

# 산업계, 물류난·전쟁·금리인상 ‘삼중고’... 경영 ‘먹구름’

美 금리인상 등 대외리스크 산적 소비심리 위축 우려... 경영 악화 리오프닝 기대 항공업계 등 ‘찬물’

금리 인상이 현실화하면서 산업계에도 공포감이 커지고 있다. 이미 예상된 악재이지만, 전쟁 등 글로벌 불안정까지 겹치면서 피해가 더 커질 수 있다는 우려 때문이다. 당장 소비 심리 위축을 시작으로 경기 침체가 본격화하는 분위기다.

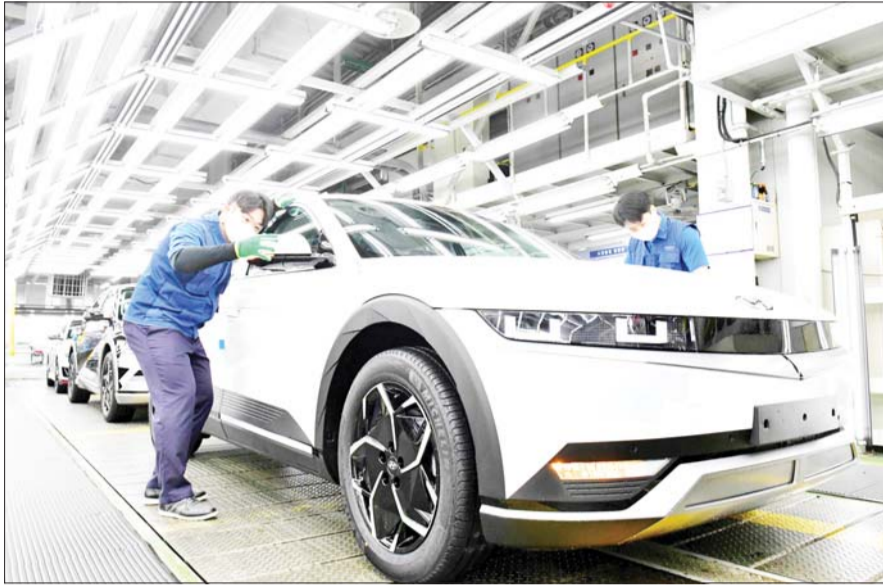
9일 업계에 따르면 미국 연준이 최근 기준 금리 0.5% 인상을 확정했다. 한국은행도 뒤따라 금리 인상을 결정할 가능성이 높아졌다.

금리 인상은 이미 일찌감치 예고됐다. 코로나19 이후 전세계적으로 인플레이션이 극심해지면서 긴축 필요성을 강조해왔던 것. 이번 금리 인상 폭도 당초 예상됐던 ‘자이언트 �텝’이 아닌 ‘빅 스텝’에 머물면서 오히려 주가가 오르는 현상도 있었다.

그럼에도 기업들이 긴장하는 이유는 악재가 겹쳐있기 때문이다. 코로나19로 인한 공급망 붕괴에 우크라이나 전쟁이 이어지고 있어 금리 인상이 어떤 악영향으로 작용할지 구체적으로 파악하기 어렵다는 것.

이미 전세계적인 경기 침체는 기정사실화됐다. 마이크로소프트 창업자인 빌게이츠는 최근 현지 매체와 인터뷰에서 경기 후퇴를 예상했다. 한국개발연구원(KDI)도 ‘경제동향 5월호’를 통해 경기 하방 압력이 가중됐다고 분석했다. 경기 침체는 소비 심리 위축으로 이어지는 만큼, 산업계도 전반적인 실적 악화를 불가피하다고 보고 있다.

당장 자동차 업계에는 영향이 적지 않을 전망이다. 최근 반도체 부족으로



현대차 아이오닉5를 생산하는 모습

/현대자동차

제대로 공급을 하지 못했던 상태, 수요도 줄어들면서 이중고에 빠질 수 있다는 우려다. 가격 인상은 최소화하려는 분위기지만, 차량 구매시 주로 금융 상품을 이용하는 업계 특성상 이율이 커지면서 소비자 부담도 늘어날 수밖에 없다.

가전 업계도 마찬가지다. 일단 코로나19가 끝나가면서 호황이 끝나가는 가운데, 장기적으로는 금리 인상에 따른 원가 상승과 수익성을 확보하기 위한 경쟁 심화 등이 예상된다.

철강업계는 수요 산업 위축에 따른 영향을 직격탄으로 맞게된다. 자동차와 가전 등 주요 수요 산업이 생산을 줄이면 철강재 판매도 크게 쪼그라들어 실적 악화로 이어질 수밖에 없다.

반도체 업계도 같은 처지다. 비록 비중이 줄어들긴 했지만 여전히 반도체 수요 절반 가량이 모바일과 PC 등 소비재에서 나온다. 서버 시장이 크게 성장하는 등 수요처 다변화로 공급 과잉까지는 아니더라도, ‘슈퍼 사이클’ 기대감은 한풀 꺾일 것으로 예상된다.

금리 인상은 수익성에도 큰 영향을 미친다. 기업 대부분이 불가피하게 부채를 유지하고 있는데, 금리가 오르면 이자 부담이 크게 늘어나는 탓이다.

항공과 해운 업계가 대표적이다. 항

공기와 선박 중 상당 비중을 임차 형태로 운영하는 만큼, 금리가 오르면 리스 비용도 커질 수밖에 없다는 분석이다.

