

2020년 7월 14일 제호  
연구위원 김영준  
연구위원 김유진  
연구위원 마지황  
연구위원 안혜영  
연구위원 오유진  
수석연구원 안한택  
수석연구원 황기민

## HIF월간 산업 이슈(7월)

### Monthly Industrial Issue

#### 경제 이슈

**경제** 코로나19 확산에 따른 주요 산업의 영향과 시사점 김영준

- 국내여행 확대, 일부 문화활동 재개 등으로 서비스업 회복흐름이 이어질 전망. 반면 제조업은 글로벌 확진자 증가와 미·중 무역갈등 등으로 회복시기를 예단하기 힘든 상황
- 서비스업이 상대적으로 양호한 모습이지만, 아직까지 코로나19 이전 수준을 회복하지 못한 가운데 코로나19가 재확산될 경우 방역지침이 다시 강화되면서 서비스업 생산이 위축될 수 있음

#### 산업별 주요 이슈

**음식료** 코로나19로 부각된 푸드테크, 음식료 산업의 외연을 확장시키며 안정 성장 기대 김유진

- 코로나19로 전 세계적인 식량 공급망의 붕괴 위험이 커지고, 면역력 강화를 위한 고품질의 식품에 대한 수요가 늘면서 푸드테크가 부각되고 있으며, 중장기적 관점에서도 식량안보, 식품안전, 비대면 소비 확대 등의 이슈에 대한 해법으로 푸드테크 시장의 성장이 기대
- 국내 푸드테크 시장은 리테일(모바일 앱을 활용한 주문, 배달) 중심으로 성장해 왔으며, 향후 식품개발·푸드서비스 등으로 관련 산업의 외연이 확장될 전망

**의류** 의류산업, 코로나19에 따른 타격은 2분기부터 본격화 안혜영

- 코로나19 확산으로 국내 의류산업은 위축되기 시작하였고, 1분기 의류기업들의 실적은 약화. 4~6월 중 코로나19의 영향권 하에 있었던 점을 감안할 때 의류시장의 실제 충격은 2분기부터 본격화될 것이며 개별 기업의 주력 복종 및 유통채널에 따라 충격은 차별화될 전망
- 코로나19로 인한 의류산업 환경 변화로 기업 간 격차는 더 벌어질 전망으로, 의류기업 심사 시 브랜드 경쟁력, 복종, 유통망 다각화 현황 등을 종합적으로 고려하여 차별화 된 평가 필요

**철강** 감산에 돌입한 국내 철강산업, 하반기 이후에도 불확실성 지속 김유진

- 코로나19 여파로 철강수급이 악화되자 6월 국내 주요 철강업체는 대대적인 감산에 돌입하였으며, 코로나19의 엔데믹 가능성 확대, 보호 무역주의 심화로 경기 회복 불투명
- 국내 철강산업은 전방산업 부진(자동차, 조선, 건설 등) 및 원가율 상승(공급 충격으로 철광석 가격 급등)으로 하반기 이후 실적 부침이 심화될 전망

**철강** 대한제강과 YK스틸의 합병 이후 제강사의 수급조절 능력 개선 기대

- 대한제강과 YK스틸의 합병 계획(9월 8일 예정)이 발표되었는데, 이에 따라 국내 철근시장은 7대에서 6대 제강사 구도로 재편되고 경쟁 강도가 다소 완화될 것으로 기대
- 코로나19의 충격으로 2020년 국내 건설투자가 전년 대비 축소될 것으로 예상되는 가운데 철근시장의 공급 조절 능력이 향상되는 점은 수급에 긍정적인 요소로 작용할 전망

- 이차전지 국내 자동차-이차전지 업체간 전기차 배터리 협력 논의 오유진
  - 글로벌 자동차-이차전지 기업 협력 확대에 따른 경쟁 심화와 코로나19에 따른 사업 불확실성 타개를 위해 최근 현대자동차 그룹과 국내 이차전지 기업간 배터리 협력 논의가 활발
  - 주도권 경쟁이 치열한 글로벌 전기자동차 생태계에서 국내 자동차-이차전지 기업간 차세대 전지 개발 등 새로운 차원의 협력 가능성이 점증되고 있어 귀추가 주목
- 자동차 유동성 위기감이 고조되는 자동차 부품 업체 김동한
  - 코로나19 팬데믹에 따른 극심한 해외판매 부진의 영향으로 완성차 업체의 리스크가 1~2차 중소 협력업체로 전이되기 시작
  - 자동차 부품 업체의 실적 분석 결과 차체용-전기장치 관련 매출액 1천억원 미만 중소 부품을 중심으로 면밀한 모니터링이 필요할 것으로 판단
- 자동차 중국 자동차 시장의 5월 플러스 성장의 배경과 전망 김동한
  - 경기부양책(번호판 발급 제한 완화, 신차 구매 보조금 지원 등)의 효과로 중국 자동차 판매는 코로나 영향이 극심했던 2월 저점에서 5월까지 꾸준한 회복세를 보이고 있음
  - 단기적으로 5월 이후 판매 회복세에도 불구하고, 2020년 중국 자동차 판매는 전년 대비 10~15% 감소할 전망이고, 장기적으로는 구조개편이라는 변화가 예상
- 조선 2020년 상반기 발주량 역대 최저 수준 마지황
  - 올해 상반기 전 세계 선박 발주량은 전년동기대비 58.3% 감소한 약 5.7백만CGT를 기록하였으며, 이는 통계 작성 이래 반기 기준 역대 최저치(조선 업황 저점인 '16년 하반기와 유사한 수준)
  - 코로나19 팬데믹 장기화로 선박 발주 부진이 길어질 것으로 보여 조선사 파산 혹은 구조조정이 불가피할 것으로 전망되나, 국내 대형 조선사는 LNG선 수주 지속으로 상황이 상대적으로 양호
- 유통 재난지원금 사용처 여부에 따른 업태별 희비 교차 김문태
  - 소매유통업의 점진적인 회복세 하에서 5월부터 시작된 재난지원금이 중소 슈퍼마켓, 편의점, 전통시장 등에 호재로 작용한 반면, 대형마트, SSM, 백화점 등에는 부정적 영향을 미침
  - 재난지원금이 조기 종료되면서 수혜 업종의 회복세가 악화되는 한편, 대형마트는 재난지원금 종료 후에도 소비자 이탈 및 부동산 보유세 인상 등으로 부진 지속이 예상됨
- 부동산 정부, 연이은 주택시장 안정대책 발표 황규완
  - 6.17 대책에 이어 보완대책인 7.10 대책이 발표되는 등 주택시장 안정을 위한 정부의 노력이 지속되고 있으나 큰 실효를 거두기는 어려울 전망이다
  - 특히, 수요 억제책으로 주로 활용되고 있는 조세부담 증가는 임차인의 전가로 이어지면서 임차 시장 불안과 같은 부작용으로 이어질 가능성이 높다는 점에 주의할 필요가 있음
- 부동산 범 여권의 주임법 개정, 부작용 우려 확산 황규완
  - 임차인에게 계약갱신청구권을 부여하는 주임법 개정안이 범 여권에서 발의되었으며 이 중 1회의 계약갱신청구권이 인정되는 법안의 통과가 가장 유력하다고 평가되고 있음
  - 임대주택의 95% 이상을 개인 임대인에게 의존하고 있는 상황에서 전세금 급등 등의 부작용 발생이 우려되며 중장기적으로 준임대료 등 서민 부담이 오히려 가중될 가능성에도 주의가 필요함

# 산업별 경기 트렌드

경기사이클		둔화(주의)	침체	회복	안정	활황	둔화
C10-11. 음식료품	음식료				●		
C13. 섬유	섬유		●				
C14. 의류	의류	●					
C19. 정유	정유	●					
C20-21. 화학제품	석유화학						●
	제약				●		
C22. 고무,플라스틱	고무,플라스틱	●					
C23. 비금속광물	시멘트						
C24. 1차 금속	철강		●				
	비철금속		●				
C26. 전자부품, 영상, 통신장비 등	반도체						
	디스플레이						
	통신장비(휴대폰)						
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

코로나19 확산에 따른 산업별 영향과 시사점

## 코로나19 확산에 따른 산업별 영향과 시사점

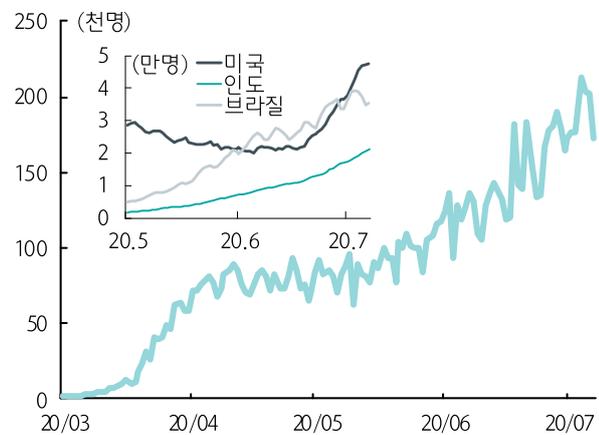
※ **Summary** : 해외수요 부진과 글로벌 공급망 차질로 제조업 생산이 2개월 연속 급감. 반면 서비스업 생산은 재난지원금 효과 등에 힘입어 숙박 및 음식점업을 중심으로 2개월 연속 증가. 국내여행 수요, 일부 문화활동 재개 등으로 서비스업 회복흐름이 이어질 전망이지만, 제조업은 미국과 신흥 인구대국의 확진자수 증가세 지속과 미·중 무역갈등 심화 등으로 회복시기를 예단하기 힘든 상황

※ **Comment** : 서비스업이 제조업에 비해 상대적으로 양호한 모습이지만, 코로나19가 재확산될 경우 방역지침이 다시 강화되면서 서비스업 생산이 위축될 수 있기 때문에 주의가 필요

### ■ 코로나19의 확산이 계속되면서 IMF가 두달 만에 주요국 성장률 전망치를 큰 폭 하향조정

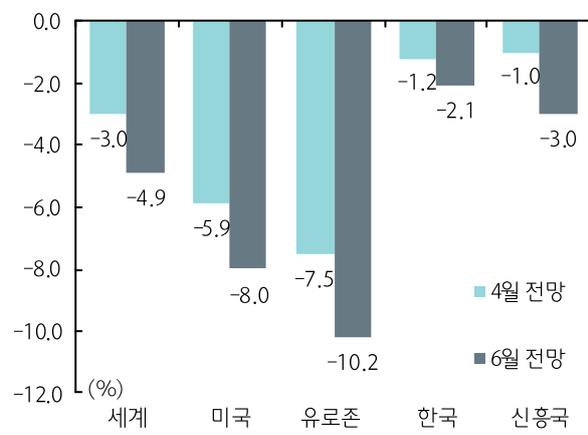
- 코로나19가 5월 중순이후 다시 급속히 퍼지면서 전세계적으로 확진자가 1,300만명을 넘어서고 사망자도 60만명에 육박하면서 2차 유행에 대한 우려가 확산
  - 미국의 확산세가 잡히지 않는 가운데, 브라질, 인도, 인도네시아 등 인구가 많은 신흥국의 감염이 빠른 속도로 확산되는 등 사실상 지구촌 모든 나라에서 확진자와 사망자가 발생
- 국내에서는 일별 확진자가 50명 내외로 관리되고 있지만, 감염경로를 알 수 없는 환자와 지역사회 집단감염이 늘고 있어서 ‘코로나19 재확산’ 가능성을 배제하기 힘든 상황
  - 감염경로 불명 비율: 6.5%(5.10~5.23) → 8.7%(5.24~6.6) → 13.2%(6.20~7.4)
- 코로나19 확산이 계속되면서 전 세계 경제가 급속히 위축됨에 따라 IMF는 올해 세계 경제 성장률 전망치를 4월의 -3.0%에서 -4.9%로 하향조정
  - 한국 경제 성장률 전망치 역시 -1.2%(4월 전망)에서 -2.1%로 0.9%p 하향조정

그림1 | 코로나19 일일 확진자수 추이



자료 : CEIC

그림2 | IMF 2020년 세계 경제성장률 전망 비교

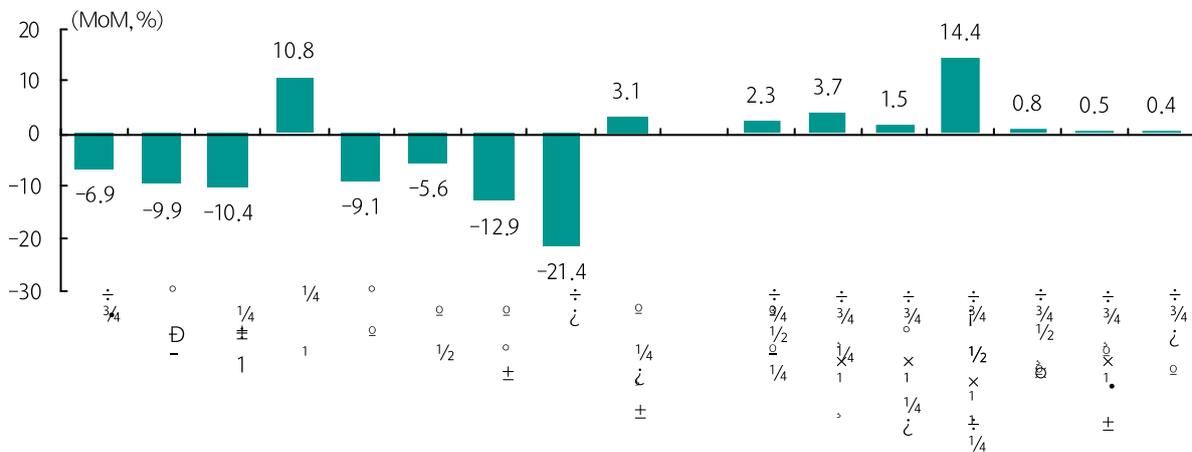


자료 : IMF WEO

■ 수출 위축으로 제조업 생산 급감, 반면 재난지원금 효과 등으로 서비스업 생산은 회복

- 코로나19의 충격이 반년째 지속되면서 주요 산업의 피해가 지표로 확인되고 있음
- 5월 제조업 생산은 코로나19의 전세계적 확산으로 수출이 위축되고 부품공급이 일부 차질을 보이면서 전월대비 6.9% 급감하여 전월(-7.0%)에 이어 2개월 연속 감소세
  - 수출부진으로 자동차 생산이 전월대비 21.4% 감소하면서 제조업 생산 감소를 주도했으며, 기계장비(-12.9%), 1차금속(-10.4%) 등도 두자리대 감소를 기록
  - 반면 언택트 수요로 반도체 생산이 10.8% 증가했으며, 기타운송장비 생산 역시 3.1% 증가
- 생산 부진으로 제조업 평균 가동률도 2개월 연속 하락하며 63.6%까지 추락. 이는 연초(75.3%)에 비해 11.7%p 급락한 수준
  - 5월 제조업 평균 가동률은 글로벌 금융위기 직후(62.8%) 가장 낮은 수준
- 제조업 설비투자전망지수(BSI)가 5월을 저점으로 이후 2개월 연속 상승했지만, 투자 선행지표인 국내기계수주가 마이너스로 돌아서 향후 투자회복이 불확실한 상황
  - 제조업 설비투자전망지수: 92('20.3월) → 86(4월) → 79(5월) → 80(6월) → 83(7월)
  - 국내기계수주(전년동월대비,%): 17.9('20.2월) → 10.7(3월) → 0.1(4월) → -12.6(5월)
- 반면 5월 서비스업 생산은 방역지침 완화와 재난지원금 효과로 지난달에 비해 2.3% 증가하면서 2개월 연속 상승세 유지. 다만 전년대비로는 여전히 감소세(-4.0%)
  - 서비스업 생산 증가는 방역지침 완화로 숙박 및 음식점업(+14.4%)이 주도했으며, 도매 및 소매업(+3.7%) 판매도 큰 폭의 증가세 기록

그림3 | 주요 산업 5월 생산 증감률 비교



자료 : 통계청

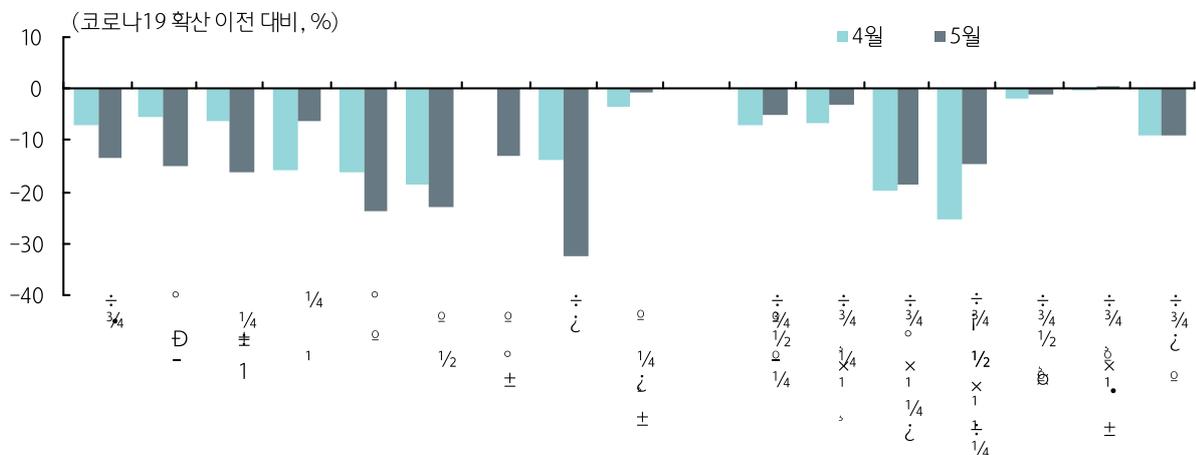
■ 서비스업 생산이 점차 회복되고 있지만, 코로나19 이전 수준에 크게 미달하는 모습

- 서비스업 생산이 4월 이후 증가세로 돌아섰으나, 코로나19 확산 이전에 비해 여전히 낮은 수준(-5.2%). 특히 외국인 관광객 축소와 외출 자제로 큰 타격을 받은 운수 및 창고업(-18.6%)과 숙박 및 음식점업(-14.6%)은 이전 고점을 크게 하회
  - 반면 정보통신업(-1.5%)과 금융 및 보험업(+0.1%)은 타격이 거의 없는 상황
- 제조업 생산의 경우 코로나19의 영향을 본격적으로 받은 4월 이전에 비해 13.4%p 낮은 수준. 특히 자동차(-32.3%), 전자부품(-23.9%), 통신장비(-23.1%)의 하락폭이 매우 크고 1차금속(-16.0%), 화학제품(-14.9%), 기계장비(-12.9%) 등도 이전 고점에 크게 미달한 상황
  - 기타운송장비(-0.6%)는 생산차질이 크지 않고 반도체(-6.5%)는 빠르게 회복한 모습

■ 서비스업은 회복 흐름이 이어질 전망이지만, 제조업은 회복시기를 예단하기 힘든 상황

- 서비스업 생산이 아직 코로나19 이전 수준을 회복하지 못하고 있지만, 재난지원금 효과 지속과 휴가철 국내여행 확대, 일부 문화활동 재개 등으로 회복흐름이 이어질 전망
  - 다만 코로나19 재확산으로 방역지침이 강화될 경우 서비스업 생산이 다시 위축될 가능성
- 반면 제조업은 회복시기를 예단하기 힘든 상황. 특히 미국과 인구대국의 확진자수 증가 추세가 잡히지 않을 경우 해외수요 회복시기가 지연될 가능성 배제 못해
  - 미·중간의 무역갈등이 수시로 불거질 수 있다는 점도 제조업 불확실성을 키우는 요인 

그림 4 | 코로나19 확산 이전 대비 주요 산업 생산지수 비교



주: 제조업 고점은 20.3월. 단 화학제품은 20.1월, 통신장비는 20.2월, 기계장비는 20.4월이 고점  
 서비스업 고점은 20.1월. 단 금융 및 보험업은 20.3월이 고점  
 자료 : 통계청

## 산업 이슈

- 음식료 : 코로나19로 부각된 푸드테크, 음식료 산업의 외연을 확장시키며 안정 성장 기대
- 의류 : 의류산업, 코로나19에 따른 타격은 2분기부터 본격화
- 철강 : 감산에 돌입한 국내 철강산업, 하반기 이후에도 불확실성 지속
- 철강 : 대한제강과 YK스틸의 합병 이후 제강사의 수급조절 능력 개선 기대
- 이차전지 : 국내 자동차-이차전지 업체간 전기차 배터리 협력 논의
- 자동차 : 유동성 위기감이 고조되는 자동차 부품 업계
- 자동차 : 중국 자동차 시장의 5월 플러스 성장의 배경과 전망
- 조선 : 2020년 상반기 선박 발주량 역대 최저 수준
- 유통 : 재난지원금 사용처 여부에 따른 업태별 희비 교차
- 부동산 : 정부, 연이은 주택시장 안정대책 발표
- 부동산 : 범 여권의 주임법 개정, 부작용 우려 확산

### C10. 음식료 : 코로나19로 부각된 푸드테크, 음식료 산업의 외연을 확장시키며 안정 성장 기대

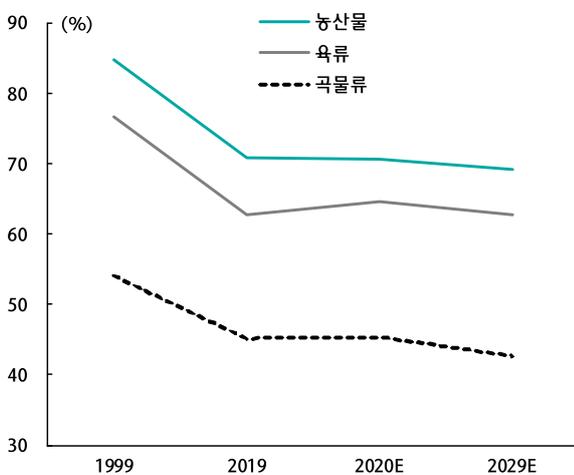
※ **Summary** : 코로나19로 전 세계적인 식량 공급망의 붕괴 위험이 커지고, 면역력 강화를 위한 고품질의 식품에 대한 수요가 늘면서 푸드테크가 부각. 중장기적으로도 푸드테크 시장은 식량난과 식량안보, 항생제 오남용과 식품 안전, 영양 섭취와 면역력 유지, 비대면 소비 확대 등의 이슈에 대한 해법과 대안으로 고려되며 안정 성장할 것으로 기대. 국내의 경우 리테일(모바일 앱을 활용한 주문, 배달) 중심으로 푸드테크 시장이 성장해 왔으며, 향후 식품개발·푸드서비스 등으로 산업의 외연이 확장될 전망

※ **Comment** : 최근 ICT 기술의 발전으로 푸드테크를 활용한 스타트업이 대거 등장하고 있어 금융사는 푸드테크 유망 스타트업을 선별하고, 기술금융을 통한 대출 또는 투자를 긍정적으로 검토할 필요

#### ■ 코로나19로 질 높은 식료품의 안정적인 공급에 대한 관심이 커지면서 푸드테크가 부각

- 코로나19 팬데믹 이후 전염병의 주기적 발병 리스크가 커지면서 건강의 중요성이 더욱 부각되고, 면역력 강화를 위한 질 높은 식품 섭취에 대한 니즈가 확대
  - 채식기반의 음식을 선호하고 원산지와 유통과정에 대한 투명한 정보를 요구하는 소비자가 증가
- 또한 국경 폐쇄나 이동제한 조치 등으로 식량의 생산, 수확, 물류 등에 문제가 생기면서 전 세계적인 식량 공급망의 붕괴 가능성이 거론
  - 한국은 식량 자급률이 지속 하락 중이며, 특히 곡물 자급률은 50% 미만으로 공급망 리스크에 취약
- 이에 따라 최근 식물성 대체육, 대체 단백질, 곤충 단백질 등의 대체식품에 대한 관심이 급증하고 있는데, 이는 푸드테크의 한 분야

