

유통 2023년 성장성이 약화될 뿐만 아니라, 수익성 개선도 제한될 전망

- 사회적 거리두기 해제에 따라 백화점, 편의점 등 오프라인 소매업이 판매액 증가세를 나타내었으며, 온라인도 식품, 패션 전문몰이 성장세를 보이면서 온·오프라인 모두 양호한 실적 기록
- 하지만, 2023년 소비심리 약화 하에서 재화 소비가 위축되면서 소매유통업의 성장은 제한될 것으로 예상되며 온오프라인 병행 투자로 수익성 개선도 어려울 전망

호텔업 해외 관광입국객 증가로 '23년 호텔 수요 회복에 따른 업황 개선 전망

- 입국자 방역기준 완화로 아시아 관광객 중심의 관광입국객 증가세를 유지 중
- 국내 여행수요의 고급화에 따라 4성급 이상의 고급 호텔의 내수 수요는 일정 수준 유지
- 외국 투숙객 의존도가 높은 호텔업은 외국 관광객 증가로 실적 회복이 예상되나, 국내 여행객의 아웃바운드 여행 증가와 중국 관광 재개 불확실성으로 팬데믹 이전 수준 회복은 어려울 전망

산업별 경기 트렌드

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

산업 이슈

석유화학 : 수요둔화, 공급과잉, 원가상승의 삼중고로 수익성 악화 전망

철강 : 철강산업의 역성장이 예상되며, 특히 건설·자동차용 수요가 부진할 전망

자동차 : 2023년 생산 차질 완화에도 수요 둔화로 제한적 회복

조선 : 전방산업 둔화로 2023년 수주는 감소하나, 선박 대량 인도로 매출 성장

건설 : 2023년, 시장환경 변화의 악영향 본격화될 전망

유통 : 2023년 성장성이 악화될 뿐만 아니라 수익성 개선도 제한될 전망

호텔업 : 해외 관광입국객 증가로 '23년 호텔 수요 회복에 따른 업황 개선 전망

Q. 석유화학: 수요둔화, 공급과잉, 원가상승의 삼중고로 수익성 악화 전망

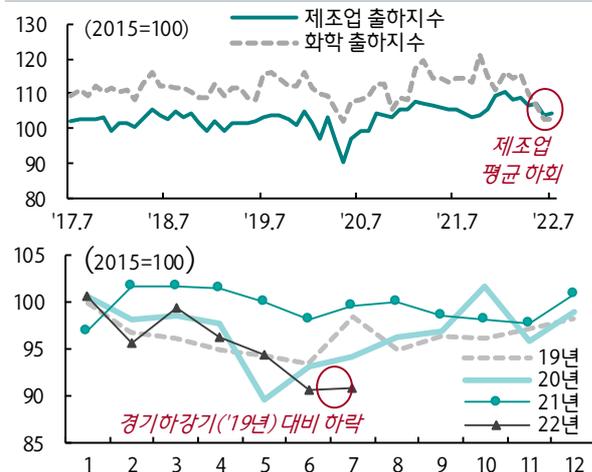
연구위원 안혜영 mith5@hanafn.com

※ **Summary** : 2023년 석유화학 산업은 글로벌 경기둔화에 따른 건설, 자동차, 전기전자, 섬유/의류 등 주력 수요산업 위축, 과거대비 높은 수준의 원가부담 지속, 중국 설비투자에 따른 공급과잉의 3중고와 러-우 전쟁 장기화, 脫플라스틱 정책 등 부정적 대내외 환경에 영향을 받게 될 전망이다. 이에 따라 2023년 석유화학 산업의 내수, 수출은 전년비 각각 5.0%, 3.2% 감소하면서 본격적이 경기 하강기에 진입하게 될 전망이다. 유가 강세에도 석유화학 수요 위축으로 제품 가격 약세가 예상되므로 2023년 주요 기업들의 합산 매출액은 전년비 약 10% 이상 감소할 전망이다. 합산 영업이익률도 경기 전저점(2019년) 수준인 5%까지 하락할 것으로 예상

■ 2022년 전방산업 업황 부진, 원가 부담 상승 등으로 석유화학 경기 하강기 진입

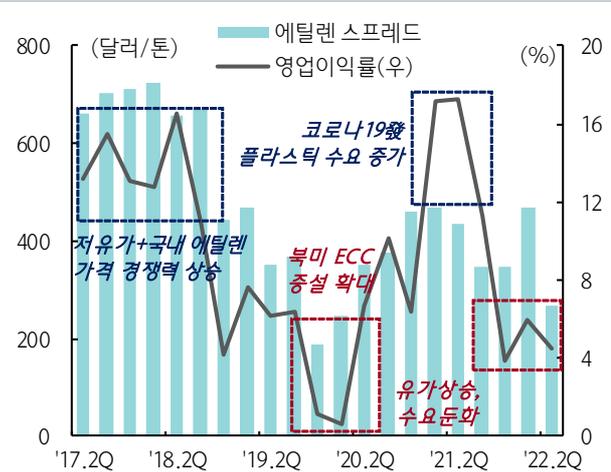
- '22년 글로벌 경기둔화에 따른 수요 위축, 중국을 비롯한 각국 설비 증설에 따른 공급과잉, 국제 유가 상승에 따른 원가부담 가중의 악재가 겹치면서 석유화학 경기 하강기에 진입
 - '22년 화학 출하지수는 빠르게 하락하면서 6월부터는 제조업 전체 출하지수를 하회
 - '22년 6월 이후 화학 가동률 지수는 경기 하강기였던 '19년 가동률 지수를 하회
- 또한 유가 강세로 기초유분, 합성수지 등 주요 제품의 원가 부담이 크게 상승하였으나, 석유화학 수요 둔화로 원가 인상분을 제품가격에 전가하지 못해 수익성은 하락세로 전환
 - '22년 2분기 수익성 지표인 에틸렌 스프레드는 \$266/ton으로 손익분기점(\$350/ton)을 하회
 - '22년 상반기 주요 기업의 합산 영업이익률은 5.2%로 전년동기(17.2%) 대비 1/3 수준으로 축소

그림1 | 석유화학 출하지수 및 가동률 지수



자료 : 통계청

그림2 | 에틸렌 스프레드로 본 경기 동향



자료 : Cischem, 무역협회

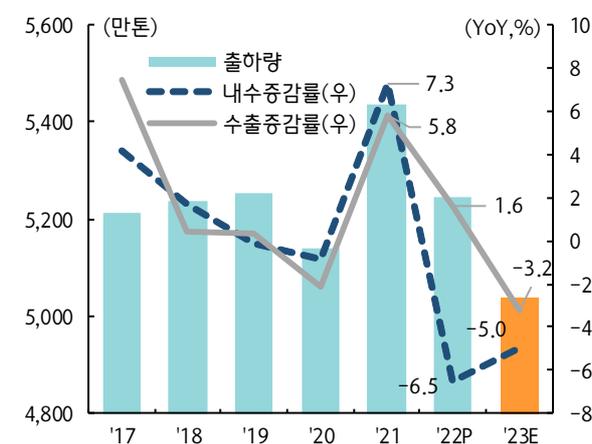
■ 2023년에도 각국 긴축정책에 따른 전방산업 회복지연, 脫플라스틱 정책으로 수요 침체가 예상되는 가운데 '22~'23년 예정된 중국 및 아시아의 대규모 증설로 공급상황 악화 불가피

- 코로나19 약화로 회복세를 보였던 전방산업(섬유, 고무/플라스틱, 자동차, 조선) 경기는 '22년 주요국 경기 부진, 러-우 전쟁發 공급망 차질로 둔화되었고 '23년 까지 지속될 전망
- 또한 글로벌 환경규제 강화에 따라 각국의 脫플라스틱 관련 정책(플라스틱 재생, 바이오 플라스틱 개발)이 강화되고 있는 상황도 석유화학 제품 수요 위축으로 연결
 - 환경부는 11월 24일부터 대형점포에서 일회용 플라스틱(컵, 빨대, 비닐우산 등) 사용을 제한
- 석유화학 제품의 수요부진이 예상되는 가운데 '22년 하반기~'23년에도 중국을 비롯한 아시아 지역의 대규모 설비투자가 예정되어 있어 추가 공급과잉 발생이 우려
 - 中 에틸렌 증설 물량은 올해 703만, 내년 550만으로 이는 글로벌 증설량의 54%, 59%에 해당

■ 2023년에도 수요둔화, 공급과잉, 원가상승의 삼중고 지속으로 주요 기업의 실적 개선 난망

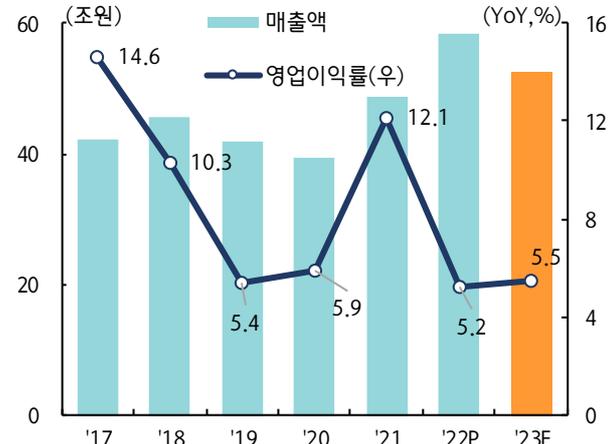
- '23년 석유화학 산업의 대내외 환경 악화로 수급난 해소가 어려울 것으로 보여 주요 석유화학 제품의 내수와 수출 모두 전년비 각각 5.0%, 3.2% 감소할 전망
- 유가 안정에도 불구하고 원가(나프타 가격)는 여전히 과거 대비 높은 수준을 기록 중이나 '23년 수급상황 악화로 원가 상승분을 제품가격에 전가하기 어려워 석유화학 산업의 추가적인 수익성 하락이 불가피할 전망
- 수요둔화, 가격 약세로 '23년 주요 석유화학 기업들의 합산 매출액은 전년비 약 10% 감소할 전망이며 영업이익률 또한 경기 하강기 수준인 5%내외에 그칠 전망
 - 5개 사 합산영업이익률: 10.3%('19)→ 5.9%('20)→ 12.1%('21)→ 5.2%('22P)→ 5.5%('23E) 

그림3 | 석유화학 내수, 수출 전망



자료 : 통계청, 하나금융경영연구소

그림4 | 국내의 석유화학 기업 실적 전망



자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

C24. 철강 : 2023년 철강산업의 역성장이 예상되며, 특히 건설·자동차용 수요가 부진할 전망

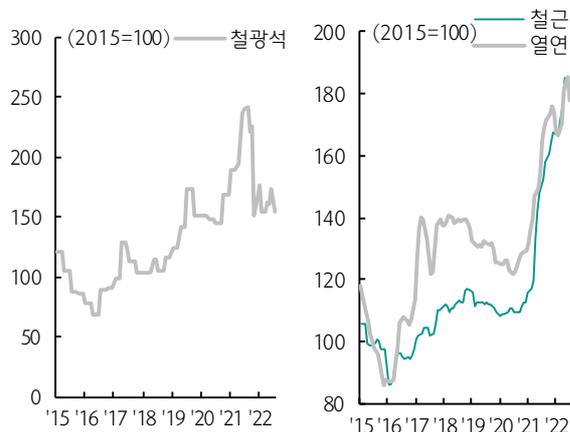
연구위원 김유진 jazzgene@hanafn.com

※ **Summary** : 2022년 초 러시아-우크라이나 사태 발 공급 부족과 주요 국가의 산업 경기 회복세가 겹치면서 원자재 가격이 급등하자, 상반기 국내 철강기업은 cost push 제품가격 인상으로 안정적인 실적을 달성. 그러나 하반기 이후 경기 불안에 대한 우려감이 커지고 있는 가운데, 철강제품 출하가 감소하고 재고가 느는 등 수급이 악화. 2023년 전 세계 철강산업은 주요 국가의 긴축정책 하에 중국 저성장, 러-우 전쟁 여파로 인한 유럽 경기 둔화, 인플레이션에 따른 미국 경기 여건 악화 등으로 1% 미만의 저성장에 그칠 전망이다. 국내 철강기업의 실적 또한 부정적인 대외 환경 하에 다소 위축될 것으로 예상되며, 특히 건설 및 자동차용 강재 수요가 부진할 전망

■ 철강산업은 2022년 상고하자 기조 하에, 하반기 이후 국내외 수요가 점진적으로 악화 중

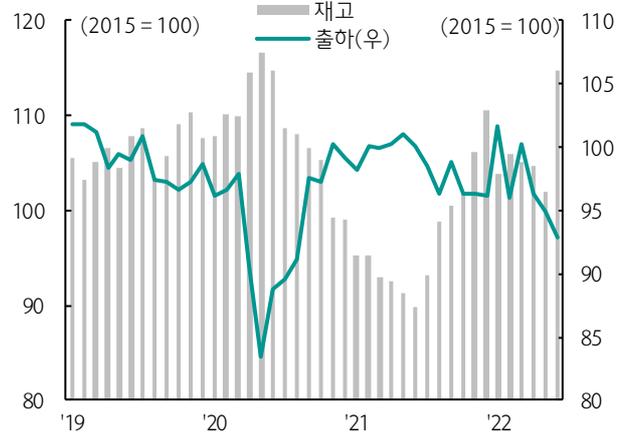
- 2022년 초에는 러시아-우크라이나 전쟁 발 원자재 공급 부족과 주요 국가의 산업 경기 회복으로 철강가격이 급등하였으나, 최근 들어서는 원자재(철광석) 가격 약세 하에 5월 이후 수급이 악화되면서 철강가격이 하락 전환
- 이에 2020년 하반기 이후 가파른 증가세를 보여 온 국내 1차 금속의 출하가 2022년 3월을 전고점으로 감소하고, 6월부터는 재고까지 증가하는 등 수급이 악화
- 국내 주요 철강기업 실적의 경우 2022년 상반기 제품 가격 인상 및 고부가가치 제품(2차전지 소재 등의 친환경 미래 소재) 판매 확대로 개선되었으나, 하반기 이후 수요 부진에 따른 수급 악화로 둔화가 예상
 - 국내 철강기업(상장사 합산)의 상반기 매출과 영업이익은 전년 동기 대비 각각 7.3%, 5.1% 증가

