

대한상의 브리프

제101호 2019년 7월 22일

한국경제신문
도병욱 기자



편집자주

최근 신문에 가장 많이 등장하는 단어 중 하나가 ‘모빌리티(mobility)’입니다. 모빌리티는 사람들의 이동을 편리하게 만드는 각종 서비스를 아우르는 말로 쓰이고 있습니다. 이번 브리프는 다양한 모빌리티 서비스들을 알아보고, 모빌리티 혁신의 현 주소를 짚어보고자 합니다. 외부 필진 칼럼은 대한상의 견해와 다를 수 있습니다.

“운전면허 필요 없는 세상이 온다”

모빌리티 혁신이 불러온 변화

“제 아들도 운전면허 딸 생각을 안 합니다”

글로벌 자동차 제조사 CEO가 투자자들을 대상으로 개최한 콘퍼런스에서 한 말이다. 그는 “밀레니얼 세대(1981~1996년에 태어난 세대)는 자동차 소유가 아니라 공유를 희망한다”고 덧붙였다.

서울에 사는 30대 A씨는 운전면허가 있지만 자동차를 구매할 생각은 없다. 그는 “스마트폰 하나면 차량을 빌리거나, 택시를 부를 수 있다”며 “많은 비용을 들여 차량을 구매하고 유지할 생각이 없다”고 말했다.

자동차를 소유할 필요가 없다고 해도 ‘이동수단’ 자체가 필요 없어진 건 아니다.

여전히 사람들은 어딘가로 이동할 때 차량 같은 이동수단을 이용해야 한다. 다만, 어떻게 이동수단을 사용하느냐의 방식은 180도 바뀌고 있다.

모빌리티 산업, 소비자의 이동 편의 제공

산업계에서 ‘모빌리티(Mobility)’는 사람들의 이동을 편리하게 만드는 각종 서비스를 폭넓게 아우르는 말로 쓰이고 있다.

단순히 교통수단으로 번역하기엔 부족한 감이 있다. 자가용, 택시, 자전거 등 전통적인 교통수단에 정보 기술을 결합해 효율과 소비자의 편의성을 높인다는 점이 핵심이다.

스마트폰으로 시작된 ‘모빌리티 혁신’



※ 출처 : 연합뉴스

각종 모빌리티 서비스의 개념

차량호출	이동서비스를 제공하는 사업자와 소비자를 실시간 연결하는 서비스. 예) 카카오택시
승차공유	운전자가 개인 소유 차량을 이용해 운송서비스 제공. 예) 우버, 디디추싱
차량공유	회사가 소유하거나 개인이 소유한 차량을 빌려주는 서비스. 예) 쏘카, 그린카
마이크로 모빌리티	대중교통의 사각지대를 보완하기 위한 단거리 이동수단 서비스. 예) 따릉이

대한상의 브리프

2030년 1700조 원으로 성장할 유망 시장

새로운 형태의 모빌리티 서비스 중 가장 유명한 건 승차공유다. 자신의 차량이 필요 없을 때 타인에게 차량과 운전서비스를 공유하고 대가를 받는다는 개념이다. 미국의 우버, 중국의 디디추싱, 싱가포르의 그랩 등이 대표적이다.

이와 비슷한 차량공유도 있다. 운전을 해주지 않고 쓰지 않는 차량만 빌려주는 방식이다. 한국의 쏘카나 그린카를 생각하면 된다. 주로 기업들이 차량을 구매해 공유하는 방식이다.

최근엔 대중교통의 사각지대를 보완하기 위한 단거리 이동수단 제공 서비스가 잇따라 나오고 있다. ‘마이크로 모빌리티’라 불리는 이 서비스는 공유 자전거, 공유 킥보드 등을 활용한다.

이렇듯 모빌리티 산업은 꾸준히 진화하고 있다. 컨설팅업체 맥킨지는 세계 모빌리티 시장 규모가 2015년 300억 달러(약 33조 원)에서 2030년 1조 5000억 달러(약 1700조 원)로 성장할 것이라고 전망했다.

자동차 제조사들도 부지런히 움직이고 있다. 현대차는 싱가포르 그랩, 인도 올라 등 글로벌 차량공유업체들과 전략적 제휴를 맺고 있다. 차량을 판매하는 방식도 변화를 주고 있다.

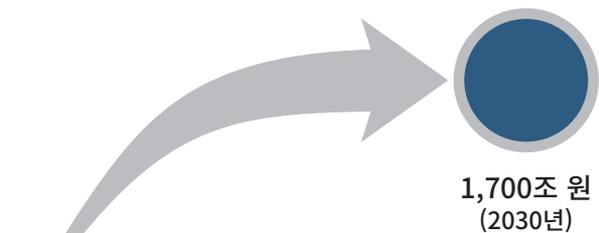
현대차는 최근 차량 구독 서비스를 선보이고 있다. 월 72만 원을 내면 현대차의 쏘나타와 투싼, 벨로스터 등 3개 차종을 골라서 탈 수 있는 서비스다. 현대차 고급 브랜드 제네시스도 이런 서비스를 제공한다.

모빌리티 산업 가로막은 걸림돌, 규제

새로운 모빌리티 산업의 발전을 가로막는 걸림돌도 꽤 많다. 규제와 이해당사자의 반발이다. 당장 한국에서는 초급 단계의 모빌리티인 카풀 서비스조차 막혀있다. 우버 등 글로벌 모빌리티 서비스 업체가 한국에 진출하지 못하는 이유다.

한국에서는 일반인이 자가용으로 운송영업을 하는 건 불법이다. 국내 여러 스타트업(신생벤처기업)들이 한국형 우버 서비스를 시도했지만, 정부는 이들 서비스에 불법성이 있다고 제동을 걸고 있다.

