

“산업 현장 줄줄이 멈출수도”... 포항제철소 정상화 시기 촉각

車업계, 장기화시 생산차질 불가피
조선업계, 후관 가격인상 가능성 우려

포스코, 3개월 내 조기정상화 목표
현장선 부정적 반응... “현실성 없어”

태풍 ‘힌남노’로 인해 포스코 포항제철소가 침수 피해를 입으면서 산업계 전반에 후폭풍이 거세지고 있다.

포항제철소태풍 피해 여파가 완성차 업체로 영향이 확산될 조짐을 보이고 있다. 현재 완성차 업체는 최대 2개월치 철강 물량을 확보하고 있어 당장은 피해가 없지만 포항제철소 운영 정상화가 지 최소 3개월 이상 소요 될 것으로 전망되면서 우려가 현실화되는 분위기다. 여기에 철강 가격 인상도 부담으로 작용하고 있다.

21일 업계에 따르면 포스코가 총력을 다해 포항제철소 복구에 집중하고 있지만 3개월 내 조기 정상화라는 목표가 흔들릴 수 있다는 관측이 나온다. 포스코 측은 침수 피해가 가장 큰 포항제철소 내 압연라인까지 3개월이면 정상 가동할 수 있다고 공언하지만 실제 복구 현장에선 이런 목표는 현실성이 없다는 반응이다.

포스코 관계자는 “2~3개월 수준의 주요 제품 재고량을 보유하고 있어 철강 제품 수급 차질 가능성은 낮다”며 “3개월 내로 포항제철소에서 생산하는 모든



포스코 관계자들이 이달 말 재가동을 앞둔 포항제철소 1냉연공장을 점검하고 있다.

제품을 재공급할 것”이라고 밝혔다.

포스코는 10월부터 재가동에 들어가는 1선재공장에서 생산되는 선재와 보유 재고를 활용해 일부 긴급재를 공급한다는 방침이다. 총 4개의 선재공장을 보유한 포스코 포항제철소는 10월 중으로 1선재공장을 가동하고 11월 중으로 3·4선재공장을 가동한다는 계획이다.

다만 2선재공장은 가장 피해가 컸던 만큼 내년 초에 복구될 것으로 예상된다. 포스코는 2선재공장에서만 생산되는 일부 대규격 제품의 경우 다른 제철소와의 전략적 협력을 통해 수급에 차질이 없도록 한다는 방침이다.

변압기 등에 쓰이는 방향성 전기강판(GO) 제품과 전기차 구동모터·가전용

모터에 사용되는 무방향성 전기강판(NO) 제품의 재고는 2~3개월 수준으로 파악됐다.

포항제철소 3전기강판공장은 이미 재가동을 시작했으며 지난 17일 시운전에 돌입한 2전기강판공장은 이달 말부터 본격 가동될 예정이다.

일부 자동차용 고효율 무방향성 전기강판(HyperNO) 제품은 광양제철소 열연공장에서 전환 생산하는 방안을 고객사와 협의 중이다. 포스코는 “당장 수급에는 영향이 없을 것으로 보지만, 전기차 산업을 고려하고 미연의 사태를 방지하기 위해 선제적으로 광양제철소 전환 생산·인증을 검토하고 있다”고 말했다.

문제는 포스코 포항제철소가 공장 운영에 차질을 겪으면서 후방산업인

자동차, 조선, 가전업계의 부담은 커지고 있다. 포항제철소의 일부 공장 가동이 중단되면서 완성차업계의 강판, 조선업계의 후관(선박에 쓰이는 두께 6mm 이상의 철판) 가격 인상도 불가피할 전망이다.

지난주 열연 유통가격은 톤당 110만원으로 지난 8월보다 10만원(10%)가량 상승했다. 후관 유통가격(115만원)은 전주와 같았지만 후관 수입 가격은 톤당 105만원으로 13만원(14.1%) 올랐다. 스테인리스강(STS) 냉연 유통가격은 톤당 41만원으로 전주보다 1만원 올랐다. 이같은 상승세는 올 연말까지 이어질 전망이다.

