



산업별 주요 이슈 분석

# 산업재

Industry Issue Report (2022년 12월 3주)

삼일PwC경영연구원

## 건설

### 재건축 안전진단 규제 개선으로 재건축 추진 활성화 기대

- 국토교통부가 12월 8일 '재건축 안전진단 합리화 방안'을 발표하고, 내년 1월 시행할 예정이라고 밝힘. 이를 통해 재건축 안전진단 관련 규제가 대폭 개선됨
- 구조안전성 점수의 비중이 전체의 50%에서 30%로 줄어들고 주거환경, 설비노후도 점수 비중은 상향됨. 이에 따라 주차공간 부족·층간소음 등으로 주거환경이 나쁘거나 배관 설비가 낡은 아파트의 재건축 가능성 커질 전망. 뿐만 아니라 공공기관의 적정성 검토를 받도록 한 '조건부재건축'의 범위는 축소되고 '재건축' 허용 대상은 확대됨
- 재건축 안전진단 기준 개선은 지난 2018년 3월 구조안전성 비중을 종전 20%에서 50%로 크게 상향한 이후 시행일 기준으로 4년 10개월 만임. 국토부는 합리화 방안이 시행되면 유지보수 판정 단지가 대폭 줄고, 안전진단 신청 단지의 20%가 재건축 판정을, 절반 이상이 조건부재건축 판정을 받아 재건축 추진이 활성화될 것으로 전망함

### 삼일 PwC 경영연구원 Comment

- 국토교통부는 12월 8일 '재건축 안전진단 합리화 방안'을 발표함. 정량평가(구조안전성)와 정성평가(주거환경 등)의 비중이 변경됐으며, 일부 필수요건(공공기관의 적정성 검토 등)은 사실상 폐지라고 부를 수 있을 만큼 크게 완화됨
- 안전진단 요건의 완화는 정부의 국정과제에 포함된 '부동산시장의 정상화'와 '주택공급 확대'에 필요한 사안임. 국내의 전체 주택에서 공동주택 비중이 높다는 점은 물론, 향후 1기 신도시를 포함해서 아파트가 집중된 지역의 재정비를 대규모로 시행해야 하는 사회적 상황이 이를 뒷받침하고 있음. 이번 개선방안은 12월 행정예고를 거쳐 1월 중으로 시행될 예정이며, 2023년 2월 발의 예정인 '1기 신도시 특별법'에 추가적인 제도개선 방안 등을 별도로 담을 예정

