

2018년 9월 11일 제9호
연구위원 이주완
연구위원 안혜영
연구위원 오유진
수석연구원 김유진
수석연구원 김동한
수석연구원 마지환
수석연구원 황규안

HF월간 산업 이슈

Monthly Industrial Issue

이달의 경제 이슈

경제 ■ 미국, 중국 수입품에 대한 고율 관세 추가 부과 강행과 시사점

- 미국은 9월 중 또다시 중국 수입품에 대한 고율 관세 부과를 강행할 예정이며, 이 같은 조치가 한국 수출에 미치는 영향은 제한적이나, 장기화될 경우 국내 경기에 심각한 타격이 예상
- 중·미 양국 간 무역전쟁이 단기간 내 해소되기 어려운 만큼 양국 통상정책에 대한 지속적인 모니터링이 유효하며, 국내 산업별, 기업별로 리스크 관리에 대한 주의가 필요

산업별 주요 이슈

제지 ■ 국내 제지업계 실적 개선의 배경과 시사점

- 중국 정부의 환경규제 강화에 따른 펄프 가격 하락과 펄프 가격 상승이라는 탈동조화 현상 때문에 국내 제지업계의 수익성이 가시적으로 개선되고 있는 상황
- 더욱이 향후 홈쇼핑과 택배산업의 성장, 농수산물의 골판지 포장 정착화 등으로 양호한 성장세가 이어질 것으로 예상되면서 제지업계의 자금수요 가능성에 대해 영업기회 모색

비철금속 ■ 원자재 가격 약세로 악화된 국내 비철금속 업계의 실적 회복 가능성은?

- 상반기 미중 무역갈등으로 촉발된 원자재 가격의 하락으로 인해 국내 비철금속 업체의 수익이 악화되었으며, 특히 알루미늄 가공업체의 실적이 더욱 크게 하락
- 향후 전방산업의 경기 부진으로 비철업계의 실적 개선이 어려울 것으로 예상되고 있어, 외부환경(원자재 변동)에 더욱 크게 영향 받는 세부 업종에 주의가 필요

디스플레이 ■ LCD 불황, 이미 1년 전 예정되었던 수순에 불과

- 최근의 반짝 호황은 한국 기업들이 LCD 신규 투자를 중단하고 중국 기업들이 건설 중인 LCD 공장들이 미처 완공되지 않아 발생한 일시적인 공급부족에 기인
- 중국의 신규 공장들이 2018년부터 순차적으로 완공되므로 패널 가격 하락 및 수익성 약화는 이미 예정된 수순이며 향후 LCD 시장은 중국과 대만이 장악하게 될 전망

자동차 퍼스널 모빌리티 시장의 성장성 점검과 향후 전망

- 1인 가구 증가, 친환경, 고령화 등에 따른 새로운 교통 수단에 대한 필요성이 증대되면서 전기를 동력원으로 하는 퍼스널 모빌리티가 미래형 교통수단으로 주목 받고 있음
- 2020년 국내 퍼스널 모빌리티 시장 규모는 1,000억원 정도 예상되며, 향후 자금조달 및 투자 등 금융 수요에 대한 대응이 필요

자동차부품업계의 위기 점검과 시사점

- 자동차부품업계 내 영업적자 기업의 비중이 증가하는 가운데 리한, 이원솔루텍 등이 법정관리 신청/심사 또는 워크아웃에 들어가면서 부품회사의 줄도산에 대한 우려가 점증하고 있음
- 전술한 회사의 특징은 재무적 대응력이 매우 취약했기 때문이며, 자동차 산업의 장기 불황 지속 가능성을 고려할 경우 재무적 대응력이 약한 부품업체 중심으로 관리할 필요

조선 한국 조선소 수주점유율 상승 의미와 전망

- 올해 8월 누적 한국 조선소의 수주점유율이 최근 10년 간 가장 높은 42.5%를 기록하였으며, LNG선 발주의 큰 폭 증가와 한국 조선소의 독점적 수주가 수주점유율 확대의 주요 요인
- 한국 조선소의 LNG선 건조 경쟁력 고려 시 당분간 한국 조선소의 수주 지배력은 이어질 것으로 보이나, 중장기적으로는 中 정부 지원, 자국 발주 등으로 중국 조선소의 LNG선 수주 증가 예상

발전 에너지저장장치(ESS) 시장확대 요인 및 전망

- 국내 ESS 시장은 ESS 특례 요금제, 재생에너지 연계 ESS의 공급인증서(REC) 가치치 확대 적용, 공공기관 ESS 설치 의무화 제도 등 정부의 각종 지원정책으로 빠른 성장세를 보이고 있음
- 규모의 경제에 따른 ESS 가격 하락과 재생에너지 3020 등 친환경 에너지 전환 정책이 중장기 ESS 성장세를 견인할 것으로 보이며, 풍부한 성장잠재력을 가진 관련업체에 관심이 요구

건설 도시재생 뉴딜, 중소건설사에 유리하나 수주까지 시일이 필요

- 현 정부의 공약사항인 도시재생 뉴딜 사업지가 추가로 선정되었으며 사업의 성격상 해당 지역 기반 중소 건설사의 새로운 활로가 될 전망
- 다만, 비수도권 건설경기가 빠르게 위축되고 있는 가운데 실제 뉴딜 사업이 수주가 되기까지 다소 시일이 소요될 예정인 관계로 비수도권 건설사의 경우 오히려 경영악화 가능성에 주의가 필요

해운 최근 컨테이너선 운임 상승의 의미와 전망

- 최근 컨테이너선 운임이 북미항로를 중심으로 크게 상승하고 있으며, 이는 마중 무역 분쟁에 따른 밀어내기 수요 증가와 얼라이언스의 몇몇 태평양 항로 서비스 축소에 기인한 것으로 분석
- 따라서 이번 운임 상승은 단기간에 그칠 가능성이 높으나, 마중 무역 분쟁이 전면적으로 확산 되지 않는다면 컨테이너선 수급은 지속적으로 개선될 전망(단기간 내 선복량 증가 제한적)

부동산 비수도권 주택시장 위축 장기화에 주의

- 유동성에 기반한 수도권 주택가격 상승세가 지속되는 반면, 비수도권 주택시장은 위축세가 지속되고 있어 시장 양극화 심화
- 정부 규제 강화에도 이 같은 상황은 지속될 가능성이 높아 비수도권 주택시장의 위축은 장기화될 가능성이 높으며 관련 여신 취급에도 주의가 필요함

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		●				

경제 이슈

미국, 중국 수입품에 대한 고율 관세 추가 부과 강행과 시사점

미국, 중국 수입품에 대한 고율 관세 추가 부과 강행과 시사점

※ **Summary** : 美 무역대표부는 올 들어 중국의 대미 수출품(500억 달러)에 25%의 관세를 부과한 데 이어, 9월 중 또 다시 2,000억 달러 대미 수출품에 25% 관세 부과를 강행할 계획. 기 예정된 미국의 관세 부과가 모두 시행될 경우에도 한국의 수출 감소 영향은 크지 않으나 최근 중·미 무역전쟁이 장기전에 돌입하고 있어 G2 수출의존도가 높은 신흥국 교역의 동반 하락에 따른 수출 둔화로 이어질 수 있음.

또한, 무역전쟁이 전 세계로 확산될 경우, 글로벌 경기 충격으로 이어져 국내 경기에 타격이 불가피

※ **Comment** : 중·미 양국 간 무역전쟁이 단기간 내 해소되기 어려운 만큼 양국 통상정책에 대한 지속적인 모니터링이 유효하며, 국내 산업별, 기업별로 선제적 리스크관리를 통한 대응방안 모색이 필요

- **美무역대표부, 9월 중 2,000억 달러 규모의 중국산 제품에 25% 고율 관세를 부과할 방침**
 美무역대표부는 올 들어 1,2차에 걸쳐 중국 수입품에(500억 달러 규모) 25% 관세를 부과한 데 이어, 9월 중 2,000억 달러 규모의 중국 수입품에 25% 관세 부과를 강행할 계획
 - 미국은 2,000억 달러 규모 중국 수입품에 대한 관세를 공청회가 끝나는 9월 6일 이후 부과할 예정이며, 이후 추가로 2,670억 달러 규모의 제품에도 관세를 부과할 수 있다는 입장
 - 트럼프 대통령은 그 외에도 중국의 환율조작국 지정 가능성 및 WTO 탈퇴 의사까지 거론하며 중국을 강하게 압박 중
- 미국이 중국에 대해 2,000억 달러 규모의 3차 관세를 부과할 경우, 중국도 이에 대한 맞대응으로 600억 달러 규모의 미국 수입품에 보복 관세를 부과하겠다는 입장
 - 중국은 또한 그동안 미국의 관세조치에 맞서 동일한 규모와 강도의 보복관세로 대응해 옴

표1 | 미·중 무역 전쟁 일지

구분	주요 내용
'18.3.8	美 수입 철강(25%), 알루미늄(10%) 관세 부과 행정 명령
'18.3.22	美 500억 달러 규모 중국산 수입품에 25% 관세 부과 행정 명령
'18.3.23	中 돈육 등 30억 달러 규모 미국산 수입품에 보복 관세 예고
'18.4.3	美 중국 수입품 중 25%관세 부과 대상(500억 달러)발표
'18.4.4	中 500억 달러 규모 미국산 수입품에 25%관세 부과 방침
'18.6.15	美 500억 달러 규모 중국산 수입품에 25% 관세 부과 강행 방침
'18.6.16	中 미국과 동등한 규모의 보복 관세 조치 예고
'18.6.18	美 2,000억 달러 규모의 중국산 수입품에 추가 보복 관세 경고
'18.7.6	美 340억 달러 규모의 중국산 수입품에 25% 관세 부과 발표 中 또한 같은 규모의 미국산 수입품에 25% 관세 부과
'18.7.23	미·중 양국 160억 달러 규모 수입품에 25% 관세 부과
'18.9.7	美 2,000억 달러 규모의 중국산 수입품에 25% 관세 부과 계획

자료 : 미 상무부, 언론자료 정리

표2 | 미·중 상호관세 부과 현황

시행일	미국	중국	
1차 (7.6)	부과 규모	340억 달러(818개 품목)	340억 달러 규모
	관세율	25%	15%~25%
2차 (8.23)	부과 규모	160억 달러 (279개 품목)	160억 달러(114개 품목)
	관세율	25%	25%
3차 (9월 중 예정)	부과 규모	2,000억 달러(6,031개 품목)	600억 달러(5,207개 품목)
	관세율	25%	차등적 관세 부과
	관세 품목	철강, 화학, 의류, 담배, 냉장고, 자전거 등	항공기, LNG, 농산품, 전자기계 등

자료 : 미 상무부, 언론자료 정리

■ 미국이 중국에 관세를 부과한 1~3차 대상 품목은 전 산업에 해당되며, 해당 제품의 對미국 수출액은 중국의 對미국 총 수출액의 약 55%에 달함

- 미국이 이미 관세를 부과한 중국의 1,300여개(500억 달러) 품목은 대부분 중국이 국가적으로 육성하는 ‘제조 2025’ 전략 품목인 첨단장비, 기계, 전기전자 등 자본재 제품으로 구성
 - 이들 관세 부과 품목의 對미국 수출액은 중국의 對미국 총 수출의 10.5%에 달함
- 미국이 9월 중 부과 예정인 3차 관세 대상 품목 6,031개(2,000억 달러)의 경우 기존 자본재 외에도 생산재, 소비재 등 전 산업으로 품목이 확대되었으며, 특히 농수산업, 광업, 담배, 제지, 정유 산업의 경우 수입 품목 대부분이 관세 대상 품목으로 결정
 - 1~3차 발표된 관세 대상 품목의 對미국 수출액은 중국의 對미국 총 수출의 55%에 달함

표3 | 중국의 對미국 산업분류별 수출액과 관세부과 대상 품목 비중 (2017년 수출액 기준)

품목	표준산업분류	중국의 대미 수출액 (백만 달러)	1차 관세 부과 대상 수출액 (백만 달러)	2차 관세 부과 대상 수출액 (백만 달러)	1차+2차 수출액 (백만 달러)	관세대상 품목 비중 (%)
농업, 어업, 임업	A	2,832	0	2,762	2,762	97.5
광업	B	364	0	364	364	100.0
식료품	C10	4,607	0	3,754	3,754	81.5
음료	C11	63	0	29	29	45.6
담배	C12	13	0	13	13	100.0
섬유제품	C13	12,419	0	4,405	4,405	35.5
의복	C14	33,717	0	1,285	1,285	3.8
가죽제품	C15	18,922	0	6,885	6,885	36.4
목재	C16	3,663	0	2,509	2,509	68.5
제지	C17	3,480	0	3,472	3,472	99.8
인쇄업	C18	1,270	0	0	0	0.0
정유	C19	1,260	0	1,260	1,260	100.0
화학	C20	12,710	300	9,423	9,723	76.5
의약품	C21	1,257	210	0	210	16.7
고무 및 플라스틱	C22	18,994	239	12,022	12,261	64.6
비금속광물	C23	8,089	0	5,256	5,256	65.0
1차 금속	C24	15,801	3,987	9,720	13,708	86.8
금속 가공	C25	82	0	0	0	0.0
전자부품, 컴퓨터 등	C26	70,831	7,990	24,700	32,690	46.2
의료, 정밀, 광학 기기	C27	20,155	12,340	2,543	14,882	73.8
전기장비	C28	36,289	6,619	22,905	29,524	81.4
기타 기계	C29	81,429	12,666	36,368	49,034	60.2
자동차 및 트레일러	C30	15,136	56	12,095	12,151	80.3
기타 운송장비	C31	4,566	403	98	500	11.0
가구제조업	C32	34,111	275	27,182	27,458	80.5
기타 제품 제조업	C33	29,724	87	5,069	5,156	17.3
합계		431,783	45,173	194,119	239,292	55.4

주 : 1. HS 6단위 기준 수출액을 표준산업분류 코드와 맵핑
 2. 1차 관세 부과 대상은 1,333개 품목(약 500억 달러), 2차 관세 부과 대상은 6,031개 품목(2,000억 달러) 규모로 9.7일 이후 부과 예정
 자료 : 무역협회, 美상무부

■ 미국이 예정대로 중국산 제품에 관세를 모두 부과할 경우 중국의 對미국 수출은 9.7% 감소

- 미국이 중국 수입품에 대해 관세를 1%p 인상할 때, 관세 인상품목의 수출은 0.7% 감소¹⁾하는 것으로 가정 시, 25%의 관세가 부과될 경우 해당 품목의 수출은 17.5% 감소
 - 미국 관세 부과에 따른 가격 인상에 대응하여 중국이 추가적인 단가조정을 하지 않았다고 전제
- 이 같은 전제하에 미국이 예정대로 중국 수입품 2,500억 달러에 대해 25%의 관세를 부과할 경우, 중국의 對미국 수출은 9.7%(418억 달러) 감소
 - 이에 앞서 지난 7월과 8월 미국이 500억 달러 규모의 중국 수입품에 대해 25%의 관세를 부과했을 때, 중국의 對미국 수출은 1.8% 감소

표4 | 중국의 對미국 산업분류별 수출액과 관세부과에 따른 영향 대상

품목	표준산업분류	중국의 對미 수출액 (백만 달러)	관세부과 후 수출액 (백만 달러)	수출 증감 (백만 달러)	수출 증감률 (%)
일반 기계	C29	81,429	72,848	-8,581	-10.5
전자부품, 컴퓨터 등	C26	70,831	65,110	-5,721	-8.1
전기장비	C28	36,289	31,122	-5,167	-14.2
가구 및 기타 장비	C31-C32	38,676	33,784	-4,893	-12.7
의료, 정밀, 광학 기기	C27	20,155	17,551	-2,604	-12.9
1차 금속	C24	15,801	13,402	-2,399	-15.2
섬유/의류/가죽	C13-C15	65,058	62,858	-2,201	-3.4
고무 및 플라스틱	C22	18,994	16,848	-2,146	-11.3
자동차 및 트레일러	C30	15,136	13,009	-2,126	-14.0
화학	C20	12,710	11,009	-1,702	-13.4
비금속광물	C23	8,089	7,169	-920	-11.4
기타제품 제조업	C33	29,724	28,822	-902	-3.0
음식료	C10-C12	4,683	4,018	-664	-14.2
제지	C17	3,480	2,872	-608	-17.5
목재	C16	3,663	3,224	-439	-12.0
어업	A03	1,697	1,400	-297	-17.5
정유	C19	1,260	1,039	-220	-17.5
임업	A02	1,104	918	-186	-16.8
광업	B	364	300	-64	-17.5
의약품	C21	1,257	1,220	-37	-2.9
농업,	A01	31	31	-1	-2.3
금속 가공	C25	82	82	0	0.0
인쇄업	C18	1,270	1,270	0	0.0
합계		431,783	389,907	-41,876	-9.7

자료 : 무역협회, 美상무부, 하나금융경영연구소

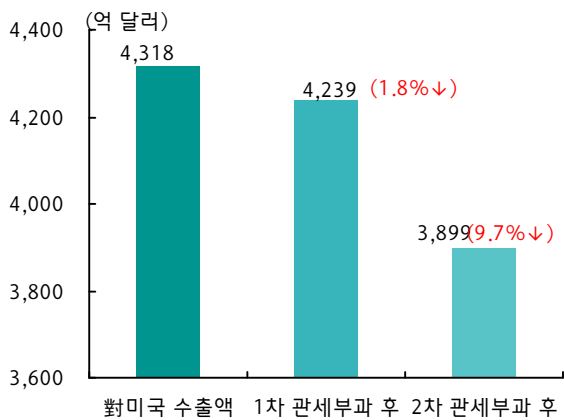
1) 현대경제연구원 “무역전쟁이 중국 대미 수출에 미치는 영향과 시사점”, 국제무역연구원 미국의 對중국 무역제재가 우리 수출에 미치는 영향” 자료를 참고하여 관세 인상에 따른 수출 감소를 추정

- 산업별로는 對미국 수출액이 크고 산업 내 관세 부과 대상 품목 비중이 높은 일반기계, 전자부품, 전기장비, 가구, 정밀기기 순으로 對미국 수출 감소폭이 크게 나타남
 - 일반기계 8.5억 달러(10.5%↓), 전자부품 5.7억 달러(8.1%↓), 전기장비 5.2억 달러(14.2%↓)

■ 한국은 對중국 중간재 수출 비중이 높아, 중국의 對미국 수출 감소에 의한 영향을 받음

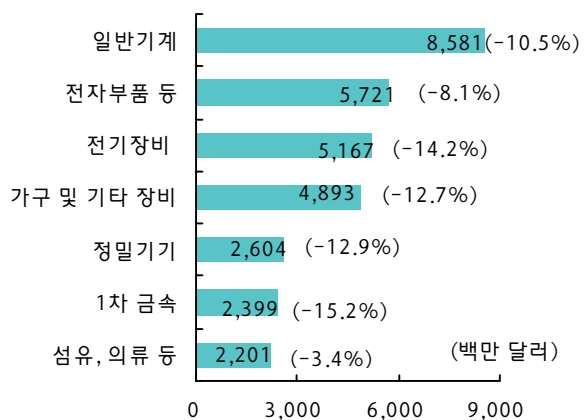
- 한국의 對중국 수출 품목은 ①중국 현지에서 바로 사용되는 최종재, 추가 가공 후 ②중국 내수에서 사용되는 중간재 ③세계 각국으로 재수출되는 중간재로 구분
 - 2014년 WIOT기준 한국의 對중국 수출 중 중간재(②+③)는 68.7%, 최종재(①)는 31.3%로 구성

그림1 | 미국 고율 관세부과에 따른 중국의 對미 수출액 변화



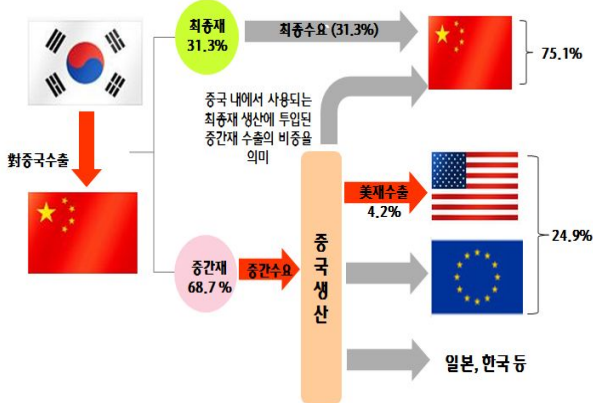
주1 : '17년 중국의 대미 수출액 기준
 주2 : 1차 관세 부과 대상은 1,333개 품목(약 500억 달러),
 2차 관세 부과 대상은 6,031개 품목(2,000억 달러) 규모로 9.7일 이후 부과 예정
 자료 : 美상무부, 무역협회

그림2 | 미국 관세부과에 따른 중국의 산업별 對미 수출액 감소



자료: 美상무부, 무역협회

그림3 | 한국의 對중국 수출 귀착지 분해



자료 : WIOT, 무역협회, 하나금융경영연구소

표5 | 한국 對중국 수출 중 산업별 미국 재수출 비중

품목	표준 산업분류	한국 對중국 수출(백만 달러)	미국 재수출 (백만 달러)	미국 재수출 비중(%)
전자부품	C26	47,387	2,069	7.1
화학	C20	19,363	1,367	7.2
기타 기계	C29	15,926	602	5.9
1차 금속	C24	7,033	494	7.1
정밀기기	C27	14,517	488	5.3
고무/플라스틱	C22	10,690	370	3.8
정유	C19	7,041	235	4.1
전기장비	C28	10,523	159	4.1
기타		9,632	115	-
합계		142,112	5,899	4.2

