



산업별 주요 이슈 분석

산업재

Industry Issue Report (2023년 9월 3주)

삼일PwC경영연구원



삼일회계법인

조선

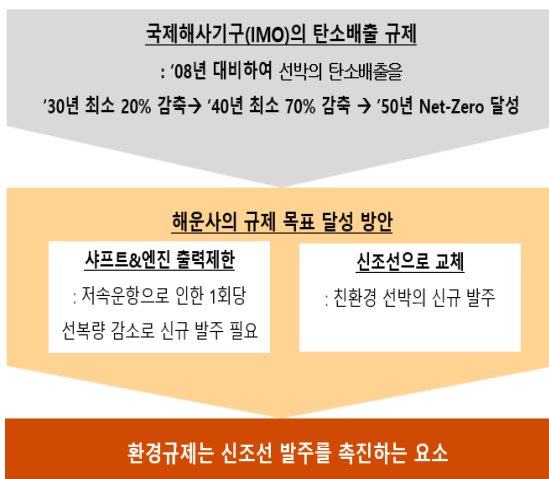
조선업계, 수주는 호조 · 인력은 저조

- ✓ 코로나 기간 대규모의 이익을 실현한 해운사들의 신규선박 발주로, 조선업은 호황을 누리고 있음
- ✓ '23년 8월 누적 신규발주는 '22년 동기 대비 감소(YoY -22%) 상황이나, 여전히 평년대비 높은 수치 유지.
하반기에는 카타르 LNG 운반선, 모잠비크 LNG 선 프로젝트 중심으로 수주 확보 전망, 국내 3사 총력전 예상
- ✓ 그러나 수주한 일감을 소화할 생산 인력은 여전히 부족하여, 중장기적 성장 제약 요인 등극

삼일 PwC 경영연구원 Comment

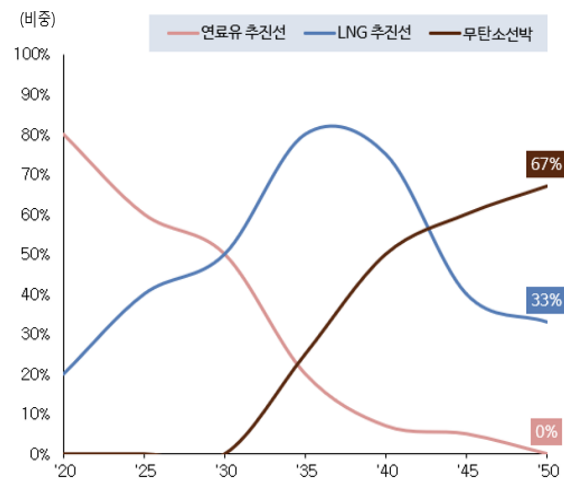
- 코로나 기간 대규모의 이익을 실현한 해운사들의 신규선박 발주로, 조선업은 호황을 누리고 있음. ①기존 노후 선박의 단순 교체 뿐 아니라, ②국제해사기구(IMO)의 탄소규제 강화로 인해, 친환경 선박으로 전환이 진행되는 가운데, ③ 러시아-우크라이나 전쟁으로 LNG 운반선 등 특수선박 수요가 증가한 상황. 국내 조선업계의 친환경 & 특수선박 제조 역량은 세계적인 수준으로, 글로벌 고부가가치 선박 시장의 61%를 점유('21년 기준). 친환경선은 기존 선박대비 20% 정도의 가격 프리미엄이 있고, 영업이익률 또한 2배 수준 높은 점 고려 시 한국 조선사에 우호적인 환경이 지속

[IMO의 탄소배출규제]



(자료: PwC 경영연구원)

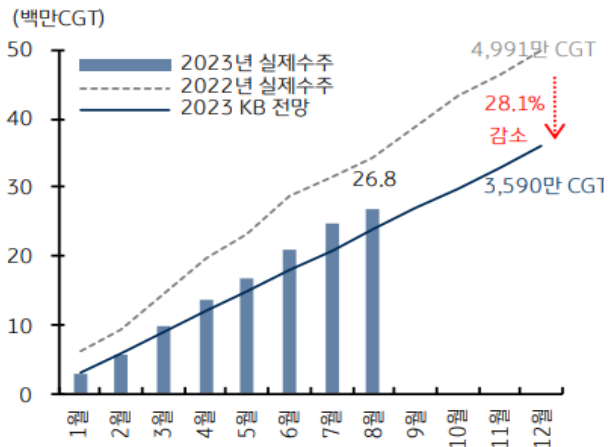
[친환경선박의 시대 도래]



