

# 삼성, 반도체신화 지속하려면... 이젠 '시스템LSI'다

세계 반도체시장 점유율 '16.1%' 메모리사업이 영업이익 90% 비중 비메모리반도체 경쟁력 확보해야

지난해 인텔을 제치고 세계 반도체 업계 매출 1위 자리를 차지한 삼성전자가 올해도 후발업체들과의 초격차를 유지하고 있다. 그러나 메모리반도체 호황이 언제까지 이어질 수 없어 삼성이 비메모리 분야에서도 역량을 강화해야 한다는 업계의 지적이 나오고 있다.

10일 시장조사업체 IHS마켓에 따르면 삼성전자는 올해 1분기 반도체 부문에서 186억700만 달러(약 19조9000억원)의 매출을 기록했다.

이는 전년 동기보다 45.4% 늘어난 수치이며 전 분기와 비교하면 1.6% 늘어난 것이다. 작년 3분기 이후 삼성전자가 세 분기 연속 1위 자리를 지키는 상황이며, 파운드리(반도체 위탁생산)를 제외한 1분기 세계 반도체 시장에서 삼성전자가 차지하는 비율은 16.1%에 달한다.

2위 인텔과의 차이도 점점 벌어지고



삼성전자 반도체 생산공장에서 한 연구원이 공정 진행과정을 모니터로 살펴보고 있다. /삼성전자

있다. 인텔은 1분기 157억4500억원의 매출을 기록해 점유율 13.6%를 차지했다.

인텔도 전년 동기보다 매출이 11.1% 늘었지만 성장세가 약하기 때문에 올해도 삼성전자의 2년 연속 1위 수성이 유력하다.

삼성전자는 1993년 이후 업계 1위였던 인텔을 작년 3분기 6억5200만 달러 차이로 넘어선 바 있다. 이후 4분기에 15억 2300만 달러, 올해 1분기 28억6200만 달

러 차이로 격차를 확대하고 있다.

올해 1분기 SK하이닉스는 81억 달러로 3위를 차지했고, 마이크론은 71억 9400만 달러로 4위를 기록했다.

그렇지만 업계에서는 이런 삼성전자의 실적이 2~3년 주기로 오는 메모리반도체 초호황기 덕분이며, 안정적인 1위를 차지하기 위해서는 과제가 있다고 지적한다. 비메모리인 CPU에서 강하고 메모리에 서 약한 인텔을 완전히 넘기 위해서는 비

메모리 분야에서 역량을 강화해야 한다는 것이다. 비메모리 분야란 주문형제작 반도체(ASIC), 마이크로 프로세서 등을 말한다.

삼성전자는 반도체사업에서 ▲메모리사업부 ▲파운드리사업부 ▲시스템LSI 사업부를 두고 있지만 핵심역량이 메모리사업부로 편중되어 있다. 삼성전자 메모리 사업이 반도체 사업 전체 영업이익의 90% 이상을 맡고 있다.

업계 관계자는 "삼성전자는 과거 스마트폰과 반도체·가전 등 잘 짜인 포트폴리오를 바탕으로 한쪽 사업이 부진해도 다른 사업이 메워주며 성장했는데, 최근에는 메모리에 너무 편중됐다"며 "메모리사업이 흔들리면 삼성전자 전체가 위태로울 수 있다"고 예상했다.

실제로, 한국은행도 지난 4월 '세계 반도체시장의 호황 배경 및 시사점'이란 보고서를 통해 2016년 하반기 시작된 D램 주도 호황 국면이 내년 상반기까지 이어지다가 점진적으로 마무리될 것으로 전망했다. 따라서 국내 업체들이 호황기 수익을 바탕으로 경기변동 영향을 상대적

으로 적게 받고 안정적으로 성장하는 비메모리 반도체 분야에서 경쟁력을 확보해야 한다는 지적이다.

한편, 삼성전자는 시스템LSI사업부의 사업영역을 확대하고 연구개발 투자를 늘리고 있다. 기술력을 높여 퀄컴 등 시스템반도체 전문기업을 따라잡겠다는 목표이며 인수합병도 적극적으로 검토하고 있다. 시스템반도체는 삼성전자가 새 성장동력으로 꼽은 자율주행차, 인공지능 등과 밀접한 관계에 있다.

