

HIF월간 산업 이슈(8월)

Monthly Industrial Issue

경제 이슈

경제 고빈도 데이터로 살펴본 코로나19 이후 회복 흐름과 시사점 김영준

- 고빈도 자료(high frequency data)를 이용하여 한국경제의 회복정도를 점검한 결과, 대부분의 자료가 3~5월 중 저점을 통과하여 하반기 한국경제 회복 가능성을 높이고 있음
- 다만 국내 항공 및 자동차 이동이 빠르게 회복된 반면, 국제 여객 및 화물의 회복은 지체되고 있어서 해외發 충격 장기화 가능성에 대한 모니터링과 선제적인 리스크 관리가 필요

산업별 주요 이슈

정유 2/4분기 정유사의 영업적자 폭 개선에도 불구하고 불황은 지속될 전망 안혜영

- 석유 수요 회복과 유가반등으로 2/4분기 정유사 영업적자 폭은 전분기 대비 크게 축소되었지만 8월 현재도 코로나19 지속으로 석유 수요 회복이 어려운 가운데 OPEC+는 원유 감산 규모를 축소하는 등 공급과잉이 우려되고 있어 하반기에도 정유사의 실적 및 유동성 회복은 기대하기 어려움
- 정유사를 둘러싼 대내외 환경의 불확실성이 높아진 만큼 정유사별 대응능력, 현금 창출력 등을 파악하고 단기, 중장기 재무 부담 수준에 대한 모니터링을 통해 강도 높은 리스크 관리 필요

철강 코로나19의 충격이 가시화되는 철강산업, 2020년 두 자릿수 감소 예상 김유진

- 2분기 국내 철강기업의 신용등급 전망이 하향조정되고, POSCO가 사상 첫 분기 영업손실을 발표하는 등 코로나19의 충격이 가시화
- 국내 철강산업은 2020년 침체 후 2021년 회복될 것으로 기대되나, 코로나19 재확산 시 3년(2019~2021) 연속 마이너스(-) 성장도 가능

자동차 코로나19를 계기로 빨라지는 글로벌 전기차 전환 속도 김동한

- 코로나19를 계기로 빨라지는 글로벌 전기차 전환 속도에 발맞춰, 탭티어 완성차 메이커들은 선택과 집중 하에 전기차 전용 플랫폼 개발, 배터리 공급 안정성 등을 모색
- 코로나19가 가져올 경영환경 변화에 대응 중인 글로벌 탭티어 완성차 메이커의 기민한 대응에서 우리나라 경영진도 더욱 적극적이고, 면밀한 전기차 전략이 필요

조선 친환경 선박 개발을 통한 저탄소 경제 대응 마지황

- 최근 현대미포조선이 영국 로이드선급(LR)으로부터 암모니아 추진선에 대한 선급 기본인증서(AIP)를 받는 등 국내 조선업체들이 친환경 선박 개발에 박차를 가하고 있는 중
- 국제해사기구의 선박 환경규제 강화로 단기적으로는 LNG 연료추진선이 늘어날 것으로 보이나, 중장기적으로는 암모니아 및 수소 추진선 발주가 증가할 것으로 전망되어 이에 대한 대비 필요

발전**그린뉴딜의 첫 단추로 해상풍력 시동**

오유진

- 정부는 그린뉴딜 본격 실행을 위해 2.4GW급 전북 서남권 해상풍력을 시작으로 사업 추진속도를 높여 해상풍력 발전용량을 2030년까지 12GW로 확대할 계획
- 그간 해상풍력의 가장 큰 제약요인이었던 입지개발과 인허가를 공공부문에서 주도함으로써 과거보다 속도감 있는 개발이 이루어질 전망

유통**백화점, 전반적인 침체 속에 양극화 심화로 하위권 점포의 부실화 우려**

김문태

- 2020년 상반기, 백화점은 코로나19 확산에 따라 전반적인 침체를 보이는 가운데 명품 호조 현상으로 브랜드 구성이 열악한 하위권 점포가 상대적으로 더욱 크게 침체되는 양극화 심화
- 코로나19로 인한 비대면 채널 선호, 대형 점포에 대한 부정적 정책 등으로 오프라인 경영 환경이 악화되는 가운데 백화점 점포 양극화 심화로 하위권 점포들의 부실화 가능성 상승

의료**코로나 시대, 디지털 헬스케어의 뉴노멀로 부상**

김유진

- 코로나19를 계기로 디지털 기술 기반의 비대면 헬스케어 서비스가 뉴노멀로 부상 중이며, 향후 정부의 정책 지원 강화 및 수요자의 니즈 확대에 관련 시장의 성장이 가속화될 전망
- 초고령 사회 진입을 앞둔 한국도 디지털 헬스케어의 가치를 인식하고 규제 완화의 움직임을 보이고 있어 향후 ICT 기반의 의료 서비스 구현에 강점을 가진 헬스케어 기업의 성장이 기대

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)						
C28. 축전지	이차전지						
C30. 자동차	자동차		●				
C31. 기타 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

고빈도 데이터로 살펴본 코로나19 이후 회복 흐름과 시사점

고빈도 데이터(HFD)로 살펴본 코로나19 이후 회복 흐름과 시사점

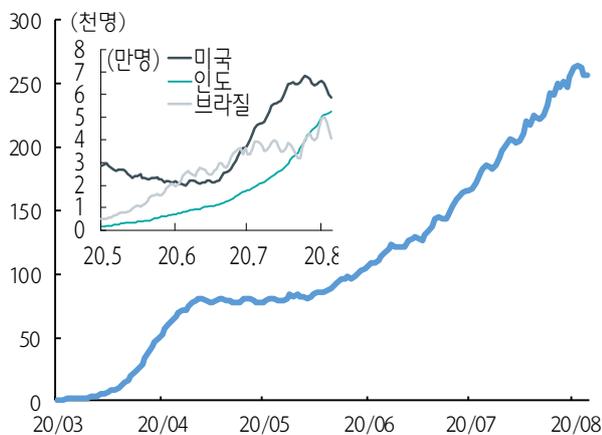
※ **Summary** : 수출급락으로 한국경제가 2Q에 침체국면에 진입했으나, 주요국 경제활동 재개와 경기부양책 등으로 하반기 회복될 것으로 예상. 고빈도 데이터로 한국경제의 회복 정도를 점검한 결과, 3~5월 대부분의 자료가 저점을 기록한 이후 회복 흐름. 다만 회복강도에 있어서는 국내 항공 및 자동차 이동이 빠르게 회복된 반면, 국제 여객 및 화물의 회복은 지체되는 등 양극화 흐름이 나타남

※ **Comment** : 미국, 브라질, 인도 등 인구대국의 코로나19 확산으로 내수에 비해 해외수요의 회복이 지지부진해 해외發 충격 장기화 가능성에 대한 지속적인 모니터링과 선제적인 리스크 관리가 필요

■ 한국경제는 코로나19의 충격으로 기술적인 침체국면에 돌입

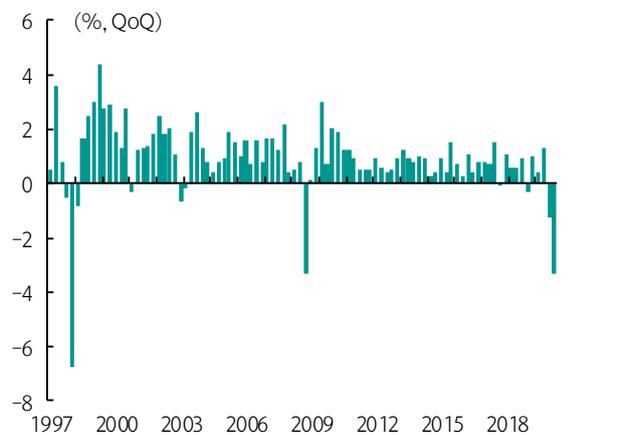
- 코로나19의 충격이 본격화된 2/4분기 한국경제는 전분기대비 -3.3%(전년동기대비 -2.9%)의 역성장을 기록하며 기술적인 침체국면에 돌입
 - GDP 성장률(QoQ): 0.4%(19/3Q) → 1.3%(19/4Q) → -1.3%(20/1Q) → -3.3%(20/2Q)
- 1/4분기 추락을 이끌었던 민간소비가 내구재를 중심으로 반등(1Q: -6.5% → 2Q: 1.4%)에 성공했으나 코로나19의 세계적 유행으로 수출이 급락(-16.6%)했으며, 설비투자(-2.9%)와 건설투자(-1.3%)도 감소세로 전환하며 성장률을 끌어내림
 - 경제활동별로 서비스업(-1.1%) 감소폭이 축소되었으나, 제조업(-9.0%)이 큰 폭 감소
- 주요국 경제활동 재개에 따른 수출개선과 경기부양책 등으로 하반기 GDP 성장률은 플러스로 전환되면서 기술적 침체에서 벗어날 것으로 예상
 - 다만 2차 유행 가능성과 미중 갈등 심화로 회복강도는 당초 기대에 미치지 못할 가능성

그림1 | 코로나19 일일 확진자수 추이



자료 : CEIC

그림2 | 한국경제 GDP 성장률 추이



자료 : 한국은행

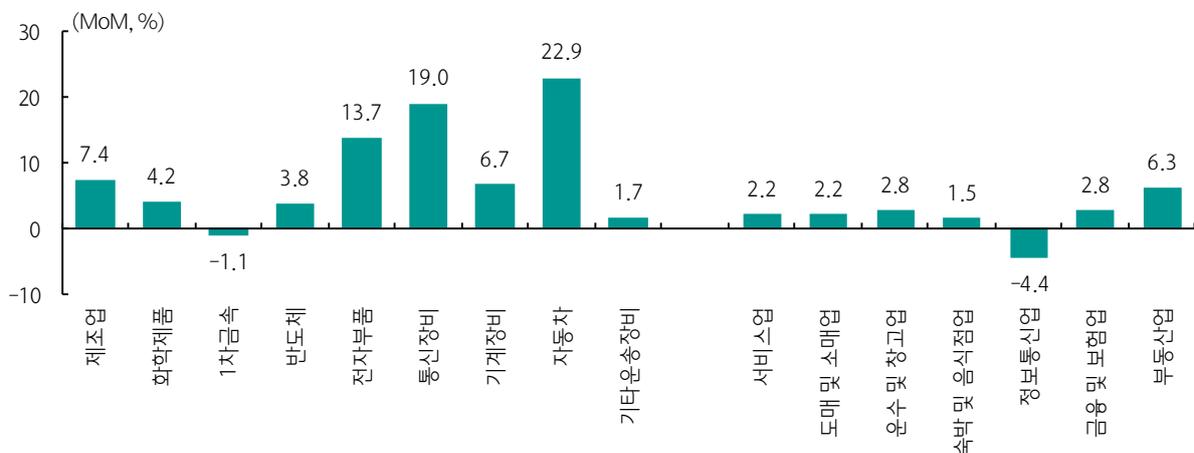
■ 서비스업 생산 회복 이어진 가운데, 주요국 경제활동 재개로 제조업 생산도 반등에 성공

- 실제로 6월 제조업 생산이 주요국 경제활동 재개 등에 힘입어 전월대비 7.4% 급증하며 2개월 연속 감소세에서 벗어나는 등 실물경기 회복 조짐
 - 자동차 생산이 전월대비 22.9% 증가하면서 전체 생산 회복을 주도했으며, 통신장비(+19.0%), 전자부품(+13.7%) 등도 두 자리대 증가를 기록
 - 반면 1차 금속은 자동차·조선 등 전방산업 수요부진으로 4개월 연속 생산 감소세가 지속
- 생산량 증가로 6월 제조업 평균 가동률도 68.3%로 상승. 다만 이는 연초(75.3%)에 비해 7.0%p 낮은 수준
- 6월 서비스업 생산도 재난지원금 효과 등으로 지난달에 비해 2.2% 증가하면서 3개월 연속 상승세 유지. 다만 전년대비로는 여전히 감소세(-0.1%)
 - 서비스업 생산 증가는 부동산업(+6.3%)과 운수 및 창고업(+2.8%) 등이 주도

■ 고빈도 자료(high frequency data)는 국내 경제가 3~5월 중 저점을 통과한 것으로 해석

- 기존의 통계는 속보성이 부족하여 급변하는 경제활동을 온전히 반영하지 못하는 한계. 이에 고빈도 자료(high frequency data)를 이용하여 한국경제의 회복정도를 점검
 - 고빈도 자료(high frequency data)는 극장 예약, 전력이용, 교통 혼잡도 등 사람들의 활동을 높은 빈도(일별·주별)로 측정된 데이터
- 밀집소비 자제로 영화관객수는 코로나 이전에 비해 60% 수준에 그침. 그나마 4월 2째주 1,800명 수준에서 반도·강철비2 등 블록버스터의 개봉으로 회복되는 모습
 - 영화관람 패턴이 밀폐된 극장에서 OTT 등 가정내 영상 서비스로 변화되면서 회복이 부진

그림3 | 주요 산업 6월 생산 증감률 비교



자료 : 통계청

- 이동상황을 알 수 있는 항공 여객수는 코로나 이전의 25% 수준. 국제선 여객수가 코로나 이전 대비 3%에 불과하지만 국내선 여객수는 코로나 이전의 90% 수준을 회복
 - 국내 이동상황을 알 수 있는 또다른 지표인 고속도로 주말 통행량 역시 사회적 거리두기 완화와 계절적 요인 등으로 코로나 이전 수준을 완전히 회복
- 기업의 생산 활동을 간접 측정할 수 있는 최대전력은 코로나 이전의 96% 수준까지 회복. 다만 전력사용은 연휴와 계절적 요인에 영향을 받으므로 해석에 주의가 필요
- 해상 물동량과 운임을 가늠할 수 있는 컨테이너운임지수(SCFI)는 원유수송 증가와 중국경기 회복 등으로 최근 1,000P를 상회하며 꾸준히 상승
 - 항공화물은 미국·남미 등 거대 시장의 코로나 확산으로 이전의 2/3 수준에 그치고 있음

■ 해외궤 코로나19 충격 장기화에 대비한 산업 모니터링과 리스크 관리 필요

- 고빈도 자료(high frequency data)를 이용하여 한국경제의 회복정도를 점검한 결과, 대부분의 자료가 3~5월 중 저점을 통과하여 하반기 회복 가능성을 높이고 있음
- 다만 회복강도 및 속도에 있어서는 국내 항공 및 자동차 이동이 빠르게 회복된 반면, 국제 여객 및 화물의 회복은 상당히 지체되고 있는 모습
 - 미국·남미·인도 등 인구대국의 코로나19 확산으로 국제이동의 회복은 당분간 어려울 전망
- 주요국 경제활동 재개와 경기부양책 등으로 하반기 경기 회복 가능성이 높지만, 2차 유행 가능성을 배제할 수 없으므로 지속적인 모니터링과 리스크 관리가 필요
 - 해외궤 충격 장기화로 인한 기업 수익성 및 건전성 악화에 대한 선제적 관리 요망 

표1 | 주요 고빈도 자료(high frequency data) 추이

	2020/1월	2020/2월	2020/3월	2020/4월	2020/5월	2020/6월	7/1주	7/2주	7/3주	7/4주	7/5주
영화관객수(명, 일평균)	373,819	170,427	9,922	4,869	7,102	92,883	118,600	53,580	215,558	192,267	215,199
국제선여객(명, 일평균)	254,242	141,822	20,768	5,103	4,430	6,068	7,414	7,498	7,156	6,074	7,061
국내선여객(명, 일평균)	88,368	54,609	35,416	40,022	60,886	72,038	78,685	78,570	84,017	78,426	81,820
고속도로 통행량(천대, 주말)	3,928	3,566	3,489	3,838	4,272	4,422	4,449	4,333	4,284	4,275	4,508
최대전력(MW, 일평균)	72,979	71,955	65,529	61,301	59,098	66,803	66,248	69,789	66,817	69,510	69,877
컨테이너운임지수(SCFI)	999.3	891.4	892.7	851.6	865.9	1,005.2	1,055.1	1,033.6	1,035.6	1,022.0	1,103.5
항공화물(톤, 일평균)	11,225	10,376	8,296	7,695	6,857	6,810	6,779	7,204	7,472	7,567	7,538

주 : 굵은글자는 해당 자료의 저점
 자료 : 영화진흥위원회, 전력거래소, Clarkson, 한국항공협회, 한국도로공사

산업 이슈

- 정유 : 2/4분기 정유사의 영업적자 폭 개선에도 불구하고 불황은 지속될 전망
- 철강 : 코로나19의 충격이 가시화되는 철강산업, 2020년 두 자릿수 감소 예상
- 자동차 : 코로나19를 계기로 빨라지는 글로벌 전기차 전환 속도
- 조선 : 친환경 선박 개발을 통한 저탄소 경제 대응
- 발전 : 그린뉴딜의 첫 단추로 해상풍력 시동
- 유통 : 백화점, 전반적인 침체 속에 양극화로 하위권 점포의 부실화 우려
- 의료 : 코로나 시대, 디지털 헬스케어가 뉴노멀로 부상

C19. 정유 : 2/4분기 정유사의 영업적자 폭 개선에도 불구하고 불황은 지속될 전망

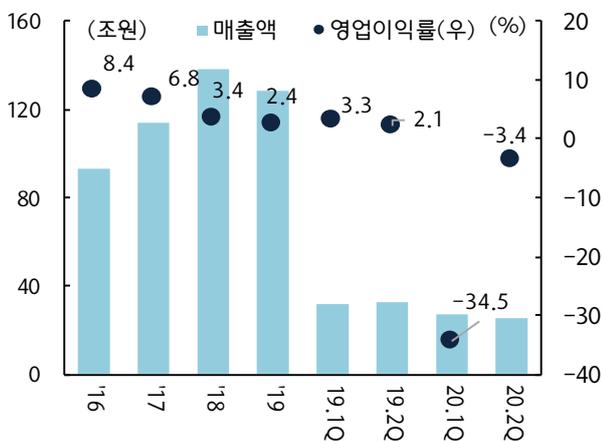
※ **Summary** : 5월 이후 점진적 석유 수요 회복과 산유국 감산에 따른 유가반등으로 2/4분기 정유사 영업적자 폭은 전분기 대비 크게 축소. 그러나 8월 현재 세계 각국에서 코로나19 확산세 지속으로 석유 수요 회복이 지연되는 가운데 OPEC+는 원유 감산 규모를 축소하고 있어 공급과잉 우려 상승. 결국 하반기에도 정유사의 정제마진은 BEP를 하회할 가능성이 높아 정유사의 실적 및 유동성 회복은 기대하기 어려운 상황