그 밖에도 기업들은 재무 건전성을 높이기 위해서라도 차입금을 일정 수준 이상 유지하고 있어 금리 인상에 따른 이자 부담 증가는 불가피하다. 한국은행에 따르면 국내 기업의 대출 규모는 3월 말 기준 1094조원 수준이다. 이자가 0.5% 늘어나면 연간 547조원을 더 부담해야 한다는 얘기다. M&A를 진행하던 기업들 역시 차입금을 높이고 있었던 탓에 금리 인상 충격을 피하기 어렵게 됐다.

금리 인상은 또 원·달러 환율 상승으로도 이어진다. 당장 항공유와 항공기 리스비용을 달러로 계산해야 하는 항공업계는 외화부채가 늘어날 수밖에 없는 구조다. 지난해 말에는 기준 금리가 1% 포인트 상승하면서 대한항공은 520억원, 아시아나항공은 265억원 이자비용

이 늘어날 바 있다. 화물 운송의 경우 반대로 달러로 결제를 받아 이익을 높일 수 있지만, 국내 LCC 항공사 대부분은 화물 비중이 크지 않다.

대한항공에 따르면 대한항공의 순외화부채는 약 45억달러, 환율이 10원 오르면 약 450억원의 외화평가손익이 발생한다. 원달러 환율은 연준 금리 인상 발표 직전인 4일 오전 1262원에서 9일에는 한때 1275원을 돌파하면서 10원 이상 올랐다. 대한항공이 불과 1주일만에 450억원 평가손해를 입었다는 얘기다.

이에 따른 소비자 비용 부담 증가는 소비 심리에도 영향을 끼칠 수 있다. 코로나19 방역 비용 부담에 더해 항공 비용 증가까지 더해지면서 ‘리오프닝’ 기대감에 찬물을 끼얹는 셈. 때문에 업계 관계자들은 환율이 더 오를 것을 대비해 방역 수칙을 더 완화해야 한다고 입을 모았다.

/김재웅·허정윤 기자 juk@metroseoul.co.kr

## 정유업계, 2분기 연속 ‘깜짝 실적’ 기대감

정제마진 초강세에 설비 풀가동 정유 4사 모두 실적 1조 넘길 듯

정제마진 강세로 국내 정유사들이 역대 최대 규모 흑자를 기록하며 호실적을 이어가고 있다. 이에 정제장비 가동률을 100%로 끌어 올리며 2분기 연속 호실적을 기대하는 모습이다. 다만 지정학적 이슈 변화와 사우디아라비아의 공식판매가격(OSP) 인상이 실적에 영향을 줄 수 있어 업계 내 불안감도 공존하고 있다.

9일 정유업계에 따르면 SK에너지·GS칼텍스·에쓰오일·현대오일뱅크가 대표하는 국내 4대 정유사들의 실적은 모두 1조원대 규모를 넘길 것으로 보인다. 실제로 SK에너지의 모회사 SK이노베이션이 1조6491억원, 에쓰오일이 1조3320억원, 현대오일뱅크가 7045억원으로, 3사 모두 분기 기준 역대 최대 규모의 흑자를 보이며 아직 1분기 경영실적 발표를 하지 않은 GS칼텍스도 비슷한 규모의 실적을 달성했을 것으로 추정된다.

정유사들은 국제유가가 고공행진이 당분간은 지속될 것으로 보고 원유정제설비(CDU) 가동률을 끌어올리고 있다. 올해 초만 해도 지난해 평균 70%대에

그쳤던 CDU 가동률을 최근들어 80~90%로 높은 수준으로 높인 채 유지하고 있다. 석유제품 가격에서 원유 가격과 운송비 등을 제외한 정제마진이 오르면서 나타난 현상이다.

에쓰오일은 올해 1분기 정제설비 가동률을 99.6%까지 올린 상태고, GS칼텍스는 최근 90%대 중반 이상의 가동률을 유지하고 있다고 알려졌다. 현대오일뱅크는 90%에 달하는 가동률을 유지하다가 지난달 말부터 정제시설 정기보수에 들어가면서 가동률을 낮췄다.

업계에서는 점검을 마친 CDU는 생산량을 끌어올리며 수요에 대응하는데 적극 사용될 것으로 내다봤다. 석유수출국기구(OPEC)와 국제에너지기구(IEA)도 올해 2분기에도 호황이 이어질 것으로 예상했다. 나라마다 백신 접종 규모가 확대되고 오미크론과 같은 신규 변이가 경제에 미치는 영향이 줄어든 측면이 있기 때문이다.

정유업계 관계자는 “올해 석유제품들이 주요 국가 수출 품목에서 높은 순위를 점하고 있다”며 “국제유가가 쉽게 떨어지지 않는 상황이 재고이익 상승을 불러와 정제마진이 당분간 떨어지지 않을 것으로 보인다”고 말했다. /허정윤 기자 zelkova@

국민의 평생 금융 파트너

세상을 바꾸는 금융

오직 국민만 보고 가겠습니다.

가게는 손님들로 가득하고  
 거리에는 아이들의 웃음꽃이 활짝 피고  
 다시 일상으로 돌아가  
 행복으로 가득한 대한민국을 기대하겠습니다

20대 윤석열 대통령의 취임을 축하합니다

\* KB금융그룹