

“마트가면 한숨만 나오네요”...깡충 뿜 추석물가에 울상

주부 임모(59)씨는 추석을 앞두고 마트를 찾았다가 결국 빈손으로 발길을 돌렸다. 지난해보다 부쩍 오른 장바구니 물가에 선뜻 추석맞이 음식을 구매하기 망설여졌기 때문이다.

임씨는 “올해 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)으로 생활도 빠듯한데 비까지 많이 오면서 채소, 과일 등 가격이 많이 오른 것 같다”면서 “추석이 가까워지면 조금이나마 가격이 내려갈까 싶어서 몇 차례 마트를 찾았지만, 큰 차이가 없었다”고 토로했다. 그는 “가족끼리 따뜻한 밥 한 끼 먹으려 하는데 뭘 해야 할지 걱정스럽다”고 했다.

민족 고유의 명절인 추석 연휴가 사흘 앞으로 다가왔다. 올해는 코로나19 약재와 함께 길었던 장마와 태풍의 영향으로 장바구니 물가마저 비상이 걸리면서 서민들의 시름은 더욱 깊어지고 있다.

27일 한국농수산식품유통공사(aT) 가격정보 사이트에 따르면 24일 기준 고랭지 배추 한 포기(평균 소매가격)는 1만1954원이었다. 지난해 같은 기간 6323원의 두 배 가까이 올랐다. 지

배추 한 포기 1만1954원·양배추 5748원

사과 10개 3만3218원...전년보다 60.5% ↑

긴 장마 영향...올해 강수량 역대 3번째

소·돼지고기 가격 ↑ ...차레상 비용 올라

난달(8716원)과 비교해도 3000원이나 높은 수준이다. 양배추도 1포기에 5748원으로 1년 전(2765원)보다 2000원 올랐다.

시금치 1kg 가격은 지난해(1만3218원)보다 약 3700원 상승한 1만6969원이었으며 수박 1개는 2만3050원으로 전년(1만8151원)보다 4900원 올랐다. 오이(가시계통) 10개 가격은 1만1557원, 호박(애호박)은 1개에 2384원, 토마토 1kg 7913원, 당근(무세척) 1kg 5757원, 양파 1kg 2278원, 대파 1kg 4154원, 쪽파 1kg 9959원, 방울토마토 1kg 9588원 등으로 지난해보다 모두 가격이 상승했다.

과일도 가격 상승이 지속되고 있다. 사과(홍로)는 10개에 3만3218원으로

지난해(2만698원)보다 값이 60.5%나 뛰었다. 배(신고) 10개는 3만6985원, 포도(거봉) 2kg에 1만8597원으로 지난해보다 가격이 소폭 올랐다.

일부 품목을 중심으로 도매가격은 소매가격보다 더 큰 폭으로 급등했다. 대표적으로 양배추(8kg)는 1만4220원으로 1년 전(4720원)보다 3배 넘게 올랐다.

사과(홍로)는 10kg에 10만3000원으로 전년(2만7720원)보다 4배 가까이 가격이 상승했으며 배 15kg도 전년(3만4280원)보다 약 2배 오른 7만1320원을 기록했다.

올해 농산물 급등은 기록적으로 길었던 장마와 집중호우의 영향으로 일조시간이 평년보다 줄어 생육에 영향



을 미치면서 작황이 크게 악화됐기 때문으로 풀이된다. 기상청에 따르면 올해 6-8월 강수량은 1007mm로 역대 3위, 강수일수는 45.8일로 역대 4번째로 많았다.

농산물 가격 불안과 함께 소고기, 돼지고기 가격도 강세를 보이고 있다. 축산물품질평가원 가격 동향을 살펴본 결과 추석을 앞두고 24일 한우 등심 1kg 1등급 가격은 10만4347

원이었다. 지난해 추석 일주일 전인 9월6일 가격(8만3694원)보다 2만653원(24.6%) 올랐다. 같은 기간 한우 도매가격도 6만5367원에서 7만3125원으로 11.9% 상승했다.

