

도시·사회혁신을 위한 디지털 공유경제

The Sharing Economy

[연구진]

박건철 책임연구원(서울디지털재단)

이상돈 팀장(서울디지털재단)

발간사

안녕하십니까. 서울디지털재단 이사장 이치형입니다.

서울디지털재단은 서울시의 디지털 씽크탱크의 역할을 수행하기 위해 2016년 6월에 설립되었습니다. 재단은 디지털 수도인 서울시의 디지털 역량을 한 단계 성장시켜 새로운 시대 변화에 필요한 정책과 과제를 생산하는데 일조하려 합니다.

앞으로 재단은 두 가지의 핵심적인 연구 목표를 위해 노력할 것입니다.

첫째 디지털 도시 혁신을 선도하기 위해 디지털 기술을 활용한 도시 문제 해결 정책을 연구하고 과제를 발굴합니다. 새로운 디지털 기술과 환경 변화에 대응하기 위한 정책을 개발하여 시민의 삶이 윤택해지는 서울을 만들고자 합니다. 둘째는 디지털 기술을 활용한 새로운 성장 동력과 일자리를 창출할 수 있는 방안을 수립합니다. 4차 산업혁명 등 경제 전반에 나타나고 있는 패러다임의 변화 속에서 대한민국 경제 중심인 서울시의 지속가능한 성장에 기여하고자 합니다.

본 보고서는 서울디지털재단의 첫 보고서로 공유경제에 대한 인식을 제고하고, 도시 정부가 추진해야 할 공유경제의 방향성을 모색하고자 합니다. 또한 도시정부 차원의 공유경제 활성화를 위해 디지털 기술이 어떠한 전략적 함의를 갖는지에 대해 논의하려 합니다. 이러한 논의를 통해 공유경제가 국가·도시 차원에서 겪고 있는 여러 가지 문제들을 해결하는데 어떤 역할을 할지도 고민해볼 것입니다.

공유경제는 디지털 기술의 진일보와 함께 단순히 하나의 생활과 문화를 넘어 현대 자본주의의 정통이론들을 흔들 만큼 괄목할만한 성장을 하고 있습니다. 그럼에도 불구하고 아직까지 공유경제에 대한 정확한 개념과 실체도 모호하고 이를 둘러싼 제도적 논란도 존재합니다. 본 보고서에서 다루고 있는 다양한 사례와 개념정의를 위한 노력들이 이러한 논란을 해결하는데 초석이 되었으면 합니다.

본 보고서가 도시와 공유경제에 대한 연구에 작게나마 도움이 되기를 바라며, 앞으로 재단의 연구와 활동에 많은 관심과 조언을 부탁드립니다.

2016년 12월
서울디지털재단
이사장 **이치형**

목차

요약	3
제 1 장 도시정부와 공유경제	9
1. 공유경제와 도시	11
2. 디지털경제와 공유경제	13
3. 보고서 구성	15
제 2 장 공유경제의 개념과 배경	17
1. 공유경제의 개념 정의	19
2. 공유경제의 등장 배경	28
3. 공유경제의 효과	37
4. 공유경제 관련 주요 이슈	42
제 3 장 도시·사회혁신을 위한 공유경제 추진 사례	53
1. 뉴욕, “Trees for Cars”	55
2. 로테르담, “내가 만드는 로테르담”	59
3. 프라이부르크 보방, “자동차 없는 마을”	63
4. 메데인, “Sharing without Sharing”	66
5. 로스앤젤레스, “The Summer Night Light Program”	71
6. 런던, “밀레니엄 프로젝트-테이트 모던 미술관”	75
7. 갈다카오, “연대 냉장고”	80
제 4 장 결론 및 제언	85
참고문헌	92

요약

- 현대 자본주의 사회의 부작용과 급격한 도시화 진전에 따른 사회·도시문제를 해결하기 위한 지속가능한 경제모델로서 공유경제 부상
 - 대량생산과 과잉소비가 야기한 에너지 고갈 및 환경 문제, 급격한 도시화의 진전에 따른 교통·주거·안전·실업 등 도시·사회문제 해결 방안으로 공유경제에 대한 관심 증가
- 전 세계적으로 다양한 유형의 공유비즈니스 플랫폼이 확산되고 있지만 아직까지 공유경제와 공유비즈니스에 대한 산업·정책적 개념 정의와 제도적 기준은 미비한 상태
- 최근 우버나 에어비앤비를 중심으로 불거진 수익형 공유 비즈니스에 대한 규제 정책 이슈와 같이 공유경제가 우리 사회에 정착하고 활성화되기 위한 선결 문제가 상존
 - 특히 도시정부 차원의 정책 방향과 규제 기준에 대한 요구가 증대하고 있어 정부차원의 공유경제 활성화 정책 마련 및 제도 정비가 시급
 - 전 세계 주요도시에서 전통 운송·숙박 업계 등 기존 산업 이해관계자들과 신규 공유 비즈니스와의 충돌이 발생하는 사례가 늘고 있어 이에 대한 법제도적 논란이 지속되고 있지만 공유경제에 대한 명확한 규제 체계는 부재(regulatory vacuum)
 - 공유경제에 대한 명확한 개념 정의 부재는 다양한 유형의 공유비즈니스의 규제 기준 논의를 더욱 어렵게 하고 있으며 'One size fits all' 식의 접근으로는 공유경제를 둘러싼 시장의 규칙 수립에 한계가 있음
- 공유경제의 급속한 성장과 더불어 공유경제 기업과 서비스 모델에 대한 견제 심화
 - 공유경제의 확산이 빠른 대도시 숙박, 교통 분야에서 공유경제 기업에 대한 공정성 논쟁 심화
 - ※ 공정성 논쟁의 핵심은 공유경제 기업의 불법 여부 및 세금 미납 여부 등 기존 법제도 상에서 새로 등장한 경제활동인 공유경제의 적법성 문제
 - 공유경제가 가장 먼저 시작된 대도시 지역에서 동종업종 기업과의 경쟁이 가시화되면서 법규 적용, 소송 등에 의해 문제가 대두되는 상황

- 더욱이 이러한 정책적 판단과 규제 기준의 적용을 어렵게 하는 것은 아직까지 공유경제와 공유비즈니스에 대한 명확한 개념 정의가 모호하기 때문
- 공유경제의 개념 정의를 위한 다양한 노력이 이루어지고 있지만 핵심은 소유가 아닌 접속을 중심으로, 배타적 방식에서 협력적 방식으로의 현명한 소비를 추구하는 전반적인 과정이라고 할 수 있음
- 현대 자본주의 사회의 문제에 대한 진단과 해결방안을 찾는 과정에서 공유경제의 개념이 부상하였다면 모바일과 소셜미디어의 대중화, 사용자 중심 플랫폼의 진화 등 디지털 기술의 진화는 다양한 방식의 공유서비스들이 빠르게 확산되는 도화선의 역할을 함
 - 디지털 기술은 기본적으로 거래 당사자간 신뢰성과 안정성 제공하여 디지털 기반 공유서비스 활성화에 기여하고 있으며,
 - 디지털 플랫폼은 공유경제에 참여하는 다양한 이용자, 서비스공급자들에게 전통적 거래에서의 서비스 제공, 판매, 렌탈, 대출, 노동거래에 대한 범위(scale)와 속도(speed)를 증가시키며 공유활동을 촉진시킴
- 공유경제는 소비위주의 공유, 협력적 소비를 넘어 도시와 사회가 가지고 있는 문제들을 해결하는 대안으로 부상
 - 예를 들어 하루에 90%이상을 운행하지 않고 있는 자동차를 공유함으로써 이동수단에 대한 수요에 대응할 수 있으며, 자전거를 공유함으로써 도심지역의 교통난 해결에 도움을 주고 온실가스 배출을 줄여 환경문제에도 도움이 될 수 있음
- 또한 도시정부 수준에서의 공유경제에 대한 규제·활성화 정책 마련은 도시민의 사회적 참여와 공동체 의식을 제고하여 경제·사회·환경적으로 상당한 이득을 가져올 것임
 - 공유경제가 국민경제의 소득창출 및 고용 확대, 그리고 경제체질 혁신에 긍정적 역할을 할 수 있다는 점에 착안해 정부차원에서 적극적인 지원 정책을 수립하는 사례 증가
 - 아직까지 많은 중앙·도시정부에서는 기존의 법제도와 규제체계를 유지한 채 공유경제 비즈니스 모델의 확산에 대해 유보 또는 소극적인 자세를 취하고 있지만, 최근 영국 정부는 규제보

다는 포용을 기조로 공유경제의 확산, 발전을 선도하면서 영국을 공유경제의 글로벌 허브로 만들겠다고 공언하는 등 서서히 공유경제에 대해 적극적인 태도를 취하는 국가·도시 사례가 확산

- 서울시는 2012년 ‘공유도시 서울’ 선포 후 공유도시 서울 추진계획 수립(2012년 10월), 공유촉진조례 제정(2012년 12월)과 함께 공유단체·기업 선정 및 지원을 추진 중에 있음, 또한 2015년 4월에는 공유서울 2기 종합계획을 수립하여 공유 경제 확산을 위한 다양한 노력들을 추진 중

● 공유경제가 단순히 하나의 생활과 문화를 넘어 산업·자본주의 경제 패러다임의 대안적 체제로 성장·발전하기 위해서는 선결되어야 할 문제들이 있음

- 먼저 비대면 거래가 갖는 정보의 비대칭성, 투명성, 정확성, 그리고 각종 보안 이슈들을 해결하고 공유 거래 활동에서의 높은 신뢰성과 안정성을 제공하기 위한 디지털 기술의 활용이 무엇보다 중요함
- 두 번째로 현재 규제적 공백 상태로 있는 공유경제를 둘러싼 제도적 공론의 장을 만들어 기술 혁신에 수반하는 제도적 혁신을 이루고 새로운 시야를 바탕으로 기술·경제·사회가 함께 공진화 할 수 있는 방향성의 정립이 필요

Local Governments and the Sharing Economy

도시 정부와 공유경제



제 1 장 도시정부와 공유경제

1. 공유경제와 도시

2013년 우버가 국내에 상륙하고, 2014년에 서울시가 우버 서비스를 불허하면서 공유서비스 혹은 공유경제에 대한 관심이 늘어가기 시작했다. 세계적인 추세에 부합하지 않는다는 우버코리아의 서울시에 대한 공세와 서울시는 우버 파파라치까지 도입하는 등 서울시와 우버간의 충돌은 공유경제에 대한 다양한 해석으로 이어졌다.

서울시 박원순 시장은 한 인터뷰에서 공유경제와 같은 경제활동이 한국 경제의 재도약을 이끄는 '혁신 에너지'가 돼야 한다고 주장했다.¹ 같은 인터뷰에서 대표적인 공유경제 혹은 온디맨드 서비스(On-demand service) 모델인 우버를 금지한 이유로 공유경제가 기존의 경제를 파괴하거나 위축시키는 등 기존 경제와의 충돌에 대한 우려는 표명하였다. 우버가 택시기사들의 일자리를 침해하는 우려 때문이다.

우버의 국내 도입 과정에서 발생한 현상은 국내의 특수한 상황과 맞물려 있다. 택시 운전자격증을 시행하고 있는 상황에서 택시업계의 반발을 서울시 입장에서도 외면하기 어렵고, 동일한 시장 내의 경쟁이 시민의 이익을 전환될 수 있는가에 대한 고민들도 더해졌다. 이러한 현상은 다른 도시에서도 발생하고 있다. 중국은 우버, 디디추싱 등 차량예약서비스를 합법화하기로 했다. 그러나 독일과 프랑스에서 불법이다. 대표적인 숙박서비스인 에어비앤비는 한국에서는 합법이지만 독일에서 불법이다. 이처럼 공유경제는 해당 서비스의 특성이나 모델에 따라 지역적인 특성과 충돌하거나 쉽게 확산될 수 있다.

제레미 리프킨(Jeremy Rifkin)이 공헌한 바와 같이 공유경제를 포함한 디지털경제의 핵심은 소유가 아닌 접근이며, 접근을 어떻게, 누가 제공할 것인가이다. 우버와 같은 온

¹ 조선비즈, 2016년 8월 18일자

디멘드 서비스가 공유경제인가 아닌가에 대한 논쟁보다는 그 지역과 시민에 어떤 이익을 줄 수 있는가에 대한 논의가 더 필요하며, 이를 위해서 공유경제의 플랫폼에 통제권을 어떻게 관리할 것인가가 중요하다. 때문에 다양한 이해관계를 포함한 지역적 특성을 반영한 로컬라이제이션이 중요하다. 이 로컬라이이션 과정에서 지역 정부의 역할이 중요하다. 지역정부가 모든 걸 결정하는 것이 아니라 지역 공동체의 다양한 이해관계자간의 네트워크와 거버넌스를 구성하는 것이 필요하다. 특히 공유경제는 국가차원에서도 중요한 문제지만 국내에서도 지역적 특성에 영향을 많이 받는다. 예를 들어 관광이 주요 산업인 지역에서 에어비앤비와 같은 서비스를 허용할 경우, 기존 숙박업계의 반발이 심할 수 있다.

각국의 정부가 디지털 기반의 공유경제 서비스와 정책에 관심을 두는 이유는 새로운 경제패러다임으로서 가능성과 공유경제 서비스가 정부의 공적 서비스의 보완재로 작동할 수 있기 때문이다. 시민의 편익 차원에서 공유경제는 좀 더 저렴한 재화를 획득하고, 정부는 공적 서비스의 제공을 위한 예산을 절감할 수 있기 있다. 이러한 이유로 많은 시민 이니셔티브들이 글로벌 재정 위기와 긴축 정책에 대한 결과로 시장과 공적 서비스의 간극을 채우기 위해 공유경제에 관심을 두고 있다(EUKN, 2015). 이러한 현상의 원인에는 장기적인 글로벌 경기 침체로 인한 소비심리 위축과 재사용, 재활용 등의 환경 문제에 대한 관심이 증가하고, 지역·도시 공동체를 중심으로 공동소비와 공동소유와 같은 움직임이 작용하고 있다.

비단 우버, 에어비앤비와 같은 새로운 형태의 비즈니스 모델의 등장에 따른 세금 등의 제도적 문제 때문이 아니더라도 각국 정부에서는 디지털 기반의 공유경제 서비스와 정책에 관심을 늘어나고 있다. 서울시 박원순 시장은 공유경제를 토대로 한 ‘공유성장론’을 주장하면서 앞으로 경제 발전에 핵심으로 언급되기도 한다. 그렇다면 모든 공유경제가 시민에게 편익을 제공할 것인가, 시민에게 직접적인 이익을 제공하지만 장기적인 그리고 구조적인 관점에서 기존 노동 구조와 경제 체제와의 충돌로 인한 문제점은 없는가 등 몇 가지 의문들에 대한 정책적 고려가 필요하다.

공유경제가 ‘공유지의 비극’²처럼 그 목적과 취지가 훼손되지 않는 형태로 지속되기

위해서는 협력적 소비(Collaborative Consumption)의 특성을 어떻게 유지할 것인가가 중요하다. 협력적 소비란 “인터넷을 기반으로 이전에는 나타나지 않았던(빌리고, 빌려주고, 교환하고, 공유하는) 소비행동 즉, 전통적인 시장 행동을 재창조하는 시스템, 소비 현상”을 의미한다. 이러한 협력적 소비가 이루어지고 지속될 수 있는 디지털 기반의 플랫폼을 구축하는 것이 중요하다. 안전하고 신뢰할 수 있는 거래가 이루어질 수 있도록 평판 체계를 도입하고, 거래비용을 최소화하여 활발한 공유가 이루어질 수 있도록 도움을 줄 수 있어야 한다. 예를 들어 지역의 가상 화폐나 블록체인 기술을 활용하는 것도 방법이다.

2. 디지털 경제와 공유 경제

OCED는 디지털 경제는 ‘인터넷 등의 전자상거래를 통해 상품과 서비스의 거래가 이루어지는 경제’로 정의한다. 인터넷 기반의 전자상거래가 핵심 요소이다. 디지털 경제에서 중요한 것은 인터넷 등 디지털 기술을 통해 확대된 네트워크 효과가 현 경제 체제와 새로운 경제로의 전환 가능성이다. 요하이 벤클러(Yochai Benkler, 2006)는 아래와 같이 디지털 경제 혹은 네트워크 정보 경제의 가능성을 진단하고 있다.

“네트워크 정보경제의 출현은 개인적 자율성에도 가시적 개선의 기회들을 제공한다. 그 과정을 살펴보면 우리가 세상을 인식하는 방법을 개선하고, 세계에 대한 우리의 인식에 우리가 영향을 부여할 수 있는 범위를 넓힌다. 또한 우리에게 열린 행동의 범위와 그 행동을 통해 가능한 결과들, 우리의 선택을 추구하기 위해 수행하는 협업적 프로젝트들의 범위를 넓힌다. 그러므로 우리를 위해, 우리에게 의해 더 많은 작업들이 수행될 수 있다.”

² 개럿 하딘(Garrett Hardin) 교수가 <사이언지>에 발표한 논문 제목으로 ‘지하자원, 초원, 공기, 호수에 있는 고기와 같이 공동체의 모두가 사용해야 할 자원은 사적이익을 주장하는 시장의 기능에 맡겨 두면 이를 당 세대에서 남용하여 자원이 고갈될 위험이 있다’는 내용을 담고 있다(위키피디아 일부 발췌).

공유경제의 참여자간의 공유행위는 디지털 경제의 근본적 기초이기도 하다. 디지털 경제는 사회에 편재되고 잠재적인 자원간의 연결이 가능할 때 가능하다. 벤클러는 이를 느슨한 연대에 기초한 사회적 생산이라 정의한다. 공유재를 기반으로 하여 네트워크로 연결된 개인들이 자발적 참여로 정보, 지식, 문화를 만들어 내는 생산방식을 동료생산(peer production)이라고 한다. 이러한 논의는 리프킨의 『한계비용 제로 사회』의 소유 중심의 교환 가치에서 접속 중심의 공유가치로 전환되는 ‘협력적 공유사회’와 맥락을 같이 한다.

아룬 순다라얀(Arun Sundarajan, 2016) 공유경제의 특성을 다음과 같이 정리하고 있다. ① 큰 시장 기반(Largely market-based), ② 영향력 있는 자본(High-impact capital), ③ 군중 기반의 네트워크(Crowd-based “networks”), ④ 개인과 전문가간의 모호한 경계(Blurring Lines between the personal and professional), ⑤ 완전 고용과 임시 노동 간의 모호한 경계 등(Blurring Lines between fully employed and casual labor etc.) 이처럼 공유경제는 디지털 기술 특히 인터넷을 통해 네트워크의 확장성에 기초한 시장 규모, 연결 속에서 발생하는 경계의 모호성에서 출발하고 성장한다.

네트워크를 활용한 공유하는 행위는 경제적인 효율성과 이득뿐만 아니라 사회 속에서 개인과 개인 그리고 사회를 연결하는 인프라적인 요소도 가지고 있다. 벤클러(2006)는 네트워크 정보 경제가 개인들의 실질적인 역량을 개선하는데 도움을 준다고 주장한다.

공유경제는 개인의 역량 개선을 통한 성장과 더불어 공동체의 회복력을 강화시키는 효과를 갖는다. 공유경제에 있어 정부의 역할은 건강한 공유경제의 지속가능성을 유지시킬 수 있는 생태계의 조성이다. 그러한 정부의 역할을 보조할 수 있는 것이 디지털 기술이다.

〈요하이 벤클러의 네트워크 정보경제의 개인 역량 개선 효과〉

- ① 네트워크 정보경제는 개인들이 스스로를 위해서 더 많은 일을 하도록 역량을 개선한다.
 - ② 네트워크 정보 경제는 개인들의 느슨한 공통성(loose commonality) 속에서 타인들과 함께 더 나은 성과를 내도록 역량을 강화시키지만 가격 시스템 또는 사회·경제 조직의 전통적인 위계 모델에 의해 제한을 받지 않는다.
 - ③ 네트워크 정보경제는 개인들의 역량을 개선시키므로 시장의 외부에 위치한 공식 조직에서 더 커다란 능력을 발휘한다.
-

3. 보고서의 구성

본 보고서에서는 도시정부차원에서 공유경제를 정의하고 이것이 도시·사회의 진화과정에서 어떠한 역할을 하며, 공유경제 활성화를 위해서는 어떠한 전략적 고민이 필요한지 살펴보고, 특히 디지털의 발전이 이러한 서비스를 어떻게 구현하는가에 대해 논의하고자 한다.

도시 정부의 관점에서 다양한 공유경제 모델이 제기하는 정책적, 제도적 이슈를 분석하고 궁극적으로 공유경제를 통한 도시의 발전방안, 사회문제해결을 위한 공유경제의 활성화 방안에 대해 논의할 것이다. 더불어 도시와 사회를 혁신하는 방법으로서 디지털 기반의 공유경제가 가지는 시사점에 대해서도 살펴보고자 한다.

본 보고서의 결론은 공유경제에 대한 명확한 인식을 제고하고 정답을 제시한다기 보다 도시정부가 추진해야할 공유경제의 방향성을 제시하고, 디지털 기술이 도시정부차원의 공유경제 활성화를 위해 어떠한 정책적 함의를 갖는지 그 의미를 찾을 것이다.

Concept and Background of the Sharing economy

공유경제의 개념과 배경



제2장 공유경제의 개념과 배경

“협력이 등장한 집단들은 완전히 이기적인 행위만으로 이루어진 집단들에 비해서
보다 곳곳하게 버틴다.”³

“소유의 시대는 끝났다. 사물인터넷(IoT)은 경제생활의 투명성을 높일 것이고
경제 모델은 ‘소유’에서 ‘공유’로 변한다.
이것이 자본주의의 미래다.”⁴

1. 공유경제의 개념 정의

우리는 인간의 가장 기본적인 생활 형태인 의식주 활동을 통해 우리 일상의 곳곳에서 공유활동에 참여한다. 가장 기본적으로는 가족 또는 동료들과 함께 식사를 함께하며 음식과 시간, 그리고 문화를 공유한다. 일찍이 우리나라를 포함한 동양권 문화에서는 찌개와 같은 요리를 함께 떠먹는 문화가 발달했으며, 서양에서는 뷔페 문화가 발달하였다. 방식은 다르지만 음식과, 음식을 먹는 행위를 공유한다는 의미에서 일맥상통한다. 식사를 함께 한다는 것은 어떤이에게는 단순히 음식을 공유하는 것일지 모르지만 어떤이에게는 타인과 함께 시간과 공간을 공유하는 수단이 되기도 한다.

