

중국철강 및 관련산업의 현황과 전망에 대한 전문가 면담

- 김주한 선임연구위원(성장동력산업연구센터)
- 정은미 연구위원(성장동력산업연구센터)

1. 출장개요

- 출 장 자 : 김주한, 정은미(성장동력산업연구센터)
- 출장기간 : 2012. 5. 13 ~ 5. 17 (4박 5일)
- 출장지역 : 중국(북경)
- 출장 목적
 - 한중 철강산업 구조변화에 따른 대응방안과 성장전략 연구를 위한 중국철강 및 관련산업의 현황과 전망에 대한 전문가 면담

2. 출장일정

일시		구분
5월 13일 (일)	09:30-	서울 -> 북경 이동
14일 (월)	09:30-11:00	중국자동차공업협회 사건화 부비서장
	11:30-14:00	한국자동차산업연구소북경지원(유기천 이사)

		현대자동차북경법인(구용유 부장 :기획담당)
	15:00-18:00	중국진출 한국부품업체 (Lear-DYMOS, SL Beijing)
15일 (화)	10:00-12:00	중국야금공업규획연구원 이신창(李新創) 원장
	12:00-15:00	POSRI China 정철호 소장 외
	16:00-18:00	중국야금공업경제발전연구센터 정위춘(鄭玉春)부센터장
16일 (수)	10:00-15:00	POSRI 북경사무소 정철호 소장 외
	16:00-20:00	북경사무소 조영삼 박사
17일 (목)	10:00-12:00	Mysteel 쉬상춘(徐向春) 애널리스트
	17:55-	북경 -> 서울 이동

3. 출장내용

□ 면담일시: 2012년 5월 14일

□ 면담기관: 중국자동차공업협회 사건화 부비서장(여문봉 동석)

□ 면담내용:

○ 성장

- 중국 자동차산업은 과거의 급성장에 비해 상대적 성장률 둔화가 예상되나, 일정수준의 성장률은 유지 전망
- 대도시 자동차 제한 정책
 - 북경, 상해: 제한정책은 도입은 쉬우나 철폐는 쉽지 않아서 지속 예상
 - 지방도시도 도입 예정. 지방정부의 정책은 지방에서 추진하므로 중앙정부와 정책적으로 상충하는 경우도 있음.
- 자동차 판매 증가율은 10% 수준. 1급 도시는 증가 가능성이 낮으나, 2·3급 도시는 증가율이 높을 것임.

○ 자동차 가격

- 합자업체가 독자업체에 비해 가격이 높은 편임 - 독자업체는 가격 경쟁력 유지

- 합자업체의 자동차 가격이 비싼 이유는 1) 다양한 차종 생산으로 규모의 경제 미달, 2) 합자 회사의 경우 로열티와 부품 가격이 높고, 3) 공장의 효율이 낮음

○ 수익률

- 업체의 수익률은 10% 수준으로 다른 경쟁업체에 비해 높은 편이나 다른 나라의 경쟁업체들은 제조 외의 서비스부문에서 수익을 올리고 있으나 중국은 오로지 제조부문에서 수익을 올려야 하므로 수익률이 상대적으로 높은 편임

○ 수출

- 수출은 후진국(중남미, 동구, 동남아) 위주이며, 브랜드, 서비스, 기술 열위로 당분간 선진국 진출은 쉽지 않을 전망

- 수출전략은 한국 자동차산업의 수출전략을 많이 참고할 예정

○ 유망업체의 변화

- 몇 년 전에는 BYD가 가장 유망한 업체였으나 현재는 수익성도 낮고, 경쟁력도 저하

- 현재는 지리, 장성 등이 성장성이 높은 업체로 부상

○ 신에너지 자동차 정책

- 정부는 플러그인 전기자동차 수요를 2015년 50만대, 2020년 500만대로 추정. 그러나 이는 정부의 희망에 불과, 실현가능성이 낮음

- 지방정부가 중앙정부의 지원을 받기 위해 부풀어진 계획을 발표하고 이들이 모여 과장된 결과로 나타남.

