

## 한·일 철강기업 간 경쟁심화

- 포스코가 다각화 노선을 수정, 철강 본업으로 회귀함에 따라 일본 철강업체와의 정면대결이 예상
- 이미 중국시장에서는 포스코와 유럽, 일본 철강업체와 중국 업체 간의 제휴·협력을 통해 3파전을 벌인데 이어, 앞으로 자동차용 강판 분야에서 일본 업체와의 경쟁이 치열해질 전망
- 글로벌 시장에서 경쟁력을 높이는 데는 전업 분야에 축적된 핵심역량의 최대한 활용하는 동시에 경쟁기업 간 제휴·협력도 매우 중요하다는 점을 시사

### □ 포스코가 철강 본업으로 회귀함에 따라 일본기업과 정면대결 예상

- 닛케이신문에 따르면, 포스코가 최근 몇 년간 추진해온 M&A에 의한 다각화 노선을 수정하고 철강 본업으로 회귀한다고 발표함에 따라 일본의 철강업체와 정면대결을 피할 수 없게 될 것으로 전망
- 포스코는 2017년 이후 북미시장에서 닛산자동차의 주력 차종인 알티마와 고급차종 인피니티 등에 사용될 고장력강판(하이텐)을 공급할 것으로 관측되고 있음
  - 관계자에 따르면 교섭중인 제품은 TRIP강이라고 하는, 높은 강도와 특성을 모두 갖춘 하이텐으로서 자동차의 범퍼 등에 사용되고 자동차의 경량화로 이어지는 최첨단소재임
  - 하이텐은 신일철주금 등 일본기업들이 높은 시장점유율을 확보하고 있으나, 교섭이 마무리되면 닛산의 주요 차종에 포스코 제품이 사용되게 됨
- 기술력은 일본이 한수 위라고 일본의 철강업계는 입을 모으고 있으나, 실용 단계에서는 최근 포스코 제품도 손색이 없다고 해도 과언이 아니라는 평가
  - 독일의 포르쉐는 5월 발매예정인 고성능 스포츠카 911G T3 RS의 차체를 경량화하기 위해 포스코의 마그네슘 판재를 처음으로 사용

- 고급강 분야에서 포스코가 일본업체와 정면승부를 선언한 것은 포스코의 기술력이 향상되었기 때문인 것으로 지적
- 포스코는 중국 업체들의 대두 등 환경변화에 위기감을 느끼고, M&A에 의한 다각화를 서둘렀음
  - 포스코의 최대 공급선이었던 현대자동차의 일관제철소 건설로 해외에 다른 대체시장을 찾아야만 했던 점도 포스코가 세계전략을 서둘렀던 요인의 하나임
  - 상사와 플랜트, 에너지 외에도 실현은 되지 않았지만 물류업체에도 관여했으나, 영업실적 향상으로 이어지지 않고 부채만 늘어남

#### □ 중심은 자동차용 강판, 일본 업체에 대한 판매비율 제고

- 최근 포스코의 본업 회귀에 중심은 자동차임
  - 2014년 10월 포스코는 멕시코, 중국, 인도에 이어 태국에서 내식성에 뛰어난 자동차용 용융아연도금강판공장(CGL)의 착공식을 가졌음
  - 태국의 거점 설립은 닛산자동차에 대한 공급을 염두에 두고 있다는 관측
- 포스코는 매출액의 60%를 해외서 벌어들이고 있으며, 자동차용 강판 판매액의 약 15%는 일본계 업체를 대상으로 하고 있으나 이 비율을 더욱 높일 계획임

#### □ 중국시장에서 한일 기업간 경쟁

- 근년 세계적인 철강업체들이 잇따라 중국에서 자동차용 강판시장에 참여
  - 세계 최대 철강업체인 유럽의 아르셀로 미탈(룩셈부르크)은 2014년 6월 15일부터 중국 화룽그룹과 자동차의 경량화를 위한 고장력 강판의 합작생산을 중국에서 개시
  - 자동차용 고급강판시장에서는 일본 신일철주금과 JFE 스틸 등 일본 업체가 선행
  - 한국 포스코와 유럽 아르셀로 미탈은 현지 업체와의 협업을 발판으로 공세를 강화

- 포스코는 중국 중경제철 그룹에 자동차의 외판 등에 사용하는 아연도금강판의 생산 기술을 공여하는 등의 방법으로 현지생산에 참여
  - 포스코가 개발한 저비용 제철 공법인 파이넥스 공법을 사용한 일관제철소 건설에도 중경제철과 합의, 투자액은 액 3,300억 엔 이상
  - 총 투자액은 52억 위안, 연간 생산능력은 150만톤, 아르셀로 미탈이 생산기술을 공여하고 2016년에 100억 위안의 매출을 목표

#### □ 중국의 자동차용 강판시장 전망

- 2014년에 약 2,200만대에 달한 중국의 신차 시장규모는 세계 최대로 자동차용 강판만으로 2015년에 수요가 연간 2,000만 톤을 상회할 전망
- 그러나 내식성에 뛰어난 아연도금강판과 가볍고 튼튼한 고장력강판 등 고도기술이 필요한 고급강판의 현지생산량은 한정되어 있어, 연간 200만 톤 전후를 수입에 의존

#### □ 중일 기업간 협력

- 자동차용 고급강판시장에서는 일본 신일철주금이 중국 보강그룹(상해)과 공동으로 고장력강판과 아연도금강판 생산에서 선행
  - 2015년에는 현재보다 30% 많은 연간 167만 톤 규모의 생산체제를 정비할 계획
- 일본 JFE스틸도 중국 광주기업그룹(광둥성)과 합작으로 동 강판의 생산능력을 2012년에 연간 80만 톤으로 증강
- 일본 코베 제강도 중국 안산철강그룹과 연간 생산능력 60만 톤 규모의 고장력강판 공장을 2016년에 가동할 방침

#### □ 시사점

- 포스코가 몇 년간의 사업다각화 끝에 결국 본업인 철강 분야에 다시 돌아온 것은 다각화의 길이 결코 녹록치 않음을 시사해줌

- 다른 한편으로 철강이라는 본업으로 회귀한 것은, 본업에 그만큼 경쟁력에 직결되는 기술과 핵심역량이 많이 축적되어 있음을 말해줌
- 그러나 본업이라 할지라도 세계에서 가장 강력한 일본 철강업체들을 상대로 중국 등 글로벌 시장에서 정면 승부를 하기 위해서는 자체노력도 중요하지만 다른 기업들을 활용하여 힘을 키우는 것도 매우 중요함
- 최근 포스코를 비롯하여 일본, 유럽의 철강업체가 중국 철강업체들을 활용하고 있는 점은 진출상대국 기업, 특히 중국과 같이 경쟁관계에 있는 기업들이 많은 경우 이들 기업들과의 제휴·협력관계를 맺는 것이 중요하다는 점을 시사

<참고자료>

닛케이신문(2014.7.11., 2015.3.14.)