

한선 프리미엄 리포트

Hansun Premium Report

주 제 : Mobility와 IT문명이 우리 사회를 어떻게 바꾸고 있는가?
발제자 : 조성봉 한선재단 부민경제연구회장(송실대 교수)
일 시 : 2016년 4월 21일 오전 7시 30분
장 소 : 국회의원회관 제3세미나실

2,000원으로 내 마음같은 '정책후원' 하기

☒ 문자 한 통 #7079-4545

218회 정책세미나 주요 내용

< 요약 >

☞ 4월 21일 정책세미나에서는 조성봉 한선재단 부민경제연구회장(송실대 교수)을 연사로 모시고 Mobility와 IT문명이 우리 사회를 어떻게 바꾸고 있는가를 주제로 논의했습니다.

■ 도시경제학의 기본 명제 중 하나는 도시 중심지에서 멀어질수록 집값은 싸지고 교통비는 늘어난다는 것이다. 자동차의 빠른 확산으로 고속도로 시스템도 빠르게 확립되었다. 대규모 교외지역이 발달하게 되고 자동차 중심의 도시들이 등장한다. 고속도로와 도시순환고속도로가 도시 발달의 큰 역할을 했다. 고속도로의 발달로 유통산업의 형태는 과거 슈퍼마켓 형태에서 월마트 등 창고형 매장으로 발전했다. 이제 고속도로와 자동차 없이는 방문·구매를 상상할 수 없다.

■ 미국의 창고형 장난감 유통업체인 토이저러스(Toy'R'Us)는 미국 현대 문화의 산물이다. 토이저러스는 자동차, 고속도로, 가전제품, 주5일 근무, 여성노동 확대, 도시, 유통, 그리고 에너지 등에 관한 이야기를 담고 있다. 주5일 근무제로 바뀌면서 미국 부모들은 금요일에 늦은 잠자리에 들게 되고 토요일은 늦게 일어난다. 일찍 일어난 아이들을 돌봐주는 것은 부모대신 TV만화와 씨리얼이다. 늦게 일어난 부모들은 아이들을 데리고 토이저러스로 향하는 것이 삶의 일상이 되었다.

■ 대형 유통점도 현대 문명의 산물이다. 과거엔 냉장고가 없어서 매일 장을 봐야 했지만,

지금은 일주일 혹은 열흘에 한 번씩 장을 본다. 많은 양의 물품을 한 번에 사기 때문에 자동차가 꼭 필요해졌고 매장의 위치는 도심이 아닌 외곽에 위치하게 되고, 매장의 형태도 창고형 매장으로 바뀌게 되었다.

- 1980년대에 국제 유가도 하락하면서 자동차의 수가 폭발적으로 늘어났다. 우리나라 자동차 수를 보면 1988년부터 1990년 사이 폭발적으로 증가했다. 도로의 총연장을 보면 1990년대 초반 크게 늘어나는데, 이때가 4대 신도시가 만들어진 시점이다. 사람들이 서울에서 대량으로 빠져나가면서 도로가 폭발적으로 증가한 것이다. 1980년대와 1990년대 도시 규모 확장의 가장 큰 원인은 유가하락이다. 기름 값은 20세기와 21세기를 설명하는 가장 중요한 요소이다. 저유가 시대 동안 전 세계적으로 도시가 폭발적으로 확장되었다. 도시 규모의 확대에 현재의 행정 규모는 무의미해진다. 이제 도시(City)는 광역화된 메트로폴리탄(Metropolitan) 개념으로 운영될 수밖에 없다.

- 세계화와 IT문화는 기동성에 안정성을 부여하고 있다. 기동성과 안정성은 본질적으로 대체관계지만, 이동통신이 발명되면서 움직이면서도 통신이 가능해졌다는 것은 엄청난 혁명이다. 안정성과 기동성이 동시에 가능한 것이다.

- 최근 문화는 공간이 무너지고 공간공동체가 사라지고 있다. 결혼을 기피하고, 원룸과 오피스텔, 편의점들이 증가하고 있다. 기존의 학교, 회사, 가정 등의 공간중심적 역할이 퇴색되고 공간의 현물시장(카페, 호텔, 음식점 등)이 활성화 되었다. IT문화의 영향으로 에어비앤비(Airbnb), 우버택시, V2G 등에서 알 수 있듯이 유희 설비의 연결이 가능해졌다.

