

2018년 7월 10일 제7호

연구위원 안예영
연구위원 오유진
수석연구원 김유진
수석연구원 김동한
수석연구원 마지환
수석연구원 황규완

HF월간 산업 이슈

Monthly Industrial Issue

산업별 주요 이슈

음식료 세계 개편 시 가격경쟁력이 높아질 것으로 기대되는 국내 맥주업계

- 7월 초 현재 맥주에 대한 세금이 증가세에서 종량세로 전환되는 방안에 대해 논의 중인 가운데, 관련업계에 미치는 영향에 대한 관심이 증가
- 세계 개편 시 수입맥주 대비 국산 제품의 상대적 가격경쟁력이 향상될 것으로 기대되는 점은 긍정적이며, 향후 위스키·막걸리 등 타 주류로 확산될 가능성에 대한 관찰 필요

정유화학 6월, OPEC 정례회의 결과에 따른 유가 전망

- 지난 6월 22일, OPEC 등 산유국이 일평균 100만 배럴의 증산에 합의했으나 증산 이행에 대한 법적 구속력이 없고, 베네수엘라와 이란의 원유 공급 감소로 증산 효과는 반감될 전망
- 한편 미국 셰일오일 생산이 확대되고 있지만 주요 셰일 분지의 인프라 부족으로 증가 속도가 둔화되고 있어 하반기 유가는 여전히 배럴 당 70달러 내외의 강세가 지속될 전망

정유화학 미국의 이란산 원유 수입 제재에 따른 국내 기업 영향

- 미국이 對이란 제재에 다시 나서면서 주요 동맹국에게 11월부터 이란산 원유 수입 중단을 요구 하고 있어 이란의 원유 수출량은 최소 일평균 80만 배럴 감소할 것으로 예상
- 한국도 이란산 원유 수입 중단이 불가피하여 이란 원유 도입 비중이 높은 정유·석유화학 기업의 수익성 하락이 예상되며, 이란 원유 공급 감소에 따른 유가 급등 시 리스크는 산업 전반으로 확대

철강 강관업계, 수출 및 내수시장 동반 악화로 구조조정 확대 우려

- 최근 미국발 통상위기에 따른 수출환경 악화 및 국내 건설경기 둔화에 따른 내수 부진 등의 영향으로 국내 강관업계의 실적이 악화될 것으로 우려
- 향후 국내 강관업계의 수출 및 내수시장 동반 부진이 예상되는 가운데 대체시장 발굴이 어려운 중소기업에 대한 보수적인 관점에서 모니터링 필요

자동차 미국의 수입차에 대한 고율 관세 부과 움직임과 대응방안

- 2018년 5월 23일 미국 트럼프 대통령이 수입차에 대해 무역확장법 232조를 적용해 25% 고율 관세 부과 방안을 검토하면서 글로벌 자동차 관세 전쟁에 대한 가능성이 증폭되고 있음
- 무역확장법 232조 제재 대상에 한국산 자동차가 포함될 경우, 국내 완성차의 실적 타격은 불가피하고 부품사에 대한 파급효과가 매우 클 것으로 예상되기 때문에 지속적인 모니터링이 필요

조선 일본 조선업체 구조조정 현황 및 영향

- 최근 일본 조선업체인 미쓰비시 E&S가 향후 상선 수주를 하지 않겠다고 밝히는 등 일본 조선업체들의 상선 사업 축소 움직임이 지속되어 이에 따른 한국 조선업체들의 반사이익이 기대
- 하지만 일본 조선업체의 수주점유율은 '16년 이후 이미 크게 떨어져 있을 뿐만 아니라 수주의 대부분도 자국 선사 발주 위주로 채워져 있어 한국 조선소 수주증가에 미치는 영향은 제한적

에너지 온실가스 감축 로드맵 수정 영향 분석

- 정부는 국내 온실가스 감축을 강화하는 방향으로 '온실가스 감축 로드맵'을 수정하였으며, 감축 증가량의 대부분이 산업, 건물에 집중되어 있어 관련 기업들의 부담이 상승할 전망
- 원단위 감축부담이 높고, 환경설비투자가 쉽지 않은 중소기업 등의 타격이 클 수 있어 주의가 필요하며, 온실가스 대배출업종에 대한 여신모니터링을 강화할 필요

건설 건설산업 개편에 따른 부수적인 피해에 주의

- 지속가능한 건설산업 경쟁력 강화를 위한 건설산업 혁신방안이 발표되었으나 중장기적인 투자와 고급 인력 확보가 가능한 대기업 중심으로 실행이 가능할 것으로 전망됨
- 중소건설사의 경쟁력 기반이 되었던 업역구분이 사라질 경우 혁신에 실패한 건설업의 퇴출이 불가피하다는 점에서 지방 중소건설업체에 대한 면밀한 모니터링이 지속되어야 함

해운 스크러버 장착 선박 증가 의미와 전망

- 올해 5월 기준 스크러버 장착 or 주문 선박이 지난해 4분기 초 대비 2배 이상 증가한 817척으로 집계되는 등 향후 환경규제(2020년부터 황산화물 규제)에 따른 스크러버 시장 확대가 기대
- 스크러버 시장 확대는 국내 조선기자재 업체에게는 새로운 기회 요인이거나, 해운업체는 기존 선박에 대해 스크러버 장착 혹은 저유황유 사용이 필수적이어서 비용 증가가 불가피할 전망

부동산 종합부동산세 개편으로 거래위축 심화 우려

- 다주택자 등에 대한 세부담 강화를 골자로 한 중부세 개편안이 발표되었으며 금번 개편에도 불구하고, 부동산시장이 안정화되지 않을 경우 추가적인 세부담 증가 방안도 고려될 것으로 전망
- 세부담 증가에 따른 분양실적 악화로 재개발·재건축 사업의 수익성이 악화될 가능성이 높아 정비사업 수주를 늘리고 있는 부동산 신탁업체에 대한 모니터링을 강화할 필요가 있음

산업별 경기 트렌드

경기사이클		둔화(주의)	침체	회복	안정	활황	둔화
C10-11. 음식료품	음식료				●		
C13. 섬유	섬유		●				
C14. 의류	의류			●			
C19. 정유	정유				●		
C20-21. 화학제품	석유화학					●	
	제약				●		
C22. 고무,플라스틱	고무,플라스틱	●					
C23. 비금속광물	시멘트					●	
C24. 1차 금속	철강						●
	비철금속						●
C26. 전자부품, 영상 통신장비 등	반도체					●	
	디스플레이				●		
	통신장비(휴대폰)						●
C29. 기계	일반기계			●			
C30. 자동차	자동차		●				
C31. 가타 운송장비	조선		●				
D. 에너지/인프라	재생에너지				●		
F. 건설	건설						●
G. 종합유통	무점포(온라인)				●		
	종합소매업(대형)			●			
	편의점				●		
H. 숙박 및 음식점	숙박(N/A)						
I. 운수	해상운송		●				
	항공운송				●		
J. 통신,미디어	통신서비스						
	SW/SI						
L. 부동산 및 임대	부동산		●				

산업 이슈

세계 개편 시 가격경쟁력이 높아질 것으로 기대되는 국내 맥주업계
6월, OPEC 정례회의 결과에 따른 유가 전망
미국의 이란산 원유 수입 제재에 따른 국내 기업 영향
강관업계, 수출 및 내수시장 동반 악화로 구조조정 확대 우려
미국의 수입차에 대한 고율 관세 부과 움직임과 대응방안
일본 조선업체 구조조정 현황 및 전망
온실가스 감축 로드맵 수정 영향 분석
건설산업 개편에 따른 부수적인 피해에 주의
스크러버 장착 선박 증가 의미와 전망
종합부동산세 개편으로 거래위축 심화 우려

C24. 음료 : 세제 개편 시 가격경쟁력이 높아질 것으로 기대되는 국내 맥주업계

※ **Summary** : 7월 초 현재 맥주에 대한 세금이 종가세에서 종량세로 전환되는 방안에 대해 논의 중인 가운데, 관련업계에 미치는 영향에 대한 관심이 증가. 최근 몇 년간 국내 맥주시장은 가격 경쟁력과 함께 다양한 맛과 풍미를 내세운 수입제품의 시장점유율이 가파르게 상승. 향후 세제 개편이 현실화될 경우 수입 맥주의 가격경쟁력이 약화되면서 국내 업체의 영업환경이 개선될 것으로 기대

※ **Comment** : 세제 개편 시 국산 맥주의 상대적 가격경쟁력이 향상될 것으로 기대되는 점은 긍정적이며, 향후 위스키·막걸리 등 타 주류로 확산될 가능성에 대한 관찰 필요

■ 7월 초 현재 국내 맥주에 대한 세금 개편안(종가세에서 종량세로 전환)이 논의 중

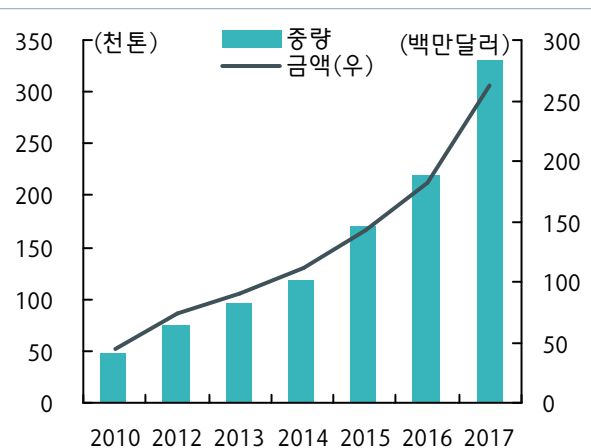
- 기획재정부가 7월 중순 내년도 세제 개편안에 대해 발표할 예정인 가운데, 맥주에 대한 세금이 기존 “종가세”에서 “종량세”로 개정될 가능성이 존재
 - 국세청이 맥주의 주세 체계를 종가세에서 종량세 방식으로 전환하는 세법개정 건의안을 제출
 - ※ 현행 주세방식인 종가세는 과세 대상의 가격에 비례하여 세금을 책정하며, 종량세는 과세 대상의 무게, 부피, 농도, 개수 등의 기준으로 일정액을 세율로 책정하는 방식
- 현재 대부분의 선진국에서는 주류, 담배, 유류 등에 대해 종량세를 선택하고 있는데, 국내의 경우 담배와 유류에는 종량세, 주류에는 종가세를 선택
 - OECD 35개국 중 주세법으로 종가세 방식을 선택한 국가는 한국을 포함한 칠레, 멕시코, 터키, 이스라엘 5개국

표1 | 맥주 세금 체계

과세표준(A)	100.00	- 국산맥주 : 제조원가 + 판매비 + 마진 - 수입맥주 : 수입신고가 + 관세
주세(B)	72.00	(A) * 72%
교육세(C)	21.60	(B) * 30%
부과세(D)	19.36	{(A) + (B) + (C)} * 10%
제조장 판매가(E)	212.96	(A) + (B) + (C) + (D)

자료 : 법제처

그림1 | 맥주 수입량 및 수입금액 추이



자료 : 한국농수산식품유통공사

■ 주세 개편 시 수입 맥주의 가격경쟁력이 약화되는 점은 국내업체에 긍정적


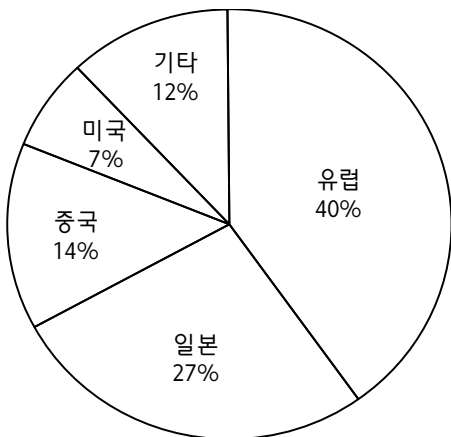
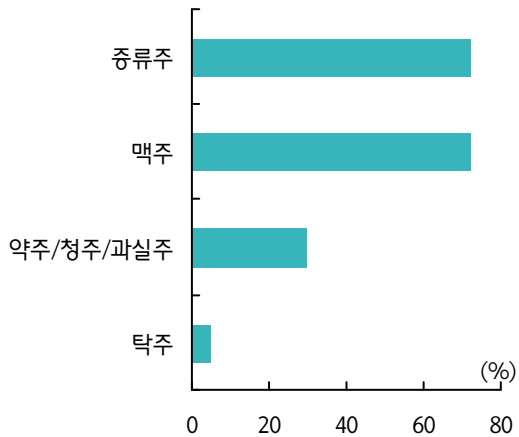
- 최근 몇 년간 국내 맥주시장은 가격 경쟁력과 함께 다양한 맛과 풍미를 내세운 수입 제품의 시장점유율이 빠른 속도로 상승 중
 - 유럽, 일본을 중심으로 맥주 수입량이 2015년 17.9만 톤에서 2017년 33.1만 톤으로 3년 동안 93% 증가하였고, 수입금액은 1.4억 달러에서 2.6억 달러로 85% 증가
 - 2018년 현재 국내 맥주시장 내 수입제품 비중은 약 10% 정도이며, 가정용 시장의 경우 수입맥주 판매 점유율이 50%를 넘는 것으로 추정
- 다만 현재 논의 중인 방식으로 주세 개편이 현실화될 경우 수입맥주의 가격경쟁력이 하락하면서 수입시장 확대가 제한될 가능성 존재
- 현행 주세법 상 국산과 수입제품 간의 과세표준 산정 방식의 차이가 있어 세금으로 인한 제품의 가격경쟁력 차이가 심화
 - 국산·수입 맥주 모두 동일한 세율이 적용되나, 과세표준이 되는 가격에서 차이가 있는데, 국산맥주는 제조원가+판매관리비+이윤 등을 모두 합한 순매가인 반면 수입맥주는 관세와 수입신고가(공장 출고가+운임비)로 이윤은 과세 이후 추가
- 따라서 맥주 종량세가 도입될 경우 세금 역차별이 완화되면서 국산 맥주업체(오비/맥주/하이트진로/롯데칠성)의 실질적인 가격 경쟁력이 개선될 것으로 기대
- 한편 맥주에 대한 주세개편 방안이 소주, 위스키, 막걸리 등 타 주류에도 적용될 가능성에 대해서도 관심이 모아지고 있는데, 특히 고급화로 활로를 찾고 있는 전통주는 세금이 낮아지고, 서민주류인 소주의 경우 세금부담에 따른 실질적인 가격 인상이 예상 

그림2 | 맥주 수입국가 현황



자료 : 관세청

그림3 | 국내 주종별 과세율 현황



자료 : 국세청(주세법 제22조)

C19-21. 정유·화학제품 : 6월, OPEC 정례회의 결과에 따른 유가 전망

※ **Summary** : OPEC 등 산유국의 증산 합의에도 불구하고 베네수엘라와 이란의 정치적 불안에 따른 원유 공급 감소로 증산 효과는 반감될 전망이다. 美 셰일오일 생산이 확대되고 있으나 주요 셰일 분지의 인프라 부족으로 증가 속도가 둔화되고 있어 하반기 유가도 배럴 당 70달러 내외 강세가 지속될 전망이다. 따라서 유가 민감도가 높은 국내 주요 산업의 경우 선제적인 대응방안을 모색할 필요가 있음

※ **Comment** : 현 유가 전망 수준에서는 정유, 석유화학산업의 실적 호조가 이어질 전망이나, 추가 급등 시 주요 기업의 원가부담 상승으로 수익성 악화가 예상되므로 유가 상승요인에 대한 모니터링 필요

- OPEC 정례회의에서 산유국은 유가 안정을 위해 7월부터 일평균 100만 배럴 증산에 합의
 - 6월 22일 OPEC 정례회의에서 산유국은 유가 안정과 세계 원유 수요 증가에 대응하기 위해 7월 1일부터 일평균 100만 배럴의 원유를 증산하기로 결정
 - 이번 합의에 대해 구체적 시행 안은 제시되지 않았으나, 지난해 OPEC 총회에서 결정된 감산 목표의 100%를 유지하는 수준에서 증산규모가 결정된 것으로 파악
 - OPEC 등 산유국은 2016년 11월부터 감산을 시행해왔으며, 5월 기준 감산규모는 일평균 280만 배럴로 감산목표(일평균 180만 배럴)를 초과 달성 중
 - 그러나 현재 일부 산유국 증산이 어려운 상황이며 증산 이행에 대한 법적구속력이 없어 실제 증산량은 일평균 60~70만 배럴에 그칠 가능성이 높음
- 베네수엘라, 이란의 정치적 불안에 따른 원유 공급 감소로 산유국의 증산 효과는 반감
 - EIA에 따르면 베네수엘라는 재정악화, 정치적 불안으로 원유 공급량이 최근 1년 사이 일평균 70만 배럴 감소했으며 내년까지 일평균 50만 배럴이 추가 감소할 전망이다
 - 베네수엘라 국영 석유업체 PDVSA는 중질유를 수출 가능한 원유로 전환하는 개질기 운영을 중단한다고 밝힘
 - 또한 11월부터 미국이 이란에 대한 제재를 이행하게 될 경우 동맹국인 인도, 일본, EU 등의 이란산 원유 수입이 중단될 것으로 보여 이란의 원유 공급 감소가 불가피
 - 금번 미국의 제재로 이란의 원유 수출량은 최소 일평균 80만 배럴이 감소할 전망이다
 - 베네수엘라, 이란 등 개별 산유국의 원유 생산 차질 규모가 OPEC 등 주요 산유국의 증산 규모보다 클 것으로 보여 금번 증산합의 효과가 반감될 것으로 예상
 - 그 외 리비아도 내전으로 일평균 45만 배럴의 생산이 불확실한 상황

■ 미국 셰일오일 생산 확대가 지속중이나 유가 상승을 저지하기에는 한계가 예상

- 최근 국제 유가가 셰일오일의 손익분기점인 \$55/bbl을 크게 상회하면서 미국 셰일 오일 생산이 급증하고 있어 최근 유가 상승세를 저지할 것이라는 기대감이 높아짐
 - 6월 현재 미국 셰일오일 생산량은 일 평균 718백만 배럴로 사상 최고치를 경신
 - 셰일오일 생산의 선행 지표인 리그 수와 미완결유정수(DUC) 도 증가하고 있어 하반기에도 미국 셰일오일 생산은 증가할 전망
- 그러나 미국 최대 셰일 광구인 퍼미언 분지의 송유관이 포화상태에 도달하면서 셰일오일 공급 증가 속도가 둔화되고 있어 유가 상승을 완전히 견제하는데 한계가 있을 전망
 - 퍼미언 분지 송유관 확장이 완공되는 2019년 말까지는 셰일오일 공급에 차질이 예상
- 또한 미국 셰일 오일 공급 증가로 유가가 다시 하락할 경우 OPEC등 산유국의 증산 합의가 무산될 가능성도 존재하여 유가의 불확실성 해소는 여전히 어려움

