

HIF월간 산업 이슈 (1월)

Monthly Industrial Issue

산업별 주요 이슈

의류 패션산업에도 친환경 및 지속가능 트렌드 빠르게 확산 중

- 패션산업이 환경오염 주범으로 지목되고 기업들의 친환경 대응여부가 주요 과제로 부상하면서 기업들은 재활용 원료 적용, 염색 가공 공정, 재고관리 및 의류 폐기 과정에서 친환경 방식을 도입 중
- 친환경 대응이 기업의 장기 성장성을 결정하는 만큼 금융사는 패션기업 평가시 친환경 대응 여부를 검토하고, 친환경 전환 과정에서 발생 가능한 영업기회를 적극적으로 모색할 필요

정유 펜데믹 위기를 극복한 국내 정유사의 2022년 전망

- 21년 정유업계는 정제미진 회복, 유희유 등 비정유사업 업황 호조로 대규모 영업이익 실현. 이 같은 추세는 22년까지 지속 전망이나 유가변동성 확대, 저유황 설비 가동률 하락 등의 리스크 요인 상존
- 정유업의 단기 업황 호조가 예상되나 중장기적으로는 탄소중립 이행, ESG경영 확대 등 외부환경 변화에 대한 대응 수준에 의해 경쟁력이 결정되므로 각사의 대응에 대한 차별화된 평가가 필요

반도체 CES 2022와 반도체 산업 전망

- 세계 최대의 가전 전시회 CES에서 반도체 기업들이 적극적으로 신제품과 신시장 진출을 발하였으며, 향후 AI 반도체를 중심으로 시스템 반도체 시장의 혁신과 성장이 대두될 전망
- 이처럼 시스템 반도체의 조속한 발전이 예상됨에 따라, 자율주행차, 메타버스 등 유관 신산업의 상용화도 예상보다 빠르게 진행될 가능성이 높은 것으로 예상

해운 역대 최고치 운임에 힘입어 컨테이너 선사 '22년에도 양호한 실적 기대

- 항만 정체에 의한 공급망 붕괴로 해상운임 강세가 지속되는 가운데, 최근 SCFI(상하이 컨테이너 운임지수)는 5,000P를 돌파하며 2009년 '컨' 운임지수 발표 이후 최고치 기록
- 우호적 수급 환경과 장기계약 증가에 따른 운임 하락 영향력 저하로 '컨' 선사는 22년에도 양호한 실적을 기록할 것으로 전망되나, 신조선이 대량 유입되는 23년에는 공급 과잉 모니터링 필요

통신 ARPU 상승과 제한적인 CAPEX 투자로 통신 3사 실적 개선세

- 5G 가입자 증가로 통신사의 ARPU는 증가하는 반면 탈통신 기초 하에서 CAPEX 투자는 감소하면서 국내 통신3사 매출액, 영업이익은 2021년 3분기 누적 각각 3.3%, 22.4% 증가(YoY)
- 향후에도 본업인 통신서비스의 실적은 안정적으로 유지되는 가운데, 최근 추진하고 있는 AI, 메타버스, 헬스케어 등 탈통신 전략의 성과에 따라 업체별 실적 차별화가 나타날 전망

산업별 경기 트렌드

| 경기사이클 | | 둔화(주의) | 침체 | 회복 | 안정 | 활황 | 둔화 |
|-------------------------|-----------|--------|----|----|----|----|----|
| C10-11. 음식료품 | 음식료 | | | | ● | | |
| C13. 섬유 | 섬유 | | | ● | | | |
| C14. 의류 | 의류 | | | | | | ● |
| C19. 정유 | 정유 | | | | | ● | |
| C20-21. 화학제품 | 석유화학 | | | | ● | | |
| | 제약 | | | | ● | | |
| C22. 고무,플라스틱 | 고무,플라스틱 | ● | | | | | |
| C23. 비금속광물 | 시멘트 | | | | | | |
| C24. 1차 금속 | 철강 | | | ● | | | |
| | 비철금속 | | | ● | | | |
| C26. 전자부품, 영상 통신장비 등 | 반도체 | | | | | ● | |
| | 디스플레이 | | | ● | | | |
| | 통신장비(휴대폰) | | | | | | |
| C29. 기계 | 일반기계 | | ● | | | | |
| C30. 자동차 | 자동차 | | | ● | | | |
| C31. 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

의류 : 패션산업에도 친환경 및 지속가능 트렌드 빠르게 확산 중

정유 : 팬데믹 위기를 극복한 국내 정유사의 2022년 전망

반도체 : CES 2022와 반도체 산업 전망

해운 : 역대 최고치 운임에 힘입어 컨테이너 선사 '22년에도 양호한 실적 기대

통신서비스 : ARPU 상승과 제한적인 CAPEX 투자로 실적 개선세

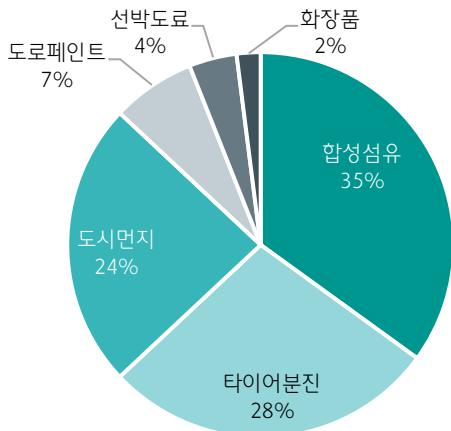
C14. 의류 : 패션산업에도 친환경 및 지속가능 트렌드 빠르게 확산 중

※ **Summary** : 전 세계적으로 기후변화 대응과 ESG 경영이 강조되는 가운데 패션산업은 미세플라스틱, 의류 폐기물의 **다배출**로 인해 환경오염의 주범으로 지목. 패션의 경우 소비재 특성상 소비자의 의식과 가치 변화가 소비로 연결되므로 기업들의 친환경 대응 여부가 미래 성장성에 영향을 미침. 이에 참여 기업들은 재활용 원료 적용, 염색 가공과정에서의 환경 오염 저감, 재고관리 및 의류 폐기 과정에서 친환경 방식을 적극 도입 중. 친환경 대응이 기업의 장기 성장성을 결정하는 만큼 패션기업 평가 시 친환경 대응 여부를 검토하고, 친환경 전환과정에서 발생 가능한 다양한 영업기회를 적극적으로 모색할 필요

■ 패션산업은 미세플라스틱, 의류 폐기물 등의 대량 배출로 인해 환경오염의 주범으로 지목

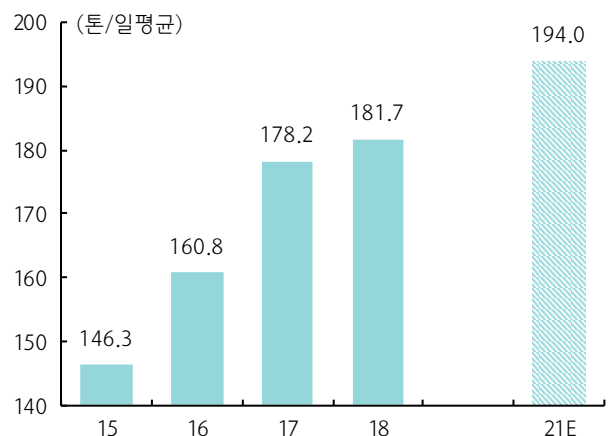
- 패션산업은 디자인-생산-판매-구매 및 폐기로 이어지는 수명주기 속에서 **다탄소** 배출, 폐기물발생 등으로 인한 환경오염과 동물학대, 노동력 착취 등의 문제가 지속 제기 되어 옴
- 국제자연보전연맹(IUCN)에 따르면 전 세계 미세플라스틱으로 인한 해양오염의 34.8%가 패션 브랜드에 투입하기 위해 생산한 합성섬유 세탁으로 인한 것으로 추정
 - 합성섬유 세척량 6kg 기준 1회 세척 시 약 70만개 이상의 미세플라스틱이 방출
 - ※ 미세플라스틱은 해수에 있는 잔류성 유기오염물질을 100배 이상 높은 농도로 축적할 수 있어 생물에 대한 유해성이 더욱 강하게 나타남
- 또한 의류 제조 공정 중 섬유 염색 및 가공 단계의 경우 대량의 물이 사용되며, 화학물질인 염료가 강과 바다로 흘러들어가 심각한 환경오염을 유발하는 것으로 나타남
 - 실제 원사 염색의 전체 물 소비량은 1kg당 약 60리터에 달하며 전세계 폐수의 15~20%가 패션산업에서의 염색 공정에서 발생

