

2024년 6월 28일 제37호

연구위원 오유진
연구위원 김종현
연구위원 서유나
연구위원 이예린

HIF 월간 산업 이슈(6월)

Monthly Industrial Issue

산업별 주요 이슈

철강 길어지는 업황 부진에 철강업계 재무 부담 가중

- 건설 경기 회복 지연과 중국산 저가 철강재의 국내 유입 확대 등으로 2분기 영업실적도 하락할 것으로 예상되며 철강업의 불황 장기화
- 업황 악화로 주요 철강사들은 비상 경영 체제에 돌입했으며, 건설업의 수요 부진과 중국 철강재의 공급 과잉 문제 등 수요 부진 및 대외 이슈가 하반기에도 지속되며 철강업의 실적 회복 시기는 이연될 듯

디스플레이 태블릿 분야의 OLED 전환이 본격화

- 태블릿 PC 시장에서 1위를 차지하는 애플이 지난 5월 첫 OLED 패널을 적용한 아이패드 프로 라인을 출시하면서 정체되었던 OLED 시장의 확장 여부가 주목
- 최근 신기술 적용으로 내구성, 성능 등이 개선되면서 이번에 출시된 아이패드를 성장 동력으로 태블릿 분야에 서의 OLED 채택율이 크게 증가하고 국내 디스플레이 업체들이 기술 주도권을 기반으로 시장을 차지할 전망

이차전지 전기차 배터리 업황 점검 및 주요 기업들의 대응

- 글로벌 전기차 수요 둔화 및 배터리 메탈 가격 하락으로 국내 주요 셀 및 소재업체들의 실적이 부진한 가운데 핵심 시장인 미국·유럽에서 전기차 지원정책이 후퇴하며 중장기 전망도 하향 조정 중
- 국내 주요 배터리 기업들은 전기차 의존도를 낮추기 위해 ESS 사업을 강화하는 한편 제품군 및 폼팩터를 다양화하고 투자계획 재검토 및 구조조정을 실시하는 등 부진 극복을 위해 총력을 기울이고 있음

해운 홍해 사태와 中 밀어내기 수출 등으로 호황기 맞이한 컨테이너 해운

- 글로벌 컨테이너 운임은 '23년 전반에 걸쳐 소강 상태를 보였으나 최근 홍해 사태의 장기화와 중국의 수출량 증가, 성수기 조기 진입 등에 힘입어 '24년 상반기 강세를 기록
- 홍해 사태 장기화로 한동안 운임 강세가 유지되면서 글로벌 컨테이너 선사들의 '24년 실적은 개선될 것으로 기대되나, 물동량 증가세 둔화와 선박 공급 과잉 이슈로 하반기 운임은 하향 안정화될 전망

산업 이슈

철강

길어지는 업황 부진에 철강업계 재무 부담 가중

디스플레이

태블릿 분야의 OLED 전환이 본격화

이차전지

전기차 배터리 업황 점검 및 주요 기업들의 대응

해운

홍해 사태와 中 밀어내기 수출 등으로 호황기 맞이한 컨테이너 해운

C24. 철강

길어지는 업황 부진에 철강업계 재무 부담 가중

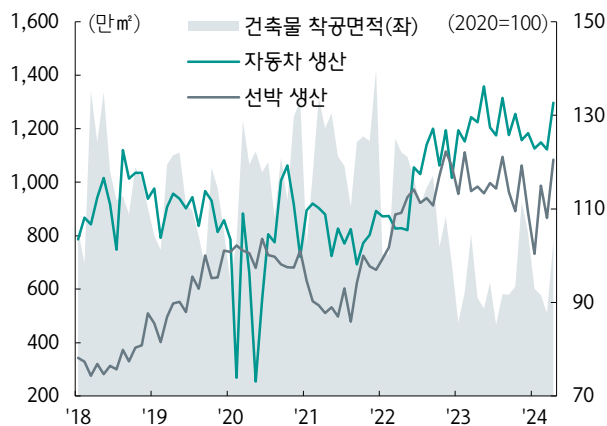
연구원 이예린

※ **Summary** : 국내외 경기 둔화로 건설 경기 침체가 지속되고 저가 수입산 철강재 유입이 확대되며 철강 산업 불황이 장기화. 업황 악화로 국내 철강사들은 야간 생산 체제로의 전환, 전기로 보수 공사 등을 통해 공장 가동률을 조정하며 비상 경영 체제에 돌입. 특히 하공정 업체들의 경우 현금 흐름이 악화되며 재무 부담이 가중될 가능성도 존재. 건설업의 수요 감소와 중국산 철강재 공급 과잉 문제 등의 대내외 리스크 요인 해소가 국내 철강업 실적 개선 위한 핵심 요건. 하반기에도 이어지는 내수 부진과 대내외 리스크 요인으로 철강업의 실적 개선은 어려울 전망

■ 국내 건설 경기 회복 부진과 저가 해외 철강재 유입 확대 등으로 철강업의 불황 장기화

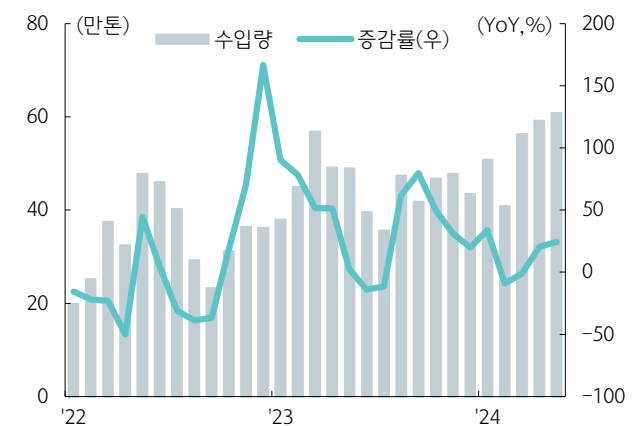
- 에프앤가이드가 집계한 2분기 실적 컨센서스에 따르면 포스코 홀딩스의 영업이익은 전년 동기 대비 46.6%, 현대제철은 61.3%가 하락할 것으로 예상
- 지속되는 고물가, 고금리 등으로 건설업은 1분기 기준 착공 면적이 전년 동기 대비 9.6% 감소하고 폐업 신고도 전년 동기 대비 6.3% 늘어나는 등 건설 경기 회복이 지연
 - 건축물 착공 면적: 2,624만m²('22.1Q) → 1,870만m²('23.1Q) → 1,690만m²('24.1Q)
- 중국은 내수 부진과 계절적 비수기에도 불구하고 5월 조강 생산량이 9,290만 톤으로 전년 동월 대비 2.7% 증가하며 철강재의 내수 가격 약세와 수출 물량 확대가 지속
 - 중국산 철강재의 국내 유입은 '24년 1~5월 누적 기준 전년 동기 대비 2.8% 증가했으며 국내 5월 조강 생산량은 전년 동월 대비 10.9% 감소한 520만 톤을 기록