사실 우리 인간은 태어나는 순간부터 공유활동이 제공하는 엄청난 혜택에 노출되어 있다. 갓난아이에게 젖을 물리는 것도 자신의 영양분을 나누어주는 모든 어머니들의 맹목적 사랑이 표현된 것이다. 이러한 공유는 대가를 바라지 않는 순수한 베품(giving) 즉 이타심(altruism)이 기반이 된 행동이다. 하지만 우리가 이러한 공유활동을 단순히 어떤 대가를 바라지 않는 공유라고만 정의하기에는 조금 부족한 면이 있다. 이런 대가를

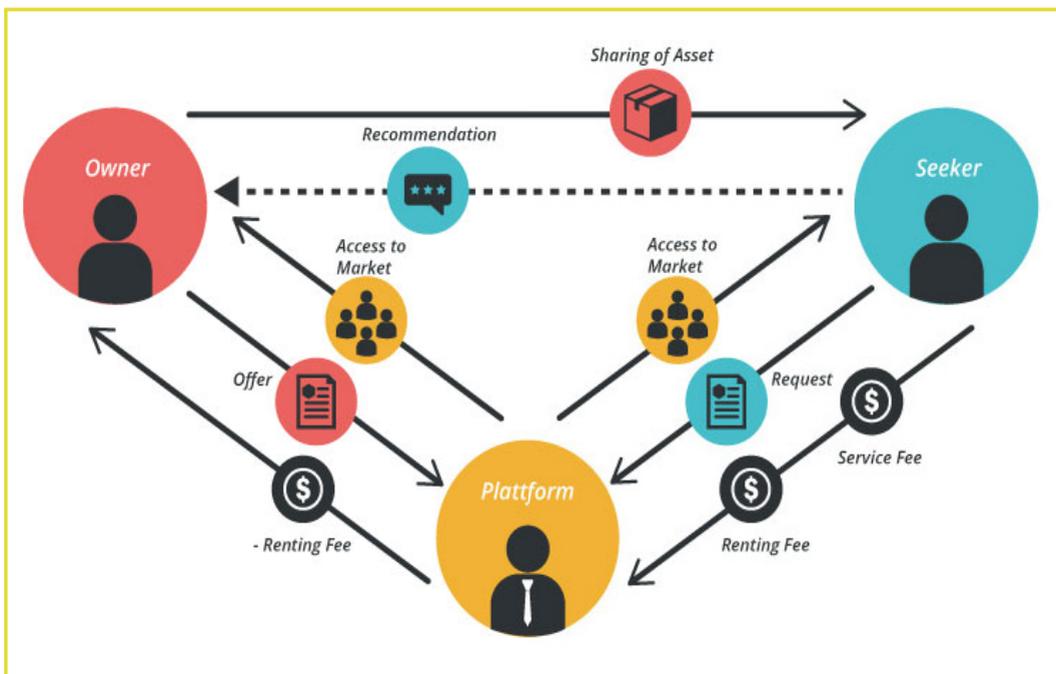
³ 마틴노왁, 로저 하이펠드/허준석 역. 2012.

⁴ 제레미 리프킨/이희재 역. 2000.

바라지 않는 공유활동에는 자선단체에 기부금을 내는 것도 있으며, 봉사활동에 참여하는 것도 있지만 이러한 각각의 공유활동에 갖는 참여자들의 의미는 다르다. 가령 흡연자들이 길에서 누군가에게 불을 빌리는 행위나 휴대폰이 없는 사람이 타인에게 휴대폰을 잠시 빌려 통화하는 것 또한 역시 공유활동에 대한 대가가 오고가지 않지만 공유 주체 간에 느끼는 공유활동의 기대와 가치는 다른 것이다.

대가, 특히 금전적 대가가 보상되는 공유활동은 어떠한가? 우리가 가장 잘 알고 있는 기업인 에어비앤비나 우버 등 소비성 공유활동에 대해 공유경제의 정의를 적용할 수 있을까? 이들 기업은 많은 이들에게 공유경제하면 떠오르는 가장 대표적인 기업일 것이고, 또한 공유활동을 기반으로 비즈니스를 추진하는 기업들중 가장 성공한 기업이기도 하다. 하지만 공유경제를 연구하는 많은 연구자들은 에어비앤비나 우버를 공유경제를 대표하는 기업이라고 정의하는데 동의하지 않을 것이다.

〈기본적인 공유경제 모형〉



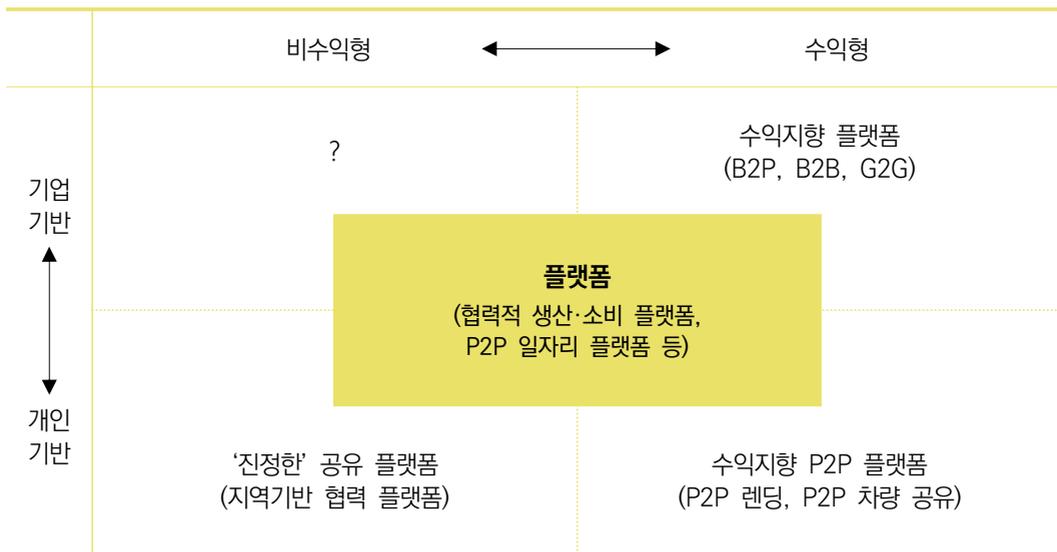
* 출처: <http://bmttoolbox.net/>

대가가 보상되는 공유활동은 다시 수익창출을 주요 목적으로 하는 비즈니스 그룹과 지역 커뮤니티와 결합한 협력적 소비 활동에 기반한 그룹으로 다시 구분할 수도 있다. 에어비앤비와 우버는 가장 대표적인 수익창출을 목적으로 하는 공유 비즈니스 그룹이며, 후자의 경우에는 공유경제라는 용어보다는 협력적 소비(Collaborative Consumption) 또는 협력적 경제(Collaborative Economy)라는 용어를 사용한다(강현숙, 2016).

“The sharing economy lacks a shared definition.”⁵

“Coming up with a solid definition of the sharing economy that reflects common usage is nearly impossible.”⁶

〈공유 플랫폼의 종류〉⁷



⁵ 레이첼 보츠먼(Rachel Botsman, 2013)

⁶ 줄리엣 스코(Juliet Schor, 2014)

⁷ European Commission(2016)

공유의 개념을 정의하는 것이 어려운 것은 공유활동에 참여하는 주체, 공유되는 자원의 유형, 공유를 통해 참여자가 얻는 혜택(benefit)의 종류와 범위, 공유활동의 유인(incentive)과 기대하는 대가, 공유활동을 매개하는 채널(channel)의 종류와 특성이 상황(context)에 따라 다르게 나타나고 또한 지리적·문화적·사회적 특성에 따라서도 다르게 나타나기 때문이다.

공유경제 모델은 기본적으로 어떠한 유희자원을 공유하는가, 누가 무엇을 공유하는가에 따라 다양한 종류로 구분할 수 있다. 개인이 가지고 있는 물건에서부터 자동차, 공간, 음식 등 눈에 보이고 만질 수 있는 것(tangible) 뿐 아니라 경험과 지식, 재능 등 눈에 보이지 않는 것(intangible)까지 다양한 분야로 공유경제가 확대되고 있다.

램버튼과 로즈(Lamberton and Rose, 2012)는 공유되는 자원의 경합성과 배제성⁸을 바탕으로 공유경제를 유형화하였다. 먼저, 공공재의 공유와 같이 제약 없이 누구나 공유활동에 참여할 수 있으며 공유되는 자원은 어느 한 사람의 사용으로 감소하지 않으므로 한 사람의 이용이 다른 사람의 이용에 영향을 미치지 않는 유형(비배제성, 비경합성)과 멤버십 등으로 인해 공유활동이 한정된 사람에게만 가능하지만 공유활동 참여에 대한 규칙과 통제로 인해 한 사람의 공유활동으로 공유자원이 감소하거나 고갈되지 않는 유형(배제성, 비경합성), 렌탈과 같이 공유활동에 참여하는 것이 누구나 자유롭지만, 자원의 한정으로 한 사람의 공유자원 이용이 다른 사람의 공유활동에 제약을 줄 수 있는 유형(비배제성, 경합성), 마지막으로 공유활동이 특정인에게만 제한되어있으며 한 사람의 공유자원의 이용이 다른 사람의 공유활동에 제약을 줄 수 있는 유형(배제성, 경합성)이 여기에 포함된다.

⁸ 경제학에서 재화는 크게 두 가지 특성으로 분류할 수 있는데 하나는 타인이 재화를 소비하는 것을 제한할 수 있는 가능성(배제성)이고, 다른 하나는 한 사람의 소비의 증가가 다른 사람의 소비의 감소를 야기시키는 특성(경합성)이다. 배제성은 소비자가 일정 가격을 지불하지 않고서는 그 재화를 사용할 수 없는 특성이며 경합성은 재화의 희소성 때문에 발생한다. 이러한 배제성과 경합성을 바탕으로 재화는 사적재, 요금재, 공유재, 공공재로 구분할 수 있다.

〈공유 경제 유형〉

		배제성	
		낮음	높음
경 합 성	낮 미	공공재의 공유 <ul style="list-style-type: none"> • 공원, 도로, 학교 • 월드와이드웹(www) • 오픈소스 소프트웨어 	접속/집단재의 공유 <ul style="list-style-type: none"> • 프라이빗 클럽/골프장 • 북클럽, 투자클럽
	높 미	렌탈과 재사용⁹ <ul style="list-style-type: none"> • 공구 공유 • 푸드뱅크 • 차량 공유, 자전거 공유 • 휴가시설의 공동사용(timeshare) 	폐쇄형 상품성 재화 <ul style="list-style-type: none"> • 미국의 HMO, Christian Care • 항공사의 Frequent-flyer-mile 프로그램

공유경제(Sharing Economy)라는 용어를 최초로 사용한 로렌스 레식(Lawrence Lessig, 2008)은 공유경제의 의미를 ‘한번 생산된 제품을 여럿이 공유해 쓰는 협업소비를 기본으로 한 경제방식’으로 정의 하였다. 그는 경제를 전통경제와 공유경제로 구분하였는데, 전통경제는 수요와 공급의 원리에 따라 보이지 않는 손을 중심으로 경제적 거래가 발생하는 체제를 의미한 반면, 공유경제는 협력적 소비활동에 기반해 생산된 제품을 함께 공유하여 이용하는 경제방식이라고 설명하고 있다. 따라서 전통경제가 가격적 요소에 근간을 두는 반면 공유경제는 사회적 관계가 주된 동인이 된다고 할 수 있다.

하지만 이러한 정의를 바탕으로 다양한 공유경제의 유형을 다 설명하기에는 한계가 있다. 공유경제 생태계를 구성하는 철학적 배경에는 소비방식의 변화 뿐 아니라 생산방식의 변화도 중요하게 작용한다. 따라서 유희자원의 공유를 통해 나타나는 결과적 요소(outputs)인 협력적 소비(collaborative consumption)와 가치의 전이 뿐 아니라 공

⁹ 램버튼과 로즈는 경합성이 높고, 배제성이 낮은 공유자원에 대해 ‘개방형 상품성 재화(Open Commercial Goods)’라는 용어를 사용하였지만, 상품성 재화라는 의미에서 비수익성 공유자원을 배제할 수 있는 혼돈이 있어 애거먼 외(Agyeman et. al., 2013)의 보고서에서는 렌탈과 재사용(rental and reuse)라는 용어를 사용함

유희동을 위한 투입 요소(inputs)인 다양한 공유자원 자체의 가치와 협력적 생산 (co-production)에 대한 개념과 공유활동이 일어나는 전반적인 과정도 공유경제를 유형화하는데 고려되어야 할 것이다. 애거맨 외(Agyeman et al., 2013)은 이러한 점에 착안하여 다음과 같이 공유경제의 범위와 유형을 정의하고 있다.

〈공유 자원의 종류〉

공유 자원	개념	예	참여자 모델	
유형 ↑ ↓ 무형	물질	재활용, 재사용	유리, 종이 재활용 등	다수의 공급자와 소수의 사용자
	재화	재분배 시장	벼룩시장, 중고시장, 자선마켓, Freecycle 등	개별 공급자와 개별 사용자 사이의 1:1거래
	서비스	상품화된 서비스	집카, 넷플릭스, 장난감공유, 도서관 등	개별 공급자와 다수의 사용자
	웰빙	협력적 생활방식	에어비앤비 등 p2p 공유	다수의 개별 공급자와 다수의 개별 사용자 사이의 거래(p2p)
무형	역량 ¹⁰	집단적 공유재	인터넷, 도로 등 기반시설	다수의 공급자 집단과 다수의 집단적 사용자

여기서 중요한 점은 우리가 일반적으로 인식하는 온라인 플랫폼이 매개하는 재화나 서비스의 공유를 바탕으로 한 공유 비즈니스 뿐 아니라 국가와 도시가 제공하는 기본적인 공공서비스와 이에 기반이 되는 인터넷과 같은 기반적 요소 또한 공유경제의 범주에서 설명이 가능하며 따라서 공유경제의 추진과정에서 국가와 도시는 이러한 공유활동이 자유롭게 일어날 수 있는 환경과 토대를 제공하는 중요한 역할을 한다고 할 수 있다.

공유경제는 공유활동에 참여하는 주체, 공유되는 자원의 종류와 범위, 공유활동을 매개하는 플랫폼의 성격에 따라 매우 다양한 유형이 존재한다. 21세기 석학들이 공유경제

¹⁰ 여기서 역량(capability)은 아마티아 센(Amartya Sen, 1993)의 접근방법으로 센은 역량을 '개인이 가치 있다고 여기는 삶을 선택해 나갈 수 있는 능력, 혹은 자유의 잠재적 능력'이라고 정의하였다. 이러한 접근에 따라 공유자원으로서 역량이란 공유활동을 통해 인간은 인간이 누릴 수 있는 모든 것을 최대한으로 자유롭게 누릴 수 있게 하는 토대 또는 기반이라고 할 수 있다(애거맨 외, 2013).

에 대해 이러한 다양한 범위의 공유경제를 포괄하는 소위 ‘공유된(Shared)’ 정의를 제시하지 못하는 이유도 여기에 있다. 실제로 공유경제는 이러한 특성으로 다양한 유사개념으로 정의되기도 한다. 레이첼 보츠만(Rachel Botsman)은 이러한 다양한 공유경제의 개념을 그 특성에 따라 다음과 같이 정의하고 있다.¹¹

〈공유 자원의 종류〉¹²

명칭	설명
접근경제 (Access Economy)	상품과 서비스를 소유하기 보다는 상품과 서비스를 받을수 있도록 ‘접근하는 것(access)’에 비용을 지불하는 시스템
순환경제 (Circular Economy)	자원의 재활용을 통해 제품과 자원의 수명을 연장시켜 자원을 가장 효율적으로 사용하도록 만드는 경제 시스템
협력적소비 (Collaborative Consumption)	인터넷이 생기기전에는 불가능했을 시장 행동, 즉 임대, 대출, 교환, 선물기증, 공유 등을 새롭게 정의하는 소비자 행동 시스템
협동경제 (Collaborative Economy)	비효율적으로 쓰여지는 자원을 ‘필요’로 하는 사람과 그것을 ‘소유’하는 사람을 바로 이어주며 거래가 성사될수있게 만들어주는 시스템
선물경제 (Gift Economy)	즉시 지불 혹은 예상되는 미래의 대가 등 무언가를 지불하지 않아도 상품과 제품을 주는 시스템
긱경제 (Gig Economy)	기존의 사업구조에서 계약으로 맺어지는 ‘일’ 과 다르게, ‘긱’ 이라는, 독립적인 노동자들이 정해진 시간안에 일하고 보수를 받는 시스템
온디맨드경제 (On-Demand Economy)	즉각적으로 생산자와 소비자를 이어주며 사람이 상품과 서비스를 필요로 할시 바로 배달, 전달하는 시스템
피어경제 (Peer Economy)	개인간에 자산 교환을 직접적으로 할 수 있도록 촉진함으로써 구매자와 판매자를 연결하는 시스템
렌탈경제 (Rental Economy)	자산을 소유하기보다는 수수료를 내고 빌리는 시스템
공유경제 (Sharing Economy)	단체간 혹은 개인간의 충분히 활용되지 않은 자산이나 서비스의 공유를 무료 혹은 수수료를 받고 촉진시키는 시스템

¹¹ 이외에도 공유경제를 부정적으로 바라보는 시각에서는 공유경제의 현상을 ‘훔치는 경제(Stealing Economy)’라고도 부르기도 함 (<http://www.eddial.nl/trendrapport-2-deeeconomie-of-steeconomie/>)

¹² <http://www.collaborativeconsumption.com/2015/11/12/the-sharing-economy-dictionary-of-commonly-used-terms/>

이렇게 다양하게 해석되고 있으며 또한 역동적으로 변하고 있는 공유경제에 대해 공통된 명확한 정의를 내리려는 시도는 어쩌면 현시점에서는 불가능하거나 또는 의미가 없을 수도 있다. 하지만 우리는 본 장에서 대략적이면서도 포괄적인 정의를 내림으로 공유경제에 대한 방향성을 제시하고자 한다.

본 장에서는 공유경제를 정의함에 있어 ‘유희자원을 나눈다’는 공유의 가장 기본적인 정의에서부터 출발하여 공유활동이 일어나는 각 사례와 상황에 맞게 개념을 정의해보고자 한다.

국립국어원 표준국어대사전에 따르면 공유(共有)란 ‘두 사람 이상이 한 물건을 공동으로 소유하는 것’을 의미한다. 또한 옥스퍼드 영어사전에서는 공유경제(Sharing Economy)에 대한 개념을 ‘인터넷 매개를 통한 개인과 개인 간의 자산 또는 서비스의 공유가 이루어지는 경제 체계’¹³로 정의하고 있으며 이러한 거래는 비용의 지불이 있을 수도 또는 없을 수도 있음을 명시하고 있다. 또한 유럽의회(European Parliament)는 ‘공유경제를 디지털 플랫폼 또는 포털 등을 통해 숨어있는 시장에서의 거래와 고용을 촉진함으로써 개인의 활용되지 않던 자산들을 생산자원으로 바꾸는 것’을 의미한다고 정의하고 있다.¹⁴ 따라서 공유경제가 내포하는 기본적인 개념은 전통적인 렌탈 비즈니스 모델과 유사하게 활용되지 않고 휴면상태로 있는 자원들을 생산자원으로 활용할 수 있게 한다는 점과 디지털 기술이 거래비용을 줄이고, 자원 자체의 활용범위와 자원 활용 주체의 범위를 확대시키며 휴면상태의 자원을 생산자원으로 전환시키는 역할을 하며 가능해진다는 점이다. 또한 공유경제의 확산은 전통적인 B2B 시장과는 다른 형태의 경제적 파급효과와 정책적 도전을 제시하는 소비자 시장(P2P 거래 또는 B2P 거래)에서의 거래 활성화도 의미하고 있다. 즉, (서비스를 포함한)유무형의 자산에 대한 개인과 개인 간의 이동¹⁵이 정보의 획득 및 거래 비용을 낮추고 높은 신뢰관계를 제공하는 디

¹³ “An economic system in which assets or services are shared between private individuals, either free or for a fee, typically by means of the Internet”

¹⁴ “The use of digital platforms or portals to reduce the scale for viable hiring transactions or viable participation in consumer hiring markets [...] and thereby reduce the extent to which assets are under-utilised”

지털 채널을 통해 이루어지며 이를 통해 과거에는 경제의 근간이 될 수 없었던 개인의 생산 자본들이 경제활동 전면에 등장하게 된 것이다.¹⁶

중요한 것은 공유행위의 매개가 자본주의 시대의 계몽주의 경제학자들이 주장한 사유재산권이 주체가 되는 것이 아닌 경험의 공유 등 배타적 향유권이 중요시되고 있다는 점이다. 따라서 벤클러, 레식, 리프킨이 주장하는 것처럼 공유경제는 보이지 않는 손에 의한 시장과 가격 메커니즘에 의한 것보다 사회적 신뢰와 사회적 자본에 더 많이 의존하는 네트워크화된 공유지(networked commons)의 형태를 띠고 있으며 SNS, 모바일 등 디지털 기술은 개인이 가지고 있던 유희자원들을 경제활동 전면으로 끌어내고, 거래 관계에서의 신뢰를 제공한다. 이러한 환경에서 공유경제에 참여하는 주체들(소비자와 생산자, 고용자와 피고용자)의 경계는 모호해지고 있으며 공유경제 비즈니스와 사업들이 진화할수록 기존 경제체계와의 상충과 마찰되는 부분이 늘어나고 있다. 이러한 복잡하고 다양한 양상으로 전개되는 공유 비즈니스의 발전으로 공유경제에 대한 기존 정의로는 공유 생태계의 역동성을 다 설명하기 어렵다.

본 보고서는 이러한 점에 착안하여 현재까지 제시된 공유경제에 대한 개념과는 조금은 다른 접근을 하고자 한다. 기존의 접근들에 심각한 오류나 한계가 있다기보다는 공유경제를 공유활동을 기반으로 한 가치의 전환이라는 측면으로 접근하여 수요자 중심적인 정의를 하고자 한다.¹⁷

기본적으로 경제적 활동은 수요와 공급 사이에서 서로 어떤 유형의 가치(단순히 비용과 가격 차원이 아닌 더 포괄적 의미에서 경제적 유인(incentive), 이득(benefit), 거래에 대해 갖는 기대(expectation))¹⁸를 교환하는 행위이다. 하지만 공유경제의 경우 전

15 거래라는 의미가 어떤 경제적 유인의 추구의 의미를 내포하고 있어 거래보다는 이동 또는 전이라는 표현이 더 적합하다

16 이윤을 추구하지 않는 순수한 베품(giving), 또는 이타심(altruism)에 기반한 공유활동에 경제라는 표현은 어찌 보면 공유의 본질을 훼손할 수도 있다. 하지만 여기서 경제는 우리 사회의 기반이 되는 체계라는 의미로 받아들이고자 한다.

17 소비자든 생산자든 공유활동에 참여하는 주체들을 중심으로 공유경제의 개념을 파악해보면 공유경제도 경제적 활동의 하나이며 이들 주체간의 가치의 거래로 경제활동이 이루어진다

18 이러한 주체들은 어떤 방식으로든 보상을 받는다. 가령 생산자의 경우 경제적 인센티브를 소비자의 경우 부족한 자원을 받는다.

통적인 자본주의 경제에서 나타나는 수요와 공급에 따른 가격 매커니즘이 적용되지 않는다. 공유행위가 이뤄지게 하는 근본적인 원인은 주체간의 가치의 전환이고 그 가치를 매개 하는 것은 사회관계속의 상호 신뢰이다.

공유자원의 수요자와 공유자원의 공급자간의 거래행위를 공유자원이 가지고 있는 가치의 이동이라고 할 수 있으며 그렇다면 이러한 경제활동에서 참여하여 주체는 가치를 얻기 위해 경제 활동에 참여하는, 모두가 공유경제의 제공자이며 수혜자이고 그것을 구분하는 것은 서로 받는 기대와 지불하는 가격의 차이, 가치의 종류일 것이다. 서로 받는 기대와 지불하는 가격의 유형에 따라 공유경제의 개념에 대한 새로운 접근이 가능할 것이다. 때문에 공유행위는 가격기반의 자본주의 체계의 전통적 경제시스템의 범위와 이론을 뛰어넘고 있으며 이러한 전통적 경제이론으로 설명하기 어려운 부분들이 존재한다.

2. 공유경제의 등장 배경

공유경제란 용어는 지난 1984년 마틴 와이츠먼(Martin Weitzman)¹⁹ 하버드대 경제학과 교수가 경제 침체 극복 방안으로 처음 주창한 이후 2008년 레식 교수가 구체화하고 발전시키며 부각된 개념이다.²⁰ 하지만 공유경제는 아주 새로운 개념이라기보다는 전통적으로 인류의 번영과 존속을 위해 오랫동안 존재해왔던 문화이자 생활방식이다. 함께 나눠 쓰고 협력하는 문화는 이미 우리나라 뿐 아니라 전 세계적으로 아주 오랜 시간 동안 지속해왔으며 인간은 공유와 협력을 통해 커뮤니티와 공동체가 지속할 수 있는 기반을 마련해왔다.