돼지고기 가격은 1kg에 2만3911원으로 지난해 추석 때(2만62원)보다 19.2% 올랐다. 돼지고기 도매가격(1등급)은 1kg에 5145원으로 전년(4853원)보다 소폭 상승한 것으로 나타났

다. 농산물과 육류가격 상승에 추석 차례상 차림 비용도 올랐다. aT 자료를 보면 올해 전통시장 기준 차례상 차림 비용은 24만4000원으로 전년보다 8.2% 올랐다.

대형 유통업체는 1년 전보다 9.1% 상승한 34만2000원이었다. 소고기와 사과·배추·무 등 농산물의 가격 급등이 차례상 차림 비용을 끌어올린 것으로 분석된다.

이번 조사는 aT가 지난 23일 전국 19개 지역의 18개 전통시장과 27개 대형유통업체에서 추석 성수품 28개 품목에 대해 실시한 결과다.

정부는 긴 장마와 태풍 등의 피해로 상심이 큰 농민들의 소득 안정에 도움이 되고자 올해 추석에 한해 정탁금지법상 농축산물 선물상한액을 10만원에서 20만원으로 상향 조정했다.

aT 관계자는 “올해 날씨 탓에 농산물 작황이 부진해 추석 성수품 수급에 대한 우려가 많다”며 “민·관 합동 추석 성수품 수급안정대책반 운영을 통해 주요 성수품 수급관리에 만전을 기할 것”이라고 강조했다.

신봉우기자



전국 주유소 휘발유값 5주째 하락세

전국 주유소 휘발유값이 5주째 하락세인 가운데 27일 오전 서울 한 시내의 주유소에 유가정보가 보이고 있다. 한국석유공사 유가정보 서비스 오피넷에 따르면 이달 넷째 주 전국 주유소 주간 단위 휘발유 판매가격은 리터당 평균 1347.3원이다.

전국 주유소 휘발유값이 5주째 하락세인 가운데 27일 오전 서울 한 시내의 주유소에 유가정보가 보이고 있다. 한국석유공사 유가정보 서비스 오피넷에 따르면 이달 넷째 주 전국 주유소 주간 단위 휘발유 판매가격은 리터당 평균 1347.3원이다.

“추석 연휴 앞두고”...알아두면 유용한 ‘금융 팁’

올 추석 연휴 24개 이통탄력점포 운영

오는 30일부터 최장 다섯 간의 추석 연휴가 시작된다.

올해는 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 확산에 따른 정부의 이동 자제 권고 등으로 은행들의 이동·탄력점포가 지난해보다 축소 운영될 예정이다. 추석 연휴를 맞아 입출금이나 신권 교환 등의 금융서비스 이용이 필요한 경우 미리 서두르는 편이 좋겠다.

26일 금융당국과 은행연합회 등에 따르면 연휴 기간 긴급한 금융 거래 이용이 가능한 이동·탄력점포가 올해 24곳에서 운영된다. 지난해 추석과 올해 설 연휴 기간에는 각 47개의 이동·탄력점포가 설치됐지만, 이번 추석 연휴에는 절반 가량 줄어든 것이다.

입출금 거래와 신권 교환 등의 서비스를 제공하는 이동점포는 남해고속도로 진영휴게소 순천방향(부

산은행)과 호남고속도로 정읍휴게소(광주은행) 등 2곳에 마련된다.

주요 공항과 외국인 근로자 밀집 지역 등에서는 22개의 탄력점포가 운영된다. 탄력점포는 환전, 송금 등의 서비스를 제공한다. 신한, 우리, 하나, SC제일, 기업, 대구은행 등이 탄력점포 운영에 나선다.

다만 코로나19 확산에 따른 사회적 거리두기 조치 등으로 점포 운영에 변동이 생길 수 있으니 주의가 필요하다는 설명이다. 긴급하게 금융 거래가 필요한 경우 고기능무인자동화기기를 통해 이용하는 것도 하나의 방법이 될 수 있다. 고기능무인자동화기기는 입출금, 계좌개설, 예적금 신규 가입 등의 금융 서비스를 제공한다. 자세한 기기 위치와 운영 시간은 은행연합회 홈페이지에서 확인하면 된다.

연휴 기간인 30일부터 다음달 4

일 중 만기가 도래하는 대출은 연휴 이후 영업일(10월 5일)로 자동 연장된다.

