

HIF월간 산업 이슈(12월)

Monthly Industrial Issue

주요 산업별 이슈

철강 CHQ-Wire 업계, 자동차 산업의 회복 지연으로 경쟁 심화가 지속될 전망 김유진

- 2019년 CHQ-Wire 업계는 주 수요처인 국내 자동차 산업의 생산이 감소하고, 9월 현대중합 특수강의 증평공장 증설로 공급 확대 우려감이 커지면서 수익이 큰 폭으로 감소
- 2020년에도 자동차 수요의 회복 지연으로 경쟁 심화가 지속되는 가운데, 중소형 CHQ-Wire 업체를 중심으로 실적 부진에 따른 재무 악화가 우려되고 있어 보수적인 모니터링이 필요

자동차 현대차, 인도(印尼) 정부와 투자협약을 체결한 배경과 향후 전망 김동한

- 현대차는 인도네시아 정부와 생산공장 건설을 위한 투자협약을 체결하였고, 이는 현재 고전 중인 중국 시장의 의존도를 낮추고, 성장성이 높은 아세안 진출의 교두보를 확보하기 위함
- 그러나 인도네시아 자동차 시장은 일본차 업체들이 시장의 90% 이상을 장악하고 있기 때문에 제품 및 시장 특색에 적합한 세부적인 전략이 없다면 성공적으로 안착하기 쉽지 않을 전망

양호한 성장세가 지속될 것으로 예상되는 베트남 자동차 시장 김동한

- 베트남 자동차 시장은 양호한 경제성장세를 바탕으로 아세안 국가 중에서 가장 두드러진 성장세를 나타내고 있고, 특히 현대차의 판매 호조가 내수 시장의 성장세를 견인하고 있는 상황
- 현재 작은 시장규모, 열악한 교통 인프라 등의 약점에도 불구하고 낮은 자동차 보급률, 젊은 인구, 소득수준 개선으로 향후 양호한 외형 성장세가 지속될 것으로 예상

조선 국내 중소 조선업체 최근 현황 및 전망 마지황

- 지난해 이후 법정관리 중이었던 성동조선해양이 HSC중공업-큐리어스파트너스 컨소시엄에 매각될 예정이며, 타 중소 조선업체는 신규수주 부진 지속으로 여전히 구조조정 진행 중
- 중소 조선업체들은 선종별 특화 수주 노력을 지속 중이며, 정부의 친환경선박 시장 창출 수혜 또한 기대되고 있어 향후 업황 회복속도에 따라 통폐합 혹은 매각이 진행될 전망

유통 편의점, 재계약 대상 확대로 점포 확보 경쟁 심화 예상 김문태

- 최근 편의점 신규 출점이 제한적인 상황에서 2020년부터 재계약 점포가 증가하면서 본부 업체들의 가맹점 확보 경쟁 심화로 배분을 조정, 지원금 및 복지 강화 등이 나타날 전망
- 저마진 업태인 편의점 시장에서 점포 확보 경쟁이 심화될 경우 본부의 수익성이 더욱 악화될 수 있으며, 지원 정책 강화로 가맹점 경영환경은 다소 개선될 것으로 예상

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. 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		●				

산업 이슈

- 철강 : CHQ-Wire 업계, 자동차 산업의 회복 지연으로 경쟁 심화 지속
- 자동차 : 현대차, 인니(印尼) 정부와 투자협약을 체결한 배경과 향후 전망
양호한 성장세가 지속될 것으로 예상되는 베트남 자동차 시장
- 조선 : 국내 중소 조선업체 최근 현황 및 전망
- 유통 : 편의점, 재계약 대상 확대로 점포 확보 경쟁 심화 예상

C24. 철강 : CHQ-Wire 업계, 자동차 산업의 회복 지연으로 경쟁 심화가 지속될 전망

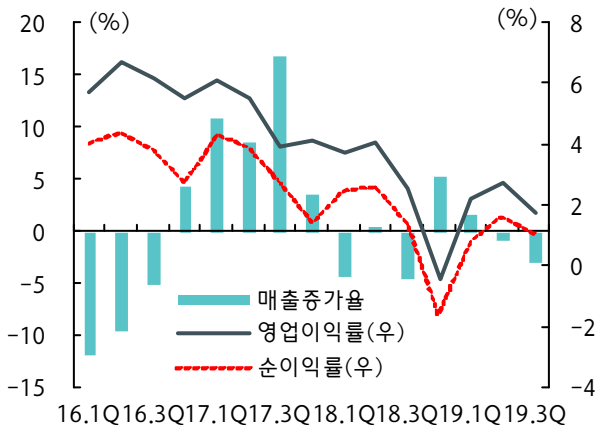
※ **Summary** : 2019년 국내 냉간압조용강선(CHQ-Wire) 업계의 수익이 큰 폭으로 감소. 이는 주 수요처인 국내 자동차 산업의 생산이 감소한 가운데, 9월 현대중합특수강의 증평공장 증설로 공급 확대 우려감이 커지면서 주요 업체가 원가 상승분을 제품가격에 100% 반영되지 못했기 때문. 2020년에도 자동차의 수요 부진이 지속되는 가운데, 중소형 CHQ-Wire 업체를 중심으로 실적 부진에 따른 재무 악화가 우려

※ **Comment** : 설비능력 증설에 따른 가동률 하락과 수주 경쟁 및 수익 감소가 심화된 상황에서 향후 수요 위축에 따른 추가적인 부담이 가중된다면 중소규모 업체를 중심으로 재무건전성 훼손 가능

■ 2019년 주요 전방산업인 자동차향 수요 부진으로 CHQ-Wire 업계의 수익이 급감

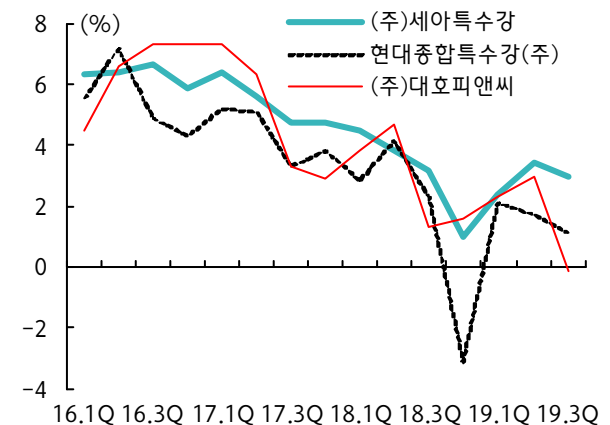
- 2019년 냉간압조용강선(CHQ-Wire) 업체의 분기 매출 축소폭이 확대된 가운데, 이익이 큰 폭으로 감소
 - CHQ-Wire 제조 3사(세아특수강, 현대중합특수강, 대호피앤씨)의 3분기 누적 매출이 전년동기대비 0.8% 감소하였고, 영업이익과 순이익은 각각 34.9%, 43.8% 감소
- 이는 2018년 인상된 원재료비(열연 등)가 2019년 상반기 원가에 반영되었으나, 전방산업(자동차)의 수요 둔화로 제품 판매가격에 100% 반영되지 못했기 때문
 - 2019년 中 현대차 공장 철수, 기아차 공장 폐쇄, 르노삼성 노조 파업 등으로 자동차 업계 불안
- 또한 지난 9월 현대중합특수강의 증평공장 증설이 완료되면서 향후 공급 확대에 대한 우려로 업체 간 경쟁이 격화된 것도 수익 악화를 초래
 - 현대중합특수강의 CHQ-Wire CAPA가 포항공장 21만 톤에 '19년 9월 증평공장 10만 톤이 추가

그림1 | CHQ-Wire 업체의 합산실적 추이



주 : 3개 상장업체(세아특수강, 현대중합특수강, 대호피앤씨) 기준
자료 : Kis-Value

그림2 | CHQ-Wire 주요 업체의 영업이익률 추이



자료 : 각사 자료, Kis-Value

■ 2020년 자동차 산업의 부진이 지속되는 가운데, 중소형 CHQ-Wire 업체를 중심으로 실적 부진에 따른 재무 악화가 우려


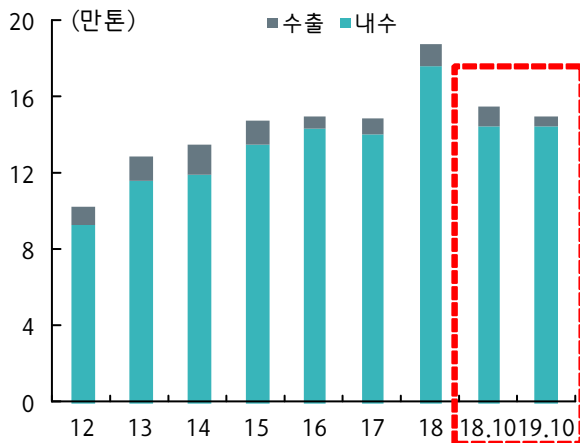
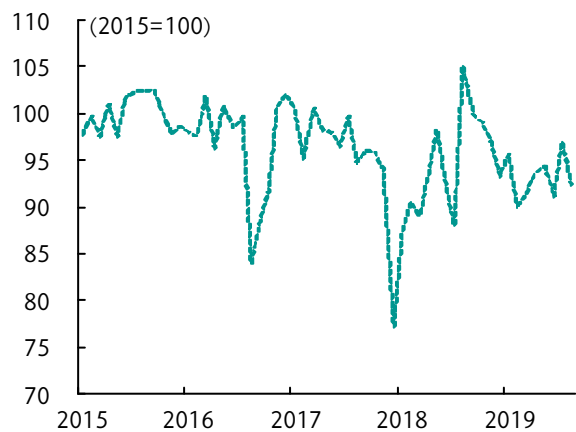
- CHQ-Wire 업계의 주요 전방산업인 자동차 파스너 업체의 경우 품질 문제로 단기간에 구매처 교체가 어려워 비교적 고객 이탈 가능성이 낮은 편이나, 최근 수요시장 전반이 위축되면서 CHQ-Wire 업체의 수익률이 하락
- 주요 생산업체 8개사(세아특수강, 현대종합특수강, 대호피앤씨, 영흥철강, 한영선재, 진풍산업, 동일산업)를 대상으로 집계한 판매 자료에 따르면 3분기 판매 실적이 전년동기대비 2.6% 감소한 18만 3,396톤을 기록
 - 내수는 2.9% 감소한 15만 7,348톤을 기록했고, 수출은 1.0% 줄어든 2만 6,048톤으로 집계
- 2019년 국내 완성차 업체(현대, 기아, 쌍용, 르노삼성, 한국GM)의 판매량이 감소하며 역성장 중인 가운데, 2020년 글로벌 무역분쟁에 따른 경기 침체로 소비 위축이 지속되면서 자동차 업계의 실적 개선은 어려울 것으로 예상
- 특히, 최저임금 인상에 따른 인건비 부담, 노사 갈등, 52시간 근무제 도입 등으로 생산거점으로써 국내 시장의 매력도가 떨어지고 있어 마이너 3사(한국GM, 르노삼성, 쌍용차)의 어려움이 가중될 전망
 - 글로벌 생산거점의 통폐합 작업을 진행 중인 한국GM과 르노삼성은 신규 물량 배정 중단을 통해 점진적인 출구 전략을 진행 중이며, 쌍용차는 티볼리 이후 신차출시 효과 부재
- 최근 설비능력 증설에 따른 가동률 하락과 수주 경쟁 및 수익 감소가 심화된 상황에서 추가적인 부담이 가중된다면 중소규모 업체의 입지가 더욱 좁아질 전망
 - 자동차 파스너 업체에 공급하는 CHQ-Wire 업체는 세아특수강과 현대종합특수강으로 양분되어 있어 수요 위축 시 소규모 시장을 형성하고 있는 업체가 더욱 크게 타격 

