


이슈브리프  
**ISSUE BRIEF**



발행일 : 2021년 1월 14일 (목)

**CONTENTS**

- 북한의 제8차 노동당 대회 개최: 현황, 평가, 전망
- 인구감소시대의 정책 대전환 방향
- 모빌리티 산업의 발전과 향후 과제

이슈브리프  
(IB 2021-01)

---

**CONTENTS**

I. 북한의 제8차 노동당 대회 개최: 현황, 평가, 전망 / 1

II. 인구감소시대의 정책 대전환 방향 / 12

III. 모빌리티 산업의 발전과 향후 과제 / 20

---

발행인: 지상욱

편집인: 김창배

편집위원: 임춘건, 이윤식, 나경태

편집간사: 장경수

발행일: 2021년 1월 14일

발행처: 여의도연구원

인쇄: 디엔시파크

# Contents\_

이번 호(1월 2째주)는 ▶북한 제8차 노동당 대회, ▶인구정책 대전환, ▶모빌리티 산업 등 3편의 이슈를 다루었습니다. 제1편에서는 북한의 최대 정치 행사인 제8차 노동당 대회의 내용을 분석·평가하고 향후 정세를 전망하였습니다. 제2편에서는 인구감소 시대에 대비한 정책 대전환의 방향을 제시하였습니다. 제3편에서는 모빌리티 산업의 발전에 따른 향후 과제를 제안하였습니다.

## 제1편: 북한의 제8차 노동당 대회 개최: 현황, 평가, 전망 (이윤식 정치외교안보실장)

1.5(화)부터 평양에서 북한의 최대 정치 행사인 8차 노동당 대회가 김정은의 개회사를 시작으로 개막해, 현재(1.12) 진행 중임. 대회 7일차인 1.11(월)까지 릴리스된 내용을 보면, △김정은의 경제실패 인정, △당내 군부 의석 대폭 축소, △당 규약 개정(‘선군정치’ 삭제하고, ‘인민대중제일주의정치’ 제시), △김정은의 총비서 추대 및 조직 개편 등임. 특히, 주목할만한 내용은 1.9(토) 사업총화에서 “SLBM 핵잠수함의 공식화”를 선언한 것인데, 향후 국정 운영의 방향을 ‘핵무력 고도화’에 두는 한편, 美의 레드라인을 건드려 대미협상 주도권을 선점하겠다는 의도로 풀이. 아울러, 남북관계도 “판문점선언 이전으로 돌아간 바, 대남타격용 전술핵을 개발하겠다”는 협박성 멘트를 쏟아내고 있어, 국면전환 모멘텀 마련이 쉽지 않아 보임. 이에 향후 한반도 정세의 불안정성은 더욱 증대될 전망

## 제2편: 인구감소시대의 정책 대전환 방향 (김창배 경제정책실장)

인구감소는 경제절벽, 재정고갈, 지방소멸 등 국가존립 자체를 위협할 수 있는 재앙. 하지만 정부의 인구대응·대책은 위기의식조차 있는지 의심스러운 정도로 안일. 사상 처음 인구감소 통계는 인구절벽 시대에 대비한 정책전환의 시급성을 시사. ▽세금퍼붓기 출산 대책을 지양하고 결혼·출산 의욕을 고취하는 사회환경 및 구조 개혁 ▽노동생산성 제고, 적극적 이민정책 등을 통한 노동투입 감소 상쇄 ▽인구구조 변화를 반영한 주택·복지·연금 정책 정비 ▽지속가능 시장형 일자리 창출로의 노인일자리 사업 전환 등을 주요 정책방향으로 제안함

### 제3편: 모빌리티 산업의 발전과 향후 과제 (이종욱 한국모빌리티학회장)

모빌리티 산업은 탄소 배출을 감소시키면서 사람과 물건을 이동시키는 두 가지 도전 과제를 동시에 해결하는 솔루션을 제공하는 개념. 현재와 미래 모빌리티 생태계는 산업간 경계가 의미 없는 파괴적 혁신이 만들어 내는 산업-생활-정부 간 상호연계의 형태로 규정됨. 모빌리티 생태계 육성을 위한 '모빌리티 2030', '모빌리티 2040' 비전을 제시하고 상호 연결의 파괴적 혁신을 통해 국가 경제를 이끌어 갈 절호의 기회를 만들어나가야 함

