

시멘트 · 콘크리트 관련 주요 뉴스 및 단신



일본 시멘트 연간 수출, 당분간 900~1,000만톤 수준 유지

2012년 일본의 시멘트 수출은 972만6,000톤으로 2년 연속 1,000만톤을 밑돌았을 뿐만 아니라 2009년부터 4년간 전년대비 감소세를 나타내고 있다고 일본 시멘트신문이 보도했다.

2012년 초 지진복구 수요 등으로 일본의 시멘트 내수가 대폭 증가할 것으로 예상되어 수출이 10% 하락할 것으로 예상한 바 있다. 일본의 주요 시멘트 생산회사는 이에 대비해 증산체제를 갖추고 수출물량도 대폭 줄였다. 이러한 가운데 일본의 시멘트 내수 증가추세를 봤을 때 연간 900~1,000만톤 정도의 수출량이 유지될 것으로 예상된다. 일본의 지난 1994년 1,473만톤의 시멘트를 수출해 사상최고 기록을 세운 바 있다. 이는 동남아시아에서의 수요 증가가 주요 원인으로 이 지역으로의 수출 비중은 90%를 초과한 1,349만톤을 기록했었다.

한편 동남아시아 각국은 80년대 후반부터 내수 증가에 대비하여 생산능력의 증대를 도모해왔다. 유럽시멘트협회(CEMBUREAU)에 따르면 아시아지역의 시멘트 생산능력(중국 제외)은 1990년에 5억1,460만톤이었으나 1995년에는 8억6,300만톤으로 70% 가까이 증가하였다. 이 때문에 태국, 인도네시아 등이 시멘트 수출국으로 올라섰다. 게다가 1997년 아시아지역에서의 통화위기로 인한 수요 감소로 일본의 대 동남아시아 수출도 크게 감소하였다. 특히 1998년에는 758만톤으로 전년대비 37.3%나 급감했다. 2000년부터는 동남아시아지역 시멘트 수요가 회복되어 소폭 증가세로 돌아섰다.

일본의 수출도 완만하게 회복하여 2004년에는 1,032만톤을 기록한데 이어 이후 7년간 1,000만톤 대 수출을 회복하는 등 앞으로도 당분간 950만톤에서 1,100만톤 대의 수출을 유지할 것으로 보인다.

한편 일본 시멘트업계는 2012년 초부터 국내 수요 증가를 예상하고 공장가동률을 95%까지 끌어올렸다. 일본의 주요 시멘트회사는 '국내에 우선적으로 공급하고 여유가 있으면 수출한다'라는 기존의 시멘트 공급방침을 변경하고 있지는 않았으나 가격과 수송능력을 감안할 때 국내 공급량은 거의 한계에 다다랐다고 보고 2012년 수출물량은 전년과 동일수준으로 유지하였다.

2012년 수출실적을 월별로 보면 2월과 3월은 두 자릿수 증가를 보이다가 5월과 10월은 두 자릿수 감소를 나타내는 등 월별로 부침이 극심하였다. 수출 감소의 주요인은 5월(전년대비 17.8%↓)이 국내 판매가 두 자릿수 증가해 수출여력이 많지 않았고, 10월(20.3%↓)에는 미쓰비시머티리얼 규슈(九州)공장과 태평양시멘트 오이타(大分)공장 등의 정기보수로 수출물량 확보에 어려움이 있었기 때문이다.

한편 동남아시아지역의 시멘트 수요는 지속적인 상승세를 이어가고 있다. 싱가포르의 공항확장공사와 지하철공사, 호텔 등 오피스빌딩의 건설이 활발하게 진행되고 있으며, 말레이시아도 고속철도 등 각종 인프라 관련 투자와 함께 주택건설 등이 활발하게 추진되고 있다. 이러한 가운데 자국 내 건설수요에 대비하기 위해 주요 수출국이던 인도네시아, 태국, 대만, 중국 등이 수출수량을 줄이고 있어 주요 수출시장의 수급이 빠듯한 상황이다.

현재 해외 수출시장은 고품질 시멘트를 생산하는 일본 메이커들에게 유리하게 돌아가고 있다. 이에 2013년 수출은 안정된 증가세를 유지할 것으로 예상되는 가운데 수출가격도 10% 이상 상승할 것으로 예상된다. (일본 시멘트신문 2월 13일)

2012년 전국 항만 시멘트 물동량 전년대비 0.4% 감소

2012년 전국 항만 시멘트 물동량이 3,923만톤으로 전년대비 0.4% 감소한 것으로 나타났다.

