

수시연구 2013-10

해운보증기금 운용 방안

Operation Measures for the Shipping Guarantee
Fund Operation

2013. 12.

황진회·김태일·고병욱·윤재웅·박성화·강수미



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 황 진 회 : 연구총괄, 기획, 제1장, 제2장, 제7장

● 연구진

- 김 태 일 : 제4장
- 고 병 옥 : 제6장
- 윤 재 웅 : 제2장(일부), 제3장
- 박 성 화 : 제5장
- 강 수 미 : 제1장(일부), 제3장(일부), 제5장(일부)

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

- 신 주 선(한국선박금융 사장)
- 석 혼 옥(한국선박금융 상무)
- 황 영 식(한국선주협회 이사)
- 양 흥 근(한국선주협회 상무)
- 정 우 영(법무법인 광장 대표변호사)
- 김 인 경(해양수산부 서기관)
- 임 창 현(해양수산부 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

- 임 종 관(한국해양수산개발원 선임연구위원)

머 리 말

우리나라 해운금융은 국내 경제 및 산업규모에 비해 미약한 실정이다. 우리나라는 해운 세계 5위, 조선 1위의 경쟁력을 갖춘 해운·조선 강국임에도 불구하고, 해운금융은 그렇지 못하다는 것이 일반적 평가이다. 우리나라 조선소에서 건조하는 선박량은 세계 1위임에도 우리나라 선박금융시장의 규모는 전세계 시장의 4.2% 수준에 불과하다.

해운기업의 자금수요에서 선박이 차지하는 금융부담이 절대적임을 감안할 때, 해운금융의 성숙은 해운업 발전의 핵심적인 요건이라고 할 수 있다. 해운 경쟁력 원천은 저렴한 비용으로 좋은 선박을 확보하는데서 출발하기 때문이다. 우리나라 해운산업의 지속적 발전을 위해 가장 우선적으로 발전시켜야 할 부문이 해운금융으로 지적되는 이유이다. 그러나 해운산업에서는 장기에 걸쳐 외화자금(달러)을 필요로 하고 리스크가 높다는 인식이 많아 민간 금융업체에서는 선호하지 않는 실정이다.

따라서 우리나라 해운금융 발전을 위해서는 공적기능이 강화되어야 한다. 해운업에서 금융은 시장 침체기에 더욱 필요하나, 시중의 상업금융권에서는 해운 불황기에 자금 조달을 기피하는 실정이다. 반면 공공금융기관은 국가의 신용도를 바탕으로 저리의 외화조달이 가능하며 정책적 판단에 따라 해운 불황기에도 금융조달이 가능할 것으로 기대된다.

특히 유동성 위기로 어려움을 겪고 있는 국내 해운업계에서는 해운금융 대책으로 해운보증기금 설립을 간절히 요구하고 있다. 선박금융공사보다 설립과 운영이 상대적으로 용이하고 정책적 지원효과도 높은 해운보증기금 설립을 우선적으로 추진하고, 향후 선박금융공사나 해운금융공사를 설립하는 것이 합리적이고 현실적인 대안이라는 입장이다. 해운산업을 관장하는 정부부처인 해양수산부는 해운업계의 의견과 크게 다르지 않은 것

으로 파악된다.

우리 연구원의 연구진들도 그간 국내 해운업 현황을 분석하고, 해운금융 실무자 및 정책당국의 의견을 분석한 결과 해운보증기금 설립이 우선적으로 필요하다고 보고서를 통해 밝히고 있다. 해운보증기금은 해운업의 근본적인 취약성인 시장 변동에 따른 경영불안을 완화하고 안정적인 선대 확보와 지속적 발전을 가능하게 할 것으로 판단하고 있다. 또한 해운보증기금은 국내 해운업계의 단기 유동성 문제 해결에도 직접적인 기여를 할 것으로 예상된다.

해운산업은 주기적으로 호·불황을 반복하고 있다. 따라서 해운위기 대응에 취약한 선박금융을 안정화할 별도 대책이 필요하다. 불황기에도 안정적으로 자금을 조달하고 경기 역행적 투자를 통해 원가경쟁력을 확보할 수 있도록 보증기능을 강화할 필요가 있다. 자본집약산업인 해운·조선업의 동반성장을 위해서는 선박금융을 안정화해 불황기에도 지속적인 선박발주가 가능토록 해야 한다.

본 연구는 해운보증기금의 운용방안을 제시하는 데 목적이 있다. 해운보증기금의 설립 여부가 결정되지 않은 상황에서 해운보증기금의 설립 필요성과 주요기능을 명확히 하여 설립이 용이하도록 지원하기 위해서이다. 또한 해운보증기금 설립에 필요한 운영요건을 미리 검토하여 설립을 용이하게 하는 것도 본 연구의 주요 목적이다. 현재 해운보증기금은 설립여부가 결정되지 않았으나, 운용방안을 사전에 검토함으로써 운용에 필요한 여러 가지 요건을 설립과정에서 반영하면 해운보증기금 설립에도 도움이 되고 운용도 더욱 더 원활히 될 것으로 판단된다.

본 연구는 우리 연구원의 황진희 해운시장분석센터장이 연구책임을 맡았고, 김태일 부연구위원, 고병욱 전문연구원, 윤재웅, 박성화, 강수미 연구원 등이 수행하였다. 그리고 한국선박금융 신주선 사장, 석훈욱 상무, 한국선주협회 황영식 이사, 법무법인 광장 정우영 대표변호사, 해양수산부 김인

경 서기관, 임창현 사무관, 그리고 본원의 임종관 연구감리위원 등이 연구 과정에서 유익한 연구자문을 해 주었다. 또한 이 연구에는 국내 해운업계 및 금융업계 임직원들이 많은 관심을 갖고 조언을 해주었다. 이 분들의 노고에 심심한 감사의 말씀을 드린다.

끝으로 이 보고서가 어려움에 처한 국내 해운업계에 직·간접으로 도움이 되고 궁극적으로 우리나라 해운산업의 지속적 발전을 위한 이론적 기반이 되는 정책보고서로 널리 활용될 수 있기를 기대한다.

2013년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 성 귀

차 례

Executive Summary	i
-------------------	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 필요성 및 목적	1
1) 연구의 필요성	1
2) 연구의 목적	4
2. 연구방법 및 연구내용	4
1) 연구방법	4
2) 연구내용	5
3. 선행연구 분석 및 본 연구의 차별성	7
1) 선행연구 검토	7
2) 본 연구의 차별성	13

제2장 해운산업 특성과 해운보증기금 설립 필요성	15
----------------------------	----

1. 해운산업 특성과 금융의 중요성	15
1) 해운산업 특성	15
2) 해운산업에서 금융역할	19
3) 국내 해운 현황과 금융의 한계	27
2. 해운보증기금에 대한 시장의 요구와 주요 기능	39
1) 해운보증기금에 대한 시장의 요구	39
2) 해운보증기금 주요 기능	43
3. 해운보증기금의 설립 필요성과 당위성	46
1) 해운보증기금 설립 필요성	46

2) 해운보증기금 당위성	53
---------------------	----

제3장 국내 보증기금 운영현황과 시사점 ————— 57

1. 개요	57
2. 신용보증기금	58
1) 신용보증기금 개념	58
2) 도입배경	58
3) 신용보증제도 발전과정	59
4) 신용보증제도 운영현황 및 대상	61
5) 신용보증제도 재원 및 운용배수	64
6) 신용보증기금 운영 프로세스	67
3. 기술신용보증기금	69
1) 기술신용보증기금의 개요	69
2) 기술신용보증기금 대상	70
3) 기술보증기금 현황	73
4) 기술신용보증기금의 정책적 의의	76
4. 농림수산업자 신용보증기금	77
1) 농림수산업자 신용보증기금 개요	77
2) 농림수산업자 신용보증기금 대상	78
3) 농림수산업자 신용보증기금 현황	81
4) 농림수산업자 신용보증기금의 정책적 의의	83
5. 주택금융보증기금	84
1) 주택금융보증기금의 개요	84
2) 주택금융보증기금의 대상	86
3) 주택금융보증기금의 현황	88
4) 주택금융신용보증의 정책적 의의	90
6. 시사점	90

제4장 해운보증기금 관리 및 조직구성 ————— 93

1. 해운보증의 대상과 운용주체	93
1) 보증의 대상기업 및 보증의 종류	93
2) 해운보증기금의 운용관리 주체와 위탁	97
3) 해운보증기금의 보증한도와 기간	99
4) 보증료	101
5) 보증 절차와 보증기금 관리	102
6) 기금의 운용 제한 및 회계기관	104
2. 해운보증기금 조직	105
1) 기금의 운영 조직	105
2) 법인화 검토	108

제5장 시물레이션을 통한 해운보증기금의 비용-편익 분석 ————— 111

1. 연구방법	111
2. 기본가정	112
1) 채원 조달 시나리오	112
2) 해운보증기금의 보증 대상	112
3) 호황기와 불황기의 구분	113
3. 해운보증기금의 수입 및 지출 추정	113
1) 국내 해운금융 규모 추정	113
2) 수입 및 지출 계획	115
3) 수입 및 지출 추정 결과	120
4. 해운보증기금의 비용-편익 분석	121

제6장 해운보증기금 재원조달방안 ————— 127

1. 재원조달 방식에 대한 이론적 검토	127
1) 민간이 자금을 조성하는 경우	128
2) 정부가 개입하는 경우	130
2. 타 기금의 재원조달방법 사례분석 및 시사점	133
1) 신용보증기금	133
2) 기술신용보증기금	136
3) 농림수산업자 신용보증기금	138
4) 주택금융신용보증기금	138
5) 기타	139
6) 시사점	142
3. 해운보증기금 재원조달방안	143
1) 민간의 자율적 재원조달방안	143
2) 정부가 개입하는 재원조달방안	145
3) 해운보증기금의 최적 재원조달방안	148
4. 해운보증기금 재원조달방안 제안사항	149
5. 해운보증기금 설립효과	152

제7장 결론 및 정책제언 ————— 155

1. 결 론	155
2. 정책제언	158

참고문헌 ————— 161

표 차례

표 1-1. 최근 해운금융관련 정책(입법) 추진 현황	2
표 1-2. 선행연구 현황 및 선행연구와 본 연구의 차별성	13
표 2-1. 해운서비스 외화가득액 증가 추이	18
표 2-2. 국적 외항상선대 추이	27
표 2-3. 세계 주요국 지배선대 현황(2012년초)	28
표 2-4. 국제금리 수준과 수출입은행 선박금융제도의 변천	31
표 2-5. 조선관련 자금 현황	32
표 2-6. 해운기업의 금융조건에 따른 금리 및 운임 차이 비교	38
표 2-7. 외항해운업계 단기 차입금 추이	41
표 2-8. 국가재정법 제14조 특결회계 및 기금의 신설에 대한 심사 규정 내용 ..	47
표 3-1. 신용보증제도의 개념	58
표 3-2. 신용보증제도 발전과정	60
표 3-3. 신용보증기금의 종류와 보증내용	62
표 3-4. 기업규모별 보증제공 현황	62
표 3-5. 업종별 보증제공 현황	63
표 3-6. 신용보증기금 부실금액 현황	64
표 3-7. 출연금 추이	65
표 3-8. 운용배수 추이	65
표 3-9. 2012년 보증공급 종류별 실적	66
표 3-10. 보증한도 30억 원 초과 예외 허용	67
표 3-11. 보증채무 이행범위	68
표 3-12. 신용보증과 기술신용보증의 사고율 및 대위변제율 비교	77
표 3-13. 농림수산업자 신용보증기금 신청 자격	79
표 3-14. 주택금융신용보증기금이 보증할 수 있는 채무	86
표 4-1. 해운보증기금의 보증대상 기업 및 업종	94

표 4-2. 해운보증기금의 채무 보증 대상 금융기관	94
표 4-3. 신용보증기금법상의 대통령령이 정하는 금전채무	95
표 4-4. 해운보증기금의 보증 대상(안)	96
표 4-5. 신용보증기금의 보증 대상 비중	97
표 4-6. 해운보증기금의 업무(예시)	98
표 4-7. 우리나라 해운기업의 선박투자 현황	100
표 4-8. 신용보증기금의 신용등급별 최고보증한도	101
표 4-9. 일반적인 기금의 관리 절차	103
표 4-10. 기금의 운용 제한	104
표 4-11. 해운보증기금 운용 조직 규모 추정	106
표 5-1. 연도별 우리나라 외항 해운기업의 선박 발주현황	113
표 5-2. 전 세계 및 국내 해운기업의 중고선 매매 현황	114
표 5-3. 국내 해운기업의 회사채 만기도래액 추이(2013~2017)	115
표 5-4. 경기별 운용비용 측정결과	123
표 5-5. 경기별 편익 측정결과	125
표 5-6. 경기별 비용편익 비율 측정결과	126
표 6-1. 상호보증제도와 공공보증제도의 비교	135
표 6-2. 최근 5년 신용보증기금 출연금 현황	136
표 6-3. 2012년 기술신용보증기금 내역별 수입 현황	137
표 6-4. 농림수산업자 신용보증기금 누적 출연금 현황(2012년)	138
표 6-5. 주택금융신용보증기금 누적 채원조성 현황(2010년)	139
표 6-6. 2010년 전력산업기반기금 채원조성 현황(누적)	140
표 6-7. 2010년 구조조정기금 채원조성 현황(누적)	141
부표 1. 2조원을 매년 4,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안 (선박담보부 대출 수수료율 2%)	166
부표 2. 2조원을 매년 4,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안 (선박담보부 대출 수수료율 1%)	167

부표 3. 1조원을 매년 2,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안 (선박담보부 대출 수수료율 2%)	168
부표 4. 1조원을 매년 2,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안 (선박담보부 대출 수수료율 1%)	169

그림 차례

그림 2-1. 신용보증제도 출연 및 감독기구	21
그림 2-2. 외항선박 구매자금 거래 구조도	35
그림 2-3. 수상운송 산업 부채비율	41
그림 2-4. 외항해운업계 유동비율 추이	42
그림 2-5. 해운시황 변동 추이	48
그림 2-6. 선박금융의 두 가지 패턴	50
그림 2-7. 한국과 독일의 선박 매입 시기(패턴) 비교	51
그림 3-1. 신용보증제도 출연 및 감독기구	61
그림 3-2. 기술보증기금 기술사업평가등급 평가체계	73
그림 3-3. 최근 10년간 기술보증의 보증현황	75
그림 3-4. 연도별 보증잔액 현황(산업별)	82
그림 3-5. 기존 프로젝트 구조와 신용보완시 구조 비교	87
그림 3-6. 주택금융신용보증 현황	89
그림 6-1. 해운보증기금 미설립 시 문제점	153

Executive Summary

Operation Measures for the Shipping Guarantee Fund Operation

1. Purpose

- The study aims to propose operation measures for the shipping guarantee fund.
 - The main purpose is to develop plans for shipping guarantee fund management, organization composition, and financing.
 - As the establishment of shipping guarantee fund has not been decided yet, the study intends to support its foundation by clarifying the needs for the establishment and its main functions.
 - The study reviews operation measures of shipping guarantee fund before its establishment. This pre-review will show necessary conditions for the operation, which will be reflected by establishment procedures for its smooth foundation and operation.

2. Methodologies and Feature

1) Methodologies

- To analyze preceding studies on shipping guarantee fund
- To analyze similar cases, such as credit guarantee fund, technology guarantee fund, credit guarantee fund for those in agriculture and fisheries industry and house credit guarantee fund.
- To interview those in the domestic shipping industry, credit guarantee fund and experts in the field in addition to brainstorming

2) Feature

- The preceding studies were focused on justifying development of shipping finance and establishing shipping guarantee fund. However, this study highlights operation measures of shipping guarantee fund and proposes detailed measures before preparing operation plans.

3. Results

1) Summary

- Shipping service is the large scale equipment industry which makes profits based on demand during boom period and charges from full loading. For this reason, the industry is highly dependent on ship finance and ship procurement.
- Since the collapse of Lehman Brothers Inc.,, syndicate loans have shrunken and banks have scaled down loan market to boost their soundness. This, in turn, has weakened domestic ship finance market.
 - Such environmental changes for bank management have affected non-loan market, such as project financing and SF financing as well as ship fund and ship finance of the Export Credit Agency (ECA).
- In this pressing condition for the shipping industry, experts call for introducing the shipping guarantee fund, instead of establishing a Ship (Ocean) Finance Corporation which requires lots of time and money.
 - Shipping industry is dictated by the economic cycle with its randomly fluctuating shipping charge revenue. Meanwhile, its production cost is capacity cost, generating discordance between sales and costs. Therefore, safety device is necessary which will encourage the shipping industry to put profits during boom period into itself in the bust period.
 - The shipping guarantee fund is necessary to encourage investment which goes counter to economic cycle in domestic ship finance environment focused on loan. Shipping guarantee fund can assist loan market, address credit imbalance

and function as tonnage bank and RVI (Residual Value Insurance).

- An analysis on domestic credit guarantee funds provides lessons for shipping guarantee fund. Issues to be addressed include: its nature as policy funds, constant governmental investment, evaluation standards for profitability of shipping companies, needs for various guarantee products and holistic risk management.
 - The credit guarantee fund and the agriculture and fisheries credit guarantee fund were expanded thanks to special guarantees. Investment has continued so that the funds could maintain 10 times their guarantee balance.
 - The credit guarantee fund, technology guarantee fund and house guarantee fund have been operating their independent evaluation standards for credit or value. Shipping guarantee fund should reflect uniqueness of the industry as well. Moreover, strict risk management is being conducted to avoid moral hazard or insolvency.
- As for management and organization, guaranteed object should be liabilities from ship finance and limit of guarantee should be more than 80% of ship value.
 - The object to be guaranteed by shipping guarantee fund will be loans which hold new/old ships as security. LTV or P-CBO guarantee will be available if necessary.
 - As for organization of the fund, it should consist of professionals, rather than being a big organization, because it targets 180 ocean going shipping companies.
 - Moreover, the fund is under qualitative pressure, not quantitative pressure. Therefore, the fund needs to start through a contract organization rather than start as a separate corporate body. After fund operation becomes stable, the organization should be separated as a special organization.
- According to a scenario analysis on fund income and expenditure, operation of the fund will become stabilized until 2020, maintaining adequate operation multiple if government invests KRW 2trillion (or yearly investment of KRW400 billion over 4 years) and surety commission remains at 2%.
 - If governmental investment is KRW 1 trillion and surety commission is 2%, the

operation multiple becomes 18 times(1st year)and 17 times(20th year), which is dangerous level. If surety commission is 1%, the fund operation becomes impossible.

- A cost and benefit analysis showed that B/C ratio remained at 1.2 times even during the bust period. This implies that shipping credit guarantee fund will improve social usefulness.
- The shipping guarantee fund needs to be financed by government but its financing methods should combine governmental direct financing, indirect financing through tax, and private financing.
 - Pure private guarantee funds are impossible due to publicness of shipping, complex interests of those who will bear liability, high risk, and difficulties to estimate external economy.
 - Therefore, the fund should be composed of governmental investments. However, its financing measures need to have legal foundation as for participation of beneficiaries, allotment according to size and profit reinvestment.
- The following are policy suggestions for the fund operation.
 - To strengthen PR activities, including launch of the fund promotion committee
 - To loosen the fund examination standards with reflection of industrial nature
 - To transfer of control from the finance committee of the Ministry of Strategy and Finance to the Ministry of Oceans and Fisheries

2) Policy contribution

- The study can be used as ground material for the shipping guarantee fund which will take off within 2014.

3) Expected benefits

- The study supports ship finance, helping shipping industry to create profits.
 - Liquidity crisis of shipping industry is about to weaken industrial competitiveness as it carries out strict restructuring and asset liquidation. This study helps to vitalize ship finance, helping the industry secure profit

opportunities in the future boom period.

- The study helps to diversify financial environment for domestic ship finance.
 - The shipping guarantee fund is expected to play a leading role in securing added value through various structured finances in loan-focused ship finance market.
 - The study is very timely in the present global market with increasing ship orders. It will encourage more studies to be conducted on various ship finance, including a ship finance corporation.

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

1) 연구의 필요성

우리나라 해운금융은 국내 경제 및 산업규모에 비해 미약한 실정이다. 우리나라는 해운 세계 5위, 조선 1위의 경쟁력을 갖춘 해운·조선 강국임에도 불구하고, 해운금융은 충분히 발전하지 못했다는 것이 일반적 평가이다. 우리나라 조선소에서 건조하는 선박량은 세계 1위임에도 우리나라 선박금융시장의 규모는 전세계 시장의 4.2% 수준에 불과하다.

우리나라 해운산업의 지속적 발전을 위해 가장 우선적으로 발전시켜야 할 부문은 해운금융으로 지적되고 있다. 이는 해운 경쟁력 원천이 저렴한 비용으로 좋은 선박을 확보·유지하는데 따른 것이다. 해운기업의 자금수요에서 선박 확보에 차지하는 금융부담¹⁾이 절대적임을 감안할 때, 해운금융의 성숙은 해운업 발전의 핵심적인 요건이라고 할 수 있다. 그러나 해운산업에서는 장기에 걸쳐 외화자금(달러)을 필요로 하고 리스크가 높다는 인식이 많아 민간 금융업체에서는 선호하지 않는 실정이다.

따라서 우리나라 해운금융 발전을 위해서는 공적기능이 강화되어야 한다. 해운업에서 금융은 시장 침체기에 더욱 필요하나, 시중의 민간 금융권에서는 해운불황기에 자금 조달을 기피하는 실정이다. 반면 공공 금융기관은 국가의 신용도를 바탕으로 저리의 외화조달이 가능하며 정책적 판단에

1) 신조선 1척 가격은 벌크선(180k) 4,600만 달러, 탱커(320k) 9,150만 달러, 컨테이너선(13,000TEU) 1억 600만~1억 2,600만 달러 등으로 천문학적인 규모이다.

따라 해운 불황기에도 금융조달이 가능할 것으로 기대된다.

최근 국내 해운금융 문제를 해결하기 위한 정책대안으로 선박(해양)금융공사 설립, 해운보증기금 설립 등이 제시되었다. 그러나 선박(해양)금융공사 설립은 내부 준비상태, 기존 금융권과의 업무 조정 문제, 전문인력 확보 문제, 재원조달 문제 등으로 설립이 지연되고 있는 상황이다. 정부에서 마련한 TF는 한국선박금융공사 설립을 보류하고, 한국수출입은행 등 정책 금융기관의 일부 인력을 부산으로 이전해 해양금융종합센터를 운영토록 결정했으나 이 또한 추진이 용이하지 않은 상황이다.²⁾

표 1-1 | 최근 해운금융관련 정책(입법) 추진 현황

구분	선박금융공사법 (‘12.7.6 이진복의원)	해양금융공사법 (‘13.3.5 김정훈 의원)	해운보증기금 (‘13.8.16 장운석 의원) *해운법 개정안
목적	해운·조선업에 선박금융 제공(조선사 제작금융 중심)	해양산업 발전에 필요한 자금 공급·관리	불황기 민간금융 위축을 보완할 공적보증 제공
자본금	2조 원(정부 출연)	3조 원(정부 출연)	2조 원(정부 및 민간 출연)
기능/범 위	선박관련 대출, 보증, 채권 매입 등 선박금융 제공	선박금융 외 해양플랜트 등 해양산업 전반 지원	대출상환, 담보부족, 회사채 상환 등 보증

한편 한국선주협회는 선박금융공사보다 설립과 운영이 상대적으로 용이하고 정책적 지원효과도 높은 해운보증기금 설립을 우선적으로 추진할 것을 요구하고 있다. 우선 해운보증기금을 설립하고, 향후 선박금융공사나

2) 정부에서 마련한 TF의 결정도 정치권에서는 반대하는 의견이 많은 실정이다. 2013년 10월 17일 금융위 국감에서 박민식 의원(새누리당)은 "부처 간 협의가 되지 않고, 이 문제를 가지고 국무조정실에서 정책조정협의회를 거치지도 않았다"고 지적했다. 그리고 국회 정무위원장인 김정훈 의원(새누리당)은 "산은과 통합하기로 한 정책금융공사를 부산으로 옮겨 선박금융공사를 대체하는 한국형 투자금융기관을 육성해야 한다"고 주장했다.

해양금융공사를 설립하는 것이 합리적이고 현실적인 대안이라는 입장이다.

해운산업을 관장하는 정부부처인 해양수산부는 해양금융공사나 선박금융공사의 설립에 반대하지는 않으며, 해운보증기금을 우선적으로 추진하는 입장이다. 더 나아가 기금과 공사를 동시 추진도 고려하는 입장이다.

우리 연구진도 그간 국내 해운업 현황을 분석하고, 해운금융 실무자 및 정책당국의 의견을 분석한 결과 해운보증기금 설립이 우선적으로 필요하다는데 공감하고 있다. 즉 우선적으로 단기 유동성 확보를 위해 해운보증기금을 설립하고, 중장기적으로 해운금융 조직 설립을 추진하는 것이 우리나라 해운업 발전에 정책적인 효과가 높을 것으로 판단한다.

해운산업은 주기적으로 호·불황을 반복하고 있다. 따라서 해운위기 대응에 취약한 선박금융을 안정화할 별도대책의 신설이 필요하다. 불황기에도 안정적으로 자금을 조달하여 경기 역행적 투자³⁾를 통해 원가경쟁력을 확보할 수 있도록 보증기능을 강화할 필요가 있다. 자본집약산업인 해운·조선업의 동반성장을 위해서는 선박금융을 안정화해 불황기에도 지속적인 선박 발주가 가능토록 해야 한다.

현재 해운업계에서는 당면한 해운업계의 유동성 확보와 기업 경영 정상화를 위한 빠른 대책을 기대하면서 대안으로 해운보증기금 조기 설립을 요청하고 있다. 조선업계에서는 업무영역이 광범위한 해양금융공사 설립에 찬성하고 있으나 해운보증기금 설립도 반대하는 입장은 아니라고 밝혔다.

한편 해운보증기금 관련 연구는 해운보증기금 설립방안에 대해 선행 연구가 있으나, 당장 내년으로 다가온 해운보증기금 운용방안은 대책을 마련하지 못한 상황이므로 이에 대한 연구가 긴요한 상황이다.

3) 선가가 저점인 불황기 선박투자를 확대해 원가경쟁력 확보하고, 호황기 대출 회수로 고가선박 발주를 억제하는 투자.

2) 연구의 목적

본 연구는 해운보증기금의 운용 방안과 아울러 설립 필요성을 제시하는데 목적이 있다. 본 연구의 목적을 구체적으로 제시하면 다음과 같다.

첫째, 본 연구는 해운보증기금의 운용 방안을 제시하는데 목적이 있다. 해운보증기금 관리 및 조직구성 방안, 해운보증기금의 재원조달방안 도출이 본 연구의 중요한 목적이다.

둘째, 해운보증기금의 설립 필요성을 제시하는데 주요 목적이 있다. 해운보증기금의 설립 여부가 결정되지 않은 상황에서 해운보증기금의 설립 필요성과 주요기능을 명확히 하여 설립이 용이하도록 하는 것이 연구의 목적이다.

셋째, 해운보증기금 설립에 운영한 요건을 미리 검토하여 설립에 필요한 여러 쟁점을 검토하고 대안을 제시하는 것도 본 연구의 목적이라 할 수 있다. 현재 해운보증기금은 설립여부가 결정되지 않았으나, 운영방안을 사전에 검토함으로써 운영에 필요한 여러 가지 요건을 설립과정에서 반영하면 해운보증기금 설립에도 도움이 되고 운영도 더욱 더 원활히 될 것으로 판단된다.

2. 연구방법 및 연구내용

1) 연구방법

본 연구에서 연구목적을 달성하고 적절한 연구결과를 도출하기 위해 활용한 연구방법은 다음과 같다.

첫째, 선행연구 분석이다. 현재 국내에서 해운보증기금과 관련된 연구 결과가 많지는 않으나, 관련 선행연구 분석을 통해 연구 성과를 계승하고,

제시된 정책대안을 검토하여 본 보고서 작성에 참조하였다. 기존 연구보고서에 제시된 정책방안과 미비점 분석을 통해 본 보고서가 현실적인 정책보고서가 되도록 선행연구를 참조하였다.

둘째, 사례연구이다. 해운보증기금은 해운산업에 국한된 업무를 지향하고 있으나, 기본적인 사업구조와 운용은 신용보증기금, 기술보증기금 등과 유사성이 있다. 따라서 본 연구는 국내 주요 보증제도, 즉 신용보증기금, 기술신용보증기금, 농림수산업자 신용보증기금, 주택금융신용보증기금 등의 운용형태와 재원조달방안 등을 구체적으로 분석했다.

셋째, 보증기금 관련 전문가들의 의견을 반영했다. 본 과제 연구진은 연구수행 과정에서 해운분야 임직원과 해운보증기금의 필요성과 주요기능 등에 대해 논의했고, 신용보증기금 임직원과 보증기금의 운용형태와 비즈니스 모델과 영업구조, 재원조달방식, 해운업 특성을 반영한 보증기금 운영 가능성 등에 대해 심층적인 면담을 했다.

넷째, 연구진 및 해운분야 전문가들의 브레인스토밍을 연구진행과정에서 활용했다. 현재 해운보증기금의 필요성은 공감하고 있으나, 구체적인 사업내용에 대해서는 관련 기관에 따라 의견이 다르고 재원조달방안에 대해서도 다양한 의견이 제시되고 있다. 따라서 본 과제 연구진은 해운보증기금 관련 논의를 정리하고 현실적인 운용방안을 마련하기 위해 다양한 분야 전문가와 회의를 개최하고 연구에 반영했다.

2) 연구내용

본 보고서에서 다루는 연구내용은 해운보증기금의 운용방안이 핵심을 이루고 있다. 그러나 해운보증기금의 설립이 확정되지 않은 상태에서 해운보증기금의 필요성에 대해서도 많은 지면을 할애했다. 또한 해운보증기금의 필요성과 주요 기능을 도출하기 위해 국내 다른 기금에 대한 분석도 상

세히 했다.

본 보고서에서 분석하는 내용을 목차별로 정리하면 다음과 같다. 먼저 제1장은 서론으로 연구의 필요성 및 목적, 연구방법 및 연구내용, 그리고 선행연구 분석을 다루고 있다.

제2장은 해운산업 특성과 해운보증기금 설립 필요성을 상세히 다루고 있다. 우선 해운산업 특성을 통해 금융의 중요성을 도출하고, 특히 국내 해운 현황과 금융의 문제점을 지적하면서 해운보증기금의 필요성을 강조했다. 그리고 해운보증기금에 대한 시장의 요구와 주요기능을 통해 해운보증기금의 설립 필요성과 당위성을 다시 강조했다.

제3장은 국내 보증기금 운용현황을 분석하고 시사점을 도출했다. 국내의 신용보증기금, 기술신용보증기금, 농림수산업자 신용보증기금, 주택금융보증기금에 대해 각각의 목적과 도입배경, 발전과정, 운영현황 및 대상, 재원 및 운용배수, 운영 프로세스 등을 면밀히 분석했다. 그리고 해운보증기금 설립의 시사점을 도출했다.

제4장은 해운보증기금 관리 및 조직구성 등에 대해 다루고 있다. 여기서는 해운보증의 대상과 운용주체를 보증의 대상기업 및 보증의 종류, 해운보증기금의 운용관리 주체와 위탁 필요성 검토, 해운보증기금의 보증한도와 기간, 보증료, 보증 절차와 보증기금 관리, 기금의 운용 제한 및 회계기관 등의 항목으로 분석했다. 그리고 해운보증기금 운영조직과 법인화 필요성과 가능성을 검토했다.

제5장은 시뮬레이션을 통한 해운보증기금의 지속 가능성과 비용-편익을 분석했다. 여기서는 해운보증기금의 보증 대상을 특정하고, 해운시장을 호황기와 불황기로 구분하여 해운보증기금의 수입 및 지출 규모를 추정했다. 그리고 재원 조달 시나리오별로 해운보증기금의 지속 가능성을 분석했다. 또한 해운보증기금의 비용-편익 분석을 통해 운영 타당성을 검토했다.

제6장은 해운보증기금 재원조달방안을 집중적으로 분석했다. 이를 위

해 우선 재원조달 방식에 대한 이론적 검토를 면밀히 하고, 타 기금의 재원조달방법 등 사례를 분석하고 시사점을 도출했다. 이를 통해 해운보증기금 재원조달방안을 민간의 자율적 재원조달방안과 정부가 개입하는 재원조달방안을 비교했다. 그리고 해운보증기금의 최적 재원조달방안을 결론지었다. 아울러 해운보증기금 재원조달을 위한 방안을 제안했다. 끝으로 해운보증기금의 설립효과도 제시했다.

제7장은 본 연구의 결론에 해당하는 부분으로 결론과 정책제언으로 구성되어 있다. 여기에서는 본 연구의 주요 결과를 제시하고, 시급한 과제를 제언했다.

3. 선행연구 분석 및 본 연구의 차별성

1) 선행연구 검토

(1) 해운보증기금 설립 방안에 관한 연구⁴⁾

「해운보증기금 설립 방안에 관한 연구」는 우리나라 선박금융을 활성화하고 궁극적으로는 해운산업의 위기상황 극복과 경쟁력 확보를 위한 방안으로서 해운보증기금의 도입을 검토하고, 입법화를 위한 법률안을 제시하는데 연구의 목적이 있다. 연구방법은 문헌자료 분석과 해외 사례를 살펴 보았다. 이와 관련하여 우리나라 해운업의 특성을 분석하고, 우리나라 및 해외 선박금융제도에 대하여 고찰하며, 해운보증기금의 필요성과 업무를 분석하고, 향후 문제가 제기될 수 있는 국제 규제 및 가이드라인을 검토하였다. 또한 해운보증기금의 설치, 재원 조달, 운영 방안 및 기대효과에 관

4) 「해운보증기금 설립 방안에 관한 연구」, 법무법인 광장, 2012.

하여 제시하였다.

해외 선박금융제도의 사례를 분석함으로써 많은 국가들이 자국의 해운 산업 경쟁력 강화를 위해 세제혜택을 부여하고 여러 가지 방식으로 자금 조달을 용이하게 할 수 있는 제도를 마련하여 선박을 소유하고 투자할 수 있는 환경을 적극적으로 조성하고 있음을 확인하였다. 특히 덴마크의 경우에는 자국의 정책금융기관이 상당한 지분을 보유하고 있는 Danmarks Skibskreditfond⁵⁾를 설립하고 그 운영에서 일반 금융기관에 적용되는 자본유지 및 위험관리와 관련한 제반 원칙의 적용이 배제되는 것을 예정하고 있다는 점을 들어 국내 해운보증기금 제도를 구상하는데 많은 시사점을 제시하였다.

국내 해운사가 선박을 적기에 조달하여 유지 및 관리하는 업무를 지원하기 위해서는 은행법, 은행회계 및 Basel II 등 관련 규정이 적용되지 않고 금융 감독 당국의 엄격한 규제를 받지 아니하며, 해운업 등에 대한 장기 예측이 가능한 조직을 갖추고 있으면서 부실화된 선박 자산을 시장이 안정화될 때까지 운용할 수 있는 조직이 있어야 함을 제안하였다. 또한 투입 자본의 크기에 비해 투자 효과가 큰 신용제공 방법이라 할 수 있는 보증을 주된 업무로 하는 해운보증기금 설립의 필요성을 제시했다.

그리고 이 연구에서는 해운보증기금의 재원조성 규모 및 재원조달 방안을 검토하였다. 결과적으로 경기 호황기 및 경기 불황기일 때의 국내 해운사의 선박금융조달 규모와 국내 해운사의 사채 조달 규모 및 만기, 이자율 등의 조건을 고려하고, 경기 가중치를 둘 것을 고려하여야 한다고 분석하였다. 더불어 국내 해운사의 선박금융 내지 사채발행 이후의 채무불이행 비율 및 적정 규모의 운용배수, 보증수수료율 및 구상채권 회수율 등을 고려하여, 해운보증 기금의 재원조성 규모는 2조 원 정도가 적정하다고 제시

5) <http://www.skibskredit.dk/>

하였다. 또한 재원의 조달에서는 상당 부분을 정부에서 출연하거나 정부가 보증하는 채권을 발행하는 방안을 고려해야 한다고 제안했다. 정부가 지원하는 비율은 50%를 넘지 않는 범위로 하는 것이 보다 적정할 것으로 제안하였다.

(2) 선박금융 강화를 위한 재정의 역할 연구⁶⁾

「선박금융 강화를 위한 재정의 역할 연구」는 해운업 및 선박금융 현황, 외국 사례 등을 살펴본 이후에 선박금융의 활성화를 위한 재정의 역할을 종합적으로 검토하는데 목적이 있다. 구체적으로 공적 보증제도, 투자 활성화를 위한 세제 지원 방안, 정책금융 이용 방안 등을 분석하였다. 이 연구에서는 기존의 연구 문헌과 관련 해외사례 등을 비교·분석하여 연구에 활용하였다.

공적 보증제도의 지원대상은 국내 선사 중에서 중소 및 중견선사에 초점을 맞추는 것이 바람직하며, 평상시에는 시장 왜곡을 최소화하다가 위기시에 최후 안전판 역할을 수행하는 것이 바람직한 것으로 제시하였다. 특히 선박 운임을 안정적으로 확보하고 있음에도 단지 선가 하락으로 인해 추가 자본을 금융기관에 제공해야 했던 과거 경험에 비추어 볼 때, 잔존가 보증 상품도 취급할 필요가 있음을 나타냈다.

국제선박등록제도 및 제주선박등록특구제도, 톤세 제도 등을 통한 해운기업에 대한 세제지원은 타당한 것으로 분석하였다. 우리나라의 선박투자를 활성화하기 위한 직접적인 세제지원은 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례가 대표적이며 이외의 세제지원은 미미한 편임을 주장하였다. 선박투자 활성화를 위한 조세특례제도를 유지하기 위해서는 해당 제도의 실적 등에 대한 정확한 추정이 선행되어야 함을 나타냈다.

6) 「선박금융 강화를 위한 재정의 역할 연구」, 한국조세연구원, 2010.

선박금융 강화를 위하여 정책금융은 불황기에 투자 선도, 구조조정 지원, 외화자금 공급 등의 역할을 수행해야 한다고 제시했다. 정보 불균형 또는 시장실패에 따라 선박대출 자금공급이 원활하지 못할 때, 정책금융기관들은 우량 선박금융 프로젝트에 대한 투자를 선도하여 상대적으로 정보가 부족한 다른 금융기관들의 후속투자를 이끌어 내야 한다고 제안하였다.

(3) 중소기업 신용보증기금 운용에 대한 연구⁷⁾

『중소기업 신용보증기금 운용에 대한 연구』는 중소기업에 대한 신용보증지원제도의 실태를 파악하고 그 성과를 측정하였다. 또한 지속가능 생산성 향상을 위한 대안을 제시하기 위한 실증분석의 기초적 연구로서 신용보증지원제도를 운영하고 있는 신용보증기금을 사례로 현황과 성과에 대한 실증분석을 통해 후속으로 진행될 중소기업 신용보증제도 성과에 대한 실증분석의 기초적 연구로서 근거를 제시하고자 하는데 연구의 목적을 가진다. 이러한 목적을 달성하기 위해 본 연구에서는 첫째, 투입산출분석을 통해 산업간 상관효과를 살펴보았다. 둘째, 비용편익분석을 통해 비용에 대한 효율성을 측정하였다. 이러한 방법은 지원정책의 성과를 살펴보는 가장 보편적 방법으로 신용보증제도의 성과에 대한 거시성과 분석의 모형으로 본 연구에서는 신용공급의 창출 효과 분석, 부가가치 창출 효과 분석, 설문조사를 통한 성과분석은 제외하였다.

비용편익분석과 투입산출분석을 통해 중소기업 금융정책이 생산성에 미치는 영향을 살펴보았다. 분석결과 산업연관분석을 통해 투입산출분석을 통한 신용보증의 경제적 효과 산출 결과는 보증공급액 대비 신용보증의 운영 효율성이 지속적으로 개선되고 있는 것으로 분석되었다. 또한 비용편익

7) 최창열·이의영·최용록, 『중소기업 신용보증기금 운용에 대한 연구』, 『생산성논집』, 제22권, 제3호, 통권 54호, 한국생산성학회, 2008.

분석결과와 운영 효율성은 B/C Ratio로 판단할 수 있는데, 2007년 B/C Ratio 값은 9.0으로 나타났다. 결과적으로 중소기업을 수혜자로 한정하여 추정된 B/C Ratio 값과 그 추이는 중소기업 지원이 투입된 비용대비 효율적인 정책 성과를 거두고 있음을 보여 주고 있다.

(4) 비용-편익분석을 통한 신용보증기금의 성과 분석 : 1997~2003⁸⁾

「비용-편익분석을 통한 신용보증기금의 성과 분석 : 1997~2003」 연구는 신용보증기금의 성과를 기금 설치목적의 유효성, 기금 형태유지의 적합성, 재원조성과 운용상의 적정성 관점에서 관찰하여 평가하는데 목적이 있다. 또한 비용-편익분석기법을 통해 신용보증기금의 경제적 타당성이 있는지를 평가하고, 이로부터 나타나는 결과로부터 정책적 시사점을 도출하고자 하였다. 신용보증기금의 성과평가를 수행하기 위해 활용한 성과지표는 기금의 존치평가를 담당한 기획예산처 산하기관인 기금운용평가단의 방식에 따라 세분화해서 분류하여 나타났다. 신용보증 관련 기금의 비용-편익분석 방법과는 달리 운용비용 측면을 운용성과와 비교하여 효율성을 측정하는 방식으로 산출하였다. 아울러 운용비용과 정책성과를 비용-편익비율로써 측정할 뿐만 아니라, 기금운용수익률과 기대수익률을 비교하여 기금사업의 경제적 효율성이나 타당성이 있는지 평가하였다.

신용보증기금 사업은 비용-편익분석 결과 경제적으로 효율성과 타당성이 있는 것으로 나타나 기금 설치목적의 유효성이 있는 것으로 나타났다. 하지만 매년 막대하게 투입된 정부출연금에도 불구하고, 신용보증공급 대비 정책성과의 비율은 2003년에 와서야 비로써 1997년 수치를 능가하였을 뿐만 아니라, 동 기금의 경제적 효율성도 정책성과에 비해 운용비용이 상

8) 신동진·박추환, 「비용-편익분석을 통한 신용보증기금의 성과 분석: 1997~2003」, 『한독경상논총』, 제36권, 한독경상학회, 2006.