그림5 | 국내 식량 자급률 전망



자료 : 한국농촌경제연구원

표1 | 美 실리콘밸리의 푸드테크 스타트업

업체	주요 제품
임파서블푸드 (Impossible Food)	식물 헤모글로빈 성분의 햄버거 패티
멤피스미트 (Memphis Meats)	도축 없이 배양육으로 만든 미트볼
햄튼크릭 (Hampton Creek)	인공달걀을 이용한 마요네즈
미요코의 주방 (Miyoko's Kitchen)	캐슈넛으로 만든 식물성 치즈

자료 : KOTRA

■ **코로나19로 관심이 커진 푸드테크 시장은 중장기적으로 안정 성장할 것으로 기대**

- 코로나19로 관심이 커진 푸드테크는 중장기적으로 식량난과 식량안보, 항생제 오남용과 식품안전, 영양 섭취와 면역력 유지, 비대면 소비 확대 등의 이슈에 대한 해법과 대안으로 부상
  - 푸드테크는 ①에그테크(Agtech), ②식품과학(Food Science), ③코칭(Coaching), ④푸드서비스(Food Service), ⑤리테일(Retail)의 5가지 분야로 구분되며 농업부터 음식 배달 서비스까지 전후방산업을 통합
  - ※ 푸드테크(Foodtech)란 식품 관련 산업에 생명공학·식품공학과 ICT(AI, 로봇, 블록체인 등) 기술이 융·복합되어 창출된 신산업을 지칭
- 특히 공급망 리스크, 환경보호(지구 온난화에 따른 이상 기후), 건강 등의 이유로 대체단백질의 수요층이 기존 채식주의자에서 일반 소비자로 빠르게 확대 중
  - 코로나19로 연초 미국 내 타이슨푸드, 스미스필드푸드 등의 육가공 공장이 폐쇄되면서 육류공급에 차질이 생기자 비욤드미트, 임파서블푸드 등의 대체육 업체가 반사이익을 향유
- 중장기적으로도 푸드테크 기반의 음식료 산업은 제품의 생산 및 소비과정 상의 효율성 향상, 식재료 낭비 및 인건비 절감 등의 순기능을 바탕으로 안정 성장할 것으로 기대
  - BIS 리서치는 전 세계 푸드테크 시장이 향후 3년간('19~'22) 연평균 5%대로 성장하여 2022년 300조 원을 상회할 것으로 예상
  - 바클레이즈는 2029년 대체육이 전체 육류시장의 10%에 달하는 1,400억 달러(166조원)를 차지할 것으로 기대하고, 이와 같은 성장세가 코로나19를 계기로 더욱 가속화될 것으로 예상
  - 디지털푸드랩은 푸드테크 산업의 Hype Cycle을 분석한 결과 스마트팜, 로봇 서비스는 기술 도입 초기 단계이고 리테일 부문은 각성기, 안정기를 지나 성장기에 진입했다고 평가

표2 | 푸드테크 산업의 세부 분야

구분	주요 내용
에그테크 (Agtech)	- ICT를 접목하여 원격, 자동으로 작물과 가축의 생육환경을 관리하는 스마트팜 등의 농업 혁신
식품과학 (Food Science)	- 건강과 환경보호를 중시하는 가치관 하에 발생하는 신 수요에 대응하여 대체육, 식용곤충 등의 식품을 개발
코칭 (Coaching)	- 푸드로깅(food logging)서비스를 제공하거나 개인의 영양 상태를 파악하고 식사, 레시피 등을 추천
푸드서비스 (Food Service)	- 음식 및 직원 관리, 예약, 마케팅 등과 같이 식당 운영에 관한 전사적 관리 서비스를 제공 (예) 공유주방, 예약시스템, 키오스크, 로봇 서비스 등
리테일 (Retail)	- 마켓플레이스, 배송 및 배달 서비스, 공급체인 데이터 관리 등의 소매영역 서비스

자료 : 디지털푸드랩

그림6 | 푸드테크 산업의 Hype Cycle 곡선



자료 : 디지털푸드랩

■ **국내 푸드테크 시장은 리테일 중심으로 성장 중이며, 향후 식품개발·푸드서비스 등으로 확장될 전망**

- 최근 코로나 엔데믹에 대한 우려가 커지고 있어 식량자원 자립도가 낮은 국내 시장의 경우 대체식품 개발 등과 같은 식품과학의 활용이 더욱 중요해지는 시점
- 국내 푸드테크 시장의 경우 1인 가구·맞벌이 가구 증가에 따른 가정간편식(HMR) 소비 트렌드가 확산되고, 모바일 앱을 활용한 주문 및 배달 서비스 중심으로 고성장 중
  - 배달의 민족, 요기요 등의 모바일 앱을 활용한 식품 O2O(Online to Offline) 서비스 시장이 활기
- 향후 국내 푸드테크 시장은 기존 리테일(O2O 배달앱) 중심에서 더 나아가 식품개발(대체음식 개발), 푸드서비스(스마트 키친, 요리로봇 및 3D 프린팅 기술) 등의 다양한 분야로 확대될 전망
- 궁극적으로 IT 기술이 접목된 음식료 산업이 식생활 관련 가치사슬 전반을 변화시킬 것이며, 이에 따라 관련 산업의 외연이 확장될 것으로 기대
  - 한국푸드테크협회에 따르면 국내 천 여개의 푸드테크 기업이 있는 것으로 추정되며, 향후 10년 간 배송, 스마트팜, 식품안전 분야가 고성장하면서 신규 일자리를 창출할 것으로 기대
- 푸드테크에 대한 기존 음식료 대기업의 적극적인 투자 및 시장 확장이 예상되며, ICT 기술 및 신개념 아이디어 기반의 푸드테크 스타트업이 대거 등장할 전망 

표3 | 국내 푸드테크 스타트업 리스트

	사업 분야	업체명	서비스 내용	기업 연력
코칭	빅데이터 분석 맛집 검색 서비스	다이닝코드	다이닝코드	5
	빅데이터 맛집 정보 검색 서비스	망고플레이트	망고플레이트	7
	프리미엄 레스토랑 추천 예약 서비스	트러스트어스	포잉	7
푸드서비스	식당 내부 서빙 보조 로봇	베어로보틱스	페니	3
	레스토랑 예약 및 고객 관리 솔루션	와드	테이블노트	3
	F&B 공간 기획 컨설팅	글로벌우서울	F&B 공간 기획	2
	공유주방	단추로끓인수프	고스트키친	3
리테일	배달 주문 서비스	우아한형제들	배달의민족	9
	배달 주문 서비스	딜리버리히어로코리아	요기요	8
	배달 주문 서비스	헬로월드	철가방	8
	배달 대행 서비스	메쉬코리아	부릉	7
	배달 대행 서비스	바로고	바로고	6
	배달 서비스	허니비즈	멍동	7
	배달 서비스	식신	식신	8
	배달 서비스	플라이언컴퍼니	푸드플라이	9
	유기농 신선제품 배송판매 서비스	컬리	마켓컬리	5
	가정 간편식 및 반찬 배송 서비스	더블유푸드마켓	더반찬	9
	가정간편식 마켓	쿠팡	쿠팡마켓	5
	B2B 축산물 직거래 유통 서비스	글로벌네트웍스	미트박스	6
	B2B 식자재 유통 오픈 마켓	마켓보로	식봄	4

자료 : 업계자료 종합

## C14 의류산업, 코로나19에 따른 타격은 2분기부터 본격화

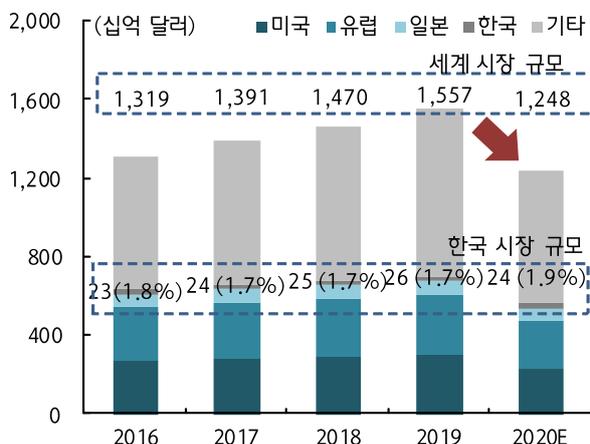
※ **Summary** : 그동안 성장이 정체되었던 국내 의류산업은 2020년 초 시작된 코로나19 확산으로 위축되기 시작하였고, 이로 인해 1분기 주요 의류기업들의 실적이 악화. 4~6월 중 코로나19의 영향권 하에 있었던 점을 감안할 때 의류시장의 실제 충격은 2분기부터 본격화될 것이며, 개별 의류 기업의 주력 복종, 형태, 주력 유통채널에 따라 코로나19에 따른 충격은 차이를 보일 것으로 예상

※ **Comment** : 의류산업 환경 변화에 따라 기업 간 격차는 더 벌어질 전망으로, 개별 의류기업 심사 시 브랜드 경쟁력, 주력 복종, 유통망 다각화 현황 등을 종합적으로 고려하여 차별화 된 평가가 필요

### ■ 코로나19 확산 여파로 2020년 글로벌 의류산업은 급격하게 위축

- 코로나19 확산 이전에도 글로벌 의류산업은 경기부진, 각 국의 보호무역주의 강화, 소비 트렌드 변화 등으로 세계 전 지역에서 긍정적 전망이 어려웠던 상황
- 그러나 코로나19 확산으로 글로벌 공급망이 타격을 받고, 각 국 이동 제한과 경기침체로 의류 소비가 위축되면서 2020년 글로벌 의류시장은 전년비 20% 이상 축소될 전망
  - 코로나19는 2차 세계 대전 이후 가장 큰 경제 위축을 촉발하였고 '사치성' 소비재인 의류는 소비의 우선 순위에서 밀리게 되므로 더욱 취약
  - 코로나19가 발발한 '20년 1월~ 5월 사이 세계 패션기업의 시가총액은 전년대비 24% 내외 감소
- 코로나19가 하반기까지 지속 시 북미와 유럽 패션 업체의 80%가 심각한 자금난을 겪게 될 것이며, 12~18개월 내 다수의 글로벌 패션회사가 파산으로 이어질 가능성도 제기
- 더 큰 문제는 코로나19 확산에 따른 의류 판매 감소와 대형 의류 기업 파산은 전 세계 의류 산업 글로벌 공급망(Supply Chain) 붕괴라는 근본적인 위기로 이어질 수 있다는 점

그림7 | 세계 의류시장 현황(도매시장 기준)



자료 : Euromonitor, 산업연구원

표4 | 세계 의류산업의 공급, 수요 측면 타격

구분	영향
공급타격 (글로벌 공급망 위기)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 글로벌 패션 제조를 주도하던 저가 소성과 패션 제조 허브의 생산 시스템 마비                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 방글라데시, 인도, 캄보디아, 온두라스와 같은 패션 제조허브의 생산 중단</li> </ul> </li> <li>● 국가 간 이동제한으로 통관, 물류 등 차질</li> <li>● 각국의 오프라인 매장 운영이 일시 중단되면서 판매에 차질</li> </ul>
수요타격	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 불확실성 확대, 소비 지출 감소                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 미국과 유럽의 소비자 중 75%가 개인 재무 상황 악화가 2개월 이상 지속될 것이라고 밝힘</li> </ul> </li> <li>● 매킨지와 Bof에 따르면 2020년 글로벌 패션산업 매출은 전년비 27~30% 감소 전망</li> <li>● 소비자들은 할인상품에 대한 수요가 증가하면서 기업들의 수익성 악화</li> </ul>

자료 : Euromonitor, 패션비즈

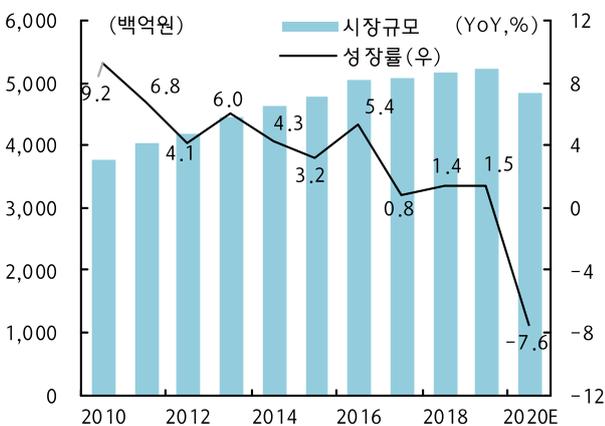
■ 그동안 성장세가 정체되어 왔던 국내 의류산업 역시 코로나19에 따른 타격 불가피

- 국내 의류시장은 민간소비 및 경제성장률 등 주요 거시지표 추이와 유사한 흐름을 보여 왔으나, 시장의 성숙기 진입, 경기부진에 따른 소비심리 위축으로 2016년 이후 저성장 지속
  - 의류 수요는 민간소비 및 경제성장률에 등 주요 거시지표 추이와 유사한 흐름을 보여 왔으나, '16년 이후 의류시장 성장세는 GDP성장률을 하회
- 여기에 올 초 코로나19 확산으로 재택근무 및 온라인 수업 확대, 외출자제가 이어지면서 국내 의류 수요가 감소하고 있어 국내 의류시장 또한 위축되고 있는 것으로 파악
  - '20년 국내 의류시장 규모는 전년비 약 8~10% 감소하여 42조원 내외를 기록할 전망
- 실제 1분기 국내 주요 의류기업(상장사 39개 기준)의 합산 매출액과 영업이익은 전년 동기비 각각 12%, 52% 감소하면서 코로나19에 따른 실적 악화가 가시화
  - 분석 대상 기업 중 75%가 전년동기비 매출이 감소하였으며, 21개 기업이 적자를 기록
- 또한 의류 기업 실적 악화로 현금창출능력이 저하되면서 1분기 재무안정성 관련 지표 역시 전년비 약화되는 모습이 나타남
  - 이자보상비율(영업이익/이자비용)은 '19년 8배에서 '20년 1분기 3.5배로 하락하였으며, EBITDA대비 순차입금도 '19년 2.3배에서 '20년 1분기 7.1배까지 상승

■ 국내 의류기업의 본격적인 실적 악화는 2분기부터 시작될 전망

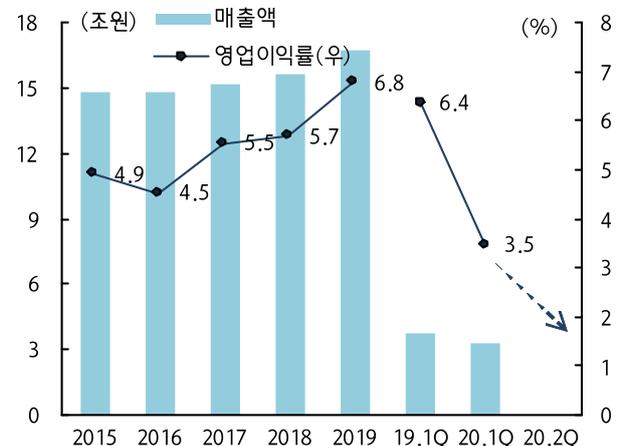
- 국내 의류업체들의 1분기 실적 악화는 코로나19 영향이 본격적으로 나타난 3월 매출 감소에 기인한 것이나, 4~6월 사이 코로나19의 국내의 확산이 지속되었던 점을 감안할 때 2분기는 1분기 보다 더 큰 타격이 발생했을 것으로 추정
  - 의류 출하지수, 의류 판매액지수, 의류비지출전망 등 의류 관련 지수는 4,5월 큰 폭으로 악화

그림8 | 국내 의류시장 규모



자료 : Euromonitor, 패션비즈, 하나금융경영연구소

그림9 | 국내 주요 의류기업 1분기 실적



자료 : Kis-Value

- 특히 의류 수출 OEM/ODM 기업들은 3월말부터 최대 수요처인 미국의 코로나 확산으로 주문이 대폭 줄어들면서 2분기 실적 악화가 본격화 될 것으로 보임
  - 1분에는 기주문 제품을 납품했던 기간으로 코로나 영향이 실적에 크게 반영되지 않음

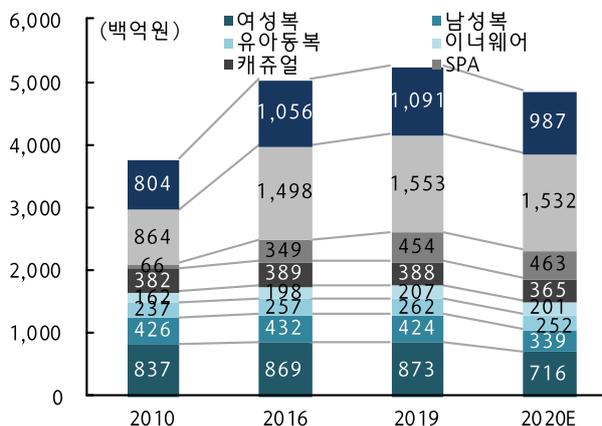
■ **국내 의류시장 위축 속에서 개별 의류기업의 유형에 따라 코로나19에 따른 영향은 차이**

- 결국 국내 2020년 국내 의류시장 위축이 불가피 할 것으로 보이나, 시장에 참여하는 의류 기업 유형별에 따라 코로나19에 따른 영향은 큰 차이를 보일 것으로 예상
- 수출 OEM/ODM 기업과 오프라인 중심의 저가 브랜드의 경우 판매 감소에 따른 큰 타격이 예상되나, 온라인 판매채널과 스포츠 및 애슬레저 의류 부문은 오히려 성장세 가속화 전망
  - **수출 OEM/ODM 기업:** 미국, 유럽의 의류 판매 급감으로 주문이 감소하고 있고, 판매가 회복 되더라도 기업들은 재고 소진에 주력할 것으로 보여 OEM/ODM기업들의 주문 감소세 지속
  - **중저가 브랜드 기업:** SPA 브랜드 대비 디자인 및 가격 경쟁력에서 밀려 시장이 위축된 코로나19 확산으로 주력 채널인 오프라인 매장 판매까지 축소되면서 어려움 가중
  - **스포츠/애슬레저 기업:** 코로나19 확산 전부터 주 52시간 근무제 시행, 워라벨 가치 확산으로 성장세를 이어왔으나 최근 근거리 여행 수요 및 레저활동 증가, 재택근무 확대에 따른 '집콕족' 증가로 성장이 가속화될 전망
  - **온라인 유통채널 :** 대형 패션기업의 온라인채널 구축, 온라인 플랫폼의 편의성 향상으로 안정적으로 성장해온 가운데 코로나19로 언택트 트렌드가 확산되면서 성장이 가속화

■ **향후 대내외 환경 변화에 따른 의류산업의 장기 침체가 예상되므로 기업들은 진화가 필요**

- 코로나19의 장기화로 경제활동 및 외부활동 회복이 어려워지면서 소비자의 의류 제품에 대한 수요 감소가 이어질 것으로 보여 당분간 의류시장의 위축은 피할 수 없는 흐름

그림10 | 국내 복종별 의류시장 전망



자료 : Euromonitor, 패션비즈, 하나금융경영연구소

그림11 | 의류시장 위축 속 유형별 흥망성쇠

<p><b>興</b></p> <p><b>온라인 유통채널</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 코로나19 확산에 따른 언택트 수요</li> <li>- 대기업 참여로 시장 확대 가속화</li> <li>- 온라인 채널의 진화</li> </ul>	<p><b>衰</b></p> <p><b>오프라인 채널 중심 중저가 브랜드</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고가 브랜드와 SPA브랜드 사이에서 가격 및 디자인 경쟁력 상실</li> <li>- 주력 유통채널인 오프라인 매장 위축</li> <li>- 구조조정 불가피</li> </ul>
<p><b>盛</b></p> <p><b>스포츠/애슬레저웨어</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 생활패턴 변화(주 52시간 도입, 재택, 온라인수업)에 따른 수요 확대</li> <li>- 중장년에서 젊은층 까지 소비층 확대</li> </ul>	<p><b>興</b></p> <p><b>수출 전문 OEM/ODM 기업</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 글로벌 브랜드 판매 감소, 재고 확대로 단기간 내 주문량 회복 불가</li> <li>- 글로벌 의류시장 공급망 타격</li> </ul>

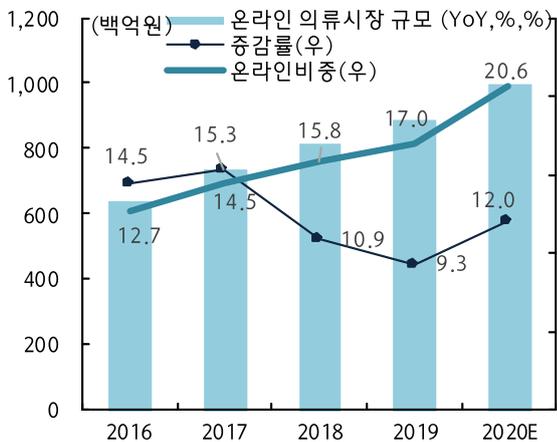
자료 : 하나금융경영연구소

- 현재 의류 구매 채널이 오프라인에서 온라인으로 빠르게 전환되고 있는 만큼, 이에 대한 대응이 적시에 이루어지지 않을 경우 해당 기업의 도태가 불가피하므로 유통채널의 디지털화를 강화할 필요
- 의류기업은 재고 소진을 위해, 의류소비자는 지출 여력 감소로 인해 상호 간 할인 판매에 대한 니즈가 발생하고 있는 만큼 의류 기업들은 자사 아울렛 판매 채널을 강화를 통해 이를 기회로 활용할 수 있음
- 한편 국내 수출 OEM/ODM 기업들은 미국, 유럽의 경기 회복력이 부진하므로 코로나 19를 계기로 이들 국가 기업에 대한 의존도를 낮추고 성장 잠재력이 높은 아시아 지역 내 패션브랜드에 대한 공략이 필요

■ 의류기업별 주력 사업 및 유통망을 고려하여 기업별로 차별화된 리스크 관리 필요

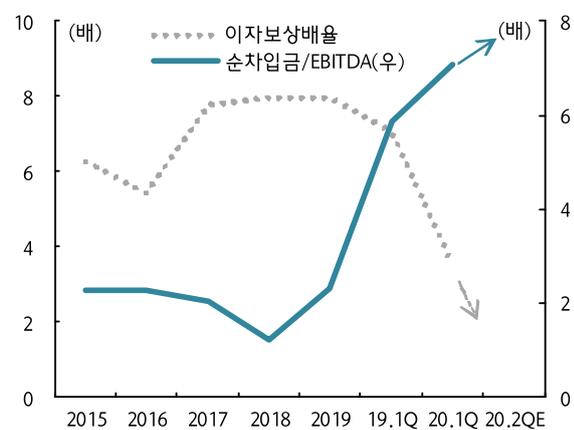
- 의류산업 환경 변화에 따라 기업 간 격차는 더 벌어질 것으로 예상되므로, 개별 의류 기업 심사 시 브랜드 경쟁력, 주력 복종, 유통망 다각화 현황 등을 종합적으로 고려하여 차별화 된 평가가 이루어져야 함
- 또한 의류산업은 유행 트렌드 변화가 빠르고 제품의 수명주기가 짧은 특성을 지니고 있으므로 이를 고려하여 타 산업 대비 평가 및 심사 주기를 조율할 필요
- 국내 의류기업들은 대내외 환경 변화에 대응하기 위해 온라인 유통망 구축, 신규 사업 확대, 인수합병 등 다양한 변화를 시도할 것으로 예상되므로 이에 따른 기회모색 필요
  - 부족한 자금을 차입에 의존할 가능성이 높으므로, 금융그룹의 여신 확대 기회로 활용할 필요
- 한편 이미 재무안정성이 저하된 중,소형 의류 기업들의 경우 실적 악화에 따른 현금 창출력 약화와 신규 사업 확대 과정에서 발생한 자금 부담 등이 유동성 악화로 이어질 수 있으므로, 개별 기업의 재무상태에 대한 지속적인 모니터링이 필요 