■ 산유국 증산 합의에도 불구하고 국제 유가는 강세가 지속될 가능성이 높아 유가 연동성이 높은 국내 주요 산업의 대응 방안 모색이 필요


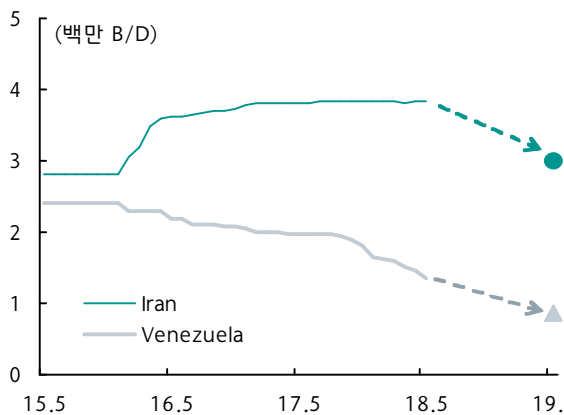
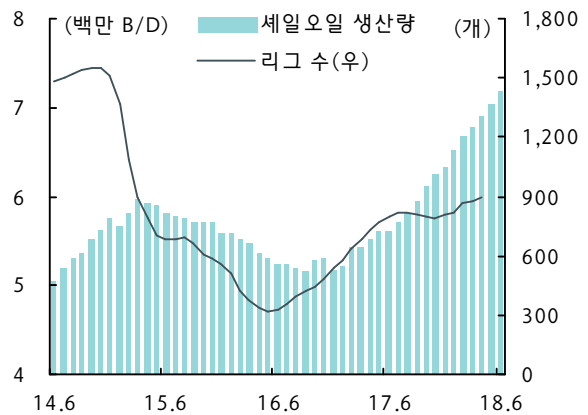
- 산유국 증산, 미국 셰일오일 생산 확대에도 불구하고 세계 경기 회복에 따른 원유수요 증가, 베네수엘라와 이란의 원유 공급차질 등 유가 상승압력이 지속됨에 따라 하반기 유가(두바이)는 \$70/bbl내외의 강세가 이어질 전망
- 다만 현재 글로벌 경기 회복으로 정유, 석유화학 등 주요 유관 산업의 수급상황이 안정적으로 유지되고 있어 현 유가 전망 수준 하에서는 실적호조가 지속될 전망
- 그러나 유가가 전망 수준보다 급격하게 상승할 경우 주요 산업 내 원가 부담으로 이어져 수익성 악화될 수 있으므로 에너지 효율화, 공정 개선 등의 대응방안 모색이 필요 

그림4 | 베네수엘라, 이란의 원유 생산 추이 및 전망



자료 : EIA

그림5 | 미국 셰일오일 생산 추이 및 전망



자료 : EIA

C19-21. 정유·화학제품 : 미국의 이란산 원유 수입 제재에 따른 국내 기업 영향

※ **Summary** : 미국이 對이란 제재에 다시 나서면서 주요 동맹국에게 11월부터 이란산 원유 수입 중단을 요구하고 있어 이란의 원유 수출량은 최소 일평균 80만 배럴 감소할 것으로 예상. 한국 또한 이란 원유 수입 중단이 불가피할 것으로 보여 저가 이란산 원유 도입 비중이 높은 정유, 석유화학 기업의 수익성 하락이 예상되며, 이란 원유 수출 급감으로 유가가 급등할 경우 리스크는 산업 전반으로 확대될 전망

※ **Comment** : 이란 원유 공급 급감으로 유가가 \$80/bbl 이상 상승 시 정유 및 석유화학 기업의 수익성 하락으로 이어지므로 미국의 이란 원유수입 제재 방안에 대한 지속적인 모니터링 필요

- **미국이 對이란 제재에 다시 나서면서 주요 동맹국에게 11월부터 이란산 원유 수입 중단을 요구**
 - 미국은 지난 5월 이란 핵협정 탈퇴 이후 이란으로의 자금 유입을 차단하기 위해 유럽 및 아시아 동맹국들에게 11월 4일 까지 이란산 원유의 수입을 전면 중단할 것을 요구
 - 미국은 이란 원유 수입 중단에 동참하지 않는 국가는 미국의 제재 대상이 될 수 있다고 강조
 - 지난 2012년 미국의 對이란 제재에서는 각국의 원유 수입 감축 의지에 따라 제재 예외국으로 인정했으나 이번 제재에서는 예외가 없다는 강경한 입장을 밝힘
 - 2012년 한국, 일본, 인도, 중국 등은 예외국으로 인정받아 제한적으로 이란산 원유 수입이 가능
 - 한편 미국의 이란 제재에 따른 원유 공급 차질로 국제 유가 상승 가능성이 제기되자 미국은 원유 시장의 균형과 안정성 확보를 위해 사우디에 일평균 200만 배럴 증산을 요청
 - 일각에서는 미국이 이란 제재의 명분 보다는 자국 에너지 안보와 무역 이익을 노리는 것으로 분석
- **현재 유럽, 아시아 내 정유사들은 이란산 원유 수입을 축소할 가능성이 높아, 미국의 제재 이후 이란의 원유 수출은 최소 일평균 80만 배럴 감소할 것으로 예상**
 - 미국의 이란 원유 수입제재에 대해 일본, 한국, 인도, EU는 명확한 입장을 밝히지 않고 있지만 결국 이란산 원유 수입을 중단할 가능성이 높은 것으로 보임
 - 미국으로부터 이란 제재 예외국으로 인정을 받더라도 이란산 원유 수입 감축이 불가피
 - 또한 이란산 원유의 최대 수입국인 중국은 현재 미국의 요청을 거부하고 있으나, 이를 중·미 무역전쟁의 협상 카드로 활용할 경우 이란산 원유 수입 중단 가능성도 존재
 - 이에 따라 이란의 원유 수출량은 적어도 80만 b/d 이상 감소할 전망으로 11월 이후 이란의 원유 수출량은 130만 b/d 이하로(현재 210만 b/d) 축소될 전망

■ 한국도 이란 원유 수입 중단이 불가피할 것으로 보여 국내 정유 및 석유화학사의 부담 확대

- 한국의 이란 원유 수입은 2016년부터 급증했는데 이는 원유 도입선을 다변화하려는 국내 정유사와 경제제재 해제 후 수출을 확대하려는 이란의 이해관계가 일치했기 때문
- 2017년 한국의 이란산 원유 수입비중은 13.2%로 사우디, 쿠웨이트에 이어 3번째로 높으며 이 중 석유화학 원료인 나프타를 생산에 필요한 콘덴세이트가 약 70%를 차지
- 11월부터 이란 원유 수입이 중단될 경우, 국내 정유 및 석유화학사는 대체 수입원 확보가 시급하며, 대체 원유를 도입하더라도 이란산 원유의 가격이 다른 산유국 보다 배럴 당 2~3달러 낮아 비용 상승이 불가피
 - 특히 콘덴세이트의 경우 전세계적으로 공급이 부족하여 대체 수입원 확보가 어려움

■ 국내 정유사별 영향은 차이를 보일 전망이나, 이란 원유 수출이 급감하여 유가가 상승할 경우 전반적인 수익성 악화로 이어질 수 있음


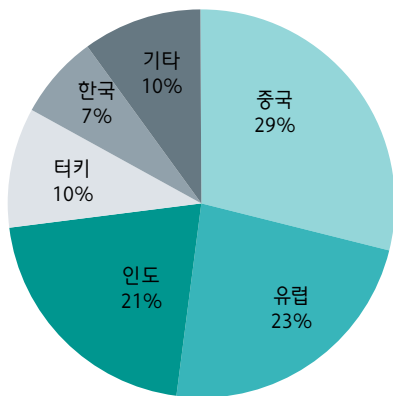
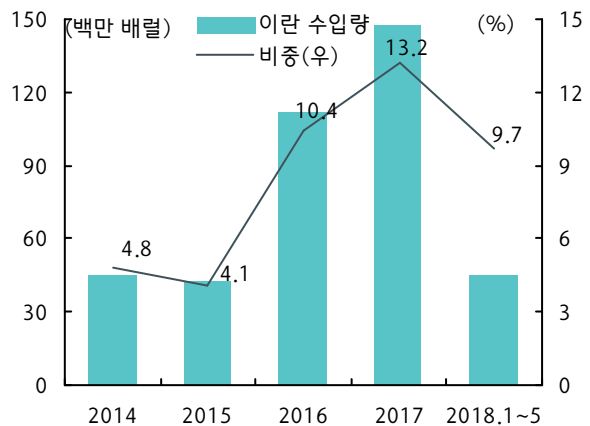
- 그동안 낮은 가격에 이란산 원유를 도입해오던 SK에너지, 현대오일뱅크, 한화토탈 등은 대체 공급처를 확보하더라도 원유 도입 비용이 상승하게 되면서 수익성 악화 예상
 - GS칼텍스, S-Oil은 각각 미국 셰브론과 사우디 아람코에서 원유를 도입하고 있어 영향이 없음
- 또한 미국 동맹국 모두 미국의 이란산 원유 수입 중단 요청을 받아들일 경우, 이란의 원유 수출이 일평균 150만 배럴 이상 급감하게 되어 유가 상승으로 이어질 전망
 - 모건 스텐리 등 글로벌 IB는 미국의 이란 제재로 유가가 \$100/bbl까지 상승할 수 있다고 전망
- 미국의 對이란 제재로 국제 유가가 \$80/bbl 이상 상승할 경우 정유 및 석유화학 기업의 수익성 하락으로 이어지게 되므로 미국의 對이란 원유 수입 제재 및 주요 수입국의 대응방안에 대한 지속적인 모니터링 필요 

그림6 | 이란의 국가별 원유 수출 비중



자료 : EIA (2017)

그림7 | 한국의 對이란 원유 수입 추이



자료: 한국무역협회

C24. 철강 : 강관업계, 수출 및 내수시장 동반 악화로 구조조정 확대 우려

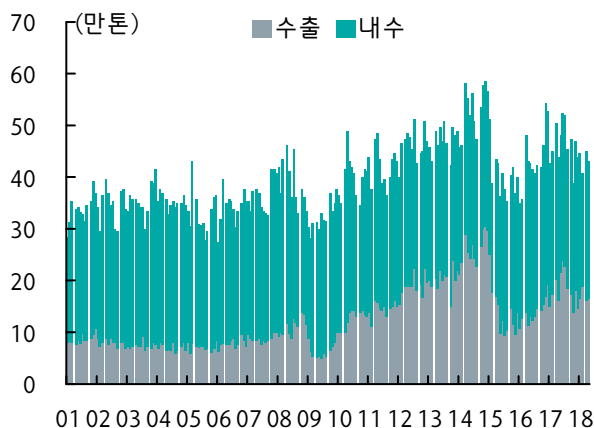
※ **Summary** : 지난 6월 말 엠스틸이 실적악화로 법정관리에 들어가면서 강관업계 전반에 걸쳐 리스크 확산에 대한 우려감 점증. 최근 美 트럼프 정부의 무역제재(쿼터제)로 수출시장 내 적신호가 켜진 가운데, 하반기 이후 국내 건설경기 둔화가 예상되면서 내수 또한 기대하기 어려운 상황. 영업환경 악화 속에 주요업체를 중심으로 수출시장 다변화에 노력하고 있으나, 실질적인 대안이 될지는 미지수

※ **Comment** : 향후 국내 강관업계의 수출 및 내수시장 동반 부진이 예상되고 있어 대체시장 발굴이 어려운 중소형 업체에 대한 보수적인 관점에서의 모니터링이 필요

■ 엠스틸의 법정관리 결정 이후 리스크 확산 우려가 커지고 있는 국내 강관업계

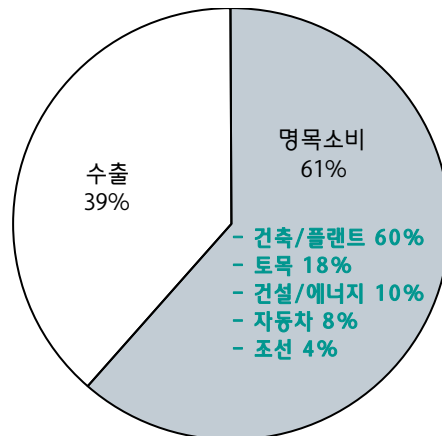
- 지난 6월 20일 충남 당진 소재의 강관 제조업체 엠스틸이 수요 감소에 따른 실적 악화로 법정관리를 신청
 - 엠스틸은 외경 3인치(연산 3만 6천 톤), 외경 5인치(연산 4만 8천 톤)의 생산능력을 보유하고 있으며, 2017년 매출 107억 원, 영업이익 -39억 원, 순이익 -60억 원을 기록하며 영업적자 상태를 지속
- 이는 내수 판매 경쟁이 심화된 가운데 세아제강, 휴스틸 등 대형 강관사의 수출 실적 악화로 임가공 물량이 급격히 감소한데 기인
- 작년 동훈에스피, 동아스틸에 이어 최근 엠스틸까지 강관업체의 구조조정 소식이 끊이지 않으며, 업계 내 대금 결제 지연 소식 등이 들리고 있어 국내 강관업계 내 구조조정 확산 가능성에 대한 우려감 존재

그림8 | 국내 강관출하량(수출 및 내수) 추이



자료 : 한국철강협회

그림9 | 주요 국내 강관제품의 수요비중 현황



주 : 2017년 기준
자료 : 한국철강협회

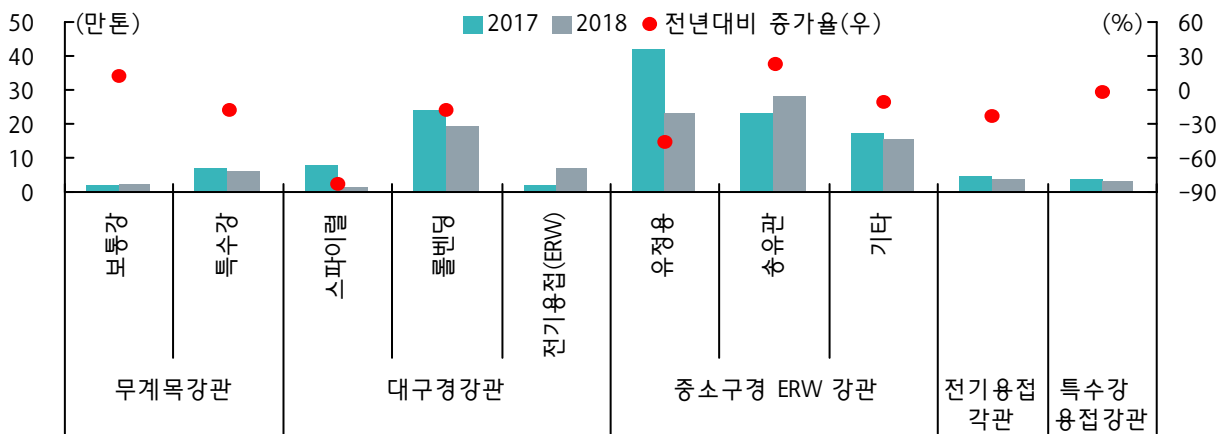
■ 대미 수출의존도가 높은 국내 강관업계, 최근 미국발 통상위기로 수출시장에 적신호

- 2018년 초 美 트럼프 정부가 무역확장법 232조와 연계하여 한국산 철강에 대한 수입관세 부과 가능성을 언급하면서 통상위기에 대한 불안감이 확산
- 이후 5월 초 미국은 한국산 철강제품에 대해 쿼터제 시행을 공식발표하였고, 한국산 철강재의 대미 수출 쿼터량은 2015~2017년 평균 수출량의 70%에 해당
- 특히 강관의 경우 연간 쿼터물량이 105만 톤 수준으로 5월말 기준 80% 이상 쿼터를 소진한 것으로 파악되어 향후 관련 업체(세아제강, 현대제철, 휴스틸, 넥스틸 등)의 대미 강관 수출 축소가 우려
 - 2018년 들어 수출시장이 경직된 모습을 보이고 있으며, 지난 5월에는 강관 총수출이 전년동기대비 38.6% 감소(유정용 강관 위주로 급감)
- 특히 2000년대 중반 미중 무역갈등 사례를 참고하면, 향후 미국의 무역제재 확대 시 국내 강관업계에 대한 타격이 매우 클 것으로 판단
 - 2007년 미국이 중국산 철강제품에 대해 AD를 부과한 이후 3년 만에 중국의 대미 수출물량이 1/00로 감소

■ 건설의존도가 높은 내수시장 또한 2018년 하반기 이후 수요가 다소 하락할 전망

- 국내 강관 내수시장은 2000년대 이후 규모가 300~350만 톤대에서 정체된 양상을 지속해 오고 있으며, 건설경기에 따라 수급이 변동
 - 2017년 기준 국내 강관제품에 대한 명목소비 중 90% 가량이 건설(건축, 플랜트, 토목, 에너지) 관련 수요로 구성

그림10 | 2018년 강관 제품별 수출 현황



주 : 5월 누계 기준
자료 : 한국철강협회

- 2016년 이후 비교적 안정적인 수요를 보여 온 건설경기가 2018년 하반기 이후 둔화될 것으로 예상되면서 현수준의 수요를 지지하기 어려울 전망
 - 2018년 정부의 SOC 예산은 19조 원으로 2007년 이후 11년 만에 가장 낮은 규모이며, 건축 또한 부동산 종합 대책 등의 시장 안정화 정책 실행으로 다소 둔화될 것으로 예상

