

# VIP REPORT



## ■ 2010년 주요 산업 전망과 현안

발행인 : 김 주 현  
편집주간 : 한 상 완  
편집위원 : 주원, 이장균, 이철선  
발행처 : 현대경제연구원  
서울시 종로구 계동 140-2  
Tel (02)3669-4334 Fax (02)3669-4332  
Homepage. <http://www.hri.co.kr>  
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해임을 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업전략본부(02-3669-4334)로 연락해 주시기 바랍니다.

# 목 차

---

## ■ 2010년 주요 산업 전망과 현안

<b>Executive Summary</b> .....	<b>i</b>
<b>1. 산업 전망의 전제조건</b> .....	<b>1</b>
<b>2. 산업 전망의 명암</b> .....	<b>3</b>
<b>3. 주요 산업 전망 및 현안</b> .....	<b>8</b>
① 조선업 .....	<b>9</b>
② 기계 산업 .....	<b>11</b>
③ 자동차 산업 .....	<b>13</b>
④ 철강 산업 .....	<b>15</b>
⑤ 석유화학 산업 .....	<b>17</b>
⑥ 해운업 .....	<b>19</b>
⑦ 물류(택배)업 .....	<b>21</b>
⑧ IT 산업 .....	<b>23</b>
⑨ 건설업 .....	<b>25</b>
<b>4. 정책적 시사점</b> .....	<b>27</b>
<b>■ HRI 경제 지표</b> .....	<b>30</b>

## 1. 산업 전망의 전제조건

**(대외 경제 여건)** 2010년 세계 경제는 선진국 경기 회복이 가시화되면서 개도국 경제도 빠르게 회복될 것으로 전망됨에 따라 세계 교역량이 완만하게나마 증가세로 돌아 설 가능성이 높다. 그러나 지역별로는 미국, EU, 일본 등 주요 선진국은 금융위기의 여파로 경기 회복세가 빠르지 않을 것으로 전망된다. 반면 중국, 인도, 중동 등 신흥공업국과 산유국들은 선진국에 비해 상대적으로 빠른 회복세를 보일 것으로 예상된다.

**(국내 경제 여건)** 이러한 대외 여건 개선으로 한국의 2010년 연간 경제성장률은 3%대 후반으로 상승할 전망이다. 소비는 소비자 심리와 고용 상황의 개선 등으로 3%대로 회복될 전망이다. 설비투자도 전년도 침체에 따른 기술적 반등 효과와 정부의 기업 프렌들리 정책 지속, 환율 하락 등에 의한 투자 심리 개선 효과 등으로 7% 내외의 증가율이 전망된다. 반면 건설투자는 4대강 살리기 사업 등 공공 투자가 지속되지만, 주택 시장이 부진할 것으로 보여 회복세는 제한적일 것으로 판단된다. 수출은 세계경제 회복으로 증가세로 돌아설 것이나 금융위기 이전 수준을 넘어서지는 못 할 것으로 예상된다.

## 2. 산업 전망의 명암

**첫째, 전반적으로 금융위기 이전 수준에 미치지 못하는 경기 회복세가 전망된다.** 2010년 주요 산업 경기는 국내외 경제의 회복 기조 진입으로 대체적으로 2009년보다 개선되는 것으로 전망된다. 그러나 국내외 경제 회복 속도가 빠르지 않아 산업 경기는 금융위기 이전인 2007년이나 2008년 상반기 수준에 미치지 못 할 것으로 판단된다.

**둘째, 수출 부문이 내수 부문에 비해 상대적 호조를 보일 것으로 판단된다.** 2010년에는 경기 부양책의 효과가 사라질 것으로 보인다. 이에 따라 그동안 직·간접적으로 수혜를 받았던 내수 부문이 어려움에 처할 가능성이 높다. 반면 세계 경제 회복으로 주력 산업들 내 수출 부문은 상대적으로 빠른 회복세가 예상된다. 한편 수출 비중이 절대적인 조선업은 해운경기 침체로 신규 수주는 크게 늘지 않을 것으로 보이나, 기존 수주량이 최근 연평균 건조량의 4배 이상에 달하기 때문에 호조를 이어갈 것으로 판단된다.

**셋째, 제조업이 비제조업에 비해 회복세가 빠를 것으로 예상된다.** 상대적으로 내수 경기보다 수출 경기 회복세가 빠를 것으로 보여 생산에서 차지하는 수출 비중이 높은 제조업 경기가 비제조업 경기를 앞서 갈 것으로 보인다. 다만 비제조업중 물류 산업의 경우 무점포 판매업의 지속 성장 등의 영향으로 다른 비제조업에 비해 경기 회복 속도가 빠를 것으로 보인다.

**넷째, 산업별 경기회복 체감 온도에 격차가 존재할 것으로 전망된다.** 생산 증감률 기준(해운은 지수 기준, 물류는 시장규모증가율 기준)으로 산업별 경기를 「불황 → 회복 → 호황 → 후퇴」의 네 국면으로 구분한다면 대부분 회복 국면에 위치할 것으로 보인다. 나아가 경기 회복 강도와 속도에 따라 약회복 산업 및 강회복 산업으로 구분한다면, 「**강회복 산업**」으로는 기계, 자동차, 물류(택배), IT, 건설 등이 해당될 것으로 보이며 「**약회복 산업**」으로는 해운, 철강 산업을 들 수 있다. 예외적으로 경기 호조세가 다소 약화되는 「**경기 후퇴 산업**」에는 조선업이 해당될 것으로 보이며, 「**경기 불황 산업**」에는 글로벌 공급과잉 위기에 직면하게 될 석유화학 산업을 들 수 있다.

다섯째, 지역별 경제회복 속도 차이로 수출 산업간 희비 교차가 예상된다. 중국 경제가 다른 지역에 비해 빠른 회복을 나타냄에 따라 대 중국 수출 비중이 높은 기계(대 중국 수출 비중 27.6%), IT 산업(32.3%)의 호조가 예상된다. 반면 석유화학 산업은 중국 수출 비중이 52.6%에 달하고 있으나, 중국 및 중동 국가들의 산업설비 신증설 투자 완료에 따른 시장 과잉 공급의 영향으로 어려움이 예상된다. 한편 건설업은 전반적인 회복세가 이어지는 가운데 특히 해외건설 부문이 중동을 중심의 수주 확대가 예상된다.

### 3. 주요 산업 전망 및 현안

**(조선)** 2010년 세계 경제가 회복 기조를 보이면서 조선업은 생산과 수출은 미약하나마 상승세를 유지할 것으로 예상되나, 수주실적은 소폭 증가에 그칠 것으로 전망된다. 당면하게 되는 주요 현안으로는 세계시장에서의 수주환경 악화, 수주격감으로 인한 자금 경색 지속, 업체들의 사업다각화와 이에 따른 위험부담 증가 등을 들 수 있다.

**(기계)** 기업 투자심리 개선으로 설비투자용 기계 수요가 증가할 것으로 전망되나 금융위기 이전 수준을 회복하기는 어려워 보인다. 주요 현안으로는 구매력이 높아진 중동 지역을 중심으로 하는 담수·플랜트 수요의 회복, 미약한 경기 회복세 극복을 위한 신시장 개척 노력, 그린 이코노미 확산에 따르는 기계설비 녹색화 확대 등이 예상된다.

**(자동차)** 2010년에는 주요국 경기부양책이 종료되면서 글로벌 경쟁이 심화될 것으로 보인다. 이에 따라 수출과 생산은 금융위기 이전 수준을 넘어서기가 어려울 것으로 예상된다. 한편 친환경·고연비차의 시장 경쟁 심화, 자동차 산업내 지각 변동, 업계의 실적 부진 극복을 위한 경영 합리화 노력 가속 등이 주요 현안으로 부각될 것으로 전망된다.

**(철강)** 국내외 경기의 회복 정도에 따라 상반기부터 철강 수요가 증가세로 돌아서고 재고가 소진된 이후 다소의 시차를 두고 생산량도 증가할 것으로 예상된다. 주요 현안으로는 생산 설비의 과잉 투자 우려, 공급자 중심의 원료 업계 재편, 해외 진출의 유인요소 증가, 철강 기업들의 그린 이미지 구축 경쟁 등이 전망된다.

**(석유화학)** 2009년 하반기 반짝 회복을 보였던 석유화학 산업은 2010년에 들어 중국, 중동의 신증설물량의 시장 유입이 본격화됨에 따라 경기가 재침체될 것으로 전망된다. 주요 현안으로는 중국·중동 생산 급증에 의한 글로벌 공급 과잉 고착화, 환경규제 강화에 따른 수익 악화, 업계 내 사업구조 합리화 및 합종연횡 강화 등이 예상된다.

**(해운)** 세계 경제의 회복과 교역 증가로 해운 수요의 반등이 기대되지만 선복량(공급)이 더 빠르게 증가할 것으로 보여 제한적 수준의 회복에 그칠 것으로 전망된다. 2010년 해운업이 당면하게 되는 주요 현안으로는 대량화물 화주들의 해운업 지분 확대, 중소기업체들의 법정관리와 대기업 인력 구조조정 지속, 중국 해운업의 부상 등을 들 수 있다.

**(물류·택배)** 전반적인 경제 불황기에도 사이버쇼핑몰 시장의 확대에 증가세를 유지했던 택배 시장은 2010년에는 소비 회복이라는 긍정적 요인으로 운송 물량이 늘어날 것으로 판단된다. 그러나 정부가 '녹색물류' 이슈를 포함한 물류산업 선진화를 적극 추진함에 따라 사업 방식의 변화가 예상되는 가운데, 경쟁 격화로 단가 상승도 제한적일 것으로 보여 업계의 수익성 확보 문제가 가장 큰 현안이 될 것으로 전망된다.

(IT) 업종 내 구조조정 완료에 따른 공급 여건 개선, PC 수요 증가에 대한 기대감 등으로 업황은 평년 수준을 회복할 것으로 보인다. 주요 현안으로는 업종 성숙화로 인한 수익성 하락에 대응하여 업계 내 기업들의 사업구조가 아웃소싱 비중이 높은 구조로 빠르게 전환되는 현상 등을 들 수 있다.

(건설) 민간·주택 부문 부진에도 4대강 사업 등 공공 수요 확대가 이를 상쇄하여 회복 국면이 지속될 것으로 보인다. 2010년 건설업이 당면하게 되는 주요 현안으로는 공공·민간 부문 경기 양극화가 대형기업·중소기업간 경기 양극화를 심화시킬 우려가 존재하는 점을 들 수 있다.

