

키워드로 읽는 업종별 동향 (2026년 8월)

금속노조 노동연구원

자동차 업종

보스톤다이내믹스의 부품기업 실사, 자동차부품 공급망의 로봇부품 공급망 전환 현실화

현대차그룹이 올 상반기 200여 개 1차 부품기업을 대상으로 휴머노이드 전용 소재·부품 사업계획서를 제출 받고 실제 최근 두 달 간 보스톤다이내믹스가 국내 주요 부품사들(예: 현대모비스, 화신정공, SOS랩 등)을 대상으로 실사를 진행함에 따라 기존 자동차부품 공급망에 기반한 로봇 공급망 구축이란 전망이 현실화되고 있음.

지난 2월 현대차그룹과 정부는 AI데이터센터 구축, 로봇 제조 및 부품 클러스터 조성 등을 골자로 한 새만금 투자협약을 맺었으며, 지난 6월에는 정부가 반도체, 퍼지컬AI, AI데이터센터 등 3대 메가프로젝트를 발표. 이 과정에서 확인된 로봇 산업 구축 및 전환 기조는 기존 산업들과 단절된 신산업이 아니라 가장 유사한 산업구조를 띠고 있는 자동차부품 생태계의 설비·인력·기술을 로봇 부품 생산으로 전환·재배치하는 방식

원가 절감 및 시장 선점 측면에서도 기존 자동차부품 공급망의 역할이 부각되고 있는 상황. 현대차그룹은 2028년부터 연간 3만 대 규모로 아틀라스를 양산하고 HMGMA 공장에 순차 투입하며 추후 단계적으로 아틀라스 생산량을 늘릴 계획. 이를 실현하기 위해 이르면 연내에 보스톤다이내믹스의 정식 공급업체를 선정할 것으로 전망. 관건은 초기 휴머노이드 시장을 선점하는데 있어 대당 10만 달러에 이르는 현재 생산단가를 2~3만 달러 수준까지 낮춰야 하며, 이를 위해 휴머노이드 소재·부품 단가를 현재의 5분의1 수준으로 떨어뜨려야 한다는 점. 이 같은 원가 경쟁력 확보 과정에서 주요 부품 관련 생산기술과 품질수준, 노하우를 갖춘 기존 자동차부품사들의 역할이 커질 전망

문제는 현재 현대차그룹이 1차 부품사를 대상으로 대대적인 원가절감 프로그램을 가동하고 있다는 점. 이는 기존 자동차부품 공급망이 로봇부품 공급망으로 전환되는 과정에서 종전 원하청관계에서와 동일한 비용절감 압박 구조가 그대로 이식될 것이란 점을 시사

7월 자동차 수출·내수·생산량, 친환경차 강세 속 전년 동월 대비 트리플 증가

국내 자동차 생산량 및 내수·수출 판매량은 지난 6월에 이어 7월에도 전년 동월 대비 증가하는 트리플 증가를 달성. 산업통상자원부가 발표한 2026년 7월 자동차산업 동향 자료에 따르면, 우리나라 자동차산업 월간 수출액은 62.4억 달러로 전년 동월 대비 7.0% 증가와 더불어 역대 7월 중 최대치를 기록했으며(종전 최대치는 2023년 7월 59.0억 달러), 생산량(35.2만 대)과 내수 판매량(13.9만 대) 또한 전년 동월 대비 각각 11.3%, 0.5% 증가한 것으로 나타남.

이 같은 성장세를 견인한 것은 친환경차 부문. 전체 수출액 가운데 41.5%(25.9억 달러)가 친환경차로서 전년 동월 대비 25.5% 증가했으며, 이 중 전기차·수소차(36.3%, 9.4억 달러)보다 HEV(63.7%, 16.5억 달러)가 훨씬 더 높은 비중을 차지하는 것으로 나타남. 전년 동월 대비 수출액 증가율 면에서는 전기차·수소차 부문(+31.9%)이 HEV(+22.2%)를 크게 앞서고 있지만 금액·비중 면에서는 여전히 HEV가 강세를 보이고 있는 상황

한편 현대차는 8월 중순부터 연간 4만 대 이상 판매를 목표로 튀르키예 이즈미트 공장에서 소형 전기차인 아이오닉3 양산을 개시할 계획. 이는 유럽 시장에서 B세그먼트급(소형차) 전기차 시장 점유율이 2030년 33%, 2035년 65%까지 확대될 것이란 전망에 따른 것으로서

장기적으로 국내 생산공장의 위협 요소로 작용할 것으로 우려됨.

현대기아차 2분기 실적 발표, 분기 최대 매출실적과 함께 전조한 영업이익 기록

지난 7월 하순, 현대차와 기아차가 2026년 2분기 실적을 발표(연결재무제표 기준). 현대차의 2분기 매출액은 전년 동기 대비 1.9% 증가한 49.2조 원을 달성했으며, 같은 기간 기아차 매출액 또한 전년 동기 대비 12.6% 증가한 33.0조 원을 기록. 글로벌 무역 환경 악화에도 불구하고 전동화·HEV 등 고부가가치 차종 중심의 포트폴리오(전 세계 판매량 대비 전동화·HEV 비율: 현대차 26.9%, 기아차 35.3%) 구축과 우호적인 환율 효과(전년 동기 대비 평균 환율 7.0% 상승) 등으로 인해 두 회사 모두 역대 최대 분기 매출액을 경신한 것으로 나타남.