- IT문화와 자동차 문화로 인간의 지성 기준이 암기 능력에서 검색 능력으로 바뀌었다. 이 영향은 현대인의 포컬 포인트(Focal Point) 능력 약화로 나타났다. 또 현대인들은 인내심이 줄어 빠른 것만을 추구하고 있다. 반면 사람들의 외로움은 커져만 가고 어디에 소속감을 갖고자 한다. 이러한 인류의 변화에 발맞춰 과거와 같은 지리·행정적 개념의 역할분담보다 광역화된 대도시중심의 거버넌스가 필요해졌다.

■ 기동성(Mobility) 변화에 따른 유통산업의 새로운 양상

: 도시 관통 고속도로가 생길 때마다 도시 인구 18% 감소, 광역권은 커져

- 도시경제학의 기본 명제 중 하나는 도시 중심지에서 멀어질수록 집값은 싸지고 교통비는 늘어난다는 것이다. 미국에 스카이라인(Skylines, 초고층빌딩)이 생기게 된 것도 도심의 땅값이 비쌌기 때문이다. 에드워드 글래저(Edward Glaeser) 하버드대 교수의 저서 도시의 승리(Triumph of the City, 2011)에서 교통발달의 3단계를 ▲교통수단이 대량 생산되고 ▲네트워크가 건설되며, 마지막으로 ▲사람들과 기업들의 위치 변화라고 설명한다.

- 자동차가 발명된 이후 자동차의 폭발적 확산은 포드사에 의해서였다. 자동차의 빠른 확산으로 고속도로 시스템도 빠르게 확립되었다. 대규모 교외지역이 발달하게 되고 자동차 중심의 도시들이 등장했다. 도시를 관통하는 고속도로가 만들어질 때마다 도시의 인구 18%가 줄어들고 광역권은 더 커진다.

- 도시는 자동차의 발달로 발전하게 되었다. 고속도로와 도시순환고속도로가 도시 발달의 큰 역할을 했다. 이 내용들과 관련된 내용으로 유통산업을 이야기 할 수 있다. 유통

산업의 형태는 과거 슈퍼마켓 형태에서 창고형 매장(ex. Wall Mart)으로 발전했고, 고속도로의 발달로 대형 아울렛이 등장한다. 도시와 도시 사이에 아울렛이 생기는데 고속도로와 자동차 없이는 방문·구매를 상상할 수 없다.

■ 유통산업의 확장은 경제·사회 변화의 축소판

: 창고형 장난감 유통업체 토이저러스(Toy'R'Us) 등장

- 장난감 산업을 통해 현재의 자동차, 고속도로, 가전제품, 주5일 근무제, 여성노동 확대, 도시, 유통 그리고 에너지 등에 대해 설명할 수 있다. 미국의 창고형 장난감 유통업체인 토이저러스(Toy'R'Us)의 등장 전후로 미국의 장난감 산업이 구분된다. 이전에는 부모들이 시내 백화점에서 고급 장난감을 사주었다. 유형과 종류가 단순하고 생일과 같은 특별한 날만 살 수 있었다. 하지만, 토이저러스(Toy'R'Us)의 등장 이후에는 아이들이 직접 고를 수 있게 되었다. 장난감의 유형과 종류도 아이들의 취향에 맞게 폭발적으로 늘어났다. 장난감의 구입량과 매출이 폭발적으로 증가하면서 많은 사람들이 토이저러스가 미국문화를 선도했다고 말한다. 그러나 토이저러스는 이미 와있는 경제, 사회적 변화를 캐치한 것에 불과하다.

- 주5일 근무로 금요일 밤 부모들은 외식, 취미 및 문화생활을 즐긴 후 늦은 시간 잠든다. 문제는 토요일 아침 아이들은 일찍 일어난다는 것이다. 일찍 일어난 아이들을 돌보는 것은 TV이다. 그래서 등장한 것이 'Saturday Morning Cartoon'으로 이 시대 사회의 필요를 반영한 것이다. 만화가 아이들에 대한 부모의 돌봄을 대체해주고 있고, 씨리얼이 아이들의 아침식사를 대체해주고 있다. TV만화의 광고주들은 대형 장난감 회사나 씨리얼 회사들이다. 아이들은 부모들이 일어나면 광고에서 보았던 장난감을 사러 가자 한다. 아래 그림이 뉴욕 쇼핑몰에서 볼 수 있는 전형적인 모습이다.