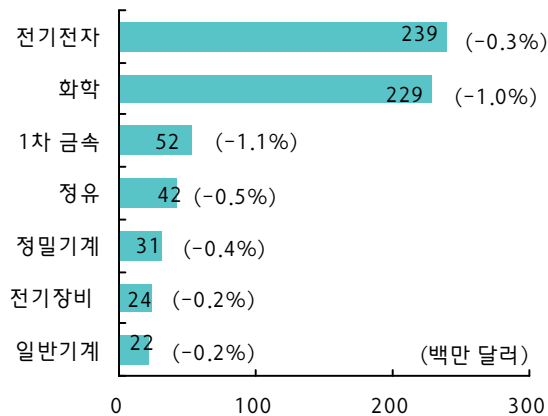
자료 : WIOT, 무역협회, 하나금융경영연구소

- 중국의 對미국 수출 감소에 따른 한국의 영향은 ③중국에서 추가 가공 후 미국으로 재수출 되는 중간재를 통해 파악할 수 있음
 - WIOT를 활용하여 한국의 대중국 중간재 수출의 최종 귀착지(국내 중간재가 투입된 생산물이 최종 사용되는 국가를 의미) 분해가 가능
- 2014년 WIOT 분석 결과 한국의 對중국 중간재 수출 중 미국을 최종 귀착지로 하는 제품의 수출 비중은 4.2%로 나타남
 - 산업별 미국 재수출 비중은 화학물질(7.2%), 전기전자(7.1%), 일반 기계(5.9%), 1차 금속(7.1%) 등의 순으로 높게 나타남

■ 미국이 對중국 수입품에 25% 관세를 부과 시 한국의 對중국 수출은 6.6억 달러(0.43%↓) 감소

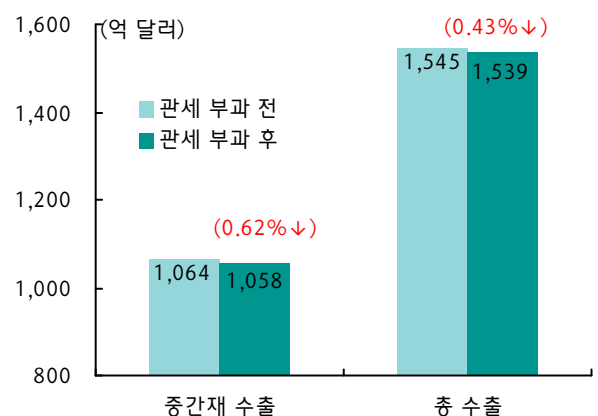
- 미국이 예정대로 총 2,500억 달러의 중국 수입품에 대해 25%의 고율 관세를 부과할 경우, 한국의 對중국 수출액은 6.7억 달러(0.47%↓) 감소
 - 중간재 對중국 수출액은 0.67% 감소
- 산업별 對중국 수출액 감소는 전기전자 2.4억 달러(0.3%↓), 화학 2.3억 달러(1.0%↓), 1차 금속 0.5억 달러(1.1%↓), 정유 0.6억 달러(0.5%↓), 정밀기계 0.3억 달러(0.4%↓) 순
- 한국의 對중국 수출의존도가 높은 것에 비해 이번 미국의 중국 수입품에 대한 관세 부과 조치가 한국의 對중국 수출에 미치는 직접적인 영향은 크지 않음
 - 이는 중국이 가공무역을 정책적으로 줄이면서 한국산 중간재의 미국 재수출 비중이 축소('09년 7.6%→14년 4.2%)되었고, 국가별로 상위 수출 품목이 차이를 보이고 있기 때문

그림4 | 미국의 중국산 수입품 관세부과에 따른 한국의 對중국 수출 변화



자료: 美상무부, 무역협회, WIOT, 하나금융경영연구소

그림5 | 미국의 중국산 수입품 관세부과에 따른 한국의 산업별 對중국 수출액 감소



자료: 美상무부, 무역협회, WIOT, 하나금융경영연구소

표6 | 한국의 對미국 산업분류별 수출액과 관세부과에 따른 영향

품목	표준산업 분류	한국의 對중국 중간재 수출			최종재 (백만 달러)	한국의 對중국 수출 합계		
		관세 부과 전 (백만 달러)	관세 부과 후 (백만 달러)	증감률 (%)		관세 부과 전 (백만 달러)	관세 부과 후 (백만 달러)	증감률 (%)
전기전자	C26	46,307	46,068	-0.52	29,002	75,309	75,070	-0.32
화학	C20	23,793	23,564	-0.96	401	24,193	23,965	-0.95
전기장비	C28	4,098	4,074	-0.59	7,126	11,224	11,200	-0.22
정밀기계	C27	5,344	5,313	-0.58	3,075	8,419	8,388	-0.37
정유	C19	6,459	6,418	-0.64	1,467	7,927	7,885	-0.52
일반기계	C29	3,606	3,584	-0.62	1,985	5,591	5,569	-0.40
섬유,의류	C13-C15	3,635	3,634	-0.03	1,322	4,956	4,955	-0.02
1차 금속	C24	4,864	4,812	-1.08	52	4,916	4,864	-1.07
자동차	C30	1,849	1,846	-0.20	1,528	3,377	3,374	-0.11
고무,플라스틱	C22	1,930	1,922	-0.43	189	2,119	2,111	-0.39
가구 및 타장비	C31-C32	1,587	1,586	-0.07	224	1,811	1,810	-0.06
금속 가공	C25	1,272	1,272	0.00	459	1,732	1,732	0.00
음식료	C10-C12	236	236	-0.08	916	1,153	1,153	-0.02
비금속광물	C23	734	732	-0.31	20	754	751	-0.30
의약품	C21	248	248	-0.10	206	454	454	-0.06
제지	C17	272	270	-0.56	93	365	363	-0.42
인쇄업	C18	109	109	0.00	1	110	110	0.00
농업	A01	25	25	-0.04	20	46	46	-0.02
목재	C16	29	29	-0.35	4	34	34	-0.31
광업	B	18	18	-0.42	3	20	20	-0.37
어업	A03	1	1	-0.26	1	2	2	-0.12
임업	A02	1	1	-0.17	1	2	2	-0.12
합계		106,419	105,761	-0.62	48,096	154,515	153,857	-0.43

자료 : 美상무부, 무역협회, WIOT, 하나금융경영연구소

■ 미국이 對중국 수입품에 대해 계획된 관세를 모두 부과할 경우에도, 한국 총 수출은 11.4억~22.9억 달러(0.2 ~0.4%↓)의 제한적 감소에 그칠 전망

- 미국의 중국산 제품에 대한 관세 부과가 실시되더라도 이와 관련한 직접적인 영향에 따른 국내 전체 수출액은 0.11% 감소에 그칠 전망
 - 한국 총 수출(5,737억 달러) 중 對중국 수출 비중은 26.9%(1,545억 달러)에 달하나, 이 중 미국 무역제재에 따른 영향을 받는 對중국 중간재 수출은 1.1%(61.2억 달러)에 불과
- 그러나 한국의 중국 내수경기 의존도가 높아진 상황에서 중국 수출 부진에 따른 중국 성장 둔화 시 한국의 중국 내수(최종재 및 내수가 최종 귀착지인 중간재)수출 감소가 불가피하여 국내 총 수출은 약 0.1~0.3% 감소할 전망
 - 국제 무역연구원 분석에 따르면 중국의 對미국 수출 10% 감소 시 중국 성장 둔화 영향으로 국내 총 수출이 0.1% 감소한다고 분석
 - 최근 한국의 중국 내수 의존도가 확대되고 있어 실제 간접적 영향은 더 크게 작용할 전망

- 미국의 중국산 제품 관세 부과가 한국의 對중국 수출에 미치는 직접적, 간접적 영향을 모두 고려할 때, 국내 총 수출액은 0.2~0.4%(11.4억~22.9억 달러)감소할 것으로 예상
- 한편, 미국 시장 내 한·중 수출 경합도 지수가 지속적으로 상승하고 있는 점을 감안 시 중국의 對미국 수출 감소에 따른 반사이익 또한 예상
 - 미국 내 한·중 간 수출 경합도가 높은 기계, 석유화학, 전기전자, 정밀기기, 화학업종 수혜 예상

■ 중미 무역전쟁의 장기화 및 전 세계로 확산 가능성도 존재하므로 지속적인 모니터링 필요


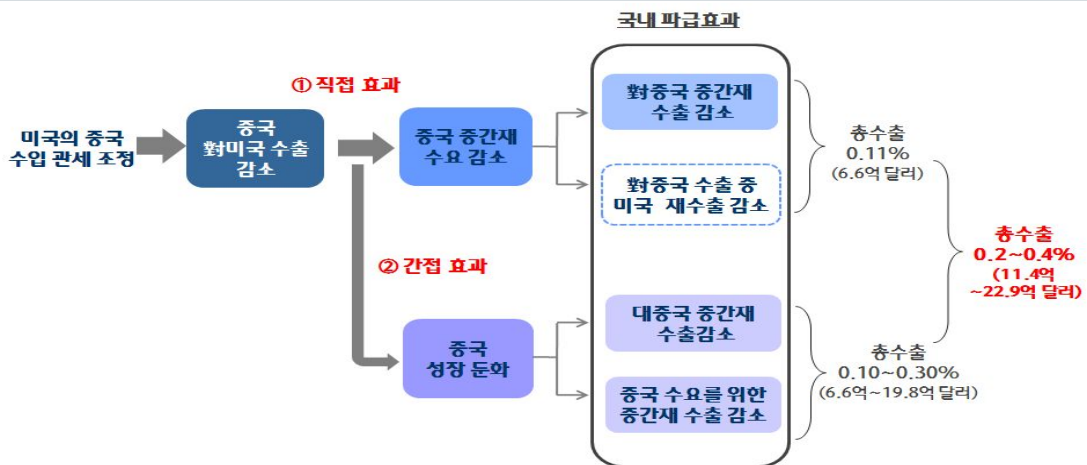
- 현재 미국의 관세 추가 부과 계획과 중국의 맞대응 방안이 지속적으로 나오는 만큼 양국 간 무역전쟁은 장기화될 가능성이 높음
 - 8월 중국의 對미국 무역흑자가 310.5억 달러로 최대치를 경신, 미국의 공세는 더욱 강화될 전망
- 또한 다음 무역전쟁 상대로 일본을 지목하고 있어 향후 미국 발 무역전쟁이 EU를 비롯한 전 세계적으로 확산될 가능성도 배제할 수 없는 상황
 - 국제 무역연구원은 미,중, EU의 관세가 10%p 인상 시 글로벌 무역량은 6% 감소하고 한국 수출은 6.4%(367억 달러) 감소할 것으로 분석
- 현재까지 중·미 무역전쟁이 국내에 미치는 영향은 제한적인 수준에 그쳤으나, 장기전에 돌입할 경우 G2 수출의존도가 높은 신흥국의 교역이 동반 둔화되면서 국내 수출에 부정적인 영향이 확대될 수 있음
- 또한 미국 발 무역전쟁이 전 세계로 확산될 경우, 세계 경제 큰 충격으로 이어져 국내 경기에도 심각한 타격이 불가피하므로, 통상리스크에 대한 지속적인 모니터링을 통한 선제적 리스크 관리가 필요 

그림6 | 중·미 무역전쟁이 한국 수출에 미치는 직·간접 영향 분석



자료 : WIOT, 무역협회, 하나금융경영연구소

산업 이슈

국내 제지업계 실적 개선의 배경과 시사점
 원자재 가격 약세로 악화된 국내 비철금속 업계의 실적 회복 가능성은?
 LCD 불황, 이미 1년 전 예정되었던 수순에 불과
 퍼스널 모빌리티 시장의 성장성 점검과 향후 전망
 자동차부품업계의 위기 점검과 시사점
 한국 조선소 수주점유율 상승 의미와 전망
 에너지저장장치(ESS) 시장확대 요인 및 전망
 도시재생 뉴딜, 중소건설사에 유리하나 수주까지 시일이 필요
 최근 컨테이너선 운임 상승의 의미와 전망
 비수도권 주택시장 위축 장기화에 주의

C17. 제지 : 국내 제지업계 실적 개선의 배경과 시사점

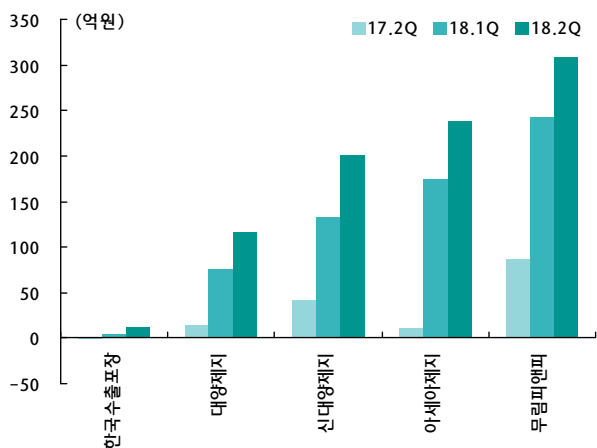
※ **Summary** : 2018년 2분기 제지업계의 합산 영업이익률은 9.9%로 사상 최대치를 기록. 특히, 아세아제지, 무림피앤피 등 골판지 원지 및 펄프 제조사의 수익성이 크게 개선. 이처럼 제지업체들이 호실적을 보인 이유는 중국 정부의 환경규제로 폐지 가격 하락과 펄프 가격 상승이라는 탈동조화 현상 때문.

※ **Comment** : 향후 홈쇼핑과 택배산업의 성장, 농수산물의 골판지 포장 정착화 등으로 양호한 성장이 예상되고, 중국발 환경변화에 따른 수익성 개선 등 구조적인 수혜가 예상. 따라서 금융그룹은 대규모 설비투자가 필요한 제지업계의 향후 자금수요 가능성에 대해 적극적인 대응이 필요.

■ 최근 국내 제지업계의 수익성이 크게 개선된 것으로 나타남

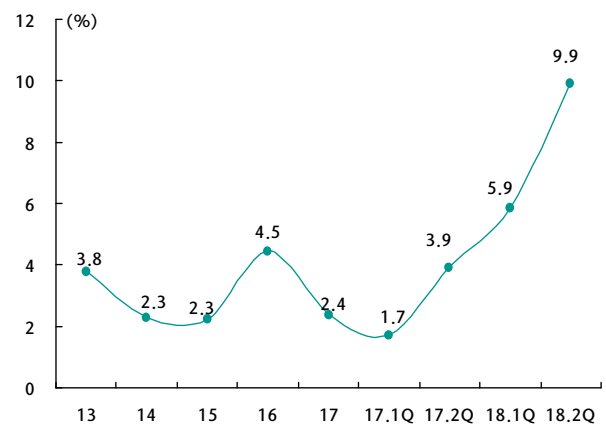
- 금융감독원 전자공시시스템에 따르면, 국내 제지업체(펄프, 종이 및 종이제품 제조업)의 올해 2분기 실적이 크게 개선된 것으로 나타남
 - 제지업체 합산 영업이익률은 2017년 2분기 3.9%에서 중국이 폐지 수입을 금지하기 시작한 2018년 1분기 5.9%로 유의미하게 개선되었으며, 2분기는 사상 최대 영업이익률 기록
- 아세아제지, 대양제지, 신대양제지, 무림피앤피 등 대표적인 국내 골판지 업체들의 영업이익이 전년동기대비 수십배에서 수백배 증가한 것으로 나타남
 - 전년동월대비로도 영업이익이 수배에서 수십배 정도 증가한 것으로 나타남
 - 전년동기대비 아세아제지 204배, 대양제지 72배, 신대양제지 38배 순으로 증가함
- 한국수출포장도 2018년 1분기부터 수익성이 개선되고 있는데, 영업이익의 경우 2018년 1분기 흑자전환, 2018년 2분기 84억원을 기록함

그림7 | 주요 제지업체별 영업이익 동향



자료 : Kis-Value

그림8 | 국내 제지업체 합산영업이익률 동향



자료 : 아세아제지 사업보고서

■ **이처럼 제지업체들이 호실적을 보인 배경에는 중국 정부의 환경규제로 인해 무엇보다 폐지 가격 하락과 펄프 가격 상승이라는 탈동조화 현상이 지속되었기 때문**

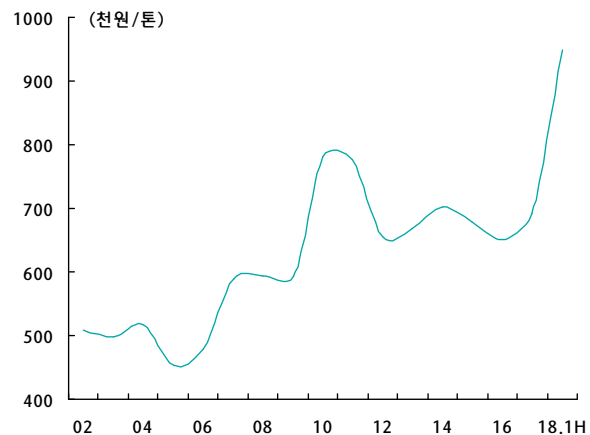
- 중국은 2016년에 환경오염을 유발할 수 있는 쓰레기 수입을 2017년 말까지 전면적으로 중단하겠다는 계획을 발표와 동시에 시행
- 글로벌 폐지 수입 1위인 중국은 2017년 7월 폐지 등 고체 폐기물 24종에 대한 수입을 중단하겠다는 내용을 담은 환경 정책을 발표하였고, 올해 1월 수입 제한 조치를 시행
 - 올해 3월에는 규제를 한층 강화하는 차원에서 오염물 0.5% 이상의 폐지 수입을 제한하였고, 그에 따라 5월 중국의 폐지 수입량은 86만톤으로 2005년 이후 최저치를 나타냄
- 지난해 국내 폐지 수출의 46.8%를 담당했던 중국의 수입제한으로 올해 1분기 대(對) 중국 폐지 수출량은 3.5만 톤으로 전년동기대비 63% 감소하면서 폐지시장의 공급과잉을 초래하며 폐지 가격이 하락하는 추세
 - 폐지 가격의 경우 수입고지 가격은 2017년 톤당 31만원에서 2018년 상반기 톤당 22만원, 국내고지 가격은 2017년 톤당 21만원에서 2018년 상반기 톤당 19만원으로 하락
- 또한 폐지 수입금지로 인해 중국 제지업체들이 생산 원료를 폐지에서 펄프로 변경하면서 펄프 수요가 급증한 반면, 정화시설을 갖추지 않은 펄프 생산 설비 가동을 제한하는 중국 정부의 조치로 공급은 제한되면서 펄프 가격의 상승세는 지속
 - 이러한 수요와 공급 변화에 따라 펄프 가격은 2017년 톤당 69만원에서 2018년 상반기 톤당 95만원으로 37.5% 상승한 것으로 나타남
- 한편 2019년 말까지 진행될 3단계 정책은 국내 폐자원으로 대체 가능한 재활용품의 수입을 점진적으로 금지한다는 내용을 담고 있음

표7 | 중국의 수입 재활용 쓰레기 수입제한 시간표

연도	주요 내용
2016	· 2017년 말 전까지 환경오염을 야기하는 고휘 폐기물 수입 전면 금지
2017	· 2018년 말 전까지 고휘 폐기물 수입 관리방법 수정, 폐기물 수입 항구 제한, 수입 경로 축소
2018	· 2019년 말 전까지 국내 자원으로 대체가능한 고체 폐기물 자원 점진적 수입 제한 · 외국 쓰레기 밀수 엄격한 단속, 국내 재활용 쓰레기 재사용 효율 대폭 제고

자료 : 뉴스핌 자료 재구성

그림9 | 국내 수입펄프 가격 동향



자료 : 아세아제지 사업보고서

표8 | 제지산업 세부업종별 경기판단 지표

평가요소	세부평가요소	주 평가요소	수혜범주	업체
거시요소	경제성장률	경제성장률	영 향 ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ ▶	글판지원지 제조업체 펄프 제조업체
	환율	원/달러 가치		
산업요소	수급안정성/전망	전방산업 수급 현황과 전망		
	경쟁상황/진입장벽	산업 내 경쟁강도		
	가격 전가력	공급자의 가격교섭력		
	펄프 가격	국제 펄프 가격		
	폐지 가격	국내 고지 및 수입 고지 가격		
재무요소	성장성	매출액증감률		
	수익성	매출액영업이익률		
	재무안정성	영업이익이자보상비율		
	유동성	당좌비율		
	활동성	총자본효율성		
				✓ 아세아제지 ✓ 아세아페이퍼텍 ✓ 신대양제지 ✓ 대림제지 ✓ 태림페이퍼 ✓ 월산 ✓ 고려제지 ✓ 대림제지 ✓ 한국수출포장 ✓ 무림P&P

자료 : 하나금융경영연구소

■ 금융그룹은 중국발(發) 대외 환경 변화로 구조적인 수혜가 예상되는 국내 제지업계들에 대해 적극적인 영업기회 모색 필요


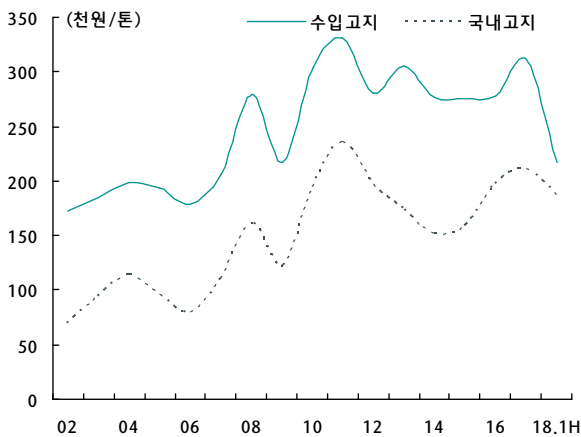
- 2009년 전국 150여개의 군소 원지 업체들이 있었지만, 현재 30~40여개로 축소 되었고, 이 중에서도 유의미한 원지 업체들은 10여개 정도
 - 설비경쟁력과 수직계열화 등에 따라 업계 상위권의 원가 경쟁력 보유
- 농수산물의 골판지 포장화 정착, 홈쇼핑과 택배산업의 성장, 그리고 중국발 환경변화에 따른 수익성 개선 등 구조적인 수혜가 예상
 - 대규모 설비투자가 필요한 장치산업으로 향후 자금 수요에 대해 적극 대응 가능 

그림10 | 폐지(고지) 가격 동향



자료 : 아세아제지

그림11 | 골판지원지와 수입고지 간 스프레드



자료 : 아세아제지

C24. 비철금속 : 원자재 가격 약세로 악화된 국내 비철금속 업계의 실적 회복 가능성은?

