

스틸데일리

“지속 성장 기반 구축에 총력” - 동국산업 안상철 대표

- “고부가 특화제품으로 글로벌 시장 노려”

2017-05-02 06:51 | 유재혁기자 (yjh@steelsteel.co.kr)

대대적인 스틸데일리 사이트 개편을 맞아 본지는 국내 주요 철강 제조업체 최고경영자들과 함께 최근 한국 철강산업의 현황과 미래 대응 전략에 대한 인터뷰를 진행했다. 이를 통해 그간 우리나라 철강산업이 걸어온 길과 앞으로 나아갈 방향에 대해 고민해보고 업체별 대응 전략을 살펴볼 수 있는 시간을 갖고자 한다. [편집자주]

“어려워진 수출과 범람하는 수입재, 수급불균형 초래”



동국산업 안상철 대표이사

Q> 세계 철강산업은 불안정한 경제, 심각한 공급과잉, 중국 영향력 확대, 자국산업 보호 등 구도변화가 활발해지고 있다. 급변하는 글로벌 철강산업 환경에서 한국 철강산업이 처한 위기를 어떻게 보는가?

A> 철강산업의 특징은 산업내 혁신이 어렵고 투자자산 대비 부가가치창출이 낮으며 대규모 장치산업의 특성상 탄력적으로 공급 조절이 어려운 반면 수요산업 경기변동에 민감한 중후장대한 산업이라고 이야기한다.

한국철강산업은 중국산 저가재 수입의 범람과 출혈 가격 경쟁, 미국, 인도 등 한국철강의 주요 수출시장에서의 AD 등 통상 문제 대두, 정부 주도 철강산업 구조 조정 움직임 등 변혁의 시대에 놓여 있다.

글로벌 공급 과잉의 영향으로 각국의 무역 규제를 강화하고 있는 현실은 우려스러운 상황이다. 수입규제 취약한 우리나라에 저가 수입산이 증가할 것이며 반대로 한국 철강제품의 수출은 미국, 인도 등의 반덤핑 및 상계관세

등을 적극 활용한 수입 규제 조치의 확대에 의해 수출에 어려움을 겪을 것으로 본다.

최근 한국산 유정용강관(OCTG)에서 높은 관세율 부과 판정에서 볼 수 있듯이 AD나 상계관세 조사 등이 합리적인 조사를 통한 판정이라기보다는 피터 나바로 국가무역위원회 위원장 등 보호무역 강경론자들의 입김이 더 강하게 작용한 미국 트럼프 정부의 정책적인 의사결정이라고 봐야 할 것 같다.

덧붙여 철강산업의 위기 중 하나는 중국산 수입재의 범람이다. 한국은 EU, 미국에 이어 세계 3위의 철강재 수입국이다. 한국의 중국산 철강재 수입량은 중국산 최대 수입국중의 하나인 미국의 3.5배 수준이라고 이야기한다.

한국의 역내 수입의존도는 매우 높은 상황으로 중국산과 일본산이 무려 95%를 차지하고 있으며, 중국산 수입은 60% 비중을 웃돌며 한-중간 철강 무역불균형과 무역적자는 심각한 단계에 이르렀다고 분석되고 있다. 특히 수요산업 부진이 지속되고 있는 가운데 수출여건 악화와 과도한 수입 등은 수급불균형을 더욱 심화시키는 요인으로 작용하고 있다.

“정부주도하에 구조조정 논의 계속돼야”

Q> 글로벌 환경변화에서 각국 철강산업의 구조조정은 중요 현안으로 인식되고 있습니다. 한국 철강산업이 국내외 철강산업 환경변화에 효과적으로 대응하고 경쟁력을 강화하기 위한 구조조정의 견해는 어떠한가?

A> 현재 철강산업의 구조조정은 선택이 아닌 필수 사항이라고 본다. 철강산업은 장치산업의 특성상 탄력적인 공급 조절이 어렵고 수요산업의 경기변동에 민감할 수 밖에 없는 산업이다. 후판의 사례에서 볼 수 있듯이 2010년 각 기관에서 국내 후판 생산의 오버캐퍼를 경고했음에도 불구하고 후판 공장들이 신규 증설됐다.

이어 세계 조선산업의 신규 수주 가뭄상태 지속 및 국내 조선산업의 하락, 중국산 대비 가격 경쟁력 열위 등으로 국내 생산업체 가동율 저하 및 공장을 폐쇄하는 일들이 일어났다. 필연적으로 국내 수요산업의 부진과 품질 대비 가격 경쟁력 열위는 설비 감축 및 폐쇄 등 구조조정을 불러 온 것이다.

작년에는 정부 주도하의 국내 철강산업의 구조조정 논의가 활발했던 것으로 아는데 정부의 강력한 정책적 의지가 필요하다고 생각된다. 인위적이고 강제적인 구조조정은 지향해야 되겠지만 정부가 정책과 조정자 역할을 맡아서 철강업계의 공조와 합의를 이끌어 내는 노력이 중요하다고 본다. 철강업계에 자율적인 구조 조정에 맡기는 것은 한계가 있을 수 있다는 것이다.

