

2023 2월 8일 제2호
연구위원 황규안
연구위원 김영준
연구위원 안혜영
연구위원 오유진
수석연구원 우창희
연구위원 김중현

HIF월간 산업 이슈 (2월)

Monthly Industrial Issue

산업별 주요 이슈

경제 수출부진, 상반기까지 지속될 전망

- 주요국 경기둔화와 주력 수출 품목의 단가하락, 기저효과 등으로 수출 감소세는 상반기까지 지속될 전망이며, 하반기 이후 글로벌 수요회복과 반도체 단가하락 진정으로 수출 회복이 기대
- 중국 산업구조 고도화와 미·중 무역 갈등 등의 구조적인 요인으로 對중국 수출이 뚜렷하게 감소하고 있어서 이에 대한 모니터링과 대응이 필요

석유화학 주요국 경기 회복 지연과 수출 단가 하락으로 수출 감소세 지속

- 글로벌 경기 둔화에 따른 주요산업 경기 부진, 최대 수출국 중국의 대규모 증설에 따른 자금을 상승, 유가하락세에 따른 가격 하방 압력 등으로 22년 하반기 이후 석유화학 수출 감소세 지속 중
- 단기간 내 글로벌 경기 회복을 기대하기 어려운 상황으로 산업 중간재인 석유화학 수요 회복은 제한적이며, 23년에 유가도 전년대비 낮은 수준을 유지할 것으로 보여 수출 감소세는 이어질 전망

자동차 양호한 수출 흐름을 이어가고 있으나, 부정적인 외부 여건으로 향후 여정 험난

- 국내 자동차 수출은 반도체 수급이 다소 완화되기 시작한 '22년 하반기부터 늘어나기 시작하여 '22년 12월 월간 역대 최고를 기록하였으며, 금년 1월에도 증가세가 유지되는 등 양호한 흐름
- 다만, '23년 국내 자동차 수출은 주요국 경기 침체 우려 및 미국 IRA 영향 본격화, 수요 촉진을 위한 글로벌 완성차 기업 간 가격 경쟁 심화 등 부정적인 대외여건으로 전년대비 둔화될 전망

반도체 2023년 1월 반도체 수출이 크게 부진하며 불안한 출발 보여

- 1월 반도체 수출은 IT 세트 수요 감소와 반도체 가격 하락 등의 영향으로 전년동월대비 44.5% 감소한 60억달러를 기록했고, 전체 수출에서 반도체가 차지하는 비율도 13%까지 급락
- 반도체 제조 업체들의 실적 또한 크게 악화됐고 감소, 투자 축소 등 시장 상황에 적극 대응중이며 미 연준의 비둘기파적 발언, 중국의 리오프닝 등 매크로 안정 시 상반기 변곡점 기대

조선 수주-인도 시차로 인해 2023년 선박 수출 반등 본격화

- '16년 해운 수급 불균형에 따른 운임 약세와 전 세계적인 저성장 기조로 인해 신조선 수주가 감소하였고 선가도 하락함에 따라 '18년부터 선박 건조량이 급감하였고 수출액 역시 감소
- 그러나 '20년 4분기 이후 운임 강세와 러-우 전쟁, 카타르 프로젝트 등으로 인해 신조선을 대량 수주하였고, 해당 물량이 '23년부터 순차적으로 인도되면서 '25년까지 선박 수출은 양호할 전망

■ 건설 국내 수주 위축의 돌파구로 여겨지는 해외 건설

- 주택 시장 침체에 따른 국내 수주 위축이 불가피한 가운데 건설사들은 해외 건설 수주 확대를 돌파구로 여기고 있으며 정부의 지원 역시 강화되고 있어 예년 대비 해외 수주는 증가할 전망
- 고유가에 따른 중동지역 수주 확대가 기대되는 가운데 사우디 '네옴시티' 프로젝트는 규모가 큰 만큼 매력적이나 고위험 사업인 투자개발형으로 진행되어 신중한 접근이 필요

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

경제 : 수출 부진, 상반기까지 지속될 전망

석유화학 : 주요국 경기 회복 지연과 수출 단가 하락으로 수출 감소세 지속

자동차 : 양호한 수출 흐름을 이어가고 있으나, 부정적인 외부 여건으로 향후 여정 험난

반도체 : 2023년 1월 반도체 수출이 크게 부진하며 불안한 출발 보여

조선 : 수주-인도 시차로 인해 2023년 선박 수출 반등 본격화

건설 : 국내 수주 위축의 돌파구로 여겨지는 해외 건설

I. 경제 : 수출부진, 상반기까지 지속될 전망

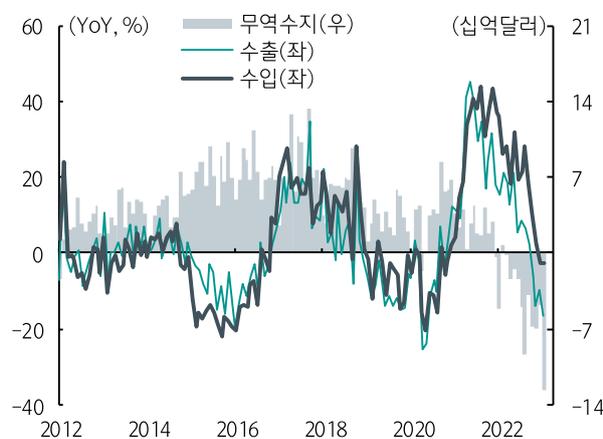
연구위원 김영준 kimekono@hanafn.com

※ **Summary** : 글로벌 수요둔화와 반도체 수출단가 하락, 中 코로나 확산 등으로 반도체 및 對중 수출이 급감하면서 4개월 연속 수출이 감소했으며, 무역수지는 통계 작성 이래 최대의 적자를 기록. 경기에 민감한 중간재와 IT 제품의 수출부진이 두드러졌으며, 공급제약 완화와 신제품 출시 등으로 자동차와 무선통신기기 등은 수출이 상대적으로 양호한 모습을 보임. 글로벌 경기둔화와 주력 수출 품목의 단가하락, 기저효과 등으로 수출 감소세는 상반기까지 지속될 전망이며, 하반기 이후 글로벌 수요회복과 반도체 단가하락 진정으로 수출 회복이 기대. 한편 중국 산업구조 고도화와 미·중 무역 갈등으로 對중국 수출이 감소하고 있어서 이에 대한 모니터링 필요

■ 반도체 및 對중국 수출 급감으로 4개월 연속 수출 감소세 지속

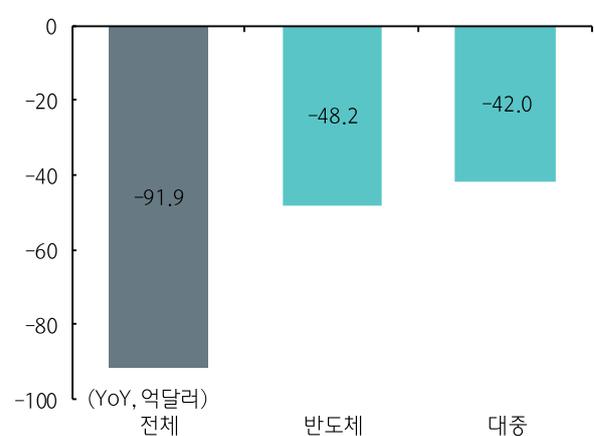
- 2023년 1월 수출이 462.7억 달러로 전년동기대비 16.6% 감소, 4개월 연속 감소세 지속
 - 수입(586.6억 달러)도 전년동기대비 2.6% 감소했으며, 무역수지는 126.9억 달러 적자로 1967년 통계 작성 이래 최대 규모 월간 적자를 기록
- 수출부진은 글로벌 경기둔화와 수출단가 하락으로 주력 수출품목인 반도체 수출이 급감하고, 중국내 코로나 확산과 춘절 등으로 對중국 수출이 큰 폭으로 감소한 영향이 큼
 - 전체 수출 감소량(91.9억 달러) 중 반도체(48.2억 달러) 및 대중(42억 달러) 수출 감소가 차지하는 기여도가 각각 52.4%(반도체), 45.7%(대중수출)에 달함
- 설 연휴에 따른 조업일수 감소(0.5일)와 작년 1월 수출이 역대 최대(554.7억 달러)를 기록한 데 따른 기저효과도 수출부진에 영향

그림1 | 수출입 증가율 및 무역수지



자료: 산업통상자원부

그림2 | 전년동월대비 1월 수출 감소폭 비교



자료: 산업통상자원부

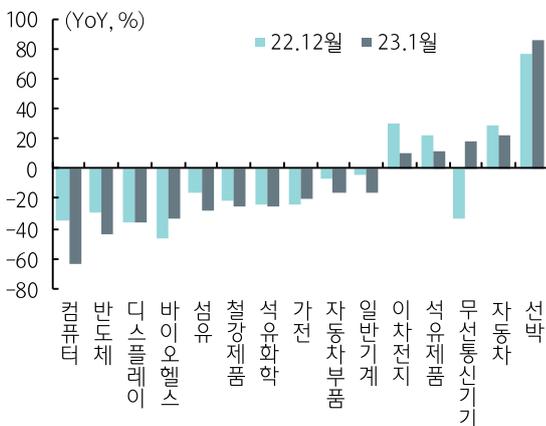
■ 주요 품목과 주요 지역에 대한 수출이 대부분 크게 위축

- 품목별로 반도체(-44.5%) 이외에 경기에 민감한 중간재 제품인 철강(-25.9%), 석유화학(-25.0%), 일반기계(-15.8%)와 IT 품목인 디스플레이(-36.0%), 컴퓨터(-63.8%), 가전(-19.9%)의 수출 감소폭이 크게 나타남
 - 반면 자동차(+21.9%), 무선통신기기(+17.9%), 선박(+86.3%), 석유제품(+12.2%) 등은 공급제약 완화(자동차), 신제품 출시 예정(무선통신기기) 등으로 두자리대 증가세 기록
- 對EU(+0.3%) 및 對중동(+4.4%) 수출이 자동차 및 중간재 수출에 힘입어 이어진 반면, 중국(-31.4%)과 중남미(-25.0%) 지역으로의 수출은 8개월 연속, ASEAN(-19.8%)과 일본(-12.7%)에 대한 수출은 4개월 연속 마이너스를 이어감
 - 중국·ASEAN 내 최대 수출품목인 반도체 수출이 급감한 것이 전체 수출 감소에 크게 작용

