

# 대기업 절반 “투자계획 없거나 못세워”… 내년 ‘보릿고개’

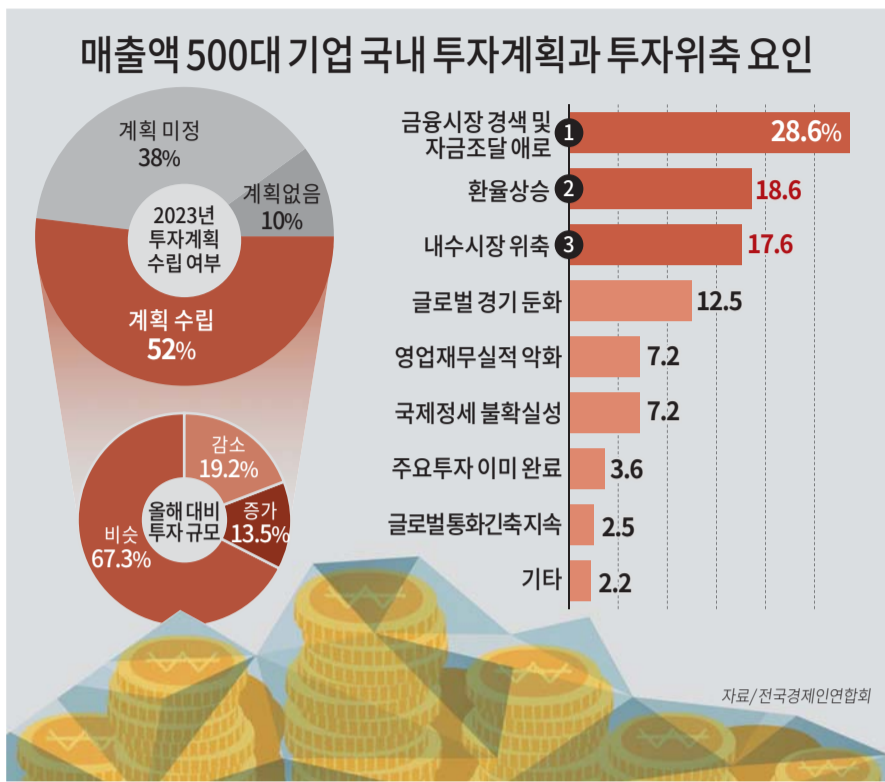
전경련, 500대 기업 ‘내년 투자계획’ 38% 투자계획 아직, 10% 계획 無 이유 29%, 시장경색·자금조달 애로 환율상승 19%, 내수시장 위축 18%

글로벌 불확실성으로 국내 기업들의 투자 계획까지 불투명해지는 분위기다. 정부가 금리 인상 속도를 조절하고 자금 조달 시장을 활성화해야 한다고 기업들은 요구하고 있다.

전국경제인연합회는 최근 매출액 500대 기업을 대상으로 ‘2023년 국내 투자계획’을 조사해 5일 발표했다.

모노리서치가 실시한 이번 고고서에 따르면 응답기업 100개사 중 38%가 내년도 투자 계획을 아직 세우지 못했다고 밝혔다. 10%는 아예 투자 계획이 없었다.

투자 계획을 세우지 못한 이유는 단연 불확실성이었다. ‘금융시장 경색 및 자금조달 애로’라는 응답이 28.6%로 가장 많았고, 원달러 환율 상승도



18.6%나 됐다. 내수시장 위축도 17.6%가 투자 규모를 늘리지 못하는 이유로 꼽았다.

전경련은 실제로 기업들이 기준금리 인상에 따른 시중금리 급등에 따라 투자 자금을 확보하지 못하고 있다고 분

석했다. 금투협에 따르면 11월 28일 기준 기업어음(CP) 금리가 5.51%로 2009년 금융위기(5.66%) 수준에 육박한다.

투자 계획이 있는 52%도 규모를 축소하겠다는 응답이 더 많았다. 67.3%가 투자 규모를 올해와 비슷한 수준으로 책정한 가운데, 투자를 축소한다는 기업이 19.2%로 투자를 확대한다는 답변(13.5%)보다 많았다. 내년 투자금액이 올해보다 부진할 것으로 예상된다는 얘기다.

투자 활성화가 예상되는 시점도 부정적인 전망이 주를 이뤘다. 내년 하반기가 29%, 기약이 없다는 응답도 26%에 달했다. 내후년 상반기라는 응답도 24%였다. 내년 상반기라는 응답은 5%에 불과했다. 기업들 대부분이 내년을 ‘보릿고개’로 보고 있는 셈이다.

내년 투자를 가로막는 요인은 두가지였다. ‘글로벌 경기둔화(29.1%)’와 ‘환율상승 지속(21.3%)’이다. 고물가(15.3%)와 글로벌 긴축 및 금리상승지

속(15.3%), 과도한 민간부채 및 금융시장 부실화(9.7%)도 주요 요인으로 지목됐다.