(자료: 한국투자증권)

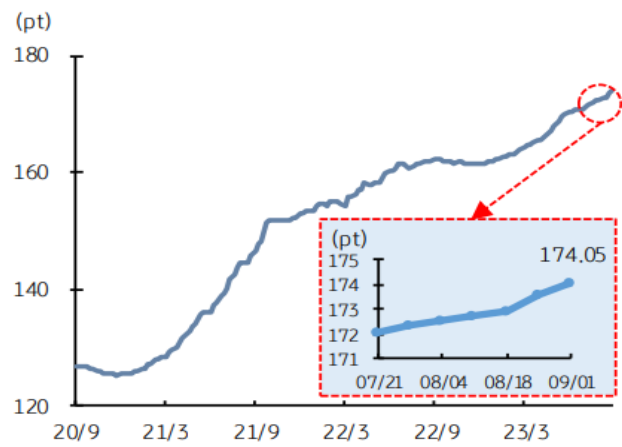
- '23년 8월 누적 기준 글로벌 신규발주는 2,681만 CGT(138척)로 '22년 동기 대비 22%감소했으나, 평년보다 높은 수준이며, 기존 전망치를 상회하는 실적. 중국은 '23년 누적기준 1,565만 CGT(654척)으로 전세계 수주량 58%를 차지하여 1위, 한국은 725만 CGT(161척)를 수주하여 점유율 27%를 달성하며 2위. 친환경선박 발주 증가에 따라 신조선가치수도 지속 강세

[’23년 월별 신조선발주 추이 및 전망]



(자료: Clarksons, KB 증권)

[클락슨 신조선가치수 추이]



- '23년 하반기에는 카타르 LNG 수주전, 모잠비크 LNG 프로젝트 등이 예정되어 있으며, 현대중공업, 한화오션, 삼성중공업 등 주요 조선사는 카타르 LNG 수주전에서 총력전을 펼칠 계획임. 해당 프로젝트는 카타르 LNG 운반선 2차 수주 프로젝트로, 1차에 비해 25척이 줄어든 40척(17만 4000 m³급)이지만 선가가 많이 올라 전체 발주 금액은 100억 달러(약 13조원)에 달함. '20년 이후 LNG선 발주가 지연되고 있는 모잠비크 LNG 프로젝트 역시 '23년 하반기 진행될 전망이다
- (HD 현대중공업) 연간 수주목표는 70억달러이며, 9월 누적 상선 수주 실적은 56억달러. 카타르 2차 예상 수주분 10척 감안 시 24억달러를 더하여 80억달러가량으로 수주 목표 초과 달성 예상됨. 고선가 친환경선 위주 수주 전략이 유효하였으며, 대만 Yang Ming 으로부터 LNG DF 추진 컨테이너선 5척을 수주하였고, 싱가포르 EPS와 그리스 CAPITAL 로부터 초대형암모니아운반선(VLAC)를 수주
- (삼성중공업) 연간 수주목표는 64억달러이며, 9월 누적 상선 수주 실적은 48억달러. 카타르 2차 예상 수주분 14척 감안 시 총 82억달러가량으로 수주 목표 초과 달성 예상. 9월 누적 수주 실적의 64.7%를 대만 컨테이너 선사 Evergreen 이 발주한 친환경선의 일종인 메탄올 DF 추진 컨테이너 선으로 달성
- (한화오션) 연간 수주 목표 69.8억달러의 20%가량만 달성한 상태. 카타르 수주전에서 1차와 비슷한 성과를 거둘 시에는 연간 수주 목표에 근접해질 전망
- 시장 점유율을 늘리기 위해서는 공격적 수주를 통한 일감 확보뿐 아니라, 전반적인 인력난 해소가 필요. 최근 국내 조선 3사가 파업 리스크를 해소한 점은 긍정적이지만, 전문 인력 부족 문제가 여전히 조선업의 중장기 성장에 걸림돌이 되고 있어 추가 인력 양성을 위한 민·관협력이 이루어지는 중. 정부는 '지역 조선업 생산 인력 양성 사업'에 '23년 108억원을 투입하였으며, 상반기에 E-7 비자에 해당하는 외국인 기능인력 총 6,282명 고용 추천해 비자를 발급받은 5,209명이 국내 조선업 현장에 배치. 또한 외국인 저숙련인력(E-9)은 조선업 전용 쿼터가 신설돼 3,179명이 입국한 상황이나, 조선업 경쟁력 확보를 위한 국내 인재 양성이 시급한 상황