■ 수출물량 감소와 수출단가 하락으로 상반기까지 마이너스 수출 증가세 이어질 전망

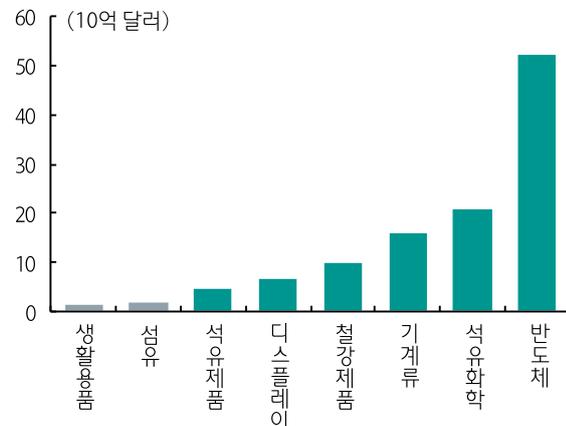
- 글로벌 경기둔화로 수출물량(Q) 확대가 쉽지 않은 가운데, 반도체 및 석유제품 등 주력 품목의 수출단가(P)도 하락하고 있음을 감안할 때 한국의 수출은 당분간 감소세가 지속될 전망
 - 작년 5월까지 두자리대 수출 증가율이 이어졌음을 감안할 때 기저효과로 상반기 중 마이너스 수출 증가세가 이어질 가능성
- 중국의 ‘리오프닝’으로 중국 소비수요 확대가 기대되지만, 우리의 對중 주력 수출품이 중간재 위주라서 중국 내수회복의 수출증대 효과가 크지 않을 수 있다는 점도 부정적
 - 가공단계별 對중 수출 비중(2020년 기준, 관세청 자료): 중간재(80.6%), 자본재 및 원자재(15.6%), 소비재(3.8%)

그림3 | 품목별 수출 증가율 비교



자료: 산업통상자원부

그림4 | 주요 품목 對중 수출금액 비교



주: 2022년 합계
자료: 한국무역협회

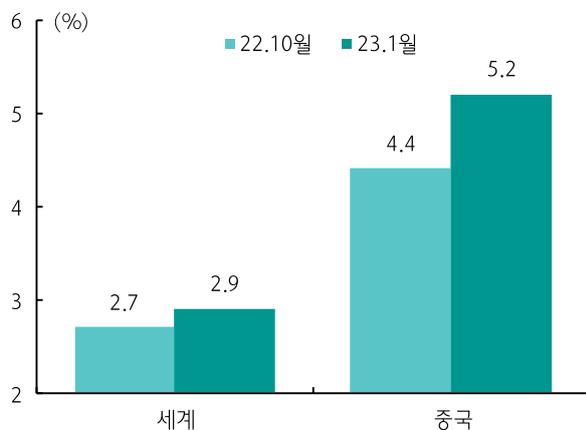
■ 하반기 이후 글로벌 수요회복과 반도체 단가하락 진정으로 수출의 회복이 기대

- 다만 당초 예상보다 글로벌 경기침체 확률이 낮아진 점과 중국이 ‘위드 코로나 정책’으로 돌아서면서 중국내 경제활동이 정상화되고 있는 점은 하반기 수출의 회복을 기대하게 하는 요인
 - IMF는 1월 중국발 경기회복 기대감과 미국과 유럽에서 예상보다 견조한 소비흐름이 예상된다면서 올해 세계경제 성장률 전망치를 기존의 2.7%에서 2.9%로 0.2%p 상향조정
- 국내외 반도체 업체의 생산조절과 스마트폰 및 서버용 반도체의 수요로 반도체 단가하락이 2분기 이후 진정될 것으로 예상되는 점도 하반기 수출환경에 긍정적으로 작용할 전망

■ 중국 산업구조 고도화와 미·중 무역 갈등으로 對중국 수출비중 구조적으로 감소

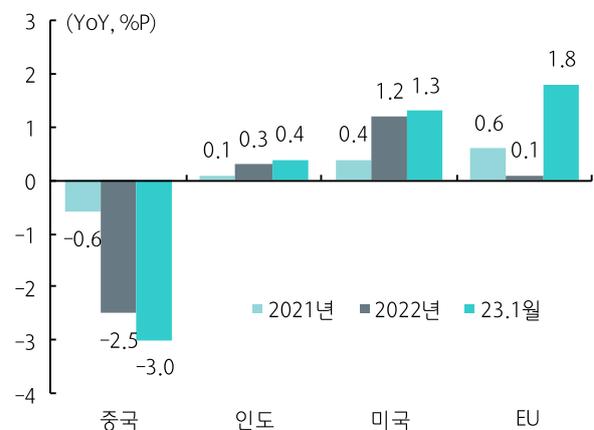
- 한편 2023년 1월 對중국 수출비중이 19.8%를 기록, 2004년 이후 처음으로 우리나라 수출에서 중국의 비중이 20%를 하회
 - 對중국 수출비중이 2018년 26.8%를 기록한 이후 축소되는 반면, 對미국 및 對EU 수출 비중이 확대되고 있으며 對인도 수출 비중도 꾸준히 증가
- ‘제로 코로나’ 정책으로 중국경제가 부진했던 것이 對중국 수출부진의 표면적 이유이지만, 중국경제 고도화와 미·중 무역 갈등이라는 구조적인 요인을 감안할 필요
 - 국제금융센터는 중국이 ‘중국제조 2025’를 본격 추진한 2016년부터 韓中 수출의 중복 현상이 뚜렷해짐에 따라 양국간 관계가 보완에서 경쟁관계로 전환되었다고 분석¹⁾
 - 미국과의 갈등으로 ‘세계의 공장’이라는 중국의 입지가 축소되면서 주요국 기업이 생산거점을 중국에서 동남아 및 인도 등으로 이전하는 점도 對중국 교역 위축 요인으로 작용

그림5 | 세계 및 중국 경제성장률 전망치



자료: IMF WEO

그림6 | 주요국에 대한 수출 비중 변화 비교



주: 23.1월은 22.1월 대비 증감
자료: Bloomberg

1) 국제금융센터(2023.1), “우리나라의 대중국 수출 위축 원인 분석 및 시사점”

C20. 석유화학: 주요국 경기 회복지연과 단가 하락으로 수출 감소세 지속

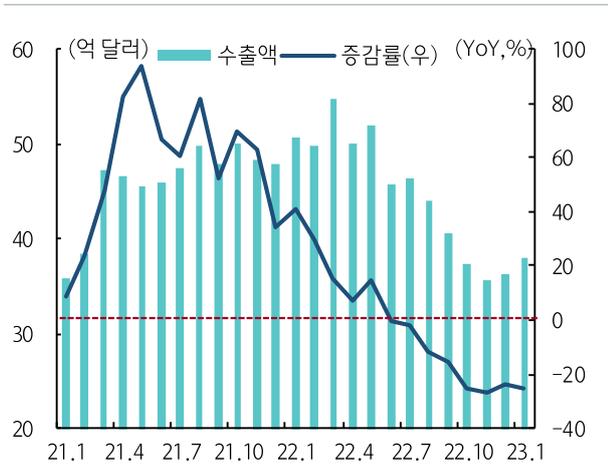
연구위원 안혜영 mith5@hanafn.com

※ **Summary** : 국내 석유화학 수출은 '22년 6월부터 현재까지 마이너스 성장을 지속 중인데 이는 글로벌 경기침체 우려 속에, 국내 최대 수출국인 중국이 팬데믹 이후 재개된 대규모 신증설로 자급률은 빠르게 증가하고 있는데 기인. 중국 외에도 주요 수출국인 미국, 아세안 지역의 산업 경기가 하반기 이후 급격히 악화되면서 중간재로 투입되는 석유화학 제품 수요가 감소하면서 수출이 크게 위축된 것으로 나타남. 글로벌 경기 회복이 제한적인 상황으로 중간재인 석유화학 수요 부진은 당분간 이어질 전망이며, 하락세가 이어지고 있는 유가도 석유화학 수출 단가 하방 압력으로 작용하여 '23년에도 석유화학 수출 감소세가 지속될 전망

■ 국내 석유화학 수출은 '22년 6월 부터 '23년 1월 현재까지 마이너스 성장 지속 중

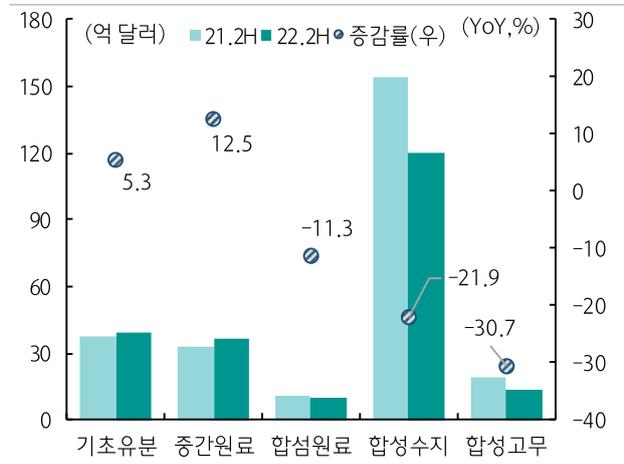
- 석유화학은 국내 총 수출의 약 8%('22년 연간, 수출액 기준)에 달하는 주력 수출품목 중 하나로 그동안 국내 수출 성장을 견인해 왔으나, '22년 6월 감소세 전환 후 현재까지 역성장 지속
 - 수출 증감률(YoY): 41.2%('22.1) → -0.1%('22.6) → -29.1%('22.11) → -25.0%('23.1)
- 세부 품목별로는 역내 다운스트림 증설로 원료인 기초유분, 중간원료 수출은 증가세가 이어진 반면 합성수지, 합성고무, 합성원료 등은 중국 등 주요 수출국의 자급률 상승으로 감소
 - 품목별 수출 증감률(YoY, '22.2H): 기초유분 5.5%, 중간원료 12.4%, 합성수지 -21.9%, 합성원료 -11.6%, 합성고무-30.6%
- 주요국별 수출은 최대 수출국인 중국이 '22년 하반기 큰 폭으로 감소하였고 (YoY, -19.2%) 그 외 역내 베트남, 대만으로의 수출도 동기간 5~6%의 감소세 기록

그림7 | 석유화학 수출 추이



자료 : KITA 하나금융경영연구소

그림8 | 석유화학 세부 품목별 수출 증감률



자료 : KITA 하나금융경영연구소

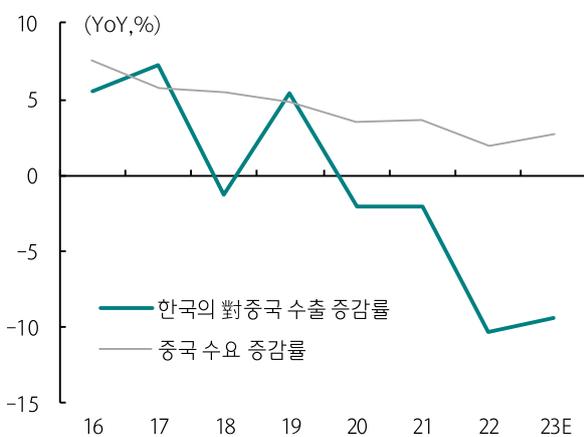
■ 최근 수출 감소는 최대 수출국 중국의 자급률 상승과 제로코로나에 따른 경기 회복 지연에 기인

