

2023년 7월 12일 제31호

연구위원 안혜영  
연구위원 오유진  
연구위원 김문태  
연구위원 김중현

# HIF 월간 산업 이슈(7월)

## Monthly Industrial Issue

### 산업별 주요 이슈

#### 화학제품 LG화학, 석유화학 수익성 악화와 신성장동력 강화 위해 NCC공장 매각 검토

- LG화학은 본업인 석유화학 핵심설비인 NCC공장 여수 2공장 일부 매각을 검토 중인데, 이는 석유화학 수익성 악화가 고착화 되는데, 친환경 트렌드 전환으로 중장기적인 사업 매력도도 저하되고 있기 때문
- LG화학은 체질개선을 위해 업황 개선이 불투명한 사업은 정리하고 배터리, 친환경 소재 등 고부가가치 사업에 집중하겠다는 전략이나 산업의 매력도가 낮아진 현 시점에서 매각 성사 가능성은 높지 않은 상황

#### 자동차 테슬라 NACS로 쏠리는 북미 전기차 충전 생태계

- 테슬라는 우월한 전기차 시장 장악력을 바탕으로 자사 고유 충전 방식인 NACS를 북미의 새로운 충전 표준으로 만들고자 하며, 주요 완성차 업체를 비롯해 충전 네트워크 사업자 등의 NACS 참여가 확대
- 분할되었던 충전방식이 하나로 수렴하면서 북미 전기차 전환이 가속화되고 테슬라 충전 생태계가 강화 될 것으로 예상되며, 국내 기업들은 양국 표준 차이로 발생가능한 장단점을 고려하여 대응 전략 수립

#### 조선 '메탄올 추진선' 발주 늘리는 대형 컨테이너 선사

- '23년 상반기 해운 시장 약세에 따른 신조 발주 부진에도 불구하고 친환경 선대 전환을 위한 메탄올 추진선 발주가 컨테이너 선사를 중심으로 증가하였는데, 이는 탄소중립 관점에서 LNG보다 메탄올이 보다 적합한데다 Maersk가 메탄올 공급망 구축에 나서면서 연료 조달의 어려움이 완화되었기 때문
- 메탄올 추진선 발주뿐만 아니라 기존 선박도 메탄올 추진선으로 엔진 개조가 이어지고 있으며, 전 세계적으로 환경규제 기준이 강화됨에 따라 친환경 대체연료 선박 발주 증가세는 가속화될 전망

#### 정보통신 코로나 특수 악화 이후 네이버, 카카오 수익성에 대한 우려 확대

- 국내 디지털 플랫폼 대표 업체인 네이버, 카카오와 관련하여 코로나 특수 악화, 내수 포화 등의 부정적 경영 환경이 조성되면서 수익성 저하에 대한 우려가 확대되고 있음
- 특히 최근에는 광고 수요 위축, 화재사고 처리, 영업외 이익 감소 등이 수익성 저하를 야기하고 있으며, 신사업 및 해외 사업으로 이를 극복하기 위해 노력 중이지만 당분간 수익성 개선은 제한적일 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

## 화학 제품

LG화학, 석유화학 수익성 악화와 新성장동력 강화 위해 NCC공장 매각 검토

## 자동차

테슬라 NACS로 쏠리는 북미 전기차 충전 생태계

## 조선

'메탄올 추진선' 발주 늘리는 대형 컨테이너 선사

## 정보통신업

코로나 특수 악화 이후 네이버, 카카오 수익성에 대한 우려 확대

## C20. 화학제품

### LG화학, 석화부문 수익성 악화 속, 新성장동력 강화 위해 NCC공장 매각 검토

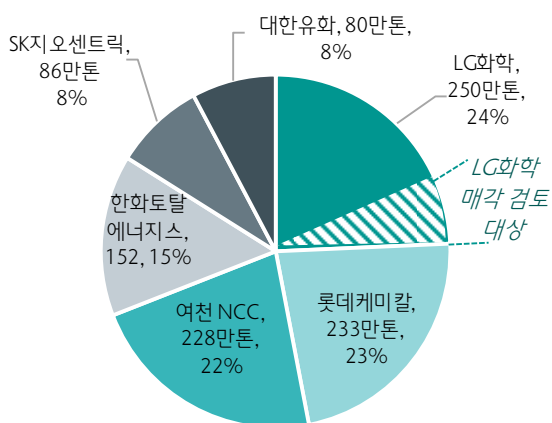
연구위원 안혜영 mith5@hanafn.com

❖ **Summary** : LG화학은 석유화학 핵심설비인 NCC공장 일부의 매각을 검토 중. 글로벌 경기 침체로 석유화학 수요가 감소한 가운데 중국 증설확대 여파로 공급과잉까지 더해지면서 석유화학 수익성이 한계에 도달한 데다 중장기적으로도 탄소중립과 친환경 트렌드 전환이 확산으로 전통 석유화학 사업의 매력도가 낮아졌기 때문. LG화학의 이번 검토는 근본적 체질 개선을 위한 것으로 본업일지라도 미래 협상이 불확실한 경우 과감히 정리하고 배터리, 친환경 소재 등 고부가가치 사업 위주로 더 집중하겠다는 의지를 보인 것. 다만 산업자체의 매력도가 낮아진 현 시점에서 무려 3조원에 달하는 NCC공장의 매각 성사 가능성은 높지 않을 것으로 판단

#### ■ LG화학, 석유화학 사업의 핵심설비인 NCC 설비의 일부 매각 검토 중

- 최근 석유화학업계에 따르면 LG화학은 경쟁력이 저하된 사업에 대한 구조조정을 진행 중이며 최근 석유화학 핵심 설비인 NCC(나프타분해시설)<sup>1)</sup> 여수 2공장을 매각 검토 대상에 포함
    - 지난 6월 LG화학 경영진 등이 사업부 임직원에게 메일을 통해 범용 사업 중 경쟁력이 없는 한계 사업에 대한 구조조정 필요성을 알린 이후 구체적인 방안 수립에 착수한 것으로 알려짐
  - LG화학은 3개의 NCC를(여수 1, 2공장, 대산공장) 보유 중이며 매각 검토대상인 NCC 2공장 생산 능력은 연산 80만톤(에틸렌 기준)으로 매각 시 LG화학의 석유화학 생산능력은 약 30% 줄어든 전망
    - LG화학은 '21년 여수 NCC 2공장(총 2.7조원 투자)을 준공했으며, 최근 정기보수(TA)를 마친 이후에도 재가동하지 않고 있는데다 관련 인력 전환배치 계획까지 알려져 매각 가능성이 높아짐
- ❖ 국내 NCC 생산능력(에틸렌 기준) 총 1,030만톤 : LG화학 250만톤, 롯데케미칼 233만톤, 여천 NCC 220만톤, 한화토탈 152만톤, SK지오센트릭 86만톤, 대한유화 80만톤 등

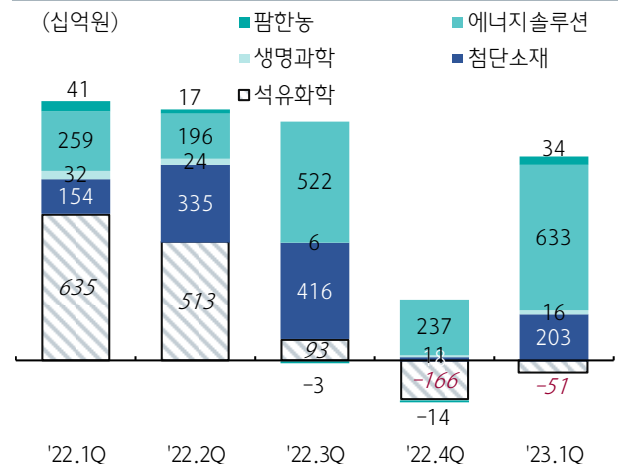
그림1 | 국내 NCC 설비 현황(에틸렌 기준)



