

코스피	2554.69	코스닥	847.72
	(-12.76)		(-7.74)
금리 (미국 9년)	3.480	환율 (원-달러)	1326.00
	(+0.102)		(+8.60)



발사준비 마친 누리호 한국형 발사체 누리호가 25일 전남 고흥군 나로우주센터 발사대에 기립해 있다. 누리호는 이날 발사 준비 자동 제어시스템과 발사대 장비 제어 시스템 이상 상황 점검 및 조치를 완료했다. <관련기사 2면> /뉴시스

기준금리 세차례 연속 동결

한은 금통위, 연 3.50% 유지
물가 상승률 둔화 효과 보여

한국은행 금융통화위원회가 기준금리를 연 3.50%로 동결했다. 한은이 기준금리를 3회 연속 동결한 것은 2014년 이후 처음이다. 소비자물가상승률이 14개월 만에 전년 동기 대비 3%대로 떨어지고, 경기둔화 흐름이 이어지고 있어 금리인상 사이클이 사실상 종료됐다는 분석이 나온다. <관련기사 3면>

한국은행 금융통화위원회는 25일 통화정책방향회의를 열고 기준금리 연 3.50%를 유지한다고 밝혔다. 지난 2월과 4월에 이어 세번째 동결이다.

기준금리를 유지한 가장 큰 이유는 소비자물가상승률이 둔화하고 있기 때문이다.

통계청에 따르면 1월까지 5%대에 머물렀던 물가상승률은 2월과 3월 4%대에 진입한 뒤 4월 3.7%로 떨어졌다.

기준금리 인상의 효과가 물가에 나타나기 위해서는 18개월가량 소요된다. 지난 2021년 8월부터 인상한 기준금리의 효과가 나타나고 있는 만큼 향후 추이를 지켜보겠다는 포석이다.

아울러 미국이 더 이상 기준금리를 인상하기 어려워졌다는 전망도 동결에 힘을 실었다. 미국 연방준비제도(Fed)는 이달 초 기준금리를 0.25%포인트(p) 인상해 5~5.25%로 결정했다.

제롬 파월 연준 의장은 지난주 워싱턴 DC에서 열린 콘퍼런스에서 “은행권의 불안정한 상황 때문에 대출여건이 악화하고 있고, 경제성장과 고용, 물가에 부담으로 작용할 수 있다”며 “연준의 목표를 달성하기 위해 금리를 인상할 필요가 없을 수 있다”고 말했다.

현재 우리나라는 미국과의 금리격차가 1.75%p까지 벌어진 상태다.

<3면에 계속>

/나유리 기자 yul115@

M-커버스토리

도심 하늘 나는 후 상용화 분주 730조 시장 선점 경쟁 가속화

<2040년 글로벌 UAM 규모>

UAM 실증 나선 이동사들

정부, 전담조직 구성·개발 독려
SKT, 협력사들과 드림팀 구성
KT, UAM전용 5G항공망 구축
LGU+, UATM 기술 개발 박차

이동통신사들이 UAM 시장에서 벌이는 경쟁이 뜨겁다. 이동사들은 다른 기업들과 컨소시엄을 구성하고 UAM사업에서 본격 실증 사업에 뛰어들 계획이다.

UAM은 스마트시티의 혁신 요소로 꼽힌다. 미국과 유럽을 선두로 기술 경쟁을 벌이고 있다. 육상 기반의 다른 교통사업모델에 비해 시장이 구체화될 때까지 긴 호흡이 필요하지만, 서비스가 구현되면 폭발적인 성장이 가능할 것으로 예상되고 있다.

25일 국토교통부에 따르면 UAM 시장은 2040년 국내만 1330억 원 규모, 세계 시장은 730조원 규모로 성장할 것으로 전망된다. <관련기사 4면>

우리나라에서도 국토부를 중심으로 UAM 전담조직을 구성하고 기업들의 기술 개발을 독려하고 있다. 국



이종호 과기정통부 장관 등이 SKT가 마련한 UAM 체험장에서 UAM 체험을 하고 있다. /채윤정 기자

내 기술 선도 기업들은 2025년 육상과 공중 교통을 연계하는 혁신적 모빌리티 서비스를 상용화하기 위해 힘을 모으고 있다.

SK텔레콤은 고객의 지상·항공 교통 서비스를 통합 제공하는 사업자를 목표로 2025년 UAM 상용화에 박차를 가하고 있다.

유영상 SKT 사장은 지난 2월말 스페인 바르셀로나에서 개최된 세계 최대 모바일 박람회인 ‘MWC(모바일월드콩그레스)23’에서 “SKT의 사업은 지상에서 공중으로, 현실에서

가상공간으로 연결될 것이며, 고객의 시공간을 더욱 의미있게 확대함으로써 모바일 오퍼레이터에서 모빌리티 오퍼레이터로 확장할 것”이라는 계획을 밝혔다.