○ 한중 FTA

- 한중 FTA는 당연히 한국이 유리하며, 한·중·일보다는 한·중 FTA가 좋을 것으로 생각

- 제조업은 한국이 중국보다 경쟁력이 있기 때문에 자동차에서는 한국의 양보가 필요하고, 한국은 농업 보호정책에 중점 뒤야.
- 한·중 FTA 추진 시 중국자동차부품업체 취약, 한국의 농업과 같이 중국 부품업체의 보호 중요
- 한편 농업부문은 중국도 매우 어려운 실정이므로 한·중 FTA는 장기간의 협의 필요할 것으로 생각되고, 최소한 3년 정도는 걸릴 것으로 예상.
- FTA가 잘 추진되기 위해서는 상호 신뢰, 관용 태도가 중요.

○ 협력 방안

- 신에너지, 환경, 첨단장비 부문의 협력 필요
- 타 시장 진출 협력에서는, 한국의 경험과 중국의 자금력 활용
- 합작은 더 이상 받지 않을 것임. 한국은 자기이익에 너무 치중. 중국은 느슨해서 손해를 봄. 문화적인 차이가 장애 요인.

□ 면담일시: 2012년 5월 14일

□ 면담업체: 현대자동차 중국법인 유기천 이사, 구영유 부장, 정성철 부장

□ 면담내용:

○ 중국 현황

- 4월에 비해 다소 회복, 그러나 부진은 지속. 4~6월은 계절적으로 좋지 않은 시점
- 정부의 지준율 인하 영향은 아직 미정(0.5% 포인트 인하)
- 중국은 중장기적으로 성장을 지속할 것으로 전망. 정부는 10% 성장 기대하나, 현대는 5%만 되어도 만족. 두 자리 성장은 현실적으로 기대난.

- 대형차 성장률은 비교적 높은 편이나 소형차는 경제성장 복병이 많아서 미정이며 최대 5% 수준
- 성장 촉진정책을 펼지가 초미의 관심 사항이며 향후 주요한 변수로 등장 예정

○ FTA에 대한 견해

- 전체적인 의견은 현대로선 부정적인 측면이 큰 것으로 예상
- 완성차는 민감 품목이며, 시장 확대의 효과를 기대하기 쉽지 않음. 왜냐하면 수출할 수 있는 모델, 제품이 충분하지 않기 때문임.
- FTA 시 한국으로부터 원자재, 부품의 무관세 수입에 따른 이점 기대
- 중국 현대차는 460명 고용, 3,500억 달러 매출. 제도적인 보장, 장벽이 겹치지 않은 상황에서 FTA 추진은 한계 노정
 - 현지법인, 대표처 근무 인원 제한
 - 독자 추자 제한 등

○ 불합리한 공권력 행사

- 인허가권에 대해 이유없이 지연시키거나 거절하는 사례
- 공장건설 후에도 허가를 지연하는 사례 증가

○ 관계없는 정보 요구

- 글로벌 진출, 재무정보까지 요구하는 사례

○ 원부자재의 현지화 노력

- 특별한 경우를 제외하곤 현지화 필요

□ 면담일시: 2012년 5월 15일

□ 면담업체: LEAR DYMOS(현대자동차 부품업체) 장영철 총경리

□ 면담내용:

○ 한·미·중 3국 합작 회사: 한국 다이모스(총경리) 40%, 미국 레알(부총경리) 40%, 기타 20%

- 모듈 조립업체: 90% 부품 현지 조달, 10% 수입

- 25개 부품업체, 19개 로컬업체에서 조달: 25개 부품업체 중 9개의 한국기업 으로부터 85%를 구입

- 수입부품을 로컬화한다고 해서 원가에 도움이 되지 않음. 관련 제품의 경제규모 미달 시 수입이 유리.

○ 중국의 임금 변화

- 최저임금이 7년 만에 두 배 이상 상승(2005년 8월 580RMB/월에서 2012년 5월 1260RMB/월)

- 향후에도 5년 이내에 2배 증가 예상되며, 저임 활용한 경쟁력 확보는 어려운 실정

- 기본급 외 4대 보험 포함시킬 경우 실질임금은 최저임금에서 40% 추가 필요

○ 노사 문제

- 한국도 인건비가 점차 상승하고 있는 중이므로 아직까지는 이점이 있음. 그러나 미래 대비 생력화 노력 필요.

- 중국은 유니온 샵이 아니기 때문에 아직은 노사 관계에 여유가 있음. 그러나 머지않아 노사문제 도래 예상.

