

Cohort별 보금자리론 연체 특성 분석

- 중신용 차주를 중심으로 -

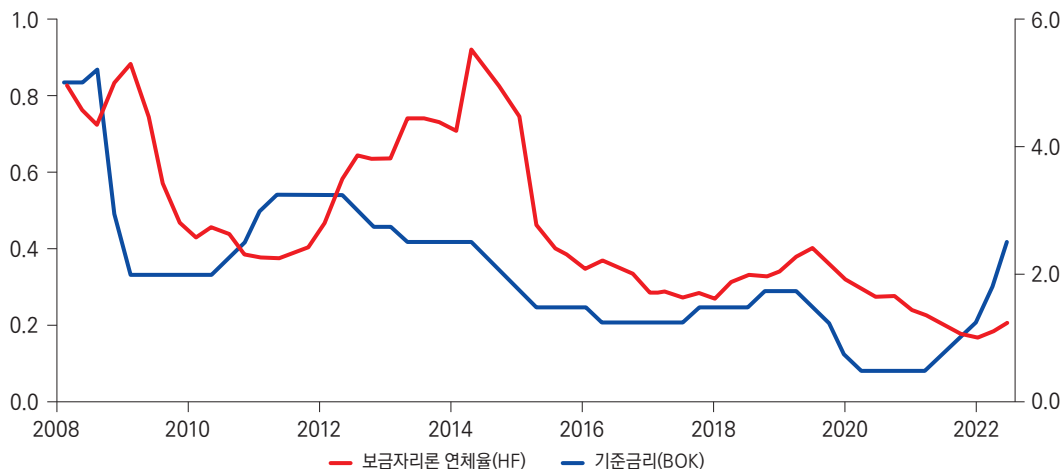
김 광 욱(주택금융연구원 연구위원)

- ▶ 차주 단위의 보금자리론 DB를 활용하여 취급시기별(vintage), 신용등급별(CB) 연체특성을 파악 (2004.11~2021.04 기간 약 80만 명 차주 대상)
- ▶ 보금자리론 연체율은 기준금리 인상과 일정한 시차를 두고 상승했으며, 2015년 이후 신규 대출차주의 신용향상, 저금리, 월 상환부담(상환기간 장기화) 완화 등으로 하락 안정화
- ▶ 분석기간 신규 차주의 신용등급이 높아져 고신용 차주의 대출비중이 큰 폭으로 증가
- ▶ 중신용 차주는 대출비중 감소에도 불구하고 연체비중은 오히려 증가했으며, 2015년 이후 실행된 대출의 연체액이 누적되며 2017년 이후 보금자리론 연체액 상승을 유도
- ▶ 중신용 차주의 LTV가 상대적으로 높은 상황에서 최근의 금리인상, 경기침체 충격이 중신용 차주의 연체 상승(상환부담 가중)을 야기할 가능성이 확대

공사 보금자리론 연체율은 과거 2번의 금리인상 시기(2010~2012, 2017~2019)에 상승한 바 있고, 그 상승폭은 금리인상 수준과 지속기간에 의존

- (1차 금리인상 시기) 2012년 전후, 글로벌 금융위기와 유럽 재정위기 여파로 국내 경기회복이 부진한 가운데 보금자리론 연체율이 큰 폭으로 상승
 - 2010년 6월 이후 국내 기준금리는 2.0%에서 3.5%까지 총 5차례 인상했으며, 이 기간 보금자리론 연체율은 0.38%(2011년)→0.92%(2014년)까지 상승
- 2014년 이후는 전반적인 저금리 기조 지속, 차주의 신용향상, 월 상환부담 완화(30년 만기 대출비중 증가) 등으로 연체율이 하락 안정화
- (2차 금리인상 시기) 2018년 이후, 미중 무역분쟁과 신흥국 금융불안 등 대외여건 악화가 경기둔화 흐름을 야기하며 보금자리론 연체율도 소폭 상승
 - 2017년 11월부터 국내 기준금리는 1.25%에서 1.75%까지 총 두 차례 인상됐으나, 이후 코로나19 팬데믹 대응을 위한 완화적 통화정책으로 전환되면서 보금자리론 연체율은 다시 하락 전환