#### [재건축 안전진단 제도 개요] \*현행 기준

- 재건축 정비계획 입안권자가 20~30년 이상 공동주택의 구조안전, 주거환경 등의 평가를 실시, 재건축 여부를 판단하는 제도

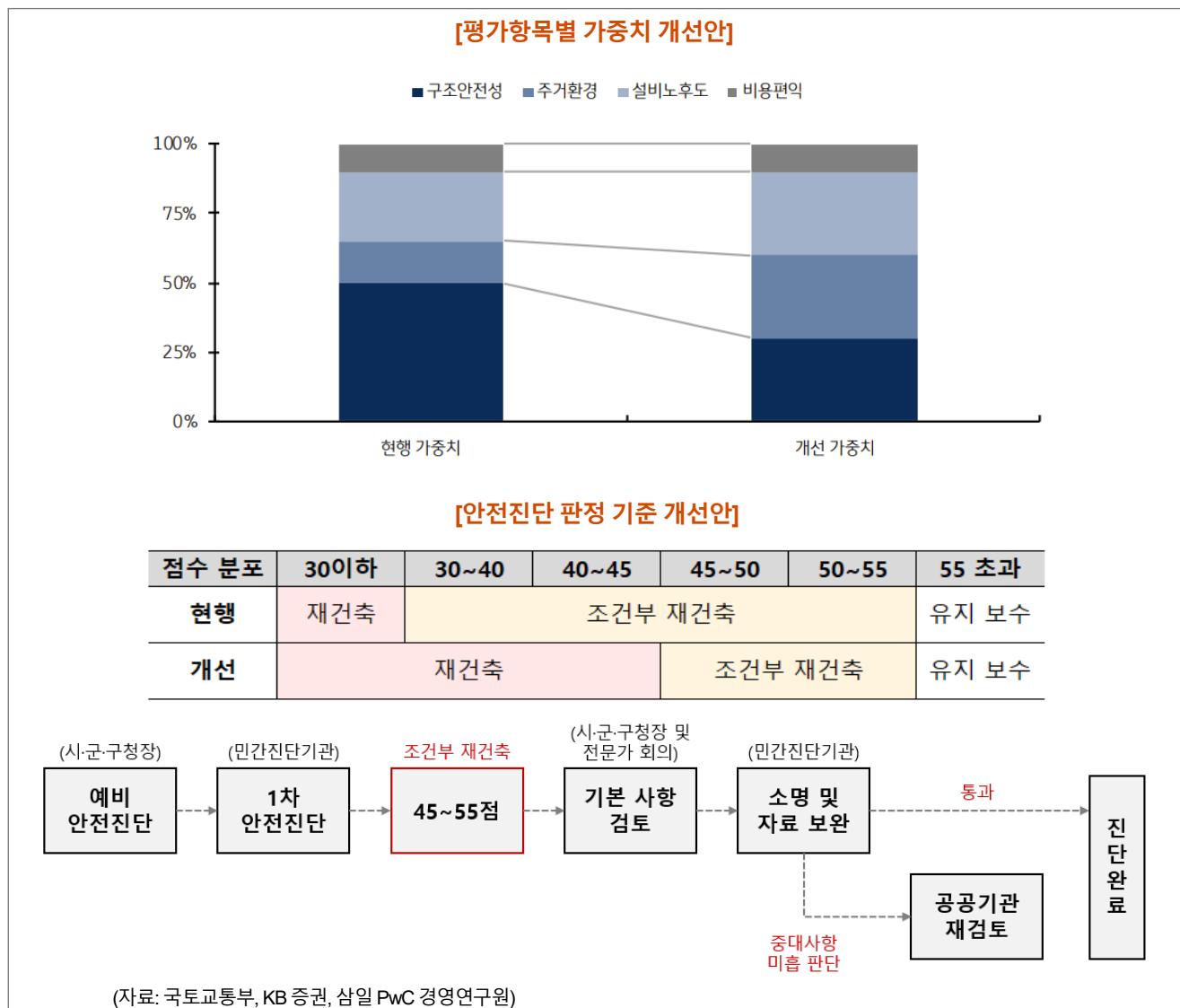


- 구조 안전성, 주거환경, 설비 노후도, 비용편익 4개 항목의 가중치를 고려한 평가점수를 합산 → 합산점수별 재건축여부 판정

점수	30점 이하	30점 초과~55점 이하	55점 초과
판정	재건축	조건부 재건축	유지보수
평가(가중치)	구조안전성(50%), 주거환경(15%), 설비노후도(25%), 비용편의(10%)		

(자료: 국토교통부, 삼일 PwC 경영연구원)

- ▶ 주요 개선 내용으로는, ① 안전진단 평가항목 중 재건축 진행에 가장 큰 장애물로 지적되던 구조안전성을 50% → 30%로 낮추는 대신 15%였던 주거환경과 25%인 설비노후도 점수를 모두 30%까지 올린 것. 그리고 현재 평가점수별로 판정 기준이 재건축(30 점이하), 조건부 재건축(30~55 점), 유지보수(55 점 초과)로 구성되어있는데, ② 재건축 점수를 45 점 이하로 상향하여, 해당 범위에 들면 '재건축'으로 판정을 받아 바로 추진 가능하도록 개선됨. 뿐만 아니라, 전반적인 절차를 간소화하기 위해 ③ 조건부재건축이라도 원칙적으로 공공기관의 적정성 검토를 거치지 않고, 자체 요청 시에만 예외적으로 시행되도록 개선됨



- ▶ 이번 개정안은 현재 안전진단을 수행 중인 단지에도 모두 적용되며, 조건부재건축에 해당해 적정성 검토를 진행 중인 단지도 포함됨. 현행 기준에 따라 안전진단이 완료된 46 개 단지에 개선안을 적용하면: ① 유지보수 25 곳 → 11 곳으로 감소, ② 조건부재건축 18 곳 → 23 곳으로 증가, ③ 재건축 3 곳 → 12 곳으로 증가하게 됨. 이번 조치로 서울 목동, 상계 등 안전진단 통과가 어려웠던 대단지 재건축 사업이 빠르게 추진될 것으로 기대
- ▶ 이로써 분양가상한제, 초과이익환수제에 이어 안전진단까지 재건축 3 대규제라고 불리는 내용들이 모두 완화됨. 전반적인 부동산 흑한기 및 정비사업 침체 진입 속에서도 중장기 공급 위축을 선제적으로 예방하고자 하는

**정부의 의도로 해석됨. 지난 11 월 10 일 부동산 대책 발표에서도 정부는 다수의 부동산 규제완화책을 발표하면서 중장기 주택공급기반이 위축되어서는 안된다고 밝힌 바 있음**

- 분양가상한제: 집값 안정화를 위해 신규 아파트 분양 가격을 일정 기준 이하로 제한하는 제도
- 초과이익환수제: 사업 기간 오른 집값에서 건축비 등 개발 비용과 평균 집값 상승분을 뺀 초과 이익이 3 천만원을 넘었을 경우 10~50%를 세금으로 환수해가는 제도

➤ **시장 안정화를 위해 수요측면의 규제완화가 지속될 수밖에 없는데, 현재 고금리 상황에서는 즉각적인 효과가 나타나기 어려움.** 다만, 금리가 하락하는 시점에는 그간 발표된 정책의 누적적 효과가 나타나면서 수요가 개선될 가능성이 있음. 정부가 우려하는 것은 그 시기에 공급이 부족할 경우 다시 시장이 왜곡될 수도 있다는 점임. 이를 고려시 중장기적으로 시장의 변동성을 최소화하기 위해 정부의 부동산 규제 완화 정책은 지속될 것으로 판단됨

