

“미래 먹거리 산업 자리매김”

“보편·혁신의 ‘호모 모빌리티’ 숙제” “車산업 경계 확장… 융합 가속화”

축사

이원욱
더불어민주당 의원
국회 모빌리티포럼 공동대표
“경쟁력 확보 위한 정책 마련”

국회 모빌리티포럼 대표 의원을 맡고 있는 이원욱입니다. 2022 친환경 모빌리티 혁신포럼 개최를 진심으로 축하드립니다.

4차 산업혁명이 화두가 되는 가운데 모빌리티 산업은 전통적 제조업인 자동차산업과 전자, 정보, 서비스업 등의 첨단산업 간 경계를 허물면서 미래 먹거리와 일자리를 창출하는 대표 산업으로 자리 잡을 것입니다.

특히 친환경 모빌리티의 보급은 탄소 중립 실현을 위한 핵심 과제 중 하나입니다.



이원욱 더불어민주당 국회의원

/김승호 기자

개회사

이장규
메트로미디어 대표

“모빌리티 기술, 미래 큰 역할”

메트로가 모빌리티 포럼을 개최한지 벌써 7회째가 됐습니다. 횟수가 거듭될수록 모빌리티, 즉 이동성은 인간의 기본적 조건이라는 생각이 짙어집니다. 이동성 보장은 사회가 그 구성원에게 마땅히 제공해야 할 기본 인프라라는 데도 동의합니다. 한 때 이슈가 됐던 장애인 단체의 출퇴근길 지하철 승하차 사보타지 시위가 대표적인 사례이죠.

모빌리티 분야가 중심 아젠다로 부상한 데는 이것이 인간의 기본적인 욕구이기 때문 아닌가 싶습니다. 하지만 문제는 ‘호모 모빌리티’, 즉 인간을 이동하는 인간이라고 정의를 내린다고 해서



이장규 메트로미디어 대표

/김승호 기자 bada@

오픈 스피치

양지현
국민대 미래혁신단 부단장

“친환경 기술, 기후문제 완화”

자동차 산업의 경계가 확장되고 산업간 융합이 가속화되면서 모빌리티 혁신이 일어나고 있습니다. 이는 수소-전기차 확대로 대변되는 친환경 기술, 센서와 소프트웨어 기술 개발로 가능해진 자율주행 스마트폰 서비스와 연계한 공유 이동 수단의 확산과 같이 이미 우리 생활 곳곳에 나타나고 있습니다.

지난 2018년에는 여름철 평균 기온이 1994년 기록을 경신하며 역대 1위를 기록했으며, 2019년에는 1904년 기상 관측 이래 가장 많은 대중이 편리하게 이용할 수 있는 보편성을 담보하면서도 친환경적으로, 그러면서 획기적인 혁신성을 담아야 한다고. 모빌리티 기술의 발달이 미래에도 더 큰 역할을 감당하리라 낙관해 봅니다.

지난 2018년에는 여름철 평균 기온이 1994년 기록을 경신하며 역대 1위를 기록했으며, 2019년에는 1904년 기상 관측 이래 가장 많은 대중이 편리하게 이용할 수 있는 보편성을 담보하면서도 친환경적으로, 그러면서 획기적인 혁신성을 담아야 한다고. 모빌리티 기술의 발달이 미래에도 더 큰 역할을 감당하리라 낙관해 봅니다.



양지현 국민대 미래모빌리티학과 교수

를 친환경 모빌리티 기술로 일부 나마 완화할 수 있다는 것은 분명합니다.

새로운 산업의 발생 초반에는 여러 갈등 생깁니다. 이를 능동적으로 해결하고자 하는 자세가 성공적인 산업 활성화의 필요조건임은 분명하죠. “이번 모빌리티 포럼을 통해 유의미한 소통의 장을 마련하고, 친환경 모빌리티 산업의 경쟁력을 높일 수 있는 계기가 되기를 바랍니다.”

/채윤정 기자 echo@



지난 21일 서울 중구 페럼타워에서 열린 메트로미디어 주최로 열린 ‘2022 친환경 모빌리티 혁신포럼’에 참석한 이장규 메트로미디어 대표(왼쪽 일곱번째), 이종욱 한국모빌리티학회 회장(왼쪽 여섯번째), 이봉석 상생포럼 대표(오른쪽 다섯번째) 등 내빈들이 기념촬영을 하고 있다.



포럼에 참석한 청중들이 강연을 듣고 있다.