〈그림 1〉 보금자리론 연체율과 한국은행 기준금리 추이



※ 자료: 한국주택금융공사(HF), 한국은행(BOK)

● 보금자리론 대출잔액은 고신용 차주를 중심으로 빠르게 증가한 반면 연체액은 중신용 차주에서 높은 비중을 유지¹⁾

■ 2015년 이후 고신용 차주의 대출잔액이 상대적으로 급등

- 정부는 서민·취약계층의 채무부담 완화를 목적으로 국민행복기금을 도입하는 등 장기간에 걸쳐 개인의 신용등급 개선을 유도했으며, 그 결과 대출시장에서 고신용 차주 비중이 빠르게 증가
 - 현재 금융기관의 신용평가 시스템은 차입 후 원리금 상황에 따라 신용점수가 높아지는 구조이기 때문에, 금융시장의 신용성장(credit growth) 이후 일정기간이 지나면 고신용 차주가 자연스럽게 증가
 - 또한 이 시기 전반적인 저금리 기조로 차주의 상환부담이 완화된 점도 신규 차주의 신용향상 원인으로 작용

■ 보금자리론 대출잔액이 급등하기 시작한 2017년 이후를 살펴보면, 〈그림 2-(Delinquency Balance)〉와 같이 중신용 차주의 연체액이 상대적으로 빠르게 상승

- 중신용 차주의 경우, 대출잔액에 비해 연체액이 더 급격하게 증가한 반면 고신용 차주는 대출잔액에 비해 연체액이 더디게 증가(고신용 차주의 연체율이 안정적으로 유지된 결과)

■ 코로나19 대응을 위한 초저금리 기조가 유지된 2020년부터는 보금자리론 연체율이 하락 안정화

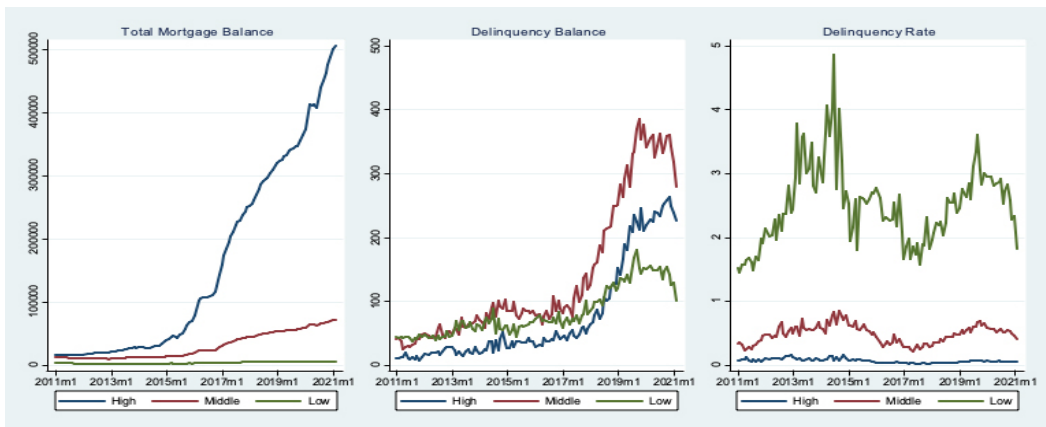
1) 현재 공사의 차주 신용등급은 대출취급 시기를 기준으로 1~10등급으로 분류되며, 본 논고에서는 신용등급을 고신용(1~3), 중신용(4~6), 저신용(7~10)으로 각각 정의한다.