국토해양부에 따르면, 2012년 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 13억3,000만톤으로 역대 최고치를 달성했으나 2011년(13억1,000만톤) 대비 1.6% 증가에 그쳐 증가세가 크게 둔화되었다.

항만별로는 광양항과 부산항 및 평택·당진항은 섬유류 및 기계류, 무연탄 등 수출입 증가로 전년대비 7.1%, 5.9%, 5.1% 각각 증가하였다. 반면, 인천항과 포항항은 모래, 철재 등의 연안 및 수출입물량 감소로 전년대비 각각 2.9%, 6.9% 감소하였다.

품목별로는 기계류, 자동차, 화공품, 유류 등은 수출입 물량 증가로 전년대비 각각 16.9%, 5.0%, 5.0%, 2.3% 증가한 반면, 유연탄, 시멘트, 모래 등은 수출입 및 연안물량 감소로 각각 8.1%, 0.4%, 6.6% 감소하였다. (국토해양부 1월 30일)

2012년 주요 품목별 물동량 (단위 : 천톤, %)

품목별	유류	광석	유연탄	철재	기계류	자동차	화공품	모래	시멘트	기타
총물동량	391,293	122,849	113,163	99,182	86,202	60,337	56,950	48,170	39,230	314,333
전년동기 대비	2.3	2.3	-8.1	1.6	16.9	5.0	5.0	-6.6	-0.4	0.9

자료 : 국토해양부

코레일, 시멘트업계와 유통시스템 최적화 TF팀 운영

코레일이 국내 시멘트업계의 운송기능을 지원하고 경영효율화를 추진하기 위해 내륙운송 시멘트 6개사와 '시멘트 유통시스템 최적화를 위한 워크숍'을 지난 3월 7일 개최했다고 물류신문이 전했다.

이번 워크숍은 시멘트 소비 성수기를 맞이해 임시 화물열차 증설 운행과 원활한 화차수급을 위한 상호협력 방안 등을 논의하고 각사의 사일로(silo) 운영여건과 철도 수송시스템을 연계한 맞춤형 열차운행체계를 수립하기 위해 마련됐다. 철도화물수송에서 35.2%를 차지하고 있는 시멘트 품목은 매년 소폭 감소추세를 보이고 있으나 유통시스템의 개선을 통해 철도수송 분담률 향상과 기업의 경영성과 향상, 물류비 절감 등을 이룰 수 있을 것으로 보인다.

박명동 코레일 영동권물류사업단장은 "이번 워크숍을 계기로 그동안 성수기 때마다 나타나는 수송력 부족현상을 해소해 건설경기 회복과 기업발전에 코레일의 역할을 다할 수 있기를 기대한다"라고 밝혔다. (물류신문 3월 11일)

온실가스 영향평가로 1,147만톤 감축효과

온실가스 환경영향평가 제도로 최근 2년 동안 1,147만톤의 온실가스를 감축하는 효과를 거둘 수 있는 것으로 나타났다고 연합뉴스가 환경부 자료를 인용해 보도했다.

온실가스 환경영향평가는 개발사업 과정의 온실가스 발생량을 평가하고 사업자에게 감축방안을 수립토록 하는 제도로 2010년부터 시행되고 있다.

1,147만톤은 2020년 국가 온실가스 감축목표 2억4,400만톤의 4.7%에 해당한다. 유럽의 탄소배출권 거래가격으로 환산하면 2,167억원어치다. 이는 저감대책을 세우지 않을 경우 예상되는 온실가스 배출량의 35.4%에 달하는 양이라고 환경부는 설명했다.

환경부는 온실가스 영향평가 대상을 현재 에너지·도시·산업단지·도로·관광단지 등 5개 분야에서 18개 모든 환경영향평가 대상사업으로 늘릴 계획이다. (연합뉴스 2월 5일)

동해항 3단계 공사 추진, 거점항 조성

동해지방해양항만청이 늘어나는 동해항의 물동량과 체선율 해소를 위해 3단계 공사를 추진, 동북아 거점항만으로 조성해 나가기로 했다.