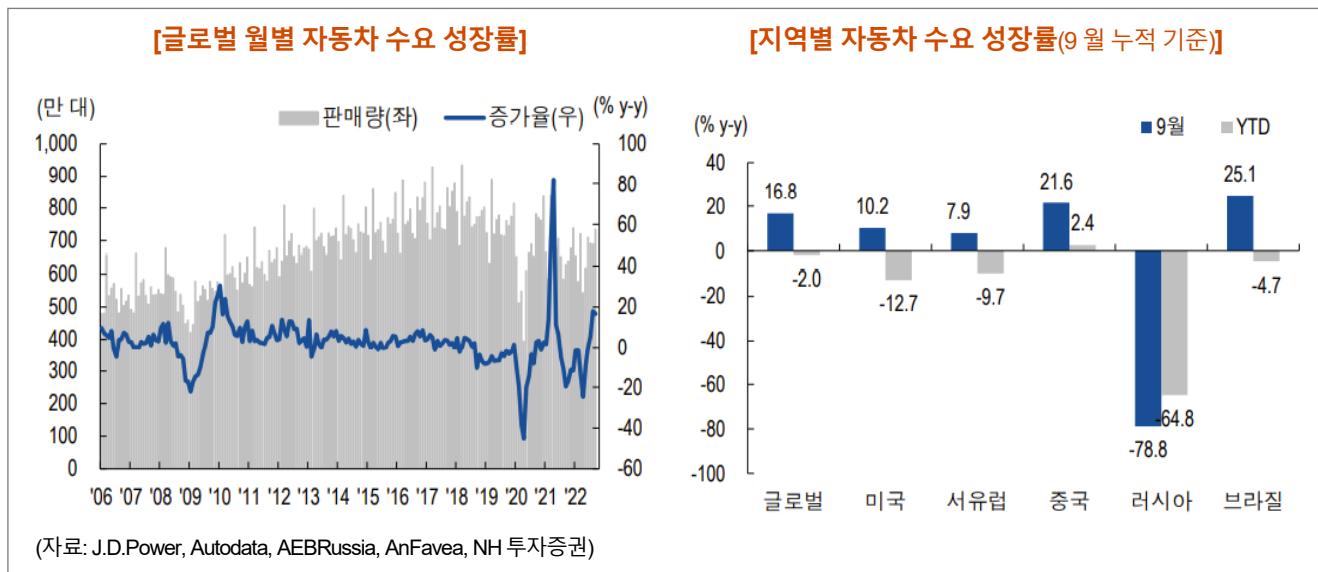
## 모빌리티

### 2023년 자동차 업계 전망 긍정적이나 경기변동 주시 필요

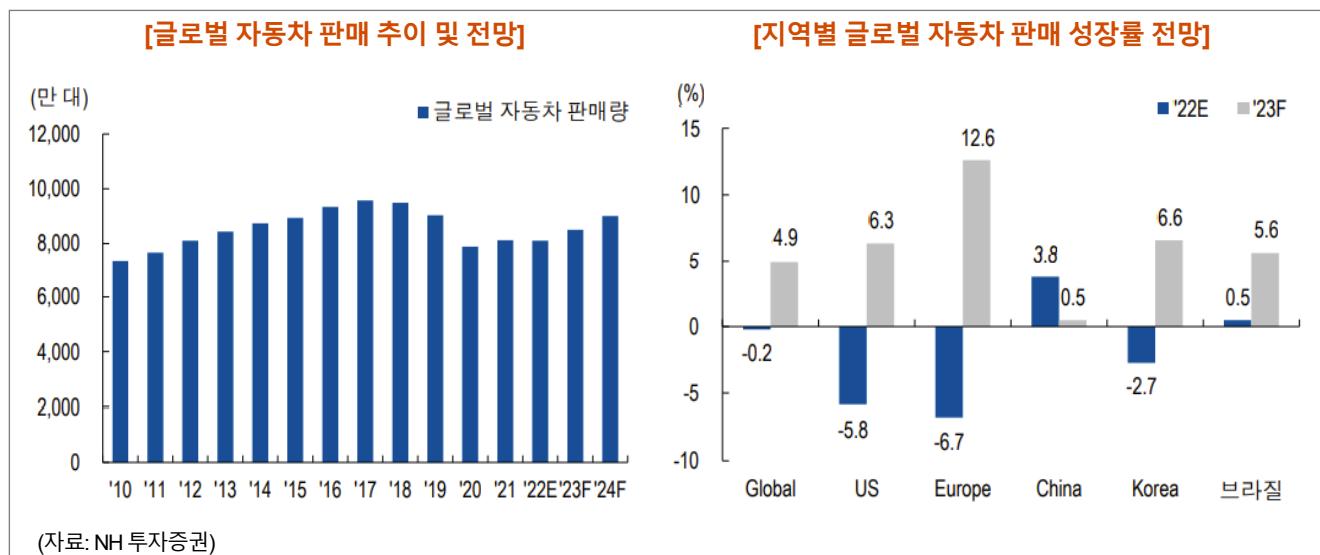
- 한국자동차산업협회(KAMA)에 따르면 올해 자동차 수출은 전년보다 11.7% 증가한 228 만대, 수출액은 전년 대비 14.1% 오른 530 억불로 역대 최대 금액을 경신할 것으로 예상된다고 밝힘
- 내수는 친환경차와 SUV의 판매 인기에도 불구하고 공급 감소로 높은 대기수요를 기록하면서 전년 대비 2.3% 감소한 169 만 5000 대를 기록. 생산은 각종 글로벌 악재로 반도체 및 부품 수급난이 지속되면서 상반기에 차질을 빚었으나, 하반기에 회복되면서 6.9% 증가한 370 만대로 추정
- KAMA에 따르면 내년도 국내 자동차 시장은 반도체 수급 회복과 누적 수요가 풀리면서 소폭 성장이 기대된다고 분석. 이어 내년 수출은 글로벌 경기침체, 미국 인플레이션 감축법(IRA)으로 인한 전기차 수출 차질, 러시아 수출 중단으로 악재가 있지만, 국산차의 높은 상품성과 고환율 지속으로 가격경쟁력을 확보하면서 올해보다 3.1% 증가한 235 만대로 전망함

