‘새로운 호남 하늘 길’…에어필립 취항

항공업계 최초로 호남지역을 기반으로 한 신생항공사 ㈜에어필립(Air PhiLip)이 광주와 무안공항을 거점으로 지난달 30일 ‘광주~김포’ 노선 첫 운항을 하루 앞둔 29일 오후 광주공항 여객청사 2층에서 취항식을 했다. 사진은 광주공항 여객청사 1층에 들어선 에어필립 발권부스.

항공업계 최초로 호남지역 기반
50인승 프리미업급 여객기 투입
‘광주~김포’ 노선 하루 2회 운항

항공업계 최초로 호남지역을 기반으로 한 신생항공사 ㈜에어필립(Air PhiLip)이 지난달 29일 오후 광주공항 여객청사에서 취항식을 갖고 힘찬 날개짓을 다짐했다.

이날 취항식에는 엄일석 에어필립 대표이사, 정종제 광주시 행정부시장, 더불어민주당 서삼석, 바른미래당 김동철 국회의원, 각계인사 등 내빈 1000여명이 참석해 축하했다.

광주와 무안공항을 거점으로 한 에어필립은 브라질 엠브라에르(Embraer)사에서 제작한 50인승 ERJ-145 1호기를 30일 ‘광주~김포’ 노선에 처음으로 투입해 본격적인 상업 운항에 나섰다.

광주~김포, 김포~광주 노선은 하루 2회씩 운항하며, 항공료는 주중 7만~13만원, 주말 9만~13만원, 성수기는 13만원대로 책정됐다.

지난달 30일부터 한 달간은 첫 취항 기념 ‘동반자 무료항공권’ 이벤트도 실시된다. 항공권 1인 구매 시 동반자 1인에 한해서 에어필립 서비스를 체험할 수 있도록 무료항공권을 증정하고, 모든 탑승객들에게는 기념품을 제공한다.

에어필립은 향후 인천·김해·울산·흑산도·울릉도 등으로 국내 노선을 차츰 늘려나갈 계획이며, 특히 주력 노선으로 추진 중인 광주~인천, 무안~인천 노선은 인천공항 슬롯(SLOT·이착륙 허용 항공 편수) 확보 즉시 정기·부정기노선으로 운항할 예정이다.

해당 노선 운항이 시작되면 인천국제공항을 이용하는 호남 지역민들의 편의가 크게 향상 될 것으로 전망된다.

에어필립은 소형도서 공항인 흑산공항과 울릉공항 개항에 맞춰 오는 2021~2022년까지 해당 공항의 활주로 여건에 맞춰 운항이 가능한 ATR-42(단거리용 쌍발 터보프롭 항공기) 또는 ‘E-175(100인승)’ 항공기를 도입해 내륙공항과 도서공항을 연결한다는 계획이다

흑산공항과 울릉공항은 섬 지역 관광 인프라 확대를 위해 각각 2021년, 2022년 개항을 목표로 사업이 추진되고 있다.

현재 ERJ-145 1호기를 보유한 에어필립은 오는 7~8월에 2·3호기를 차례로 들여올 계획이다.

내년부터는 ERJ-145보다 기체가 큰 E-175(100인승)기를 3대 도입하고 오는 2022년까지 총 12대의 항공기를 보유할 계획이다. 운항 노선도 국내선에 이어 일본 후쿠오카·기타큐슈, 중국 베이징·칭다오, 베트남 하노이·다낭, 필리핀 마닐라·세부 등지로 확대할 계획이다.

엄일석 에어필립 회장은 “항공교통 인프라가 턱없이 부족한 광주·전라권 지역 주민들의 항공편익과 무안국제공항 활성화, 지역 관광사업 발전에 에어필립이 기여할 수 있도록 최선을 다하겠다”면서 “무엇보다 승객의 안전을 최우선으로 하는 우수한 항공사가 돼 호남인들이 자부심을 갖는 호남 최초의 최고 항공사가 되겠다”고 말했다.

조인호 기자

국내 휴대전화 서비스 도입 30년

가입자수 784명→6460만명

우리나라에 휴대전화 서비스가 시작된 지 1일로 30주년을 맞았다.

SK텔레콤의 전신인 한국이동통신이 처음 휴대전화 서비스를 시작한 1988년 첫 해 784명에 불과했던 휴대전화 가입자수는 91년 10만명, 99년 2000만명을 돌파한 뒤 올해 4월 기준 6460만 627명에 달한다.

무게가 771g에 달해 ‘벽돌폰’으로 불렸던 휴대전화는 이제 스마트워치, 자율주행차, 인공지능 스피커 등 ‘만물’로 변신이 가능해졌다.

2003년 3세대 이동통신인 WCDMA, 2011년에는 4세대인 LTE 등으로 이동통신도 진화를 거듭했다. 이제 5G 시대를 눈앞에 두고 있다.

글로벌 시장조사기관인 IHS마킷에 따르면 5G는 2035년까지 12조 3000억달러의 경제효과를 창출하고 콘텐츠 및 애플리케이션(앱) 개발 등 5G와 연계된 시장에서도 3조 5000억 달러의 생산유발 효과를 생성할 전망이다.

SK텔레콤은 5G 네트워크 준비와 함께 서비스 및 생태계 확장에 주력할 방침이다.

윤용철 Comm. 센터장은 “대한민국 이동통신 산업 발전과 궤를 같이 해온 지난 30년은 우리에게 큰 의미가 있다”며 “미래 이동통신은 5G를 통해 지금과는 전혀 다른 상상할 수 없는 가치를 창출하고 이를 소비자들이 곧 체감할 수 있을 것”이라고 밝혔다.

