

동남권 자동차산업 동향과 발전과제

이승호 연구위원(dsilva@bnkfg.com)
백충기 연구위원(cgbaek@bnkfg.com)

동남권 자동차 산업은 지난해 어려움에서 벗어나 생산 및 수출 반등세를 시현하고 있다. 대외여건 개선 등으로 양호한 흐름은 당분간 지속되겠으나 반도체 부품조달 차질, 수입차 점유율 상승, 완성차업계 실적 양극화 등은 성장의 제약요인으로 작용할 전망이다.

미래차 시장에 대한 대응속도를 높여나가는 것이 중요한 시점이다. 내연기관차 중심에서 전기차, 수소차, 자율주행차 시대로의 이행 속도가 빨라지고 있기 때문이다. 자동차업계는 미래차 기술 확보, 제품 고부가가치화, 가치사슬 변화 대응력 제고 등에 많은 관심과 노력을 기울여야 한다.

특히 미래 경쟁력 확보를 위한 투자여력이 부족한 중소 부품업체에 대한 우려의 목소리가 높다. 정부와 유관기관은 부품업체가 미래차 핵심부품 공급역량을 높이고 사업전환 속도를 높일 수 있도록 지원을 강화해야 한다. 또한 엔진, 엔진용부품, 동력전달장치 제조 부문을 중심으로 지역 일자리가 줄어들 것으로 예상되는 만큼 고용충격 완화를 위한 정책 마련과 실행도 중요하다.

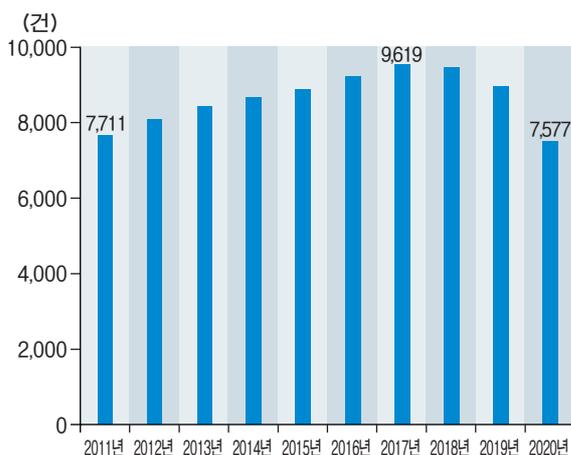
국내외 자동차 시장 빠르게 반등

글로벌 자동차 시장은 지난해 코로나19 사태의 부정적 영향으로 큰 어려움을 겪었다. 전세계 자동차 판매량은 주요국 수요 감소, 경제 봉쇄령에 따른 부품 공급차질 등으로 -17.2% 감소한 7,577만대까지 줄어든 것으로 나타났다. 이는 최근 10년중 가장 낮은 실적이며 2011년을 제외하면 처음으로 8천만대를 하회한 것이다.

하지만 금년들어 중국, 미국, 유럽 등의 수요회복에 힘입어 글로벌 자동차 시장은 빠르게 회복하고 있다. 1분기중 주요국의 자동차 판매실적을 살펴보면 중국이 전년 동기대비 75.6%의 높은 증가율을 기록했으며 미국, 유럽도 각각 11.3%, 3.2%의 견조한 증가세를 시현한 것으로 나타났다.

이와같은 흐름은 지속될 것으로 전망된다. 백신접종 효과, 소비심리 개선 등에 힘입어 글로벌 자동차 시장은 견조한 수요 증가세를 보일 것으로 예상되기 때문이다. 글로벌 컨설팅 기관 IHS Markit은 2021년 전세계 자동차 판매량이 중국, 유럽, 북미 등 주요국 호조세로 전년대비 13% 증가할 것으로 내다봤다.