자료 : 한국 석유화학협회

1) NCC는 원유를 정제해 얻어지는 나프타를 고온에서 분해하여 석유화학 기초 원료인 에틸렌, 프로필렌 등의 기초유분을 생산하는 시설

그림2 | LG화학 사업부문별 영업이익 추이



자료 : LG화학 IR 보고서

## ■ 이는 석유화학 수익성 악화가 고착화되면서 사업구조를 고부가가치 신사업 위주로 재편하기 위한 전략

- 팬데믹 효과 약화, 글로벌 경기침체에 따른 전방산업 부진으로 석유화학 수요가 약화된 상황에서 중국의 공격적인 NCC 증설로 공급과잉 상황까지 더해지면서 수익성은 급격히 악화
  - 석유화학 산업의 수익성 지표인 에틸렌 스프레드(에틸렌 가격-나프타 가격)는 15개월째 손익분기점(300달러/톤)을 하회하여 가동을 하면 할수록 수익성이 악화되는 구조
  - LG화학의 석유화학공장 가동률: 92%('20) → 81%('22) → 77%('23.1Q)
- 뿐만 아니라 탄소중립 및 친환경 트렌드 전환으로 석유화학 제품이 분해 가능한 바이오 기반 제품으로 변화가 시작되고 있어 중장기적으로도 전통적 석유화학 사업의 매력도는 낮아진 상황
- 이번 LG화학의 NCC 공장 매각 검토는 근본적인 체질 개선을 위한 것으로, 범용 석유화학 과 같이 업황 개선이 불투명한 사업은 과감하게 정리하고, 사업구조를 배터리, 친환경 소재, 신약 등 고부가가치 신사업 위주로 재편하기 위한 전략으로 풀이
  - LG화학은 NCC 공장 외에도 4,000천톤에 불과한 양극재 공장 매각(7만톤 규모 청주 공장에서 일원화 하여 운영 예정), 생명과학 부문의 체외진단용 의료기기사업부 매각(신약개발 집중)을 검토 또는 진행
  - 한편 자산 매각으로 확보한 자금으로는 자동차 내외장재, 양극재 등 2차 전지 소재, 태양광 필름에 사용되는 폴리올레핀 엘라스토머(POE), 바이오 등 고부가가치 제품군에 투자할 계획

## ■ 다만 석유화학 업황 악화, 중장기 탄소중립 목표 등을 고려할 때 매각 성사 여부는 불투명


- LG화학은 NCC 2공장 매각을 위해 국내 정유사 및 석유화학 기업, 중동 석유화학 기업 등에 의사를 타진 중이나, 업황 악화와 중장기 탄소중립 목표 등을 고려시 NCC 공장의 매력도는 낮은 상황
  - 여수 NCC2 공장 투자금이 2.6조원으로, 매각 가격도 3조원 내외로 추정되어 가격 부담이 큰 상황
- 롯데케미칼, 한화솔루션 등의 석유화학 기업도 이번 업황 악화를 단순 침체가 아닌 산업 변화의 시작으로 인식하며 신사업 육성에 집중하고, 정유사들은 이미 다양한 원료로 올레핀 생산을 시작함에 따라 실제 매각 성사 여부는 불투명한 상황으로 판단 

그림3 | 국내 에틸렌 스프레드 추이

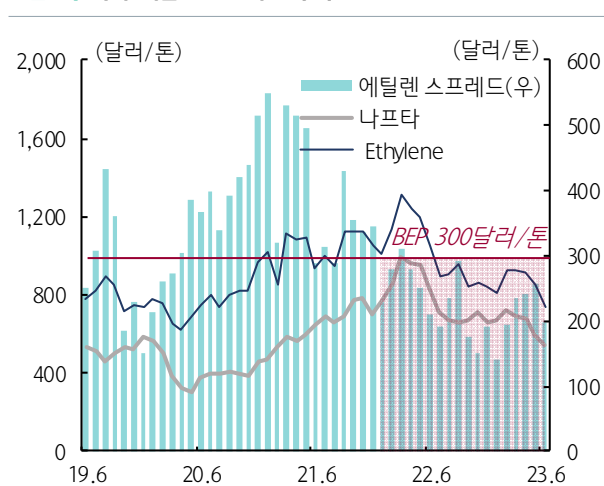





표1 | 국내 석유화학 산업 사업 재편 전략

석유화학 기업	사업 재편 전략
LG화학 	● 배터리소재, 친환경 소재, 글로벌 신약 중심 3대 포트폴리오 전환 추진
롯데케미칼 	● 고부가, 친환경 제품 확대, 수소사업 확대, 해외 생산거점 다변화
한화솔루션 	● 태양광 중심의 신재생에너지 사업 확대
금호석유화학 KUMHO PETROCHEMICAL	● 고부가 제품 확대, 탄소나노튜브 등 전기차 신소재 사업 확대

자료 : 각 사 자료, 언론자료

## C30. 자동차

### 테슬라 NACS로 쏠리는 북미 전기차 충전 생태계










연구위원 오유진 yujin.oh@hanafn.com

✧ **Summary** : 북미에서 주로 사용되는 급속 충전은 크게 공식 표준 CCS1과 테슬라 자체 솔루션인 NACS로 나뉘며, 테슬라는 우월한 전기차 시장 장악력을 바탕으로 NACS를 새로운 표준으로 추진 중. GM, 포드, 리비안 등 주요 완성차 업체들은 충전 인프라 투자 부담 완화 및 운전자 편의성 개선을 위해 기존 CCS1에서 NACS로 전환을 발표했으며, 충전 네트워크 사업자와 충전기 제조업체들의 NACS 참여도 확대되는 모습. 분할되었던 충전방식이 수렴하면서 북미시장에서 전기차 전환이 가속화되고 테슬라 충전 생태계가 강화될 것으로 예상되며, 국내 기업들은 양국 표준 차이로 발생가능한 장단점을 고려하여 대응전략을 수립할 필요

#### ■ 북미에서 주로 사용되는 급속 충전은 크게 공식 표준 CCS1과 테슬라 자체 솔루션 NACS이 존재

- 전기차 충전 표준은 국가와 충전조건에 따라 다양한데 급속 충전이 가능한 방식은 DC콤보 (CCS1, CCS2)와 차데모, GB/T, 테슬라 NACS의 네 가지로 구분 가능
  - 규격에 따라 충전기를 꽂는 포트 모양이 다르며 어댑터를 사용하면 서로 다른 규격의 충전기와 호환이 가능함. DC콤보와 NACS는 하나의 충전구로 완속과 급속 모두 이용할 수 있음
- 미국과 한국에서 표준으로 인정받은 급속 충전 방식은 DC콤보(CCS1)이며, 테슬라를 제외한 GM, 포드, 현대차 등 주요 완성차 업체들은 이를 적용해 왔음
- 테슬라는 DC콤보(CCS1)와 별도로 '12년에 독점 충전 커넥터를 개발하여 자사 EV에 이용하고 있으며, 세계 각지에 동 방식에 기반한 자체 충전 네트워크를 지속적으로 구축해 옴
  - 테슬라가 전기차를 만들기 시작했을 당시에는 지배적인 표준 충전방식이 없었으며, 이후 CCS1이 북미지역에서 표준으로 채택

표2 | 지역별 주요 충전 방식의 구분

종류	미국·한국	유럽	일본	중국	테슬라(미국)
완속 (AC)	 Type1(J1772)	 Type2(Mennekes)	 Type1(J1772)	 GB/T	 NACS
급속 (DC)	 DC콤보(CCS1)	 DC콤보(CCS2)	 차데모(CHAdeMO)	 GB/T	
출력범위	- 150kW 대응기기가 일반적 - 350kW 대응기기 설치 시작		- 50kW 대응기기가 일반적 - 차데모는 90kW 대응기기 설치 시작		- 250kW 대응

