18일 Market Index
코스피 6894.23 (+178.82)
코스닥 827.12 (+4.94)
금리(국고채 3년) 4.035 (-0.028)
환율(원·달러) 1386.85 (+3.55)

metro® 경제

2002년 5월 31일 창간 독자센터 (02)721-9841 구독료: 월 20,000원 / 1부 1,000원 뉴메트로 11주년 대한민국 희망을 찾아서 2026년 9월 21일 월요일

대한민국 바른배달 땡겨요

사이버캡, 美서 상업운행… 韓 제도보완 시급

〈운전대·페달 없는 테슬라 자율차〉

'자율주행 택시' 韓 운행 과제

美, 무인차 등장 맞춰 기준손질
韓, 요건 충족시 '시험운전' 가능
조건 까다로워, 영업 '사실상 불가'

운전대도 페달도 없는 테슬라의 자율주행 전용차 '사이버캡'이 미국에서 상업운행을 시작했다. 국내에서도 사이버캡과 같은 형태의 차량은 일정 요건을 갖추면 도로에서 시험운행할 수 있다. 다만 시험운행을 넘어 일반 소비자 판매와 로보택시 서비스 확대로 이어지려면 완전 무인차에 맞춘 세부 안전·운영기준을 구체화하는 과제가 남아 있다.

20일 업계에 따르면 미국 도로교통안전국(NHTSA)은 지난 4일 사이버캡의 연방자동차안전기준(FMVSS) 충족 여부에 대한 자기인증 조사에 착수했다고 발표했다. 테슬라는 앞서 지난 3일 텍사스주 오스틴에서 소수의 사이버캡을 상업운행에 투입했다.

NHTSA는 이후 테슬라에 오는 30일까지 관련 자료와 답변을 제출하도록 요구했다. 인증 과정에서 임시 운전장치를 사용했는지, 페달 없는 차량이 제동 관련 기준을 어떤 방식으로 충족했는지 등이 확인 대상이다.

미국은 무인차 등장에 맞춰 기존 기준도 손질하고 있다. NHTSA는 지난 6월 자율주행시스템만으로 운행하는 차량의 브레이크 페달 의무를 없애는 방향으로 기준 개정 절차에 착수했다. 제동거리 등 실제 성능 기준은 유지하며 개정 기준이 시행되기 전까지는 기존 기준이 적용된다.

국내에서도 운전대와 페달이 없는 차량의 시험운행은 가능하다. 현행 '자율주행자동차의 안전운행요건 등 시험운행에 관한 규정'은 조향핸들과 가속·제동페달이 없는 차량을 B형으로 분류한다. 일정 요건을 충족하면 시험운전자가 차량에 탑승하지 않은 상태에서도 임시운행할 수 있도록 한다.

다만 차량 밖에서 대응하는 시험운전자와 안전관리 체계는 필요하다. 무인 시험운행 차량은 원격 정지장치와 멈춘 차량을 안전한 장소로 이동시키기 위한 수동제어장치 등을 갖춰야 한다. 국토교통부가 지난 7월 마련한 '무인 자율주행차 안전운행 요건 가이드라인'은 최소 1만5000㎞의 실증 주행실적과 원격관제, 시스템 이중화, 비상시 안전정지 체계 등도 요구한다. 시험운행이 가능하더라도 일반 판매나 유상운송까지 곧바로 허용되는 것은 아니며, 시범운행지구에서 유상운송을 하려면 별도 허가가 필요하다.

기업들도 정부 실증사업을 통해 자율주행 기술과 운영체계를 검증하고 있다. 현대차는 광주 실증사업에 투입할 SDV 기반 차량을 공급하고, 현대차·오토노머스에이투지·라이드플럭스는 센서와 자율주행 소프트웨어를 적용해 안전검증과 도로 실증을 추진한다. 확보한 데이터는 인공지능(AI) 학습과 자율주행 성능 개선에 활용한다.

결국 사이버캡과 같은 차량을 국내 도로에서 시험하는 것은 가능하지만 실제 로보택시 영업까지는 넘어야 할 문턱이 남아 있다. 차량 안전성뿐 아니라 운행지역과 서비스 방식에 따른 안전·운영 요건도 충족해야 하기 때문이다.

