 설계, 자율비행 기술 등의 연구가 활발히 진행되고 있다. 버티포트(Vertiport) 관련 기술과 실증 역시 필요한 상황이다. 도심 및 주요 거점에 버티포트(Vertiport) 설치를 위한 부지 확보와 건설이 필요하다. 버티포트(Vertiport)의 경우 기존 공항 및 철도, 도로와의 연계성을 고려한 교통망 설계에 대한 관심이 높은 상황이다. 다수의 지자체에서 이 부분을 선도적으로 진행하고 있다. 또한, 항공교통관리(ATM) 시스템 구축과 운영 기술 개발이 속도를 내고 있으며, UAM 도입을 위해 각 시스템을 통합하는 작업이 진행 중이다.

UAM 도입을 위해서는 법·제도적 기반 마련도 필수적이다. 현재 UAM 기체 운영 및 안전 기준이 마련되고 있으며, 운항을 위한 법적 기반 또한 구축되고 있다. 항공법, 도로교통법, 환경 규제 등을 고려한 운항 허가 및 보험 제도 정비가 진행 중이다.

지자체는 UAM 기술의 성숙도와 법·제도적 기반이 마련되는 시점을 면밀히 파악할 필요가 있다. UAM을 공공 분야에 도입할 경우, 정부와 민간의 협력을 통해 실증 사업을 확대하고, 공공과 민간의 역할을 명확히 정의하는 것이 중요하다. 또한, 지속 가능한 운영 모델을 정립하기 위한 준비도 필수적이다. UAM의 안전성, 소음 문제, 환경 영향 등을 종합적으로 고려하여 도민들의 수용성을 높일 수 있는 정책이 필요하다. 이를 위해 적극적인 홍보와 공청회를 통해 도민들의 의견을 수렴하고, 이를 반영한 정책을 추진해야 한다.

4. 맺음말

UAM은 기존 교통체계를 보완하고, 도심 및 외곽 지역 간 신속한 이동을 가능하게 하는 미래형 모빌리티로 주목받고 있다. 현재 UAM의 기술적 성숙, 법·제도적 기반 마련, 인프라 구축이 진행 중이다. 전기 수직이착륙기(eVTOL)의 배터리 성능 개선과 자율비행 기술 개발이 활발히 이루어지고 있으며, 버티포트(Vertiport) 및 항공교통 관리(ATM) 시스템과의 통합도 추진되고 있다. 이러한 상황에서 지자체는 지역의 특성을 고려하여 공공 주도로 UAM을 활용할 수 있는 분야를 검토할 필요가 있다. 특히, 충청남도의 경우 다수의 유인도를 보유하고 있는 지역적 특성을 반영하여 적절한 활용 분야를 선정해야 한다. 이후 단계적인 도입 전략을 수립하고, 지속 가능한 운영 모델을 정립해 나가는 것이 중요하다. 사회적 수용성 확보 또한 필수적인 과제이다. 소음, 안전성, 환경적 영향 등에 대한 도민들의 우려를 해소하기 위한 노력이 반드시 필요하며, 이를 위해 적극적인 소통과 정책적 지원이 병행되어야 한다.



현안

충남도와 산동성 간 우호교류 30년, 성과와 과제
충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방안 제언
2022년 충남 기업 기업경영분석 및 부실기업 평가



충남도와 산둥성 간 우호교류 30년, 성과와 과제

박경철

충남연구원 사회통합연구실 연구위원

올해는 충남도와 산둥성 간 우호교류 30주년을 맞는 해이다. 따라서 본 글에서는 충남도와 산둥성 간 교류 성과를 되짚어 보고 향후 양 지역 간 실질적 교류·협력의 방향을 제시하고자 한다.

1. 산둥성의 기본 개황

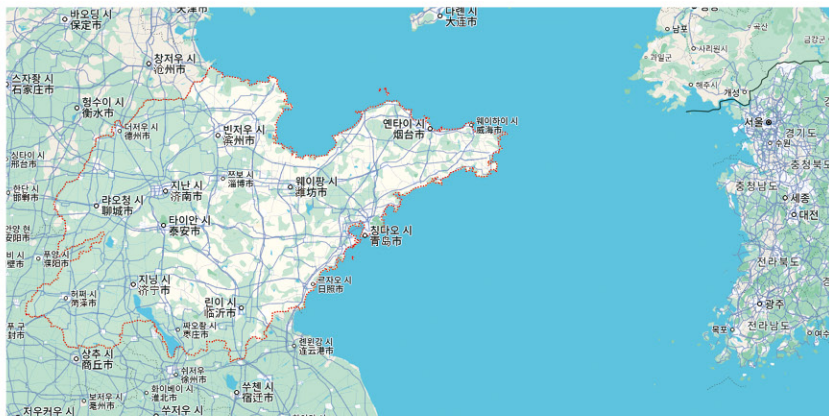
1) 일반 현황

산둥성은 중국의 경제, 인구, 농업, 문화의 대성(大省)으로 유교의 발상지이다. 과거 춘추전국시대 제나라와 노나라의 영토였기 때문에 약칭으로 '魯'를 사용한다. 면적은 15만 7,965km²로 중국 전체의 1.6%, 한국의 1.6배 상당하며 전체 32개 성시 중 18위 차지한다.

산둥성의 인구는 약 1억 223만 명(2023년 기준)으로 중국 전체의 7.3%, 한국의 약 2배 정도이다. 전체 32개 성시 중 2위 차지한다. GDP는 9조 2,069억 위안(2023년 기준)이며 1인당 GDP는 90,060위안로 GDP 규모는 32개 성시 중 3위를 차지한다.

2) 행정 현황

산둥성의 성도는 지난(濟南)이며 지금 시가 16개, 그중 부성급 시가 2개이다. 부성급 시로는 지난(濟南), 칭다오(靑島)가 있으며 지금 시로는 더저우(德州), 둥잉(東營), 쑤보(濰博), 라오청(聊城), 웨이팡(濰坊), 옌타이(煙台), 웨이하이(威海), 르자오(日照), 린이(臨沂), 짜오좡(棗莊), 지닝(濟寧), 타이안(泰安), 빈저우(濱州), 허쩌(荷澤)가 있다.



출처: 구글지도

산둥성의 위치도

3) 경제 현황

2023년 기준 산둥성의 GDP는 13조 5,673억 위안으로 광둥성, 장쑤성에 이어 3위를 차지했다. 중국 지역별 2024년 상반기 실질 성장률을 보면, 산둥성은 5.8%로 장쑤성, 후베이성과 같았으며 충칭시 6.1%보다는 낮지만 전국 성시 두 번째로 높은 성장률이다. 그만큼 산둥성은 경제 규모로 보나 성장률로 보나 중국의 중요 지역임을 알 수 있다.

2. 충남도와 산둥성 간 교류·협력 성과

1) 행정교류 성과

충남도와 지리적으로 가장 인접한 산둥성과 1995년 10월 우호교류 협정을 맺고 그동안 다양한 교류·협력 사업을 진행해 왔다. 1992년 한중 수교 이후, 충남도는 1994년 허베이성과 자매결연을 맺은 다음, 이듬해인 1995년 지리적으로 가장 인접한 산둥성과 우호교류 협정을 체결하고 그동안 다양한 교류·협력 사업을 진행해 왔다.

충남도뿐만 아니라 시군 차원에서도 산둥성 각 도시와 교류를 진행해 왔다. 구체적으로 보면, 태안군은 1997년 4월에 지명이 같은 산둥성 타이안시(泰安市)와 자매교류 협정을 맺고 교류협력을 실시하고 있고, 아산시에는 2000년 9월에 린이시와 우호교류 협력을 맺고 교류·협력을 실시하고 있다. 또한, 천안시는

웨이하이시 원딩구(당시 文登市)와 2002년 11월에 우호교류 협정을 맺고 교류를 실시하고 있고, 아산시는 2005년 9월에 칭다오시 라이시시와 웨이하이시, 룡청시와 우호교류 협정을 맺고 교류를 실시하고 있다

당진시는 2007년 4월에 르자오시와 자매교류 협정을 맺고 그동안 다양한 교류·협력 사업을 진행해 왔다. 특히 당진시와 르자오시는 공무원을 상호파견하는 한편, 르자오시에서 개최되는 한국어 말하기 대회 입상자를 당진시가 초대하는 등 실질적 교류·협력 활동을 이어왔다.

충청남도과 산둥성 간 교류협력 현황

충청남도	산둥성	결연일자	교류 형태
충청남도	산둥성	1995-10-31	우호교류
태안군	타이안시	1997-04-23	자매교류
아산시	린이시	2000-09-20	우호교류
홍성군	린이시 이수이현	2002-04-24	자매교류
천안시	웨이하이시 원딩구	2002-11-15	우호교류
당진시	자오난시	2003-11-12	우호교류
아산시	칭다오시 라이시시	2005-09-13	우호교류
아산시	웨이하이시 룡청시	2005-09-14	우호교류
금산군	칭다오시	2006-02-22	우호교류
금산군	옌타이시	2006-02-22	우호교류
당진시	르자오시	2007-04-24	자매교류
아산시	웨이팡시	2013-07-05	우호교류
논산시	지닝시	2015-05-27	우호교류
금산군	웨이하이시 경제기술개발구	2015-10-02	우호교류
부여군	옌타이시	2015-11-05	우호교류

자료 : 전국시도지사협의회_지방외교_국제교류현황

2) 유교문화 교류 성과

충남도는 충청유학(기호유학)의 본산임에도 불구하고 그동안 영남유학에 비해 학술적 성과도 저조하고 유교를 활용한 지역발전도 더딘 상태였다. 이를 만회하기 위해 충남도는 유교의 본산인 산둥성과 학술교류 등 여러 활동을 진행해 왔다.

충청남도역사문화연구원은 2017년부터 충청유교국제포럼¹⁾을 개최하며 중국 산둥성의 관련 전문가를 초청하는 등 교류 활동을 진행했으며 중국 유교의 본산인 산둥성 취푸(曲阜)시에서 개최하는 최대 유교문화행사인 니산(尼山)세계문화포럼 등에 참여하며 양 지역 간 유교문화 교류를 이어오고 있다.



자료 : 대전일보(2023. 10. 03.)

제9회 니산세계문화포럼



자료 : 블로그 엔타이페리(2024. 07. 30.)

공자테마파크인 취푸시 尼山聖境

3) 관광 교류 성과

충남도는 1995년 10월 우호교류를 시작했으며 2006년에는 관광부서 간 협약을 맺고 관광 팸투어, 국제행사의 상호 참가 등 문화교류 사업을 진행했다.

충남도는 지난해 산둥성정부 문화관광청장과 간담회를 갖고 충남도가 추진하는 '2025~2026년 충남 방문의 해'를 설명하고 양 지역의 문화관광교류 사업의 확대를 위한 업무협약을 체결했다. 아울러 충남도는 2025년 충남도와 산둥성 간 우호교류 30주년을 기념하여 다양한 교류 행사를 계획하고 있다.