- 한국의 경험에 의해 노조의 요구가 있기 전에 미리 요구 사항을 파악하고 대처하는 능력을 갖추고 있음.
- 차별적인 대처로 문제를 그르친 경우가 왕왕 있음(예로 팩스컴)
- 북경에 파견나온 총경리들은 상호 의견교환을 통해 사전에 대비.

○ 노동자의 질

- 노동현장의 질은 한국 노동자의 질을 따라올 수 있는 국가는 없다는 견해(노동현장에서 생각을 하면서 따라오는 노동자가 없음)
 - 관리자가 현장에 있는 사람의 생각을 이해하고 다가가 줄 때 성과가 남
- 생각 없이 행동하는 편이나 표준과 지시에 의한 실천은 충분한 편임
 - 개개인간의 연결을 하는 보완을 위해 맨아워가 1.3배 투입
- 공장 가동률이 100%를 넘음: 조업시간 11시간 +11시간
- 여유가동 인력 레알모비스 5%, 북경현대 15% 보유
- 한국내 인력에 비해 120% 투입

○ 원가 경쟁력

- 인건비에서는 한국과 차이가 있으나 재료비는 한국산 원재료를 주로 사용하기 때문에 한국과 유사
- 인건비 차이와 인건비 관련 고정비 저감만큼 경쟁력 보유

○ 품질 경쟁력

- 레알 다이모스와 북경JCI 2개사가 seat 공급.

- 레알 다이모스는 5스타 제도에서 4년 연속 5스타를 받았으나 북경 JCI는 4.5에서 4등급으로 하락
- 북경JCI가 2년 먼저 시트를 공급하였으나 현재 10개 차종 중 후발 8개 차종은 레알 다이모스에서 공급
- 4번에 걸쳐 거부당한 후에 벤츠에 compad 물량의 50% 공급, 지난 4월부터는 군용차 시트 공급
- 품질 관리는 한국보다 철저한 편임. 인건비가 저렴하여 검사라인에 여러 사람이 배치되어 철저하게 검사. 요구 품질수준보다 높게 관리되고 있다고 자평.

○ 투자

- 중국은 북경을 제외한 타 지역은 투자유치가 매우 치열
- 자동차부품의 경우 자립도가 높지 않아서 투자 우선순위가 매우 높은 편임
- 환경오염이 있는 경우는 예외. 예로 남경시의 경우 타이어업체를 유치한 초기와 달리 2년 내 퇴출 명령을 받은 상태

○ 생산

- 북경 현대는 시간당 68대 제조: Just in time, Lean 생산 방식 적용
- 시트는 승인도 부품 즉, 자동차업체의 규격, 표준, 요구사항을 받아서 자동차 개발단계부터 참여하여 개발

○ 가격 교섭

- 부품가격 인하요청이 매년 이루어지며, 이에 대한 대책을 미리 대비하고 있으나 결국은 원자재업체에 부담 가중으로 이어짐

□ 면담일시: 2012년 5월 15일

□ 면담업체: 북경 삼립 권병욱 총경리

□ 면담내용:

○ 삼립은 램프(60%), 리어밀러, 오토레버 등을 제조하는 부품업체로 대구에 본사를 두고 있음

- 모비스, 만도, 한라에 이어 그 다음으로 큰 부품 회사로, 매출 3조 5천억에 이름

- 국내 9개 법인, 해외 미국에 1개 연구소, 2개 공장, 중국에 4개 공장과 연구소 등 5개 법인, 인도, 슬로바키아에 각각 1개 법인 보유

- 램프 세계 6위, 오토레버 세계 3위: 원재료는 글로벌 구매(세계 6: 한국 4), 한국의 LG 화학, 듀폰, GE 등

- 원가문제로 재고관리 강화: 전자부품의 경우 가격단가가 높고, 관세 및 부대비용 증가

○ 비관세 장벽

- 통관에서도 관세가 통하는 사회로 무슨 때가 되면 통관이 지연

- 통관에서 몇 번 지적되면 통관이 지연되는 상황이 발생

- 설비 통관 시 공구 등은 수출입품목에 포함되어 있지 않아 통관 시 비용유발 요인으로 작용

- 중국의 시장이 확대, 경쟁력 향상으로 수입에 대해 고압적 자세로 변화

- 통관절차 등도 FTA 수혜 대상으로 분류될 수 있을 듯

○ 코스트 비교

- 코스트는 제품 특성상 중국이 높을 수도 있음. 그러나 중국은 인건비, 시장규모가 커서 규모의 경제적 이점으로 작용

- 생산성이 높지 않은데 재료의 수입 비중이 높아지면 한국에서의 제조보다 경쟁력이 하락
- 생산성은 설비, 인력, 재료, 제조공법이 갖추어져도 사람이 좌우하는 것이므로 중국이 한국을 따라가기 쉽지 않을 것임
- 전력부족으로 공공기관에서 강제적으로 전력을 차단하는 경우도 있고, 상해와 북경은 많이 해소되고, 개선되었지만 아직 절차상 급행료가 존재