전경련은 무역 의존도가 높은 국내 기업이 수출감소와 수입비용 증가에 직면하면 수익성 악화로 투자여력이 더욱 반감될 수 있다고 우려했다.

이를 해소할 방법으로는 ‘금리 인상 속도 조절’과 ‘자금조달 시장 활성화’에 힘이 실렸다. 각각 24.6%와 22%가 응답했다. 기업규제 완화(14.7%)와 법인세 감세 및 세제지원 강화(13.7%)도 중요한 과제로 꼽혔다.

추광호 전경련 경제본부장은 “최근 금리인상에 따라 시중유동성이 축소되는 상황에서, 내년에 경기침체가 본격화될 경우 기업들은 수익성이 악화되고 투자자금 조달에 상당한 차질이 발생할 수 있다”라며, “기준금리 인상 속도를 조절하는 한편 적극적인 금융시장 안정 대책을 사전에 강구하여 자금시장 경색을 미연에 방지할 필요가 있다”고 제언했다. /김재용 기자 juk@metroseoul.co.kr

## 제조업 임금 10% 상승하면 물가는 2% 오른다

한은, 임금 흐름과 가격전가율 추정 1인당 명목임금 386.5만원, 5.2% ↑ “임금·중간재 수입비용 동시 상승엔 제조·서비스업 모두에서 가격상승”

임금과 중간재 수입비용이 상승할 경우 물가상승으로 이어질 수 있다는 분석이 나왔다. 제조업 임금이 10% 상승할 경우 생산자 물가는 2.0% 상승하는 것으로 분석됐다.

한국은행이 5일 발표한 ‘최근 임금 흐름에 대한 평가 및 가격전가율 추정’에 따르면 1인당 명목임금이 가파르게 상승하고 있다.

고용노동부에 따르면 지난 10월 1인당 명목임금은 386만5000원으로 지난해 같은 기간보다 5.2% 올랐다. 명목임금은 상용근로자 1인 이상 사업체의 근로자 1인당 임금총액이다.

◆임금, 빈자리, 기대인플레이션 높아지며 상승

임금은 특히 상용직보다 특별직 급여에서 급격히 상승했다. 코로나19가 발생한 2020년 기업이 경영 불확실성

(가격전가율 변화)

(단위 :%)

각 요인별 10% 상승 영향	제조업(교역재)		서비스업(비교역재)	
	13~20	21.Q1~22.Q2	13~20	21.Q1~22.Q2
한계비용 (A+B)	5.4	10.3	2.1	3.7
임금 (A)	0.1	2.0	1.6	3.0
중간재 (B)	5.3	8.2	0.5	0.7
경쟁국 가격 <sup>1)</sup>	0.1	0.2	-	-

주: 1) 추정값에 산업 평균 최종재 수입비용(7.4%, 2019년 투입산출통계 기준)을 적용. /자료=한국은행

에 대응하기 위해 특별직을 줄였다가 2021년 1분기부터 늘린 영향이다. 아울러 자동차, 반도체 관련업과 수송운송업(해상운임)도 2020년 급격히 감소했다가 크게 증가한 것이 임금 상승으로 이어졌다.

송상윤 조사국 고용분석팀 과장은 “앞서 지난 2008년 글로벌 금융위기 시에도 나타난 현상”이라며 “위기시 특별직 급여의 변동성이 큰 것은 코로나19 팬데믹 시기에만 국한된 현상은 아니다”고 말했다.

상용직 급여도 꾸준히 오르고 있다. 상용직 급여는 2020년 2분기 1.8%까지 하락했다가 3분기 4.5% 상승해 장기평

균(3.5%)을 상회하고 있다. 빈자리가 늘고 물가가 앞으로 더 오를 것이라는 기대인플레이션이 높아지면서, 임금인상요구가 거세지고 있다는 분석이다.

이러한 현상은 노동조합 등 높은 임금 협상력을 가진 300인 인상의 대규모 사업체에서 뚜렷했다. 지난 2분기 기대인플레이션이 상승하며, 대규모 사업체의 상용직 급여는 2.58% 상승했지만, 소규모 사업체는 1.34%에 그쳤다.

◆임금, 중간재수입비용 상승…고물가 이끌어

한국은행은 임금상승이 중간재수입비용 상승과 맞물려 고물가현상이 이

어지고 있다고 분석했다.

오삼일 조사국 고용분석팀 차장은 “외환위기와 금융위기당시 임금은 상승한 반면 중간재 비용이 하락해 가격전가율이 낮았다”며 “임금이나 중간재 수입비용이 하나만 오르면 기업도 흡수할 수 있지만, 양쪽 다 상승할 경우에는 물가압력으로 작용해 제조업 서비스업 모두에서 가격이 상승할 수 있다”고 말했다.

실제로 제조업 임금이 10% 상승할 경우 생산자 물가 상승률은 0.1%에서 2.0%로 높아지고, 중간재 비용의 생산자물가 전가율도 5.3%에서 8.2%로 상승했다. 서비스업 임금도 10% 상승할 경우 생산자 물가상승률이 1.6%에서 3.0%로 올랐고, 중간재 비용의 생산자물가 전가율도 소폭 상승(0.5%→0.7%)했다.

