

2023년 1월 11일 제1호  
연구위원 황규완  
연구위원 안혜영  
연구위원 김문태  
연구위원 오유진  
수석연구위원 우창희  
연구위원 김종현

# HIF월간 산업 이슈 (1월)

## Monthly Industrial Issue

### 산업별 주요 이슈

#### 석유화학 2023년 미래 대응을 위한 핵심 키워드는 ‘친환경’, ‘신사업’, ‘안전관리’

- ‘23년 국내 석유화학 기업들은 화석연료 기반의 전통사업에서 벗어나 미래 메가 트렌드 변화에 선제대응하기 위해 ‘친환경’, ‘신사업’, ‘안전관리’ 부문에서 구체적이고 실현 가능한 전략 수립에 집중
- 미래 향후 석유화학 기업의 경쟁력은 대규모 설비투자에 기반한 규모의 경제 뿐만 아니라 미래 지속가능 및 친환경 트렌드 변화 대응력과 이를 실행하기 위한 자금여력에 따라 차별화될 전망

#### 반도체 정부, 반도체 투자 활성화 위해 세제지원 추진

- 정부가 반도체 등 국가전략 기술에 대한 투자세액 공제를 확대하기로 하면서 대기업 및 중견 기업은 투자액의 15%, 중소기업은 25%를 세금에서 감면받게 될 전망
- 여기에 투자 증가분에 대한 10%의 추가 세액공제까지 고려할 경우 대기업 및 중견기업은 최대 25%, 중소기업은 최대 35%의 세액공제를 받을 수 있는 기틀 마련

#### 자동차 국내 전기차 생산 및 구매 관련 주요 제도 변화

- 2023년부터 무공해차 보급 목표제를 미달한 완성차 판매업체는 벌금 성격의 기여금을 납부하게 되어 주요 기업들이 더욱 적극적으로 전기차 보급에 나설 전망
- 전기차 구매 보조금 체계 개편도 진행되고 있는데 전기차 1대당 지급하는 보조금은 축소하고 지원 대상은 확대하며 AS 센터 및 충전기 설치이력, 제공 기능 등에 따라 지원금 차등 추진

#### 건설 대대적인 부동산 규제완화에도 PF 부실 우려는 이어질 전망

- 정부는 부동산 시장 냉각에 따른 미분양 발생 및 부동산 PF 부실을 예방하는 차원에서 강남 3구와 용산구를 제외한 대부분의 규제지역을 해제하는 등 대대적인 부동산시장 규제완화를 시행
- 현 정부의 규제완화 추이를 고려하면 실효성은 제한적일 수밖에 없고, 거시환경의 악화가 당분간 이어질 수밖에 없어 이번 규제완화에도 불구하고 당분간 PF 부실 우려는 이어질 전망


---

**유통** 2023년 소매유통업 정책 환경의 변화

- 2023년, 대형마트 관련 대표적인 규제였던 온라인 배송 제한과 주말 의무휴업일 지정이 각각 대중소 상생 협약과 지자체 합의 등을 통해 완화될 가능성이 확대되고 있음
- 대형마트 규제 완화 외에도 소비기한 도입과 면세점 지원 제도 확대 등 비교적 우호적인 규제 환경이 조성될 예정이지만 부정적 경영 환경에 따라 정책 효과는 제한될 전망

**해운** 얼어붙은 해운 경기 속 컨테이너 선사의 생존 전략

- 글로벌 경기 둔화에 따른 해운 수요 부진으로 컨테이너 운임은 최근 6개월간 지속적인 하락세를 기록하였고, '23년에도 수요 위축 및 공급 과잉에 의한 운임 약세가 이어질 것으로 전망
- 주요 컨테이너 선사는 M&A를 통한 종합물류업 진출 및 항만 투자 등으로 물류 서비스 품질을 개선 하며 경쟁력을 확보하는 한편, 항로 우회 등 선대 운영 전략 변화를 통해 공급 과잉 상황에 대응

 **하나은행** 하나금융경영연구소

# 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		●				

## 산업 이슈

석유화학 : 2023년 미래 대응을 위한 핵심 키워드는 ‘친환경’, ‘신사업’, ‘안전관리’

반도체 : 정부, 반도체 투자 활성화 위해 세제지원 추진

자동차 : 국내 전기차 생산 및 구매 관련 주요 제도 변화

건설 : 대대적인 부동산 규제완화에도 PF 부실 우려는 이어질 전망

유통 : 2023년 소매유통업 정책 환경의 변화

해운 : 얼어붙은 해운 경기 속 컨테이너 선사의 생존 전략

## C20-21. 석유화학: 2023년 미래 대응을 위한 핵심 키워드는 ‘친환경’, ‘신사업’, ‘안전관리’

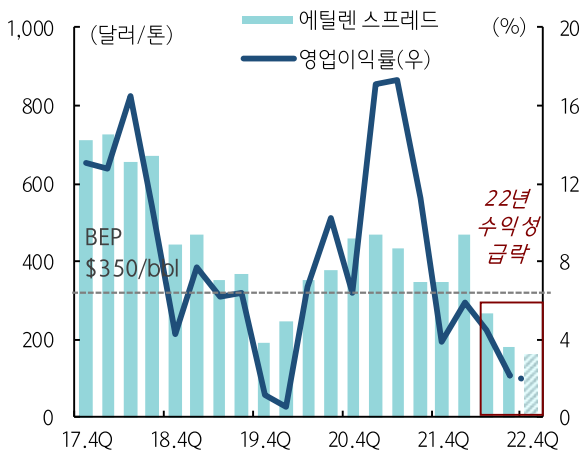
연구위원 안혜영 mith5@hanafn.com

※ **Summary** : ‘23년 국내 석유화학 기업들은 화석연료 기반 전통 사업에서 지속가능성 및 친환경 등으로 대표되는 메가트렌드 변화에 선제 대응하기 위해 구체적이고 실현 가능한 중장기 전략을 수립. 실제 ‘23년 석유화학 기업 CEO의 신년사와 사업전략 발표에서 공통적으로 등장한 키워드는 ‘친환경’, ‘신사업’, ‘안전관리’ 등으로 압축. 기업들은 경기 호황기에는 전통 방식의 사업에서 발생하는 고수익을 외면하기 어려우므로 오히려 경기 저점의 현 시점을 미래 대응을 위한 변화의 적기로 판단한 것으로 보임. 향후 석유화학 기업의 경쟁력은 규모의 경제 외에도 트렌드 변화 대응력과 이를 실행하기 위한 자금력에 따라 차별화될 전망

### ■ 경영환경 악화 속에서 ‘친환경’, ‘신사업’, ‘안전관리’는 2023년 석유화학 기업의 핵심 전략

- 국내 석유화학 기업들은 수익성 지표가 BEP를 3분기 동안 하회하는 경영난 속에서 ‘23년을 맞이했지만 기업의 생존과 환경 변화에 선제적으로 대응하기 위해 중장기 전략을 수립
  - 중장기 사이클 산업 특성 상 ‘23년 산업 내 단기 규제 및 사업 방향의 변화는 없으나 경기 저점 위기下에서 오히려 미래 변화에 기민하게 대응하기 위해 중장기 전략을 보다 세부화
- ‘23년 석유화학 기업 CEO들의 신년사와 기업별 사업전략 및 투자 계획 발표에서 공통적으로 등장한 핵심 키워드는 ‘친환경’, ‘신사업’으로 압축
- 기업들의 전략 발표에 직접 언급되지는 않았으나 지난해 화학 산업단지에서 유해물질 배출, 폭발 사고가 반복된 점을 감안할 때 ‘안전관리’ 또한 ‘23년 주목할 키워드
  - 석유화학 기업들이 ESG 경영에 집중하고 있는 만큼 ‘23년 친환경(E) 대응 외에 사회(S) 문제인 안전관리 대응에 적극적으로 나설 전망

그림1 | 에틸렌 스프레드로 본 석유화학 경기



자료 : Cischem, 하나금융경영연구소

표1 | 국내 주요 석유화학 기업 CEO 신년사 주요 내용

기업	2023년 신년사 주요 내용
LG화학	- 친환경 선제 대응 : 생분해 플라스틱, 블루수소 사업 구체화 - 신성장 동력 사업 본격화 : 배터리 소재 생태계 구축, 바이오 신약 사업
롯데케미칼	- 미래드렌드에 맞는 제품 개발 - 환경규제 강화에 선제적 대응 - 미래 신성장 동력 확보 : 수소, 배터리 소재, 리사이클 및 바이오
SK 이노베이션	- 뉴그린 포트폴리오 전환 성과 필요 - 넷제로 실행 위한 탄소감축 노력 : 청정에너지 생산, 리사이클 밸류체인 구축
금호석유화학	- 신성장 동력 확보 및 위기극복 - 시장 니즈와 트렌드(친환경) 파악하여 대응

자료 : 언론기사, 하나금융경영연구소

■ [친환경] 2023년 석유화학 기업들은 친환경 투자 관련 신규 전략 수립·강화에 주력

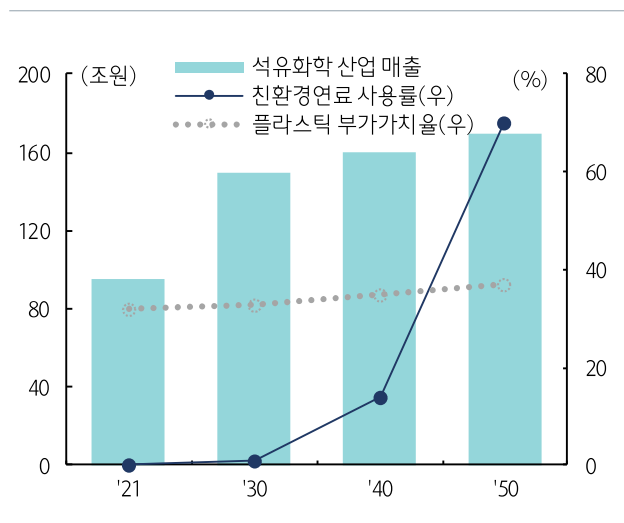
- 최근 국내 석유화학 주요 수출국 및 거래처에서 친환경 기준을 점차 상향하고 있어 기업들은 선제 대응을 위해 친환경 전략을 수립하고 이와 관련한 투자에 집중
  - 실제 기업들은 업황 악화로 본업인 석유화학 투자는 연기, 보유하고 있으나 재생에너지 연료전환, CCUS, 수소, 리사이클, 바이오플라스틱 등의 경쟁력 제고에 집중
    - LG화학, SK는 '23년부터 넷제로 달성을 위한 국내외 사업장의 청정에너지 전환과 플라스틱 순환경제 구축 강화 방안을 구체화할 계획
    - 롯데케미칼은 CCUS(이산화탄소 포집, 활용)와 플라스틱 재활용 제품 생산을 본격화 할 계획
    - 금호석유는 '23년 예정된 NB 라텍스 생산시설 증설을 연기한 대신 NB라텍스의 친환경성을 강화하기 위한 천연 소재의 연구와 생분해성 NB라텍스 개발을 본격화
    - 한화솔루션은 경쟁사 보다 앞선 넷제로 달성을 위한 구체적 방안으로 태양광, 수소 확대와 설비효율화 및 CCU활용을 강화할 계획
  - 정부도 지난해 12월 '석유화학, 정밀화학, 플라스틱 지원정책'을 통해 화학산업의 지속 가능 육성계획을 수립하여 친환경 체질 개선을 통한 수익성 확대 관련 로드맵을 발표
    - 친환경 신산업 육성을 통해 '19년 94.7조원인 화학산업 규모를 '50년 170조원으로 확대
    - 환경규제 강화에 선제적으로 대비하여 '50년까지 친환경 연료 사용 비율을 70%로 확대
    - 리사이클과 생분해 플라스틱 생태계 조성을 통해 '50년 부가가치율을 37%까지 높일 계획
- ※ 정부의 구체적 정책 지원 방안은 1분기 중 발표 예정