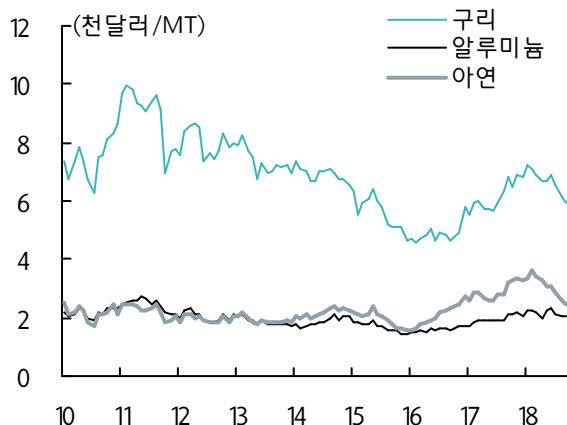
※ **Summary** : 상반기 미중 무역갈등으로 촉발된 원자재 가격의 하락과 함께 국내 비철금속 업계의 수익이 다소 악화. 특히 평균 수익률 수준이 타 세부 업종 대비 낮은 알루미늄 가공업체의 실적이 더욱 크게 하락하였고, 국내 1위 업체인 고려아연 또한 이익이 두 자릿수의 하락률을 기록. 향후 비철금속 가격의 추세적 하락 가능성은 낮으나, 전반산업의 경기 부진으로 비철업계의 실적 개선은 어려울 전망

※ **Comment** : 향후 건설, 자동차 등 국내 전반산업 경기 부진으로 비철업계 실적이 회복될 가능성이 낮은 가운데, 외부환경(원자재 변동)에 더욱 크게 영향 받는 세부업종에 관심을 가질 필요

■ 상반기 보호무역주의 기조 하에 원자재 가격이 하락 추세로 전환되면서 국내 비철금속 업계의 수익이 악화

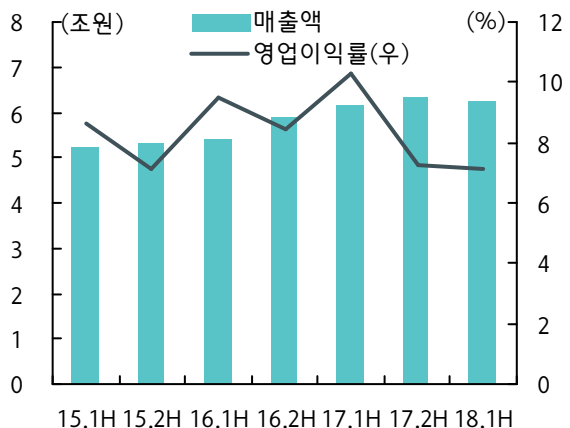
- 2018년 상반기 중 미국발 보호무역주의와 함께 미중 무역갈등이 격화되면서 국제 원자재 가격이 하락
 - '18년 8월 금속가격(전년말대비) : 구리 -17.5%, 알루미늄 -8.4%, 아연 -26.0%, 납 -6.0%
- 이에 따라 원자재 가격 움직임과 실적이 직접적으로 연동되는 국내 비철금속 업계의 수익이 다소 악화
 - 상반기 비철금속 제조업 21개 상장사의 합산 매출이 전년동기대비 1.2% 증가에 그친 가운데, 합산 영업이익(순이익)은 29.7%(13.9%)로 크게 감소
- 분기별로 살펴보면 3월부터 원자재 가격의 하락 장세가 형성되면서 대부분 업체의 실적이 2/4분기 이후 크게 악화된 것으로 파악

그림12 | LME 주요 비철금속 가격 추이



자료 : Thomson Reuters Datastream

그림13 | 국내 1차 비철금속 제조업체 반기 실적 추이



주 : 상장사 21개사 합산 기준
자료 : Kis-Value

- 특히 평균 수익률 수준이 타 세부업종 대비 낮은 알루미늄 가공업체의 실적이 더욱 크게 악화
 - 상반기 알루미늄 가공업체의 합산 매출 및 영업이익은 전년동기대비 각각 2.6%, 50.7% 감소
- 상대적으로 수익률 수준이 높은 고려아연, 영풍 등과 같은 제련업체 또한 광산 체련수수료(TC) 및 프리미엄 약세, 가공비 하락 등의 영향으로 이익이 감소
 - 국내 1위 업체인 고려아연의 상반기 영업이익 및 순이익이 전년동기대비 각각 19.2%, 13.7% 감소

■ 향후 비철가격의 추세 하락 가능성은 낮으나, 국내 전방산업 경기 부진이 우려되는 상황


- 향후 국제 비철금속 시장은 수요가 안정된 가운데, 공급 조절(中 환경규제) 영향으로 가격 하락이 지속될 가능성은 낮은 것으로 판단
 - 글로벌 시장 내 무역갈등 확산 여부, 중국 등 주요 소비국의 시장 환경 변화가 중요한 상황
- 다만 국내 전방산업(건설, 자동차 등) 경기 부진으로 비철업계 실적이 둔화될 가능성은 높는데, 특히 원가 변동을 제품가격에 전가하기 쉽지 않고 외부환경 변화에 따른 실적 악화 정도가 큰 가공업체에 대한 주의 필요
 - 하반기 이후 건설투자 둔화가 본격화되고, 2018년 국내 자동차 생산이 8년래 최저치 기록 

표9 | 국내 1차 비철금속 제조업 업체 실적 현황

세부업종	업체	재무상태					
		매출액 (십억 원)	매출액증감률 (%)	영업이익률 (%)	순이익률 (%)	부채비율 (%)	당좌비율 (%)
제련업체	고려아연(주)	2,801	2.7	12.3	9.2	9.0	464.4
	(주)영풍	741	3.7	-0.5	7.2	27.0	210.6
	삼보산업(주)	123	-24.3	0.5	-2.0	716.7	28.1
	삼아알미늄(주)	76	16.7	2.9	1.7	82.8	50.5
	(주)다산	16	-44.9	-6.5	85.5	51.5	171.2
	(주)우진엔지니어링	13	-52.0	-14.3	-14.3	2,890.5	18.6
동 가공업체	(주)풍산	1,073	0.8	5.7	5.4	85.4	63.8
	갑을메탈(주)	232	5.7	2.1	2.7	125.0	123.9
	(주)대창	237	15.8	3.2	1.5	165.2	47.4
	이구산업(주)	111	-2.3	2.3	0.6	151.5	28.5
	국일신동(주)	15	-0.8	8.3	6.6	16.4	293.2
알루미늄 가공업체	(주)남선알미늄	184	-14.0	3.9	4.6	93.9	113.2
	조일알미늄(주)	160	11.6	-0.3	-0.4	86.3	87.8
	(주)알루코	111	-3.9	4.2	25.1	63.9	101.8
	(주)대호에이엘	65	3.4	0.2	-2.3	242.8	42.2
	(주)피엔에스커튼일	31	3.8	1.3	0.7	121.7	59.9
기타 가공업체	DSR(주)	90	0.4	6.5	6.5	35.9	128.1
	(주)피제이메탈	64	-9.9	4.9	3.4	78.3	70.6
	한창산업(주)	31	9.7	0.4	3.6	15.8	466.3

주 : 2018년 상반기 기준이며, 회색은 리스크 발생 우려 업체
자료 : 각사자료

C26. 디스플레이 : LCD 불황, 이미 1년 전 예정되었던 수순에 불과

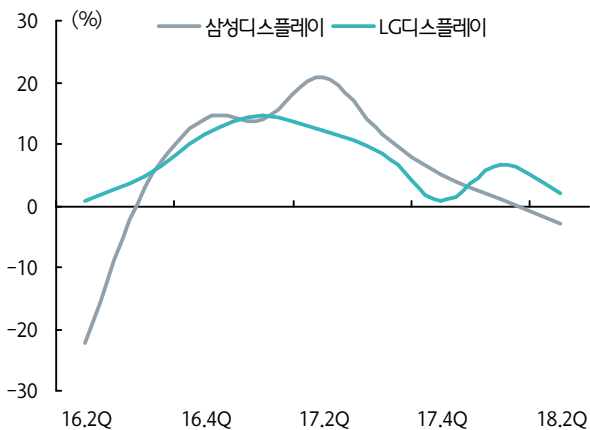
※ **Summary** : 2016년 하반기부터 시작된 LCD 시장의 반짝 호황은 한국 기업들이 투자를 중단하고 중국 기업들의 새로운 공장은 완공되지 않아 발생한 일시적인 공급부족에 기인. 중국의 신규 공장들이 2018년부터 순차적으로 완공되므로 공급과잉 재발에 따른 패널 가격 하락 및 수익성 악화는 이미 예정된 수순. 국내 기업들은 OLED에 집중하므로 향후에도 LCD 시장은 중국과 대만이 주도하게 될 전망

※ **Comment** : LCD 시장은 이미 중국과 대만으로 주도권이 넘어간 상황이고 삼성, LG 등 국내 패널 업체들은 점진적인 철수 움직임을 보이고 있어 국내 의존도가 높은 부품, 소재, 장비 업체들 부정적

■ 최근 LCD 시장이 높은 변동성을 보이며 투자자들의 기대와 우려의 시선이 교차

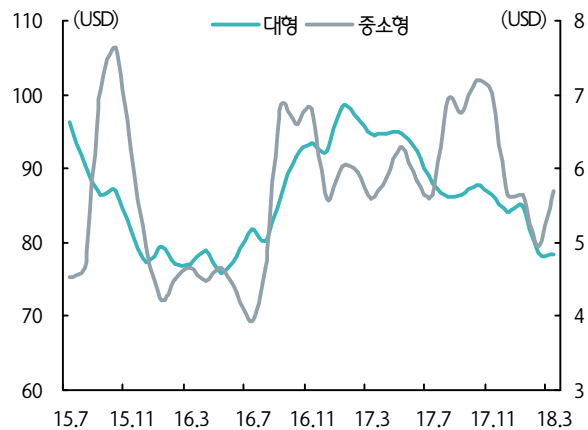
- OLED의 빠른 성장에도 불구하고 여전히 디스플레이의 주력인 LCD는 공급과잉으로 인한 장기침체 가운데 최근 반짝 호황과 불황이 빠르게 교차하며 시장의 불안감 증폭
- 2016년 하반기부터 LCD 패널 가격이 급등하자 LG디스플레이, 삼성디스플레이 등 주요 기업들의 실적이 빠르게 개선되며 일시 호황 국면에 진입해 기대감 상승
 - 가격 상승률: 대형 +29.4%, 중소형 +74.2%
 - 삼성디스플레이(LCD 부문) 영업이익률: -27.6%('16.1Q) → +20.8%('17.2Q)
- 그러나 기업과 시장의 기대와는 달리 최근의 호황은 패널 가격의 하락과 더불어 불과 1년 만에 마무리되었으며 기대가 컸던 만큼 실망과 우려가 높아지고 있음
 - 가격 변동률: 대형 -20.2%, 중소형 -28.0%
 - LCD 부문 영업이익률(18.2Q): LG디스플레이 1.9%, 삼성디스플레이 -3.0%

그림14 | 주요 LCD 제조업체 영업이익률



자료 : 각 사 자료

그림15 | 크기별 LCD패널 ASP



자료 : IHS

■ 지난해의 짧은 호황은 국내외 디스플레이 생산시설 전환기의 일시적인 공급부족에 기인

- 최근의 짧은 호황은 수요나 시장 구조 등 큰 틀의 변화가 없는 상태에서 설비투자 Gap으로 인해 발생한 일시적인 공급부족의 결과로서 태생적으로 지속 가능하지 않음
- 한국 기업들은 이미 중국으로 주도권이 넘어간 LCD 시장에서 서서히 철수하는 수순을 밟고 있어 신규투자를 중단한 상태이며 시장점유율 하락을 방치하고 있음
 - 기존의 LCD 생산시설 일부를 OLED로 전환함에 따라 오히려 생산능력이 축소됨
- 한편, 중국 기업들은 여전히 공격적인 설비투자를 진행하고 있으나 대부분의 신규 공장이 2016년 이후에 착공되어 위해 통상 2년이 걸리는 건설기간 중 공백이 발생
 - BOE, CSOT, CEC-Panda, Tianma, Visonox 등이 9개의 공장을 건설 중
 - 2018~2020년 사이 대부분의 공장이 완공되어 공급량이 급증할 전망

■ LCD 시장에서 한국은 이미 하위권으로 밀려났고 향후에도 기대하기 어려운 상황


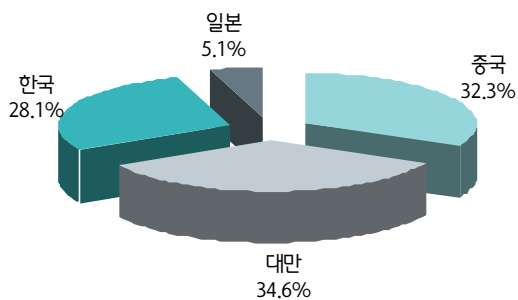
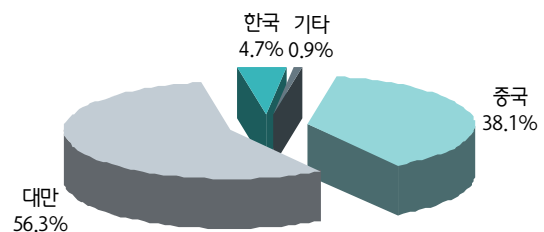
- 한국의 LCD 시장점유율은 2012년 이후 급락하고 있는데 이러한 추세는 이미 돌이킬 수 없는 상황이며 그나마 대형 시장에서는 LG가 선전하고 있으나 중소형은 이미 몰락
 - 한국의 LCD 시장점유율: 대형 28.1%, 중소형 4.7%
- 장기간 한국과 대만이 양분하고 있던 LCD 시장은 대만과 중국이 양분하는 양상이며 한국은 후발주자인 중국과의 격차를 벌이기 위해 OLED 투자에 더욱 집중하고 있음
- 아직 OLED 시장은 규모 면에서 LCD 시장에 크게 못 미치는데 OLED 시장이 성장하는 속도보다 LCD 시장을 빼앗기는 속도가 더 빨라 한국에 불리한 상황 

그림16 | 대형 LCD패널 국가별 시장점유율(18.1Q)



자료 : IHS

그림17 | 중소형 LCD패널 국가별 시장점유율(18.1Q)



자료 : IHS

C30. 자동차 : 퍼스널 모빌리티 시장의 성장성 점검과 향후 전망

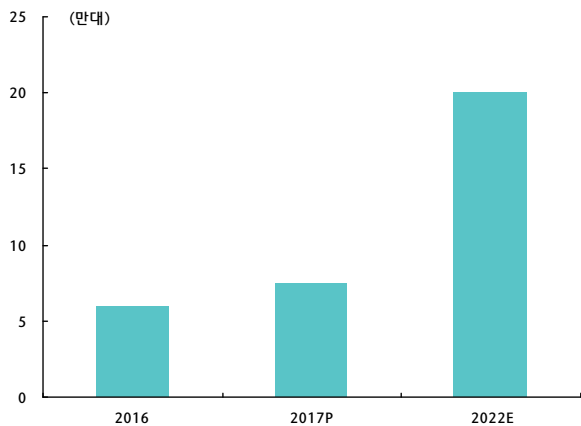
※ **Summary** : 전기를 동력원으로 사용하는 개인 이동수단과 관련 산업을 총칭하는 퍼스널 모빌리티가 미래형 교통수단으로 주목 받으며 관련 시장이 급성장 중. 이러한 고성장의 배경에는 1인 가구 증가, 친환경, 고령화 등에 따른 새로운 교통 수단에 대한 필요성이 증대되었기 때문.

※ **Comment** : 현재 국내 시장은 관련 법 부재로 산업 활성화가 어려운 상태. 그러나 퍼스널 모빌리티 관련 개선책들이 점진적으로 나오고 도심특화 이동수단으로 부상할 것으로 예상. 2020년 국내 시장 규모는 1,000억원 정도 예상되며, 금융그룹은 동 산업에 대한 적극적인 영업기회를 모색할 필요.

■ 퍼스널 모빌리티가 미래형 교통수단으로 주목 받으며 관련 시장이 급성장 중

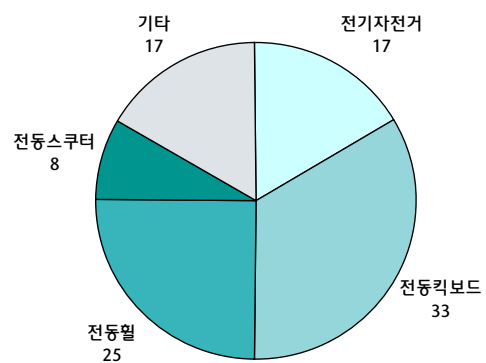
- 퍼스널 모빌리티란 전기를 동력원으로 사용하는 개인 이동수단과 관련 산업을 총칭하는 개념이며, 전기자전거, 전동킥보드, 전동휠, 전동스쿠터 등이 이에 해당
 - 저렴한 주행비용과 간편하게 탈 수 있다는 장점 때문에 각광을 받고 있는 이동수단
- 1~2인승 친환경 교통 수단을 지칭하는 마이크로 모빌리티와 다른 의미이며, 퍼스널 모빌리티와 마이크로 모빌리티를 합쳐서 이 모빌리티(e-Mobility)라고 지칭
 - 마이크로 모빌리티는 스마트 모빌리티라고도 하며, 초소형 전기차를 지칭
- 이러한 퍼스널 모빌리티 시장은 친환경, 1인 가구 증가, 고령화 등에 따른 새로운 교통 수단에 대한 필요성 증대로 관련 시장이 양호한 성장세를 구가 중
 - 한국교통연구원에 따르면 2016년 전동스쿠터와 전동킥보드 등 국내 퍼스널 모빌리티 시장 규모는 6만대이고 2017년은 전년비 20% 늘어난 7만 5천여 대로 추산

그림18 | 국내 퍼스널 모빌리티 시장 규모



자료 : 한국교통연구원

그림19 | 국내 퍼스널 모빌리티 제품별 시장 점유율



자료 : 한국교통연구원, 하나금융경영연구소

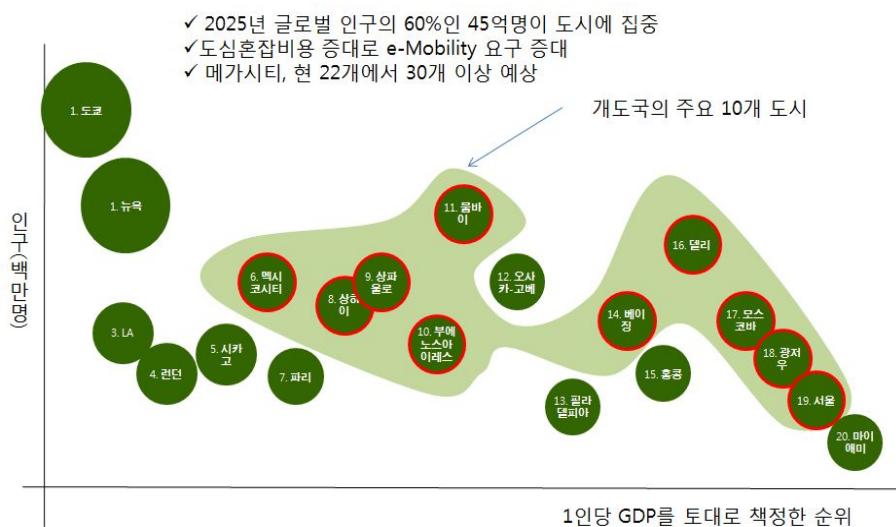
■ 퍼스널 모빌리티의 등장 배경은 경제적·사회적 측면에서의 필요성 증대 때문

- 첫째, 경제적인 측면에서 퍼스널 모빌리티는 전기모터 및 배터리를 사용하고 있기 때문에 연료비가 적게 들고, 친환경적이며, 휴대성과 가성비가 높음
 - 과거 대당 1,000만원에 육박했던 가격이 현재 대당 50만원 수준으로 낮아지면서 대중화
- 둘째, 사회적인 측면에서 메가 시티 확대에 따른 도심 혼잡 비용 증대, 1인 가구 증가에 따른 간편한 이동 수단에 대한 니즈 증가
 - 인구밀도가 높아지고, 교통 정체가 심해지면서, 친환경 이동수단이 각광을 받고 있음
- 셋째, 산업적인 측면에서 이동 목적에 따른 다양한 이동수단시스템에 대한 요구 증가, 그리고 이동 수단에 대한 관점이 소유에서 사용으로 변화

■ 향후 퍼스널 모빌리티 시장의 성장 전망은 매우 양호할 것으로 예상

- 환경 규제 강화와 도심화 문제로 친환경 개인교통에 대한 관심이 고조되고 있고, ICT 기술 발달이 다양한 교통 환경의 가능성과 기회를 제공
 - IT기기와 다양한 전기 구동 기반 교통수단을 토대로 다양한 운행 사업자 등장 예상
- 이에 기존 교통수단과 함께 근거리 보조이동수단으로써 도심형 전기차와 다양한 전기 동력 기반 퍼스널 모빌리티 개발과 보급이 필요
 - 전기차 인프라가 도심 지역부터 갖춰진다는 점을 고려하면, 전기 동력 기반 퍼스널 모빌리티 시장의 성장이 일반 전기차 시장 보다 더 빠를 것으로 보임

