

카풀·GBC·진에어·원격의료서비스

말로만 규제 없앤다... 기업은 여전히 '엄동설한'

끝이 없는 규제, 해법은 없나

신사업 진출·미래산업 육성 등 난항 4차산업시대서 글로벌 경쟁 뒤쳐져 인재 영입·투자 미뤄 성장률 '시름'

문재인 정부 집권 3년차를 맞았지만 경제는 여전히 규제 프레임에 막혀 미래 성장동력을 확보하지 못하고 있다.

올해 초 문재인 대통령이 삼성·현대차·SK·LG 등 재벌총수와 중견그룹 최고경영자들과 미팅을 갖고, 홍남기 경제부총리가 현장을 방문하는 등 기업의 목소리를 들으려 노력했다. 하지만 기업들은 여전히 각종 규제에 막혀 신사업 진출 등 전략사업 육성은 물론 자회사의 성장전략조차 추진하지 못하고 있는 실정이다. 이는 문재인 정부 들어 줄곧 규제완화를 요구했지만 청와대와 정부는 오히려 대기업의 투자활동을 제약하는 규제를 강화하기 때문이다.

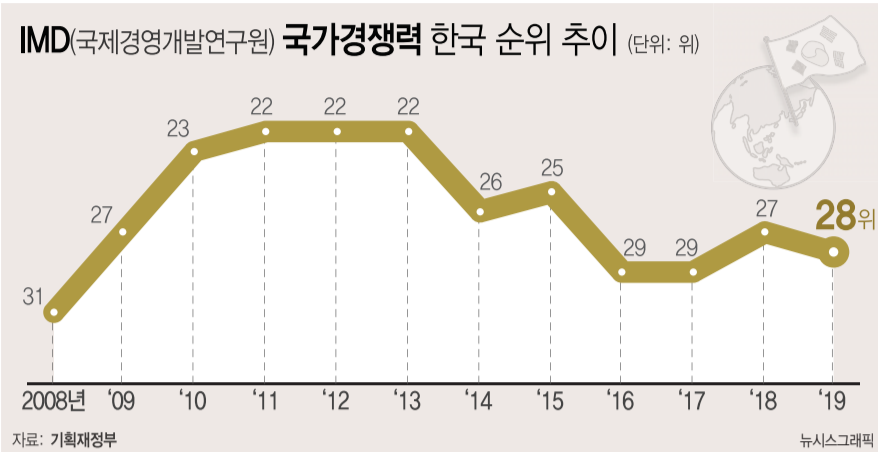
◆경제단체장 올해도 '규제 완화'

경제단체장들은 지난해 이어 올해도 '규제 완화'에 대한 목소리를 높이고 있다.

박용만 대한상공회의소 회장은 지난해에 이어 올해도 대기업은 물론 중견·중소기업을 대변해 정부에 규제 완화를 적극적으로 요구하고 있다. 또한 재계 주요 인사들도 전면에 나서 규제 완화의 필요성을 피력하고 있는 상황이다.

박용만 회장의 경우 20대국회에 들어서만 11번 넘게 국회를 방문했고, 의원회관을 하루에 6km 이상 걸으며 규제 개혁 건의를 진행했다. 하지만 규제완화는 경제적 이해관계뿐 아니라 정치·사회 등 다양한 이해관계가 맞물리며 경제계에서 만족할 만한 결과물이 나오진 않았다.

이에 박 회장은 "정부가 (과도한 규제)로 세계 시장에서 경쟁하는 기업들을 너무 어렵게 취급한다"며 "폐쇄적 규제 환경과 양극화 심화 등의 문제가 한국 경제의 성장을 오랫동안 발목 잡고 있다"고 진단했다. 또 "양보를 할 수 있는 쪽은 양보해야 하는데 그냥 내버려 두면 모든 구성원들은 다 이기적인 선택



을 한다"며 "정부와 국회가 개입해 해결을 해야 하는데 아무도 십자가를 지려 하지 않는다"고 토로했다.

손경식 한국경영자총협회장도 올해 초 이재갑 고용노동부 장관과 주요 30대그룹CHO(인사·노무책임자)를 만난 자리에서 "일자리 창출이 기업에 맡겨야 하는 것인데, 더 많은 일자리를 만들기 위해선 핵심 규제 완화와 함께 노사관계 선진화, 노동 시장 유연성 제고를 통해 기업하기 좋은 환경을 만드는 것이 중요하다"고 강조한 바 있다.

실제 우리나라는 기업 규제 등 정부 효율성 분야에서 뒷걸음친 것으로 나타났다. 지난달 29일 스위스 국제경영개발대학원이 내놓은 '2019년 국가경쟁력 평가 결과'에 따르면 전체 평가 대상 63개국 가운데 한국의 종합순위는 28위로 1년 전보다 한 계단 하락했다. 한국의 경쟁력 순위는 1999년 41위로 바닥을 친 뒤 2011~2013년 연속 22위까지 올랐지만 이후 정부와 기업 효율이 떨어지며 25~29위권에 머물고 있다.