○ FTA

- 시장이 좁고, 부존자원이 부족한 한국은 FTA는 피할 수 없는 길로 생각, 대승적 차원에서는 찬성, 그러나 농산물, 단순공산품 등은 경쟁이 불가능하므로 대책 필요
- 우리가 중국과 FTA를 추진하지 않을 경우, 중국이 다른 나라와 먼저 FTA를 체결하면 뒤처지는 것은 명약관화.

○ 중국업체와의 비교

- 가격경쟁력은 낮을 수 있으나 품질 면에서는 월등히 우수
- 자동차는 저가품이 아닌 품질, 디자인, 성능, 신뢰성 등이 중요하며 아직까지 경쟁력을 보유하고 있음. 그러나 추격해 오는 속도가 매우 빠른 편임

○ 기업전략

- 동사는 “고객만족 우선의 성장 지향”이 회사 모토
 - 핵심고객에 집중 - 전세계 100개 기업
 - 과거 16개 OEM을 축소 조정
 - 글로벌 전략 하에서 미래비전 조정

□ 방문일시: 2012년 5월 15일

□ 면담기관: 야금공업규획연구원 원장 이신창

□ 면담내용:

<성장전망>

- 한중간 철강산업의 경쟁력은 적어도 10년 차이는 존재
- 1978년 개혁 개방 이후 취약한 기초에서 출발, 지속적 발전을 해 왔고 향후에도 지속 발전 예상
 - 현재 총액 규모는 매우 큰 편이나 아직 인당 규모는 크지 않은 수준
 - 지역 간, 도농 간 경제규모 및 소득수준의 편차가 매우 큰 편임
- 경제규모가 커지면서 성장률 둔화는 필연
 - 국가규획차원에서는 연평균 7% 수준의 성장 전망, 그러나 면담자 본인은 개인적으로 7.5~8.0% 예상 (2015년까지 8%, 2015~2020년 7.5%, 2020년 이후 7.5~6%로 점차 둔화 예상)
 - 경제성장 둔화로 철강 생산 및 소비도 과거의 양적 성장에서 질적 성장으로 전환
- 경제성장률이 둔화하면서 철강 생산 및 소비도 둔화, 그러나 양적 성장률은 둔화되지만 지속적 성장
 - 철강소비는 2012년 7억 3천 만 톤에서 2015년 8억 톤 예상
- 철강 수요산업의 지속적 성장 예상
 - 건설부문: 현재의 도시화율 50%가 2020년 70%로 향상
 - 자동차 소비: 현재의 1,800만대에서 2020년 2,500~3,000만대로 증가
- 철강산업은 양적 성장에서 질적 성장으로 전환
 - 생산규모에서 생산제품의 품질 중시: 몇 품종에 대한 품질 중시에서 전반적인 품질 중시
 - 내부식성, 고수명 강재 등 기능성 강재 수요 증가

- 환경발전 중시: 오염최소화, 수자원, 에너지 자원
- 산업전반의 발전 중시, 원료 중시
- 강제 신가공 발전- 수요산업의 발전 충족
- 구조조정, M&A 가속화

○ 연해지역의 개발

- 내부에서 논란이 있으나 철강산업의 발전을 위해 중시

○ 철강수요 한계

- 소비 피크 점에 대해 논란: 서구는 500kg이 피크였으나 중국은 산업구조, 공업화 수준 등의 후진성과 차별성으로 인해 피크 수준과 피크 기간이 다소 차별화할 것임 (인당 소비가 600kg이면 8억 톤, 700kg이면 9억 톤 수준으로 추정)

