



코스피 2447.76 (+8.80)	코스닥 877.44 (-5.78)
금리 (미국 3년) 2.21 (+0.02)	환율 (원/달러) 1071.90 (-3.10) (4일)



[종합]
실질금리 마이너스 시대
저축 않고 은행에 돈 파킹
03

韓進 사라진 북미항로, 외국선사가 대체... 3조 허공에

〈해운〉

〈운임수입〉



문재인 대통령과 한국을 공식 방문한 로드리고 두테르테 필리핀 대통령이 4일 오후 청와대에서 열린 정상회담에 앞서 악수하고 있다. /연합뉴스

“경제 협력·노동자 보호 확대”

한·필리핀 정상회담

한·필리핀 정상이 필리핀 현지에서 우리 기업들의 발전소, LNG 터미널, 공항 등 인프라 개발에 적극 참여할 수 있도록 하자는 뜻을 모았다.

우리 정부는 한국에 있는 필리핀 노동자와 다문화가정을 보호·지원하기 위한 노력을 계속 확대해나가기로 했다. 1949년 수교한 한국과 필리핀은 내년에 '수교 90

주년'을 맞는다.

문재인 대통령은 로드리고 두테르테 필리핀 대통령과 4일 청와대 대서 정상회담을 갖고 양국간 관계가 '전통 우방국'임을 재확인했다. 문 대통령 취임 후 아세안 국가 정상이 한국에 온 것은 이번이 처음이다.

양국간 정상회담은 지난해 11월 문 대통령이 아세안+3 정상회의 및 EAS(동아시아정상회의) 참석차 필리핀을 방문했을 때 이어 2번째다. /김승호 기자 bada@

한진해운 파산 1년여 해운업계의 현주소

한진해운 파산 이후 국적해운사들이 경쟁력 확보에 나서고 있지만 시간이 흐를수록 불리해지는 상황이다.

우리나라 해운산업은 2017년 한진해운이 법원으로부터 파산 선고를 받고 역사의 뒤안길로 사라진 이후 좀처럼 활로를 찾지 못하고 있다. 정부가 현대상선을 통한 한진해운 자산 흡수를 자신했지만 반등의 실마리를 찾는 데 어려움을 겪고 있다.

◆몸집키운 글로벌 해운사

4일 관련업계에 따르면 한진해운 파산 이후 글로벌 시장에서 한국선사의 설자리는 갈수록 좁아지고 있다. 2016년 당시 해운 전문가들은 '한진해운 규모의 해운선사를 다시 만들려면 적어도 70년이 필요하다'고 이야기했을 정도다.

글로벌 시장 7위였던 한진해운의 파산은 해운업뿐만 아니라 경제 전반에 걸쳐 큰 충격과 후유증을 불러오고 있다.

우선 글로벌 해운산업은 합종연횡을 끝내고 얼라이언스를 재편하며 몸집을 키우고 있다. 현재 글로벌 해운시장은 선사 '대형화'와 시장 '과점' 가속화가 이뤄지는 추세다. 얼라이언스는 4개에서 3개로 재편되며 시장 과점을 부추기고 있다.

대형선사간 인수·합병(M&A)으로 인해 2014년 기준 글로벌 선사는 20개에서 11개로 정리됐다.

이같은 상황에서 규모가 축소된 한국 선사의 영업환경은 녹록치 않다. 한국해양수산개발원(K



현대상선 컨테이너선.

韓 선사 글로벌 입지 축소 해운업·경제 전반 후유증

국내정기선사 수입 감소로 유럽항로 추가운임도 올라

경쟁력확보 나선 현대상선 외형 확장보다 내실 다져야

MI)에 따르면 한진해운 물동량을 대부분 외국 선사가 흡수하면서 국내 운임 수입 3조원 가량이 증발된 것으로 알려졌다.