그림20 | 2025년 예상되는 Top 20 메가시티 (인구 1,000만명 이상의 대도시)



주 : 원의 크기는 2009년 GDP 규모를 의미
 자료 : Frost & Sullivan 자료를 토대로 하나금융경영연구소 재구성

■ 현재 국내 시장은 관련법 부재로 산업 활성화가 어려운 상황

- 국내에서 퍼스널 모빌리티를 이용하는 인구는 2014년 당시 수백여 명에 불과했지만 2016년 6만명을 기록하였고, 2017년에는 7만 5천명을 넘어선 것으로 추산
- 젊은 층을 중심으로 퍼스널 모빌리티에 대한 인기가 높아지고 있지만, 관련 법규정이 마련되어 있지 않아 전동휠 또는 전동킥보드 등의 운행 자체가 불법
 - 현재 전동휠과 전동킥보드 등은 인도 및 자전거도로(도로교통법), 차도(안전기준 부재), 공원(서울시 조례) 등에서 운행이 금지되어 있고, 사유지와 공터 정도에서 운행이 가능
 - ※ 전기자전거의 경우 자전거법 개정을 통해 금년 3월 22일부터 자전거도로 운행이 허용
- 한편 일본, 독일, 프랑스, 핀란드 등의 선진국은 퍼스널 모빌리티 이용자를 위한 법제 마련으로 관광, 레저 등과 연계하여 산업 발전을 모색하고 있음
 - 대표적으로 로마, 파리, 프라하, 그라나다 등 유명 관광지에서 세그웨이 투어 진행

■ 다만 퍼스널 모빌리티 산업의 성장에 대비하여 영업기회 발굴이 필요


- 향후 퍼스널 모빌리티가 도심 특화 이동수단으로 부상할 것으로 예상되면서, 미래교통 서비스 및 인프라 등은 국내 중소기업들의 전략적 수출 시장이 될 수 있음
- 국내 시장에서도 퍼스널 모빌리티가 성장세를 보이고 있고, 지속적으로 성장하기 위해서는 면허제도 정비, 전용 도로 개설 등의 개선책이 나올 것으로 보임
- 2022년 국내 시장 규모는 약 1,000억원 정도가 될 것으로 보이며, 금융그룹은 퍼스널 모빌리티 산업에 대한 적극적인 영업기회를 모색해 볼 필요
 - 센서, 사물인터넷 관련 강소 업체에 대한 금융지원 등 

표10 | 주요 국가들의 퍼스널 모빌리티 관련 법안 마련 현황

국가	주요 내용
한국	<ul style="list-style-type: none"> · 전반적으로 아직까지 퍼스널 모빌리티와 관련된 법안이 부재한 상태 · 서울시는 2018년 10월까지 「퍼스널 모빌리티 시범지구」 조성계획 수립 및 가이드라인 제작을 진행할 계획
일본	<ul style="list-style-type: none"> · 2011년 이바라키현 쓰쿠바시를 특구로 지정하여 퍼스널 모빌리티를 자유롭게 이용 가능케 함
독일	<ul style="list-style-type: none"> · 2009년 7월부터 시내 자전거도로에서 세그웨이를 운행할 수 있도록 하려했지만, 시외 연방도로, 연방 고속도로 등에서는 불허. 다만, 특별 허가를 받으면 인도에서도 세그웨이를 타고 도시 관광 가능 · 세그웨이를 위해 「전기 보조 이동 수단」이라는 분류를 만들어 반사동·후미동·경적 등을 달도록 법안을 마련하였고, 세그웨이 운전자는 면허가 있어야 하고, 보험에 가입되어 있어야 함
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> · 세그웨이가 보행자와 동일한 대우
핀란드	<ul style="list-style-type: none"> · 2015년부터 시속 25km 이하의 세그웨이를 자전거로 정의하고 인도 주행을 허용함

자료 : 언론자료를 토대로 하나금융경영연구소 정리

C30. 자동차 : 자동차부품업계의 위기 점검과 시사점

※ **Summary** : 국내 자동차산업의 장기 불황으로 1차 벤더 리한이 워크아웃, 이원솔루텍은 법정관리에 들어갔고, 중견 부품회사 다이나맥은 법정관리를 신청하였으며, 금문산업은 법정관리 심사를 받고 있는 상태. 자동차부품회사 중에서 영업적자를 기록한 벤더의 비중이 점점 증가하고 있는 추세.

※ **Comment** : 전술한 리한, 이원솔루텍, 다이나맥, 금문산업의 특징은 재무적 대응력이 매우 취약했던 업체였음. 따라서 금융그룹은 부품업계의 경기 회복 지연 등을 고려하여 무엇보다 재무적 대응력이 취약한 부품업체들을 대상으로 리스크 관리를 강화할 필요가 있음

■ 자동차 업계의 실적 부진 속에 부품업체인 리한의 워크아웃에 이어 다이나맥도 법정관리 신청

- 국내 자동차산업의 장기 불황으로 현대차의 1차 벤더인 리한이 워크아웃(기업개선작업)에 들어간데 이어 중견 부품회사 다이나맥이 최근 법정관리(기업회생절차)를 신청한 것으로 나타남
 - 다이나맥은 브레이크 피스톤과 기어 등을 현대/기아, BMW, 폭스바겐 등에 납품 중
- 현대차의 또 다른 1차 벤더인 금문산업은 법정관리 심사를 받고 있고, 한국지엠의 1차 벤더인 이원솔루텍은 이미 법정관리에 들어간 상태

■ 영업적자를 기록한 자동차 협력업체의 비중이 증가하고 있는 상태

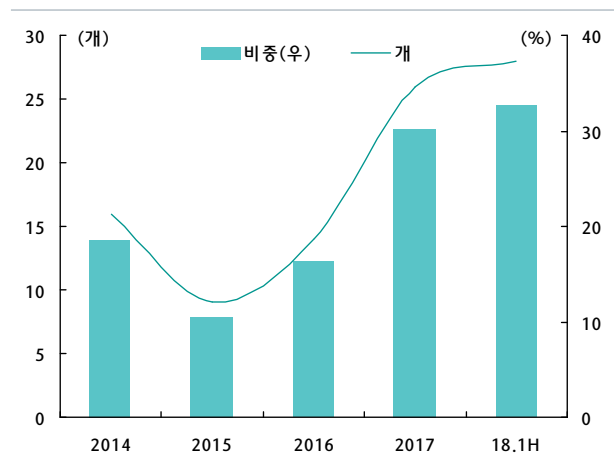
- 본 보의 분석 대상 자동차부품회사의 수는 86개사로 기본적으로 코스피와 코스닥을 포함한 상장사이고, 불완전한 데이터를 포함한 업체를 제외

표11 | 워크아웃 및 법정관리 신청 현황

사명	주요 내용	2017년 영업손익
리한	- 현대차의 1차 협력업체 - 2018년 6월 말 주채권은행인 산업은행에 워크아웃을 신청	-32.8억원
다이나맥	- 2018년 9월 법정관리 신청	1.4억원
금문산업	- 현재 법정관리 심사 중	NA
이원솔루텍	- 한국지엠의 1차 벤더 - 법정관리	-174.1억원

자료 : 언론자료를 토대로 하나금융경영연구소 정리

그림21 | 영업적자를 기록한 자동차부품회사 수



주 : 전체 부품회사의 수는 86개 (모두 상장사)
자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

- 2015년 85개사 중 9개 부품사가 영업적자(개별제무재표 기준)를 기록한 이후 업황 부진으로 적자기업 비중의 상승세가 지속 중
 - 전체 자동차부품업체 중에서 영업적자를 기록한 업체의 비중 : 2015년 10.5% → 2016년 16.3% → 2017년 30.2% → 2018년 상반기 32.6%

■ 당분간 부품업계의 가시적인 실적 개선은 어려울 것으로 보이며, 금융그룹은 부품업체별 선별적인 리스크관리가 필요할 것으로 예상


- 가계부채 부담과 대외여건 악화로 국산차 판매와 수출 부진이 지속되면서 전체 출하 감소는 당분간 지속될 것으로 예상
- 특히, 내수 측면에서는 개별소비세 한시적 인하 조치에도 불구하고 한국지엠의 군산 공장 폐쇄, 외수 측면에서는 미중 무역전쟁, 중국시장의 경쟁 심화 등이 리스크요인
 - 또 GM의 오펜/복스홀 매각, 호주/인도 철수 등 GM의 글로벌 사업 재편으로 한국지엠의 주요 수출 시장이 크게 훼손되었고, 군산공장 폐쇄와 다마스/라보 단종 계획 등으로 내수 시장도 약화된 상태
- 이처럼 자동차산업을 둘러싼 내외 환경이 매우 불확실하고 변동성이 크기 때문에 부품업계의 수익성 개선도 당분간은 어려울 것으로 예상
- 따라서 금융그룹은 자동차부품업계의 경기 회복이 지연되는 점을 고려하여 재무적 대응력을 가장 우선시 하여 업체별 리스크관리를 강화할 필요
 - 왜냐하면 최근 법정관리를 신청했거나, 워크아웃에 돌입한 부품업체들의 특징을 살펴보면, 부채비율은 400% 이상, 차입금의존도는 40~60% 수준으로 매우 높았기 때문 

표12 | 국내 업체별 내수판매 및 수출 현황 ('18년 7월 누계)

구분	내수판매	수출
현대	414,768 (2.6)	540,919 (-11.4)
기아	314,700 (5.1)	519,759 (-10.3)
한국지엠	51,497 (-38.3)	233,064 ()-1.7
쌍용	61,328 (-1.3)	18,248 (-7.0)
르노삼성	48,522 (-20.2)	96,057 (-2.4)
대우버스	1,215 (-19.5)	54 (285.7)
타타대우	3,036 (-39.3)	882 (0.6)
계	895,066 (-2.4)	1,408,983 (-8.9)

주 1) 내수판매는 국산차 기준 (수입차 제외)
 2) 괄호는 판매 증감률을 의미
 자료 : 한국자동차산업협회

표13 | 자동차부품업계의 모니터링 포인트

구분	주요 내용
국내외 영업여건 변화	주요 해외시장 성장률, 업체별 점유율 및 경쟁양상 수입차의 내수점유율과 국내 업체들의 시장지위
수익구조의 결정요인	환율에 따른 자동차업체들의 영업실적 변화
재무적 대응력	영업 내외의 대규모 투자에 따른 재무구조 변화 내부 잉여현금의 창출 규모와 보유 유동성 수준

자료 : 한국신용평가

C31. 조선 : 한국 조선소 수주점유율 상승 의미와 전망

※ **Summary** : 올해 8월 누적 한국 조선소의 수주점유율이 최근 10년 간 가장 높은 42.5%를 기록하였으며, LNG선 발주의 큰 폭 증가와 한국 조선소의 독점적 수주가 수주점유율 확대의 주요 원인인 것으로 분석됨. 중국 조선소와는 LNG선 건조 경쟁력의 격차가 있어 당분간 한국 조선소의 LNG선 수주 지배력은 이어질 것으로 분석되나, 중장기적으로는 중국 정부의 지원 등으로 중국 조선소의 LNG선 수주 증가가 예상됨

※ **Comment** : 한국 조선소의 LNG선 수주 확대는 긍정적이나, 아직 절대적인 수주잔고가 부족하며, LNG선 선가 또한 크게 오르지 못하고 있어 조선업체의 실적 개선은 다소 시일이 필요한 것으로 판단

- **8월 누적 한국 조선소는 수주점유율 1위를 기록하였으며, 이는 최근 10년 간 가장 높은 수준**
 - 올해 1~8월 누적 국가별 조선소 수주점유율은 한국이 42.5%로 1위를 차지하였으며, 중국 32.0%, 일본 11.4%로 일본은 '17년 이후 수주점유율이 10%선에 그치고 있음
 - 일본 조선소는 수주의 대부분을 자국 선사 발주에 의지하고 있어 자국 선사 발주 규모에 따라 연도별 수주점유율이 크게 차이가 나고 있으며, 최근에는 자국 발주량이 다소 부진
 - 한국 조선소 수주점유율은 '16년 16.6%를 기록한 이후 매년 꾸준히 증가하고 있으며, 특히 올해(8월 누적) 수주점유율은 최근 10년간 가장 높은 수준을 기록 중
 - 한국 조선소 M/S(%) : 33.0('08) → 25.2('09) → 26.8('10) → 40.3('11) → 32.8('12) → 29.9('13) → 28.9('14) → 26.2('15) → 16.6('16) → 27.3('17) → 42.5('18.8월 누적)
- **이러한 한국 조선소의 수주점유율 개선은 큰 폭의 LNG선 발주 증가와 한국 조선소의 독점적 LNG선 수주에서 비롯된 것으로 분석**
 - 올해 1~8월 누적 LNG선 발주량은 3.4백만CGT로 전년동기대비 244.5%나 증가하였으며, 전 세계 LNG선 발주량의 95.6%를 한국 주요 4개 조선소가 수주
 - 조선소별 LNG선 수주점유율(올해 1~8월 신규수주 기준)은 대우조선해양이 29.9%로 가장 높았으며, 삼성중공업 25.3%, 현대중공업 25.0%, 현대삼호중공업 15.3%순으로 나타남
 - 특히 대형 LNG선(173~180천 Cu.M)은 한국 조선소가 올해 발주된 LNG선 전부 수주
 - 이러한 LNG선 발주 증가 및 한국 조선소의 독점적 수주로 인해 올해 한국 조선소의 수주점유율이 증가한 것으로 분석되며, LNG선 발주 제외 시 중국 조선소가 M/S 1위
 - LNG선을 제외한 국가별 조선소 수주점유율(올해 8월 누적 기준)은 중국 38.6%, 한국 29.8%, 일본 14.1%로 중국 조선소가 수주점유율 1위

■ 중국 조선소의 LNG선 건조 경쟁력 고려 시, 중국의 LNG선 수주 증가에는 다소 시일이 필요

- 최근 中 후동중화조선(Hudong Zhonghua)이 건조한 LNG선이 선령 2년도 되지 않아 수리를 받는 등 중국 조선소에서 건조한 LNG선의 신뢰성 이슈가 지속적으로 불거지고 있는 점이 최근 한국 조선소 LNG선 수주 독식의 주요 원인 중 하나
 - 2008년 중국에서 처음으로 건조된 LNG선인 Dapeng Sun호는 인도된 이후 싱가포르 수리 조선소에서 14개월이나 선박 수리를 진행한 바 있음
- 중국 정부는 LNG선 건조 능력 향상과 해양플랜트 개발을 조선산업 7대 핵심과제로 삼고 육성중이나, 한국 조선소와의 기술 격차 및 건조 경험 고려 시 본격적인 LNG선 수주에는 다소 시일이 필요할 것으로 예상
 - 한국과학기술기획평가원에서는 한국과 중국의 고부가가치 선박기술의 격차를 3.4년으로 분석한 바 있음(2016년 기준)

■ 결국 한국 조선소의 수주점유율은 당분간 높게 유지될 수 있을 것으로 보이나, 타 선종 발주 증가 및 중국 선사의 자국 LNG선 발주로 중장기적으로는 점진적 하락이 불가피할 것으로 전망


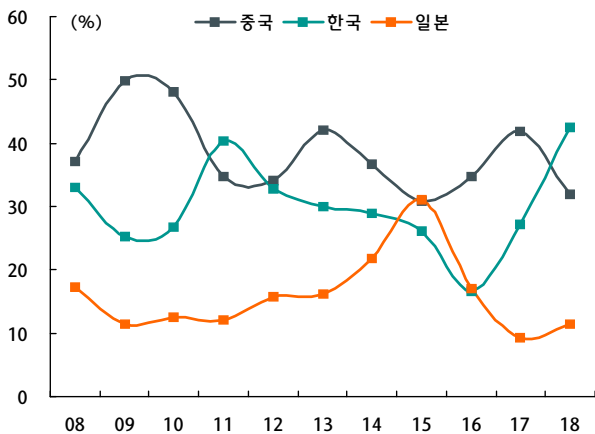
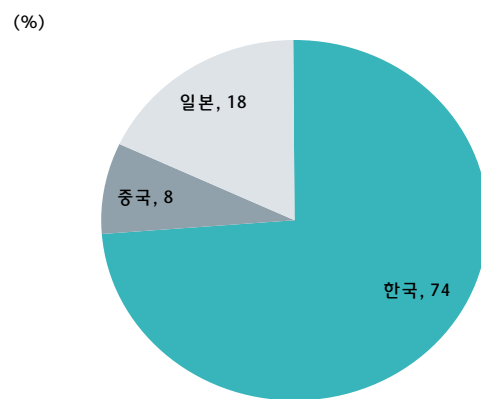
- 전 세계적인 LNG 수요 증가와 한국 조선소의 LNG선 건조 경쟁력 고려 시, 한국 조선소의 상선 수주점유율은 당분간 높게 유지될 수 있을 것으로 보임
- 다만 해운업 수급 개선 및 환경규제로 주요 선종의 발주가 점차 증가하고(LNG선 발주량은 현 수준 유지), 중국 선사의 자국 LNG선 발주 증가로 한국 조선소의 수주 점유율은 중장기적으로 다소 하락할 것으로 전망
 - 최근 중국 에너지 기업인 Jovo Group은 자국 Jiangnan 조선소에 8만³급 LNG선 2척을 발주하였으며, 향후에도 자국 조선소의 LNG선 건조 경험 축적을 위한 발주 지속 예상 

그림22 | 국가별 조선소 수주점유율 추이



주 : 표준화물선환산톤수(CGT) 기준이며, 2018년은 8월 누적
자료 : Clarkson

그림23 | 국가별 LNG선 수주점유율



주 : 2018년 7월말 수주잔고 기준
자료 : Clarkson

D. 발전 : 에너지저장장치(ESS) 시장 확대 요인 및 전망

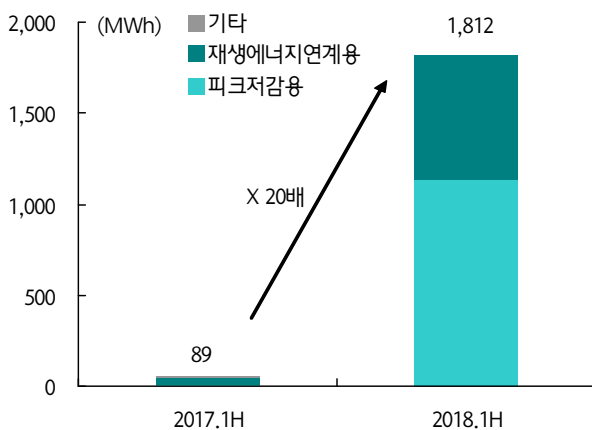
※ **Summary** : 국내 ESS 시장은 ESS 특례 요금제, 재생에너지 연계 ESS의 공급인증서(REC) 가중치 확대 적용, 공공기관 ESS 설치 의무화제도 등 정부의 각종 지원정책으로 2018년 'tipping point'를 맞고 있음. 규모의 경제에 따른 ESS 시스템 가격 하락과 재생에너지 3020 등 정부의 친환경 에너지 전환정책이 중장기 ESS 성장세를 견인할 것으로 보이며, 풍부한 성장잠재력을 보유한 ESS 관련업체에 관심이 요구

※ **Comment** : 배터리, PCS(전력변환장치) 등 ESS 핵심 부품을 비롯하여 사업개발, 컨설팅, 설치 및 운영 등의 신규 참여업체/프로젝트가 빠르게 늘어나고 있어 다양한 투자 및 영업기회 모색이 필요

■ 2018년 상반기 국내 ESS 설치량은 전년동기대비 20배 이상 증가한 1.8GWh를 기록

- ESS는 전기를 저장하였다가 필요한 시점에 이용할 수 있게 해주는 시스템을 말하며, 주로 부하이동, 재생에너지 연계, 주파수 조정 등의 목적으로 설치
 - ESS에는 양수발전, 기계식 저장 등 다양한 방식이 존재하나, 최근 전지기술의 발전 및 가격하락으로 리튬이온전지(LIB)를 이용한 설치가 주류를 이루고 있음
- 2017년 상반기 5MWh에 그쳤던 부하이동용 피크저감 수요가 2018년 상반기에는 1,129MWh로 대폭 확대되었으며, 재생에너지 연계용도 2017년 상반기 42MWh에서 2018년 상반기 683MWh로 크게 증가
- 올해 상반기 신규 설치량이 지난 6년간의 총 보급량(1.1GWh)을 상회하는 등 빠르게 설치가 늘어나고 있는 모습

