

‘대형마트 의무휴업·심야영업 완화’ 국회 테이블 올랐다

15년 전 오프라인 중심 맞춰진 규제 현재 소비 중심축 온라인으로 이동 온라인 배송 규제완화도 주요 쟁점 법안 통과 시도심 물류거점 역할 소상공인 단체 반발... “논의 필요”

대형마트 의무휴업과 심야 영업 규제를 둘러싼 유통업계의 해묵은 논쟁이 다시 국회 테이블 위에 올랐다. 대형마트의 월 2회 공휴일 의무휴업과 자정~오전 10시 영업제한을 완화하는 유통산업발전법 개정안들이 국회 논의에 본격 착수하면서, 새벽배송 시장을 둘러싼 온·오프라인 유통 경쟁도 중대한 변곡점을 맞는 분위기다.

21일 <메트로경제 신문> 취재에 따르면 국회 산업통상자원중소벤처기업위원회(산자위)는 지난 19일 전체회의를 열고 대형마트의 심야 영업 제한 완화와 의무휴업 규제 자율화를 골자로 한 유통산업발전법 개정안들을 상정해 법안심사소위원회에 회부했다.



21일 서울 시내 한 대형마트에 의무휴업일이 안내문이 게시돼 있다. /뉴시스

현행법상 대형마트와 기업형슈퍼마켓(SSM)은 월 2회 공휴일 의무휴업과 함께 자정부터 오전 10시까지 영업을 제한된다. 해당 규제는 전통시장과 골목상권 보호를 위해 2012년 도입됐지만, 소비 중심축이 온라인으로 이동한 현재 유통 환경과 맞지 않는다는 지적이 꾸준히 제기돼 왔다. 이번 개정안의 핵심 쟁점은 의무휴업 규제와 심야배송 제한 완화 여부다. 먼저 김성원 국민의힘 의원안은 매월 2회 공휴일 의무휴업 원칙을 삭제하고, 지역 실정

에 따라 지자체가 주민과 협의회의 의견을 반영해 자율적으로 휴업일을 정할 수 있도록 했다.

의무휴업 제도의 실효성을 둘러싼 논란도 이어지고 있다. 한국개발연구원(KDI)에 따르면 의무휴업일을 평일로 전환한 대구·부산·서울 서초·동대문 등에서는 대형마트 매출이 최대 7.9% 증가한 반면, 우려와 달리 전통시장과 골목상권 매출 감소는 나타나지 않았다. 오히려 대구 골목상권 매출은 15.39%, 서울 전통시장 매출은 12.79% 증가한 것으로 조사됐다.

심야 영업과 온라인 배송 규제 완화도 주요 쟁점이다. 김동아 더불어민주당 의원은 영업시간 제한이나 의무휴업 시간 대에도 전자상거래를 위한 상품 포장·반출·배송을 허용하는 내용을 담고 있다. 쿠팡 등 이커머스 업체들이 장악한 새벽배송 시장에 대해 대형마트에도 심야 배송 경쟁력을 부여하겠다는 취지다.

한발 더 나아가 김성원 의원은 자정부터 오전 10시까지 적용되는 영업시간 제한 규정 자체를 삭제하는 방안도

포함했다. 법안이 통과될 경우 전국 주요 대형마트 점포는 심야 시간대 상품 선별(피킹)과 포장·출고 작업을 수행하는 도심 물류 거점 역할까지 맡게 될 전망이다.

다만 소상공인 단체 반발은 여전히 변수다. 인태연 소상공인시장진흥공단 이사장은 지난 20일 대형마트 새벽배송 허용과 관련해 “시장을 전쟁터로 만드는 결과를 가져올 수 있다”며 “영향을 받을 수 있는 주체들과 충분한 논의가 필요하다”고 밝혔다.

유통업계 관계자는 “15년 전 오프라인 중심 유통 환경에 맞춰진 규제가 현재까지 유지되면서 온·오프라인 간 역할 차이가 심각했던 게 사실”이라며 “의무휴업일 완화와 심야 배송 허용은 단순히 마트의 이익을 넘어 소비자들의 선택권을 넓히고 유통 시장 전반의 공정한 경쟁 여건을 만드는 계기가 될 것”이라고 말했다.