### Ⅲ. 모빌리티 산업의 발전과 향후 과제

작성: 이종욱 한국모빌리티학회 회장(서울여자대학교 명예교수)

모빌리티 산업은 탄소배출을 감소시키면서 사람과 물건을 이동시키는 두 가지 도전 과제를 동시에 해결하는 솔루션을 제공하는 개념. 현재와 미래 모빌리티 생태계는 산업간 경계가 의미 없는 파괴적 혁신이 만들어 내는 산업-생활-정부 간 상호연계의 형태로 규정됨. 모빌리티 생태계 육성을 위한 '모빌리티 2030', '모빌리티 2040' 비전을 제시하고 상호 연결의 파괴적 혁신을 통해 국가 경제를 이끌어 갈 절호의 기회를 만들어내야 함

#### 1. 모빌리티 산업의 현황

##### □ 모빌리티 산업 성장 배경인 규제와 ESG<sup>11)</sup>

- 탄소 배출 감소를 위한 규제가 전 세계 국가에서 강화되면서 기업 활동에서 ESG가 기업 및 조직의 사회적 책임으로 요구
- 온라인 및 인터넷 사용량 증가, 정부 주도의 지원 확대, 사용자 편의 및 서비스 향상 등에 대한 요구는 모빌리티 기술 투자 및 벤처기업들 급증의 밑바탕이 되고 있음

##### □ 모빌리티 산업의 성장 현황<sup>12)</sup>

- 11) Environment Social Governance의 머리글자를 딴 단어로 기업 활동에 친환경, 사회적 책임 경영, 지배구조 개선 등 투명 경영을 고려해야 지속 가능한 발전을 할 수 있다는 철학으로 ESG는 개별 기업을 넘어 자본시장과 한 국가의 성패를 가를 키워드로 부상하고 있음
- 12) 본고에서는 모빌리티 산업 규모 예측의 왜곡을 방지하기 위해 인용하지 않고, 모빌리티 산업의 벤처기업 투자에 중점을 둬 KPMG, *Mobility 2030: Transforming the mobility landscape (2019)*, McKinsey & Company, *Start me up: Where mobility investments are going (2019)*

- 지난 10년간 범세계적으로 약 \$2200억 달러가 사람과 사물의 동력을 이용한 이동 역량 관련 사업과 기술에 투자되고 있으며, 그중 2019년 한 해에만 \$330억 달러 이상이 투자되고 있음
- 그로 인해 지난 2년 동안 여행 및 모빌리티 분야의 유니콘<sup>13)</sup> 기업의 수가 2018년 22개에서 2019년에 44개로 2배 증가함
  - 모빌리티 분야의 유니콘 범주를 보면, 라이드 헤일링(ride hailing) 11개(25%), 자율 주행차 19개(22.7%), 마이크로 모빌리티 3개(6.8%), 나머지 20개는 여행, 호텔, 도서 등임
- 2010년 이후 모빌리티 산업에서 투자 추이를 보면, 2010년에서 2016년 중반까지 \$1000억의 자금이 투자되고, 그 이후 휴면기를 거쳐서 2018년 이후 또다시 급격하게 증가 되고, 2019년에는 글로벌 컨설팅업체들이 모빌리티 2030에 대한 비전을 제시하느라 경쟁하고 있음