- 코로나19 팬데믹 대응을 위한 정부정책(원금상환 유예, 채무조정, 소득지원 등)이 차주의 원리금 상환부담을 완화시킨 결과로 보이며, 특히 저신용/중신용 차주의 연체율이 상대적으로 더 크게 감소한 점이 특징적

■ 한편 저신용 차주는 상대적으로 연체율이 높고 변동성이 뚜렷한 특징이 있음<그림 2-(Delinquency Rate)>

- 주택담보대출의 부실은 크게 두 가지 상황(① 단기 경기충격, ② 장기 경기침체)에서 상승(OECD, 2009)
 - ① 단기 경기충격은 금융사들이 차주의 채무상황을 면밀히 고려하지 않은 상황에서 과도하게 많은 대출을 실행한 결과로 발생한 부실(→미시 건전성 규제 필요)이며, ② 장기 경기침체는 거시경제 후퇴로 인한 실업, 임금하락, 소비위축이 유발한 부실(→거시 건전성 규제 필요)을 의미
- 저신용 차주의 경우, 개별 차주의 상환부담이 상대적으로 높은 상황에서 경기충격에 더 민감하게 변화한 특징이 있음²⁾
- 단, 저신용 차주의 대출잔액이 2015년 이후 소폭 증가하는데 그쳐 연체액 상승폭은 고신용/저신용 차주에 비해 상대적으로 낮게 유지

<그림 2> 신용등급별 보금자리론 잔액, 연체액, 연체율 추이



※ 단위: 억 원, %

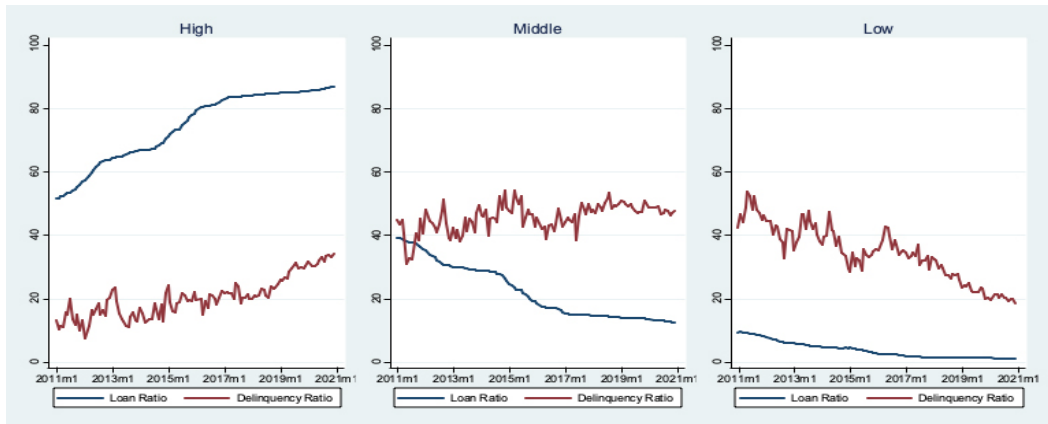
■ <그림 3>의 신용등급별 대출잔액 및 연체액의 비중 변화를 보면, 중신용 차주에서 차별적인 변화가 확인

2) 저신용 차주의 상환부담(LTV, DTI 등)은 다음절 <그림 5>에서 다시 설명

■ [고신용 차주의 대출비중 증가→고신용 차주의 연체비중 증가], [저신용 차주의 대출비중 감소→저신용 차주의 연체비중 감소]의 일반적 관계가 확인되나, **중신용 차주는 대출잔액 비중이 감소함에도 불구하고 연체액 비중은 유지되거나 소폭 상승**

- 고신용 차주의 경우, 대출잔액 비중이 80%까지 상승하지만 연체액 비중은 소폭 상승하는데 그친 반면 중신용 차주는 대출잔액 비중이 20% 이하로 하락하지만 연체액 비중은 40%대를 유지

〈그림 3〉 차주 신용등급별 대출액/연체액 비중 추이



※ 단위: %

■ 신용등급별 연체액 변화를 취급시기별(vintage)로 구분해보면, 2015년 이후 중신용 차주의 연체액이 상대적으로 빠르게 상승하는 것을 확인³⁾