◆'규제 발목' 잡힌 4차 산업혁명

재계가 규제 완화를 강도 높게 요구하는 것은 4차 산업혁명 시대에 맞춰 기업들이 신산업 육성에 집중하고 있지만 규제에 발목잡혀 글로벌 경쟁에서 뒤쳐지고 있기 때문이다. 대표적으로 보여주는 사례가 '카풀' 등 공유경제 산업이다.

국내 공유경제는 규제에 가로막혀 별다른 성과를 거두고 있지 못하고 있다. 지난해 한국은행은 2017년 국내 공유경제 규모를 820억원으로 추산했다. 국내

총생산(GDP) 대비 0.005%에 불과한 수치다. 반면 중국의 지난해 공유경제 시장 규모는 4조9205억위안으로 GDP 기준 5.9%에 육박했다.

정부는 올해 경제정책방향에서 내국인 대상 숙박공유를 허용하고, 일부 지역의 카셰어링 차고지 반납 기준을 폐지했다. 하지만 이 정책 방향에 택시업계의 반발로 대표적 차량공유서비스인 카풀 규제 완화는 제외됐다.

정부는 사회적 대타협을 통해 갈등과제를 해결한 사례로 카풀을 들었다. 지난 3월 당정이 참여한 사회적 대타협 기구에서 택시업계와 카카오택시가 ▲카풀 허용시간을 오전 7~9시, 오후 6~8시로 제한하고 ▲토·일요일과 공휴일엔 아예 금지하는 내용의 합의안을 마련한 것에 대해 높게 평가했다.

하지만 현실은 다르다. 카풀 스타트업 3사(플러스·위모빌리티·위츠모빌리티)는 이 합의안에 대해 "카풀 산업을 후퇴시켰다"는 공동성명을 내고 강하게 반발하고 있다.

이 외에도 미국과 일본, 중국 등은 스마트폰과 웨어러블 기기에 인공지능(AI)

I)를 적용한 원격의료 서비스를 선보이고 있지만 한국은 여전히 불법이다.

허창수 전국경제인연합회장은 "최소한 외국에 있는 기업이 할 수 있는 것은 우리 기업도 할 수 있게 길을 터줘야 한다"면서 "규제가 외국 기업들과 경쟁하는 한국 기업에 부담이 되는 일은 더 이상 없어야 할 것"이라고 말했다. 더불어 "규제 완화는 선택이 아닌 생존의 문제"라고 강조했다.

◆재계 인재 영입·투자 '언감생심'

국내 대기업들이 정부 규제로 인해 대규모 투자나 인재 영입을 미루면서 올해 1분기 경제성장률은 마이너스를 기록했다. 이같은 배경에는 현재 우리나라 기업투자 여건을 보면 이해할 수 있다.

경제계에선 대표적인 사례로 현대차그룹이 추진하는 GBC(글로벌비즈니스센터) 건립사업을 꼽는다. GBC는 현대차그룹이 3조7000억원을 투자해 105층(569m) 빌딩 1개와 35층짜리 호텔·오피스텔 1개, 6~9층 규모의 컨벤션·공연장 3개 등 총 5개 빌딩을 짓는 사업이다.

이 사업이 완료되면 현대차그룹 주요 계열사와 직원 1만여명이 입주한다. GBC 경제효과는 27년간 264조8000억원, 고용창출 효과 121만5000명으로 분석됐다.

현대차그룹은 당초 2016년 12월 착공을 목표로 GBC 사업을 추진했으나 각종 규제에 막혀 4년 넘게 답보상태였다. 우여곡절 끝에 서울시 건축심의와 교통영향평가, 안전영향평가, 환경영향평가 등을 통과했으나 지난 1년여 간 수도권정비위에서 3차례나 보류되면서 무산 위기를 맞기도 했다.

10조원이 넘는 돈을 쏟아붓고도 사업을 진척시키지 못하던 현대차그룹은 작년 9월 사업 잠정 중단을 결정하고 신사업 건립사업단에 파견 나갔던 기술자 20여명을 본사로 복귀시키기도 했다. 이후 정부는 경제상황이 안 좋아지자 지난해 말 부랴부랴 기업투자 활성화로 방향을 선회하며 GBC 건립사업을 승인했다.

이를 두고 재계 관계자는 "정부가 기업 투자를 경제적인 관점에서 보지 않고 정치적인 관점에서 다루고 있는 모습이다"며 "기업의 대규모 투자로 발생되는 다양한 긍정적인 효과에 대해 고려하지 않아 안타깝다"고 말했다.

