

철강-조선사, 후판가격 협상 치열... 업계 “장기화 될 수도”

상반기 소폭 인상... 1t당 90만원대 철강사 “제품 생산비용 증가” 조선사 “수익성 개선 필요해”

철강업계와 조선업계가 올해 하반기 후판 가격 협상을 두고 팽팽한 신경전을 벌이고 있다. 가격 인상 여부를 두고 양측 입장이 달라 합의점을 찾기 쉽지 않을 것으로 전망된다.

12일 철강업계에 따르면 조선사와 올해 하반기 후판 가격 협상을 진행 중이다. 후판은 두께 6mm 이상의 두꺼운 철판으로 선박에 사용되는 재료이다. 통상 상반기와 하반기에 후판 가격 협상이 진행되며 수익성에 막대한 영향을 미치는 만큼 치열하게 협상이 이뤄진다.

철강사들은 전기요금 인상으로 인한 제품 생산비용이 증가와 조선업계 호황을 이유로 가격 인상을 원하는 입장이다. 반면 조선업계는 수익성 개선을 위해서는 후판 가격을 올릴 수 없다는 의견이다. 이로 인해 양측 업계 간의 협상에서 접점을 찾기 어려워 협상이 장기화될 것으로 예상된다.

실제로 지난 상반기에도 조선사와 철강사의 가격 협상이 장기화되면서 통상 3~4월 사이에 이뤄지는 상반기 후판 가격 협상이 약 1개월 지연된 바 있다.



포스코 포항제철소 2후판 공장

/포스코

산업통상자원부와 한국전력공사는 지난 1월 산업용 전기 요금을 kWh(킬로와트시)당 13.1원 인상했으며 지난 5월에는 kWh당 8원 올렸다. 이로 인해 전기료를 사용하는 철강업계의 부담이 증가했다. 철강업계에서는 전기료가 1kWh당 1원 오를 경우 연간 원가 부담이 200억원 증가할 것으로 추산하며 이에 따라 전기료 인상은 제품 가격 상승분을 반영해야 한다고 주장한다.

또한 철강업계는 국내 조선 3사(HD한국조선해양, 한화오션, 삼성중공업) 모두 3분기에 흑자를 기록하는 등 수익성이 좋아지고 있는 만큼 원재료 가격 상승분을 후판 가격에 포함해 올려 받아야 한다는 의견이다.

조선업계는 지난 상반기에 이미 후판 가격이 1t당 90만원 중반대로 소폭

인상돼 연이은 가격 인상에 부담을 갖고 있다. 지난 2020년 수주한 선박은 1t당 60만원의 후판 가격을 적용해 계약을 끝냈는데 건조가 진행되는 상황에서 후판 가격의 상승은 손실을 유발하기 때문이다.

또한 조선소는 후판이 선박 건조 비용의 20~30%가량을 차지하기에 후판 가격이 오르면 조선사들의 수익 개선이 불리할 수밖에 없다.

업계에서는 양측이 강력하게 대립하면서 하반기 협상이 장기화될 것으로 분석한다.

철강업계 관계자는 “원료탄 가격이 최근 급등하고 있어 제품 가격 상승은 불가피하다”며 “합리적인 가격 수준에서 조선사와 타협이 될 수 있도록 협상을 진행해 나갈 예정”이라 말했다.

/차현정 기자 hyeon@metroseoul.co.kr

LG엔솔, 튀르키예 배터리 합작공장 철회

포드 전기차 생산계획 변동 없어

LG에너지솔루션이 튀르키예 배터리 합작공장 건설 계획을 철회했다.

LG에너지솔루션은 미국 포드, 튀르키예 코치그룹 등과 함께 튀르키예에 배터리 합작공장을 설립하기로 올해 초 합의하고 양해각서를(MOU)를 체결했다. 하지만 상호 합의하에 이 같은 계획을 철회한다고 12일 밝혔다.

최근 글로벌 경기침체와 더불어 유럽 지역을 중심으로 전기차 수요 둔화가 지속되면서 내린 결정이다. LG에너지솔루션은 “현재 소비자들의 EV 전환 속도를 고려했을 때 튀르키예에 건설 예정이던 배터리셀 생산시설에 대한 투자를 지속하기에 적절한 시기가 아니라는 데 상호 동의했다”고 철회 배경을 설명했다.

