

제19대 대선후보께 드리는 경제계 제안문

# “흙수저도 성공... 희망공식 복원을”

“포화상태인 시장, 질적 짙은 불확실성, 계단을 오를 때마다 턱턱 막히는 보이지 않는 장벽... 벼랑 끝에 내몰린 기분이 다”(A기업 임원)  
 “정부주도의 대한민국 주식회사”라는 성장공식은 수명을 다했다. 민간주도로 ‘메이드 인 코리아(Made in Korea) 신화’를 만들어야 한다”(B기업 관계자)  
 “관공서 다니다 보면 ‘미터 앞 미래’조차 내다보지 못하는 공무원들이 아직 계신다. 그 자체가 기업에게는 큰 규제다”(C기업 대표)

경제계가 금수저가 아니어도 노력하면 정당한 대우를 받는 한국경제의 희망공식을 복원해야 할 때라고 한 목소리를 내고 있다.  
 박용만 대한상공회의소 회장을 비롯한 한 상의 회장단이 오는 23일 더민주당, 자유한국당, 국민의당, 바른정당, 정의당 등 5개 정당 당대표를 찾아 전달기로 한 ‘제19대 대선후보께 드리는 경제계 제안문’에는 이같은 의지가 담겨있다. 구체적 방안은 ‘3대 틀 9대 과제’로 담았다.

이동근 대한상의 상근부회장은 “절박감에 제언을 만들었다”며 “국가경제의 핵심현안에 대한 인식을 공유하고, 해법을 대선주자와 경제계가 함께 고민하지는 않겠다”고 강조했다.  
 상의는 제안문에서 “대한민국의 새 희망공식을 바라는 17만 상공인들의 열망을 담아 ‘공정사회-시장경제-미래변영’의 3대 틀을 제안한다”면서 주요 정당들이 대선과정에서 이에 대한 대안을 고민하고 해법을 제시해 줄 것을 주문했다.

이번 제안문은 이례적으로 보수-진보화자 40여명에게 두루 자문을 받아 작성, 객관성이 담보돼 있다는 점에서 의미가 있다.  
 상의는 경제계와 새정부가 2인3각 플레이를 통해 국가경제를 변화시킬 것을 주문했다. 1각은 공정사회, 2각은 시장경제, 3각은 미래변영이다.  
 공정사회의 틀을 위해서는 ▲신뢰회복 ▲기업지배구조 개선 ▲고용의 이중구조 해소를 건의했다.

우선 ‘불신의 벽 허물자’고 주문했다. 정부는 기업을 믿지 못해 일일이 규제하고, 기업은 규범보다 실적을 우선시 하고, 노동자는 공존보다 내뿜 행하기가 먼저이고, 정치권은 대립프레임 속에 공전을 계속하고 있다고 상의는 강조했다. 정치리더들이 경제주체들이 상호신뢰를 회복하고 팀플레이할 수 있는 비전을 제시해 주기를 바란다고 주장했다.  
 또한 ‘기업지배구조 꼭 바꾸되, 해



정관장 '천복' 브랜드 론칭 KGC인삼공사가 22일 서울 종로구 세종문화회관 예인홀에서 만물이 생동하는 봄의 활력을 가득 채울 수 있는 정관장 녹용 브랜드 '천복' 론칭 행사를 가지고 있다.

- 3대 틀 9대 과제 제안
- 공정사회... 신뢰회복 · 기업지배구조 개선 · 고용 이중구조 해소
- 시장경제... 정부역할 재정립 · 혁신기반 재구축 · 서비스산업 발전
- 미래변영... 성장과 복지 선순환 ▲교육혁신 ▲인구충격 선제 대응

법은 시장에 의해야 한다”고 강조했다. 경제계는 “선진국처럼 기관투자자들이 기업에 대한 감시와 견제 역할을 하는 풍토를 만들어 나가겠다”고 주장했다.  
 이어 ‘비정규직 불이익과 정규직 기득권 조정해야 한다’고 주문했다.  
 시장경제의 틀을 재구축하기 위해 ▲정부역할 재정립 ▲혁신기반 재구축 ▲서비스산업 발전 등을 주문했다.