아울러 관세 효과가 지속되고 있는 와중에도 수익성이

점차 회복되고 있는 중. 현대차의 2분기 영업이익은 2.9조 원으로 전년 동기 대비 20.8% 감소했으며 같은 기간 영업이익률 또한 1.7%p 감소한 5.8%를 기록. 그러나 올해 1분기(5.5%)에 비해서는 소폭 상승한 것으로 나타남. 마찬가지로 기아차도 2분기 영업이익이 전년 동기 대비 4.9% 감소한 2.6조 원을 기록했으며 영업이익률 또한 1.4%p 하락한 8.0%로 나타남. 그러나 2025년 3분기에 최저점을 기록한 이후 현재까지 3개 분기 연속 상승하고 있는 중(25년 3분기 5.1% → 4분기 6.6% → 26년 1분기 7.5% → 2분기 8.0%). 이는 현대기아차가 북미 시장의 관세 장벽을 흡수하면서 새로운 손익구조에 점차 적응해가고 있음을 시사. 다만 현재 1차 부품사들을 대상으로 고강도의 원가절감 프로그램이 가동되고 있음을 감안할 때 관세 효과가 순수하게 그룹 내재적으로 소화되기보다는 공급망-원하청관계 차원으로 분산되고 있을 것으로 추정됨.

조선 업종

캐나다 잠수함 사업 TKMS 우선공급자 선정과 함정 수출전략의 과제

캐나다 정부는 7월 6일 차세대 초계잠수함 사업(CPSP)의 우선공급자로 독일 티센크루프마린시스템스(TKMS)를 선정하고, 한화오션을 예비공급자로 지명했음. 캐나다는 TKMS와 최대 12척 도입 협상을 진행해 2027년 말까지 계약을 마무리하고 첫 4척은 2034년부터 인도받을 계획임. 다만 협상이 결렬될 경우 한화오션을 우선공급자로 전환할 수 있도록 했음.

캐나다 정부는 양사의 제안이 모두 해군의 성능 요구를 충족했다고 평가했으나, TKMS의 212CD가 독일·노르웨이가 공동 도입하는 함형이어서 나토(NATO) 체계 안에서 부품·훈련·정비를 공유할 수 있다는 점을 선정 배경으로 들었음. 캐나다가 EU 방산 공동구매 지원제 도입 'SAFE'의 첫 비유럽 참여국이 된 흐름도 TKMS에 유리하게 작용한 것으로 풀이됨. 한화오션은 KSS-

Ⅲ의 실전 운용 경험과 빠른 납기, 현지 산업협력을 앞세워 막판까지 접전을 벌였지만, 나토 동맹과의 상호운용성이라는 전략적 조건을 넘어서지 못했음.

대형 함정 수출은 조선사의 설계·건조 역량만으로 결정되지 않으며, 정부 간 안보협력과 무장체계 통합, 수출 금융, 현지 생산·MRO 조건이 함께 좌우함. 특히 한국이 기존 동맹·공급망에서 분리한 시장이라면 도입국의 외교·안보전략과 공급망 편입 요구를 입찰 초기부터 수출전략에 반영해야 함. 한화오션 등 국내 업체는 사우디아라비아를 비롯한 후속 함정시장 공략을 이어가고 있음. 현지 생산과 기술이전이 확대될 가능성이 큰 만큼, 노동조합 입장에서 함정 수출의 성과를 수주액만으로 평가해서는 안 됨. 노동조합은 국내 직영·협력업체의 고용과 숙련업무가 얼마나 유지되는지까지 살펴 이를 수출 협상의 조건으로 요구할 필요가 있음.

미국 '핀란드 모델' 적용과 한미 조선협력센터

(KUSPC) 출범: 해외건조 기회와 현지화 압력

미국 대통령은 8월 13일 해군-조선산업 기반 재건을 위한 대통령 각서에 서명하고, 최대 3개 합급에 이른바 ‘핀란드 모델’을 적용하도록 지시했음. 외국 조선업체가 사업에 참여하려면 미국에 새 조선소를 건설하거나 기존 조선소의 소유권 또는 과반 지분을 확보해야 함. 미 국인 인력을 고용·훈련하고, 건조기술 사용권을 미국 조선소에 제공하며, 현지 공급망을 구축하는 조건도 따름. 이를 충족하면 해당 합급의 첫 2척은 해외 모조선소에서 건조할 수 있으나 이후 물량은 모두 미국에서 건조해야 함. 대상 계획에는 대잠·대함 임무용 수상전 투함과 CONSOL 보급유조선, 롤온·롤오프(Ro-Ro)선이 포함됨.