그림1 | 전방 수요 산업 경기 지표



자료 : 통계청

그림2 | 중국산 철강재 수입 추이



주 : 철강판 기준
자료 : 한국무역협회

■ **업황 악화로 국내 철강사들은 재무 부담이 가중되며 감산 조치 등 비상 경영 체제에 돌입**

- 동국제강은 6월 철강 생산량 조절과 원가 절감을 위해 인천 공장은 상대적으로 전기 요금이 저렴한 야간(22:00~8:00)에만 전기로를 가동하는 야간 생산 체제로 전환
- 현대제철도 2월 인천 공장 전기로 보수 공사를 시작해 진행 중에 있으며 9월 당진 전기로 특별 보수를 계획하는 등 공장 가동률을 조정하며 철근 감산을 본격화
- 생산 시설을 보유하지 않은 하공정 업체들은 전후방 교섭력이 낮아 중간재 매입 가격 인상 및 판매가 인상 여력 위축 등으로 인해 현금 흐름 악화될 가능성 존재

■ **건설 수요 회복과 중국발 물량 유입이 둔화될 때까지 철강업의 실적 회복 시기는 이연될 듯**


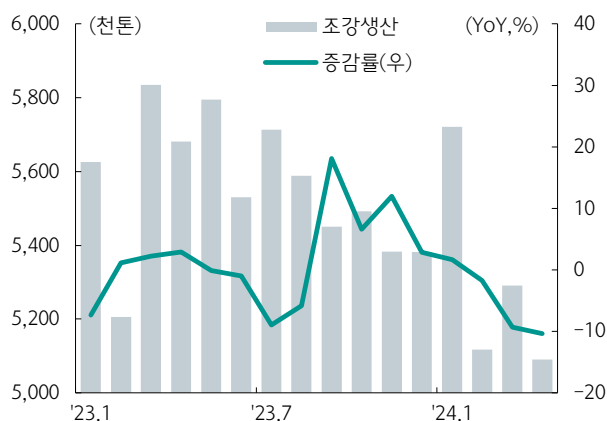
- 전방산업인 조선은 하반기 업황이 양호할 것으로 전망되나, 건설은 '24년 1~4월 누계기준 수주액이 전년동기비 5.1%가 감소하며 회복 기대감을 낮추고 있는 상황
 - 조선업은 에너지 전환, 친환경 선박 수요 증가 등으로 수출액이 전년 동기비 증가할 것으로 전망
 - 자동차 산업은 고금리 등에 따른 소비 심리 위축으로 내수 수요가 감소하며 성장세가 둔화될 것으로 보이나, 북미·유럽을 중심으로 수출 물량은 증가할 것으로 기대
- 또한 미국의 중국산 철강제품 관세 인상(7.5%→25%) 등 8월 1일부터 시행되는 관세 인상 조치에 따라 중국산 철강재의 한국 유입 가능성에 대한 우려도 존재
- 중국의 자구적인 감산 노력과 부동산 부양 등을 통한 자국 내 철강 수요 진작으로 인해 수출 물량이 줄어들 수 있으나 불확실성이 높고 국내 건설투자는 여전히 역성장 할 것으로 보여 철강업의 실적 부진은 당분간 이어질 전망
 - 최근 중국 국무원이 탄소배출 저감계획(5.29)이행을 위해 철강 생산량과 생산능력을 조절할 계획으로 해당 조치가 강화될 경우 과잉 생산과 국내 유입량 둔화될 가능성 

그림3 | 국내 조강생산 추이



자료 : 한국철강협회

표1 | 주요국 철강 수요 전망

국가	2022	2023	2024F	2025F
중국	920.9	895.7	895.7	886.7
인도	114.9	133.4	144.3	156.0
미국	94.5	90.5	92.2	94.0
한국	55.0	54.7	54.3	54.4
일본	51.2	53.3	53.3	53.9

주 : '24년 4월 기준이며 단위는 백만톤
자료 : WSA

C262. 디스플레이 태블릿 분야의 OLED 전환이 본격화

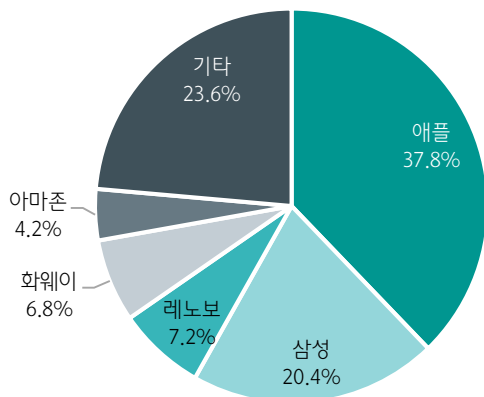
연구원 서유나

※ **Summary** : 태블릿 PC 시장에서 1위를 차지하는 애플이 지난 5월 첫 OLED 패널을 적용한 아이패드 프로 라인을 출시하면서 정체되었던 OLED 시장의 확장 여부가 주목. OLED 패널이 LCD 대비 수율 및 가격 경쟁력이 떨어지고 번인 현상이 심해 비교적 교체 주기가 긴 중대형 IT 분야에서 채택이 더뎠으나 최근 투 스택(two-stacks) 탠덤 OLED 등 신기술 적용으로 내구성, 성능 등이 개선. 이번에 출시된 아이패드를 성장 동력으로 태블릿 분야에서의 OLED 채택율이 '24년 기준 29.3%로 크게 증가하고, 국내 디스플레이 패널 및 장비 업체들이 기술 주도권을 기반으로 시장을 차지할 전망

