

'95年 시멘트 決算

金 英 珉

〈韓國洋灰工業協會 管理課 代理〉

1. 國內 景氣動向

95년 우리나라 경제는 국제수지 악화 및 산업구조의 왜곡심화에 따른 경기양극화 현상이 뚜렷하게 나타난 한 해로 물가안정 속에 수출과 설비투자 수요의 견실한 성장으로 당초 전망치인 7.0%보다 높은 9.3%의 성장을 기록할 것으로 한국은행은 보고 있다.

고정투자중 설비투자는 기업의 투자계획이 점차 마무리 단계에 진입하고, 엔화의 약세 반전 등으로 수출 경기가 다소 둔화됨에 따라 하반기에 13.0% 미만 수준으로 둔화되었으나 연간으로는 18.3%의 높은 증가율을 기록하였다. 건설투자는 건축경기가 보합세를 보이는 가운데 상반기중 부진하였던 SOC부문의 재정투자가 하반기에 집중함에 따라 8.4% 증가하였다.

수출은 엔화 약세 반전에도 불구하고 30.2%의 증가가 예상되며, 수입의 경우 설비투자와 수출증가세 둔화에 따라 원자재와 자본재를 중심으로 하반기 이후 증가율이 하락 추세를 보여 연간 32.2%의 신장이 예상된다.

우리나라의 올해 수출입 총액은 지난 '88년 1천억달러를 돌파한 이래 7년만에 사상 처음 2천억달러를 넘어 세계 12위의 무역대국이 되었다.

그러나 무역수지 적자액은 110억달러에 이

르러 91년의 97억달러를 넘는 사상최대치를 기록하여 국제수지 악화의 주요인으로 작용하였다.

2. 建設 動向

한편 건설경기는 본격적인 SOC투자로 건설투자가 54조6,882억원으로 전년보다 8.4% 증가하였고, 공공부문의 발주물량 증가와 아파트 표준건축비가 3월에 5% 인상되는 등의 호재에 힘입어 호황세가 지속되었으나, 전국적으로 아파트 미분양물량이 15만가구를 초과하여 민간부문의 경기가 위축되었고, 건설업체들이 극심한 자금난으로 부도가 이어져 사회 경제적으로 심각한 타격을 끼쳐 하반기에는 건설물량의 감소세가 이어졌다.

건설선행지표인 '95년 건축허가실적을 보면 상반기까지 전년대비 27.1% 증가하였으나 7, 8, 9월 3개월간 계속하여 전년보다 감소한 실적을 보여 건설경기 침체가 의외로 빨리 오는 듯 하였으나 내년부터 건축허가조건이 강화되고, 부실공사 방지를 위해 공사감리 기준을 대폭 강화하게 되자 이 조치가 시행되기 이전인 연내에 건축허가를 앞당겨 받아 놓기 위해 서둘러 건축허가를 받으려는 사례가 급증한 결과 10월의 2.0%를 필수로 증가세로 반전하여 년

간으로는 전년대비 17.0% 신장한 1억3,600만㎡에 이를 것으로 전망된다.

10월까지의 건축허가실적을 용도별로 보면 전체 허가면적의 52.1%를 점유한 주거용이 전년보다 6.9% 증가한 4,923만㎡를 기록하였으나, 이는 상반기에 37.5%가 신장한 것에 비하면 대폭 격감된 모습이며, 비주거용은 6.0% 증가한 4,526만㎡를 나타내어 전체로는 6.4% 신장한 9,449만㎡에 달하였다.

건설동행지표인 통계청이 발표한 건설수주동향에 의하면 10월까지 건설공사수주액은 30조 9,942억원으로 전년대비 21.9% 증가하였다. 공공부문은 지방자치단체가 토지조성, 도로·교량 등의 발주 부진으로 30.2% 감소한 반면 정부와 국영기업체에서 토목 및 발전송전, 기계설치 등의 발주호조로 전체적으로 13.8% 증가한 10조6,141억원이었고, 민간부문은 전년 동기대비 26.4% 증가한 20조3,487억원을 기록, 수주액의 65.7%를 점유하여 건설공사를 주도하였는데 이는 화학공업과 기계제조업에서의 발주가 전년대비 2배 이상 증가하였기 때문이다.

3. 시멘트 需給

95년의 시멘트수급은 건설경기의 확장국면이 지속되면서 주택건설 및 SOC시설의 확충이 활발하게 진행됨에 따라 주요 건설자재인 시멘트 수요도 예상보다 크게 늘어 지역적으로 일시적인 수급불균형이 초래되었으나 생산시설의 가동을 제고시키고, 시멘트 수출입을 통하여 수급균형을 맞추어 나갔다.

