

일본의 철강 제품별 시장 분석

1. 최근 업계 동향

1) 세계 2위 철강업체의 탄생과 POSCO

- 조강생산 규모 세계 6위 신일본제철과 19위 스미토모금속이 2012년 10월 1일 합병하면서 ‘신닛테츠스미킨(新日鐵住金)’이라는 새로운 회사가 탄생하게 되었음
 - 새롭게 출범한 회사의 조강생산 규모가 4,670만t에 달해 아르셀로미탈에 이어 중국의 河北鋼鐵, 寶鋼集團과 거의 비슷한 규모의 세계 2위로 부상하게 되었음
 - 일본 철강업체의 인수·합병(M&A)은 2002년 NKK와 가와사키제강(川崎製鋼)이 JEF로 합병한 이후 10년 만의 일이지만 출범하자마자 난항을 겪고 있음
 - 엔고와 시황 악화로 2012년도 상반기(4~9월) 실적에서 2,400억 엔의 특별손실을 기록했기 때문임
- 주지하는바와 같이 철강산업은 다른 어떤 산업보다도 규모가 중요하기 때문에 신일본제철과 스미토모금속이 전격적으로 합병한 최대의 이유 역시 경영 합리화였음
 - 합병으로 규모를 키워 원료 조달비용을 줄이고 생산거점을 통합 및 재편하면 생산성 향상을 기대할 수 있었기 때문임
 - 또한 자금력이 향상되어 새로운 설비투자를 하기 쉬워지는 이점도 발생함
 - 두 회사는 합병으로 향후 3년 동안 약1,500억에 규모의 통합효과를 기대하고 있으나 그 대부분은 변동비 삭감이 기여할 것으로 보임
- 일찍이 세계 최고의 자리를 지켜왔던 일본의 철강업체가 최근 한국과 중국을 비롯한 해외기업에 고전을 면치 못하고 있으나 新日鐵住金の 탄생으로 다시 세계의 주역으로 부상할 수 있을지 관심이 모아지고 있음
 - 그러나 그렇게 되기 위해 반드시 넘어야 하는 최대 장벽은 한국의 포스코임
 - 사실 포스코는 신일본제철의 전신인 八幡製鐵, 富士製鐵과의 기술협력을 통해 성

장을 했으며 2011년 조강생산량에서 6위 신일본제철을 제치고 세계 4위로 부상한 기업임

- 신일본제철과는 지금도 제휴관계에 있으나 자동차용 강판을 비롯한 여러 많은 분야에서 경합관계에 있음

□ 매출액 규모로 보면 新日鉄住金が 포스코보다 앞설 것으로 보이지만 수익력 측면에서는 많은 차이가 남

- 2011년도 매출액 경상이익률은 포스코가 6.9%를 기록한 반면, 같은 해 신일본제철은 3.5%, 스미토모금속은 4.1%에 그쳤음

□ 新日鉄住金이 포스코에 비해 기술력과 고객에 대한 제안능력 등에서 앞서는 것으로 평가받으면서 수익력이 떨어지는 이유는 다음의 두 가지로 요약할 수 있음

- 첫 번째는 엔고, 원화 약세와 같은 환율동향이며, 두 번째는 법인세율의 격차인 것으로 보임
- 이러한 요인이 양사의 경쟁력에 지대한 영향을 주기 때문에 이러한 환경이 지속되는 한 수익력 측면에서 포스코를 능가하기는 어려울 것으로 판단됨

2) 新日鉄住金の 해외진출 전략

□ 이번 합병은 앞으로 국제시장에서 성장하기 위한 공격적인 전략임과 동시에 재무기반을 견고하게 하기 위한 수비적인 전략도 함께 가지고 있다고 볼 수 있음

- 인도 등 성장이 기대되는 신흥시장에서 현지기업과의 합병을 통한 리스크 분산전략을 추진하는 한편, 합리화에 따른 재무지표 개선을 착실히 이행하면 기대하는 성과를 올릴 공산이 전혀 없는 것은 아님

□ 新日鉄住金은 실제 지난 2012년 12월 26일 대폭적인 자동차 수요 증가가 예상되는 인도네시아에서 자동차용 강판의 제조판매사업을 시작한다고 발표하였음

- 인도네시아의 국영 제철회사 크라카타우(Krakatau)와 합병회사(新日鉄住金 51%, 크라카타우 49%)를 설립하고 자카르타 근교의 사업용지 약20헥타르의 토지사용권을 취득하였음
- 실제 투자액은 아직 정해지지 않았으나 제조품목 등 상세한 사업내용이 결정 되는 대로 2013년도 상반기 중에 발표할 예정임

- 新日鉄住金は 일본 자동차 업체의 해외생산 확대에 따라 신흥국을 중심으로 자동차용 강판의 해외생산 거점 확보에 속도를 내고 있으며, 건설 중인 것을 포함하여 이번 인도네시아 건은 9번째(7개국)의 해외거점이 됨
- 또한 연결자회사로 그룹의 핵심 전로(電炉)업체 오사카제철(大阪製鉄)도 병행해서 크라카타우와 합병으로 건축용 강재의 제조판매거점 설립을 추진하고 있어, 실현 되면 오사카제철은 첫 번째 해외생산 거점이 됨