그리고 철강산업의 공급과잉 문제나 구조 조정의 문제는 근원적으로 한국 철강산업의 기형적인 수출입구조에 기인한다고 생각한다. 앞서서도 언급했듯 우리나라는 철강생산의 40% 이상을 수출하고 철강 수입물량 또한 EU, 미국에 이어 세계 3위의 수입국이다.

내수대비 수입비율이 41%로 세계 최고 수준이다. 중국과 일본이 세계 1,2위의 철강수출국이지만 수입량은 10위권 밖이다. 저희 철강산업의 기형적인 수출입 구조 문제는 언제든지 철강 공급과잉 및 산업의 구조조정을 일으킬 수 있는 불씨가 된다고 생각한다.

향후 정부의 정책방향이나 철강업계의 노력은 이런 기형적인 철강산업 구조를 어떻게 재편할 것인지

에 대해 깊이 있는 논의와 공감대 형성이 한국 철강산업의 구조조정의 첫걸음이 되지 않을까 생각한다. 철강업계 스스로도 설비 감축, 유휴 설비 폐쇄 등의 인위적이고 근시안적인 구조조정보다는 경영 정상화 노력 및 경쟁력을 갖출 수 있도록 노력해야 할 것이다.



“한국철강산업, 발전과 성장의 역사 보조 맞춰”

Q> 그동안 한국 철강산업의 성장에서 귀사는 어떤 역할을 해왔다고 생각하는가? 또 향후 한국 철강산업의 발전에서 어떤 역할을 해야한다고 생각하는가?

A> 올해로 동국산업은 창립 50주년을 맞는다. 동국산업이 한국철강산업의 발전과 성장 역사를 같이 했다고 생각한다. 주물산업을 시작으로 철강산업의 성장과 더불어 주력제품을 저가 철강제품에서 현재 주력 제품인 냉연특수강 생산업체로 탈바꿈 하는 등 회사 내부에서도 범용제 제품에서 고부가가치 제품으로 전환을 위해 지속적인 변신과 발전을 이어가고 있다.

냉연특수강 제품은 주 수요산업인 한국자동차산업 및 자동차부품산업과 그 발전과 성장을 같이 하고 있다. 오토트랜스 미션 및 엔진 등 한국 자동차 및 자동차부품산업의 품질이 점점 고급화, 고부가가치화 되어 가는 과정에서 당사도 대규모 설비투자가 이루어졌으며 당사의 제품의 포트폴리오 및 품질도 다양화, 고급화 되어왔다.

동국산업이 한국 냉연특수강 시장에서 한국 철강 제품의 고부가가치화 및 고급화에 앞장섰다는 자부심을 갖고 있는 이유다.

글로벌 자동차부품그룹인 Schaeffler AG그룹, BorgWarner 그룹, EXEDY 그룹 등 글로벌 자동차 부품사로부터 품질 및 품질혁신 활동의 공로를 인정 받아 ‘Supplier of the Year’ 등 품질관련상을 수차례 수상했다. 냉연특수강 업체로는 최초로 유럽, 아메리카, 아시아 세대륙의 글로벌 자동차부품사들의 품

질관련상을 수상한 것이다.

이는 당사가 공급하는 제품의 품질에 대한 노력은 물론 최고 수준의 품질을 호평한 것으로 당사가 생산하는 제품이 전세계적으로 Product leadership (제품 선도성)을 인정받은 결과라고 할 수 있을 것이다.

향후에도 글로벌 자동차부품업체들과 협업강화를 통해 자동차 및 자동차부품용 철강제품의 고급화 고부가치화에 앞장서 한국 철강제품의 우수성을 알릴 수 있도록 노력을 계속 이어나갈 계획이다.

“고부가·고품질 제품으로 글로벌 시장 정조준”

Q> 동국산업은 국내외 자동차 산업의 성장과 함께 지속적인 발전을 이어왔다. 그러나 최근국내외 수요 및 통상여건이 갈수록 악화되고 있다. 이를 극복하기 위해 어떤 미래 성장전략을 갖고 있는가?

A> 현재 국내 고탄소강 내수 시장은 포화 상태다. 냉연특수강 3사가 치열하게 경쟁하고 있는 가운데 수요는 오히려 자동차 생산량 감소로 줄어들고 있다.

이 같은 상황 때문에 냉연특수강 3사 모두 수출 확대를 꾀하고 있다. 당사 역시 자동차부품 강종에 대한 경쟁력을 바탕으로 수출 비중을 50%까지 늘려나갈 계획이다.