※ **Comment** : 정유사를 둘러싼 대내외 환경의 불확실성이 높아진 만큼 정유사별 대응능력, 현금 창출력 등을 파악하고 단기, 중장기 재무 부담 수준에 대한 모니터링을 통해 강도 높은 리스크 관리 필요

■ 2/4분기 정유사의 적자폭은 전분기 대비 대폭 축소

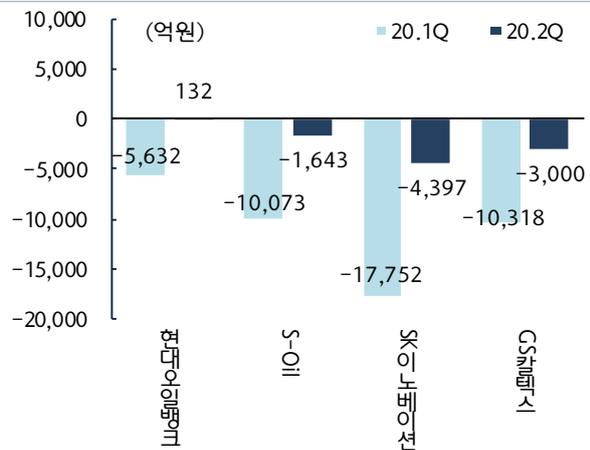
- 2/4분기 국내 정유사의 합산 영업손실 규모는 약 8,500억 원으로 1/4분기(4.3조 원)대비 적자폭을 크게 줄이면서 영업이익률은 1/4분기 -34.5%에서 2/4분기 -3.4%까지 개선
 - 2/4분기 주요 정유사의 영업이익(손실) : 현대오일뱅크 +132억원, S-Oil -1,643억원, SK 이노베이션 -4,397억원, GS칼텍스 -3,000억원 내외 추정
- 정유사의 적자폭이 줄어든 것은 정제마진 약세와 석유화학 등 타 사업부문의 부진에도 불구하고 5월 이후 점진적 석유 수요 회복과 산유국 감산에 따른 유가반등으로 전분기 대비 채고 관련 손실 규모가 감소한데 기인
- 특히 정유사 중 유일하게 흑자 전환한 현대오일뱅크는 업계 최고의 고도화설비를 이용하여 단가가 낮은 초중질원유 투입 비중을 높임으로서 원가를 절감한 것이 주요
 - 그 외 정유사는 정유사업 부문의 손실을 화학사업을 통해 보완해왔으나 2/4분기에는 코로나19에 따른 수요부진과 가격 약세로 실적 개선폭이 제한되면서 적자규모 축소에 그침

그림4 | 정유사 합산 실적



자료 : Kis-Value, 각 사 사업보고서

그림5 | 정유사별 영업이익 변화 및 전망



자료 : Kis-Value, 각 사 사업보고서

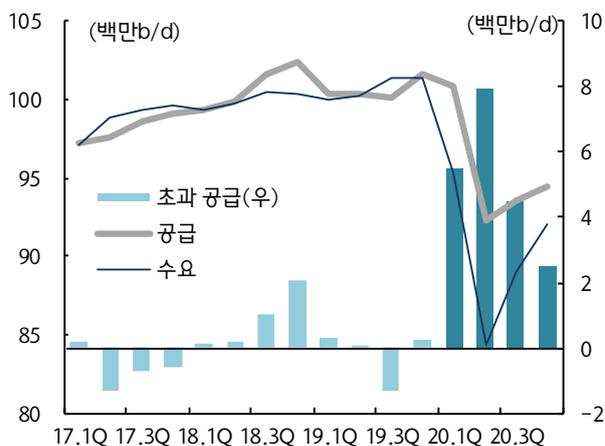
■ 하반기에도 석유 수요 회복 지연과 공급과잉으로 정제마진 약세가 지속될 전망

- 정유사들은 가동률 조정, 제품군 선별을 통해 실적 반등을 기대하고 있지만 8월 현재에도 세계 각국에서 코로나19 확산이 지속되고 있어 예년 수준의 수요 회복은 요원한 상황
 - 국제에너지기구(IEA)는 하반기 원유수요가 전년비 약 18% 감소한 8,140만 b/d로 추정
- 이와 같은 상황에서 OPEC+는 8월부터 원유 감산 규모를 기존 960만 b/d에서 770만 b/d로 축소하기로 결정함에 따라 2020년 말까지 공급과잉이 지속될 가능성이 높음
 - OPEC+는 現감산 규모를 연말까지 지속, '21년 부터 감산 규모를 580만 b/d로 축소할 계획
- 석유 수요 부진 및 공급과잉은 유가 및 주요 석유제품의 가격 약세로 이어져 하반기에도 정유사의 정제마진이 손익분기점(배럴 당 4~5달러) 수준까지 회복되기는 어려울 전망
 - 정유사의 정제마진은 20년 3월 3째주부터 현재(8월 1째주)까지 마이너스 지속 중

■ 정유사를 둘러싼 대내외 환경의 불확실성이 여전히 높은 만큼 개별 정유사의 유동성 현황과 대응 계획 검토를 통해 철저한 리스크 관리 필요

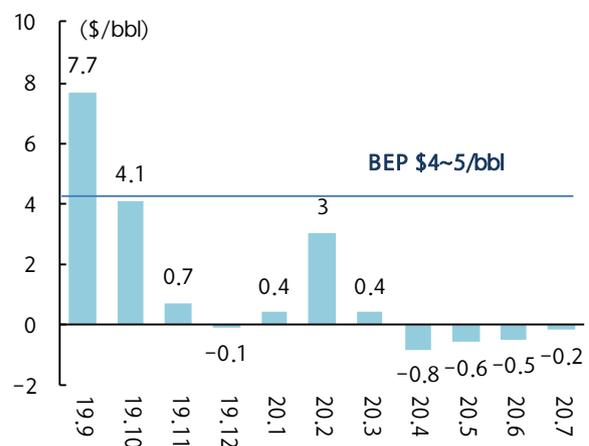
- 2/4분기 정유사의 적자규모가 축소되었지만 하반기 코로나19 2차 재유행이 현실화되어 주요국의 봉쇄조치가 재개되면 운송용 석유 수요는 다시 급감하게 될 전망
 - 최근 프랑스, 스페인, 독일, 이탈리아 등 유럽을 중심으로 코로나19 확산세 증가
- 또한 정유사들은 실적 악화로 현금 창출력이 저하된 가운데 상반기 유예했던 약 2조원 규모의 원유 관련 세금을 8~9월에 납부해야 하므로 유동성 악화 부담도 가중
- 정유사의 적자규모가 축소되었지만 여전히 대내외 환경의 불확실성이 높은 만큼 정유사별 대응능력, 현금 창출력 등을 파악하고 단기, 중장기 재무 부담 수준에 대한 지속적인 모니터링을 통한 강도 높은 리스크 관리가 필요 

그림6 | 글로벌 석유 수급 전망



자료 : EIA

그림7 | 국내 정유사의 정제마진 추이



자료 : 페트로넷

C24. 철강 : 코로나19의 충격이 가시화되는 철강산업, 2020년 두 자릿수 감소 예상

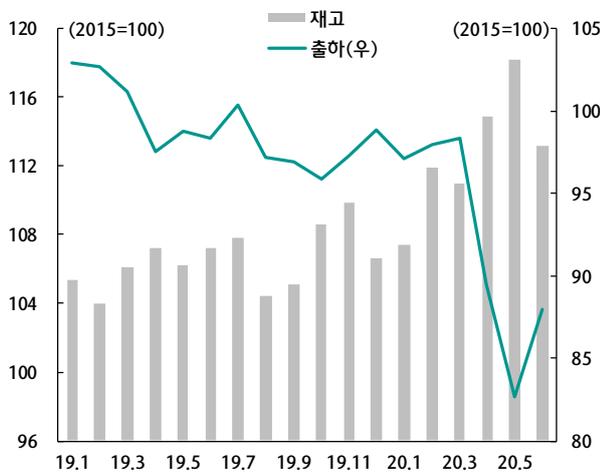
※ **Summary** : 2분기 국내 주요 철강기업의 신용등급 전망이 하향조정되고, POSCO가 사상 첫 분기 영업손실을 발표하는 등 코로나19의 충격이 가시화. 국내 철강산업은 2020년 침체 후 2021년 회복될 것으로 기대되나, 이는 2019년 시장규모에 못 미치는 수준. 하반기 이후 코로나19 재확산 시 3년(2019~2021) 연속 마이너스(-) 성장도 가능

※ **Comment** : 세부산업별로 리스크 기업을 선별·관리해야 하며, 영세기업 간 경쟁강도가 높은 단순 압연·강관·유통기업에 대한 보수적인 시각이 요구. 더 나아가 잠재적 한계기업에도 관심

■ 2분기 국내 철강기업의 신용등급 전망이 하향조정되고, POSCO가 사상 첫 분기 영업손실을 발표하는 등 코로나19의 충격이 가시화

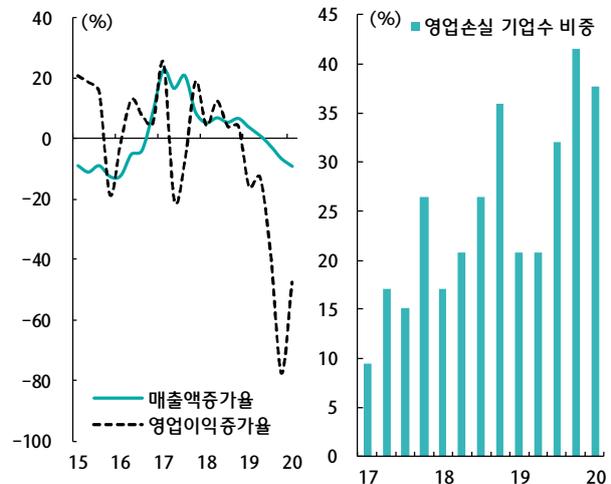
- 코로나19로 철강 수요가 급감하고 미래 회복시기에 대한 불확실성이 커지자 4월 말 신용평가기관은 국내 주요 철강기업의 신용등급 전망을 하향 조정
 - NICE는 영업수익성 저하를 이유로 POSCO, 세아베스틸, 세아홀딩스의 신용전망 전망을 하향 조정
- 최근 수요 급감에 대응하기 위해 주요 철강기업은 감산 및 휴업 조치를 취하고 있으나, 고정비 부담이 큰 산업 특성 상 원가율 상승에 따른 실적 악화 우려
- 실제 2분기 실적 발표에서 POSCO가 영업손실을 보고하는 등 코로나19의 영향이 가시화되고 있어 향후 시장의 향방을 예측하는 것이 매우 중요한 시점
 - POSCO는 분기 실적 공시를 시작한 2000년 이후 처음으로 영업손실(별도 기준 -1,085억 원)을 발표

그림8 | 국내 1차 금속산업의 재고 및 출하(우) 추이



자료 : 한국은행 경제통계시스템

그림9 | 국내 철강 상장기업의 분기 실적 추이



주 : 1차 철강 제조업 상장사 55개사 기준
자료 : Kis-Value

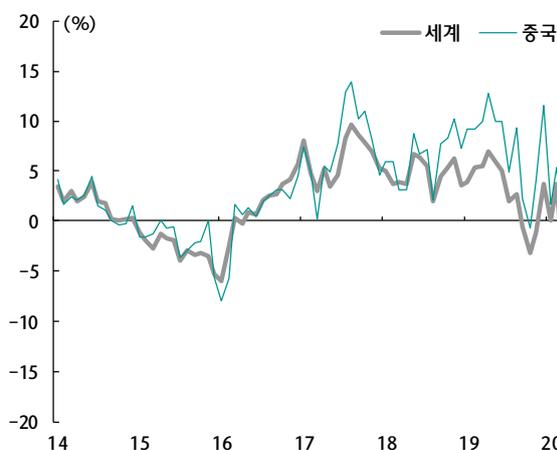
■ 전 세계 철강산업은 2020년 금융위기 수준의 불황을 거쳐 2021년 회복될 것으로 기대되나, 이는 2019년의 시장 규모에 못 미치는 수준

- 2020년 전 세계 철강산업은 코로나19로 자동차, 조선 등의 전방산업 수요가 침체되면서 2009년 글로벌 금융위기 수준의 불황을 겪을 전망
 - 세계철강협회(WSA)에 따르면 2020년 전 세계 철강 수요는 전년 대비 6.4% 감소한 16억 5,390만 톤을 기록할 것으로 예상되는데, 이는 2009년 금융위기 시기의 성장률(-6.3%)과 비슷한 수준
- 코로나19를 가장 먼저 겪은 중국은 정부 주도의 인프라 투자 확대로 전년 수준의 시장 규모를 유지하나, 미국·유럽·일본 등의 선진국은 두 자릿수의 감소율 예상
 - 지역별 철강 수요('20년 yoy) : 중국 1.0%, 미국 -22.9%, EU -15.8%, 인도 -18.0%, 일본 -19.1%
- 2021년에는 소폭 회복될 것으로 기대되나 시장 규모로는 2019년에 못 미치며, 이는 6~7월 주요 철강 생산 및 소비 국가의 봉쇄 조치가 해제되고 코로나19의 2차 유행이 없는 것을 가정한 것으로 잠재적인 하방 리스크가 상존
 - 세계 철강 수요 : '19년 17억 6,650만 톤 → '20년 16억 5,390만 톤 → '21년 17억 1,740만 톤

■ 국내 철강산업, 경제 전반에 걸쳐 불확실성이 만연한 가운데 코로나19 재확산 시 3년 연속 마이너스(-) 성장도 가능

- 2020년 국내 경제(GDP) 성장률은 하반기 이후 코로나19 확산세 진정, 정부의 적극적인 부양 등에 따른 회복 가정 시 소폭 하락한 후 2021년 기저효과 등으로 재반등 예상

그림10 | 전 세계 및 중국의 조강생산 증가율 추이



자료 : 세계철강협회

그림11 | 코로나19 발생 전후 전 세계 철강 수요 전망 변화



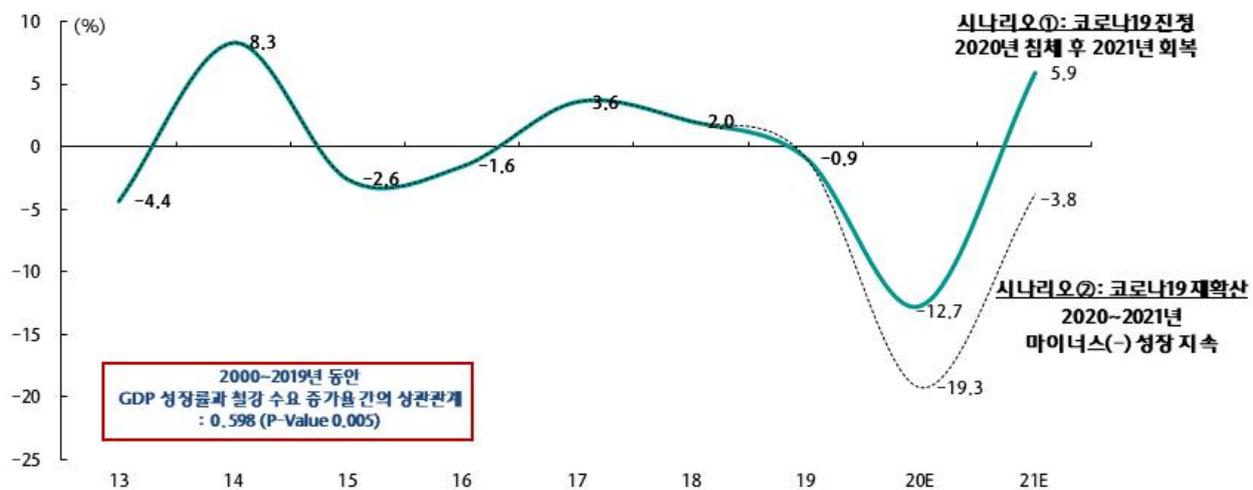
자료 : 세계철강협회

- 이는 코로나19의 2차 유행이 발생하지 않는다고 가정한 것으로 하반기 이후 코로나19가 재확산되고 주요 국가의 봉쇄가 강화된다면 2021년 마이너스 성장도 가능
 - GDP 성장률 : 코로나19 진정('20년 -0.6%, '21년 2.9%), 코로나19 재확산('20년 -3.8%, '21년 -0.8%)
- 이와 같이 코로나19의 충격으로 경제 전반에 걸쳐 불확실성이 만연한 가운데, 국내 철강시장은 2020년 위축된 후 2021년 소폭 회복될 것으로 예상되나, 하반기 이후 코로나19의 재확산이 현실화될 경우 3년 연속(2019~2021년) 퇴보도 가능
 - 철강 수요 : '19년 5.3천만 톤(-0.9%) → '20년 4.7천만 톤(-12.7%) → '21년 4.9천만 톤(5.9%)
- 또한 인접국가인 중국 및 일본으로부터의 저가 철강제품 수입이 확대되면서 공급이 악화되고 전방산업(자동차 제조사, 조선사, 건설사)에 대한 가격 협상력이 약화되면서 철강가격이 약세를 지속할 전망
 - 중국은 연초 코로나19의 충격으로 재고가 급증한 후 3월 이후 생산활동을 재개하고 인프라 투자를 확대하면서 공급이 다소 안정되고 있으나, 과거 평균 대비 2배 이상의 높은 재고 수준을 유지
 - 일본은 올림픽 연기 등으로 철강 수요가 급감하자 한국 등으로 밀어내기식 저가 수출을 확대 중이며, 2020년 철강 수요가 20% 정도 급감할 것으로 예상되어 동북아 시장 내 가장 부진한 국가로 평가

■ 영세기업 간 경쟁강도가 높은 단순 압연, 강관, 유통기업에 대한 보수적인 시각이 요구되며, 더 나아가 잠재적 한계기업에 대한 관리도 중요

- 향후 국내 철강산업은 공급 악화(전방산업 수요 둔화, 중국과 일본의 저가 수입재 범람)로 제품가격 약세 및 기업의 수익 감소가 예상되며, 특히 영세기업 간 경쟁강도가 높은 단순 압연, 강관, 유통가공업의 재무 리스크가 더욱 우려