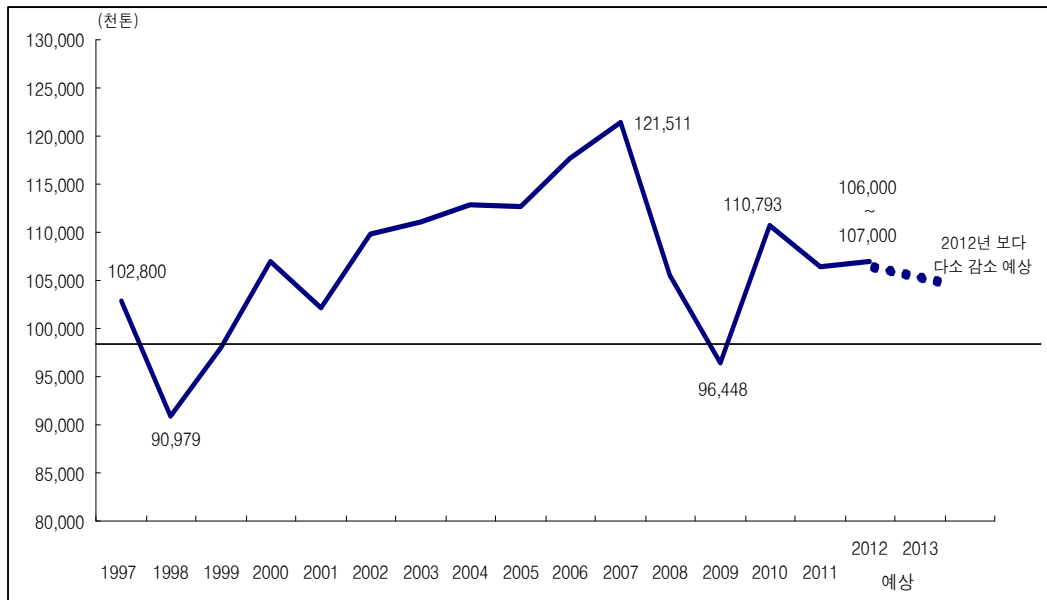
2. 시장 규모

1) 2013년 조강 생산 전망

- 일본철강연맹이 발표한 자료에 따르면 2012년 일본의 조강생산은 전년과 비슷한 수준에 머물 것으로 전망됨
- 2012년 상반기는 차세대자동차 보조금 등 정책효과에 따른 민간수요가 회복되고 재해 복구를 위한 공공투자가 증가한 것에 힘입어 철강 국내수요는 증가하였음
- 그러나 하반기에는 중국으로의 수출 감소로 제조업 생산 활동이 위축되면서 철강 수요가 제조업을 중심으로 크게 감소하였음
- 따라서 2012년 조강생산은 2011년 수준인 1억600~700만톤 정도가 될 것으로 전망됨
- 한편 2013년 일본의 조강생산은 2012년 실적에 못 미치는 수준을 기록할 것으로 예상됨
- 2013년 일본 국내 철강수요는 소비세 증세 이전의 사전수요와 설비투자 회복 등으로 건설 분야는 증가할 것으로 보임
- 그러나 제조업분야에서는 선박용 감소와 더불어 해외생산 이전에 따른 자동차·산업기계·전기기계용은 증가를 기대하기 어려워 전체적으로 2012년에 비해 약간 줄어드는 수준을 기록할 것으로 보임
- 앞으로 해외 철강시장에서는 그 동안의 확대 속도는 다소 둔화되겠지만 동남아시아를 중심으로 한 철강수요는 비교적 견실한 성장세를 이어갈 것으로 전망됨
- 그러나 한국과 중국의 대폭적인 철강생산 능력 증강 영향으로 아시아의 철강수급은 크게 완화될 것으로 보임
- 따라서 2013년은 업체간 치열한 경쟁을 피하기 어려울 것으로 보이기 때문에 일본

의 철강 수출은 전년대비 약간 줄어드는 한편, 수입은 높은 수준을 계속 유지할 것으로 전망됨

〈그림1〉 일본 조강생산 전망

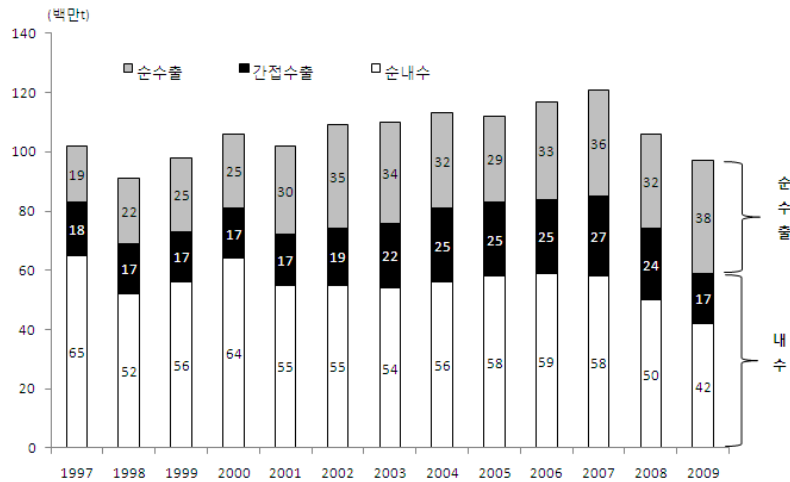


자료) 일본철강연맹, 철강수급통계월보

2) 수급동향

- 내수 및 수출 모두 감소추세에 있으나 아시아 신흥국가로의 고품질 철강재 수출은 증가하고 있음(〈그림2〉참조)
 - 순 내수는 공공사업 축소와 민간설비투자 감소 등으로 감소세를 면치 못하고 있으며, 앞으로도 증가세로 반전되기는 어려울 것으로 전망됨
 - 간접수출은 자동차, 조선, 산업기계, 전기기계 등의 수출호조로 증가세를 유지해왔으나, 일본 제조업체들의 국외 현지 생산이 가속화되고 있어 이에 따른 감소가 불가피할 것으로 보임
 - 직접수출은 수출지역을 미국에서 아시아지역으로 옮기면서 확대되고 있는 양상을 보이고 있으며, 아시아 신흥국가의 성장과 중산층 증가에 따른 일본 제조업의 해외 진출이 늘어나면서 일본으로부터의 고품질 철강재의 공급이 증가할 것으로 전망됨

〈그림2〉 일본 조강생산 수요별 추이

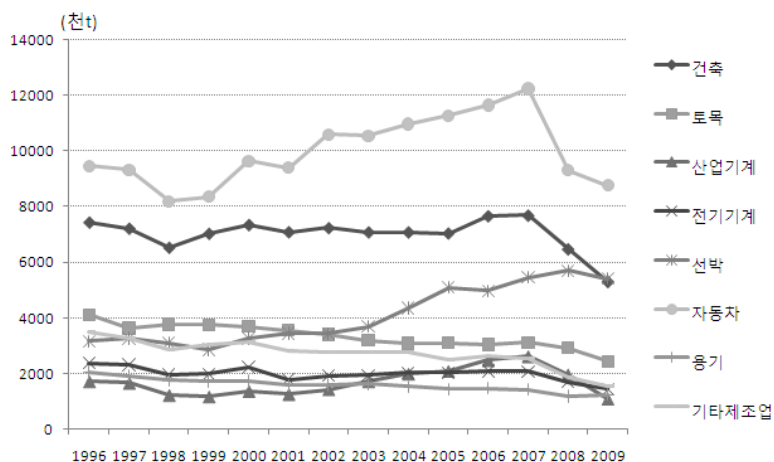


자료: 일본철강연맹, 철강수급통계월보

- 주: 1) 순내수는 건축물과 국내에서 판매되는 자동차 등 오로지 일본 국내에서 사용되는 것
 2) 간접수출은 자동차 등이 수출될 때 제품을 구성하는 소재로 수출되는 것
 3) 순수출은 수출에서 수입을 제한 것

