

2019년 1월 8일 제1호

연구위원 김남훈
연구위원 오유진
연구위원 황규완
수석연구원 김동한
수석연구원 마지황
수석연구원 김지태

HIF월간 산업 이슈

Monthly Industrial Issue

이달의 경제 이슈

산업 제조업 가동을 하락에 따른 위기 심화

- 제조업의 평균 가동을 하락과 특정 산업에 의존했던 수출 회복세 둔화로 인해 제조업 침체가 예상되는 가운데 중국 경기둔화와 미중 통상 분쟁의 여파로 2019년에도 제조업 경기는 부진할 전망이다
- 통상 분쟁과 경기부진에 따른 고무, 섬유 및 철강, 자동차 등 취약업종 내 부채상환능력이 낮은 중소기업군의 현금흐름과 재고부실화에 대한 모니터링에 주의할 시점

산업별 주요 이슈

음식료 반려동물의 가족화 분위기 속에 국내 펫푸드 시장이 고성장

- 최근 1인 가구 비중 확대, 저출산 및 고령화 추세가 가속화되면서 반려동물의 인간화(가족화)로 프리미엄 사료에 대한 니즈 확대 등 국내 펫푸드 시장의 저변이 확대
- 특히 기존 사료업체 외 프리미엄 제품 시장을 중심으로 음식료 대기업 및 유통업체의 진출이 확대 되고 있는 가운데, 유망업체 발굴 등의 적극적인 영업기회 모색 필요

자동차 현대차, 팰리세이드의 흥행 요인 및 전망과 시사점

- 현대차의 팰리세이드가 흥행을 끌면서 2019년 연간 판매 목표가 기존 7만대에서 8.2만대로 상향 되었지만, 내년 총 판매 목표의 1.8%에 불과하여 실적 개선에 큰 도움이 되기는 어려울 전망이다
- 따라서 팰리세이드의 흥행만으로 현대차의 직접적인 실적 개선을 기대하기는 어렵고, 사업 경쟁력과 미래 대응력 강화를 중점적으로 모니터링하여 실적 개선 가능성을 판단할 필요가 있음

조선 정부의 '조선산업 활력제고 방안' 발표 의미와 전망

- 정부는 '18년 말 조선산업 활력제고 방안을 발표하였으며, 중소조선사 및 기자재 업체 대상 친환경 선박 시장 창출, 금융/고용 등 단기 애로 해소, 중장기 경쟁력 제고 등이 핵심 내용
- 이번 정부의 조선업 대책으로 LNG병커링선이나 LNG연료선 발주가 늘어날 것으로 전망되어 LNG선 건조능력이 있는 중소조선사와 LNG 관련 조선기자재 업체가 큰 수혜를 볼 것으로 기대

발전 2019년, 소규모 전력중개사업 본격 시작

- 1MW이하의 신재생에너지, ESS, 전기차 등에서 생산 및 저장한 전기를 모아 전력시장에서 거래할 수 있는 소규모 전력중개사업이 2019년 2월부터 본격적으로 시작할 예정
- KT, 포스코에너지 등이 미래 먹거리 창출을 위해 중개 사업에 관심이 높은 편이며, 수 백 kW급 중형 태양광 발전소 등을 중심으로 초기 중개서비스 수요가 발생할 전망

건설 3기 신도시 계획 향후 건설경기 안정화에 도움될 전망

- 수도권 주택수요 분산을 위해 12.2만호 규모의 3기 신도시 건설 계획이 확정·발표되었으며 2021년부터 주택공급이 본격화될 예정
- 경기 진폭이 큰 건설시장의 특성을 고려하면 건설경기 침체가 예상되는 시점에 개발이 본격화됨에 따라 건설수주 등 건설경기 안정화에 상당한 도움이 될 전망이다

유통 새벽배송 시장 경쟁 심화에 따른 물류비용 증가 우려

- 온라인 음식료 부문의 성장, 1인 가구 및 맞벌이 부부 증가, 간편식 선호 트렌드 등으로 성장 중인 신선식품 새벽배송 시장에 스타트업 뿐만 아니라 기존 유통업체들의 참여 증가
- 당분간 성장세가 예상되지만, 야간 근로에 따른 인건비 증가, 신선식품의 높은 손실률, 음식료 물류 관련 막대한 인프라 구축비용 등으로 수익성에 부정적인 영향을 미칠 것으로 판단

산업별 경기 트렌드

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

경제 이슈

제조업 가동률 하락에 따른 위기 심화

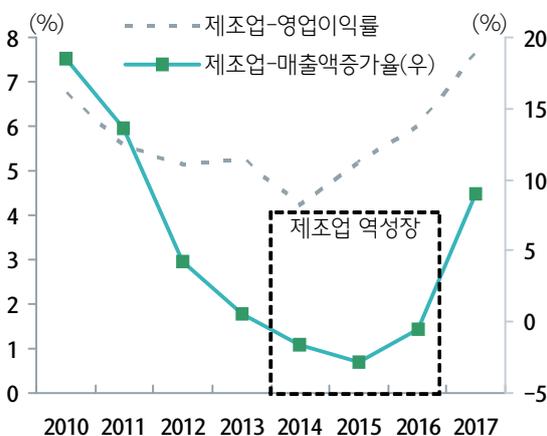
제조업 가동률 하락에 따른 위기 심화

※ **Summary** : 최근 제조업의 평균 가동률이 금융위기 수준으로 하락한 가운데 반도체, 화학 등 특정 산업에 의존했던 수출회복세도 수요둔화와 공급과잉 이슈로 꺾이면서 제조업에 대한 위기감이 고조
 이러한 위기는 글로벌 경기둔화에 탄력적으로 대응하지 못한 산업구조조정, 중국발 글로벌 제도가치사슬의 약화와 중국 경기 둔화, 그리고 미중 통상분쟁 및 보호무역주의 확대 등에 주로 기인
 ※ **Comment** : 당분간 제조업 경기침체는 이어질 것으로 예상되고 있어 고무, 섬유 및 철강, 자동차 등 취약업종 내 부채상환능력이 낮은 중소기업군의 현금흐름과 재고부실화에 대한 모니터링 중요

■ 제조업 가동률 침체 속에 반도체 고점통과 및 선도 산업 부진으로 제조업 위기감 고조

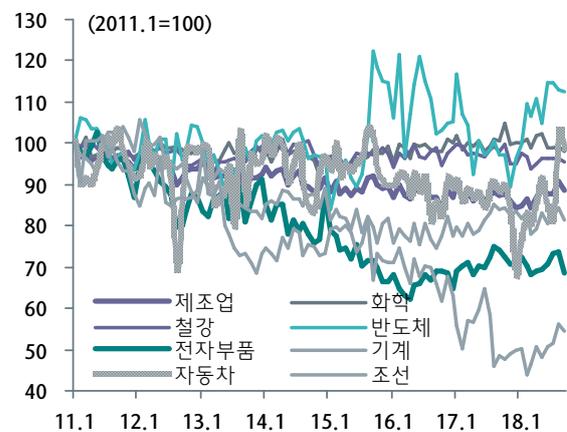
- '16년을 기점으로 제조업의 매출액 역성장세가 멈추고 수익성도 개선되었지만, 특정 산업 의존도 상승과 주력산업 부진으로 최근 제조업의 위기감 재고조
- 평균 제조업 가동률은 운송장비업과 전자부품업 등의 부진 속에 금융위기 이후 최저인 73%까지 하락하였으며 반월, 군산, 창원 등 주요 산단의 활력도 저하
 - 국내 제조업 평균가동률은 외환위기, 금융위기 시 각각 두 차례 70%를 하회
- 반도체 경기 또한 공급부족과 서버용 DRAM수요로 급등했던 가격이 모바일과 서버 수요가 둔화되면서 최근 7~8개월 연속 하락하며 고점을 통과한 상황
 - 반도체 NAND, DRAM가격은 각각 '17년 말, 18년 초를 고점으로 하락 중
- 자동차는 주력 시장에서의 가격 경쟁력 약화로 인해 판매 부진과 수익성 감소가 지속되고 있으며 선방하던 정유·화학은 공급과잉 이슈가 부각되며 수익성 하락

그림1 | 제조업 매출액 증가율 및 영업이익률 추이



자료 : 한국은행, 기업경영분석

그림2 | 업종별 제조업 가동률 추이



자료 : 한국은행

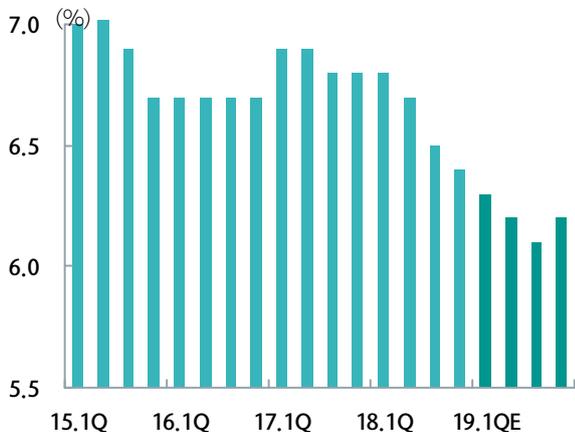
■ **보호무역 강화와 통상마찰 속에 중국 성장세 둔화되며 국내 제조업 경기는 하강 지속**

- 제조업 위기의 원인은 첫째, 주력산업의 구조조정 지연에 따른 잉여생산능력 지속에 기인하며 이에 따른 한계기업들의 낮은 생산성과 가동률 저하가 지속
 - 한계 중소기업 수 : 2,204개('11) → 2,526개('13) → 2,754개('15) → 2,730개('17)
- 둘째, 중국의 부상에 따른 경쟁심화와 중국기업의 자급률 제고에 따른 제조 가치사슬 약화, 주력 수출 시장인 중국의 경기 둔화 등 중국발 영향도 한 몫
 - 중국 제조업 PMI 지수 : 51.4('16.12) → 51.6('17.12) → 51.2('18.7) → 49.4('18.12)
- 셋째, 금융위기 이후 글로벌 교역 부진이 지속되는 가운데 반도체, 화학을 제외하면 중미 간 통상분쟁과 보호무역 여파로 제조업 성장세가 둔화된 측면도 존재

■ **수출 성장세 둔화와 내수 소비 위축 속에 중소 취약기업의 부실위험 증가할 전망**

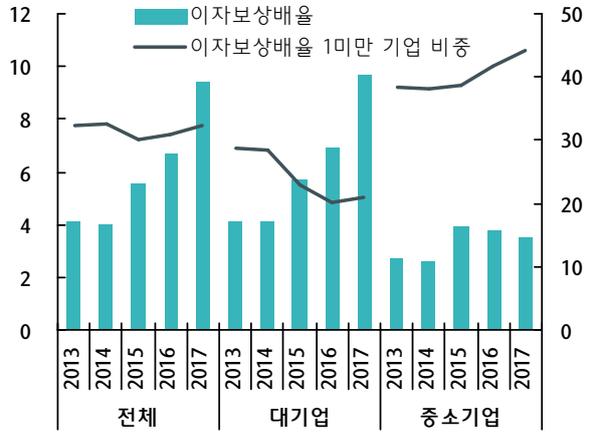
- 반도체 가격 효과 소멸 속에 선진국 경기둔화와 보호무역 확대 등에 따른 여파로 자동차, 기계, 가전 등 기계군의 수출 감소세가 이어질 전망
 - 자동차는 SUV 등 신차출시에도 불구하고, 美 25% 자동차 관세 부과 등의 불투명성 상존
- 소재군의 경우 화학, 정유는 공급과잉 이슈에도 수익성은 크게 훼손되지 않을 전망이나 철강의 경우 건설, 자동차 등의 부진여파로 부정적인 경기흐름이 예상
 - 화학업은 중국의 對美 화학제품 관세부과에 따른 반사이익과 자국 내 SOC투자 확대에 따른 수입 증가 등으로 부정적인 영향을 다소 상쇄할 것으로 기대
- 한편 이러한 제조업 경기 위축으로 인해 중소기업들의 경우 단기차입금 상환 부담이 높아 한계기업과 더불어 부채상환리스크에 대한 대비가 필요할 전망 **우**

그림3 | 중국 경제성장률(GDP) 전망



자료 : IMF

그림4 | 기업 규모별 이자보상배율 추이



자료 : Kis-Value, 한국은행

산업 이슈

반려동물의 가족화 분위기 속에 국내 펫푸드 시장이 고성장
현대차, 팰리세이드의 흥행 요인 및 전망과 시사점
정부의 '조선산업 활력제고 방안' 발표 의미와 전망
2019년, 소규모 전력증개사업 본격 시작
3기 신도시 계획 향후 건설경기 안정화에 도움될 전망
새벽배송 시장 경쟁 심화에 따른 물류비용 증가 우려

C24. 음식료 : 반려동물의 가족화 분위기 속에 국내 펫푸드 시장이 고성장

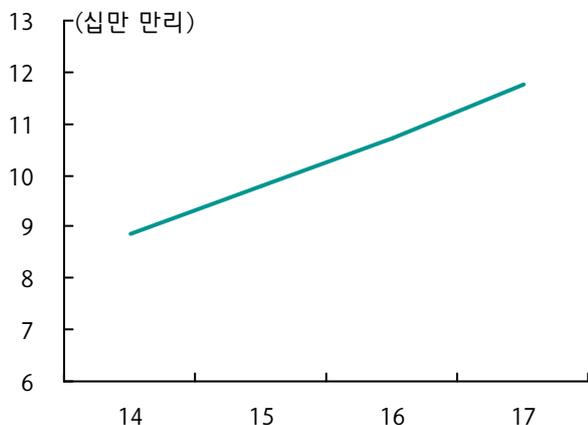
※ **Summary** : 최근 1인 가구 비중 확대, 저출산 및 고령화 추세가 가속화되면서 반려동물을 보유한 가구 수가 크게 늘고, 펫코노미(Economy) 시장이 고성장 중. 특히, 반려동물의 인간화(가족화)로 프리미엄 사료에 대한 니즈가 확대되면서 반려동물 산업 중 가장 큰 비중을 차지하는 펫푸드 시장의 저변이 확대 최근 기존 사료업체 외 프리미엄 제품 시장을 중심으로 음식료 대기업 및 유통업체의 진출이 확대

※ **Comment** : 향후 국내 펫푸드 시장의 고성장 추세가 지속될 것으로 예상되는 가운데, 유망업체를 발굴하는 등 적극적으로 시장기회를 모색할 필요

■ 인구구조(1인 가구 및 인구 고령화) 변화 속에 펫코노미 시장이 고성장 중

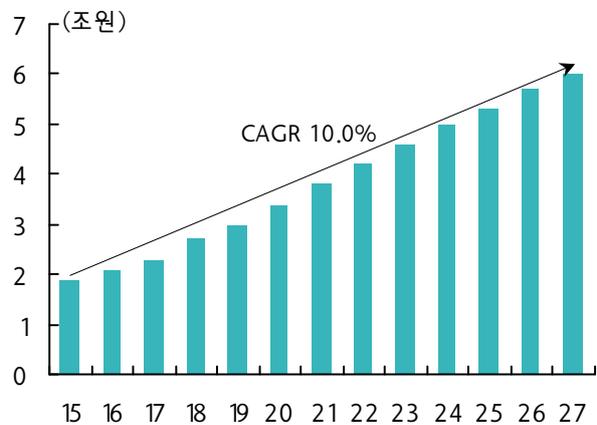
- 최근 1인 가구 비중 확대, 저출산 및 고령화 추세가 가속화되면서 반려동물을 보유한 가구 수가 지속적으로 증가
 - '17년 기준 국내 반려동물 등록 수는 1,176만 마리로 서울시 인구수(988만 명) 보다 많은 것으로 집계되며, 전체 가구 중 1/3 정도가 반려동물을 보유
 - 반려동물을 가족으로 인식하는 문화가 형성되고, 가구당 반려동물 관련 지출이 크게 늘면서 연관 생산 및 소비산업인 펫코노미 시장이 고성장 중
 - 국내 반려동물 시장 규모는 '15년 1조 9,000억 원에서 2017년 2조 3,300억 원으로 크게 확대되었으며, '27년까지 6조원 규모로 현재의 3배 가량 확대될 것으로 기대
- ※ 펫코노미(Petconomy)란 반려동물을 의미하는 펫(Pet)과 경제를 의미하는 이코노미(Economy)의 합성어로 반려동물과 연관된 생산, 소비활동을 의미