그림12 | 국내 온라인 의류시장



자료 : 패션비즈, 하나금융경영연구소

그림13 | 국내 주요 의류기업의 재무안정성



자료 : Kis-Value

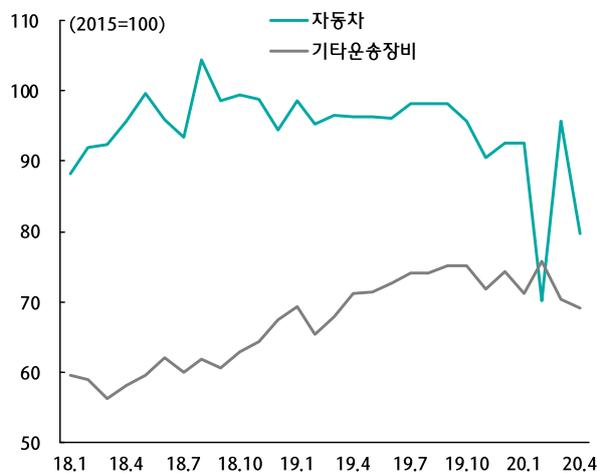
## C24. 철강 : 감산에 돌입한 국내 철강산업, 하반기 이후에도 불확실성 지속

- ※ **Summary** : 코로나19 여파로 철강수급이 악화되자 6월 들어 국내 주요 철강업체는 대대적인 감산에 돌입. 고정비 부담이 큰 철강산업의 경우 감산이 제품 단위당 고정비 상승에 따른 원가부담 확대로 연결될 수밖에 없어 향후 실적 악화에 대한 우려감이 증폭. 2020년 코로나19의 엔데믹 가능성 확대, 보호 무역주의 심화로 전 세계 철강시장의 역성장이 예상되며, 내년 이후 전망도 불투명한 것으로 평가
- ※ **Comment** : 국내 철강산업은 전방산업 부진(자동차, 조선, 건설 등) 및 원가율 상승(공급 충격으로 철광석 가격 급등)으로 하반기 이후 실적 부침이 심화될 전망

### ■ 코로나19에 따른 수요 급감으로 국내 주요 철강업체가 대대적인 감산에 돌입

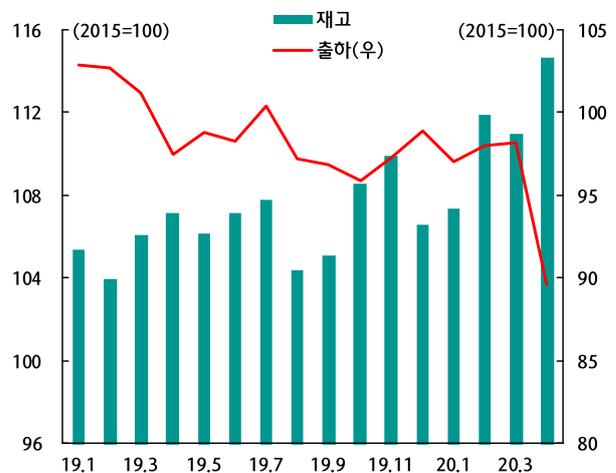
- 코로나19 여파로 전 세계 철강수요가 급감하면서 공급과잉 이슈가 불거지자 6월 들어 국내 주요 철강업체는 감산에 돌입
  - POSCO는 5월 개보수를 마친 광양제철소 3고로의 가동을 연기하였고, 6월 16일에는 포항과 광양제철소 일부 생산설비의 가동을 중단하면서 창사 이래 처음으로 유급 휴업을 도입
  - 현대제철은 6월 1일부터 당진제철소의 전기로 열연공장의 가동을 중단했고, 6월 말에는 해당 공장을 매각하기로 결정
  - 세아베스틸은 주력 수요산업인 자동차 생산이 차질을 빚자 6월 첫 주 군산공장 내 특수강용 전기로 3기의 가동을 일시적으로 중단
- 중후장대한 철강산업의 경우 감산 시 제품 단위당 고정비 상승에 따른 원가부담 확대폭이 상대적으로 커 향후 실적 악화에 대한 우려감이 증폭

그림14 | 국내 철강 전방산업 경기지표(출하지수) 추이



자료 : 한국은행 경제통계시스템

그림15 | 국내 1차 금속 제조업의 재고·출하지수 추이



자료 : 한국은행 경제통계시스템

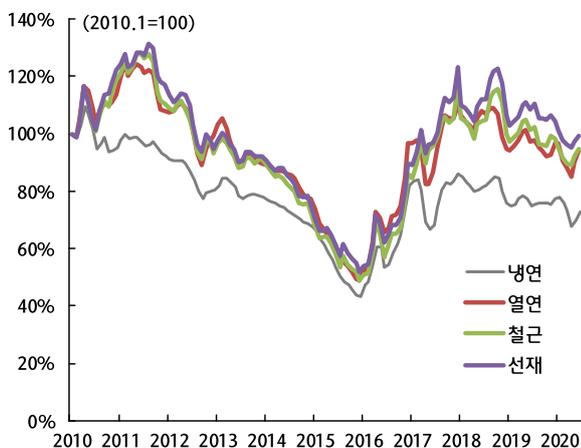
■ 전 세계적인 경기 불확실성이 지속되면서 철강산업의 수요 회복시점을 예측하기 어려운 상황

- 코로나19에 따른 경기 위축이 장기화되면서 2020년 전 세계 철강시장의 역성장이 예상되는 가운데, 내년 이후 전망도 불투명한 것으로 평가
  - WSA는 2020년 전 세계 철강수요가 16억 5,400만 톤으로 전년대비 6.4% 감소하고, 특히 중국 제외 시 14% 이상 역성장할 것으로 예상
- 코로나19의 엔데믹 가능성, 보호무역주의 심화(미중 무역분쟁 등)로 경기 불확실성이 커지고 있어 주요 국가의 경기부양책 효과 수준 및 전방산업의 수요 회복 시기를 예측하기 어려운 상황

■ 특히, 중국발 공급과잉으로 동북아 철강시장의 수급불균형 및 제품가격 약세가 우려

- 코로나19로 전 세계적으로 철강수요가 급감하고 있는 가운데, 코로나19를 가장 먼저 경험한 중국이 공장 가동률을 높이면서 생산을 확대 중
  - 5월 전 세계 조강생산량이 전년동기대비 8.7% 감소한데 반해 중국은 4.2% 증가하였고, 6월 중순 중국 내 제철소의 가동률은 91.5%로 전년동기대비 1%p 정도 높은 수준
- 중국이 생산활동을 재개하면서 철강 재고가 높은 수준을 유지하고 있는데, 이는 동북아 철강시장의 수급을 악화시키고, 가격의 하락 압력을 높이는 요인
  - 6월 초 5대 철강재(열연, 냉연, 후판, 철근, 선재)의 재고량은 전년동기대비 35.6% 증가하였고, 현 수준의 재고가 유지된다면 2020년 철강가격은 전년대비 5~10% 정도 하락할 것으로 예상
- 향후 이연수요 발생 시 재고 감소 효과를 기대할 수도 있으나, 중국발 공급과잉으로 재고 부담이 커 예년 수준의 수급상황으로 회귀하는데는 시간이 소요될 전망

그림16 | 중국 내 철강 유통가격 추이



자료 : Korea PDS

표5 | 전 세계 철강수요 전망

	2020		2021
	2019.10 전망	2020.6 전망	
세계	1.7	-6.4	3.8
중국	1.0	1.0	0.0
미국	0.4	-22.9	5.7
EU	1.1	-15.8	10.4
인도	7.0	-18.0	15.0
일본	-0.6	-19.1	6.8
한국	0.4	-12.7	5.9
ASEAN	5.6	-2.4	3.7

자료 : 세계철강협회

## ■ 국내 철강산업은 전방산업 부진 및 원가율 상승으로 실적 부침이 더욱 심화될 전망

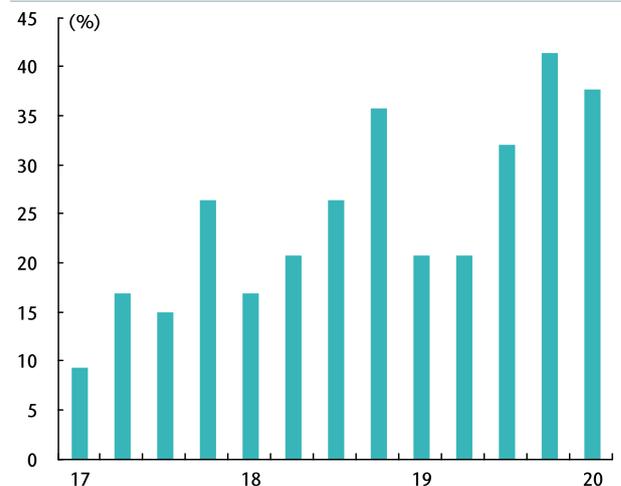
- 국내의 경우 최근 주요 전방산업(자동차, 조선, 건설 등) 경기 부진으로 철강 수요가 위축되고 있는 한편, 철광석 수입가격이 상승하면서 영업환경이 급격히 악화
  - 자동차 : 글로벌 수요 침체로 수출이 큰 폭으로 감소하면서 국내 주요 자동차 업체의 생산량이 급감
  - 조선 : 상반기 중 연간 수주 목표의 10%만을 달성했고, 세계경기 침체로 LNG선 외 선종의 발주가 지연
- 철강사의 수익률 보전을 위해서는 제품 가격 인상이 필요한데, 최근 메이저 철강사는 자동차·조선 기업과의 가격협상에 난항을 겪는 중
  - 포스코와 현대제철은 '19년 8월 기초 철강제품인 열연강판의 가격을 톤당 3만원 인상한 이후 가격 인상 시도를 못하고 있는 상황
- 반면, 철광석 수입가격은 중국의 대규모 경기 부양 정책(인프라 투자 확대) 효과에 대한 기대와 주요 철광석 수출국인 브라질의 공급 불안 문제로 가파르게 상승
  - 브라질은 코로나19 사태 하에서 정국 불안(대통령 퇴진 시위)이 지속되고, 특히 노동집약적인 광업의 특성을 고려하여 Vale가 감산을 결정하면서 공급이 위축
- 이에 따라 국내 철강업계는 코로나19발 충격으로 2분기 이후 실적 악화가 현실화되고 있고, 상반기 내 상승한 철광석 가격이 본격적으로 원가에 반영되기 시작하는 3분기 이후 수익률 하락이 더욱 심화될 전망
  - 국내 주요 철강기업 4개사(포스코, 현대제철, 동국제강, 세아베스틸)의 2분기 합산 매출이 전년동기대비 15% 이상 감소하였고, 영업이익은 60%(yoy) 이상 급감한 것으로 추정
- 또한 인접국인 중국 철강산업이 2분기 이후 수요 부진에도 불구하고, 생산 확대 정책을 펼치고 있어 향후 동북아 철강시장의 공급과잉이 심화될 것으로 예상되는 점도 리스크 요인 

그림17 | 국제 철광석 가격 추이



자료 : Korea PDS

그림18 | 국내 철강업체 중 분기별 영업적자 업체 비중 추이



주 : 1차 철강 제조업체 53개사 기준  
자료 : Kis-Value

## C24. 철강 : 대한제강과 YK스틸의 합병 이후 제강사의 수급조절 능력 개선 기대

※ **Summary** : 하반기 중(9월 8일) 대한제강과 YK스틸은 지분거래를 통해 합작회사인 ‘와이케이에스 주식회사(YKS)’를 설립할 계획. 금번 합병을 계기로 대한제강은 2위 동국제강과 생산능력이 비슷한 3위 철강사로 발돋움할 전망이다. 또한 국내 철근시장이 7대에서 6대 제강사 구도로 재편되면서 경쟁 강도가 다소 완화되고 제강사의 수급조절 능력이 일정부분 개선될 것으로 기대

※ **Comment** : 코로나19의 충격으로 2020년 국내 건설투자가 전년대비 축소될 것으로 예상되는 가운데 철근시장의 공급 조절 능력이 향상되는 점은 수급 안정에 긍정적인 요소로 작용할 전망이다

### ■ 지난 19일 국내 철근 제강업체인 대한제강과 YK스틸의 합병이 결정

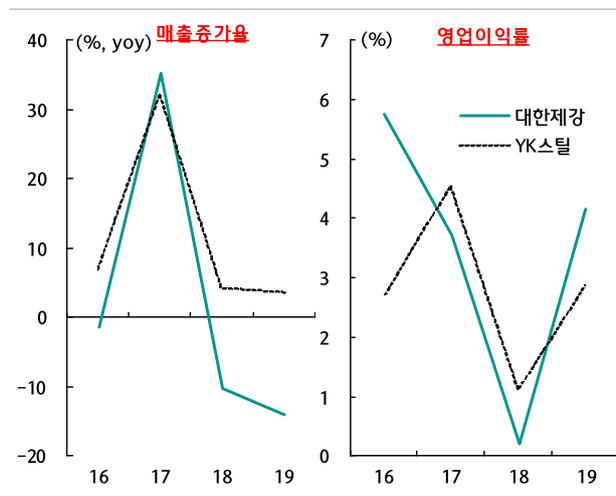
- 지난 6월 19일 대한제강이 YK스틸 지분 51%를 인수(9월 8일 예정)하겠다고 발표하면서 하반기 중 국내 철근 제강사 3, 4위의 합병이 예정
  - YK스틸은 옛 한보철강의 부산공장으로 '98년 외환위기 시 한보그룹이 부도 처리되자 '02년부터 일본의 아마토공업그룹이 인수하여 운영
  - 대한제강은 YK스틸의 발행주식 360만 주 중 51%인 183만 6천 주를 인수하였는데, 인수금액은 468억 3,636만 원, YK스틸 자기자본의 10.14% 수준
- 지분거래를 통해 대한제강과 YK스틸은 합작회사인 ‘와이케이에스 주식회사(YKS)’를 설립(지분 : 대한제강 51%, 와이케이에스 49%)
- YKS는 YK스틸의 철근사업과 관련된 자산, 설비, 인원 등의 지상권만 확보한 시설법인이며, 기존 YK스틸의 부산 공장 및 토지는 존속법인인 YK스틸이 보유

표6 | YK스틸의 주요 제품 및 사업 규모

	주요 내용
주요 생산제품 및 생산능력	철근(이형봉강, 빌렛) 빌렛 930,000톤, 철근 1,180,000톤
직원수	388명(2020년 7월 1일 기준)
매출	6,370억 원
자산총액	4,180억 원
영업이익	183억 원
순이익	185억 원

주 : 재무실적은 2019년 기준  
자료 : YK스틸

그림19 | 대한제강과 YK스틸의 실적 추이



자료 : 각사 자료

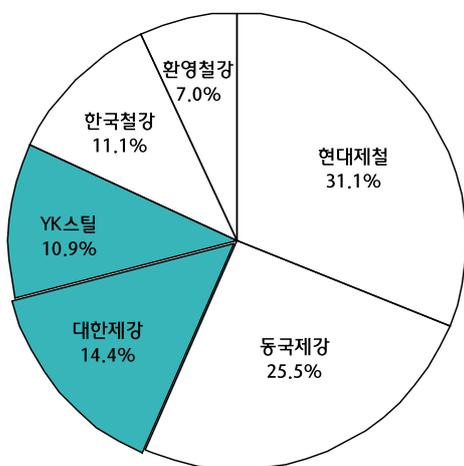
■ 대한제강은 YK스틸과의 합병으로 2위와 생산능력이 비슷한 3위 철강사로 발돋움할 전망

- 합병 이후 대한제강은 생산능력 향상을 통해 시장점유율을 높이고, 야마토그룹의 제강 기술을 도입함으로써 사업 시너지를 창출할 것으로 기대
- 특히 몇 년 전 대한제강이 전기로 공장 일부를 폐쇄하면서 상공정(제강)과 후공정(압연)의 수급 불균형 문제가 발생
  - 대한제강은 '18년 신평공장 재해로 제강공장(연산 60만 톤)의 가동을 중단한 바 있으며, 압연능력 대비 제강능력이 다소 부족하다는 평가
- 금번 합병으로 대한제강의 철근 압연 능력은 업계 3위 수준으로 상승할 것이며, 2위인 동국제강(압연 능력 275만 톤)과 비슷한 수준이 될 전망
  - 대한제강의 제강 및 압연 능력은 연산 100만 톤, 155만 톤 수준이며, YK스틸의 제강 및 압연 능력은 연산 93만 톤과 118만 톤으로 합병 시 제강 및 압연 능력이 연간 193만 톤과 273만 톤으로 확대

■ 국내 철근시장 수요가 위축될 것으로 예상되어, 향후 제강사 구도 변화는 수급에 긍정적

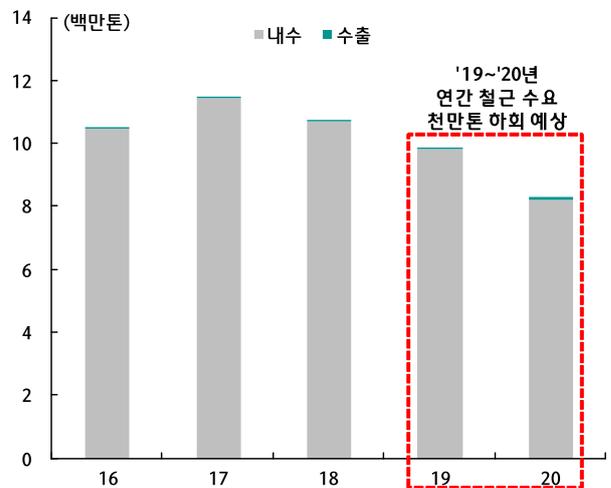
- 대한제강과 YK스틸의 합병으로 국내 7대 제강사 체제가 6대 제강사로 재편되며, 한국철강과 환영철강을 동일회사로 고려하면 실질적으로 5대 구도를 형성
- 따라서 국내 철근시장 내 실질적인 경쟁업체 수가 줄면서 경쟁 강도가 다소 완화되고, 수급조절 능력이 일정부분 개선될 것으로 기대
- 특히 2020~21년 국내 건설투자가 위축되면서 연간 철근 수요가 천만 톤을 하회할 것으로 예상되고 있어, 공급 조절 능력이 향상되는 점은 수급에 긍정적인 뉴스
  - 한국건설산업연구원에 따르면 '20년 국내 건설수주 및 건설투자는 코로나19 등의 영향으로 전년대비 6% 감소하며 하반기 이후 침체가 더욱 심화될 전망

그림20 | 국내 7대 철근 제강사의 생산능력 비중 (2019년 기준)



자료 : 업계 자료

그림21 | 국내 철근 수요 전망



자료 : 한국철강협회, 하나금융경영연구소

## C28. 이차전지 : 국내 자동차-이차전지 업체간 전기차 배터리 협력 논의

※ **Summary** : 글로벌 자동차-이차전지 기업 협력 확대에 따른 경쟁 심화와 코로나19에 따른 사업 불확실성을 타개하기 위해 최근 현대자동차 그룹과 국내 이차전지 기업간 배터리 협력 논의가 활발. 현대차는 2025년까지 세계 3위 전동차기업으로 도약하는 것이 목표. 이를 위해 배터리 공급이 중요 이슈로 떠올랐는데 기존 협력관계가 있는 LG화학, SK이노베이션은 물론 그간 교류가 없었던 삼성SDI와도 새롭게 협력 모색

※ **Comment** : 주도권 경쟁이 치열한 글로벌 전기자동차 생태계에서 국내 자동차-이차전지 기업간 차세대 전지 개발 등 새로운 차원의 협력 가능성이 점증되고 있어 귀추가 주목

### ■ 최근 현대자동차 그룹과 국내 이차전지 기업간 전기차용 배터리 협력 논의가 활발

- 지난 5월 13일 현대자동차그룹 정의선 수석부회장이 이재용 삼성전자 부회장을 만나 전기차 배터리 관련 논의를 한 데 이어 6월 22일에는 구광모 LG대표를 만났으며, 7월 7일에는 SK 최태원 회장과 회동을 하는 등 전기차 배터리 관련 국내 협력 분위기 고조
- 세 번의 미팅 모두 현재 리튬 이차전지의 뒤를 이을 수 있는 차세대 배터리 기술(전고체전지 등) 및 향후 협력방안에 대한 논의가 주를 이루었음
- 현대차그룹은 2025년까지 전기차와 수소전기차의 연간 세계 판매대수를 67만대(전기차 56만대, 수소전기차 11만대)로 늘려 글로벌 3위 전동차기업으로 도약하는 것이 목표
- 이를 위해 2025년까지 44종의 친환경차를 출시할 예정인데 이중 23종을 순수전기차로 채우고자 하며 기존 협력관계가 있는 LG화학, SK이노베이션은 물론 그간 교류가 없었던 삼성SDI와도 새롭게 협력을 추진할 가능성이 상승

표7 | 전기차 배터리사업관련 임원 회동

날짜	기업	협약 내용
2020. 5.13	현대차 정의선 수석부회장- 이재용 삼성전자 부회장	- 전고체 배터리 등 차세대 배터리 관련 기술동향 논의
2020. 6.22	현대차 정의선 수석부회장- 구광모 LG 대표	- 리튬-황전지, 전고체전지 등 미래 배터리 개발 방향성 공유 - 현대차 E-GMP관련 2차 배터리 납품계약 발표
2020. 7.7	현대차 정의선 수석부회장- 최태원 SK 회장	- 현대차 E-GMP에 탑재될 고성능 배터리 개발 현황 - 리튬-메탈전지 기술 공유

자료 : 언론보도

그림22 | 현대차의 2025 성장전략(스마트 모빌리티 디바이스 부문)

<p><b>Scale up</b></p> <p>실질 가격 경쟁력 가장 우수한 전기차                      짧은 고객층 및 기업고객 타겟                      2025년 배터리 전기차 56만대/                      수소전기차 11만대 판매                      선진시장 2030년부터 적극 전동화 추진                      신흥시장 2035년부터 적극 전동화 추진</p>	<p><b>제네시스 EV 확대</b></p> <p>2021년 파생 및 전용 전기차 최초 출시                      2024년 이후 전동화 라인업 본격 확대</p> 
<p><b>수익 중심 효율화</b></p> <p>수익성 중심 라인업 재구성                      SUV, 상위차급 중심 판매</p>	<p><b>상품성 고급화</b></p> <p>전동차, SUV까지 N브랜드 확대                      새로운 USP 중심 상품경쟁력 강화</p> 
블룸	고급/고성능