- 보통강의 경우, 전반적으로 모든 분야에서 수주량이 2007년 이후 감소추세가 확대되고 있음(〈그림3〉참조)
- 국내경제 침체 등의 영향으로 제조업 중에서도 특히 자동차와 건설분야 수요가 급감하고 있음
 - 다만 일본 조선업체들의 잇따른 해외수주로 유일하게 선박분야에서의 보통강 수주량이 꾸준히 증가하고 있음

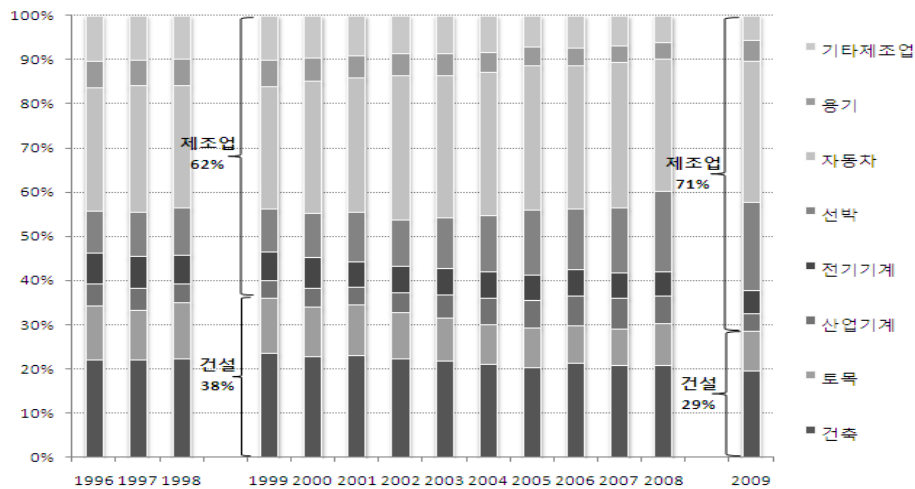
〈그림3〉 보통강 철강재 용도별 수주량(내수) 추이



출처: 일본철강연맹, 철강수급통계월보

- 보통강의 수요분야별 비중 추이를 살펴보면, 제조업의 비중은 늘어난 반면, 토목과 건축 등 건설분야의 비중이 줄어들고 있음(<그림4>참조)
- 1990년대 후반 전체 수요의 38%에 달했던 건설 분야(토목, 건축)에서의 수요가 그 이후 계속 감소추세에 있으며, 선박분야의 비중은 증가하는 반면, 기타제조업은 감소하고 있음

<그림4> 보통강 수요분야별 비중 변화 추이

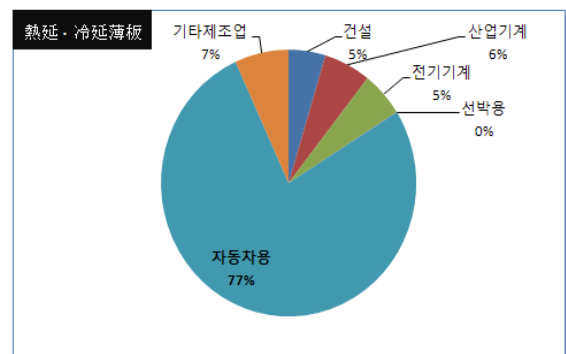
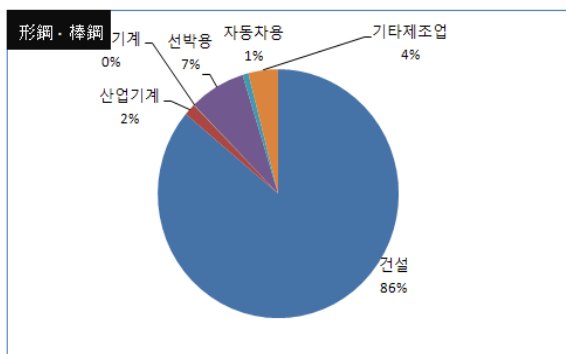


출처: 일본철강연맹, 철강수급통계월보

주: 보통강 전체 내수중에서 판매업자에게 판매된 부분은 제외하고 백분율로 나타냄

- 보통강 수요의 약 45%를 차지하는 박판(薄板)은 대부분 제조업에 쓰이고 있음(<그림5>참조)
- 특히 자동차용으로 전체의 77%가 쓰이고 있으며, 형강(形鋼) 및 봉강(棒鋼)은 전체의 86%가 건설용으로 소비되고 있음

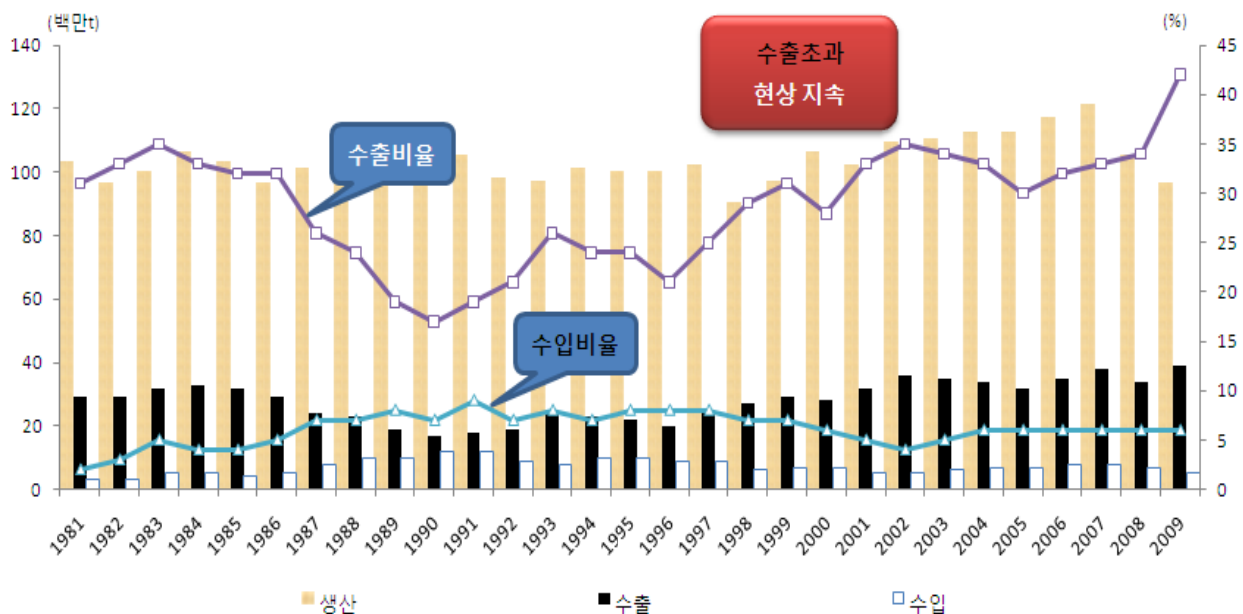
<그림5> 보통강 품종별 용도별 수주실적(2010년 4월)