그림12 | 국내 철강시장 전망



자료 : 한국은행, 한국철강협회, 하나금융경영연구소

- 강관산업의 경우 2018년 보호무역주의 여파로 대미 수출이 급감한 이후 법정관리를 신청하거나 부도 처리된 사례가 다수 발생하고 있어 리스크 기업에 대한 지속적인 관심이 필요
 - '17년 동훈에스피(자동차용 강관)와 동아스틸(구조용 강관)의 부도 이후 '18년 이후에는 스틸 플라워(후육강관), 엠스틸(배관용 강관), 디엔에프스틸(자동차용 강관) 등이 법정관리 중
 - 철강선 제조업 중 소규모 연강선재 가공기업은 시장 수요 변화에 따라 품목 다변화가 현실적으로 불가능하고, 원자재 수급 및 제품 판매에 있어 가격협상에 불리하여 재무구조 악화 우려
 - 또한 실적 악화가 예상되는 철강 유통가공업에 대한 보수적인 여신정책이 필요한데, 한국시장 내 입지가 불안한 한국GM, 르노삼성, 쌍용차 등과 거래하는 냉연 SSC가 더욱 위험
 - 더 나아가 철강기업 중 한계기업의 수(비중)가 빠르게 증가(상승)하고 있는 가운데, 철강산업의 하방 리스크를 고려하여 보수적인 관점에서 (잠재적) 한계기업에 대한 면밀한 검토와 선제적인 관리가 중요
 - 기업규모별 한계기업 비중을 살펴본 결과 중소기업과 함께 대기업 비중도 늘고 있어 대마불사의 원칙을 버리고 기업규모 구분 없이 전방위적으로 모니터링할 필요
 - 외감 이상 1차 철강 제조기업 중 한계기업 비중이 '17년 8.7%에서 '19년 12.7%로 4.0%p 상승하였고, '19년 이자보상배율 1미만인 기업은 38.0%인 것으로 파악
- ※ 한계기업이란 3년 연속 이자보상배율(영업이익/이자비용) 1 미만인 기업으로 영업활동을 통해 벌어들인 이익으로 금융비용도 감당하지 못하는 재무구조가 부실한 기업을 의미 

표2 | 국내 철강 세부산업별 재무평가 종합

산업	기업수 (개사)	성장성	수익성	활동성	유동성	재무건전성	한계기업		만성적 한계기업	
		매출액증가율 (%)	영업이익률 (%)	자산회전율 (회)	OCF비율 (배)	부채비율 (%)	수 (개사)	비중 (%)	수 (개사)	비중 (%)
제철업	2	5.2	7.7	0.6	10.7	38.5	0	0	0	0
제강업	4	0.6	2.5	0.9	4.9	91.0	0	0	0	0
합금철	10	1.8	4.1	1.1	6.8	126.8	0	0	0	0
열간 압연 및 압출	38	3.7	3.0	1.0	3.4	69.4	5	13.2	5	13.2
냉간 압연 및 압출	32	-0.4	2.5	1.1	1.6	137.2	2	6.3	2	6.3
표면처리강재	32	5.4	3.3	1.2	2.3	114.6	2	6.3	1	3.1
강관	126	10.3	1.8	0.9	2.1	96.3	15	11.9	6	4.8
철강선	30	0.4	2.3	0.7	2.9	54.0	5	16.7	4	13.3
제철업	2	5.2	7.7	0.6	10.7	38.5	0	0	0	0

주1 : 최근 3년의 값을 2019년 0.5, 2018년 0.3, 2017년 0.2로 가중평균하여 계산
 주2 : 한계기업은 최근 3년 연속 이자보상배율이 1미만인 기업이며, 만성적 한계기업은 최근 10년 동안 한계기업이 2번 이상인 기업
 주3 : 철강 유통가공업은 한국표준산업분류(KSIC) 상 명확하게 분류되지 않는 산업으로 재무평가 분석에서 제외
 자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

C30. 자동차 : 코로나19를 계기로 빨라지는 글로벌 전기차 전환 속도

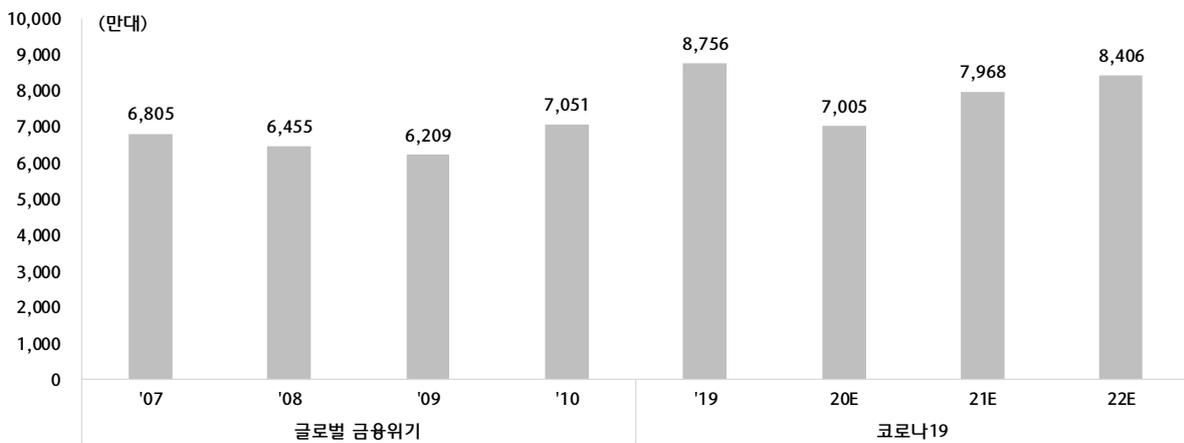
※ **Summary** : 코로나19 사태 이후 기후변화 방지, 환경규제 강화에 대한 의지에 힘입어 글로벌 전기차 시장은 EU를 중심으로 가파르게 성장할 전망이다. 빨라지는 전기차 전환 속도에 맞춰 탑티어 완성차 메이커들은 선택과 집중 전략 하에 전기차 전용 플랫폼 출시를 통한 범용성과 경제성 확보, 배터리 공급 안정성 등을 모색. 코로나 위기 속에서도 변화를 선제적으로 이뤄내 미래 발전의 기회로 삼을 필요가 있음

※ **Comment** : 코로나19가 가져올 경영환경 변화에 대해 선제적으로 대응 중인 글로벌 탑티어 완성차 메이커의 기민한 대응에서 우리나라 경영진도 더욱 적극적이고, 면밀한 전기차 전략이 필요

■ 코로나19 사태로 글로벌 자동차 시장이 고통을 받고 있는 상황

- 글로벌 자동차 시장은 2016년 이후 3년 연속 성장이 정체된 가운데 수요를 초과하는 공격적인 투자가 이어지며 공급과잉 규모가 확대되고 있었음
 - 2019년 자동차 시장 생산능력(1.3억대) 대비 공급과잉 비율은 23%로 추정
- 더구나 2020년 초 코로나19의 팬데믹에 따른 이동 제한 조치, 외출 자제, 극심한 소비 심리 위축, 공장 가동 중단 등의 영향으로 자동차 시장은 전례없는 위기를 경험 중
- 올해 글로벌 자동차 수요는 전년 대비 20% 감소한 7,000만대 초반으로 예상되고, 금융위기 당시와 비교해 회복 속도 또한 더딜 전망이다(현대차 글로벌경영연구소)
 - 글로벌 자동차 수요는 2023년에도 2019년 수준을 회복하기 어려울 전망
- 이에 대한 논거는 금융위기 때와 달리 고성장과 자동차 대중화로 수요를 받치던 브릭스 같은 존재가 부재한 상황에서 선진시장의 자동차 수요마저 부진에 빠져 있다는 점

그림13 | 글로벌 금융위기와 코로나19의 시기별 글로벌 자동차 수요 비교



자료 : 현대차그룹 글로벌경영연구소

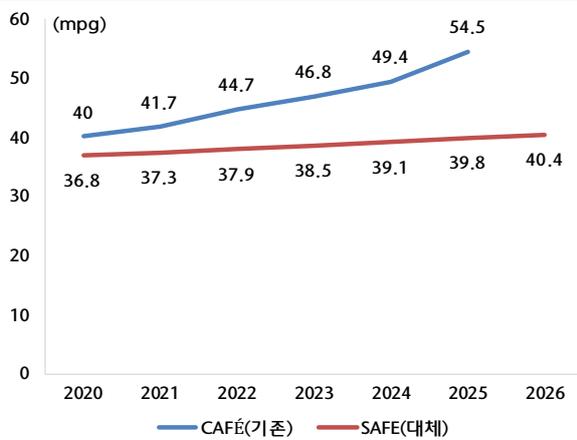
■ **코로나19 사태를 계기로 글로벌 전기차 전환 속도가 빨라질 것으로 예상**

- 세계 전기차협의회와 블룸버그NEF는 코로나19의 팬데믹에 따른 시장 침체로 올해 글로벌 전기차 수요는 전년 대비 18% 감소한 170만대에 그치겠지만, 2021년부터 증가해 2023년에는 540만에 달할 것으로 전망
 - 전기차 충전소 확대, '탄소 Zero'에 대한 투자 증가, 이차전지 가격 하락 등이 주요 근거
 - 코로나19 사태에 따른 2020년 전기차 시장의 훼손은 일회적인 요인이고, 중장기 성장성은 유효하며, 오히려 유럽의 환경규제 및 전기차 지원 강화로 전기차 시장의 고성장을 주장
- 본 고의 분석(스냅샷 참조)에 따르면 2020년 글로벌 전기차 수요는 전년 대비 12% 감소한 195만대인 반면, 2020~23년 연평균 32%씩 성장해 2023년 450만대에 이를 것으로 예상
 - 2020년 미/중 전기차 수요는 전년 대비 -20%, -40%, 유럽 전기차 수요는 +50% 예상
 - 2020~2025년 간 연평균 성장률은 EU(32.8%), 중국(27%), 미국(24.9%) 순이 될 전망

■ **전기차 시장의 성장 배경은 기후 변화와 코로나19 간의 관련성에 주목한 세계 각국 정부가 환경 규제 정책을 유지하고 있고, EU는 오히려 환경 규제와 전기차 지원을 강화하기 때문**

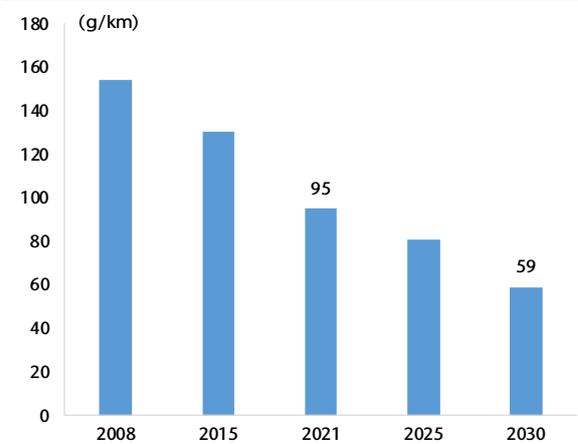
- (미국) 트럼프 정부가 연비규제 완화 조치를 했지만, 이는 일회적인 요인으로 전기차 시장의 단기 성장성을 훼손시킬 수 있겠지만, 장기 성장성은 여전히 유효
 - 지난 3월 31일 美 트럼프 행정부는 완성차 메이커가 달성해야 할 연비 수준을 2025년 54.5mpg(CAFE)에서 2026년 40.4mpg(SAFE)로 크게 완화 1)

그림14 | 미국의 연비규제 변화



자료 : EPA

그림15 | EU의 신차 연비규제 전망



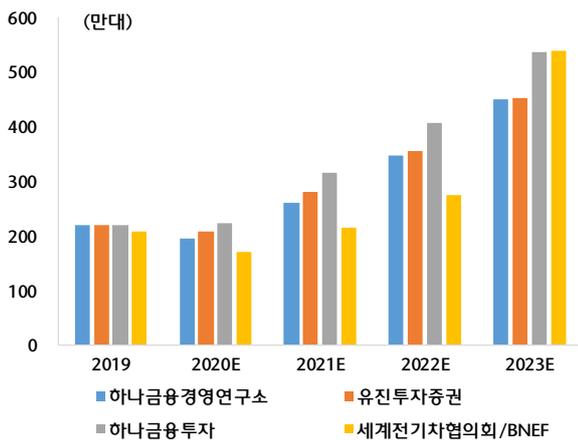
자료 : GLOBAL FUEL ECONOMY INITIATIVE, 하나금융경영연구소

1) 지난 3월 2021~2026년까지 매년 1.5%씩 신차의 연비를 향상하도록 하는 규제를 발표했는데 이는 당초 같은 기간 매년 5%씩의 연비 개선을 요구한 오바마 정부 시절의 규제를 변경한 것

[스냅샷] 국가별 전기차 시장규모 전망

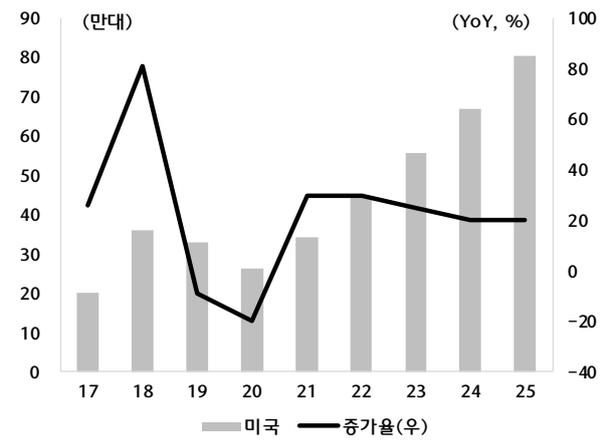
- 2020년 글로벌 전기차 시장은 전년 대비 12% 감소한 195만대로 예상되나, 2021년부터 회복하여 2025년까지 연평균 29.1%씩 성장할 전망
 - 국가별로 살펴보면, 중국, 미국, 일본 시장은 올해 전기차 수요가 전년대비 -40%/-20%/-10% 감소하는 반면, EU, 한국 시장은 +50%/+30% 증가할 전망
 - 2020~2025년 동안 EU가 연평균 32.8%로 가장 높은 성장세를 나타낼 것으로 예상되고, 그 뒤를 이어 중국 27%, 미국 24.9%의 성장세를 보일 것으로 예상
 - 전기차 판매 1위 국가가 중국(2019년)에서 EU(2025년)로 변동될 전망

그림16 | 주요 기관별 전 세계 전기차 수요 전망



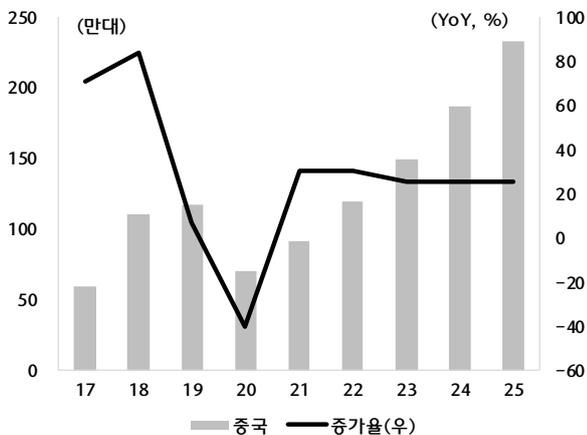
자료 : 세계 전기차협회 등, 하나금융경영연구소

그림17 | 미국 전기차 시장 수요 전망



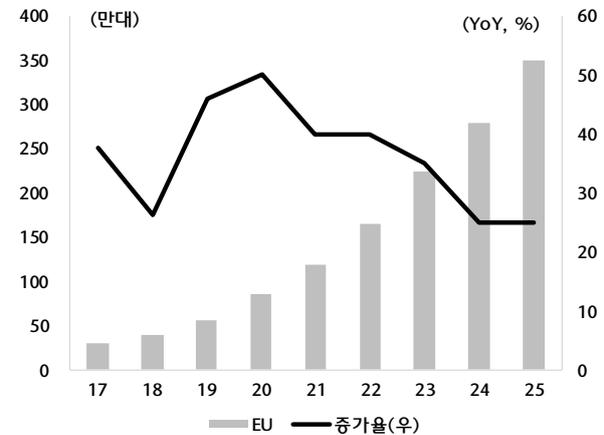
자료 : EV-Sales, 유진투자증권, 하나대투증권, 하나금융경영연구소

그림18 | 중국 전기차 수요 전망



자료 : EV-Sales, 유진투자증권, 하나대투증권, 하나금융경영연구소

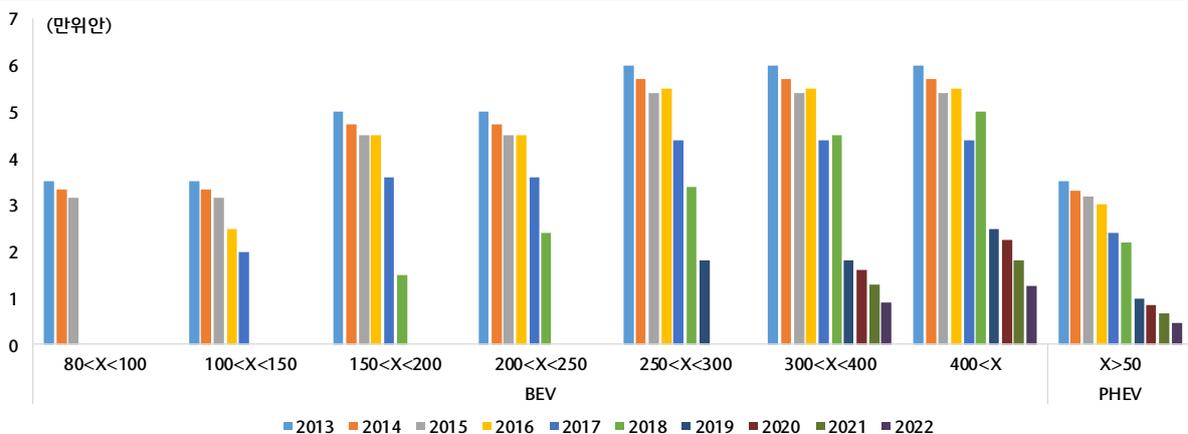
그림19 | EU 전기차 수요 전망



자료 : EV-Sales, 유진투자증권, 하나대투증권, 하나금융경영연구소

- 이러한 트럼프 정부의 연비규제 완화 조치에 대해 캘리포니아주 포함 23개주는 소송을 제기했고, 포드, 혼다, VW, BMW 등도 반대 입장을 표명하고 있음
- 더구나 순수 전기차 제조사의 글로벌 자동차 시장 잠식을 방어하기 위해서 기존 완성차 메이커의 전기차 투자 규모는 확대될 전망
- (EU) EU 뿐만 아니라 개별 국가 단위에서도 환경 규제와 전기차 지원을 강화
 - 코로나19 팬데믹으로 자동차 수요가 급감하자 자동차 업계가 EU 당국에 탄소배출 감축 의무 완화를 요청했지만, EU는 이러한 요청을 거부했고, 경기부양안으로 7,500억 유로 규모의 그린딜 정책을 발표하는 등 오히려 환경규제를 강화하겠다는 의지를 피력
 - 또한 프랑스와 독일은 친환경차 보조금 상향과 전기차 충전소 설치를 확대하기로 했고, 스페인은 5조원의 예산을 편성해 완성차 메이커에 3.6조원, 전기차 보조금 활용에 1.4조원을 활용할 예정
- (중국) 전기차 보조금의 단계적 삭감 조치에도 불구하고, 전기차 보조금 제도 2년 연장과 ‘의무 NEV(New Energy Vehicle) 판매 크레딧 비율’의 상향 결정에 힘입어 장기적으로 전기차 시장의 성장이 지속될 것으로 예상
 - 2020, 2021, 2022년 전기차 보조금은 각각 전년 대비 -10%, -20%, -30% 감소
 - 한편, 2017년 중국 정부는 연간 5만대 이상 생산(수입)하는 완성차 메이커에게 2018년 8%, 2019년 10%, 2020년 12% 이상의 신에너지 자동차를 의무적으로 생산시키기로 함
 - 그러나 업계 요구로 전체적인 적용을 1년 연장했고, 그에 따라 2021년 12%가 적용되는 건데, 최근 중국 산업/정보 기술부에서 크레딧 비율을 2021년 14%, 2022년 16%, 2023년 18%로 늘리겠다고 발표²⁾

그림20 | 1회 충전시 최소 주행거리(x km)에 따른 중국 신에너지 자동차(BEV/PHEV) 보조금 현황과 전망



자료 : 中華人民共和國財政部

2) 채영석(2020), “중국, 크레딧 비율 높여 신에너지차 판매 늘린다,” GLOBAL AUTO NEWS, 2020.07.02.

