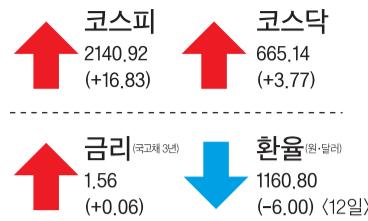




[디지털금융 시대]
김지완의 플랫폼 경영
BNK, 지역금융 넘어
디지털 강자로
05



군집 주행하는 대형트럭 현대자동차가 국토교통부 주관 대형트럭 군집 주행 정부 과제의 일환으로 12일 여주 스마트하이웨이에서 40톤급 엑시언트를 활용한 군집 주행 기술을 국내 최초로 성공시켰다고 밝혔다. 사진은 고속도로를 나란히 군집 주행으로 달리고 있는 현대차 엑시언트 자율주행 트럭의 모습. <관련기사 6면> /연합뉴스

아시아나 새 주인어 HDC현산·미래에셋

금호산업 우선협상대상자에
HDC현산-미래에셋 컨소 선정
인수 가격 2.5조원 상당 제시
자회사 에어부산 인수는 숙제

국적 2위 항공사 아시아나항공이 지난 1988년 출범 이후 31년 만에 금호그룹을 떠난다. 새로운 주인은 HDC현대산업개발로 결정됐다.

매각 주체인 금호산업은 12일 이사회를 열고 아시아나항공 우선협상대상자로 현대산업개발-미래에셋대우 컨소시엄을 선정했다. <관련기사 3면>

금호산업 관계자는 “아시아나항공 지분 매각과 관련해 지난 7일 최종입찰 제안서를 접수했으며, 이를 검토한 결과 현대산업개발-미래에셋 컨소시엄을 우선협상대상을 선정했다”고 밝혔다. 이어 “향후 선정된 우선협상대상자와 주요 계약조건 등에 대한 논의를 진행할 예정이며, 아시아나항공 지분 매각과 관련하여 구체적인 내용이 확정될 경우 재공시 할 예정”이라고 덧붙였다.

현대사업개발컨소시엄은 인수 가격으로 2조5000억원 상당을 제시해 다른 인수 후보들보다 5000억원 가량의 압도적인 격차를 보인 것으로 알려졌다.

이에 따라 금호산업은 우선협상대상자로 선정된 현대산업개발 컨소시엄과 연내 주식매매계약 체결을 완료할 예정이다. 다만 국내외 기업결합 신고 등을 해야 하는 관계로 계약이 최종적으로 종료되는 데는 상당한 시일이 소요 될 것으로 보인다.

금호산업 관계자는 “아시아나항공 매각 대금은 금호산업으로 유입되며 이 자금은 금호산업의 부채비율 하락으로 재무구조를 개선시킬 것으로 보인다”며 “이외 금호산업의 중장기적 경쟁력 강화를 위해 신규 사업 등에도 투자될 예정”이라고 말했다.



정동규 HDC현대산업개발 회장이 12일 오후 서울 용산구에 위치한 본사 대회의실에서 아시아나항공 인수 우선협상대상자 선정 관련 기자회견을 하고 있다. /손진영 기자 son@

다면 아시아나항공 인수에 나선 현대산업개발은 풀어야 할 숙제가 남아 있다. 아시아나항공의 자회사인 에어부산이다.

HDC그룹은 2018년 5월 HDC를 정점으로 하는 지주사 체제로 출범했다. 현대산업개발이 아시아나항공을 인수하면 지배구조가 ‘HDC→HDC현대산업개발→아시아나항공→에어부산·에어서울’ 순으로 재편된다.

그런데 공정거래법은 ‘지주사의 손자회사는 증손회사의 지분을 100% 보유하거나, 이를 준수하지 못하면 2년 내에 처분해야 한다’고 규정하고 있다. 손자회사인 아시아나항공이 증손회사인 에어부산·에어서울의 지분을 100% 보유해야 한다는 의미다.

현재 아시아나항공은 에어서울의 지분 100%를 갖고 있지만 에어부산의 지분은 44%만 확보한 상태다. 이에 따라 현대산업개발이 에어부산까지 인수하려면 나머지 지분 56%를 함께 사들여야 한다는 부담이 있다. 이에 일각에서는 에어부산을 애경(제주항공)에 매각 할 수 있다는 분석도 제기되고 있다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

침체 빠진 글로벌 車시장, 현대만 ‘승승장구’

■ 韓주력산업이 살아난다

〈中〉 자동차 산업

현대·기아차 신차출시 효과에
독보적 미래차 기술력 앞세워
동남아 넘어 글로벌 시장 질주

자동차산업도 대한민국 성장동력으로 반도체와 쌍벽을 이루는 핵심 분야다. 최근 전동화와 카셰어링 등 모빌리티 혁명으로 글로벌 시장 규모가 급격하게 쪘그라들었지만, 국내 업계는 발빠른 대처로 주도권을 유지하고 대대적인 투자를 통해 미래 멀거리 창출에도 성공한 모습이다.