출처: 일본철강연맹, 철강수급통계월보

- 동아시아에서의 고급철강재 수요 증가로 일본으로부터의 수출수요는 꾸준히 증가하고 있으며 전체 생산에서 차지하는 수출비중이 2009년에 40%를 넘고 있음(<그림6>참조)
- 반면 해외로부터의 수입비중은 전체 생산의 약5%정도로 극히 낮은 수준에 머물러 있음
- 현재 세계 최대 조강생산국인 중국도 한국을 포함한 대부분의 국가에 대해 수출초과 현상을 보이고 있으나, 유일하게 일본에 대해서는 수입초과 현상을 나타내고 있음

<그림6> 일본 조강생산에서 차지하는 수출입 비중



출처: 일본철강연맹, 철강수급통계월보

- 이처럼 일본 철강제품 수출이 1990년대 중반 이후 꾸준히 증가하는 이유 중 하나는 고기능 철강 제품 분야에서 일본의 철강제조사들이 압도적인 기술적 우위를 보이고 있기 때문임
- 고로(高爐)에서 전로(轉爐)로 이어지는 제조방법을 중심으로 한 고도의 강괴(鋼塊) 제조기술과 압연기술을 바탕으로 만들어지는 모든 철강 제품은 정밀도 측면에서 상대적 우위성을 차지하고 있음
- 이처럼 기능측면에서 상대적인 강점을 나타내고 있는 일본의 철강제품을 정리한 것이 <표1>임

〈표1〉 일본의 고기능 철강 제품

품종	고기능 제품	특징	주요 사용처
철로 (鐵路)	고강도 열처리 선로	▷ 내마모성을 높이기 위해 열처리를 한 선로	철도
형강(形鋼)	내화강(耐火鋼)	▷ 600°C에서의 내력(耐力)이 상온규격내력의 2/3이상이 되는 것을 보증하는 철강재(일반철강재는350°C)로 내화피복의 저감 및 절감이 가능	건축
	저항복점강 (低降伏点鋼)	▷ 첨가원소를 최대한 줄인, 종래의 연강(軟鋼)에 비해 강도가 낮고 연성이 극히 높은 철강재로, 지진 대비 구조물 등에 사용됨	건축
	고성능590N급 강재	▷ 건축 자재가 기본적으로 갖추어야 하는 강도, 인성(靱性), 용접성 등의 특성을 최대한 함유한 고장력강(高張力鋼)	건축
선재·봉강 (線材·棒鋼)	타이어코드용 선재	▷ 탄소함유량0.7~0.9%로, 개재물(介在物), 편석(偏析), 표면평상이 뛰어난 극세선선용(極細伸線用) 고강도 선재	타이어 제조
	고강도 선재	▷ 고강도, 고인성(高靱性) 교량용 선재	토목, 건축
	부품용 고기능 강재	▷ 자동차보안 부품용 비조질강(非調質鋼), 肌燒鋼(gear류), 연질 냉단강(軟質冷鍛鋼, 용수철, 軸受鋼 등	자동차, 산업기계
후판 (厚板)	고기능 후판	▷ 강괴(鋼塊) 제조기술과 제어압연 기술, TMCP기술에 의해 제조되는 선박용 고장력강(高張力鋼), 탱크용 고내부식강(高耐腐食鋼), 해양관계 공사에서 사용되는 내후성강(耐候性鋼), 산업기계용 내마모강(耐磨耗鋼) 등	조선, 토목, 산업기계
박판 (薄板)	고강도 강판	▷ 자동차용 고장력강판(bonnet, front Fender 등에 사용되어 차체 경량화에 기여)	자동차
	고가공성 강판	▷ 자동차용 deep drawing강판(차체 프레스 성형의 편리성 제고 및 대형화를 통해 차체 경량화, 차체 디자인 향상에 기여)	자동차
	녹 방지 강판	▷ 자동차 차대용에 사용되는 합금화용용(合金化溶融)아연도금강판, 건재·가전용으로 사용되는 경우가 많은 전기아연도금강판, 도장 작업을 생략할 수 있는 강판, 환경부하가 적은 강판 등	자동차, 산업기계, 전기기계, 건축
	극박(極薄) 강판	▷ 캔 제조용 극박 및 그 원판이 되는 TMBP강판	용기
	전자(電磁) 강판	▷ 자계(磁界)방향이 일정하여 변압기 등에 사용되는 방향성 전자강판, 자계방향이 균일하여 모터 등에 사용되는 무방향성 전자강판	전기기계, 에너지, 자동차
강관 (鋼管)	이음새 없는 강관	▷ 내압(耐壓), 내부식성이 매우 높아, 혹독한 조건에서 사용되는 석유천연가스유전용, 원자력 발전 및 화학공업용 강관	에너지, 화학
	대경(大徑)용접강관	▷ 혹독한 조건에서의 석유 천연가스 용 파이프라인에 사용되는 내압, 내저온(耐低溫), 내부식성(耐腐食性)이 높은 강관	에너지

