

# 규모 있는 지역은행을 생각해 본다

아침을 열며

김영록  
세무사



무엇인가에 크게 놀란 경험은 평생 간다. 어떤 사람에게서는 트라우마가 되기도 하지만, 필자에게는 긍정적으로 인생의 변화를 가져왔다.

지금으로부터 38년 전 대학 입시를 실패하고 광주에서 가장 가까운 바닷가 합평 주포에서 선전을 돕기 위해 경운기 엔진을 얹힌 조그만 어선을 탔다. 당시 경제적 여건상 재수는 엄감생심이었고 부모님을 돕다가 군대를 갈 계획이었다.

그해 9월 어느 날 합평만에서 큰 새우를 잡기 위한 어망 10개를 펼쳐놓고 기다리던 중, 순간 하늘과 바다 사방이 어두워지더니 돌풍에 의한 비바람으로 일엽편주가 됐다.

죽음 직전까지 갈 정도로 악전고투 끝에, 천만다행 항구에 도착하자마자 선친께 재수를 하겠다고 말씀드리고 광주에 올라와 공부해 지금 이렇게 살아가고 있다고 쓰고 있다.

그 뒤로 해양사고 뉴스를 종종 접하면 무서움증이 되새겨지지만, 필자에게 그 날 폭풍은 인생에 큰 전환기가 됐다.

필자의 얘기처럼 유난히 힘들고 추웠던 겨울이 지나, 최근 연 3.5% 한국은행 기준금리가 1년6개월 만에 동결됐다. 멈췄다는 표현을 할 수 없는 건 미국과 한국은행의 매파들이 또 언제 올릴지 모르기 때문이다. 아마도 이번 기준금리 동결은 이자로 나가는 돈이 많아 쓸 돈이 없어 경기침체가 더 우려스러운 이유일 것이다. 더 정확한 팩트는 기준금리 인상으로 더 이상 은행 좋은 일만 할 수 없다는 것일 수도 있다. 그동안 수차례 걸쳐 기준금리가 올라가면서 은행의 예대마진 즉, 예금수신에 대한 지급이자와 빌려준 돈에 대한 대출이자 차이만 키웠다. 원유 가격이 오를 때 바로 주유소 가격표를 올리다니 정유사 마진만 늘어나는 것처럼, 은행도 마찬가지로 한국

은행 기준금리 올리자마자 수신금리보다 대출금리를 더 빨리 적용하기 때문이다. 결국 5대 시중은행 고연봉의 퇴직자 2200명에게 평균 10억, 합계 2조2000억원을 마련해 준 셈이다.

이왕 말이 나와서, 대한민국 금융수장이장용 한국은행 총재의 기준금리 동결 후 인터뷰를 들어보자. '차를 운전하는데 안개가 가득하면 세우고 안개가 사라질 때를 기다린 다음 갈지 말지 봐야 하지 않느냐' 여기서 안개는 무엇인가? 고액 연봉 연구원이 수십 명이 있음에도 불구하고 한국은행은 경기예측도 못하는 것인가!

솔직히 작금의 세계적인 금융은 기준금리만으로 돈의 흐름이 달라지는 시대가 아니다. 즉 열마든지 주식, 채권, 파생상품 등으로 자금 흐름이 순간 바뀌는 세상이다. 가까운 일본 만해도 0%대 기준금리를 유지하고 있지 않은가. 우리나라 금융처럼 가계 대출상품이 많은 상황에서 기준금리 인상은 영끌을 포함한 금융 소비자만 피해를 본다. 결론적으로 한국은행의 기준금리 인상은 은행만 좋은 일시켜주는 역할만 하고, 필자의 들어가기 얘기처럼 갑작스런 이자 돌풍으로 서민들만 죽어나가는 것이다. 특히 최근 호남통계청 2월 지역 소비자 물가동향 발표에 의하면, 광주가 가장 높은 소비자물가상승률을 기록했다 하니 측은지심 마음뿐이다.

