

美·EU·아시아發 통상압박 확산 철강업계, ‘보호무역 경보’ 커졌다

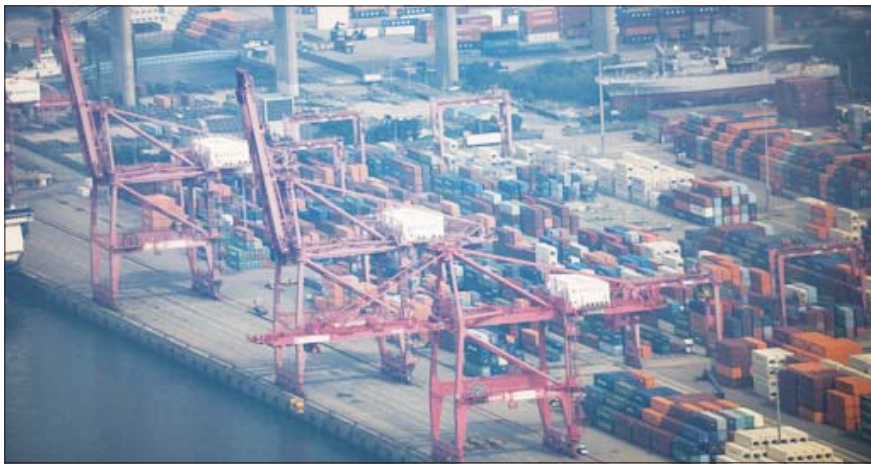
포스코·현대제철, 美관세 4000억
고율관세 여파로 수익성 급락 비상
EU 철강쿼터 축소·관세를 상향 추진
내년 CBAM 시행… 비용 압박 가중
말레이·인도·튀르키예 반덤핑 확산

미국의 고율 관세 여파로 국내 철강업계의 수익성이 급격히 악화하고 있다. 포스코와 현대제철은 올해에만 미국에 약 4000억 원의 관세를 부담해야 한다. 아울러 유럽과 아시아 주요국의 수입규제까지 겹치며 철강 산업 전반에 글로벌 보호무역 리스크가 확산되고 있다.

14일 업계와 박수영 국민의힘 의원실에 따르면 포스코와 현대제철은 지난 3월부터 오는 12월까지 미국에 총 2억 8100만 달러(약 4000억 원)의 관세를 납부해야 한다. 관세율이 25%였던 지난 3~5월에는 각각 1150만 달러, 1220만 달러, 3330만 달러 수준이었지만 6월부터 50%로 상향되며 납부액이 4260만 달러로 급증했다.

이익 구조를 보면 타격의 심각성이 드러난다. 포스코의 2분기 영업이익은 5100억원, 현대제철은 1018억원으로 합산 약 6000억원인데 연간 관세 부담이 4000억 원에 달한다. 이익의 65% 이상이 관세로 소진되는 셈이다. 특히 철강 수출은 계약에서 선적까지 3~4개월이 걸려 하반기부터 고율 관세가 반영된 물량의 출하가 본격화되면서 수익성 하락이 더욱 뚜렷해질 것으로 보인다.

유럽연합(EU)도 규제 강화를 검토 중이다. EU는 무관세 철강 수입 쿼터를 전년 3053만 톤에서 1830만 톤으로 47% 축소하고, 초과 물량에는 관세를 25%에서 50%로 상향하는 방안을 검토 중이다. 여



지난 2일 경기 평택항에 수출용 컨테이너들이 쌓여 있다.

/뉴시스

기에 내년부터 CBAM(탄소국경조정제도)이 본격 적용되면 탄소배출이 많은 철강에 추가 비용이 부과돼 한국 철강의 유럽 수출 부담이 더 커질 전망이다.

아시아 주요국도 규제를 강화하고 있다. 말레이시아는 한국산 아연도금강판에 포스코 11.66%, 현대제철 8.97%의 반덤핑 임시관세를 부과했고, 인도는 지난 4월부터 한국산 열연강판에 12%의 임시 세이프가드 관세를 적용 중이다. 튀르키예 역시 아연도금 냉연강판에 대한 반덤핑 조사를 진행하며 수입규제를 강화하고 있다.