■ 〈그림 4〉에서 보는 바와 같이, 보증자리론 연체액은 대출실행 후 일정기간 상승한 뒤 점진적으로 하락하는 형태⁴⁾

- 대출실행 후 일정기간이 지나면 담보물(주택) 매매로 인한 조기상환(prepayment)이 발생하게 되고, 그 결과 연체액 규모도 감소하는 것이 일반적

■ 2011~2013년 취급대출은 다소간의 차이는 있으나, 중신용/저신용 차주의 연체액이 고신용 차주에 비해 상대적으로 높게 유지

- 실제 이 기간은 중신용/저신용 차주의 대출비중(잔액 기준)이 높은 수준을 유지했기 때문에 연체잔액 또한 높은 수준을 지속

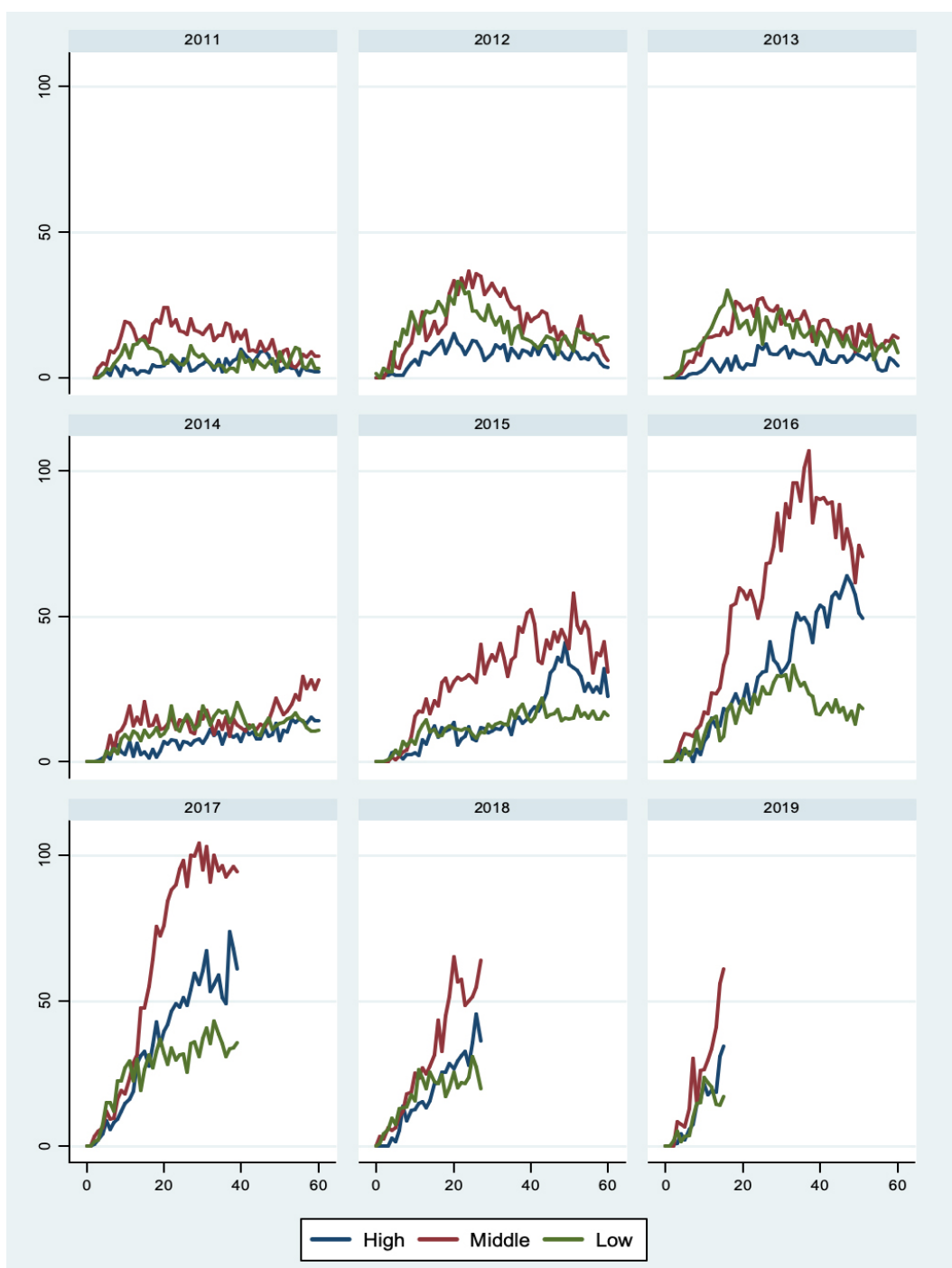
3) 대출실행 후 연령(month)이 짧은 2020~2021년 데이터는 제외

