

Special 3

2014년 시멘트산업 결산



김익철
(한국시멘트협회 기획팀)

2014년 국내 경제 및 건설 동향



2014년 세계경제는 선진국을 중심으로 성장세가 지속되고 있으며 국내경기도 수출 개선에 힘입어 완만한 회복세를 나타내고 있다. 하지만 금년 4월에 발생한 세월호 참사의 여파로 민간소비의 회복이 지연되면서 설비와 투자 회복세도 다소 주춤한 모습을 보이고 있다. 올해 하반기 들어서는 세계경제를 둘러싼 하방위험요인이 부각되면서 금융시장 변동성이 확대됨에 따라 향후 국내경제의 회복에 걸림돌로 작용하고 있는 모습이다.

국내 경기를 분야별로 살펴보면 민간소비 증가세가 점진적으로 확대되고 있으나 여전히 경제성장률을 밀돌면서 제한된 범위 내에 머물고 있으나, 설비투자는 대내외 경기가 개선되면서 침체국면에서 서서히 벗어나고 있다.

시멘트 수요에 영향을 미치는 건설경기는 정부의 SOC예산 감액에 따라 공공부문에 부정적 영향을 미치고 있다. 건설투자가 2013년에 이어 증가세를 보이고는 있으나, 지표가 다소 둔화된 모습이다. 이러한 가운데 정부의 잇따른 부동산 활성화 대책발표에도 불구하고 민간 건설부분의 회복이 다소 지연되면서 금년에도 큰 폭의 경기 회복세를 나타내지 못하고 있다.

한편 IMF는 얼마 전 2015년 세계경제가 2014년(3.3%)보다 높은 3.8%의 성장률을 기록할 것으로 예상했다. 이러한 가운데 우리나라 경제는 내수와 수출 모두 개선될 것으로 기대되는 가운데 국내 경제성장률이 3%대 중후반의 완만한 회복세를 기록할 것으로 전망했다. 다만, 최근 유로존 경제 악화와 함께 중국, 인도 등 주요 신흥국 경기가 전반적으로 둔화되고 있는 가운데 미국의 양적완화 종료에 따른 불확실성 요인이 예상보다 크게 나타나는 경우 세계경제의 성장세가 자칫 위축될 가능성도 있는 것으로 내다보았다.

한편 국내 건설경기는 정부가 위축된 소비심리 반전을 위해 내년 예산을 SOC 예산 증액과 더불어

4.6% 늘리는 등 확장적 기조를 유지함에 따라 민간소비가 다소 회복될 것으로 보이며, 설비투자과 함께 건설투자도 회복세를 이어갈 것으로 기대된다.

시멘트 수급동향

내수

시멘트 국내 수요는 국내외 경기변화와 함께 정부 SOC예산, 건설투자, 부동산 경기 등이 직접적인 영향을 주고 있으며 기후나 날씨 등의 요인도 수요에 단기적인 영향을 미친다.

올해 시멘트 내수는 전년 대비 3.0% 감소한 43,800천톤(추정)으로 6년 만에 반등을 보였던 지난해의 증가세에서 다시 감소세로 돌아섰다. 국내 출하 감소 요인으로는 정부의 SOC예산이 전년 대비 2.5%(2013년 추경포함 대비 5.4% 감소) 감소한 데다 건설투자액이 2.0% 증가하는데 그쳐 지난해 6.7%와 비교했을 때 증가세가 크게 둔화된 것이 직접적인 요인으로 작용하였다.

한편 부동산 경기 침체가 몇 년째 지속됨에 따라 정부는 금년 상반기 2·26대책, 3·5보완책, 6·13 당정협약에 이어 하반기에도 7·24 새 경제팀 경제정책 방향, 9·1대책 등 지속적인 부동산 경기 활성화 대책을 발표했다. 이에 따라 주택 거래와 가격 면에 있어서는 상승 반전하였지만 신규 택지와 분양 등 공급 측면에서는 이를 따라가지 못했다. 이와 함께 건설 선행지표인 건설수주가 지난해 15% 이상 감소한 것 역시 올해 시멘트 수요에 부정적 영향을 미친 것으로 풀이된다. 또한 철강 후공정에서 나오는 고로수쇄슬래그와 발전사에서 나오는 플라이애시와 같은 시멘트 대체재가 확대 공급된 것도 시멘트 수요를 잠식한 요인으로 추정된다.