위기를 돌파하기 위해 국내 기업들은 현지 생산확대를 통한 관세 회피와 고부가 제품 강화 등 포트폴리오 다변화로 돌파구를 모색하고 있다. 포스코는 현지 생산 확대와 시장 다변화로 수익성 방어에 나선다. 미국 루이지애나 제철소 합작 투자와 인도 일관제철소 추진으로 해외 생산 비중을 높이고, 유럽 신규 시장 공략과 고부가가치 제품 중심의 구조 재편도 병행 중이다. 조선·건설 등 주요 수요산업과의 납품 단가 조정도 이어지고 있다.

현대제철 역시 현지화에 속도를 낸다. 총 58억 달러를 투입해 미국에 전기로 제철소를 건설하고 오는 2029년 상업 생산을 목표로 한다. 완성차 공장 인근에 제철소를 두어 현대차·기아 등 계열사에 안정적으로 강판을 공급하는 구조를 구축한다는 전략이다.

철강업계는 정부의 신속하고도 적극적인 통상협상을 기대하고 있다. 한·미·EU 간 협상 강화와 함께 금융·세제·수출보험 등 단기 지원책이 병행돼야 한다는 지적도 나온다. 정부는 이달 중 ‘철강 산업 경쟁력 강화 종합대책’을 내놓을 예정이며 여기에는 통상 협의 강화와 수출보험·금융·세제 지원, 수소환원제철 등 탄소저감 기술 투자 방안도 포함될 전망이다.

업계 관계자는 “글로벌 보호무역 기조 속에서 지속 가능성을 확보하려면 현지 생산 확대와 기술 경쟁력 강화가 필수”라며 “정부는 조속히 각국과의 협상에 착수하고, 기업은 제품 다변화와 프리미엄화를 통해 체질 개선에 속도를 내야 한다”고 말했다.

/유혜은 기자 dhalehdhale@metroseoul.co.kr

‘관세·무역 분쟁’ 등 글로벌 위기 해법모색

재계, ‘한미일 경제대화’ 참석

관세·AI·미래차 등 글로벌 위기 논의
한화·LG화학 등 공급망 협력 강화

정의선 현대자동차그룹 회장, 이재용 삼성전자 회장 등 국내 주요 그룹 총수들이 ‘한미일 경제대화’(TED)에 참석하기 위해 일본에 모인다. 미국발 관세 부과와 미중 무역 분쟁 등 글로벌 위기에 선제적으로 대응하기 위함이다.

14일 재계에 따르면 정 회장과 이 회장, 조현준 효성그룹 회장 등은 이날부터 15일까지 일본 도쿄에서 열리는 제3회 TED에 참석하는 것으로 알려졌다. 류진 한국경제인협회 회장도 자리를 찾는다.

TED는 한미일 3국 정·재계 주요 리더들이 모여 상호 경제협력 방안을 논의하는 정책 세미나다. 2023년 미국 캘리포니아주 샌프란시스코에서 출범해 3회째를 맞았다. 올해는 우드로윌슨센터와 허드슨연구소, 21세기정책연구소, 인도-태평양포럼, 동아시아재단 등 글로벌 싱크탱크 5곳이 공동 주관한다. 현대차그룹은 지난해에 이어 올해도 주요 후원사로서 관세 리스크 해소와 수소·전동화 등 미래차 분야의 협력 방안을 중심으로

일본 재계와 연대를 강화할 방침이다.

메인 행사는 15일 열리는 세미나로 한미일 정부, 의회, 기업 등에서 주요 관계자 약 100명이 만날 것으로 전해졌다.

이 자리에서 정 회장은 글로벌 위기 대응 방안 마련과 함께 일본 내 현대차 사업 전반을 점검하고 토요타그룹과의 협력 확대를 논의할 것으로 보인다. 현대차그룹과 토요타그룹은 수소·로봇 등 분야에서 긴밀히 협력하며, 향후 모터스포츠와 자동차 부품으로 협력 확대를 모색 중이다.