자료 : 동양일보(2024. 07. 12.)

충남도와 산둥성 현지 기관 간 관광홍보 업무 협약체결

1) 충청유교국제포럼은 2022년 한국유교문화진흥원이 개원하면서 K-유교국제포럼으로 바뀜

3. 충남도와 산둥성 간 교류·협력의 방향

1) 충남도와 산둥성 지방정부 간 정례 교류회의 개최

충남도와 15개 시군이 공동으로 산둥성 교류지역과 정기적인 교류회의 개최가 필요하다. 충남도는 <충남-중국 지방정부 교류회의>의 일환 혹은 별도로 충남도 15개 시군과 공동으로 <충남도-산둥성 지방정부 교류회의>(약칭 '忠山會議')를 2년에 1회 개최해 양 지역 간 긴밀하고 실질적인 교류·협력의 플랫폼을 형성할 필요가 있다.

2) 탄소중립 분야 협력 강화

충남도와 산둥성 간 탄소중립 및 녹색 발전을 위한 교류·협력이 필요하다. 충남도는 국내 석탄화력발전소 59기 중 절반에 가까운 29기가 위치할 정도로 국내에서 탄소배출 가장 많은 지역이고 산둥성 또한 중국 내 32개 성시 중 탄소배출이 가장 많은 지역이기 때문에 정부 차원에서 '녹색 저탄소 발전 선행구'로 지정되어 탄소 배출 감축을 적극 추진하고 있다. 따라서 탄소중립을 매개로 한 양 지역 간 에너지 관련 정책 교류는 매우 시의적절하며 필요한 교류·협력 사업이라고 할 수 있다.

3) 산둥성 내 '충남사무소' 설치

경제, 문화, 역사, 해양, 환경 측면에서 매우 긴밀한 산둥성에 '충남사무소'를 설치해 교류·협력을 강화할 필요가 있다. 충남도는 현재 상하이에 사무소 재설치를 추진 중에 있다. 하지만 중국을 단일 경제권으로 설정하기에는 그 규모와 형태가 크게 다르기 때문에 상하이 충남사무소와는 별도로 산둥성 내(예, 칭다오) 제2 충남 사무소 설치가 필요하다. 현재 대구시의 경우 상하이사무소 외 쓰촨성 청두시에 대구사무소 설치 추진 중이며 전북도 또한 기존의 상하이사무소 외 칭다오시에 제2사무소 설치를 추진 중에 있다.

4) 윤봉길 의사 칭다오 체류지 기념물 설치

충남도와 산둥성 간 우호교류 30년을 기념하여 윤봉길 의사 체류지인 칭다오에 윤봉길 의사 기념물 설치 및 제막식 행사를 제안한다. 현재 윤봉길 의사가 1930~1931년 사이 1년 동안 체류한 세탁소의 위치가 고증된 상태이다. 칭다오 시에 윤봉길 의사 기념물이 설치될 경우 충남도는 향후 칭다오시와 상하이시를 연계해 '매현루트'(또는 '윤봉길루트', '봉길루트' 등)를 만들고 이를 독립운동 학습관광 상품으로 개발할 수 있다.

5) 충남도-산동성 간 유교문화 교류 확대

유교 문화의 본 고장인 산동성과 유교 관련 학술, 인력, 관광 교류 확대를 통해 충남도 유교문화의 국제적 위상을 제고할 필요가 있다. 충남도는 그동안 산동성과 유교문화 진흥을 위해 노력해 왔으나 양 지역은 주로 학술대회 참석 위주의 교류 활동에 그치고 있는 상태이다. 충남도는 지역 기반의 유교문화 진흥을 위해 2022년 10월 한국유교문화진흥원을 개원한 만큼 향후 학술, 관광, 인적 교류 등 산동성과 유교를 매개로 한 다양한 교류 활동을 추진할 필요가 있다. 구체적인 교류 활동으로는 ①학술교류 참석 범위 확대, ②충남도 유교유적지 정비 및 관광교류 확대, ③인적 교류 등이다. 이를 통해 충청유교의 국제적 위상 제고 및 대중국 교류·협력의 네트워크를 강화할 수 있을 것이다.

6) '충남도-산동성 교류주간' 개최

충남도와 산동성 간 교류협력 활성화를 위해서는 먼저 두 지역이 상호 이해하는 활동 필요하다. 양 지역은 지리적으로 가장 인접할 뿐만 아니라 사회, 경제, 역사적 측면에서 많은 공통점과 유사성을 가지고 있음에도 상대 지역에 대한 몰이해로 교류·협력 활동은 미흡한 상태이다. 따라서 2025년 충남도와 산동성 간 우호교류 30주년, 2025-26 '충남 방문의 해' 등을 맞아 충남도와 산동성에서 각각 상대 지역에 대한 교류주간 행사를 개최한다. 충남도가 '충남도-산동성 교류주간'을 개최할 경우 산동성정부의 협력 요청뿐만 아니라 주한중국대사관, 주한중국문화원, 주한중국관광국, 한중우호협회, 유관 공공기관 및 기업 등 다양한 기관과 협력해 진행할 수 있을 것이다.



충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방안 제언

문영식 충남연구원 과학기술진흥본부 미래전략부장

최경순 충남연구원 과학기술진흥본부 책임연구원

1947년 벨 연구소에서 트랜지스터를 발명¹⁾한 이래, “첨단산업의 쌀” 반도체는 지난 78여 년간 산업·기술의 핵심요소로, 차세대 공정, AI반도체, 자율주행, 양자컴퓨터 등 혁신기술을 갖추기 위한 필수 기술이다. 특히, 최근 미국-중국 간 무역 전쟁은 반도체 산업의 자립을 추진하는 중국²⁾과 구형 반도체까지 제재 범위 확장을 위한 미국³⁾과의 기술패권, 국가안보, 공급망 지배력 확보를 위한 경쟁으로 글로벌 반도체 공급망과 기술발전에 큰 영향을 미치고 있다.

본 연구에서는 첨단반도체 기술·시장의 확장에 대응하기 위해 첨단후공정의 현황과 충남의 첨단산업 역량 중심으로 분석하여 산업육성을 위한 방안을 제안하고자 한다.

1. 반도체 첨단후공정의 중요성과 충남의 첨단산업 현황

1.1. 반도체 첨단후공정이란?

반도체 제작은 웨이퍼 위에 회로를 형성하는 전공정(Front-End Process)과 제작된 반도체 칩을 패키징하여 최종 제품으로 만드는 후공정(Back-End Process)으로 구분된다.

구분	전공정(Front-End Process)		후공정(Back-End Process)		
주요과정	웨이퍼 제조 및 회로형성		패키징 및 최종 테스트		
필요기술	나노단위 초정밀 가공(EUV, DUV 등 노광공정 등)		미세배선, 열방출, 신호 연결 기술 등		
대표기업	TSMC, 삼성전자, Intel, SK하이닉스 등		ASE, Amkor, JCET, 하나마이크론 등		
시장구조	파운드리, IDM(종합반도체기업) 중심		OSAT(후공정 위탁전문기업) 중심		
비용	높은 R&D 및 장비 투자 필요		상대적으로 낮은 설비투자 비용		
세부공정	웨이퍼 제조	웨이퍼 배선공정	웨이퍼 테스트 및 웨이퍼 절단	패키징	테스트

〈표 1〉 반도체 제조를 위한 전공정/후공정 비교

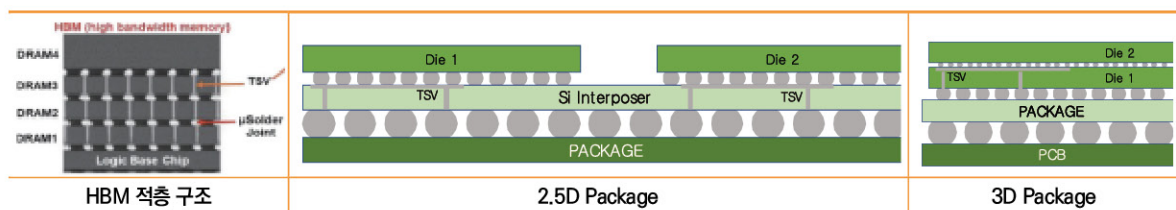
1) 트랜지스터, 전자혁명의 시초가 되다! - 발명 계기와 구조(LG Display Newsroom 2015.5.20.)

2) 중국 반도체 산업정책과 국가의 역할 - 신제도주의적 분석 - (김종우, 서울과학기술대학교, 2019.02.)

3) Biden launches new Chinese chips trade probe, will hand off to Trump(Reuters, 2024.12.24.)

첨단후공정은 고성능·고집적·고효율의 경제적 구현을 위해 하이퍼스케일·고밀도·다차원 이종집적 패키지 기술(칩렛, 웨이퍼레벨패키지, 페닐레벨패키지, 3D패키지 등)로 등으로 구현되는 패키징 및 관련 테스트 기술을 의미하는 것으로, 전통(Legacy) 공정에서는 후공정의 복잡성이 낮아, 제조-가공(배선공정)-테스트-절단까지를 전공정 영역으로 인식 하였으나, 최근의 첨단 공정에서는 소재의 다양성과 재료의 복잡성으로 인한 공정 난이도 상승으로 웨이퍼레벨 테스트부터 다이싱, 패키징, 테스트를 통합하는 형태로 발전 중이다.

반도체 후공정의 요소 기술은 이종집적(Heterogeneous Integration)을 위한 칩간 부착(Microbump Bonding, Hybrid Bonding, Bump-less Bonding), 칩간 신호연결(TSV(Through-Silicon Via), Interposer, TGV(Through-Glass Via)), 웨이퍼 가공 등 기타기술(Si Wafer Thinning, 방열기술 등)으로 구분된다. 이를 복합적으로 이용하여 PCB 기판위에 이종의 칩을 연결하는 방식에 따라 2D(이종 칩-기판 직접연결), 2.1D(RDL layer로 연결), 2.3D(Organic interposer로 연결), 2.5D(TSV를 이용한 Si interposer로 연결), 3D(이종칩간 직접 적층) 등으로 구분⁴⁾ 된다.



