

# 미니스톱 품는 롯데... 퀵커머스 공격투자, 가맹점 사수 과제

롯데지주, 신세계 제치고 가장 높은 매각가 제시 인수시 계열사 시너지 효과 사측 “결정된 바 없어”



편의점 신규 출점을 제한하는 자율규약이 연장되면서 편의점 업계는 현재 계약 종료 된 타 가맹점주 유치, 타 브랜드사 인수 외에 몸집 불리기를 하기 어려운 상황이다. 사진은 서울의 한 미니스톱 편의점 모습. /뉴시스

롯데가 한국미니스톱 유력 인수자로 떠오르면서 롯데쇼핑 타 계열사와의 시너지 효과에 업계의 관심이 쏠리고 있다. 18일 투자은행업계(IB)에 따르면 한국미니스톱 매각 주안사 삼일PwC가 이르면 이번 주중 우선 협상 대상자를 발표할 예정이다. 전날 알려진 바에 따르면 이번 본입찰에 참여한 롯데, 신세계, 넵스톤홀딩스 컨소시엄 중 롯데가 매각가 3000억원을 제시하며 유력 인수자로 떠올랐다. 당초 확정으로 알려졌으나 롯데가 주는 공시를 통해 “현재까지 검토 중에 있으며 구체적으로 결정된 사항은 없다”며 “향후 구체적인 사항이 결정되는 시점 또는 1개월 이내 공시할 것”이라고 밝혔다.

2018년 이온그룹이 처음 미니스톱 매각에 나섰다 당시에도 롯데는 인수전에 참여했다. 그러나 당시 롯데가 제시한 매각가 4000억원을 이온그룹이 거절하면서 불발됐다. 그러나 이번에 미니스톱이 시장에 나왔을 때 적정 매각가는 2000억원대로 책정됐다. 3년여 만에

매각가가 절반 수준이 된 데에는 현 시점의 편의점 시장의 경쟁 구도에서의 성장 가능성, 미니스톱 점포 규모 등이 영향을 미친 것으로 알려졌다. 업계에서는 현재 미니스톱이 처한 상황을 볼 때 시장 추산 매각가 보다 훨씬 높게 부른 롯데가 인수할 가능성이 큰 것으로

보고 있다.

업계에서는 롯데가 미니스톱 인수에 성공하면 확보한 점포를 바탕으로 비교적 늦게 합류한 퀵커머스 전쟁에 공격적인 투자를 이어갈 것으로 보고 있다. 롯데쇼핑의 통합 온라인 쇼핑물 ‘롯데온’은 신선식품 2시간 내 배송 서비스를 올해 중 전국으로 확대할 계획이다. 이미 승기를 잡은 이커머스 기업들은 갖추지 못한 마트, 백화점 점포를 활용하면 충분히 가능하다는 계산이다. 실제로 롯데쇼핑은 2시간 내 신속 배송을 위해 전국 대형 롯데마트를 중소형 물류센터로 활용하겠다고 밝힌 바 있다. 1월 현재는 수도권 경기 일부 지역과 광주광역시 일부 지역 총 21개 점포만 바로 배송이 가능한 상태다. 여기에 기존 세븐일레븐 점포 1만 1173개에 미니스톱 점포 2620개를 마이크로 풀필먼트로 이용하면 더욱 효과적인 바로배송이 가능하다. 실제로 GS리테일은 GS25와 GS더프레시를 거점으로 활용해 퀵커머스 사업을 개진 중이다.

인수에 성공해서 넘을 산은 많다. 롯데가 미니스톱을 인수해도 계약이 만료되는 가맹점주들은 경쟁 브랜드로 자유롭게 이동할 수 있다. 앞서 세븐일레븐은 로손과 바이더웨이를 인수했지만 실제 가맹점 증가 효과는 크지 않았다. 아울러 편의점 자율규약으로 신규 출점이 어려워지자 각 사는 신규 출점이 아닌 계약만료된 가맹점주를 끌어오고 이탈을 막기 위해 대대적인 복지를 제공하는 전략으로 선회 중이다. 이 탓에 미니스톱 인수 후 가맹점주 이탈을 막기 위해 롯데는 막대한 비용을 지출할 수밖에 없는 상황이다. 업계 관계자는 롯데의 미니스톱 인수에 대해 “대표적인 규모의 경제 채널인 ‘편의점’ 사업 수익성 개선을 위한 의도도 있겠지만 우선 롯데가 최근 벌이고 있는 주력 사업들을 고려한다면 편의점 사업 자체에 대한 강력한 의지 보다는 이를 이용했을 때 시너지를 계산해 높은 제시가를 부른 것으로 보인다”고 설명했다. /김서현 기자 seoh@metroseoul.co.kr