그림5 | 국내 반려동물 등록수 추이



자료 : 농림수산검역본부

그림6 | 국내 반려동물 시장규모 전망



자료 : 한국농촌경제연구원

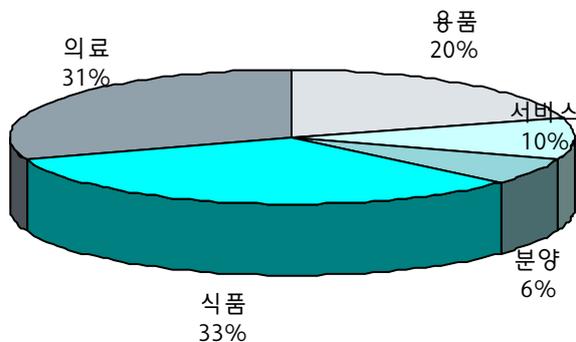
■ 특히, 반려동물 산업 중 가장 큰 비중을 차지하는 펫푸드 시장의 저변이 확대

- 가정 내 반려동물 관련 지출 중 큰 부분을 차지하는 펫푸드(사료)는 과거 젊은 여성에서 남성, 노년층으로 소비층의 폭이 넓어지면서 시장이 크게 성장
 - 가정 내 반려동물에 대한 총지출 중 식품분야가 1/3 이상을 차지하며, 최근 발표된 농림수산물교육문화정보원(농정원) 자료에 따르면 전체 판매에서 남성의 구매비중이 '15년 23%에서 '18년 29%로 증가하였고, 40대(50대) 비중이 28%(13%)에서 37%(18%)로 확대
- 특히 기존 사료 제품에 대한 견조한 수요와 함께 영양 공급, 모질 강화 등과 같이 건강관리에 도움이 되는 기능성 식품(수제 간식 등)에 대한 소비가 크게 증가
 - 농정원은 수제 간식 판매건수가 2015년 7만 3천 건에서 2017년 10만 2천 건으로 증가했고, 같은 기간 기능성 간식 판매건수도 4만 9천 건에서 9만 7천 건으로 증가했다고 발표

■ 기존 사료업체 외 프리미엄 제품 시장을 중심으로 음식료 대기업의 진출이 확대

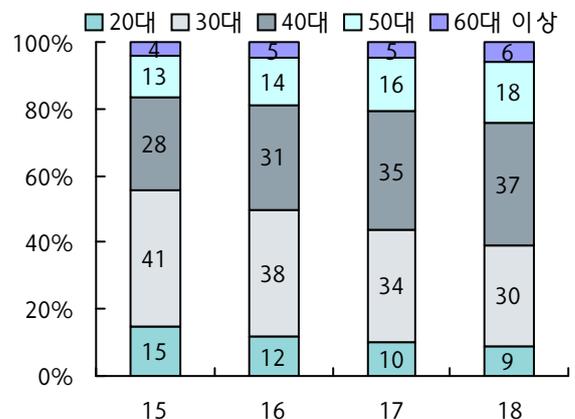
- 국내 펫푸드 시장은 미국계 다국적 회사가 80% 정도를 점유하고 있고, 그 외 로컬 기업인 대한사료, 대주사료, 우성 등이 중저가 중심의 제품을 공급
 - 국내 펫푸드 시장은 로얄캐닌, 시저, 나우, 마즈, 네슬레 등의 글로벌 브랜드가 시장을 선점, 주도하고 지속적인 연구 개발을 통해 신제품을 출시하며, 시장을 확대
- 최근 국내 펫푸드 시장의 성장과 함께 프리미엄 사료에 대한 니즈가 확대되면서 음식료 대기업의 시장 진출이 확대되며, 전체 시장 확대를 견인
 - CJ제일제당(오프레시, 오네이치), 동원F&B(뉴트리플랜), 사조산업(사조 로하이 캣푸드), 대산물산(동아원 관계사, ANF) 등에서 유기농 고급 사료를 출시하며 시장 확대 전략을 구사

그림7 | 반려동물에 대한 품목별 지출비용 비중 현황



자료 : 업계자료

그림8 | 국내 펫푸드 연령별 구매비중 추이

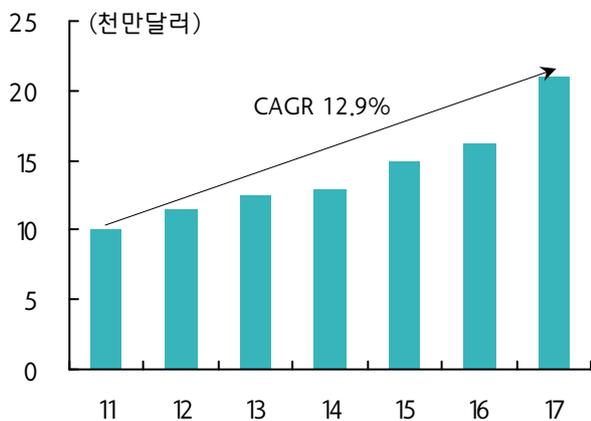


자료 : 농림수산물교육문화정보원

■ **향후 펫푸드 시장의 고성장 추세가 지속될 것으로 예상되는 가운데, 유망업체를 발굴하고, 적극적으로 시장기회를 활용할 필요**

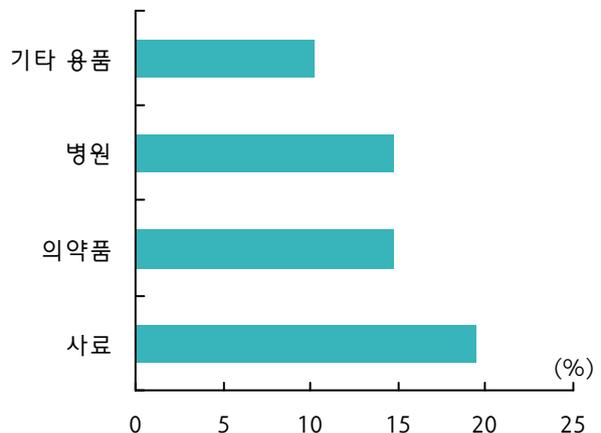
- 향후 국내 펫푸드 시장의 성장 추세가 지속될 것으로 예상되는 가운데, 관련 비즈니스 내 차별화 전략으로 시장을 주도하는 기존 사료업체 및 음식료 대기업, 더 나아가 유통업체에 대한 영업기회 발굴 가능
 - 펫푸드 시장 진출이 활발한 동원 F&B, 하림, 빙그레, KCC인삼공사, 풀무원 등의 음식료 업체, 코마엔에이치 등의 제약회사, 이마트, GS25 등의 유통업체에 대한 관심이 요구되며, 식품 대기업과 펫푸드 중소기업 간의 M&A 가능성 또한 염두해 둘 필요 

그림9 | 반려동물 사료 수입액 추이



주 : 소매용 개나 고양이 사료(230910) 기준
자료 : 관세청

그림10 | 반려동물 연관 산업 시장 성장률



자료 : KB경영연구소

표1 | 국내 음식료 대기업의 펫푸드 시장 진출 현황

업체	브랜드	주요 특징
C제일제당	오프레시, 오네이치	<ul style="list-style-type: none"> 기존 “오프레시”에 이어 2014년 프리미엄 브랜드 “오네이치”를 출시하고 고품질의 천연 원재료를 사용한 기능성 사료 및 영양식품을 판매
하림	더리얼	<ul style="list-style-type: none"> 하림 산하의 하림펫푸드는 사람이 먹는 식품 수준의 펫푸드를 제조한다는 목적 하에 “더리얼”, “더리얼 그레인프리” 브랜드를 출시 하림은 2018년 7월부터 NS몰과 협업하여 반려견에게 갓 만든 음식을 제공하기 위해 당일생산, 당일출고 서비스를 시작
서울우유협동조합	아이펫밀크	<ul style="list-style-type: none"> 2017년 수의사와 공동연구를 통해 반려동물 전용 우유인 “아이펫밀크”를 출시 최근 빙그레(에버그로), 건국우유(닥터케이), 동원 F&B(뉴트리플랜 펫밀크) 등이 펫밀크를 출시하며, 경쟁에 가세
KCC인삼공사	지니펫	<ul style="list-style-type: none"> 홍삼과 연어, 오리 등을 사용한 “지니펫” 제품에 체중 조절, 면역력 강화 등의 기능을 추가한 반려동물용 건강식품을 출시
동원 F&B	뉴트리 플랜	<ul style="list-style-type: none"> 참치가 함유된 고양이용 습식, 건식, 간식 제품 “뉴트리 플랜”을 출시한데 이어 최근 애견 건사료 제품을 출시
풀무원	아미오	<ul style="list-style-type: none"> 고양이의 필요 영양성분을 고려한 반려묘 전용 프리미엄 주식 브랜드 “아미오 그레인프리”를 출시

자료 : 업계자료 종합

C30. 자동차 : 현대차, 팰리세이드의 흥행 요인 및 전망과 시사점

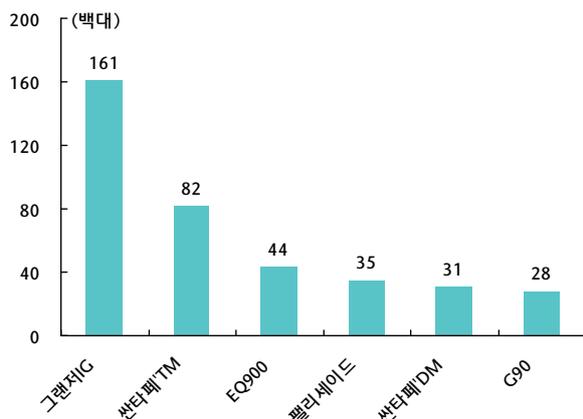
※ **Summary** : 최근 현대차의 대형 SUV인 팰리세이드가 국내 시장에서 흥행을 끌면서, 당초 월 생산대수가 4천대에서 5천대 이상으로 늘리는 방안을 고려 중에 있음. 그에 따라 2019년 팰리세이드의 판매 목표는 8.2만대로 기존 7만대 대비 17.1% 증가할 전망이다. 그러나 이러한 수치는 당시의 2019년 연간 판매 목표치인 468만대의 1.8%에 불과하여 실질적인 실적 개선에 도움이 되기는 어려울 것으로 예상

※ **Comment** : 팰리세이드의 흥행만으로 현대차의 직접적인 실적 개선을 기대하기는 어렵고, 사업 경쟁력과 미래 대응력 강화를 중점적으로 모니터링하여 실적 개선 가능성을 판단할 필요

■ 대형 SUV, 현대차의 팰리세이드 국내 시장에서 흥행을 끌고 있는 것으로 보임 1)

- 현대 '팰리세이드' (18년 11월), 혼다 '뉴 파일럿' (18년 12월), 쉐보레 '트래버스'(19년 1월), 쌍용 'G4 렉스턴' (19년 초) 등 대형 SUV 모델의 신차 출시가 이어지고 있음
- 특히 신차 팰리세이드는 사전 계약 첫날(2018년 11월 29일)에만 3,468대가 계약되며, 첫날 계약 기준 역대 네 번째로 높은 수치를 달성
- 현대차는 2018년 11월 29일부터 12월 10일까지 8영업일 간 2만 506대의 사전 계약을 이끌어내며 국내 SUV 사상 최고의 사전 계약을 기록 2)
- 팰리세이드의 폭발적인 인기에 힘입어 현대차는 당초 월 생산대수 4,000대에서 5,000대 이상으로 늘리는 방안을 고민 중

그림11 | 첫날 계약 기준 현대차 모델의 역대 계약 수치



자료 : 한국경제 기사를 토대로 하나금융경영연구소 그림

표2 | 국내 대형 SUV 모델별 제원 및 가격표 동향

모델	브랜드	출시 년월	가격 (만원)	연비 (km/l)	출력 (hp)
팰리세이드	현대	18.11	3,475 ~ 4,408	8.9 ~ 12.4	295
뉴 파일럿	혼다	18.12	5,490 ~ 5,950	8.4	284
트래버스	한국GM 쉐보레	19.1 예상	NA	NA	305
G4 렉스턴	쌍용	19년 연초	3,448 ~ 4,605	10.1 ~ 10.5	187
X7	BMW	19년 3~4월	NA	6.8 ~ 11.4	NA

주 : 가솔린, 디젤 전 차종에 대한 가격, 복합연비, 최대출력 기준
자료 : 네이버의 모델별 제원/가격표를 토대로 하나금융경영연구소 정리

1) "현대차 대형 SUV 팰리세이드 흥행 예고", 한국경제, 2018.11.30

2) "사전 계약 2만 506대... 팰리세이드 흥행 예상", 서울경제, 2018.12.11

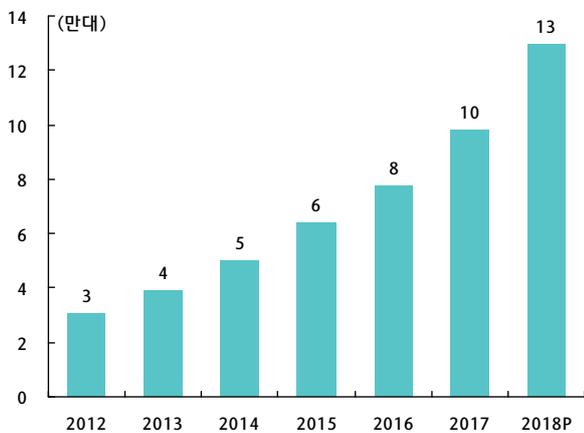
■ 이러한 팰리세이드의 흥행 요인은 합리적인 가격과 고객의 니즈 반영 때문으로 분석

- ① 합리적인 가격대의 우수한 안전·편의 사양 : 팰리세이드의 인기 요인은 주어진 구성이나 옵션에 비해서 3천만원 중반대의 합리적인 금액으로 출시되었기 때문
 - 편의사양과 고급스러운 실내를 고려하면 혼다의 뉴 파일럿 등과 비슷한 5천만원을 호가할 것으로 예상되었으나, 실제로 3천만원 중반대의 합리적인 가격으로 출시
- ② 고객의 니즈 반영 : 대담하고 볼륨감이 있는 디자인, 공간 활용성, 뛰어난 주행 성능, 안전·편의 사양 등 고객의 요구사항을 적극적으로 반영한 것이 특징
 - 2열은 동급 최대 레그룸, 3열은 동급 최대 헤드룸이고, 4륵과 힘로 주행 모드 가능
- 결국 팰리세이드는 전술한대로 합리적인 가격과 고객의 니즈를 충분히 반영한 결과 출시와 동시에 높은 인기를 구가하고 있는 것으로 보임