#### 삼일 PwC 경영연구원 Comment

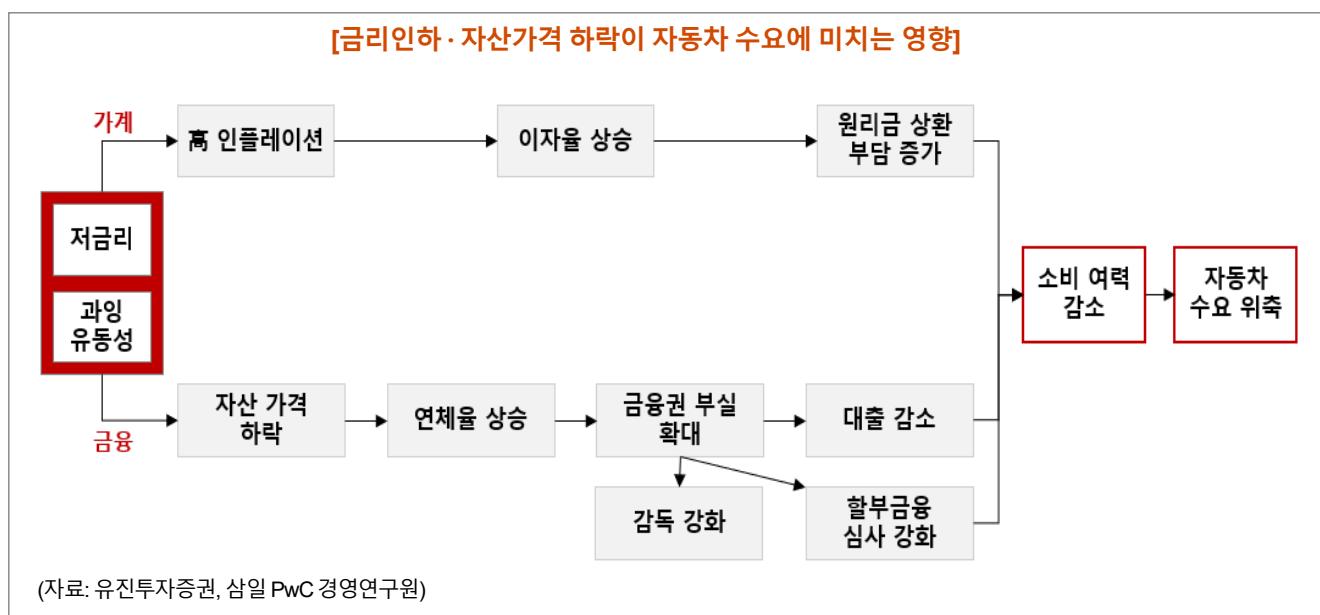
- 올해 상반기 글로벌 자동차 수요는 약 3,827 만대(-8.8% y-y)로, 반도체 공급 차질 등 부품수급 이슈에 따른 생산 회복 지연, 중국 락다운 등으로 전년 대비 감소한 수치를 기록함. 그러나 하반기부터는 반도체 공급 차질 완화 및 지난해 기저효과 등에 힙입어 전년 대비 성장세로 전환. 올해 9월 누적 기준 글로벌 자동차 수요는 약 5,943 만대(-2.0% y-y)로, 상반기 대비 전년 대비 감소폭 축소



- 하반기 상황 호전으로 인해, 2022년 글로벌 자동차 수요는 약 8,100 만대(-0.2% y-y)로 전년 수준 규모에 그칠 것으로 판단됨. 이는 코로나 19 이전의 글로벌 자동차 수요(약 9,500 만대) 대비 약 85% 수준의 회복으로, 글로벌 자동차 수요기반은 견조한 상황으로 판단. 산업 내 이연수요 기반이 풍부하다는 점과 타이트한 재고상황을 고려 시 생산 회복 과정에서 글로벌 판매 성장세는 지속될 것으로 판단됨. 해당 전제 하에 2023년 글로벌 자동차 수요는 약 8,500 만대(+4.9% y-y) 예상되며, 2024년까지 정상수준으로의 수요 회복 과정이 지속될 것으로 예상



- ▶ 다만, 2023년 경기침체 등 매크로 불확실성을 염두에 두지 않을 수가 없음. 현재 자동차 시장을 지배하는 가장 큰 화두는 2023년 수요 위축에 대한 우려임. 장기간의 신차 생산 차질로 인해 긴 대기 수요가 존재함에도 불구하고 자동차는 고가의 내구 소비재로 수요가 경기에 민감할 뿐 아니라, 금리 상승기에 할부 금리 상승 영향으로 실질 구매 비용이 동반 상승하게 될 경우, 수요 부진으로 이어질 수 있어 2023년 매크로 환경에 대한 주시 필요
- ▶ 국내 자동차 내수시장의 경우도 글로벌 경기침체로 인한 수출 둔화와 고금리, 고물가로 인한 내수 회복 부진 영향으로 올해까지 감소세를 보일 것으로 예상. 다만, 2023년부터 반도체 수급 차질 완화로 인한 공급 개선 및 누적된 대기수요 실현으로 내수 시장 규모가 올해 대비 소폭 증가한(1.5%) 172만 대를 기록할 것으로 예상



### [자동차 내수시장 규모 추이 및 전망]

(단위: 만 대, %)