다만 미 국방부가 90일 안에 조달계획을 제출하고, 개별 계약마다 국가안보 예외 인정과 의회 통보 절차를 거쳐야 함. 이 때문에 이번 각서를 곧바로 해외 발주 확정으로 보기는 어려움. 결국 자국 조선소의 납기 지연과 비용 상승을 보완하기 위해 외국의 설계·생산 능력을 조달체계 안으로 끌어들이는 제한적 통로를 마련한 것으로, 한국 조선사에도 미 해군 함정 사업에 진입할 여지가 생겼음.

이에 앞서 산업통상부와 미국 상무부는 7월 23일 워싱턴에서 한미 조선협력센터(KUSPC)를 개소했음. 국내 조선 대형 3사와 한국조선해양플랜트협화·선박해양플랜트 연구소·KUSPC 등 6개 기관은 ‘팀 코리아’를 구성했음. 개소식에서는 팀 코리아 구축 1건, 공급망 협력 5건, 인력양성 3건, 공동기술개발 6건 등 총 15건의 공동양해각서(MOU)가 체결됐음. 한미 16개 기관은 향후 5년간 1,200억 원을 투입해 선박설계 최적화, 자율용접, 대형 블록 도장 자동화, 자율운항 등 8개 과제를 공동연구함. KUSPC는 올해 정부 예산 66억 원을 바탕으로 미국 조선소의 생산성 개선과 인력양성을 지원함.

지난 5월 정부 간 협력 틀을 마련한 한미 조선협력은 이번 각서와 KUSPC 출범을 계기로 조달·사업 집행 단계에 들어서고 있음. 그러나 두 조치의 일차적인 목적

은 미국 내 건조능력과 인력을 키우는 데 있음. 초기 2척을 국내에서 건조하더라도 후속 물량과 기술·숙련이 미국으로 옮겨가면 국내 도크와 기자재업체에 돌아오는 몫은 제한될 수 있음. 정부 지원의 성과를 대미 투자액이나 MOU 건수로 평가하기보다 국내 건조 물량과 기자재 공급, 숙련인력 유지가 실제 계약에 얼마나 반영됐는지를 따져봐야 함.

조선 대형 3사 2분기 영업이익 2.7조 원 달성과 중형사의 실적 회복

조선 대형 3사의 2분기 연결기준 영업이익은 합산 2조 7,062억 원을 기록했음. HD한국조선해양은 매출 8조 9,270억 원·영업이익 1조 6,451억 원, 한화오션은 매출 5조 4,432억 원·영업이익 7,361억 원, 삼성중공업은 매출 3조 2,307억 원·영업이익 3,250억 원을 각각 거뒀음. 3사의 영업이익률은 각각 18.4%, 13.5%, 10.1%로 모두 두 자릿수를 기록했음. 2분기 합산 영업이익은 1분기보다 6,360억 원 늘었으며, 상반기 누계는 4조 7,764억 원에 달했음. 고선가 수주잔고의 매출 반영이 이어지면서 이익 증가세가 2분기에도 계속된 것임.

중형 조선사의 실적도 개선됐음. 대한조선은 상반기 매출 6,627억 원·영업이익 1,779억 원으로 영업이익률 26.8%를 기록했음. 7월 말까지 17척·약 2조 2,500억 원을 수주해 수주잔량도 36척·약 4조 8,000억 원으로 늘렸음. 케이조선은 상반기 매출 6,835억 원과 영업이익 1,143억 원을 기록해 영업이익이 전년 동기보다 171.8% 증가했고, 영업이익률도 7.1%에서 16.7%로 높아졌음. HJ중공업도 조선부문에서 매출 6,786억 원·영업이익 817억 원을 기록해 전체 실적 개선을 이끌었음.

대형사 중심의 수익 회복이 주요 중형사로 번졌지만, 중형 조선업 전반이 정상화됐다고 단정하기는 어려움. 선종과 수주잔고, 금융 접근성에 따른 기업별 격차가 여전히 크기 때문임. 대한조선·케이조선·HJ중공업은 올해 선수금환급보증(RG) 지원 대상이기도 함. 이들 기업의 수주 여력이 정책금융으로 넓어진 만큼, 지원의 성

과는 수주액뿐 아니라 직영 채용, 협력업체 단가노동 조건 개선, 안전투자로 이어졌는지까지 평가해야 함.

전기전자 업종

반도체 활황 지속과 반도체 부품사 전망

AI붐이 촉발한 메모리 수요 강세 국면이 지속되는 가운데, 종합반도체회사(IDM)들은 공급 부족에 대비해 선제적 재고 확보에 나섰다. 삼성전자 DS부문의 상반기 재고자산은 반년 만에 9조 2,508억 원 늘어난 38조 567억 원을 기록했으며, SK하이닉스의 재고자산도 25.9% 증가함. 특히 삼성은 재고의 약 80%가 반제품 재공품에 집중돼 있어 판매되지 못한 악성 재고가 아니라 수요 대응을 위한 생산 앞당김으로 해석되며, 양사의 재고 확대는 차세대 시장 주도권 확보와 맞물려 있음.