대적으로 적어서 이를 통한 운용성과비율이 효율적으로 나타난 것임을 알 수 있다. 따라서 현 상황에서는 정책성과가 담보능력이 있으면서도 신용보증혜택을 받는 기업이 크게 감소할 때에만 개선될 수 있다는 점을 비용·편익분석은 시사하고 있다.

한편 신용보증기금이 기술신용보증기금과의 중복보증의 규모가 클 뿐만 아니라, 양 기금의 설립목적이 엄연히 다름에도 불구하고, 신용보증기금의 금융기관출연금을 기술신용보증기금이 전용하도록 조치한 것은 양 기금이 통합되어야만 한다는 당위성을 강하게 시사한다고 역설하였다. 또한 양 기금의 통폐합은 위험분산 능력의 제고와 경영 효율성의 제고가 가능할 것으로 보여 기금의 효율성과 건전성이 제고되어 기금관리기본법의 목적에 부합한 정책을 수행할 수 있을 것으로 기대된다고 제안하였다.

2) 본 연구의 차별성

| 표 1-2 | 선행연구 현황 및 선행연구와 본 연구의 차별성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	-과제명: 해운보증기금 설립 방안에 관한 연구 -연구자(년도): 법무법인 광장 (2012) -연구목적: 해운보증기금 도입 검토 및 입법화를 위한 법률 안 제시	-문헌자료 분석 -해외 사례 이론 적 고찰	-우리나라 해운업의 현황 및 특성 -우리나라 선박금융제도의 개괄 및 현황 -해외 선박금융제도에 대한 이론 적 고찰 -해운보증기금의 설차·재원·조달· 운영방안 검토
	2	-과제명: 선박금융전문기관 설 립필요성 연구 -연구자(년도):대외경제정책연 구원(2010) -연구목적: 우리나라의 해운 업, 조선업이 직면한 문제를 해결하기 위한 해결책의 하 나로 선박금융 전문기관을 평가하고 그 설립안 제시	-문헌자료 분석 -해외 사례 조사 및 벤치마킹 -통계실증분석	-선박금융과 선박금융 전문기관 의 개념 -주요 국가의 선박금융제도 및 선박금융 전문기관 -우리나라 선박금융제도의 현황 및 문제점 -선박금융 전문기관 설립의 필요성 -선박금융 전문기관 설립 방안 검토 -부산소재 선박금융 전문기관의 장단점 분석
	3	-과제명: 선박금융 강화를 위 한 재정의 역할 연구 -연구자(년도):조세연구원 (2010) -연구목적: 우리나라의 해운 업, 조선업이 직면한 문제를 해결하기 위한 해결책의 하 나로 선박금융 전문기관을 평가하고 그 설립안을 제시	-문헌자료 분석 -해외 사례 이론 적 고찰	-해운산업 현황과 선박금융 -해외사례 -재정정책을 통한 선박금융 강화 방안
본 연구		-기존의 연구는 해운금융 발 전 당위성, 해운보증기금 설 립 필요성에 중점을 두었음 -본 연구는 해운보증기금 운 용방안에 중점을 두고, 운영 계획 마련을 위한 세부계획 을 제시하는데 특징이 있음	-문헌자료 분석 -관계기관 및 전 문가 심층면접 (Deep Interview) -해외사례 고찰 -시나리오별 대 안 모색	-해운보증기금 설립 배경과 필요성 -국내 보증기금 운영현황과 시사점 -해외 해운보증 사례와 시사점 -해운보증기금 재원 및 관리조직 운영방안 검토 -해운보증기금 운용구상 마련 -기대효과

제 2 장 해운산업 특성과 해운보증기금 설립 필요성

1. 해운산업 특성과 금융의 중요성

1) 해운산업 특성

해상운송(또는 해운)이란 선박을 이용하여 공간의 이동이라는 서비스를 생산하고 이를 소비자에게 제공하여 운임이라는 반대급부를 획득하는 상행위로 크게 정기선 운송과 부정기선 운송으로 나눌 수 있다.

정기선 운송이란 공동의 소유권이나 경영권하에서 운항하는 일군의 선대를 이용하여 지정된 항구 사이에서 일정한 간격으로 고정된 서비스를 제공하는 것을 의미한다. 정기선은 항로 내 항구 사이에서 항해 일정에 맞추어 여객과 화물을 대상으로 공공 운송인으로서 선적공간을 제공한다. 정기선은 정해진 항해일정에 따라 정기적으로 선박을 운항해야 하고 모든 사람으로부터 화물을 수탁하고, 공표된 일정에 따라 정해진 날짜에 화물창의 만재 여부에 상관없이 출항해야 한다. 배의 크기나 속력, 선대의 규모가 아니라 바로 이러한 정시성이 정기선을 부정기선과 구별지어 준다.⁹⁾

반면 부정기선운송은 운송계약(Charter Party)에 따라 정해진 조건으로 운송하는 서비스로 항로, 화종, 운임 등 모든 제반 사항이 화주와 선사 간의 협상으로 결정된다. 따라서 정기선 수익의 중요한 요인은 화물집하, 경로와 항만의 선택, 선단의 운항 스케줄과 같은 비가격 부분(Service)이지만, 부정기선 선사의 수익은 운임과 선가와 같은 가격부분(Cost)에 기인한다.¹⁰⁾

9) 어니스트 펄일·김성준 역, 『서양해운사』, 해안, 2004, p. 318.

해상 운송은 국제무역에서 타 운송 수단에 비해 압도적인 비율을 차지하고 있으며 이러한 해운 산업의 주요 특징은 다음과 같다.

첫째, 동시성이다. 해운서비스는 화물에 대하여 어떠한 작용이 이루어지고 있는 사이에 생산되고 소비된다. 이로 인해 해운은 재고가 없다. 이 때문에 이것은 생산에 필요한 시간과 소비에 필요한 시간이 동일하여야 된다는 것을 의미한다. 해운서비스는 축적이 불가능하고 전매 및 투기의 대상으로 하는 것도 불가능하다. 이 때문에 해운 서비스인 댓가인 운임은 급격한 변동이 일어난다.

둘째, 성수기 서비스와 비(非)성수기 서비스에 차이가 있다는 점이다. 해운서비스는 축적되지 않고 또한 대체성이 없는 무형재이기 때문에 이것을 생산하는 장비는 성수기의 필요량과 일치되지 않으면 안 된다. 이 때문에 비성수기에는 필연적으로 유허장비가 생기거나 혹은 불완전한 가동을 피할 수 없게 된다. 다른 산업재도 마찬가지이지만 완전 가동 상태로 유지해야 하기 때문에 직·간접비의 비용이 높다. 해운산업에서 이러한 높은 불이용 능력이 존재하는 것은 수요의 시간적 불균등성 또는 장소적 불규칙성 때문이다. 또한 수요예측의 불가측성으로 유허장비나 불완전가동을 피할 수 없으며, 이것이 해운기업으로 하여금 경영 압박요인으로 작용하고 있다.

셋째, 능력 원가(Capacity cost)이다. 해운서비스는 생산을 위한 장비가 언제라도 가동할 상태에 있고 운송을 수요로 하는 화물의 존재 때문에 행하여진다. 해운서비스를 해상화물의 공간적 이전이라고 한다면 만재(滿載)의 경우나 공선(空船)의 경우를 불문하고 생산비용에는 거의 차이가 없다는 것을 의미한다. 따라서 비용계산 시 선적량의 다소에 불문하고 만재의 경우를 기준으로 하여 기초비용(基礎費用)을 산정해야 하는 어려움이 있다.

10) Lagoudisy. I. N., "Ranking of factors contributing to higher performance in the ocean transportation industry: a multi-attribute utility theory approach" *Maritime policy & Management*, 33 n.4, 2006, pp.345-359.

넷째, 해운서비스는 파생수요(Derived Demand)이다. 해운서비스는 국제 무역 활동의 수요에 영향을 받는다. 즉, 무역이라는 근본수요에 의하여 생기는 파생수요의 하나이다. 따라서 해운서비스의 수요는 국제무역 활동뿐만 아니라 경제의 생산 및 유통 부분의 활동도 분석되어야 한다.

다섯째, 저렴한 운송비와 대량수송이다. 해상운송은 일 회에 수천 톤에서 수십만 톤의 단일 화물을 운송할 능력을 보유하고 있어 다른 수송수단에 비해 대량운송이 가능하므로 규모의 경제원칙에 따라 단위당 운송비가 저렴하다. 해운서비스의 대량운송이라는 특성은 낮은 운송비와 함께 국가 간 무역이 발생하고 활성화 될 수 있는 기반이 되었다. 반면 낮은 속력과 장거리 운송 또한 해운의 특징이다. 오대양을 횡단하는 해상운송은 일반적인 속도는 육상 운송수단의 20% 정도이다.

여섯째, 운송대상의 다양성이다. 해상운송은 거의 모든 종류의 재화가 운송서비스의 대상이 되고 화물의 형태, 포장의 단위, 액체·고체, 등과 같은 물리적 속성에 영향을 받지 않는다.

이와 같은 일반적인 해운 산업의 특성과 함께 국내 해운산업의 특징은 다음과 같다.¹¹⁾

첫째, 연관효과가 큰 산업이다. 해운업은 연관효과가 큰 산업이어서 타 산업에도 파급효과가 커서 그 불황은 경기 전반에 악영향을 미치게 된다. 특히 조선업은 전방산업인 해운업의 영향을 직접 받고, 조선 수주의 감소는 실업의 급증을 유발하게 된다. 간접적으로 해운업의 발전은 물류 체계의 구축을 촉진하고, 물류 시스템의 구축은 대형 토목 등 건설업의 활성화를 동반한다.

1990년도 초반부터 시작한 한국가스공사의 LNG 운송 선박의 발주는 국내 해운사 소속 LNG Carrier의 운송 능력을 향상시켰을 뿐만 아니라 이

11) 한국해양수산개발원, 『해운산업 장기발전계획 수립 연구』, 해양수산부, 2000. 등

분야가 불모지와 다름없던 국내 조선 시장에 LNG 운송선박의 건조를 시작하게 하였다. 그 후 연이은 가스공사의 발주로 인하여, 현재 국내 조선소의 LNG 운송 선박 건조 기술은 세계 최고의 경쟁력을 갖기에 이르렀으며, 이러한 경쟁력은 최고의 건조 기술을 요하는 FPSO(Floating Production Storage Offloading: 부유식 원유생산 저장 하역설비) 및 Drill Ship 건조 분야에까지 미치게 되었다. 또한 해상 운송이 우리나라 수출 실적에 기여하는 비중 역시 적지 않다.

| 표 2-1 | 해운서비스 외화가득액 증가 추이

단위: 억 달러

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011
서비스 전체(A)	498.9	633.5	771.8	585.1	872.8	950
서비스 수지	-189.6	-197.7	-166.7	-172	-86.3	-43.7
운수부문(B)	258.1	335.6	447.7	289.4	389.8	370.6
-운수수지	26.7	44.8	80	55.7	93.1	92.6
해운부문(C)	203	274.7	379.6	231.6	313.7	287.5
해운수지	20	38.2	72.3	37	68.3	68.1
운수부문비율(B/A)	51.7	53	58	49.5	44.7	39
해운부문비율(C/B)	78.7	81.9	84.8	80	80.5	77.6

자료: 법무법인 광장, 『해운보증기금 설립방안에 관한 연구』, 한국선주협회, 2012, p. 20.

둘째, 해운산업은 국가의 안보산업이며 사회간접자본이다. 선박은 유사시에는 군수품 및 병력 수송 등 국방 기능을 담당할 수 있는 안보와 직결될 수 있어 해운업과 조선업은 역사적으로 뿐만 아니라 현실적으로도 국가 안보의 한 축으로 인식되고 있다. 정부에서도 국가 안보를 위하여 국가필수국제선박을 일정 수준 유지하고 있다. 그러나 국가필수선박의 지정은 국내 해운기업이 보유한 선박을 대상으로 하기 때문에 국적선이 감소하는

경우 이를 유지할 수 없다. 따라서 국내 해운업체의 보유 선박을 일정 수 이상 유지하여야 하는 것 자체가 국가 안보를 지키는 조치 중의 하나이다. 또한 국내로 도입되는 원유, 천연가스 및 석탄 운송의 전량을 해상 운송을 통하여 이루어지고 있다. 해상 운송 수단의 감소가 오거나주요 에너지원의 운송을 외국 업체에 의존할 경우, 유사시 안정적인 에너지의 확보가 위협 받을 가능성도 배제할 수 없다.

셋째, 해운은 대규모 장치 산업으로 선박을 확보하는데 많은 자본이 소요되고 대규모 투자가 필요한 자본 집약적인 산업이다. 또한, 해운시황의 변동에 따라 운임과 용선료뿐만 아니라, 선박 가격도 큰 폭으로 변동하기 때문에 투자 리스크가 큰 산업이며 타 사업에 비하여 투자자본의 회수기간이 길다. 따라서 순수한 민간자본에 의한 운영에만 맡겨서는 안 되고, 정부 재정에 의한 지원이 필수적인 산업이다.

2) 해운산업에서 금융역할

(1) 선박 금융의 의의와 역할

선박금융이란 선박의 건조, 매매, 임대차 등 선박거래를 위해 금융기관이 조선소와 선사에 금융서비스를 제공하는 것을 말한다. 해상운송은 선박이라는 수단을 통해 서비스를 창출하는 장치 서비스이기 때문에 선박금융에 따라 가격, 적시성, 속도, 운항 빈도와 같은 요인이 변화하며 서비스 품질에 크게 영향을 미치게 된다.

선사가 운항에 필요한 선박을 확보하는 방법은 구매를 통해 자사선을 확보하는 방법과 용선을 통해 일정 기간 임대받은 선박을 운용하는 2가지 방법이 있다. 자사선의 경우 용선료를 지급하지 않아 고정적으로 지출하는 비용이 상대적으로 낮지만 구입을 위해 큰 규모의 자금이 필요하고 이 때문에 기업의 부채가 매우 증가하게 된다. 용선의 경우 부채가 증가하지는

않지만 고정적인 비용인 용선료가 발생해 각 방법 모두 장단점이 존재한다. 해운기업은 시황에 따라 적절하게 선대를 운용해야 기업의 목표를 달성할 수 있다.¹²⁾

자사선 취득을 위한 방법으로 소유권취득조건부나용선, 선박건조, 중고선 매입 이렇게 3가지 방법이 존재하는데 소유권취득조건부나용선의 경우 금융리스 부채로 볼 수 있으며 선박건조, 중고선 매입의 경우 계약에 따라 장기차입금계정이나 장기미지급금 계정에 속하게 된다. 3가지 방법 모두 부채에 의한 자본조달이라는 것을 알 수 있다.¹³⁾

앞에서 언급했듯이 해운기업에 있어 선박은 가장 중요한 자산이며 이 때문에 부채비율에 있어 많은 어려움을 겪고 있다. 선박의 경우 보통 7~10년 정도의 일정 기간 대금을 지급하는 형식의 현금흐름이 발생하는데 이를 장기미지급금으로 표시하고 있다. 이는 일반기업의 회계기준에서는 없는 계정으로 해운기업만의 특징으로 볼 수 있으며 이를 통해 장기 미지급과 선박의 취득 자금의 조달 관계를 알아 볼 수 있다.¹⁴⁾

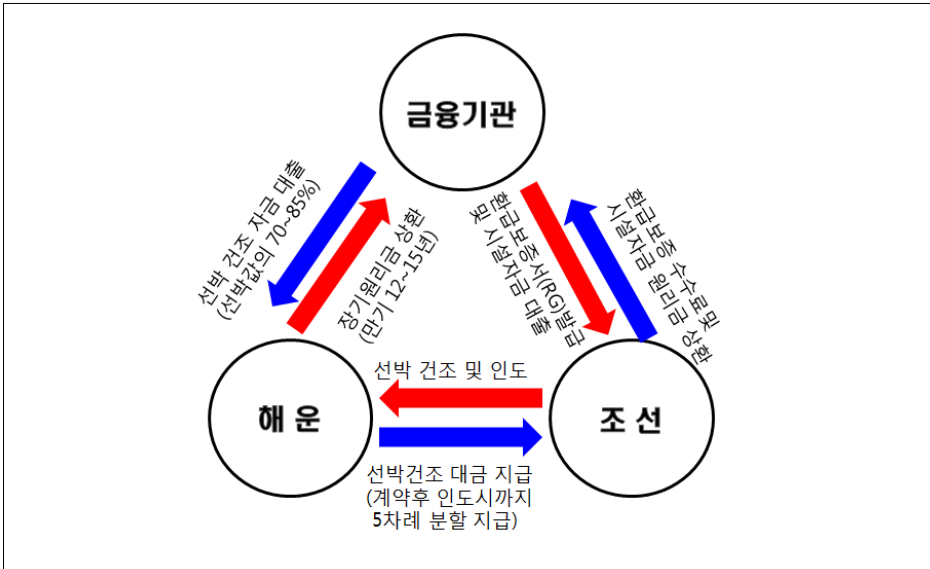
선박금융은 이해 당사자인 선주, 조선, 금융기관이 서로 연결되어 선주는 선박확보에 필요한 자금을 금융기관 등으로부터 조달하고 이를 다시 선박을 건조하는 조선소에 선박대금으로 통상 5차례에 걸쳐 지급하고 있다. 그러면서 선주는 조선소에 선수금으로 지급한 금액에 대해 선박이 제대로 인수되지 못할 것에 대비해 조선소에 선수금환급보증(Refund Guarantee : RG)을 요구하는데 이 때 통상 금융기관이 이에 대한 보증을 제공하고 있다. 조선소는 금융기관이나 자본시장으로부터 시설투자에 소요되는 자금을 조달하고 있다.¹⁵⁾

12) 전태현, 「선박취득을 위한 한국 해운기업의 자금조달 행태 결정요인 분석」, 한국해양대학교 석사학위논문, 2013, p.10.

13) 전태현, 상계서, p.10.

14) 전태현, 상계서, p.11.

15) 이기환 외, 『선박금융원론』, 두남, 2012, p.21.



| 그림 2-1 | 신용보증제도 출현 및 감독기구

해운 산업에서의 금융은 해운 서비스를 영위하고 경쟁력을 확보하기 위해 선단을 구성하는데 한 부분으로서 작용하며 선박 구매 또는 임차 과정에서 자본 집약적인 성격으로 금융기관의 직접적인 참여가 요구된다는데 그 역할이 있다.

선박금융은 해운에서 일반적으로 다음과 같은 의미를 가진다.

첫째, 선박금융은 한 국가의 해운산업 경쟁력의 원천이 된다. 해운산업은 생산수단인 선박과 노동력인 선원의 노동에 의해 서비스를 제공하는 업종이다. 따라서 일반적인 해운기업의 대외경쟁력은 선박과 선원노동의 저렴한 확보에서 비롯된다. 즉 해운기업이 경쟁력 있는 해운서비스를 제공하기 위해서는 성능 좋은 선박을 저렴하게 확보하고 값싸고 우수한 선원을 고용하는 것이다. 그런데 해운기업의 원가를 구성하는 개별항목을 살펴보면 선박확보에 소요되는 비용 즉 자본비가 경쟁력의 주요 관건이 되고 있다.

일반적으로 해운기업의 원가는 자본비, 선비, 운항비, 일반관리비 및

영업외비용으로 구성되지만, 선주의 국적에 따라 차이가 발생하는 국내비용(National Cost)과 그렇지 않은 국제비용(International Cost)으로 구분할 수 있다.¹⁶⁾ 즉 수리비, 항비, 선용품비, 보험료, 연료비 등은 국제비용이며, 자본비, 선원비, 유지보수비 등은 국내비용이다. 따라서 해운기업의 경쟁력은 선주의 국적에 관계없이 조건이 동일한 국제비용은 문제가 되지 않고, 단지 국가에 따라 조건이 다른 국내비용에서만 차이가 발생한다. 국내비용 중에서도 선원비는 자본비를 제외한 해운원가에서 차지하는 비중이 5% 수준으로 높지 않을 뿐만 아니라 저렴한 인건비의 외국인선원을 고용할 수 있는 현재로서는 외국과의 경쟁력도 별다른 차이가 없다고 볼 수 있다. 그러나 자본비는 국가별로 선박확보금융제도, 조세제도, 감가상각제도에 따라 여전히 큰 차이가 발생하는 부분으로 경쟁력 차이의 원천이 되고 있다.

따라서 해운기업의 경쟁력은 선박 확보 시 조달하는 선박금융과 선박 도입시의 적용받는 세금제도에 따라 크게 좌우된다. 이 중에서 선박금융은 해운기업의 국가 간 경쟁력을 결정하는 주요 요인이 된다. 선박의 운항원가 중 자본비가 차지하는 비중이 매우 높기 때문에 경쟁력 향상을 위해서는 자본비가 저렴한 선박을 확보해야 하는데, 선박의 자본비는 선박의 가격과 선박금융의 조건에 의해 결정된다. 특히 같은 가격에 선박을 확보하는 경우에는 용자비율, 상환기간, 이자율 등 조달하는 선박금융의 조건에 따라 자본비 부담이 크게 달라진다. 그러므로 유리한 조건의 선박금융을 어떻게 조달할 것인가가 해운기업 경영에서 매우 중요한 비중을 차지하는데 바로 이 점이 선박금융이 중요한 첫 번째 이유이다.

둘째, 선박금융은 해운기업 자본조달의 원천이다. 일반적으로 기업의 자금조달은 자기자본에 의한 경우와 사채의 발행 혹은 차입금 등의 방법으

16) Sturme, *British Shipping and World Competition*, London, The Athlone Press, 1962, pp. 266~274 ; 오학균, 「한국해운의 국제경쟁력과 선박금융제도」, 한국해양대학교 박사학위논문, 2000, p. 1.에서 재인용.

로 이루어진다. 해운기업의 자금은 운영자금과 시설자금으로 크게 구분할 수 있다. 이 중 시설자금은 선박건조, 컨테이너 터미널 확보 등 대규모 자본이 필요한 사업으로 차입으로 자금을 확보하는 경우가 많다. 실제로 선주가 선박확보를 위해 자금을 동원할 때 자체자금은 선가의 15~30%만 있으면 가능한 것으로 알려져 있다.

그리고 해운산업은 역사적으로 볼 때 호황의 기간은 짧은 반면 불황은 장기간 계속되는 특징을 지니고 있기 때문에 일반 투자자들에게는 매력이 적은 편이며 기업의 내부유보도 충실히 하기 어렵다. 즉 해운산업은 그 동안 위험도가 높았기 때문에 금융제공이 기피되어 왔다. 범선시대에는 금융방식이 없었고, 모험대차와 공동투자 등의 특이한 방식으로 자금 조달이 행하여졌고, 기선시대에 들어가서도 해운시황은 변동하기 쉽고 수익은 안정적이지 못하며, 선박 자체가 담보조건으로 선취득권(Liens) 등이 인정되어 금융상품으로 발달하는 데는 장애가 많았다.

따라서 정책상 필요에서 금융상 지원조치가 상당히 강구되어 왔다. 결과적으로 해운기업이 선박을 확보하는데 전적으로 자기자본에 의존하는 경우는 극히 드물고 대부분 어떤 형태로든 외부로부터 선박확보자금 즉 선박금융을 조달하게 마련이다. 따라서 선박금융이 발달한 국가일수록 해운기업의 자본조달이 원활하여 대외경쟁력도 높을 수밖에 없다.

셋째, 선박금융은 해운기업경영에서 절대적 비중을 차지하는 자본운용을 결정한다. 해운산업은 전통적으로 대단위 자본이 소요되는 자본집약산업으로 경영에서 차지하는 자본의 비중이 타 산업에 비해 높은 편이다. 특히 해운기업의 경영에서는 선박, 터미널, 컨테이너박스, 국내외영업망 등을 확보하기 위해서 거액의 자본을 투입해야 하기 때문에 자본의 중요성이 매우 높다. 따라서 유리한 조건의 자본을 확보하여 자본운용을 원활히 할 수 있는 선박금융을 확보하는 것이 경영성과를 제고하는 지름길이다. 즉 저렴한 자본을 확보하기 위해서는 금융제도를 활용해야 하는데 이 때 어떤 금

용제도를 어떻게 활용할 수 있는가가 해운기업의 경쟁력을 결정한다. 자본 비용이 낮은 금융을 제공할 수 있는 금융제도는 경쟁력이 있다고 할 수 있다. 자본의 국제경쟁력은 자본비용(Cost of Capital)의 비교로 평가되기 때문이다. 자본비용이란 기업이 자본을 조달하여 사용하는 대가로 지급하는 비용을 말한다. 일반적으로 자본비용의 상승은 투자위축, 제품가격 인상 압력 등을 초래하여 기업의 경쟁력을 떨어뜨리는데 우리나라의 경우 국제수준보다 높은 자본비용이 기업의 대외경쟁력을 약화시킨다는 한 요인으로 자주 지적되고 있다. 특히 LNG선(160,000CBM) 1척을 건조하는데 미화 2억 달러 이상의 대규모 자본을 투자해야 하는 선박운항사업에서 자본비용이 높으면 그만큼 국제가격경쟁력을 약화시킨다.

넷째, 선박금융은 국제수지 개선에 기여한다. 선박건조는 대단위 자본이 소요되기에 국제수지에 미치는 영향이 크다. 우리나라의 경우 선박류 및 해상구조물 분야의 무역수지는 매년 흑자를 나타내고 있다. 또한, 선박금융은 수출상품의 가격경쟁력을 높인다. 발달한 선박금융에 의해 확보된 선박을 운영하는 해운기업의 운임은 그렇지 못한 선사의 운임에 비해 저렴할 수밖에 없다. 그리고 이러한 저렴한 운임은 상품의 원가에 반영되는 물류비의 절감을 가져와 대외적으로 수출상품의 가격경쟁력을 높이는 결과를 가져온다.

결론적으로 선박금융제도는 한 국가 해운산업의 경쟁력 원천이 될 뿐만 아니라 해운기업의 자금원이 되고 있다. 또한 선박금융은 국제수지를 개선하고 수출상품의 대외경쟁력을 강화하는 역할을 한다. 따라서 해운산업과 수출산업을 발전시키기 위해서는 이러한 해운기업의 자본비용을 줄일 수 있도록 제도적으로 발전된 선박금융이 반드시 필요하다. 특히 국제금융시장에서 정책금융성격이 강한 선박금융의 발전은 정책의지에 따라 그 내용과 수준이 달라지기에 정부의 역할이 무엇보다도 중요한 부분이다.

(2) 선박금융의 특성

선박금융은 해운기업이 선박 확보를 위해 조달하는 금융으로 간단히 정의할 수 있으나, 선박금융은 일반적으로 다른 금융에 비해 다음과 같은 특성을 가진다.

첫째, 선박금융은 대규모의 자본집적(Capital Intensity)을 필요로 한다. 2011년 기준 LNG선박(16만m³) 신조선 가격은 2억 달러에 달하고, 8,800TEU 급 컨테이너 신조선 가격은 9,250만 달러에 달한다(Clarkson, 2011년 기준). 최근에 신조선 가격이 매우 하락했음에도 불구하고 선박건조가격은 여전히 매우 높다. 따라서 해운기업은 선박확보를 위해 대단위의 차입자본에 의존한다.

둘째, 선박금융은 국제금융의 성격이 강하다. 선박금융은 국가 간 대규모 자금이동이 흔히 발생하며 국내외의 금융기관들이 거래에 공동으로 참여하는 전형적인 국제금융거래의 형태를 취하고 있다. 이에 따라 선박금융 거래는 전 세계적으로 자금이동이 자유롭고 금융기관들의 서비스 활동에 별다른 제약이 없이 활발하게 이루어진다.

셋째, 선박금융은 해당 선박을 담보로 제공한 후 그 선박이 창출하는 경제적인 이익으로 원리금을 상환하는 프로젝트파이낸스의 일종이며, 본선 담보가 제공된다는 점에서 자산담보부 금융이고, 또한 실선주 등의 지급보증에 제공되는 기업재무의 성격이 종합된 금융이다.

넷째, 선박금융은 정책금융 성격이 강하다. 전통적으로 선진국에서는 조선산업과 해운산업의 경제적 중요성을 고려하여 보조금을 지급하거나 금융 및 세제상의 혜택을 주어 왔다. 오늘날에도 각국에서는 더욱 유리한 선박금융자금을 공급함으로써 선대의 확장과 선박관련 기술개발은 물론 국제수지의 개선이나 소득증대, 고용창출 등 경제적 효과를 극대화하려고 노력하고 있다.

다섯째, 선박금융은 자본구조와 정보가 제한적이다. 해운선박시장에는 공기업도 일부 있고, 단일목적에 위해 운영하는 1선박 1회사도 있고, 이름 뿐인 회사도 포함되어 있어 전통적인 평가방법으로 신용이나 투자분석을 수행하는데 어려움이 많다. 즉 선박금융은 위험과 수익을 평가하는데 일반 금융에 비해 어려움이 많다.

여섯째, 선박금융은 자본이용자와 자본 대부자 사이에 시간상의 모순이 존재한다. 일반적으로 선박금융은 장기자본거래로서의 특징들을 갖고 있다. 선박금융은 선박 건조용 원자재의 구입에서 완성된 선박대금의 지급까지 소요되는 장기성 자금을 공급함에 따라 전체 금융기간이 보통 10년 이상이 소요된다. 그리고 선박의 유효기간에 맞춰 자본을 안정적으로 운영하고 수익성을 제고하기 위해서는 20년 이상 장기간의 대부가 요구된다. 그러나 자본투자자나 대부자는 장기간 자본을 대부할 경우에 그 기간 다른 곳의 투자기회를 상실할 뿐만 아니라 수익성에 대한 완전한 확신도 어렵다.

일곱째, 선박금융시장은 불안정시장이다. 선박시장 특히 건화물시장은 불안정성이 매우 높고 주기적인 위험이 있다. 반면 금융업자는 주기적이고 안정적인 시장에 투자하고 경영에 참가하는 것을 선호한다. 따라서 선박금융은 투자가나 대부자에게 특별한 유연성을 요구한다.

여덟째, 선박금융은 대체로 미 달러화를 결제통화로 하고 있다. 이는 선박의 운항수입이 대부분 미 달러화이어서 중장기성 자금 조달에 수반되는 환위험을 회피하기 위하여 선주나 금융기관 모두 미 달러화를 선호하기 때문이다.

아홉째, 선박금융에 있어 준거법은 대부분 영국법에 따르고 있다. 아울러 선박건조자와 선주사이에 체결되는 선박건조계약도 영국법을 준거법으로 하는 경우가 대부분이다. 이는 일차적으로 영국법이 세계 해운시장에서 주도권을 행사해 왔고, 선박에 대한 부보나 금융제공이 상당부분 런던금융시장을 통하여 이루어지고 있기 때문이다.

3) 국내 해운 현황과 금융의 한계

(1) 국내 해운 현황 및 선박 금융 현황

우리나라의 2012년 외항상선대는 3,729만G/T로 전년도의 3,216만G/T에 비해 15.9% 증가했다. 2003년 이후 선박 확보가 활발하게 이루어진 결과, 2007년말 국적외항상선대는 1,700만G/T를 넘어서고 2008년에는 2,000만G/T, 2011년에는 3,200만G/T를 돌파하였다.

국내 선복량 증가 추세를 시기별로 살펴보면, 2000년 이후 연평균 8%, 2004년 이후에는 13.5%로 증가했다. 세계 선복량 증가율이 연평균 5.3%인 점을 고려하면 2000년 이후 연평균 8%씩 증가한 국내 선복량 증가추세는 빠르다고 할 수 있다. 특히 해운시장 호황기인 2004년 이후 국내 선복량 증가율은 연평균 13.5%씩 증가하여 같은 기간 세계 선복량 증가율 7.1%의 약 2배를 기록했다.

최근 국내 선사의 선복량 증가는 2003년 이후 수출입은행의 선박금융 지원과 선박투자회사제도의 활성화, 그리고 해운시황 호전에 따른 선사의 경영 개선에 따른 것으로 분석된다.

| 표 2-2 | 국적 외항상선대 추이

단위 : 천 GT

구분	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12
국적선(척)	420	491	546	612	718	828	861	933	972	1,034
외항상선대	11,174	12,611	13,455	14,269	17,850	21,378	23,737	27,839	321,163	372,926

자료 : 해양수산부, 한국선주협회

우리나라의 실질 지배 선대는 2012년초 기준으로 총 1,236척, 5,618만 DWT로 지난해에 이어 세계 5위를 유지하고 있다. 이는 지배선대 기준으로 세계시장 점유율 4.04% 수준이다.

| 표 2-3 | 세계 주요국 지배선대 현황(2012년초)

순위	국가명	지배선대			외국선 비중(%)	WMS (국가별)
		국적선	외국적선	계		
1	그리스	64,921	159,130	224,051	71.02	16.10
2	일본	20,453	197,210	217,663	90.60	15.64
3	독일	17,296	108,331	125,627	86.23	9.03
4	중국	51,716	72,285	124,001	58.29	8.91
5	한국	17,102	39,083	56,185	69.56	4.04
6	미국	7,162	47,460	54,622	86.89	3.92
7	대만	28,884	16,601	45,485	36.50	3.27
8	노르웨이	15,772	27,328	43,100	63.41	3.10
9	덴마크	13,463	26,528	39,991	66.33	2.87
10	중국령 타이베이	4,077	34,968	39,045	89.56	2.81
10개국 계		240,846	728,924	969,770	75.16	69.68
전세계 합계		396,520	995,271	1,391,791	71.51	100.00

주 : 2012년 1월 기준, 1,000G/T 이상 상선대

자료: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2012.

국내 선박금융은 선대 규모와 역사에 비추어 볼 때 낙후되어 있다는 평가가 지배적이다. 먼저 그 변천 과정을 살펴보면 1976년 선박금융 전담 지원을 목적으로 한 한국수출입은행의 설립이 시초라 하겠다. 이후 해운산업 육성법을 제도적으로 마련하여 해운업, 조선업 및 관련 기반산업의 육성을 위해 선박건조에 필요한 자금을 지원하고 국내 조선소에서 선박을 건조하는 계획 조선 제도를 운용하기 시작하였다. 당시의 국제금리는 8~15%의 수준이었는데 이에 비해 최저수준인 연 8%의 금리를 책정하여 타국에 비해 높은 수준의 경쟁력을 유지하는 한편, 선박금융 지원의 증가에 따라 외국 은행의 지급보증을 담보로 하는 채권보전장치를 확보하였다. 한국수

출입은행은 1977년 한해 동안 1,152억 원의 연불 수출자금을 지원하였으며, 연불 수출자금 집행액 중 선박에 대한 지원 비중은 1976~79년에는 70.8%, 1980~89년에는 79.8%, 동기간 국내 조선소의 선박수출금액의 42.7%에 해당하는 수준이었다.

세계 조선업은 1970년대 후반부터 장기적인 불황기에 직면하게 되었고, 이 시기에 유럽과 일본 등 기존의 조선 강국들의 여러 조선소가 연쇄적인 부도를 맞거나 혹은 설비 및 투자 축소를 통해 자구책을 마련하게 되었다. 반면 우리나라는 같은 시기에 한국수출입은행을 통한 집중적이고 효과적인 선박수출 지원정책에 힘입어 1980년대 말까지 약 25%의 신장률을 기록하며 한국의 조선업이 크게 발전하는 계기가 되었다. 1990년대 이후, 국제금리는 6~8% 수준으로 하락했음에도 불구하고 연불수출금융은 8%의 고정금리를 지속적으로 유지하면서 이에 대한 국제적 경쟁력이 다소 감소하는 경향이 나타나기 시작하였다. 하지만 그때까지 한국 조선업은 높은 발주량과 기자재의 국산화, 선박건조기술의 향상 및 건조규모의 증가 등을 통해 충분한 내실을 다져왔고, 이를 바탕으로 조선업의 자체 경쟁력은 증가하여 한국수출입은행의 대출액 중 선박수출자금이 차지하는 비중은 70% 이상이던 수치가 20%대로 대폭 감소한 상황이었다. 이에 한국 수출입은행은 기존의 주요 고객이었던 선진국 선주 중심의 지원에서 미개척 분야였던 개발도상국 선주의 선박 발주에 대한 지원에 적극적으로 참여하게 되었다. 국제금리의 하락으로 선진국의 선주들은 자기신용을 바탕으로 한국수출입은행보다 더 나은 조건의 선박금융을 확보할 수 있었으며, 상대적으로 자금 조달이 어려웠던 개발도상국 선주에 대한 지원을 확대하게 되었는데, 이는 결과적으로 한국 조선업계의 고객 범위가 선진국 선주 중심에서 벗어나 세계적인 수준으로 확장되게 된 계기가 되었다.

그러나 1990년대 이후 6% 내외의 국제적 저금리 추세에도 불구하고 선박에 대한 지원금리가 경제개발협력기구(OECD) 기준금리인 연 8%로 고

정되어 있던 부분은, 오히려 선박금융의 경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용하게 되었다. 이에 한국, 일본 등 선박 수출국의 적극적인 의견 개진으로 OECD 기준금리가 국제 금융시장 금리에 연동되는 상업참고금리(CIRR, 표시통화 국가의 국제 수익률에 1% 포인트를 가산한 금리)로 바뀌게 되었고 이를 비롯한 다양한 방법으로서의 상업금융기관의 경쟁력 있는 신상품 개발 필요성이 대두되었다.

2002년, 한국수출입은행은 세계 일류수준의 선박 건조 능력과 시장 환경에 맞는 선박금융을 결합하기 위해서 선박 운용에 따른 수입을 주된 채권보전장치로 하는 선진 금융기법인 Structure Finance 선박금융을 개발하게 되었다.

이전까지의 연불수출자금의 약속어음을 담보로 조선사에게 통상 1%의 수수료를 징수해서 높은 금융비용을 발생시켰다면, Structure Finance 선박금융은 선박 운용에 따른 수입 또는 용선료를 주요 채권보전장치로 하여서 선박 인도 후 최장 12년 동안 선박 구매자금을 선주에게 직접 대출(구매자 신용)하는 방식이었다. 이후 Structure Finance 선박금융을 바탕으로 조선업계는 최고의 건조경쟁력과 수출입은행의 금융경쟁력을 바탕으로 2003년 이후 선박수주량, 수주잔량, 고부가가치선 수주분야에서 명실상부 세계 1위의 조선강국으로 발돋움하였다.¹⁷⁾

17) 이정화, 「선박펀드 활성화를 위한 선박금융제도 개선에 관한 연구」, 성균관대 석사학위논문, 2011, pp.59-61.

| 표 2-4 | 국제금리 수준과 수출입은행 선박금융제도의 변천

구분		1990년 이전	1991~2001년	2002년 이후
금리	국제금리 TB 5년+1%	8~15%	6~8%	6% 내외
	OECD 금리 (적용금리)	연 8%	연 8%	CIRR
선박금융지원형태		연불금융1) (공급자신용)2)	연불금융 (공급자신용)	Structure Finance 선박금융 외항선박구매자금 (구매자신용)
선박금융지원대상		선진국 선주중심	개도국 선주중심	선진국 선주중심
채권보전장치		약속어음 (일류은행 보증)	약속어음 (차주국 정부보증)	선박저당권 실선주 지급보증

주 1) 선박 건조 계약금액의 전부 또는 일부가 선박 인도 후 장기간에 걸쳐 분할지급되는 조건의 수출거래를 지원하기 위한 금융으로 일람불 금융과 대비되는 개념임

2) 공급자신용은 선박을 건조하여 수출하는 국내 수출자가 대출금의 차주가 되는 금융이며, 구매자신용방식은 선박을 구매하는 선주 또는 선주의 SPC가 차주가 되는 금융임

자료: 이정화, 「선박펀드 활성화를 위한 선박금융제도 개선에 관한 연구」, 성균관대 석사학위논문, 2011, p. 61.

2008년 기준 국내 선박 금융시장 규모를 추정해 보면 국적선사 발주 기준으로 264억 달러, 조선소 수주 기준으로 785억 달러, 조선소 수주잔량 기준으로는 최대 2,724억 달러의 자금이 필요한 시장으로 파악된다. 한편 금융기관에서 제공하는 차입금(간접금융) 기준으로 국내 은행, 주요 리스사를 통해 제공된 선박금융(BBCHP 구조)의 자산규모가 최소 120억 달러이며 조선소 수주잔량 기준으로 향후 필요로 하는 금액은 최대 2,179억 달러가 최대 규모로 파악된다.¹⁸⁾

18) 임정덕, 『조선산업의 환경변화와 선박금융』, 산업연구원, 2009, p.96.

| 표 2-5 | 조선관련 자금 현황

단위: 억 달러

구분	신조선자금 (A)	중고선자금 (B)	선박확보자금 (C=A+B)	차입금 (D=C×80%)
국적선사발주	200	64	264	211
조선소 수주	595	190	785	618
주선소 수주잔량	2,064	660	2,724	2,179
금융기관 리스금융	-	-	150	120

주 : 중고선 자금은 신조선 자금의 32%, 차입금은 선박확보 자금의 80%로 가정하여 추정
자료: 임정덕 외, 『조선산업의 환경변화와 선박금융』, 산업연구원, 2009, p. 96.

(2) 국내 선박금융 제도¹⁹⁾

가. Structured Finance 선박금융

Structured Finance 선박금융은 2002년 한국수출입은행이 도입한 제도로 기존의 담보 징수 및 지급보증 위주의 금융지원 방식에서 차주사의 신용도를 확인하고 중고선가와 운임의 수준 및 사업성을 분석하여 이를 토대로 개별 프로젝트에 대해 맞춤형 채권보전 방식을 수립하는 선진적 금융기법이다. 이는 거액의 선박구매자금을 조달하는데 있어서 선박의 운용으로 발생할 예상 수입을 채권보전장치로 설정하고, 향후 선박이 창출하는 수익을 이용해 원리금을 상환하는 프로젝트금융의 성격을 가지고, 대출금으로 구입한 자산 자체를 그 담보로 제공하는 자산기반금융의 성격을 가진다. Structured Finance 선박금융제도는 거액의 선박 건조대금의 원활한 지원을 위해 상업금융기관과의 협조유자를 통해 위험도를 적절히 분산시키며, 차주의 대출금리 절감을 위해 신용이 양호한 모기업의 지급 보증을 제공하여

19) 이정화, 상계서, pp. 62~67.

서 또한 기업대출의 성격을 가지는 방식이다.