“정부역할 재정립이 중요하다”고 강조했다. 상의는 “경제 예측가능성을 높이기 위한 정책일관성을 유지해야 한다. 또한 정부주도형 성장공식인 ‘대한민국 주식회사’를 과감히 포기하고 민간주도의 파급적 혁신을 유도해야 한다”고 주장했다.  
 ‘메이드 인 코리아 신화’ 되찾자고 주문했다. 상의는 “제조업 매출이 3년 연속 줄어들고 있다”고 전했다. 이어 “정부가 정해준 것만 하는 포지티브 방식의 정부 R&D 시스템 대신 연구자가 연구아이템을 제시할 수 있는 네거티브방식으로 바꾸자”면서 “4차

산업혁명을 뒷받침할 인프라와 인재생애너지 개발, 초고속 운송과 교통, 기후변화 대책 등 지속가능 인프라를 마련해야 한다”고 전했다.  
 미래세대 일지리는 서비스부문에 달려있다”고 강조했다. 상의는 “서비스산업은 제조업보다 2배의 일자리를 만들지만 규제라는 투망에 걸려 발전하지 못하고 있다”며 “서비스산업 규제완화에 대해 국민들은 보건·의료·교육 등 공공서비스 민영화를 격정하고, 소상공인들도 입지가 좁아지지 않을까 걱정한다. 걱정하는 문제를 짚어 오해가 있다면 풀고, 충격이 있다면 이를 흡수할 사회안전망 확충 등 보완대책도 병행해야 한다”고 주문했다.  
 미래변영을 위한 백년대계로는 ▲성장과 복지의 선순환 ▲교육혁신 ▲인구충격에의 선제적 대응이 필요하다고 했다.  
 “복지는 확대되되, 지속가능 방법론 찾자”고 주문했다. 상의는 “성장과 복지의 선순환이 필요하다”며 “우리의 복지분야 정부지출은 OECD 최하위

수준이다. 복지수준을 확대하는 일에 대해서는 경제계도 찬성이다”고 전했다. 다만 복지에는 부담이 따르는 만큼 ‘중복지-중부담’이 좋을지, ‘고복지-고부담’이 좋을지 고민이 필요하다고 주장했다.

“주입식 교육→창의성·유연성 교육으로 바꿔야 한다”고 강조했다. 깎두기를 3cm가 아닌 2cm로 썰어야만 정답으로 인정받는 것이 우리 교육의 현주소라고 상의는 설명했다. 상의는 “주입식(Contents) 위주에서 문제해결 과정을 중시하는 맥락식(Context) 교육으로 달라져야 한다”며 “사회변화와 산업계 수요에 부응해 초등학교부터 대입지도 대신 진로지도도 해야 한다. 적성과 능력에 맞게 학업과 진로를 선택하게 도와주는 유연성 교육이 시급하다”고 했다.

이어 ‘인구충격에의 선제적 대응’이 필요하다고 했다. 상의는 “저출산으로 한국이 다른 OECD 국가에 비해 4배 이상 빠르게 늙어가고 있다”며 “대한민국의 대(代)가 끊길 판이다. 인구가 줄면 소득과 소비가 줄고, 저축과 투자감소로 이어져 경제도 쇠퇴한다”고 했다. 또한 “자녀가 겪게 될 임시직과 취업난 해결책과 출산·육아부담 해소대책이 필요하다”며 “기업도 아젠다 문화 개선 등 일·가정 양립문화 조성도 힘써야겠다”고 주장했다. /뉴시스

## 車업계, 전기차 효율성 논쟁

### 현대차 “효율성 더 중요” vs 업계 “주행거리 먼저”

국내 완성차업체들이 앞다퉈 출시하고 관련기술 개발에 열을 올리고 있는 전기자동차의 효율성 이슈가 최근 급부상하고 있다.

전기자동차의 효율성은 Kw당 몇 km를 갈 수 있느냐는 것으로, 일반 내연기관 자동차의 연비와 동일한 개념이다. 쉽게 말하면 효율성이 뛰어나다는 것은 적은 배터리 용량으로도 많은 거리를 갈 수 있다는 것을 의미한다.

22일 업계에 따르면 완성차 업체들은 전기자동차의 핵심은 효율성에 있다는 입장과 주행거리를 늘리는 게 먼저라는 주장이 맞서며 옥신각신하고 있다. 최근 전기자동차의 효율성 이슈를 먼저 들고 나온 곳은 현대자동차다. 양용철 현대차 부회장이 지난주 제주도에서 열린 국제전기자동차엑스포에 참석해 효율성이 주행거리보다 중요하다고 강조하면서 논쟁이 촉발됐다.

양 부회장은 “다른 전기자동차들은 주행거리만 강조하는데, 전기자동차는 운행 시 효율성이 더욱 중요하다”며 “현대·기아차는 경쟁사들보다 전기자동차 기술력에서 앞서 있다”고 밝혔다.

실제 현대차 ‘아이오닉EV’는 지난해 미국 환경보호청(EPA)으로부터 미국 내 판매되는 전기자동차 중에 가장 높은 효율성을 인증받았다. 아이오닉EV의 효율성은 136MPGe로 GM의 ‘쉐보레

볼트EV’ 119MPGe보다 14.3% 높았으며, BMW i3의 124MPGe보다 9.7% 뛰어나다.

