



법무법인(유) 세종
김 준 동 고문

PROFILE

1985년부터 2015년까지 30년간 대부분 산업통상자원부(이하 산업부)에 근무하면서 산업, 에너지, 통상 분야 업무를 담당했다.
2015년부터 2017년까지 한국연구재단 사무총장으로 재직하면서 우리나라 기초과학과 인문학 분야의 전문가들과 다양한 활동을 함께 했다.
2017년부터 2020년 초까지 대한상공회의소(대한상의) 상근부회장을 역임했다. 대한상의는 서울상의, 부산상의 등 전국 73개 상의로 구성돼 있으며, 약 20만 개 기업들을 회원사로 두고 있다. 국내는 물론 일본, 아세안 등 해외의 경제인들과 다양한 비즈니스 활동을 전개했다.

학 력

- 1980 영신고등학교 졸업
- 1985 서울대학교 정치학과 졸업
- 1992 서울대 행정대학원 졸업
- 2001 미국 Missouri 주립대 경제학 박사

경 력

- 2008-2009 대통령실 지식경제비서관실 선임행정관
- 2009-2010 지식경제부 대변인
- 2010-2011 지식경제부 신산업정책관
- 2011-2012 지식경제부 산업경제정책관
- 2012 지식경제부 에너지지원정책관
- 2012-2013 새누리당 정책위 수석전문위원
- 2013-2014 산업통상자원부 에너지지원실장
- 2014-2015 산업통상자원부 기획조정실장
- 2015-2017 한국연구재단 사무총장
- 2017-2020 대한상의 상근부회장
- 2020-현재 법무법인(유) 세종 고문

주요저서 및 논문

- 신산업의 대지에 물이 흐르지 않는다(공저), 2011.7.
- 브뤼셀에서 만난 유럽, 2008.6.
- EU를 알면 우리가 보인다(공저), 2005.10.
- EU정책브리핑(공저), 2004.4.
- 감옥과 골방, 2003.7.
- Int'l Evidence: Relationship among Underground Economy, Political Regime and Economic Growth(박사학위 논문), 2001.7.

수상내역

- 2009 홍조근정훈장

언어

한국어, 영어, 일본어

미래 전기자동차 시장, 성급해서는 안된다

구한말 한국을 찾은 어느 서양인은 당시 우리나라를 고요한 아침의 나라라고 했다. 이른 아침 남산에서 닭 우는 소리가 들리는 고요한 아침의 나라 수도 한양... 이제 세상은 다시 고요한 서울, 소음 없는 세상으로 가고 있다. 최근 각종 자료와 뉴스를 보면 수년 내에 조용한 차 안에 누워 영화를 보면서 심야 고속도로를 달리는 자율 전기 자동차 시대가 올 것만 같다. 최근 자동차 판매동향만 보더라도 전기차(하이브리드, 수소차 포함)들의 약진은 돋보인다. 금년 7월 국내 자동차 전체 생산과 수출은 감소했지만, 전기차는 두 자릿수 증가세를 보이고 있다. 수출은 연속 3년째 증가세를 유지하고 있다. 수출이 증가하고 있다는 것은 그만큼 우리나라가 경쟁력이 있다는 증거이다.

전문가들은 전기자동차의 경쟁력이 글로벌 Top 3안에 든다고 한다. 수소연료전지 자동차는 글로벌 경쟁력 1위라고 한다. 정부의 의지도 만만찮다. 작년 10월 미래 자동차 2030비전을 통해 2027년까지 완전 자율주행 세계 최초 상용화를 발표한데 이어, 금년 7월에는 친환경 미래 모빌리티 산업에 향후 5년간 20조원을 지원하는 그린 뉴딜정책을 발표했다. 이쯤 되면 미래 전기 자율 자동차 시대는 시간문제이다.

그러나 제조업은 하루아침에 이뤄지지 않는다. 눈에 보이는 부품만 해도 자동차는 2만개, 전기자동차는 최소한 1만개 이상이 되는 종합조립산업이다. 그리고 미래 전기자동차 시대를 이끌어 갈 자동차 전장부품의 갈 길은 멀다.