금년에도 시멘트수급에 영향을 끼친 주요 사건사고들이 많이 발생하였는데 그중 지난 6월의 삼풍백화점 붕괴 사고는 건설안전에 대한 국민의식을 고양시켰고, 건설시공 의지강화에 따른 시멘트소요량 증가는 시멘트내수를 확대시키는 한 요인이 되었다 할 수 있다. 2월에는 시멘트 생산회사인 덕산이 사업확장에 따른 과

잉투자로 부도가 발생하자 관련업체인 고려, 한국고로, 홍성까지 연쇄적인 부도사태를 맞이하게 되어 시멘트 공급에 어려움을 겪기도 하였으나 하반기들어 정상조업에 노력하여 예년의 가동율을 유지할 수 있었다.

한편 그동안 가격인상 요인을 생산설비 개선 등 생산성 향상 및 원가절감 등의 경영합리화 노력으로 흡수해 온 업체는 최근 과적차량 단속 강화, 통행제한구간 확대, 지속적인 철도화 물요금 인상에 따른 물류비 급증과 인건비 상승 등으로 애로를 겪고 있어 가격 현실화의 필요성이 상존하고 있는데 지난 2월 시멘트가격이 5.9% 인상된 바 있다.

1) 生 産

95년의 크링카생산은 5,180만톤으로 전년대비 4.5%, 시멘트생산은 5,500만톤으로 전년대비 6.5% 증가했다. 크링카와 시멘트가 모두 5천만톤을 초과하기는 올해가 처음으로 이는 수요증대에 따른 공급량을 맞추기 위해 가동율을 제고시킨데다, 94년 준공된 현대와 성신의 신설키른이 본격적으로 생산에 기여하였고, 또한 동양의 광양 슬래그시멘트공장도 10월부터 가동에 들어가 생산량 증대에 일조하였다.

전년대비 분기별 생산을 살펴보면 크링카는 1/4분기 10.2%, 2/4분기 3.4%, 3/4분기 2.0%, 4/4분기 3.5% 증가하였고, 시멘트는 1/4분기 11.1%, 2/4분기 9.1%, 3/4분기 0.5%, 4/4분기 6.8% 증가하여 크링카, 시멘트 모두 매분기 증가를 나타냈는데 1/4분기의 크링카가 10.0% 이상 증가한 것은 현대, 성신의 증설키른이 94년 1, 2월에는 가동하지 않았으나 금년에는 정상가동 하였고, 3/4분기에 크링카, 시멘트 모두 증가량이 격감한 것은 여름철 우기와 9월 추석연휴로 인해 시멘트수요가 줄어 시설보수를 늘리고 가동을 제한했기 때문이다.

월별로는 폭발적인 수요를 충족하기 위해 10월 중 530만톤을 넘는 시멘트 생산을 기록하여 월단위로는 사상 최고실적을 기록하였는데 이는 일평균 17만1천톤씩 생산한 것이 된다.

시멘트생산을 업체별로 보면 생산시설을 증

대시킨 동양, 성신이 18.0% 내외의 증가율을 기록한 반면에, 부도여파로 가동이 저조했던 고려, 덕산, 홍성은 전년수준에도 크게 부족한 실적을 보였다.

한편 슬래그시멘트 생산은 부도로 인한 관계사의 생산감소에도 불구하고 전년대비 8.2%의 증가를 보였는데 이는 부족한 시멘트를 충당하기 위해 생산시설 가동율을 높였을 뿐만 아니라, 슬래그시멘트가 제철부산물인 슬래그를 일반시멘트와 혼합해 만들어지는 혼합시멘트이기 때문에 일반시멘트에 비해 내열성과 강도가 우수해 댐, 교량, 철도 등 토목공사에 사용되었기 때문이다. 일본에서는 94년에 이미 전체생산량의 18.5%를 슬래그시멘트가 차지할 정도로 점차 그 비중이 커지고 있고 국내에서도 최근의 그린라운드 등 환경에 대한 관심 고조와 함께 동 시멘트에 대한 인식이 점차 변화하고 있어 향후 업계의 생산시설 증대로 그 생산은 계속 늘어날 것으로 보인다.