< 2010년 주요 산업 기상도 전망 >

	2009년	2010년	2009년 증감률 → 2010년 증감률
조선			■ 건조량(생산): <b>4.8%</b> → <b>4.6%</b> - 수주량: $\Delta 71.4\%$ → <b>12.5%</b> - 수출액: <b>9.8%</b> → <b>4.4%</b>
기계			■ 생산액: $\Delta 21.7\%$ → <b>12.3%</b> - 수출액: $\Delta 22.4\%$ → <b>7.4%</b>
자동차			■ 생산량: $\Delta 11.2\%$ → <b>7.4%</b> - 내수량: <b>10.9%</b> → <b>3.5%</b> - 수출량: $\Delta 21.0\%$ → <b>9.7%</b>
철강			■ 생산량: $\Delta 12.2\%$ → <b>2.7%</b> - 내수량: $\Delta 21.5\%$ → <b>5.4%</b> - 수출량: $\Delta 6.2\%$ → <b>2.6%</b>
석유화학			■ 생산량: <b>3.2%</b> → $\Delta 2.5\%$ - 내수량: $\Delta 9.3\%$ → <b>3.8%</b> - 수출량: <b>8.9%</b> → $\Delta 3.3\%$
해운			■ 컨테이너선 HRI 지수: <b>370</b> → <b>425</b> - 벌크선 BDI 지수: <b>2,350</b> → <b>3,450</b> - 유조선 WS 지수: <b>47</b> → <b>60</b>
물류(택배)			■ 시장규모: <b>4.4%</b> → <b>11.1%</b>
IT			■ 생산액: $\Delta 12.5\%$ → <b>11.1%</b> - 수출액: $\Delta 21.4\%$ → <b>6.4%</b>
건설			■ 총수주액: <b>3.2%</b> → <b>2.4%</b> - 공공수주액: <b>74.2%</b> → $\Delta 2.7\%$ - 민간수주액: $\Delta 34.8\%$ → <b>7.8%</b>

- 주: 1) 는 '아주 나쁨', 는 '나쁨', 는 '보통', 는 '좋음'을 의미함  
 2) 2009년 기상도 판단 기준은 생산량(액)증감률이 양(陽, +)의 값을 가지면 ' (보통)', 음(陰, -)이면 '아주 나쁨()'으로 간주, 단 석유화학 증가세는 일시적 현상으로 판단  
 3) 2010년 기상도 판단 기준은 전년도의 이례적인 대규모 침체폭을 감안하여 생산량(액)이 증가하고 그 증가폭이 2009년 감소폭의 약 절반 이상이면 ' (보통)', 생산량(액)이 증가하나 그 증가폭이 2009년 감소폭의 절반에 미달하면 ' (나쁨)', 생산량(액)이 감소하면 '아주 나쁨()'으로 간주  
 4) 해운은 업종특성을 고려하여 경제위기 이전과의 지수수준 비교를 통해 기상도를 판단  
 5) 물류는 명목시장규모의 자연적 증가 속도를 고려하여 기상도를 판단.

#### 4. 정책적 시사점

**첫째, 산업 경기 회복세 강화를 위해 적극적인 내수 활성화 정책이 지속되어야 한다.** 2010년 전반적인 산업 경기가 금융위기 이전 수준을 회복하기는 어려워 보이기 때문에, 특히 부진할 것으로 보이는 내수 산업과 서비스업에 대한 시장 수요 확대에 주력해야 한다. 이를 위해서는 산업별 주력 상품 및 서비스에 대한 소비세 감면, 금융 지원 확대 등의 보다 적극적인 노력이 요구된다. 또한 SOC 투자 집행 속도의 제고, 기업 관련 규제 완화 등의 확대 등을 통해 부양책의 효과가 극대화될 수 있도록 해야 한다.

**둘째, 산업 경기 사이클 별로 차별적인 산업 정책이 필요하다.** 경기 회복 속도가 상대적으로 빠른 산업군에 대해서는 경기 회복세가 약화되지 않도록 하는 수준의 소극적 대응에 그쳐도 될 것으로 판단된다. 다음으로 경기 부진이 예상되는 산업 내 신속한 구조조정으로 업종의 구조적 장기 불황을 미연에 방지할 필요가 있다. 그러나 구조조정 수단과 강도에 대한 세심한 판단을 통해 자칫 과도한 구조조정으로 산업 기반 자체가 훼손되는 일은 없어야 한다.

**셋째, 신흥공업국 중심의 적극적인 해외 시장 확대 노력이 필요하다.** 주력 수출 산업 경기가 보다 활성화되도록 중국 등 신흥 공업국과 최근 유가 상승으로 다시 구매력이 높아진 중동, 중앙아시아 등 산유국에 대해 적극적으로 진출해야 한다. 이를 위해서는 해당 시장에 대한 민관 합동 시장개척단 파견, 대기업·중소기업의 수출 공조 시스템 구축, 우리 기업들의 현지 유통·물류 외국 기업과의 전략적 제휴 지원 등 다각적인 마케팅 및 판로 확대 노력이 요구된다. 보다 장기적인 차원에서 안정적인 수출 시장 확보를 위해 주요 경제권과의 FTA 추진을 가속화해야 한다.

**넷째, 세계 경제 회복세 부진에 따른 통상 전쟁에 대비해야 한다.** 2010년 세계 경제가 회복 국면에 진입하더라도 뚜렷한 성장 견인 산업이 존재하지 않고 글로벌 산업 구조조정도 지속될 것으로 보여, 주요국들의 자국 산업 보호를 위한 노력이 강화될 것으로 전망된다. 특히 선진국들이 개도국 수입을 제한하려는 움직임이 확산될 우려가 높다. 이에 대비하여 주요국의 경제·통상 관련 규제 변화 움직임에 대한 정보의 신속한 확보, 분석, 대응을 통해 우리 수출 기업들의 피해를 최대한 줄이는 노력이 필요하다.

**다섯째, 차세대 성장의 발판이 될 신성장 산업의 조기 발굴 및 육성이 시급하다.** 글로벌 경제 위기 이후 산업지도 변화를 기회로 활용할 수 있도록 범국가적 차원에서 미래사업 육성에 주력해야 한다. '577전략'과 같은 국가 R&D 투자를 체계적으로 추진하고, 산업 형성 초기에 있는 미성숙 신산업에 대한 정부의 시장개척자 역할을 강화하며 금융·세제상의 적극적인 지원정책을 추진해야 한다. 특히 새롭게 부각되는 녹색 산업 관련 R&D 투자 확대, 관련 시장 수요 조성 및 육성 등의 적극적 노력이 요구된다.

## 1. 산업 전망의 전제 조건<sup>1)</sup>

- (대외 여건) 선진국 경기 회복이 가시화되면서 개도국 경기도 빠르게 회복될 것으로 전망됨에 따라 세계 교역량도 증가세로 반전될 것으로 예상됨
  - 선진국의 미약한 회복 : 미국, 일본의 경우 2009년에는 마이너스 성장이 불가피하나 2010년에는 플러스 성장이 기대됨
    - 유럽지역의 경우는 경기 회복세가 미국과 일본보다 느릴 것으로 우려되나 경기 개선 양상을 보일 것으로 예상됨
  - 개도국 경기의 상대적 호조 : 중국, 인도, 중동 등은 선진국에 비해 상대적으로 빠른 회복세를 보일 것으로 전망됨
    - 2010년 중국과 인도의 경제성장률은 각각 9.0% 및 6.4%의 높은 성장률을 보일 것임
    - 중동지역의 경우는 2010년에 주요 수출 상품인 석유 가격 상승 등으로 경기가 빠르게 상승할 것으로 판단됨
  - 세계 교역량 다소 회복 : 2010년에는 세계 주요국 경기의 회복으로 세계 교역량도 증가세 반전이 기대됨
  - 국제 유가 재상승 : 두바이유 가격은 연평균 배럴당 2009년 60달러에서 2010년 85달러 내외로 상승이 전망됨
  - 원/달러 환율 하락 : 원/달러 환율은 경상수지 흑자 유지 등으로 절상 기조가 이어질 것으로 판단됨
    - 원/달러 환율은 2009년 평균 1,280원에서 2010년에는 1,150원으로 하락할 것으로 예상됨

1) 현대경제연구원(2009.9.14.), "2009년 국내 경제 특징과 2010년 전망", 09-37(통권 366호) 참조



○ (대내 여건) 2010년 경제성장률은 3%대 후반으로 상승할 것으로 전망됨

- **2010년 경제성장률 3.9%** : 2010년 경제성장률은 2009년의 -0.9%보다 상승한 3.9%가 될 것으로 예상됨
  - 세계 경제가 금융 불안 양상 재현, 자산 시장 과열 등으로 재침체 국면에 진입할 경우 한국 경제 역시 성장세가 크게 약화될 것으로 전망됨
- **소비 회복세 전환** : 국내 소비는 소비심리 개선, 점진적 고용 회복, 주가 및 부동산 가격 상승 등에 의한 正의 자산효과 등으로 3%대로 회복될 것으로 보임
- **설비투자 미약한 회복세** : 정부의 적극적인 투자 유인책, 환율 하락 등에 의한 투자 심리 개선 등으로 7% 내외의 증가세로 전환될 것으로 예상됨
- **건설투자의 제한적 증가** : 4대강 살리기 사업 등 공공 투자가 지속되지만, 주택 시장 회복 가능성이 높지 않아 건설투자 회복세는 제한적일 것으로 판단됨
- **수출의 완만한 회복** : 세계 경기 회복으로 수출입 모두 증가세로 돌아설 것으로는 보이지만, 금융위기 이전 수준을 넘어설 것으로는 예상하기 어려움

< 주요 경제지표 추이와 전망 >

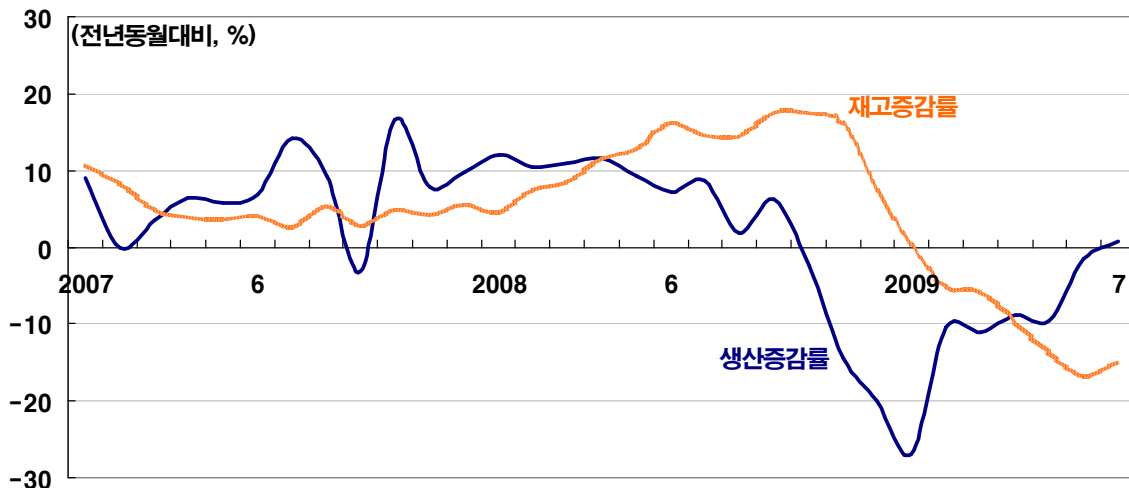
구 분		2008(P)	2009(E)	2010(E)
국민 계정	경제성장률 (%)	2.2	-1.0	3.9
	최종소비지출 (%)	1.6	0.7	3.1
	민간소비 (%)	0.9	-0.5	2.9
	총고정자본형성 (%)	-1.7	-2.7	4.3
	건설투자 (%)	-2.1	3.0	3.2
	설비투자 (%)	-2.0	-12.0	7.5
대외 거래	수출증가율 (%)	13.6	-15.3	10.1
	수입증가율 (%)	22.0	-25.5	16.0
소비자물가(평균, %)		4.7	2.7	3.0
실업률(평균, %)		3.0	3.7	3.4
국제유가(평균, Dubai, 달러)		94.3	60	85
원/달러 환율(평균, 원)		1,103.4	1,280	1,150

