

# “데이터는 현대판 석유... 예산투입·규제완화 절실”

4차혁명시대 재정운용전략  
위정현 교수에 듣는다

과거 IT 최강국서 현재 주변국으로  
현재 韓 부익 日 처럼 부동산에 집중  
진보·보수 떠나 신사업 육성이 먼저



위정현 중앙대 경영학부 교수가 2일 메트로신문과 인터뷰하고 있다. /손진영 기자 son@

“대한민국은 세계가 경쟁하고 있는 4차산업혁명 계주에서 밀리고 있는 게 아니라 출발 자체를 못했습니다.”

위정현 중앙대학교 경영학부 교수는 2일 메트로경제와 인터뷰에서 “과거 IT(정보기술) 최강국인 대한민국은 주변국으로 전락했다”면서 이같이 밝혔다.

2020년 경자년(庚子年)을 맞았지만, 한국의 경제 성장과 산업 발전에 대한 전망은 여전히 어두운 실정이다. 특히 정부는 올해 512조2500억원이라는 역대 최대 예산을 쥐었지만, 재계·학계 등은 과도한 기업 규제와 복지 확대에 대해 심각한 우려를 표하고 있다.

위 교수에게서 4차산업시대에 한국이 나아가야 할 방향과 정부의 올바른 재정운용 방안 등에 대한 고언을 들었다.

다음은 위 교수의 일문일답이다. -먼저 지난해 수출이 전년보다 10.3% 감소하며 3년 만에 역성장을 기록했다. 반대로 국가채무비율과 보건·복지·

고용 분야 예산 증가율은 올라가면서 나라빚은 늘고, 쓸 돈은 많은 실정이다. 어떤 점이 이런 상황을 불러왔다고 분석하나.

“세수(세금수입)가 팽창예산을 감당할 수 있을지, 과연 대한민국은 안정적으로 세수를 거둘 수 있을지 여부가 관건이다. 미국-중국 무역마찰이 완화됐지만, 올해 해결될 것이라 보장 없다. 대내외 악상황에 놓인 대한민국 경제가 일본의 ‘잃어버린 20년’ 초입 단계에 들어선 것 아닌가 우려스럽다. 나는 초입 단계에 들어섰다고 생각한다. 현재 대한국민의 부익은 일본처럼 부동산으로 가고 있다. 또 하나 문제는 내부 산업 구조조정이 필요하지만, 인공지능(AI)·빅

데이터 등 4차산업혁명 기반 경제 이행 과정에서 곳곳에 암초가 있다. 정부의 팽창예산은 513조원으로 끝나지 않을 것이다. 내년에는 515조원을 돌파할 것이라고 본다. 예산은 웅덩이에 물을 부어놓고 퍼마시는 것이다. 마실 물이 없다면 어떻게 되겠는가.”

-역대 최대 예산안에 대한 정부의 방안 운용 우려도 나온다. 매년 예산 줄출 통과 문제가 나오는데, 통제 기능을 강화할 수 있는 방안은 무엇이라고 보나.

“기본적으로 지난해 국회 예산결산특별위원회가 정쟁으로 예산 심의를 제대로 하지 못했다. 정부는 국회에서의 삭감을 예상하고 예산을 짤다. 일정 규모의 거품이 들어있는 것이다. 각 국가

는 예산 심의·관리·감독 등을 국회가 하지만, 한국은 작동하지 않는다. 국회가 기능을 충분히 하지 못하면 민간 차원에서 전문성 있는 단체나 대학, 전문가 등이 예산 집행과정을 감시해야 한다. 관리·감독은 국회의 의무이고, 감시는 시민이 해야 한다. 그런 점에서 향후 전문성을 가진 민간 전문가가 많이 들어와야 한다. 당리당락을 떠나 순수하게 예산 틀에서 집행에 문제가 없는지 감시해야 한다.”

-올해 예산의 25%는 보건·복지·고용 분야다. 어떤 부문에 예산을 많이 투입해야 한다고 보나.

“진보와 보수 떠나 역대 정부를 보면 총론은 모두 알고 있다. 예를 들면 네거티브 규제와 신산업 육성 등은 모든 정부가 공약 등을 통해 얘기했다. 하지만 강론은 안되고 있다. 새로운 사업이 나왔을 때 법에 저촉된다고 막는 게 아니고, 해보게 하는 것이 맞다. 무엇보다 정치권과 정부의 의지다. 하지만 불행하게도 정치권은 기득권과 구산업의 포로가 돼 있다. 가령 최근 타다 등 공유경제 현안에 있어서 여야가 동조하고 있다. 여야는 싸우는 집단인데 한 목소리를 내고 있는 것이다.”