그림5 | 철광석 및 철강가격 추이



자료 : Korea PDS, 한국은행

그림6 | 국내 1차 금속산업의 재고 및 출하지수 추이



자료 : 한국은행

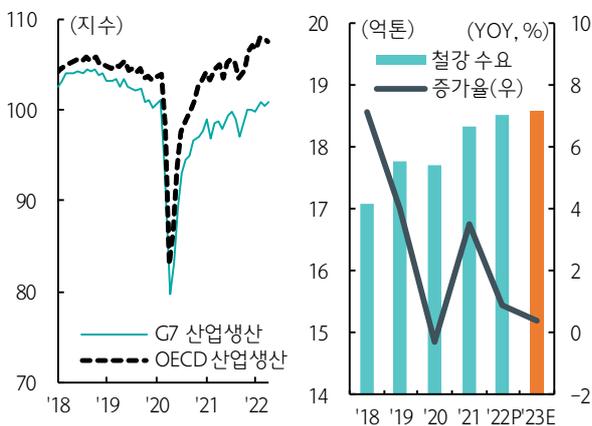
■ 2023년 전 세계 철강산업, R 공포로 미국·중국 등 주요 지역의 철강 수요 둔화 예상

- 2023년 전 세계 철강산업은 주요 국가의 긴축정책 하에 중국 저성장, 러-우 전쟁 여파로 인한 유럽 경기 둔화, 인플레이션에 따른 미국 경기 여건 악화 등으로 1% 미만의 저성장에 그칠 전망
 - 전 세계 철강수요 증가율 전망 : -0.3%('20) → 2.7%('21) → 0.9%('22P) → 0.4%('23E)
- 특히, 세계 최대 철강생산 국가인 중국의 성장동력이 약화되는 가운데 부동산 부문의 유동성 위기 및 투자 부진이 예상되어 주택건설용 철강제품을 중심으로 수급이 악화될 것으로 예상
 - 中 정부의 코로나 제로 정책 및 부동산 규제 등에 따른 제조업 경기 둔화로 철강 수요가 부진

■ 2023년 국내 철강기업의 역성장이 예상되며, 특히 건설 및 자동차용 강재 수요가 부진할 전망

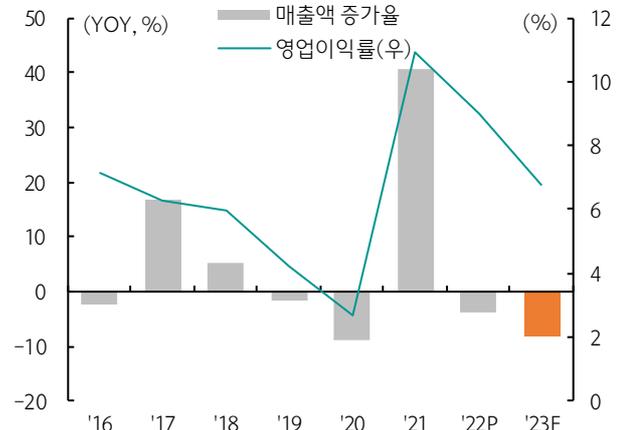
- 2023년 국내 철강산업은 부정적인 대외 환경(고환율·고금리·중국 저성장·친환경), 주요 수요산업(건설·자동차)의 경기 회복 제한 등으로 수급이 악화되어 주요 제품의 가격이 다소 조정될 전망
 - 수요 부진으로 주요 제품가격의 조정이 예상되며, 고환율·고금리 등은 재무성과에 부정적
- 품목별로는 조선용 후판 수요가 2021년 대량수주 효과로 증가할 것으로 예상되는 반면, 국내 건설 공사가 위축되고 자동차 생산이 저조하여 봉형강 및 냉연 수요는 부진할 것으로 예상
 - '23년 철강기업의 합산 매출이 전년 대비 7% 내외 감소하며, 영업이익률도 2%p 내외 하락
- 한편 대표적인 탄소다배출 산업으로 제철, 제강, 제련을 담당하는 상공정 고로社를 중심으로 환경비용(탄소세, 친환경 설비 투자비용 등) 현실화가 가속화될 전망 

그림7 | 전 세계 산업경기 및 철강 수요 전망



자료 : Korea PDS, 세계철강협회, 하나금융경영연구소

그림8 | 국내 철강기업 실적 전망



주 : 외감이상 기업 기준
자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

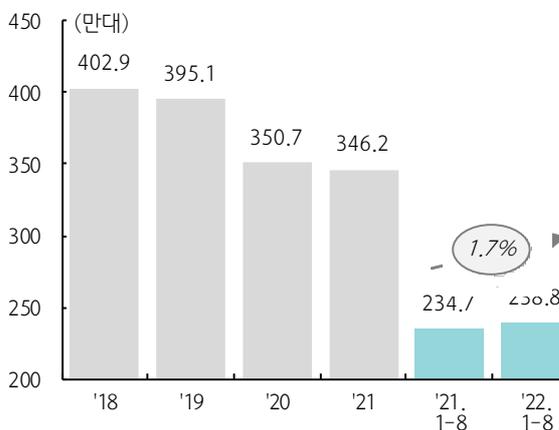
C.30 자동차 : 23년 산업 전망 - 생산 차질 완화에도 수요 둔화로 제한적 회복

연구위원 오유진 yujin.oh@hanafn.com

※ **Summary** : 2022년 국내 자동차 생산은 양호한 국내외 신차 수요에도 불구하고 산발적 공급망 차질과 차량용 반도체 공급 부족으로 소폭 회복에 그침. 2022년 하반기 들어 세계 공급망 압력이 낮아지고 반도체 대기기간도 다소 단축되면서 생산 제약이 점차 완화되고 있으나, 글로벌 인플레이션 심화에 따른 경기 침체 리스크가 상생하면서 소비 위축이 우려. 다만 자동차는 그동안 축적된 대기수요와 낮은 재고 수준으로 여타 소비재보다 경기 둔화 충격이 지연되어 발생할 전망이다. 2023년 국내 자동차 내수는 기저효과 및 출고 지연 완화로 소폭 개선되겠으나 미국, 유럽 등 주요 시장의 수출이 둔화되면서 전체 생산 회복세는 미약할 전망이다

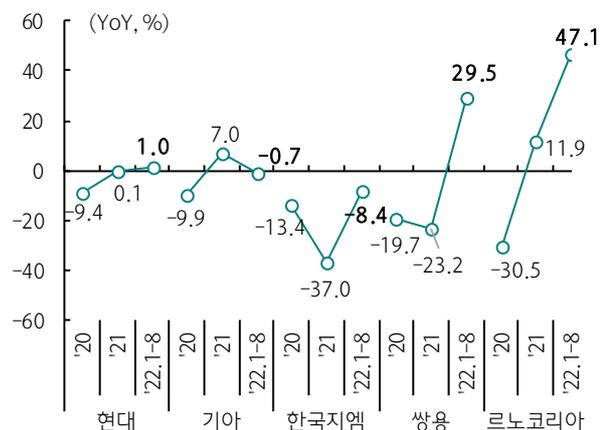
- 2022년 국내 자동차 생산은 주요 시장의 양호한 신차 구매 수요에도 러-우 전쟁 및 중국 제로 코로나 정책에 따른 산발적 공급망 차질과 차량용 반도체 공급 제한으로 소폭 회복에 그침
 - 2021년부터 누적된 대기 수요와 생산 차질로 인한 수요-공급 불균형이 2022년에도 이어지며 2022년 1~8월 국내 자동차 생산량은 전년동기대비 1.7% 증가한 239만대를 기록하는 등 물량 측면에서 더딘 회복세를 나타냄
 - 다만, 국내 소비자의 고급화 추세 및 인플레이션에 따른 원자재/서비스 가격 상승, 고부가 차종 중심 생산믹스 전환 등으로 국내 평균 차량 판매가는 지속적으로 상승세
 - 평균 승용차 판매단가(백만원/대): 30.9('19) → 34.4('20) → 39.3('21) → 40.9('22.7 YTD)
 - 2022년 1~8월 업체별 생산량으로 봤을 때, 현대/기아는 전년과 유사한 수준(0.2%)을 기록하고 있으며, 르노코리아 및 쌍용차는 수출 개선과 신차 판매 호조 등으로 다소 회복된 반면 한국지엠은 중국 공급망 차질 및 신차 부재 등으로 부진이 지속

그림9 | 국내 자동차 생산 동향



자료 : KAMA

그림10 | 완성차 업체별 자동차 생산 증감

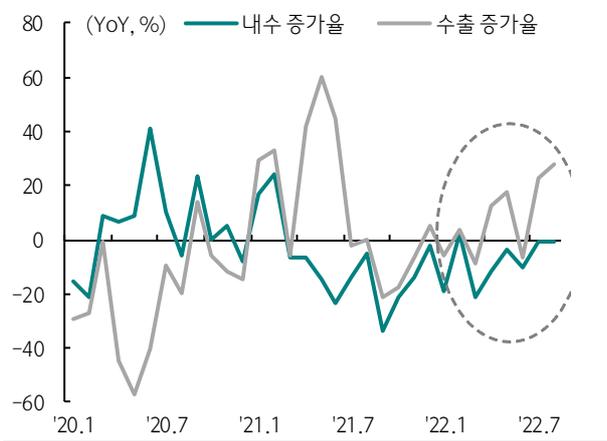


자료 : KAMA

■ 북미, 유럽 등 주요 시장으로의 수출이 확대되면서 전체 자동차 생산을 견인하고 있는 가운데 2022년 하반기 들어 생산차질이 다소 완화되는 모습

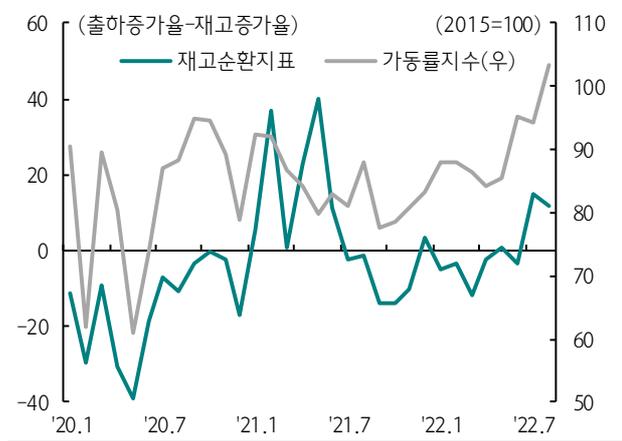
- '22년 1~8월 내수 판매는 차량용 반도체 부족에 따른 생산 차질 및 출고 적체 등으로 공급이 제한되면서 전년 동기대비 8.7% 감소한 90만대 수준에 불과
 - 2021년 내수 판매가 10.5% 감소한데 이어 2022년에도 연간 7% 내외 줄어들면서 부진 지속
- '22년 1~8월 수출은 북미, 유럽 등 주력 시장의 수요 호조와 친환경차 경쟁력 향상, 強달러에 따른 수출 우선 정책 등으로 전년 동기대비 6.7% 증가한 146만대 기록
 - 지역별 증감률('22.1-8, YoY): 북미 5.2%, EU 7.1%, 유럽 기타 -18.4%, 중동 23.8%
 - 유럽 기타 지역의 감소는 러시아-우크라이나 전쟁에 따른 러시아 수출 위축 등에 기인
- 친환경차 수출은 지난해에 이어 지속적으로 늘어나는 모습이며, 2022년 수소차를 제외한 모든 친환경차 수출이 전년 동기대비 두 자릿수 증가율을 나타냄
 - 친환경차 수출 비중: 10.8%('19) → 14.5%('20) → 19.8%('21) → 23.7%('22.1-8)
- 최근 글로벌 경기 침체와 IT기기 재고 증가 등의 영향으로 반도체 시장이 위축되면서 극심한 공급 부족을 겪어온 차량용 반도체 수급은 다소 완화되고 있음
 - 세계 반도체 리드타임: 15주('21.1) → 25.7주('22.1) → 27.1주('22.5) → 26.8주('22.8)
 - 단, 40~300nm의 성숙 공정을 이용하는 마이크로 컨트롤러 유닛(MCU), 아날로그 칩 등 주요 차량용 반도체의 리드타임은 장기 평균보다 여전히 높은 편
- 자동차 제조업 재고순환지표(출하증가율-재고증가율)는 2022년 상반기까지 위축된 모습을 보이다가 7월 들어 확장 국면으로 진입하였으며, 가동률지수도 2022년 8월 100을 넘어서는 등 완만하게 회복 중