## 2. 산업 전망의 명암

○ 첫째, 전반적으로 금융위기 이전수준에 미치지 못하는 경기 회복이 예상됨

- 2010년 주요 산업 경기는 세계 경제 및 국내 경제의 회복 기조 진입으로 대체적으로 2009년보다 개선되는 것으로 전망됨
- 그러나 국내외 경제 회복 속도가 빠르지 않아 산업 경기 자체는 금융위기 이전인 2007년이나 2008년 상반기 수준에는 미치지 못 할 것으로 판단됨
  - 분기 경제성장률(전년동기대비, %): 4.9('07상)→ 5.3('07하)→ 4.9('08상)→ △ 0.3('08하)→ △3.2('09상)
  - 연간 경제성장률(%): 5.1('07)→ 2.2('08)→ △1.0('09E)→ 3.9('10E)
  - 제조업 생산증감률은 7월에 들어서야 전년동월대비 소폭 증가세로 전환, 그러나 재고가 큰 폭의 감소세를 지속중이어서 제조업 경기가 본격적 회복을 보이는 데에는 다소의 시간이 필요할 것으로 판단됨

< 제조업 생산 및 재고 지수증감률 추이 >

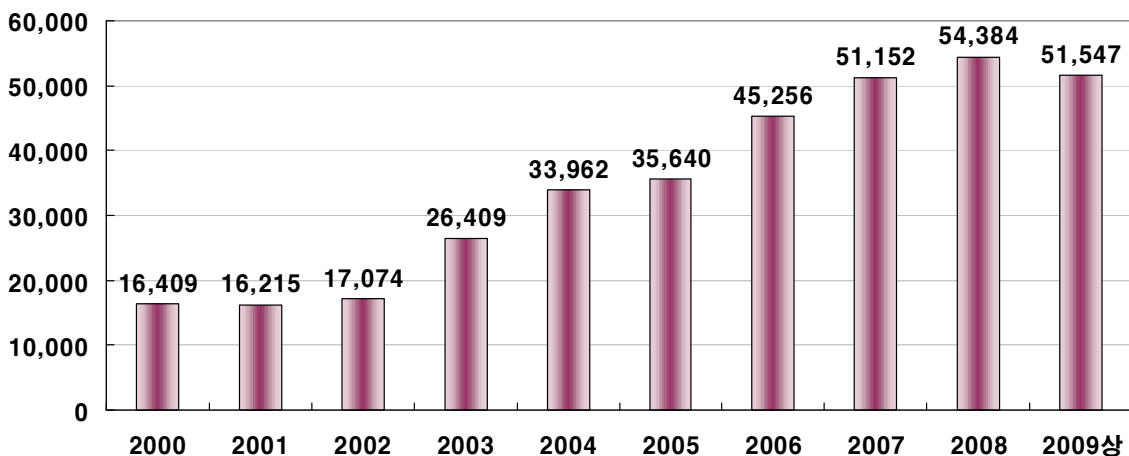


자료: 통계청.

○ 둘째, 수출 부문이 내수 부문에 비해 상대적 호조를 보일 것으로 판단됨

- 2010년에는 그동안 글로벌 경제 위기를 극복을 위해 취했던 정부 내수 경기 부양책의 효과가 사라질 것으로 보임
  - 이에 따라 그동안 직간접적으로 수혜를 받았던 내수 산업들이 어려움을 겪을 것으로 전망됨
- 반면 세계 경제 회복으로 기계, 자동차, IT 등 국내 주력 수출 산업들의 상대적으로 빠른 회복이 예상됨
- 특히 조선업은 해운 경기 침체로 신규 해외 수주가 크게 증가하지 않을 것으로 보이나, 기존 수주량이 많기 때문에 경기가 호황 국면은 아니더라도 호조세는 지속할 것으로 보임
  - 조선업의 수주 잔량은 2008년말 5,438.4만 CGT에서 2009년 상반기말 5,154.7만 CGT로 소폭 감소함
  - 그러나 2007년과 2008년 건조량이 각각 1,029.4만 CGT 및 1,246.6만 CGT에 불과하다는 점을 감안하면 경기가 크게 후퇴할 가능성은 많지 않아 보임

< 조선 수주잔량 추이(천CGT, 기말기준) >



자료: 한국조선공업협회.

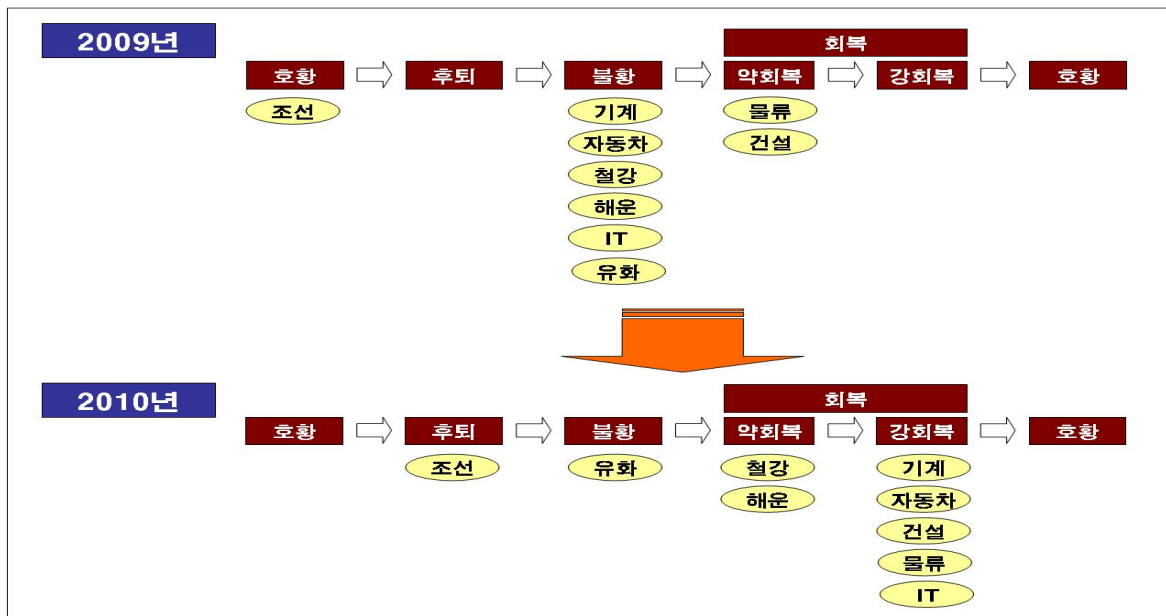
○ 셋째, 제조업이 비제조업에 비해 회복세가 빠를 것으로 전망됨

- 상대적으로 내수 경기보다 수출 경기 회복세가 빠를 것으로 보여 생산에서 차지하는 수출 비중이 높은 제조업 경기가 비제조업 경기를 앞서 갈 것으로 보임
- 다만 비제조업중 물류 산업의 경우 인터넷 쇼핑물 시장의 지속 성장, 교역량 확대에 따른 수출입 상품 운송 증가 등의 영향으로 다른 비제조업에 비해 경기 회복 속도가 빠를 것으로 예상됨

○ 넷째, 산업별 경기회복 체감 온도에 격차가 존재할 것으로 전망됨

- 생산 증감률 기준(해운은 지수 기준, 물류는 시장규모증가율 기준)으로 산업별 경기를 「불황 → 회복 → 호황 → 후퇴」의 네 국면으로 구분한다면 대부분 회복 국면에 위치할 것으로 보임

< 주요 산업의 2009년 및 2010년 경기 국면 예상 >



- 나아가 경기 회복 강도와 속도에 따라 약회복 산업 및 강회복 산업으로 구분한다면, 『강회복 산업』으로는 기계, 자동차, 물류(택배), IT, 건설 등이 해당될 것

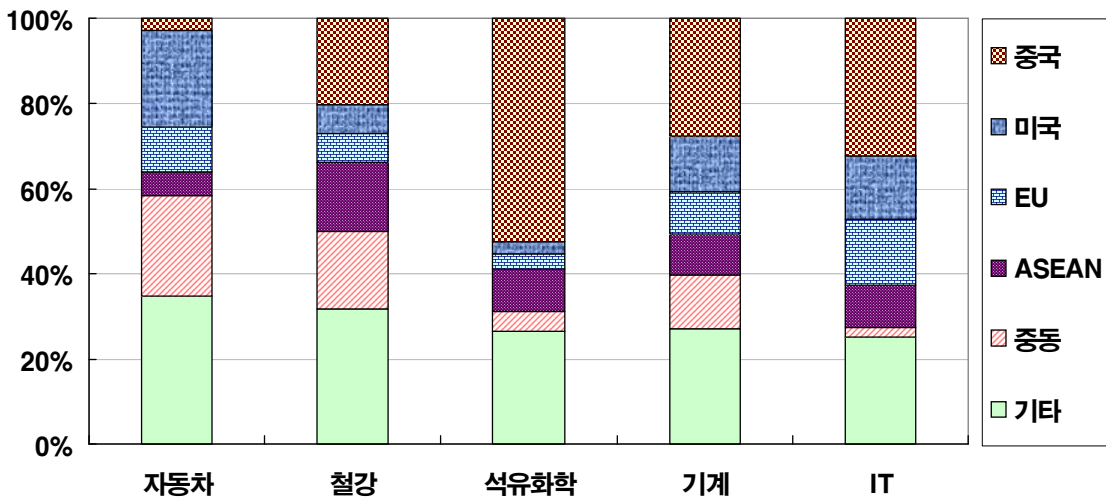
으로 보이며 『약회복 산업』으로는 해운, 철강 산업을 들 수 있음

- 예외적으로 경기 호조세가 다소 약화되는 『경기 후퇴 산업』에는 조선업이 해당될 것으로 보이며, 『경기 불황 산업』에는 글로벌 공급과잉 위기에 직면하게 될 석유화학 산업을 들 수 있음

