

하늘길 빗장 열렸는데... 항공업계 “신규채용 여력 없어요”

리오프닝으로 항공여객 폭증
항공사, 휴업인력 복귀 우선
국제선 회복 더더 채용 요원

코로나19바이러스 감소세로 인한 코로나19 방역 규제 완화로 항공업계가 활기를 더해가고 있다. 하지만 신규채용 소식은 들려오지 않는다. 항공사들은 아직 2년간의 팬데믹으로 위축된 업계가 신규채용을 할 여력이 없다고 입을 모았다.

최근 정부의 일상회복 추진 후 맞이한 첫 어린이날 징검다리 연휴에 항공편을 이용한 승객은 작년과 비교해 대거 늘었다. 11일 인천국제공항공사에 따르면 지난 4~8일까지 5일 동안 어린이날 연휴를 이용해 해외로 떠나간 국제선 이용객은 출·도착 합계로 14만 5592명을 기록했다. 이는 지난해 어린이날 연휴 3만1109명과 비교했을 때보다 368%가 증가한 수치다.

같은 기간 국내선 항공편을 이용한 승객도 하루 평균 22만명을 넘는 것으로 집계돼 지난해 어린이날 연휴와 비



어린이날 연휴가 시작된 지난 5일 오전 서울 강서구 김포국제공항 출국장이 여행 떠나는 시민들로 북적이고 있다. /뉴시스

교했을 때보다 2.9%가 증가했다.

봄나들이 여행객 증가를 시작으로 승객은 더욱 늘어날 전망이다. 아직 국내 입국시 PCR 검사 및 제출이 남아있지만, 격리면제 조치 이후로 국제선 이용객 증가가 뚜렷하다. 해외출장, 유학생 이동, 신혼여행 수요 등이 폭발한 상황이라 2분기까지는 상승세가 꺾이지 않을 것으로 예측되고 있다.

하지만 항공사 신규채용은 리오프닝 바람과 상관없이 잠잠하다. 항공유가

격의 고공행진이 이어지고 국제선 노선 회복도 완벽히 되지 않았기 때문이다. 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 지난달 29일 기준 항공유 가격은 배럴당 174.38달러를 기록했다. 지난 2021년 대비 149.4% 늘어나 항공기 운항에 부담을 주고 있다. 일반적으로 유가가 10% 오르면 항공사의 영업이익률은 3%p 하락한다고 판단한다.

여기에 환율까지 올라 항공사들의 부담은 더 커졌다. 대한항공의 경우는 환

율이 10월 오르면 약 450억원의 외화평가손실이 발생하고, 재무제표상 현금흐름 측면에서도 190억원의 손실이 예상된다.

항공사들은 지난 팬데믹 기간 동안 일어난 재무적 악재를 인력 휴업을 통해 손실을 상쇄해 왔기 때문에 신규채용을 할 수 없는 상황이다. 대한항공 관계자는 “현재 전체 인력의 50% 이상의 직원이 순환휴업 형태로 일하고 있어 신규채용은 확정된 바가 없다”며 “휴업중인 인력 복귀가 우선될 것”이라고 말했다.

최근에 있었던 항공업계 채용도 공군 조종사들의 민항사 이직 정도고 승무원 쪽은 전무하다 싶을 정도였다. 새로이 항공기를 도입한 항공사들의 전문 정비 인력 채용이 있던 했지만 이마저도 일정 수준 이상의 경력을 갖춘 소수의 필수 인력 채용이었기에 신입채용으로 보기 힘들다.

이런 상황에 항공업계 직원들의 업무 부담도 높아져 힘들다는 목소리도 들린다. 한 항공사 승무원은 “운항을 위한 법정인원은 준수하고 있지만 한 명의 여유 인력도 두지 않아 안전상 비상 상황에

맞서려면 버거울 것 같다”고 우려했다.

6개 상장 항공사의 기간제 근로자 수는 2019년 말 3714명에서 지난해 말 696명으로 급감한 상태고, 일부 항공사는 승무원 등을 사무직으로 이동시키는 조치를 취하기도 했다.

대형항공사(FSC)는 항공화물로 독자 전환에 성공했지만, 여객이 100% 정상화가 되지 않은 저가항공사(LCC)의 채용은 더욱 요원하다. LCC 관계자 “국제선 리오프닝이라고 해도 PCR 검사를 신속항원으로 전환하거나 완전히 폐지하지 않으면 승객들이 국제선을 이용하는 데 부담을 느낄 수밖에 없다”며 “올해 안에 코로나19 이전 수준으로 매출이 회복될 수 있는 상황이 아닌데 신규채용은 힘들 것”이라고 언급했다.