IDM의 생산량 변동은 반도체 부품사에도 큰 영향을 미침. 전공정 부품(식각용 포커싱 등 소모품)은 웨이퍼 투입·생산량에 연동되어, 웨이퍼 생산량이 사이클 정점에 달할 때 최대 실적을 형성함. 반면 후공정 부품(프로브카드·인터페이스 보드 등)은 교체 주기가 3년 이상으로 길어, 실질 발주가 IDM의 신제품 개발·생산라인 증설 등 자본투자(CAPEX) 집행 시점에 좌우되므로 분기 편차가 큰 편임.

부품사들의 수익성은 2028년까지 상승할 것이라는 전망이 많음. 첫째, AI 수요가 여전히 강해 웨이퍼 투입량 증가가 지속되고 있음. 미국 빅테크 기업들의 투자 의지와 장기공급계약이 거품 우려에도 불구하고, 최소 2~3년간 유지될 전망이다. 둘째, 공급 확대가 수요를 따라가기 어려운 상태임. 자본투자 비용 상승, 공정 생산성 둔화, HBM용 웨이퍼 소모량 증가(전통적 D램 대비 3~5배)가 겹쳐 동일 공급 증가에 훨씬 큰 비용이 필요함.

대표적인 부품사인 티씨케이(티씨케이)는 전공정 식각용 실리콘카바이드(SiC) 파츠 글로벌 1위 기업임. 메모리 비중이 높

그렇지 않다면 기업 실적의 개선을 산업 생태계의 회복과 동일시하기 어려움.

고 그중 낸드 비중이 큼. 주 고객사 램리서치의 낸드 채널홀 식각 점유율이 압도적이어서 향후 수익성이 유지될 가능성이 높음. 하나머티리얼즈는 식각 공정용 실리콘(Si)·SiC 파츠 기업으로 유전체 식각 1위 도쿄อิเล็ก트론(TEL)이 핵심 고객임. 미세화에 따라 D램 커패시터 식각 난이도가 오르며 부품 교체 주기가 짧아져 D램 매출 비중 상승이 전망됨.

2분기 이차전지 업계 성과 조망

국내 배터리 셀 3사는 2026년 2분기 7분기 만에 영업 이익에서 동반 흑자를 기록함.(LG에너지솔루션 1,133억 원·삼성SDI 2,038억 원·SK온 8,218억 원) 전기차보다는 ESS가 수요를 주도함. 6월 글로벌 전기차(EV) 판매량은 전년 대비 10% 증가한 209만 대로, 유럽이 36% 늘었지만 미국은 23% 줄어든 10만 대에 그쳤고 중국은 9% 감소한 107만 대로 6개월 연속 감소세를 보임. 상반기 누적 글로벌 EV 판매량도 전년 동기 대비 1% 성장에 그쳤음. 배터리셀 제조업체들은 유희 시설을 ESS용으로 전환했고, 해당 물량이 AI 데이터센터·전력망 확충에 활용됨. 성과는 기업별로 차이가 있음. LGES는 IRA 세액공제(AMPC) 2,410억 원을 빼면 약 1,277억 원 적자를 기록함. 삼성SDI는 AMPC를 제외하고도 흑자를 기록했으나 상반기 누적은 482억 원에 그침. SK온은 분사 후 최대 흑자이나 약 1조 원 규모 일회성 고객 보상금을 제외하면 오히려 적자로 지속성은 미지수임.

셀 3사 흑자에도 소재 업계의 어려움은 지속되고 있음. 주요 17곳 중 10곳이 영업 적자를 보임. ESS 수요가 늘었지만, ESS의 주력인 LFP는 니켈·코발트를 덜 써 단가가 낮음. 고가 삼원계 양극재를 팔던 소재사엔 판매가 하락 요인임. 그럼에도 늘어난 물량 및 원자재가 변동에 힘입어 양극재는 포스코퓨처엠·에코프로비엠·엘앤에프·LG화학·코스모신소재 5곳이 흑자 기록함. 특히

엘앤에프는 테슬라 판매 호조와 삼원계 하이니켈 양극재 탑재에 힘입어 매출 8,850억 원(+70.2%), 208억 원 흑자 전환으로 최고 성과를 보임. 반면 에코프로비엠은 6분기 연속 흑자에도 이익이 63.3% 급감함. 분리막·동박은 SK아이이테크놀로지·더블유씨피·SK넥실리스 등 모든 업체 적자로 구조조정·제품 다변화 진행 중임. 그러나 분리막·전해질 부문은 ESS에서도 동일하게 소요되므로, ESS 확대가 향후 긍정적인 영향을 미칠 전망이다. 전해액은 솔브레인만 흑자를 기록했지만, 솔브레인도 배터리가 아닌 반도체 소재에 힘입은 것임. 소재는 LFP 전환이 수익에 불리하게 작용하는 분야가 있으므로 셀보다 회복이 더딤.

한편, LFP·ESS로의 라인 전환은 설비 재편 투자를 요구하므로, 셀 제조 3사의 ESS 생산 확대는 장비업체의 수익성 개선에 도움이 됨. 33곳 중 13곳 흑자, 20곳 적자이며 엠오티·엔시스·윤성에프앤씨·제일엠앤에스·탑엔지니어링 5곳이 흑자로 전환함. 장비는 셀·소재 회복이 발주로 이어지는 후행 구조이므로, ESS 전환 투자와 사업 다변화가 맞물려 수익성 반등이 막 시작되는 국면임.