현대차와 기아의 경우 현대제철로부터 공급받는 철강제품이 포스코에 비해

낮지만 장기화될 경우 생산차질은 불가피하다.

반면 포스코 철강제품 비중이 높은 한국지엠과 르노코리아자동차, 쌍용자동차는 생산물량 확보에 비상이 걸렸다. 강판 등 주요 철강 제품 재고량은 강종별로 차이가 있지만 최대 2개월 정도에 불과한 것으로 파악됐다. 포스코 포항제철소의 사태가 장기화될 경우 생산 물량 감소는 현실화될 가능성이 높다.

완성차 업계 관계자는 “포스코가 자동차용 제품을 광양제철소에서 전환 생산을 진행하고 있어 피해는 크지 않을 것”이라면서도 “철강재 공급 지연이 장기화될 경우 철강 제품 가격 급등에 따른 문제는 피해할 수 없을 것”이라고 말했다.

조선업계도 현재 확보한 재고 물량으로 대응하겠다는 입장이지만 포항제철소 정상화가 길어질 경우 타격이 불가피하다는 입장이다. 특히 공급 차질에 따른 후관 가격 인상은 부담으로 작용하고 있다.

조선업계 관계자는 “지금 당장 선박 건조 등에 차질은 없지만 3개월 이상 장기화 될 경우 생산을 멈춰야 한다”며 “다만 공급 차질로 선박 제조 원가의 20%를 차지하는 후관 가격이 인상될 경우 조선업계의 부담은 커질 수 밖에 없다”고 말했다.

/양성준 기자 ysw@metroseoul.co.kr

기업 생산비용 급증... 전산업 전년비 8.7% ↑

대한상의 원자재·환율·임금 등 영향
10년간 평균 1.9%... 약 4.6배 높아

원자재·환율·임금 상승 영향으로 올해 상반기에 기업들의 생산비용이 급증한 것으로 분석됐다.

대한상공회의소 지속성장이니셔티브(SGI)는 21일 펴낸 ‘기업 생산비용 증가 추정 및 시사점’ 보고서를 통해 “올해 상반기 전산업의 생산비용은 전년보다 8.7% 늘어나며 2009년(10.8%) 이후 최대치를 기록했다”며, “지난 10년간(2011~2021년) 전산업 생산비용 증가율 평균이 1.9%였던 것에 비추어보면 약 4.6배나 높은 수치”라고 밝혔다.

이어 보고서는 “하반기에도 환율 상승세가 이어지고 임금인상압력 역시 커지고 있어 기업들의 생산비용 충격이 지속될 것이다”며 “불확실한 경영환경에 직면한 기업들은 올해 투자계획을 전략적으로 연기 및 축소하고 리스크 관리에

주력할 가능성이 크다”고 말했다.

SGI는 생산비용 증가율을 생산요소별로 기여도를 분석했다.

그 결과 “올해 상반기 기업들의 생산비용 증가율(8.7%) 중 임금 인상이 3.2%포인트로 가장 크게 영향을 미쳤으며 원자재는 3.0%포인트, 환율 2.5%포인트 기여했다”고 밝혔다.

보고서는 생산비용을 산업별로 구분하여 분석한 결과 “제조업은 생산비용이 전년동기대비 10.6% 증가하여 서비스업(6.6%)을 능가하였다”며 “제조업은 생산과정에서 수입 원자재를 많이 필요로 하므로 국제유가, 광물 가격, 환율 등의 변동에 크게 영향을 받는다”고 언급했다.

제조업 중에는 원유를 주원료로 하는 석유정제(28.8%), 화학(10.5%)과 구리, 알루미늄, 철광석 등 광물을 중간투입물로 사용하는 비금속(9.7%), 1차금속(8.2%), 금속(7.2%) 등에서 생산비용이 많이 증가

한 것으로 나타났다.

서비스업의 경우 SGI는 “생산 과정에서 수입재 투입 비중이 작아 원자재와 환율에 영향을 적게 받았으나 생산비용 중 인건비 부담이 높아 임금 인상에는 크게 반응한다”고 말했다.

