

# 우리나라 해운금융의 한계와 발전방향

2017. 9. 27

KMI 전형진 해운시장분석센터장

# CONTENTS



**우리나라 해운금융 동향**



**우리나라 해운금융의 한계**



**외국 해운금융 사례**



**우리나라 해운금융 발전방향**

# I. 우리나라 해운금융 동향

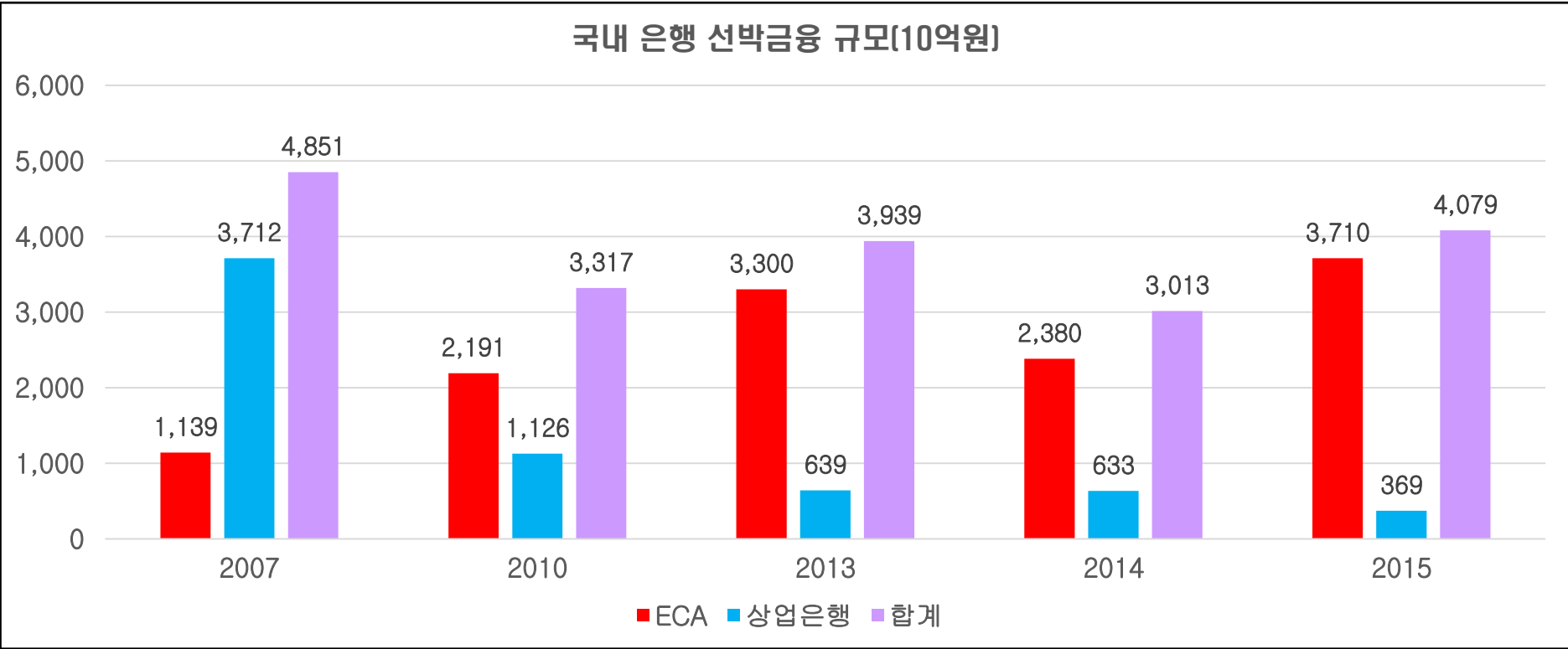
# 1. 우리나라 해운금융 발전단계

## I. 우리나라 해운금융 동향

구 분	1940년대	1950년대	1960년대	1970년대	1980년대	1990년대	2000년대 이후
상업차관	자본축적이 미흡한 시기에 주로 활용						
계획조선				BBCHP와 결합			
일본상사금융				금융조건 완화, 저금리 조달			
은행금융 (ECA/상업은행)				조선산업 수출지원 목적, 대부분 외국 선사 이용			
해외선박 투자회사		주로 독일 KG 펀드 활용, Sale&Leaseback 방식					
캐피탈금융						중소형선박 지원, 후순위 채권 형태	
리스금융						주로 중소형 선사 이용	
국내선박 투자회사							2002년 최초 설립, 현재 90개 회사 157척 운용

I 선박금융 실적

- 2009년 이후 ECA 비중 급증
- ECA 비중 : (2007) 23.5% ⇒ (2015) 91.0%



자료 : 해양수산부, Marine Money 재인용

I 해운업 여신 규모

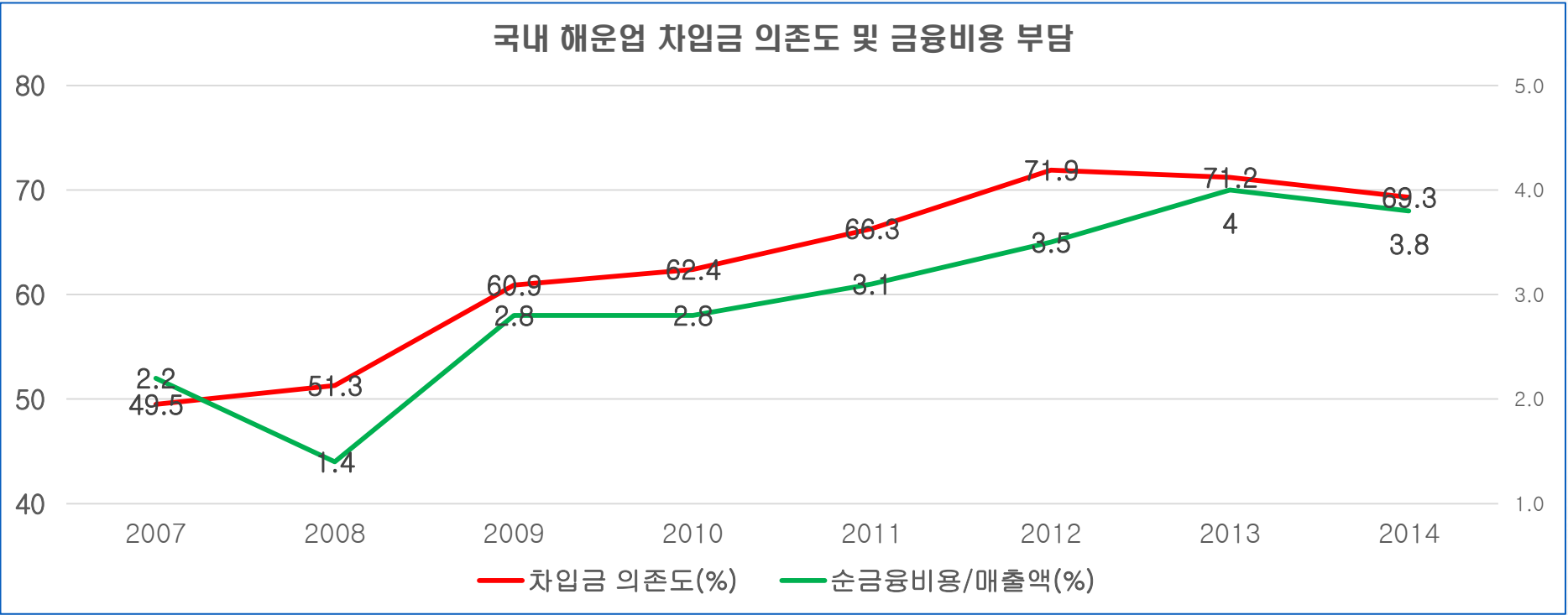
- 해운업 여신비중 0.58%로 매우 낮은 실정
- 중소선사는 지방은행 의존도가 매우 높음