구분	2020		2021		2022F		2023F	
	판매량	증감률	판매량	증감률	판매량	증감률	판매량	증감률
내수	190.6	6.2	173.5	-9	169.5	-2.3	172	1.5
국산차	160.3	5.5	142.5	-11.1	139	-2.5	142	2.2
수입차	30.3	10	31	2.3	30.5	-1.5	30	-1.6
수출	188.7	-21.4	204.1	8.2	228	11.7	235	3.1
수출액(억불)	374.1	-13.1	464.7	24.2	530	14.1	570	7.5
생산	350.7	-11.2	346.2	-1.3	370	6.9	375	1.4

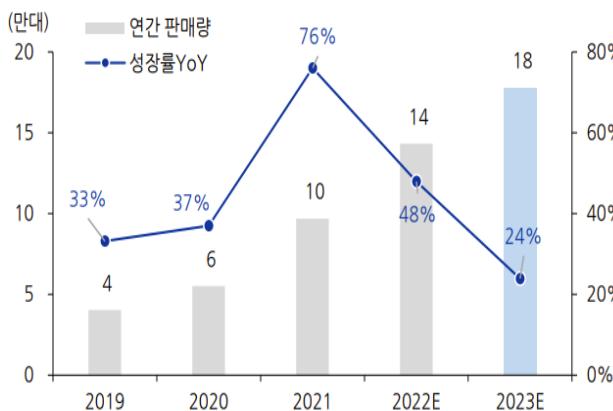
(자료: 한국자동차산업협회, 삼일 PwC 경영연구원)

- ▶ 특히 전기차 보급 정책 강화에 따라, 국내 전기차 시장의 경우 환경부에서 2023년 '무공해차 보급 및 충전인프라 구축' 예산으로 총 3조 2,591 억원을 편성, 집행하여 ① 전기차 보조금 지급, ② 충전 인프라 확충, ③ 전기차 신차 효과 영향으로 내년에 큰 폭으로 성장할 것으로 예상. 또한, 미국의 인플레이션 감축법(IRA) 법안 통과로 관련 업계에서 피해 우려가 발생했으나, ① 현지생산 또는 배터리 부품/광물 최소 비중 요건 모두 모든 메이커가 충족하기 어려운 조건이며, ② 수요초과 상황인 전기차 시장의 특성 때문에 국내 전기차 업계의 중장기 경쟁력 측면에서 큰 영향 요인은 아닐 것으로 판단

### [IRA 세부내용]

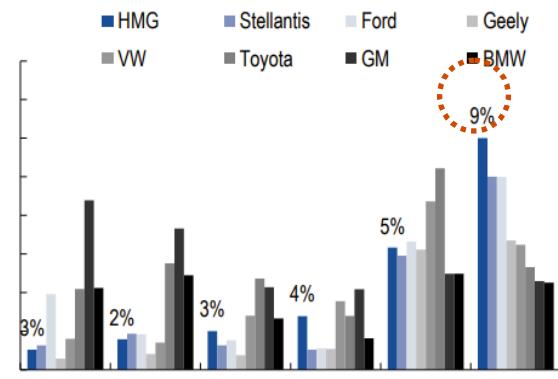
보조금 지급	· 구매자 당 보조금 한도 7,500달러. 단, 배터리 부품과 원재료 규정 달성을 여부에 따라 3,750달러씩 지불
지급 조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 배터리 구성품: 법안 발효 후 2024년 이전까지 배터리 부품의 50% 이상이 미국 내에서 생산 혹은 조립. 이후 연 10%씩 비중 상향(비중 한도 100%)</li> <li>· 배터리 핵심 광물: 법안 발효 후 2024년 이전까지 핵심 광물의 40% 이상이 미국 혹은 FTA 체결국에서 가공되거나 미국내에서 재활용. 이후 연 10%씩 비중 상향(비중 한도 80%)</li> <li>· 완성차 최종 조립: 법안 발효 후 북미 지역에서 최종 조립된 차량에 한해 보조금 지급</li> </ul>
지급 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량 가격 제한: 보조금 지급 대상 차량은 세단 5.5만 달러 이하, 경트럭 8만 달러 이하로 제한</li> <li>· 구매자 소득 제한: 보조금 지급 대상자는 연 소득 개인 15만 달러, 부부 합산 30만 달러, 가장 22.5만 달러로 제한</li> <li>· 배터리 부품(2024년): '우려 해외 집단'에 속하는 국가, 단체에 의해 소유, 통제되거나 해당국의 법적 관할권에서 생산된 배터리 부품 탑재 시 보조금 지급 대상에서 제외</li> <li>· 배터리 광물(2025년): '우려 해외 집단'에 의해 핵심 광물이 채취, 정제, 재활용 될 경우 보조금 지급 대상에서 제외</li> </ul>

### [한국 전기차 판매 전망]



(자료: Marklines, SNE Research, NH 투자증권)