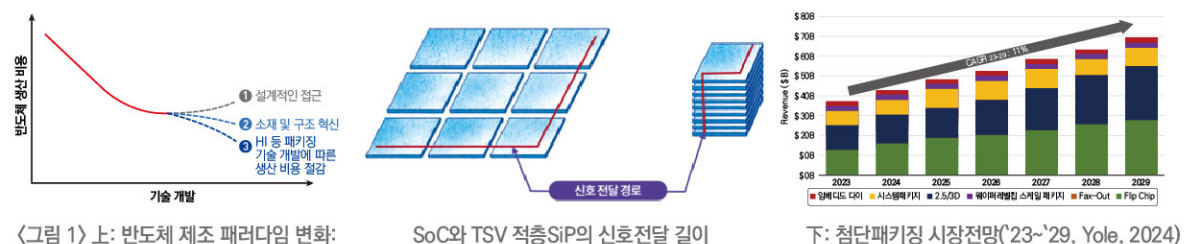
〈표 2〉 첨단후공정의 구조 예시(HBM 적층구조, 2.5D, 3D패키지)

1.2. 반도체 산업에서 첨단후공정의 중요성

반도체의 공정 미세화를 통한 성능 향상의 한계 도달로, 경제적 효율을 유지하며 저전력·고성능을 만족하는 고집적 칩 구현을 위한 패러다임이 기존 설계적 접근에서 첨단후공정(이종집적 등)으로 전환⁵⁾되었다.

고성능 반도체의 칩크기·복잡도 증가로 양품 수율 확보를 위해 구성 기능별 칩을 개별 공정 제작 후, One Chip을 위한 칩렛 및 3차원 적층을 통한 신호전달경로 최적화 형태로 발전 중이며, 이는 기존 전기적연결과 소자보호가 목적이었던 전통 패키징을 빠른속도로 대체하는 중이다.

시장전망⁶⁾에 따르면 고급패키징 매출은 2023년 378억달러에서 2029년 695억 달러로 연평균 11% 이상 성장이 예측되며, 특히 5G, AI/HPC, 자율주행차 등 메가 트렌드가 주도하는 2.5D/3D 패키징은 향후 5년 동안 17.2%의 고성장할 것으로 예상된다.



〈그림 1〉 상: 반도체 제조 패러다임 변화:

SoC와 TSV 적층SiP의 신호전달 길이

下: 첨단패키징 시장전망('23~'29, Yole, 2024)

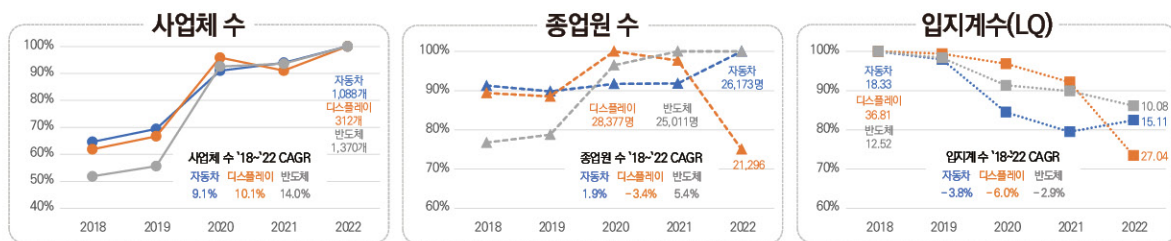
4) IFTLE 492: Will Intel Acquire GlobalFoundries? Intel/IBM R&D Partnership(3DInCites 2021.7.21.)

5) 첨단패키징 공정 최신기술 동향 및 요소기술 발굴(3D나노융합소재연구센터 기술리포트, 2023년 11호)

6) Advanced Packaging Market Monitor(Yole, 2024)

1.3. 충남의 첨단산업 현황

충남의 주축산업/미래신산업 중 첨단산업은 디스플레이, 미래차 부품, 첨단후공정⁷⁾ 분야로, 전국사업체조사 기준 사업체 수는 증가하나, 전국대비 충남의 집중도(입지계수)를 분석해보면 감소 추세이다. 그간 충남의 주력산업이자 국가 첨단산업의 대표주자인 디스플레이 산업 주도권의 중국 이전으로 인한 주요 지표의 감소가 특징적이다. 반도체 산업도 규모의 확장에 따른 사업체, 종업원 수가 성장하고 있으나, 수도권 집중으로 인한 입지계수는 '18년 대비 2.9% 위축되었다. 지역경제 활성화와 첨단산업 역량 확보를 위해 충남의 첨단산업인 자율주행차와 미래 디스플레이 산업인 마이크로 LED와 연관성이 높으며, 폭발적인 반도체 산업 성장의 혜택을 볼 수 있도록 첨단후공정 분야를 정책적으로 육성해야 할 필요성이 높다고 판단된다.



〈그림 2〉 충남의 첨단산업 관련 사업체수, 종업원수, 입지계수 비교(최대값 기준 정규화)

2. 반도체 첨단후공정의 국내외 산업 동향 및 육성 필요성

2.1. 국내외 첨단후공정 산업동향

첨단후공정 기술 확보를 위해 국내외 파운드리, IDM에서 자본적 지출(CAPEX) 투자를 선도하고 있으며, 글로벌 상위 10대 후공정기업*이 시장의 약 30%를 점유하며 기술개발을 주도하고 있다. 첨단후공정 산업은 Chat-GPT로 대변되는 AI/HPC 분야를 넘어서 미래차, 5G, 로봇 등 고성능 기기 수요 증가에 따라 성장하였으며, 기존 전통 패키징이 첨단패키징보다 높은 비중을 차지하였으나, '26년 이후부터는 역전 할 것으로 예상⁹⁾된다.

* ASE, TSMC, PTI(臺), JCET, FTME, 티안슈이 후안티안(中), Amkor, 인텔(美), 소니(日), 삼성전자(韓)

파운드리와 IDM은 선도 기술을 OSAT에 이전하는 형태로 협력함으로써 첨단패키징 영역에 지속적인 가치를 더하고 있다. TSMC는 월 8.3만장 규모의 12인치 백엔드팹 6 개소로 공정역량을 확보함과 동시에 InFo_oS, CoWoS-S 플랫폼의 공정 일부를 최상위 OSAT(ASE, Amkor, SPIL 등)에 이전하였으며, OSAT는 3D 패브릭 얼라이언스의 표준과 요구에 따라 두 개의 패키징 팹을 인증하고 '23년부터 양산을 시작⁹⁾하였다. 또한 인텔도 미국과 유럽(폴란드)에 대규모 첨단패키징 생산역량 확보 중이며, 삼성도 천안에 HBM용 패키징 라인을 증설¹⁰⁾하는 등 비용 효율적인 공정 흐름을 고려하여 패키징 장소를 확보 중이다.

7) 2024년 충남지역산업진흥계획(충남테크노파크, 2023.12.)

8) Status of the Advanced Packaging Industry 2022(Yole 2020.7.)

9) Advanced Packaging Market Monitor(Yole, 2024)

10) 충남도, 삼성전자 최첨단-대규모 반도체 투자 유치(뉴시스, 2024.11.12.)

3. 충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방향

3.1. 충남 반도체 첨단후공정 분야 육성 현황

충청남도는 “충청남도 반도체 산업 육성 및 지원에 관한 조례” 제정(‘23.11.), 반도체산업 육성계획 수립(‘23.12.), 조직개편(산업육성과 반도체팀 창설 ‘24.1.2.) 등 반도체 산업의 체계적 육성·지원을 위한 근거·계획·조직을 갖추고, 지역 주력산업 개편과 미래 신산업(반도체 첨단패키징)으로 신규선정¹⁵⁾ 하는 등 첨단후공정의 중요성을 인식하고 산업지원 체계를 갖추기 위해 노력 중이다.

반도체 특성화 대학 지원(호서대, 한기대, 공주대, 상명대, 한국폴리텍대학 등), 반도체 산업육성 정책발굴을 위한 산학연 협력체계 마련(‘24.6.18.), 충남 반도체 후공정 패키징 산업발전 세미나(‘24.10.), 도지사 주재 경제상황점검회의에서 첨단반도체 후공정 산업육성 전략 수립(‘24.12.19.), 충남 반도체 산업발전 산·학·연·관 협의회(연 3회), 반도체 후공정 기술개발사업 컨설팅, 시제품 제작 지원(‘25, 충남TP) 등 다양한 산학연관 네트워크를 운영하고 있으며 정책적인 육성을 추진 중이다.

3.2. 충남 반도체 첨단후공정 산업육성 방향 제언

충남 반도체 첨단후공정 산업육성을 위한 SWOT 분석을 진행하였다.

강점	<ul style="list-style-type: none"> 반도체 후공정 국내 기업 다수 입지(삼성전자, 국내 Top 3 기업 등) 반도체 후공정 관련 산·학·연 체계 및 혁신기관 기보유 후공정 후방산업인 장비 산업 경쟁력 보유 	<ul style="list-style-type: none"> 충남 OSAT기업은 메모리 반도체 후공정에 편중되어 첨단 후공정 기술 부족 서울, 경기 대비 충남 내 첨단후공정 R&D 활성화 시급 글로벌 패키징 기업 대비 생산 규모, 투자역량 등 한계 	약점
기회	<ul style="list-style-type: none"> AI, 전기차 등 디지털 혁신 가속화로 칩 수요 확대 수요-공급 바탕의 전주기적 생태계 구축의 최적지 정부의 충남지역 반도체 정책 및 투자계획 마련 	<ul style="list-style-type: none"> 미-중 반도체 경쟁으로 대외 변동성 및 영향력 심화 탄소국경세 등 반도체 산업을 제약하는 규제 발생 반도체 고급인력 부족, 중소기업 영세성 등 패키징 혁신환경 개선 시급 	위협

충남의 반도체 첨단후공정 산업육성을 위해 삼성전자(앵커기업)를 중심으로, OSAT(1차 협력사) 및 소부장기업(2차 협력사)의 동반성장 생태계 확보가 중요하다. 이를 위해, 국내 후공정 R&D 역량이 부족한 주요 OSAT 기업(후공정 Top3, 충남 입지)이 활용할 수 있도록 첨단후공정 R&D 인프라를 구축하는 것이 시급하다. 이는 차세대 반도체 패키징 기술 확보 뿐만 아니라, 글로벌 경쟁력을 높이기 위한 필수 과제이다.

이를 기반으로 2차 협력사의 소부장 개발 결과를 공동 인프라에서 1차 협력사 중심으로 신뢰성 검증 및 평가를 진행하는 실증형 R&D 지원체계를 마련하여, 소부장 국산화를 가속화하고, 글로벌 반도체 공급망에서 충남의 역할을 확대할 필요가 있다. 또한 반도체 첨단테스트 분야가 상대적으로 소외되어 있는 만큼, R&D 및 기술지원 거점을 마련하여 종합적인 후공정(패키징&테스트) 생태계를 구축하여, 국내 반도체/디스플레이 장비 기업의 첨단 산업 전환을 촉진하고, 신시장 창출을 도모해야 한다.

