

“배달기사 대신 직접 뚝니다”…늘어나는 ‘셀프 배송’

인건비·배달대행 비용 부담 줄이기 위해 운전대 잡아
주문·조리·포장부터 배달까지…사장이 ‘만능 직원’

“주문 하나 들어왔다고 사람을 부르기도 그렇고, 그렇다고 손님에게 배달을 안 해드릴 수도 없어 제가 직접 다녀옵니다.”

전남광주지역 소규모 자영업자들이 인건비와 배달대행 비용 부담을 줄이기 위해 직접 배달에 나서고 있다. 별도의 배달 인력을 두기 어려운 영세 점포를 중심으로 사장이 주문부터 조리·포장, 배달까지 도맡는 모습이다.

특히 하루 배달 주문량이 많지 않은 점포일수록 배달 인력을 별도로 두기 어렵

다. 주문이 적은 시간에도 인건비가 고정적으로 발생하는 데다 배달대행을 이용하면 건별 비용이 발생하기 때문이다.

결국 사람을 고용하기에는 부담스럽고, 배달을 맡기기도 비용이 아까워 사장이 직접 운전대를 잡는 것이다.

30일 전남광주 광산구의 한 음식점. 업주 김모씨(54)의 하루는 식당 문을 여는 순간부터 시작된다. 식재료를 손질하고 음식을 조리하는 것은 물론 주문을 확인하고 포장하는 일까지 그의 몫이다. 배달 주문이 들어오면 직접 운전대를 잡고

고객에게 음식을 전달한다.

매장으로 돌아온 뒤에도 쉴 틈은 없다. 설거지와 재료 정리, 손님 응대에 이어 마감까지 하루의 모든 일을 혼자 처리한다.

김씨는 “배달을 맡길 사람을 따로 두기에는 인건비 부담이 크고, 배달대행을 이용하면 건당 비용이 계속 발생한다”며 “주문이 많지 않은 시간에는 직접 다녀오는 게 그나마 부담을 줄일 수 있는 방법”이라고 말했다.

이처럼 전남광주지역 소규모 음식점에서는 업주가 직접 배달에 나서는 이른바 ‘셀프 배달’이 하나의 운영 방식으로 자리 잡고 있다.

인건비와 배달 비용을 줄이는 대신 사장이 직접 배달기사 역할까지 맡는 방식이다.

전남광주 서구에서 반찬가게를 운영하는 이모씨(47)도 비슷한 상황이다.

이씨는 이른 아침부터 반찬을 만들고 매장에 진열한 뒤 주문이 들어오면 제품을 하나씩 포장한다. 이후 가까운 거리에 있는 고객의 주문은 직접 차량에 싣고 배송한다. 배달을 마치고 돌아오면 다시 매장으로 돌아와 판매와 추가 주문을 처리한다.

이씨는 “배달 물량이 일정하지 않아 사람을 따로 두기가 어렵다”며 “가까운 곳은 직접 다녀오고 주문이 멀리거나 거리가 먼 경우에만 배달 서비스를 이용하고 있다”고 말했다.

이어 “배달 한 건을 위해 비용을 지출하는 것도 부담이지만, 직접 나가면 그 시간 만큼 매장을 비워야 한다”며 “결국 비용과

시간을 놓고 매일 고민할 수밖에 없다”고 토로했다.

자영업자들이 직접 배달에 나서는 것은 단순히 배달비를 아끼기 위한 선택만은 아니다. 매출이 늘더라도 재료비와 인건비, 임차료, 포장비 등 각종 비용이 함께 증가하면서 사업주가 자신의 노동시간을 투입해 비용을 줄이는 구조가 나타나고 있다는 분석이다.

특히 직원 한 명을 추가로 고용하기 어려운 영세 점포에서는 사장이 사실상 ‘만능 직원’ 역할을 맡는다. 주문을 받고 음식을 만들고, 계산과 재고관리, 홍보에 이어 배달까지 직접 담당한다.

문제는 사장이 배달을 나가는 동안 매장이 비게 된다는 점이다.