특히 서비스업 중 지난해 IT 경기 및 주식시장 호황 영향으로 전문·과학·기술, 금융보험업 등에서 임금 상승 영향이 컸던 것으로 분석됐다.

김천구 대한상의 SGI연구위원은 “금년 상반기 보건복지, 사업지원, 도소매 등 정부가 서비스업에서도 임금 상승에 따른 생산비용 부담이 많이 늘었는데, 이들 산업은 진입 장벽이 낮아 경쟁이 치열하여 비용을 서비스가격에 충분히 반영하기 어렵다”며 “정부가 서비스업에 분포한 영세 소상공인의 경우 늘어난 인건비 부담을 고용감축, 사업장 폐쇄 등으로 대응할 가능성이 크다”고 우려했다. /최빛나 기자 vitna@



코스피·코스닥 하락... 강달러 지속

코스피와 코스닥지수는 하락 마감을 원달러 환율은 상승한 21일 오후 서울 중구 하나은행 딜링룸 전광판에 코스피가 전 거래일 대비 20.64포인트(0.87%) 하락한 2347.21을 원달러 환율은 4.70원 오른 1394.20원을 나타내고 있다. /뉴스시스

한 위원장, 첫 공식일정... 배달업계 간담회

>> 1면 ‘갑질 유통사에 칼 빼든...’서 계속

한 위원장은 지난 달 31일 국회에 제출한 인사청문 서면질의 답변서를 통해 해당 규제에 대해 “온·오프라인 소비 행태와 시장경쟁구조의 변화, 규제의 실효성 등을 고려해 검토할 필요가 있다”고 답해 검토를 예고했다.

◆플랫폼 기업에 대한 제재는 ‘자율규제’로 가다

지난해 국정감사는 ‘플랫폼 청문회’로 불릴 만큼 주요 온라인 플랫폼 기업의 수장들이 줄지어 출석했다. 짧은 시간에 주요 대기업을 넘어서는 거대한 기업 규모를 갖춘 온라인 플랫폼들이 아직 미비한 관련 규제를 이용해 독과점을 일삼고 골목상권을 침해했다는 지적이다.

국감을 계기로 수면 위로 떠오른 해당 문제에 대해 문재인 정부와 더불어민주당은 플랫폼 사업자 규제강화를 목표로 ‘온라인플랫폼 공정화법(온플법)’ 입법을 추진했으나 통과에 실패하고 다음 정권에서 이어갈 것을 약속했다. 반면, 윤석열 대통령은 대선 정국 때부터 온플법에 대해서도 기업 자율규제기구를 통해 다양한 문제에 대해 기업이 자율적으로 해결할 수 있도록 하겠다고 밝혔다.

공정위는 4개월만에 처음으로 위원장이 취임 하면서 플랫폼 자율규제기구 도입에 속도를 내고 있다. 한 위원장은 22일 첫 공식 대외일정으로 배달 플랫폼 업계와의 간담회를 개최하고, 자율규제 도입과 관련한 목소리를 청취할 예정이다. /김서현 기자 seoh@

“연금적자 사태, 국가차원 문제 될 것”

>> 1면 ‘中, 2035년 3명 중...’서 계속

생산가능인구는 2011년을 9억4072만명을 정점으로 줄기 시작했다. 10년 사이 1억명이 넘게 줄었으며, 낮은 출산율로 감소세는 더 가팔라졌다.

성장 동력은 약화됐지만 노인을 위한 연금과 복지 지출은 점점 늘어날 수밖에 없다.

맥쿼리카피털 래리후 중국 수석이코노미스트는 “고령화는 중국이 향후 30년 동안 직면하게 될 가장 큰 도전 중 하나”

라며 “현재의 고령화 추세를 감안하면 연금 적자는 일부 지방 재정이 아닌 국가적인 문제가 될 것”이라고 지적했다.

중국 기초연금인 양로금의 연간 지출 규모는 지난 2019년 기준 국내총생산(GDP) 대비 5.3%다. 오는 2050년에는 중국 연간 GDP에서 차지하는 비중이 8.9%까지 오를 것으로 추산됐다.

/안상미 기자 smahn1@