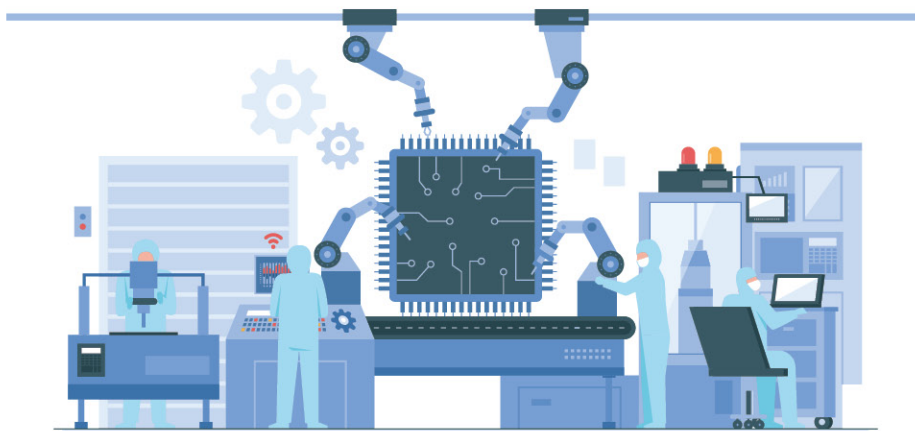
15) 충남테크노파크, 3대 주력산업→3대 주축산업 개편(굿모닝충청, 2023.3.8.)

충남의 부족한 산학연 혁신역량 확보를 위해 기업 수요 기반의 자체 R&D 지원 로드맵을 수립하고, 기업의 국가R&D 사업 참여를 적극적으로 유도할 수 있도록 기술전문가의 컨설팅을 지원해야 한다. 이를 위해 도내뿐만 아니라 전국 단위의 전문가 네트워크를 확보하여 개방형 혁신을 추진하는 것이 중요하며, 반도체 후공정 관련 산업협회와의 긴밀한 협력관계를 구축해야 한다. 또한, 지속적인 산업 수요조사 및 기술트리 기반 지원체계 연구를 병행함으로써, 산업 생태계 전반의 경쟁력을 강화해야 한다.

마지막으로 글로벌 반도체 산업의 탄소중립 및 친환경 공정 전환 흐름에 맞춰, 충남 내 반도체/디스플레이 장비 기업이 지속가능한 그린반도체 기술을 선도할 수 있도록 산업 육성 체계를 마련해야 한다. 이를 위해 에너지 고효율·친환경 공정 적용을 확대하고, 반도체 공정의 탄소배출 저감기술 개발을 지원해야 한다. 또한, 성과의 파급을 위한 충남내 주력후방산업(미래차 부품산업, 국방산업 등) 연계방향까지 고려하여 고효율/고신뢰도 반도체 혁신기반을 마련해야 한다. 더불어, 2차협력사 등 중소기업의 성장환경을 조성하기 위한 기술·금융 지원프로그램을 마련하고, 충남에 정주 가능한 첨단기업 취업인력의 양성과 지역기업이 출연연구원에 파견을 지원함으로써 고급 R&D 인력 양성기회를 제공하는 것도 필요하다.

3.3. 기대효과

충남의 반도체 첨단후공정 산업 육성은 국가 반도체 산업의 글로벌 경쟁력을 강화하고, 지역 경제를 활성화하는 핵심 전략이다. 이를 통해, 첨단 후공정 R&D 인프라 기반의 차세대 반도체 패키징 기술확보, 소부장 국산화를 통한 국내 공급망 안정화 및 경쟁력 강화, 산학연 협력을 통한 기업혁신역량 제고 및 중소기업 성장지원과 친환경 반도체 공정을 선도함으로써 지속가능한 산업육성의 효과를 기대할 수 있다. 앞으로 반도체 첨단후공정 산업의 핵심거점으로서의 충남을 위해 충남연구원은 대형 R&D 인프라 구축 및 친환경 반도체 관련 사업기획을 주도하고, 산학연관 협력 지원 및 중소기업 성장과 고급인력 유치를 위한 지원체계 마련에 힘을 쏟을 예정이다.





2022년 충남 기업 기업경영분석 및 부실기업 평가 : 기업활동조사 대상 기업을 중심으로

김영수

충남연구원 경제·산업연구실 연구원

1. 추진배경

- 기업경영분석은 국민경제에 중요한 역할을 수행하고 있는 기업의 경영상태가 얼마나 건실한지를 살펴보는 것
- 통계청은 매년 국내 산업활동을 수행하고 있는 회사법인 중 상용근로자가 50인 이상, 자본금이 3억 원 이상인 기업체를 대상으로 기업활동조사를 추진하고 있는데 기업활동조사 자료를 바탕으로 기업경영분석을 실시하여 충남에 소재한 기업의 경영성과 및 재무 상태를 분석하고 시도별 분석을 통해 충남에 소재한 기업의 위상을 확인하여 관련 정책 개발을 위한 기초 데이터를 구축

2. 기본 현황

〈표 1〉 2022년 기업활동조사 기본 현황

단위 : 개, 명, 백만 원

구분	전체	충남	
		총량	순위
조사대상 수	12,627	574	5
상용근로자 수	4,272,075	134,733	6
상용근로자 수 평균	317	222	9
총자산 평균	737,108	231,203	11
자본금 평균	23,067	16,223	8
총부채 평균	532,477	121,821	11
자기자본 평균	204,632	109,382	7
매출액 평균	327,206	251,858	3
영업비용 평균	307,951	237,773	3
영업이익 평균	18,782	13,615	3
영업외비용 평균	13,875	11,676	5
세전순이익 평균	5,248	2,329	7

- 2022년 기업활동조사 조사대상 기업 수 전체는 12,627개로 나타났고 충남은 574개로 2022년 말 기준 상용근로자가 50인 이상이면서 자본금이 3억원 이상인 기업의 수가 전체 17개 시도 중 5위에 해당
- 통계청, 중소기업 기본통계에 따르면, 2022년에 종사자수 50인 이상인 기업의 비중이 0.42%로 충남은 서울, 경기, 경남, 부산 다음으로 규모가 큰 기업을 보유한 시도에 해당
- 기업활동조사 대상 전체 기업의 상용근로자 수 합계는 4,272,075명으로 충남의 합계는 134,733명으로 17개 시도 중 6위에 해당
- 충남은 17개 시도 중 상용근로자 수 평균은 9위 총자산 평균은 11위, 자본금 평균은 8위, 총부채 평균은 11위, 자기자본 평균은 7위이지만, 매출액 평균과 영업이익 평균이 3위로 기업에 투입되는 자산 및 자금에 비해 부가가치 창출 능력이 높은 것으로 나타남
- 다만, 영업외비용 평균은 5위이고 세전순이익 평균이 7위로 영업외비용의 규모가 크고 세전순이익의 규모가 낮아 영업외비용을 줄이기 위한 방안 모색이 필요해 보임

3. 기업경영분석

〈표 2〉 기업경영분석 결과 비교

단위 : %, 회

구분	기업경영분석 전산업	기업활동조사	
		전체	충남
총자산세전순이익률	3.66	0.71	1.01
자기자본세전순이익률	8.09	2.56	2.13
자본금세전순이익률	36.43	22.75	14.35
매출액세전순이익률	4.57	1.6	0.92
매출액영업이익률	4.53	5.74	5.41
자기자본비율	44.98	27.76	47.31
부채비율	122.33	260.21	111.37
총자산회전율	0.80	0.44	1.09
자기자본회전율	1.77	1.60	2.30
자본금회전율	7.98	14.19	15.52

- 한국은행은 우리나라 기업의 경영실태를 파악하고자 국세청에 법인세를 신고한 기업을 대상으로 기업경영분석을 매년 발표하고 있는데, 2022년에는 910,206개 업체를 대상으로 기업경영분석 결과를 발표
- 2022 기업경영분석 전산업에 대한 재무분석 결과와 기업활동조사 대상 기업의 재무분석 결과를 <표 2>와 같이 비교함
- 총자산세전순이익률은 총자산에 대한법인세비용차감전순이익(이하 세전순이익)의 비율로서 기업이 이익을 얻기 위하여 자산을 얼마나 효율적으로 사용했는지를 나타내는 지표로 충남의 기업활동조사 대상 기업은 자산을 활용한 이익 창출 능력이 전산업에 비해 부족한 것으로 나타남
- 자기자본세전순이익률은 자기자본에 대한 세전순이익의 비율로서 출자자 또는 투자자들이 투하자본에 대한 수익성을 측정할 때 주로 이용하는 지표로 충남의 기업활동조사 대상 기업은 투하자본에 대한 수익 창출 능력이 전산업에 비해 부족한 것으로 나타남
- 자본금세전순이익률은 자본금에 대한 세전순이익의 비율로서 기업활동의 기초가 되는 납입자본금에 상응하는 이익률을 측정하는 지표로 충남의 기업활동조사 대상 기업은 자본금에 상응하는 이익 창출 능력이 부족한 것으로 나타남
- 매출액세전순이익률은 매출액에 대한 세전순이익의 비율로서 기업의 경영성과를 총괄적으로 나타내는 지표로 충남의 기업활동조사 대상 기업의 경영성과는 전산업에 비해 부족한 것으로 나타남
- 매출액영업이익률은 매출액에 대한 영업이익의 비율로서 기업의 주된 영업활동에 의한 경영성과를 판단하기 위한 지표로 충남의 기업활동조사 대상 기업의 영업활동에 다른 경영성과는 전산업에 비해 높은 것으로 나타남
- 자기자본비율은 총자본에서 자기자본이 차지하는 비중을 나타내며 기업의 자본 건전성을 판단하는 대표적인 지표로 충남은 기업활동조사 대상 기업 전체 시도 중 자본 건전성이 우수한 기업이 많고 전산업보다도 자본 건전성이 높은 것으로 나타남
- 부채비율은 자기자본에 대한 총부채의 비율로서 타인자본에 대한 의존도를 나타내는 대표적인 안정성 지표로 충남은 기업활동조사 대상 기업 전체 시도 중 타인자본에 대한 의존도가 낮은 기업의 수가 많고 전산업에 비해서도 타인자본 의존도가 낮은 것으로 나타남