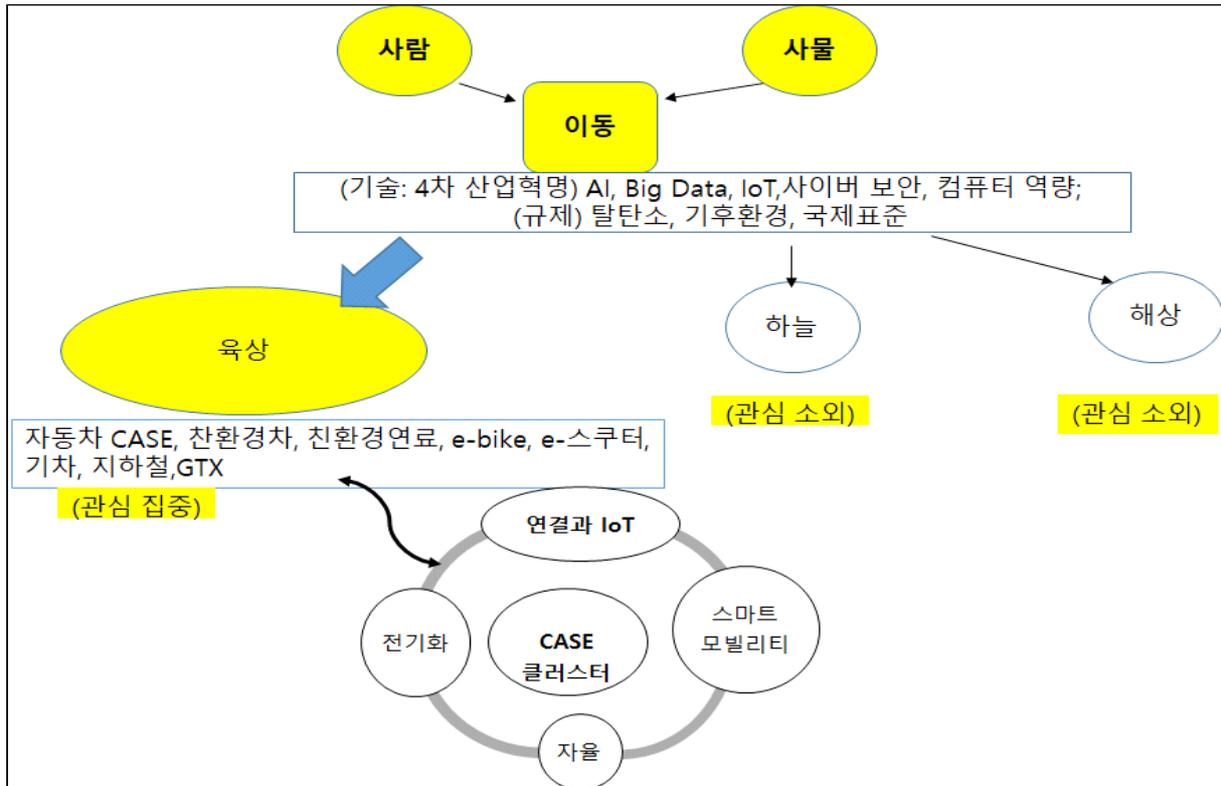
## □ 모빌리티 산업의 과거

- 모빌리티 산업에서의 투자 구조변화를 고려하면, 모빌리티 산업의 전개를 2단계로 나누어 분석할 수 있음
- 과거 모빌리티 산업은 <그림 III-1>에서보듯이 동력을 이용하는 하늘과 해상을 제외한 육상 교통의 개인과 사물의 이동 수단인 자동차 변화에 중점을 두고 있었음
  - 즉 연결, 자율, 공유, 전기 (CASE: Connected, Autonomous, Smart(or shared), and Electric)로 이루어진 자동차 생태계의 확장

13) 기업 가치가 \$10억 달러 이상인 민간 소유 스타트업 기업

시스템, 그리고 마이크로 모빌리티(전동 키포드, 전동 스쿠터, 전동 자전거) 등으로 구성

〈그림 III-1〉 과거 모빌리티 생태계



- CASE의 각 클러스터가 형성되는데 핵심적인 두 가지 구성요소, 즉 사이버보안(cybersecurity)과 인공지능(AI, artificial intelligence)은 자동차뿐만 아니라 다른 산업에도 영향을 주고 있음
- 또한, 마이크로 모빌리티는 대중교통(기차, 광역 지하철, 지하철, 버스 등)과 결합하게 되면, 대도시의 교통, 주택, 건축 등의 변화를 통해 대도시의 교통체증, 공기 오염 등 도시 생태계를 변화시켜 시민들의 삶의 질을 크게 개선할 것임