이 회장은 올해 행사에 참석해 인공지능(AI), 반도체, 전장 등 주력사업에 대한 협력을 확대하기 위한 논의를 진행할 가능성이 높다. 최근 삼성전자는 소프트웨어와 오픈AI, 오라클이 발표한 5000억달러 규모의 AI 인프라 구축 사업 ‘스타게이트’ 프로젝트에 고성능·저전력 메모리를 대규모로 공급하기로 합의한 바 있다.

이 외에도 회사를 대표해 일본을 찾은 정인섭 한화오션 사장과 신학철 LG화학 부회장 등 국내 주요 기업들은 미국과 일본 기업들과 협력을 강화할 수 있는 방안을 찾을 방침이다.

/양성운 기자 ysw@

“AI 기반 한국형 안전문화 세계로 확산”

장인화 포스코그룹 회장

세계철강협회 총회에 참석

“전 구성원이 재해예방 주체로”

장인화 포스코그룹 회장이 세계 철강업계를 이끄는 글로벌 리더들과 업계 주요 현안에 대해 논의하고 구성원 모두가 안전 혁신의 주체가 되는 선진 안전 문화 정착의 중요성을 강조했다.

포스코그룹은 장 회장이 지난 12일(현지시간) 미국 워싱턴 D.C.에서 열린 세계철강협회 총회에 참석했다고 14일 밝혔다.

이번 총회에는 포스코그룹, 타타스틸, 일본제철 등 글로벌 철강 대표기업 최고경영자(CEO)들이 대거 참석했다.

한국 철강업계를 대표해 세계철강협회 집행위원회 회의에 참석한 장 회장은 주요 철강사 대표들과 ▲세계철강협회 안전보건방침 ▲기후대응 전략 및 탈탄소 전환 ▲탄소 배출량 할당 방식의 국

제 표준화 ▲알루미늄에 대응하는 차세대 철강 차체 솔루션 개발 등에 관한 협회 활동 성과를 공유하고 발전 방향을 모색했다.

특히, 장 회장은 안전한 일터를 만들기 위해서는 잠재 위험을 근본적으로 제거하고 협력사들을 포함한 현장 직원 모두가 재해 예방의 주체가 되어야 한다고 강조하며 인공지능(AI) 기술과 접목한 스마트 안전체계 구축 등 한국형 안전(K-Safety)의 모범사례를 만들어 확산하는데 앞장서겠다고 말했다.

포스코는 다음날인 지난 13일 열린 회원사 회의에서 안전보건 우수사례 공모전 우수기업에 선정됐다. 안전보건 우수사례 공모전은 세계철강협회가 매년 회원사의 안전 우수활동 사례를 공모받아 시상하는 제도다. 포스코는 올해 ‘고로 풍구 영상 기반의 AI 스마트 기술’로 공정안전 부문 최고상을 받았다.

/이승용 기자 lsy2665@

노후선교체·규제강화에 피더선 시장 급성장

피더선 시장 2035년 63억달러 전망
HD현대미포, 신선행 설계기술 강화
올해 21척 수주, 중형조선 도약 기대

글로벌 피더선 시장이 노후 선박 교체 수요 증가에 힘입어 빠르게 성장하고 있다. 특히 탄소 배출 규제 강화와 높은 노후선 비중이 수요 확대를 자극하고 있다. 이러한 흐름 속에서 HD현대미포를 선두로 국내 중형 조선사들의 사업 확대 가능성도 제기된다.

14일 영국 조선·해운 전문 분석기관 클락슨리서치에 따르면 올해 피더 컨테이너선 시장은 약 27억4000만 달러 규모로 추정되며 연평균 8.7% 성장해 오는 2035년에는 63억4000만 달러에 이를 것으로 전망된다. 전체 선대의 약 30%가 20년 이상 된 노후선인 데다 국제해사기구(IMO) 탄소 배출 규제 강화가 교체 수요를 자극하고 있다. 또한 아시아·유럽을 중심으로 단거리 물동량이 늘고, 해운 운임 상승도 시장 확대 요인으로 꼽힌다.