■ **글로벌 전기차 전환속도에 맞춰 탑티어 완성차 메이커(토요타 제외)들은 선택과 집중, 범용성과 경제성을 지향하고 있으며, 배터리 공급 안정성도 고려**

- (GM) 하이브리드차와 결별 선언 후 중국/미국 전기차 시장에 집중하고 있고, 차세대 전기차 플랫폼(BEV3)을 바탕으로 SUV/픽업트럭 라인업을 출시할 예정이며, LG화학 과 합자회사인 얼티엄 셀즈로부터 원가경쟁력을 갖춘 얼티엄 배터리를 공급받는 중
 - 2023년까지 신형 전기차 20종을 출시할 계획이고, 2025년 연간 100만대 판매가 목표
- (폭스바겐) 미래차 구상에서 수소차 배제를 선언한 이후 EU/중국 전기차 시장에 집중하고 있고, 독자적인 전기차 플랫폼(MEB)을 토대로 브랜드별 차별화된 전기차 전략을 선포했으며, 배터리 생산 투자에 나서는 등 배터리 기술 내재화를 모색
 - 2025년까지 총 80종(BEV 50종, PHEV 30종)의 전기차를 출시할 계획이고, 연간 150만대 판매가 목표
- (테슬라) 전 세계 전기차 판매 순위 1위이자, 순수 전기차(BEV) 메이커로 독자 플랫폼을 토대로 대량 생산을 지향하며, 세단/SUV/픽업트럭/상용트럭 등을 공략할 예정이며, 배터리 조달처 다변화 전략과 함께 배터리 기술 내재화 전략도 병행
 - 2020년 연 50만대에서 2021년 연 100만대 이상 판매할 계획이고, 2025년 연간 500만대 이상 수준에 달할 것으로 예상 3)
- (토요타) 전기차 경쟁에 본격 합류하기로 했고, 독자 플랫폼(e-TNGA)을 토대로 모든 친환경차(BEV/PHEV/HEV/FCEV)를 출시하는 전기차 메이커를 지향하고 있으며, 배터리 조달 관련해서 기존 파나소닉 외에 도시바, CATL, BYD 등과 협력을 시작
 - 2025년 전동화 차량 550만대를 판매한다는 계획을 세웠는데, 이 중 하이브리드카 450만대, BEV/PHEV/FCEV 100만대가 될 예정
 - ※ 향후 초소형~중형 차종은 전기차로 생산할 계획이지만, 대형 상용차는 수소차에 주력할 계획이며, 특히 수소차 분야에서 ‘인사이드4) 전략을 실행
- (현대차) 토요타와 비슷한 친환경차 종합 세트 전략을 구사 중이고, 전기차 전용 플랫폼(E-GMP) 도입을 통한 범용성과 경제성을 확보할 예정이며, 전기차 배터리 조달처 다변화를 통한 EV 리더십 확보를 위해 주력할 전망
 - 2025년까지 친환경차 44종을 운영하고 이중 절반이 넘는 23종을 전기차 전용 모델로 출시할 계획이며, 100만대 이상의 전기차를 판매하겠다고 선언
 - 현대차는 2025년까지 56만대, 기아차는 2026년까지 50만대를 판매하겠다는 계획

3) Paul Fosse(2020), “2025 Supply & Demand Predictions For The Global Auto Market,” CleanTechnica, 2020.07

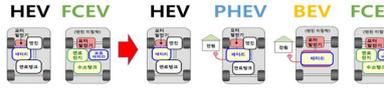
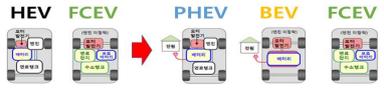
4) ‘인사이드’ 전략이란 완성차(수소차)를 만들지 않고, 핵심 부품인 수소연료전지와 연료전지에서 생산된 전력 제어기술을 공급하는 것을 의미하며, 중국 수소차 시장을 공략하기 위해 만든 전략

※ E-GMP發 첫 번째 모델은 콘셉트카 45(코드네임 NE)가 될 예정이고, 전기차 라인업 확대에 맞춰 전기차 브랜드명(‘아이오닉’)도 검토 중

■ **코로나19 위기를 기회로 바꾸기 위해 분투중인 GM/폭스바겐/테슬라 등의 사례에서 우리나라 경영진도 더욱 적극적이고, 면밀한 전기차 전략이 요구**

- 코로나 위기의 발생은 많은 기업의 생존을 위협하고 있으며 시간이 길어질수록 코로나19가 기업, 기업집단 등 경제 전반에 미치는 영향은 커질 것으로 보임
- 그러나 위기 속에서 변화를 선제적으로 이루어내 미래 발전의 기회를 찾아볼 필요가 있는데 전기차 시장이 가장 부합하는 사례라고 말할 수 있음
 - 글로벌 자동차 시장에서 전기차의 비중은 2020년 2.8%에서 2030년 14.8%에 달할 전망
- 코로나19가 가져올 경영환경 변화에 대응 중인 글로벌 탑티어 완성차 메이커의 선택과 집중, 범용성과 경제성, 배터리 공급망 구축 등의 움직임에서 우리나라 경영진도 더욱 적극적이고, 면밀한 전기차 전략이 요구 

표3 | 완성차 메이커별 전기차 전략 비교

완성차	전략	선택과 집중 vs 사업 다각화 (친환경차 라인업)	범용성과 경제성 (전기차 전용 플랫폼)	공급망 안정성 (전기차 배터리 수급)
		<p>선택과 집중 (중/미, SUV/픽업)</p> 	 <p>GM BEV3</p>	파우치 : LG화학
		<p>선택과 집중 (EU/중, 브랜드별 차별화)</p> 	 <p>폭스바겐 MEB</p>	파우치 : LG화학, SK이노베이션 각형 : CATL
		<p>선택과 집중 (전세계, 모든 차종)</p> 	 <p>테슬라 Model S, X platform</p>	원통형 : 파나소닉, LG화학 각형 : CATL ※ 배터리 내재화 준비
		<p>사업 다각화(전세계, 모든 차종)</p> 	 <p>토요타 e-TNGA platform</p>	각형 : 파나소닉, CATL, BYD
		<p>사업 다각화(전세계, 모든 차종)</p> 	 <p>현대차 E-GMP</p>	파우치 : LG화학, SK이노베이션 각형 : 삼성SDI (예상)

주 : HEV, PHEV, BEV, FCEV는 각각 하이브리드 자동차, 플러그인 하이브리드 자동차, 순수 전기차, 수소 전기차를 지칭
자료 : 하나금융경영연구소

C31. 조선 : 친환경 선박 개발을 통한 저탄소 경제 대응

※ **Summary** : 최근 현대미포조선이 영국 로이드선급(LR)으로부터 암모니아 추진선에 대한 선급 기본인증서를 받는 등 국내 조선업체들이 친환경 선박 개발에 박차를 가하고 있는 중. 국제해사기구의 선박 온실가스 배출 규제 강화 흐름이 암모니아, 수소, 전기 등 친환경 연료를 선박 추진 연료로 개발하고자 하는 배경이며, 단기적으로는 LNG 연료추진선, 중장기적으로는 암모니아 및 수소 추진선이 늘어날 전망

※ **Comment** : 코로나19 팬데믹으로 선박 발주 부진이 이어지고 있지만, 최근 각국 항구의 규제로 스크러버 장착이 줄어들고 LNG 연료추진선에 대한 발주가 늘고 있어 국내 조선업체에는 긍정적

■ 현대미포가 암모니아 추진선에 대한 선급 인증을 받는 등 국내 업체의 친환경 선박 개발 박차

- 최근 현대미포조선은 영국 로이드선급(LR)으로부터 암모니아 추진선에 대한 선급 기본인증서(AIP)를 받았다고 밝혔으며, 현대미포는 2019년 10월부터 독일 선박엔진 제조사인 MAN Energy Solutions 및 영국 로이드선급과 암모니아 추진선 공동 개발 중
 - 선급이란 선박 검사 기관을 말하며, 기본인증서는 선박기본설계의 적합성을 검증하여 부여
- 암모니아 추진선은 이산화탄소와 황산화물 배출이 없는 장점이 있어 차세대 선박 연료로 주목받고 있으며, 현대미포조선은 2025년 상용화를 목표로 선박 개발 추진 중
 - 대부분 암모니아 생산은 천연가스를 개질하여 얻은 수소를 이용하나, 최근 호주, 사우디아라비아 등지에서 재생에너지를 통해 생산된 수소로 암모니아를 만드는 프로젝트가 진행 중
- 암모니아 추진선 외에도 이산화탄소 배출이 없는 수소 연료전지 추진선과 전기 추진선 등을 삼성중공업, 빈센(대우조선해양 출신이 2017년 창업한 회사) 등에서 개발 중

표4 | 국내 조선업체 친환경선박 개발 현황

구분	내용
암모니아 추진선	- 현대미포조선 : 영국 로이드선급으로부터 암모니아 연료 추진 선박에 대한 기본인증서(AIP) 획득 - 삼성중공업 : 만에너지솔루션, 로이드선급, 말레이시아 선사 MISC와 암모니아 추진선 개발 중
수소 연료전지 추진선	- 삼성중공업 : 연료전지 제조사인 미국 블룸에너지와 선박용 연료전지 공동개발을 위한 업무협약 체결 - 빈센 : 에이치엘비, 범한산업, 한국선급과 함께 수소연료전지 선박 운항 실증, 성능, 안전성 검증
전기 추진선	- 현대미포조선 : 울산정보산업진흥원과 ICT융합 전기 추진 스마트 선박 건조계약 체결 - 빈센 : 전기추진 소형 선박 개발 중

자료 : 보도자료

표5 | 주요 대체 선박 연료 장단점

대체연료	장점	단점
LNG	- 황산화물 배출과 미세 먼지가 거의 발생 안함 - 중유(HFO)에 비해 이산화탄소 5~30% 경감	- 메탄 슬립이라고 불리는 미연소 메탄 방출
암모니아	- 이산화탄소와 황산화물 배출이 없음 - 유지하기 쉬운 온도에 저장 가능(-33.4도)	- 생산의 90% 이상을 천연가스와 같은 화석 연료에 의존
수소	- 이산화탄소 배출 없으나, 생산 과정에서 발생은 가능(부생 수소 등)	- 수소 생산 및 이를 수입할 수 있는 인프라 전무 - 안전 설계 문제

자료 : International Transport Forum(KMI 재인용), 하나금융경영연구소

■ 국제해사기구와 각국 정부의 온실가스 등의 배출 규제 강화가 친환경 선박 개발의 주요 배경

- 국제해사기구(IMO)와 유럽을 중심으로 각국 정부의 환경 규제가 지속적으로 강화되고 있는 점이 조선업체들이 친환경 선박 개발에 노력하고 있는 주요 배경
- IMO는 2018년 4월 선박 온실가스 감축 초기전략을 채택한 이래 2030년까지 이산화탄소 배출량을 2008년 대비 최소 40%, 2050년까지 70% 감축을 목표로 세웠으며, 2050년까지 선박 온실가스 총 배출량을 2008년 대비 50% 이상 감축 목표 또한 제시
 - 2023년에는 온실가스 감축 최종 전략을 채택할 예정이며, 그 이전에는 단기 감축조치 추진
- 온실가스 배출과는 별도로 IMO는 올해 1월 1일부터 선박 연료유의 황산화물 배출량을 3.5%에서 0.5%로 크게 강화하여 선사들은 저유황유 사용, 스크러버(Scrubber) 장착, LNG 연료추진선 이용 등 3가지 대안 중 하나를 선택하여 선박 운항 중

■ 단기적으로는 LNG 연료추진선, 중장기적으로는 암모니아 혹은 수소연료전지 추진선 증가 전망

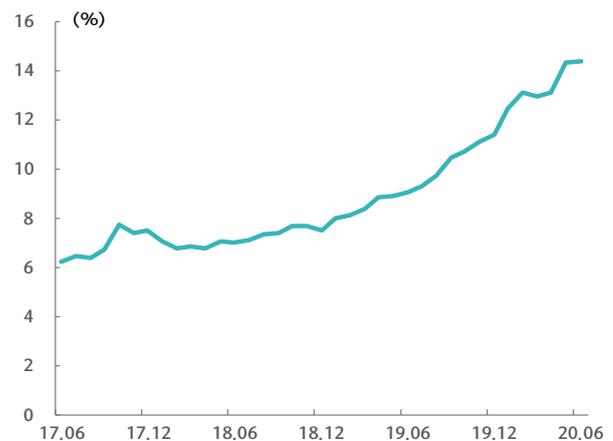
- 최근 환경오염에 대한 우려로 전 세계 25개국 항구에서 개방형 스크러버 사용을 금지하고 있어 스크러버 장착 선박은 점차 줄어들고, LNG 연료추진선 발주가 늘어날 전망
 - 전체 수주잔고에서 LNG 연료추진선(LNG Capable 기준)이 차지하는 비중은 2019년 6월 9.0%에서 올해 6월 14.4%로 5.4%p 증가
- 다만 LNG 연료 역시 온실가스 배출에서 완전히 자유롭지 않아 중장기적으로는 암모니아 혹은 수소 연료추진선 발주가 늘어날 것으로 보여 이에 대한 기술 선점 필요 

표6 | 국제해사기구(IMO)의 온실가스 감축 추진 일정

일자	내용
2018년 4월	IMO 선박 온실가스 감축 초기전략 채택
2020년 10월	온실가스 단기 감축조치 확정 및 승인
2021년	온실가스 단기 감축조치 채택
2022년	온실가스 단기 감축조치 발효
2023년	IMO 온실가스 감축 최종 전략 채택

자료 : IMO, 해양수산부

그림21 | 전 세계 LNG 연료추진선 수주잔고 추이



주 : 전 세계 선박 수주잔고 중 LNG Capable 선박이 차지하는 비중(DWT 기준)
자료 : Clarkson

D. 발전 : 그린뉴딜의 첫 단추로 해상풍력 시동

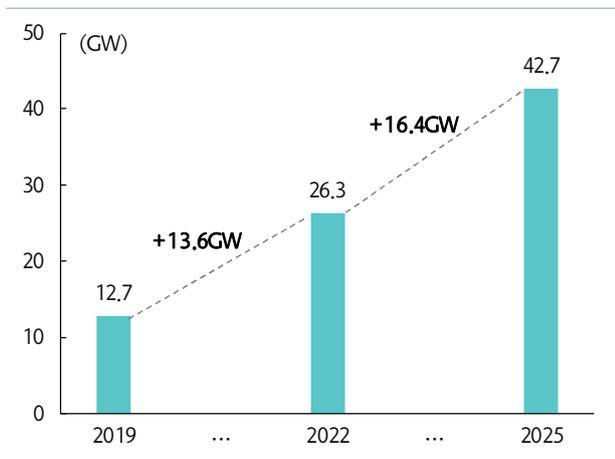
※ **Summary** : 그린뉴딜 본격 실행을 위해 정부와 지자체 등 공공 주도로 해상풍력 확대를 추진 중. 정부는 지난 7월 17일 해상풍력 발전방안을 마련했으며, 2.4GW급 전북 서남권 해상풍력을 시작으로 사업 추진속도를 높여 발전용량을 2030년 12GW까지 확대하고자 함. 그간 해상풍력의 가장 큰 제약요인이었던 입지개발과 인허가를 공공부문에서 주도함으로써 과거보다 속도감 있는 개발이 이루어질 전망

※ **Comment** : 국내 해상풍력 분야는 초기 시장형성 단계로 산업 생태계 구축이 미약하기 때문에 기술, 경험, 경제성 등에 대한 불확실성이 상존. 사업 참여 영역에 따라 보수적/단계적으로 접근할 필요

■ 그린뉴딜 본격 실행을 위해 정부와 지자체 등 공공 주도로 해상풍력 확대를 추진

- 정부는 그린뉴딜 5대 대표과제 가운데 하나로 그린 에너지를 선정('20.7.16)했으며, 2025년까지 총 11.3조원을 투자해 태양광·풍력 용량을 현재의 3배 이상으로 늘릴 계획
 - 그린뉴딜 5대 과제(2025년까지 총사업비): ①그린 스마트 스쿨(15.3조원) ②스마트 그린 산단(4조원) ③그린 리모델링(5.4조원) ④그린 에너지(11.3조원) ⑤친환경 미래 모빌리티(20.3조원)
- 그린 에너지는 크게 풍력, 태양광, 수소, 공정전환의 4가지 분야로 구성되며, 신재생에너지 생태계 육성을 위해 대규모 R&D·실증사업 및 설비 보급을 확대하는 것에 중점을 두고 있음
- 현재 국내 풍력발전은 태양광보다 보급 속도가 현저히 느린 상황으로 2025년 설치 목표를 달성하기 위해서는 대규모 단지 개발이 용이한 해상풍력 확대가 필수
 - 2019년 말 국내 태양광 설치용량은 11.2GW인 반면 풍력은 1.5GW에 불과
- 이에 정부는 해상풍력 발전방안을 마련('20.7.17)했으며, 공공주도로 해상풍력 확대를 추진