글로벌 자동차 판매량 추이



자료 : 한국자동차산업협회

2021.1분기 주요국 자동차 판매량

구분	(만대, %)	
	판매량	증가율
중국	648.4	75.6
미국	387	11.3
유럽	260	3.2

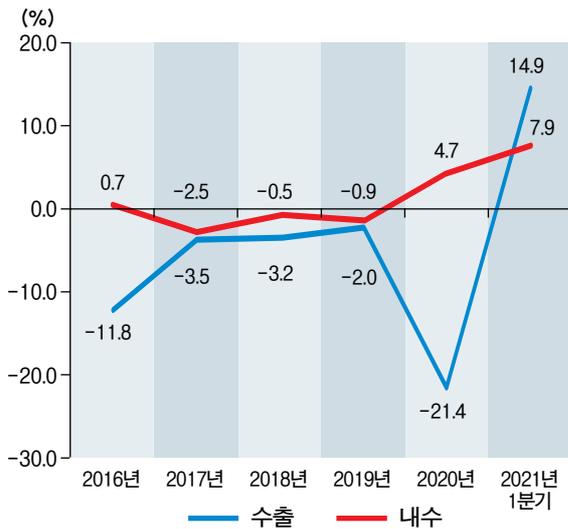
자료 : 한국무역협회, 중국자동차공업협회

국내 자동차 시장도 글로벌 시장과 마찬가지로 지난해 생산량이 -11.2% 감소하는 등 부진한 모습을 보였다. 내수판매가 개별소비세 인하, 노후차 교체 지원, 신차효과 등으로 4.7% 증가했음에도 불구하고 수출이 해외수요 감소 등으로 -21.4% 감소한 데 기인한다¹⁾.

다행히 올해는 글로벌 수요 회복, 개별소비세 인하 연장, 신차효과 및 친환경차 판매 증가 등으로 반등하고 있다. 특히 1분기중에는 생산(12.2%), 내수(7.9%), 수출(14.9%) 이 모두 늘어난 트리플 증가세를 보였다. 이는 2014년 1분기 이후 처음인 것으로 조사 되었다.

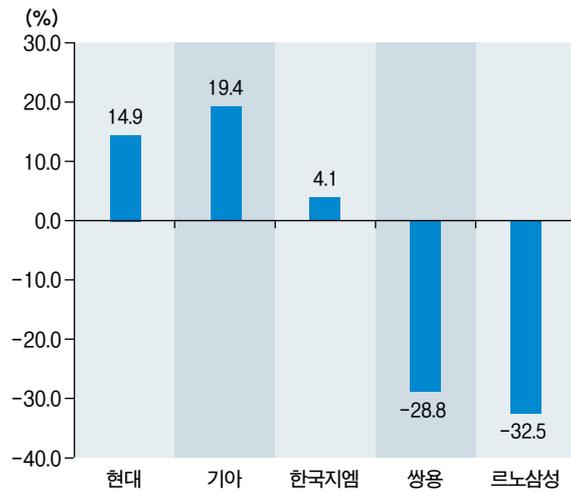
국내 자동차 시장의 업황 개선에도 불구하고 업체별 실적은 차별적이다. 현대차 및 기아차는 지난해 코로나19 상황에서도 각각 2조원 이상의 영업이익을 시현했으며 금년 1분기에도 14.9%와 19.4%의 높은 생산 증가세를 보였다. 하지만 지난해 한국지엠은 7년 연속 적자, 쌍용차는 법정관리 신청, 르노삼성차는 적자 전환하였으며 금년에도 외국계 완성차 3사는 부진한 실적을 보이고 있는 것으로 나타났다²⁾.

국내 완성차 판매량 증가율



자료 : 한국자동차산업협회

2021.1분기 업체별 생산 증가율



주 : 전년동기대비 증가율
자료 : 한국자동차산업협회

1) 국내 자동차 생산, 내수, 수출 동향

- 생산 : 422.9만대(16년) → 411.5만대(17년) → 402.9만대(18년) → 395.1만대(19년) → 350.7만대(20년)
- 내수 : 160.0만대(16년) → 156.0만대(17년) → 155.2만대(18년) → 153.9만대(19년) → 161.1만대(20년)
- 수출 : 262.2만대(16년) → 253.0만대(17년) → 250.0만대(18년) → 240.1만대(19년) → 188.7만대(20년)

2) 2020년 한국지엠, 르노삼성차, 쌍용차 등 외국계 완성차 3사 합산 영업손실은 8,383억원

동남권 자동차 생산, 수출 증가세로 전환

동남권 자동차 시장도 대내외 여건 개선 등으로 강한 반등세를 보이고 있는 것으로 나타났다. 지난해 동남권 자동차산업 생산지수는 전년대비 -10.9% 하락하며 경제권역 중 가장 부진했다. 하지만 금년 1분기중에는 전년동기대비 15.6% 상승하며 수도권(17.4%) 다음으로 가장 높은 오름세를 보인 것이다.