자료 : 현대자동차그룹

■ 현대차는 2021년부터 전기차 전용 플랫폼에서 전기차 생산을 추진중이며, SK이노베이션과 LG화학 등으로부터 배터리를 조달할 예정

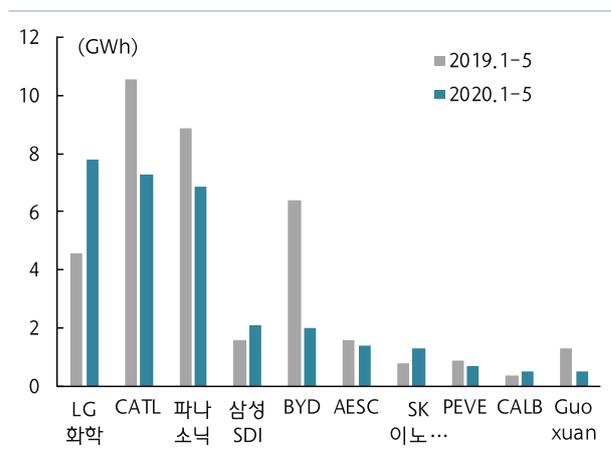
- 시장조사업체인 SNE 리서치에 따르면, 금년 1~4월 세계 전기차 판매량 37.9만 대 가운데 현대차와 기아차는 각각 1.8만 대와 1.1만 대를 판매하여 세계 5위와 10위에 위치
- 현대차는 그동안 내연차 플랫폼에서 엔진 등을 제거한 공간에 전기 모터·배터리 등을 탑재해 전기차를 생산해왔으나, 2021년부터는 전기차 전용 플랫폼인 E-GMP(Electric-Global Modular Platform)를 기반으로 전기차를 생산할 계획
  - '21년 상반기에 E-GMP를 적용한 첫 순수 전기차(BEV) 2종(현대차 'NE-EV' 7.7만 대, 기아차 'CV-EV' 3.3만 대)을 11만 대 규모로 생산할 예정
- 현대차는 E-GMP관련 4차례의 배터리 발주 계획을 가지고 있는데, 1차 물량은 SK이노베이션과 계약(2019.12.24.) 하였으며, 2022년 양산 예정인 2차 물량은 LG화학과 체결(2020.6.22.)
- LG화학은 현대차의 기존 내연차 플랫폼에서 생산한 전기차(아이오닉 일렉트릭, 코나 일렉트릭 등)에 파우치형 리튬이온 배터리를 납품하고 있었으며, SK이노베이션은 기아차의 전기차(레이, 니로, 쏘울 등)에 주로 납품해 왔음
- 코로나19로 인한 중국 및 미국 시장 위축에도 한국 이차전지 3사의 세계 전기차용 배터리 시장점유율은 2019년 1~5월 16.4%에서 2020년 1~5월 34.8%로 크게 확대
- 2020년 1~5월 세계 전기차용 배터리 시장 점유율 1위는 LG화학으로 24.2%를 차지하고 있으며, 삼성SDI가 6.4%로 4위, SK이노베이션은 41%로 7위
  - LG화학은 세계 EV 판매 1위인 테슬라와 금년 1월 납품계약을 체결하여 점유율이 빠르게 확대

표8 | 세계 EV 판매량 변화 (단위: 천 대)

순위	브랜드	'19.1-4	'20.1-4	증가율(%)
1	테슬라	87	101	16.8
2	르노	19	25	34.4
3	BYD	75	23	-69.9
4	닛산	28	21	-24.3
5	현대	18	18	1.6
6	폭스바겐	11	18	57.2
7	BAIC	27	12	-53.3
8	아우디	4	12	222.1
9	GAC Trumpchi	5	11	112.9
10	기아	9	11	22.1
	합계	509	379	-25.4

주 : 합계는 1위~10위 외에 기타 포함  
 자료 : SNE research

그림23 | 이차전지 기업별 세계 전기차용 배터리 판매량



자료 : SNE research

■ 글로벌 시장에서 자동차-이차전지 기업간 협력 및 투자가 확대되고 있으며, 테슬라 등은 배터리 내재화를 추진 중

- 2019년 하반기부터 도요타-파나소닉, VW-노스볼트, PSA-Saft, GM-LG화학 등 글로벌 상위 자동차 기업들과 이차전지 업체들간 합작사 설립 및 생산시설 투자가 활발
- 특히 세계 전기차 시장을 선도하고 있는 유럽의 경우, 독일, 프랑스 등 주요국 정부가 아시아에 치우친 이차전지 생태계를 우려하여 자국업체들의 이차전지 개발 및 투자를 독려하고 있으며, 이에 VW- 노스볼트, PSA-Saft 등이 새롭게 이차전지 생산을 추진
- 테슬라는 미국 배터리 전문업체(맥스웰 테크놀로지, 2019.5)와 캐나다 배터리 생산장비 업체(하이바시스템스, 2019.10)를 인수하고, 캘리포니아 페어몬트 공장 근처 연구소에서 새로운 배터리를 자체 개발, 시범 생산을 추진하는 등 내재화 전략으로 전환하는 모습
- 한편, 자국 정부의 보호를 바탕으로 빠르게 성장한 CATL, BYD 등 중국 이차전지 업체들은 중국의 지역에 생산시설을 건설하며 시장을 확장
  - CATL은 BMW 전기차(Mini, iNext)용 배터리 납품을 위해 '19년 10월 독일에 14GWh 규모의 첫 해외 공장 건설을 시작했으며, BYD는 재규어 랜드로버(JLR)와 영국에서 배터리 공급방안을 논의 중

표9 | 최근 세계 주요 자동차-이차전지 기업들의 전기차 배터리 관련 협력 현황

자동차사	이차전지사	협력 동향
도요타	파나소닉	- 도요타 51%, 파나소닉 49% 지분 보유한 합작사(Prime Planet Energy & Solutions) 설립(2020.1) - PPES는 도요타와 파나소닉이 공동개발한 각형 리튬 이차전지를 생산하여 도요타, 스바루, 마즈다 등에 공급할 계획, 또한 자동차용 전고체전지 개발, 생산, 판매도 추진
	CATL	- 도요타와 CATL은 포괄적 제휴관계를 체결(2019.7) - CATL은 도요타가 2020년 중국에 출시하는 순수전기차에 이차전지를 공급하고, 신기술 공동개발, 배터리 재활용 기술 연구 등 양사간 기술 노하우 공유
	BYD	- 도요타와 BYD는 포괄적 제휴관계를 체결하고 이차전지 공동개발계획 발표(2019.7) : 2025년 중국 시장에 출시될 BEV SUV 2종, 세단 1종에 탑재될 배터리를 양사 공동개발 - 도요타와 BYD는 양사가 50:50으로 BYET Toyota EV Technology(BTET) 합작 R&D 법인을 설립(2020.4), 2020년 5월부터 본격 가동(본사는 선전에 위치)
폭스바겐 (VW)	Northvolt	- 11억 달러를 투자하여 스웨덴 배터리 업체 Northvolt와 자체 이차전지 공장 건립 추진(2019.5) - VW는 Northvolt에 지분 50%를 출자, EV용 합작사를 설립(2019.9). 합작사는 2020년부터 독일 북부 잘츠기터에서 생산공장(16GWh) 건설을 시작, 2023~2024년 본격 생산예정
	Guoxuan High-tech	- VW은 중국 3위 이차전지업체인 Guoxuan High-tech의 지분 확대 계획 발표(2020.5). 연말까지 26.47%의 지분을 11억 유로에 취득할 계획
PSA	Saft	- 양사는 합작사(Automotive Cell Company(ACC)) 설립계획 발표(2020.2) - 프랑스와 독일에 이차전지 공장 각 1곳씩(생산능력 각각 16GWh) 건설할 계획이며, 2030년까지 생산능력 48GWh 목표. 프랑스는 2022~2023년 가동, 독일공장은 PSA산하 Opel이 건립 추진
GM	LG화학	- GM과 LG화학은 50대50으로 전기차 배터리 합작법인(기가파워팩토리) 계약을 체결(2019.12) 했으며, 2020년 4월 건설 시작(미 오하이오주 로즈타운). 2022년 양산이 목표 - GM과 LG화학이 각 1조원씩을 출자하고, 단계적으로 총 2조 7000억 원을 투자하여 연간 30GWh의 생산능력을 확보할 계획

자료 : 언론보도

■ 주도권 경쟁이 치열한 글로벌 전기자동차 생태계에서 국내 자동차-이차전지 기업간 차세대 전지 개발 등 새로운 차원의 협력 가능성 점중

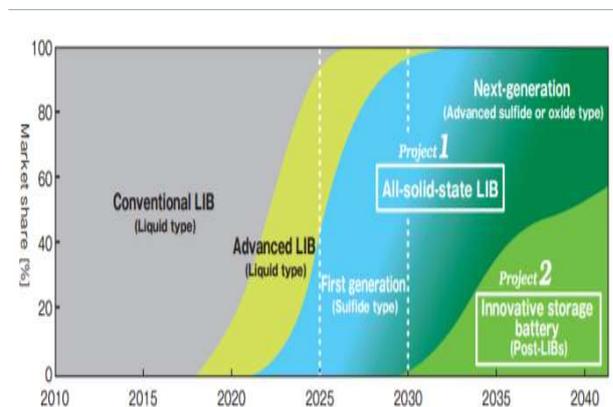
- 금번 현대차-이차전지 기업 회동의 배경에는 금년 도요타-파나소닉 합작법인 설립에 따른 전기차 배터리 주도권 경쟁 심화와 코로나19에 따른 사업 불확실성 등이 작용
  - 전기차 배터리 생산에 신규 진입하는 유럽 업체들과는 다르게 도요타-파나소닉은 각각 업계 선두에 위치하여 현재 제품(리튬 이차전지)과 미래 기술(전고체전지 등) 모두 파급력이 상당할 가능성
- 현재 전고체전지 개발에서 가장 앞서 있다고 평가받는 업체는 도요타로 세계 전고체 관련 특허의 40%를 보유하고 있으며, 파나소닉과의 JV 설립 목적 중 하나는 전고체전지 개발임
  - 코로나19에 따른 불확실성이 존재하나 도요타는 전고체전지 양산 시점을 '22년으로 설정
- 국내 이차전지 업계에서는 전고체전지 상용화 시점을 2025년으로 전망하고 있어 일본과 차이가 존재하며 미래차 주도권 경쟁을 위해 차세대 전지 개발에 속도를 낼 필요
- 업계에서는 현대차가 전고체전지 등 기술 개발을 위해 도요타의 사례처럼 국내 이차전지 기업과 협력할 가능성이 있다고 보고 있으며, 삼성SDI, LG화학 등이 후보로 거론
- 현대차가 이차전지 업체와 순차적으로 미팅을 진행했으나, 기존 경쟁관계 등을 고려할 때 이차전지 업계 내 포괄적 협력보다는 현대차를 중심으로 하는 1:1 협력가능성에 무게
  - LG화학과 SK이노베이션은 배터리 특허소송이 진행중이어서 이차전지 업체간 협력 가능성은 낮은 편
- 이차전지 업체 입장에서 자동차업체와의 협력은 기술유출 및 자동차업체의 배터리 내재화 위험 등이 존재하나, 기술개발 리스크를 분담할 수 있고 고정 매출처 확보에 유리
- 현대차로서는 단기적으로 전기차 시장 확대에 따른 배터리 수급 부족에 대응하고 장기적으로 전고체전지 등 미래 기술 관련하여 국내 밸류체인을 구축할 수 있다는 이점 존재 

표10 | 주요 업체 전고체전지 관련 기술개발 현황 및 투자

자동차	기술개발 및 투자 현황
도요타	- 파나소닉과의 JV를 통해 전고체전지 개발 중 - 2022년까지 전고체전지 기반기술 확보 목표로 일본 내 혼다, 닛산, 파나소닉 등 23개사와 함께 NEDO 프로젝트 착수(2018.8)
VW	- 美 이차전지 업체 Quantum Scape에 최대 2억 달러를 투자하여 보유지분 확대(2020.6) - 지분투자와 함께 전지 파일럿 양산을 위한 공장 계획도 2020년 안으로 확정할 계획
현대차	- 美 전고체전지 개발업체인 아이오닉 머티리얼스에 500만 달러 투자(2018.5)
SK	- 美 전고체전지 개발업체인 솔리드에너지시스 템즈에 287억원 투자, 지분 13.1% 확보(2019.3)

자료 : 언론보도

그림24 | 일본 NEDO의 자동차용 전지 기술 및 시장 전망



자료 : NEDO(2018)

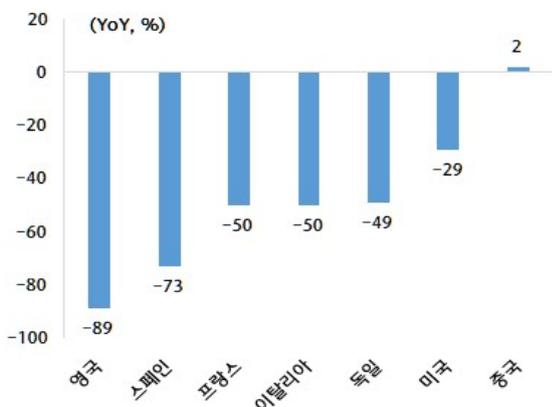
### C30. 자동차 : 유동성 위기감이 고조되는 자동차 부품 업계

※ **Summary** : 코로나19가 본격적으로 글로벌 자동차 시장을 강타하면서, 신용위험이 증가한 완성차 업체들은 선제적 유동성 확보 조짐을 보이고 있음. 국내 자동차 시장은 내수판매 부진 완화에도 불구하고, 수출 부진으로 총 생산은 감소했고, 해외공장의 판매/생산 역시 매우 위축된 상황. 코로나19 사태로 완성차 업체의 리스크가 1~2차 중소 협력업체로 전이되기 시작한 것으로 보임.

※ **Comment** : 자동차 부품 업체의 실적을 분석한 결과 차체용·전기장치 관련 매출액 1천억원 미만 중소 부품사를 중심으로 면밀한 모니터링이 필요할 것으로 판단

- 중국, 한국 자동차 시장을 거친 코로나19가 본격적으로 글로벌 자동차 시장을 강타
  - 5월 미국, 중국, 유럽에서 자동차 판매는 4월 대비 감소 폭이 축소됐음에도 불구하고, 여전히 극심한 판매 부진이 지속 중
    - 5월 국가별 자동차 판매는 영국 -89%, 스페인 -73%, 프랑스 -50%, 미국 -29% 등(YoY)
  - 중국은 코로나 확산의 완화와 소비심리 회복으로 감소폭이 완화되며 5월 소매판매가 전년 동월 대비 +2% 증가했지만, 1~5월 소매판매는 전년 동기 대비 26% 감소한 616만대를 기록하며 판매부진이 지속
- 글로벌 자동차 기업들은 신용위험 증가에 따른 선제적 유동성 확보 조짐이 나타나고 있음
  - (무디스) 토요타, BMW, 혼다의 신용등급을 1단계씩 강등했고, 폭스바겐은 A3(안정적)에서 A3(부정적)로 전망을 하향 조정

그림25 | 5월 국가별 자동차 판매 증가율 동향



자료 : 산업자료

표11 | 주요 글로벌 자동차 업체의 신용등급 현황

신평가사	기업	주요 내용
무디스	현대차·기아차 ·현대모비스	Baa1(부정적)로 유지
	도요타	Aa3(부정적) → A1(부정적)
	BMW	A1(안정적) → A2(부정적)
	혼다	A2(부정적) → A3(부정적)
	폭스바겐	A3(안정적) → A3(부정적)
S&P	다임러	A- → BBB+
	BMW	A+ → A
	포드	정크 수준인 BB+로 강등
	폭스바겐	BBB+(안정적) → BBB+(부정적)

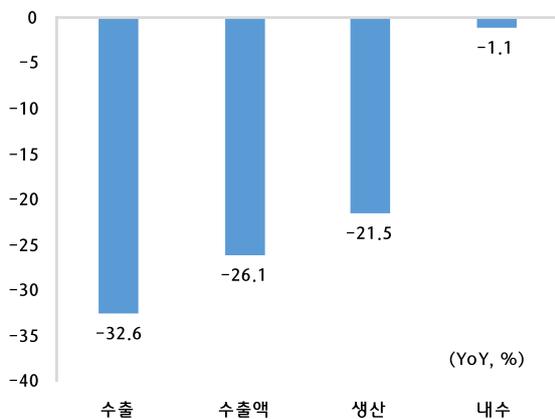
자료 : 연합인포맥스, 서울경제(2020.06.12.), 하나금융경영연구소 재구성

- 한편, 현대차·기아차·현대모비스 등은 하향조정 없이 기존과 동일한 Baa1(부정적)로 유지
- (S&P) 다임러와 BMW는 A-와 A+에서 BBB+와 A로 1단계 강등했고, 폭스바겐은 BBB+(안정적)에서 BBB+(부정적)로 하향했으며, 포드는 정크 수준인 BB+로 강등
- 이에 완성차 업체들은 유동성 확보에 나서고 있는데, 도요타는 1조엔, 포드는 230억 달러, FCA는 62.5억 달러, 르노그룹은 7조원대의 유동성을 확보한 상태
- GM은 사무직 급여를 20% 삭감했고, 포드는 배당금 지급 중단, 임원의 급여를 일부 삭감

■ 국내 자동차는 내수판매 부진 완화에도 불구하고, 수출 부진으로 총 생산은 감소했고, 해외공장의 판매/생산 역시 매우 위축된 상황

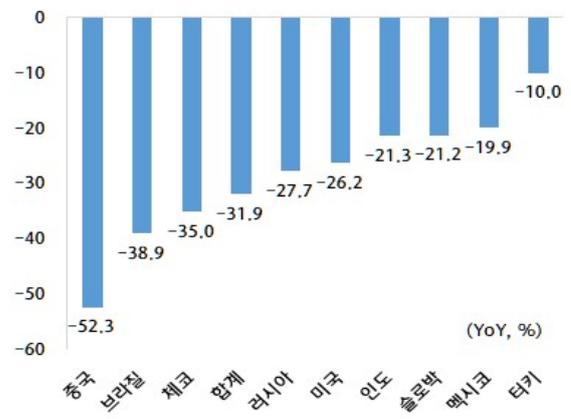
- 개소세 인하, 신차 출시 등으로 1~5월 내수판매는 회복세를 보이면서 전년 동기 대비 -1.1% 감소에 그친 62만 5,681대를 기록했지만, 동기간 수출은 코로나19 영향으로 글로벌 판매가 더욱 위축되면서 전년 동기 대비 32.6% 감소한 69만 3,805대를 기록
- 이와 같이 글로벌 경기 회복 지연에 따른 수출 부진과 코로나19로 인한 영향이 더해지면서 1~5월 생산은 전년 동기 대비 21.5% 감소한 133만 515대를 기록
- 현대/기아차의 영업상황을 국가별로 보면, 중국은 3월부터 정상가동이 되고 있지만, 수요부진이 지속되고 있으며, 미국은 3~5월 동안 생산공장 가동이 거의 중단
- 이에 따라 세계 각 공장의 생산량이 크게 줄어들어 4월 해외생산은 전년 동월 대비 72.5% 감소한 8만 9,876대에 그침
- 1~4월 해외 생산은 대부분의 해외공장이 2월부터 순차적으로 부분 가동중단에 들어가고 생산량이 급격히 줄어들어 전년 동기 대비 31.9% 감소한 87만 686대를 기록

그림26 | 국내 자동차 내수·수출·생산 증가율 동향



주 : 2020년 1~5월 누계  
자료 : KAMA

그림27 | 현대차그룹의 국가별 해외생산 증가율 동향

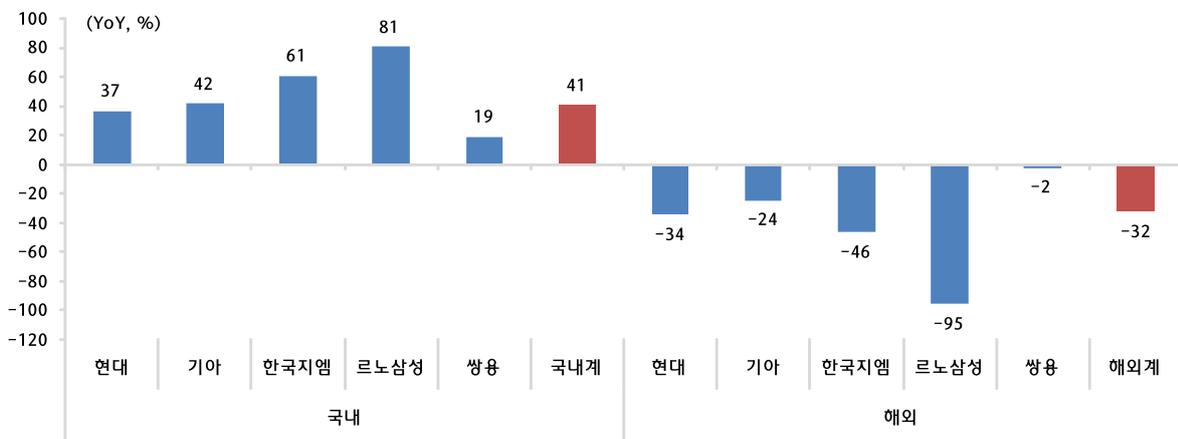


주 : 2020년 1~4월 누계  
자료 : KAMA

■ **코로나19 사태로 완성차 업체의 리스크가 1~2차 중소 협력업체로 전이되기 시작**

- 차량의 개발과 기획부터 최종 납품까지 완성차에 종속되어 있는 사업구조는 부품사에 안정적인 공급선 확보를 가능케 하는 강점이 있었음
- 그러나 완성차에 대한 높은 실적 의존 속에 현대/기아차 등 완성차 업체의 실적 부진으로 부품사의 경영상황이 악화되고 있음
- 자동차 부품 제조업(C303, 외감이상)의 2020년 1분기 매출액은 전년 동기 대비 1.2% 감소한 14조 9,651억원을 기록
- 금년 3월 11일 세계보건기구의 코로나19 팬데믹 선언, 생산공장 차질, 극도의 소비심리 위축 등으로 자동차 부품 수출액은 전년 동기 대비 25.2% 감소한 68억불 기록
- 개별소비세 인하로 1~5월 누적 내수판매가 전년 동기 대비 -1.1%로 수성한 반면 동기간 수출은 32.6% 감소했다는 점을 고려할 때 OEM, A/S 관련 매출 감소보다는 수출 관련 매출 감소 영향이 1분기 자동차 부품사의 실적 악화의 주요 원인으로 보임
- 유동성 위기를 막지 못한 명보산업 등 저신용 부품사들은 협력업체 지위를 반납하고 공장 문을 닫는 등 부품사들이 자진해서 사업장 폐쇄를 선택하는 상황
  - 지난 6월 17일 2차 협력업체인 명보산업은 경영난을 이유로 1차 협력업체인 동국실업, 세원 E&I, 리어코리아 등에 사업을 포기하겠다는 공문을 발송
- 6월 국내 완성차 5개사의 내수판매는 전년 동기 대비 +41% 증가했지만, 해외판매가 31.9% 감소하면서 전체 판매가 -18.6%를 기록했는데, 이로 인해 생산 감소가 현실화되면서 중소 부품사의 경영난이 지속될 것으로 예상
- 결국 코로나발 매출 충격 하에서 중소 부품사의 재무건전성이 크게 저하될 것으로 예상되며, 유동성 위기가 예견되는 부품사에 대한 대책이 필요