- 국내 석유화학 최대 수출국인 중국은 2000년대부터 주요 제조업이 고성장하면서 중간재인 석유화학 수요가 빠르게 증가했고, 이는 국내 석유화학 수출 성장을 견인
 - 한국의 對중국 수출 의존도는 40~50%에 달해 중국 경기와 신증설이 국내 수출에 영향
- 그러나 팬데믹 기간 중국 코로나 감염 확산과 이에 따른 강력한 국가 봉쇄 조치로 산업 생산이 위축되고 석유화학 수요가 둔화되면서 한국 對중국 석유화학 수출은 장기간 감소세 지속
 - 對중국 수출량 증감률(YoY) : 9.1%('17) → 2.7%('19) → -2.0%('21) → -10.3%('22)
- 여기에 '21년부터 팬데믹으로 지연되었던 중국 석유화학 증설이 재개되었고 '22년 하반기 부터 신증설 물량이 공급이 시작된 점도 최근 석유화학 對중국 수출 감소로 이어짐
 - 특히 중국 내 국내 주력 수출 품목인 범용수지 PP, PVC와 화섬원료 PX, PTA의 신증설이 확대되면서 '22년 하반기 해당 품목의 對중국 수출이 크게 위축

■ 업황 부진에 따른 국내 석유화학 기업의 생산량 조정도 국내 수출 감소로 연결

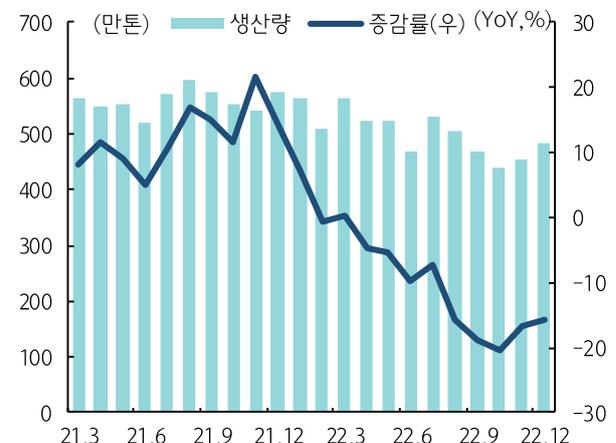
- 한편 석유화학 기업들은 '22년 하반기부터 글로벌 경기 침체 우려로 수요 산업 업황이 악화 되고 재고가 확대되자 가동률 조절을 통해 석유화학 생산량 조정에 나선
 - 석유화학 기업의 생산량 조정으로 '22년 하반기 석유화학 생산량은 전년동기비 15.7%나 감소
 - 석유화학 가동률 지수(2015=100)는 '22년 1월 100.5에서 '22년 12월 84까지 하락.
- 이처럼 '22년부터 이어진 국내 석유화학 제품의 생산 감소 또한 '22년 하반기부터 국내 석유화학 제품의 수출 감소로 연결된 것으로 파악

그림9 | 한국 對중국 석유화학 수출 및 중국 수요 증가율



주: 23년 한국의 대중국 수출은 한국 무역협회의 전망 반영
자료 : KITA, IHS Markit

그림10 | 국내 석유화학 생산량



자료 : KOSIS

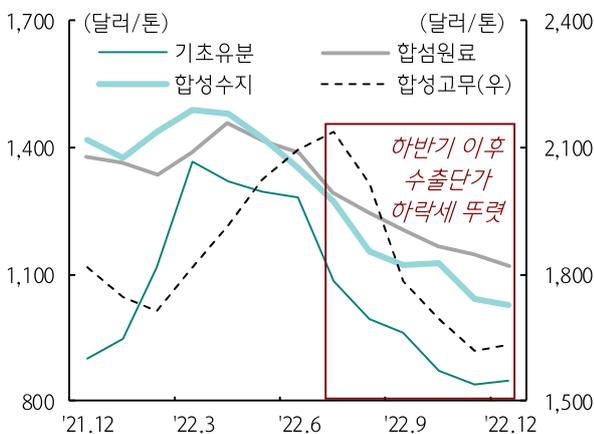
■ **전방산업 수요 둔화와 유가 하락에 따른 석유화학 제품 단가 하락도 수출 감소의 원인**

- 글로벌 경기 침체 우려로 석유화학 제품이 중간재로 투입되는 전기전자, 가전, 섬유, 의류 등 전방산업의 수요가 크게 둔화되었고 각국의 재고도 확대
- 이에 따라 글로벌 석유화학 제품의 수요가 둔화 또는 감소하면서 합성수지, 합성고무, 합섬원료 등 주요 석유화학 제품의 수출단가 하락으로 연결
 - '22년 상반기 대비 '22년 하반기 주요 석유화학 제품 수출 단가 변동: 기초유분 -23.5%, 합섬원료 -14.1%, 합성수지 -21.2%, 합성고무 -3.8%
- 또한 '22년 상반기 배럴 당 100달러를 상회하던 국제 유가가 하반기 하락세에 진입하여 '23년 1월 현재 약 20% 이상 하락한 점 또한 석유화학 수출 단가 하방 압력으로 작용
 - 유가 추이(Dubai유 기준): \$104.8/bbl('22.1H) → \$90.8/bbl('22.2H) → \$80.4/bbl('23.1)

■ **'23년에도 경기회복 지연에 따른 수요산업 위축으로 석유화학 수출 회복은 난망**

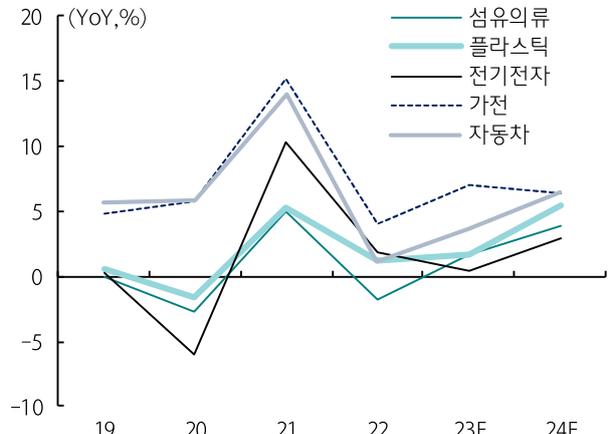
- 글로벌 경기 둔화 흐름이 장기화 될 것으로 전망되고 있어 각국의 석유화학 전방산업 업황 회복 제한적인 상황으로 단기간 내 국내 석유화학 수출 회복은 어려울 것으로 판단
- 최대 수출국 중국은 제로 코로나 이후 국경 개방으로 수요 회복에 대한 긍정적 전망이 제기되나, 수요 회복 시에도 자국 석유화학 자급률 상승으로 중국向 수출 증가는 제한적일 전망
 - 여기에 중국 초과 증설 물량이 수출 시장에 나올 시 역내 수출 경쟁강도 상승도 우려
- 국내 석유화학 산업은 더 이상 기준 범용제품에 있어서는 수출 확대가 어려운 상황이며 중장기 수출 경쟁력 확보를 위해, 향후 석유화학 부문의 환경규제 대응이 가능한 친환경, 바이오 플라스틱 소재 개발에 집중할 필요 

그림11 | 주요 석화제품 수출 단가 추이



자료 : Cischem, KITA

그림12 | 글로벌 석유화학 전방산업 수요 전망



자료 : IHS Markit

C30. 자동차 : 양호한 수출 흐름을 이어가고 있으나, 부정적인 외부여건으로 향후 여정 험난

연구위원 오유진 yujin.oh@hanafn.com

※ **Summary** : 국내 자동차 수출은 반도체 수급난이 다소 완화되기 시작한 2022년 하반기부터 늘어나기 시작하여 2022년 12월에 월간 역대 최고 실적을 기록하였으며, 금년 1월에도 증가세가 유지되는 등 양호한 흐름을 보이고 있음. 특히 내연기관차보다 평균 수출단가가 높은 하이브리드 및 전기차 등 친환경차 수출이 크게 늘어나며 전체 성장을 견인. 다만 자동차 부품 수출은 2022년 12월과 2023년 1월 전년 동월 대비 마이너스를 기록하는 등 완성차보다 부진한 모습을 보이고 있는데 이는 중국 내 수요 위축 및 현지 조달 확대 등에 기인한 것으로 추정. 2023년 국내 자동차 수출은 주요 수출국 경기 침체 우려 및 IRA 본격화, 경쟁심화 등으로 전년대비 둔화될 전망

■ 반도체 수급난 및 글로벌 경기둔화에도 2022년 국내 자동차 수출은 양호한 실적을 거뒀으며, 2023년 1월에도 증가세를 이어가는 중

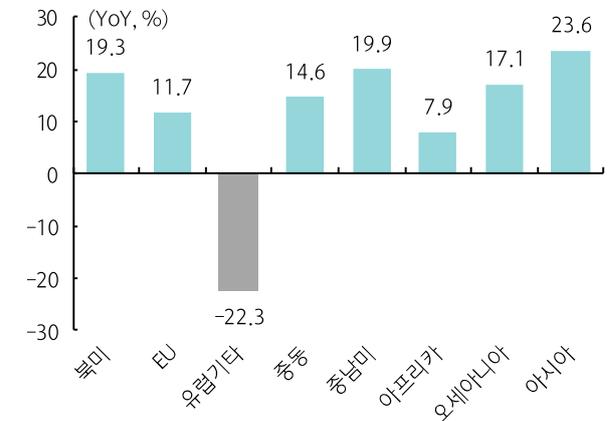
- 2022년 국내 자동차(부품 포함) 수출액은 전년대비 11.8% 증가한 774억 달러를 기록하였으며, 수출단가가 높은 친환경차 등의 확대에 의해 역대 최고 수출액을 경신
- 2022년 물량 기준으로 전년대비 13.3% 증가한 231만대를 수출하였는데, 러-우 전쟁 영향으로 수출이 대폭 축소된 유럽기타 지역을 제외한 나머지 주요 지역에서 증가
- 반도체 수급난이 다소 완화되기 시작한 2022년 하반기부터 수출이 증가하기 시작하여 2022년 12월에는 월간 역대 최고 수출실적을 기록하였으며, 올해 1월에도 전년 동월 대비 9.1%가 늘어나는 등 양호한 흐름을 지속
 - 2023년 1월 완성차 수출대수는 전년 동월대비 11.3% 증가한 20만 825대를 기록