○ 다섯째, 지역별 경제회복 속도 차이로 수출 산업간 희비 교차가 예상됨

- 중국 경제가 상대적으로 빠른 회복을 나타냄에 따라 대 중국 수출 비중이 높은 기계(대 중국 수출 비중 27.6%), IT 산업(32.3%)의 호조가 예상됨
- 반면 미국 수출 비중이 높은 자동차 산업의 경우 빠른 회복이 어려워 보이나, 구매력이 높아진 중동 지역 비중이 크기 때문에 호조는 이어갈 것으로 기대됨
- 한편 석유화학 산업은 중국 수출 비중이 52.6%에 달하고 있으나, 글로벌 시장 과잉 공급의 영향으로 어려움을 겪을 것으로 보임

< 주요 수출품목별 수출대상국 비중(2009년 1~8월) >



	미국	중국	EU	ASEAN	중동	기타	일본
자동차	22.6	2.9	10.4	5.7	23.6	34.8	0.2
철강	6.6	20.3	6.9	16.0	18.5	31.6	9.8
석유화학	2.7	52.6	3.8	9.8	4.8	26.4	4.0
기계	13.1	27.6	10.0	9.5	12.7	27.1	5.9
IT	15.0	32.3	15.4	10.0	2.3	25.0	5.7

자료: 한국무역협회 자료를 이용한 계산.

주: 1) MTI(Ministry of Trade and Industry: 산업별·품목별 수출입 분류 체계) 코드 기준으로 석유화학(21), 철강제품(61), 자동차(741), 산업 및 정밀 기계(71, 72, 73)임

2) IT 산업은 한국무역협회 기준이며 MTI 811, 812, 813, 821, 831, 832, 833, 834, 836, 850의 10가지 품목들이 해당됨.

- 건설업은 전반적인 경기 회복 국면이 지속될 것으로 보이는 가운데, 국제 유가 상승으로 해외 산유국들의 발주가 증가할 것으로 예상되어 건설업 내 해외 부문의 수주 확대가 예상됨

- 2009년 상반기 해외건설수주 총액은 131.3억 달러로 전년동기대비 49.3% 감소한 것으로 나타남

- 2007년과 2008년의 유가 수준이 두바이유 기준으로 각각 연평균 배럴당 68.4달러와 94.3달러인 점을 감안하면, 2010년 유가가 85달러일 경우 해외건설수주는 300억 달러 내외 수준에는 이를 가능성이 있음

< 국내 및 해외 건설 수주액 추이 >

	2005	2006	2007	2008	2009상	증감률
국내건설수주 (조원)	99.4	107.3	127.9	120.1	50.7	△8.0%
해외건설수주 (억달러)	108.6	164.7	397.9	476.4	131.3	△49.3%
두바이유가 (달러/배럴)	49.4	61.6	68.4	94.3	60.0	-



















자료: 국토해양부, 해외건설협회, 한국석유공사.






주: 두바이유가는 현물 연평균 가격이며, 2009년 상반기는 2009년 연간에 대한 HRI 전망치.

### 3. 주요 산업 전망 및 현안

#### ○ 2010년 주요 산업 전망

< 2010년 주요 산업 기상도 전망 >

	2009년	2010년	2009년 증감률 → 2010년 증감률	
조선			■ 건조량(생산): <b>4.8%</b> → <b>4.6%</b> - 수출량: Δ71.4% → 12.5% - 수출액: 9.8% → 4.4%	
기계			■ 생산액: Δ <b>21.7%</b> → <b>12.3%</b> - 수출액: Δ22.4% → 7.4%	
자동차			■ 생산량: Δ <b>11.2%</b> → <b>7.4%</b> - 내수량: 10.9% → 3.5% - 수출량: Δ21.0% → 9.7%	
철강			■ 생산량: Δ <b>12.2%</b> → <b>2.7%</b> - 내수량: Δ21.5% → 5.4% - 수출량: Δ6.2% → 2.6%	
석유화학			■ 생산량: <b>3.2%</b> → Δ <b>2.5%</b> - 내수량: Δ9.3% → 3.8% - 수출량: 8.9% → Δ3.3%	
해운			■ 컨테이너선 HRI 지수: <b>370</b> → <b>425</b> - 벌크선 BDI 지수: 2,350 → 3,450 - 유조선 WS 지수: 47 → 60	
물류(택배)			■ 시장규모: <b>4.4%</b> → <b>11.1%</b>	
IT			■ 생산액: Δ <b>12.5%</b> → <b>11.1%</b> - 수출액: Δ21.4% → 6.4%	
건설			■ 총수주액: <b>3.2%</b> → <b>2.4%</b> - 공공수주액: 74.2% → Δ2.7% - 민간수주액: Δ34.8% → 7.8%	

- 주: 1) 는 '아주 나쁨', 는 '나쁨', 는 '보통', 는 '좋은'을 의미함
- 2) 2009년 기상도 판단 기준은 생산량(액)증감률이 양(陽, +)의 값을 가지면 '

8

① 조선업

생산과 수출은 미약하나마 상승세를 유지할 것으로 예상되며, 경기 회복에도 불구하고 수주실적은 소폭 증가에 그칠 것으로 전망

○ (2009년 현황) 세계 경제 불황으로 신규 선박에 대한 수요가 크게 감소함

- 신규 조선수요 급감 : 2009년 상반기 동안 전 세계적으로 새로 발주된 선박은 17척에 불과함 (참고로 2008년은 모두 1,655척)
- 국내 수주실적은 실질적으로 전무 : 2009년 상반기 중 LNG-FPSO 1척과 바지선 1척만을 수주함

○ (2010년 전망) 수주 회복세는 미약할 것으로 보이며 생산·수출은 기존 확보 수주물량 영향으로 증가세는 유지할 것으로 전망됨

- 수주의 미약한 회복 : 세계 경제 회복의 영향으로 수주 증가세가 예상, 그러나 큰 폭의 회복은 어려울 것으로 판단됨
- 생산과 수출은 증가세 유지 : 기존 수주 물량의 건조가 진행되면서 생산과 수출은 미약하나마 증가세를 보일 것으로 예상됨

< 조선 산업 전망 >

구 분	2008	2009		2010(E)
		상반기	연간(E)	
수주량 (백만 CGT)	14.0 (△40.7)	1.8 (△98.0)	4.0 (△71.4)	4.4 (10.0)
건조량 (백만 CGT)	12.4 (21.1)	6.9 (8.9)	13.0 (4.8)	13.6 (4.6)
수주잔량 (백만 CGT)	54.3 (6.3)	51.5 (△5.8)	47.0 (△13.4)	42.5 (△9.5)
수출규모 (억 달러)	409.6 (13.6)	236.2 (31.7)	450 (9.8)	470 (4.4)

자료: 실적치는 한국 조선공업협회 그리고 전망치는 현대경제연구원.

주: ( )안은 전년동기대비 증감률(%)임.



- (주요 현안) 세계시장에서의 수주환경 악화, 수주격감으로 인한 자금경색 지속, 사업다각화와 이에 따른 위험부담 증가 등을 들 수 있음
  - 세계시장에서의 수주환경 악화 : 저부가가치 선박 부문에서는 가격경쟁 그리고 고부가가치 선박 부문에서는 이에 더해 자국 산업육성정책에 직면함
    - 2008년 후반 한때 190을 기록하였던 Clarkson Index(신조선 가격지수)는 2009년 9월 11일 142까지 떨어져 조선소들의 신규발주 선박에 대한 가격인하경쟁을 반영하고 있으며 2010년에도 이러한 상황이 지속될 것으로 보임
    - 2009년 브라질 Petrobras사의 FPSO발주프로젝트에 대한 입찰이 브라질 조선소인 Engevic 컨소시엄에 낙찰된 것과 중국의 국수국조(國需國造)정책은 조선에서 자국 산업육성정책이 시작됐고 2010년 본격화 될 것임을 예고함
  - 수주격감으로 인한 자금경색 지속 : 선수금축소 속에서 계획대로 선박을 생산해야하는 조선사들의 현금고갈과 차입이 더욱 확대될 것으로 보임
    - 선수금으로 운영자금을 마련해온 조선사에 수주격감은 재정적 위기 의미함
    - 2008년말에 비해 2009년 2분기 현금성자산 크게 감소함 (현대중공업 2조 4,493억 원→1조 1,635억 원; 삼성중공업 2조 1,198억 원→8,135억 원)
    - 2008년 말에 비해 2009년 2분기 차입금의존도 빠르게 증가함 (현대중공업, 0%→2.87%; 삼성중공업, 0.18%→4.61%; 대우조선해양, 1.38%→8.81%)
  - 조선업체들의 사업 다각화 가속 : 조선업이외의 영역에서 새로운 성장 동력을 찾는 작업이 더욱 속도를 낼 것으로 보이나 그만큼 위험부담도 증가함
    - 선별 조선업체들은 세계적인 경기 사이클의 변화에 민감한 조선에 대한 매출의존도를 점진적으로 낮춰왔으며 일본 미쓰비시의 경우 현재 10%안팎임
    - 국내에서도 현대중공업과 STX는 녹색산업, 삼성중공업은 풍력발전설비 사업, 등 신재생에너지 분야를 차세대 사업으로 육성하고 매출을 늘려갈 계획을 세움
    - 불경기로 인해 현금유동성이 줄고 있는 상황에서 사업 확대는 경우에 따라 기존 조선사업에 더 큰 부담을 지울 수 있으며 일부 업체의 고전이 예상됨

② 기계 산업

대내외 수요 회복으로 생산, 수출이 확대될 것으로 전망되나 금융위기 이전 수준을 완전히 회복하기는 어려울 전망

○ (2009년 동향) 수출 감소세가 완화되고 있으나 빠른 회복을 기대하기는 어려운 한편, 내수 개선으로 일부 생산이 회복됨

- 내수 미약한 회복 : 최근 기업들의 위기감이 다소 완화되고, 노후설비 교체압력이 증대됨에 따라 일부 품목 생산이 미약하나 회복되는 모습을 보임

- 수출 정체 : 세계경기 회복세로 수출 감소가 완화되고 있으나 해외 기계 수주가 저조하여 하반기 수출은 보합세를 유지함

○ (2010년 전망) 경기회복으로 인한 기업들의 설비투자 확대로 생산, 수출이 확대될 것으로 전망되나 금융위기 이전 수준을 완전히 회복하기는 어려움

- 내수 회복 : 이전 침체에 대한 반등 효과, 경기 회복에 따른 투자심리 개선, 친환경 설비 수요 증대로 설비 투자가 증가할 것으로 예상됨

- 수출 확대 : 미국, 일본, 중국, 중동 등 주요 기계 수출 대상국 경기가 완만하게 회복되면서 수출도 증가세로 전환이 전망됨

< 기계 산업 전망 >

구 분	2008	2009		2010(E)
		상반기	연간(E)	
생산액(조 원)	83 ( 8.6)	33 (△24.4)	65 (△21.7)	73 (12.3)
수출액(억 달러)	348 (13.8)	132 (△27.5)	270 (△22.4)	290 (7.4)
수입액(억 달러)	299 ( 6.9)	113 (△25.1)	230 (△23.1)	245 (6.5)

자료: 실적치는 한국기계산업진흥회, 전망치는 현대경제연구원.