수출도 회복세를 시현하고 있다. 동남권 자동차 수출액(부품업 포함)은 지난해 -17.5% 감소했으나 금년 1분기중 13.3% 상승한 68억달러의 실적을 기록했다. 국가별로는 미국(12.7%), 캐나다(30.0%), 호주(33.5%), 독일(15.8%), 러시아(63.5%) 등 상위 5대 수출대상국 모두 높은 증가세를 시현한 것으로 조사되었다.

대외여건 개선 및 지역내 비중이 높은 현대차 호조세 등으로 올해 동남권 자동차 산업은 양호한 흐름을 이어나갈 전망이다. 다만 반도체 부품 조달 차질³⁾, 수입차 점유율 상승⁴⁾, 르노삼성차 및 한국지엠 부진 등은 지역 자동차 산업 성장의 제약요인으로 지목되고 있다.

경제권역별 자동차산업 생산지수 증가율

구분	(%)	
	2020년	2021.1분기
수도권	-10.1	17.4
동남권	-10.9	15.6
대경권	-9.3	12.6
호남권	-6.4	8.0
충청권	-5.2	3.9

주 : 강원, 제주 제외
자료 : 통계청

2021.1분기 동남권 자동차산업 수출

구분	(천달러, %)	
	수출액	증가율
미국	2,621,906	12.7
캐나다	643,518	30.0
호주	345,669	33.5
독일	290,091	15.8
러시아	222,489	63.5

주 : 1) 동남권 상위 1~5위 수출대상국
2) 자동차, 자동차부품 합계
3) MTI 3단위(741, 742)
자료 : 한국무역협회

3) 차량용 반도체 수급 불균형에 따른 국내 완성차 업계 생산 차질은 금년 2분기부터 가시화되고 있으며 3분기까지 지속될 전망. 차량은 200개 이상의 반도체가 탑재되는데 이번 수급 불균형은 MCU(Micro Controller Unit)칩이 원인. MCU는 프로그래밍된 특정한 기능을 수행하는 칩으로 자동차의 모든 전장에 사용됨
4) 국내 수입차 판매 비중은 2011년 8.0%에서 2020년에는 16.7%로 상승

[참고] 동남권 지역별/공장별 자동차 생산 현황

- 2021.1분기 동남권 자동차산업 생산지수는 전년동기대비 15.6% 증가
 지역별로는 울산(20.0%), 경남(11.5%)과 달리 부산(-11.0%)은 감소
 - 부산의 자동차 생산이 감소한 것은 르노삼성차 판매 부진에 주로 기인
 - * 2021년 1분기 르노삼성차 생산대수는 지난해 닛산로그 수출중단(2020.4월)에 따른 역기저효과 및 SM6, QM6, XM3 등 주력모델 판매 부진 등으로 전년 동기대비 -32.5% 감소한 22,061대에 그침
 - 울산의 경우 현대차가 높은 실적을 지속한 가운데 경남은 한국지엠이 다마스, 라보 생산 중단(2021.3월)을 앞두고 판매가 늘어나면서 증가세 시현