그림13 | 월별 자동차 수출액 동향



주 : 자동차와 자동차 부품 합산 기준(MTI 741+742)
자료 : 무역협회

그림14 | 2022년 주요 지역별 자동차 수출 증가율



주 : 2022년, 대수 기준
자료 : KAMA

■ 2022년 친환경차 수출 비중이 24%에 달하면서 전체 수출 확대를 견인

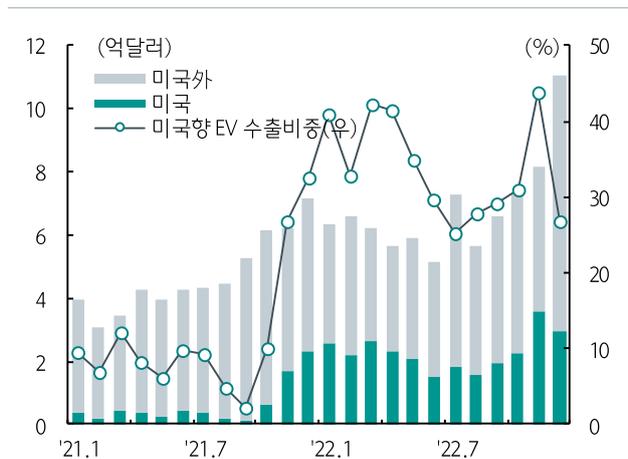
- '22년 친환경차 수출 물량은 36.8% 증가한 55.4만대를 기록하며 전년의 성장세 지속
- 이에 친환경차 수출 비중은 2021년 19.8%에서 2022년 24.0%로 크게 늘어났으며, 하이브리드(HEV)와 전기차(EV)가 30~40%대 증가율을 보이며 성장을 주도
 - 하이브리드 주요 수출 차종: 신형 니로(4.1만대), 투싼(3.6만대), XM3(5.9만대) 등
 - 전기차 주요 수출 차종: 아이오닉5/6(7.6만대), EV6(5.8만대), 신형 니로(2.9만대) 등
- 친환경차의 평균 수출 단가는 약 3만 달러로 내연기관(약 2만 달러)보다 높기 때문에 전체 수출 금액 증가에 크게 기여
- 아이오닉6가 본격적으로 수출을 시작하면서 '22년 12월 전기차 수출물량(29,166대)은 역대 최고를 기록하였으며, 12월 친환경차 수출 비중도 전체의 25.2%까지 상승
- 반면, 플러그인 하이브리드(PHEV) 수출 증가율은 하이브리드 및 전기차보다 상대적으로 낮은 19%를 기록했으며, 수소전기차(FCEV)는 글로벌 수요 부진 및 신규 모델 부재로 전년 대비 68% 감소한 361대에 그침
- 인플레이션 감축법(IRA) 시행에도 불구하고, 한국에서 전기차를 가장 많이 수출한 국가는 미국으로 나타났으며 2022년 전체 전기차 수출액의 33.5%를 차지
 - 미국향 전기차 수출 비중은 IRA가 시행된 2022년 8월 이후에도 30% 내외를 유지
- 그간 최대 전기차 수출 지역이었던 유럽은 경기 둔화 및 러-우 전쟁 여파 등으로 국내 전기차 수출액이 전년 대비 5.2%가 감소하며 둔화
 - '22년 전기차 수출이 늘어난 국가는 영국, 독일, 스웨덴 등 일부에 불과하며 나머지 프랑스, 네덜란드, 노르웨이, 스페인 등 대부분은 에너지 비용 상승에 따른 유지비 부담으로 위축

표1 | 친환경차 수출동향

| | 2021 (대) | 증감률 (%) | 비중 (%) | 2022 (대) | 증감률 (%) | 비중 (%) |
|------|-------------|------------|-----------|-------------|------------|-----------|
| 내연기관 | 1,635,675 | 1.3 | 80.2 | 1,757,885 | 7.5 | 76.0 |
| 친환경차 | 404,897 | 49.2 | 19.8 | 554,019 | 36.8 | 24.0 |
| HEV | 211,807 | 70.1 | 10.4 | 284,895 | 34.5 | 12.3 |
| EV | 154,014 | 28.6 | 7.5 | 223,623 | 45.2 | 9.7 |
| PHEV | 37,957 | 45.6 | 1.9 | 45,140 | 18.9 | 2.0 |
| FCEV | 1,119 | 7.5 | 0.1 | 361 | -67.7 | 0.0 |
| 합계 | 2,040,572 | 8.2 | 100 | 2,311,904 | 13.3 | 100 |

자료 : KAMA, 산업통상자원부

그림15 | 미국향 전기차 수출 동향



주 : HS코드 870380 기준
자료 : 무역협회

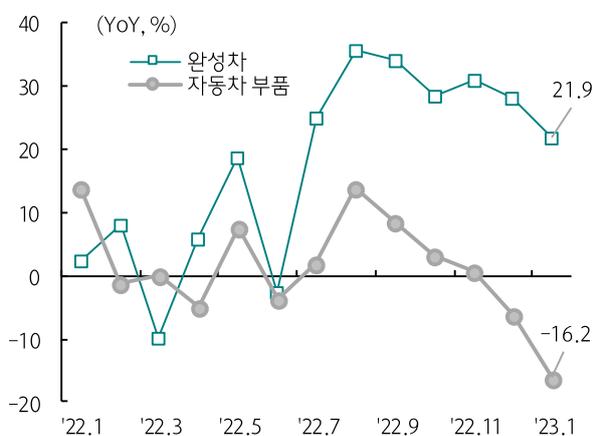
■ 부품 수출은 중국 수요 부진 및 현지 조달 확대 등으로 완성차 대비 상대적으로 미약한 회복

- '22년 자동차 부품 수출액은 전년대비 2.4% 증가한 233억 달러를 기록했는데 역대 최고 수출액을 기록한 완성차 수출대비 상대적으로 회복세가 더딘 모습
 - '22년 자동차 부품 수출액은 231억 달러 내외를 유지한 2018~2019년과 유사한 수준이며 역대 최고를 기록했던 2014년(280억 달러)대비 83%에 불과
- 자동차 부품 수출은 2022년 상반기에 반도체 부족 및 글로벌 물류난 등으로 위축되었다가 2022년 8월 이후 일부 회복되었으나, 증가율이 점점 줄어들면서 2022년 12월과 2023년 1월에는 전년 동월대비 감소
- 국내 5대 자동차 부품 수출지역은 미국, 멕시코, 슬로바키아, 중국, 베트남인데 이중 중국을 제외한 나머지 국가의 '22년 부품 수출은 증가세를 나타낸 반면 중국은 국내 기업의 중국 현지 생산 감소 등으로 전년대비 21.6% 줄어들면서 부진

■ 주요 수출국 경기 침체 우려 및 IRA 본격화, 경쟁심화 등으로 자동차 수출의 하방 압력 확대

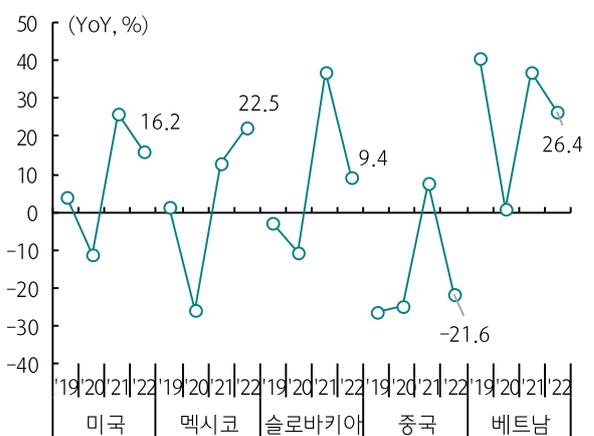
- 지난해 국내 자동차 수출은 어려운 생산 여건 속에서도 성장세를 기록했지만, 올해는 글로벌 경제성장 둔화와 경쟁사들의 생산 회복 등으로 전년보다 약화될 전망
 - 국내 자동차 수출 증가율 전망(자동차산업협회, 물량): (2022) 12.7% → (2023E) 2.2%
- 수출 차량의 가격 경쟁력을 지지했던 원/달러 환율이 점차 하락하고 있으며, 전기차를 중심으로 완성차간 가격 경쟁도 시작되고 있어 수출 단가에 부정적인 압력 상승
 - 원/달러 환율: ('22.10)1,427원 → ('22.11)1,364원 → ('22.12)1,296원 → ('23.1)1,247원
- 글로벌 전기차 핵심 시장으로 떠오른 미국에서 수요 부진 우려가 높아진 가운데 IRA 시행이 본격화되며 판매 환경이 녹록지 않은 점도 국내 업체의 부담 요인 

그림16 | 자동차 및 부품의 월간 수출액 증가율 동향



주 : 자동차(MTI 741), 부품(MTI 742)의 수출액 기준, '23년 1월은 잠정치
자료 : 무역협회, 산업통상자원부

그림17 | 자동차 부품 수출 상위 5개국의 연간 수출 증가율



주 : MTI 742, 수출액 기준
자료 : 무역협회

C26. 반도체 : 2023년 1월 반도체 수출이 크게 부진하며 불안한 출발 보여

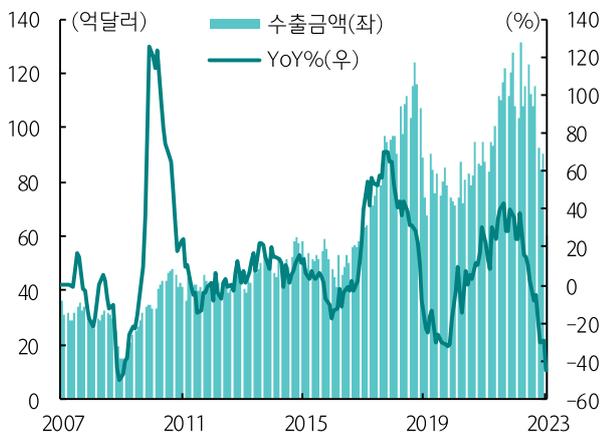
수석연구원 우창희 chw@hanafn.com

※ **Summary** : 1월 우리나라 반도체 수출은 IT 세트 수요 감소와 반도체 가격 하락 등의 영향으로 전년동월대비 44.5% 감소한 60억달러를 기록하면서 금융위기 이후 최대 하락폭을 보였으며 전체 수출에서 반도체가 차지하는 비율도 13%까지 하락하면서 2016년 11월 이후 6년여 만에 가장 낮은 수치를 기록. 이와 함께 반도체 제조 업체들의 영업이익 또한 크게 악화되며 삼성전자는 전년대비 96.9% 감소했고 SK하이닉스는 적자 전환하였음. 이에 따라 반도체 제조 업체들은 감산, 투자 축소 등 시장 상황에 적극 대응 중이며 최근 미 연준의 비둘기파적 발언, 중국 리오프닝 효과 등으로 올해 상반기 반도체 업황의 변곡점이 올 수 있는 가능성 존재

■ 1월 반도체 수출은 60억달러로 크게 감소했으며 경기 둔화와 반도체 가격 하락이 주원인

- 우리나라 1월 반도체 수출은 전년 동월대비 44.5% 감소한 60억달러(-33.7% QoQ)를 기록하며 전체 수출 감소(수출 감소분 중 약 52%)에 크게 영향
 - 1월 하락폭은 금융위기 당시인 2009년 1월(-46.9%) 이후 최대 하락
- 반도체 수출은 지난해 8월부터 역성장이 시작됐으며 연말로 갈수록 그 폭이 확대됐고, 이로 인해 올해 1월 반도체 수출은 전체 수출에서 차지하는 비중이 13%까지 하락
 - 반도체 수출 증감율 : '22.10월(-17.4%), 11월(-29.9%), 12월(-29.1%)
- 글로벌 경기 둔화로 인한 IT 세트 수요 감소와 반도체 제품 가격 하락이 수출 감소의 주요한 원인이었으며 반도체 최대 수출 시장인 중국向 수출 부진도 감소 요인으로 작용