# 공정위 “해운법 개정안에 공정거래법 적용” 해운업계 “공정위 제재 유감... 특단 조치”

장기간 담합 공정위가 최초로 제재 해수부와 실무차원 잠정 대안 마련



적용해 엄정하게 법 집행을 하겠다는 것을 대내외적으로 알렸다”고 덧붙였다.

조 위원장은 이번 사건을 통해 제도 개선도 이뤄진다고 설명했다. 조 위원장은 “사건을 처리하는 과정에서 행정기관과 관계부처 의견을 보다 체계적으로 심도 있게 청취할 수 있는 절차를 마련했다”며 “작년 12월 사건처자 규칙을 개정했고, 이번 심의 시에 해수부 국장이 직접 참고인으로 공정위 심판정에 출석해 충분히 의견을 진술할 수 있는 기회를 줬다”고 말했다.

조흥선 카르텔조사국장은 해운법 개정안과 관련해 “해수부 국장과 공정위가 수차례 만나 실무적으로 해운법이 어떤 모습으로 돼 있을 때 화주들한테 유리한지, 선사 입장에서 불확실성이 제거돼 명확한 가이드라인이 되는지 등에 대해 합의했다”면서 “국회 개정안을 해수부와 공정위가 노력해 합리적인 대안으로 바꾸려고 노력했다”고 말했다.

조 국장은 해수부와 의 마련한 합리적 대안에 대해 “해운법 개정안에 대해서는 구체적으로 말씀드릴 수 없다”면서도 “다만 큰 방향은 일단 공동행위를 해

운법상 허용하되, 신고 절차를 모두 거치고 화주단체와 정보교환을 통해 어느 정도 협의되도록 해, 이런 절차나 해운법에 규정된 내용을 지키는 경우 공정거래법을 적용하지 않는다는 내용이다”고 말했다.

이어 “절차적으로 ‘내용상 해운법에 근거하지 않은 공동회의는 공정거래법을 적용하겠다’는 식으로 실무자 수준에선 대안을 마련했다”고 덧붙였다.

다음은 조흥선 공정위 카르텔조사국장과의 일문일답.

**-과징금 규모가 8000억원대에서 1000억원대 아래로 결론한 이유는.**

“수입항로 같은 경우 이번 담합 행위로써 여러 가지 미치는 범위가 제한적인 측면이 있는 점 등을 감안해 과징금 부과 대상에서 제외했다. 해운업 특성과 이 사건 공동행위 특수성 등을 종합적으로 감안해 과징금 규모가 결정됐다”

**-장기간 담합이 이뤄진 구조적 원인은.**

“정기선사 같은 경우는 담합을 하지 않으면 표현이 정확하지는 모르겠지만 ‘과벌적인 경쟁’이 나타나는 측면이 있어서 그런 것 같다. 다만 그 방법이 해운법의 규정이나 내용상 정당한 행위로 보이지 않아, 그런 쪽에서 약간 견제 차이가 있는 듯하다.”

/세종=한용수 기자 hys@

해양산업총연합회, 과징금 부과 반발



해양산업총연합회공정위의 해운담합 과징금 부과에 강력하게 항의했다. /유토이미지

해양산업총연합회가 공정거래위원회(공정위)의 국내·외 컨테이너 해운업체들의 한국·동남아시아 노선 운임 담합에 대한 과징금 부과에 강력하게 항의했다. 해운법 개정안이 조속히 통과돼야 한다고 공정위가 한일, 한중항로의 심사를 종결하지 않으면 특단의 조치를 취하겠다고 경고했다.