■ 국내 주요 공장별 생산능력 및 주요 생산차종

업 체	국내 공장 위치		연간생산 능력(대)	주요 생산차종
	울산공장	울산광역시 북구		
현대 자동차 [서울]	울산공장	울산광역시 북구	1,400,000	아이오닉5, 아반떼, 싼타페, 팰리세이드, 넥쏘, 제네시스
	아산공장	충청남도 아산	300,000	쏘나타, 그랜저
	전주공장	전라북도 완주군	103,000	버스, 트럭
기아 자동차 [서울]	소하리공장	경기도 광명시	320,000	K9, 카니발
	화성공장	경기도 화성시	600,000	K5, K7, 쏘렌토
	광주공장	광주광역시 서구	480,000	쏘울, 스포티지
한국지엠 [인천]	부평공장	인천광역시 부평구	440,000	말리부, 트랙스
	창원공장	경상남도 창원시	210,000	스파크, 라보, 다마스
	보령공장	충청남도 보령시	-	엔진소재 등
쌍용 [경기]	평택공장	경기도 평택시	250,000	코란도, 렉스턴 등
	창원공장	경상남도 창원시	-	엔진
르노삼성 [부산]	부산공장	부산광역시 강서구	200,000	SM6, QM6, XM3
자일대우버스 [경기]	울산공장	울산광역시 울주군	7,000	버스
타타대우 [군산]	군산공장	전라북도 군산시	23,200	트럭

주 : 1) []는 본사 또는 한국본사 입지 지역 2) 음영은 동남권 생산공장
 자료 : 각사 홈페이지

미래차 시장 빠르게 성장

자동차 업계의 패러다임이 급변하고 있다. 친환경, 4차 산업혁명이 부각되면서 내연차 중심에서 전기차, 수소차, 자율주행차로 빠르게 산업이 재편되고 있어 지역 업계의 적극적 대응이 요구되는 시점이다.

세계 주요국도 탄소중립 사회로의 전환을 강조하며 내연차 판매규제에 나서고 있다. 2025년 노르웨이를 시작으로 2030~40년중 우리나라를 비롯한 영국, 네덜란드, 중국, 미국, 프랑스 등 주요국들이 내연차의 신차 판매나 등록을 중지할 계획으로 알려졌다.

이에 따라 전세계 전기차 판매량은 2017년 110만 7천대에서 2020년 293만 4천대로 늘어나며 연평균 38.4%의 높은 증가세를 보이고 있다. 같은기간 전세계 자동차 판매량에서 차지하는 비중도 1.1%에서 3.6%까지 상승한 것으로 나타났다. 국내도 2020년중 전기차가 5만 5천대 이상 판매되며 신차 판매에서 차지하는 비중이 3.3%로 높아졌다⁵⁾.

이와같은 판매 호조세는 지속될 전망이다. 딜로이트는 2020~30년중 전기차 판매량이 연평균 29% 증가⁶⁾하며 시장 점유율은 32%까지 높아질 것으로 예상했다. 정부도 2030년에는 전기차 판매 비중을 24.4%까지 높이겠다는 목표를 마련하고 미래자동차 산업 발전전략을 추진 중에 있다.

국가별 내연차 판매 · 등록금지 시기

구분	내용
2025년	노르웨이
2030년	영국, 네덜란드, 아일랜드, 덴마크, 스웨덴, 아이슬란드, 이스라엘
2035년	중국, 미국(캘리포니아주), 한국
2040년	프랑스, 스페인

자료 : 한국자동차산업협회

전세계 전기차 판매 추이

구분	2017년	2020년	(대, %)
			연평균 증가율
BEV	738,299	2,025,371	40.0
PHEV	369,279	909,519	35.0
전기차 합계	1,107,578	2,934,890	38.4
전기차 비중	1.1	3.6	-