■ 수출 및 내수시장 동반 부진으로 실적 악화 우려감이 커지고 있는 가운데, 리스크 확대 가능성이 높은 업체를 중심으로 모니터링 필요


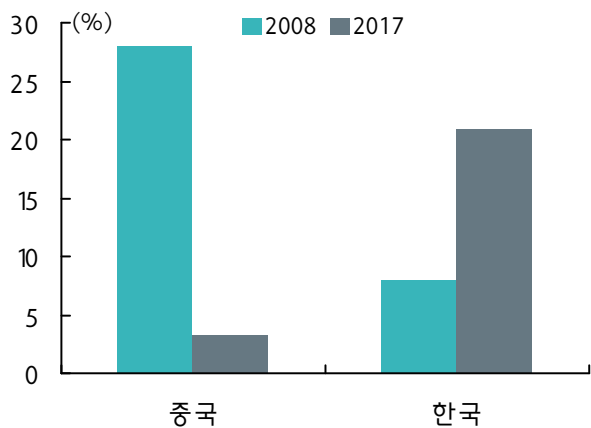
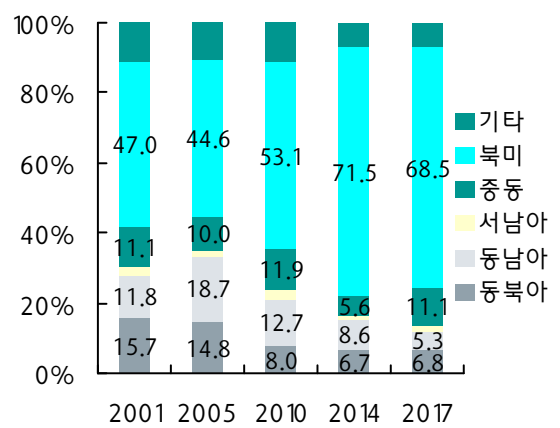
- 대내외 영업환경이 악화되면서 최근 국내 강관업체는 중동 및 동남아 등의 제3 국가로 수출지역 확대를 추진하고 있으나, 중국제품과의 가격 경쟁 심화로 시장다변화 또한 쉽지 않은 상황
- 향후 국내 강관업계의 실적 악화가 현실화될 경우 부채비율 높은 업체, 중소형 인발업체를 중심으로 구조조정이 확산될 가능성 존재
 - 상위 3사(Big3 : 세아제강, 현대제철, 휴스틸) 및 중위권 6개사(Mid6 : 금강공업, 하이스틸, 동양철관, 삼강엠앤티, 미주제강)를 제외한 소형업체를 중심으로 구조조정이 본격화 가능 

그림11 | 미국시장 내 한국산과 중국산 철강 수입비중 변화



자료 : 美 상무부

그림12 | 강관 지역별 수출비중 추이



자료 : 한국철강신문

표2 | 강관 3사의 미국 현지공장 투자

업체	투자
세아제강	- 2016년 말 미국 OMK Tube(Casing), 라구나 휴스톤 공장(후처리) 등 3사 인수 => SeAH USA 설립 - 2018년 하반기 Tubing Line 투자계획
넥스틸	- 포항공장 일부 설비 미국으로 이전 계획(합작 투자형태)
휴스틸	- 현지 무역 파트너와 합작으로 미국 투자 검토 중

자료 : 스틸앤스틸

C30. 자동차 : 미국의 수입차에 대한 고율 관세 부과 움직임과 대응방안

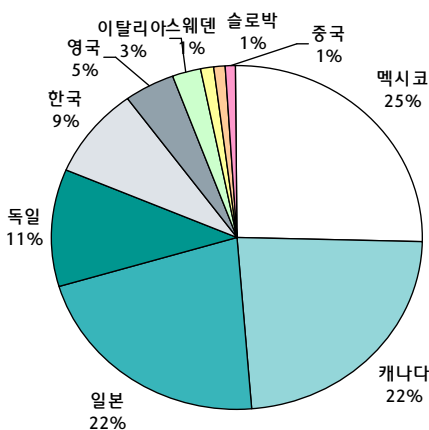
※ **Summary** : 최근 미국발 자동차 관세 전쟁에 대한 우려가 고조되고 있음. 지난 6월 미국은 EU산 자동차에 대해 20% 관세를 부과할 수 있다고 경고하였음. 또, 중국은 미국이 금년 7월 6일부터 단행한 340억 달러 규모의 관세 부과에 맞서 미국산 자동차에 대해 관세를 40%로 인상하였음

※ **Comment** : . 한국 자동차산업의 가장 큰 리스크요인은 무역확장법 232조 제재 대상에 한국산 자동차가 포함되는 것. 그에 따라 은행은 한국산 자동차에 25% 관세가 부과될 경우 타격이 가장 높을 것으로 예상되는 완성차 및 부품사들에 대해서 선제적인 리스크 관리가 필요할 것으로 보임

■ 미국발 자동차 관세 전쟁에 대한 우려가 고조되고 있음

- 2018년 5월 23일 미국 트럼프 대통령은 수입자동차에 대해 무역확장법 232조를 적용해 고율 관세 부과 방안을 검토
 - 무역확장법 232조에 따르면, 美 상무부가 수입자동차와 자동차부품이 국가의 안보를 저해하고 있다고 판단하면, 동 품목에 대해 최고 25%의 관세 부과가 가능
- 이러한 미국 행정부의 자동차 고율 관세 관련 보호무역주의 움직임에 대해서 각국 정부와 완성차 메이커는 우려를 표명하고 있는 상황
- 특히, 미국에 대한 자동차 수출 의존도가 높은 일본, 독일, 한국을 중심으로 트럼프의 자동차 고율 관세에 대한 반대 의견서를 제출하였음
 - 한국의 경우 산업통상자원부, 한국무역협회, 한국자동차산업협회, 현대/기아, 미국 현지 부품사 26곳, 미국 현대차 딜러 협의회 등도 반대 의견서를 냈음

그림13 | 미국시장에서 국가별 신차 수입 점유율



주 : 2017년 상위 10개국의 對美 신차 수출 규모는 1,835억 달러 수준
 자료 : 한국무역협회

표3 | 트럼프 관세에 대한 의견서 내용

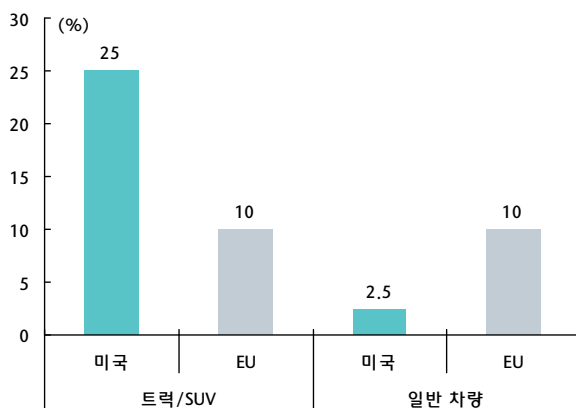
메이커	주요 내용
현대/기아	· 미국 생산 공장 비용 10% 증가 전망 · 판매 감소, 수익성 악화, 고용 악화 우려 ※ 26개 부품사가 1만 1,818명, 현대차 딜러사가 4만 7,000명, 기아차 딜러가 3만 8,000명을 고용하는 등 현지 일자리 창출에 기여하고 있다고 주장
GM	· 관세 인상분 감당 못할 소비자만 GM에 몰릴 가능성 · '작은(smaller)' GM으로 전략할 전망
도요타	· 켄터키주 생산 캠리 승용차 값 1,800달러 상승 예상
BMW	· 국가 안보 이유로 미국의 시장 개입은 바람직 못함
자동차 제조연맹	· 수입차 한 대당 소비자 부담 5,800 달러 상승 예상 · 생산감소 및 보복관세로 62만 400명 일자리 감소 우려

자료 : 언론자료를 토대로 연구소 정리

- **금년 6월 22일 트럼프 대통령은 EU산 자동차에 대해 20% 관세를 부과할 수 있다고 경고**
 - 현재 미국과 EU 간 자동차 교역의 경우 미국은 EU산 일반차량에 2.5% 관세, 픽업트럭은 25% 관세를 부과 중이며, EU는 미국산 모든 차량에 10% 관세를 부과 중
 - 그런데 지난 6월 트럼프 대통령은 자신의 트위터에 EU의 관세 장벽에 불만을 토로하며, EU에서 수입하는 자동차에 대해 20% 관세를 부과할 수 있다고 함
 - EU는 미국이 EU산 수입차에 대한 고율 관세를 발동시키면, 미국 GDP는 최대 140억 달러, 자동차 일자리는 최소 400만 명 수준이 사라질 것이라고 강조하며, 미국의 수입차에 대한 고율 관세 부과 검토에 대해 우려를 표명
 - 그럼에도 불구하고 트럼프 발언이 점점 현실화될 가능성이 높아지자, EU는 2017년 미국 총 수출규모의 19%에 이르는 330조원 규모의 보복관세를 할 수 있다고 위협

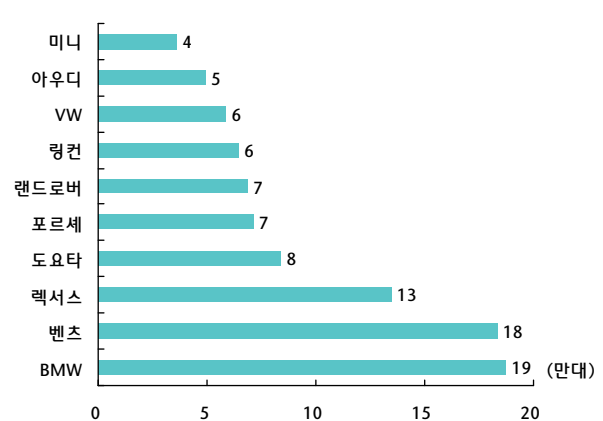
- **한편 중국은 미국산 자동차는 40% 관세를 부과한 반면, 그 외 자동차는 15%로 관세를 인하**
 - 중국은 수입차에 20~25% 관세, 자동차부품에 8~25% 관세를 부과하고 있었는데 2018년 7월 1일부터 수입차와 자동차부품에 대한 관세를 각각 15%, 6%로 인하 조치
 - 그러나 중국의 지적재산권 침해 등을 이유로 미국이 올해 7월 6일부터 단행한 340억 달러 규모의 관세 부과에 맞서 미국산 자동차에 대해서는 관세를 40%로 인상
 - 중국은 미국산 자동차의 경우 보복차원에서 7월 6일부로 관세를 기존대비 15% 인상하여 40%를 부과하겠다고 밝힘
 - 이러한 결과로 연 100~120만대 규모의 중국 수입차 시장에서 유럽과 일본에서 직수입 되는 브랜드의 가격 경쟁력이 보다 개선될 수 있을 것으로 보임
 - 중국의 수입차 시장 규모는 2015년 108만대 → 2016년 104만대 → 2017년 122만대

그림14 | 미-EU 간 자동차 수입관세 동향



자료 : 하나금융경영연구소

그림15 | 2017년 중국 내 수입차 브랜드 판매 동향



자료 : 하나금융경영연구소

■ **순조로운 한-미 FTA 개정 협상 진행 속에 美 무역확장법 232조가 돌발 변수로 부상**

- 한-미 FTA는 2012년 3월 15일, 한-EU FTA는 2011년 7월 1일 발효되었고, 그 후 미국산 자동차는 2016년 초, EU산 자동차는 2016년 7월 1일부로 무관세 상태
- 최근 한-미 FTA 개정협상이 진행되고 있지만, 일각의 우려와 달리 미국의 요구사항들이 한국 자동차산업의 수출경쟁력을 크게 훼손하지는 않을 것으로 보임
 - 미국은 한국산 픽업트럭 관세 철폐 기간을 20년 연장하여 2041년으로 요구하였는데, 현재 미국으로 수출하는 픽업트럭이 단 한 대도 없기 때문에 영향이 없음
 - 또 미국 자동차 안전기준을 충족한 제조사별 수입 쿼터를 기존 2.5만대에서 5만대로 확대 요구하였지만, 국내에서 미국차가 인기가 없음을 고려할 때 현재 판매량에서는 큰 의미가 없을 것으로 보임
- 하지만 미국의 무역확장법 232조에 따라 미국이 한국산 수입자동차에 대해 25% 고율 관세를 부과하면, 한국산 자동차의 수출 가격경쟁력은 크게 훼손될 전망

■ **무역확장법 232조 제재 대상에 한국산 자동차의 포함 여부에 대해 면밀한 모니터링이 이루어져야 하며, 실제로 한국산 자동차에 25% 관세가 부과될 경우에 대한 선제적인 리스크 관리 필요**

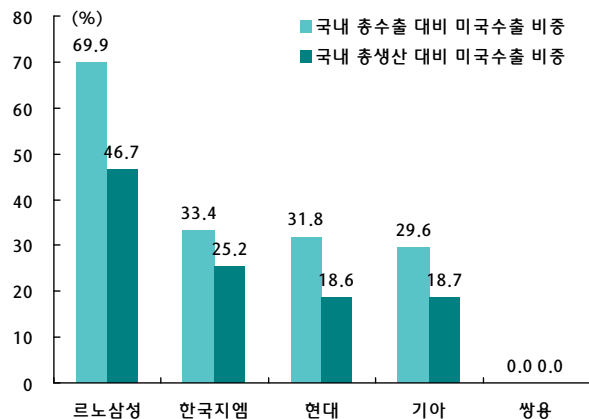
- 2017년 국산 자동차의 총 생산 410만대 가운데 對美 수출 물량 85만대에 대해 25% 관세가 붙는다면, 사실상 상기 수출 물량은 판매가 불가능해질 것으로 예상
- 업체별 국내 총 생산 대비 對美 수출 비중의 경우, 르노삼성과 한국지엠이 타사 대비 높은 것으로 나타나 관련 부품사들에 대한 리스크관리가 필요할 것으로 보임
 - 특히 한국지엠은 군산공장 폐쇄 이후 창원과 부평 공장에 신차 배정을 하기로 했지만, 미국발 관세 리스크로 가시적인 실적 개선이 어려울 수도 있을 전망 **우**

표4 | 한-미 FTA 개정협상 주요 내용

미국 요구사항	한국 요구사항
<ul style="list-style-type: none"> • 한국산 픽업트럭 관세철폐 기간 2021년 -> 2041년 (20년 연장) • 미국 자동차 안전기준을 충족한 제조사별 쿼터를 2.5만대 -> 5만대 (2배 확대) • 연비/온실가스 기준 현행 유지, 차기 기준 설정시 미국 기준 고려 • 글로벌 역신신약 약가제도 원산지 검증 제도 개선/보완 	<ul style="list-style-type: none"> • ISDS (투자자-국가분쟁해결제도) 투자자 남소방지, 정부 정당 정책 권한 요소 반영 • 무역구제 관련 질차적 투명성 확보 • 섬유 관련 일부 원료품목에 대한 원산지 기준 개선 • 농축산물 시장 추가 개방과 미국산 자동차부품 의무사용 '레드라인' 설정 방어

자료 : 언론자료를 토대로 하나금융경영연구소 정리

그림16 | 2017년 국내 완성차 메이커의 對美 수출 비중



자료 : 한국자동차산업협회, 하나금융경영연구소

C31. 조선 : 일본 조선업체 구조조정 현황 및 영향

※ **Summary** : 최근 일본 조선업체인 미쓰이 E&S가 향후 상선 수주를 하지 않겠다고 밝히는 등 일본 조선소의 상선 사업 축소 움직임이 지속되고 있음. 일본 조선업의 축소로 한국의 반사이익이 기대되나, 일본은 '16년 이후 이미 수주점유율이 크게 떨어져 있을 뿐만 아니라 수주의 대부분도 자국 발주에 의존하고 있어 일본 조선소 구조조정이 한국 조선소 수주 증가에 미치는 영향은 제한적일 것으로 전망

※ **Comment** : 일본 조선소 구조조정과는 별개로 조선업은 해운업 수급개선과 환경규제로 회복세를 보이고 있으나, 최근 미·중 간의 무역분쟁과 글로벌 경기둔화 우려가 리스크 요인으로 부각되고 있음

■ 일본 조선업체인 미쓰이 E&S, 미쓰비시중공업, 가와사키중공업 등이 최근 상선 사업 축소 발표

- 최근 일본 조선업체인 미쓰이 E&S는 중국 및 한국 조선소와의 경쟁심화로 향후 상선 수주를 하지 않겠다고 밝혔으며, 회사는 특수선 및 해양 플랫폼 사업에 집중할 예정
 - 미쓰이 E&S는 현재 15척(벌크선 10척, 탱커선 3척, 냉동선 2척)의 수주잔고가 있으며, Chiba 조선소는 2019년 탱커선 인도를 마지막으로 상선 건조 종료 계획
- 한편 올해 초 미쓰비시중공업은 상선보다는 단순 해양 구조물 사업에 집중하겠다고 밝혔으며, 작년 가와사키중공업은 일본 내 조선소 2개 중 1개를 폐쇄하고 상선 건조를 중국 COSCO와의 합작회사(JV)로 이동하기로 결정
 - 미쓰비시중공업과 가와사키중공업의 수주잔고는 각각 16척(LNG선 8척 및 LPG선 4척, Ferry 3척, 기타 1척)과 13척(LPG선 6척, LNG선 5척, 벌크선 1척 등)

■ 조선업의 더딘 회복과 일본 조선소의 수주점유율 하락 등이 이번 구조조정의 주요 배경

- 조선업은 2016년을 바닥으로 회복하고 있으나, 절대적인 발주량이 적어 수주잔고는 여전히 감소하고 있으며, 특히 일본 조선소의 수주잔고는 상대적으로 큰 폭으로 감소
 - 전 세계 수주잔고는 2016년 말 91백만CGT에서 올해 6월 말 75백만CGT로 17.6% 감소하였으며, 동기간 일본 조선소 수주잔고는 34.7% 감소(한국은 15.5% 감소)
- 일본 조선소 수주점유율은 '15년 자국 발주 증가 및 엔저 효과로 반짝 증가하였으나, 이후 크게 감소하여 '16년 16.3%, '17년 9.2%, '18년 상반기 12.0%에 그쳐 일본 조선업체의 구조조정은 불가피했던 것으로 분석됨
 - 일본 해운업체의 선박 발주점유율은 '15년 21.4%에서 '16년 8.2%, '17년 6.9%, '18년 상반기 11.6%로 크게 감소하였으며, 일본 선사는 대부분 선박을 자국 발주

- [참고] 한국 조선소 M/S : '15년 27%, '16년 16%, '17년 27%, '18년 상반기 40%

■ **일본 조선소의 수주선종은 한국 대비 벌크선 및 대형 컨테이너선의 비중이 높았으며, 대형 컨테이너선은 모두 자국 컨테이너선사가 발주한 선박**

- 일본 조선소 수주선종 비중은 벌크선, 탱커선 및 컨테이너선이 유사하게 나타났으나, 한국 대비 상대적으로 벌크선 및 대형 컨테이너선 비중이 높은 것으로 분석
 - 올해 5월 말 기준 수주잔고 점유율 : 벌크선 - 중국 58.7%, 한국 6.8%, 일본 28.9% / 대형 컨테이너선(8천TEU 이상) - 중국 33.1%, 한국 28.8%, 일본 36.3%
- 일본 조선소의 대형 컨테이너선 수주잔고는 모두 자국선사 발주로 채워져 있으며, 일본 조선소의 자국 발주 선박 비중은 약 70% 수준으로 매우 높은 편임
 - 일본 조선소 발주국가별 수주잔고 비중 : 자국(일본) 68.9%, 유럽 10.3%, 아시아(일본 제외) 8.4%, 북미 1.9%, 기타 10.5%('18년 1월 기준)