세계 모빌리티 시장 규모

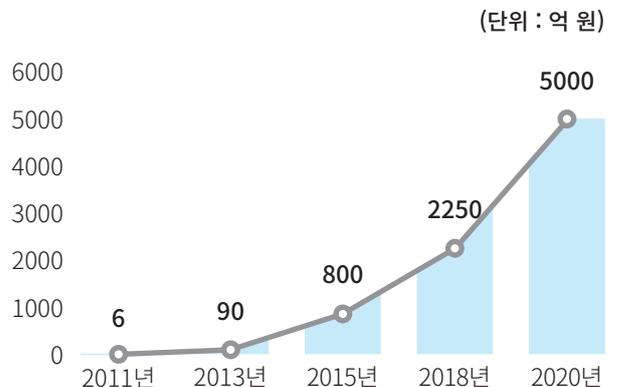


33조 원 (2015년)

1,700조 원 (2030년)

※ 출처 : 맥킨지

국내 차량공유 시장 규모



※ 출처 : 한국과학기술정보연구원

대한상의 브리프

기사가 포함된 단기 렌터카 ‘타다’ 논란

법의 규제를 피해 만든 타다 서비스도 논란에 휩싸였다. 타다는 ‘기사가 포함된 단기 렌터카’ 서비스다. 승객이 스마트폰으로 차를 부르면 11인승 카니발을 대여한 뒤 프리랜서 기사를 배정해 실어나르는 구조다. 정원 11~15인 승합차에 한해 렌터카를 활용한 기사 알선을 허용한 예외조항을 활용한 서비스다.

법적 문제를 피한 타다 서비스는 예상 외 큰 인기를 끌었다. 지난해 10월 서비스를 시작한 지 7개월 만에 회원 수가 60만 명을 넘어섰다. 깔끔한 차량 내부와 양질의 서비스를 원하는 소비자들의 마음을 사로잡았다는 분석이다.

문제는 택시업계의 반발이다. 택시업계는 타다가 현행법의 허점을 악용한 사실상의 유사 택시라는 취지로 반발하고 있다. **택시업계는 타다를 비롯한 새로운 모빌리티 서비스가 계속 나오면 자신들의 생존권이 침해당할 것이라고 우려하고 있다.**

택시업계 인사들은 지난 2월 “타다는 불법 운송사업”이라며 검찰에 고발했고, 타다 측은 “업무방해이자 무고”라며 맞고소하기도 했다.

기사가 포함된 단기 렌터카 서비스 ‘타다’



※ 출처 : 연합뉴스

생존권 보장과 넓은 규제 해소가 관건

전문가들은 새로운 모빌리티 산업의 발전은 막을 수 없는 흐름이라고 진단하고 있다.

문제는 이 과정에서 피해를 입는 이들을 어떻게 보호할 것이냐다. 또 다른 문제는 넓은 규제로 다른 나라보다 발전 속도가 뒤쳐지는 일을 어떻게 해결하느냐다.

자칫 잘못하면 택시업계를 비롯한 기존 사업자들의 생존권도 보장하지 못하면서 새로운 산업의 태동도 막아 해외 서비스 업체에게 시장을 다 뺏길 수 있다는 우려가 나온다.

실제 모빌리티 산업에 관심을 가졌던 기업들은 국내에 마땅한 투자처를 찾기 못해 해외로 눈을 돌리고 있다. 신산업을 키울 골든타임을 허비했다며 안타까워하는 전문가들도 많다.

정부의 정책적 관심과 이해관계자들의 타협을 통해 모빌리티 산업의 성장동력을 키울 수 있는 해결책이 필요한 시점이다. 🌐🌐🌐

택시업계 반발 ‘카풀 반대’



※ 출처 : 연합뉴스

국내·외 경제지표

2019년 7월 22일 기준

1. 국내·외 경제성장률

(단위: %)

	2017	2018 ^E	IMF		OECD	
			2019 ^P	2020 ^P	2019 ^P	2020 ^P
한국	3.1	2.7	2.6	2.8	2.4	2.5
세계	3.7	3.6	3.3	3.6	3.2	3.4
미국	2.2	2.9	2.3	1.9	2.8	2.3
중국	6.8	6.6	6.3	6.1	6.2	6.0
일본	1.9	0.8	1.0	0.5	0.7	0.6
EU	2.5	1.8	1.3	1.5	1.2	1.4

* E : 잠정치(Estimate) / P : 예상치(Projections)

2. 환율·유가¹⁾

(단위: 원(환율), 달러(유가))

	2016	2017	2018	'19.2월	3월	4월	5월	6월
원/달러	1,161	1,131	1,100	1,122	1,131	1,141	1,183	1,176
원/엔(100엔)	1,068	1,009	996	1,016	1,017	1,022	1,076	1,088
원/위안	174.4	167.5	166.4	166.4	168.4	169.8	172.1	170.0
원/유로	1,283	1,276	1,299	1,272	1,278	1,282	1,324	1,327
유가(Dubai)	53.8	53.2	69.7	64.5	66.9	70.9	69.3	61.8

3. 산업지표

(단위: %(전년동기대비))

	2016	2017	2018	'19.2월	3월	4월	5월	6월
산업생산	3.0	2.5	1.4	-1.9	-0.6	0.7	1.0	-
소매판매	3.9	1.9	4.3	-1.9	2.5	1.4	3.4	-
설비투자	-1.3	14.1	-3.8	-26.9	-15.6	-6.3	-11.5	-
수출	-5.9	15.8	5.4	-11.3	-8.4	-2.1	-9.5	-13.5
수입	-6.9	17.8	11.9	-12.5	-6.6	2.6	-1.9	-11.1

1) 환율은 월 평균 기준, 유가는 기말 기준