그리고 건조 및 운항 중 발생할 수 있는 여러 사고에 대한 보험 가입을 의무화하여 선박운용에 의해 일어날 수 있는 부수적 피해에 대해서도 충분한 준비를 하여 사업 전체의 리스크 관리를 시행하는 특징을 가진다.

Structured Finance 선박금융 대상은 국내 조선소가 신규로 건조한 선박을 수입하는 외국의 해운사 혹은 그 특수목적법인(Special Purpose Company; SPC)을 대상으로 하며 대출금액은 계약금액의 80% 범위 이내로 설정된다. 다만 선박의 감리비용 등 기타비용의 80% 내에서는 추가 지원이 가능하다. 대출기간은 선박 인도 후 12년까지이며 연 1회 이상 원금을 정기로 균등 분할하여 상환하는 방식을 취한다. 대출금리는 고정금리 또는 변동금리이고, OECD 수출신용 양해에 따라 국가별 등급에 따른 대외위험수수를 징수하며, 약정수수료, 관리수수료가 별도로 책정된다. 채권보전장치로는 선박운용에 따라 발생하는 수익이 설정되며, 이에 추가로 본선의 담보 및 차주의 각종 권리에 대한 양도, 발행 주식 질권 보험금 청구권 담보 취득, 실선주 지급보증 등의 신용보강장치를 마련하여 리스크 관리를 하게 된다.

본 제도가 시행된 이후 2002년부터 2007년까지 5년간 19개국의 29개 선사에 대해 총 203척, 102억 1,000만 달러의 선박금융을 지원하였고, 시장 환경 변화에도 불구하고 다른 선박금융 모델에 비해 단기간의 급속한 성장을 거두게 되었다. 또한, 그 지원 대상에 있어서도 고부가가치 선박으로 분류되는 VLCC, LNG선, 8,000 TEU급 이상 컨테이너선, Ro-pax선 및 드릴쉽 등의 큰 규모를 갖고 있거나 높은 기술력을 요하는 선박에 대한 지원이 전체 지원실적의 60% 이상을 차지하는 등 한국의 조선업의 호황을 가속화, 지속화함과 동시에 기술적 발전에도 이바지하게 되었다.

나. 외항선박구매제도

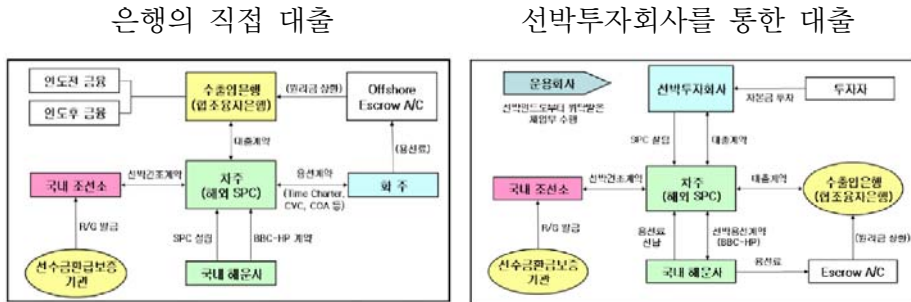
외항선박구매제도는 Structured Finance 선박금융 제도의 국적 선사 역

차별 등의 이유로 2003년 1월 도입하였다. 제도의 취지에 따라 수출입은행의 외항선박 구매자금 지원 대상은 한국 내 조선소에서 신규로 건조하고 화물운송을 목적으로 하는 외항 선박으로 한정되었고, 이에 따라 내항선박, 중고선박 및 외국 조선소에서 건조된 선박의 경우에는 지원 대상에서 제외되었다. 국내 해운사가 차주가 되는 경우에는 ‘해외사업자금’, 해외에 설립된 SPC가 차주가 되는 경우에는 ‘외국 법인에 대한 사업자금대출’ 형태로 지원된다. 동 제도를 통해 시행 첫 3년 동안 총 36척, 13억 1,600만 불의 금융지원이 이루어졌다.

2012년부터는 신조선박 발주보다는 주로 중고선박 구매를 통해 선대를 확보하는 중소·중견 선사를 지원하고자 중고선박 구매자금 대출을 시행하고 있다. 중고선박 구매 지원 대상은 국내 중소·중견 선사 또는 그 SPC가 구매하는 중고선박으로 차주가 국내 중소·중견 선사인 경우 국내 조선소에서 건조된 선령 15년 이내의 선박이 되고, SPC가 차주가 되는 경우 외국 조선소에서 건조된 선령 10년 이상 15년 이내의 선박을 대상으로 한다. 지원 규모는 구매계약금액의 70% 이내이며 대출기간은 12년으로 신규선박 구매자금과 유사한 조건이다.²⁰⁾

선박투자회사제도는 정부의 국적선박 보유 증대를 통한 조선, 해운산업의 육성 및 시중부동자금의 산업자본화를 목적으로 2002년 선박투자회사법을 제정하여 도입한 것이다. 제도 도입 초기 선박투자회사제도를 이용한 실적이 전무하여 선박투자회사제도의 조기 정착 및 공신력 제고를 위해 한국수출입은행의 자금 지원으로 선박 투자회사제도를 이용한 외항선박 구매자금을 지원하였고, 2004년 최초 도입 이후 2010년까지 총 112개의 선박펀드(159척, 6조 8,000억 원)가 국토해양부에서 인가되어 국적 선대 확보와 해운산업 경쟁력 강화에 크게 기여하였다고 평가되고 있다.

20) 한국수출입은행 홈페이지(http://www.koreaexim.go.kr/kr/work/banking/overseas/overs_05.jsp)



자료: 김영재, 「한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구」, 연세대학교 석사학위논문, 2007, p. 39.

| 그림 2-2 | 외항선박 구매자금 거래 구조도

다. 선박투자회사제도

선박투자회사제도는 첫 선박펀드 출시 이후 4년여 동안 안정적인 운영으로 자본시장의 선박투자에 대한 이해도를 성숙시킴과 동시에 매우 인상적인 정착을 하게 되었다. 한국 국적선대는 2003년 420척(1,100만 GT)에서 2007년 말 720척으로 증가하였는데, 이 기간 선박투자회사제도로 확보된 선박 90척 중 국적 선사의 선박은 74척으로 동기간 증가한 국적 선박 기준 24.6%에 달하는 수준이었다. 또한, 도입 초기 대형선사 위주의 참여가 2006년 이후 중소형 선사까지 참여하며 2004년 17개, 2005년 17개, 2006년 15개, 2007년 13개 펀드가 만들어지는 등 매우 활동적인 모습을 보여주었다.

(3) 국내 선박 금융의 한계점

최근 세계 경제 침체와 함께 선박 금융시장도 축소되어 선사들의 어려움을 가중시키고 있다. 세계 선박 금융시장의 현재 상황을 살펴보면 먼저 신디케이트 시장이 감소하고 있다. 시장 참여자인 선사와 금융기관 간의 신뢰가 부족하고 노르웨이 시장 등에서 나타난 선박펀드의 실패사례에 대해 은행의 클럽 딜이나 은행 단독의 쌍무대출이 늘어나고 있으며, 금융기

관의 안전성 추구로 인해 거래에 대한 통제기능이 강화되어 각종 수수료 부과가 증가하고 거래규모가 축소되는 현상이 나타나고 있다.

둘째로 신용과 위험평가가 강화되었다. 핵심 고객에게 대출이 집중되면서 신규 거래처에 대한 개발 의지가 감소되고, 금융제공의 부익부 빈익 빈현상이 발생하고 있다. 이러한 쏠림현상은 금융조건의 강화, 레버리지 비율 축소 및 엄격한 계약조항, 장기금융 기피로 인한 보유기간 축소, 상사금융(Corporate Financing)과 같은 비상환금융에 대한 저항감이 커지고 있다는 것이다.

셋째로 신조선박금융에 대한 선호도가 낮아졌다. 지난 리먼브라더스 사태로 인한 금융위기 발생 이후에 금융기관들이 리스크 노출을 꺼리게 되면서 건조 중인 선박에 대한 자금인출 거부현상이 발생하고 있다.

넷째 펀드비용이 상승하고 있다. 해운선사의 이익이 줄어들면서 반대로 금융기관은 수익보전을 위해 위탁수수료를 증가시키고 있는 추세다. 뿐만 아니라, 은행합병에 따른 대형 프로젝트 파이낸싱이 증가하면서 오히려 마진율이 종전 수준에서 더 높이려는 추세가 나타나고 있다. 이러한 고수익에 대한 추구는 필연적으로 리스크의 증가를 의미한다.

이러한 국제 선박금융 환경 변화는 한국 금융기관도 예외 없이 영향을 미쳐 선박금융에 대하여 매우 소극적인 자세를 취하고 있다. 금융의 재무 건전성을 이유로 해운리스크에 대하여 적극적으로 인수하기를 꺼리고 있으며 선박 펀드 또한 3억 원 미만의 투자에 대한 비과세 기준이 5% 과세로 바뀌면서 인센티브가 많이 줄어들었다.²¹⁾

선박가치 하락으로 담보 여력은 줄어든 반면 운임하락으로 인해 현금 유동성에 위기를 겪으면서 국내 선사는 신조선에 대한 투자에 더욱 어려움이 있다. 2008년 금융위기 이후 국내 금융권의 국내 선사에 대한 대출규모

21) 이정화, 상계서, pp. 68~69.

가 크게 감소했는데, 국내 금융조달 비중이 2007년 78%에서 2010년에는 40%로 급감했다.²²⁾ 더욱이 2005년부터의 해운 호황기에 용선을 통하여 선대를 증가시키고 이를 다시 대선하며 T/C chain을 늘린 결과 3~7단계에 걸친 연쇄적인 용선료 지급불능과 소송 등이 급증하게 되었다.

정부는 2009년 해운업 경쟁력 강화방안을 발표하였고, 동년 7월 15일 구조조정기금을 활용한 ‘캠코 글로벌 1~17호 선박투자회사’의 인가를 공표하였다. 한국자산관리공사가 설립한 캠코선박운용은 총 4,800억 원의 규모로, 17척의 선박에 대해 40%인 1900억 원은 구조조정기금에서 출자하였고 20%는 외환은행과 하나은행의 대출로, 나머지 40%인 1,900억 원은 해운기업이 이행보증의 방식으로 참여하도록 하였다. 캠코 선박펀드는 2011년 5월 기준 선박 27척을 매입하였다. 해운 불황이 시작된 2009년 이후 인가된 선박 펀드는 총 42개이나 이중 캠코가 27개, 3개는 해경합정으로 순수 민간 자본 펀드는 12개로 축소된 상황이며 이중 2개는 중고선 펀드이다. 캠코 펀드는 나용선 방식으로 운영되며 매입가로 다시 해운사에 매각할 수 있는 조건으로 운영되기 때문에 금융위기로 국적선박이 해외에 헐값으로 매각되는 것을 방지하는데 크게 기여를 한 것으로 평가된다. 그러나 펀드 역시 부실화를 피하기 위해 대형 선사 중심의 구조조정을 할 수밖에 없는 한계를 가지고 있으며, 장기 불황으로 인해 그 역할이 지속되기 어려운 실정이다.²³⁾

달러화 조달의 근본적인 취약성으로 인해 선박 건조 및 운영이 국내에서 일어남에도 불구하고 지원은 주로 외국계 금융기관에 의해 주도되고 있다. 그러나 현재 국유화 지원을 받은 미국, 영국, 독일 등 선진국 금융기관들이 각국의 정부로부터 은행의 해외여신 활동을 줄이고 자국내 여신 활동

22) 현용석, 「국내 선박금융 동향과 발전과제」, KMI 해운정책연구실 워크숍 발표자료, 한국해양수산개발원, 2011.

23) 이정화, 상계서, pp. 71~72.

에 집중할 것으로 요청받음으로써 2009년 De-globalization이 크게 이슈화되었다.²⁴⁾ 이러한 외부 환경적 변화는 국내 선사의 자금 조달시 가산금리 형태로 비용에 전가되며 이는 운임경쟁력을 약화시키는 큰 요인 중 하나로 지적되고 있다.

표 2-6 | 해운기업의 금융조건에 따른 금리 및 운임 차이 비교

구분	국적선사 (A 선사)	외국선사 (Maersk)	외국선사 (MOL/NYK)
신용등급	BBB	AAA	AA
국가신인도	대한민국	덴마크	일본
계약선가(천 달러)	200,000	200,000	200,000
수송계약(년)	20	20	20
가산금리	120bp	65bp	73bp
1일	45.5	43.4	43.7
연간	16,597	15,845	15,953
20년	331,946	316,900	319,068
운임(US\$/mbtu)	0.5320	0.5079	0.5113

자료 : 황진희, 「최근 해운시장 이슈와 대응」, 『2012 KMI 해운시황과 이슈 세미나』 발표 자료, 한국해양수산개발원, 2012. 6.

24) 임정덕 외, 상계서, p. 117.

2. 해운보증기금에 대한 시장의 요구와 주요 기능

1) 해운보증기금에 대한 시장의 요구

(1) 해운 금융 환경의 변화와 선사 자금 조달의 한계

최근 선박 금융을 둘러싼 환경은 우호적이지 않다. 특히 해운 금융의 대부분을 차지하고 있는 은행권 대출 시장이 급격히 축소된 점은 시사하는 바가 크다. 전통적인 신디케이트 론의 감소를 대체할 수 있는 해운 금융이 부재한 가운데 은행의 자산 건전성 강화, 신용 및 리스크 대출 심사 기준 강화되면서 신조선 발주 및 중고선 거래가 급격히 감소하게 되었다.

2008년 리먼 브라더스 파산을 계기로 은행의 위험 자산 인수 규모에 제한을 두어야 한다는 공감대가 형성되었다. 이에 따라 2013년부터 단계적으로 바젤 III가 도입되면서 향후 은행권의 선박 대출은 증가하기 어려울 것으로 보이며 심사 기준은 더욱 엄격해질 것으로 예상된다. 바젤 III에서는 개별금융기관의 자본의 질과 수준의 강화, 위기상황시 소진될 수 있는 conservation 버퍼, 반경기순응성 버퍼, 레버리지 비율 등의 새로운 개념을 도입하고, 동시에 바젤 II에서는 간과되었던 다양한 금융 상품 및 거래에 대한 리스크 커버리지를 확대함으로 위기상황시 개별 금융기관의 회복력을 강화하고자 하였다.²⁵⁾

2012년 12월 바젤은행감독위원회가 전 세계 223개 은행을 대상으로 규제영향평가(Quantitative Impact Study : QIS)를 실시한 결과 바젤 III가 적용될 경우 4,926억 유로의 자기자본금 부족이 예상되었다.²⁶⁾ 또한 장·단기 유동성 제한 조치로 인해 위험자산의 지분인수, 유동화 증권 인수 등에 상당

25) 정경채 외, 「바젤 III 도입이 금융기관의 자기자본비율에 미치는 영향」, 『한국경제학보』, 제 19권 제2호, p. 292

26) Basel Committee on Banking Supervision (2013), Basel III Monitorin Report, p.9

한 제한이 있을 것으로 전망된다. 따라서 향후 선박 또는 선사에 대한 은행권의 대출과 투자는 더욱 어려울 전망이다. 최근 연구에서는 바젤 III의 영향으로 경기 역행, 또는 역행이 예상 될 시 증자를 통한 자본 확충보다 부실 대출 정리를 통한 자산 건전성을 도모할 가능성이 높다고 분석하였는데²⁷⁾ 이에 따르면 장기 불황과 단기 호황을 반복하는 선박 금융은 투자 대상으로 선호 되지 않을 것이다.

은행 경영 환경 변화는 선박 펀드, 수출신용기관(Export Credit Agency: ECA)의 선박 금융, 프로젝트 파이낸싱, SF 금융 등과 같은 비 대출 시장에도 영향을 미쳐 자본 조달 비용의 상승을 가져오게 된다. 비록 비 대출 시장이라고 하지만 은행권 자금으로부터 완전히 자유로울 수 없으며, 경기 순행적 성격의 투자를 지향하는 한계로 신용 평가와 위험 관리에 비슷한 기준을 적용할 수밖에 없다는 점, 자금 수요가 높아 수수료, 수익 배분, 높은 이자 등을 요구할 수 있다는 점 등에서 자금 조달에 어려움이 예상된다.

이처럼 해운 기업의 신용 저하로 인한 민간 자본의 조달 한계가 예상되기 때문에 시장에서는 선사의 신용 균형을 통해 민간 자본의 접근성을 높이하고자 해운보증기금의 출범을 요구하는 것이다. 선박금융공사를 통한 직접 대출, 선박 S&P 지원은 형평성 논란, 심사 기준 설정, 경기 순행적 운영 등 해결해야 할 과제가 많고 시간이 걸리는 반면 중소선사를 포함하여 비차별적 혜택이 가능하고 시의성 있게 운영 가능한 제도는 해운보증기금이라는 것이다.²⁸⁾

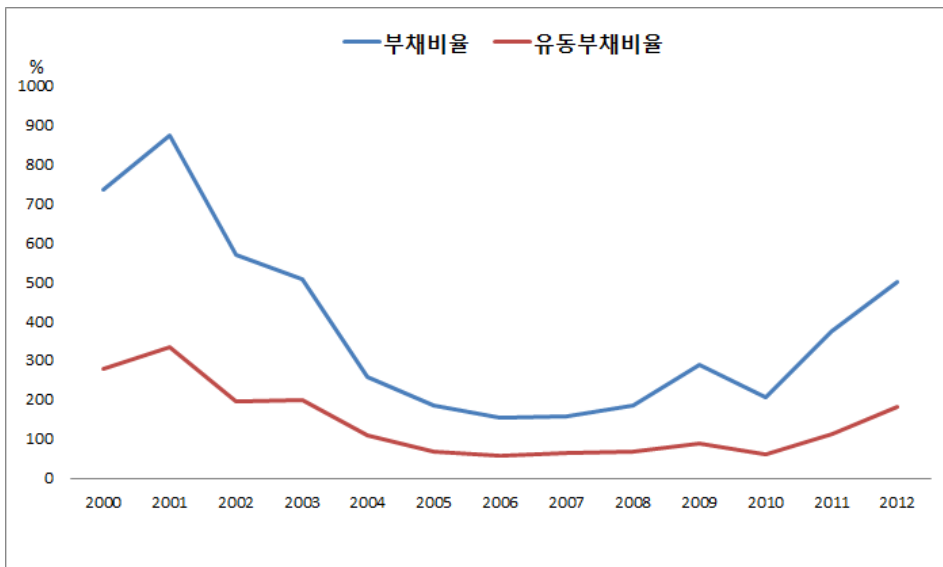
(2) 높은 부채비율, 유동성 악화에 따른 정책 지원 요구

해운업은 장치 서비스업으로서 운송 수단이 서비스의 질에 절대적인

27) 정경채 외, 전게서, p. 308.

28) 2013년 6월 18일 ‘최근 선박금융 발전방안에 대한 국회 공청회’에서 선주협회는 1단계: 해운보증기금, 2단계 선박금융공사, 3단계 해양금융공사로 업무 확대를 제안함.

영향을 미친다. 따라서 선사는 운송수단을 확보할 때 대규모 자본이 필요하기 때문에 선박의 20% 미만을 자기자본으로 조달하고 나머지는 투자 및 부채를 통해 최신 선박을 도입한다. 이로 인해 해운업은 부채비율이 타 산업에 비해 높은 수준을 유지하였으며 특히 호황기와 불황기의 차이가 큰 특징을 나타내었다.



주: 수상운송 산업: 한국은행 기업 경영 분석 기준에 따라 국내 외항 선사를 모두 포함
자료: 한국은행 기업경영분석, KMI 분석

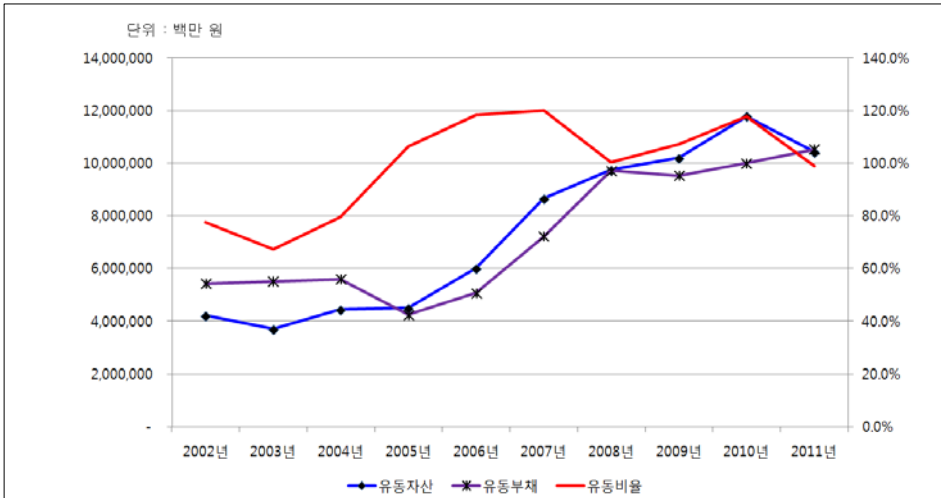
| 그림 2-3 | 수상운송 산업 부채비율

| 표 2-7 | 외항해운업체 단기 차입금 추이

단위: 백만 원

구 분	2002년	2005년	2009년	2010년	2011년	2012년
매 출 액	15,763,298	24,766,067	31,878,330	44,053,871	42,632,516	38,807,500
세후당기순이익	165,841	1,634,926	-3,620,997	914,227	-2,253,967	-2,276,700
단기 차입금	1,523,324	572,543	3,323,736	1,497,800	3,382,953	5,925,739

자료: 한국선주협회, KMI 분석



자료 : 한국선주협회, KMI 분석. 주: 유동비율 이상치 200% 이상.

| 그림 2-4 | 외항해운업계 유동비율 추이

외환위기 당시 900% 육박한 높은 부채비율을 나타내었던 해운업계는 2000년대 중반 호황기를 맞아 200% 내의 안정적인 자금 운용을 보이다가 세계적인 경기 침체와 금융 위기를 맞아 부채비율이 다시 높아지고 있다.

이러한 해운업의 특징이 고려되지 않은 채 신용 심사 및 담보 가치 선정으로 금융권으로부터 신용 및 채권 등급의 하락을 겪는 한편 신규 자금의 유입이 어려워 단기 유동 자금 차입 규모를 늘리고 있다. 과거와 달리 선박을 포함한 자산 매각, 유보 금액 및 유상 증자 등을 통한 자구 노력 덕분에 급격한 부채의 상승이 나타나지 않음에도 불구하고 이러한 신용 불균형이 나타나는 것은 장치산업의 사회간접자본 성격을 간과하여 나타나는 것으로 정부 정책 자금의 투입이 절실한 실정이다. 이를 반영하여 최근 국회는 해운보증기금 설립을 내용으로 하는 해운법 개정안을 2013년 8월 16일 발의하였다. 이는 선박(해양) 금융 공사의 설립에 시간과 비용이 많이 들기 때문에 시장의 급박한 수요를 충족하기 위해 해운보증기금 설립을 먼저 추진하는데 의의가 있다.

2) 해운보증기금 주요 기능

(1) 산업 호황기 및 불황기의 대출보증

가장 일반적인 보증 형태는 투자 또는 대출 보증 기능으로 선박확보를 위해 금융기관으로부터 해운사가 자금을 대출받을 때 그 자금의 상환을 기금이 보증하는 것이다. 선박을 새로 건조하는 신조선의 제작 금융과 구별한다면, 선주가 조선소 또는 중고선박의 판매자로부터 선박을 양도받는 시점에 이루어지는 대출에 대해 상환을 보증한다.

예를 들어, 선박금융을 위하여 선순위 금융(선순위 대출)과 투자부분 또는 후순위 금융(후순위 대출)이 논의되고 있고, 선순위 금융은 국내외 금융기관(특히 은행)을 통하여 이루어지며 선박투자나 후순위 금융은 선박투자회사법에 따른 선박투자회사나 자본시장법에 따른 집합투자기구 등을 통하여 이루어지는 경우, 선박금융을 통한 선박조달이 이루어질 수 있을 것인지 여부는 선박투자나 후순위 금융이 가능할 것인지 여부에 따라 결정되는 경우가 많다.

특히 경기가 하강국면에 있는 최근에 있어서는 선순위 금융(선순위 대출)으로써 조달할 수 있는 금액의 비중이 상당히 감소하여 있는 상황이므로, 선박투자나 후순위 금융(후순위 대출)을 통한 자금조달이 없는 상황에서는 선박금융을 통한 선박조달이 어려워진다고 할 수 있다.

한편, 선박투자나 후순위 금융이 원활하게 이루어지기 위해서는 투자자들의 참여와 투자를 이끌어내야 하는데, 이를 위해서는 투자수익률(즉 배당률이나 후순위 금융의 대출이자율)이 어느 정도 수준인지도 중요하지만, 선박투자나 후순위금융이 얼마나 안정적인 수 있는지, 즉 투자금의 회수가능성 여부도 중요한 요소로서 작용한다는 점을 부인할 수 없다.

만약 선박투자나 후순위 금융과 관련하여 해운보증기금이 차주인 선박소유자의 선박투자나 후순위 금융에 대하여 보증을 제공하게 된다면, 신용

등급이 높은 해운보증기금의 보증이 존재하게 됨으로써 투자자들이 보다 안심하고 투자를 할 수 있게 되어 선박투자나 후순위 금융이 보다 용이하게 조성될 수 있으며, 위험감소에 따라서 선박투자나 후순위 금융의 실제 이자율도 낮아지는 효과를 가져 올 수 있어 해운회사가 궁극적으로 선박조달 비용을 부담하여야 하는 상황에서 그 부담이 경감될 수 있는 부수적 효과도 생긴다고 할 수 있다.

그리고 선박투자나 후순위 금융이 잘 조달될 수 있는 경우에는 선순위 금융(선순위 대출) 역시 후순위 금융의 존재를 고려할 때 보다 원활하게 조달될 수 있는 가능성이 매우 높다고 할 수 있고, 결과적으로 해운보증기금의 보증기능을 통하여 해운사의 선박금융이 보다 원활하게 이루어질 수 있다.

(2) 선박의 보유, 관리 및 운용

해운보증기금은 기금에서 보증을 제공하였으나 대출원리금 상황이 제 때 이루어지지 못하여 부도가 나게 된다면, 해당 선박을 기금이 회수하되, 즉시 매각하지 않고 보유하면서 운용하고 있다가 가격 상승시에 매각하여야 하는 기능도 할 수 있다. 이는 기금이 일종의 선박은행(Tonnage Bank)으로서의 역할을 하는 경우이다.

장기적으로는 선가는 변동하기 때문이며, 즉시 선가가 낮을 때 매각하게 되면 당해 선박의 손실이 클 뿐만 아니라 시장 전체의 선가를 떨어뜨리는 결과를 가져오게 된다는 점을 고려한 기능이다.

선박은행으로서 기능하기 위해서 해운보증기금은 선박의 보유, 관리 및 운용에 필요한 조직을 갖추어야 하며, 또는 보유, 관리 및 운용에 필요한 자금도 별도로 보유할 수 있고, 이와 같은 가능성을 전제로 기금의 업무 내용과 관련하여 선박의 보유, 관리 및 운용을 위하여 기금 일부를 사용할 수 있도록 미리 법제화할 필요가 있다. 즉, 선박의 보유, 관리 및 운용에 필

요한 조직과 그에 필요한 자금에 관한 최소한의 근거가 필요할 것이다.

(3) 산업불황기의 잔존가액 보증(RVI: Residual Value Insurance)

일반적인 상업 금융에 비하여 해운금융의 경우 선박의 담보가치가 매우 중요한 요소로 작용한다. 통상적으로 금융기관은 담보의 가치(잔존가)가 상환금액의 일정비율 이상(예: 80%)이 될 것을 요구한다. 선박을 양도하는 시점 또는 사전에 정해진 시점(예컨대 1년에 1회)에 선박의 담보가치가 정해진 비율 이하로 낮아지는 경우, 금융기관은 대출의 일부를 상환하거나 추가 담보를 요구할 수 있다.

잔존가 보증은 일반 대출보증과 달리, 잔존가가 실제 상환금액의 일정 비율 이하로 하락하였을 경우에 향후 대출금 상환을 보장하는 상품으로, 2008년 금융위기 이후 경기가 악화되면서 중고매매가로 상징되는 선박가치가 동시에 급락하여 많은 선주들은 자금을 빌려준 대부자로부터 잔존가에 대한 추가적 담보나 조기 상환을 요구받고 있어 이러한 기능이 해운보증기금에서 지원해야 할 부분이다.

(4) 국가신용도 수준의 법적 보장기능

현재 해운시장에서 가장 필요한 기능은 대한민국의 높은 국가 신용도와 동일한 수준의 신용도를 확보할 수 있는 법적인 보장 장치가 마련되어야 한다는 것이다. 이를 통해 해운의 특수성으로 인해 발생한 신용 불균형을 해소하고 선박 금융을 민간 금융 시장으로 회복시키는 한편, 해외 선사와의 자금 조달시 차별적 요소를 일정 부분 제거할 수 있을 것이다.

현행 법령 가운데 한국정책금융공사법 제22조²⁹⁾, 무역보험법 제34조

29) 한국정책금융공사법 제22조 (외국자본의 차입에 대한 보증) 공사가 차입하는 외국자본의 원리금 상환은 미리 국회의 동의를 받아 정부가 보증할 수 있다.

의³⁰⁾, 금융회사부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 제33조 및 제40조³¹⁾ 등은 정부의 보증으로 신용도를 확보할 수 있는 근거를 법률에 직접 규정하고 있다. 해운보증기금에서도 이와 같은 정부의 보증기능이 반드시 필요하다.

3. 해운보증기금의 설립 필요성과 당위성

1) 해운보증기금 설립 필요성

기금을 신설하기 위해서는 국가재정법 제14조에서 요구하는 4대 항목에서 정부(기획재정부)를 설득할 수 있는 상당한 이유가 있어야 한다. 특히 기금의 재원조성 방안이 기금의 신설 및 통합·폐지 결정에 있어 가장 중요한 검토사항으로 평가해야 할 사항이다.³²⁾

30) 무역보험법 제34조의2(채권의 발행 등) ① 공사는 보험금 또는 대위변제금을 지급하기 위하여 필요하다고 인정하면 지식경제부장관의 승인을 받아 기금의 부담으로 무역보험기금채권(이하 이 조에서 "채권"이라 한다)을 발행할 수 있다. ② 지식경제부장관은 채권 발행을 승인하려면 미리 기획재정부장관과 협의하여야 한다. ③ 정부는 채권의 원리금 상환을 보증할 수 있다. ④ 채권의 소멸시효는 상환일부터 기산하여 원금은 5년, 이자는 2년으로 완성된다. ⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 채권의 발행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

31) 금융회사부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 제33조(사채의 발행) ① 공사는 이사회 의결을 거쳐 사채를 발행할 수 있다. ② 사채의 발행액은 공사의 납입자본금과 이익준비금 및 사업확장적립금 합계액의 10배를 초과하지 못한다. ③ 정부는 공사가 발행하는 사채의 원리금 상환을 보증할 수 있다. 이 경우 그 사채의 발행액은 제2항에 따른 한도에 포함되지 아니한다. ④ 사채의 소멸시효는 원금은 5년, 이자는 2년으로 완성한다. 제40조(부실채권정리기금채권의 발행 등) ① 공사는 부실채권의 인수정리에 필요한 자금을 조달하기 위하여 위원회의 의결을 거쳐 기금의 부담으로 부실채권정리기금채권(이하 "채권"이라 한다)을 발행할 수 있다. ② 채권의 발행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ③ 채권의 소멸시효는 원금은 5년, 이자는 2년으로 완성한다. ④ 정부는 채권의 원리금 상환에 대하여 보증할 수 있다. ⑤ 공사는 채권을 발행하려는 경우에는 매 회 그 금액·조건과 발행 및 상환의 방법을 정하여 금융위원회에 신고하여야 한다. ⑥ 채권에 관하여는 제37조제2항을 준용한다.

32) 법무법인 광장, 「해운보증기금 설립 방안에 관한 연구」, 2012. 관련 내용을 수정 보완했음.

| 표 2-8 | 국가재정법 제14조 특별회계 및 기금의 신설에 대한 심사 규정 내용

제14조(특별회계 및 기금의 신설에 관한 심사)

① 중앙관서의 장은 소관 사무와 관련하여 특별회계 또는 기금을 신설하고자 하는 때에는 해당 법률안을 입법예고하기 전에 특별회계 또는 기금의 신설에 관한 계획서(이하 이 조에서 "계획서"라 한다)를 기획재정부장관에게 제출하여 그 신설의 타당성에 관한 심사를 요청하여야 한다.<개정 2008.2.29>

②기획재정부장관은 제1항의 규정에 따라 심사를 요청받은 경우 기금에 대하여는 제1호부터 제4호까지의 기준에 적합한지 여부를 심사하고, 특별회계에 대하여는 제4호 및 제5호의 기준에 적합한지 여부를 심사하여야 한다. 이 경우 미리 자문회의에 자문하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2008.12.31>

1. 부담금 등 기금의 재원이 목적사업과 긴밀하게 연계되어 있을 것
2. 사업의 특성으로 인하여 신속적인 사업추진이 필요할 것
3. 중 장기적으로 안정적인 재원조달과 사업추진이 가능할 것
4. 일반회계나 기존의 특별회계·기금보다 새로운 특별회계나 기금으로 사업을 수행하는 것이 더 효과적일 것
5. 특정한 사업을 운영하거나 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 관리할 필요가 있을 것

③기획재정부장관은 제2항의 규정에 따른 심사 결과 특별회계 또는 기금의 신설이 제2항의 규정에 따른 심사기준에 부합하지 아니한다고 인정하는 때에는 계획서를 제출한 중앙관서의 장에게 계획서의 재검토 또는 수정을 요청할 수 있다.

해운보증기금의 필요성을 해운산업의 특성과 산업여건, 국내 해운산업이 경제에서 차지하는 중요성 등을 고려하여 해운보증기금의 설립 필요성을 정리하면 다음과 같다.

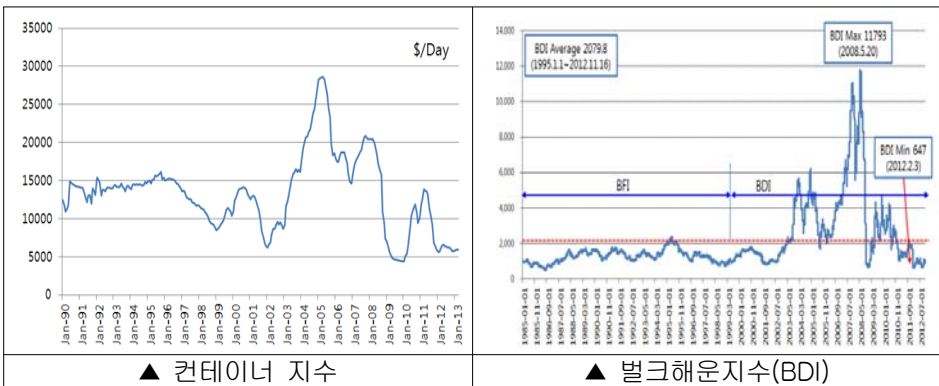
(1) 해운업의 경기 순환적 특성상 해운보증기금 필요

해운업은 사업의 기반이 되는 운임수입이 수시로 변동하는 경기 순환적 산업이나, 원가는 능력 원가(Capacity Cost)이기 때문에 매출과 비용의 불일치가 존재한다. 즉, 만재의 비용을 항상 부담해야 하고 새로운 선박을 투입하기 위해 끊임없이 자금이 투입되어야 하지만 현금 흐름은 호황기에 집중되어 있기 때문에 이러한 시기적인 불일치를 해결할 보증기금이 필요하다.

해운기업을 운영하기 위해 필요한 선박을 확보하고 서비스를 공급하는

데 최소 수조 원이 투입된다. 예를 들어 우리나라와 유럽을 연결하는 원양 컨테이너 서비스망 1개 라인을 구축하여 제공하기 위해서는 컨테이너 선박 최소 8척이 필요한데 여기에만 약 1조 원의 자금이 필요하다. 그리고 현지 대리점 조직 구축 및 인력확보, 글로벌 자산 네트워크 및 시스템 구축 등을 고려하면 약 2~3조 원이 필요하다. 원양 컨테이너 정기선사가 규모의 경제를 실현하고 갖추기 위해 글로벌 컨테이너 서비스 망을 10개 정도 갖춘다고 한다면 최소 20~30조 원의 자금이 소요된다. 그러나 해운업의 시장 상황은 수시로 큰 폭으로 변동되기 때문에 해운보증기금은 해운기업이 사업을 안정적으로 운영할 수 있는 일종의 보험 역할을 담당하는 것이다.

따라서 해운보증기금은 호황에는 선사의 부채를 줄이고 유보를 높이는 한편 보증 비율, 보증 규모를 탄력적으로 운영하며 불황기에 다시 해운 산업으로 자금이 투입될 수 있도록 하여 선사의 경영 안전성을 확보하는 안전 장치로서 필수적이라 할 수 있겠다.



자료 : KMI

| 그림 2-5 | 해운시황 변동 추이

(2) 현재의 해운금융문제 보완

현재의 해운금융 문제를 해결할 수 있는 보완적인 제도가 필요하다. 현재 국내 해운기업이 금융기관을 통해 자금을 조달하는 방법은 대부분 대출에 의존하고 있다. 주지하다시피 은행에서는 대출시 확보한 담보자산의 가치가 하락하면 추가적인 담보를 요구하고 이에 불응하면 대출금을 회수하는 게 일반적인 현상이다. 그러나 해운업은 끊임없이 시황이 변동하고 선박가격과 운임수입이 변동하는 모습을 보이기 때문에, 시황이 악화될 때마다 추가담보를 제공해야 하나 현실적으로 이는 불가능한 일이다.

금융기관의 대출금 축소를 금융기관 탓으로만 돌릴 수도 없다. 우리나라 금융기관은 금융 조달비용 상승으로 외국계 금융기관에 비해 가격경쟁력이 낮은 상황이다. 최근 유럽발 금융위기 및 한국의 국가 리스크 등으로 금융 조달비용이 상승했다. 해운 호황기에는 국내 대부분 금융기관에서 해운금융을 취급하려고 했으나, 해운 위기 이후 대다수 선사들은 국내외에서 금융을 조달할 기회가 축소되었다.

우리나라는 해운 호황기에 확보된 잉여 자금을 바탕으로 선박 가격이 높을 때에 선박투자를 확대하는 경향이 많아 향후 지속적인 해운원가 상승 압력으로 경쟁력이 악화되는 원인이 되고 있다.

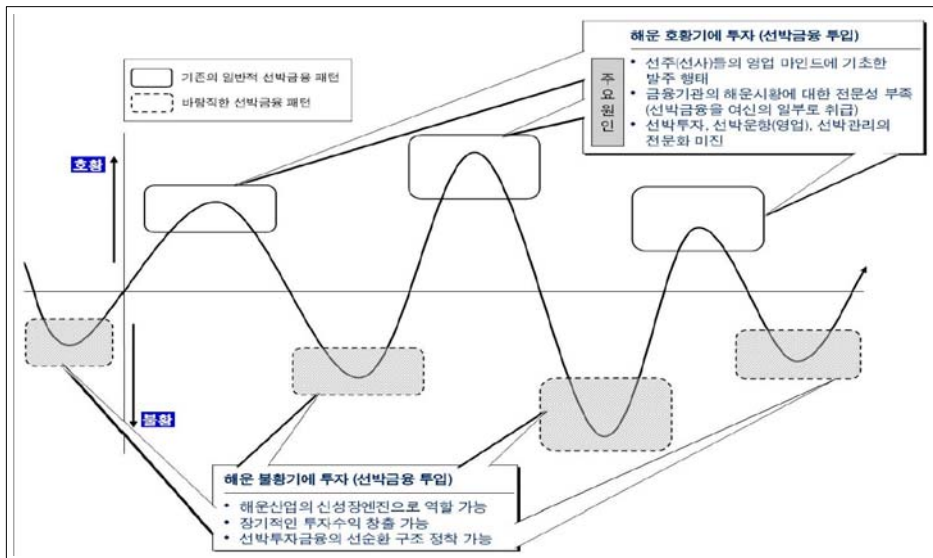
따라서 시장 상황이 악화되는 경우에도 추가담보 없이 해운기업의 경영안정성과 원리금 회수가 가능하다는 확신을 줄 수 있는 제도가 필요한데 해운보증기금이 이런 기능을 할 수 있다.

해운의 이와 같은 특성을 고려하지 않는다면 거래에서 조급성이 나타나서 해운경기가 조금만 안 좋아지면 자금을 회수한다든지 지급보증을 중단하는 경우가 발생한다. 다음 <그림 2-6>에서 보는 바와 같이 해운금융은 두 가지 패턴이 있다. 즉 해운 호황기에 대출하여 불황이 되면 자금을 회수하는 일반금융의 형태와 선가가 낮은 해운 불황기에 투자하고 선가가 높을

때 회수하는 바람직한 선박금융으로 구별할 수 있다.

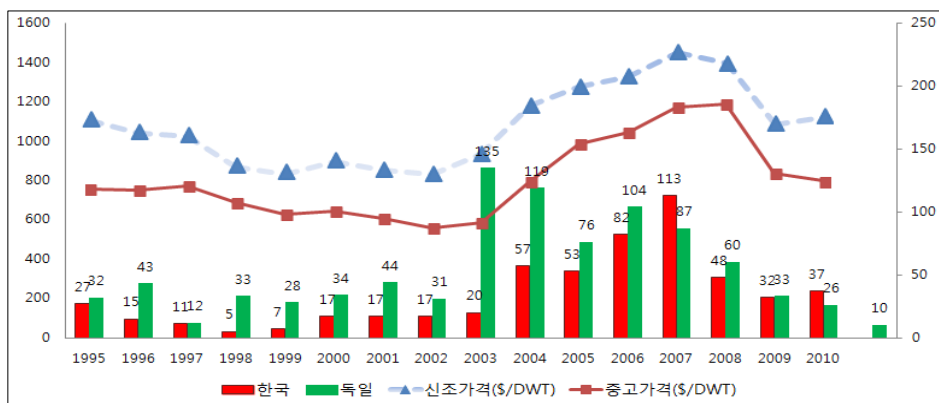
우리나라의 선박 확보 패턴을 살펴보면, 해운시장이 호황으로 전환되면 선박 확보가 늘어난다. 이는 높은 운임으로 선사들이 선박을 확보할 수 있는 여유 자금이 마련되었기 때문이다. 그러나 문제는 해운시장이 호황기가 되면 선가도 같이 상승하여 선박금융조달비용이 높아진다는 데 있다.