2) 內 需

시멘트수요는 건설경기와 밀접한 관계에 있어 건설경기의 등락에 따라 시멘트수요도 그 움직임을 같이한다. 건설경기는 정부의 거시경제정책 방향과 건설정책의 변화, 임대료등 주택시장 여건에 따라 변화되는데 95년의 건설경기는 정부의 SOC확충에 대한 재정지출 확대 및 민간의 사회간접자본참여에 대한 세제 지원, 서해안개발등 지역개발사업 활성화 등으로 토목건설이 활기를 띠어 시멘트내수도 전년의 5,267만톤보다 6.9% 증가한 5,630만톤으로 물량으로는 360만톤이나 늘었다.

시멘트내수를 분기별로 살펴보면 1/4분기 11.9%, 2/4분기 8.8%, 3/4분기 1/4%, 4/4분기 6.7%로 매분기 증가를 보였는데 2/4분기와 4/4분기중 10월과 11월이 500만톤 이상의 내수출하를 기록하였고, 특히 10월은 2/4분기의 수요가 이월된데다 가을철 성수기에 들어 전년대비 16.8%나 증가한 595만톤의 출하를 보여 월중 최고치를 기록하였다. 95년의 우리나라 국민 1인당 시멘트소비량은 1,238kg을

기록하게 되어 도시국가들을 제외하고는 단연 압도적인 소비수준을 나타내고 있다.

가) 季節的 出荷實績

시멘트는 제품의 특성상 수요의 계절성이 있으나 건설공법의 발달과 기온상승으로 동절기에도 공사가 진행되어 성·비수기의 폭이 좁아지고 있다.

시멘트의 월별 소비추이를 보면 건설업 비수기인 동절기 1, 2, 12월과 혹서와 우기인 7, 8월에만 월평균 내수출하 469만톤을 밑도는 실적을 보였으나, 1, 2월을 제외하고는 월평균 내수출하의 90.0%를 상회하고 있어 그 차이가 점차 축소되고 있음을 보여주고 있다.

반기별 출하구성비는 상반기 47.9%, 하반기 52.1%로 각각 2,698만톤, 2,932만톤으로 하반기가 234만톤 더 많은 출하를 기록하여 동절기인 1, 2월이 상반기에 편재된 것을 감안한다면 하반기에 다소 수요가 편중된 정상적인 출하 형태를 보여주었다.

분기별로는 1/4분기 18.8%, 2/4분기 29.2%, 3/4분기 23.8%, 4/4분기 28.2%를 점유하여 2/4분기가 피크를 기록하였다.

나) 需要別 및 品種別 出荷實績

내수출하를 수요부문별로 보면 민수 95.9%, 관수 4.1%로 각각 5,399만톤, 231만톤으로 94년의 민수 94.6%, 관수 5.4%였음을 고려할 때 민수는 매년 비중이 높아지면서 수요를 주도한 반면, 관수는 상대적으로 그 비중이 줄어 들고 있다. 이러한 현상은 금년에도 이어졌는데 물량면에서도 민수가 417만톤 늘어난것에 비하여 관수는 54만톤이 감소한 실적에 그쳤다. 이는 점차 공공공사의 자재수급이 건설회사에서 조달하여 시공하는 형태로 변화되고 있어 이러한 현상은 지속될 것으로 보인다.

품종별 출하실적을 보면 벌크시멘트의 비중이 매년 커지고 있어 수요패턴이 벌크로 빠르게 변화되고 있는데 일본의 경우 '94년도 벌크화율이 93.0%인 점을 감안하면, 우리나라도 벌크화로의 전환이 계속될 여지가 충분한 것으

로 볼 수 있다. 벌크출하는 수입시멘트를 포함하여 4,576만톤으로 벌크화율은 81.3%로 전년의 78.9%보다 2.4% 포인트 높아졌으며, 물량으로는 423만톤으로 10.2%가 증가하였다.

월별로는 비수기인 1, 2월은 비축용 포장시멘트의 저장으로 각각 평균보다 낮은 75.0%, 75.9%를 나타냈으나, 성수기인 6월에는 84.1%까지 벌크화율이 올라가기도 하였다.

이러한 벌크화율 증가추세는 시멘트 이용면에서 레미콘사용이 일반화되었기 때문인데 95년의 레미콘 총생산량은 전년보다 5.7% 증가한 1억1,265만³m³를 생산하였고 이중 수도권은 4,114m³로 전년보다 0.2% 증가하여 총생산량의 36.5%를 점유하였다.

시멘트 내수출하를 지역별로 보면 수도권이 전체물량의 38.4%를 점유하여 최대 소비처임을 알 수 있고 부산, 경남지역이 17.6%를 차지하였으며 강원, 충남북, 전남북, 경북, 제주지역이 각각 4.5%, 12.7%, 13.5%, 12.2%, 1.1%로 대도시와 경부선을 축으로한 지역으로 수요가 많았음을 볼 수 있다.

3) 在 庫

95년말 현재 공장과 소비지의 크링카, 시멘트를 모두 합한 총재고는 203만톤으로 전년보다 16.5% 감소했다. 이중 전체재고의 91.1%를 점유한 공장재고는 내수출하의 증가로 크링카 97만톤, 시멘트 88만톤에 불과한 185만톤으로 전년보다 16.2% 감소하였고, 소비지재고는 역두 11만톤, 하치장 7만톤으로 전년대비 19.0% 감소한 18만톤이었다. 이는 12월이 본격적인 동절기인 1, 2월을 앞두고 있어 건설공사를 마감하기 위한 포장시멘트의 수요가 많아 소비지출하가 활발하게 발생하였기 때문이다. 특히 올해는 벌크시멘트의 일시적 부족으로 포장시멘트의 사용이 연말에 증가하였다.

공장재고 중 분공장재고는 129만톤으로 전년의 155만톤보다 16.8% 감소했고, 분공장재고도 전년보다 12.5% 감소한 56만톤에 그쳤다. 월별로는 성수기를 대비한 재고확보로 2월말 재고가 423만톤에 달해 최고를 기록하였고, 생산증대와 공급량 확보를 위해 가동율을 높여

매월 200만톤 이상의 재고를 꾸준히 확보함으로써 수요에 대처하였으나 11월과 12월에는 수요의 폭증으로 일시적으로 시멘트재고가 60만톤 이하로 격감하기도 하여 시멘트 공급상 어려움을 겪기도 하였다.

4) 輸出入

95년의 시멘트 수출입시장 여건을 보면 주택건설 및 SOC시설의 활발한 확충에 따라 주요 건설자재인 시멘트수요가 증가하여 공급물량을 내수에 우선 충당하고 수출은 해외시장 관리를 위한 최소한으로 국한시키고, 수입을 늘려 국내수급 안정을 기해 왔다. 그러나 우리나라의 주요 수입국인 일본이 고베시의 지진 피해복구 및 내진건물의 활발한 건설 등으로 내수가 증가하자 수출물량을 제한하고 있고, 중국 역시 빠른 경제개발로 시멘트수요가 크게 확대되어 수출여력이 감소하고 있는 반면, 이웃 동남아 국가들도 경제성장과 더불어 내수가 급증하게 되자 동 지역에서의 수입을 확대하게 되어 수입물량 확보 경쟁이 일게 됨을 기화로 중국과 일본이 수출가격을 인상하고 있어 수출안정을 위한 수입물량 확보에 어려움을 겪었다.

크링카를 포함한 사별 수출실적인 동양 65만9천톤, 쌍용 143만8천톤, 한일 10만7천톤, 현대 33만9천톤, 성신 17만6천톤, 한라 96만톤, 흥성 6만1천톤으로 전년과 비교할 때 연안사는 한라만 3.0% 증가하였고, 흥성은 수출실적을 처음으로 기록하였다. 내륙사인 현대, 성신은 증설로 인한 수출여력을 확보하기는 하였으나 내수의 강제로 전년보다 다소 줄어든 물량을 연안사와 교환하여 수출하는데 그쳤다.

교환수출실적을 보면 크링카는 한일이 8만6천톤의 교환수출량중 쌍용과 한라를 통해 각각 6만4천톤, 2만2천톤씩 수출하였고, 성신과 흥성은 교환수출 전량을 쌍용과 동양을 통해 각각 17만6천톤, 6만1천톤을 수출하였다. 시멘트의 경우 현대 7만톤중 6만5천톤은 동양과, 나머지 5천톤은 한라를 통해 수출되었다.

전체 수출물량중 교환수출이 차지하는 비중이 10.5%를 점유하였는데 이는 내륙사가 연안사를 통해 수출함으로써 가동율을 제고시키는

한편 연안사의 내륙시장에 대한 시멘트공급을 원활히 할 수 있게 되어 국내 시멘트수급에 크게 기여하였다.

품종별 수출실적을 보면 크링카가 전체 수출량의 73.0%인 272만9천톤이고, 시멘트는 101만1천톤으로 크링카의 수출비중이 높게 나타남을 볼 수 있는데, 이는 업계의 최근 신증설로 인한 크링카 생산이 증대된 데다, 우리의 주요 시멘트 수출시장인 동남아국가들의 사회간접자본에 대한 투자가 활발히 진행되고 있어 이에 따른 크링카 분쇄시설 증설로 크링카수요가 확대되었기 때문이다.

지역별로는 95년 총수출국은 12개국으로 주로 동남아시아와 중동지역에 편중되었는데 이 지역에 대한 수출구성 비중이 93:7로 나타나 운임 과중으로 인접지역에 치중될 수 밖에 없는 중량물인 시멘트의 특성상 비교적 근거리인 동남아시아로의 수출이 높게 나타났다.

국별 수출실적은 단일국가로는 일본이 15.4%로 최고를 기록하여 전년도 14.3%보다 1.1% 포인트 증가되었다.

과거보다는 일본 일변도에서 수출선이 다변화되고 있어 긍정적인 면도 있으나, 일본은 지역적으로 가까우며 대규모의 건설시장을 보유하고 있어 일본에 대한 진출은 대일무역역조 개선뿐만 아니라 장기적으로도 시멘트 수급안정을 위하여 전략적으로 중요하므로 일본의 수출시장 관리에 역점을 두어야 하겠다.

동남아지역은 경제발전에 비례하는 시멘트수요 증가로 분쇄시설을 늘리고 있어 크링카수출이 계속 확대될 것으로 보이는데, 이는 금년도 크링카수출중 이지역으로 89.8%가 수출되었고, 그중 싱가포르 20.1%인 55만톤이 수출된 것을 보면 알 수 있다.

한편 시멘트수입을 보면 1/4분기 29만톤, 2/4분기 57만5천톤, 3/4분기 59만5천톤, 4/4분기 60만8천톤으로 모두 206만8천톤으로 전년대비 12.0% 감소하였고, 물량으로도 28만2톤이나 줄었다. 이는 수출과 연계하여 성수기 때 지역적인 수급불균형을 해소하기 위해 수급

안정용으로 수입되었는데 주변국의 수요증대로 물량확보에 어려움이 많았기 때문이다. 이중 일본산이 76.6%인 158만5천톤이었고, 중국산은 48만3천톤이었으나 중국산의 경우 일본의 중국내 시멘트 합작사 제품으로 사실상 수입량 모두 일본산으로 볼 수 있다.

5) 輸 送

95년 수송실적은 5,860만톤을 기록하여 수송수단별로는 철도 1,860만톤, 선박 1,953만톤, 육송 2,047만톤이었다. 전년대비로는 각각 1.9%, 10.2%, 1.1% 신장하였으며 전체로는 4.2% 증가한 실적을 보여 건실한 건설경기와의 수반된 시멘트수요에 부응하기 위한 수송활동이 비교적 활발했음을 볼 수 있다.

수단별 수송실적 분담비를 보면 철도 31.7%, 선박 33.3%, 육송 35.0%로 국내 시멘트수요가 증대되면서 타수송수단에 비해 적기확보가 용이한 트럭에 의한 육로수송이 상대적인 운반비 부담에도 불구하고 가장 많은 비중을 차지하고 있으나 점차 그 비중이 적어지고 있고, 철도 또한 과거에 비해 수송분담 비중이 현격히 감소되고 있는데 이는 철도화물요금의 계속적으로 인상되고 있고, 산업의 발달로 인한 철도수송 물동량이 증대하는 것에 비해 철도 수송력은 한계에 달했기 때문이다. 지난 8월 집중호우 및 태풍 재니스에 의해 충북선 청안철교가 붕괴되어 시멘트 수송에 어려움이 있었으나 관계기관의 노력으로 조속히 복구된 바 있다.

해송은 타 수송수단보다 대량화물의 수송에 적합하고 단위당 운반비가 적게 드는데다 업계에서 부족한 유통기지를 연안지역에 많이 증설하고 있어 물동량이 전년대비 1.8% 증가하였다.

한편 업계에서는 가중되고 있는 유통비 부담을 줄이고 성수기에 시멘트를 적기에 공급하기 위해 업계간에 교환출하를 200만톤이상 하였고, 항만 및 싸이로 등 유통기지를 확보하기 위한 물류투자를 활발히 진행시켜 금년에 총 26기, 저장용량 12만4천톤의 싸이로를 증설하였다.