19 1984년 저서 『공유 경제(The Share Economy)』를 통해 이미 있는 자원을 여러 명이 빌려 쓰거나 물물교환을 통해 소유하지 않고 공동으로 소비하는 ‘공유 경제’를 경제침체 극복 방안으로 제시

20 마틴 와이츠먼 이후 이후 2002년 에잔 맥카이 몬트리얼대 명예교수의 논문 ‘지적재산과 인터넷 : 공유의 공유’에서 리눅스를 사례로 언급하며 최근의 공유경제 개념과 유사한 내용을 소개하였으며, 상업경제와 대립되는 개념으로서의 공유경제는 레식에 의해 구체화 됨, 레식은 공유경제를 ‘한번 생산된 제품을 여럿이 공유해 쓰는 협업 소비를 기본으로한 경제 방식’이라고 정의함

이러한 서로 나누어 쓰고 협력하는 공유에 대한 문화가 최근 단순히 하나의 인식과 생활 방식을 넘어 새로운 대안적 경제 모델처럼 부각하고 있는 이유는 전 세계적인 경제 불황과 저성장 기조 속에 새로운 경제성장 동력에 대한 사회적 요구가 증가하고 있으며 또한 기존의 소비방식에 대한 회의와 변화의 필요성에서 시작한다고 할 수 있다. 이와 더불어 인터넷과 소셜미디어 등 디지털 기술의 발전은 ‘주변’을 중심으로 이루어 지던 공유활동의 범위를 사이버를 매개로 확장시켰으며, 기존 거래방식에서의 거래비용과 마찰비용, 정보의 획득 비용 등을 대폭 감소시켜, 개인과 개인 간의 수요와 공급에 따른 공유거래를 수월하게 하는 점도 공유경제를 확대시킨 주요한 원동력이 되고 있다.

〈전통적인 공유 문화 사례〉

- 차량공유서비스의 모태는 1948년 스위스 취리히에서 시작된 ‘자가운전조합’(Sefage·Selbstfahrergemeinschaft)으로 시민들이 조합을 구성하여 차를 공동으로 사용함
- 전통적으로 소박함과 절제를 기본 미덕으로 여기는 우리선조들은 소위 ‘정(情)’을 바탕으로 부족함을 채우며 함께 살아가는 것에 대한 지혜와 문화를 만들어옴(예 : 두레와 품앗이, 사랑방 문화 등)

전통적인 렌트나 임대업과 별반 차이가 없어 보이는 에어비앤비와 우버가 급격하게 성장할 수 있었던 이유도 스마트폰이나 웹을 통해 실시간으로 정보를 확인하고 SNS를 통해 거래관계에서의 신뢰를 확보할 수 있었기 때문이다. 인터넷과 디지털 기술의 진화로 과거에는 경제의 근간이 될 수 없었던 개인의 생산 자본들이 경제활동 전면에 등장하게 된 것이다.

에어비앤비와 우버는 이제 전통적인 교통(택시) 서비스와 숙박(호텔) 서비스의 가치 체계를 흔들 정도로 급속히 성장하였으며, 그 가치도 이미 전통적인 비즈니스들을 위협할 정도로 상당히 성장하였다. 2008년 탄생한 에어비앤비는 현재 누적 이용객이 4000만 명에 달하는 거대한 플랫폼으로 성장했고, 현재 기업 가치는 300억 달러에 달

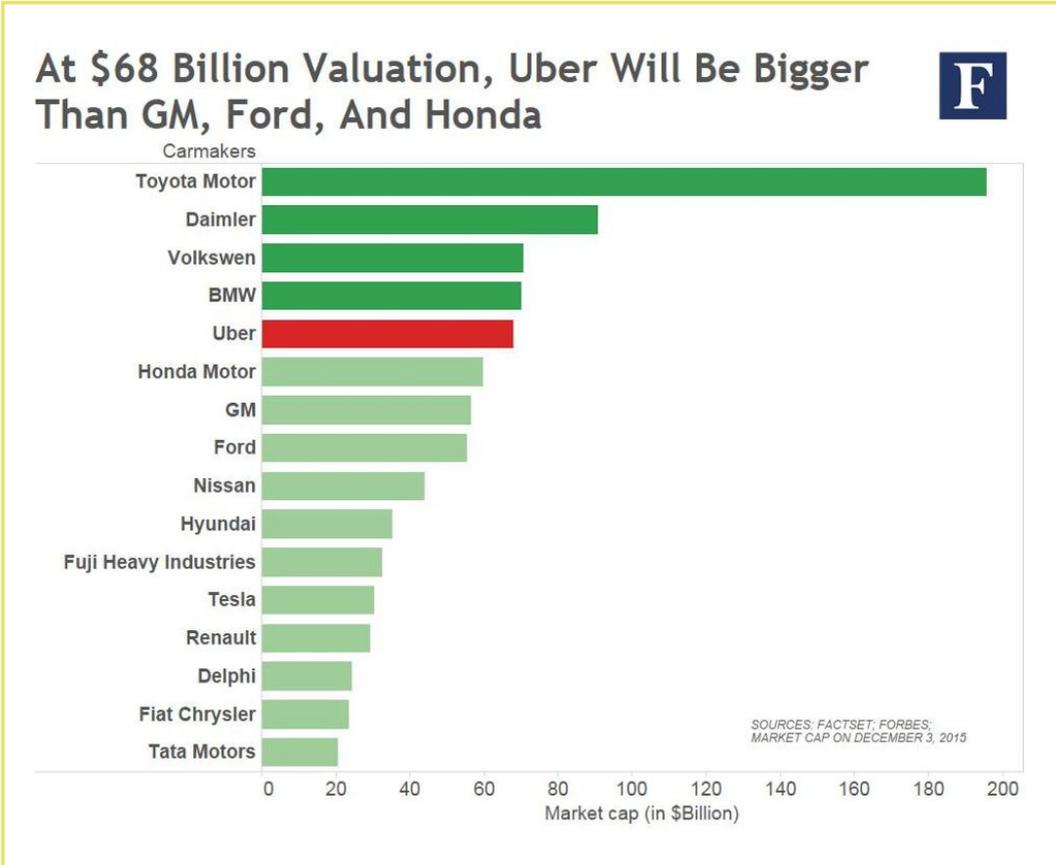
한다²¹. 이는 4000여 개의 호텔을 운영하는 메리어트의 210억 달러를 넘어서는 규모다. 2009년 3월 설립된 우버의 2015년 평가액은 680억 달러에 달하며 100년 전통의 GM과 포드를 앞서고 있다²². 참고로 이는 세계적 ICT업체로 발돋움하고 있는 샤오미의 평가액 460억 달러를 능가하고, 국내 시가 총액 2위인 현대자동차와 4위 SK하이닉스를 합친 액수에 육박하는 액수이다. 또한 우버는 지난 수년간 우리나라를 비롯한 세계 곳곳에서 안전성과 합법 여부를 둘러싼 논란을 야기하였음에도 불구하고 최근 기업 가치가 급등하면서 세계 스타트업 가운데 가치가 가장 높은 기업이라는 평가를 받고 있다. 전 세계에 영업망을 가진 렌터카업계의 오랜 강자인 허츠(Hertz)나 에이비스(Avis) 등이 우버의 빠른 성장과 고객인 일반 사용자들의 관심에 크게 긴장하고 있기도 하다.

-
- 공유경제 비즈니스 성공 기업에 대한 자본시장의 평가는 상당히 우호적
 - 2014년 한해동안 세계에서 가장 많은 벤처캐피탈 투자를 받은 업체는 14억 달러를 받은 우버이며, 우버의 경우 지금까지 투자받은 금액이 28억 달러로 샤오미(14억 달러)보다 많음
 - 공유경제 모델이 기존 시장경제의 틈새를 빠른 속도로 보완하고 나아가 대체하면서 향후 글로벌 경제의 유력한 메가 트렌드로 자리잡을 것이라는 예측도 제시
-

²¹ 포춘(Fortune, 2016)

²² 포브스(Fobes, 2015)

〈세계 주요 자동차 기업과 우버의 가치 비교〉



* 출처: Fobes(2016)

공유경제 비즈니스가 이렇게 급격한 성장을 이룰 수 있었던 그 핵심에는 기존 경제·사회 체계의 비효율성을 제거하고 도시와 사회의 급격한 성장에 따라 나타난 부작용을 최소화 할 수 있다는 기대감이 존재하고 있다. 또한 협력적 소비에 기반한 새로운 가치 전달 체계를 만들어내며 더 많은 사람들이 공유활동에 참여하고 전통적인 산업체계의 혁신을 이끌 수 있게 된 것도 중요한 원인 중에 하나다.

우버나 에어비앤비 외에도, 전 세계 대학의 강의를 거의 무료로 제공하는 MOOC나 Coursera, 칸아카데미는 기존 교육의 패러다임을 바꾸고 있으며, Samasource와 같은 기업들은 노동시장의 패러다임을 바꿀 뿐 아니라 개발도상국의 노동문제와 빈곤문제를

해결하는데에도 기여하고 있다. 이런 공유경제의 긍정적인 측면 때문에 새롭게 등장하여 거대한 규모의 경제를 자랑하게 된 공유경제가 기존의 경제 시스템에 커다란 변화를 가져올 수 있을 거라는 높은 기대감을 주고 있는 것이다.

〈공유경제 발전 전망〉

- 2010년 이후 지금까지 세계 공유경제 시장은 연평균 80% 이상의 고성장을 지속해 오고 있으며²³, 2010년 8억 5천만 달러에 불과했던 세계 공유시장 규모는 2014년 150억 달러(약 17조 원)로 급성장, 2025년에는 3,350억 달러(약 382조 원) 규모로 21배 가까이 성장할 것으로 전망²⁴
 - 유럽에서 공유경제에 대한 경제적 효과는 5천 7백 유로 정도로 예상되며 이는 모든 유럽 시민 1인당 1천 유로에 해당하는 수치임²⁵
 - 미국은 2016년 35억 달러 규모에서 2017년 70억 달러로 2배이상 성장할 전망²⁶
 - 일본의 공유경제 시장규모는 2014년 232억엔에서 연평균 18.7%씩 성장해 2018년엔 462억엔에 달할 것으로 전망²⁷
 - 중국은 현재 세계에서 가장 빠르게 공유경제가 성장하고 있으며, 공유경제 활동인원 5억 명 이상(서비스 제공인원은 5,000만명 육박) 보유, 시장 규모는 2조위안(약 329조원), 연평균 40% 성장하여 2020년 경 GDP 10% 이상 차지할 것으로 예측²⁸
 - ※ 미국은 현재 3조 4000억 위안(약 559조원)

2.1 공유경제의 산업·경제적 배경 ‘세계경제 위기와 자본주의에 대한 회의·불신’

공유비즈니스가 본격적으로 등장한 시점을 보면 무엇보다 사회경제적 요인들이 직접

²³ Massolution(2015)

²⁴ PwC(2014)

²⁵ Consultancy Europe Economics(2016)

²⁶ 포브스(2015)

²⁷ 야노 경제 연구소(2016)

²⁸ 중국과학기술발전전략연구원(2016)

적으로 영향을 미쳤음을 알 수 있다. 공유경제 비즈니스 모델의 등장과 본격적인 확장은 지난 2007년 서브프라임 모기지 사태와 2008년 리먼 사태²⁹, 뒤이은 남유럽 재정 위기 로 미국, 유럽 등 선진국 가계부문의 구매력이 크게 위축 된 시점과 대체로 일치한다.

미국발 금융 위기에 이은 세계경제 위기가 확산·지속됨에 따라 전 세계적으로 경쟁과 성과 중심의 신자유주의적 경제체계에 대한 위기의식과 새로운 대안적 경제구조에 대한 수요가 증가하며 협력적 또는 좀 더 현명한 소비 방식이 일상생활에 자리 잡게 되었다.

대규모 실업 증가와 가계파산, 정부 복지지출 급감 등 유럽 및 미국 등 선진국에서 갑작스런 재무적 위기상황으로, 소비 심리가 크게 위축되어 자동차와 같은 내구재 구매 를 지연하거나 포기하는 대신 공유, 교환, 재활용 등으로 얻을 수 있는 사용가치로 눈길 을 돌리는 사람들의 수가 늘어난 것이다. 경제 위기와 경기 침체의 장기화가 소비패턴 의 변화와 공유경제의 성장을 가져 온 직접적인 배경이 된 것이다. 즉, 개별 경제주체의 효용극대화를 가정하는 양적성장 중심의 경제구조가 초래한 소득불균형 및 양극화와 저성장 기조 속에 나타난 실업률 증가와 노동시장에 대한 신뢰구조의 붕괴로 야기된 성 장주의적 관점에 대한 회의론은 경제국면의 전환을 위한 새로운 경제적 대안에 대한 요 구를 증가시킨 것이다.

성장주의적 관점의 경제구조로 나타난 한계와 회의에서 시작된 공유경제 패러다임은 소유 위주의 자본주의적 소비 형태에서 벗어나 공동체주의를 중심으로 한 협력적 소비 형태로 관심을 돌렸으며, 경쟁적 소비가 야기한 과잉생산, 과잉소비 대신 협력적 소비 와 나눔을 중심으로 한 소비문화가 확산되고 있는 것이다.

수요적인 측면 뿐 아니라 공급 측면에서도 유사한 현상이 나타나고 있다. 많은 경우 공유경제 비즈니스 모델은 '유희자산'을 '수입(Revenue)'으로 전환시키는 역할을 한다. 예를 들어 하루 중 거의 대부분의 시간 동안 주차장에 머물러 있는 자동차(이동수단), 장성한 자녀들이 떠난 빈 방이나 방치된 빈 사무실(공간, 토지), 창고에서 먼지를 뒤집

²⁹ 150년 역사를 가진 월가의 대표적 투자은행인 리먼 브라더스가 주로 모기지 주택 담보 투자를 통해 수익을 올리다 지나친 차입금과 주택가격의 하락으로 2008년 9월 15일 파산하게 된 것을 말한다. 월가의 신용으로 전세계 기관, 개인들로부터 차입한 금액을 갚지 못하면서 전세계 동반 부실이라는 도미노 현상을 몰고 왔다. (한경 경제용어사전)

어쓰고 있는 각종 전자기기나 벽장 속의 의류, 액세서리(내구재), 기계설비나 공구(도구), 그리고 개인의 스킬(지식과 경험), 노동력(시간), 나아가 유휴 자금(자본)에 이르기까지 각종 자산이나 자원을 유지하는 데는 적지 않은 비용(임대료, 이자, 보험료, 보관료 등)이 들어간다. 그런데 공유경제 비즈니스 모델은 온라인 P2P 거래를 통해 이런 유무형의 유휴자산을 가동시킴으로써 새로운 수익원, 현금원으로 바꿀 수 있도록 도와준다는 점에서 새로운 소득원이 필요한 많은 사람들에게 큰 호응을 얻을 수 있었다.³⁰

2.2 공유경제의 사회·문화적 배경 ‘환경문제 해결과 사회통합을 위한 대안’

자본주의 사회에서 나타난 환경오염, 식량난, 교통난 및 주택난 등 각종 사회·도시문제 해결을 위한 공유경제의 잠재적 가능성이 높게 평가됨에 따라 주요 선진국들은 지속가능한 국가 발전전략으로 공유경제에 대한 다양한 정책과 실행전략을 마련하고 있으며 도시·국가정부차원의 공유경제 활성화를 위한 다양한 공유 비즈니스들이 나타나고 있다.

2000년대 중반 지구 온난화 등 기후변화 이슈가 본격적으로 제기되고 자원 고갈에 대한 우려가 커진 점도 공유경제의 확대에 일조했다. 또한 인구의 증가, 특히 급격한 도시화에 따른 도시거주 인구의 증가에 따라 주거, 교통, 환경, 에너지 고갈, 식량난 등 다양한 사회·도시문제가 발생되며 이러한 문제들을 해결하여 인간의 존엄성을 회복하고 도시와 사회가 건강하고 지속할 수 있는 방안에 대한 탐구는 공유경제 패러다임 인식 확산에 큰 영향을 미쳤다.

더 많이 생산하고 더 많이 소비하는 것을 미덕으로 삼는 기존의 경제 패러다임에서 벗어나 지구자원의 낭비와 환경에 대한 부작용을 줄일 수 있는 ‘지속가능한(sustainable)’ 패러다임을 모색하자는 움직임이 가시화되면서 상대적으로 온라인 거래

³⁰ 사실 공유경제의 특성상 공유 서비스를 제공하는 공급자도 공유자산에 대한 1차적 수요자이기에 공급자와 수요자 사이의 경계가 모호하게 되는 특성이 있다. 중요한 것은 개인이 가지고 있던 유휴자원들이 디지털 기술의 매개로 생산자원으로 전환되는 것이 크며 이러한 측면은 기술적 배경에서 조금더 보완 설명하도록 하겠다.

에 친숙하며, 재정적으로 취약하고, 환경 이슈에 민감한 미국 등 선진국 대도시 거주 젊은 소비자층을 중심으로 공유경제의 가치가 새롭게 조명되기 시작하였다.³¹

2.3 공유경제의 기술적 배경 ‘경제의 디지털화’

인터넷 등 디지털 기술의 발전과 고도화는 공유경제 활동의 핵심이라고 할 수 있는 공유자원의 탐색과 공유활동에서의 거래비용의 감소를 가져오며 전반적인 공유경제 인프라의 확대를 의미한다. 따라서 디지털 경제 또는 플랫폼 경제의 발전은 공유경제의 확산에 큰 역할을 하고 있다.

평가액 60조를 인정받고 있는 우버의 성공 이면에는 우버의 비즈니스 전략이 중요한 역할을 하였다. 우버는 스스로 공유택시 기업이 아니라 오프라인과 온라인을 연결하는 디지털 인프라를 만들고 플랫폼 서비스를 제공하는 기업으로 포지셔닝 했기 때문에 그렇게 미래가치가 있다고 많은 투자자들이 판단한 것이다.

2000년대 중반 이후 우버나 에어비앤비 등 대형 공유 비즈니스 모델이 빠르게 성장하고 확산된 데에는 무엇보다 SNS나 모바일, 사물인터넷 등을 필두로 디지털 경제가 우리 생활에 안착되고 고도화된 점이 크게 작용하였다. 참여와 소통을 전제로하는 Web 2.0의 시대가 모바일을 중심으로 재편되며 실시간으로 언제 어디서나 인터넷에 접속하여 필요한 정보에 접속하고 다양한 서비스를 이용할 수 있는 환경이 도래하며 공유경제는 폭발적인 성장을 하게 된 것이다. 스마트 디바이스 기반 모바일 웹의 발전과 초연결 사회로의 진입에 따른 네트워크 환경의 고도화, 사용자 중심 플랫폼의 발전과 SNS의 대중화 등 디지털 기술의 발전은 오프라인과 온라인의 경계를 허물고 정보 획득 비용을 제로에 가깝게 만들고 있다.

³¹ 공유경제에 대한 생각을 묻는 설문조사에서 미국의 30~40대 초반 X세대는 31%, 20대 전후반 밀레니엄 세대는 24%, 그리고 50~60대 베이비부머 세대는 15%가 공유경제를 매력적인 것이라고 응답하였다. 베이비부머 세대와는 달리 음악, 사진, 만화 등 온라인 공간에서의 콘텐츠 소비와 SNS 소통에 익숙한 X세대와 밀레니엄 세대는 빌리고 공유하는 일이 체화된 세대로서 향후 공유경제의 성장과 확산을 이끌어 가는 주력세대가 될 것이다(Market Revolution, 2013)

공유경제는 점차 확대되고 있는 디지털 경제의 중요한 현상이다. 수요자와 공급자 집단이 모여서 상호작용할 수 있는 플랫폼, 이렇게 발생하는 방대한 데이터, 그리고 이를 사람이 아니라 자동적으로 매칭 할 수 있도록 도와주는 소프트웨어 등이 공유경제의 기저에 핵심적인 역할을 수행하기 때문이다. SNS는 그 어떠한 매개체 보다 쉽게 사람과 사람을 연결하여 그룹을 형성하고 중개자 없는 개인간 거래(Peer to peer)를 확산시켰을 뿐 아니라 신뢰와 평판에 의한 플랫폼의 개인화와 대중화를 이끌고 있다.

인터넷과 디지털 기술의 발전 등 이른바 ‘연결(connectivity)’ 기술이 다양하게 진화, 발전하면서 과거에는 경제의 근간이 될 수 없었던 개인의 생산 자본들을 경제활동 전원으로 등장시킬 수 있었던 것이다. 온라인 플랫폼이 오프라인에 비해 정보의 양적, 질적 수준이 비교할 수 없을 만큼 높으며, 개인 간 거래에 있어 거래의 투명성과 편의성, 속도 등을 크게 향상시키며 공유 경제가 새로운 도약의 토대를 갖게 된 것이다.³²

보츠먼은 2010년 5월 TED 강연에서 공유경제의 개념을 ‘개인의 재화와 서비스를 IT기술을 바탕으로 다른 사람들과 공유함으로써 새로운 가치를 창출하는 비즈니스 및 관련 현상’으로 정의하고 있다. 즉, 인터넷이나 디지털 기술의 발전에 따라 사이버공간을 매개로 다양한 재화와 서비스, 인적자원, 기술, 지식, 정보 등을 공유할 수 있게 되며 공유경제는 수면위로 부상할 수 있었던 것이다. 제레미 리프킨(2014)은 사물인터넷은 글로벌 네트워크를 통해 모든 사물은 모든 사람과 연결하며, 다양한 재화와 서비스의 생산성을 증대해 한계비용을 제로에 가깝게 만들 수 있으며, 사물인터넷은 다양한 공유경제 활동의 기반으로 작용한다고 하였다. 실시간 정보수집을 통해 거래비용을 제로(0)수준으로 떨어뜨리고, 개인 간 거래실적 및 타인에 대한 평판 조회 등을 가능하게 하는 것이다.³³

³² 온라인 P2P거래는 기존 오프라인에 비해 거래에 관한 정보가 실시간으로 투명하게 공개되므로, 중개자의 정보 장악력이나 개입여지를 줄여 거래 당사자에게 더 많은 정보와 의사결정 권한을 부여한다. 이를 통해 결과적으로 잠재적 수요자와 공급자의 더 많은 경제적 거래를 이끌어 내면서도 사회 전체적으로는 거래 비용을 크게 줄일 수 있다. 하지만 온라인 플랫폼이 제 기능을 다하기 위해서는 거짓 정보, 결제 불이행 등 일련의 ‘신뢰’ 리스크를 제대로 제어할 수 있어야 한다.”(조용수, 2015.03)

³³ 제레미 리프킨(2014) : 21세기 지능형 인프라에서 커뮤니케이션 인터넷과 초기 에너지 인터넷 물류인터넷이 결합해서 사물인터넷을 형성하고 3차 산업혁명을 일으키고 있다고 주장, 즉, 경제생활과 사회생활의 모든 측

여기서 중요한 것은 이러한 정보 접근성의 향상은 단순히 우리가 얻을 수 있는 정보의 유형과, 물리적 한계를 극복하는 것에 국한되지 않고, 우리가 필요로 하는 서비스에 즉각적으로 대응할 수 있는 온디맨드(on-demand)서비스의 개념과, 협력적 소비(collaborative consumption)를 통한 소비유형의 변화, P2P 거래를 통한 공유활동 주체의 확대 등 전반적인 공유경제의 발전에도 영향을 미쳤다.

공유경제의 본질적 특징은 사실 그다지 큰 변화가 있는 것은 아니다. 다만 과거에는 오프라인 기반의 공유거래가 공유자원에 대한 정보를 얻고 공유 참여자들을 찾는데 상당한 비용과 시간적 노력을 필요로 하였다면 디지털 기술의 발전과 인터넷 인프라의 확대는 이러한 비용을 제로에 가깝게 줄여 과거 오프라인과는 비교할수 없을 만큼 공유활동의 대상과 폭을 확대시킨 것이다. 소비자와 공급자가 연결되는 커뮤니티 기반의 경제와 협력적 소비는 ICT가 단순히 하나의 도구로 작용한 렌탈 중심의 공유경제와는 다른 차원의 확대가 진행되고 있는 것이다.