해운보증기금은 이런 문제를 해결할 수 있다. 즉, 경기 역행적 투자가 필요한 해운업의 특성을 고려하여 불황기에도 평균 이상의 신용 등급을 유지토록 하여 금융권으로부터 자금 조달을 가능하게 하는 것이다. 이처럼 해운보증기금은 일반 금융 형태에서 바람직한 선박 금융 형태로 전환해 줄 공적 보완 장치로 중요한 역할이 기대된다.



자료: 임종관 외, 『우리나라 해운산업의 신성장동력 확보방안 연구』, 한국해양수산개발원 2009, p. 32

| 그림 2-6 | 선박금융의 두 가지 패턴



자료: 황진희 외, 『선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011.

| 그림 2-7 | 한국과 독일의 선박 매입 시기(패턴) 비교

(3) 해운산업을 위한 별도 기금 필요

금융위기 이후 해운산업 지원 현황을 보면 자산관리공사의 캠프 펀드를 통해 33척의 선박 매입자금 4,701억 원을 지원하였으며 산업은행의 KDB 선박펀드를 통해 1,020억 원 지원, 무역보험공사의 수출기반보험을 통해 9척, 6,665억 원 규모 보증, 수출입 은행을 통해 선사에게 990억 원 지원, 정책금융공사의 그린쉽 프로그램 799억 원, 온랜딩 프로그램으로 330억 원을 지원하였다.

또한, 최근의 해운 시장 유동성 위기 극복의 일환으로 현대상선의 만기 회사채 2,240억 원의 차환을 지원하고, 5개 중소 선사 대상 P-CBO 350억 원을 발행 지원하였으며 발행 기준도 완화하였다. 선박투자회사법 제정을 통해 2004년부터 149개의 펀드가 인가되었으며 총 223척에 10조 1,980억 원이 투자되었다. 3억 원 미만의 선박 투자금에는 과세 특례(2010년 1억 원 미만 5% 저율 과세로 조정)도 적용되었다. 2005년 톤세제를 시행하여 2012년까지 국적선사의 법인세 절감 효과가 약 1조 5,000억 원으로 추산된다.³³⁾

33) 한국해양수산개발원(2013), 『제32회 KMI 세계해운전망 세미나』, pp.6~15.

위와 같은 정부 지원에도 해운 금융의 활성화가 어려운 이유는 지원 기관이 일반 금융 회사와 마찬가지로 경기 순행적인 지원 기준을 가지고 있기 때문이다. 일례로 해운 경기가 활황인 2000년대 중반에 투자된 선박 펀드가 부실화되고 산업 전반에 어려움이 가중되었고 현재의 경기 역행적인 투자 지원은 실제로 P-CBO 지원과 같이 소규모로만 이루어지고 있다.

시중은행의 해운 및 조선 산업에 대한 전문성 부족과 국내 금융기관의 달러화 조달의 근본적인 취약성으로 인해 신디케이션(syndication) 방식은 외국 금융기관이 주도하고 있다. 해외금융기관은 국내 사정을 잘 모르기 때문에 상대적으로 우량한 대형 해운기업을 대상으로 선별적으로 접근하는 실정이다.

ECA 금융은 수출에 초점을 맞추고 있기 때문에 해운기업보다는 조선사에게 신용을 공여하는 경우가 대부분이며, 대부분 혜택은 해외 선사에게 집중되고 있는 실정이다. 정책금융공사, 신용보증기금 등 정부 정책 금융을 담당하는 기관들 역시 해운업만을 대상으로 하지 않아 실제적으로 도움이 못 되는 경우가 많고, 해운불황에 선가 하락과 운임수입 감소 등을 이유로 대출 및 투자를 꺼리고 있다.

반면 국제 환경은 해운 경기 저점론이 확대되며 유럽을 중심으로 활발하게 신규 선박에 대한 투자, 특히 그린 쉽에 대한 투자가 일어나고 있다. 2013년 현재까지 신규 발주된 선박은 1,837척으로 2012년 대비 19% 증가하였으며 벌크선은 115%, 컨테이너선은 188% 상승하였다. 국내 해운기업도 벌크선 18척, 컨테이너선 11척 등 2013년 전년대비 288% 발주량이 증가하였으나 이에 따른 부채비율 상승과 유동성 부족으로 큰 어려움을 겪고 있다.³⁴⁾

해운보증기금은 해운 금융이라는 특수한 목적을 수행하기 위한 기금으로 출범하기 때문에 그 특수성을 충분히 고려하여 집행할 수 있다. 따라서

34) 2013년 11월 30일 Clarkson의 국가별 선박 발주량 자료, KMI 분석.

경기 역행적인 투자가 가능함은 물론, 수출금융과 달리 국내 해운기업을 지원함으로써 상대적으로 조선소에 집중되었던 보증 및 금융 지원의 형평성을 개선할 수 있어 그 필요성이 더욱 크다 하겠다.

2) 해운보증기금 당위성

비록 현재의 선박 금융의 실효성이 전문성 부족 등을 이유로 효과가 떨어진다고 하여도 현재 논의되고 있는 선박금융공사 또는 해운금융공사 설립과 별도로 해운보증기금이 필요한 이유는 무엇인가?

첫째, 보증기금은 다른 선박금융 수단과 시너지가 크기 때문이다. 기존의 선박금융을 수행하던 민간 금융권, ECA 금융과 더불어 프로젝트 및 SF 금융에 참여하는 메자닌(mezzanine) 펀드, 사모펀드, 공모펀드 등은 경기 순행적 투자와 보수적인 접근이 요구되는 바 선사의 선박 금융 수요와 시기적으로 불일치가 발생하게 되는데 이를 해운보증기금이 조절할 수 있다.

공적 보증을 통해 선사의 신용을 회복시켜 투자시기와 자금 수요시기를 일치시킴으로써 금융권은 투자처의 다변화를 통해 보다 안정적인 포트폴리오를, 선사는 운항과 투자의 분리를 통해 경영 안전성을 확보할 수 있다. 이러한 시기적 불일치는 향후 추진되는 선박금융공사 또는 해양금융공사가 대출, 보험, 선박 S&P (Tonnage Bank) 등의 업무를 수행하더라도 동일하게 발생하는 위험으로 해운보증기금이 정책 금융의 자산건전성을 보완하는 역할을 할 것으로 기대된다.³⁵⁾

둘째, 보증기금은 다른 어떤 금융 수단보다 유연하게 운용이 가능하다. 선박금융의 수단으로 전통적인 대출뿐 만 아니라 자본투자 또는 후순위채, 담보부 채권, 하이브리드 채권 등 다양하고 복잡해지고 있으며, 투자 주체

35) 이때는 해운보증기금이 독립된 계정으로 운영됨을 전제로 한 것이다.

도 은행, 정부, 개인, 펀드, 특수목적 법인이 단독 또는 복수로 참여하게 된다. 그러나 이러한 복잡한 금융 시스템과 비용에 상관없이 보증은 보완재로 모두 참여할 수 있으며 쉽게 적용이 가능하다. 또한 선박 금융의 특성상 규모가 크고 단독 기업에 대한 복수 투자가 필요한 프로젝트 성격을 고려한다면 상대적으로 자본 승수 효과가 큰 보증이 가장 적합한 공적 지원 수단이 될 것이다.³⁶⁾

또한, 선박평형수 관리 협약, 황산화물 오염 규제 등 환경규제로 인한 선사의 선박 교체 및 추가 비용, 저유황 연료유가 또는 환율 변동으로 인한 운항 비용 급등 등 예기치 못한 자금 수요에 대하여 시의성 있게 대응할 수 있는 것은 특례보증을 통한 보증기금이 더욱 효과적이다.

셋째, 현재 예상되는 선박 금융 지원 축소에 따른 보완적 수단으로는 해운보증기금이 가장 적합하다. 기타 금융기관의 설립과 감독은 이해관계가 복잡하고 절차에 걸리는 시기가 오래 걸리기 때문에 현재의 위기에 크게 도움이 되지 않는다. 그러나 당장 내년 말에 톤세제의 일몰 기간이 도래하고 선박 펀드의 과세혜택이 사라지면 이를 대체할 제도마련이 시급하다. 따라서 한시적인 지원 제도가 아니라 항구적인 지원 제도로써 상대적으로 설립과 운영이 용이한 해운보증기금 설립이 더욱 요구된다 하겠다.

시기적으로 거대선사의 얼라이언스가 강화되고 고효율 선대가 아시아 시장으로 진입할 경우 운임 하락 압력과 함께 초과 선박 수요가 발생할 수 있는데 적절한 대응을 위해서는 서둘러 최소한의 안전장치 마련이 필요한 시점이다. 따라서 서둘러 산업 내 구조조정을 마치는 한편 쿠션 장치로 해운보증기금을 설립하여 치킨 게임 가능성에 대비할 필요가 있다.

일례로 하이닉스 반도체는 반도체 산업 치킨 게임 당시 산업은행을 통한 공적자금 지원이 적시에 이루어져 성공적으로 삼성전자와 함께 나노 D

36) 보증기금별로 차이가 있겠지만 일반적으로 자본금의 10배수 내외에서 운영한다고 가정하면 해운보증기금은 초기 자본금 2조로 20조까지 보증이 가능하다.

램 공정으로 전환하였다. 반면 공적 자금 투입시기를 놓친 독일과 일본의 D램 산업의 경우 키몬다(파산 당시 세계 5위), 엘피다(파산 당시 세계 3위)가 산업에서 퇴출되었고 이로 인해 한국 업체는 업계의 선두 그룹을 공고히 할 수 있었다. 현재 독일의 반도체 경기는 다시 살아나 비메모리 분야에서 독일의 인피니언 반도체가 세계 1위를 기록하는 한편 국내 업체도 D램 분야 1·2위를 모두 차지하고 투입된 공적자금은 지분매각을 통해 회수하였다.

해운산업에서도 이러한 성공적인 사례를 도출하기 위해서는 정부가 현 시기에 공적 자금 투입에 대하여 긍정적으로 판단할 필요가 있으며, 다만 지분 인수를 통한 공적자금 집행은 향후 경영권 분리, 투자금 회수에 시간이 오래 걸리기 때문에 시의성을 생각한다면 보증기금을 통한 자금 수혈도 효과적일 것이라 판단된다.

제 3 장 국내 보증기금 운영현황과 시사점

1. 개요

우리나라에서 만성적인 자금수요 초과현상은 기업신용과 담보력이 취약한 기업의 자금조달을 어렵게 하고 있다. 이는 우리나라 기업의 경쟁력 강화에 가장 큰 제약요인이 되고 있으며, 정부가 금융제도와 관련하여 가장 우선적으로 해결해야 하는 부분이기도 하다. 우리나라 기업 금융제도 중에서 개선이 시급한 부문은 담보대출 분야로, 특히 해운업과 같이 타인 자본의 비중이 높은 산업의 경우 신용질서의 정착이 매우 시급한 과제이다.

그러나 신용대출과 관련된 의무를 무조건 시중 금융기관에 강요하기에는 영리를 추구하는 금융기관의 설립 목적성을 고려할 때 무리한 대책이 될 수 있다. 이러한 근원적인 어려움을 제도적으로 해결하기 위한 대안 중 하나로 보증기금의 설립을 들 수 있다.

본 절에서는 국내 제반 보증기금의 특징, 장·단점을 검토하여 기존 보증기금들의 역할과 문제점을 해운산업 측면에서 파악하고, 해운보증기금의 지속적인 발전이 필요하다는 정책적인 시사점을 제시하고자 한다.

즉 기존의 제반 보증제도의 운용현황 등을 고찰하고, 우리나라 신용보증제도의 문제점은 무엇이고, 해운보증기금의 발전과 지속적인 확대를 위해서는 어떠한 제도 마련이 이루어져야 하는가를 제시하고자 한다.

2. 신용보증기금

1) 신용보증기금 개념

신용보증기금은 신용이 취약한 기업의 원활한 자금조달을 지원하기 위한 공적 금융중개시스템으로, 신용보증을 통해 기업의 신용력을 보완해주어 기업이 가지고 있는 채무불이행 리스크를 완화하고자 하는데 그 목적이 있다.

| 표 3-1 | 신용보증제도의 개념

정의 : 신용력이 취약한 기업의 원활한 자금조달을 지원하기 위한 공적 금융중개시스템		
목적	신용 보완을 통한 기업의 자금조달 지원	•기업신용보증 •국제간 정부보증
재원 조성	공적 지원 수반	•민간금융기관 지급보증 및 보험 •공제조합의 보증
기능	시장 친화적 금융중개시스템	•농어민 신용보증 •기타 사회정책적 보증

자료 : 김현수, 「신용보증기금의 역할 제고 방안」, 연세대학교 석사학위 논문, 2001; KMI 분석

2) 도입배경

신용보증기금의 존립 당위성은 크게 두 가지 개념으로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 경제성장을 위한 정책도구로 기능을 발휘할 수 있다는 것이고, 둘째로는 시장의 구조적 실패를 보완해 주는 도구로 작용하는 즉, 케인 지언의 이론과 일맥상통하는 것으로 시장의 자중손실(deadweight loss)을 상쇄시키기 위해 도입될 수 있다.

첫 번째 개념인 경제성장론 입장에서 신용보증기금을 살펴보면, 신용

보증기금을 통해서 자금이 부족한 기업들은 여신을 통한 신규 투자 등으로 한층 더 성장을 촉진시킬 수 있다. 경제성장론 이론에 입각하여 신용보증기금은 특히 개발도상국들의 산업 성장을 지원하는 강력한 정책도구로 활용된다는데 당위성을 찾을 수 있다.

두 번째 당위성은 가만히 두면 시장은 실패할 수밖에 없다는 시장실패(market failure) 이론과 연결이 되는 것으로 시장실패를 방지하기 위해서 신용보증기금이라는 새로운 형태의 금융시스템이 필요하다는 것이다. 즉 시중 은행 등 금융권에서 요구하는 낮은 수준의 채무불이행위험과 기업이 가지고 있는 높은 수준의 위험 사이의 괴리를 완충해 줄 수 있는 역할이 바로 신용보증기금이라고 할 수 있다.

3) 신용보증제도 발전과정

우리나라 신용보증제도는 1976년 6월 1일 신용보증기금법에 의한 특수법인인 신용보증기금이 독립된 신용보증기관으로 설립됨으로써 확립되었는데, 확립되기까지 몇 차례 법이 개정되거나 관련 긴급명령이 단행되는 등 다양한 변화를 거쳐 왔다(<표 3-2> 참조).

| 표 3-2 | 신용보증제도 발전과정

시점	제정법	비고
1961.07.01	중소기업은행법	시행령 제 15조에 신용보증준비금제도에 관한 규정을 두어 조성방법과 운용방법을 최초로 제도화 → 우리나라 신용보증제도의 효시
1964.09.01	중소기업은행 신용대출 시작	동년 7월 제정된 중소기업은행법을 근거로 하여, 중소기업은행 신용대출 시작
1967.03.03	중소기업신용보증법	동법의 제정을 통해서 신용보증제도의 초보적인 단계를 벗어나 완전한 형태의 신용보증제도가 확립되었음
1971.1.13	농림수산업자 신용보증법	농림수산업자를 위한 신용보증제도를 도입할 필요성이 다수 제기되어, 농림수산업자 전용 제도가 제정 및 실시
1972.08.03	긴급명령 제4호	“경제의 안정과 성장에 관한 긴급명령”의 8.3 긴급경제조치(긴급명령 제4호)가 단행되면서, 보증기금이 증액되었음. → 기금이 크게 확충되면서, 오늘날 신용보증기금의 초석이 되었음
1974.12.21	신용보증기금법	신용보증기금을 통합하고 신용보증업무를 전담할 독립기구의 필요성이 제기되어, 동법이 추가 제정되었음
1975.03.01		동법 시행되기 시작
1976.06.01	신용보증기관 설립	특수법인인 신용보증기금이 독립된 신용보증기관으로 독립법인화 하였음
1995.05.30		산업기반신용보증업무 취급
1997.09.01		어음보험업무 취급
2004.03.02		매출채권보험업무 취급
2009.02.06		신용보증기금법 개정

4) 신용보증제도 운영현황 및 대상

신용보증제도 운영의 기초자산이 되는 재원은 법률에서 정부, 금융기관, 기업 등을 규정하여 민간 출연을 허가하고 있지만, 현실에서는 기업의 출연이 전혀 이루어지지 않고 있다. 감독기구도 현재 기획재정부, 중소기업청, 금융위원회, 국회 등이 있으며, 각각의 기능에 맞게 관리, 감독하고 있다.



| 그림 3-1 | 신용보증제도 출연 및 감독기구

신용보증제도의 운영대상은 기업경영에 애로점을 느끼는 기업들을 대상으로 중소기업뿐만 아니라 대기업까지 그 대상으로 하고 있다. 이는 우리나라 중소기업법이 통용되는 국제법과 다소 불일치하는 부분이나, 국제법상의 중소기업들이 우리나라에서는 대기업으로 분류되는 경우가 다수이기 때문이다.³⁷⁾

37) 우리나라 중소기업법에서는 대기업을 중소기업에 해당되지 않는 제외 기업으로 분류하고 있는데, 상시 근로자 수가 1000명 이상, 자산총액 5천억 원 이상, 자기자본이 5백억 원 이상,

즉, 신용보증기금의 대상업종은 경제관련 규제가 점차적으로 해제되는 추세에 맞춰, 사치성, 불건전오락사업 및 산업연관효과·국민경제 기여도가 적은 업종을 제외하고 전 업종에 대하여 보증이 이루어질 수 있도록 그 범위를 규정하고 있다.

| 표 3-3 | 신용보증기금의 종류와 보증내용

종류	보증내용
대출보증	기업이 금융기관으로부터 대출을 받음으로써 부담하는 채무에 대한 보증
지급보증의 보증	기업의 채무를 금융기관이 보증할 경우, 그 보증에 있어 신용보증기금으로 2차 보증함
사채보증	기업이 발행한 사채에 대한 보증
납세보증	기업이 납부해야만 하는 국세 및 지방세에 대한 보증
어음보증	기업이 발행한 어음에 대한 보증
제2금융보증	제2금융권 ³⁸⁾ 에서 기업이 대출한 채무에 대한 보증
시설대여보증	기업이 시설을 대여하였을 경우 발생하는 규정손해금에 대한 보증
이행보증	재화 및 서비스 공급시에 발생하는 각종 보증금 채무와 관련된 보증
무역어음인수담보보증	무역 관련 기업 어음의 지급보증
상거래담보보증	일반 상거래 관련 대금지급 채무에 대한 보증

| 표 3-4 | 기업규모별 보증제공 현황

단위: 개, 억 원, %

구분	2011년말		2012년말	
	업체수	금액	업체수	금액
중소기업	233,764	383,105	230,180	391,312
중견기업	57	1,181	69	1,475
대기업	6	28	3	26
계	233,827	384,314	230,252	392,813
중소기업비중(%)	99.97	99.69	99.97	99.62

자료 : 신용보증기금, 『2012년 연차보고서』, KMI 분석

직전 3개 사업연도의 평균 매출액이 1천 5백억 원 이상인 기업이 각각 해당됨.

38) 단기금융회사, 종합금융회사, 보험회사, 상호신용금고, 한국종합기술금융(주) 등 통상 제2금융권이 이에 해당함.

업종별 보증현황을 살펴보면, 1998년 2월 보증금지 및 보증취급 억제 대상이 폐지됨에 따라 원칙상으로는 전 업종이 보증대상이 되나 최근 들어서는 산업연관효과 및 국민경제 기여도가 높은 업종에 대한 보증지원을 강화하고 있다.

2012년 연말 기준 제조업과 도소매업의 보증잔액 비중은 각각 32.0%, 43.6%로 두 업종이 전체의 75.6%를 차지하고 있으며, 이들 두 업종과 건설업의 비중은 전년대비 감소한 반면 서비스업 및 기타 업종에 대한 보증잔액은 전년대비 증가하였다.

그러나 기타로 분류되는 해운업의 경우 매년 그 비중이 10% 미만에 그치고 있어, 이는 사실상 중소기업들이 신용보증기금을 이용하지 못하고 있음을 반영하는 결과로 해운보증기금의 설립을 통한 중소기업들에의 신용제공이 매우 긴요함을 확인할 수 있다.

표 3-5 | 업종별 보증제공 현황

단위: 개, 억 원, %

구분	2011년말(B)		2012년말(A)		증감(B-A)	
	업체수	잔액	업체수	잔액	업체수	잔액
제조업	55,722 (23.9)	123,706 (32.2)	54,324 (23.6)	125,617 (32.0)	△1,448 (△0.3)	1,912 (△0.2)
도소매업	112,948 (48.3)	168,054 (43.7)	111,192 (48.3)	171,303 (43.6)	△1,756 (0.0)	3,249 (△0.1)
건설업	23,544 (10.1)	37,648 (9.8)	22,465 (9.8)	34,967 (8.9)	△1,079 (△0.3)	△2,681 (△0.9)
서비스업	23,471 (10.0)	28,609 (7.4)	24,205 (10.5)	31,452 (8.0)	734 (0.5)	2,843 (0.6)
기타	18,092 (7.7)	26,297 (6.8)	18,066 (7.8)	29,474 (7.5)	△26 (△0.1)	3,177 (0.7)
합계	233,827 (100.0)	384,314 (100.0)	230,252 (100.0)	392,813 (100.0)	△3,575 (0.0)	8,499 (0.0)

자료 : 신용보증기금, 『2012년 연차보고서』, KMI 분석

한편 악화된 경제여건에도 불구하고 부실률은 2011년 대비하여 더 낮아진 4.8%를 유지하였는데, 이는 총 보증제공 금액인 45조 5000억 원의 4.8%인 약 2조 원의 금액에서 대출금 상환이 불가능하였음을 의미하는 것이다. 2012년도에는 전술하였듯이 신용보증기금 역사상 최초로 3천 500억 원의 출연금을 정부 일반회계로 전출하는 성과를 달성하기도 하였다.

| 표 3-6 | 신용보증기금 부실금액 현황

단위: 억 원, %

구분	2011년	2012년	증감
보증잔액(A)	384,314	392,813	8,499
부실금액(B)	18,924	18,997	73
부실률(B/A)	4.9	4.8	△0.1
부실잔액	4,015	4,037	22

자료 : 신용보증기금, 『2012년 연차보고서』, KMI 분석

5) 신용보증제도 자원 및 운용배수

자원이란 신용보증기금을 운영하는데 있어 기초가 되는 자금을 의미하며 일반적으로 정부기관 등의 출연을 통해 기초 자본금이 조성된다. 우리나라의 경우 기금법상³⁹⁾ 정부와 금융기관 및 기업이 출연하게 되어 있지만, 현재는 정부, 금융기관에서만 재원을 출연하고 있다.

정부 출연금은 매년 보증운영 및 경제전망 등을 종합적으로 고려하여 결정되므로 해마다 일정하지는 않다. 또한, 금융회사 등의 출연금은 해당 금융회사 등의 대출금에 대하여 연율 1천분의 3을 초과하지 않는 범위에서

39) 신용보증기금법 제6조 제1항에 의하여 신용보증 지원, 신용정보의 관리·운용 등 신용보증기금의 사업 수행을 위한 재산적 기초로써 재원은 정부, 금융회사, 기업 등의 출연금으로 조성함을 명시하고 있음

총리령으로 정하는 율에 의한 금액으로 결정된다. 그리하여 결정된 금액은 신보에 출연되어 매년 일정한 기본재산 조달의 원천이 되고 있다. 이 밖에도 금융회사, 기업, 지자체 등이 별도 업무협약에 따라 출연금을 납부하고 있다.

2012년에는 기금 설립 이래 최초로 3,500억 원의 출연금 환입이 발생하였고, 금융회사·기업 등으로부터 총 8,563억 원의 출연금을 조성하였으며, 2012년 말 기준 자본금은 총 6조 3000억 원에 달하고 있다.

| 표 3-7 | 출연금 추이

단위: 억 원

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
정부	925	19,800	-	-	△3,500
금융회사, 기업 등	7,804	13,675	8,460	10,633	8,563
합계	8,729	33,475	8,460	10,633	5,063

자료 : 신용보증기금, 『2012년 연차보고서』, KMI 분석

운용배수는 일정 시점의 신용보증 규모를 기본재산으로 나누어 산출된 값으로, 정부의 정책 및 보증수요에 대응할 수 있는 보증공급 여력과 금융회사 등의 변제 청구에 즉각적으로 대응할 수 있는 지급능력 등을 판단하는 척도로써, 신용보증기금법 제25조에서는 운용배수가 20배를 초과할 수 없도록 규정하고 있으며, 2012년 말 기준으로는 7.2배를 기록하고 있다.

| 표 3-8 | 운용배수 추이

년도	총보증잔액(A)	자본금(B)	운용배수(A/B)
2008년	317,431	37,213	8.5
2009년	469,132	63,755	7.4
2010년	473,328	65,084	7.3
2011년	454,868	66,274	6.9
2012년	454,494	63,291	7.2

자료 : 신용보증기금, 『2012년 연차보고서』, KMI 분석

2012년 현재 해당하는 보증종류는 총 10가지로 이중 대출보증 잔액이 2012년말 기준 33조 3,967억 원으로 전체 보증잔액의 85.0%를 차지하고 있으며, 제2금융보증과 상거래담보보증 비중이 전년 대비 다소 증가하였으며, 지급보증의 보증, 이행보증 등은 다소 감소하였다.

| 표 3-9 | 2012년 보증공급 종류별 실적

단위: 억 원, %

구분	2011년말		2012년말	
	잔액	구성비	잔액	구성비
대출보증	326,528	85	333,967	85
지급보증의 보증	2,912	0.8	2,837	0.7
사채보증	0	0	0	0
납세보증	42	0	42	0
어음보증	13,574	3.5	13,203	3.4
제2금융보증	19,605	5.1	20,569	5.2
시설대여보증	0	0	0	0
이행보증	3,831	1.0	3,514	0.9
상거래담보보증	17,822	4.6	18,681	4.8
무역어음인수담보보증	0	0	0	0
계	384,314	100.0	392,813	100.0

자료 : 신용보증기금, 『2012년 연차보고서』, KMI 분석

중소기업에 대해서는 신용보증을 우선 지원할 뿐만 아니라 심사기준의 적용과 지원 절차상의 우대와 함께 보증료율을 차등적용하고 있다. 특히 신용보증기금법시행령 제5조에 “총보증금액의 60% 이상이 중소기업에 대한 보증이 되도록 하여야 한다”고 명시함으로써 중소기업에 대해 우선하여 보증을 공급하도록 규정하고 있다.

기금은 실질적으로도 중소기업에 대한 보증 제공을 매년 99% 이상, 거의 100%에 육박하는 수준으로 보증을 제공하고 있어서 사실상 우리나라의 신용보증기금은 중소기업 전용 신용보증제도라고 할 수 있다.

6) 신용보증기금 운영 프로세스

신용보증기금의 총 보증한도는 기업의 자산과 이월이익금 합계액의 20배(운용배수) 까지이며 해당 기업에 대한 보증한도는 30억 원까지이다. 단 아래 다섯 가지 경우에는 30억 원을 초과하여 보증할 수 있으나, 이 경우에도 보증한도는 100억 원을 초과할 수 없다.

| 표 3-10 | 보증한도 30억 원 초과 예외 허용

	보증한도 30억~100억
①	갱신보증(이전 신용보증기금 가입 이후 재신청)
②	보증해지 후 보증잔액이 30억 이내로 예상되는 기업에 대한 시설보증
③	중소기업 협동조합이 받는 대출에 대한 보증
④	증권거래법에 의하여 모집하는 기업의 사채이자에 대한 보증
⑤	기업의 구매자금융에 대한 보증

보증료는 자금을 빌리는 기업의 채무를 보증해 주는 대신에 이에 따른 대가를 금전으로 환산하여 청구하는 것이다. 또는 위험부담에 대한 보험료적 성격으로 보는 risk-taking 보수로 이해하거나, 보증사무처리와 관련된 수수료의 성격으로도 이해할 수 있다.

신용보증료는 신용보증기금법 제33조(보증료 등)에 「보증료는 기업의 신용도 등을 참작하여 징수한다」로 규정하고 있어 동법 취지를 반영하여 기준보증료율 1%에 기업신용도별, 보증금액별, 보증기간별, 기업규모별로 차등을 두어 최소 0.1%에서 최대 1%까지 변동 폭을 적용하고 있다.⁴⁰⁾

그런데 만약 대출을 받은 기업이 상환일에 채무변제 의무를 이행할 수 없는 경우가 발생하게 되면, 보증기금이 보증채무를 이행(대위변제)하게 된

40) 즉, 보증료율은 1.1%~2% 내에서 결정됨.

다. 보증채무를 보증기금이 대신 이행하게 될 때의 이행범위는 케이스별로 다소 상이한데, 이는 <표 3-11>에서 처럼 신용보증기금의 세부 종류가 각기 다양하기 때문이다.

| 표 3-11 | 보증채무 이행범위

종류	이행범위
대출보증	원금, 이자, 법원이 인정하는 소송비용 및 강제집행비용
지급보증의 보증	대지급금 ⁴¹⁾ , 이자, 법원이 인정하는 소송비용 및 강제집행비용
사채보증	원금, 이자
납세보증	조세액, 가산금
어음보증	어음금액
제2금융보증	원금, 이자, 법원이 인정하는 소송비용 및 강제집행비용
시설대여보증	시설대여계약상 규정손해금
이행보증	보증금액
무역어음인수담보보증	무역어음금, 이자, 법원이 인정하는 소송비용 및 강제집행비용
상거래담보보증	물품대금 또는 용역대가의 원금 중 보증금액이내

보증기금이 보증채무를 이행해야 하는 상황이 발생했을 때에, 바로 보증 의무를 이행하는 것은 아니고 신용보증기금의 특수성을 감안하여 일정 기간 동안 “냉각기간(Cooling off period)”을 두고 있다. 예를 들어 대출보증의 경우, 보증한 채무자가 기한 내에 채무를 이행하지 아니한 경우 즉각적으로 보증의무를 이행해야만 하는 것이 아니고 3개월이 경과한 이후에 보

41) 지급보증대지급금은 은행이 신용장이나 지급보증서의 발행에 의해 고객의 채무에 대해 지급보증을 한 경우 고객이 결제기일에 채무를 변제하지 못하여 은행이 대신 지급한 대전을 처리하는 은행의 자산계정임. 이때 은행은 고객에 대해 구상권을 행사할 수 있는 바 이는 대출과 같이 은행의 채권을 나타내는 것임.

증의무를 이행하도록 되어 있다. 위의 표에서 대출보증, 지급보증의 보증, 제2금융보증, 시설대여보증, 무역어음인수담보보증의 경우가 모두 3개월의 유예기간을 두고 있다.

3. 기술신용보증기금

1) 기술신용보증기금의 개요

기술신용보증기금은 1989년 4월 1일 기술신용보증기금법(구, 신기술사업금융지원에 관한 법률)에 의해 설립되어 기술보증을 통하여 신기술 사업자의 자금공급을 원활히 하고 기술평가를 통하여 기업의 기술혁신역량과 기술금융을 효과적으로 지원함으로써 국민경제 성장 동력 확충에 선도적 역할을 수행하고자 설립된 기술금융전문기관이다.⁴²⁾

기술신용보증기금 또한 신용보증기금의 한 형태로 중소기업의 부족한 신용을 공신력 있는 기금이 보완함으로써 기업이 필요한 사업자금을 금융 시장에서 원활하게 조달할 수 있도록 하는 금융 중개 시스템이다.⁴³⁾

그러나 기술보증기금은 다음 2가지 측면에서 신용보증기금과 다르다. 첫째, 기술보증제도는 신용평가가 아니라 기업의 무형 자산인 기술에 대한 평가를 통해 보증을 제공하게 된다. 기술평가를 통해 기업을 선별함으로써 민간 금융시장에서 발생할 수 있는 기술보유 여부에 대한 비대칭적 정보 상황을 어느 정도 해소하고 있다. 통상의 신용보증은 재무 상태를 고려하여 기업의 부채 상황 가능성 위주로 심사하고 있는데 반해, 기술보증은 중소기업이 현재 처해있는 재무적 상태 또는 성과보다는 미래가치 위주로 보

42) 기술신용보증기금, 『2012년 기술신용보증기금 감사보고서』, p. 7.

43) 임충식, 「신용보증제도가 이노비즈기업의 재무성과에 미치는 영향」, 한남대학교 박사학위 논문, 2012, p. 4.

증심사를 하고 소요자금 범위 이내에서 보증 지원하고 있다는 점에서 차이가 있다.

둘째, 기술보증은 주로 사업기간이 짧고 성공 가능성이 불확실한 기술 혁신기업들에 제공되기 때문에 다른 신용보증제도보다도 사고 위험이 많은 점을 특징으로 들 수 있다. 담보와 신용이 우량한 기업의 경우 대출기관에 담보를 제공함으로써 직접 대출을 받으며, 최소한 신용 면에서 우량한 기업은 신용보증을 통해서 신용보강을 받은 후 대출을 받게 된다. 반면 기술보증은 주로 담보와 신용 모두 부족한 기업, 다시 말해 재무적으로 보다 위험한 기업에 제공되는 경향이 있다.⁴⁴⁾

2) 기술신용보증기금 대상

(1) 신청 자격

기술신용보증 신청 자격자는 신기술 사업을 영위하는 중소기업, 중견기업 이외의 기업으로 신기술 사업을 영위하는 상시종업원 1,000인 이하이고, 총자산액이 1,000억 원 이하인 기업, 산업기술연구조합이다. 여기서 말하는 신기술 사업이란 다음을 일컫는다.

- 제품개발 및 공정개발을 위한 연구사업
- 연구개발의 성과를 기업화, 제품화하는 사업
- 기술도입 및 도입기술의 소화 개량사업
- 다른 법령에서 규정된 기술개발사업
- 기타 생산성 향상, 품질향상, 제조 원가절감, 에너지절약 등 현저한 경제적 성과를 올릴 수 있는 기술을 개발 또는 응용하여 기업화 제품화하는 사업

44) 안종범 외, 「기술보증이 기업의 재무적 성과에 미치는 효과: IV-Quantile Treatment Effect」, 『재정학연구』, 제4권 2호(통권 제69호), 2012, pp. 124~125.

업종별 제한은 없으나 제조, IT, 연구 및 개발, 기술 서비스업종 등이 주로 해당되며, 여타업종 영위기업도 상기 신기술사업을 영위하는 경우 보증대상이다.

반면 보증 금지·제한 기업은 보증 채권을 회수하지 못한 기업 및 그 기업의 대주주, 임원, 경영자가 대표자(대주주)로 있는 기업이 있으며, 휴업, 보증금지기업의 연대보증기업, 신용사고위험이 높은 기업을 정의하여 제한하고 있다.⁴⁵⁾

기금이 우선 지원하는 중점지원 대상기업은 기술혁신선도형 중소기업으로 미래 성장 가능성이 높은 차세대 핵심기업 및 신기술의 채택이나 기술혁신으로 경쟁력을 확보하여 기술혁신을 선도, 파급하는 기업 또는 성장할 가능성이 높은 기업을 의미한다. 구체적으로 그 적용 기준을 살펴보면

1. 벤처·이노비즈기업
2. 다음 업종 영위기업중 기술사업평가등급 B 이상인 기업
 - 10대 차세대 성장동력산업
 - 미래성장유망산업(6T)
 - 조세특례제한법 시행령에 따른 기술집약산업
 - 신성장동력기획단 발굴 '신성장동력' 관련산업
 - 산업통상자원부 발표 '그린에너지산업 발전전략' 관련산업
 - 신에너지및재생에너지개발·이용·보급촉진법 등에서 정하고 있는 신재생에너지 관련산업
 - 녹색성장산업
 - 부품·소재전문기업등의육성에관한특별조치법에 따른 부품·소재업종
 - 혁신형 지식서비스산업 및 선도콘텐츠산업
3. 기술인증 획득기업 기술개발사업 수행기업 또는 기술력 인정기업

45) 한국기술보증기금 홈페이지(<http://www.kibo.or.kr/src/guarantee/kba110.asp>)

기술관련상 수상기업

4. 기술개발 사업 수행기업 또는 기술력 인정기업
5. 기술관련상 수상기업

등으로 우선적으로 보증지원하며 보증비율 또한 85%로 우대한다.⁴⁶⁾

(2) KTRS(Kibo Technology Rating System)

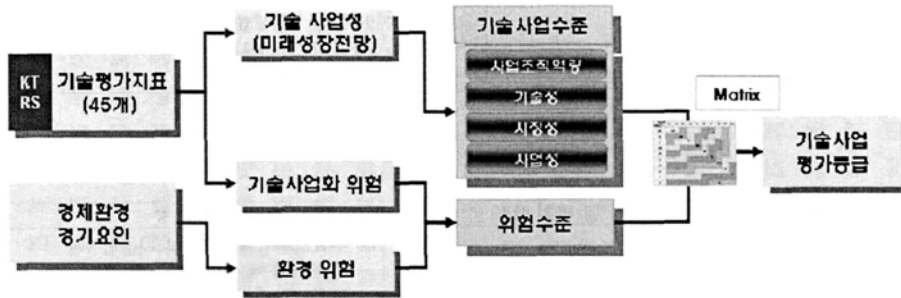
기술보증기금에서의 금융지원을 위해서 적용되는 평가를 위해서는 2005년부터 자체적으로 개발된 KTRS(Kibo Technology Rating System)라는 기술평가시스템을 적용하고 있는데, 기술평가등급은 투·융자, 보증, 기술이전 거래 등 기술금융에의 활용과 기술사업의 타당성 평가 등에 활용하기 위한 목적으로, 기술 또는 기술을 보유한 기업의 기술성 시장성, 사업성, 기타 경영환경을 평가한 결과를 등급화하여 적용하고 있다. 신청기술사업의 성공 가능성을 평가하기 위해, 다년간 기술평가업무에 종사해 온 전문가들의 평가기준에 대한 유의성 판단 결과를 AHP 분석기법을 적용, 분석하여 구축한 평점모형에 의해, 평점을 산출하고 미리 구분된 평점 구간별로 기술 수준을 부여하고, 10등급(V1~V10)으로 표시한다. 위험수준은 기술보증기금이 과거 5년간 평가해온 11,000여개의 기술평가지표 데이터와 사고여부와의 연관관계를 통계적으로 분석(로지스틱 기법)하여 구축한 로짓모형에 의해 산출된 기술 사업화 위험과 경제환경변수 및 기업환경변수와 사고여부와의 분석을 통한 로짓모형에 의해 산출된 환경 위험을 평점화 한 뒤, 이를 가중결합하여 종합평점을 산출하고, 미리 구분된 평점 구간별로 위험수준을 부여하고, 10등급(R1~R10)으로 표시된다.

기술사업수준과 위험수준은 각 모형에 의해 산출된 기술사업수준과 위험수준에 따라 일정기준에 의해 부여된 등급이며, 기술사업평가등급은 X축

46) 한국기술보증기금 홈페이지(<http://www.kibo.or.kr/src/guarantee/kba120.asp>)

과 Y축으로 하는 Matrix 조합에 의해 최종 기술사업평가등급(AAA 에서부터 D까지) 부여하게 된다.

창업기업의 위해서는 KTRS-Startup 모형을 개발하여 평가체계를 경영주, 기술성, 시장성, 사업성의 4가지 분야로 정리하여 대항목으로 체계화하여 적용하고 있다.⁴⁷⁾



자료: 정재일 외, 「기술가치평가를 통한 기술금융지원 방향」, 한국기술혁신학회 발표자료, 2009, p.38.

| 그림 3-2 | 기술보증기금 기술사업평가등급 평가체계

3) 기술보증기금 현황

기금의 설립시 기본 자산은 21억 7,680만 원이었으며 설립 후 정부 및 금융기관 등의 출연으로 2012년 당기말 순자산은 2,545억 5,730만 원으로 24년 동안 약 117배 성장하였다.⁴⁸⁾ 1997년 기술평가 업무를 시작하였고, 1999년부터는 기술평가와 보증을 결합한 기술평가보증을 제공하고 있으며 2005년 자체 기술평가시스템인 KTRS를 구축하였다. 재무구조는 취약하나

47) 정재일 외(2009), 「기술가치평가를 통한 기술금융지원 방향」, 한국기술혁신학회 발표자료, p.37.

48) 기술신용보증기금, 전제서, p.7.

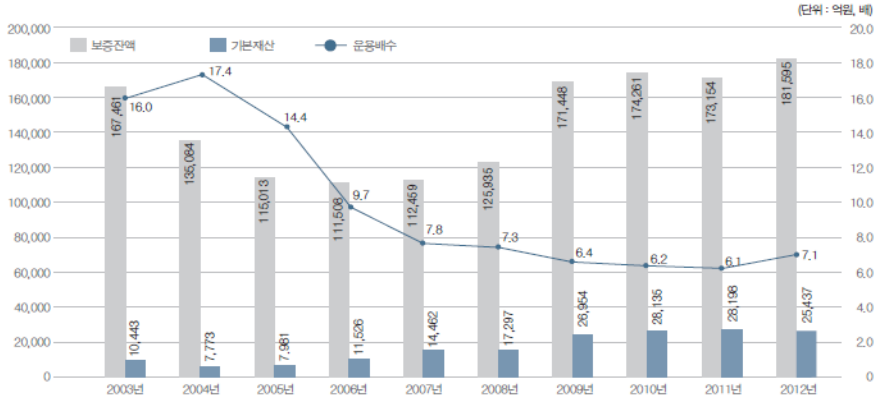
성장 잠재력이 높은 벤처·이노비즈 기업의 발굴 및 지원 확대, 기술평가와 연계한 다양한 서비스 제공을 통해 기술금융 종합지원체계 기반을 구축하고 있다. 이러한 결과로 2012년 기준 벤처 천 억원 클럽 381개 업체 중 331개(86%) 업체가 보증지원을 받은 것으로 나타날 정도로 성공적으로 기술지원 효과를 나타내고 있다.

기술보증기금의 기본재산은 설립 이후 1997년까지 대체로 4,000억 원 이하 수준을 유지하였다. 1998년 외환위기 발생에 따른 1조 원 규모의 특별출연을 계기로 급격히 증가하였고, 2000년에는 1조 4,257억 원이 되었다. 2003년 이후 P-CBO 보증사고 증가에 기인한 대위변제 증가로 다시 급격히 감소하였으나, 재정 출연 확대 등에 힘입어 2005년 이후 다시 증가세로 전환되었다.