### [2022년 미국시장 메이커별 전기차 판매 추이]



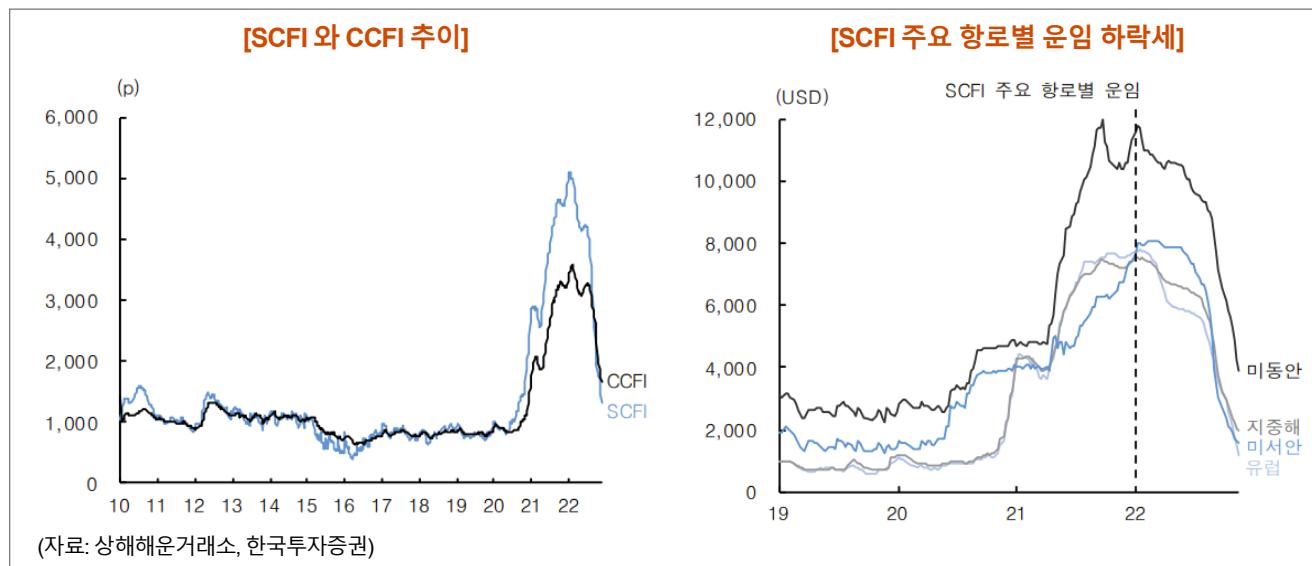
## 조선

### '흑한기' 맞이한 해운업계, 과잉공급 완화가 시급한 시점

- 글로벌 경기 침체가 현실화하면서, 해상 물동량은 감소하고 급등했던 해운 운임이 하락 중. 내년에는 전세계적인 고물가·고금리 기조 속, 수출 감소와 소비 부진으로 해운 시장의 불황이 한층 짙어질 전망
- 컨테이너선의 운임 시황을 나타내는 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)는 23 주 연속 하락세가 이어지며 11 월 말 기준 1229.90 를 기록하여 연초 대비 70% 이상 하락. 실제 주요 노선의 운임은 팬데믹 초기인 2020 년 2 분기 수준까지 하락. 11 월 말 기준 미주 서안노선 운임은 1TEU(길이 6m 컨테이너)당 1,559 달러로 팬데믹 이전인 2020 년 1 월 초와 비슷한 수준이었으며, 미주 동안은 1TEU 당 3,687 달러로 연평균 대비 1/3 수준으로 급락함. 유럽 노선 운임도 코로나 이전과 비슷한 1172 달러에 그침
- 컨테이너 시장은 인플레이션과 고금리 여파로 소비 구매력이 줄어들면서 물동량의 급격한 위축이 예상되며, 이에 따라 운임도 하방 압력이 더해질 전망. 게다가 해운시장의 '피크아웃(Peak Out)' 우려에도 글로벌 선사들이 공급을 늘린 상황이어서, 운임의 추가 하락을 자극할 것으로 전망