그림28 | 2020년 6월 국내 업체별 자동차 판매 증감을 동향

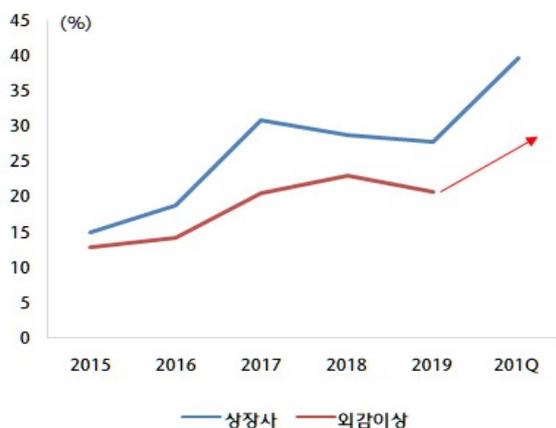


자료 : 한국자동차산업협회

## ■ 자동차 부품 업체의 실적 분석 결과 중소 부품사, 차체용·전기장치 부품 제조업의 성장성과 수익성 취약하고, 매출액 1천억원 미만 중소 부품사의 영업적자 비중이 높은 상황

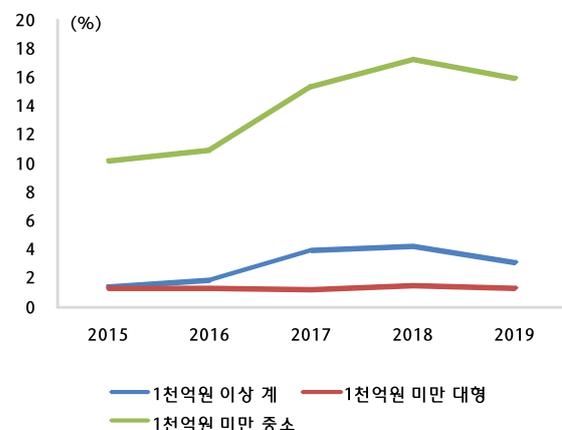
- (성장성) 중소 부품사는 2016~2019년까지 매출액이 역성장(-)을 했으며, 2020년 1분기는 +0.2%로 전년 수준을 기록
- 특히 2015~2020년 1분기까지 동력전달장치 부품 제조업만 유일하게 매출액이 감소했고, 2020년 1분기에는 차체용 부품 제조업이 가장 큰 매출액 감소폭을 보임
- 종업원 수의 경우 2016~2020년 1분기 동안 대형 부품사는 306명 증가한 반면, 중소 부품사는 1,731명 감소하면서 총 종업원 수는 1,425명 감소
  - 동 기간 엔진용·차체용·동력전달장치·전기장치 부품 제조업 등 전 분야에서 종업원 수가 감소했으며 특히, 차체용 부품 제조업에서 가장 많은 종업원 수가 감소
- (수익성) 코로나19 확산에 따른 수요급감은 중소 부품사의 현금창출력과 유동성을 악화시키고 있으며, 특히 차체용·전기장치 부품 제조업의 수익성이 보다 악화
  - '20년 1분기 차체용·전기장치 부품 제조업의 매출액영업이익률은 -0.5%, -1.2%를 기록
- (적자기업) 외감이상 기업 중 영업적자 기업 비중은 2015년 12.9%에서 2019년 20.7%로 다섯 중 한 기업이 영업적자 상태이며, 특히 매출액 1천억원 미만에서 영업적자를 기록한 기업의 비중(17.6%)이 1천억원 이상(3.1%) 보다 높게 나타남
- 상장사 중 영업적자를 기록한 기업의 비중도 2019년 27.7%로 높은 편이고, 2020년 1분기에는 39.6%로 더욱 상승
- 이에 따라 외감이상 기업 중 영업적자를 기록한 비중도 2019년 20.7%에서 2020년 1분기에는 보다 더 상승했을 것으로 추정

그림28 | 상장사 vs 외감이상 영업적자 비중 동향



자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

그림29 | 매출액 규모별 영업적자 비중 동향



주 1) 외감이상  
2) "대형"은 대형 부품사, "중소"는 중소 부품사를 의미  
자료 : Kis-Value

■ **코로나19 영향이 막대한 자동차 부품 업계에 대한 지속적인 리스크 관리가 필요**

- 자동차 부품 산업의 경기 수준은 2017년 회복에서 호황을 지나 2019~2020년 둔화 단계에 진입하면서 유희설비가 늘어나고 있는 상황
- 특히 자동차 부품 산업은 국내 고용 24만명 수준을 유지하는 주력 산업이지만 부품사의 경영악화로 인해 고용감소가 발생하고 있는 상황<sup>1)</sup>
- 코로나19 사태로 다수의 해외 완성차 업체들이 공장 가동을 중단하면서 수주 감소 및 자체적인 운영자금 조달에 애로를 겪고 있는 상태
- 이처럼 자동차 부품사의 경영난은 금융비용 부담으로 이어지고, 이를 다시 외부 부채로 충당하면서 금융비용 부담이 상승하는 악순환이 발생하고 있음
- 더욱이 자동차 산업 자체에 대한 부정적 시각을 부품사에게 그대로 투영하고 있어 부품사들이 국내 자금조달의 어려움이 가중되고 있음
- 현재 중소 부품사의 운전자금 조달을 위한 정책적 지원이 마련되고 있지만, 그 효과가 상당히 제한적이라는 업계 의견이 다수이기 때문에 지속적인 리스크 관리가 필요
- 본 고의 분석결과에 따르면, 차체용·전기장치 관련 매출액 1천억원 미만 중소 부품사를 중심으로 면밀한 모니터링이 필요할 것으로 판단 

표12 | 자동차 부품사(C303)의 매출액 규모별 영업적자를 기록한 기업 동향

매출액			2015	2016	2017	2018	2019	191Q	201Q
상장사 (101개)	1천억원 이상 (65개)	대형 부품사	7(6.9%)	9(8.9%)	20(19.8%)	19(18.8%)	15(14.9%)	15(14.9%)	23(22.8%)
		중소 부품사	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)
	1천억원 미만 (36개)	대형 부품사	2(2.0%)	2(2.0%)	1(1.0%)	3(3.0%)	3(3.0%)	0(0%)	2(2.0%)
		중소 부품사	6(5.9%)	8(7.9%)	10(9.9%)	7(6.9%)	10(9.9%)	12(11.9%)	15(14.9%)
	상장사 계			15(14.9%)	19(18.8%)	31(30.7%)	29(28.7%)	28(27.7%)	27(26.7%)
외감 이상 (1154개)	1천억원 이상 (204개)	대형 부품사	14 (1.2%)	20 (1.7%)	40(3.5%)	41(3.6%)	34(2.9%)	-	-
		중소 부품사	2(0.2%)	2(0.2%)	5(0.4%)	7(0.6%)	2(0.2%)	-	-
	1천억원 미만 (950개)	대형 부품사	15(1.3%)	15(1.3%)	14(1.2%)	17(1.5%)	18(1.6%)	-	-
		중소 부품사	118(10.2%)	127(11%)	178(15.4%)	200(17.3%)	185(16.0%)	-	-
	외감이상 계			149(12.9%)	164(14.2%)	237(20.5%)	265(23.0%)	239(20.7%)	-

자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

1) 김보수(2019), “자동차부품산업 금융애로 및 개선방안,” 중견기업연구원

### C30. 자동차 : 중국 자동차 시장의 5월 플러스 성장의 배경과 전망

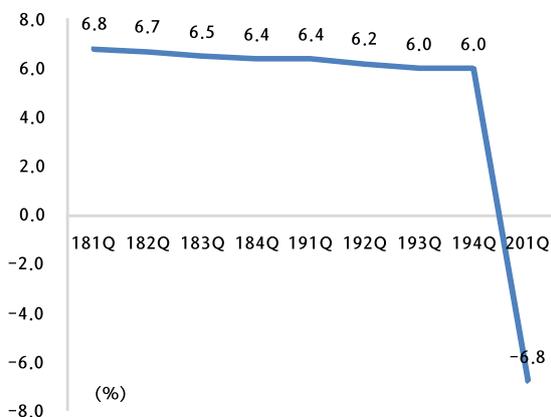
※ **Summary** : 중국 자동차 판매는 코로나 영향이 극심했던 2월 저점에서 5월까지 꾸준한 개선세를 나타냄. 이는 코로나19 팬데믹에 따른 소비 억제가 완화되고, 각 성별 시행된 경기부양책(번호판 발급 제한 완화, 신차 구매 보조금 지원 등)들에 대한 효과가 동반하여 발생했기 때문.

※ **Comment** : (단기) 5월 이후 판매 회복세에도 불구하고 2020년 중국 자동차 판매는 전년 대비 약 10~15% 정도 감소할 전망. (장기) 글로벌 경기 침체, 코로나19 확산에 따른 수요 부진으로 중국 자동차 시장은 규모 감소 이후 경기 회복과 함께 반등 그리고 구조개편이라는 변화가 예상(산업연구원, 2020).

#### ■ 중국 자동차 판매는 코로나 영향이 극심했던 2월 저점으로 5월까지 꾸준한 개선세를 보임

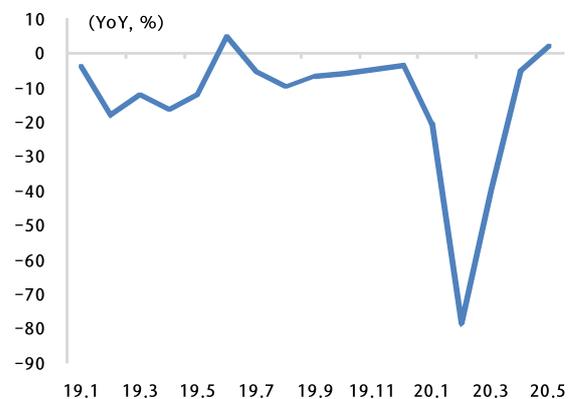
- 코로나 사태로 2020년 1분기 중국 경제가 역성장(-6.8%, YoY)을 기록한 후, 3월부터 기업의 생산활동이 재개되고 있지만, 아직 회복세는 미미한 상황
- 2020년 5월 소매 판매는 전년 동월 대비 +2% 증가한 164만대를 기록했지만, 1~5월 누적 중국 자동차 소매 판매는 전년 동기 대비 -26% 격감한 616만대 상황
  - 판매 증가율은 1월(-21%), 2월(-79%), 3월(-40%), 4월(-6%), 5월(+2%)
- 2월 이후 판매 개선세는 코로나19 팬데믹에 따른 소비 억제가 완화되고, 각 성별 시행된 경기부양책들에 대한 효과가 동반하여 발생하였기 때문
  - 대기 오염 방지를 목적으로 도입한 대도시(항저우 등)의 번호판 발급 제한을 완화하고, 신차 구매 보조금을 지원(광둥성 포산/주하이, 후난성 창사 등)<sup>2)</sup>

그림30 | 중국 경제성장률 동향



자료 : 중국 국가통계국

그림31 | 중국 자동차 판매증감률 동향



주 : 소매판매 기준  
자료 : 중국 승용차 연석회의

2) 차대운(2020), “자동차산업 붕괴위기에 중국 ‘신차 억제 정책’ 완화,” 연합뉴스

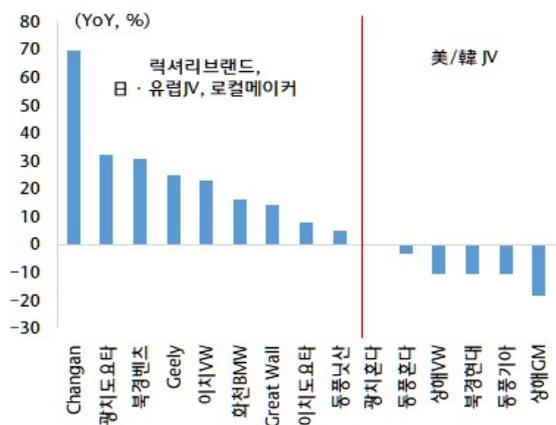
■ **현재 중국 자동차 시장은 특정 차종에 대한 높은 선호도와 소비 양극화 현상이 나타나고 있음**

- 5월 차종별 소매판매는 승용차, 상용차 각각 전년 동월 대비 6.4%, 40% 증가했고, 승용차 가운데 세단, SUV, MPV가 각각 -5%/+14%/-22%를 나타냄
  - 세단, MPV, SUV, 상용차의 판매 비중은 각각 47%, 5%, 47%, 2% 순
- 따라서 코로나19 사태가 진정되면서 5월 중국 자동차 시장의 플러스(+) 성장을 견인한 차종은 세단, MPV, 상용차가 아닌 SUV 부문으로 판단됨
- 5월 메이커별로는 럭셔리브랜드(북경벤츠, 화천BMW 등), 로컬메이커(창안, Geely 등), 日/유럽계 JV<sup>3)</sup>(광치도요타, 이치VW)의 수요가 +10% 이상의 큰 증가세를 보임
  - 반면, 美/한국계 JV는 수요 감소세가 완화되고 있지만, 여전히 10% 이상 감소세 지속
- 결국 중국 자동차 시장이 전월대비로 꾸준히 회복세를 보이고 있지만, 주로 SUV, 럭셔리브랜드, 로컬메이커 중심으로 수요가 증가하고 있는 것으로 보임

■ **금년 판매는 14.5% 내외 감소할 전망이고, 장기적으로는 회복되겠지만, 구조 개편이 예상**

- (단기) 번호판 발급 제한 완화, 신차 구매시 보조금 지원으로 자동차 수요가 살아나고 있고, 5월 이후 판매 회복세에도 2020년 자동차 판매는 약 10~15% 감소할 전망
- (장기) 글로벌 경기 침체, 코로나19 확산에 따른 수요 부진으로 중국 자동차 시장은 규모 감소 이후 경기 회복과 함께 반등 그리고 구조 개편이라는 변화가 예상<sup>6)</sup>
  - 구조 개편은 중국 로컬메이커의 점유율 상승과 신에너지 자동차 시장 확대에 요약 

그림32 | 2020년 5월 중국 메이커별 자동차 판매 동향



자료 : 중국 승용차 연석회의, 현대차, 기아차

표13 | 주요 기관별 2020년 중국 자동차 시장 전망

기관	주요 내용
중국 자동차 공업협회(CAAM)	5월 시장 회복세를 고려하여 기존 전망치를 상향조정하여, 전년 대비 10~20% 감소할 전망
알릭스 파트너스 (자동차 전문 컨설티 업체)	유럽/미국/중국 각각 전년대비 -32%/-20%/-9.3%로 전망
Counterpoint <sup>4)</sup>	중국/미국/유럽/기타 각각 전년대비 -19%/-25.7%/-23.9%/-14.8% 감소할 전망
S&P Global <sup>5)</sup>	SUV에 대한 수요 증가로 5월 판매가 증가했다는 점을 고려하여 전년대비 15~25% 감소에서 10~20% 감소로 상향 조정
종합의견	2020년 6월 이후 주요 기관의 중국 자동차 시장 전망 자료를 살펴본 결과 2020년 중국 자동차 시장은 평균 -14.5%내외 감소할 전망

자료 : 2020년 6월 이후 언론자료 취합, 하나금융경영연구소 전망

3) JV는 Joint Venture의 약자로 합작투자회사를 의미  
 4) Counterpoint(2020), "Weekly Update: COVID-19 Impact On Global Automotive Industry",  
 5) Soon Chen Kang(2020), "China's auto sales rebound may be short-lived," S&P Global.  
 6) 산업연구원(2020), "코로나19 이후의 자동차산업," 중국산업경제브리프 2020년 5월

### C31. 조선 : 2020년 상반기 선박 발주량 역대 최저 수준

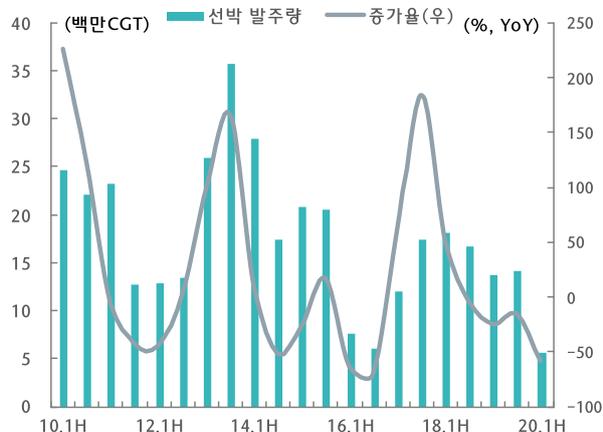
※ **Summary** : 2020년 상반기 전 세계 선박 발주량은 코로나19 팬데믹으로 인해 전년동기대비 58.3% 감소한 약 5.7백만CGT를 기록하였으며, 이는 통계 작성 이래 반기 기준 최저치. 국내 조선소 역시 신규 수주가 매우 부진하였으나, 대형 조선소는 LNG선 100척 슬롯 계약이 하반기 수주 가뭄 해갈에 도움이 될 것으로 기대. 다만 대부분의 선종들은 코로나19 팬데믹 장기화로 발주 부진이 장기화될 것으로 전망

※ **Comment** : 코로나19 팬데믹 장기화로 전 세계 선박 발주 심리가 극도로 악화되어 있는 상황이며, 단기간 내 업황 회복 여부가 불투명해 조선업에 대한 보수적인 접근 기조를 유지

#### ■ 2020년 상반기 전 세계 선박 발주량은 코로나19 팬데믹 영향으로 사상 최저 수준 기록

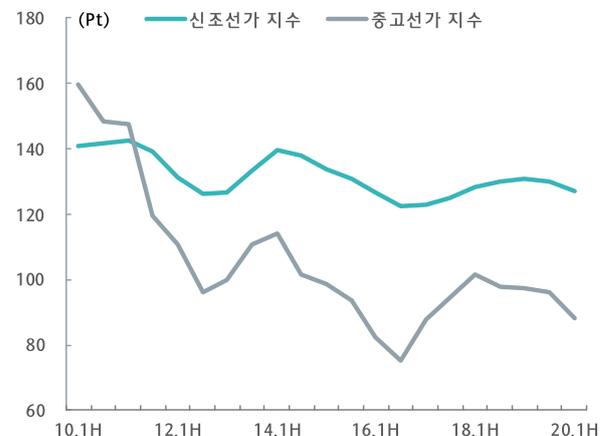
- 올해 상반기 전 세계 선박 발주량은 코로나19 팬데믹에 따른 선주들의 발주 심리 위축으로 전년동기대비 58.3% 감소한 약 5.7백만CGT를 기록하였으며, 이는 1996년 통계 작성 이래 반기 기준 최저치(조선 업황 저점이었던 2016년 하반기와 유사한 수준)
- 선종별로는 올해 상반기 저유가로 운임이 양호했던 탱커선의 발주 감소폭이 적었던 반면 물동량이 큰 폭으로 위축된 벌크선과 컨테이너선의 발주량은 60% 가까이 감소
  - '20년 상반기 선종별 발주량 증감률(YoY) : 벌크선 -59.2%, 탱커선(1만DWT 이상) -26.4%, 컨테이너선 -57.1%, LNG선 -83.2%
- 선박 발주 급감으로 클락슨 신조선가 지수는 2019년 말 130p에서 올해 6월 기준 127p로 3p 하락하였으며, 동기간 클락슨 중고선가 지수는 96p에서 88p로 8p 하락
  - 중고선가 지수가 신조선가 지수 대비 큰 폭으로 하락하며 현재의 운임 침체 상황을 반영

그림33 | 전 세계 선박 발주량 추이



자료 : Clarkson

그림34 | 클락슨 신조선가 및 중고선가 지수 추이



주 : 각 반기 말 기준  
자료 : Clarkson

■ 국내 조선소 수주 역시 큰 폭으로 감소하였으나, 대형 조선소는 LNG선 대량 수주 가능성 증대

- 상반기 국내 조선소 합산 수주량은 LNG선 발주 부진으로 전년동기대비 68.6% 감소한 1.2백만CGT를 기록하였으며, 수주점유율은 20%로 지난 상반기 대비 7%p 하락
  - 상반기 국가별 조선소 수주점유율 : 중국 61%, 한국 20%, 일본 10%, 기타 9%
- 신규 수주 부진으로 국내 대형 조선소의 수주잔고 역시 재차 감소하고 있는 모습을 보이고 있으나, 최근 카타르 페트롤리엄과의 LNG선 100척에 대한 슬롯 계약이 하반기 실제 계약으로 이어질 경우 수주 확보에 큰 도움이 될 것으로 보임
  - '04년에는 카타르와 약 90척의 LNG선 슬롯 계약 체결 후 실제 53척이 발주된 바 있음
- 다만 중소형 조선소의 경우 LNG선 발주 수혜마저 없어 심각한 신규 수주 부진으로 구조조정 단행 중(STX조선해양은 전 직원 대상 희망퇴직 신청을 받고 있는 중)

■ 코로나19 팬데믹 장기화에 따른 선박 발주 회복 지연으로 조선업의 어려운 상황 지속 불가피

- 전 세계 선박 발주는 코로나19 팬데믹 장기화 조짐에 당분간 회복되기 어려울 것으로 전망되며, 이에 따른 전 세계 조선사의 구조조정 또는 파산이 이어질 것으로 예상
  - 올해 5월 기준 선박 수주잔고를 보유한 조선소(Yard)는 391개로 5년 전 대비 48개나 감소
- 다만 국내 대형 조선소는 LNG 가격 하락에도 환경규제 강화, 각국의 LNG 공급 경쟁 등에 따른 LNG선 발주 지속으로 상대적으로 양호한 수주 실적을 보일 것으로 전망
  - 카타르, 러시아, 미국, 모잠비크 등에서 LNG 프로젝트 가동 계획 중 

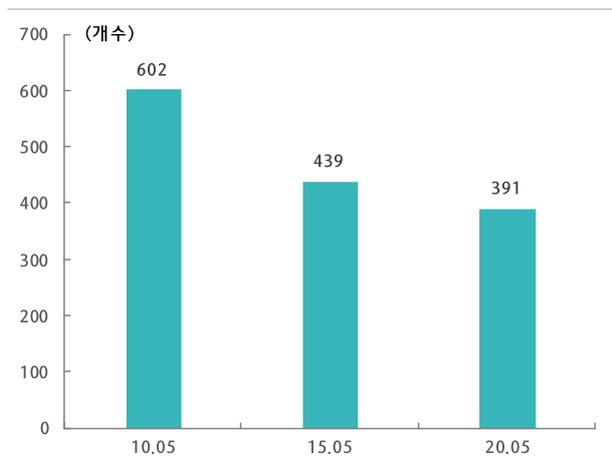
표14 | 국내 주요 조선소 수주잔고 추이

구분		2018.12 <sup>7)</sup>	2019.12	2020.06 <sup>8)</sup>
한국 조선해양	상선	260	292	266
	해양	26	29	29
	합계	286	321	295
대우 조선해양	상선	168	153	155
	해양	62	56	43
	합계	230	209	198
삼성중공업	상선	103	138	122
	해양	81	92	77
	합계	184	230	199