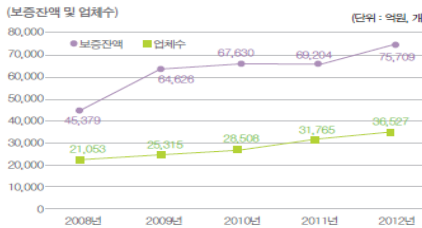
기술보증금의 보증규모를 살펴보면, 2013년까지 총 30만여개 기업, 230조 원 이상의 (누적)보증을 공급하였다. 설립 이후 1997년까지 보증공급은 4조 원 수준 이하에서 완만한 증가세를 보여 왔고, 1998년 외환위기 극복을 위한 특별보증 도입으로 인해 보증규모가 10조 원을 넘어선 이후 2001년 벤처기업 자금난 해소를 위한 P-CBO 보증 지원 등으로 연간 공급규모가 16조 원을 상회하였다. 2002년 이후 P-CBO 보증 중단 및 정책적인 보증 감축 기조 등으로 인해 운용배수가 17배까지 초과하였으나 현재 18조 원대의 보증잔액과 10배 이하의 운용배수를 유지하고 있다.⁴⁹⁾ 기술평가 실적은 1997년 최초로 시행한 이후 꾸준히 증가하여 2012년까지 총 361,742 건의 기술평가를 시행하였으며 누적수입금액은 1,998억 원에 달하고 있다. 반면 보증부대출 원리금 연체 등의 부실사유 발생으로 인한 사고율은 벤처산업 위기 때 보증부실이 확대됨에 따라 2004년 12.9%의 고점을 찍은 후 2006년 이후에는 하향 안정화되어 2012년 사고율은 5.0%를 기록하였다.⁵⁰⁾

49) 안중범 외, 전계서, pp. 128~129.

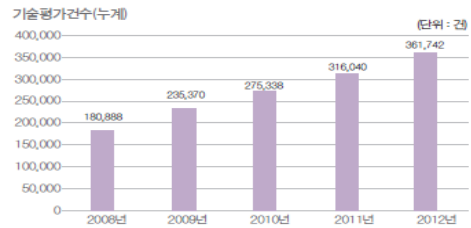
기금 보증 현황



기술창업기업보증현황



기술평가현황

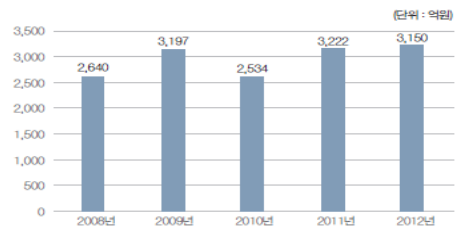


사고순증금액 및 사고율 추이

(단위: 억 원, %)

구분	'03년	'04년	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년
사고 순증 금액	17,027	17,449	11,659	6,791	6,050	7,679	7,420	8,184	8,715	9,026
사고율	10.2	12.9	10.1	6.1	5.4	6.1	4.3	4.7	5.0	5.0

연도별 구상권 회수 실적



자료: 기술신용보증기금, 『기술신용보증 연차보고서』, 2012, pp. 26, 34~35.

| 그림 3-3 | 최근 10년간 기술보증의 보증현황

4) 기술신용보증기금의 정책적 의의

기술신용보증은 중소기업의 신용을 보완하는 역할 측면에서 신용보증과 같은 역할을 하고 있지만, 일반 신용보증과 달리 독자적인 부가가치를 가지는 것으로 평가받고 있다.

보증의 성격 차이 측면에서 보면, 기술보증기금은 신기술 사업자의 자금조달 원활화를 목적으로 보증 심사시 기술평가에 보다 높은 가중치를 두는 반면 신용보증은 기업의 재무적 성과를 중시한다는 점에서 차이가 있다. 기술보증기금은 기술평가의 질적 개선을 위해 기술평가인력을 지속적으로 확충하고 평가방법의 개선을 위해 힘써 왔다. 특히, 2005년에는 국내 중소기업의 기술력과 사업성 평가에 적합한 기술평가 시스템을 개발하여 재무구조는 취약하나 기술력이 우수한 기업 지원에 노력해 왔다.

또한, 신용보증 수혜기업 중 도소매업의 비중이 40% 정도에 달하는데 이는 생계형 자영업에 대한 상당한 자금이 지원되었음을 의미한다. 즉, 신보보증이 사업성 있는 중소기업의 금융 갭(financing gap)을 메우는 것보다는 한계기업의 퇴출을 지연시키는 데 일조를 한 것일 수 있다. 이에 반해 기술보증의 경우 제조업의 비중이 70%를 상회하고 도소매업 비중은 10% 머무르고 있어 한계기업 퇴출 지연이라는 성격이 거의 없다고 볼 수 있다.

그리고 기술보증 지원은 신보보증과 달리 상대적으로 수익성 개선에 더욱 도움이 되었다는 연구 결과가 있다.⁵¹⁾ 이는 재무구조가 취약하여 보증이 없었다면 자금조달 비용이 훨씬 더 많았을 기업들이 주로 기술보증 지원을 받은 반면, 신보 수혜기업이 상대적으로 재무구조가 양호하여 보증 수혜에 따른 자금조달 비용 개선이 상대적으로 미미했던데 연유할 수도 있다.

한편 이는 기술보증 지원이 일반 신용보증에 비해서 좀 더 위험이 큰

51) 채희율, 「신용보증이 중소기업 성과에 미친 영향과 신용보증제도 개선에 대한 시사점」, 『한국경제연구』 제30권 제2호, 2012, p. 61.

상태임을 말한다. 기술보증의 높은 사고율과 대위변제율은 기술보증기금 기술평가의 한계를 반영하는 것일 수도 있고, 기술평가가 기술력은 제대로 평가한다고 해도 사업성에 대한 평가 부분에서 근본적이 어려움이 있을 가능성이 있다. 금융시장에서 직접 대출을 받지 못하고 정부의 보증이 필요하다는 것 자체가 시장이 판단한 기업의 위험이 높다는 메시지일 가능성이 있다는 것이다.⁵²⁾

| 표 3-12 | 신용보증과 기술신용보증의 사고율 및 대위변제율 비교

단위: %

구분		2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
보증사 고율	기술보증	3.9	4.7	5.0	10.2	12.9	10.1	6.1
	신용보증	4.4	3.4	3.9	7.3	6.2	6.5	4.7
대위변 제율	기술보증	3.0	4.5	3.0	5.7	12.0	9.0	4.3
	신용보증	3.6	2.8	2.6	5.3	5.1	4.4	4.7

출처: 안중범 외, 「기술보증이 기업의 재무적 성과에 미치는 효과: IV-Quantile Treatment Effect」, 『재정학연구』, 제4권 2호(통권 제69호), 2012, p. 131.

4. 농림수산업자 신용보증기금

1) 농림수산업자 신용보증기금 개요

농림수산업자 신용보증기금은 담보능력이 미약한 농림수산업자 등의 신용을 보증함으로써 농림수산업에 필요한 자금을 원활하게 마련할 수 있게 하여 농어촌 경제의 균형있는 발전에 이바지함을 목적⁵³⁾으로 1971년 법률제정, 1972년 정부의 농협중앙회 위탁사업으로 출범하였다.

농업의 특수성⁵⁴⁾과 정보의 비대칭성⁵⁵⁾으로 인한 농업금융의 특성 때

52) 안중범 외, 전제서, p. 131.

53) 농림수산업자 신용보증법 제1조.

문에 금융기관의 농업 부분에 대한 대출은 담보제공능력이나 상환가능성을 중요한 대출기준으로 적용하다 보니 담보제공 가능 농가에 대출이 편중되는 자금배분의 불평등이 심화되어 왔다.

이러한 농업금융의 특성으로 인해 충분한 자금이 외부에서 공급되기 어려워 이를 해소하기 위해 농업부문의 신용보완제도가 필요하게 되었다. 이에 업무개시 첫째 3백건, 1억 원의 신규보증 지원으로 시작된 보증실적은 2012년 말 기준 3,500백가 넘는 신규보증 규모로 성장하여 운영되고 있다.⁵⁶⁾

2) 농림수산업자 신용보증기금 대상

(1) 신청 대상

농림수산업자 신용보증기금 신청자격자는 농업인, 어업인, 임업인, 원양어업자, 농업기계 사후관리업소, 농림수산단체, 농림수산물유통·가공업자, 농림수산물 등의 수출업자, 농림수산물 기자재 제조업자, 천일염 제조업자이다.⁵⁷⁾

54) 농업금융의 특수성이라 함은 첫째 농가의 생산규모나 가계규모의 제한성으로 일반금융에 비하여 대출규모가 영세하다. 둘째, 일반적으로 농가는 생산과 소비의 단위가 혼합되어 있어서 농가의 자금이용형태에서 자금이용이 생산목적과 비생산 목적으로 뚜렷하게 구별되지 않는다. 셋째, 자연의 영향을 많이 받기 때문에 위험부담이 높아서 농업금융 역시 위험도가 높다. 넷째, 생산의 계절성으로 금융도 계절적 성격을 반영한다. 다섯째, 농업금융은 일반적으로 자금의 회전율이 낮고 저수익성이라는 특성이 있다.

55) 농업금융의 정보 비대칭성이라 함은 농가와 자금 공급자인 금융기관과의 정보 차이를 말한다. 구체적으로 첫째, 사후적 투자수익률에 대한 평가에서 차이가 나타난다. 농가는 투자 자본에 대한 사후적 소득에 대해서 알고 있지만 금융기관은 알 수 없다. 둘째, 관찰 가능한 기후, 시장가격 등 정보뿐만 아니라 생산량에는 농가의 노동력이 들어가지만 이는 금융기관에 관찰되지 않는다. 셋째, 사전적으로 농가별 영농사업능력에 따라 상환능력에 큰 차이가 나타날 수 있지만 이를 금융기관은 알 수 없다.

56) 이재욱, 「신용보증제도의 발전방안: 농림수산업자 신용보증기금을 중심으로」, 연세대 석사학위논문, 2003, pp. 23~26.

57) 농림수산업자 신용보증법 제2조 1항.

| 표 3-13 | 농림수산업자 신용보증기금 신청 자격

농업인	- 스스로 농업을 경영하거나 농업에 종사하시는 분
어업인	- 어업을 경영하거나 어업에 종사하시는 분
임업인	- 임업에 종사하시는 분
원양어업자	- 상시근로자 수가 150명 이하인 원양어업을 영위하시는 분
농업기계 사후관리업소	- 농업기계에 대한 사후관리를 업으로 하시는 분
농림수산단체	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「농업협동조합법」, 「수산업협동조합법」, 「산림조합법」, 「염전초생산협동조합법」에 의한 조합 및 그 중앙회 2. 「농어업경영체 육성 및 지원에 관한 법률」에 의한 영농조합법인 및 농업회사법인 3. 「농어업경영체 육성 및 지원에 관한 법률」에 의한 영어조합법인 및 어업회사법인 4. 「수산업법」에 의한 어업자 중 상시근로자수가 150인 이하인 어업을 영위하는 법인 5. 종자생산을 하는 분 6. 농업인, 어업인, 임업인, 원양어업자가 의결권의 과반수를 보유하는 농림수산물생산단체 (법인포함)
농림수산물유통·가공업자	<ol style="list-style-type: none"> 1. 농업인, 어업인, 임업인, 원양어업자 (법인제외) 2. 농업인, 어업인, 임업인, 원양어업자가 의결권의 과반수를 보유하는 농림수산물 유통·가공단체 3. 농어촌지역 또는 준농어촌지역에 소재하는 중소기업으로서 농림수산물 가공업을 영위하시는 분 4. 민간 미곡종합처리장 사업을 하시는 분 5. 소비자생활협동조합 6. 사단법인 한 살림 7. 식육판매업자 8. 사단법인 한국생협연대
농림수산물 등의 수출업자	- 중소기업으로서 농림수산물 또는 그 가공제품을 수출하시는 분
농림수산물 기자재 제조업자	<p>- 중소기업으로서 농림수산업의 생산에 필요한 다음의 기자재를 생산하시는 분</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 비료·농약·농업기계·사료 및 시설자재 등 농림업에 필요한 기자재 2. 어선·어구 등 수산업에 필요한 기자재
천일염제조업자	- 천일염을 제조하시는 분

자료: 농림수산업자 신용보증기금 홈페이지(<http://www.nongshinbo.com/intro/who.jsp#none>), 연구자가 재구성

(2) 보증 종류와 책임의 범위

농림수산업자 신용보증 제도를 통해 보증받을 수 있는 분야는 농·어업 관련 자금에 대한 ‘대출보증’이나 농·어업 관련 물품구매에 대한 ‘상거래 채무보증’으로 구분되며, 보증방법에 따라 1건의 특정채무에 대하여 보증하는 ‘개별보증’ 일정한 보증한도와 보증기간 내에서 주 채무를 포괄하여 보증하는 ‘근보증’, 1건의 보증서에 의해 분할하여 지원되는 대출금을 보증하는 ‘분할보증’, 보증신청인에 대한 신용조사와 보증심사를 거쳐 미리 보증한도와 기간을 정해 두고 그 한도 내에서 필요에 따라 보증서 발급 없이 개별 대출을 여러 차례 받는 ‘한도거래보증’ 등으로 나뉜다. 한편 이러한 ‘일반보증’ 외에 정부정책에 따라 보증대상자와 보증대상자금이 특정되는 ‘특례보증’(예: 선도농어가에 대한 보증, 농·어가부채경감특별대책 보증, 농·어업재해대책 보증 등)이 있다.

특정 농림수산업자에게 과도한 보증의 집중을 방지하여 보다 많은 농림수산업자가 보증을 이용할 수 있도록 하고, 보증 집중에 따른 대위변제의 위험을 분산시키기 위하여 동일인당 보증한도를 설정하여 운용하고 있다. 개인과 단체(법인 제외)는 10억 원을, 법인은 15억 원을 동일인당 보증한도로 하고 있다.

장래 발생이 예상되는 기금의 구상채권 보전을 통하여 기금의 건전한 운용을 도모하기 위하여 자산과 신용이 확실한 1인 이상의 연대보증인을 입보하도록 하고 있다. 일반보증의 경우 동일인당 보증금액이 1억 원 이하인 경우는 연대보증인 입보를 생략할 수 있으며 1억 원을 초과하는 경우에는 재산세 또는 연간 수입액에 따른 연대보증인 입보기준을 충족하는 자를 연대보증인으로 입보해야 한다.⁵⁸⁾

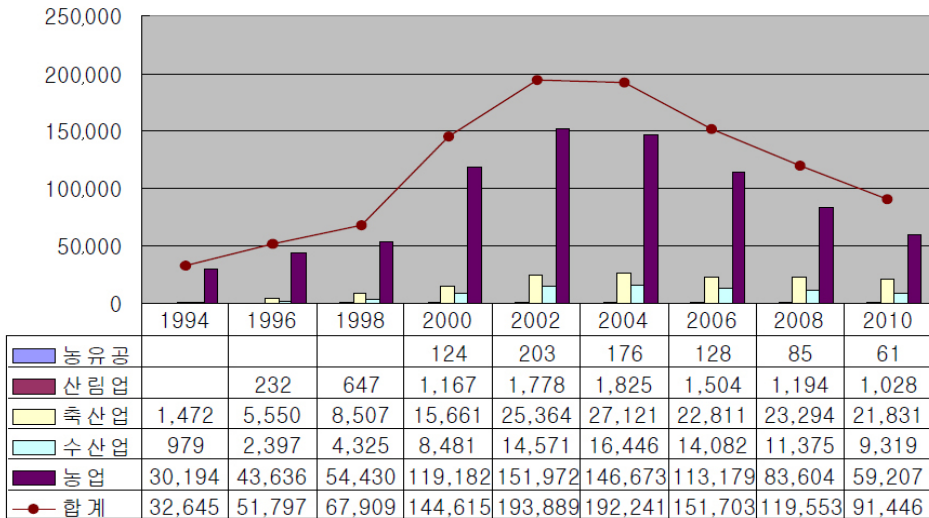
58) 박충주(2005), 「농림수산업자 신용보증제도 개선방안」, 전남대학교 석사학위논문, pp.43-44.

3) 농림수산업자 신용보증기금 현황

농림수산업자 신용보증기금의 발전과정은 ‘정부의 정책자금 우선지원’을 위한 제도개선시점인 1983년과 ‘농어가부채경감대책’을 처음 실시한 1990년을 분기점으로 하여 전·중·후반기로 나눌 수 있으며 2003년부터 현재까지는 보증잔액이 줄어드는 쇠퇴기라고 할 수 있다.

전반기(1972~1982)의 특징은 기금운영의 기본방향이 기금관리업무를 위임받은 농협중앙회가 가지는 금융기관적 보수성과 안전성에 크게 영향을 받았다는 점이다. 정부의 8.3 긴급경제조치의 일환으로 보증기금의 출현이 크게 증가하며 사업 확대가 가능할 수 있었으며 기금의 운용배수 제한도 15배로 완화되었다. 공격적인 확대에 앞서 농협이 가지는 보수적인 성격으로 기금 확장에 있어 상대적으로 속도가 느렸음에도 1982년말 기금 잔액은 152억, 연평균 성장률 29%, 신규보증 누적 건수는 23만 1,800건, 3,960억 원에 이르렀다.

중반기(1982~1989)의 특징은 1987년부터 시작된 정부의 과감한 기금 출연에 힘입은 기금규모의 증가와 함께 사채보유농어가를 위한 신용보증의 시행 등의 기금운영 기본방향에서 보이듯이 정책사업 우선지원, 영세농업인에 대한 사회 정책적 배려, 그리고 농업인의 금융편익 증대에 보다 역점을 두려는 의지가 강하게 작용하였다는 점이다. 이 시기 정부출연 비율은 3.6%에서 58%로 증가하며 농협 중심의 출연 구조를 탈피하였으며 정책금융에 힘입어 1987년 한해에만 7,776억 원(누적 61만 3천건)을 기록하였는데 이는 전년도 3,000억 원 미만에 비해 2배가 넘는 금액이다.



자료: 강만석, 「농림수산업자 신용보증 활성화 방안」, 전북대학교 석사학위논문, 2011, p. 26.

| 그림 3-4 | 연도별 보증잔액 현황(산업별)

후반기(1990~2002)의 특징은 국가 경제적 위기상황과 연계된 농어촌 경제·사회의 어려움으로 인한 계속적인 농어가부채경감대책의 시행, 보증업무의 전문화 및 효율화를 위한 기금 조직의 대대적인 정비, 신규보증·보증잔액·대위변제·구상채권·기금잔액 등 전 사업부분별 규모의 혁신적 증가, 순손실의 발생 등 보증사업의 성장과 대위변제의 급증에 따른 우려가 교차되는 상황이라는 점이다. 특히 이시기에 양적 팽창이 급속히 이루어졌는데 1998년까지는 일정 수준의 증가에 그쳤으나, 1998년부터 본격 시작된 농어가부채경감대책으로 인하여 1999년에는 전년대비 98.35% 높은 성장이 이루어졌으며 2000년에는 연대보증해소대책 등으로 인하여 60.45%, 2001년에도 마찬가지로 농어가부채경감대책으로 37.67%의 성장을 이룩하였다.

쇠퇴기(2003~현재)의 특징은 외환위기, 카드위기 등 국가적인 경제위기를 거치면서 발생했던 부실채권을 정리하며 기금의 건전성을 회복하는 시기라는 점이다. 이시기에는 대위변제 처리, 구상채권 회수 규모가 크게 증

가하였으며 이를 해소하는 과정에서 보증잔액이 고점 대비 50% 수준으로 감소하였다.⁵⁹⁾⁶⁰⁾

2012년 말 현재 기금 자산은 2조 8,285억 원으로 전년 대비 10.2% 증가하였다. 신규보증은 3조 5,404억 원, 지원 누계는 96조 4,661억 원이며 보증잔액은 8조 6,895억 원이다. 대위변제액은 2006년 1조 294억 원까지 증가하였다가 감소추세로 들어서면서 현재 1,255억 원을 기록하고 있다.⁶¹⁾

4) 농림수산업자 신용보증기금의 정책적 의의

1차 산업의 중요성과 동 산업 종사자의 영세성을 고려하여 정책자금 지원을 통한 신용 회복에 크게 기여한 것이 농림수산업자 신용보증기금의 가장 큰 의의라 할 수 있겠다. 실제로 타 신용보증기금에 비해 정책 자금의 보증잔액 비중이 높아 실제 이용자의 효용으로 연결이 빠르고 정확하였다.

농림수산업자 신용보증기금은 다양한 특례보증제도를 통해 기금을 확충해 왔으며 이를 통해 정책자금 지원 목적을 쉽게 달성할 수 있도록 하였다. 이러한 특례보증지원으로는 사채대체지원, 농어민 후계자육성, 연대보증 해소, 농어가부채대책, 선도농 우대보증, 각종 재해대책자금, 금융위기에 다른 사료구매자금 지원, 구제역 지원 자금, AI(조류인플렌자) 자금 지원 등이 있으며 그 규모는 4,000억 원에서 최대 7조 원을 지원하였다. 2011년 5월 기준 보증잔액을 보면 특례보증비율은 전체 보증의 73% 이상을 차지하며 일반보증의 3배를 넘고 있다.⁶²⁾

59) 이재욱, 전계서, p.54.

60) 강만석, 『농림수산업자 신용보증 활성화 방안』, 전북대학교 석사학위논문, 2011, pp. 28~51.

61) 농림수산업자 신용보증기금 홈페이지(http://www.nongshinbo.com/official/manage_result_03.jsp)

62) 강만석, 전계서, pp. 55~56.

5. 주택금융보증기금

1) 주택금융보증기금의 개요

1960년대 이후의 지속적인 경제성장과 함께 가계소득이 전반적으로 늘어나게 되자 복지 향상 및 내 집 마련에 대한 국민들의 욕구는 점차 증폭되는 반면, 인구증가와 핵가족화의 진전으로 말미암아 주택보급률이 떨어지고 주거환경 개선은 기대수준에 미치지 못하는 악순환이 되풀이 되었다. 이러한 상황은 특히 1980년대에 크게 악화되어 대도시와 같은 인구밀집지역이나 개발지역 등을 중심으로 부동산가격이 폭등하는 사태를 야기하였으며, 이는 고도성장의 주역이었던 근로자의 생산의욕 감퇴는 물론, 계층간의 위화감이나 노사문제를 유발하는 심각한 사회문제로 대두하게 되었다.

이러한 상황에서 정부는 금융기관의 주택자금대출에 대한 채무자의 채무불이행에 따른 위험을 보전해 줌으로써 주택금융을 활성화하고 나아가 주택건설을 촉진하여 무주택 서민들의 주거안정을 위하여 1987년 ‘근로자의 주거안정과 목돈마련 지원에 관한 법률’을 제정하고 주택금융신용보증기금을 설립하게 되었으며 1988년부터 각 금융기관의 주택자금대출에 대한 보증업무를 신용보증기금을 통해 실시하였다. 이후 2004년부터는 한국주택금융공사법에 따라 동 공사에서 운용하고 있다.

주택보증제도의 필요성은 주택금융의 특성에 기인한다. 주택은 상당한 고가의 재화로 구매자의 입장에서는 예산 제약 때문에 충분한 저축이 뒷받침되지 않는 한 일시에 목돈을 주고 구입하기가 쉽지 않기 때문에 이러한 주택 구매자의 예산제약을 완화해 주기 위해서 제공되는 전형적인 소비자금융이 주택금융이다. 보통 선진국에서는 주택 구입시 주택가격의 5% ~ 30%를 본인 저축으로 충당하고 나머지는 금융기관에서 30년 정도의 장기대출을 받아 주택을 구매하게 되는데, 금융기관의 입장에서 신용 또는 상

환불능위험, 이자률위험, 유동성위험을 내포하게 된다.

신용 또는 상환불능위험은 주택가격 대비 대출비율인 LTV(Loan to Value ratio)와 소득에서 상환액이 차지하는 비율(payment to income)로 대변 되는데 이 두 비율이 낮을수록 위험이 낮다고 평가된다. 그러나 주택가격의 변동성이 크고 개인 신용에 대한 평가 시스템이 발달하지 못한 경우 동 위험 수준이 증가하게 되어 금융기관의 대출이 위축되게 된다.

이자율 위험은 단기로 조성된 자금을 장기 대출로 운용하는 데에서 발생하는 기간 불일치 때문에 발생하는 주택금융 특유의 위험이다. 자금 대출자는 단기의 수익률을 요구하지만 주택 소비자는 오랫동안 주거서비스를 제공받기 위해 장기대출을 요구한다. 이 이해의 불일치는 이자율 차이로 나타나고 금융중개인의 손해가 발생할 위험이 커지게 되는 것이다.

유동성 위험은 예금주들이 유동성을 선호하기 때문에 발생하는 경우로 경제가 지속적으로 성장하는 국가에서 유동성에 대한 수요가 많고 이 경우 금융기관들은 인출요구에 대응하여 충분한 유동성을 확보해야 하므로 유동성이 제약되는 주택자금대출로 자산을 운용하길 꺼리게 되는 것이다. 주택금융을 보다 많이 취급하게 될 경우 금융기관은 유동성 위험에 더욱 노출되게 되는 것이다.⁶³⁾

이 같은 주택금융의 특성으로 인해 대출시장이 위축될 경우 주택 경기의 하락, 서민들의 주거 안정성 침해 등 사회 전반적인 손실로 이어질 수 있다. 따라서 신용보증제도를 통한 정보의 비대칭성 해소, 신용 불균형 해소를 도모할 필요성이 있다.

63) 이기영 외, 「주택금융신용보증기금의 효율화 방안에 관한 연구」, 한국조세연구원, 기타보고서 97-05, 1997, pp. 78~82.

2) 주택금융보증기금의 대상

(1) 신청자격

주택금융보증기금이 제공하는 신용보증 대상은 주택수요자, 준주택수요자, 주택사업자, 사업주가 주택을 건축·매매·임차하기 위해 대출을 받는 경우이다. 개인, 건설회사, 사택을 짓는 사업주 모두 지원 대상이 되지만 대상물은 주택에 한정된다.

개인의 경우 전세자금, 중도금, 모기지신용, 건축자금, 임대보증금반환 자금에 대하여 보증을 신청할 수 있으며 사업자의 경우 건설자금, 생활주택, 프로젝트 파이낸싱 등에 대하여 보증을 신청할 수 있다.

표 3-14 | 주택금융신용보증기금이 보증할 수 있는 채무

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>가. 주택수요자가 주택을 건축·구입·임차(전세를 포함한다) 또는 개량하거나 이에 들어간 자금을 보전하기 위하여 금융기관으로부터 대출을 받는 경우</p> <p>나. 준주택 수요자가 「주택법」 제2조제1호의2에 따른 준주택을 주거목적으로 구입·임차(전세를 포함한다) 또는 개량하거나 이에 들어간 자금을 보전하기 위하여 금융기관으로부터 대출을 받는 경우</p> <p>- 준주택은 주택 외의 건축물과 그 부속토지로서 주거시설로 이용 가능한 시설 등을 말한다.</p> <p>다. 주택사업자가 주택수요자에게 분양하거나 임대할 목적으로 주택을 건설하거나 구입하기 위하여 금융기관으로부터 대출을 받는 경우</p> <p>라. 사업주가 대통령령으로 정하는 근로자에게 분양 또는 임대(무상대여를 포함한다)의 목적으로 주택을 건설하거나 구입하기 위하여 금융기관으로부터 대출을 받는 경우</p> <p>- 근로자란 간 총소득의 합계액이 2,500만원 이하 또는 일급액 10만원 이하를 받는 사람</p> <p>마. 그 밖에 주택금융의 원활한 공급을 위하여 필요한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

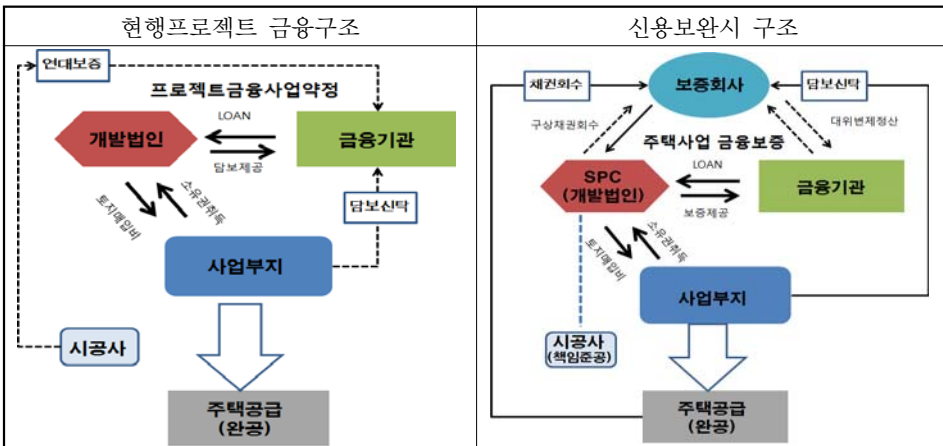
자료: 한국주택금융공사법 제2조 8항 및 동법 시행령 1조의 2, 2조

(2) 주택 프로젝트 파이낸싱 보증

담보중심의 대출이 가져오는 금융경색을 탈피하고 사업성 중심의 금융대출 및 대규모 투자사업을 촉진할 수 있도록 프로젝트 자체를 담보로 장기간 대출을 해주는 것이 프로젝트 파이낸싱이다.

프로젝트 파이낸싱을 통한 주택공급시 보통의 경우 상대적으로 신용도가 우수한 시공사로 하여금 개발회사의 신용을 보완하도록 하고 있다. 즉, 개발사에 대한 연대보증을 통해 시공사는 시공 및 금융기관의 대출보증 등 프로젝트 구조의 사업위험 대부분을 부담함으로써 그 신용도에 비해 과도한 리스크를 취하는 불합리성을 가지게 된다.

반면 신용보증기관으로 하여금 사업위험 대부분을 인수하고 보증회사가 공정관리 및 자금관리 등을 직접 수행하면서 사업관련 위험을 관리하면, 시공사는 시공에 전념하고 도산 및 연쇄도산의 위험에서 벗어날 수 있으며 금융기관은 대출금 회수에 대하여 보증회사의 신용에 따라 안전성을 확보할 수 있게 된다. 대출원리금 회수가 불가능한 사고 발생시 보증회사는 금융기관에 대지급하고 구상권을 확보하여 프로젝트 완료시 발생하는 현금흐름 및 미분양 주택의 처분을 통해 채권을 회수하게 된다.⁶⁴⁾



자료: 조흥연, 「프로젝트파이낸싱구조에서의 신용보완 산업연구: 주택개발사업을 중심으로」, 건국대학교 석사학위 논문, 2006, p.60, 연구자가 재구성

| 그림 3-5 | 기존 프로젝트 구조와 신용보완시 구조 비교

64) 조흥연, 「프로젝트파이낸싱구조에서의 신용보완 산업연구: 주택개발사업을 중심으로」, 건국대학교 석사학위 논문, 2006, pp.60-61.

주택보증기금은 300세대 이상 건설되는 주택건설 프로젝트(경기도와 광역시는 200세대, 서울은 100세대)를 대상으로 대출금에 대한 보증을 제공하고 있다. 보증 한도는 금융기관으로부터 받은 대출금이며, 총 사업비의 60%를 한도로 프로젝트대출금의 70% 이내를 보증한다.

리스크 방지를 위한 조치로서 시행사 경영위험의 분리를 위하여 사업 부지를 신탁회사에 신탁하게 하고, 자금관리의 독립성을 확보하기 위하여 은행이나 신탁회사가 결제관리계좌(Escrow Account)를 관리하도록 한다.⁶⁵⁾

3) 주택금융보증기금의 현황

1988년 주택금융신용보증기금 설치 이후, 2012년 말까지 총 766만 가구에 171조 원의 보증을 공급하였다. 이 중 개인보증은 530만 가구 141조 8,927억 원, 사업자 보증은 236만 가구 29조 2,798억 원을 공급하였다.

전세금 상승과 주택 매매 가격 하락 현상이 발생함에 따라 늘어난 보증 수요 충족을 위하여 2012년도 보증공급 규모를 전년에 비해 크게 늘려 운영하였으며, 전세금의 전환대출 보증상품, 임차권등기세입자 특례보증, 준주택 수요자 개인보증 실시 등 신사업 추진도 공급확대에 기여하였다. 이에 2012년도 보증공급 규모는 개인보증 26조 8,255억 원, 사업자 보증 7,311억 원으로 총 27조 5,586억 원으로 총 27조 5,586억 원으로 전년 대비 33.3%의 높은 증가율을 기록하였다.

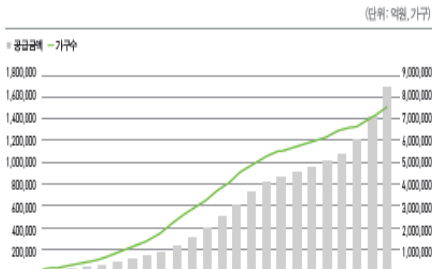
특히 전세자금보증은 기금 설치 이후 가장 높은 10조 8,679억 원을 공급하여 약 33만 가구의 무주택 서민의 주거안정과 전세난 해소에 기여하였다. 중도금 보증도 14조 7,000억 원을 공급하여 주택 실수요자의 내집 마련을 위한 분양자금 부담 경감에 기여하였다.

65) 조흥연, 전계서, p. 78.

한편 사업자보증 부분에서는 제출서류 간소화, 시공사 연대입보 완화 및 분할보증서 발급 한도 산정기준 개선 등의 제도개선을 통해 전년도 공급 실적 6,349억 원 대비 15.5% 증가한 7,331억 원의 보증을 공급하여 주택 건설업체의 자금난 해소에 기여하였다.

개인보증의 개인신용평가시스템(CSS) 및 개인행동평점모형(BSS), 사업자보증 의사결정구조 개선 및 심사평가표 구축으로 총량단위 리스크를 통제하여 2012년 말 보증규모 확대에서 사고발생 규모의 보증잔액은 1.6% 수준인 6,348억 원 수준이며, 대위변제도 보증잔액의 0.7% 수준인 2,598억 원에 머물고 있다. 구상권 회수실적은 1,335억 원이다.⁶⁶⁾

기금설치 이후 신용보증(누적) 현황



공사설립 이후 신용보증 공급 현황

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
개인	31,321	41,657	35,870	44,787	58,564	87,040	111,402	200,351	268,255
사업자	7,195	6,397	5,344	6,102	9,039	9,505	3,501	6,349	7,331
계	38,516	48,054	41,214	50,889	67,603	96,545	114,903	206,700	275,586

사고순증액 및 사고잔액 현황

	2008	2009	2010	2011	2012
보증잔액(A)	114,064	157,337	192,053	285,206	387,474
사고발생액(B)	3,128	2,700	2,670	3,350	6,348
사고정상액(C)	2,957	2,555	1,649	1,995	2,752
사고순증액(D=B-C)	171	146	1,021	1,355	3,597
사고발생률(E=B/A)	2.7	1.7	1.4	1.2	1.6
사고순증률(F=D/A)	0.1	0.1	0.5	0.5	0.9

구상권 회수율 현황

구분	2009	2010	2011	2012
대위변제액(A)	41,570	43,688	45,906	48,504
구상권 회수액(B)	11,263	12,332	14,074	15,409
회수율(B/A×100)	27.1	28.2	30.7	31.8
구상권 잔액(정산)(a)	28,849	28,243	27,840	27,839
대위변제액(b)	1,673	2,009	1,463	2,326
구상권 회수액(c)	1,130	930	1,009	1,095
위탁채권 회수액	53	108	142	148
회수율(c/(a+b)×100)	3.7	3.1	3.4	3.6

*PCBO 제의

자료: 주택금융공사(2012), 『2012 연차보고서』, pp.28-29

| 그림 3-6 | 주택금융신용보증 현황

66) 주택금융공사(2012), 『2012 연차보고서』, pp.28-29.

4) 주택금융신용보증의 정책적 의의

주택금융신용보증제도의 정책적 효과로는 첫째, 금융기관의 주택금융 시장 참여를 유도함으로써 전체적으로 주택자금 공급규모를 확대할 수 있고 이로써 대출수혜자의 폭을 넓혀주었다. 둘째, 신용보완을 통해 적정수준까지 대출비율의 상승을 유도함으로써 더욱 양질의 주택자금 대출 서비스를 가능하게 한다. 셋째, 사적인 연대보증이 대신 공신력을 갖춘 기금이나 보증이 이용됨에 따라 개인의 신용이 중시되는 신용질서의 확립에 기여할 뿐만 아니라 물적 담보 위주의 소극적인 기존 관행을 타파하고 적극적인 금융풍토를 조성하는 데 도움이 된다. 넷째, 대출기관의 입장에서 사고채권에 대한 회수가 손쉬워져 시간과 비용이 절감됨에 따라 관리의 효율을 기할 수 있을 뿐만 아니라 은행의 자산 건전성 및 지도·감독 기준이 BIS 기준 자기자본비율 산정시에도 보증부 대출에 대해서는 낮은 위험가중치가 적용됨으로써 자산 건전성을 제고할 수 있다.⁶⁷⁾

6. 시사점

국내 운용 중인 다양한 신용보증기금에 관하여 살펴본 바 이를 바탕으로 향후 조성될 해운보증기금의 시사점을 도출해 보면 다음과 같다.

첫째, 정책 자금의 성격을 가져야 한다. 농림수산업 신용보증기금의 예에서 보듯 대상자가 직면한 연대보증 위기, 부채위기, 각종 재해로부터의 피해를 특례보증을 이용하여 보조하였다. 즉, 농림수산업 신용보증기금은 금융권으로부터 정책자금을 원활히 전달하는 역할을 수행하며, 1차 산업의 위기를 극복하여 왔다. 현재 해운업계의 장기 불황에 따른 매출감소, 자본

67) 황인덕, 「주택금융신용보증기금의 역할과 발전방안」, 『보증월보』, 263호, 2002, p. 6.

잠식의 타파와 중소 해운선사의 신용 불균형을 보완하는 역할이 절실히 필요한 이때 해운보증기금도 이러한 정책자금의 창구 기능을 수행하며 위기 극복에 일조할 수 있도록 운영되어야 할 것이다. 또한 특례보증 범위에 능력 비용에 따른 불황기 원가부담, 비성수기 선박 조달·운영 비용, 낮은 신용등급으로 인한 발행 채권 부실화를 지원할 수 있는 보증 상품들도 포함할 수 있어야 하겠다.

둘째, 기금의 목적을 달성하기 위해 정부의 지속적인 출자가 반드시 필요하다. 기금의 목적이 해당 산업의 신용 불균형을 해소하여 자금을 조달할 수 있게 하는 것으로 정부 신용에 대한 시장의 기대를 반드시 충족시켜야 목적인 바를 이룰 수 있기 때문이다. 같은 맥락에서 신용보증기금도 10배수를 초과하는 경우 정부의 출자가 지속해서 이루어지고 있으며, 농림수산업 신용보증기금 역시 70% 이상 특례보증 자본으로 구성되어 있다. 이처럼 목표 운용배수를 초과하는 경우, 산업의 예상을 벗어나는 위기가 오는 경우 등 적시에 자본 확충을 통해 기금의 안정성과 신뢰성을 확보하는 것이 무엇보다 중요하다.

셋째, 해운 금융의 특수성을 감안하여 일반 신용평가 기준 외에 시황 개선 및 운항 수익에 의한 성과 개선 평가 기준이 마련되어야 한다. 해운보증기금 역시 해운 산업의 전반적인 구조가 중소기업 중심으로 정책자금을 절대적으로 필요로 한다는 점, 높은 부채비율과 불리한 신용등급으로 이자 비용이 부담스러운 점, 해운 산업 특수성에 기인하여 주기적인 시설(선박) 투자가 필요하다는 점 등 기술보증기금에서 지원하는 대상과 유사한 점이 많다. 따라서 기술보증기금이 기술평가(KTRS)를 통한 선택적 지원시스템을 갖춘 것과 같이 해운 기업의 특수성을 반영할 수 있는 평가시스템을 개발하여 선택적으로 지원할 수 있도록 정책방향이 마련되어야 할 것이다. 이는 일반 신용기금과 같은 기준으로는 원활한 자금 공급을 기대하기 어렵기 때문이다. 또한 다소 높을 것으로 예상되는 해운보증기금의 사고율 및 대

위 변제율도 이러한 평가기준하의 위험의 감수라는 측면에서 해석될 수 있도록 기금운영평가 기준도 일반 신용기금과 달라야 할 것이다.

넷째, 해운 역시 금융권의 자본이 장기간 거치 되는 반면 대부자는 빠른 회전을 원하기 때문에 차·대 당사자간 대출 기간에 대한 이해와 수요가 다르다. 따라서 금융기관의 참여를 확대시키기 위한 여러 가지 보증 상품을 개발하여 제공해야 할 것이다. 참여 금융기관의 선박 장기 채권에 대한 유동성을 지원할 수 있는 장치가 마련되는 것이 필요하다.

다섯째, 기금의 부실화를 방지하기 위한 총체적 리스크 관리기법이 필요하다. 특히 시황 산업인 해운의 경우 주기적인 투자와 달리 수익의 회수가 불투명하므로 보증 대상의 부보와 같은 선행적인 안전장치가 중요하다. 그리고 기금의 자본 확충 역시 농림수산업 보증기금에서와 같이 특례 보증 제도 등을 통해 지속적으로 이루어져야 할 것이다. 더불어 보증 후 대위 변제에 대한 구상권은 선박 압류를 통하여 이루어질 것인데 이때 선박이 창출하는 수익, 즉 영업 기회를 최대한 고려하여 집행할 수 있는 조치가 필요 하겠다.

제 4 장 해운보증기금 관리 및 조직구성

1. 해운보증의 대상과 운용주체

1) 보증의 대상기업 및 보증의 종류

해운보증기금의 주된 대상 기업은 해운업을 영위하는 자로 한정한다. 해운법 제2조(정의)에 의하면, 해운업은 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 모두 포함하나 해운보증기금의 대상은 해상화물운송사업에 국한하는 것이 바람직하다고 판단된다. 이는 선박을 주된 자산으로 하여 경영하는 해운기업의 경영난 해소가 해운보증기금의 주요 목적이기 때문이다. 또한 해운보증기금 설립이 우리나라 해운기업의 국제경쟁력 향상을 목적으로 하는 것으로 볼 수 있으므로 외항화물운송업을 우선적으로 지원하는 것을 목적으로 하되, 외내항을 겸하는 업체가 있을 수 있으므로 법률적 범위는 포괄적으로 ‘해상화물운송사업’으로 규정할 필요가 있다.