그림11 | 국내 자동차 내수 판매 및 수출 동향



주 : 내수는 국산차 판매 기준
자료 : KAMA

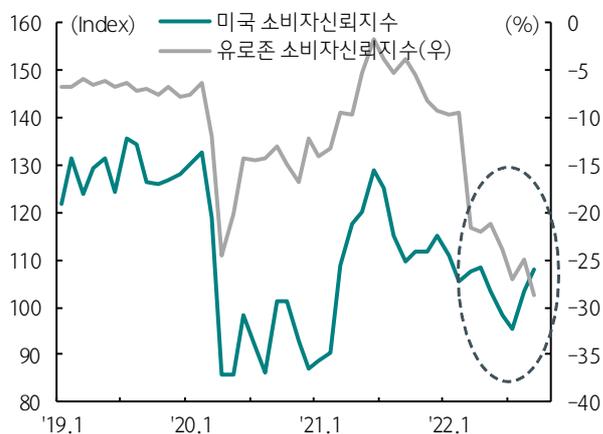
그림12 | 자동차 제조업 경기 순환 및 가동률



자료 : 통계청, 하나금융경영연구소

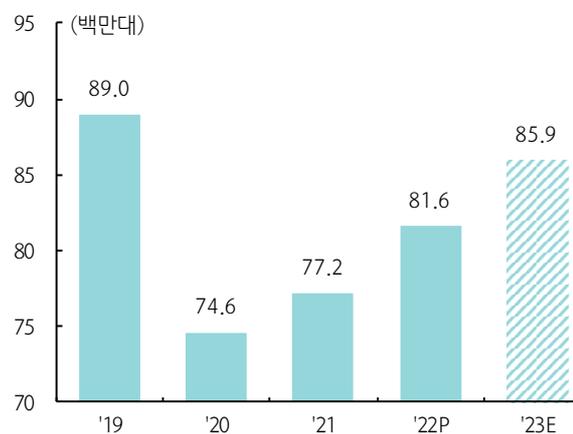
- 생산 차질에서 수요 둔화로 세계 자동차 시장의 화두가 전환되는 가운데 그간 축적된 대기 수요와 낮은 재고 수준으로 수요 둔화의 여파는 여타 소비재보다 지연되어 발생할 전망
 - 세계 공급망 압력이 낮아지고 반도체 대기 기간도 소폭 단축되면서 자동차 생산 제약은 다소 완화되겠지만, 인플레이션에 따른 소비심리 위축으로 구매 수요가 둔화될 우려
 - 세계 공급망 압력지수(NY Fed): 0.05('20.1) → 1.40('21.1) → 3.63('22.1) → 1.46('22.8)
 - '22년 9월 유로존의 소비자신뢰지수는 -28.8을 기록(장기 평균 -11)하며 역대 최저치로 하락하였으며, 美 소비자신뢰지수도 팬데믹 시기보다 높지만 과거 평균보다는 낮은 편
 - 최근 주요국 금리 인상에 따른 금융비용 상승도 차량 구매 수요에 부정적으로 작용
 - 금리 인상에 대한 충격은 내구재가 가장 크고, 준내구재, 비내구재, 서비스 순으로 작아짐
 - 다만, 팬데믹 이후 축적된 대기 수요와 과거 평균보다 낮은 재고 수준 등을 감안할 때 가전, PC 등 다른 소비재처럼 경기 둔화 영향이 즉각적으로 나타나지는 않을 전망
 - 미국 자동차 재고(천대): 532.2('19.12) → 469.5('20.12) → 81.5('21.12) → 86.5('22.7)
 - 국내 현대/기아 30개 모델의 평균 출고기간: 4주~11개월('21.10) → 2개월~30개월('22.10)
 - 세계 자동차 업계는 생산 차질을 만회하기 위해 가동률을 높일 것으로 예상되며, 2023년 글로벌 생산량은 전년 대비 약 5% 증가한 8,600만대로 예상(IHS Markit)
 - 단, 유럽은 반도체 부족을 가장 극심하게 겪은 지역으로 생산 회복 압력이 다른 지역보다 높은 편이나, 에너지 공급 불확실성과 비용 증가가 회복 속도를 제한할 수 있음
 - 지역별 '22년/'23년 생산 증가율 전망: 유럽 -0.6%/7.4%, 북미 11.7%/7.2%, 중국 3.8%/3.3%
 - 폭스바겐, 가스부족 장기화시 독일/동유럽 밖으로 생산기지 이전을 고려(bloomberg, 9/23)

그림13 | 세계 주요국 소비 심리 둔화



자료 : KoreaPDS

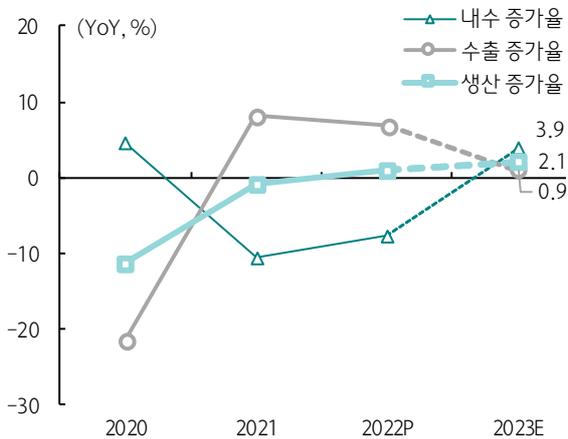
그림14 | 세계 자동차 생산 전망

주 : Light Vehicles, 2022년 9월 전망 기준
자료 : IHS Markit

■ 2023년 자동차 내수는 소폭 개선되나 수출이 둔화되면서 미약한 회복세가 지속될 전망

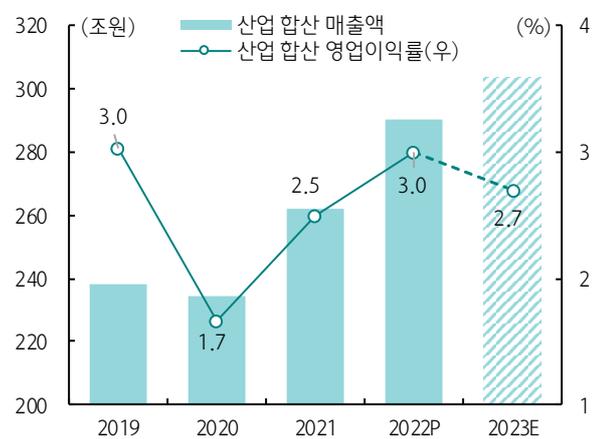
- 2023년 국내 자동차 내수는 2년('21~'22) 연속 판매 감소에 따른 기저 효과와 출고 지연 완화 등으로 전년보다 약 4% 증가할 전망
- 수출은 미국, 유럽 등 주요 시장의 수요 둔화로 약 1% 내외 증가에 그칠 전망이며, 미국 인플레이션 감축법 시행 및 유럽 주요국들의 전기차 보조금 축소/폐지 등으로 단가 상승을 이끌었던 친환경차 수출도 성장세가 약화될 전망
 - 영국은 '22년 6월 전기차 보조금 지급을 종료했으며, 독일은 '23년부터 보조금 지원규모의 점진적 축소와 함께 배정 예산이 소진되면 지급을 중단할 계획
- 美 인플레이션 감축법에 대응하기 위해 자동차 업체들은 미국 전기차 전용공장 조기 건설 외에 현지 기존 공장에서 하이브리드 등 친환경차 생산을 확대해 나갈 계획
 - 현대차는 싼타페 HEV('22.10월~), 제네시스 GV70 전동화 모델('22.12~)부터 美 생산 시작
- 2023년 국내 자동차 생산은 공급망 병목 등 생산 제약 요소가 점진적으로 완화되에도 불구하고 수출 둔화 등으로 수요 확대가 제한되면서 약 2% 증가에 그칠 전망
- SUV/중대형 중심 생산믹스 전환이 지속되면서 산업 합산 매출액은 증가세를 유지하겠으며, 수익성은 친환경차 확대에 따른 원가율 상승 및 경쟁 심화로 소폭 하락할 전망
 - 리튬 가격 급등으로 EV 배터리 가격 인상이 불가피한 가운데 자동차-배터리 업체 간 광물가격 연동 계약이 확대되면서 자동차 업계도 광물가격 상승 영향을 일정 부분 감내해야 함
- 완성차는 금년보다 전반적으로 업황이 둔화될 것으로 보이나, 부품사는 완성차 생산 물량 확대 및 금속 등 주요 원자재 가격 안정화로 실적이 개선될 전망 

그림15 | 국내 자동차 생산 전망



주 : 물량 기준, 내수는 수입차 제외
자료 : KAMA, 하나금융경영연구소

그림16 | 국내 자동차 산업 실적 전망



주 : 자동차 및 트레일러 제조업 1,316개사 합산 실적 기준
자료 : kis-value, 하나금융경영연구소

C31. 조선 : 전방산업 둔화로 2023년 수주는 감소하나, 선박 대량 인도로 매출은 성장

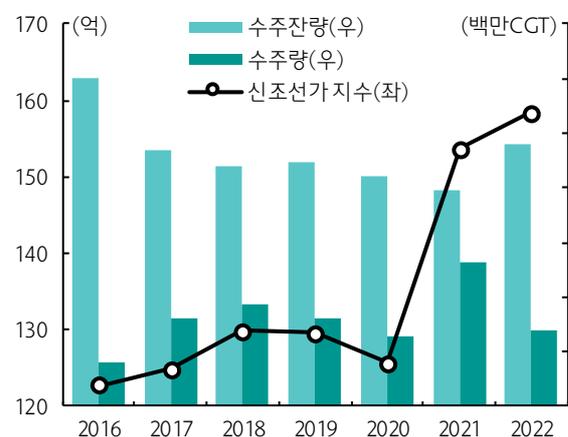
연구원 김종현 jh.kim_@hanafn.com

※ **Summary** : '22년 글로벌 신조선 수주량은 전년도 대량 발주에 따른 역기저 효과로 인해 위축. '22년 9월 글로벌 수주량이 전년동기 대비 32.4% 감소한 반면, 한국은 LNG선 수주 지속에 의한 영향으로 10.5% 감소에 그침. 한편, 컨테이너선은 수주잔량 과포화로 신조선 수주가 둔화되는 가운데, 경기 침체 우려로 '22년 하반기 들어 해운 시장의 운임이 하락세를 보이고 있어 내년도 해운사의 신조선 발주는 위축될 것으로 예상. 이로 인해 2023년 조선업의 신조선 수주는 감소하겠으나, 2020년 4분기 이후 수주한 선박이 대량 인도되면서 조선사 매출은 상승할 것으로 전망

■ 2022년 글로벌 신조선 수주는 역기저 효과로 인해 위축되었으나 수주잔량은 증가세

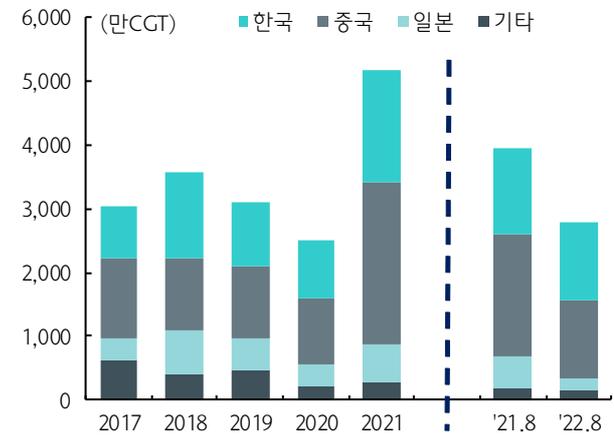
- '22년 신조선 수주량은 다소 감소하였으나, 수주잔량 증가로 조선소 도크가 소진되며 조선사의 협상력이 상승하여 선가 상승세는 지속
 - Clarkson 신조선가 지수(P) : 130('21.03) → 151('21.09) → 156('22.03) → 162('22.09)
- '22년 9월 누적 글로벌 선박 수주량은 3,056만CGT로 전년동기 대비 32.4% 감소한 반면, 동기간 한국 수주량은 LNG선 수주 지속으로 인해 10.5% 감소에 그친 1,322만CGT
 - 글로벌 신조 수주량(백만CGT) : 32.4('19) → 26.0('20) → 52.7('21) → 30.6('22.09)
- '22년 9월 글로벌 수주잔량은 전년동기 대비 10.4% 증가한 10,318만 CGT를 기록하였으며, 한국 수주잔량은 전년동기 대비 25.6% 증가한 3,597만 CGT

그림17 | 신조선가 지수, 글로벌 신조 수주량 및 수주잔고



자료 : Clarkson

그림18 | 국가별 신조선 수주량 추이



자료 : Clarkson

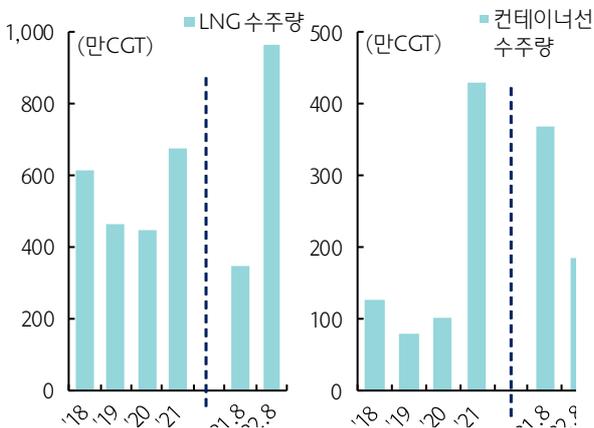
■ 2022년 상반기 LNG선 수주는 지속된 가운데, 컨테이너선은 수주잔량 과포화로 신조 수주 둔화