○ 건설용 강제 수요 구조

- 경제성장은 투자가 리드하고 있으며 아직 미흡하다는 생각
- 12.5 계획기간 중 건설부문 소비 15% 수준 유지, 13.5 계획 기간 중 건설부문은 감소하고 자동차, 조선부문 증가 예상

<수출입>

○ 정부와 CISA는 철강산업이 철광석, 코크스, 환경 측면에서 부담을 가지고 있기 때문에 수출 촉진책을 펴고 있지 않음

- 그런데 수출이 늘어나는 것은 첫째 외부 수요가 많고, 둘째 가격에 비해 품질 경쟁력이 있기 때문이라고 주장.
- 수출량도 7억 톤 생산에서 5천만 톤 수준이므로 많은 수준은 아니라고 생각함(5천만 톤 수출, 1천500만 톤 수입, 순수출 3천 500만 톤 수준)

○ 수출촉진보다는 오히려 억제책을 펴고 있다는 주장 제기

- 유럽은 무세이나, 중국은 톤당 17%의 증치세와 해관세 부여.
- 중국의 수출증가는 강제가 경쟁력을 보유하고 있다는 것을 반증

- “중국 철강사들은 손발이 묶인 가운데 발전”하고 있으며, 수출을 개방하면 수출이 크게 증가할 것으로 예상: 시장개방시 11억 톤 생산은 문제없다고 생각함.

○ 중국 철강업체의 경쟁력 요인

- 원자재의 자급률이 높음: 철광석 50%, 원료탄 거의 100%
- 광활한 국내 시장
- 시장에서의 완전 경쟁
- 낮은 인건비 등이 경쟁력 향상 요인이나,
- 낮은 생산성
- 미흡한 제품 및 품질 수준(자동차, 건설, 고속철도 등의 수요 증가에 따라 생 산품목이 다양화)이 제한 요인이나,
- 철강산업 관련 연구개발 핵심 인력이 풍부하고 다양화하고 있어 미래의 경쟁 력에 대해 낙관

<FTA 영향 및 협력분야>

- 전반적으로 긍정적인 효과 기대: 단점도 있지만 장점이 더 클 것으로 예상
 - 포스코, 현대제철 등에 배울 점이 많음
 - 반덤핑 조사 줄어들 것임
 - 자유무역: 상호 이익 유발

<M&A>

- 중국이 한국은 물론 미국, 유럽보다 개방적인 것으로 생각
 - 단기적으로는 손해가 있을 수 있으나 장기적으로는 이득

<철광석 수급>

- 철광석 문제는 핫 이슈로 철광석 수요는 지속 증가가 예상되고 가격 또한 상승 예상
 - 광산 개발과 인프라에 10년의 장기적인 투자 필요하나 철강 플랜트 건설은 3년 걸림
 - 투자 주기의 차이로 다소 차이는 있을 수 있음
 - 3대 철광석업체는 과거 어려운 시절이 있었으나 구조조정을 통해 현재의 독점적 지위를 확보, 향후에도 계속 유지될 것임
 - 3대 업체의 배후에는 세계적인 금융업체들이 주주로 포진
 - 중국의 해외 철광석 투자는 지속적으로 추진될 것임
 - 중국내 철광석 조달은 40% 수준 유지될 것임

□ 면담일시: 2012년 5월 15일

□ 면담기관: 야금공업경제발전연구 중심 부주임 정옥춘

□ 면담내용:

<수급>

- 경제성장은 12·5 기간 동안 성장 둔화
 - 최근 2년 8% 이상 기록, 그러나 2015년까지 7%로 점차 둔화 예상, 그러나 7% 이하로 떨어지지 않을 것임
 - 고정 자산, 부동산 투자 억제 지속, 그러나 억제되지 않을 경우 예상보다 다소 높을 수 있음
 - 소비 역시 완만하게 증가하나, 투자는 하락 전망 - 정부투자 즉, 중앙 정부의 투자 열기는 감소하나 지방정부의 투자는 지속될 전망. 그래서 전반적인 투자 감소는 크지 않을 것임
 - 수출입 측면에서는 수입 증가 예상 - 지방정부는 수출 중시, 그러나 전반적으로는 수출 감소