3. 공유경제의 효과

공유경제는 디지털 기술을 매개로 개인과 개인간의 소통 및 정보공유를 용이하게 하여, 개인이 보유한 다양한 자원들을 나누어 쓰게 함으로써 생활의 편익을 도모하고, 전반적인 경제 생산성 및 효율성 증대시키며, 자원의 공동활용을 통해 에너지의 오남용을 막고 환경적 효과 등의 결과를 가져올 것으로 전망된다.

제레미 리프킨은 2014년에 출간한 『한계비용 제로 사회』에서 ‘협력적 공유사회(Collaborative Commons)’라는 새로운 경제 시스템이 세계 무대에 등장하고 있다고 언급하였다. 그리고 이 협력적 공유사회가 신규 사업과 수백만의 일자리를 창출하고,

면이 센서와 소프트웨어를 통해 사물인터넷과 연결돼, 기업체와 가정, 운송수단 등 모든 노드에 시시각각 실시간으로 빅데이터를 공급할 것이다. 이후 고급분석을 거쳐 예측 알고리즘으로 전환된 빅데이터는 다시 프로그램을 통해 자동화 시스템에 입력되어 열역학 효율성을 증진하고 극적으로 생산성을 향상하는 동시에 경제 전반에 걸친 재화와 서비스의 생산 및 유통 모든 영역에서 한계비용을 제로에 가깝게 떨어뜨릴 것이다.

소득 격차를 줄여 글로벌 경제의 민주화를 촉진할 것이라고, 또한 환경지향적인 사회로의 정립도 가능해 질 것이라고 주장했다. 그는 이미 2000년 『소유의 종말』에서도 “머지않아 ‘소유’의 시대가 막을 내리고 ‘접근’이 경제활동의 중심이 되는 시대가 올 것”이라고 주장하며 기업의 입장에서든 소비자의 입장에서든 ‘소유권(Ownership)’이라는 제한된 개념은 점차 진부해지고 상업경제의 모든 영역에서 ‘접근권(Accessibility)’에 기반한 수요가 증가할 것이라고 예측하였다.

리프킨이 의미한 접근권에 기반한 수요는 디지털 기술의 발전과 더불어 네트워크 사회로의 전환이 지속됨에 따라 단순한 소유가치를 추구하는 일 보다는 자원의 공유나 교환, 재활용 등을 통해 ‘사용에 대한 가치’를 극대화하는 일이 더 중요해 질 것이라는 것을 의미하는 것이다. 한정된 자원에 더욱 많은 사람들이 접근할 수 있게 함으로써 사용가치를 극대화하는 일이 더 중요해질 것이며, 경제주체들의 생각이나 행동양식 또한 변하게 될 것이라는 것을 예측한 것이다. 리프킨의 이런 예상은 현재 ‘공유경제(Sharing Economy)’라는 구체적 현실이 되어 우리 경제 사회 전반에 스며들고 있다. 공유활동을 매개하는 플랫폼 기반 비즈니스들이 다양한 형태의 유희 자원을 가진 사람들(공급자)과 이를 필요로 하는 사람들(수요자)를 서로 접근하고 편리한 방식으로 거래할 수 있는 환경을 제공하며 소유권 거래 중심의 기존 경제 패러다임은 상당한 변화를 겪고 있는 것이다.

3.1 사회·환경적 효과

공유활동에 대한 사회적 효과는 크게 지역경제의 활성화라는 측면과 환경 문제를 포함한 다양한 도시·사회 문제의 해결에 대한 실질적인 대안이 될 수 있다는 점이다. 특히 공유경제가 가져오는 환경적 측면의 효과는 자원이용의 효율화와 에너지 절감에 있다. 교통과 생산 측면에서의 에너지 절감효과와 재화와 서비스 이용에서의 협력적 방식과 집단적 소비 방식으로 쓰레기 배출량의 절감에도 상당한 기여를 하며 도시의 환경문제 해결에 직간접적인 효과를 가져온다. 또한 지역의 사용되지 않는 자원들(토지, 빈집

등)을 필요한 사람이 이용할 수 있는 가능성을 제공하여 공공서비스의 형태로 자원 이용의 효율성을 추구할 수 있게 한다. 가령 차량을 함께 타는 것은 직접적으로 거리 위에 운행하는 차량의 수를 줄임으로써 에너지의 절약 뿐 아니라 온실가스 배출량을 줄여 환경오염 문제 해결에 도움을 줄 것이다. 자전거 공유 역시 이동수단에 대한 수요를 충족시키는 동시에 환경 오염 문제에도 도움을 줄 것이다.

〈공유경제의 사회적 효과〉

분야	설명	사례
 일자리 제공	디지털 플랫폼을 통해 저소득층, 빈곤층에게 일자리 제공	MobileWorks, Samasource, Jana
 재난 대응	인력, 숙박, 자원 등의 공유를 통한 재난 대응	Mission 4636, 에어비앤비의 재난대응 프로그램, 우사히디, Tech-In Disaster
 펀딩	사회적으로 좋은일을 하기 위한 크라우드펀딩	Cardarse, Idea.me, Kangu.org, Ketto.org
 교육	지식·경험·재능 공유를 통한 사회통합과 사회적 비용감소	Wikipedia Zero, Zaya Education, Micro Cloud
 도시혁신	ICT, 디지털 기술을 활용한 지역 사회 기반 도시혁신	Creative Currency, OpenIDEO, World Bank Health and Sanitation Hackthons
 시민참여형 도시문제 해결	디지털 플랫폼 공유를 통한 시민 참여형 도시문제 해결	Code for, Wikimapa, CG Net Swara

스위스연방에너지국(2006)의 연구에 따르면 스위스에서 차량 공유서비스 이용자는 비이용자에 비해 연간 290kg의 온실가스를 덜 배출하는 효과가 있는 것으로 조사되었다. EYLLP(2015)도 차량공유에 대한 효과에 대해 유사한 조사결과를 발표하였는데, 보고서에 따르면 차량 한 대를 공유하는 것은 거리위의 9~13대의 차량을 줄이는 효과를 가져오며, 연간 평균적으로 도시전체의 모든 차량의 운행거리가 27~43%정도 줄어, 한 가정에서 연간 34~41%정도의 온실가스를 줄일 수 있는 것으로 조사되었다. 미국 NLC(2011)의 연구에서는 자전거 공유를 통해 도심의 교통난과 연료낭비에 상당한 효과가 있는 것으로 나타났다.

또한 다양한 공유 비즈니스가 나타나고 확산되며 새로운 유형의 일자리가 창출되기도 하며, 공동체의 복원을 통해 사람과 사람간의 심화된 사회적, 개인적 연계를 촉진시킨다. 공유냉장고와 같은 지역기반 공유활동을 촉진시키는 것은 지역 주민들의 사회적 참여와 지역적 유대감을 고취시켜 나아가 사회통합에도 기여할 수 있을 것이다.

도시·국가사회 측면에서는 공유활동을 통해 일자리 창출, 재난·재해 대응, 펀딩, 교육, 빈민지역 도시혁신, 시민참여형 도시문제해결 등 소위 ‘좋은 일’을 하는 공유기업과 단체들이 증가하며 도시 정부 차원에서 담당해야할 공공적 측면의 서비스들을 민간의 혁신 역량을 바탕으로 추진하여 도시 문제 해결과 시민 생활의 질적 개선을 가져올 수 있다.

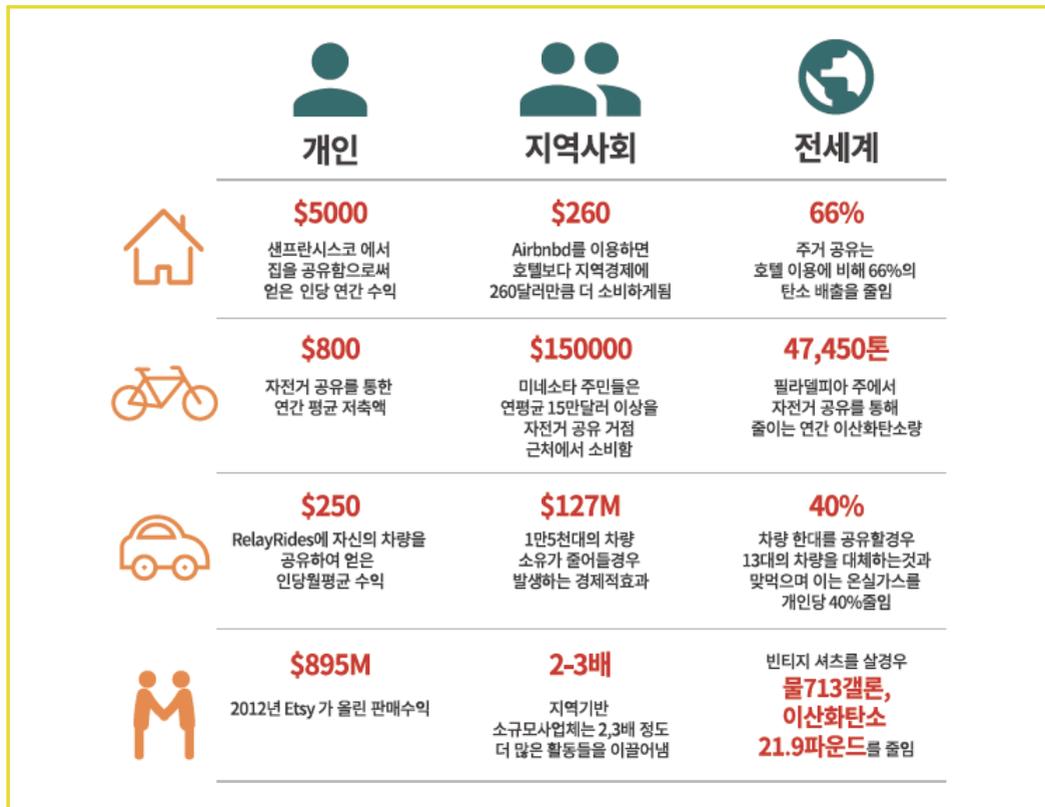
3.2 산업·경제적 효과

공유활동에 참여하는 개인과 기업이 얻을 수 있는 경제적 효과는 비용 절감과 수익 증가에서 기인한다. 또한 이러한 경제적 이득은 공유경제에 참여하는 주요 유인으로 작용한다. 수익 개선 측면에서 이용자와 대여자 사이의 직거래를 통해 거래가 이루어짐으로 인한 거래비용 절감에 따른 수요시장의 수익성이 증대 될 뿐만 아니라 공급자는 방치되어 경제적 가치를 창출할 수 없었던 유휴자원으로부터 추가적인 경제적 수익을 창출하게 된다. 가령 주로 출퇴근용으로만 사용하거나 짧은 거리를 이동하는 목적인 경우

와 같이 차량 사용량이 많지 않은 경우 차를 직접 구매하는 것보다 차량 공유서비스를 이용하는 것이 훨씬 더 경제적으로 이득일 것이다. 또한 에어비앤비와 같은 주거공유에 참여하며 주택의 소유자는 남아있는 방을 통해 추가적인 가계 소득을 올릴 수도 있다.

또한 공유 모델을 바탕으로 한 다양한 벤처 스타트업이 많아질수록 도시나 국가사회 차원에서의 혁신성도 더욱 증가할 것이고 전반적인 시장 규모의 확대를 가져올 것이다. 소유자에게는 더 이상 가치 없는 제품이 누군가에게는 필요한 제품이 될 수 있으므로 공유경제를 통해 가치가 재탄생하게 된다. 공유경제에서는 개인이 중심이 되어 재화와 서비스를 공급함으로써 전통적인 경제체계에서는 수익원이 될 수 없었던 다양한 개인의 생산자원들이 경제적 거래의 원동력이 된다.

〈공유경제의 주체별 효과〉



* 출처: peers 재구성

4. 공유경제 관련 주요 이슈

공유경제는 공유활동에 참여하는 것만으로도 자원의 절감과 협력적 소비방식의 확산, 이를 통한 도시·사회 문제 해결 및 환경 문제의 해결 등 여러 가지 사회·경제적 효과를 가져온다. 하지만 이와 동시에 공유경제가 확산됨에 따라 기존의 경제질서로는 정의하기 어려운 여러 가지 문제들과 제도적 이슈가 발생함에 따라 세계 각국의 정책입안자들은 공유경제와 관련된 제도적 기준점 마련과 규제 이슈에 대해 고민하고 있다. 공유경제의 특성상 생산자와 소비자의 구분이 모호해지고, 또한 디지털 기술을 매개로 과거에는 경제적 근간이 될수 없었던 개인의 생산자원들이 경제 전면으로 부각됨에 따라 공유경제를 통해 거래되는 자원, 공유경제에 참여하는 참여자, 공유경제에 활용되는 기술들에 대한 규제 도입 및 제도적 판단에 대해 그 범위와 유형에 대한 합의점이 아직 이루어지지 도출되지 못하고 있는 실정이다. 공유경제와 관련된 이러한 제도적 이슈들은 크게 이용자 보호와 안전성 확보에 대한 문제, 규제 체계의 도입, 세금 및 조세 관련 이슈, 그리고 새로운 유형의 노동시장 형성과 관련된 문제이다. 이러한 이슈들에 대한 궁극적인 논의의 시작은 “정책입안자들의 역할과 규제의 목적은 무엇인가?” 일 것이다. 본 절에서는 세계 각국에서 벌어지고 있는 공유경제와 관련된 제도적 논란에 대응하여 적어도 질서있는 공유경제 생태계 형성을 위해 공유경제와 관련된 주요이슈들을 알아보고 이에 대한 시사점을 찾아보고자 한다.

4.1 이용자 보호와 거래 안정성 확보

공유경제 비즈니스가 활성화되면서 가장 많이 이슈가 되는 부분은 이용자의 안전성 및 프라이버시 등과 관련된 이용자 보호 문제와 공유 거래에 대한 차별없는 접속 및 안정적인 거래 환경 제공 등 거래 안정성과 관련된 분야이다. 하지만 이러한 이슈들은 사실 공유경제에 국한되어 나타나는 문제라기보다는 전자상거래를 포함한 다양한 온라인 기반 비대면 서비스들이 확산되며 꾸준히 제기되어온 문제들이다.

이러한 비대면 거래의 특성상 나타나는 문제들 중 공유경제 환경에서 특히 더욱 중요해지는 것은 거래 당사자간의 신뢰성(trust) 확보에 관한 것이다. 이용자 보호를 위한 사회적 안전망의 부재와 거래에서 발생하는 피해분쟁이 오로지 거래당사자의 몫으로 귀속된다는 점에서 이용자 보호를 위한 제어방안의 도입이 필수적이다(송태원, 2015).

공유활동이 일어나게 하는 것은 공유자원에 대한 생산자와 소비자간의 접점에서 나타나는 거래에 대한 신뢰성이다. 어떤 유형의 자원이 공유되고 어떠한 채널을 통해 거래되느냐를 떠나 기본적으로 공유서비스의 제공자와 이용자는 모두 공유활동을 통해 기대하는 가치³⁴가 안전하게 확보될 수 있다는 높은 수준의 신뢰가 필요하다.

이를 위해서는 정보의 투명성 확보가 무엇보다 중요해지는데 정보의 투명성이 확보되지 않을 시 생산자와 소비자 사이의 정보 불균형으로 인한 소비자 피해가 야기될 수 있다. 전통적인 경제체계에서는 이러한 정보 불균형으로 인한 소비자 피해를 막기 위해 정부가 직접적으로 시장에 개입하여 소비자들에게 투명한 정보를 제공하기 위한 다양한 장치들을 마련하였다. 가령 택시의 경우 안전 문제와 비용에 대한 정보 불균형으로 나타나는 소비자 피해를 막기 위해, 택시 한편에 택시기사에 대한 정보를 부착하는 것을 의무화하였고, 미터기 설치를 의무화해 부당요금 징수에 대한 피해를 막기 위해 노력하고 있다.

공유경제 기업들은 이와 유사한 장치들을 도입하고 있다. 소비자에게 거래 공급자 및 공유자원에 대한 정확하고 투명한 정보를 제공하기 위해(비단 소비자에 대한 보호 뿐 아니라 공급자의 보호도 포함된다.) 온라인을 통해 거래와 관련된 평판(reputation)을 형성하고 확인할 수 있는 장치들을 도입하는 것이다.

공유거래와 관련된 정보들에 대한 피드백을 작성하고 이러한 피드백을 SNS를 통해 실시간으로 이용자와 공급자간 서로 공유하며 거래가 안전하게 이루어질 수 있게 도와준다. 또한 이러한 평판을 제공하는 플랫폼은 경우에 따라 아주 강력한 피드백을 유발

³⁴ 공유경제의 유형에 따라 공유활동을 통해 기대하는 가치의 종류는 다르게 나타나겠지만 어쨌든 공유활동에 참여한다는 것은 이를 통해 어떠한 가치를 얻고자 하는 행위로 앞서 정의하였다.

하여 거짓되거나 허위로 공유자원을 사고파는 자들을 시장에서 퇴출시키는 자정능력(self-policing)을 발휘하기도 한다.

이용자 보호 및 거래 안정성 확보와 관련된 또 한가지 문제는 공유기업 서비스를 이용하면서 발생한 인적 혹은 물적 손해를 어떻게 보상할 것인가, 즉 보험 적용의 유무와, 만일 보험을 적용한다면 그 범위와 기준은 무엇인가에 관한 문제이다. 전통적인 경제에서는 개인이 가지고 있는 자원에 대한 상업적 이용에 대해서는 보험을 적용하지 않는 것이 일반적이었다. 따라서 개인 운전자들은 가계성 보험에 가입을 하였고 택시와 같은 기업 운전자들은 기업성 보험에 가입을 하여야 했다. 하지만 공유비즈니스가 활성화되면서 개인의 생산자원을 통한 경제활동이 가능해지며 가계성 보험과 기업성 보험의 경계를 모호하게 만들고 있으며 따라서 공유경제와 관련된 보험 적용의 이슈, 책임의 한계, 보험 서비스의 정의에 대한 이슈가 부각되고 있다.

공유기업이 갖는 비즈니스 모델의 특징은 이들이 직접적으로 어떤 재화나 서비스를 제공하기 보다는 플랫폼 운영을 통해 재화나 서비스의 거래가 필요한 참여자들 사이의 거래를 매개하는 것이기에 공유기업이 일일이 공유거래의 과정을 확인하기 어렵다는 특징이 있다.

따라서 공유기업의 입장에서는 거래과정에서 발생하는 손해에 대해 책임을 지거나 일정부분 보상을 해주는 장치가 필요하다. 또한 책임소재의 판단과 보상 뿐 아니라 공유기업의 플랫폼을 통해 서비스가 제공된 이후에 발생하는 부분에 대해서도 어느 부분까지 보상을 해주어야하는가의 문제에 대해서도 기준점을 마련해야한다.

개인이 자신이 소유한 차량을 우버와 같은 차량 공유 서비스에 등록하고 영업을 할 경우 보험에서는 개인용 보험의 보장을 적용하지 않으므로 운전자는 별도의 상업용 보험에 가입해야한다. 이에 따라 주요 대형 보험사들은 이런 차량 공유서비스 운전자를 위한 별도의 보험상품을 도입하여 판매하고 있다.

또한 최근 에어비앤비는 ‘호스트 보호 보험(Host Protection Insurance)’ 프로그램을 통해 게스트가 호스팅 기간 동안 해당 숙소가 위치한 건물에서 발생한 피해에 대해 보상하도록 하고 있다. 호스트의 집에서 상해를 입거나 호스트의 집에 화재가 났을 때,

그리고 게스트가 제공받은 조식을 먹다가 탈이 났을 때 배상을 대신 해줄 수 있는 장치를 마련한 것이다. 이렇게 보험을 통해 호스트가 안심하고 숙소를 제공할 수 있도록 숙소 손상에 대한 피해 보상 체계를 마련하고, 게스트의 입장에서는 신체적 부상 등 숙소를 이용하며 발생할 수 있는 피해로부터 보상 받을 수 있어 호스트나 게스트 모두 안전하게 서비스를 이용 할 수 있게 하고 있다.

4.2 규제체계의 정비

기술의 혁신과정에서 나타나는 새로운 경제현상은 기존의 법제도와 충돌할 수 있다. 이는 법제도의 변화가 기술의 혁신 속도와 이에 따른 경제·사회의 발전 속도를 따라가지 못하기 때문이다.

공유경제의 부상에 따라 야기되는 제도적 이슈 중 하나는 공유기업에 대한 규제체계의 정비이다. 먼저 특정 산업군에서 공유기업의 비즈니스가 확산되며 전통적인 경제주체들과의 공정경쟁 이슈가 부각되고 있으며 이에 따라 공유기업의 입장에서 ‘되는 것’과 ‘안 되는 것’의 경계가 모호한 가운데 공유기업의 등장에 따른 새로운 경쟁환경에 대해 명확한 제도적 기준점과 해석방식을 마련하는 것이 시급하다.

공급자-플랫폼-이용자라는 새로운 비즈니스 모델을 바탕으로 새로운 시장을 구축하고 있는 공유기업의 입장에서는 기존 규제를 안에 넣을 수 없는, 혹은 기존의 법제도로는 보호를 받을 수 없는 부분이 상당부분 존재함으로 인해 사업의 확장과 지속 가능한 성장모델을 찾기 어렵다는 이슈가 존재한다. 반면 기존 주류경제나 규제 당국의 입장에서는 법·규제 등 제도적 개선 없는 한 공유기업과 그들의 비즈니스를 기존 경제질서에 따라 규제할 수 밖에 없으며 오히려 기존 경제질서나 국가정책의 교란을 경계하는 방향으로의 추가규제가 있어야 한다는 의견도 있을 수 있다(최진우, 2014).

공유경제현상에 대하여 전통적인 법제도를 그대로 적용할 경우 사전금지 규제와 같은 효과를 야기할 수 있으므로 기술의 발전에 따른 혁신성이 저해되지 않도록 규제체계의 혁신 방안을 마련하는 것이 필요하다. 다만 규제체계를 마련함에 있어 혁신이 저해

되지 않도록 행위 자체를 금지하는 진입규제 방식 보다는 피해발생 방지를 위한 민사적 제재수단의 정비, 보험제도 마련, 업계의 자율규제방안 마련 등을 고려해보는 것이 필요하다. 그렇게 해야 규제의 사회적 비용을 줄일 수 있게 된다(송태원, 2015).

제도적 이슈에 대해 지나친 보수주의적 기준의 적용은 이제 막 태동하고 있는 공유경제의 역동성을 상실하게 하여 자칫 새로운 경제 모델에 대한 성장을 막을 수 있으며, 또한 반대로 규제 공백상태로 또는 느슨한 규제체계의 적용은 자칫 시장의 질서를 교란시켜 산업생태계의 건전성을 훼손할 위험도 존재한다.

하지만 중요한 것은 기술의 혁신과정에 있어 기술의 혁신에 수반하는 규제적 혁신은 반드시 이루어져야한다. 새로운 방식의 비즈니스에 대해 자칫 규제의 혁신과정과 제도적 기준의 마련이 지연된다면 극단적으로는 동일 산업군내에 존재하는 경쟁 기업들이 서로 각기 다른 기준들을 적용받아 시장의 혼란이 야기될 가능성도 있다.

최근 중국은 우버(Uber), 디디추이 등의 차량예약서비스를 합법화하였다. 그러나 독일과 프랑스에서는 여전히 불법이다. 에어비앤비(Airbnb)는 국내에서 영업을 가능하지만 독일에서는 불법으로 규정되었다. 우리는 우버의 2013년 국내 상륙 후 서울의 불법 방침과 우버 파파라치까지 도입하는 등 일련의 현상을 통해 공유경제와 기존 경제시스템과의 충돌과 발생할 수 있는 문제들을 엿볼 수 있었다. 규제를 적용하는가 아닌가의 문제를 떠나, 규제를 한다면 어떤 규제를, 어떻게 해야 하는지를 들여다보고 생각해야 한다.

