현장경영 신동빈 "고부가가치 신소재 투자 정조준"

〈롯데 회장〉

신동빈(맨 왼쪽) 회장이 지난 15일 롯데정밀화학과 롯데알미늄 공장을 연이어 방문했다. 롯데지주 제공

롯데정밀화학 인천공장 이어
롯데알미늄 안산1공장 방문
"지속가능 성장동력 확보해야"

신동빈 롯데 회장이 신소재 생산 공장을 연이어 방문하며 고부가가치 소재 투자에 대한 의지를 드러냈다.

롯데그룹은 지난 15일 신 회장이 롯데정밀화학 인천공장과 롯데알미늄 안산1공장을 방문했다고 16일 밝혔다.

신 회장은 국내에서 유일하게 식의약용 셀룰로스유도체를 생산하는 롯데정밀화학 인천공장을 방문해 생산설비를 점검하고 그린소재 개발 방향 등에 대해 현장 관계자들과 의견을 나눴다.

롯데정밀화학은 식물성 의약용 코팅제 및 대체육 시장 확대에 적극 대응하기 위해 지난 2019년 인천공장 증설에 돌입했다. 셀룰로스유도체는 식물성 필프를 원료로 한 화학소재로, 롯데정밀화학 인천공장에서는 식물성의약품 코팅·캡슐 원료인 '애니코트'와 대체육 첨가제 '애니에디'를 생산하고 있다. 세계에서 식의약용 셀룰로스 유도체 기술을 보유한 기업은 롯데정밀화학, 미국 듀폰 및 애쉬랜드, 일본 신에츠화학 등 4곳뿐이다. 증설된 공장이 본격 가동되면 롯데정밀화학의 셀룰로스유도체 생산량은 기존 8000t에서 1만t 수준으로 확대된다. 롯데정밀화학은 추가 투자를 통해 내년 상반기까지 1만2000t 규모의 생산능력을 확보할 예정이다.

롯데정밀화학은 그린소재를 통해 지난해 1조2000억원 수준이었던 매출을 오는 2030년까지 5조원으로 끌어올린다는 계획이다. 지난해에는 전기차 배터리 소재인 동박·전지박을 제조하는 솔루스첨단소재 지분투자를 위한 사모펀드에 2900억원을 투자했으며 인체에 유해한 질소산화물을 제거하는 친환경 촉매제인 요소수 브랜드 '유록스'의 개발도 강화하고 있다.

신 회장은 경기도 안산시 반월산업단지에 위치한 롯데알미늄 안산1공장도 방문했다. 롯데알미늄은 지난해 9월 안산1공장의 2차전지용 양극박 생산라인 증설 작업을 완료했다. 양극박은 2차전지의 필수 소재로, 2차전지의 용량과 전압을 결정하는 양극 활물질을 지지하는 동시에 전자의 이동 통로역할을 하는 소재다. 이 증설작업으로 롯데알미늄의 2차 전지용 양극박 생산능력은 연간 1만1000t으로 확대됐다.

롯데알미늄은 1100억원을 투자해 헝가리에도 연 1만8000t 규모의 2차전지 양극박 생산공장을 짓고 있다.

롯데알미늄은 국내 최대의 종합 포장소재 기업으로 알루미늄박, 약품·식품 포장재 등 다양한 제품을 생산하고 있다. 최근에는 2차전지용 소재 및 친환경 포장소재를 중심으로 사업 포트폴리오를 재구축하고 있다.

신 회장은 "고부가 스페셜티 및 배터리 소재에 대한 투자를 더욱 확대해 글로벌 경쟁력을 갖춘 기업으로 거듭날 것"을 주문하며 "ESG 요소에서 신규사업의 기회를 선제적으로 발굴해 지속가능한 성장동력을 확보해야 한다"고 강조했다. 김아름기자 armijjang@dt.co.kr

"띄울 배 없어요" 슈퍼호황에도 웃지 못하는 K해운

쏟아지는 주문 감당 못하는 상황
추가선박 모두 투입해도 역부족
"한진해운 있었더라면" 아쉬움도

이달 12일 부산항에서 출항한 6800TEU급 컨테이너선 'HMM 상하이호'. HMM 제공

해운업계가 쏟아지는 선박투입 요청을 감당할 수 없어 난감함을 표하고 있다. 해운업계도 지난해까지 오랜 침체기를 겪어왔던 터라, 2016년 파산한 한진해운의 부재를 아쉬워하는 목소리도 나오고 있다.

