여당·경제계, 소통 한 목소리… 정년 등 현안 합의는 '빈손'

더불어민주당·경제6단체 간담회
초광역특구법 등 핵심 법안 논의
한병도 "공식·비공식 소통 지속"



한병도 더불어민주당 원내대표가 23일 여의도 국회에서 열린 경제6단체 부회장 간담회에서 기념촬영하고 있다. 왼쪽부터 전은수 민주당 원내대변인, 이인호 한국무역협회, 이동근 한국경영자총협회, 김창범 한국경제인협회 상근부회장, 한 원내대표, 김한규 원내정책수석, 김정일 대한상공회의소, 오기웅 중소기업중앙회, 김현철 한국중견기업연합회 상근부회장. /뉴시스

경제6단체 상근부회장들이 23일 국회를 찾아 한병도 더불어민주당 원내대표에게 초광역특구법과 정년연장 입법 등 기업 경영 환경을 좌우하는 핵심 법안 처리 과정에서 경제계와 소통이 중요하다고 강조했다. 민주당과 경제6단체는 앞으로 논의할 여러 사안이 많은 만큼, 집권여당과 경제계가 만나는 기회를 계속 만들고 소통을 이어나가겠다는 데 입장을 같이 했지만 경영계 현안에 대해 합의를 이룬 것은 없는 것으로 알려졌다.

한 원내대표는 이날 오후 서울 여의도 국회에서 열린 경제6단체(한국경제인협회·한국경영자총협회·대한상공회의소·한국무역협회·중소기업중앙회·한국중견기업연합회)와의 간담회에서 집권여당이 현장과 끊임없는 소통으로 필요한 입법과 정책을 챙기겠다고 밝혔다. 이날 간담회엔 김한규 민주당 원내수석, 전은수 원내대변인과 김창범 한경협·이동근 경총·김정일 대한상의·이인호 무협·오기웅 중기중앙회·김현철 중견련 상근부회장 등 경제6단체 중역들이 참석했다.

한병도 원내대표는 "지난주 우리 경제는 역사적인 이정표를 세웠다. 전 세계에서 단 세 나라, 미국, 독일, 중국 밖에 가보지 못한 수출 1조 달러란 대기록을 달성한 것"이라며 "불과 70여 년 전 전쟁의 폐해와 극심한 가난을 딛고 대한민국은 세계 무역의 한 축을 책임지는 명실상부한 수출 강국으로 우뚝 섰다"고 말했다.

이어 "미래 경제 성과를 국민께서 체감하실 수 있도록 삶의 현장과 골목골목으로 확산시키는 한편, 지속 가능한 성장으로 이어질 수 있도록 미래 성장 동력을 착실히 키워 나가야 할 때"라며 "오늘 간담회가 우리 경제 대도약을 위한 과제와 해법을 허심탄회하게 논의하는 자리가 되길 기대한다"고 부연했다.

김창범 한경협 상근부회장은 "최근 관세, AI(인공지능) 등에 따른 통상 산업 정책의 변화, 장기화된 중동 정세 불안, 글로벌 고금리 기조 등 경제에 대외불확실성이 그늘을 짙게 드리우고 있다"며 "신속한 처리가 필요한 법안들도 있지만, 발의안 통과에 부작용이 우려되는 법안도 있다. 이 자리를 통해서 기업들의 의견을 소통을 통해서 나누고 국회와 함께 미래를 만드는 그런 장이 됐으면 한다"고 했다.

이날 회의에서 나눈 구체적인 의제는 공개되지 않았다. 경제계는 서남권 반도체 클러스터를 뒷받침하는 초광역특구법에 주52시간 근로제 면제와 기간제 노동자 규제 완화 등 '노동 특례'가 들어가야 한다고 주장하고 있고, 정년연장도 법적 정년을 65세로 의무화하지 말고 퇴직 후 재고용 등 기업의 자율성을 보장해달라고 요구하고 있다.

전은수 민주당 원내대변인은 간담회 후 기자들과 만나 "한병도 원내대표는 경제6단체에게 소통 창구에서 공식적, 비공식적으로 소통해달라고 하셨고, 국회 논의 내용을 공유하겠다고 했다"고 말했다. 또한 민주당과 경제6단체는 이번 간담회와 같은 소통의 장을 만들어 만남을 지속하기로 했다.

/박태홍 기자 pth7285@metroseoul.co.kr

K-조선, 원자력 추진선 상용화 속도

개념설계 획득·항로 실증 추진
경제성 검증·규제 정비 등 과제


HD한국조선해양이 공개한 1만5000 TEU급 SMR 추진 컨테이너선의 조감도. /HD현대

국내 조선업계가 원자력 추진선의 개념설계 기본승인 획득과 실증 프로젝트 추진 등 기술개발에 속도를 내고 있다. 정부도 2035년 선박 건조 착수를 목표로 기술개발 로드맵을 구체화하고 있지만 상용화까지는 기술 검증과 경제성 확보, 안전규제·인허가 체계 정비 등 해결해야 할 과제가 적지 않다.