- 총자산회전율은 매출액을 총자산으로 나눈 비율로서 총자산이 1년 동안 몇 번 회전하였는가를 나타내는 지표로 기업이 소유하고 있는 전체 자산을 얼마나 효율적으로 활용하고 있는지를 측정하는데, 충남의 기업활동조사 대상 기업은 전체 자산의 활용 효율성이 높은 것으로 나타남
- 자기자본회전율은 매출액을 자기자본으로 나눈 비율로서 자기자본이 1년 동안 몇 번 회전하였는가를 나타내는 지표로 자기자본의 활용도를 측정하는데 이용되는데, 충남의 기업활동조사 대상 기업은 자기자본의 활용 효율성이 높은 것으로 나타남
- 자본금회전율은 매출액을 자본금으로 나눈 비율로서 납입자본금이 1년 동안 몇 번 회전하였는가를 나타내는 지표로 자본금 이용의 효율성을 측정하는데 이용되는데, 충남 기업활동조사 대상 기업의 자본금 이용 효율성이 전 산업에 비해 높은 것으로 나타남
- 총자산세전순이익률, 자기자본세전순이익률 등 세전순이익률을 활용한 손익의 관계비율의 경우 충남의 기업활동조사 대상 기업의 재무비율이 전산업에 비해 낮게 나타나 세전순이익에 대한 경영성과는 낮은 것으로 평가되지만, 총자산회전율, 자기자본회전율 등 매출액을 활용한 자산·자본의 회전율 지표의 경우 전산업에 비해 높게 나타나고 있으므로 영업활동에 따른 경영성과는 높다고 평가할 수 있음. 그러므로, 영업이익에 비해 영업외비용의 규모가 상대적으로 커서 세전순이익에 대한 경영성과가 낮은 것으로 보임
- 또한, 자기자본비율, 부채비율의 경우 충남 기업활동조사 대상 기업의 재무비율 값이 기업활동조사 전체 기업 및 기업경영분석 전산업에 비해 긍정적으로 나타났으므로 충남 기업활동조사 대상 기업의 재무건전성이 더 양호한 것으로 보임

4. 부실기업 평가

- 한국경제인협회는 자기자본이 음수로 나타날 경우 부실기업으로 평가하고 있는데, 충남 기업활동조사 대상 기업 중 자기자본이 음수로 나타난 기업은 19개소로 17개 시도 중 자기자본이 음수인 기업의 수가 16위로 부채 의존도가 낮고 자체 자본에 대한 활용도가 높아 외부 충격에도 잘 견딜 수 있는 안정적인 구조를 가진 기업이 많은 것으로 나타남

☞ 금융당국은 부채비율이 100% 이상이고 이자보상비율이 1배 미만인 기업을 부실기업으로 평가하고 있는데, 기업활동조사 자료는 부채비율만 산출이 가능하기 때문에, 부채비율로 부실위험성을 평가한 결과, 충남 기업활동조사 대상 기업 중 부채비율이 100% 이상인 기업은 574개 기업 중 53.31%로 나타났고 17개 시도 중 11위로 부채비율이 높은 기업의 수가 타 시도에 비해 많지 않아 재무건전성이 상대적으로 양호함

☞ 한국은행은 기업건정성 평가지수 12개를 제시하고 있는데, 이 중 자기자본 비율이 10% 미만 이거나, 총자산회전율이 0.5회 미만인 기업을 부실기업으로 평가하고 있음. 충남 기업활동조사 대상 기업 중 자기자본비율이 10% 미만인 기업은 45개로 17개 시도 중 8위, 총자산회전율이 0.5회 미만인 기업은 89개로 17개 시도 중 15위로 나타남. 자기자본비율 관련 순위는 낮지 않으나, 총자산회전율 관련 순위가 매우 낮게 나타나 전체 자산을 활용한 경영성과 창출 수준이 타 시도에 비해 높은 것으로 나타남

〈표 3〉 부실기업 평가

단위 : 개, %

구분		전체		충남		
		기업 수	비중	기업 수	비중	순위
조사대상		12,627	100.00	574	100.00	5
부실기업 평가기준	자기자본 음수	610	4.83	19	3.31	16
	부채비율 100% 이상	6,831	54.1	306	53.31	11
	자기자본비율 10% 미만	1,056	8.36	45	7.84	8
	총자산회전율 0.5회 미만	2,939	23.28	89	15.51	15

5. 요약 및 시사점

☞ 상용근로자가 50인 이상, 자본금이 3억원 이상인 기업 중 충남에 소재한 기업의 경영성과 및 재무건전성이 양호한 것으로 나타났고 부실기업의 비중도 낮은 것으로 나타났지만 영업외비용의 규모가 커서 세전순이익의 규모가 낮게 나타나고 있어 세전순이익 관련 경영성과는 부실한 것으로 나타남

☞ 그러므로 영업외비용 절감을 위한 기업들의 노력이 요구되는데, 이자비용이 감소하면 영업외비용을 크게 줄일 수 있는데, 신용보증기금에서 추진 중에 있는 대환대출 사업을 통해 고금리대출은 저금리 보증부 대출로 전환하는 것이 필요함



열린 마당

경계선 지능 청년의 자립지원과 자활사업의 연계 가능성

경계선 지능 청년의 자립지원과 자활사업의 연계 가능성

김재철

충남광역자활센터 사무국장

‘느린 학습자’라고도 불리는 경계선 지능인에 대한 합의된 정의는 아직 명확하지 않다. 다양한 입법 논의가 진행되고 있으나 관련 법 역시 제정되지 않은 상황이다.

다만 「초·중등교육법」 제28조에서는 “학습에 제약을 받는 학생”을 위해 교육상 필요한 시책을 마련하도록 규정하고 있으며, 「충청남도 경계선 지능인 평생교육 지원 조례」에서도 인지능력 또는 학습능력 등의 부족으로 사회생활에 어려움을 겪어 지원과 보호가 필요한 사람으로 정의하여 지원근거를 마련하고 있다.

초·중등교육법

제28조(학업에 어려움을 겪는 학생에 대한 교육)

“성격장애나 지적(知的) 기능의 저하 등으로 인해 학습에 제약을 받는 학생 중 「장애인 등에 대한 특수교육법」 제15조에 따른 학습 장애를 지닌 특수교육대상자로 선정되지 아니한 학생”

충청남도 경계선 지능인 평생교육 지원 조례

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

“경계선 지능인”이란 「발달장애인 권리보장 및 지원에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 지적장애에 해당하지 않지만 인지능력 또는 학습능력 등의 부족으로 사회생활의 적응에 어려움을 겪어 지원과 보호가 필요한 사람을 말한다.

위 두 법적 근거에 의하면 경계선지능인은 ‘지적장애’에 속하지 않으나 인지 또는 학습능력 등의 저하로 학습과 사회생활에 어려움을 겪어 지원과 보호가 필요한 자로 정의된다.

청소년기 학습에 어려움을 겪은 경계선 지능인은 누적된 교육적 실패로 인해 지식과 기능 습득 뿐 만 아니라 정서적·사회적 어려움도 겪을 확률이 높아지며, 특히 성인기에 접어들게 되면서 직업생활과 사회 적응에서 더욱 심각한 문제를 마주하게 된다. 노동시장 진입과 유지의

어려움으로 인한 사회경제적 소외가 지속될 경우, 고립생활을 하거나 공격적 행동으로 감정을 표출하는 등의 정서불안이 동반되는 경우도 다수라고 알려져 있다.

장애인복지법에 따라 등록 장애인은 제도적 지원을 받지만, 지적장애에 해당하지 않는 경계선지능인은 제도적 지원의 바깥에 있으며, 이들에 대한 명확한 실태조사나 통계 등도 부족한 실정이다. 대다수의 선행연구에서는 경계성지능인을 전 국민의 13.59%로 추정하고 있는데, 2024년 우리 나라의 총 인구 5114만명을 기준으로 환산 시 약 695만명으로 추정되는 규모이다. 이 중 19세 이상 39세 이하 청년에 이 비율을 적용하면 경계선지능 청년은 약 181만명으로 추정된다.¹⁾

충청남도의 경우 2024년 5월 기준 전체인구 213만명 중 청년인구(19-39세) 비율은 23.13%로 49만명인데, 경계선지능인 비율을 대입하여 환산했을 때 충남의 경계선 지능 청년을 약 6만7천명일 것으로 추정할 수 있다.²⁾

경계선지능인의 자립과 사회적 비용 감소, 저출생 고령화 사회에서의 인적 자원 활용의 측면에서 이행기에 있는 청년들의 자립과 고용을 위한 지원이 시급하다. 특히 경계선 지능 청년의 자립을 위한 고용지원은 경제활동을 통한 생계유지의 의미 뿐 만이 아니라 사회 구성원으로서 사회참여를 통한 일상생활 및 사회적 관계 형성·유지의 기반이 되기도 한다.

한국자활복지개발원과 한국자활기업협회는 2024년 한국장애인고용공단 고용개발원과 「경계선지능 청년 일경험처 발굴 및 연계 업무협약」을 체결하고 경계선지능 청년에게 자활기업 일배움터를 발굴·연계하는 시범사업을 추진했다.

국민기초생활보장법에 따라 근로능력이 있는 저소득층이 스스로 자활할 수 있도록 근로기회를 제공하고 기능습득을 지원하는 자활사업은 경계선지능 청년들의 일자리와 일배움터를 제공하는 좋은 연대·협력 자원이 될 수 있다. 지역자활센터에서는 참여자들의 역량, 욕구, 특성, 장애요인, 환경 등에 따른 일자리 및 교육과 훈련을 제공하고 있어 다양한 일경험 프로그램을 연계할 수 있으며, 전국 시·군·구지역에 설치되어 있는 센터는 250여개로 기초지역 단위의 촘촘한 지원체계를 가지고 있다.

1) 변민수, 이미지, 이혜경(2024) 경계선지능 청년 일 역량 강화 및 일경험 시범사업 연구. 한국장애인고용공단 고용개발원

2) 정덕진(2024) 충청남도 경계선지능인 평생교육 지원 방안 연구. 충청남도여성가족청소년사회서비스원

2019년부터 시작된 청년자립도전 자활사업단은 자활에 참여하는 청년들을 대상으로 맞춤형 자립지원 시스템을 제공하여 개별 진로적성에 맞는 직무교육을 지원하고, 동료시민과의 유대감 및 자존감 향상을 통해 사회의 건강한 구성원이 될 수 있도록 하는 데 중점을 둔 사업이다. 사업단 참여와 함께 개인별 직업훈련을 통한 취업역량을 강화하도록 하고 있으며, 사회·정서적 자활을 기반으로 한 경제적 자활에 초점을 두어 지원하고 있다.

자활사업의 참여자격은 소득을 기준으로 하기 때문에 경계선지능 청년들을 모두 포괄할 수는 없을 것이다. 그러나 최근의 언론보도에 의하면 경남의 보호종료 아동의 30% 가량이 경계선 지능아동이며, 서울시는 보육원 34곳의 전수조사 결과 경계선 지능아동의 비율이 16.35%였다. 충남의 경우 43개의 아동복지시설에 있는 745명의 보호아동 중 78명, 10.5%의 아동이 경계선 지능 진단을 받은 것으로 알려졌다. 또한 양육시설 보호아동의 15~25%, 자활지원사업 참여자의 25%, 긴급주택을 희망하는 미혼호의 60%가 경계선지능인으로 추정되며, 느린학습자 청년의 50%가 무직이라는 통계에 비추어 볼 때 자활사업과 경계선지능 청년의 일자리·일경험 지원의 연계는 매우 의미 있는 시도가 될 것이다.