또, 삼성전자는 지난달 22일(현지시간) 미국 캘리포니아주 산타클라라에서 '삼성 파운드리 포럼 2018'을 열고 올해 파운드리 사업 확대에도 나섰다. 삼성전자는 현재 파운드리 주력 분야인 14나노와 10나노 공정에서 빠르게 미세화 공정을 진행할 예정이다. 하반기에는 극자외선(EUV) 장비를 적용한 7나노 공정 제품을 시험 생산하고 이어 5나노와 4나노 공정, 신기술인 '게이트 올 어라운드(GAA)'를 적용하는 3나노 공정까지 적용할 계획이다.

/안병도 기자 catchrod@metroseoul.co.kr



지난 8일 정부세종청사 공정거래위원회에서 김근성 카르텔조사과장이 서울가락시장 4개 도매시장법인의 위탁수수료 담합에 대해 시정명령을 내렸다고 밝히고 있다. /연합뉴스

## 공정거래위원회

### 담합 가락상인에 '116억' 과징금

서울 가락농수산물시장에서 수년간 담합한 중간상인들에게 116억원의 과징금이 부과됐다.

공정거래위원회는 가락농수산물시장 내 청과 도매시장법인인 동화청과, 서울청과, 중앙청과, 한국청과, 대아청과 등 5개사의 담합을 적발해 이 중 4개 업체에 대해 시정명령과 함께 과징금 부과를 결정했다고 10일 밝혔다.

공정위 조사결과 이들은 2002년부터 최근까지 농민 등으로부터 받는 위탁수수료와 중도매인에게 지급하는 판매장려금 액수를 담합했다.

지난 2000년 1월 '농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률(농안법)' 개정되면서 표준하역비 부담주체가 기존의 출하자(농민)에서 도매법인으로 변경됐다. 이에 도매법인은 출하자로부터 하역비를 청구할 수 없고 위탁수수료만 부과해야 했다. 개정 전에는 거래금액의 4%에 달하는 위탁수수료와 정액 하역비를 구분해서 받았다.

그러나 5개 법인은 위탁수수료를 중도매인에게 4%에 정액 표준하역비를 더한 금액으로 결정했다. 이는 자신을 부담해야 할 하역비를 농산물을 가져오는 농민들에게 부당하게 떠넘긴 것이다.

담합은 2002년 4월 과실류 19개, 7월 버섯류 19개, 10월 채소류 54개에 적용됐고, 2004년 1월부터는 전 품목으로 확대됐다. 이러한 담합으로 인해 가락시장 거래금액 규모가 2003년 1조6000억원에서

2016년 2조8000억원으로 2배 가까이 늘어났으며, 농민들의 부담 역시 증가했다.

실제로 최근 3년간 가락시장 주요 도매법인들의 이익률을 보면 최저 14.71%에서 최대 21.63%를 기록했다. 이는 한국은행이 분석한 2016년 도소매업종 평균이익률 2.81%와 비교해 6~8배 높은 수준이다

대아청과를 제외한 4개 도매법인 대표자들은 2006년 9월 서울청과 회의실에서 중도매인에게 지급하는 판매장려금을 거래금액의 0.55%에서 0.6%로 인상하기로 합의했다가 적발됐다.

업체별 과징금은 한국청과 38억9100만원, 중앙청과 32억2400만원, 동화청과 23억5700만원, 서울청과 21억4100만원 등이다. 담합에 가담했던 대아청과는 2004년 2월 1일자로 거래금액의 대부분(80%)을 차지하는 무, 배추, 양배추 품목에 대해 위탁수수료를 다르게 정하면서 합의를 파기했다. 이에 처분시효(5년)가 지나 제재를 피했다.

공정위는 농림축산식품부와 서울시 등에 도매법인 간 경쟁 유도를 촉진하는 제도개선 방안을 마련하도록 권고할 계획이다. 또 도매법인들의 시장 개설과 운영을 포함한 도매시장 제도가 공정하고 투명하게 개선할 필요가 있다고 설명했다.

공정위 관계자는 "앞으로 합리적인 방향으로 제도개선이 이루어지면 도매법인 간 경쟁여건이 마련돼 출하자와 소비자에게 그 혜택이 돌아갈 것으로 기대된다"고 말했다. /박인용 기자 parkiu7854@

## 르노삼성

## 실적부진 두 완성차의 위기탈출 카드

## 한국지엠

### '르노' 브랜드 강화

### 美 SUV 수입 확대

올해 초부터 주력 모델의 경쟁력이 떨어지며 실적 부진의 늪에 빠진 르노삼성 자동차와 한국지엠(GM)이 본사 인기 모델을 공수해와 부진탈출을 모색하고 있다.