이호근 대덕대 자동차공학과 교수는 "운전자 개입이 없는 차량은 사고 원인을 정확히 분석하고 보고할 수 있는 체계가 중요하다"며 "관제센터에도 충분한 정보가 전달돼야 하며, 이런 체계가 없으면 사고 발생 시 책임 소재를 가리는 과정이 복잡해질 수 있다"고 말했다. /이승혁 기자 sh95@metroseoul.co.kr

근대5종 성승민 '대한민국 1호 금메달' 20일 오전(현지 시간) 일본 아이치현 안조시 안조스포츠파크에서 열린 2026 아이치·나고야 아시안게임 근대5종 여자 개인 결승 레이저런(육상+사격)에서 한국 성승민이 결승선을 통과하며 금메달을 확정짓자 환호하고 있다. /뉴시스

국고채 30년 ETF 평균 수익률 -24% 채권 개미들 '비명'

채권 금리 하락(가격 상승)을 기대하며 발 빠르게 움직였던 채권 개미들이 비명을 지르고 있다. 올 2월 말까지만 해도 연 3.5%(국고채 30년)를 밑돌던 채권 금리가 최근까지 빠르게 상승하면서 손실이 나고 있기 때문이다.

20일 한국거래소에 따르면 직전거래일(18일) 기준 국고채 30년물을 담은 주요 상장지수펀드(ETF) 5종의 연초 이후 수익률은 평균 -23.65%였다. TIGER 국고채30년스트립액티브가 -32.13%로 가장 낮았고 RISE KIS국고채30년Enhanced(-25.53%), SOL 국고채30년액티브(-20.72%), KIWOOM 국고채30년액티브(-19.93%), KODEX 국고채30년액티브(-19.92%) 순이었다.

반면 3년물 ETF인 KODEX 국고채3년의 연초 이후 수익률은 -0.32%로 사실상 제자리였다. 10년물 ETF인 KIWOOM 국고채10년은 -4.99%에 그쳤다. 3년물과 10년물의 금리가 지난해 말 이후 이달 18일까지 각각 약 1.08%포인트 상승한 것과 비교하면 만기 차이가 ETF 수익률에 큰 영향을 미친 셈이다. 같은 기간 30년물 금리는 1.32%포인트 상승했고 ETF 평균 손실률은 -23.65%에 달했다.

채권금리 급상승 손실 '눈덩이'
3년물 수익 제자리, 10년물 -5%
만기 길수록 손실률 더 커져

통상 물가가 상승해 '돈값'이 하락하면 만기가 길수록 손해다. 더 높은 금리를 줘야 채권이 팔리기 때문이다. 실제 일별 ETF 등락률을 각 만기의 국고채 금리 변화와 비교하면 금리가 1%포인트 오를 때 3년물 ETF는 약 3%, 10년물은 약 8%, 30년물은 종목에 따라 약 16~27% 하락한 셈이다. 특히 손실률 상위 두 종목인 TIGER와 RISE의 금리 민감도는 각각 약 27%, 23%로 높았다.

올해 들어 30년물 금리 상승세는 다른 만기보다 가팔랐다. 금융투자협회 채권정보센터(KOFIA BIS)의 최종호가수익률 기준 30년물 금리는 지난해 말 연 3.26%에서 이달 18일 기준 연 4.57%까지 뛰었다.

초장기 국채 수급에서는 큰 손으로 꼽히는 보험사와 외국인의 매수가 줄었다. 금융투자협회에 따르면 올해 들어 이달 중순까지 보험사의 잔존만기 약 21년 이상 국채 순매수는 12조2126억원으로, 전년 같은 기간보다 28.5% 감소했고 외국인 순매수도 38.5% 줄었다.