모빌리티

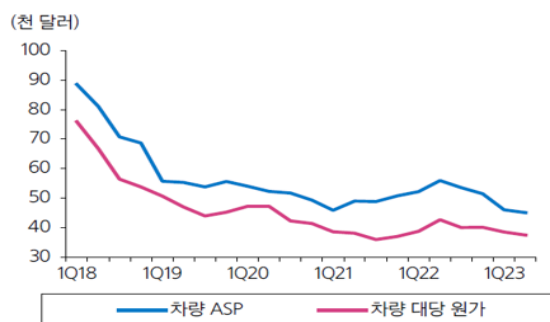
전기차 가격 경쟁 격화, 현기차의 전략은?

- ✓ 테슬라를 시작으로 BYD, 포드, BMW, 폭스바겐 등이 가세하며 전기차 가격 경쟁이 격화
- ✓ 넓어지는 시장에서 경쟁이 치열해지는 만큼, 당장은 '제값 받기'로 수익성을 추구하기보다 일단 가격 경쟁력을 기반으로 점유율을 최대한 높이는 것이 업계의 당면 목표가 되는 분위기
- ✓ 현대차그룹도 이러한 경쟁에서 자유로울 수 없으며, 시장 선점을 위해 가격 경쟁에 동참할 것으로 전망

삼일 PwC 경영연구원 Comment

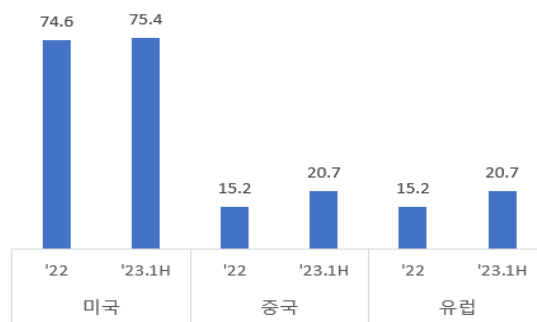
- 테슬라는 '22 년 말 이후 공격적 가격 인하를 단행하며, 전기차 시장 장악력을 확대 중. 그러나, 가격 인하 정책의 영향으로 영업이익률은 19.5%(1Q22) → 9.6%(2Q23) 로 급감

[테슬라 ASP 와 대당 원가 추이]



(자료: 테슬라)

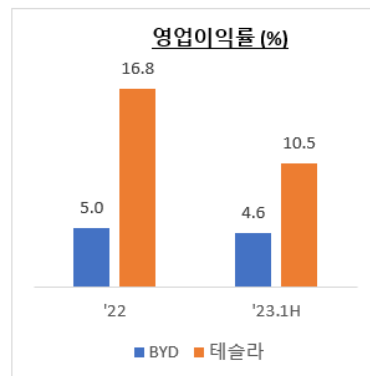
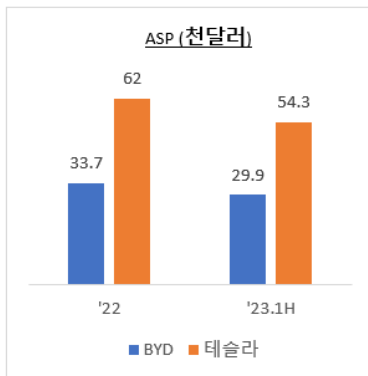
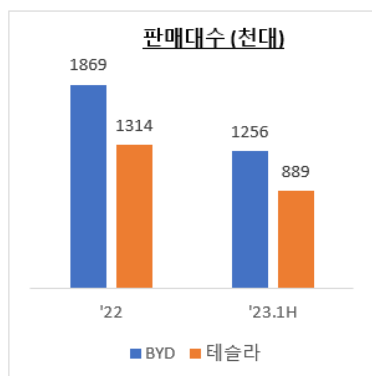
[테슬라: 권역별 전기차 시장에서 MS 확대]



(자료: 테슬라)