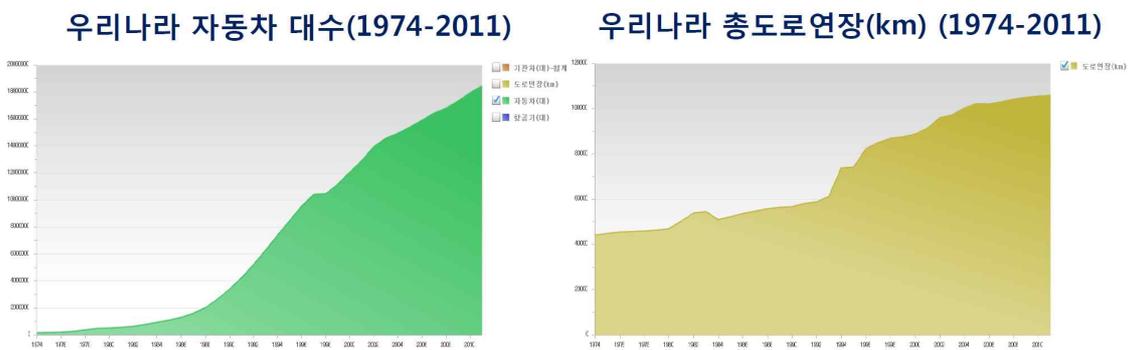
(주말 뉴욕 쇼핑몰의 모습)

■ 기동성(Mobility) 증가가 인류의 삶을 혁신적으로 바꿔

: 기동성 증가로 도시는 광역화된 메트로폴리탄 개념으로 운영해야

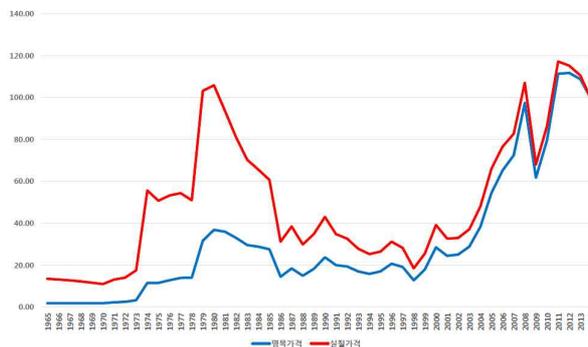
- 대형 유통점은 현대 문명의 산물이다. 과거의 쇼핑 패턴은 냉장고가 없었기 때문에 매일 장을 봐야 했다. 가게들은 도심에 위치해 있었고 주거지와도 가까이 있었다. 그러나 냉장고의 등장으로 집에서 식품저장이 가능해졌고, 쇼핑의 빈도수가 현저히 낮아졌다. 매일 장을 보던 것이 일주일, 보름으로 길어지고 한번 쇼핑을 할 때 많은 품목을 사게 되었다. 많은 물품을 운반하기 위해 자동차가 필요해지게 된 것이다.

- 대형 유통점은 특히 자동차 문화의 산물이다. 1950년대 미국의 고속도로 건설이 전 세계로 확산되었고, 외곽순환도로(Belt way)와 주택도시(Bed town)의 건설로 사람들이 도심 외곽으로 빠져나갔다. 1980년대에 국제 유가도 하락하면서 자동차의 수가 폭발적으로 늘어났다. 미국 샌프란시스코 지역(Bay Area)와 로스앤젤로스 지역(Los Angeles)이 당시 건설된 대표적인 도시들이다.
- 우리나라 자동차 수를 보면 1988년부터 1990년 사이 폭발적으로 증가했다. IMF때 주춤하다 다시 꾸준히 증가했다. 도로의 총연장을 보면 1990년대 초반 크게 늘어나는데, 이때가 4대 신도시가 만들어지는 시점이다. 사람들이 서울에서 대량으로 빠져나가며 도로가 폭발적으로 증가한다. 당시 지자체 선거도 도로 증가에 기여한 요인이다.



- 1980년대와 1990년대 도시 규모의 확장의 가장 큰 원인은 유가하락이다. 기름값은 20세기와 21세기를 설명하는 가장 중요한 요소이다. 아래 그래프에서 밑의 파란 선은 명목가격이며 위의 빨간 선은 명목가격을 물가수준으로 나눈 실질가격이다. 1980년대 이후 미국의 레이건 대통령이 소련을 붕괴시키기 위해 저유가 정책을 사용했고, 소련이 붕괴되며 20년간 저유가 시대를 가져왔다. 저유가 시대 동안 전 세계적으로 도시가 폭발적으로 확장되었다. 전 세계적으로 자동차 수가 늘어나며 도로가 늘고 철강 산업이 붐을 맞는다. 포항제철 특수도 이 시대다.