■ **일본 조선소의 낮은 수주점유율과 높은 자국 발주 비중 고려 시, 일본 조선소 구조조정으로 인한 한국 조선소의 반사이익은 크지 않을 것으로 전망**

- 일본 조선소는 최근 수주점유율이 크게 낮아졌으며, 자국 발주에 높은 의존도를 보이고 있어 일본 조선소 구조조정이 한국 조선소 수주 증가에 미치는 영향은 제한적
 - 특히 한국 주요 조선소는 올해 발주된 LNG선과 VLCC 대부분을 수주하여 고부가 가치 선박에서는 일본과 중국 조선소 대비 높은 경쟁력을 보유하고 있음을 증명

표5 | 한·중·일 조선소 선종별 수주잔고 점유율 (%)


선종	한국	중국	일본	기타
벌크선	6.8	58.7	28.9	5.6
탱커선	35.7	31.2	23.5	9.6
컨테이너선	28.8	33.1	36.3	1.8
LNG선	69.5	9.5	20.5	0.5
LPG선	27.8	33.3	30.6	8.3

주 : 금액 기준
자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

표6 | 전 세계 조선업체 Top 10 (천CGT, %)

순위	업체명	국적	수주잔고	M/S
1	현대중공업	한국	7,961	10.6
2	대우조선해양	한국	5,700	7.6
3	Imabari Shipbuilding	일본	4,876	6.5
4	삼성중공업	한국	3,322	4.4
5	Fincantieri	이탈리아	3,318	4.4
6	Meyer Neptun	독일	3,085	4.1
7	Yangzijiang Holdings	중국	2,955	3.9
8	COSCO Shipping HI	중국	2,520	3.3
9	Japan Marine United	일본	2,413	3.2
10	CSSC Offshore Marine	중국	2,223	3.0

주 : 2018년 5월 말 수주잔고 기준
자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

- 한편 2016년 말에는 조선업체 합산 수주잔고 점유율 50%에 상위 12개 업체가 포함되어 있었지만, 올해 6월 기준으로는 10개 업체로 2개 업체가 축소되어 상위 조선업체의 수주집중도는 최근 더욱 심화되고 있는 것으로 분석 

D. 에너지 : 온실가스 감축 로드맵 수정 영향 분석

※ **Summary** : 정부는 국내 온실가스 감축을 강화하는 방향으로 온실가스 감축 로드맵을 수정함. 감축량 목표는 기존과 동일하나 국외 감축량이 줄어드는 대신 국내가 종전보다 약 8,000만톤 가량 증가함. 증가량의 대부분이 산업, 건물에 집중되어 있어 관련 기업들의 부담이 늘어날 전망이며, 1차 금속, 석유화학 등 온실가스 대배출업종에 대해 여신모니터링을 강화할 필요

※ **Comment** : 2019년부터 배출권 유상할당이 시행되어 기업들의 환경관련 지출이 늘어날 전망이며, 올해 하반기 발표되는 유상할당업종 선정 결과, 업체별 유상할당 규모 등에 관심을 가질 필요

■ 정부, 국내 온실가스 감축을 강화하는 방향으로 로드맵을 수정

- 2016년 12월 마련되었던 온실가스 로드맵은 2030년까지 BAU(Business As Usual) 대비 온실가스를 37% 감축하겠다는 목표를 설정하였는데, 목표의 상당부분(11.3%)을 국외 감축으로 충당할 계획이어서 이행의 불확실성이 높다는 비판이 제기
- 이에 정부는 국외 감축을 줄이고, 국내 감축을 확대하는 방향으로 로드맵을 수정
- 감축량 목표는 3억 1,480만 톤으로 2016년 계획과 동일하나, 국외 감축량이 기존 9,590만 톤에서 1,620만 톤으로 줄어드는 대신 국내가 이전보다 8,220만 톤 증가

표7 | 부문별 감축목표 종합 및 기존 로드맵과 비교 (단위: 백만톤, %)

부문	배출전망 (BAU)	기존 로드맵		수정안		
		감축후 배출량	BAU대비 감축률	감축후 배출량	BAU대비 감축률	
배출원 감축	산업	481.0	424.6	11.7%	382.4	20.5%
	건물	197.2	161.4	18.1%	132.7	32.7%
	수송	105.2	79.3	24.6%	74.4	29.3%
	농축산	20.7	19.7	4.8%	19.0	8.2%
	폐기물	15.5	11.9	23.0%	11.0	28.9%
	공공기타	21.0	17.4	17.3%	15.7	25.3%
	탈루 등	10.3	10.3	0.0%	7.2	30.5%
감축수단 활용	전환	(332.1) ¹	-64.5	-	확정감축량 -23.7 추가감축잠재량 -34.1 ²	-
	E신산업/CCUS	-	-28.2	-	-10.3	-
	산림 흡수원	-	-	-	-22.1	4.5%
	국외감축 등	-	-95.9	11.3%	-16.2	
기존 국내감축			631.9	25.7%	574.3	32.5%
합계		850.8	536.0	37.0%	536.0	37.0%

주 1 : 전환부문 배출량(333.2백만톤)은 전기 및 열 사용량에 따라 부문별 배출량에 포함되어 합계로 산정됨

2 : 전환부문 감축량 23.7백만톤 확정, 추가감축 잠재량은 2020년 NDC 제출전까지 확정

3 : CCUS: 탄소 포집·저장 활용기술(Carbon Capture Utilization and Storage)

4 : 기존 국내감축은 산림 흡수원, 국외감축 등 항목을 제외한 나머지의 합

자료 : 환경부

■ 추가 감축량의 상당부분이 산업, 건물 등에 배정된 가운데, 산업내 세부 목표는 미제시

- 추가 감축량 8,220만 톤 가운데 산업이 4,220만 톤으로 가장 많이 할당되었고, 건물(2,870만 톤), 수송(490만 톤), 탈루(310만 톤), 공공기타(170만 톤), 폐기물(90만 톤), 농축산(70만 톤)이 뒤를 이음
- 산업 부문의 최종 감축량이 종전 5,640만 톤에서 9,860만 톤으로 대폭 늘어난 가운데, 업종별로 세분화된 목표는 제시하지 않아 구체성이 부족하다는 비판
 - 기존 온실가스 감축 로드맵에서는 산업내 업종별 감축목표를 제시한 바 있음
- 정부는 감축목표 달성을 위해 사회 전반의 에너지 효율 개선 및 각종 온실가스 저감 기술을 확대 적용할 계획
 - 산업부문의 경우 공장에너지관리시스템(FEMS), 공정설비 효율화 등 에너지 이용 효율을 높이고 친환경 공정가스 개발 및 냉매 대체 등을 추진
 - 건물은 신규 건축물 허가기준을 강화하고 기존 건축물에 대한 그린 리모델링 확대, 도시재생 연계사업 모델 발굴 등을 통한 기존 건축물 에너지 성능 향상 등을 추진

■ 국가 환경 기준은 점차 강화되는 반면 원가 반영은 쉽지 않아 기업들의 부담이 늘어날 전망

- 주요 제조업체들은 이미 상당부분 에너지 효율화를 달성하였고, 첨단 설비를 갖추고 있어 온실가스 감축에 어려움이 있다고 호소

- 발전업계는 재생에너지, LNG 등 고가 발전원이 확대되는데다 배출권 구매에 따른 추가비용이 발생하여 원가 부담이 늘어날 것이라는 전망
- 전기차 확대를 통한 수송부문 감축도 연료인 전기의 조달 측면에서 실효성 논란 존재

표8 | 국내 감축부문별 주요 이행수단

분야	내용	
부문별 감축	전환	재생에너지와 LNG 발전 확대, 석탄화력발전소 개보수 및 송배전 효율 개선 등
	산업	에너지 이용효율 제고, 신기술 개발 및 보급, 혁신기술 도입, 고부가제품 전환 등
	건물	신규 건축물 허가기준 강화, 그린 리모델링 등 기존 건축물 에너지 성능 향상 외
	수송	친환경차 보급 확대, 유무선 충전 전기버스 상용화, 차량 평균연비 기준 강화 등
	공공/기타	LED 조명 및 가로등 보급, 공공부문 에너지목표관리제 강화 등
	폐기물	폐기물 감량화 및 재활용 강화, 수도권매립지 등 대상 매립지 메탄가스 회수 및 에너지화 등
	농축산	논물관리 감축기술 개발 및 보급, 가축분뇨 에너지화 및 자원화 등 농경지·축산 배출원 관리 강화
	CCUS	CO2 포집·활용·저장 기술개발 및 상용화
잔여량 감축	산림흡수원	산림의 기후변화 적응력 강화 및 산림의 온실가스 흡수 증진 정책 실시
	국외 감축	파리협정에 따른 국제탄소시장메커니즘 논의 구체화될 때 감축 주체와 방법 결정

자료 : 환경부, 하나금융경영연구소

■ 감축 충격이 클 것으로 예상되는 온실가스 다배출업종에 대해 여신 모니터링을 강화할 필요


- 온실가스 감축을 위해 배출권거래제를 시행하고 있으며, 2019년부터는 배출권 유상할당을 시행할 예정이어서 업체들의 감축 부담은 심화될 전망
 - 1차 계획기간(2015~2017)에는 정부가 배출권을 무상으로 할당하였으나, 2차 계획(2018~2020)부터는 유상할당 업종인 경우 할당량의 3%를 경매를 통해 구입해야함. 3차 계획(2021~)부터는 유상할당 물량을 10%로 확대할 계획
 - 유상할당 업종은 무역집약도 등을 고려하여 2018년 7월중 확정되며, 업체별 유상할당량은 배출권 할당후 2018년 9월중 결정될 예정
 - 2018년 배출권은 5억 3,846만톤(KAU)으로 할당(2017.12)되었고, 7월중으로 2019~2020년을 포함한 2차 계획기간 전체에 대한 배출권을 확정할 계획
- 탄소배출권 가격은 국내 감축의무 확대에 따른 공급 감소가 예상되며 최근 톤당 28,000원까지 급등
- 대기업들은 고효율 설비로 교체하여 온실가스 감축에 대비하고 있는 반면 원단위 감축부담이 높고 환경설비투자가 쉽지 않은 중소기업 등은 타격이 클 수 있음
 - 정부의 유상할당업종 선정 결과, 업체별 유상할당 규모 등에 대한 관심 요구 

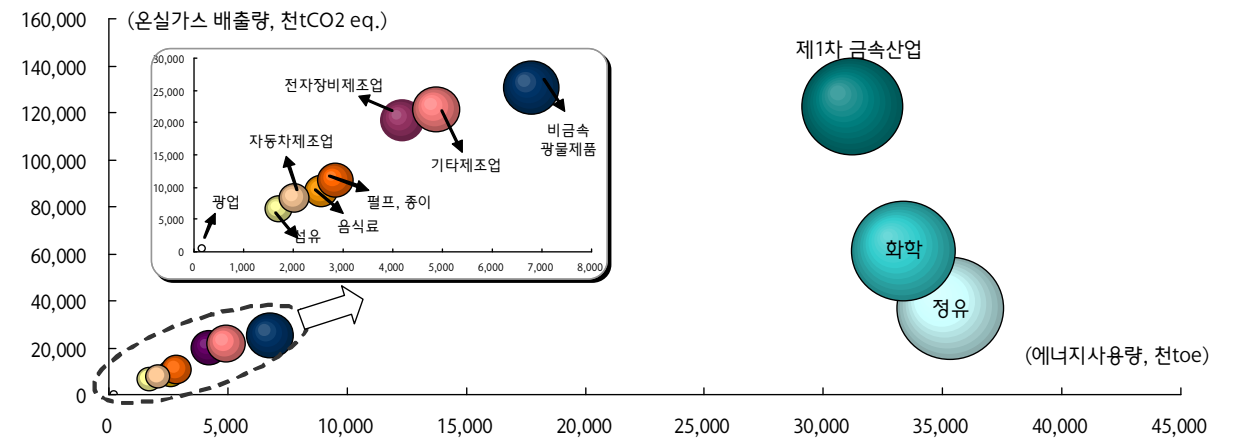
표9 | 산업부문 업종별 온실가스 감축목표 (2016년 12월 발표기준)

(단위: 백만톤)

철강	석유화학	디스플레이	전기전자	반도체	자동차	시멘트	기계	정유	농림어업	섬유	기타*	계
17	7	5.7	4.8	4.1	3.4	2.4	2.3	2.2	1.5	1.1	4.9	56.4

주 1) 기타산업(11개) 비철금속, 유리, 광업, 조선, 제지, 요업, 목재, 음식료업, 건설업, 산업단지 열병합사업, 기타제조업
 자료 : 국가온실가스 감축로드맵(2016.12)

그림17 | 산업부문 업종별 에너지 사용 및 온실가스 배출량 비교 (2016년 기준)



주 : 버블크기는 에너지사용량
 자료 : 산업통상자원부, 한국에너지공단

F. 건설업 : 건설산업 개편에 따른 부수적인 피해에 주의

※ **Summary** : 지난 6월 발표된 건설산업 혁신방안은 건설기술, 생산구조, 시장질서 등을 혁신하여 건설산업의 지속 가능한 경쟁력 회복을 목표로 하고 있으나 현실적으로 혁신이 효과를 거두기 위해서는 중장기적인 꾸준한 투자가 필수적이라는 측면에서 혁신 프로그램을 실행할 수 있는 건설사는 대형사로 한정될 가능성이 높아 투자여력 및 고급인력 확보가 어려운 중소기업체에는 기회보다는 위기로 작용할 가능성이 높다고 판단됨

※ **Comment** : 거래 위축이 수도권 및 강남3구에 예정된 재개발·재건축 수익성 악화로 이어질 가능성에 대비하여 정비사업 수주를 늘리고 있는 부동산 신탁사 등 관련업계의 모니터링 강화가 필요함

■ 지속가능한 건설업 경쟁력 회복을 위한 건설산업 혁신방안 발표

- 국토교통부는 건설산업의 근본적인 체질 개선을 통한 경쟁력 회복을 골자로 한 '건설산업 혁신방안'을 발표했다(6.28일)
- 과거의 건설산업 개선방안이 일시적 물량지원을 통한 단기부양에 그친 반면 금번 혁신방안은 성장잠재력의 근본적 확충을 통해 글로벌 경쟁력을 제고한다는 점에서 차이가 있음
- 다만, 건설업의 특성 및 추진과제의 성격 상 대규모 건설업체를 제외하고는 현실적으로 실행에 어려움이 있으며, 부실 건설사의 퇴출이 불가피해 단기적인 측면에서 건설시장의 위축 및 부수적인 피해에 주의할 필요가 있음

표10 | 건설산업 4대 혁신방안 및 추진과제

4 대 혁신	정 책 목 표	추진과제	기대효과
기술혁신	4차 산업혁명을 선도하는 글로벌산업	<ul style="list-style-type: none"> • 스마트 건설기술 활성화 • 고부가가치 건설시장 확대 • 해외 건설시장 진출 지원 	생산성 40% 향상
생산구조 혁신	'칸막이'와 '다단계'가 없는 고효율산업	<ul style="list-style-type: none"> • 원청의 직접시공 활성화 • 하청의 다단계 하도급 구조 개선 • 건설업 업역·업종·등록기준 개편 	직접시공비율 10% 확대
시장질서 혁신	부실, 불법, 부조리가 없는 공정산업	<ul style="list-style-type: none"> • 부실업체 퇴출 강화 • 불공정 관행 근절 • 공공공사 견실시공 기반 조성 	부실, 불법업체 7천여개 감소
일자리 혁신	청년 인재가 역량을 펼치는 젊은 산업	<ul style="list-style-type: none"> • 청년층 취업 지원 • 강소기업 육성 및 창업 촉진 • 전문인력 양성 및 일자리 매칭 	청년층 취업비중 10% 증가

자료 : 국토교통부 보도자료

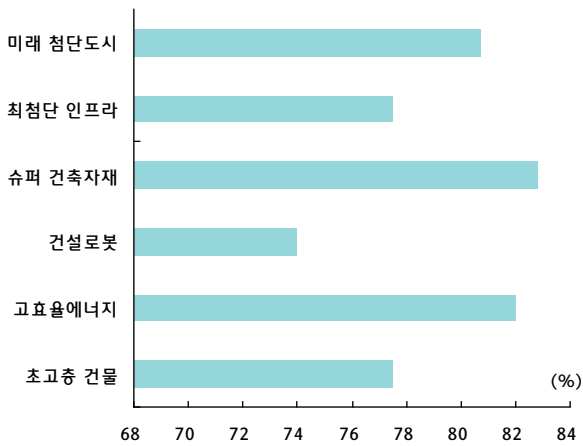
■ **건설산업의 사양산업화 방지를 위한 개혁의 필요성**

- 건설산업은 과거 인프라 확충과 일자리 창출의 주요한 역할을 담당했으나 경제규모 확대에 의해 경제적 위상은 예전에 비해 크게 위축
 - GDP 대비 건설투자 비중 : 29.1%('91년) → 16.1%('17년)
- 이러한 과정은 선진국 대부분이 겪은 것으로 건설 인프라 투자의 한계효용이 저하되는 것이 가장 큰 원인
 - 주요국 GDP 대비 건설투자 비중 : 미국 7.6%, 일본 8.3%, OECD 평균 10.5%
- 다만, 우리나라의 경우 주택건설 부문이 건설사 수익성에 차지하는 비중이 높아 비주택 부문의 기술개발 투자가 등한시되면서 선진국과의 기술격차가 존재하고 있음
- 과거 저임금을 바탕으로 한 원가경쟁력으로 해외수주를 확보했으나 중국 등 후발주자에 원가경쟁력이 밀려 해외시장 점유율도 하락
 - 해외시장 점유율('12년 대비 '16년) : 한국 8.1% → 7.3%, 중국 13.1% → 21.1%

■ **시공중심의 해외수주로 저수익 한계 지속**

- 국내 건설업체가 수주한 글로벌 프로젝트 상당부분은 시공분야에만 참여했으며 시공 분야의 수주액은 전체 프로젝트 총 액의 1/5~1/3에 불과
 - 선진국 대비 절반 수준에 불과한 노동생산력 및 중국 등 신흥국과의 경쟁심화로 미지급공사비 문제 등 수익 불확실성이 지속적으로 제기되고 있음
- 반면, 선진국은 종합관리, 개념 및 기본설계 등 고부가가치 분야를 선점하고 있으며 국내 건설사는 리스크 관리, 금융주선능력 부족 등으로 해당분야 참여 사실상 불가능

