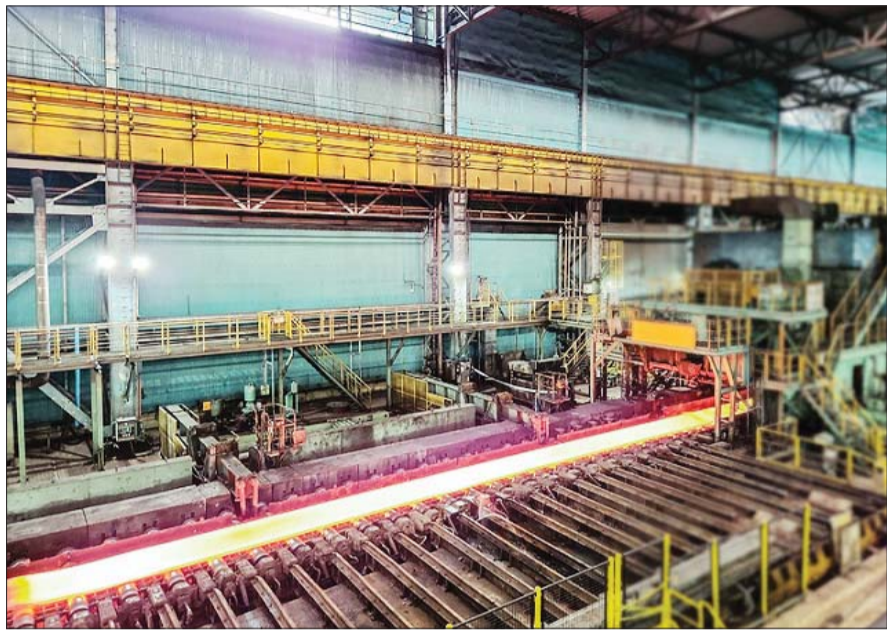


中 철강재 반덤핑 움직임에… 내수보호 vs 독점우려 ‘갈등’

포스코 “수입제품의 저가 공세로 철강업계 어려워… 방안 검토중”
비고로사 “반덤핑, 가격상승 불러 후공정 업체, 희생될수 밖에 없어”



포스코 포항제철소에서 열연강판이 생산되고 있는 모습. /포스코

중국산 저가 철강재 수입을 둘러싸고 국내 철강업계의 갈등이 심화되고 있다.

국내 대형 철강사가 중국산 저가 철강재에 대해 반덤핑 제소에 나서려는 움직임을 보이자 중국·일본 등에서 수입한 저가 재료를 활용해 가격 경쟁력을 유지했던 압연·강관사들이 반발에 나섰다. 고로사와 비고로사간 엇갈린 입장차를 보이고 있는 것이다.

1일 업계에 따르면 대형 조강 업체들이 중국산 수입 열연강판에 반덤핑 제소를 검토하는 중인 것으로 알려졌다.

포스코 관계자는 “수입제품의 저가 공세로 인해 국내 철강업계가 어려움을

겪고 있는 상황”이라며 “수입산 제품에 대해 여러 가지 대응 방안을 검토 중이다”고 말했다.

중국은 내수 시장 수요 부진으로 발생한 초과공급 생산 물량을 한국에 수출하고 있다. 일본 또한 한국 시장에 자

국 판매가보다 낮은 가격으로 수출 중이다. 실제로 국내 유통되는 수입산 열연강판의 가격은 1월 29일 기준으로 톤당 82만원이다. 국내산 86만원에 비해 약 5% 저렴하다.

대형 철강사들은 수입 철강재가 국내

철강산업의 경쟁력을 저해한다는 입장이다. 포스코에 따르면 지난해 3분기 열연강판 판매량은 218만1000톤으로 지난 2022년 3분기 203만6000톤에 비해 7.1% 증가했다. 판매량은 증가했지만 판매 단가가 하락하면서 전체 매출액이 줄어든 것으로 파악된다. 이에 철강업계에서는 고로사를 보유한 대형사들이 올 하반기 제소를 위해 제반 작업을 진행 중인 것으로 예상하고 있다.

반면 후공정 철강사들은 반발의 목소리를 내고 있다. 열연은 고로를 보유한 제철소에서 생산되기에, 반덤핑 관세가 고로사의 시장 독점과 열연제품의 가격 상승을 불러올 것으로 예측되기 때문이다. 특히 후공정 업체는 열연강판을 사용하지 않고는 자동차용 강판, 건축자재 등의 제품을 만들 수가 없어, 가격이 상승해도 구매를 할 수밖에 없다.