○ 2030년까지 CASE 영역에서 전망되는 투자는 \$700억달러(약 77조 원)에 달하므로 협력이 생존의 키워드

- 기존 자동차 완성차 업체 혼자 CASE 클러스터의 4가지 모든 영역에서 규모와 범위의 경제의 경쟁력을 갖출 수 없음

## □ 파괴적 혁신을 위한 모빌리티산업의 방향

- 자동차 생태계만 따로 떼어서 볼 것이 아니라 각 산업의 상호연계 속에 봐야 함

- 기술 및 산업의 경계에 대한 ‘파괴적 혁신(disruptive innovation)’으로 인해, 현재 전개되고 있는, 미래 모빌리티 생태계 모습은 <그림 III-2>와 같이 육상, 하늘, 해상에서 사람과 사물의 이동을 포괄하게 되기 때문

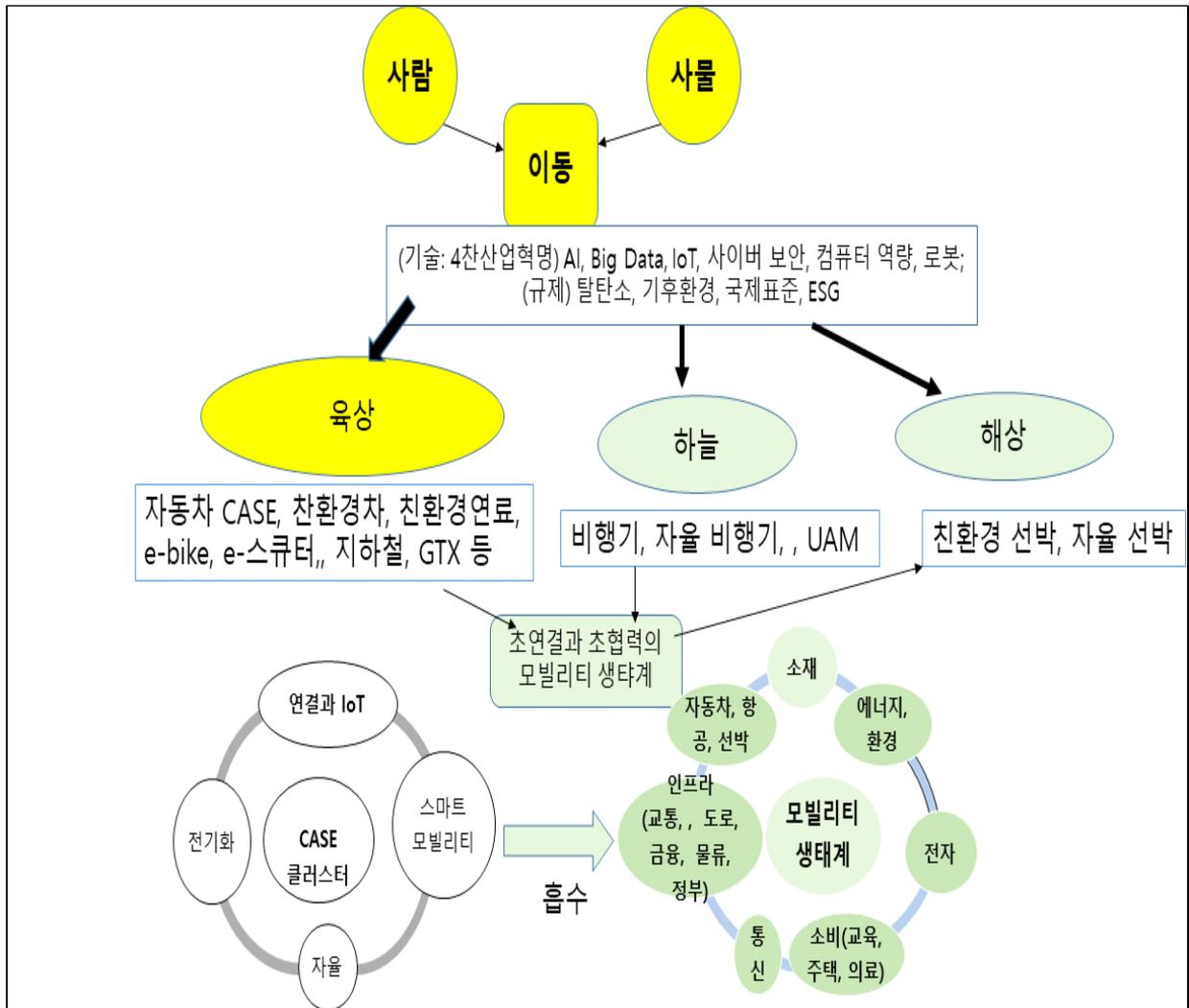
- 자동차를 중심으로 한 초기 한정된 모빌리티 영역을 넘어서게 되어, <그림 III-1>에서의 ‘CASE 클러스터’는 모빌리티 생태계로 흡수됨