- 유럽에서 에너지 안보 이슈가 대두되면서 러시아産 천연가스의 파이프라인 운송을 대체하기 위한 LNG의 선박 운송 수요가 증가하면서 LNG선 발주가 이어진 데다, 카타르의 LNG 프로젝트 대량 발주로 인해 LNG선 수주가 활발히 지속
 - '22년 8월 누적 글로벌 LNG선 수주량은 전년동기 대비 176% 증가한 962만 CGT를 기록
- 컨테이너선은 운임 급등에 따른 해운사의 자본력 확대와 치킨게임 전략에 의한 선대 확보 경쟁으로 전년까지 대량 발주가 이어졌으나, '23년 대량 인도에 따른 선복 과잉 우려로 '22년 들어 발주 둔화
 - '22년 9월 컨테이너선 현(現)선대 대비 수주잔량 비율은 27.2% (최근 10년 평균은 17.1%)
 - '22년 9월 누적 글로벌 컨테이너선 수주량은 전년동기 대비 53.8% 감소한 188만 TEU

■ 벌크선, 컨테이너선 시장 운임 하락으로 인해 해운사의 신조선 발주는 위축될 것으로 예상

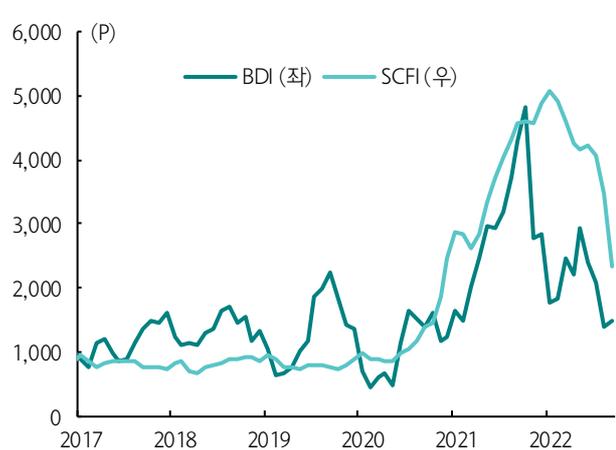
- 벌크선 시장은 러-우 전쟁, 中 봉쇄 등으로 원자재 시장의 불안정성이 확대되었고, 경기 둔화로 인해 주요 산업 활동이 위축되면서 벌크선 운임이 계절적 성수기인 3분기에도 하락세를 기록
 - 건화물선 운임 지수(BDI) : 2,018('21.3)→ 4,288('21.9)→ 2,943('22.3) → 1,487('22.9)
- '22년 상반기 컨테이너선 시장은 경기회복 기대감에 따른 교역량 증가세로 인해 강세를 보였으나, 하반기 이후 러-우 전쟁 장기화와 中 봉쇄, 경기 침체 우려에 따른 소비 심리 위축, 항만정체 완화로 인한 실질 공급량 증가 등으로 인해 운임 하락
 - 컨테이너선 운임 지수(SCFI) : 2,629('21.3)→ 4,584('21.9)→ 4,587('22.3) → 2,343('22.9)

그림19 | LNG선 및 컨테이너선 신조 수주량



자료 : Clarkson

그림20 | 벌크선 및 컨테이너선 시장 운임 추이

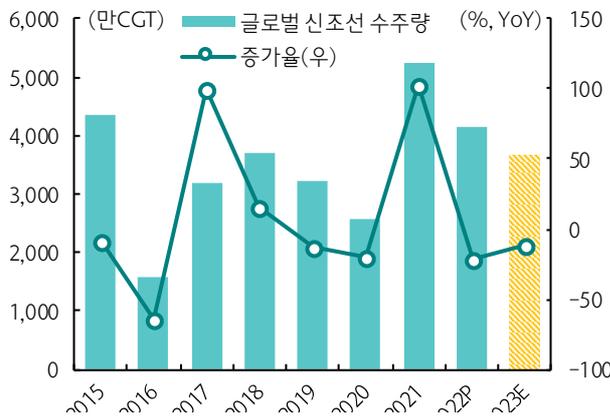


자료 : Clarkson

■ 2023년 신조선 수주는 감소하겠으나, 선박 대량 인도로 조선사 매출은 상승할 것으로 전망

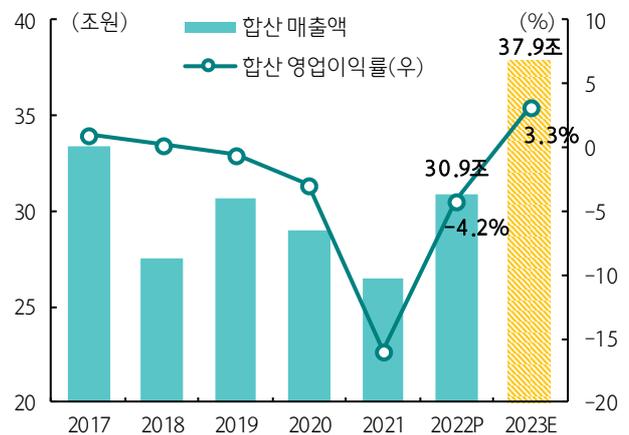
- 전방산업인 해운업이 저성장할 것으로 예상되고, '22년 하반기 중고선 거래량도 둔화되고 있어 '23년 신조선 발주량은 대부분의 선형에 걸쳐 감소할 것으로 전망
 - 단, 탱커는 환경규제에 따른 노후선 교체 수요와 원유 시장 회복에 따른 수요로 수주 증가 전망
 - '22년 3분기 중고선 거래량은 전분기 대비 30.9%, 전년동기 대비 13.8% 감소
- 한편, 국내 조선사는 '20년 하반기부터 수주한 선박의 대량 인도로 '23년부터 매출 성장이 가능할 것으로 전망되며, 수주 둔화에도 불구하고 '25년까지 물량을 확보한 상태이므로 고부가가치 선박 중심의 선별 수주를 통해 선가 경쟁력을 유지할 수 있을 것으로 예상
 - 예정 인도량 (만 CGT) : 857('22) → 1,093('23) → 1,197('24) → 860+α('25)
 - '22년 9월 기준 국내 조선사가 확보한 수주잔량은 평균 3년치 이상의 일감을 상회하는 수준 이므로, 시황 악화에 따른 '23년 수주 감소의 영향은 크지 않을 것으로 판단
 - 국내 조선사는 '20년 하반기 이후 컨테이너선과 LNG선 등 고부가가치 선박 중심의 수주로 인해 수주 품질이 개선되고 있어 수익성이 높은 선박 위주의 선별 수주 여력이 확대
- 선가 상승 영향과 달러 강세로 인해 순수출 비중이 높은 국내 조선사의 매출 상승이 예상되며, 후판가 안정화에 따라 수익성 또한 일부 개선될 것으로 전망
 - '21~'22년에 인도한 선박의 수주 당시 평균 선가지수는 128p인 반면, '23년부터 인도되는 선박의 평균 선가지수는 150p 수준
 - 원/달러 환율 : 1,131('21.3) → 1,170('21.9) → 1,221('22.3) → 1,394('22.9)
 - 후판가 추이(천원/ton) : 811('21.3)→ 1,243('21.9)→ 1,275('22.3) → 1,025('22.9) 

그림21 | 글로벌 신조선 수주량 추이 및 전망



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

그림22 | 국내 조선3사 실적 추이 및 전망



자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

주 : 한국조선해양(연결), 삼성중공업, 대우조선해양 합산

F. 건설 : 2023년, 시장환경 변화의 악영향 본격화될 전망

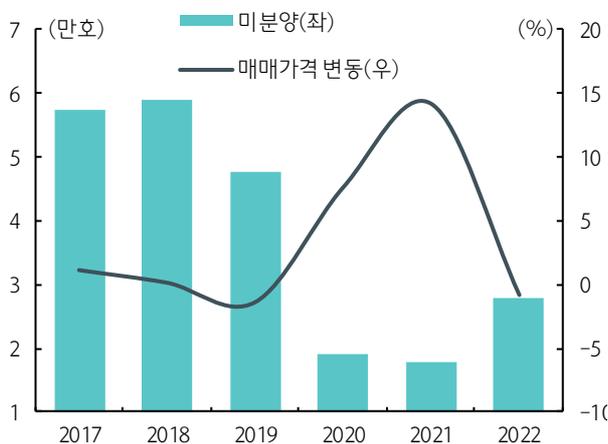
연구위원 황규완 gwhwang@hanafn.com

※ **Summary** : 금리 및 건설 공사비가 단기간에 빠르게 상승한 상황에서 주택경기마저 후퇴기에 접어들게 되어 개발사업 수익성 악화가 불가피한 상황이 내년에도 이어질 전망이다. 이에 따라 주택건설을 중심으로 민간부문의 건설수주 감소가 우려되는 가운데 정부의 건전재정 중시에 따른 SOC 예산마저 4년만에 감소해 공공부문의 수주마저 감소가 불가피할 상황. 3기 신도시의 착공 개시와 같은 호재도 여전히 남아 있지만 높아진 원가부담으로 인한 신규 수주 감소로 인해 내년도 건설수주액은 올해보다 5% 가량 감소할 것으로 전망됨

■ 아파트 시장의 장기간 호황이 끝나면서 상승한 원가를 분양가에 전가하기는 어려워진 상황

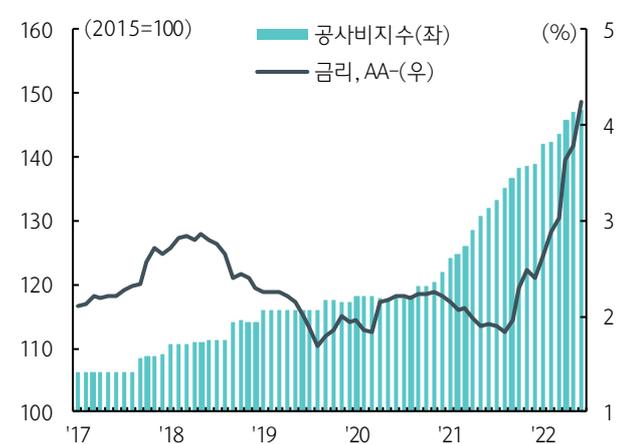
- 금리 상승으로 아파트 등 부동산 가격이 하락세로 전환되고 미분양이 늘어나는 등 풍부한 유동성에 기반한 장기간의 부동산 시장 활황기는 사실상 끝난 상황
- 글로벌 에너지 위기, 인플레이션, 환율 및 인건비상승 등의 영향으로 2021년 하반기 이후 건설공사비는 빠르게 상승했으며 당분간 높은 수준이 유지될 전망
 - 건설용재료 가격지수(기간 평균) : 108.2('20.1q~'21.2q)→136.7('21.3q → '22.2q)
- 글로벌 금리 상승으로 인해 우리나라의 시중 금리 역시 가파른 상승세가 이어져오고 있으며 인플레이션 대응을 위한 각국 중앙은행의 금리 상승이 당분간 이어질 전망으로 상당기간 높은 금리 수준이 유지될 것으로 전망
- 공사비 및 금리 상승 등 건설원가 높아졌지만, 부동산 시장 후퇴기 진입으로 분양가 상승이 제약되면서 개발 사업 수익성 악화 및 신규 민간 아파트 수주 위축 불가피

그림23 | 아파트 시장동향



자료 : 국토교통부, 한국부동산원

그림24 | 건설공사비 지수 및 금리 동향



자료 : 한국건설기술연구원, 한국은행

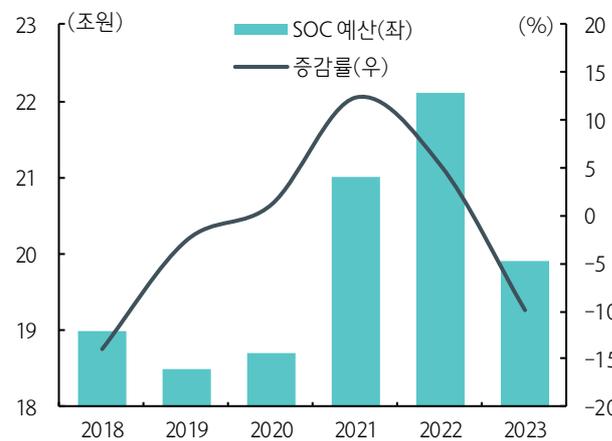
■ **정부의 SOC 예산도 4년만에 감소로 전환되어 공공부문 수주 역시 위축이 불가피할 전망**

- 2019년 이후 광역교통망 확충계획, 코로나19 경제활성화 대책 등의 일환으로 정부의 SOC 예산이 꾸준히 증액되었으나 2023년에는 4년만에 예산이 감소
 - 정부 SOC 예산 추이(조원) : 18.5('19) → 21.0('21) → 22.1('22) → 19.9('23)
 - 현 정부는 '건전재정' 기조 하에 2023년 예산을 전년대비 40조원(2차 추경 기준) 이상 감축
- 높아진 건축비 부담 및 SOC 예산 중 도로나 철도 등의 안전관리 예산, 대중교통 지원금 등 증액된 분야 등을 감안하면 실제 건설사의 체감 SOC 발주는 더 위축될 전망
- 건설협회 등이 SOC 예산을 32조원 이상으로 요구한 것을 감안하면, 민자투자를 통한 SOC 발주도 고려할 수 있으나 높은 공사비 및 이자비용으로 큰 기대가 어려운 실정
 - 국토부는 GTX B 등 순연되는 민자 SOC 건설의 활성화를 추진 중이나 공사비 및 금리 등 원가 상승으로 인한 사업성 악화가 걸림돌