<수요>

- 철강수요 구조는 건설부문의 감소, 제조업의 증가는 일반적 현상이며 건설부문의 비중이 한국과 비슷한 수준에 이르는 시점은 2020년 정도 예상

- 소비의 피크시점

- 중국에서는 4~5년 전부터 관심이 집중되고 있으며, 2020년경 도달 예상
- 한국은 피크에 이른 것으로 판단되며, 중국은 한국 수준에는 못 미치나 8억 톤 수준으로 전망되고, 그 시기는 2015년 이후 예상
- 피크 시점은 경제성장률과 관련이 매우 높아 성장률이 8% 이상이면 8~8.5억 톤, 7~7.5%면 8억 톤 예상

- 건설용 자재부문의 공급 과잉

- 과거부터 과잉 논란이 있었으나 2003~2004년 과잉 논란은 잘 못된 것이었고, 현재의 과잉은 적신호로 받아들이고 있음. 전자재의 경우 적자를 보는 기업도 나오고 있음
- 과거 공급과잉에 대한 대응은 노후설비 폐기로 대응했으나 현재는 중소기업들이 설비를 대형으로 대체함에 따라 공급과잉 초래 - 결론적으로 정부정책이 성공을 거두지 못했다고 할 수 있음
- 향후의 구조조정은 과거와 달리 규모에 집중하기보다는 환경문제, 설비의 질, 경쟁력 등 질적인 문제에 주안점을 둘 것이기 때문에 과거와 같이 도태가 설비 대체로 둔갑하지는 않을 것으로 봄
- 부동산 규제 완화를 요구하고 있으나 긴축정책은 몇 년간 지속될 것으로 예상

<경쟁력>

- 최신 설비투자로 경쟁력 향상

- 과거에는 설비가 부실했으나 최근 설비투자로 생산품질, 강종 개선 효과 가시화
- 수요산업의 발전으로 소재 품질의 개선 효과
- 전반적으로 제품의 품질 수준이 국제 수준에 근접
- 그러나 고강도 자동차 강판, 특수강 등에서는 선진업체와 품질 면에서 큰 차이
- 원자력 발전용 소재, 고온·고압 강재 등에 대한 수요가 증가하고 있고, 발전

전망이 밝은 편임

<FTA 영향>

○ 아세안과 FTA 체결로 이미 많은 연구

- 중국은 수출은 제한하나 수입에 대해서는 제한이 없음
- FTA 체결에 따른 효과는 크지 않을 것임. 다만 수요산업에 대한 영향이 크지 않을지 우려
- FTA 체결 시 한국의 이익이 더 클 것으로 예상
- 논란이 되고 있는 수출세 환급문제는 세제상의 차이에서 나타나는 문제로 외국은 소비세 제도이나 중국은 생산세 제도를 채택하고 있어서 나타나는 문제임

○ 12:5 규획

- 생산 가치사슬 건설 의미 - 상하구조까지 부가가치 사슬의 연장 의미

< 철광석 >

○ 수요-공급 균형 예상

- 생산능력 증가와 3대 업체의 독점 유지 - 3대 업체의 코스트는 FOB 기준 50달러 수준
- 직접투자는 생산코스트가 3대 업체보다 높아서 투자억제 효과가 있으며 3대 업체의 독점은 유지될 듯
- 장기적으로 국내 공급은 수입 철광석 가격에 크게 영향을 받게 되며 100달러 이하가 되면 국내 생산 감소 예상- 국내 공급이 40% 이하로 내려가지는 않을 것임
- 직접투자에 대해서는 비관적이라기보다는 투자에 의한 이익을 얻기가 쉽지 않을 것이고, 투자하지 않을 경우 독과점 체제 유지 문제 부각 - 균형 유지 필요

<환경문제>

○ 철강업체에 가장 큰 영향

- 과거 유독성 물질 감소가 이슈였으나 현재는 이산화탄소 감소가 중요
- 환경보호는 철강업체에 가장 영향이 큰 이슈로 중국정부의 요구가 점차 높아지고 있음
- 신규 투자시 환경문제에 대한 지역의 요구 수준에 도달하지 못할 경우 투자 억제로 지역의 환경 지표 충족 필요
- 고강도 강재 사용으로 오염물질 배출 감소: 건축용 철근의 경우 과거 2급 사용에서 최근 3급 사용시 1천만 톤 절약 가능 - 탄소 배출 감소
- 저탄소 제강기술 도입: 보강은 COREX 개발 중, 타 업체들은 FINEX에 관심