표2 | 23년 주요 석유화학기업 투자 계획 정리

구분	기업	계획
투자 계획 변경	금호석유	- 23년 NB라텍스 증설 24년으로 연기
	대한유화	- 스틸렌모노머 신규 투자 보류
친환경 투자 및 육성전략	한화솔루션	- 질산유도품 신규 투자 철회
	LG화학	- 국내외 사업장 재생에너지 100% 전환 추진 - 플라스틱 순환경제 구축 본격화 (25년까지 3조원 투자)
	SK이노베이션	- 청정에너지 공급 확대, - 플라스틱 순환경제 구축
	롯데케미칼	- CCU 실증 및 상업화 위한 설계 작업 진행 ('30년까지 11조 투자)
	한화솔루션	- 신재생에너지 ESS설계, 조달, 시공 역량 강화
	금호석유	- 친환경 및 생분해 소재 적용 NB라텍스 개발 ('27년까지 2.7조원 투자)

자료 : 언론자료 정리

그림2 | 정부의 지속가능한 석유화학산업 육성계획



자료 : 산업통상자원부

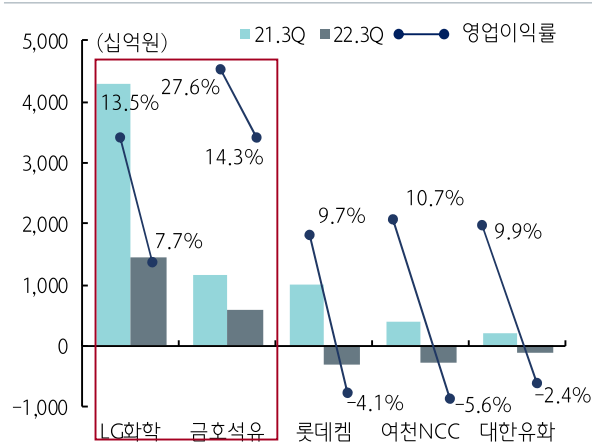
■ [신사업] 전통적 석유화학 산업의 구조적 업황 악화 극복을 위해 신사업 모색 추진

- 최근 석유화학 산업 수익성 악화가 이어지는 가운데 각 사의 사업 다각화 현황에 따라 실적 명암이 확연한 차이를 보이자 각 사는 미래 성장동력이 될 신사업을 적극 추진 중
  - '22년 3분기 전통 석화 비중이 높은 롯데케미칼, 여천엔씨씨, 대한유화는 적자를 기록한 반면 LG화학, 금호석유 등은 타 사업이 실적 악화를 방어하며 상대적으로 양호한 실적 기록
- LG화학과 롯데케미칼은 세계적 친환경 흐름 속 전기차 시장이 폭발적으로 성장할 것으로 보고 전기차 배터리 소재 부문을 미래 성장동력 산업으로 육성
  - 양사는 배터리 소재 생태계 구축을 위해 관련 기업 인수 및 합작을 추진 중이며 인플레이션 감축법(IRA) 혜택을 적용받기 위해 북미 시장 진출 추진 중
- 또한 전 세계적 탄소중립 흐름이 가속화되고 정부의 지원에 힘입어 국내 수소 시장 고성장이 예상됨에 따라 국내 석유화학 기업들도 국내 수소 도입 및 수소산업 밸류체인 확대를 추진
  - 롯데케미칼, SK가스, 에어리퀴드코리아가 수소 에너지 합작사인 '롯데SK에너지'를 설립하여 '25년 가동을 목표로 롯데케미칼 울산공장 내 부생수소 연료전지 발전소를 건설 예정
- 한편 미래 新먹거리로서 부가가치가 높은 제약/바이오 사업 경쟁력 확보를 위해 글로벌 기업 인수를 추진 중이며 이를 통해 신약 파이프라인 및 위탁개발생산(CDMO) 사업 가속화
  - LG화학은 美 AVEO Therapeutics 인수를 통해 항암 신약 부문 진출 본격화

■ [안전관리] 전통적 석유화학 산업의 구조적 업황 악화 극복을 위해 신사업 모색 추진

- 석유화학 산업은 폭발 및 유해물질 유출 위험이 큰 산업으로 국내에서는 관련 사고 예방 및 방지를 위해 '화학물질 등록 및 평가에 관한 법률'과 '화학물질 관리법' 등이 적용되고 있으며, '22년 부터는 '중대재해처벌법'도 시행 중

그림3 | 22년 3분기 대비 23년 3분기 실적 변화



주: LG화학, 금호석유는 석유화학 외 사업 비중이 높은 편이며, 롯데케미칼, 여천엔씨씨, 대한유화 등은 석유화학 사업 비중이 높음  
자료 : Dart

표3 | 23년 주요 석유화학기업의 사업 다각화 방향

신사업	기업	내용
배터리	LG화학	- 핵심 소재 양극재를 중심으로 배터리 소재 밸류체인을 구축 중 - 美배터리 양극재 공장 설립 확정
	롯데케미칼	- 신사업으로 배터리 소재 선택 - 美 투자 및 동박 생산 기업 일진머티리얼즈를 인수하여 밸류체인 구축
바이오	LG화학	- 美 AVEO 인수를 통해 항암 중심의 신약 업체로 도약
수소 및 친환경 연료	롯데케미칼	-2020년 친환경 블루 및 그린 수소를 암모니아 형태로 국내 도입 예정
	SK 이노베이션	-수소에너지소형모듈원전, 암모니아 기반 연료전지 시스템 등의 사업화 추진

자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

- '19년 이후 화학물질 규제의 중복 적용이 사업 운영의 합리화를 저해한다는 업계의 요구로 화학 물질 규제가 점차 완화됨에 따라 국내 화학사고 발생 건수는 증가세로 전환
- 또한 '22년 중대재해처벌법 시행에도 불구하고, 석유화학 산업단지에서 인명 사고가 연이어 발생했고 이로 인해 처벌을 받은 사례가 없어 현장의 안전은 더욱 위험에 노출
- 그러나 최근 기업의 ESG 경영의 중요도가 상승하면서 산업 재해 발생 시 기업의 과태료 부과와 책임자의 법적 처벌 외에도 ESG 중 S부문의 평가에서 감점을 받고 평판 리스크가 악화될 수 있어 기업의 타격이 불가피
- 전문가들은 ESG 경영 차원에서 산업재해를 관리하는 기업이 꾸준히 늘어날 것으로 보고 있으며 석유화학 산업의 경우 한번의 사고가 인명 피해 및 중대재해로 이어지므로 '23년에는 이와 관련 대책이 보다 본격화 될 전망
  - 모건스탠리캐피털인터내셔널(MSCI)에 따르면 석유화학을 포함한 에너지 업종에서 근로자 건강·안전'이 S 평가에서 차지하는 비중이 13%에 달하는 것으로 분석

■ 2023년 석유화학 산업은 지속가능 성장을 위한 메가트렌드 변화를 준비하는 기간이 될 전망


- 국내 석유화학산업은 지난 수십 년간 화석연료에 기반하여 고성장해 왔지만, 지속가능성, 친환경이라는 글로벌 메가트렌드 변화에 대한 대응을 더 이상 늦출 수 없는 상황
- 석유화학 경기 호황기에는 기업들이 화석연료 기반에서 발생하는 고수익을 포기하기 어렵기 때문에 오히려 경기 저점에 위치한 현 시점을 미래 변화의 적기로 판단하는 것으로 보임
- 향후 석유화학 기업의 경쟁력은 대규모 설비투자에 따른 규모의 경제뿐만 아니라 미래 트렌드 변화 대응력과 이를 실행하기 위한 자금여력에 따라 차별화될 전망 

표4 | 화학물질 규제 법안 및 중대재해법 주요 내용

주요 법안	내용
화학물질 등록 및 평가법	- 화학물질과 이를 함유한 제품을 관리하는 법 : 국내 제조 및 수입되는 신규화학물질과 연간 1톤 이상 기준 화학 물질에 대한 등록 및 심사평가 부분과 제품 내 함유된 유해화학물질 신고 등으로 구분 : 불이행시 해당 제품 제조 금지 및 벌금 부과
화학물질 관리법	- 화학물질의 체계적 관리와 사고 예방을 위한 법 : 화학물질 통계조사 및 정보체계 구축, 유해화학물질 안전관리 강화, 유해화학물질 예방관리 체계 강화 : 사고발생시 즉시 신고의무 부여
중대재해 처벌법	- 사업장에서 일하는 모든 사람의 안전 및 보건을 확보하도록 경영책임자에게 의무를 부과한 법률 : 중대산업재해가 발생시 경영책임자에게 처벌 (사망은 '1년 이상의 징역 또는 10억 원 이하 벌금' 부상 및 질병은 '7년 이하의 징역 또는 1억 원 이하 벌금')

자료 : 고용노동부

표5 | 석유화학 기업들의 중대재해 대응

기업	대응 현황
금호석유	- 본사 기술기획본부 소속 안전환경팀을 CEO 직속 '안전 환경기획실'로 격상하여 안전환경 업무 독립성을 보장
롯데케미칼	- 안전관리 시스템 위해 향후 3년간 총 5,000억원을 투자 - 자사 생산 폴리머 제품의 위해성 평가를 실시 : 정확한 데이터 산출을 위해 전문 컨설팅업체(캠솔브)와 협업
한화솔루션	- 시스템통합 구축·컨설팅 회사인 '이니스트'와 중대재해 통제시스템 구축 솔루션도 도입
SK이노베이션	- 이사회 수준에서 중대재해를 관리·감독하고, 중대재해 지표를 임원 보수와 연계해 활용
LG화학	- 환경·안전 분야에 4,000억 원을 투자 - AI 및 각종 센서 기술력을 동원해 사고를 미리 감지하고, 자동 조치할 수 있는 시스템을 적용