그림18 | 월간 반도체 수출 금액 및 증감율



자료 : 한국무역협회

그림19 | 전체 수출에서 반도체 비중 추이



자료 : 한국무역협회

- 對中 반도체 수출 증감율 : '22.10월(-22%), 11월(-35.6%), 12월(-36.8%), '23.1월(-46.6%)

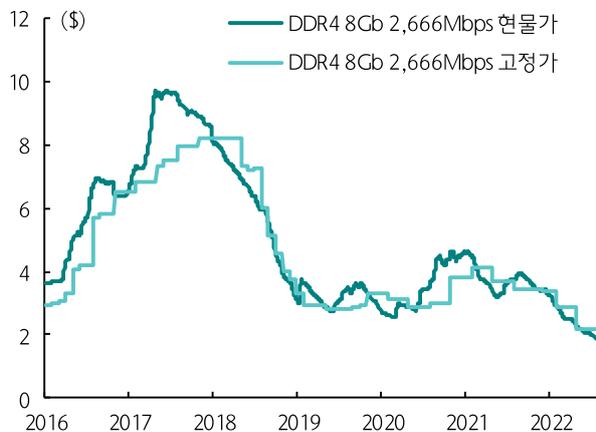
■ 수출 부진과 더불어 반도체 제조 업체들의 실적 또한 크게 악화됐으며 올해 더욱 침체 전망

- 반도체 가격 하락으로 인한 반도체 수출 부진은 기업의 실적에도 영향을 미쳐 국내 반도체 생산 업체인 삼성전자, SK하이닉스 등의 지난 4분기 실적 역시 크게 악화
 - D램²⁾ 고정가(\$): ('22.2분기) 3.35 → (3분기) 2.85 → (4분기) 2.21 → ('23.2월) 1.81
- 삼성전자 반도체 부문의 '22.4Q 영업이익은 전년대비 96.9% 감소한 0.27조원을 기록했으며 SK하이닉스는 영업손실 1.7조원을 기록하며 적자 전환
 - SK하이닉스의 분기 영업적자는 2012년 3분기(151억원) 이후 10년 만
- 극도로 부진한 반도체 업황이 계속되며 올해 1분기 양사의 실적은 더욱 악화될 것으로 전망되며 SK하이닉스의 경우 연간으로 영업 적자 가능성도 존재

■ 반도체 제조 업체들은 시장 상황에 적극 대응 중이고 매크로 안정 시 상반기 변곡점 기대

- 반도체 제조 업체들은 업황이 크게 악화됨에 따라 적극적 감산, 설비 투자 축소, 장비 입고 지연 등 시장 상황 변화에 적극적으로 대응 중
 - 삼성전자는 생산 라인 유지 보수, 선단 공정 전환 등 인위적이 아닌 기술적 감산 언급
 - SK하이닉스는 올해 50% 이상 투자 감축 예정이고, 웨이퍼 투입량 지난해 말부터 축소
- 최근 미 연준의 통화 완화적 표현, 중국의 리오프닝, 유럽 경기 호전 등 경기 바닥론도 관측되고 있어 올해 상반기가 반도체 업황의 변곡점이 될 수 있다는 기대감 부각
 - 이를 반영하여 필라델피아 반도체 지수(SOX)는 지난해 12월부터 본격 상승 중 

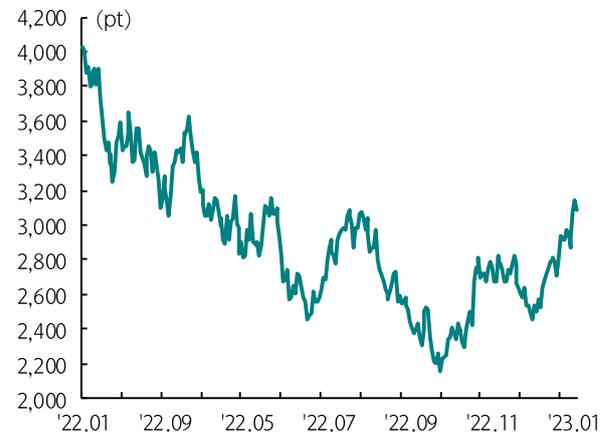
그림20 | D램 현물가 및 고정가 추이



자료 : DRAMeXchange

2) DDR4 8Gb 2,666Mbps

그림21 | 필라델피아 반도체 지수(SOX)



자료 : Investing

C.31 조선 : 수주-인도 시차로 인해 2023년 선박 수출 반등 본격화

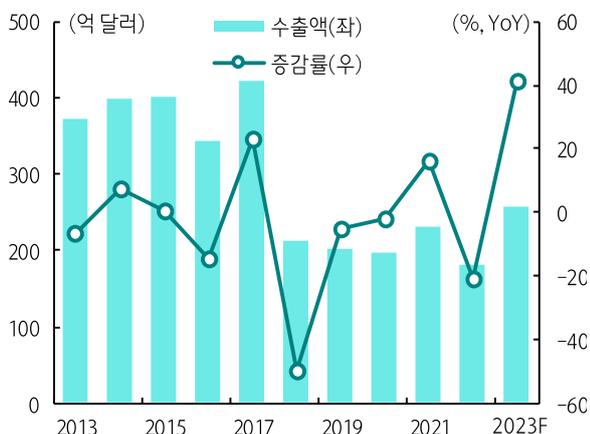
연구원 김종현 jh.kim_@hanafn.com

※ **Summary** : 2022년 국내 조선사의 선박 수출액은 감소하였으나 2023년에는 반등할 것으로 예상. 2018년부터 선박 수출액 규모가 급감하였는데 이는 2016년 전 세계적인 저성장 기조와 선박 과잉으로 인한 신조선 수주 감소에 기인. 또한, 2020년 팬데믹 초기 발주 위축에 따른 영향으로 인해 2022년 수출액 역시 하락. 그러나 2020년 4분기 이후 대량 수주한 물량이 2023년 상반기부터 인도됨에 따라 국내 조선사의 2023년 수출 전망은 긍정적. 수주 잔량이 3년치 일감을 상회함에 따라 2025년까지 수출 실적은 양호할 것으로 예상되나, 해운 경기 침체 영향으로 2023년 수주 실적은 둔화될 것으로 예상되어 빅사이클 진입 가능성은 다소 제한적

■ **선박 수출은 2017년 이후 부진하였으며, 2022년 수출액은 수주-매출 시차로 인해 전년비 하락**

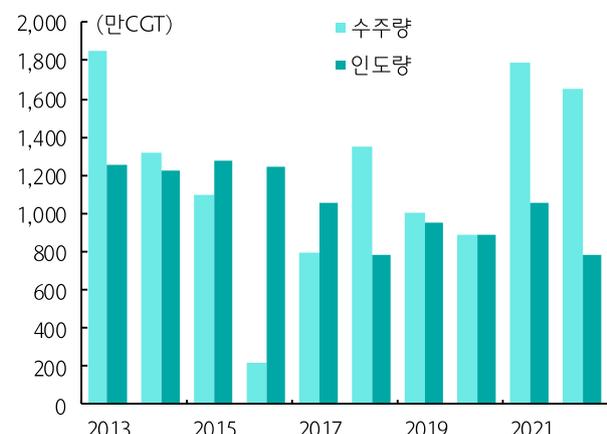
- 조선업은 선박 설계 및 건조 소요 시간으로 인해 수주 이후 인도까지 약 2년의 시간차가 발생하므로 당해연도 조선사의 매출 및 수출 실적은 2년전 수주 물량에 기반하는 구조
- 국내 조선사의 2018년 건조량은 전년대비 27.2%, 수출액은 49.6% 감소하였는데 이는 2016년 전 세계적인 저성장과 선박량 과잉으로 인한 신조선 발주 감소 및 선가 하락에 기인
 - 2016년에는 국내 조선사의 주력 선종인 컨테이너선 수주가 4척에 그쳤으며, LNG선 수주량 역시 5년 평균치의 20% 수준을 기록하면서 2004년 이후 최저 수주 실적 기록
 - 국내 조선사 수출액(억 달러) : 422('17) → 213('18) → 202('19) → 197('20) → 230('21) → 182('22)
- 2022년 수출액도 전년대비 20.9% 감소하였는데 이는 2020년 황산화물 환경규제 시행을 두고 시장의 관망세가 짙어진 한편, 팬데믹 초기 경기위축 영향으로 인한 발주 감소가 원인
 - 국내 조선사 건조량(만CGT) : 783('18) → 955('19) → 887('20) → 1,052('21) → 78('22)

그림22 | 국내 조선사의 선박 수출액 추이



자료 : 한국무역협회

그림23 | 국내 조선사 수주량 및 인도량



자료 : CLarkson, 하나금융경영연구소

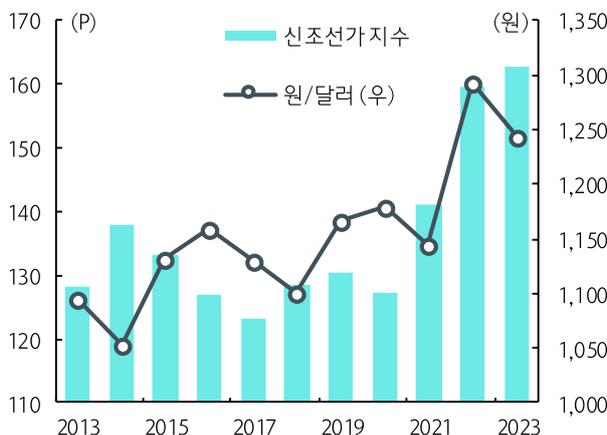
■ 2023년 수출액은 2020년 4분기부터 수주한 선박이 순차적으로 인도되면서 반등할 것으로 전망

- 최근 2년간의 해상 운임 강세와 카타르의 LNG 프로젝트 확대, 러-우 전쟁 영향 등으로 국내 조선소의 주력 선종인 컨테이너선과 LNG선 중심으로 수주 확대
- 수주에서 인도까지 통상 2년여 가량이 소요되어 2020년 4분기부터 급증했던 수주 물량은 2023년 상반기부터 순차적으로 인도되기 시작
 - 인도량(만 CGT) : 782 ('21) → 782 ('22) → 1,200 ('23) → 1,257 ('24) → 939 ('25)
- 건조량이 증가하는 것과 더불어 수주 시점의 선가 강세 영향으로 인해 수출액이 증가할 것으로 예상되는 한편, 최근 달러 강세가 다소 완화되었지만 여전히 높은 수준을 보이고 있어 强달러 수혜도 기대
 - 클락슨 신조선가 지수(P) : 129 ('20.Q1) → 129 ('21.Q1) → 155 ('22.Q1) → 163 ('23.Q1)
 - 원/달러 환율 : 1,166 ('19) → 1,180 ('20) → 1,145 ('21) → 1,292 ('22) → 1,245 ('23.2)