구 분	해운업 여신(조원)	총 기업 여신(조원)	해운업 여신 비중(%)	중소선사 여신 / 해운업 여신(%)
국내 시중은행	4.83	845	0.57	31.8
외국계 시중은행	0.26	59	0.43	2.6
지방은행	0.66	94	0.7	79.0
전 체	5.74	998	0.58	37.1

자료 : 한국신용평가

I 국내 해운업 차입금 의존도

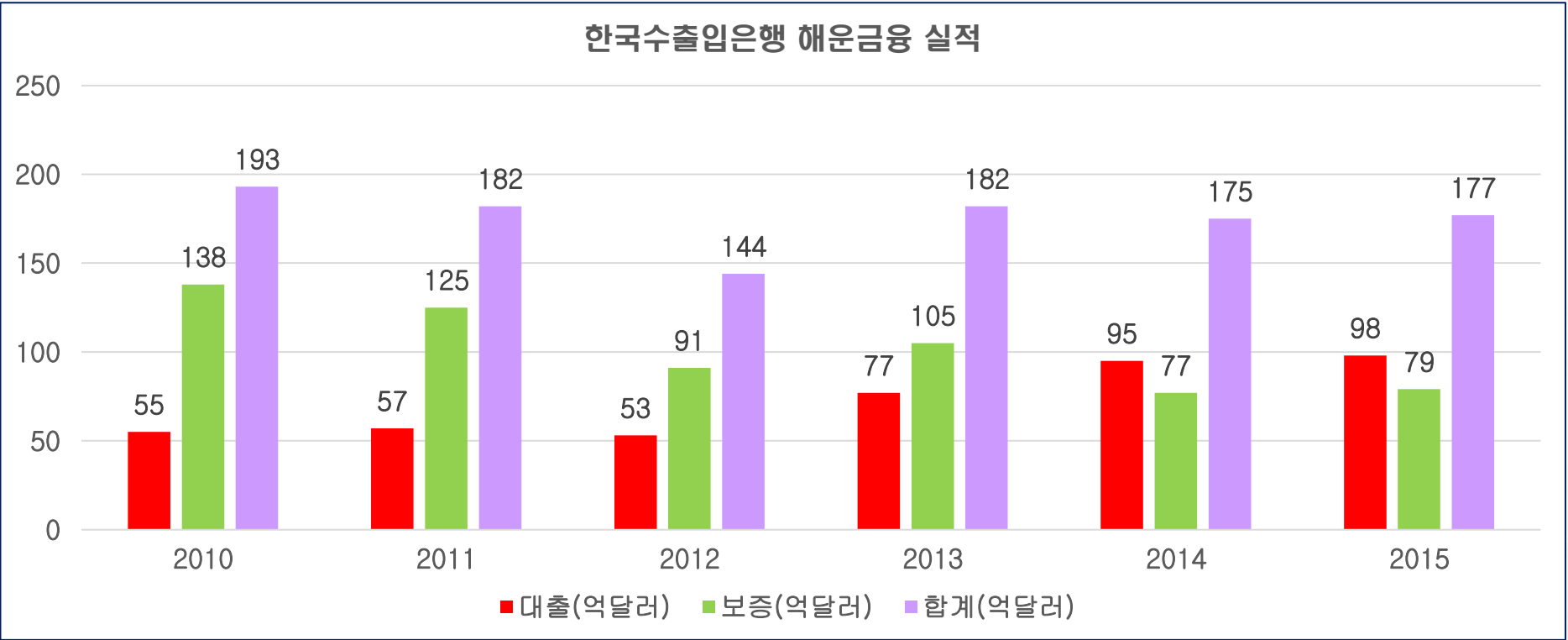
- 2009년 이후 차입금 의존도 60% 초과
- 2011년 이후 매출액 대비 금융비용 부담 3% 초과