SKT는 협력파트너들과 UAM 운항의 핵심요소를 검증해나갈 계획이다. 기체 및 운항 분야는 SKT, UAM 전용 이착륙장인 버티포트 분야는 한국항공공사, 교통관리 분야는 한화시스템이 주도적으로 맡아 실증에 나선다.

SKT는 이번 실증 사업을 위해 전략적 파트너인 글로벌 UAM 기업인 조비 에비에이션의 실제 UAM 기체로 안정성 검증에 나선다. 지난해 국내 최초로 구축한 4G 및 5G 기반의 UAM 특화 상공망을 활용해 UAM 운항 고도인 300~600m 상공에서 통신 품질을 테스트한다.

KT는 한국형 UAM 생태계 활성화를 목표로 UAM 전용 5G 항공망 구축을 완료하고, 성능 검증을 완료했다. 항공망에는 KT가 개발한 3차원 커버리지 최적 설계 기술과 네트워크 슬라이스 기술 등이 적용됐다.

<4면에 계속>

/채윤정 기자 echo@metroseoul.co.kr

‘전구체’ 내재화 행보... 공장 건설 잇따라

‘脫중국’ 나선 배터리 소재사 LG화학, 새만금에 공장 추진 포스코퓨처엠도 포항에 공장

날로 성장하는 배터리 시장에 ‘탈(脫)중국’이 시급한 과제로 떠오르고 있다. 그중에서도 ‘배터리 전구체’는 중국 소재 의존도가 높다. 국내 배터리 소재사들이 이를 해결하기 위해 전구체 생산을 위해 국내 공장 짓기에 나선 모습이다.

25일 업계에 따르면 전구체의 중요도는 갈수록 높아지고 있다는 의견이 지배적이다. 배터리는 양극재에 어떤 활물질들을 사용하느냐에 따라 성능과 용도가 결정되는데 주로 니켈, 코발트, 망가니즈 등이 사용된다. 이런 원료들

을 섞은 화합물을 ‘전구체’라고 부른다. 여기에 리튬을 더하면 비소스 양극재가 되어 전기차에 들어가는 배터리의 성능을 좌우하는 요소로 작용한다.

전구체는 양극재 원가에서 차지하는 비중이 70%에 달하지만, 중국 수입에 의존하고 있는 비중이 높아 안정적 공급 차질에 대한 우려가 여전히 존재한다.

특히 미국의 인플레이션 감축법(IRA)과 유럽연합(EU)의 핵심원자재법(CRMA)에 대응하기 위해서라도 중국 의존도를 낮춰야 하는 국내 기업로서는 하루빨리 내재화가 필요한 요소 중 하나다.

여기에 ‘배터리의 역설’을 극복하기 위해서라도 전구체 내재화는 필수다. 배터리는 이른바 ‘수출 효자’, ‘잘 나가

는 배터리’로 불려왔지만 무역적자 폭이 갈수록 커지는 분야이기도 하다. 실제로 전구체는 올해 4월 기준으로 15억 2423만달러 적자를 기록했다. 이러한 상황 속에서 국내 배터리 소재를 개발하는 기업들은 전구체의 중국 의존도 낮추기 위해 전구체 공장을 국내에 짓는 등 저마다의 계획을 실행하고 있다.

LG화학은 중국 화요코발트와 손잡고 새만금국가산업단지(새만금)에 전구체 공장을 건설하며 이차전지 소재 공급망 강화에 나선다. 양사는 2028년까지 총 1조2000억 원을 투자해 새만금 산업단 6공구에 전구체 공장을 지을 예정이며, 2026년까지 5만톤의 1차 생산 설비 양산 체제를 구축하는 게 목표다.

<3면에 계속>

/허정윤 기자 zelkova@

뉴스터미널 TV와 함께하는 메트로 뉴스



▲ 국회 정무위, 박민식 보건부 장관 후보자 청문보고서 채택
▲ 이성만 “녹취록은 대화 일부 짜깁기... 檢, 구속 통해서 압박하려는 것” /사진 뉴시스

▲ 민주, 위메이드 방문 의혹에 “입법 로비와 무관... 투자한 적 없어”
▲ 박광온 “전세사기 특별법, 끝 아닌 시작... 당 지원 강화”



▲ 김기현 “이재명, 식사자리 거절”... 李 “공개회동하지는 취지” /사진 뉴시스
▲ 김정은 스위스 유학동향 “아들 있던 얘기 못들어”... 정부 “불확실”