■ 애플이 첫 OLED 태블릿을 출시하면서 중대형 OLED 시장이 빠르게 확대될지 관심이 집중

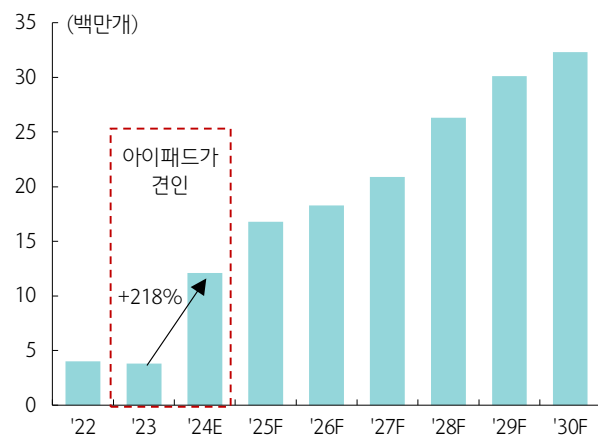
- 태블릿 PC 시장에서 1위를 차지하는 애플이 지난 5월 처음으로 OLED 패널을 적용한 아이패드 프로 라인을 출시하면서 정체된 OLED 시장의 확장 여부가 주목
 - 태블릿 PC 시장 점유율('23): 애플 37.8%, 삼성 20.4%, 레노보 7.2%
- 작년까지 380만대에 불과했던 태블릿용 OLED 패널 출하량이 애플의 채택에 힘입어 '24년 2분기에만 390만대를 기록했으며 적용 확대에 따라 연평균 29.8%씩 성장할 것으로 기대
 - 전세계 태블릿용 OLED 패널 출하량은 '24년 약 1,210만대, '25년 약 1,680만대 출하가 예상
- 이번 아이패드의 OLED 패널 전량을 국내 업체(LG디스플레이, 삼성디스플레이)가 공급한다고 알려지면서 중대형 OLED 확대에 국내 디스플레이 산업이 수혜를 받을 수 있을지 기대감 증가
 - 스마트폰용 패널 대비 면적이 4~5배 넓은 만큼 판매 단가도 4배 가량 높아 수익성 증대에도 도움

그림4 | 태블릿 PC 시장 점유율('23년 기준)



자료 : IDC

그림5 | 태블릿용 OLED 글로벌 출하량 전망



자료 : OMDIA

■ OLED의 높은 가격과 번인 현상 등으로 전환이 늦어졌으나 기술력 발달로 단점 극복 중

- OLED는 백라이트가 없어 전력 소비가 낮고 두께가 얇으며, 명암비가 뛰어나고 응답시간이 약 0.01ms로 매우 빠르며 투명 및 플렉서블 디스플레이로 제작 가능하다는 장점을 보유
- 그러나 LCD 대비 수율 및 가격 경쟁력이 떨어지고 OLED 특유의 번인 현상*으로 노트북, 모니터, 태블릿 등 상대적으로 교체 주기가 긴 IT 제품에 대한 OLED의 채택이 더뎠음
 - ※ 번인 현상: 발광 소자가 열화되면서 화면에 잔상이 얼룩처럼 남는 현상으로 OLED 소자가 특히 취약
- 최근 투 스택(two-stacks) 탠덤 OLED 등 신기술 적용으로 OLED의 밝기와 수명을 늘렸으며 이후에도 생산 단가를 낮추는 노력을 통해 가격 경쟁력 또한 높아질 것으로 기대
 - 투 스택 OLED은 RGB(레드-그린-블루) 유기 발광층을 2개 층으로 쌓는 구조로 OLED 소자에 가해지는 에너지를 분산시켜 싱글 스택 구조 대비 밝기는 2배, 수명은 4배 이상으로 내구성 및 성능이 개선

■ 태블릿에서의 OLED 적용이 빠르게 확대되면서 국내 디스플레이 업계가 시장을 차지할 전망

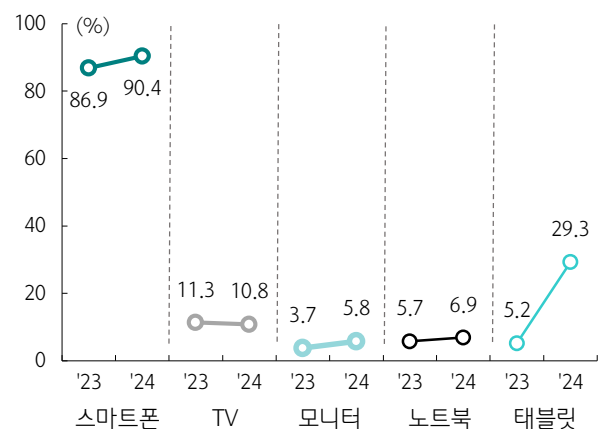
- 스마트폰은 '23년 기준 OLED 채택은 86.9%에 달하는 반면 태블릿은 5.2%에 불과했으나 아이패드를 성장 동력으로 '24년 태블릿 분야의 OLED 채택은 29.3%로 증가할 전망
 - 교체 주기가 짧은 스마트폰의 경우 소비자가 OLED 수명(3만 시간)으로 불편함을 느끼지 못해 빠르게 전환
- 중대형 OLED 시장의 본격적인 개화가 기대되면서 국내 디스플레이 패널 및 장비 업체들은 기술 주도권을 기반으로 빠르게 출하량을 늘리며 시장을 차지할 것으로 기대
- 다만 스마트폰용 OLED 패널 시장에서 점유율 2위를 중국의 BOE에 내어준 만큼 고객사의 요청사항에 대한 긴밀한 대응과 선제적인 기술 개발을 통해 제조원가를 낮추는 것이 중요
 - 글로벌 스마트폰용 OLED 패널 시장 점유율('23): 삼성디스플레이 43%, BOE 15%, LG디스플레이 10%

표2 | 투 스택 OLED 적용 방식 및 특징

기술	구조	방식	특징
싱글 스택 (single-stack)		스스로 빛을 내는 RGB 유기 발광층을 단일 층으로 구성	<ul style="list-style-type: none"> • 낮은 공정 난이도 • 낮은 재료비
투 스택 (two-stacks)		전체 스택 두께는 유지하면서 RGB 유기 발광층을 2개 층으로 쌓음	<ul style="list-style-type: none"> • 고휘도(밝기) • 장수명 • 낮은 소비전력

자료 : OMDIA, 하나금융경영연구소

그림6 | 품목별 OLED 채택 현황 및 전망



주: 판매액 기준, 품목별 총 판매액(LCD와 OLED 합산) 대비 OLED 판매액의 비중
자료 : 한국디스플레이산업협회, OMDIA, 하나금융경영연구소