주: ( )안은 전년동기대비 증감률(%)임.

○ (주요 현안) 2010년 기계 산업의 주요현안은 담수·플랜트 수요 회복, 신 시장 개척 열풍, 기계설비 녹색화 가속 등을 들 수 있음

- 담수·플랜트 수요 회복 : 세계 경제가 안정되면서 오일머니를 앞세운 신흥 성장국의 담수·플랜트 수요가 회복될 것으로 기대됨
  - 금융위기로 원자재가·유가가 하락하면서 중동 등 신흥성장국의 담수·플랜트 설비 구축사업이 둔화, 관련 기계수요가 급감한 바 있음
  - 최근 원자재가 및 유가가 상승하면서 이들 신흥성장국들의 설비 사업이 재개될 조짐을 보이고 있으며 이는 국내 기계 산업에 호조로 작용할 것임
  
- 신시장 개척 열풍 : 선진국들의 경기회복이 지연되면서 국내 기계산업의 신규 수출 시장을 개척해야 할 필요성이 제기되고 있음
  - 금융위기는 진정되었으나 유럽금융시장 위기 가능성이 제기되고 있으며 일본·미국 등 주요 수출국들의 경기회복이 불투명한 상황임
  - 주요수출국의 경기회복이 늦어질수록, 이들 국가에 대한 수출의존도가 높은 국내 기계 산업의 회복 또한 지연될 수 있음
  - 이에 새로운 수출활로 모색의 일환으로 아프리카, 중앙아시아, 중남미 등 신규시장을 적극적으로 개척할 필요성이 제기됨
  
- 기계설비 녹색화 가속 : 경기침체 속도 둔화로 녹색성장 논의가 확산되면서 친환경 설비 수요 및 투자 증대로 인한 기계 산업 활성화가 전망됨
  - 경기 침체 속도가 둔화되면서 세계 각국이 본격적인 친환경 녹색산업 육성을 추진하고 있음
  - 특히 한국은 2012년부터 온실가스 규제를 적용받을 것이 확실시되는 가운데 수년 내 친환경 설비에 대한 수요 급증 가능성이 존재함
  - 이에 경기회복이 본격화되는 2010년 하반기부터는 절전기술 및 친환경 생산설비 투자 및 수요가 증가할 것으로 예상됨

③ 자동차 산업

세계 주요국의 자동차산업 경기 진작책이 종료되고 생산 업체간 글로벌 경쟁이 심화됨에 따라 빠른 경기 회복은 어려울 것으로 전망

○ **(2009년 현황)** 글로벌 경기 침체 영향으로 수출 실적이 급감하였으나 내수 시장은 경기부양책(감세정책)과 신차 효과 등으로 소폭 성장을 기록함

- 수출 급감: 저연비 중소형차를 중심으로 시장 점유율은 확대되었으나 세계 경제 불황으로 수출은 큰 폭의 감소세를 기록함
- 내수 소폭 신장: 소비세율 인하, 노후차량 교체 지원 등 경기부양책과 신차 효과 등에 힘입어 전년대비 판매가 증가함

○ **(2010년 전망)** 세계 주요국 경기부양책이 종료되면서 한정된 시장 수요를 둘러싼 글로벌 경쟁이 심화될 것으로 보여 수출과 전체 생산은 금융위기 전인 2008년 수준을 넘어서기가 어려울 것으로 전망됨

- 수출 부진 지속: 기술적 반등 효과로 증가세는 기록하겠으나 주요국 경기부양책 종료와 글로벌 경쟁 격화로 빠른 회복세는 기대하기 어려워 보임
- 내수 완만한 회복세: 경기부양책 효과 소멸과 수입차의 내수 시장 공략 강화로 큰 폭의 회복은 기대하기 어려워 보임

< 자동차 산업 전망 >

(단위 : 천대, %)

구 분	2008	2009		2010(E)
		1~7월	연간(E)	
생 산	3,827 (△6.3)	1,840 (△21.2)	3,400 (△11.2)	3,650 (7.4)
내 수	1,154 (△5.3)	739 (1.6)	1,280 (10.9)	1,325 (3.5)
수 출	2,684 (△5.7)	1,120 (△30.9)	2,120 (△21.0)	2,325 (9.7)
수 입	62 (15.5)	33 (△17.2)	60 (△3.3)	70 (16.7)

자료: 실적치는 한국자동차공업협회·한국수입자동차협회. 전망치는 현대경제연구원.

주: 1) ( )안은 전년동기대비 증가(%)임

2) 내수는 국산차 판매 기준, 수출은 통관 기준, 수입차는 신규 등록 기준.

○ (주요 현안) 친환경·고연비차의 시장 경쟁 심화, 자동차업계의 지각 변동, 업계의 경영 합리화 노력 가속 등이 현안으로 부각될 전망이다

- 친환경·고연비차 시장 경쟁 심화 : 세계 자동차시장 위축에도 고연비 중소형 차 수요는 호조를 보여 주요 업체들의 시장 경쟁은 더욱 치열해질 예상임
  - 세계 시장의 더딘 회복세에도 불구하고 친환경·고연비차 수요는 증가할 것으로 보여, 주요 업체들의 친환경 기술개발 및 시장 선점 경쟁이 가속화중임
  - 전 세계적으로 환경 및 연비 규제가 강화되고 있어, 환경 대응의 고연비차 개발 및 시장 선점을 위한 주요국의 정책적 지원이 강화되고 있음
  - 최근 미국은 전기차 배터리 개발 및 생산을 위해 2010년도에 250억 달러를 추가적으로 지원한다는 계획을 발표함
  
- 자동차 산업내 지각 변동 : 주요 자동차업체들의 업체 간 제휴 및 합병이 진행되는 가운데, 중국, 인도의 후발업체들의 글로벌 위상이 높아질 전망이다
  - 포르쉐와 폭스바겐의 전격 합병 합의, 피아트와 크라이슬러의 기술제휴 및 지분교환, 미쓰비시와 푸조-시트로엥의 하이브리드차 공동 개발 등 글로벌업체들의 합종연횡이 활발히 진행되고 있음
  - GM의 SUV 브랜드 '허머'를 인수한 중국, 저가 소형차 개발로 세계 시장 확대를 추진하는 인도 등 아시아의 후발업체들이 급부상하고 있음
  - 국내에서도 GM대우와 쌍용자동차의 처리 문제가 주요 관심사로 부각되면서, 완성차 업체의 M&A를 통한 자동차산업 재편 논의가 대두되고 있음
  
- 업계의 경영 합리화 노력 가속 : 주요국의 경기부양책 효과 소멸로 판매 부진에 대응한 생산체제 조정 및 비용 절감 등 경영 합리화가 확산될 것으로 보임
  - 시장 수요 급감에 따른 수익성 악화에 직면한 GM, 크라이슬러 등은 자회사 매각 등 생존을 위한 고강도의 구조조정을 추진하고 있으며, 저가부품 조달 확대와 판매 체제의 정비 등 내실 경영에 박차를 가하고 있음
  - 국내 자동차업계도 내수 진작책 종료와 고환율 효과 소멸에 따른 실적 악화에 대비하여 위기 대응력 강화와 경영 효율성 제고에 주력하고 있음
  - 국내외 경제의 불확실성 변수가 남아있고 글로벌 업체 간 경쟁이 격화됨에 따라, 시장 상황 변화에 대한 대응력 확보가 기업 생존을 좌우할 것임

④ 철강 산업

대내외 경기 회복으로 철강재 수요가 증가할 것으로 보이며, 생산량도 기존 재고 소진 후 시차를 두고 증가세로 전환이 예상

○ (2009년 현황) 상반기에 급감한 국내의 철강 수요가 하반기 중 저점을 지나면서 재고의 압력이 완화될 것으로 추정됨

- 철강 수요 침체 둔화 : 상반기에 급감한 철강재 수요는 하반기 세계 각국의 경기 부양 효과와 국내 경기 회복으로 침체폭이 둔화됨
- 재고 압력 완화 : 상반기의 수요 급감에 의한 재고 압력은 하반기까지 이어지는 감산과 수입 물량의 소진으로 다소 완화됨

○ (2010년 전망) 국내의 경기의 회복 정도에 따라 상반기의 수요는 강보합으로 돌아서며, 공급량의 뒤이은 증가가 예상됨

- 철강 수요 회복 가능 : 하반기의 국내의 경기 회복 흐름이 지속될 경우 철강 수요는 상반기부터 증가 추세가 전망됨
- 생산 및 수입의 저점 통과 : 국제 수요의 증가 추세와 국내 경기 회복으로 감산이 중단되고 수입량은 증가할 것으로 예상됨

< 철강 산업 전망 >

(단위: 천 톤, %)

구 분	2008	2009		2010(E)
		상반기	연간(E)	
총수요	79,359 (6.8)	29,972 (△28.2)	65,500 (△17.5)	68,500 (4.6)
내수	58,572 (6.1)	20,350 (△34.7)	46,000 (△21.5)	48,500 (5.4)
수출	20,787 (8.6)	9,622 (△9.0)	19,500 (△6.2)	20,000 (2.6)
총공급	93,300 (5.8)	34,318 (△31.0)	75,000 (△19.6)	77,500 (3.3)
생산	64,358 (4.3)	25,800 (△23.3)	56,500 (△12.2)	58,000 (2.7)
수입	28,942 (9.2)	8,518 (△47.1)	18,500 (△36.1)	19,500 (5.4)

자료: 실적치는 한국철강협회, 전망치는 현대경제연구원.

주: ( )안은 전년동기대비 증감률(%), 수입량에는 핫코일, 반제품 등 철강재 소재가 포함됨.