더욱이 원가가 올라도 제품가격에 그대로 반영하기 어려워, 수요업체들에 부담이 불가피하다는 의견이 팽배

하다. 후공정 업체 관계자는 “수입산 제품에 반덤핑 관세를 부과하는 것은 시장을 지배하는 대형 철강사들만을 위한 것”이라며 “기초 철강재를 구매하는 수많은 후공정 업체가 희생될 수밖에 없다”고 말했다.

해외에서는 자국 산업 보호를 위해 무역보호조치를 시행하고 있어, 한국도 참고할 필요가 있다는 주장도 나온다. 하지만 후공정 업체 측은 해외 사례가 국내와는 다르다고 지적한다. 해외의 경우 경영이 어려운 상태인 한계기업들에 대한 보호장치로 작용하는 것과 달리, 국내는 시장 지배력을 가진 대형 철강사들을 보호하기 위한 조치라는 것이다.

후공정 업체 관계자는 “내수시장을 보호하는 것이 목적이라면 대형 철강사가 아닌 중견·중소 기업의 철강재를 사용해 제품을 만들고 수출해야 한다”고 제언했다.

/차현정 기자 hyeon@metroseoul.co.kr

잠실~여의도 30분… ‘리버버스’ 물길 달린다

서울시, 10월부터 한강서 개시 마곡·육수·잠실 등 7개 선착장

출퇴근 시간 15분 간격으로 운항 향후 기후동행카드 ‘무제한 탑승’



서울시가 송파구 잠실에서 영등포구 여의도까지 한강을 따라 단 30분 만에 주파하고, 교통체증 없이 편안하게 자리에 앉아 이동할 수 있는 새로운 대중교통을 선보인다.

서울시는 올 10월부터 한강 물길을 따라 서울 주요 지점을 연결하는 리버버스(수상버스) 운항을 시작한다고 1일 밝혔다.

한강리버버스는 ▲마곡 ▲망원 ▲여의도 ▲잠원 ▲육수 ▲독섬 ▲잠실 총 7개 선착장을 출퇴근 시간 15분 간격, 평일 68회 상·하행 편도로 운항한다. 요금은 3000원이며, 한 번에 최대 199명까지 탑승할 수 있다. 추후 출시되는 6만 8000원(따릉이 포함)짜리 기후동행카드로는 무제한 탑승 가능하다.

오세훈 서울시장 이날 오전 시정에서 개최된 기자회견에서 “오는 10월 서울의 수상 대중교통 시대가 개막한다. 리버버스가 도입되면, 시민들이 쾌적하고 편안한 출·퇴근길을 경험하며 라이프 스타일이 바뀌고, 친환경 대중교통수단으로 기후위기에 대응할 수 있을 것”이라며 “한강의 주요 거점을 연결하는 리버버스를 매력적인 관광자원으로 활용해 ‘300만 관광객’ 시대를 열고, 도시 경쟁력도 강화해 나가겠다”고 말했다.

리버버스는 마곡과 잠실 사이 7개 선착장을 상행(마곡→잠실)과 하행(잠실→마곡)으로 구분해 편도로 운항한다. 운항 시간은 평일 오전 6시 30분부터 오후 10시 30분까지다. 주말과 공휴일에는 오전 9시 30분~밤 10시 30분에 평일보다 20회 적은 48회 운항한다.

평일 출·퇴근 시간대인 오전 6시 30분~9시와 오후 6~8시 30분에는 15분 간격으로, 그 외 시간대는 30분 간격으로 정해진 시간표에 따라 운항한다.

마곡·여의도·잠실 선착장 3곳만 정차하는 ‘급행노선’도 출퇴근 시간대에 16회 운항한다. 마곡에서 잠실까지 일반노선을 이용하면 75분이 소요되는 반면, 급행노선은 54분 만에 이동이 가능하다.

시는 리버버스 이용자의 편의를 높이기 위해 경기·인천과 논의를 거쳐 수도권 대중교통 수단과의 환승 할인도 적용한다는 목표다. 리버버스까지 무제한 이용 가능한 기후동행카드도 출시된다. 따릉이를 타지 않으면 6만 5000원권을 구매하면 된다. 따릉이 포함시 3000원이 추가된다.

시는 이용 방식과 수요별 다양한 할인이 적용되는 맞춤형 요금제도 도입할 예정이다. 정기 이용 승객을 위한 월간·연간 등 기간제 이용권, 서울을 찾은 내·외국인 관광객을 위한 1·3·7일권 등 리버버스만의 특화된 전용 요금제도를 만들 계획이다.