특히 국내 정기선사의 수입 감소로, 국내 화주들이 미국과 유럽 항로에서 추가운임을 부담하고 있다. 지난해 4월 글로벌 해운사들의 얼라이언스 재편으로 현대상선의 1만 TEU급 선박이 철수하며 유럽 항로의 추가운임 상승이 커지고 있다.

◆북미항로 지배력 '흔들'

국적해운사가 강자로 군림하던 북미항로의 운송 지배력도 반토막이 났다. 미국 경제가 가파르게 회복하며 글로벌 물동량을 늘리고 있지만 중국과 유럽·일본선사들이 공룡화하며 이 시장을 장악하고 있다.

실제 지난해 현대상선의 북미

항로 점유율은 5.47%로 나타났다. 한진해운이 생존했던 2015년 양대 국적선사의 북미항로 점유율은 11%에 달했다. 하지만 한진해운 파산 이후 지난해 상반기 현대상선의 북미항로 점유율은 절반으로 추락했다. 한진해운과 함께 사라진 점유율 7% 가운데 현대상선(2016년 4.7%)은 약 0.8% 포인트를 확보하는 데 그쳤다.

한진해운의 남은 북미항로 6%는 글로벌 대형선사들이 나눠 차지한 것으로 파악된다. 중국코스코는 점유율이 2016년 8.6%에서 지난해 10.2%로 뛰었고 프랑스 CMA CGM(합병 기준·1.4%포인트), 홍콩 OOCL(1.1%포인트), 일본 MOL과 NYK(각 0.5%포인트), 스위스 MSC(0.4%포인트) 등은 상승했다.

현대상선은 최근 국내 조선사에 대형 컨테이너선과 친환경 선박 등을 발주하며 경쟁력 확보에 나서고 있다. 하지만 글로벌 선사들과 경쟁에서 살아남을 수 있는지는 의문이다.

글로벌 선사들의 초대형 선박들이 오는 2020년까지 인도되고, 이 선박들이 유럽과 미주 항로에 배치되면 운임 경쟁이 재발할 수 있기 때문이다. 특히 올해 일본

3개 선사를 합친 '원(ONE)'을 출범시키면 국내 선사의 입지는 더욱 좁아질 전망이다.

해운 업계 관계자는 "점유율을 높이는 건 결국 영업력이 있어야 가능하다"며 "단순히 운항선박을 대형화한다고 해서 경쟁력을 확보할 수 있는 건 아니다"고 말했다. 이어 "화주가 선사를 선택할 때는 여러가지 복합적인 상황을 고려해 선택한다"며 "미국의 경우 나라가 넓기 때문에 한국에서만 물건을 싣는 게 아니라 내륙에서 항구까지 이동할 수 있는 능력이 갖춰져야 가능하다"고 설명했다.

◆외형보다는 내실 다져야

정부의 든든한 지원을 받고 있는 현대상선은 최근 외형 넓히기에 집중하고 있다. 현대상선의 규모가 외형보다 작아 경쟁력이 떨어진다고 판단, 규모를 키워야 한다는 판단에서다. 이에 따라 현대상선은 국내 조선 '빅3'인 대우조선해양, 삼성중공업, 현대중공업에 3조원 규모의 대형 컨테이너선과 친환경 선박 총 20척을 발주했다.

하지만 이는 현대상선의 경쟁력을 키우는데 핵심적인 역할을 할 수 없다는 게 업계의 분석이다.

해운 업계 관계자는 "하루 아침에 규모를 키워 미주 노선에 배를 투입한다고 해서 능력을 인정받게 아니다"며 "정부가 추진하는 선박 확충보다는 업계와의 상생을 통해 다양한 서비스 역량을 갖춰야 한다"고 말했다. 이어 "40만 TEU 회사가 배를 키워 70만 TEU로 늘려도 영업력이 받쳐주지 못하는 단순 선박 증가는 부실 규모만 키우는 꼴이 된다"고 설명했다. /양성문 기자 ysw@metroseoul.co.kr

신협·농협 등 상호금융권 내달 23일부터 DSR 도입

다음달 23일부터 농협과 새마을금고 등 상호금융권도 총부채원리금상환비율(DSR)을 도입하고 개인사업자대출 여신심사 가이드라인을 시행한다. <관련기사 6면>

은행권이 지난 3월 가장 먼저 엄격한 대출 규제를 도입한 데 이어 제2금융권도 순차적으로 대출 조이기 불가피해졌다. 저축은행과 여신전문금융회사는 오는 8월에 도입할 예정이다.