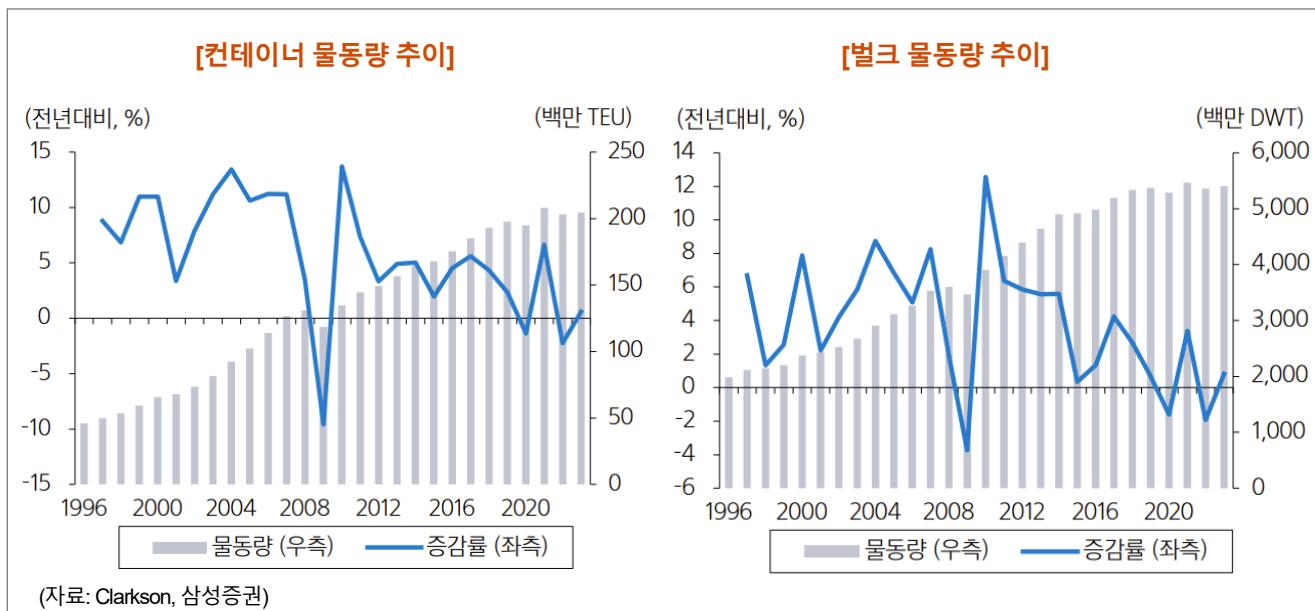
#### 삼일 PwC 경영연구원 Comment

- 글로벌 경기부진에 따라 물동량 감소와 선박 공급 과잉이 복합 악재로 작용하면서 해운 운임 하락세가 이어지는 중. 12 월 9 일 기준 SCFI(상하아발컨운임지수)는 1138.09p 로 25 주 연속 하락하여, 고점이었던 1 월 7 일(5109.60)과 비교해 77.73% 급락. 해당 추세라면 단기적으로 1,000p 대도 불안한 상황. CCFI(중국발운임지수) 역시 1410.11p 로 3.7% 내려 20 주 연속 하락세를 보이는 중

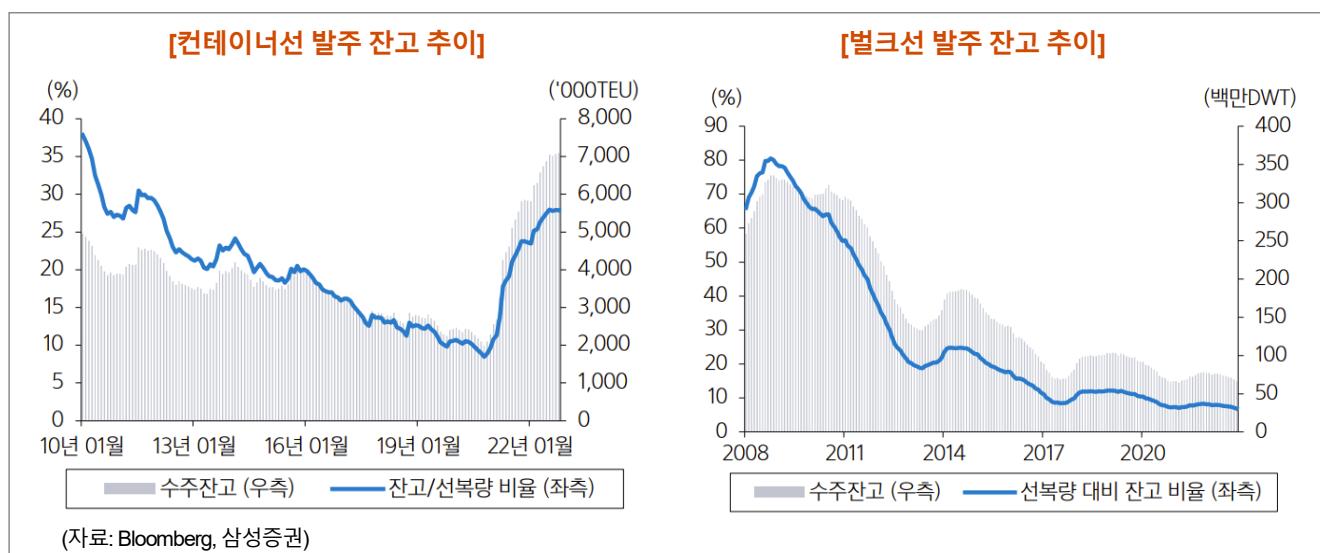


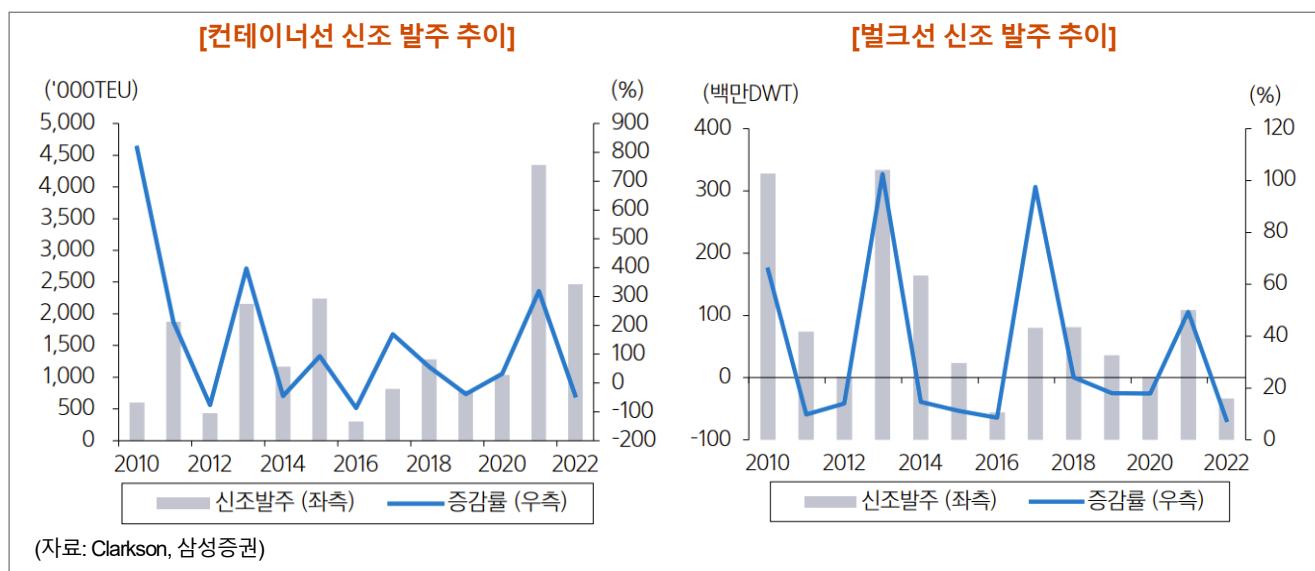
- 경기 침체 우려, 중국의 '제로 코로나' 정책, 러시아-우크라이나 발 지정학적 리스크, 2021년 가파른 물동량 회복에 따른 기저 효과 등 해운업을 둘러싼 악재가 잇달아 발생하며 이미 올해 컨테이너 해상 물류는 위축된 상황. 영국의 조선·해운시황 분석기관 클락슨리서치(Clarkson Research)에 따르면 올해 컨테이너와 벌크 물동량은 각각 2 억 321 만 TEU, 53 억 5,878 만 톤으로 2021년 대비 2.3%, 1.9% 감소할 전망. 올해 해상 물동량 감소에도