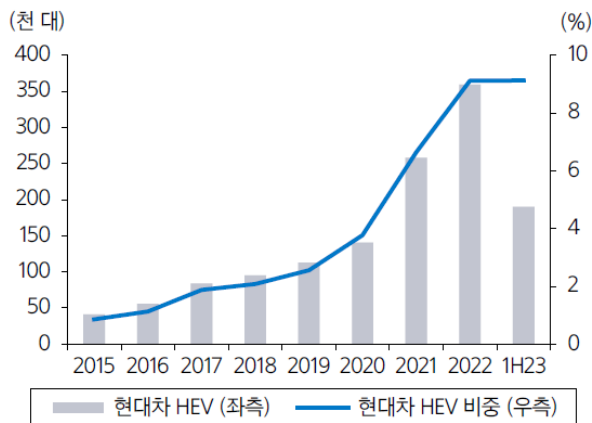
- '23 년 이후 영업이익률이 급감하긴했지만, 테슬라 영업이익률은 여전히 업계 최고 수준. 급변 가격인하 전략은 높은 영업이익률에 대한 자신감이 있기에 가능한 정책. 글로벌 전기차 판매 1 위 업체인 BYD 는 '23 년 3 백만 대 판매 예상되며 이미 규모의 경제를 이루고 있으며, 배터리 · 전력 반도체 · 공조 등 핵심 기술이 내재화되어 있음에도 영업이익률은 5%로, 전통적 자동차 업체의 평균 수익성과 비슷한 수준

[전기차 1,2 위 업체 비교: BYD vs 테슬라]

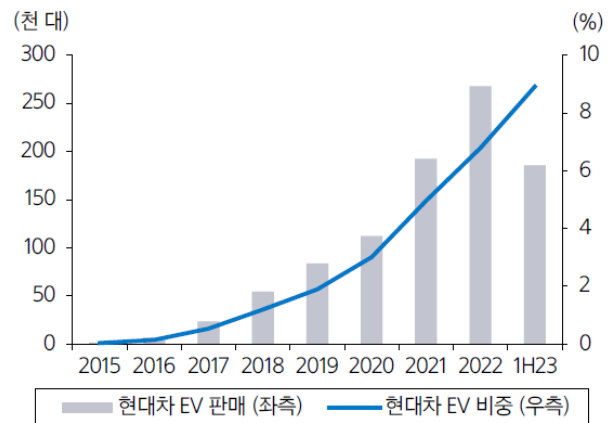


- 경쟁업체들도 전기차 가격 인하에 돌입. 포드는 전기 픽업트럭 'F-150 라이트닝'의 가격을 17%내렸고, GM은 중국에서 캐딜락 EV인 '리릭'의 판매가를 14% 인하했으며, 폭스바겐도 중국에서 전기차 라인업(ID.시리즈) 가격을 8~27% 인하
- 전기차 가격 경쟁은 전기차업체들(테슬라 vs BYD) 간의 제삿값 경쟁을 넘어서, 전통 자동차업체들(Ford, VW, 도요타, 현대차 등)의 전기차 시장 이탈을 압박하는 수단이 될 수 있음. 예를 들어, '22년에 137억달러의 영업이익과 16.8%의 영업이익률을 달성한 Tesla의 경우 가격 경쟁에서 오래 버틸 수 있겠으나, '22년 전기차 사업에서 21억달러의 손실을 냈고, '23년 30억달러의 손실을 낼 것으로 스스로 전망한 Ford는 가격 하락이 장기화될 경우 전기차 사업의 지속 여부에 대해 고민하게 될 것으로 예상
- 업계의 가격 경쟁에서 현대차도 자유로울 수 없는 상황. 현대차는 지난 2분기 실적발표회에서 "비정상적일 정도로 전기차(EV) 가격 경쟁이 격화된 상황에서 수익성보다는 시장을 지키는 데 무게중심을 두고 정면 돌파해야 하는 것 아닌가 생각한다."고 언급하며, 가격 경쟁에 동참할 것을 언급
- 현대차는 향후 전기차 투자를 위해, 타 사업부에서 수익성을 확보해야하는 상황. 현대차의 하이브리드 판매 비중은 현재 9% 수준으로, 이는 전기차(EV+PHEV) 판매 비중과 동일. 전기차는 원가 부담으로 BEP 수준의 수익성인 반면, 하이브리드는 모든 기술이 내재화되어 있어, 내연기관차와 동일한 수익성으로, 전기차 규모에 경제를 갖추는 시기까지 수익성을 지켜줄 전망. 또한 탄소규제에 대응하기 위해서도 당분간은 하이브리드가 대안이 될 수 있음. 이에 따라 '30년까지, 내연기관차를 하이브리드로 대체한다는 계획이며, 이를 통해 수익성을 확보 & 전기차에 대한 투자를 지속할 것으로 전망

➤ [현대차: 하이브리드 판매대수 및 비중]



➤ [현대차: 전기차 판매대수 및 비중]



