

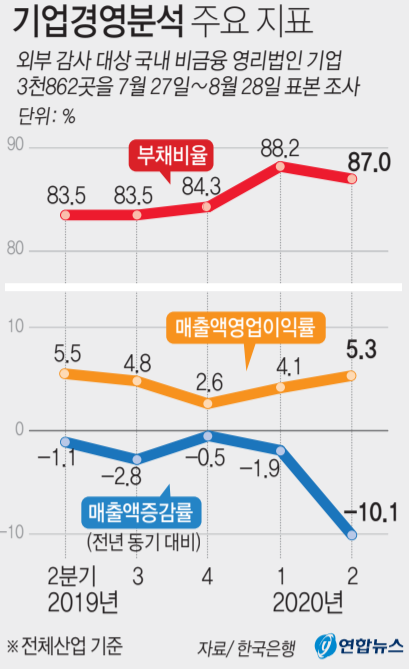
코로나 쇼크에 매출 10% 급감... 빛으로 버틴 기업들

한은 2020년 2분기 기업경영분석
매출액 증감률 6개분기 감소세
2015년 통계 집계 이후 최악
차입금의존도 25.6%로 올라

신종코로나바이러스감염증(코로나 19)에 따른 충격으로 올해 2분기 국내 기업들의 매출이 10% 이상 줄었다. 지난 2015년 관련 통계가 집계된 이후 최악의 성적표다.

이와 함께 영업이익률 등 수익성도 나빠졌고, 기업들의 차입금 의존도는 높아졌다.

15일 한국은행이 발표한 '2분기 기업경영분석'에 따르면 올해 2분기 외감기업의 매출액 증감률은 -10.1%로 집계됐다. 6개 분기 연속으로 감소세가 이어진 것은 물론 전분기 -1.9% 대비 하락



폭이 크게 확대됐다. 매출액이 10% 이상 감소한 것은 한이 분기별 통계를

집계한 2015년 1분기 이후 처음이다. 특히 제조업의 매출액 감소율이 12.7%로 비제조업(-6.5%)보다 컸다.

국제유가가 하락하면서 석유·화학업종의 매출이 지난해 같은 기간보다 26.8%나 급감했으며, 운송장비(-17.3%)와 섬유·의복(-15.9%), 금속제품(-15.2%) 등의 매출액도 하락폭을 키웠다.

기업규모별로는 대기업과 중소기업의 매출액 감소율이 각각 11.3%, 4.9%로 나타났다.

자산은 늘었다. 부채도 자산에 포함되기 때문이다. 총자산증가율은 1.1%로 대기업을 중심으로 회사채가 많이 발행되면서 전년 동기 0.2%에 비해 높아졌다.

2분기 기업들의 매출액영업이익률은 5.3%로 전년 동기 5.5%에 비해 낮아졌

다. 업종별로는 제조업이 작년 5.7%에서 올해 5.3%로 하락한 반면 비제조업은 5.2%에서 5.3%로 상승했다. 기업규모별로는 대기업이 5.2%에서 5.1%, 중소기업이 6.8%에서 6.1%로 매출액영업이익률이 모두 낮아졌다.

매출액세전순이익률 역시 5.2%로 전년 동기 5.4%에 비해 하락했다.

업종별로는 제조업이 6.1%에서 5.0%로 낮아졌다. 기업규모별로는 대기업은 5.2%로 작년과 비슷한 수준을 유지했지만 중소기업은 작년 2분기 6.2%에서 5.1%로 하락했다.

안정성 지표는 부채비율은 낮아졌지만 차입금의존도는 높아졌다.

지난 6월 말 기준 외감기업의 부채비율은 87.0%로 전분기 88.2%에 비해 하락했다.

부채비율은 제조업이 1분기 67.8%

에서 2분기 67.4%, 비제조업이 125.7%에서 122.3%로 낮아졌다. 대기업 82.3%, 중소기업 110.2%로 전분기 각각 83.5%, 112.3%에서 모두 하락했다.

차입금의존도는 25.6%로 전분기 25.3%에 비해 상승했다.

업종별로는 제조업의 차입금의존도가 1분기 21.3%에서 2분기 21.7%, 비제조업이 30.7%에서 30.9%로 높아졌다. 기업규모별로는 대기업의 차입금의존도는 23.9%에서 24.4%로 상승했지만 중소기업은 31.3%에서 31.1%로 하락했다.

