

# HIF월간 산업 이슈(11월)

## Monthly Industrial Issue

### 주요 산업별 이슈

- 정유** 사우디 아람코의 IPO 개시와 시사점 **안혜영**
  - 아람코는 연내 지분의 5%를 국내외 주식시장에 상장할 예정이며, 주가치는 1.2~2.1조 달러 수준으로 추정되는 가운데 아람코는 수익성과 기업가치 상승을 위해 원유 감산을 기조를 지속할 것으로 예상
  - 사우디의 추가 감산 시 아시아로 공급되는 중동 원유의 OSP 상승으로 이어져 국내 정유업체의 원유 조달 비용 상승 및 정제마진 하락으로 이어질 수 있으므로 이에 대한 모니터링 필요
- 철강** 수요 부진으로 실적둔화가 예상되는 철강유통가공업(SSC) **김유진**
  - 2020년 저가 수입재 물량 확대, 국내 전방산업 부진에 따른 수급 불안이 지속되면서 국내 유통업의 부침이 지속되고, 특히 자동차 및 건설경기 부진으로 냉연 및 봉형강 SSC의 실적 악화가 우려
  - 중장기적으로는 철강유통시장의 산업화 과정에서 영세업체의 구조조정과 함께 대형화·전문화된 상위업체로 시장이 재편될 것으로 예상되는 가운데, 차별화된 여신정책이 필요
- 자동차** 활성화가 예상되는 국내 자동차 튜닝 시장 **김동한**
  - 엄격한 규제, 취약한 제도적 기반, 부정적 인식 등으로 한국의 튜닝 시장 규모는 주요 자동차 생산국인 미국, 독일, 일본 등에 비해 적은 편
  - 그러나 최근 들어 법제도 등이 정비되고 있고, 자동차 튜닝에 대한 수요도 꾸준히 증가하고 있기 때문에 향후 금융기관이 관심을 가질 만한 미래의 먹거리 분야로 보임
- 에너지** 세부 에너지원별 국내 신재생에너지 설치현황 점검 **오유진**
  - 2019년 1~9월 설치된 국내 신재생에너지 발전용량은 약 2.7GW로 전년의 가파른 성장세를 지속중이며, 에너지원별로는 태양광이 2.3GW로 성장을 주도하고 있고 바이오는 성장세 약화
  - 세부 에너지원별 성장성의 차별화가 지속될 것으로 예상되는 가운데 향후 사업화 부지감소 및 민원대응 등 물리적 여건 극복이 중요해질 전망
- 조선** 최근 드릴십 계약 취소 관련 국내 주요 조선업체 현황 점검 **마지황**
  - 최근 삼성중공업과 대우조선해양의 드릴십 계약이 잇따라 취소되어 실적에 악영향을 끼쳤으며, 2015년 이후 지속된 낮은 국제유가 수준이 이러한 계약 취소의 주요한 배경인 것으로 분석
  - 내년에도 국제유가는 약보합세를 보일 것으로 전망되어 해양플랜트 사업에 대한 평가는 더욱 보수적인 접근이 요구되나, 상선부문은 LNG선 매출 비중 증가로 수익성이 개선될 것으로 기대

**유통****H&B 스토어, 올리브영의 독점 속에 글로벌 기업 세포라의 국내 진출** 김문태

- 양호한 성장세를 구가 중인 국내 H&B 스토어 시장은 1위인 올리브영이 약 80%의 점유율을 차지하며 독점 지위를 강화하고 있으며, 최근에는 글로벌 1위인 세포라가 국내에 진출함
- 전체 시장 성장세 속에서도 1위 올리브영과의 격차 확대 및 세포라의 국내 진출 그리고 적자 상태인 재무 상황 등을 고려 시 중하위 업체들에 대한 부정적 영향 예상

**건설****광역교통 2030 계획에 따른 건설업 수주확대 기대** 황규완

- 금번 발표된 광역교통 2030계획 상의 광역교통 시설 상당수는 예타 통과가 필수이나 3기 신도시 건설 등 수도권 주택공급 30만호 계획과 연계할 경우 과거보다는 통과 가능성이 높음
- 정부의 SOC 투자 확대 계획과 더불어 광역교통망 확충으로 지방의 주택시장 위축에 따른 건설사들의 주택부문 수주 감소분을 일부 상쇄할 수 있을 것으로 기대됨

# 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. 가전·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

정유 : 사우디 아람코의 IPO 개시와 시사점

철강 : 수요 부진으로 실적둔화가 예상되는 철강유통가공업(SSC)

자동차 : 활성화가 예상되는 국내 자동차 튜닝 시장

조선 : 최근 드릴십 계약 취소 관련 국내 주요 조선업체 현황 점검

에너지 : 세부 에너지원별 국내 신재생에너지 설치현황 점검

유통 : H&B 스토어, 올리브영의 독점 속에 글로벌 기업 세포라의 국내 진출

건설 : 광역교통 2030 계획에 따른 건설업 수주확대 기대

## C19 정유 : 사우디 아람코의 IPO 개시와 시사점

※ **Summary** : 2020년 유가 하락 전망으로 사우디는 연내 아람코 지분의 5%를 국내외 주식시장에 상장할 계획이며 해외 상장 전 12월 사우디에서 1~2% 정도를 매매할 예정. 아람코의 주식가치는 1.2~2.1조 달러에 달할 전망으로 상장 시 세계 시가총액 1위 기업 부상할 전망이며, 아람코는 수익성과 기업가치 상승을 위해 원유 감산 기조를 지속할 가능성 높음

※ **Comment** : 사우디의 추가 감산 시 아시아로 공급되는 중동 원유의 공식판매가 상승으로 이어져 정유업계의 원유 조달비용 상승 및 정제마진 하락으로 이어질 수 있으므로 이에 대한 모니터링 필요

### ■ 사우디 아람코 IPO절차 개시, 일부 주식 발행 승인

- 사우디 자본시장청(CMA)은 지난 3일 사우디 리야드 타다울 증권거래소에 아람코를 등록하고 일부 주식 발행 신청을 승인하는 결의안을 공표
- 아람코는 지분의 5%를 국내외 주식시장에 상장할 계획이며, 해외 상장에 앞서 우선 오는 12월 사우디에서 1~2% 정도를 매매할 예정
  - 아람코의 IPO 투자설명서에 따르면 11월 17일부터 주식 청약을 시작하며, 12월 초 공모가 산정작업을 끝낸 뒤 시초가가 정해지면 거래가 개시될 예정
- ※ 이번 IOP의 주 고객은 기관투자자이며, 개인투자자들이 청약 가능한 주식은 0.5%로 제한
- 사우디 정부가 추정된 아람코의 기업가치는 약 2조 달러(2,329조원)에 달하나, IPO 성공을 위해 1.6조~1.8조 달러로 가치를 낮추는 방안도 고려중인 것으로 알려짐
  - 아람코가 계획대로 전체 지분의 1~2%를 상장해 200억~400억 달러의 자금을 조달할 경우 사상 최대 IPO였던 2014년 中알리바바 공모액(250억 달러)를 갱신할 것으로 기대
  - 아람코 IPO 주관사로는 씨티그룹, JP모건체이스, 골드만삭스 등 20여 개 투자은행이 선정

### ■ 2020년 원유 공급 증가로 유가 하락이 전망되자, 사우디는 연내 아람코 상장을 추진

- 사우디는 2016년부터 아람코 상장을 계획했으나, 저유가 지속으로 상장이 3차례나 연기되었고, 이에 지난 9월 에너지 장관을 교체하면서 유가 끌어올리기에 집중해옴
- 빈살만이 아람코 상장을 서둘러 추진한 것은 비전통 원유 생산국의 원유 공급량이 크게 증가하는 가운데 경기둔화에 따른 원유 수요 감소로 2020년 유가 하락이 전망되기 때문
  - 2020년 브라질, 캐나다, 노르웨이, 가이아나 4개국은 원유 생산량을 200만 b/d 씩 늘릴 전망
- 여기에 드론 테러로 사우디 원유 생산량의 약 40% 이상의 차질이 발생한 상황에서도 국제유가가 오르지 않자 유가가 추가로 하락하기 전에 상장하는 것이 낫다고 판단

■ **예정대로 아람코의 IPO 진행 시 아람코는 세계 시가총액 1위 기업으로 부상**

- 아람코는 전 세계 산유량의 약 10%를 차지하고 있으며 2018년 말 기준 영업이익은 2,240억 달러로 전 세계 최고치를 기록
  - 2018년 주요 기업 영업이익: 애플 818억 달러, 삼성 776억 달러, 로열더치셸 533억 달러 등
- 아람코의 주식가치에 대해 기관별로 전망치가 차이가 있지만 최소 1.22조 달러에서 최대 2.27조 달러로 추산하고 있어 아람코의 IPO가 이루어진다면 상장 즉시 美마이크로소프트(MS)를 앞지르며 세계 시가총액 1위 기업으로 부상하게 될 전망
  - 마이크로소프트(MS) 약 1조 달러, 애플과 아마존은 약 9,000억 달러

■ **아람코 상장을 앞둔 사우디는 감산을 지속할 가능성이 높고, 이는 OPS 상승으로 이어져 국내 정유업계의 부담 요인이 될 수 있으므로 이에 대한 모니터링 필요**


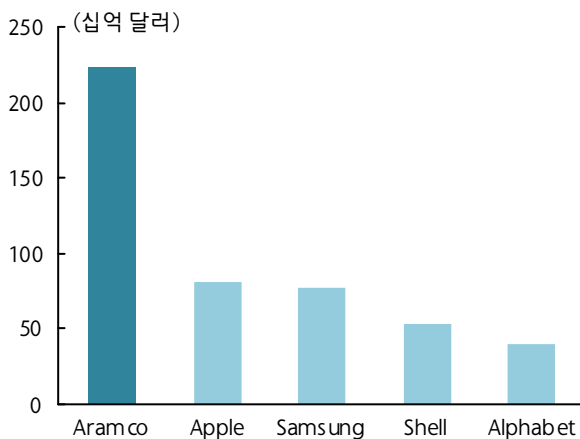
- 사우디는 국가경제 개조계획인 '비전 2030'을 위해 아람코 IPO에 집중하고 있으며 수익성과 기업가치 상승을 위해서는 국제유가를 끌어올려야 하므로 원유 감산을 지속할 전망
  - 최근 사우디에너지 장관이 원유 추가 감산 가능성을 시사 함에 따라 12월 예정된 OPEC 회의에서 추가 감산에 대한 기대가 커지면서 최근 유가는 상승 추세로 전환
- 현재 OPEC의 원유 생산량이 3년 내(2,910만 배럴로) 최저치까지 하락한 상황에서 아람코의 IPO를 위해 사우디가 추가 감산을 이어나갈 경우 아시아로 공급되는 중동 원유의 OSP(공식판매가격) 상승이 불가피 할 전망
- 사우디의 OSP가 인상될 경우 다른 중동 산유국의 공급가격 정책에도 영향을 미치면서, 국내 및 아시아 정유업계의 원유 조달비용 상승과 정제마진 축소로 이어질 수 있으므로 이와 관련된 모니터링이 필요 

그림1 | 2018년 세계 주요 기업 영업이익



자료 : Bloomberg

그림2 | 세계 시가총액 상위 기업과 아람코 주식가치 평가

세계 시가총액 상위 기업 (2018년 기준, 십억 달러)		아람코 주식 가치 평가	
Microsoft	1,027	아람코 (희망가)	2조 달러
Amazon	932	BofA	1.22~2.27조 달러
Apple	911	골드만 삭스	1.6~2.3조 달러
Alphabet	863	HSBC	1.6~2.1조 달러
Facebook	551	BNP파리바	1.4조 달러

자료 : Bloomberg, 언론 기관 보도 정리

## C24. 철강 : 수요 부진으로 실적둔화가 예상되는 철강유통가공업(SSC)

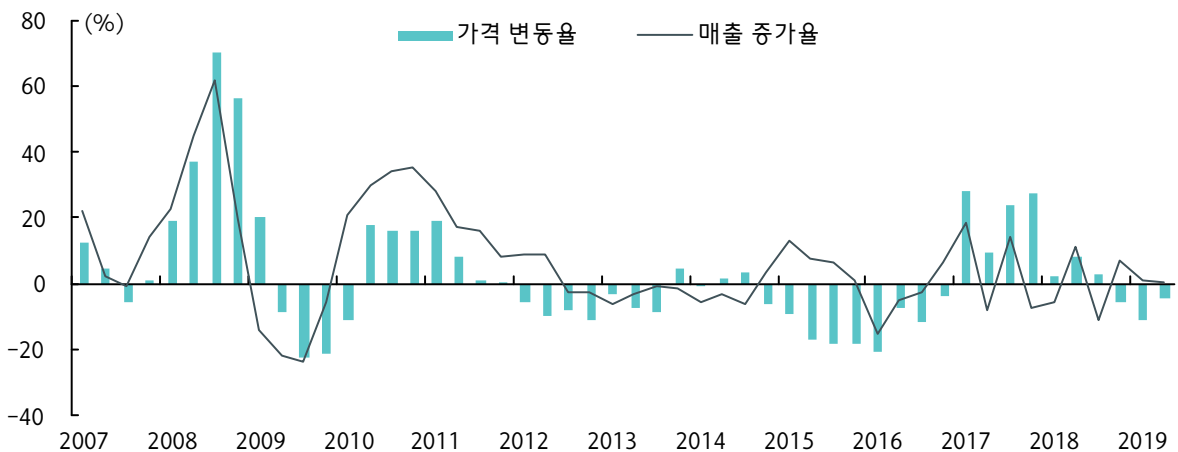
※ **Summary** : 최근 미·중 무역분쟁, 산업경기 둔화 등의 영향으로 철강가격이 약세를 보이면서 철강유통가공업체의 실적이 둔화. 2020년에도 저가 수입재 물량 확대, 국내 건설 및 제조업의 동반부진으로 수급 불안이 지속되는 가운데, 유통업의 부침이 지속될 것으로 예상되며, 특히 자동차 및 건설경기 부진으로 냉연 및 봉형강 SSC의 실적 악화가 우려

※ **Comment** : 중장기적으로 철강유통시장의 산업화 과정에서 영세업체의 구조조정과 함께 대형화·전문화된 상위업체로 시장이 재편될 것으로 예상되는 가운데, 차별화된 여신정책이 필요

### ■ 최근 철강가격 약세로 국내 철강유통가공업체(SSC)의 실적 하락 우려

- 금융위기 이후 대량 부도 사태를 겪은 국내 철강유통가공업(Steel Service Center, SSC)은 2016년부터 중국발 대규모 구조조정으로 촉발된 수급 안정 및 철강가격 강세와 함께 2016~2017년 2년간 비교적 안정적인 실적을 기록
  - 2000년대 후반부터 잉여 생산능력이 급증하며 공급과잉 문제에 노출된 중국 철강산업은 2016년 이후 정부 주도(13.5계획, 16~20년)의 강도 높은 철강산업 구조조정을 단행하였고, 그 결과 2016~2018년 동안 약 1.5억 톤의 조강 생산능력을 폐쇄
  - 中 구조조정으로 촉발된 철강시장의 수급안정으로 2016년부터 2017년 상반기까지 철강가격이 강세를 보였고, 국내 철강유통가공업체의 실적(매출 및 수익률)도 안정
- 그러나 2018년 이후 미·중 무역분쟁, 산업경기 둔화 등의 영향으로 철강가격이 다시 하락하고 있어 향후 SSC의 실적 하락이 우려되는 상황

