GTX 개통 온도차… 동탄 22억 신고가, 운정 6억에 미분양

동탄 매매가 전월 대비 6.25%↑
삼성전자·반도체클러스터 수혜

파주 운정신도시 아이파크 84m^2
9.7억 집값 5년만에 6.9억 손바뀜
교통망 외 일자리·인프라 등 영향

경기 화성시 동탄역 일대. 동탄구는 조정대상지역·투기과열지구·토지거래허가구역으로 지정됐다.

GTX-A 운정중앙역 일대. /성채리 수습기자

수도권광역급행철도(GTX) 수혜지역으로 꼽히는 경기 남부와 북부의 주택시장에 온도차가 나타나고 있다. 경기 동탄 등 남부 핵심 지역은 신고가 거래가 이어지며 달아오른 반면, 파주·양주·의정부 등 북부에는 미분양이 쌓이며 냉기가 가시지 않고 있다.

◆ 동탄 22억원·운정 6억원대

30일 국토교통부 실거래가 공개시스템에 따르면 경기 화성시 동탄역 인근 '동탄역 롯데캐슬' 전용면적 84.7m^2는 지난 6월 22억2500만원에 거래되며 신고가를 경신했다. KB부동산 조사에서도 7월 화성 동탄구 아파트 매매가격은 전월 대비 6.25% 올라 전국에서 가장 높은 상승률을 기록했다.

GTX-A 개통으로 서울 접근성이 개선된 데다 삼성전자 화성캠퍼스와 용인 반도체 클러스터 등 산업 기반을 중심으로 고소득 실수요가 유입된 영향으로 풀이된다. 동탄역 주변에는 백화점과 상업·업무시설, 학교 등 생활 인프라도 이미 자리잡고 있다.

반면 같은 GTX-A가 개통된 경기 북부 주택시장은 회복세가 더디다. 운정중앙역과 가장 가까운 파주시 목동동 '한울마을1단지 운정신도시 아이파크' 전용면적 84m^2는 집값 급등기였던 2021년 7월 9억7000만원에 거래되며 10억원에 근접했다. 그러나 지난 17일 같은 면적 20층 매물이 6억9500만원에 손바뀜했다. 이 단지의 전용 84m^2 거래가격은 1층을 제외하고 7억원대에 형성돼 왔으나 고층에서도 6억원대 거래가 나온 것이다. GTX-A 개통 이후에도 매매가는 전고점을 회복하지 못하고 있다.

경기북부의 시장 침체는 미분양 통계에서 더 뚜렷하게 나타난다. 국가통계포털에 따르면 5월 말 기준 경기북부 10개 시·군의 준공 후 미분양은 1593가구로 경기도 전체 준공 후 미분양 2714가구의 58.7%를 차지했다. 의정부가 539가구로 가장 많았고 양주 374가구, 남양주 328가구 등이 뒤를 이었다.

◆ 일자리·생활권이 갈랐다

같은 GTX 수혜지역이지만 시장 반응이 다른 것은 교통망 외에 일자리와 생활인프라, 주택 상품성, 공급 규모가 복합적으로 작용하기 때문이다.

동탄은 GTX 개통 전부터 수도권 남부의 산업·상업 중심지로 성장해 왔다. GTX가 새로운 수요를 만들어냈다기보다 반도체 일자리와 기존 교통망, 완성된 생활권이 가진 효과를 증폭시켰다는 분석에 무게가 실린다.

반면 경기북부는 서울 출퇴근 여건이 개선됐음에도 지역 내부에서 안정적인 주택 수요를 만들어낼 산업 기반이 상대적으로 부족하다. 운정중앙역~서울역 구간의 GTX-A 이용객이 당초 예상에 근접할 정도지만, 교통수요가 곧바로 주택 매수 수요로 이어지지는 않은 셈이다.

GTX 사업 진행 단계에도 차이가 있다. 동탄과 운정은 GTX-A가 운행 중이지만 두 구간은 아직 삼성역을 사이에 두고 분리돼 있다. 지난 5월 삼성역 구간의 부실 시공이 밝혀지며 시장 회복에는 시간이 필요해 보인다.

◆ 경기북부, 정책 '사각지대'

경기북부 미분양 문제는 정부의 공급정책에도 시사점을 던진다. 정부는 지방 준공 후 미분양 주택을 대상으로 취득세 감면과 종합부동산세·양도소득세 산정 시 주택 수 제외 등 혜택을 제공하고 있다. 그러나 경기북부는 주택 수요가 취약해도 수도권이라는 이유로 지원 대상에서 제외된다.

부동산업계에서는 수도권과 지방이라는 단순한 구분 대신 미분양 지속 기간과 일자리 접근성, 공급 과잉 정도 등을 반영한 세분화된 정책이 필요하다는 지적이 나온다. 경기북부가 수도권 핵심지역과 주택 수요에서 큰 격차를 보이면서도 지방 미분양 지원에서는 배제되는 정책 사각지대에 놓일 수 있어서다.

