

트래블버블 중단되나...항공업계 “답답함 넘어 당혹”

성수기와 트래블버블 효과 수요 기대감→불안감

변경 없이 추이 보면서 검토...여행심리 위축 우려

항공업계가 여름 성수기를 앞두고 코로나19 재확산으로 노심초사하고 있다. 일일 신규 확진자가 연일 최고치를 경신하면서 비상이 걸리자 영업 차질이 불가피해졌기 때문이다.

11일 국토교통부 항공정보포털시스템에 따르면 국내 항공사들이 수송한 국내선 여객 수는 4월 300만명, 5월 314만명, 6월 304만명으로 3개월 연속 300만명대를 돌파했다. 그러나 이번달은 여객 수가 다시 300만명대

아래로 감소할 것이라는 전망이다.

항공업계는 여름 휴가와 더불어 거리두기 완화, 트래블버블(여행안전권역)까지 본격 추진되면 여객 수요가 조금이나마 회복할 것이라는 기대감을 가지고 있었다.

실제로 항공사들은 휴가철을 앞두고 국내선 및 국제선 프로모션을 진행했다. 제주항공은 지난 8일부터 제주항공 회원을 대상으로 국내선 포인트 적립 및 할인쿠폰을 지급하고, 국제선

일부 노선에서 여정변경 수수료 1회를 면제하는 이벤트를 마련했다.

아시아항공은 추석 연휴에 갈 수 있는 하와이 부정기 항공편 운항 계획을 발표했다. 티웨이항공은 오는 18일까지 국내 당일치기 여행객에게 할인 혜택을 제공하고 있다.

특히 이달부터는 정부의 트래블버블 협정에 발 맞춰 사이판 노선의 운항 재개도 준비하면서 수요 회복에 대한 기대감이 더욱 커지고 있는 상황이었다.

인천~사이판 노선은 아시아항공과 제주항공이 오는 24일, 티웨이항공이 29일부터 운항을 재개할 계획이다. 인천~팜 노선의 경우 티웨이항공이 31일, 대한항공과 에어서울은 각각 다

음 달 5일, 12일에 운항을 시작한다.

그러나 예상치 못한 코로나19 재확산에 항공업계는 당혹감을 감추지 못하고 있다. 빠른 시일내에 확산세가 잡히지 않으면, 휴가철 국내선은 물론 국제선 수요 회복도 직격탄을 맞을 수 있기 때문이다.

정부는 지난달 30일 사이판과 트래블 버블 시행에 합의하고 이르면 이달 말부터 코로나19 백신 접종 완료자는 자가격리를 하지 않고도 사이판으로 여행을 할 수 있도록 했다.

하지만 양국의 트래블 버블 합의문에는 시행 이후 확진자 수 증가와 변이 바이러스 발생 등으로 방역상황이 악화되면 트래블 버블을 일시 중단할 수 있는 ‘서킷브레이크’ 조항이 포함돼



있어 중단될 가능성도 있다.

우선 국토부와 항공업계는 운항 계획 변경 없이 확진자 추이를 지켜보겠다는 입장이다. 항공업계 관계자는 “불과 얼마전까지 휴가철 예약 문의가 많아서 한시름 놓을 수 있으나 기대감이

컸는데 당혹스럽다”면서 “사회적 거리두기 4단계가 장기화되면 자연스럽게 여행심리가 위축될 수밖에 없다. 답답할 뿐이다. 현재로서는 추이를 살펴 보면서 확산세가 빨리 잡히기를 바랄 뿐”이라고 말했다. 서선욱기자



초복, 삼계탕 먹는 날 초복일인 11일 서울 마포구의 한 삼계탕 전문점에서 직원들이 삼계탕을 나르고 있다.

“대기업 여름휴가 5일 이상, 중소기업은 3일”

“대기업 여름휴가 5일 이상

300인 이상 대기업은 여름 휴가를 5일 이상 갖는 반면, 300인 미만 중소기업은 3일을 쉬는 곳이 많다는 조사 결과가 나왔다.