분기별로 내수의 전년 대비 증감률을 살펴보면 1/4분기 1.4%↓, 2/4분기 4.9%↓, 3/4분기 1.0%↑, 4/4분기 5.5%↓로 전반적인 침체 분위기 속에서 상반기는 정부 SOC 감소에 따른 영향을 많이 받았고, 하반기에는 건설투자 증가세 둔화가 시멘트 수요에 보다 부정적 영향을 미쳤다(표 1 참조).



〈표 1〉 2014년 시멘트 수급실적(추정)

(단위 : 천톤, %)

구분	수요			공급			재고
	내수	수출	계	생산	수입	계	
1/4 분기	8,924 (98.6)	849	9,773	10,027 (106.6)	178	10,205	1,485
2/4 분기	12,560 (95.1)	1,103	13,663	13,400 (97.8)	215	13,615	1,447
상반기	21,484 (96.5)	1,952	23,436	23,427 (101.4)	393	23,820	
3/4 분기	10,344 (101.0)	986	11,330	11,285 (100.1)	251	11,536	1,672
4/4 분기(e)	11,972 (94.5)	1,121	13,093	12,688 (98.3)	202	12,890	1,500
하반기(e)	22,316 (97.4)	2,107	24,423	23,973 (99.1)	453	24,426	
합계(e)	43,800 (97.0)	4,059	47,859	47,400 (100.2)	846	48,246	

주 : 11월은 속보, 12월은 추정, 클링커 수출 5,600천톤, 클링커 수입 15천톤 제외, ()는 전년동기대비

한편, 금년 1~10월까지의 내수를 품종별로 살펴보면 94.3%가 벌크형태로 공급되었으며 5.7%만이 포장형태로 유통되었다. 수요별로는 99.4%가 민수로 출하되었고 그 이외 0.6%만이 조달청을 통해 관급으로 공급됐다.

▶ 계절별 출하실적

우리나라는 지리적으로 중위도 온대성 기후대에 위치하여 봄·여름·가을·겨울의 사계절이 뚜렷하게 나타난다. 이에 시멘트 소비패턴도 계절과 기후에 따라 성수기와 비성수기로 나뉘는 특징을 가지고 있다.

2014년 국내 출하의 계절지수를 살펴보면 연간 평균치를 100으로 볼 때 1월과 2월은 동절기 혹한에 따른 공사 감소로 계절지수가 약 70%선에 그쳐 비수기임을 확연히 보여주고 있다. 반면 2/4분기와 4/4분기는 계절지수가 100을 상회함으로써 연중 성수기에 해당하는 시기임을 보여주고 있다(표 2 참조).

〈표 2〉 최근 시멘트 내수의 계절지수 및 출하비

(단위 : %)

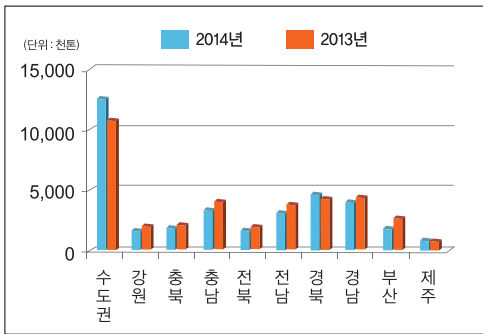
구분	1월	2월	3월	1/4 분기	4월	5월	6월	2/4 분기	상반기	7월	8월	9월	3/4 분기	10월	11월	12월 (e)	4/4 분기(e)	하반기 (e)
계절 지수	72.8	67.3	104.5	81.5	119.3	117.4	107.4	114.7	98.1	101.9	87.5	94.0	94.5	116.6	115.6	95.8	109.3	101.9
출하비	6.1	5.6	8.7	20.4	9.9	9.8	9.0	28.7	49.1	8.5	7.3	7.8	23.6	9.7	9.6	8.0	27.3	50.9

한편 분기별 출하구성비는 1/4분기 20.4%, 2/4분기 28.7%, 3/4분기 23.6%, 4/4분기 27.3%로 2/4분기가 가장 높았고, 상하반기로 나눌 때는 하반기(50.9%)가 상반기(49.1%)에 비해 출하구성비가 높은 것으로 나타났다.