■ 그러나 실적 개선 여부는 팰리세이드의 흥행 보다는 사업 경쟁력과 미래 대응력으로 판단할 필요

- 현대차의 당초 2019년 팰리세이드 판매 목표는 내수 4만대와 수출 3만대를 포함한 총 7만대이며, 현재 인기를 고려하여 변동될 판매 대수는 약 8.2만대 수준으로 예상
 - 월 1,000대 생산 확대는 연간 기준 1.2만대 늘어나는 것으로 산정
- 하지만 팰리세이드의 판매 목표 8.2만대라는 수치는 현대차의 2019년 총 판매 목표치인 468만대의 1.8%에 불과하여 실질적인 실적 개선에 도움이 되기는 어려울 전망
 - 혼다 뉴 파일럿, BMW X7, 포드 익스플로러 등 동급 차량에 비해 현대 팰리세이드가 약 1,000만원 가량 낮게 출시되면서 높은 마진은 기대하기 어려울 것으로 보임
- 결국 팰리세이드의 흥행만으로 현대차의 실적 개선을 기대하기는 어렵고, 사업 경쟁력과 미래 대응력 강화를 중점적으로 모니터링하여 실적 개선 가능성을 판단할 필요 기

그림12 | 국내 중대형 SUV 시장규모 동향



자료 : 매일경제 자료 기반 하나금융경영연구소 작성

표3 | 현대/기아차의 2019년 판매 목표 (만대, %)

	현대		기아		합산
	대수	YoY	대수	YoY	
총	468	+2	292	+4	760
내수	71.2	-1	53	-0	124.2
해외	396.8	+3	239	+5	635.8

주요 내용

- 2019년 12종의 신차 출시 예정
- 제네시스의 해외 진출 강화 및 SUV 모델 라인업 확대
- 2025년 친환경차 44개 모델, 연간 167만대 판매 목표
- 2021년 국내 자율주행 택시의 시범운영이 목표

자료 : 하나금융투자 자료를 토대로 하나금융경영연구소 재구성

C31. 조선 : 정부의 '조선산업 활력 제고방안' 발표 의미와 전망

※ **Summary** : 2018년 말 정부는 '조선산업 활력 제고방안'을 발표하였으며, 이번 조선업 관련 대책은 중소형 조선사 및 기자재 업체를 대상으로 한 친환경선박 시장 창출, 금융/고용 등 단기 애로 해소, 중장기 경쟁력 제고가 핵심 내용. 이러한 정부의 조선업 지원으로 향후 LNG병커링선 등의 건조능력을 보유한 STX조선해양 등 중소조선사와 한국카본 등 LNG 관련 기자재업체가 수혜를 볼 것으로 기대

※ **Comment** : 국내 대형조선사는 LNG선 발주 증가의 수혜가 올해에도 지속될 것으로 보이며, 중소형 조선사의 경우 어려움이 지속되나, LNG병커링선/LNG연료선 수주가 증가하는 조선사는 주목할 필요

- '18년 말 정부는 '조선산업 활력 제고방안'을 발표하였으며, 중소형 조선사 및 기자재 업체를 대상으로 한 친환경선박 시장 창출, 단기 애로 해소 및 중장기 경쟁력 제고가 지원의 주요 골자
 - 지난 '18년 11월 말 정부는 '조선산업 활력제고 방안'을 발표하였으며, 과거 정부의 2차례 조선업 지원 대책과는 달리 중소조선사와 조선기자재 업체 지원에 더욱 중점
 - 정부가 '16년 10월과 '18년 4월 발표한 조선업 지원 대책 '조선업 경쟁력 강화방안'과 '조선산업 발전전략'에서는 중대형 조선사를 대상으로 한 사업 구조조정이 정부 지원의 초점
 - 정부는 크게 ① 중소형 친환경선박 시장 창출, ② 금융, 고용 등 단기 애로사항 해소, ③ 중소 조선사/기자재 업체 중장기 경쟁력 제고에 중점을 두어 조선업 혁신을 추진
 - ① 일부 관공선의 LNG연료선 발주 의무와 및 민영선의 보조금 지원 등을 통해 향후 5년 (2020~2025년)간 총 140척, 약 1조원 규모의 친환경선박 시장 창출을 추진
 - ② 정책금융기관은 산업위지지역 조선기자재업체 대출 및 보증 만기를 '19년 말까지 1년 연장(약 1조원 규모)하고, 유망사업 진출 지원 등 약 7천억원 규모의 금융 지원을 신설
 - ③ 자율운항선박 개발(1,700TEU급 컨테이너선), 중소조선소 설계 역량 강화 및 스마트 K-야드 도입에 약 1.5조원 투자
- 이번 조선업 대책에서 특히 주목해야할 점은 환경규제 강화와 LNG병커링 인프라 구축 투자
 - 정부는 이번 조선업 대책에서 부산항 등 국내 주요 항만을 향후 배출규제구역(ECA)으로 지정하는 한편 내항선 또한 국제기준과 일치하도록 환경규제를 강화할 계획
 - 외항선의 선박 배출가스 중 황함유량 규제는 2020년부터 기존 3.5%에서 0.5%로 강화되며, 정부는 내항선 또한 2021년부터 국제기준과 동일한 규제를 적용할 계획
 - 또한 현재 발틱해, 북해, 북미 등에 적용되고 있는 배출규제지역(ECA)을 부산항 등 국내 주요 항만에 적용하여 환경규제를 더욱 강화할 예정(배출규제지역은 황함유량 0.1% 이내)

- 한편 정부는 2025년까지 LNG병커링 인프라 구축을 위해 국내 주요 항만 및 병커링선 등에 총 2조 8천억원을 민관 공동으로 투자할 계획임을 밝힘
 - 부산항 1.5조원, 울산항 7천억원, 광양/인천/평택항 3천억원 및 병커링선 3천억원 투자
- 이러한 정부의 환경규제 강화를 위한 제도 정비와 LNG병커링 인프라 구축 노력은 향후 LNG연료선 발주 확대를 위한 중요한 계기가 될 수 있을 것으로 판단

■ 이러한 정부 대책으로 가장 주목해야할 기업군은 LNG병커링선과 LNG연료선 건조능력을 갖춘 중소조선소와 LNG선 관련 조선기자재 업체

- 중소조선사 중에서는 STX조선해양, 한진중공업 등 LNG병커링선이나 LNG연료선 건조능력을 갖춘 조선소가 이번 정부 대책의 가장 큰 수혜를 볼 수 있을 것으로 예상
 - STX조선해양은 셸(Shell)사와 계약한 6,500m³급 LNG병커링선을 '17년 6월 인도한 바 있으며, '18년 11월에는 로이드 선급(Lloyd's Register)으로부터 5만톤급 LNG연료추진 중형 탱커선 디자인에 대한 AIP(선박 기본설계의 적합성에 대한 승인) 취득
 - 한진중공업은 '17년 2월 LNG Link가 발주한 LNG병커링선을 세계최초로 인도한 바 있음
- 정부는 또한 중소조선사의 LNG병커링선 설계 경쟁력 강화를 지원하기로 하여 관련 역량이 부족한 중소조선사 또한 중장기적으로는 수주역량을 갖추어 나갈 것으로 기대
 - 선박해양플랜트연구소가 퇴직 설계인력 채용으로 LNG병커링선 설계를 지원하기로 하였으며, 중견조선사 혁신성장 개발 사업으로 향후 4년(2019~2023년) 간 총 398억원 지원 예정
- 또한 LNG병커링선 및 LNG연료선 확대로 조선기자재 업체 중에는 한국카본, 동성화인텍, 대양전기공업 등과 같은 LNG선 관련 기자재업체의 수혜 기대 

표4 | 정부의 조선산업 3대 활력제고 방안

구분	내용
중소형 친환경선박 시장창출	- 배출규제해역(ECA) 지정 등 제도 기반 구축 - 친환경 선박 및 설비 보급 확대 지원 - LNG/수소/전기선박 기술개발 및 실증선 도입 - LNG병커링 등 친환경 인프라 구축
금융, 고용 등 단기 애로 해소	- 대출보증 만기연장 및 금융지원 신설 및 확대 : 조선사-기자재 상생 제작금융 프로그램 신설 - 특별고용지원업종 추가 연장 추진
중소조선사/기자재 중장기 경쟁력 제고	- (기술) 자율운항 선박 개발 - (설계) 중소조선소 설계 역량 강화 - (건조) 스마트 조선소 도입 확대 - (영업) 해외거점 구축 등을 통한 수주확대 지원

자료 : 산업통상자원부

표5 | 선박연료유 황산화물 함유량 기준(案)

시행시기	~2019년	20년1월 1일	21년1월 1일	
외항선	일반해역	3.5%	0.5%	0.5%
	ECA	0.1%	0.1%	0.1%
내항선	일반해역	-	-	0.5%
	ECA	-	-	0.1%

자료 : 산업통상자원부, 하나금융경영연구소

D. 발전 : 2019년, 소규모 전력중개사업 본격 시작

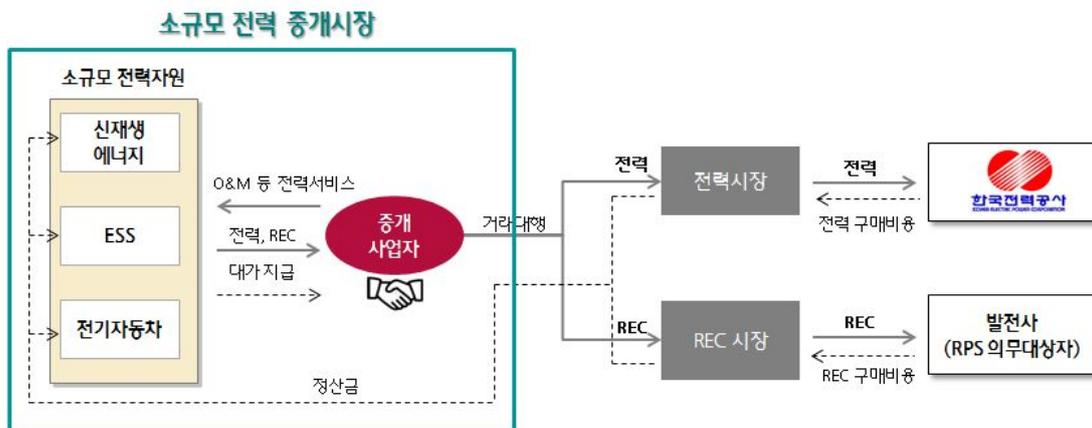
※ **Summary** : 1MW 이하의 신재생에너지, ESS, 전기차 등에서 생산 및 저장한 전력을 모아 거래할 수 있는 소규모 전력 중개거래 시장이 2019년 2월부터 본격적으로 열릴 예정. 소규모 발전사업자들은 중개서비스를 이용하여 전력/REC 거래의 편의성을 향상할 수 있으며, 물량 증가에 따른 가격 교섭력 제고 가능. 수 백 kW급 중형 태양광 발전소를 중심으로 중개서비스 이용이 이루어질 전망

※ **Comment** : 초기 편익 예측이 쉽지 않아 전력 중개사업에 대한 수익성을 판단하기 쉽지 않으며, 정부의 추가 지원제도 및 사업모델의 경쟁력 등에 따라 사업 유인은 차별화될 전망

■ 2019년 2월부터 소규모 태양광발전 등으로 생산한 전력을 모아 거래할 수 있는 전력 중개 시장이 본격적으로 시작될 예정

- 소규모 전력중개사업은 중개사업자가 1MW 이하의 신재생에너지, ESS, 전기자동차 등에서 생산 및 저장한 전기를 모아 전력시장에서 거래하는 사업을 의미
 - 2018년 6월 소규모 전력중개사업을 허용하는 전기사업법 개정안이 공포되었고, 전기위원회 심의를 거쳐 2018년 12월 13일 시행에 들어감. 2019년 1월 중개 시스템 실증테스트를 거쳐 2월부터 본격적으로 거래가 이루어질 예정
- 중개사업자는 신재생에너지 발전사업자가 생산한 전력과 공급인증서(REC)를 대신하여 거래하고, 발전설비 유지보수 등 전력자원을 관리하는 서비스 제공
- 소규모 신재생에너지 발전사업자 등은 중개거래 및 유지관리 서비스에 대한 수수료를 중개사업자에게 지불

그림13 | 소규모 전력중개사업 개요



자료 : 산업통상자원부, 하나금융경영연구소

■ 소규모 발전사업자들은 중개서비스를 이용하여 전력/REC 거래의 편의성 향상 등 가능

- 지금까지는 설비용량이 작아 거래 규모가 크지 않음에도 불구하고, 발전사업자가 직접 복잡하고 번거로운 거래 절차를 숙지 및 이행해야 했는데, 앞으로는 전력 중개업체에 거래서비스를 위탁할 수 있어 발전사업 운영에 대한 부담 완화 가능
- 중개사업자는 전력 및 REC 거래에 있어 물량 증가로 가격 교섭력을 높일 수 있으며, 발전소 유지 관리 및 투자 등에 전문적이고 다양한 서비스 제공 가능
 - 최근 신재생에너지 발전사업자 증가로 현물 REC 판매 경쟁이 치열한 상황이며, REC 가격도 약세를 지속하고 있어 중개사업자를 통한 가격 협상력 제고 기대
 - 소규모 발전소는 단위운영비가 높은 편으로 다수의 발전소를 통합해 운영비용 절감 가능

■ RPS 고정가격계약 입찰에 실패한 중소규모 태양광 발전사업자를 중심으로 초기 중개 서비스 이용이 이루어질 것으로 예상

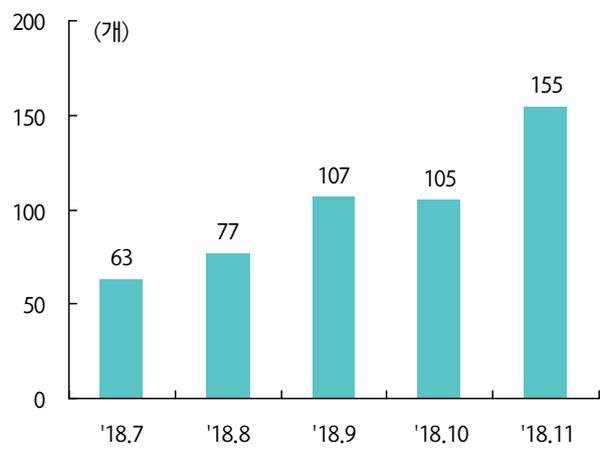
- 신재생에너지 발전사업 참여가 늘어나며 전력시장 회원사수가 빠르게 증가하고 있으며, 특히 수백kW급 중형 태양광 발전사업자 확대가 두드러짐
 - 전력시장 회원사의 95% 이상을 신재생에너지 사업자가 차지하고 있는 상황으로 2018년 11월 한 달간 태양광 발전사업자 155개사가 신규로 등록하였고 이들의 평균 설비규모는 300kW 수준
- 현재 중소규모 태양광 발전에서 안정적으로 수익을 창출할 수 있는 방법은 ①소형 태양광 고정가격 매입제도(한국형 FIT)에 참여하거나, ②고정가격계약 경쟁 입찰에서 사업자로 선정되는 것이며, 이외에는 직접 전력시장 및 REC 현물 시장에 참여하여 판매해야 함
 - MW급 대규모 발전소는 RPS 의무대상자(발전공기업 등)와 직접 장기 고정가격계약 체결 가능