■ **대내환경 변화로 인한 건설환경 악화 지속되면서 건설수주액, 내년에는 하락 전환할 전망**

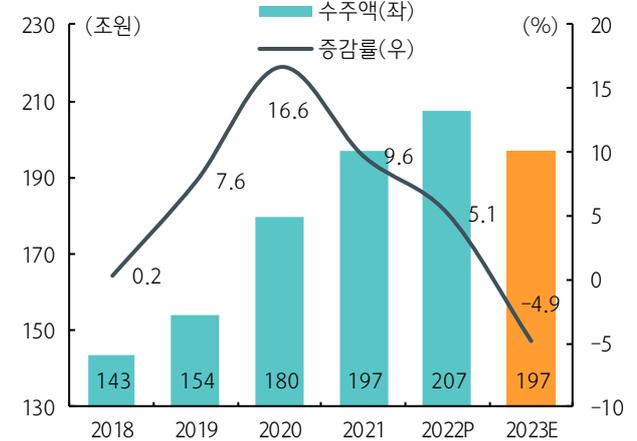
- 부동산 시장 후퇴기 진입에 따른 개발산업 수익성 악화로 민간부문 수주는 올해 하반기부터 둔화세가 본격화되다가 내년에는 하락 전환될 것으로 전망
- 단, 3기 신도시 등 정부 주도 공급계획이 수립된 지역에서 내년부터 주택개발이 본격화되면서 수주액 감소폭은 다소 완화될 것으로 기대
 - 일부 보상이 지연된 지역도 있으나 인천계양(100%), 하남교산(95%), 남양주왕숙(73%) 등은 충분한 보상이 이뤄져 내년에는 착공이 가능할 전망
- 금리, 공사비 등 건설환경 악화와 민간부문의 시장 위축 및 정부의 SOC 예산 감축 등이 겹치면서 내년 건설 수주액은 올해보다 약 5% 감소한 197조원 수준으로 전망 **우**

그림25 | 정부의 SOC 예산 추이



자료 : 국토교통부, 한국부동산원

그림26 | 건설 수주액 전망



자료 : 한국건설기술연구원, 한국은행

G. 유통 : 2023년 성장성이 약화될 뿐만 아니라 수익성 개선도 제한될 전망

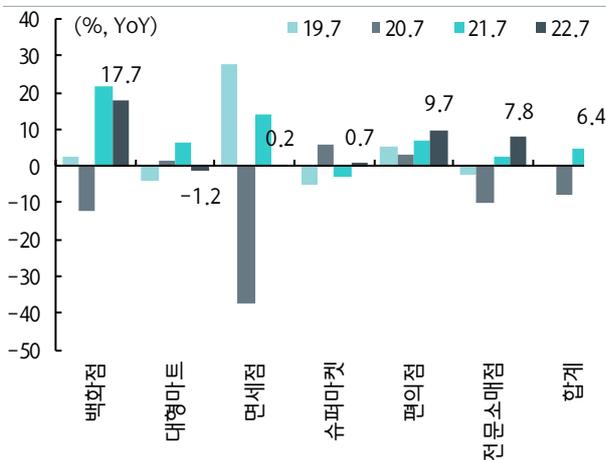
연구위원 김문태 kmt@hanafn.com

사회적 거리두기 해제에 따라 백화점, 편의점 등 오프라인 소매업의 판매액이 증가세를 나타내었으며, 온라인도 식품, 패션을 중심으로 전문몰이 높은 성장세를 보이면서 온오프라인 모두 양호한 실적을 기록. 하지만, 글로벌 경기 둔화, 원자재 가격 상승, 금리 인상 등에 따라 소비 심리가 급격히 악화되고 있으며, 소비 회복이 서비스, 해외 부분에 집중되면서 재화 소비가 위축될 것으로 전망. 2023년 소비 심리 악화, 재화 소비 위축, 온라인 쇼핑몰 둔화 등으로 인해 소매판매액은 제한적인 성장에 그치는 한편, 오프라인 및 온라인 투자가 병행되면서 수익성 개선도 어려울 것으로 전망

■ 거리두기 해제에 따라 오프라인 소매업이 회복되면서 온·오프라인 소매업 모두 양호한 성장세

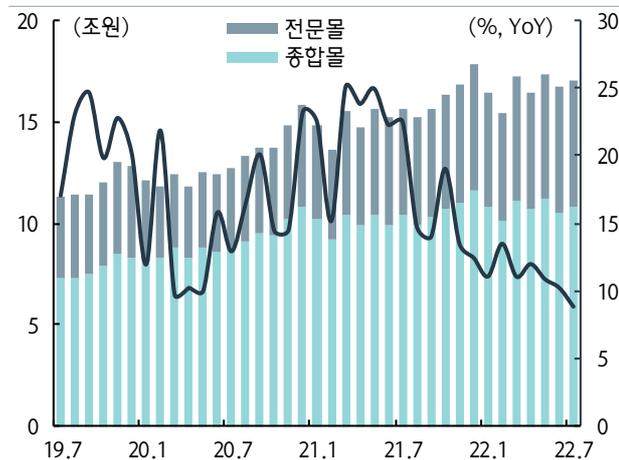
- 사회적 거리두기 해제로 의복, 화장품 등 리오프닝 수혜 품목을 중심으로 수요가 회복되고, 높은 물가 상승률이 명목 지표에 영향을 미치면서 오프라인 소매업은 성장
 - 7월 누적 기준, 오프라인 소매판매액(자동차, 연료 제외)은 전년동기대비 6.4% 증가
 - 백화점은 명품 호조와 함께 의류 소비가 회복되면서 전년동기대비 17.7% 성장
 - 편의점은 특수 입지 점포의 회복과 점포 수 증가에 따라 전년동기대비 9.7% 성장
- 비대면 소비 트렌드로 높은 성장률을 나타내었던 온라인 소매업도 성장을 지속하면서 7월 누적 기준, 판매액이 전년동기대비 10.0% 증가
 - 식품, 패션을 중심으로 전문몰이 높은 성장세(YoY 19.5%)를 보이며 전체 성장을 견인
 - 다만, 코로나19 특수 약화와 전년도 높은 성장률에 대한 역기저효과로 성장률 둔화 추세

그림27 | 오프라인 업태별 판매액 증감률



주 : 자동차 및 연료소매 판매액 제외, 7월 누적 판매액 기준
자료 : 통계청

그림28 | 온라인 쇼핑몰 판매액 추이



주 : 7월 누적 판매액 기준
자료 : 통계청

■ 소비 심리 악화 하에서 가전, 의복 등을 중심으로 재화 소비가 위축될 전망

- 리오프닝에도 불구하고 최근의 글로벌 경기 둔화, 원자재 가격 상승, 금리 인상 등에 따라 소비 심리가 급격히 악화되면서 향후 민간 소비 회복세가 저하될 우려
 - 소비자심리지수는 점차 악화되면서 2022년 6월 이후 기준점인 100 하회
- 특히, 서비스, 해외 여행 등 기존에 침체되었던 분야로 소비 회복이 집중되면서 소매 유통업과 관련된 재화 소비는 가전, 가구 등 내구재를 중심으로 위축될 전망
 - 호조를 보였던 가전, PC 등 내구재가 코로나 특수 약화로 침체되는 한편, 최근 회복세를 나타내고 있는 의복은 짧은 소비주기에 따라 2023년 중순 이후 둔화될 전망
 - 음식료품은 생필품적 성격과 고물가에 따른 외식 자제 등으로 소폭의 성장세 지속 전망

■ 2023년에는 재화 소비 위축, 온라인 둔화 등으로 소매 유통업의 성장성이 약화될 뿐만 아니라 온-오프라인 2채널의 투자가 병행되면서 기업의 수익성 개선도 어려울 전망

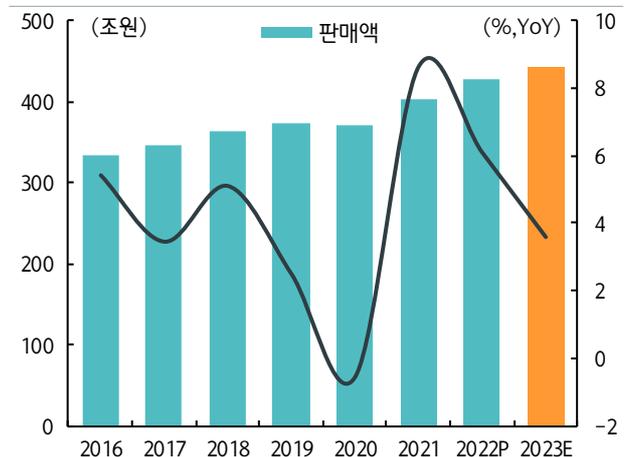
- 소비 심리 악화, 재화 소비 위축과 함께 그동안 높은 성장을 나타내었던 온라인 쇼핑의 둔화에 따라 소매판매액은 2023년 물가 상승률 수준의 제한적 성장에 그칠 전망
 - 백화점, 면세점이 각각 의류 둔화, 중국 애국 소비에 따라 성장이 제한되는 점도 부정적
 - 생필품의 견조한 소비, 고물가 등 판매액 증가 요인을 고려하면 '23년 3%대 성장 전망
- 리오프닝에 따른 오프라인 매장 투자와 장기적인 소비 트렌드 대응을 위한 온라인몰 투자가 병행되면서 기업들의 수익성 개선도 어려울 것으로 판단
 - 유통성 위축에 따라 하위 업체 및 적자 업체를 중심으로 부실 가능성이 확대될 전망 

그림29 | 소비심리지수 추이



자료 : 통계청

그림30 | 소매판매액 전망



주 : 자동차 및 연료 판매액 제외
자료 : 통계청, 하나금융경영연구소

155. 호텔업: 해외 관광입국객 증가로 '23년 호텔 수요 회복에 따른 업황 개선 전망

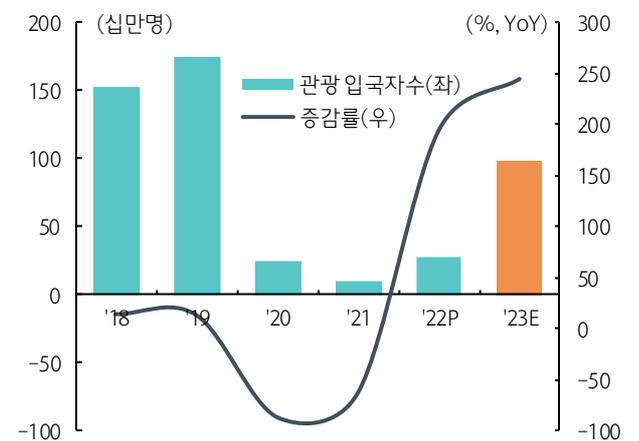
연구위원 구강모 kang.koo@hanafn.com

※ **Summary** : 코로나-19 발생으로 침체되었던 호텔업계는 해외여행 제한에 따른 국내 수요의 고급화에 힘입어 일부 실적을 만회하고 있었으나, 최근 해외 입국자의 방역기준이 완화됨에 따라 아시아 관광객을 중심으로 해외 입국자가 증가세에 있는 상황. 이러한 추세는 '23년에도 지속하면서 호텔업계의 업황이 개선될 것으로 전망됨. 내년에도 강달러의 기조가 유지될 것으로 보여 해외여행의 회복에 제동이 걸릴 것으로 보이는 점, 중국 관광객의 아웃바운드 여행의 완전 재개가 불확실한 점 등은 불안요소가 될 전망.