한편, 기금 운용상에 있어 신용이 악화되거나 기업의 영속성이 어려운 경우 등에 대해서는 보증취급을 제한하거나, 기금에 손실을 입힌 기업 등에 대해서는 보증을 금지할 수 있도록 하는 등 제재 수단도 있어야 한다.

| 표 4-1 | 해운보증기금의 보증대상 기업 및 업종

구분	내용
보증대상기업	해운업
보증대상업종	해상화물운송사업(특히, 외항화물운송업)
보증제한 및 보증금지	기금운용상에 있어 신용이 악화되거나 기업의 영속성이 어려운 경우 등에 대해서는 보증취급을 제한 기금에 손실을 입힌 기업 등에 대해서는 보증을 금지

해운보증기금이 보증하는 기본적인 대상은 해운보증의 기능과 밀접한 관계가 있으며, 다음과 같은 대상에 대해 보증할 수 있다.

첫째, 해운업자가 금융회사 등으로부터 자금의 대출·급부 등을 받음으로써 금융회사 등에 대해 부담하는 금전채무가 있다. 이 같은 금전채무는 선박투자에 소요되는 금융 또는 대출이 해당되며, 해운보증기금은 금융회사 등에 대한 채무보증을 하게 된다. 이는 해운기업의 신조선 금융 및 중고선 금융이 여기에 해당된다. 한편, 상기에서 언급한 ‘금융회사 등’은 다음과 같이 정의할 수 있다.

| 표 4-2 | 해운보증기금의 채무 보증 대상 금융기관

「은행법」 제2조제1항제2호에 따른 은행
「한국산업은행법」에 따른 한국산업은행
「중소기업은행법」에 따른 중소기업은행
「한국수출입은행법」에 따른 한국수출입은행
「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」에 따른 신탁업자
「선박투자회사법」에 따라 설립된 선박투자회사 및 그에 자금을 대여하거나 그 발행주식 또는 사채를 인수하거나 인수하려고 하는 자
「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」에 따른 전문투자자나 일반투자자

그리고 해운업자의 채무를 금융회사 등이 보증하는 경우에 그 보증채무의 이행으로 인하여 해운업자가 구상(求償)에 응하여야 할 금전채무이다.

둘째, 해운기업의 최대 운용자산인 선박에 대한 LTV(Loan To Value ratio) 상승에 따른 잔존가치를 보증할 필요가 있을 것으로 판단된다. 이는 일반적인 다른 금융영역에 비하여 선박금융의 경우 선박의 담보가치가 매우 중요한 요소로 작용하기 때문이다. 선박의 담보가치가 정해진 비율 이하로 낮아지는 경우, 금융기관은 대출 일부를 상환하거나 추가 담보를 요구할 수 있다. 잔존가치 보증은 잔존가가 실제 상환금액의 일정비율 이하로 하락하였을 경우에 향후 대출금 상환을 보장하는 기능이다.⁶⁸⁾

| 표 4-3 | 신용보증기금법상의 대통령령이 정하는 금전채무

- 제3조(금전채무) 「신용보증기금법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제2항제4호에서 "대통령령이 정하는 금전채무"는 다음 각호의 것을 말한다.
1. 기업이 부담하여야 할 국세 및 지방세
 2. 기업에 자금을 융통함을 업으로 하는 자중 금융기관이 아닌 자에 대한 기업의 채무중 운영위원회의 의결을 거쳐 금융위원회가 정하는 것
 3. 기업이 상거래에 수반하여 발행(인수 및 배서를 포함한다. 이하 같다)한 어음상의 채무와 상거래에 수반하여 취득한 어음에 자금융통등을 위하여 배서한 어음상의 채무
 - 3의2. 중소기업의 상거래와 관련된 계약상의 대금지급채무중 업무방법서에서 정하는 채무
 - 3의3. 중소기업이 수출신용장(내국신용장을 포함한다)을 근거로 발행한 무역환어음의 인수를 한 자에 대하여 부담하는 채무
 4. 기업이 「여신전문금융업법」에 따른 시설대여업자로부터 시설·기계·기구등의 대여를 받음으로써 시설대여업자에 대하여 부담하는 채무
 5. 중소기업이 「중소기업진흥에 관한 법률」에 따라 중소기업진흥공단으로부터 시설등의 대여를 받음으로써 중소기업진흥공단에 대하여 부담하는 채무
 6. 기업이 정부, 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관, 그 밖에 금융위원회가 정하는 자와의 건설공사, 물품의 공급 또는 용역제공을 위한 계약(입찰을 포함한다)체결에 수반하여 부담하는 각종 보증금의 지급채무
 7. 그 밖에 기업의 금전채무로서 금융위원회가 정하는 것

68) 법무법인광장, 『해운보증기금설립방안에 관한 연구』, 2012.11., p.79.

| 표 4-4 | 해운보증기금의 보증 대상(안)

보증종류	내용
대출보증	해운기업이 은행으로부터 선박담보부 대출을 받는데 따른 금전채무 보증 - 신조선 금융, 중고선 금융 등
지급보증 의 보증	은행이 해운기업의 채무를 보증함에 따라 향후 은행의 대지급으로 발생된 해운기업의 구상채무에 대한 보증
사채보증	해운기업이 자본시장을 통해 자금을 조달하기 위해 회사채 발행시 원리금 지급채무 보증 - 일반 회사채 보증, P-CBO 보증 등
기타보증	선박의 잔존가치 하락에 따른 보증 - LTV 보증 등

다만, 해운보증기금의 보증 대상은 주로 신조선 및 중고선 선박을 담보로 하는 대출보증이 될 것으로 판단된다. 그 이유는 해운보증기금은 해운기업의 유동성 지원을 통해 장래 경영의 선순환을 위한 자금지원이 그 목적이므로 해운기업의 최대 운용자산인 선박의 운용에 대한 지원이 주된 대상이 된다고 볼 수 있다. 특히, 신용보증기금도 주된 보증의 대상은 기업들의 대출보증에 90% 이상을 보증하고 있다. 다만, 불황기 선박의 담보대출비율(LTV) 상승에 따른 추가담보 요구와 재무구조 악화에 따른 유동성 자금이 필요하다고 해양수산부 장관이 인정하는 경우 LTV 보증 및 P-CBO 보증 등을 고려할 필요가 있다. 특히, 정부는 기금이 제공하는 선박금융보증과 관련하여 기금이 보증하는 금액의 원리금 상환을 보증(제47조의10)할 수 있도록 하여 기금의 안정적 운용을 정부가 보증할 필요가 있다.

| 표 4-5 | 신용보증기금의 보증 대상 비중

대출 보증	지급보증 의 보증	사채 보증	납세 보증	어음 보증	시설대여 보증	이행 보증	무역어음 인수담보 보증	상거래담 보보증
90.6%	0.7%	-	-	3.1%	-	0.9%	-	4.7%

자료 : 신용보증기금, 내부자료

셋째, 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제119조 및 「상법」 등 관련 법령에 따라 모집하는 해운업자의 사채에 대한 보증이다(제2조제12호의다).

마지막으로 그 밖에 해운업자의 채무 중 대통령령으로 정하는 금전채무가 있다(제2조제12호의라). 여기서 대통령령으로 정하는 금전채무는 구체적으로 정해진 바 없으나 신용보증기금상의 대통령령이 정하는 금전채무 중 적용 가능한 규정을 준용하면 될 것으로 판단된다. 다만, 신용보증기금 법상의 대통령령이 정하는 금전채무는 범위가 포괄적이므로 반드시 필요한 경우로 한정해야 할 것으로 판단된다. 예를 들어 해운보증기금의 대상에는 제3조 1항 국세 및 지방세 등은 배제하는 것이 바람직하다고 판단된다.

2) 해운보증기금의 운용관리 주체와 위탁

해운보증기금의 운용관리 주체는 해양수산부장관으로 한다. 기금운용의 주체는 관련 주무부처가 담당하는 것이 정책의 효율성을 높일 수 있다고 보이므로 기금 운용관리 주체는 해양수산부에서 관장하도록 하는 것이 바람직하다고 판단된다.

이 경우 해양수산부장관은 기금의 운용·관리에 관한 사무의 전부 또는 일부를 금융기관 등 해양수산부장관이 지정하는 자(이하 “기금수탁자”라 한다)에게 위탁할 수 있도록 한다. 기금수탁자는 대통령령으로 정하는 바

에 따라 기금의 조성 및 운용 상황을 해양수산부장관에게 보고하여야 한다. 여기서 해양수산부장관은 다음과 같은 업무를 위탁할 수 있다.

표 4-6 | 해운보증기금의 업무(예시)

<ol style="list-style-type: none"> 1. 기본재산의 관리 2. 신용보증 <ul style="list-style-type: none"> - 보증연계투자 3. 경영지도 4. 신용조사 및 신용정보의 종합관리 5. 구상권(求償權)의 행사 6. 해운보증관련 조사 연구 7. 제1호부터 제6호까지의 업무에 부수되는 업무로서 해양수산부의 승인을 받은 것 또한 기금은 위 업무 외에 재보증업무 및 유동화회사보증업무를 수행할 수 있다.

주 : 신용보증기금의 업무를 토대로 수정

여기서 기금수탁자는 금융기관, 기존의 자산운용사(한국자산관리공사), 신용정보회사 등이 될 수 있는데, 신용보증은 금융기관이, 신용조사 및 신용정보의 종합관리, 해운보증관련 조사·연구 등은 금융기관과 한국자산관리공사가 나누어 하되, 주된 위탁운영 주체가 1~7까지의 업무를 수행할 수 있을 것이다. 다만, 기금은 관리운영의 주체가 국가이므로 위탁기관도 공공기관의 성격이 강한 기관으로 하는 것이 바람직하다고 판단된다.

기금이 위탁 운영되는 경우 기금수탁자는 선량한 관리자의 주의로 위탁받은 사무를 처리하여야 한다. 기금수탁자가 선량한 관리자의 주의를 위반하여 기금에 손해를 입힌 경우에는 이를 배상하여야 한다. 해양수산부장관은 기금의 운용에 관한 계획을 수립하려는 경우에는 미리 기획재정부 장관과 협의하여야 한다. 기금의 회계연도·운용계획 및 결산 등에 관하여 이 법에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「국가재정법」을 적용한다.

기금수탁자는 해양수산부장관으로부터 위탁받은 업무를 수행하기 위하여 필요한 경우에는 국가, 지방자치단체, 금융회사 등, 해운업자, 그 밖의

공공단체에 대하여 필요한 자료의 제공을 요청할 수 있다. 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 요청에 응하여야 한다. 자료를 제공받은 기금수탁자는 제공받은 자료를 기금의 운용·관리 외에는 다른 용도로 사용할 수 없으며, 업무상 알게 된 비밀을 누설하여서는 아니 된다. 그리고 이 외에 업무방법서 등을 마련하여 구체적인 실무수칙을 수립할 필요가 있다.

3) 해운보증기금의 보증한도와 기간

보증한도는 기본재산 등 기금의 현재 자산 대비 추가보증 창출 여력을 나타내는 지표이다. 기금의 부담으로 제공할 수 있는 선박금융 보증의 총액한도는 기금의 기본재산과 이월 이익금(移越利益金)의 합계액의 20배를 초과하지 아니하는 범위에서 결정한다. 다만, 기본재산과 이월 이익금의 합계액의 20배를 모두 당해 연도 보증한도로 운용하기는 어려울 것으로 판단된다.

신용보증기금의 경우도 신용기금운용법상 운용배수는 20배로 명시되어 있으나 안정적인 보증운용을 위해 적정 운용 배수는 10배 수준으로 관리하고 있다.⁶⁹⁾ 이에 대한 근거로는 일반은행의 경영실태평가 1등급 기준 BIS비율의 10%의 역수라는 점에 착안한 것으로 파악되었다. 따라서 적정 운용 배수는 경험적으로 파악된 안정적 배수인 신용보증기금 수준인 10% 이하로 책정하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 참고로 2013년 11월 현재 신용보증기금의 총보증 기본재산은 6조 1,707억 원이며, 운용배수는 7.8배 수준이다.

한편, 기금의 부담으로 같은 해운업자에 대하여 제공할 수 있는 선박금융보증의 최고 한도도 결정되어야 한다. 신용보증기금의 경우 동일기업

69) 신용보증기금 내부자료.

에 대해 30억 원(신보+기보), 금융위원회가 국민경제상 필요하다고 인정한 자금에 대해서는 70~100억 원까지 지원 가능(신보+기보+재단)하나, 해운보증기금의 경우 선박을 담보로 한 대출보증이므로 이보다 보증금액한도는 크게 늘 것으로 예상된다.

한국선주협회 자료에 따르면, 2005~2012년 기간 중 우리나라 해운기업의 신조선 및 중고선 금융의 약 80%가 금융권 차입을 통해 이루어진 것으로 파악된다. 따라서 해운보증기금은 선가의 최대 80%까지 대출하는 대출금액에 대해 보증 지원할 수 있도록 하되, 해운기업의 신용등급 등을 고려해 차등 적용할 필요가 있을 것으로 판단된다.

표 4-7 | 우리나라 해운기업의 선박투자 현황

구분	신조		중고		합계		총산가 (백만\$)	자기 부담 (백만\$)	자부담비 율 (%)
	발주 착수 (척)	발주 톤수 (만DWT)	매입 착수 (척)	매입 톤수 (만DWT)	착수 (척)	톤수 (만DWT)			
2005	18	104	12	31	30	135	3,093	1,020	33%
2006	33	268	6	5	39	273	3,576	396	11%
2007	44	406	20	87	64	493	3,917	635	16%
2008	22	362	19	166	41	529	3,059	368	12%
2009	3	2	11	46	14	48	723	36	5%
2010	74	783	18	19	92	803	3,901	779	20%
2011	15	119	17	119	32	238	1,402	274	20%
2012	8	25	10	29.3	18	54.3	499	161	32%
계	217	2,070	113	503	330	2,573	20,170	3,669	18%

주 : 2012년은 상반기

자료 : 한국선주협회 내부자료

신용보증기금의 경우에도 같은 기업에 대한 신용등급에 따라 차등하여 보증한도를 정하고 있다.

| 표 4-8 | 신용보증기금의 신용등급별 최고보증한도

종합신용등급	최고보증한도
S1~S3	70억 원
A1~A4	60억 원
B1~C2, R2, SB1~SB3	50억 원
C3 이하, R1, R3, F1, F2, 무등급, SB4 이하	30억 원

주 : 1) 시설자금에 대한 보증은 조건에 따라 100억 원까지 가능

2) 신보, 기보 보증채단 보증의 합계액 기준

자료 : 신용보증기금, 『세계의 신용보증제도』, 2012.11.

한편 보증기간은 피보증채무의 상환기한으로 하되, 주채무의 상환기한이 연장될 경우에는 이를 연장할 필요가 있다. 신조선 및 중고선 금융의 경우 금융기관에서 상환기한 및 연장 여부를 정하므로 큰 하자가 없는 경우 해운보증기금은 금융기관의 처리에 따라도 무방하다고 판단된다.

한편, 신용보증기금의 경우 보증부대출에 대한 손실책임을 보증기관과 금융기관이 일정비율로 분담하는 보증제도를 외환위기 이후 도입하고 있다. 이를 부분보증이라고 하는데, 신용보증기금의 기준보증비율은 기업의 신용등급과 보증이용기간에 따라 차등하여 적용하고 있다.⁷⁰⁾ 따라서 해운보증기금의 경우에도 대출 보증시 금융기관과 보증부담을 분담하는 것을 도입할 필요가 있다.

4) 보증료

해운보증기금을 지속적으로 운영하기 위해서는 선박금융보증의 제공을 받은 해운업자로부터 신용도 등을 고려하여 보증료를 징수하여야 한다. 그리고 선박금융보증을 제공받은 해운업자가 보증료의 지급 기한까지 보증료를 지급하지 아니하였을 때에는 미지급 보증료에 대하여 정해진 규정

70) 신용보증기금, 『세계의 신용보증제도』, 2012.11., p.4.

에 따라 연체보증료를 징수해야 한다.

이 같은 내용은 실무과정을 담은 업무방법서에서 구체적으로 정해야 할 것으로 판단된다. 예를 들어 신용보증기금의 경우 업무방법서에 따라 보증취급시 적용하는 보증료율은 최저 0.5%, 최고 3.0%(중소기업 이외 3.5%) 범위 내에서 신용평가시스템(CCRS) 등에 의한 종합신용등급별 보증료율에 가산보증료율 및 차감보증료율을 차례대로 적용하여 계산토록 하고 있다. 한편, 영업점장, 사무소장 및 고객팀장에게도 조정권을 부여하여 +2.0%p~-0.5%p 범위 내에서 조정이 가능하도록 하고 있다.⁷¹⁾

해운보증기금의 경우 신용보증기금의 보증료 산정 방식을 준용해도 무방하리라 판단된다. 다만, 보증의 규모와 보증료 산정시 장래 해운경기 및 선가 예측을 통해 좀 더 전문적인 기준을 포함할 필요가 있을 것이다. 특히, 해운 불황기에는 선박의 시장가격이 낮고, 해운기업들의 재무상황이 좋지 않은 상황일 경우가 대부분이므로 현재보다는 장래 성장성을 근거로 보증료와 보증규모를 결정하는 것이 필요할 것이다.

5) 보증 절차와 보증기금 관리

해운보증기금의 보증절차는 신용보증기금의 일반적 보증절차를 준용할 수 있다. 신용보증기금의 경우 보증신청 → 예비조사 및 현장조사 → 보증심사 → 보증실행의 단계를 거쳐 보증절차가 진행된다.⁷²⁾

보증신청은 일반적으로 기업이 금융회사로부터 금융지원을 받는 과정에서 부족한 담보문제를 해결하기 위해 기금에 보증을 요청하는 것이므로 주채무가 실행되는 금융회사를 경유하여 보증을 신청하게 된다. 예비조사와 현장조사는 보증에 앞서 기업의 신용조사 및 현장조사를 통해 점검하는

71) 신용보증기금, 『세계의 신용보증제도』, 2012.11., p.5.

72) 신용보증기금 내부자료

것이며, 각종 신용자료와 함께 경영진의 경영능력 및 영업상황 등도 파악한다. 보증심사는 보증대상 여부와 함께 신용상태, 사업전망 및 보증금액 적정성 등을 포괄적으로 살피게 된다. 보증실행은 보증기업이 보증약정서를 제출하고, 보증료를 납부함으로써 보증이 실행되며, 보증서가 발급되는데, 금융기관은 이러한 보증서를 바탕으로 대출을 실행하게 된다.

한편, 보증에 따른 손해가 발생하는 경우 해운보증기금 운용주체 등이 기금의 부담으로 보증채무를 이행하였을 때에는 해당 해운업자로부터 그 이행한 금액에 대하여 일정비율(연율(年率) 100분의 25)을 초과하지 아니하는 비율에 따른 손해금을 징수하도록 해야 한다. 신용보증기금의 경우에도 기업의 경영이 부실하여 주채무의 상환능력을 잃게 되면, 기금은 채권자의 청구에 따라 보증채무를 이행하게 되며, 이러한 부실을 관리하고, 구상권을 행사하기 위한 업무를 진행하고 있다.⁷³⁾

즉, 보증기금관리업무는 보증을 이용한 기업의 부실발생에 따른 부실관리와 대위변제 후 취득하게 되는 상환청구권인 구상권을 관리하고, 회수하는 업무를 의미한다. 이 같은 업무의 절차는 신용보증기금의 경우 부실관리, 보증채무이행, 구상권 회수, 시효완성 등의 업무로 구성된다.

표 4-9 | 일반적인 기금의 관리 절차

구분	주요내용
신용보증부실관리	기업부실화로 인한 손실 최소화 활동 - 재산조사, 채권보전조치, 정상화 유도
보증채무이행	보증채무 이행청구의 적정여부 심사 및 이행
구상권 관리	구상권(대위변제금) 회수 활동 - 담보권 실행, 구상금소제소, 강제집행, 채무상환최고 - 채무자관리, 분할상환약정, 채무조정, 채무자면담
소멸시효완성	상환 가능성이 희박하여 시효중단의 실익이 없는 경우

자료: 신용보증기금 내부자료를 토대로 재작성

73) 신용보증기금 내부자료.

6) 기금의 운용 제한 및 회계기관

기금의 용도는 법률에 적시함으로써 사용처를 명확히 할 필요가 있다. 해운보증기금은 다음과 같은 경우로 운용의 용도를 제한해야 한다.

표 4-10 | 기금의 운용 제한

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박금융보증의 제공 2. 해운업 관련 채권의 매입 및 중개 3. 선박의 취득 관리 및 운용 4. 제47조의3제5항에 따른 차입금의 원리금 상환 5. 정부시책으로 추진하는 해운업자에 대한 유동성 지원사업 6. 기금의 조성·운용 및 관리를 위한 경비 7. 제1호부터 제6호까지의 업무에 부수되는 업무로서 해양수산부장관의 승인을 받은 업무 8. 그 밖에 해운업자의 자금 융통을 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 사업 등 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

한편, 해운보증기금에 여유자금이 있을 때에는 이를 운용할 수 있도록 하여 기금운용의 유연성을 확보할 필요가 있다. 그리고 해양수산부장관은 기금의 수입과 지출에 관한 사무를 수행하게 하기 위하여 소속 공무원 중에서 해운보증기금수입징수관, 해운보증기금재무관, 해운보증기금지출관 및 해운보증기금출납공무원을 임명할 수 있도록 한다.

기금수탁자는 기금의 운용·관리에 관한 사무를 위탁받은 경우에는 기금수탁자의 임직원 중에서 다음 각 호에 해당하는 임직원과 직무의 범위를 정하여 이를 해양수산부장관에게 보고하여야 한다.

1. 해운보증기금수입담당임직원: 해운보증기금수입징수관의 직무
2. 해운보증기금지출원인행위담당임직원: 해운보증기금재무관의 직무
3. 해운보증기금지출직원: 해운보증기금지출관의 직무
4. 해운보증기금출납직원: 해운보증기금출납공무원의 직무

아울러 해양수산부장관 또는 기금수탁자(이하 “해양수산부장관등”이라

한다)가 해운보증기금수입징수관, 해운보증기금재무관, 해운보증기금지출관 또는 해운보증기금출납공무원, 해운보증기금수입담당임직원, 해운보증기금지출원인행위담당임직원, 해운보증기금지출직원, 해운보증기금출납직원을 임명한 경우에는 감사원, 기획재정부 및 한국은행에 통지하여야 한다.

한편, 해운보증기금의 안정적 운영을 위해 매 사업연도에 기금의 결산에서 이익이 생긴 경우에는 이익금 전액을 기금에 적립하도록 해야 한다. 해양수산부장관은 매 사업연도에 기금의 결산에서 손실금이 생긴 경우에는 적립금으로 보전하되, 보전한 후에도 남는 손실액이 있는 경우에는 정부가 일반회계에서 이를 보전할 수 있는 장치를 마련해야 한다.

2. 해운보증기금 조직

1) 기금의 운영 조직

해운보증기금은 그 기능과 역할에 따라 운영조직을 달리할 수 있을 것으로 판단된다.

첫째, 금융기관의 대출 및 급부에 대한 보증이 우선된다면, 신용보증기금과 마찬가지로 기금이 운영 주체가 되는 형태가 가능하다. 다만, 신용보증기금과 같이 별도의 운영조직을 갖추어야 하는가가 문제이다. 신용보증기금은 2013년 11월말 기준 기본재산 6조 1,707억 원, 23만 여개 업체에 대해 보증지원을 하고 있다.⁷⁴⁾ 그리고 임직원은 2,164명(정원 2,225명), 4부문 13부 4실(본부), 9 영업본부, 99 영업점을 갖추고 있는 대규모 조직이다.

반면, 해운보증기금의 수요 대상은 외항화물운송업 기준 180여개 업체⁷⁵⁾에 불과하다. 이는 신용보증기금의 지원 대상인 우리나라 전체 기업수

74) 2010년 말 기준 22만 9,748개 업체(대기업 19개, 중소기업 22만 9,729개)에 대해 지원.

312만 5,457개사의 0.006%에 불과하다. 우리나라 전체 기업 가운데 신용보증기금의 보증지원을 받은 기업(22만 9,748개사) 비중은 7.4%에 그치고 있다.⁷⁶⁾ 따라서 해운보증기금의 수요는 외항화물운송업체 180여개 업체 중 10% 내외로 전제하면, 매년 18개 업체의 보증 지원이 필요하다고 추정할 수 있다. 다만, 고가의 선박을 담보로 하는 금융대출의 보증이기 때문에 해운보증기금의 기본재산은 적지 않을 것으로 예상된다. 관련 연구⁷⁷⁾는 해운보증기금의 기본재산을 약 2조 원으로 추정하고 있다. 이러한 측면에서 보면, 해운보증기금은 운영 측면에서 인력이 많이 요구되지는 않으나 계약당 보증금액이 클 것으로 예상되므로 해운리스크 평가 및 보증심사 등 고도의 해운금융 전문인력이 배치되어야 할 것으로 판단된다.

| 표 4-11 | 해운보증기금 운용 조직 규모 추정

구분	신용보증기금	해운보증기금 (추정)	해운보증기금/신용보증 기금(%)
지원 대상(전산업체)	3,125,457	180	0.006%
지원 실적(지원업체)	229,748	18	0.008%
지원 대상 대비 실적 비중	7.4%	10%	-
종업원	2,164	0.2	0.009%
종업원 1인당 지원업체	106	-	-
기본재산	6조	2조	33%

주 : 1) 신용보증기금은 2010년 기준, 해운보증기금은 2013년 기준

2) 해운보증기금의 기본재산은 법무법인광장, 전계서 참조

따라서 해운보증기금의 운용에는 신용보증기금과 같은 대형조직이 요구되지는 않을 것으로 판단된다. 따라서 기존에 기금을 운영하는 조직 또는 관련 공공기관에서 운영주체인 해양수산부로부터 위탁을 받아 운영하

75) 2013년 기준 179개 업체.

76) 중소기업청, 2010년 기준.

77) 법무법인광장, 전계서, p.4.

는 방안이 있을 수 있다. 기존에 기금을 운영하는 조직은 기금 운영의 노하우가 축적되어 있어 이에 대한 대응을 빠르게 할 수 있다는 장점이 있다. 한편, 관련 공공기관에서 해운보증기금을 운영하는 경우에는 기금 운영의 노하우가 있는 신규 인력을 필요로 할 것으로 판단된다.

한편, 해운시장의 장래 예측을 위한 전문 인력도 필요하다. 해운시장이 침체된 경우 해운보증기금은 보증 금액이나 보증 비율을 결정하면서 은행 등 금융기관과 같이 당시 선박의 시장가격에만 기초하는 것이 아니라 전문성을 이용하여 장래 예측을 통해 적정 선가를 산정하고 그에 따른 보증 범위를 결정, 제공하는 기능을 수행한다.⁷⁸⁾ 이 경우 해운보증기금은 장래 시장 및 선가 예측에 관련된 전문인력이 요구될 수 있다.

둘째, 해운보증기금의 기능과 역할이 향후 보증기능을 넘어 선박의 보유, 관리 및 운영의 단계까지 포함하는 경우이다.⁷⁹⁾ 즉, 기금이 해운기업에 대해 보증지원을 하고 나서 원리금 대출상환이 제대로 이루어지지 않는 경우 부실화가 초래된다. 따라서 이 경우 해운보증기금이 담보부 선박을 회수하여 즉시 매각하지 않고, 보유·운영하면서 선가 상승시 매각하는 등의 기능을 할 수 있다. 이는 기금이 소위 선박은행(Tonnage Bank)으로서의 역할을 하는 경우이다. 이 같은 기능을 하기 위해서는 단순히 보증지원 기능보다는 많은 인력, 자원 그리고 조직이 필요할 것으로 예상된다. 다만, 이러한 경우에도 해운보증기금이 이 같은 기능과 역할을 내부적으로 소화할 수도 있으나 외부조직, 예를 들어 선박투자회사로부터 위탁받은 선박취득, 대선 등의 업무를 수행하는 선박운용회사를 이용하는 방안도 고려할 수 있다.

이러한 측면에서 보면, 해운보증기금의 조직은 그 기능과 역할에 따라 크게 달라질 것으로 판단된다. 다만, 초기 출범 단계에서는 선박대출 보증

78) 법무법인광장, 전게서, p.77.

79) 기존 연구(법무법인광장, 전게서, p.4)에 따르면, 해운보증기금은 기금 운용 조직, 해운 정보 취합, 분석 및 장래 예측 조직, 선박 운용 조직으로 구성된다.

지원에서부터 시작되는 것이 기금의 본래 목적에 부합하므로 조직은 최대한 단순히 갖추되, 계약 당 보증금액이 크기 때문에 보증심사 및 리스크 관리 등에 있어 전문 인력이 배치되어야 할 것으로 판단된다.

2) 법인화 검토

해운보증기금은 독자적인 운용의 자율성 및 효율성을 담보하기 위해 별도의 법인을 설립할 수 있다. 다만, 앞서 언급한 바와 같이 해운보증기금은 매년 기금을 이용하는 기업이 적어 업무의 양보다는 업무의 질적인 측면의 부담이 있다. 따라서 해운보증기금을 운영하기 위해 독자적인 법인을 설립하여 조직을 구성하는 것보다는 공공기관의 성격이 강한 기관에 위탁하는 것이 바람직하다고 판단된다.

이와 같이 관련 기관에 기금 운용을 위탁하는 경우와 그렇지 않은 경우 각각 장단점이 있을 것으로 예상된다. 관련 기관에 기금 운용을 위탁하는 경우, 위탁기관 본래의 주된 사업보다 기금 운용의 자율성 및 효율성을 가져올 수 없을 것이다. 반면, 위탁기관을 활용하지 않고, 독자적인 조직을 설립하는 경우 설립비용과 인력채용 등 초기조직 설립에 따른 비용이 초래될 것이다. 그리고 이 경우 기금운용인력은 기존 기금운용기관 등의 경력직으로 충당할 수밖에 없으므로 기존 기금운용기관들의 조직 운영에 차질을 초래하는 결과도 될 수 있다.

따라서 초기에는 법인격을 갖는 조직을 별도로 운영하기보다는 위탁기관을 통해 해운보증기금을 출범시켜 운영하되, 어느 정도 기금 운용이 안정화되는 경우 별도조직으로 분리해도 늦지 않을 것이다. 다만, 초기에 관련 기관에 위탁하여 해운보증기금을 운용하더라도 위탁기관의 기존사업과 회계를 구분하여 처리하는 등 독립적인 운용의 성격을 강화할 필요가 있다.

예를 들어, 담보능력이 미약한 농림수산업자 등의 신용을 보증함으로써 농림수산업에 필요한 자금을 원활하게 마련하도록 하기 위해 제정된 「농림수산업자 신용보증법」에 따르면, 농림수산업자 신용보증심의회⁸⁰⁾를 두어 신용보증에 관한 중요 사항을 심의, 결정하도록 하고(동법 제3조), 농업협동조합중앙회가 농림수산업자 신용보증기금을 설치하여 운영토록 하고(동법 제4조) 있는데, 기금은 위탁기관의 다른 사업과 별도의 회계로 처리하고, 농림수산업자 신용보증심의회의 구성인원은 민관인력으로 구성되거나 민간 인력도 정부의 추천자로 구성하고, 기획재정부 장관이 추천한 소속 공무원이 위원장이 됨으로써 정부의 감독 기능이 작용하고 있다.

80) 관련부처 공무원 및 농업, 수산업, 산림조합 등 집행간부, 농림수산업계 대표 등 12명으로 구성(동법 제3조②).

제 5 장 시뮬레이션을 통한 해운보증기금의 비용-편익 분석

1. 연구방법

본 장에서는 정부가 추진하고 있는 해운보증기금의 설립을 위한 타당성을 평가하는 데 주요 목적이 있다. 먼저 시뮬레이션을 통하여 예상 가능한 범위 내에서 해운산업의 특성을 고려한 기금의 적정 수요를 추정하고 이를 바탕으로 기금의 수입 및 지출 계획을 추정한다. 그리고 추정된 수입 및 지출 계획을 바탕으로 비용-편익 분석을 시행하여 사업의 타당성을 평가 하고자한다.

비용-편익 분석(Cost-Benefit Analysis)은 사업의 비용과 편익을 분석하여 사업의 타당성을 판단하는 방법이다. 개별기업의 의사결정에 사용되는 사업의 수익률과 낮은 리스크를 고려하는 재무적 분석과는 달리 정부사업의 공공목표를 달성하기 위해 예상되는 여러 가지 대안들의 비용과 편익을 측정하고 비교 평가하는 분석 방법이다. 사회적·공공적인 관점에서 정치적·사회적 제약 하의 실현 가능한 최선의 대안을 선택하는 분석기법으로 비용과 편익의 비율을 비교하여 순 편익이 가장 높은 사업을 선택한다. 일반적으로 비용(Cost)과 편익(Benefit)의 비율(B/C, Benefit Cost Ratio)이 1이상이면 효율적인 사업이라 판단한다.

$$\frac{B}{C} = \frac{\sum_{t=0}^n B_t / (1+r)^t}{\sum_{t=0}^n C_t / (1+r)^t} \dots\dots\dots <식 1>$$

B_t : t기의 편익(benefit)

C_t : t 기의 비용(cost)

r : 할인율

2. 기본가정

1) 자원 조달 시나리오

해운보증기금의 자원은 정부가 매년 총 출연금의 20%씩 5년간 분할 출연한다는 가정하에 다음의 두 가지 시나리오에 따라 분석하고자 한다. 금융기관이나 타 해운기업 등의 민간자금을 활용하더라도 기간과 금액이 일정하다면 수치상의 결과는 같기 때문에 계산의 편의를 위해 민간자금은 고려하지 않았다.

제1안. 정부가 2조 원을 매년 20%씩 5년간 분할 출연

제2안. 정부가 1조 원을 매년 20%씩 5년간 분할 출연

2) 해운보증기금의 보증 대상

해운보증기금의 보증대상은 많은 부분에 걸쳐 논의되고 있으나, 4장에서 언급한 바와 같이 해운보증기금의 설립 목적에 맞게 신조선 및 중고선 확보를 위한 선박담보부 대출 보증 그리고 해운기업의 유동성 지원을 위한 P-CBO보증으로 그 대상을 한정한다. 하지만 운영자금 조달을 위한 신규 회사채 발행보증 및 일반보증 그리고 모기지 보증 등 타 금융 조달에 대한 보증은 해운보증기금이 안정적으로 운영되고 추가적인 상품 개발이 필요할 시 고려될 수 있다.

3) 호황기와 불황기의 구분

해운보증기금의 보다 현실성 있는 수입 및 지출 계획을 추정하기 위하여 일반적인 경기순환이 호황기(4년), 보합기(2년), 불황기(4년)로 연속적으로 반복된다는 가정하에 해당 기마다 다른 전제 조건을 부여하여 분석하고자 한다.

3. 해운보증기금의 수입 및 지출 추정

1) 국내 해운금융 규모 추정

(1) 신조선 확보 자금 규모

한국선주협회의 연도별 외항 해운기업의 선박 발주현황 자료를 살펴보면 해운산업이 호황이었던 2006년부터 2008년까지의 국내 외항 해운기업의 평균 신조선 발주 금액은 27,559억 원이며, 불황이었던 2009년부터 2011년까지는 22,106억 원이다.

| 표 5-1 | 연도별 우리나라 외항 해운기업의 선박 발주현황

구분	척수			DWT			금액 (억 원)		
	국내	국외	계	국내	국외	계	국내	국외	계
2005	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2006	2	16	18	230,000	1,977,800	2,207,800	2,473	8,416	10,890
2007	33	30	63	2,260,680	1,758,984	4,019,664	16,357	11,435	27,792
2008	35	9	44	5,958,960	1,106,699	7,065,659	36,503	7,493	43,996
2009	10		10	3,560,000		3,560,000	11,547	-	11,547
2010	34	37	71	4,020,800	2,595,260	6,616,060	21,566	17,595	39,161
2011	15		15	1,470,620		1,470,620	15,611	-	15,611
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	129	92	221	17,501,060	7,438,743	24,939,803	104,058	44,939	148,997
%	58.4	41.6	100	70.2	29.8	100	69.8	30.2	100

주: 2005년 및 2012년은 자료 없음

자료: 한국선주협회

(2) 중고선 확보 자금 규모

국내 중고선 거래 규모는 이를 정확히 파악할 수 있는 통계 자료가 없으므로 Clarksons의 자료를 참조하여 다음과 같이 추정하였다.

$$\text{국내 해운업체의 중고선 거래규모} = \frac{\text{국내 해운업체의 중고선 매매 척수}}{\text{전세계 중고선 매매 척수}} \times \text{전세계 중고선 매매 총액} \times \text{원/달러 환율} \quad \dots\dots <\text{식 2}>^{81)}$$

<식 1>을 통해 산출된 국내 해운기업의 중고선 거래 금액은 해운산업이 호황이었던 2006년부터 2008년까지는 평균 22,212억 원이며, 불황이었던 2009년부터 2011년까지는 6,315억 원으로 추정되었다.

표 5-2 | 전 세계 및 국내 해운기업의 중고선 매매 현황

연도	전세계 거래척수	DWT	총금액 (백만\$)	우리나라 거래척수	우리나라 비중(%)	총금액 (백만\$)	총금 (억 원)
2006	1,527	69,782,219	34400	84	5.5	1892	20816
2007	1,863	85,079,251	47323	113	6.1	2870	31574
2008	1,160	43,872,891	29453	51	4.4	1295	14244
2009	1,218	51,263,710	15119	33	2.7	410	4506
2010	1,277	63,392,961	22828	40	3.1	715	7866
2011	1,080	50,670,198	18436	35	3.2	597	6572

자료: Clarksons

(3) 회사채 규모 추정

해운기업의 회사채의 경우, 신규 회사채 발행규모와 기존 회사채 규모를 구분하여 추정할 수 있는데, 신규 회사채 발행에 대한 보증은 해운보증

81) 여기서 전 세계 중고선 매매 총액은 미 달러로 되어 있는데 계산의 편의를 위해 원/달러 환율을 1,100원으로 적용하여 원화로 환산하였다.

기금의 재정 운용에 부담을 줄 수 있기 때문에 제외하였다.

하이투자증권에 따르면, 국내 4대 해운기업의 향후 5년간 회사채 만기 도래액은 총 7조 620억 원 상당이다.

표 5-3 | 국내 해운기업의 회사채 만기도래액 추이(2013~2017)

단위: 억 원

구분	2013	2014	2015	2016	2017	계
금액	19,960	16,243	19,199	8,298	6,921	70,620
비율	28%	23%	27%	12%	10%	100%

주: 비율은 향후 5년간 만기가 도래하는 회사채 총액에 대한 연도별 비중
자료: 연합뉴스(2013.3.13)

2) 수입 및 지출 계획

(1) 보증규모 추정

가. 선박담보부 대출 보증 규모 추정

한국선주협회 회원사 중 상위 40개사에 대한 2008년 설문조사 결과에 의하면, 2008년 10월 기준으로 26개사가 발주한 218척 중 80.6%가 금융권 차입을 통해 선박 확보 자금을 마련한 것으로 나타났다. 따라서 본 연구에서는 신조선 및 중고선 확보를 위한 필요한 자금의 80%가 선박담보부 대출을 통해 이루어진다고 가정한다.

국내 해운기업이 경기 역행적 투자를 통하여 가격 경쟁력을 갖추기 위해서는 선가가 하락하는 경기 불황기에는 선박투자를 늘리고, 선가가 상승하는 경기 호황기에는 선박투자 규모를 줄일 필요가 있다. 따라서 본 연구에서는 해운보증기금으로 인하여 호황기에는 2년차부터 선박담보부 대출 규모가 호황기 선박확보 자금에서 10%씩 줄어들고, 불황기에는 2년차부터 대출 규모가 불황기 선박확보 자금에서 10%씩 증가한다고 가정하였다. 그

리고 보험기에는 전기와 동일한 규모로 유지된다고 가정한다.

여기에, 선박확보를 위해 Asset Finance 형태로 자금을 조달할 때, 일반적으로 20~30%의 자기자본 조달을 요구하기 때문에 경기 가중치를 부여한 금액의 70%를 총 선박담보부 대출 보증규모로 추정하였다.

나. P-CBO 보증 규모 추정

2013년에 만기가 도래하는 해운기업의 회사채를 제외한 2014년부터 2017년까지 만기가 도래하는 회사채 총액의 50%에 대하여 보증수요가 있을 것이라고 가정하고 추정하였다.

그리고 신용보증기금의 시장안정 P-CBO보증은 만기 도래 회사채 중 20%는 기업이 자체 상환하고, 나머지 80%는 산업은행에서 총액인수를 통해 차환발행을 지원하게 된다. 즉, 우선적으로 산업은행이 해당 회사채를 전액 인수한 후, 이 중 10%는 '회사채시장안정화펀드'가 인수하고, 발행기업의 채권은행들이 30%를 재인수하게 된다. 그리고 마지막으로 잔여 60%는 신용보증기금이 보증하는 P-CBO에 순차적으로 분할 편입하여 일반투자자들에 판매된다.

따라서 신용보증기금의 만기도래 회사채 차환지원책인 P-CBO보증 조건을 그대로 적용하여 각 연도별 P-CBO보증 수요 금액의 60%를 총 P-CBO 보증 규모로 추정하였다.

(2) 수입계획 시나리오

가. 보증 수수료

가) 선박담보부 대출에 대한 보증 수수료

해운보증기금의 주된 수입원인 선박담보부 대출 보증 수수료는 대한주택보증의 주택사업금융 PF보증 최대 수수료인 연 1.339%를 참조하여 다음의 두 가지 시나리오에 따라 분석하고자 한다.

제1안. 보증 수수료 2%⁸²⁾

제2안. 보증 수수료 1%⁸³⁾

금융조건은 신조선의 경우 원금을 차입하고 선박이 인도되는 시점을 2년이라고 가정하고, 3년차부터 7년간 원리금을 균등상환하는 조건을 가정하여 추정하였다. 반면 중고선의 경우는 원금을 차입하고 다음 해부터 원리금을 균등상환하는 조건을 가정하였다. 결론적으로 선박담보부 대출에 대해서 부실이 발생하지 않는다면 원리금을 차입한 10년 후에 선박담보부 대출에 대한 보증 계약이 완전히 소멸하는 것을 의미한다.

