

‘코로나 쇼크’서 회복... 제약·언택트 날고 정유·레저 고전

증권시장 상장사 3분기 실적

3분기 누적매출액 전년비 4.77% ↓
총 50개 기업, 적자서 흑자 전환
車·철강·쇼핑 등 업종 실적 개선

신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)의 재확산 분위기 속에 유가증권시장 상장사의 올해 3분기 실적 희비도 엇갈렸다. 제약·바이오와 언택트(Untact·비대면) 업종으로 분류되는 기업들은 상승세를 보였으나 일부 경기민감 업종은 사회적 거리두기 여파에서 아직 벗어나지 못했다. 실적에서도 양극화 현상이 심화된 셈이다. 그래도 상반기 영향을 많이 받았던 업종들이 점차 개선되기 시작하며 회복세에 접어들었다는 평가도 나온다.

◆자동차·철강, 코로나 딛고 실적개선
한국거래소와 한국상장사협의회가 18일 12월결산 유가증권시장 상장사 590사(제철유예·분할합병·감사의견 비적정·금융업 제외)의 연결 재무제표를 분석한 결과 3분기 누적(1~9월) 매출액은 1440조5724억원으로 지난해 같은 기간보다 4.77% 감소했다. 영업이익은 79조424억원

〈전년 동기대비 올해 3분기 누적실적 흑자전환 상위 10개사〉 (단위: 백만원)

회사명	순이익		증가
	지난해 1~3분기	올해 1~3분기	
한국전력공사	-932,253	1,507,784	2,440,037
삼성바이오로직스	-7,718	144,753	152,471
하이트진로	-17,238	100,471	117,708
하이트진로홀딩스	-23,533	94,974	118,506
녹십자홀딩스	-10,195	70,458	80,653
한라	-6,569	65,402	71,971
E1	-69,354	49,649	119,003
S&T모티브	-10,801	47,745	58,546
롯데칠성음료	-14,164	45,322	59,486
화성산업	-2,456	32,732	35,188

으로 6.79% 감소했고 순이익도 51조 249억원으로 9.44% 줄었다.

하지만 코로나19 충격에서 벗어나 점차 회복단계에 접어드는 모습이 확인됐다. 영업이익의 증가율은 1분기 마이너스(-) 31.2%에서 반기 누적 -24.18%, 3분기 누적 -6.79%로 개선됐다. 순이익 증가율도 1분기 -47.8%에서 반기 누적 -34.10%, 3분기 누적 -9.44%로 나아지는 중이다.

코스피 상장사의 3분기 실적이 크게 개선된 배경으로는 기저효과와 코로나19 직격탄을 맞았던 자동차, 철강, 쇼핑 등 업종들의 실적 개선이

주요 요인이다.

정용택 IBK투자증권 리서치센터장은 “미국 등 주요국의 이동 제한 조치가 해제되면서 수출이 살아난 게 삼성전자를 필두로 한 국내 수출기업에 긍정적이었다”며 “사회적 거리두기 단계가 완화되며 내수가 일정 부분 호전된 점도 실적개선에 기여했다”고 설명했다.

◆양극화 뚜렷... 적자 가장 많은 기업은?

업종별 양극화 현상은 뚜렷하게 나타났다. 업종별로 살펴보면 섬유 의복(276%), 철강금속(159.26%), 서비스업(104.15%), 전기전자

(77.63%), 화학(63.38%), 유통업(31.94%), 의약품(31.44%) 등은 3분기 순이익이 2분기보다 증가했다. 반면 종이목재(-89.82%), 운수창고업(-23.85%), 건설업(-15.19%) 등의 업종은 감소했다. 기계, 운수장비, 전기가스업은 흑자전환했다.

정용택 센터장은 “전체적으로 좋은 실적을 거뒀지만 실적 악화 기업도 많다는 점에서 양극화가 극명하게 나타난 상황”이라며 “코로나19 영향에서 벗어났다고 볼 수는 없다”고 평가했다.

실제로 3분기 코스피 상장사 중 422개사(74.92%)는 3분기 순이익이 흑자를 보였지만 4분의 1에 해당하는 148개사(25.08%)는 적자를 나타냈다. 적자 기업 가운데 60개사(10.17%)는 3분기 중 적자로 전환했다.