그림1 | 글로벌 미세플라스틱 오염원



자료 : IUCN, 한국 무역협회

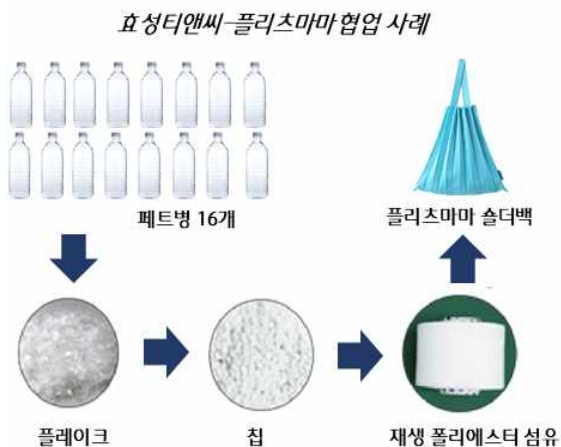
그림2 | 국내 의류폐기물 현황 및 전망



주 : 환경부 데이터 최종 시점은 2018년, 21년 하나금융경영연구소 추정
 자료 : 환경부, 하나금융경영연구소

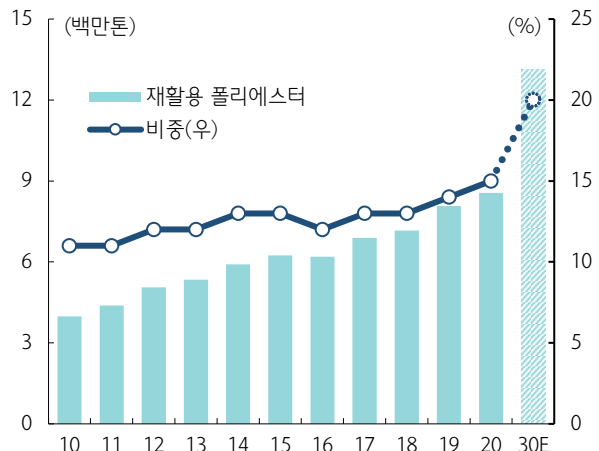
- 한편 트렌드에 민감한 의류 및 패션업계는 재고관리 비용 절감을 위해 재고 의류를 폐기하게 되며 이 과정에서 추가적인 환경오염이 발생하는데 특히 패스트 패션 브랜드 등장 이후 의류 폐기량이 큰 폭으로 증가한 것으로 파악
 - 국내 일평균 의류 폐기물량: 146.3톤('15년) → 181.7톤('18년) → 194톤('21년 추정)
 - ※ 패스트 패션은 다품종 소량생산을 기본으로 제품을 자주 바꾸어 출시하고 있어 소비자는 최신 유행의 옷을 저렴하게 구매할 수 있지만 1~2주일 단위로 신제품을 생산한 후 남은 의류는 폐기하기 때문에 의류 폐기물이 많이 발생
- 최근 국내외 패션 기업들은 ESG경영, 탄소중립 대응, 주 소비층의 인식변화 등에 대응하기 위해 원료도입, 생산, 폐기 과정에서 친환경 방식을 적극 도입 중
 - 의류 소재인 섬유기업들은 원료 생산단계에서 폐플라스틱을 가공(세척→파쇄→용융→배합)한 재활용 폴리에스터 섬유(rPET)의 도입을 적극 추진 중이며 전체 폴리에스터 섬유 중 rPET 비중은 현재 15%에서 '30년 20%까지 확대될 전망'
 - 국내에서는 효성, 휴비스, 도레이첨단소재 등이 rPET를 생산하고 있으며, 최근에는 원재료인 재활용 플라스틱 공급업체 또는 패션제품 생산기업과 협업도 적극 추진
 - ※ 효성티앤씨는 친환경 패션 스타트업 플리즈마마에 지분투자 및 MOU 체결, 플리즈마마는 효성티앤씨의 rPET 섬유인 'regen'으로 가방 및 의류를 생산, 판매
 - ※ 휴비스는 SK케미칼로부터 화학적 재활용 폴리에스터(CR PET)를 공급받아 국내 최초로 화학적 재활용 폴리에스터 원사 '에코에버 CR'을 생산할 계획
 - 또한 기존 모피 등 동물성 소재를 사용해 제작해왔던 패션 제품을 식물성 또는 합성 소재로 대체하는 '비건 패션(Vegan Fashion)' 흐름도 가속화

그림3 | 페페트병 재활용 원사 활용 친환경 제품 생산 구조



자료 : 국제무역통상연구원

그림4 | 글로벌 재활용 폴리에스터 섬유 생산 동향



자료 : Textile Exchange


- 패션 밸류체인 중 환경오염을 유발하는 염색 공정 부문도 환경친화적인 방식으로 전환하고자 천연염색, 물을 사용하지 않는 염색, 미생물 활용 염색 등의 방식을 모색 중
 - 국내에서는 세진텍스(천연염색), FS이노베이션(자기장 발생 원리 이용 바르는 염색 기술), 그루텍스(드라이다이) 등의 기업이 친환경 섬유 염색 기술을 보유
 - 패션 기업들은 환경오염 및 탄소배출을 유발하는 의류 폐기를 줄이기 위해 다양한 형태의 의류 재고 및 중고의류 관리 방식을 도입 및 추진 중
 - 패션 스타트업 ‘리미떼두두’는 소비자의 주문을 받은 뒤 제작을 시작하는 비즈니스 모델을 적용하고 있으며, 재고가 거의 없어 폐기물로 인한 환경 오염을 최소화
 - 클로버추얼패션, D3D 등은 가상 디지털 샘플(Virtual Sample) 제작, 3D 디지털 피팅, 가상 피팅룸 운영과 같은 디지털전환을 통해 반품률을 낮춤
 - 패션 중고거래 플랫폼 도입, 구독경제 플랫폼 등의 도입으로 하나의 의류 및 패션 제품의 사용 빈도를 높여 의류 및 패션 제품의 폐기량을 줄임
- 금융사는 패션기업 평가시 친환경 흐름 대응 여부를 살펴보고, 기업들의 친환경 전환과정에서 발생 가능한 영업기회를 적극적으로 모색할 필요
- 의류/패션 산업은 소비자의 의식과 가치 변화가 소비로 연결되는 소비재의 특성상, 기업들의 친환경 대응 여부가 미래 성장성 영향을 미치게 됨
 - 특히 주력 소비층인 MZ세대는 환경문제에 관심이 많고 윤리적 소비를 추구하므로 패션 기업의 지속 성장을 위해서는 이들을 설득할 수 있는 사업구조 변화가 중요
 - 패션 기업들은 친환경 대응을 위해 타 기업과의 협업 또는 M&A 및 신규 설비 투자를 추진할 가능성이 높으므로 금융사는 이와 관련한 선제적 영업기회 발굴이 필요 

표1 | 패션 밸류체인별 기업의 친환경 대응 현황

| 패션 밸류체인 | 배경 | 친환경 트렌드 및 기업 대응 | 국내 기업 사례 |
|---------|---------------------------------------|---|---|
| 업스트림 | 합성섬유로 인한 환경 오염 심화 | 재활용 폴리에스터 섬유(rPET), 개발 및 생산 | rPET 생산 : 효성, 휴비스, 도레이첨단소재 기업 간 협업 : 효성티앤씨-플리츠마마, SK케미칼-휴비스 |
| 미들스트림 | 염색 공정에서의 물 낭비, 수질 오염 발생 | 천연염색, 물을 사용하지 않는 염색, 미생물 활용 염색 등 친환경 염색 방법 도입 | 세진텍스(천연염색), FS이노베이션(바르는 염색 기술), 그루텍스(드라이다이) |
| 다운스트림 | 유행에 민감한 패션 산업 특성상 재고관리, 중고의류 처리 문제 부상 | 클라우드 펀딩 등으로 사전 수요 예측, 선주문 후제작 방식 비즈니스 모델 도입, 디지털 접목 반품 관리 중고거래 및 구독경제 플랫폼 출시 | 클라우드 펀딩 : 와디즈, 텀블벅 선주문 후제작 방식 : 리미떼두두 가상 샘플 및 피팅룸 : 클로버추얼, D3D 중고거래 플랫폼 : 크림, 쿤돈 구독경제: 클로젯세어, 스타일웍스 |

자료 : 산업통상자원부, 한국에너지공단

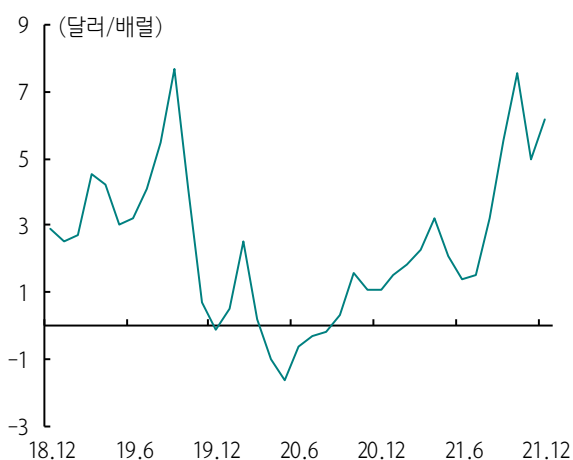
C19. 정유 : 팬데믹 위기를 극복한 국내 정유사의 2022년 전망

※ **Summary** : '20년 코로나로 막대한 영업적자를 기록했던 정유사는 '21년 석유수요 회복에 따른 정제마진 회복, 윤활유 및 석유화학과 같은 비정유사업 업황 호조로 대규모 영업이익을 실현하였으며, 이 같은 추세는 '22년까지 이어질 전망이다. 다만 단기적으로는 유가 변동성 확대, 저유황유 설비 가동률 하락 등의 리스크 요인이 존재하며 중장기적으로 탄소중립 목표 선언 등 친환경 흐름 가속화로 정유업 사업구조 변화가 필요한 시점. 정유업은 단기 업황 호조가 예상되나 중장기적으로는 탄소중립 이행과 ESG경영 확대 등의 외부환경 변화에 대한 대응 수준에 의해 경쟁력이 결정되므로 각사의 대응현황에 대한 차별화된 평가가 필요

■ 코로나로 막대한 영업적자를 기록했던 국내 정유사 '21년 대규모 영업이익 실현

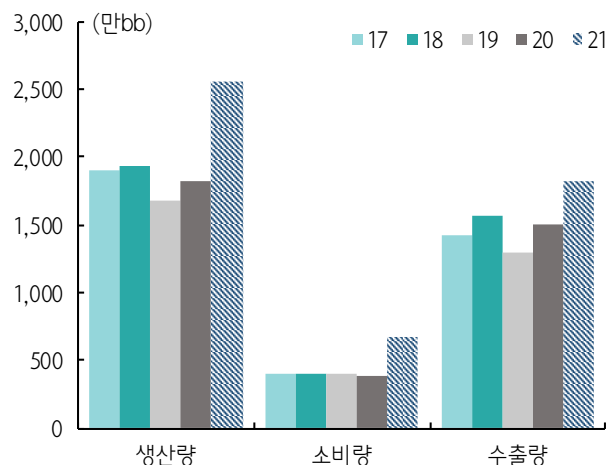
- '20년 코로나19 확산에 따른 수요 급감과 저유가로 최악의 적자를 기록했던 국내 정유사는 '21년 석유 수요가 회복되는 가운데 유가도 상승세로 전환되며 업황이 본격 개선됨
- 정유사 실적 개선은 코로나 확산 이후 줄곧 손익분기점을 하회하던 정제마진이 하반기 글로벌 석유 수요 개선과 함께 빠르게 회복되는데 기인한 것으로 판단
- 또한 정유 부문 실적 침체기 동안 정유사가 투자를 집중한 윤활유 등 비정유 부문 호황이 이어지면서 '21년 정유사 실적 개선에 기여(윤활유 사업의 이익기여도 50%내외)
 - '21년 국내 정유사의 윤활기유 공장가동률은 100% 안팎을 기록했으며, 생산량은 전년비 42% 증가, 수출량은 21% 증가
- ※ 글로벌 경기 회복으로 윤활유 수요가 증가한 가운데 특히 국내 정유사는 친환경 고품질·고부가 윤활기유를 주로 생산함에 따라 환경규제 강화 속에 판매 급증