주 : 1) BEV는 배터리전기차, PHEV는 플러그인하이브리드차

2) HEV(하이브리드차), FCEV(수소차) 제외

자료 : 한국자동차산업협회

5) 유형별 판매현황을 살펴보면 BEV(배터리전기차) 판매는 46,623대, PHEV(플러그인하이브리드차)는 8,743대로 조사

6) 2030년 전기차 판매량은 3,110만대까지 높아질 것으로 예상

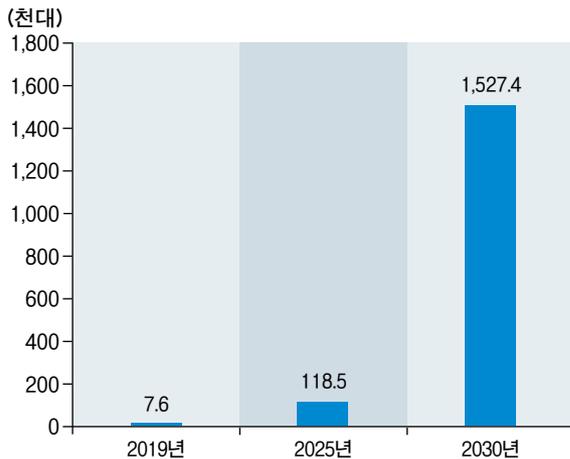
한편 현대차가 주도⁷⁾하고 있는 수소차 시장의 경우 아직은 시장 점유율이 미미하다. 2020년 기준 판매량은 1만대에도 미치지 못하고 있는데 이는 수소차 가격이 상대적으로 높고 충전 인프라가 충분하지 못한데 기인하고 있다.

하지만 충전시간이 짧고 주행중 공기를 정화하는 장점을 보유하고 있어 앞으로 친환경 모빌리티로서 위상을 높여나갈 것으로 기대되고 있다. 2017~20년중 연평균 35.6%의 증가세를 보이고 있는 글로벌 수소차 판매량은 앞으로 성장세를 강화하면서 2030년에는 150만대의 실적을 기록할 것으로 예상된다.

자율주행차 시장도 빠르게 성장하고 있다⁸⁾. 미국 자동차공학회는 운전 자동화 단계를 6단계(0~5레벨)로 구분하고 3~5레벨을 자율주행차로 정의하고 있다. 현재까지는 '부분 자율주행' 단계인 레벨 2 수준이 상용화되어 있다⁹⁾.

소비자들은 기술적 한계 등으로 완전자율차 주행의 안전 우려가 여전히 높다고 인식하고 있다. 하지만 업계에서는 시장 성장세가 강화되어 '고도자율주행' 단계인 레벨 4 이상의 자율주행차 시장점유율이 2030년에는 11%까지 높아질 것으로 전망하고 있다.

수소차 연간 판매량 전망



자료 : 코트라

자동차 자율주행 6단계

구분	자동화수준	운행책임
레벨 0	자율주행 無	인간
레벨 1	운전자 지원	인간
레벨 2	부분 자율주행	인간
레벨 3	조건부 자율주행	인간/시스템
레벨 4	고도 자율주행	시스템
레벨 5	완전 자율주행	시스템

자료 : 미국 자동차 공학회

7) 2020년 기준 전세계 수소차 업체별 판매비중은 현대차(6,488대)가 78.3%로 가장 높고 다음으로 도요타(18.9%), 혼다(2.8%) 순임. 현대차는 2013년 투싼 ix, 2018년 넥쏘(NEXO)를 출시

8) 2020년 기준 우리나라 자율주행차 준비수준은 싱가포르, 네덜란드, 노르웨이, 미국, 핀란드, 스웨덴에 이어 7위

9) 혼다 자동차가 레벨 3 기능을 탑재한 승용차 '레전드'를 올해 생산할 예정

지역 자동차 부품업체 대응력 강화 시급

미래차 시대가 빠르게 도래하면서 자동차 업계의 경쟁력 확보여부는 성장문제가 아닌 생존문제로 직결될 가능성이 있다. 그러므로 자동차업계는 미래차 기술 확보, 제품 고부가가치화, 가치사슬 변화 대응력 제고 등에 많은 관심과 노력을 기울여야 한다.

특히 자동차 부품업계는 더욱 경각심을 가지는 것이 필요하다. 내연차에서 전기차로 패러다임이 변화하면서 자동차 부품수는 약 37% 감소할 것으로 예상되고 있기 때문이다. 이와같은 상황에도 불구하고 중소·중견 자동차 업체의 약 58.9%가 미래차 대응 계획¹⁰⁾조차 세우지 못하고 있어 크게 우려된다.

부품기업들은 자체 투자여력이 높지 않은 만큼 정부 지원에 대한 활용도를 높여나가는 것이 중요하다. 정부는 2020~30년까지 1,000개 부품기업을 미래차 분야로 전환하겠다는 목표로 지원에 나서고 있다¹¹⁾. 금년에도 “자동차 부품기업 혁신지원 사업”을 통해 90개 기업에 대해 전략 수립, 시제품 제작, 시장개척 등을 지원¹²⁾할 계획이다.

