

5G에 올랐지만 5G로 웃는다... 올 수익개선 '가시화'

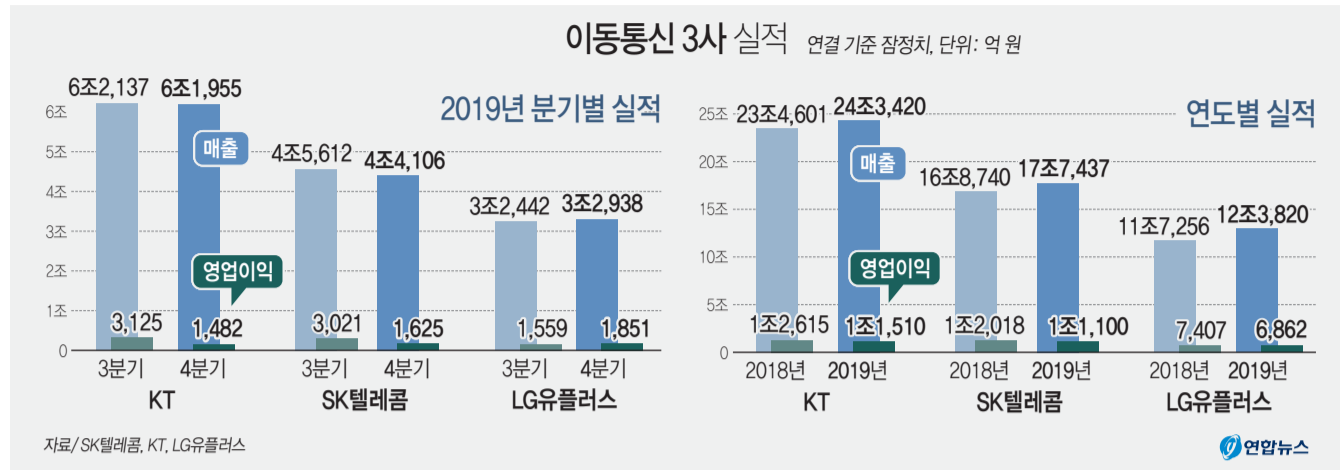
이통3사 2019년 실적 및 전망

5G 출월에 3사 모두 영업이익 줄어 미디어·콘텐츠가 매출 효자노릇
올 마케팅 등 소모적인 경쟁 지양
5G 안정화 따른 수익개선 정조준

5세대(5G) 이동통신의 본격 확산기에 들어선 SK텔레콤, KT, LG유플러스 등 이동통신 3사는 '매출 증가, 영업이익 감소'라는 성적표를 받았다. 5G 가입자 증가로 매출은 소폭 증가했지만, 5G 망 구축 등에 막대한 설비투자가 이어지고, 5G 가입자를 확보하기 위한 출혈 경쟁으로 마케팅 비용도 늘어났기 때문이다. 이동통신 3사는 올해부터는 5G 시장 안정화가 이뤄져 수익성이 개선될 것이라는 전망이다.

9일 지난해 이동통신 3사가 발표한 연간 실적에 따르면 3사의 지난해 총 매출은 54조4677억원, 영업이익은 2조9472억원으로 집계됐다. 각 사 모두 전년 대비 매출은 소폭 늘었지만, 영업이익은 7~8% 가량 줄었다.

SK텔레콤은 지난해 매출 17조7437억원, 영업이익 1조1100억원을 기록했다. 매출은 전년 대비 5.2% 늘었지만, 영업이익은 7.6% 줄었다. 같은 날 실적을 발표한 LG유플러스는 지난해 매출



12조3820억원, 영업이익은 6862억원으로, 같은 기간 매출은 5.6% 증가했지만, 영업이익은 7.4% 줄었다. 전년 성적을 공개한 KT는 매출 24조3420억원, 영업이익 1조1510억원을 기록하며, 전년 대비 매출은 3.8% 늘고, 영업이익은 8.8% 감소했다.

이동통신 3사의 매출 효자는 미디어·콘텐츠 사업인 것으로 나타났다.

SK텔레콤의 자회사 SK브로드밴드 인터넷TV(IPTV) 사업 매출은 프리미엄 가입자 확대 및 콘텐츠 이용 증가에 힘입어 전년 대비 10.7% 증가한 1조2985억원을 기록했다. 지난해 연간 가입자 순증 46만4000명을 달성해 누적 IPTV 가입자 519만명을 확보했다. KT 또한 미디어·콘텐츠사업 매출이 전년 대비 13.5% 증가한 2조7400억원을 기록했다. IPTV '올레TV'의 전체 가입자는 지난해 연간 50만명 순증해 835만명

을 기록했다. LG유플러스의 IPTV 수익은 처음으로 1조원을 넘어선 1조323억원을 기록했다. IPTV 가입자는 전년 대비 45만8000명, 11.4%가 증가하며 447만7000명을 기록했다.