/김서현 기자

seoh@metroseoul.co.kr



靑 “삼성 노사 한발 양보해 잠정합의 이뤄”

“국민 경제에 미치는 영향 워낙 커 정부, 합리적 방향 조정 적극 지원”

청와대는 21일 삼성전자 노사가 전날(20일) 파업을 1시간여 앞두고 잠정합의안을 마련한 데 대해 “노사가 한발 양보해서 잠정합의안이 이뤄진 것”이라고 평가했다. 향후 정부는 노사 협상이 합리적으로 이뤄지기 위해 적극 지원할 방침이다. 강유정 청와대 수석대변인은 이날 오전 브리핑에서 “원칙적으로 노사 간 문제는 노사가 자율적으로 결정할 사안인 것”이라고 말했다.

강 수석대변인은 그러면서 “다만 최근 삼성의 경영 성과를 둘러싼 이 문제는 노사 간 문제를 넘어 사회적 논쟁의 부분도 상당히 크고 이 사회적 문제를 다룸에



강유정 수석대변인이 21일 청와대 춘추관에서 현안 관련 브리핑을 하고 있다. /뉴시스

있어 갈등이 광장히 심해진 것을 모든 국민이 목격한 바 있다”며 “이 갈등이 국민 경제에 미치는 영향이 워낙 크기 때문에

정부는 노사의 협상이 합리적 방향으로 조정될 수 있도록 적극 지원할 생각”이라고 밝혔다.

전날 이재명 대통령이 국무회의에서 노조의 ‘영업이익 배분 요구’가 과도하다는 취지로 지적한 데 대해선 “영업에 대한 당 기준이익과 영업이익의 차이를 분명히 했다”며 “이 부분은 사회적으로 좀 더 검토되고 논의될 필요가 있다는 취지로 말씀하신 것으로 알고 있다”고 말했다.

다만 이와 관련해 삼성전자 주주 단체가 “세전 영업이익의 12%를 미리 계산해 성과급으로 연동·할당하는 노사 잠정 합의는 위법”이라며 법적 대응을 예고한 것과 관련해선 “좀 더 살펴봐야 할 듯하다”고 말을 아꼈다. /서예진 기자 syj@



AIDC 중속엔진 단기대응 ‘한계’ 조선사, 점진적 증설 서두른다

HD현대중, 전용 생산시설 구축 검토 한화엔진, 오는 8~9월 공장 완공 목표 STX엔진, 자체기술 기반 시장 겨냥

AI 데이터센터용 중속엔진 수요가 조선·엔진업계의 새 먹거리로 떠오르고 있지만 국내 엔진사들의 단기 대응 여력은 제한적이라는 분석이 나온다. 기존 4행정 중속엔진 생산능력 상당 부분이 이미 선박용 물량에 묶여 있는 만큼, 시장 확대의 관건은 별도 생산능력과 부품망, 테스트 베드를 얼마나 빨리 확보하느냐에 달려 있다는 평가다.

21일 한국투자증권에 따르면 HD현대중공업은 연간 중속엔진 생산능력 2941MW, 약 400만BHP의 70% 이상을 선박용 발전엔진에 할애하고 있다. 자회사HD현대엔진도 생산능력 전부를 선박용으로 사용하고 있어, 상선 수요가 급감하지 않는 한 그룹 내 선박 물량을 우선 소화해야 하는 구조다.

글로벌 엔진사들도 상황은 비슷하다. 핀란드바르질라는 데이터센터용 엔진 수요가 생산능력을 웃돌자 오는 2028년 초까지 생산능력을 35% 확대하기로 했다. 업계에서는 오는 2030년까지 확보 가능한 생산 슬롯이 엔진사의 핵심 경쟁력으로 떠오르고 있다고 본다.

중속엔진은 선박 추진·발전용은 물론 육상 발전설비에도 활용되는 4행정 엔진이다. 기존에도 육상 발전원으로 쓰여왔지만, 최근 AI 데이터센터 전력 수요와 맞물리며 성장성이 다시 부각되고 있다.

국제에너지기구(IEA)는 전 세계 데이터센터 전력 소비량이 오는 2030년 약 945TWh로 현재의 두 배 수준까지 늘고, 연평균 증가율도 약 15%에 이를 것으로 전망했다.

국내 엔진 3사는 각자 대응에 나서고 있다. HD현대중공업은 데이터센터용 10~20MW급 가스엔진 전용 생산시설 구축



HD현대중공업의 육상 발전용 힘센엔진(HIM SEN). /HD현대

등 증설 방안을 검토 중이다. 한국투자증권은 연 1GW 규모 생산능력을 확보할 경우 오는 2028년 매출이 1조원가량 늘고, 기업가치도 약 4조원 증가할 수 있다고 분석했다.