표6 | 소규모 전력 중개서비스 사업 참여자별 역할

구분	주요 역할
중개사업자	분산자원 제어를 통해 전력도매시장 참여 또는 판매사업자에게 전력 판매, 판매수익은 분산 자원 사업자와 공유
소규모 발전소 (분산자원 사업자)	중개사업자에게 분산자원 제어 위탁
시장 운영기관	발전 전력 구매 및 전력망 안정을 위한 연합 전력자원 제어 지시

자료 : 전력거래소, 하나금융경영연구소

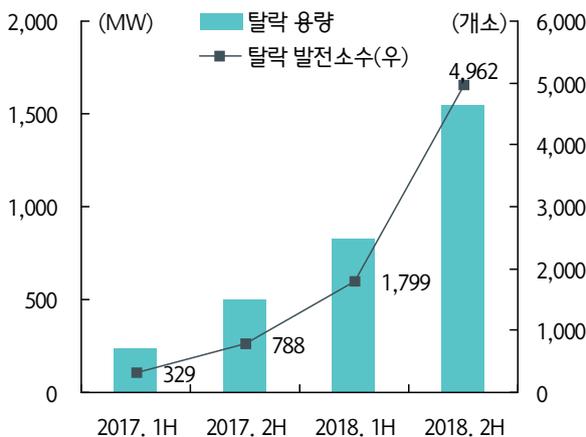
그림14 | 태양광 발전사업자 전력시장 월별 신규 등록 현황



자료 : 전력거래소, 하나금융경영연구소

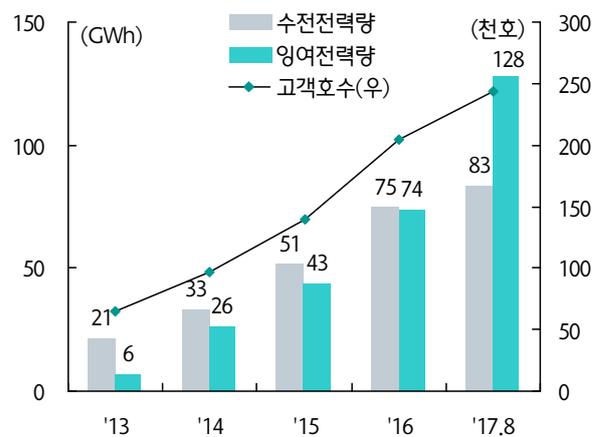
- 소형태양광 고정가격계약의 경우, 비교적 높은 가격(2019년 매입가 SMP+1REC 184,393원)으로 20년간 전력을 판매할 수 있으나 설비용량이 30kW 미만으로 제한되어 있어 중형 태양광 발전소는 참여가 어려움
 - 단, 농업인, 어업인, 축산업자 및 영농조합, 협동조합 등은 설비용량 100kW 미만
- 고정가격계약 경쟁 입찰의 설비용량 권고범위(100kW미만 우선선정 50%, 100kW이상 1MW미만 40%, 1MW이상 10%)는 다소 여유로우나, 선정 경쟁이 치열
 - 선정횟수가 연 2회에 불과하고 회당 총 선정용량이 250MW(단, 2018년 하반기 350MW)로 제한되어 있는 반면 입찰에 참여하는 발전소가 대폭 늘어나며, 사업자 선정 경쟁률이 2017년 상반기 1.96:1에서 2018년 하반기 5.4:1로 크게 증가
- 고정가격계약 입찰에서 탈락한 발전소는 2017년 상반기 329개에서 2018년 하반기 4,962개로 늘어났으며, 탈락용량도 2017년 상반기 239.8MW에서 2018년 하반기 1,552.3MW로 확대
- 입찰에 실패한 발전소들은 개별적으로 전력 및 REC를 판매해야 하기 때문에 편의성 및 가격교섭력을 높일 수 있는 중개서비스 이용을 고려할 것으로 보임
- 한편, 자가소비 목적으로 가정용 태양광 설치도 늘어나 태양광 상계거래³⁾가 확대되는 추세이며, 잉여 전력량은 2016년 74GWh에서 2017년 8월에는 128GWh로 증가
- 태양광 설치가구 증가보다 잉여전력량 증가폭이 더 높아 전력 운용의 효율성을 높일 필요가 있으며, 중개사업자를 이용해 전체 편익 향상을 고려 가능

그림15 | RPS 고정가격계약 경쟁 입찰 탈락 발전소 동향



자료 : 한국에너지공단, 하나금융경영연구소

그림16 | 태양광 상계거래 현황



자료 : 언론보도, 하나금융경영연구소

3) 태양광 상계거래: 일반 주택의 옥상 등(수용가)에 소규모 태양광 발전설비를 설치해 생산된 전기를 주택에서 먼저 사용하고 남은 전력을 한전에 송전하면 잉여량만큼 전기요금에서 차감하는 거래방식

■ **KT, 포스코에너지, SKT 등이 미래먹거리 확보 차원에서 전력중개사업에 나설 것으로 예상되는 가운데, 전력수요 예측 및 관리 역량이 중요하게 작용할 전망**

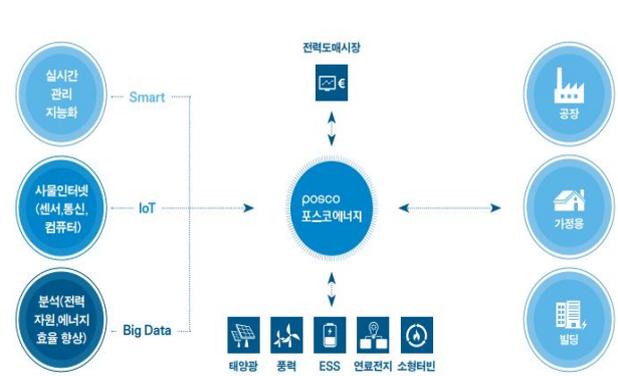
- 전력 중개를 이용한 가상발전소(VPP, Virtual Power Plant) 비즈니스는 유럽, 미국 등에서 활발하게 추진되고 있으며, IEA에 따르면 2017년 유럽의 VPP 용량은 18GW에 이룸
 - 가상발전소는 IoT 기술을 바탕으로 태양광, ESS 등 분산자원을 연결(aggregation) 및 제어하는 가상의 주체를 말하며, 소규모 자원을 하나로 모으는 개념이기 때문에 규모의 경제 가능
- 정부는 2016년 소규모 전력중개 시범사업을 진행한 바 있으며, 당시 사업에 참여했던 업체들을 중심으로 초기 전력중개거래 사업이 이루어질 전망
 - KT, 포스코에너지, 벽산파워, 이든스토리, 한화에너지, 탑솔라 등 6개사가 시범사업 참여
- KT, 포스코에너지 등은 소규모 전력중개사업의 개념을 확장한 VPP 사업에 관심이 높은 편이며, SKT, 한화에너지, 해썹(이든스토리) 등도 소규모 전력중개사업을 추진
 - KT는 인공지능(AI) 기반의 빅데이터 분석엔진 ‘e-Brain’이 탑재된 에너지통합관리 플랫폼(KT-MEG)을 개발하였으며, KT-MEG 기반의 발전량 예측기술과 블록체인 기술을 접목하여 안전하고 효율적인 전력중개시스템을 구축
 - 포스코에너지는 분산자원 관제 등이 가능한 통합운영플랫폼을 자체적으로 구축했으며, 시범사업 경험을 바탕으로 소규모 태양광 발전사업자를 공략
- 전문성을 갖춘 소규모 발전업체 등도 운영비용 절감 및 협상력 제고를 위해 전력 중개 사업 추진을 고민해 볼 것으로 예상
- 현재 전력시장구조, 전력 및 REC 가격의 불안정성 등을 고려할 때 전력중개사업이 당장 수익을 창출하기는 쉽지 않을 것으로 보이며, 정부는 전력자원 통합 및 예측에 따른 추가적인 인센티브 등을 고려해 볼 필요 

그림17 | 유럽 및 미국의 주요 전력중개사업자 현황



자료 : ADL

그림18 | 포스코에너지 가상발전소(VPP) 운영사업 개념도



자료 : 포스코에너지, 하나금융경영연구소

F. 건설 : 3기 신도시 계획 향후 건설경기 안정화에 도움될 전망

※ **Summary** : 서울 주택수요 분산을 목적으로 3기 신도시 계획이 확정·발표되었음. 과거 1, 2기 신도시 대비 규모는 작으나 주택건설 뿐만 아니라 광역 교통망 확충, 부동산 개발을 위한 부지조성, 기계설치 등 신규 발주를 유발함으로써 건설경기기 후퇴-침체기에 감소하는 수주물량을 안정적으로 유지하는데 상당한 도움이 될 전망.

※ **Comment** : 시장의 관심이 수도권에 집중됨에 따라 경기진폭이 상대적으로 더 큰 지방 건설시장의 급격한 위축 및 건설사 부실 가능성에 주의할 필요

■ 증가한 주택수요에 대응하기 위하여 제3기 신도시 건설 계획 확정·발표

- 국토부 등은 지난해 12.19일 제2차 수도권 주택공급 계획(총 15.5만호)의 일환으로 제3기 신도시 건설계획을 확정·발표
- 발표된 신도시는 모두 서울 중심으로부터 반경 20km 내외에 위치하여 1기 신도시와 유사한 입지로 서울 주택수요 분산 효과가 높을 것으로 기대됨
 - 2기 신도시는 서울 중심에서 30km이상 떨어져 위치한 관계로 동탄, 판교를 제외하고 서울 주택수요 분산이라는 목적을 달성하기는 어려웠음
 - 국토부 발표자료에는 서울 경계로부터의 거리(1기 신도시 5km, 2기 신도시 10km, 3기 신도시 2km)가 표기되어 있으나 서울시의 경계가 부정형인 관계로 큰 의미는 없음
- 도시 총 면적은 1기 신도시의 절반 수준이나 수용 능력은 유사한 수준이며 자족도시로서의 기능을 강조한 것이 특징
 - 과거보다 지방자치제도가 성숙되면서 해당 지자체와의 논의 과정에서 자족도시 조성방안(가용토지의 절반 정도가 자족용지)이 구체화된 것으로 추정됨

표7 | 수도권 신도시 개관

구 분	서울 중심으로부터 거리	도 시 규 모			비 고
		총 면적 (만㎡)	총 주택건설 (천호)	1만㎡당 주택 수(호)	
1기 신도시	20km 내외	5,015	291.8	58.2	분당, 일산, 산본, 중동, 평촌
2기 신도시	30km 내외	12,410	608.2	49.0	판교, 동탄1·2, 한강, 운정, 광교 등 10곳
3기 신도시	20km 내외	2,293	122	53.2	왕숙, 교산, 과천, 계양

자료 : 국토교통부

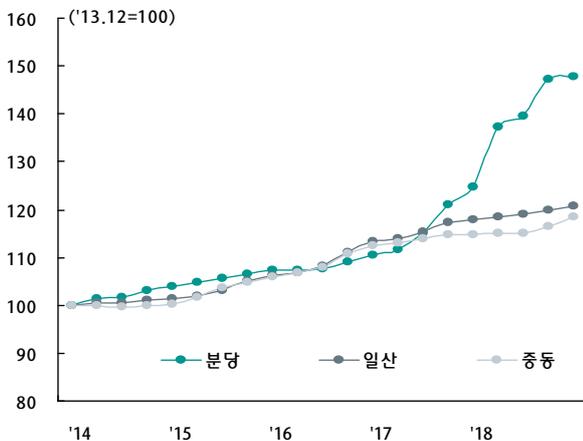
■ 주택수요 분산 효과는 서울로부터의 거리보다는 생활권 및 자족기능 확충 여부가 더 중요

- 유사한 입지조건을 보였던 1, 2기 신도시들 사이에서도 주택가격 상승을 기준으로 살펴본 수요 분산 효과는 강남 생활권 접근성과 자족기능에 따라 차이가 발생했음
 - ※ 주택수요 분산효과는 실제 신도시가 서울의 대안으로 인식되는지의 여부에 달려 있어 가격만으로 평가할 수는 없으나 대안으로 우선 인식되는 지역일수록 경쟁이 심해 가격이 더 오를 가능성이 높기 때문에 이를 평가 기준으로 고려했음
- 1기 신도시 중 분당, 2기 신도시 중 광교는 같은 시기 유사한 입지에 있던 다른 신도시 대비 주택수요 분산효과가 월등히 높았던 것으로 평가됨
 - ※ 2기 신도시 중 판교, 위례는 1기 신도시와 유사한 위치에 있어 비교 대상에서 제외함
 - 1기 신도시 중에서 분당은 타 지역 대비 월등히 높은 분산효과를 보였는데 강남 생활권 접근 가능성, 판교 테크노벨리 등 자족기능 확충의 영향으로 판단됨
 - 2기 신도시 중에서 광교의 분산효과는 김포, 파주 등 타 지역 대비 높았는데 이는 분당, 판교의 후광효과로 판단됨

■ 다만, 과천 이외 다른 지역의 자족기능 확충 가능성은 낮은 편

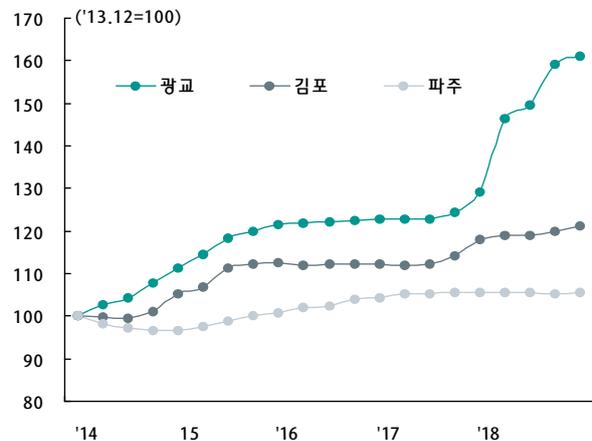
- 모든 대규모 택지개발 계획이 자족기능을 전제하고 있으나 분당, 판교 등을 제외하고 현실적으로 서울의 베드타운에 그치고 있음
 - 1, 2기 신도시 외에도 다산신도시, 고양삼송 등 모든 택지지구들은 도시계획 단계에서 산업기반시설 확충을 통한 자족도시를 지향하고 있으나 실현되지 못하고 있는 것으로 평가됨
- 현실적으로 강남 생활권 접근가능성이 높은 분당, 판교만이 자족기능을 확충하고 있으며 3기 신도시 중 과천만이 이 같은 조건을 만족함