오삼일 차장은 “가격전가율이 상승하는 것은 임금과 중간재 비용이 동시에 상승한 이례적인 현상때문에 발생한 것”이라며 “향후 중간재 수입비용이 안정될 경우 임금의 생산자 물가 전가율은 2021년 수준으로 낮아질 수 있다”고 말했다. /나유리 기자 yul115@

## 지난달 수입승용차 2만8000여대 판매

벤츠, 두달 연속 판매량 선두

지난달 국내시장에서 수입 승용차가 2만8000여대 판매됐다. 메르세데스-벤츠와 BMW가 앞치락뒤치락하면서 1위 자리를 노리고 있는 가운데 벤츠가 전월에 이어 두 달째 판매량 선두를 이어갔다.

한국수입자동차협회(KAIDA)는 11월 수입 승용차 신규등록대수가 2만 8222대로 집계돼 지난해 같은 달의 1만 8810대보다 50.0% 증가했다고 5일 밝혔다. 전월(2만5363대)에 비해서는 11.3% 증가한 수치다.

브랜드별로는 등록대수는 ▲메르세데스-벤츠 7734대 ▲BMW 7209대 ▲볼보 2615대 ▲폭스바겐 1943대 ▲아우디 1667대 ▲미니(MINI) 1227대 ▲쉐보레 1056대 ▲포르쉐 963대 ▲렉서스 831대 ▲지프 599대 ▲포드 530대 ▲토요타 467대 ▲랜드로버 401대 등의 순이었다.

이어 ▲링컨 245대 ▲폴스타 179대 ▲혼다 149대 ▲푸조 138대 ▲캐딜락 100대 ▲벤츨리 55대 ▲람보르기니 45대 ▲마세라티 31대 ▲롤스로이스 22대 ▲DS 10대 ▲재규어 6대 등을 기록했다.

배기량별로는 2000cc 미만 1만6461대(58.3%), 2000cc~3000cc 미만 6483대(23.0%), 3000cc~4000cc 미만 2154대(7.6%), 4000cc 이상 417대(1.5%), 기타(전기차) 2707대(9.6%) 등을 차지했다.

국가별로는 유럽 2만4245대(85.9%), 미국 2530대(9.0%), 일본 1447대(5.1%) 순이었고 연료별로는 가솔린 1만4050대(49.8%), 하이브리드 7613대(27.0%), 전기 2707대(9.6%), 디젤 2639대(9.4%), 플러그인 하이브리드 1213대(4.3%) 순이었다.

## 외화보유액 4161억달러… 20.9억달러 ↑

한은, 11월 외화보유액 ‘증가세’ 전환

지난달 우리나라의 외화보유액이 20억달러 이상 증가했다. 국민연금과 100억달러 규모의 통화스와프를 체결해 일시적인 감소효과가 발생했지만, 원·달러환율이 10월 1400원에서 11월 1300원으로 낮아지면서 미 달러 환산액이 증가한 영향으로 풀이된다.

한국은행이 5일 발표한 ‘2022년 11월

외화보유액’에 따르면 지난달 말 우리나라 외화보유액은 4161억달러로 한달 전보다 20억9000만달러 증가했다. 8월부터 연속 감소하다 증가세로 전환했다.

지난달 외화보유액 가운데 국채, 정부기관채, 회사채, 자산유동화증권 등을 포함한 유가증권은 3656억2000만달러로 전체의 87.9%를 차지했다. 한 달 사이 32억7000만달러 늘었다.

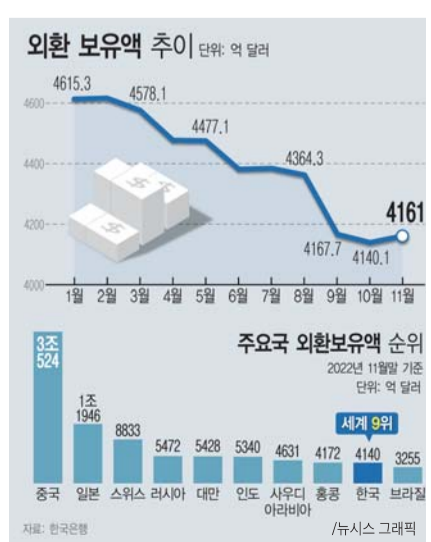
이어 예치금 266억8000만달러

(6.4%), 국제통화기금(IMF) 특별인출권(SDR) 146억5000만달러(3.5%), 금 47억9000만달러(1.2%), IMF포지션 43억6000만달러(1.0%)가 외화보유액을 구성했다.

올해 10월말 기준 우리나라의 외화보유액 규모는 세계 9위다.

1위 중국은 3조524억달러로 전달대비 235억달러 증가했다. 2위 일본은 1조1946억달러로 435억달러 줄었고, 3위 스위스는 88억달러 감소한 8833억달러를 보유 중인 것으로 나타났다.

/나유리 기자



/양성운 기자 ysw@