23일 업계에 따르면 삼성중공업은 지난 19일 미국 테서 아토믹스와 원자력 추진 액화천연가스(LNG) 운반선 실증을 위한 독점 협력 양해각서(MOU)를 체결했다. 양사는 선박 설계·건조와 원자로 기술·인허가를 각각 맡아 소형 불화물염 냉각 고온원자로(FHR) '트리톤'을 탑재한 LNG선을 개발하고 대서양 상업 항로 투입을 추진한다.

삼성중공업은 지난 7월에도 한국원자력연구원·선박해양플랜트연구소와 공동 개발한 1만5000TEU급 원자력 추진 컨테이너선 개념설계로 미국선급(ABS) 기본승인(AiP)을 받았다. 해당 선박에는 해양용 용융염원자로(MSR) 'MARINA' 2기가 적용됐다.

HD현대중공업·HD한국조선해양도 지난 6월 한국원자력연구원 등과 공동 개발한 MSR 기반 자동차운반선 개념설계로 영국 로이드선급(LR) 기본승인을 받았다. 한화오션은 한국전력기술이 기본설계 중인 해양용 소형모듈원자로(SMR) '반디'의 선박 적용 및 사업화 방안을 협의하고 있다.

정부 차원의 기술개발도 추진되고 있다. 정부는 인공지능(AI) 기반 과학기술 혁신 프로젝트 'K-문샷'의 12대 미션에 '용융염원자로 기반 SMR 선박 개발'을 선정해 해양 모빌리티 에너지 플랫폼 구축에 나섰다.

한국원자력연구원 김치형 박사가 지난달 산업교육연구소 세미나에서 공개한 'SMR 선박 미션 이행 계획'에 따르면 정부는 오는 2029년까지 주요 기기 국산 제작·성능 검증과 해양 테스트베드 구축을 추진한다. 2032년 해양용 MSR 임계실험·종합효과시험을 거쳐 2035년 원자력 추진선 건조에 착수하고 전주기 개발체계를 완성한다는 구상이다.

다만 상용화를 위해서는 경제성 검증이 필요하다는 분석이다. 선사와 조선사가 기존 선박의 탄소배출 관련 비용과 원자력 추진선 도입 비용을 비교해 사업성을 판단할 수 있도록 구체적인 건조·운영 비용과 운용 요건을 제시해야 한다는 것이다.

법령·규제 정비도 과제다. 현행 원자력안전법은 발전·연구·교육용 원자로를 중심으로 규정돼 상업용 선박 추진 원자로에 대한 별도 허가 기준이 없다. 선박의 이동 특성을 고려한 방사선비상계획구역 설정과 사고 대응체계 마련도 필요하다는 지적도 나온다.

원자력 설비는 선박안전법상 선박시설에 포함돼 있어 해양수산부의 선박 검사와 원자력안전위원회의 안전규제 간 역할 조율도 요구된다. 정부는 산·학·연·관이 참여하는 'SMR 선박 미션 운영위원회'를 중심으로 기술개발과 제도·산업 인프라 구축을 병행할 계획이다.

김치형 박사는 "기술개발 완료 시점에 맞춰 조선소의 핵연료 취급부터 사고 책임, 항만 입출항까지 실제 운항에 필요한 제도적 기반이 완비돼야 한다"고 말했다.

/유혜온 기자 dhaledhale@

최태원 회장, 재산분할 소송 화해권고 신청

분쟁 종결 가능성… 경영부담 완화 기대

최태원 SK그룹 회장이 노소영 아트센터 나비 관장과의 재산분할 소송 재상고심에서 법원에 화해권고 결정을 요청했다. 대법원 판단을 기다리는 동시에 당사자 간 합의를 통한 분쟁 종결 가능성을 타진하기 위한 것으로 보인다.

23일 업계에 따르면 최 회장 측은 재산분할 재상고심을 심리 중인 대법원 재판부에 화해권고를 신청했다. 화해권고는 법원이 소송 당사자에게 합의를 권유하는 절차로, 양측이 이를 받아들이면 재판상 화해와 같은 효력이 발생한다.

이번 신청은 재산분할 규모를 둘러싼 법적 다툼이 장기화하는 상황에서 나온 조치라는 점에서 주목된다. 앞서 서울고법은 최 회장이 노 관장에게 재산분할금 9440억원을 지급해야 한다고 판결했다. 이에 최 회장 측은 대법원에 재상고하면서도 9440억원 가운데 7000억원은 수용하고 나머지 2440억원에 대해서만 법리적 판단을 구하겠다는 입장을 밝혔다.