한편 이번 기업경영분석은 2019년 말 기준 '주식회사 등의 외부감사에 관한 법률' 적용대상 법인기업 2만914곳 가운데 3862곳을 표본으로 조사했다.

/안성미 기자 smahn1@metroseoul.co.kr

코로나 전부터 둘 다 적잔데... 아시아나 지원, 쌍용차 제외

기안기금 형성성 논란

아시아나 2018년 4분기부터 적자 일시적 유동성 위기 비적합 목소리 관례자 "쌍용차 신청하면 지원 논의"

매각이 무산된 아시아나항공이 기간산업안정기금(기안기금) 1호 대상이 됐지만 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 이전부터 적자가 발생했기 때문에 기안기금 대상에 적합하지 않다는 논란이 제기된다. 또한 쌍용자동차는 코로나 19 이전부터 경영에 문제가 있다며 일시적 감치 지원가능성을 일축한 상황이라서 형성성에 어긋난다는 지적도 나온다.

15일 전자공시시스템에 따르면 아시아나항공은 이사회에서 기안기금과 고용유지 노력 및 경영개선 등 이행을 전



기간산업안정기금(기안기금) 지원 대상을 놓고 아시아나항공과 쌍용차 간의 형성성 문제가 불거지고 있다. 지난 10일 인천국제공항 주차장 아시아나항공 여객기 모습. /뉴스1

제로 기안기금 2조4000억원 규모의 계약을 체결키로 결의했다. 지난 11일 HDC현대산업개발과의 인수합병이 무산되자 기안기금 운용심의회가 아시아나항공을 기안기금 1호 지원대상으로 선정한다 데 따른 조치다.

기안기금은 코로나19 확산으로 어려움을 겪는 기간산업을 지원하기 위해 지난 5월 출범했다. 대상업종은 항공·해운업에서 자동차, 조선, 기계, 석유화학 등 9개 업종으로. 지원을 받으려면 ▲총 차입금 5000억원 이상 ▲근로자

수 300명 이상 ▲코로나19에 따른 일시적 유동성 위기란 조건을 먼저 갖춰야 한다. 또 코로나19 이전에 부실이 발생한 기업은 기금 지원대상에서 제외된다.

문제는 기안기금 지원요건이 아시아나항공에 적합하지 않다는 것. 아시아나항공은 지난 2018년 4분기부터 연속 적자를 기록했다. 아시아나항공은 지난 2017년 4분기 1849억원의 당기순이익을 달성한 이후 2018년 4분기 -104억원, 2019년 4분기 -6726억원의 순손실이 발생했다. 올해 1분기 코로나19로 -5494억원의 순손실이 발생했다고 하더라도 이전부터 적자가 진행돼 일시적 유동성 위기로 볼 수 없다는 설명이다.

기안기금운용심의회 관계자는 "코로나 19 장기화로 항공업 전반이 유동성 위기를 겪고 있고, 아시아나항공의 재

무상태를 검토한 결과 부실기업에는 해당되지 않았다"며 "아시아나항공이 이 상태를 지속할 경우 대규모 실업 사태 뿐 아니라 국내 항공산업의 경쟁력이 크게 약화될 수 있어 기안기금 지원을 결정하게 됐다"고 말했다.

이 경우 일찌감치 기안기금 지원대상이 아니라고 선을 그은 쌍용자동차와의 형성성에 어긋난다는 지적도 나온다. 쌍용자동차의 경우 지난 2017년 4분기 -302억원, 2018년 4분기 -39억원, 2019년 4분기 -1559억원의 순손실이 발생했다. 아시아나항공의 순손실과 비교해 규모가 상대적으로 적고, 비슷한 기간 적자유지를 해온 쌍용자동차는 지원이 되지 않는다는 것이 맞지 않는다는 설명이다.

기안기금운용심의회 관계자는 "쌍용자동차에 대한 지원여부는 논의되고 있지 않다"며 "신청을 하면 논의를 해보겠지만 신청을 한다고 전부 지원을 받을 수 있는 것은 아니다"라고 말했다.

/나유리 기자 yul115@

김

전복

대파

올금

농수산물

진도것이 최고지라~

진도아리랑물

검색

청정 농수산물 공동브랜드