이미 언급했듯이 수출 확대 정책을 펼치기에는 현재 국내외 통상여건이 녹록치 않다. 최근 최종판정이 난 인도의 한국산 냉연 반덤핑 판정에서 우리는 제로 마진의 좋은 결과를 얻었지만 미국 등 선진국의 보호무역주의 강화뿐만 아니라 인도 등 신흥시장에서도 수입규제 조치가 강화되고 있어 수출 환경이 갈수록 악화되고 있다. 때문에 현재는 제품의 고급화, 고부가가치화를 통해 극복해나가는 길 이외에는 없다고 생각한다.

동국산업은 동종업계 대비 자동차부품에 특화된 신규 설비 및 특화된 시장을 갖고 있으며 탁월한 품질 수준과 제품개발 능력을 보유하고 있다. 한 가지 제품 개발에만 2~3년이 걸릴 정도로 쉽지 않은 고탄소강 시장에서 당사 기술 연구진들의 품질에 대한 열망 및 끊임없는 연구노력의 결과로 세계적인 경쟁력을 갖추게 됐다고 자부하고 있다.

점점 고급화되고 있는 자동차 부품업 등 수요산업의 눈높이에 맞춰 현대기아차 그룹을 필두로 유수의 자동차 메이커와 국내 자동차 부품산업, 해외 자동차 메이커 및 글로벌 자동차 부품사에게도 통하는 최상위 품질 수준의 제품을 공급해 나갈 계획이다. 또한 우리의 강점인 글로벌 자동차부품업체와의 제품 개발 및 협업체제를 강화해 수출확대에 매진할 것이다.

“자동차산업 기술 발전 속도에 발맞춰 나갈 것”



◇ 동국산업은 글로벌 자동차 부품사로부터 품질 및 품질혁신 활동의 공로를 인정 받아 'Supplier of the Year' 등 품질관련상을 수차례 수상했다.

Q> 국내외 자동차 산업이 빠른 속도로 변화하고 있다. 이에 맞춰 동국산업 역시 자동차 및 관련 부품 산업의 변화에 대응하기 위해 어떤 대응방안을 갖고 있는가?

A> 자동차 수요가 한창 늘어날 때는 냉연특수강 업계도 반사이익을 누렸지만 최근 자동차 트렌드가 변하면서 고탄소강 업계도 신수요 개발이나 새로운 강종 개발에 적극적으로 나서야 하는 상황에 직면해 있다.

이밖에 신성장동력 개발을 위해 합금강 등 높은 강도를 가진 다양한 강종에 대한 개발도 진행하고 있다. 산학 합동으로 신강종 및 신수요 개발에 참여하는 등 미래 먹거리 개발에도 게을리 하지 않고 있다.

또한 지난해 냉연특수강 업계 최초로 실험용 압연기 도입, 친환경자동차 등의 차량 경량화 소재 개발, 타이타늄 등 대체소재 및 신소재의 기술 개발, 자동차부품용 열처리 제품의 연구 및 개발 등 자동차 및 관련 부품산업의 기술 발전 속도에 발맞춰 나가고 있다. 원소재 공급업체와 자동차 및 부품업체 등 수요산업과의 긴밀한 협의와 기술개발을 통해 변화에 대응해나가고자 한다.

현재 개발관련 업무는 포항의 기술개발실에서 진행되고 있으며 대외비 성격이 많다. 당사의 현재 설비 능력 수준으로는 글로벌 TOP 5 내에 들어가는 수준이며 모든 목표가 그러하듯이 냉연특수강업체에서 품질수준 및 모든 평가 부분이 글로벌 넘버원이 되기 위해 부단히 노력할 것이다.

“국내외 수요업체에 통하는 최고 품질 구현”

Q> 변동성이 커진 국내외 철강산업에서 2017년은 각별한 의미를 갖는 기점으로 인식되고 있다. 2017년 철강시장을 어떻게 전망(쟁점과 관건 등) 하는가? 그리고 이를 반영한 경영 주안점은 무엇인가?

A> 2017년 한해는 국내외 수요산업의 침체로 인해 글로벌 공급과잉의 심화, 전세계적으로 보호무역의 강화 등이 주요한 이슈가 될 것이라고 생각한다. 글로벌 공급 과잉 및 수요산업의 침체는 필연적으로 원자재 및 제품 가격의 급등락을 가져오게 되므로 가격변화에 신속하게 대응해나가는 것이 한 해의 중요한 경영포인트가 될 것으로 보인다.

당사는 2017년 경영방침을 '지속성장 기반 구축'으로 정하고 '융합적 사고에 근거한 협업, 지속적이고 열린 혁신, 투자재원 위한 수익증대'를 세부방침으로 올 한해를 꾸려갈 예정이다.

향후 동국산업은 점점 고급화되고 있는 자동차 부품업 등 수요산업의 눈높이에 맞춰 현대기아차 그룹을 비롯해 자동차 메이커와 국내 자동차 부품산업, 해외 자동차 메이커 및 글로벌 자동차 부품사에게도 통하는 최상위 품질 수준의 제품을 공급해 나갈 것이다.

◇ 스틸데일리의 모든 콘텐츠(기사)는 저작권법의 보호를 받는 바, 무단 전재·복사·배포 등을 금합니다.