국외출장 결과보고서

<table>
<tr><td>구 분</td><td colspan="7">내 역</td></tr>
<tr><td>출장자</td><td>소속</td><td>해운연구본부</td><td>성명</td><td>김한나</td><td>직급</td><td colspan="2">전문연구원</td></tr>
<tr><td>출장목적
(중복선택 가능)</td><td colspan="7">■ 현지조사(현장, 전문가 회의) □ 국제행사 주최 □ 국제행사 참가
□ 국제회의(정부대표단) 참석 □ 세미나, 교육, 훈련 □ 기타 ( )</td></tr>
<tr><td>관련사업
(예산항목)</td><td colspan="7">해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구</td></tr>
<tr><td>출장기간</td><td colspan="3">2023. 10. 16. ~ 2023. 10. 21.</td><td>출장지</td><td colspan="3">영국(런던)</td></tr>
<tr><td rowspan="8">출장일정</td><td>일자</td><td colspan="2">방문지</td><td colspan="3">주요업무*</td><td>항공편</td></tr>
<tr><td>10월16일(월)</td><td colspan="2">• 07:05~17:25
김해 → 인천→ 런던</td><td colspan="3">• 항공 이동</td><td>• KE1406
• KE907</td></tr>
<tr><td>10월 17일(화)</td><td colspan="2">• 13:00~18:00
Bayes Business School</td><td colspan="3">• 선박투자 성과 분석 검증 및 공동연구 논의</td><td></td></tr>
<tr><td>10월 18일(수)</td><td colspan="2">• 10:00~12:00
KEXIM(London)
• 15:00~17:00
Clarksons</td><td colspan="3">• KEXIM(London) 선박투자 동향 및 비즈니스 여건 비교 및 협력 방안 논의
• Clarksons 환경규제강화에 따른 선박투자 변화 및 친환경선박 투자 동향/ 친환경 선박 투자자 유인 방안 논의/ 데이터 분석 방법 및 정보 교류 방안 논의</td><td></td></tr>
<tr><td>10월 19일(목)</td><td colspan="2">• 14:00~16:00
KDB 런던지사</td><td colspan="3">• KDB 선박투자 동향 및 비즈니스 환경 검토/ 선박투자 활성화 방안 논의</td><td></td></tr>
<tr><td>10월 20일(금)</td><td colspan="2">• 19:35~15:55(+1일)
런던 → 인천</td><td colspan="3">• 항공 이동</td><td>• KE908</td></tr>
<tr><td>10월 21일(토)</td><td colspan="2">• 16:40-17:45
인천 → 김해</td><td colspan="3">• 항공 이동</td><td>• KE1415</td></tr>
<tr><td colspan="8"></td></tr>
<tr><td colspan="8"></td></tr>
<tr><td>출장성과</td><td colspan="7">○ 출장목적 달성 정도
- Bayes Business School과 Clarksons과의 미팅을 통해 주요국 선박투자 성과 분석에 대한 결과치 및 분석방법에 대한 타당성을 검증
- 국제저널 게재를 목표로 Nomikos교수님과 공동연구 진행
- KDB, KEXIM과의 미팅을 통해 유럽의 선박투자 비즈니스 환경 뿐만 아니라 우리나라 선박투자 활성화 방안에 대해 논의
○ 주요 성과
- (Bayes Business School) 기본과제의 '주요국 선박투자 성과 분석'에 대한 결과치 및 분석방법의 타당성 검증. Nikos Nomikos 교수님과 학술적 공동 연구 진행
- (Clarksons) 데이터 공유 및 향후 협력
- (KDB런던, KEXIM런던) 선박투자 비즈니스 환경과 여건을 조사</td></tr>
<tr><td>향후계획</td><td colspan="7">○ 출장 성과 공유 계획
- 기본과제 참여 연구진과 결과 공유 및 보고서에 보완할 내용 논의
○ 정책화 등 활용 계획
- 기본과제 보고서 '주요국 선박투자 분석'에 Nikos Nomikos 교수님과 Clarksons과의 미팅에서 논의된 내용을 반영할 예정임
- KDB런던, KEXIM런던과의 미팅 내용을 '선박투자 비즈니스 환경 비교 분석'에 내용을 반영할 예정임</td></tr>
</table>