■ **방역완화에 따라 해외 입국자 수 증가 추세가 확연하며, 국내 여행객의 호텔 이용도 증가세 유지**

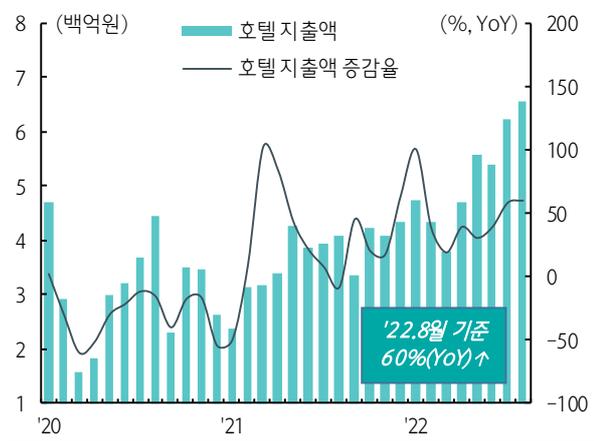
- 해외 유입 확진률 하락으로 '22.9월 입국 전 코로나 검사 음성 확인서 제출 의무 중단, 10월 입국 후 검사 의무 폐지로 입국자 방역 규제 대폭 완화
- 중국의 방역 정책 지속으로 中관광객의 인바운드 및 아웃바운드 여행은 회복되지 않고 있으나, 일본 및 태국의 우리나라 여행이 회복세에 있어 아시아주 관광객 방문 증가세
 - 아시아주 관광입국자(만명) : 1.7('22.4월) → 2.8('22.5월) → 5.4('22.6월) → 6.9('22.7월)
- 해외여행 제한으로 국내 여행객의 호텔 지출이 증가하였으며, 특히 4~5성급 및 특급 호텔 지출 비중이 증가하여 호텔업 실적 회복에 도움
 - 내국인 호텔 카드 지출액 증감(% YoY) : 39.4('22.6월) → 58.4('22.7월) → 60.1('22.7월)
- 더욱이, 국내 호텔부문 카드 지출액은 '19.1~8월 기간 월평균 428억 원 수준이었으나, '22년 동기간 월평균 지출액은 517억 원으로 팬데믹 이전 수준 상회

그림31 | 관광입국자 수 증감



주 : 관광입국자 수는 입국자 중 방문 목적을 '관광'으로 기재한 방문객
 자료 : 한국관광 데이터랩, 하나금융경영연구소

그림32 | 내국인 호텔관련 카드 지출액



주 : BC카드와 신한카드를 사용한 내국인 자료 기준
 자료 : 한국관광 데이터랩

■ **국내 여행 수요의 회복과 더불어 해외 여행객 입국 증가로 경기 체감도는 확연한 회복세**

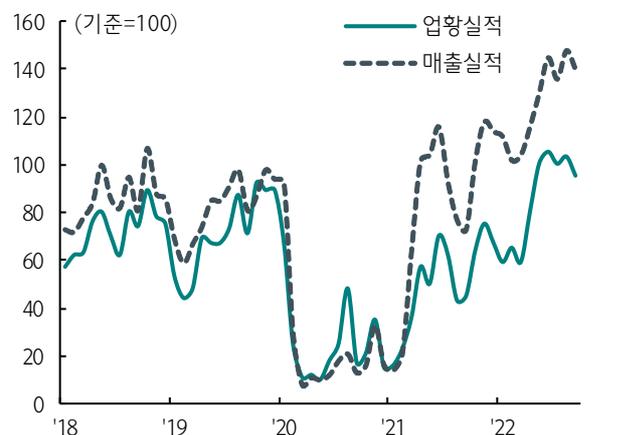
- 팬데믹 이후 숙박업 매출실적 지수는 역대 최저수준인 10까지 하락하였으나, '21년부터 회복을 시작하여 '22.9월 140까지 상승
 - 경기실사지수 매출실적(기준=100) : 81('19.9월) → 13('20.9월) → 73('21.9월) → 140('22.9월)
 - 경기실사지수 업황실적(기준=100) : 71('19.9월) → 17('20.9월) → 45('21.9월) → 95('22.9월)
- 국내 여행객의 호캉스 선호에 따른 지출이 증가하였고, 여행횟수 및 체류 기간도 증가하는 등 전체 여행경비가 상승하였고, 여행경비의 숙박비 비중도 확대
 - 국내 여행비용중 숙박비 비중(%) : 27.7('18년) → 27.9('19년) → 27.5('20년) → 29.9('21년)

■ **한류 효과로 한국관광에 대한 글로벌 관심이 높아지고 있어 해외 입국자수 증가세가 당분간 이어질 전망**

- 이미 한류가 자리를 잡은 국가뿐 아니라 한류 대중화가 확산단계에 있는 국가들이 증가하고 있어 신흥 한류 확산국가들의 성장이 호텔업 회복에 동력 제공 예상
 - 한류 현황지수 고성장국가('20~'21년 변화율, %) : 미국(17.1), 영국(15.0), 호주(14.8), 남아공(10.2)
 - 한류 심리지수 고성장국가('20~'21년 변화율, %) : UAE(14.4), 남아공(14.3), 호주(12.0), 태국(11.3)

※한류 현황 지수는 현재 한류의 대중화 정도를, 한류 심리 지수는 인기의 변화 정도를 나타냄
- 한류 효과와 더불어 한국에 대한 글로벌 방한 여행 관심도 또한 상승추세를 유지하고 있어, 향후 관광 입국객 증가는 지속 유지할 것으로 예상
 - 한국에 대한 전반적 이미지(기준=3.0)는 '20년 평균 3.7에서 '21년 3.8로 상승하여 국가 이미지 개선

그림33 | 숙박업 경기실사 지수



주 : 지수 = 기준값(100) + 「중음」 응답업체 구성비(%) - 「나쁨」 응답업체 구성비(%)
 자료 : 한국은행, KOSIS

그림34 | 글로벌 방한 여행 관심도 추이



주 : Google에서 인천 공항 검색수를 지수화 한 것으로 방한 외래객수와 강한 양의 상관관계(p>0.72)를 갖음
 자료 : 한국관광 데이터랩

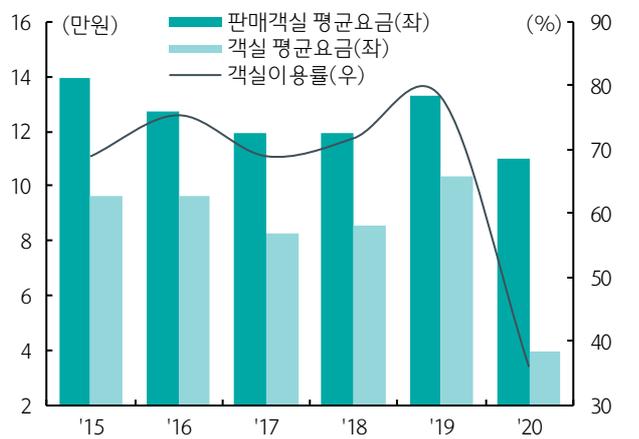
■ 항공권 가격에 영향을 주었던 야간운항금지, 슬롯제한 등 폐지는 항공편수 증가로 항공권 수급의 안정에 긍정적 요인이나 강달러, 유가상승 및 인플레이션은 부정요인

- '22.6월 정부는 팬데믹 이후 유지해왔던 각종 항공규제를 해제하겠다고 발표하여 국내 입국객 증가 걸림돌이 되었던 높은 항공권 가격이 점차 안정세를 찾을 전망
- 달러 강세가 지속되고 있어 달러로 결제가 이루어지는 항공기 리스 비용 및 유류비에 대한 비용 압박은 항공권 가격 인상 요인으로 작용
 - US 달러 인덱스 변동 추이: 92.34('20.9) → 92.45('21.9) → 109.69('22.9)
- 항공유 가격의 상승은 유류할증료를 인상시켜 비탄력적 항공좌석 수급과 더불어 항공권 가격 인하 가능성을 낮게 만들고 있는 상황으로 물가 상승과 함께 부정적 요인
 - Asian/Eastern 항공유 벤치마크 가격 추이(\$/t): 289.7('20.9) → 575.94('21.9) → 942.78('22.9)

■ 호텔업은 '21년 관광 재개로 반등을 시작하여 '23년 해외 관광객 증가로 영업이익률 개선 전망

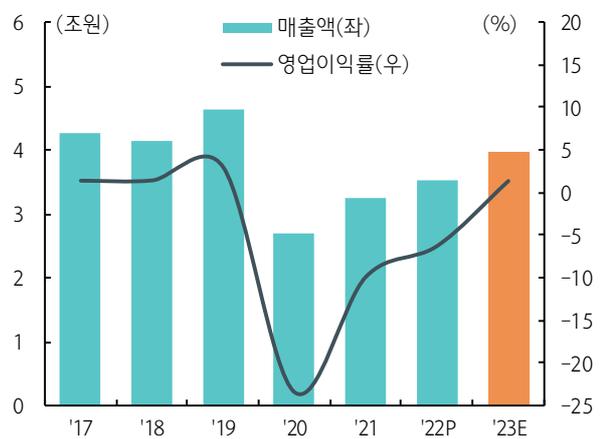
- 호텔 객실 이용률은 '19년 이후 팬데믹의 영향으로 급락하였으나, '21년부터 내수 수요 증가로 반등을 시작하여 '22년에도 회복하는 모습을 보이는 중
- 올해 들어 아시아 국가 중심의 관광객 증가로 객실 매출은 증가하고 있으나, 아직은 중국 관광객의 입국이 본격화 되지 않은 상황으로 '23년 중국 관광객의 아웃바운드 여행이 점진적으로 재개됨에 따라 실적 회복이 예상됨
- 단, 강달러, 고유가, 물가상승 등의 대내·외 여건 악화에 따른 항공요금 인하 가능성이 낮을 것으로 예상되어 항공권 가격 부담 및 여행 수요 감소 가능성은 불안 요소 

그림35 | 서울 호텔업 운영 현황



자료 : 한국호텔업협회

그림36 | 국내 호텔업 매출/영업이익률 전망



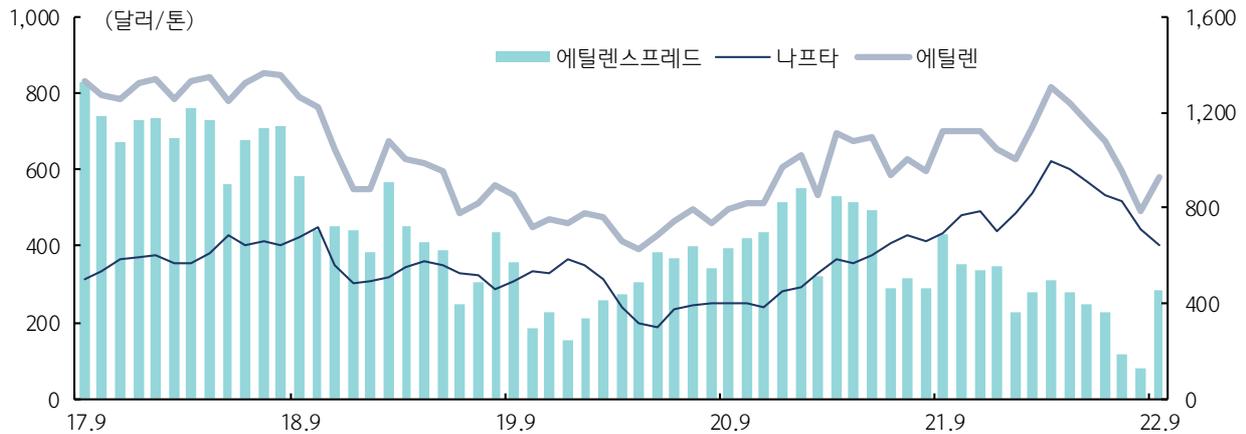
주1 : 국내 277개 호텔업 기업의 매출/영업이익 합계
 주2 : 면세점 사업이 포함되어있는 롯데호텔의 매출은 제외
 자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

산업별 주요 지표

석유화학(C20) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 **활황** 둔화

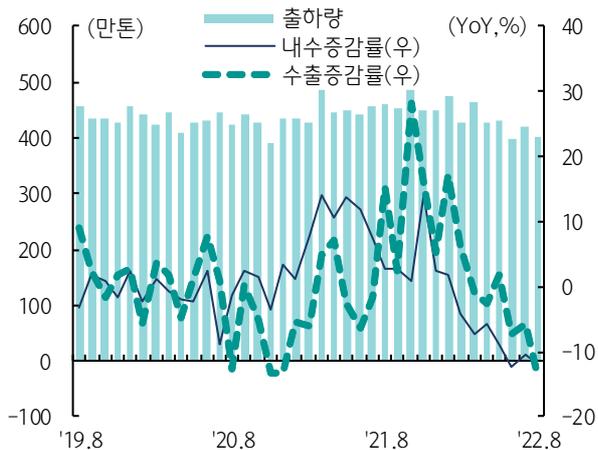
그림37 | 에틸렌 스프레드



자료: Cischem

가격 및 스프레드 (달러/톤)	22.3	22.4	22.5	22.6	22.7	22.8	22.9	전월비(%)	전년비(%)
나프타	997	960	910	855	831	710	654	▼9.2	▼6.5
에틸렌	1,308	1,240	1,160	1,080	950	790	930	▲17.7	▼17.0
스프레드	311	280	250	225	119	80	285	▲256.3	▼33.7

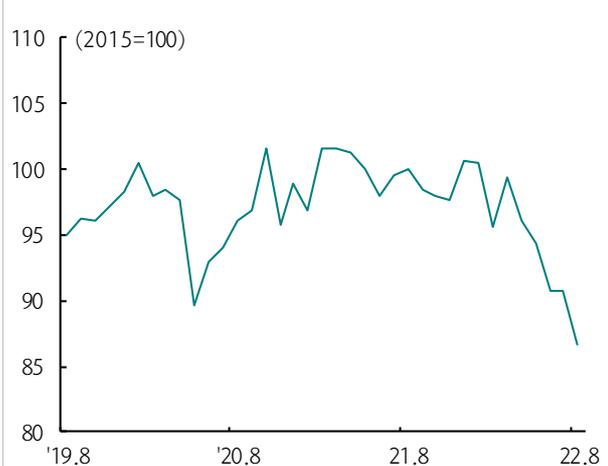
그림38 | 석유화학 제품 수급동향



자료: KOSIS

구분 (만톤)	22.6	22.7	22.8	전월비(%)	전년비(%)
출하량	398	421	400	▼4.9	▼13.0
내수량	205	209	199	▼4.8	▼12.0
수출량	193	212	201	▼5.0	▼14.0