- (주요 현안) 생산 설비의 과잉 투자 우려, 공급자 중심의 원료 업계 재편, 해외 진출의 유인 요소 증가, 그린 이미지 구축 등이 이슈로 부각됨
  - 생산 설비의 과잉 투자 우려 : 국내 철강업체들의 설비 투자가 완료되는 2010년의 철강 수요 회복이 부진할 경우 과잉 생산에 대한 우려가 높아짐
    - 조선 등 국내 수요 산업 회복의 둔화 가능성, 유럽을 비롯한 선진국 경기 회복의 불확실성 등은 2010년 철강 수요의 주요 변수로 작용함
    - 국내 철강업체들의 2010년 신규 생산 설비 규모는 850만 톤으로 수요의 빠른 회복이 선행되지 않을 경우 과잉생산의 우려가 있음
  - 원료 업계가 공급자 중심으로 재편 : 메이저 업체 중심의 세계 철강 원료 업계 재편 움직임으로 공급자의 시장지배력 강화와 원료 가격 상승이 우려됨
    - BHPB, Rio Tinto, Vale 등 메이저 철광석 업체를 비롯한 철강 원료 업체들의 M&A 및 제휴 동향으로 공급자 중심의 시장 형성 가능성이 부각됨
    - 메이저 원료 업체가 보다 대형화되고 공급권과 가격 협상력이 강화될 경우 철광석과 원료탄의 국제 가격 상승은 불가피함
  - 해외 진출의 유인 요소 증가 : 개도국의 자국 산업 보호 및 원료 수입 가격 상승, 철강 수요 산업의 해외 생산 확대 등은 해외 진출의 유인 요소로 작용함
    - 중국, 인도, 브라질 등의 자국 철강 산업 보호주의 확산에 더해 철강 원료의 국제 가격 상승은 국내 철강 생산의 부담을 가중시킬 것으로 보임
    - 자동차 산업의 해외 공장 생산 확대와 중국을 중심으로 하는 해외 건설 수요의 증가는 철강 업체의 해외 생산 기지 확보의 기회가 될 것으로 예상됨
  - 환경 문제에 대한 이미지 개선 노력 : 저탄소 및 녹색성장에 대한 요구에 부응하여 그린 이미지 구축 캠페인 등 철강업계의 이미지 개선이 이슈화됨
    - 포스코는 연료전지 및 태양광사업, 탄소배출권 등 녹색산업에 대한 신사업을 추진하여 에너지 재활용 등을 통한 비용절감과 그린이미지 구축을 추진함
    - 현대제철 등은 기존에 매립의존도가 높았던 제강분진을 수거해 재활용하는 사업에 동참하는 노력을 진행 중임

⑤ 석유화학 산업

대내외 수요 회복에도 불구하고 글로벌 과잉 공급에 따른 경쟁격화로 수출 침체가 전망

- **(2009년 현황)** 세계 경기 침체에도 불구하고 수출은 호조가 예상되는 반면 생산 증가세는 둔화될 것으로 전망됨
  - 수출 증가세 지속 : 중국의 내수 진작에 따른 석유화학 제품의 對 중국 수출 증가로 수출 증가율의 상승이 예상됨
  - 생산 증가세 둔화 : 세계 경기 침체에 따른 내수 급감이 수출 증가 영향보다 크기 때문에 생산 증가율이 하락할 것으로 보임
- **(2010년 전망)** 신증설물량의 시장 유입이 본격화됨에 따라 석유화학 경기는 침체될 것으로 판단됨
  - 낮은 경기 반등 효과 : 상대적으로 경기 불황의 영향을 크게 받지 않았기 때문에, 2010년 세계 경기가 회복되더라도 산업 경기 반등 효과는 크지 않을 것으로 보임
  - 초과 공급 전환 : 중국 및 중동 기업의 신증설물량에 따른 초과 공급으로 생산 및 수출이 감소할 전망됨

< 석유화학 산업 전망 >

(단위 : 만 톤, %)

	2008	2009(E)		2010(E)
		상반기		
생 산	1,938.9 (3.7)	1,043.8 (5.5)	2,000 (3.2)	1,950 (△2.5)
수 출	1,377.8 (7.3)	776.2 (11.9)	1,500 (8.9)	1,450 (△3.3)
수 입	155.4 (△8.8)	65.8 (△19.9)	150 (△3.5)	175 (16.7)
내 수	716.5 (△5.2)	333.4 (△11.7)	650 (△9.3)	675 (3.8)

자료: 실적치는 한국석유화학공업협회·무역협회, 전망치는 현대경제연구원.

주: 1) 기간별 평균값으로, ( )안은 전년동기대비 증감률(%)임

2) 석유화학 산업 전망은 합성수지, 합성원료, 합성고무의 합으로 산출함.



- (주요 현안) 중국·중동 생산 급증에 의한 글로벌 공급과잉, 환경규제 강화에 따른 수익 악화, 경쟁력 확보를 위한 사업구조 합리화 가속 등이 예상됨
  - 중국·중동 생산 급증에 의한 글로벌 공급 과잉 : 중국과 중동의 신규 설비가동 본격화에 따른 석유화학시장의 공급 과잉이 전망됨
    - 중국과 신규 증설이 완료되어 석유화학 산업 내 생산 물량이 급증할 것으로 예상됨
    - 또한 유가 상승에 따른 오일머니 확대와 저렴한 원료 기반에 따른 중동 기업들의 석유화학 산업 내 영향력이 강화될 것으로 보임
    - 특히 2007년 현재 PE(폴리에스테르) 생산 능력 기준 전 세계 4위인 Sabic(사우디아라비아)을 선두로, NPC(이란), QP(카타르), PIC(쿠웨이트), Borouge(아랍에미리트) 등의 기업들이 빠르게 성장할 것으로 예상됨
  - 환경규제 강화에 따른 수익 악화 : 세계 경기가 회복됨에 따라 보류했던 탄소배출 감축 정책이 다시 강화될 것으로 판단됨
    - 온실가스 감축 목표량 설정과 녹색성장기본법의 국회 통과에 따른 탄소배출 감축 정책 강화 예상됨
    - 한국의 석유화학산업 온실가스 배출량은 2004년 기준 5,306만 t 이며, 이는 제조업 배출량의 22.9%를 기록함
    - 탄소배출 감축 정책이 강화될 경우, 탄소배출 감축을 위한 비용 증가에 따라 석유화학기업의 채산성 악화가 우려됨
  - 치열한 경쟁에 따른 사업구조 합리화에 박차 : 경쟁력 제고를 위해 사업구조의 합리화, 고도화, 기업 간 협력 강화가 증가할 것으로 예상됨
    - 중동 지역의 경우 유가 상승에 따른 오일머니 확대로, 기존 업스트림 중심에서 다운스트림 투자를 통해 사업구조의 고도화·다각화를 추진중임
    - KIEP 중국 북경사무소(2009.08)에 따르면 중국석유화학그룹회사는 영국 석유회사(BP)와 컨소시엄으로 이라크 최대 유전인 사우스 유전 개발권을 획득했으며, 한국의 LG 화학과 공동으로 3.7억 달러를 투자하여 2011년 전까지 중국 남방에 합장 석유공장을 건설할 계획임

⑥ 해운업

세계경제의 회복으로 해운수요의 반등이 예상되지만 선복량 증가가 수요 증가를 상회하여 큰 폭의 해운경기 회복은 어려울 전망

- **(2009년 현황)** 벌크선과 유조선 경기는 짧은 반등을 거친 후 다시 하락세로 돌아섰으며 컨테이너선의 경우는 그 폭이 둔화된 하락세를 이어감
  - 컨테이너선 : HRI는 2009년 1월 7일 487.4 이후 하락세를 지속하여 9월 9일 343.7에 도달하였지만 최근 하락폭은 줄어들고 있어 바닥에 접근한 양상임
  - 건화물(벌크)선 : BDI는 2009년 6월 4일 4,093(11,689, 2008년 6월 5일)로 일시적으로 반등하였지만 다시 하락하기 시작하여 9월 14일 현재 2,450을 기록함
  - 유조선 : VLCC의 AG-극동 항로에 있어서 WS는 6월 2일 55.0에 도달한 후 다시 하락하여 9월 15일 현재 30.3을 기록함
- **(2010년 전망)** 수요의 반등이 기대되지만 선복량(공급)이 더 빠르게 증가할 것으로 보여 큰 폭의 회복은 어려울 것으로 전망됨
  - **2009년보다 수요 증가** : 세계경제의 회복으로 해운에 대한 수요가 한 자리 수 증가율로 증가할 것으로 예상됨
  - **2009년보다 공급 증대** : 노후 선박이 예정보다 이른 폐선이 진행됨에도 새로 건조되는 선박의 투입이 증가함으로써 전체 해운공급은 늘어날 것으로 보임

< 해운 산업 전망 >

구 분	2008	2009		2010(E)	
		상반기	연간(E)		
정기선(컨테이너)	운임지수(HRI)	1,121 (△12.7)	394.7 (△64.8)	370 (△66.9)	425 (14.8)
건화물(벌크)선	운임지수(BDI)	6,390 (△9.6)	2,116 (△66.9)	2,350 (△63.2)	3,450 (46.8)
유조선	운임지수(WS)	130.9 (46.2)	42.9 (△67.2)	47 (△64.0)	60 (27.6)

자료: 실적치는 한국해양수산개발원, 전망치는 현대경제연구원.

주: ( )안은 전년동기대비 증감률(%)임.

- (주요 현안) 대량화물 화주들의 해운업 지분확대, 중·소 업체들의 법정관리와 대기업 인력 구조조정 확대, 중국 해운업의 부상 등이 예상됨
  - 대량화물 화주들의 해운업 지분확대 : 2010년 대량화물 화주들이 해운업에 대한 지분확대에 본격적으로 나설 것으로 전망됨
    - 포스코와 한전 등의 대표적인 대량화물 화주들이 해운업진출을 모색중임
    - 2009년 9월 29일에 있었던 국가경쟁력위원회에서 2010년 상반기 해운업시행령을 개정하여 대량화물 화주의 합작선사 소유제한범위를 종전 30%에서 40%로 완화하기로 결정함
    - 대량화물을 운송하기 위해 기존 해운사들과 합작사를 설립할 경우 소유제한범위가 40%로 완화됨에 따라 대량화물 화주가 해당 합작사의 최대주주가 될 가능성이 높아짐
  - 법정관리와 인력에 대한 구조조정 증가 : 중·소 해운업체들에서는 법정관리, 대기업에서는 인력조정이 2010년에 늘어날 것으로 예상됨
    - 2008년 말 업계 순위 17위인 파크로드가 채무 불이행을 선언했으며, 2009년 들어 삼선로직스, 대우로지스틱스, TPC코리아 등이 기업회생절차에 들어갔고, 최근 세림오션쉬핑이 서울중앙지방법원에 기업회생절차를 신청함
    - 한진해운은 2009년 8월 한 달 동안 국내에서 근무하는 직원 900여명을 대상으로 희망퇴직 신청을 받아 이 중 30여명을 퇴직시킴
    - 세계 3위의 컨테이너선사인 CMA-CGM이 모라토리움을 고려하고 있다는 8월 28일의 보도는 구조조정이 전 세계 해운업계로 확산될 것임을 의미함
  - 중국 해운업의 부상 : 중국의 해운업계가 중고선 대량 매입으로 세계 해운 1위 국가로의 등극을 위한 발판을 마련할 것으로 전망됨
    - 2008년 1월 기준으로 중국은 3,303척(8,488만 DWT)을 보유하여 세계 4위 해운국, 1위는 3,115척(1억 7,457만 DWT)을 보유한 그리스임
    - 중국의 선사들은 올 들어 6월 초까지 벌크선 67척과 유조선 5척 등 총 72척의 중고선박을 7억 9,400만 달러에 매입하였고 이를 늘려나갈 계획임