▶ 지역별 출하실적

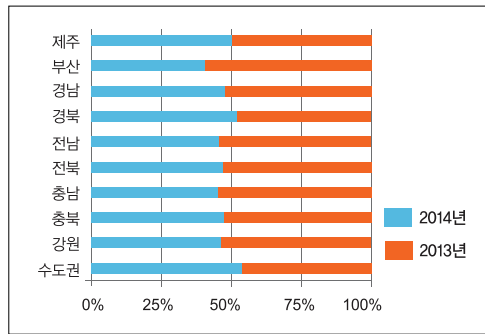
시멘트 수요는 도시 분포에 따라 지역별 수요가 확연하게 나타나는 산업이다. <그림 1>에서 보는 바와 같이 수도권의 경우 금년 1~10월 누계 기준으로 전체 수요의 34.9%를 차지하며 가장 높은 점유비율을 나타낸 반면 전북은 4.6%로 수요가 가장 적은 지역(제주도 제외)인 것으로 조사되었다. <그림 2>는 지난해와 올해의 출하량 증감을 비교한 도표로 금년의 경우 수도권과 경북, 제주 지역은 출하량이 증가한 반면 나머지 지역에서는 출하량이 감소한 것을 알 수 있다.

<그림 1> 2014년 지역별 출하



주: 1~10월 누계 기준

<그림 2> 2014년 지역별 출하 대비량



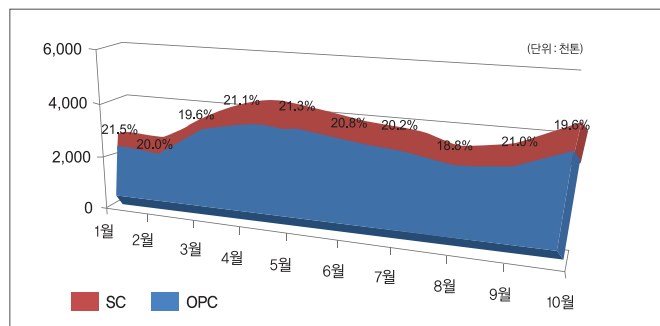
주: 1~10월 누계 기준

▶ 제품별 출하실적

시멘트는 일반적으로 보통포틀랜드시멘트(OPC)와 혼합시멘트 중 주축이 되는 슬래그시멘트(SC)로 크게 나눌 수 있다. 금년 10월까지 전체 시멘트 내수에서 슬래그 시멘트가 차지하는 비중은 20.4%로 나타났다. 이를 전년 같은 기간과 비교해 보면 슬래그시멘트 사용량이 9.3% 감소한 것으로 보인다.

최근 공사원가를 낮추기 위해 시멘트를 대신해 무분별하게 섞어 쓰는 결합제들이 사회문제가 되고 있다. 그런데 이는 품질과 강도를 약화시켜 구조물의 안전에 치명적인 영향을 줄 수 있는 위법적인 사항으로 시방서와 설계도면에 따라 적절히 사용되어야 할 것이다.

<그림 3> 2014년 시멘트 제품별 출하 추이



생산

시멘트는 원재료인 석회석을 광산에서 채광하여 분쇄 및 소성과정을 거쳐 중간제품인 클링커로 만든 다음 석고 등의 첨가제를 넣고 미분쇄하여 최종적으로 시멘트라는 완제품으로 만들어낸다.

2014년 클링커 생산은 시멘트 내수 감소에도 불구하고 클링커 수출 증가에 따라 전년보다 3.0% 증가한 45,300천톤을 기록할 것으로 예상된다. 완제품인 시멘트 생산의 경우 1/4분기 10,027천톤(6.6% ↑), 2/4분기 13,400천톤(2.2% ↓), 3/4분기 11,285천톤(0.1% ↑), 4/4분기 12,688천톤(1.7% ↓)으로 전년보다 0.1% 증가한 47,400천톤을 기록할 것으로 전망된다.