동남권 지자체와 유관기관에서도 부품업체들이 미래차 전환에 대한 중요성을 인식하고 지원 사업에 참여할 수 있도록 관련정보를 제공하고 유인책 마련에도 힘써야 한다. 또한 전장부품¹³⁾, 인공지능 소프트웨어, 첨단센서 등 미래차 핵심부품 공급역량을 갖출 수 있도록 펀딩 조성, R&D 투자, 인력양성 등 지원방안을 다각화하고 사업 전환 속도를 높일 수 있도록 지원해 나가야 한다.

10) 코트라에서 자동차 분야 중소중견기업을 대상으로 미래차 사업준비 현황에 대한 설문(2020년 11월)을 실시한 결과에 따르면 응답기업의 28.6%는 추진중, 12.5%는 계획중으로 나타났으나 58.9%는 계획이 없는 것으로 조사됨

11) 미래자동차 확산 및 시장선점 전략(2020.10, 관계부처 합동)

12) 자동차 부품기업 혁신지원 사업 공고(산업통상자원부, 2021.5.20) 주요 내용

지원예산	지원규모	지원대상	지원내용	신청기간
50억원	기업당 7천만원 이내	중소·중견 자동차부품기업	시제품 제작, 시험·평가 인증, 컨설팅	2021.5.20~6.8 *7월중 2차 공고 예정

13) 업계에서는 내연차에서 전기차로 자동차산업 패러다임이 변화함에 따라 현재 30%에 달하는 전장부품 비중이 최대 70%까지 늘어날 것으로 예상

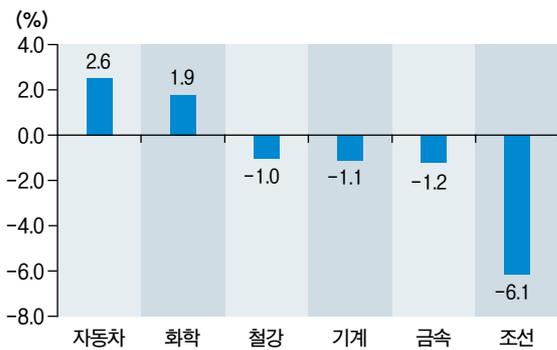
지역경제 지속 성장구조 마련을 위한 적극적 지원 중요

자동차 산업의 미래 대응력 확보여부는 동남권 경제 지속성장의 관건으로 예상되는 만큼 정부와 유관기관의 적극적 지원이 중요하다. 글로벌 금융위기 이후 자동차 산업은 지역경제의 핵심적인 버팀목 역할을 해왔기 때문이다. 2010~19년중 조선(-6.1%), 금속(-1.2%), 기계(-1.1%) 등 대부분의 주력산업이 부진했으나 자동차는 연평균 2.6%의 높은 생산 증가세를 시현했다.

무엇보다 지역 일자리 충격 완화 노력이 가장 중요하다. 전기차가 내연차를 완전히 대체할 경우 엔진 및 엔진용 부품은 100%, 동력전달장치 부품은 40% 감소하면서 직접적으로 지역 자동차 산업중 약 2만개의 일자리가 사라질 가능성이 있기 때문이다¹⁴⁾. 이는 동남권 자동차산업 종사자수 대비 19.3%에 달하는 수치이다¹⁵⁾.

이를 위해 내연차 부품업체가 미래차 사업 전환을 통해 고용 창출력을 유지할 수 있도록 자금, 시장정보, 신기술 확보 및 대기업과의 협업 등을 적극 지원해야 한다. 또한 기존 인력의 역량 고도화 지원, 관련업종 이직을 위한 교육훈련 기회도 제공해야 한다. 이와 더불어 미래차 분야 신규 일자리에 지역 인재가 채용될 수 있도록 산학관 협력체제 강화에도 힘쓰는 것이 중요하다.

