

# 문턱 높은 기간산업지원... 숨 넘어가는 LCC는 배제

기간산업안정기금 실효성 논란  
차입금 5000억원, 근로자 수 등  
지원기준 까다롭고 대기업에 초점  
대한항공 등 대형항공사는 수월  
LCC는 2곳 빼고 지원 조차 못해  
해운업엔 기준 충족 10곳 채 안돼

구분	기업명	총 차입금	직원수
항공사	대한항공	11조3514억원	1만8741명
	아시아나항공	7조8147억원	9119명
	제주항공	6416억원	3285명
	에어부산	5606억원	1439명
해운사	HMM	4조7702억원	1437명
	대한해운	2조4569억원	450명
	팬오션	1조3848억원	978명

/금융감독원 전자공시시스템

정부가 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)으로 위기에 처한 기업들을 지원하기 위해 다음달부터 기간산업안정기금을 운용하고 저신용 회사채를 사주기로 했다. 다만 지원 기준이 까다로워 일부 기업을 제외하곤 지원을 받기 어려울 것으로 보인다. 기간산업안정기금의 본래 취지와 달리 실효성이 없다는 지적이 나온다.

21일 금융권에 따르면 기간산업안정기금 지원 기준을 두고 기업의 희비가

같고 있다. 기간산업안정기금 지원 기준에 따르면 항공·해운 등 2개 업종 기업 중 차입금이 5000억원 이상이고 근로자 수가 300명 이상인 기업이 대상이다. 차입금기준과 근로자수 기준을 모두 충족해야 한다.

문제는 기간산업안정기금의 지원 조건이 대기업에 초점이 맞춰져 있다는 것. 항공업의 경우 대한항공과 아시아나

항공, 제주항공, 에어부산이 기간산업안정기금 지원대상에 포함된다. 대형항공사인 대한항공과 아시아나항공은 각각 차입금이 11조3514억원, 7조8147억원으로 지원받을 수 있다. 다만 7개 저비용항공사(LCC) 중에서는 제주항공과 에어부산이 간신히 차입금 기준을 충족해 지원대상에 포함된다. 진에어·티웨이항공·이스타항공·에어서울·플라이강원 등의 LCC는 지원 조차 할 수 없

게 된 셈이다.

해운업도 상황은 마찬가지다. 한국선주협회에 따르면 154개 전체 해운사 중 기간산업안정기금 기준을 충족하는 곳은 10곳 미만이다. 금융감독원 전자공시시스템에 따르면 HMM(옛 현대상선)의 차입금이 4조7702억원, 대한해운의 차입금이 2조4569억원, 팬오션의 차입금이 1조3848억원으로 기간산업안정기금 지원조건을 충족했다. 대형해운사를 제외하곤 대부분의 해운사가 지원받을 수 없다는 설명이다.

여기에 정부가 저신용 회사채·CP 매입기구(SPV)를 마련해 기간산업안정기금 대책에서 소외된 기업을 지원하겠다고 밝혔지만 이마저도 기준이 높다는 지적이 나온다.

매입대상 채권은 회사채의 경우 AA~BB 등급까지, CP·단기회사채의 경우 A1~A3 등급까지다. 만기는 3년이내로 제한되고, 이자보상비율이 2년연속

100% 이하인 기업은 매입대상에서 제외된다. 이자보상비율은 기업이 수입에서 얼마를 이자비용으로 쓰고 있는지를 나타내는 수치다. 잠재적 부실기업에는 지원하지 않겠다는 설명이다.

다만 항공업의 경우 저가항공사가 등장으로 업체간 경쟁이 시작되고 일본 여행 불매운동 등으로 지난해 대부분의 LCC가 벌어서 이자도 못내는 처지였다. 또 해운업의 경우 지난 2014년 15.6%이던 한계기업 비중(3년연속 이자보상비율이 100%이하)이 25%로 증가했다. 사실상 지원을 받을 수 있는 기업이 많지 않다는 지적이다.

금융당국 관계자는 "기간산업안정기금의 예외조항도 있고, SPV의 경우 구체적인 매입대상은 아직까지 정해지지 않은 상황"이라며 "기업여건을 감안해 다양한 방식을 활용해 자금지원이 이뤄질 수 있도록 하겠다"고 말했다.