자료 : 나이스 신용평가

한국수출입은행 선박금융 실적

- 2010년 193억 달러 기록 후 점차 감소
- 2013년까지 보증, 2014년 이후 대출 위주 지원

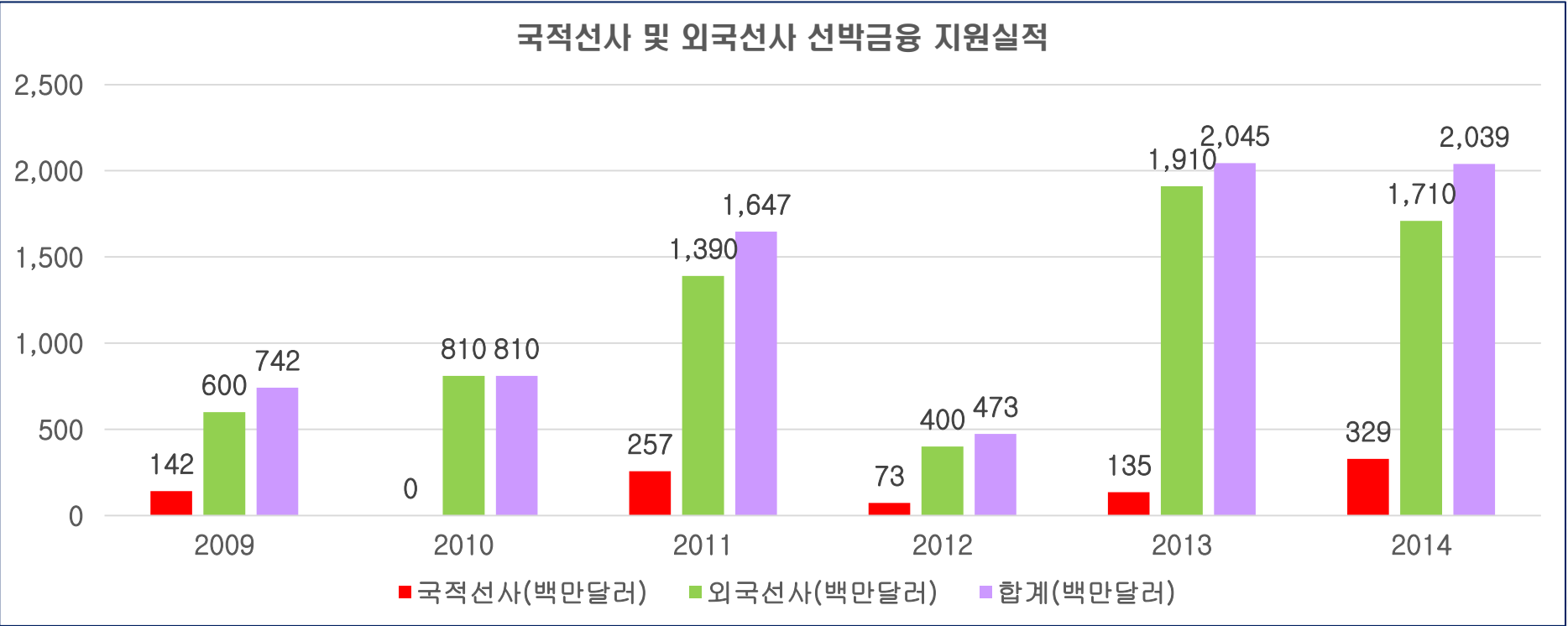


자료 : 한국수출입은행



국적선사 및 외국선사 지원실적

- ECA 특성상 외국선사 지원이 대부분
- 2014년 외국선사 지원 비중 84%



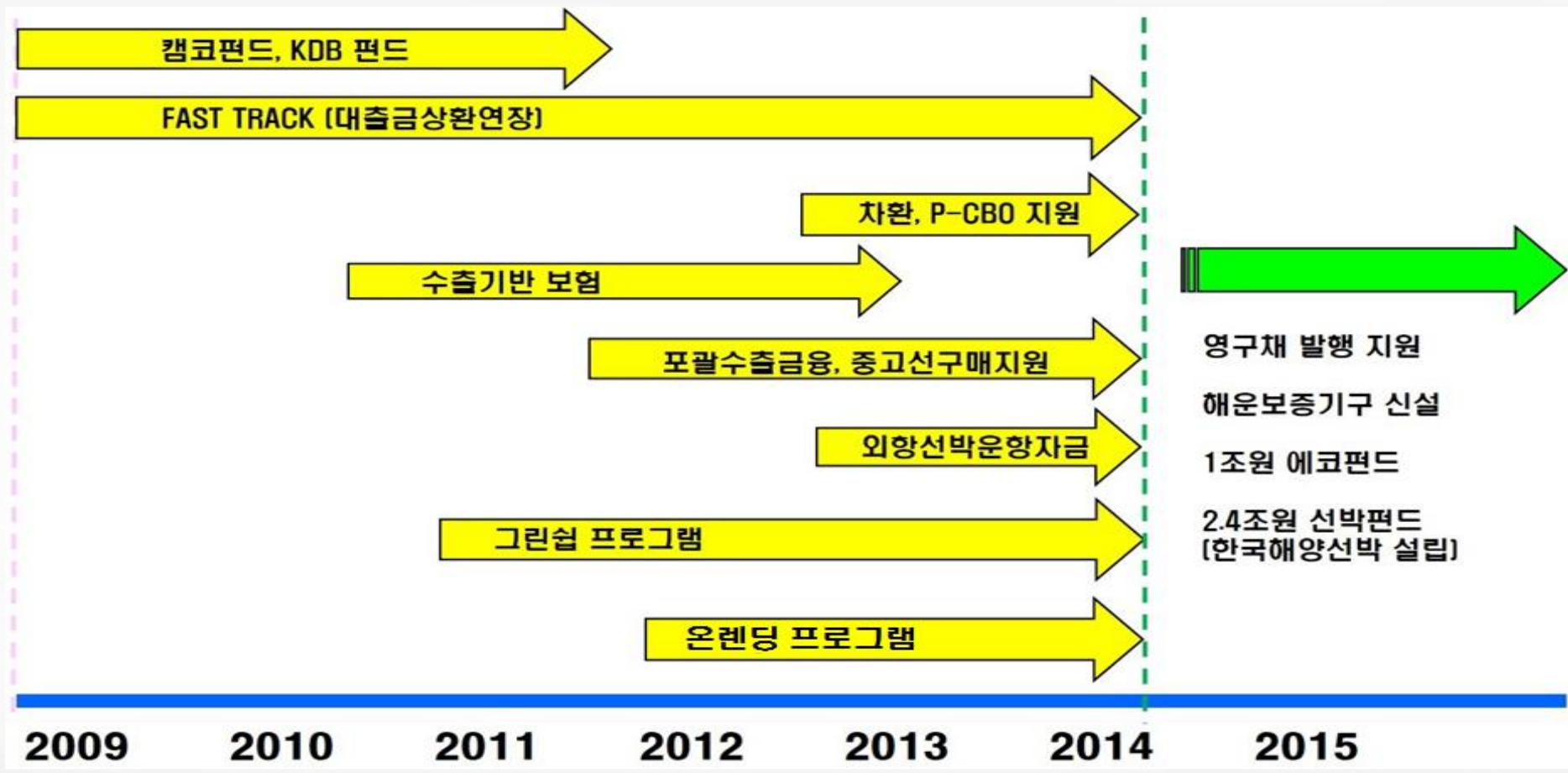
# 4. 국내 선박투자회사

# I. 우리나라 해운금융 동향

- 현재 5개사 운영 중이며 KSF가 최대 실적
- 90개사 157척 운용 중

운용회사명	선박투자회사			주요 용선주
	펀드명	소계	척수	
한국선박금융	동북아(13개) 거북선 5,6,7호(3개)	14	23	현대(7), 해경(3), 글로비스(1), Gandari(1), 장금마리(1), 대인(1)
KSF선박금융	아시아퍼시픽(27개) 코리아퍼시픽(6개) 거북선 2,3,4호(3개) 하이골드오션(1개)	37	74	현대(6), 한진(6), 글로비스(4), 대한(3), 해경(3), SK(3), 장금(2), 시노코(2.5), IS(1), 대림(1), 폴라(1), 장금마리(2.5), Pacific King(2), H-line(1), 동아(1), OSIL(1),
세계로선박금융	바다로(16개)	16	18	현대(3), 창명(9), Cargill(2), 팬오션(1), 대우(1)
국제선박금융	하이골드오션(8개) 국제마리타임(1개) 국제(1개)	10	29	현대(2), SK(1), 한진(1), Cargill(2.5), BP(1), 글로비스(1), Olam(1), Clearlake(0.5)
캠코선박운용	한국 토니지(7개)	13	13	SW해운(2), 삼목(2), 지엔에스(1), 우양(2), 화이브오션(1), STX(2), 중앙(2), 삼선(1)
합 계		90	157	

- 2014년 이전 선박매입프로그램, Fast Track, 차환, P-CBO 등 지원
- 2015년 이후 영구채 발행, 해운보증기구 신설, 에코펀드, 선박펀드 등 지원



### 바젤 III 적용

- 2019년 바젤 III 시행으로 금융기관의 자본 적정성 자본적정성 규제가 크게 강화  
- 유동성 비율 규제 별도로 도입
- 은행들은 각종 자본비율 상향을 위해 위험도 높은 자산투자를 축소하고 안전자산 선호
- 신용도가 높지 않은 업종이나 중소기업의 경우 자금조달이 더 어려워질 것으로 예상
- 국내 해운금융 위축과 자금조달에 따른 금융비용 부담도 커질 것으로 판단