그림5 | 싱가포르 복합정제마진 추이



자료 : 페트로넷, 하나금융경영연구소

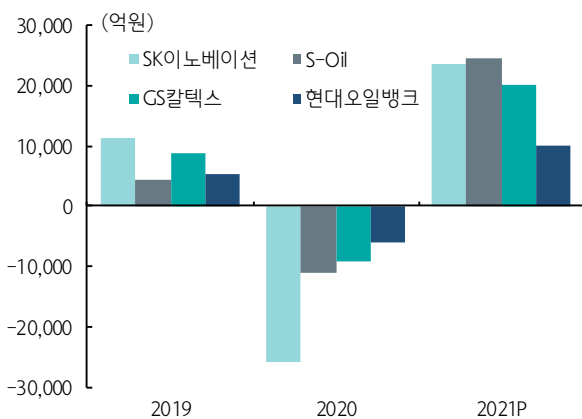
그림6 | 지난 5년 간 윤활유 생산, 수출



자료 : 페트로넷

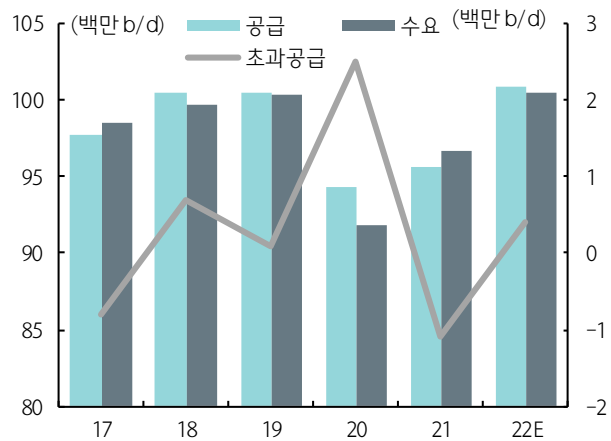
- 또한 최근 국내에서 고급 휘발유¹⁾ 주유를 권장하는 수입차 판매가 증가함에 따라, 정유 업계에서는 부가가치가 높은 고급 휘발유 시장 공략에 적극적으로 나서면서, '21년 정유사의 고부가가치의 고급 휘발유 판매량은 전년비 약 20% 증가
 - '21년 1~11월 수입차 누적 등록대수는 전년 동기비 3.6% 증가한 25만2,242대를 기록
 - 이와 같이 '21년 정유사들은 주력 정유사업의 업황 개선, 윤활유 등 비정유 사업의 호황에 힘입어 각 사별로 조 단위의 영업이익을 실현한 것으로 추정
 - 정유 4개사 합산영업이익 : 2.3조원('19년) → -5.2조원('20년) → 7.8조원('21년)
- '22년에도 글로벌 수요 증가에 따른 가동률 상승, 비정유 사업 호조 지속, 中 현지 정유사에 대한 규제 강화 등으로 정유업 실적 호조 지속 전망
- '22년 글로벌 석유 수요가 코로나 이전 수준으로 정상화 될 전망이며, 이로 인해 '21년 80% 수준이었던 정제시설 가동률이 개선될 경우 정유사의 추가 실적 성장이 기대
 - 글로벌 석유 수요(백만 b/d) : 99.95('19년) → 91.8('20년) → 96.9('21년)→ 100.5('22년E)
 - ※ 22년 현재 여전히 코로나19 확산세가 지속 중이며 변이바이러스 리스크가 존재하나 대다수 국가에서 위드코로나 정책을 펼치고 있어 석유 제품 수요 회복세는 지속될 전망
 - 지난해 이익기여도가 높았던 윤활유는 글로벌 정제설비 가동률 회복으로 피크아웃에 대한 우려도 제기되나, 국내 정유사들이 고급 윤활기유, 전기차 전용 윤활기유에 주력하고 있는 점을 감안 시 '22년에도 양호한 판매가 이어질 전망
 - ※ 국내 정유사들은 전기차, 하이브리드카 등 친환경 시장 급성장에 발빠르게 대응하여 관련 윤활류 제품을 출시 중

그림7 | 국내 정유 4사 영업이익 추이



자료 : Dart, 하나금융경영연구소 추정

그림8 | 글로벌 석유제품 수급 추이 및 전망



자료 : EIA


1) 휘발유는 옥탄가를 기준으로 보통, 고급으로 나뉘며, 옥탄가가 높은 수록 휘발유가 이상 폭발을 일으키지 않고 잘 연소됨. 반대로 옥탄가가 낮으면 엔진 출력 저하 및 수명 단축의 원인이 됨. 국내 정유사의 보통 휘발유 옥탄가는 91-93, 고급 휘발유 옥탄가는 99-100수준

- 또한 중국 정부가 환경규제 강화를 이유로 소규모 민간 정유업체에 대해 신규 증설 중단 및 노후 시설 폐쇄, 원유 수입쿼터를 축소 등을 요구하고 있어, '22년 중국의 역내 수출 감소에 따른 국내 정유사의 반사이익이 기대
 - 중국은 동계올림픽을 전후로 대기질 관리가 필요한데다, 중장기 목표로 설정한 2030년 탄소 배출 감축을 위해서라도 노후 정제시설 폐쇄가 불가피

■ 다만 저유황유(LSFO) 수요 감소 우려, 유가 변동성 확대 등의 리스크요인 상존

- 국내 정유사들은 국제해사기구(IMO)의 환경 규제 충족을 위해 선제적으로 저유황유 설비에 대한 대규모 투자를 단행했으나, 최근 새로 투입되는 선박 중 스크리버를 장착한 선박 비중이 확대되면서 저유황유 수요 감소 우려
 - 국내 저유황유 생산비중: 18.2%('18년)→69.5%('20년)
 - ※ 선박의 연료에서 오염물질 배출량을 줄이는 역할을 하는 스크리버를 설치한 선박들은 고유황유(HSFO)를 사용해도 오염물질 배출을 막을 수 있어 환경규제 충족이 가능
- 한편 코로나19 이후 국제유가가 폭락을 거듭하며 변동성이 확대되고 있는 점은 안정적인 도입량 확보 및 수요 예측을 어렵게 하고 있어 정유사의 리스크 요인으로 작용
 - 국내 정유사들은 원유 수입물량의 약 30~40% 정도를 차지하던 단기 계약 비중을 높이는 방안을 검토 중이나, 이 경우 가격이 높고, 안정적인 물량 확보가 어렵다는 한계 존재
- 또한 각국의 탄소중립목표 선언, ESG 경영 등 급변하는 외부환경과 운송연료로서의 석유 수요 감소 흐름으로 국내 정유사들은 본업인 정유업이 중장기 리스크에 직면
 - 이에 정유사들은 탄소전환 리스크를 낮추기 위해 수소 등으로의 사업 전환, 석유화학 및 폐플라스틱 열분해, 배터리 등 비 정유사업 확대를 적극 추진 중이나 이를 위한 설비 투자 비용, 매출 손실 등의 리스크 존재

■ '22년 정유업의 양호한 업황이 예상되나 잠재 리스크에 대한 지속적인 모니터링과 함께, 정유사 별로 중장기 외부환경 변화에 대한 대응현황에 따른 차별화된 평가가 필요

- '22년 정유업은 백신 보급 확대에 따른 이동용 석유 수요 확대, 중국의 공급 여력 축소 등이 더해져 실적 호조세가 이어질 전망으로 단기적으로는 긍정적으로 판단
- 다만 유가 변동성 확대와 원유 도입 안정성 저하, 각 사별 대규모 투자를 통해 구축한 저유황유 설비 가동률 하락 등은 정유사의 리스크 요인이 될 수 있으므로 모니터링 필요
- 또한 본업인 정유업에 배치되는 탄소중립 이행과 ESG경영 확대 등의 외부환경 변화에 어떻게 대응하는지 여부에 따라 각 정유사의 중장기 경쟁력이 결정되므로 각사의 대응현황에 대한 차별화된 평가가 필요 

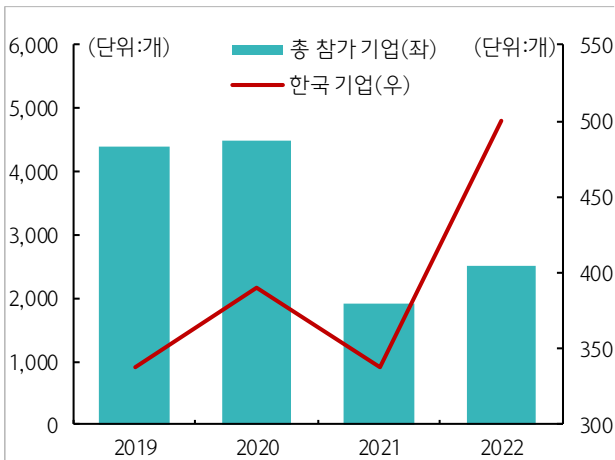
C26. 반도체 : CES 2022와 반도체 산업 전망

※ **Summary** : 세계 최대의 가전 전시회인 CES(Consumer Electronics Show)가 성황리에 진행되었으며, 특히 반도체 관련 기업들의 적극적 행보가 포착. 앞서 AMD와 NVIDIA 등 팹리스에 열세를 보였던 인텔이 첨단 신제품과 팹리스의 주력분야 시장 진출을 발표하고, AMD와 NVIDIA 역시 신제품 출시로 맞대응 하면서 향후 시스템 반도체 시장의 경쟁과 기술혁신이 가속화될 전망이다. 또한 반도체 기업과 이종 산업 간 폭 넓은 협력이 가시화 되면서, 향후 AI 반도체를 중심으로 첨단 시스템 반도체가 급속히 성장할 것으로 보이며, 이를 기반으로 자율주행차, 메타버스 등 유관 신산업도 빠르게 상용화될 가능성

■ 세계 최대의 소비자 가전전시회 CES 2022에서 주요 반도체 기업들의 적극적 행보 포착

- 세계 최대의 가전 전시회인 CES(Consumer Electronics Show) 2022가 올해 1월 성황리에 진행되었으며, 작년과 달리 오프라인 전시가 재개되고 참가 기업 수도 회복
 - 2021년 CES가 온라인으로만 진행된 것과 달리, 올해 CES는 온·오프라인 공동 진행 되었으며, 총 2,500여 기업이 참가, 전년(2,000여개 기업) 대비 참가 기업이 큰 폭으로 증가
 - 특히 올해 CES는 500개의 한국 기업이 참가하며 역대 최대치를 기록 (미국에 이어 2위)
- 특히 AMD, NVIDIA, 인텔 등 글로벌 시스템 반도체 핵심 기업들이 대거 참가하고 각종 신제품과 청사진을 발표하며 향후 반도체 산업 주요 이슈를 직간접적으로 제시
 - 과거 인텔이 주도하던 시스템 반도체 시장에서 엔비디아, AMD 등 팹리스 기업이 부상함에 따라 인텔 역시 관련 신제품을 공격적으로 출시하고, 팹리스 기업 역시 대응하는 양상
 - 한편 非 반도체 회사 SKT가 고효율 AI 반도체 사피온(SAPEON)을 출시하고 미국법인 설립 등 적극적인 향후 청사진을 발표하며 반도체 분야의 다채로운 이슈가 등장

그림9 | CES 기업 참가 수 ('19~'22)



자료 : 언론보도, 하나금융경영연구소

표2 | 주요 반도체 기업의 신제품 출시 (CES 2022)

| 기업명 | 주요 신제품 |
|----------|--|
| intel | · 노트북용 12세대 모바일 프로세서 출시 · 신형 아크 외장 GPU 출시 |
| nvidia | · 노트북용 GPU 신제품 출시 |
| AMD | · 라이젠 6000 시리즈 등 cpu 관련 제품 |
| Qualcomm | · MS와 공동으로 메타버스 AR칩 개발 발표 |
| SK 텔레콤 | · AI 반도체 사피온 공개 |