자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소



## C26. 반도체 : 정부, 반도체 투자 활성화 위해 세제지원 추진

수석연구원 우창희 chw@hanafn.com

※ **Summary** : 정부가 반도체 등 국가전략 기술(반도체, 디스플레이, 2차전지, 바이오, 수소 등)에 대한 투자세액 공제를 확대하기로 하면서 대기업은 투자액의 15%, 중소기업은 25%를 세금에서 감면받게 될 전망이며, 투자 증가분에 대한 10%의 추가 세액공제까지 고려할 경우 대기업은 최대 25%, 중소기업은 최대 35%의 세액공제를 받을 수 있는 기틀이 마련됐지만 국회에서 관련 법안이 원활하게 통과될지는 미지수. 다만, 지난해에 이어 올해도 반도체 업황은 악화가 지속됨에 따라 반도체 제조업체들의 투자 축소가 불가피한 상황에서 정부의 이와 같은 지원책은 시설투자 심리에 긍정적으로 작용할 전망

### ■ 반도체 산업 시설에 투자하는 대기업은 공제율이 2배 가까이 확대될 것으로 기대

- 기획재정부는 1월3일 국무회의에서 ‘반도체 등 세제지원 강화 방안’을 보고하면서 반도체 등 국가전략기술 투자에 대해 최대 25%+α 세액공제 확대 추진 계획을 발표
- 대기업과 중견기업에 대해서는 기존 세액공제율 8%에서 7%p 상향된 15%로 중소기업의 경우에는 기존 세액공제율 16%에서 9%p 상향된 25%로 세액공제율 대폭 상향
- 또한 지난 3년 평균대비 투자금액 증가분에 대해서는 10%의 추가 세액공제까지 감안할 경우 대기업 및 중견기업은 최대 25%, 중소기업은 최대 35% 세액공제 적용 가능

### ■ 반도체 세액공제 확대로 국내 반도체 제조업체 올해 시설투자 시 수조원 감면 효과 발생

- 예를 들어 반도체 칩 생산업체가 올해 반도체 관련 시설투자에 10조 원을 집행한다면 1조 5천억 원에 달하는 세금을 감면받을 수 있게 됨

그림4 | 반도체 조세특례제한법 개정안 투자세액공제율 (%)

구분	당기분			증가분
	대기업	중견기업	중소기업	
일반	1 → 3	3 → 5 → 7	10 → 12	+
신성장·원천기술	3 → 6	5 → 6 → 10	12 → 18	
국가전략기술	6 → 8 → 15	8 → 15	16 → 25	

※ 총 투자세액공제액 = (투자액 × 당기분 공제율) + (3년평균대비 투자 증가분 × 증가분 공제율)

자료 : 기획재정부

- 여기에 직전 3년 평균치 대비해서 올해 투자금액 증가분에 대해서는 국가전략 기술(반도체, 배터리, 백신 등) 여부와 상관없이 10%의 추가 공제 혜택이 주어짐
- 이럴 경우 반도체 시설투자에 나서는 대기업 및 중견기업은 당기분과 증가분을 합쳐 최고 25%의 세액공제를 받을 수 있게 되며 중소기업의 경우 35% 적용
  - 올해 삼성전자와 SK하이닉스의 반도체 관련 시설투자를 각각 45조 원, 7조 원 규모로 가정 시 6조원, 1.1조원 감면 효과(세액공제 비율만 적용)

■ 반도체 업황 악화와 반도체 관련 시설투자 축소 움직임에도 세제지원은 업체들에게 긍정적


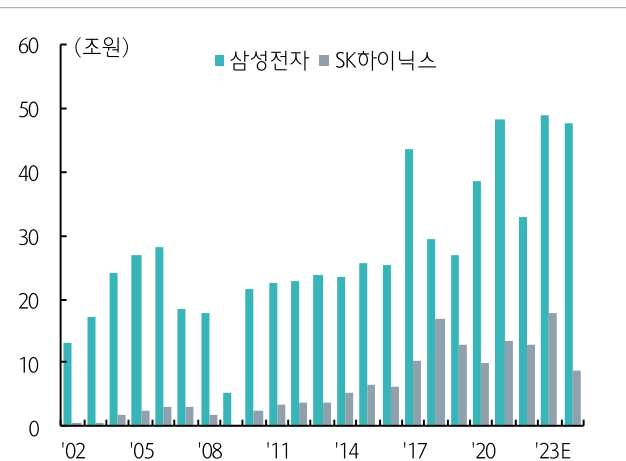
- 2023년 글로벌 전체 반도체 시장은 재고 증가, 글로벌 경기 둔화에 따른 IT 세트 수요 감소 등의 영향으로 전년대비 6% 감소한 5,417억 달러를 기록할 것으로 예상됨
  - 메모리 반도체 1,214억 달러(-8.7%), 비메모리 반도체 4,203억 달러(-5.2%) 전망
- 최근 삼성전자의 2022년 4분기 잠정 실적 공시에서 영업이익이 전년대비 69% 감소한 4.3조원의 실적 쇼크를 기록하면서 올해 반도체 업황의 우려가 커지고 있는 상황
  - 시장 예상치는 6조원 중반 대였고 실적 발표 직전 5조원 중후반까지 하락
- 이러한 상황에서 삼성전자와 SK하이닉스의 올해 반도체 관련 시설투자 감소는 불가피할 전망이다 SK하이닉스는 설비투자를 전년대비 50% 넘게 줄일 것이라 발표했으며 미국의 마이크론도 30% 축소 언급
  - 삼성전자를 제외한 대부분의 D램, 낸드 제조업체들은 이미 감산에 돌입
- 정부의 조세특례제한법 개정안이 국회를 통과해야하는 과제가 남아있고 반도체 업황이 위축되어 있지만 기업들의 반도체 시설투자 심리에는 긍정적으로 작용할 전망 

표6 | 반도체 투자 및 R&D 세액공제율 글로벌 비교('23~)

	설비투자	R&D 비용
한국	25~35%	30~50%
일본	-	(대기업) 6~10%, (중소기업) 12%
대만	5%	25%
미국	25%	20% (증가분)

자료 : 기획재정부

그림5 | 삼성전자, SK하이닉스 Capex 추이 및 전망



주 : 2022년은 3분기 누적. 23, 24년은 블룸버그 추정  
 자료 : 삼성전자, SK하이닉스, Bloomberg

### C30. 자동차 : 국내 전기차 생산 및 구매 관련 주요 제도 변화

연구위원 오유진 yujin.oh@hanafn.com

※ **Summary** : 2023년부터 무공해차 보급 목표제를 미달한 완성차 판매업체는 벌금 성격의 기여금을 납부하게 되어 주요 기업들이 적극적으로 전기차 보급에 나설 전망이다. 전기차 구매 차원에서는 보조금 체계 개편이 진행되고 있는데, 전기차 1대당 지급되는 보조금은 축소하고 지원대상은 확대하며 충전기 설치 이력, AS 센터 및 제곱기능 등에 따라 지원금이 차등될 전망이다. 전기차 보급 확대에 따라 정부의 충전 인프라 구축 지원도 늘어나고 있음. 특히 완속 충전시설 지원 예산이 전년보다 크게 늘어남에 완속 충전기 보급이 확대될 것으로 예상되며 다양한 충전 패턴에 대응할 수 있도록 충전 시설도 완속·중속·급속 등으로 구분되어 설치가 늘어날 전망이다

#### ■ 2023년부터 ‘무공해차 보급 목표제’를 미달한 완성차 판매업체는 벌금 성격의 기여금을 납부

- 정부는 완성차 업체(제조사, 수입사)에게 일정 비율의 친환경차 판매 의무를 부여하는 ‘무공해차 보급 목표제’를 시행해 왔으며, ‘23년부터는 목표 미달시 기여금이 부과
  - 2020년부터 전국적으로 ‘저공해차 보급 목표제’가 도입되었고, 2021년부터는 전기·수소차로 대상을 강화한 ‘무공해차 보급 목표제’를 추가 시행
- 연간 10만대 이상을 판매하는 현대차·기아의 보급 목표는 12%이며, 한국GM, 르노코리아, 쌍용, 벤츠, BMW, 도요타 등 2만대 이상 판매 업체는 8%를 무공해차로 채워야 함
- 기여금은 ‘23~’25년 대당 60만원이며, ‘26~’28년 150만원, ‘29년부터는 300만원으로 높아지는데, 기업 부담 완화를 위해 총 규모는 매출액의 1%로 제한되며 3년 유예 가능
- 2022년 전기·수소차 판매 실적을 감안할 때 현대차, 기아, 한국GM을 제외한 나머지 업체들은 판매의무를 충족시키기 쉽지 않을 것으로 예상

표7 | 저공해차 및 무공해차 보급목표


구분	2021년	2022년
저공해자동차 보급목표 (무공해차 목표 포함)	18%	20%
무공해자동차 보급목표 (연간 자동차 판매 10만대 이상업체 대상)	10%	12%
차등 보급목표 (2만대 이상~10만대 미만)	4%	8%

주 : 저공해차는 (1종) 전기·수소차 (2종) 하이브리드차 (3종) 저공해차 배출 허용 기준에 맞는 LPG·휘발유차 등으로 구성되며, 1/2/3종별 가중치가 상이  
자료 : 환경부

표8 | 기업별 2022년 완성차 및 무공해차 판매량 (단위:대)

기업	내수판매량	무공해차 판매량(1~11월)	단순 판매량 기준 목표*
현대차	688,929	78,588	82,671
기아	541,068	47,851	64,928
한국GM	37,239	2,583	2,979
쌍용	68,666	516	5,493
르노코리아	52,621	109	4,210

주: 실제 보급 실적은 단순 판매량이 아닌 차종별 가중치(주행거리, 연비 등 고려하며 산정되며 전기/수소차는 1.2~3.0 수준)를 부여한 별도 산정기준을 적용하여 계산  
자료 : KAMA

- 정부는 '23년 전기차 1대당 지급되는 구매 보조금은 축소하고 지원 대상은 확대하며, 충전기 설치 이력, AS 센터 및 제공기능 등에 따라 지원금을 차별화하는 보조금 체계 개편안 마련 중
  - 정부는 전기차 국고 보조금 상한을 기존 대당 700만원에서 680만원으로 내리는 것을 검토중이며, 이에 따라 지자체 보조금도 '22년과 비슷하거나 소폭 축소될 것으로 예상
  - 지원 대수는 2022년 16만 5000대에서 2023년에는 21만 5000대로 확대되어 전기차 보조금 혜택을 받는 대상은 더욱 늘어날 전망
  - 또한 직영 서비스센터와 정비 이력 관리·부품관리 전산시스템 운영 여부에 따라 보조금을 50% 차등하는 방안을 검토 중
    - 테슬라 등 외국 제조사들은 딜러가 서비스센터를 운영하기 때문에 직영 서비스센터가 없음
  - 전기차 배터리에서 외부로 전력을 뺄 수 있는 V2L(Vehicle to Load)이 적용된 전기차에는 보조금 15만원을 추가하고, 최근 3년간 급속충전기를 100기 이상 설치한 제조사 전기차도 보조금 15만원을 추가로 지급하는 방안도 개편안에 포함
    - 국내에서 판매되는 전기차 중 V2L이 적용된 차량은 현대·기아밖에 없으며, 급속 충전기 설치 조건을 충족하는 업체는 현대차와 테슬라, 벤츠 등임
  - 저공해차 보급 목표제 대상 업체의 전기차에게 주어지는 이행 보조금은 기존 30만원에서 50만원으로 높이고, 해당 업체가 저공해 및 무공해 보급 목표를 달성하면 지급하는 보조금 상한액은 40만원에서 100만원으로 인상하는 것을 추진
  - 환경부는 의견수렴을 거쳐 2023년 1월중으로 전기차 보조금 개편안을 확정지을 예정
  