■ 2025년까지 수출 전망은 밝으나 2023년 수주 위축 전망에 따라 빅사이클 진입 가능성은 다소 제한적

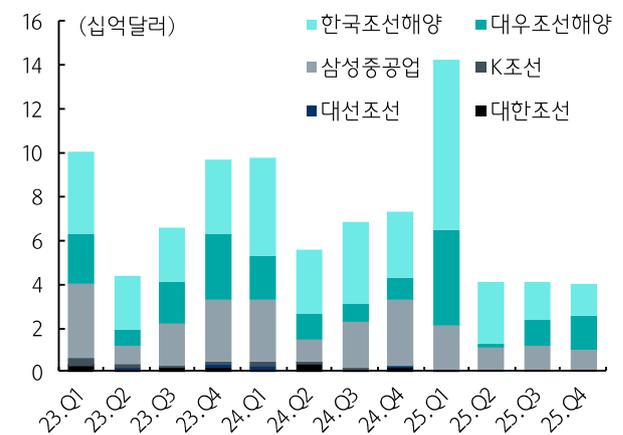
- 국내 조선소의 수주잔량은 약 3.5년치 일감인 3,758만 CGT로 '25년까지 물량을 확보
 - 한국조선해양 수주잔액(십억달러) : 12,198 ('23) → 14,130 ('24) → 13,736 ('25)
 - 삼성중공업 수주잔액(십억달러) : 8,900 ('23) → 8,894 ('24) → 5,342 ('25)
 - 대우조선해양 수주잔액(십억달러) : 7,887 ('23) → 5,027 ('24) → 7,306 ('25)
- 신규 수주의 경우 2023년에도 카타르 LNG선 수주가 이어지겠으며 탱커선 수주도 완만한 회복이 기대되나, 컨테이너선은 공급 과잉으로 인해 저조한 수준을 기록할 것으로 예상되어 국내 조선사의 전반적 수주량은 감소할 것으로 전망 

그림24 | 신조선가 지수 및 원/달러 환율



자료 : 인포맥스, Clarkson

그림25 | 인도일 기준 국내 조선사의 수주잔액



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

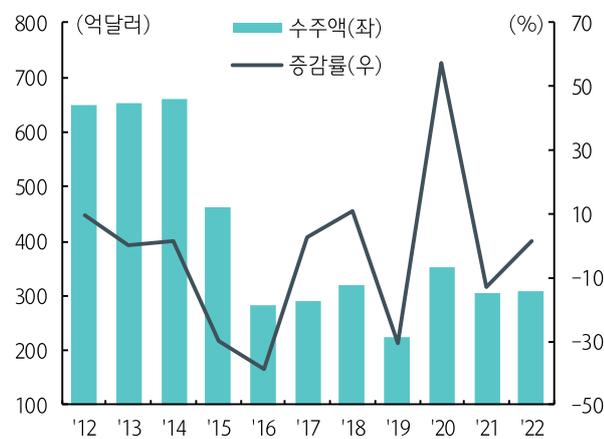
F. 건설 : 국내 수주 위축의 돌파구로 여겨지는 해외 건설

연구위원 황규완 gwhwang@hanafn.com

※ **Summary** : 2016년 이후 우리나라 해외건설 수주 실적은 연간 300억 달러 수준으로 정체상태에 놓였다. 해당 기간 글로벌 건설시장 규모가 30% 이상 성장했다는 점을 감안하면 다소 실망스러운 상황. 다만, 국내 주택 시장의 침체가 이어질 것으로 예상되는 가운데 건설사들은 해외 수주 확대를 돌파구로 삼고 있고 정부 역시 '원팀 코리아'를 기치로 내세우고 있어 전년보다는 수주액 확대가 기대. 한편, 고유가로 전통적인 수주지역인 중동지역에서의 수주가 확대될 것으로 기대되는 가운데 사우디 '네옴시티' 프로젝트도 주목받고는 있으나 장기간 운영을 통해 투자금을 회수하는 고위험 사업인 점을 감안하면 신중한 접근이 필요하다고 판단

- **건설사는 주택건설 위축에 따른 돌파구로 해외 진출을 꾀고 있어 해외 건설 수주 확대가 기대**
 - 2022년 우리나라 해외건설 수주액은 310억불로 2021년 대비 1.3% 증가하는데 그쳤는데 같은 기간 글로벌 건설시장이 4% 내외의 성장률을 보인 점을 감안하면 기대 이하에 그쳐
 - 우리나라 해외건설 수주는 2016년 이후 연간 300억 달러 수준에 머물고 있는데 이는 보수적 접근, 턴키 위주의 수주, 저유가 등에 따른 중동 수주비중 감소 등이 겹친 탓
 - 다만, 국내 건설사의 캐시카우인 아파트건설이 주택시장 침체로 위축이 불가피한 가운데 해외 건설 확대에 집중할 것으로 예상되어 해외 건설 수주는 증가가 기대
 - 국내 건설수주액(약 200조원) 중 주거용 건물건설의 비중은 가장 높은 약 40%
 - 글로벌 경제 둔화는 걸림돌이 될 것이나 고유가 장기화로 중동 각국의 재정여건이 개선됨에 따라 전통적인 수주지역인 중동 지역의 수주 증가가 기대

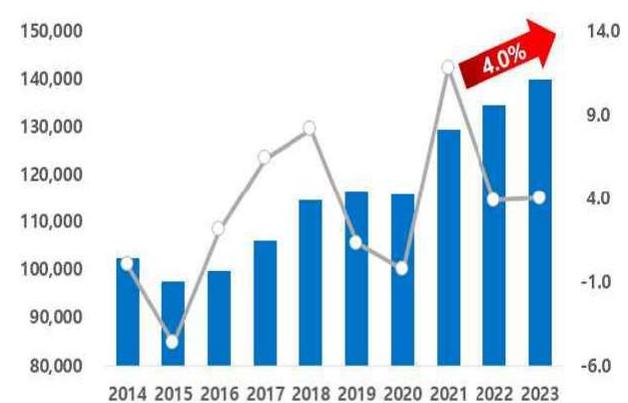
그림26 | 해외건설 수주 실적



자료 : 해외건설협회

그림27 | 글로벌 건설 시장 규모

(단위 : 억달러, %)



자료 : IHS Markit, 해외건설정책지원센터 재인용

■ 아시아 건설시장이 견조한 성장을 지속하는 가운데 고유가 장기화에 따른 중동 건설시장의 큰 폭 성장이 예상되는 점은 해외건설 수주 확대에 긍정적

- 지역별 건설시장 중 가장 큰 성장이 기대되는 지역은 중동이며, 고유가 장기화로 인한 재정여력 개선과 이에 따른 대규모 시설투자가 이어지는 것이 가장 큰 원인
 - Aramco는 고유가에 따른 수익증가로 CAPEX 투자를 기존 400억불에서 500억불로 확대할 계획이며 Exxon Mobil(9%), Chevron(25%) 등도 CAPEX 확대를 계획 중
- 다만, 중동지역의 대규모 시설투자 증가가 수주로 이어지는 데에는 시차가 소요될 것으로 예상되어 중동지역 수주 확대는 올해 하반기 또는 내년에 본격화될 것으로 기대
- 한편, 최근 우리나라 해외건설의 핵심 수주지역으로 부상한 아시아의 경우 GDP 성장률이 소폭 하락하리라는 전망에도 불구하고 글로벌 평균 이상의 견조한 성장세가 이어질 것으로 기대되고 있어 예년 수준의 수주가 가능할 전망

■ 사우디 ‘네옴시티’ 프로젝트는 화재이나 위험이 높은 만큼 신중한 접근이 필요

- 2022년 사우디의 빈살만 왕세자 방한으로 본격화된 우리나라 건설사의 사우디 ‘네옴시티’ 프로젝트 참여는 중장기적으로 중동 건설 수주의 새로운 시발점이 될 전망
 - ‘네옴시티’ 프로젝트는 사우디 북서부 지역에 서울 44배 크기의 신도시를 개발하는 계획으로 2030년까지 총 1,200개 세부 프로젝트에 대해 670조원이 투자될 전망
- 전체 사업비 중 30% 정도만 사우디 정부가 부담하며 나머지는 건설사가 조달하는 투자개발형 사업으로 진행되어 국내 건설사들의 운영관리 역량의 시험대가 될 전망
 - 장기 운영을 통한 투자금 회수 역량이 여전히 미지수일 뿐만 아니라 중국과 우리나라 이외의 외국기업 참여가 매우 미미한 점을 고려하면 신중한 의사결정이 필요하다는 판단 

표2 | 2023년 권역별 건설 시장 규모

| 구 분 | 2022 | 2023 | 성장률 |
|--------|---------|---------|------|
| 중 동 | 6,441 | 7,367 | 14.4 |
| 아 시 아 | 67,263 | 70,319 | 4.5 |
| 북미·태평양 | 24,491 | 25,125 | 2.6 |
| 아프리카 | 1,149 | 1,244 | 8.2 |
| 유 럽 | 29,386 | 29,632 | 0.8 |
| 중 남 미 | 5,715 | 6,136 | 7.4 |
| 합 계 | 134,446 | 139,824 | 4.0 |

자료 : IHS Markit, 해외건설정책지원센터 재인용

표3 | 사우디 네옴시티 개관

| 프로젝트 명 | 개 요 |
|----------|---|
| The Line | <ul style="list-style-type: none"> • 총 연장 170km, 높이 500m 직선도시 • 2동 건물 사이에 다중 레이어 도시 건설 • 수용인원 900만명, 2030년 준공 목표 |
| Oxagon | <ul style="list-style-type: none"> • 지름 7km 부유식 해상 산업단지 • 100% 청정에너지 사용 • '30년까지 인구 9만명, 7만개 일자리 수용 |
| Trojena | <ul style="list-style-type: none"> • 해발 1,500m 이상의 고지대 관광지 • 2026년 준공예정, 2029년 동계 아시안게임 개최 예정 |