자료 : 언론보도, 하나금융경영연구소

■ 경쟁사의 핵심 시장 진출을 본격화하며 주요 시스템 반도체 기업 간 경쟁 격화 양상

- 작년 CES 2021에서 AMD, NVIDIA 등 팹리스 기업에게 맹공을 받았던 인텔이 절치부심하며 각종 신제품을 발표하였으며, 향후 팹리스 기업과의 경쟁이 재개될 전망
 - 지난 CES 2021에서 AMD의 수장 리사 수(Lisa Su)는 자사 신제품을 인텔과 직접 비교하며 자신감을 나타냈으며, 인텔의 핵심 고객인 MS와의 협력 역시 전략적으로 발표
 - 과거 무력한 모습을 보였던 인텔은 올 CES 2022에서 자율주행차용 반도체, 12세대 코어 모바일 프로세서 등을 발표하며 AMD 및 NVIDIA의 주력시장에 있어 경쟁 재개를 선언
- AMD 역시 인텔의 핵심 시장인 CPU 분야에서 신제품을 공격적으로 발표하고, NVIDIA는 주력 시장인 GPU 시장에서 존재감을 과시, 인텔의 GPU 시장 진입 견제
 - AMD가 발표한 신형 칩셋 ‘라이젠 6000’은 전작 대비 높은 배터리 및 그래픽 효율 PC 최적화 등을 특징으로 하며, 인텔이 신규 출시 한 12세대 코어 프로세서에 맞대응
 - NVIDIA는 GPU 플래그십 지포스 RTX 3090 Ti를 발표하며 인텔의 GPU 진입을 견제

■ 반도체 기업과 非반도체 기업 간 협력이 자율주행차 등 다방면에 걸쳐 논의

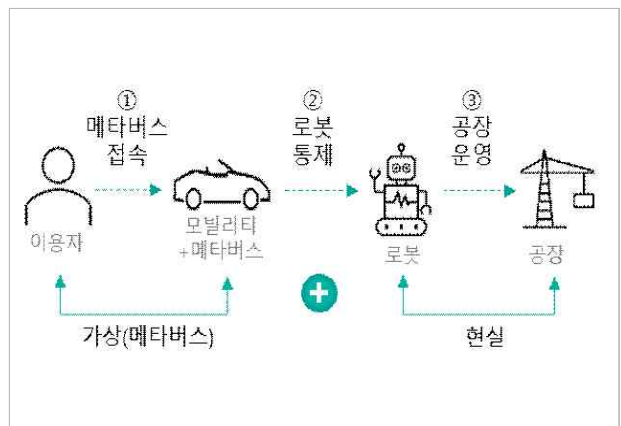
- 쉐프는 GM과의 협력을 통해 GM의 자율주행 기술 ‘울트라 크루즈’에 자사 반도체를 적용할 방침이며, 이번 협력을 계기로 쉐프는 자율주행 분야 진출을 본격화 할 전망
 - GM은 자사 울트라 크루즈에 쉐프가 개발한 첨단 반도체 ‘스냅드래곤 라이드’를 적용할 방침이며, 이를 통해 울트라 크루즈는 시스템 안정성이 대폭 개선될 전망
- 현대자동차는 모빌리티와 메타버스, 로봇이 연계된 메타모빌리티(Metamobility)와 메타팩토리(Metafactory)를 발표하고, 게임 엔진 설계 회사 Unity와 협업 공식화
 - 현대차의 메타모빌리티(Metamobility)는 모빌리티, 메타버스, 로봇의 융합으로, 모빌리티에서 로봇을 조작하여 공장 등 오프라인 현실 제어가 가능할 전망

표3 | CES 2022에서의 주요 기업 간 협력

| 협력 기업 | 주요 협력 내용 |
|-------------|---|
| SK 그룹 & 쉐프 | · 반도체, 5G등 ICT 분야 포괄적 협력 · 메타버스, 스마트팩토리 등 신산업 협력 |
| 르노, 볼보 & 쉐프 | · 쉐프의 스냅드래곤 콕핏을 협력사 자동차에 탑재하여 고사양 그래픽 및 AI 구동 추진 |
| 현대차 & 유니티 | · 메타모빌리티(Metamobility) 및 메타팩토리(Metafactory) 구축 협력 · 이외에도 메타버스 AI 반도체 기업과 협력 전망 |

자료 : 하나금융경영연구소

그림10 | 메타모빌리티(Metamobility) 개념



자료 : 현대차, 하나금융경영연구소

■ **업체 간 경쟁 심화로 AI반도체 등 시스템 반도체 분야의 기술 혁신 가속화 전망**

- AMD, NVIDIA 등 팹리스에 열세를 보였던 인텔이 첨단 반도체에 공격적인 투자와 혁신을 추진하며 시스템 반도체 업체 간 경쟁 심화와 기술 혁신이 가속화 될 전망
 - 인텔은 NAND 등 비주력 분야를 매각하고 시스템 반도체 분야에 역량을 집중하는 한편, 제조역량 고도화를 위해 파운드리 2.0을 선언하며 22조원 이상을 파운드리에 투자 할 계획
- 여기에 AMD와 NVIDIA 역시 AI 반도체를 비롯한 첨단 시스템 반도체에 공격적으로 투자하면서 향후 시스템 반도체 시장에서 AI 반도체가 주력으로 부상할 가능성
 - '20년 185억 달러에 불과했던 글로벌 AI 반도체 시장은 2022년부터 급격한 성장세를 보이며, 2030년에는 1,179억 달러까지 성장, 시스템 반도체의 주력으로 자리 잡을 전망
 - 현재 AI 반도체는 NVIDIA의 GPU가 주도권을 잡고 있으나, AMD와 인텔이 바짝 추격 중

■ **AI 반도체 등 첨단 반도체 혁신으로 메타버스, 자율주행차 등 신산업의 조속한 상용화 전망**


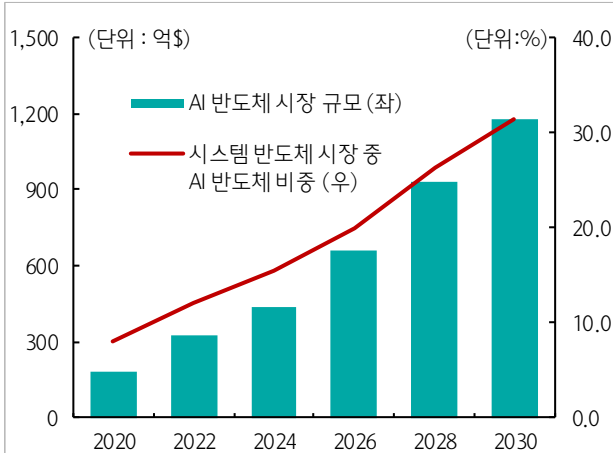
- 이처럼 시스템 반도체 업체들이 공격적인 투자와 혁신에 나서는 근본적인 이유는 자율주행차, AI, 메타버스 등 유관 신산업의 부상이 본격화 되고 있기 때문으로 풀이
 - Apple, MS, Tesla 등 글로벌 기술 기업들이 산업에 최적화된 반도체를 자체 설계하거나 팹리스에 위탁하면서 해당 산업에서의 기술혁신이 최근 들어 본격화 되는 양상
 - Tesla의 자율주행 상용화 역시 자체적인 시스템 반도체 설계와 팹리스와의 협력에 기인
- 특히 NVIDIA, AMD, 퀄컴 등 시스템 반도체의 핵심 팹리스 기업들이 적극적으로 메타버스 산업에 뛰어들고 있어, 향후 해당 산업의 급격한 혁신도 가시화 될 전망
 - 메타버스의 부상을 최초로 선언하였던 NVIDIA는 메타버스 제작 플랫폼 옴니버스(Omniverse)를 출시하고 AMD와 퀄컴 역시 메타버스 관련 칩 개발을 시작 

그림11 | AI 반도체 시장 규모 (글로벌)



자료 : 산업부, 하나금융경영연구소

표4 | 주요 반도체 기업의 메타버스 움직임

| 기업 | 메타버스 관련 움직임 |
|--|---|
|  NVIDIA | <ul style="list-style-type: none"> · 디지털 트윈 제작 플랫폼 옴니버스 출시 · GM과 협력하여 가상의 팩토리 운영 |
|  AMD | <ul style="list-style-type: none"> · Meta(舊 페이스북)와 협력하여 메타버스 플랫폼 및 데이터센터 전용 칩 개발 |
|  Qualcomm | <ul style="list-style-type: none"> · AR 플랫폼 (스냅드래곤 스페이스), XR 전용칩(스냅드래곤) 출시로 자사 중심의 메타버스 생태계 조성 중 |

자료 : Kis-Value, 하나금융경영연구소

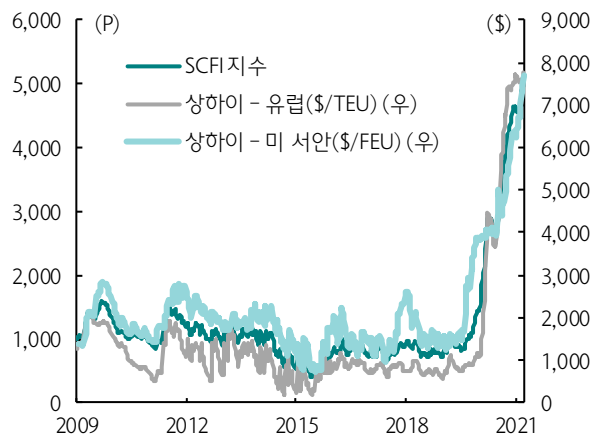
I. 해운 : 역대 최고치 운임에 힘입어 컨테이너 선사 '22년에도 양호한 실적 기대

※ **Summary** : 코로나19로 인한 항만 정체와 공급망 붕괴로 해상운임 강세가 지속되는 가운데, 최근 SCFI(상하이 컨테이너 운임지수)는 5,000P를 돌파하며 2009년 지수 발표 이후 최고치를 기록. 2022년 경기 성장률은 다소 둔화될 것으로 전망되나, 초과수요 상태 지속과 공급망 회복 시점 지연으로 인해 해상운임은 강세 속에서 하향 안정화가 이루어 질 것으로 예상. 한편, 화주들의 선복 확보 어려움으로 인해 현재 운임 고점에서의 장기계약이 증가할 것으로 보임에 따라, 해운선사들의 실적 하락폭은 운임 하락 수준에 비해 낮을 것으로 예상되어 2022년에도 양호한 수익성을 기록할 것으로 기대

■ SCFI(컨테이너선 운임지수) 5,000P 돌파하며, 2009년 발표 이후 역대 최고 수준 기록

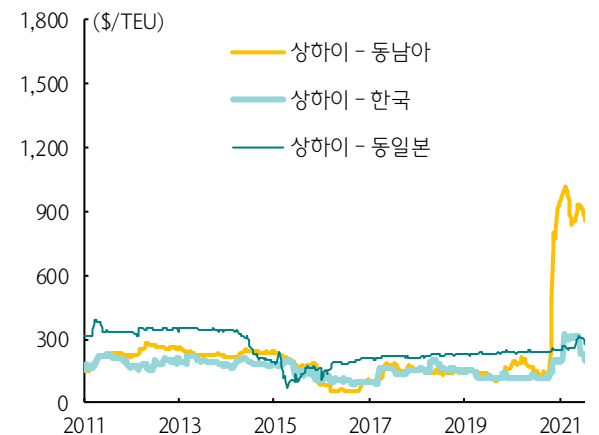
- 미국의 펜트업 소비 증가에 따른 소비재 물동량 증가와 미주 서안의 심각한 항만 체선 등으로 인해 미주 노선의 운임이 급등하며, SCFI 지수는 신고가 갱신
 - SCFI 지수 (P) : 2,571 ('21.3) → 3,785 ('21.6) → 4,644 ('21.9) → 5,047 ('21.12)
 - 미주 서안 운임 (\$/FEU) : 3,971 ('21.3) → 4,716 ('21.6) → 6,322 ('21.9) → 7,681 ('21.12)
- 아시아 역내 물동량 증가와 더불어 낮은 백신 보급률에 따른 항만 운영 마비 등으로 인해 동남아시아 노선을 중심으로 근해 운임도 대체로 상승하는 양상을 보임
 - 동남아 노선 운임 (\$/TEU) : 883 ('21.3) → 912 ('21.6) → 951 ('21.9) → 1,489 ('21.12)
- 코로나19 이후 선박의 대형화 추세와 달리 중소형 컨테이너선 수요가 확대되며, 중소형 컨테이너선의 운임 및 중고선가 급등하는 양상 보임
 - 2,500 TEU 5Y 중고선가 (mil \$) : 26.0 ('21.3) → 36.0 ('21.6) → 46.0 ('21.9) → 46.0 ('21.12)