-4차산업시대에 대한민국이 나아가야 할 길.

“500조원이 넘는 충격적인 예산을

투입하고도 국민의 삶은 얼마나 바뀌었나. 현재 한국 사회는 철저히 과거 회귀형이다. 우리가 2010년까지 IT 강국이 될 수 있었던 배경을 보면 1997년 외환위기(IMF 사태) 당시 뭐든지 해야 한다는 의지가 있었다. 주저앉을 수 없다는 의지가 있었기 때문에 규제를 넘어 뭔가 새로운 걸 시도할 때 브레이크(제동)가 걸리지 않았다. 4차산업기술 기반 사회로 빨리 바뀌고, 이를 위한 재정을 적극적으로 투입해야 한다. 지금은 모든 걸 규제하고 있다. 주체는 구산업 이해 관계자이다. 데이터는 현대판 석유다. 하지만 석유를 만들지 못하게 한다. 데이터 기반 AI가 나오고, 기술을 통해 여러 디바이스를 제어한다. IoT(사물인터넷)에도 기술을 적용해야 하는데 우리 전부 멈췄다. 또 하나는 스타트업 측면에서 좋은 모델이 생겨야 한다. 중국의 스타트업이 성공하는 이유는 부동산에서 번 자금을 이 분야 투자하기 때문이다. 우리나라는 시장이 작고, 부동산 자금이 들어오지 않으니 정부가 계속 자금을 끌고 들어오는 상황이다. 중요한 건 민간이 들어와야 한다는 것이다. 주체가 약하고, 윤리적이란 문제 때문에 현재는 성장길이 막혔다. 예산 투자와 규제 완화가 절실하다.”

/석대성 기자 bigstar@metroseoul.co.kr



문재인 대통령이 2일 오후 청와대에서 추미애 법무부 장관에게 임명장을 수여하고 있다. /연합뉴스

## 文대통령, 추미애 장관 속전속결 임명

檢개혁 마무리 의지 표명

‘가족 비리’로 물러난 조국 전 법무부 장관의 자리가 80일만에 채워졌다. 문재인 대통령은 2일 추미애 법무부 장관을 임명했다. 문 대통령이 국회에 요청한 추 장관 인사청문 결과보고서 재송부 시한 만료 7시간만이다.

고민정 청와대 대변인은 이날 오전 출입기자단에 문자메시지를 통해 “문 대통령이 오전 7시쯤 추 장관 임명을 재가했다”고 알렸다. 이어 “추 장관 임가는 이날 0시부터 시작됐다”고 부연했다. 추 장관은 임명장을 받으면 곧장 이날 오후부터 취임식을 진행한 후 업무를 시작한다.

문 대통령은 앞서 지난달 31일 추 장관에 대한 인사청문 결과보고서를 지난 1일까지 재송부해 줄 것을 국회에 요청했다. 공휴일이 하루 포함된 상황에서 이들의 시한을 문 대통령이 설정한 것은 사실상 임명 강행 의지를 나타낸 셈이다.

더욱이 문 대통령으로서 공이 장관

임명에 시간을 더 투자할 필요가 없고, 고위공직자범죄수사처 법안이 국회 문턱을 넘은 상황에서 검찰개혁을 마무리 하겠다는 의지를 표명한 선택이라는 게 정계 중론이다.

이를 뒷받침하듯 윤관석 더불어민주당 정책위원회 수석부의장은 이날 오전 국회에서 열린 당 정책조정회의 때 “문 대통령 임명 추 장관 임명을 재가했다”며 “현재 공수처법 설치에 따른 후속 조치와 검경수사권 조정 등 당면 현안이 산적해 있기 때문에 어느 때 보다도 굳은 개혁 의지와 과감한 결단이 (추 장관에게) 요청된다”고 했다.

윤 부의장은 “민주당 역시 조속한 검경수사권 조정법 등의 처리를 통해 추 장관의 검찰개혁 노력을 적극 뒷받침하겠다”고도 했다.