- 투자 금액 및 스타트업 기업 수의 증가를 보면, 모빌리티 생태계는 초기 도입기의 임계점을 넘어 가속 성장과 확산 국면에 진입

- ‘자율’과 ‘탄소 절감’은 육상뿐만 아니라 하늘길을 이용하는 UAM(Urban Aviation Mobility, 도시항공 모빌리티) 그리고 해상 모빌리티에서도 적용되고 있음

- 이러한 변화 속에서 국내 자동차 회사 중 한 곳은 2020년에 미래 매출 구성을 자동차 50%, UAM 30%, 로봇 20%로 하는 모빌리티 서비스 기업으로 변신을 발표함

〈그림 III-2〉 현재와 미래 모빌리티 생태계



- 4차 산업혁명의 수단들이 만들어 낸 정치-경제-사회의 역할 변화 모습을 예측 가능케 함
  - 모빌리티 생태계는 자동차 산업의 확장이 아니라, 산업과 생활의 구조적 변화 그리고 국가 성장 원천의 구조변화로서 작용하기 때문
- 또한 모빌리티 생태계는 국내 및 해외 기업 간 협력뿐만 아니라 국가 간 정치-경제-사회의 협력을 끌어낼 외교적 및 정치적 역량을 갖춘 국가에서 번영할 수 있음

## □ 기업들, 모빌리티의 글로벌 시장 확장에 기여

- 주요 기업들이 국제적 파트너십을 통해 모빌리티의 글로벌 시장 확장에 이바지하고 있음
  - 실례로 말레이시아에서 창업된 택시 공유업체 그랩은 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀 등으로 사업 영역을 확장하고, 자동차 제조업체인 현대자동차, 도요타 등이 지분 투자를 하고 있음<sup>14)</sup>

## □ 모빌리티 생태계 형성과 정부의 역할

- 정치-경제-사회를 통합하고 새로운 제도를 만드는 정부의 역할이 산업의 경쟁력을 결정하는 가장 중요한 요소
  - 모빌리티 생태계가 형성되는 과정에서 기존 이해관계자 사이의 갈등과 새로운 사업 영역의 등장은 불가피하기 때문
- 오직 정부만이 할 수 있는 역할은 크게 두 가지
  - 첫째, 투자 성과의 불확실성 경감 및 위험에 대한 정부 지원
    - 모빌리티 생태계가 형성되어가는 과정에 경기변동, 금융 위기, 전염병 위기(코로나 19와 같은 상황) 등으로 인한 경제적 충격 발생이 불가피
  - 둘째, 입법 및 제도정비에 대한 정부와 국회의 지원
    - 모빌리티 생태계가 국내 및 해외에서 경제에 내재화되는 과정에는 새로운 산업 규율(새로운 법률 체계)이 필요

14) 이재용 "생존의 문제다"...'뉴 삼성' AI·6G 미래기술 선점 속도 (출처: 뉴시스(2021.1.6.))