그림12 | SCFI 지수 및 원양 운임 추이



자료 : Clarkson

그림13 | SCFI 근해 운임 추이



자료 : Clarkson

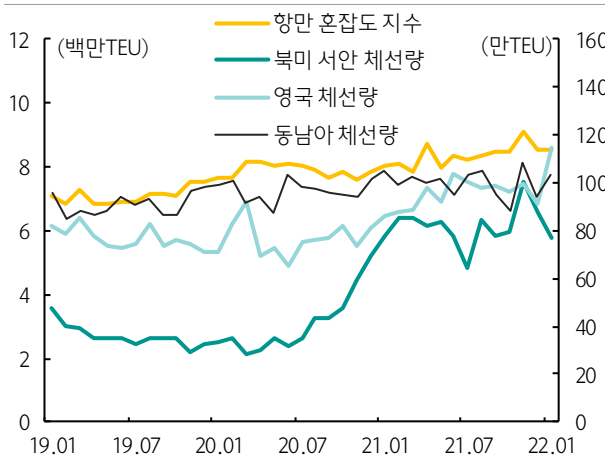
■ 변이 바이러스 확산에 의한 주요 항만 정체로 병목현상 심화되며 운임 강세 지속

- 2021년 8월 이후 델타 변이 바이러스 확산됨에 따라 제조업의 Lock down 및 항만에 서의 인력 부족으로 인한 마비로 체선량이 증가하며 주요 항만의 병목현상 심화
 - 美 서안 체선량(1,000 TEU) : 855 ('21.2) → 836 ('21.5) → 848 ('21.8) → 1,008 ('21.11)
- 미국은 코로나19에 따른 트럭 노동자 감소와 수출입 물량의 불균형으로 인해 CY에 장치 중인 컨테이너는 증가하였고, 노후화된 인프라로 물량 처리 지체되며 체선 증가
- 오미크론의 확산으로 항만 정체가 심화되며 컨테이너 호황이 연장될 것으로 전망되어, 운임 하락 시점이 지연되며 컨테이너 선사의 실적은 양호할 것으로 기대

■ 전 세계 GDP 성장과 상품 교역량 증가 전망에 따라 전반적인 수급 상황도 우호적인 상황

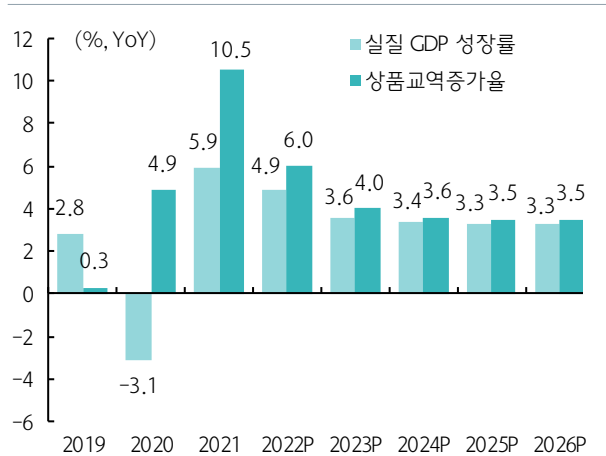
- IMF는 2022년 전 세계 실질 GDP와 상품교역량의 성장 폭은 다소 둔화될 것으로 전망 하였고, 이에 따라 컨테이너 수요는 견조한 증가세를 지속할 것으로 보이며 낮은 수준의 신조선 유입으로 안정적 시황 기대
 - 전 세계 상품교역 증가율 추이(% YoY) : 0.3('19) → 4.9('20) → 10.5('21) → 6.0('22(P))
 - 2022년 예상 컨테이너 선대 증가율 3.8%, 컨테이너 물동량 증가율 4.2%로 초과 수요 상태 전망
- 벌크 시장은 수요 둔화와 운임하락에도 양호한 시황을 유지할 것으로 보이나, 유조선의 경우 제한적 수준의 완만한 해소, 제품운반선은 비교적 양호한 수준의 시황 개선 전망
 - 2022년 예상 벌크 선대 증가율 1.6%, 벌크 물동량 증가율 2.2%로 수요가 공급을 앞설 것으로 전망
 - 2022년 예상 탱커 선대 증가율 2.2%, 탱커 물동량 증가율 8.3%로 회복세 전환될 것으로 전망

그림14 | 항만 체선 추이



자료 : Clarkson

그림15 | IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료 : IMF

주 : 상품교역증가율은 세계 상품 수출증가율과 상품 수입증가율 평균치로 계산

■ **해운사의 2022년 영업이익은 2021년 수준보다는 다소 낮으나 양호한 실적 이어갈 것으로 전망**

- 컨테이너 운임 상승에 따라 글로벌 컨테이너 선사들의 영업이익률은 전반적으로 상승
 - HMM은 운임 상승폭이 가장 큰 북미 노선의 선대 투입 비중이 높아 가장 큰 폭의 수익성 개선 기록
- 병목현상에 따른 공급 부족으로 화주들의 선복 확보가 어려워짐에 따라, 선·화주간 장기계약이 증가하여 운임 하향 안정화 전망에도 양호한 수익성 이어갈 것으로 전망
 - 현재 고점에서의 장기계약을 통해 향후 운임 하락에 따른 시황 악화에도 안정적 수익성 확보 가능
 - Maersk의 경우 장기계약 비중이 20% 증가하였으며, 컨테이너 선사 전반적으로 유사한 흐름 보임
- 한편, 유가 상승에 따라 운항 비용 부담은 증가할 것으로 예상되나 운임 상승분으로 상쇄할 수 있을 것으로 보여 선사의 수익성에 미치는 영향은 제한적일 것으로 보임
 - 2021년 12월 전년동기 대비 벙커C유(HSFO)가 38.6% 상승한 반면, SCFI는 99.9% 상승

■ **한편, 2023년에는 신조선 대량 유입에 따른 공급과잉 우려로 수급 환경에 대한 모니터링 필요**


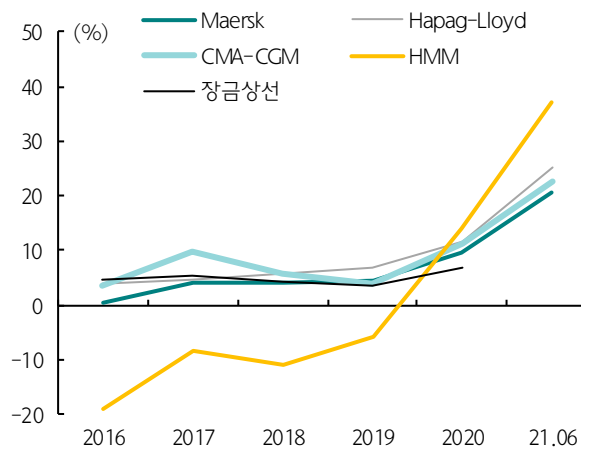
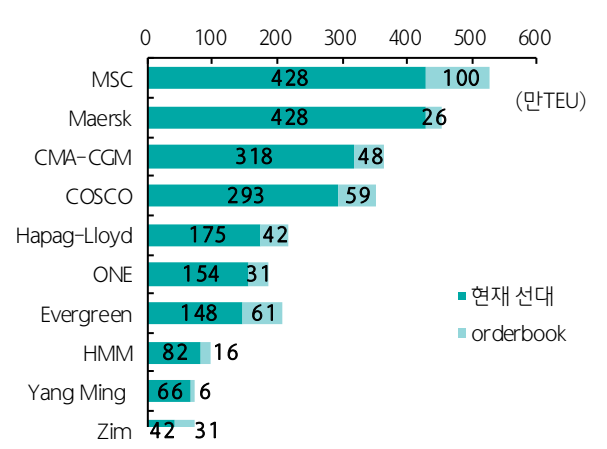
- 2020년 하반기부터 이어진 활황으로 인해 2021년 한해에 걸친 대량 발주가 이어졌으며, 글로벌 대형 컨테이너 선사 간의 선대 확장 경쟁 심화
 - MSC의 대량 발주로 50년만에 글로벌 해운 1위 기업이 Maersk에서 MSC로 변경
 - 컨테이너 선사별 발주잔량(10,000TEU) : MSC 108.9, Maersk 31.9, CMA-CGM 46, HMM 16.1
- 2021년 대량 발주된 선박은 2023년과 2024년에 시장에 유입될 예정으로 현재의 수급 불균형의 이점을 누릴 수 있는 기간은 2~3년에 불과하여 추후 운임 하방 압력 우려
 - 전 세계 컨테이너선 인도량(1,000TEU) : 1,081('21) → 950('22) → 2,305('23) → 2,117('24) 

그림16 | 국내외 해운사 영업이익률 추이



자료 : Moody's, Dart

그림17 | 글로벌 컨테이너 선대 현황



자료 : Alphaliner
주 : 2022년 1월 기준

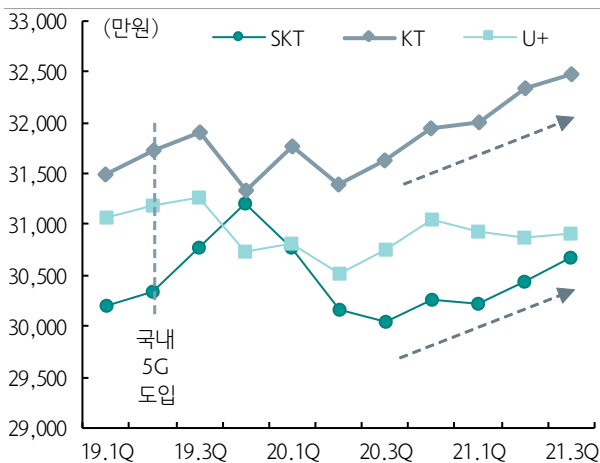
J. 통신서비스 : ARPU 상승과 제한적인 CAPEX 투자로 실적 개선세