꼭두새해부터 장관직 업무를 수행하는 추 장관은 문재인 정권의 3번째 법무부 장관으로, 현 정권의 핵심 국정과제인 ‘검찰개혁 완성’이라는 중책을 수행한다. /우승준 기자 dn1114@

## 운항철수·희망퇴직... 항공사들 생존 날갯짓

작년부터 이어온 부진 새해에도 여전히 최소한의 지출만 지향하며 방어태세

새해를 맞았지만 항공업계는 지난해부터 이어져 온 업황부진으로 여전히 난기류에 빠져 있다. 항공사들은 이에 맞서 다양한 방식으로 수익성 제고에 나서려는 모습이다.

항공사들은 지난해 일본 여행 보이콧·보잉 737 이슈 등으로 많은 어려움을 겪었다. 예상치 못한 대내외 변수들이 잇따라 발생하면서 성수기에도 적자 전환할 만큼 수익성에 큰 타격을 입었다. 게다가 여전히 업황은 나아질 기미가 보이지 않아 올해도 항공사들이 ‘보릿고개’를 겪을 것이라는 전망이 제기돼 우려 섞인 목소리가 나온다. 이미 대부분은 최소한의 지출만을 지향하며 ‘방어 태세’에 들어간 모양새다.

2일 항공업계에 따르면 국적 저비용 항공사 에어부산은 대구공항에서 완전히 철수하기로 결정했다. 에어부산은 한 때 대구공항에서 최대 10개의 노선을 운항했으나 최근 인천발 노선에 신규 취항함과 동시에 이 같은 결정을 내렸다.

오는 3월 29일부터 대구-제주와 대구-타이베이 노선에 대한 비운항 조치 및 완전한 철수를 논의 중인 것으로 알려졌다. 이는 수요가 많은 인천발 노선에 취항하는 대신 수익이 낮은 대구발 노선을 정리해 수익성을 제고하기 위한 결정인 것으로 분석된다.

에어부산 관계자는 “항공기가 내년



에어부산의 항공기 모습. /에어부산

정도가 있다. 그런데 항공기 운영에 있어 대수 자체가 지금보다 오히려 조금 줄어든다. 이런 부분들 때문에 항공기 운영 자체에 조금 어려움이 있어서 대구 쪽에 지금 항공기가 있는 것을 빼기로 했다”며 “그다음에 대구 쪽 노선이 일본이나 동남아 위주인데, 일본은 당연히 지금 상황이 안 좋고 동남아 노선도 또 일본이 너무 안 되다보니 동남아 쪽에 많이 몰려 대구 노선 자체의 수지가 안 좋다. 그런 여러가지를 고려해서 대수를 줄이게 됐다”고 밝혔다.

많은 항공사들은 무급휴직을 넘어 희망퇴직까지도 접수받기에 나섰다. 이스타항공은 제주항공에 인수절차를 밝기 전부터 신청자에 한해 1~3개월의 무급휴직을 시행했다.

대형 항공사인 대한항공과 아시아나항공도 최근 희망퇴직을 신청받았다. 대한항공은 지난해 10월 첫 단기 무급휴직을 시행하고 지난달에는 2013년 이후 6년만에 희망퇴직을 받았다. 아시아나항공도 지난해 5월에 이어 지난달 24일부터 오는 12일까지 희망퇴직을 접수 받는다. 이 같은 조치는 유류비 등 다른

비용 대비 인건비 절감이 비교적 쉽기 때문인 것으로 해석된다.

제주항공에 매각을 진행 중인 이스타항공도 구조조정의 가능성이 점쳐진다. 제주항공은 이스타항공에 대해 이달 중으로 실사와 계약 체결을 완료할 예정인데 비용 절감 및 수익성 향상을 도모한다고 밝혔기 때문이다.

제주항공은 동일 노선에 대해서는 공항 지점 및 인력 운영, 공항 발권카운터 확대 및 탄력 운영, 항공기 정비 인력 지원 및 파트 세어링 등으로 규모의 경제 이점을 적극 활용할 계획이다.

지난해에 이어 올해도 대부분 항공사들의 실적은 부진할 것으로 전망된다. 김호균 명지대 경영정보학과 교수는 “국내 여행 수요는 계속적으로 증가하는 추세에 있지만 이런 소비욕구를 뒷받침해 줄 수 있는 소득부분에서 경제성장 등 외적인 변수나 불안요인이 많기 때문에 여행 수요가 전반적으로 작년 대비에 비해 많이 증가할 것이라고 전망하기는 어렵지 않을까 본다”고 말했다.

/김수지 기자 sjkim2935@