그림3 | CHQ-Wire 내수 및 수출 추이



자료 : 한국철강협회

그림4 | 국내 자동차 산업 경기 지표



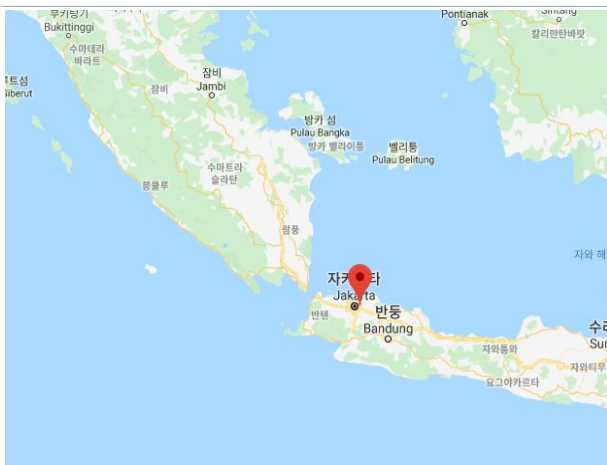
주 : 자동차 및 트레일러 생산지수
 자료 : 한국은행 경제통계시스템

C30. 자동차 : 현대차, 인니(印尼) 정부와 투자협약을 체결한 배경과 향후 전망

※ **Summary** : '19년 11월 26일 현대차는 인도네시아 정부와 생산공장 건설을 위한 투자협약을 체결. 생산능력은 연산 15만대이고, 향후 25만대까지 확대할 계획이며, 생산차종은 소형SUV, 소형MPV가 될 예정. 이를 위해 총 1조 8,200억원 정도가 투자될 것으로 예상. 현대차가 인도네시아 시장에 진출하는 이유는 고전 중인 중국 시장의 의존도를 낮추고, 성장성이 높은 아세안 진출의 교두보를 확보하기 위함.
 ※ **Comment** : 인도네시아 자동차 시장은 일본차 업체들이 시장의 90% 이상을 장악하고 있기 때문에 제품 및 시장 특색에 적합한 세부적인 전략이 없다면 성공적으로 안착하기 쉽지 않을 전망이다.

- '19년 11월 26일 현대차는 인도네시아 정부와 생산공장 건설을 위한 투자협약을 체결¹⁾
 - 올해 11월 26일 정의선 현대차그룹 수석부회장과 조코 위도도(Joko Widodo) 인도네시아 대통령은 울산공장에서 현지 생산공장 건설을 위한 투자협약(MOU)을 체결
 - 현지 생산공장의 위치는 인도네시아 자카르타에서 동쪽으로 약 40km 떨어진 곳에 위치한 브카시市 델타마스공단으로 결정
 - 인도네시아 생산공장의 생산능력은 연산 15만대이고, 향후 25만대까지 확대할 계획이며, 생산차종은 소형SUV, 소형MPV가 될 예정
 - 열악한 도로 사정과 대가족 문화 때문에 세단보다 SUV, MPV 등이 선호
 - 생산공장 건설은 당장 12월부터 시작되고, 그로부터 2년 후인 2021년말부터 가동될 예정이며, 총 투자금액은 약 15.5억달러(1조 8,200억원 정도)

그림5 | 인도네시아 브카시市的 위치



자료 : Google Map

표1 | 현대차그룹과 인도네시아 간 투자협약 내용

착공 시기	2019년 12월
생산 능력	연산 15만대 (향후 연산 25만대로 확대 예정)
위치	자카르타 인근 브카시市 델타마스 공단
생산 차종	소형SUV, 소형MPV (향후 전기차 생산 추진)
투자 규모	2030년까지 약 1조 8,200억원
역할	① 인도네시아 현지 시장 공략 ② 동남아/호주/중동 수출시장 진출의 교두보

자료 : 산업자료, 하나금융경영연구소 정리

1) 입력

■ 고전 중인 중국 시장의 의존도를 낮추고, 성장성이 높은 아세안 진출의 교두보 확보가 목적

- 현대차그룹은 중국 시장의 수요부진과 경쟁심화 등으로 공장 가동률이 크게 하락하였고, 영업손실이 지속되자 올해 초 59만대 규모의 생산능력을 감축
- 한편 아세안 시장은 중산층의 규모 확대, 역내 자동차 수입관세의 완전 철폐, 각국의 자동차산업 육성을 위한 종합 대책을 발표하는 등 성장 잠재력이 매우 높은 상황
- 아세안 역내 수출은 부품의 현지화율이 40% 이상이면 무관세 혜택을 받을 수 있기 때문에 가격경쟁력 확보를 위해서는 동남아 내 현지공장의 건설을 필수적
- 특히, 인도네시아는 인구, 시장규모, 성장률 측면에서 아세안 他 국가 대비 우수한 시장이고, 최대판매모델이 SUV, MPV, 대형트럭 등으로 글로벌 트렌드와 부합
 - 태국은 인프라개발 때문에 상용차, 말레이시아는 승용차에 대한 인기가 높음

■ 일본차 업체들이 90% 이상을 장악한 인도네시아 자동차 시장을 공략하기는 쉽지 않을 전망


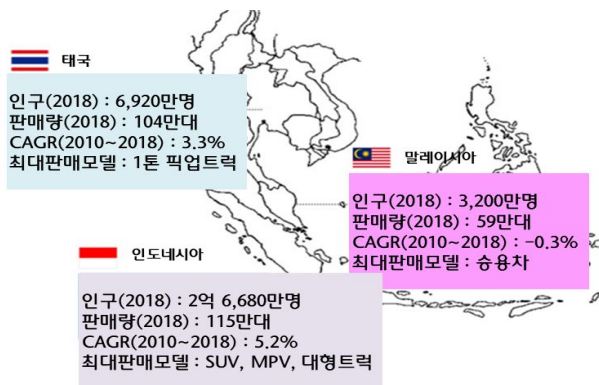
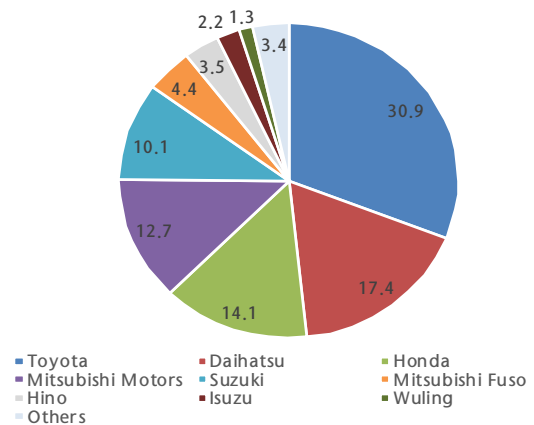
- 현지공장은 2021년말 15만대 규모로 가동될 예정이고, 내수와 수출에 각각 7.5만대씩 대응할 예정이며, 이에 따른 현대차의 시장점유율은 5.5~6.0% 정도로 예상
 - 2010~2018년 동안 인도네시아 자동차 시장의 CAGR 5.2%을 고려하여 추정
- 그러나 인도네시아 자동차 시장은 Toyota 30.9%, Toyota의 계열사 Daihatsu 17.4%, Honda 14.1% 등 일본차 업체들이 시장의 90% 이상을 차지하고 있는 상황
- 따라서 제품 및 시장 특색에 적합한 세부적인 전략이 없다면, 일본차 업체들이 장악한 인도네시아 자동차 시장에서 목표로 하는 시장점유율 달성이 쉽지 않을 것으로 예상
 - 신설 인도네시아 생산공장(HMMI)은 현대차의 해외 8번째 공장이 될 전망 

그림6 | 인니/태국/말레이시아 자동차시장의 주요특징



자료 : aseanmarketresearch의 자료를 토대로 하나금융경영연구소 재구성

그림7 | 인도네시아 자동차 시장점유율 현황



주 : 2018년 retail sales 기준
 자료 : Gaikindo(Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia)

C30. 자동차 : 양호한 성장세가 지속될 것으로 예상되는 베트남 자동차 시장

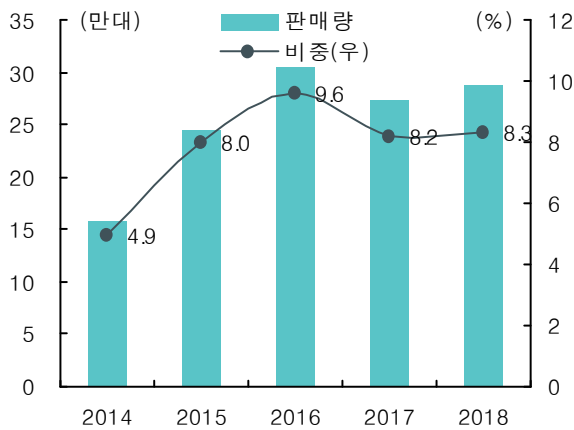
※ **Summary** : 베트남 자동차 시장은 양호한 경제성장세를 바탕으로 아세안 국가 중에서 가장 두드러진 성장세를 보이고 있음. 특히 현대차의 판매 호조가 내수 시장의 성장세를 견인하고 있는 상황. 한편 현대차뿐만 아니라 베트남 현지 기업인 Vin Group, Thaco 등의 기업들도 자국 자동차 시장의 성장잠재력을 높게 보고 앞다퉀 투자하고 있는 상황.