* 주요업무 수행 결과 별지 작성 후 첨부

주요 업무내용 (계획( ), 결과(√))

업무유형	■ 현지조사(현장, 전문가 회의) □ 국제행사 주최 □ 국제행사 참가 □ 국제회의(정부대표단) 참석 □ 세미나, 교육, 훈련 □ 기타 ( )
업무①	**Bayes Business School Nikos Nomikos 교수님 미팅**
수행계획	▫ 면담 질의 내용 - 주요국 선박투자 성과 분석에 대한 타당성 및 분석방법 검증 - 선박투자 성과 분석 관련 Nikos Nomikos 교수님과 학술적 공동연구 진행 논의(국제저널등재 관련)
수행결과	▫ 주요국 선박투자 성과 분석에 대한 타당성 검증 - 신조선과 중고선 투자 동향을 주요 국가별(그리스, 중국, 일본, 한국)로 나누어 비교했으며 국가별 선박투자 특징 및 운용 방식의 차이점을 실증분석을 통해 도출해냈다는 점에서 분석에 의의가 있음 - 선박투자비용 대비 수익을 분석한 부분은 학술적으로도 매우 흥미로운 분석방법으로 판단되며 국제저널 게재를 시도해볼 수 있음 ▫ 공동연구 진행(국제저널 등재 등) - Maritime Policy & Management, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation 등 국제저널 게재를 위해 학술적인 부분 보완 예정 - 선행연구 부분과 분석방법의 학술적인 부분을 강조하여 재작성하여 향후 논의 예정
업무②	**수출입은행 런던(KEXIM London) 인터뷰**
수행계획	▫ 면담 질의 내용 - 수출입은행 런던(KEXIM London) 업무 및 역할 - 유럽 선박금융 동향 - 우리나라 선박투자 활성화 방안
수행결과	▫ 수출입은행 런던(KEXIM London) 업무 및 역할 - 수출입은행 런던(KEXIM London)은 모 은행의 글로벌 네트워크를 지원하고 보완하기 위한 목적으로 1992년에 설립됨 - 지사형태가 아니라 영국법에 따라서 운영하고 있으며 수출입은행 본점의 대출영업 일부를 담당하기 보다는 영국 법인으로서 유럽 현지 기업 창구역할을 하고 있음 - 수출입은행 런던(KEXIM London)의 선박금융 부분은 크지 않으며 신디케이션으로 들어가는 경우가 있음

주요 업무내용 (계획( ), 결과(√))

<table>
<tr><td>수행결과</td><td>- 2022년 수출입은행 런던(KEXIM London)은 선박금융과 ESG금융을 더 확대했으며 특히 선박금융에서 환경규제 변화 및 에너지 전환에 따른 위험에 주목하여 모니터링하고 있음

□ 유럽 선박금융 동향
- 영국 은행은 선박금융을 활발하게 하고 있는 것으로 나타나지는 않으나 우량한 선사에 대해서는 투자하고 있음. 또한 은행들은 바젤3 이후로 보증해주는 딜(deal)이라고 하더라도 충당금이 있어야하기 때문에 장기금융을 피하는 방향임
- 영국 당국이 ESG금융을 권고하고 있기 때문에 일정 부분 신재생 에너지 쪽의 투자가 늘어가고 있음. 이에 따라 해운산업에서는 이중연료선, 메탄올 추진선 등 친환경선박에 대한 투자도 점차 나타나고 있음