피더선은 통상 3000TEU 미만급 선

박으로 대형 컨테이너선이 기항하지 못하는 지역 항만과 허브항을 연결한다. 별도의 대형 터미널 시설 확충이 필요 없어 활용성이 높아 올해 글로벌 조선시장에서 새로운 성장 동력으로 부상했다. 전체 신조발주가 감소하는 상황에서 피더선 발주는 오히려 급증했다. 실제로 시장조사업체 상하이메탈스마켓(SMM)은 클락슨 보고서를 인용해 올해 들어 지금까지 3000TEU 미만 피더선 신규 발주량이 126척으로 2023~2024년보다 78% 늘었다고 전했다.

국내 연구기관도 피더선 수요 전망을 긍정적으로 해석하고 있다. 한국수출입은행 해외경제연구소는 미국이 필요로 하는 상선은 대형보다는 중·소형 비중이 크며 국내 중형 조선업에 기회가 있다고 분석했다.

이 같은 시장 흐름 속에서 HD현대미포는 발 빠르게 대응하고 있다. 회사는 독자적인 피더선 선행 설계기술 통해 선체 저항을 줄이고 추진 성능을 강화해 최대 20%의 연료 절감 효과를 구현했다. 친환경 기술력과 납기 신뢰도를 바탕으로 선

사들의 발주문의가 이어지고 있으며, 올해에만 21척의 피더 컨테이너선을 수주해 지난해(6척) 대비 큰 폭으로 늘렸다. 현재 공식적으로 집계된 글로벌 피더선 총 발주량 123척 가운데 HD현대미포가 21척을 차지한 것으로 알려졌다.

국내 다른 중형 조선소들도 시장 진출 가능성을 엿보고 있다. 대한조선은 과거 1000TEU급 컨테이너선을 건조·인도한 경험이 있고, HJ중공업은 지난 2022년 10월 2000TEU급 컨테이너선 선형을 개발해 영국 로이드선급의 기본 인증을 획득했다. 다만 양사 모두 현재 관련 수주는 없으며 향후 시장 상황에 따라 진출 여부를 판단할 계획이다.

전문가들은 결국 수요 상황과 경제성이 관건이라고 보고 있다. 한국 조선소들의 기술 수준은 피더선 시장을 장악하고 있는 중국 조선소와 차이가 없지만 시장성·채산성이 뒷받침되지 않으면 사업 확대는 쉽지 않다는 것이다. 피더선 시장이 예측대로 활기를 되찾는다면 국내 조선사들에게도 새로운 기회가 될 전망이다.

/유혜은 기자

HD현대일렉트릭, 중저압차단기 UL 인증

2034년 시장규모 292억달러 전망

HD현대일렉트릭이 UL 인증을 획득하면서 북미 중저압차단기 시장 점유율 확대를 위한 고도보를 마련했다.

HD현대일렉트릭은 중저압 차단기 ▲기중차단기(ACB) ▲배선용차단기(MCCB) ▲진공차단기(VCB) ▲전자개폐기(MC)가 북미 시장의 대표 안전 인증인 UL(Underwriters Laboratories)과 cUL(캐나다 UL)을 획득했다고 14일 밝혔다.

UL 인증은 전기·전자 제품, 가전, 산업용 장비 등의 완제품 및 부품을 대상

으로 미국의 대표적인 안전 인증기관인 UL이 엄격한 시험과 평가를 거쳐 부여하는 안전·품질 인증 제도다. 법적 의무는 아니지만 화재나 감전 등 안전사고의 위험이 있는 제품의 경우 북미 시장 내 유통 및 납품 과정에서 UL과 cUL 인증이 실질적으로 요구되는 경우가 많아 제품의 신뢰성과 시장 경쟁력을 확보하는데 핵심적인 역할을 한다.

시장조사기관 글로벌 마켓 인사이트는 중저압차단기 시장을 지난 2024년에 122억 달러 규모에서 오는 2034년에는 292억 달러 규모로 2.4배 가량 성장할 것으로 전망했다.

/이승용 기자