그림18 | Global Top 대비 주요 기술 수준



자료 : 국토교통부 보도자료

표11 | 글로벌 프로젝트 수주기업

구분	종합관리	개념/기본	시공	운영	국내수주 (총액)
부르즈 할리파 (UAE)	Hyder (영)	SOM (미)	삼성물산	EMAAR (UAE)	5억\$ (15억\$)
페트로 나스 트윈타워 (인나)	LEHRER (미)	Thornton Tomasetti (미)	삼성물산	PETRONAS (인나)	2억\$ (10억\$)
루웨이 리파이 너리 (UAE)	BECHTEL (미)	FLUOR (미)	SK건설	TAKREER (UAE)	5억\$ (15억\$)

자료 : 국토교통부 보도자료

■ 현실적으로 건설업 혁신은 대기업에서나 가능할 전망

- 정부의 정책추진 방향은 표면적으로 중소 건설회사의 시장확대 가능성을 염두해 두고 있으나 현실적으로 대기업이 아닌 경우 혁신이 사실상 불가능할 것으로 우려
 - 기술혁신 등은 대규모 자금투입을 통한 장기간의 기술개발 및 고임금 인력확보 등이 전제가 되어야 함
- 생산구조 혁신은 이론적으로는 타당하나 오히려 칸막이를 바탕으로 경쟁력을 유지하는 중소 전문건설업체의 경우 보호 장벽이 사라짐을 의미함
 - 공공부문 입찰제도 상의 칸막이 설정은 중소기업 보호 정책을 근간으로 하고 있으며, 시공사의 직접 공사가 증가할 경우 전문건설업체 매출은 감소가 불가피
- 중소 건설업체의 경우 낮은 브랜드 파워로 민간 부문의 수주 확대를 기대하기도 어려워 건설시장의 본격적인 구조조정이 발생할 것으로 전망됨

■ 중소 건설업체의 부수적인 피해에 주의


- 제도적으로 우리나라에서 건설업을 영위하는데 진입장벽은 없으나 실질적으로는 시공 실적, 브랜드 파워, 기업의 신용도 및 재무능력 등 다양한 장벽이 존재함
- 현재 '원청 → 하청'으로 구조화 된 시공 단계는 주로 중소기업으로 구성된 하청업체의 니즈와도 연계되어 있음
- 중소 건설업체의 경우 그 동안 수익성이 높았던 주택시장이 빠르게 위축됨에 따라 향후 수익성 저하의 가능성이 높아지고 있는 가운데 건설시장 구조조정까지 겹칠 경우 의도치 않은 부실의 가능성도 우려됨
- 특히, 지방을 주요 영업 기반으로 하고 있는 건설업체의 부실 가능성에 대한 면밀한 모니터링이 필요할 것으로 판단됨 

표12 | 공공부문 입찰제도 특성

발주방식	경쟁업체	수익성	핵심 경쟁 요소
턴키공사	최상위 (1~20위)	중	<ul style="list-style-type: none"> • PQ+설계+(가격) • 설계평가 주관성(홍보) • 업계 영향력(위상, 실적)
최저가공사	중상위 (1~100위)	저	<ul style="list-style-type: none"> • 가격(원가경쟁력) • 건적 정확성 (선별수주 능력)
적격공사	전규모 (주로 소형)	고	<ul style="list-style-type: none"> • PQ+실적+(운)
민간투자	<ul style="list-style-type: none"> • 일반SOC → 최상위 • BTL → 1~100위 	<ul style="list-style-type: none"> 고 저 	<ul style="list-style-type: none"> • 기획 및 사업성 분석 능력 • 신용도+재무능력

자료 : 한국경영혁신연구회, '건설산업의 현황과 혁신 과제'

그림19 | 민간 건설시장 경쟁 요소



자료 : 한국경영혁신연구회, '건설산업의 현황과 혁신 과제'

I.운수 해상운송 : 스크러버 장착 선박 증가 의미와 전망

※ **Summary** : 올해 5월 기준 스크러버 장착 혹은 주문 선박이 817척으로 집계되어 지난해 4분기 초 대비 2배 이상 증가하였으며, 향후에도 환경규제로 인해 스크러버 시장이 꾸준히 확대될 것으로 전망. 이러한 스크러버 시장 확대는 조선기자재 업체에게는 새로운 기회 요인이거나, 해운업체는 스크러버 장착에 따른 비용 증가가 불가피하며, 스크러버 미장착 시에도 저유황유 사용에 따른 비용 증가가 예상

※ **Comment** : 해운업은 제한적인 공급 증가로 점진적인 수급 개선이 이루어지고 있으나, 2020년 시행되는 황산화물 규제에 따른 비용 증가가 운임 상승에 따른 효과를 일부 상쇄할 것으로 예상되어 부정적

- 2020년 예정된 황산화물 규제로 인해 최근 스크러버를 장착하고 있는 선박이 크게 증가
 - 노르웨이-독일 선급인 DNV GL은 올해 5월 기준 스크러버(Scrubber)를 장착했거나, 주문한 선박 수가 817척(주로 벌크선 및 컨테이너선)에 달한다고 최근 밝힘
 - 국제병커산업협회(IBIA)에서 집계한 자료에 따르면, 지난해 4분기 초 기준 스크러버 장착 혹은 주문한 선박은 약 400척으로 몇 개월 만에 2배 이상 증가
 - 국내에서도 현대상선이 자사선 54척에 스크러버 장착을 추진 중이며, SK해운 또한 시범적으로 VLCC 1척에 스크러버를 장착하기로 결정하는 등 환경규제 대응 추진
 - 현대상선은 현대중공업 계열사인 현대글로벌서비스에 스크러버 장착 추진 선박 총 54척 중 35척을 맡겼으며, SK해운 선박 개조는 SK트레이딩인터내셔널이 수주

- 환경규제에 기존 선박이 대응할 수 있는 방법은 스크러버 장착과 저유황유 사용 중 하나
 - 기존 선박은 2020년 예정된 황산화물 규제에 대응하기 위해 스크러버를 장착하거나 저유황유를 사용하여야 하며, 작년 4분기만 하더라도 예상대비 스크러버 장착 선박이 적었으나, 최근 유가 상승으로 스크러버 장착 선박이 증가하고 있는 것으로 분석됨
 - 스크러버는 초기 설치비용 약 1~7백만 달러(선박규모별로 상이)에 유지비용 또한 매년 약 54만 달러에 달할 것으로 추정되나, 유가 상승으로 기존 연료대비 40% 이상 고가인 저유황유 사용에 대한 매력도 감소
 - 한편 그리스 최대 선주 중 하나인 Maran Gas는 최근 스크러버 비용에 대한 연구를 통해 스크러버 장착이 타 연료 사용에 비해 비용 절감 효과가 크다고 분석
 - VLCC 선박의 경우, 스크러버 초기 설치비용 및 유지비용 모두를 감안해도 타 연료 사용 대비 매년 약 2.4백만 달러 비용 절감 효과가 있는 것으로 추정

■ 이러한 스크러버 장착 선박 증가는 국내 관련 기자재 업체 실적에 긍정적인 영향을 끼칠 전망

- 글로벌 시장조사업체인 QYResearch는 전 세계 스크러버 시장이 2017년 약 9.3억 달러에서 연평균 45.8% 성장하여 2020년에는 약 61.4억 달러에 달할 것으로 전망
 - 2025년까지 약 7천~1만 척이 스크러버를 장착할 것으로 추정되지만, 유가 수준, 고유황유 대비 저유황유 가격, 초기 설치비용 하락률 등이 변수 요인
- 국내에서는 파나시아, 현대글로벌서비스, 디섹(DSEC) 등이 스크러버 시장 확대에 수혜를 볼 것으로 전망되며, 현대글로벌서비스의 경우 올해 상반기에만 18척 수주
 - 국외 스크러버 설비 제작 기업은 알파라발(스웨덴), 바르질라(핀란드), 클린 마린(노르웨이) 등이 있으며, 향후 국내외 기업 간의 경쟁이 더욱 심화될 것으로 전망

■ 반면 해운 선사 입장에서는 환경규제에 따른 비용 증가가 예상되며, 특히 스크러버 장착 시에는 초기 일회성 비용 발생이 불가피


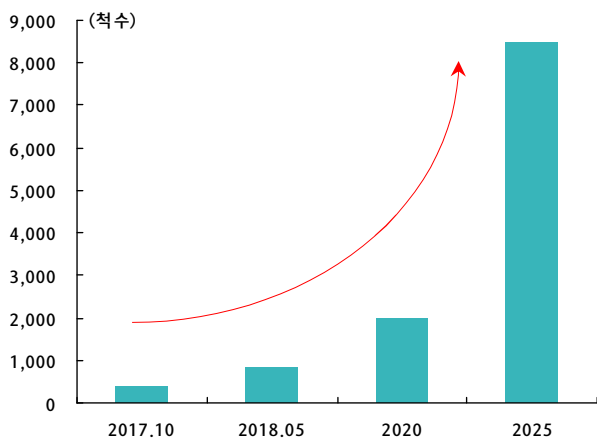
- 해운 업체는 스크러버 장착 혹은 저유황유 사용 등 어떠한 대안을 선택하더라도 비용 발생이 불가피하며, 유가에 대한 불확실성 회피 측면에서는 초기 비용 발생에도 불구하고 스크러버를 장착하는 것이 더 나은 대안인 것으로 판단
 - 신조의 경우에는 LNG를 연료로 사용하는 대안이 있으나, 아직 LNG 벙커링을 위한 인프라가 제대로 갖춰져 있지 않아 선주들이 환경규제 대안으로 선택을 주저
- 한편 환경규제에 따른 비용 증가로 향후 1~2년 안에는 선박 해체량이 크게 증가할 것으로 예상되며, 이는 해운업 수급 개선과 이에 따른 신조 발주 심리 회복에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 전망 

그림20 | 스크러버 장착 선박 추이 및 전망



자료 : IBIA, DNV GL, Clarkson, 하나금융경영연구소

표13 | 선종별 스크러버 추정 금액

(백만 달러)

	선종	신조	개조
탱커선	VLCC	3.0~5.0	4.0~8.0
	MR	1.5~2.6	3.5~4.5
벌크선	Panamax	2.0~5.0	5.0~6.0
	Handymax	1.5~3.5	4.0~5.0
	Handysize	1.0~3.0	3.0~3.5
컨테이너선	12~14,999TEU	5.0~6.0	6.0~7.0
	1~1,999TEU	0.9~1.2	1.0~2.0

자료 : Clarkson, Kotra

L. 부동산 및 임대 : 종합부동산세 개편으로 거래위축 심화 우려

※ **Summary** : 공정시장가액 및 세율 상향을 골자로 한 종합부동산세제 개편안이 발표되었으며 종합부동산세의 과세 근본 목적으로 고려할 때 금번 세제 개편에도 부동산 시장 불안정이 지속될 경우 추가적인 세부담 증가 방안이 제시될 가능성이 농후해 고가주택 및 투자목적의 부동산이 집중된 수도권, 강남3구 지역의 주택거래가 향후 급감할 우려가 높음

※ **Comment** : 거래 위축이 수도권 및 강남3구에 예정된 재개발·재건축 수익성 악화로 이어질 가능성에 대비하여 정비사업 수주를 늘리고 있는 부동산 신탁사 등 관련업계의 모니터링 강화가 필요함

■ 정부, 종합부동산세 개편안 발표

- 기획재정부는 공정시장가액비율 현실화 및 다주택자에 대한 세율 상향을 골자로 하는 종합부동산세 개편안('18.7.6)을 발표
- 금번 개편안은 종합부동산세제가 도입된 2005년 이래 네 번째 수정안으로 금융위기 이후 완화되었던 세율 등이 다시 강화되었다는 점에서 의의가 있음
- 정권의 입장에 따라 변화되어왔던 종합부동산세제의 연혁을 고려할 때 향후 추가적인 세부담 강화의 가능성이 높아 주택거래 감소 등 시장 위축이 우려됨

표14 | 종합부동산세제의 변천

구 분		2005년	2006~2008년	2009년 이후	금번 개편안	
과세방법		인별 합산	세대별 합산	인별 합산	좌 등	
과세 기준 금액	주 택	9억원	6억원	6억원(1세대 1주택 9억원)	좌 등	
	토 지	별도	40억원	40억원	80억원	좌 등
		종합	6억원	3억원	5억원	좌 등
공정시장가액비율		50%	주택, 종합합산 : 70~80% 별도합산 : 55~65%	80%	('19) 85% → ('20) 90%	
과세 표준 및 세율	주 택	5.5억원 이하 1.0%	3억원 이하 1.0%	6억원 이하 0.5%	6억원 이하 좌등 6~12억원 0.85% 12~94억원 초과 좌등 * 3주택이상 보유자 6억 초과 0.3%p 추가과세	
		5.5~45.5억원 2.0%	3~4억원 1.5%	6~12억원 0.75%		
		45.5억원 초과 3.0%	14~94억원 이하 2.0% 94억원 초과 3.0%	12~50억원 1.0% 50~94억원 1.5% 94억원 초과 2.0%		
토 지	별도	80억원 이하 0.6%	160억원 이하 0.6%	200억원 이하 0.5%	좌 등	
		80~480억원 이하 1.0%	160~960억원 1.0%	200~400억원 0.6%		
		480억원 초과 1.6%	960억원 초과 3.0%	400억원 초과 0.7%		
종합	7억원 이하 1.0%	17억원 이하 1.0%	15억원 이하 0.75%	15억원 이하 1.0% 15~45억원 2.0% 45억원 초과 3.0%		
	7~47억원 이하 2.0%	17~97억원 2.0%	15~45억원 1.5%			
	47억원 초과 4.0%	97억원 초과 4.0%	45억원 초과 2.0%			

자료 : 기획재정부 보도자료, 하나금융경영연구소

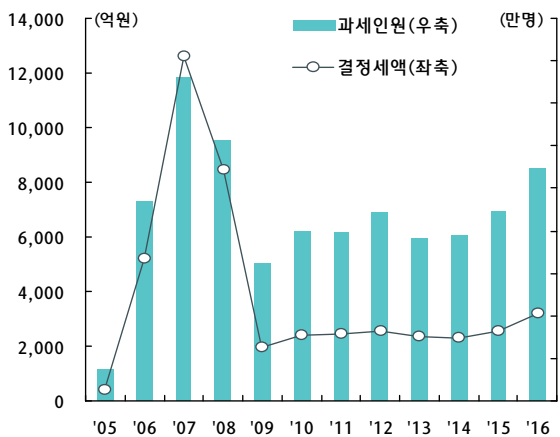
■ 금융위기 이후 세제안화로 종합부동산세 유명무실화

- 종합부동산세는 '05년 급등하는 부동산 가격의 안정화를 도모하기 위해 '국세'로 최초 도입되었음
 - 당시 보유세 강화에 대한 요구가 컸으나 대표적인 보유세인 '재산세'는 지방세(시군구세)인 관계로 선출직인 시군구청장의 반발이 심하여 인상 시도 무산
 - 이에 '국세'인 종합부동산세를 신설하여 확보된 세원을 노후지역의 지방교부금으로 활용하기로 함
- 그러나 금융위기 이후('09년) 부동산 시장 정상화 일환으로 종합부동산세 과세 대상 축소 및 세율 인하로 종합부동산세는 유명무실화 됨
 - 종합부동산세 결정세액(억원) : 1조2,611억원('07년) → 2,413억원('10년)

■ 세율 상향보다는 공정시장가액비율 조정에 무게

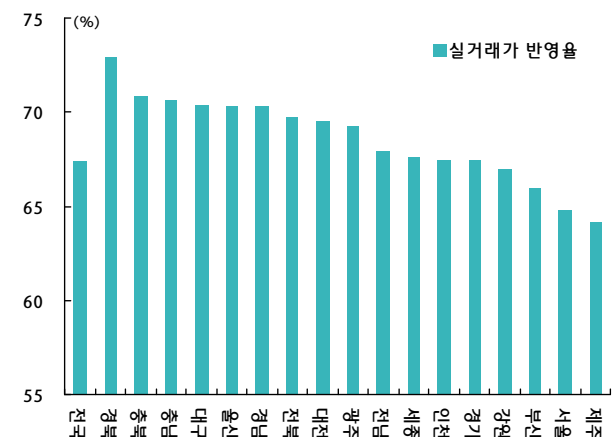
- 종합부동산세의 세율 상향은 세법 개정이 필요한 반면, 공정시장가액비율 조정은 시행령 개정만으로 손쉽게 조정이 가능해 전자보다는 후자에 더 무게
 - 종합부동산세 결정세액 = {(공시가격 합산액 - 과세기준금액) × (공정시장가액비율)} × 세율 - 세액공제
- 비교적 거래사례가 많아 상대적으로 투명한 공동주택의 공시가격이라 할 지라도 실거래가 반영률은 67.4%(전국평균, '17년 기준)이며 고가주택이 밀집된 서울, 부산의 경우 전국 평균치를 하회하는 등 공시가격과 실거래가 간의 괴리가 큰 상황
 - 실거래가 대비 공시가격 비중('17년) : 서울 64.8%, 부산 66.0%, 인천 67.5%

그림21 | 종합부동산세 세액 및 과세인원(주택분)



자료 : 국세청, '국세통계'

그림22 | 공동주택 공시가격의 실거래가 반영률('17년)



자료 : 최승문(2018), '부동산 보유세 현황과 쟁점'