다음달 5일에 대출금 상환이 이뤄지더라도 연체이자없이 정상 상환으로 처리된다.

사전에 금융사와 조율해 조기 상환해도 대부분 중도상환수수료를 부담하지 않을 수 있다. 이자 납입일 또한 10월 5일로 연장된다. 카드·보험·통신 이용대금도 5일에 출금처리된다. 주시 매매금 지급도 10월5일 이후로 연기된다.

예금이나 퇴직연금, 주택연금 등의 지급일이 추석 연휴와 맞물린 경우 직전 영업일인 오는 29일에 우선 지급받는게 가능하다. 금융회사 예금은 별도로 선지급 요청을 하지 않는다면 연휴간 이자분까지 포함해 10월5일에 받을 수 있다.

추석 연휴 기간 서비스 이용이 일시 중단되는 곳도 있어 유의해야 한다.

정승호기자

‘빚투’에 ‘반대매매’도 역대급...비명지른 개미들

반대매매 300억 넘어...약 9년만에 최대치

“정신적으로 힘드네요. 이번주 반대매매 계속 터질 것 같아요. 그게 매물로 나오면 모두 악순환일텐데”, “아니 반대매매가 뭔지도 모르고 빚투한 주린이(주식 어린이)도 있네요. 모르면서 빚투하지 맙시다”

지난 23일 반대매매 규모가 약 9년 만에 최고치인 300억원을 넘어 서자 온라인 투자 커뮤니티에는 이 같은 성토와 안타까움을 담은 게시물이 쏟아졌다.

27일 금융투자협회에 따르면 이날 하루동안 위탁매매 미수금 대비 실제 반대매매된 금액은 300억 7200만원으로 집계됐다.

지난 2011년 8월9일(311억3500만원) 이후 최대치다.

이날 위탁매매 미수금은 3618억 3900만원으로, 미수금 대비 반대매매 비중은 11%에 달한다.

반대매매란 투자자가 빚낸 것을 제 때 갚지 못할 때 증권사에서 주식을 강제로 팔아버리는 것을 말한다.

반대매매가 무서운 이유는 증권사에서 대출금 상환에 필요한 수량만큼을 하한가로 계산해 시장가로 팔아버리기 때문이다.

게다가 반대매매로 나온 매물들이 풀리면서 해당 종목 주가가 떨어

어지는 일이 벌어져 피해가 다른 투자자에게도 이어질 수 있다.

역대 초저금리가 장기화하면서 유동성이 커지자 개인 투자자들이 그나마 수익률이 가장 높은 주식시장으로 눈을 돌리고 있다.

특히 일부 종목들이 단기간에 두 자릿수 성장세를 보이자 큰 시세차익을 노리고 무리하게 빚낸 투자자들이 목격된다.

실제로 초보투자자인 ‘주린이(주식 어린이)’들이 투자빚수 급등에 흑해 제약·바이오 등 종목을 무리하게 빚내 매입하다 피해를 겪는 모습도 목격된다.

신용계약은 올해 이상 급등현상을 보이며 30배 가까이 올랐지만 최근 자사주 불록딜(시간외대량매매) 처분 소식에 다음날 투자빚수로 하락했다.

이에 증권가에서는 한강에서 혼자 술마시고 있으면 누군가 와서 “너도 신용계약을 샀던거냐”고 묻는다는 우스갯소리도 나왔을 정도다. 그럼에도 신용계약 상승세가 계속되면 다른 제약·바이오 종목의 ‘묻지마 투자’도 계속됐다.

심지어 제약과 관련없는 제지 기업 신용제지도 덩달아 올랐지만 이내 하락했다.

그동안 ‘빚투’ 규모는 역대 최고

치를 갈아치우며 늘어났다.

이달들어 신용거래투자 잔고도 17조원을 넘어섰다.

지난 6월말 12조원대였던 것을 감안하면 3개월 만에 5조원이 불어난 셈이다.

게다가 코스피 ‘빚투’ 규모도 8조원을 넘어섰다.

그동안 개인투자자 빚투는 단기주가 상승률이 비교적 높은 코스닥에 주로 댔지만 그 대상도 코스피까지 주식시장 전방으로 확대되는 분위기였다.