### IFRS 16-리스 회계기준 시행

- 2019년부터 IFRS-16 적용으로 리스회계 처리시 모든 리스 관련 자산 및 부채를 인식하도록 요구
- 운용리스 이용 비중이 높은 국내 해운업의 경우 부채비율이 상승하는 등 영향이 클 것으로 예상
- 장기 용선을 활용해 온 정기선사의 경우 부채 비율 상승으로 신용도가 하락하고 자금조달의 어려움이 더 커질 우려

국내 해운기업 자금조달 어려움 가중, 금융비용 부담 증가

## **II. 우리나라 해운금융의 한계**

- 2008년 금융위기 이후 장기 해운불황에 따른 민간 해운금융 위축
  - 2009~2013 민간금융 31.2%에 불과

2009~2013 해운금융 실적			지원실적 (억원)
정책금융	대출	산업은행	80,367
		수출입은행	12,350
		정책금융공사	12,196
		캠코선박펀드	4,701
		소 계	109,614
	보증	무역보험공사	6,190
		신용보증기금	3,451
		수출입은행	1,220
		소 계	10,861
합계(대출+보증)		120,475	
민간금융	대출	상업은행	15,592
		민간펀드	38,541
		소 계	54,133
	보 증		495
	합계(대출+보증)		54,628
총계(정책+민간)			175,103

# I. 민간 상업은행 역할 미흡

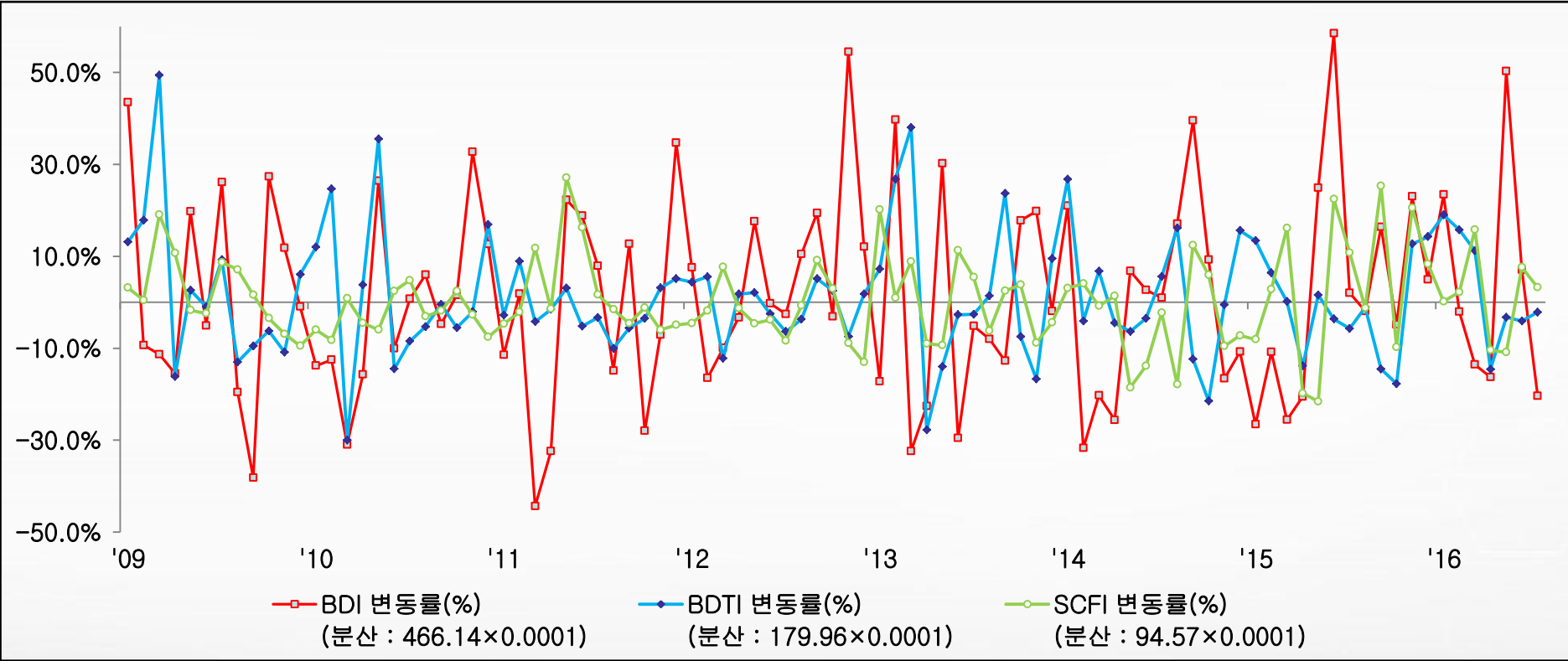
# II. 우리나라 해운금융의 한계

- 2015년 기준 상업은행의 총자산 대비 해운업 여신은 0.2%에 불과
- 반면 노르웨이 DNB 8.7%, 스웨덴 Nordea 7.9%, 그리스 Piraerus 5.0% 기록

구 분	선박금융(억원)	총자산(억원)	선박금융 비중(%)
국민은행	6,282	2,870,340	0.22
신한은행	4,408	2,498,559	0.18
우리은행	3,460	2,699,692	0.13
하나은행	3,322	1,771,044	0.19
SC 은행	85	594,515	0.01
씨티은행	507	704,076	0.07
외한은행	6,658	1,309,155	0.51
농 협	2,531	2,119,763	0.12
수 협	4,372	247,517	1.77
기업은행	236	2,241,459	0.01
부산은행	4,466	470,951	0.95
대구은행	421	410,865	0.1
전북은행	77	126,048	0.06
합 계	36,823	18,063,974	0.2