- 전기차 보급 증가에 따라 국내 충전 인프라 지원은 완속·중속·급속으로 확대 및 다양화
  - 환경부가 관리하는 완속 충전 시설 지원 예산은 2022년 740억 원에서 2023년 1,184억 원으로 크게 늘어났으며, 이에 따라 7~11kW 완속 충전기 보급이 확대될 전망
    - 완속 충전예산은 공동주택이나 사업장, 주차장 등에 완속 충전기를 설치할 때 지원하는 보조금
  - '22년 10월 기준 국내 완속 충전기는 17.6만기이며, 정부는 2025년까지 50만기로 확대하는 것을 목표로 하고 있음
  - 전기차가 확대되며 이용자들의 충전 패턴도 다양해지고 있어 이에 대응하기 위해 2023년에는 30kW급 DC 중속 충전기에 대한 보조금도 처음 도입
  - 환경부는 지난 1월 4일, 완속 충전기 구축 사업을 진행하게 될 30개 업체('21년 25개사)를 선정했으며, 11개 업체가 새롭게 진입하고 기존 6개 업체는 탈락
  - 그간 완속 충전기 설치 신청은 민간 충전 사업자만 할 수 있었으나, 2023년부터는 공동주택 입주자대표 등 실제 시설이 필요한 주체는 누구나 신청할 수 있도록 개편되었으며 충전 사업자간 과다경쟁 완화 및 충전 사각지대 해소 등에 기여할 것으로 기대 

## F. 건설 : 대대적인 부동산 규제완화에도 PF 부실 우려는 이어질 전망

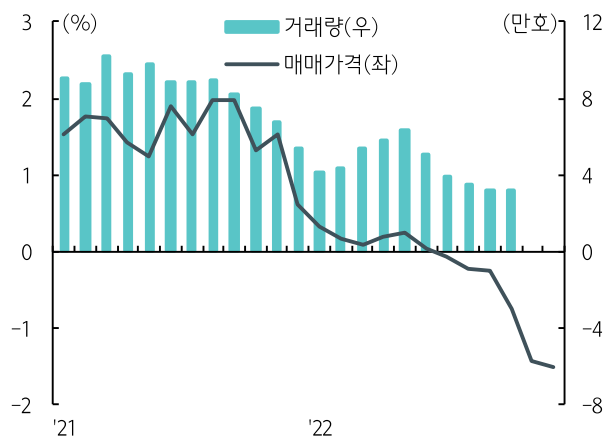
연구위원 황규완 gwhwang@hanafn.com

※ **Summary** : 금리 상승 등 거시환경 변화로 부동산 시장이 빠르게 위축되고 있는 가운데 레고랜드 사태로 대표되는 PF 시장의 신용 경색이 여전히 이어지고 있는 중. 정부가 금융시장 안정을 위해 다각도의 정책을 제시하고 있으나 근본적으로 미분양 증가, 건설사 및 PF 대출 부실이라는 자본시장의 불신을 해소하기에는 역부족. 국토부가 발표한 1.3 대책은 주택의 분양 및 구입에 걸림돌로 작용한 기존 규제를 대폭 완화하는 내용. 다만, 거시환경 악화 및 PF 상환 부담 문제는 여전히 남아 있어 PF 대출 및 건설사 부실 가능성에 대한 우려는 이어질 전망

### ■ 급격한 부동산시장 위축과 레고랜드 사태 등으로 건설사 및 금융 시장 동반 부실이 우려

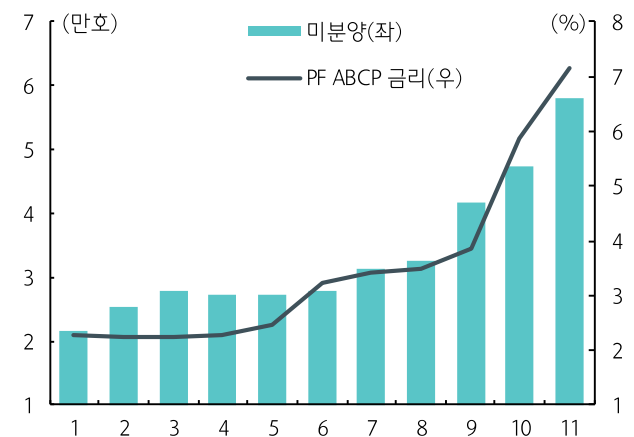
- 기준금리의 급격한 인상 등 부동산 시장을 둘러싼 거시 환경이 급변하면서 그 동안 장기 활황을 유지하던 부동산 시장은 가격이 하락하고 거래량도 급감하는 등 빠르게 위축
  - 월 평균 매매가격 변동률 : 1.54%(2021년) → -0.26(2022년)
  - 월 평균 매매거래량(호) : 84,598(2021년) → 44,997(2022년 1~10월)
- 미분양도 빠르게 증가함에 따라 금융위기 직후와 같은 건설사 및 PF 부실에 대한 우려도 크게 증가했으며 레고랜드 사태까지 겹치면서 건설사 자금난이 가중
- 여기에 PF ABCP에 대한 불신 확대로 차환발행이 어려워짐에 따라 증권사의 신용보강 의무가 발생, 既 발행된 PF ABCP에 대한 매입 등으로 증권사의 유동성 소요 급증하는 등 실물 부문 위축이 금융 부문으로 전이될 수 있다는 우려도 확산

그림6 | 주택 매매가격 및 매매 거래량 추이



자료 : KB국민은행, 국토교통부

그림7 | 미분양과 PF ABCP 금리 추이



주 : PF ABCP 금리는 A2 등급 발행금액 가중평균 금리  
자료 : 국토교통부, 연합뉴스

■ **단기 신용경색 해소를 위한 정부의 다각적인 노력에도 불구하고 PF 시장에 대한 불신은 여전**

- 일부 금융기관 및 건설사 등의 도덕적 해이 문제에도 불구하고 자본시장 안정 등을 위해 정부는 채안펀드 재가동 등 총 134.5조원 규모의 지원 대책을 연이어 발표
- 정부의 각종 지원이 일부 효과를 보였으나 미분양 증가 및 건설사 부실에 대한 불신이 여전하고 '23.1분기에 만기가 도래하는 PF ABCP가 6.5조원에 달해 신용 경색 재현 가능성은 높은 편
- 특히, 일부 제2금융권은 고위험, 고수익 상품인 브릿지론 PF ABCP에 대해서도 수익성 확보를 목적으로 보증을 제공한 것으로 알려져 있어 부실 우려는 더욱 확대되는 중
  - 단기간에 공사비 및 금리가 급등하면서 기존 브릿지론의 본 PF 전환이 어려워지는 중

■ **건설사 및 PF 부실의 근본 원인인 미분양 해소를 위한 대대적인 규제 완화 시행**

- 정부는 투기지역, 투기과열지구, 조정지역 등 규제지역을 대대적으로 해제하고 규제 지역 내의 전매제한 완화, 중도금 대출보증 제한을 폐지하는 등 대규모 규제 완화 시행
  - 강남3구 및 용산구의 규제지역 지정은 유지되나 추가적인 규제완화를 고려하면 사실상 규제지역 지정 유지는 큰 의미가 없는 상황
- LTV 규제 및 고분양가로 인한 중도금 대출 제한, 1주택 자의 처분 의무, 1주택 이상 보유자 무순위 청약 배제 등이 사라지게 되어 주택 구입 및 입주의 걸림돌을 제거함으로써 미분양 해소를 유도할 것으로 기대
  - 둔촌 주공 등 수요자들이 주목하는 사업장의 계약률이 수요 심리에 미치는 영향을 고려

■ **규제완화의 실효성은 서울 등 일부에 국한된 것으로 PF 부실 가능성은 당분간 이어질 전망**


- 현 정부는 2022년 6월, 9월, 11월 등 세 차례에 걸쳐 지속적으로 규제지역을 해제해 왔으며 그 결과 서울 및 인근지역을 제외하면 전국의 규제지역은 이미 해제된 상태
  - 6월은 대구 등 비수도권, 9월은 인천 및 세종, 11월은 경기지역에 지정된 규제지역이 해제
- 따라서 이번 규제 완화는 주택시장 활성화를 위한 제도적 걸림돌을 해소했다는 측면에서 실질적인 의미보다는 상징적인 의미가 더 크다고 판단
- 궁극적으로 규제 완화를 통해 수요 심리의 위축 속도를 저하시키고 미분양 급증과 이로 인한 PF 대출의 부실을 예방, PF 시장의 신뢰 회복을 지원하는 것이 정책의 지향점
- 다만, 금리 급등에 따른 부동산 시장 위축이 아직은 진행 중일 뿐만 아니라 이에 따른 미분양 발생 우려는 전국적인 현상이므로 이번 규제완화에도 불구하고 PF 부실 가능성에 대한 우려는 지속적으로 반복될 것으로 전망 

표9 | 주택시장 연착륙과 서민·취약계층 주거안정 추진 정책(1.3대책) 주요 내용

규제 내역	기 존	변 화	비 고
투기지역, 투기과열지구, 조정대상지역 지정 해제	<ul style="list-style-type: none"> <li>서울 전역, 과천시, 성남시, 하남시, 광명시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>강남 3구, 용산구</li> </ul>	'23.1.5일부터 시행
민간택지 분양가 상한제 지정 해제	<ul style="list-style-type: none"> <li>서울 18개 구(309개 동)</li> <li>경기도 과천 및 하남 등 13개 동</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>강남 3구, 용산구</li> </ul>	'23.1.5일부터 시행
	<ul style="list-style-type: none"> <li>도심복합사업, 주거재생 혁신지구</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>전면 해제</li> </ul>	주택법 개정 필요
전매제한 완화	<ul style="list-style-type: none"> <li>수도권 최대 10년, 최소 6개월</li> <li>비수도권 최대 3년, 최소 6개월 (광역시 이외 지역 전매제한 없음)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>수도권 최대 3년, 최소 6개월</li> <li>비수도권 최대 1년 (비수도권 규제지역 지정이 없어 사실 (개정 후 소급적용) 상 최대 6개월)</li> </ul>	주택법 시행령 개정 필요
분양가 상한제 주택 실거주 의무 폐지	<ul style="list-style-type: none"> <li>수도권 분양가상한제 주택 최대 5년 의무 거주</li> <li>공공재개발 2년 의무 거주</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>폐지</li> </ul>	주택법 개정 필요
HUG의 중도금대출 보증 분양가 기준 폐지	<ul style="list-style-type: none"> <li>분양가 12억원 이하의 주택에 대해 1인당 5억원 한도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>보증 대상 분양 주택 가격 및 1인당 한도 폐지</li> </ul>	HUG 내규 개정
특별공급 분양가 기준 폐지	<ul style="list-style-type: none"> <li>투기과열지구 내 분양가 9억원 초과 주택은 다자녀 가구 등 특별공급 금지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>폐지</li> </ul>	주택공급에관한규칙 개정
1주택 청약 당첨자 기존주택 처분 의무 폐지	<ul style="list-style-type: none"> <li>수도권 및 광역시 1주택자가 청약에 당첨된 경우 기존 주택을 입주 가능일로부터 2년 이내 처분</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>폐지</li> </ul>	주택공급에관한규칙 개정
무순위 청약요건 완화	<ul style="list-style-type: none"> <li>미계약 물량에 대한 무순위 청약은 무주택자만 신청 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무주택 요건 폐지</li> </ul>	주택공급에관한규칙 개정
HUG PF대출 보증 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>PF 대출보증 공급</li> <li>PF-ABCP 대출 전환 불가</li> <li>준공 전 미분양 대출보증 미취급</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PF 대출보증 확대('23년 10조원)</li> <li>PF-ABCP 대출 전환 보증 신설</li> <li>준공 전 미분양 대출보증 미취급</li> <li>준공 전 미분양 대출보증 신설(5조원)</li> </ul>	'23.1.2일부터 시행