한화엔진은 오는 8~9월 완공을 목표로 900MW 규모의 4행정 중속엔진 전용 공장을 짓고 있다. 당초 선박용 위주로 기획됐지만, 데이터센터 수요 확대에 따라 일부 물량 전환 가능성도 거론된다.

STX엔진은 자체 기술 기반 중속엔진과 신제품으로 데이터센터 시장을 겨냥하고 있다. 지난해 말 출시한 ‘16V32/40 하이 다이내믹’ 엔진은 10초 이내 블랙스타트와 고속엔진 수준의 과도응답 성능을 갖춰 급격한 부하 변동에 대응할 수 있다. 투자비·운영비·설치 공간 측면에서도 경쟁력이 있다는 평가다.

다만 생산능력 확충은 조립라인 증설만으로는 한계가 있다. 엔진을 제때 시험·인도하려면 터보차저, 전자제어 계통 등 핵심 부품 공급망과 테스트베드 확보가 병행돼야 한다. 실제 병목은 조립능력보다 부품 조달과 시험 설비에서 발생할 수 있다는 지적이다.

엄경아 신영증권 연구원은 “기존 선박용 물량을 무리하게 줄이기보다는 지속 가능한 수요 범위 안에서 점진적인 증설이 이뤄질 가능성이 크다”라고 말했다.

/유혜은 기자 dhalehdhale@



대한상의 “韓 제조업, 시장 확대보다 경쟁력 강화 필요”

韓, 세계 제조업 교역 99% 품목 수 기준 96% 시장에 수출

한국 제조업이 전 세계 제조업 시장 대부분에 진출했지만 개별 품목 점유율은 낮아지면서 수출 전략의 무게중심을 외연 확대에서 경쟁력 강화로 옮겨야 한다는 분석이 제기됐다.

21일 대한상공회의소 경제연구원이 발표한 한국 제조업의 수출 구조 변화와 무역 특화 분석 보고서에 따르면 한국은 시장까지 기준 세계 제조업 교역의 99%, 품목 수 기준 96%에 해당하는 시장에 수출하고 있다. 독립 관세 구역을 포함하면 진출 국가는 약 220개국에 이른다.

수출 대상국과 품목 범위가 이미 넓어진 만큼 앞으로는 신규 시장 확대보다 주력 품목의 경쟁력 확보가 더 중요한 과제로 제시됐다. 실제 한국 제조업의 개별 품목 글로벌 실질 점유율은 2010년대 후반부터 완만하게 하락해 2023년 3.5%까지

낮아졌다.

주력 수출 품목도 빠르게 바뀌고 있다. 2007년과 2023년 상위 50개 수출 품목을 비교하면 반도체 제조장비, 반도체 장비 부품, 집적회로 부품, 전기차 포함 승용차, 태양광셀·LED, 바이오의약품, 화장품, 이차전지 소재 등이 새롭게 포함됐다. 반면 스티렌, 테레프탈산, PET 등 범용 석유화학 소재와 디젤 승용차·화물차, 컬러TV 수신기, 컴퓨터 모니터 등은 상위권에서 빠졌다.

수출 지역별 비중도 달라지고 있다. 중국은 여전히 최대 수출국이지만 전체 제조업 수출 비중은 2021년 27.0%에서 2023년 20.9%로 낮아졌다. 같은 기간 미국 비중은 14.0%에서 17.7%로 상승했다. 베트남은 2010년대 중반 이후 3위 시장으로 자리 잡았고 2020년대 들어 대만도 주요 수출 시장에 포함됐다.

첨단 품목의 수입 의존도는 과제로 지목됐다. 친환경차와 바이오의약품은 글

로벌 성장성과 무역특화지수가 모두 높은 수준을 보였지만 반도체 웨이퍼 제조 장비와 반도체 장비 부품, 태양광 셀 및 LED 등은 수출 증가와 함께 수입도 빠르게 늘었다. 첨단산업 성장 과정에서 핵심 장비·부품의 대외 의존도가 함께 커질 수 있다는 우려가 나오는 이유다.

박가희 상의경제연구원 연구위원은 “무역특화지수 분포 변화는 국가 간 경쟁력 변화와 글로벌 생산 네트워크 심화 등이 복합적으로 작용한 결과”라며 “일부 첨단산업에서 수출과 수입이 함께 늘어나는 구조가 고착화되면 외부 충격에 취약해질 수 있어 공급망 안정성 측면의 지속적인 모니터링과 대응이 필요하다”고 말했다.

대한상의는 기술·제품 경쟁력 확보와 핵심 소재·부품 공급망 강화, 경제 불복화 대응을 주요 과제로 제시했다.

/원관희 기자 wkh@