<FTA>

○ FTA 협력, 교훈 및 시사점

- 중국 철강산업은 고속발전 시 문제점이 드러나지 않았으나 성장이 둔화하면서 문제점 노정
- 과거 선진국들은 구조조정과 합병으로 문제점을 개선
- 향후 양국 간 FTA 추진으로 중국시장에 참여하여 구조조정에 기여해 주기를 희망
- 동아시아 지역은 즉 한·중·일 3국은 세계에서 생산 집중도가 가장 높은 지역
- 이들 지역은 무한 경쟁이 불가피하나, FTA를 통해 합작투자 등 상호 협력이 가능해질 것으로 보이며 어려움을 공동으로 해결 가능
- 중국의 경우 자금, 인력 등이 풍부한 반면, 한국과 일본은 관리기술이 월등히 뛰어남. 이들 국가들은 생산뿐만 아니라 수요산업에서도 상호 협력 가능
- FTA 체결 시 광산업체에 대한 공동 대응이 가능해져 철광석, 원료탄 등의 원료 협상에서도 협조와 협력이 가능

<한국 정부 및 기업 요청사항>

○ 독자적인 경쟁 지양

- 한국기업의 대중국 투자가 수출 지향적이어서는 안되고 중국 내수를 위한 장기적인 투자 필요

○ M&A에 대한 기준 방침

- 2005년 산업정책에서 외자기업에 대한 투자 억제 시행. 그러나 투자개방요구가 커짐에 따라 향후 개방 방향으로 전개 예상
- 고강도 강재에 대한 투자와 중국 내수 지향 필요

○ 협력 방안

- 중국업체들은 자금이 풍부한 편임. 따라서 관리기술, 해외시장 개척에 대한 관심이 고조
- 독일, 일본기업 기술수준 높으나 문화적인 측면 등을 고려하면 한국기업의 장점도 큼.
- 따라서 한중기업의 협력 기회 모색 필요

○ 12·5 계획에서 동남연안의 신규 투자로 인한 공급 과잉 여부에 대한 견해

- 담강 및 방성항 프로젝트가 최근 비준됨

- 방성항 프로젝트: 조강 920만 톤, 강재 860만 톤이며, 총투자비는 639억 9,000만 위안(약 8,000억엔) 조강 기준 1,070만 톤 분의 능력삭감 조건
- 담강 프로젝트: 조강 1천만 톤, 강재 938만 톤, 총투자비 696억 8,000만 위안(약 8,710억 엔) 조강기준 1,614만 톤 삭감조건

- 공급과잉의 여지가 다소 있지만 장기적으로는 수요 증가 여지가 크고, 남해 연안지역은 수요에 비해 공급이 부족하며, 신규 제철소 건설에 따른 강재 품질의 개선 기대

□ 면담일시: 2012년 5월 15일

□ 면담기관: POSRI 정철호 소장, 산업연구원 조영삼 박사

□ 면담내용:

- 중국의 경제현황과 전망, 철강산업의 동향 등에 대한 의견 교환과 아울러 이번 출장 시 방문처 약속 등에 대해 감사 의사 전달

- 방문일시: 2012년 5월 17일
- 방문업체: My Steel 서향춘 Chief Information Officer
- 면담내용:

<생산, 수급>

- My Steel의 총 인원은 약 1,000명, 북경 70명 근무 연구원은 2~3인
- 정부 데이터, My Steel 데이터의 차이 및 요인
 - 정부 통계는 기업들이 환경문제, 세수 등의 문제로 축소 보고할 가능성이 높아 틀릴 가능성이 높음
 - 조강기준으로 2~3천 만 톤 차이가 발생, 추가 필요
 - 경제 총량은 과대 경향, 생산량은 축소보고로 인해 모순 발생 가능성 높음
 - 2011년 조강생산 6.8억 톤, 소비 6.5억 톤, 2012년(보수적 전망) 생산 7.1~7.2억 톤, 소비 6.8억 톤 순수출 0.3억 톤
- 수출은 감소 전망
 - 감소 요인 1) 한국 자체생산능력 증가로 자급률 향상 2) 유럽 재정위기로 수출 감소 3) 무역마찰 심화
 - 개인적 의견으로는 약간 감소하거나 전년수준 유지 전망(감소폭은 3~3.3백만 톤 수준)
- 대한국 수출 요인
 - 중국 강제와 일본 강제를 비교할 필요가 있으며, 1)가격 요인의 우위, 2)보론강 환급에 따른 가격의 이점 보유
 - 보론강 환급에 대해 중국내에서도 토론이 진행되고 있으며 개인적인 의견으로는 향후 환급 대상에서 제외될 것으로 예상
- 수출자제 요청