주 : 한국조선해양은 현대삼호/중공업 포함, 대우조선은 특수선 포함  
자료 : 각 사 IR

7) 삼성중공업은 2019년 1월 기준  
8) 한국조선해양은 2020년 5월 기준

그림35 | 전 세계 선박 수주잔고 보유 조선소 추이



주 : 조선소(Yard) 기준  
자료 : Clarkson

### G. 종합유통 : 재난지원금 사용처 여부에 따른 업태별 희비 교차

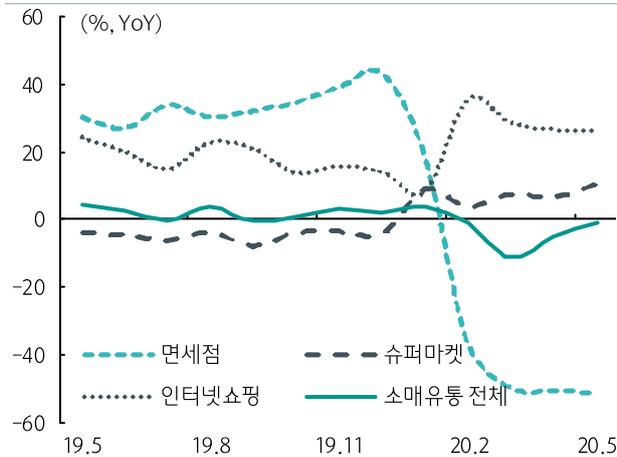
※ **Summary** : 코로나19 확산 둔화와 내수활성화 정책 등으로 소매유통업은 비대면, 근거리 채널과 홈코노미 상품을 중심으로 점진적인 회복세를 보이고 있음. 특히 긴급재난지원금 사용으로 중소 슈퍼마켓, 편의점, 전통시장 등이 회복세를 나타냄. 반면 사용 불가한 백화점, 대형마트 등은 소비자 이탈로 부진한 모습을 보이고 있으며 코로나 특수가 나타났던 SSM 또한 슈퍼마켓 호조에 불구하고 감소세로 전환됨

※ **Comment** : 재난지원금이 조기에 소진되면서 수혜 업종의 회복세가 약화되는 한편, 대형마트는 재난지원금 종료 후에도 비대면, 근거리로의 소비자 이탈 및 보유세 인상 등으로 부진 지속이 예상됨

#### ■ 코로나19 확산 둔화와 내수활성화 정책으로 소매유통업은 점진적인 회복세를 보이고 있음

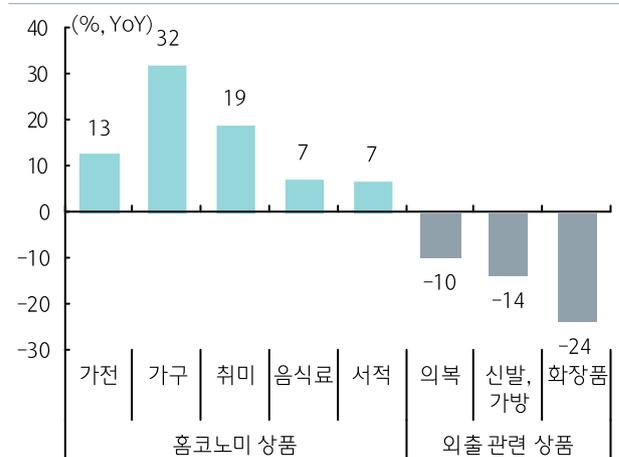
- 3월 코로나19 영향으로 큰 폭의 감소를 보였던 순수소매판매액은 확진자 수 증가세 둔화와 정부의 내수활성화 정책 등으로 점진적인 회복세를 보이고 있음
  - 순수소매판매액(자동차, 연료 제외) 증감률(YoY)은 3월 -11.2%에서 5월 -0.5%까지 회복
- 채널별로는 침체된 면세점 대신 비대면(온라인쇼핑몰)과 근거리 채널(슈퍼마켓)이 성장 중이며, 상품별로는 홈코노미 상품이 외출 관련 상품을 대체하며 성장
  - 5월 업태별 판매액 증감률(YoY) : 면세점 -51.2%, 슈퍼마켓 10.3%, 인터넷쇼핑 26.4%
  - 5월 품목별 판매액 증감률(YoY) : 가구 32.1%, 가전 12.7%, 화장품 -23.7%, 의복 -9.6%
- 특히, 5월 중순부터 총 14.3조원(국비 12.2조원, 지방비 2.1조원)의 ‘긴급재난지원금’이 사용되기 시작하면서 소매유통업 매출 회복에 기여
  - 8월까지 사용될 긴급재난지원금은 '19년 순수소매판매액(총 424조원)의 3.4% 규모

그림36 | 소매 업태별 판매액 증감률



자료 : 통계청

그림37 | 2020년 5월 주요 품목별 판매액 증감률



자료 : 통계청

■ 점진적인 회복세 하에서 재난지원금 사용처 여부에 따라 업태별로 차별화된 영향

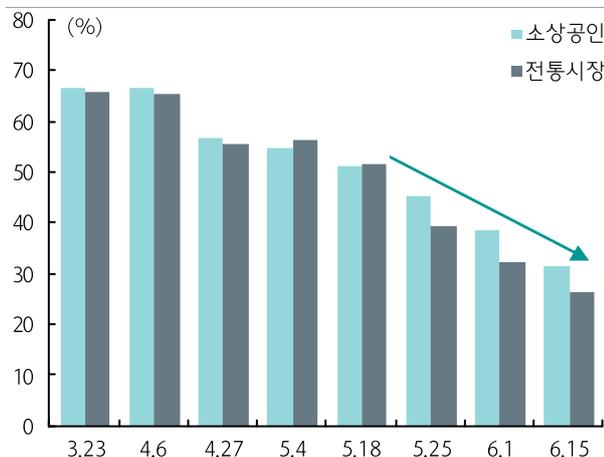
- 편의점, 중소형 슈퍼마켓의 경우, 코로나19 시기에 감염 우려가 적은 근거리 소형 점포라는 이점과 재난지원금 사용처라는 점이 긍정적으로 작용
  - 편의점의 경우 평소 대비 전자제품, 양주 등 고가 제품 매출이 증가
  - ※ 이마트24 전주 대비 매출 증가율(5.13~18) : 디지털(27.3%), 양주(29.4%)
- 코로나19 이후 큰 폭의 매출 감소를 보여 왔던 전통시장 및 소상공인 또한 재난지원금 사용 이후 감소폭이 다소 축소되면서 회복세를 나타냄
  - 재난지원금 사용 직전인 5월 4일 소상공인, 전통시장의 평소 대비 매출액 감소 비율은 각각 55.0%, 56.4%였으나 이후 감소폭이 축소되면서 6월 15일 각각 31.6%, 26.5% 기록
- 반면, 재난지원금 사용처에서 제외된 대형마트(SSM 포함)의 경우에는 음식료품 수요가 중소 슈퍼, 식자재마트 등으로 이탈하면서 실적 하락은 당분간 불가피
  - 사용처에서 제외된 백화점 또한 식품, 잡화 부분의 부진으로 회복세 약화
- 재난지원금이 본격적으로 사용된 6월, 업태별 카드 결제액은 슈퍼마켓, 편의점이 증가세를 보인 반면, 대형마트, 백화점은 감소폭이 확대됨

표15 | 긴급재난지원금 사용 제한 소매업

업태	브랜드, 세부 업태
백화점	신세계, 롯데, 현대 등
대형마트	이마트, 이마트 트레이더스, 홈플러스, 롯데마트 등
슈퍼마켓(SSM)	이마트 에브리데이, 홈플러스익스프레스, 롯데슈퍼 등
가전양판점	삼성 디지털프라자, 하이마트, 전자랜드, LG베스트샵
면세점	면세점
프랜차이즈	다이소, 까사미아, 타이어뱅크 등(본사 소재지에서만 사용가능)
기타	귀금속판매점, 상품권판매점, 성인용품점, 충포류 판매점 등

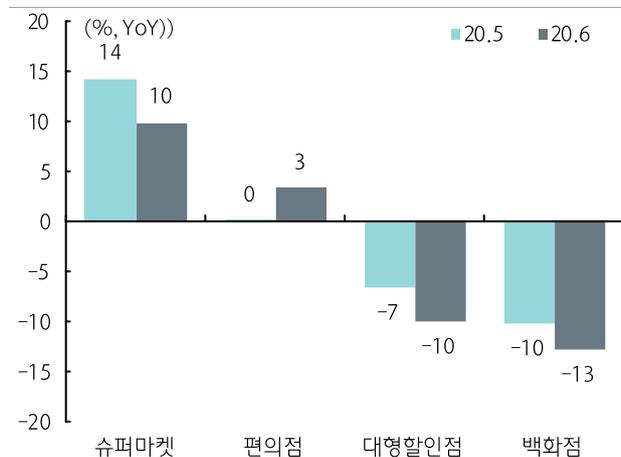
자료 : 언론자료 취합

그림38 | 코로나19 발생 이전(평소) 대비 매출액 감소 비율



자료 : 중소벤처기업부

그림39 | 업태별 카드결제액 증감률



자료 : 내부자료

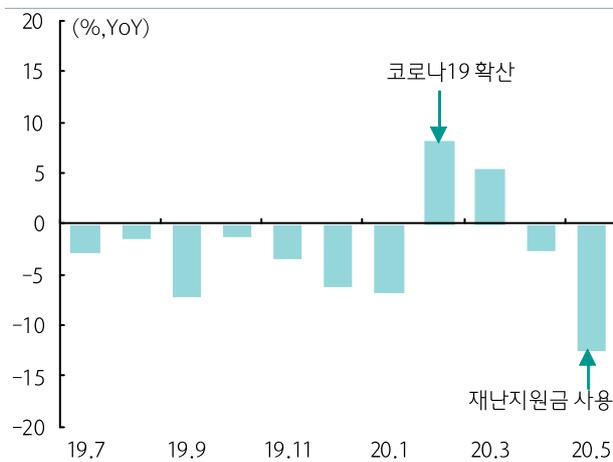
■ **코로나19로 인해 회복세를 보였던 SSM은 재난지원금 제외로 슈퍼마켓 호조에도 감소세 전환**

- 대형마트와 유사한 규제 강도(의무휴업제, 출점규제 등)와 온라인으로의 소비자 이탈로 부진을 면치 못했던 SSM은 코로나19 초반에는 근거리장보기 수요로 회복세 반등
- 5월 이후 재난지원금으로 슈퍼마켓의 장보기 수요가 확대되는 가운데, 사용처 제외된 SSM은 경쟁 채널(중소 슈퍼, 편의점)로의 이탈로 짧은 회복기 이후 다시 부진해짐
  - SSM 매출액 성장률은 2,3월 8.2%, 5.5%로 양호했으나 5월에는 -12.4%로 악화
- 또한, 하나로마트, GS더프레시, 노브랜드 등 일부 대형 점포는 재난지원금 사용처에 포함되면서 사용처에서 제외된 점포들의 실적 저하 확대
  - 하나로마트 매출액은 재난지원금이 개시된 5.11~18일 전주대비 34.5%, YoY 56.7% 증가
  - 동행세일 기간(6.24~29) 매출 증감률(YoY) : 롯데슈퍼 -10%, GS더프레시 20%

■ **재난지원금 조기 소진으로 인한 중소형 점포의 회복세 약화와 대형마트의 지속적 부진 전망**

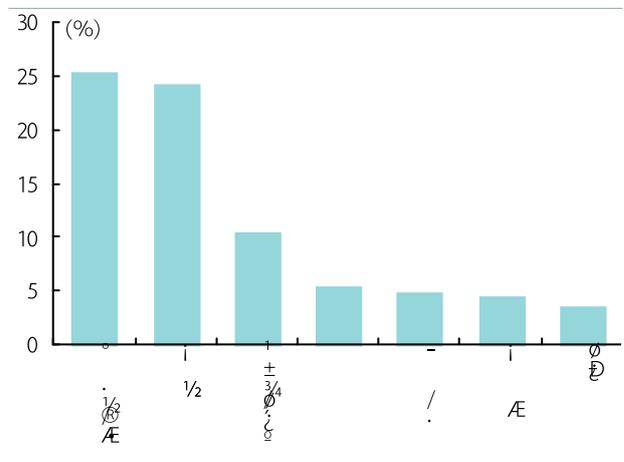
- 긴급재난지원금이 중소 슈퍼마켓(SSM 제외), 편의점, 음식점 등을 중심으로 사용되면서 해당 업체에 호재로 작용했으나, 조기 소진되면서 향후 회복세 약화 전망
  - 업종별로 마트/식료품, 음식점 등이 가장 높은 재난지원금 사용 비중을 차지하였으며, 연매출 30억 이하의 중소가맹점 비중이 전체 62.4%를 차지(6/15일 누적 기준)
  - 지급 33일만인 6월 15일에 재난지원금(카드 충전)의 82.4%가 사용됨
- 사용처 제외로 부진했던 대형마트는 재난지원금 효과 소멸 이후에도 온라인 및 근거리 채널로의 소비자 이탈과 부동산 보유세 인상 효과 등으로 부진을 지속할 전망
  - SSM과 백화점은 각각 음식료품과 명품·리빙 카테고리 중심의 점진적 회복 전망 

그림40 | SSM 매출증감률 추이



주 : 이마트에브리데이, 롯데슈퍼, GS더프레시, 홈플러스익스프레스  
 자료 : 산업통상자원부

그림41 | 재난지원금 사용 비중 상위 업종



자료 : 행정안전부

## L. 부동산 및 임대 : 정부, 연이은 주택시장 안정대책 발표

※ **Summary** : 6.17 대책에 이어 보완대책인 7.10 대책이 발표되는 등 주택시장 안정을 위한 정부의 노력이 지속되고 있으나 큰 실효를 거두기는 어려울 전망이다. 수요억제 및 공급확대 조치가 병행되고 있으나 수요 억제정책은 오히려 무주택자의 주택 구입 기회만 박탈했다는 비판이 거세며 공급확대에는 시간이 걸려 당장의 효과를 기대하기는 어려운 실정임

※ **Comment** : 주택 임대시장의 여건 상 보유세 등 주택관련 조세의 전가가 용이할 것으로 예상되어 정책의 부작용에 주의할 필요가 있음

### ■ 정부, 6.17 대책에 이어 보완대책인 7.10 대책 주택시장 안정 대책 연이어 발표

- 4월 이후 안정되던 주택가격이 상승세로 전환되자 정부는 투기 수요 억제에 중점을 둔 ‘주택시장 안정을 위한 관리방안(6.17 대책)’을 발표
  - 특히, 연초 이후 하락세가 지속되던 서울 동남권(강남구, 서초구, 송파구, 강동구)의 매매 가격이 상승세로 전환되고 경기권 가격 상승폭이 확대되는 등 시장 불안이 확인되었음
- 6.17 대책에도 불구하고 전국 대부분 지역에서 아파트 가격 상승폭이 확대되는 등 정책 효과가 나타나지 않자 ‘주택시장 안정 보완대책(7.10 대책)’을 추가로 발표
  - 6.17 대책의 일환으로 대출이 어려워지면서 실수요자들의 주택구입 기회가 박탈되었다는 비판에 대응하기 위한 방안도 보완대책에 포함되었음
- 7.10 대책의 발표는 6.17 대책 발표에 나타난 정부의 ‘집값 안정’에 대한 의지가 반영된 것으로 향후에도 주택가격 불안에 대응한 지속적인 정책 발표가 예상됨

표16 | 6.17 대책의 주요 내용

투기수요 유입차단	정비사업 규제강화	법인활용 투자차단
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 접경지역 제외한 수도권 대부분 지역 규제지역 지정</li> <li>○ 규제지역 내 규제 내용 강화                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고가주택 매입자 전입기간 단축</li> <li>- 주택보유자 전세 대출 제한</li> </ul> </li> <li>○ 서울 내 토지거래 허가구역 추가 지정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 재건축 안전진단 강화                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 진단기관 선정 권한 이관</li> <li>- 부실진단 등 처벌 강화</li> </ul> </li> <li>○ 조합원 분양신청 요건 신설                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2년 거주 의무</li> </ul> </li> <li>○ 재건축 부담금 제도 보완</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업자 주담대 금지                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전지역 금지</li> </ul> </li> <li>○ 법인소유 주택 세 부담 강화                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 종부세 세율 변경 및 공제 축소</li> <li>- 양도세율 상향</li> </ul> </li> <li>○ 부동산 매매업 관리 강화</li> </ul>

자료: 국토교통부 등

표17 | 7.10 대책의 주요 내용

실수요자 주택공급	임대사업자 등록제도 보완	다주택자 세제 강화
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 생애최초, 신혼부부, 서민 주택구입 기획 확대</li> <li>○ 사전청약물량 확대</li> <li>○ 주택공급물량 확대</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 단기임대(4년) 및 8년 장기임대 중 아파트 매입형 폐지                             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 민간등록임대주택 최소 임대기간은 8년</li> <li>⇒ 기존 등록임대사업자 기간 만료 시 자동으로 등록 말소</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 다주택자 종부세 초과세율 인상 (0.6%~6.0%)</li> <li>○ 2년 미만 단기매매 시 양도세율 인상 (60~70%)</li> <li>○ 다주택자, 법인 취득세율 인상 (8~12%)</li> </ul>

자료: 국토교통부 등

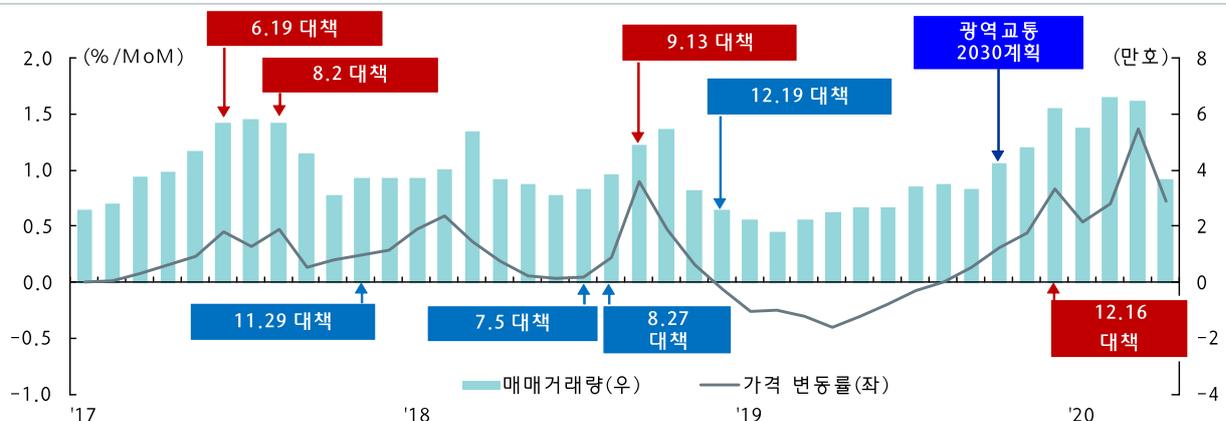
## ■ 현 정부 출범 이후 다수의 정책이 발표되었으나 주택시장 안정에는 역부족

- 현 정부 출범 이후 작게는 21개, 크게는 5차례의 주택시장 안정 대책이 발표되었으나 큰 효과를 거두었다고 평가하기는 어려운 실정임
  - 3개월 내외의 단기 효과는 있었으나 대부분 이후 시장 불안이 재현
- 수요억제 뿐만 아니라 공급 확대 정책이 병행되고 있음에도 불구하고 시장불안이 지속되고 있어 적절한 정책 수단을 찾기 어려운 상황
  - 현재 정부는 수도권에 향후 5년간 총 55만호 이상의 주택을 공급할 계획임
- 현 정부 출범 이후 수도권에 연평균 29.2만호의 주택이 공급된 점을 감안하면 현 시장 상황이 공급의 절대부족에서 기인했을 가능성은 낮음
  - 저금리로 인한 유동성, 도심 오피스 공급 확대로 인한 일자리 집중 등 다양한 요인이 얽혀있음

## ■ 수요 억제 정책이 조세 전가 등 임차 시장 불안정으로 이어질 가능성에 주의

- 수요 억제를 위해 주로 보유세 및 거래세 등 주택관련 세금을 인상하여 투자수익률을 낮추는 방안이 사용되고 있으나 조세 전가의 가능성이 매우 높아 부작용이 우려됨
  - 현재 전세시장은 가격이 비교적 안정적인 상황에서 수급여건도 양호한 상황이 지속되는 중
  - 임차시장의 단기 수요곡선은 탄력도가 0에 가까운 것으로 알려져 조세의 전가가 매우 용이
- 특히, 보유세 강화는 정책 시행 기간이 비교적 짧아 투자 패턴을 변화시킬 정도의 효과를 기대하기 어려워 단기 주택가격 안정 효과는 크지 않을 전망
- 전세 시장 등 임차시장이 불안정해질 경우 해법 마련이 더욱 어려운데다 직접적인 피해자가 서민이라는 측면에서 사회적 파장이 더욱 커질 수 있음 

그림42 | 현 정부 주요 주택정책과 수도권 주택시장 지표



주 : 수요억제 중심의 정책은 적색으로, 공급확대 중심의 정책은 청색으로 표기  
 자료 : 국토교통부, 한국감정원

## L. 부동산 및 임대 : 범 여권의 주임법 개정, 부작용 우려 확산

※ **Summary** : 임차인에게 계약갱신청구권을 부여하는 내용을 골자로 하는 주택임대차보호법이 범 여권 정치권에서 발의되었음. 최근 주택 임차시장은 안정적인 수급여건이 이어지고 있어 주임법 개정의 필요성은 낮은 중장기적인 측면에서 임차인 권익 보호를 위해 도입이 추진되는 중. 여러 법안 중 1회의 계약갱신청구권이 인정되는 법안의 통과가 가장 유력하다고 평가되고 있음

※ **Comment** : 임대주택의 95% 이상을 개인 임대인에게 의존하고 있는 상황에서 전세금 급등 등의 부작용 발생이 우려되며 중장기적으로 준임대료 등 서민 부담이 오히려 가중될 가능성에도 주의가 필요함

### ■ 최근 범 여권에서 임차인 보호 강화를 위해 주택임대차보호법 개정안을 발의

- 시장에서는 ‘임대차 3법’ 이라고 불리고 있으나 정확히는 ‘주택임대차보호법’ 및 ‘부동산 거래 신고 등에 관한 법률’을 개정하는 것을 말함
- 대표 발의자에 따라 내용은 다소 상이하나 핵심은 임차인에게 계약갱신청구권을 부여하고 임대인에게 임대료 상승률에 상한선을 신설하는 것(임대료 상한제), 임차인에게 임대거래 신고의 의무를 부여하는 것임
- 이 중 시장에 실질적인 영향을 미치는 것은 계약갱신 청구권의 인정이며 임대료 상한제의 도입은 계약갱신 청구권의 부수적인 사항임
  - 계약갱신 청구권만 인정되고 임대료 상한제가 도입되지 않으면 임대인이 임대료를 크게 높여 임차인의 계약갱신 청구권을 무력화할 수 있음
  - 현행 주택임대차보호법에 임대료 상한제(연 5%)는 존재하며 이 경우는 임대차 계약이 존속하는 기간(2년) 내에 1회에 한해서만 인정되는 것으로 계약갱신 청구권을 감안하지 않은 제도임

### ■ 현 임차시장 여건 상 법 개정의 필요성은 낮으나 중장기적 측면에서의 당위성은 인정됨

- 계약갱신 청구권 등의 도입은 2013년 이후 전세가격이 급등하던 시기에 논의가 활발히 되었던 것으로 현 상황에서는 도입의 필요성이 급하지 않은 제도임
- 현재 전세가격은 전국적으로 안정적인 상태가 2017년 이후 지속되고 있으며 전세시장 안정의 가장 큰 원인은 매매가격 상승으로 추정됨
  - 매매가격이 상승하면 주택공급 및 전세공급이 증가할 뿐만 아니라 임대인이 굳이 전세금(임대료)을 높이지 않아도 수익 충족이 가능하기 때문임
- 주임법 개정은 20대 국회에서부터 현 여당에서 꾸준히 제기했던 내용으로 법 통과가 이전보다 용이해진 지금 적극적으로 개정을 시도하려는 것으로 판단됨
  - 다만, 이 제도가 주거불안정성이 높은 임차인 보호를 위해 중장기적인 차원에서 도입되어야 한다면 전세시장이 안정된 현 시점에서 도입되는 것이 충격이 덜 할 수 있음