나) P-CBO 보증 수수료

한국산업은행은 금융시장 불안 등으로 자금조달에 어려움을 겪고 있는 중소·중견기업에 대한 유동성 지원을 위해 2,000억 원 규모의 회사채담보부증권(P-CBO)을 발행했다. 이때 기초자산은 중소·중견기업이 신규 발행하는 3년 만기의 3개월 고정금리 이표채 형태로 발행했으며, 신용보증기금의 2009년 당시 보증요율인 1.0%에서 0.7%로 인하해 기업의 조달 금리를 0.3%포인트 낮춰 기업에 실질적인 혜택이 돌아가도록 했다.⁸⁴⁾

따라서 해운보증기금의 P-CBO 보증 수수료는 신용보증기금의 P-CBO 보증 사례를 참조하여 1%로 가정하였다.

나. 구상채권 회수액

가) 선박담보부 대출 보증 관련

선박담보부 대출 보증은 선박이라는 담보를 확보하고 있기 때문에 부실이 발생하더라도 대위변제지급액의 80%가 바로 회수 가능하다고 가정하였다.

82) 해운기업의 위험 프리미엄을 가산.

83) 선박 담보부 대출이 담보를 갖는다는 조건을 고려.

84) 경제투데이, 2009.4.28.

나) P-CBO 보증 관련

P-CBO는 회사채를 담보로 하지만, 부실 발생 시 회수율이 상당히 낮기 때문에 구상채권 회수율을 대위변제지급액의 10%로 가정하였다.

다. 여유자금 이자수입

여유자금에 대한 이자수입은 전년도 여유자금의 3%⁸⁵⁾로 가정한다.

(3) 지출계획 시나리오

가. 대위변제액

가) 선박담보부 대출 보증 관련

선박담보부 대출 보증 관련 대위변제액을 추정하기 위해서는 먼저 부실률을 추정해야 하는데, 2007년부터 2011년 사이의 신용보증기금 평균 부실률인 4.6%에 해운기업의 위험 프리미엄을 더하여 10%⁸⁶⁾를 기본 부실률을 가정하였다. 호황기에는 상대적으로 부실률이 줄어들고 불황기에는 상대적으로 부실률이 증가할 것으로 예상하고 각각 5%, 15%의 부실률을 가정하였다. 대위변제는 부실이 발생한 즉시 향후 상환예정금액이 전액 지급된다고 가정하였다.

나) P-CBO 보증 관련

P-CBO 보증 역시 신용보증기금의 2007년부터 2011년 사이의 시장안정 특별보증의 평균 부실률인 0.46%를 참조하여 1%로 설정하였다. 그리고 호황기에는 상대적으로 부실률이 줄어들고 불황기에는 상대적으로 부실률이 증가할 것으로 예상하고 각각 0.5%, 2.0%로 가정하였다.

85) 국고채 3년물 이자율이 2013년 12월 13일 기준으로 2.96%임.

86) 신용보증기금 관계자에 의하면, 경험적으로 해운기업에 대한 보증 부실률은 30% 정도임.

나. 인건비 및 기타비용

인건비 및 기타비용은 해운보증기금의 단독 설립 운영 여부, 인력규모 등이 구체적으로 정해진 바가 없어 정확한 추정은 불가능하지만, 해운보증기금이 독립적인 공공기관 형태로 설립된다는 전제하에 신용보증기금의 조직도 및 평균연봉을 참조하여 인건비를 추정하였다.

신용보증기금의 영업조직은 보증 대상 기업체 수가 상당히 많은 반면 국내 해운기업만을 대상으로 하는 해운보증기금은 보증 대상 기업체 수가 최대 182개⁸⁷⁾로 영업 조직의 인력 규모는 상당히 작을 것으로 판단하여 2개 영업소 10명으로 가정하였다. 그리고 신용보증기금의 본부 조직⁸⁸⁾은 4부문 13부 4실로 이루어져 있는데 본부 조직의 업무 특성상 해운보증기금에도 같은 조직을 갖추어야 하는데, 다만 인력규모는 신용보증기금보다 적은 1부에 15명, 1실에 5명으로 가정하였다. 따라서 해운보증기금의 총 인력 규모는 총 225명으로 추정하였다. 추정 인력 225명에 1인당 평균연봉 8,000만 원⁸⁹⁾을 적용하여 매년 인건비는 180억 원이 발생하는 것으로 예상되며 기타비용은 연간 122억 원⁹⁰⁾ 정도 발생할 것으로 예상된다. 따라서 연간 총 인건비 및 기타비용은 약 300억 원이 발생할 것으로 추정된다. 인건비 및 기타비용은 계산의 편의를 위해 매년 고정적으로 발생한다고 가정한다.

87) 2012년 한국선주협회 외항운송사업자 등록 업체 수는 182개.

88) 13부: 종합기획부, 미래전략부, 조사연구부, 자금운용부, 신용보증부, 보증심사부, 기업지원부, 관리부, 신용보험부, SOC보증부, 인사부, 업무지원부, IT전략부, 4실: 리스크관리실, 홍보실, 비서실, 감사실 등.

89) 공공기관 경영정보 공개시스템의 신용보증기금 2013년 직원 평균보수는 80,089만 원임.

90) 국내 금융공공기관 중 해운보증기금 추정 인력규모(220명)와 유사한 곳은 2013년 기준으로 우체국금융개발원인데 이들의 2013년 경상운영비 및 기타비용은 12,736백만 원임.

3) 수입 및 지출 추정 결과

(1) 시나리오

변수들은 앞에서 언급한 사항을 그대로 적용하였고 다음의 네 가지 시나리오를 통해 분석하였다.

제1안. 정부가 2조 원을 매년 4,000억 원씩 5년간 분할 출연하고 보증 수수료가 2%일 때

제2안. 정부가 2조 원을 매년 4,000억 원씩 5년간 분할 출연하고 보증 수수료가 1%일 때

제3안. 정부가 1조 원을 매년 2,000억 원씩 5년간 분할 출연하고 보증 수수료가 2%일 때

제4안. 정부가 1조 원을 매년 2,000억 원씩 5년간 분할 출연하고 보증 수수료가 1%일 때

(2) 분석결과

위 네 가지 시나리오를 통해 분석한 결과 총 출연금을 2조 원으로 가정하고 분석한 결과⁹¹⁾ 1안과 2안의 운용배수가 각각 8.74배, 9.44배로 단기적으로 안정적인 운용이 가능하며 20년 차에는 각각 6.6배, 9.02배로 장기간 운용하는 경우에도 운용배수가 10배수 이내에서 기금의 안정적인 운용이 가능한 것으로 나타났다.

반면 정부출연금을 총 1조 원으로 설정한 제3안은 운용배수가 1차 년도에 18.73배, 20년 차에는 17.63배로 기금의 최대 가능 운용배수인 20배 이내에서 운용이 가능하다. 하지만 기금의 성격 상 금융위기 때처럼 동시적으로 많은 부실이 발생하게 되면 빠른 속도로 운용배수가 20배를 넘기기

91) 부록 참조.

때문에 위험한 수준이다. 그리고 제 4안의 경우는 초 년도에 운용배수가 22.29에서 시작하여 20년차에는 56.37배로 기금이 운용 불가능 상태에 이르게 된다.

따라서 본 장에서 시행한 네 가지 시나리오 분석 중에서 정부가 2조 원을 매년 4,000억 원씩 5년간 분할 출연하고 선박담보부 대출 보증 수수료가 2%일 때 기금이 적정 운용배수를 유지하며 안정적인 운영이 가능할 것으로 나타났다.

4. 해운보증기금의 비용-편익 분석

비용-편익분석은 물리적으로 사용되는 금액 외에도 공공사업을 통해 얻어지는 사회적 효용의 증가까지도 화폐가치로 환산하여 측정하기 때문에 해운보증기금은 다른 공공사업과 마찬가지로 그 비용과 편익을 추정하는 데에 상당한 어려움이 있다. 또한 아직 해운보증기금이 설립되지 않았기 때문에 해운보증기금의 비용-편익 분석에 대한 연구 역시 전무한 현실이다. 본 연구는 정부사업의 비용-편익 분석과 같은 기금사업의 유사성에 근거하여 신용보증기금의 비용-편익분석의 방법을 사용한 것을 밝힌다.

비용·편익은 직접적인 부분과 간접적인 부분이 존재한다. 직접비용·편익은 사업을 진행하는 데에 있어서 발생하는 물리적인 비용·편익으로 직접 비용은 사업을 진행하는데 소요되는 비용 및 기회비용을 포함하며 직접편익은 정부사업을 통해 수혜를 입는 대상의 효용의 증가를 나타낸다. 예를 들어 해운보증기금에서의 직접비용은 해운보증기금을 운영하는 데에 소요되는 인건비 및 경비 등이 있을 것이며 직접편익은 해운보증기금을 통한 원활한 자금운용으로 인한 해운업자의 효용의 증가가 있을 것이다. 간접비용·편익은 공공재의 외부성(Externality)과 관련된 것으로 공공사업으

로 인해 발생하는 사회적 비용과 편익의 증감을 의미한다. 간접비용·편익은 화폐가치로의 계량화에 상당한 어려움이 있기 때문에 본 연구에서는 제외하기로 한다. 그리고 분석은 가장 안정적으로 운용이 가능할 것으로 보이는 제1안에 대해서만 분석을 실시한다.

(1) 비용

해운보증기금을 운영하기 위해서는 정부출연금에 필수적이다. 하지만 정부출연금이 없다면 해운보증기금의 운영 자체가 불가능하기 때문에 정부출연금은 매몰 비용으로 생각하는 것이 타당할 것이다. 반면에 정부출연금을 다른 수익상품에 투자하였을 경우 얻을 기대수익은 정부출연금의 기회비용이 되므로 비용으로 볼 수 있다.⁹²⁾ 그 외의 해운보증기금에 대한 비용은 대위변제액, 인건비 및 경비, 지급위탁 수수료 등이 있다. 또한 해운보증기금에 대한 수익은 구상채권 회수액, 보증수수료, 여유자금 이자수익이 있다. 따라서 해운보증기금의 비용은 다음과 같다.

$$C = \{(\text{대위변제액} + \text{인건비 및 경비}) + (\text{정부출연금} \times \text{기대수익률}) - (\text{구상권회수} + \text{보증수수료} + \text{여유자금 운용수익})\} \dots\dots\dots <\text{식 3}>$$

정부출연금에 대한 기대수익률과 여유자금의 이자수익률은 2013년 12월 13일 기준 국고채 3년 물 이자율인 2.96%에 약간의 프리미엄을 더한 3%를 가정한다. 위 식을 이용하여 추정된 비용은 아래 <표>와 같다.

92) 김복규 외(2011), 「공공부문의 효율성 평가에 관한 연구: 신용보증기금을 중심으로」, 춘계 학술대회, 행정학회.

| 표 5-4 | 경기별 운용비용 측정결과

단위: 억 원

경기	호황	보합	불황	전체
비용(A)	23,791	21,402	27,516	72,709
대위변제액	16,643	14,780	20,789	52,212
인건비 및 경비	2400	1800	1800	6000
정부출연금의 기회비용	4748	4822	4927	14,497
수익(B)	22,039	19,056	23,732	64,827
구상권 회수	13,240	11,720	16,631	41,591
보증수수료	5,293	3,417	2,984	11,694
여유자금 운용수익	3,505	3,920	4,117	11,542
총비용(A-B)	1,753	2,346	3,784	7,882

(2) 편익

해운보증기금의 설립목적은 해운시장 참여자들에게 자금을 제공하여 그들로 하여금 원활한 시장 활동을 하게 하는 것이다. 따라서 해운보증기금의 편익은 해운보증기금의 직접적인 수혜자인 해운시장 참여자들의 효용증가로 볼 수 있다.

물론 해운시장 참가자들에게 직접 돌아가는 편익 외에도 해운시장 참여자들의 파산위험이 감소함으로써 얻게 되는 금융기관의 효용증가 등 정부사업의 시행으로 인한 여러 가지 편익이 존재한다. 하지만 앞서 밝혔듯이 이러한 편익은 화폐적 계량화에 어려움이 존재하기 때문에 이와 같은 간접적 편익의 분석은 추후에 논의가 필요할 것이다.

$$B = (1 - \alpha) \times \sum_{t=1}^n (\text{부분별 보증잔액}_t \times \text{해운산업 투자수익률}_t) \dots\dots\dots <\text{식 4}> \\ + \alpha \times (i_d - (r_g - r_c)) \sum_{t=1}^n (\text{부분별 보증잔액}_t)$$

: 신용 및 담보능력 여유가 있는 해운기업에 대한 보증지원비용

i_d : 담보대출과 신용대출 대비 보증부 대출의 우대이자율

r_g : 보증부 대출 자본조달비용(보증료 등 포함)

r_c : 신용 및 담보대출 자본조달비용(담보설정료 등 제반 비용포함)

위 식은 해운시장 참여자들이 해운보증기금을 이용할 경우 얻는 편익을 나타낸다. 해운보증기금이 시행될 경우 해운보증기금으로 인해 해운시장 참여자들이 얻을 편익은 신용 및 담보능력 여유가 있음에도 해운보증기금을 통해 자금조달 비용을 줄일 기업들과 해운보증기금이 없을 경우 신조선 및 중고선 확보를 위한 자금을 확보하지 못하는 기업이 해운보증기금을 통해 자금을 조달 받을 경우를 고려할 수 있다. 이는 위 식에서 신용 및 담보능력 여유가 있는 해운기업에 대한 보증지원비율, α 와 그렇지 못한 해운기업에 대한 보증지원비율, $1-\alpha$ 로 나타난다. 앞의 보증규모추정에서 신조선 및 중고선 확보를 위한 필요한 자금의 80%가 선박담보부 대출을 통해 이루어진다고 가정하였으므로 α 는 80%로 가정하였다.⁹³⁾

<식 4> 에서 우변의 첫 항은 신용 및 담보능력 여유가 없는 해운기업의 편익에 대한 항으로 해운보증기금을 통한 자본 조달의 편익은 보증기금과 해운산업의 투자수익률의 곱의 총합(Sum)으로 나타낼 수 있다⁹⁴⁾. <식 4> 에서 우변의 두 번째 항은 신용 및 담보능력 여유가 있는 해운 기업에 대한 보증지원을 나타낸다. 신용 및 담보능력이 있는 기업의 경우 해운보증기금을 통해 자금조달의 비용을 절감하는 효과를 볼 수 있다.

노용환 외(2010)은 신용보증기금에 대한 편익분석에서 신용보증기금을 이용할 경우 담보대출에 비해 0.66%의 금리를 우대받고 신용대출에 대해서

93) 해운산업의 경우 다른 산업에 비해 시장참여자 수가 적고 규모가 큰 회사가 대부분이므로 대부분 기업이 신용 및 담보대출 능력이 있다고 가정하였다.

94) 본 연구에서는 2014년부터 2033년까지 20년간의 비용-편익분석을 시행하기 때문에 해운산업투자수익률은 2010년부터 2012년까지의 BDI지수 성장률의 평균을 이용하였다.

는 2.41%의 금리를 우대받는다고 하였으므로 신용보증기금을 이용할 경우 신용과 담보대출에서 평균 1.5%의 대출 이자율을 우대받는다고 하였다.⁹⁵⁾ 해운보증기금의 보증수수료율을 2%로 가정하였으므로 해운보증기금 역시 신용보증기금과 비슷한 수준의 우대금리를 받는다는 가정하에 우대금리 1.5%에서 평균 보증수수료율 2.0%를 차감하고 담보대출과 신용대출에 소요되는 각종 비용을 대출금의 0.8%로 간주하면 0.3%의 수치를 얻을 수 있다.

$$i_d - (r_g - r_c) = 1.5\% - (2.0\% - 0.8\%) = 0.3\% \dots\dots\dots <식5>$$

해운산업투자수익률의 경우, Clarksons의 2003년 11월부터 2013년 11월까지의 신조선가의 평균상승률 2.29%와 중고선가 평균상승률 4.42%의 평균인 3.35%를 사용하였으며 P-CBO 보증의 경우 2009년 발행한 3년 만기 제1, 2차 P-CBO 발행수익률의 평균인 4.44%를 이용하였다.

| 표 5-5 | 경기별 편익 측정결과

단위: 억 원

경기	호황	보합	불황	전체
선박보증관련 편익(A)	5,844	5,225	5,306	16,376
선박 수익률	3.35%	3.35%	3.35%	3.35%
선박담보부 대출 보증잔액	842,212	752,909	764,542	2,359,663
P-CBO 보증관련 편익(B)	1,013	1,589		
P-CBO 수익률	4.44%	4.44%	4.44%	4.44%
P-CBO 보증잔액	28,320	44,448		
편익 (A+B)	6,858	6,815	5,306	16,376

95) 노용환 外 (2010), 「2009년도 신용보증 성과분석 및 적정 운용배수 산출」, 서울: (사)한국 중소기업학회.

(3) 해운보증기금의 비용-편익 분석 측정결과

다음 <표 5-6>은 앞의 해운보증기금 추정 재무재표를 이용하여 측정한 해운보증기금의 비용-편익분석의 측정결과를 담고 있다.

| 표 5-6 | 경기별 비용편익 비율 측정결과

단위: 억 원

경기	호황	보합	불황	전체
비용(cost)	1,753	2,346	3,784	7,882
편익(benefit)	6,858	6,815	5,306	18,978
B/C ratio	3.9	2.9	1.4	2.4

경기별로 측정된 B/C ratio는 모두 1보다 큰 값을 가지므로 해운보증기금이 사회적인 효용증대효과를 가져다 줄 것이라 기대할 수 있다. 측정된 B/C ratio는 경기가 호황일 때 약 3.9의 값으로 제일 크게 나타나고 불황일 때는 약 1.4의 값을 지니는데, 이는 불황일 때 투자를 늘림으로써 해운보증기금 이용자들의 편익은 증가하는 데 반하여, 부실률의 증가로 비용 부담이 커지기 때문으로 해석된다. 반영되지 않은 사회적 편익까지 고려할 경우 해운보증기금이 시행된다면 해운보증기금을 통해 직접적으로 효용증가를 얻는 해운시장 참여자는 물론 공공사업의 사회적 효용증대 역시 기대할 수 있을 것이다.

제 6 장 해운보증기금 재원조달방안

보증업무에 필요한 자금은 민간에서 자율적으로 조성하는 방안과 정부가 일정 부분 개입하여 재원을 조달하는 방안이 있을 수 있다. 이 장에서는 해운보증기금의 재원을 민간이 조성하는 방안과 정부가 개입하여 조성하는 방안에 대해서 검토해 본다.

이를 위해 일반적으로 민간이 필요자금을 조성하는 경우와 정부가 개입하는 경우로 나누어서 장단점을 살펴본다. 다음으로는 우리나라 타 기금 운영 사례에서 재원조달이 어떻게 이루어졌는지를 검토하고, 해운보증기금의 재원조달방안에 대한 시사점을 도출한다. 그리고 해운보증기금에 필요한 재원을 민간에서 자율적으로 조달하는 방안, 정부가 개입하여 재원을 마련하는 방안에 대해 검토하고 해운보증기금의 최적 재원조달방안을 도출하고자 한다. 마지막으로 국회에서 발의된 해운보증기금 설립(안)의 재원조달 방안에 대해 검토하고 수정 권고안을 제안한다.

1. 재원조달 방식에 대한 이론적 검토⁹⁶⁾⁹⁷⁾

통상적인 경제행위 과정에서 필요한 자금은 금융시장을 통해 조달된다. 예를 들어, 기업이 투자를 위해 필요한 자금을 주식시장, 채권시장, 은행 대

96) 이 절의 “자금조달 방식 비교”는 큰 틀에서 스티글리츠(1997)의 제7장 “공공부문”의 논의를 금융시장의 맥락에서 필자가 재해석한 것이다.

97) 사실 해운보증기금의 재원조달방안은 이미 보증을 제공하는 기관 운영에 필요한 자금을 기금형태로 조성한다는 점이 전제된 것이다. 따라서 기금은 그 본래 성격상 정부가 재정을 통해 직접 재원을 조성하는 방안의 하나이다. 다만, 기금 운영에 필요한 재원을 정부 출연금으로 조성하느냐, 민간부담금으로 조성하느냐의 문제만 남는다. 여기서는 해운보증업무에 필요한 재원을 기금이라는 재정의 한 형태에 국한하지 않고, 민간 및 정부가 재원 조성에 참여할 수 있는 다양한 방안을 비교·검토하고자 한다.

출 등을 통해 조달할 수 있다. 이 같이 자금을 필요로 하는 자금수요자와 여유 자금이 있는 자금공급자를 이어주는 기능을 금융(Finance)이라고 한다. 따라서 자금수요자와 자금공급자를 이어주는 시장을 금융시장(Financial market)으로 정의할 수 있다. 그리고 장기금융을 주로 취급하는 시장은 자본시장(Capital Market)이라고 한다.

금융시장을 통해 자금을 조성하는 주체는 기업, 소비자 등 민간 경제주체가 될 수도 있고, 정부 등 공공 부문이 주체가 될 수도 있다. 여기서는 필요한 자금을 민간 경제주체가 조달하는 방식과 정부가 개입하여 조달하는 방식의 장단점을 검토한다.

1) 민간이 자금을 조성하는 경우

금융시장 또한 통상적인 상품(Product)과 같이 시장의 조정기능을 통해 효율적으로 관련된 자원을 배분할 수 있다. 즉 이자율 등의 가격변수가 금융시장의 수요 및 공급을 조절하여 효율적인 자금배분이 가능한 것이다. 예를 들어, 은행의 예금 및 대출 금리, 주식의 배당금 및 처분에 따른 자본수익, 채권의 이자 및 처분에 따른 자본수익 등을 가격변수로 하여 필요한 자금이 공급되고 수요되면서 효율적인 자금배분이 이루어질 수 있는 것이다.

즉 금융시장의 자금 수요와 공급이 일치하는 지점에서 수익률이 결정되면, 이는 주어진 수익률에서 자금을 필요로 하는 자금수요자와 자금을 공급하는 자금공급자를 연결해 준다. 이를 통해 i) 누구에게 자금을 공급할 것인가? ii) 얼마나 공급할 것인가? iii) 어떻게 공급할 것인가? iv) 누가 의사결정을 하는가? 등에 대한 기본적인 금융시장에서의 경제문제를 해결할 수 있다. 이를 구체적으로 설명하면 다음과 같다.

금융시장에서 주어진 수익률보다 낮은 수준의 수익을 예상하는 경제행위에는 자금이 공급되지 않도록 함으로써 수익성이 높은 경제행위에 자원이

효율적으로 공급되도록 한다(누구에게 자금을 공급할 것인가?). 또한 자금공급의 규모도 시장에서 결정되는 수익률에 의해 결정된다(얼마나 공급할 것인가?). 즉 주어진 수익률에 미치지 못하는 경제행위에는 자금공급이 이루어지지 않는다. 한편 이 같은 수익률 기준을 만족하기 위해 자금수요자는 최대한 자신의 경제행위를 효율적으로 수행할 유인(Incentive)을 갖게 되고, 자금의 공급자도 가장 효율적인 방법을 통해 자금을 공급할 유인이 생긴다(어떻게 공급할 것인가?). 이렇게 금융시장에서 결정되는 가격변수에 따라 자금이 배분되기 때문에 자금배분 과정에 관련 시장 참여자 모두의 의사결정이 반영된다. 즉 금융시장에서 가장 높은 수익성을 보장받기 위해서는 자금공급자들이 최대한 노력해야 하고, 금융시장에서 가장 낮은 비용으로 자금을 조달하기 위해서는 자금수요자들이 최대한 노력해야 하고, 이와 같은 최선의 노력에 의한 결과물이 금융시장에서의 균형 수익률 및 자금거래량이 형성되는 것이다(누가 의사결정을 하는가?).

따라서 민간이 자금을 조성하는 경우의 장점은 가장 자금을 효율적으로 운영할 수 있는 경제주체가 가장 저렴한 비용으로 자금을 조성할 것으로 기대할 수 있다는 것이다. 그러나 이 같이 이론적으로 가장 효율적인 자금배분을 가져올 수 있는 민간의 자금조성 방안은 금융시장에서 외부효과(Externality)가 없고, 자본시장에서 거래되는 경제적 재화가 공공재(Public good)가 아니고, 금융시장에서 정보 비대칭성 문제 등의 시장실패 요인이 없는 경우에 정상적으로 작동할 수 있다. 즉 민간의 자금조성 방안의 단점은 이러한 바람직한 시장기능이 작동하기 위한 전제 조건인 금융시장의 완벽성이 현실에서 담보되기 어렵다는 것이다. 또한 민간이 자금을 조성하게 되면, 경기순환과정의 호불황에 따라 민간 경제주체의 자금사정이 연동되기 때문에 경기역행적 전략적 투자를 실행하기가 곤란하다는 문제점이 있다.

아울러 민간이 자금을 조성하는 경우, 해당 사업에서 필요로 하는 자금의 규모가 민간이 조성할 수 있는 수준을 넘어서게 되어 채무불이행(Insolvency)

의 위험에 노출되는 우려가 상존하는 문제가 있다. 따라서 해당 사업의 재무적 지속가능성에 대해 대외적으로 의문이 제기될 수 있다. 즉 사업의 신뢰성이 부족하게 된다.

그럼에도 불구하고, 민간이 자율적으로 자금을 조성하는 방안은 수익자 부담 원칙에 가장 부합하는 재원조성방안이다. 즉 특정 (공공)사업의 시행에 의해 이익을 받는 사람이 소요경비의 전부 또는 일부를 부담하는 원칙에 부합한다는 것이다.⁹⁸⁾

2) 정부가 개입하는 경우

경제과정에서 필요한 자금을 민간이 순수하게 조성하는 방안 이외에, 정부가 개입하여 자금을 조성하는 방안은 크게 네 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 정부가 세금 등의 재정(財政, Public finance)⁹⁹⁾ 통해 직접 재원¹⁰⁰⁾을 조성하는 방안이 있다. 둘째, 조세제도를 통해 간접적으로 민간의 자금조성을 지원하는 방안이 있다. 셋째, 민간의 자금조성을 강제하는 방안이 있다. 넷째, 앞의 세 가지 방안을 결합하는 방안이 있다.¹⁰¹⁾

이 모든 정부 개입 방안은 자금조성이 필요한 당면한 사업에 민간 경제주체가 금융시장에서 자금조달이 불가능할 때 그 도입을 검토할 수 있다. 여기서는 정부 개입의 구체적 방안에 대한 장단점을 살펴본다.

98) 이는 조세가 공공의 이익에 근거하여 부과되는데 반하여 수익자부담금은 특정 경제주체의 특별한 수익에 근거하여 부과된다는 점에서 차이가 있다. 한편, 수익자부담 원칙은 수혜자부담 원칙과 동일한 의미로 사용되었다.

99) 재정이란 정부가 공공욕구를 충족시키기 위해 수행하는 모든 경제적 활동으로 정의된다(이준구, 2004).

100) 여기서 재원(財源)이란 정부의 재정수입의 원천이란 의미이다. 현행 국가재정법에서는 국가의 세출재원을 국채·차입금 외의 세입을 그 재원으로 규정하고 있다. 다만, 부득이한 경우에는 국회의 의결을 얻은 금액의 범위 안에서 국채 또는 차입금으로써 충당할 수 있다(동법 제18조).

101) 본 보고서에서 제안하는 해운보증기금의 재원조성에 정부가 개입하는 형태는 이 네 번째 방안에 부합한다.

(1) 정부 재정을 통한 직접 재원 조성 방안

정부 재정은 예산과 기금으로 구분할 수 있다. 여기서 예산은 기본적인 정부활동과 관련되는 일반회계와 일반회계와는 따로 떼어 설치, 운영하는 특정한 목적을 위한 특별회계로 구성된다. 기금(基金, Fund)은 예산과는 달리, 특별한 목적을 수행하기 위해 특정한 자금을 독립적으로 운영할 필요가 있는 경우에 설치한다. 특별예산 및 기금은 국가재정법에 따라 필요성이 있을 때 법률로써 설치하도록 규정되어 있다. 여기서는 특별회계 또는 기금을 통해 정부가 별도로 자금을 조성하여 직접 재원을 마련하는 방안을 검토한다.

이 같이 정부 예산 또는 기금에서 정부가 직접 재원을 조성하는 방안은 다음과 같은 장점이 있다. 첫째, 재원조성이 필요한 사업의 목적에 부합하는 재원을 신속하게 조성할 수 있다. 특별회계 및 기금의 설치에 관련법에 기반을 두어 이루어지기 때문에, 법의 제·개정을 통해 재원조달이 가능한 것이다. 둘째, 추진사업의 재정적 안정성을 확보하고 대외적인 신뢰성을 제고할 수 있다. 즉 정부는 세금, 국채발행 등을 통해 재원을 확보할 수 있을 뿐 아니라, 마지막 수단으로 화폐 발행권을 가지고 있기 때문에 재원의 안정적 조성이 가능하고 이 같은 재정적 안정성에 대해 시장의 참여자들도 신뢰할 수 있는 공신력이 확보된다. 셋째, 경기역행적인 전략적 투자의사 결정을 실행할 수 있다는 장점이 있다. 이는 정부가 가지는 공신력에 기초한 것으로 세금, 국채 발행 또는 통화정책 수단을 통해 실행될 수 있다.

(2) 조세제도를 통해 간접적으로 민간의 자금조성을 지원하는 방안

정부는 자금조성이 필요한 당면한 사업이 국민경제 발전을 위해 필요하거나, 해당 부문에서 시장실패가 발생하고 있다는 이유 등에 근거하여 조세제도를 통해 간접적으로 민간의 자금조성을 지원할 수 있다. 예를 들어, 정

부는 설비투자를 통한 고용창출을 유도하기 위해 고용창출투자에 대해 세액 공제를 할 수 있다.

이 방안은 조세특례제한법 등의 개정으로 신속히 추진할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 조세제도 변경을 통해 민간의 자금조성을 유도한다는 점에서 이는 간접적인 재원조달방안이다. 따라서 조세제도 변경의 취지에 부합하는 수준의 자금이 조성될 수 있는지를 확정하기가 쉽지 않다. 즉 조세제도 변경에 따른 자금조성이 민간 경제주체의 자율적 선택에 의존하게 되기 때문에 소기의 성과를 달성할 수 있도록 강제화할 수 없다는 단점이 있다.

(3) 민간의 자금조성을 강제하는 방안

정부는 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 조세 외의 금전지급의무를 부과할 수 있다.¹⁰²⁾ 이 방안은 정부의 직접적 재원 조성 방안 및 조세제도 변경을 통한 간접적 민간 자금 조성 방안이 효과가 없을 경우 검토할 수 있는 것이다. 즉 정부의 개입에 따른 조세수입 상실, 직접적인 지출 부담 등의 비용문제, 민간의 자금조성을 유도하는 조세제도 변경의 실효성이 없는 문제 등으로 인해 정부가 강제로 민간 경제주체가 자금을 필요로 하는 사업의 재원을 마련하도록 하는 것이다.

이 방안 또한 부담금 부과 근거가 되는 법률의 제·개정을 통해 신속히 추진할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 민간 자금을 강제로 조성하는 것은 정부의 재정 소요는 없지만, 공익사업의 비용을 민간의 경제주체에게 전가하는 것이다. 따라서 이 같은 비용 전가에 대한 사회적 공감대 형성 및 합리적 비용분담방안 마련이 쉽지 않다는 단점이 있다.

102) 부담금관리 기본법.

(4) 정부개입 방안의 공통된 문제점

정부가 개입하여 재원을 조성하는 방안은 일반적인 정부실패(Government failure)의 위험을 가지게 된다. 먼저 정부개입에 필요한 정보를 정부가 완전히 확보하지 못할 가능성이 있다. 두 번째 정부의 공무원이나 공공기관 임직원이 소기의 목적을 달성하기 위해 최선을 다해 일할 유인이 적합하게 설계되지 못할 개연성도 있다. 셋째, 통상적으로 민간부문에 비해 정부 및 공공부문은 조직 운영 등에 있어 낭비적 요소가 많은 것으로 비판받고 있다. 마지막으로 정부개입이 예기치 못한 민간 경제주체들의 반응을 야기하여 소기의 성과를 달성하지 못하는 경우도 발생한다.

한편 최근에 급변하고 있는 경제 환경에 대해 상대적으로 적응력이 취약한 정부 및 공공부문에 비해 민간 경제주체들의 신속한 대응능력이 높이 평가받으면서 위와 같은 정부실패 가능성에 대한 우려가 보다 커지고 있다.

2. 타 기금의 재원조달방법 사례분석 및 시사점

1) 신용보증기금¹⁰³⁾

(1) 신용보증방식과 재원조달 원천

신용보증기금은 중소기업이 안고 있는 금융상의 문제를 해결하기 위한 정책수단으로 도입된 제도이다. 중소기업은 금융조달 면에서 높은 거래비용과 정보부족에 따른 정보의 비대칭성, 취약한 신용, 담보 위주의 금융 관행 등과 같은 구조적 문제를 안고 있다. 따라서 정책적으로 중소기업 금융의 제약요인을 보완해 줄 필요성이 제기된다.

103) 신용보증기금(2012)과 신용보증기금(2013b)을 참조하였다.

신용보증제도는 필요한 자금을 조성하고 운영하는 방식에 따라 크게 상호보증제도와 공공보증제도로 구분할 수 있다. 상호보증제도는 근대적 신용보증제도 중 가장 오래된 형태로, 회원들로 이루어진 중소기업 단체가 회원의 금융기관대출에 보증을 제공한다. 보증 등의 기금운영에 필요한 자금은 회원들의 출자로 조성·활용되며, 독일 등 일부 국가에서는 정부로부터 공적자금을 지원받기도 한다. 주로 독립된 법인형태의 상호보증조합이나 비정부기구에 의해 운영된다.

상호보증제도는 회원 기업들의 감시와 압력을 통해 대출금 상환을 보장하고 정보의 비대칭성과 관련된 문제를 극복하거나 완화할 수 있다는 장점을 지닌다. 다른 형태의 보증기관이나 은행에 비해 차입자를 조사·평가할 때나 부실채권을 회수할 때 유리하여 거래비용 측면에서 효율적이라 할 수 있다. 즉 민간이 자율적으로 자금을 조성하여 사용하기 때문에 보증업무를 최대한 효과적으로 수행함으로써 효율성을 달성하는 것이다. 또한, 보증 당사자들이 직접 운영하기 때문에 정보 불완전성(또는 비대칭성)으로부터 발생하는 역선택 및 도덕적 해이 문제가 최소화될 수 있다. 그러나 회원 중소기업들의 상호부조적 보증 관행에서 발달한 특성으로 인해 동일 기업 당 보증지원규모가 작고 경제충격에 쉽게 흔들리는 단점이 있다. 이를 극복하고자 독일 등에서는 연방정부와 주정부에서 손실을 보전해 주는 장치가 있다. 상호보증제도는 독일, 이탈리아, 스페인, 스위스 등의 유럽 국가들에서 주로 운용되고 있다.

공공보증제도는 별도의 독립된 신용보증기관을 통해 보증을 공급하는 형태로 협소한 의미의 신용보증제도로 평가된다. 여기서 신용보증기관은 이 해당사자인 기업과 금융기관으로부터 완전히 독립된 공적 보증기관으로서 자금을 필요로 하는 기업과 공급하는 금융기관 간 신용불일치(Credit Quality Gap)를 보완하는 중개기능을 수행한다.

신용보증기관의 운영에 필요한 재원은 상당 부분을 정부나 공공기관의

출연 내지 출자에 의존하는 경우가 대부분이다. 또한, 보증채무 이행의 최종적인 책임을 정부 등 공적 기관이 명시적 또는 묵시적으로 부담하기 때문에 다른 유형의 보증제도에 비해 공신력이 매우 높은 장점이 있다. 아울러 보증을 공급하는 규모가 상호보증제도에 비해 크고 체계적이다. 다만, 비용과 노력이 많이 소요되는 단점이 있다.

이 같은 상호보증제도와 공공보증제도의 특징을 요약하면 다음 표와 같다.

| 표 6-1 | 상호보증제도와 공공보증제도의 비교

구분	상호보증제도(이탈리아)	공공보증제도(한국)
정부	<ul style="list-style-type: none"> • 적극적 금융·재정 정책으로 경기 대응적 역할 • 재정투입이 상대적으로 큰 단점 	<ul style="list-style-type: none"> • 정부는 민간 보증기관의 취약성을 보완하는 역할 중심 • 적극적 정책도구로 활용 힘들
중소기업	<ul style="list-style-type: none"> • 저렴한 보증료로 다수 기업이 다양한 상품 활용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 보증이용시 비용 과다(별도 출자, 등록 수수료 등) 및 제한적 보증 상품
금융기관	<ul style="list-style-type: none"> • 제도의 공신력이 크므로, 보증기관 활용도가 높음 	<ul style="list-style-type: none"> • 보증기관 자체의 신용도 취약 및 보증비율이 낮아 활용도가 저조
국민경제	<ul style="list-style-type: none"> • 중소기업 대출의 경기순응성을 보완하고 높은 보증 활용도 등으로 국민경제 기여도가 큼 	<ul style="list-style-type: none"> • 지역 금융기관 중심으로 보증제도를 활용하여 국민경제 기여도 및 파급효과 미미

자료 : 신용보증기금(2012)의 p.15.에서 전제

(2) 우리나라 신용보증기금의 재원조달 방법

우리나라는 신용보증기금법에 기초하여 신용보증기금을 설립·운영하고 있다. 신용보증기금의 설립 목적은 담보능력이 미약한 기업의 채무를 보증하게 하여 기업의 자금유통을 원활히 하고, 신용정보의 효율적인 관리·운영을 통해 건전한 신용질서를 확립함으로써 균형 있는 국민경제의 발전에 기여하는 것이다. 이 같은 신용보증기금의 운영에 필요한 재산적 기초로서 출연 또는 그 밖의 방법으로 조성한 재산을 기본재산이라고 정의하고 있다.

신용보증기금의 기본재산의 조성, 즉 재원조달 방법은 크게 4가지가 있다. ① 정부의 출연금, ② 금융회사의 출연금, ③ 기업의 출연금, ④ 기타 이외의 자의 출연금. 여기서 정부출연금은 중소기업청의 소관이고, 금융회사의 법정 출연금은 총리령에 따라 연율 1천분의 3을 초과하지 않는 범위에서 정해진다.¹⁰⁴⁾ 금융회사는 법정 출연금 이외에도 별도로 신용보증기금과 신성장동력기업 등에 대한 보증지원 협약을 맺고 이를 위한 기본재산을 특별출연하고 있다. 한편, 기업도 보증상품과 연계한 기업수익의 일부를 출연하고 있다. 아울러 지자체도 관내 중소기업 보증지원을 전제로 출연을 하고 있다.

<표 6-2>는 최근 신용보증기금의 주요 재원별 출연금 현황을 나타내고 있다. 2012년에는 신용보증기금 설립 이래 최초로 3,500억 원의 정부 출연금 환입이 발생하였지만, 2009년에는 1조 9,800억 원 정부 출연금이 있었고, 2001~2005년에도 매년 5,000억 원의 정부출연이 있었다. 2012년 말 현재 신용보증기금의 기본재산은 6조 3,291억 원에 이른다.

| 표 6-2 | 최근 5년 신용보증기금 출연금 현황

단위 : 억 원

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
정부	925	19,800	-	-	(-)3,500
금융회사, 기업 등	7,804	13,675	8,460	10,633	8,563
합계	8,729	33,475	8,460	10,633	5,063

자료 : 신용보증기금(2013b)의 p.19.에서 전제

2) 기술신용보증기금

우리나라는 기술신용보증기금법에 기초하여 기술신용보증기금을 설

104) 2013년 현재 금융기관은 출연대상자금(시설자금, 가계자금 등을 제외한 대출채권) 월평잔의 연 0.225%를 매월 신용보증기금에 출연하고 있다(신용보증기금법 시행규칙).

립·운영하고 있다. 기술신용보증기금의 설립 목적은 기술신용보증제도를 정착·발전시킴으로써 신기술사업에 대한 자금의 공급을 원활하게 하고 나아가 국민경제의 발전에 기여하는 것이다.

기술신용보증기금은 법인으로 설립하며, 이의 기본재산의 재원은 i) 금융회사 등의 출연금, ii) 정부의 출연금, iii) 기타 이외의 자의 출연금 등으로 한다. 여기서 정부출연금은 중소기업청의 소관이고, 금융회사의 법정 출연금은 총리령에 따라 연율 1천분의 3을 초과하지 않는 범위에서 정해진다.¹⁰⁵⁾

기술신용보증기금의 2012년 수입 명세는 다음과 같다. 기술신용보증기금도 2012년에는 정부 출연금이 없으나, 지난 2001년에는 2,770억 원, 2002년에는 3,150억 원, 2003년 2,940억 원, 2004년 6,190억 원의 정부출연이 있었다. 즉, 2009년까지 정부출연금은 기술신용보증기금의 주요 재원이었다.

| 표 6-3 | 2012년 기술신용보증기금 내역별 수입 현황

단위 : 억 원

구 분				설 명	금액
수 입	정 부 지 원	직 접 지 원	출연금	정부출연금	0
			부담금	금융기관출연금	4,727
			부대수입	정부직접지원금 운용 이자수입	363
	간 접 지 원	수 입	사업수입	구상채권회수, 보증료등 수입, 기타사업수입	6,502
			부대수입	정부간접지원금 운용 이자수입	481
	기 타		여유자금운용 회수금액	15,154	
	합계		27,227		

자료 : 기술보증기금 홈페이지(<http://www.kibo.or.kr>)

105) 기술신용보증기금법 시행령. 총리령에서 정한 기준요율은 연율 1만분의 13.5이다.

3) 농림수산업자 신용보증기금

우리나라는 농림수산업자 신용보증법에 기초하여 농림수산업자 신용보증기금을 설치·운영하고 있다. 농림수산업자 신용보증기금의 설립 목적은 담보능력이 미약한 농림수산업자 등의 신용을 보증함으로써 농림수산업에 필요한 자금을 원활하게 마련할 수 있게 하여 농어촌 경제의 균형 있는 발전에 기여하는 것이다.