그림24 | 최근 ESS 용도별 설치 동향



자료 : 산업통상자원부, 하나금융경영연구소

표14 | 주요 ESS 이용분야

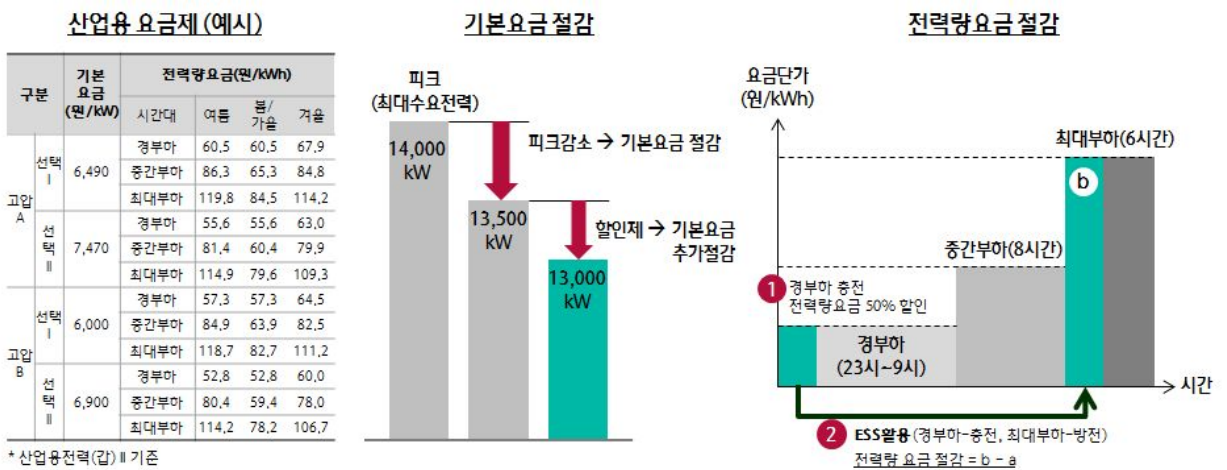
설치목적	특징
부하이동을 통한 피크저감	- 전기요금이 쌀 때 충전하고, 비쌀 때 방전하여 비용을 절감 - 최대 부하를 낮춰 부하 패턴을 안전한 형태로 변화 시킬 수 있으며, 예비 전력 절감 가능
재생에너지 연계	- 재생에너지의 출력 변동성(풍속, 일조량 등 자연조건에 따라 발전기의 출력 변동 심한 편)과 간헐성(발전량 예측이 어렵고 불안정)을 완화
주파수 조정 (Frequency Regulation)	- 주파수 변화에 따라 ESS를 충/방전하며 일정 범위 이내로 유지시키며 전력 품질을 확보

자료 : 하나금융경영연구소

■ (확대요인 ①) ESS 특례 요금제 시행으로 피크저감용 설치수요 증가

- 국내 전기요금은 사용처(산업, 일반, 주택 등)별로 나누어 각각 기본요금과 실제 사용한 양(kWh)만큼 부담하는 전력량요금의 합으로 구성
- 주택용은 사용량에 비례하여 기본요금과 전력량요금이 늘어나는 누진제를 적용하며, 주택용을 제외한 나머지는 사용자가 연중 최대 전력을 바탕으로 미리 계약전력 규모를 결정하고 이에 따른 기본요금과 사용 전력량 요금을 납부
 - 예를 들어, 연간 최대사용전력(계약전력) 290kW인 소규모 공장이 산업용 갑(II)/고압A/선택I 요금제를 선택했다면, 기본요금으로는 매월 6,490원 x 290 = 1,882,100원을 지불
 - 전력량요금 단가는 계절(봄/가을, 여름, 겨울), 시간대(경부하, 중간부하, 최대부하)에 따라 나누어 책정되며 사용자가 전력사용패턴에 맞는 요금제로 선택
- ESS 설치시 경부하때 충전하고, 최대부하때 방전하여 전력피크를 낮출 수 있어 계약 전력 축소에 따른 기본요금 절감이 가능
 - 효과적인 피크절감을 위해서는 사전 전력부하패턴 파악이 필수
- 또한 요금단가가 낮은 경부하 시간에 충전된 전력을 최대부하 때 사용하여 전력량 요금도 축소할 수 있음
- 정부는 ESS 확대를 위해 2015년 1월 ESS 전용 특례요금제를 도입하였는데, 초기 혜택이 미미하여 별다른 효과를 보지 못하다가 2017년 1월과 5월 각종 인센티브를 추가하며 업계의 관심이 증가
 - 주요 개정 내용으로 경부하 충전전력량요금 50% 할인, 기본요금 3배 추가할인, ESS 용량에 따른 총 할인금액 추가할인, 재생에너지와 함께 이용시 추가할인 등이 포함

그림25 | ESS 요금제 절감 개념



자료 : 한국전력, 한국에너지공단, 하나금융경영연구소

- 피크절감 ESS의 경제성에 가장 크게 기여하는 부분은 기본요금 3배 추가할인 항목으로 2020년 말까지 적용되며, 실제 절감되는 피크전력에 상관없이 배터리 용량에 기반하여 할인받을 수 있음
- 또한 2020년 말까지 계약전력 1,000kW 이상 공공기관에 ESS 설치를 의무화하고 있어 공공부문 설치수요도 증가

표15 | ESS 특례 요금제관련 주요 내용

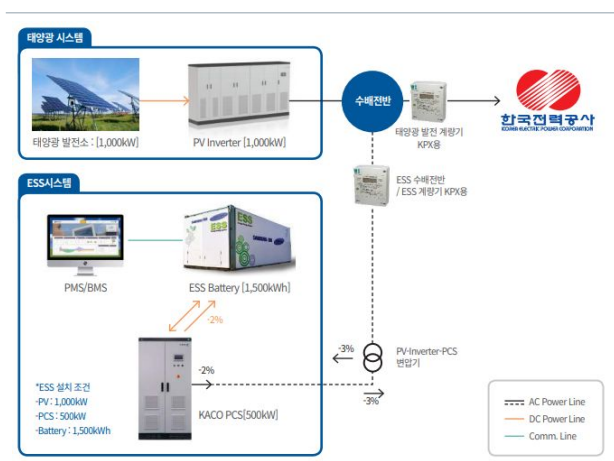
구분	내용																
적용대상	자가소비용 ESS를 설치하고 한전으로부터 전력을 공급받는 고객 (전력소비가 많은 산업용, 일반상업시설 등으로 주택은 제외)																
지원혜택	<p>1. 기본요금 할인</p> <ul style="list-style-type: none"> - ESS의 평균 최대수요전력 감축량에 대하여 기본요금 단가를 곱한 금액을 감액 $\text{평균 최대수요전력 감축량(kW)} = \frac{\text{해당일 평일 최대부하시간대 방전량 합계} - \text{해당일 평일 최대부하시간대 충전량 합계}}{\text{해당일 평일일수} \times 3\text{시간}}$ <ul style="list-style-type: none"> - 단, 기본요금 할인금액은 고객의 해당일 기본요금을 한도로 하며, 고객의 기본요금에서 감액하여 청구 <p>2. 전력량요금 할인</p> <ul style="list-style-type: none"> - 경부하시간대 ESS의 충전을 위하여 사용한 전력량에 대하여 전력량 요금의 50%를 할인 <p>3. ESS배터리 용량 비율에 따른 할인금액 차등 적용</p> <ul style="list-style-type: none"> - 상기 기본요금 할인 및 전력량요금 할인에 따라 산정된 할인금액을 계약전력대비 ESS 배터리용량 비율에 따라 다음과 같이 각각 조정 <table border="1"> <thead> <tr> <th>계약전력대비 ESS 배터리용량 비율</th> <th>차등 적용</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10% 이상</td> <td>할인금액의 1.2배</td> </tr> <tr> <td>5% ~ 10% 미만</td> <td>할인금액의 1.0배</td> </tr> <tr> <td>5% 미만</td> <td>할인금액의 0.8배</td> </tr> </tbody> </table> <p>4. 재생에너지 발전설비 설치시 추가 할인</p> <ul style="list-style-type: none"> - ESS와 함께 재생에너지 발전으로 생산된 전기를 자가소비하는 산업용 및 일반 고객 대상 - 재생에너지 자가소비량(kWh)에 대하여 해당종별의 전년도 최대 및 중간부하시간대 평균판매단가를 곱한 금액의 50% 할인* - ESS배터리 용량 비율에 따라 위 할인금액(*)을 다음과 같이 추가 할인 <table border="1"> <thead> <tr> <th>계약전력대비 ESS 배터리용량 비율</th> <th>추가 할인금액</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10% 이상</td> <td>위 할인금액(*)의 50%</td> </tr> <tr> <td>5% ~ 10% 미만</td> <td>위 할인금액(*)의 20%</td> </tr> <tr> <td>5% 미만</td> <td>없음</td> </tr> </tbody> </table>	계약전력대비 ESS 배터리용량 비율	차등 적용	10% 이상	할인금액의 1.2배	5% ~ 10% 미만	할인금액의 1.0배	5% 미만	할인금액의 0.8배	계약전력대비 ESS 배터리용량 비율	추가 할인금액	10% 이상	위 할인금액(*)의 50%	5% ~ 10% 미만	위 할인금액(*)의 20%	5% 미만	없음
계약전력대비 ESS 배터리용량 비율	차등 적용																
10% 이상	할인금액의 1.2배																
5% ~ 10% 미만	할인금액의 1.0배																
5% 미만	할인금액의 0.8배																
계약전력대비 ESS 배터리용량 비율	추가 할인금액																
10% 이상	위 할인금액(*)의 50%																
5% ~ 10% 미만	위 할인금액(*)의 20%																
5% 미만	없음																
적용기간	<p>1. 기본요금 할인 : 2016.4.1 ~ 2026.3.31 다만, 2017.1.1 ~ 2020.12.31 평균 최대수요전력 감축량은 상기 '기본요금 및 전력량 요금할인'의 평균 최대수요 전력 감축량의 3배로 하며, 배터리 용량을 한도로 적용</p> <p>2. 전력량요금 할인 : 2017.1.1 ~ 2020.12.31</p> <p>3. ESS배터리용량 비율에 따른 할인금액 차등 적용 : 2017.1.1 ~ 2020.12.31</p> <p>4. 재생에너지 발전설비 설치시 추가 할인 : 2017.1.1~ 2020.12.31</p>																

자료 : 한국전력, 하나금융경영연구소

■ (확대요인 ②) 재생에너지 연계 ESS의 공급인증서(REC) 가중치 최대 5배 적용

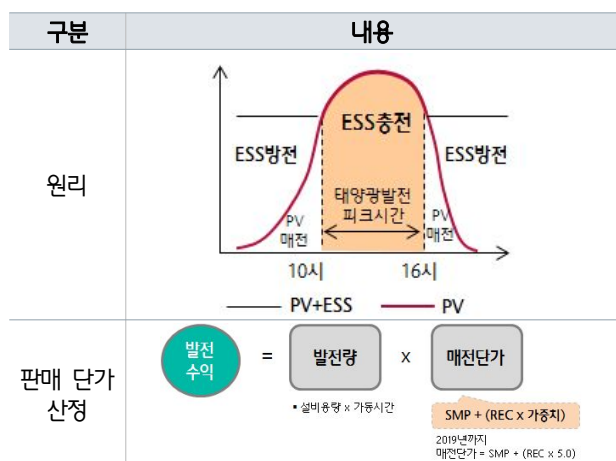
- 태양광(PV)+ESS 시스템은 발전 피크시간인 10시~16시 사이 태양광으로 생산된 전력을 ESS에 저장하고 나머지 시간에 방전하는 원리
- 태양광 발전만을 설치하는 경우, 위치에 따라 REC 가중치가 0.7~1.2까지 변화하지만, ESS와 연계시 REC 가중치는 2018~2019년 5배, 2020년 4배를 적용받음
 - REC(Renewable Energy Certificate)는 재생에너지로 발전하였다는 인증서를 말하며, 재생에너지 공급의무화(RPS) 제도의 이행수단임. 재생에너지 발전량 1MWh는 1REC에 해당
- ESS 설비의 REC 가중치는 10시~16시를 제외한 나머지 시간에 방전하는 전력량에 대해서만 적용되며, 나머지 시간대의 발전량은 태양광 REC 가중치를 적용
- PV+ESS의 매출은 발전량에 매전단가인 SMP(System Marginal Price)와 가중치를 고려한 REC의 합을 곱하여 산정
- 기존 태양광 발전소에 ESS만 추가로 설치하는 경우, PV+ESS 신규 설치보다 투자비용은 줄어드는 반면, 상향된 REC를 적용받아 매출 확대 가능
- 태양광 발전소만을 단독으로 설치하는 것보다 REC 매출을 확대시킬 수 있는 PV+ESS 시스템이 수익성 측면에서 유리

그림26 | PV+ESS 시스템 구성 예시



자료 : 카코뉴에너지

표16 | PV+ESS 연계 구조



자료 : 산업자료, 하나금융경영연구소

표17 | REC 가중치 개정고시(2018.26)

전원	대상에너지 및 기준	REC 가중치	비고
ESS	풍력설비 연계	4.5(ˆ18~ˆ19년), 4.0(ˆ20년)	
	태양광설비 연계	5.0(ˆ18~ˆ19년), 4.0(ˆ20년)	

자료 : 산업통상자원부, 하나금융경영연구소

■ 국내 ESS 산업은 정부의 친환경 에너지 전환정책, 배터리 부문의 우수한 글로벌 경쟁력 등을 기반으로 성장잠재력이 풍부하여 관련 투자 및 영업기회 모색이 필요


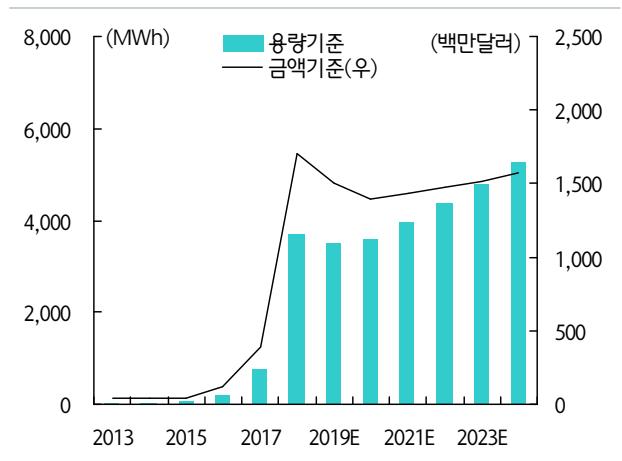
- 국내 ESS 시장은 ESS 특례요금제, 재생에너지 연계 ESS의 REC 가중치 확대, 공공 기관 ESS 설치 의무화 등 정부의 각종 지원정책으로 2018년 티핑 포인트를 맞고 있음
- 규모의 경제에 따른 ESS 시스템 가격 하락과 재생에너지 3020 등 정부의 친환경 에너지 전환 정책이 중장기 ESS 성장세를 견인할 전망
 - RPS 의무비율 상승으로 발전사들의 REC 수요는 확대되겠으나, REC 가중치 개정 ('18.6)으로 REC 조달에 어려움이 커져 최대 5배의 REC를 부여하는 ESS에 관심이 증가
 - 탈원전/석탄 축소로 LNG 등 고비용 발전원이 늘어나 전기요금 부담이 더욱 높아질 것으로 예상되어 빌딩, 공장 등에서 에너지 절감을 위한 투자수요 확대될 전망
- ESS의 핵심부품인 배터리는 기존 리튬이차전지 업체들이 중대형으로 사업을 확장하며 대응중이며, LG화학, 삼성SDI 등 선도업체가 다수의 해외공급실적을 보유하고 있어 글로벌 경쟁력 우수
- 직류-교류 전력 변환 등을 수행하는 PCS(Power conversion System)는 LS산전, 효성 등 충전기기업체에서 주로 생산하고 있으며, 제품 특성이 유사한 태양광 인버터 업체, UPS 업체, 가전업체 등도 생산에 참여
- 대기업 계열 SI업체가 S/W의 강점을 바탕으로 ESS 운영소프트웨어(EMS, Energy Management System)를 비롯한 시스템 공급 사업을 주도하고 있으며, 스마트그리드 관련 중소기업체들도 EMS 솔루션 개발 등에 속속 가세
- ESS 제조뿐만 아니라 수익성 개선이 기대되는 ESS 설치/운영 분야도 주목할 필요가 있으며, 늘어나는 자금 수요에 대응하여 다양한 투자 및 영업기회 모색이 요구 

표18 | ESS 주요 부품 및 관련 업체

부품	역할	주요 영위업체
배터리	전기를 저장하는 장치로 셀/모듈/팩 및 배터리 관리시스템(BMS)로 구성	LG화학, 삼성SDI, 코캠, SK이노베이션 및 주요 소재/부품/장비업체
PCS	계통에서 전력을 입력받아 배터리에 저장(충전)하거나 방출(방전)하기 위해 전기의 특성을 변환시키는 장치	LS산전, LG전자, 효성중공업, 두산중공업, 데스틴파워, 다스테크, 헥스파워 등
EMS/시스템 제조	전력망과 부하를 모니터링하여 적기에 충/방전 할 수 있도록 전체 시스템을 제어 및 관리	LG CNS, 포스코ICT, KT, 벽산파워, LG유플러스, C헬로, SK D&D, 누리텔레콤 등

자료 : 하나금융경영연구소

그림27 | 국내 ESS 시장 전망



자료 : 하나금융경영연구소

F. 건설업 : 도시재생 뉴딜, 중소건설사에 유리하나 수주까지 시일이 필요

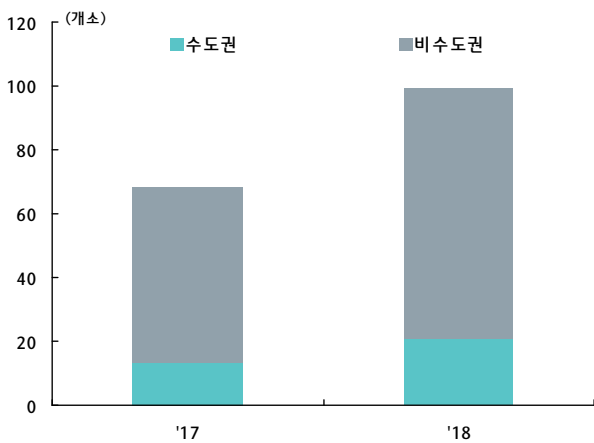
※ **Summary** : 현 정부의 공약사항 중의 하나인 도시재생 뉴딜사업의 '18년도 사업지가 선정되어 침체된 지역 건설경기의 회복이 다소 기대되고는 있으며 사업의 성격상 소규모 정비사업 중심으로 진행되어 지역 기반 건설사의 새로운 활로가 될 것으로 기대됨. 다만, 진행 절차 등을 고려하면 착공에는 1~2년 정도의 시일이 소요되어 실적개선으로 바로 이어지기는 어려울 것으로 우려

※ **Comment** : 지방 부동산시장의 위축으로 중소 건설사의 경영악화가 우려되는 가운데 도시재생 뉴딜 수주 역시 시일이 소요될 예정인 관계로 지역 기반 건설사에 대한 꾸준한 모니터링이 필요함

■ 2018년 도시재생 뉴딜 사업지 99개소 선정

- 국토부는 지난 8월 31일 2018년도 도시재생 뉴딜 사업지를 선정했으며 전년대비 31개소 늘어난 99개소의 사업지가 선정되었음
- 지역별로는 수도권 21개소, 비수도권 78개소로 비수도권의 비중이 월등히 높았으며 도시재생 뉴딜 사업의 성격 상 이 같은 비중은 꾸준히 유지될 전망
 - 전년과 달리 금년에는 서울에 7개 사업지가 선정되었으나 서울 부동산 시장의 과열 등으로 서울 사업지는 추진시기의 조정, 선정 취소의 가능성이 있음
- 도시재생 뉴딜 사업에서 지역의 권한이 강화되면서 일반근린형, 주거지지원형이 증가한 반면, 중심시가지형 등은 감소
 - 시도 선정사업 : 우리동네살리기, 주거지지원형, 일반 근린형
 - 중앙정부 선정사업 : 중심시가지형, 경제기반형 및 공공기관이 제안한 사업

그림28 | 지역별 도시재생 뉴딜 사업지 변화



자료 : 국토교통부

표19 | 사업 유형별 도시재생 뉴딜 후보지 변화

사업 유형	2017년		2018년	
	개소	비중(%)	개소	비중(%)
경제 기반형	1	1.5	3	3.0
우리동네 살리기	17	25.0	17	17.2
일반 근린형	15	22.1	34	34.3
주거지 지원형	16	23.5	28	28.3
중심 시가지형	19	27.9	17	17.2
계	68	100.0	99	100.0

자료 : 현대건설 사업보고서

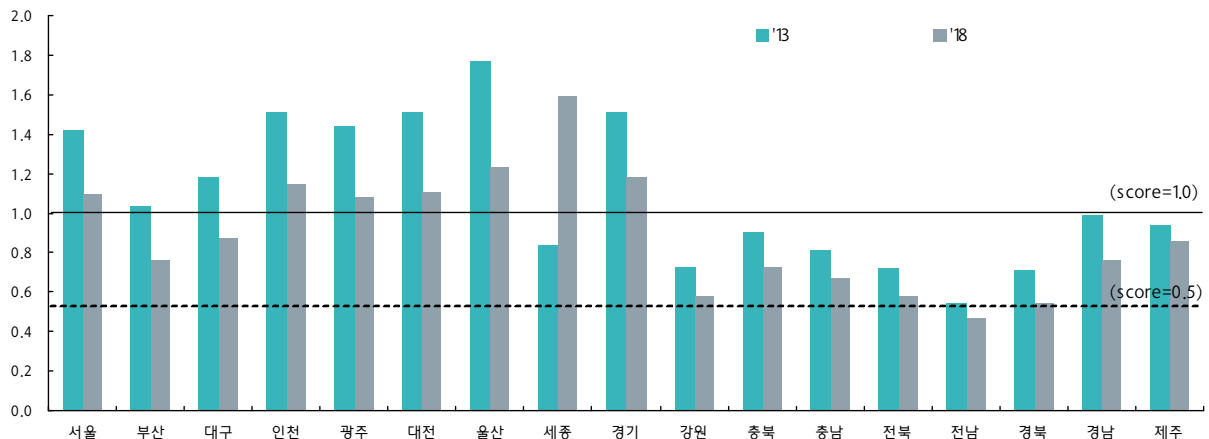
■ 도시재생 뉴딜 사업 지방 중소도시 소멸 방지 대책의 일환으로 제안

- 도시재생 뉴딜 사업은 현 정부의 공약사업 중의 하나로 쇠퇴하는 구도심의 활성화를 목표로 하고 있음
- 도시 쇠퇴에 대응하여 물리적 환경개선 뿐만 아니라 주민들의 역량 강화를 통해 도시의 지속 가능한 경쟁력 회복을 도모하는 사업임
- 사업의 목적 상 주택가격 상승에 편승한 대규모 철거 후 재개발, 재건축 사업은 적용하기 어려운 특성이 있음
 - 사업으로 주택가격이 급등할 경우 젊은 층의 유입이 어려워져 도시재생의 선순환구조를 창출할 수 없어 지속가능한 도시재생이 불가능함