주 : DC콤보 CCS1과 CCS2의 충전기 모양은 상이하지만 동일한 신호 프로토콜을 사용하여 호환성이 높음  
자료 : 한국자동차연구원

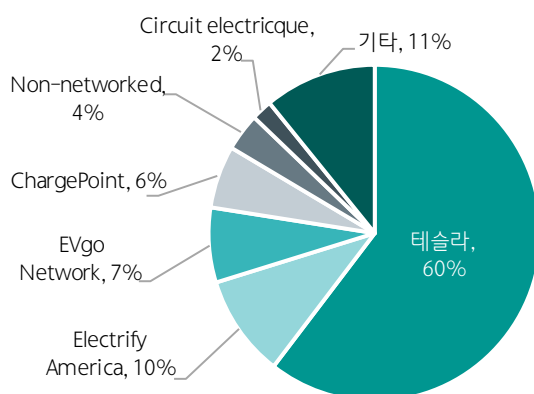
## ■ '22년 美 정부의 충전 인프라 구축 프로그램이 시작되면서 충전 경쟁이 본격화되었으며, 테슬라는 우월한 전기차 시장 장악력을 바탕으로 북미에서 충전 방식을 새롭게 정의하고자 함

- 美 정부는 인프라법의 지원을 받아 '22년부터 전기차 충전 인프라 프로그램(NEVI)을 운영하고 있는데 50개 주 고속도로의 80km마다 급속 충전소를 설치하여 '30년까지 50만 곳 이상을 구축하는 것이 목표이며, 이를 위해 '26년까지 매년 10억 달러씩 50억 달러를 지원할 계획
- NEVI의 자금을 지원 받으려면 각 충전소는 표준 플러그가 있는 충전기를 장착하고 2개사 이상의 전기차를 충전할 수 있도록 개방적으로 사용되어야 하는데 테슬라는 해당 조건에 미달
- 이에 테슬라는 '22년 11월 자사 고유의 충전 커넥터를 다른 기업이 사용할 수 있도록 디자인과 사양을 공개하고 이를 NACS(북미 충전 표준, North America Charging Standard)라고 명명하였으며, '23년 2월부터는 미국 내 자사 충전소(슈퍼차저)를 경쟁사에 개방하기 시작
- 테슬라는 북미 EV 시장에서의 압도적인 시장 점유율과 자사의 충전 인프라 등을 감안할 때 NACS가 지원 프로그램의 적격 대상이 되어야 한다고 주장
  - 미국 내 테슬라 전기차 점유율: 78%('18) → 79%('19) → 79%('20) → 71%('21) → 64%('22)

## ■ 미국 주정부 및 표준기관에서 NACS를 새로운 표준으로 받아들이면서 충전방식 변화 예고

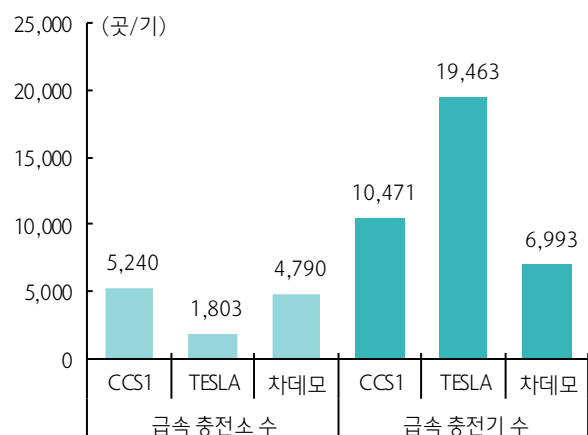
- 켄터키는 美 50개주 가운데 처음으로 NACS 도입을 의무화한다고 공식적으로 발표(7.4)하였으며, 켄터키주 고속도로 전기화 프로그램에 참여하려면 CCS1과 NACS 충전기를 함께 설치해야 함
  - NEVI 지원금은 주정부별로 각각 배정되며, 가이드라인 및 프로젝트 선정은 주정부가 진행
- 텍사스·워싱턴에서도 NACS 의무화를 진행 중이며, 캘리포니아·아이오와·미시간도 검토 중
- 미국 자동차기술자협회(SAE International)에서는 NACS를 북미시장 표준 충전규격으로 도입하는 방안을 검토 중이며, SAE는 업계 합의를 통해 빠른 시일 내 표준 NACS 커넥터를 개발할 계획

그림4 | 미국 DC 고속 충전 시장 점유율



주 : 2023년 7월 4일 조회 기준  
자료 : US DOE(Alternative Fuels Data Center)

그림5 | 충전방식에 따른 미국 급속 충전소 및 충전기 설치 현황



주 1) 2023년 6월 21일 기준  
2) 차데모는 닛산이 주축이 되어 보급  
자료 : US DOE(Alternative Fuels Data Center), insideevs

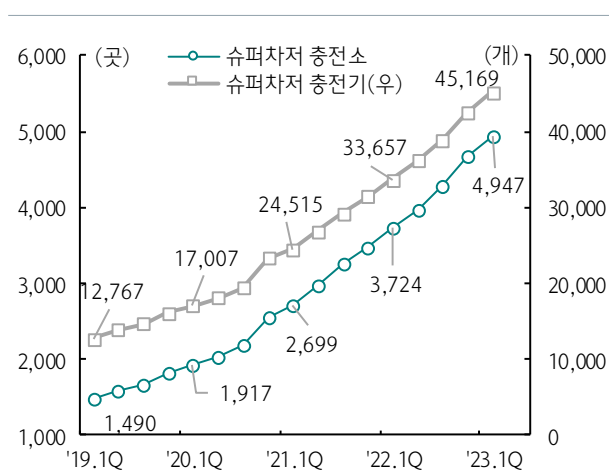
## ■ 충전 인프라 투자 부담 완화 및 운전자 편의성 개선을 위해 주요 완성차 업체와 충전 네트워크 사업자, 충전기 제조업체들의 NACS 참여가 확대되는 중

- 포드가 '25년부터 NACS 커넥터가 내장된 전기차를 제공할 것이라고 발표(5.25)한데 이어 GM(6.8), 리비안(6.20), 폴스타/볼보(6.27), 메르세데스-벤츠(7.9) 등이 CCS1에서 NACS로의 전환을 발표
- 또한 스텔란티스, 폭스바겐, 현대차 등도 NACS 도입을 검토하면서 북미 전기차 OEM 상당수가 NACS에 합류할 것으로 보임
  - 현대차는 NACS 도입을 검토하고 있으나, 전압 차이에 따른 충전 속도 저하 등으로 속고 중
- 완성차뿐만 아니라 Electrify America, ChargePoint 등 주요 충전 네트워크 사업자도 NACS용 충전기 설치를 발표하였고, 주요 충전기 제조업체들도 NACS 충전기 생산에 나섬

## ■ 분할되었던 충전방식이 수렴하면서 북미 EV 전환이 가속화되고 테슬라 충전 생태계가 강화될 전망

- 주요 완성차들이 본격적으로 NACS를 탑재하는 2025년부터 테슬라 슈퍼차저의 이용이 빠르게 늘어날 것으로 예상되는 가운데 인프라 접근성 개선으로 북미 전기차 전환이 촉진될 수 있음
- 충전소 설계특성 상 테슬라/非테슬라 간 충전 경험 차이가 두드러질 수 있으며, 테슬라의 충전 데이터 접근성 및 영향력이 개선되어 인프라 연계서비스 개발에서 주도권을 가질 가능성
  - 테슬라 차량은 차량 자동 인식 및 'plug & charge' 방식으로 손쉽게 충전이 가능하나, 非테슬라 차량은 테슬라 앱을 통해 별도로 요금을 결제해야 하며, 테슬라 이용자보다 요금이 비싼 편
- 미국의 주류 충전방식이 NACS로 바뀌게 되면 현재 국내 표준(CCS1)과 달라져 기술개발 비용 부담이 늘어나고, 내수/수출 EV 모델의 별도 생산 등으로 복잡성이 높아질 수 있음
- NACS를 따라갈 경우, 운전자 편의성은 개선되나 테슬라 생태계 종속이 우려되기 때문에 非테슬라 OEM과의 공동 대응을 통해 협상력을 높이는 등 장단점을 고려하여 대응전략 수립 📌