자료 : 국토교통부 보도자료('23.1.3)

### G. 유통 : 2023년 소매유통업 정책 환경의 변화

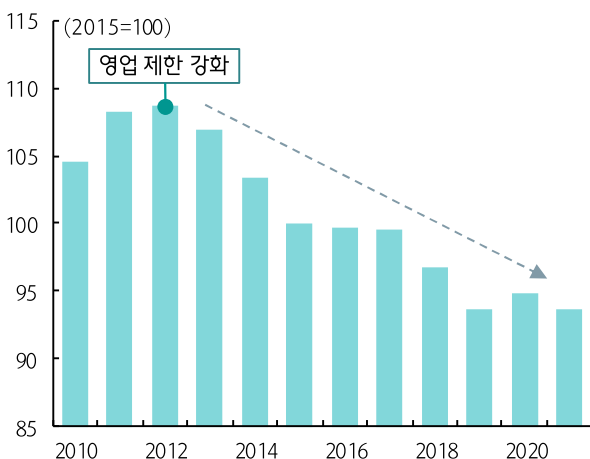
연구위원 김문태 kmt@hanafn.com

2023년, 새해에는 소매유통과 관련하여 정책 환경이 보다 우호적으로 변화. 우선 정부는 2012년 이후 10년 간 시행되고 있는 대형마트 영업 규제에 대한 완화를 추진. 영업 제한 시간의 온라인 배송 금지는 ‘대·중소유통 상생발전을 위한 협약’에 따라 개선될 여지가 생겼으며, 의무휴업일을 주말이 아닌 평일로 변경하는 논의도 활성화되는 추세. 또한 소비기한 도입으로 판매 기간이 연장되며, 침체된 면세점 시장을 지원하기 위한 제도가 확대될 예정. 다만 우호적인 규제 환경에도 불구하고 소비심리 악화, 구매력 저하, 재화 소비 위축 등에 따라 정책 효과는 제한적일 것으로 판단

#### ■ 2023년, 대형마트 관련 온라인 배송 제한 및 주말 휴업 규제가 완화되는 추세

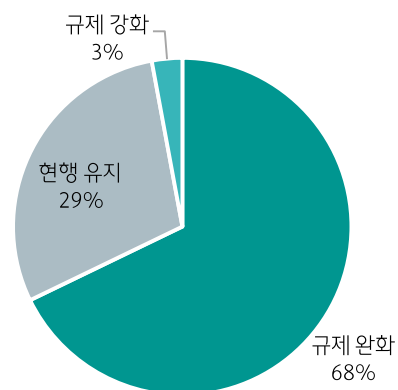
- 대형마트(SSM 포함) 침체의 계기가 되었던 영업시간, 영업일수 규제가 부정적 여론을 감안하여 2023년에는 보다 합리적인 방향으로 개선되는 움직임을 보이고 있음
  - 2012년에 시행된 유통산업발전법은 대규모점포(대형마트) 및 준대규모점포(SSM)의 영업시간(새벽 시간 영업 금지) 및 영업일수(월 2회 주말 의무 휴업 등)를 제한
  - 설문조사 결과, 규제 완화(폐지 혹은 휴업일 평일 전환 등)가 과반(68%)을 차지
- 그동안 온라인 채널과의 경쟁력을 낮추는 요인으로 거론되었던 새벽 및 주말(의무휴업일) 배송 제한이 ‘대·중소유통 상생발전을 위한 협약’에 따라 개선될 여지가 생김
  - 2022년 12월 정부는 전국상인연합회, 한국수퍼마켓협동조합연합회, 한국체인스토어협회 등과 대형마트 온라인 배송 제한 완화를 위한 ‘대·중소유통 상생발전을 위한 협약’ 체결
  - 다만, 실제 적용을 위해서는 유통산업발전법의 개정(또는 이에 대한 유권해석 변화) 필요

그림8 | 대형마트 소매판매액 지수 추이



자료 : 통계청(불변지수)

그림9 | 대형마트 영업규제에 대한 설문 조사 결과



자료 : 대한상공회의소(2022년)




- 또한 현재 대다수 지자체가 매출이 집중되는 주말 2일(일반적으로 일요일)을 의무 휴업일로 지정하고 있으나, 대구시를 중심으로 휴업일 평일 전환 논의가 활성화
  - 의무휴업일은 공휴일을 원칙으로 하되 이해당사자 간의 합의 시에는 평일로 지정 가능
  - 의무휴업일이 평일로 변경될 경우, 대형마트 기존점 판매액이 연 3~4% 증가하는 효과
- **대형마트 규제 완화 외에도 소비기한 시행, 면세점 지원 제도 등 우호적 정책 환경이 조성됨**
  - 식품 폐기량 및 온실가스 배출량 감축을 위해 2023년 1월 1일부터 식품의 ‘유통기한’이 폐지되고 ‘소비기한’이 도입되면서 판매 가능 기간 증가
    - 유통기한, 소비기한 차이 및 증가율(한국소비자원 실험) : 두부 17일 → 23일(36%), 생면 35일 → 42일(20%), 발효유 18일 → 32일(72%), 과채음료 11일 → 20일(81%)
  - 입출국객 감소에 따라 침체를 겪고 있는 면세점 시장의 경기 회복을 지원하기 위하여 면세점 임대료 개선, 제주면세점 한도 상향, 입국장 인도장 설치 등이 도입됨
    - 인천공항 면세점의 고정 임대료 제도 폐지, 제주면세점 구매한도 600달러에서 800달러로 상향, 입국장에 면세점 인도장 설치(2023년 부산항 시범 운영 후 확대 논의 계획)
- **우호적인 정책 환경이 조성 중이나 부정적인 경영 환경은 정책 효과를 제한할 것으로 판단**
  - 2023년에는 대형마트 영업 규제 완화, 소비기한 도입에 따른 판매 기간 연장, 면세점 지원 제도 등에 따라 비교적 우호적인 정책 환경이 조성될 계획
    - 특히 대형마트의 경우, 온라인 경쟁력 강화 및 주말 영업 확대에 따른 매출 증대 효과 기대
  - 다만, 대형마트 및 SSM 규제의 경우 법 개정(온라인 배송) 및 지자체와의 협의(의무 휴업일 변경)가 필요하여 실질적인 적용에는 시간이 필요
  - 글로벌 경기 침체 하에서의 소비 심리 악화, 고물가에 따른 구매력 저하, 내구재 중심의 재화 소비 위축 등 부정적 경영 환경은 정책 효과를 제한하는 요인으로 작용 

표10 | 2023년 소매유통업 관련 정책 변화

정책	내용	기대 효과
대형마트 규제 완화	- 영업 금지 시간의 온라인 배송 허용 추진 - 의무 휴업일의 평일 변경(지자체 협의 필요)	- 대형마트의 온라인 경쟁력 강화 - 주말 영업 확대에 따른 매출 증대 효과
소비기한 도입	- 식품의 유통기한을 소비기한으로 변경	- 음식물 폐기량 및 온실가스 감축 - 유통업체의 식품 판매 가능 기간의 증가
면세점 지원 제도	- 인천 공항 면세점 고정 임대료 폐지 - 제주 면세점 한도 상향 - 입국장 인도장 시범 운영(추후 확대)	- 면세점 매출 회복 및 비용 절감

자료 : 언론자료, 하나금융경영연구소

## I. 해운 : 얼어붙은 해운 경기 속 컨테이너 선사의 생존 전략

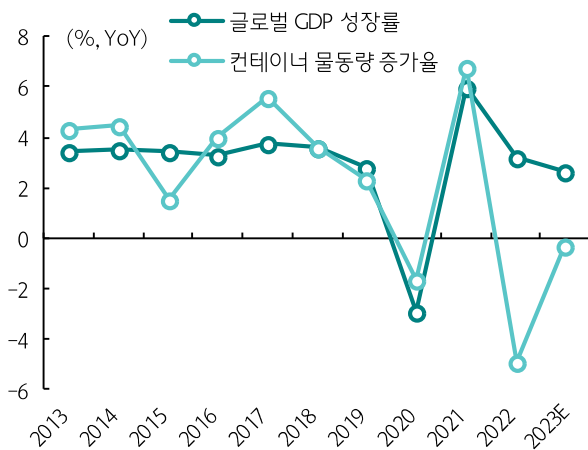
연구원 김종현 jh.kim\_@hanafn.com

※ **Summary** : 글로벌 경기 둔화에 따른 컨테이너 물동량 역성장으로 인해 2022년 말 해상 운임은 급격한 하락세를 기록. 2023년 글로벌 경기 전망 역시 흐린 가운데, IMO의 신규 환경규제 대응 부담도 증가하면서 경영 환경의 부정적 기조 심화. 대내외적 악조건을 타개하기 위해 컨테이너 선사의 생존 전략은 종합물류업 진출, 선대 운영 변화 등으로 다변화. 우선, 컨테이너 선사는 팬데믹 기간 증가한 자본력을 바탕으로 항공사·포워더 등을 인수하며 종합물류업으로 사업영역을 확장. 또한, 항만 터미널에 투자하여 자사 컨테이너 물량 처리 경쟁력을 확보하는 한편, 임시 결항, 항로 우회 등 선대 운영 전략 변화를 통해 공급 과잉에 대응