그림3 | 철강가격 변동률과 SSC의 매출 증가율 추이



주 : 가격은 열연 1차 유통가격 기준  
자료 : Kis-Value, Korea PDS

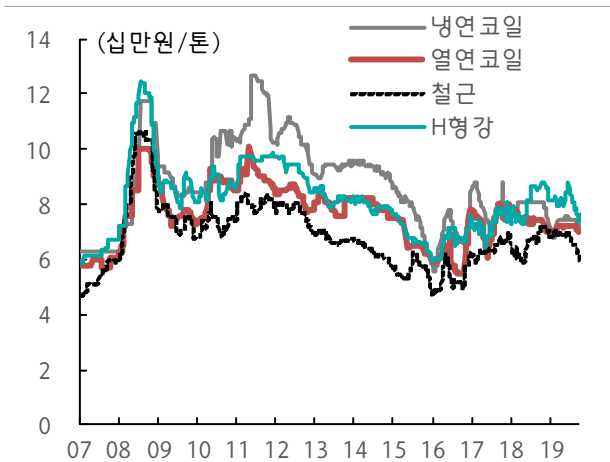
■ SSC는 철강 제조업체와 자동차·건설·조선업체 사이에서 버퍼 역할을 하는 영세 업체로 가격교섭력이 매우 낮아 철강가격 변동에 따라 실적이 급변

- 철강산업 Value-Chain 상 최하단에 위치하는 철강유통가공업은 생산자(철강사)와 수요자(자동차·건설·조선업체) 사이에서 제품의 수급을 조절하는 판매대리점의 역할을 담당
  - 철강유통가공업체가 제공하는 서비스는 생산자로부터 코일형태로 출하되는 강판을 단순 유통판매하거나 전단(shearing) 또는 절단(slitting) 가공하여 판매하는 것
- 또한 철강유통시장은 직원 20인 이하의 영세업체로 대부분 구성되어 있어 대형 메이커와 실수요자 사이에서 가격교섭력이 매우 작은 것으로 평가
- 따라서 철강유통가공업체의 실적은 취급 제품(열연, 냉연, 철근 등)의 수급변동에 직접 연동되며, 특히 가격하락 시 메이커의 공급물량을 소화하면서 수익이 크게 악화

■ 최근 국내 철강시장의 수요 부진에 따른 제품가격 약세로 제조업체의 실적이 하락

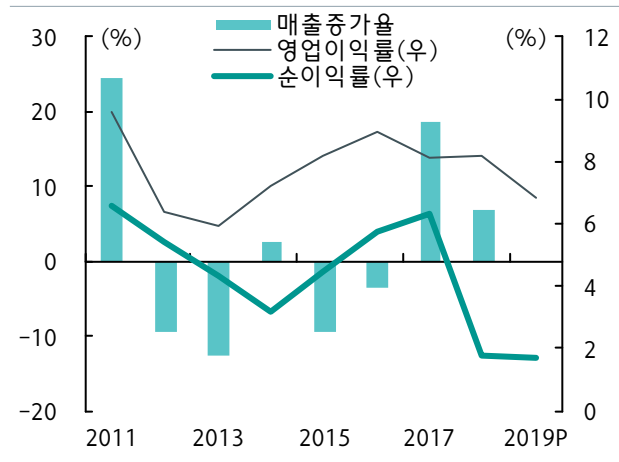
- 2019년 철강시장은 선진국 경기 침체, 개도국 경기 둔화로 전반적인 수요가 둔화된 가운데, 국제 철강가격이 약세를 지속
  - 철강가격(中 열연의 현물가격 기준)이 2018년 말 연초대비 12.7% 하락하였고, 2019년 들어서도 약세가 지속되어 10월 기준 연초대비 3.1% 하락
- 국내의 경우 건설 및 자동차 경기의 부진에도 불구하고, 조선의 완만한 회복으로 철강수요(내수+수출)는 전년수준을 유지했으나, 수출 축소 및 수입 확대로 수급이 악화
  - 2019년 철강생산은 전년대비 2% 정도 감소하였으나, 수입이 10% 이상 늘고, 수출은 1% 정도 감소

그림4 | 국내 철강 유통가격 추이



주 : 1차 유통가격 기준  
자료 : Korea PDS

그림5 | 국내 제철업체 매출증가율과 이익률



주 : 제철, 제강 및 압금철 제조업체 합산 기준  
자료 : Kis-Value

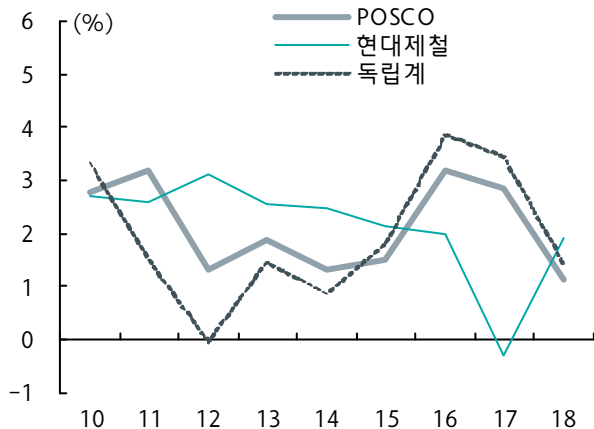


- 이에 따라 국내 철강 제조업체는 2019년 초 브라질 댐 붕괴에 따른 공급 차질로 원료(철광석)가격이 큰 폭으로 상승했음에도 불구하고, 전방산업에 대한 가격 교섭력 약화로 판가인상에 실패하면서 수익이 악화
  - 2019년 상반기 국내 철강 제조업체(상장사 51개사 합산 기준)의 매출은 전년수준을 유지했으나, 영업이익이 전년동기대비 15.9% 감소하여 영업이익률은 1%p 이상 하락

■ 제조업체의 실적 하락은 판매대리점인 유통업체로 빠르게 전이되는데, 특히 자동차 생산 물량 감소로 냉연 SSC가 심각

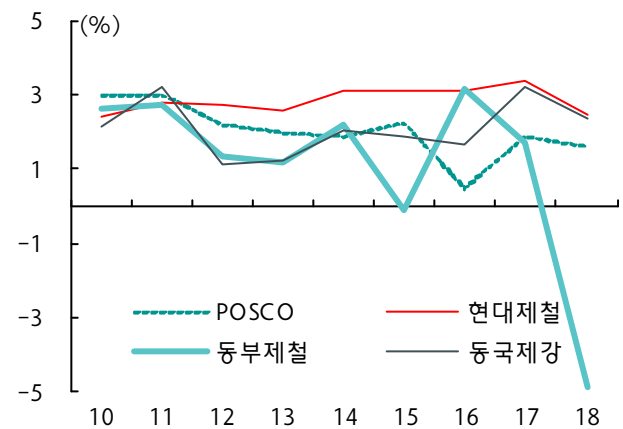
- 철강산업 Value-Chain 상 최하단의 판매대리점인 SSC는 제조사의 수익 악화가 빠르게 전이될 수밖에 없어 2018년 하반기 이후 실적이 동반 하락
  - SSC의 매출 증가율(외감 이상 125개사) : 7.8%(2017) → 2.3%(2018) → 0.6%(2019P)
- 다만, 취급 제품(열연·냉연·STS·봉형강·강관) 및 지정 거래회사(POSCO·현대제철·동부제철·동국제강)에 따라 유통업체의 실적이 차별화
- 자동차·건설·기계·가전산업의 경기침체로 냉연제품의 재고가 상승하면서, 관련 유통업체의 실적이 더욱 악화되었고, 니켈가격 강세로 STS 업체는 비교적 양호
  - 한국GM(군산공장 폐쇄, 창원공장 2교대에서 1교대로 전환), 르노삼성(닛산 로그 위탁생산 물량 종료, XM3의 유럽 수출 물량 미확정), 쌍용차 등 국내 주요 자동차 업체의 생산 감소로 냉연판재류 SSC의 연계물량 감소가 현실화되면서 매출 및 수익이 악화
  - STS SSC의 경우 2019년 인도네시아 정부의 니켈 정광 수출 금지로 니켈 및 STS가격이 상승하면서 비교적 안정적인 수익을 시현한 것으로 파악되나, 타 품목 대비 실적 변동성이 큰 편

그림6 | 열연 SSC 매입처별 영업이익률 추이



주 : POSCO 계열 8개사, 현대제철 계열 5개사, 독립계 10개사 합산 기준  
 자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

그림7 | 냉연 SSC 매입처별 영업이익률 추이



주 : POSCO 계열 17개사, 현대제철 계열 11개사, 동부제철 계열 8개사, 동국제강 계열 7개사 합산 기준  
 자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

■ 2020년 중국 저가 수입재 물량 확대, 국내 건설 및 제조업의 동반부진으로 시장 회복이 제한되는 가운데, 철강유통가공업체의 부침이 지속될 전망

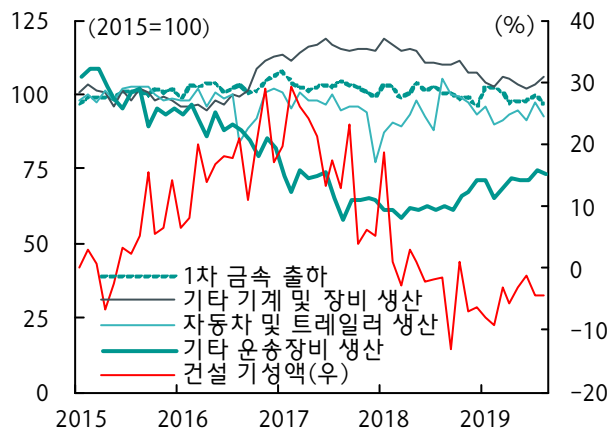
- 2020년에는 무역갈등 장기화 등의 정치적 불확실성 하에 중국 및 주요 선진국의 산업경기가 둔화되면서 전 세계 철강수요 증가율이 전년대비 다소 축소될 전망
  - 세계철강협회(WSA)의 2019년 10월 전망 보고서(World Steel Short Range Outlook)에 따르면 2020년 철강 수요는 전년대비 1.7% 증가할 것으로 예상되는데, 이는 2019년 성장률 3.9%의 절반 수준
- 특히 국내 수입비중이 가장 큰 중국 내 산업생산 지표가 최근 악화되면서 철강 유통재고가 상승하고 있어 2020년 동북아 철강시장의 공급과잉 이슈가 재점화
- 실제 최근 저가 중국산 물량이 확대되면서 국내 메이커의 수입 대응재 비중이 확대되고, 가격경쟁력이 약화되고 있어 유통업계의 영업환경이 급속히 악화
  - 유통업계에 따르면 2019년 10월 한달 동안에도 중국산 수입가격 약세와 함께 POSCO의 수입대응재(GS강종) 가격이 톤당 3~4만 원 하락
- 국내 전방산업 경기도 불투명한데, 2020년 조선 건조량의 소폭 증가 및 건설투자의 감소폭 축소로 국내 철강수요가 전년대비 1% 내외 회복될 것으로 기대되나, 저가 중국산 및 베트남산의 수입 증가로 실수급은 더욱 악화될 전망
- 선박, 자동차 등의 수출에서 유발되는 간접수출이 중요한 국내 철강산업의 특성을 고려할 때 글로벌 경기 부진에 따른 전방산업 둔화가 철강 내수에 직격탄으로 작용
  - POSRI 분석에 따르면 한국은 중국, 독일, 일본에 이어 세계 4위의 철강 간접 수출국

표1 | 전 세계 철강시장 수요 증가율 전망 (단위 : %)

구 분	2018	2019	2020
전 세계	4.6	3.9	1.7
중국	7.9	7.8	1.0
중국 제외 전 세계	1.6	0.2	2.5
선진국	1.2	0.1	0.6
신흥국/개도국	1.9	0.4	4.1

자료 : 세계철강협회

그림8 | 국내 수요산업 경기 추이



자료 : 한국은행경제통계시스템

■ 2020년 국내 철강제품의 수급불균형이 지속되는 가운데, 취급 품목별로 실적이 차별되고, 중장기적으로는 국내 철강유통업은 대형화·전문화된 상위업체로 시장이 재편될 전망


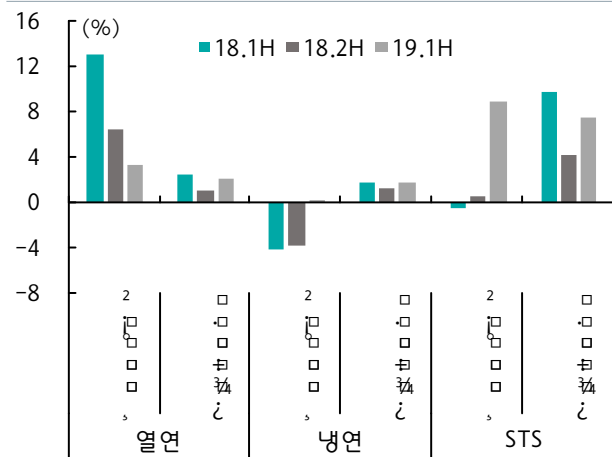
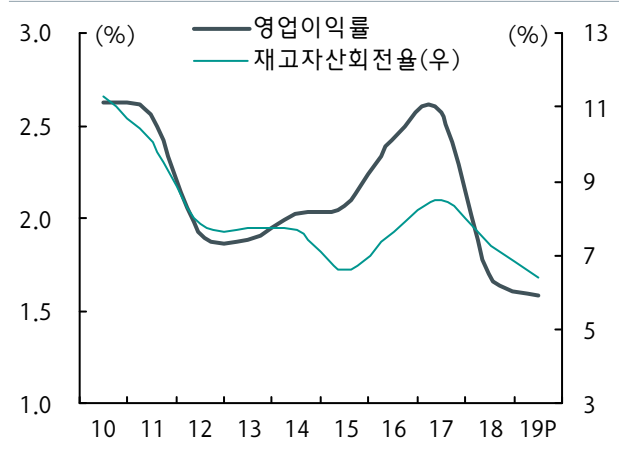
- 2020년 전방산업 수요 정체, 중국산 저가 제품의 밀어내기식 수출 확대 등으로 국내 철강제품의 공급과잉이 우려되는 가운데, 철강유통업체의 실적 둔화 예상
- 자동차 및 건설경기 부진으로 냉연 및 봉형강 SSC의 실적 악화가 예상되며, 특히 현대·기아차 외의 자동차 제조사를 거래처로 하는 SSC의 타격이 더욱 클 전망
- 중장기적으로는 철강유통시장의 산업화 과정에서 영세업체의 구조조정과 함께 경쟁력 있는 상위업체 간 M&A를 통한 대형화 또는 전문화(특화전략)가 진행
- 한국의 철강유통업은 중국과 일본의 중간 성격을 지니고 있는데, 지리적 여건 및 취급량을 고려할 때 일본방식의 생존전략이 유효할 것으로 판단
- 중국은 고속성장 과정에서 유통과 제조가 개별 성장함에 따라 유통비중이 50% 정도로 매우 높으며, 최근 전자상거래 시장 발달로 유통구조가 현대화되는 추세
  - 중국의 철강유통 전자상거래 시장은 본격 시작된 2012년 1천만 톤 규모에서 2015년 1억 톤 규모로 10배 이상 성장하였고, Ouyeel(철강사), 뱅크스틸(건설팅업체), 자오강(벤처업체)이 전체 시장의 70%를 차지하는 3강 체제를 형성
- 일본의 경우 특정 상사를 경유하는 체제로 유통비중이 25% 정도로 낮은 편이며, 유통사의 대형화·전문화 전략 하에 글로벌 가치사슬이 확대
- 국내 철강유통시장의 변화를 고려할 때 구조조정이 예상되는 업체에 대한 보수적인 여신정책이 요구되는 한편, 유통시장의 선진화 과정에서 성장이 기대되는 업체에 대한 자금지원, IPO 등의 영업기회 발굴이 가능
  - 한국GM, 르노삼성, 쌍용차량 물량을 주력으로 취급하는 SSC에 대한 모니터링 필요 