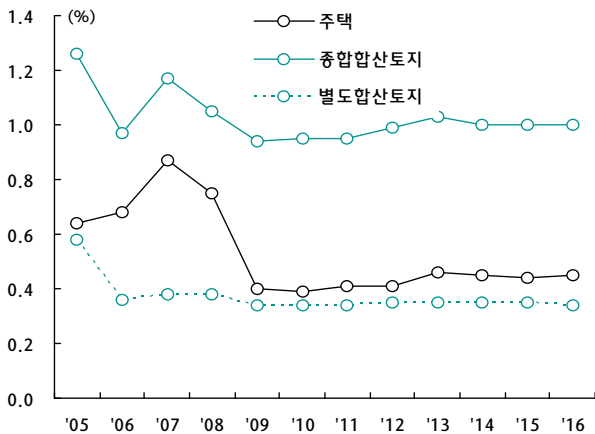
■ 공시가격 상향을 통한 실효세율 증가 가능성도 높아

- 정부는 금번 증부세 개편의 명분을 '조세정의'로 제시하고 있어 낮은 실효세율의 상향을 통한 공평과세 강화를 추구할 가능성도 배제할 수 없음
 - 금융위기 이후 주택의 종합부동산세 실효세율은 0.45%, 별도합산토지는 0.35%, 종합합산토지는 1.0%로 명목세율 대비 0.5%p 가량 낮은 상황
- 명분과 무관하게 종합부동산세가 과열된 부동산시장의 경기조절용으로 제시된 점을 감안하면 금번 세제개편에도 불구하고 부동산시장이 안정되지 않을 경우 추가적인 과세 강화가 예상됨
- 이 경우 공시가격과 실거래 가격 간의 괴리를 좁힌다는 명목으로 공시가격을 상향조정할 가능성이 높으며 공시가격의 조정은 세법과 무관해 절차적 난이도는 낮음
 - 단, 공시제도를 변경한다는 점에서 행정행위의 일관성에 영향을 미친다는 점에서 공정시장가액비율 조정보다는 복잡한 절차를 거쳐야 함

■ 주택시장 가격조정보다는 거래급감이 더 우려

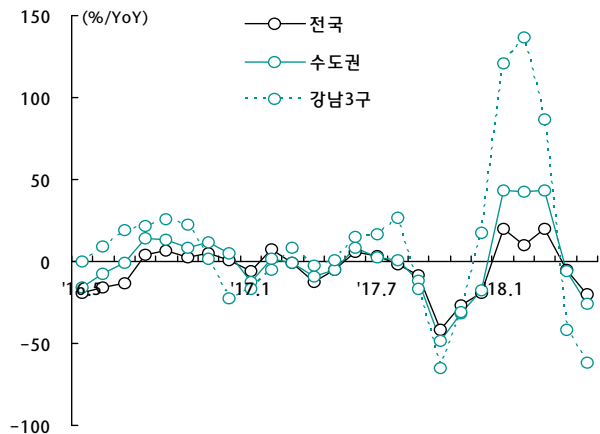
- 금번 세제 개편으로 1세대 1주택자는 연 30만원 미만(공시가격 16.5억원 기준)의 세 부담이 증가할 뿐이며 3주택 이상자의 경우 같은 조건에서 170만원 정도 증가함
- 세제 개편으로 다주택 보유자가 주택을 매각할 수준은 아니나 투자 목적의 신규 진입자를 차단하는 데는 일정부분 효과가 있을 것으로 예상됨
 - 참여정부 때에도 증부세 부과는 주택가격에는 큰 영향을 미치지 못했음
- 다만, 고가주택 및 주택투자자가 밀집한 수도권, 강남 3구의 주택 매매거래는 큰 폭으로 위축될 가능성이 높음 **기**

그림23 | 종합부동산세 실효세율 추이



자료 : 최병호(2018), '공평과세 실현을 위한 종합부동산세제 개편 방향'
 주 : 실효세율 = 결정세액 / 과세표준액

그림24 | 주택 매매거래량 변동률

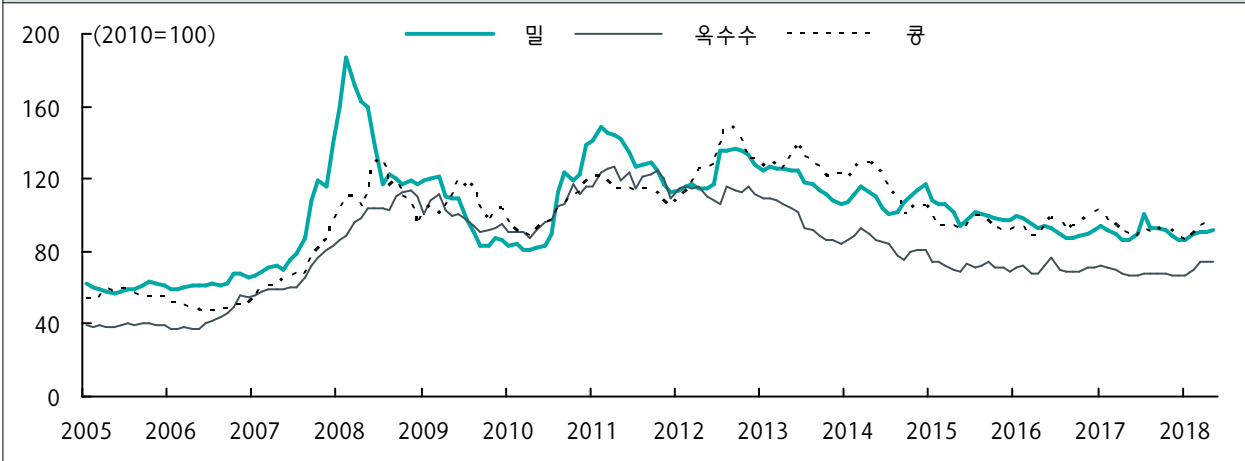


자료 : 국토교통부

산업별 주요 지표

음식료(C10) Industry Cycle	둔화(주의)	침체	회복	안정	활황	둔화
-------------------------	--------	----	----	----	----	----

그림25 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

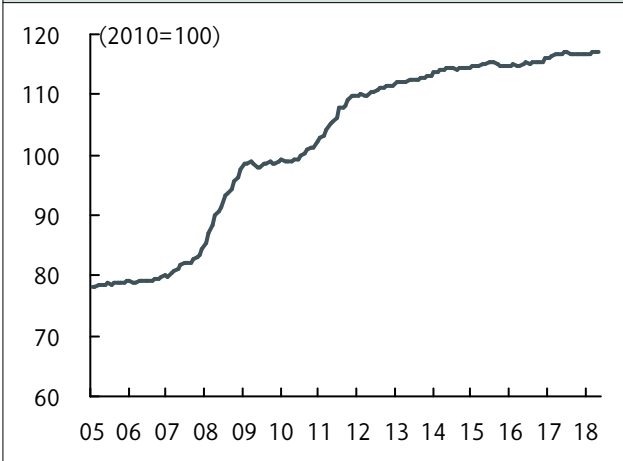


자료: 한국은행

■ 2017/18년 국제 곡물 수급이 비교적 안정된 흐름을 지속하면서 원가를 부담이 제한될 전망

- 국제 곡물가격은 2012년을 고점으로 지속적인 하락 추세를 보여 왔으며, 2018년 초 기상 이슈 및 달러 약세 등의 영향으로 가격이 소폭의 상승 및 하락을 반복하고 있으나, 전반적으로 수급이 안정
- 최근 달러강세로 곡물가격이 약세로 돌아섰으나, 작년 상반기 고수준을 기록한 원당 투입가격을 감안할 때 2018년 상반기 곡물 투입 단가는 안정된 편

그림26 | 음식료품 제품가격 지수

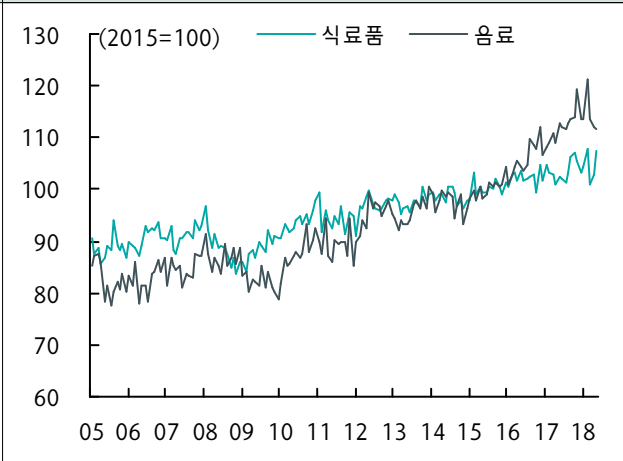


자료: 통계청, 한국은행

■ 상반기 제품가격 인상 러시로 물가 상승

- 상반기 중 유가 상승 등에 따른 원부자재 수입비용 상승, 최저임금 인상에 따른 원가 상승 등을 보전하기 위해 국내 음식료 제품의 대대적인 가격인상이 단행

그림27 | 음식료품 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

■ 식료품과 음료의 출하지수 갭은 축소

- 장기 추세 상 식료품과 음료의 출하지수는 상승하는 추세이며, 2016년 이후 확대된 두 품목 간의 갭이 2018년 들어 식료품 상승, 음료 하락의 움직임 하에 다소 축소되는 분위기

정유(C19) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

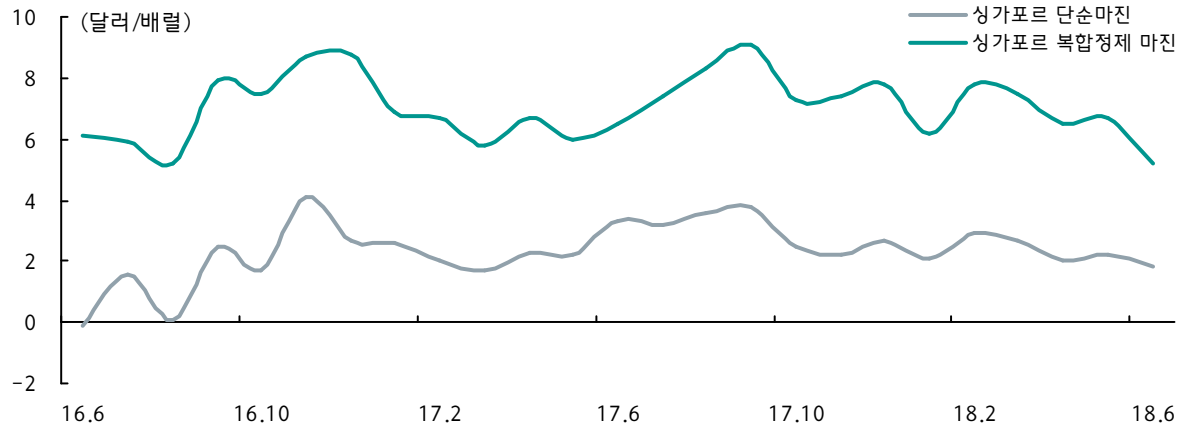
회복

안정

활황

둔화

그림 28 | 정제마진 추이

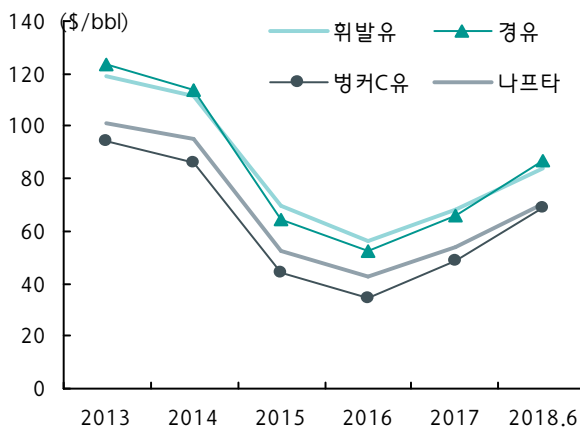


자료: Petronet

■ 유가 강세로 정제마진이 하락하고 있으나 재고평가이익 발생으로 정유사 수익성 하락폭은 제한적

- 지난 5~6월 유가 강세가 이어진 반면 석유제품가격이 유가 상승분만큼 오르지 못해 복합정제마진은 손익분기점인 배럴 당 4~5달러 수준으로 하락하면서 정유사 수익성 하락 우려 확대
- 그러나 원유 재고평가이익이 정제마진 하락에 따른 손실을 상쇄할 것으로 보여 실제 정유사 수익성 하락폭은 크지 않을 전망

그림 29 | 석유제품 가격 추이

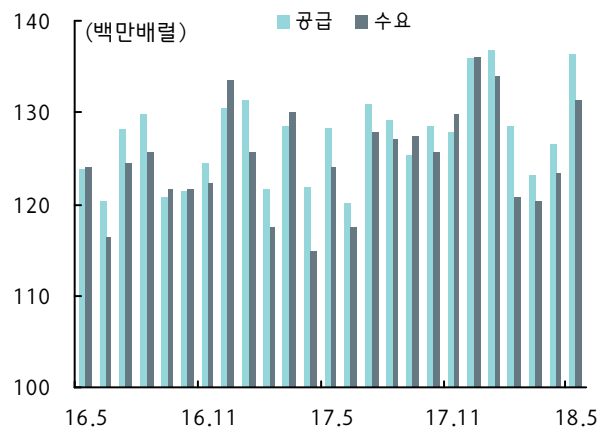


자료: Petronet

■ 유가 상승, 따른 수요 증가로 가격 강세

- 미국, 유럽, 중국의 경기회복에 따른 수요 증가, 유가 강세로 휘발유, 경유 등 주요 석유 제품의 가격 상승세 지속
- '18년 6월 평균 휘발유, 경유 등 주요 석유 제품의 가격은 전년 동월대비 20% 이상 상승

그림 30 | 국내 석유정제품 수급 추이

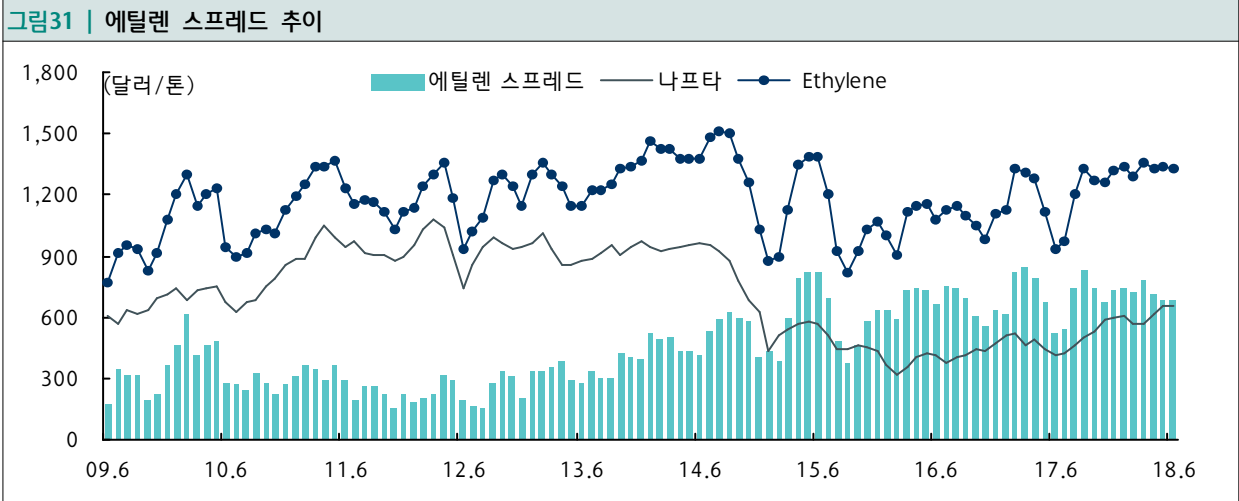


자료: Petronet

■ 가동률 상승에 따른 생산 증가로 공급 확대

- '18년 5월 석유 제품의 공급은 전년동기비 6.4% 증가하였는데 이는 가동률 상승에 따른 생산 증가에 기인
- 수출이 10% 이상 증가하였으나 내수가 전년동월비 2%대 증가에 그치면서 5월 수요는 전년동월비 5.9% 증가

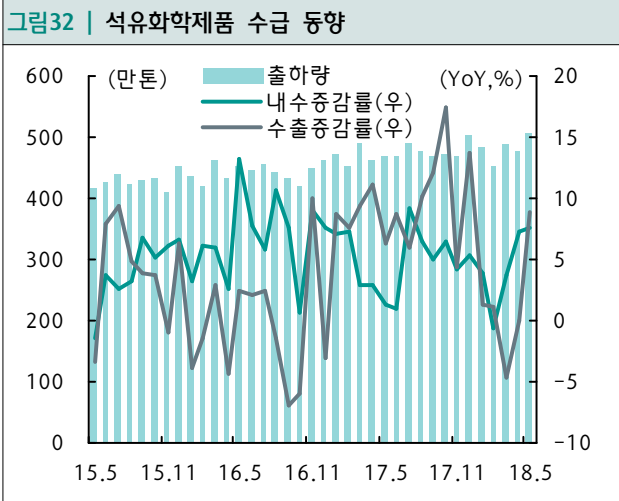
화학제품(C20-21) Industry Cycle 둔화(주의) 침체 회복 안정 **활황** 둔화



자료: Cischem

■ **유가 상승에도 불구하고 에틸렌을 비롯한 주요제품 스프레드 강세 지속**

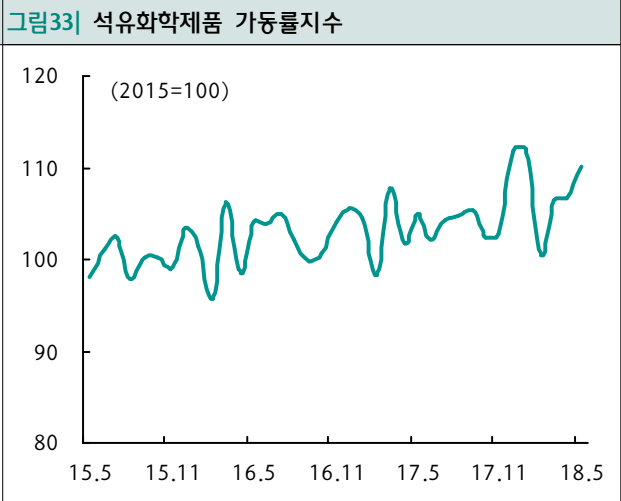
- '18년 6월 에틸렌 가격과 나프타 가격 모두 전월 수준으로 유지되면서 에틸렌 스프레드는 전년동월비 50%나 증가한 611달러/톤을 기록하고 있으며 이는 손익분기점(350달러/톤)을 크게 웃도는 수준
- 유가 강세와 북미 지역 공급확대에도 불구하고 글로벌 석유화학 제품의 수급상황이 타이트하게 유지되면서 에틸렌을 비롯한 주요 석유화학 제품의 스프레드는 강세를 지속 중



자료: 통계청

■ **수출 및 내수 호조로 출하 증가세 지속**

- 비수기 진입에도 불구하고 석유화학 제품의 내수와 수출은 각각 7.9%, 8.6%의 높은 증가세를 기록
- '18년 5월 주요 제품의 출하량은 전년동기비 8.2% 증가