이들은 미국 GM 본사와 프랑스 르노 본사로부터 들여와 판매하는 주문자상표 부차생산(OEM) 차량을 전면에 내세웠다. OEM 수입차란, 국내에 생산기지를 둔 완성차업체가 모회사의 해외 생산기지에서 수입해 국내에서 판매하는 차를 말한다.

10일 자동차업계에 따르면 한국GM은 군산공장 폐쇄 이후 내수시장 회복을 위한 카드의 하나로 미국 GM(제너럴 모터스)의 스포츠유틸리티차(SUV) 수입을 확대하기로 했다.

카허 카젠 한국GM 사장은 지난 6일 '2018 부산 국제모터쇼' 전야제에서 "SUV 시장의 최대 격전지인 미국 본토에서 성능과 가치가 확인된 유수의 글로벌 SUV

V를 국내 시장에 출시할 것"이라며 "기대해달라"고 말했다.6

그 첫번째 주자는 중형 SUV '이퀴녹스'다. 이퀴녹스는 지난해 미국에서 29만대의 판매고를 올린 쉐보레의 베스트셀링 모델 중 하나다. 한국GM은 또 대형 SUV '트래버스'의 국내 출시를 준비하고 있지만 아직까지 일정은 확정하지 못한 상태다.

또한 국내 브랜드 유일 픽업트럭 생산 업체인 쌍용차와 경쟁도 예고했다. 한국GM은 부산국제모터쇼 전야제를 통해 중형 픽업트럭 '콜로라도'를 공개했다. 이들 제품은 모두 미국이나 캐나다, 멕시코 등 북미 공장에서 생산 중인 것들이다.

이 외에도 한국GM은 현재 대형 세단 '임팔라', 스포츠카 '카마로', 플러그인 하이브리드차(PHEV) '볼트'(Volt), 전기차 '볼트'(Bolt)를 해외 GM 공장에서 수입해 국내에 판매하고 있다.

르노삼성자동차도 국내 시장에서 르노

브랜드를 강화하는데 집중하고 있다. 이는 르노삼성이 오는 2020년 '삼성' 브랜드 계약 종료로 앞두고 있다는 부담이 작용한 것으로 보인다.

르노삼성은 전시관 내 르노 브랜드 존을 별도로 마련했다. 르노의 과거와 현재, 미래를 볼 수 있도록 했다. 르노 브랜드존에는 최근 출시된 르노 클리오와 초소형 전기차 트위지, 르노 120년 주년을 기념해 브랜드 최초의 생산판매 모델인 '타입A 부아트레(Voiturette)'를 전시했다.

두 회사의 변화에 대해 업계에서는 국내에 생산라인을 새로 설치하는 등의 투자 없이 손쉽게 판매 차종 리스트를 확대할 수 있는 장점이 있다고 분석하고 있다. 또 르노삼성과 한국GM의 전국 서비스 센터를 이용할 수 있다는 점에서 수입차 업체의 문제점으로 지적돼온 사후서비스(AS)에 대한 부담을 덜 수 있다는 장점이 있다. /양성운 기자 ysw@



2018부산모터쇼 르노삼성자동차 전시관에 전시된 르노 클리오.



한국지엠 쉐보레 중형 SUV 이퀴녹스.

## 제조업 가동률 '교역부진'에 장기 하락세

국내 제조업 가동률이 교역부진으로 장기간 하락세를 나타내고 있는 것으로 나타났다.

7일 산업연구원이 발표한 '제조업 가동률 장기 하락의 원인' 보고서에 따르면 지

난 2011년 1분기부터 올해 1분기까지 제조업 전체의 생산지수는 4.2%, 생산능력지수는 9.6%, 가동률 지수는 -12.1%를 나타냈다. 글로벌 금융위기 이후 교역부진 등으로 저금리 기조로 투자가 상대적

호조를 보이고 구조조정이 지연된 것을 장기 하락의 원인으로 보고 있다.

현재 제조업 생산과 생산능력은 모두 2010년 이후 금융위기 이전에 비해 증가율이 둔화된 상태다. 생산 증가율의 둔화 폭에 비해 최근의 투자 호조 등으로 생산능력이 상대적으로 완만하게 둔화됐다.

/정연우 기자 yw964@