■ (주요 원인) 시황의 변동성 위험에 노출

- 해운업은 전형적인 경기민감형 사업으로 시황의 변동성이 크다
- 시황의 변동성 : 건화물선 > 유조선 > 컨테이너선

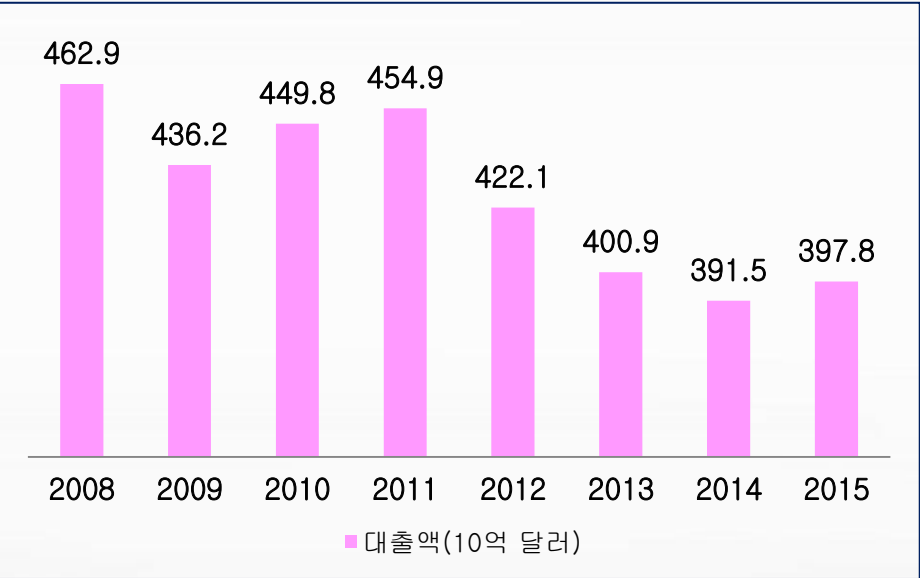




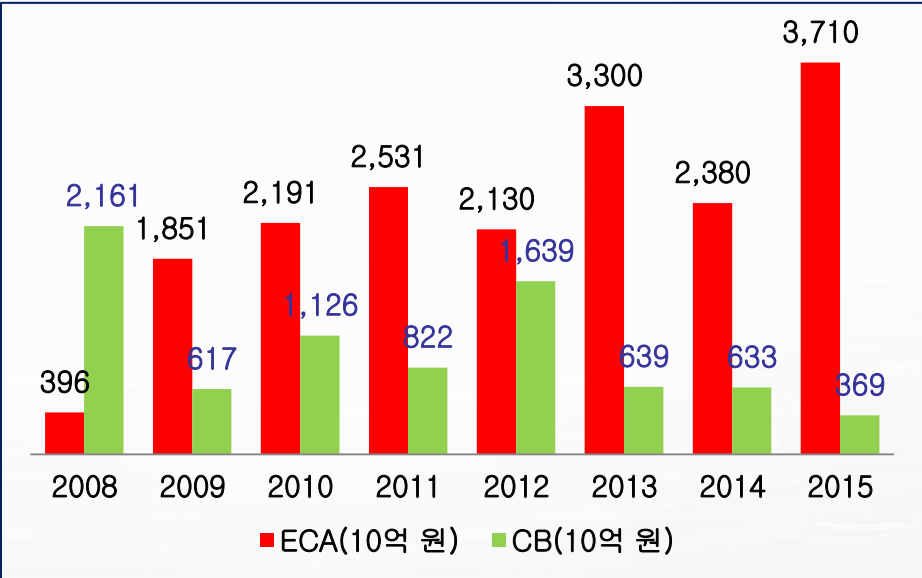
해운 불황기 상업은행의 선박금융 축소

- 2009년 이후 해운불황으로 세계 상업은행 선박금융 축소
- 국내 상업은행도 해운경기 불황 시 선박금융 축소 경향 뚜렷

세계 상업은행 선박금융 실적



국내 선박금융 실적



자료 : An Overview of the Global Ship Finance(2016), Current Ship Finance in Korea(2016)

- 시황의 변동성으로 인한 매출액 감소에 따른 리스크 관리 미약
- 과도한 타인자본 의존에 따른 부채비율 급등 ⇨ 금융비용 부담 과도
- 선박확보 비용 과도 (높은 용선료 및 신조선가) ⇨ 비용 경쟁력 저하

선주의 신용평가요소

구 분	주요 평가요소		세부 평가내역
사업 측면	규모의 경제	매출 규모	매출액 규모, 영업정책 등
		자산 규모	매출의 질적 수준 검증(용대선 전문선사 여부)
	사업 안정성	선종 구조	선종다각화 수준, 주력 선종의 시장지위 등
		고정 거래처	장기운송계약 매출비중, 계약형태, 거래신인도 등
	운항효율성		선대구조, 선대연령, 비용구조
재무 측면	수익성		현금흐름(CF)/매출액
	커버리지		현금흐름(CF)/유동성장기부채, 순차입금/EBITDA
	재무유동성		순차입금/유형자산, 현금성자산/매출원가
	재무안정성		부채비율

자료 : 한국기업평가(2012) 및 선박금융원론(2016)

- 상시적 안전장치는 시황 변동성을 갖는 해운사업을 안정화하기 위한 필수적 요소이나 1980년대 해운산업합리화에서부터 최근까지 사전적 안전장치를 통한 변동성의 완화는 작동하지 않았음
- 우리나라는 해운 불황기 마다 수많은 선사들이 유동성 악화에 시달렸고 구조조정을 거치면서 수익성 있는 우량자산을 매각하여 부채를 상환하는 악순환이 계속되었다는 점에서 안정적인 금융 수단의 확보가 매우 중요
- 해운업 불황기에 운임 수입의 감소에 따른 유동성 악화에 대비하여 자금을 충당할 수 있는 재무적 수단 필요
- 해운기업 입장에서 불황기에 신용보강과 금융기관으로부터의 자금회수 압박을 경감하는 역할을 하는 메커니즘 확보가 필수적
  - 불황기 해운업에 대한 금융 위축을 보완할 수 있는 새로운 형태의 금융수단 필요

- 해운업은 경기변동성이 강하고 사업의 속성이 매우 다른 다양한 사업으로 구성되어 해운금융을 다루는 금융기관의 입장에서는 해운과 금융을 함께 이해하는 융복합인력의 확보가 필수적
- 정책금융기관은 일종의 공기업으로서 순혈주의 성향이 강해 대체로 외부인력의 수용이 어려운 조직적 특성을 갖고 있음
  - 이러한 제약 요인을 제거하는 것은 역량의 강화에 있어 대단히 중요
- 국내 상업은행들의 해운금융 조직구성과 인력 수준은 해외 금융기관에 비해 크게 부족
  - 2015년 8월, 해운금융 담당조직이 존재하는 은행은 12개이며, 담당인력 10명 미만
- 노르웨이의 DNB은행의 해운금융 담당조직 및 인력 현황
  - 3부 9팀에 총 90명의 인력이 근무하며, 전담인력의 평균 업무경력은 20년

- 국적선사 해외선사 대비 부채 의존도 과도
- 불황기 매출감소, 금융비용 부담 증가, 유동성 악화, 우량자산 매각 되풀이

해운기업	2013년	2014년	2015년	2016년
한국 평균	944%	696%	1,030%	301%
현대상선	1,185%	959%	2,007%	350%
대한해운	202%	161%	267%	252%
한진해운	1,445%	968%	816%	-
해외 평균	207%	193%	200%	255%
Maersk	75%	63%	75%	90%
Hapag-Lloyd	138%	142%	120%	124%
CMA-CGM	214%	188%	164%	279%
COSCO	284%	246%	230%	219%
MOL	202%	194%	243%	248%
NYK	230%	192%	166%	245%
Yang Ming	324%	329%	388%	736%
Evergreen	190%	191%	214%	100%

자료 : 각사 Annual Report

### **III. 외국 해운금융 사례**

## I 주요 해운금융 지원정책

### 선박건조

- 선박건조와 관련하여 신용보증 및 금융지원 제공
- 외국선주 대상, 벌크/탱커 60%, 해양플랜트 70~80%

### 선박 Resale

- 자국 조선소 건조 선박을 중국 선주에 재매각 시 위안화 금융 지원

### 리스금융

- 선박금융 전문 리스회사 설립 ⇨ 금융선주화 (Tonnage Provider)
- Minsheng Financing Leasing, ICBC Leasing 등