우리나라의 경우 올해 2월, 제9차 무역투자진흥회의에서 ‘공유경제 활성화 대책’을 발표했다. 현재 숙박업 등록 없이 주택을 숙박서비스로 제공하는 것은 불법이지만, (가칭)공유민박업’ 규정을 신설해 일정 요건 하에 합법적인 제도권영역으로 포함하기로 하였다. 또한 부산·강원·제주 등 관광객이 많이 찾는 지역에 ‘규제프리존’을 도입해 공유 숙박을 시범 운영하기로 발표하였다. 차량 공유(카셰어링) 분야의 경우 현재는 차량공유업체가 운전부적격자를 판별할 수 있는 정보가 제한돼 있지만 앞으로는 경찰청 면허정보시스템을 통해 운전 부적격자를 걸러내는 등 보완장치(면허보유 여부, 면허정비 여부, 면허종류 확인)를 마련한 뒤, 차량공유 시범도시를 선정해 공영주차장 제공, 교통

유발부담금 감면, 편도서비스 활성화 등의 혜택을 제공하기로 하였다. 다만, 우버 택시와 같이 자가용을 이용해 돈을 받고 운행해주는 자가용 유상 운송은 여전히 허용하지 않기로 하였다.

공유경제에 대한 규제 이슈는 세계 각국에서 다르게 전개되고 있는 양상이다. 앞서 언급하였듯 차량예약서비스에 대해 합법부터 불법까지 세계 각국의 정부는 규제를 적용하기도 또 적용하지 않기도 하고 있으며, 오히려 기존 택시 사업의 규제를 완화하기도 하는 등 방식도 다르게 나타나고 있다. 단기 주택 임대에 관한 정책이나 규제들도 완화가 대세이기는 하지만 각국이 처한 상황에 따라 완급이 조절되고 있다.

4.3 조세 관련 문제

공유경제기업들은 인터넷과 스마트폰을 기반으로 비즈니스를 영위하며 사실상 개별 국가의 통제에서 벗어나는 있는 경우가 많으며, 공유경제의 거래는 국경을 초월는 경우가 많아 조세에 관한 법적 기준점을 적용하는 것이 쉽지 않다. 따라서 에어비앤비와 같은 대형 숙박 공유비즈니스가 세금을 한푼도 내지 않고 단기 임대 서비스를 증개하고 수수료를 받아왔다는 비판을 받고 있으며, 또한 임대사업자들의 세금 회피수단으로 악용되고 있다는 지적도 제기되고 있다(Ontario Chamber of Commerce, 2015).

조세에 관한 가장 기본적인 원칙 중 하나는 소득이 있는 곳이라면 세금이 징수되어야 한다는 것이다. 따라서 공유경제 영역에서도 공유 자원의 거래에 따라 수익이 발생한다면 납세의 의무가 당연히 보편적으로 적용되어야 한다. 문제가 되는 부분은 공유경제의 경우 납세의 의무가 공유플랫폼을 제공하는 기업에게 부과되어야할지, 공유활동에 참여하는 일반인에게 돌아가야 할지 명확하지 않다는 점이다.

전 세계 각 도시정부에서는 조세 원칙에 따라 공유서비스에 참여하여 돈을 버는 사람들에게 세금을 부과하는 사례가 늘고 있지만 이슈가 되는 부분은 공유비즈니스에 참여하는 일반인들의 경우 이러한 조세의무에 대해 명확히 인식하지 못하는 경우가 상당부분 많으며, 단순히 본인이 가진 유희자산을 공유하며 추가적인 부수입을 얻는다고 생각

하기 때문이다.³⁵ 또한 차량공유업체나 숙박공유업체를 전통적인 운송업이나 숙박업으로 간주하여 이들 기업에 대해 동일한 납세의무를 부과하는 사례들도 늘고 있다. 올해 처음으로 미국 메사추세츠 주가 우버와 같은 차량공유서비스에 대해 운송 서비스 업체에 부과하는 세금을 부과하기로 결정하였다.

또한 우버의 경우 논란이 되었던 부분이 우버는 스스로를 단순히 플랫폼 업체라고 여기며 차량공유를 통해 발생하는 수익에 대한 조세의무를 운전자에게 돌리고 있다. 한국 운수사업법상 택시 사업은 영업용 차량만이 가능한데, 우버는 개인 차량을 이용하기 때문에 세금 신고가 어려워 불법 운영 논란을 낳았다.

숙박공유의 경우에도 역시 이들 서비스가 호텔이 제공하는 숙박업과 다를바 없다는 점에 착안해 주거지 공유자에게도 샌프란시스코와 암스테르담 등 ‘호텔세’를 부과하는 지방 정부가 증가하고 있다. 소득세와는 별개로 부과되는 호텔세는 통상적으로 한 달 미만의 거주지 제공자에게 요구되는 사항이지만 최근에는 그 이상 기간에 대해서도 세금을 징수하는 사례가 심심찮게 등장한다. 정식 숙박 업소가 아닌 개인의 단기 임대세금을 부과하는 것은 예전에도 있었지만 흔한 일은 아니었다. 하지만 과거에는 신고를 한 개인 사업자를 중심으로 세금 납부가 이뤄졌던 반면 에어비앤비처럼 공개된 플랫폼이 늘어나면서 정부는 납세 대상자를 파악하기 더욱 용이하게 되었다. 또한 대형 호텔 체인들은 지속적으로 ‘같은 서비스를 제공하기 때문에 같은 원칙이 적용돼야 한다’고 불만을 제기하며 숙박공유 서비스에 대한 조세도 일반적인 현상이 되고 있다. 하지만 여전히 논란이 되고 있는 부분은 부과된 ‘세금’이 소비자들에게 공급되는 물품과 서비스 가격의 상승으로 이어질 수 있다는 우려도 제기되고 있어 공유경제에 대한 조세의무의 적용 문제도 여전히 명확한 답을 찾지 못하고 있다.

³⁵ Ontario Chamber of Commerce(2015), “HARNESSING THE POWER OF THE SHARING ECONOMY”

4.4 새로운 노동시장의 형성³⁶

현재 ‘우버’나 ‘에어비앤비’에 등록하면 개인 사업가로서 누구나 1인 사장이 될 수 있다. 공유 경제 플랫폼에 가입해서 자신이 가지고 있는 유희자원을 통해 추가적인 수익을 창출하는 사람들이 많아지면서 이들을 노동자의 테두리로 넣어야 할 것인가, 아니면 자영업자의 연장선에서 봐야 할 것인가에 대한 논란이 진행 중이다. 이들을 단순히 서비스 제공에 대한 대부분의 제반사항과 의무를 책임지는 개인사업자로 보아야 할지 아니면 우버나 에어비앤비와 같은 플랫폼 업체의 고용직으로 보아야 할지에 대한 판단 기준이 마련되지 않은 가운데 전 세계적으로 이와 관련된 여러 이슈가 발생하고 있다.

우버를 둘러싼 가장 큰 문제가 바로 우버 운전자들의 ‘노동문제’였다. 전통적으로 대부분 산업은 기업이 자본과 설비를 가지고 사람을 고용해 이들에게 일을 시키고 임금을 주는 형태가 많았다. 하지만 우버에서 영업을 하는 사람들은 자신의 차로 운행하며, 월급을 받지 않는다. 우버나 에어비앤비는 공급자와 소비자를 연결해주는 중개 역할만 할 뿐, 이들을 고용해 관리하지 않는다. 기사들의 고용 형태와 신분 문제는 유급휴가, 최저임금 등의 권리, 나아가 노동 시장 문제와도 밀접한 관련이 있다. 현재 우버는 자신들은 플랫폼 중개업자이며 우버에 참여하는 운전자들을 자영업자로 분리하여, 세금이나 여러 제도적 의무사항들을 운전자에게 돌리고 있다. 우버는 운전자로 등록하면³⁷ ‘우버 앱’을 통해 주변 이용자들을 찾아 태울 수 있다. 이용자들이 결제한 금액에서 일정 수수료를 제외하고 모두 본인에게 돌아간다. 남은 시간과, 자신의 차량을 통해 부가적인 수익을 올릴 수 있다는 점에서 우버를 세컨드 잡(second job)으로 활용하 사람들이 많아지고 있다. 공유경제를 옹호하는 아룬 순다라라잔 뉴욕대 교수는 “자신이 원하는 시간대에 원하는 만큼 일할 수 있고, 능력에 따라 더 많은 돈을 벌 수 있다”며 공유경제를

³⁶ 노동관련 이슈는 뉴스 조선 12.20일자 보도를 참고로 작성함

(http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2016/12/19/2016121902660.html)

³⁷ 우버 등록에 필요한 비용은 1년에 약 91달러, 우리돈으로 10만원 정도이다. 한국에서 개인택시 면허를 취득하기 위해 걸리는 시간과 비용에 비하면 우버를 통해 ‘택시’영업을 하는 것은 매우 용이하다. 한국에서 우버가 퇴출당한 이유 중 하나도 여기에 있다.

통해 다양해지고 유연해진 새로운 노동 시스템이 우리의 삶을 윤택하게 만든다고 하였다. 또한 공유경제로 경제가 성장하면 결과적으로 과거보다 더 많은 일자리가 만들어진다고 주장한다. 하지만 이렇게 긍정적인 시각만 있는 것은 아니다.

로버트 라이시(Robert Reich, 2015) UC버클리대 정책대학원 교수는 “말이 좋아 ‘공유경제(sharing economy)’이지 사실은 ‘찌꺼기(scrap)를 나누는 경제’가 아닌가”라고 비판하면서, 공유경제는 ‘노동시장을 19세기로 퇴보시킬 것’이며 ‘리스크를 노동자에게 전가할 것’이라고 주장하였다. 그는 또한 “공유경제가 노동자의 임금을 낮추고, 노동의 질을 낮추는 결과를 낳고 있다”며 “이로 인해 정규직 직원이 줄어들고 프리랜서와 독립 계약자(independent contractors) 등의 고용 형태가 늘어나는 것이 가장 큰 문제”라고 말했다. 기업에 안정적으로 고용되지 않은 이런 자유 계약직의 소득과 후생이 후퇴할 가능성이 높다는 것이다.

최근 영국 런던 중앙노동법원은 2명의 우버기사가 우버를 상대로 낸 소송에서 우버기사의 손을 들어주며 “우버의 피고용인 신분이며 따라서 휴가와 병가, 최저 임금을 보장받을 자격이 있다”고 판결했다. 미국 캘리포니아와 매사추세츠의 우버 기사 38만 명 역시 올 4월 노동환경개선 소송을 제기해 우버로부터 1억 달러의 합의금을 끌어냈다. 현재 우버 측은 이들을 이용자와 연결해주는 역할만 할 뿐이지 이들의 의료보험, 병가, 사고 등을 책임지지 않으며 그들을 자신의 기업에 종사하는 고용자라고 생각하지 않고 있다. 더욱이 차량공유서비스를 제공하기 위해 필요한 일체의 제반비용(예를 들어 차량 유지비, 수리비, 보험 등의 비용과 책임)은 모두 운전자에게 전가하고 최저임금조차 보장해주지 않고 있다. 이들 노동의 특징은 좋게 말하면 개인 스케줄에 맞는 유연한 근무지만, 이런 일들로 생계를 유지하는 사람들의 경우에는 하루 24시간이 잠재적인 노동시간이 돼버린다.

다시 말해, 노동시간과 비(非)노동시간의 경계가 모호해진 것이다. 이런 시스템은 결과적으로 기사들의 삶의 질을 악화시킨다. 또한 이런 공유경제는 노동시장에 치명적이라고 말한다. 그는 공유경제가 비정규직 형태의 고용을 늘린다는 점을 지적하며 노동시장에서 보호받지 못하는 지대가 늘어날 것으로 보고 있다. 이는 노동시장에서 표준화된

복지혜택이 사라져 19세기로 후퇴하는 것과 다름없다고 주장하기도 한다. 공유 경제 비판론자들은 우버와 같은 공유 경제 서비스 사업을 지속시키기 위해서는 계약한 공유 경제 서비스 제공자들을 노동자로 보고, 피고용인 상태로 전환해야 한다고 주장한다. 하지만, 만일 이들을 모두 피고용인으로 전환한다면 우버는 최저임금과 보험비, 각종 복리후생 등의 추가비용을 지출해야 하고 사업 모델을 전면적으로 수정해야 한다고 주장하고 있다.

The Sharing economy for urban and social innovation

도시·사회혁신을 위한 공유경제



제3장 도시·사회혁신을 위한 공유경제 추진 사례

1. 미국, 뉴욕 “Trees for Cars”

1.1 추진 배경

미국에서 노숙자(Homeless)들 재활에 관한 문제는 하루 이틀 다루어져 온 것이 아니다. 특히 뉴욕과 같은 대도시에서 노숙자들에 대한 처우 및 복지문제는 심각한 사회문제로 대두되어 왔다. 2001년 약 2만 3,000여명이었던 뉴욕의 노숙자수는 2016년 9월 기준 약 5만 9,700명으로 집계되어 15년 사이 2.5배 이상 증가한 것으로 조사되었다.³⁸ 이러한 문제를 해결하기 위해 시 당국은 노숙자들을 위한 보조금 확대, 노숙자 주택 건설과 주거복지 체계의 개선 등 다양한 노력을 하고 있지만 지속되는 경기 침체와 뉴욕시의 높은 물가로 인해 노숙자수는 매년 증가하고 있으며 노인 뿐 아니라 청소년들까지 점차 다양한 연령층으로 문제가 확산되고 있다.³⁹

1.2 추진 과정

이러한 노숙자 문제에 대한 가장 흔한 접근 방법은 노숙자를 위한 무료 급식소나, 쉼터, 일자리 제공과 같은 1차원적이며 직접적인 도움을 주는 것이다. 하지만 이러한 도움은 노숙자들이 스스로 재활 또는 재기 할 수 있게 도와주는 것과는 거리가 멀어 노숙자 문제의 궁극적인 해결책이 못되고 있다. ‘생선을 주면 하루 동안 먹일 수 있지만, 생선 잡는 법을 가르치면 평생 먹일수 있다.’⁴⁰는 영어 속담이 의미하듯 노숙자들의 문제

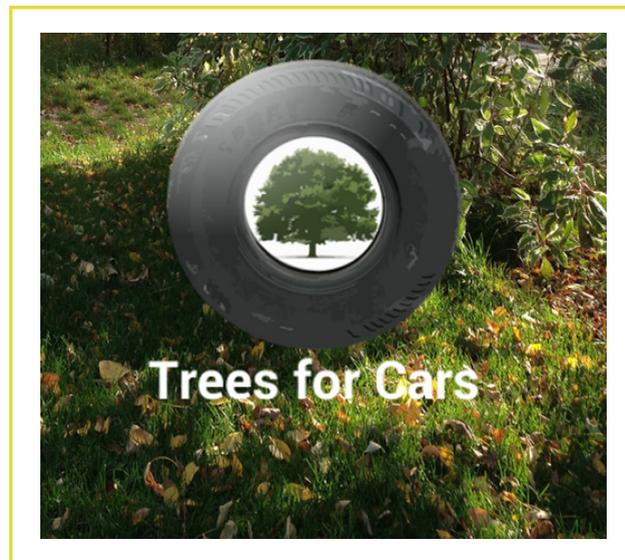
³⁸ 뉴욕 노숙자 관리국(Dept. of Homeless Service) 발표

³⁹ 2016년 10월 28일 MBC뉴스 보도에 따르면 뉴욕시 공립고등학교 재학생의 7.7%(약 10만 5천여명)이 노숙자로 파악되고 있음

를 궁극적으로 해결하기 위한 방법은 그들 스스로 재기에 성공할 수 있는 역량을 키워 주고, 노숙자 역시 시민으로서의 자부심을 키워 사회구성원으로서 역할을 하며 시민사회에 다시금 나아갈 수 있는 기회를 열어주는 것이다.

이를 잘 실천한 사례가 바로 지난 2013년 뉴욕의 프로그래머 패트릭 맥콘록(Patrick McConlogue)과 노숙자 레오 그랜드(Leo Grand)가 만든 'Trees for Cars'라는 스마트폰 애플리케이션 사례이다. 패트릭은 출퇴근시 허드슨강 주변에서 종종 보곤하였던 노숙자 레오에게 한가지 재미난 제안을 하였다. 바로 100달러를 받겠느냐 아니면, 두 달 정도 매일 한 시간씩 코딩 교육 받겠느냐는 것이었다. 패트릭은 '물고기'를 주는 것보다 레오에게 '낚시하는 방법'을 알려주는 것이 레오가 노숙에서 벗어날 수 있는 더 좋은 방법이라는 것을 알았고, 프로그래머인 패트릭에게 낚시하는 방법은 자바와 같은 프로그래밍 언어를 가르쳐 레오 스스로가 앱 개발이나 SW프로그램을 만들어 재화와 재기에 성공할 수 있는 '스마트'한 역량을 만들어 주는 것이었다.

〈뉴욕의 노숙자가 만든 App “Trees for Cars”〉



* 출처: <https://play.google.com/store/apps>

40 'Give a man a fish and you feed him for a day, teach a man to fish and you feed him for a lifetime.'

1.3 공유 개념 및 의의

패트릭이 디지털 기술, 특히 코딩 방법을 레오에게 가르쳐준 것은 단순히 스마트폰의 대중화나 디지털 기술과 관련된 분야의 노동 수요, 또는 대중적 관심 때문 많은 아니다. 디지털 기술이 일상에 스며들며, 스마트폰과 같은 디지털 기술들이 노숙자들이 스스로 능동성을 찾고 사회구성원으로서 시민사회에 참여할 가능성을 높여줄 것이라는 인식 때문이었다.⁴¹ 레오 역시 당장 100달러를 받아 굶주린 배를 채우는 것보다 코딩 방법과 같은 스킬을 배우는 것이 스스로 노숙에서 벗어날 수 있는 가장 현명한 방법임을 알고 있었던 것이었다.

패트릭은 레오를 'Journeyman Hacker'라고 불렀으며, 둘은 곧바로 코딩에 대해 공부하기 시작하였다. 패트릭은 100달러 대신 태양광 충전이 가능한 크롬북과 자바스크립트 관련 서적 3권을 제공하였고 레오는 매일 아침 패트릭을 만나 앱 코딩 방법을 배웠다.

4개월간의 개발 기간을 거쳐 드디어 레오는 구글 앱스토어에 'Cars for Trees'라는 친환경 자동차 공유 앱을 게시하였다. 특히 환경문제에 있어 상당한 배경과 관심이 있었던 레오는 카풀을 통해 감소한 CO₂배출량을 개선해주는 친환경적인 자동차 공유 앱을 만들었다. 레오는 그의 앱을 통해 '지역사회의 유대를 강화하고, 사용자들에게 경제적으로 도움을 주며, 에너지 문제에도 도움이 되기를 바란다'고 밝혔다. 앱스토어에서 99센트에 판매된 이 앱을 통해 레오는 1만 5천 달러이상의 수익을 벌 수 있었다. 레오는 이제 코딩 기술을 바탕으로 취업도 할 수 있고, 스스로 다른 앱을 만들 수 있는 역량도 생겼다. 비록 레오는 충분한 돈을 벌었고 사무실과 취업자리도 제안받았지만 스스로 다시 노숙생활로 돌아가 제2의 앱을 준비하고 있다. 뉴욕의 한 젊은 프로그래머와 노숙자의 사례에 주목해야하는 이유는 노숙자 문제 해결을 위한 공유경제의 활용과, 디지털

⁴¹ 실제로, 뉴욕시의 노숙자 중에는 스마트폰을 보유하고 있는 비율이 상당히 많으며, 블로그(<http://trendinsight.biz/archives/25072>)의 글에 따르면 스마트폰은 노숙자들이 스스로 사회적 자원들을 더 쉽고 수월하게 확보할 수 있게 도와주며, 능동적으로 재활을 할 수 있게 한다.

기술의 함의에 있다.

세계 주요 대도시들이 노숙자 문제에 대한 뚜렷한 해결책을 제시하지 못한 채 지속되는 경기침체와 예산 부족 등으로 노숙자 문제가 더욱 심화되고 있는 상황에서 재능공유, 시간공유 등을 통해 노숙자 스스로 재활과 재기의 기회를 위한 역량을 만들어줄 수 있다는 것이다. 비록 패트릭은 개인적인 의지와 신념을 통해 본인의 재능과 시간을 레오와 공유했지만, 이러한 사례가 늘어날 수 있도록 도시정부 차원의 노숙자들을 대상으로 한 시간공유 또는 재능 공유를 통한 재활 프로그램을 도입하는 것도 필요할 것이다. 또한 노숙자들의 일자리가 대부분 일용직과 같은 육체 노동 및 시간 노동과 관련된 단순하고 저임금의 일이 대부분이지만 디지털 기술과 소프트웨어 코딩과 같은 많은 수요가 있고, 고급 업종에 취업할 수 있는 재능을 키워주거나 노숙자 스스로 디지털 기술과 친숙해져 디지털을 통해 사회에 참여하고 시민사회에 의견을 피력할 수 있는 시민성을 키워주는 정책도 상당히 중요할 것이다.

〈NBC에 출연한 패트릭과 레오〉



* 출처: NBC

2. 네덜란드 로테르담(Rotterdam)시 ‘내가 만드는 로테르담(I Make Rotterdam)’

2.1 추진 배경

로테르담은 네덜란드 제2의 도시로 유럽 최대의 무역항이며, 유럽 경제 공동체(EEC)의 관문 구실을 하는 대표적인 상업도시이다. 로테르담 도시 중심부와 북부의 경계에 위치한 호프플레인(Hofplein)지역은 2차 세계대전 이후 네덜란드 최고의 변화가로 성장하였지만, 90년대 이후 도시는 점점 낙후되기 시작하였다. 8차선 도로와 철길이 동시에 가로질러 보행이 불가능하게 되었으며 육교나 지하도가 없어서 북부지역에 거주하는 시민들은 도로 반대편 도시 중심부의 상업시설과 문화시설을 이용하기 위해 번거롭게 차량을 이용해야만 했다. 도로는 항상 심한 정체에 시달렸으며, 접근성이 낮아지면서 지역은 점차 낙후되어 갔다. 비어있는 빌딩이 늘어났고 상점들도 철수 하였다. 인적이 드물어진 거리에선 범죄가 이어졌고, 지역의 유동인구는 눈에 띄게 줄게 되었다. 더욱이 2008년 이후 네덜란드 경제 상황이 악화되기 시작하며 도시정부의 희생노력과 가능성도 줄어들게 되었다.

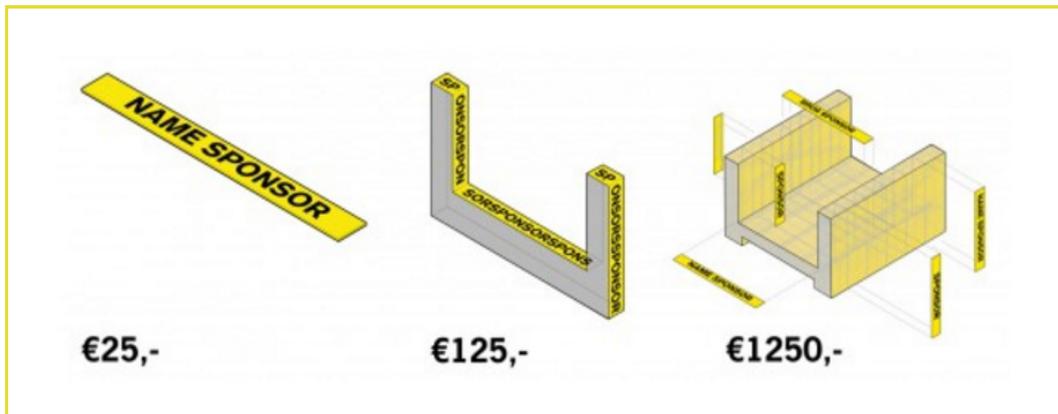
위기를 인식한 로테르담 시정부는 2011년 도시개발종합계획을 발표하고 도로와 철길 위에 육교를 건설하는 등 대대적인 도시재생 계획을 발표하였지만, 시정부의 적극적인 의지에도 불구하고 지역 주민들과의 의견 조율, 시정부의 예산 부족 등의 문제로 도시개발종합계획 목표를 완료하기까지 약 30년의 시간이 필요하다는 결론이 나왔기 때문이다.