정부, 국내생산세액공제 신설

정부는 2026년 세제개편안에서 국내생산세액공제를 신설함. 기존 시설투자R&D 위주 지원과 달리, 국내 생산을 유도하기 위해 생산·판매까지 세제 지원하는 미국 IRA의 첨단제조생산세액공제(AMPC)를 본떴으며, 한국판 IRA로 불리기도 함. 태양광·풍력·이차전자·반도체·핵심소재·AI로봇부품 등 6개 분야에 우선 적용되며, 내국인이 국내에서 핵심 공정을 거쳐 직접 생산·판매한 제품에 한해 생산량×기준공제액으로 공제액을 산출함. 비수도권일수록 계수(수도권 1배~우대지역 1.5배)를 높여 지방 생산을 우대함. 적용 기한은 2036년 말까지이며 마지막 3년은 공제액을 단계적으로 축소함(75% → 50% → 25%). 국내 생산 기반이 취약한 전략 품목의 경쟁력을 세제로 뒷받침한다는 취지임.

효과는 업종별로 갈릴 것으로 보임. 이차전지 셀은 해

외 생산 비중이 높아 국내 생산 기준의 공제 효과가 제한적이지만, 국내 ESS 생산 용량이 큰 삼성 SDI·LGES의 수혜액이 상대적으로 높을 전망이다. 국내 생산 비중이 높은 양극재 등 소재는 혜택 여지가 크지만, 세수 활용 해석에 따라 구체적 적용이 달라지므로, 시행령을 지켜볼 필요가 있음. 반도체는 삼성전자 등이 이미 통합투자세액공제를 받고 있어 중복 지원이 안되므로 추가 수혜가 어려울 가능성이 높음.

스마트폰 시장의 흐름

스마트폰 시장은 출하량 위축 국면임. 2026년 2분기 글로벌 출하량은 전년 동기 대비 11% 감소해 2013년 이후 최저 2분기 실적을 기록했고, 주원인은 메모리 공급 부족임. 연간으로도 부품 원가 상승·보급형 공급 축소·구매력 약화가 겹쳐 출하량이 14.3% 감소할 전망이다. 그러나 출하량 감소에도 평균판매가격(ASP) 상승에 힘입어 2분기 매출은 전년 대비 7% 늘어난 1,090억 달러로 2분기 기준 역대 최고치를 경신했음. AI 시대 메모리 가격 급등에 제조사들이 가격을 잇달아 올리며, 해당 부품비 상승이 오히려 고가화·매출 확대에 이어졌음.

이 같은 흐름이 기업별 수익성 격차를 확대시켰음. 애플은 2분기 글로벌 스마트폰 매출 점유율 49%로 2분기 기준 역대 최고치를 기록함. 삼성전자의 매출 점유율 16%와 비교하면 3배 이상 높은 수준이며 시장 전체 매출의 절반 가까이를 애플이 가져간 셈임. 애플의 2분기 매출은 전년 대비 22% 증가했음. 아이폰17 시리즈 특히 기본형·프로맥스 호조로 프리미엄 제품 구성이 유지된 결과임. 반면 삼성은 출하량 1위(2분기 점유율 24%)를 탈환하고도 매출 점유율은 16%에 그쳐, 물량은 앞서되 해당 수익성에서는 애플에 크게 뒤짐. 실제 삼성은 물량 점유율을 지키기 위해 수익성에서 어느 정도 손해를 감수할 수 있다는 평가도 존재함. 결국 물량의 삼성, 이익의 애플이라는 대비가 뚜렷해졌으며, 중저가 비중이 큰 중국 업체는 원가 부담과 수요 둔화의 이중고에 놓임.

철강 업종

철강 3사의 2분기 실적 개선, 하지만 철강 경기 회복은 제한적

국내 주요 철강사의 2026년 2분기 실적이 발표됐음. 포스코와 현대제철은 판매량과 제품가격 상승으로 1분기보다 실적이 개선됐지만 전년 동기와 비교하면 영업이익이 크게 감소했음. 반면 동국제강은 봉형강과 후판 판매 증가에 힘입어 매출과 영업이익이 큰 폭으로 증가했음. 이는 철강 경기가 전반적으로 회복됐다고보다 품목과 기업별 차이가 크게 나타나고 있는 것으로 볼 수 있음.

포스코는 2분기 별도 기준 매출 9조 4,150억 원, 영업이익 2,740억 원을 기록했음. 매출은 전년 동기 대비 5.2% 증가했지만, 영업이익은 5,130억 원에서 2,740억 원으로 46.6% 감소했음. 다만 1분기와 비교하면 영업이익은 28.6% 증가했음. 판매가격과 판매량이 늘면서 전분기보다 개선되었지만, 철광석·원료탄 등 원료비와 유가, 환율, 물류비 상승이 수익성을 제약했음.