### 기금 지원

- 기관투자자 위주의 기금 조성 및 운영
- 선박산업투자기금, 항운산업기금, 지역기반기금 등

## 선박 리스금융

### 지원방식

- 선박의 Sale & Lease-back 방식으로 해운업계 및 조선업 지원
- 운용리스를 통한 해운업계 부채비율 감소 및 재무구조 개선
- 리스회사의 금융선주화 (Tonnage Provider)

### 리스금융 현황

- 중국 리스업계 보유선박 989척, 선박리스 잔액 1,139억 위안
- 2017년 3월 현재 리스회사 6개사 중 23개사 선박금융 지원
- 주요 신탁회사도 선박 리스금융 개시 (중국민생신탁유한공사 등)

### 지원사례

- ICBC leasing : 70척 수출, 150억 위안 지원
- 중국수출입은행 : 2000년 이후 8,399척 5천억 위안 지원
- 중국민생신탁유한공사 : 2017년 6월 벌크 6척 리스, 12척 투자



## I 기금 활용 금융지원

### 선박산업 투자기금

- 2009년 12월 최초 자본금 29억 5천만 위안으로 설립
- 200억 위안 규모로 운영 중이며 산업자본과 금융자본 공동 투입
- 중국 4개 조선소에 44척 선박금융 지원

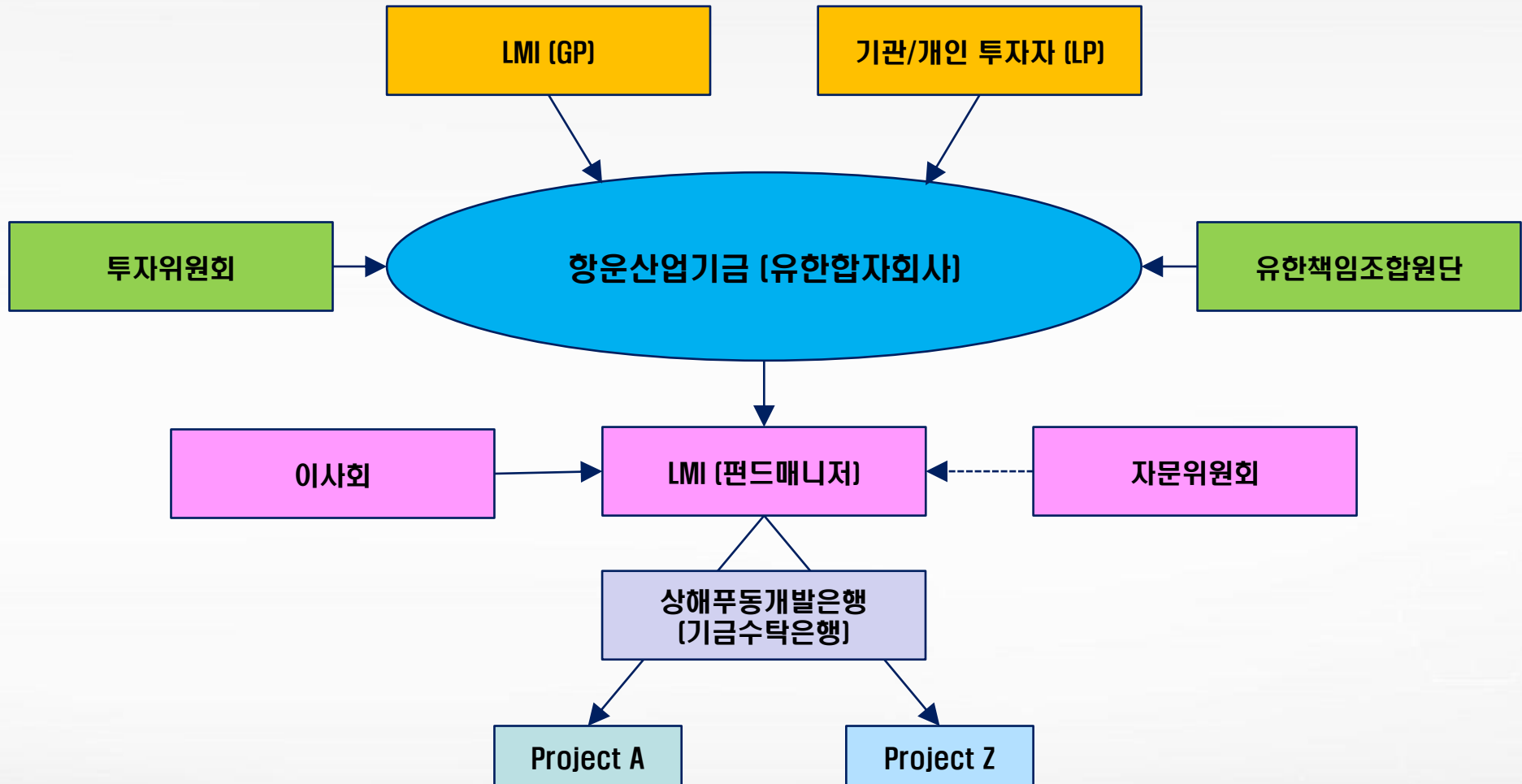
### 항운산업기금

- 중국 최초의 사모펀드로 2009년 12월 50억 위안으로 설립
- 50억 위안 규모로 신조선, 중고선 매입(Sale & Leaseback) 지원
- 중국 선사인 China Shipping 참여 [지분 30%]

### 지역기반기금

- 지방정부 차원에서 선사, 화주 등과 공동으로 기금 지원
- 내항 운송을 지원하기 위한 중소형 선박 매입 지원
- 복건성, 산둥성 등에서 설립하여 운영 중

## Ⅰ 항운산업기금 운영구조



### 일본선박투자촉진회사(JSIF) 설립 및 운영

#### 설립배경

- 금융위기 이후 해운불황, 엔고 장기화로 자국 선주의 해외발주 증가  
- 세토내해 중소 조선소, 에히메 중소 선주 집단 해운금융 지원 절실
- 국토교통성 2012년 4월 JSIF 설립(최초 자본금 6,750만 엔)