그림19 | 1기 신도시 아파트 가격지수



자료 : 부동산114

그림20 | 2기 신도시 아파트 가격지수



자료 : 부동산114

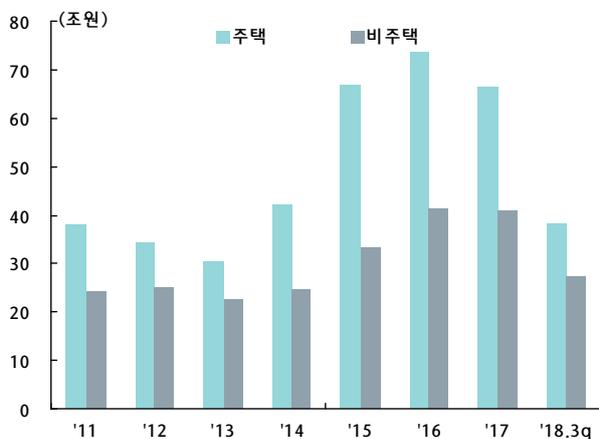
■ 향후 건설경기 안정화에 상당한 도움이 될 것으로 기대

- 건설경기는 전형적인 순환성을 띠고 있는데 최근 건설경기 선행지표인 건설 수주액 추이를 볼 때 향후 건설경기 후퇴기 진입이 확실시되고 있음
 - 건설 수주총액은 '16년 145.4조원으로 정점에 이른 이후 '17년에는 전년대비 3.1%, '18.3 분기에는 전년동기대비 6.8% 감소하는 등 감소세 지속 및 감소폭 확대 중
- 전체 수주의 절반가량을 차지하는 주택부문의 수주가 감소한 것이 원인으로 신도시 건설에 따른 신규분양 등으로 침체국면의 수주감소를 상당부분 회복할 수 있을 전망
 - 주택 수주액 변동률(YoY) : 9.7%(2016) → -9.7%(2017) → -19.6%(2018.3q 누적)
- 여기에 광역교통망 확충, 부동산 개발을 위한 부지조성 및 기계설치에 따른 민간 토목 발주 역시 증가할 수 있어 종합적인 건설경기 안정화에도 기여할 것으로 기대됨

■ 단, 비수도권에 대한 관심 저하에 따른 위기 발생 가능성에 주의

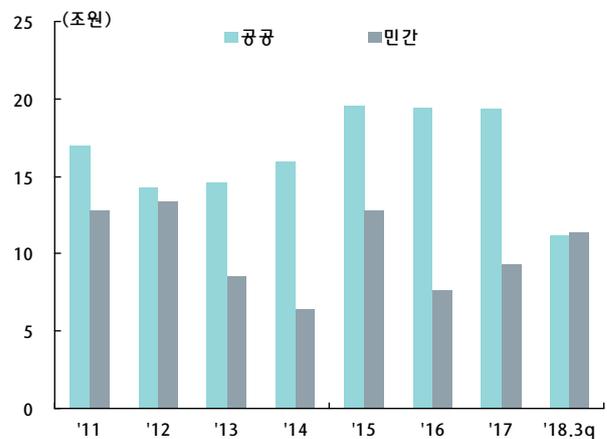
- 주택경기는 하위시장별 경기국면이 별도로 형성되며 경기진폭도 큰 특징이 있어 후퇴-침체기 시장 양극화가 발생하기 용이함
- 특히 건설경기 진폭은 수요가 탄탄하지 않은 비수도권에서 더 큰 경향이 있는데 2기 신도시 확충 등 수도권 공급확대 계획은 수요 및 공급자금 등을 수도권으로 주목시키는 효과가 있어 후퇴-침체기 비수도권 주택시장을 더욱 위축시킬 수 있음
 - 금융위기 이후 미분양 주택은 16.5만호에 달했으며 이 중 84.6%가 비수도권에서 발생했음
- 건설사 재무여력이 과거 대비 크게 개선되었으나 한두 사업장의 분양실패 만으로 유동성 위기가 발생하기 쉬운 건설업 특성을 고려할 때 지방 건설사에 대한 꾸준한 모니터링이 필요할 것으로 판단됨 

그림21 | 건축부문 수주실적



자료 : 대한건설협회

그림22 | 토목부문 수주실적



자료 : 대한건설협회

G. 종합유통 : 새벽배송 시장 경쟁 심화에 따른 물류비용 증가 우려

※ **Summary** : 빠른 성장세를 보이는 신선식품 새벽배송 시장에 스타트업 뿐만 아니라 기존 소매 업체들의 참여가 확대되는 추세. 해당 시장은 온라인 음식료품의 성장, 1인 가구 및 맞벌이 부부 증가, 간편식 선호 트렌드 등에 따라 성장 중에 있으나, 야간 근로에 따른 인건비 증가, 신선식품 운송 및 보관에서의 높은 손실률, 음식료품 물류 관련 막대한 인프라 구축비용 등이 위험 요인으로 존재

※ **Comment** : 음식료품의 낮은 온라인 침투율을 감안하면 성장세를 이어나갈 것으로 예상되지만, 배송 경쟁 심화는 저조한 온라인 업체들의 수익성에 더욱 부정적인 영향을 미칠 것으로 판단

- 스타트업이 시작한 새벽배송 시장에 기존 대형마트, 편의점, 백화점 등의 참여 증가
 - 자정 전까지 주문하면 다음날 새벽에 상품을 수령할 수 있는 신선식품 새벽배송 시장에 기존 유통업체들의 참여가 확대되는 추세
 - 새벽배송의 기틀을 다진 것은 스타트업으로, '헬로네이처', '마켓컬리', '배민찬' 등은 신선식품 새벽배송으로 온라인 쇼핑 시장의 틈새시장을 공략하며 성장
 - 소비자들의 호응도가 높아지자 기존 온라인 몰 업체인 티몬이 서울, 경기 지역을 대상으로 서비스를 시작하였으며, 이어 편의점, 슈퍼, 마트 등이 새벽배송 서비스를 도입
 - GS25와 GS슈퍼를 운영하는 GS리테일은 자사 온라인몰 GS프레시를 통해 참여
 - BGF리테일은 2018년 6월 SK플래닛의 자회사(2016년 인수)인 '헬로네이처'와 신주인수 계약을 체결하고, 유상증자(50.1%)에 참여하면서 조인트벤처 형태로 헬로네이처를 운영
 - 롯데슈퍼와 이마트('쓱배송굿모닝')는 각각 2018년 2월, 5월부터 신선식품에서의 채널 우위와 매장을 도심 내 물류센터로 활용 가능하다는 이점을 살려 새벽배송 시작
 - 2019년 1월에는 현대백화점이 백화점 업계 최초로 새벽배송 도입

표8 | 새벽배송 참여 업체와 특징

서비스, 업체 명	주문 마감	배송 완료 (다음날)	주요 특징
마켓컬리	오후 11시	오전 7시	시장 선도 업체, 스토리텔링과 깔끔한 포장, 주 7일 새벽배송
헬로네이처	밤 12시	오전 8시	서울 전 지역 새벽배송 가능
티몬	밤 12시	오전 9시	신선, 냉장, 냉동식품 등 1,600여 종 운영
GS리테일	오후 11시	오전 1~5시	GS프레시 통해 서울 지역, 5천여 개 상품 새벽 배송
롯데슈퍼	오후 10시	오전 1~7시	유기농 채소, 생선, 즉석식품 등 식품에 특화
이마트	오후 6시	오전 6~10시	식품, 공산품 등 5만여 개의 다양한 상품군
현대백화점	오후 4시	오전 7시	프리미엄 신선, 가공식품 위주

자료 : 각 사, 언론자료

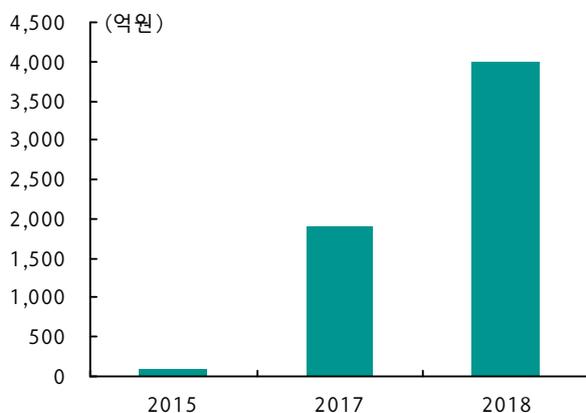
■ 새벽배송 시장 참여 업체의 증가는 시장 규모의 빠른 성장과 선도 업체의 괄목한만한 성과에 기인하는 것으로 판단

- 업체 참여가 증가하는 이유는 성장 정체의 소매유통 분야에서 양호한 시장 성장을 보이고 있으며, 선도업체인 마켓컬리 또한 우수한 성장을 나타내고 있기 때문
 - 신선식품 새벽배송 시장 규모는 2015년 약 100억원대에서 2018년 40배인 4,000억원(추정)으로 성장할 만큼 빠르게 성장 중
- '더파머스'는 2015년 식음료 전문 온라인 몰 마켓컬리를 런칭하였으며, 런칭 다음해인 2016년 매출액 173억 원을 기록한 후 2017년에는 2.7배인 약 465억 원으로 성장
 - 2018년 연매출은 1천억 원을 넘어선 것으로 추정('18.3 월매출 100억 원 초과)
- 독보적인 성장세에 투자금이 몰리면서 런칭 4년만인 2019년 상반기를 목표로 IPO를 준비 중에 있으며 2018년 6월, 프리 IPO에서는 약 670억 원의 투자금 유치
 - 프리 IPO에는 세콰이어캐피탈(애플, 구글 등에 초기 투자한 미국의 VC), 세마트랜스링크 등이 참여한 것으로 알려졌으며, 당초 2018년 2월, 기존 투자자들로부터 94억 원의 전환 우선주 발행이 결정된 것의 연장으로 글로벌 투자자들이 참여를 원하면서 규모가 확대

■ 신선식품 새벽배송의 성장 배경은 온라인 식음료품의 높은 성장률, 가정 간편식 선호, 1인 가구 및 맞벌이 가구의 증가, 식음료 물류 인프라 확대 등을 들 수 있음

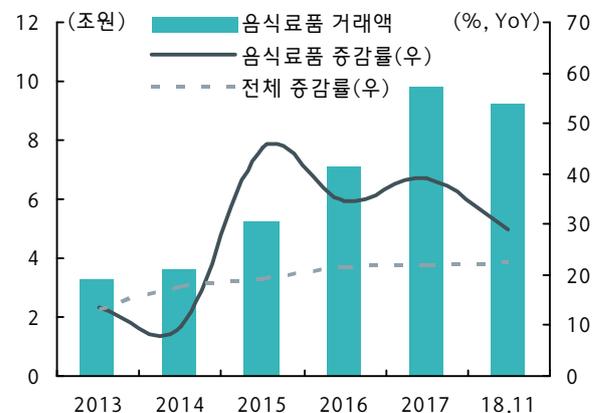
- 신선식품 새벽배송의 성장 배경으로 우선 새벽배송을 포함한 식음료품의 온라인 쇼핑 거래액이 신뢰도 상승과 인프라 확충으로 빠르게 성장하고 있는 점을 들 수 있음
 - 온라인 쇼핑에서 식음료품 거래액은 2015년부터 빠르게 증가하고 있으며, 전체 온라인 쇼핑 거래액 증가율이 약 20%인 반면 식음료품은 약 30%의 높은 성장률을 나타냄

그림23 | 신선식품 새벽배송 시장 규모



자료 : 농촌진흥청(2018년은 추정치)

그림24 | 온라인 식음료품 거래액 추이



주 : 2018년은 누적 기준, 2017년 표본 변경으로 2018년 자료는 신 표본 기준
자료 : 통계청

- 수요측면에서는 1인 가구와 맞벌이 부부의 증가로 퇴근 후 간편한 식재료를 구매하려는 수요가 증가하였으며, 가정 간편식 선호도 상승, 쇼핑 편의성을 중시하는 트렌드 확산, 프리미엄 식재료에 대한 관심 증가 등도 수요 증가의 원인
- 공급 측면에서 냉장, 냉동 배송 인프라가 확대되면서 음식료 관련 물류 인프라의 진입 장벽이 비교적 낮아진 점도 성장을 견인

■ 신선식품 새벽배송의 리스크 요인은 인건비, 상품 손실, 물류 투자 등에 따른 비용 증가

- 신선식품 새벽배송의 특성에 기인하는 높은 비용이 리스크 요인으로 야간 근로에 따른 높은 인건비 부담, 신선식품 배송의 높은 손실률, 막대한 물류 투자비용 등이 발생
 - 냉장 시설이 필요한 식재료 관련 물류 인프라(콜드 체인)는 일반 물류보다 많은 비용 발생
 - 시장 성장에도 불구하고 고비용 리스크는 여전히 지속되고 있으며, 해당 사업 비중이 높은 관련 스타트업들을 통해 살펴보면마켓컬리, 헬로네이처와 함께 새벽배송 3대 스타트업으로 여겨졌던 배민찬은 저조한 실적으로 2019년 2월 서비스 종료 예정
 - 배민찬을 운영하는 우아한신선들(배달의 민족 운영사인 우아한형제들 자회사)의 영업손실은 2015년 14억 원, 2016년 63억 원, 2017년 125억 원으로 지속적으로 증가
 - 선도 업체인 더파머스도 운송 관련 비용 부담이 높은 편으로 전체 판관비 250억원 중 배송 관련 비용(운송비, 포장비, 차량유지비)은 97억 원으로 38% 차지
 - 운송비용 부담으로 더파머스는 2016년 68억 원의 영업손실에 이어 2017년에도 124억원의 영업손실을 기록하였으며, 수익성 측면에서는 기업 존속이 우려되는 상황
- ※ 2017년 회계감사(대주회계법인)에서 손손실 124억원, 유동부채의 유동자산 21억원 초과, 총부채의 총자산 13억원 초과 등에 따라 기업 존속이 불확실하다고 명시

표9 | 신선식품 새벽배송의 비용 구조

구분	내용
높은 인건비	새벽에 배송하기 위해 야간에 작업이 이루어지기 때문에 주간 배송 대비 야간 근로 수당이 추가 발생
높은 상품 손실률	보관기간이 짧은 신선식품 특성 상 운송 및 보관 과정에서 폐기율이 공산품 대비 높은 편으로 상품 손실에 따른 비용 발생
막대한 물류 인프라 구축비용	물류 창고, 운송 차량 등을 냉장이 가능한 콜드 체인으로 구축하기 위해서는 일반 물류 대비 막대한 초기 설립비용 및 운용비용이 발생

자료 : 언론 자료, 하나금융경영연구소

표10 | 더파머스의 배송 관련 비용 구조 (단위 : 억원)

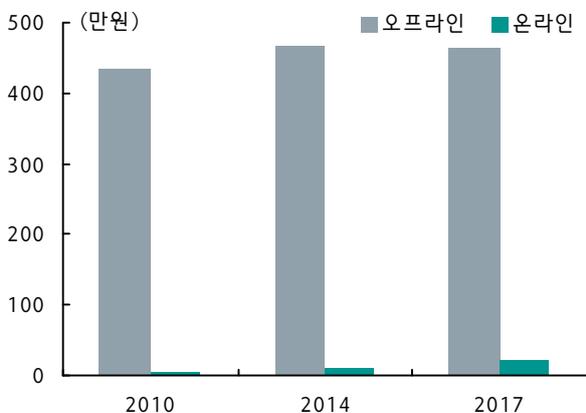
구분	2017	2016
매출액	465.7	173.6
매출총이익	126.3	40.1
판매비와관리비	250.2	128.3
차량유지비	1.5	0.9
운반비	55.7	33.9
포장비	39.8	14.3
영업손실	124.0	88.3

자료 : 더파머스

■ 새벽배송을 중심으로 신선식품 온라인 시장이 확대될 것으로 예상되지만, 고비용의 새벽배송이 확대되는 점은 업체들의 수익성에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상