동남권 주력업종 연평균 생산지수 증가율



주 : 1) 2010~19년중 연평균 증가율(CAGR)
 2) 광업제조업 조사 기준
 자료 : 통계청

동남권 내연차 부품부문 고용감소인력 추정

구분	종사자수 (A)	예상감소율 (B)	(명, %)
			감소인력 (A×B/100)
엔진 제조업	615	100	615
엔진용 부품 제조업	14,670	100	14,670
동력전달장치 제조업	12,934	40	5,174
소계	28,219	-	20,459

주 : 1) 예상 감소율은 코트라 추정치 적용
 2) 전국사업체조사 기준
 자료 : 통계청, 코트라

14) 코트라(2021.3월) 자료에 따르면 전기차가 내연기관차를 완전대체할 경우 엔진과 배기계 및 연료계 관련 부품은 100%, 변속기 등의 동력전달부품은 40% 감소할 것으로 전망

15) 2019년 기준 동남권 자동차 및 트레일러 제조업 종사자수는 106,192명

[참고] 전기차, 수소차, 자율주행차 개념

[전기차]

① 개념 : 화석연료 연소로 구동 에너지를 얻는 것이 아닌 배터리에 축적된 전기를 모터로 회전시켜서 구동에너지를 얻는 자동차

② 유형

- BEV(배터리전기차, Battery Electric Vehicle)
: 외부로부터 충전한 전기만 전적으로 사용(화석연료 미사용)
- PHEV(플러그인하이브리드차, Plug-in Hybrid Electric Vehicle)
: 외부로부터 충전한 전기를 주요 동력으로 사용
(화석연료는 보조적으로 사용)

* 광의로는 하이브리드차(Hybrid Electric Vehicle)도 전기차에 포함

전기차와 플러그인하이브리드차			
	구조	주요 특징	국내 현황
BEV		구동 원리 모터만으로 주행 전기는 외부로부터 충전	<ul style="list-style-type: none"> • 현대 아이오닉, 코나 • 기아 레이, 쏘울, 니로 • GM 볼트 • 르노삼성 SM3 Z.E • 닛산 LEAF • BMW i3 • Tesla Model S, X
		장점 배출가스 無, 진동·소음 적음, 높은 에너지효율	
		단점 (내연기관차 대비) 고가의 차량가격, 긴 충전시간, 짧은 주행거리	
PHEV		구동 원리 모터(주) + 엔진(보조) 전기(충전) + 화석연료(예. 가솔린)	<ul style="list-style-type: none"> • 현대 소나타, 아이오닉 • 기아 K5, 니로 • GM 볼트 • 토요타 Prius Prime
		장점 내연기관차 대비 연비가 높고 유해 가스 배출량이 적음 주행거리에 있어 EV 단점 보완	
		단점 내연기관차 대비 구조가 복잡하고 차량 가격이 더 비쌈	

자료 : 한국자동차연구원

[수소차]

① 개념 : 연료전지 스택에서 수소와 산소를 반응시켜 전기를 얻어 모터를 구동하는 자동차(FCEV, Fuel Cell Electric Vehicle)

수소차 구성 및 기능	
<p>(엔진 없음)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • 수소탱크 : 충전소에서 충전한 수소를 고압으로 저장 • 연료전지 : 수소와 산소를 화학반응시켜 전기를 생산 • 배터리 : 연료전지에서 생산된 전기를 저장 • 모터 : 연료전지에서 생성된 전기로 자동차 바퀴를 구동

자료 : 환경부

[자율주행차]

① 개념 : 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차로서, 자동차 스스로 사람의 인지, 판단, 제어 기능을 대체하여 운전

[참고문헌]

관계부처합동, “미래자동차 산업 발전 전략,” 2019.10
 대한무역투자진흥공사, “미래자동차 글로벌 가치사슬 동향 및 해외진출전략,” 2021.03
 중소벤처기업부, “KOSME 산업분석 Report,” 2019.05
 한국과학기술기획평가원, 최근 자율주행차 산업 동향과 시사점, 2021.02
 한국수출입은행, “차량용 반도체 공급부족의 원인 및 영향,” 2021.03
 한국자동차산업협회, “2020년 자동차산업평가 및 2021년 전망,” 2020.12
 IHS Markit, “Light Vehicle Production Outlook in 2021,” 2021.03
 KDB미래전략연구소, “자율주행차 국내외 개발 현황,” 2020.02
 대한무역투자진흥공사, www.kotra.or.kr
 통계청, www.kostat.go.kr
 한국무역협회, www.kita.net
 한국자동차연구원, www.katech.re.kr
 한국자동차산업협회, www.kama.or.kr