**불구하고 2023년 벌크와 컨테이너 물동량 증가율을 전년 대비 각각 0.8%, 0.6% 증가에 그칠 것으로 전망됨.**  
**그만큼 경기 침체 우려 및 중국 셧다운 영향 등에 따른 수요 측면의 불확실성이 큰 것으로 해석됨. 다만, 최근 중국 정부가 코로나 19 방역 정책 완화를 시사했으며, 점진적일수는 있으나 재고 소진 cycle 또한 도래할 것으로 예상되는 점은 해운 시황 회복을 다소나마 기대하게 하는 요소임**



- ▶ 해운 시황 반등의 관건은 선박 과잉공급 완화 정도임. 컨테이너선 대비 벌크선의 공급 완화 여력이 더욱 클 것으로 보이는데, 현재 컨테이너선의 신조 발주 잔고는 737 만 TEU로 전체 선복량 대비 28.9% 수준인 반면, 벌크선의 경우 신조 발주 잔고가 6,674 만 DWT로 선복량 대비 6.9%에 불과하기 때문. 또한, 지난 2년간 운임 급등으로 단기간에 대규모 현금을 확보한 컨테이너 선사들이 신조 발주에 나선 반면, 벌크 선사들은 보수적인 capex 계획을 지향한 점도 있음  
 → 컨테이너선: 올해 247 만 TEU 발주되어 최근 10년간 평균 연간 신조 발주량 146 만 TEU를 대폭 상회  
 벌크선: 최근 5년간 연간 3,300 만 DWT 톤 수준의 (선복량 대비 3%) 저조한 신조 발주 지속





- ▶ 뿐만 아니라, 2023년 1월부터 국제해사기구(IMO)의 탄소 배출 규제가 더욱 엄격히 시행됨에 따라 공급 축소 가능성을 기대해볼 수 있음. 400 톤 이상의 선박으로서 국제항해에 종사하는 선박은 선박에너지효율지수(Energy Efficiency Existing ship Index, EEXI)와 탄소집약도지수(Carbon Intensity Indicator, CII) 기준치를 만족해야 함

#### [EEXI와 CII 정의]

- EEXI : 1톤의 화물을 1해리 운송하는데 배출되는 이산화탄소량을 기관출력, 재화중량톤수 등 선박의 제원을 활용하여 사전적으로 계산, 지수화한 값 (23년 기준치는 1999년에서 2009년까지 건조된 선박 EEXI의 80% 수준)
- CII : 연료사용량, 운항거리 등 선박의 운항정보를 활용하여 1톤의 화물을 1해리 운송하는데 배출되는 이산화탄소량을 사후적으로 계산하여 지수화한 값 (23년 기준치는 2019년 CII의 95% 수준)

- ▶ 상당히 많은 선박이 EEXI 규제 대상에 해당되는 것으로 추정됨에 따라, 기준 미달로 인한 감속 등 저감 조치가 시행될 경우 추가적인 공급 완화 효과가 기대됨. EEXI 규제 대상으로 예상되는 전체 선복량의 72% 중 절반이 규제 대응을 위해 평균 5%~10% 감속에 나선다고 가정하면, 전체 선복량은 1.8%~3.6% 감소될 것으로 추정됨. 클락슨리서치가 2023년 벌크, 컨테이너선 선복량 증가율을 각각 1.5%, 7.1% 수준으로 전망한 점을 고려 시, 컨테이너선의 경우 공급 과잉 우려가 상당부분 완화될 수 있을 것으로 예상되며, 벌크선은 공급 솟티지 발생 가능성까지 고려해볼 수도 있음

- ▶ 또한, CII 규제의 경우 실제 운항 데이터를 기반으로 실제 탄소 배출량을 측정하고 각 선박을 A~E 까지 등급으로 구분하여, E 등급 또는 3년 연속 D 등급을 받은 선박의 경우 시정 조치 계획을 수립, IMO의 승인을 받아야만 운항이 가능함. 등급 기준이 선박의 스펙과 화물, 운항 거리 등 다양한 요소에 따라 변동되기 때문에 전체 선복량에 미치는 영향을 추정하기 어렵지만, 현재 벌크선의 8% (7,750만 DWT), 컨테이너 선의 9.9%를 (255만 TEU) 차지하고 있는 20년 이상 고령선들의 경우 대부분이 CII 규제 대응이 불가능 할 것으로 추정되어 운항이 힘들 것으로 전망