그림22 | 정부의 태양광·풍력 보급목표



자료 : 산업통상자원부

표7 | 그린 에너지 과제의 주요 투자분야 및 내용

투자분야	내용
풍력	대규모 해상풍력단지 입지발굴을 위해 최대 13개 권역의 풍향 계측터당성 조사 지원 및 배후·실증단지 단계적 구축
태양광	주민참여형 이익공유사업 도입, 농촌·산단 용지지원 확대, 주택·상가 등 자가용 신재생설비 설치비 지원
수소	생산부터 활용까지 전주기 원천기술 개발 및 수소도시 조성
공정전환	석탄발전 등 사업축소가 예상되는 위기지역 대상 신재생에너지 업종전환 지원

자료 : 산업통상자원부

- **금번 발표된 해상풍력 발전방안에는 정부/지자체 주도의 입지발굴, 주민수용성 확보, 제도 개선, 경제성 지원 등 해상풍력 활성화를 위한 실질적 정책들이 다수 제시됨**
 - 그간 해상풍력은 주민 반대, 인허가 지연 등으로 사업진행에 애로를 겪어왔으며, 현재 설치 실적은 탐라(30MW), 영광(34.5MW), 서남해 실증단지(60MW) 등 124.5MW에 불과
 - 사업자가 독자적으로 주민수용성을 확보해야 하는데 사업자와 주민 간 의견 간극이 크고, 정부와 지자체는 민간사업임을 이유로 개입을 자제하기 때문에 장기간 방치되는 사례가 대부분
 - 정부는 먼저 풍황정보, 규제, 어선활동, 어획량 등을 통합·분석하여 입지정보도를 구축하고, 이를 바탕으로 어업 영향이 적으면서 사업성이 좋은 ‘해상풍력 고려구역’을 선정한 뒤, 풍황계측 및 환경모니터링을 실시해 경제성·환경성에 대한 사업 사전 타당성을 조사할 계획
 - 산업통상자원부는 풍황·해양환경 조사, 단지 기초설계 등 해상풍력 개발 지원을 위한 ‘공공주도 대규모 해상풍력 단지개발 지원사업’ 수행 사업자를 공모 중(2020.8.5~)
 - 선정된 ‘해상풍력 고려구역’에 대해 40MW이상 재생에너지 발전시설을 설치·운영하는 집적화단지 제도를 도입하여 대규모 단지 개발을 추진
 - 집적화단지로 선정되면 추가 REC(신재생에너지 공급인증서), 계통연계 우선지원 등의 인센티브를 제공할 계획
 - 해상풍력관련 중복 및 다층 규제를 간소화하기 위해 연내 국내 환경에 적합한 인허가 통합기구를 설치할 예정

표8 | 해상풍력 발전을 위한 3대 추진 방안

방안	과제	내용
① 정부주도 입지발굴 및 인허가 간소화	계획적 입지 발굴	입지정보도 구축 → 해상풍력 고려구역 설정 → 기초 타당성 조사 실시
	집적화단지 제도 도입	해상풍력 고려구역 등에 대해 지자체 주도 대규모 개발 추진, 계획단계부터 민관협의회를 통해 지역주민 의견 수렴을 강화, 집적화단지에는 다양한 인센티브(추가REC, 우선 계통연계 등) 제공
	인허가 절차 개선	집적화단지로 지정되면 에너지개발구역으로 우선 지정, 발전사업허가시 사업이행 능력 검토를 강화, 국내환경에 적합한 인허가 통합기구 설치 추진 등
② 주민수용성과 환경성 강화	주민들이 원하는 해상풍력	주민참여형으로 추진시 REC 가중치를 활용하여 주민에게 소득 제공, 지역수협이 주민 이익공유 모델에 금융기관으로 참여하고 지역에 이익 환원, 지자체 주도형 사업 통한 지역지원 강화, 통항 및 어업활동을 고려하여 발전소 조업구역 축소 최소화 추진, 이익공유 가이드라인 마련 등
	주민 의견 적극 수렴	입지컨설팅 절차 신설, 발전사업 허가 前 사전고지 절차 신설, 주민수용성 가이드라인 마련
	환경 친화적 해상풍력	건설-운영-철거 등 해상풍력 순주기 환경성 제고
③ 대규모 프로젝트와 연계된 산업 경쟁력 강화	대규모 프로젝트 조기착공	(1)전북 서남권 해상풍력(2.4GW), (2)신안 해상풍력(8.2GW), (3)울산(1.4GW) + 동남권(4.6GW) 부유식 해상풍력, (4)제주(0.6GW) + 인천(0.6GW) + 기타
	선제적인 계통 구축	해상풍력 공용접속망 및 공동 접속설비 선제적 구축 추진
	산업경쟁력 강화 지원	대용량/부유식 기술개발 및 실증 지원 강화, 인프라 구축 확대
	프로젝트 경제성 향상 지원	경제성 확보를 위한 해상풍력 REC 가중치 개편(거리기준에 수심 등 추가요인 고려), REC 가중치 예비통보 서비스 실시, 탄소저감 보증제도 신설 등

자료 : 관계부처 합동, 해상풍력 발전방안(2020.7.17.)

- 주민수용성 및 환경성 강화를 위해 지역 주민이 발전소 계획수립 단계부터 참여하고, 발전이익도 함께 공유할 수 있는 모델(REC 가중치 활용 주민 소득 제공 등)을 수립
- 해상풍력과 수산업 상생을 위해 해상풍력단지 내 통항 및 어업활동을 허용해 조업구역 축소를 최소화하고자 하며, 해상풍력 구조물을 이용한 양식자원 실증사업 등도 추진
- 정부주도의 입지 발굴 및 인허가 개선으로 사업기간을 단축하고, 수심 등 해상풍력 특성을 고려한 REC 산정방식 및 가중치 개편으로 사업자가 경제성을 확보할 수 있도록 지원

■ 2.4GW급 전북 서남권 해상풍력을 시작으로 추진속도를 높여 2030년 12GW 달성이 목표

- 전북 서남권 해상풍력은 본래 서남해 해상풍력이란 이름으로 2011년부터 개발을 시작했으나 주민 반발, 풍력업계 사업철수 등으로 10년 가까이 제대로 진척되지 못했음
 - 서남해 해상풍력 계획 용량 2,460MW 가운데 1단계 60MW만 2019년부터 가동되기 시작
- 지난 1년간 국회, 정부, 지자체, 유관기관, 시민·환경단체, 주민대표가 참여한 민관협의회를 통해 사업추진 합의에 도달하였으며, 2020년 7월 17일 정부-지자체-한전-사업자-주민대표 간 ‘전북 서남권 주민상생형 대규모 해상풍력 사업추진 업무협약’을 체결
- 본 프로젝트는 2022년 시범단지(400MW) 착공을 시작으로 단계적으로 추진될 계획이며, 최종 준공은 2028년으로 예정
 - ('22년)400MW 착공 → ('23년)2GW 착공 → ('25년)400MW 준공 → ('28년)2GW 준공
- 정부는 전북 서남권 2.4GW를 비롯해 신안 1단계 3.5GW, 울산 1.4GW, 인천 0.6GW 등 총 7.9GW 해상풍력 프로젝트를 우선적으로 추진해 나갈 계획이며, 2030년까지 해상풍력 용량을 12GW로 확대하는 것이 목표

표9 | 전북 서남권 해상풍력 사업 개요

항목	내용
위치	전라북도 고창 및 부안 해역
사업규모 및 사업비	2.4GW, 약 14조원(민자)
사업기간	2020~2028년 (400MW 2022년 착공, 2GW 2023년 착공)
비고	- 서남해 해상풍력사업으로 2011년부터 추진 - 400MW 단지는 한국해상풍력(주)이 개발 추진

자료 : 산업통상자원부

그림23 | 국내 해상풍력 추진 로드맵

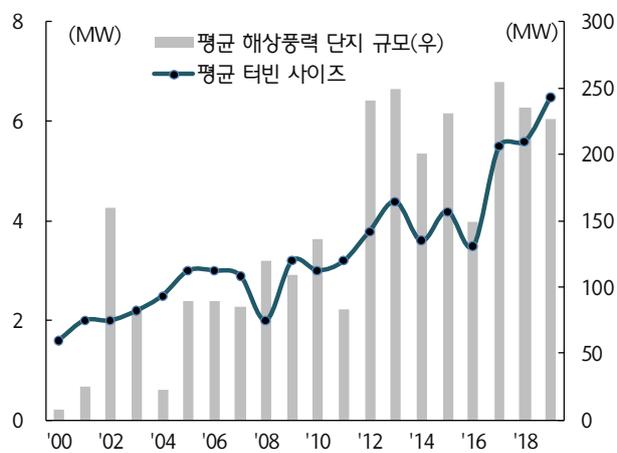


자료 : 산업통상자원부

■ **국내 해상풍력은 초기 시장형성 단계로 기술, 경험, 경제성 등에 대한 불확실성을 낮추고 사업 경쟁력을 확보해 나갈 수 있도록 공공부문과 산업계의 공동 노력이 요구**

- 해상풍력은 여타 재생에너지원보다 기술적 진입장벽이 높고 밸류체인 전반적으로 트랙 레코드 축적에 따른 신뢰성 확보가 중요한 분야
- 6~7년에 걸쳐 대규모 자본이 투입되는 장치산업이기 때문에 철강, 기계, 조선, 건설 등 연관 분야가 다양한 편이지만, 그간 내수시장 조성이 미미하여 산업 생태계 구축이 미약
- 국내 풍력터빈 제조사는 두산중공업, 효성중공업, 유니슨 3사밖에 없으며, Siemens-Gamesa, MHI-Vestas 등 세계 선두 해상풍력 터빈업체와 기술 및 가격 격차가 큰 편
 - 상용화 터빈: (국내) 5.5MW(8MW 개발중), (해외업체) 8MW(10MW 이상 개발중)
- 또한 해상풍력은 다른 재생에너지원보다 규모의 경제가 중요한 분야로 해상풍력 선도국가에서는 터빈 사이즈 및 단지 조성규모 대형화를 통해 단위당 설치비용 및 운영비용을 절감
- 글로벌 해상풍력 발전이 집중되어 있는 유럽은 핵심부품/서비스 공급망이 잘 구축되어 있고 프로젝트 추진 경험이 축적되며 발전원가가 꾸준히 하락하고 있는 반면, 한국은 단지 조성 규모도 작고 구축 경험도 부족해 설치비용과 운영비용 모두 높은 편
- 국내 해상풍력의 가장 큰 제약요인이었던 입지개발과 인허가를 공공부문에서 주도함으로써 과거보다 속도감 있는 개발이 예상되지만, 이해관계자가 많은 주민수용성 확보는 여전히 난제로 지적되고 있어 과도한 기대보다는 보수적이고 단계적으로 접근할 필요
- 정부는 개발·제품제조·설치·운영 등 쉰 밸류체인에 걸쳐 민간의 해상풍력 투자 유인을 충분히 이끌어낼 수 있도록 국내 사업환경에 맞는 구체적인 지원정책을 마련
- 산업계는 적극적 기술개발 및 국내외 수주를 통해 선도업체와의 기술 및 가격 격차를 줄여나갈 수 있도록 노력 

그림24 | 세계 평균 해상풍력 터빈 사이즈 및 단지조성 규모



자료 : IRENA

표10 | 국내 풍력산업 현황

밸류 체인	터빈 시스템	핵심부품 (블레이드, 발전기, 변환기)	타워 등 기타부품	단지개발, 설치·시공 및 O&M
기술 특징	- 기술, 자본 집약형 - 대형화, 해상화	- 기술 집약형 - 시스템 비용이 절반	- 설비 중심, 노동 집약형 * 단, 단지설계 및 O&M은 기술 집약형	
기술 경쟁력	소폭 열위	열위	세계수준	소폭 열위
가격 경쟁력	소폭 열위	열위	세계수준	-

자료 : 산업통상자원부

G. 종합유통 : 백화점, 전반적인 침체 속에 양극화 심화로 하위권 점포의 부실화 우려

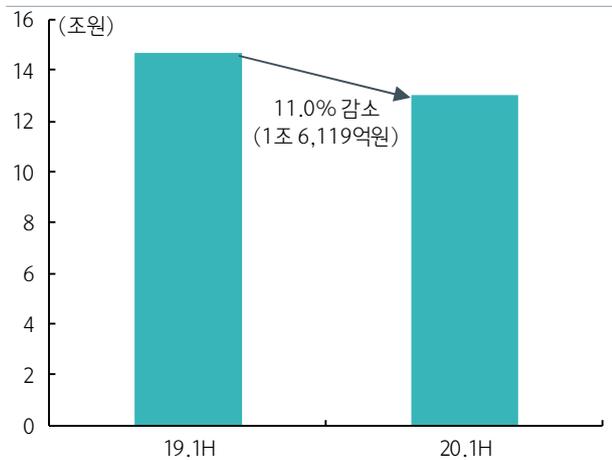
※ **Summary** : 2020년 상반기, 비생필품 위주의 상품 구성과 다중 이용시설 기피현상으로 백화점은 코로나19의 직접적인 영향을 받은 점포를 중심으로 침체되면서 전년 동기 대비 매출액 11% 감소. 전반적인 침체 분위기 하에서도 명품은 평상시 수준의 높은 성장세를 회복하면서, 이들 명품 브랜드 구성이 미흡한 하위권 점포의 매출액이 상위권 대비 더욱 크게 침체되는 점포 간 양극화 현상 심화

※ **Comment** : 코로나19로 인한 비대면 채널 선호 및 대형 점포에 대한 부정적 정책 지속으로 오프라인 경영 환경이 악화되는 상황에서 점포 양극화 또한 심화되고 있어 하위권 점포에 대한 보수적 접근 필요

■ 2020년 상반기, 백화점은 비생필품 위주의 상품 및 다중 이용 시설 기피 등으로 침체

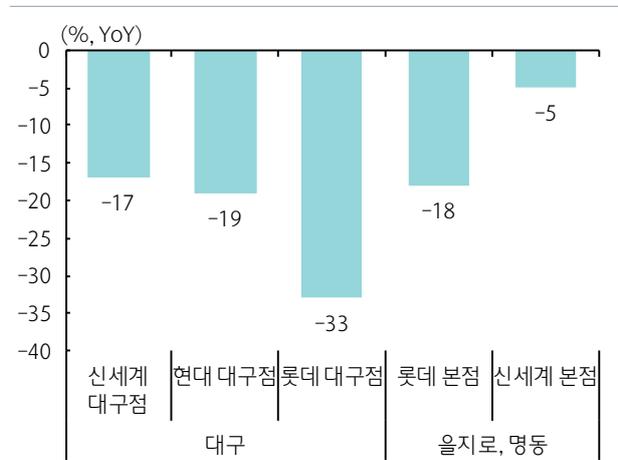
- 코로나19가 확산되면서 백화점은 패션, 잡화 등 비생필품 위주 상품 구성과 감염 우려에 따른 다중 이용시설 기피현상으로 실적 악화
- 2020년 상반기, 국내 5대 백화점 업체의 총 69개 점포 중 61개 점포가 역신장하면서 합산 매출 실적은 전년 동기 대비 11.0% 감소한 13조 588억원 기록
 - 5대 백화점(매출액, 조원) : 롯데(4.9), 신세계(3.4), 현대(3.2), 갤러리아(1.0), AK(0.5)
- 특히, 확진자 수가 크게 증가했었던 대구 지역, 외국인 방문자가 많은 을지로, 명동과 같이 코로나19 영향에 직접적으로 노출된 점포들의 실적 저하가 크게 나타남
 - 코로나19 확산이 활발했던 대구 지역의 신세계 대구점, 현대 대구점, 롯데 대구점은 각각 전년동기대비 -17%, -19%, -33%의 매출 감소를 기록
 - 롯데백화점 본점은 해외 관광객 감소와 확진자 방문에 따른 임시휴점으로 18% 매출 감소

그림25 | 상반기 백화점 5개사 합산 매출 실적



자료 : 각사, 어패럴뉴스

그림26 | 대구, 을지로 지역 백화점 점포 상반기 매출 증감률



주 : 2020년 상반기 기준
자료 : 각사, 어패럴뉴스

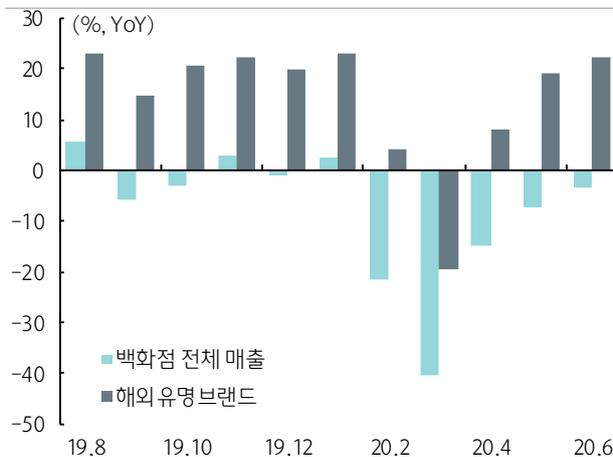
■ 전반적인 침체 속에 명품 판매 호조로 명품 라인업이 미흡한 하위 점포들이 상위권 대비 더욱 크게 침체되면서 점포 간 양극화 현상 심화

- 백화점의 전반적인 침체 속에서도 명품 매출은 코로나19 우려가 심각했던 3월에 잠시 위축되었으나 이후 성장세를 회복하면서 5월부터 평상시 수준의 성장률 기록
 - 2020년 백화점 해외유명브랜드(명품) 매출 증감률(YoY) : 5월 19.1%, 6월 22.1%
- 명품 호조에 따라 갤러리아 광고, 롯데월드 타워, 신세계 광주 등 명품 라인업이 양호한 점포들은 상반기 백화점 침체기에도 각각 47%, 19%, 8%의 매출 증가율을 기록
 - 갤러리아 광고점은 수원점을 확장 이전하면서 3월 개업에도 불구하고 양호한 매출 기록
- 주력 점포에 선택적으로 입점하는 명품 브랜드 특성 상, 대형 핵심 점포에 명품 라인업이 집중되면서 하위권 점포가 더욱 크게 침체되는 점포 간 양극화 현상 심화
 - 연매출 5천억원 미만 49개 중하위권 점포는 상반기 매출액이 YoY 17% 감소한 반면, 연매출 5천억원 이상의 상위 20개 점포는 7% 감소하면서 비교적 양호한 실적을 보임