여기에 국제선 여객 회복에 대한 불확실성이 상존하는 상황에서 정부의 항공업계 지원이 중단될 수 있다는 점도 부담으로 작용하고 있다. 현재 일정상 공항시설 사용료(착륙료·계류장 사용료) 감면과 고용유지지원금 지원은 오는 6월 말 종료될 예정이다.

/허정윤 기자 zelkova@metroseoul.co.kr

현대오일뱅크, 화이트 바이오 사업 추진

폐식용유 등 비식용 자원 활용
2030년 연간 100만톤 구축 목표

현대오일뱅크가 미래성장동력으로 차세대 화이트 바이오 사업을 본격 추진한다. ‘화이트 바이오’는 광합성으로 생성되는 다양한 식물자원을 원료로 각종 에너지원과 화학소재를 생산하는 탄소저감 산업을 뜻한다.

현대오일뱅크 관계자는 “석유를 원료로 하는 정유 및 석유화학 사업만으로는 지속가능한 성장을 담보할 수 없다는 판단 아래, 블루수소, 친환경 화학·소재와 함께 화이트 바이오 사업을 미래 신사업 중 하나로 선정했다”고 밝혔다.

현대오일뱅크가 추진하는 화이트 바이오 사업은 원료의 조달부터 기존 방식과는 차별성을 갖는다. 기존 바이오 산업은 대두, 옥수수, 팥 등 식용 자원에서 에너지를 추출해 왔으나 산림과 곡 등 부작용이 심각해지면서 선진국 중심으로 식용 원료 사용 규제를 강화하고 있다. 현대오일뱅크는 기름찌꺼

기, 폐 식용유, 땅에 떨어진 팥 열매 등 비식용 자원을 원료로 활용할 계획이다. 일반적으로 비식용 원료는 식용에 비해 가격도 저렴하다.

제품 추출 방식도 촉매를 사용하는 대신 고온·고압 조건을 활용한 초임계 공법을 적용할 예정이다. 회사 관계자는 “초임계 공법은 유해 물질이 거의 발생하지 않아 환경 친화적이고, 전처리 공정이 불필요해 투자비와 운전비용을 절감할 수 있으며, 이미 업계 최고의 정유 고도화 공정에서 사용하고 있어 운영 노하우도 갖추고 있다”고 설명했다.

현대오일뱅크는 화이트 바이오 사업의 구체적인 로드맵도 수립했다. 1단계로 2023년까지 대산공장 1만㎡ 부지에 연산 13만 톤 규모 차세대 바이오디젤 제조 공장을 건설하고 2024년까지 대산공장 내 일부 설비를 연산 50만 톤 규모 수소화 식물성 오일(HVO, Hydrogenated Vegetable Oil) 생산설비로 전환할 예정이다. HVO는 비식용 원료에 수소를 첨가해 생산하는 친환경 에너지원

으로 유럽에서는 주로 친환경 경유로 사용되고 있다. 지난해 10월 2050탄소 중립위원회에서 현재 3.5%인 바이오디젤 의무혼합비율을 8%로 상향하는 2030 국가온실가스 감축목표 계획을 발표한 만큼 국내에서도 수요가 점차 증가할 전망이다.

2단계로는 HVO를 활용한 차세대 바이오 항공유를 생산해 글로벌 시장 개척에 나선다. HVO를 HPC(Heavy fed Petrochemical Complex)에도 원료로 투입해 바이오 기반 석유화학 제품까지 활용도를 높일 계획이다. 국내 뿐만 아니라 원료 조달이 용이한 인도네시아 등 해외 현지에 화이트 바이오 제조 공장을 직접 건설, 운영하는 방안도 검토한다.

마지막 3단계에서는 2026년까지 글리세린 등 화이트 바이오 부산물을 활용한 바이오 케미칼 사업을 추진한다. 2030년까지 연간 100만톤에 달하는 화이트 바이오 생태계를 구축하는 것이 목표다. /허정윤 기자



토요타 GR86 정측면..