■ 우리나라는 전반적으로 소멸위험이 높아지고 있으며 '도' 지역의 문제는 특히 심각한 수준

- 저성장 기조, 고령화, 저출산 장기화로 우리나라의 소멸위험은 대부분의 지역에서 공통적으로 발생하고 있음
- 서울 등 대도시의 경우에도 소멸 주의단계에 빠르게 가까워지는 등 지방 중소도시만의 문제는 아님
- 다만, 대도시보다는 '도' 지역의 상황이 훨씬 심각한데 경기도를 제외한 모든 지역이 소멸위험지수 '1' 미만으로 나타나 소멸 주의단계에 진입
 - 특히 전남의 경우 '18년 소멸위험지수가 0.47로 나타나 소멸위험진입 상한선인 0.5를 하회
- '도' 지역은 저출산에 인구의 대도시 유출이 겹치면서 소멸위험이 크게 증가해 경제 기반 확충을 통한 선순환 구조를 창출해야만 문제 해결이 가능할 것으로 전망

그림29 | 시도별 지방소멸위험지수 변화 추이



주 : '소멸위험지수=(20~39세 여성인구 수) / 65세 이상 고령인구 수'로 계산되며 1.0 미만이면 소멸 주의단계, 0.5 미만이면 소멸위험진입단계로 판별함
 자료 : 한국고용정보원

■ 지역 거주민의 적극적인 참여를 전제로 하는 소규모 정비사업 지향

- 기존의 전면철거형 주거지 정비사업에서 주민 참여를 기반으로 한 소규모 정비사업으로 도시재생의 근본적인 패러다임 전환
 - 전면철거형 주거지 정비사업은 원주민의 낮은 재정착률 등으로 기존 커뮤니티가 붕괴되는 등 부작용이 컸음
- 현실적으로 쇠퇴지역은 주택수요가 낮은 관계로 사업성을 확보할 수 있는 분양가격을 형성하기 어려운 점도 반영
 - 전면 철거형 정비사업의 기반은 일반분양 수익으로 정비사업 비용을 충당해야 하나 주민들의 구매력이 낮거나 비선호 지역인 관계로 충분한 분양수요를 기대하기 어려움
- 근본적으로는 수익성이 낮을 수 밖에 없으며 부족한 재원은 재정 및 기금의 지원, 공공기관의 참여 등으로 충당
 - 재원 조달(연평균) : 국비 등 2조원, 주택도시기금 등 4.9조원, 공기업 투자 3조원

■ 사업 성격 상 대기업보다는 지역 기반 중소 건설사의 시장

- 사업의 규모, 목적, 정부의 재정투입 등을 종합적으로 고려하면 도시재생 뉴딜 사업은 대기업 계열 건설사보다는 해당 지역을 기반으로 하는 중소 건설사의 시장임
 - 재건축·재개발 보다는 주거환경 정비, 생활 인프라 구축을 통한 거주 쾌적성 향상, 창업 인큐베이팅 공간 건설을 통한 경제 생태계 조성 등이 예정
- 수익성이 높지는 않으나 공적자금을 기반으로 향후 5년간 꾸준히 발주가 진행될 예정이므로 안정적인 사업구조를 가져갈 수 있다는 장점이 있음

그림30 | 도시재생 뉴딜 정책의 지향점



자료 : 국토교통부

■ 지역 기반 중소건설사 실적 개선에 도움이 될 전망

- 주택시장의 지역별 양극화가 심화되면서 주택경기가 위축되고 있는 지역에 기반한 중소건설사 실적 악화가 우려되고 있음
 - 비수도권 대부분의 지역에서 미분양 아파트가 증가 또는 정체가 지속되고 있음
- 특히, 충남, 경북, 경남 등 일부지역은 미분양이 누적되어 있을 뿐만 아니라 빠르게 증가하는 지역도 있어 해당 지역 건설사의 실적 악화 우려가 큼
 - 주요 지역 미분양('18.7월말 기준) : 충남 1.0만호, 경북 0.8만호, 경남 1.5만호
 - 미분양 증가율('17년 말 대비) : 대구 967.5%, 전남 75.9%, 강원 74.2%, 부산 70.1%
- 서울로의 쏠림 현상이 확산되고 있어 지역별 양극화는 당분간 더욱 심화될 가능성이 높아 중소건설사 실적 개선은 지연될 것으로 전망

■ 실제 착공까지는 다소 시일이 걸리는 점에 주의


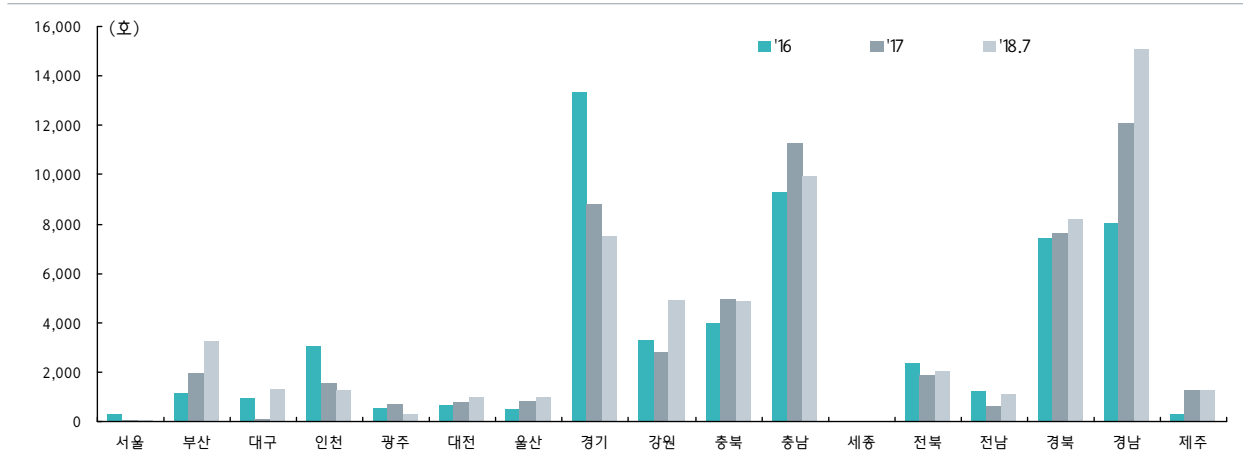
- '17년부터 지속적으로 사업지가 선정되고는 있으나 곧바로 착공으로 이어지지 않는다는 점에 주의할 필요가 있음
 - 사업지 선정 이후 전략계획 수립, 실현 가능성 및 타당성 평가 등의 절차를 거친 후에야 총사업비, 국비 등 지원 규모가 결정됨
- 사업 특성 상 유지, 운영을 담당할 지역 시민단체에 대한 교육도 사업 내용에 포함되므로 실제 착공 시점은 사업 대상지 지정 1~2년 후일 것으로 예상
- 따라서 단기간 지역 주택시장 위축에 따른 지역기반 건설사의 실적악화 가능성은 여전히 크며 이에 대비한 면밀한 모니터링이 지속될 필요가 있음 

그림31 | 권역별 미분양 주택 추이



자료 : 국토교통부

I. 해상운송 : 최근 컨테이너선 운임 상승의 의미와 전망

※ **Summary** : 최근 컨테이너선 운임이 북미항로를 중심으로 크게 상승하고 있으며, 이는 미·중 무역 분쟁에 따른 밀어내기 수요와 얼라이언스들의 몇몇 태평양 항로 서비스 축소에 따른 공급 감소 효과에 기인한 것으로 분석됨. 따라서 이번 운임 상승은 단기간에 그칠 가능성이 높으나, 미·중 무역 분쟁이 전면적으로 확산되지 않는다면 컨테이너선 수급은 지속적으로 개선될 수 있을 것으로 전망됨

※ **Comment** : 북미항로 운임 상승은 3분기 실적에 긍정적으로 작용할 수 있으나, 유가 상승과 최근 근해항로 운임 침체로 전반적인 국내 컨테이너선사 실적 개선은 단기간 내 쉽지 않은 것으로 판단

- **최근 컨테이너선 운임이 상승 추세를 보이고 있으며, 특히 북미항로 운임이 급등 중**
 - 컨테이너선 운임은 '16년 3월을 바닥으로 수급 개선 영향으로 반등하였으나, '17년 하반기 이후에는 초대형 컨테이너선 인도 증가 부담 등으로 지지부진한 흐름 지속
 - '16년 컨테이너선 물동량 증가율은 4.2%를 기록한 반면 선복량 증가율은 1.2%에 그쳤으며, '17년은 하반기에 컨테이너선 인도량이 증가하며 운임 상승 흐름이 꺾임(상반기 선복량 증가율은 1.3%였던 반면 하반기에는 2.5%로 증가)
 - 하지만 올해 5월 이후 운임은 다시 우상향 추세를 보이고 있으며, 최근에는 북미항로 중심으로 운임이 상승하여 8월 SCFI 지수는 전년동기대비 4.5% 상승한 903p를 기록
 - 올해 8월 SCFI 지수는 '17년 9월 이후 처음으로 전년동월대비 상승하였으며, 북미항로 운임은 서안(West Coast) +31.1%, 동안(East Coast) +26.9% 상승(YoY)

- **북미항로 운임 상승은 미·중 무역 분쟁에 따른 밀어내기 수요 증가와 공급 축소 효과 등에 기인**
 - 최근 북미항로의 큰 폭 운임 상승은 미·중 무역 분쟁에 따른 밀어내기 물량이 많아졌기 때문인 것으로 분석되며, 태평양 항로의 몇몇 서비스 축소에 따른 영향도 작용
 - 2M, Ocean 및 THE Alliance 모두 유가 상승에 따른 비용 감축과 초대형 컨테이너선 취항에 따른 공급 증가로 인해 최근 북미항로에서 서비스를 통합하거나, 감축함
 - 한편 미국 경기 호황에 따른 수요 증가 역시 운임 상승을 자극(美 2분기 경제성장률 4.2%)
 - 북미항로 운임 상승과는 달리 근해항로(상해-부산 기준) 운임은 올해 5월 이후 오히려 하락세를 보이고 있어 국내 컨테이너 근해선사는 운임 상승의 수혜가 어려움
 - 상해-부산 컨테이너선 운임은 올해 5월 \$201.8/TEU에서 8월 \$156/TEU로 22.7% 하락한 반면 동기간 상해-미(서안) 운임과 상해-미(동안) 운임은 각각 56.6%와 39.0% 상승

- 이번 운임 상승은 단기간에 그칠 가능성이 높지만, 미·중 무역 분쟁이 전면적으로 확산되지 않는다면 컨테이너선의 수급개선은 지속적으로 이루어질 것으로 전망
 - 이번 운임 상승은 미국 관세 부과 우려에 따른 단기 수요 증가의 영향이 커 지속적인 운임 상승으로 이어지기는 어려울 것으로 보이며, 실제 미국이 2천억 달러 규모의 중국산 제품에 대한 관세 부과 시에는 중장기적으로 물동량이 줄어들 가능성이 높음
 - 영국 해운조사기관인 드류리(Drewry)는 '17년 통계를 기준으로 미·중 무역 분쟁 확산 시 태평양 항로의 컨테이너 물동량이 약 10%(180만TEU) 줄어들 것으로 전망한 바 있음
 - 다만 미·중 무역 분쟁 리스크가 크게 확산되지 않는다는 가정 하에 컨테이너선 수급개선은 지속적으로 이루어질 수 있을 것으로 전망(단기간 내 선복량 증가 제한적)
 - 컨테이너선 수요·공급 균형지수는 '17년 84.7p에서 올해에는 84.6p로 작년과 유사할 것으로 보이나, '19년에는 85.8p로 '14년 수준(85.4p) 이상으로 개선될 것으로 예상


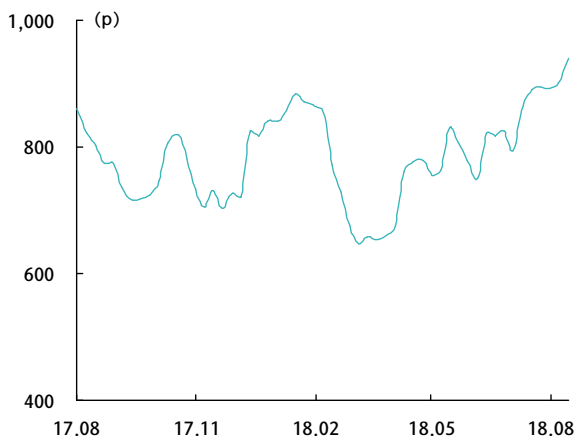
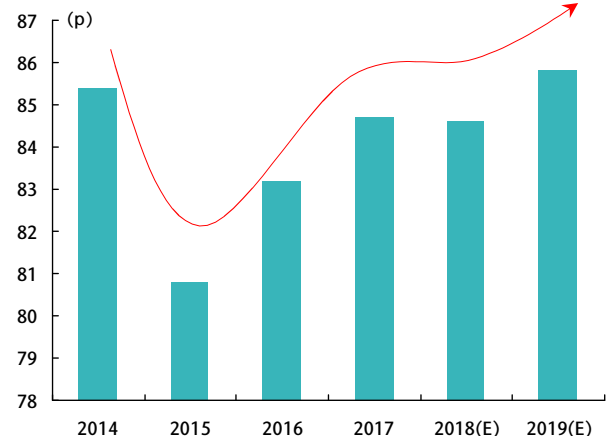
- 한편 환경규제로 인해 기존 선박의 스크러버 장착이 증가할 경우, '19년 일시적 공급 축소 가능
 - 최근 '20년부터 시행되는 황산화물 규제에 대응하기 위해 스크러버(Scrubber)를 장착하는 선박이 증가하고 있으며, 기존 선박의 스크러버 장착에는 약 2개월 정도 소요되므로 '19년 일시적인 선복량 축소로 운임이 예상 대비 크게 상승할 가능성 있음
 - 스크러버는 일반적으로 주문제작에 3~4개월, 장착에 2개월 정도 소요되는 것으로 파악
 - 결국 단기간의 컨테이너선 운임은 호재와 악재가 혼재되어 있어 불확실성이 크므로 주요 이벤트에 대한 모니터링이 필요하다고 판단됨
 - 미·중 무역 분쟁, 국제유가, 환경규제, 얼라이언스의 서비스 통합 등 

그림32 | 컨테이너선 운임 추이



주 : SCFI 지수 기준
자료 : Clarkson

그림33 | 컨테이너선 수요·공급 균형지수



주 : 1996년 100p 기준
자료 : Clarkson

L. 부동산 및 임대 : 비수도권 주택시장 위축 장기화에 주의

※ **Summary** : 현재 주택시장은 수도권과 비수도권간의 양극화가 심화되고 있으며 정부는 서울을 중심으로 한 일부지역의 가격 급등현상을 막기 위한 규제대책을 지속적으로 제시하고 있는 중임. 양극화의 원인이 풍부한 유동성과 거시경제의 불확실성 확대라는 점을 감안하면 수도권 주택시장으로의 자금 유입은 정부의 대책 강화에도 불구하고 당분간 이어질 전망이다

※ **Comment** : 상대적으로 시장 상황이 열악한 비수도권 주택시장의 투자수요는 확대되기 어려운 상황이 지속될 전망이어서 비수도권 주택관련 여신 관리 강화가 필요할 것으로 판단됨

■ 국토부, 8.27일 주택시장 안정화 대책 발표

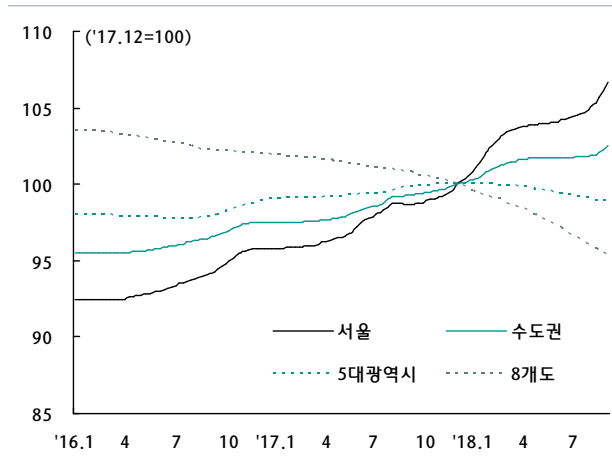
- 국토부는 서울 동작구 등 4곳을 투기지역으로, 경기 과천시 등 2곳을 투기과열지구로 추가 지정하는 내용을 골자로 하는 주택시장 안정대책을 발표
 - 투기지역 등으로 지정될 경우 대출 만기 연장, 주담대 건수, 재건축 조합원 양도 등이 제한 또는 금지되어 부동산 구입 및 자금 유통에 제약이 발생함
- 또한, 추가적으로 공급 부족 우려에 대비, 수도권에 30만호 규모의 주택 공급이 가능한 공공택지를 추가 개발, 공급하기로 함
 - '20년까지 연평균 주택공급 전망 : 서울 7.2만호, 수도권 26.3만호
- 향후 주택 임대사업자에 대한 대출규제 강화도 검토하고 있으나 가격급등 현상의 원인이 풍부한 유동성에 있는 만큼 의도한 효과를 거두기는 어려울 전망이다
 - 저금리 장기화, 저성장 등으로 유동성이 안정자산인 서울 주택시장으로 집중된 것이 원인

표20 | 부동산 관련 지구지정 현황

	투기지역	투기과열지구	조정대상지역
기 존	서울 (강남구, 강서구, 강동구, 서초구, 성동구, 용산구, 송파구, 마포구, 노원구, 양천구, 영등포구, 세종시)	서울 전역, 경기 (과천시, 성남시 분당구), 세종시, 대구 (수성구)	서울 전역, 경기 (과천시, 성남시, 고양시, 남양주시, 동탄2, 광명시, 하남시), 부산 (해운대구, 동래구, 연제구, 수영구, 남구) 세종시
신 규	서울 (종로구, 중구, 동대문구, 동작구)	경기 (광명시, 하남시)	경기 (구리시, 안양시 동안구, 광교지구)
해 제			경기 (광명시, 하남시), 부산 (기장군)

자료 : 국토교통부

그림34 | 지역별 주간 아파트 가격 지수



자료: 한국감정원

■ 보유세 증가와 함께 부동산 임대사업자에 대한 대출규제도 준비 중

- 추가적으로 종합부동산세 세율 인상 및 부동산 임대사업자에 대한 대출규제도 준비 중인 것으로 알려져 주택시장에 대한 정부의 규제 강도는 더욱 강화될 전망
 - 현재 최대 80%인 임대사업자 대상 LTV를 40% 내외로 낮추는 것을 검토 중
- 다만, 현실적으로 LTV 수준이 높지 않다는 점, 올해부터 RTI 적용으로 임대사업자 대출에 대한 규제가 이미 진행되고 있다는 점에서 실효성은 크지 않을 전망
 - RTI가 적용된 올해의 개인사업자 대출 잔액은 매월 2.26조원 증가해 2.32조원 증가한 전년과 큰 차이가 없었음
- 거시경제의 재무건전성 강화라는 측면에서는 의의가 있으나 마땅한 투자처가 없는 상황에서 유동성의 유입을 막을 정도의 효과를 거두기는 어렵다고 판단됨

■ 비수도권 주택시장 침체 장기화에 주의


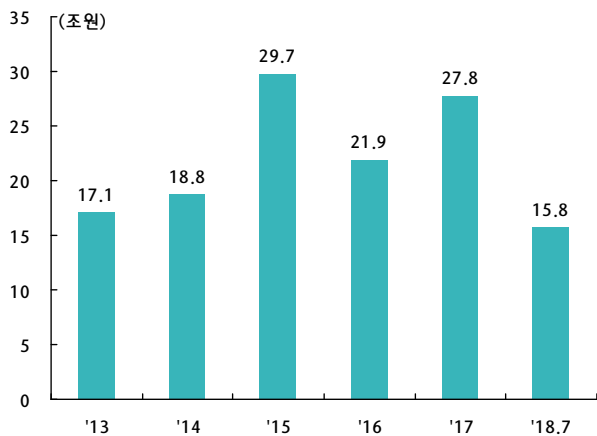
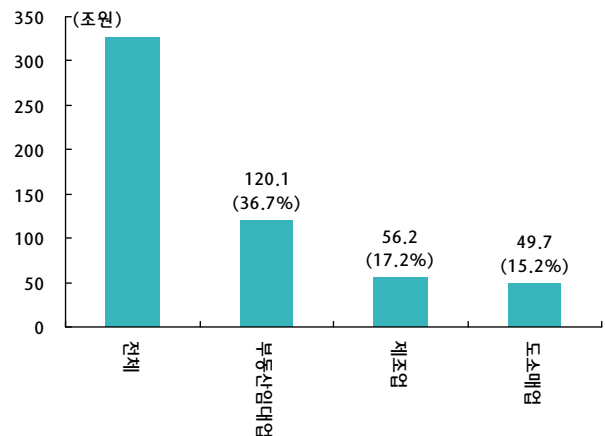
- 정부의 주택시장 규제 강화에도 불구하고 풍부한 유동성에 기반한 서울 주택가격 상승세는 당분간 이어질 전망
- 반면, 상대적으로 투자 매력도가 떨어지는 비수도권 주택으로의 자금유입은 감소하게 되어 비수도권 주택시장 침체가 장기화될 우려가 있음
- 비수도권 주택담보대출에 대해서는 LTV 등 담보가치 중심의 여신 심사보다는 차주의 상환능력을 고려한 여신 심사가 필요하다고 판단됨
 - 특히, 비수도권 주택시장은 침체시 가격 하락폭이 크고 회복이 느린 특성이 있으므로 LTV 만으로는 여신 안정성을 확보하기 어려울 것으로 우려됨 