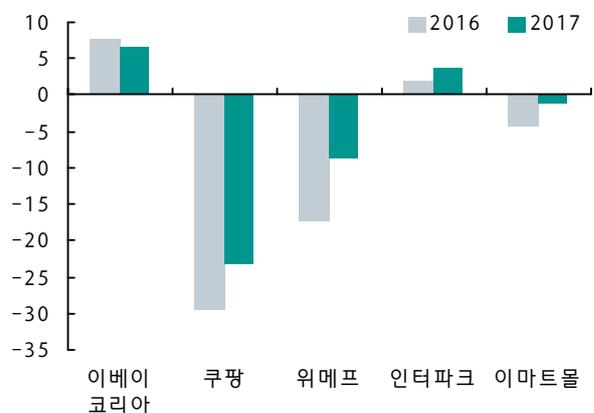
- 신선식품 분야는 그동안 높은 비용 부담으로 온라인화가 더디게 진행되었던 만큼 여전히 성장 여력이 남아 있는 분야로 당분간 높은 성장세를 이어나갈 전망이며, 시장 성장 기대감에 따라 업체들의 참여와 투자가 증가할 것으로 예상
 - 농촌진흥청 자료에 따르면 2017년 기준 가구당 식품 오프라인, 온라인 구매액은 각각 464.5만원, 20.4만원으로 온라인 침투율이 약 4.2%의 수준이며, 일반적인 상품의 온라인 침투율이 약 20%인 점을 감안하면 성장 가능성이 높은 편
 - 특히, 신선식품은 일반 공산품과 비교하여 반복, 정기 구매 비율이 높아 충성 고객층 확보를 원하는 온라인 업체들에게 매력적인 시장이기 때문에 적극적인 업체 참여 예상
- 하지만 당일배송을 넘어 고비용의 새벽배송까지 경쟁이 확대되면서 물류비용 증가가 예상되며, 온라인 업체들의 저조한 수익성을 감안하면 비용 관리 전략 및 자금 조달 방안 마련이 요구되는 상황
 - 현재 대부분의 새벽배송 서비스는 비용 관리를 위해 서울 및 수도권과 같이 배송효율이 높은 일부 지역 대상으로만 시행 중이며, 이마트, 쿠팡 등은 최근 외부 투자금으로 각각 1조, 2조원을 조달하여 온라인 물류 인프라 확충에 주로 사용할 계획
 - 판매중개가 주 사업모델로 물류비중이 낮은 이베이코리아(G마켓, 옥션)를 제외하면 온라인 업체들 대부분의 수익성이 저조하며, 대기업인 이마트 온라인몰의 경우에도 2010년 사업부 확장 이후, 2018년 3분기까지 지속 적자(2018년 1분기 제외)
- 최근 최저임금 인상, 52시간 근로 등으로 소매 업계의 판관비 상승이 예상되는 상황에서 물류 경쟁 심화는 업체들의 수익성에 대한 보수적인 접근이 필요함을 시사

그림25 | 연간 가구당 채널별 식품 구매액



자료 : 농촌진흥청

그림26 | 국내 주요 온라인 업체들의 영업이익률



주 : 이마트몰은 이마트 온라인 사업부의 재무실적 기준
 자료 : Kis-Value, 각 사

산업별 주요 지표

음식료(C10) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

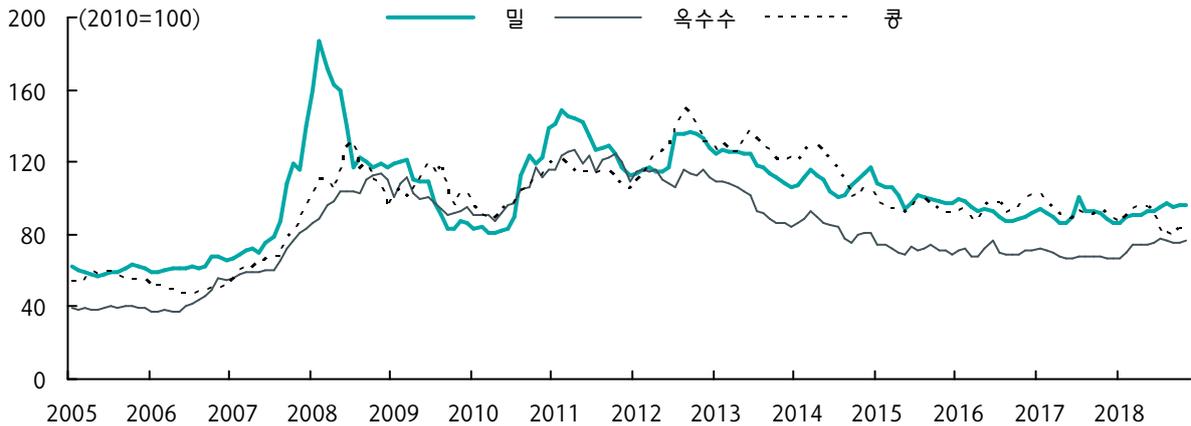
회복

안정

활황

둔화

그림27 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

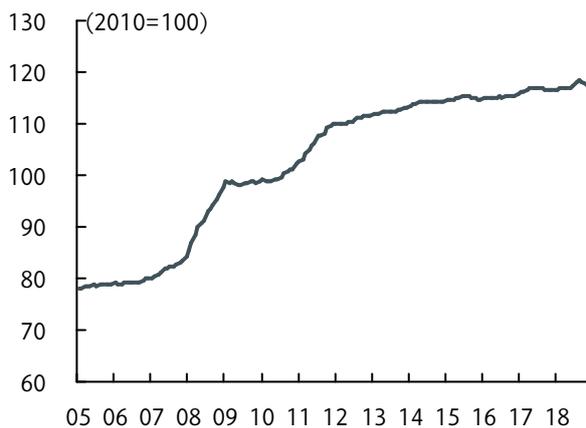


자료: 한국은행

■ 국제 곡물시장은 소비 둔화 속 생산 호조로 수급 및 가격이 안정

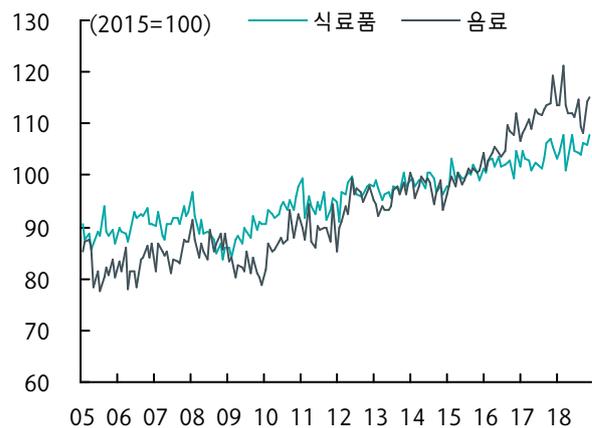
- 국제 곡물가격은 장기 안정 추세를 지속하고 있으며, 12월 초 미중 무역분쟁 휴전(90일) 합의로 중국 수입업체가 미국산 대두 수입을 재개하기 시작하면서 대두가격이 소폭 상승. 그럼에도 불구하고 전반적인 곡물 수급 상황은 안정적
- USDA(美 농무부)의 12월 보고서에 따르면 '18/19년 국제 곡물 재고율 전망치는 전월대비 0.1%p 상승한 29.0%를 기록했고, 소맥, 옥수수, 대두 모두 수요 부진으로 안정적인 재고율을 유지하고 있는 것으로 평가

그림28 | 음식료품 제품가격 지수



자료: 통계청, 한국은행

그림29 | 음식료품 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

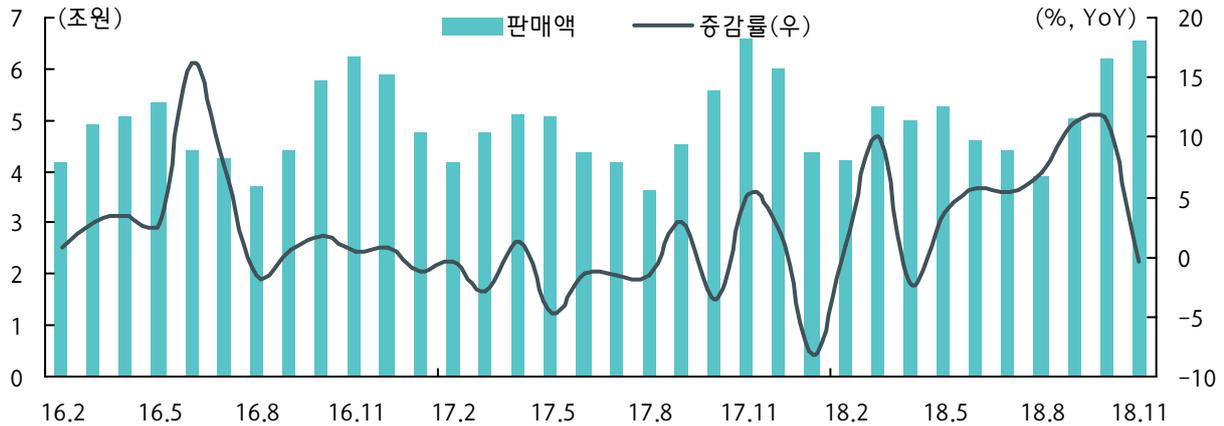
■ '18년 하반기 안정되었으나, '19년 초 재인상 가능 ■ 11월 식료품 및 음료가격 동반 상승

- '18년 상반기 국내 음식료 업체는 대대적인 제품가격 인상 단행 후, 하반기 가격이 다소 안정되는 분위기를 시현하고 있으나 '19년 초 추가적인 인상 가능성 제기
- '18년 하반기 식료품과 음료 출하지수의 갭이 축소되는 모습이며, 11월에는 두 품목 모두 출하가 증가하였고, 특히 음료의 지수 상승폭이 더 큼

의류(C14) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

그림30 | 의류 판매액 추이

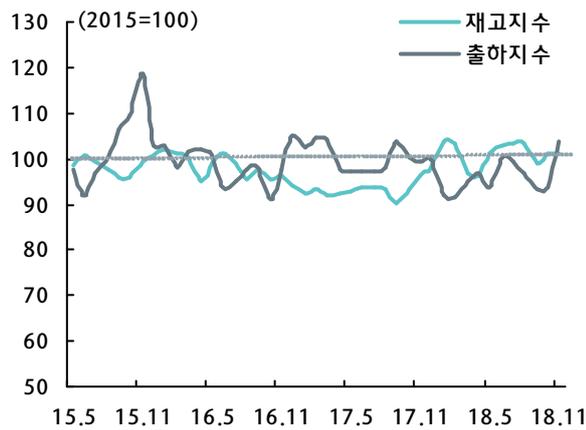


자료: 통계청

■ 2018년 10월까지 회복세를 나타내었던 의류판매액은 11월에는 다시 감소세 전환

- 2018년 중순에는 점차적인 성장률 회복세를 나타내며, 9,10월에는 전년동월대비 10%의 양호한 성장률을 기록
- 2018년 11월, 의류판매액 성장률은 소비 심리 위축과 전년 동월의 높은 성장(5.2%)의 기저효과로 전년동월대비 -0.4%를 기록하며 다시 감소세로 전환

그림31 | 의류 출하, 재고 지수 추이

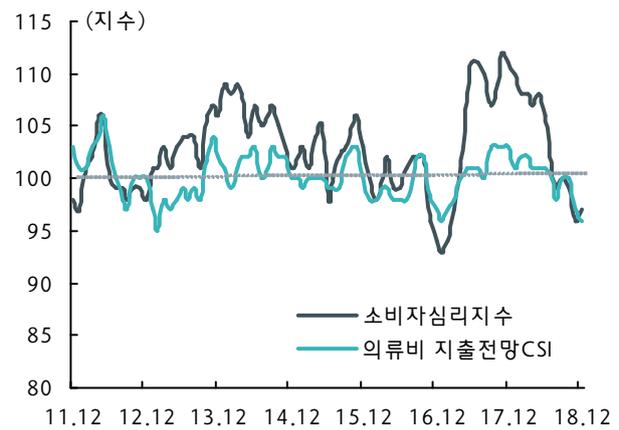


자료: 통계청

■ 재고지수 증가는 소폭 둔화, 출하지수는 증가로 전환

- 2018년 11월 출하지수는 103.9로 소폭 회복되며 전년동월대비 4.3% 증가
- 재고지수는 증가세가 소폭 둔화(5.3%)되며 101.3 기록

그림32 | 의류 관련 소비 심리 지수 추이



자료: 통계청

■ 소비 심리 지수는 위축 상황 지속

- 회복세를 나타내었던 소비 심리가 최근 위축
- 12월, 소비자심리지수와 의류비지출전망 CSI 모두 지난 달과 유사한 수준인 각각 96, 97을 기록하며 기준점(100) 하회

철강(C24) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

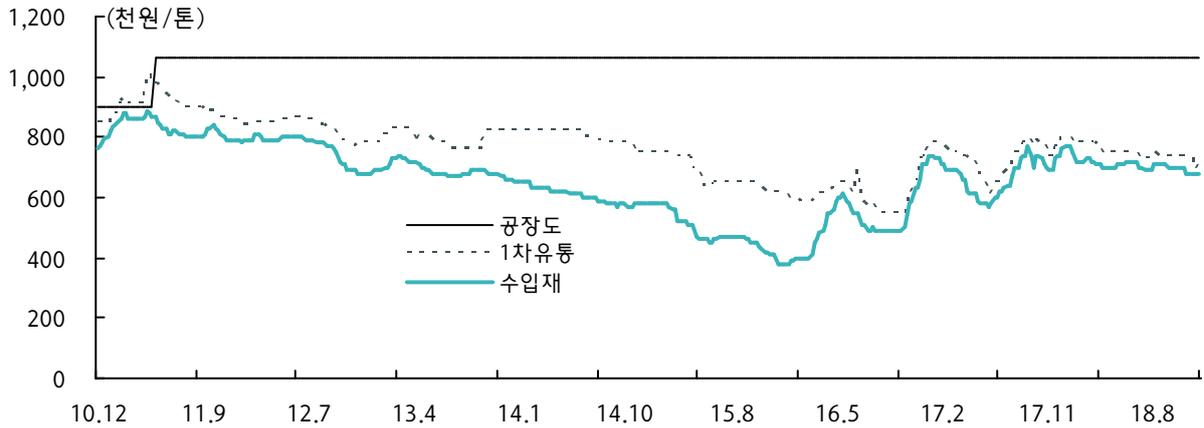
회복

안정

활황

둔화

그림33 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이

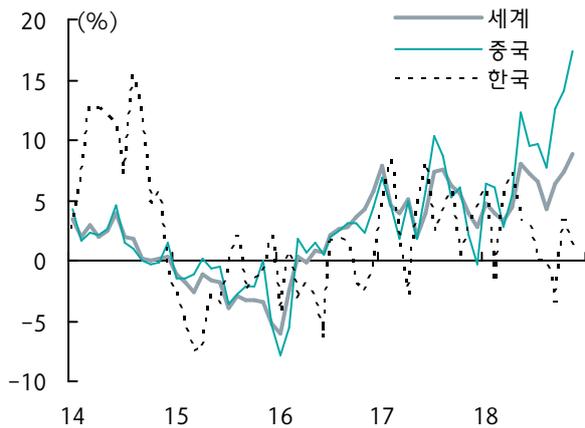


자료: 한국철강신문

■ 상반기 보호무역주의 영향으로 하락 반전하였고, 하반기 수요산업 부진으로 하향 안정 지속

- 철강가격이 2015년 말을 저점으로 최근 몇 년간 상승 추세를 보여 왔으나, 2018년 들어 글로벌 보호무역주의 확산(미중 무역협상의 불확실성) 등의 영향으로 조정
- 특히 10월 이후 중국시장이 동절기에 진입하면서 주요 제품가격이 하락하였고, 국내 또한 전방산업(건설, 자동차 등) 경기 부진으로 제품가격의 하락 가능성 증가