□ 우리나라 선박투자 활성화 방안
- 인센티브나 정부 지원책 제공은 일시적인 해결책이며 근본적으로 선박투자를 활성화하는 방안이 되기는 어려울 것으로 사료됨. 그럼에도 불구하고 우리나라 해운산업의 경우 어느정도 필요한 부분임
- 일본이나 대만의 경우 국내에서 선박금융이 충분히 가능하기 때문에 글로벌 시장에서 금리를 맞출 필요가 없음. 즉, 일본이나 대만은 국내 상업 은행들이 국적 선사에 대한 신용이 높으며 위험성이 있지만 투자가치가 있다고 생각함
- 하지만 우리나라의 경우 국내 상업은행은 국적 선사에 대한 신용이 낮아 위험성이 너무 높은 투자라는 인식이 강하고 실제로도 국적 선사의 재무상태나 기업성과가 변동성이 높고 불안정한 상태임
- 근본적으로 국내에서도 선사들이 재무상태를 개선해 선사에 대한 입지를 변화시킬 필요가 있으며 이러한 변화를 통해 자연스럽게 민간금융이 유인될 것임</td></tr>
<tr><td>출장사진</td><td> </td></tr>
<tr><td>업무③</td><td>Clarksons(London) 인터뷰</td></tr>
<tr><td>수행계획</td><td>□ 면담 질의 내용
- Clarksons(London) 역할 및 업무
- 선박매매(S&P) 현황 및 의견
- 선박투자 동향 및 전망
- 선박투자 활성화 방안</td></tr>
</table>

주요 업무내용 (계획( ), 결과(√))

수행결과	□ Clarksons 역할 및 업무 - Clarksons(London) 평가분석팀(valuation team)은 총 10명으로 주로 160년간 쌓아온 네트워크와 신뢰성을 통해 정보를 수집하고 분석하고 있음 - 보험 시장, 선박 장비시장이 아주 큰 시장임 □ 선박매매(S&P)현황 및 의견 - 단기적으로 해운운임 변화가 중고선 시장에 미치는 영향을 있겠지만 장기적인 관점에서는 친환경기술 도입 시점이 중고선 시장의 주요 변수가 될 것으로 예상됨 - 중고선 시장에서 친환경기술 도입 시점, 대체연료 결정의 어려움, 선주의 선호에 따른 리스크 등을 고려할 필요가 있음 - 또 다른 중요한 요인은 에너지 관련 해운 자산에 대한 가격 설정이 중요한 부분이 될 것으로 전망됨. 예를 들어 대체연료에 대한 원천을 누가 먼저 확보하느냐 등을 고려해야함 - 중고선 시장의 매인 플레이어는 그리스랑 중국으로 볼 수 있음. 그리스와 중국은 전략은 다르지만 중고선 매매를 통해 차익을 누리고 있음 - 그리스는 벌크나 탱커 위주로 선박매매(S&P)를 통해 차익을 누리고 있는 반면 우리나라는 선박매매(S&P)를 통한 차익을 많이 누리지 못하는 것은 신조선이 많아야 중고선을 팔아서 차익을 남길 수 있는데 그리스나 중국보다 우리나라의 신조선이 적어서일 수도 있음 - 15년 이상된 중고선의 경우 거래 가치가 매우 떨어지며 특히나 친환경선박 건조가 늘어감에 따라 중고선 시장도 영향을 받을 것으로 예상됨 □ 선박투자시장 동향 및 전망 - 환경규제강화에 따른 대응의 초점은 에너지원이며 어떤 대체연료가 우세하게 되든지 대체연료를 확보하는 것이 중요함. 친환경선박 건조 자체도 이슈이지만 얼마나 대체연료를 안정적으로 확보할 수 있는가 하는 부분도 키 포인트임 - 항공의 경우 에너지회사를 인수하는 경우가 많으며 친환경선박 수요 증가에 따라 선사도 에너지회사 인수하고자 하는 경우가 늘어나고 있음 - 현재까지는 LNG가 가장 많은 부분을 차지하고 있으며 향후 메탄올(methanol)로 갈 가능성이 높을 것으로 보임 - 현재 어떤 대체연료가 향후에 지배적일 것이라는 결론을 내리기 어려운 상황임. 대부분의 선사는 지켜보며 기다리고 있는 상황이고 글로벌 선사의 경우 carbon desk를 설립하여 대비하고자 함 - 컨테이너 부문은 메탄올(methanol)로 가는 양상을 보이고 있으나 꼭 하나의 특정한 연료가 아니라 다양한 연료가 선택지가 될 것이라고 예상됨 - Amonia-ready vessel, Methanol-ready vessel 등은 투자자 입장에서는 거의 미지의 영역이고 실제로 온실가스 절감에 도움이 될 것이라고도 생각하지 않음

