

효성중, 차세대 전력망 대응… 생산능력·HVDC·R&D 총력

창원 HVDC 공장 신축·북미 증설
국산화 성과 기반, 글로벌 시장 공략
2분기 매출·영업익 사상 최대 기록
주가 123만원 돌파, 기업가치 급등

효성중공업이 글로벌 전력 인프라 시장의 '슈퍼 사이클'을 발판삼아 차세대 전력망과 전력기술 투자에 적극 나서고 있다. 데이터센터와 인공지능(AI) 확산, 재생에너지 확대, 노후 전력망 교체 수요가 맞물리며 전력기기 시장이 빠르게 커지는 가운데, 효성중공업은 공격적인 증설 및 기술 개발을 기반으로 실적 개선과 주가 상승이라는 놀라운 성과를 기록 중이다.

7일 업계에 따르면 효성중공업은 생산능력 확대와 차세대 초고압직류송전(HVDC) 전용 공장 신축, 연구개발 투자까지 병행하며 급증하는 글로벌 전력 수요에 대응하고 있다. 지난해 6월 한국 창원과 미국 뎀피스 공장에 약 1000억원을 투입, 초고압 변압기 생산능력 확대에 나서 올해 6월 창원공장의 증설을 마치고 가동에 들어간 데 이어 내년 완공을 목표로 뎀피스 공장의 증설을 진행하고 있다. 두 거점이 모두 가동되면 전체 생산능력은



효성중공업 창원공장 전경.

/효성중공업

현재보다 약 40% 늘어난다.

또한 효성중공업은 차세대 HVDC 전용 생산거점 확보에도 나섰다. 2027년 7월 완공을 목표로 약 2540억원을 투입, 창원공장의 약 2만9600㎡ 부지에 HVDC 변압기 전용 공장을 신축 중이다. 효성중공업은 HVDC 변압기 전용 공장 신축을 포함해 HVDC 핵심 설비인 '대용량 전압형 컨버터 시스템' 제작 시설 증축과 연구개발(R&D) 추진 등에 향후 2년간 총 3300억원을 투자할 계획이다. 이번 투자로 효

성중공업은 유럽 업체들이 선점한 HVDC 시장에서 입지 확대를 노리고 있다.

이 같은 대규모 투자는 수년간 이어온 HVDC 국산화 성과를 기반으로 하고 있다는 평가다.

효성중공업은 2017년 조현준 회장의 지시에 따라 HVDC 국산화에 도전했다. 실적 부진 속에서도 7년간 연구개발에 1000억원을 투입한 끝에 지난해 200MW급 전압형 HVDC 시스템을 국산화하는데 성공했다. 이를 통해 GE, 지멘스, 히

타치 등 글로벌 기업들이 사실상 독점해 온 시장에 균열을 이끌어냈다. HVDC는 기존 HVAC(초고압교류송전) 대비 먼 거리까지 전력 손실을 최소화하며 송전할 수 있고, 사막 태양광·해상풍력 등 원거리 발전원에서 수백~수천㎞ 떨어진 수요처까지 효율적으로 전력을 보낼 수 있어 재생에너지 연계 및 국가 간 전력망 연계(슈퍼그리드)에 최적화된 기술로 꼽힌다.

글로벌 시장조사기관에 따르면 2024년 기준 약 122억 달러 규모인 HVDC 시장(컨버터 스테이션, 케이블 제외)은 연평균 8.1% 성장해 2034년에 264억 달러에 이를 것으로 전망되고 있다.

HVDC를 비롯한 전력기기 전반의 수요가 확대되면서 효성중공업의 수주는 우상향추세를 그리고 있다. 올해 2분기 중공업 부문 신규 수주는 2조1970억원으로 전 분기 대비 9.4% 늘었으며, 수주잔고는 10조7000억원에 달했다. 특히 북미 시장 신규 수주 비중이 53%를 차지하는 등 북미 시장에서의 성장세가 두드러졌다. 그 결과 효성중공업은 올해 2분기 연결 기준 매출 1조5253억원과 영업이익 1643억원을 기록하며 분기 기준 사상 최대 실적을 올렸다. 매출은 전년 동기 대

비 28% 늘었고, 영업이익은 162% 급증했다.

이같은 실적에 힘입어 주가도 동반 상승했다. 연초 39만3000원 수준이던 효성중공업 주가는 7월 처음으로 100만원을 돌파한 뒤 현재 123만원까지 치솟았다. 조현준 회장이 보유한 지분 가치도 크게 불어났다. 지난 5월 상속세 재원 마련을 위해 시간 외 매매로 45만6903주를 처분하면서 지분율은 14.89%에서 9.99%로 낮아졌지만, 주가 급등으로 전날 기준 지분 가치는 1조1474억원까지 늘었다. 매각 직전만 해도 지분 가치는 8329억원이었다.