3사는 튀르키예 수도 앙카라 인근 바쉬켄트에 오는 2026년 양산을 목표로 약 24GWh(기가와트시) 규모의 배터리 공장을 건설하고 해당 공장에

서 양산된 배터리는 유럽 시장에 판매할 포드 상용 전기차에 탑재할 예정이었다.

지난 2월 3사가 체결한 MOU는 구속력이 없기에 LG에너지솔루션 입장에서는 비용 손실이 발생하지 않는다. 앞서 SK온도 포드, 코치와 함께 튀르키예 합작공장 설립을 추진했지만 철회한 이력이 있다. 당시 SK온도 글로벌 경제 상황을 감안했을 때 ‘선택과 집중’을 통해 기존 공장 안정화에 집중하겠다는 의지를 밝힌 바 있다.

합작공장 설립은 무산됐지만 기존의 LG에너지솔루션과 포드의 상용 전기차 생산 계획에는 변동이 없다. LG에너지솔루션은 기존 생산시설에서 포드의 상용 전기차에 탑재될 배터리 셀을 공급할 방침이다.

LG에너지솔루션 측은 “기존 생산시설에서 동일한 상용 EV 모델에 탑재될 배터리셀을 공급할 예정이며 양사는 앞으로도 오랜 비즈니스 관계를 확장해 나갈 예정”이라고 말했다.

/허정윤 기자 zelkova@

에코프로, 5000억 규모 투자재원 확보

DGB대구은행 금융지원 협약

에코프로머티리얼즈 등 5개 에코프로 가족사들이 DGB대구은행과 5000억 원 규모의 금융지원 협약을 맺고 안정적인 투자 재원을 확보했다.

에코프로머티리얼즈는 지난 10일 DGB대구은행 대구 수성동 본점에서 DGB대구은행과 ‘이차전지 핵심소재 경쟁력 강화 및 ESG(환경·사회·지배구조) 경영 기반 조성을 위한 금융지원 협약(MOU)’을 체결했다고 12일 밝혔다.

MOU에는 에코프로머티리얼즈 뿐만 아니라 에코프로이엠, 에코프로씨엔지, 에코프로이노베이션, 에코프로에이피 등 포항캠퍼스 5개 가족사가 참여했다. 에코프로머티리얼즈 뿐만 아니라 다른 가족사들도 시설 및 운영 자금이 필요할 경우 DGB대구은행으로부터 대출을 받을 수 있다.

이번 협약으로 에코프로 가족사들은 자금이 필요할 경우 DGB대구은행과 5000억 원 범위 내에서 대출금액과 이율 등을 협의해서 대출을 하는 것으로 알려졌다.

에코프로머티리얼즈는 이차전지의 핵심소재인 전구체를 대량 생산하는 국내 유일기업이다. 하이니켈 전구체를 주력으로 생산하고 있으며 니켈, 코발트와 같은 핵심 원료의 금속 정제와 생산 기술 개발에도 성공했다.

또한 에코프로머티리얼즈는 중국이 지배하고 있는 전구체 자립도를 높여 K 배터리 산업의 인프라를 구축하기 위해 17일 상장을 앞두고 있다.

에코프로머티리얼즈 측은 “이번 협약을 통해 상장과정에서 유상증자를 통해 확보한 재원을 바탕으로 향후 필



(왼쪽부터)황병우 DGB대구은행장과 김병훈 에코프로머티리얼즈 대표가 10일 DGB대구은행 대구 수성동 본점에서 ‘이차전지 핵심소재 경쟁력 강화 및 ESG 경영 기반 조성을 위한 금융지원 협약’을 체결한 뒤 기념사진을 찍는 모습 /에코프로

요할 경우 금융권 차입 프로그램까지 마련했다는 점에서 전구체 자립도를 높이기 위한 행보가 탄력을 받을 것으로 전망된다”고 전했다.

김병훈 에코프로머티리얼즈 대표는 “글로벌 전기차 시장 성장에 발맞춰 포항캠퍼스에 소재한 가족사들이 이차전지 소재 생산능력 확대를 위한 시설투자와 원재료 구입에 대한 안정적인 투자자금을 조달할 수 있게 됐다”며 “이차전지 핵심소재 선도기업으로서 글로벌 시장에서 경쟁력을 강화하고 DGB대구은행과 동반성장에 나갈 수 있기를 기대한다”고 말했다.