주요 업무내용 (계획( ), 결과(√))

수행결과	□ 선박투자 활성화 방안 - 유럽은 선박투자를 활성화하기위한 정부 지원책이나 인센티브를 제공하기 보다는 EU가 해운산업의 Framework를 잘 만들고 시기적절하게 발표하기 때문에 변화에 따른 대응이 잘됨. 정부차원의 선박금융 지원책은 거의 없음에도 불구하고 EU전체가 변화에 따른 대응책을 마련하고 가이드라인을 제시하고 있음 - 근본적으로 선박금융에 대한 인센티브를 제공하거나 정부지원책을 제시하는 것이 자유경쟁 논리에 맞지않는 부분이며 - ESG금융을 활용하여 민간의 선박투자를 유인하는 방안은 하나의 방안은 될 수 있으나 투자자들에게 크게 매력적인 부분은 아님. 그러나 유럽에서는 sustainability-linked loan에는 관심을 가지는 투자자들이 꽤 있음 □ 데이터 교류 방안 - 현재 구독중인 Clarksons WFR, SIN 데이터 뿐만아니라 연구 진행 시 필요한 부분 데이터 공유하는 것으로 논의
출장사진	
업무④	**KDB산업은행 런던지점 인터뷰**
수행계획	□ 면담 질의 내용 - KDB산업은행(런던) 업무 및 역할 - 유럽 선박투자 현황 및 투자 환경 차이 - 친환경선박 투자 현황 및 전망 - 우리나라 민간금융 활성화 방안

주요 업무내용 (계획( ), 결과(√))

수행결과	□ 산업은행 런던지점 개요 - 1989년 6월 런던에 현지법인을 설립하였으며, 1997년 8월 런던지점으로 전환하여 본격적인 지점운영을 시작함 - 산업은행 런던지점은 총 60명으로 4개의 팀(trading center, corporate banking, middle office, back office)으로 구성되어 있으며, 그 중에서 투자팀은 한국기업, 유럽기업, PF 및 항공기 금융, Middle east and north africa로 나누어 투자하고 있음 □ 유럽 선박투자 현황 - 최근 5년 사이에 Deutche bank, DNB, ABN AMRO 등 선박금융 주요 참여자들이 더 이상 선박금융에 참여하지 않고 있으며, 현재 선박금융에 참여하고 있는 금융기관들도 Maersk, MSC, Angelicoussis 등 신용등급이 높은 선사에만 제한적으로 선박금융을 진행하고 있음 - 선박금융 시 BOA, Societe Generale, Mizuho, SMTB 등 글로벌 금융기관은 신디케이션(syndication)을 주로 활용하나 영국의 경우 양자간대출(bilateral loan)을 더 선호함 □ 친환경선박 투자 현황 - 실질적으로 현재 메탄올이나 암모니아선박에 대한 딜은 많지않으며 거의 LNG선과 관련된 딜이 많음 - 녹색금융을 활용하여 친환경선박 건조 시 자금을 확보하고자 하는 경우도 많지는 않음 □ 우리나라 선박투자 활성화 방안 - 이차보전말고는 민간금융, 즉 국내 상업은행의 선박투자를 끌어들일 수 있는 방안이 없음 - 중소선사를 지원하는 민간금융은 끌어들일 수 있을 수 있을 것으로 사료됨 - 선사와 조선소 같이 지원하는 방안도 있음. 한국조선소는 기술력이 뛰어나지만 중국 조선소보다 가격 경쟁력이 떨어지기 때문에 저리대출 등을 통해 조선소를 지원해주는 것도 가능한 방안임
관련사진	

* 주요 업무 내용을 10개 내외로 작성
* 업무별 수행 결과는 각 700자 이내로 작성(관련 사진, 도표 필요시 추가)
* 보고서 총 분량은 10페이지 내외로 작성(필요시 조정)