한국경영자총협회는 전국 5인 이상 720개 기업(응답 기업 기준)을 대상으로 ‘2021년 하계휴가 실태조사’를 실시한 결과, 올해 하계휴가 일수는 기업규모별로 300인 이상은 ‘5일 이상’이라는 응답이 46.1%로 가장 높았고, 300인 미만은 ‘3일’이 49.7%로 가장

높게 나타났다.

올해 하계휴가 일수는 지난해(3.6일)와 거의 유사한 평균 3.7일로 집계됐다. 기업규모별로 300인 이상은 ‘5일 이상’이라는 응답이 46.1%로 가장 높았고, 300인 미만은 ‘3일’이라는 응답이 49.7%로 가장 높게 조사됐다.

하계휴가 실시 기간을 조사한 결과, 업종별로 제조업은 ‘단기간(약 1주일) 집중적으로 휴가 실시’가 69.3%로 가장 높았고, 비제조업은 ‘상대적으로 넓은 기간(1~2개월) 동안 휴가 실시’가 80.6%로 가장 높았다.

하계휴가 실시기업 전체로는 ‘단기간(약 1주일)’이라는 응답이 58.6%로 가장 높았고, ‘장기간(1~2개월)’이라는 응답은 34.1%로 조사됐다.

하계휴가 실시기업의 48.1%는 올해 하계휴가비를 지급할 계획이라고 응답해 2020년(49.1%)에 비해 1.0%p 감소한 것으로 나타났다.

기업 규모별로 300인 이상은 0.6%p(52.0→51.4%) 감소, 300인 미만은 1.1%p(48.7→47.6%) 감소했다.

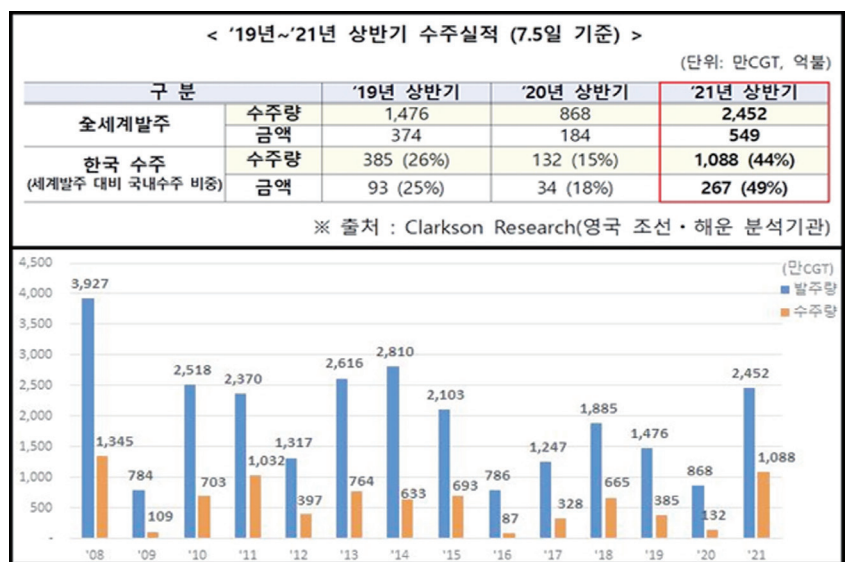
규모별로 살펴보면, ‘전년보다 악화됐다’는 응답은 300인 미만 기업

(46.4%)이 300인 이상 기업(38.1%)보다 높게 나타난 반면, ‘전년보다 개선됐다’는 응답은 300인 이상 기업(21.4%)이 300인 미만 기업(13.1%)보다 높게 나타났다.

응답 기업의 44.5%는 ‘내년 상반기’ 경기가 본격적으로 회복될 것이라고 답했다.

국내 경기가 언제부터 본격적으로 회복될 것인지에 대한 응답은 ‘2022년 상반기’(44.5%)가 가장 많았다. 이어 ‘2022년 하반기’(24.2%), ‘2021년 하반기’(14.1%), ‘2023년 이후’(11.6%), ‘2021년 상반기부터 회복 시작’(5.6%) 순이다.