### ■ 글로벌 경기 둔화에 따른 수급난 및 환경규제 등으로 2023년 컨테이너 선사의 경영환경 악화

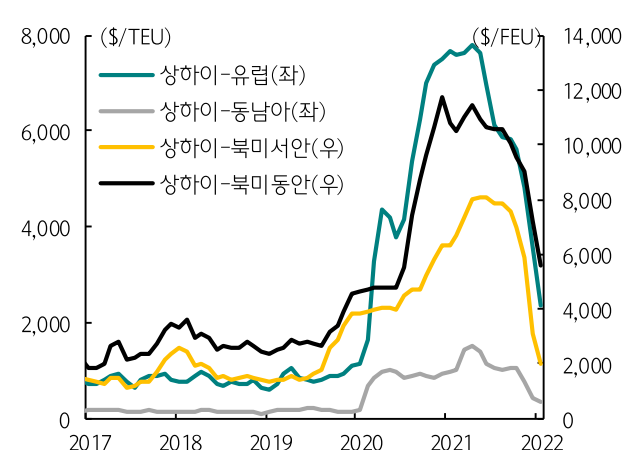
- 러-우 전쟁 장기화, 중국의 성장 둔화, 통화 긴축 등으로 인해 글로벌 경제 성장이 위축 되면서 주요국 산업 생산, 소매 판매 등도 하락하고 있으며, 컨테이너 운송 수요도 부진
  - 글로벌 GDP 성장률(% , YoY) : 2.8 ('19) → -3.0 ('20) → 6.0 ('21) → 3.2 ('22) → 2.7 ('23E)
  - 컨테이너 물동량 증가율(% , YoY) : 2.3 ('19) → -1.6 ('20) → 6.8 ('21) → -5.0 ('22) → -0.3 ('23E)
- IMO의 온실가스 배출규제(EEXI, CII)가 2023년부터 발효되면서 선사는 노후선 폐선 및 친환경 선대 확보 필요성이 증대되는 한편, 규제 충족을 위한 부대비용이 증가
- 컨테이너선 시장은 미국, 유럽의 수입 물량이 급감하면서 '23년 1월 SCFI는 1,061P 기록 팬데믹 이전보다는 소폭 양호한 수준이나 수급 악화 전망에 따라 운임 약세 지속 우려
  - 월평균 SCFI(P) : 2,872('21.1) → 4,038 ('21.7) → 5,067 ('22.1) → 4,061 ('22.7) → 1,061 ('23.1)

그림10 | 글로벌 경제 성장률 및 컨테이너 물동량 증가율



자료 : IMF('22.10 전망), Clarkson

그림11 | 주요 노선별 컨테이너 운임 하락세



자료 : Clarkson

■ 주요 컨테이너 선사는 경쟁력 확보를 위해 M&A를 통한 종합물류업 진출 및 항만 투자 확대

- '17년까지는 점유율 확대 및 규모의 경제 달성을 위해 컨테이너 선사간 합병이 주를 이루었다면, 팬데믹 기간에는 컨테이너 운임 하락에 대비하고 종합물류 경쟁력 강화를 위해 항공 운송사와 포워더를 인수하는 등 물류 사업 다각화를 추진
  - Maersk는 LF 로지스틱스, Visible SCM(포워더), 세네티 인터내셔널(항공물류) 등을 인수
  - MSC는 로그인 로지스틱스 등 포워더를 인수하고 항공 서비스를 제공하는 MSC 에어카고를 설립
  - CMA-CGM은 세바 로지스틱스(포워더)를 인수하고 항공사 에어프랑스 지분 9%를 인수
- 글로벌 주요 컨테이너 선사들은 터미널 투자를 통해 항로 경쟁력을 확보하고, 터미널 내 화물 처리를 원활히 함으로써 정시성을 개선하는 등 물류 서비스 품질 제고
  - Maersk는 브라질 수아페 항만을 개발하는 한편, CMA-CGM은 미국 LA항 터미널 지분 인수
  - Evergreen 역시 미국 LA항 지분 인수를 통해 물류 처리 시간을 절감하며 공급망 혼란에 대응

■ 한편 임시 결항, 항로 우회, 폐선 확대 등 선대 운영 전략 변화를 통해 초과 공급 상황에 대응


- 주요 컨테이너 선사들은 물동량 감소에 대응하기 위해 임시 결항을 통해 선복 공급을 조절하고 있으며, 신조선 인도시기를 조절하거나 폐선량을 늘려 초과 공급에 대응
  - '21.4Q~ '22.3Q 폐선량은 0에 가까운 수준을 보이다 '22.4Q 폐선량은 12,552TEU로 급증
- The Alliance(하판로이드, HMM, ONE 등)는 유럽 노선(Backhaul)의 일부 선대를 수에즈 운하를 통과하지 않고 항로를 우회하는 한편, 저속 운항을 통해서도 공급 조절
  - 아시아-유럽 항로에서 10노트로 운항 시 1개 서비스에 2척의 선박이 추가로 필요(KMI) 

표11 | 글로벌 컨테이너 선사의 종합물류업 진출

선사	사례	
Maersk	M&A	- LF 로지스틱스, Visible SCM 인수 - HUUB, 세나토 인수 - 항공사 세네티 인터내셔널 인수
	항만 투자	- 브라질 수아페 단독개발(25년 개장 예정)
MSC	M&A	- 볼로레 아프리카 로지스틱스 인수 - 로그인 로지스틱스 인수
	항만 투자	- 네덜란드 로테르담 개발(27년 개장 예정) - 베트남 건저 개발(28년 개장 예정)
CMA-CGM	M&A	- 세바 로지스틱스, Gefco 인수 - 컨티넨탈 레인 인수
	항만 투자	- 美 LA항 지분 인수 - 인도 나바세바 공동 개발

자료 : 언론종합, 하나금융경영연구소

그림12 | 항로 우회에 따른 추가 거리 및 소요기간



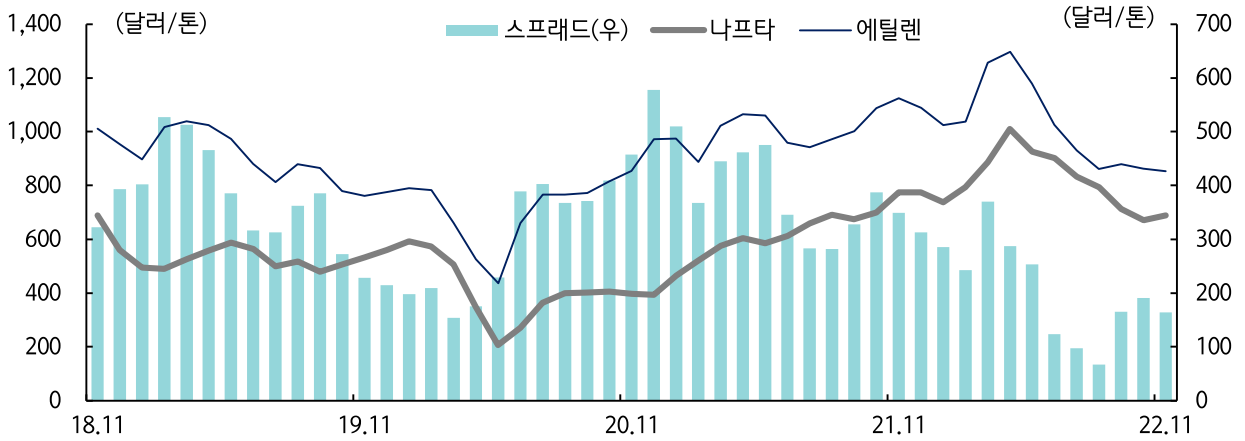
자료 : 경향신문

## 산업별 주요 지표

석유화학(C20-21) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

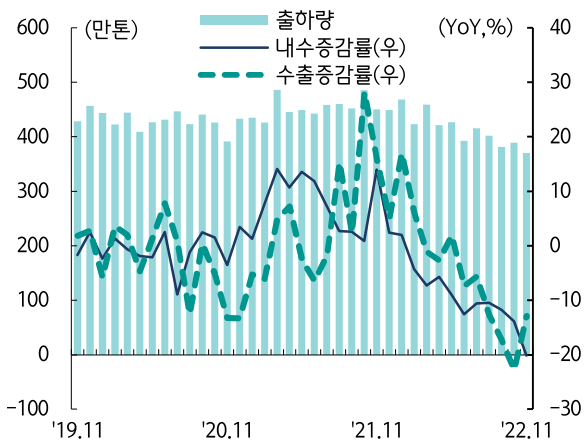
그림13 | 에틸렌 스프레드



자료: 페트로넷

가격 및 스프레드 (달러/톤)	22.5	22.6	22.7	22.8	22.9	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
나프타	926	902	833	794	713	671	688	▲ 2.6	▼ 11.2
에틸렌	1,179	1,025	930	861	879	862	853	▼ 1.0	▼ 24.1
스프레드	253	124	97	67	166	191	165	▼ 13.9	▼ 52.9

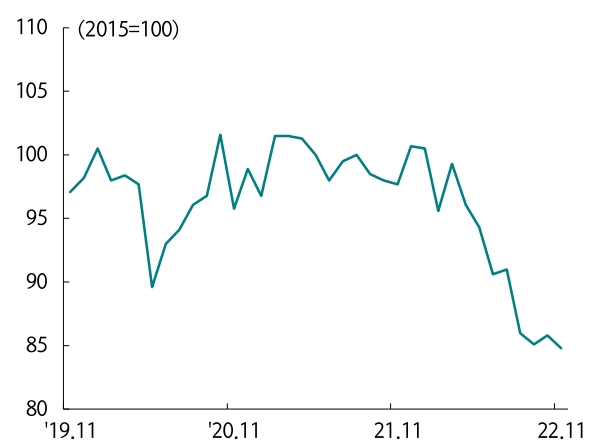
그림14 | 석유정제품 가격 추이



자료: 페트로넷

구분 (만톤)	22.9	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
출하량	382	389	370	▼ 4.8	▼ 16.6
내수량	200	192	179	▼ 6.6	▼ 20.2
수출량	202	197	191	▼ 3.1	▼ 12.9

그림15 | 국내 석유정제품 가동률 지수



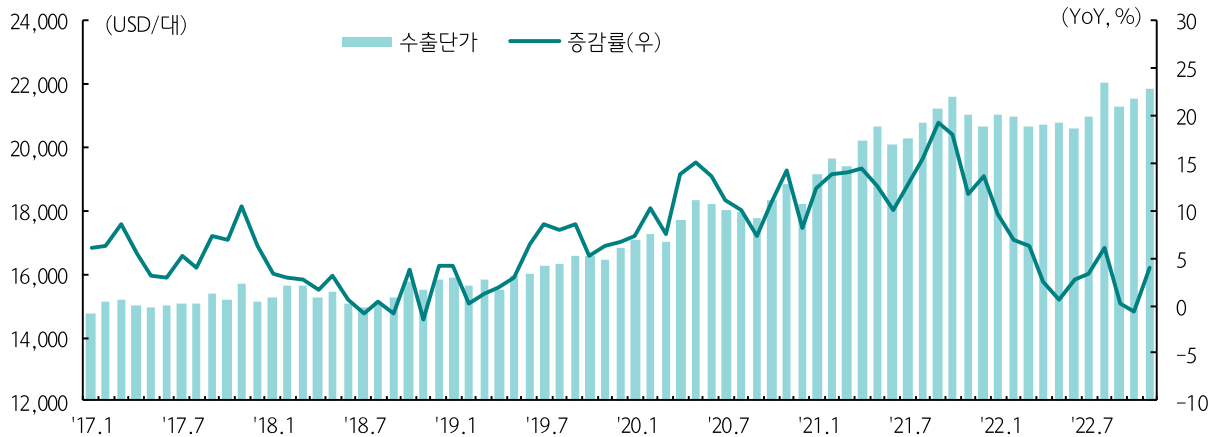
자료: 통계청

가동률 지수	22.9	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
지수	85.1	85.8	84.8	▼ 1.2	▼ 13.2