C282. 이차전지

전기차 배터리 업황 점검 및 주요 기업들의 대응

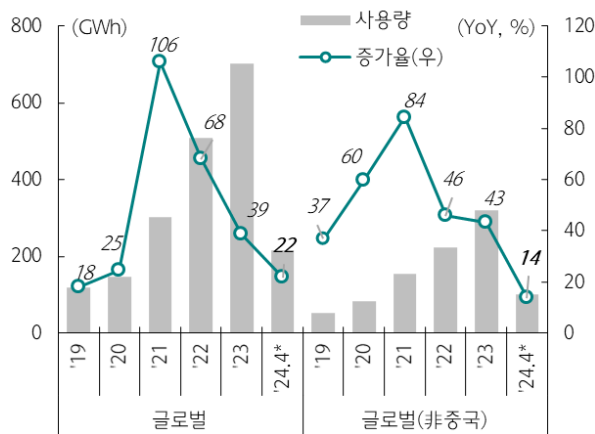
연구위원 오유진

※ **Summary** : '24년 1~4월 전기차용 배터리 판매 실적은 납품하는 완성차 업황에 따라 큰 차이를 보이고 있음. 삼성SDI는 캐즘 여파에도 비교적 양호한 반면 LG에너지솔루션은 미약한 성장에 그쳤고 SK온은 역성장을 기록. 전방 수요 둔화에 따른 출하량 감소와 메탈가격 하락으로 관련업체의 수익성도 악화. 최근 국내 주력 시장인 미국/유럽에서 전기차 지원정책이 후퇴하며 중장기 전망도 하향 조정 불가피. 국내 주요 배터리 기업들은 전기차 의존도를 낮추기 위해 ESS 사업을 확대하는 한편 제품군 및 품팩터를 다양화하고 투자계획 재검토 및 구조조정을 실시하는 등 부진 극복을 위해 총력 대응 중

■ 전기차 수요 둔화가 지속되는 가운데 배터리 3사의 판매량은 車 납품사 실적에 따라 차별화

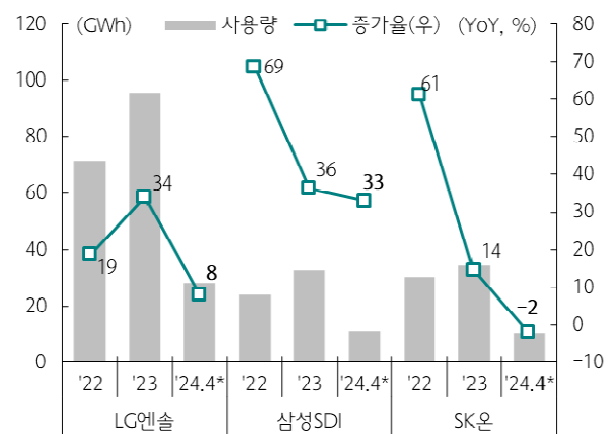
- '24년 1~4월 글로벌 전기차 배터리 사용량은 전년동기대비 21.8% 증가한 216GWh에 그쳤으며, 특히 유럽 수요 부진 영향으로 非중국 지역의 증가율(13.8%, YoY)이 저조
 - 핵심 시장인 독일의 '24년 5월 누적 EV(BEV+PHEV) 판매는 보조금 중단으로 6.7%(YoY) 감소
- 동기간 국내 이차전지 기업별 EV용 배터리 판매실적은 납품하는 완성차 업체의 업황에 따라 큰 차이를 보였는데, 삼성SDI는 캐즘 여파에도 비교적 양호한 성장세를 이어간 반면 LG에너지솔루션은 미약한 성장에 그쳤고 SK온은 역성장하며 후퇴
 - 기업별 주요 납품사: (삼성SDI) BMW, 리비안, 폭스바겐 (LG에너지솔루션) 테슬라, 폭스바겐, 포드, 현대차/기아 (SK온) 현대차/기아, 포드, 메르세데스-벤츠
- '24년 1~4월 국내 3사의 글로벌 시장점유율은 전년동기대비 2.4%p 하락한 22.8% 기록

그림7 | 세계 전기차 배터리 사용량 동향



주 : BEV, PHEV, HEV 탑재량 기준, '24년은 4월 누적 기준
자료 : SNE리서치

그림8 | 주요 기업별 글로벌 전기차 배터리 판매량



주 : BEV, PHEV, HEV 탑재량 기준, '24년은 4월 누적 기준
자료 : SNE리서치

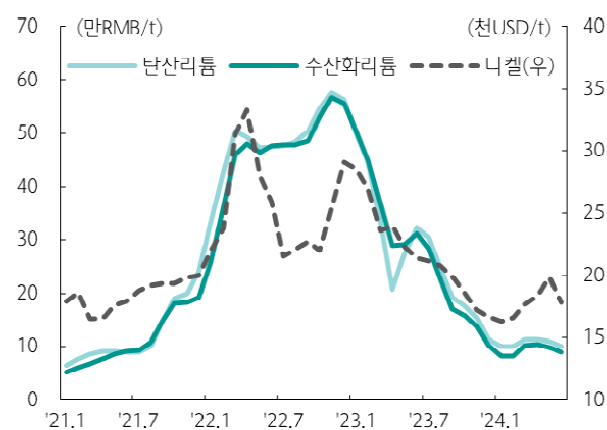
■ 전방 수요 둔화로 배터리 메탈 가격 약세가 지속되고 있으며 주요 소재 수출 실적도 저조

- 탄산리튬 가격은 '22년 11월 최고점(575위안/kg)을 기록한 뒤 중국 배터리 공급 과잉 우려로 급락하기 시작해 '24년 2월 최저점(99.7위안/kg)을 찍었으며, 이후 리튬 생산량 감소 등으로 소폭 상승했으나 수요 부진이 지속되며 kg당 100위안 수준에서 약보합
- '24년 1~5월 국내 양극재 수출액은 전년동기대비 53.0% 감소했으며, '24년 5월 평균 수출단가(26.8달러/kg)는 고점을 기록했던 '23년 3월(52.7달러/kg)의 절반에 불과
- '24년 1~4월 평균 국내 배터리 제조업 출하지수와 가동률지수는 전년동기대비 각각 38.2%, 32.6% 줄어들면서 전반적인 산업 활동 위축