## 2. 모빌리티 산업 발전을 위한 해외 사례

### □ 영국: 정부-기업 협업으로 모빌리티 산업 글로벌 Top 3 목표

- 한국에서는 국토교통부가 모빌리티를 주도하고 있지만, 영국<sup>15)</sup>의 모빌리티를 주도 하는 정부 기관은 ‘비즈니스, 에너지 및 산업전략부 (Department for Business, Energy & Industrial Strategy)’
- 이 부서는 모빌리티 미래를 창출하는데 영국이 글로벌 리더가 될 기회를 가지고 있다는 비전으로 접근하고 있음
  - Oxfordshire주의 ‘Oxfordshire Transformative Technology Alliance’가 ‘연결 및 자율(connected& autonomous) 운송수단’ 분야에서 2040년까지 글로벌 혁신 생태계의 톱 3개 중 하나가 되는 것이 목표
- 영국의 미래를 위해 AI와 데이터를 최우선 순위를 두고 있음

### □ 이스라엘: 스마트 모빌리티 서밋을 통한 모빌리티 지원·육성

- 케렌 하이소드(Karen Hayesod)<sup>16)</sup>와 이스라엘 총리실이 공동으로 Smart Mobility Initiative를 주관하여 2013년부터 매년 12월 ‘스마트 모빌리티 서밋(Smart Mobility Summit)’ 주간을 개최
- 그 서밋의 주요 행사인 경축 행사(Gala)에서는 그 해 그 분야의 탁월한 연구자들로 선정된 수상자들에게 \$1백만 달러의 삼손-총리상

15) <https://industrialstrategy.blog.gov.uk/category/grand-challenges/mobility/>

16) ‘이스라엘 사람들을 위하여’라는 슬로건으로 일하는 Keren Hayesod-UIA (United Israel Appeal) 재단은 범세계적으로 조직된 유대인 공동체(Jewish community)와 파트너십으로 이스라엘 국가와 사회의 국민적 최우선 과제를 성공시키기 위해 일하는 단체,

(SAMSON-PRIME MINISTER's PRIZE) 수여

- 2013년 이후 6년 동안, 200개가 넘는 기업들(주로 스타트업)이 '스마트 모빌리티 서밋'에 참여하여, 대체연료, 스마트 모빌리티, 전기 자동차 및 기타 제품들을 전시해 옴
  - 매킨지 보고서에 의하면, 서밋에 출시되는 기술은 모빌리티 생태계 및 CASE 기술을 응용하는 기업들에게 제공
  - 모빌리티 관련 벤처는 300개가 넘으며, 2010년 이후 2020년 6월까지 관련 스타트업이 투자받은 금액이 \$184억(약 20.2조 원)에 달함
- 모빌리티 창업에서 정부와 軍의 역할에 주목할 필요
  - 첫째, 모빌리티에 대한 적극적 지원을 하는 중앙 및 지방정부
  - 둘째, 수출기관, Start-Up National Central, 스마트 모빌리티 서밋의 당국의 적극적 투자 및 투자 유치 지원
  - 셋째, 좁은 영토, 적은 인구의 단점을 극복하기 위해 이스라엘 군대는 우수한 인재를 선발하고 IoT, AI, 보안 관련 첨단 기술 개발
  - 넷째, 이스라엘의 우수한 인재를 육성하는 군 시스템<sup>17)</sup> 보유

---

17) 한국의 군 문화가 많은 벤처기업 배출의 근간이 되지 못하고, 군이 사용하는 기술이 첨단 기술의 개발 및 적용의 인력을 배출하지 못하는 것과 대조. 이스라엘은 사관학교가 없고, 2005년부터 공군 조종사 배출을 위한 3년제 아카데미만 운용

### 3. 모빌리티 산업 발전을 위한 제언

#### □ ‘모빌리티 2030’, ‘모빌리티 2040’ 비전을 구축

##### ○ 모빌리티 생태계 육성은 국가미래 운명과 직결

- 생태계의 연결 가능한 수많은 기회 중에서 누가 기회를 선점하여, 국민이 소망하는 국가의 미래 청사진을 제시하느냐에 국가 경제의 운명과 미래가 결정
- 모빌리티 산업이 어떤 기술을 기반으로 어떤 산업을 변모시킬 것인가 그리고 이로 인해 인류의 생활이 어떻게 변화할 것인가에 대한 논의는 이미 상당히 진전되어, 공감대도 확산되고 있음