그림35 | 은행권 개인사업자 대출 잔액 증감



주 : 기간 중 말잔 증감액, '18년은 7월까지의 말잔 증감액
자료 : 한국은행

그림36 | 업종별 개인사업자 대출 비중



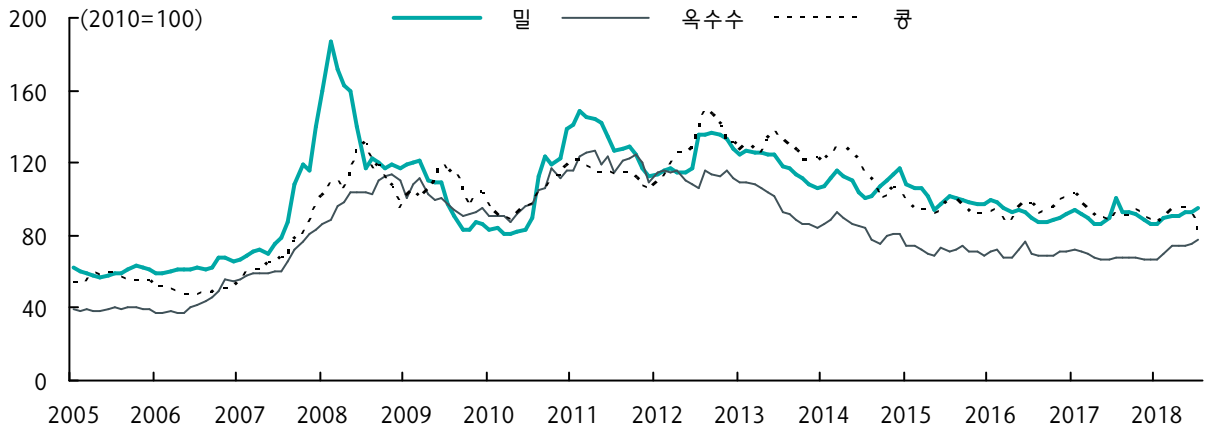
주 : '17.6월말 기준
자료 : 금융감독원

산업별 주요 지표

음식료(C10) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 **안정** 활황 둔화

그림37 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

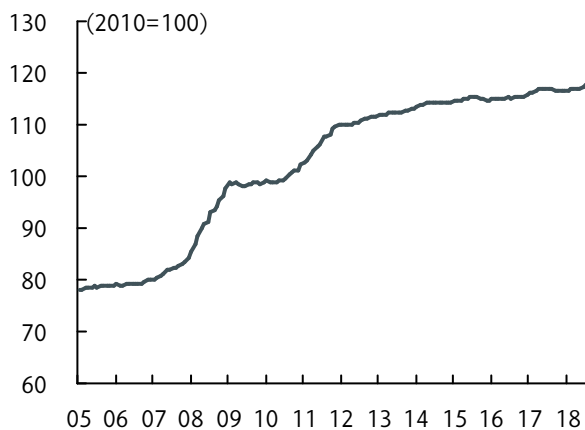


자료: 한국은행

■ 장기 하향 추세를 지속해 온 국제 곡물가격이 2018년 들어 소폭 상승

- 2012년을 고점으로 지속적인 하락 추세를 보여 온 국제 곡물가격이 2018년 들어 밀, 옥수수를 중심으로 소폭 상승하고 있으며, 최근 재고율 하락과 함께 2018년 중 가격 상승이 예상되는 분위기
- USDA(미국 농무부)에 따르면 18/19년 국제 곡물 재고량이 전년대비 8.4% 감소한 5억 8,560만 톤 정도를 기록할 것으로 예상되며, 재고율은 22.4%로 전년대비 2.4%p 감소할 전망

그림38 | 음식료품 제품가격 지수

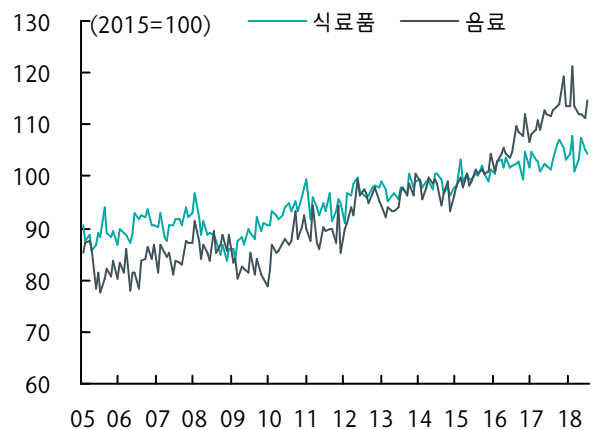


자료: 통계청, 한국은행

■ 원가 상승 반영하여 제품가격 상승

- 유가 상승 등에 따른 원부자재 수입비용 상승, 최저임금 인상에 따른 원가 상승 등을 보전하기 위해 '18년 들어 국내 음식료 업계는 제품가격을 인상

그림39 | 음식료품 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

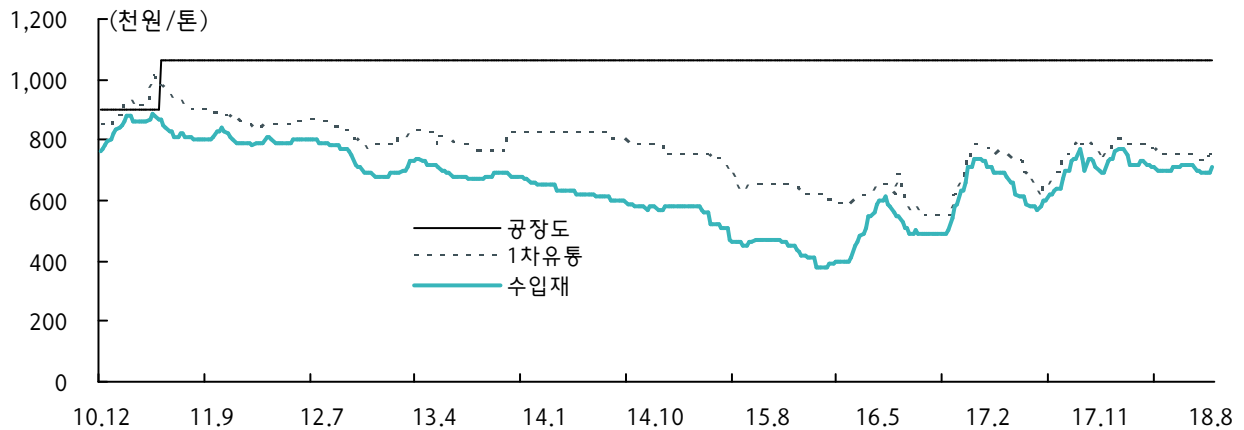
■ 7월 식료품 출하 하락, 음료 출하 상승

- '18년 들어 식료품 및 음료 출하지수가 각각 상승, 하락하며, 두 품목 간의 갭이 축소되고 있었으나, 7월 식료품 하락, 음료 상승으로 반전

철강(C24) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 **활황** 둔화

그림40 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이

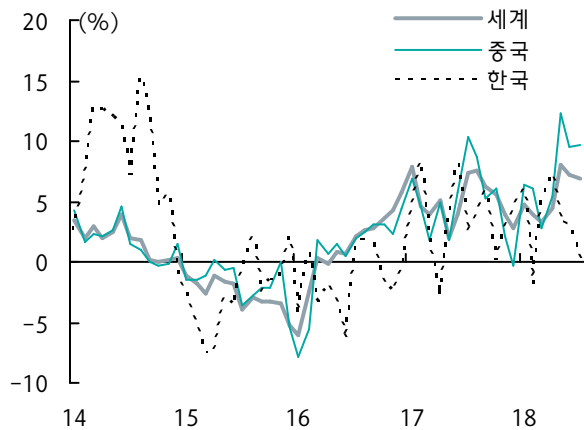


자료: 한국철강신문

■ 2018년 들어 글로벌 보호무역주의 확산으로 철강가격이 약세를 보였으나, 8월말 상승 반전

- 국내외 철강가격이 2015년 말을 저점으로 최근 몇 년간 상승 추세를 보여 왔으나, 2018년 들어 글로벌 보호무역주의 분위기 확산(미중 무역협상의 불확실성) 등의 영향으로 다소 조정 받는 분위기
- 그러나 8월말 이후 철광석 및 원료탄 가격 상승과 함께 중국 내 철강가격이 소폭 상승하는 모습인데, 미중 무역갈등과는 별개로 중국 내 철강 수급이 비교적 양호한 것으로 판단

그림41 | 주요국 조강생산 증가율

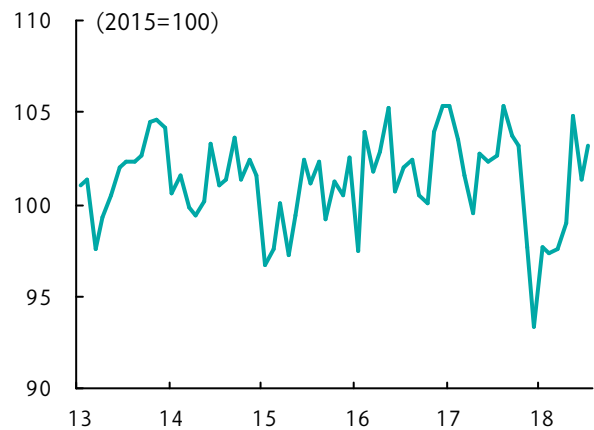


자료: World Steel Association

■ 2018년 전세계 조강생산량 확대 추세 지속

- 중국을 중심으로 전세계 조강생산량이 늘고 있는 가운데, 7월에는 전세계 조강생산이 전년동기대비 5.8% 증가. 반면, 한국은 0.1%로 현상 유지 수준

그림42 | 국내 1차 금속 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

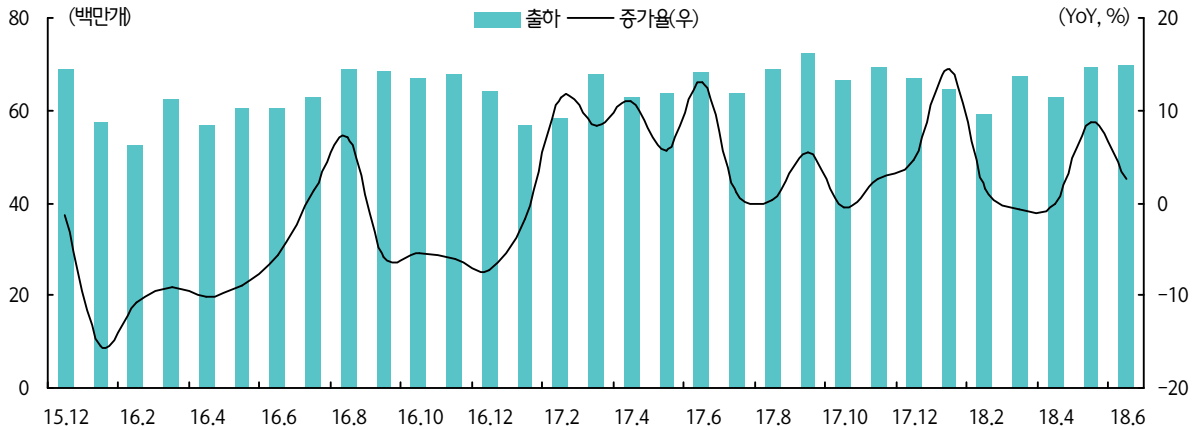
■ 국내 금속제품 출하지수가 6월 상승 반전

- 국내 금속제품 출하지수가 2018년 초 반등에 성공하면서 5개월 연속 상승 추세를 보였으나, 최근 5월을 고점으로 하락하였고, 6월에는 소폭 반등에 성공

디스플레이(C26) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 **활황** 둔화

그림 43 | 전 세계 대형 LCD패널 출하량

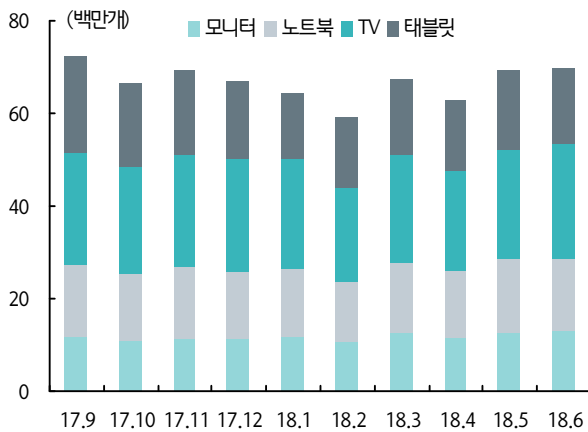


자료: 블룸버그

■ 패널 가격 하락에도 불구하고 글로벌 출하량은 예년 수준 유지

- 패널 가격이 하락함에 따라 기업 실적은 크게 악화되었으나 글로벌 LCD패널 출하량은 악화되지 않았음
- 2018년 상반기 대형 LCD 출하는 전년동기비 4.2% 증가한 3억 9,280만개를 기록했으며 큰 폭의 증감은 없음

그림 44 | 기종별 대형 LCD패널 출하량

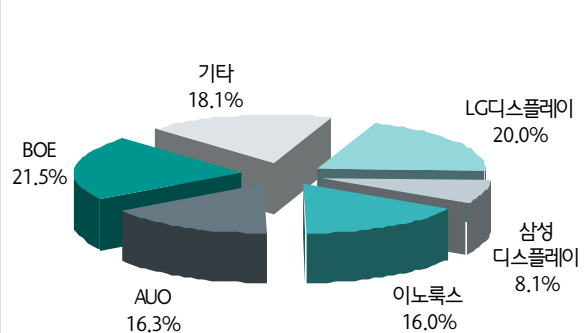


자료: 블룸버그

■ TV용 수요가 LCD 시장을 견인

- TV용 패널 수요가 전년대비 11.0% 증가하며 가장 양호
- 모니터, 노트북용 수요도 소폭 증가
- 태블릿용 수요는 전년동기비 1.7% 감소

그림 45 | 대형 LCD패널 업체별 시장점유율 (18.1Q)



자료: IHS

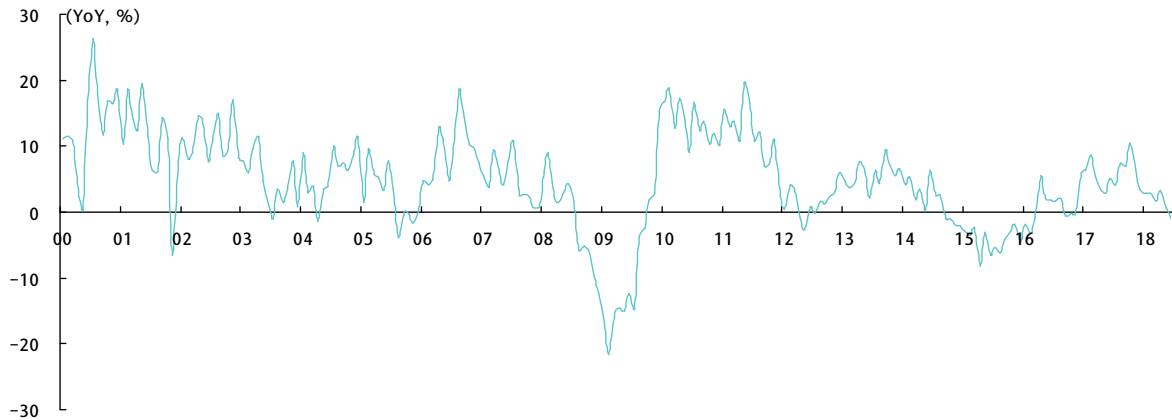
■ 중국의 BOE, LG를 누르고 시장 1위 기록

- 2018년 1/4분기 대형 LCD 시장에서는 BOE가 1위 등극
- 1위였던 LG디스플레이는 2위로 한 단계 하락
- 삼성디스플레이의 점유율은 5%대에서 소폭 상승

자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

그림46 | 국내 완성차 수출단가 증감률 추이

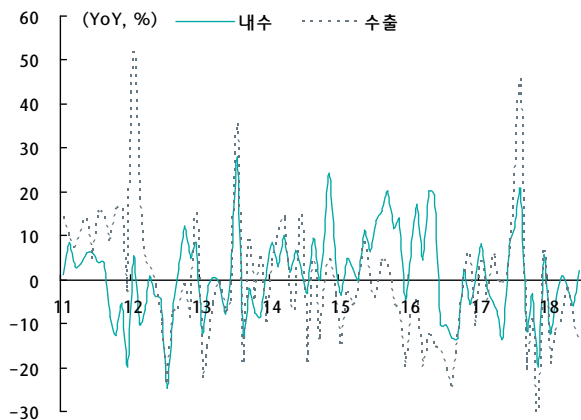


자료: KAMA, 하나금융경영연구소

■ 수출 물량과 금액, 그리고 수출단가 모두 감소

- 7월 수출은 현대/기아차의 해외 재고 조정, 원화강세에 따른 수출 경쟁력 저하 등으로 수출물량 YoY -13.9%, 수출금액 -14.6%를 기록하였고, 수출단가 역시 YoY -0.9%로 부진한 양상
- 업체별로 현대차, 기아차, 한국지엠, 르노삼성 등이 감소하였고, 대우버스는 정체, 쌍용과 타타대우는 증가

그림47 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이

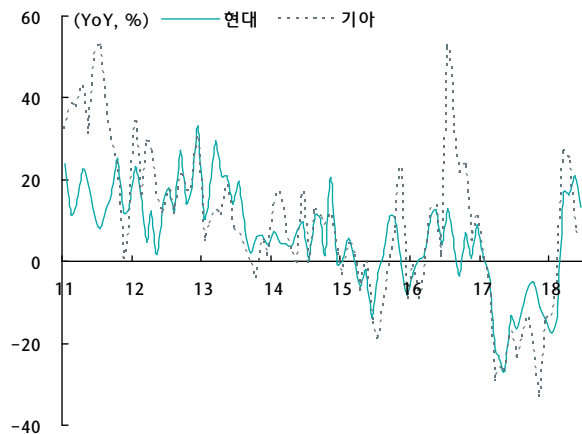


자료: KAMA

■ 7월 내수는 증가한 반면 수출은 크게 감소

- 2018년 7월 내수판매는 미중 무역 전쟁, 한국지엠 사태 등에도 불구하고 개소세 인하의 영향으로 YoY +2.2%
- 같은 해 7월 수출은 현대/기아의 해외 공장 재고조정 영향, 원화강세의 영향 등으로 YoY -13.9%

그림48 | 현대/기아차 해외생산 증감률 추이



자료: KAMA

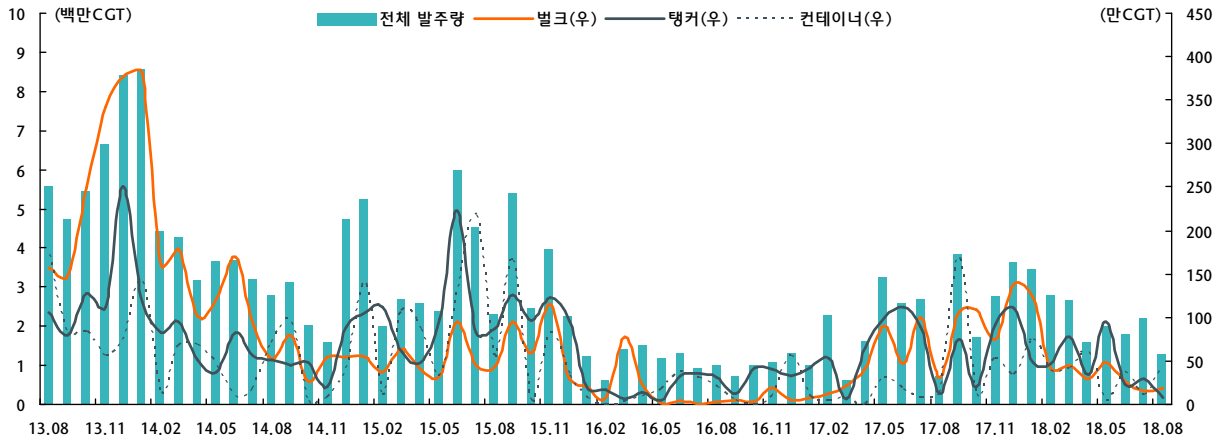
■ 7월 해외생산은 제한적인 회복세를 보임

- 2018년 7월 현대/기아 해외생산은 28.4만 여대로 전월대비 -17.1%, 전년동월대비 +11%
- 그러나 2016년 7월 대비로는 -5.3%로 아직 기저효과가 크게 작용하고 있는 것으로 보임

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 **활황** 둔화

그림 49 | 전 세계 선박 발주량(선종별)

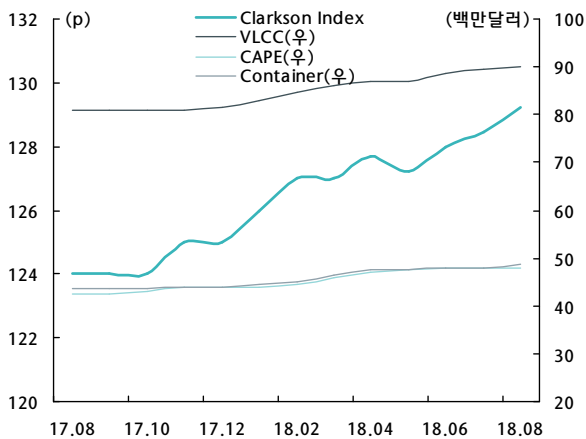


자료: Clarkson

■ 8월 전 세계 상선 발주량은 LNG선 및 컨테이너선 발주 증가로 전년동월대비 73.6% 증가

- 8월 전 세계 상선 발주량은 LNG선 및 컨테이너선 발주 증가로 전년동월대비 73.6% 증가한 약 1.3백만CGT를 기록하였으며, 8월 누적 발주량은 약 17.8백만CGT로 전년동기대비 20.2% 증가
- 8월 선종별 발주량 증가(YoY) : 벌크선 -39.7%, 컨테이너선 +220.2%, 탱커선 -35.7%, LNG선 7척 발주('17년 8월 0척)