/나유리 기자 yul115@metroseoul.co.kr



포스코 광양제철소에서 일하는 근로자의 모습.



현대자동차 울산공장 수출선적 부두

## 1분기 잘 버틴 車·조선·철강 2분기 코로나 쇼크 수면위로

해외시장 코로나19 확산 진행형  
미중무역전쟁으로 불확실성 ↑  
자동차, 유럽·신흥국 수요 줄어  
조선·철강, 수요 위축 속 감속 심화

자동차·조선·철강 등 국내 산업계에 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)의 장기화로 경영 위기가 확산되고 있다. 특히 코로나19 사태가 중국에 이어 유럽, 미국, 중남미 대륙으로 확산되는 등 장기화되면서 글로벌 경기는 갈수록 위축되는 분위기다. 이에 따라 국내 기업들의 피해도 2분기부터 현실화될 조짐을 보이고 있다. 일각에서는 올해 2분기 최악의 상황에 직면할 것으로 전망하고 있다.

21일 업계에 따르면 지난달 말부터 국내 감염자 수가 감소세로 접어들었고 이태원 클럽발 확산세도 주춤하면서 내수 소비는 조금씩 회복되는 분위기를 보이고 있다. 하지만 해외 주요시장에서 코로나19 확산추세가 증가해 2분기 수출에 직격탄을 맞고 있다.

자동차, 조선, 철강 이른바 '중후장대' 수출업종은 지난 1분기 환율효과에 힘입어 실적 방어에 성공했지만 2분기 수출 타격은 본격화될 것으로 보인다. 국내 자동차 업계 만행인 현대·기아차는 올 2분기에 적자 전환이 예상되고 있다. 코로나19 확산으로 유럽과 신흥시장을 중심으로 수요가 크게 둔화됐기 때문이다.

실제 지난달 현대차는 해외 판매가 8만8037대로 무려 -70.4% 감소했으며, 기아차도 8만3855대로 -54.9% 감소했다. 코로나19로 해외 판매는 소비·생산 쌍끌이 직격탄을 맞았다. 코로나19 확산에 현대·기아차 해외 공장을 포함한 전 세계 자동차 공장 300곳 중 71%인 213곳이 가동을 중단했다. 주요국이 봉쇄령을 내렸고, 현지 차량 영업점들도 문을 닫으며 마비 상태다.

현대·기아차 관계자는 "3월부터 해외 판매 실적이 감소하고 있는데 향후 수요에 대해서 예측할 수 없는 상황"이라며 "코로나19 사태가 정상화될 때까지 지켜볼 수밖에 없다"고 말했다.

한국지엠과 르노삼성, 쌍용차 모두 수출은 큰 폭으로 감소한 상황이다. 한국지엠은 전년 동기 대비 -32.8%(2만2043대), 르노삼성은 -72.5%(2072대), 쌍용차는 -67.4%(796대)로 감소했다.

철강·조선업계도 고민이 깊어지고 있다. 철강업계는 수요 위축과 발주 시장 경직 속에 제품 판매 감소가 심화될 것으로 보인다.

포스코는 1분기 연결 영업이익이 7053억원을 내 전년 동기 대비 41.3% 감소했고 현대제철은 영업손실 297억원을 기록하며 적자전환했다.

2분기에는 코로나19로 인한 판매 감소가 본격화될 것으로 전망된다. 포스코는 차강관 등 제품 판매 축소가 불가

피할 것으로 전망하고 있다. 현대제철도 현대차의 판매 감소에 따라 차강관 판매가 상당 부분 줄어들 것으로 보고 있다. 여기에 조선업과 건설 등 전방산업이 일제히 어려워지면서 수요 부진과 제품가격 인상 차질이 겹치며 실적 악화는 심화될 것으로 전망된다.

조선업계의 경우 대표적인 '해비테일' 업종으로 수주와 매출 인식 간의 시차가 2~3년으로 커 당장 실적에 미치는 영향을 적었지만 이미 수주 절벽 현상이 진행되고 있다. 지난 1분기 글로벌 신조선 발주는 70% 이상 급감했고 2분기 역시 수주 물량 확대를 기대하긴 힘든 상황이다.