지난해부터 고용시장과 물가를 잡기 위한 미국의 기준금리 상승은 현재 4.5~4.75% 수준에서 향후 3~4차례 더 올릴 것으로 예상된다. 미국 그 나라를 위한 연방준비제도의 빅스텝을 굳이 한국은행이 따라갈 필요가 있나 부족한 소치로 생각해 본다. 그 이유로 트럼프 전 대통령 이후 G1을 위협하는 중국에 맞서, 해외로 이전했던 공장들을 본국으로 옮기는 리쇼어링이 고용지수와 물가폭등으로 이어지고 있어 기업대출이 많은 커머셜 즉 상업은행을 규제하기 위해 기준금리를 올리고 있는 것이다. 그러나 미국 기준금리에 맞춰 한국은행 기준금리를 올리면 서민들 카드론, 주택담보대출 위주의 카드사와 은행들만 좋은 일이고 소

매금융 소비자 서민들만 피해를 입혀 친구 따라 강남구경 가는 것이고 부화뇌동 적이기 때문이다.

현재 금융위원회는 은행권 예대금리차를 단순 비교 공시하고 있다. 최근에는 잔액 기준 금리차가 추가돼 은행별 예대마진 특성을 전반적으로 비교할 수 있도록 해 은행 간 경쟁을 유도하고 있다. 다가오는 7월부터 예대금리차 정보와 함께 가계와 기업대출의 금리, 예금금리 등과 같은 상세한 금리정보도 모두 잔액 기준으로 표시해야 한다. 향후 은행의 가계대출금리 비교공시 항목을 보고 주택담보대출, 신용대출, 마이너스통장대출에 더해 각종 대출의 은행별 금리를 들여다 볼 수 있고 세분화된 기준금리, 가산금리, 우대금리 등을 볼 수 있게 된다. 결국 공시제도의 변화는 시중은행보다 지방은행의 어려움이 가중될 것으로 보인다.

은행도 규모의 경제다. 규모의 경제는 하나의 재화를 생산하는 데에 비용이 감소하는 이야기인데 조금 다르게 표현하면 생산량이 증가함에 따라 평균비용이 감소하는 현상을 말한다. 자금규모가 큰 5대 시중은행이 우리 지역에 할당된 자금 규모는 전국적인 인구비율에도 미치지 못한다. 서울 경기 수도권 중심의 경제 집중화로 인해, 산업화 규모가 작은 우리 지역에 배정된 금융도 적을 수밖에 없다. 그래서 지역산업을 걱정하는 필자 입장에서 우리 지역도 대구은행이나 부산은행처럼 경쟁력 있는 지역은행이 절실하다. 유독 저축은행, 농협, 신협, 새마을금고 등 제2금융권이 많은 우리 지역금융은 규모의 경제를 창출하지 못하고 있다. 지역금융도 당분간만이라도 한쪽으로 몰아주어 지역은행 몸을 키우는 것이 필요하다. 향후 광주전남의 대표은행인 지역은행의 경우 대출금리가 낮은 여타 시중은행과는 비교될 수밖에 없는 상황이다. 최대한 지역민들에게 호소하여 규모의 경제를 만들어 향후 공시되는 대출이자를 줄여야 할 것이다. 앞에서 필자의 경험처럼 최근 금융당국의 공시제도 변화가 지역은행에 도움이 되는 전환기가 되길 바란다.

## 社說

# 라이즈 시범 지역 선정 호남 홀대 아닌가

## 영남 4곳·호남 2곳 불균형

교육부는 2025년 중앙 부처의 대학 재정지원사업 집행 권한을 광역 지방자치단체로 넘기는 지역혁신중심 대학지원체계(라이즈·RISE) 시범운영 지역을 8일 발표했다.

당초 5개 지역을 선정하려 했으나 경남, 경북, 대구, 부산, 전남, 전북, 충북(가나다순) 7곳을 뽑았다. 하지만 시범 운영 지역이 영남권에 치중된 데다 합리성마저 결여돼 "호남 홀대" 지적이 나오고 있다. 특히 이번 라이즈 시범지역에서 광주시가 빠진 것은 유감이다. 광주시는 지역거점국립대를 비롯해 소재 대학이 많아 호남을 대표하는 광역시인 점에서 더욱 그렇다. 영남권의 경우 울산을 제외한 전체 광역 시도가 선정된 점과 큰 대조를 이룬다.