업주가 배달을 위해 매장을 비우면 손님

응대가 늦어지거나 주문 처리에 차질이 생길 수 있다. 음식점의 경우 조리과 포장까지 지연될 가능성도 있다. 배달비를 줄이는 대신 매장 운영에 투입할 수 있는 시간을 포기하는 셈이다.

지역 유통업계 관계자는 “소규모 사업장은 매출 규모가 크지 않아 업무별로 인력을 나누기 어려운 구조”라며 “결국 사장이 여러 업무를 동시에 맡으면서 인건비 부담을 줄이는 경우가 많다”고 말했다.

이어 “이런 방식이 장기간 지속되면 사업주의 노동시간이 지나치게 늘어날 수 있다”며 “자영업자의 비용 구조를 볼 때 단순한 지출뿐 아니라 대표자가 직접 투입하는 노동시간까지 함께 살펴볼 필요가 있다”고 설명했다.

윤용성 기자 yo1404@gwangnam.co.kr



직접 체험하며 배우는 안전 광주지방고용노동청과 안전보건공단 광주광역시본부는 최근 한빛원자력본부 안전체험장에서 지역 제조업 자율안전협의체 회원사 안전관계자 30여명을 대상으로 ‘안전체험 교육 및 안전문화 캠페인’을 실시했다.

금호타이어 합평 신공장 스마트물류 구축 ‘탄력’

현대무백스, 720억 규모 물류자동화 시스템 공급 계약

금호타이어의 미래 핵심 생산기지인 전남 합평 신공장 스마트 물류 구축 사업을 현대무백스가 수주했다.

30일 금호타이어 등에 따르면 현대무백스는 이날 금호타이어와 720억원 규모의 물류자동화 시스템 공급 계약을 체결했다. 따라서 현대무백스는 오는 2028년 10월까지 금호타이어 합평 신공장에 첨단 지능형 물류 설루션을 제공한다.

현대무백스는 원자재부터 반제품·완제품까지 신공장 제조과정 전반의 물류를 연계·제어하는 통합 자동화 시스템을 구현한다.

자동입출고시스템(AS/RS)을 비롯해 무인운반차(AGV)·자율주행운송로봇(AMR)·무인이송로봇(RGV), 컨베이어 등 자동화 설비와 창고관리시스템(WMS)·창고제어시스템(WCS) 등 운영·제어 소프트웨어(SW)를 연계한다.

여기에 공정 간 연속 무인 이송, 실시간 물류 추적·관리, 인공지능(AI) 기반 물동량 예측, 최적 경로 제어 등 첨단 기술을 접목해 물류 효율을 높이는 동시에 공정 소요 시간을 단축하는 등 물류 운영 효율을 극대화하는 것이 목표다.

이번 사업은 설계부터 제작·설치, 유지

·보수까지 전 과정을 ‘원스톱’으로 수행하는 것이 특징이다.

신규 수주 성과에 힘입어 글로벌 시장 확대와 실적 개선에도 탄력이 붙을 것으로 전망된다.

현대무백스는 현재 한국타이어엔테크놀로지 미국 테네시 공장 증설 프로젝트에서 약 1000억원 규모의 스마트 물류 구축 사업을 수행하고 있고, 주요 국내외 타이어 기업의 유럽·중국·동남아 생산 거점에도 자동화 설루션을 공급하고 있다.

올해 들어 타이어를 비롯해 이차전지, 가전, 유통 등에서 고른 수주 성과를 이어가고 있으며, 현재 수주 잔고는 4000억원에 웃돈다.

한편 금호타이어 합평 신공장은 빛그린

국가산업단지 내 약 50만㎡ 부지에 연간 530만본의 생산능력을 갖춘 차세대 타이어 생산기지로 조성된다.

1단계 건설 사업은 총 6609억원이 투입되며 1단계로 하루 1만5000본, 연 530만본 생산 규모로 오는 2028년 상반기 가동을 목표로 추진 중에 있다.

또 중장기적으로 2단계 투자를 통해 공장 전면 이전을 추진한다. 이전이 완료되면 생산공정 통합과 물류 효율화를 통한 기업 경쟁력 강화는 물론 광주·전남 대통합 시대를 맞아 광주의 완성차 제조 역량과 전남의 소재·부품 공급망을 연계하는 ‘초광역 미래차 산업 생태계’의 핵심축이 될 것으로 기대된다.