■ 오프라인 경영 환경 악화 속에 양극화 심화로 백화점 하위 점포들의 부실화 가능성 상승

- 코로나19로 인해 비대면 채널에 대한 선호도가 높아진 가운데, 대형 점포에 대한 규제 분위기가 이어지면서 오프라인 대형 점포의 경영 환경은 더욱 악화된 상황
 - 최근 발의된 유통법 개정안에는 백화점 의무휴업 및 영업시간 제한이 포함됨
- 오프라인 경영 환경 악화 속에서 백화점 점포 간 양극화가 심화되면서 하위권 점포의 부실화 및 구조조정 가능성이 높아지고 있어 이를 고려한 보수적인 접근 필요
 - 점포 폐점, 리즈 혹은 세일즈앤리스백을 통한 매각 등의 구조조정이 확대될 전망 

그림27 | 백화점 해외유명브랜드(명품) 매출 증감률



자료 : 산업통상자원부

표11 | 백화점 점포 구조조정 동향

기업	내용
애경	- 2019년, AK플라즈 구로점 폐점
롯데	- 2019년, 영플라자 대구점, 인천점, 부평점, 대구점 영업 종료
	- 2019년, 백화점 4개점(강남점, 구리점, 광주점, 창원점)을 포함한 10개 점포를 롯데리츠에 매각 후 상장
현대	- 2020년, 연내 백화점 5개 점포를 포함한 120개 점포 폐점 계획 발표
	- 2020년 3월, 천안 갤러리아 센터시티점에 대해 세일즈 앤 리스백 방식으로 매각

자료 : 각사, 언론자료

Q86. 의료 : 코로나 시대, 디지털 헬스케어의 뉴노멀로 부상

※ **Summary** : 코로나19 극복을 위해 전 세계 의료시스템은 디지털 기술을 활용한 신개념 서비스 모델(원격의료, 이동형 선별진료소, 의약품 드론 배송 등)을 적극적으로 활용 중. 코로나 시대, 디지털 기술 기반의 비대면 헬스케어 서비스가 뉴노멀로 부상 중이며, 향후 정부의 정책 지원 강화 및 수요자의 니즈 확대에 관련 시장의 성장이 가속화될 전망

※ **Comment** : 초고령 사회 진입을 앞둔 한국도 디지털 헬스케어의 가치를 인식하고 규제 완화의 움직임을 보이고 있어 향후 ICT 기반의 의료 서비스 구현에 강점을 가진 헬스케어 기업이 유망

■ 최근 코로나19를 극복하는 과정에서 신개념 의료 서비스를 경험

- 2020년 코로나19를 극복하기 위해 전 세계 의료시스템은 다양하고 새로운 서비스 모델을 적극적으로 활용 중
- 중국에서는 알리헬스, JD헬스, 평안굿닥터 등 11개 기업이 공동 참여하여 ‘코로나 온라인 의사 상담 플랫폼’ 서비스를 제공하고, AI가 환자를 색출하며, 드론이 의약품을 배송하거나 바이러스 소독약을 살포하는 등 디지털 기술을 적극 활용
- 미국 식품의약국(FDA)은 팬데믹 기간 동안 원격의료에 대한 진입장벽을 낮추고, 특정 모니터링 장치에 대한 규제를 일시적으로 완화(스카이프 및 아이폰의 페이스타임을 활용한 의료행위 허용)
- 국내에서는 전 국민의 사회적 거리두기 캠페인 하에 감염자 동선 추적 앱 및 이동형 선별진료소(드라이브 스루, 워크 스루) 등이 적극 활용되었고, 전화를 이용한 원격의료가 한시적으로 허용

그림28 | 드론을 활용한 중국의 바이러스 소독약 살포



자료 : 차이나데일리

그림29 | 코로나19 검사를 위한 한국의 드라이브 스루



자료 : 데일리메디

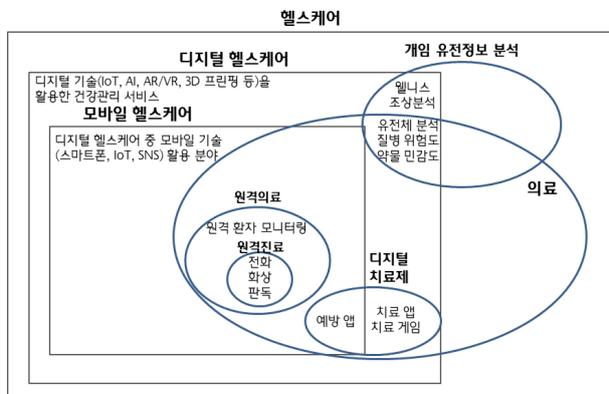
■ **코로나19를 계기로 디지털 기술 기반의 비대면 헬스케어 서비스가 뉴노멀로 부상 중**

- 코로나 시대 바이러스 감염을 막기 위한 고강도의 사회적 거리두기가 실시되면서 헬스케어 산업에서도 비대면(Untact)이 뉴노멀로 부상
- 또한 의료서비스에 대한 수요가 급증하자 한정된 가용자원을 활용하여 발 빠르게 대응하기 위해 진단 및 신약 개발 분야에서 디지털 자원의 활용이 확대
 - 규제 완화로 휴대폰 등의 디지털 기기를 활용한 온라인 진료 및 처방이 확대되고, 치료제와 백신 개발 기간 단축을 위해 인공지능(AI)과 유전체 분석 기술의 도입이 확대
- 향후 디지털 기술 기반의 비대면 헬스케어 서비스에 대한 사용자의 경험이 확대되고, 심리적·제도적 장벽이 낮아지면서 관련 산업 전반의 대변혁 예상

■ **디지털 헬스케어, 전 세계적인 니즈 확대 및 정책 지원 강화로 성장이 가속화될 전망**

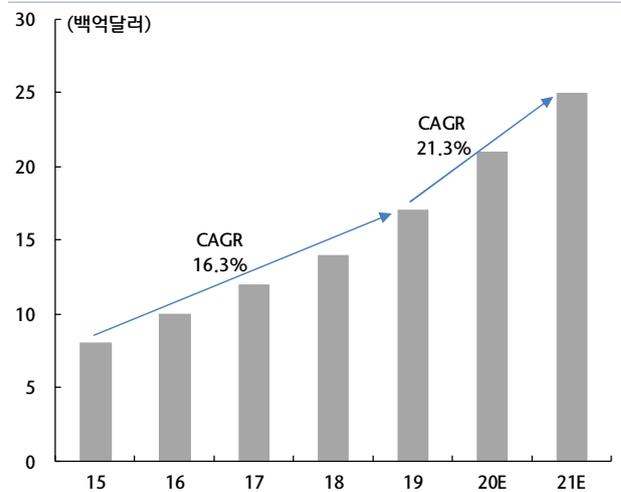
- 코로나 시대, 디지털 헬스케어 시장은 원격의료, 의약품 배송, 가정 내 건강관리 등의 비대면 헬스케어 서비스의 편리함과 유용성에 대한 인식이 확산되면서 성장이 가속화될 전망
 - 디지털 헬스케어 시장 규모는 2019년 1,720억 달러로 추산되며, 현 성장세는 코로나 사태 이후 더 가파를 것으로 예상되어 2025년 2,500억 달러 이상의 시장 규모를 형성할 전망
 - ※ 디지털 헬스케어란 ICT를 활용하여 시간과 장소의 제약 없이 개인별 건강상태를 모니터링하고 필요 시 맞춤형 의료를 시행하는 서비스나 환경(시스템)을 의미
- 건강 관련 개인정보에 대한 규정은 타 산업과 비교하여 매우 보수적인 관점에서 다뤄지고 시장 수요 대비 성장이 다소 더뎠으나, 금번 코로나 사태를 계기로 관련 투자 및 정책 지원이 확대될 전망

그림30 | 디지털 헬스케어 시장 범위



자료 : 디지털 헬스케어 파트너스

그림31 | 전 세계 디지털 헬스케어 시장 규모 전망



자료 : Statista

- 의료 서비스와 관련된 대표적인 규제 이슈는 의료 데이터의 활용 범위, 유전자 분석 및 원격의료 허용 여부이며, 최근 선진국을 중심으로 관련 규제가 완화되는 추세
- 또한 인구 고령화 추세 하에 의료비 증가가 사회 문제로 거론되던 차에 코로나로 일상적인 건강관리에 대한 관심이 더욱 커지면서 상대적으로 의료비 부담이 작은 디지털 헬스케어에 대한 니즈가 확대
 - 의료비가 비싼 미국의 경우 대면의료 1회당 평균 비용이 115달러이며, 원격의료 1회당 평균비용은 38달러 수준으로 대면의료의 1/3 수준

■ 한국도 디지털 헬스케어 산업의 가치를 인식하고, 제도를 개선 중

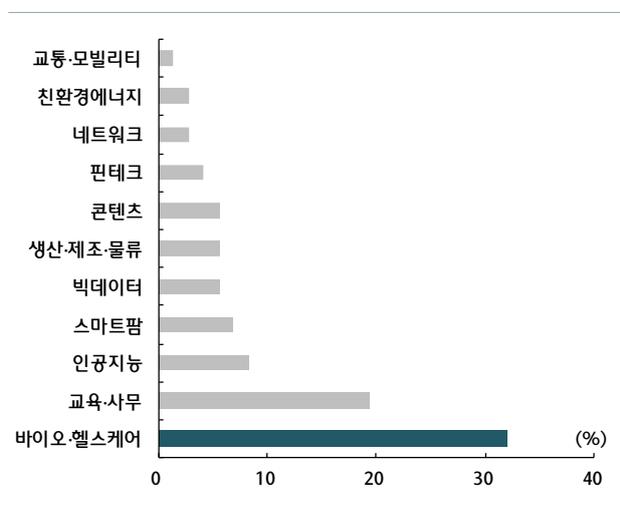
- 국내에서도 초고령 사회 진입을 앞두고, 일상적인 건강관리 목적 하에 편의성과 효율성을 겸비한 디지털 헬스케어 산업에 주목
 - 2020년 4월 전국경제인연합회의 포스트 코로나 시대 유망산업 조사에 따르면 바이오, 헬스케어가 1위
- 현재 법·제도 상 디지털 헬스케어 산업 활성화를 위한 기술 표준 지원 체계가 미흡한 편이나, 지난 7월 발표된 한국판 뉴딜 정책에 스마트 의료 인프라 구축 등의 주요 과제가 포함되는 등 최근 들어 정부 차원의 노력이 확대
 - 2020년 1월 데이터 3법(개인정보보호법, 정보통신망법, 신용정보법) 개정안이 통과되면서 의료 데이터를 활용한 연구 및 사업 등이 확대될 것으로 기대(시행령, 하위법령 개정 등이 필요)
 - 2월 24일부터 코로나 사태 극복을 위해 정부는 코로나 의심 증상을 보이는 환자, 감염에 취약한 고령의 기저질환 보유 환자 등에 대해 전화상담, 처방 및 대리처방을 한시적으로 허용
 - 2020년 8월, 과기부는 2021년까지 의료를 목적으로 하는 VR·AR 콘텐츠에 게임물 등급 규제를 적용하지 않는다고 발표했고, 재외국민을 대상으로 하는 VR 의료상담 서비스 허용을 검토 중

표12 | 국가별 헬스케어 규제 관련 3대 이슈

	데이터 활용	원격의료	유전자 분석
미국	비식별화 정보 활용 가능	허용	함을 포함하여 86개 검사 항목에 대해 허용
영국	비식별화 정보 활용 가능	허용	전면 허용
일본	비식별화 정보 활용 가능	허용	전면 허용
한국	데이터 3법 통과로 의료 데이터 활용 발판 마련	불허	DTC 인증제 시범 사업 통과한 일부 업체에 한해 허용 (56개 검사 항목)

자료 : Statista

그림32 | 포스트 코로나 시대, 유망할 것으로 예상되는 신산업



주 : 전문가 집단 대상으로 조사한 결과로 응답 비중
 자료 : 전국경제인연합회

■ 향후 디지털 헬스케어 시장의 확장 하에 ICT 기반의 서비스 구현에 강점을 가진 기업이 유망

- 향후 디지털 헬스케어 시장의 성장 하에 개인맞춤, 일상관리, 미세치료 등의 치료가 중시되면서 진단기기부터 의료 관련 앱, 빅데이터 관리 및 활용, 보안 및 의료정보 소프트웨어 등을 제공하는 업체의 성장기회가 존재
- 특히, 정부 정책 상 비대면 의료 모니터링, 비의료기관의 서비스 제한 범위가 완화되고 있어 데이터 및 플랫폼 업체, 유전자 진단, IoT 기반 웨어러블 기기를 포함하는 의료기기 제조업체의 사업기회가 확대될 전망
 - 현재 상용화된 헬스테크 분야는 생체 신호를 감지하는 웨어러블 디바이스, DNA 분석 결과로 질병 가능성 예측, AI를 이용한 신약 개발 프로세스 효율화 등 

표13 | 국내 스마트 헬스케어 관련 ICT 업체(의료기기 포함) 리스트

(단위: 억 원, %)

분야	업체	재무지표			사업내용
		총자산	매출액	영업 이익률	
진단 기기	오상헬스케어	919	573	-2.7	휴대용 및 병원용 혈당측정기 생산
	엑세스바이오	832	374	-8.4	말라리아 진단 키트 생산 전문기업
	휴비츠	1,358	762	14.5	광전자 의료 계측기기 제조 및 판매업체
	케이맥	861	625	-10.2	디스플레이 검사장비 생산업체
	인바디	1,418	720	39.1	세계 전문가용 체성분 분석기 1위 업체
	아이센스	2,555	1,611	17.0	혈당측정기 및 혈당스트립 제조업체
	바이오니아	750	223	-62.7	IT, 생물정보 기술, 나노바이오 기술을 접목한 분자 진단기기 생산업체
유전자 진단	코웨이	26,932	25,310	15.6	비데를 통해 건강 데이터를 측정하는 스마트 비데 출시
	테라젠이텍스	1,977	658	1.3	유전체 분석 및 표적 유전체 발굴 서비스 제공
	랩지노믹스	495	332	3.3	분자진단 및 유전자 분석 전문기업
	마크로젠	2,155	910	3.9	국내 1위의 맞춤형 유전자 분석업체
	디엔에이링크	245	135	-36.2	다양한 유전체 관련 사업모델 보유
데이터 및 플랫폼	툴젠	299	11	-1,473.4	유전자 가위 원천 기술을 확보한 기업
	유비케어	1,318	1,027	9.7	SK그룹 계열사로 병의원과 약국에 전자 의무기록(EMR) 솔루션 제공
	비트컴퓨터	615	372	16.5	통합의료정보시스템, 처방전달시스템 등 전자 의무기록(EMR) 솔루션 제공
	인성정보	987	951	12.7	U-Healthcare 관련 기기 생산, 플랫폼 구축, 솔루션 제공
	인피니트헬스케어	948	391	14.4	국내 의료영상저장전송시스템(PACS) 시장 독보적인 1위 업체
	제이브이엠	1,619	996	12.1	병원 및 약국자동화 관련 소프트웨어 개발업체
	루닛	384	2	5,844.1	의료영상(X-Ray 등) 인식 및 머신러닝 알고리즘을 유방암 진단에 활용
	뷰노	75	2	3,714.9	의료영상(X-Ray 등) 인식 및 머신러닝 알고리즘을 폐암 진단에 활용
의료 로봇	엔젠바이오	134	15	287.6	유전체 분야 소프트웨어(정밀의료 플랫폼으로 확장) 연구개발, 판매
	케어랩스	1,188	560	9.3	국내 병원 대상 디지털 마케팅 사업자인 헬스케어 플랫폼 기업
	미래컴퍼니	1,298	925	3.7	연세의료원과 복강경수술로봇 보급 확대를 위한 MOU 체결(2016.3)
	큐렉소	471	344	-12.6	정형외과(인공관절) 수술 로봇
기타	고영	3,080	2,095	19.1	신경외과 수출(뇌수술용) 로봇
	유진로봇	706	292	-37.2	개인용 의료 로봇 '아이로비' 출시
	메디아나	648	479	16.0	환자 감시 장치, 자동 심장 충격기 등을 생산
	디오	2,401	877	30.3	디지털 임플란트 '디오나비' 출시
	디디에이치	-	-	-	AI 기반의 치과 진단 및 치아교정 치료 자동화 솔루션 개발
티앤알바이오랩	271	13	-532.9	신체 장기를 만드는 3D 바이오프린팅 기술 바탕의 3D 오가노이드 개발 중	
비브로스	-	-	-	병원 진료 예약을 위한 의료정보 모바일 플랫폼 '똑닥' 개발	

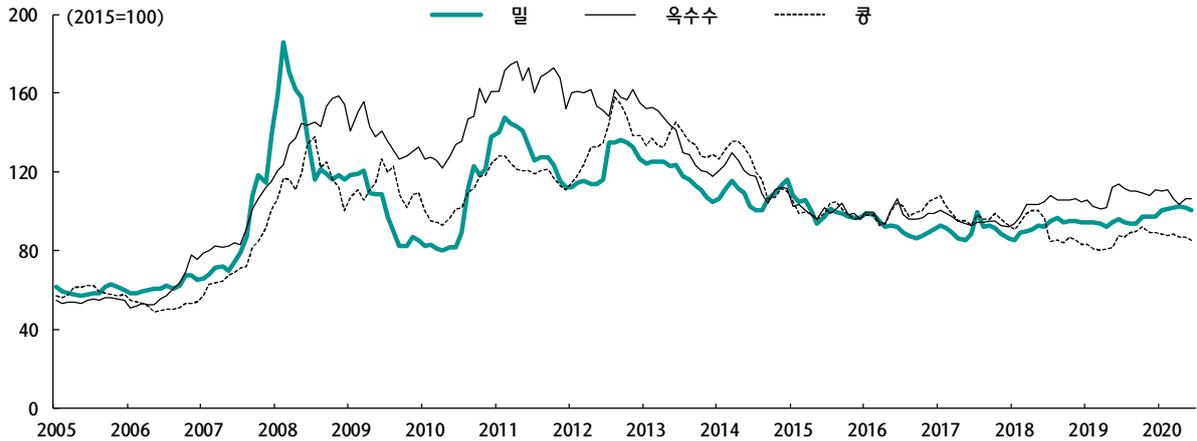
주 : 재무지표는 2019년 기준이며, 외감 대상이 아닌 법인운 실적 미기재
자료 : 각사 자료 종합