자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의)    침체    **회복**    안정    활황    둔화

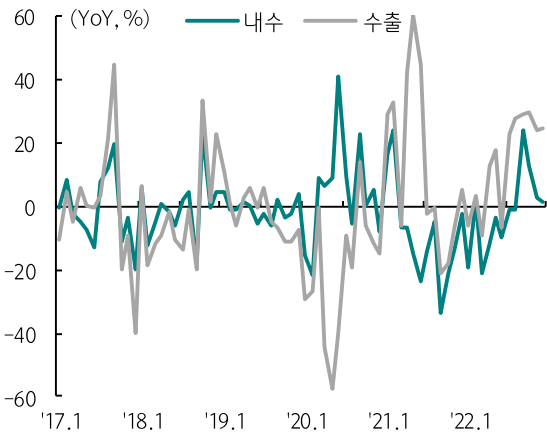
그림16 | 국내 완성차 수출단가 및 증감률 추이



자료: KAMA

	22.05	22.06	22.07	22.08	22.09	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
수출단가(\$/대)	20,777	20,625	20,969	22,029	21,262	21,522	21,881	▲1.7	▲3.9

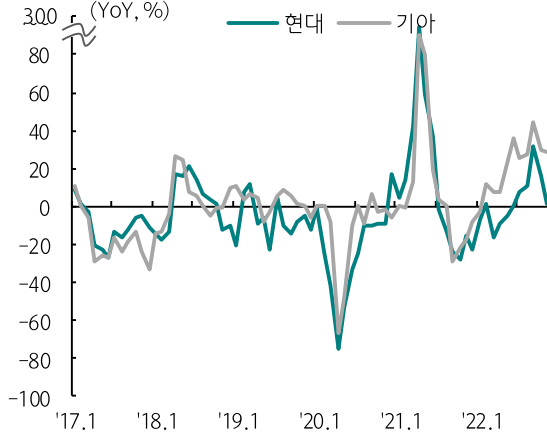
그림17 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이



주 : 12월 실적은 잠정치  
자료: KAMA

	22.10	22.11	22.12	전월비(%)	전년비(%)
내수판매량(대)	120,580	127,487	131,807	▲3.4	▲1.2
수출량(대)	207,594	217,519	229,292	▲5.4	▲25.0

그림18 | 현대·기아차 해외생산 증감률 추이



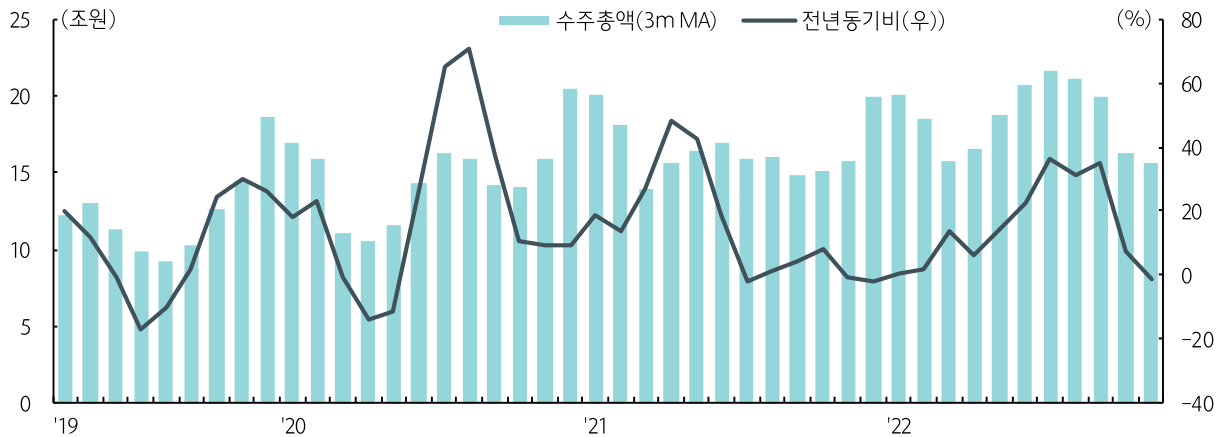
자료: KAMA

	22.09	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
현대차 해외생산량	207,091	188,669	184,380	▼2.3	▲1.6
기아 해외생산량	126,192	125,094	124,560	▼0.4	▲28.3

건설업(C26) 주요 지표

둔화(주의) **침체** 회복 안정 **회황** 둔화

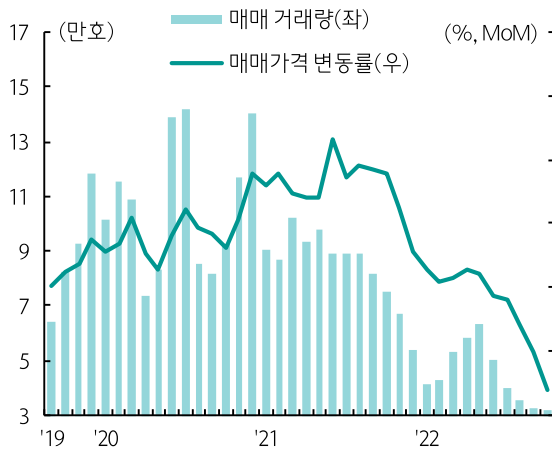
그림19 | 국내 건설수주 총액



자료: 통계청

공종별 수주액 (3m MA/조원)	22.05	22.06	22.07	22.08	22.09	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
전 공종	18.83	20.8	21.6	21.1	20.0	16.3	15.6	▼4.5	▼1.1
건축(주택)	7.93	8.7	8.8	8.8	9.1	7.4	7.1	▼4.4	▼3.5
건축(비주택)	6.84	7.7	8.1	7.9	7.0	5.4	4.8	▼10.5	▼5.5
토목	4.06	4.4	4.7	4.4	3.9	3.6	3.7	▲4.5	▲10.4

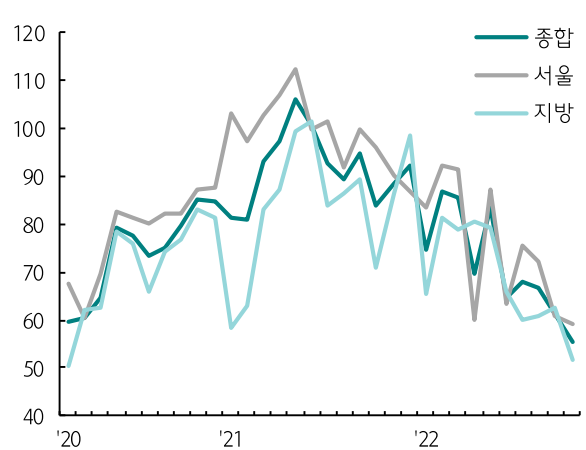
그림20 | 주택시장 주요 지표



자료: 국토교통부, 한국부동산원

주택시장 지표	22.08	22.09	22.10	전월비(%)	전년비(%)
주택매매거래량(호)	35,531	32,403	32,173	▼0.7	▼57.3
주택가격 지수	104.5	103.9	103.1	▼0.8	▼0.6

그림21 | 건설기업 경기 실사지수



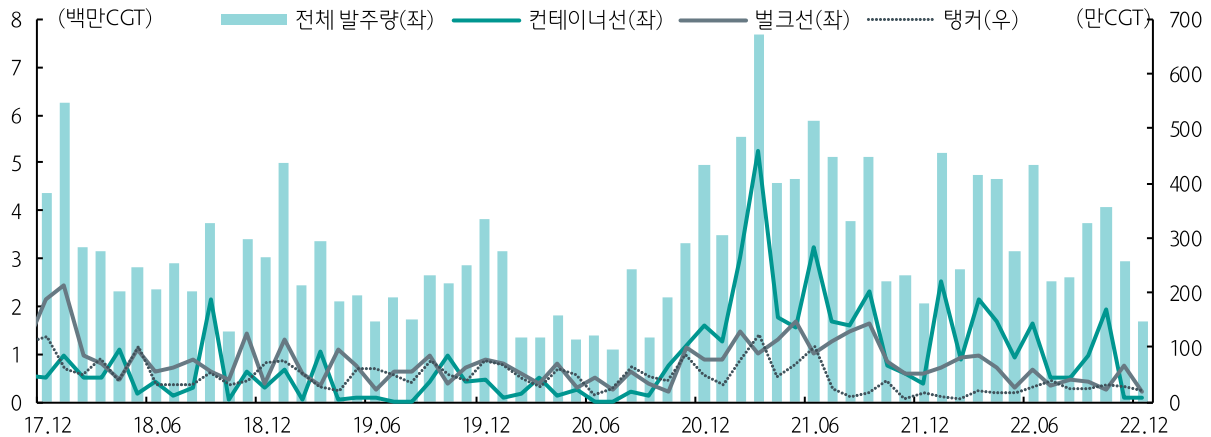
자료: 건설산업연구원

지 역	22.10	22.11	22.12	전월비(%)	전년비(%)
총 합	55.4	52.5	54.3	▲3.4	▼41.3
서 울	59.0	51.8	50.6	▼2.3	▼41.6
지 방	51.7	53.2	58	▲9.0	▼41.2

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의)    침체    **회복**    안정    활황    둔화

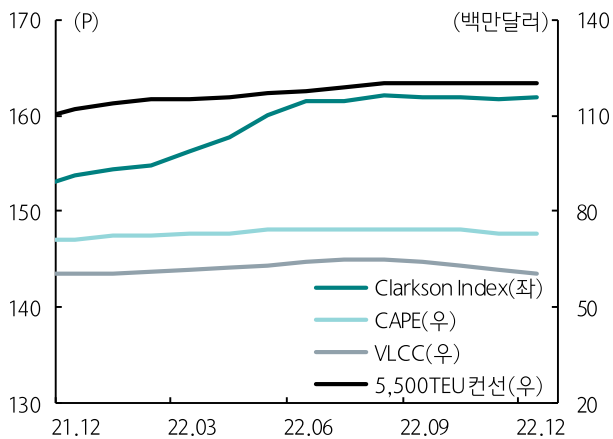
그림22 | 전 세계 선박 발주량(선종별)



자료: Clarkson

선종별 발주량 (만 CGT)	22.06	22.07	22.08	22.09	22.10	22.11	22.12	전월비(%)	전년비(%)
전체 발주량	495	254	261	373	409	293	167	▼43.0	▼19.3
컨테이너	144	41	444	85	168	8	7	▼7.7	▲79.8
벌크	59	30	42	37	24	67	18	▼73.2	▼66.1
탱커	29	39	23	23	32	28	22	▼19.6	▲42.1