■ 출하량 감소와 가격 약세 영향이 중첩되며 셀/소재 등 관련기업들의 수익성이 크게 하락

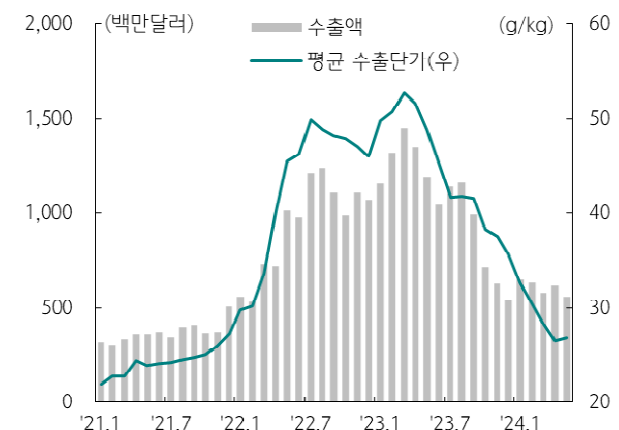
- (셀) LG엔솔의 '24년 1분기 매출액과 영업이익은 전년동기대비 각각 30%, 75% 감소했으며, SK온은 '21년 출범 후 10분기째 영업적자를 이어감
- (소재) 에코프로비엠의 '24년 1분기 매출액과 영업이익은 전년동기의 절반 수준으로 축소되었으며 동기간 LG화학 첨단소재부문의 매출액과 영업이익도 각각 33%, 34% 감소
- 다만, 최근 배터리 메탈 가격 하락세가 일부 진정되며 역래깅¹⁾ 영향이 감소하고 있고 하반기부터 EV3(기아), 캐스퍼 일렉트릭(현대차) 등 국내 보급형 전기차가 본격적으로 출시되면서 주요 기업들의 수익성은 다소 개선될 전망
 - 지난 2월 도입한 '배터리환경성계수(재활용시 경제성이 높은 배터리에 가점)' 영향으로 더 많은 보조금을 받기 위해 EV3, 캐스퍼 일렉트릭은 LFP가 아닌 NCM 배터리를 채택
 - 합산 영업이익 컨센서스²⁾(천억원): 2.0('24.1Q) → 5.8('24.2Q) → 13.3('24.3Q) → 17.1('24.4Q)

그림9 | 주요 배터리 메탈 가격



자료 : KoreaPDS

그림10 | 국내 양극재 수출액 및 수출단가 추이



주 : HS코드 284190 기준
자료 : KITA

1) 원재료 투입 후 영업실적 발생까지 걸리는 시차로 발생할 손익 증감 효과

2) 삼성SDI, LG엔솔, 에코프로비엠, 에코프로머티, 포스코퓨처엠, 엘앤에프, SK아이이테크놀로지, WCP, 신홍에스이씨 등 9개사 합산(QuantiWise, 6/26 기준)

■ 환경규제 완화 및 대선 이후 정책 변화 가능성 등으로 미국 시장의 배터리 성장 기대감 하락

- 미국 환경보호청(EPA)은 '27년부터 적용할 자동차 배출가스 허용량을 당초 제안치보다 대폭 완화했으며, '32년 전기차(BEV) 목표 비중도 기존 67%에서 56%로 낮춤
 - 특히 '27~'29년 사이의 허용량을 크게 높이며 자동차 업계가 전기차 전환에 적응할 시간 부여
 - 11월 美 대선을 앞두고 자동차 산업 노동자의 정치적 지지를 위해 규제를 완화한 것으로 평가
- 완화된 환경규제에 대응하여 포드, GM, 스텔란티스 등 美 완성차 업체들은 전기차 모델 출시를 연기하고 하이브리드에 집중하는 등 속도 조절에 나서고 있으며 11월 대선에서 트럼프 전 대통령 당선시 미국의 전기차 전환 속도는 더욱 느려질 가능성이 존재
 - 공화당 대선 후보인 트럼프 전 대통령은 재선에 성공하면 바이든의 전기차 확대 정책을 폐지하겠다고 밝히고 있으며 하이브리드가 전기차보다 더 나은 솔루션이라고 강조

■ 유럽에서는 집권 정당 변화로 反환경 목소리가 커지며 전기차 보급 정책이 후퇴하는 움직임

- 유럽 내 경기부진 장기화로 환경 문제보다는 산업 경쟁력이나 고물가 대책 등에 목소리를 내고 있는 우파의 정책 영향력이 확대되고 있으며 지난 6월 유럽의회 1당을 차지한 유럽 국민당(EPP, 중도우파)은 '35년 내연기관 판매 금지 정책의 재검토를 공식화
 - EPP는 바이오연료나 합성연료 등 대체 연료를 이용한 차량 판매 비중 충족 시 내연기관 판매 허용, '35년 배출가스 감축의무 완화(100% → 90%) 등을 개정 방안으로 고려
- EPP 등 유럽 주류정당이 탄소중립 정책에 대한 방향성은 유지하고 있기 때문에 내연기관 금지 정책이 폐기되기는 쉽지 않겠으나 판매금지 시점이 계획보다 지연될 수는 있음
- 국내 주력 시장인 미국·유럽의 전기차 지원정책 약화로 전기차 배터리의 성장 둔화에 대한 우려가 높아지고 있으며, 중국 배터리 기업과의 경쟁 심화, 미·중 갈등에 대응한 배터리 공급망 분리 요구 등 전반적으로 녹록치 않은 사업 여건이 지속

표3 | 미국의 자동차 배출가스(CO₂ 기준) 규제 완화

	배출가스 허용량(g/mile)			예상 BEV 비중(%)		
	기존	최종	완화폭	기존	최종	조정폭
'27	152	170	+18	36	26	-10%p
'28	131	153	+22	45	31	-14%p
'29	111	136	+25	55	39	-16%p
'30	102	119	+17	60	44	-16%p
'31	93	102	+9	63	51	-12%p
'32년~	82	85	+3	67	56	-11%p

주 : Light-Duty Vehicle, Higher BEV Pathway(central 케이스) 기준
자료 : 미국 환경보호청(EPA)

표4 | 유럽의 反환경 움직임 행보

시점	내용
'23년말~ '24년초	농업 부문의 과도한 환경규제에 대응하여 유럽 전역에서 농민 시위
'24.3	유럽의회, 유로7 배출가스 규제 완화 : 배출가스 규제 현행 유로6 수준 유지, 측정기준은 강화
'24.4	유럽감사원(ECA), 기후목표 추진하면 EU 산업 경쟁력 떨어질 수 있어 '내연기관 자동차 퇴출 정책' 재검토 요구
'24.6	유럽국민당(EPP) 대표, '내연기관 자동차 퇴출 정책' 재검토 공개 거론

자료 : 언론보도 취합

■ 주요 기업들은 배터리 수요 다변화를 위해 ESS 사업을 확대하는 한편 제품군(고전압 미드니켈, LFP 등) 및 폼팩터(원통형 4680 등)를 다양화하고 투자계획 재검토 및 구조조정을 실시