장승기 기자 sky@gwangnam.co.kr

무안·영암 노후산단 ‘청년·혁신 공간’으로

정부, 청년문화센터·노후공장 리뉴얼 선정

노후 산업단지를 청년과 창업기업이 모이는 공간으로 탈바꿈시키기 위한 정부 지원사업에 전남광주통합특별시 무안과 영암이 선정됐다.

산업통상부는 “2026년 산업단지 환경조성 출연사업” 공모 결과 전국 8개 지역 산업단지를 선정하고 국비 272억원을 지원한다고 30일 밝혔다.

이번 사업은 노후 산업단지의 환경을 개선하고 문화·편의시설과 창업공간 등을 확충해 산업단지를 인제와 신산업이 모이는 창의·혁신 공간으로 전환하기 위해 추진된다.

전남에서는 무안군 청계농공단지가 ‘청년문화센터’ 사업 대상지로, 영암군 대불국가산단이 ‘노후공장 청년친화 리뉴얼’ 사업 대상지로 각각 선정됐다.

청년문화센터 사업에는 무안 청계농공단지를 비롯해 경남 사천 사남공단지와 충남 아산 아산테크노밸리 등 3개 산단이 선정됐다. 정부는 1개소당 40억원씩 총 120억원의 국비를 투입한다.

청년문화센터는 산업단지 내 청년들이 일하면서 문화·여가를 즐기고 창업과 혁신 활동까지 할 수 있도록 복합문화와 혁신지원 기능을 갖춘 공간

을 조성하는 사업이다.

특히 청년층의 산업단지 유입과 정착을 유도하고 기존 제조업 중심의 노후 산단에 새로운 기능을 더하는 데 초점이 맞춰졌다.

영암 대불국가산단은 노후공장 청년친화 리뉴얼 사업 대상지에 포함됐다.

이 사업은 노후화된 영세·중소기업 공장의 내·외부 환경 개선을 지원해 근로환경을 개선하고 청년층이 일하기 좋은 산업현장을 만드는 사업이다.

대상지는 전남 영암 대불국가산단, 전북 정읍의 신대인·북면 농공단지와 정읍 2·3일반산단, 강원 철원 김화농공단지 등 3개소이며, 개소당 4억원씩 모두 12억원의 국비가 지원된다.

전남지역에서는 무안 청계농공단지의 청년문화센터 조성

과 영암 대불국가산단의 노후공장 개선을 통해 산업단지의 정주·근로환경 개선과 청년인력 유입 효과가 기대된다.

이번 공모에서는 이와 함께 휴·폐업 공장을 창업·중소기업을 위한 공간으로 재개발하는 ‘휴폐업공장 리모델링’ 사업도 추진된다.

윤용성 기자 yo1404@gwangnam.co.kr

현대차, 가정용 전기차 충전 구독상품 출시

충전기 기기·설치 비용 없이 월 7만원대로 서비스 이용

현대차가 충전사업자 체비와 협력해 거리에 전기차 충전기를 설치하고 충전할 수 있는 충전기 구독 서비스 ‘마이홈차저’를 출시했다고 30일 밝혔다.

현대·제네시스 전기차를 소유하고 단독 주택이나 연립 주택 등에 거주해 전용 주차 공간을 보유한 고객은 누구나 서비스를 이용할 수 있다.

‘마이홈차저’ 서비스를 이용하는 고객은 7kW 가정용 완속형 전기차 충전기 기기와 설치 비용을 지원받게 된다.

월 최소 약정 충전량은 300kWh, 충전 요금은 kWh당 245원으로 고객은 기기 및 설치비 없이 최소 약정량 기준 월 7만3500원만 부담하면 된다.

고객이 3년간 월 최소 약정량만큼 이용할 경우 기존 현대차 홈충전기 상품 이용 대비 약 67만원, 외부 체비 급속 충전기 이용 대비 약 153만원의 비용 절감 효과를 누릴 수 있다.