/손진영 기자 son@

“안정적 생태계 구축 위해 규제개혁 컨트롤타워 필요”

기조연설

이종욱
한국모빌리티학회 회장
“시민단체의 법안 제안 수보다 전문지식 갖춘 학회 주도로 평가”

“미래 모빌리티 경쟁력 확보하려면 규제의 질을 높여야 한다.”

이종욱 한국모빌리티학회 회장은 지난 21일 서울 중구 페럼타워 페럼홀에서 열린 ‘2022 친환경 모빌리티 혁신포럼’에서 친환경 모빌리티 기술 경쟁력을 확보하기 위해서는 “전문가들이 규제의 질을 평가하는 시스템을 도입해 입법의 양보다 질로 평가하는 시대로 전환해야 한다”며 “시민단체보다 질적 수준을 평가할 수 있는 전문 지식을 갖춘 학회 주도 평가가 필요하다”고 강조했다.

이 회장은 ▲산업간 경계의 붕괴 및 재창조의 모빌리티 생태계 형성 ▲4차 산업 협력은 칸막이 없는 ‘통합’ 최소 규제로 전환 요구 ▲친환경 모빌리티 생



이종욱 한국모빌리티학회 회장이 기조강연하고 있다.

태계 형성과 제도 ▲제도가 친환경 기술과 시장경제 방향을 결정한다는 내용을 중심으로 강연을 진행했다.

그는 미래 모빌리티를 ‘사람과 사물의 이동에 관한 모든 것’으로 정의했다. 현재 대표 모빌리티는 자율주행차, 도심형 공, 로봇, 라스트마일 등 육상 운송 분야다. 자율주행 선박, 드론 등도 산업간 초융합과 초연결의 결과물로 발전하고 있다. 향후 미래 모빌리티 생태계는

기존 자동차 생태계와는 비교할 수 없을 정도의 빠르게 변화할 것으로 전망된다. 특히 친환경 모빌리티 시대에는 자동차 산업에 지각변동도 예상되고 있다. 단순 부품수만 비교해도 내연기관은 3만개, 전기차는 1만9000개, 수소차는 2만4000개가 사용된다. 이 때문에 친환경 모빌리티 시대가 본격화되면 기업마다 희비가 엇갈릴 것이다.

하지만 미래 모빌리티 생태계의 구축

을 위해서는 제도의 틀에서 벗어날 수 없는 게 현실이다.

이 회장은 “더글러스 노스는 국가별 경제 성장의 차이가 제도 차이에서 기인한다는 혁신적 이론으로 1993년 노벨 경제학상을 받았다”며 “제도는 곳 모든 법, 관행과 문화를 포함한 포괄적 게임 규칙을 결정짓기 때문에 규제의 차이가 국가 발전의 차이를 결정한다”고 말했다. 이어 “경제적으로 발전한 국가는 가난한 국가보다 경제 성장에 유리한 제도를 발전시켜 왔고, 선순환을 일궈 낸 국가들은 계속 선진국 자리를 차지하고 있다”고 설명했다.

친환경 모빌리티 산업이 안정적인 생태계 구축을 위해서는 정부의 규제 완화와 적극적인 정책 지원이 뒷받침되어야 한다. 특히 지난 19일 정부가 발표한 ‘모빌리티 혁신 로드맵’과 관련해 이 회장은 “국토부에서 발표한 내용은 쉽지만 실행되길 어려울 것”이라며 “미국의 경우 이같은 제도를 마련하기 위해서는 다양한 분야의 사람들이 모여서

만들지만 우리는 그렇지 않다”고 지적했다. 즉 윤석열 정부가 ‘모빌리티 시대 본격 개막 및 국토교통산업의 미래 전략 산업체’를 국정과제 중 하나로 내놨지만 이를 국토부 단독으로 추진하긴 어렵다는 것이다.

이 회장은 “미래 모빌리티가 안정적인 생태계를 구축하기 위해서는 부처 간 공통과제로 규제개혁을 추진할 컨트롤타워를 타워가 필요하다”며 “자율주행차 관련법이 10개 이상이고 배송로봇 운용을 위한 관련 법이 8개 이상이지만 국토부 소관이 아닌 법이 많다”고 설명했다.

마지막으로 “우리 기업이 글로벌 기업과 경쟁에서 우위를 점하기 위해서는 시민단체의 법안 제안 수보다 복잡한 친환경 모빌리티 산업을 이해하는 전문가들이 규제의 질을 평가하는 시스템 도입이 필요하다”며 “법안 제안 수로 국회의원 의정 활동 평가를 없애고, 통합 규제 노력과 규제의 질로 평가하는 시스템 도입이 시급하다”고 밝혔다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr