

시멘트 수출, 24년만에 최고치

(2006. 1. 9)

국내 시멘트업계가 지난해 연간 600만톤의 수출 기록을 달성해 24년만에 수출 신기록을 갈아치웠다. 9일 관련업계에 따르면 국내 쌍용양회, 동양시멘트, 라파즈한라시멘트 등 국내 메이저 시멘트업체는 지난해말 연간 597만 2,000톤의 시멘트(크링카 포함)를 수출해 전년보다 47% 증가했다. 이전 기록은 지난 81년 연간 577만톤을 수출한게 최고 기록이다. 올해도 수출국가 다변화를 통해 수출 신기록을 경신할 전망이다. 이같은 기록은 쌍용양회와 동양시멘트 등 연안에 공장을 보유한 메이저 업체들이 수출을 주도했기 때문이다. 바닷가에 인접해 수출 조건이 유리하기 때문이다. 쌍용양회는 지난해 366만 6,000톤을 수출했고 이어 동양시멘트가 190만톤, 라파즈한라시멘트는 39만 5,000톤을 팔았다. 이밖에 한일시멘트는 포장시멘트를 남태평양 인근 국가에 약 11,000톤 정도 내다 팔았다. 수출국가 다변화 움직임도 활발하게 전개됐다. 지난 2004년 17개국에 달하던 수출대상국가가 지난해는 7개국 늘어난 24개국으로 확대된 것이다. 중동의 카타르, 중미의 도미니카·과테말라, 아프리카의 남아프리카공화국·탄자니아 등 신시장이 개척된데 따른 것이다. 중동, 중미, 아프리카 시장은 국내 시멘트 반제품에 해당하는 크링카를 주로 수입해 현지에서 시멘트로 가공하는 방식을 선호하는 편이다. 올해도 국내 시멘트업체들의 수출국가 다변화 및 물량 증대는 이어질 전망이다. 업계 관계자는 “올해도 최소 지난해 수준을 유지하거나 적어도 10% 이상 수출량을 늘릴 것으로 보여 수출 사상 최고물량을 또다시 넘어설 것”이라고 말했다.

아·태 기후변화파트너십 공식 출범

(2006. 1. 12)

한국, 미국, 일본, 호주, 중국, 인도 등 아시아·태

평양 지역 6개국이 자발적인 청정기술 개발을 통해 2050년까지 20%의 온실가스를 감축하기로 했다. 기술개발 대상에는 에너지효율 향상, 탄소 저장기술 뿐 아니라 차세대 핵분열과 융합에너지도 포함시켜 공식적으로 원자력을 청정에너지로 인정했다. 특히 한국은 신재생에너지 기술 개발을 주도할 수 있게 됐으며 기술개발센터 유치도 유력시된다. 산업자원부와 외신에 따르면 6개국의 아·태 기후변화 파트너십은 12일 이같은 내용의 헌장과 공동성명을 채택하고 공식 출범했다. 아·태 기후변화 파트너십은 국가별로 온실가스 감축의무를 강제로 할당하는 교도의정서와 달리 청정에너지 기술을 개발해 온실가스 감축에 기여하자는 취지로 지난해 7월 출범이 합의됐다. 존 하워드 호주 총리는 기자회견에서 “아·태 신탁약에 참여하고 있는 6개국은 청정기술을 적용함으로써 2050년까지 온실가스를 20% 줄일 수 있을 것”이라고 선언했다. 교도의정서는 2012년까지 온실가스의 5.2% 감축을 목표로 하고 있다. 이를 위해 6개국은 재생에너지, 건물·가전기기, 발전·송전, 석탄채광, 시멘트, 철강, 청정화석연료, 알루미늄 등 8개 분야의 태스크포스(TF)를 구성했다. 한국은 이중 재생에너지와 건물·가전기기 TF 의장국으로 임명돼 앞으로 신재생에너지 기술개발을 주도할 수 있게 됐다. 이번 파트너십 출범으로 6개국은 청정기술 개발을 위해 대규모 투자를 본격화할 전망이다. 한편 6개국 중 교도의정서상 의무대상국은 일본뿐이고 미국과 호주는 가입을 거부하고 있으며 한국, 중국, 인도는 개도국으로 인정받아 아직 의무할당이 부과되지 않았다. 한국과 일본은 아·태 파트너십 뿐만 아니라 교도의정서 체제에서 구축한 배출권거래, 청정개발체제(CDM)를 활용한 온실가스 감축과 신시장 개척 등을 병행한다는 방침이다.

건자재 시장, 2년 연속 ‘꽝꽝’

(2006. 2. 7)

2004년에 이어 지난해에도 국내 건축자재 시장이

심각한 불황의 직격탄을 맞은 것으로 조사됐다. 통계청이 최근 집계한 주요 건축자재의 2005년 생산량은 도료가 외환위기 이후 7년만에 감소세로 반전한 것을 비롯, 시멘트, 레미콘, 석고판 등 대부분의 제품이 2년 연속 하락세를 보였다. 도료의 경우 외환위기 직후인 1998년 44만 581kl까지 줄어든 이후 6년 연속 늘어나 2004년 74만 8,823kl에 달했지만, 지난해에는 70만 5071kl로 6% 가량 줄었다. 시멘트의 경우에도 1998년 4,679만톤으로 바닥을 친 이후 2003년 6,072만톤으로 외환위기 이전 수준을 넘어섰지만, 2004년 5,695만톤에 이어 지난해에는 5,139만톤으로 2년 연속 곤두박질쳤다. 이에 따라 레미콘 출하량도 2003년 1억 4,441만m³으로 정점에 도달한 이후 2년 연속 감소세로 전환, 지난해에는 1996년 수준에도 못미치는 1억 2,160만m³로 위축됐다. 석고판제품 역시 1998년 65만 6,000여톤까지 떨어졌다. 2003년 131만 2,800여톤까지 두배 이상 늘어났지만, 2004년에는 100만톤, 2005년에는 85만톤으로 다시 위축됐다. 이밖에 콘크리트 벽은 2004년 53만 2,939만m³로 정점에 도달했지만 지난해 46만 914만m³로 급감, 3년간의 상승세를 마감했다. 전자제 업계 관계자는 “행정수도와 공기업 지방이전 테마가 있다고 하지만 전체적인 건설경기를 부양할만큼 큰 수요가 되지는 못할 것”이라면서 “주택공급과 기업 설비투자 확대 등이 이뤄지지 않는 한 앞으로 3~4년간 어려움이 지속될 것”이라고 예상했다.

중국산 불량 건자재 범람 '비상'

(2006. 2. 23)

건축현장에 중국산 건자재가 범람하고 있다. 철근과 시멘트, 유리 등 주요 건자재 시장에 값싼 중국산 제품 사용비중이 갈수록 높아지고 있다. 이에 따라 국산 제품들은 시장에서 밀려나고 있다. 특히 업계에서는 신축 아파트 입주시 발생하는 민원의 상당부분이 중국산 불량자재를 사용한다에 따른 것으로

보고 있다. 그러나 원산지 표시가 안돼 있어 정확한 실태 파악조차 이뤄지지 않고 있다. 23일 한국철강협회에 따르면 지난해 우리나라 철강재 수입량은 1,887만 6000톤으로 집계됐다. 이는 2004년보다 6.4% 늘어난 것으로 사상 최대 규모다. 나라별로는 일본산이 41.1%로 가장 높고 중국산이 36%로 뒤를 이었다. 그러나 일본산 비율이 2002년 61.5%에서 점차 낮아지는 반면 중국산은 2002년 8%에서 해마다 크게 느는 추세다. 시멘트업계 역시 전통적인 비수기에 값싼 중국산 시멘트 수입 급증으로 키른(시멘트용 고로) 가동을 잇따라 중단하고 있다. 쌍용양회의 경우 생산라인 가운데 50% 가량의 가동을 중단한 상태다. 키른 7기를 운영중인 동해공장은 지난해말 4기의 가동을 중단했고, 영월공장도 4기 중 1기를 중단했다. 한일시멘트도 단양공장 6기 중 3기의 가동을 중단한 채 재고량 상황을 보며 추가 중단 여부를 판단할 계획이다. 일부 업체는 비수기를 틈타 시설 보수 등을 이유로 단일공장 생산라인을 전부 멈추기도 한 것으로 알려졌다. 지난 2000년 51만톤이었던 시멘트 수입은 지난해 339만톤으로 불과 4년 사이에 6배로 증가했다. 국산 시멘트 가격은 톤당 6만 3000원 가량인 반면 중국산은 이보다 1만원 이상 싸 중소 건설업체들은 값싼 중국산을 선호하는데 따른 결과이다.

철도파업에 시멘트 등 산업계 피해 가시화

(2006. 3. 2)

노조의 파업이 이틀째를 맞으면서 화물열차 운송 횟수가 급감, 시멘트 등 산업계의 피해가 가시화되고 있다. 한국철도공사는 2일 “평상시 373회였던 화물열차 운행의 경우 이날 하루 66회에 그쳐 운행률 17.7%를 기록했다”며 “1개 화물열차는 보통 50톤 짜리 화차 20량으로 구성되므로 1회 운행 중단시 1000톤씩 화물의 발이 묶이는 셈”이라고 밝혔다. 따라서 하루 평균 화물 11만 4000톤에서 80% 이상에 달하는 9만여톤이 도로 운송 등 대체 수단을 찾을

수 밖에 없게 됐다. 특히 이는 2003년 KTX 개통으로 철도운행이 장거리 여객수송을 중심으로 재편된 데다 파업시에도 KTX 운행률은 40%대로 유지하고 있어 화물열차 운행률이 더 낮아졌기 때문이다. 이에 따라 화물열차의 수송 분담률이 34%(2005년 내수 기준)에 달하는 시멘트 업계가 우선 직격탄을 맞게 됐다. 특히 우리나라의 시멘트 2대 생산지 중 하나인 충북 단양과 제천 지역의 타격이 커지고 있다. 내륙 지역인 이곳은 또다른 주요 생산지인 동해안과 달리 해운수송이 불가능하기 때문. 업계에 따르면 이 지역은 하루 평균 82회였던 화물열차 운행 횟수가 16회로 급감했다. 성신양회 관계자는 “철도를 통해 하루 2만톤 정도를 수송했으나 현재로서는 철도 이용이 불가능한 상태”라며 “벌크트럭 등 대체운송수단을 확보해야 하므로 추가비용 발생도 불가피하다”고 말했다. 전체 생산량 중 철도운송 비율이 30% 가량을 차지하는 쌍용양회도 동해안을 통한 해운수송의 비율을 늘릴 방침이다. 쌍용양회측은 “결국 파업이 장기화될 경우 모든 시멘트 업체가 타격을 입는 것은 시간 문제”라고 말했다.

철도노조, 파업철회

(2006. 3. 4)

철도노조가 지난 1일부터 강행했던 파업을 전면 중단하고 현장 복귀를 선언했다. 이에 따라 나흘째 이어진 철도파업으로 운행 차질이 컸던 KTX와 수도권 전철은 5일 아침부터 정상 운행될 예정이다. 4일 철도노조는 전국에서 지역별로 진행중인 노조원들의 산개투쟁을 중단하고 각자 소속된 업무현장에 복귀할 방침이라고 밝혔다. 철도노조는 이날 오후 2시에 긴급 기자회견을 열고 파업 철회를 선언했으며, 모든 노조원들에게 업무현장 복귀 명령을 내렸다. 철도노조는 그러나 현장 복귀 후 사측과 대화는 하겠지만 이번 파업 과정에서 이뤄진 직위해제와 일방적인 구조조정 등에 대해 강도 높게 투쟁하겠다고 밝혔다. 철도노조는 해고자 복

직, 인력충원, 철도상업화 철회 및 공공성 강화, 고속철도(KTX) 여승무원 등 비정규직 차별 철폐에 대한 노사협상이 결렬되자 지난 1일 새벽 1시부터 파업에 돌입했다.

운수노조 4사 공동투쟁, 사실상 물건너 가 (2006. 3. 6)

철도노조가 파업에 돌입하자 공동투쟁을 선언했던 화물통합 노조가 철도노조의 파업이 중단되자마자 파업을 유보함에 따라 2월 18일 대학로 공동 결의대회를 시작으로 예고됐던 공공연맹의 '2월말 3월초 운수4조직(서울지하철노조, 전국철도노조, 전국민주택시연맹, 화물통합노조) 공동투쟁'은 사실상 물건너 갔다. 운수4조직의 잇따른 파업 철회 움직임은 조준호 민주노총 위원장이 지난 3일 기자회견을 열어 “비정규직법안 처리가 다음 임시국회로 넘어갔기 때문에 총파업을 일단 유보한다”고 밝히면서 사실상 감지됐다. 서울지하철노조는 먼저 지난 1일 새벽 4시 사측과의 막판 교섭에서 합의를 이뤄내 총파업을 가장 먼저 철회했다. 운수3조직의 공동투쟁으로 축소되는 것이 아니냐는 궁금증이 쏟아지기도 전에 철도노조는 민주노총 총파업 유보 기자회견 다음날인 지난 4일 ‘오후 7시까지 전원 현장으로 복귀한다’면서 총파업 나흘만에 파업을 접었다. 결국 화물통합 노조도 지난 4~5일 이틀동안 노조 대의원 250여명이 참석한 가운데 화물연대 노조와 전국 운송하역 노조의 통합을 위한 대의원대회를 개최하고 “철도노조의 파업이 끝났다”면서 “6일로 예정된 총파업을 유보한다”고 밝혔다. 노동계는 이들의 연대가 무산됨에 따라 공동투쟁은 당분간 제대로 이뤄지지 않을 것으로 보고 있다. 그러나 정부의 직권중재를 이용한 철도노조에 대한 무력화, 비정규직 법안의 4월 임시국회 본회의 상정, 노사관계로드맵 입법화 등을 앞두고 민주노총이 4월 총파업 입장을 대외적으로 선포하고 있어 이들은 언제든지 다시 파업에 들어갈 가능성이 열려있다고 노동계 전문가들은

내다보고 있다. 그러나 상급단체의 총파업 강행 결정이 내려지더라도 운수4조직 전체 노동자들이 참여하는 총파업은 불가능할 것으로 보인다. 정부의 초강경 대응과 국민들의 비난을 극복하지 못하고 철도노조 지도부가 사실상 정부와 사측에 굴복하는 모양새를 연출했으며, 이로 인해 화물통합 노조도 총파업 입장을 곧바로 철회하는 등 파급력은 상당히 축소된 상태이기 때문이다.

고강도 콘크리트파일 출하 급증

(2006. 3. 13)

시멘트, 레미콘, 철근 등 건설자재의 선행지수 역할을 하는 고강도 콘크리트(PHC) 파일의 출하가 급증하면서 전자재 수요의 조기 회복을 예고하고 있다. 관련 업계에 따르면 지난 2월 한달 동안 전국 건설 현장에 공급된 고강도콘크리트 파일은 35만 8,900톤으로 지난해 같은 달에 비해 무려 51.2%, 12만 1,600톤이나 증가했다. 이같은 증가량은 중견업체가 1년 동안 생산하는 물량과 맞먹는 수치이다. 또 올들어 지난 두달 동안 출하된 물량도 72만 4,900톤으로 지난해 같은 기간에 비해 37%, 19만 6,000톤이나 늘어난 것으로 집계됐다. 특히 지난해 4월부터 증가하기 시작한 PHC파일의 출하가 올들어 가파른 증가세를 보이며 시멘트, 레미콘, 철근 등 후속으로 투입되는 기초건자재의 수요를 유발하고 있다. 실제로 레미콘의 경우 이같은 고강도 콘크리트 파일의 경기가 반영돼 지난달 수도권 출하가 42% 늘었으며, 철근 출하도 활기를 띠고 있다. 고강도 콘크리트파일의 출하가 이처럼 활기를 띠는 것은 봄철 성수기를 맞아 수도권과 지방의 대단위 아파트 건설현장에서 구매에 집중적으로 나섰기 때문이다. 이와 함께 지난해 같은달에 비해 출하일수가 늘고 기상조건이 양호했던 것도 출하 증가에 한몫했다. 관련업계 한 관계자는 “현재와 같은 상황이 이어진다면 상반기 중 레미콘, 시멘트, 철근 등의 수요도 회복세로 돌아설 것”이라고 덧붙였다.

건설업 성장 제자리 걸음

(2006. 3. 23)

작년 한해 건설업은 성장을 멈추고 제자리 걸음을 한 것으로 나타났다. 건설업 성장률은 지난해 1분기에 -2.6%를 기록한 후, 분기마다 1%도 성장하지 못하는 부진을 보였으며 2001년 이후 최저 수준을 기록한 것으로 나타났다. 22일 한국은행이 발표한 '2005년 국민계정(잠정)'에 따르면 2005년의 건설업 국내총생산은 51조 5,220억원으로 2004년의 51조 4,591억원에 비해 0.1% 성장한 것으로 나타났으며 이는 GDP(실질국내총생산) 성장률 4%를 한참 밑도는 수치이다. 국민계정에 따르면 지난 2003년 8.6% 성장을 기록한 후 건설업의 감소세가 지속된 것으로 분석됐다. 지난해 분기별 성장률은 1분기 -2.6%, 2분기 1%, 3분기 0.7%, 4분기 0.4% 등으로 8.31 부동산 대책 이후 지속적인 성장을 둔화를 보였다. 부문별 내역을 살펴보면 주택건설 증가폭이 3년째 하락세(12.7%→6.8%→2.3%)를 보이는 가운데 비주거용 건축은 전년 0.9%에서 작년 -5.6%로 크게 감소해 전체 건물 건설은 1.6% 하락한 것으로 집계됐다. 토목건설 부문은 항만건설이 14.9%, 철도건설이 7.4%의 성장률을 보였으나, 도로건설이 0.5% 하락해 전년대비 1.7% 증가에 그쳤다. 이에 따라 건설업의 GDP 성장기여율은 0.2%로 지난 2004년 2.9%보다 크게 낮아졌다. 건설투자 역시 2000년 이후 가장 낮은 증가율을 나타냈다. 지난해 건설투자액은 118조 1,613억원으로, 2004년 117조 7,292억원에 비해 0.4% 증가에 그친 것으로 집계됐다. 건설투자 중 건물부문의 투자는 2004년 2% 증가한데 반해 지난해에는 주거용 건물투자의 증가폭 둔화와 함께 상업용 건물 등 비주거용 건물투자가 감소해 전년동기대비 1.0% 감소한 것으로 나타났다. 반면 토목건설 투자는 통신시설, 농림토목, 상하수도 등에 대한 투자가 감소했으나 철도, 항만, 공항 등에 대한 투자가 증가해 전년동기대비 2.4%가 증가했다.