그림9 | POSCO SSC의 취급품목별 실적 현황



주 : STS는 POSCO 지정사가 아닌 황금에스티 1개사 기준  
 자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

그림10 | SSC의 재고자산 회전율과 영업이익률 추이



주 : SSC 125개사(외감 이상) 연간실적 기준  
 자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

### C30. 자동차 : 활성화가 예상되는 국내 자동차 튜닝 시장

※ **Summary** : 레저 인구 증가 속에 자동차가 움직이는 생활공간으로 인식되면서 캠핑카 수가 증가 추세이지만, 한국의 튜닝 시장 규모는 주요 자동차 생산국에 비해 적은 편. 이는 포지티브 규제, 취약한 제도적 기반, 부정적 인식 등이 시장 활성화의 장애 요인이었기 때문. 최근 들어 정부의 「자동차 튜닝 활성화 대책」, 자동차튜닝산업법안 발의 등 튜닝 시장의 활성화를 위한 각종 방안들이 나타나고 있음

※ **Comment** : 자동차 튜닝에 대한 수요가 꾸준히 증가하고 있고, 법·제도 역시 정비되고 있어 자동차 튜닝업은 향후 금융기관이 관심을 가질 만한 미래의 먹거리 분야로 보임

#### ■ 자동차 튜닝의 정의와 분류

- 튜닝의 사전적 의미는 “조율”로 피아노 줄을 조율(튜닝)함으로써 최적의 음을 만들어 낼 수 있는 것처럼, 사용자의 편의와 개성을 위한 다양한 상품 일련의 재구성 과정 1)
- 국내 자동차관리법 제2조에 따르면 튜닝이란 자동차의 성능향상과 외관단장을 위해 자동차의 구조·장치의 일부를 변경하거나 자동차에 부착물을 추가하는 것을 의미
- 한편 자동차 튜닝은 목적에 따라 Build Up·Tune Up(=Performance Tuning)·Dress Up Tuning으로, 주체에 따라 소비자·제작자 튜닝 등으로 분류 2)
  - 제작자 튜닝은 자동차 제작자가 옵션 주문을 받아 튜닝하여 소비자에게 판매하는 것

표2 | 자동차 튜닝의 목적과 주체에 따른 분류

기준	목적에 따른 분류			주체에 따른 분류	
	Build Up Tuning	Tune Up Tuning	Dress Up Tuning	소비자 튜닝	제작자 튜닝
사례					
개념	특수장치 부착, 구조변경	엔진·주행 장치 변경	외형 변경, 악세사리 부착	소유자가 취향에 따라 정비업체를 방문하여 외관·성능 등을 변경	고객 요구에 대응, 양산형 모델보다 고성능의 튜닝모델을 별도제작
특징	용도에 따른 맞춤형 변경	성능 향상이 목적	취향에 맞게 꾸밈	안전과 밀접한 사항은 승인절차를 거치도록 하여 안전성을 보장	제작자가 안전기준에 적합함을 스스로 확인하도록 하여 안전성 보장

자료 : 대한민국 정부 관계부처 합동 자료를 토대로 하나금융경영연구소 재구성

1) 국내 튜닝 산업 문제점 및 발전모델, 교토오환경문제연구포럼 정책실장 김경배

2) 자동차 튜닝산업 진흥대책, 대한민국 정부 관계부처 합동, 2014.6.17

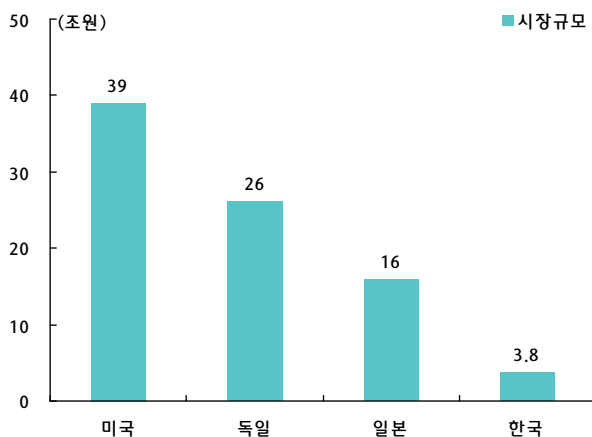
■ 레저 인구 증가 속에 자동차가 움직이는 생활공간으로 인식되면서 캠핑카 수가 증가 추세이지만, 한국의 튜닝 시장 규모는 주요 자동차 생산국인 미국, 독일, 일본에 비해 적은 편

- 최근 워라밸 바람을 타고 여가 생활을 즐기기 위한 레저 활동이 늘어나면서 자동차가 기존의 단순한 교통수단을 뛰어넘어 움직이는 생활공간(ex. 캠핑카)으로 변화 중
- 통계청에 따르면, 캠핑 인구는 10년 전에 비해 약 10배 가량 증가한 600만 명에 달하는 것으로 추산되며, 캠핑카 수도 수십 배 늘어 19.3월 기준 2만 여대를 넘음
- 그러나 한국의 튜닝 시장 규모는 2017년 3.8조원으로 주요 자동차 생산국인 미국, 독일, 일본 등의 튜닝 시장 규모에 비해서 상대적으로 적은 편으로 나타남
  - 미국, 독일, 일본의 튜닝 시장 규모는 각각 39조원, 26조원, 16조원

■ 엄격한 규제, 취약한 제도적 기반, 부정적 인식 등이 자동차 튜닝 시장 활성화의 장애 요인

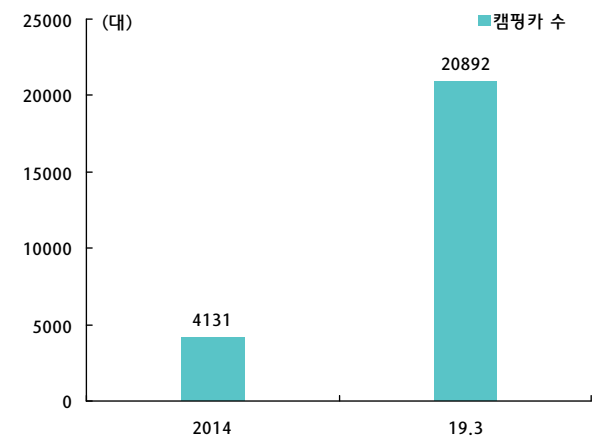
- 선진국은 기본적으로 소음, 안전, 배기가스 등 최소한의 규제만 준수하면 모두 허용하는 네거티브 정책을 펴고 있는 반면, 한국은 포지티브 정책을 고수
- 한국은 2014년 튜닝의 법적 개념이 도입되었고, 이마저도 Tune Tuning(성능 향상이 목적) 위주로 규정되어 있으며, Dress Up Tuning(취향에 맞게 꾸밈)은 규정이 없음
  - 또 튜닝 활성화를 위한 별도인증제도의 부재, 소비자 보호 장치의 미흡 등이 지속
- 그리고 수제 스포츠카 등 소량생산 자동차도 대규모 양산 자동차의 인증기준을 모두 통과해야 해서 소규모 자동차 제작사는 차량 개발을 시도하기 어려운 상황이었음
- 또 자동차 튜닝을 불법으로 인식하고, 튜닝 자동차는 안전하지 못하다는 사회 인식이 만연했었다는 점 등이 자동차 튜닝 시장 활성화의 장애 요인으로 작용하였음

그림11 | 주요 자동차 생산국의 튜닝 시장 규모



자료 : 언론자료

그림12 | 국내 캠핑카 수



자료 : 언론자료

■ 최근 들어 정부의 「자동차 튜닝 활성화 대책」<sup>3)</sup> 발표, 자동차튜닝산업법안 발의 등 자동차 튜닝 시장의 활성화를 위한 각종 방안들이 나타나고 있음

- 2013년 9월 산업통상자원부 산하 한국자동차튜닝산업협회(KATIA)가 인가되었으며 동 협회는 자동차 튜닝업을 「제조업」 산업 분류코드로 지정하기 위해 노력
  - 또 현재 민간 자격증인 자동차 튜닝사 자격증을 국가 공인 자격으로 변경하기위해 노력 중
- 그 결과 통계청은 지난 2017년 1월 13일 한국표준산업분류(KSIC)를 개정하면서 자동차 튜닝업(자동차 구조·장치변경업)을 제조업으로 지정함
- 올해 8월 국토교통부는 튜닝 수요가 증가하는 상황임에도 불구하고 엄격한 규제로 시장 활성화가 지연되고 있는 점을 고려하여 「자동차 튜닝 활성화 대책」을 발표
- 또 자동차 튜닝업을 하나의 산업으로 인식하고 이를 관리하는 별도의 법률로 「자동차튜닝산업법안」이 발의되는 등 튜닝 시장 활성화 방안들이 포착되고 있음

■ 자동차 튜닝 관련 법·제도 역시 정비되고 있고, 수요도 꾸준히 증가하고 있기 때문에 자동차 튜닝업은 향후 금융기관이 관심을 가질 만한 미래의 먹거리 분야


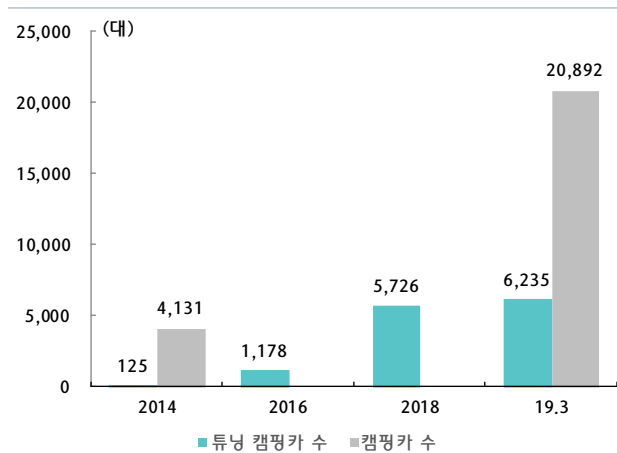
- 정부 차원에서 자동차 튜닝 관련 법·제도를 정비하고 있고 여가 및 레저문화 확산으로 캠핑카에 대한 수요가 증가하고 있어 자동차 튜닝에 대한 수요도 꾸준히 확대될 전망
- 업계 전망에 따르면 2025년 국내 자동차 튜닝 시장은 약 5.5조원, 모터스포츠 시장은 1~2조원 등 시장 규모가 크게 확대될 것으로 예상
  - 한편 일자리도 2017년 5.1만 명에서 2025년 7.4만 명으로 증가할 것으로 예상 

표3 | 「자동차 튜닝 활성화 대책」의 튜닝규제체제 혁신 내용

구분	주요 내용
금지사항 허용, 사전 승인대상 축소	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆ 승용·화물·특수차도 캠핑카로의 튜닝허용</li> <li>☆ 화물차 ⇄ 특수차 간 차종 변경 튜닝 허용</li> <li>☆ 등화, 제동 등 8개 장치의 튜닝승인은 면제하고 튜닝검사만 실시</li> </ul>
튜닝 승인·검사 예외사항 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆ 전조등 변경, 플라스틱 보조범퍼 설치 등 27건에 대해 튜닝 승인·검사 면제</li> </ul>
튜닝인증부품 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆ 자기인증대상 부품도 튜닝인증부품으로 허용</li> <li>☆ LED 광원, 조명필립, 중간소음기에 대해 튜닝부품으로 인증</li> </ul>
소량 생산자동차 규제완화	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆ 충돌 및 충격시험 등 안전기준 일부 면제</li> <li>☆ 소량 생산자동차의 생산대수 기준 완화 (예시 : 100대 → 300대) 등</li> </ul>

자료 : 국토교통부 발표 자료를 토대로 하나금융경영연구소 요약 정리

그림14 | 국내 튜닝 시장 전망



주 : 2014년부터 튜닝 허용  
자료 : 국토교통부

3) “자동차 튜닝규제를 획기적으로 개선하겠습니다. - 자동차 튜닝 활성화 대책 발표 - ”, 국토교통부, 2019.8.8

### C31. 조선 : 최근 드릴십 계약 취소 관련 국내 주요 조선업체 현황 점검

※ **Summary** : 최근 삼성중공업과 대우조선해양의 드릴십 계약이 잇따라 취소되어 삼성중공업은 3분기 대규모 영업적자를 기록하는 등 실적에 악영향. 2015년 이후 낮은 유가 수준이 지속되어 해양 유전개발에 대한 매력력이 떨어진 점이 이번 계약 취소의 주요한 배경으로 분석. 2020년에도 유가는 약보합세를 보일 것으로 전망되어 해양플랜트 사업 평가에 대해서는 더욱 보수적인 접근이 필요할 것으로 판단

※ **Comment** : 해양플랜트 사업 부실과는 달리 국내 주요 조선업체의 상선 부문은 고부가가치 선종인 LNG선의 매출 비중이 높아져 상선 부문의 실적은 개선될 수 있을 것으로 보임

#### ■ 최근 삼성중공업과 대우조선해양의 드릴십 계약이 잇따라 취소되어 업체들의 실적 개선이 지연

- 최근 삼성중공업은 2013~2014년에 수주한 드릴십 2척에 대한 발주처의 계약 해지를 공시하였으며, 이로써 수주잔고에 남아있는 드릴십 5척 모두 시장 매각을 추진 중
  - 드릴십 5척의 합산 계약가격 29.9억 달러 중 약 34%인 10.2억 달러에 대해서는 기 수령 (일부 소송 진행 중)하였으며, 나머지 잔금 19.7억 달러는 회수가 불확실한 상황
- 이러한 드릴십 계약 취소로 인해 삼성중공업은 이번 3분기 대규모 영업적자(-3,120 억원)를 기록(다만 매출액은 전년동기대비 49.5% 증가한 1.96조원을 기록해 긍정적)
- 총 5척의 드릴십 수주잔고를 보유한 대우조선해양 또한 최근 1척(계약가 3.5억 달러)에 대한 계약취소 통보를 받았으며, 나머지 선박에 대한 잔금 회수 여부도 불투명
  - 대우조선해양 드릴십 5척의 합산 계약가격은 22.9억 달러이며, 이 중 약 10.7억 달러의 잔금이 남아있는 것으로 추정(언론보도 참조)

