

“단기성과 집중·상품 बे끼기 안돼”… 자산운용 업계 ‘경고장’

금감원, 자산운용 CEO 간담회

이찬진 원장 “투자자 최선 이익 원칙
업계 대원칙임에도 반복강조 해야”

“자산운용사, 스타트업 지원 등
모험자본 생태계 연결고리 돼야”

이찬진 금융감독원장이 자산운용 업계에 만연한 상품 बे끼기와 단기 성과 경쟁을 정면으로 문제 삼았다. 운용사의 수탁자 책임 강화를 위해 스튜어디십 코드(수탁자 책임 원칙) 이행 실태 점검을 지원하겠다는 방침도 제시했다.

이 원장은 17일 서울 여의도 금융투자협회에서 열린 자산운용사 CEO 간담회에서 “무분별한 경쟁과 고객 신뢰 훼손은 자산운용산업의 경쟁력을 스스로 갉아먹는 행위”라며 “결국 소비자가 시장을 떠나는 결과로 이어질 것”이라고 말했다. 그는 특히 단기 성과에 매몰된 상품 집중 출시와 운용사 간 유사 상품



17일 서울 여의도 금융투자협회 볼스홀에서 열린 자산운용사 CEO 간담회가 열렸다. 이찬진 금융감독원장을 비롯한 20개 자산운용사 CEO 등이 참석했다. /허정윤 기자

품 확산을 대표적인 문제로 지목했다.

금감원은 펀드 산업 전반의 구조적 문제도 공개적으로 짚었다. 이 원장은 타깃데이트펀드(TDF)에서 분산투자 원칙이 제대로 지켜지지 않는 사례와, 일반 공모펀드에서 차별화된 운용 전략

이 부족한 데다 보수체계가 회사에 유리하게 설계돼 있다는 점을 직접 언급하며 업계를 질타했다. 이에 따라 금감원은 TDF가 장기투자 수단으로 정착할 수 있도록 적격 TDF 인정 요건을 정비하고, 공모펀드 보수체계 합리화를

지원하겠다는 방침이다.

투자자 보호에 대해서는 한층 날 선 표현이 나왔다. 이 원장은 “투자자 최선 이익” 원칙은 운용업계의 대원칙임에도 금융당국이 반복적으로 강조해야 하는 현실이 안타깝다”며 “비 새는 집 들보는 결국 썩듯이, 수익 추구만 앞세운 사업 전략으로는 국민 신뢰를 담보할 수 없다”고 지적했다. 금감원은 상품 설계 단계부터 운용사의 자체 검증을 강화하고, 최종 수요자인 투자자 관점에서 투자 위험을 보다 구체적으로 전달하도록 제도 개선을 속도감 있게 추진할 계획이다.

이 원장은 자산운용사의 역할을 ‘상품 공급자’에 그치지 말고 생산적 금융의 핵심 주체로 확장해달라고도 주문했다. 그는 “저성장장과 투자 위축 국면에서 자산운용사가 스타트업 초기 지원 등 모험자본 생태계의 연결고리가 돼야 한다”며 “전문적인 평가 인프라를 바탕으로 자립성과 복원력을 갖춘 K-벤처 생

태계 조성에 적극 기여해달라”고 말했다. 금감원 역시 금융시장과 혁신 중소·벤처기업을 잇는 연결 플랫폼 구축, 상품·인가 심사체계 정비, 건전성 규제 개선 등을 통해 제도적 지원에 나서겠다고 밝혔다.

아울러 이 원장은 자산운용사의 수탁자 책임과 스튜어디십 코드 이행도 재차 강조했다. 그는 “운용사는 투자자 이익을 대변하는 수탁자로서 의결권 행사를 통해 기업가치 제고와 거버넌스 개선에 나서야 한다”며 “필요하다면 투자 대상 기업에 적극적으로 의견을 제시하는 것이 자본시장의 파수꾼(운용사) 역할”이라고 말했다.

업계는 생산적 금융 전환의 방향성에는 공감하면서도 제도적 보완을 요구했다. 자산운용사들은 장기투자 문화 확산을 위해 장기투자 인센티브 대상에 펀드를 포함해달라고 건의했으며, 세계 측면의 불균형 문제도 제기했다.