##### ○ 한국의 글로벌 기업들은 모빌리티 생태계 형성에 적극 대응

- 해외에서 기업의 적극적 인수 및 합병, 해외 기업들과 파트너십을 통해 새로운 기업 설립 등을 통해 모빌리티 사회로 변화에 적극적으로, 빠르게 대응하고 있음

##### ○ 하지만 한국 정부의 모빌리티 산업 비전과 전략은 전무<sup>18)</sup>

- ‘모빌리티 혁신위원회’는 국토교통부가 ‘타다’ 허가를 위해 한시적으로 출범한 것이고 다른 정부 부처와 마찬가지로 ‘공정, 정의, 공평’ 등의 규범적 이슈에 몰입
- 개인이 타고난 소질과 역량이 다른데, 공정과 공평을 강조해서는

18) 해외 선진국의 정치, 정부, 기업, 학계 그리고 국내 기업, 학계에서 진행되고 있는 모빌리티의 확장 범의 및 속도에 비교하면, 한국의 정치 및 정부에서 모빌리티 산업의 미래 성장성과 가치에 대한 공유지식이 미흡함

높은 연봉을 받을 수 있는 모빌리티 생태계에 필요한 고급인력을  
육성하고 보급하는 게 불가능함

- 모빌리티 생태계 관련 산업이 다른 선도 국가보다 뒤처지지 않고  
더 빨리 발전하려면, 우선 2021년 기점으로 10년, 20년 뒤의 ‘모빌  
리티 2030’, ‘모빌리티 2040’의 비전을 제시해야 함
- 모빌리티 생태계의 미래를 개척하고 국제적 선도자가 될 기회를  
잡기 위한 비전이어야 함

#### □ 정부의 역할

- 모빌리티의 핵심은 시장확장을 위한 연결과 통합이며, 그 경쟁력은  
정부 및 정치의 제도 구축 역량에서 나오게 됨
- <그림 III-2>가 제시하는 바와 같이, 모빌리티 생태계에서 글로벌  
경쟁력은 한 기업의 힘만으로 이루어 내는 것이 불가능
- 산업간 다양한 역량의 결합이 필요하므로 기업 간 협력은 선택이  
아닌 필수 조건
- 정부는 모빌리티 산업 성장의 근간이 되는 기초·기술 인력 육성의  
교육정책, 중장기 연구개발 투자를 적극적으로 추진
- 모빌리티 산업의 비전 설정 그리고 모빌리티 시장의 성장은 지속적인  
기초 과학, 응용과학 및 개발 투자 증가와 이해관계자들과의 전략적  
파트너십이 가능할 것임
- 모빌리티 산업은 그 기초 기술인 AI, IoT, 사이버 보안, 빅데이터,

분산 컴퓨팅과 컴퓨팅 능력 등에 대한 인적 자원의 역량 위에서 번성하고, 이러한 기초기술은 그 분야의 재능이나 수준 높은 교육을 받은 고급기술 인력에 의해서만 가능

## □ 국회의 역할

- 각 분야별 모빌리티가 잘 성장할 수 있도록 국회가 관련 법규의 연구와 입법에 적극적인 지원
  - 각 산업이 연결된 모빌리티 산업을 육성하려면 현재 법규에서는 사회적 갈등만 초래
  - 또한 도시-부동산-모빌리티 연결은 문재인 정부의 24번이나 실패하는 부동산 정책보다 기존 도시의 부동산 문제, 교통체증, 교육, 주택, 환경오염 감소 등을 동시에 획기적으로 개선시키고, 성장·고용에 기여할 것으로 기대됨

※ 책임 감수: 나경태 사회정책실 실장

---

여의도연구원은 각종 현안에 대한 분석과 전망, 대응방안을 담은  
〈이슈브리프〉를 발간하고 있습니다.

보고서의 내용은 필자 개인의 의견이며,  
국민의힘과 여의도연구원의 공식견해와 일치하지 않을 수 있습니다.

---