⑦ 물류(택배)업

소비 회복으로 경기 호전이 예상되나 단가 하락이 물량 증가세를 압도하여 수익성 악화가 전망

- **(2009년 현황)** 2009년 택배시장은 경기 침체로 인한 수요 위축에다가 실적 부진을 만회하려는 인한 단가 하락으로 인해 예년의 성장세에 훨씬 못 미치는 한 자릿수 증가가 예상됨
  - 시장 규모 **4% 내외 증가** : 금년도 택배시장 규모는 전년도 2조 5,864억 원에서 약 4% 내외 증가한 2조 7,000억 원 정도가 추정됨
  - 택배 수요업체인 무점포 판매업의 매출증가세가 다소 둔화 : 1월 판매액이 전년 1월보다 줄어든 최악의 상황을 맞이하였으나, 점차 회복하여 7월까지 무점포판매업태의 판매액증가율은 전년동기대비 12.5% 증가함
  - 업체간 경쟁 심화로 수익성 악화 : 수요 침체, 대기업들의 물량 확보 경쟁 과열 등으로 저단가 영업이 성행하여 수익성이 악화됨
- **(2010년 전망)** 경기 호전에 따라 택배 물량은 늘어나 택배 시장은 3조원을 넘어설 것으로 예상됨
  - 시장규모 **11% 내외 증가** : 2010년은 경기 회복에 따른 수요 확대로 시장규모가 전년대비 약 11% 증가한 3조원 내외가 전망됨
  - 업체간 '치킨 게임' 심화 : 낮은 수익성을 개선하고 시장 점유율을 제고하기 위한 터미널 확충 등 기업간 규모 확대가 치열할 것으로 보임

< 국내 물류(택배) 산업 전망 >

(단위: 억 원)

구 분	2008	2009		2010(E)
		상반기	연간(E)	
시장규모 (전년대비 증감률)	25,864 (13.3%)	12,700 (4.1%)	27,000 (4.4%)	30,000 (11.1%)

자료: 실적치는 물류신문사, 전망치는 현대경제연구원.

주: 2010년 증감률은 이전 3개년 평균성장률을 감안하여 산정.

- (주요 현안) 정부는 '녹색물류' 이슈를 포함한 물류산업 선진화에 나서고, 민간 업체들은 물량처리능력 확충과 수익성 확보에 주력할 것으로 보임
  - 물류산업의 체질 강화: 직접운송의무제, 택배서비스 수준평가 등을 시행할 예정임
    - 직접운송의무제 도입: 다단계 육상운송체계를 개선하기 위해 수탁화물의 일정부분을 직접운송토록 의무화됨 (\*2010년부터 의무비율 30%로 설정)
    - 택배업체 서비스 수준 평가: 국민 생활서비스로 부상하고 있는 택배 서비스의 제고를 위해 업체별 서비스 수준을 2010년에 평가, 발표할 계획임
  - 녹색물류로의 전환 촉진: 「지속가능교통물류발전법」 시행(2009.12.10) 등 녹색물류 촉진을 위한 다양한 제도가 새롭게 도입할 계획임
    - 지속가능교통물류발전기본계획 수립: 온실가스감축목표 설정, 녹색물류 대책 등이 담겨져 있음
    - 온실가스 감축 목표 관리제 도입: 자동차, 철도, 해운, 항공 부문을 대상으로 공공기관은 정기적 이행확인, 민간부문은 자발적 협약에 대하여 인센티브를 제공함
    - 전환교통 협약제도 도입: 비동력·무탄소 교통수단의 활성화를 위해 도로→철도·버스, 도로→연안해운 등 친환경 교통수단 전환(Modal shift)을 유도함
    - 우수교통물류운영자 인증: 환경친화적 교통수단 구입, 장비개선 등에 지원
    - 녹색물류 파트너십 제도: 화주-물류업체간 CO<sub>2</sub>감축 협력사업에 보조금을 지원함
  - 민간 업체는 내실강화 및 대형화를 통한 경쟁력 확충에 주력할 것으로 보임
    - 터미널 등 기반 시설 확충과 M&A를 통한 대형화 전략 전개: 규모의 경제성을 실현하기 위한 터미널 확충과 실적 부진에 따라 매각 가능성이 높아지고 있는 중소물류업체의 M&A를 통해 대형화하려는 전략 전개가 예상됨
    - 고객 대상의 밀착형 서비스 강화: 기존 고객(화주, 개인고객)에 대한 프리미엄 서비스 제공과 신규 고객 대상의 고부가가치 서비스 개발이 전망됨

⑧ IT 산업(제조업)

업종내 글로벌 구조조정 완료의 영향으로 수급 여건 개선, 제품 가격 반등이 예상되어 타 산업에 비해 가장 빠른 경기 회복세를 보일 것으로 전망

- **(2009년 현황) IT 제조 산업은 상반기 산업 구조조정과 수요 부진이라는 최악의 위기에서 탈출하여 가격 개선과 시장 점유율의 상승으로 생산과 수출이 빠른 속도로 회복되고 있으나 정상궤도에 오르지 못하는 상황**
  - 생산과 수출입 급감 : 상반기 반도체와 패널 수출은 각각 전년동기대비 32.4%와 14.5% 감소, 휴대폰과 TV 수출은 각각 전년동기대비 13.3%와 28.8% 감소함
  - 업황의 점진적 개선 : 하반기 반도체와 부품의 업황은 수급 여건 개선에 따른 가격 반등으로 회복되고 있으며 정보통신 완제품은 공격적인 신상품 출시와 경쟁사 부진에 따른 시장 점유율 상승으로 실적이 점진적으로 개선되고 있음
- **(2010년 전망) PC 수요가 예상을 상회하는 수준으로 증가함에 따라 반도체와 LCD 패널 업황은 평년 수준을 회복하고 정보통신 완제품도 우수한 제품 경쟁력을 바탕으로 완만한 회복세가 이어질 것으로 전망됨**
  - 수요의 빠른 회복 : 윈도우 7 출시 등으로 전방산업인 PC시장이 성장하면서 반도체, 패널의 수요가 빠르게 상승할 것으로 예상됨
  - 생산과 수출 확대 : 우수한 제품 경쟁력을 바탕으로 완제품의 글로벌 시장점유율이 상승하면서 생산과 수출 회복이 전망됨

< IT 제조업 전망 >

	2008	2009		2010(E)
		상반기	연간(E)	
생산 (조 원)	205.6 (8.5)	82.5 (△20.1)	180 (△12.5)	200 (11.1)
수출 (억 달러)	1,195.5 (0.1)	476.8 (△23.6)	940 (△21.4)	1,000 (6.4)
수입 (억 달러)	632.0 (5.2)	243.0 (△26.9)	480 (△24.1)	500 (4.2)

자료: 한국정보통신산업협회, 정보통신연구진흥원.

주: ( )안은 전년동기대비 증감률(%), IT 제조업은 반도체 및 정보통신 기기를 합한 것임.

- (주요 현안) 공격적인 설비투자를 통해 사업 경쟁력을 강화하고 차세대 성장 동력의 육성과 사업 모델의 변화를 추구할 것으로 예상됨
  - 경쟁력 강화와 경영체질 개선 : 경영여건의 악화로 연기되었던 설비투자의 재개를 통해 사업 경쟁력을 강화할 것으로 전망됨
    - D램 가격이 연중 최고치를 경신하면서 하이닉스와 삼성전자는 5~7조에 이르는 차세대 반도체 생산라인의 투자계획을 발표함
    - LCD 패널업계에서 삼성전자와 LG 디스플레이가 8세대 생산라인을 가동할 예정이며 대만 업체들도 가동률을 높이며 증산경쟁에 대비할 것으로 보임
    - 환율 하락에 대비하여 원가절감, 물류효율화, 구매 합리화, 재고·채권 관리, 고부가가치제품 판매비중 확대 등을 통해 경영체질 개선을 추진중임
  - 차세대 성장 동력 육성 : IT 제조업체들은 새로운 수익원 창출과 성장 동력 확충을 위해 신제품 개발과 신수종 기술 확보에 주력할 것으로 예상됨
    - Nokia, 삼성전자, LG전자, 소니에릭슨 등 Major 휴대폰 제조업체들은 애플이 시장에 경쟁적으로 뛰어들면서 새로운 수익원 창출에 노력중임
    - 3D TV 기술의 조기 확보와 상용화를 위해 LG전자, 삼성전자 등 50여개 국내 기업들이 참여하여 3D 융합산업 컨소시엄을 구성함
    - 무선 인터넷 중심의 미래 통신 시장 선점을 목적으로 4G 기술 개발을 위한 장비 업체와 서비스 업체들의 협력 체제가 지속될 것으로 보임
  - 사업 모델의 변화 추구 : 제품과 원가 경쟁력 확보를 위한 공급망의 혁신을 추진하고 기존 수직 계열화 체제에 대한 변화를 모색할 것으로 보임
    - 중국 등 신흥 공업국의 IT 시장 진출이 가속화되면서 경영 환경이 악화됨에 따라, 제품 개발에서 생산, 부품 조립 및 완성까지 수직 계열화된 기존 공급망에서 탈피할 것으로 보임
    - 구체적으로 제품생산은 외주업체에 맡기고 제품개발과 판매와 같은 핵심적인 가치사슬만을 관리하면서 마케팅-연구개발의 협업을 통한 제품 및 가격 경쟁력 제고를 함께 추구할 것으로 예상됨