※ **Comment** : 현재 작은 시장규모, 열악한 교통 인프라 등의 약점에도 불구하고 낮은 자동차 보급률, 젊은 인구, 소득수준 개선으로 향후 양호한 외형 성장세가 지속될 것으로 예상.

■ 베트남 자동차 시장규모는 아세안 국가 중에서 가장 빠르게 성장 중

- Vietnam Report Top 500에 따르면 베트남의 100대 기업 중 자동차/오토바이 업종에 속한 기업의 비중은 4%로 他 산업대비 낮은 편
- 또 2018년 아세안 자동차 시장에서 베트남 자동차 시장이 차지하는 비중은 8.3%로 과거대비 높아지긴 하였지만 他 국가들에 비해서는 그 비중이 여전히 낮은 편
 - 인도네시아, 태국, 말레이시아의 경우 각각 33.5%, 24.3%, 18.3%
- 그러나 베트남은 공산당 단일 지도체제하의 정치적 안정성과 외국인 직접 투자 기업 들을 토대로 매년 6%대의 양호한 경제성장세를 보이고 있음
- 이처럼 양호한 경제성장세를 바탕으로 베트남 자동차 시장은 2010~2018년 동안 연평균 성장률 기준 아세안 국가 중에서 가장 두드러진 성장세를 보이고 있음
 - 연평균 성장률은 베트남, 필리핀, 인도네시아, 태국, 말레이시아 순으로 나타남

그림8 | 아세안 자동차 시장에서 베트남의 비중



자료 : 베트남 자동차산업협회, 언론자료, 하나금융경영연구소

표2 | 아세안 국가별 자동차 판매 추이 (단위 : 대, %)

	2010	2012	2014	2016	2018	CAGR
인도네시아	765	1,116	1,208	1,063	1,151	5.2
태국	800	1,436	882	769	1,039	3.3
말레이시아	605	628	666	580	590	-0.3
필리핀	171	184	270	404	400	11.2
베트남	112	80	158	304	289	12.6
싱가포르	52	37	47	110	-	-
브루나이	14	19	18	13	-	-

자료 : 한국자동차산업협회, 각국 자동차산업협회, KOTRA, 하나금융경영연구소

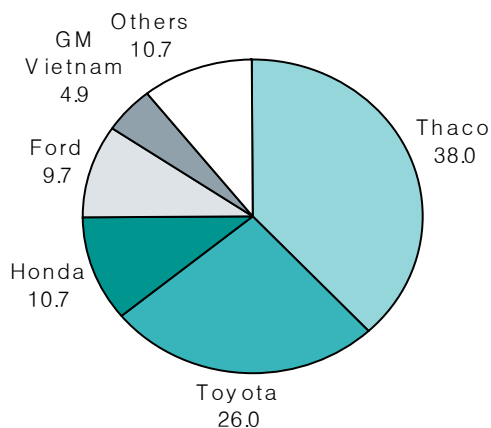
■ 베트남 자동차 시장에서 현대차의 판매 호조가 시장의 가파른 성장세를 견인 중

- 베트남 자동차산업협회(VAMA)에서 발표한 자료에 따르면, 회원사들의 2018년 자동차 판매대수는 28만 8,683대로 전년대비 +5.8% 증가하였음
- 그런데 비협회원사인 현대차(현대탄콩)와 수입차의 판매대수를 포함한 경우 2018년 자동차 판매대수는 43만 여대로 전년대비 +8.2% 증가로 나타남
 - 수입차는 전년대비 -16.1% 감소한 반면, 현대차는 동 기간 +106.3% 증가
- 결과적으로 회원사인 Thaco, Toyota, Honda, Ford, GM 등 상위 5개사가 과점적 지위를 유지하는 가운데 현대차의 판매 호조가 베트남 내수시장의 성장세를 견인 중
 - 2018년 판매량은 Thaco 9.6만대, 수입차, 8.1만대, 도요타 6.5만대, 현대차 6.3만대 순

■ 기업들이 앞다퉈 투자 중인 베트남 자동차 시장은 양호한 성장세가 지속될 전망

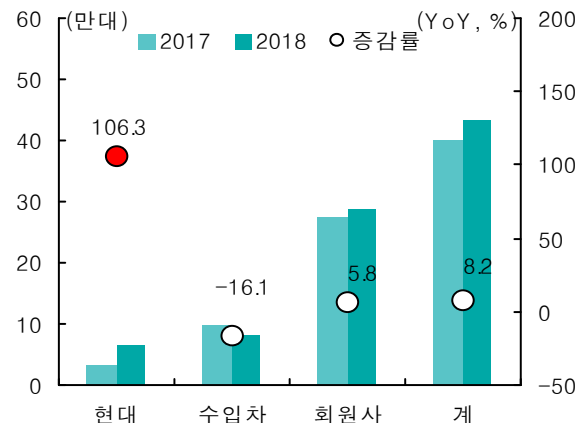
- 베트남 현지 기업인 Vin Group은 2017년 9월 VinFast를 설립하고, 2019년 3분기부터 자동차를 양산하는 등 국내외 기업들이 앞다퉈 베트남에 투자 중
- Thaco도 2018년 12조 동을 투자해 연 10만대의 생산능력을 갖춘 마쓰다 자동차 생산 공장을 설립하였으며 향후 농업/건설 및 기타 산업기계로 사업영역을 확대할 계획
- 현대차는 2011년 Thanh Cong에 CKD방식으로 베트남에서 자동차 생산을 시작했고, 2017년 3월 생산능력 확대를 위해 Thanh Cong Group과 생산 합작법인을 설립
- 베트남 자동차 시장은 작은 시장규모, 열악한 교통 인프라 등의 약점에도 불구하고 낮은 자동차 보급률, 젊은 인구, 소득수준 개선으로 양호한 외형 성장세가 지속될 전망
 - 2018~2035년 동안 연평균 10.4%씩 성장하여 내수규모가 연 170만대가 될 것으로 예상

그림9 | 베트남 자동차 시장의 점유율 현황 (2018년)



주 : 베트남 자동차산업협회 회원사 기준 (수입차, 현대차 판매량 제외)
 자료 : 베트남 자동차산업협회, 하나금융경영연구소

그림10 | 베트남의 자동차 내수판매의 동향과 전망



주 : 회원사란 베트남 자동차산업협회에 등록된 자동차회사들의 합산 판매대수
 자료 : 베트남 자동차산업협회 전망, KOTRA, 하나금융경영연구소

C31. 조선 : 국내 중소 조선 업체 최근 현황 및 전망

※ **Summary** : 성동조선해양은 HSG중공업·큐리어스파트너스 컨소시엄에 매각될 예정이며, 타 중소 조선업체는 신규수주 부진 지속으로 여전히 구조조정이 진행 중. 다만 중소 조선업체들은 선종별 특화 수주 노력을 지속 경주 중이며, 정부의 친환경선박 시장 창출 또한 기대. 성동조선해양 외 국내 중소 조선업체 또한 향후 업황 회복 속도에 따라 통폐합 혹은 매각이 진행될 것으로 예상.

※ **Comment** : 상위 조선업체가 LNG선 수주에 따른 수혜를 보고 있는 반면 중소 조선업체는 업황 회복 지연에 따른 어려움이 지속되고 있어 상·하위 조선업체 간의 양극화는 더욱 확대되고 있는 중

■ 최근 법정관리 중이던 성동조선해양이 HSG중공업·큐리어스파트너스 컨소시엄에 매각

- 지난해 법정관리 이후 3차례 매각에 실패하였던 성동조선해양이 최근 진행된 4번째 입찰에서 HSG중공업·큐리어스파트너스 컨소시엄에 매각되었으며, 본 계약 체결 예정
 - 성동조선해양의 매각가격은 약 3천억원으로 알려져 있으며, 본 계약은 12월 27일 예정
- 성동조선해양은 2017년 11월 이후로 수주잔고가 전혀 없는 상태로 HSG중공업은 인수 이후 선박 블록제작 사업에 우선 집중하고, 약 5년 후 신조시장에 진출할 계획
 - 성동조선은 2007~2009년 전 세계 수주잔고 Top 10 조선업체로 신조 건조 경험은 풍부
- 성동조선을 인수한 HSG중공업은 조선해양 설비와 특수운반기기를 주로 제조하는 업체로 2018년 매출액과 영업이익은 각각 358억원과 26억원 기록(영업이익률 7.3%)
 - 2018년 말 기준 부채비율은 93.2%(부채 569억원/자본 611억원)로 재무구조는 양호한 편