앞으로 입주가 시작될 남양주 왕숙 등 3기 신도시도 시험대가 될 전망이다. 왕숙지구는 GTX-B와 도시첨단산업단지가 계획돼 있지만 주택 입주가 철도 개통과 기업 유치보다 앞설 가능성이 있다. 교통망과 일자리 기반이 갖춰지기 전에 주택 공급부터 늘릴 경우 경기북부의 미분양 문제가 반복될 수 있다. 수도권 주택 공급 정책이 시너지 효과를 내기 위해서는 교통망 확보가 시급하다는 목소리가 나온다.

전문가들은 주택 공급 물량을 단순히 확대하기보다 철도 개통과 산업시설 가동, 생활 인프라 조성 시점을 입주 계획과 촘촘하게 연계해야 한다고 강조한다. GTX가 지역의 성장 가능성을 높이는 것은 분명하다. 그러나 이를 실제 주택 수요로 연결할 일자리와 생활 기반이 뒷받침되지 않으면 경기 남북 간 부동산 격차는 더 벌어질 수밖에 없다는 지적이다. /성채리 수습기자

cr56@metroseoul.co.kr
metro

코스피 쇼크에도 금리인상 기조… '물가 잡기' 집중

신현송 한국은행 총재
"근원물가 상승 잡는게 합리적
반도체 가격에 따른 물가 볼것"

코스피가 이틀 새 16% 넘게 급락했지만 신현송 한국은행 총재(사진)는 기준금리 인상 기조를 재확인했다. 한은의 시선은 주가지수 자체보다 자산가격 하락이 소비와 성장세를 약화시켜 수요 측 물가 압력을 낮출지에 쏠릴 전망이다.

30일 금융권에 따르면 코스피는 지난 28일 10.84%, 29일 5.98% 내려 이틀간 16.2% 추락했다. 30일에도 장중 고점 5976.82와 저점 5547.41의 격차가 429.41포인트(p)에 달해 투자심리가 정상화되지 않았음을 보여줬다.

신 총재는 지난 29일 국회에서 "앞으로도 금리 인상 기조를 이어갈 필요가 있다"며 "근원물가 상승을 잡는 것이 합리적"이라고 말했다.

앞서 16일에는 통화정책이 주가 수준을 결정한다는 데 "100% 동의하지 않는다"며 특정 기업의 주가보다 반도체 가격이 물가와 경기에 미칠 영향을 보겠다고 했다. 코스피 급락만으로 인상 방침을 바꾸지는 않겠다는 의미로 읽힌다.

즉각적인 한미 금리차 확대 역시 피했지만 한은의 인상 기조를 꺾을 만한 완화 신호도 아니었다. 미국 연방준비제도(Fed·연준)는 29일 정책금리를 연 3.50~3.75%로 동결했다. 다만 12명 중 3명이 0.25%p 인상을 주장했고, 케빈 워시 의장도 물가 목표는 2%뿐이라고 강조했다.

국내 지표도 엇갈린다. 7월 전산업 기업심리지수(CBSI)는 98.5로 전월보다 0.8p 올랐고 제조업은 103.2로 2.0p 상승했다. 반면 비제조업은 95.2로 0.2p 내렸다. 소비자심리지수(CCSI)는 106.8로 0.2p 올랐지만 조사가 증시 급락 전인 13~21일 이뤄져 이번 충격은 반영하지 못했다.

한은 분석에 따르면 주식 자본이득 1만원당 소비는 평균 130원 늘어난다. 하지만 이 1.3%를 최근 주가 하락분에 기계적으로 적용해 소비 감소를 추산할 수는 없다. 한은도 손실 회피 성향과 유동성 제약 때문에 하락장에서의 '역자산효과'가 상승장의 자산효과보다 더 클 수 있다고 봤다.

분포도 중요하다. 지난해 주식 자본이득은 429조원으로 2011~2024년 평균의 22배였고, 2019년 이후 청년층의 주식시장 참여율은 5.5%p, 중·저소득층은 2.2%p 높아졌다.

고점에 유입된 청년·중저소득층과 레버리지 투자자에게 손실이 몰렸다면 소비 충격은 평균치보다 커질 수 있다.

레버리지는 충격을 증폭시킬 변수다. 개인의 레버리지 주식투자 규모는 5월 말 60조원을 넘었고, 반도체 업종 신용잔고는 지난해 하반기보다 3배 이상 불었다.

한은은 증권사 자본과 담보 관리 등을 고려하면 시스템 위험으로 번질 가능성은 낮다고 봤지만, 반대매매와 강제매도가 변동성을 키우고 원리금 부담이 가계 소비를 누를 위험은 별개다. 금융위원회도 31일부터 단일종목 레버리지 ETF·ETN의 기본예탁금을 1000만원에서 현금 3000만원으로 높인다.