산업별 주요 지표

음식료(C10) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 **안정** 활황 둔화

그림33 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

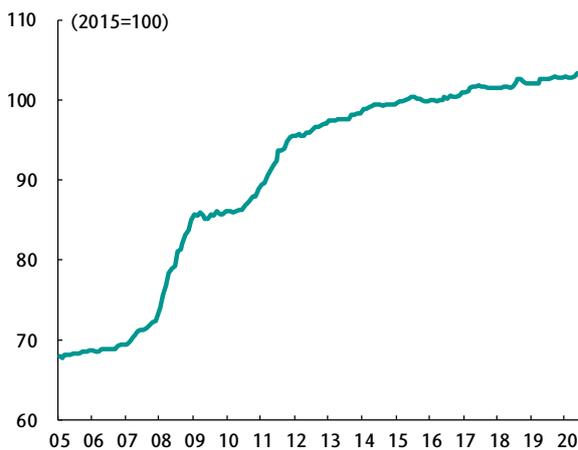


자료: 한국은행

■ **코로나19에 따른 공급 불안으로 국제 곡물가격이 상승하고 있으며, 추가 상승 여력 상존**

- 최근 몇 년간 국제 곡물가격은 기후 호조에 따른 생산량 증가, 소비량 제한에 따른 수급 안정 등으로 하향 안정화 추세를 지속해 왔으나, 2019년 말 이후 점진적으로 상승 중
- 2020년 초 코로나19로 인한 생산 및 물류 시스템 불안으로 곡물가격이 상승하고 있으며, 향후 기상이변에 따른 생산량 감소 및 유동성 증가에 따른 투기 수요 확대 등으로 곡물가격의 추가 상승이 가능할 전망

그림34 | 음식료품 제품가격 지수

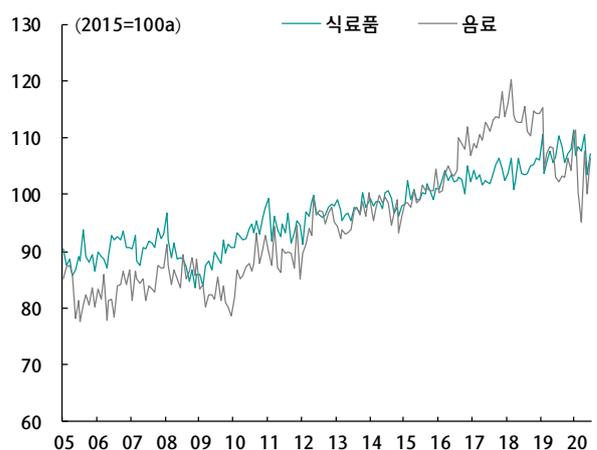


자료: 통계청, 한국은행

■ **하반기 경기 위축으로 제품가격 인상 제한**

- 최근 민간소비가 위축되면서 식료품 가격 상승이 저조했고, 하반기에도 경기부진 지속되어 가격 인상 제한 예상

그림35 | 음식료품 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

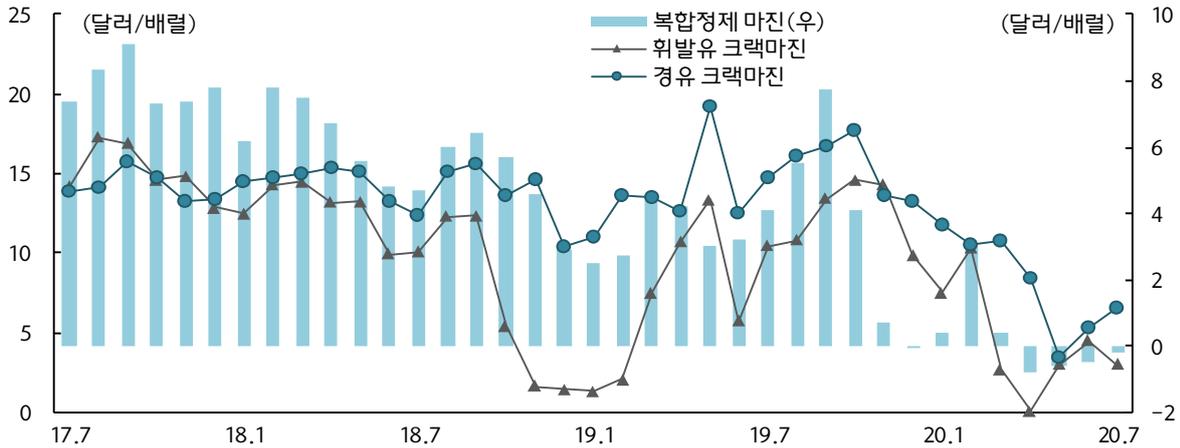
■ **2020년 들어 식료품 출하지수가 하락**

- 상반기 코로나19의 충격으로 급락한 식료품과 음료 출하지수가 6월에는 상승 반전

정유(C19) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 **둔화**

그림36 | 정제마진 추이

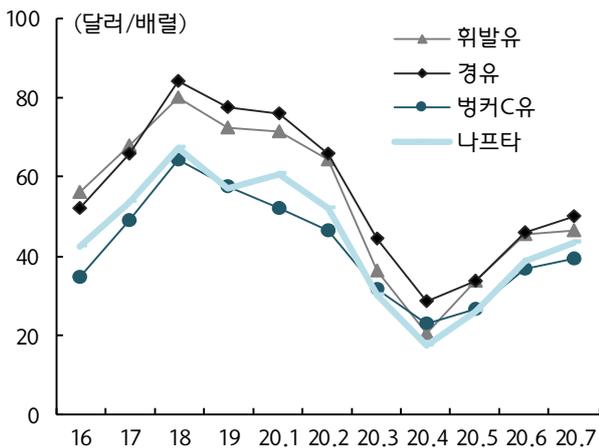


자료: 페트로넷

■ 최근 석유제품의 수요개선, 유가 회복에도 불구하고 재고 확대로 정제마진 (-) 지속

- 5월 이후 글로벌 봉쇄조치 완화에 따른 석유제품 수요 회복과 유가의 완만한 상승에도 불구하고 여전히 공급과잉 상황 지속, 주요국의 재고 확대로 복합정제마진은 7월까지 (-)를 지속 중
- 휘발유와 경유의 크랙마진은 4~5월 저점 이후 회복되는 모습을 보이고 있으나 회복 폭은 제한적인 수준

그림37 | 석유제품 가격 추이

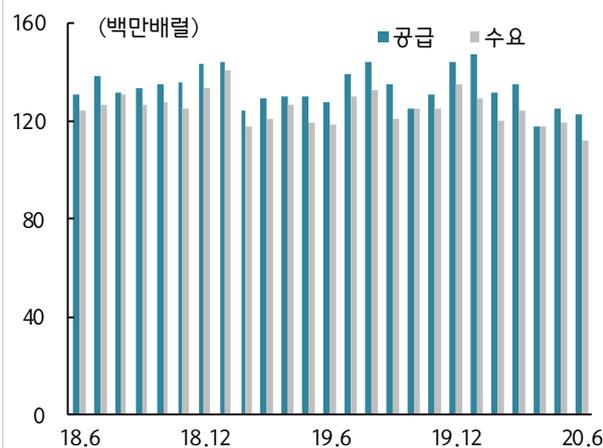


자료: 페트로넷

■ 유가 회복으로 주요 제품 가격도 점진적 상승

- 휘발유, 경유 등 주요 제품은 유가 급락, 수요 급감으로 4월 저점을 기록
- 이후 주요국의 봉쇄조치 완화, 경제활동 재개로 점진적 상승중이나 위기 이전 수준으로 회복은 어려울 전망

그림38 | 국내 석유정제품 수급 추이



자료: 페트로넷

■ 석유제품 소비 부진으로 공급과잉 심화

- 글로벌 경기침체와 코로나19 충격으로 국내 석유제품 공급과 수요 모두 전년동기비 감소
- '20년 6월 누계 석유제품 공급은 전년동기비 0.7% 감소에 그친 반면, 수요는 3%대 감소하면서 공급과잉 심화

철강(C24) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

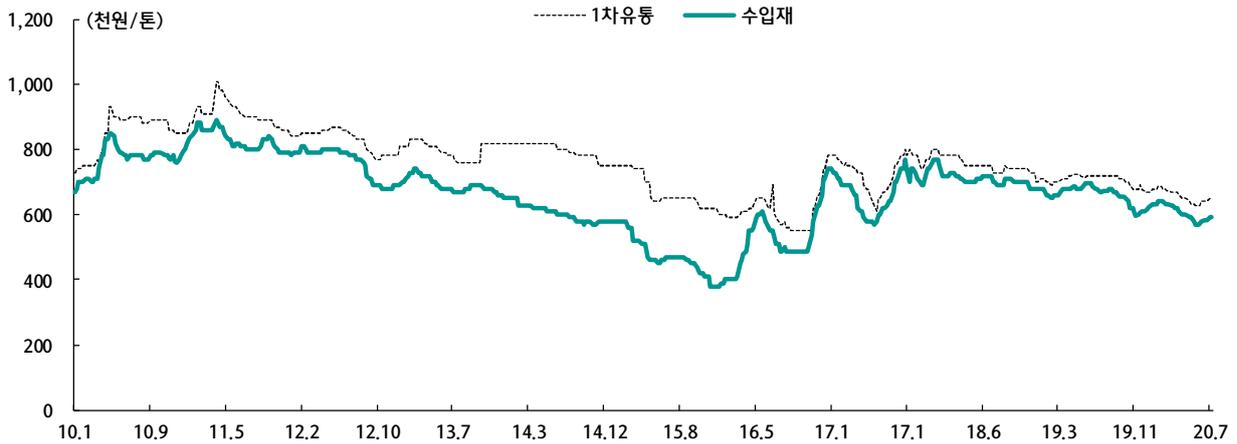
회복

안정

활황

둔화

그림39 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이

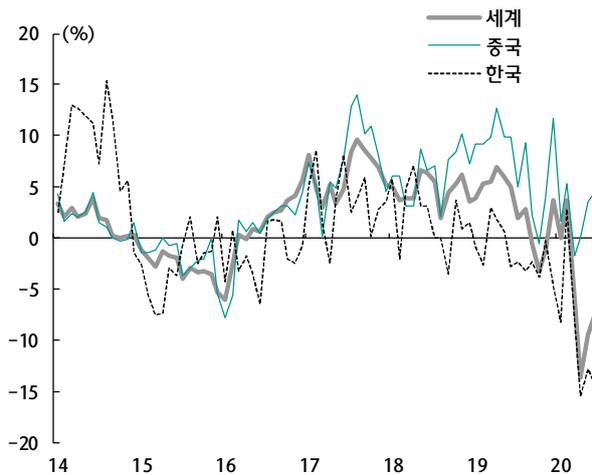


자료: 한국철강신문

■ 연초 폭락한 철강가격이 5월 이후 재반등하였으나, 철강시장의 수급 불안은 지속 중

- 국제 철강가격은 보호무역주의 확산 및 산업경기 둔화로 최근 몇 년간 약세를 지속해 왔고, 2020년 들어서는 코로나 19의 충격으로 크게 하락
- 국내 철강 유통가격의 경우 소폭 하락에 그쳤으나, 향후 주요 전방산업(자동차/조선/건설 등) 침체에 따른 가격 협상력 약화로 추가적인 조정의 가능성이 높은 편

그림40 | 주요국 조강생산 증가율

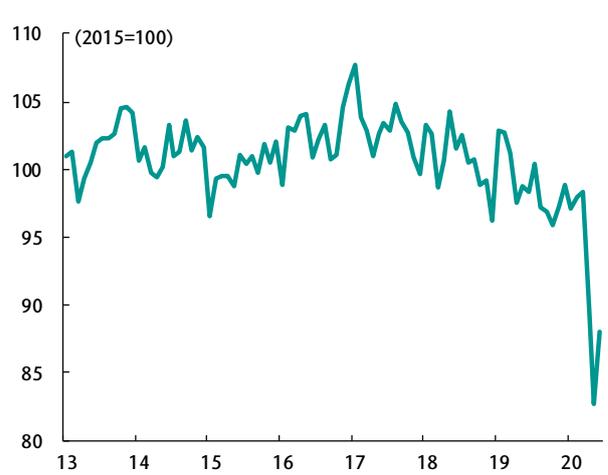


자료: World Steel Association

■ 2020년 상반기 전 세계 조강 생산은 6.0% 감소

- 상반기 전 세계 조강 생산량은 전년동기대비 6.0% 감소했고, 중국을 제외한 대부분 국가에서 감소(한국 -9.5%)

그림41 | 국내 1차 금속 출하지수



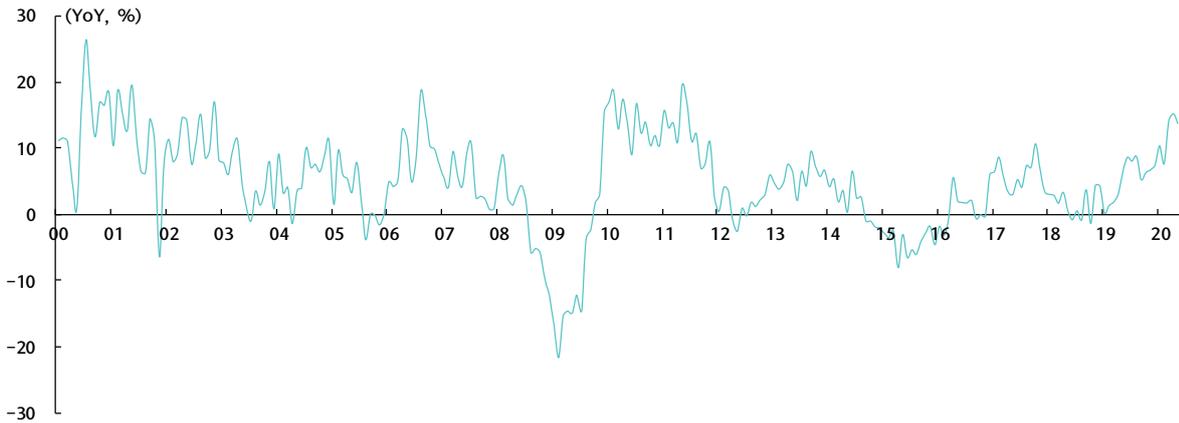
자료: 통계청, 한국은행

■ 4~5월 급락한 국내 금속 출하지수는 6월 반등

- 2020년 코로나19의 영향이 가시화되면서 4~5월 국내 금속 출하지수가 급락하였고, 6월 소폭 반등

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

그림42 | 국내 완성차 수출단가 증감을 추이



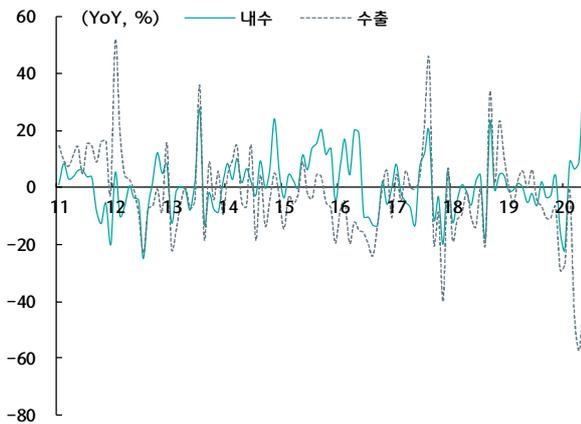
자료: KAMA

■ 6월 수출 단가는 수출부진에도 불구하고 친환경차와 신차 출시 효과로 전년 동월 대비 상승

- 6월 수출 단가는 대당 1만 8,230달러로 전년동기대비 13.7% 상승한 것으로 나타남
- 수출 물량이 크게 감소했지만, 수출 단가의 상승덕분에 수출금액은 수출 물량보다 적게 감소

그림43 | 국내 내수/수출 판매 증감을 추이

(YoY, %)

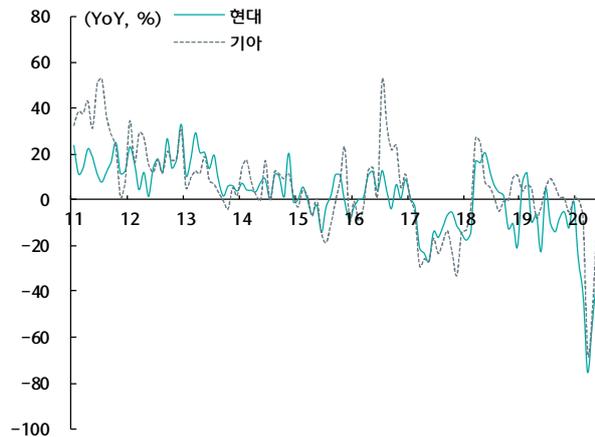


자료: KAMA

■ 6월 내수는 호조, 반면 수출은 부진

- '20년 6월 내수는 개별소비세 70% 인하, 노후차 교체 지원, 신차 효과 등의 영향으로 전년 동월대비 +41%를 나타냄
- '20년 6월 수출은 친환경차, 신차 투입에도 불구하고 해외 수요 부진의 영향으로 전년 동월 대비 -40.8%를 기록

그림44 | 현대/기아차 해외생산 증감을 추이



자료: KAMA

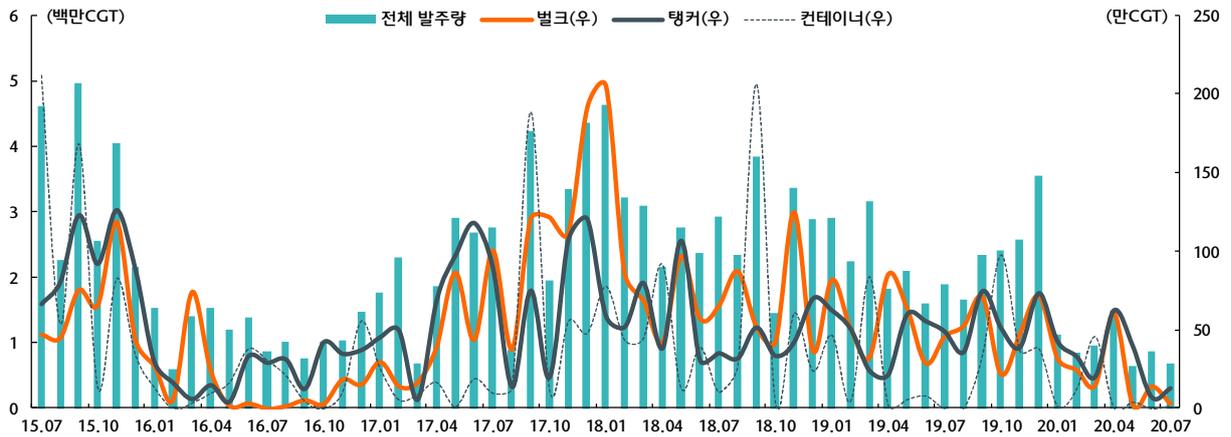
■ 6월 해외생산은 전월에 이어 마이너스 성장

- '20년 6월 현대/기아 해외생산은 21.1만 여대로 전월 대비 +33.9%, 전년 동월 대비 -25.9%로 나타남
- 현대차의 인도/미국, 기아차의 미국/멕시코 판매량이 전년 동월 대비 -69%/-63.3%/-16.4%/-37.7%를 보임
- '18년 6월 대비 역시 -38.5%를 나타내며, 전전년 동기 대비로도 마이너스(-) 성장을 지속하고 있는 상황