통신사의 매출 및 수익 증가 요인인 ARPU는 증가하는 반면, 비용 증가 요인인 CAPEX 투자는 비교적 제한적으로 이루어지고 있음. 2021년 5G 가입자 증가로 국내 통신 3사의 3분기 ARPU는 평균 1.8%(YoY) 상승. 탈통신 기조 하에서 CAPEX 투자는 3분기 누적 15.8%(YoY) 감소. 네트워크 수요 증가 하에서 제한적인 CAPEX 투자, ARPU 상승 등 수익 개선 요인이 더해지면서 2021년 3분기 누적으로 통신 3사 합산 매출액은 3.3%, 영업이익은 22.4%(YoY) 증가. 향후에도 본업인 통신 서비스 실적은 안정적으로 유지되는 가운데, AI, 메타버스, 헬스케어 등 탈통신 성과에 따라 업체별 차별화가 나타날 전망

■ 5G 보급률 상승에 따라 ARPU는 상승한 반면 탈통신 기조 하에서 CAPEX 투자는 감소

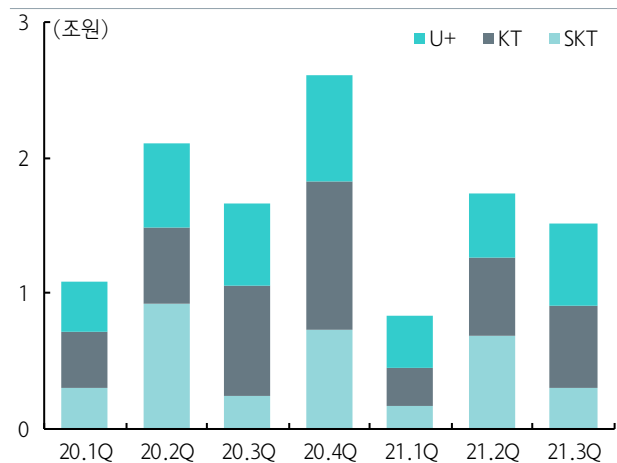
- 통신사의 매출, 수익 증가 요인인 ARPU²⁾는 5G 가입자 증가로 상승하는 반면, 통신 기술 교체 시기 비용 증가 요인인 CAPEX 투자는 제한적으로 이루어지는 상황
- 5G 가입자는 단말기 확대에 따라 2021년 11월말 2천만명을 넘어서며 확산세를 보이고 있으며, 이에 따라 통신3사 ARPU는 지난해 3분기 전년동기대비 평균 1.8% 상승
 - 2021년 3분기, 통신 3사의 ARPU는 SK텔레콤 30,669원, KT 32,476원, LG U+ 30,912원으로 각각 전년동기대비 각각 2.1%, 2.7%, 0.5% 상승
- 탈통신 기조 하에서 5G 인프라에 대한 투자는 제한적으로 이루어지는 추세로 2021년 3분기 누적 통신3사의 CAPEX 투자액은 4.1조원으로 전년동기대비 15.8% 감소
 - 통신 3사의 2021년 3분기 누적 CAPEX 투자액은 SKT(무선통신망) 1.2조원, KT 1.5조원, LG U+ 1.5조원으로 전년동기대비 각각 -21.5%, -17.9%, -8.3%의 증감률 기록

그림18 | 통신 3사 ARPU 추이



자료 : 각사

그림19 | 통신 3사 CAPEX 투자 추이



자료 : 각사

2) ARPU : Average Revenue Per User, 서비스 가입자당 평균 수익

■ 네트워크 수요 확대되는 가운데 수익 개선 요인이 더해지면서 통신 3사의 재무 실적은 개선세

- 코로나19로 인해 통신 네트워크 수요가 확대된 상황에서 5G 가입자 증가, 투자 감소, 수익 증가 등 긍정적 요인이 더해지면서 통신 3사의 재무 실적은 개선세를 나타냄
- 2021년 무선통신, 초고속인터넷 등 전반적인 서비스 매출 증가에 따라 통신 3사 합산 매출액은 2021년 3분기 누적 32.2조원으로 전년동기 대비 3.3% 증가
 - 2021년 3분기 누적 통신 3사 매출액 증가율 : SKT 3.2%, KT 4.0%, LG U+ 2.6%
- 제한적인 CAPEX 투자, ARPU 상승, 마케팅 과열 억제 등의 수익 개선 요인에 따라 통신 3사 합산 영업이익은 2021년 3분기 누적 전년동기대비 22.4% 증가
 - 2021년 3분기 누적 통신 3사 영업이익 증가율 : SKT 28.6%, KT 17.6%, LG U+ 20.6%
 - 이에 따라 영업이익률도 개선되면서 SKT 7.1%, KT 8.4%, LG U+ 10.6% 기록

■ 통신서비스 실적이 안정적으로 유지되는 가운데 탈통신 성과에 따른 업체별 차별화 전망


- 국내 통신 3사 모두 탈통신 전략을 내세우고 있는 만큼, 향후에도 과열 경쟁이 나타날 가능성은 제한적으로 통신서비스 부문은 양호한 실적을 유지할 전망
 - 5G 가입자 수도 지속적으로 증가하면서 ARPU 및 재무 실적에 긍정적으로 작용할 전망
- 최근 통신 3사는 AI, 메타버스, 헬스케어 등 비통신 분야에 대한 투자를 증가시키고 있으며, 신사업 성과에 따라 통신사 별로 차별화된 실적을 나타낼 전망
 - SKT : SK 스퀘어 분사, 하이닉스 협력 등으로 구독, 메타버스, AI 등 신기술 분야 강화
 - KT : 디지코(디지털기업) 선언 이후, AI, 빅데이터, 클라우드, 헬스케어 등 강화
 - LG U+ : 다른 분야 사업자와의 협력을 통해 미디어, IoT, 디지털 솔루션 부문 강화 

표5 | 통신 3사 재무 실적 추이

| 재무 실적 | 통신사 | 19.3Q 누적 | 20.3Q 누적 | 21.3Q 누적 |
|--------------|-------|----------|----------|----------|
| 매출액 (조원) | SKT | 13.6 | 13.3 | 13.7 |
| | KT | 9.4 | 9.1 | 9.5 |
| | LG U+ | 8.6 | 8.8 | 9.0 |
| 영업이익률 (%) | SKT | 5.0 | 5.7 | 7.1 |
| | KT | 5.3 | 7.4 | 8.4 |
| | LG U+ | 9.7 | 9.0 | 10.6 |

자료 : 각사

표6 | 통신 3사의 탈통신 전략

| 통신사 | 내용 |
|-------|---|
| SKT | - 'SK스퀘어'를 인적분할 후 구독 경제(T우주), 메타버스 플랫폼(이프렌드) 등을 확대 |
| | - 그룹사 하이닉스(반도체 제조업)와 협업하여 국내 최초의 데이터센터용 시칩 '사피온X200'를 개발 |
| KT | - 디지코(디지털기업)로의 전환을 선언하고 ABC(AI, Big Data, Cloud)를 통해 비통신 비중을 확대할 계획 |
| | - 헬스케어(미국 전자약 '뉴로시그마' 500만 달러 투자), UAM('UAM 팀코리아' 발족) 등도 확대 |
| LG U+ | - 미디어 콘텐츠 부문 확대를 위해 글로벌 OTT 플랫폼인 넷플릭스, 디즈니+ 등과 제휴 |
| | - B2B 영역 강화를 위해 국내 중소기업 사물인터넷(IoT) 사업자와의 협력 강화 |

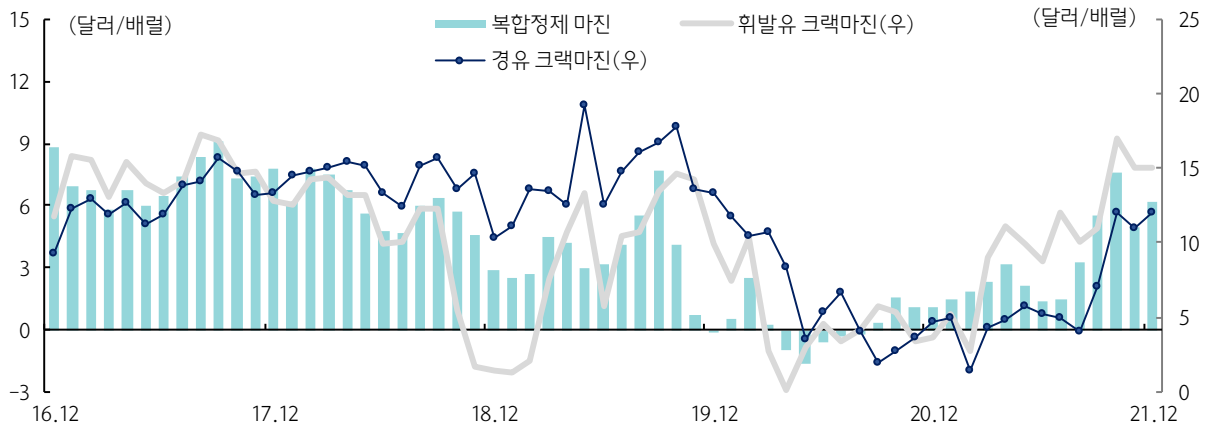
자료 : 언론자료 취합

산업별 주요 지표

정유(C19) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 활황 **둔화**

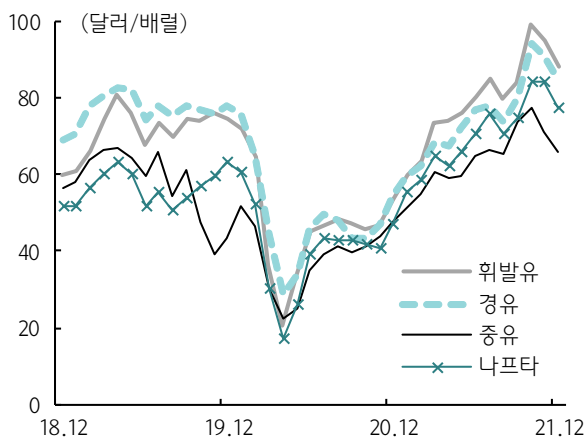
그림21 | 정제마진 추이



자료: 페트로넷

| 정제마진 | 21.06 | 21.07 | 21.08 | 21.09 | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 복합정제마진 | 1.4 | 1.5 | 3.2 | 5.6 | 7.6 | 4.9 | 6.2 | ▲24.5 | ▲459.1 |
| 휘발유 크랙마진 | 8.8 | 12.0 | 10.0 | 11.0 | 17.0 | 14.9 | 15.0 | ▲0.7 | ▲305.4 |
| 정유 크랙마진 | 5.2 | 5.0 | 4.0 | 7.0 | 12.0 | 11.0 | 12.0 | ▲9.1 | ▲155.3 |