그림 50 | Clarkson 신조선가 지수

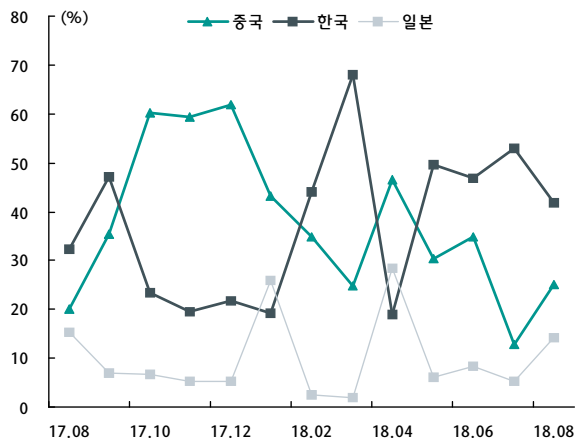


자료: Clarkson

■ 8월 신조선가 지수는 전월대비 1p 추가 상승

- 8월 Clarkson 신조선가 지수는 전월대비 1p 상승한 129p를 기록하였으며, 올해 들어 꾸준한 상승 추세 지속
- 초대형유조선의 신조선가가 소폭 상승한 90백만 달러를 기록하였으며, Cape선은 48백만 달러로 보합

그림 51 | 국가별 상선 수주점유율



자료: Clarkson

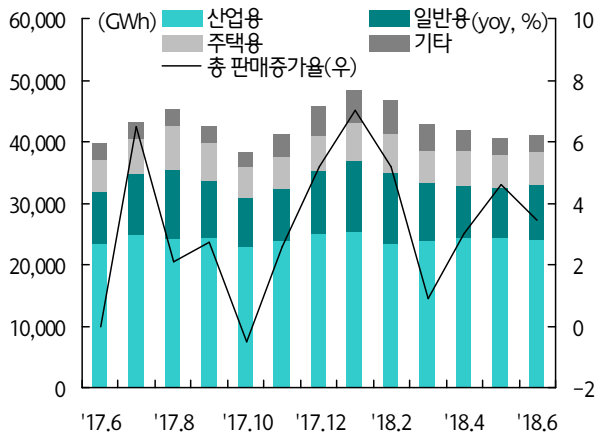
■ 8월 국가별 수주점유율은 한국이 1위 차지

- 8월 국가별 수주점유율은 LNG선 발주 증가에 힘입어 한국이 1위(M/S 41.9%)를 차지하였으며, 중국과 일본의 수주점유율은 각각 25.1%와 14.1%
- 8월 누적 수주점유율 역시 한국이 1위(M/S 42.5%)

에너지(D) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 **안정** 활황 둔화

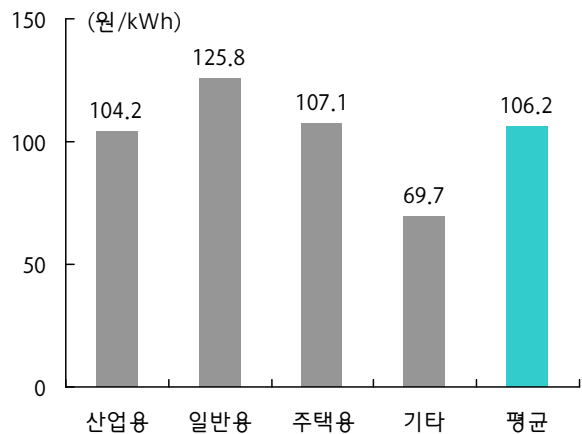
그림52 | 계약종별 전력판매현황



자료: 한국전력

■ '18년 6월 전력판매량 전년동월비 3.5% 증가
 - 산업용 판매량은 24,035TWh로 전년동월비 2.6% 증가하였으며, 일반용과 주택용은 각각 5.6%, 4.8% 증가

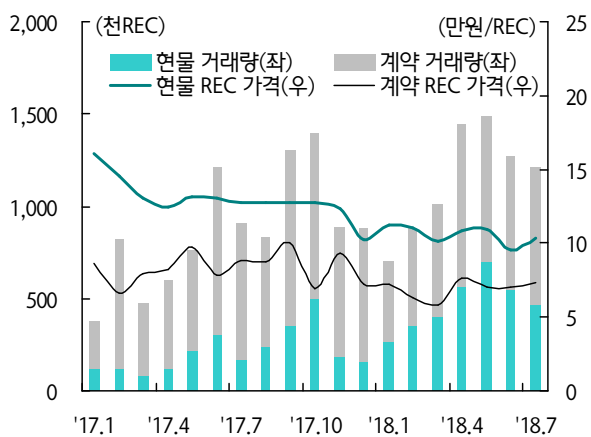
그림53 | 2018년 상반기 계약종별 전력 판매단가



자료: 한국전력

■ '18년 상반기 평균 전력판매단가 106.2원/kWh
 - 전력 판매단가가 가장 높은 것은 일반용으로 2018년 상반기 125.8원/kWh이며, 산업용은 104.2원/kWh 수준

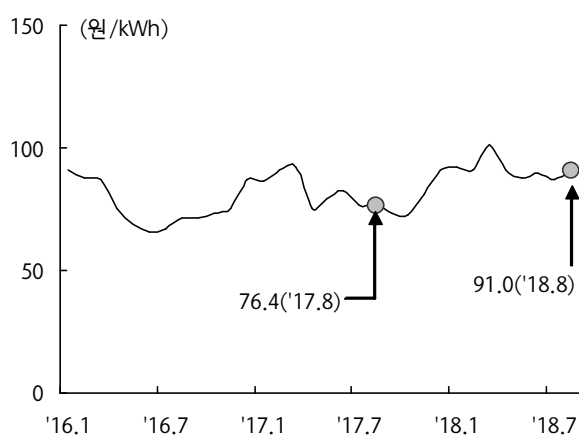
그림54 | REC 가격 및 거래량



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

■ 7월 계약REC 7.3만원, 현물REC 10.4만원
 - (거래량) 7월 현물거래량 약 46만REC, 계약거래량 약 75만REC로 전월대비 거래활동 감소
 - (가격) 현물과 계약 REC 모두 전월대비 소폭 상승

그림55 | SMP 동향



자료: 전력거래소

■ 8월 SMP 91.0원/kWh, 전년동월대비 상승
 - 폭염에 따른 전력 수요 증가, 유가 상승에 따른 LNG 및 유류의 열량단가 증가로 전년동월대비 19.1% 상승

건설업(F) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

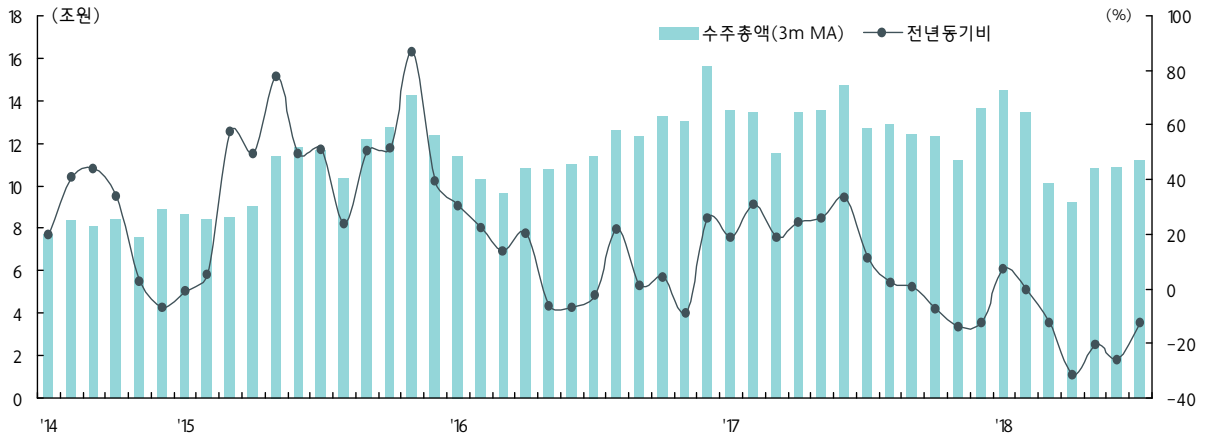
회복

안정

활황

둔화

그림 56 | 건설사 수주 동향

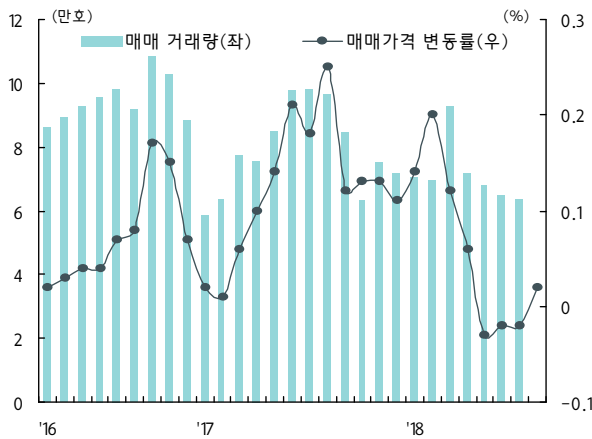


자료: 대한건설협회

■ 건설수주 하락세 다소 둔화

- 7월 건설 수주액은 전년동기대비 12.1% 감소해 6개월 연속 감소세가 지속되고는 있으나 감소폭은 전월(-26.1%)보다 크게 축소되었음
- 민간부문의 토목수주가 전년동기대비 166% 증가했음. 반면, 민간부문 건축수주는 전년동기대비 11% 감소해 감소세가 이어지고 있어 수주위축의 개선은 당분간 기대기 어려울 전망

그림 57 | 주택 매매가격 및 거래량

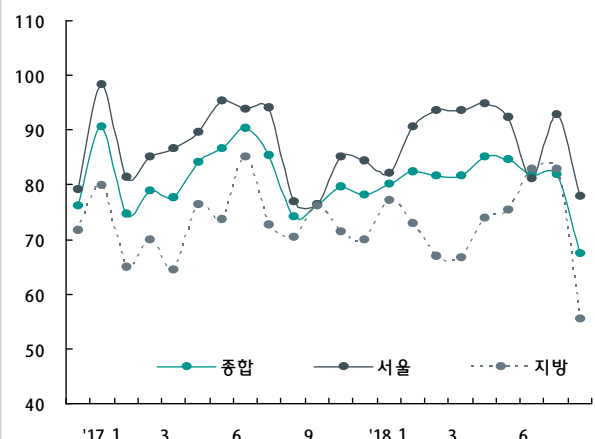


자료: 국토교통부, 한국감정원

■ 가격은 수도권만 상승, 거래는 감소세 지속

- 주택매매가격이 상승 반전했으나 수도권의 가격상승이 원인이며 비수도권의 하락세는 지속
- 가격 상승에도 불구하고, 정부의 주택시장 규제 강화로 주택 거래량은 전년동기대비 35% 감소

그림 58 | 건설기업 경기실사지수



자료: 한국건설산업연구원

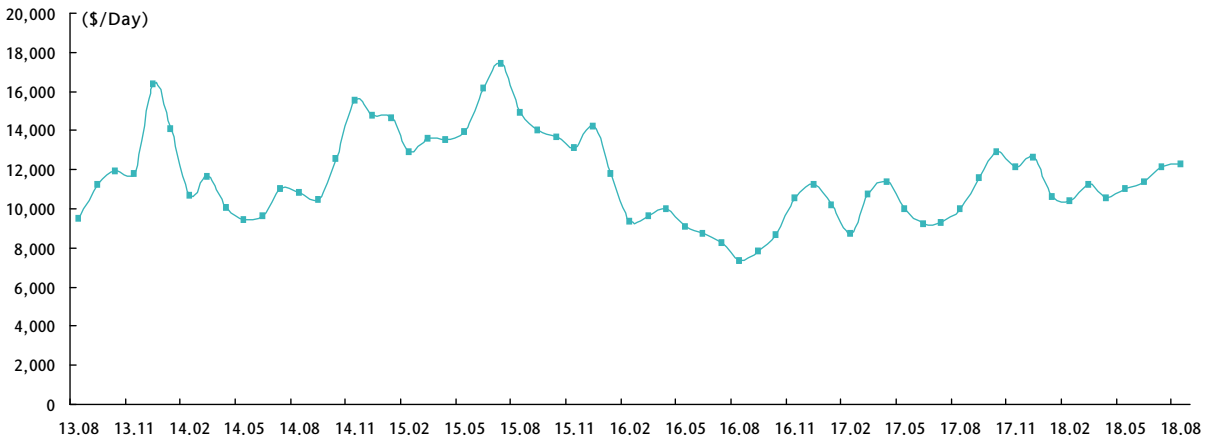
■ 건설기업 체감경기 빠르게 하락

- 정부의 규제 강화 지속, 지방 부동산 경기 위축 등으로 건설기업의 체감경기는 전월대비 급락
- 신규 공사 수주 등 건설기업의 경영 전망 관련 지표도 악화되고 있어 체감경기 하락은 당분간 이어질 전망

해상운송(I) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

그림59 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)

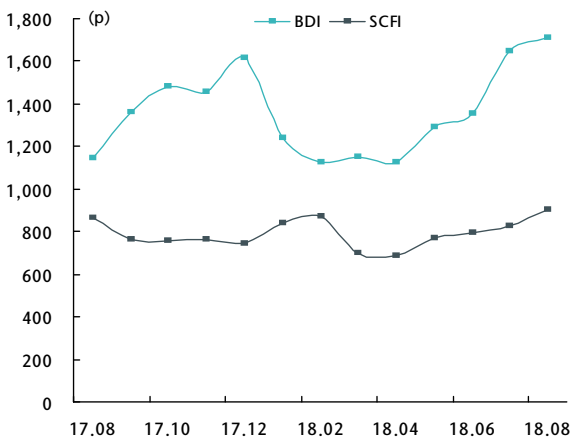


자료: Clarkson

■ 8월 Clarkson 해운종합지수는 벌크선과 컨테이너선 운임 상승으로 전년동월대비 23.0% 상승

- 8월 Clarkson 해운종합지수는 전년동월대비 23.0% 상승한 \$12,299/Day를 기록하였으며, 탱커선은 보험인 반면 벌크선과 컨테이너선 평균 운임은 전년동월대비 각각 23.3%와 34.3% 상승
- 한편 8월 LNG선 Spot rate(160K CBM 기준)은 전년동월대비 80.2% 상승한 \$78,400/Day를 기록하며 강세

그림60 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수

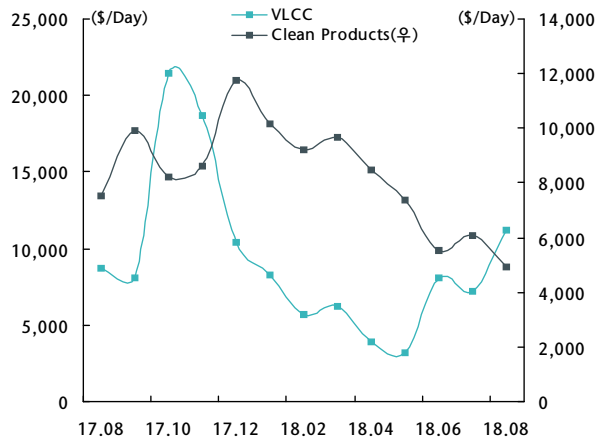


자료: Clarkson

■ 벌크선 강세 지속 및 컨테이너선 꾸준히 상승

- 8월 벌크선 운임 지수(BDI 지수)는 Cape선 운임 상승에 힘입어 전년동월대비 49.8% 상승한 1,710p 기록
- 동월 컨테이너선 운임 지수(SCFI 지수)는 북미항로 운임 강세에 힘입어 전년동월대비 4.5% 상승한 903p 기록

그림61 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

■ VLCC 운임은 회복한 반면 제품선은 하락

- 8월 초대형 유조선(VLCC) Earnings는 펄스 증가에 힘입어 전년동월대비 28.5% 상승한 \$11,228/Day를 기록
- 동월 석유제품선 Earnings는 동남아시아 및 남미 수요 부진으로 전년동월대비 34.5% 하락한 \$4,939/Day 기록

부동산 및 임대업(L) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

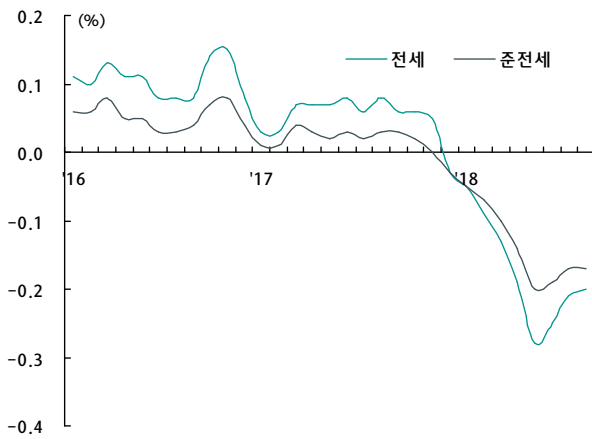
회복

안정

활황

둔화

그림 62 | 전국 주택 전세 및 준전세 가격 변동률

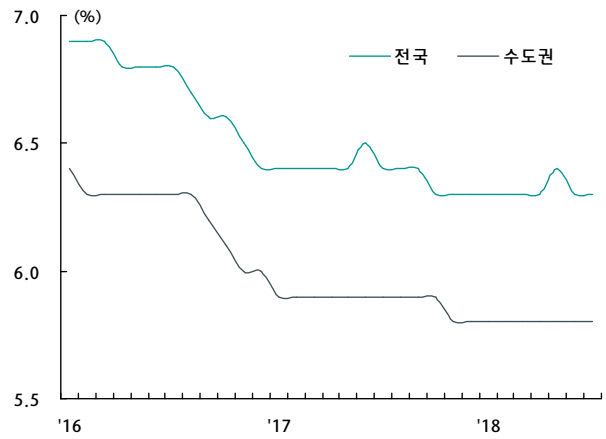


자료: 한국감정원

■ 전세가격 하락폭 점진적으로 둔화

- 전국 주택 전세가격의 하락세는 지속되고 있으나 하락 폭은 점진적으로 둔화 중
- 특히 수도권은 서울을 중심으로 상승세로 전환되는 등 수급여건이 빠르게 개선되고 있음

그림 63 | 주택 전월세 전환율

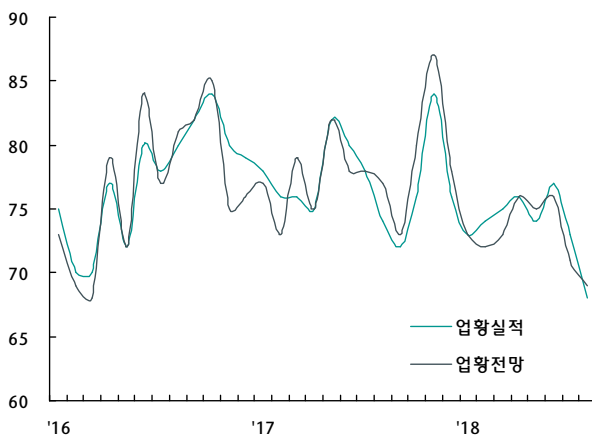


자료: 한국감정원

■ 금리 하락으로 전월세 전환율 안정세 지속

- 10년만기 국채금리가 하락 안정세를 지속하면서 주택 전월세 전환율 역시 안정세 유지
- 수도권은 주택가격 상승세가 강하게 나타나면서 상대적으로 더 낮은 전환율 유지 중

그림 64 | 기업경기 실사지수(부동산 임대업)

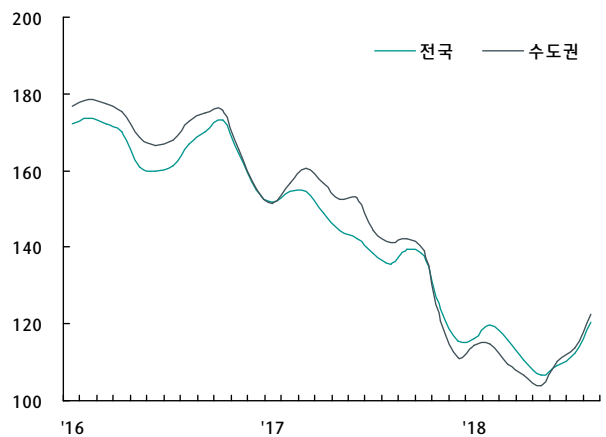


자료: 한국은행

■ 부동산 임대업자의 체감경기는 악화

- 정부의 부동산시장 규제 강화 등으로 인해 업황실적 및 전망이 동반 하락세가 지속
- 금융규제 등이 추가될 것으로 예상되고 있어 자금조달 부문의 어려움은 더욱 가중될 전망

그림 65 | 주택 전세 수급지수



자료: KB부동산

■ 전세 수급여건은 빠른 속도로 개선 중

- 주택 전세 수급지수는 대부분의 지역에서 5월을 저점으로 빠르게 상승세로 전환
- 매매시장이 양극화를 보이고 있는 반면 전세시장은 대부분의 지역에서 가격 상승 압력이 증대되고 있음

하나 산업정보 Hana Industry Info.

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