⑨ 건설업

2010년 수주액은 건축 경기 침체 지속에도 불구하고 대규모 SOC 투자 등으로 전년 수준을 유지할 것으로 전망

- **(2009년 현황)** 국내 건설수주는 주택경기 악화에도 불구하고 정부의 대폭적인 공공 건설 확대로 전년대비 소폭 증가함
  - 공공이 주도하는 건설 : 공공 부문 수주는 대폭적인 SOC 투자 증액으로 상승하였으나, 주택경기 침체의 영향으로 민간 부문은 감소함
  - 주택경기 침체 지속 : SOC 투자 증가의 영향으로 토목 부문은 사상 최대의 증가율을 기록하였으나 건축 부문 침체는 악화됨
- **(2010년 전망)** 민간 부문의 미약한 회복 등의 장애 요인에도 불구하고 공공 부문 대규모 투자 확대로 전년도 수준의 경기 회복세가 기대됨
  - 공공 부문 경기 선도력 지속 : 재정 여력 제약으로 공공 부문 투자는 전년대비 소폭 감소하겠으나, 규모 자체가 크기 때문에 여전히 전반적인 건설 경기를 주도할 것으로 전망됨
  - 민간 부문의 미약한 회복 : 민간 부문은 재건축/재개발 물량의 한계가 있으나 전년도 부진에 따른 기술적 반등효과로 미약한 회복세를 보일 것으로 예상됨

< 건설 산업 전망 (수주) >

(단위 : 조 원, %)

		2008	2009		2010(E)
			상반기	연간(E)	
주체별	공공	41.9 ( 12.9)	31.8 ( 82.8)	73 ( 74.2)	71 (Δ2.7)
	민간	78.2 (Δ13.9)	19.0 (Δ49.6)	51 (Δ34.8)	55 ( 7.8)
공종별	토목	41.3 ( 14.1)	27.8 ( 86.6)	81 ( 96.1)	78 (Δ3.7)
	건축	78.8 (Δ14.1)	23.0 (Δ42.8)	43 (Δ45.4)	48 ( 11.6)
	주거	44.7 (Δ23.1)	12.0 (Δ49.2)	24 (Δ46.3)	27 ( 12.5)
	비주거	34.1 ( 1.8)	11.1 (Δ33.7)	19 (Δ44.3)	21 ( 10.5)
전체		120.1 ( Δ6.1)	50.8 ( Δ8.0)	124 ( 3.2)	127 ( 2.4)

자료: 실적치는 국토해양부, 전망치는 현대경제연구원.

주: ( )안은 전년동기대비 증감률(%)임.



○ (주요 현안) 대형기업·중소기업 양극화 심화, 건설업의 구조조정 장기화 및 우량 중소기업간 전략적 제휴, 해외시장 진출 확대 등이 예상됨

- 건설업체의 양극화 심화 : 저탄소 녹색건설 및 2010년 SOC 투자 지속으로 대형업체와 중소기업의 격차는 점차 확대될 것으로 보임
  - 4대강 살리기 등 SOC 투자 지속으로 대형업체의 토목 건설 실적은 현재 수준을 유지할 것으로 예상됨
  - 또한 저탄소 녹색교통 활성화 건설사업도 기술력을 인정받은 대형업체를 중심으로 진행될 가능성이 높음
  - 반면 재개발/재건축 등 한정된 건축 물량, 제한적인 신규 택지공급의 증가, 주택담보대출 규제강화(LTV, DTI) 등으로 중소기업 체감경기는 크게 회복되지 못 할 것으로 전망됨
  
- 건설업 구조조정 및 우량 중소기업의 전략적 제휴 : 구조조정으로 약화된 경쟁력을 해결하기 위하여 우량 중소기업간의 상호협력이 진행될 것으로 예상됨
  - 건설사는 미분양 감소를 위해 노력하고 있으나, 장기적인 주택경기 침체에 따라 건설사의 구조조정은 불가피함
  - 건설사 부실에 의한 구조조정은 정부 주도가 아닌 업체 주도로 진행되어 중소기업은 경쟁력을 보유하고 있는 분야에 특화할 가능성이 높음
  - 우량업체들은 구조조정에 의한 규모 축소 및 경쟁력 약화 문제를 경쟁력 우위 분야의 상호 지원협약 등 전략적 제휴가 진전될 것으로 예상됨
  
- 해외 건설시장 진출 확대 : 글로벌 경기가 회복세로 전환되어 중동 등 해외 건설이 재개되어 국내 업체들은 해외 건설시장으로 재진출할 것으로 판단됨
  - 국제 유가 상승으로 이집트, 두바이, 카타르 등 중동지역에서는 중단되었던 대형 프로젝트 사업이 재개될 가능성이 높음
  - 이에 따라 중동지역을 중심으로 해외건설 진출이 확대될 것으로 전망됨

#### 4. 정책적 시사점

##### ○ 산업 경기 회복세 강화를 위한 적극적인 내수 활성화 정책 지속

- 2010년 전반적인 산업 경기가 금융위기 이전 수준을 회복하기는 어려워 보이기 때문에, 특히 부진할 것으로 보이는 내수 산업과 서비스업에 대한 시장 수요 확대에 주력해야 할 것임
- 이를 위해서는 산업별 주력 상품 및 서비스에 대한 소비세 감면, 금융 지원 확대 등의 보다 적극적인 노력이 요구됨
- 또한 SOC 투자 집행 속도의 제고, 기업 관련 규제 완화폭의 확대 등을 통해 부양책의 효과가 극대화될 수 있도록 해야 할 것임

##### ○ 산업 경기 사이클 별 차별적인 산업 정책이 요구

- 경기 회복 속도가 상대적으로 빠른 산업군에 대해서는 경기 회복세가 약화되지 않도록 하는 수준의 대응이 요구됨
- 경기 부진이 예상되는 산업 내 신속한 구조조정으로 업종의 구조적 장기 불황을 미연에 방지할 필요가 있음
- 그러나 구조조정의 수단과 강도에 대한 세심한 판단을 통해 자칫 과도한 구조조정으로 산업 기반 자체가 훼손되는 일은 없어야 할 것임

○ 신흥공업국 중심의 적극적인 해외 시장 확대 노력이 필요

- 주력 수출 산업 경기가 보다 활성화되도록 중국 등 신흥 공업국과 최근 유가 상승으로 다시 구매력이 높아진 중동, 중앙아시아 등 산유국에 대해 적극적으로 진출하려는 노력이 요구됨
- 이를 위해서는 해당 시장에 대한 민관 합동 시장개척단 파견, 대기업·중소기업의 수출 공조 시스템 구축, 우리 기업들의 현지 유통·물류 외국 기업과의 전략적 제휴 지원 등 다각적인 마케팅 및 판로 확대 노력이 필요함
- 보다 장기적인 차원에서 안정적인 수출 시장 확보를 위해 주요 경제권과의 FTA 추진을 가속화해야 할 것임

○ 세계 경제 회복세 부진에 따른 통상 전쟁에 대비

- 2010년 세계 경제가 회복 국면에 진입하더라도 뚜렷한 성장 견인 산업이 존재하지 않고 글로벌 산업 구조조정도 지속될 것으로 보여, 주요국들의 자국 산업 보호를 위한 노력이 강화될 것으로 전망됨
  - 특히 선진국들이 개도국 수입을 제한하려는 움직임이 확산될 우려가 높음
- 이에 주요국의 경제·통상 관련 규제 변화 움직임에 대한 정보의 신속한 확보, 분석, 대응을 통해 우리 수출 기업들의 피해를 최대한 줄이는 노력이 필요함

○ 차세대 성장의 발판이 될 신성장 산업의 조기 발굴 및 육성

- 글로벌 경제 위기 이후 산업지도 변화를 기회로 활용할 수 있도록 범국가적 차

원에서 미래사업 육성에 주력해야 할 것임

- '577전략'과 같은 국가 R&D 투자를 체계적으로 추진하고, 산업 형성 초기에 있는 미성숙 신산업에 대한 정부의 시장개설자 역할을 강화하며 금융·세계 상의 적극적인 지원정책을 추진해야 함
- 특히 새롭게 부각되는 녹색 산업 관련 R&D 투자 확대, 관련 시장 수요 조성 및 육성 등의 적극적 노력이 요구됨 **HRI**

산업 전망 담당 연구자

**【총괄】** 한상완 산업전략본부장 (swhan@hri.co.kr, 3369-4121)

주원 연구위원 (juwon@hri.co.kr, 3369-4030)

**【조선업·해운업】** 예상한 연구위원 (syeahk@hri.co.kr, 3669-4181)

**【기계 산업】** 전해영 연구위원 (haloween@hri.co.kr, 3669-4406)

**【자동차 산업】** 허만울 연구위원 (myhur112@hri.co.kr, 3669-4127)

**【철강 산업】** 김필수 연구위원 (phil7941@hri.co.kr, 3669-4122)

**【석유화학 산업】** 임상수 연구위원 (happylims@hri.co.kr, 3669-4334)

**【물류(택배)업】** 이장균 수석연구위원 (johnlee@hri.co.kr, 3669-4119)

**【IT 산업】** 김종호 연구위원 (jonghokim@hri.co.kr, 3669-4133)

**【건설업】** 이원형 연구위원 (lee@hri.co.kr, 3669-4120)

## HRI 經濟 指標

---

### 📌 主要 經濟 指標 推移와 展望

---

## 主要 經濟 指標 推移와 展望

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008 <sup>P</sup>	2009 <sup>E</sup>	2010 <sup>E</sup>	
국민 계정	경제성장률 (%)	2.8	4.6	4.0	5.2	5.1	2.2	-1.0	3.9	
	최종소비지출 (%)	0.5	1.0	4.6	5.1	5.1	1.6	0.7	3.1	
	민간소비 (%)	-0.4	0.3	4.6	4.7	5.1	0.9	-0.5	2.9	
	총고정자본형성 (%)	4.4	2.1	1.9	3.4	4.2	-1.7	-2.7	4.3	
	건설투자 (%)	8.5	1.3	-0.4	0.5	1.4	-2.1	3.0	3.2	
	설비투자 (%)	-1.5	3.8	5.3	8.2	9.3	-2.0	-12.0	7.5	
대외 거래	경상수지 (억 \$)	119	282	150	54	59	-64	343	160	
	통 관 기 준	무역수지 (억 \$)	150	294	232	161	146	-133	332.6	226
		수출 (억 \$)	1,938	2,538	2,844	3,255	3,715	4,220	3,574.8	3,935.9
		증감률 (%)	(19.3)	(31.0)	(12.0)	(14.4)	(14.1)	(13.6)	(-15.3)	(10.1)
		수입 (억 \$)	1,788	2,245	2,612	3,094	3,568	4,353	3,242.2	3,709.9
		증감률 (%)	(17.6)	(25.5)	(16.4)	(18.4)	(15.3)	(22.0)	(-25.5)	(16.0)
소비자물가 상승률 (%)	3.5	3.6	2.8	2.2	2.5	4.7	2.7	3.0		
실업률 (%)	3.6	3.7	3.7	3.5	3.2	3.2	3.7	3.4		
국제유가(평균, Dubai, \$/배럴)	26.8	33.6	49.4	61.6	68.4	94.3	60	85		
원/달러 환율 (평균, 원)	1,192	1,145	1,024	956	929	1,103	1,280	1,150		

주: P(Preliminary)는 잠정실적치, E(Expectation)는 전망치.