뉴시스



라면업계, 하반기 가격 인상할까 ‘주목’

금투업계, 원가상승 부담에 하반기 가격 인상 예상

하반기에 맞은 라면업계가 주요 제품가격 인상을 언제 단행할 지 주목된다.

라면업계는 해외에서 수입되는 곡물 가격이 지난해부터 지속적인 상승세를 보이면서 가격 인상을 머무기 힘든 상황이지만 서민음식이라는 특수성 때문에 이렇지도 저렇지도 못하고 있다.

라면업계는 일단 가격 인상에 부정적인 모습이다. 하지만 금투자업계를 중심으로 원가상승 부담에 직면한 라면업계가 하반기 가격 인상 가능성이 높다는 의견이 지속적으로 나오고 있다.

11일 식품업계에 따르면 라면의 원재료인 소맥, 팥유의 지난 5월 평균 가격은 전년동기대비 각각 27%, 71% 증가했다. 소맥 가격은 과거 2013년 수준, 팥유 가격은 2008년 수준까지 상승했다. 국제 곡물 가격 상승분은 통상적으로 3~6개월 시차를 두고 소재 업체 매입 가격에 반영되기 때문에 라면업체들의 원가 상승 부담은 하반기에 더욱 가중될 수 있다는 전망이 나온다.

시장점유율 1위 업체인 농심 기준 2020년 원부재료 매입액에서 소맥분, 팥유 등 주요 원재료가 차지하는 비중은 59%로 상당 부분 차지한다. 상반기에 이어 하반기에도 원가 부담이 클 수밖에 없는 구조다.

실적 악화는 1분기에 연결기준 실적으로 매출액 6344억원, 영업이익 293억원을 기록했다. 매출액과 영업이익은 각각 전년동기대비 7.75%, 55.5% 감소한 것으로 집계됐다.

2분기 실적도 하락이 예상된다. 금융정보업체 에프앤가이드에 따르면 컨센서스 추정기관수 3곳 이상이 예상한 농심의 2분기 실적은 매출액 6343억원, 영업이익의 201억원으로 집계됐다. 각각 전년동기대비 5.05%, 51.52% 감소한 수치다.

농심의 실적 악화는 지난해 역기지 및 원가 부담 가중이 기인한다. 역기지 현상은 지난해 짜파구리 열풍에 힘입어 주요 제품의 글로벌 수출이 증가한 점이 올해 실적에 반영되면서 실적이 크게 하락한 것으로 보이는 것을 뜻한다.

원가 부담 가중은 소맥분·팥유 등 농심의 주요 원재료 가격이 큰 폭 상승했지만 제품 가격을 올리지 않은 것이 실적에 반영되고 있는 것이다. 원재료 가격은 올랐는데 지난해 만큼 팔리지 않아 이익이 줄고 있다고 현 상황을 요약할 수 있다.

만약 농심이 판가를 인상할 경우 실적은 얼마나 개선될까. 금투업계에서는 농심이 주요 제품에 대한 가격을 5% 인상할 경우 연결기준 영업이익이 전년 추정치 대비 24% 개선 효과가 나타날 수 있다고 예상했다.

상반기 국내 조선업 수주량 전년보다 8배 ‘깡충’...13년 만에 최대

세계 발주량의 44%...코로나 이전 2019년보다 183% ↑

올해 상반기 국내 조선업 수주량이 전년보다 8배나 증가하며 2008년 이후 최대 실적을 달성했다.

산업통상자원부는 국내 조선업계가 상반기 1800만CGT(표준화물선 환산톤수)를 수주했다고 11일 밝혔다.

전년 동기 대비 무려 724% 증가했다. 코로나19 이전인 2019년과 비교해서도 183% 늘어난 것으로, 조선업계 호황기인 2006~2008년 이후 13년 만에 달성한 상반기 최대 실적이다.

계약금으로는 267억1000만 달러 상당이며, 상반기 전 세계 발주량 2452만CGT의 44%가 넘는 수준이라고 산업부는 설명했다.