그림34 | 주요국 조강생산 증가율

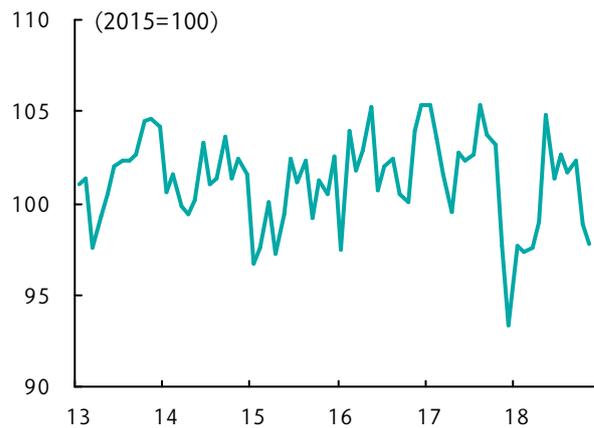


자료: World Steel Association

■ 연말 중국은 조강 생산이 증가한 반면, 한국은 안정

- '18년 말 中 정부의 철강산업 구조조정 완화 정책으로 전 세계 조강 생산량이 크게 확대되고 있는 반면, 한국의 경우 전년대비 생산 변동률이 낮은 편

그림35 | 국내 1차 금속 출하지수



자료: 통계청, 한국은행

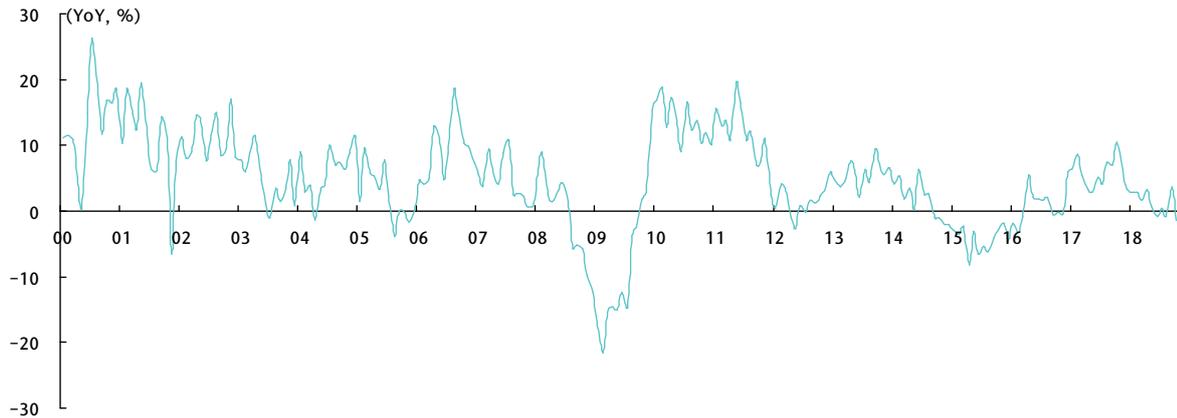
■ 하반기 국내 금속제품 출하지수가 급락

- '18년 하반기 이후 주요 수요산업(건설, 자동차, IT 등)의 경기 둔화로 철강을 비롯한 금속제품 출하가 가파르게 하락하고 있고, 추세적인 재반등 가능성 낮은 것으로 판단

자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

그림36 | 국내 완성차 수출단가 증감률 추이

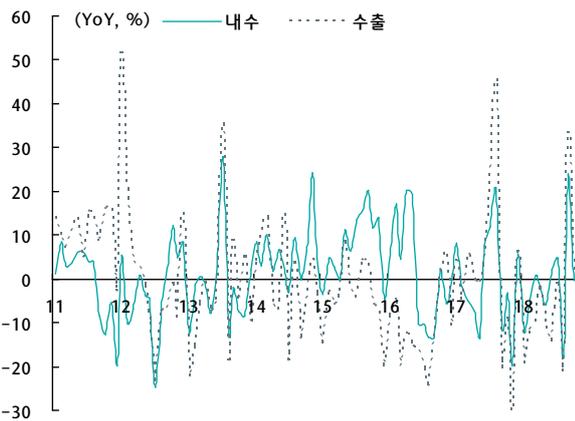


자료: KAMA, 하나금융경영연구소

■ 11월 수출 물량은 올해 월 기준 최대 실적 달성

- 11월 수출은 싼타페, 코나, 니로 등 중소형 SUV와 신차가 실적을 견인
- 북미, 유럽, 아프리카향 수출이 늘어나면서 전체로는 전년동월대비 1.4% 증가

그림37 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이

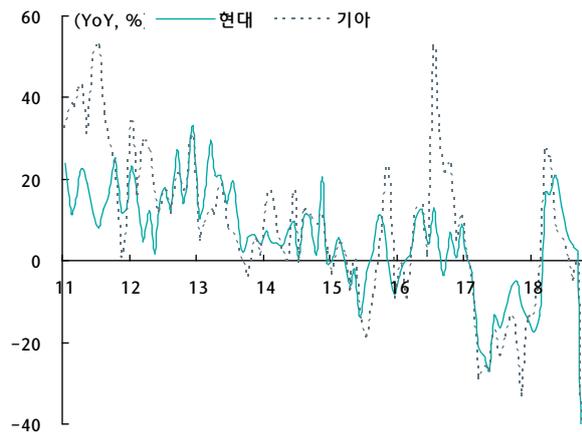


자료: KAMA

■ 11월 내수는 전년 수준, 수출은 개선

- '18년 11월 내수판매는 개별소비세 인하에 따른 선수요 증가, 마케팅 등에도 불구하고 소비심리 위축에 따른 수요 부진으로 '17년 대비 -0.5%, '16년 대비 -3.8%
- '18년 11월 수출은 신차 투입, 북미향 수출 증가 등에도 불구하고 '17년 대비 +1.4%, '16년 대비 -7.6%을 기록

그림38 | 현대/기아차 해외생산 증감률 추이



자료: KAMA

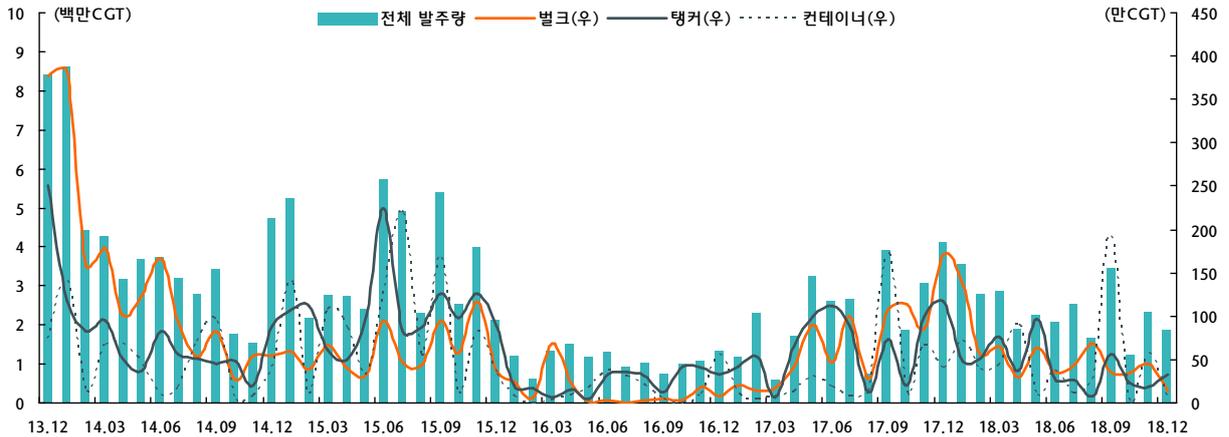
■ 11월 해외생산은 크게 약화됨

- '18년 11월 현대/기아 해외생산은 36.7만 여대로 전월대비 -7.0%, 전년동월대비 -8.9%로 나타남
- 아울러 '16년 11월 대비로는 -19.3%를 기록하며, 해외 수요가 아직까지 크게 부진한 것으로 나타남

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 **활황** 둔화

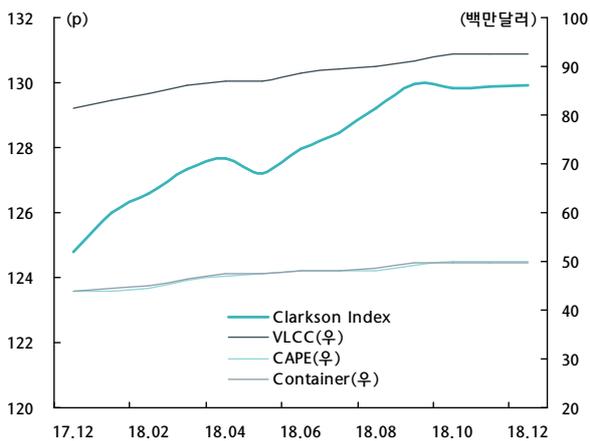
그림 39 | 전 세계 선박 발주량(선종별)



자료: Clarkson

- '18년 12월 전 세계 상선 발주량은 전월대비 21% 감소하였지만, 탱커선 및 LNG선은 발주량 증가
- '18년 12월 전 세계 상선 발주량은 전월대비 21.0% 감소하였지만, 탱커선과 LNG선의 발주량은 각각 전월대비 67.1%와 279.2% 증가하며 강세(특히 LNG선의 경우 12월 한 달에만 총 17척이 발주됨)
- 12월 선종별 발주량 증가(전월대비) : 벌크선 -70.3%, 컨테이너선 -90.2%, 탱커선 +67.1%, LNG선 +279.2%

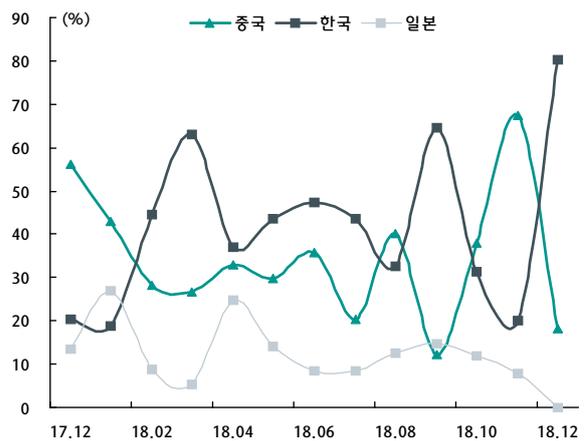
그림 40 | Clarkson 신조선가 지수



자료: Clarkson

- 12월 클락슨 신조선가 지수는 130p로 보합세
- 12월 Clarkson 신조선가 지수는 전월과 동일한 130p를 기록하였으며, 9월 이후 130p에서 변동 없음(연초比 +4p)
- 주요 선종별 신조선가 : Cape선 \$50M, VLCC \$93M, 4,800TEU 컨선 \$50M, 174K CBM LNG선 \$182M

그림 41 | 국가별 상선 수주점유율



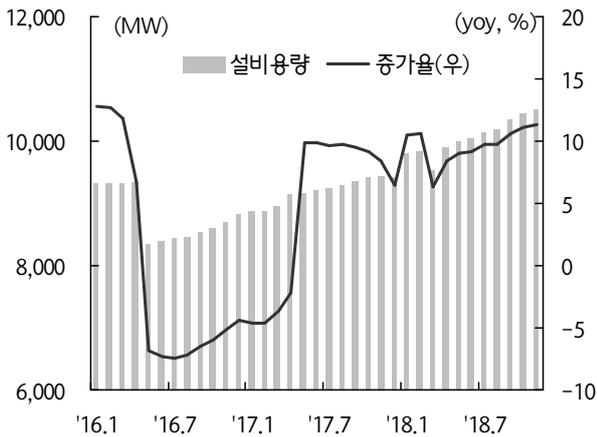
자료: Clarkson

- 12월 국가별 수주점유율은 한국이 1위 차지
- 12월 국가별 수주점유율은 LNG선이 총 17척 발주된 가운데 17척 모두 한국 조선소가 수주하여 한국이 압도적 1위 (M/S 80%) 차지(중국과 일본 M/S는 각각 18%와 0%)
- 12월 누적 수주점유율: 한국 44%, 중국 32%, 일본 13%

에너지(D) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 **안정** 활황 둔화

그림42 | 신재생에너지 설비용량(전력거래소 등록기준)

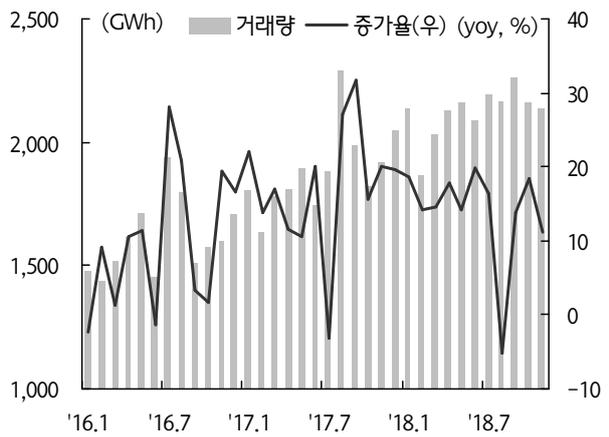


자료: 전력거래소

■ 11월 신재생 설비용량 10,521MW

- 2016년 폐기물설비 폐쇄에 따른 용량감소 이후 증가세 지속, 2018년 11월 설비용량 전년동월대비 11.3% 상승

그림43 | 신재생에너지 전력거래량

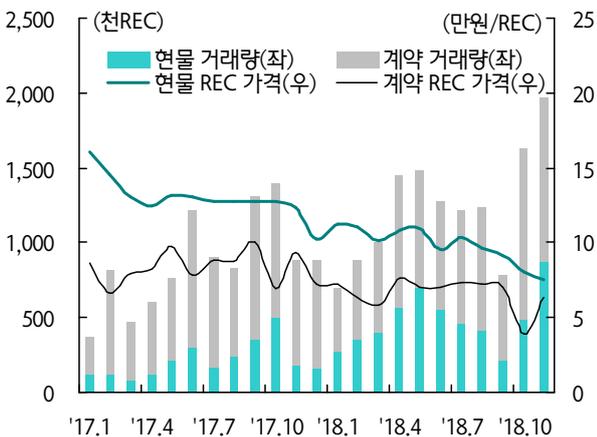


자료: 전력거래소

■ 11월 신재생 전력거래량 2,135GWh

- 발전설비 확대에 따라 전력거래량 상승세이며, 2018년 11월 전력거래량 전년동월대비 11.1% 상승

그림44 | 평균 REC 거래가격 및 거래량

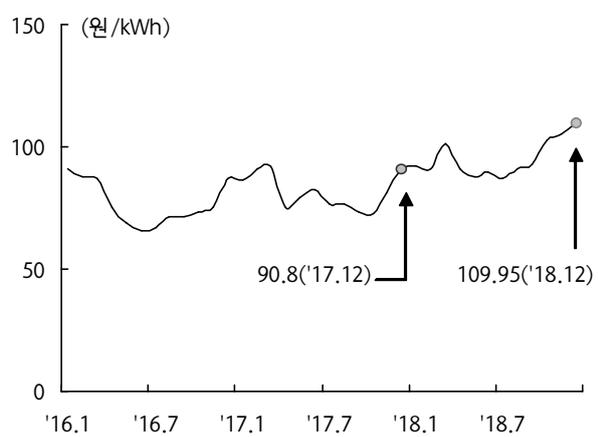


주 : '16.3월부터 태양광, 비태양광 통합 운영
자료: 전력거래소

■ 11월 계약REC 6.4만원, 현물REC 7.5만원

- (거래량) 11월 계약거래량 약 110만REC, 현물거래량 87만REC로 역대 최대 수준의 거래량 기록
- (가격) 현물 REC를 중심으로 가격 약세 지속 중