#### ■ 낮은 유가 수준 지속으로 해양 유전개발 매력력이 크게 떨어진 점이 계약 취소의 주요 배경

- 2011~2014년 배럴당 90달러를 상회했던 국제유가(WTI 기준)가 2015년 이후 40~60달러 수준으로 하락하였을 뿐만 아니라 미국의 원유 생산 확대 및 수요 회복 지연으로 국제유가의 약보합세가 전망되어 시추 회사들의 드릴십 인도 포기가 증가
  - 심해 유전개발의 평균 BEP(손익분기점) 유가 수준은 배럴당 약 50달러로 추정
- 한편 시추회사들의 높은 부채비율과 드릴십의 낮은 가동률 또한 이번 계약 취소의 주요 원인이며, 최근 드릴십(8,000m 이상) 가동률은 60% 수준에 불과함
  - 연도별 드릴십(8,000m 이상) 가동률 추이 : 90%(13.09) → 90%(14.09) → 75.7%(15.09) → 64.4%(16.09) → 54.7%(17.09) → 52.9%(18.09) → 58.5%(19.09)

■ 최근 드릴십 계약 취소 고려 시 해양플랜트 사업 평가에 대해서는 더욱 보수적인 접근이 필요

- 과거 해양플랜트 대규모 부실 이후 국내 주요 조선업체의 수주잔고에서 해양플랜트가 차지하는 비중은 크게 낮아졌으나(3社 중에는 삼성중공업이 45.6%로 가장 높은 비중), 현재 남아있는 해양플랜트에 대해서는 최대한 보수적인 평가가 불가피
  - 국내 주요 조선업체 수주잔고의 해양플랜트 금액 및 비중(9월 말 기준) : 한국조선해양 26.3억 달러/9.6%, 대우조선해양 52.4억 달러/27.0%, 삼성중공업 93억 달러/45.6%
- 향후 국제유가 수준이 해양플랜트 부실 확산 및 신규수주에 중요한 지표로 작용할 것으로 예상되며, 해양플랜트는 수주의 양(量)보다는 수주의 질(質)에 초점을 둘 필요

■ 다만 국내 주요 조선업체 수주잔고에서 LNG선이 차지하는 비중이 증가하고 있는 점은 긍정적


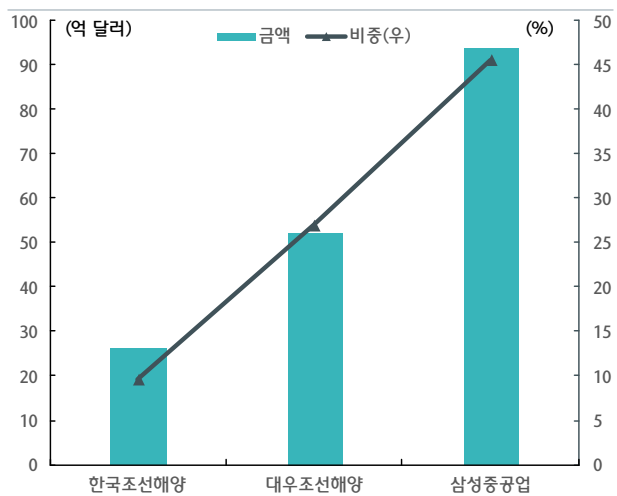
- 국내 주요 조선업체의 해양플랜트 부문에서 부실 여진이 지속되고 있는 점과는 달리 상선 부문에서는 LNG선 수주가 크게 증가하여 상선 부문 실적은 개선될 것으로 예상
  - 국내 주요 조선업체 LNG선 수주잔고 및 상선 내 비중(9월 말 척수 기준) : 한국조선해양 41척/15.0%, 대우조선해양 31척/50.0%, 삼성중공업 32척/35.6%
  - LNG선 매출 비중이 52%였던 대우조선해양의 2018년 영업이익은 1.02조원(대손상각비 환입 4,655억원 포함)이었으며, LNG선의 수익성은 타 선종 대비 높은 것으로 추정됨
- 향후 다수의 LNG 프로젝트에서 90~95척의 LNG선이 발주될 것으로 예상되며, 국내 주요 조선업체의 LNG선 수주가 유력하여 LNG선 비중은 더욱 높아질 것으로 기대
  - 주요 LNG선 발주 예상 프로젝트(삼성중공업 자료 참조) : 카타르 Qatar Petroleum 40척, 모잠비크 Anadarko 15~20척, 러시아 Novatek 15척, 미국 Exxonmobil 20척 

표4 | 삼성중공업/대우조선해양 드릴십 수주잔고 (억 달러)

업체	프로젝트	척수	계약가격	잔금
대우조선해양	엔스코	2척	11.3	10.7 (추정)
	노던드릴링	2척	8.1	
	노던드릴링	1척	3.5	
삼성중공업	PDC	1척	5.2	3.4
	Seadrill #11	1척	5.2	3.6
	Seadrill #12	1척	5.2	3.6
	OCR #9	1척	7.2	3.8
	OCR #10	1척	7.1	5.3
합계	-	10척	52.8	30.4

자료 : 삼성중공업, 보도자료

그림15 | 국내 주요 조선업체 해양플랜트 수주잔고 및 비중



자료 : 각 사, 하나금융경영연구소



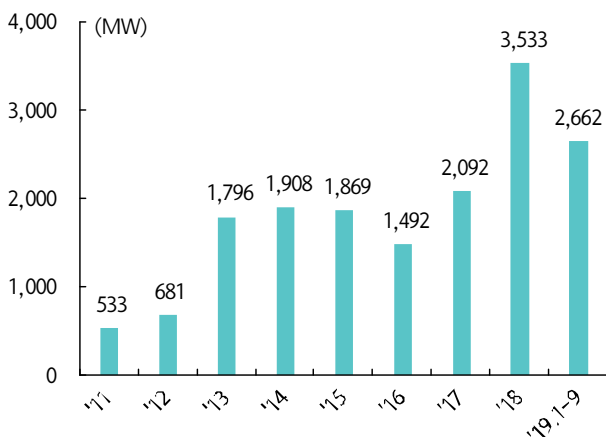
## D. 발전 : 세부 에너지원별 국내 신재생에너지 설치현황 점검

※ **Summary** : 2019년 1~9월 설치된 국내 신재생에너지 발전용량은 2.7GW로 전년의 가파른 성장속도를 이어가고 있음. 세부 에너지원별로는 태양광이 2.3GW로 성장을 주도하고 있는 가운데 2018년 REC 가중치 변경 영향으로 바이오에너지는 성장세가 둔화됨. 풍력과 연료전지도 태양광에 비해 상대적으로 확대속도가 더딘 편이며 나머지 수력, 해양, IGCC는 정체중이고, 폐기물은 감소세 중

※ **Comment** : 세부 에너지원별 성장성 차별화가 지속되는 가운데 향후 사업화 부지감소 및 민원 대응 등 물리적 여건 극복이 중요해질 전망이며, REC 거래제도 개편 등의 제도/정책 변화에 관심을 가질 필요

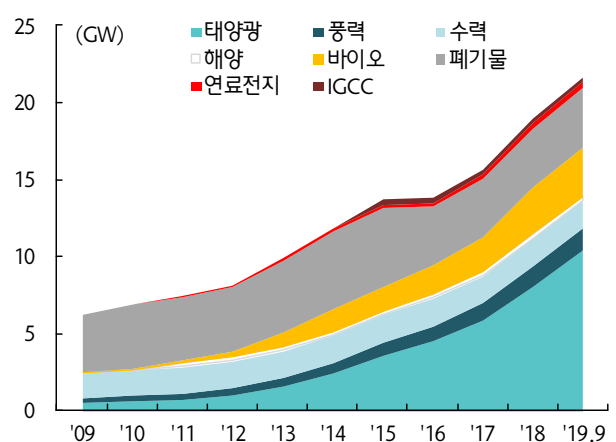
- 2019년 9월 국내 신재생 발전용량은 약 21.7GW이며, 올해 1~9월 설치된 용량은 2.7GW
  - 국내 신재생에너지 설치 RPS 시행이 본격화된 2013년~2016년 사이 연평균 1.7GW 내외에서 이루어지다 재생에너지 3020 정책이 시행된 2017년 말부터 규모가 확대
  - 2018년 설치량은 약 3.5GW로 역대 최고수준을 기록했으며, 2019년 1~9월에도 2.7GW가 추가되며 전년의 설치속도가 유지되고 있음
  
- 세부 에너지원으로는 태양광과 바이오가 지난 10년간 국내 신재생 설비 증가를 견인
  - 2009년 이후 국내 신재생에너지 설비는 약 15.4GW가 순증했는데, 이중 태양광이 9.9GW로 증가량의 64%를 차지했으며, 바이오가 3.1GW로 뒤를 이음
  - 반면, 2009년 전체 설비용량의 58%를 차지했던 폐기물은 비중이 점차 축소되어 현재 18%에 불과하며, 수력, 해양, IGCC는 정체되어 있고 풍력과 연료전지는 상대적으로 확대속도 더딘 편

그림16 | 국내 신규 신재생에너지 설치량



자료 : 한국에너지공단

그림17 | 국내 세부에너지원별 신재생에너지 누적 설치량



주 : 2019년 9월 태양광/풍력을 제외한 신재생에너지 설비는 RPS 등록용량기준  
 자료 : 한국에너지공단, 하나금융경영연구소

■ 2018년까지 공급인증서(REC) 발급량에서 1위를 차지했던 바이오는 2019년 들어 2위로 하락하였으며 태양광이 최대 발급원으로 부상

- 2019년 1~9월 태양광 REC 발급량은 1,050만 REC로 전체의 약 45%를 차지하고 있으며, 동기간 바이오는 약 680만 REC로 태양광의 약 2/3 수준
- 이는 REC 가중치 개정 영향으로 신규 바이오 발전 등록용량이 2018년 755MW에서 2019년 1~9월 137MW로 감소한 것에 기인
  - 정부는 2018년 6월 REC 가중치 개정을 통해 전체 바이오 발전량의 약 70%를 차지하는 목재 펠릿/목재칩/Bio-SRF의 혼소부문 가중치를 폐지(기준 1.0)하고 전소 전환설비는 0.5로 축소
- 태양광은 고정가격계약 경쟁입찰 선정 용량 확대(2017년 500MW → 2018년 600MW → 2019년 → 850MW), 소형 태양광 고정가격계약 실시(2019.1.2~) 등 정부의 지원정책으로 발전사업 참여가 늘어나며 REC 발급량이 빠르게 증가 중

■ 세부 에너지원별 성장성 차별화가 지속되는 가운데 정책/제도 변화, 주민 수용성 등에 관심


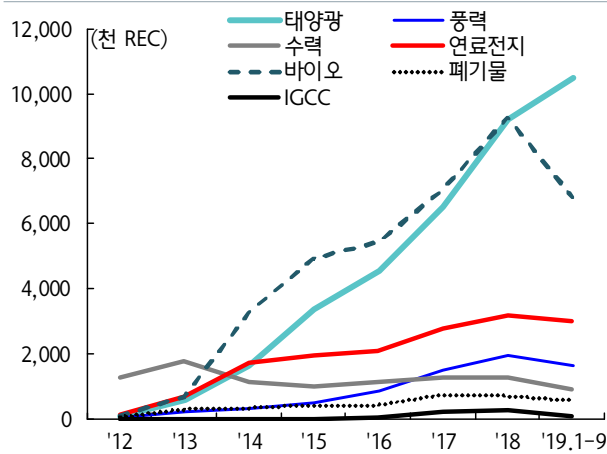
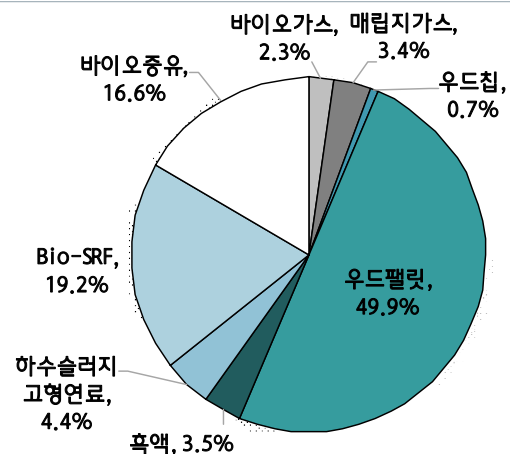
- 정부가 재생에너지 3020 이행계획에서 명시한바와 같이 향후 주력 재생에너지원은 바이오/폐기물 등 연소기반 에너지보다 태양광/풍력 중심이 될 것으로 보이며, 향후 사업화 가능 부지 감소 및 민원 대응 등 물리적 여건 극복이 중요해질 전망
- 수소 경제의 핵심 어플리케이션으로 연료전지에 대한 기대감이 상승하는 가운데 발전사들의 연료전지 사업 추진이 늘어나고 있어 동 분야는 종전보다 성장속도가 빨라질 것으로 기대
- 정부는 2020년부터 REC 경쟁입찰 확대 등을 통해 REC 거래 제도를 개편해나갈 계획이며 그간 재생에너지 확대를 뒷받침해온 RPS 제도의 점진적 변화 가능성에 주목 

그림18 | 신재생에너지원별 REC 발급 추이



자료 : 공공데이터포털, 하나금융경영연구소

그림19 | 바이오 발전량 세부 구성(2017년 기준)



주 : 2018년 세부 통계는 2019년 11월중 확정 발표 예정  
 자료 : 한국에너지공단

## F. 건설업 : 광역교통 2030 계획에 따른 건설업 수주확대 기대

※ **Summary** : 국토부는 생활권 광역화에 따른 출퇴근 시간 단축을 목표로 광역교통 2030 계획을 발표했으며 정부의 SOC 관련 예산 확대와 연계될 경우 토목부문의 수주액 확대가 당분간 이어질 것으로 기대됨. 계획된 교통시설의 대부분이 예비타당성 조사를 거쳐야 하지만 수도권 주택공급 30만호 계획을 고려할 때 수요 증가에 따른 B/C 개선이 기대되어 과거보다는 예타 통과 가능성은 높다고 판단됨

※ **Comment** : 주택 시장 위축에 따른 수주액 감소의 상당부분을 정부의 SOC 투자 확대로 상쇄할 수 있다는 점에서 건설사의 재무구조 안정성 확보에 도움을 줄 수 있을 것으로 판단됨

### ■ 국토부, 광역 도시교통 확충을 위한 광역교통 2030 계획 발표

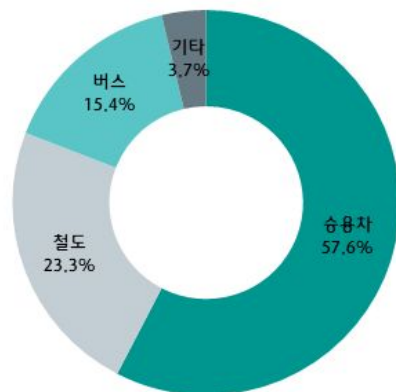
- 국토부는 도시 외곽 택지개발에 따른 생활권 광역화 및 대도시권 인구집중 심화에 대응하기 위해 광역교통망 확충을 통한 출퇴근 시간 단축을 목적으로 하는 광역교통 2030 발표
  - 서울 광역권은 90년대 서울 반경 20km 내외(1기 신도시)에서 40km 내외(2기 신도시)로 확장
- 우리나라의 인프라는 도로 중심으로 구성되었으나 대부분의 간선도로가 지정체가 극심한 상황으로 포화상태에 이르렀으며 도시 개발 완료에 따른 신규 공급도 여의치 않은 상황
  - 인구 1만명당 철도 길이(km) : 서울권 0.44, 런던권 1.42, 파리권 1.46, 뉴욕권 1.23
  - 승용차 수송 분담률 : 우리나라 57.6%, 파리권 39.5%, 런던권 36.0%
- 적극적인 대도시 교통망 투자를 통해 기존 도로, 승용차 중심의 교통 체계를 철도, 대중교통 중심 체계로 변화시켜 기존 평균 133분 수준의 출퇴근 시간을 OECD 평균 수준인 30분대로 단축시키는 것을 목적으로 함