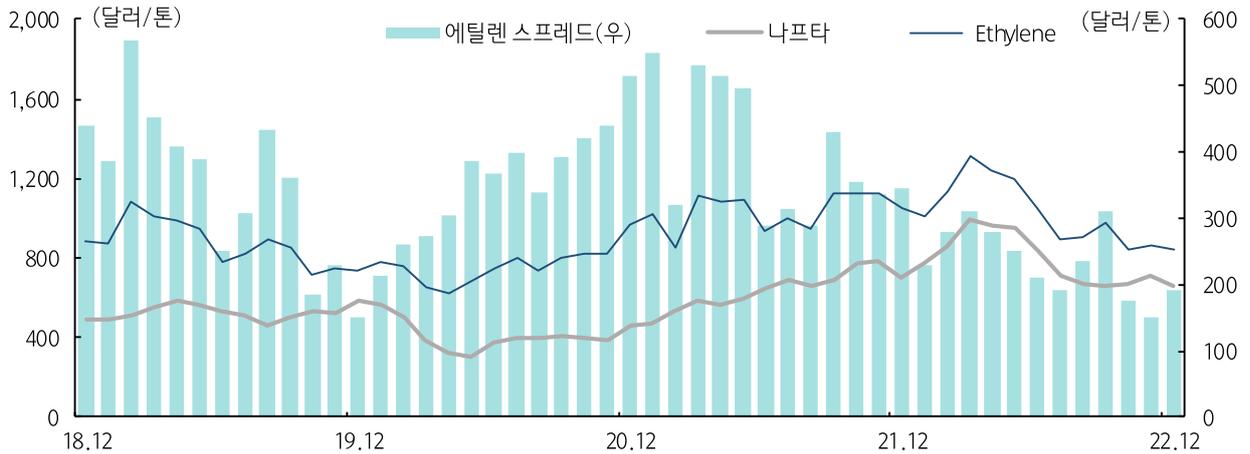
자료 : IHS Markit, 해외건설정책지원센터 재인용

산업별 주요 지표

석유화학(C20-21) Industry Cycle

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

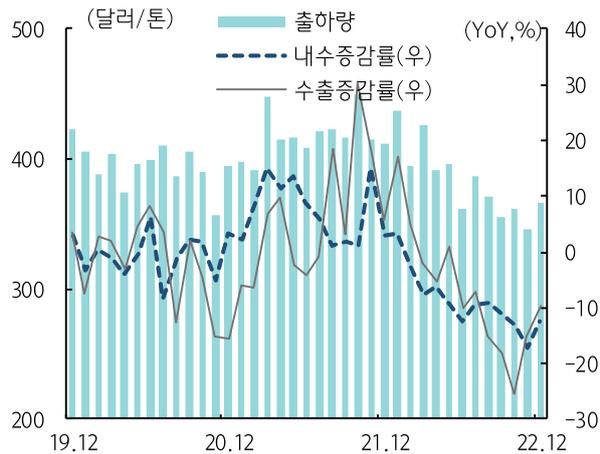
그림 28 | 에틸렌 스프레드



자료: 페트로넷

| 가격 및 스프레드 (달러/톤) | 22.6 | 22.7 | 22.8 | 22.9 | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|------------------|-------|------|------|------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 나프타 | 902 | 833 | 794 | 713 | 671 | 715 | 674 | ▼ 8.5 | ▼ 6.8 |
| 에틸렌 | 1,025 | 930 | 861 | 879 | 862 | 864 | 845 | ▼ 2.2 | ▼ 19.4 |
| 스프레드 | 123 | 97 | 67 | 166 | 191 | 149 | 171 | ▲ 28.2 | ▼ 44.8 |

그림 29 | 석유화학 제품 내수 출하 추이



자료: 페트로넷

| 구분 (만톤) | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|---------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 출하량 | 389 | 370 | 366 | ▼ 1.1 | ▼ 11.2 |
| 내수량 | 192 | 179 | 185 | ▲ 3.4 | ▼ 12.3 |
| 수출량 | 197 | 191 | 181 | ▼ 5.2 | ▼ 10.0 |

그림 30 | 국내 석유정제품 가동률 지수



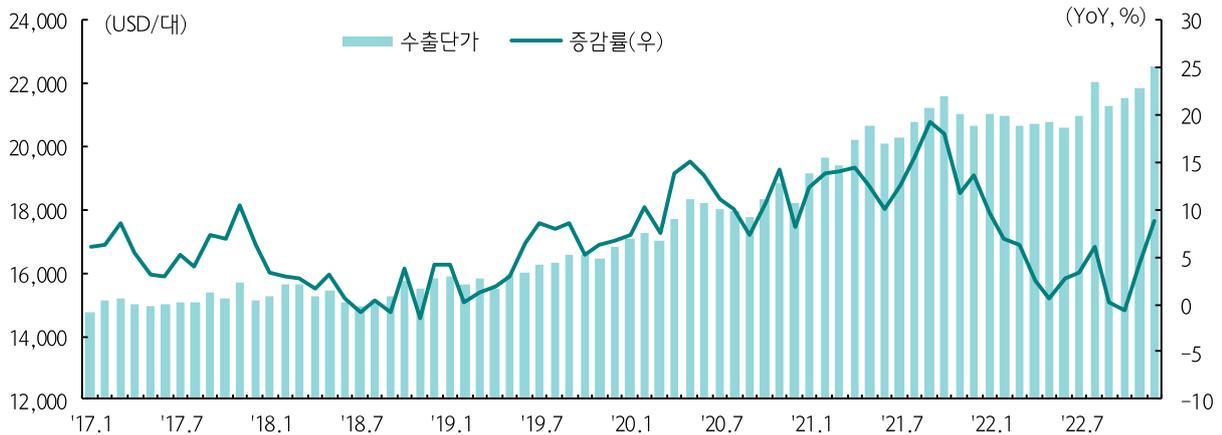
자료: 통계청

| 가동률 지수 | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 지수 | 85.1 | 84.7 | 84.4 | ▼ 0.4 | ▼ 11.8 |

자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의) 침체 **회복** 안정 활황 둔화

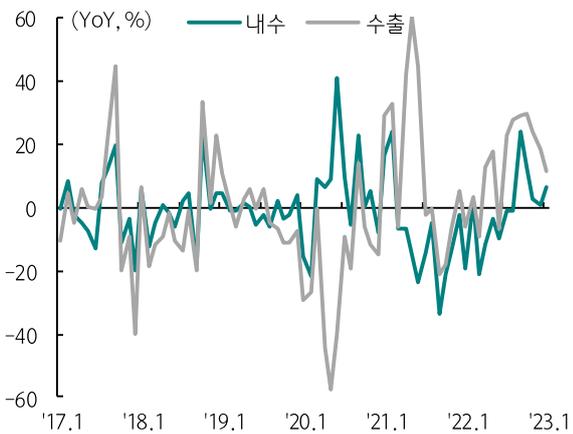
그림31 | 국내 완성차 수출단가 및 증감률 추이



자료: KAMA

| | 22.06 | 22.07 | 22.08 | 22.09 | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 수출단가(\$/대) | 20,625 | 20,969 | 22,029 | 21,262 | 21,522 | 21,881 | 22,525 | ▲2.9 | ▲8.9 |

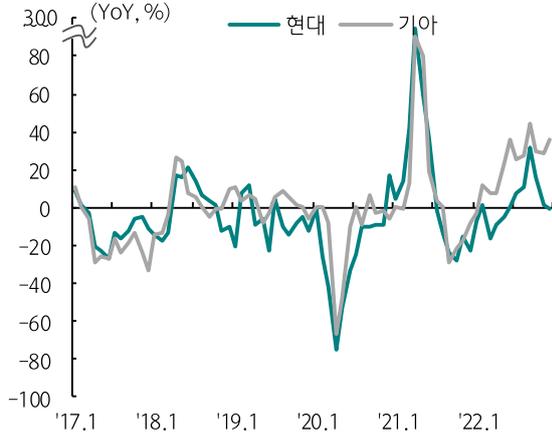
그림32 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이



주 : 1월 실적은 잠정치
자료: KAMA

| | 22.11 | 22.12 | 23.1 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 내수판매량(대) | 127,487 | 131,621 | 100,701 | ▼23.5 | ▲6.7 |
| 수출량(대) | 217,519 | 217,721 | 200,825 | ▼7.8 | ▲11.3 |

그림33 | 현대·기아차 해외생산 증감률 추이



자료: KAMA

| | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|-----------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 현대차 해외생산량 | 188,669 | 184,380 | 179,814 | ▼2.5 | ▼0.3 |
| 기아 해외생산량 | 125,094 | 124,560 | 113,032 | ▼9.3 | ▲35.8 |

조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

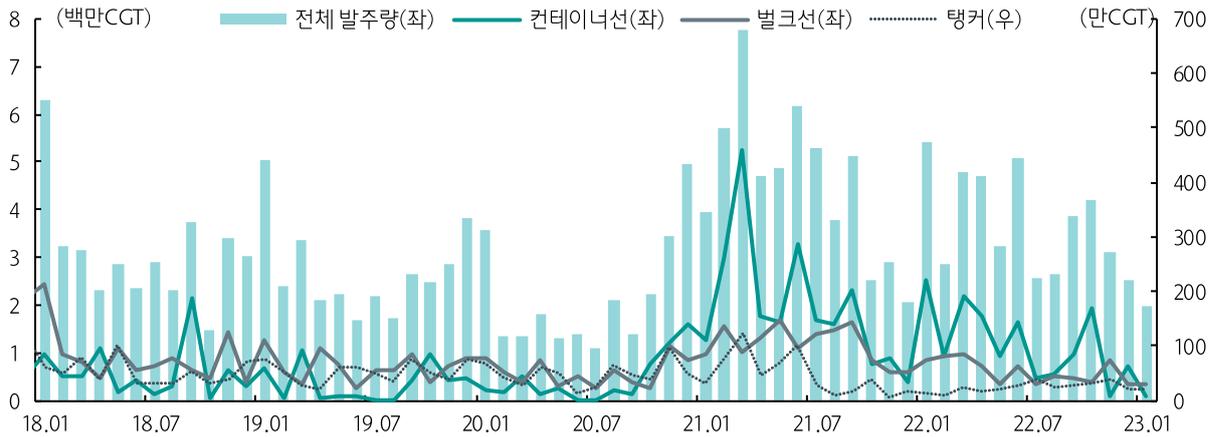
회복

안정

활황

둔화

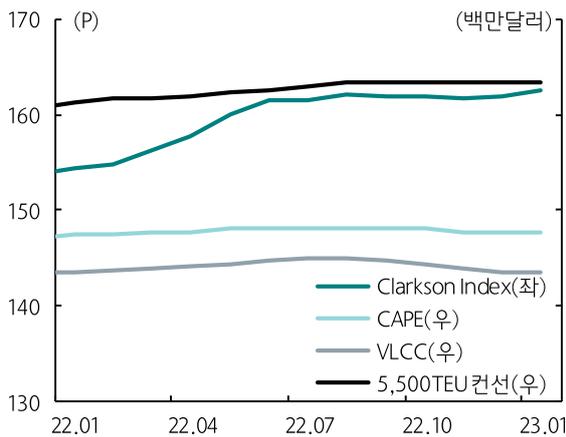
그림34 | 전 세계 선박 발주량(선종별)



자료: Clarkson

| 선종별 발주량 (만 CGT) | 22.07 | 22.08 | 22.09 | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 23.01 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 전체 발주량 | 254 | 261 | 373 | 409 | 293 | 167 | 197 | ▼22.1 | ▼63.7 |
| 컨테이너 | 41 | 444 | 85 | 168 | 8 | 62 | 8 | ▼86.5 | ▲96.2 |
| 벌크 | 30 | 42 | 40 | 32 | 74 | 31 | 28 | ▼8.3 | ▼62.0 |
| 탱커 | 39 | 23 | 23 | 32 | 37 | 22 | 21 | ▼7.0 | ▲54.9 |