2.2 추진 과정

당시 상당한 자금 및 물리적 시간의 소요라는 난관에 봉착한 시정부에게 민간 건축사 무소인 ZUS(Zones Urbaines Sensibles)는 로테르담 건축비엔날레에서 ‘내가 만드는

로테르담(I Make Rotterdam)’ 프로젝트를 제안했다. 프로젝트의 목표는 단순했지만 과정은 매우 혁신적이었다. 시민들이 직접 참여하는 크라우드 펀딩(crowdfunding) 방식을 통해 도시재생의 비용을 확보하고 루크싱 육교를 건설하는 것이었다. 시민들의 펀딩은 적게는 25유로에서부터 많게는 1천 유로 이상도 가능하였다. 펀딩 규모에 따라 시민들은 육교 상판의 나무에 이름과 메시지를 기록할 수 있게 하였으며, 프로젝트는 SNS를 통해 매우 빠르게 확산되어갔고 시민들의 반응은 매우 뜨거웠다. 프로젝트 시작 3달 만에 시민 약 8천여 명이 펀딩에 참여하여 10만 유로 이상의 기금이 모금되었다. 시민들의 지지에 힘입어 정부로부터 400만 달러의 예산도 지원받을 수 있었다. 애초 30년 이상이 걸릴 것으로 예상되었던 기금마련이 불과 3개월만에 이루어진 것이었다.

〈펀딩규모에 따른 보상〉



* 출처: <http://www.crowdri.org/Article/Details/1195>

2.3 공유 개념 및 의의

‘내가 만드는 로테르담 프로젝트’는 시민이 직접 도시의 재생과 혁신과정에 주도로 참여 한 대표적인 사례로 뽑히고 있다. 도시의 정치적 리더의 의지와 공공의 기획을 통해 구현되는 도시혁신이 아닌 시민이 도시혁신 과정에 직접 참여함으로써 시민 스스로의 자부심과 주인의식⁴²을 고취 시켰으며, 크라우드 펀딩이라는 공유경제 모형과 SNS

등 디지털 기술이 시민의 참여를 촉진하여, 도시혁신의 속도와 범위를 확장한 것이다. 로테르담 시민들의 참여는 단순한 기부와는 다르다. 결과와 과정이 분리된 것이 아니라 시민들 스스로 도시혁신의 과정을 변화시키고 그 결과가 시민들 스스로에게 새로운 가치가 되어 돌아가며 시민 참여 방식의 공유정책을 재조명하게 만드는 계기가 되었다.

프로젝트에 대한 시민들의 적극적인 호응과 성공으로 ‘내가 만드는 로테르담(I Make Rotterdam)’ 프로젝트는 애초 목표하였던 육교건설에서 더욱 확장하여 육교와 이어지는 옥상정원 조성, 호프플레인 기차역 보수, 육교 밑 폼펜버그 공원 조성까지 프로젝트가 확장되었다. 더욱 놀라운 것은 이 모든 변화가 이루어지기까지 걸린 시간은 단 3년에 불과하며 한때 버려지고 낙후되어갔던 지역이 새로운 문화의 공간으로 변화하였으며, 상권은 다시 부흥하기 시작하였다. 로테르담의 시민 참여 크라우드 펀딩을 통한 도시 혁신 사례의 의의는 다음과 같다.

먼저, 시민 주도형 도시혁신접근 방법(bottom-up) 공공의 기획과 의지에 기반한 Top-down 방식의 접근이 갖는 한계들과 문제를 극복할 수 있다는 것이다. 예산이나 정책적 목표에 의해 이루어지는 일방적 개발이나 재생이 아닌 시민들이 일련의 정책과정에 참여하며 스스로의 가치를 만들어내고 다시 그 가치와 성과를 공유함으로써 도시혁신의 효율성과 성과의 크기를 더욱 크게 할 수 있다는 것이다.

두 번째는, 공유경제와 디지털 기술이 도시의 사회적 가치 향상에 기여하는 효과이다. 로테르담의 크라우드 펀딩 방식의 프로젝트에서 주목해야할 점은 시민들의 ‘작은 참여가 가져오는 엄청난 효과’이다. 참여자들의 이름을 남기는 아이디어도 좋았지만 보다 중요한 것은 주민들 스스로가 그들에게 가장 필요하고 그러한 과정에 참여함으로써 단순히 하나의 자부심을 넘어 시민 사회에서의 유대감을 회복하고 도시의 기능을 재정비 했다는 점이다. 로테르담 육교는 하나의 조형물이 아닌 지역 주민들의 자부심이며 주민들의 쉼터, 산책로, 공원으로 기능하고 있으며, 다시 사람들이 이 지역으로 모이고 소통할 수 있는 가교역할을 하고 있다. 도시를 혁신하는 과정에서 시민들의 참여 의식

42 이러한 시민들의 자부심과 주인의식을 시민 권한(Citizen Empowerment)의 회복이라고 표현하고자 한다.

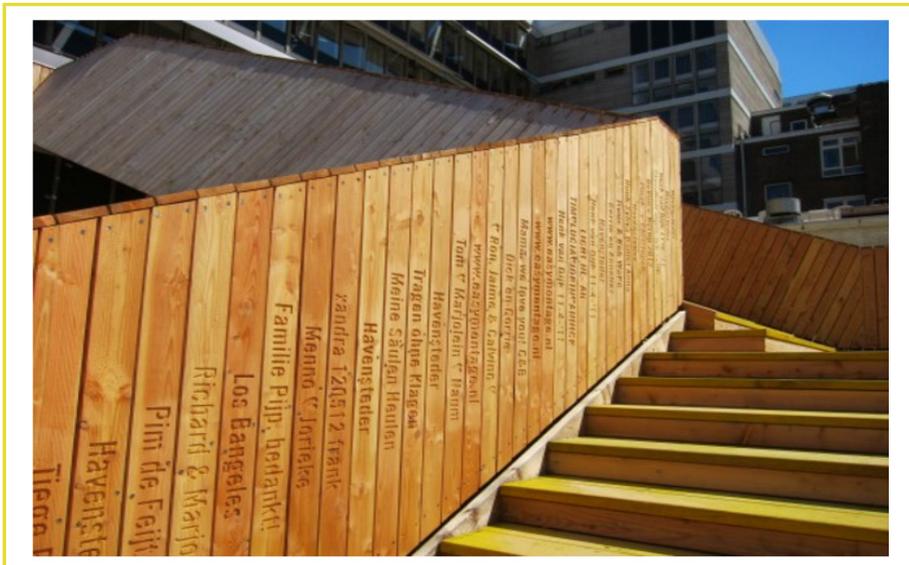
을 고취시킬 수 있는 지자체의 열린 협업 정책또한 공유도시 프로젝트 성공에서 있어서 매우 중요한 것임을 시사하는 사례이다.

〈호프플레인 지역의 모습〉



* 출처: <https://citinerary.net/rotterdam/article/follow-yellow-road>

〈육교에 새겨진 참여한 시민들의 이름〉



* 출처: <https://citinerary.net/rotterdam/article/follow-yellow-road>

3. 독일, 프라이부르크(Freiburg) 보방지구의 “자동차 없는 마을”

3.1 추진 배경

독일 남서부 바덴뷔르템베르크주(州)에 있는 ‘독일의 환경수도’ 프라이부르크의 보방 지구는 과거 프랑스군 주둔지역으로, 2차 세계대전 이후 주둔하였던 프랑스군이 독일 통일과 함께 철수하였을 때 프라이부르크 시가 빈땅을 사들여 새로운 도시를 건설하여 탄생했다. 보방지구의 건설은 대부분 이 지역에 살기 희망하였던 주민들의 아이디어로부터 시작하였는데, 시정부는 ‘포럼 보방(Forum Vauban)’이라는 시민단체의 의견을 적극적으로 수용하여 주민들이 바라는 도시의 모습을 구현하도록 노력하였다. 이 지역에 살기 희망하였던 주민들은 보방의 모습이 생태주거지역으로 재탄생하는 것이었다. 생태주거지역으로서 보방의 주민들이 원하는 구체적인 사항은 차없는 마을과, 에너지 친화적인 마을이었다.

3.2 추진과정 및 방법

보방지구 주민들은 휴양지 같은 편안한 공간, 아이들이 안전하게 놀 수 있는 마을에서 살기를 원했다. 주민들은 이런 마을을 만들기 위해서 기꺼이 자동차의 통행을 막고 도로대신 더 많은 녹지를 만들기를 원했다. 보방지구는 시내로 이어지는 몇몇 간선도로를 제외하고는 거리 주차는 물론 집 차고, 도로에서 차고를 잇는 진입로 등 일반적으로 모든 도로의 차량통행을 금지하고 있다. 마을 내에서는 자전거와 트램을 이용하고 교외나 프라이부르크 도심지역으로 나갈 때는 마을에서 빌려주는 차를 이용한다. 보방 마을 전체 가구의 30%만이 자동차를 소유하고 있으며 외부에서 이사오는 사람들의 57%는 자신들의 차량을 팔고 마을에 입주한다. 주민들은 집앞의 차고를 없애는 대신 마을 입구에 주민들이 공동으로 사용하는 마을 주차장을 건설하였다.⁴³ 이 마을

⁴³ 독일 건축법상 주택 건축 시 주차장 건설은 필수이다. 따라서 보방지구 주민들은 주차장을 집 앞에 만들지 않

에서 집을 사려면 이 마을 공용 주차장의 주차 구역을 사야 한다. 차가 없거나 앞으로 차를 살 생각이 없다면 주차구역을 사는 대신에 마을 주변 녹지 지분을 산다. 장차 주차장이 더 필요해질 경우 이 지분을 더 비싼 값에 팔 수 있기 때문에, 녹지를 사는 것은 주민의 의무이자 투자가 된다.⁴⁴ 잠시 집을 내리거나 할 때와 같이 부득이한 경우를 제외하고는 보방지구 주민들은 모두 마을 입구의 공용 주차장에 차를 주차한다. 자동차를 소유하지 않은 주민들의 불편함을 최소화하기 위해 카 셰어링을 적극적으로 활용하고 있다.

또한 주민들의 교통 불편을 최소화하기 위해 대중 교통, 특히 트램의 설계도 매우 잘 되어있어 주민들은 트램을 통해 마을 곳곳을 저렴한 가격에 불편함 없이 다닐 수 있다. 프라이부르크 도심으로 연결되는 트램 노선에는 걸어서 갈 만한 거리에 주택·상점·음식점·학교 등을 배치하여 주민들은 사실상 트램 하나로도 도시의 모든 곳을 갈수 있다.

3.3 공유 개념 및 의의

보방지구에 적용된 공유의 개념은 직접적으로는 차없는 마을을 건설하기 위해 카 셰어링이나 공용 주차장의 건설에 있지만 그 이면에는 시민들이 직접 도시의 건설에 참여하여 그들 스스로 원하는 도시의 모습을 만들었으며, 이를 스스로 소셜 에콜로지라는 개념으로 표현하며 생태, 사회복지, 경제 개념을 담아 삶의 질을 스스로 증진하는 공동체적 삶의 구현에 더 큰 의의가 있다.

프라이부르크가 오늘날 독일의 환경수도가 된 배경에는 시민참여가 매우 크다. 프라이부르크는 시민과 행정이 서로 유기적인 파트너십을 형성하면서 시정을 이끌어가고 있다. 시민참여를 통한 민관 파트너십 형성을 통해 시민들은 생태마을을 조성하기 위한 계획단계부터 참여하였다. 보방 지구는 주민들의 참여로 만든 생태마을로 인정받아,

고 별도 주차장을 만들겠다고 제안하여 이러한 문제를 해결하였다.

⁴⁴ 차량을 소유한 주민일 경우 공용 주차장에 주차 공간을 마련하기 위해 3만 유로를 내야하기 때문에 대부분의 주민들은 차량을 소유하지 않고 있다.

1996년 이스탄불에서 열린 유엔 정주회의 해비타트II에서 ‘모범적인 시민참여와 시민과 시가 협력한 계획 프로세스의 예 보방생태주거단지’로 소개되었으며, 2002년에는 ‘가장 우수한 사례’로 선정되었다. 또한 ‘Green City, Green Life’라는 주제로 중국 상하이 세계도시엑스포에 프라이부르크를 대표해 초청되었다.

프라이부르크와 보방에는 도심과 주변 구석구석에는 자동차 도로와 맞먹는 420km 정도의 자전거 전용 도로가 건설되어있다. 1982년 39%이던 자동차 비중이 20년이 지난 2011년 29%로 줄었고, 자전거는 15%에서 28%로, 대중교통은 11%에서 20%로 늘었다. 차량 이동량의 감소는 탄소배출량을 줄여 환경문제에도 큰 도움이 되고 있으며, 프라이부르크는 유럽 내에서도 가장 친환경 도시중 하나로 평가 받고 있다.

보방지구 주민들이 자동차 없이도 불편을 느끼지 않는 데는 시 정부와 기업 등의 협력 또한 중요한 역할을 하였다. 프라이부르크에서 열리는 공연이나 운동경기 관람 등 각종 이벤트 때 입장권에 교통요금을 포함하여 판매하고 있으며 그 비용은 매우 저렴하다. 다른 나라에서도 보방지구의 성공사례를 벤치마킹 한 도시 개발을 추진하는 사례가 늘고 있다. 미국과 유럽에서도 자동차 의존율을 최소화하려는 도시가 늘고 있으며 영국은 국가 차원에서 대중교통을 이용할 수 있는 지역 위주로 개발을 허용해 자동차 의존율을 줄이는 정책을 실시하고 있다. 미국 샌프란시스코 인근에서는 퀴리 빌리지 지역 공동체 개발이 구상되고 있다. 보방과 마찬가지로 집에 주차장을 짓지 못하게 해 자동차 이용을 줄이려 한다.

보방지구의 성공요인은 도시건설 과정에 있어 가장 중요한 주체인 시민과 기업의 참여가 있었다는 점이다. 프라이부르크와 보방지구의 환경정책과 교통정책은 시민들에 의해 뒷받침되고 있다. 도시정책에 대한 시민들의 공감과 적극적인 참여가 지속가능한 생태주거지역 발전의 토대가 되었다. 또한 도시정부는 시민과 기업체의 환경에 대한 인식 변화와 참여를 유도하기 위해 적극적인 재정 지원과 인센티브를 제공하였다.

〈프라이부르크의 태양에너지 및 교통 시스템〉



* 출처: <http://blog.khnp.co.kr/blog/archives/18440>

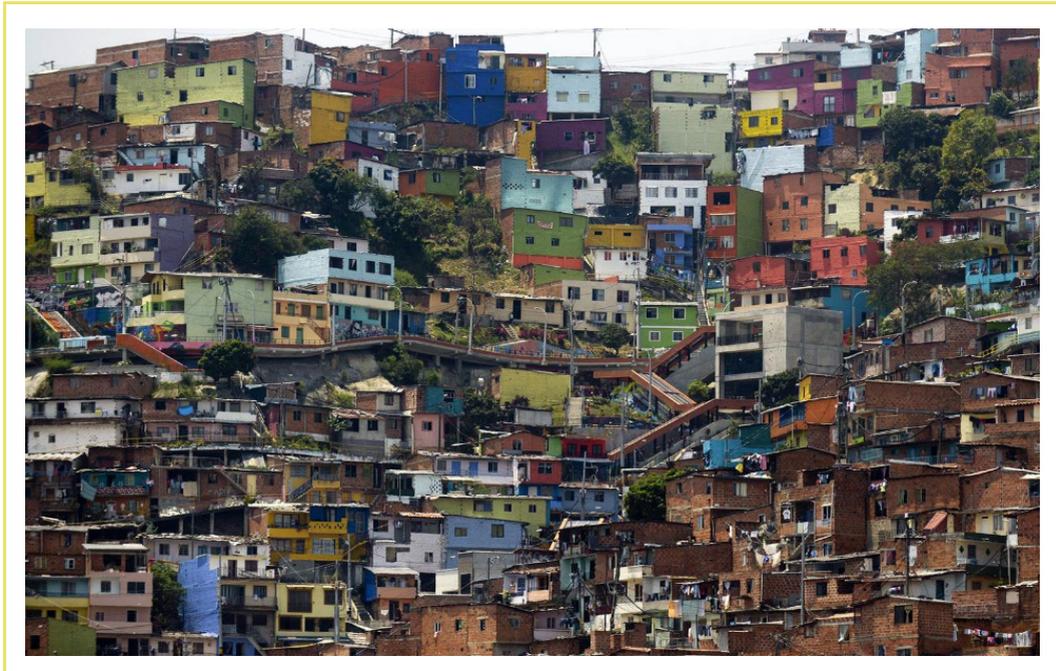
4. 콜롬비아 메데인시의 사회자산 공유 “Sharing without Sharing”

4.1 추진 배경

콜롬비아 서북부에 위치한 메데인시는 한때 전세계적으로 가장 위험한 도시, 살인율이 가장 높은 도시로 악명을 떨쳤다. 70~80년대 중남미를 넘어 전세계적으로 악명을 떨친 ‘마약왕’ 파블로 에스코바르가 조직한 ‘메데인 카르텔’이 기승을 떨치며 한때, 메데인 시의 살인율은 인구 10만명당 381명까지 치솟았고, 갱과 관련된 사건으로 살해되는 인구가 매년 6천여명에 달하였다. 19세기 초 콜롬비아의 독립과 함께 안티오quia 지역의 주도 역할을 하며 커피 수출의 거점으로 자리잡게 된 메데인은 20세기를 거치

며 커피 시장의 붕괴와 콜롬비아의 내전, 마약 전쟁을 거치며 난민들의 유입하기 시작하였다. 이들 난민들은 대부분 가파른 높은 언덕에 형성된 코무나스 자치구, 산토도밍고의 파벨라(빈민가) 지역에 자리를 잡게 되었다. 이 지역은 워낙 골목이 좁고 지대가 높은 탓에 경찰 등 공권력도 쉽게 접근하기 힘들어 에스코바르의 범죄조직과 게릴라 전사들이 지배했던 곳이다. 지리적인 위치 때문에 이 지역의 주민들은 자연스레 도심과 분리되었고, 매일같이 이어지는 총성과 폭력으로 바깥 출입도 쉽지 않았다. 이 지역의 도심과 빈민가를 잇는 교통편도 거의 두절되었기에 이 지역 주민들은 일자리를 구하는 것도 쉽지 않았고, 교육이나 보건의료 등 공공서비스의 혜택을 누리는 것도 어려워지며 점점 도심과 분리된채 빈곤에서 벗어나기 힘든 '죽은 지역'으로의 생활을 이어가게 되었다.

〈메데인시의 빈민가 코무나스 지역〉



* 출처: RAUL ARBOLEDA / AFP - Getty Images

4.2 추진 과정

이러한 파편화된 도시를 한데 묶기 위한 노력은 2003년 세르지오 파하르도(Sergio Fajardo) 시장이 부임하며 본격적으로 시작하였다. 세르지오 시장은 “우리 시의 가장 아름다운 건물들은 가장 낙후된 지역에 있어야한다(most beautiful buildings must be in our poorest areas)”는 일련 하에 도시의 변화를 위한, 그리고 가장 높은 곳에서 가장 낮은 삶을 살아갔던 빈민가 주민들을 위한 도시 혁신 정책을 펼치기 시작하였다. 그중 첫 번째가 바로 도심과 빈민가를 잇는 케이블카를 건설하는 것이었다. 케이블카를 건설하며 고지대의 빈민가 주민들에게 도심으로의 접근성을 제공하였으며, 경찰과 공권력이 투입되며 마약밀매의 연결선을 차단하는 효과도 나왔다. 2시간 반정도가 걸려야 도심으로 나갈수 있었던 주민들은 단 몇분만에 도심으로 나와 다양한 공공서비스를 누릴 수 있게 되었고 도심에 일자리를 얻어 빈곤에서도 벗어날 수 있었다.

〈빈민과 도시를 연결하는 케이블카〉

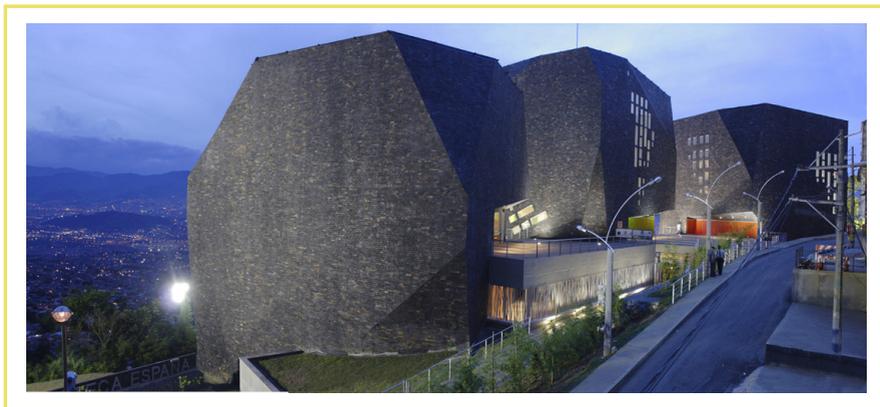


* 출처: Steven Dale <http://gondolaproject.com/medellin/>

4.3 공유 개념 및 의의

이후 도시는 변화하기 시작하였다. 빈민가 지역에는 도서관, 공원, 광장 등 새로운 도시의 상징물들이 건설되었고 빈민가 주민들은 이곳에서 진행되는 교육의 혜택을 받고 컴퓨터 등을 이용할 수 있게 되며 빈민가 주민들 스스로도 본인들의 도시의 일원이라는 자부심(Empowerment)을 갖게 되었다. 도심과 빈민가를 잇는 케이블카는 추가 노선이 건설되었고 케이블카 뿐 아니라 에스컬레이터도 생기며 도심과 빈민가 사이의 접근성은 더욱 향상되었다. 총성과 마약, 폭력이 난무하던 빈민가에는 관광객들이 몰려들기 시작하여 세계에서 가장 인기 있는 여행지의 반열에 올랐으며 새로운 경제적 수익도 생기기 시작하였다. 메데인시가 추진했던 도시 혁신의 핵심은 공유경제에 기반하고 있다. 하지만 메데인시의 공유경제는 어떤 특정한 자산을 공유하는 일련의 서비스를 제공하는 것이 아니라 도시가 가지고 있는 다양한 사회적 자본들을 빈민가 주민들도 함께 사용할 수 있게 하며 단절된 도시를 하나로 묶고 사회통합과 사회적 자산을 획득 할수 있었던 것이었다. 공공서비스로부터 단절되었던 빈민가의 주민들에게 도심지역의 다양한 공공 서비스를 제공하였으며 이를 통해 사회통합과 시민역량의 강화를 이끈 것이었다. 도심 지역과 빈민가를 잇는 케이블카는 공유활동의 매개가 된 가교역할을 한 것 이었다.