앞서 파기환송심 재판부는 "최 회장이 노 관장에게 9440억원을 지급하라"고 지난 7월 판결했다. 재판부는 2조원 상당의 SK주식을 포함한 2조9000억원을 분할 대상 재산이라고 보고, 분할 비율을 최 회장 66.6%대 노 관장 33.3%로 정했다. 최 회장 측은 파기환송심의 재산 분할 등에 불복해 재상고했다.

이번 화해권고 신청은 재상고심에서 법적 판단을 구하는 한편 합의를 통한 분쟁 종결 가능성도 열어둔 것으로 해석된다. 특히 재산분할 규모와 지급 방식 등을 둘러싼 불확실성을 줄일 수 있다는 점에서 경영 측면의 부담 완화에도 관심이 쏠린다. 합의에 이르지 못할 경우 대법원의 재상고심 판단을 통해 최종 결론이 내려질 전망이다.

/양성운 기자

증시 불안감 고조… 정부 "비상계획 있다"

›› 1면 '코스피 쇼크, 증안펀드'서 계속

여기에 전월 대비 0.4%(10월) 오른 미국 소비자물가지수(CPI)로 금리 인상 가능성이 거론되는 게 악재가 됐다.

문제는 악재가 아직 남아 있다는 점이다. 그간 글로벌 증시에 대해 장밋빛 전망만을 내놓던 투자은행(IB)과 증권가에서도 우려의 목소리를 내기 시작했다.

제임스 매킨토시 WSJ 칼럼니스트는 'AI 거품은 이미 터졌는가'라는 칼럼에서 "데이터센터 관련 종목의 미니 거품이 터졌다는 것만 확실하다"며 더 큰 AI 거품에서 바람이 빠지는 중인지는 알 수 없지만 "섬뜩할 만큼 그럴듯하다"고 했다. 뱅상 모르티에 아문디 최고투자책임자(CIO)는 "거품은 터지고 나서야 알 수 있다"고 말했다.

비대해진 '빚투'(빚내서 투자) 규모가 개미들의 손실과 연쇄 주가 급락을 부추길 수 있다는 진단도 있다. 신용융자 잔고는 지난 20일 기준 25조9579억원으로 집계된다. 주가가 하락할 경우, 담보 부족에 따른 반대매매가 연쇄 청산을 촉발할 수 있다. 이달 들어 누적된 반대매매 규모만 2396억원에 이른다.

한편 이날 이형일 부총리 겸 재정경제부 장관은 증시 변동성과 관련해 "(증안펀드 가동 준비 외) 추가 대책은 기 마련된 컨틴전시 플랜(비상계획)이 있다"고 밝혔다. 증안펀드 규모 확대 가능성도 열어뒀다. 아울러 정부는 상장기업이 하루에 매수할 수 있는 자기주식 한도를 24일부터 내년 2월 23일까지 3개월간 확대키로 했다.

/신하은 기자 godhe@

글로벌 불확실성 영향… 성과 중심 재정비

›› 1면 '재계, 인사 키워드 안정'서 계속

반면 기아는 성장세를 이어갔다. 기아의 1~9월 누적 글로벌 판매량은 247만 8144대로 전년 동기 대비 4.4% 증가했다. 3분기 판매량도 84만7355대로 7.9% 늘었으며 매출 31조5974억원, 영업이익 1조 8183억원으로 각각 10.1%, 24.3% 증가했다. 현대차와 기아가 엇갈린 실적을 기록한 만큼 양사의 수익성 방어와 글로벌 경쟁력 강화를 위한 경영진의 역할이 중요해진 상황이다.

관심사는 호세 무뇨스 현대차 대표이사 사장의 유임 여부와 6년째 기아를 이끌고 있는 송호성 사장의 거취다. 소프트웨어 중심차량(SDV) 경쟁력 강화를 위해 출범한 첨단차플랫폼(AVP)본부의 조직 개편 여부도 주요 관전 포인트다. 자율주행과 소프트웨어뿐 아니라 로보틱스 등으로 미래 사업 영역이 확대되는 만큼 관련 조직의 역할과 책임을 재정비할 가능성도 제기된다.

재계 관계자는 "글로벌 경영환경의 불확실성이 큰 상황에서 조직을 크게 흔들기보다 기존 경영진을 중심으로 사업 경쟁력을 유지하는 분위기다"며 "현대차그룹 역시 대대적인 인적 쇄신보다는 성과와 미래 사업 경쟁력을 고려한 안정적인 인사에 무게를 둘 것이라는 분위기가 강하다"고 말했다.

/양성운 기자