- (수요 다변화) 국내 주요 기업들은 중대형 배터리의 전기차 시장 의존도를 낮추고 새로운 수요 발굴을 위해 미국 및 유럽 등에서 성장 잠재력이 높은 ESS 사업을 강화하는 중
 - LG엔솔은 미 애리조나주에 신규 ESS 공장을 구축중이며, 유럽 내 생산라인 구축도 검토 중. 최근 한화큐셀 미국법인과 4.8GWh 규모 ESS 공급계약 체결(약 1.4조원 규모, '24.2)
- (라인업 확대) 보급형 전기차 시장에서 LFP 배터리로 점유율을 늘리고 있는 중국에 맞서기 위해 고전압 미드니켈, LFP 등으로 제품군을 다양화하고 있으며, 기존 원통형 배터리보다 지름을 2배 늘린 원통형 4680 배터리 등을 출시하며 신규 폼팩터도 확대
 - 단결정 기반의 고전압 미드니켈은 니켈 함량을 50~70%로 낮추되 전압은 높여 에너지밀도를 올린 것으로 중국산 LFP와 경쟁할 만한 가격에 하이니켈 NCM에 육박하는 성능을 제공
 - 원통형 4680셀은 소품종 대량생산으로 가격 경쟁력이 우수해 테슬라 등 완성차의 채택 증가
- (투자계획 조정) LG엔솔 및 SK온은 고객사의 전동화 계획 변경에 따라 설비투자 일정 연기/우선순위 조정 등 증설 기초를 수정하고 있으며, 그간 투자에 신중한 모습을 보여온 삼성SDI는 헝가리, 미국 등에 설비를 증설하며 경쟁사와의 격차 축소에 박차
- (구조조정) 만성 적자에 시달리고 있는 SK온은 임원 축소 등 조직을 슬림화중이며, 투자자금 마련 및 재무구조 개선을 위해 모회사인 SK이노베이션과 SK E&S의 합병을 검토 중
 - SK온 CAPEX: 4조 8,977억원('22) → 9조 8,049억원('23) → 7조 5,000억원('24E) 

표5 | 국내 주요 배터리 기업의 대응 방향

기업	배터리 수요 다변화	제품군 다양화(조성/스펙)	생산계획 재검토 및 구조조정	
셀	LG엔솔	- 美 애리조나에 원통형(36GWh) 및 ESS용 LFP 배터리(17GWh) 공장 착공('24.4, '26년~ 가동) - 美 EV→ESS용으로 일부 전환 검토 - 유럽 내 ESS 공장 구축 검토	- 오창에서 올해 8월부터 4680 배터리 양산(9GWh) 예정 - 각형 배터리 개발 진행 중 - '25년 하반기부터 EV용 LFP 배터리 양산 예정	- 북미 등 필수적인 신증설 투자에 선택과 집중을 하되 투자 우선순위를 검토하여 투자 규모 및 속도 조정
	삼성SDI	- '26년부터 양산하는 LFP를 ESS에 투입할 계획 - 전기 자전거·오토바이 등 마이크로모빌리티로 타겟 확대	- '23년 GM에 460 샘플공급, '25년초 460 배터리 양산 예정 - LFP+ 배터리 개발, '26년부터 본격 양산	- 헝가리 괴드 공장의 여분 공간에 증설 투자 시작('24.5~) - 美 투자계획 앞당김(스텔란티스 JV '25.1Q → '24년말)
	SK온	- 북미에서 '26년부터 ESS용 LFP 배터리 생산 검토	- 기존 주력인 파우치형 뿐만 아니라 각형, 원통형도 개발 - '26년부터 EV용 LFP 양산 계획	- 포드 전동화 계획 수정에 따라 센터키2공장 양산 시점 연기 - 조직슬림화 등 구조조정 실시
소재	에코프로 비엠	- 나트륨 양극재 개발 중 - 고전압 미드니켈 양극재 개발 - LFP 양극재 양산('25~)	- 캐나다 퀘벡 양극재 공장 양산 연기('26년 상반기→'27년) - 일부 라인 전환(하이니켈→신소재)	
	포스코 퓨처엠	- '23년 Ni함량 86% 이상인 단결정 양극재 생산 및 공급 - 고전압 미드니켈 양극재 개발 중	- '26년 양극재 생산목표 5만톤 감축 (45.5만톤 → 39.5만톤) - 중국 양극재/전구체 추가투자 집행 연기(w/화유코발트)	
	LG화학	- 양극재 공급처 다변화 추진 : 외부 공급사 비중 목표 '23년 3% → '30년 40%	- '23년 6월 국내 최초로 단결정 하이니켈 양극재 생산 - 고전압 미드니켈, LFP 개발 중	- 새만금 전구체 공장 건설 무기한 연기(w/화유코발트) - 양극재 투자속도 단기 조정

자료 : 언론보도 종합

H. 해운

홍해 사태와 中 밀어내기 수출 등으로 호황기 맞이한 컨테이너 해운

연구원 김종현

※ **Summary** : 글로벌 컨테이너 운임은 '23년 전반에 걸쳐 소강 상태를 보였으나 최근 홍해 사태의 장기화와 중국의 수출량 증가, 성수기 조기 진입 등에 힘입어 '24년 상반기 강세를 기록. 이는 당초 신조선 유입에 따른 공급 과잉 국면으로 인해 운임 하락세가 지속될 것이라는 시장의 전망과 상반된 흐름. 한편, 하마스 휴전 합의 불발로 인해 홍해 사태가 장기화되며 당분간 운임 강세가 유지될 것으로 예상됨에 따라 글로벌 컨테이너 선사들의 '24년 실적은 개선될 것으로 기대되나, 홍해 사태와 계절적 수요 등 물동량 상승 요인의 해소 이후 선박 공급 과잉 우려에 따라 운임은 하향 안정화될 전망

- '22년 하반기 이후 약세를 보이던 컨테이너 운임지수(SCFI)는 '24년 상반기 들어 지속 상승
 - '24년 상반기 컨테이너 운임지수(SCFI)가 전년도 연말 대비 약 3배가량 상승하면서 '08년 중국발 호황, 팬데믹 기간 공급망 붕괴에 의한 호황에 이어 '24년 3차 호황
 - SCFI (1,000P) : 4.22('22.6) → 1.13('22.12) → 0.96('23.6) → 1.23('23.12) → 3.35('24.6)
 - 홍해 사태에 따른 운송거리 증가로 인해 선박 회전율이 하락하면서 가용 선박량이 감소하는 등 공급자 우위 시장이 이어지며 운임 강세 지속
 - 아시아-유럽 노선에서 수에즈 운하를 경유할 때 평균 30~32일이 소요되나 남아공 희망봉으로 우회할 경우 평균 40~42일이 걸리며 10일 이상 항해일수가 증가
 - 아울러 미국이 중국산 물품에 대한 관세를 강화하면서 중국의 밀어내기 수출이 급증한데다 미국의 재고 보충을 위한 수입 증가, 리드타임 증가에 따른 조기 선적 등도 운임 상승세를 뒷받침