포스코홀딩스 전체 실적은 철강부문과 다른 모습을 보였음. 2분기 연결 기준 매출은 19조 2,590억 원, 영업이익은 8,190억 원으로 전년 동기 대비 각각 9.7%, 34.9% 증가했음. 이차전지소재 부문의 흑자 전환과 포스코인터내셔널 등 인프라 부문의 실적 개선이 그룹 전체 이익을 끌어올린 결과임. 그룹 전체 실적은 개선됐지만 철강 본업의 수익성은 전년보다 크게 낮아졌다는 점이 특징임.

현대제철은 2분기 연결 기준 매출 6조 1,073억 원, 영업이익 577억 원을 기록했음. 매출은 전년 동기 대비 2.7% 증가했지만 영업이익은 43.3% 감소했음. 그러나 1분기와 비교하면 매출은 6.4%, 영업이익은 267.5% 증가했으며, 당기순이익도 1분기 393억 원 적자에서 121억 원 순이익으로 흑자 전환했음. 봉형강 판매량 증가와 주요 제품 가격 상승이 실적 개선에 영향을 미

쳤음.

동국제강은 2분기 매출 9,955억 원, 영업이익 456억 원을 기록했음. 전년 동기 대비 매출은 11.4%, 영업이익은 52.3% 증가했고, 전분기와 비교하면 영업이익이 112.5% 증가했음. 반도체 공장과 AI 데이터센터 등 산업 인프라 투자에 따른 봉형강 수요와 조선용 후판 판매 증가, 수출 확대 등이 실적 개선에 영향을 미쳤음.

이 같은 철강 3사의 실적은 국내 철강시장이 일률적으로 회복되고 있는 것이 아니라 기업과 품목에 따라 회복 속도가 크게 다르다는 점을 보여줌. 건설경기 침체가 계속되는 가운데 데이터센터·반도체 공장과 조선 등 일부 수요는 증가하고 있으며, 품목구성에 따라 실적 차이가 발생하고 있음.

하반기에는 제품 가격 인상이 주요 변수가 될 전망이다. 포스코는 상반기에 충분히 반영하지 못한 원료·에너지 비용 상승분을 제품가격에 점진적으로 반영한다는 계획임. 현대제철도 자동차강판 가격 인상분을 8월부터 적용할 것으로 알려져 있으며, 조선용 후판 가격 인상도 추진하고 있음.

하반기 철강 경기 전망은 제한적인 회복에 무게가 실리고 있음. 한국철강협회는 2026년 하반기 국내 철강 내수가 2,230만 톤으로 전년 동기보다 3.2% 증가할 것으로 전망했음. 그러나 이는 지난해 큰 폭의 수요 감소에 따른 기저효과의 성격이 강함. 생산 역시 3,130만 톤으로 0.3% 증가해 사실상 전년 수준을 유지할 것으로 예상됨.

세계 철강시장 역시 국내 업황을 크게 끌어올릴 정도로 회복되기는 어려울 전망이다. 올해 세계 철강 수요는 전년보다 0.3% 증가하는 데 그칠 것으로 전망되고 있음. 특히 중국의 철강 수요 감소에도 공급조정이 충분히 이루어지지 않으면서 중국의 순수출은 1억 2,560만 톤에 이를 것으로 예상됨. 글로벌 공급과잉과 저가 수

출 압력이 계속되는 가운데 미국·EU·일본 등 주요 국가의 무역규제도 강화되고 있어 한국 철강기업이 수출을 통해 내수 부진을 만회하기는 점점 어려워지고 있음.

국내 수요에서도 업종별 차이가 클 것으로 보임. 건설경기가 지난해보다는 개선되면서 철근·형강 등 봉형강 수요가 일부 회복될 가능성이 있지만, 장기간 이어진 건설투자 부진을 빠르게 만회하기는 어려움. 반면 AI 데이터센터와 반도체 공장, 전력망, 원전 등 새로운 인프라 투자는 일부 철강제품의 새로운 수요처로 부상하고 있음.

따라서 하반기 철강산업은 산업 전체가 동시에 회복하기보다 품목과 수요산업에 따라 실적 차이가 확대될 가능성이 큼. 자동차강판과 조선용 후판, 데이터센터·전력·에너지 관련 제품 등은 상대적으로 수요 확대 가능성이 있지만, 건설용 범용재와 수출 의존도가 높은 품목은 계속 어려움을 겪을 수 있음. 기업들도 전체 생산량 확대보다 고부가 제품의 판매 비중을 늘리고, 제품 가격 인상과 원가 절감을 통해 수익성을 높이는 데 집중할 것으로 예상됨.

기록적 폭염 속 철강 노동자들의 안전을 위한 조치 필요

올여름 기록적인 폭염이 지속되면서 제철소 노동자의 온열질환 위험이 커지고 있음. 제철소는 고로·전로·전기로·가열로 등 고온 설비가 밀집해 있고, 원료·정바·물류 등 옥외 작업뿐만 아니라, 실내에서도 공정 자체에서 발생하는 복사열에 노출되는 작업이 많다는 특성이 있음. 안전모·안전화·보호복 등 보호구 착용까지 고려하면 노동자가 체감하는 열 부담이 훨씬 더 클 수 있음.