교육부는 비수도권 14개 시도 전체를 대상으로 공모를 진행한 결과, 세종을 제외한 13개 시도가 지원했고, 지자체의 시범 운영 의지와 대학 지원 역량을 중점적으로 고려해 7개 지역을 선별했다고 밝혔다. 교육부 관계자

는 출입기자단 사전 브리핑에서 "기본적으로 대학 지원에 관심 있고 관련 체계를 운영했던 곳을 중심으로 선정했다"고 밝혔다. 정부측의 선정 기준대로라면 광주시의 의지와 역량이 다른 지자체에 비해 상대적으로 부족했다는 의미다. 교육부는 시범 지역이 아닌 남은 10개 시도에서도 라이즈 계획과 체계를 내년 말까지 수립해 2025년 전국에 전면 시행할 수 있도록 지원할 방침이라고 밝히고 있지만 호남권에서 유일한 광역시를 선정하지 않은 점은 지역 균형과 시범 운영 효과 등을 고려않았다고 판단한다. 시범 사업의 목적은 본 사업 시행 전 사업의 타당성을 제대로 검증하려는 데 있는 점에서 이런 효과를 극대화할 수 있는 사업지 선정은 필수적이다. 하여 교육부가 어떤 평가가대로 광주시를 제외했는지 납득할 수가 없다. 정책적인 판단보다는 정치적인 판단이 작용했다는 의혹을 떨쳐낼 수가 없다. 이번 정부 결정으로 인해 재정권 이양을 통한 지방대 살리기 경쟁에서조차 호남이 뒤처지지 않을까 걱정이 앞선다. 광주시가 공모 사업에 소홀하게 준비했다면 반성하고 비판받아 마땅하다.

# 무안국제공항 이렇게 방치해선 안된다

## 정기노선 없고 이용객 감소세

광주·전남에서 유일한 국제공항인 무안공항이 제 역할을 못한다고 한다. 국제선 정기편이 단 하나도 없는 데다 국내선마저 턱없이 부족한 것이 현실이다. 코로나19 이전, 14개의 정기노선이 운항되고 한 해 이용객이 90만 명에 달했던 무안공항으로서는 안타까운 일이다. 무안공항에 따르면 현재 무안공항의 해외노선은 정기편이 아닌 전세기뿐만 아니라 베트남 나트랑과 다낭, 태국 방콕, 일본 오사카 등 5개국 7개 노선을 운항 중이다. 국내선 정기노선으로는 제주행 하나만 남아있다. 지난 달 무안공항을 이용한 여객도 3만여 명으로 지난 2개월 동안 92만 7000여 명을 기록한 김해공항에 비해 턱없이 부족하다. 정기노선마저 유지하지 못하고 있다.

참여정부 시절 노무현 전 대통령이 '큰 그림을 그리겠다'고 설립한 무안공항은 예산만 3000억 원이 넘게 투입됐다. 공항 활성화를 위해 개설한 무안-광주 고속도로까지 포함하면 투입 예산은 6000억 원이 넘는다. 이

렇게 만들어진 공항이 전세기로 겨우 명맥만 유지하고 다음 달부터는 전세기마저 줄어 든다는 것은 국가적 손실이다. 중국과 동남아 노선의 경우 기존 인천공항에 비해 최대 2시간여 이상을 단축시키는 무안공항의 경쟁력을 사장시키는 것도 아쉽다.

지금 가장 필요한 것은 광주공항과 무안공항의 통합이다. 무안공항 설립 당시 약속했던 통합이 이뤄졌다면 경쟁력은 지금보다 훨씬 높아졌을 가능성이 크다. 24시간 공항이 운영되고 동남아 노선에 대해 갖고 있는 경쟁력이 더해지면 수익성을 우선해야 하는 항공사로서는 무안공항을 외면할 이유가 없다. 인천을 동북아 허브공항으로 만들겠다는 정부의 정책도 바뀌어야 한다. 허브공항은 다양한 환승 마케팅이 장점이지만 지역 공항의 성장을 막고 지역 공항의 경쟁력을 사장시킨다는 점에서 아쉬울 수밖에 없다. 지금은 '선택과 집중'보다 각 공항의 경쟁력을 살려 동반 성장하는 노력이 필요하다. 국제사업으로 건설된 공항을 이렇게 방치해서는 안된다. 국제선 정기노선 분배 등과 같은 지방공항 활성화를 위한 항공정책 개선이 필요하다.