그림6 | 테슬라의 글로벌 슈퍼차저 설치 동향



자료 : TESLA

표3 | 북미에서 테슬라의 NACS 충전 규격 도입 브랜드

	도입 발표	도입 논의 중
완성차 업체	- 포드('25~) - GM('25~) - 리비안('25~) - 폴스타/볼보('25~) - 메르세데스-벤츠('25~)	- 스텔란티스 - 폭스바겐 - 현대자동차그룹
충전 네트워크 사업자	- Electrify America('25~) - Charge Point - EVgo Network - Blink charging	
충전장비 제조업체	- ABB - Blink Charging - BTC Power - ChargePoint	- EverCharge - FLO - SK시그넷 - Wallbox외

자료 : insideevs.com, 언론보도 종합



## C31. 조선

### '메탄을 추진선' 발주 늘리는 대형 컨테이너 선사

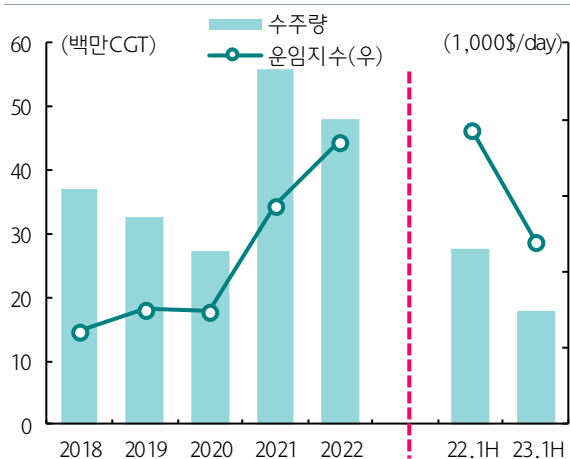
연구원 김종현 jh.kim@hanafn.com

✧ **Summary** : 해운 시장 악화로 인해 글로벌 선박 발주량이 위축됨에도 불구하고, 강화되는 IMO(국제해사기구) 환경규제 대응을 위해 노후선 교체 수요는 꾸준히 이어지는 상황. 친환경 선대 전환을 위한 해운사들의 고민이 깊어진 가운데, 최근 Maersk를 비롯한 글로벌 컨테이너 선사들의 메탄을 추진선 발주가 증가세. 기존 벙커C유, LNG와 비교하여 메탄올은 수급이 어렵고 급유 설비가 부족하다는 단점이 있었으나, Maersk가 제휴 협력을 통한 메탄올 공급망 구축에 적극 나서면서 후발 주자들이 잇따르는 상황. 한편, 지난 7일 IMO가 2050년까지 해운업 분야 '넷 제로' 달성을 잠정 합의하면서 친환경 선박에 대한 수요 증가세는 가속화될 전망

#### ■ '23년 글로벌 선박 수주는 해운 시장 악화 및 고금리로 인해 위축되었으나 노후선 교체 수요는 지속

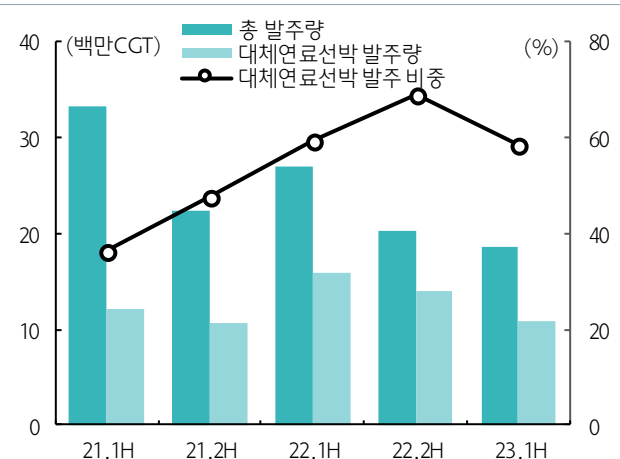
- '23년 상반기 글로벌 신조선 발주량은 기저효과에 더하여 해운 시장 약세 지속, 고금리에 따른 금융 여건 악화 등으로 인해 전년동기 대비 26% 감소
  - 클락슨 운임 지수(1,000\$/day) : 15.1('19) → 14.8('20) → 28.7('21) → 32.3('22) → 24.0('23.1H)
  - SOFR 금리(%) : 2.27('19) → 0.47('20) → 0.04('21) → 1.68('22) → 4.72('23.1H)
  - 글로벌 신조 수주량(백만 CGT) : 32.6('19) → 27.2('20) → 55.9('21) → 48.1('22) → 18.0('23.1H)
- 대규모 수주잔량에도 불구하고, 강화된 IMO 환경규제\* 대응을 위한 노후선 교체 수요가 대체 연료 선박 발주로 이어지고 있으며 LNG D/F\* 선박과 메탄올 D/F\* 선박이 대다수
  - '23년 수주량 중 대체 연료 선박은 59%이며, 이중 메탄올 추진선은 26%, LNG 추진선은 49%
  - ※ '23년 1월부터 EEXI, CII 기준이 신규 적용되면서 선박 에너지 효율 및 운항 효율성 검증 필요
  - ※ D/F은 이중 연료(Dual Fuel) 체계로 기존 벙커C유와 대체 연료(LNG, 메탄올 등)를 모두 사용 가능

그림7 | 글로벌 선박 발주량 및 해상운임 추이



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

그림8 | 대체연료 선박 발주 추이



자료 : Clarkson 하나금융경영연구소

## ■ LNG 추진선 발주 비중이 높은 가운데, 최근에는 Maersk의 영향으로 메탄올 추진선이 부상

- LNG 추진선은 연료공급/인프라/빙커링에 문제가 없고, 높은 수준의 수주잔량덕분에 범용성은 높으나 탄소중립 목표 달성에는 다소 제한적인 반면, 메탄올 추진선은 탄소중립 목표 달성에는 보다 유리하나 시장 내 안착을 위해서는 메탄올 연료 공급망 구축 및 관련 인프라 형성이 필요
- 글로벌 2위 컨테이너 선사 Maersk는 '21년 8월 세계 최초로 16,00TEU 메탄올 추진선 8척을 한국조선해양에 발주하였고, CIMC ENRIC, European Energy 등과 MOU를 통해 메탄올 공급망 구축에 적극 나섬에 따라 다른 컨테이너 선사 역시 메탄올 추진선 도입 의사가 증가
  - CMA CGM, COSCO,, HMM 등 글로벌 컨테이너 선사들이 잇따라 메탄올 추진선 발주
- Maersk는 신조 발주뿐만 아니라 기존 선박을 메탄올 추진선으로 개조하는 프로젝트를 병행하고 있으며, Hapag Lloyd와 Seaspans도 60여척의 기존 선박을 메탄올 추진선으로 개조하기 위해 선박용 엔진 개조 솔루션 공급 계약을 체결