자료: 통계청

■ **안정적인 수급상황이 유지로 가동률 지수 상승**

- 수출과 내수 모두 호조를 기록하면서 석유화학 가동률 지수는 110(2015=100)까지 상승

철강(C24) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

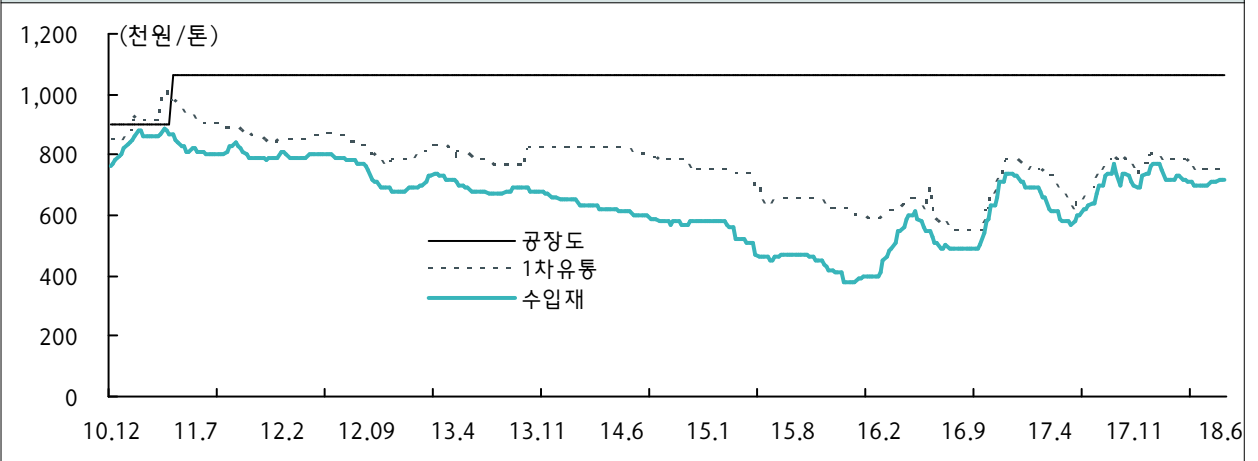
회복

안정

활황

둔화

그림34 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이

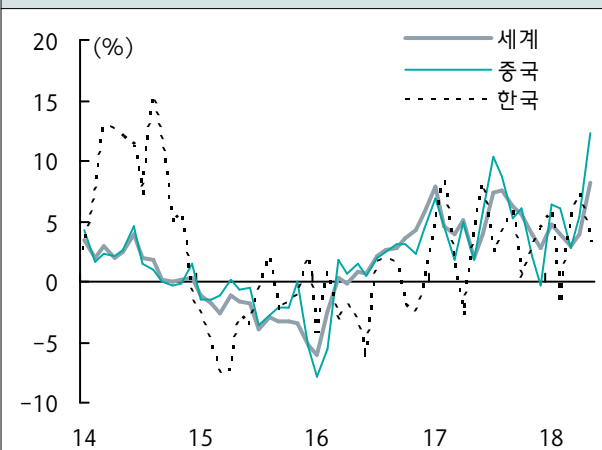


자료: 한국철강신문

■ 2018년 상반기 미중무역 갈등 등의 보호무역주의 확산으로 철강가격이 약세를 지속

- 2015년 말을 저점으로 글로벌 철강가격은 최근 몇 년간 상승 추세를 보여 왔으나, 2018년 들어 글로벌 보호무역주의 분위기 확산(미중 무역협상의 불확실성) 등의 영향으로 가격이 다소 조정 받는 분위기
- 2018년 2월 중순 美 정부의 강경한 무역규제 정책 발표로 가격이 하락 전환한 이후, 7월 초 현재까지 국내 철강 유통가격이 약세를 지속

그림35 | 주요국 조강생산 증가율

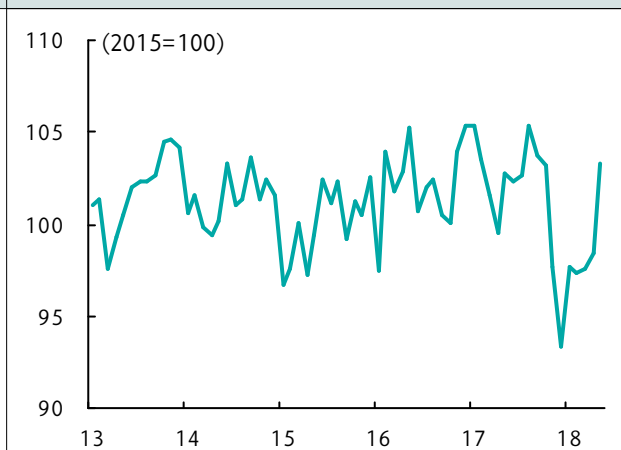


자료: World Steel Association

■ 2018년 4~5월 글로벌 조강생산량 증가율이 상승

- 2018년 들어 글로벌 조강 생산량이 중국을 중심으로 확대되고 있는 가운데, 4~5월에는 증가율 또한 상승
- 설비 가동률은 전년대비 4.2%p 상승한 77.7%를 기록

그림36 | 국내 1차 금속 출하지수



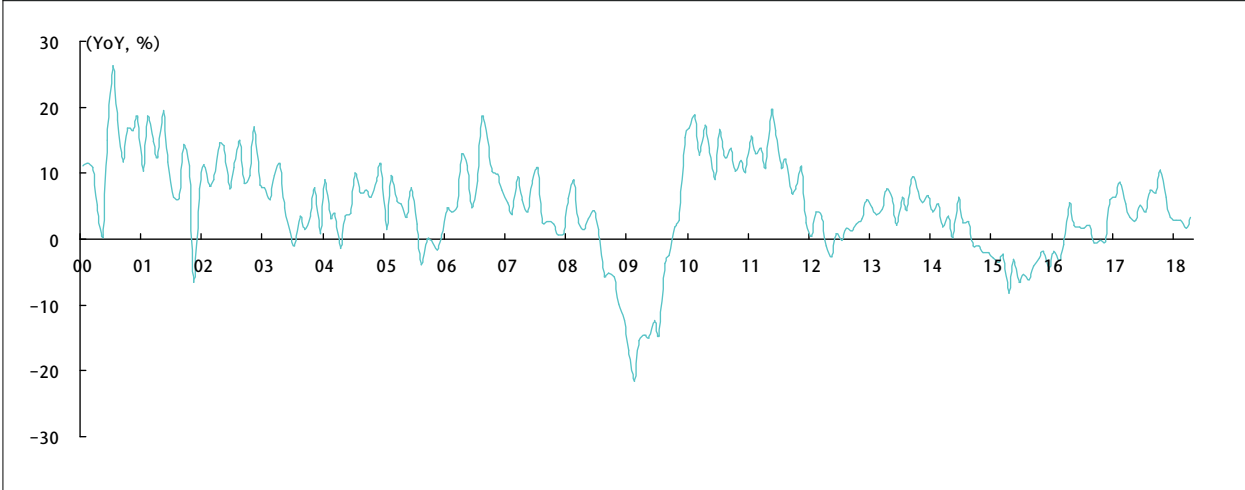
자료: 통계청, 한국은행

■ 2018년 들어 국내 금속 출하지수가 크게 상승

- 2017년 9월 이후 국내 금속제품 출하지수가 가파른 하락세를 보였으나, 2017년 12월을 저점으로 상승 전환하였으며, 2018년 들어 5개월 연속 상승

자동차(C30) Industry Cycle	둔화(주의)	침체	회복	안정	활황	둔화
-------------------------	--------	----	----	----	----	----

그림37 | 국내 완성차 수출단가 증감률 추이

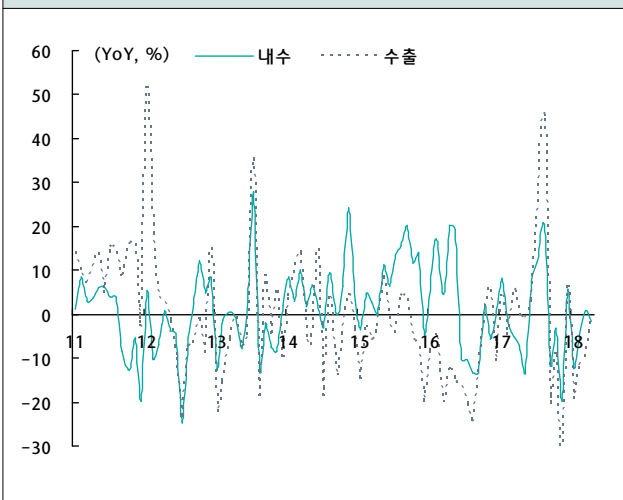


자료: KAMA, 하나금융경영연구소

■ 수출 물량 감소에도 수출 금액이 증가하면서 수출 단가는 17개월 연속 증가세 지속

- 5월 수출은 신진시장의 세단 비중 하락, 원화 강세에 따른 수출 경쟁력 저하 등으로 물량이 YoY 1.6% 하락
- 반면, 차량 가격이 높은 친환경차 수출 효과 덕분에 금액은 상대적으로 적게 감소하면서 단가는 YoY 3.3% 상승

그림38 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이

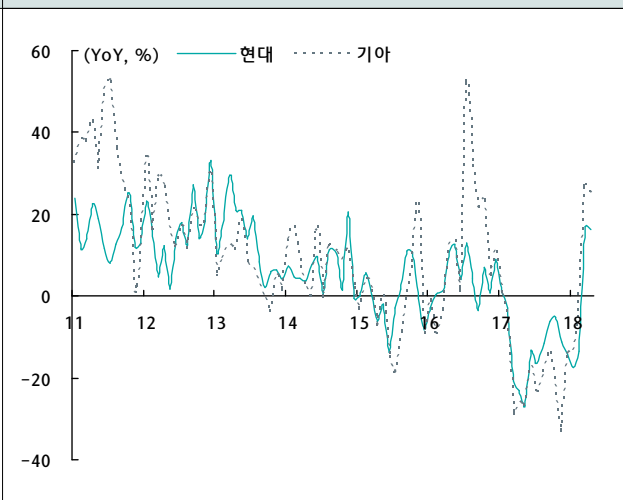


자료: KAMA

■ 5월 내수와 수출은 감소한 것으로 나타남

- 2018년 5월 내수판매는 신차 출시 효과에도 불구하고, 한국지엠 사태 등으로 YoY 1.5% 감소
- 같은 해 5월 수출은 세단형 차량 수요 감소, 수출 경쟁력 하락 등으로 YoY 1.6% 감소

그림39 | 현대/기아차 해외생산 증감률 추이



자료: KAMA

■ 5월 해외생산은 제한적인 회복세를 보임

- 2018년 5월 현대/기아 해외생산은 34.6만 여대로 전월대비 0.1% 증가, 전년동월대비 18.9%로 대폭 증가
- 하지만 이러한 수치는 2016년 5월 대비로는 9.5% 감소한 것으로 기저효과가 크게 작용한 것으로 보임

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

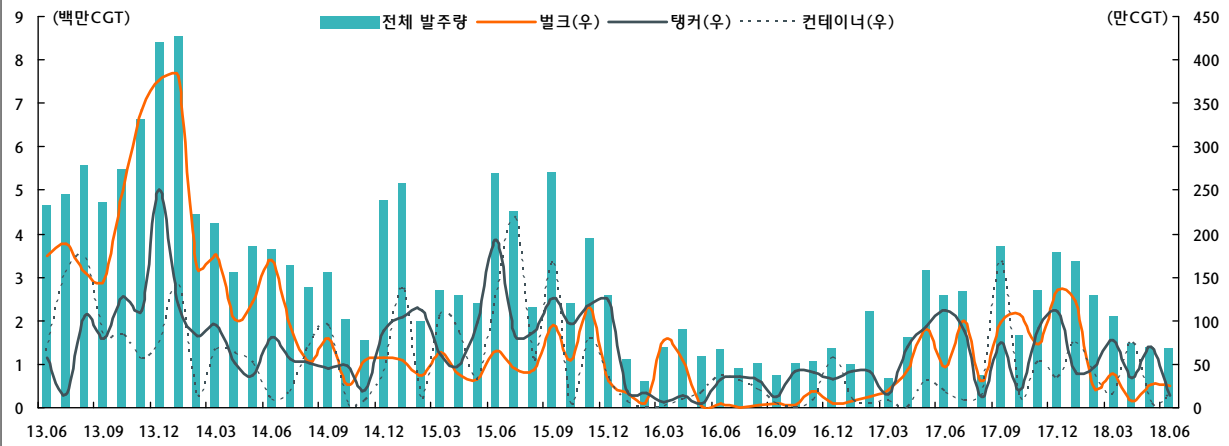
회복

안정

활황

둔화

그림40 | 전 세계 선박 발주량(선종별)

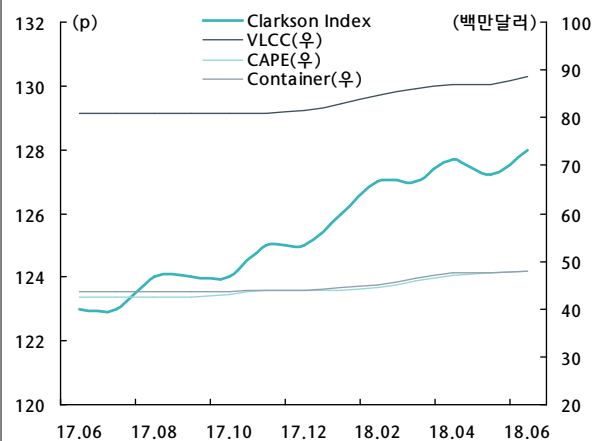


자료: Clarkson

■ 올해 상반기 전 세계 선박 발주량은 컨테이너선 및 LNG선 발주 증가로 전년동기대비 증가

- 올해 상반기 전 세계 선박 발주량은 약 12.3백만CGT를 기록해 전년동기대비 9.1% 증가하였으며, 컨테이너선과 LNG선이 각각 전년동기대비 223.1%와 92.9% 증가하며 전체 선박 발주량 회복을 견인
- 다만 분기별로는 올해 1분기 선박 발주량은 전년동기대비 106.2% 증가하였지만, 2분기는 42.4% 감소

그림41 | Clarkson 신조선가 지수

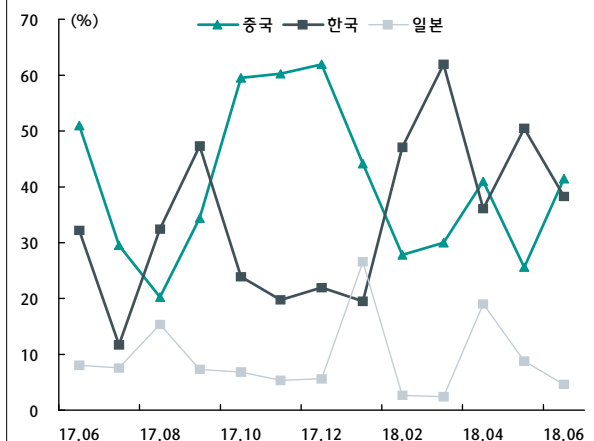


자료: Clarkson

■ Clarkson 신조선가 지수는 연초대비 2p 상승

- 6월 Clarkson 신조선가 지수는 128p를 기록해 올해 1월 대비 2p 상승하였으며, 작년 6월 대비로는 5p 상승
- 선종별로는 벌크선과 컨테이너선 신조선가 지수가 1월 대비 7.1% 증가한 반면 탱커선은 3.5% 증가에 그침

그림42 | 국가별 조선 수주점유율

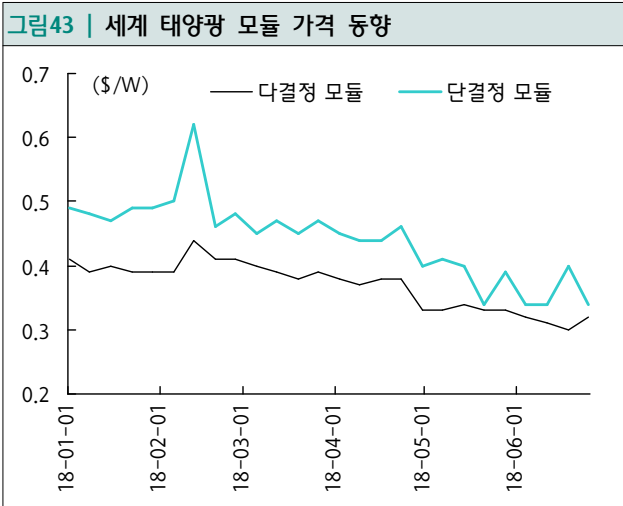


자료: Clarkson

■ 한국 조선소 수주점유율이 40.2%로 M/S 1위

- 올해 상반기 조선소 수주점유율은 한국 40.2%, 중국 35.5%, 일본 12.0%로 한국이 M/S 1위를 차지
- LNG선의 발주 증가가 한국 조선소 M/S 1위를 견인 (올해 상반기 24척 발주 vs. 2017년 연간 17척 발주)

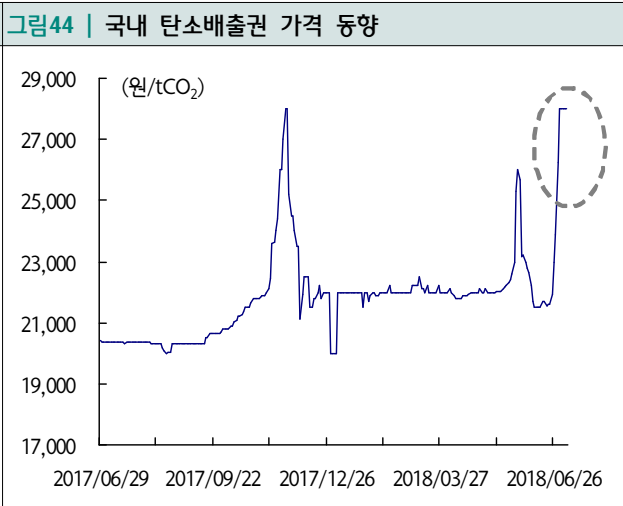
에너지(D) Industry Cycle 둔화(주의) 침체 회복 **안정** 활황 둔화