해양·해운·항만·물류·조선업 등 해양 관련 54개 회원단체를 대표하는 해양산업총연합회는 18일 성명서를 통해 “20여개 해외선사를 조사에서 누락하는 등 심사보고서에 심각한 오류가 있다고 공정위에 지적했으나 이를 무시하고 해운업계에 과징금을 부과한 점에 대해 강력 항의한다”고 밝혔다.

총연합회는 “우리 업계는 해운법 제 29조상 공동행위를 허용하고 있는 점과 UNCTAD상 라이너코드에서도 공동행위를 허용하고 있고, 해외국들도 공동행위를 허용하는 부분을 공정거래위원회에 상세히 설명하고 이해를 구했다”며 “공정위는 우리 업계의 상황을 전혀 이해하지 않고 현실과는 왜곡된 내용으로 일관되게 주장해 해운업계가 부당하게 공동행위를 한 불법집단으로 매도했다”고 설명했다.

이어 “지난해 9월 국정감사에서 도

야 국회의원들이 공정거래위원회에 해운법에 공동행위를 허용하고 있고, 해양수산부가 문제가 없다고 유권해석했다”며 “해운공동행위와 관련해 공정거래법 적용제외를 골자로 한 해운법 개정안을 추진하겠다고 천명했다”고 덧붙였다.

총연합회는 “해양업계는 해운산업이 향후 공동행위를 정상적으로 수행해 우리 수출화물이 원활하게 수송될 수 있도록 해운법 개정안이 국회를 조속히 통과되기를 국회에 탄원한다”며 “공정거래위원회가 향후 동남아항로와 같이 한일항로와 한중항로에 과징금을 부과한다면, 국적선사의 경쟁력은 더욱 약해지고 외국 대형선사만 유리하게 되고 그 피해는 우리나라 수출입 화주에게 돌아갈 것”이라고 우려했다.

/양성운 기자 ysw@

# 산업 특수성 고려 과징금 대폭 감액

>> 1면 ‘23개 선사 15년간’서 계속

해운법 제29조는 일정한 절차상·내용상 요건 하에 선사들의 공동행위를 제한적으로 허용하고 있으나, 공정위는 23개 선사들의 운임 담합은 해수부장관에 대한 신고나 화주단체와의 협의가

없었고, ‘공동행위 탈퇴의 부당한 제한 금지’, ‘부당한 운임인상으로 인한 경쟁의 실질적 제한 금지’ 등 내용상 요건을 충족하지도 않았다고 봤다.

공정위는 이런 운임 합의를 위한 회의를 소집하고 합의된 운임을 준수하도록 독려한 ‘동남아정기선사협의회(동

정협)’에 대해서도 사업자단체 금지행위 위반으로 시정명령과 함께 과징금 1억6500만 원을 부과하기로 결정했다.

공정위가 23개 선사에 부과한 과징금은 당초 각 선사에 보낸 심사보고서 상 금액에서 10분의 1 수준으로 감액된 것이다. 이에 대해 공정위는 “과징금 수준은 부당이득 규모, 재무상황, 시장의 특수성 등을 고려해 결정했다”며 “수입항로의 경우 담합으로 미치는 영향이 제

한적이어서 과징금 부과 대상에서 제외했다”고 설명했다. 일본과 독일 등 해외 선사 일부가 이번 제재에서 누락됐다는 주장에 대해서 “행위 종료일로부터 7년 넘으면 처분을 하지 못하는 처분시효 개념이 있다”며 “해당 선사도 담합에 가담했으나 2011년 기준으로 이후 가담 흔적을 찾지 못했다”고 밝혔다.

조성욱 위원장은 이날 정부세종청사에서 가진 브리핑에서 “해운법이 허용

하는 공동행위가 되기 위해서 내용적으로 공동행위로부터 탈퇴를 제한하거나 부당하게 운임을 인상해 경쟁을 실질적으로 제한해서는 안되며, 절차상 화주단체와의 사전 협의를 거쳐 해수부장관에게 신고해야 한다”며 “이런 요건을 충족하지 않는 공동행위는 해운법상 정당한 행위가 아니므로 통상적인 공동행위와 마찬가지로 공정거래법이 적용된다”고 밝혔다. /세종=한용수 기자