자활사업 제도

🔍 자활사업 목적

- ▶ 근로능력자의 기초생활을 보장하는 [국민기초생활보장제도]³⁾를 도입하면서 근로역량 배양 및 일자리 제공을 통한 탈빈곤 및 빈곤예방 지원
- ▶ 자활사업을 통해 근로능력 있는 저소득층이 스스로 자활할 수 있도록 자활 능력 배양 기능습득 지원 및 근로기회 제공

🔍 자활사업 현황(지원체계)

중앙	광역	지역
1개소 (한국자활복지개발원)	16개소 (세종 미설치)	250개소 (시·군·구)

* 충남지역 현황

- ▶ 충남광역자활센터 / 14개 지역자활센터(계룡시 미설치)
- ▶ 계룡시는 자활근로사업을 자체적으로 운영

3) 국민기초생활보장법(2000년 10월 1일 제정)

🔍 자활사업 참여 자격

- ▶ 조건부수급자, 자활급여특례자, 일반수급자, 특례수급가구의 가구원, 근로능력이 있는 시설수급자
- ▶ 기준 중위소득 50% 이하 차상위자

* 2025년 기준 중위소득

1인	2인	3인	4인	5인	6인
239만2천원	393만3천원	502만5천원	609만8천원	710만8천원	806만5천원

🔍 자활지원 기관별 역할

- ▶ 시·군·구 : 자활사업 대상자 발굴 및 의뢰
- ▶ 실시기관(지역자활센터) : 사업참여 결정 상담 / 사례관리 및 자활사업 배치

🔍 일경험을 위한 자활사업 참여

구 분	시장진입형/ 기술·자격자	사회서비스형/ 기술·자격자	근로유지형
지급액계	61,930/65,930	54,200/55,350	31,800
급여단가	57,930/61,930	50,200/54,200	227,800
실 비	4,000	4,000	4,000
표준소득액(월)	1,506,180	1,305,200	722,800
비 고	1일 8시간, 주 5일		1일 5시간, 주 5일

1) 자활사업단 유형

- ▶ 시장진입형 자활근로, 사회서비스형 자활근로, 인턴·도우미형 자활근로, 근로유지형 자활근로, 시간제 자활근로, 청년자립도전 자활사업단

2) 청년자립도전사업단

자활사업에 참여하는 청년들이 '맞춤형 자립지원'을 통해 스스로 개인의 변화와 성장을 이끌어내고 공동체성을 회복하는 것에 중점을 맞춘 사업단

- ▶ (대상) 만18세~39세 신규 참여자 또는 참여기간 3년 이내의 기존 참여자
 - * 보장기관은 자립준비청년을 의뢰 할 수 있도록 적극 검토
- ▶ 청년자립도전사업단 참여기간 자활근로사업 참여기간 5년 중 최대 3년
- ▶ 급여기준은 시장진입형
- ▶ 참여자 지원

☑ 청년내일저축계좌 사업

구분	차상위 이하	차상위 초과
가구소득	기준 중위소득 50% 이하	기준 중위소득 50% 초과 ~ 100% 이하
연령	만 15세 이상 ~ 만 39세 이하	만 19세 이상 ~ 만 34세 이하
근로기준	월 10만원 이상 근로·사업소득 발생	월 50만원 초과 ~ 월 250만원 이하
지원액	매월 30만원	매월 10만원

☑ 교육비지원

지원범위	- 자격증 취득을 위한 교육, 전문강사비, 위탁교육비 등
지원한도	- 3년간 총 220만원 한도, 참여기간 동안 분할 사용하도록 사업 기관에서 집행 - 참여자 개인에게만 적용되는 교육비가 50만을 초과할 경우 10% 자기 부담





**언론이
바라본
충남**

충남의 미래 세대에게 물려줘야 할 재산목록

충남의 미래 세대에게 물려줘야 할 재산목록

김갑수

굿모닝충청 편집국장

충남 태안군청에서 북쪽으로 약 40여 분 달리면 만대항(이원면 내리)이라는 곳이 나온다. 태안반도 최북단인데 생각보다 너무 멀어 ‘가다가 포기하고 만다’라는 데서 유래된 지명이라고 한다.

기차도 딱 한 번 가봤는데 꼬부랑 왕복 2차선 도로를 한참 달려야 나오는 곳이어서 자연스럽게 고개가 꼬덕여질 정도였다. 만대항에서 가로림만 건너편을 바라보면 서산시 대산읍 독곶리 황금산이 손에 잡힐 듯 다가온다.

태안군민은 이곳에 ‘만대다리’ 즉 ‘가로림만 해상교량’을 건설하기 위해 무려 50년 전부터 노력해 왔다. 접속도로 2.8km와 해상교량 2.5km를 합해 총 5.3km를 연결하는 것이 골자다.

가로림만 해상교량이 놓일 경우 기존 만대항을 출발해 서해안고속도로에 진입하기까지 걸리는 시간은 87분(서산IC)에서 25분(송악IC)으로 대폭 줄어들게 된다. 태안군은 이 사업을 통해 수도권에서 1시간대 접근이 가능해져 관광객은 물론 기업 유치에 획기적인 전환점이 될 것으로 기대하고 있다.

이 사업은 다행히 제6차 국토·국지도 건설계획(2026~2030년) 수립을 위한 기획재정부의 일괄 예비타당성 조사 대상 사업으로 선정된 상태인데 과연 경제성(B/C)이 기준을 충족할지는 좀 더 지켜볼 대목이다. 앞서 왕복 4차로로 계획했을 땐 B/C가 0.25에 그쳐 제5차 국토·국지도 건설계획 반영에 실패한 바 있다. 이번에는 왕복 2차로로 줄이고 사업비도 2,647억 원으로 낮춘 상태다.

여기서 잠깐, 경남과 전남 남해안을 다녀온 경험이 있는 사람이라면 “그 수많은 육지와 섬, 섬과 섬 사이 다리는 과연 B/C가 기준을 충족해 건설됐을까?”라는 합리적인 의구심을 품게 된다.

게다가 13조 5,000억 원 규모의 가덕도신공항과 4조 5,158억 원으로 추정되는 달빛철도(대구~광주) 건설사업의 경우 특별법을 통해 예비타당성 조사조차 없이 추진되고 있다는 사실을 어떻게 봐야 할지 머리가 복잡해진다.

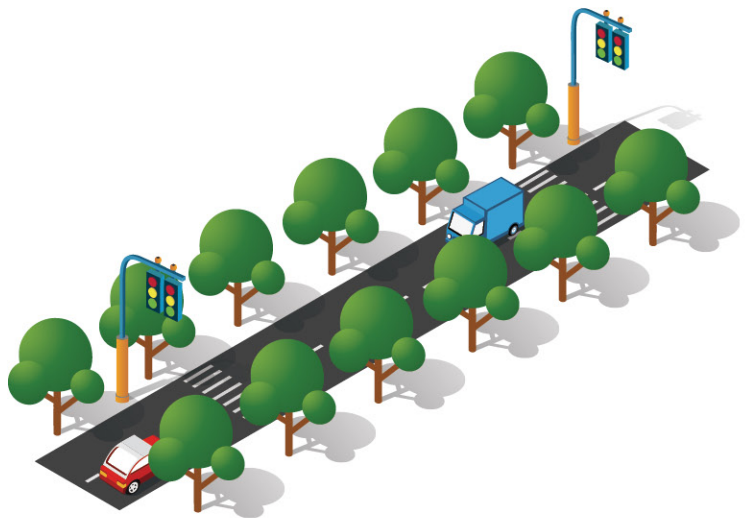
그리고 보면 도로와 철도 등 유독 충남지역 SOC 사업 대부분은 표류 상태를 지속하고 있다. 문재인 정부와 윤석열 정부의 대선공약이자 국정과제였던 중부권 동서횡단철도(서산~대산~경북 울진)를 비롯해 충청산업문화철도(보령~세종 조치원)와 충청내륙철도(태안~대전), 보령~대전고속도로, 제2 서해대교, 수도권광역급행철도 GTX-C 연장 등은 지지부진하거나 정부의 추진 의지가 전혀 보이지 않고 있다고 해도 과언이 아니다.

게다가 보령~대전고속도로는 대전과 충북, 세종 등 충청권 내륙 주민들에게 아름다운 서해를 선물하기 위한 사업이고, 제2서해대교의 경우 실질적인 혜택은 호남지역 주민들에게 돌아가는 성질의 것이기도 하다.

이대로 가다간 '충남 홀대'라는 지역정서를 자극하는 용어가 영원히 사라지지 않을 가능성이 크다.

올해는 국도·국지도 건설계획과 고속도로 건설계획, 국가철도망 구축계획 등 정부 차원의 도로·철도 분야 계획 수립이 이뤄지는 중차대한 시기다. 17개 시·도마다 총성 없는 전쟁이 시작된 것이다. 충청인의 기질상 원가를 대놓고 달라고 요구하거나 그것이 안 될 때 생떼 부리는 모습을 보긴 힘들다.

그러나 바로 지금 단결된 힘을 보여주지 않는다면 또다시 타 지역에 비해 턱없이 부족한 성과물에 그칠 수밖에 없다. 충남의 미래 세대에게 좀 더 두둑한 재산목록을 물려주기 위해서라도 지금 우리는 머리띠 두르고 정의로운 투쟁에 나서야 한다.





청년예술가협동조합 “나빌레라”

나비가 되고 싶은 청년들의 날갯짓,

청년예술가협동조합

나빌레라

나빌레라 이정빈 대표

Q1 현재 홍성에서 소극장과 함께 동명의 이름으로 청년예술가협동조합 “나빌레라”를 운영 중이신데요. 시민들에게는 영화제목으로 조금 더 친숙할 ‘나빌레라’, 어떤 의미가 있을까요?

A1 나빌레라는 '나비 같다'는 의미로 나비롭다는 순우리말로 나비와 '-레라'라는 표현이 합쳐진 단어입니다. 애벌레에서 나비까지 되는데 생존율이 단 1퍼센트라고 합니다. 그것이 청년예술가와의 삶과 비슷하다고 느꼈습니다. 그렇게 우리는 나비가 되는 것이 목표이며 청년들을 한 마리의 나비로 투영하여 청년들의 날갯짓이 모여 지역사회에 행복을 전하는 단체가 되겠다는 꿈을 의미합니다.

Q2 청년예술가협동조합이라는 명칭이 익숙한 듯 생소한데, 어떤 활동들을 하고 계신지 소개 부탁드립니다.