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 **활황** 둔화

그림45 | 전 세계 선박 발주량(선종별)

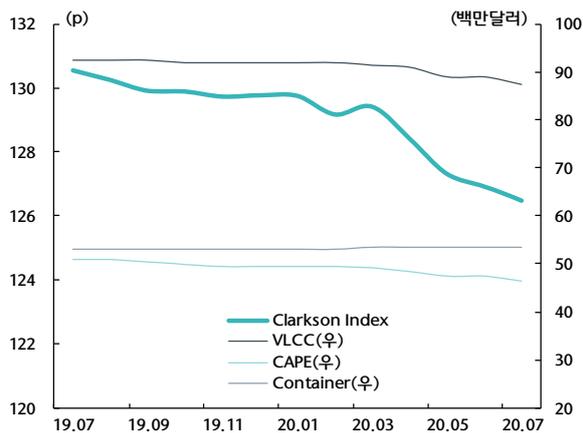


자료: Clarkson

■ 7월 전 세계 상선 발주량은 1백만CGT이하로 코로나19 팬데믹 영향 지속

- 7월 전 세계 상선 발주량은 약 68만CGT로 전월대비 22.1% 감소하였으며, 선종별로는 벌크선이 큰 폭으로 감소한 반면 탱커선과 컨테이너선 발주는 증가(LNG선 발주는 6월 3척에서 7월 4척으로 증가)
- 7월 주요 선종별 발주 척수(총 27척) : 벌크선 2척, 케미컬선 4척, 소형 컨테이너선 2척, LNG선 4척, LPG선 4척 등

그림46 | Clarkson 신조선가 지수

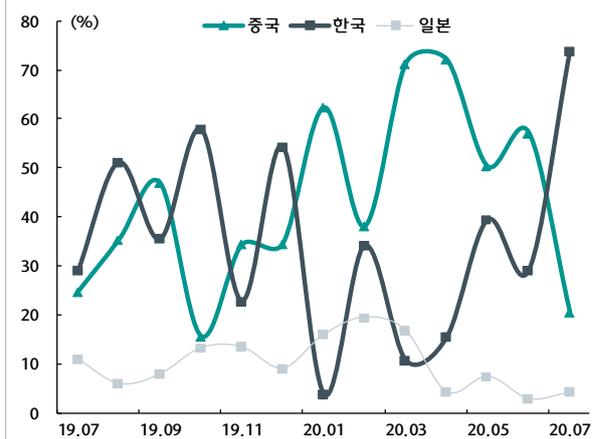


자료: Clarkson

■ 7월 클락슨 신조선가 지수는 126p 기록

- 7월 클락슨 신조선가 지수는 전월대비 1p 하락한 126p를 기록하였으며, 이는 2018년 1월 이후 최저 수준
- 주요 선종별 신조선가 : Cape선 \$46.5M, VLCC \$87.5M, 4,800TEU 컨선 \$53.5M, 174K CBM LNG선 \$186M

그림47 | 국가별 상선 수주점유율



자료: Clarkson

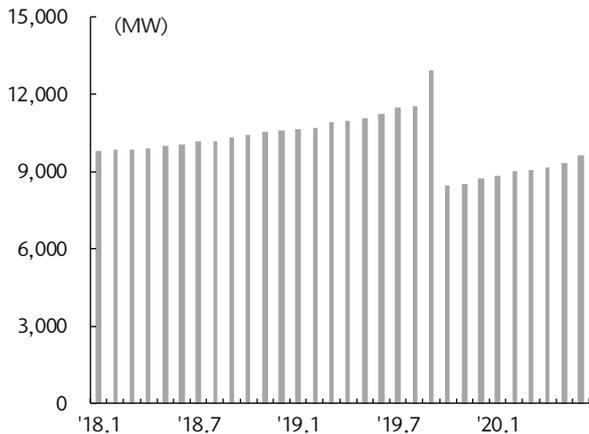
■ 7월 국가별 수주점유율은 한국이 1위

- 7월 국가별 수주점유율은 한국이 한국조선해양의 LNG선과 케미컬선 다수 수주로 압도적 1위 기록 (한·중·일 수주점유율 : 중국 21%, 한국 74%, 일본 4%)
- 한국 수주 : 한국조선 10척, 대선조선 2척, 대한조선 1척

에너지(D) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 **안정** 활황 둔화

그림48 | 신재생에너지 설비용량(전력거래소 등록기준)

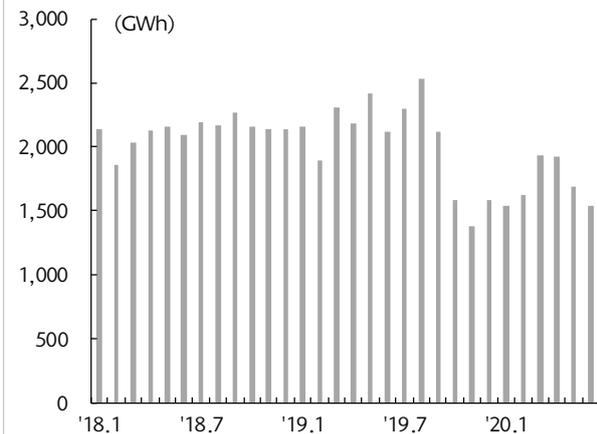


주 : 2019년 10월 1일부터 폐기물은 재생에너지에서 제외
자료: 전력거래소

■ 태양광 발전 중심으로 설비확대 지속

- 2020년 6월 신재생에너지 설비용량 9,667MW 기록
- 전월대비 태양광 324MW, 연료전지 11MW 등 증가

그림49 | 신재생에너지 전력거래량(전력거래소 등록기준)

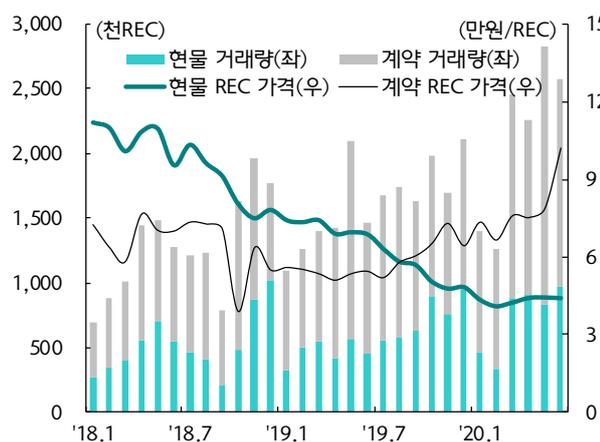


주 : 2019년 10월 1일부터 폐기물은 재생에너지에서 제외
자료: 전력거래소

■ 신재생 전력거래량 전월대비 감소

- 2020년 6월 신재생에너지 전력거래량 1,544GWh로 전월대비 8.9% 감소

그림50 | 평균 REC 거래가격 및 거래량

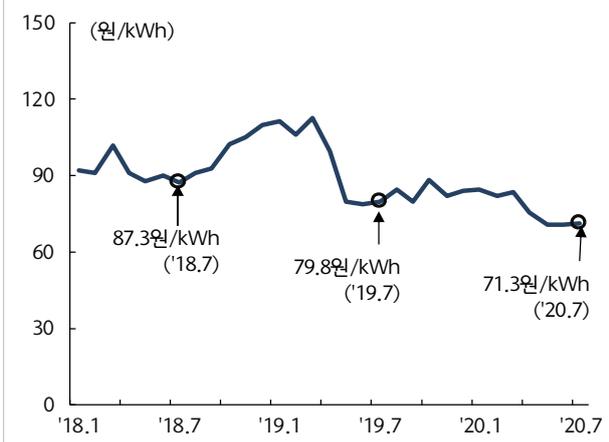


주 : 거래량 및 금액으로부터 계산한 평균 REC 거래가격으로 실제 계약가격 및 현물가격과 차이 존재
자료: 전력거래소

■ REC 공급 과잉으로 평균 현물 가격 4만원대 지속

- 2020년 6월 평균 계약 REC 10.2만원으로 전월대비 상승, 현물 REC 4.4만원으로 전월수준 유지

그림51 | 계통한계가격(SMP) 동향



자료: 전력거래소

■ 국제유가 하락 등으로 SMP 약세 기조 지속

- 2020년 7월 계통한계가격(SMP)은 전년동월대비 10.7% 하락한 71.25원/kWh 기록

유통(G) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

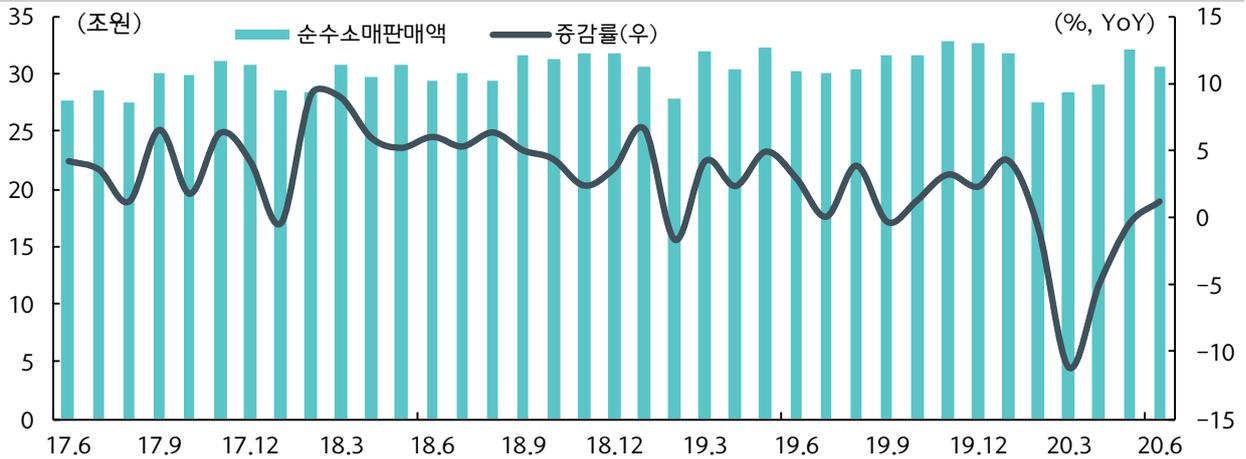
회복

안정

활황

둔화

그림52 | 순수소매판매액 추이

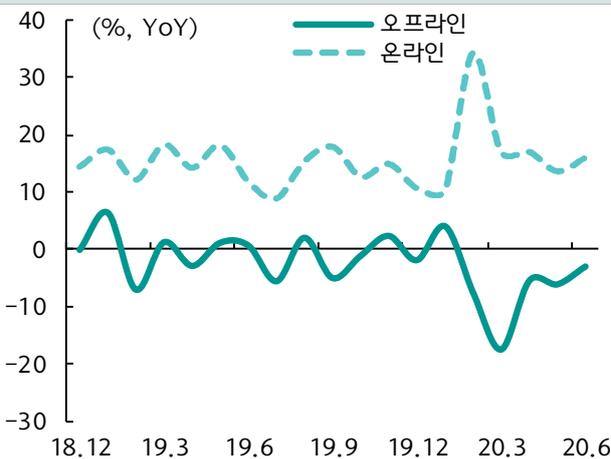


자료: 통계청

■ 6월, 재난지원금 사용이 본격화되면서 전년대비 성장세 전환

- 순수소매판매액(자동차 및 연료 판매액 제외)은 코로나19 우려 심화로 3월에 전년동월대비 -11.3%까지 침체되었으나, 6월에는 총 14조원의 재난지원금이 본격적으로 사용되면서 2월 이후 처음으로 전년대비 성장세(1.2%) 기록

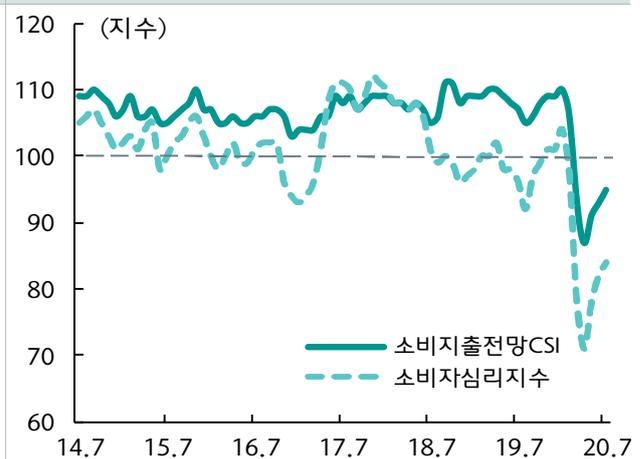
그림53 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향



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

자료: 산업통상자원부

그림54 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



자료: 통계청

■ 6월, 오프라인 감소세 둔화와 온라인 성장 지속

- 5월, 오프라인은 코로나19로 인한 대면 채널 기피 현상으로 YoY 3.0% 감소하였으나 감소세는 둔화됨
- 온라인은 비대면(언택트) 소비 확대의 긍정적 영향으로 YoY 15.9% 증가

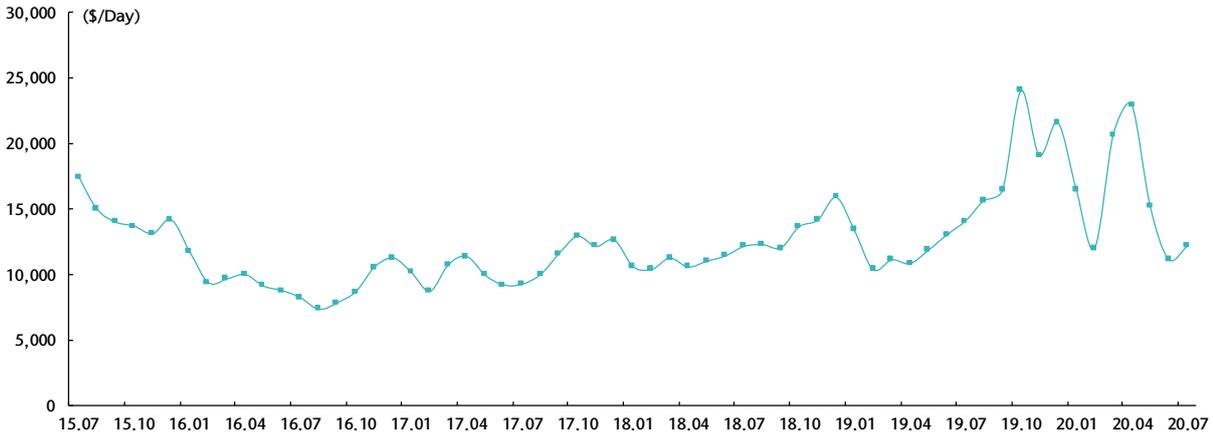
■ 소비심리는 기준점(100) 아래에서 소폭 회복

- 7월 소비자심리지수, 소비지출전망 CSI는 각각 기준점(100)을 하회하며 침체 상태를 반영
- 다만 소비자심리지수, 소비지출전망 CSI 각각 전월대비 2p 상승한 84, 95를 기록하며 소폭 회복세를 나타냄

해상운송(H. 운수) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

그림55 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)

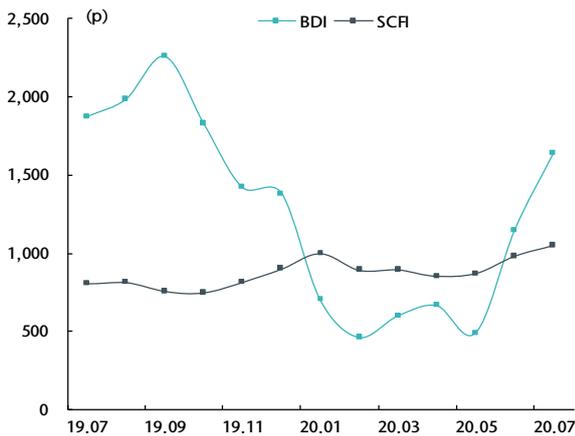


자료: Clarkson

■ 7월 Clarkson 해운종합지수는 벌크선과 컨테이너선 운임 상승으로 전월대비 상승

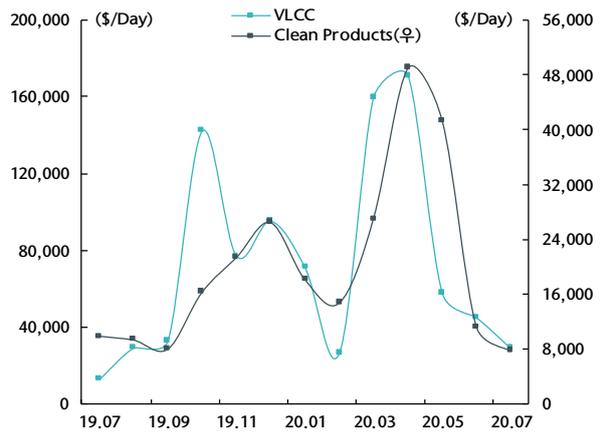
- 7월 Clarkson 해운종합지수는 전월대비 8.6% 상승한 \$12,144/Day를 기록. 선종별로는 저유가로 일시적으로 급등했던 탱커선 운임이 전월대비 57.5% 하락한 반면 벌크선과 탱커선 운임은 각각 32.2%와 14.4% 상승하며 회복
- 7월 LNG선 운임(174K CBM 기준)은 \$40,200/Day를 기록하여 운임 약세 지속(올해 1월 대비 56.5% 하락)

그림56 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

그림57 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

■ BDI 지수 및 SCFI 지수 모두 상승하며 회복

- 7월 BDI 지수는 1,633p로 전월대비 42.4% 상승하였지만, 코로나19 팬데믹 2차 유행 우려로 상승세 지속 불투명
- 동월 컨테이너선 운임 지수(SCFI)는 선사들의 공급 조절 효과로 전월대비 6.8% 상승한 1,050p를 기록

■ 탱커선은 VLCC 및 석유제품선 운임 모두 하락

- 7월 초대형유조선 운임은 단기 비축수요 감소와 수요 부진으로 전월대비 35.7% 하락한 \$29,114/Day 기록
- 동월 석유제품선 운임 또한 수요 감소로 전월대비 30.9% 하락한 \$7,766/Day를 기록

하나 산업정보 Hana Industry Info.

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