그림11 | 컨테이너 운임지수(SCFI) 추이



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

그림12 | 홍해 사태로 인한 남아프리카 우회 경로



자료 : 조선일보

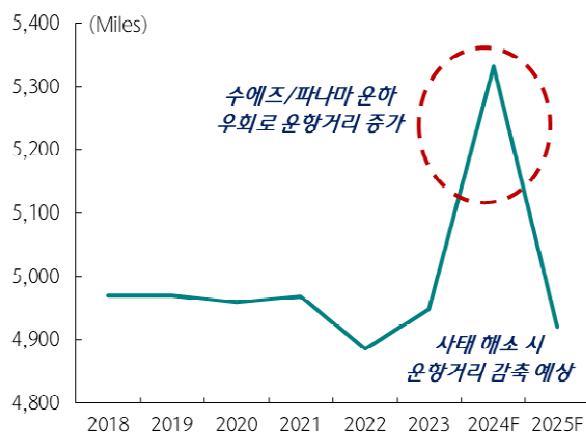
■ 홍해 리스크, 파나마 운하 통행제한, 성수기 조기 진입 등이 중첩되며 운임 상승세를 견인

- 이란-팔레스타인 갈등이 후티 반군의 서구권 선박 공습으로 이어졌고 홍해를 통한 수에즈 운하 통행 차질로 인해 희망봉 우회가 장기화되면서 컨테이너 물동량(TEU-Miles) 증가
 - 일반적으로 물동량은 운송량(TEU)와 운송거리(Miles)를 곱한 값인데, 항로 재조정에 따른 운항 거리의 급증으로 인해 컨테이너 물동량이 증가하는 추세
- 파나마 운하는 지난해 4분기부터 지속된 가뭄으로 운하에 물을 공급하는 가툰 호수의 수위가 낮아지자 하루에 통과하는 선박의 수를 제한하며 병목현상이 심화
 - 최근 가뭄이 완화되면서 파나마 운하 선박 통행량을 점차 늘려 10월경 완전 정상화될 전망
- 통상적으로 컨테이너 해운의 성수기는 7~8월과 크리스마스, 춘절 목전인 12~1월이나 최근 공급망 불안으로 인해 리드타임이 길어지자 이에 대비하여 화주들은 조기 선적을 추진하였고 성수기 조기 진입으로 '24년 2분기 SCFI 급등

■ 미국의 고관세 부과 전 중국의 밀어내기 수출량 증가로 인해 태평양 항로 운임 상승

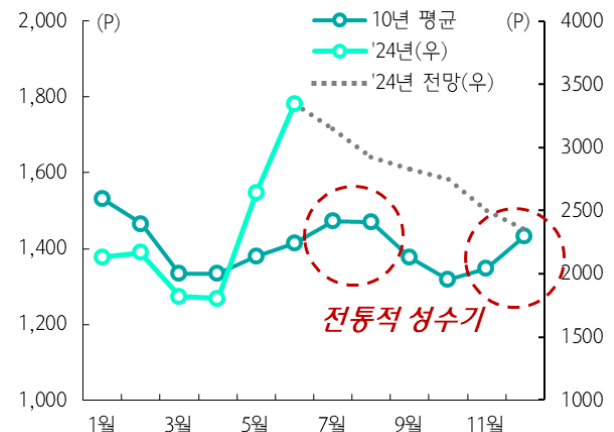
- '24년 5월 미국 정부가 철강, 반도체, 전기차, 태양광 패널 등 중국산 제품에 대해 고관세 정책을 발표하자 高관세 부과 이전 수출 물량을 빠르게 풀어내기 위해 중국 기업들은 미국向 컨테이너 선박을 대규모 확보하면서 중국發 컨테이너 운임이 상승
 - 미국은 중국의 불공정 무역 관행의 피해에 대응하기 위해 연내 품목별 순차적으로 관세 인상 예정
 - '24년 2분기 기준 아시아發 북미行 물동량은 전년 동기 대비 5%이상 증가(Drewry)
- 태평양 항로에서의 수요 증가와 더불어 싱가포르의 항만 혼잡 악화 등에 따라 글로벌 컨테이너 선사는 해당 노선의 서비스를 증설
 - MSC는 중단했던 중국-롱비치 간 셔틀편을 재개하였고, Wanhai는 중국-대만-북미서안 항로를 재개하였으며, Cosco와 OOCL은 중국-벤쿠버간 임시편을 운항