업계에서는 효성중공업이 확보한 수주 물량과 공격적인 증설 기조를 감안할 때 앞으로도 실적 성장세가 이어질 것으로 전망했다. 이민재 NH투자증권 연구원은 "작년부터 이어진 공격적인 증설은 단순 물량 확대뿐만 아니라 유틸리티 전력망 투자에도 유연하게 대응할 전망"이라며 "증설이 확정되고 북미 매출이 본격화에 오르는 2027년에 중공업 부문 영업이익은 약 9600억원으로 추정되며 매출 대비 영업이익률도 17.6% 수준에 이를 것"이라고 내다봤다.

/원광희 기자 wkh@metroseoul.co.kr

포스코, HMM 인수… 몸값 급등에 재무부담·효과 ‘의문’

몸값 두 배 뛰며 인수자금 7조 부담
설비투자·현금유출 겹쳐 재무 압박

포스코그룹이 국내 최대 해운 선사 HMM 인수를 추진하는 등 신성장 전략 모색에 속도를 내고 있다. 철강과 이차전지 소재 사업 부진이 장기화하면서 그룹은 물류·수소·첨단소재 등 다각적 성장 발판을 찾고 있다. 다만 HMM건은 시너지효과와 재무 부담에 대한 우려가 높아 신중한 접근이 필요하다는 의견이 지배적이다.

7일 업계에 따르면 포스코그룹은 국내 최대 해운사 HMM의 인수를 검토하기 위해 삼일PwC, BCG, 대형 로펌 등으로 자문단을 꾸려 사업성을 검토하고 있다.

인수 여부가 확정된 것은 아니지만 포스코가 공식적으로 "HMM 인수를 들여다본다"고 밝힌 것은 이번이 처음이다.



서울 삼성동 포스코 사옥.

/포스코

포스코는 과거 HMM 인수에 관심이 없다는 입장을 여러 차례 밝혀왔다. 하지만 최근 철강과 이차전지 사업 모두 장기 부진을 겪으면서 신사업 발굴 필요성이 커졌고, 이에 따라 해운업 진출 여부를 검토하게 된 것으로 보인다.

포스코홀딩스의 연결기준 2023년 매

출은 77조1272억원, 영업이익 3조5314억원 기록했고 지난해는 72조6881억원, 영업이익 2조1736억원까지 위축됐다. 올 상반기는 매출 34조9930억원, 영업이익 1조1750억원으로 실적이 악화됐다.

포스코그룹은 HMM 인수를 통해 물류망 안정화와 사업 다각화를 노릴 것으로 보인다.

포스코는 철광석·석탄 등 원재료를 들여오기 위해 벌크 물류에 크게 의존해왔는데, 글로벌 공급망 불안이 반복되면서 자체 운송 네트워크 확보 필요성이 커졌다. HMM은 글로벌 컨테이너 선사로서 네트워크를 갖추고 있어, 인수 시 포스코는 안정적 물류망과 신성장 축을 동시에 확보할 수 있다.

다만 시너지와 재무 부담을 둘러싼 우려도 높은 상황이다.

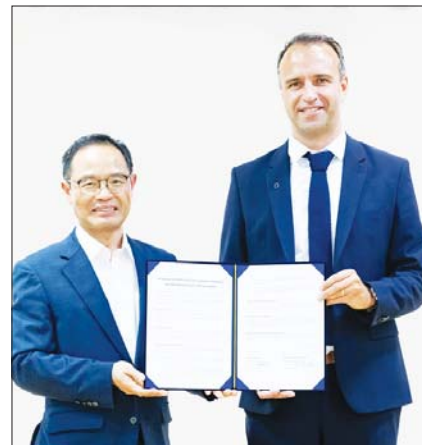
포스코는 국내 해운 물동량의 10% 이

상을 차지하고 있어 물류비 절감을 노린 인수 명분은 있지만, 포스코가 주로 활용하는 벌크선과 달리 HMM 매출의 80% 이상은 컨테이너선에서 발생해 직접적 시너지는 제한적이다.

또한 HMM의 몸값도 최근 2~3년 사이 치솟았다. 지난 2023년 하림그룹이 컨소시엄을 꾸려 인수에 나섰다 당시 HMM의 시가총액은 11조원 수준이었으나 현재 시가총액(시총)은 약 23조5000억원이다. 포스코그룹은 산업은행이 보유한 HMM 지분 약 30% 인수를 추진 중이며 이는 시총 기준 약 7조원에 달하는 규모다.