각 사들은 올해도 온라인동영상서비스(OTT) 등 신규 미디어·콘텐츠 사업에도 투자를 이어나갈 방침이다. SK텔레콤은 케이블TV 티브로드와의 합병법인을 오는 4월 30일 출범하고, OTT '웨이브'의 글로벌 진출 등을 통해 기업 가치를 높여나갈 계획이다.

윤풍영 SK텔레콤코퍼레이트센터장은 "SK브로드밴드와 티브로드의 합병법인은 올 4월30일 출범을 위해 양사 주주총회 등 후속절차 진행 중"이라며 "800만명 이상 유료방송 사업자로서 매출규모 4조원 이상을 기대한다"고 말했다. 자사 OTT 서비스 웨이브는 2023년까지 매출 5000억원이 목표라고 덧붙였다.

KT도 자사 OTT '시즌'이 2주 만에 유료 가입자 10만명을 돌파했다며 인공지능(AI) 기반 개인화 추천, 초고화질 콘텐츠 등 경쟁력을 확보하겠다는 방침이다. LG유플러스는 CJ헬로인수에 성공해 유료방송 시장에서 KT에 이은 2위에 올라섰다.

최창국 LG유플러스컨슈머사업그룹장은 "LG유플러스는 넷플릭스 독점 계약으로 차별적 서비스를 제공해왔다"며 "향후 출현가능한 다른 OTT 플랫폼 사업 전략 관점에서 오픈된 자세로 임할 계획"이라고 말했다.

무선 수익도 5G 가입자 추세에 힘입어 소폭 증가했다. KT와 LG유플러스는 각각 무선 사업 매출이 전년대비 각각 0.2% 증가한 6조9707억원, 1.4% 성장한 5조5168억원을 기록했다. 올해부터는 데이터 사용량 증가, 5G 가입자 증가 추세에 힘입어 무선 매출 수익이 본

격화될 것으로 예상된다.

반면, 막대한 5G 설비투자와 마케팅 비용은 이동통신 3사의 영업이익 감소 요인으로 꼽혔다. 이동통신 3사가 지난해 해 설비투자(CAPEX)에 집행한 금액은 총 8조7800억원에 달한다. 각 사별로 SK텔레콤은 전년 대비 37.1% 증가한 2조9154원, KT는 같은 기간 65% 증가한 3조2568억원, LG유플러스는 전년 대비 86.7% 늘어난 2조6085억원을 기록했다.

이동통신 3사는 올해는 마케팅 출혈 경쟁을 지양하고, 5G 시장 안정화를 추진해 수익 개선에 나설 계획이다. SK텔레콤은 무선사업(MNO)과 신 사업을 양대 성장 엔진으로 삼고, MNO 이익을 턴어라운드해 올해 연결 매출을 19조2000억원으로 전망했다. 이와 함께 올해 자회사 IPO(기업공개)를 통해 기업 가치를 극대화 할 방침이다.

KT는 AI 역량을 기반으로 미래 성장과 사업 혁신을 가속화하고, 5G 융합 서비스도 AI를 적극 활용한다는 전략이다. LG유플러스도 올해 디지털트랜스포메이션(DX)을 통해 모든 사업영역에서 미래 성장동력 발굴에 나선다.

이혁주 LG유플러스최고재무책임자(CFO·부사장)는 "올해는 소모적인 획득 경쟁을 지양하고 전 사업에서 고객경험 혁신을 통한 서비스 차별화와 수익성 중심 경영을 추진하겠다"고 말했다. /김나인 기자 silkni@metroseoul.co.kr

플라이강원·티웨이항공 '어쩌나'

신규 LCC 中 노선 확대 전략 신종 코로나에 차질 '근심'

신종 코로나바이러스가 전세계를 덮치면서 중국으로 뻗어나가려던 항공사들의 계획에도 비상이 걸렸다.

9일 기준 25번째 확진자가 나오며 신종 코로나바이러스 감염증이 국내에 더 확산되는 모습이다. 이와 함께 항공업계에도 중국 본토 지역은 물론 홍콩·마카오 등 중화권 노선 전체로 비운항 범위가 확대되고 있다. '코로나 사태' 이전 우한 등 중국 여러 지역으로 취항하려 했던 티웨이항공은 잠정 중단에 나섰고, 플라이강원은 하반기 중국 노선 확대를 계획하고 있지만 우려 섞인 목소리가 나온다.

9일 업계에 따르면 플라이강원은 올해 하반기 중국 노선 취항을 앞두고 있다. 이를 위해 항공기 3대 확보·이착륙 1000회 무사고 등 중국 노선 취항 조건을 준비하고 있다. 또한 양양국제공항에서 출발하는 베이징·상하이 등과 함께, 중국의 지방으로 가는 노선을 확보하기 위해 운수권을 신청할 계획이다. 앞서 지난달 29일 플라이강원은 3호기를 도입했고 오는 6월 들어올 예정인 4호기가 중국 노선에 투입된다.