3월 4일 동해지방해양항만청에 따르면 사업비 1조6,895억원을 들여 오는 2020년까지 접안시설 7선석을 확보하는 동해항 3단계 공사를 추진, 하역능력을 기존 2,200만톤에서 4,100만톤으로 1,900만톤 늘리기로 했다. 이를 위해 항만청은 접안시설 7선석, 방파제 1.85km, 방파호안 2.3km를 조성한다. 항내에는 7만톤급의 석탄부두 1개, 광석부두 1개, 5만톤급 시멘트부두 2개, 광석부두 3개를 마련한다. 또 하역능력을 2015년까지 1,100만톤을 늘려 현대제철의 석회석 공급, 유·무연탄 연료를 원활하게 수입하도록 할 방침이다.

이를 위해 항만청은 현재 동해항 3단계 개발사업의 토대가 되는 북방파제 1.7km에 대한 기본 및 실시설계를 용역 중이며 내년 하반기쯤 납품받을 계획이다.

하역능력이 부족해 동해항에 정박해 있는 선박들의 체선율은 지난 2009년 11.4%에서 지난 2011년 28%, 지난해에는 21.1%를 기록하는 등 20%대에 머물고 있다. 또 물동량도 지난 2008년 2,300만에서 지난해 2,800만 크게 늘어나고 있다. 항만청 관계자는 "점차 늘어나는 물동량에 대비, 동해항 3단계 공사를 추진 중에 있다"며 "체선율을 낮출 수 있도록 사업비 확보에 만전을 기해 공사가 조기에 마무리될 수 있도록 하겠다"고 말했다. (강원도민일보 3월 5일)

일본서 콘크리트 포장 도로 재평가

일본에서 콘크리트 포장 도로가 재평가받고 있다고 건설경제신문이 보도했다.

일본시멘트협회 조사에 따르면 현재 일본 내의 콘크리트 포장도로의 비율은 6% 정도로 60%를 넘었던 1960년대 피크 때보다 크게 감소한 것으로 나타났다. 하지만 아스팔트 포장에 비해 내구성이 높고, 재료를 안정적으로 공급할 수 있다는 등의 장점이 재조명되고 있다.

또 앞으로 고도 경제성장기에 정비돼 현재 노후화가 진행되고 있는 도로의 유지·보수에도 콘크리트 포장의 활용이 증가할 가능성도 높은 것으로 전망되고 있다.

일본의 경우 지난 1960대초까지만 해도 콘크리트 포장 도로가 주류를 이뤘다. 그러나 급격한 경제성장에 따른 석유수요의 증가에 힘입어 경제성(초기비용)과 시공성, 유지 보수성이 뛰어난 아스팔트 콘크리트 포장으로 서서히 교체됐다.

콘크리트 포장은 양생기간이 필요하기 때문에 조기 교통개방이 필요한 기존 도로의 개수나 도시내 도로포장에서는 거의 사용되지 않았다. 반면 콘크리트 포장은 내구성이 높고, 재료의 안정공급이 가능할 뿐만 아니라 대형차의 연비가 향상된다는 장점이 있는 것으로 평가되고 있다. 스팔트 포장에 비해 초기 건설비용이 많이 소요되지만 내구성이 뛰어나다는 점을 감안하면 라이프사이클코스트(LCC) 관점에서는 우위에 있다는 것이다.

또 최근 들어 콘크리트 포장의 과제에 대응한 기술도 급속히 발달했다. 조기 교통개방과 관련해서는 단위 수량이 적은 초속경 콘크리트를 사용함으로써 3일 만에 교통개방이 가능한 '전압 콘크리트 포장', 당일 교통개방이 가능한 '프리캐스트 콘크리트 포장' 등 신기술 연구가 한창 진행되고 있다. 이밖에 소음 저감 및 주행성 향상, 보수공법에 관한 기술도 발전하고 있어 아스팔트 포장과의 차이도 점차 좁혀지고 있다. 한편 국토교통성은 2012년도부터 콘크리트 포장을 적극 활용하기로 하고 검토에 들어갔다. 특히 2013년도 예산 개산 요구에서도 '유지관리 메뉴얼 등을 정비해 적재적소에 활용한다'고 명기하고 있어 향후 콘크리트 포장의 적용이 추진될 것으로 기대되고 있다. (건설경제신문 2월 27일)