■ 국내 주요 중소 조선업체 구조조정은 신규수주 부진 지속으로 여전히 현재진행형

- 성동조선해양 외 주요 중소 조선업체는 여전히 채권단 관리 하에 놓여 있으며, 신규 수주 및 실적 부진으로 인해 대부분 업체가 여전히 정상화되지 못하고 있는 상황
 - 한국수출입은행에 따르면, 국내 중형조선사들의 올해 3분기 누적 수주액²⁾은 7.1억 달러로 전년동기대비 7.5% 감소(국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 5.6% 수준)
 - 2018년 실적(개별 재무제표 기준)을 보면, 대선조선을 제외하고는 모두 영업적자 상태
- 업체별 최대주주를 보면, 한진중공업, STX조선해양 및 대한조선(대우조선해양 매각 후)은 산업은행이며, 대선조선은 한국수출입은행

2) 성동, 대한, 대선, STX, 한진중, 한국야나세, 연수 등 현재 활동 중인 조선소의 신규 수주 금액이며, 1만DWT급 이상

■ 다만 중소 조선업체는 선종별 특화 수주 노력 중이며, 정부의 친환경선박 시장 창출 또한 기대

- 중소 조선업체의 신규 수주는 조선 시황 회복 지연으로 부진하였으나, 각 업체는 선종별로 특화된 수주 전략을 펼치고 있어 반복 건조를 통한 원가경쟁력 확보 노력 중
 - 한진중공업은 특수선(고속상륙정 등) 건조에 집중하고 있으며, STX조선은 케미컬선, 대한조선은 중대형 탱커선, 대산조선은 소형 컨테이너선 및 페리선 건조에 건조역량 집중
 - 업체별 수주잔고 : 한진중공업 특수선 23척(올해 1분기 기준), STX조선해양 케미컬선 11척, 대한조선 중대형탱커선 등 22척, 대산조선 소형 컨테이너선 및 페리선 등 11척
- 한편 정부는 2030년까지 관공선 140척의 친환경 선박 대체, 2025년까지 LNG병커링선 3천억원 투자 등을 추진하기로 하여 이에 따른 중소 조선업체의 수혜 기대
 - 2020년 1월 1일 「환경친화적 선박의 기술개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 시행 예정

■ 성동조선해양 외 국내 중소 조선업체도 업황 회복에 따라 통폐합 혹은 매각 절차 진행 전망


- 성동조선해양 매각이 성공적으로 완료된 이후 타 중소 조선업체의 매각 혹은 통폐합 또한 진행될 것으로 보이나, 업황 회복에 따라 그 속도가 좌우될 전망
 - 대한조선의 경우, 현대중공업그룹의 대우조선해양 인수 성사 여부에 따라 향후 일정 결정
- 한편 중국, 일본 등 경쟁국가의 조선업체 통폐합이 빠르게 이루어지고 있어 국내 중소 조선업체 또한 매각 전 통폐합이 우선 추진될 가능성도 있음
 - 중국은 CSSC 및 CSIC 조선업체 합병, 초상국 그룹의 AVIC 그룹 조선부문 인수, 일본은 이마바리조선과 JMU 제휴, 미쓰비시조선 고야기 공장 오시마조선에 매각 진행 중 

표3 | 국내 주요 중소조선업체 구조조정 현황

조선업체	최대주주	최근현황	주력선종
한진중공업	산업은행	- 수빅조선소 매각 이후 특수선(방산) 수주 집중	특수선(방산)
STX조선해양	산업은행	- 고강도 자구계획 이행 중	케미컬선
대한조선	대우조선(산업은행)	- 모기업 매각 진행 중	중대형 탱커선
대산조선	수출입은행	- 매각 실패 후 매각 잠정 중단	소형 컨테이너선, 페리선
성동조선해양	HSG중공업(예정)	- 매각 본 계약 체결 예정(2019년 12월 27일)	N/A

자료 : DART, 보도자료 종합, 하나금융경영연구소

표4 | 국내 주요 중소조선업체 수주잔고

조선업체	수주잔고	세부선종
한진중공업	23척 (19.1Q 기준)	- 특수선(방산)
STX조선해양	11척	- 케미컬선
대한조선	22척	- 중대형탱커선 17척, 제품선 4척, 훈련선 1척
대산조선	11척	- 소형 컨테이너선 4척, 페리선 3척, 벌크선 2척, LPG선/훈련선 각 1척
성동조선해양	0척	N/A

자료 : Clarkson, 보도자료, 하나금융경영연구소

G. 종합유통 : 편의점, 재계약 대상 확대로 점포 확보 경쟁 심화 예상

※ **Summary** : 최근 편의점 시장의 신규 출점이 제한적인 상황에서 2020년부터 3년 간 과거 급증했던 점포들의 재계약 시즌이 도래하며 가맹본부들의 점포 확보 경쟁이 심화될 전망. 선두권 2사(GS25, CU)의 1위 경쟁 및 3,4위 업체(세븐일레븐, 이마트24)들의 상위권 진입을 위해 점포 확보가 필요한 상황으로, 업체들은 이익 배분율을 조정하고 지원금 및 복지 혜택을 강화하는 추세

※ **Comment** : 저마진 업태인 편의점 시장에서 점포 확보 경쟁이 심화될 경우 본부의 수익성이 더욱 악화될 수 있으며, 지원 정책 강화로 가맹점 경영환경은 다소 개선될 것으로 예상

■ 신규 출점이 제한된 편의점 시장에서 2020년부터 재계약 점포가 증가하며 경쟁 심화 예상

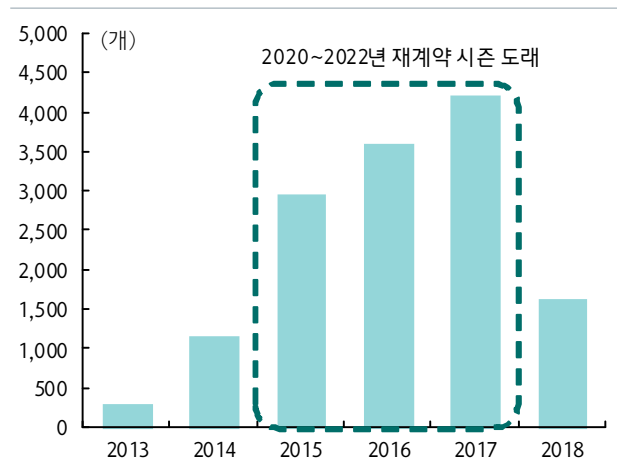
- 과거 2015년~2017년 사이 급격하게 증가했었던 편의점 점포 순증은 최저임금 인상의 여파, 시장 포화 우려, 출점 거리 제한 등으로 최근 둔화세
 - 2014년 폐지되었던 출점 거리 제한은 과도한 점포 증가 및 최저임금 인상에 대한 우려로 2018년 12월에 자율 규약의 형태로 부활
 - 점포 증가율 : 2017년 10월 13.6% → 2019년 10월 5.2%
- 신규 출점이 제한된 상황에서 과거 급증했던 점포들의 계약 기간이 경과됨에 따라 2020년부터 상당 수 점포들의 재계약 기간이 도래
 - 편의점 가맹 계약이 통상 5년임을 감안하면, 2015~2017년 점포들의 재계약 시기 도래
- 2020~2022년, 3년 동안 전체 편의점의 약 1/4 가량인 1만여 개 점포의 재계약 시기가 도래하면서 브랜드 간 점포 확보 경쟁이 치열할 것으로 예상

표5 | 편의점 출점 거리 제한 연혁

연도	내용
1994	업계 자율로 80m 출점 금지 규약 마련
2000	공정위, 자율 규약에 대한 시정 조치
2012	동일 브랜드 250m 출점 금지 모범 기준 발표
2014	모범기준 폐지하며 가맹본부별 자체 규정 마련
18.12	편의점 업계의 거리 제한 자율 규약 부활

자료 : 언론자료

그11 | 편의점 점포수 순증



자료 : 편의점협회

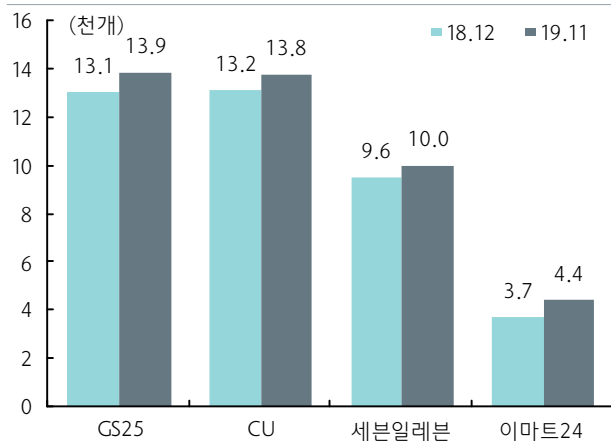
■ 선두권의 1위 경쟁 및 하위권의 상위권 진입을 위해 점포 수 확보가 필요한 상황

- 2019년 11월, 편의점 업계 상위 2사인 BGF리테일의 CU와 GS리테일의 GS25는 근소한 차이 속에 치열한 1위 경쟁을 보이고 있음
 - 2019년 11월 기준, 지난해 말 대비 792개 점포가 증가한 GS25가 13,899개 점포로 CU의 13,820개를 79개 차이로 제치며 17년 만에 점포 수 기준 1위 업체로 등극
- 세븐일레븐(롯데 그룹)은 선두권과 약 3,000개의 격차를 보이며 3위를 기록하였으며, 후발 주자인 이마트 24는 규모 확대를 위한 공격적 출점으로 700여 점포 순증
 - 점포 수(2019.11) : 세븐일레븐 10,005개, 이마트24 4,4438개
- 선두권의 1위 경쟁뿐만 아니라 안정적 3강 체계를 형성하기 위한 세븐일레븐과 이익 실현이 가능한 규모 달성을 추구하는 이마트 24 또한 점포 확보가 필요한 상황
 - 이마트24 측은 약 5,000점 이상을 확보해야 손익분기점에 도달할 것으로 추산