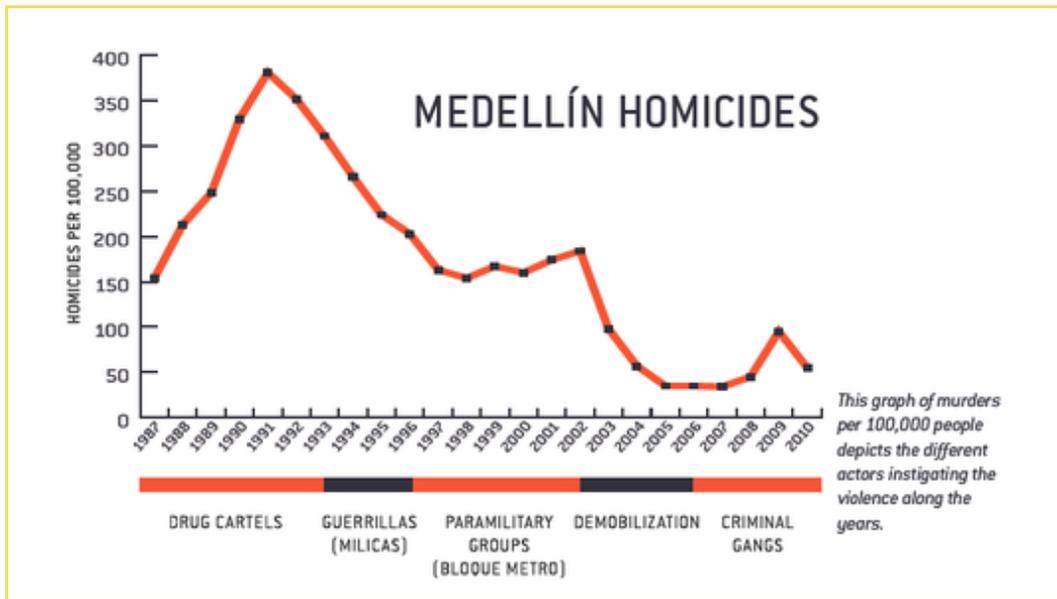
〈메데인시의 국립도서관〉



* 출처: <http://review.vividarchitects.co.za/medellin-library-colombia/>

아직도 메데인시의 혁신은 계속되고 있다. 아름다운 도시를 건설하기 위한 일련의 사업들이 민관협력으로 추진되고 있어 지방정부의 투자부담을 덜어주고 있으며 동시에 직접적인 수익사업이 되고 있다. 또한 이러한 수익들이 다시 사회기반시설 투자와 다양한 사회적 프로그램 및 공공서비스 운영에 투입되는 선순환 구조를 이루고 있다. 한때 인구 10만명당 381명까지 치솟았던 메데인시의 살인율은 현재 급격하게 떨어졌으며 이제는 세계에서 가장 위험한 도시 50위에서도 벗어나게 되었다. 빈민가의 주민들은 이제 도심에서 일자리를 얻어 기본적인 생활을 영위할수 있게 되었으며, 교통, 교육, 보건 의료 등 도심에서 제공하는 다양한 혜택들을 누리게 되어 삶의 질도 크게 향상되었다. 이러한 노력으로 현재 메데인시는 세계최고의 혁신 도시로 평가 받고 있으며⁴⁵, 관광객이 뽑은 가장 아름다운 도시의 반열에 오르고 있다.

〈메데인시의 자살을 변화 추이〉



* 출처: <http://healthymedellin.weebly.com/history.html>

⁴⁵ 1988년 Time Magazine에서 '세계에서 가장 위험한 도시(World's Most Dangerous city)'라고 소개되었던 메데인시는 일련의 도시혁신 과정을 통해 2013년 Urban Land Institute가 수여한 '세계에서 가장 혁신적인 도시(World's Most Innovative City)'상을 수상하였다.

5. 미국, 로스앤젤레스 “The Summer Night Lights Program”

5.1 추진 배경

미 서부 로스앤젤레스의 ‘갱(gang, 조직폭력배)’관련 문제는 미국 내에서도 특히 심각하다. 로스앤젤레스 카운티에만 한때 무려 1,200여개의 갱단과 8만여 명의 갱단소속 폭력배들이 있는 것으로 집계되어 ‘세계 갱들의 수도’라는 별칭도 가지고 있었다. 안전한 공용공간(public space)의 부족, 가계경제의 악화, 주택난 등의 문제가 심화되며 시민 생활의 질적 수준과 만족도는 하락하기 시작하였으며, 아이들은 범죄나 폭력 등에 휘말릴 가능성이 높아졌다. 시민들은 안전하게 그리고 누구나 이용할 수 있는 문화적 공공 자산에 대한 수요가 높았으나 지속된 경기침체와 재정악화는 이러한 공공 서비스의 제공을 더욱 어렵게 하였다.

5.2 추진 과정

이러한 문제를 더욱 심각하게 하는 것은 무엇보다 시민들이 안전하게 쉴 수 있는 공원의 부족이었다. 로스앤젤레스 도심의 공원들은 밤마다 갱들의 야지트처럼 되어 마약과 폭력이 난무하고 있었으며, 이곳에서는 각종 범죄가 끈이질 않았다.

로스앤젤레스의 폭력 예방 및 청소년 개발국(Office of Gang Reduction and Youth Development)은 갱과 관련된 범죄를 줄이기 위한 노력으로 2007년 만들어졌다. 로스앤젤레스 중에서도 특히 갱관련 범죄율이 높은 네

개 지역⁴⁶을 'GRYD 존'으로 분류하였는데 3.5평방 마일 정도 되는 이 지역은 다른 지역에 비해 약 40%정도 범죄율이 높았으며, 주민의 40%정도는 18살 미만의 청소년들이고, 30%정도는 연간 가계소득이 3만 달러미만인 빈곤층으로 분류되어있었다⁴⁷.

가난에 시달리는 이곳의 청소년들은 갈곳을 잃은 채 거리를 배회하기 시작하였고 자연스레 이지역의 공원들은 범죄, 특히 청소년 범죄의 온상으로 전락하였다.

갱과 관련된 범죄를 줄이기 위한 GRYD의 목표는 청소년들이 갱단이 아닌 가족으로 돌아가게 하는 것이었고, 또한 직접적인 효과를 얻기 위해 총기 회수나 교육 프로그램 같은 여러 가지 공공프로그램을 도입하였다.

GRYD는 이러한 목표를 달성하기 위한 첫 노력으로 2008년 'Summer Night Lights(SNL)' 프로그램을 도입하였다. SNL 프로그램의 목표는 도시의 공원을 폭력과 마약이 넘치는 곳이 아닌 평화롭고, 안전하며, 다양한 가족들이 함께 즐길 수 있는 시민 문화공간으로서 재창조하여 범죄를 줄이는 것이었다. GRYD 존 내의 공원들에서 6월 말부터 8월초, 매주 수요일에서 토요일, 저녁 7시부터 11시까지 다양한 공연, 교육, 전시 활동들을 진행하고 시민들이 충분히 즐길 수 있는 다과를 제공하며 공원을 가족들이 함께 모이는 공간으로 재탄생 시키고자 하였다. 부족한 예산을 마련하기 위해 GRYD는 민간 자선단체인 GRYD 재단(GRYD Foundation)과 협력하여 필요한 자원을 확보하였다. 2008년 8개 공원에서 시작한 SNL 프로그램은 2010년 24개 공원으로 확대되었으며, 2013년에는 32개 공원으로 그 수가 늘어났다. 이러한 노력으로 로스앤젤레스 시의 범죄율은 1967년 이래 가장 낮은 수치로 떨어졌으며, 로스앤젤레스 시 정부와 경찰국은 이러한 효과가 SNL 프로그램의 직접적인 효과라고 설명하였다.

⁴⁶ Central L.A.(Rampart), East L.A.(Boyle Heights/Hollenbeck, Ramona Gardens/Hollenbeck, Cypress Park/Northeast), South L.A.(Baldwin Village/Southwest, Southwest II Newton Florence-Graham /77th 77th II, Watts/Southeast), Valley(Pacoima/Foothill, Panorama City/Mission)

⁴⁷ 다른 지역의 빈곤층 비율은 19%정도로 조사됨(GYRD)

5.3 공유 개념 및 의의

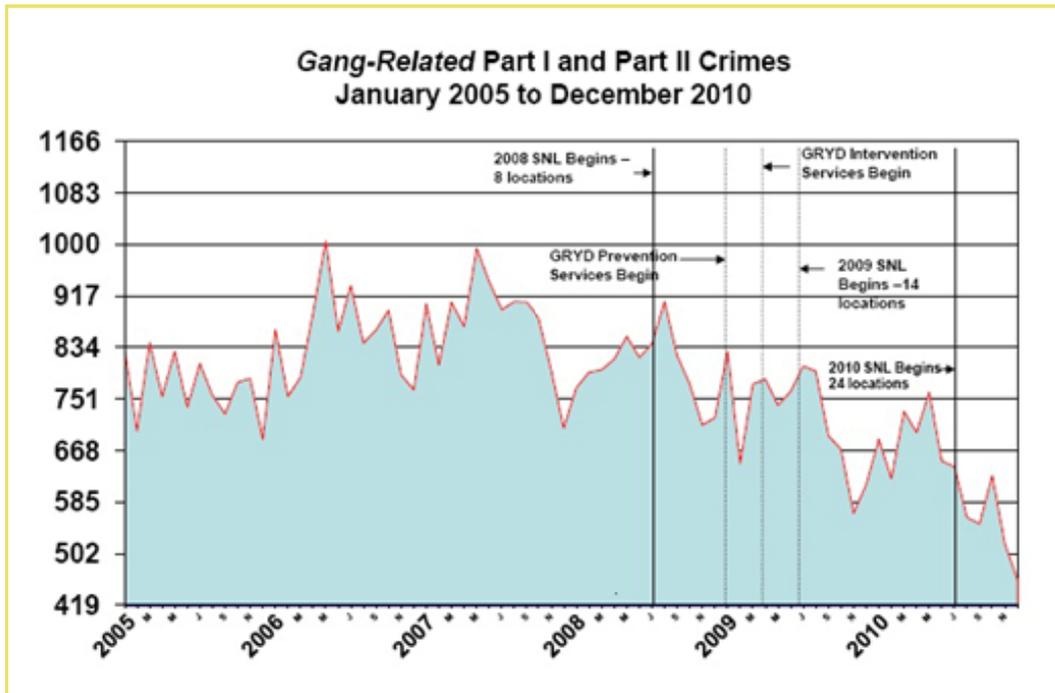
공유경제 관점에서 GRYD가 추진한 SNL 프로그램의 특징은 공원이란 사회적 자산, 그리고 프로그램 운영을 위해 필요한 자원 및 자원들(교육, 문신제거, 일자리 알선, 전시, 공연, 음식, 문화 프로그램)의 공유가 사회 구성원 사이의 유대감을 형성하고 이를 통해 범죄율의 감소와 일자리 창출에 기여했다는 점이다. 또한 이러한 성과를 이루기 위해 도시정부(GRYD, 공원관리국, 시 문화사무국, 교육체연합, 경찰국)와 민간(GRYD 재단)이 협력하여 필요한 자원을 확보하고 프로그램을 구성하며, 무엇보다 이러한 정보를 함께 공유하고 시민들의 참여를 독려할 수 있는 민관협력 플랫폼을 구축하였다는 점이다. 이 전에는 마땅히 즐길거리가 없어서, 또는 여가를 즐길 수 있는 형편이 안되어 거리에서 방황하고 폭력과 마약 등에 노출되었던 청소년과 폭력배들이 공원에 모여 다양한 여가활동과 문화활동을 접하고, 교육과 갱생프로그램에 참여하며, 일자리 또한 알선 받을 수 있게 되며, SNL 프로그램은 미국 전역에서도 가장 성공적인 범죄 예방 프로그램으로 평가 받고 있다. 또한 이러한 성공과 적극 적인 시민들의 호응으로 프로그램 운영을 위한 민간 기부금도 2008년 1백만 달러, 2009년 140만 달러, 2010년에는 210만 달러로 증가하였다.

SNL프로그램의 성공으로 SNL 프로그램은 Fall Friday Night, Youth Squad 360 과 같은 추가적인 프로그램으로 확장되었으며, 뉴욕이나 시카고, 마이애미 등 높은 범죄율로 고민하고 있는 미국 주요 대도시의 벤치마킹 사례가 되어 유사한 사례들이 늘고 있다.

〈2014년 SNL프로그램의 효과〉

분야	효과
방문객수	32개 공원에서 901,253 명 방문 (563,283 접시의 식사가 제공됨)
범죄율 감소	2013년대비 SNL프로그램 기간동안 15.4%가 줄어듦
프로그램 참여자	11,402명에 Zumba clinics 제공 228명에 HIV/STD 테스트 제공 19,177명의 예술 전시회/워크샵/클래스 참여
스포츠 활동	10,611 명의 청소년들이 스포츠리그에 참여(농구, 축구, 소프트볼 등) LA소재 프로구단들의 운동교실 운영
일자리 창출	1,068개의 일자리(325명의 잡트레이닝 제공)

〈로스앤젤레스 시의 2005년~2010년 범죄율 변화〉



* 출처: LAPD citywide crime incident records

6. 영국, 런던시 “밀레니엄 프로젝트 - 테이트 모던 미술관”

〈테이트 모던 미술관〉



* 출처: Michael Duerinckx/Imagestate

6.1 추진 배경

런던의 명소 세인트 폴 성당에서 보행자 전용다리인 밀레니엄 브리지를 건너면 그 유명한 테이트 모던 미술관(Tate Modern Museum)이 나온다. 런던이 자랑하는 세계적인 미술관으로서 런던에 여행 온 관광객의 필수 코스로 추천되어지는 곳 중 한곳이다. 실제로 ‘21세기 가장 성공한 현대미술관’이란 타이틀을 갖고 있는 런던 테이트 모던 미술관은 연평균 500만 명이 찾는 미술관으로 세계에서 르부르 박물관 다음으로 많은 사람들이 찾는 곳이다. 또한, 개관해인 2000년에는 525만 명의 방문객을 기록하며 세계 현대 미술관중 가장 많은 방문객을 기록하기도 했다. 여기까지 보면 유럽의 여타 건축물들처럼 테이트 모던 미술관의 으리으리한 외관을 상상해 볼 수 있다. 하지만 이곳은

칙칙하고 투박한 벽돌건물로서 약 20년 전만해도 흉물스럽게 버려진 화력발전소였다. 칙칙했던 화력발전소를 세계에서 가장 유명한 미술관 중의 하나로 탈바꿈한 계기는 21세기 시작과 함께 런던시가 시작한 “런던 밀레니엄 프로젝트”를 통해서 가능하게 되었다. 런던 밀레니엄 프로젝트는 국회의사당과 세인트 폴 대성당이 있기 때문에 관광객이 끊이지 않는 템즈강 북쪽 지역과 상대적으로 쇠퇴한 남쪽 지역 도시의 균형발전을 도모하기 위해 시작되었다.

6.2 추진 과정

테이트 모던 미술관은 지난 1947년 템즈강 남쪽 기슭에 위치한 뱅크사이드에 세워져 화력발전소로 쓰였던 낡은 건물이다. 당시 화력발전소는 제2차 세계대전 런던 중심부에 전력을 공급하기 위해 설계되었으며 수 십 년 동안 런던의 사회 기간시설로서 그 역할을 했다. 하지만 런던 시에 공해 문제가 대두되면서 1981년 발전소는 문을 닫았다. 발전소의 터빈이 멈추면서 런던 사회의 기반시설이던 발전소는 20여 년 동안 방치돼 범 죄가 끊이지 않는 도시의 흉물로 전락했었다. 하지만 1992년부터 영국의 대표적인 예술재단인 테이트그룹이 1993년 국제설계공모전인 ‘테이트모던 프로젝트(Tate Modern Project)’를 계획했고 이러한 기획은 당시 런던 도심의 역사적인 장소들을 시민들의 새로운 삶의 터전으로 리모델링하자는 지역사회의 분위기와도 그 맥락을 같이 했다. 테이트모던 재생협력위원회 위원장인 도날드 히스롭(Donald Hyslop)은 단지 하나의 건물이 아닌 지역사회와 소통하는 미술관을 건립하는 쪽으로 프로젝트의 방향을 잡고 런던 시와 발전소 주변의 주민공동체, 기업체, 시의회 관계자들과 꾸준히 대화를 나눴다. 이러한 노력은 세계 각국의 건축가들이 ‘테이트모던 프로젝트’에 다양한 아이디어를 제안하는 장(platform)을 만든 결과로 연결되었다. 그 결과 영국의 상징인 세인트폴 대성당과 마주보고 있는 발전소 굴뚝을 그대로 살리면서 기존 건물 상부에 박스 형태의 건물을 증축해 공간을 확장하는 심플하면서도 모던한 디자인을 기획했다. 2차 세계대전 당시 모습을 유지하면서 기존에 있던 기다란 창문과 99m의 거대한 굴뚝 등

원형을 그대로 보존하였으며, 미술관 로비도 3,400㎡ 크기의 내부 터빈실을 터빈만 제거하고 철제빔과 천장크레인도 그대로 살린 것이다.

〈공사 당시 현장 모습〉



* 출처: 테이트 모던 공식웹사이트

이러한 설계는 과거와 단절하지 않고 런던의 기억을 유지하면서 동시에 현대적인 감각을 느낄 수 있는 현대미술관으로 재탄생이라는 런던 시의 정책적 철학 및 지원이 있었기에 가능했다는 긍정적인 평가를 받고 있다.

6.3 공유 개념 및 의의

런던 밀레니엄 프로젝트는 국회의사당과 세인트 폴 대성당이 있어 관광객이 끊이지 않는 템즈강 북쪽 지역과 쇠퇴한 남쪽 지역 도시의 균형발전을 도모하기 위해 시작한

프로젝트로서 템즈강에 밀레니엄 브릿지를 설치하여 남·북의 주거지, 상업지와 미술관, 공연장 등의 공공 문화 시설을 도보로 묶는 프로젝트이다.

〈밀레니엄 브릿지〉



* 출처: <http://www.gothereguide.com/tate-modern+london-place/>

런던 밀레니엄 프로젝트 중 테이트 모던 미술관은 가장 성공적인 사업으로 평가받는다. 런던 시는 최근에도 템즈강 하구지역 활성화를 위해서 O2아레나, 올림픽파크 조성 등 메가(Mega)프로젝트들을 추진해오고 있다. 또한 총사업비 약 23조원에 달하는 9Elm 프로젝트를 진행하는 등 도시 차원에서 활발한 투자가 이루어지고 있으며 2012년 재선에 성공한 Boris Johnson시장은 상업가로 재생(High street)사업에 예산을 지원했다. 이렇듯 런던은 기존 도시 문제를 해결하기 위하여 국가, 도시정부, 시민단체 등 다양한 주체들과의 원활한 소통을 통한 공유정책에 그 바탕을 두고 있다. 더불어 이제

까지 런던 시 여타 정책의 전담조직은 시대와 필요에 따라 유연하게 변화해 왔으나 런던 밀레니엄프로젝트를 통한 공유정책의 추진 및 유지관리 전담조직은 따로 두어 지속적으로 정부, 런던 시, 그리고 다양한 민간단체가 함께 참여하여 문제를 해결할 수 있도록 하였다. 이는 중앙정부 및 런던시의 재정지원 및 민간단체가 합심하여 공유펀드를 조성하는데 있어 매우 유리한 측면이 있음을 시사하고 있다. 더불어 지방자치단체의 지속적 정책 실현 의지가 실질적으로 도시가 성장하는데 있어서 매우 중요한 요인임을 보여주고 있다.

런던 밀레니엄 프로젝트는 크게 4개의 프로젝트로 이루어져있다. 테이트 모던 미술관을 비롯하여 밀레니엄 브릿지, 밀레니엄 휠, 그리고 밀레니엄 돔(O2 센터)가 그것이다. 현재 런던 시의 중심역할을 하는 북부와 서부는 역사적으로도 왕궁, 귀족 중심의 부촌들이 존재해왔으나 동부와 남부는 상대적으로 개발 취약 지역으로 평가 받고 있다. 이 민자 밀집 거주지역인 동부지역과는 다르게 남부에는 화력발전소나 공장 등이 주를 이루었기 때문에 상대적으로 거주환경이 좋지 않았기 때문이다. 하지만 20세기 후반에 런던 시에서 공장들이 지역을 떠나고 도시에 비어가는 공간에 대한 우려가 발생했을 때 이러한 문제를 해결하기 위하여 런던시가 실시한 것이 런던 밀레니엄 프로젝트이다. 결과적으로 런던 밀레니엄 프로젝트는 성공적인 성과를 나았다. 런던시가 균형적인 도시 발전 기금 마련 및 공유정책을 소통하기 위하여 정부와 다양한 시민단체의 힘을 모았던 과정의 평가도 중요하지만, 가시적으로도 런던아이(London Eye)는 연간 방문객이 300만명이 넘고 있으며 과거 칙칙한 화력발전소였던 테이트 모던 미술관은 방문객 수 기준으로 세계 10대 미술관 반열에 오름을 보여줌으로써 관광 및 도시 브랜드 평판에서 우수한 결과를 가져왔기 때문이다. 밀레니엄프로젝트로 시작된 런던 시의 균형 있는 공유정책은 런던 올림픽 개최를 홍보하는 중요한 수단으로 사용됐다는 평가를 받기도 하였다. 이러한 런던 시의 균형적인 공유도시 정책들이 계획되고 실현되면서 런던을 찾은 많은 사람들에게도 그 가치를 평가 받는 중요한 도시정책 프로젝트의 사례라고 볼 수 있다.

7. 스페인, 갈다카오의 ‘연대 냉장고(Solidarity fridge)’

7.1 추진 배경

스페인인 2008년 세계금융위기 시점부터 부동산 버블, 경기 침체, 높은 실업률 등으로 경제위기를 겪음으로 인해 자연스레 국민들은 경제난의 고통을 겪고 있었다. 이런 경제위기 속에서 스페인의 작은 도시인 갈다카오 역시 예외는 아니었다. 그런 와중에도 특히 매일 많은 식재료가 버려진 슈퍼마켓의 쓰레기통을 보며 ‘저 중 하나만이라도 냉장고로 바꾸면 얼마나 좋을까’라는 한 개인의 생각이 시당국의 협조로 실행하게 된 것이 연대 냉장고 (Solidarity fridge) 프로젝트이다.

7.2 추진 과정

갈다카오 시에서는 이 연대 냉장고 프로젝트를 통해 쓰레기를 줄이고, 나눔과 환경보호를 실천하는 1석 3조의 효과를 거두고 있다. 특히 매일 200~300kg의 음식물 쓰레기를 줄이는 효과를 보여주고 있다. 갈다카오 시 측에서는 스페인 국민이 아직도 경제난의 고통을 겪고 있다는 점에서, 이 프로젝트는 단순히 음식물을 나누는 것이 아니라, 이를 통해 ‘함께 살아가는 세상’을 만들어 가고 있음을 가장 큰 효과라고 평가하고 있다. 특히 이 연대 냉장고는 단체나 정부에서 직접 큰돈을 투자해 성과를 낸 것이 아닌, 핵심적인 플랫폼을 제공함으로써 인해 도시 주민들의 협업으로 효과를 이뤄낸 것이 가장 큰 특징이다. 이러한 성공사례는 다른 공유정책의 성공사례처럼 나비효과가 이루어지고 있다. 갈다카오 시 당국과 사이스가 이끄는 시민단체에는 ‘연대 냉장고’ 성공 노하우를 알려 달라는 문의전화는 스페인 전국은 물론 멀리 볼리비아에서까지 쏟아지고 있다고 전했다. 실질적으로 이렇게 음식을 매개로 한 공유정책은 유사한 형태로 다른 지역으로도 전파되고 있다. 독일 전역에서 이뤄지고 있는 길거리 냉장고(food sharing)와 영국 런던의 푸드사이클(Food Cycle)이 그것이다. 길거리 냉장고 프로젝트는 2010년, 독일의

영화 제작자인 발렌틴 턴의 '쓰레기를 맛보자'라는 다큐멘터리를 제작한 것에서부터 시작되었다. 이 다큐멘터리에서는 멸절된 음식들이 매 시간마다 400톤의 음식물들이 버려지는 모습이 촬영되었는데 이 모습들은 독일인들의 음식물 쓰레기를 줄여야 한다는 공감대와 행동을 촉발했다. 이 다큐멘터를 통해 탄생된 푸드셰어링(Foodsharing.de) 사이트는 길거리 냉장고를 독일 전역에 약 100군데 설치했고, 이곳에는 사람들이 혼자 다 먹기 어려운 재료들이나 손대지 않은 파티용 음식들을 가져와 냉장고를 채우거나 필요할 때 가져갈 수 있다. 현재 푸드셰어링 사이트의 회원은 55,000여명에 달할 정도로 굉장히 큰 사이트가 되었고, 이 사이트를 통해, 그리고 길거리 냉장고를 통해 아낀 음식물의 양만 1,000톤에 달한다고 보고했다. 또한 영국 런던의 푸트사이클은 지역의 자원 봉사자 그룹이 남는 식재료를 찾고, 사용되지 않는 전문 주방 공간에서 영양가 있는 음식을 준비하도록 돕는 영국의 비영리단체이다. 푸트사이클은 간단한 식사부터 코스 요리까지 다양하게 재탄생된 음식을 저렴한 가격에 지역 공동체의 어려운 사람들에게 제

〈갈다카오의 연대 냉장고(Solidarity fridge)〉



* 출처: <http://www.theplaidzebra.com>

공한다. 푸드사이클의 비전(vision)이 좋은 음식이 버려지지 않는 지역사회 연합을 만드는 것인 만큼 그룹의 운영 또한 지역단위의 허브로 나뉜다. 본사에서는 음식을 공급받는 방법과 자원봉사자를 찾는 방법, 적절한 주방을 찾는 방법, 그리고 기금을 마련 등의 지원을 하고 각 지역의 허브나 카페는 해당 지역의 특성에 맞는 음식 재활용을 실천하고 있다.