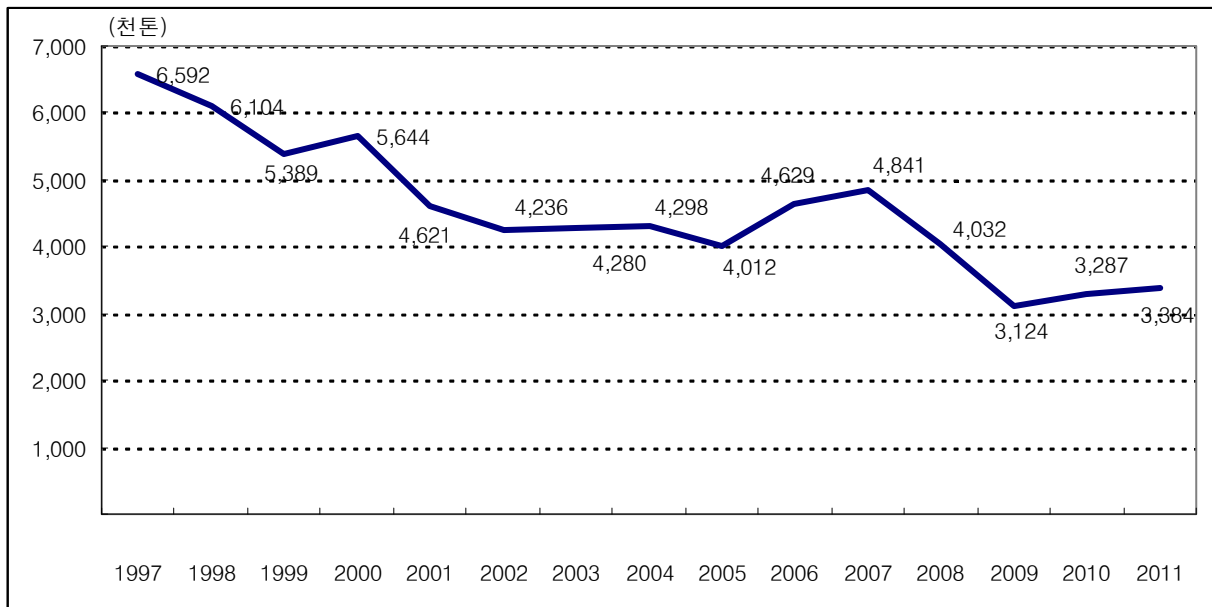
3. 철강 제품별 시장 점유율

1) H형강

□ 건물 구조물 등 건자재로 대부분 쓰이는 H형강은 2011년 일본 국내 생산량이 전년 대비 5.7% 증가한 338만 4,000톤이었음(<그림7>참조)

- 동일본대지진 이후 한때 수요가 감소했으나, 도쿄 등 수도권을 중심으로 재개발과 아파트 수요가 늘어나면서 생산이 회복되고 있음

〈그림7〉 H형강 생산 추이



자료) 일본철강연맹, 철강수급통계월보에서 작성

- 회사별 점유율에서는 2년 연속 신일본제철이 1위를 차지한 가운데 2위 동경제철이 점유율을 크게 늘리면서 신일본제철과의 격차를 줄였음
 - 신일본제철은 경쟁심화로 가격이 하락하자 채산성을 중시하여 생산량을 줄이는 전략을 전개한 결과 2011년 시장점유율이 전년대비 0.6%포인트 줄어들었음
 - JFE스틸도 같은 이유에서 수익확보를 중시한 결과 시장점유율이 4.2%포인트 줄어들어 순위도 3위에서 5위로 밀려났음

〈표1〉 과거 5년간의 H형강 시장점유율 상위 기업

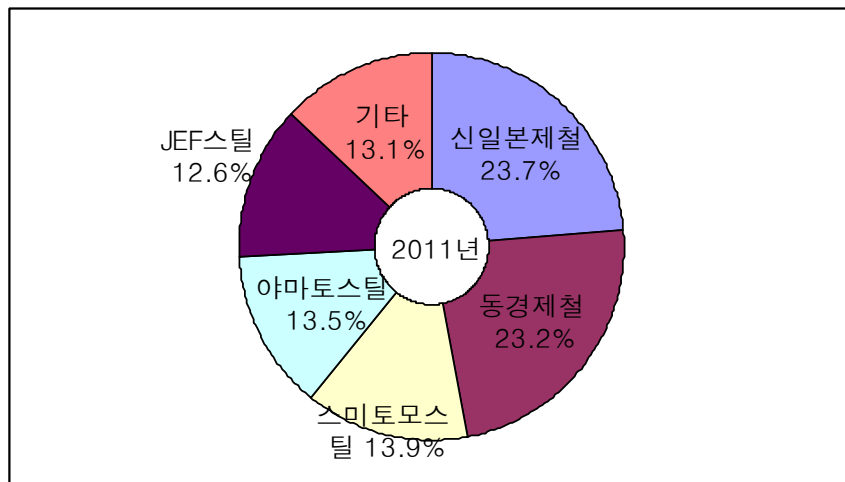
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
1	동경제철	동경제철	동경제철	동경제철	신일본제철
2	신일본제철	신일본제철	신일본제철	신일본제철	동경제철
3	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸
4	스미토모스틸	스미토모스틸	스미토모스틸	스미토모스틸	스미토모스틸

자료) 日経産業新聞社(2013), ‘日経シェア調査’에서 작성

- 한편 동경제철은 전년대비 2.4%포인트 시장점유율을 확대시키며 업계 2위 자리를 지켰음
 - 동경제철은 각 지방거점으로 권한을 이양하여 건물 등 건설물건이 나왔을 때 신속하게 계약할 수 있는 체제를 갖추었음

- 그 결과 안전별 계약 성사율이 높아지면서 시장점유율이 높아졌음
- 2006년 이후 줄곧 1위 자리를 지켜오다 지난 2010년 신일본제철에게 역전을 허용하였으나, 최근 1위 탈환을 위해 적극적인 영업 전략을 전개하고 있음

〈그림8〉 시장점유율(2011년)



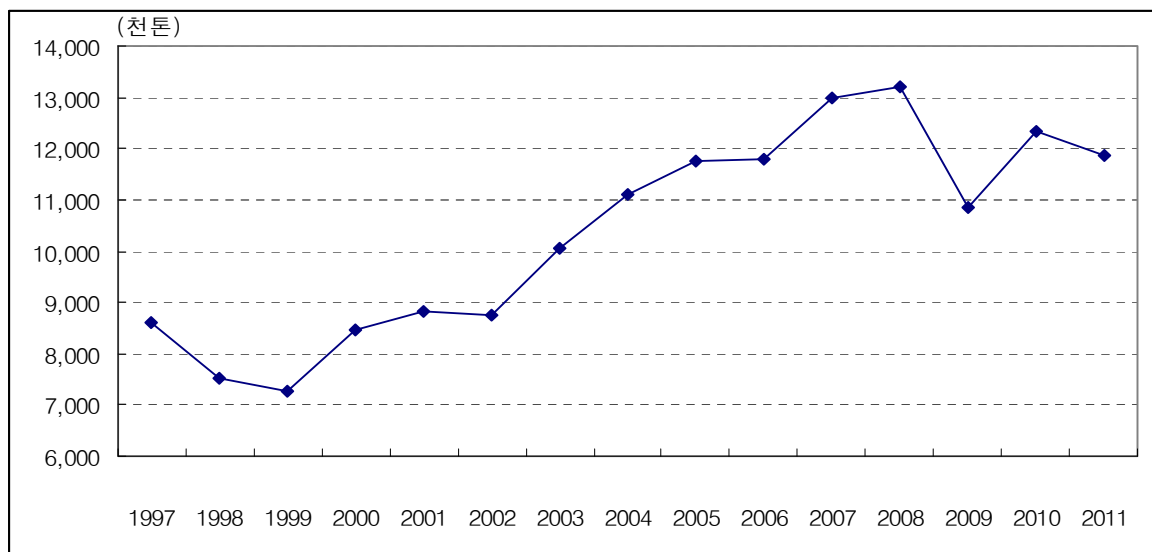
자료) 日經産業新聞社(2013), ‘日經シェア調査’에서 작성

- H형강은 2010년에 비해 2011년 생산량이 증가하기는 하였으나, 2007년과 비교하면 3분의 2 수준에 머물러 있음
 - 고로업체는 물론 전로업체도 과잉 생산능력을 보유하고 있어 경쟁이 날로 치열해지고 있는 상황임
 - 일본 내수가 증가하지 않는 가운데 수출확대 움직임이 나타나고 있으나, 엔고로 채산성은 악화되고 있음
- H형강 시황은 2011년에 비해 크게 개선되지 못한 상황이어서 모든 회사가 어려운 수익 상태에 놓여 있음
 - 시장점유율 확대에 나섰던 동경제철은 2012년 7월에 이미 예상 실적을 하향조정했음
 - 최근 일부 기업이 가격인상을 단행하였으나, 본격적인 수요회복이 늦어지고 있는 상황에서 다른 회사로까지 확대되기는 어려워 보임
 - 참고로 일본철강연맹이 발표한 자료에 따르면 H형강의 톤당 가격은 2011년 8만2천 엔에서 2011년 7만 2천 엔으로 하락한 상태임