자영업자 대출 ‘풍선효과’ 심화…저축銀 1년새 43% 급증

올 3월 기준 전국 79개 저축은행 자영업자 대출 11조 돌파
‘가계부채 규제’ 등 여파로 자영업자 대출 제2금융권으로

저축은행의 자영업자 대출이 1년새 40% 이상 빠르게 불어난 것으로 나타났다.

1일 금융감독원 금융통계정보시스템에 따르면 전국 79개 저축은행의 개인사업자 대출 규모는 올 3월 말 기준 11조4636억원으로 지난해 3월말(8조2730억원)보다 약 3조4363억원(42.8%) 급증했다. 2년 전인 지난 2016년 3월(6조5731억원)부터 지난해 3월까지 자영업자 대출이 1조4542억원(22.1%) 늘어난 것과 비교하면 증가세가 크게 가팔라진 것이다. 지난 1년간 저축은행의 가계대출 증가율은 10.2% 정도였다.

자영업자 대출 급증세는 우선 정부의 강화된 가계부채 규제에 따른 여파로 볼 수 있다.

쥐어든 가계대출 한도에 일부 자영업자들이 자금 충당을 위해 개인사업자 대출을 받았을 가능성이 높기 때문이다. 자영업자 대출은 가계대출과 달리 중소기업 대출로 분류되기 때문에 정부의 규제가 상대적으로 덜 한 편이다.

실제 한국은행도 지난해 11월 통화신용정책 보고서를 통해 “정부의 가계부채 규제로 개인사업자 대출이 늘어날 가능성을 배제할 수 없다”는 견해를 내놓은 바 있다. 이 같은 우려가 1년새 현실화된 셈이다.

제2금융권에서 눈에 띄게 불어난 것은 은행권에서 영세 자영업자를 대상으로 대출을 기피한 영향도 있다.

반면 가계부채 총량 규제로 수익성 악화가 우려된 저축은행들은 적극적인 영업을 펼쳐 규모를 늘렸다. 한은은 최근 국회에 제출한 금융안정보고서에서 “저축은행이 개인사업자대출을 중심으로 전년동기대비 14.8%의 높은 자산 증가세를 이어갔다”고 설명했다.

문제는 풍선효과가 심화되면서 ‘은행→저축은행→대부업체’ 등 금리가 더 높은 쪽으로 옮겨가며 자영업자 대출이 늘고 있다는 점이다. 은행권 개인사업자 대출은 이미 지난 5월 기준 300조2000억원을 돌파했다. 대부업을 이용한 자영업자 대출도 급증하고 있다. 금융위원회 등이 실시한 ‘대부업 실태조사 결과’에 따르면 지난해 하반기 자영업자의 대부업 대출액은 모두 8067억원으로 반년 전인 지난해 6월(5983억원)보다 2084억원 급증한 것으로 나타났다.

나눔Lotto 제 813회차 당첨결과 (2018년 6월 30일 추첨)

11 30 34 35 42 44 + 27

순위	당첨게임수	1인당 당첨금액	당첨기준
1등	4	4,591,763,157원	당첨번호 6개 숫자 일치
2등	43	71,190,127원	당첨번호5개 숫자 일치+보너스 숫자일치
3등	1,800	1,700,654원	당첨번호 5개 숫자 일치
4등	89,323	50,000원	당첨번호 4개 숫자 일치
5등	1,548,384	5,000원	당첨번호 3개 숫자 일치

당첨금 지급기한 : 지급개시일로부터 1년(휴일인 경우 익영업일)

자동차보험 1년만에 또 다시 적자전환

“보험료 경쟁 심화”

올해 들어 손해보험사 자동차보험은 보험료 경쟁 심화 등의 여파로 적자전환했다. 19년 만에 흑자전환했지만 1년 만에 다시 실적이 악화된 셈이다.

의무보험인 자동차보험 특성상 보험사 간 보험료 경쟁이 심해 대물보상제 개선 등에도 적자로 돌아선 것으로 풀이된다.

1일 보험연구원이 발표한 Kiri리포트 ‘자동차보험 영업이익 적자전환의 원인과 전망’에 따르면 자동차보험 영업이익은 올해 1분기 483억원 적자 전환됐다. 지난해 1분기 907억원 흑자를 기록하면서 지난 1998년 이후 19년 만에 흑자전환한 지 불과 1년 만이다.

자동차보험 영업실적은 지난 1997년부터 1998년까지 평균 2831억원 흑자를 기록했다. 하지만 1999년 4292억원 적자를 기록한 뒤, 2010년에는 1조5696억원으로 적자폭이 확대됐다.

이 같은 적자세는 지난 2016년 대물보상제도 개선 등으로 마감하는 듯 보였다. 실제로 이들해인 2017년 266억원 흑자를 기록했다.

하지만 올들어 계절적 요인과 장례비·사망위자료 인상 등으로 손해율이 악화되면서 다시 적자로 돌아선 것으로 분석된다.

전용식 보험개발원 연구위원은 “자동차 보험료 경쟁이 심화되면서 자동차보험 보험료 규모도 전년 동기대비 0.4% 감소했다”며 “자동차보험은 의무보험이고 계약자들의 보험료 민감도가 크다는 점이 손보사 보험료 경쟁을 심화시킨 원인 중 하나”로 봤다.

자동차보험시장 경쟁은 지속적으로 심화할 전망이다.

지난 2005년 이후 손해보험 성장세를 주도했던 장기 손해보험과 당기순이익 증가세가 둔화되고 있다. 보험개발원은 이에 자동차보험 시장 경쟁이 심화될 것으로 전망했다.