A2 총 3가지인데요 첫 번째는 공연사업입니다. 홍성군 원도심 내 나빌레라 소극장을 운영하며 다양한 창작 뮤지컬을 제작하며 공연을 선보이고 있습니다. 5월 중순부터 매주 토요일마다 공연을 진행해 보려고 계획하고 있습니다. 또한 찾아가는 공연으로 직접 초등학교 등 찾아가서 아동극, 교육극 등 다양하게 진행하고 있습니다. 두 번째로는 행사 및 축제 기획을 하고 있습니다. 행사나 축제에 체험, 공간디자인,



공연 등 예술가들이 빠질 수가 없잖아요? 그렇게 행사나 축제를 기획하고 제작도 함께 하고 있습니다. 마지막으로 예술교육 사업을 진행하고 있습니다. 아동 청소년 대상으로 연극·영화와 관련된 교육을 제공하고 있습니다.

Q3 우리나라 문화 시장에서 지방 소도시에서의 예술 활동, 특히 연극과 뮤지컬 같은 공연활동은 쉽지 않을 것으로 예상됩니다. 어떻게 홍성에서 예술 활동을 할 결심을 하셨나요?

A3 확실히 충남 쪽이 공연으로 불모지이긴 합니다. 대구나 부산은 공연이 활성화되어 있거든요. 제가 왜 남게 되었는지 정말 솔직하게 얘기하면 딱히 졸업 후 서울에

올라가서 할 게 없었습니다.(웃음) 아르바이트하면서 오디션 보거나 작품을 만들거나 또 서울은 집값이 비싸지 않습니까. 요즘 전세는 사기가 많아서 월세를 살아야 하는데 예술가가 무슨 돈이 많겠습니까? 그렇게 고민하던 중 홍성군문화특화사업단이 문화 특화조성사업을 하면서 지역에서도 활동할 수 있는 기회와 지역에서 살아갈 수 있는 정보와 교육을 해줬습니다. 그렇게 교육을 들으면서 어차피 서울에 가도 힘들 거 여기서 한번 해보자라고 마음먹었습니다.

Q 나빌레라의 작품 중 하나를 소개시켜주세요. 어떤 의도로 제작하였고, 무슨 내용을 담고 있는지 궁금합니다.

A 2025년 충남관광해를 맞아서 약 5월부터 매주 토요일에 할 공연인데요. 바로 '나의 첫사랑 레시피'라는 뮤지컬 작품입니다. 장르는 로맨스 판타지이고 정말 대중적인 스토리로 무겁지 않게 가볍고 편안하게 볼 수 있게 제작했습니다. 이 작품의 특징은 음식입니다. 주인공이 맛있는 음식을 먹으면 과거로 돌아간다는 재밌는 설정을 가지고 있으며 실제로 소극장에 배우들이 먹방을 보이는 전국 최초 먹방공연입니다! 또한 홍성 지역의 특산물들을 홍보하면서 지역과 함께 상생하는 공연으로도 제작하였습니다. 많은 관심과 홍보 부탁드립니다!

Q 아무래도 수도권이 아니다보니 연극배우들 섭외에 어려움이 있을 것 같은데 어떻게 해결하시는지 궁금합니다.

A 정말 제 걱정을 잘 알고 계시네요. 사실 배우 섭외가 정말 힘들어요. 특히 저희는 뮤지컬 장르다 보니 뮤지컬 배우는 더 구하기 힘들어요. 다행히 홍성 지역에 공연예술대학이 있어서 학생들과 작품을 같이 하거나 학교를 졸업 후 저희 나빌레라 1년 2년 정도 활동하고 서울로 올라가고 있습니다. 하지만

프로 배우를 섭외하기는 참 어렵습니다. 그만한 페이, 숙소, 교통을 감당할 자신이 없거든요. 하지만 언젠가 제 작품들이 성공을 한다면 프로 배우들이 역으로 내려올 수 있지 않을까? 꿈을 꾼습니다.

Q 나빌레라의 활동은 단순한 공연예술 제작이 아닌 문화예술을 통한 교육, 또는 공연예술교육에도 관심이 많은 것 같습니다. 교육활동은 어떻게 하고 계신가요?

A 감사하게도 충남문화관광재단에서 진행하는 꿈다락 문화학교 공모사업에 5년째 연속 선정되고 있습니다. 우선 소극장에서 꿈다락 교육사업을 진행하고 있고 이 꿈다락 교육은 단순히 연극을 가르치는 것이 아닌 방탈출 게임처럼 아이들이 동화나 지역의 설화 이야기 속에 들어가서 탐험하는 게임 형태의 연극 수업입니다. 그렇게 아이들이 자연스럽게 역할을 부여받고 표현력이 향상되는 수업형태로 진행하고 있습니다.

Q 로컬크리에이터로 활동한다는 것은 지역과의 소통이 매우 중요한 부분이라 생각합니다. 실제로 나빌레라 공식 인스타그램을 보면, 나빌레라의 활동뿐만 아니라 홍성의 축제를 포함한 다양한 생활/문화 정보들을 함께 공유하고 계세요. 지역주민, 지역커뮤니티와의 소통을 위해 어떤 노력을 하고 계신가요?

A 홍성의 좋은 점! 홍성통이라는 민관거버넌스가 잘 조직되어 있습니다. 그렇게 홍성통은 문화통, 교육통 등등 다양한 분과들이 나누어져 있으며 한 달에 한 번씩 모임을 가집니다. 그렇게 저는 재생통, 문화통, 사회적경제통 등 다양한 모임에 참여하면서 정보를 나누고 소통하고 있습니다.

Q 지역과 세대를 넘나드는 소통을 위해 올해에는 새로운 브랜드를 만드셨어요. 판타지박스라는 브랜드 이름

으로 토옥희와 거북희 캐릭터를 만드신걸 봤습니다. 요즘 트렌드에 맞춘 릴스도 많이 찍으시던데 어떻게 만들게 되었는지, 판타지박스를 통해 기대하는 방향도 궁금합니다.

A8 판타지 박스는 찾아가는 아동극 사업으로 만든 브랜드였습니다. 잠들었던 동화 속 캐릭터들이 현대에 깨어났다는 콘셉트로 시리즈 별로 교육극을 제작하고 있습니다. 아이들에게 익숙한 동화를 현대판으로 새롭게 각색하여 재밌게 다가가고자 한 아동극 브랜드입니다. 지금 현재 첫 번째 시리즈로는 악당이 된 별주부전으로 환경을 주제로 교육극을 제작하고 있으면 두 번째 시리즈로는 흥부와 놀부를 사이버 도박이라는 주제로 재밌게 각색하여 제작할 예정입니다. 그렇게 만든 캐릭터를 홍보하기 위해 인스타그램에 춤 영상이나 다양하게 올리고 있는데 온라인 홍보가 쉽지 않다는 걸 느꼈습니다.

Q9 대표님의 이전 인터뷰를 보다보니 지역문화콘텐츠가 성공하려면 원재료가 우선 중요하고 지역성은 조미료가 되어야한다는 말씀을 하셨어요. 이런 관점에서 대표님이 앞으로 생각하시는 나빌레라의 공연 예술의 방향성은 무엇일까요?

A9 제가 4~5년 정도 활동하면서 느낀 것은 공연을 예로 들면 지역에서 활동하는 만큼 지역의 색을 넣어야 된다는 생각이 있었습니다. 그렇게 흥성 지역의 김좌진 장군 등등 주제로 공연을 만들었지만 솔직히 말해서 대중성도 상품성도 없었습니다. 그리고 역사와 관련된 건 제 전문 장르도 아니었고요. 그렇게 계속 지역을 주제로 공연을 만들다가 나를 잃어버리는 느낌을 많이 받았습니다. 그렇게 고민을 하다가 '엄마까투리'라는 지역콘텐츠 성공사례를 분석하게 되었습니다. 그런데 엄마까투리는 솔직하게 지역색이 짙은 작품은 아니었습니다. 그냥 지역색을 조미료처럼 살짝 뿌렸다는 느낌을 강하게 받았습니다. 그렇게 저는 다시

고민하여 우선 내가 잘 할 수 있고 대중적이고 상품성 있는 공연을 제작하고 그 위에 조미료처럼 지역색을 넣어야겠다고 생각했습니다. 사실 제 목표는 지역에서만 성공하는 것이 아니라 전국을 넘어 해외로 가는 것입니다. 그렇게 지역의 색은 조미료만으로 쓰며 공연을 제작하고 있습니다!

Q10 마지막으로 청년예술가협동조합과 소극장, '나빌레라'를 통해 대표님이 꿈꾸는 흥성의 문화는 어떤 모습인지 궁금합니다. 그리고 나빌레라와 같이 지방도시에서 공연예술을 꿈꾸는 분들에게 해주고 싶은 이야기도 들려주세요.

A10 지역에 많은 예술가들이 모이는 것이 아니라 정말 꿈과 비전이 있는 예술가들이 모여서 고민하고 또 고민하여 글로컬한 예술작품을 만드는 작지만 강한 흥성의 문화가 되었으면 합니다. 저는 후배들에게 지방 도시에 자리 잡아 활동하라고 얘기하고 있습니다. 사실 이미 많은 예술가들은 그런 전략을 선택했고요. 그 첫 번째를 보면 강원도입니다. 강원도는 서울과 가깝기 때문에 예술가들은 강원도에 정착하여 지역과 상생 하면서 다양한 예술작품들을 만들고 있습니다. 그렇게 성공한 작품들은 서울에서 공연하며 교류하며 살고 있습니다. 저는 강원도랑 비슷한 조건은 충남이라고 봅니다. 이미 많은 예술가들이 강원도에도 예술가들이 많이 활동하고 있으니 충남 쪽을 눈을 돌리고 있습니다.

A10 왜 수도권 근처 지방 도시나 첫 번째 공모사업이 수도권보다 경쟁이 치열하지 않아 작품 제작비용을 많이 받아 올 수 있다. 두 번째 집값을 아낄 수 있다. 세 번째 수도권과 가깝기 때문에 교류하기 쉽다. 그렇기 때문에 충남이 기회입니다. 지금 와서 자리 잡지 않으면 강원도처럼 이미 포화될 수 있습니다.

(취재 : 충남연구원 안드리)

연구원 소식

전희경 제12대 충남연구원장 취임

충남연구원, 2025년도 정책연구 본격 추진

충남연구원 박경철 박사, 중국 농촌문제를 다룬 <량창 마을 속의 중국> 번역서 출간

충남도, 과학기술·지역혁신 접목한 재난관리 전략 모색



전희경 제12대 충남연구원장 취임

28일 김태흠 지사 임명장 수여... 정책 행보 본격화



전희경 전 국회의원이 제12대 충남연구원장으로 임명됐다. 올해 개원 30주년을 맞는 연구원 최초의 여성 원장이다.

전 원장은 2월 28일 김태흠 도지사로부터 임명장을 수여받고 본격적인 충남도 정책 지원 활동에 들어가게 되었다. 임기는 3년이고, 취임식은 오는 3월 4일 연구원에서 갖는다.