그림39 | 석유화학 가동률 지수



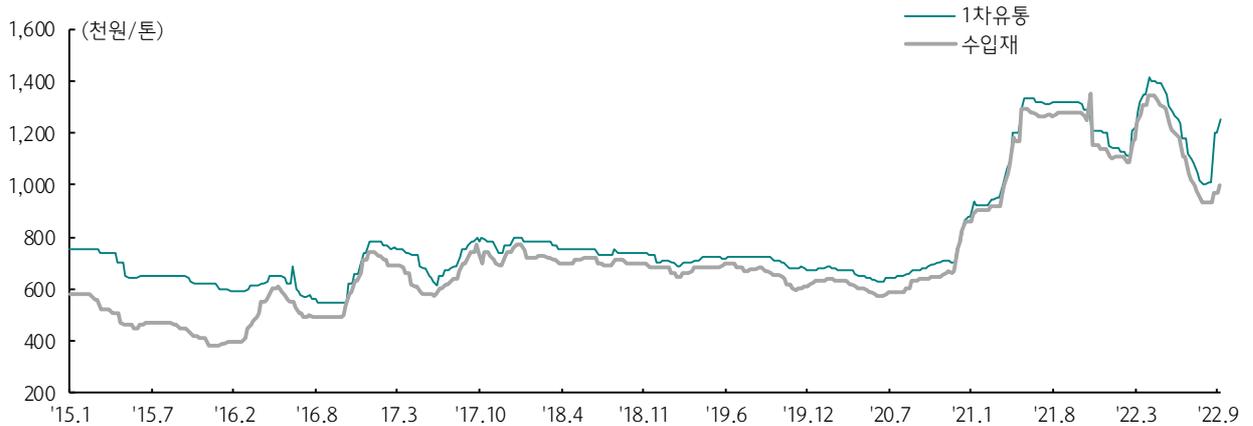
자료: KOSIS

가동률 지수	22.6	22.7	22.8	전월비(%)	전년비(%)
지수	90.7	90.8	86.6	▼4.6	▼13.4

철강(C24) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 **둔화**

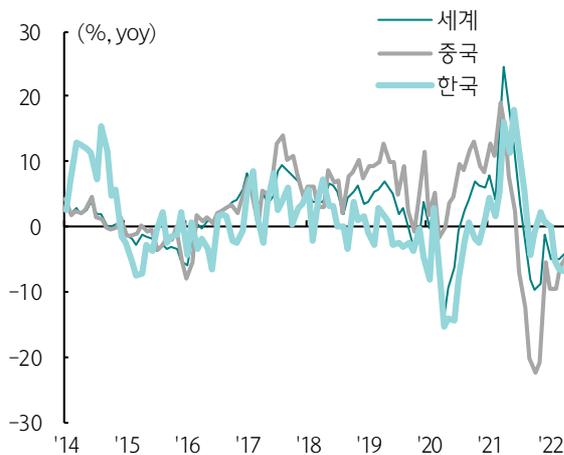
그림 40 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이



자료: 한국철강신문

철강 유통가격 (천원/톤)	22.3	22.4	22.5	22.6	22.7	22.8	22.9	전월비(%)	전년비(%)
1차유통	1,280	1,410	1,380	1,270	1,180	1,020	1,200	▲ 17.6	▼ 8.7
수입재	1,240	1,340	1,300	1,200	1,100	950	970	▲ 2.1	▼ 23.9

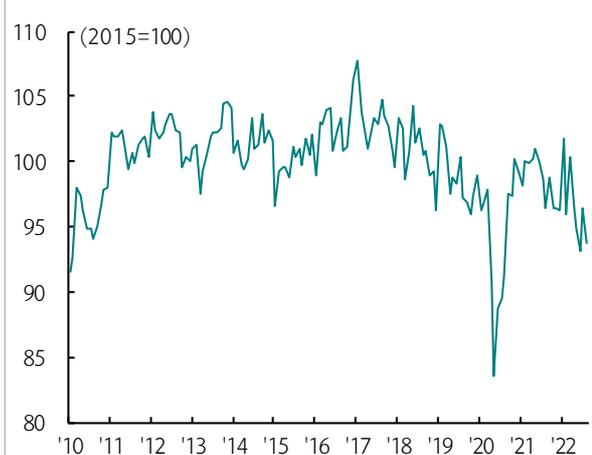
그림 41 | 전 세계 조강생산 증가율



자료: Korea PDS

월별 조강생산	22.5	22.6	22.7	전월비(%)	전년비(%)
전 세계	169,500	158,100	149,300	▼ 5.6	▼ 7.7
한국	96,600	90,700	81,400	▲ 8.9	▲ 0.0

그림 42 | 국내 1차 금속 출하지수



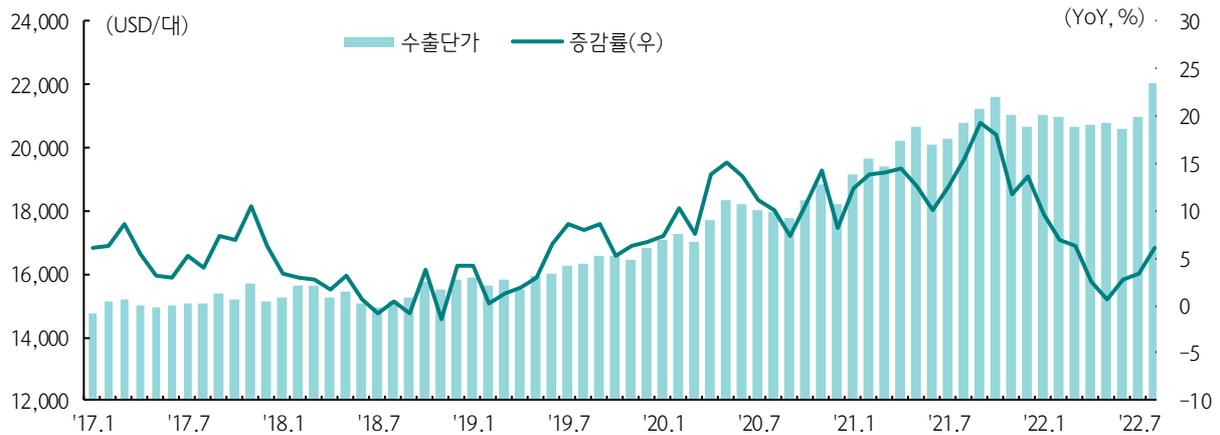
자료: 통계청, 한국은행

금속 출하지수	22.6	22.7	22.8	전월비(%)	전년비(%)
국내 1차 금속 출하지수	93.1	96.4	93.8	▼ 2.7	▼ 2.7

자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 **둔화**

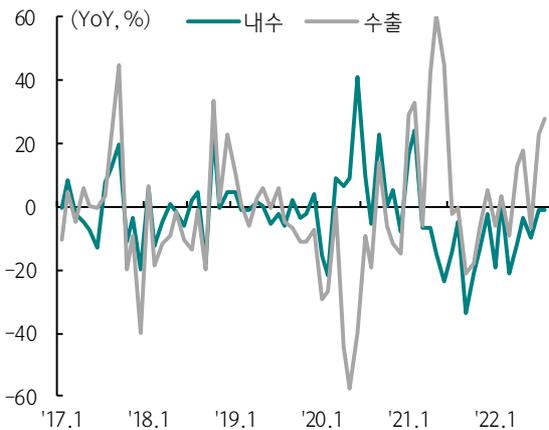
그림43 | 국내 완성차 수출단가 및 증감률 추이



자료: KAMA

	22.02	22.03	22.04	22.05	22.06	22.07	22.08	전월비(%)	전년비(%)
수출단가(\$/대)	20,982	20,643	20,755	20,777	20,625	20,969	22,029	▲5.1	▲6.1

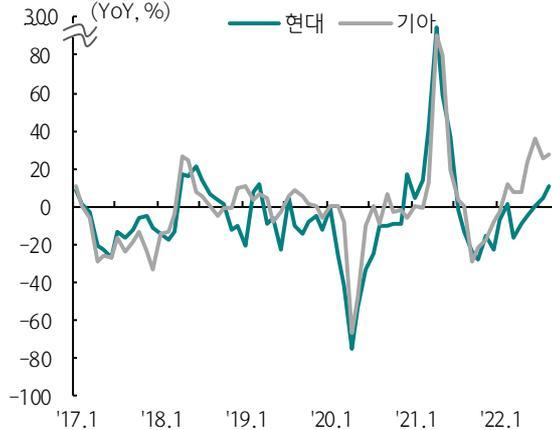
그림44 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이



자료: KAMA

	22.06	22.07	22.08	전월비(%)	전년비(%)
내수판매량(대)	121,869	122,874	105,702	▼14.0	▼1.0
수출량(대)	171,765	222,654	166,531	▼25.2	▲27.9

그림45 | 현대·기아차 해외생산 증감률 추이



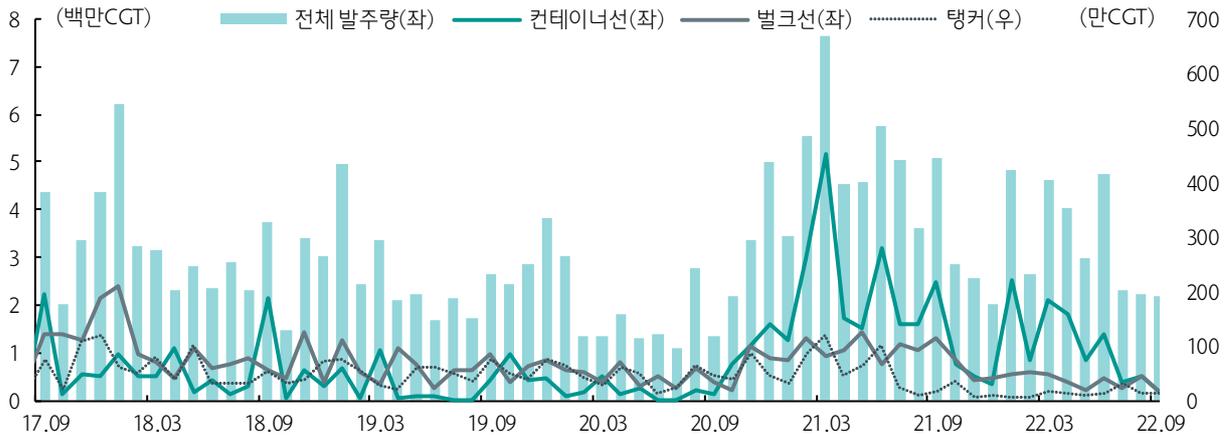
자료: KAMA

	22.06	22.07	22.08	전월비(%)	전년비(%)
현대차 해외생산량	178,046	166,090	189,090	▲13.8	▲10.3
기아 해외생산량	132,398	110,704	125,026	▲12.9	▲27.6

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 둔화

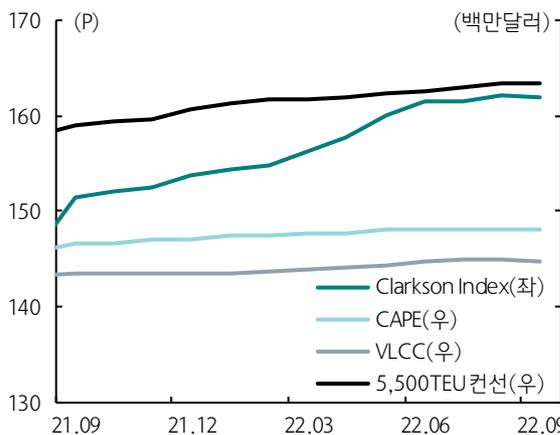
그림 46 | 전 세계 선박 발주량(선종별)



자료: Clarkson

선종별 발주량 (만 CGT)	22.03	22.04	22.05	22.06	22.07	22.08	22.09	전월비(%)	전년비(%)
전체 발주량	395	251	262	416	211	221	217	▼1.8	▼57.3
컨테이너	182	119	72	122	33	44	14	▼69.1	▼93.7
벌크	50	6	17	42	23	46	14	▼68.7	▼87.3
탱커	7	5	10	14	33	14	14	▼1.4	▼13.2

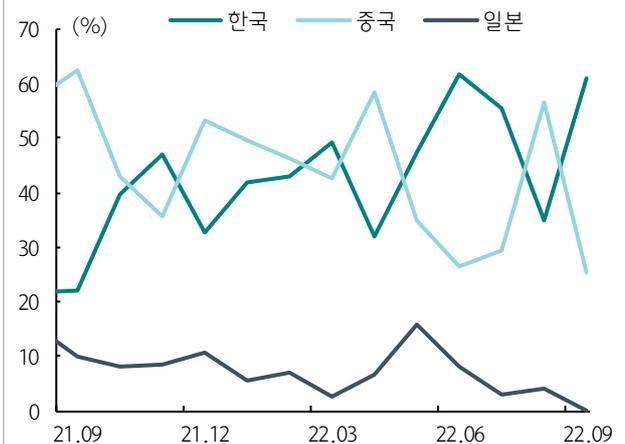
그림 47 | Clarkson 신조선가 지수



자료: Clarkson

선가지수 (P) 및 선가 (mil \$)	22.07	22.08	22.09	전월비 (%)	전년비 (%)
Clarkson Index	161.6	162.1	161.9	▼0.1	▲7.0
CAPE	64.5	64.5	64.0	▼0.8	▲6.2
VLCC	119.0	120.0	120.0	0.0	▲11.1
5,500TEU 컨선	74.0	74.0	74.0	0.0	▲5.7