12일 업계에 따르면 현대자동차는 3분기 영업이익을 전년 대비 31%나 끌어올렸다. 기아자동차 영업이익은 전년보다 148.5%나 큰폭으로 급상승했다.

전세계 자동차 시장이 침체기에 빠진 것과는 정반대 양상이다. 한국자동차산업협회(KAMA)에 따르면 올 들어 9월까지 누적 승용차 판매량은 미국(-1.1%), EU(-1.6%), 중국(11.5%)을 중심으로 빠르게 감소하는 중이다.

현대·기아차가 지난해부터 소비자들이 원하는 신차를 잇따라 출시한 덕분이다. 현대차 펠리세이드와 기아차 텔루리아 등 대형 SUV와 함께 기아차 셀토스가 중형 SUV 라인업을 보강했다. 쏘나타 신형과 K7 페이스리프트 등 인기 모델도 새롭게 업그레이드했다.

특히 제네시스 브랜드는 G70에 이은 G90 출시로 국내뿐 아니라 전세계 럭셔리 세단 시장을 뒤흔들었다. 곧 출시되는 첫 SUV 모델인 GV80이 일찌감치 기대를 한몸에 받고 있으며, 내년중으로 제네시스 브랜드로 유럽 정벌에 나설 것으로 알려졌다.

다면 아시아나항공 인수에 나선 현대산업개발은 풀어야 할 숙제가 남아 있다. 아시아나항공의 자회사인 에어부산이다.

HDC그룹은 2018년 5월 HDC를 정점으로 하는 지주사 체제로 출범했다. 현대산업개발이 아시아나항공을 인수하면 지배구조가 ‘HDC→HDC현대산업개발→아시아나항공→에어부산·에어서울’ 순으로 재편된다.

그런데 공정거래법은 ‘지주사의 손자회사는 증손회사의 지분을 100% 보유하거나, 이를 준수하지 못하면 2년 내에 처분해야 한다’고 규정하고 있다. 손자회사인 아시아나항공이 증손회사인 에어부산·에어서울의 지분을 100% 보유해야 한다는 의미다.

현재 아시아나항공은 에어서울의 지분 100%를 갖고 있지만 에어부산의 지분은 44%만 확보한 상태다. 이에 따라 현대산업개발이 에어부산까지 인수하려면 나머지 지분 56%를 함께 사들여야 한다는 부담이 있다. 이에 일각에서는 에어부산을 애경(제주항공)에 매각 할 수 있다는 분석도 제기되고 있다.

12일 업계에 따르면 도널드 트럼프 미국 대통령이 예고한 수입산 자동차에 대한 무역확장법 232조(자동차 232조) 조치 적용 여부가 13일(현지시간) 결정된다. 이번 미국의 수입차관세 부과는 미국 정부가 지난 5월 18일 발표할 계획이었지만 당시 6개월 연기하면서 미뤄진 바 있다.



현대모비스 ‘가상공간 태치기술’과 ‘유리창 디스플레이’ 등 첨단 인포테인먼트 시스템 시연 모습.

현대차는 현지 소비자들을 정밀하게 분석해 신차 출시에 속도를 냈다고 알려졌다. 글로벌 시장 침체에 앞서 실시한 권역별 책임 경영이 적중했다는 얘기다. 정의선 수석부회장이 직접 주도하면서 혁신도 더 빨라졌다는 후문이다.

한 발 앞서 신흥시장을 개척한 효과도 특별히 보고 있다. 현대차가 인도 시장에서 2위로 마루티스즈키를 바짝 따라붙은 가운데, 기아차가 10월 현지에 처음 출시한 셀토스를 SUV 1위에 올리며 기대를 높였다. 베트남에서도 엑센트가 올 들어 10월까지 누적 판매량 1위를 기록하는 등 동남아 시장을 빠르게 확대 중이다.

현대차가 전세계 자동차 시장에서 존재감을 발휘할 수 있는 가장 큰 이유는 기술력이다. 부품까지 대부분을 독자 생산한지는 이미 오래, 최근에는 스마트스트립 파워트레인을 통해 효율과 성능을 모두 놓치지 않은 실력을 보여줬다.