7.3 공유 개념 및 의의

연대 냉장고 프로젝트는 2015년 5월에 시작한 공유설치물 프로젝트로, 갈다카오에 거주하는 3만 명의 시민 누구나 먹지 않는 음식물을 냉장고에 놓아둘 수 있다. 이는 가정에서 먹고 남거나 먹지 않은 음식, 레스토랑이나 제과점에서 만들어 놓고 팔지 못한 음식, 아직 먹을 수 있지만(소비기간은 지나지 않은) 유통기한을 하루 넘겼다는 이유로 슈퍼마켓에서 버려지는 음식 등을 냉장고에 넣어 놓고 누구나 가져갈 수 있도록 한 시스템이다. 하지만 나름대로의 규칙을 두어 무턱대고 음식을 놓아두고 가는 폐단을 막을 수 있도록 했다. 금방 상할 수 있는 날생선이나 육류, 달걀은 금지품목이고, 집에서 직접 만든 음식은 케이스에 제조날짜를 반드시 표기해야 하며, 가공식품의 경우에는 유통기한을 넘긴 경우 냉장고에 넣지 못하도록 했다.

무엇보다 푸드사이클이 의미 있는 이유는 남는 음식을 재활용 하는 것뿐만 아니라, 지역 사회 구성원들에게 정책 참여의 기회를 제공한다는 데 있다. 자원봉사자를 모집할 때도 노숙자나 직업이 없는 사람들 위주로 선발하여 주방에서 기술을 배울 수 있도록 하고 있다. 또한 음식을 먹는 사람은 맛있고 균형 잡힌 식사를 할 수 있고, 자원봉사를 하는 사람 또한 요리 기술과 자신감을 모두 얻어갈 수 있도록 하였다. 즉, 음식 공유를 하는 사람과 받는 사람 모두가 윈-윈(Win-Win) 할 수 있도록 하는 것이다. 위와 같이 시민들의 자발적 참여를 유도할 수 있는 공유정책의 실현은 지역사회 내에서 정책서비스를 공유한 사람 및 집단 간에 끈끈한 유대관계를 개선하기도 하고 그 영향이 개개인의 행복한 삶까지 전달되기도 한다. 그러나 다양한 프로젝트들에서 신뢰와 유대감 등을

배우려면 많은 시간과 기술이 필요하다. 그러기 위해서는 지방자치단체의 헌신과 실제 시민의 니즈를 바라보는 노력이 수반되어야한다. 때문에 공유정책 시행하려는 국가 및 지자체는 시민의 참여가 올바른 방향으로 확대될 수 있는 정책에 대한 꾸준한 고민을 해야 한다. 무엇보다도 시민들과의 활발한 토론의 장을 마련하여 충분한 논의를 갖는 자세 가져야 한다는 사실을 간과하지 말아야 할 것 이다.

Conclusion and Suggestions

결론 및 제언

제4장 결론 및 제언

공유경제는 공유활동을 통해 새로운 가치를 얻기 위한 다양한 참여자들의 기대와 욕구를 충족시키며 점점 더 우리 생활에 근접해오고 있다. 공급자들에게는 자신이 가지고 있는 자산과 재능 등을 새로운 수익으로 바꿀 수 있는 기회를 제공하고, 수요자들에게는 재화와 서비스의 선택 범위를 크게 넓혀 주어 상대적으로 적은 비용으로 원하는 자원과 서비스를 이용할 수 있도록 해준다.

초연결사회를 향해 진화하고 있는 네트워크, 플랫폼, SNS 등 일련의 디지털 기술은 거래 비용과 탐색 비용을 제로에 가깝게 낮추고 거래 당사자간의 높은 신뢰를 제공하며 공유경제의 확산을 촉진시키고 있다.

또한 공유경제는 주거, 환경, 복지, 교통 등 다양한 분야에서 나타나고 있는 도시·사회문제들에 대한 대안을 제시하며 인류의 존속과 지속가능성에 대한 해결책을 제시하기도 한다. 온실가스, 쓰레기 문제 등 지구 환경 문제 대한 지속가능성의 정책적 단서를 제공하고 공동체 회복 등을 통한 사회 통합에 기여하며 사회와 인류의 존속을 위해 필요한 이타적 욕구를 실현하는데도 가장 현실적인 대안으로 부상하고 있다.

즉, 기존에는 경제의 근간이 될수 없었던 개인의 다양한 자산과 재능들이 디지털 기술과 공유경제 비즈니스 모델을 통해 경제·사회 전면으로 부각되며, 단순히 공유활동에 참여하여 자원을 공유하고 협력적으로 소비하는 것만으로도 우리 사회의 지속가능성을 추구하는데 기여하고 있는 것이다. 또한 공유활동에 기반을 둔 다양한 혁신적 비즈니스 모델이 나타나며 우리는 스마트폰의 단 몇 번의 조작만으로도 편리하게 교통수단을 이용하거나 숙식을 해결할 수도 있는 등 다양한 편리함을 바탕으로 우리 생활의 질적 수준도 향상 될 것이다. 이런 다양한 잠재력과 기대감으로 인해 공유경제는 점점 단순히 하나의 생활방식과 문화를 넘어, 개인의 행동양식과 소비패턴, 타인과 거래, 나아가 상호작용하는 전반적인 방식을 바꾸는 핵심동력으로 작용할 것이다. 물론 아직까지 공유

경제의 확산과정에서 나타나는 부작용과 제도적 논란으로 일부에서는 공유경제에 대한 회의론이 일고 있기도하며 또다른 일부에서는 이러한 논란을 파괴적 혁신의 확산과정에서 나타나는 어쩔수 없는 대가라고 여기는 주장들도 있다.

다만, 이런 논란에도 불구하고 공유경제가 장기적으로 단순한 생활 방식과 문화를 넘어 지난 한세기동안 지배적이었던 산업·자본주의 경제 패러다임의 대안적 체제로 성장·발전하기 위해서는 선결되어야 할 조건들이 있다.

첫째는 디지털 기술의 활용이다. 앞서 공유경제의 확산을 촉진시킨 가장 핵심적인 기재를 디지털 기술이라고 설명하였다. 현재까지의 디지털 기술이 대면 거래를 비대면 거래로 전환시키며 거래의 종류와 범위를 확장시키는 플랫폼으로서 공유활동이 일어날 수 있는 소통의 장을 제공하였다면 이제는 그 소통의 장을 더욱 안전하게, 신뢰할 수 있게 고도화 시켜야할 것이다. 비단 공유경제 뿐 아니라 모든 온라인을 통한 비대면 거래의 특성상 야기되는 정보의 비대칭성, 투명성, 정확성, 보안 이슈와 연결된 거래의 안전성⁴⁸, 거래 데이터의 무결성과 기밀성, 서비스의 지속가능성(가용성) 등의 이슈가 공유경제의 활성화를 위해서는 무엇보다 중요하다.

다양한 이슈들에 대해 참여자 상호간 신뢰가 확고히 구축되지 못할 경우 현재 일어나고 있는 공유경제에 대한 역동성이 쉽게 상실될 가능성이 크다고 판단된다. 지난 2014년 인도 수도 뉴델리 시 당국이 승객 안전 문제를 빌미로 전 세계로 빠르게 확산되고 있던 우버의 운영을 전면 금지했던 사건은 온라인 비대면 거래에서의 신뢰성과 안전성의 확보에 대한 중요한 단초를 제공하고 있다.⁴⁹

두 번째로 기술 혁신에 수반하는 제도적 혁신이 필요하다. 전통적인 임대업과 별반

48 정보의 비대칭성과 투명성, 정확성을 확보하여 거래와 관련된 거짓(fraud)정보를 막을 수 있는 보안적 이슈와 SNS의 기능 강화를 통한 참여자간 평판(reputation)에 대한 실시간 제공, 비용 결제와 관련된 일련의 사고를 막을 수 있는 전자금융거래 기술, 거래채널 상에서 발생하는 사용자 정보, 거래 정보, 기밀정보에 대한 유출과 훼손을 막을 수 있는 높은 수준의 보안기술 개발 등이 필요하다.

49 2014년 12월 5일 인도 뉴델리에서 25세 여성이 우버택시 앱을 이용했다가 우버택시 기사에게 성폭행을 당한 사건을 빌미로 인도 뉴델리 당국이 우버운행을 전면 금지하였다. 더욱이 가해 운전기사가 3년전 강간 미수로 구속된 전과가 있는데도 취업시 경찰 신원조회를 받지 않았고 회사에 허위주소를 제출한 사실이 드러나면서, 우버와 인도 교통국에 대한 시민들의 비난과 시위가 이어졌다. 해당 운전기사는 재판에서 종신형을 선고 받았으며 우버는 이에 대한 대응책으로 위급상황에서 경찰을 부를 수 있는 패닉버튼 서비스를 인도에서 시작하였다.

차이가 없어 보이는 차량공유나 숙박공유가 급격하게 성장할 수 있었던 이유도 스마트폰이나 웹을 통해 실시간으로 정보를 확인하고 소셜네트워크를 통해 거래 관계에서의 신뢰를 확보할 수 있었기 때문이다. 네트워크와 디지털 기술의 혁신이 공유활동을 중심으로 한 새로운 서비스 모델과 사용자 편리성을 바탕으로 새로운 혁신 모델로 부각하고 있는 것이다. 하지만 아직까지 대부분의 국가가 이러한 기술적 혁신의 산물로 태동된 공유경제 비즈니스에 대해 명확한 제도적 기준점을 제시하지 못한 채 규제적 공백상태로 남겨져 있다.

인도 뉴델리에서의 우버 사건과 같은 참여자의 안전 문제 뿐 아니라 기존 산업과의 가치충돌로 인한 공유비즈니스에 대한 규제 강화 요구가 전 세계적으로 일어나고 있다. 디지털 경제와 플랫폼 경제의 확산 속에 공급자-플랫폼-이용자라는 새로운 구조로 시장에 뛰어든 공유비즈니스 모델에 대해 전통 산업이 구축한 경제 질서로는 해결할 수 없는 여러 가지 상황이 발생하며, 이들 사업에 대한 합법 여부를 떠나 비즈니스 모델 자체의 존폐로까지 이어질 가능성도 높다.

또한 규제나 제도적 기준점을 적용한다하여도 공유경제에 대한 공통된 합의점은 아직까지 찾아보기 힘들다. 주요국들의 동향을 살펴보면 우버와 같은 신규 서비스를 합법부터 불법까지 다르게 규제하기도 하고 아예 시야를 돌려 기존 택시 사업의 규제를 완화하기도 하고 있다. 우리나라는 2016년 2월 공유경제 활성화를 위해 부산·제주·강원 지역 등을 규제 프리존으로 선정해 숙박 공유를 허용하는 등 관련 규제들을 완화하겠다고 발표했다. 국가 내에서도 공유비즈니스 모델별로 규제에 대한 잣대가 다르게 적용되고 있어 이는 자칫 시장과 이용자의 혼란을 더욱 부추길 가능성도 있다.

지나친 정부 규제는 자칫 이제 막 태동하고 있는 공유경제 비즈니스 모델 자체의 붕괴를 초래할 가능성도 있으며, 또한 무규제로 인한 시장의 혼란과 질서 부재는 서비스에 대한 안전성과 이용자, 생산자(고용자) 보호의 문제를 야기 시킬 수도 있다. 또한 고용과 소득 증진, 사용자 후생 제고, 자원 절감과 환경 보호, 그리고 새로운 창업 기회 제공 등 새로운 경제적 가능성을 제시하기도 하지만 전통적 경제주체의 이익을 침해하는 결과를 초래하기도 하고 세금 및 조세, 노동자 보호, 동등한 접근권 등 해결해야할

문제들이 산적해있다. 이제는 공유경제에 대한 경제적 규범을 만들기 위해 진지한 고민을 해야할 때이다. 어느것이 옳고 어떠한 기준을 적용해야한다는 구체적인 답을 제시하기 힘들지만 중요한 것은 새로운 공유경제 서비스가 가져다 줄 협력적 소비와 사회의 지속가능성에 대한 잠재력을 끌어올리기 위해 기술적 혁신에 수반하는 제도적 혁신을 이루고 새로운 시야를 바탕으로 기술·경제·사회가 함께 공진화 할수 있는 방향성을 정립해야할 것이다.

이러한 문제들이 해결될 때 공유경제는 자본주의 정통이론을 흔들 수 있는 대안적 경제 패러다임으로서의 가능성이 확대 될 수 있다. 나눔과 공유, 협력과 소통을 바탕으로 하는 공유경제의 기본정신이 자본주의 제도하의 도시·사회시스템이 해결하지 못한 다양한 분야의 생존문제를 시민 스스로 해결하는 새로운 가능성을 제공할 것이다. 미국 뉴욕 주의 한 소규모 도시에서는 수익성의 문제로 대형 유통회사들이 소매점의 개점을 미루자 주민들 스스로가 주주가 되어 생필품 판매점을 운영하고 있다. 주민들 스스로의 공유활동에 대한 참여가 개인의 부가가치를 넘어 지역사회의 일자리를 창출하고, 지역 경제를 살리는 역할을 한 것이다.

공유경제가 탄생한지도 벌써 20여년이 훌쩍 지나고 있다.⁵⁰ 하지만 아직까지 공유경제에 대한 정확한 개념과 실체도 모호한 것이 사실이고 공유경제 비즈니스가 확산될수록 이를 둘러싼 제도적 논란도 계속되고 있다. 공유경제가 우리 사회에 어떠한 의미를 갖는지, 또 어떤 변화를 가져올지, 그것이 많은 학자들과 활동가들이 말하는 것처럼 그것이 경제적 침체기의 새로운 대안과 희망이 될지도 장담하기는 이르다. 또한 국가별로, 도시별로 공유경제가 태생되고 확산되는 방식도, 그리고 이를 대하는 제도적 입장도 다르게 나타나고 있다.

우리는 아직까지 우버나 에어비앤비와 같은 소위 ‘공유’활동에 기반을 둔 비즈니스들에 대해 새로운 경제의 서두를 이끌 엄청난 혁신인지, 아니면 생태계를 교란하는 단순한 기존 서비스들의 변형된 형태인지 쉽게 단정 짓기는 힘들지만 적어도 이들이 공유경

50 1991년 5월 키아라 루빅이 제안한 공유의 경제(EoC, Economy of Communion)를 바탕으로한 포콜라레 운동을 기준으로 하지만 루빅의 공유의 경제 모델은 현재 공유경제(Sharing Economy)와의 철학과는 조금은 다른 의미를 내포하고 있다.

제의 핵심 기재인 협력적 소비와 이를 통한 도시와 사회의 지속가능성의 추구를 간과한 채 단순히 새로운 이익 창출에만 열을 올린다면 이들을 둘러싼 제도권의 충돌과 비판은 끈이지 않을 것으로 생각된다. 물론 이들에 대한 이러한 비판역시 어느 한편에서는 전 세계적으로 이는 공유경제를 둘러싼 혁신적인 조류에 역행한다는 또 다른 비판여론도 있을 것이다.

이처럼 공유경제를 둘러싼 논란이 지속되는 가운데, 공유경제의 다양한 서비스들을 기업의 새로운 마케팅 전략의 하나로 머물게 할 것인지 아니면 협력적 소비를 바탕으로 한 현명하고 건전한 소비방식으로서의 전환과, 상호 신뢰를 바탕으로 한 공동체 회복 등 새로운 경제모델과 시민문화가 함께 발전하는 긍정적인 모습으로 발전시켜 나갈지는 이를 대하는 소비자들의 판단과 인식, 기술 혁신과 동반하는 제도적 혁신이 수반될 때 가능하다.

다양한 공유활동에 참여하며 사회 구성원 사이의 나눔과 배려를 실천할 수 있는 인식이 자연스레 시민 문화로 자리 잡아야 할 것이며, 또한 우버나 에어비앤비와 같은 공유 기반의 기업 측면에서는 이들이 제공하는 새로운 서비스가 지역의 특성과 문화에 기반한 혁신 모델을 바탕으로 도시 사회가 처한 다양한 문제들을 해결하는데 앞장설 수 있어야 할 것이다.

본 보고서에서 소개한 소위 ‘사회 공익적 공유서비스’들이 더욱 많아지고 여기에 참여하는 다양한 계층의 소비자·이용자들이 늘어나며 자연스레 공유경제는 우리 사회가 필요로 하고 건전하고 지속가능한 도시의 모습을 그려나가는데 도움이 되는 방향으로 자리 잡을 것이라고 생각한다.

정부와 정책 관련자들은 규제적 공백 상태로 있는 공유경제와 관련된 법적·제도적 기반 마련과 규제적 혁신을 통해 공유경제에 대한 지속적인 공론의 장을 만들고 일부에서 나타나고 있는 부작용과 우려들을 해결할 수 있도록 노력해야 할 것이다.

이러한 요소들이 충족되어 기술·경제·사회가 함께 공진화할 수 있는 방향성이 정립될 때 우리는 디지털 기술이 제공하는 새로운 기회를 단순히 기업의 마케팅 전략이나 일시적인 유행이 아닌 우리가 기대하는 새로운 경제적 대안과 생활·문화 방식으로 받아들일 수 있을 것이다.

참고문헌

- Agyeman, J., McLaren, D., & Schaefer-Borrego, A.(2013), Sharing Cities. Washington, D.C.: Friends of the Earth. www.pando.sc/sites/default/files/documents/agyeman_sharing_cities.pdf
- Arun Sundarajan(2016), The Sharing Economy, The MIT Press
- Benkler, Y.(2006), The Wealth of Networks: How Social Production Transforms Markets and Freedom, Yale University Press, New Haven and London
/최은창 역(2015), 『네트워크의 부, 사회적 생산은 시장과 자유를 어떻게 바꾸는가』, 커뮤니티 이션북스
- Botsman, R.(2013), The Sharing Economy Lacks A Shared Definition
<http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition/>
- Botsman, R., & Rogers, R.(2011), What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live. London: Collins. alth of Networks: How Social Production Transforms Markets andFreedom, Yale University Press, New Haven and London
- Debbie Woskow(2014), Unlocking the sharing economy, An independent review
- European Commission(2016), The Passions and the Interests: Unpacking the 'Sharing Economy'
- European Urban Knowledge Network(2015), The Civic Economy (Opportunities and challenges for European cities)
- Fobes(2015),
<http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/12/04/at-68-billion-valuation-uber-will-be-bigger-than-gm-ford-and-honda/#283802325858>
- Fortune(2016),
<http://fortune.com/2016/06/28/airbnb-funding-value/>

- Highfield, R., & Nowak, M.(2011), Super Cooperators: Evolution, altruism and human behaviour (or why we need each other to succeed). Text Publishing
/허준석 역. 2012. 초협력자. 사이언스 북스.
- Lessig, L.(2008), Remix : Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy. Penquin Press
- Market Revolution(2013), Sharing Economy & Collaborative Consumption
- Rifkin, J.(2000), The age of access: The new culture of hypercapitalism. Where All of Life is a Paid-For Experience, Tarcher, New York
/이희재 역. 2000. 소유의 종말. 민음사
- Rifkin, J.(2014), The Zero Marginal Cost Society, Palgrave, MacMillan
- PwC(2015), “The Sharing Economy”, Consumer Intelligence Series
- Robert Reich(2015), Why work is turning into a nightmare: The new ‘sharing’ economy is really about sharing the scraps, Alternet
- Schor, J.(2014), Debating the Sharing Economy
<http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>
- 강현숙(2016), 지속가능한 공유도시를 위한 지역정부의 역할, Future horizon 2383-6466, 과학기술정책연구원
- 송태원(2015), 공유경제를 통한 혁신과 규제에 관한 일 고찰, 법제논단
- 최진우(2014), 공유경제의 등장과 규제 이슈, 한국정보법학회 발제문
- 미국, 뉴욕 “Trees for Cars” 사례
 - Business Insideer(2015),
<http://www.businessinsider.com/homeless-coders-trees-for-cars-app-2013-12>
 - Mashable(2015),
<http://mashable.com/2015/04/05/homeless-coder-still-homeless/#XkTHbUeg5gq9>
- 네덜란드 로테르담(Rotterdam)시 ‘내가 만드는 로테르담(I Make Rotterdam)’ 사례
 - Luchtsingel 홈페이지 <http://www.luchtsingel.org/>

- Luchtsingel / ZUS + Hofbogen BV
<http://www.archdaily.com/346241/luchtsingel-zus-hofbogen-bv>
- Rotterdam Citizens Crowdfund Fantastic Wooden Luchtsingel Footbridge
<http://inhabitat.com/rotterdams-wooden-luchtsingel-footbridge-is-a-fantastic-piece-of-crowdfunding-architecture/luchtsingel-crowdfunded-bridge-rotterdam/>
- 독일, 프라이부르크(Freiburg) 보방지구의 “자동차 없는 마을”
 - 친환경 에너지 자족도시, 독일의 프라이부르크(한국토지주택공사), http://blog.naver.com/bloglh/15_0125869325
 - 지속가능성으로의 길-프라이부르크(녹색도시), https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-1053127266/373509/GreenCity_Korea.pdf
 - 김옥희(2015), 슬로시티 철학 구현에 기반을 둔 도시재생 사례 분석을 위한 탐색적 고찰, 관광연구논총 제27권 제3호
 - 환경보존협회(2010), 보봉마을에는 뭔가 특별한 것이 있다. 환경정보
- 콜롬비아 메데인시의 사회자산 공유 “Sharing without Sharing” 사례
 - Sharing Without Sharing: The Strange Case of Medellín
<http://www.shareable.net/blog/sharing-without-sharing-the-strange-case-of-medellin>
 - 박건철(2016), 2016 공유서울페스티벌 발표자료
- 미국, 로스앤젤레스 “The Summer Night Lights Program”
 - City Parks Alliance
<http://www.cityparksalliance.org/summer-night-lights>
 - GRYD Foundation
<http://grydfoundation.org/programs/summer-night-lights/>
- 영국, 런던시 “밀레니엄 프로젝트 - 테이트 모던 미술관”
 - <http://www.bbc.com/news/entertainment-arts-34323531>
 - <http://brownmason.com/projects/bankside-power-station-current-tate-modern/>
- 스페인, 갈다카오의 ‘연대 냉장고(Solidarity fridge)’
 - <https://www.theguardian.com/world/2015/jun/25/solidarity-fridge-spanish-town-cut-food-waste-galdakao>
 - http://www.huffingtonpost.com/entry/solidarity-social-fridges-argentina_us_5734b14fe4b08f96c1826414