16일 해운업계에 따르면 중소기업 수출을 지원하는 협회 등은 해운업체를 대상으로 추가 선박 지원에 대한 모니터링을 실시간으로 하고 있다.업계 관계자는 "해운운임이 크게 오르면서 수출기업이 많이 힘든 상황"이라며 "정부에서도 추가 선박 투입 여력에 대한 상황을 지속적으로 모니터링하고 있는 것으로 안다"고 말했다.

이달 산업통상자원부는 '수출입물류 동향 점검 및 대응방안을 마련하고 정부 차원에서 미주 및 유럽 항로 선박 투입을 확대한다는 방침이다. 또 중소·중견기업에 대한 전용 선복 제공과 운임지원도 확대한다.해운업계에서는 투입할 수 있는 선박을 총동원하고 있는 상황이지만 여전히 상황은 역부족이다.

대표 국적 원양 해운사 HMM은 이달 국내 수출기업들을 지원하기 위해 다목적 선박까지 가용하며 배를 총동원 하고 있다. 지난해 8월부터 이달까지 HMM이 투입한 임시 선박은 총 24척에 이른다.

제2원양선사 SM상선도 지난해 12월부터 미주 노선에 6500TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개)급 SM부산호를 임시 선박으로 투입해왔다. 이달 30일에도 6500TEU급 컨테이너선 'SM닝보(Ningbo)'호를 미주노선에 추가로 투입할 방침이다.

하지만 여전히 수출 물량 대비 선박 공급이 턱없이 부족해 선박 운임은 역대 최고 수준으로 치솟고 있다. 실제 컨테이너 운송 15개 항로의 운임을 종합한 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 이달 역대 최고치를 경신했다. 16일 기준 SCFI는 전주 대비 248.18포인트 오른 3343.34를 기록했다. SCFI는 지난해 5월 15일을 기준으로 854.08였는데, 1년 사이 4배가량 치솟은 셈이다.

해운업계 관계자는 "선박부족으로 수출화주의 압박이 심하다"며 "2010년 반짝호황 이후로 해운업계는 지난해 코로나19 사태 전까지 내리막을 걸었다"고 말했다. 이어 "약 10년 가까이 자력으로 버텨왔는데 어려울 때만 손을 내미는 것 같다는 이야기도 나온다"고 설명했다.

일각에서는 2016년 파산한 한진해운의 부재가 아쉽다는 평가도 나온다. 2016년 국내 1위, 세계 7위 선사였던 한진해운이 파산하면서 2016년 초 105만TEU였던 한국의 선복량은 2016년 말 46만TEU로 절반 이상 감소한 바 있다.

그는 "2016년 한진해운의 파산 당시만 하더라도 굳이 부실기업을 지원해 줄 필요가 없다는 것이 여론이었지만 결과적으로 지금에 와서야 아쉬운 상황이 됐다"고 덧붙였다.

한편 운임상승과 선박 부족으로 해운업계는 올해 유례 없는 호황이 기대되고 있다. HMM은 올해 1분기에만 영업이익 1조193억원을 기록하며 지난해 연간 영업이익(9808억원)을 넘어섰고, SM상선도 올해 1분기만에 지난해 연간 영업이익을 넘어섰다.

이상현기자 ishsy@

中 동박제조사에 400억 투자 배터리 소재 힘 싣는 LG화학

LG화학이 중국 동박 제조사에 지분투자를 하며 배터리 소재 사업 확대에 나선다.

LG화학은 16일 중국 지우장 더푸테크놀로지(이하 더푸)에 400억원을 투자해 지분 약 5%를 확보한다고 밝혔다. 더푸는 2차 전지의 핵심 소재인 동박을 제조하는 회사다. LG화학 측은 "새로운 성장동력으로 배터리 소재 사업을 집중 육성 중"이라며 "성장 잠재력이 높고 사업 간 시너지 효과를 모두 갖춘 더푸에 대한 지분 투자를 결정했다"고 설명했다.

LG화학은 이번 투자를 통해 글로벌 사업 네트워크를 바탕으로 배터리 소재의 포트폴리오를 강화할 수 있게 됐다. 또 음극 분야 신규 소재 사업의 역량도 확보할 수 있을 전망이다.

더푸는 2차 전지용 동박인 전지박과 전자제품 인쇄회로기판(PCB)용 동박을 생산하고 있다. 중국 장시성 지우장시와 간수성 란저우시 2개 지역에서 생산 플랜트를 운영 중이다.

업계 최고 수준의 원가 경쟁력과 생산 능력을 바탕으로 글로벌 동박 생산 기업들과 경쟁이 가능한 기술력을 갖추고 있다.

특히 중국 로컬 업체 중 유일하게 동박 첨가제 기술을 자체 보유하고 있어 균일한 고품질의 동박 생산이 가능한 것이 강점이다. 이를 통해 지난해부터 글로벌 메이저 배터리 업체에 공급을 시작했으며, 내년 상반기 내 중국 선전 창업판에 상장을 계획하고 있다.