올해 폭염 대응에서 가장 중요한 변화는 휴식이 단순 권고가 아니라 법적 의무가 됐다는 점임. 현행 산업안전보건기준에 관한 규칙은 체감온도 31℃ 이상에서 장시간 작업하는 경우를 ‘폭염작업’으로 규정하고 있음. 지난해 「산업안전보건기준에 관한 규칙」 개정에 따

라, 체감온도 31℃ 이상인 폭염작업에서는 냉방·통풍장치 설치·가동이나 작업시간대 조정 등 폭염 노출을 줄이는 조치를 해야 하며, 이러한 조치에도 폭염작업이 지속되는 경우 적절한 휴식을 부여해야 함. 특히 체감온도 33℃ 이상에서는 원칙적으로 매 2시간 이내에 20분 이상의 휴식을 부여해야 함. 정부는 이와 함께 시원한 물, 냉방장치, 휴식, 보냉장구 지급, 119 신고를 ‘폭염안전 5대 기본수칙’으로 제시하고 있음.

정부는 올해 폭염을 노동자의 생명과 건강을 위협하는 ‘재난상황’으로 규정하고 감독도 강화했음. 8월 3일부터 14일까지 제조업 등을 포함한 폭염·질식사고 취약사업장 1천 곳을 집중 점검했으며, 체감온도 35℃ 이상에서는 옥외작업 중단이나 작업시간 조정을 적극 권고하고, 38℃ 이상에서는 긴급조치를 제외한 옥외작업을 중단하도록 권고하고 있음.

철강업계도 자체 대응책을 확대하고 있음. 포스코 포항 제철소는 5월부터 생수·얼음·쿨토시 등을 지급하고, 정비회사와 협력사 6개사에 폭염 예방물품을 지원했음. 주요 시간대별 체감온도와 작업·휴식 기준을 알리고, 그늘막과 휴게 공간을 마련하는 등의 대책도 실시하고 있다고 밝힘.

그러나 제철소 폭염대책의 핵심은 물품 지급 여부보다 실제 작업조직을 바꾸는 것이며, 휴식기준이 존재하느냐보다 실제 현장에서 그 기준을 지킬 수 있느냐에 있음. 제철소는 공정을 임의로 멈추기 어려운 연속생산체계이고, 설비 이상이나 긴급정비가 발생하면 작업시간을 노동자가 스스로 조정하기 어려움. 작업자가 20분을 쉬기 위해서는 그 시간 동안 작업을 대신할 인력과 생산계획 조정이 필요함. 생산량과 작업속도를 그대로 유지한 상태에서 휴식시간만 늘릴 경우, 실제 작업시간 동안의 노동강도가 높아지거나 동료 노동자에게 업무가 전가될 가능성도 있음.

특히 정비·원료처리·운송·청소와 같은 업무는 상대적으로 하청노동자가 담당하는 비중이 높음. 원청이 폭염 기준을 마련하더라도 협력업체별 인력과 작업조건이 다

르면 실제 휴식시간과 작업중지 기준에 차이가 발생할 수 있음. 폭염 위험이 고용형태에 따라 불균등하게 분배된다면 기업 전체의 폭염대책이 강화되더라도 상대적으로 더 위험한 노동자는 보호받지 못할 수 있음. 폭염 안전대책은 제철소 내 모든 노동자에게 동일하게 적용되어야 함.

현행 규정에는 작업 특성상 휴식을 주기 매우 곤란한 경우 개인용 냉방·통풍장치나 보냉장구 등을 지급하면 휴식 의무의 예외를 인정할 수 있는 조항도 있음. 연속 공정을 이유로 이러한 예외가 넓게 적용될 경우 제철소와 같은 사업장에서는 오히려 휴식권이 약화될 가능성도 있음. 냉각조끼나 냉풍기 지급이 적절한 인력과 실제 휴식시간을 대신하는 수단이 되어서는 안 됨.

폭염은 이제 일시적인 여름철 이상현상이라기보다 생산현장이 상시적으로 고려해야 할 노동조건이 되고 있음. 따라서 폭염대책도 개인에게 물과 냉각용품을 지급하는 수준에서 벗어나야 함. 폭염이 심한 시간대의 생산계획 조정, 충분한 교대·대체인력 확보, 휴게시설 접근성 개선, 작업별 폭염 위험평가, 작업중지 기준 마련까지 생산체계 자체를 조정하는 방향으로 확대될 필요가 있음. 특히 작업자가 건강 이상을 느끼거나 일정 온도를 초과할 경우 작업을 중지할 수 있는 권리와 절차를 제도화해야 함.

요컨대, 기후위기 시대의 폭염 대응은 개인의 건강관리 문제가 아니라 인원·생산속도·작업시간을 포함한 노동조건 문제로 접근해야 함.

국내생산세액공제 신설, 철강 포함 필요성 제기

정부가 국내 생산기반을 강화하기 위해 ‘국내생산세액공제’를 새롭게 도입하기로 했음. 8월 3일 발표한 2026년 세제개편안에 따르면 기업이 국내에서 제품을 직접 생산하고 국내에서 직접 판매하면 생산량과 품목별 기준공제액에 따라 소득세·법인세를 공제받을 수 있음. 기존 세제지원이 주로 연구개발이나 설비투자 단계에 집중됐다면 새 제도는 실제 국내 생산까지 지원한다는

점에서 차이가 있음.