## ■ IMO는 '50년까지 해운업 '넷 제로' 달성을 명문화함에 따라 친환경 선박 수요 증가세는 가속화될 전망


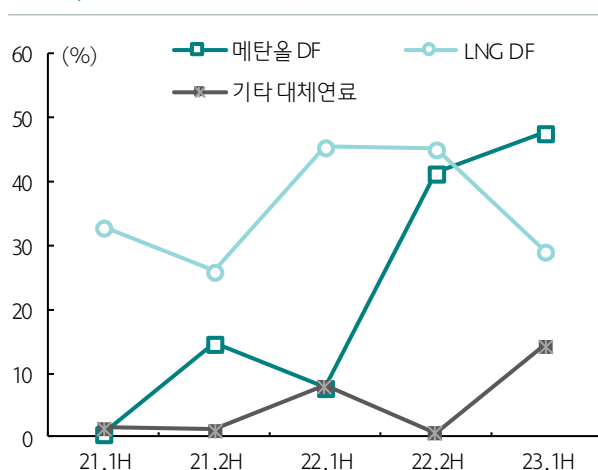
- IMO는 제80차 해양환경보호위원회(MEPC) 연례 회의에서 '50년까지 해운업 '넷 제로' 달성을 명문화함으로써 온실가스 감축 목표를 상향하여 해운사들의 노후선 교체 부담은 증가하는 한편, 조선사들의 대체연료 선박 수주는 증가할 것으로 예상
- 아울러 EU의 Fit for 55 규제는 IMO 규제보다 강도가 높아 유럽 노선 취항 해운사의 친환경 선대 전환이 불가피한 상황이므로 대체 연료 선박 발주는 가속화될 전망
  - Fit for 55는 탄소배출권거래제와 해상연료 기준 규정을 포함하고 있어 해운사의 규제 대응 부담 가중
- 한편, 국내 조선사의 경우 친환경 기술 부분에서 중국보다 앞서고 있으나, 중국 조선소의 메탄올 추진선 수주 물량이 국내 조선소 수주 물량을 앞서고 있어 글로벌 수주경쟁 심화가 우려 

그림9 | 컨테이너선 발주량 중 메탄올 DF 비중



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

표4 | 컨테이너 선사별 메탄올 추진선 발주량

컨테이너 선사	TEU	척
Maersk	350,100	25
CMA CGM	336,000	24
COSCO	184,720	9
OOCL	168,000	7
HMM	81,000	9
기타	153,850	47
합계	1,273,670	121

주 : '21년 2분기~'23년 2분기 누적 수주잔량 기준  
자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

## J. 정보통신업

### 코로나 특수 약화 이후 네이버, 카카오 수익성에 대한 우려 확대

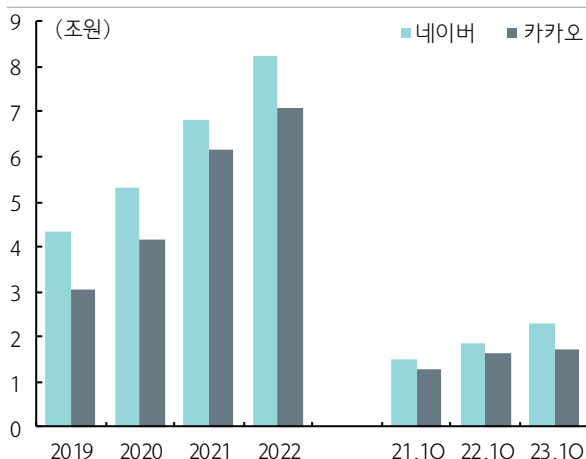
연구위원 김문태 kmt@hanafn.com

✧ **Summary** : 국내 디지털 플랫폼 대표격인 네이버, 카카오는 팬데믹 특수와 공격적인 투자로 우수한 성장성을 보여 왔음. 하지만 코로나 특수 약화, 내수 포화 등의 부정적 경영 환경이 조성되면서 수익성 저하에 대한 우려가 확대. 특히 최근에는 디지털 광고의 비중 확대와 경기 침체 등으로 주 수익원인 광고 수요가 위축되었으며, 그 외에도 데이터센터 화재 처리 비용, 영업 외 이익 축소 등이 수익성 약화를 야기. 카카오, 네이버는 수익성 저하를 극복하고 신성장 동력을 발굴하기 위해 AI 서비스 개발, 콘텐츠 투자, 해외 진출 등을 확대하고 있으나 광고 수요 회복 제한, 신사업 확장을 위한 비용 부담 등으로 당분간 실적 개선은 쉽지 않을 전망

#### ■ 국내 디지털 플랫폼 대표 업체 네이버, 카카오는 팬데믹 기간의 특수와 공격적인 투자로 우수한 성장성을 보여 왔으나, 특수 약화, 내수 포화 등 부정적 경영 환경 하에서 저하된 수익성에 대한 우려 확대

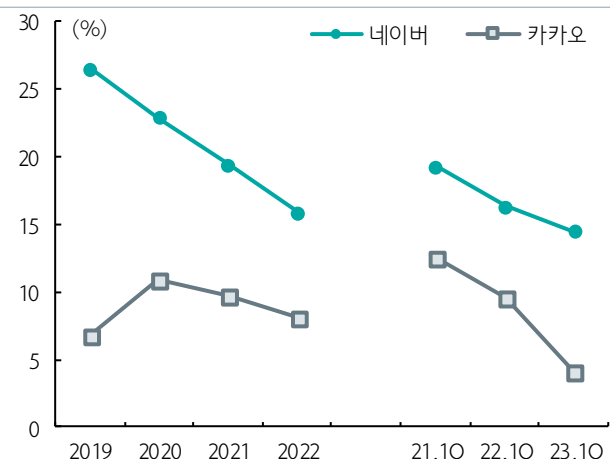
- 국내 디지털 플랫폼 대표 업체인 네이버와 카카오는 코로나19 시기 급격한 디지털 전환과 풍부한 유동성 기반의 공격적인 투자로 우수한 성장성을 보여 왔음
  - 코로나 직전인 '19년 네이버, 카카오의 매출액은 각각 4.4조원, 3.1조원이었으나, '20~'22년간 연평균 20% 이상 성장하면서 '22년에는 약 2배인 8.2조원, 7.1조원을 기록
  - 특히, 카카오는 적극적 M&A 등으로 '20년, '21년 각각 전년대비 35.4%, 47.6% 급성장
- 코로나19 특수와 사업 확장으로 외형은 확대되었지만 급격한 성장 하에서 영업이익률은 '20년 이후 지속적으로 감소하였으며, 특히 팬데믹 특수 약화와 내수 시장 포화 등 부정적 경영 환경이 조성되면서 수익성 저하에 대한 우려가 확대
  - 네이버, 카카오의 '20년 영업이익률은 각각 22.9%, 11.0%였으나 이후 지속적으로 감소하면서 '23년 1분기에는 각각 14.5%, 4.1%를 기록

그림10 | 네이버, 카카오 매출액 추이



자료 : KIS-Value, 하나금융경영연구소

그림11 | 네이버 카카오 영업이익률 추이



자료 : KIS-Value, 하나금융경영연구소

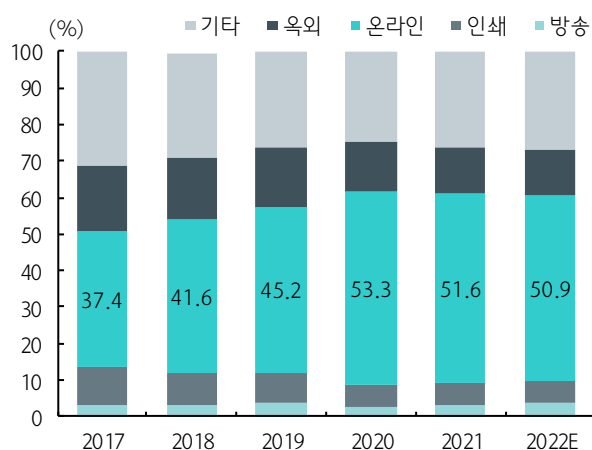
## ■ 최근에는 광고 수요 위축, 화재 사고 처리 비용, 영업 외 이익 감소 등이 수익성 저하를 야기