그림20 | 서울 생활권 광역화



자료: 국토교통부 보도자료

그림21 | 서울 생활권 교통수단별 수송분담률



자료: 국토교통부 보도자료

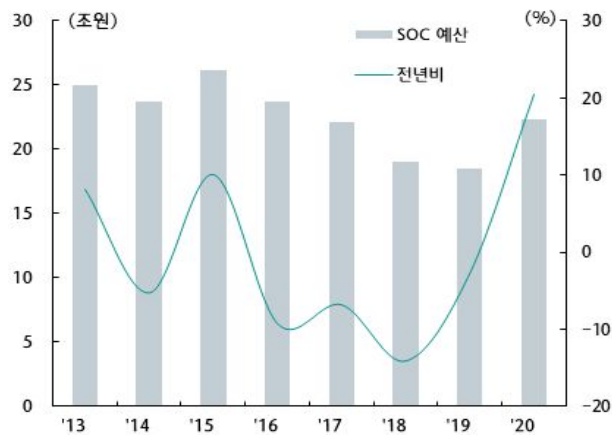
## ■ 정부의 SOC 예산 증액과 연계하여 중장기적인 건설수주 확대가 기대됨

- '15년 이후 정부의 정책 기조가 복지 중심으로 전환되면서 SOC 관련 예산 규모는 꾸준히 감소해오고 있으나 저성장 극복의 일환으로 '20년 예산에는 5년만에 20.5% 증액
- 현 정부의 경제정책 기본 틀인 소득주도성장이 예상보다 부진함에 따라 SOC 투자 확대 등 저성장 극복에 정부 역할이 강조되는 방향으로 정책 기조가 전환될 가능성 농후
- 또한, 공공공사의 가격 평가 기준이 개선되면서 공사비가 현실화된 점을 감안하면 금번 강역교통망 확충에 따른 건설 수주액의 확대효과는 더욱 커질 전망
  - 공공공사 공사비 현실화 : 가격 평가 만점기준 완화(기준 공사비 상향), 고난도 공사에 대한 세부공종 단가 심사제도 도입, 공사 근로자 국민연금 등 준조세 공사비에서 제외 등

## ■ 수도권 주택 공급 확대 등을 고려하면 과거보다 예타 통과 가능성은 높은 편

- 정부의 2030 광역교통계획의 상당부분은 기존에 추진되던 사업이며 신규로 추진이 검토되는 사업은 전체 사업의 25.8% 수준(광역 교통 총 연장 기준)
  - 광역 교통 총 연장 1,510km 중 광역교통개선분담금으로 추진되는 사업 52km(3.4%), 예비타당성 조사가 필요한 사업 303km(20.0%), 민자 공모로 추진되는 사업 35.7km(2.4%)이 신규 사업임
- 신규 추진사업의 절대 다수가 예비타당성 조사가 필요하거나 민자 공모로 추진되는 관계로 실제 SOC 투자 확대로 이어질 것인지의 여부는 불확실한 상황
- 단, 3기 신도시 등 수도권 주택 30만호 공급 계획 등을 고려할 때 기존보다 SOC 수요 확대 가능성이 높아 B/C의 개선이 기대되므로 과거대비 추진 가능성은 높은 편임 **하**
  - 수도권 주택 30만호 공급계획에 의거 서남권은 9.4만호, 서북권은 6.8만호, 동북권은 8.9만호, 동남부는 6.8만호의 신규 주택이 향후 4~5년(입주자 모집 기준) 지속적으로 공급될 예정

그림22 | 정부의 SOC 관련 예산 규모



자료: 기획재정부

표5 | 광역 교통 총 연장 추진 현황 (km)

구 분	간선도로 개선	동남권	동북권	서남권	총합계
총합계	467	228.8	233.9	580.2	1,509.9
기 착공	320.6	93.3	27.8	188.3	630
착공 예정	4.8	51.8	188.9	244.3	489.8
분담금		10	10	31.8	51.8
예타 필요	105.9	73.7	7.2	115.8	302.6
민자 공모	35.7				35.7

주 : 권역별 광역교통 구상 중 도로, 철도의 연장 길이 기준

## G. 종합유통 : H&B 스토어, 올리브영의 독점 속에 글로벌 기업 세포라의 국내 진출

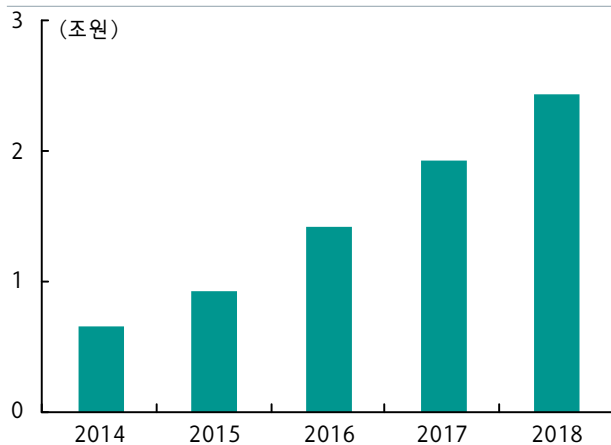
※ **Summary** : 국내 H&B 스토어는 브랜드 다양화, 의외약품 판매, 1인 가구 증가 등에 따라 온라인 채널 성장에도 불구하고 양호한 성장세를 기록 중. 업체별로는 선두업체인 올리브영이 시장의 80%를 차지하는 독점적 구조이며, 2019년 올리브영과 여타 중소기업간 격차는 더욱 확대. 올리브영의 독점적 지위 강화 속에 글로벌 1위인 세포라가 최근 로컬라이징, 백화점 협업 등을 기반으로 국내에 진출함

※ **Comment** : 시장 전체 성장세 속에서도 1위 올리브영과의 격차 확대 및 세포라의 국내 진출 그리고 적자 상태인 재무 상황 등을 고려하여 중하위 업체들에 대한 부정적 접근 필요

### ■ 국내 H&B 시장은 브랜드 다양화, 의외약품 판매, 1인 가구 증가 등으로 양호한 성장세

- 다양한 화장품 제품을 원스톱으로 쇼핑할 수 있는 장점을 지닌 H&B 스토어는 온라인 채널의 성장에도 불구하고 원브랜드샵을 대체해나가며 비교적 양호한 성장세를 지속
  - 2018년 H&B 시장 규모는 2.4조원을 기록하며 전년대비 26.1% 성장
- 2000년대까지 중저가 시장은 하나의 브랜드에 특화된 원브랜드샵이 대세였으나 이후 브랜드 다양화에 따른 원스톱 쇼핑 트렌드 확산이 H&B 스토어의 성장의 주요 배경
  - OEM, ODM 산업의 발전으로 설비 없이도 브랜드를 런칭하는 것이 용이해졌고, 국내 화장품에 대한 해외 수요 증가로 투자가 증가하면서 신생 중저가 브랜드가 증가
  - 최근 H&B 스토어는 해외 화장품 도입을 확대하며 브랜드 범위를 확장
- 2011년 일반 의약품의 의외약품 전환에 따른 일반 소매점 판매 허용으로 헬스 상품이 강화되고 1인 가구에 적합한 소량 위주로 상품으로 구성된 점도 성장의 기반이 됨

그림23 | 국내 H&B 스토어 시장 규모



자료 : 유로모니터

표6 | H&B 스토어 시장의 성장 배경

구분	내용
쇼핑 트렌드	- 중소브랜드 증가로 다양한 상품을 원스톱으로 쇼핑하는 트렌드 확산
규제	- 일반 의약품의 의외약품 전환으로 일반 소매점에서의 판매가 허용됨
가구 구성	- 증가하고 있는 1인 가구에 소비에 적합한 소량 상품 위주로 구성

자료 : 언론자료, 하나금융경영연구소

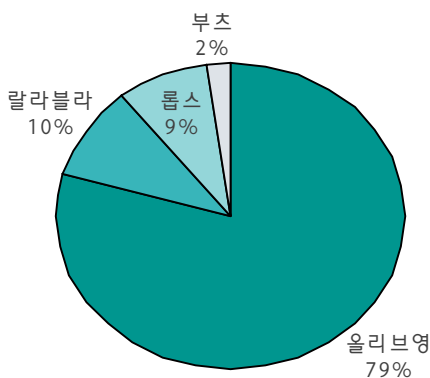
■ **업체별 경쟁 구도는 1위 올리브영이 점유율 80%의 독점적 구조 형성하고 있으며, 2019년부터 성장성 측면에서도 차이를 보이며 격차가 확대되는 상황**

- 업체별 경쟁 구도는 시장을 선점한 CJ그룹의 올리브영이 시장을 독점하는 가운데, GS, 롯데, 신세계 등 유통 대기업 계열사들이 하위권을 형성
  - GS, 롯데, 신세계는 각각 띠라블라(구 왓슨스), 톱스, 부츠 브랜드로 H&B 스토어 운영 중
- 올리브영은 2019년 상반기 약 1,200여개 매장을 보유했으며, 이는 2~4위 업체들의 합산 매장 수 311개의 약 4배 수준으로 매장 수 기준 점유율 79.4%를 차지
  - 띠라블라, 톱스, 부츠의 2019년 상반기 기준 매장 수는 각각 150개, 129개, 32개
- 성장성 측면에서도 올리브영이 올해 상반기동안 약 100여개 매장을 증가시킨 반면, 띠라블라, 부츠 등 후발 업체들은 매장 수가 감소하며 1위와의 격차 확대
  - 2019년 상반기, 띠라블라, 부츠, 톱스의 전년말대비 매장 수 증감은 각각 -18개, -2개, 5개로 올리브영과 격차가 확대되었으며, 이 중 부츠는 지난 7월 로드샵 운영 종료를 선언
  - 신세계는 부츠를 종료하는 한편 한국형 세포라를 표방한 시코르를 확장 중

■ **올리브영 독주 속에 세계적인 뷰티 스토어 브랜드 ‘세포라’가 최근 국내 진출하였으며, 기존의 강점과 함께 국내 로컬 독점 브랜드 확보 및 롯데, 현대 백화점과의 협조로 성장 모색**

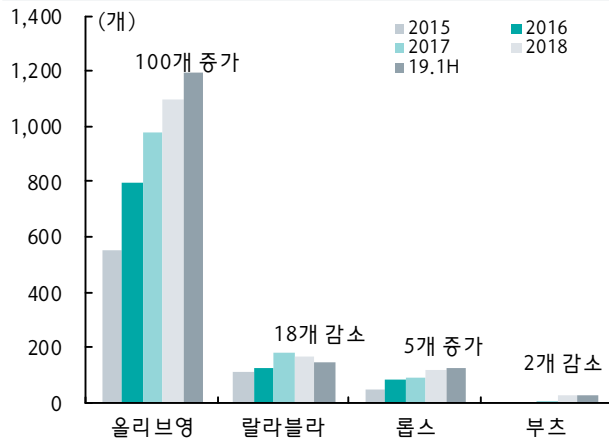
- 올리브영이 시장을 장악한 상황에서, 글로벌 명품 기업 LVMH 산하 화장품 편집샵인 세포라가 2019년 10월 삼성동 파르나스몰에 국내 1호점 개점
  - 세포라 : 세계 34개국에 2,600여개 매장을 운영 중인 세계 최대 화장품 편집샵 브랜드
  - 파르나스몰 1호점을 시작으로 2020년까지 6개, 2022년까지 13개 매장 오픈 계획

그림24 | 국내 H&B 시장 점유율(매장 수 기준)



자료 : 더벨(2019년 상반기 기준)

그림25 | 국내 H&B 업체별 매장수 변화



자료 : 더벨

- 세포라는 글로벌 프리미엄 라인업, 디지털 기반의 체험형 매장 구성, 옴니 채널 전략 등 기존 강점과 더불어 국내 독점 브랜드를 통한 로컬라이징에도 힘쓸 계획
  - 활명, 탬버린즈, 어뮤즈 등 국내 브랜드를 세포라 독점으로 판매
- 세포라와 유사한 콘셉트인 시코르(신세계 백화점 운영)가 직접적인 경쟁 상대로 판단되며, 세포라는 경쟁 백화점인 롯데 및 현대를 통해 국내 유통망 열위를 극복할 예정
  - 세포라의 2, 3호점은 각각 명동 롯데영플라자와 현대백화점 신촌점에 입점할 예정

■ 국내 1위의 독점 및 글로벌 1위 진출은 적자 상황인 중소기업들에게 부정적으로 작용할 전망


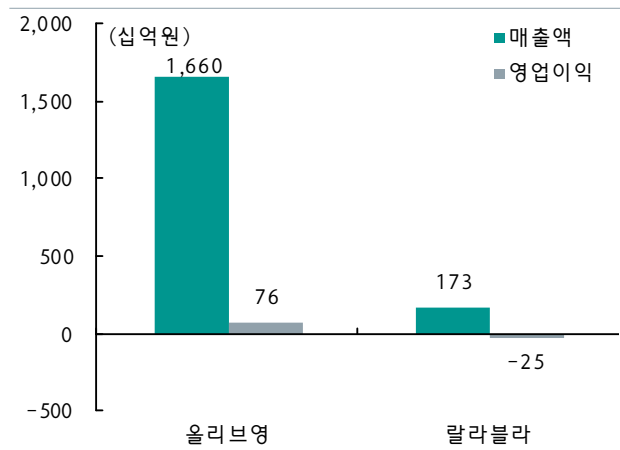
- 이미 올리브영이 시장의 대부분을 선점하고 있으며, 과거 일본 및 홍콩 진출에 실패한 경험이 있어 세포라 진출이 국내 업계에 미치는 파급력은 다소 제한적일 것으로 판단
  - 세포라 아시아 진출 실패 사례 : 일본에 1999년 진출했으나 로컬 트렌드에 적응하지 못하면서 2001년 철수, 홍콩에 2008년 진출했으나 현지 브랜드와 경쟁 끝에 2010년 철수
- 다만, 1위와의 격차가 확대되고 있는 중소기업들에게 글로벌 1위 업체 세포라의 국내 진출과 이에 따른 경쟁 심화는 실적 개선의 장애 요인으로 작용할 전망
  - 제조 및 원브랜드 시장의 선두 업체인 아모레퍼시픽과 에이블씨엔씨(미샤) 등도 각각 아이따옴라이브와 농크로 해당 시장에 진출하며 경쟁 강도 상승
- 규모의 경제를 달성한 올리브영을 제외하고, 여타 중소브랜드들의 수익성 또한 미흡한 상황으로 시장 성장세 속에서도 하위 업체들에 대한 부정적 접근 필요
  - 올리브영은 2018년 매출액 1조 6,595억원, 영업이익 758억원을 기록(영업이익률 4.6%)
  - 반면, 2위 띠라블라는 2018년 매출액 1,728억원, 영업이익 -254억원으로 규모 및 수익성에서 큰 격차를 보였으며, 여타 중소 브랜드 또한 유사한 상황인 것으로 판단 