현재 정부가 제시한 적용 대상은 태양광발전, 풍력발전, 이차전지, 반도체, 핵심소재, AI로봇부품 등 6대 분야임. 적용기한은 2036년 말까지이며, 공제액은 적격품목의 생산량에 기준공제액을 곱해 산정함. 비수도권 생산에는 지역에 따라 1.1~1.5배의 우대계수를 적용하여 지방에서 생산할수록 더 큰 혜택을 주는 방안도 포함됐음. 정부는 이를 통해 기업의 국내 생산 확대를 유도하고 국내 공급망과 지역 생산기반을 강화한다는 방침임.

향후 핵심소재 등 6대 분야의 구체적인 적격품목이 후속 법령을 통해 확정될 예정이기 때문에 철강이 완전히 제외됐다고 단정할 수는 없음. 그러나 세제개편안에서 철강이 독립적인 지원 분야로 포함되지 않았다는 점에서, 철강을 보다 명확하게 지원 대상에 포함해야 한다는 요구가 제기되고 있음.

산업통상부도 철강의 추가 적용 필요성을 제기하고 있음. 김정관 산업통상부 장관은 8월 12일 국회에서 철강과 석유화학이 국내 생산과 일자리에 직결되는 중요한 산업이라고 밝히고, 향후 세법이나 시행령 개정 과정에서 국내생산세액공제를 적용받을 수 있도록 관계부처와 협의하겠다고 밝혔음.

철강업체가 세액공제를 요구하는 배경에는 국내 생산기반 약화가 있음. 국내 철강 수요는 장기간 감소하고 있고 미국·EU·일본의 무역규제 강화로 수출 확대도 쉽지 않음. 동시에 탄소중립을 위한 전기로와 저탄소 설비에는 대규모 투자가 필요함. 저탄소 공정으로의 전환은 초기 투자비뿐 아니라 전력·원료 등 생산비가 기존 방식보다 높을 가능성이 있기 때문에 생산량을 기준으로 한 세제지원이 저탄소 철강의 초기 원가 부담을 낮추는 수단이 될 수 있음.

철강은 자동차·조선·기계·건설·에너지 등 제조업 전반에 공급되는 기초소재라는 점에서 국내 생산기반을 유지할 필요성이 큼. 특히 한번 폐쇄된 제철설비와 숙련인력을 다시 복구하기 어렵다는 점을 고려하면 단순한 기업

수익성만으로 국내 생산능력을 결정하도록 두는 데에는 한계가 있음. 이러한 점에서 국내 생산을 유지하는 기업에 일정한 정책적 지원을 제공할 필요가 있음.

그러나 철강업종을 국내생산세액공제에 포함시키는 것만으로 국내 산업과 고용이 자동으로 유지되는 것은 아님. 생산량을 기준으로 세액을 공제할 경우 생산규모가 큰 대기업에 지원이 집중될 가능성이 높고, 기업이 세제 혜택을 받으면서 동시에 국내 일부 설비를 폐쇄하거나 신규채용을 줄이고 해외 생산을 확대하는 상황도 발생할 수 있음. 포스코와 현대제철이 미국 인도 등 해외 생산투자를 확대하는 상황에서, 기업의 세금 부담만 줄이고 국내 생산량과 고용은 축소되는 결과로 이어지지 않도록 제도를 설계해야 함.

철강산업에는 이미 K-스틸법을 통해 저탄소 기술개발, 특구, 사업재편 등에 대한 지원체계가 마련되고 있음. 여기에 생산세액공제까지 추가된다면 공적 지원 규모는 더욱 커질 수 있음. 따라서 중요한 것은 지원 여부뿐 아니라 어떤 조건을 부과할 것인가임. 국내생산세액공제를 철강에 적용할 경우, 국내 생산능력과 총고용 유

지, 일정 수준의 신규채용, 저탄소 설비투자, 하청·지역업체 보호 등을 지원 조건으로 설정할 필요가 있음. 국내 설비를 축소하면서 해외 생산을 늘리는 기업에는 지원을 제한하고, 공적 지원을 받은 기업의 생산·고용·투자 계획을 공개하도록 하는 장치도 필요함. 또한 대기업의 세액공제가 협력업체의 단가 인하나 구조조정으로 이어지지 않도록 공급망과 고용에 미치는 영향도 함께 점검해야 함.

국내생산세액공제에 대한 논의는 결국 정부가 어떤 산업의 국내 생산기반을 전략적으로 유지할 것인가에 대한 정책적 고민으로 이어져야 함. 철강이 자동차·조선·기계·방산·에너지 산업의 기초소재이고 탄소중립 전환 과정에서 대규모 설비 교체가 필요한 산업이라는 점을 고려하면 지원 필요성은 큼. 세제지원이 단순한 기업 비용 보전에 머물지 않고 국내 생산·고용·숙련 보호와 저탄소 전환을 실제로 강화하기 위한 산업정책으로 나아가야 함. 기업 지원의 조건과 평가 체계를 함께 마련하여, 공적 지원에 상응하는 기업의 책임을 요구해야 함. <끝>