그림45 | SMP 동향



자료: 전력거래소

■ 11월 SMP 105.1원/kWh, 전년동월대비 상승

- LNG 열량단가 상승 등의 영향으로 전년동월대비 21.1% 상승

건설업(F) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

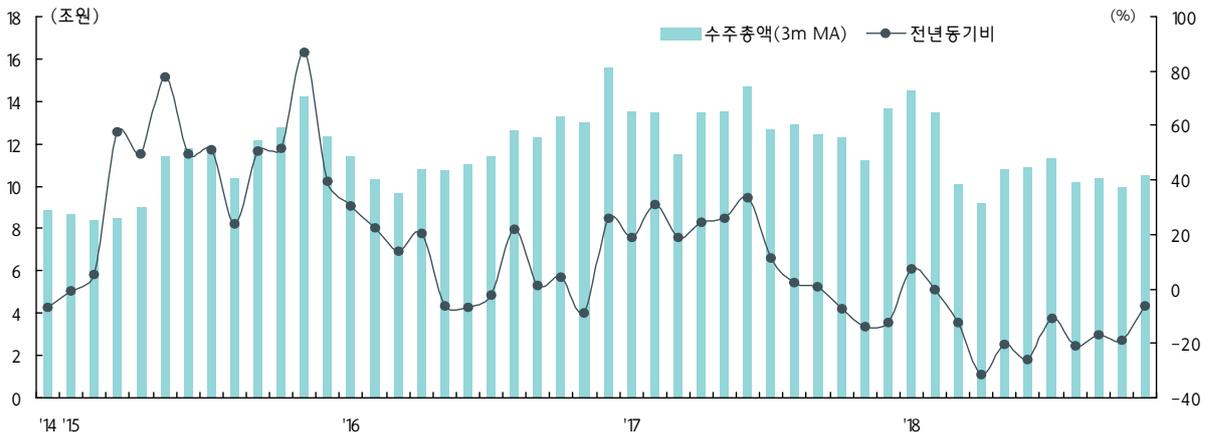
회복

안정

활황

둔화

그림46 | 건설사 수주 동향

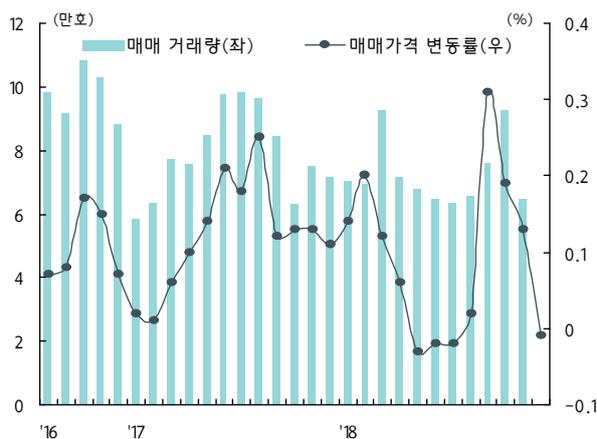


자료: 통계청

■ 주택시장 불확실성 확대되면서 건설 수주액 감소세 지속

- 정부의 주택 수요 규제 강화기조, 저성장 기조 지속 등 주택시장 불확실성이 확대되면서 주택 수주액이 전년동기대비 20.5% 감소한 것이 수주액 감소의 가장 큰 요인
- 토목부문에서도 발전 및 송전 분야를 제외한 대부분의 수주액이 감소했는데 특히 부동산 개발과 관련된 토지조성 및 기계설치 분야의 감소폭이 컸음

그림47 | 주택 매매가격 및 거래량

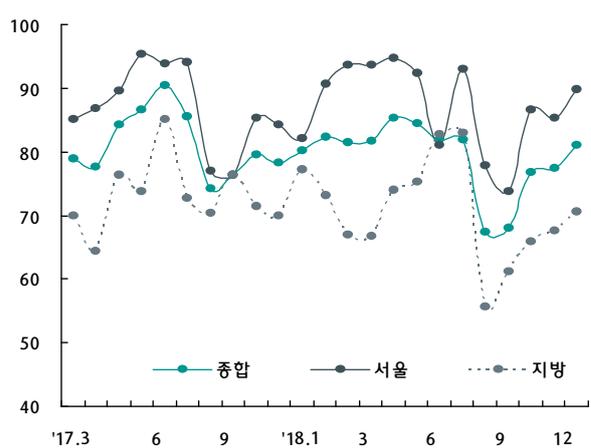


자료: 국토교통부, 한국감정원

■ 비수도권 주택가격 하락폭 확대

- 수도권 주택가격 상승폭이 감소하고 있으며 비수도권은 하락폭이 확대되는 등 주택시장 위축이 본격화
- 특히 수도권 가격 상승세 주도하던 강남권의 경우 세 부담 및 재건축 초과이익 환수 부담 증가로 하락 전환

그림48 | 건설기업 경기실사지수



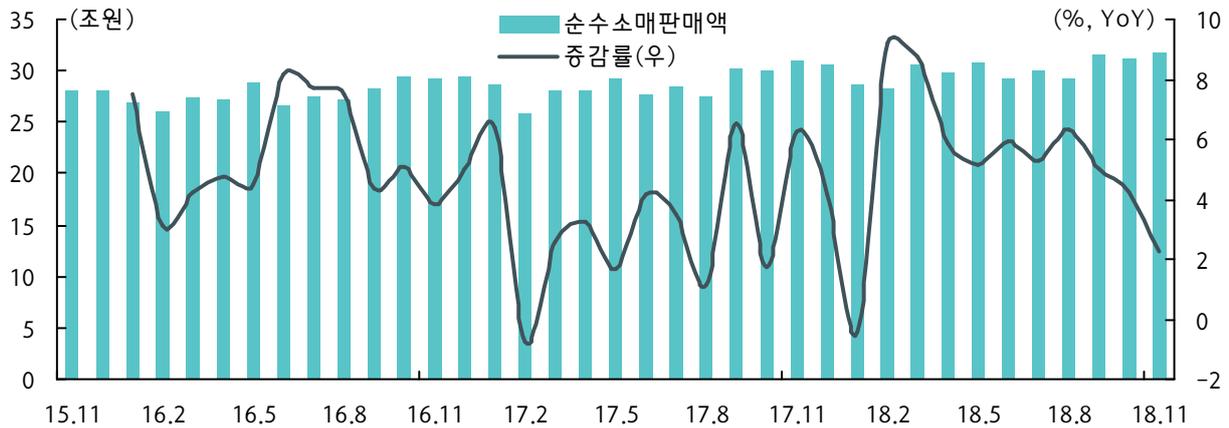
자료: 한국건설산업연구원

■ 계절 요인으로 경기 개선됐으나 지역별 양극화

- 통상 인허가가 집중되는 연말에 건설 체감경기도 개선되는 효과가 있어 경기실사지수도 상승
- 단, 공급과잉 우려가 높은 비수도권의 개선 폭은 예년에 비해 낮은 편으로 시장 양극화가 지표에도 반영

유통(G) Industry Cycle	둔화(주의)	침체	회복	안정	활황	둔화
----------------------	--------	----	----	----	----	----

그림49 | 순수소매판매액 추이

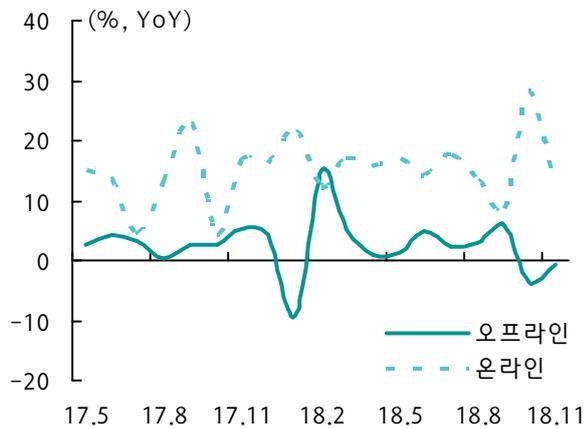


자료: 통계청

■ 2018년 11월, 소매판매액 성장률의 지속적인 둔화

- 자동차 및 연료판매액을 제외한 소매판매액은 2018년 상반기, 전년동기대비 5.7%의 성장세를 나타내었으나, 2018년 8월 6.3%를 정점으로 성장률이 지속적으로 둔화되며 11월에는 2.2% 성장에 그침

그림50 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향

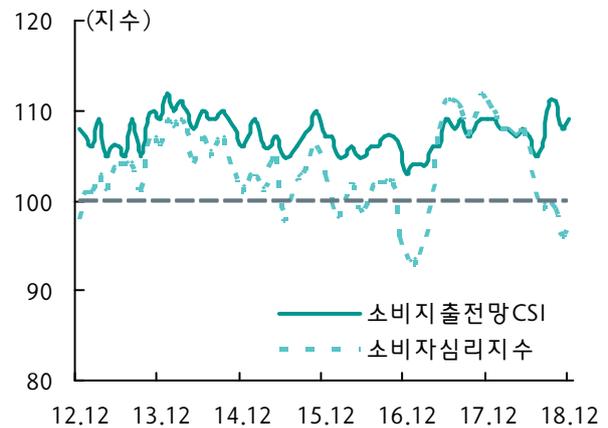


주: 오프라인-편의점(3사), SSM(4사), 백화점(3사), 대형마트(3사)
 온라인-온라인판매중개(4사), 온라인판매(9사)
 자료: 산업통상자원부

■ 10월, 이른 명절 효과로 오프라인 매출 감소

- 오프라인은 편의점, SSM의 성장에도 불구하고 대형마트, 백화점이 각각 2.8%, 3.9% 감소하며 전체 0.5% 감소
 - 온라인은 해외 할인 행사(미국 블랙 프라이데이, 중국 광군제)에 대응한 할인 행사가 진행되면서 12.7% 성장

그림51 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



자료: 통계청

■ 3개월 만에 소비자 심리지수 회복

- 2018년 9월 100 이후 감소를 지속하던 소비자 심리지수가 12월에는 연말 분위기와 크리스마스 행사 등의 영향으로 97을 기록하며, 전월 96 대비 1p 상승
 - 소비지출전망CSI도 전월 대비 1p 상승하며 109 기록

해상운송(I. 운수) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

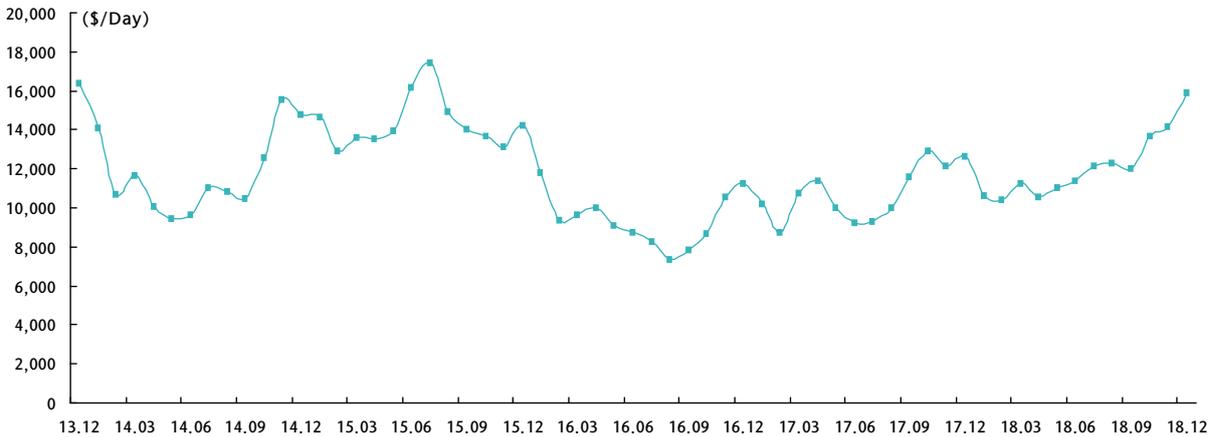
회복

안정

활황

둔화

그림 52 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)

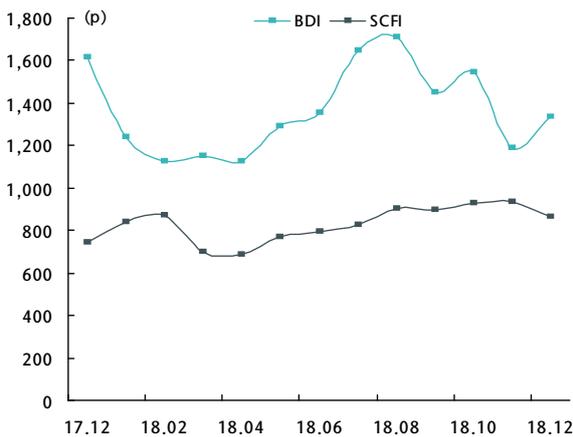


자료: Clarkson

■ 12월 Clarkson 해운종합지수는 탱커선 운임 상승세가 지속되는데 힘입어 전월대비 12.2% 상승

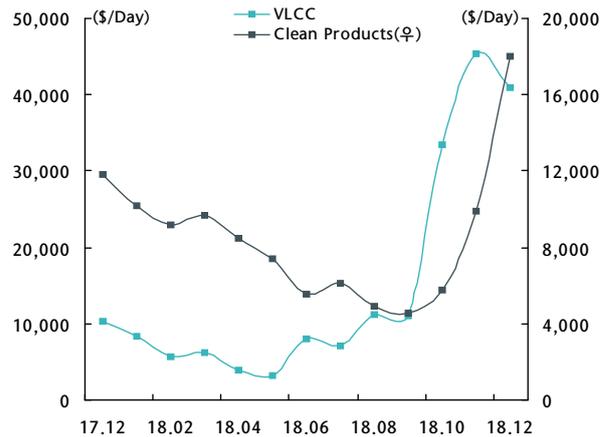
- 12월 Clarkson 해운종합지수는 전월대비 12.2% 상승한 \$15,897/Day를 기록하였으며, 컨테이너선 운임이 3.6% 하락한 반면 탱커선과 벌크선 운임은 각각 33.7%와 7.7% 상승
- 12월 LNG선 운임(160K CBM 기준)은 전월대비 36.8% 하락한 \$117,500/Day를 기록하였지만, 여전히 높은 수준 유지

그림 53 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

그림 54 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

■ 벌크선은 다소 회복한 반면 컨테이너선은 약세

- 12월 벌크선 운임 지수(BDI 지수)는 Cape선 운임 회복의 영향으로 전월대비 12.0% 상승한 1,335p 기록
- 동월 컨테이너선 운임 지수(SCFI 지수)는 유럽 운임 상승에도 불구하고, 미주 운임 약세로 전월대비 7.8% 하락(864p)

■ 석유제품선 운임이 큰 폭으로 상승

- 12월 초대형 유조선(VLCC) 운임은 최근 급격히 상승한 피로감에 전월대비 9.7% 하락한 \$40,938/Day를 기록
- 반면 동월 석유제품선 운임은 전월대비 81.5% 상승한 \$17,995/Day를 기록하며 운임의 강세가 지속됨

하나 산업정보 Hana Industry Info.

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