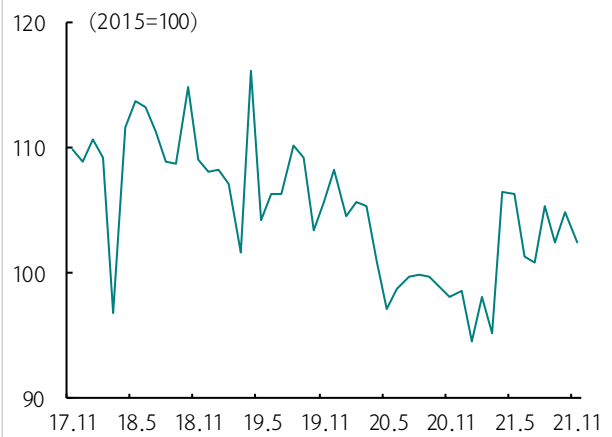
그림22 | 석유정제품 가격 추이



자료: 페트로넷

| 주요 제품 가격 | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 휘발유 | 99.0 | 95.0 | 88.0 | ▼7.4 | ▲64.5 |
| 경유 | 94.0 | 91.0 | 85.0 | ▼6.6 | ▲56.0 |
| 중유 | 77.6 | 71.1 | 65.8 | ▼7.5 | ▲38.8 |
| 나프타 | 84.3 | 84.0 | 77.6 | ▼7.6 | ▲65.1 |

그림23 | 국내 석유정제품 가동률 지수



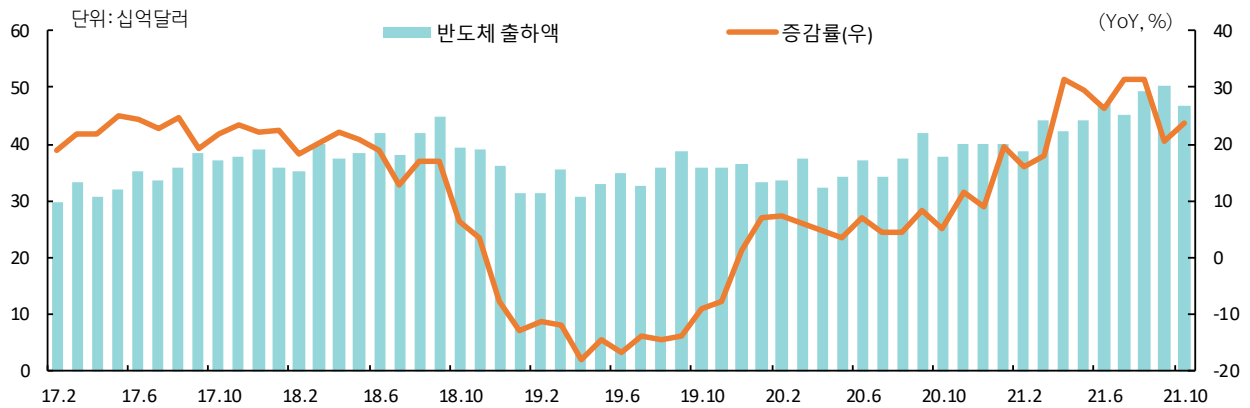
자료: 페트로넷

| 석유 정제품 가동률 지수 | 21.9 | 21.10 | 21.11 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|---------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 지수 | 102.4 | 104.9 | 102.4 | ▼2.4 | ▲4.3 |

전 세계 반도체(C26) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 **활황** 둔화

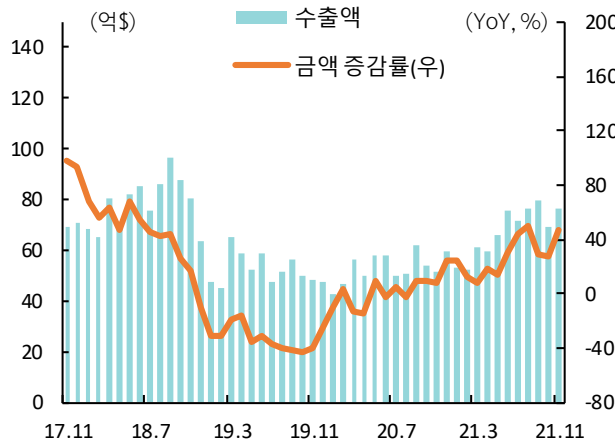
그림24 | 전 세계 반도체 출하 (매출액 기준)



자료: WSTS

| 전 세계 반도체 출하 (십억달러) | 21.04 | 21.05 | 21.06 | 21.07 | 21.08 | 21.09 | 21.10 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 전세계 | 42.31 | 44.16 | 47.11 | 45.05 | 49.28 | 50.42 | 46.68 | ▼ 7.4 | ▲ 45.0 |
| 북미 | 8.50 | 9.40 | 10.10 | 9.75 | 10.94 | 11.40 | 10.60 | ▼ 7.0 | ▲ 52.3 |
| 유럽 | 3.80 | 3.70 | 4.00 | 3.71 | 3.95 | 4.34 | 4.07 | ▼ 6.2 | ▲ 55.6 |
| 아시아 | 29.94 | 31.02 | 32.87 | 31.49 | 34.37 | 34.65 | 31.99 | ▼ 7.7 | ▲ 41.5 |

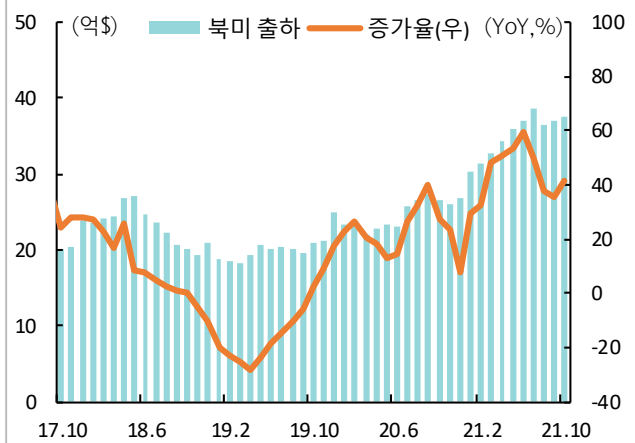
그림25 | 반도체 수출 실적



자료: 산업통상자원부

| 수출 실적 (억\$) | 21.09 | 21.10 | 21.11 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|-------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 전체 | 122.3 | 112.3 | 120.9 | ▲ 7.7 | ▲ 39.4 |
| 메모리 | 79.5 | 69.5 | 76.4 | ▲ 9.9 | ▲ 47.2 |
| 비메모리 | 42.80 | 42.80 | 44.50 | ▲ 4.0 | ▲ 27.9 |

그림26 | 북미 반도체 장비 출하



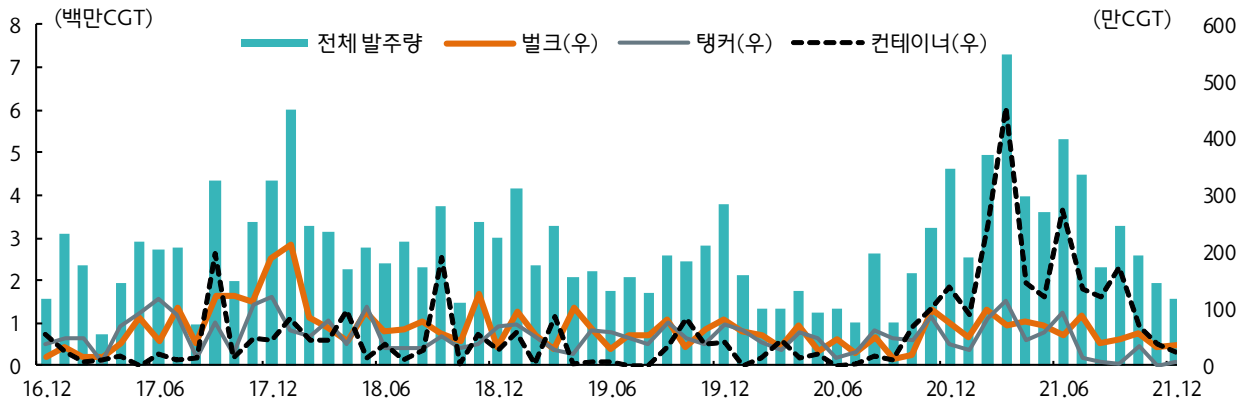
자료: SEMI

| 북미 장비 출하 | 21.08 | 21.09 | 21.10 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|-----------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 출하액 (억\$) | 36.5 | 37.1 | 37.4 | ▲ 0.8 | ▲ 41.1 |
| 증가율 (%) | 37.6 | 35.5 | 41.3 | - | - |

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 **회복** 안정 활황 둔화

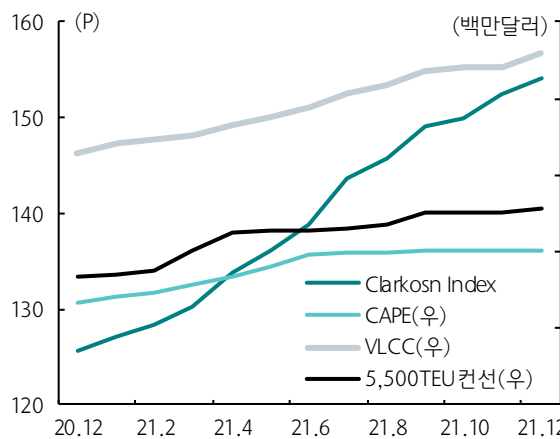
그림 27 | 전 세계 선박 발주량(선종별)



자료: Clarkson

| 선종별 발주량 (만 CGT) | 21.06 | 21.07 | 21.08 | 21.09 | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 전체 발주량 | 531 | 450 | 232 | 329 | 258 | 194 | 156 | ▼ 19.6 | ▼ 66.4 |
| 컨테이너 | 274 | 134 | 1200 | 173 | 68 | 36 | 24 | ▲ 17.6 | ▼ 50.3 |
| 벌크 | 55 | 87 | 38 | 45 | 56 | 32 | 37 | ▼ 33.7 | ▼ 82.6 |
| 탱커 | 93 | 13 | 5 | 2 | 36 | 0 | 5 | - | ▼ 86.8 |

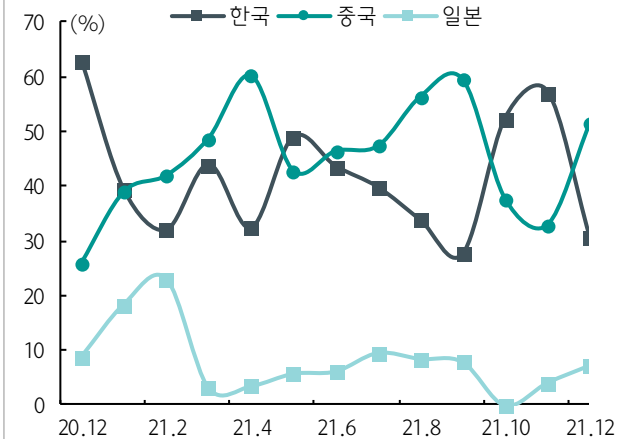
그림 28 | Clarkson 신조선가 지수



자료: Clarkson

| 선가지수 (P) 및 선가 (mil \$) | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|---------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Clarkson Index | 150 | 152.4 | 154.2 | ▲ 1.2 | ▲ 22.8 |
| CAPE | 60.3 | 60.3 | 60.5 | ▲ 0.4 | ▲ 30.1 |
| VLCC | 108.0 | 108.0 | 112 | ▲ 3.7 | ▲ 31.0 |
| 5,500TEU 컨선 | 70.0 | 71.0 | 71 | ▲ 1.4 | ▲ 32.7 |