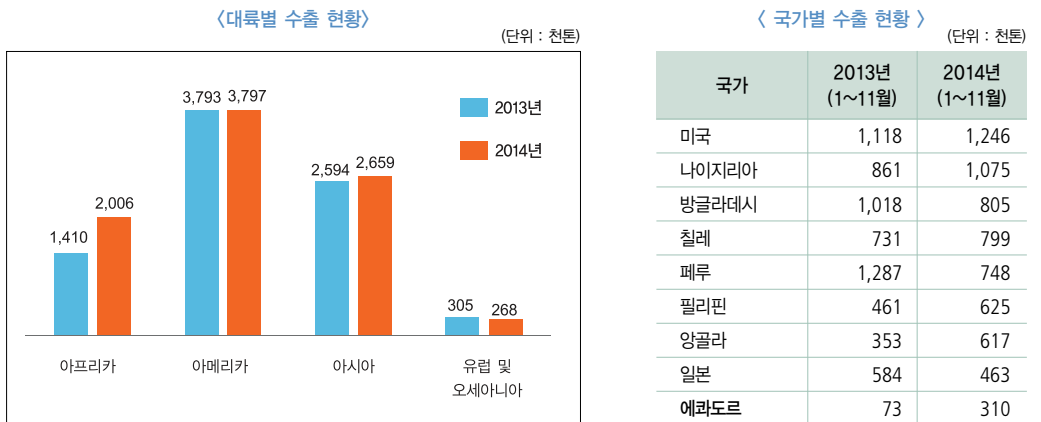
2014년 공장 가동률은 72%로 전년 수준을 유지했다. 하지만 수출을 제외할 경우 실제 내수가동률은 60%대 초반에 그칠 것으로 보인다. 따라서 시멘트업계는 가동을 저하에 따른 원가상승 압력에 대비하고 과잉설비 활용방안 마련이 시급한 실정이다.

수출입

2014년 1월부터 11월까지의 수출실적은 8,730천톤으로 전년동기대비 7.5% 증가한 것으로 나타났다. 이는 지난해 상반기 일부 업체의 생산공장 가동 중단에 따른 영향이 마무리되면서 금년도 수출이 정상화되었기 때문으로 볼 수 있다.

수출대상국은 총 25개국으로 나타났다. 대륙별로 수출실적을 분석해 보면 아프리카 수출이 크게 늘었고 아메리카와 아시아는 전년 수준을 유지했다. 국가별로는 미국, 나이지리아, 앙골라, 에콰도르 등은 수출이 증가한 반면 일본, 페루, 방글라데시는 감소한 것으로 조사되었다(표 3 참조).

〈표 3〉 지역 및 주요 국가별 수출 현황



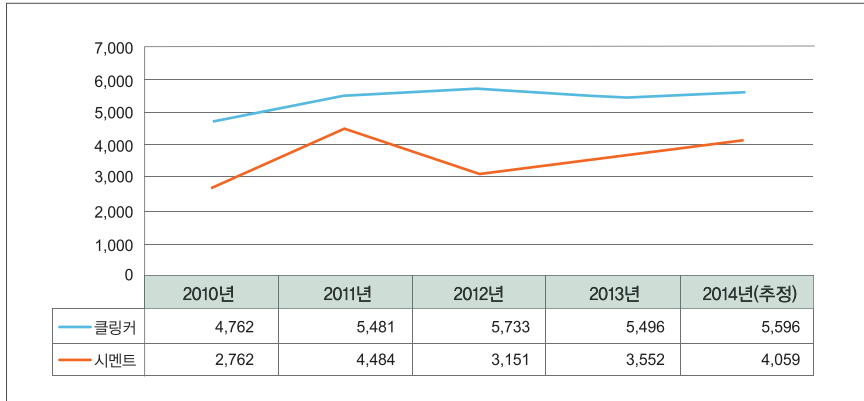
주: 1~11월 누계 기준(클링커 포함)

2014년에는 총 9,655천톤을 수출할 것으로 추정된다. 이 가운데 시멘트는 전년대비 14.3% 증가한 4,059천톤, 클링커는 1.8% 증가한 5,596천톤을 각각 수출할 것으로 전망된다. 품종별로는 클링커(58%)가 시멘트(42%)에 비해 수출 비중이 높게 나타날 것으로 예상된다(표 4 참조).

수출실적을 업체별로 살펴보면 쌍용 4,750천톤, 동양 2,716천톤, 라파즈한라 1,998천톤, 성신 179천톤, 한일 12천톤 순으로 나타났다. 수출실적을 지난해와 비교해 보면 쌍용, 라파즈한라, 한일은 수출이 증가했으나 동양, 성신은 감소했다.

〈표 4〉 연도별 · 품종별 수출현황

(단위 : 천톤, %)



한편 2014년도 시멘트 수입은 861천톤으로 전년대비 7.9% 증가할 것으로 예상된다. 〈표 5〉와 같이 일본으로부터의 수입은 다소 증가하였으나, 중국에서의 수입은 소폭 감소한 것으로 나타났다.