■ 각 가맹본부는 점포 확보를 위해 이익배분율을 조정하고 지원금 및 복지 정책 강화

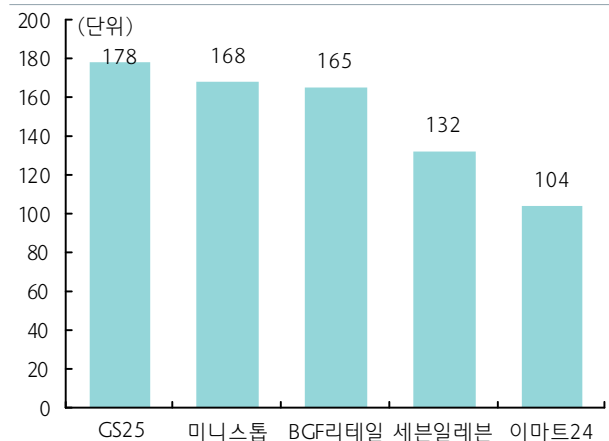
- 가맹점 확보를 위해 GS25는 여타 브랜드 대비 우위에 있는 점당 매출액을 강조하는 한편 가맹점 배분 수익을 7~8% 상향한 가맹 방식을 신설
 - GS25 점포당 매출액은 178만원으로 주요 5개사 편의점 중 1위를 기록(2017년 기준)
- CU는 상위 브랜드의 높은 인지도와 함께 웨딩 플랜 서비스부터 요양 보호까지 생애 주기에 따른 복지 혜택을 강화하며 가맹점주의 계약 유도
- 선두권을 추격하고 있는 세븐일레븐과 이마트24 또한 복지 혜택을 강화하고 가맹점주의 배분비율을 상향하는 방식으로 지원 체계 강화

그림12 | 편의점 브랜드별 점포 수



자료 : 언론자료

그림13 | 편의점 점포당 일매출액



자료 : 공정거래위원회(2017년 기준)

■ **저마진 업태인 편의점 시장에서 점포 확보 경쟁이 심화될 경우 본부의 수익성이 더욱 악화될 수 있으며, 가맹점 경영환경은 다소 개선될 것으로 예상**


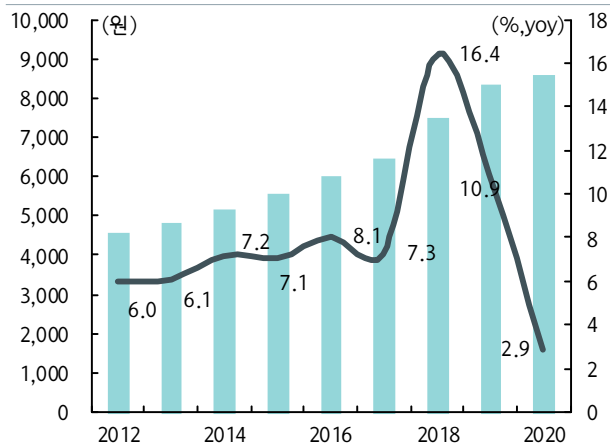
- 가맹점 확보 경쟁에서 브랜드 파워, 점당 매출액, 점주 지원 자금 등으로 상위 2개사가 우위를 점할 것으로 예상되지만, 그룹사 규모 측면에서 우위를 지닌 3,4위(롯데, 이마트) 업체가 공격적으로 대응할 경우 업계 내 출혈 경쟁의 리스크 존재
- 소규모 다수 점포에 물품을 배송하는 근거리 업태 특성 상 낮은 영업이익률을 보이는 편의점 업계에서 출혈 경쟁은 업체들의 수익 구조를 더욱 악화시킬 수 있음
 - 영업이익률(2018) : GS 1.7%, BGF리테일 3.3%, 코리아세븐 1.1%, 이마트24 -3.8%
- 최저 임금의 급격한 인상과 매출액 정체 하에 부진을 보였던 가맹점 입장에서는 본부의 가맹점 확보 경쟁 심화에 따른 지원 정책 강화로 경영 환경이 다소 개선될 수 있음
 - 2020년 최저임금 인상폭 또한 2.9%로 축소되면서 비용 증가가 완화됨
 - 편의점 점포당 매출액은 2018년부터 최근까지 -2%~2% 사이를 등락하며 정체 

표6 | 편의점 브랜드별 가맹점주 상생 지원 정책

브랜드명	내용
GS25	- 가맹점 이익 배분률을 8% 상향(최대 73%)한 점주 직접 임차 계약 신설 - 재고폐기손실 비용 100% 부담
CU	- 생애주기형 맞춤형 복지 혜택 강화(웨딩 플랜 서비스, 산후 도우미, 요양 보호소 등 제공)
세븐일레븐	- 점주 직접 임차 매장의 경우 배분율을 기존 40%에서 45%으로 인상 - 경조사 지원, 점주 자녀 채용 우대 등 복지 정책
이마트 24	- 편의점 운영 연수에 따라 유치원, 고교, 대학교까지 학자금 지원 - 경조사 및 휴가비 지원

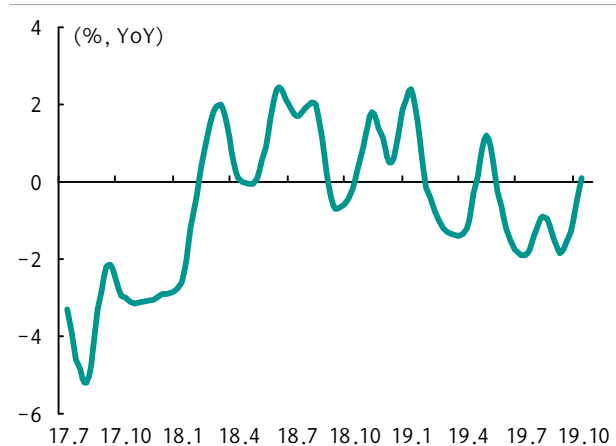
자료 : 언론자료

그림14 | 최저임금 추이



자료 : 최저임금위원회

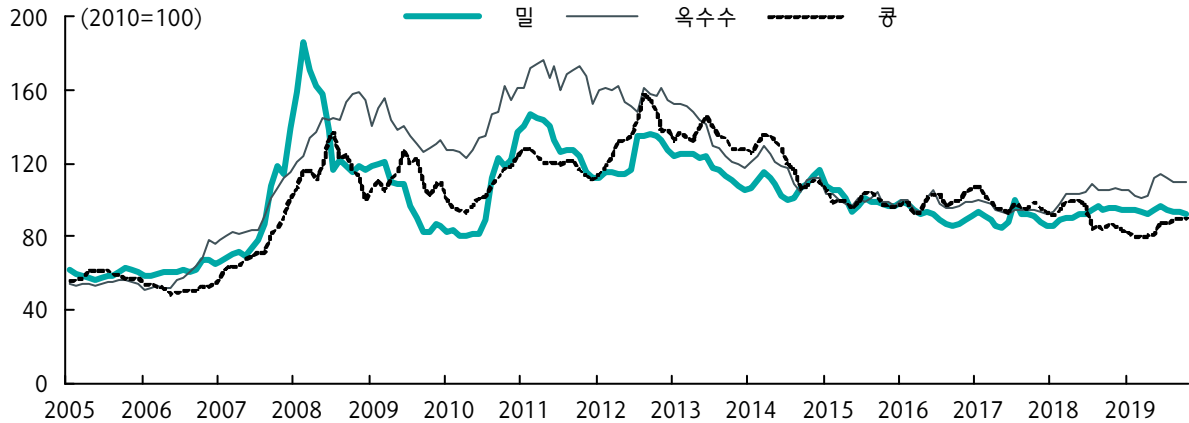
그림15 | 편의점 점포당 매출액 증가율



자료 : 산업통상자원부

산업별 주요 지표

그림16 | 국내 곡물 수입가격 지수 추이

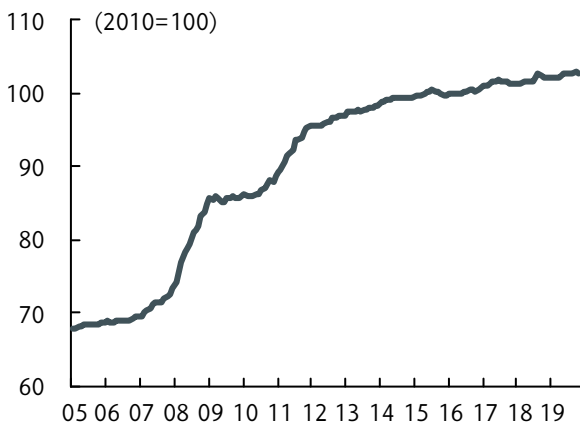


자료: 한국은행

■ 국제 곡물가격은 경기 둔화, ASF 발병에 따른 수요 감소 등으로 하향 안정 추세를 지속할 전망

- 기후 호조에 따른 생산량 증가, 소비량 제한에 따른 공급 안정, 달러 강세에 따른 투기 수요 후퇴로 국제 곡물가격은 장기 하락 추세를 지속
- 미국곡물협회는 2020년 세계 경기 둔화, 아프리카 돼지열병(ASF)으로 인한 돼지 마릿수 감소에 따른 곡물 수요 감소 등으로 수요가 위축되면서 국제 곡물가격이 하향 안정 추세를 지속할 것이라 전망