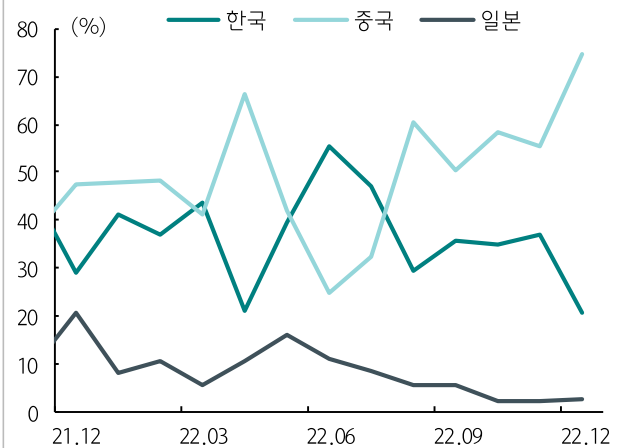
그림23 | Clarkson 신조선가 지수



자료: Clarkson

선가지수 (P) 및 선가 (mil \$)	22.10	22.11	22.12	전월비 (%)	전년비 (%)
Clarkson Index	162.0	161.7	161.8	▲0.1	▲5.3
CAPE	63.0	61.5	60.5	▼1.6	▲0.0
VLCC	120.0	120.0	120.0	0.0	▲7.1
5,500TEU 컨선	74.0	73.0	73.0	0.0	▲2.8

그림24 | 국가별 상선 수주점유율



자료: Clarkson

수주 점유율 (%)	22.10	22.11	22.12	전월비 (P)	전년비 (P)
한국	35.1	36.8	20.5	▼16.3	▼8.5
중국	58.2	55.5	74.7	▲19.1	▲27.0
일본	2.0	2.0	2.4	▲0.40	▼18.0
합산	95.3	94.4	97.6	▲3.2	▲0.5



유통(G) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

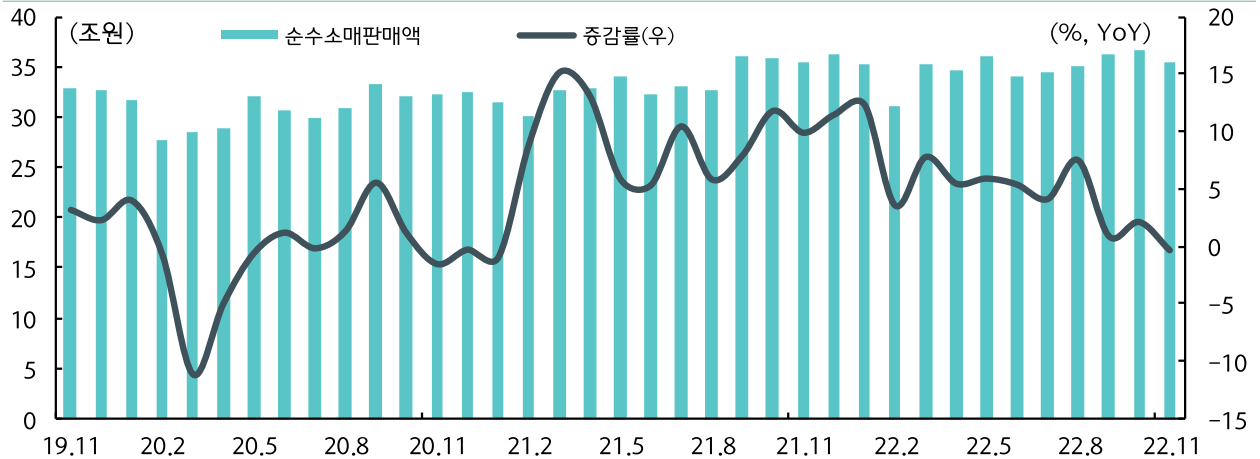
회복

안정

활황

둔화

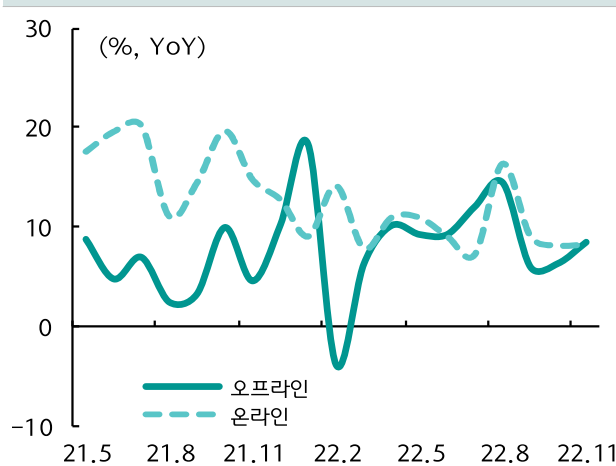
그림25 | 순수소매판매액 추이



자료: 통계청

소매판매액 (조원)	22.5	22.6	22.7	22.8	22.9	22.10	22.11	전월비(%)	전년비(%)
순수소매	36.1	34.0	34.5	35.1	36.3	36.6	35.4	▼3.3	▼0.3
백화점	3.4	3.0	3.0	2.9	3.1	3.4	3.3	▼5.1	▼3.9
대형마트	2.8	2.7	3.0	3.1	3.2	2.8	2.7	▼4.3	▲7.8
전문소매	11.8	11.0	10.9	10.7	11.4	11.7	11.1	▼5.1	▼4.3

그림26 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향

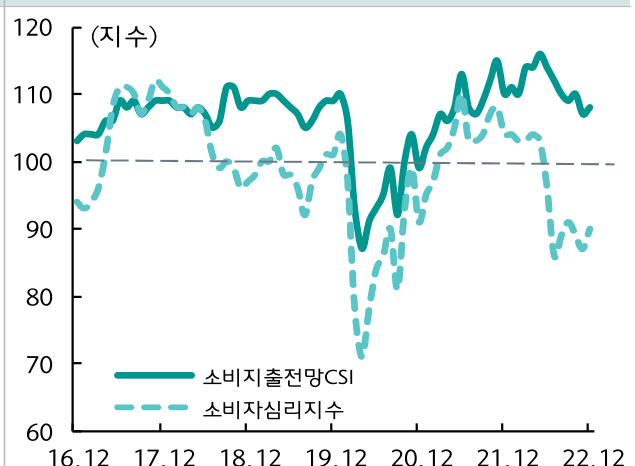


주: 오프라인-편의점(3사), SSM(4사), 백화점(3사), 대형마트(3사)  
 온라인-온라인판매중개(4사), 온라인판매(9사)

자료: 산업통상자원부

온·오프라인 매출 동향(% YoY)	22.9	22.10	22.11	전월비(%p)	전년비(%p)
오프라인	6.0	6.4	8.5	▲2.1	▲3.9
온라인	9.1	8.2	8.3	▲0.1	▼6.5

그림27 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



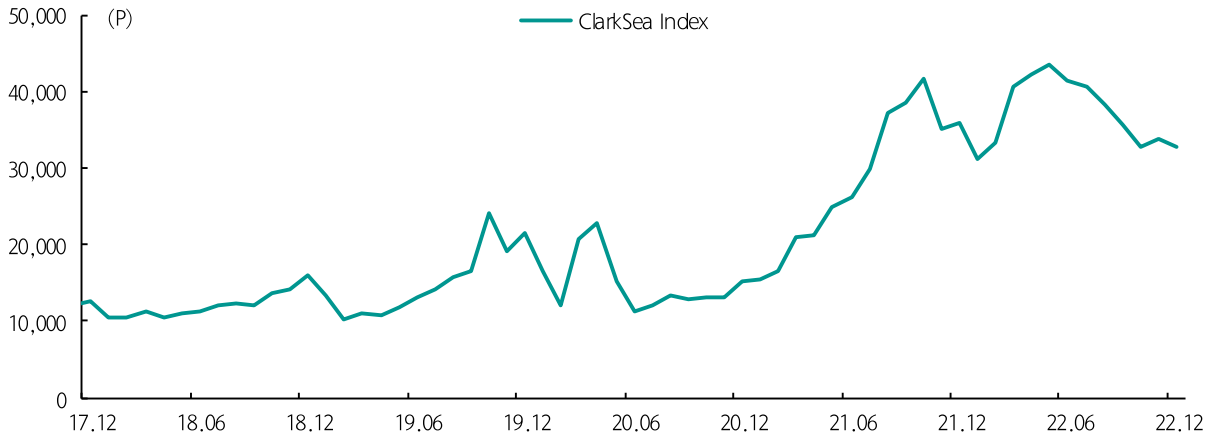
자료: 통계청

심리 지수 (지수)	22.10	22.11	22.12	전월비(P)	전년비(P)
소비지출전망CSI	110	107	108	▲1.0	▼2.0
소비자심리지수	89	87	90	▲3.0	▼14.0

해상운송(I. 운수) Industry Cycle

둔화(주의)    침체    회복    안정    활황    **둔화**

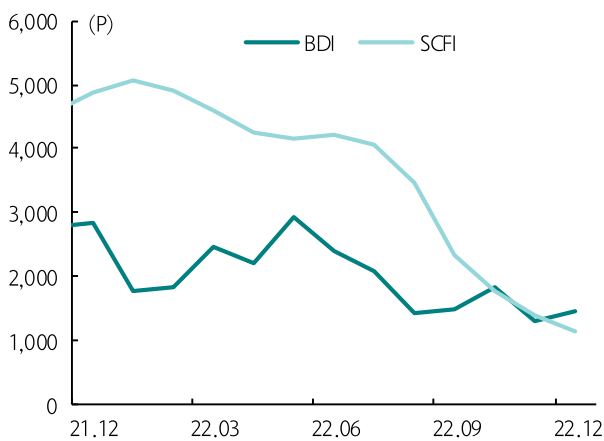
그림28 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)



자료: Clarkson

운임 지수 (\$/Day)	22.06	22.07	22.08	22.09	22.10	22.11	22.12	전월비(%)	전년비(%)
Clarksea Index	41,364	40,638	38,330	35,551	32,898	33,832	32,774	▼3.1	▼9.0

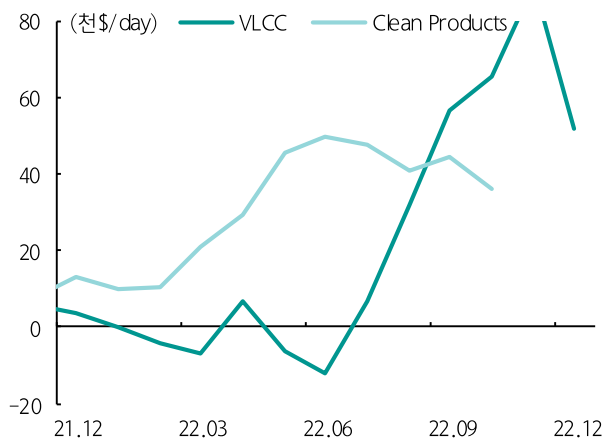
그림29 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

운임 지수 (P)	22.10	22.11	22.12	전월비 (%)	전년비 (%)
BDI	1,814	1,299	1,453	▲11.9	▼48.7
SCFI	1,763	1,390	1,129	▼18.7	▼76.9

그림30 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

운임 (\$/Day)	22.10	22.11	22.12	전월비 (%)	전년비 (%)
VLCC	65,506	89,585	51,817	▼42.2	▲1262.2
Clean Products	36,285	46,141	63,171	▲36.9	▲384.5

## 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>