약정이 끝난 고객은 별도 반납 절차나 추가 비용 부담 없이 전기차 충전기 소유권을 갖게 된다.

서비스 이용을 희망하는 고객은 체비



앱이나 체비 홈페이지에서 회원가입 후 현대·제네시스 전기차 보유 여부를 인증하면 된다.

이후 현장 실사를 통해 충전기를 설치하고 안전검사를 거치면 즉시 전기차 충전을 할 수 있다.

고객은 전용 체비 앱을 통해 충전이력과 사용량, 잔여 약정 충전량 등 다양한 충전 정보를 확인할 수 있다.

현대차 관계자는 “가정용 전기차 충전기 구독 서비스는 기기부터 설치, 충전까지 월 7만원대로 전기차 고객이 누릴 수 있는 가장 경제적인 충전 방식이 될 것”이라며 “전기차 충전 부담은 낮추고 전기차 보급과 충전 인프라 확충에 기여할 것으로 기대한다”고 밝혔다.

장승기 기자 sky@gwangnam.co.kr

전남광주 공공와이파이 236곳 ‘유령화’…전국 두 번째

전남광주지역 공공와이파이 가운데 최근 3개월간 접속자나 데이터 사용량이 전혀 없는 시설이 236곳에 달하는 것으로 나타났다.

지역 내 공공와이파이 시설 대비 미사용 비율도 4.1%로 전국 평균을 웃돌면서 이용 실적이 없는 시설에 대한 점검과 재배치 등 관리가 필요하다는 지적이다.

30일 국회 과학기술정보방송통신위원회 소속 이주희 의원이 한국지능정보사회진흥원(NIA)으로부터 제출받은 자료에 따르면 2026년 9월 기준 전남광주지역 공공와이파이는 모두 5797개소다.

이 가운데 최근 3개월간(6월 15일부터 9월 14일까지) 접속자 또는 데이터 사용량이 없는 시설은 236개소로 집계됐다.

전체 시설 5797개소 중 최근 3개월 사용량 전무 ‘4.1%’
경기도 이어 미사용 시설 많아…“수요 맞춘 관리 필요”

전체 시설의 4.1%에 해당한다.

전국 공공와이파이 4만7089개소 가운데 같은 기간 이용 실적이 없는 시설은 1643개소로, 전국 평균 미사용 비율은 3.5%였다. 전남광주의 미사용 비율은 전국 평균보다 0.6%p 높았다.

전남광주에서 이용 실적이 없는 공공와이파이 236개소는 전국 미사용 시설의 14.4%를 차지했다.

미사용 시설 수로는 경기 429개소에 이어 전국에서 두 번째로 많았고 그 뒤를 서

울 185개소, 경북 163개소, 경남 127개소 등이었다.

시설 규모 대비 미사용 비율에서도 전남광주는 높은 편에 속했다.

전국적으로 지역별 미사용 비율은 최대 3배 차이를 보였다.

전남광주의 4.1%는 경기와 경남의 4.8%에 이어 높은 수준인 반면 대구는 1.6%로 가장 낮았다.

전남광주지역에서 이용되지 않는 공공와이파이가 적지 않은 만큼 실제 이용 수

요에 맞춘 시설 관리가 필요하다는 지적이다. 공공와이파이는 시민들의 통신비 부담을 줄이고 공공장소에서 무선 인터넷 접근성을 높이기 위해 구축되는 만큼, 이용자가 없는 시설을 그대로 유지하기보다 수요가 있는 지역으로 이전하거나 활용도를 높이는 방안을 검토할 필요가 있다는 것이다.

한국지능정보사회진흥원은 현재 상시 모니터링을 통해 매일 통신 3사에 이용량이 없는 와이파이에 대한 현장 점검을 요청하고 있다. 또 이용기관에 점검 결과를 공유해 이전·재설치나 해지 등의 조치를 권고하고 있다.

이주희 의원은 “공공와이파이의 지역별 이전·해지 이행 실적을 철저히 관리해야 한다”며 “미사용 비율이 높은 지역부터 재배치 계획을 빠르게 마련해야 한다”고 말했다.

윤용성 기자 yo1404@gwangnam.co.kr