특히 인포테인먼트 시스템은 전세계에서도 독보적이라는 평가가 지배적이다. 경쟁사들이 제품 개발에 소홀했던 동안에도 현대모비스가 꾸준히 상품성을 키워왔기 때문이다. 미국 J.D. 파워

에서도 매년 최고 평가를 받을 정도다.

현대차뿐 아니다. 한국지엠도 올해 다소 주춤했지만, 내년부터는 글로벌 시장을 겨냥한 신차들을 쏟아낼 예정이다. 당장 트레일 블레이저가 연말부터 시험 생산을 예정한 상태로, 한 때

최다 수출 모델이었던 트랙스의 빈자리를 메꾸게 된다. 이어서 2022년에는 창원 공장에서 스파크를 대체할 신형 CUV를 생산하며 글로벌 GM의 주요 생산 거점으로 국내 자동차 산업 부흥 기회를 다시 이끌 것으로 기대된다.

르노삼성 역시 내년 XM3을 출시하고 르노그룹의 아시아 주요 거점 역할을 이어간다. 닛산 로그 빈자리를 채우는 것뿐 아니라, 글로벌 르노의 SUV 생산 기지로 발돋움한다는 전략이다.

미래차 시장에서도 ‘메이드 인 코리아’는 더욱 위상을 높일 전망이다. 이미 전기차 시장에서부터 국산 자동차는 전세계적으로 맹위를 떨치고 있다. 산업통상자원부 등에 따르면 올 들어 10월까지 전기차 수출액은 전년 대비 103.3%나 급증했다. 현대차가 코나와 니로 등으로 전세계를 사로잡은 영향이다.

<4면에 계속>

/김재웅 기자 juk@

美, 25% 수입차 관세 물리나… ‘韓 제외’ 실낱 기대

〈무역확장법 232조〉

‘6개월 추가 연장’, ‘제외’ 관측도

미국의 수입차 관세 부과 여부를 두고 국내 완성차 업계에 긴장감이 고조되고 있다. 미국이 수입산 자동차에 대한 고율의 관세 여부 결정 초기에 들어갔기 때문이다.

만약 미국 도널드 트럼프 행정부가 자국 수입차에 대해 최대 25%의 관세를 부과할 경우 최근 글로벌 판매 위기를 겪고 있는 국내 완성차업체는 예상보다 큰 타격을 입게 된다.

12일 업계에 따르면 도널드 트럼프 미국 대통령이 예고한 수입산 자동차에 대한 무역확장법 232조(자동차 232조) 조치 적용 여부가 13일(현지시간) 결정된다. 이번 미국의 수입차관세 부과는 미국 정부가 지난 5월 18일 발표할 계획이었지만 당시 6개월 연기하면서 미뤄진 바 있다.

무역확장법 232조는 외국산 수입 제품이 미국의 국가안보를 위협한다고 판단되면 긴급하게 수입을 제한하거나 고율의 관세를 매길 수 있도록 한 조항이다. 미국은 해당 조항에 따라 일본, 유럽연합(EU) 등 외국산 자동차와 자동차 부품에 25%의 고율 관세를 부과한다는 계획을 추진해왔다.

이에 국내 완성차 업계는 수출물량의 상당 부분을 미국에 의존하고 있어 위기감이 고조되고 있다. 지난해 기준 국내서 수출한 차량 244만6951대 가운데 미국이 차지하는 비중은 33.11% (81만1124대)에 달한다. 국내 자동차 공장에서 생산한 차 10대 중 3대 이상이 미국으로 건너가는 셈이다. 25%에 달하는 관세가 더해진다면 가격 경쟁력이 떨어지는 만큼 현지 생산을 추진할 수밖에 없다.

특히 최근 수출·내수 판매 동반 부진으로 올해 연간 400만대 생산에 빨간불이 켜진 우리 자동차 업계로선 부담이 커질 수밖에 없다.

다만 일각에서는 트럼프 대통령이 EU 등을 타깃으로 한 수입자동차 고율 관세 부과 결정을 6개월 더 미룰 것으로 전망해 안도하는 분위기다. 만약 미국이 관세를 부과하더라도 현재로선 한국이 232조 적용에서 제외될 수 있다는 관측도 나오고 있다.

현재 한·미 자유무역협정(FTA) 개정을 일찌감치 끝낸 한국은 트럼프 대통령의 무역전쟁 표적에서 벗어나면서 관세 면제 관측에 무게가 실리고 있다. 일본 역시 지난달 초 미국산 농산물의 수입 관세를 대폭 인하, 시장을 개방하는 것을 빼대로 하는 무역 협상에 서명해 수입차 관세 대상에서 제외될 가능성이 높아졌다.

/양성운 기자