## 서석대



지난 1998년 IMF(국제통화기금) 외환위기 이후 본업 외에 직업을 하나 더 가진 사람들을 일컫는 '투잡스(Two Jobs)' 쪽이 많이 생겨났다.

굴지의 기업들이 연쇄 도산하고, 살아남은 기업들도 구조조정을 가속화하는 등 고용불안이 심화되던 때 따른 현상이었다. 당시 일반 직장인은 물론 전문직 종사자들도 '투잡'을 뛰는 모습을 주변에서 어렵지 않게 찾아볼 수 있었다.

그런데 요즘 들어선 '투잡스'를 뛰어넘은 'N잡러'가 등장했다. 'N잡러'는 2개 이상 복수를 뜻하는 'N'과 직업을 뜻하는 'Job', 사람을 뜻하는 '-러(er)'가 합쳐진 신조어로, 2개 이상의 일자리를 갖고 있는 사람을 말한다.

'N잡러'는 청년층에서 높은 증가율을 보이고 있다. 지난해 12월 통계청이 발표한 조사 결과를 보면 19세부터 34세까지 청년 취업자 10명 중 4명은 2개 이상의 일자리를 가진 'N잡러'로 나타났다. 특히 조사 대상자 중에는 6개 이상의 일자리를 가진 청년도 8.5%에 달했다.

'N잡러' 증가는 고용형태의 다변화, 코로나19 장기화,

비대면 문화 확산 등 복합적인 요인이 작용한 것으로 분석된다. 또 주 52시간제가 도입된 2018년 이후 근로시간 단축으로 줄어든 소득을 메꾸기 위해 부업을 하는 경향도 있는 것으로 풀이된다.

하지만 주된 배경에는 불확실한 미래로 인한 청년세대들의 달라진 직업관이 자리잡고 있다. 최근 금리와 물가가 치솟으면서 고용시장에도 큰 영향을 끼쳐 고용불안

이 심각해졌다. 'N잡러'의 증가는 이같은 현실을 반영한다. 월급만으로는 평범한 일상을 유지하기 어렵고, 또 원하는 삶을 살기도 힘들어 여러 일자리를 찾아 나서는 것이다. 평생직장의 개념이 사라지고, 직장은 돈을 벌기 위한 수단이라는 의식이 강해진 것도 원인으로 지목된다. 청년층의 이직이 잦은 이유이기도 하다. 불안한 경제상황이 이어지고 지속가능한 양질의 일자리가 부족한 상황에서 'N잡러'는 더욱 늘어날 것으로 보인다. 불확실성의 시대 속에서 불안한 삶을 살아야 하는 청년들의 슬픈 자화상을 보는 것 같아 씁쓸하기만 하다.

최권범 경제부장 겸 뉴스콘텐츠부장

'지역신문발전기금' 호남 유일 18년 연속 선정

인터넷 전남일보 www.jnilbo.com

모바일 전남일보 m.jnilbo.com

全南日報	사장·발행·편집인 이재욱	논설실장 이기수	편집국장 박성원
대표전화	(062)527-0015	경영지원팀	(062)510-0421
기사제보	(062)510-0331	광고영업팀	(062)519-0710
편집부	(062)510-0412	문화체육부	(062)510-0394
정치부	(062)510-0461	전남취재부	(062)510-0336
사회부	(062)510-0340	뉴스콘텐츠부	(062)510-0321
경제부	(062)510-0380	사진부	(062)510-0391
www.jnilbo.com m.jnilbo.com	구독료 월 1만원 1부 500원	1988년 4월25일 등록번호 광주가-2호 (일간) 우편번호 61474 광주광역시 동구 제봉로 137	
구독신청	(062)510-0471	광고문의	(062)512-0100
FAX	(062)510-0436	서울지사	(02)725-8890
본지는 신문윤리강령 및 그 실천 요강을 준수합니다			

☐ 독자 의견을 환영합니다 (e-메일) webmaster@jnilbo.com