- 온라인 광고가 과반을 차지한 이후 성장 여력이 약화되었으며 최근 경기 침체로 수요 위축이 더해지면서, 주요 수익원 중 하나인 광고 매출이 둔화된 점이 수익성 저하의 주요 원인
  - 온라인 광고는 '20년 처음으로 과반(52.3%)을 차지한 이후 '22년에는 50.9%로 비중 축소
- 특히 카카오는 5%의 이하의 저조한 영업이익률을 나타내었는데, 모바일 중심의 플랫폼 특성상 광고 지면이 제한된 상황에서 지난해 데이터센터 화재에 따른 이모티콘 보상 및 인프라 보강 등으로 비용 부담이 확대된 것이 영업이익률의 급격한 하락을 야기
  - 네이버는 적자인 라인의 연결 실적 제외, 리오프닝에 따른 플레이스 광고의 성장, 서버 등 인프라 자산의 상각 연수 변경에 따른 비용 절감 효과 등으로 상대적으로 영업이익률 감소폭이 적음
- 영업 외 이익(주식처분 이익) 감소 및 손실(외환환산손실) 증가로 네이버, 카카오의 당기순이익 또한 급감하면서 '23년 1분기 각각 전년대비증감률 -67.8%, -94.1%를 기록
  - 카카오는 지난해 1분기 두나무 주식처분 효과에 따른 기저효과로 당기순이익이 크게 감소
  - 네이버는 환율 상승에 따른 외환환산손실과 관계기업(A홀딩스 등) 지분법 손익 악화로 감소

## ■ 양사는 신사업 및 해외 시장 확대를 추진하고 있으나, 당분간 수익성 개선은 제한적일 전망

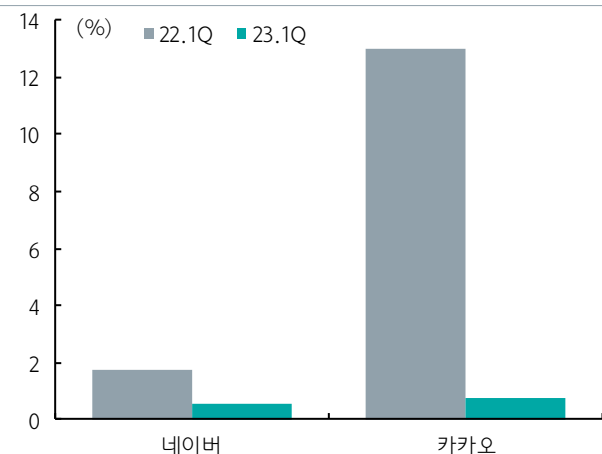
- 카카오는 친구 탭 개편, 오픈채팅 분리 등에 따른 광고 지면 확대, 초거대 AI 모델인 코(Ko)GPT 기반의 챗봇 출시, 콘텐츠 해외 진출 확장 등을 통해 실적 개선을 추구할 계획
  - 다만, SM 엔터 인수에 따른 비용이 당분간 수익성 개선에 부담으로 작용할 전망
- 네이버 또한 AI 부문 확대(서치GPT) 및 콘텐츠 해외 생태계 확장을 추구하는 한편, 포쉬마크 등 버티컬 커머스의 수익성 강화, 삼성페이와의 협업 등으로 성장 동력을 확보할 계획
- 내수 성장 한계 및 광고 수요 위축에 따른 실적 저하를 극복하기 위해 글로벌 시장 진출 및 콘텐츠, 커머스, AI 등 신사업 투자가 확대될 예정이지만, 관련 비용의 증가와 사업 정상화를 위한 시간 소요로 인해 당분간 실적 개선은 제한될 전망 📉

그림12 | 국내 매체별 광고비 비중 추이



자료 : 2022 방송통신광고비 조사 보고서

그림13 | 네이버 카카오 당기순이익



자료 : KIS-Value, 하나금융경영연구소

## 산업별 주요 지표

## 석유화학(C20-21) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

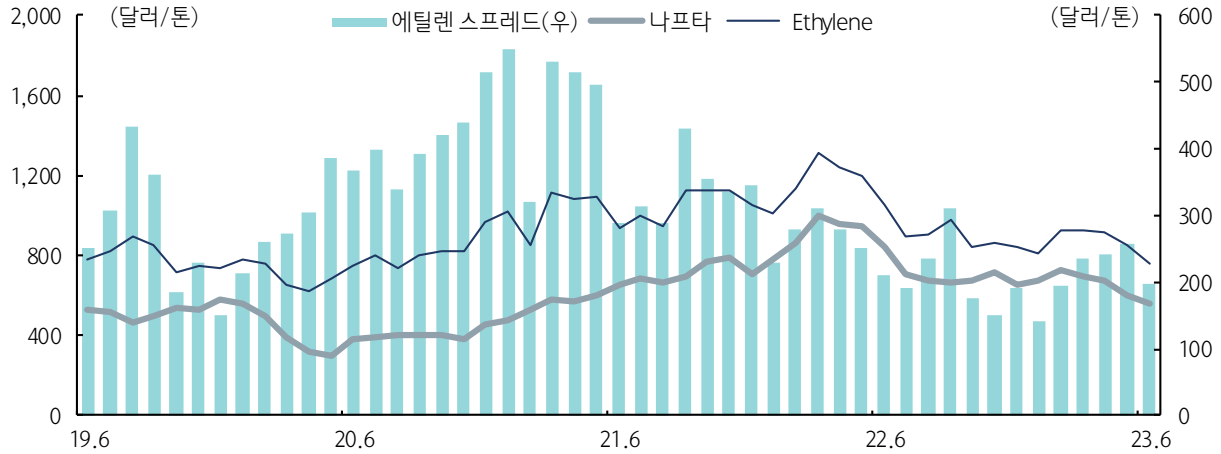
회복

안정

활황

둔화

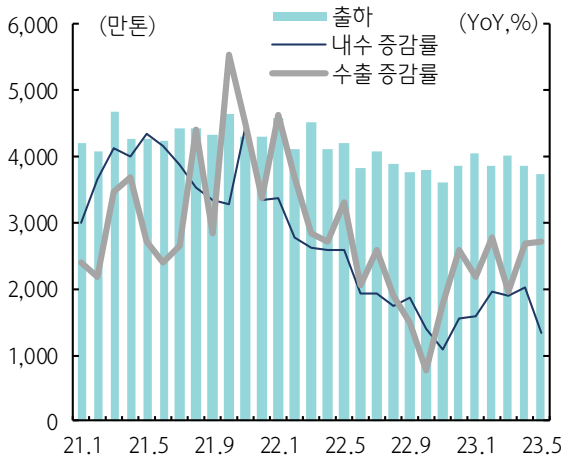
그림14 | 에틸렌 스프레드



자료: 페트로넷

가격 및 스프레드 (달러/톤)	22.12	23.1	23.2	23.3	23.4	23.5	23.6	전월비(%)	전년비(%)
나프타	674	669	725	690	677	599	542	▼ 10.7	▼ 35.5
에틸렌	845	810	940	950	918	855	756	▼ 13.1	▼ 27.9
스프레드	171	141	215	260	241	256	215	▼ -19.1	▲ 2.3