4) 반면 연체율은 대출실행 후 증가하다가 일정기간이 지나면 분모가 되는 대출잔액이 감소하여 변동성이 확대되는 특징이 있음(부록 참고)

- 2015년 이후는 보금자리론 공급이 급등하면서 연체액 규모도 급등하기 시작했는데, 이 기간 중신용 차주의 연체액이 상대적으로 빠르게 상승
 - 앞서 언급한 바와 같이, 보금자리론 공급이 확대되며 고신용 차주의 연체액도 상승했으나 대출잔액 증가속도에 비해 연체액 증가속도는 상대적으로 낮음(고신용 차주의 연체율은 하락)
 - 한편 저신용 차주는 높은 연체율에도 불구하고 대출잔액 자체가 감소하여 연체액 규모가 상대적으로 낮은 수준
- 2015년 이후 취급대출의 경우, 연체액이 하락하는 시점이 2011~2013년 취급대출에 비해 늦어지는 경향이 확인⁵⁾
 - 2011~2013년 취급대출은 대략 20개월 전후에 연체액이 하락한 반면 2015년 이후 취급대출은 대략 30개월이 지나면서 연체액이 감소
- <그림 2-(Delinquency Balance)>에서 확인한 바와 같이, 2017년 이후 증가한 보금자리론 연체액은 2015년 이후 취급된 대출에서 주로 발생
 - 특정 시점의 연체액은 과거에 실행된 대출채권들이 시간흐름에 따라 누적된 결과로, 2015년 이후 취급된 대출 연체액이 누적되며 2017년 이후의 전체 연체액 증가로 표출
 - 이 기간 고신용 차주는 대출규모에 비해 연체액이 안정적으로 유지되었으나, 중신용 차주의 연체가 전체 연체액 증가의 상당 부분을 야기

5) 현재 다루고 있는 데이터는 2021년 4월까지로 2018년 이후 취급대출의 시계열 변화를 파악하는데 한계가 있음

〈그림 4〉 취급시기별 신용등급별 연체액 변화(대출 연령 변화 기준)



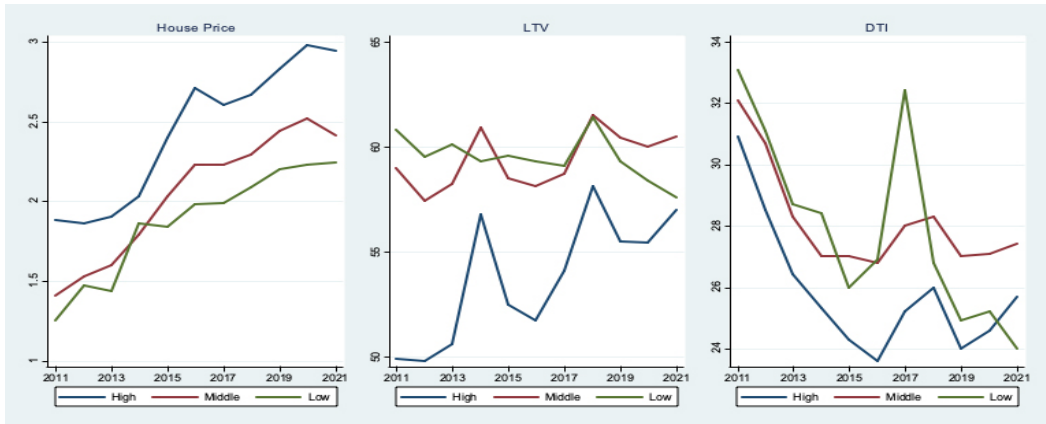
※ 단위: 억 원

● <그림 5>는 차주의 신용등급별 평균 매입 주택가격, 평균 LTV, 평균 DTI의 시계열 변화를 표현한 것으로, 이를 통해 2015년 이후 취급대출에서 중신용 차주의 연체액 증가원인을 분석