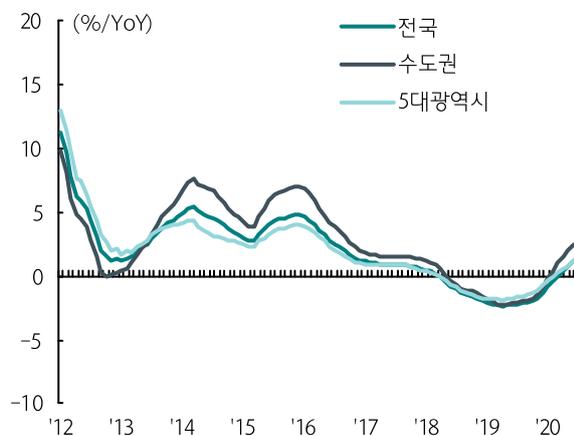
## ■ 임차인에게 1회의 갱신청구권을 인정하는 법안의 통과가 가장 유력할 것으로 추정됨

- 발의된 법 개정안 중 통과가 가장 유력한 법안은 계약갱신 청구권이 1회에 한해 인정되는 안(대표발의 박홍근)으로 판단됨
- 박홍근의 개정안은 과거부터 꾸준히 논의되던 내용으로 시장 내에서 잘 알려져 있고, 타 개정안에 비해 상대적으로 시장에 미치는 영향이 적다는 장점이 있음
- 반면, 타 개정안은 갱신청구로 인한 임차인의 혜택이 지나치게 크고 준공공임대(8년)와의 차이도 크지 않아 기존 정책과의 혼선이 우려됨

## ■ 전세가격 급등 등 심각한 단기 부작용 발생 가능성에 주의할 필요가 있음

- 대출규제 강화로 집을 구입하기도 어려운 상황에서 전세금이 급등하면서 젊은 층의 거주불안이 심각해져 정부 정책에 대한 반발이 심화될 것으로 우려됨
- 법 개정 전에 임차계약을 한 계약자에게도 계약갱신 청구권이 인정(소급적용)된다면 전세의 신규공급이 크게 감소하면서 전세가격 상승으로 이어질 수 있음
  - 임차인 보호를 목적으로 한다면 개정안의 소급적용 가능성은 높은 편임
- 소급적용이 되지 않더라도 4~6년 간의 주택시장 변동에 대한 위험을 반영해 임대인이 전세금 등을 크게 높일 가능성이 있음
- 임차계약 기간이 장기화되면 될수록 임대 주택 공급이 감소해 시장에서는 준임대료가 형성되는 등 부작용이 만연할 가능성도 있음
  - 과거 버블기 일본에서 임차인이 집주인에게 임대료와 별개로 지불했던 사례금, 현재 우리나라 상가에서 임차인 간 수수되는 권리금 등 준임대료가 형성된 사례는 쉽게 찾을 수 있음
  - 특히 우리나라는 임대주택의 95% 이상을 민간(개인) 임대업자에 의존하고 있어 부작용 발생에 따른 피해도 상대적으로 더 클 것으로 우려됨 

그림43 | 주택 전세가격 변동률



자료 : 한국감정원

표18 | 주택임대차보호법 개정 발의 안

발의자	계약기간	갱신청구	임대료 상한
심상정	3년	1회	5%
김진애	2년	2회	5% 또는 소득증가율 2배 중 낮은 것
박홍근	2년	1회	5%
박주민	2년	회수 미기재	5%
전용기	2년	1회 (연말 한시)	

자료 : 대한민국 국회

## 산업별 주요 지표

음식료(C10) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

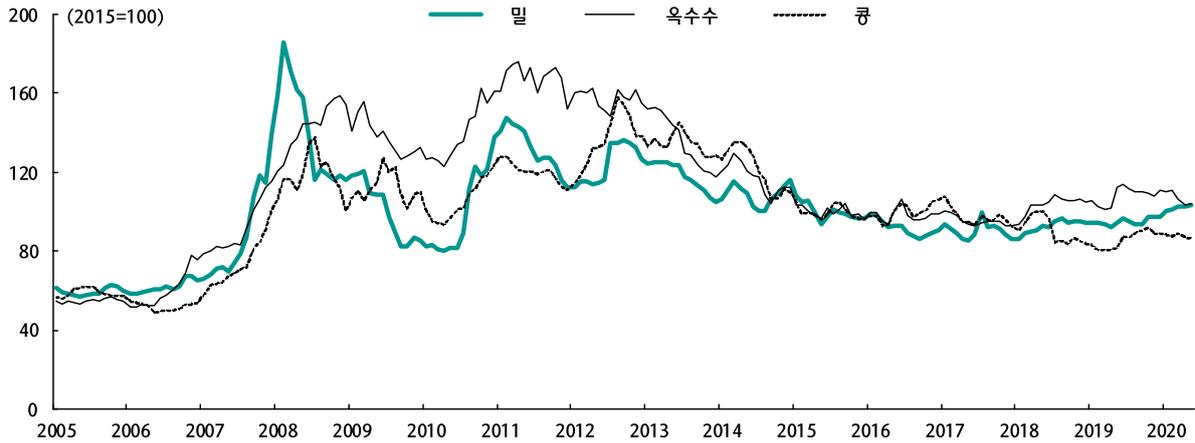
회복

안정

활황

둔화

그림 44 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

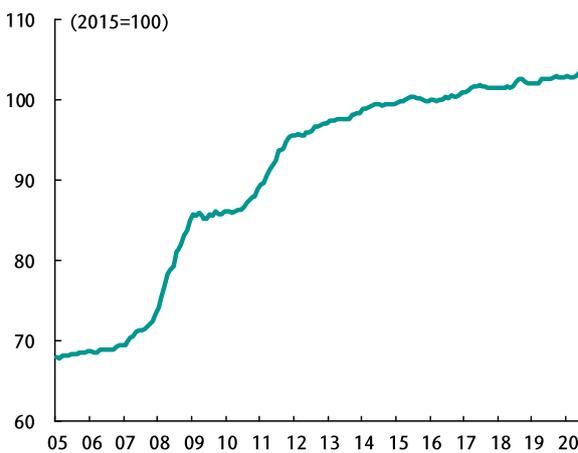


자료: 한국은행

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

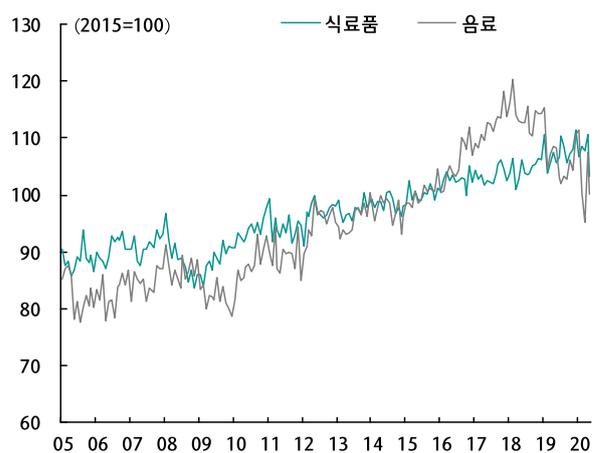
- 최근 몇 년간 국제 곡물가격은 기후 호조에 따른 생산량 증가, 소비량 제한에 따른 수급 안정 등으로 하향 안정화 추세를 지속해 왔으나, 2019년 말 이후 점진적으로 상승 중
- 2020년 초 코로나19로 인한 생산 및 물류 시스템 불안으로 곡물가격이 상승하고 있으며, 향후 기상이변에 따른 생산량 감소 및 유동성 증가에 따른 투기 수요 확대 등으로 곡물가격의 추가 상승이 가능할 전망

그림 45 | 음식료품 제품가격 지수



자료: 통계청, 한국은행

그림 46 | 음식료품 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

■ 하반기 경기 위축으로 제품가격 인상 제한

- 하반기 코로나 19 충격으로 마이너스 경제성장률이 예상되면서 - 2020년 들어 식료품과 음료 출하지수가 급락하고 있는데, 대표적인 소비재인 식료품의 가격 상승이 제한될 전망

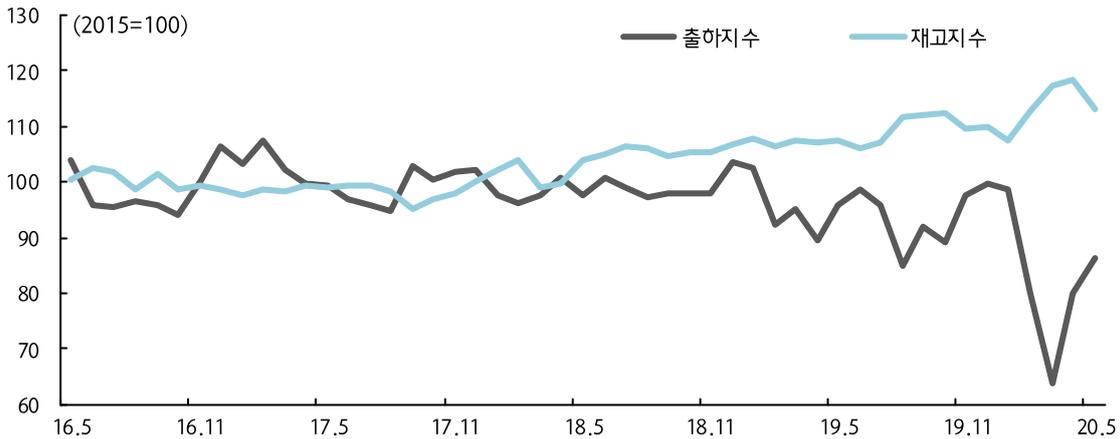
■ 2020년 들어 식료품 출하지수가 하락

- 2020년 들어 식료품과 음료 출하지수가 급락하고 있는데, 음료의 변동성이 크고, 식료품은 지속적으로 하락

의류(C14) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 할향 둔화

그림47 | 의류 제조업 출하, 재고 지수 증감률

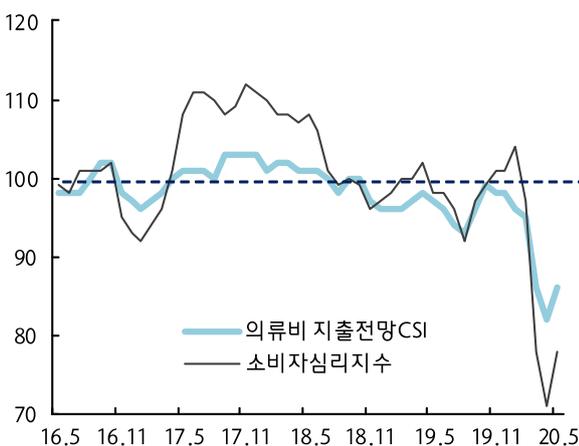


자료: 통계청

■ 코로나19 확산에 따른 의류 수요 감소로 출하지수 하락, 재고지수는 상승 중

- 코로나19 확산으로 재택근무 확대, 외출 자제 움직임이 나타나면서 소비재인 의류제품의 소비는 감소세로 전환됨
- 이에 따라 의류 의류제조업 출하지수는 2017년 100.5(2015=100)에서 2019년 96.5, 2020년 1~4월 82까지 하락하였으며 동 기간 재고지수는 상승세를 지속
- 3월 이후 회복세로 전환되고 있으나 코로나 확산세가 지속되고 있어 정상적인 출하, 재고 수준으로 복귀는 어려울 전망

그림48 | 의류비 지출전망 및 소비자 심리 지수

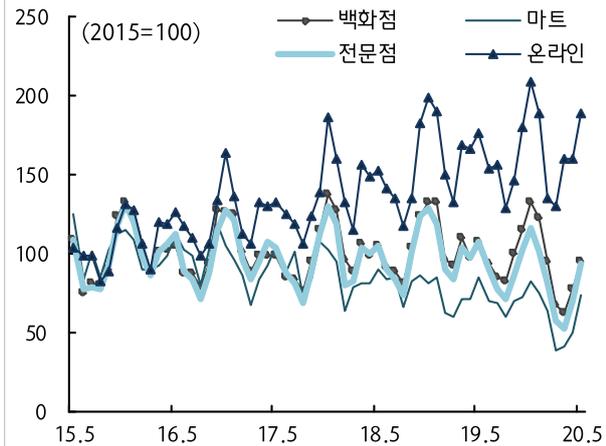


자료 : 통계청

■ 의류비 지출 전망도 부정적

- 소비자심리지수와 의류비지출 전망 CSI는 '19년 5월 이후 추세적으로 하락하는 상황
- 특히 코로나가 발생한 '20년 초 큰 폭으로 하락하면서 중립 수준인 100을 크게 하회

그림49 | 유통채널별 의류 판매액 지수



자료: 통계청

■ 유통채널별 양극화 심화

- 코로나19 확산으로 대면채널인 백화점과 전문 소매점의 판매는 크게 위축되고 있음
- 반면 언택트 트렌드 확산으로 온라인 의류 판매액 지수 (2015=100)는 오프라인 대비 30~50p 이상 높은 수준 기록

철강(C24) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

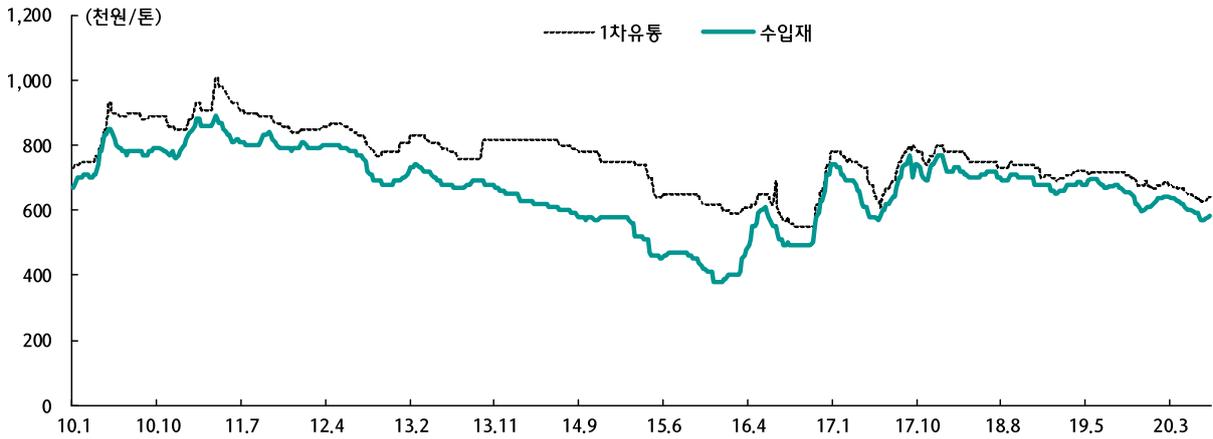
회복

안정

활황

둔화

그림50 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이

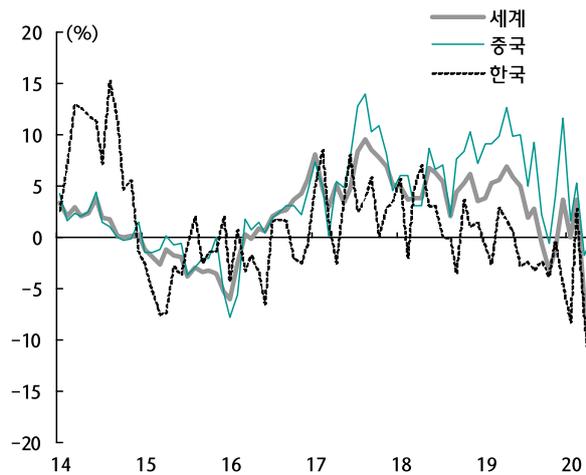


자료: 한국철강신문

■ 코로나19 충격으로 폭락하였던 철강가격이 5월 이후 재반등하였으나, 수급 불안이 지속 중

- 국제 철강가격은 보호무역주의 확산 및 산업경기 둔화로 최근 몇 년간 약세를 지속해 왔고, 2020년 들어서는 코로나 19의 충격으로 크게 하락(5월 중국 유통가격의 연초대비 하락률 : 냉연 13.0%, 열연 -11.8%, 철근 -10.4% 등)
- 국내 철강 유통가격의 경우 소폭 하락에 그쳤으나, 향후 주요 전방산업(자동차/조선/건설 등)의 경기 변동에 따라 가격 조정의 가능성이 높은 상황

그림51 | 주요국 조강생산 증가율

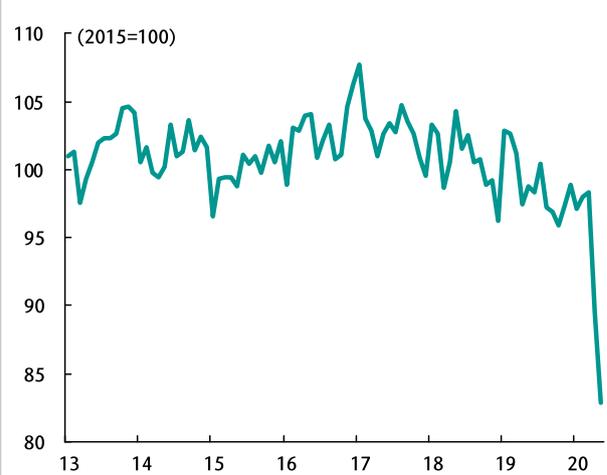


자료: World Steel Association

■ 2020년 5월 누계 글로벌 조강 생산은 5.2% 감소

- 2020년 5월 누계 중국 조강생산량은 전년동기대비 5.2% 감소했으며, 특히 대부분의 선진국에서 10% 이상 감소

그림52 | 국내 1차 금속 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

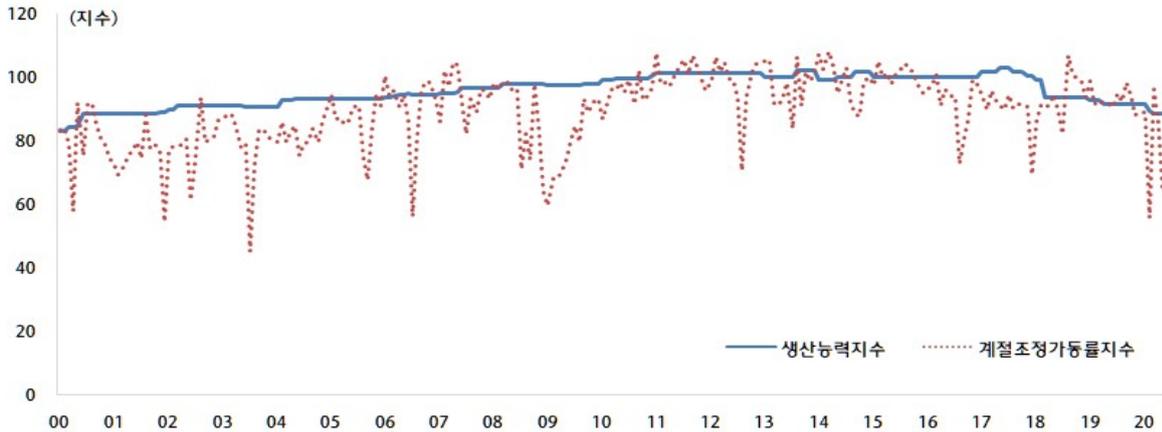
■ 2020년 4월 금속 출하지수가 급락

- 전방산업의 경기 둔화로 추세적 하락양상을 보여 온 국내철강산업 출하지수는 코로나19의 영향이 가시화되며 4월 들어 급락

자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 할항 둔화

그림 53 | 완성차 제조업의 생산능력과 가동률 동향



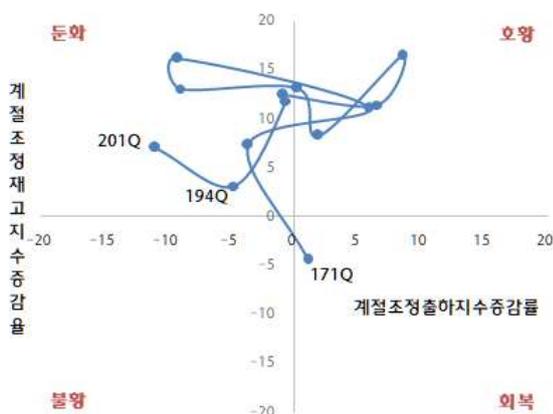
주 : 2015=100  
자료: 통계청

■ 완성차 제조업의 가동률과 생산능력 하락세 지속

- 개별소비세 인하, 신차 효과 등에 따른 내수 방어에도 불구하고, 코로나19 영향에 따른 극심한 해외 판매 부진 때문에 완성차 제조업의 5월 계절조정가동률지수는 전년 동월 대비 29.1% 감소한 64.9를 기록했으며, 5월 생산능력지수 역시 전년 동월 대비 2.9% 감소한 88.9를 기록하며 28개월 연속 감소세를 이어가고 있음

그림 54 | 자동차 부품 제조업의 경기 수준 (YoY, %)

(YoY, %)



자료: 통계청, 하나금융경영연구소

■ 2019~2020년 경기 둔화 단계 진입

- 개별소비세 인하 연장에도 불구하고, 극심한 소비심리 위축과 경제 활력 저하에 따른 완성차 업계 불황으로 자동차 부품 업계는 2019년 2분기부터 경기 둔화 단계 진입

그림 55 | 자동차 부품 제조업의 생산능력과 가동률 동향



주 : 2015=100  
자료: 통계청

■ 전방 완성차 업황 불황으로 자동차 부품 제조업 가동률과 생산능력도 하락세를 보임

- 부품 제조업의 5월 가동률지수는 전년 동월 대비 34.7% 감소하며, 4월 -16.4% 보다 감소폭이 더욱 커짐  
- 이에 유희설비 증가, 설비폐쇄 가속화로 부품 제조업의 생산능력지수의 하락세가 지속될 것으로 예상

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

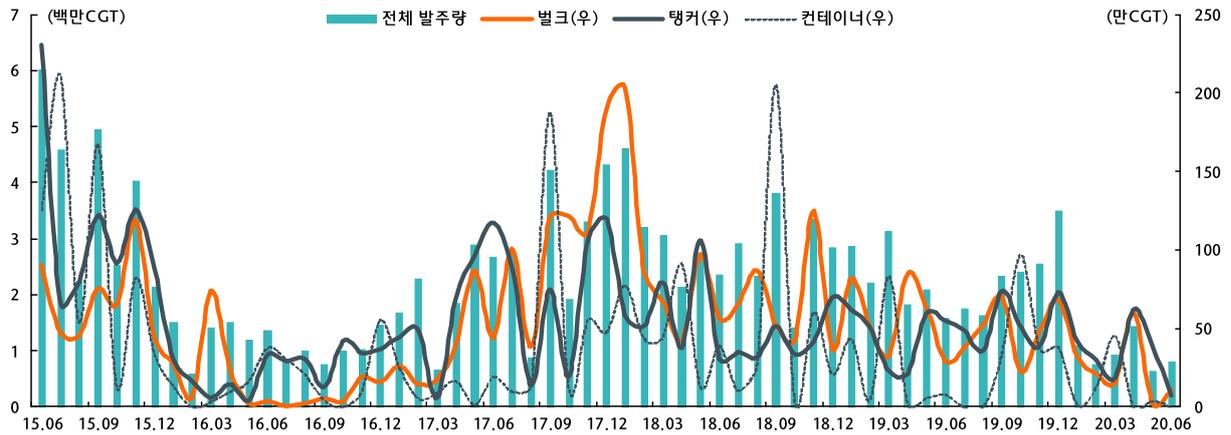
회복

안정

활황

둔화

그림 57 | 전 세계 선박 발주량(선종별)