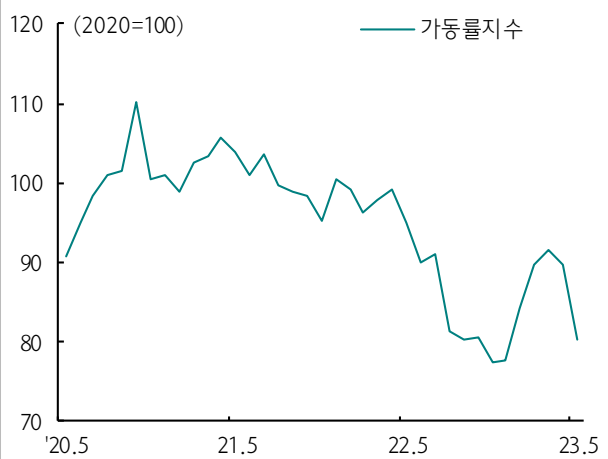
그림15 | 석유화학 제품 출하, 내수, 수출 추이



자료: 페트로넷

구분 (만톤)	23.3	23.4	23.5	전월비 (%)	전년비 (%)
출하량	403	385	375	▼ 2.6	▼ 10.9
내수량	207	196	182	▼ 7.2	▼ 16.8
수출량	214	207	216	▲ 4.4	▼ 2.3

그림16 | 국내 석유화학 가동률 지수



자료: 통계청

가동률 지수	23.3	23.4	23.5	전월비 (%)	전년비 (%)
지수	91.6	89.7	80.3	▼ 10.5	▼ 15.5

## 자동차(C30) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

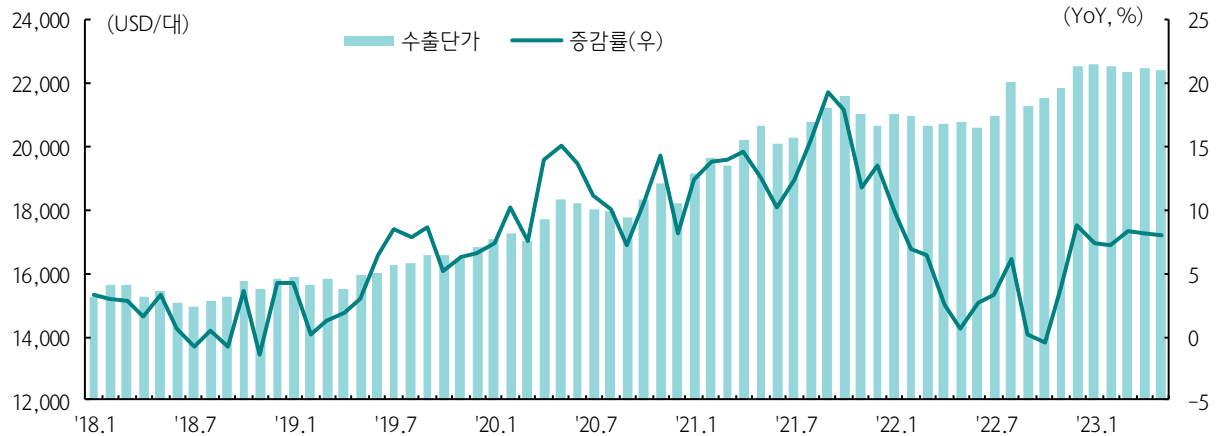
회복

안정

활황

둔화

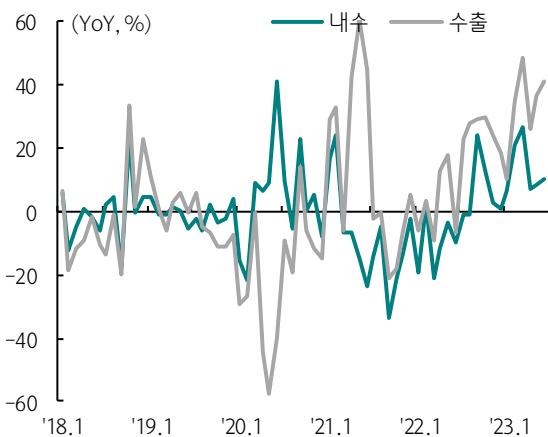
그림17 | 국내 완성차 수출단가 및 증감률 추이



자료: KAMA

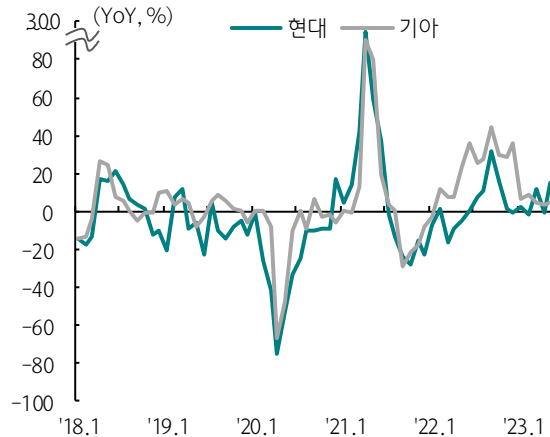
	22.11	22.12	23.1	23.2	23.3	23.4	23.5	전월비(%)	전년비(%)
수출단가(\$/대)	21,881	22,525	22,584	22,515	22,354	22,452	22,443	▼0.04	▲8.0

그림18 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이



주 : 6월 실적은 잠정치, 내수판매는 국산차 기준  
자료: KAMA

그림19 | 해외생산 증감률 추이



자료: KAMA

	23.4	23.5	23.6	전월비(%)	전년비(%)		23.3	23.4	23.5	전월비(%)	전년비(%)
내수판매량(대)	129,102	130,876	134,063	▲2.4	▲10.0	현대차 해외생산량	204,395	176,284	182,537	▲3.5	▲15.1
수출량(대)	249,105	247,406	241,924	▼2.2	▲40.8	기아 해외생산량	126,632	111,817	121,975	▲9.1	▲4.1

## 조선(C31) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

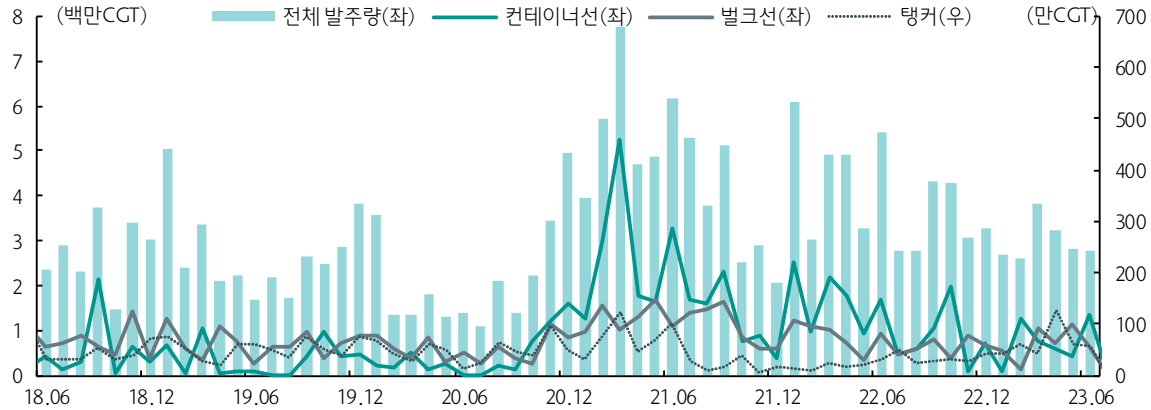
회복

안정

활황

둔화

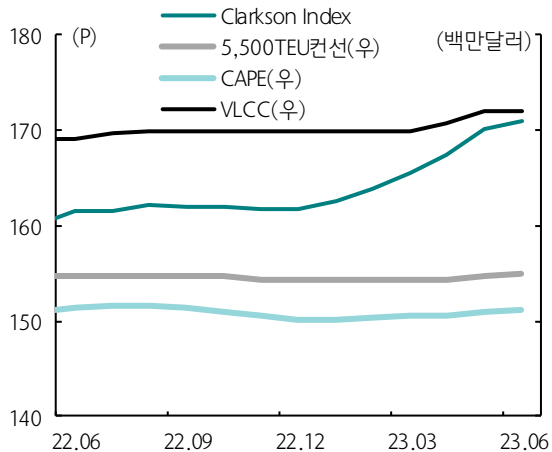
그림20 | 국내 내수/수출 판매 증감률 추이



자료: Clarkson

선종별 발주량 (만 CGT)	22.12	23.01	23.02	23.03	23.04	23.05	23.06	전월비(%)	전년비(%)
전체 발주량	327	270	262	381	325	283	276	▼2.5	▼49.0
컨테이너	62	10	109	66	52	37	119	▲219.5	▼19.0
벌크	61	48	12	94	62	99	55	▼44.9	▼33.5
탱커	44	42	63	44	126	61	56	▼8.4	▲85.1