■ 중신용 차주는 고신용 차주에 비해 LTV, DTI가 지속적으로 높게 유지

- 분석기간 평균 매입 주택가격은 모든 신용등급에서 빠르게 상승했으며, 그 결과 평균 LTV도 점진적인 상승을 기록⁶⁾
- 고신용/중신용 차주만을 비교해 보면, 평균 매입 주택가격은 고신용 차주가 높은 반면 평균 LTV는 중신용 차주가 높으며, 이러한 경향은 전체 표본기간 동안 일관되게 계속⁷⁾
- 또한 실질적인 월 상환부담을 의미하는 평균 DTI 추이에서도 중신용 차주가 고신용 차주에 비해 높은 수준 지속

<그림 5> 차주의 신용등급별 평균 매입 주택가격, 평균 LTV, 평균 DTI 추이



※ 단위: 억 원, %

■ 평균 DTI는 2015년을 전후로 하락추세가 꺾이며 정체 혹은 반등

- DTI의 경우, 30년 만기 장기 분할상환 보금자리론의 취급비율이 증가하면서 점진적인 하락추세(→월 상환부담 완화)를 보였으나, 2015년을 전후하여 집값 상승(평균 매입 주택가격)이 상환기간 장기화 효과를 상쇄시키며 DTI가 정체 혹은 반등(→월 상환부담 심화)하기 시작
 - 실제 30년 만기 보금자리론 판매비율이 17.6%(2014년)→56.9%(2021년)로 급등했지만, 평균 DTI는 2014년 이후 하락세가 꺾이며 정체

6) 2021년 평균 매입 주택가격이 고신용, 중신용 차주에서 소폭 하락

7) 2015, 2019년은 1, 2차 서민안심전환대출로 LTV규제가 일시적으로 완화되며 평균 LTV가 상승

중신용 차주의 연체액은 장기 모기지 취급을 통한 상환부담 완화효과가 집값 상승으로 상쇄되며 2015년 이후 증가하기 시작

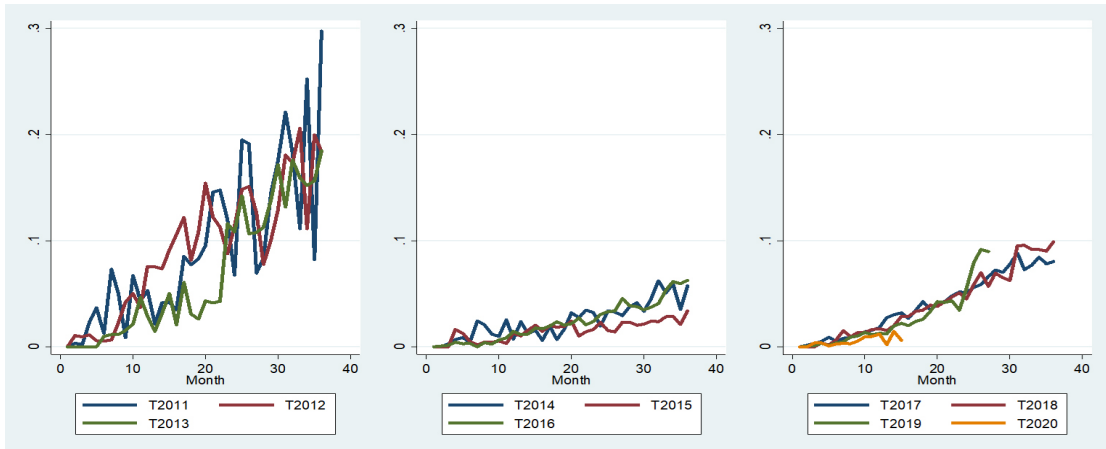
- 중신용 차주는 고신용 차주에 비해 상대적으로 높은 LTV와 DTI를 감당하며 상대적으로 높은 연체를 기록
 - 높은 LTV, DTI는 중신용 차주의 연체액이 분석기간 동안 전반적으로 높은 수준을 유지한 원인으로 작용
 - 또한 중신용 차주의 LTV는 규제한계 수준인 평균 60% 범위를 지속한 반면 고신용 차주의 LTV는 점진적으로 상승하는 추세가 확인
 - 한편 저신용 차주의 LTV, DTI도 중신용 차주와 유사하지만, 앞서 언급한 바와 같이 저신용 차주의 대출잔액 자체가 큰 폭으로 감소하고 있어 중요도가 감소
- 2015년 이후부터는 집값 상승이 장기 보금자리론 취급을 통한 상환부담 완화효과를 상쇄시키며 중신용 차주의 연체액 증가폭을 확대
 - DTI 하락효과가 사라지기 시작한 2015년 이후 중신용 차주의 연체액 증가폭이 다른 신용등급에 비해 큰 폭으로 확대
 - 다시 말해, 집값 상승→대출금 상승→상환부담(DTI) 가중→연체발생의 흐름이 중신용 차주에서 부각됐으며, 2017년 이후 보금자리론 연체액 증가를 주도