(자료: 현대차, 삼성증권)

건설

꺾이지 않는 PF 연체율, 사업장 구조조정 지속

- ✓ '23년 6월 말 기준 금융권의 부동산 PF 대출 연체율은 2.17%로 3월 말 2.01% 대비 0.16%p 상승
- ✓ 정부는 “연체율이 증가하는 추세이나 상승추세는 크게 둔화됐다”며 “금융 전반에 대한 위협으로 확산되지는 않을 것”이라고 언급하며 시장의 불안을 진정시키는 모습
- ✓ 정부는 지난 4월부터 ‘PF 대주단 협약’을 가동 중이며, 이를 통해 리스크를 적극적으로 관리한다는 기조

삼일 PwC 경영연구원 Comment

- '23년 6월 말 기준 금융권의 부동산 PF 대출잔액은 133.1 조원, 연체율은 2.17%로 이는 직전 분기 대비 잔액 1.5 조원 증가, 연체율은 0.16%p 증가한 수치
- 업권별로는 증권사가 취급한 PF의 연체율이 17.3%로 고공행진 중이며, 저축은행(4.6%), 여전사(3.9%)도 주의가 필요. 반면 은행(0.23%), 보험(0.73%), 상호금융(1.1%)의 PF 대출은 양호

[업권별 PF 대출잔액 및 연체율]

(단위: 조원, %)

		'20년 말	'21년 말	'22년 말	'23.3월(A)	'23.6월(B)	증감
은행	대출잔액	26.1	32.5	39.4	41.7	43.1	1.4
	연체율	0.29%	0.02%	0.01%	-	0.23%	0.23%p
증권	대출잔액	5.2	4.6	4.5	5.3	5.5	0.2
	연체율	3.37%	3.71%	10.38%	15.88%	17.28%	1.4%p
보험	대출잔액	36.4	42.0	44.3	43.9	43.7	-0.2
	연체율	0.11%	0.07%	0.60%	0.66%	0.73%	0.07%p
저축은행	대출잔액	6.9	9.5	10.5	10.1	10.0	-0.1
	연체율	2.43%	1.22%	2.05%	4.07%	4.61%	0.54%p
여신전문	대출잔액	13.8	19.5	26.8	26.1	26.0	-0.1
	연체율	0.28%	0.47%	2.20%	4.20%	3.89%	-0.31%p
상호금융	대출잔액	4.1	4.9	4.8	4.5	4.8	0.3
	연체율	0.30%	0.09%	0.09%	0.10%	1.12%	1.02%p
계	대출잔액	92.5	113.0	130.3	131.6	133.1	1.5
	연체율	0.55%	0.37%	1.19%	2.01%	2.17%	0.16%p

(자료: 금융위원회)

- 정부는 '23년 4월부터 PF 대주단 협약을 가동 중. 8월 말 기준 PF 대주단 협약이 적용된 사업장은 총 187 곳이며, 그 중 152 개 사업장에 기한이익 부활 · 신규자금지원 · 이자유예 등을 지원. 또한, 사업성이

없거나, 시행·시공사와 대주단 간의 공동 손실분담이 부족한 사업장은 공동관리 부결(23 개) 및 경·공매 등을 통한 사업장 정리

[PF 대주단 협약: 업권별 구분 ('23.8 월 말 기준)]

(단위: 개)

구분	전 금융권 협약	업권별 협약									계
			저축은행	여전사	상호금융	신협	농협	수협	산림	새마을금고	
브릿지론	75	69	53	1	4	2	2			11	144
본PF	10	33	28								43
계	85	102	81	1	4	2	2	-	-	11	187

[PF 대주단 협약: 지역별/용도별 구분 ('23.8 월 말 기준)]

(단위: 개)

구분	주거시설	상업시설	업무시설	산업시설	숙박시설	기타시설	계
수도권	46	13	9	13	1	2	84
서울	17	3	2	1	1		24
경기	25	6	4	9			44
인천	4	4	3	3		2	16
지방	68	12	7	9		7	103
계	114	25	16	22	1	9	187

진행상황별 현황: 협약 적용 152 건, 검토 진행중 12 건, 부결 23 건

(자료: 금융위원회)

➤ PF 연체율 상승폭이 둔화된 점은 긍정적이나, 고금리 상황이 지속되고 있고, 공사원가 및 안전비용 상승 등으로 부동산 PF 시장 불안요인이 지속. 이에 따라 지속적인 관리를 통해 시장 안정화가 필요