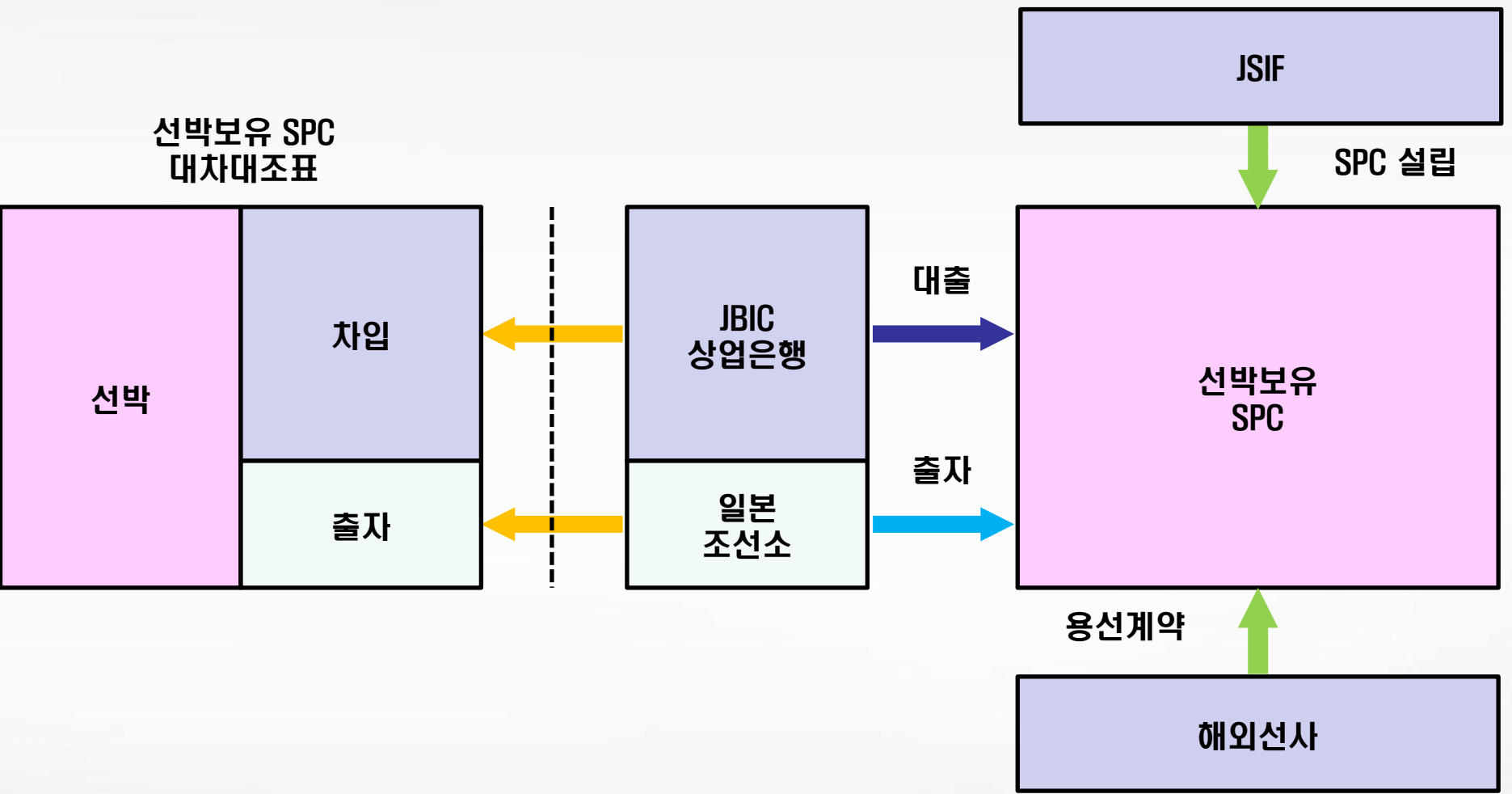
#### 운영방식

- JSIF는 SPC를 설립하여 JBIC 수출공여지원 80%, 조선소 20% 출자로 자금을 조달하여 선박을 건조하고 이를 장기용선계약을 통해 대선
- 용선료를 취득하여 자금을 회수하며 계약기간 종료 후 해외선주에 매각
- JSIF는 금융기관, 조선소, 종합상사 등이 주주로 참여

#### 지원실적

- 2014년말 해산 전까지 12억달러의 해운금융 지원
- 출범 당시 엔고 역풍으로 성약 실적 저조
- 일본 조선소의 선박수주 증가에 따라 2014년 12월 해산

JSIF 운영구조



- 세계 해운시장은 여전히 저시황 국면에 있으며, 제도권 해운금융의 경기순행적 특성을 고려할 때 해운금융이 호황기 수준으로 회복되기를 기대하기는 어려운 상황
- 새로운 형태의 금융 수단을 모색
  - 중국과 일본의 사례에서 보는 바와 같이 소유와 운영을 분리하는 형태의 금융지원과 제도권 해운금융을 보완하는 기금 형태의 금융지원 수단을 마련하는 것이 필요
- 일본의 JSIF는 소유와 운영이 분리되는 해운금융의 형태로서 선사는 자산보유의 위험을 배제하면서 선박을 확보하게 되어 금융 위험과 운영 위험을 분리할 수 있음
- 금융기관, 조선소, 공공기관 등이 공동 출자하는 기금의 경우, 해운 불황기 제도권 금융이 위축될 때 이를 보완할 수 있음
  - 대규모 선박투자를 지원하기 어려우나 중소 선사를 대상으로 하는 선박금융 지원 가능

## **IV. 우리나라 해운금융 발전방향**

- 해운금융의 경기순행적 행태에 따른 해운금융 위축을 방지
- 극심한 시황의 변동성을 갖는 해운업의 안정화와 불황기 생존능력 강화
- 해운기업의 금융비용 부담을 완화하고 투자기반 확보

해운금융의 가용성 증대

해운금융의 상시적 안전장치 확보

해운업 자본구조 건전화

해운금융 역량 및 리스크 관리 강화

제도권 해운금융을

보완하고 안정적

해운금융 여건 마련

### Ⅰ 해운여신 총량제 도입

- [기본개념] 시황의 변동에 관계없이 해운여신의 규모를 일정하게 유지하는 것으로 해운 경기가 과열되어 자산가격이 상승하였을 때는 여신을 축소하고 불황기에 자산가격이 하락하였을 때는 오히려 여신의 확장을 도모
- 개념적으로는 효과적인 제도이나 현실에서 적용가능하기에는 곤란
  - 불황기에 재무구조가 악화된 기업에 대해 대출을 확대하는 것은 현실적으로 곤란
- 여신 상·하한을 설정하면 해운금융 부문의 효용 감소(Utility loss)가 발생
  - 해운 호황기에 소비자잉여와 공급자잉여가 동시에 발생하여 국가적으로 효용이 감소
- 해운여신 총량지표를 개발하여 해운기업과 금융기관에 대한 의사결정의 가이드라인을 제공하는 것이 현실적 대안



### I Tonnage Provider 활성화

#### 민간 자회사 설립

- 국내 개별 조선소 또는 복수의 조선소 자회사로 Tonnage Provider 설립
- 대상선박
  - 건조 중 발주 취소된 선박
  - 건조 완료되었으나 미인도된 선박
- Tonnage Provider는 선주 역할과 선박 관리업까지 수행하여 시너지 효과 기대
- KDB 주도로 대우조선해양 자회사로 Tonnage Provider 설립 검토
- 조선소에 추가 금융지원 필요

#### 공사 형태의 Tonnage bank 설립

- Tonnage Bank를 공사 형태로 설립
  - 해운진흥공사 설립 예정
- 특별법으로 설립하여 설립절차 조속히 추진
- Tonnage Bank의 역할
  - 금융선주로서 기능
  - 신조발주, 선사 재무구조 개선, 노후선박 해체, 해외 터미널 확보, 선박금융 보증
- 조선업은 지원대상에서 제외
  - WTO 협약상 보조금에 해당