유가 추이(1965-2014)



- 자동차 문화의 확산은 고속도로 등 도로망 확산을 가져와 기동성(mobility)을 증가시킨다. 또 유통점 규모가 확대되고 쇼핑 패턴이 변화한다. 도시 규모의 확대로 현재의 행

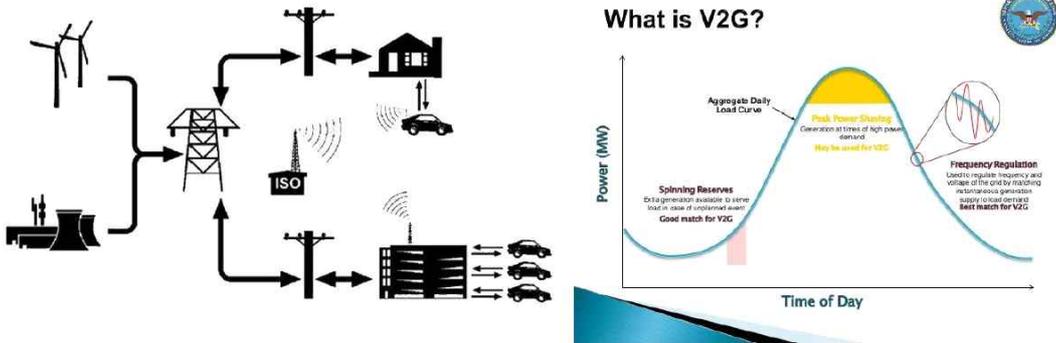
정 규모는 무의미해진다. 광역화되며 중앙정부는 위임을 할 수 밖에 없다. 이제 도시(City)는 광역화된 메트로폴리탄(Metropolitan) 개념으로 운영될 수밖에 없다.

■ IT문명은 대체관계였던 안정성과 기동성을 동시 가능케 해 : Airbnb, 우버택시, V2G 등 유희 설비 연결도 가능

- IT문화의 진화를 정보 측면에서 보면 세계화 1.0(Globalization 1.0)은 교통의 발달이다. 이때는 교통과 통신의 분리 이전이다. 네트워크(Network)가 발달되고 속도와 위험이 수익성의 척도였다. 전신이 발명되기 전에는 정보의 속도는 교통의 속도와 같았다. 결국 빨리 가는 자가 이득을 취한다. 세계화 2.0(Globalization 2.0)은 전신과 전화의 발명으로 빨리 가는 것은 소용이 없어졌다. 판단력의 문제이다. 정보는 모든 사람들에게 비슷한 속도로 전달된다. 판단력의 속도에 따라 이득을 취하게 된다. 세계화 3.0(Globalization 3.0)은 기동성에 안정성을 부여한다. 원래 기동성은 안정성이 떨어진다. 기계공학적으로 빠르게 움직이는 물체일수록 불안정하고 방향 전환이 어렵다. 즉 기동성과 안정성은 본질적으로 대체관계였다. 하지만, 이동통신이 발명되어 움직이면서 통신이 가능해졌다는 것은 엄청난 혁명이다. 안정성과 기동성이 동시에 가능한 것이다.

- 인간 문명은 공간지향적이다. 도시가 좋은 것은 문구점, 사무실, 미용실 등 좁은 공간에서 여러 일을 할 수 있다는 점이다. 경제 발전을 이야기 할 때 산업화와 도시화를 이야기 한다. 도시화의 장점은 생산과 소비활동을 좁은 공간에서 효율적으로 할 수 있고, 공간 내 이동과 소통을 쉽게 할 수 있으며 방어에도 쉽다는 것이다. 하지만, 최근 문화를 보면 조직 집단의 공간지향성이 축소되었다. 결혼을 기피하고 독신이 증가한다. 원룸과 오피스텔, 편의점들이 증가했다. 공간이 무너지고 공간공동체가 사라지고 있다. 예전에는 공간을 장기 계약(Long Term Contract)을 통해 사용했었지만 이제는 현물시장(Spot Business)에서 산다. 스타벅스, 카페베네와 같은 카페나 호텔에 가서 사람과 만나고 일하고 공간 사용 가격을 지불하고 헤어진다. 학교, 회사, 가정 등의 공간중심적 역할이 퇴색되며 공간의 장기적 활용이 축소됐고 공간의 현물시장(ex. 카페, 호텔, 음식점)이 활성화 되었다.