그림17 | 음식료품 제품가격 지수

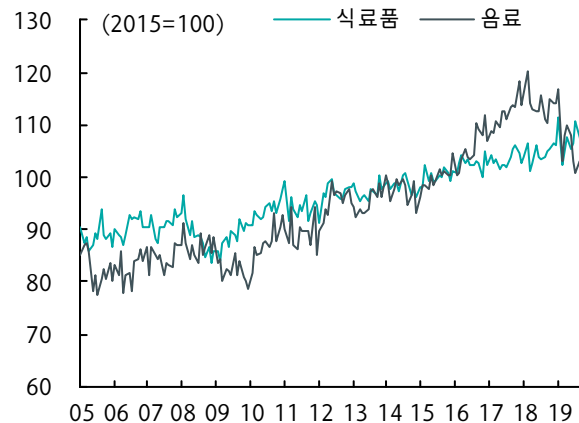


자료: 통계청, 한국은행

■ '19년 하반기 들어 식료품 가격 안정

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

그림18 | 음식료품 출하지수

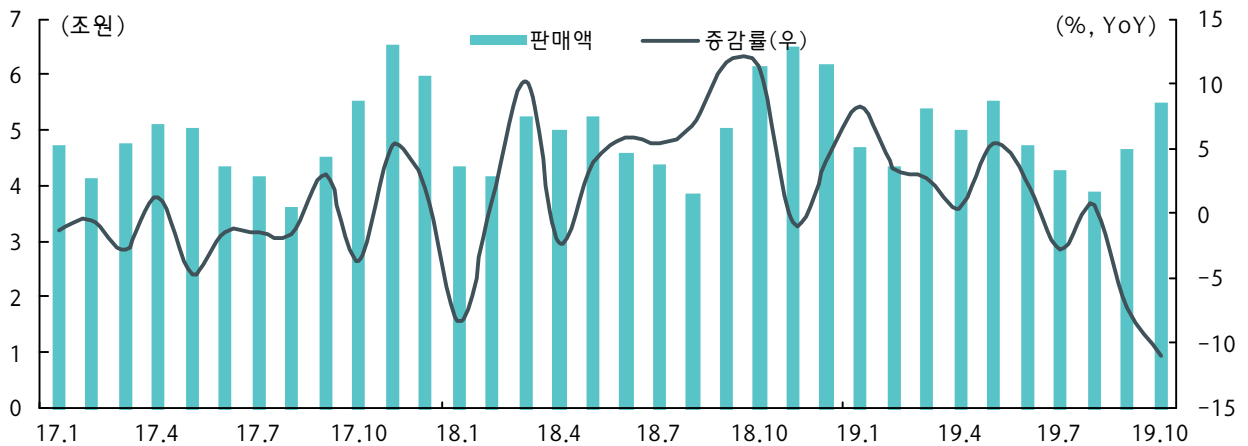


자료: 통계청, 한국은행

■ 출하지수가 하락 추세였으나, 10월 소폭 회복

- '19년 식료품과 음료 출하가 동반 하락하였고, 특히, 음료의 하락폭이 크며, 10월에는 식료품과 음료 모두 소폭 회복 되었으나, 추세적 상승 가능성은 낮은 것으로 판단

그림19 | 의류 판매액 추이

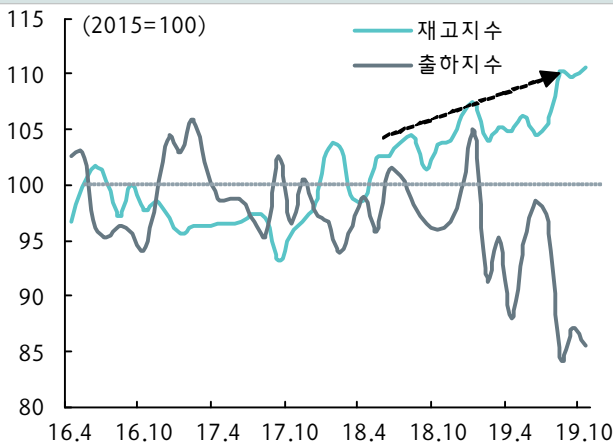


자료: 통계청

■ 8월 소폭 회복세를 나타내었던 의류판매액은 겨울 상품 부진으로 감소폭 확대

- 의류판매액 증감률(YoY)은 2018년 9월에는 11.6%의 국지적 고점을 기록하였으나 이후 위축되고 있음
- 8월 소폭 회복세를 나타낸 의류판매액 증감률(YoY)은 온화한 기후로 겨울 상품 판매가 부진하면서 10.9% 감소

그림20 | 의류 제조업 출하, 재고 지수 추이

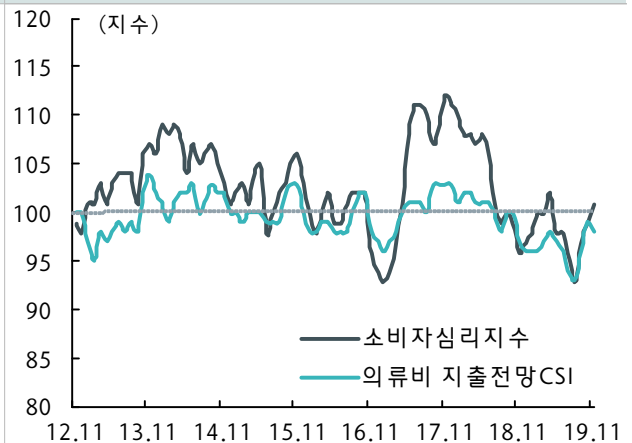


자료: 통계청

■ 재고 지수 상승으로 위험도가 높아지고 있음

- 2019년 10월 계절조정 출하지수는 계절 상품 판매 저조가 지속되며 10.8%(YoY) 감소하며 85.6 기록
- 재고 지수 상승세는 10월에도 지속되면서 110.6을 기록하며 전년동월대비 6.9% 상승
- 재고 상승으로 인한 업황 부진 모니터링 필요

그림21 | 의류 관련 소비 심리 지수 추이

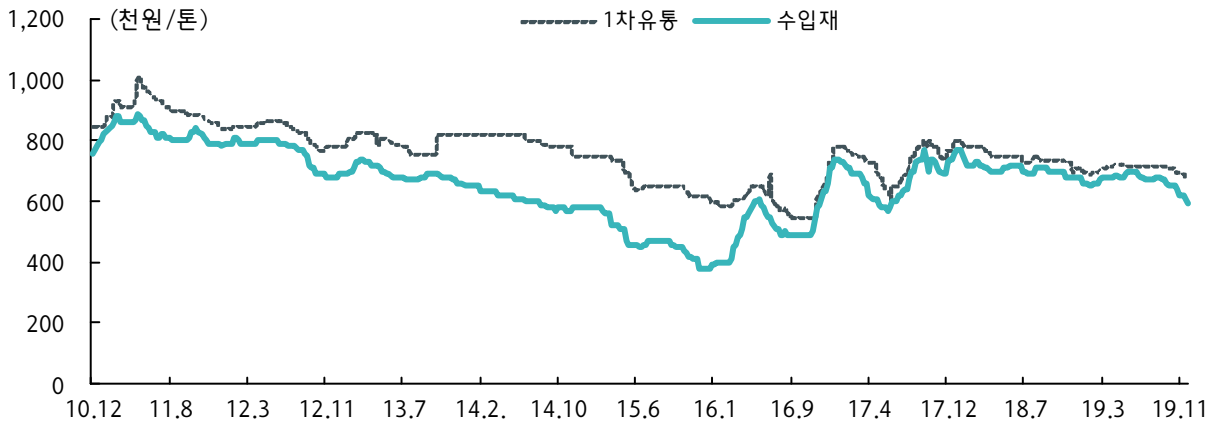


자료: 통계청

■ 의류비 지출전망 CSI는 소폭 하락

- 소비자 심리지수는 전월대비 2p 상승한 101를 기록하면서 기준점(100) 상회
- 9,10월 회복세를 보이던 의류비 지출전망 CSI는 11월에는 전월대비 1p 하락하며 여전히 기준점(100)을 하회

그림22 | 국내 철강(고로 열연)가격 추이

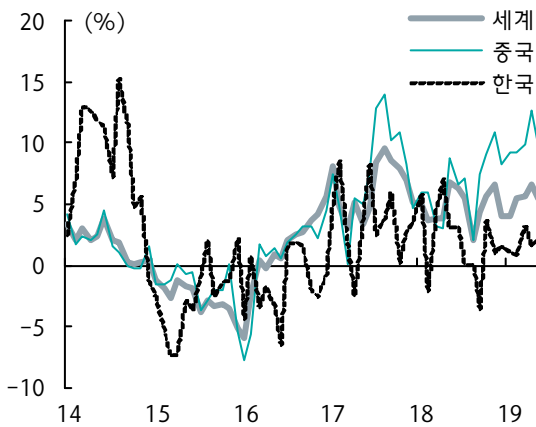


자료: 한국철강신문

■ **국내 유통가격은 하락추세를 이어가고 있고, 중국 유통가격은 11월 이후 소폭 반등**

- 2018년부터 미·중 무역분쟁, 산업경기 둔화 등의 영향으로 국제 철강가격이 추세적 약세를 지속하고 있으며, 계절적 이슈로 단기적으로 소폭 등락하는 모습
- 국내 유통가격은 9월 이후 하락폭이 커지고 있는 반면, 중국 유통가격이 11월 들어 소폭 상승하는 모습을 보이면서 가격흐름이 일치하지 않으나, 전망산업 경기 둔화 등의 상황을 고려할 때 추세적인 반등을 기대하기 어려운 상황

그림23 | 주요국 조강생산 증가율

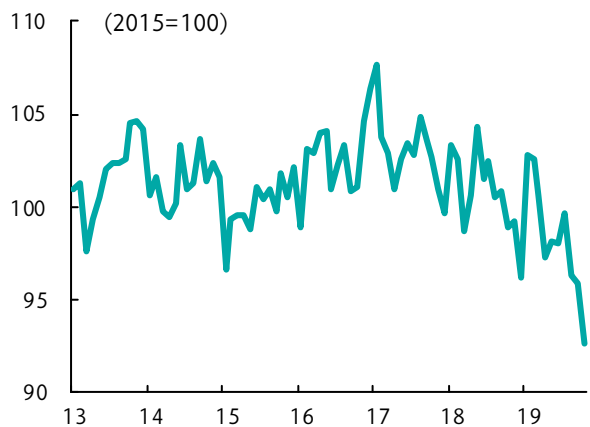


자료: World Steel Association

■ **10월 중국 및 전 세계 조강생산 전년동월대비 감소**

- 하반기 들어 전 세계 조강생산 증가율이 중국 시장 둔화 여파로 축소되고 있는 가운데, 10월에는 중국을 포함한 전 세계 증가율이 마이너스로 전환