〈표 5〉 연도별 · 국가별 시멘트 수입실적

(단위 : 천톤)

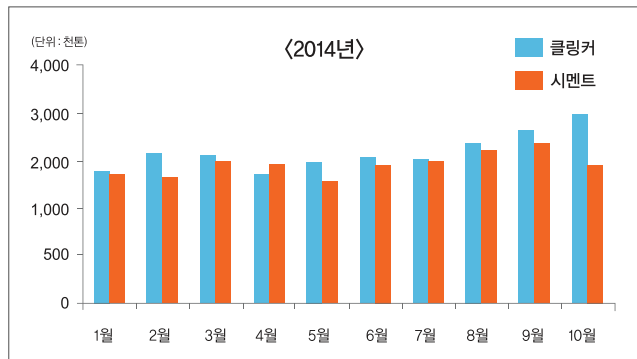
구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년(추정)
중국	74	-	10	101	65
일본	698	683	718	697	796
합계	831	683	728	798	861

주 : 클링커 수입 15천톤 포함

재 고

시멘트는 장치산업이라는 특성으로 인해 생산능력의 변동이 크지 않다. 또한 생산지와 소비지가 원거리에 위치하여 수송에 있어 많은 제약이 따를 뿐만 아니라 수경성을 지니고 있어 보관상의 어려움도 존재한다. 아울러 시멘트는 계절과 건설경기에 따른 수요 변동 폭이 커 생산공장과 유통기지

〈그림 4〉 연도별 · 품종별 수출현황



에 적절한 재고수준을 유지해야 하는 특성을 지닌다.

따라서 업체별로 시멘트 재고는 연중 적정 수준을 유지하고 있으며 금년의 경우 수요대비 공급이 다소 많았던 편으로 연말재고는 전년보다 소폭 증가할 것으로 보인다.

수 송

올해 10월까지 시멘트 수송실적은 전년동기의 41,666천톤에 비해 1.4% 늘어난 42,235천톤을 기록했다. 이를 수송수단별로 살펴보면 선박이 18,350천톤을 기록하며 가장 높은 비중을 차지한 가운데 도로가 12,251천톤, 철도가 11,634천톤을 수송한 것으로 나타났다(표 6 참조). 이를 지난해 같은 기간과 비교할 경우 철도운송은 857천톤(6.9%) 줄어든 반면 육상운송은 589천톤(5.1%) 늘어났으며 해상운송도 837천톤(4.8%) 증가한 것으로 조사되었다.



〈표 6〉 연도별 · 수단별 수송실적

(단위 : 천톤, %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년 1~10월	
					2014년 1~10월	전년대비
철도운송	14,596 (28.9)	14,487 (27.9)	14,409 (28.6)	14,754 (28.9)	11,634 (27.5)	93.1
육상운송	14,240 (28.1)	13,809 (26.6)	13,672 (27.2)	14,534 (28.5)	12,251 (29.0)	105.1
해상운송	21,766 (43.0)	23,596 (45.5)	22,282 (44.2)	21,726 (42.6)	18,350 (43.5)	104.8
합계	50,602	51,892	50,363	51,014	42,235	101.4

주: ()는 수송분담비, 수출포함

금년 10월까지 내수가 2.5% 감소한 가운데 철도운송이 큰 폭으로 줄고 육상운송이 반대로 늘어난 원인은 금년 5월부터 시작된 시멘트 철도 수송 체계의 변화에 따른 현상으로 풀이된다. 금년 5월 이전에는 철도로 시멘트를 수송할 때 시멘트 생산업체에서 철도공사에 보통 1주일에서 1일 전까지 수송신청을 하면 철도공사에서 화차를 배정하여 수송하는 방식이었다. 하지만 5월부터는 철도공사가 ‘열차단위 사전계약제’를 시행해 사전에 계약을 한 물량에 한해 수송하는 방식으로 바꿨다. 이러한 제도변경에 따라 시멘트업계의 철도 수송이 탄력적으로 이루어지지 못했고 그 결과 이를 육상운송으로 대체하게 되었다. 이러한 이유로 국내수요가 감소했음에도 불구하고 육상운송이 늘어나게 된 것이다. 해상운송의 경우 10월까지 8.6% 증가한 수출에 직접적인 영향을 받았다.

한편 지난해는 사상 최장기의 철도노조 파업(2013.12.9~12.30)으로 철도운송 부문의 어려움이 컸으나 올해는 다행히 철도노조나 화물연대 등 운송노조 단체의 파업에 의한 수송 애로는 발생치 않았다. 따라서 올해는 수송대란을 겪지 않은 순탄한 한해로 마무리 될 것으로 보인다. ▲