- 정부정책과 기업의 전략은 배치하므로 자제 요청에 한계. 철강 수출은 철강사 중심으로 이루어지며 약 70% 담당
- 중점철강사는 정부 영향 하에 있기 때문에 수출을 크게 고려하지 않으나 민영철강사는 매우 유동적임. 즉 경기가 좋으면 국내 소비 위주이나 경기가 나빠지면 수출에 의존하므로 가늠하기 쉽지 않음. 보통강 수출은 대부분 민영철강사가 담당

○ FTA 추진과 증치세 문제

- 한중은 세제상의 차이로 한국은 소비세, 중국은 생산세를 부과: 중국은 수출세 환급이 세제상의 차이로 인해 이루어지는 것으로 정당하며 오히려 생산세를 부과하고 있어서 수출을 억제하는 정책을 펴고 있다고 설명
- FTA 추진 시 수출세 환급이 이루어지고 있는 증치세 문제를 해결하기 위해 세제개편 가능성에 대해서는 그 가능성이 높지 않다는 견해

○ My Steel의 통계 보유

- 우리가 원하는 90년 이후의 생산, 소비, 생산능력에 대한 제품별 자료 보유
- 시계열 자료의 경우 2003년 통계기준의 변경으로 일관성에 약간의 문제가 있음.
- 전망 자료도 상해 연구센터에서 전망 자료를 생산하고 있음.

○ 수요 및 피크 시점

- 수요에 대한 의견은 분분한 편. 2015년까지 8억 톤 초과하지 못할 것으로 예상. 생산은 작년 5천 만 톤 증가하였고, 금년 3천 만 톤 증가 예상
- 개인적으로는 경제성장이 2020년까지 7.5~8.0%를 유지한다면 피크 시점은 2020년에 생산 9억 톤, 소비 8.5억 톤 예상(현재 생산은 7.2억 톤)

○ 철광석 수입과 가격

- 철광석 수입은 지속적으로 증가 예상되며 철강 8억 톤 생산에 철광석 8억 톤 수입 전망
- 철광석 가격은 3대 철광석업체의 투자 증가와 생산 증가로 상승을 기대하기

- 는 쉽지 않음. 향후 3대 철광석업체의 투자가 수요증가를 앞지를 것으로 전망
- 향후 중국의 철광석 추가 수요는 1.5억 톤에 불과한데 3대 철광석업체의 생산증가는 3~5억 톤에 이를 것으로 예상
- 가격하락 한계수준은 100달러 수준으로 예상됨(환율과 해운 운임을 고려하지 않은 가격)

○ 3대 철광석업체의 독과점과 투자조정

- 철광석가격이 100달러 이상 유지한다면 3대 철광석업체의 생산원가가 낮기 때문에 투자는 유지 가능
- 3대 철광석업체가 투자하지 않으면 철강업체 등 다른 업체들이 투자할 것이므로 이들의 투자억제를 위해서도 투자.
- 따라서 3대 철광석업체들이 철광석 가격하락에도 불구하고 투자를 멈추는 것은 쉽지 않을 것으로 전망

○ 철강업체들의 투자

- 중국 철강업체들의 해외 투자는 장기적인 전략
- 시장이 변화해도 해외 투자는 멈추지 않을 것임- 국내 투자는 멈출 지라도 해외 투자는 지속

○ FTA 추진과 협력 방안

- 환경오염 감축 부문: POSCO의 FINEX, 공정기술 협력 필요

○ 품질 경쟁력

- 현재도 일부 범용강은 국제경쟁력 확보
- 그러나 전기강관 등 고부가가치강제의 경쟁력은 차이가 많음
- 자동차 강관은 해외 선진업체들과 합작으로 경쟁력 확보
- 그러나 해외 선진업체들의 기술이전 미흡

○ R&D

- 투자는 중점기업 위주
- 비중은 1.2%, 혁신연구보다는 개발과 제품연구에 중점을 두는 수준
- 인력 확보는 충분: 해외 유학생의 귀국, 북경과기대, 동북과기대, 강철연구중

원 등 우수인력 확보