그림24 | 국내 1차 금속 출하지수

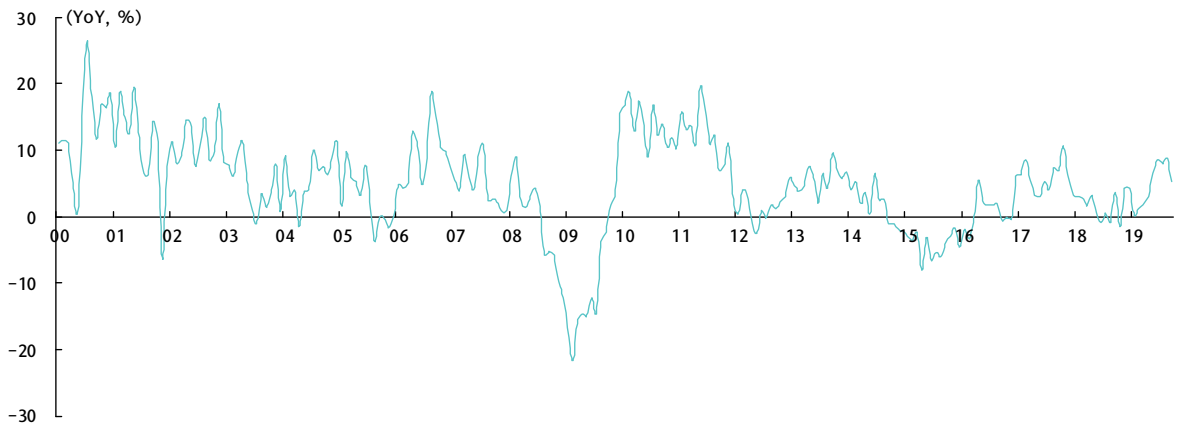


자료: 통계청, 한국은행

■ **금속 출하지수 10월 들어 하락폭 확대**

- 건설 및 자동차 경기 둔화 등의 영향으로 국내 철강수요가 부진한 가운데, 4월 이후 1차 금속 출하지수가 100을 하회하고 있고, 10월에는 전월대비 3.3p 하락하며 하락폭 확대

그림25 | 국내 완성차 수출단가 증감률 추이

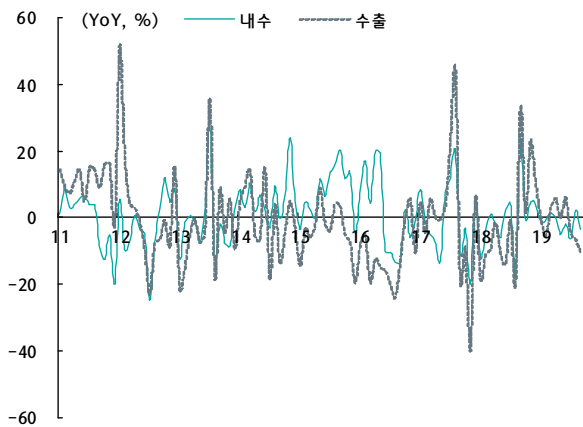


자료: KAMA, 하나금융경영연구소

■ 10월 수출 단가는 수출부진에도 불구하고 신차와 친환경차 효과로 전년동월대비 상승

- 10월 수출 단가는 대당 1만 6,550달러로 전년동기대비 5.2% 상승한 것으로 나타남
- 수출물량과 수출금액 모두 감소하였지만, 수출금액이 수출물량보다 적게 감소하면서 수출단가의 상승을 초래

그림26 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이

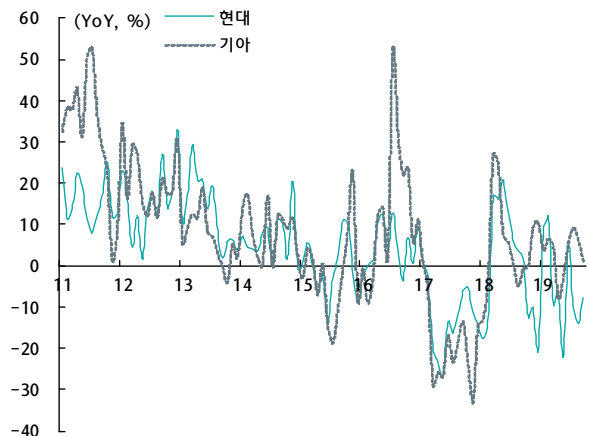


자료: KAMA

■ 10월 내수와 수출 모두 부진

- '19년 10월 내수판매는 Gv80, 그랜저 등 대기수요, 소비 심리 위축 등으로 전년동월대비 -3.4%를 나타냄
- '19년 10월 수출은 신차, 친환경차 투입에도 불구하고 해외 수요 부진의 영향으로 전년동월대비 -10.8%를 기록

그림27 | 현대/기아차 해외생산 증감률 추이

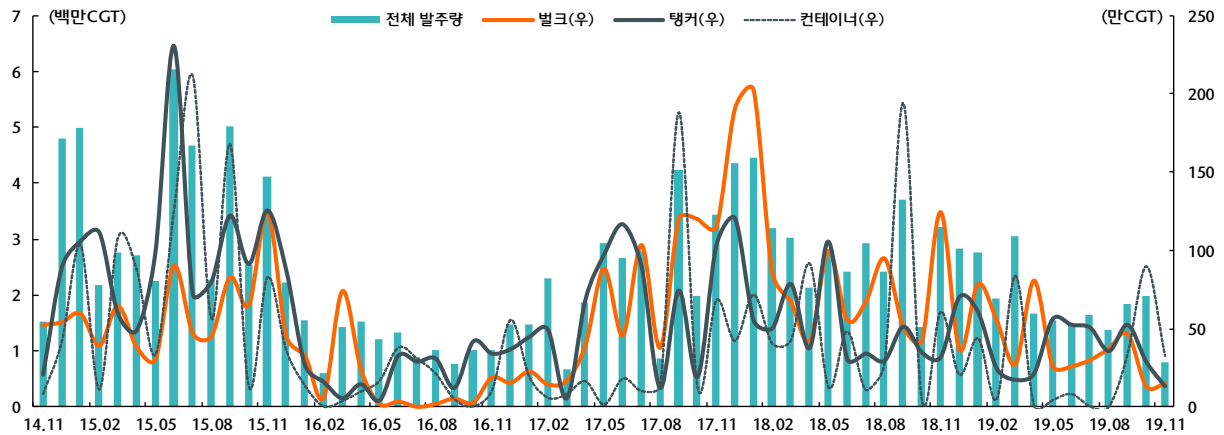


자료: KAMA

■ 10월 해외생산은 전월에 이어 마이너스 성장

- '19년 10월 현대/기아 해외생산은 37.6만 여대로 전월대비 +10.0%, 전년동월대비 -4.8%로 나타남
- 현대의 인도, 기아의 중국 판매량이 전년동월대비 각각 -17.8%, -31.2% 감소하는 등 전체 생산량 감소를 초래
- '17년 10월 대비 역시 -3.8%를 나타내며, 전전년동기비로도 마이너스 성장을 지속하고 있는 상황

그림28 | 전 세계 선박 발주량(선종별)

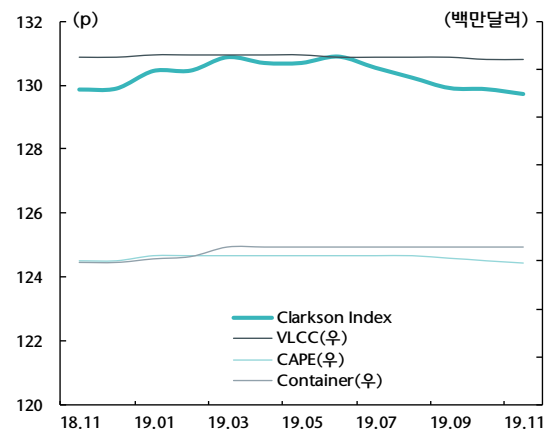


자료: Clarkson

■ 11월 전 세계 상선 발주량은 전월대비 큰 폭으로 하락하였으며, 특히 LNG선 발주가 급감

- 11월 전 세계 상선 발주량은 약 8십만CGT를 기록하여 전월대비 60.3% 하락. 벌크선 발주는 전월대비 14.3% 증가한 반면 탱커선과 컨테이너선은 54.0%와 63.8% 하락하여 대조적(LNG선은 93.3% 급감)
- 11월 주요 선종별 발주 척수(총 45척) : 페리선 11척, 벌크선 7척, Tug선 5척, 케미컬선/컨테이너선/탱커선 각 4척 등

그림29 | Clarkson 신조선가 지수

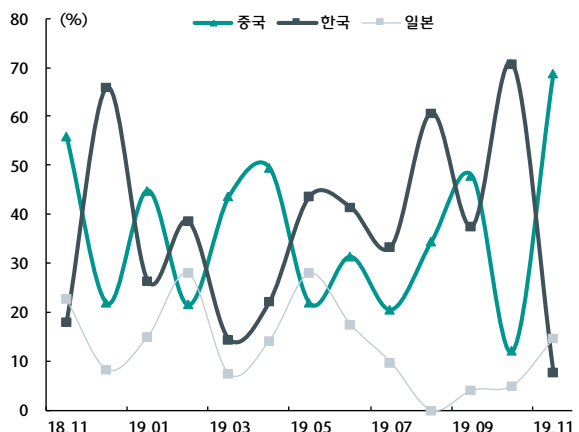


자료: Clarkson

■ 11월 클락슨 신조선가 지수는 130p로 보합

- 11월 클락슨 신조선가 지수는 전월과 동일한 130p를 기록하여 보합세(2018년 9월 이후 130~131p 수준을 유지)
- 주요 선종별 신조선가: Cape선 \$50M, VLCC \$92M, 4,800TEU 컨선 \$53M, 174K CBM LNG선 \$186M