올해 1분기 영업손실을 대폭 줄이며 '깜짝 실적'을 내놓은 HMM(현대상선의 새 이름)도 코로나19 사태 장기화에 긴장감을 놓지 않고 있다. HMM이 지난 1분기 매출은 1조3131억원으로 작년 같은 기간보다(1조3159억원)28억원 감소했으나 당기순손실은 656억원으로 작년 동기(1785억원)보다 적자 폭을 대폭 줄였다.

그러나 2분기에는 본격적인 물동량 감소가 불가피해 실적 악화는 불가피할 전망이다. 코로나19 여파로 미주·구주의 생산 활동이 떨어지고 수요가 감소하는 등 글로벌 경기 하강이 우려되는 데다 미중 무역 분쟁 영향에 따른 불확실성으로 물동량이 감소할 가능성도 제기되고 있다.

/양성운 기자 ysw@

## 삼성, 평택에 EUV파운드리 생산시설 구축

생산라인 공사 착수, 내년 가동 목표

삼성전자가 경기 평택사업장에도 파운드리 생산 시설을 확보한다. 삼성전자는 이번달 평택 파운드리 라인 공사에 착수했다고 21일 밝혔다. 2021년 하반기 가동을 목표로 한다.

삼성전자는 극자외선(EUV) 기반 최첨단 제품 수요 증가에 대응하기 위해 평택캠퍼스에도 파운드리 생산 시설 구축을 결정했다.

평택 파운드리 라인인 5나노 제품 생산을 주력 생산할 예정이다. 5나노 제품은 우선 올 하반기 화성캠퍼스에서 양산을 시작하고, 평택 파운드리에도 적용한다는 방침이다.

앞서 삼성전자는 지난 2월 화성캠퍼스에 EUV 전용 'V1 라인'을 가동한 바 있다. '반도체 비전 2030' 관련 후속 조치로, 파운드리 라인을 확대하며 모바일과 HPC, AI 등 다양한 분야에 초미세 공정 기술 적용 범위를 확대한다는 방침이다.

삼성전자 DS부문 파운드리사업부



삼성전자 평택캠퍼스. /삼성전자

정은승 사장은 "5나노 이하 공정 제품의 생산 규모를 확대해 EUV 기반 초미세 시장 수요 증가에 적극 대응해 나갈 것"이라며 "전략적 투자와 지속적인 인력 채용을 통해 파운드리 사업의 탄탄한 성장을 이어갈 것"이라고 말했다.

한편 삼성전자는 2019년 S3 라인에서 업계 최초 EUV 기반 7나노 양산을 시작한 후, 올해 V1 라인과 평택 라인 가동 등으로 초미세 공정을 지속 확대한다는 전략이다.

/김재용 기자 juk@

## "10조 고용안정패키지로 청년 취업 지원"

▶▶ 1면 '文 대통령'서 계속

문 대통령은 이외에도 정부가 다섯 차례의 비상경제회의에서 GDP의 13%에 달하는 총 245조 원을 경제위기 극복에 투입하는 특단의 결정과 함께 3차 추가경정예산안까지 준비하는 점에 대해 언급했다.

이어 "(정부는) 또한 고용안정을 위해 고용유지 지원금과 무급휴직 지원요건을 완화했고, 특별고용지원 업종을 확대했다. 10조 원 규모의 고용안정 패키지를 통해 취약계층과 청년들의 취업도 지원할 것"이라고 말했다.

코로나19 사태로 한국 경제가 전례

없는 위기인 만큼 정부 역시 '전례 없고, 과감하고 신속한 대책'을 마련한 점에 대해 강조한 발언으로 해석되는 대목이다.

한편, 간담회에는 홍남기 경제부총리 겸 기획재정부 장관, 성윤모 산업통상자원부·이재갑 고용노동부·김현미 국토교통부·문성혁 해양수산부·박영선 중소벤처기업부 장관 등이 정부 측 관계자로 참석했다.

산업계에서는 박용만 대한상공회의소 회장, 김명주 한국무역협회 회장을 비롯해 항공·해운·기계·자동차·조선·정유·석유화학·철강·섬유 등 9개 업종 대표가 참석했다. /최영훈 기자 choiyoungkr@