/허정윤 기자 zelkova@metroseoul.co.kr

» 1면 ‘쿠팡 ‘맹탕’ 청문회’서 계속

‘UAM 시대’ 눈앞… 2028년 서울서 ‘하늘 택시’ 운항

서울시 ‘S-UAM 시범운항’ 브리핑
‘정책수정’ 도심 실증단계 건너뛰고
초기 상용화-성장-성숙 재정립
2030년 이후 본격 확산단계 목표

정부가 하늘을 나는 택시로 불리는 K-UAM(도심항공교통) 상용화 목표를 당초 2025년에서 2028년으로 늦춘 가운데, 서울시는 도심 실증 단계를 건너뛰고 2028년부터 초기 상용화 성격의 시범운항에 착수한 뒤, 2035년 도심 UAM 네트워크 완성을 목표로 하는 ‘서울형 UAM(S-UAM)’ 추진 경로를 이어가기로 했다.

이수진 서울시 미래첨단교통과장은 17일 오전 서울시청에서 열린 ‘S-UAM 시범운항’ 브리핑에서 “국가 상용화 목표가 조정됐다고 해서 서울시가 준비를 멈추는 것은 아니다”며 “실증 단계가 빠진 만큼 상용화 직전 단계부터 시범사업을 준비하는 것이 서울시의 기본 방향”이라고 밝혔다.

앞서 국토교통부는 지난해 8월 기체 인증 지연 등을 이유로 국내 UAM 상용화 목표 시점을 2028년으로 조정하고, 비도심·준도심 지역에서 충분한 실증을 거친 뒤 단계적으로 도심에 진입하는 방향으로 K-UAM 정책을 수정



S-UAM 가상 모습. /서울시

했다. 조정의 바탕에는 전 세계적으로 순연되고 있는 UAM 사업 배경과 연계되는데, 현재 미·중국 등 중심으로 UAM 기체 개발 등이 추진되고 있으나 국제기관 인증 관문에서 답보를 겪으며 상용화 목전에서 정체를 겪고 있는 것으로 알려졌다.

정부의 기존 UAM 로드맵에서는 실증-시범운항-상용화 순서로 진행될 예정이었으며, 시범운항은 실증 후인 2024~2025년 사이에 실행될 것으로 예상됐다. 구체적인 일정은 기체 인증과 실증 결과에 따라 정해질 예정이었다.

다만 정부가 비도심·준도심 지역에서 실증을 거친 뒤 단계적으로 도심에 진입하는 방향으로 정책을 조정하면서, 서울과 같은 대도시에서 도심 실

증을 전제로 한 일정은 사실상 불확실해진 상황이다.

서울시는 이러한 정책 변화에 맞춰 기존 ‘실증-초기-성장-성숙’ 4단계 전략을 ‘초기 상용화-성장-성숙’의 3단계로 재정립했다.

이 과정은 “국제 인증을 받은 기체가 국내 인증 절차를 마치는 즉시, 별도의 도심 실증 없이 초기 시범운항과 상용화 단계로 진입한다는 구상”이라고 설명했다.

시범운항의 주요 무대로는 한강이 검토되고 있다. 서울시는 한강이 도심 내 장애물이 상대적으로 적고 안전성 확보가 용이한 데다, 도심과 부도심, 공항 접근성이 뛰어나 시범운항에 적합한 공간이라고 보고 있다. 관광 수요

와 민간 운항사업자의 참여 가능성도 함께 검증할 수 있다는 판단이다. 대통령실 이전으로 한강 상공 활용 여건이 확대될 가능성도 고려 요소로 꼽힌다.

서울시는 인천시와 함께 ‘수도권 UAM 시범사업 추진계획 수립 용역’을 공동으로 진행 중이다. 광역 수요 분석과 주요 거점 간 노선 시나리오, 통합 운항체계 구축 방안을 마련하고, 경기도가 추진 중인 관련 연구와도 연계해 수도권 차원의 UAM 네트워크를 사전에 설계한다는 계획이다.

초기 단계에서는 관광과 의료 수요를 포함한 다양한 활용 모델도 검토된다. 한강과 도심 경관을 활용한 관광형 노선과 함께, 대형병원을 잇는 의료 이송 수요 등도 시범사업 단계에서 논의한다는 방침이다.

서울시는 내년 말 수도권 공동 시범사업의 세부 운영계획과 안전관리체계를 확정·발표하고, 2028년 초기 시범운항을 거쳐 2030년 이후 본격 확산 단계로 진입한다는 목표다.