현재에도 수백 개에 달하는 차량용 시스템 반도체는 대부분 독일, 일본 등 선진국으로부터 수입에 의존하고 있다. 그리고 우리나라 자동차 생산은 2015년 글로벌 Top 5까지 올라갔다가 작년에는 7위로 밀려났다. 세계 10대 생산국 중 4년 연속 감소 추세를 보이고 있는 나라는 유일하게 우리나라뿐이다. 자동차 산업은 규모의 경제가 상생적으로 작용한다. 그러기 때문에 미래 자동차를 위한 투자를 위해서도 현재 자동차산업의 글로벌 시장 점유율은 지속적으로 높여가야 한다. 최근



통계에서 자국 내 제조업 전체 생산 중에서 자동차 산업이 차지하는 비중을 보면 우리나라는 13% 수준으로 독일(20%)이나 일본(18%)에 비해 아직 낮은 편이다.

따라서 미래 전기자동차와 병행해서 내연기관 자동차에 대한 투자는 지속돼야 한다. EU의 유럽도로교통연구자문위원회(ERTRAC)는 2040년까지 유럽 내 승용차 판매 중 80% 이상이 내연기관 자동차가 유지될 것으로 전망하고 있다.

미래 전기자동차 산업을 위한 추동력 확보를 위해서라도 내연기관 자동차 산업과 균형 있는 발전이 필요한 이유이다. 소비자들은 전기자동차라는 이유만으로 현재의 내연기관차를 버리지 않는다.

앞으로 상당기간 내연기관차들은 지속적인 성능개선을 통해 자동차 시장의 주도권을 가지고 갈 것이다. 그래서 기후 변화 대응을 위해서라도 기존 내연기관 자동차들의 지속적인 연비 개선과 탄소저감 노력은 반드시 선행되어야 한다. 미국이나 유럽, 일본 등 앞서가는 나라들이 국가적으로 내연기관에 대한 R&D 지원을 계속하고 있는 이유이기도 하다. 현재 미래 전기자동차 부문에서 절대적인 강자는 없다. 춘추전국시대라고도 이야기할 수 있다. 그래서 향후 3, 4년이면 중요한 분수령이 될 수 있다고 한다. 기업과 정부(R&D 유관기관 포함) 그리고 소비자들 간의 긴밀한 소통

과 협력이 중요하다. 전기차 시장에서 정부의 보조금 지원은 언제까지 지속될 수 없고 지속되어서도 안된다.

전체 가격의 30~40%를 차지하는 배터리의 성능은 좋아지면서 가격은 계속 내려갈 것이다. 배터리를 둘러싼 국내외 기업들 간 경쟁이 갈수록 치열해지기 때문이다. 그렇게 되면 정부의 지원 명분도 점차 없어지게 된다. 앞으로 정부에서는 직접적인 보조금보다는 충전소 인프라 확충에 더욱더 가시적인 성과를 내야 한다. 똑똑한 소비자들은 불편하면 고개를 돌린다. 미래 자율 자동차의 형식과 안전에 대한 가이드라인과 규정을 만드는 것도 어려운 작업이다. 정부와 기업 그리고 법률전문기관 간 긴밀한 협력과 소통은 필요하다.

최근 국내 대형로펌에서도 자동차모빌리티TF를 출범시키는 등 이에 발 빠른 대응을 하고 있다. 작년도 2030 전략에서도 일부 제시됐지만 자동차 부품업계의 생태계를 바꿔가는 부분은 긴 호흡을 하면서 더욱 정교하고 세심한 노력을 기울여야 할 부분이다. 부품업체들의 생사가 달린 문제이다.

할 일은 많지만 서둘러서 될 일들은 아니다. 앞으로 세계에서 가장 역동적인 나라인 대한민국은 미래전기자동차 시장의 테스트베드가 될 것이다. 모두가 자기 할 일을 찾아 최선을 다하고, 그리고 힘을 합치면 승자가 될 수 있다. 