2) 후강판(厚鋼板)

- 후강판은 두께가 6밀리미터 이상의 강판으로 주로 선박의 외장 부분 등 조선용이 대부분이지만 건설기계를 비롯한 원유와 천연가스를 유전에서 정제로 옮기는 파이프라인으로도 쓰임
- 2011년 후강판의 일본 국내생산량은 전년대비 1.0% 감소한 1,229만 6,388톤으로 2010년에 2년 만에 플러스성장을 기록했으나 2011년에 다시 감소하였음
 - 후강판의 주력 분야인 조선의 수요가 예상과는 다르게 증가하지 못한 것이 주요 원인으로 보임
 - 그래도 생산량 감소를 억제할 수 있었던 것은 조선 이외의 에너지 분야의 수요 개척을 강화했기 때문임

〈그림9〉 강판(중후판, 박판) 생산 추이



자료) 일본철강연맹, 철강수급통계월보에서 작성

- 업계 1위를 지키고 있는 JFE스틸은 전년대비 2.2%포인트 상승한 36.8%로 2011년 시장점유율을 크게 향상시켰음
 - 서일본제철소 후쿠시마(福島) 지역과 동일본제철소 케이힌(京浜) 지역에서의 설비 증강에 따른 증산체제 정비가 시장점유율 확대에 영향을 준 것으로 보임
 - 또한 파이프라인용 강관(鋼管) 수주가 증가한 것으로 보이며, 3위 고베제철소도 에너지 생산용 파이프라인이 증가했음

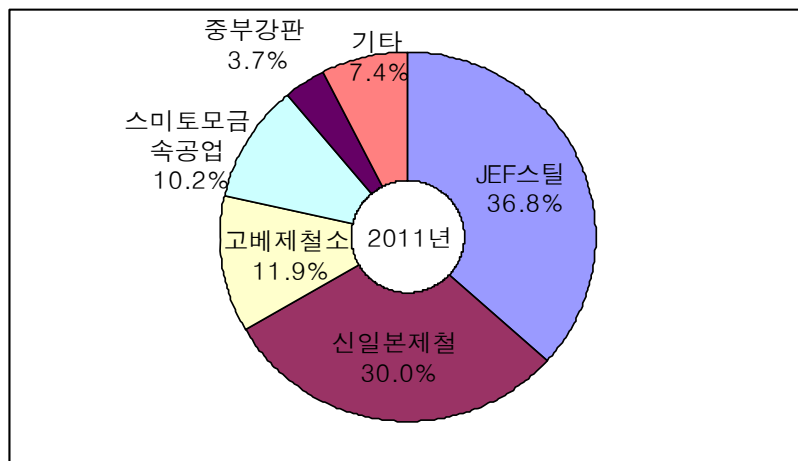
- 한편 2011년 시장점유율이 크게 줄어든 기업은 업계 2위를 지키고 있는 신일본제철임
- 전반적인 수요 감소 여파로 생산량이 큰 폭으로 낮아진 것이 시장점유율 하락의 주요 요인이었음
 - 신일본제철과 함께 시장점유율이 줄어든 스미토모금속공업도 조선용 수요가 감소하면서 생산량이 줄어들었음
 - 2012년도 해운 상황이 좋지 않을 것으로 예상되기 때문에 당분간 조선 수요가 회복되기는 쉽지 않을 전망이다
 - 따라서 각사는 에너지 분야에 주력하여 조선 수요 감소를 충당하는 전략을 추진해야 할 것으로 보임

〈표2〉 과거 5년간의 시장점유율 상위 기업

	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
1	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸
2	신일본제철	신일본제철	신일본제철	신일본제철	신일본제철
3	고베제철소	고베제철소	고베제철소	스미토모금속공업	고베제철소
4	스미토모금속공업	스미토모금속공업	스미토모금속공업	고베제철소	스미토모금속공업

자료) 日經産業新聞社(2013), ‘日經シェア調査’에서 작성

〈그림10〉 시장점유율(2011년)



자료) 日經産業新聞社(2013), ‘日經シェア調査’에서 작성

- 후강판을 구부려 일정 강도를 유지하는 기술은 난이도가 높을 뿐 아니라 에너지 분야에서는 지진에 의한 충격에도 부러지지 않는 등 유연성이 요구되는 등 기술력으로 평가받음

- 이 분야의 기술력은 일본 업체들이 상대적 우위성을 보이고 있으나, 최근 한국 업체가 관련 기술을 크게 향상시킨 것으로 알려져 있음
- 2012년 4월 JEF스틸은 이토추마루베니(伊藤忠丸紅)철강과 공동으로 미국과 호주에서 계획하고 있는 유전, 액화천연가스(LPG) 생산시설 파이프라인용 강관(鋼管) 25만 톤을 수주했음
 - 미국 멕시코만 Jack & St. Malo 유전 개발과 호주 Wheatstone사의 천연가스 개발을 두 개의 프로젝트에 ‘UOE강관(鋼管)’으로 불리는 직경 약 610~1,120밀리미터의 대형 강관을 납품할 계획임
 - 이번 수주는 후쿠시마(福島)지역에 있는 UOE강관 생산 라인에서 6개월 동안 생산하는 분량임
- 2011년에 시장점유율이 줄어든 신일본제철은 2012년에는 스미토모금속과의 합병함으로써 JEF스틸을 추월할 것이 확실함
 - 두 회사의 합병으로 가능해진 생산규모로 어디까지 시장점유율을 확대시킬 수 있을지도 관심의 대상임
 - 그러나 후강관은 원래 JEF스틸이 강세를 보이는 분야이기 때문에 1위 수호를 위한 적극적인 공세도 예상됨
 - 결국 후강관의 새로운 시장으로 부상하고 있는 에너지 관련 분야에서의 수요 확보가 관건이 될 것으로 보임