이런 가운데 국고채 30년물 ETF 5종에서는 기관이 합산 634억원을 순매도한 반면 개인은 같은 기간 623억원어치를 순매수했다. /김아영 기자 aykim@

m-커버스토리

최고금리 20% 육박… 5060세대, 카드대출 몰린다

카드론 규제강화 '풍선효과'

8개 카드사 현금서비스 6.2조
그 중 50대 이상 차주비중 63%
최근 현금서비스 금리 18%대
저신용자 3개월간 19%대 유지

50·60대 중장년층의 급전 수요가 고금리 카드대출로 몰리고 있다. 카드론 규제가 강화되자 현금서비스 잔액이 증가하는 '풍선효과'가 나타나는 가운데 카드론과 현금서비스 모두 중장년층 비중이 60% 이상을 웃돌고 있다. 대출금리마저 상승세를 보이면서 5060 차주의 이자 부담이 더 커질 전망이다. 〈관련기사 3면〉

20일 여신금융협회에 따르면 전업카드사 9곳(신한·삼성·KB국민·현대·롯데·우리·하나·비씨·NH농협카드)의 지난 7월 기준 현금서비스 잔액은 7조251억원이다. 지난 5월 이후 3개월 연속 증가세다. 결제성 리볼빙 잔액은 6조8759억원으로 4개월 연속 늘었다.

중장년층의 수요가 특히 두드러졌다. NH농협카드를 제외한 8개 카드사의 현금서비스 잔액은 6조2397억원으로, 그 가운데 50대 이상 차주가 차지하는 비중은 63.1%였다.

금융당국의 카드론 관리 기조가 강화되면서 중장년층의 급전 수요가 현금서비스로 옮겨가는 풍선효과가 나타났다는 분석이다. 실제 카드론 잔액은 지난 5월 역대 최고치를 경신한 뒤 두 달 연속 감소했다.

문제는 줄어든 카드론에서도 중장년층 비중이 상당하다는 것이다. 7월 기준 카드론 잔액 중 5060이 차지하는 비중은 62%에 달한다. 카드론과 현금서비스 잔액 모두 절반 이상이 중장년층에 집중된 셈이다.

중장년층에 카드론 수요가 집중돼 온 상황에서 금리마저 오르면서 이들의 상환 부담도 가중될 전망이다. 최근 카드론 금리는 오름세를 이어가고 있다. 7월 카드론 평균 금리는 13.87%다. 이후 8월에는 14.07%, 이달에는 14.10%까지 올랐다.

현금서비스 금리는 더 높다. 같은 기간 현금서비스 금리는 18.11%에서 18.16%, 18.18% 수준까지 올랐다. 젊은층보다 소득 여력이 약한 중장년층이 법정최고금리(연 20%)에 근접하고 있는 금리를 감당하면서 자금을 충당하고 있는 것으로 풀이된다.

신용도까지 낮다면 상황은 더 심각해진다. 신용점수가 700점 이하인 취약차주의 현금서비스 금리는 최근 3개월 내내 19%대를 유지하고 있다. 지난 8월에는 19.11%까지 올랐다. 지난 5월(19.15%) 이후 최고치다.

한편, 5060의 급전 수요는 보험업계에서도 피지고 있다. 지난 7월 기준 국내 대형 생·손보사 8곳의 보험계약대출잔액은 47조9119억원으로 전년 대비 3.9% 증가했다. 보험계약대출은 보험 해약환급금의 일정 범위 내에서 자금을 빌릴 수 있는 상품이다. 특히 50대와 60대 이상이 빌린 대출잔액은 각각 4.5%, 10.2% 증가했다. 반면, 다른 연령층의 대출 잔액은 모두 감소했다. /안재선 기자 wotjs4187@

메트로 한줄뉴스

/사진 뉴시스

▲한동훈 "與, 김승원 추가 의혹 제보 언제 받았나…제보자도 보복할 건가"
▲'아빠찬스' 논란 前선관위 사무총장 딸, 임용취소 불복 소송 승소
▲조국 "친명, 李대통령 SNS 취지 따라 '멸칭·갈라치기' 정치 즉각 중단해야"
▲김민석 "野 제기 개헌 걸림돌 정리…진지한 개헌 논의의 전환할 때"
▲대미투자 국회 보고 21~22일 추진…李 강조 '상업적 합리성' 확보 주목
▲최혁진, 조국 겨냥 "사람은 염치가 있어야…대통령 흔들어대는 일 없길"