전 원장은 “충남연구원은 도정 연구를 대표하는 싱크탱크로 민선 8기뿐만 아니라 미래 100년을 고민하면서 지속 가능한 충청남도를 함께 만들어 가는 도정의 핵심 파트너”라며 “올해가 지방자치 30주년이자 연구원 개원

30주년이라는 새로운 희망과 기회의 해인 만큼, 오로지 충남도와 200만 도민의 행복 실현을 위해 소통하고, 협력하며 선도해 나가겠다”고 말했다.

그러면서 “연구원 경쟁력 향상을 위한 역량 강화와 유기적 조직 운영을 바탕으로 충남도 숙원사업, 국비 확보 및 국책사업 선정 등 눈에 보이는 도 및 시·군정 성과 창출에 주력해 나갈 것”이라고 강조했다.

한편, 전 원장은 이화여자대학교 행정학과를 졸업하고, 한국경제연구원 정책팀장, 제20대 국회의원, 대통령 비서실 정무1비서관 등을 역임했으며, 현재 국회 공직자 윤리위원회 위원으로도 활동 중이다.



충남연구원, 2025년도 정책연구 본격 추진

충남도의 선도적 정책개발... 전략과제 35건 최종 선정

충남연구원은 올해 수행할 전략과제 35건을 선정하고 본격적인 연구활동에 들어간다고 밝혔다.

연구원은 2월 7일 2025년도 전략과제 선정위원회를 갖고, 총42건의 연구과제 제안서를 심의했다.

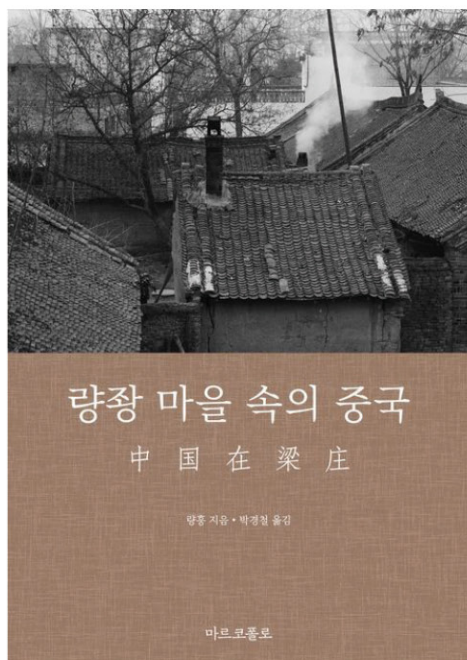
이에 올해 수행할 전략과제는 △수요대응형 13건, △수요창출형 17건, △기초연구형 5건 등 총 35건이다.

먼저, △수요대응형은 '충남형 광역비자 운영', '충남 분산에너지 활성화', '충남 농업부문 데이터체계 구축', '지방소멸대응기금 사업평가 및 추진', '충남 노인 교통비 지원 정책', '충남 양자산업 추진' 등을, △수요창출형에는 '충남연구원 30년사Ⅱ', '지방시대 주민자치 활성화', '충남 외국인 관광객 유치', '충남 라이즈 성과 진단 및 컨설팅', '내포신도시 공공예술 관리', '충남 재난위험 감소 방안' 등을, △기초연구형은 '탄소상쇄 프로그램 도입 전략', '충남 시군별 O3 농도분석' 등을 주제로 한다.





충남연구원 박경철 박사, 중국 농촌문제를 다룬 <량창 마을 속의 중국> 번역서 출간



충남연구원은 최근 농업·농촌정책 연구를 담당하고 있는 박경철 박사가 중국 농촌문제를 정면으로 다룬 논픽션 작품인 <량창 마을 속의 중국>를 번역·출간했다고 밝혔다.

이번에 출간된 <량창 마을 속의 중국>은 중국 대표적인 향촌문화 연구자이자 논픽션 작가인 량홍(梁鴻)이 자신의 고향인 허난성 량창 마을에 들어가 현대사를 관통한 그곳 사람들의 삶의 애환과 좌절, 그리고 희망을 그린 작품이다.

2010년 출간된 이 작품은 중국 내에서 큰 반향을 일으키며 70만 부 이상 판매되었고, 이후 미국, 영국, 프랑스, 일본 등 전 세계 14개국 이상에서 번역·출간되었다. 이 작품

은 중국 내 최고의 문학상 중의 하나인 인민문학상을 수상했으며, 해외에서는 아마존 영국 베스트셀러, 가디언 올해의 도서, 뉴욕타임즈 올해의 도서, 르몽드 추천 도서에 선정될 만큼 유명한 작품으로 우리나라에서는 박 박사가 처음으로 번역해 소개했다.

중국은 최근 DeepSeek 쇼크와 같이 AI, 전기자동차, 우주항공, 재생에너지 등 첨단산업 분야에서 획기적인 성과를 내어 전 세계를 놀라게 하고 있지만 중국 정부가 가장 심혈을 기울이고 있는 분야는 사실 삼농(농업, 농촌, 농민) 문제이다. 지난 후진타오 정부, 그리고 현 시진핑 정부 20여년 동안 중앙1호문건(중국공산당이 연초에 첫 번째로 각급 기관에 하달하는 지시 문서)의 핵심 주제는 ‘삼농문제’였다. 그만큼 중국의 농업, 농촌, 농민 문제는 중요하면서도 해결하기 어려운 문제이기도 하다.

작가 량홍은 자신의 고향인 량창 마을 사람들의 서사를 통해 산업화 과정에서 중국 농촌이 어떻게 무너지고 사람들은 어떻게 절망하고 있으며, 중국이 어떻게 이 지경이 되었는지 의문을 제기하는 등 중국 문명과 생명의 토대인 농촌과 농민에 중국 사회의 관심과 지원을 촉구했다. 이는 비단 중국만의 문제가 아니며 우리나라를 비롯한 많은 나라의 공통된 문제라고 할 수 있다.

이 책을 번역한 박경철 박사는 “이 책은 소위 말하는 ‘량창 마을 3부작’의 첫 번째로 앞으로 2부(출량창기(出梁庄記))와 3부(량창 마을 10년)도 계속 번역해 한국에 소개하고 싶다”며 “이들 책은 중국의 농촌과 중국 사회를 이해하는데 좋은 참고서가 될 것이며, 한국과 중국 간 농촌 현실 비교를 통해 양국 농촌의 바람직한 회생 방향을 모색하는 데 길잡이가 될 것”이라고 전했다.



충남도, 과학기술·지역혁신 접목한 재난관리 전략 모색

충청남도와 충남연구원은 2월 28일 연구원에서 ‘과학기술과 지역혁신으로 대비하는 충청남도 미래 재난안전’을 주제로 공동 세미나를 개최했다.

이번 세미나는 미래 재난환경 변화에 대비하여 과학기술 기반의 재난관리 전략을 수립하고, 지역혁신을 통한 지속가능한 안전 환경을 조성하기 위해 전문가들이 협력 방안을 논의하고 실질적인 정책을 도출하기 위해 마련됐다.

이 자리에서 충남도 신동헌 자치안전실장은 “우리의 일상과 미래를 위협하는 사회적 과제인 재난에 대응하기 위한 새로운 패러다임이 필요하다”며 “이번 세미나에서 도민의 안전과 행복을 지킬 수 있는 다양한 정책들이 제안되길 바란다”고 말했다.

이날 성균관대학교 박형준 교수(한국정책학회 회장, 지방시대위원회 위원)의 ‘환경변화 대응을 위한 지역의 안전관리 방향’에 대한 기초강연을 시작으로 과학기술 정책연구원 김권일 부연구위원의 ‘재난안전 연구개발(R&D)과 지역혁신 정책적 시론’, 건양대학교 정원희 교수의 ‘미래 재난환경 변화에 따른 위험성과 대응 방안’ 등 발표가 진행됐다.

특히 김권일 부연구위원은 “시대적 환경 변화에 따라 재난 유형의 확대, 글로벌화가 심화되면서 재난안전의 대응도 복잡해지고 어려워지고 있다”며 “국민의 재난 피해를 최소화하고 예방하기 위한 통합시스템 마련, 재난안전 R&D 기술의 현장적용을 위한 적극적인 지원,

과학기술에 기반한 중앙-지방의 역할 배분, 지역혁신(RISE)을 통한 재난안전 연구개발 등을 추진할 필요가 있다”고 강조했다.

이어진 종합토론에서는 대전세종연구원 변성수 연구위원, 제주연구원 박창열 부장, 건양대 박범준 교수, 원광대 양기근, 조성 교수, 신라대 조민상 교수, 충북연구원 이승욱 전문연구위원 등이 참석해 재난안전 과학기술 및 안전역량 확보, 지역 간 재난 대응 협력체계, 지역 맞춤형 안전 정책·모델 개발 등 폭넓은 의견을 나눴다.

한편, 충남재난안전연구센터 고승희 센터장은 “이번 세미나에서 논의된 대안은 충남도의 실질적인 재난 대응 역량을 강화하고, 안전한 지역사회를 구축하기 위한 정책 연구에 적극 활용하겠다”고 말했다.



연구원 발간물

인 포 그래픽



**충남연구원 구성원 MBTI는?
어디에, 어떻게 활용해볼까?**
강마야 충남연구원 인권경영센터장 외 4인



충청남도 외국인 체류 현황과 정책 방향
윤항희 충남연구원 사회통합연구소 책임연구원

정 책 지 도



충남 소핑약자 기초 추정 & 정책방향
이민정 충남연구원 경제·산업연구실 연구위원
차정우 충남연구원 공간·환경연구실 연구위원



**마을소멸지수를 적용한
농촌마을(행정리) 소멸 실태 및 정책과제**
윤정미 선임연구위원

충 남 리포트 플러스



**서산 석유화학 첨단소재 특화
국가산업단지의 필요성 및 경제적 효과**
김양중 | 충남연구원 경제산업연구실 선임연구위원



충청남도 소상공인 디지털전환 추진방안
이민정·전춘복 |
충남연구원 경제산업연구실 연구위원 연구위원



QR코드를 스캔하면 YouTube채널로 연결됩니다.



QR코드를 스캔하면 CNI 정책연구 플랫폼 채널로 연결됩니다.

열린충남

THE CHUNGNAM INSTITUTE

충남연구원은 도민의 더 행복한 미래를 열어하겠습니다.

맑고 깨끗한 자연환경에서 역사와 전통을 소중하게 간직하고
앞선 지식과 정보를 공유하며
풍요롭고 건강한 정신으로 활기찬 삶을 살아가는 모습이
바로 충남도민의 모습입니다.

희망찬 충남의 미래를
충남연구원이 함께 열어하겠습니다.



우) 32589 충남 공주시 연수원길 73-26 (금흥동)
TEL 041-840-1114 FAX 041-840-1129 <http://www.cni.re.kr>

“환경을 먼저 생각하는 작은 실천”
본 인쇄물은 재활용 가능한 용지로 제작되었습니다.