3) 핫코일(열연강판, 熱延鋼板)

- 2011년 열연강판의 일본 국내생산량은 전년대비 7.0% 감소한 4,052만 7,679톤이었음
 - 자동차와 가전 등 폭넓은 상품에 쓰이는 핫코일은 자동차용 동향이 전체생산을 좌우한다고 할 수 있음
 - 지난 2011년 상반기에는 동일본대지진, 하반기에는 태국 홍수의 여파로 자동차생산이 타격을 받아 수출이 감소한 것이 핫코일 생산에 영향을 주었음
- 재해와 홍수로 지연된 생산을 만회하기 위한 자동차 관련 수요를 적절하게 확보한 업계 1위 신일본제철과 2위 JFE스틸이 2011년 시장점유율을 확대시켰음
 - 두 회사 모두 자동차 생산이 회복하는 시점을 정확히 파악하여 신속하게 핫코일

생산을 늘려 부품업체에 납품한 것이 주요했던 것으로 보임

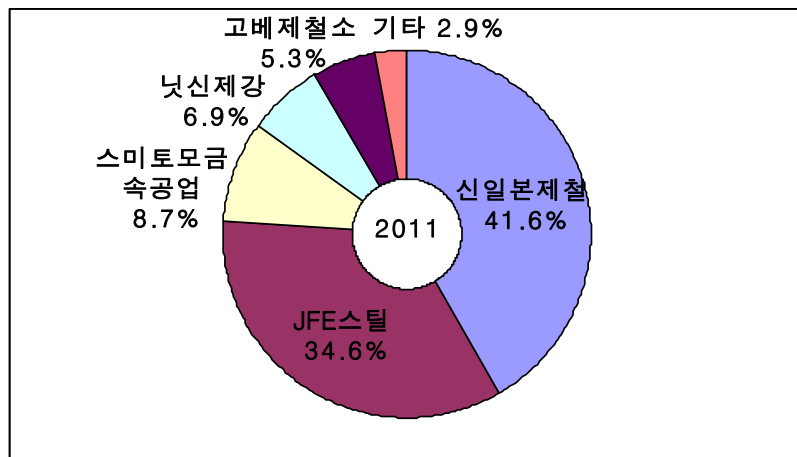
- 또한 아시아의 자동차용 수출 시장에서 선전한 것도 생산 증가에 도움이 된 것으로 판단됨
- 신일본제철은 전년대비 0.9%포인트 상승한 41.6%, JFE스틸은 0.4%포인트 상승한 34.6%를 기록했으며, 상위 5개사 모두 생산량이 감소한 가운데 다른 회사에 비해 감소폭이 상대적으로 작았음

〈표3〉 과거 5년간의 시장점유율 상위 기업

	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
1	신일본제철	신일본제철	신일본제철	신일본제철	신일본제철
2	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸	JFE스틸
3	스미토모금속공업	스미토모금속공업	스미토모금속공업	스미토모금속공업	스미토모금속공업
4	닛신제강	닛신제강	닛신제강	닛신제강	닛신제강

자료) 日経産業新聞社(2013), ‘日経シェア調査’에서 작성

〈그림11〉 시장점유율(2011년)



자료) 日経産業新聞社(2013), ‘日経シェア調査’에서 작성

- 한편 재해로 가시마(鹿島)제철소의 피해가 컸던 스미토모금속공업은 1.1%포인트 하락한 8.7%를 기록했음
- 순위에는 변동이 없었지만 조업을 다시 가동하기까지 많은 시간이 걸린 점이 시장 점유율 하락으로 이어졌음
- 5위 고베제철소도 2011년 4~6월에 가고카와(加古川)제철소에서 발생한 조업중단 사태로 생산에 차질이 생긴 것이 결국 시장점유율 하락의 결과를 낳았음
- 수출비중이 낮은 4위 닛신제강(日新製鋼)은 국내판매 유지에 전력한 결과 상대적으로

로 시장점유율이 상승하였음

- 핫코일의 일본 국내시장 점유율은 신일본제철과 JFE스틸 상위 두 개 회사가 전체 시장의 약80%를 차지하고 있음
- 뿐만 아니라 신일본제철과 스미토모금속공업의 합병으로 탄생한 新日鐵住金이 본격적인 생산에 들어가면 2강 체제가 더욱 더 공고해질 것으로 보임
- 이 두 회사는 고장력강판(자동차의 Bonnet, Front Fender 등에 사용되어 차체를 가볍게 함)이라는 고강도 강판 개발을 통해 일본 자동차업체와의 거래관계를 강화하고 있음
- 고베제철도 이 제품의 개발과 생산을 강화하고 있어 앞으로 시장점유율을 둘러싼 각사 간 경쟁은 더욱 치열해질 전망이다
- 또한 중국과 태국 등 아시아 각국에서의 자동차생산이 확대되고 있어, 현지에서 생산하는 일본 자동차업체에 대한 공급량을 늘리는 것도 시장점유율에 영향을 줄 것으로 보임

4. 향후 시장 전망

1) 일본 철강업체의 과제

- 일본 철강업체는 앞으로 아시아 시장에서 얼마나 시장을 확보할 수 있는가가 향후 10년간 성장의 중요한 열쇠가 될 것으로 보임
- 일본 각 철강업체가 최근 아시아 지역에서 냉연과 표면처리 등 후공정과 관련된 공장 설립에 박차를 가하고 있으나, 경쟁대상인 한국과 중국업체도 아시아 공략에 적극 나서고 있어 아시아 시장에서의 치열한 경쟁이 불가피할 것으로 보임
- 한국과 중국 철강업체는 자국통화 약세와 국내의 상대적인 저비용 생산구조를 활용하여 해외시장 공략에 적극적으로 나서고 있는 상황임
- 따라서 엔고 현상이 지속되면 일본에서 생산한 철강재를 수출하여 해외 현지에서 냉연과 표면처리를 하는 방법으로는 일본 업체가 가격경쟁력을 유지하기는 어려울 것으로 전망됨
- 결국 일본 철강업체는 해외 현지에서 직접 조강을 생산할 수 있는 체제를 확립하는 것이 급선무가 될 것임