금융위원회는 신협과 농협, 수협, 산림조합, 새마을금고 등은 내달 23일부터 가계대출을 취급할 때 DSR을 산출해 적용해야 한다고 4일 밝혔다.

원칙적으로는 모든 종류의 가계대출에 적용하지만 농·어민 정책

자금이나 햇살론, 새희망홀씨 등 서민금융상품, 300만원 이하 소액 신용대출, 전세자금 대출, 중도금·이주비대출 등은 DSR을 고려하지 않아도 된다.

소득산정 방식은 신(新)총부채상환비율(신DTI)과 같지만 소득 확인이 쉽지 않은 농·어업인들이 많은 특성을 감안해 조합과 금고에 자율성을 부여하기로 했다.

개인사업자대출 여신심사 가이드라인도 시행한다.

먼저 부동산임대업의 경우 이자상환비율(RTI)을 도입해 해당대출의 적정성 여부를 심사한다. RTI는 주택이 1.25배, 비주택은 1.5배 이상이어야 신규 부동산임대업 대출이 가능하다. /양상미 기자 smahn1@

현대로템, 대만서 역대 최대 1조 규모 전동차 수주

19년 만에 대만시장 재진출 교외선 전동차 520량 납품 창원공장서 전량 생산 예정

현대로템이 대만 시장에서 역대 최대 규모의 철도차량 사업을 수주하며 19년 만에 대만 시장에 재진출했다. 수주 규모는 1조원 대다.

현대로템은 대만 철도청(TRA)에서 발주한 9098억 원 규모의 교외선 전동차 520량 납품 사업을 수주했다고 4일 밝혔다. 이는 대만 시장에서 발주된 철도차량 사업 중 역대 최대규모다. 이번엔 현대로템이 수주한 전동차는 대만 전역에 배치돼 운행될 예정이며 520량 전량 창원공장서 생산돼 2024년까지 모두 납



현대로템이 수주한 대만 철도청 교외선 전동차 실외 조감도.

품된다.

이번 수주로 현대로템은 지난 1999년 수주한 철도청 전동차 56량에 이어 19년 만에 대만 철도시장에 다시 진출하게 됐다. 대만은 최근 노후 철도 인프라 현대화 사업을 추진하며 앞으로 8년간 약 35조 원에 달하는 투자 계획을

표시하는 등 성장이 기대되는 시장이며 이번 사업은 이러한 투자 계획의 첫 사업으로서 주목받고 있다.

그동안 대만 시장은 프랑스, 이탈리아 등 유럽과 일본 기업들에 대한 신뢰도가 높아 현대로템의 사업 수주가 상당히 어려웠던

곳이다. 현대로템은 지난 19년간 대만 시장 진출을 위해 2011년 대중시 녹선 경전철 E&M 38량 사업, 2015년 신복시 삼영선 경전철 E&M 58량 사업 등 각종 입찰에 참여했으나 매번 유럽과 일본 경쟁사들에게 자리를 내줘야만 했다. 그러나 이번 수주전에서 현대로템은 철저한 현장조사를 통한 고품질 차량을 제안해 대규모 사업 수주에 성공하면서 대만 시장에서의 재도약 발판을 마련했다.

현대로템 관계자는 "철저한 시장분석을 통해 19년 만에 대만 시장 재진출에 성공했다"며 "시행철이 만족할 수 있는 고품질의 전동차를 납품해 추가 사업을 수주할 수 있도록 노력할 것"이라고 말했다. /양성문 기자