선착장까지의 접근성도 대폭 강화한다. 지하철역과의 연계가 다소 부족한 마곡·망원·잠원·잠실 4개 선착장은 버

스노선을 신설·조정해 버스정류장에서 선착장까지 5분 이내로 접근할 수 있게 한다는 구상이다.

리버버스는 탑승객 전원 좌석제로 운영되며 모든 좌석에 개인 테이블이 설치된다. 시는 “리버버스에서는 간단한 업무를 보거나 선내 카페테리아에서 구입한 식음료를 즐길 수 있다”면서 “또 이동 중 한강의 아름다운 야경과 경치를 만끽할 수 있도록 파노라마 통창도 설치할 것”이라고 덧붙였다.

한강 리버버스 사업에는 SH공사와 이크루스가 참여한다. SH공사는 51%, 이크루스는 49%의 지분으로 합작법인을 설립해 각각 경영과 회계, 선박 운항을 담당할 예정이다.

시는 리버버스 활성화 추이 등을 반영해 2025년 이후 한강 주요 지점인 상암, 노들섬, 반포, 서울숲을 비롯해 김포아라한강갑문, 당산 등으로 선착장을 확대해 나갈 방침이다. 이에 발맞춰 선박 수도 2026년 10대, 2027년 12대, 2029년 14대로 단계적으로 늘린다. /김현정 기자 hjk1@



쿠광, 공정위 33억 과징금 취소소송 ‘승소’

“법원 판단, 유통산업 발전 기여할 것”

쿠광이 과징금 부과 처분을 취소해달라며 공정거래위원회를 상대로 소송을 내 승소했다.

서울고법 행정7부(부장판사 김대웅)는 1일 쿠광이 공정위를 상대로 낸 시정 명령 등 취소 청구 소송에서 “시정 명령 및 과징금 납부명령을 모두 취소한다”며 원고 승소 판결했다.

지난 2019년 LG생활건강은 쿠광이 ‘납품가를 낮추라’고 강요했다며 쿠광을 공정거래위원회에 신고했다. 공정위는 지난 2021년 8월 쿠광이 공정거래법과 대규모유통업법을 위반했다며 시정 명령과 함께 과징금 32억9700만원을 부과했다.

공정위는 쿠광이 거래상 우월적 지위를 이용해 LG생활건강 등 여러 납품업체 100여곳에 판매가격을 인상하도록 요구했다고 판단했다. 이에 불복한 쿠광은 2022년 2월 공정위 처분을 취소해달라는 행정소송을 제기한 바 있다.

쿠광 측은 <메트로경제>와의 인터뷰



쿠광 사옥 전경 /쿠광

에서 “2017년 당시 소매시장 점유율 2%에 불과한 신생 유통업체가 업계 1위인 대기업 제조사를 상대로 거래상 지위를 남용했다는 것은 현실적으로 불가능하다”며 “그럼에도 이를 인정한 공정위의 결정을 법원이 바로 잡아준 것에 대해 환영하며, 이번 법원의 판단은 치열한 경쟁을 통해 성장하고 있는 유통산업 발전에 크게 기여할 것”이라고 말했다.

/최빛나 기자 vitna@

씨티 “6월부터 금리인하 시작 예상”

>> 1면 ‘美 연준 기준금리’서 계속

금리인하 횟수는 당초 연준이 시사한 3차례보다 많은 4차례 이뤄질 것으로 전망했다.

씨티(Citi)는 “미국의 고용이 급격히 낮아지고, 은행불안 등이 심화되지 않는 한 3월 금리인하는 어려울 것”이라며 “다만 파월 의장이 인플레이션 둔화를 확신하는 것처럼 보이고, 첫 금리인하를 위해 근원 PCE가 데이터가 추가돼야 하는 만큼 6월부터 금리인하가 시작될 것으로 예상한다”고 했다.

모건스탠리(MS)는 “연준이 정책결정문을 통해 ‘추가긴축’ 문구를 삭제하고, ‘인플레이션이 2%에 달할 때까지 금리인하를 예상하지 않는다는 표현을 더해 중립적인 입장을 유지하고 있다’며 “6월 금리인하를 시작으로 올해 4차례 금리를 인하할 것”이라고 했다.

웰스파고(Wells Fargo)는 “3월 정책 회의까지 연준이 금리인하를 할 수 있는 여건이 되는 것”이라며 “5월 기준금리를 0.25%p 인하한 뒤 올해 말까지 1%p 금리를 인하할 것”이라고 했다. /나유리 기자 yul115@