- IT문화의 영향으로 유희 설비의 연결이 가능해졌다. 에어비앤비(Airbnb), 우버택시, 그리고 V2G가 대표적인 예이다. V2G(Vehicle to grid)의 경우 미래 전기자동차의 청사진으로 주차되어 있는 전기자동차를 발전소와 연결시키는 것이다. 전기자동차의 전기를 사용함으로써 발전소 수를 줄일 수 있다. IT문화가 스마트 그리드(Smart Grid, 전력망에 IT를 접목하여 에너지 효율을 최적화하는 차세대 지능형 전력망)나 사물통신(M2M, Machine to Machine)과 사물인터넷(IoT, Internet of Things)의 등장을 만들었다. 앞으로 무인자동차가 보급되면 사람은 운전하면서 업무를 볼 수 있다. 거대한 IT머신이 된다.



■ IT·자동차 문화가 지성의 기준을 검색능력으로 바뀌 : 포컬 포인트 능력 및 인내심 약화 등 부정적 요소는 극복해야

- IT문화와 자동차 문화가 주는 중요한 시사점은 인간의 지성에 영향을 미친다는 것이다. 똑똑함의 기준이 예전에는 암기를 잘하는 사람이었다면 앞으로는 검색을 잘하는 사람이 될 것이다.
- 현대인의 포컬 포인트(Focal Point)¹⁾ 구성 능력 또한 약화된다. 사람들의 포컬 포인트 능력 즉, 지성(Intelligence)이 현저히 약화되었다. 이는 굉장히 큰 문제이다.
- 현대인들은 인내심이 줄어 빠른 것만을 찾는다. 또한 이동성과 안정성을 같이 원한다. 사람들이 원하는 메시지도 변화되었다. 한 순간에 많은 내용을 담고 있는 해상도가 높은 메시지를 원한다. 전화 메시지, 문자 메시지들이 있지만 짧은 시간 안에 가장 많은 내용을 전달하는 비주얼 메시지(Visual Message) 특히 TV모니터를 원한다. 모니터는 굉장히 짧은 순간에 많은 내용을 전달하는 도구이다. 반면 사람들의 외로움은 커져만 가고 어디에 소속하기를 원한다.
- 결론적으로 한신재단의 국가재창조위원회에서 논의하듯이 과거 지리적 행정적 개념보다는 광역화된 대도시 중심의 거버넌스가 필요하다. 이에 의존하여 현대국가와 관련된 개념을 설계하고 대응해야 한다.

218회 정책세미나 질의응답

질문1 인공지능(Artificial Intelligence)이 인간의 영역인 직관력을 넘을 수 있는가?

답변 인공지능은 인간의 창의력과 인문학적 성품까지 넘볼 수 없다. 앞으로 인공지능이 발전한다 하여도 인간의 인문학적 창의력까지 도달 할 수 없을 것이다.

1) 상대가 자신의 행동에 관하여 갖는 기대와 자신이 상대의 행동에 갖는 기대가 한 점에서 수렴하기 위한 단서가 되는 것

질문2 IT발달로 사람이 모여 있을 필요가 없는데 대도시 중심의 거버넌스가 필요한지?

답변 이동통신과 자동차의 발전에 따른 기동성의 증가로 사람들이 모여 있을 필요는 없다. 그러나 여전히 도시는 중요하다. 지역 출장은 여전히 사람들이 힘들어 한다. 아무리 기동성이 증가하고 IT의 장점이 늘어나지만 인간은 공간적 제약이 있는 존재다.

질문3 현재의 인재상은 어떤 모습이라 생각하는가?

답변 지금의 인재들을 보면 획일적인 모습이다. 회사 면접을 보면 모두 모범답안이라는 같은 대답을 한다. 이보다는 인내심을 가지고 자신의 이야기를 하는 자가 인재이다. 자신에 대한 이야기를 스토리로 만들어 진정성 있게 말하는 자를 더 중요시 여긴다.

※ 이 자료가 도움 되셨다면 수신번호 #7079-4545로 한 통 꼭~ 한선을 지지해주세요.
(한 통 2,000원)