자료: Bloomberg

■ **6월말, 다결정 모듈가격 \$0.34/W**

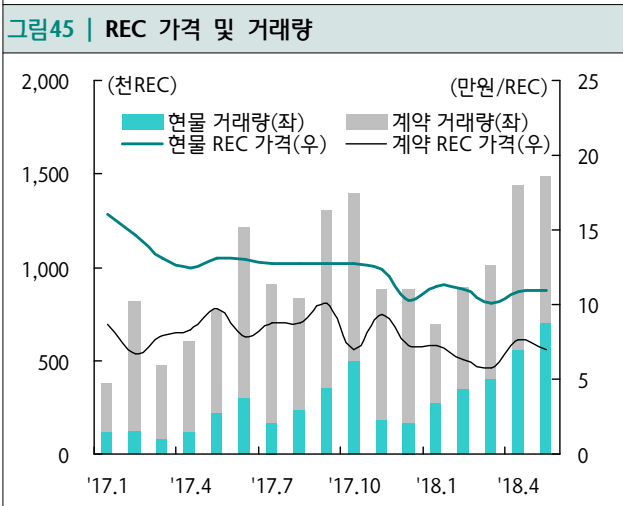
- 중국 정부의 태양광 지원 축소 정책에 따른 수요 위축 우려로 모듈 가격 약세 지속



자료: 한국거래소

■ **7월초, CO₂ 톤당 28,000원으로 급등**

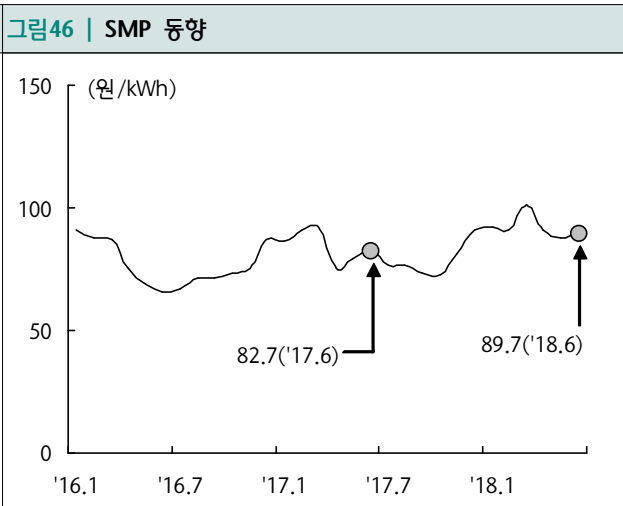
- 온실가스 감축 로드맵 수정에 따른 국내 감축의무 증가 우려로 배출권 가격 상승



주 : '16.3월부터 태양광, 비태양광 통합 운영
자료: 전력거래소

■ **5월 계약REC 7.0만원, 현물REC 11.0만원**

- (거래량) 5월 현물거래량 약 70만REC로 강세를 지속하였으며, 계약 거래량도 약 78만REC로 양호한 수준
- (가격) 현물REC는 전월과 비슷, 계약 REC는 소폭 하락



자료: 전력거래소

■ **6월 SMP 89.7원/kWh, 전년동월대비 상승**

- LNG 및 유류의 열량단가 상승 영향으로 전년 동월대비 8.5% 상승

건설업(F) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

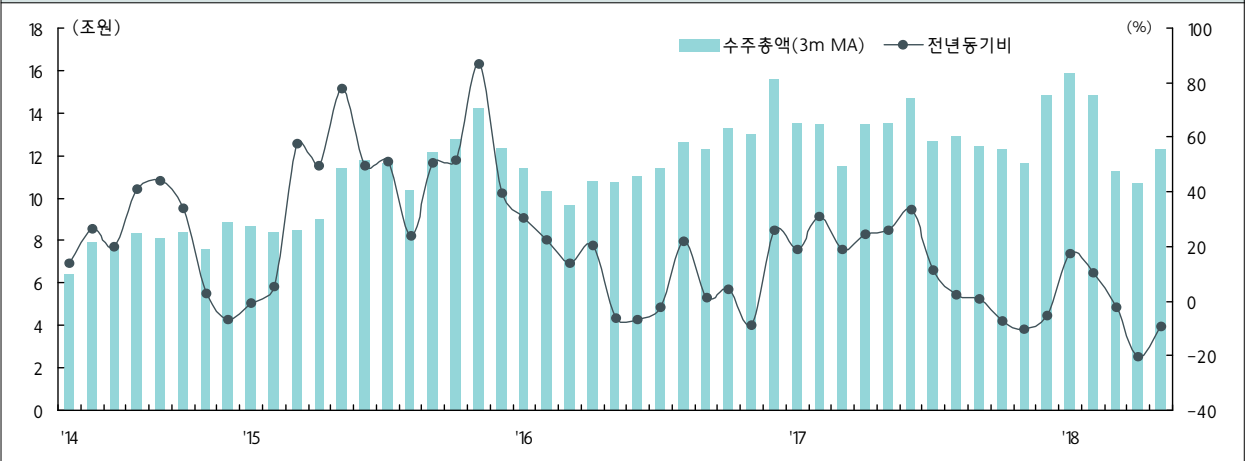
회복

안정

활황

둔화

그림 47 | 건설사 수주 동향

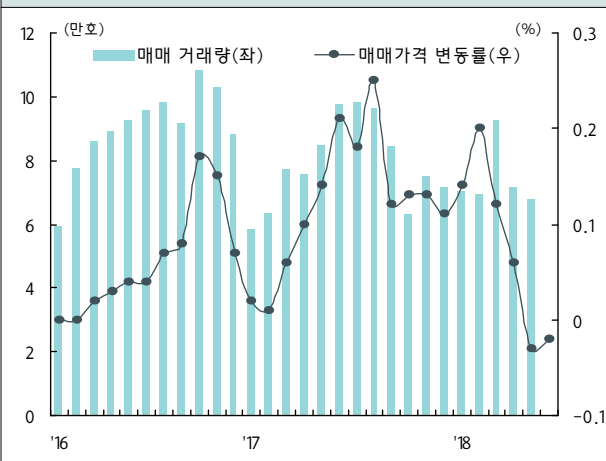


자료: 통계청

■ 공공부문 수주 회복으로 수주감소세 둔화

- '18.5월 건설 수주총액(3개월 이동평균)은 전년동기대비 9.3% 감소했음. 건설수주액은 기저효과 등이 사라지면서 올해들어 빠르게 감소세를 이어왔으나 5개월 만에 감소세가 둔화
- 토목부문 수주가 증가한 것이 감소세 둔화의 주요 요인. 새만금-전주 간 고속도로 등 공공 대형 토목공사가 발주되었으며 민간 토목부문의 수주도 전년동월대비 20% 이상 증가했음

그림 48 | 주택 매매가격 및 거래량

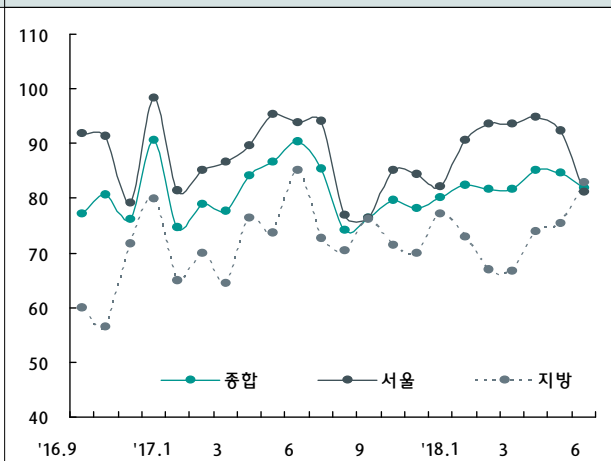


자료: 국토교통부, 한국감정원

■ 거래량 감소 지속 중이나 가격 하락세는 둔화

- 정부의 잇따른 규제 강화로 인해 강남 3구를 중심으로 매매거래량은 크게 위축
- 가격 역시 재건축 아파트를 중심으로 하락세가 이어졌으나 하락 폭은 전월 대비 둔화되어 안정세를 찾아감

그림 49 | 건설기업 경기실사지수



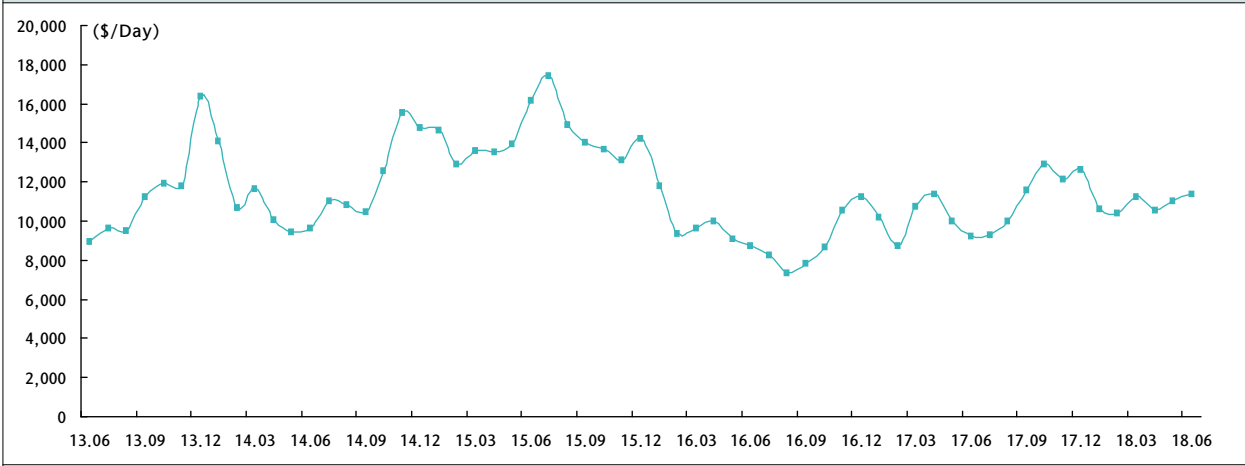
자료: 한국건설산업연구원

■ 수도권, 지방의 건설경기 격차 역전

- 정부의 주택시장 규제가 수도권 중심으로 집중되면서 서울의 건설경기는 크게 위축
- 반면, 지방의 건설경기는 공공 대형 토목공사 발주로 인해 연초 대비 완연히 개선

해상운송(I. 운수) Industry Cycle	둔화(주의)	침체	회복	안정	활황	둔화
----------------------------	--------	-----------	----	----	----	----

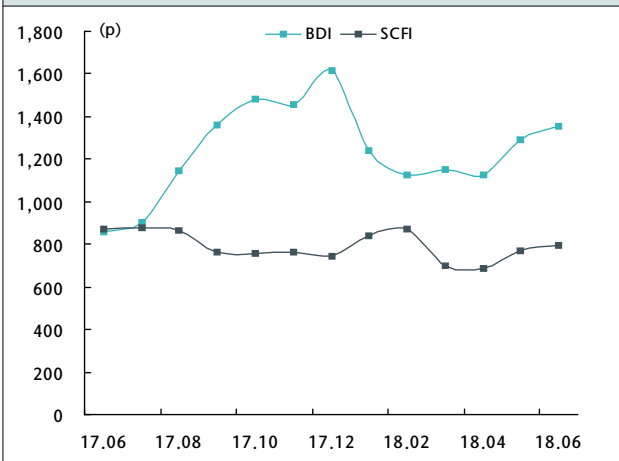
그림50 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)



자료: Clarkson

■ 6월 Clarkson 해운종합지수는 벌크선 및 탱커선 수급개선의 영향으로 전년동월대비 23.9% 상승
 - 6월 평균 Clarksea Index는 \$11,418/Day를 기록하여 전년동월대비 23.9% 상승하였으며, 선종별로는 벌크선과 컨테이너선이 각각 39.6%와 44.5% 상승한 반면 탱커선은 23.8% 하락하여 대조적

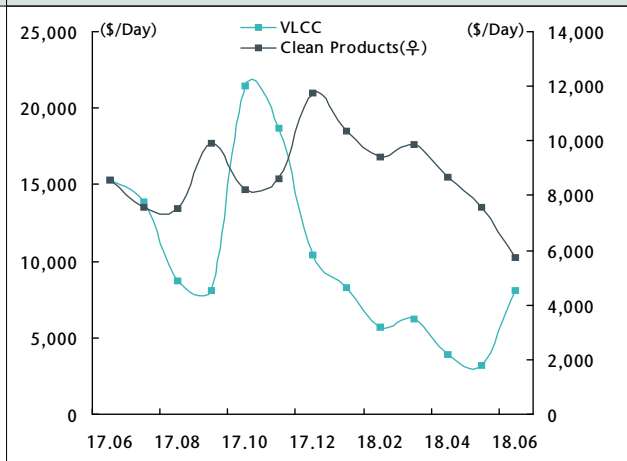
그림51 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

■ 벌크선이 컨테이너선 대비 높은 운임 상승 기록
 - 6월 BDI 지수는 1,352p로 전년동월대비 57.1% 상승하였으며, Cape선 운임 증가가 지수 상승을 견인
 - 6월 SCFI 지수는 초대형 컨테이너선 인도 증가로 전년 동월대비 소폭 하락하였으나, 4월 이후 상승추세 지속

그림52 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

■ VLCC와 석유제품선의 상반된 운임 추이
 - 6월 VLCC 운임(Earnings)은 전년동월대비 47.2% 하락 하였으나, 전월대비 154.0% 상승하며 큰 폭으로 상승
 - 한편 석유제품선 운임은 전년동월대비 24.5%, 전월 대비 33.2% 하락하여 운임 약세가 지속

부동산 및 임대(L) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

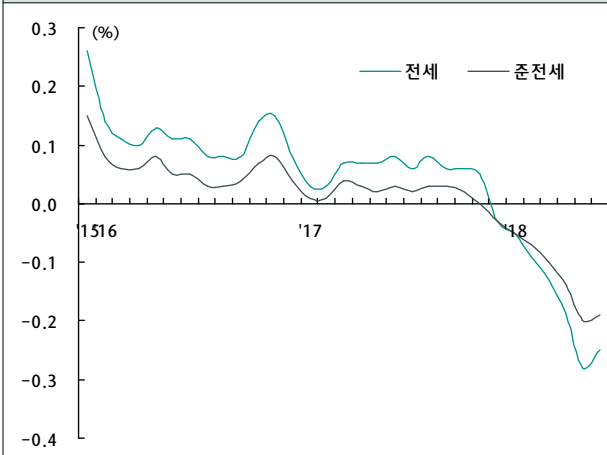
회복

안정

활황

둔화

그림53 | 전국 주택 전세 및 준전세 가격 변동률

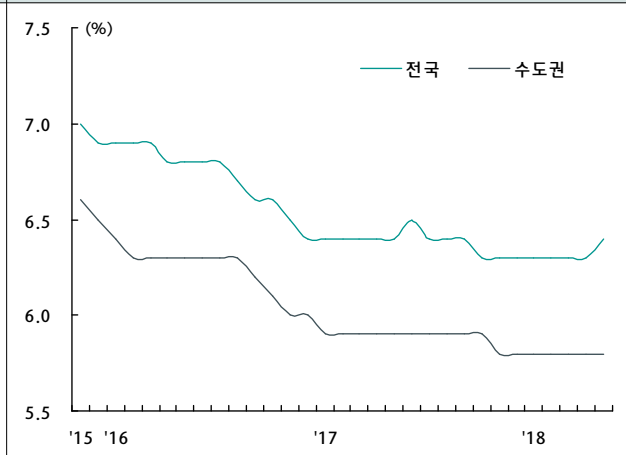


자료: 한국감정원

■ 주택 전월세 가격 하락 폭 다소 축소

- 전세 및 준전세 가격은 6개월 연속 하락했으나 하락폭은 전월대비 0.03%p 축소
- 수도권은 서울은 전월대비 0.1%p 하락폭이 감소한 반면 경기도는 0.02%p 축소에 그쳐 지역별 격차 확대

그림54 | 주택 전월세 전환율

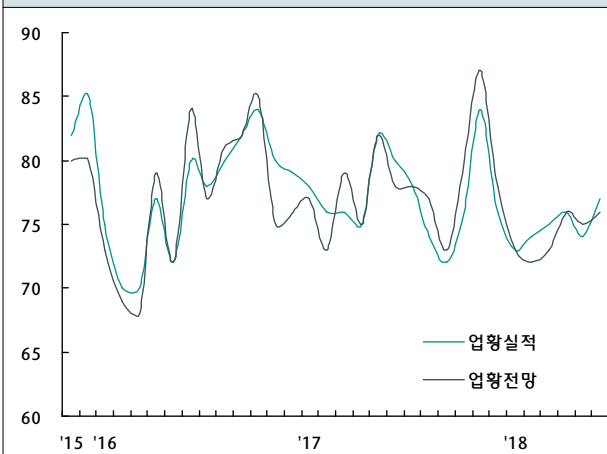


자료 : 한국감정원

■ 비수도권 전월세 전환율 소폭 상승

- 비수도권은 시중금리 인상 등이 반영되면서 전월세 전환율이 소폭 상승
- 반면, 수도권은 공급과잉 등으로 시중금리 상승분이 반영되지 못해 동일한 수준의 전환율을 유지

그림55 | 기업경기 실사지수(부동산 임대업)

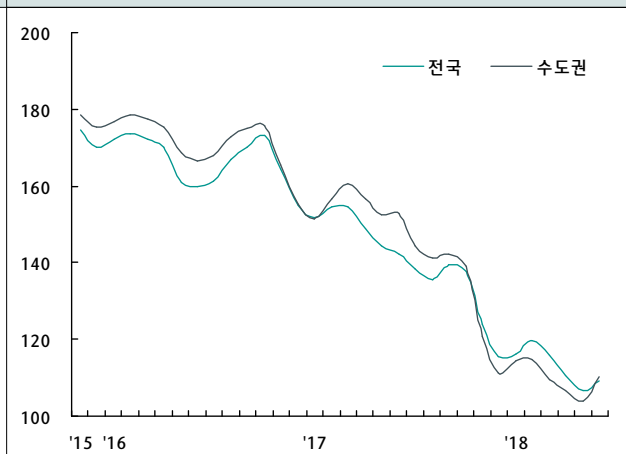


자료: 한국은행

■ 임대업 업황 실적 및 전망 동반 개선

- 임대업의 실적은 꾸준히 개선었으며 자금사정 개선이 지수 상승의 원동력
- 매출 및 인력사정 부문은 실적 및 전망 모두 악화되고 있어 금번 지수 개선은 일시적 현상으로 추정됨

그림56 | 주택 전세 수급지수



자료: KB부동산

■ 전세시장 수요자 우위 다소 완화

- 연초부터 이어져오던 전세시장의 수요자 우위현상은 6월들어 소폭 개선
- 특히, 수도권 수급지수가 상대적으로 빠르게 개선되어 향후 전월세 가격 하락세는 점차 둔화될 것으로 전망

하나 산업정보 Hana Industry Info.

150-705 서울특별시 영등포구 여의도동 27-3
TEL 02-2002-2200
FAX 02-2002-2610
<http://www.hanafn.com>