그림 48 | 국가별 상선 수주점유율



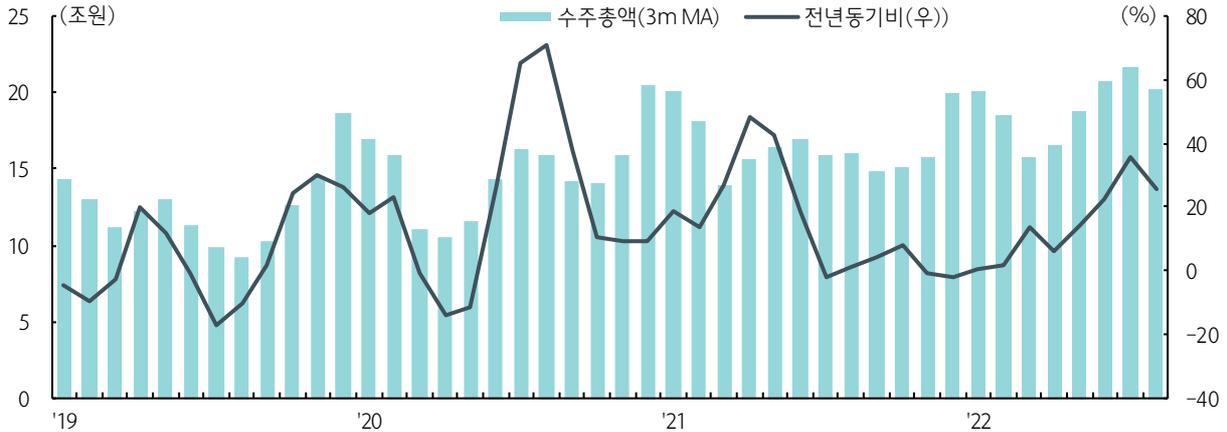
자료: Clarkson

수주 점유율 (%)	22.07	22.08	22.09	전월비 (P)	전년비 (P)
한국	55.4	34.8	60.9	▲26.1	▲38.7
중국	29.5	56.6	25.4	▼31.2	▼37.2
일본	3.0	4.2	0.0	▼4.2	▼9.9
합산	87.9	95.6	86.3	▼9.3	▼8.4

건설업(C26) 주요 지표

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 **둔화**

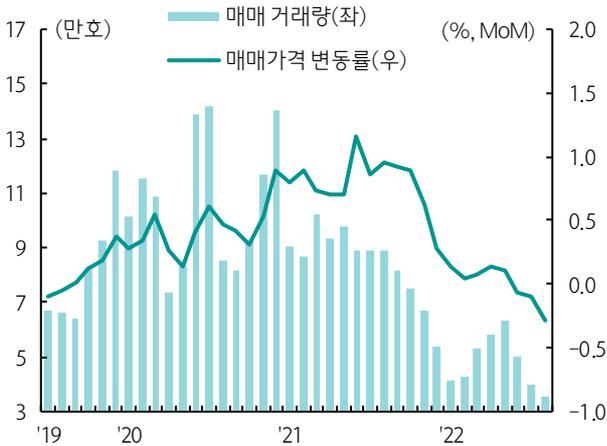
그림49 | 국내 건설수주 총액



자료: 통계청

공종별 수주액 (3m MA/조원)	22.02	22.03	22.04	22.05	22.06	22.07	22.08	전월비(%)	전년비(%)
전 공종	18.48	15.83	16.55	18.83	20.76	21.59	20.15	▼ 6.6	▲ 25.3
건축(주택)	7.95	6.51	7.12	7.93	8.67	8.76	8.43	▼ 3.8	▲ 13.1
건축(비주택)	5.79	5.79	5.83	6.84	7.70	8.14	7.70	▼ 5.4	▲ 36.7
토목	4.74	3.53	3.59	4.06	4.38	4.69	4.03	▼ 14.1	▲ 34.5

그림50 | 주택시장 주요 지표



자료: 국토교통부, 한국부동산원

주택시장 지표	22.06	22.07	22.08	전월비(%)	전년비(%)
주택매매거래량(호)	50,304	39,600	35,531	▼ 10.3	▼ 60.1
주택가격 지수	104.9	104.8	104.5	▼ 0.3	▲ 2.6

그림51 | 건설기업 경기 실사지수



자료: 건설산업연구원

지역	22.06	22.07	22.08	전월비(%)	전년비(%)
종합	64.7	67.9	66.7	▼ 1.8	▼ 25.4
서울	63.3	75.4	72.1	▼ 4.4	▼ 21.6
지방	66.1	60	60.9	▲ 1.5	▼ 29.4

유통(G) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

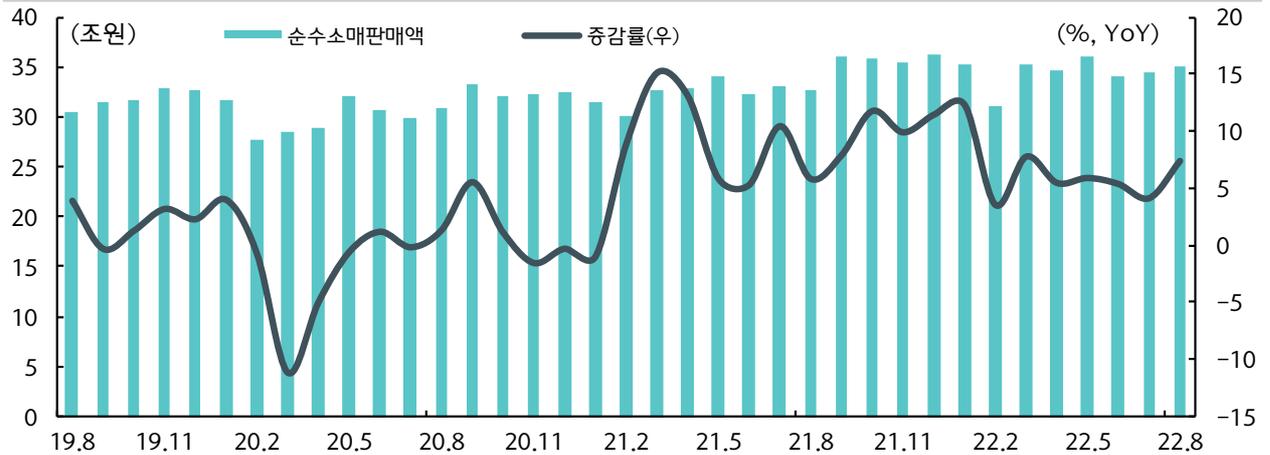
회복

안정

활황

둔화

그림 53 | 순수소매판매액 추이



자료: 통계청

소매판매액 (조원)	22.2	22.3	22.4	22.5	22.6	22.7	22.8	전월비(%)	전년비(%)
순수소매	22.2	22.3	22.4	22.5	22.6	22.7	22.8	▲ 1.8	▲ 7.4
백화점	31.1	35.3	34.6	36.1	34.0	34.5	35.1	▼ 5.5	▲ 18.5
대형마트	2.6	3.0	3.2	3.4	3.0	3.0	2.9	▲ 4.0	▲ 4.4
전문소매	2.4	2.8	2.7	2.8	2.7	3.0	3.1	▼ 2.4	▲ 4.5

그림 53 | 주요 온오프라인 업체들의 매출 동향

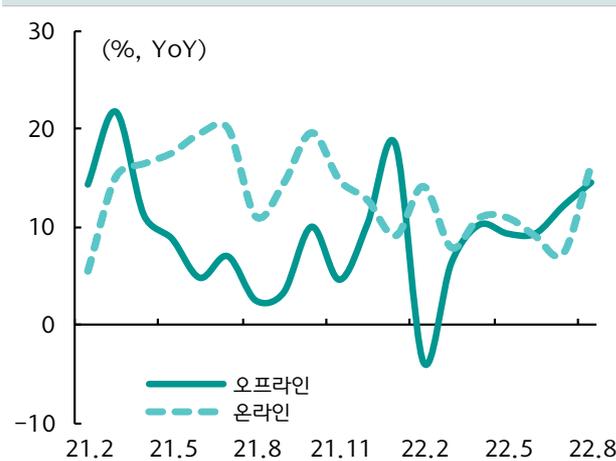
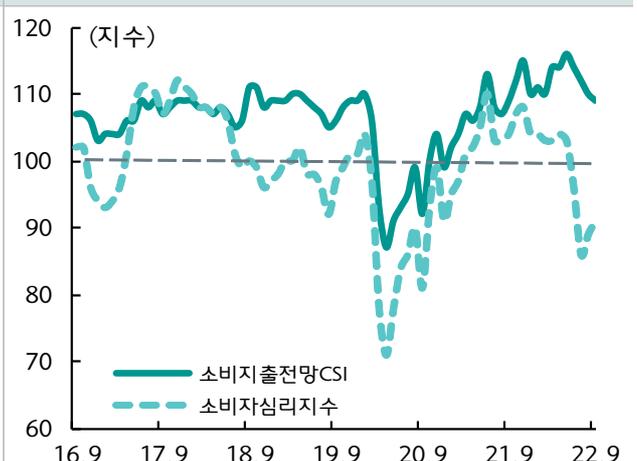


그림 54 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



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

자료: 통계청

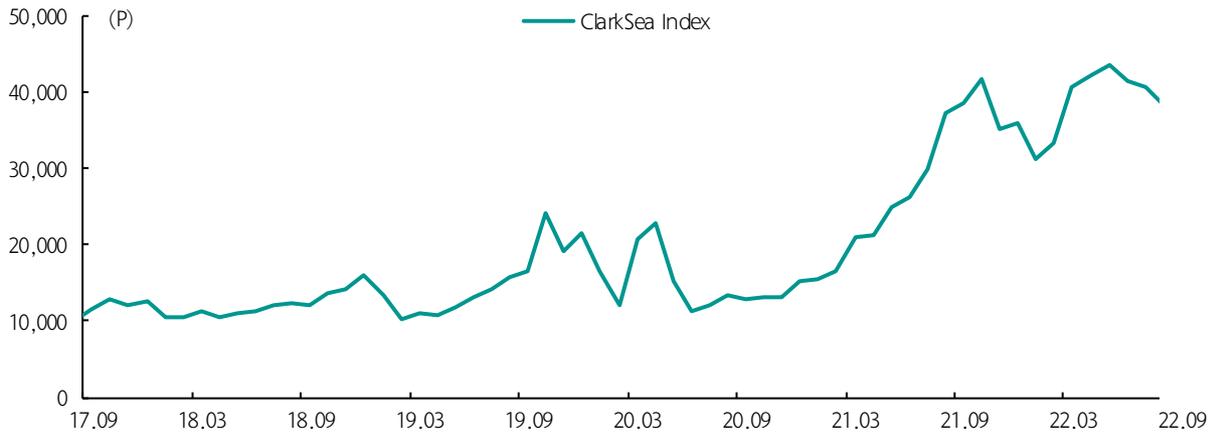
자료: 산업통상자원부

온오프라인 매출 동향(% YoY)	22.6	22.7	22.8	전월비(%p)	전년비(%p)	심리 지수 (지수)	22.7	22.8	22.9	전월비(P)	전년비(P)
오프라인	9.3	12.1	14.5	▲ 2.4	▲ 12.0	소비지출전망CSI	112	110	109	▼ 1.0	▲ 2.0
온라인	9.1	7.3	16.4	▲ 9.1	▲ 5.3	소비자심리지수	86	89	91	▲ 2.0	▼ 12.0

해상운송(I. 운수) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 **둔화**

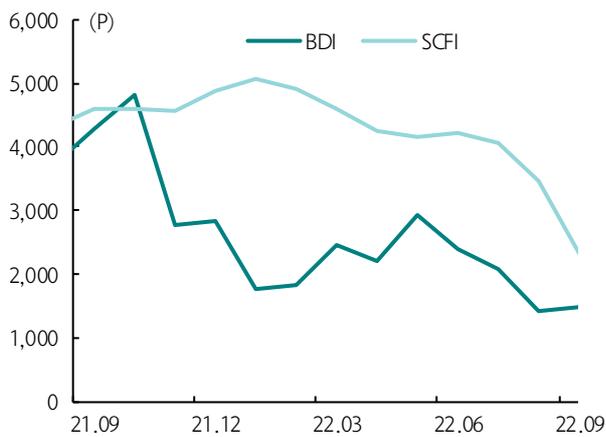
그림55 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)



자료: Clarkson

운임 지수 (\$/Day)	22.03	22.04	22.05	22.06	22.07	22.08	22.09	전월비(%)	전년비(%)
Clarksea Index	40,651	42,162	43,604	41,364	40,638	38,330	35,551	▼7.3	▼8.1

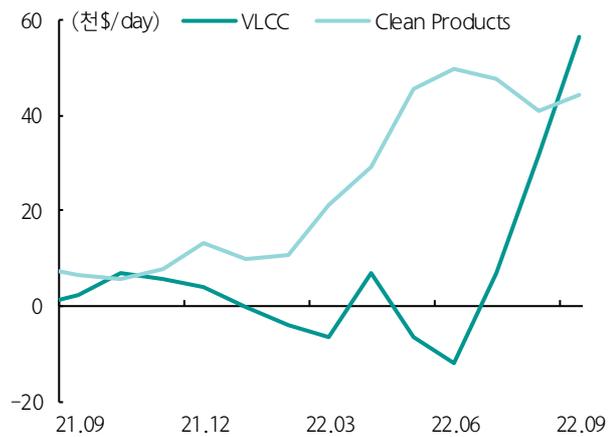
그림56 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

운임 지수 (P)	22.07	22.08	22.09	전월비 (%)	전년비 (%)
BDI	2,077	1,412	1,487	▲5.3	▼65.3
SCFI	4,061	3,472	2,343	▼32.5	▼48.9

그림57 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

운임 (\$/Day)	22.07	22.08	22.09	전월비 (%)	전년비 (%)
VLCC	6,999	31,758	56,466	▲77.8	▲2,499.7
Clean Products	47,677	40,980	44,291	▲8.1	▲570.0

하나 산업정보 Hana Industry Info.

04538, 서울특별시 중구 을지로 66 (을지로2가, 하나금융그룹 명동사옥)
TEL 02-2002-2683
e-mail hanaif@hanafn.com
<http://www.hanaif.re.kr>