첫 분수령은 다음 달 4일 발표될 7월 소비자물가다. 이어 25일 소비자심리, 26일 기업심리, 27일 금융통화위원회가 차례로 예정돼 있다. 금통위는 물가뿐 아니라 반대매매 규모와 신용잔고, 카드 사용액과 소매판매 등에서 증시 충격이 실물로 번지는지 확인할 것으로 보인다.

증시가 안정을 되찾고 소비가 버티면 끈질긴 근원물가를 이유로 한 추가 인상론에 힘이 실릴 수 있다. 반대로 레버리지 축소가 소비 위축으로 빠르게 이어지면 인상 기조를 유지하더라도 시기와 속도는 늦춰질 가능성이 크다.

/김주형 기자 gh471@

카드 사용액 337조, 전년비 7.6% 증가

여신협, 2분기 증가율 3년래 최대치
카드 승인건수 79.6억건 6% 늘어

2분기 카드 사용액 증가율이 3년 만에 또다시 최대치를 경신했다. 국내총소득 증가로 소비 여건이 개선된 데다 정부의 물가·민생 안정 정책이 소비 부담을 일부 완화한 데 따른 것으로 풀이된다.

30일 여신금융협회가 내놓은 '2026년 2분기 카드 승인 실적 분석'에 따르면 2분기 카드 승인 금액은 336조9000억원으로 전년 동기 대비 7.6% 증가했다. 카드 승인 건수는 같은 기간 79억6000만건으로 6% 늘었다.

지난 2023년 1분기(11.5%) 이후 가장 높은 수준의 증가율이다. 앞서 1분기 카드 승인 금액 증가율은 7.2%로 이미 3년 만에 최고치를 기록했으나 2분기 증가율이 이를 다시 웃돌면서 증가세가 확대됐다.

여신협회 관계자는 "글로벌 반도체 수요 확대와 교역조건 개선에 따라 국내총소득(GDI)이 증가하고 기업 실적 호조 등으로 소비 여건이 개선됐다"고 말했다.

그러면서 "정부의 물가·민생 안정 정책이 중동 정세 불안에 따른 국내 소비 부담을 일부 완화하면서 전체 카드 승인 실적은 과거 대비 비교적 높은 증가세를 지속한 것으로 판단된다"고 설명했다.

2분기 개인카드 승인 금액은 273조7000억원으로 같은 기간 7.4% 증가했다. 승인 건수 역시 6.3% 오른 75억5000만건을 기록하며 높은 증가세를 이어갔다. 법인카드 승인 금액은 63조4000억원으로 8.7% 확대됐다. 승인 건수는 4억1000만건으로 1.4% 올랐다.

한편, 소비 밀접 업종에서는 운수업(-8.3%)을 제외하고 숙박 및 음식점업(6.8%), 도매 및 소매업(5.9%) 등 전반 업종에서 카드 사용액이 증가했다.

협회 관계자는 "온라인 쇼핑 실적 증가, 백화점 매출 성장 등으로 도매 및 소매업의 카드 사용액이 증가했다"며 "다만, 중동전쟁 및 유류할증료 인상으로 항공권, 여행 상품 결제 수요가 감소하면서 운수업 카드 승인 실적이 감소했다"고 전했다.

/안재선 기자 wotjs4187@

서울 '기후동행카드' '모두의카드'로 전환

만 35~39세 청년 포함 환급 확대

서울시의 기후동행카드가 '모두의카드' 체계로 바뀐다. 만 35~39세 서울시민은 청년 유형에 포함돼 일반 이용자보다 높은 환급 혜택을 받을 수 있다.

국토교통부 대도시권광역교통위원회와 서울시는 오는 9월 1일 서울시민을 대상으로 '모두의카드(기후동행패스)'를 정식 출시한다고 30일 밝혔다.

기후동행패스는 모두의카드에 서울시민을 위한 맞춤 혜택을 더한 서비스다. 서울시가 청년 유형의 연령 기준을 연장해 앞으로 만 19~39세 서울시민은 청년 환급 혜택을 받을 수 있다.

대중교통 이용액의 일정 비율이 환급되는 정률형의 경우 일반 이용자는 이용액의 20%, 청년은 30%를 돌려받는다. 이용액이 기준금액을 넘으면 초과분을 돌려주는 정액형의 기준은 일반 이용자가 6만2000원, 청년이 5만5000원이다.

서울시는 향후 제대군인 할인 대상을 만 42세까지 확대하고 따릉이 할인도 연계할 계획이다.

모두의카드는 이용자의 교통비 지출에 따라 정률형과 정액형 가운데 더 유리한 방식을 자동으로 적용한다. 월 이용액이 6만2000원보다 적더라도 정률형을 통해 일부 금액을 돌려받을 수 있다.

/성채리 수습기자