전년 동기와 비교하면 총 50개 기업이 적자에서 흑자로 전환하는데 성공했다. 한국전력이 올해 3분기까지 누적 순이익 1조50778억원을 기록하며 흑자전환 기업 중 1위를 차지했다. 9322억원의 적자를 기록했던 지난해 1~3분기보다 2조4400억원을 더 벌어들였다. 이어 삼성바이오로직스(1447억원), 하이트진로(1177억

원), 하이트진로홀딩스(949억원), 녹십자홀딩스(704억원) 등이 1000억원 안팎의 순이익을 올리며 흑자전환 명단에 이름을 올렸다.

반대로 적자로 돌아선 기업은 76곳으로 조사됐다. 대체로 정유, 쇼핑, 레저 등의 코로나 영향권에 있는 업종들이다. SK이노베이션이 3분기 누적 1조9141억원의 적자를 내며 가장 많은 손실을 봤고 에스오일(9172억원), 두산중공업(7038억원), 현대중공업지주(3386억원), 강원랜드(2425억원), 한국가스공사(2425억원), AK홀딩스(2401억원), 롯데쇼핑(2393억원) 등이 뒤를 이었다.

하지만 아직 코로나의 늪에서 헤매고 있는 기업들도 달라진 환경 변화에 따라 활로를 모색하며 상황을 개선할 수 있을 것이라 분석도 나온다.

신광선 한국거래소 유가증권시장 본부 공시부 팀장은 “코로나19로 언택트와 의약품 관련 업종의 실적은 전년 동기보다 크게 회복됐다”고 평가하며 “아직 코로나 영향권에 있는 업종도 경영정상화 노력을 통해 실적개선 효과가 나타날 것”이라고 예상했다.

/송태화 기자 alvin@metroseoul.co.kr



성윤모 산자부 장관, RCEP 민관 합동 간담회 참석
18일 서울 여의도 콘래드호텔에서 열린 ‘RCEP 민관 합동 간담회’에서 모두발언을 하고 있다. /손진영 기자 son@

국내 조선3사, 연말 글로벌 수주 ‘쌍끌이’

한국조선해양, 올해 VLCC 21척
삼성중, 원유 운반선 1946억 수주
대우조선해양, 7226억 규모 계약

신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 팬데믹(세계적 대유행) 확산으로 올해 연간 수주 목표를 채우지 못한 국내 조선업계가 연말 잇따라 수주 물량을 확보하며 숨통을 틔우고 있다.

대우조선해양은 2달만에 한해 수주 금액의 60%를 달성하는가 하면, 지난 달 글로벌 발주량의 2/3를 국내 조선3사가 쓸어담기도 했다. 작년에 이어 올해도 연말에 수주 물량이 쏟아져 나오면서 국내 조선업계는 신조선가 추이에 촉각을 곤두세우고 있다.

18일 업계에 따르면 한국조선해양은 9858억원 규모의 초대형원유운반선(VLCC) 10척 계약을 체결했다. 한국조선해양은 올해 발주된 전 세계 VLCC 30척 가운데 21척을 따냈다. 현대중공업 그룹의 조선 중간 지주사인 한국조선해양은 지난 9일 30만톤급 VLCC 2척, 2019억원짜리 계약을 체결하기도 했다. 이달 수주한 VLCC 계약규모만 1조 원이 넘는다.

삼성중공업은 오세아니아 지역 선사로부터 수에즈막스(S-Max)급 원유 운반선 3척을 1946억원에 수주했다. S-Max 선박은 화물을 가득 실은 상태로 수에즈 운하를 통과할 수 있는 12만5000톤에서 20만톤급 선박으로 2023년 1월까지 순차적으로 인도될 예정이다. 특히 이번 계약에는 2척의 옵션이 포함되어 향후 추가 수주도 기대된다. 올해 삼성중공업의 수주한 S-Max급 계약은 전



삼성중공업이 인도한 동급 원유운반선의 모습.

세계 발주량 26척 중 12척에 달한다.