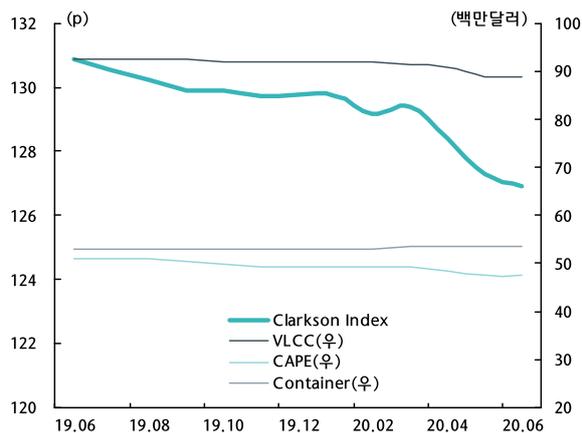


자료: Clarkson

■ 6월 전 세계 상선 발주량은 1백만CGT 이하의 매우 낮은 수준으로 코로나19 팬데믹 충격 지속

- 6월 전 세계 상선 발주량은 약 8십 2만CGT로 전월대비 26.2% 증가하였으나 매우 저조하였으며, 선종별로는 벌크선과 LNG선이 상대적으로 많이 발주된 반면 컨테이너선은 발주 전무
- 6월 주요 선종별 발주 척수(총 31척) : 벌크선 6척, LNG선 5척(LNG버지선 2척 포함), 케미컬선 2척, 탱커선 1척 등

그림 58 | Clarkson 신조선가 지수

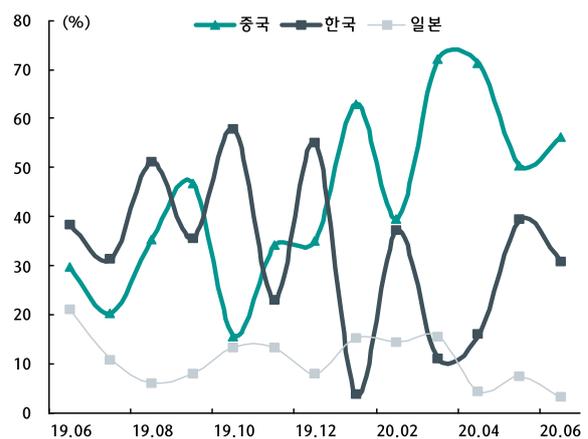


자료: Clarkson

■ 6월 클락슨 신조선가 지수는 127p 기록

- 6월 클락슨 신조선가 지수는 전월과 동일한 127p를 기록 하였으며, 이는 2018년 5월 이후 최저 수준
- 주요 선종별 신조선가 : Cape선 \$47.5M, VLCC \$89.0M, 4,800TEU 컨선 \$53.5M, 174K CBM LNG선 \$186M

그림 59 | 국가별 상선 수주점유율



자료: Clarkson

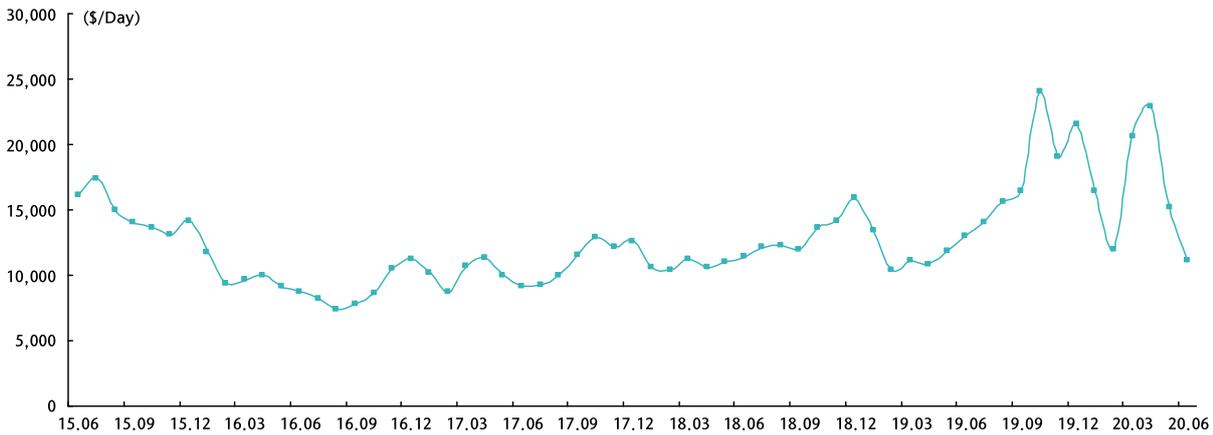
■ 6월 국가별 수주점유율은 중국이 1위

- 6월 국가별 수주점유율은 중국이 벌크선과 LNG선을 다수 수주한데 힘입어 압도적 1위를 기록 (한·중·일 수주점유율 : 중국 56%, 한국 31%, 일본 3%)
- 한국 수주 : 대우조선 2척(LNG Barge), 현대미포 2척

해상운송(I. 운수) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

그림60 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)

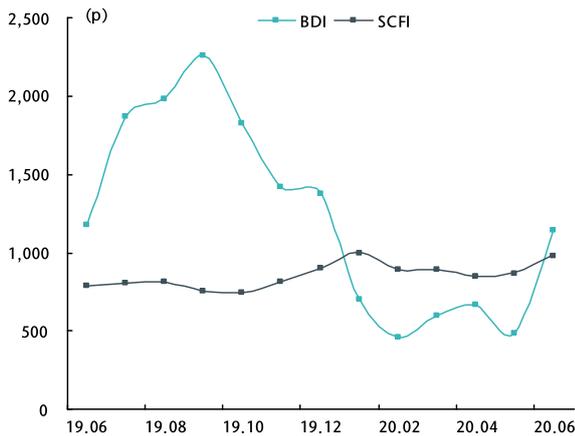


자료: Clarkson

■ 6월 Clarkson 해운종합지수는 급등했던 탱커선 운임이 크게 떨어지며 전월대비 하락

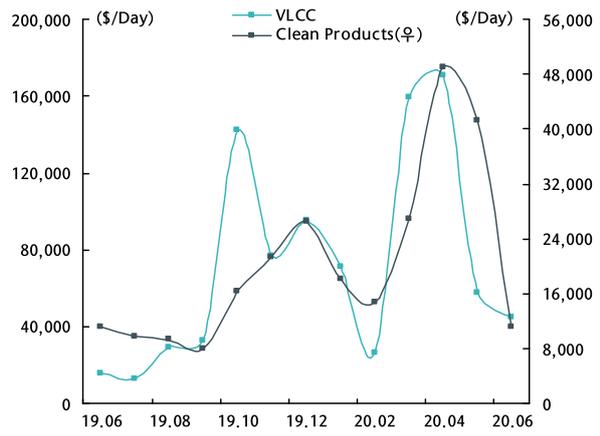
- 6월 Clarkson 해운종합지수는 전월대비 26.4% 하락한 \$11,187/Day를 기록. 선종별로는 저유가로 일시적으로 급등했던 탱커선 운임이 전월대비 60.0% 하락한 반면 지속 약세를 보이던 벌크선 운임은 83.3% 상승하며 회복
- 6월 LNG선 운임(174K CBM 기준)은 \$40,750/Day를 기록하여 운임 약세 지속(올해 1월 대비 55.9% 하락)

그림61 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

그림62 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

■ BDI 지수 및 SCFI 지수 모두 상승하며 회복

- 6월 BDI 지수는 1,146p로 전월대비 134.4% 상승하였지만, 코로나19 팬데믹 2차 유행 우려로 상승세 지속 불투명
- 동월 컨테이너선 운임 지수(SCFI)는 전월대비 13.1% 상승한 963p를 기록

■ 탱커선 운임은 VLCC 및 석유제품선 운임 모두 하락

- 6월 초대형유조선 운임은 단기 비축수요 감소와 수요 부진으로 전월대비 22.0% 하락한 \$45,263/Day 기록
- 동월 석유제품선 운임 또한 수요 감소로 전월대비 72.8% 하락한 \$11,244/Day를 기록

에너지(D) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

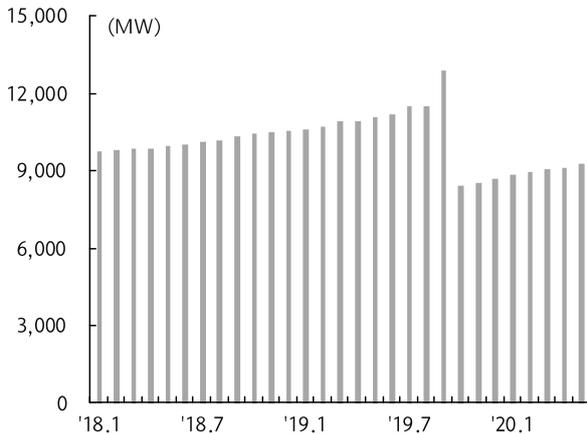
회복

안정

활황

둔화

그림 63 | 신재생에너지 설비용량(전력거래소 등록기준)

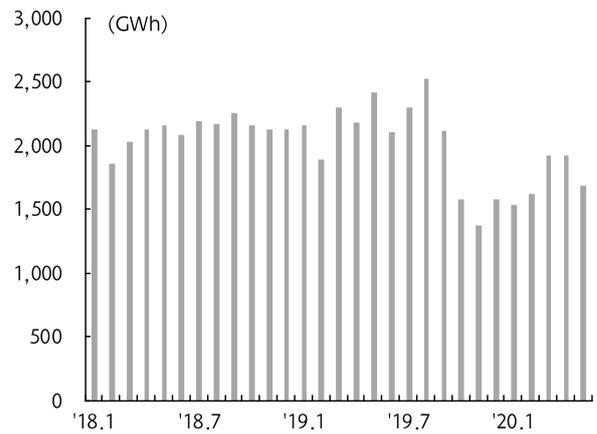


자료: 전력거래소

■ '20년 5월 신재생 설비용량 9,311MW

- 전월대비 태양광 123MW, 바이오 40MW 등 증가
- 2019년 10월 1일부터 폐기물은 재생에너지에서 제외

그림 64 | 신재생에너지 전력거래량(전력거래소 등록기준)

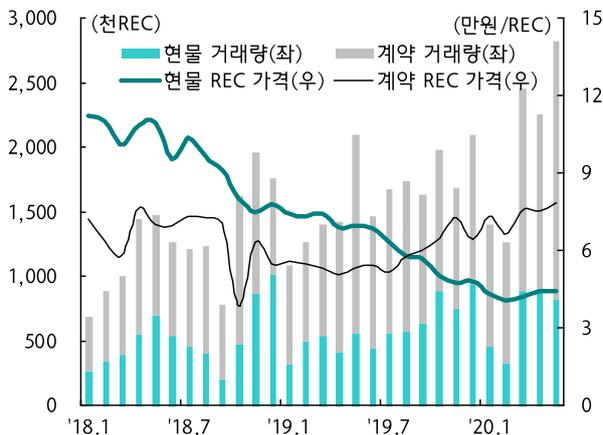


자료: 전력거래소

■ '20년 5월 신재생 전력거래량 1,696GWh

- 신재생 전력거래량 전월대비 11.8% 감소
- 2019년 10월 1일부터 폐기물은 재생에너지에서 제외

그림 65 | 평균 REC 거래가격 및 거래량



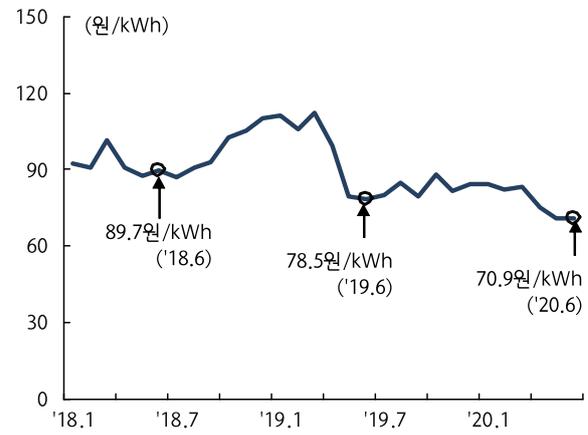
주 : 거래량 및 금액으로부터 계산한 평균 REC 거래가격으로 실제 계약가격 및 현물가격과 차이 존재

자료: 전력거래소

■ '20년 5월 계약REC 7.8만원, 현물REC 4.4만원

- (거래량) 계약 거래량 199만REC로 전년동월비 30.5% 증가, 현물 거래량 83만 REC로 전년동월비 45.4% 증가
- (가격) 현물가격 4만원대에서 하향 안정화

그림 66 | 계통한계가격(SMP) 동향



자료: 전력거래소

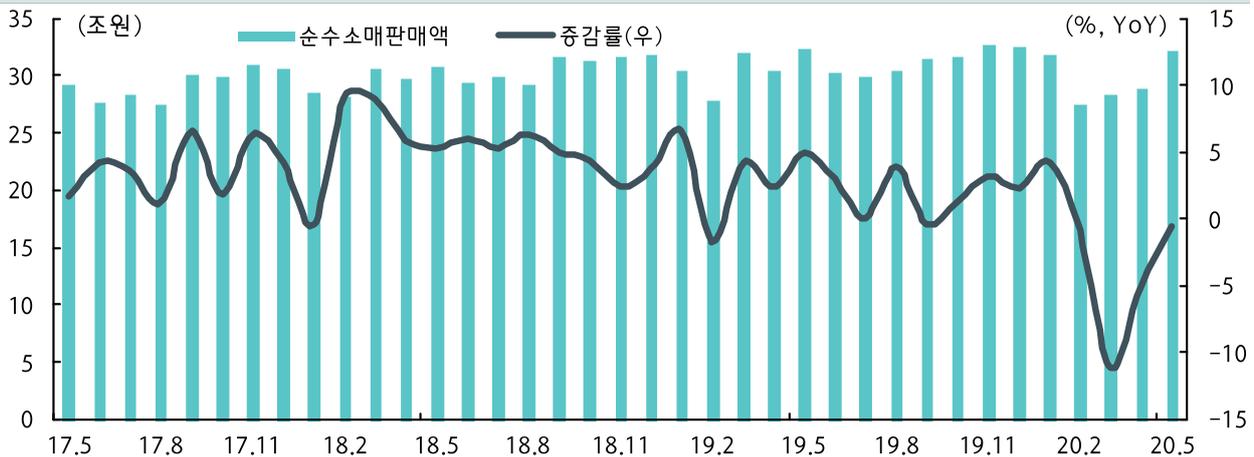
■ '20년 6월 SMP 70.9원/kWh

- 국제유가 하락 등의 영향으로 2020년 6월 SMP 전년 동월대비 9.7% 하락

유통(G) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 할향 둔화

그림67 | 순수소매판매액 추이

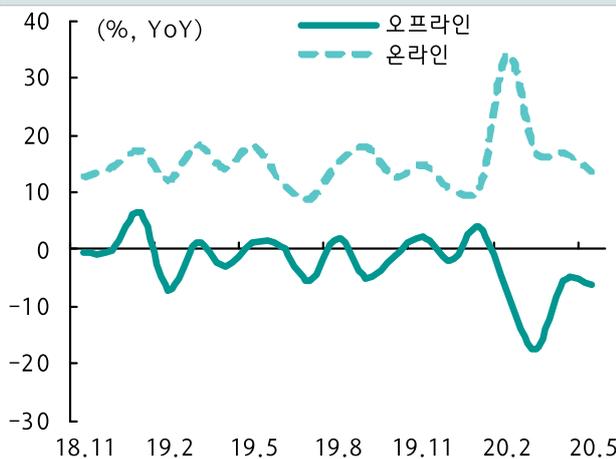


자료: 통계청

■ 5월, 코로나19 확산 둔화와 재난지원금 사용으로 전년수준 회복

- 순수소매판매액(자동차 및 연료 판매액 제외)은 코로나19 우려 심화로 3월에 전년동월대비 -11.3%까지 침체되었으나, 5월에는 코로나19 확산세가 둔화되고 총 14조원의 재난지원금이 사용되기 시작되면서 -0.5% 수준까지 회복

그림68 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향



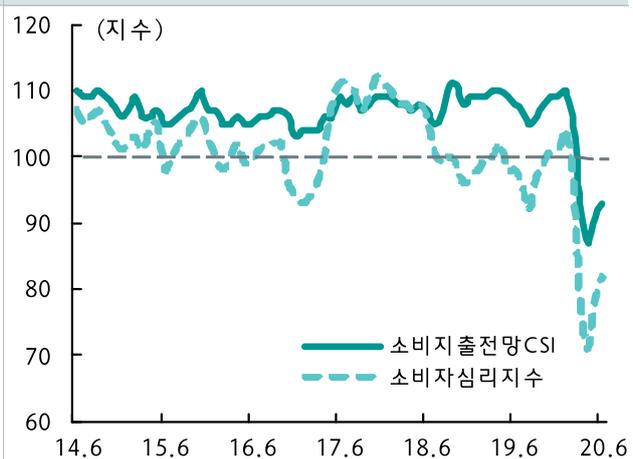
주: 오프라인-편의점(3사), SSM(4사), 백화점(3사), 대형마트(3사)  
온라인-온라인판매중개(4사), 온라인판매(9사)

자료: 산업통상자원부

■ 코로나19에 따라 오프라인 격차 확대

- 5월, 오프라인은 코로나19로 인한 대면 채널 기피 현상이 지속되면서 YoY -6.1% 기록  
- 반면, 온라인은 비대면(언택트) 소비 확대의 긍정적 영향이 지속되면서 YoY 13.5% 증가

그림69 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



자료: 통계청

■ 소비심리 지수는 여전히 기준점(100) 하회

- 코로나19 우려로 소비자심리지수, 소비지출전망 CSI가 크게 악화된 4월 이후 2개월 연속 전월대비 상승세  
- 하지만, 6월 소비자심리지수, 소비지출전망 CSI는 각각 93, 82로 여전히 기준점(100)을 하회하며 침체 상태 반영

부동산 및 임대업(L) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

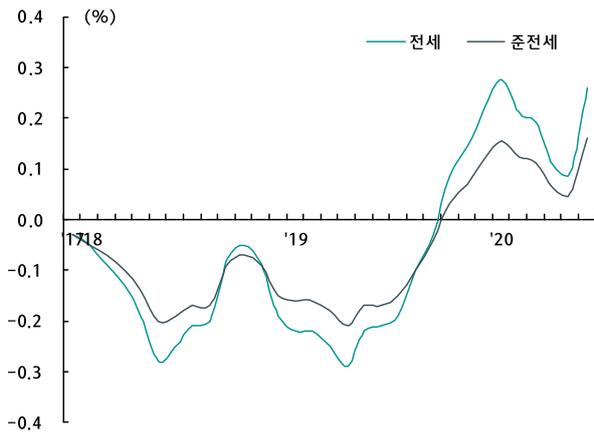
회복

인정

활황

둔화

그림70 | 전국 주택 전세 및 준전세 가격 변동률

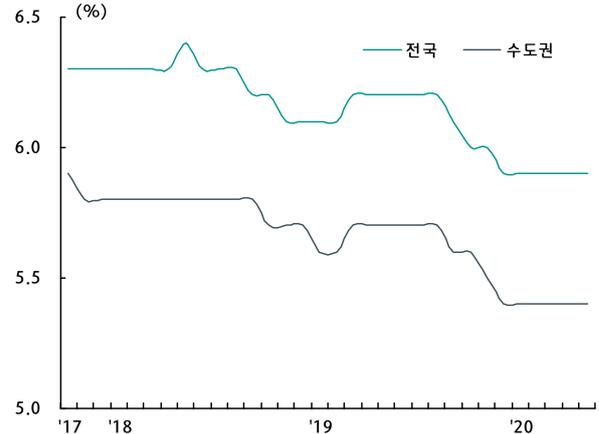


자료: 한국감정원

■ 매매가와 유사하게 전세기도 상승폭 확대

- 전년 하반기 이후 전세가와 매매가가 동조하고 있으며 최근 매매가 움직임과 유사하게 전세가 상승세도 확산
- 전년까지 집중되었던 아파트 입주물량이 다소 줄어든 점, 조세전가 등이 원인으로 추정됨

그림71 | 주택 전월세 전환율

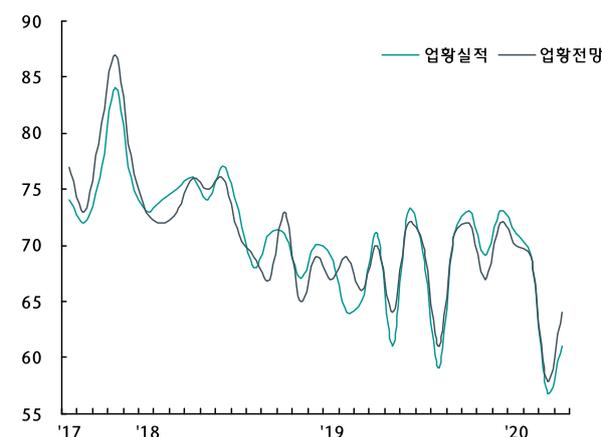


자료: 한국감정원

■ 한은 금리인하에도 전월세 전환율 제자리 걸음

- 3월 한국은행의 기준금리 인하에도 불구하고 전월세 전환율은 연초 이후 제자리 걸음을 지속하는 중
- 한은의 적극적인 개입으로 시장금리 안정세가 이어지고 있어 당분간 전월세 전환율 역시 안정적인 전망

그림72 | 기업경기 실사지수(부동산업)

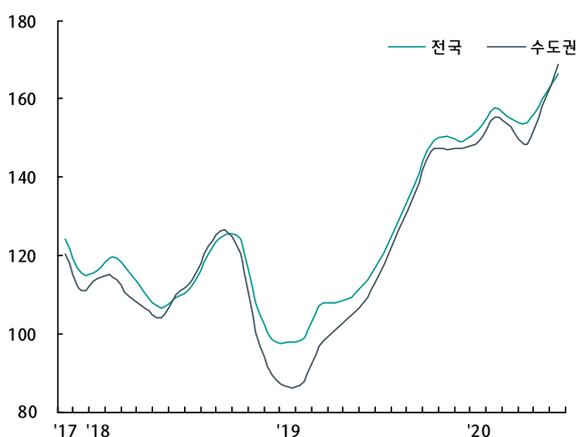


자료: 한국은행

■ 코로나19로 부동산업 체감경기 회복 지연

- 정부의 재난지원금 배포 등으로 민간소비가 개선되면서 부동산업 체감경기도 저점 통화 후 회복세
- 다만, 소비가 온라인 중심으로 이뤄지면서 임대업자 등의 체감경기 개선으로 이어지지는 않고 있음

그림73 | 주택 전세 수급지수



자료: KB부동산

■ 전월세 시장 당분간 강세 이어질 전망

- 전세 수급지수가 매우 높은 수준이 유지되고 있어 최근 전월세 가격 상승세가 당분간 이어질 전망
- 특히 수도권의 지수 상승폭이 커 수도권의 임차시장 불안이 이슈가 될 가능성이 높음

## 하나 산업정보 Hana Industry Info.

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