더푸의 생산능력은 지난해 기준 중국 내 3위다. 현재 연간 4만9000t톤의 생산능력을 보유하고 있으며, 내년까지 7만8000t 수준으로 규모를 확대할 계획이다. 지난 1분기 매출은 1130억원으로 전년 동기 대비 4배 이상 성장했다.

배터리 시장의 폭발적인 성장에 따라 동박 수요가 빠르게 증가할 것으로 전망된다. 하나금융투자에 따르면 글로벌 2차 전지용 동박 시장 수요는 올해 26만t에서 2025년 62만t으로 연평균 25% 성장할 것으로 전망된다.

김위수기자 withsuu@

반도체 대란에 공장 멈춘 현대차·기아

부품업계 유동성 위기로 전이
인도 지연 등 고객피해 확산도

현대자동차와 기아가 차량용 반도체 수급난에 공장 가동을 멈춘다. 업계에서는 이달을 반도체 부족의 보릿고개로 보는 가운데 완성차업계는 잇따라 감산을 결정하고 있어 부품업계 유동성 위기, 고객 인도 지연 등으로 피해가 확산되는 양상이다.

16일 업계에 따르면 기아는 오는 17~18일 소형 SUV 스토니아를 만드는 광명 소하2공장 가동을 중단한다. 이는 ACU(에어백 컨트롤 유닛) 내 ASG센서의 공급 지연 여파로, 기아가 반도체 부족으로 휴업에 들어가는 것은 이번이 처음이다.

현대차도 오는 17~18일 준중형 스포츠유틸리티차(SUV) 투싼과 수소전기차 넥소를 생산하는 울산5공장 52라인 가동을 중단하고, 18일에는 또 준중형 세단 아반떼와 소형 SUV 베뉴를 생산하는 울산 3공장 가동을 멈춘다.

글로벌 자동차업계는 반도체 수급난으로 잇따라 감산을 결정하고 있다. 국내의 경우 현대차는 지난달에만 울산 3공장(10일), 쏘나타와 그랜저를 생산하는 아산공장(12~13일), 코나와 아이오닉 5를 생산하는 울산 1공장(7~14일) 가동을 중단했다.

한국GM의 경우 지난 2월부터 부평 2공장을 절반만 가동해 왔으며, 지난달 19일부터는 부평공장 전체 가동이 멈춘 상태다. 쌍용차는 지난달 8~16일 평택공장 가동을 중단했다. 장우진기자

정유사 실적 '판매확대·효율화' 달렸다

유가 60달러 중반 보합세 전망
재고평가 이익 확대 기대 못해
석유제품 수요증가는 긍정효과

▶관련사진 6면

1년새 무섭게 치솟은 유가가 당분간 지금과 같은 수준을 유지할 전망이다. 국내 정유사들은 더이상 유가상승에 따른 재고평가 이익을 누릴 수 없게 돼 사업 실적 자체로 승부를 보게 됐다. 기존 정유제품의 판매 증가와 사업 효율화가 관건이 될 것으로 보인다.

16일 관련업계에 따르면 미국 에너지정보청(EIA)는 최근 발표한 '5월 단기 에너지 전망'을 통해 올 2분기 브렌트유의 가격을 배럴당 65달러로 전망했다.

브렌트유의 가격은 지난 3월 평균 배럴당 65.7달러, 4월 65.33달러로 집계됐다. EIA의 전망은 브렌트유의 가격이 큰 폭의 등락없이 지금과 같은 수준을 유지한다는 뜻으로 해석된다.

이어 올 하반기와 내년 평균 브렌트유 가격이 배럴당 61달러가 될 것으로 EIA는 예측했다.

브렌트유와 마찬가지로 두바이유도 무난한 흐름을 보일 것으로 예상된다. SK이노베이션은 지난 13일 열린 컨퍼런스콜에서 올해 유가 전망에 대해 "두바이유 기준 60달러 중반에서 70달러 사이에 이를 것으로 본다"고 답했다.

두바이유의 가격은 3월 평균 배럴당 64.4달러, 4월 평균 배럴당 62.9달러로 나타났다. 지난 14일까지의 수치를 바탕으로 한 이달 두바이유 평균가는 배럴당 66.1달러다.

한국은행 역시 이날 발간한 해외경제포커스 보고서에서 "국제유가는 당분간 일방향으로 급격한 변동을 보이기보다 60달러대 중반에서 등락을 거듭할 가능성(EIA, IHS 등) 이 있다"고 언급했다.