대우조선해양은 최근 유럽 선사와 7226억원 규모의 컨테이너선 6척에 대한 계약을 체결했다. 코로나19에 따른 수출입 통제로 컨테이너선 수요가 급감했다는 점에서 이번 계약체결은 의미가 작지 않다.

다만 올해 상반기 수주실적 부진으로 조선3사의 목표 물량 확보는 여전히 부족한 상태다. 대우조선해양은 올해 수주금액 39억5000만달러 중 24억달러(60%)를 9월 이후 달성했다.

한국조선해양은 현재까지 총 63억달러를 수주해 올해 목표액 110억 달러의 57.3%를 달성 중이다. 대우조선해양의 올해 목표액은 72억1000만 달러로 지금까지 54% 채웠다. 삼성중공업은 84억 달러 목표치의 15%인 13억 달러 수주에 그쳤다.

조선3사는 최근 신조선가가 하락하면서 발주가 늘어나고 있다는 점에 주목한다. 영국의 조선해운 시장 분석기

관 클락슨리서치에 따르면 VLCC 가격은 지난 4월 1척당 9100만 달러에서 지난달 8500만 달러로 떨어졌다. 고부가가치상품으로 꼽히는 컨테이너선 가격은 같은기간 250만달러가 내린 1억 4250만 달러에 거래되고 있다. 결국 선박 가격 하락과 최근 해상운임 급등으로 국내 조선업체들의 수주가 지난 9월을 기점으로 급격히 늘고 있다.

업계 관계자는 “조선업계에 별도의 시선이 있는 것은 아니지만 올해 하반기 발주 시장이 재개되고 있다”며 “선가가 내려가면서 발주가 증가한 경향이 있다”고 말했다.

국내 조선업계는 건조의향서(LOI)와 옵션 계약 등을 통해 추가 수주 확보에도 기대를 걸고 있다. 대우조선해양이 지난 7월 체결한 스키피오 벌커스와 해상풍력설치선(WTIV) 계약에도 옵션 3척이 포함돼 있고, 삼성중공업도 모잠비크 LNG선 등 추가 수주를 기대하고 있다. /양성운 기자 ysw@

“중복인력 많은 것 사실... 구조조정 없다”

대한항공, 아시아나항공 인수 관련
3자 주주연합 반발, 대응 계획 없어



대한항공과 아시아나항공 노동조합의 인수 반대에 대해서는 “지금 저희 노조하고는 얘기할 수 있겠지만 상대쪽(아시아나항공노조)과는 얘기할 단계가 아니다”면서도 “되는대로 최대한 빨리 만나 상생할 방법을 찾겠다”고 답했다.

조원태 한진그룹 회장(사진)은 대한항공의 아시아나항공 인수 추진과 관련해 18일 “(인수합병에 따른) 구조조정은 계획이 없다. 모든 직원들을 품고 가족으로 맞이해서 함께 같이 할 수 있는 기회를 만들겠다”고 말했다.

조 회장은 이날 여의도 전경련 컨퍼런스센터 그랜드볼룸에서 진행된 한미 재계회의 행사에 조양호 현대회장 대신 공로패를 받은 이후 취재진과 만나 이 같이 말했다.

조 회장은 “현재까지 양사 노선 등 사업 규모로 생각했을 때 중복 인력이 많은 것은 사실”이라면서도 “하지만 노선, 사업 확장 등 확장성을 생각하면 충분히(중복 인력을) 활용 가능하며 기회가 많

다고 생각한다”고 설명했다. 저비용항공사(LCC) 계열사 운영 방안에 대해서도 “LCC도 같은 생각이다. 가장 효율적이고 경쟁력 높일 수 있는 방법을 찾을 것”이라고 말했다. 대한항공과 아시아나항공 노동조합의 인수 반대에 대해서는 “지금 저희 노조하고는 얘기할 수 있겠지만 상대쪽(아시아나항공노조)과는 얘기할 단계가 아니다”면서도 “되는대로 최대한 빨리 만나 상생할 방법을 찾겠다”고 답했다. 조 회장과 경영권 분쟁 중인 ‘3자 주주연합’의 반발에 대해서는 “(대응할) 계획이 없다”고만 답했다.

/김수지 기자 sjkim2935@