- 새롭게 출범한 新日鐵住金の 최대 과제로 지적되고 있는 해외시장 공략에 있어서는 인재와 자금을 신흥국에 중점 배치하여 성장시장을 흡수하는 전략을 추진해야 할 것임
 - 당초 新日鐵住金에 합류할 것으로 예상되었던 고베제강(神戸製鋼)은 신일본제철과 함께 선재(線材)분야에서 높은 시장점유율을 나타내고 있어 합병은 어려울 것으로 보임
 - 따라서 고베제강은 중점 수익 사업으로 부상한 건설기계와 산업기계 분야를 강화하는 이른바 ‘복합경영’을 적극 추진할 것으로 전망됨
 - 한편 JFE도 그룹 재편을 구상하면서 적극적인 해외시장 공략에 나설 것이 확실해 보임
- 결국 일본 철강업체에게 가장 중요한 것은 신흥국 시장이기 때문에 해외에서 언제쯤 본격적으로 고로 건설에 나설 것인가, 세계 철강업계가 주목하고 있는 상황임
- 한편 전로(電爐) 철강시장은 축소하는 일본 국내 건설시장을 놓고 40개 이상의 회사가 사활을 건 경쟁을 펼치고 있는 상황이기 때문에 조만간 업계재편이 불가피할 것으로 전망됨
 - JFE그룹은 일찍이 재편을 결정하고 4개였던 전로 업체를 JFE조강(条鋼) 1개사로 집약시켰음
 - 뿐만 아니라 동일본대지진 때 해일 피해를 입은 센다이(仙台)공장(東北스틸)은 이미 폐쇄를 결정한 상태임
- 따라서 일본 전로 업계의 최대 관심사는 新日鐵住金の 계열 전로 회사의 재편 방향으로, 실현되면 대규모 수급개선을 기대할 수 있기 때문임
 - 이미 JFE의 센다이, 동경제철의 다카마츠(高松)공장이 연이어 폐쇄되면서 봉강(棒鋼) 수급이 개선되어 관련 기업들의 수익성이 호전되고 있음
 - 앞으로 일본 전로 시장에서는 재편효과를 어떻게 극대화시킬 것인가가 중요한 과제가 될 것임

2) 한국 철강제품의 일본 진출

- 신일본제철과 스미토모금속이 합병하여 세계 2위 철강업체로 도약한 新日鐵住金の 탄생이 한국 포스코에 미칠 영향이 우선 관심을 끌고 있음

- 新日鉄住金の 출범으로 포스코의 세계 철강업계 순위는 4위에서 5위로 한 단계 떨어지게 되었음
 - 그러나 일본의 거대 철강회사 탄생이 포스코에 긍정적인 영향을 미칠 것이라는 게 일반적인 견해임
 - 철강의 대표적 수요처인 일본 자동차 업체가 신규 자동차 강판 공급 업체로 포스코를 선정할 가능성이 높아졌기 때문임
- 일본 자동차 업체들은 자동차 강판의 대부분을 신일본제철, JFE, 스미토모금속 등 3 곳에서 조달하고 있음
- 특히 신일본제철과 스미토모금속이 합병함으로써 한 회사에 60% 이상을 의존하게 되는데, 일본 자동차 업체들은 한 철강업체에서 40% 이상 구매하지 않는다는 원칙이 있는 것으로 알려져 있음
 - 따라서 포스코가 일본 자동차 업체의 새로운 강판 구매처로 부상할 가능성이 높음
 - 2011년 포스코의 자동차 강판 출하량은 700만t으로 그 가운데 일본 수출 물량은 11%였음
- 이미 일본 자동차업체가 가격경쟁력 확보를 위해 해외 현지에서 강판을 조달하는 사례가 늘어나고 있기 때문에 그 가능성은 더욱 높을 것으로 보임
- 이미 혼다는 지난 2011년 인도에서 생산하는 소형차에 현지에서 생산하는 강판을 이용할 것을 결정했음
 - 또한 도요타는 이미 인도 현지에서 생산하는 ‘카롤라’에 시험적으로 현지 생산 강판을 도입했으며, ‘EFC(Entry Family Car)’에는 차량 내부에 사용하는 강판을 현지에서 조달할 계획임
- 일본 자동차업체는 신흥국에서 생산하는 자동차라도 종래에는 전량 품질이 뛰어난 일본 강판을 사용했으나, 현지 자동차 시장에 적합한 합리적 생산방식을 모색하는 과정에서 현지 강판 조달을 결정하게 됨
- 최근 인도 자동차시장은 급성장하고 있으나 전체 수요의 절반 이상이 1500cc이하의 소형차이며, 가격도 현지 자동차 회사가 20만 엔가량의 모델을 판매하는 등 가격 경쟁이 치열해지고 있음

- 따라서 혼다 및 도요타도 현지 일반 소비자의 니즈에 맞는 저가 자동차 개발에 착수하고 이익확보를 위해 주요 소재인 강판의 비용절감은 불가피했을 것이며, 이에 따라 조달방침도 변경한 것임
- 이미 도요타는 2003년부터 태국과 인도네시아에서 POSCO로부터 차체내부에 사용하는 철강재를 구입해서 사용하고 있으며, 닛산도 최근 POSCO의 강판 조달을 결정한바 있음

〈표4〉 일본 주요 자동차업체의 외국산 강판 조달전략

기업명	외국산 강판 조달전략
혼다	▷ 2011년 투입되는 저가차량에 인도 현지 생산 강판을 처음으로 채택
도요타	▷ 2011년 투입되는 저가차량에 인도 현지 생산 강판을 본격적으로 사용
닛산	▷ 일본국내에서 POSCO의 강판을 채택하고 앞으로도 해외에서 현지 생산 강판 사용 확대
스즈키	▷ 인도에서 현지 생산 강판 채택 확대

자료) 일본경제신문, 2010년 1월 5일자에서 작성

- 그 동안 한국산 강판이 일본 철강시장으로 진입하기 어려웠던 것은 일본 고유의 유통구조의 문제도 분명 존재하지만, 앞으로는 시장에서 공정하게 가격과 품질로 승부하는 전략이 필요할 것으로 판단됨
- 상호 국가규격 인정과 같은 부분은 일본 측에 적극 개선을 요구하는 한편, 일본 고유의 철강유통 특성은 그 자체를 받아들이고, 일본 고유의 상관행 역시 불공정한 경우가 아니라면 수용하는 적극성을 보여야만 일본시장 진입이 용이해 질 것으로 보임
- 특히 장기불황 등으로 일본의 강판 수요자들이 관행과 계열에서 벗어나는 움직임을 보이고 있고 그러한 성과는 이미 여러 곳에서 감지되고 있음
- 이미 POSCO가 도요타를 비롯한 일본의 자동차업체에 강판을 공급하고 있고, 일부 자동차부품 업체에서는 조달물량의 80%를 이미 POSCO 제품을 쓰고 있는 경우도 있음

〈참고자료〉

1. 日経産業新聞社(2013), ‘日経シェア調査’
2. 일본철강연맹, 철강수급통계월보
3. 일본경제신문, 2010년 1월 5일자
4. 東洋経済新報社(2012), ‘10年後浮かぶ業界沈む業界’