표7 | 세포라 및 시코르 비교

	세포라	시코르
런칭	1969년 프랑스	2016년 대구
운영사	LVMH 그룹	신세계백화점
매장수	2,300여개	28개
진출 국가	미국 등 33개국	한국
특징	체험형 매장, 글로벌 프리미엄 상품 보유	한국형 세포라 표방, 신세계 백화점과 시너지

자료 : 한국경제, 하나금융경영연구소

그림26 | 올리브영 및 띠라블라 2018년 재무 실적



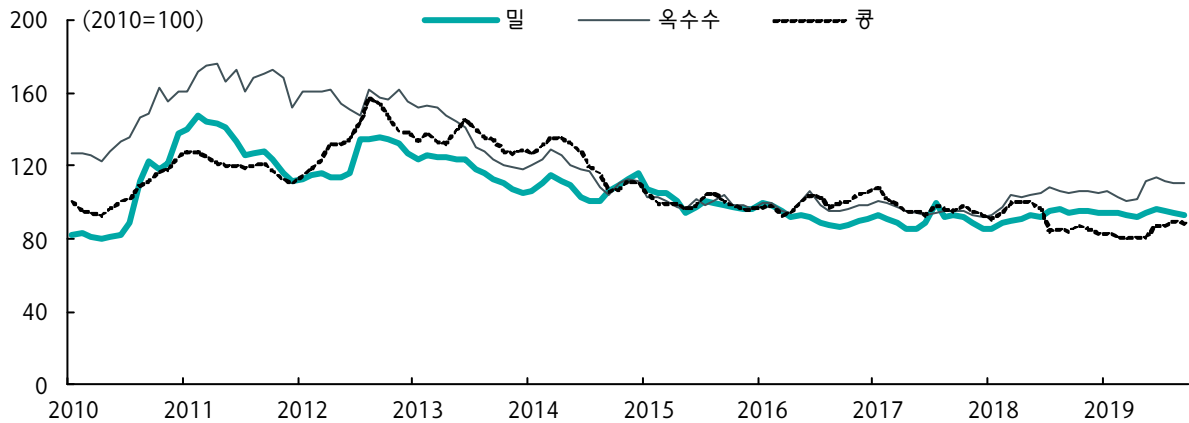
자료 : 각 사





## 산업별 주요 지표

그림27 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

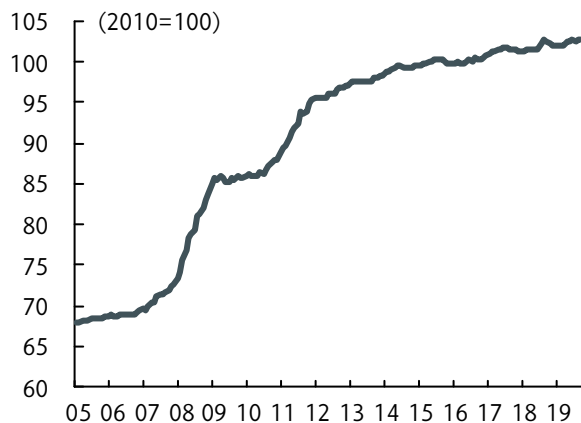


자료: 한국은행

### ■ 국제 곡물가격은 하향 안정화 추세를 지속하나, 육류 및 유지류 가격이 상승

- 기후 호조에 따른 생산량 증가, 소비량 제한에 따른 수급 안정, 달러 강세에 따른 투기 수요 후퇴로 국제 곡물가격은 장기 하락 추세를 지속
- 국제연합 식량농업기구(FAO)에 따르면 세계 식량가격지수가 지난 5월 이후 3개월 연속 하락하였고, 9월에는 전월 수준을 유지하였는데, 품목별로는 곡물가격이 안정된 반면, 육류(아프리카 돼지열병의 영향) 및 유지류가 상승

그림28 | 음식료품 제품가격 지수

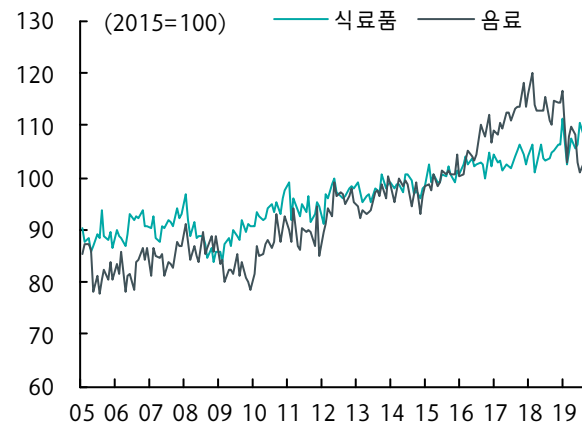


자료: 통계청, 한국은행

### ■ '19년 하반기 들어 식료품 가격 안정

- 상반기 음식료 가격의 대대적인 인상 후 하반기에는 주춤한 모습. 내수 경기가 둔화되고 있는 점을 고려하면 가격 안정이 예상되나, 신제품 출시 등으로 특정 품목의 판가인상 가능

그림29 | 음식료품 출하지수

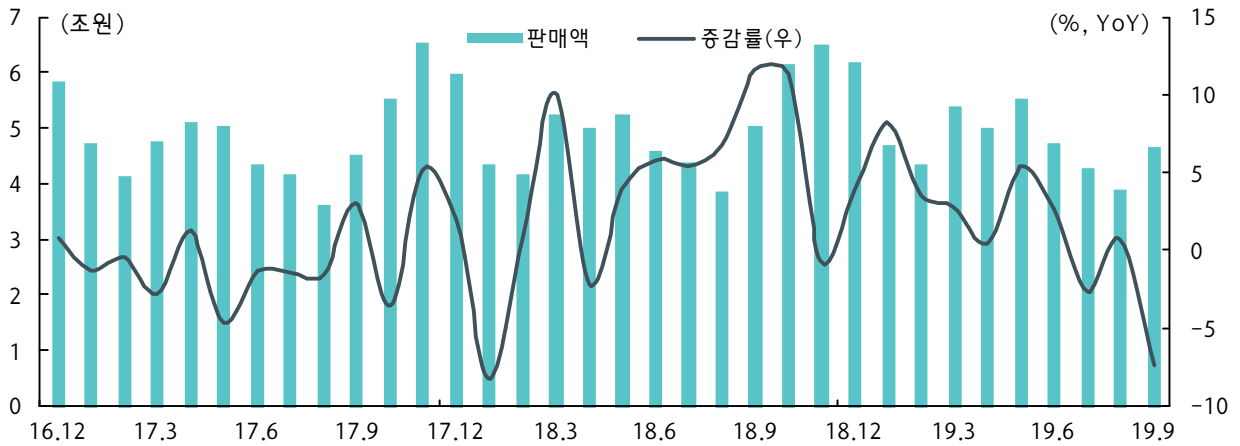


자료: 통계청, 한국은행

### ■ 하반기 급락한 음료 출하지수가 최근 상승 전환

- '19년 식료품과 음료 출하가 동반 하락한 가운데, 음료의 하락폭이 더 컸으나, 8월 이후 소폭 상승. 향후 내수 경기 부진으로 추세적 상승 가능성은 낮은 것으로 판단

그림30 | 의류 판매액 추이

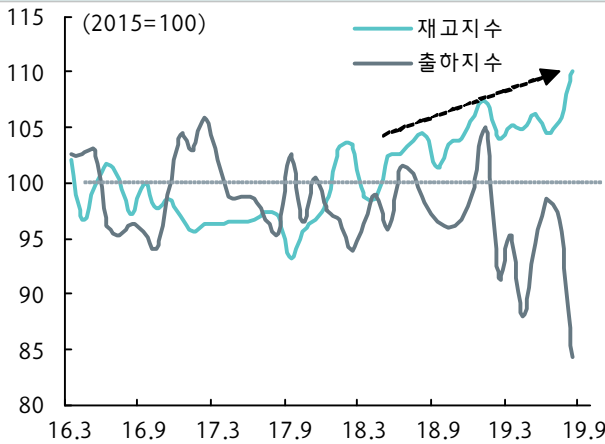


자료: 통계청

■ 8월 소폭 회복세를 나타내었던 의류판매액은 9월에 감소세로 전환되며 전년동월대비 7.4% 감소

- 의류판매액 증감률(YoY)은 2018년 9월에는 11.6%의 국지적 고점을 기록하였으나 이후 성장세가 둔화
- 8월 소폭 회복세를 나타내었던 의류판매액 증감률(YoY)은 9월 역기저효과와 온화한 기후로 7.4% 감소

그림31 | 의류 제조업 출하, 재고 지수 추이

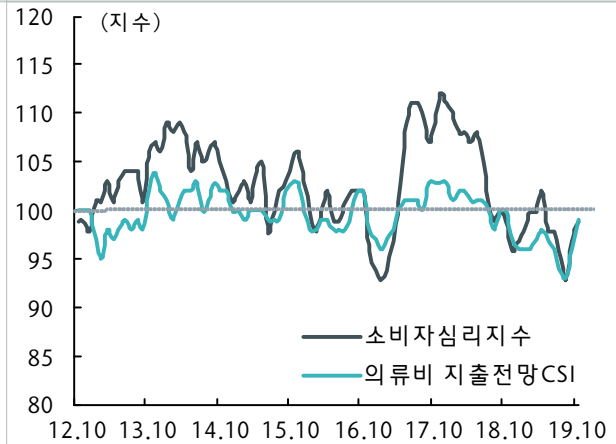


자료: 통계청

■ 재고 지수 상승으로 위험도가 높아지고 있음

- 2019년 9월 계절조정 출하지수는 온화한 기후에 따른 계절 상품 저조로 86.5로 기록하며 10.4%(YoY) 감소
- 재고 지수 상승세는 9월에도 지속되면서 110.3을 기록하며 전년동월대비 9.2% 상승
- 재고 상승으로 인한 업황 부진 모니터링 필요

그림32 | 의류 관련 소비 심리 지수 추이

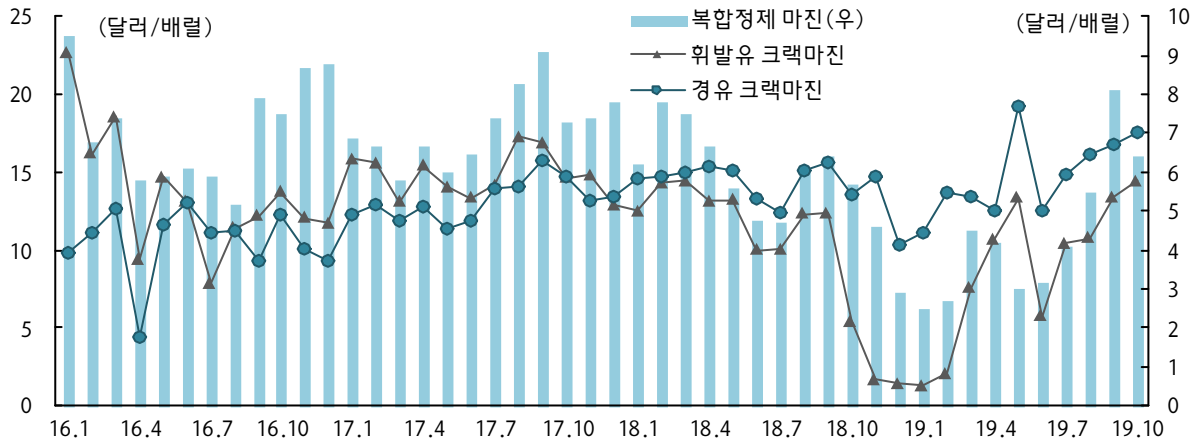


자료: 통계청

■ 의류비 지출전망 CSI 반등세 지속

- 의류비 지출전망 CSI는 여전히 기준점(100)을 하회
- 다만, 9월에 이어 10월에도 전월대비 3p 상승한 99을 기록하며 반등세를 이어가고 있음
- 소비자 심리지수 또한 전월대비 2p 상승한 99를 기록하면서 의류 소비 회복에 대한 가능성 시사

그림33 | 정제마진 추이

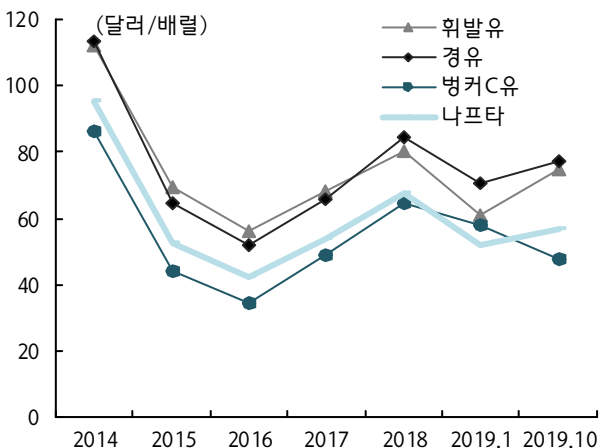


자료: 페트로넷

■ 국제해사기구(IMO) 2020 규제 효과가 반영되면서 정제마진 회복세 지속

- 상반기 세계 경기 불안에 따른 석유제품 수요 둔화로 주요 제품 가격이 약세를 보이면서 정제 마진은 손익 분기점 수준인 배럴 당 4달러 이하로 하락하였으나 하반기 국제해사기구(IMO) 2020 규제 효과 반영으로 다시 상승세로 전환
- 10월 기준 휘발유와 경유의 크랙마진은 각각 14.4\$/bbl, 17.5\$/bbl로 연초 대비 2~8 배 이상 증가하였고, 싱가포르 복합 정제마진도 7\$/bbl 내외의 안정적인 수준으로 유지

그림34 | 석유제품 가격 추이

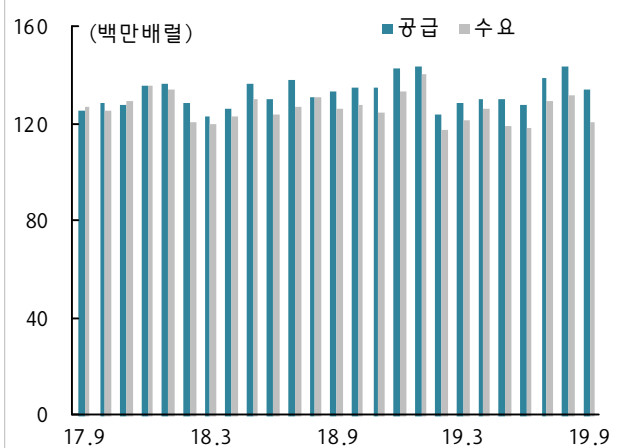


자료: 페트로넷

■ 연초 대비 주요 제품 가격은 상승 전환

- 유가 하락 및 경기 침체에 따른 석유제품 수요 둔화로 휘발유, 경유 등 주요 제품의 가격은 전년비 약세로 전환
- 다만 IMO 2020 규제 효과 선반영 되면서 연초대비 경유 가격이 상승하였고, 휘발유 가격도 동반 상승