그림30 | 국가별 상선 수주점유율

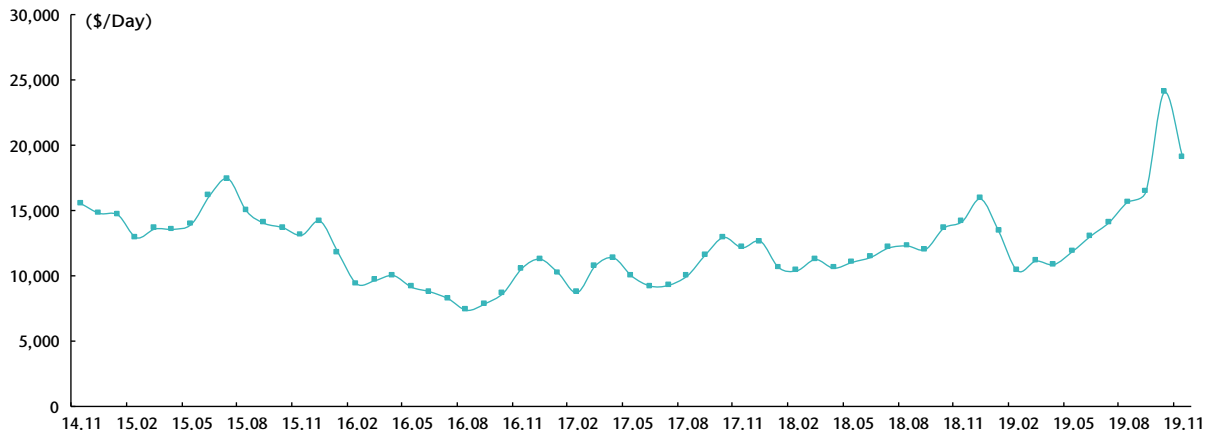


자료: Clarkson

■ 11월 국가별 수주점유율은 중국이 1위

- 11월 국가별 수주점유율은 중국이 초대형 컨테이너선 4척 등을 수주한데 힘입어 압도적인 1위를 차지 (한중일 수주점유율 : 한국 8%, 중국 69%, 일본 15%)
- 한국 업체별 수주 : 한국조선해양 4척, 삼성중 2척 등

그림31 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)

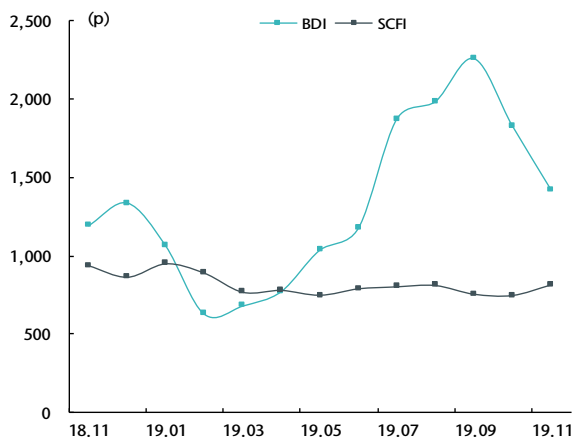


자료: Clarkson

■ 11월 Clarkson 해운종합지수는 급등했던 초대형유조선 운임이 다시 하락하며 약세

- 11월 Clarkson 해운종합지수는 전월대비 20.5% 하락한 \$19,119/Day를 기록. 선종별로는 탱커선이 급등했던 운임을 일부 반납하여 전월대비 29.1% 하락하였으며, 벌크선 또한 수급불안으로 전월대비 17.9% 하락
- 11월 LNG선 운임(174K CBM 기준)은 전월대비 3.8% 상승한 \$132,400/Day를 기록(8월 이후 4개월 연속 상승 중)

그림32 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수

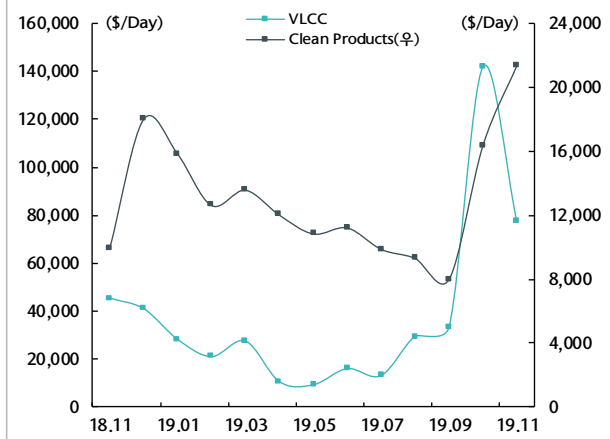


자료: Clarkson

■ BDI 지수는 하락한 반면 SCFI 지수는 상승

- 11월 BDI 지수는 PMX선과 SMX선 운임이 큰 폭으로 하락하여 전월대비 22.3% 하락한 1,419p 기록
- 동월 컨테이너선 운임 지수(SCFI 지수)는 전월대비 9.1% 상승한 814p를 기록(유럽 노선 운임이 큰 폭 상승)

그림33 | 탱커선 운임(Earnings)

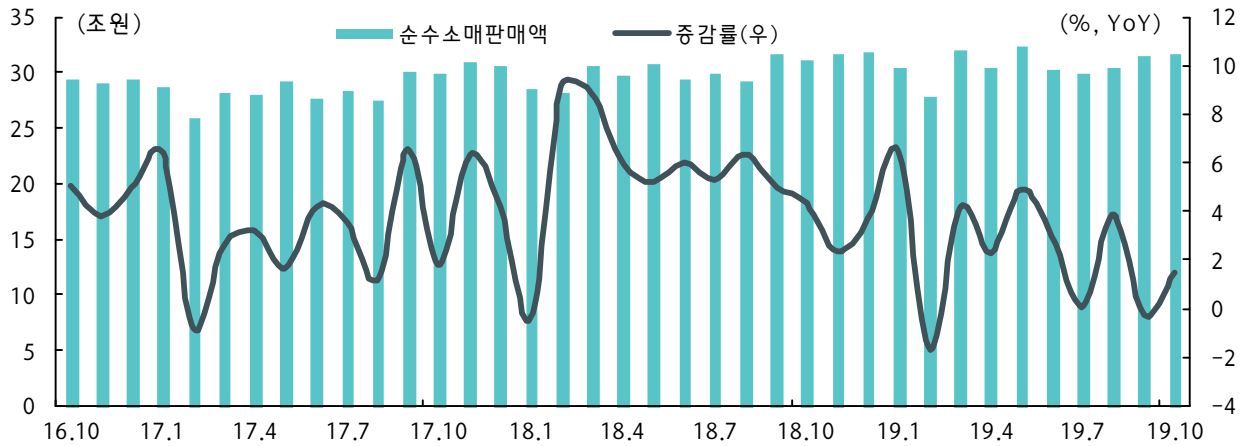


자료: Clarkson

■ 탱커선은 VLCC는 하락한 반면 제품선 상승

- 11월 초대형유조선 운임은 급등했던 운임이 하락하여 전월대비 45.6% 급락한 \$77,315/Day를 기록
- 반면 동월 석유제품선 운임은 높은 VLCC 운임 수준이 유지되며 전월대비 30.5% 상승한 \$21,349/Day 기록

그림34 | 순수소매판매액 추이

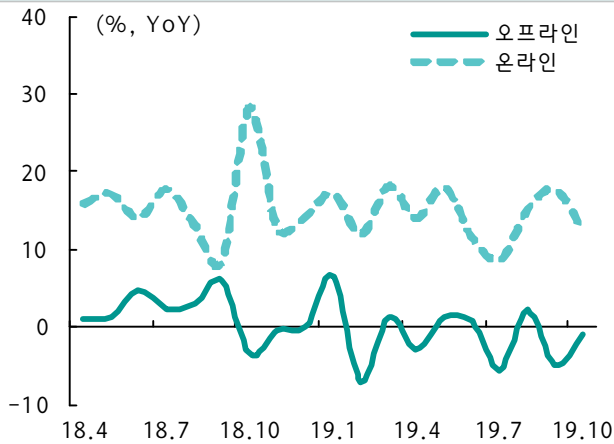


자료: 통계청

■ 순수소매판매액은 전반적인 둔화세 하에서 2019년10월 소폭의 회복을 보임

- 2019년 하반기 전반적인 둔화세를 보이고 있는 순수소매판매액(자동차 및 연료 판매액 제외) 증감률은 9월 전년동월 대비 0.2% 감소하였으나, 10월에는 소폭 회복을 나타내며 1.5% 증가

그림35 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향

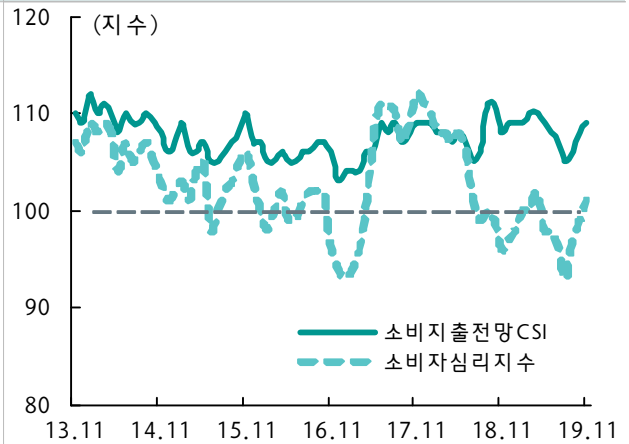


주: 오프라인-편의점(3사), SSM(4사), 백화점(3사), 대형마트(3사)
 온라인-온라인판매중개(4사), 온라인판매(9사)
 자료: 산업통상자원부

■ 10월, 겨울상품 부진으로 오프라인 위축

- 오프라인 주요 업체 판매액은 전년 대비 온화한 기후로 겨울상품이 부진하며 전년동월대비 1.1% 감소
 - 온라인 주요 업체 판매액은 식품 및 가을 여행 상품 판매가 증가하며 전년동월대비 12.5% 성장

그림36 | 소비자 심리 지수, 소비 지출 전망



자료: 통계청

■ 소비자 심리지수 회복되며 100 상회

- 소비자 심리지수는 2019년 5월부터 기준점(100)을 하회하면서 부정적 전망을 나타내었음
 - 11월에는 주택가격 상승에 대한 기대감 확대에 소비심리가 회복되며 기준점을 상회하는 101 기록

하나 산업정보 Hana Industry Info.

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