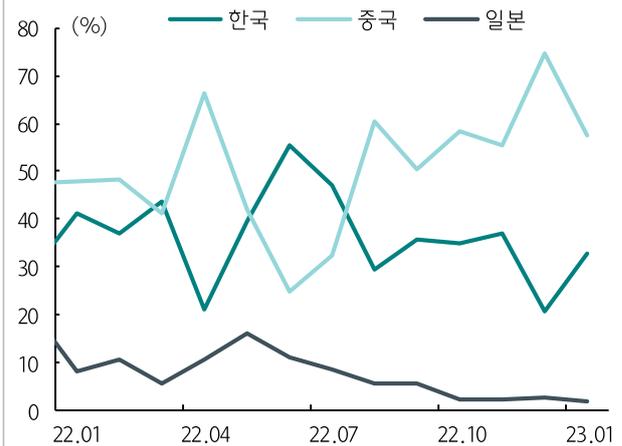
그림35 | Clarkson 신조선가 지수



자료: Clarkson

| 선가지수 (P) 및 선가 (mil \$) | 22.11 | 22.12 | 23.1 | 전월비 (%) | 전년비 (%) |
|---------------------------|-------|-------|-------|------------|------------|
| Clarkson Index | 161.7 | 161.8 | 162.5 | ▲0.4 | ▲5.3 |
| CAPE | 61.5 | 60.5 | 60.5 | 0.0 | ▲1.4 |
| VLCC | 120.0 | 120.0 | 120.0 | 0.0 | ▲5.3 |
| 5,500TEU 컨선 | 73.0 | 73.0 | 73.0 | 0.0 | ▲1.4 |

그림36 | 국가별 상선 수주점유율



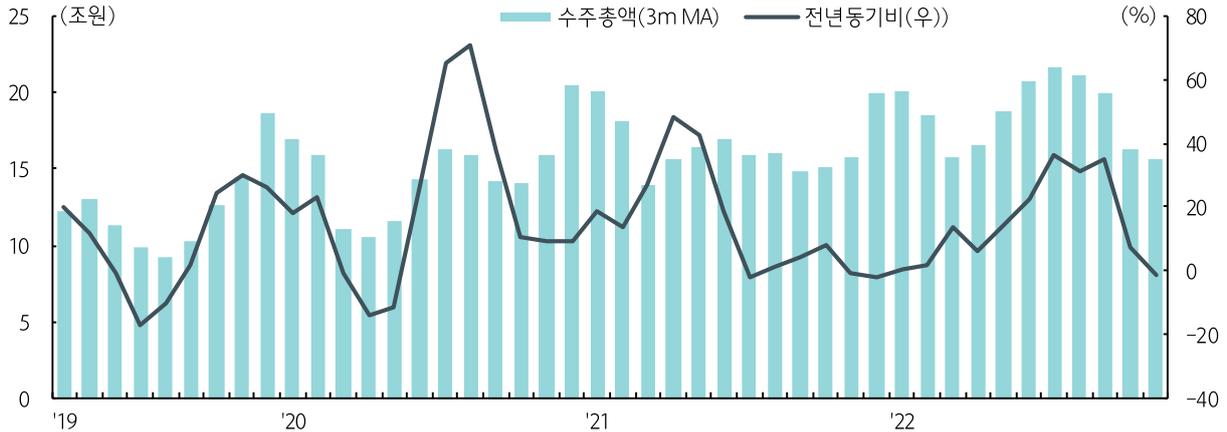
자료: Clarkson

| 수주 점유율 (%) | 22.11 | 22.12 | 23.1 | 전월비 (P) | 전년비 (P) |
|------------|-------|-------|------|------------|------------|
| 한국 | 36.8 | 20.5 | 32.7 | ▲12.1 | ▼8.6 |
| 중국 | 55.5 | 74.7 | 57.4 | ▼17.2 | ▲9.8 |
| 일본 | 2.0 | 2.4 | 1.8 | ▼0.6 | ▼6.4 |
| 합산 | 94.4 | 97.6 | 91.9 | ▼5.7 | ▼5.2 |

건설업(C26) 주요 지표

둔화(주의) **침체** 회복 안정 활황 둔화

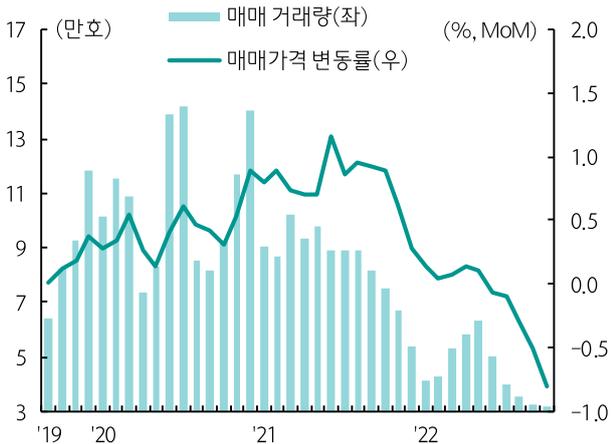
그림37 | 국내 건설수주 총액



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 |

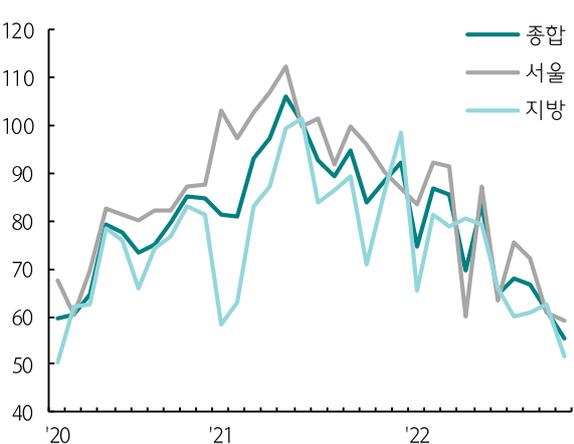
그림38 | 주택시장 주요 지표



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 |

그림39 | 건설기업 경기 실사지수



자료: 건설산업연구원

| 지역 | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----|-------|-------|-------|--------|--------|
| 종합 | 55.4 | 52.5 | 54.3 | ▲ 3.4 | ▼ 41.3 |
| 서울 | 59.0 | 51.8 | 50.6 | ▼ 2.3 | ▼ 41.6 |
| 지방 | 51.7 | 53.2 | 58 | ▲ 9.0 | ▼ 41.2 |

해상운송(I. 운수) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

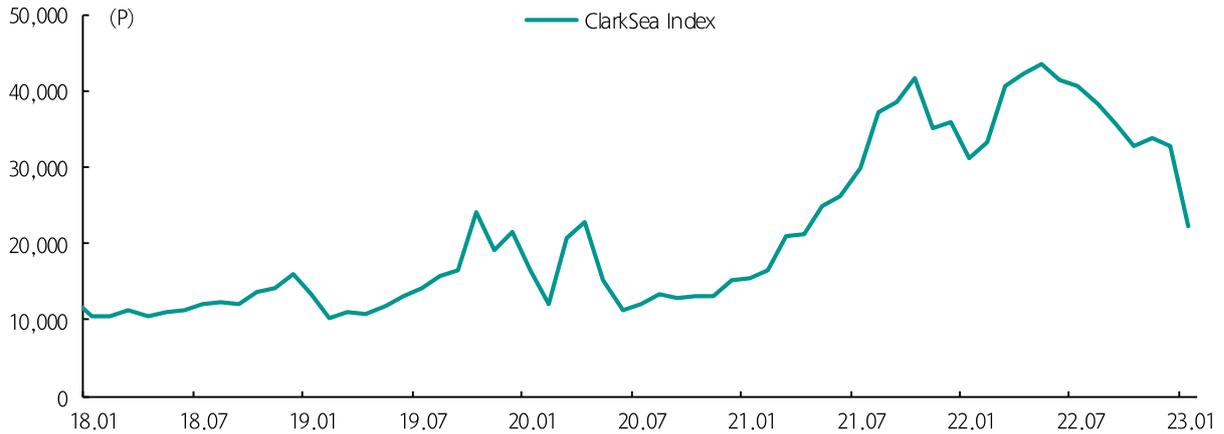
회복

안정

활황

둔화

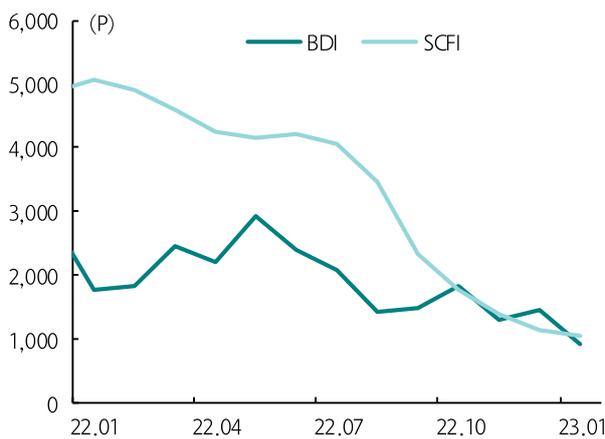
그림 40 | Clarkson 해운종합지수(Clarksea Index)



자료: Clarkson

| 운임 지수 (\$/Day) | 22.07 | 22.08 | 22.09 | 22.10 | 22.11 | 22.12 | 23.01 | 전월비(%) | 전년비(%) |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| Clarksea Index | 40,638 | 38,330 | 35,551 | 32,898 | 33,832 | 32,774 | 22363 | ▼31.8 | ▼28.5 |

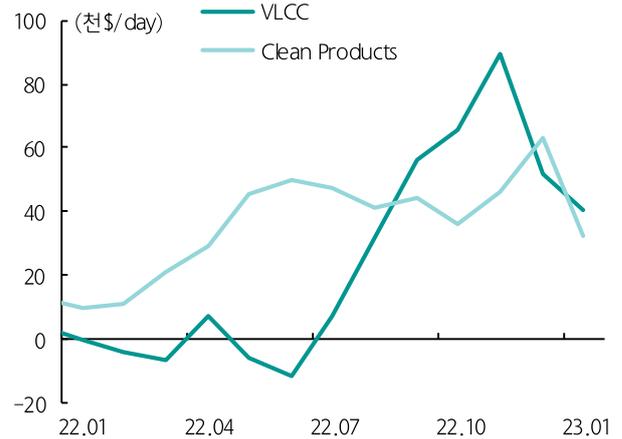
그림 41 | 벌크선(BDI) 및 컨테이너선(SCFI) 운임 지수



자료: Clarkson

| 운임 지수 (P) | 22.11 | 22.12 | 23.01 | 전월비 (%) | 전년비 (%) |
|-----------|-------|-------|-------|---------|---------|
| BDI | 1,299 | 1,453 | 909 | ▼37.5 | ▼48.4 |
| SCFI | 1,390 | 1,129 | 1,041 | ▼7.9 | ▼79.5 |

그림 42 | 탱커선 운임(Earnings)



자료: Clarkson

| 운임 (\$/Day) | 22.11 | 22.12 | 23.01 | 전월비 (%) | 전년비 (%) |
|----------------|--------|--------|--------|---------|---------|
| VLCC | 89,585 | 51,817 | 40,528 | ▼21.8 | - |
| Clean Products | 46,141 | 63,171 | 32,286 | ▼48.9 | ▲230.6 |

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>