황병우 DGB대구은행장은 “지역 기반 에코배터리 포항캠퍼스에 소재한 기업들이 글로벌 시장에서 K-배터리 소재 기업으로서 최고의 위상을 떨칠 수 있도록 아낌없는 금융지원을 통해 든든한 버팀목으로서 역할을 다하고 ESG 경영 기반 조성과 다양한 분야의 긴밀한 협력을 통해 상호발전해 나갈 수 있기를 기대한다”고 전했다.

/허정윤 기자

3000만원대 ‘갯성비’... 주행성·공간성 탁월



KG모빌리티 ‘토레스 EVX’

플라스틱 마감 줄이고 고급화 완충시 최대 433km 주행 가능

KG모빌리티가 야심작으로 내놓은 친환경 전기차 토레스 EVX는 그야말로 가성비(가격 대비 성능) 끝판왕이다.

그동안 가성비 모델은 어느 정도 불편함을 감수하면서 제품 고유의 성능에 만족해야 했다. 그러나 토레스 EVX는 경쟁 모델 대비 저렴한 가격으로 출시됐지만 성능도 부족함이 없는 모델이다. 첨단 기능은 물론 넓은 실내 공간, 뛰어난 주행성능 등 다양한 장점을 갖추고 있다. 지난 9일 토레스 EVX의 시승을 통해 차량의 장단점을 알아봤다. 시승은 서울 영등포구 타임스퀘어 주차장을 출발해 영종도까지 약 120km 구간에서 진행했다.

우선 차량에 탑승하면 가성비 모델에서 느낄 수 없는 고급스러움이 묻어난다. 특히 값싼 하드 플라스틱 마감재를 최소화 했으며 엠비언트 라이트로 차량 내부 인테리어와 분위기를 한층 업그레이드 시켜줬다. 또 실내 공간은 군더더기 없이 깔끔했다.

12.3인치 클러스터와 인포콘 내비게이션을 연결한 파노라마 디스플레이는 다양한 정보를 제공하고 좌우로 길게 뻗은 우드 패턴의 센터 가니쉬와 에어 벤트는 대시보드(IP패널)와 일체감 있는 디자인으로 실내공간을 더



KG모빌리티 토레스 EVX 주행 모습.



KG모빌리티 토레스 EVX 블랙 인테리어.

욱 넓게 확장시켜 준다. 무선충전 기능이 탑재된 플로팅 타입의 센터콘솔은 다양한 용도로 수납할 수 있게 설계해 편리성을 극대화했다. 다만 공조장치 조작은 파노라마 디스플레이를 통해 설정할 수 있어 주행 중 부담으로 다가왔다.

주행성능은 만족스러웠다. 가속페달을 밟자 큰 덩치와는 다르게 부드럽게 움직였다. 기존 전기차들은 초반 반응이 뛰어나 부담스러웠지만 토레스 EVX는 안정적이라는 느낌이 들었다. 고속 구간에서는 뛰어난 가속 성능을 보였다. 시속 100km넘는 고속 구간에서

가속시 반응이 더뎠던 내연기관 모델과 달리 빠르게 반응하며 속도를 끌어올렸다. 첨단 운전자 보조 시스템(ADAS)도 정확하고 영리하게 운전을 보조하고 3D 어라운드뷰 모니터링 시스템 등 여러 편의사양들은 편리했다.

토레스 EVX의 최대 장점은 공간 효율성이다. 경쟁사의 준중형 SUV보다 여유로운 공간성을 제공한다. 토레스 EVX(전장 4715mm)는 아이오닉 5(전장 4635mm), EV6(4680)보다 수직적인 부분에서 모두 앞선다. 적재 공간은 839리터(L)로 2열을 폴딩하면 1662L까지 적재가 가능하다.

토레스 EVX는 LFP(리튬인산철) 배터리를 적용했지만 셀투팩 공법을 적용해 단위면적당 에너지 밀도를 20% 가까이 높여 완충시 최대 433km 주행할 수 있다.

토레스 EVX의 판매가는 트립별 4850~5200만원이며 지역 보조금에 따라 3000만원대에도 구매 가능하다.

/양성운 기자 ysw@