높아진 자산가격, 가파른 금리인상, 경기침체 충격은 보금자리론 신규 차주의 부실 가능성을 증대

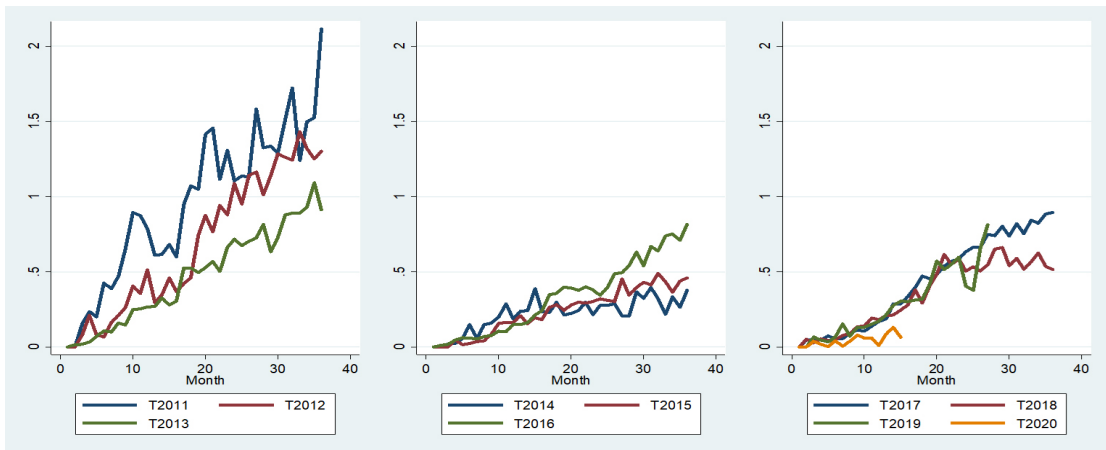
- 특히 중신용 차주는 이미 LTV 규제한계 수준의 대출금을 실행해 왔는데, 최근의 금리인상과 경기침체가 DTI 상승→연체증가로 이어질 수 있음
 - 앞서 언급한 바와 같이, 중신용 차주의 연체는 DTI 변화에 민감한 특징이 있는데, 금리상승에 따른 원리금 부담 가중, 경기침체에 이은 소득감소 등이 중신용 차주의 DTI 상승을 야기할 수 있어, 이에 대한 면밀한 모니터링이 필요

〈부록〉 신용등급별 취급시기별 연체율(%) 변화

[고신용]



[중신용]



[저신용]