BNK경제인사이드 발간목록

2017

01	동남권 아파트 가격 동향 및 전망
02	4차 산업혁명과 동남권 일자리
03	동남권 기업의 인도차이나반도 진출현황 및 시사점
04	글로벌 환율동향과 동남권 경제
05	원자재시장 동향 및 시사점
06	조선산업 동향 및 향후 과제
07	디지털 트랜스포메이션과 동남권의 미래
08	동남권 주력산업 수출동향과 전망
09	동남권 산업생태계와 향후 과제
10	인구구조 변화와 동남권의 과제
11	2018년 동남권 경제전망

2018

01	동남권 수출과 지역경제
02	동남권 자동차 부품산업 동향과 전망
03	동남권 부동산 시장 점검
04	동남권 서비스업 고용 변화
05	동남권 뿌리산업 현황 및 시사점
06	동남권 100대 기업 변화
07	동남권 기계산업 현황 및 전망
08	동남권 철강산업 현황 및 시사점
09	최근 10년간 지역금융시장 변화 분석
10	조선산업 동향 및 향후 전망
11	2019년 동남권 경제전망
12	키워드로 되돌아본 2018년 동남권 경제

2019

01	G2경제 진단 및 시사점
02	동남권 건설업 현황 및 시사점
03	동남권 자영업 현황 및 시사점

2019

04	사물인터넷 산업현황과 동남권 발전과제
05	동남권 산업단지 현황 및 발전 방안
06	동남권 강소기업 특징 및 시사점
07	2019년 상반기 동남권 경제 리뷰
08	동남권의 일본 수출입 현황 및 시사점
09	동남권 소비동향 및 시사점
10	동남권의 아세안 교류 현황 및 발전과제
11	2020년 동남권 경제전망
12	키워드로 되돌아본 2019년 동남권 경제

2020

01	2020년 동남권 수출 여건 점검
02	동남권 관광산업 현황 및 시사점
03	동남권 주요 상권의 변화 분석
04	동남권 제조업 현황 진단
05	동남권 경공업 동향 및 시사점
06	동남권 고용구조 변화와 향후 과제
07	2020년 상반기 동남권 경제 리뷰
08	뿌리산업 개편과 동남권 발전과제
09	동남권 부동산시장 동향 및 전망
10	동남권 기계산업 동향 및 시사점
11	2021년 동남권 경제전망
12	키워드로 되돌아본 2020년 동남권 경제

2021

01	2021년 동남권 수출 전망
02	동남권 신공학과 지역경제의 미래
03	글로벌 해운시장 전망과 시사점
04	환경규제가 동남권 철강산업에 미치는 영향과 시사점
05	동남권 자동차산업 동향과 발전과제

BNK 금융그룹
Busan N Kyongnam

언제나, 어디서나
“I'm banking!”

BNK는 새로운 금융을 만들고 있습니다



스마트하게
BANK를 바꾸다
BNK



BNK 부산은행 BNK 경남은행 BNK 케이뱅크 BNK 투자증권 BNK 저축은행
BNK 자산운용 BNK 신용정보 BNK 시스템 BNK벤처투자 BNK생명구단

BNK BNK금융지주

제2021-05호

신고번호 부산남, 라00006

신고일자 2016년 10월 14일

발행인 김지완

편집인 김성주

발행처 BNK금융지주 (www.bnkfg.com)

주소 부산광역시 남구 문현금융로 30(문현동)

연락처 Tel : 051-620-3180 Fax : 051-620-3199

인쇄 애드벤처

2021년 5월 31일 발행

BNK금융지주 홈페이지에서 BNK경제인사이트 뿐만 아니라
경제 및 금융분야의 다양한 연구보고서를 확인하실 수 있습니다.