이같은 전망에 따라 우리나라 정유사들은 더이상 재고평가 이익 확대로 인한 실적 상승을 기대할 수 없게 됐다. 재고평가 이익은 올 1분기 국내 정유사들이 호실적을 기록한 가장 큰 요인으로 꼽힌다. 정유사들이 원유를 수입해 제품으로 판매하기까지 2~3개월가량이 걸리는데, 그 사이 유가가 상승할 경우 원유 비축분의 가치가 상승하며 재고평가 이익이 발생한다. 1년 전인 지난해 5월 배럴당 30달러에서 같은해 12월까지만 해도 배럴당 50달러를 밑돌던 유가는 현재 65달러선까지 상승한 상태다.

올 2분기부터 정유사들의 실적은 사업 효율화와 판매 증가 등 실적 등에 달리게 됐다.

석유제품 수요가 점진적으로 오르고 있는 점은 긍정적이다. 이미 휘발유 마진은 코로나19 이전 수준을 회복했고, 백신 접종 확대로 경유·항공유 소비가 늘어나면 전반적인 석유제품 마진도 제자리를 찾을 것으로 예상된다. 정유사들의 수익을 가늠할 수 있는 정제마진은 지난해 말 배럴당 1달러 미만에서 이달 첫째주 2.9달러까지 뛰었다.4~5달러의 정제마진이 수익분기점으로 여겨진다. EIA는 "일부 지역, 특히 미국에서 코로나19 백신 접종률과 경제 활동이 증가하며 석유 수요가 증가하고 있다"면서도 "인도 등 다른 지역의 경우 코로나19 확진자가 급증하며 석유 수요가 감소하는 중"이라고 설명했다. 김위수기자

함께 일하니 수입 쑥쑥
부부 택배기사 더 늘어

CJ대한통운은 부부의날(5월21일)을 맞아 택배기사 2만여명을 대상으로 가족관계를 조사한 결과, 남편과 아내가 함께 일하고 있는 부부 택배기사가 2692명(1346쌍)으로 나타났다고 16일 밝혔다. 또 부부 택배기사를 비롯해 부모, 자녀, 형제, 친척 등 가족과 함께 일하고 있는 택배기사도 4002명으로 조사됐다. CJ대한통운의 조사에 따르면 부부 택배기사 수는 매년 늘어나고 있는 것으로 나타났다. 2018년 1800명에서 2019년 2310명, 지난해에는 2450명을 기록했다. 가족단위 택배기사 역시 지난해(3498명)보다 14.4% 늘었다.

CJ대한통운 측은 부부나 가족 택배기사가 늘어난 이유로 "택배기사가 '괜찮은 일자리'라는 인식이 퍼지며 '가족에게 추천해주고 싶은 일자리'로 자리매김했기 때문"이라고 분석했다. 부부 택배기사의 합산 평균수입은 연 1억2000여만원 수준이다. 또 과거보다 택배 현장의 작업 강도가 완화된 것도 하나의 요인으로 풀이된다.

이상현기자

아드반테스트, 소비자 만족도 2년 연속 1위

반도체 테스트 장비 공급업체인 아드반테스트가 2년 연속 소비자 만족도 1위를 차지했다.

아드반테스트는 시장조사기업 VLSI 리서치의 2021년도 고객만족도 조사 평가에서 2년 연속 1위를 차지했다고 16일 밝혔다. 이 회사는 VLSI 리서치의 베스트10 리스트에 지금까지 33년 연속 이름을 올렸다.

이번 평가는 종합반도체 기업(IDM)과 반도체 설계전문(팹리스), 아웃소싱 조립·테스트(OSAT) 업체 등 세계 반도체 칩 생산업체의 89%를 차지하는 기업들의 의견을 바탕으로 조사한 결과다. 성과와 고객 서비스, 제품 성능이라는 3가지 주요 요소를 기준으로 14개 카테고리에서 장비 공급업체들을 평가했다. 올해 조사에서 아드반테스트는 '추천 공급업체', '공급업체에 대한 신뢰', '기술 리더십', '파트너링', '현장 엔지니어링 지원' 부문 등의 고객 평가 점수에서 10점 만점에 9.5점 이상을 얻었다. 회사 측은 '반도체 테스트 장비 베스트 공급업체' 가운데 지속적으로 높은 순위를 차지하는 등 2021년에 VLSI 5개 스타를 수상한 유일한 기업이라고 소개했다. 댄 허치슨 VLSI 리서치 대표는 "아드반테스트는 업계 전반에 걸쳐 안정성, 제품 우수성, 고객 서비스로 인정받고 있다"며 "혼란스러운 상황에서도 아드반테스트는 고객이 최신 반도체를 설계하고 제품을 출시할 수 있도록 계속 지원했다"고 말했다. 박정일기자 comja77@