이 뿐만이 아니다. 한진그룹 계열의 저비용항공사(LCC) 진에어는 국토교통부의 제제 속에 시름하고 있다. 진에어는 조현민 전 부사장의 불법 등기이사 등재 논란으로 국토부로부터 지난해 8월 신규노선 허가, 신규 항공기 등록, 부정기편 운항허가 제한 등의 조치를 받았다. 이에 진에어는 지난 4월 초 국토부가 요청한 경영적 개선 요구를 이행하고, 이달 초 국토부에 종합보고를 완료했다. 하지만 여전히 국토부의 규제 경쟁력 약화와 수익성 감소 등이 중고를 겪고 있다.

재계 관계자는 "정부가 최근 들어 규제샌드박스, 규제인증책임제 도입 등 규제개혁을 통해 기업하기 좋은 환경을 만들겠다고 나섰지만 여전히 각종 규제로 투자하기 어렵다"고 호소했다.

/양성운·정연우 기자 ysw@metroseoul.co.kr



오는 2023년 강남구 삼성동 옛 한전 부지에 들어서는 현대차 글로벌비즈니스센터(GBC) 조감도. /서울시

SK에너지, 5년간 2500억 투자... 친환경 사업장 조성

연료 전환·오염 배출 최소화 등 투자

SK에너지가 친환경 사업장 구축과 사업 개발을 통해 사회적 가치 창출에 나선다.

SK에너지는 국가 핵심 인프라 에너지 산업 대표 기업으로서 친환경 사업장 구축과 사업 개발을 통한 친환경 사회적 가치 창출에 앞장 서겠다고 2일 밝혔다. 이미 저유황 연료유를 생산할 수 있는 VRDS에 1조원 이상을 투자한 데 이어, 친환경 사업장 조성을 위해 2500억원을 올해부터 추가로 투입하기로 했다.

SK에너지는 이 같은 계획을 6월 5일 환경의날을 앞두고 발표했다. 내부적으로는 지난 달 27일 김준 SK이노베이션 총괄 사장이 기자간담회를 통해서 밝힌



지난 해 말 울산CLX VRDS 건설 현장을 방문한 SK에너지 조경목 사장이 관련 구성원들을 격려하고 있다.

그린 밸런스 전략(환경분야 사회적 가치를 플러스로 만들겠다는 전략)을 독한 혁신으로 실행하겠다는 의미다.

SK에너지의 최대 생산거점인 울산 CLX(컴플렉스)는 지역사회와 상생할 수 있는 사업장을 조성하기 위해 친환경

투자를 끊임없이 지속해 오고 있다. 특히 기본적인 법적 준수를 위한 필수 투자를 넘어 법에서 요구하는 수준 이상의 환경관리 시스템 구축을 목표로 선제적인 투자를 강화하고 있으며, 이를 위해 올해부터 향후 5년 간 약

2500억원을 관련 투자에 집중한다는 계획이다.

먼저 울산CLX는 2020년 상반기까지 동력보일러의 연료를 LNG(액화천연가스)로 100% 전환하기 위한 설비투자를 진행하고 있다. 또한 대기오염물질 배출을 최소화하기 위해 2022년까지 질소산화물 저감시설을 설치하고, 2023년까지 휘발성 유기 화합물 저감 시설에 대한 투자도 진행할 예정이다.

배출수 수질 개선을 위해 원유저장지역 내 폐수처리장 신설도 추진 중이다. 이미 법적 배출 농도는 충족하고 있지만 내부 관리 기준을 강화함과 동시에 지역 공공 하수처리장의 부하 절감을 돕기 위한 조치다. 산업 현장에서 필연적으로 발생하는 매립 폐기물 재활용률을 현재

60%에서 80% 수준까지 향상시키기 위한 기술 개발도 검토 중에 있다.

SK에너지는 직접적인 환경 보전 설비 투자 외에 친환경 사업 개발에도 박차를 가하고 있다.

SK에너지는 지난 2017년 11월부터 약 1조원을 투입해 울산CLX 내에 친환경 연료유 생산설비인 VRDS(갑판 잔사유 탈황설비)를 건설 중에 있다. 이는 국제해사기구(IMO)가 2020년 1월부터 전세계 선박 연료유 황 함량 규격을 기존 3.5%에서 0.5%로 대폭 강화하기로 한 규제에 대응하기 위한 것으로 대표적인 대기환경 오염원을 저감하기 위한 조치다.

내년 상반기 중 VRDS 상업 가동이 시작되면 SK에너지는 일 4만 배럴 규모의 경질유 및 저유황유를 추가 생산할 수 있게 된다. 탈황설비 적기 투자로 글로벌 대기오염 저감이라는 친환경 사회적 가치를 창출할 것으로 기대를 모은다. /양성운 기자