이 과정은 “국가 로드맵의 현실을 반영하되, 수도권에 함께 준비하면 상용화 기반은 충분히 앞당길 수 있다”며 “안전과 효율을 최우선으로 단계별 준비를 이어가겠다”고 말했다. /이현진 기자 hnj@

“이 자리에 오게 돼 기뻐” 임시대표 답변 도마 위

국민의힘도 비판 대열에 합류했다. 간사인 최형두 국민의힘 의원은 “글로벌 CEO라는 이유로 청문회에 불출석하는 것은 언어도단”이라며 “메타의 자커버그나 아마존의 베이조스도 미 의회 청문회는 피하지 않았다”고 지적했다. “도국어인 한국어로 충분히 소명할 수 있음에도 한국어가 통하지 않는 외국인 임원을 내세워 책임을 회피하는 태도는 비겁하다”고 꼬집었다.

핵심 증인이 빠진 자리를 대신한 해롤드 로저스 임시 대표와 브렛 매티스 CISO의 답변 태도 역시 도마 위에 올랐다. 한국어 구사가 불가능한 이들은 통역을 통해 질의응답을 이어갔으나, 의례적인 답변과 “이 자리에 오게 되어 기쁘다(Happy to be here)” 등의 발언으로 빈축을 샀다.

이준석 개혁신당 의원은 로저스 대표를 향해 “김범석 의장이 왜 안 나왔냐는 질문에 ‘Happy to be here’라고 답하는 것은 동문서답”이라며 “이는 ‘내가 사장이니 나한테 물어라’는 식의 태도”라고 비판했다.

통역 과정에서 발생하는 시간 지연과 원론적인 답변이 반복되자, 일각에서는 “청문회가 아니라 영어 듣기 평가 시간 같다”는 비아냥까지 나왔다. 노종면 민주당 의원은 아예 질의를 생략하고 쿠팡 앱 탈퇴 과정을 직접 시연하며 무언의 항의를 표하기도 했다.

로저스 대표는 개인정보 유출 피해 보상에 대해 “내부적으로 검토 중이며 조사 결과에 따라 책임 있는 보상안을 발표하겠다”는 원론적인 입장을 되풀이했다. 그러나 김범석 의장의 직접 사과 여부나 구체적인 보상 시기에 대해서는 확답을 피했다. 쿠팡이 미 SEC에 제출한 보고서에서 한국 당국의 과징금 부과 가능성을 언급하면서도 “회사 운영에 중대한 중단은 없다”고 평가한 사실이 알려지며, 국내 피해자보다 해외 투자자를 더 의식한다는 비판도 제기됐다. /손종욱 기자 handbell@

SK실트론 인수 우선협상대상자에 두산그룹

SK보유 지분 70.6% 매각

두산그룹이 세계 3위 반도체 웨이퍼 제조사 SK실트론 인수를 위한 우선협상대상자로 선정됐다.

SK(₩)는 SK실트론 지분 매각을 위해 (₩)두산을 우선협상대상자로 선정해 통보했다고 17일 공시했다.

또한 “체부적인 사항은 우선협상대상

자와의 협의를 통해 결정할 예정으로, 추후 관련 사항이 확정되는 시점 또는 3개월 이내에 재공시하겠다”고 설명했다.

매각 대상은 SK가 보유한 SK실트론 지분 70.6%로 알려졌다. 전체 회사 가치가 5조원 수준이라는 평가를 고려하면 이번 인수 규모는 3조~4조원대일 것이라는 추산이 나온다.

최태원 SK그룹 회장이 보유한 나머

지 SK실트론 지분 29.4%를 이번에 함께 매각할지는 확인되지 않았다.

반도체 웨이퍼 전문 제조기업인 SK실트론은 12인치 웨이퍼 기준 세계 시장 점유율 3위를 차지하고 있다. 다만 올해 초 SK그룹의 사업 포트폴리오 재편(리밸런싱) 과정에서 매물로 나왔다.

SK실트론이 처음 매물로 나왔을 당시 MBK파트너스, 한앤컴퍼니 등 사모

펀드(PE) 운용사가 인수 경쟁을 벌였지만, 인수 가격을 두고 이견이 발생해 협상이 진전되지 않았다. 당시 SK그룹은 SK실트론 매각가격으로 3조원 이상을 원하는 것으로 알려졌다. 이런 상황에서 두산이 인수협상대상자로 부상했다. 앞서 지난 4월에도 두산은 인수 후보 대상으로 거론됐지만 이를 부인한 바 있다.

두산그룹은 반도체 테스트 기업 두산테스트나 자회사 엔지온을 인수하는 등 반도체 소재 장비 사업을 육성하며 사업 재편을 추진 중이다. /차현정 기자 hyeon@