토요타, ‘더 좋은 차’ 기반은 ‘가주레이싱’

레이싱카, 양산차 GR로 탄생

토요타 창업자 토요타 키이치로는 극한의 성능에 도전하는 자동차 레이싱이 인간을 위한 보다 나은 차를 만들 방법이라고 봤다. 극한의 가혹한 환경에서 서킷과 교감하며 한계를 극복하는 과정을 통해 차량 성능을 향상시킬 수 있는 노하우를 취득하고 이를 기반으로 더 좋은 차를 만들 수 있다는 토요타 이념이기도 하다. 토요타는 이같은 기술 진화를 통해 ‘잔고장이 없는 차’에서 탄탄한 기본기를 바탕으로 역동적인 주행성을 갖춘 레이싱카 시장까지 영역을 확장하고 있다. 토요타는 국내 시장에서 자사의 첨단 기술의 결정체인 스포츠카 GR86의 출시 초읽기에 돌입했다.

11일 업계에 따르면 토요타는 ‘길은 사람이 만들고, 사람은 차를 만든다’는 철학과 ‘향후 100년 동안 사람들이 즐겁게 운전할 수 있는 차를 만들기’라는 비전을 바탕으로 레이싱과 자동차 기술 개발에 매진하고 있다. 극한 경쟁에서 다양한 한계를 극복하고 궁극적으로 더 좋은 차를 만들기 위해서다.

이러한 이념을 실현하기 위해 토요타는 ‘토요타 가주 레이싱’을 운영한다. 토요타 가주 레이싱은 토요타의 모터스

포츠 사업부이자 레이싱 팀이다. 토요타 가주 레이싱의 모터스포츠 활동으로 얻은 기술과 경험은 GR이라는 토요타 스포츠카 라인업으로 탄생한다.

토요타 가주 레이싱은 2020년부터 ‘CJ 대한통운 슈퍼레이스 챔피언십 6000 클래스’의 레이싱 카에 GR 수프라(GR Supra)의 외관 디자인을 적용하는 공식 카울(cow) 스폰서로 참여하며 국내 모터스포츠 활성화에 기여하고 있다.

토요타는 모터스포츠를 통해 쌓은 경험과 노하우, 기술력을 양산 모델에 적극적으로 적용하고, 운전의 재미를 극대화한 GR 라인업을 출시했다. GR 스포츠카 시리즈의 첫 양산형 모델인 수프라는 2019년 출시됐다. 또 GR 컴퍼니를 통해 GR 아리스·GR 수프라·GR 86 등을 연이어 선보였다.

국내 소비자들 가장 빠르게 만날 수 있는 GR 라인업은 GR86이다. 토요타의 대중 스포츠카 ‘토요타 86’이 2021년 GR86으로 변경되면서 엔진 배기량을 기존의 2.0L에서 2.4L로 늘리고 제로백을 6.3초로 단축했다. 차체 곳곳에 알루미늄을 적용해 경량화를 실현하고 수동 변속기, FR 패키징 등 스포츠 드라이빙을 즐기는 수많은 운전자의 로망이 가득하다. /양성운 기자 ysw@

화물·택배 등 생계형 운전자 ‘곡소리’

>> 1면 ‘경웃값 평균’서 계속

이런 역전 현상은 대형차를 운영하는 자영업자들에게 큰 영향을 미칠 전망이다. 경유는 화물 차량이나 버스, 트럭, 택배용 차량 등 상업용 차량과 굴착기, 레미콘 등 건설장비 연료로 들어가기 때문에 해당 차량 운전자 등에게 부담이 가중되는 구조다.

정부가 대중교통·물류 업계의 부담 경감을 위해 경유 유가연동 보조금을 이

달부터 3개월간 한시적으로 지급하고 있다. 하지만 이러한 역전현상이 이어진다면 경유 소비자들의 부담을 줄이기에 역부족이라는 목소리가 지배적이다.

정유업계 관계자는 “정유사에서 임의로 가격을 정하는 것이 아니라 싱가포르 시장에서 거래되는 ‘국제 석유제품 가격(MOPS)’을 기준으로 삼고 있다”며 “경유 가격 안정화가 언제가 될지는 알 수 없다”고 말했다. 개별 주유소에서도 유류세 인하분을 즉시 판매

가격에 반영하지 않고 있다. 이전 인하 폭은 20%를 적용한 재고를 모두 판매한 뒤 유류세 인하 30%를 적용하겠다는 전략이다.

한편, 정유업계가 유류세 추가 인화에 적극적이지 않다는 지적도 있다. 시민단체 에너지·석유시장감시단이 유류세 추가 인하 효과를 분석한 결과 지난 8일 기준 전국 주유소 중 휘발유값과 경유값을 추가 인하분(각각 77원·38원)만큼 내린 곳은 각 16%와 12%에 그쳤다. 반면 이 기간 전국 주유소의 44%는 경유값을 올린 것으로 조사됐다.

/허정윤 기자