Ⅰ 해운발전기금 조성

- [설립] 특별법으로 설립하되 해운업계, 화주와 조선소의 공동 출연으로 설립
  - 해운업계 재원은 톤세제도로 인해 발생된 법인세 절감액 고려
- [기능] 신조발주, 국적선사 재무구조 개선, 노후선박 해체 보조, 해외 터미널 투자, 선박금융 보증 등

톤세에 따른 세금 절감액(억원)

연도	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	합계
법인세	3,696	2,318	3,410	7,922	1,464	2,227	1,429	2,180	2,207	3,896	30,749
톤 세	425	689	1,412	1,614	682	755	1,082	1,100	1,109	2,687	11,555
절감액	3,271	1,629	1,998	6,308	782	1,572	347	1,080	1,098	1,209	19,294

자료 : 선박금융원론(2016)

## ■ 해운공제조합 설립

#### 조합 설립

- 선사들의 출연금을 기본재원으로 설립
- 출연 활성화를 위해 정부, 정책금융기관 공동 출연 검토

#### 운영 원리

- 선사는 설립 준비금, 자본금을 조합에 출연
- 조합은 선사에 대한 보증 제공, 금융기관은 긴급 유동자금 대출

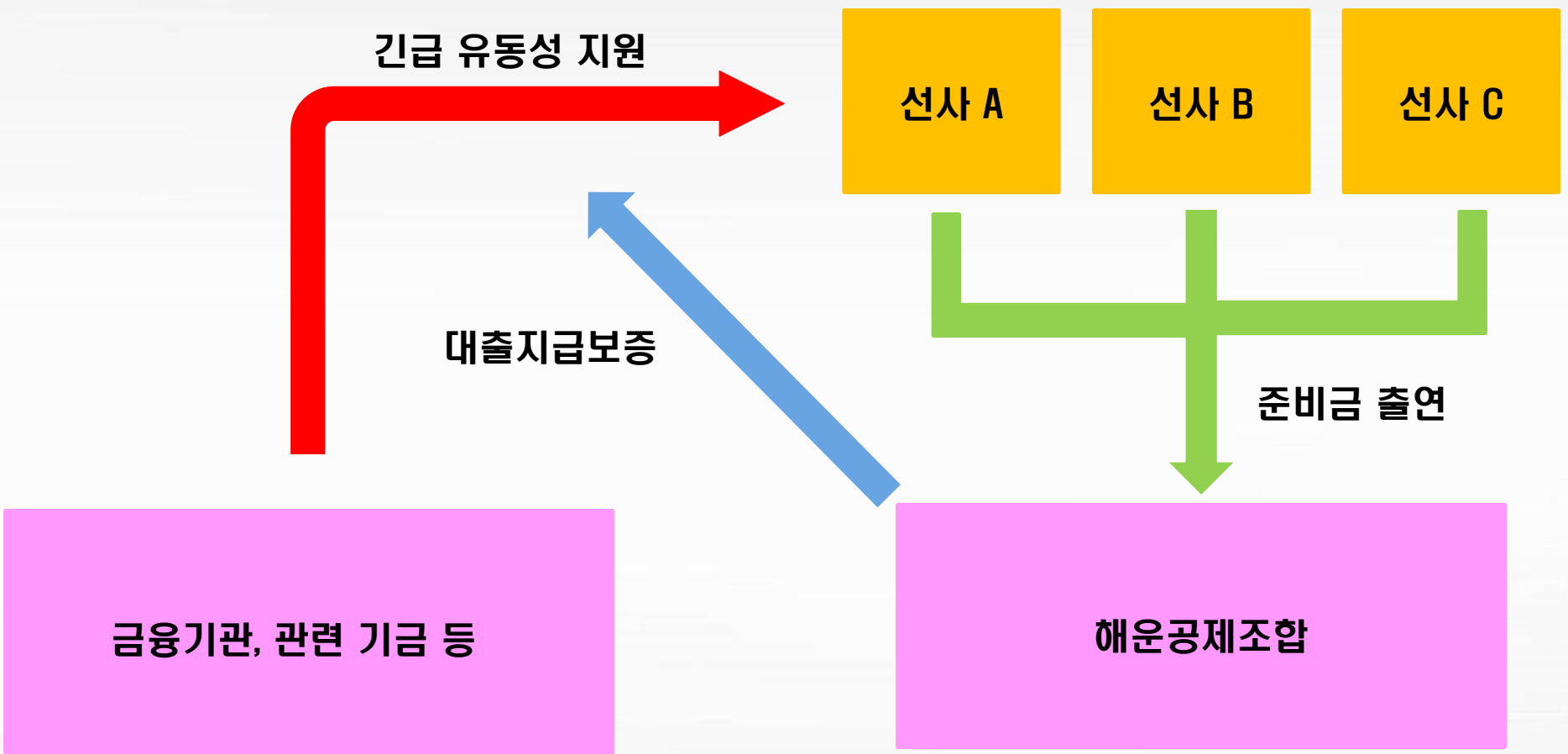
#### 법적 조치

- 해운법에 설립 근거규정 신설
- 조합 결손을 보전할 수 있도록 명문화 (해운법 제41조 제1항)

#### 보증심사

- 조합의 보증제공 시 현행 금융기관의 심사 규정 적용
- 선사들의 도덕적 해이 방지를 위한 방안 마련

Ⅰ 해운공제조합 운영구조



### 선박펀드 확대

- 선박펀드 운용자산 범위에 대한 규제 완화
  - 펀드자금 운용 대상에 유가증권, 부동산, 인프라 등을 포함
  - 선박투자회사법 제24조 제1항에 명문화
- 

### 합성펀드 허용

- 선박펀드의 합성펀드를 허용하여 자산운용사 선박펀드 진출 허용
  - 선박투자회사법에 합성펀드 허용 조항 신설
- 

### 채권시장 활성화

- 선박담보부 채권, 자산유동화 대출 시장 활성화
  - ABL, ABS 시장 확대
- 

### 자기자본 확대

- 선박투자회사자금을 메자닌 금융으로 다각화하여 자기자본 확대
- IPO 확대

### 금융역량 강화

- 해양금융 전문인력 양성기관 설립
  - 융복합 지식을 보유한 전문인력 양성
  - 지역 내 대학에 양성프로그램 구축
- 산학협력체제 구축
  - 해운기업, 조선소, 대학/연구기관이 공동 참여하는 협력체제 구축
- 해양금융정보센터 설립
  - 국내 전문연구기관 부설기관으로 설립
- 해운법 제40조 3에 근거조항 신설
  - 연구 예산 및 운영 경비 지원

### 리스크 관리 강화

- 해운시장 및 금융에 대한 리스크관리를 위한 공적 기구 설립
- 리스크 관리기관 설립
  - 해운법 제40조 3에 근거 조항 신설
- 리스크 관리기관의 역할
  - 해운시황 전망
  - 해운/조선업 모니터링
  - 해운/조선업 조기경보시스템 운영
  - 시장위험관리시스템 개발 및 운영

# THANK YOU