그러나 최근 신종 코로나바이러스로 인해 중국으로 향하는 하늘길이 좁아지며 하반기 플라이강원의 중국 취항 계획에도 영향이 있을 것으로 전망된다. 현재까지 국적 항공사가 운항하던 중국



3일 오전 인천국제공항 1터미널 중국행 항공기 탑승 카운터가 한산한 모습을 보이고 있다. /연합뉴스

노선 대부분은 비운항하거나 감축됐다. 국적 항공사 8곳의 총 94개 노선 가운데 58개가 운항 중단됐고 25개가 감편해 운항 중이다. 또한 국적 항공사 4곳은 중국 전 노선을 운휴하고 있다.

플라이강원 관계자는 "플라이강원의 중국 노선 취항은 하반기로 계획돼 있기 때문에 중국 취항에 대해서는 문제 없다고 본다"고 말했다.

LCC업계 2위인 티웨이항공도 지난 달 21일 인천-우한 노선을 신규 취항하려고 했다. 하지만 신종 코로나바이러스가 중국 우한 지역을 중심으로 확산되면서 결국 잠정 연기됐다. 티웨이항공은 지난해 5월 우한 노선의 운수권을 배분 받았다. 국토교통부에 따르면 항공사가 운수권을 배분 받은 1년 이내 취

항하지 않으면 해당 미사용 운수권을 회수할 수 있다. 다만 항공사의 정당한 이유가 있으면 회수 유예를 검토하는 것으로 알려졌다.

티웨이항공 관계자는 "일단 지금로서는 언제 (다시) 취항할 지 알 수 없고 추후 상황을 봐야 한다"고 밝혔다.

아울러 티웨이항공은 지난해 5월 우한 지역과 함께 배분받은 중국 노선 운수권이 있는 것으로 알려졌다. 티웨이항공은 지난해 5월 장가계·연길·선양 등도 함께 배분받았다. 이에 지난해 10월부터 해당 지역으로의 신규 취항을 위해 준비 및 계획 중이었다. 하지만 이번 우한 노선과 함께 해당 지역으로의 취항은 언제 이뤄질 수 있을지 알 수 없게 됐다. /김수지 기자 sjkim2935@

코로나 쇼크 빚겨간 조선·해운업

해외 부품 의존도 적어 영향 미미

신종 코로나바이러스 감염증 피해 기업이 증가하고 있지만 국내 조선업계와 해운업계의 피해규모는 예상보다 크지 않은 것으로 나타났다.

중국 현지 생산 부품 의존도가 높은 국내 제조업체와 달리 국내 조선업계는 해외 부품 의존도가 크지 않기 때문이다. 또 현대상선의 경우 중국 물동량을 무시할 수 없지만 최근 큰 변화가 없다는 분위기다.

9일 업계에 따르면 조선업계 특성상 선박을 수주해 인도하기까지 2년 이상의 시간이 소요되기 때문에 신종 코로나바이러스 감염증 영향은 크지 않다. 특히 국내 조선업계가 사용하는 기자재 및 부품은 대부분 국산화가 되어 있고 일부 기자재에 한해서 유럽에서 수입하는 사항이기 때문에 크게 문제되지 않는다.

현대중공업은 중국에 별도 법인이 없다는 점에서 피해 규모는 큰 변화가 없을 것으로 전망된다. 다만 대우조선해양과 삼성중공업은 중국 현지에서 사업장

을 보유하고 있어 장기화 될 경우 생산 부담은 작용할 것으로 보인다. 대우조선해양은 산동성 엔타이시에 불록공장인 '대우조선해양산동유한공사'를 두고 연간 30만톤의 불록을 생산하고 있다. 삼성중공업도 저장성 닝보와 산동성 웨이하이에 불록공장인 '영파법인', '영성법인'을 각각 두고 있다.

신종 코로나바이러스 감염증이 중국에서 시작됐다는 점에서 장기적으로 보면 글로벌 선박 수주 시장에서 한국이 유리한 위치를 차지할 수 있을 것으로 전망된다. 특히 중국 조선사들이 신종 코로나바이러스 감염증 확산을 막기 위해 선박 건조를 일시 중단했으며 작업을 재개한다고 해도 조선업 인력 복귀에도 시간이 발생하기 때문에 납기 지연 우려가 현실화될 수 있다. 중국 조선사가 발주사와 약속을 지키지 못할 경우 글로벌 신뢰도 하락할 수 있다.

국내 1위 선사인 현대상선도 신종 코로나바이러스 감염증 확산에 따른 피해가 크지 않은 것으로 나타났다.

/양성운 기자 ysw@



현대중공업 울산조선소