그러던 중 지난 24일 코스피 지수가 2200대까지 떨어졌다.

지난 21일 2412.44였던 코스피 지수는 2270.70을 기록했다.

이날 북한과의 지정학적 리스크가 커지면서 장 막판 2.5% 하락하며 급락세를 보인 것으로 분석된다.

코스닥도 장중 4%대 낙폭을 보이기도 했다.

이에 전문가들은 무리하게 빚내 투자하는 것에 주의를 요했다.

한 금융투자 전문가는 “반대매매란 게 있는지도 모르고 빚내 투자하는 다른 제약·바이오 종목의 ‘묻지마 투자’도 계속됐다.” “많은 시세차익을 노리고 테마주나 변동성이 큰 종목을 무리하게 빚내 투자하기에 앞서 신중해야 한다”고 조언했다.

김민정기자

세계 완성차업체 전기차 플랫폼 ‘집중’...내년부터 진짜 경쟁



전세계적 환경규제로 전기차시대가 성큼 다가온 가운데 세계 완성차업체들이 경쟁적으로 전용 전기차 플랫폼 개발에 집중하고 있다.

27일 업계에 따르면 현대차, 폭스바겐, 제너럴모터스(GM), 닌자 등 내연기관차를 기반으로 전기차용 설계해왔던 완성차업체들이 본격적 전기차시대를 앞두고 전용 플랫폼을 개발, 테슬라의 아성에 도전하고 있다. 전용 플랫폼을 통해 생산된 신형 전기차들은 내년부터 세계 자동차시장에 본격 데뷔할 예정이다.

현대차는 전기차 전용플랫폼 ‘E-GMP(Electric-Global Modular Platform)’을 통해 내년 ‘아이오닉5’, 내후년 ‘아이오닉6’을 각각 출시할 예정이다.

폭스바겐은 전기차 전용플랫폼 MEB(Modular E-Antriebs-Baukasten)를 기반으로 지난해 ‘ID.3’를 출시한데 이어 내년 순수전기 스포츠유틸리티차량 ‘ID.4’를 선보인다.

GM은 BEV3(Battery Electric Vehicle 3) 플랫폼을 적용해 내년 ‘GMC 허머’와 자율주행차 ‘크루즈 오리진’을 출시한다. 닌자리는 MEA(Modular Electric Architecture) 플랫폼으로 내년 ‘EQS’를, 내후년 ‘EQE’를 각각 출시한다.

전기차 전용플랫폼은 배터리를 차량 하부에 평평하게 깔고, 전륜과 후륜에 전기모터를 배치한 형태로, 기존 엔진 위치에 배터리 모듈이 장착된 내연기관차 기반 전기차에 비해 실내공간이 넓고 디자인 자유도도 높다.

또 하나의 전용플랫폼으로 여러 차급의 다양한 모델을 개발할 수 있고,

더 많은 배터리를 탑재할 수 있어 주행성능과 상품성도 기존 차량에 비해 높다.

KDB미래전략연구소 산업기술리서치센터 조경운 연구원은 “환경규제로 인한 자동차 전동화의 가속화로 지난해 글로벌 전기차 판매량이 200만대를 돌파하는 등 전기차 시대가 도래하면서, 제조사들은 전기차 전용플랫폼 개발에 집중하고 있다”고 설명했다.

조 연구원은 “내년부터 다양한 전기차 출시되며 경쟁이 치열해짐과 동시에, 국내 전기차 보조금의 특정 브랜드 편중 현상도 일부 해소될 것으로 전망된다”고 설명했다. 테슬라는 전기차 전용 플랫폼으로 설계된 ‘모델3’의 판매확대로 올해 상반기 국내 전기승용차 판매의 43.3%를 차지하며 900억 원에 이르는 전기차 보조금을 수령했다.

그는 “전기차 전용 플랫폼은 단순한 차량 생산수단을 넘어 완성차업체들의 새로운 사업모델로 자리잡을 전망”이라며 “폭스바겐은 자체 개발한 ‘MEB’ 전용플랫폼을 포드 등 타사에 제공해 전기차 생태계를 확산시키고 규모의 경제와 외연 확장을 추구하고 있다”고 설명했다.

최이슬기자