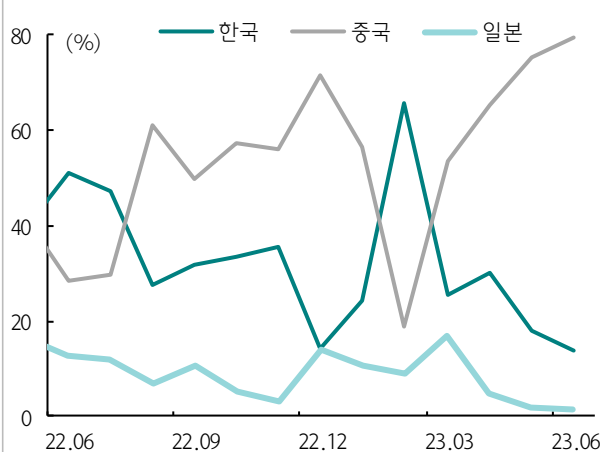
그림21 | 선종별 선가 지수 추이



자료: Clarkson

선가지수 (P) 및 선가 (mil \$)	23.04	23.05	23.06	전월비 (%)	전년비 (%)
Clarkson Index	167.3	170.1	170.9	0.0	▲5.8
CAPE	61.8	63.5	63.5	▲0.8	▼0.8
VLCC	122.0	126.0	126.0	0.0	▲7.2
5,500TEU 컨선	73.0	74.0	74.0	▲1.4	▲1.4

그림22 | 국가별 수주 점유율 추이



자료: Clarkson

수주 점유율 (%)	23.04	23.05	23.06	전월비 (P)	전년비 (P)
한국	29.9	18.0	13.7	▼4.2	▼37.1
중국	65.2	75.3	79.7	▲4.4	▲51.3
일본	4.9	1.8	1.3	▼5.3	▼8.1
합산	100.0	95.1	94.7	▼0.4	▲2.9



## 유통(G) Industry Cycle

둔화(주의)

침체

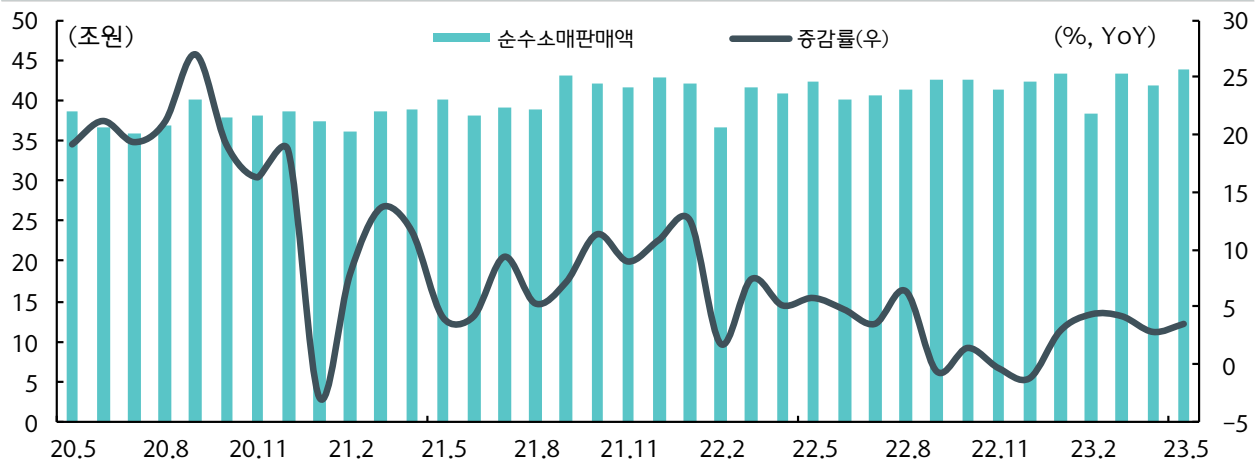
회복

안정

활황

둔화

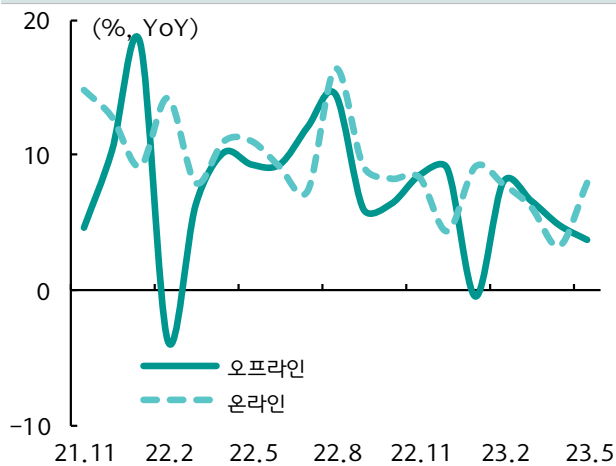
그림23 | 순수소매판매액 추이



자료: 통계청

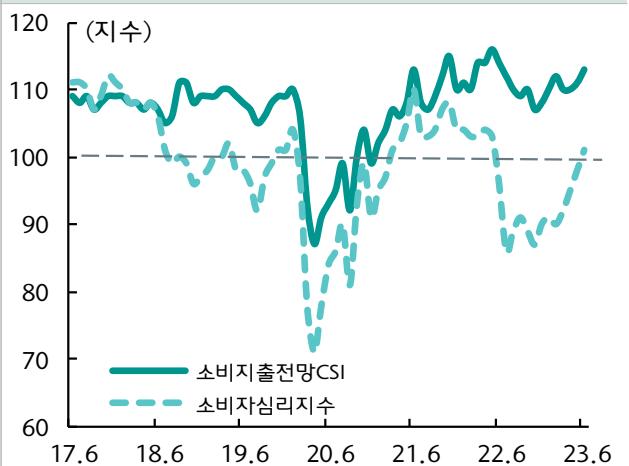
소매판매액 (조원)	22.11	22.12	23.1	23.2	23.3	23.4	23.5	전월비(%)	전년비(%)
순수소매	41.4	42.3	43.3	38.2	43.2	41.9	43.9	▲ 4.8	▲ 3.5
백화점	3.3	3.5	3.1	3.0	3.4	3.5	3.7	▲ 7.2	▲ 8.5
대형마트	2.7	3.1	3.6	2.5	2.9	2.9	3.0	▲ 2.5	▲ 4.2
전문소매	15.1	15.6	17.0	14.6	16.6	16.1	16.6	▲ 3.0	▲ 3.7

그림24 | 주요 온오프라인 업체들의 매출 동향



주 : 3월 실적은 잠정치  
자료: KAMA


그림25 | 소비 심리 지수, 소비 지출 전망



자료: KAMA

매출 동향 (% YoY)	23.3	23.4	23.5	전월비 (%)	전년비 (%)	심리 지수 (지수)	23.4	23.5	23.6	전월비 (%)	전년비 (%)
오프라인	6.6	4.8	3.7	▼ 1.1	▼ 5.6	소비지출전망 CSI	110	111	113	▲ 2.0	▼ 1.0
온라인	6.1	3.2	7.9	▲ 4.7	▼ 3.1	소비자심리지수	95	98	101	▲ 3.0	▲ 5.0

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](mailto:hanaif@hanafn.com)

<http://www.hanaif.re.kr>