그림13 | 컨테이너 평균 운항거리 추이



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

그림14 | 컨테이너 운임지수의 월별 추이

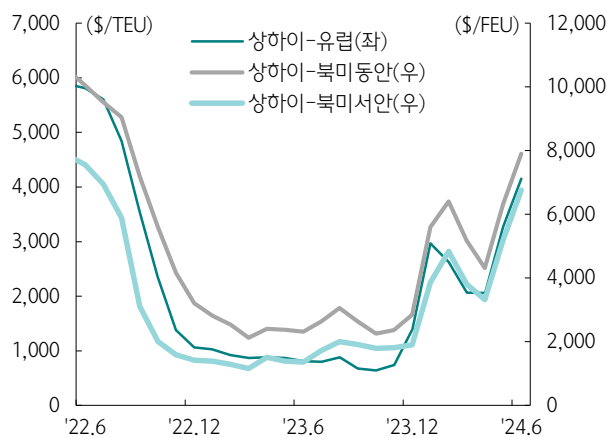


자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

■ 화주는 공급망 안정성이 최우선이므로 운임 상승세를 감내하면서 조기 선적을 추진하는 한편, 공급망 재고 관리 전략도 변화

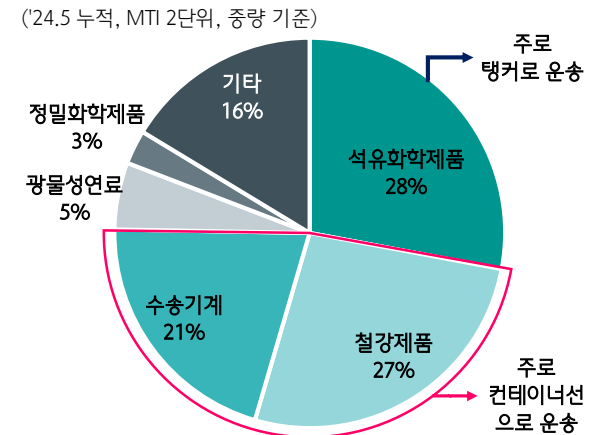
- 화주의 경우 운임 강세가 이어짐에도 불구하고 물류비 절감보다 공급망의 안정성이 더욱 중요한 만큼 높은 운임을 감내하면서도 납기 일정 준수를 위해 조기 선적을 확대
 - 공급자 우위 시장에 접어들자 '24년 상반기 동안 선사들이 세 번의 GRI(총괄 운임 인상)를 시행한 것에 더하여 성수기 할증료도 부과하고 있어 화주의 물류비 부담이 증가
- 미주 수입업체들의 경우 환태평양 스팟 운임이 급등하는 가운데 리드타임 증가에 따른 선복 확보 어려움도 가중되면서 중장기 계약 체결이 증가하는 추세
 - 불확실성이 높은 상황에서 공급망 유연성 제고를 위해 장기 계약을 통한 선복 확보 등을 검토
- 국내 수출 화주의 경우 특히 노선 우회로 인해 물류비 상승이 불가피한 철강, 합성수지, 자동차 및 자동차 부품 등 유럽 수출 비중이 높은 기업들의 부담이 커질 전망
 - 유럽 수출 중량 중 품목별 비중 ('24년 5월 누적, MTI 3단위 기준) : 철강판 23.5%, 합성수지 14.4%, 자동차 5.0% 자동차 부품 2.7%
- 또한 지역간 수출입 물량 불균형에 의해 특정 지역에 공(空)컨테이너가 적체되는데 최근 운임 상승으로 회수도 어려워지면서 화주들의 선복 및 컨테이너 확보에도 난항
 - 컨테이너 주요 항로의 물동량은 주로 아시아에서 수출하여 미주, 유럽에서 수입하므로 미주, 유럽 지역으로 이동한 컨테이너가 적체되어 회수되지 않고 있는 상황
- 한편, 팬데믹 기간과 최근의 공급망 혼란을 겪으면서 화주의 재고 관리 방안이 변화하고 있는데 JIT* 전략에서 적정 재고를 확충하며 공급망 변동성을 줄이는 방식으로 전환
 - * Just-In-Time : 도요타에서 성공한 재고관리 방식으로 원료와 부품을 재고로 두지 않고 필요 시 적시에 조달해 재고를 최소화함으로써 비용을 줄이고 수익을 극대화하는 방식

그림15 | 미주, 유럽 노선의 컨테이너 운임(SCFI) 추이



자료 : Clarkson

그림16 | 유럽 수출 품목별 비중



자료 : K-STAT, 하나금융경영연구소

■ 상반기에 걸친 운임 강세로 인해 '24년 컨테이너 선사 실적 호조가 기대되나 운임 상승 요인이 해소될 경우 선박 공급 과잉에 따라 운임은 재차 하락할 전망


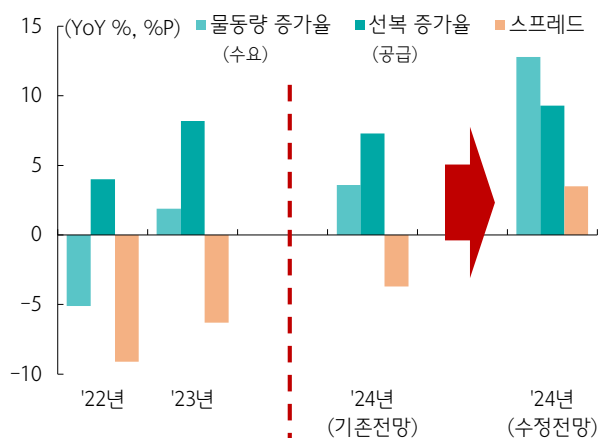
- 상반기에 걸친 운임 강세 지속으로 인해 Maersk, Hapag Lloyd, HMM 등 글로벌 주요 컨테이너 선사들의 '24년 실적 전망치 상향
- 한편, 최근의 운임 강세는 지정학적 리스크에 의한 운항거리 증가와 계절적 수요의 조기 증가 등에 의한 것으로 기초적 수급 여건의 개선으로 판단하기에는 제한적
- 지난 3월경 시장이 흥해 항로 우회에 적응하면서 운임이 하락하였듯이 다른 이슈가 중첩 되지 않을 경우 흥해 사태로 인한 운임 상승 효과는 점차 약화될 것으로 예상
- 아울러 미국의 대중 관세 인상이 올해 8월부터 품목별로 순차적으로 시작되면 중국의 밀 어내기 수출도 잦아들 수 있어 아시아↔ 미주 수출량 증가세 둔화와 함께 최근과 같은 운임 강세 기조는 3분기 이후 하락세로 전환될 소지
- 기존 '24년 전망은 신조 물량의 대량 공급으로 인해 '23년과 유사한 수준의 운임이 유지될 것으로 예상되었던 바, 최근 이슈들이 해소될 경우 운임은 하향 안정화될 전망
 - '21~'23년 대량으로 발주한 컨테이너 선박이 '23년부터 신규로 유입됨에 따라 선박 공급 과잉이 우려되었으나 희망봉 우회 등으로 인해 한시적으로 공급이 흡수되는 상황
 - 흥해 항로 우회로 약 9.5%의 선박이 묶여있으나 수에즈 운하 통행 재개 시 공급 과잉 국면으로 빠르게 전환되며(BIMCO), 운항거리 단축에 따른 TEU-Miles 하락이 불가피할 전망 

그림17 | 컨테이너 해운 물동량/선박량 증가율 추이 및 전망




주 : 스프레드는 물동량 증가율에서 선박 증가율을 차감한 값
스프레드 값이 음수일 경우 시황이 악화되고 양수일 경우 시황 호전
자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

표6 | 항로별 컨테이너 물동량 전망

단위	항로	'23 (YoY %)	'24F (YoY %)	'25F (YoY %)	10년 평균 (YoY %)
백만 TEU	아시아 ↔ 북미	27 (-3.6)	29 (7.4)	30 (3.4)	26 (1.7)
	아시아 ↔ 유럽	23 (4.5)	24 (4.3)	24 (0.0)	23 (1.1)
	World Total	201 (1.0)	210 (4.5)	216 (2.9)	189 (2.4)
십억 TEU-Miles	아시아 ↔ 북미	209 (-3.2)	224 (7.2)	229 (2.2)	199 (2.6)
	아시아 ↔ 유럽	238 (4.8)	296 (24.4)	243 (-17.9)	243 (0.7)
	World Total	993 (2.0)	1,120 (12.8)	1,063 (-5.1)	940 (2.2)

자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

HIF 월간 산업 이슈
Monthly Industrial Issue.

 **하나은행** 하나금융경영연구소

04538 서울특별시 중구 을지로 66
(을지로 2가, 하나금융그룹 명동사옥 8층)
TEL 02.2002.2200
E-MAIL hanaif@hanafn.com
<http://www.hanaif.re.kr>