포스코홀딩스의 올해 2분기 현금성 자산은 16조5000억원, 순차입금이 10조9000억원 수준으로 인수 여력은 있지만 올해 설비투자(Capex) 계획이 8조8000억원에 달하기 때문에 부담감이 있다.

/이승용 기자 lsy2665@



지난 5일 서울 서 강남구 르노코리아 서울사무소에서 니콜라 파리 르노코리아 사장(오른쪽)과 이호중 대한LPG협회장이 'LPDi 하이브리드 자동차 양산 개발을 위한 업무협약'을 체결하고 기념사진을 촬영하고 있다.

르노코리아-대한LPG협회

**친환경·경제성 잡는다
LPG 하이브리드 개발**

르노코리아는 대한LPG협회와 'LPDi 하이브리드 자동차 양산 개발을 위한 업무협약'을 체결했다고 7일 밝혔다. 양사는 이번 협약으로 LPG 직분사(LPDi·LPG Direct Injection) 엔진을 기반으로 하는 국내 최초의 풀 하이브리드 양산 차량 개발에 공동 협력할 방침이다.

LPG 직분사 엔진은 고압 연료펌프를 통해 액체 상태의 LPG를 실린더 내에 직접 분사하는 4세대 시스템이다. 기존 LPLi 엔진 대비 높은 효율을 발휘하지만 아직 국내 양산 승용차량에 도입된 사례는 없다.

르노코리아는 LPG 직분사 엔진에 직렬형 듀얼 모터 구동의 하이브리드 E-Tech 시스템을 결합해 경제성을 극대화한 풀 하이브리드 양산 차량을 개발하고 수년 내 국내 시장에 선보일 계획이다.

/양성운 기자

SK發 성과급 쇼크… 산업계 ‘임협 긴장’ 고조

SK하이닉스, 직원 3만명에 1억 지급
성과급 상한선 폐지… 새 기준 부상
자동차·조선업계까지 확산 조짐

SK하이닉스가 '1인당 평균 1억원'이라는 역대급 성과급을 지급하면서 재계 긴장감이 고조되고 있다.

7일 업계에 따르면 최근 SK하이닉스는 임금 인상률 6.0% 인상과 함께 성과급 상한선인 '기본급의 1000%'를 폐지하고 매년 영업이익의 10%를 지급하는 내용을 담은 임금협상을 체결했다.

올해 SK하이닉스 영업이익 전망치는

최대 39조원 안팎으로 예상되는 만큼, 직원들은 올해 3조1200억원을 포함해 3년에 걸쳐 총 3조9000억원의 인센티브를 받을 전망이다. SK하이닉스 반기보고서 기준 본사 직원 수는 3만3625명(미등기 임원 포함)으로, 개인당 1억원 이상 책정될 전망이다.

애플 사측은 이같은 성과급 상한선을 없애자는 노조의 요구에 난색을 표하며 갈등을 겪었다. 최태원 SK그룹 회장도 지난해 진행된 '이전포럼 2025'에서 "성과급이 '3000%, 5000%까지 늘어난다고 행복해지는 것은 아니다"라고 말했지만

글로벌 경쟁력 확보를 위해 결국 노조의 요구안을 받아들였다.

이에 따라 임단협을 진행 중이거나 앞으로 진행해야 하는 다른 기업들의 부담은 확대되고 있다.

우선 글로벌 반도체 시장에서 SK하이닉스와 경쟁을 벌이고 있는 삼성전자 내부에서도 이상기류가 감지되고 있다.

최근 삼성전자 내 최대 노조인 전국삼성전자노동조합(전삼노)이 SK하이닉스처럼 영업이익의 일정 비율을 성과급으로 달라고 경영진에 공식 요구했다. 전

삼노는 지난 4일 '불투명한 성과급 제도 개선 요구'라는 제목의 공문에서 "성과급 산정 방식을 폐기하고 영업이익 일정 비율을 지급하는 방식으로 전환하자"고 밝혔다.

올해 임단협 교섭을 둘러싸고 갈등을 빚고 있는 자동차와 조선업계도 SK발 10% 성과급 불뚝이 옮겨붙지 않을까 주목하는 분위기다.

현대차 노조(금속노조 현대차지부)는 지난 3~4일 2시간씩 이어 5일 4시간 파업에 들어갔다. 현대차 노사는 그동안 20차례 교섭했으나 임금 인상 규모와 정년 연장 여부 등을 놓고 의견차를 좁히지 못하고 있다.

/양성운 기자 ysw@