그림35 | 국내 석유정제품 수급 추이

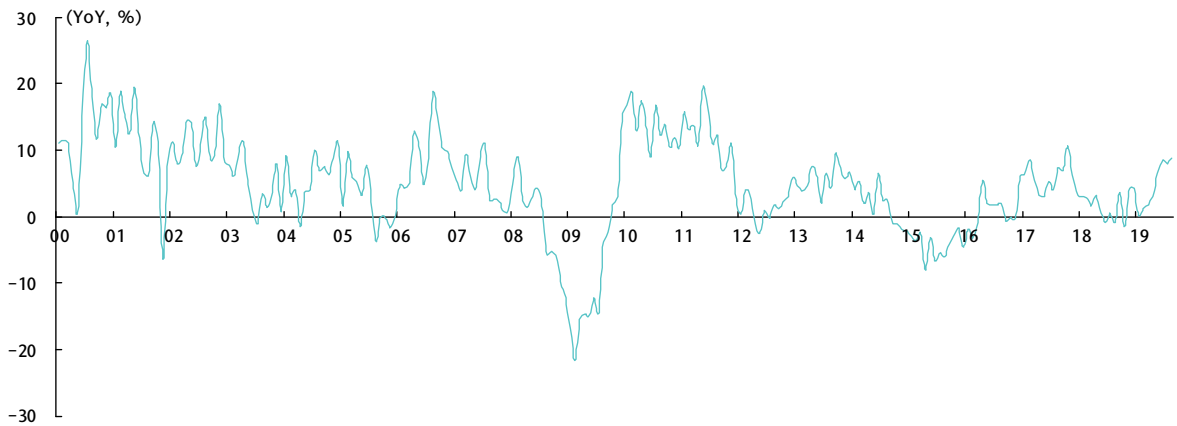


자료: 통계청

■ 석유제품 소비 부진으로 공급과잉 상황 지속

- 글로벌 경기침체로 인한 석유제품 소비내수, 수출 부진으로 공급이 수요를 크게 상회하면서 수급부진 지속
- '19년 9월 누계 석유제품 공급은 전년비 1% 증가한 반면, 수요는 약 4% 감소한 것으로 나타남

그림36 | 국내 완성차 수출단가 증감률 추이

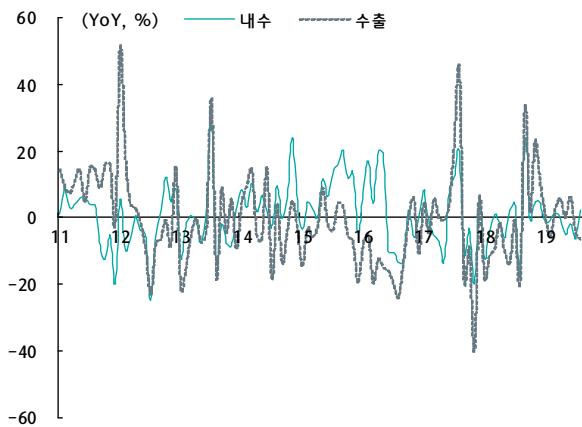


자료: KAMA, 하나금융경영연구소

■ 9월 수출 단가는 수출물량 감소에도 팰리세이드, 베뉴 등 SUV 수출호조로 전년동월대비 상승

- 수출물량은 전년동기대비 -6.6%로 감소하였지만, 수출금액은 +4.0%로 증가하면서 대당 수출 단가는 상승
- 9월 수출 단가는 대당 1만 6,580달러로 전월비 +1.5%, 전년동기대비 +8.7%로 상승한 것으로 나타남

그림37 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이

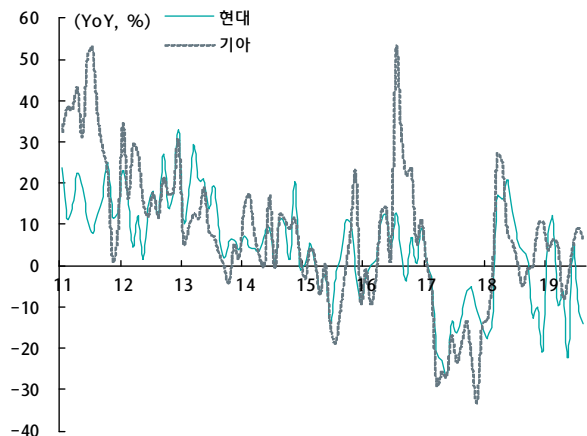


자료: KAMA

■ 9월 내수는 부진, 수출은 양호

- '19년 9월 내수판매는 개소베 인하, 신차효과, 그리고 영업일수 증가의 영향으로 전년동기대비 +2.1%를 나타냄
- '19년 9월 수출은 글로벌 신차 투입과 친환경차 판매호조에 불구하고, 글로벌 경기침체에 따른 수요 감소 등의 영향으로 전년동기대비 -6.6%를 나타냄

그림38 | 현대/기아차 해외생산 증감률 추이

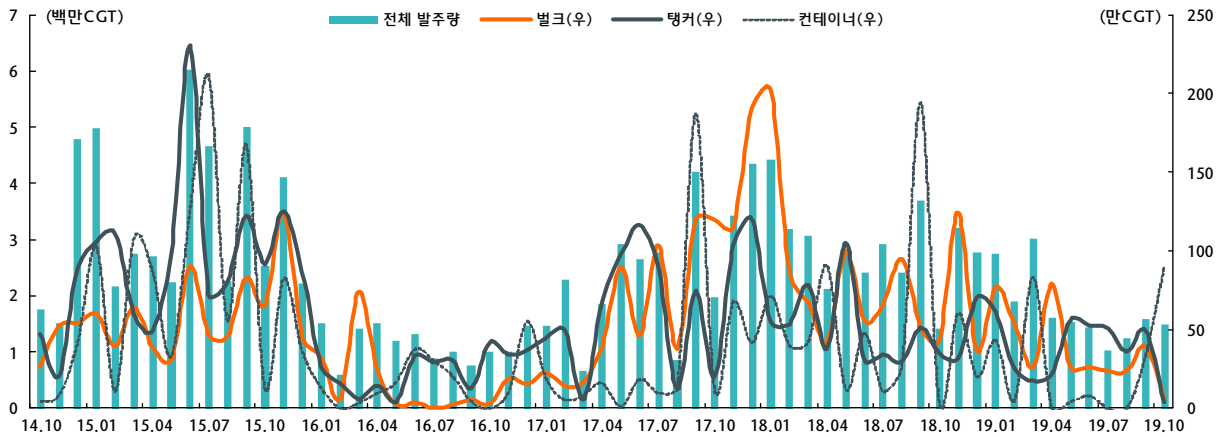


자료: KAMA

■ 9월 해외생산은 4개월 만에 플러스성장

- '19년 9월 현대/기아 해외생산은 34만 여대로 전월대비 +4.3%로 증가하였지만, 전년동월대비 -8.1%로 감소
- 이러한 생산 감소는 세계 최대 시장인 중국과 인도에서 수요침체가 지속되면서 재고가 증가하고 있기 때문
- '17년 9월 대비로도 -7.2%를 기록하며, 전전년동기비로도 마이너스 성장을 나타냄

그림39 | 전 세계 선박 발주량(선종별)

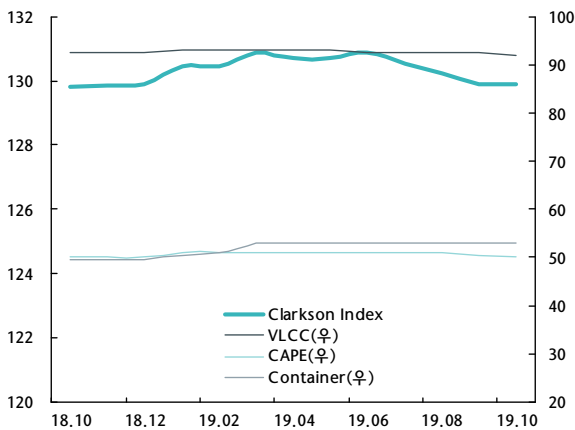


자료: Clarkson

■ 10월 전 세계 상선 발주량은 전월대비 소폭 하락하였으나, 컨테이너선 및 LNG선 발주는 증가

- 10월 전 세계 상선 발주량은 1.5백만CGT를 기록하여 전월대비 5.4% 하락. 컨테이너선과 LNG선 발주는 전월대비 166.0%와 190.4% 증가한 반면 벌크선과 탱커선은 84.0%와 91.5% 하락하여 대조적
- 10월 주요 선종별 발주 척수(총 53척) : 벌크선 8척, 컨테이너선 12척, LNG선 4척, LPG선 1척, 탱커선 7척, FPSO 1기

그림40 | Clarkson 신조선가 지수

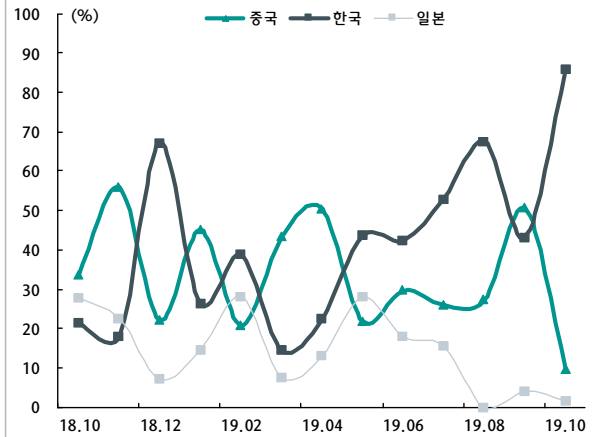


자료: Clarkson

■ 10월 클락슨 신조선가 지수는 130p로 보합

- 10월 클락슨 신조선가 지수는 전월과 동일한 130p를 기록하여 보합세(2018년 9월 이후 130~131p 수준을 유지)
- 주요 선종별 신조선가: Cape선 \$50M, VLCC \$92M, 4,800TEU 컨선 \$53M, 174K CBM LNG선 \$186M

그림41 | 국가별 상선 수주점유율

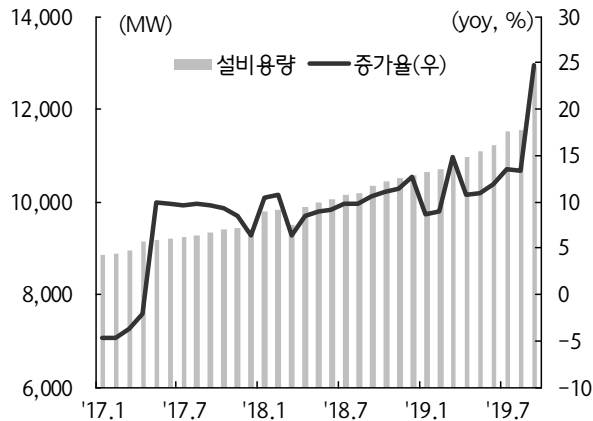


자료: Clarkson

■ 10월 국가별 수주점유율은 한국이 1위

- 10월 국가별 수주점유율은 한국이 초대형 컨테이너선 및 LNG선을 다수 수주한데 힘입어 1위 차지 (한중일 수주점유율 : 한국 86%, 중국 10%, 일본 2%)
- 한국 업체별 수주 : 대우조선 7척, 삼성중공업 8척 등

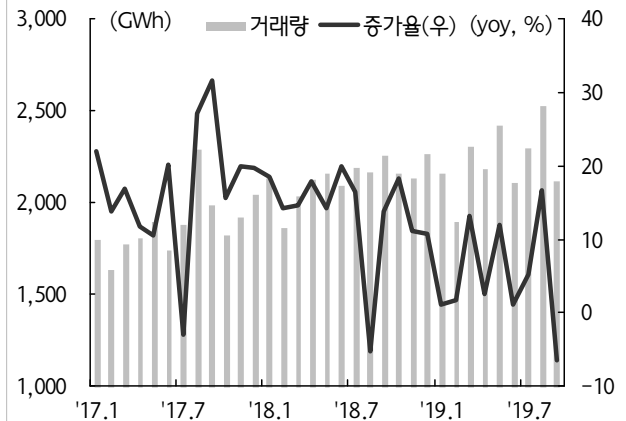
그림 42 | 신재생에너지 설비용량(전력거래소 등록기준)



자료: 전력거래소

■ '19년 9월 신재생 설비용량 12,916MW  
- 전월대비 폐기물 1,234MW, 풍력 56MW, 태양광 36MW, 연료전지 20MW, 바이오 9MW 증가

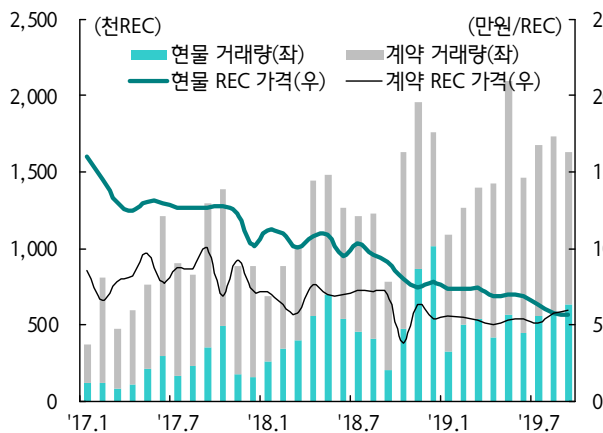
그림 43 | 신재생에너지 전력거래량(전력거래소 등록기준)



자료: 전력거래소

■ '19년 9월 신재생 전력거래량 2,116GWh  
- 2019년 9월 전력거래량 전월대비 16.3% 감소, 전년동월대비 6.5% 감소

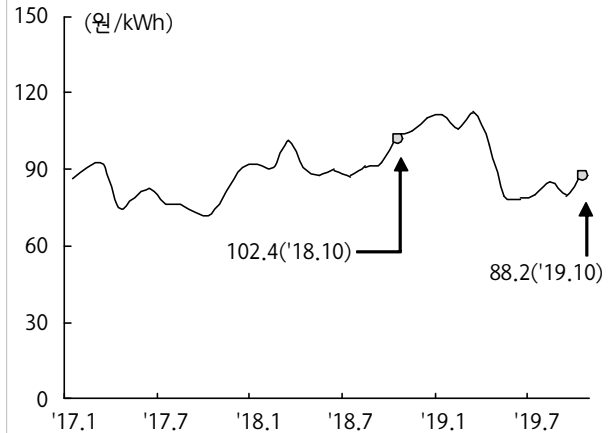
그림 44 | 평균 REC 거래가격 및 거래량



주 : 거래량 및 금액으로부터 계산한 평균 REC 거래가격으로 실제 계약가격 및 현물가격과 차이 존재  
자료: 전력거래소

■ '19년 9월 계약REC 6.0만원, 현물REC 5.7만원  
- (거래량) 계약 거래량 100만 REC로 전년동월비 205.4% 증가, 현물 거래량 64만 REC로 전년동월비 73.3% 증가  
- (가격) 평균 현물가격이 계약가격보다 0.3만원 낮아짐