이런 성과는 우리나라 조선업계가 선도하고 있는 고부가가치선박 수주 실적이 큰 기여를 했다고 산업부는 설명했다.

고부가가치선박 전 세계 발주량 1189CGT 중 61%에 해당하는 723만 CGT를 국내 조선업계가 수주했다.

이는 국내 전체수주량의 66%를 차지한다.

선종별로 대형 LNG운반선은 세계 발주량 전망을 국내 조선업계가 수주했다. 운임상승에 따라 발주가 증가한 대형 컨테이너선 81척, VLCC(초대형 원유운반선) 27척도 계약했다.

이런 수주실적에는 지난해 29일 현대중공업 및 대우조선해양과 HMM이 계약한 1.3만TEU급 대형 컨테이너선 12척(65만CGT, 1조8000억원)이 포함됐다. 조선-해운계간 상승협력에 따른 성과거양의 의미도 갖는다.

뉴시스

수출호조에... 다수 기업들, ‘경쟁·마진율·시장점유율’ 3중고

주요 경쟁국 중국(42%)·미국(26%)·일본(20%) 순

최근 수출실적 호조세에도 수출기업의 10곳 중 8곳은 ‘글로벌 경쟁격화’를 겪고 있으며, 10곳 중 6곳은 마진율 감소, 10곳 중 5곳은 시장점유율 하락을 겪는 것으로 나타났다.

최근 수출실적 호조세에도 수출기업의 10곳 중 8곳은 ‘글로벌 경쟁격화’를 겪고 있으며, 10곳 중 6곳은 마진율 감소, 10곳 중 5곳은 시장점유율 하락을 겪는 것으로 나타났다. 다음으로 ‘시장성장세 둔화’가 46.4%, ‘기술혁신 가속화’가 34.7%였다.

추세라고 응답한 기업이 79.3%에 달했다. ‘악화추세’라 답변한 기업은 15.3%에 그쳤다.

우리 기업들은 글로벌 경쟁이 격화되는 요인으로 ‘경쟁기업의 증가’(61.3%)를 가장 많이 꼽았다. 다음으로 ‘시장성장세 둔화’가 46.4%, ‘기술혁신 가속화’가 34.7%였다.

글로벌 시장에서 주요 경쟁하는 기업이 속한 국가로는 ‘중국’(42.3%), ‘미국’(26.0%), ‘일본’(20.3%), ‘EU’(18.3%) 순으로 나왔다. ‘베트남’(9.7%)을 지목한 기업도 일부 있었

다. 국내 기업을 경쟁사로 보는 의견도 35.0%에 달했다.

대한상의 관계자는 “수출호조에 이차적 글로벌 경쟁격화의 의견이 많이 나온 것은 포스트 코로나로 점차 본격화되는 국제경쟁에 대한 경계심과 우려 때문으로 보인다”면서 “특히 반도체, 배터리 등의 글로벌 공급망 재편, 주요국의 신산업 선정경쟁이 가속화되고 ESG 경영, 양적완화 축소, 탄소세 부과 등 새로운 도전과 미래 불확실성이 누적되고 있는 것도 작용하는 듯하다”고 설명했다.

경쟁이 격화되고 가격인상은 어려워지면서 마진율이 떨어지는 것으로

나타났다. 조사 응답기업 중 최근 ‘마진율 감소’를 경험하고 있는 기업은 64.0%였다. ‘시장점유율 하락’을 호소하는 기업도 48.3%에 육박했다.

실제로 원가상승을 수출가격에 온전히 반영할 수 있는 기업은 소수에 불과했다. 최근 국제유가 및 원자재 가격 상승이 미치는 영향을 묻는 질문에 응답기업의 76.3%는 ‘생산원가 상승으로 이어지고 있다’고 답했다. 상승분을 수출가격에 반영하는 정도는 전 부반영하는 기업은 9.2%에 그쳤고, 부분반영하는 기업이 68.5%, 전혀 반영하지 못하는 기업도 12.2%로 조사됐다.