현대차의 이러한 주장에 대해 일부에서는 “앞으로 전기차 기술이 발달할수록 효율성 문제가 부각될 것이고 핵심이슈가 될 것”이라고 공감했다.

하지만 다른 일부 완성차업체들은 효율성 문제는 먼저 일정거리 이상의 주행거리를 확보한 다음 따져야 할 문제라는 입장이다.

각 브랜드가 출시한 전기자동차의 총 주행거리가 동일하다면 효율성이 논쟁거리가 되겠지만, 현재 제품별 주행거리가 천차만별인 상황에서 벌써부터 이 문제를 부각시키는 것은 시기상조라는 것이다.

또 업계는 현재 시장에 출시된 전기자동차들의 경우 Kw당 5~6km사이로 효율성 측면에서 차이가 1km 안팎에 불과해 큰 차이가 없다며 주행거리 확대가 더 중요하다고 강조했다.

완성차업계 한 관계자는 “주행거리가 업체들간 비슷하게 올라왔을 때는 휘발유차의 연비를 따지듯이 전기자동차의 효율성이 중요한 부분이 될 수 있다”면서도 “아직 소비자들도 잘 모르는 효율성 이슈는 지금 시점에서 시장에서 먹히기는 힘들 것”이라고 말했다. /뉴시스

## 현대모비스, 통합바디제어기 양산 시작

현대모비스는 국내 최초로 통합바디제어기(IBU·Integrated Body Unit)를 개발해 이월부터 인천공장에서 양산에 돌입했다고 22일 밝혔다.

이번 IBU 양산은 세계에서 독일 콘티넨탈에 이은 두 번째 성과이기도 하다. IBU는 기존 BCM(바디제어모듈), 스마트키, TPMS(타이어공기압경보장치), PAS(주차보조) 등 4개의 ECU(전자제어장치)를 하나로 통합한 것이다. 바디제어 관련 4개 시스템에 대한 기술을 모두 확보하고 이들을 통합할 수 있는 설계능력을 갖춰야만 개발할 수 있다. 이들을 통합하는 과정에서 시스템간 기능 간섭 및 충돌 방지를 해야 하기 때문이다.

국내 업체 가운데 바디제어 관련 4개 시스템 기술과 통합 설계 능력을 확보한 곳은 현대모비스가 유일하다. 전세계적으로도 콘티넨탈과 덴소 등 극소수 업체에 불과한 것으로 알려졌다. 현대모비스는 지난 2013년부터 4년 여간 기술 및 양산 개발 과정을 거쳐 이월부터 IBU를 본격 양산하게 됐다.

IBU의 가장 큰 장점은 ECU의 무게와 크기, 원가를 크게 줄일 수 있다는 점이다. IBU의 무게와 크기, 원가는 각각 시스템을 별도로 적용했을 때보다 60%, 50%, 40% 가량 축소됐다.

부품의 크기와 개수가 줄면서 차량 설계시 여유 공간을 확보할 수 있어 설계 용이성도 한층 높일 수 있다. 또 전자파에 의한 다른 기기와 간섭이 오류를 최소화할 수 있어 시스템 제어 속도도 향상됐다.

특히 현대모비스는 차량 소프트웨어 국제표준 플랫폼인 오토사(AutoSar) 기반의 IBU를 추가로 개발 완료해 상반기 중 양산에 돌입할 예정이다.

현대모비스가 오토사 기반의 전장품을 개발 양산하는 것은 IBU가 처음으로, 글로벌 시장 공략에 한층 속도가 붙게 됐다는 평가가 나온다.

오토사 플랫폼에 맞춰 각종 부품을 표준화해 기술의 확장성 및 호환성이 높고, 다양한 차종에 공용화 적용이 훨씬 더 용이하다. 현대모비스는 현재 20여개의 오토사 기반 전장품 개발 프로젝트를 진행하고 있다. /뉴시스

고맙습니다! 적십자회비

# 나눔이 희망입니다.

여러분이 참여해 주신 적십자회비는 경주지진, 태풍 차바, 화재 등 각종 재난을 당한 이재민과 소외된 이웃에게 큰 힘이 되었습니다. 올해도 적십자회비로 희망을 전하세요.

금융기관   가상계좌   인터넷   전화   편의점   신용카드 포인트   QR코드

응급 구호품 세트

홈페이지 [www.redcross.or.kr](http://www.redcross.or.kr)  
 정기후원·긴급지원 문의 1577-8179