그림 29 | 국가별 상선 수주점유율



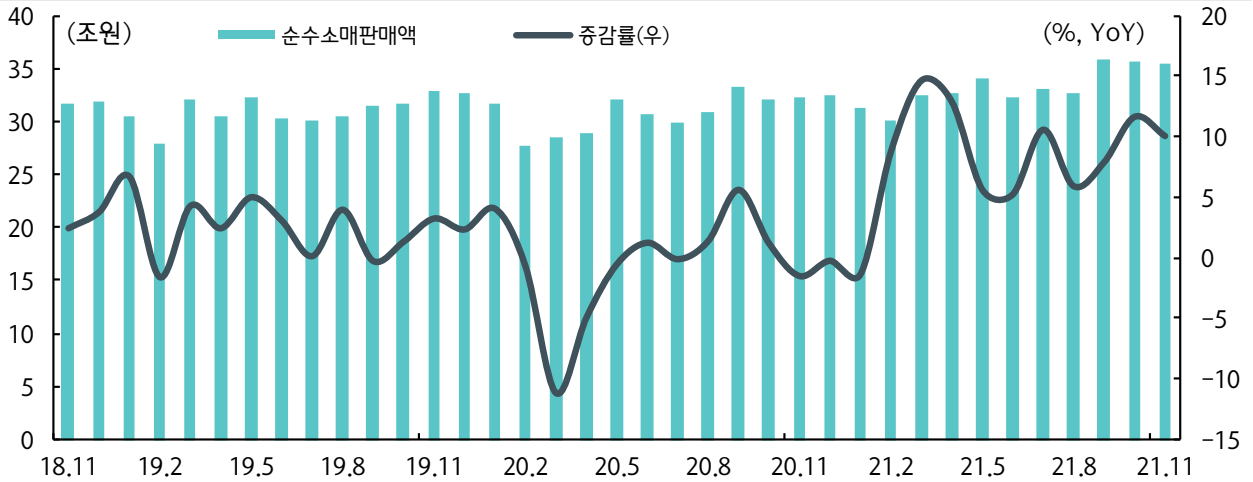
자료: Clarkson

| 수주 점유율 (%) | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(P) | 전년비(P) |
|------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 한국 | 52.4 | 57.3 | 30.9 | ▼ 26.4 | ▼ 32.0 |
| 중국 | 37.8 | 33.0 | 51.5 | ▲ 18.6 | ▲ 25.5 |
| 일본 | 0 | 4.1 | 7.3 | ▲ 3.2 | ▼ 1.7 |
| 합산 | 90.2 | 94.3 | 89.7 | ▼ 4.7 | ▼ 8.1 |

유통(G) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 **회복** 안정 활황 둔화

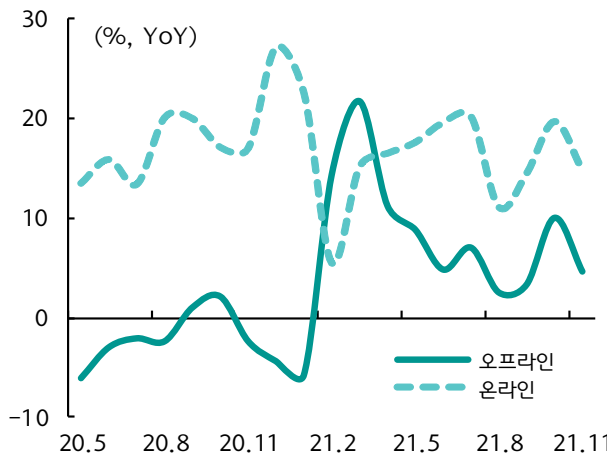
그림30 | 순수소매판매액 추이



자료: 통계청

| 소매판매액 (조원) | 21.5 | 21.6 | 21.7 | 21.8 | 21.9 | 21.10 | 21.11 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|------------|------|------|------|------|------|-------|-------|--------|--------|
| 순수소매 | 34.0 | 32.2 | 33.1 | 32.7 | 35.9 | 35.7 | 35.5 | ▼0.7 | ▲13.4 |
| 백화점 | 2.9 | 2.6 | 2.4 | 2.4 | 3.0 | 3.3 | 3.3 | ▲0.5 | ▲39.5 |
| 대형마트 | 2.9 | 2.7 | 3.0 | 3.0 | 3.2 | 2.9 | 2.5 | ▼12.4 | ▼18.4 |
| 전문소매 | 11.0 | 10.5 | 10.5 | 10.2 | 11.6 | 11.8 | 11.7 | ▼1.3 | ▲23.5 |

그림31 | 주요 오프라인 업체들의 매출 동향

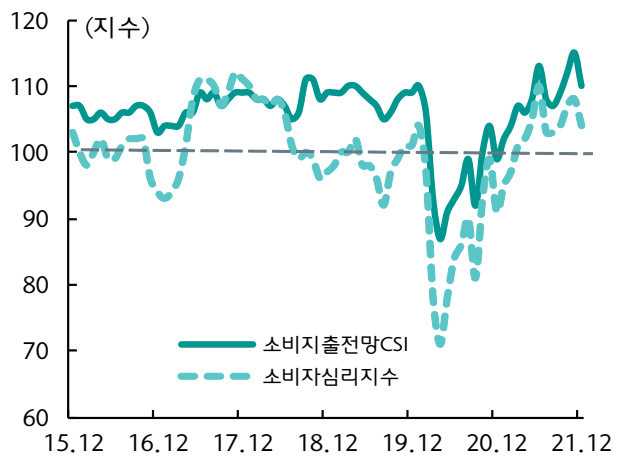


주: 오프라인-편의점(3사), SSM(4사), 백화점(3사), 대형마트(3사)
 온라인-온라인판매중개(4사), 온라인판매(9사)

자료: 산업통상자원부

| 온·오프라인 매출 동향(%, YoY) | 21.9 | 21.10 | 21.11 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----------------------|------|-------|-------|--------|--------|
| 오프라인 | 3.3 | 10.0 | 4.6 | ▼5.4 | ▲7.0 |
| 온라인 | 14.5 | 19.7 | 14.8 | ▼4.9 | ▼2.2 |

그림32 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



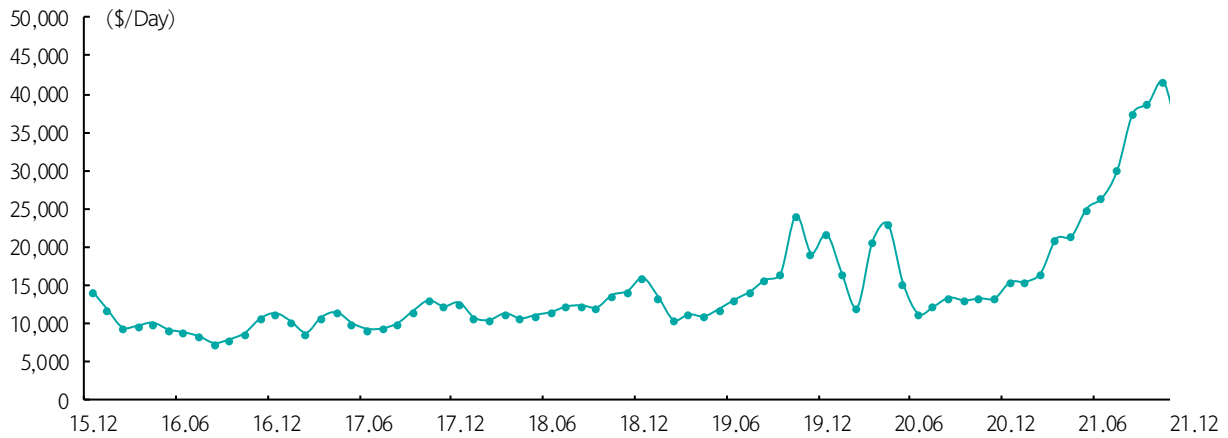
자료: 통계청

| 심리 지수 (지수) | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(P) | 전년비(P) |
|------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 소비지출전망CSI | 112 | 115 | 110 | ▼5.0 | ▲11.0 |
| 소비자심리지수 | 107 | 108 | 104 | ▼4.0 | ▲13.0 |

해상운송(I. 운수) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 회복 안정 **활황** 둔화

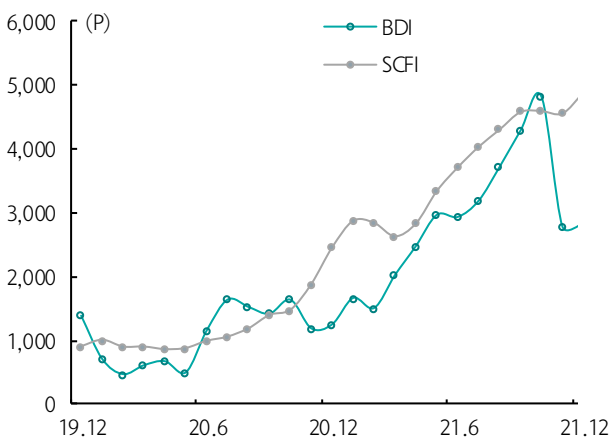
그림33 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)



자료: Clarkson

| 운임 지수 (\$/Day) | 21.06 | 21.07 | 21.08 | 21.09 | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Clarksea Index | 26,325 | 29,967 | 37,395 | 38,671 | 41,582 | 35,132 | 36,001 | ▲ 2 | ▲ 135 |

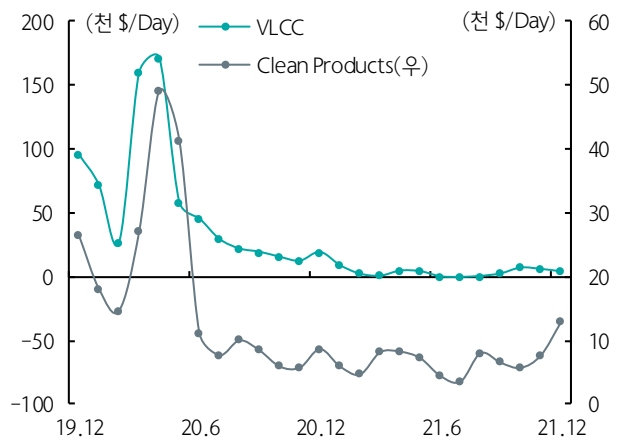
그림34 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

| 운임 지수 (P) | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|-----------|-------|-------|-------|--------|---------|
| BDI | 4,820 | 2,780 | 2,832 | ▲ 1.9 | ▲ 127.7 |
| SCFI | 4,600 | 4,561 | 4,887 | ▲ 7.1 | ▲ 99.0 |

그림35 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

| 운임 (\$/Day) | 21.10 | 21.11 | 21.12 | 전월비(P) | 전년비(P) |
|----------------|-------|-------|--------|--------|--------|
| VLCC | 6,736 | 5,646 | 3,804 | ▼ 32.6 | ▼ 80.0 |
| Clean Products | 5,817 | 7,753 | 12,907 | ▲ 66.5 | ▲ 47.6 |

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>