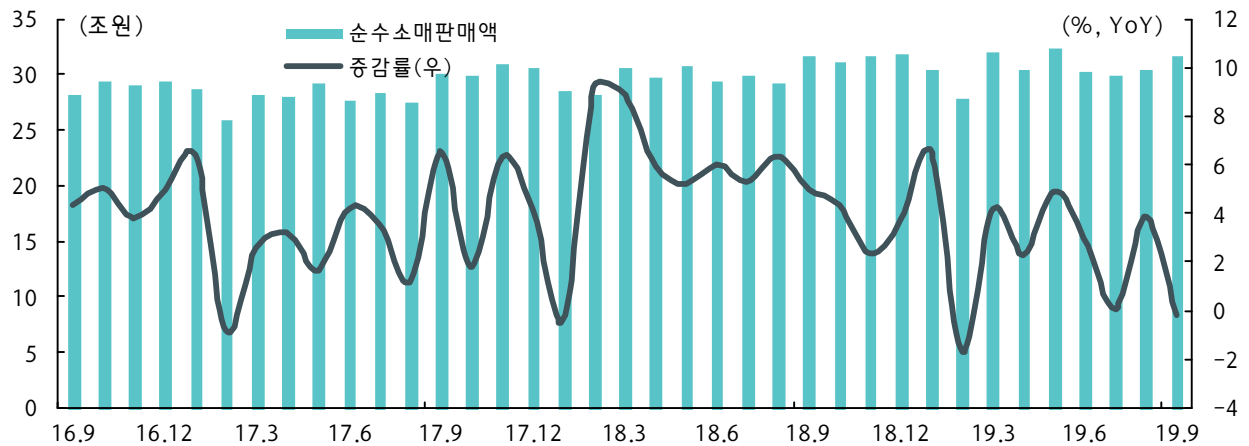
그림 45 | SMP 동향



자료: 전력거래소

■ '19년 10월 SMP 88.2원/kWh  
- 국제유가 하락 등의 영향으로 2019년 10월 SMP 전년 동월대비 13.8% 하락

그림46 | 순수소매판매액 추이

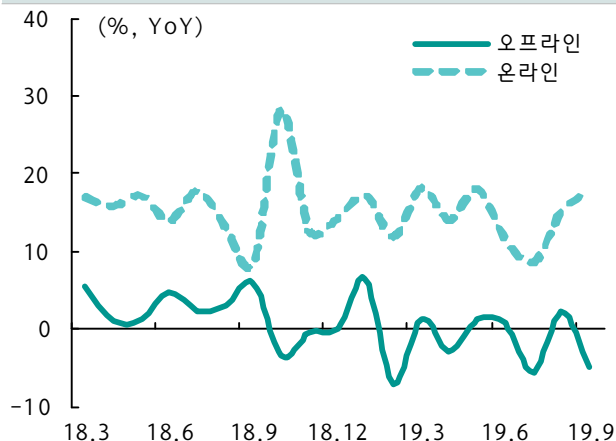


자료: 통계청

■ 2019년 9월, 명절 상품 판매가 8월로 분산되면서 소폭 감소

- 7월 3.9%까지 회복되었던 전년동월대비 순수소매판매액(자동차 및 연료 판매액 제외) 증감률은 9월 0.1% 감소
- 전년대비 이른 추석의 영향으로 8월부터 명절 상품 판매가 8월로 분산되면서 9월에는 감소세 전환

그림47 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향

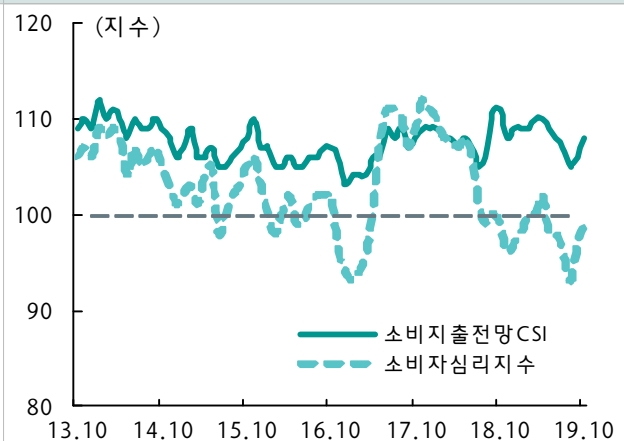


주: 오프라인-편의점(3사), SSM(4사), 백화점(3사), 대형마트(3사)  
 온라인-온라인판매중개(4사), 온라인판매(9사)  
 자료: 산업통상자원부

■ 9월, 오프라인과 온라인 격차 확대

- 오프라인 주요 업체 판매액은 명품 판매의 전월 분산과 온화한 기후 때문에 전년동월대비 5.0% 감소
- 온라인 주요 업체 판매액은 계절용 소형 가전 및 생활용품 판매가 증가하며 전년동월대비 17.8% 성장

그림48 | 소비자 심리 지수, 소비 지출 전망



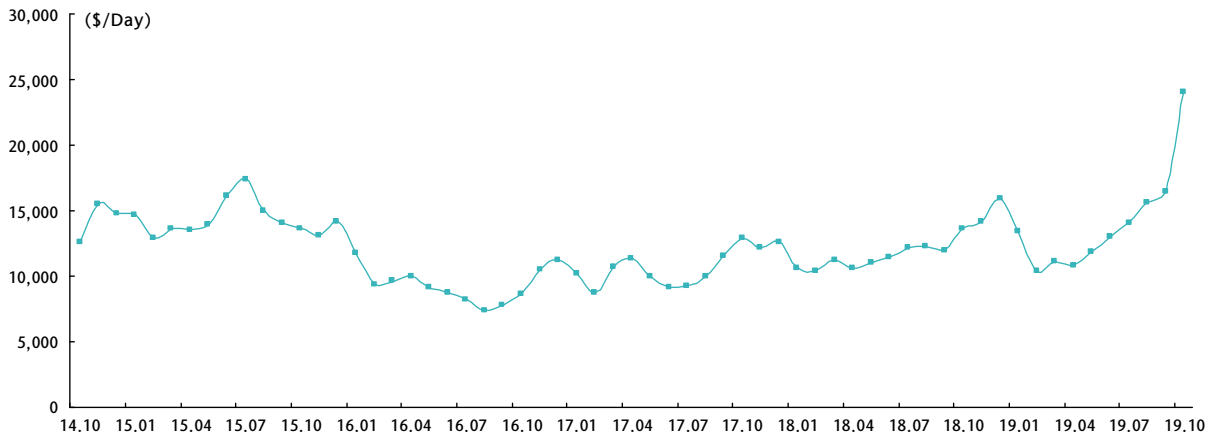
자료: 통계청

■ 소비자 심리지수가 상승했으나 기준점 하회

- 2019년 4월 102로 기준점(100)을 상회했던 소비자 심리지수가 5월부터 100을 하회하고 있음
- 10월에는 대내외 불안요인 완화되면서 지난달 97대비 2p 상승한 99를 기록했으나 여전히 100 하회



그림 49 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)

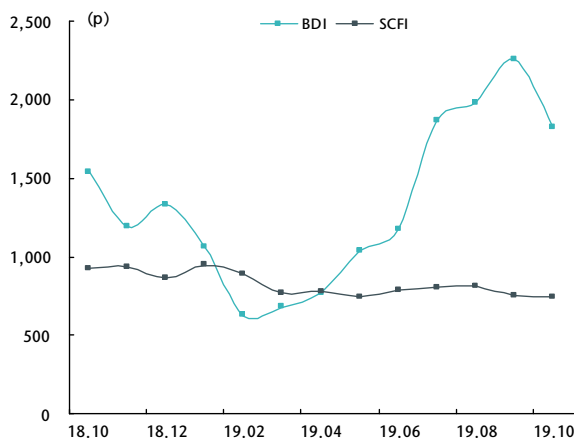


자료: Clarkson

■ 10월 Clarkson 해운종합지수는 탱커선 운임이 급등하며 큰 폭으로 상승

- 10월 Clarkson 해운종합지수는 전월대비 46.4% 상승한 \$24,057/Day를 기록. 선종별로는 탱커선이 미국의 제재로 전월대비 229.7% 상승하며 급등한 반면 벌크선은 8.9% 하락
- 10월 LNG선 운임(174K CBM 기준)은 전월대비 54.5% 상승한 \$127,500/Day를 기록

그림 50 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수

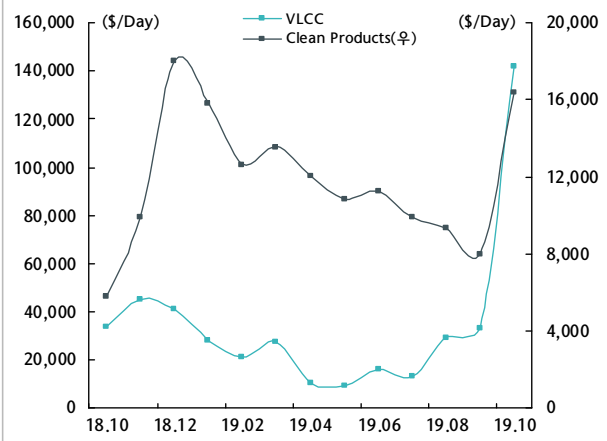


자료: Clarkson

■ BDI 지수와 SCFI 지수 모두 하락

- 10월 벌크선 운임 지수(BDI 지수)는 Cape선 운임이 큰 폭으로 하락하여 전월대비 19.0% 하락한 1,826p 기록
- 동월 컨테이너선 운임 지수(SCFI 지수)는 전월대비 1.2% 하락한 746p를 기록(미주 및 유럽 노선 운임 모두 하락)

그림 51 | 탱커선 운임(Earnings)

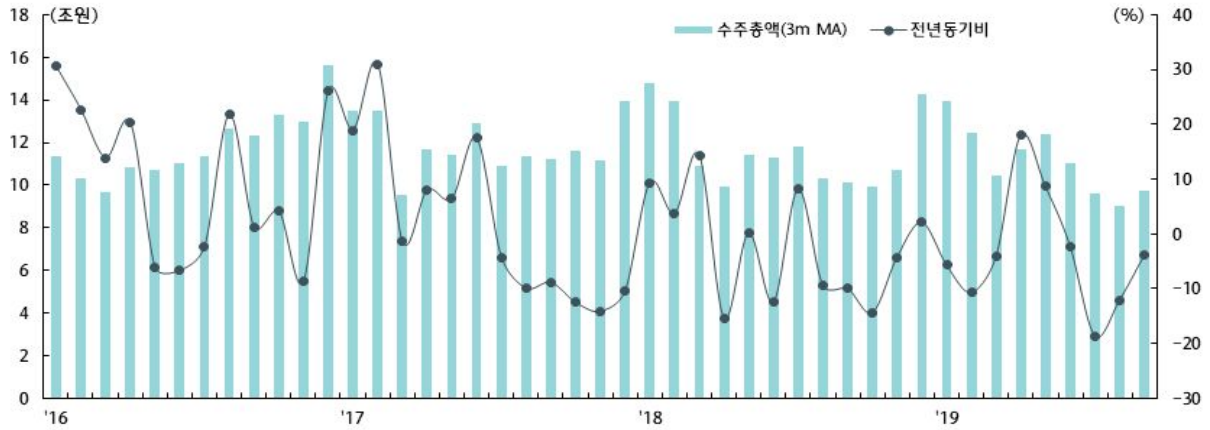


자료: Clarkson

■ 탱커선은 초대형유조선 및 제품선 모두 상승

- 10월 초대형유조선 운임은 미국의 중국 선박 제재의 영향으로 전월대비 328.4% 상승한 \$142,112/Day를 기록
- 동월 석유제품선 운임 또한 초대형유조선 운임 강세의 영향으로 전월대비 104.4% 상승한 \$16,357/Day를 기록

그림52 | 건설사 수주 동향

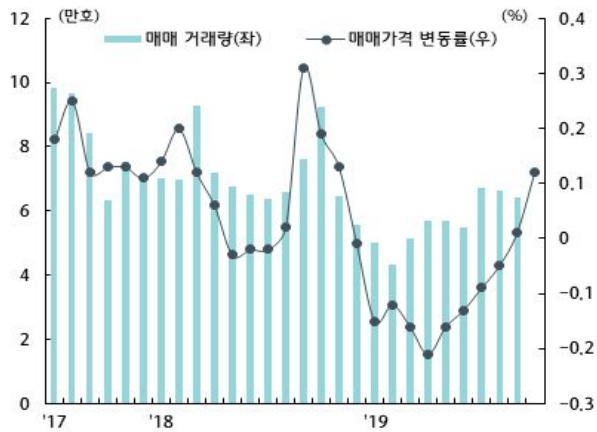


자료: 통계청

■ 주택수주 2분기 다소 개선되면서 건설수주 증가했으나 단기효과에 그칠 전망

- 정부의 분양가 상한제 기준 완화 계획이 발표되면서 주택건설 관망세가 확대되어 건설수주 빠르게 감소했으나 강남권 재건축 단지 등 특정지역에 대한 펀셋 규제의 가능성이 높아지면서 수주감소 충격은 빠르게 완화
- GTX-A 착공에 따른 민자 수주액이 꾸준히 반영되면서 경기 불확실성 확대에 따른 민간부문 토목건설 수주 감소액을 상당부분 상쇄하고 있어 1~9월 누적 수주액은 전년 동기대비 3.4% 감소하는데 그쳤음

그림53 | 주택 매매가격 및 거래량

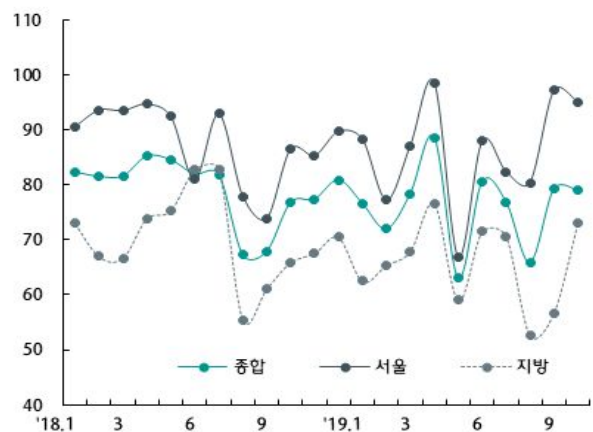


자료: 국토교통부, 한국감정원

■ 주택가격 하락세 멈추고 상승세로 전환

- 정부의 분양가 상한제 확대가 주택공급 감소우려로 인식되면서 기존 아파트에 대한 수요는 오히려 확대
- 저금리 등으로 가격 하락폭 크고 규제 적은 지방 아파트에 대한 투자수요가 확대된 것도 가격 상승의 원인

그림54 | 건설기업 경기실사지수



자료: 한국건설산업연구원

■ 지방 건설경기 불확실성 확대 지속 중

- 건설업계 체감경기는 8월을 저점으로 빠르게 회복되는 모습이 전국적으로 나타나는 중
- 다만, 지방의 건설경기 불확실성이 지속되면서 체감경기 진폭이 확산되고 있는 추세

## 하나 산업정보 Hana Industry Info.

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