농림수산업자 신용보증기금의 재원은 i) 정부 및 지방자치단체의 출연금, ii) 금융기관의 출연금, iii) 농림수산업자의 출연금, iv) 기금을 관리·운용하여 생기는 순익금. 앞서 살펴본 신용보증기금과 기술신용보증기금의 경우 금융기관의 출연 의무를 법에 명시한 것과는 달리, 농림수산업자 신용보증기금의 경우 금융기관의 출연 의무를 법에 명시하지 않고 있다는 점에 차이가 있다.

<표 6-4>는 2012년 말 기준 재원별 누적 출연금 현황을 나타낸다. 기금 운용수익의 누적 적자로 실제 자산 합계액은 2조 8,286억 원으로 나타났다. 농림수산업자 신용보증기금에 대한 정부출연금 누적액은 5조 4,196억 원에 달한다.

표 6-4 | 농림수산업자 신용보증기금 누적 출연금 현황(2012년)

단위 : 억 원

구분	정부 출연금	금융기관 출연금
금액	54,196	13,326

자료 : 농림수산업자 신용보증기금 내부자료

4) 주택금융신용보증기금

우리나라는 신용보증을 통해 주택금융의 활성화를 위해 한국주택금융공사에 주택금융신용보증기금을 설치·운영하고 있다.

주택금융신용보증기금의 재원은 다음과 같다 : ① 정부의 출연금, ② 금

용기관의 출연금, ③ 정부 및 금융기관 외의 자의 출연금, ④ 보증료 수입금, ⑤ 구상권 행사에 따른 수입금, ⑥ 기금의 운용수입금, ⑦ 금융기관 또는 정부가 관리·운용하는 기금으로부터의 차입금, ⑧ 그 밖에 기금의 조성을 위하여 대통령령으로 정하는 자금.

금융회사의 법정 출연금은 총리령에 따라 연율 1천분의 3을 초과하지 않는 범위에서 정해진다.¹⁰⁶⁾

아래 표는 2010년 말 기준 재원별 누적 재원조성 현황을 나타낸다. 전체 재원 조성액 6조 9,154억 원 중에서 정부출연금은 1조 5,013억 원으로 21%의 비중을 나타냈다.

| 표 6-5 | 주택금융신용보증기금 누적 재원조성 현황(2010년)

단위 : 억 원

구분	금액
출연금	41,095
- 정부출연	15,013
- 민간출연	26,082
차입금	2,800
운용수입	25,242
평가계정	17
합계	69,154

자료 : 기획재정부(2011)

5) 기타¹⁰⁷⁾

2011년 기준 우리나라 전체 기금의 개수는 65개이다. 이 중에서 일반적인 기금이 54개이고, 금융성 기금이 11개이다. 일반적인 기금 54개 중에서 누적 기준으로 정부 예산 출연금을 받은 기금이 40개(74%)이고, 금융성 기금

106) 한국주택금융공사법. 총리령에서 정한 기준요율은 장기고정금리대출인 경우 연율 1만분의 12.5이고 장기고정금리대출이 아닌 경우는 연율 1만분의 26.0이다.

107) 기획재정부(2011)을 참조하였다.

11개 중 10개(90%)가 정부 출연금을 받았다. 즉 기금의 대부분은 정부 출연금을 받고 있으며, 민간에 부과하는 기금도 강제부과가 가능한 경우로 국한된다. 여기서는 일반적인 기금과 금융성 기금에서 정부 예산 출연금을 받지 않은 사례를 검토한다.

정부 출연금을 받지 않는 일반적인 기금 중 하나로 전력산업기반기금이 있다. 동 기금은 전기사업법에 설치 근거가 있다. 동 법 제48조에서 정부는 전력산업의 지속적인 발전과 전력산업의 기반조성에 필요한 재원을 확보하기 위해 전력산업기반기금을 설치한다고 규정하고 있다. 동 기금을 통해 신에너지 및 재생에너지를 이용하여 전기를 생산하는 사업자에 대한 지원사업, 전력수요 관리사업, 전원개발의 촉진사업, 도서 벽지의 주민 등에 대한 전력공급 지원사업, 전력산업 관련 연구개발사업 등을 위해 기금을 사용할 수 있도록 하고 있다.

동 기금의 재원은 동 법 제51조에 따라 전기사용자에게 부과되는 부담금 및 가산금, “신재생에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법”에 따른 과징금, 기금을 운용하여 생긴 수익금, 대통령령으로 정하는 수입금 등으로 정하고 있다. 즉 전력산업기반기금은 전기사용자에게 부담금을 부과할 수 있는 준조세적 성격을 갖고 있기 때문에 정부출연금인 아닌 민간부담으로 조성이 가능하다는 특징이 있다.

아래 표에서 보는 바와 같이, 2010년 전력산업기반기금의 전체 재원 11조 3,535억 원 중 92%인 10조 5,129억 원이 전기사용자의 부담금으로 조성된 것을 알 수 있다.

| 표 6-6 | 2010년 전력산업기반기금 재원조성 현황(누적)

단위 : 억 원

구분	부담금	운영수입	평가계정	합계
금액	105,129	7,837	570	113,536

자료 : 기획재정부(2011)

금융성 기금 중 유일하게 정부 예산 출연금을 받지 않는 기금은 구조조정기금이다. 동 기금은 금융회사부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률의 제43조 2에 금융회사 등이 보유하고 있는 부실자산, 부실징후기업 및 구조개선기업이 보유하고 있는 자산의 효율적인 인수정리 등을 위하여 공사에 구조조정기금을 둔다는 규정에 근거하여 설치되었다.

한편 동 기금의 재원은 동 법 제43조 3에 따라 금융회사 등의 출연금, 공사로부터의 전입금, 정부의 출연금, 제2항에 따라 공사가 금융회사 등이 보유한 부실자산의 인수정리, 부실징후기업 및 구조개선기업이 보유한 자산의 인수정리 등에 필요한 자금을 조달하기 위해 위원회의 의결을 거쳐 구조조정기금의 부담으로 발행한 구조조정기금채권, 한국은행으로부터의 차입금, 한국은행 외의 자로부터의 차입금, 구조조정기금의 운용수익과 그 밖의 수입금 등으로 정하고 있다. 정부 출연금을 대신하여 정부가 보증한 채권발행을 통해 재원을 조성한 것은 정부의 방침에 의한 것으로 이해된다.

아래 표에서 보는 바와 같이, 2010년 구조조정기금의 전체 재원 4조 8,105억 원 중 83%인 4조 96억 원이 민간에게 발행한 국공채를 통한 차입금이다. 따라서 이 기금도 정부예산을 직접 받지 않았지만 국공채를 통한 차입금이 대부분을 차지하고 있어 공공이 부담하는 기금으로 볼 수 있다.

| 표 6-7 | 2010년 구조조정기금 재원조성 현황(누적)

단위 : 억 원

구분	차입금 (기타민간, 국공채)	운용수입	합계
금액	40,096	8,009	48,105

자료 : 기획재정부(2011)

한편 구조조정기금이 2011년 말 기준 구조조정기금채권을 발행하여 조달한 전체 재원은 6조 1,083억 원이고, 이 중에서 일부는 상환하여 채권잔액은 5조 1,521억 원이었다. 구조조정기금채권은 금융회사부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률에 근거하여 정부가 원리금 상환에 대해 보증을 할 수 있는 바, 동 채권 발행 시 국가보증이 이루어졌다.

6) 시사점

기금은 필요성이 있을 때 법률로써 설치하도록 규정되어 있기 때문에 모든 기금은 설치 근거가 되는 법률에 기반을 두어 운영되고 있으며, 재원조달방법 또한 법률에 명시되어 있다. 2011년 기준 65개 기금 중 정부 예산 출연금을 받은 기금이 50개로 76% 비중을 보였다. 한편, 전력산업기반기금의 경우에는 전기사용자의 부담금이 전체 재원의 92%를 차지하는데 이 같은 재원조성은 수혜자부담 원칙이 적용된 것으로 이해되며, 아울러 부담금 징수가 비교적 용이하기 때문에 가능한 것으로 판단된다. 구조조정기금은 정부의 방침에 따라 정부 예산을 재원으로 사용하지 않고, 정부가 보증한 채권 발행을 통해 재원을 조성하였다. 이는 타 기금이 정부 출연금에 상당히 의존하고 있는 것과는 대조적이지만, 정부가 원리금 상환을 보증하는 채권을 발행했다는 측면에서 정부의 재정지원을 받은 사실은 동일하다.

요약하면, 기금의 필요성이 인정될 경우 법률에 따라 기금을 설치하고, 동 법률에 재원조달방법을 명시적으로 규정해야 한다. 기금 설치의 목적이 공익성을 가지는 경우가 많아, 정부의 재정적 지원이 출연금 형태로 이루어지는 경우가 많고, 경우에 따라서는 채권 발행 시 정부가 원리금 상환을 보증하는 형태로도 정부 지원이 이루어지고 있다.

3. 해운보증기금 재원조달방안

해운보증기금은 해운업의 경영에 필요한 선박자금, 운영자금 등의 조달을 위해 주식 발행, 대출, 사채 발행 시에 보증을 제공하는 것을 기본적인 목적으로 하고 있다. 즉 해운보증기금을 신설하여 해운기업의 대출 상환, 선박 담보가치 등에 대한 공적 보증을 제공함으로써 우리 해운기업들이 불황기에도 안정적으로 자금을 조달하고 경기 역행적 투자를 통해 미래 경쟁력을 확보할 수 있도록 지원하려는 것이다.¹⁰⁸⁾

1) 민간의 자율적 재원조달방안

해운보증기금을 통해 수혜를 받는 경제주체는 해운기업, 금융회사, 투자자, 화주 등이다. 특히 2008년 글로벌 금융위기 이후 지속적인 해운불황으로 자금확보에 어려움을 겪고 있는 해운기업이 가장 큰 수혜를 받을 것으로 기대된다. 또한 금융회사도 해운기업의 잠재적 부실위험을 해운보증기금을 통해 해소함으로써 큰 수혜를 받을 수 있을 것이다. 개인 일반투자자를 포함하여 해운산업 투자자들 또한, 해운보증기금이 설립되면 투자금 회수의 불확실성이 해소되어 수혜를 받을 것으로 기대된다. 아울러 화주도 해운보증기금을 통해 국내선사가 수출입 해상운송의 안정성을 높이고 운임인상을 억제하여 간접적으로 수혜를 받을 것으로 판단된다.

이 같은 해운보증기금의 긍정적 기대효과에 기초하여 민간의 수혜자가 자율적으로 재원을 조성할 수 있을 것이다. 이렇게 민간이 자율적으로 해운보증기금을 설립하게 된다면, 자금을 가장 효율적으로 조성하고 사용할 수 있을 것이다.

108) 장윤석 의원 대표발의, 해운법 일부개정법률안의 제안 이유.

그러나 민간이 자율적으로 자금을 조성하여 필요한 사업을 수행하는 것은 시장에 외부효과가 없고, 정보가 완전히 알려져 있는 등의 이상적 여건이 형성되었을 경우에 가능하다. 당면한 해운보증기금 설립과 관련된 시장 여건은 이 같은 이상적 상황과 큰 괴리가 있다.

첫째, 민간 수혜자 경제주체 간의 이해관계 조정이 쉽지 않다는 것이다. 즉 민간 자율에 맡겨 해운보증기금을 설립하기에는 조정실패(Coordination failure)의 문제가 큰 장애요인이 된다. 해운기업, 금융회사, 투자자, 화주 그룹 간의 이해관계를 세밀하게 조정하는 것도 쉽지 않은 과제이지만, 각 그룹 내의 개별 주체 간의 이해관계 조정도 매우 어려운 과제이다.

둘째, 해운보증기금의 설립에는 외부효과가 발생한다는 점도 민간 자율에 따라 해운보증기금이 설립되는데 장애요인이 된다. 예를 들어, 해운기업 A사는 해운보증기금의 필요성을 크게 느끼지만, 자신의 출연금 없이 해운보증기금이 설립되기만 하면 자신은 보증을 통해 수혜를 받을 수 있다. 즉 무임승차하려는 유인이 강하게 존재한다. 이 같은 무임승차 유인은 앞서 언급한 조정실패의 가능성을 높이는 요인으로 작용한다.

셋째, 해운산업의 구조적 특성이 해운보증기금 설립의 걸림돌로 작용한다. 해운산업은 산업의 특성 상 고가의 선박자산을 타인자본에 크게 의존하여 확보하기 때문에 부채비율이 높다. 또한 시황의 변동성이 외생변수인 글로벌 경기와 함께 내생변수인 선박투자자의 의사결정에 영향을 받기 때문에 위험이 큰 것으로 인식되고 있다. 이 같은 시장의 특징으로 인해 낮은 선가에 전략적으로 일정 규모의 선대를 확보하는 등의 선제적이고 경기역행적 투자가 필요하지만, 이는 전통적 위험관리기법에서는 높은 위험으로 인식되어 투자가 기피된다.¹⁰⁹⁾ 특히 이와 같이 자본 집약적이고 높은 변

109) 시장의 높은 변동성을 사업 확장 및 기업 경쟁력 강화의 수단으로 인식하기 위해서는 전통적 투자의사결정 방법인 순현재가치법 또는 현금할인기법의 대안적 투자의사결정방법으로서 실물옵션적 사고의 도입이 필요하다고 판단된다. 실물옵션과 관련한 자료로는 프

동성을 지닌 해운산업의 특징은 금융시장이 불황기에 위험관리 강화 등으로 신용경색(Credit crunch) 문제를 발생시키는 점과 결합하여 불황기 해운 투자의 위축을 배가시킨다.

넷째, 민간의 경제주체는 자신의 경제행위와 직접 관련이 있는 수익·비용만을 인식할 뿐 전체 산업 및 경제 시스템 차원의 수익·비용을 자신의 의사결정에 반영하지 않는다는 한계가 있다. 해운기업의 경영으로부터 창출되는 고용 및 소득은 해운기업의 의사결정의 고려요인이 된다. 그러나 국내선사의 경쟁력 강화로 얻게 되는 수출입화물수송의 안정성, 해상물류 비용 인하효과는 개별 기업의 의사결정 시 고려사항이 되지 못한다. 따라서 앞의 세 가지 요인과 결합하여 산업 전체의 조정실패로 인한 투자실패가 나타나고, 사회후생이 크게 감소할 우려가 있다. 결론적으로 해운기업 등 민간의 재원의 의한 해운보증기금은 해운산업의 특성, 민간기업의 특성, 경제주체 간의 이해관계 조정 문제 등으로 사실상 불가능하다고 할 수 있다.

2) 정부가 개입하는 재원조달방안

앞서 언급한 여러 가지 문제로 민간이 자율적으로 자금을 조성하여 해운보증기금을 설립하기는 어렵다고 판단된다. 이와 같이 시장실패가 발생하는 경우에는 정부가 개입하여 자금이 필요한 재원을 조성하고 사업을 추진할 수 있다. 특히 해운보증기금과 같이 사회적으로 바람직한 사업이 민간의 자율적 금융시장에서 자금배분을 받지 못해 추진되지 못하는 경우에는 정부의 정책적 개입이 불가피하다고 판단된다.¹¹⁰⁾

라이스워트하우스쿠퍼스 컨설팅코리아(2000)과 박범조(2009)가 있고, R&D 투자사업에 접목한 사례로는 유선희·성용현(2005)가 있다.

110) Stiglitz(1994)에서는 금융시장에서의 국가의 역할을 논의하면서 이 같이 해당 산업이 경제의 타부문에 미치는 영향이 민간 금융시장에서는 인식되지 못할 우려가 있기 때문에, 정책금융(Directed credit) 형태로 정부가 직접 자금을 지원할 수 있다고 평가하고 있다. 이러한 정책금융의 성공적 사례로 우리나라 등의 동아시아 국가에서 이루어진 수출산업

정부가 개입하는 재원조달방안은 앞서 살펴본 i) 정부 재정을 통한 직접 재원 조성 방안, ii) 조세제도를 통해 간접적으로 민간의 자금조성을 지원하는 방안, iii) 민간의 자금조성을 강제하는 방안 모두가 결합된 형태를 가질 수 있다.¹¹¹⁾

우선 정부 재정을 통한 직접 재원 조성과 민간의 자금 조성을 강제하기 위해서는 법·제도적 근거를 마련해야 한다. 이를 위해서는 해운보증기금의 설립, 재원조성방안, 운영방안 등을 규정할 수 있도록 관련법을 제정 또는 개정해야 한다. 현재 국회에서는 해운법 개정을 통해 이 같은 법적 근거를 갖추도록 추진하고 있다.

특히 정부, 금융회사, 투자자, 화주 등의 출연금을 확보하기 위해 국가재정법에서 규정한 기금의 범주 내에서 위에서 언급한 해운법 개정을 통해 해운보증기금의 근거 법률을 설정할 수 있다. 한편 해운기업에게 부과되는 부담금은 부담금관리기본법 제3조에 따라 동 법을 개정할 필요가 생긴다.

이와 같이 법·제도적 근거를 마련한 후에 구체적인 재원조달방안이 검토될 필요가 있다. 첫째, 정부 출연금은 현재의 해운불황 및 글로벌 경기 위축에 따른 금융시장의 신용경색으로 해운보증기금 설립을 우선적으로 투입될 필요한 재원이다. 재원의 규모는 출범 초기 2~3년간 해운시황 및 글로벌 경기의 본격적인 회복이 어려울 것으로 예상되고 안정적 운용을 위해 해운보증기금 전체 필요 자금의 대부분을 정부 출연금으로 충당해야 할 것으로 판단된다.

그리고 정부 출연금을 조달하기 위해서는 먼저 해운보증기금의 소요 재원을 매년 산정할 필요가 있다. 따라서 해양수산부와 한국선주협회 등이 주관하여 각 국내 선사의 해운투자 보증 대상 자금의 규모를 파악하고, 이

에 대한 정책금융을 언급하고 있다.

111) 앞에서 언급한 정부가 개입하는 네 번째 방안이다.

들 자금수요의 위험도를 전문가가 참여하는 위원회 등에서 평가한 후 해운보증기금의 운용배수를 결정해서 최종적인 해운보증기금의 소요 재원 규모를 판단해야 한다. 이 같은 소요 재원 규모에 상응하는 정부 출연금을 국가재정법에 규정하는 절차에 따라 조성할 필요가 있다.

둘째, 해운보증기금과 연관된 조세제도를 통해 간접적으로 민간의 자금조성을 지원하는 방안으로는 해운기업에 대한 부담금 부과방안과 함께 발의된 톨세제도 영구화 방안이 추진될 수 있다.¹¹²⁾ 즉 톨세제도의 안정화를 통해 해운기업의 해운투자를 촉진할 뿐 아니라, 투자 적기에 전략적으로 투자를 실행할 수 있도록 지원할 수 있다는 것이다.

셋째, 해운업자의 출연금 및 해운업지원부담금은 해운기업의 소득에 비례하여 부과해야 할 것이다. 현재 국회에서 발의되어 논의 중인 해운법 개정안에서는 톨세제도의 적용을 받는 해운기업에 국한하여 해운업지원부담금을 부과하는 방안을 담고 있는데, 톨세제도의 적용을 받지 않는 해운기업도 형평성에 따라 부담금 납부 의무를 가져야 할 것으로 판단된다.

넷째, 금융회사 등의 출연금은 신용보증기금 등의 사례에 비추어 금융회사 등이 해운에 투자한 금액에 비례하여 법정 출연금을 부담해야 할 것이다.

다섯째, 해운보증기금의 간접적 수혜를 받는 화주 또한 해운보증기금의 재원조성에 기여해야 할 것으로 판단된다. 다만, 해상화물에 대해 일률적으로 부담금을 부과하는 방식은 해상운송수단과 항공운송수단 간의 형평성 문제가 발생할 수 있다. 따라서 제한적인 범위 내에서 해운보증기금 설립에 따른 간접적 수혜가 부각되는 부문에 국한해서 화주에 대한 재원조달방안을 마련해야 할 것으로 판단된다. 그러나 화주기업의 특징이 용이하

112) 장운석 의원은 2013년 8월 23일 해운법 등과 함께 조세특례제한법 일부개정법률안을 발의하였다. 동 개정안을 통해 2014년 12월 31일까지로 규정된 톨세제도의 시한을 삭제하고 있다.

지 않고 비용부과기준도 불명확하기 때문에 수출입화물에 대해 부과하는 방법을 모색해야 한다.

마지막으로 기금 운용이 정상화되었을 때 발생하는 기금운용의 수익금은 다시 재원으로 활용하여 재투자해야 할 것이다.

3) 해운보증기금의 최적 자원조달방안

앞에서 민간의 자율적 해운보증기금 출연보다는 정부가 개입하여 해운보증기금을 출연하는 것이 바람직하다는 것을 확인하였다. 그러나 기금이라는 국가 재정의 한 부분으로 해운보증기금이 지속적으로 유지된다면, 정부재정의 부담이 계속 높아지게 된다. 특히 세계 경제의 변화 속도가 빠르고, 민간의 자율성이 공공부문의 관료적 운영보다 높은 성과를 낼 가능성이 높은 점을 감안하면, 장기적으로 해운보증기금은 정부의 자원출연을 축소하고 해운보증기금 자체 수익으로 운영될 수 있는 구조로 전환되는 것이 바람직하다고 판단된다.

따라서 해운보증기금의 최적 자원조달방안은 현재의 해운불황과 세계경기 위축에 따른 위기대책의 일환으로서 처음에는 정부가 개입하여 재원을 조성하고, 향후에는 정부 차입금 등을 환입하고 자체수익금으로 운영하는 것이 바람직할 것이다. 다만, 각 수혜자의 이해관계의 조정에 공적 부문의 역할이 필요하므로 해운법 등의 기금의 법적 근거는 유지되어야 할 것으로 판단된다. 즉 장기적으로는 각 이해당사자의 조정실패 문제가 발생하는 것을 예방하는 차원에서 공공부문의 역할이 일정 부분 유지되어야 할 것으로 판단된다.

4. 해운보증기금 재원조달방안 제안사항

현재 국회에는 지난 2013년 8월 23일 발의된 해운보증기금 설립안이 제출되어 있다. 해운보증기금의 설립을 위해 개정이 필요한 법률은 “해운법”, “국가재정법”, “조세특례제한법”, “부담금관리기본법” 등이다. 여기서는 해운법 개정안을 중심으로 국회의 해운보증기금의 재원조달방안에 대한 본 연구진의 제안내용을 제시한다.

현재 제출된 국회 해운보증기금 설립안의 재원조성 방법은 다음과 같다 :

- ① 정부의 출연금
- ② 해운업자의 출연금
- ③ 금융회사등의 출연금
- ④ 정부, 해운업자, 금융회사등 외의 자의 출연금
- ⑤ 제5항에 따른 장기차입금
- ⑥ 제47조의2에 따른 해운업지원부담금
- ⑦ 제47조의11에 따른 보증료 수입
- ⑧ “항만법” 제30조에 따른 해양수산부장관 소관의 항만시설사용료 수입의 100분의 20
- ⑨ 기금의 운용수익금

정부 출연금은 국가가 기반산업으로서 해운업을 육성하려는 차원에서 출연의 타당성이 있는 것으로 평가된다. 해운업자 및 금융회사 등의 출연금은 기금수혜자로서 수혜자부담원칙에 따라 부담하는 것으로 이해된다. 정부, 해운업자, 금융회사 등 외의 자의 출연금 또한 잠재적 출연자를 감안한 것으로 해석된다.

다만, 금융회사 등의 출연금 중 금융회사 등에 포함되는 주체의 범위에 대한 논의가 필요하다. 해운금융을 취급하는 일반은행, 한국산업은행,

중소기업은행, 한국수출입은행 등이 금융회사에 포함되는 것은 타당하다. 그러나 법률안에서는 “선박투자회사에 자금을 대여하거나 그 발행 주식 또는 사채를 인수하거나 인수하려고 하는 자”를 금융회사 등의 범주에 포함하고 있는데, 이는 “선박투자회사에 자금을 대여하거나 그 발행 주식 또는 사채를 인수한 자”로 제한하는 것이 바람직하다고 판단된다.

자본시장과 금융투자업에 관한 법률에 규정한 일반투자자가 출연금 납부의무를 지니게 되는데, 이는 개인인 일반투자자(전문투자자가 일반투자자로 적용받는 경우를 제외함)가 출연금이 부과되지 않도록 하는 후속 규정개정(법률 및 해양수산부령)이 필요하다.

해양수산부 장관이 기금을 운용하기 위해 필요한 경우에 기금의 부담으로 한국은행 또는 금융회사 등으로부터 자금을 차입할 수 있도록 규정해야 한다. 이 때 장기차입금은 필요시 재원조달의 유연성을 확보한다는 점에서 의미가 있다고 판단된다.

또한, 해운업 지원 부담금의 신설도 필요하다. 이는 앞의 해운업자의 출연금 규정과 함께 최소한의 수혜자 부담원칙이 적용된 것으로 이해된다. 해운업지원부담금의 부과권자는 해양수산부 장관으로 되어 있고, 납부자는 톤세제도를 적용받는 해운기업으로 규정되어 있다. 그러나 해운보증기금에 필요한 해운업지원부담금을 부담하는 해운기업은 톤세제도의 적용과 관계없이 모든 해운기업이 부담하도록 수정이 필요하다.

이와 관련 국회에서 발의되어 논의 중인 해운법 개정안에서는 해운업지원부담금의 납부자를 톤세제도의 적용을 신청한 기업에 국한하고 있다. 이는 해운보증기금의 보증혜택을 받는 해운기업을 톤세제도 적용 기업으로 국한하지 않고 있기 때문에 형평성 문제를 야기한다. 따라서 해운업지원부담금의 납부자를 조세특례제한법 제104조의10제1항에 따라 톤세제도를 신청할 수 있는 자격요건이 되는 해운기업 전부를 포함하도록 해야 한다. 아울러 해운기업이 해운소득과 비해운소득 모두에 근거하여 경영활동

을 영위하는 바, “직전 과세연도의 법인세 산출액”의 100분의 50 이내에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 해운업지원부담금을 부과·징수하는 것이 바람직하다고 판단된다.

마지막으로 “항만법” 제30조에 따른 해양수산부장관 소관의 항만시설 사용료 수입의 100분의 20을 재원으로 사용하는 방안은 수혜자 부담원칙을 넓게 해석하여 항만시설사용자로부터 납부되는 재원을 해운보증기금에 사용하려는 의도로 해석된다. 즉 해운을 활용한 수혜자가 항만시설을 사용할 수밖에 없기 때문에, 항만시설사용료를 기준으로 재원을 조성하면 수혜자로부터 재원을 조달할 수 있다는 것으로 이해된다. 그러나 항만시설사용료의 종류가 선박료, 화물료, 여객터미널 이용료, 항만시설 전용사용료 등으로 해운보증기금의 대상이 되는 외항선사의 사업 범위를 벗어나는 경우가 많다. 따라서 수혜자 부담원칙을 넓게 해석하여 재원조달의 대상을 확대하는 방안은 새롭게 접근할 필요가 있다.

현재 국회에서 논의 중인 개정안에서는 해운을 활용한 수혜자를 넓게 해석하여 항만시설사용료 수입의 100분의 20을 해운보증기금의 재원으로 규정하고 있다. 그러나 항만시설사용료의 종류가 선박료, 화물료, 여객터미널 이용료, 항만시설 전용사용료 등으로 해운보증기금의 대상이 되는 외항선사의 사업범위를 벗어나는 경우가 많다. 따라서 동 조항이 해운보증기금의 수혜자를 넓게 해석한 것이라면, 간접적 수혜자인 화주에 대해 직접 부과금을 징수하는 것이 바람직하다고 판단된다. 그러나 항공운송수단 간의 형평성 문제 및 전체 수출입 화물에 대한 가격 왜곡 문제 등으로 제한적인 범위 내에서 간접적 수혜가 부각되는 부문에 국한하여 화주에 대한 부과금을 징수해야 할 것으로 판단된다.

이 같은 내용을 담기 위해 항만시설사용료를 재원으로 사용하는 조항을 대신하여, 대량수입화물의 물량에 비례하여 과징금을 부과할 수 있을 것이다.¹¹³⁾ 여기서 대량수입화물은 해운법 제25조제4항에서 정의하고 있는

원유, 제철원료, 액화가스, 발전용 석탄 등이 될 수 있다. 2012년 우리나라 대량 수입화물¹¹⁴⁾은 약 4억 톤이다.¹¹⁵⁾ 따라서 톤 당 100원(약 0.9달러)씩 부담금을 징수하면 매년 400억 원의 재원을 조달할 수 있다.

5. 해운보증기금 설립효과

이와 같이 해운보증기금이 설립되면 해운기업의 자금조성이 다양한 측면에서 원활해질 것으로 기대된다. 우선 불황기에는 금융기관의 위험관리 강화로 신용경색이 발생하고 이는 해운기업의 자금조성을 원천적으로 막을 수 있다. 이 때 해운보증기금이 해운기업의 필요자금의 상환을 보증함으로써 신용공급이 정상적으로 이루어지게 된다. 또한, 해운보증기금의 보증을 통해 채무불이행(Insolvency) 위험이 낮아져 자금조달의 비용이 감소하게 되고, 이는 선박조달비용 등의 해운원가를 낮춰 결국에는 화주에게 저렴한 운송서비스를 제공할 수 있는 기반이 된다.

한편, 국내 선사가 해운보증기금을 통해 경쟁력을 갖추게 되면 수출입 해상물류서비스의 제공이 보다 안정화될 것으로 기대된다. 국내선사의 존재만으로 외국 선사의 운임인상을 억제하는 효과가 있을 뿐 아니라, 비상시 전략물자의 안정적 운송에도 국내 선사의 역할이 절대적으로 중요하다.

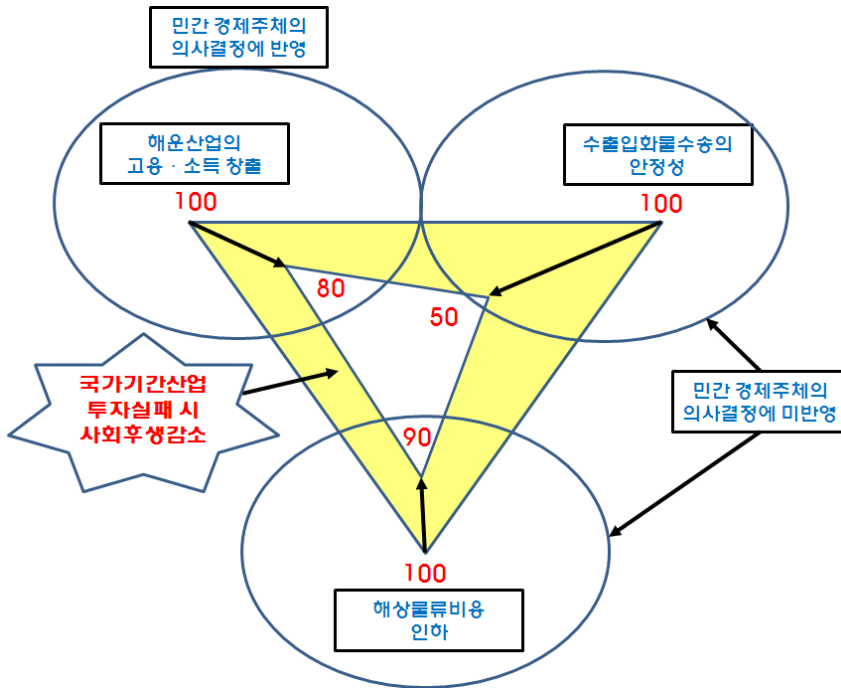
아울러 해운보증기금을 통해 국내 선사의 경쟁력이 강화되면 선사 경영을 통해 고용 및 소득 창출 효과 또한 발생한다.

113) 이렇게 대량화물 화주에게만 부담금을 징수하면 타 수출입화물과의 형평성 시비가 불거질 수 있다. 그러나 앞서 언급한 바와 같이, 모든 수출입 화물로 부담금 징수대상을 확대하면 기대효과보다 비용이 더 많이 발생할 것으로 판단된다. 아울러 이 같은 부담금 징수의 대표적 사례로는 앞서 살펴본 전력산업기반기금 사례가 있다.

114) 앞의 4가 화물에 비료, 양곡, 화학공업품을 더한 것이다.

115) 한국선주협회(2013).

이와 같은 해운보증기금을 통해 우리나라 해운기업의 경쟁력 강화가 이루어지지 않을 경우 발생하는 문제점을 정리하면 아래 그림과 같다.



자료 : KMI

| 그림 6-1 | 해운보증기금 미설립 시 문제점

제 7 장 결론 및 정책제언

1. 결 론

해운보증기금은 우리나라의 해운산업의 고질적인 문제를 해결할 수 있는 가장 효율적인 정책이다. 대규모 자본이 필요한 해운산업이 유지되고 발전하기 위해서는 금융이 탄탄하게 뒷받침이 되어야 한다. 아시아와 유럽을 연결하는 컨테이너 서비스망 1개를 구축하는데도 2조 원 이상이 투입되어야 하고, 글로벌 컨테이너 선사로 활동하기 위해서는 원양 컨테이너 서비스망 5~10개 정도는 운영해야 하기에 최소 필요자금이 10조~20조 원에 달하는 산업이 해운이다.¹¹⁶⁾

이와 같은 특성으로 인해 해운업은 타인자본에 대한 의존이 높고 동시에 부채비율이 높을 수밖에 없는 산업이다. 선박 한 척의 가격이 1,000억 원 수준으로 고가이기 때문에, 해운기업은 금융기관들로부터 금융을 조달해 선박을 건조·매입하고 있다. 하지만 그동안 금융기관들은 호황기에는 선박금융을 원활히 제공하다가 정작 자금이 급박한 불황기에는 신규 제공을 중단하거나 기존 선박금융 회수에 나서 우리나라 해운업의 경쟁력을 약화시키는 역효과를 야기해 왔다. 인구에 회자되는 바와 같이, 비가 올 때 우산을 빼앗아 가는 양상이 있었다.

실제 국내 선사들의 국내 민간금융 조달 비중이 호황기였던 2007년에는 국내 선박금융 4조 8,500억 원 중 77%에 달하는 3조 7,110억 원이 민간금융에 의해 조달되었지만, 금융위기 이후인 2011년에는 전체금융 3조

116) 현대상선은 컨테이너 선박 보유 20척, 용선 33척, 총 53척을 이용하여 원양 컨테이너 서비스망 7개를 운영하고 있다.

3,536억 원 중에서 민간금융이 제공한 대출은 24.5%인 8,223억 원으로 급격히 줄었다. 국내 민간 금융기관의 위축으로 인해 국내 해운기업들의 금융조달이 더욱더 어려워지고 있다는 것은 쉽게 짐작할 수 있는 현실이다.

특히 2012년 우리나라의 선박 발주규모는 29척인데 비해 중국, 일본 등 경쟁국은 선박 가격이 낮은 불황기에 투자를 확대하며 지난해에만 각각 98척과 77척의 선박을 발주하며 해운경쟁력을 강화하고 있는 실정이다. 국내 금융 위축은 중고선 도입에도 지장을 초래하고 있다. 지난 10월부터 그리스 선주들이 매주 10척 이상의 선박을 매입하는 동안 국내 선주의 매입은 거의 보고되지 않았다.¹¹⁷⁾

계다가 고유가 현상에 환경규제가 강화되면서 세계적으로 고연비 친환경 선박 발주가 이어지고 있는데 우리 선사들은 발주는커녕 당장의 생존을 걱정하고 있는 상황이다. 경쟁선사들이 낮은 선가로 발주된 고연비 친환경 선박을 인도받고 운임을 지금보다 낮게 영업을 하면 우리나라 해운기업들은 지금보다 더욱 더 어려운 현실에 놓이게 될 것이다.

해운산업이 주기적인 호황과 불황을 반복하는 대표적인 경기변동 산업이라는 점을 감안하면, 이에 선제적으로 대응하기 위해 불황기에 선사들이 안정적으로 자금을 조달할 수 있게 하는 금융안전망의 도입이 필수적이다. 해운산업이 갖는 시장 변동성에 따른 시장변동 리스크를 시중 민간은행에 요구할 수 없다. 해운산업이 국가적으로 필요성을 인식한다면 이를 육성하고 지원하는 역할은 정부가 해야 한다.

다행히 새 정부 들어 불황기 해운기업의 대출상환 등을 보증해 시장이 우려하는 해운산업 리스크를 상쇄시키고, 우리나라 해운기업들이 선가가 낮아진 불황기에 투자도 선제적으로 확대할 수 있도록 ‘해운보증 강화’를 주요정책으로 마련하고 있다.¹¹⁸⁾ 그리고 2013년 8월 27일 경제관계장관회

117) 황진희, 『최근 그리스 선주의 선대증강 배경과 시사점』, 해운시황포커스, 제188호, 한국해양수산개발원, 2013. 11.

의에서는 2014년 6월까지 관계부처 공동용역을 통해 기금 설립 여부를 검토하기로 결정했다.

특히 선박금융공사 설립이 관계부처 간 논의와 국회 토론회 등에서 통상마찰 가능성이 있다는 우려가 제기¹¹⁹⁾되었지만, 해운서비스를 대상으로 하는 보증기금은 WTO 등의 보조금 보조금에 해당되지 않는다는 게 전문가들의 판단이다. 더욱이 독일과 프랑스 등 세계 주요 해운국들 역시 해운업에 대한 지원을 계속하고 있어 통상문제로 확대될 가능성은 거의 없다는 게 중론이다.

지금 우리나라 해운산업은 큰 위기를 맞고 있다. 국적선사 상위 10대 기업의 경우 지난 4년간 영업적자만 1조 6천억 원을 기록했으며, 2013년 상반기에만 1,600억 원의 영업적자가 발생했다. 우리나라 해운을 대표하는 원양 컨테이너 2개사의 부채비율도 1,000%를 넘었다.

지금의 해운위기는 1997년의 외환위기보다 더욱 심각한 상황이다. 지난 1997년 외환위기 당시 우리나라 해운산업도 위기를 겪었다. 금융기관의 압박과 기업의 생존을 위해 110여 척의 국적선대를 해외에 헐값으로 매각했다. 그리고 이를 사들인 해외선사들은 낮은 운임으로 우리나라 선사들이 갖고 있었던 해운시장을 낮은 운임으로 공략했다.

현재의 금융 시스템을 개선하지 못하고 방치한다면 이러한 상황은 또 다시 반복될 것인 만큼, 반복되는 위기 요인을 근본적으로 해소하기 위해서 해운금융의 안전망인 해운보증기금 도입이 필요하다.

특히 정책은 그 내용 못지않게 시의성도 매우 중요한 문제여서 기금을 설립하더라도 그 시기가 최대한 앞당겨질 수 있도록 정부 및 관련 기관의 노력과 관심이 필요하다.

118) 제18대 대통령직인수위원회, 『제18대 대통령직인수위원회 제안 박근혜정부 국정과제』, 2013. 2. p. 33.

119) 국회 선박금융공사 설립관련 토론회 자료집, 『선박금융공사 어떻게 설립할 것인가?』, 국회 이진복·박민식 의원, 2013. 2.

2. 정책제언

해운보증기금 운용방안 연구를 통해 정책적으로 제안하는 내용은 다음과 같다.

첫째, 해운산업의 안정과 국제경쟁력 제고를 위한 제도마련 차원에서 해운보증기금의 조속한 설립을 제안한다. 해운보증기금의 본래적 목적을 다하기 위해서는 타이밍이 중요하다. 해운보증기금은 현재의 해운위기 극복을 위해 제안되었다. 현재의 해운위기상황을 고려할 때 계속 논의만 되고 설립이 지연될 경우 이 제도 자체가 무용지물이 될 수 있고, 국내 해운산업은 회복할 수 없는 상황에 처할 수 있다. 2014년 1분기에는 설치가 확정되고 상반기에 실제 운용에 들어가야 한다.

둘째, 해운보증기금의 신속한 추진을 위한 「해운보증기금 추진위원회」 발족 등 적극적 홍보활동을 제안한다. 해운보증기금은 신정부의 140개 정책과제 세부 아이টেम्으로 포함되어 있으나, 해운보증기금 설립에 필요한 재원조달계획도 아직 마련되지 않은 상태일 뿐만 아니라 해운보증기금 설립 여부를 다시 검토할 계획을 하고 있다. 따라서 해운보증기금 설립을 소극적으로 기다리기보다 설립 필요성과 정부 출연금의 당위성을 홍보하고 설득해야 한다. 해운보증기금 설립 필요성 검토가 필요하다면 즉시 실시해야 한다. 당면한 유동성 문제를 고려할 때 해운보증기금의 설립은 빠를수록 효과를 기대할 수 있으며 시간을 끌면 사후약방문이 될 수 있다.

셋째, 해운업의 특성을 반영한 보증기금심사 기준 완화가 필요하다. 회사채 정상화 방안의 경우 신용보증기금 심사에서 신청한 30여개의 해운업체가 대부분 탈락하는 등 규정이 매우 까다로워 실질적인 도움이 못된다는 지적이 있다. 신설하는 해운보증기금도 신용보증기금과 같이 회사채와 유사한 장기 CP를 지원대상에서 제외하는 등 해운업의 특성을 반영하지 않을 경우 실효성에 문제가 있을 수 있다. 따라서 신설 해운보증기금의 운용

기준을 마련할 때 해운업의 특성이 반영될 수 있도록 해야 한다.

넷째, 해운보증기금 설립 및 운영에 관한 업무를 해양수산부로 이관하는 방안도 적극적으로 검토해야 한다. 현재 우리나라 기금은 대체로 기획재정부와 금융위원회에서 관리하고 있으나, 무역보험기금과 같이 해당 부처에서 관장하는 경우도 있다. 해운산업은 특수성이 많고 전문성을 요구하기에 해양수산부가 해운보증기금 사무를 총괄하도록 정부업무 조정이 필요하다.

참고문헌

- 강경탁, 「농업신용보증제도에 대한 연구 : 농림수산업자신용보증기금 통합을 중심으로」, 경상대학교 학위 논문, 2006.
- 강만석, 『농림수산업자 신용보증 활성화 방안』, 전북대학교 학위논문
- 강철희, 『각국의 신용보증제도 발전방안』, 기술신용보증기금, 1997.
- 기술신용보증기금, 『2012년 기술신용보증기금 감사보고서』, 2013
- 기획재정부, 「2011년도 기금현황」, 2011.
- 김남호, 「중소기업 지원을 위한 신용보증기금 업무안내」, 전남대학교 학위 논문, 2002.
- 김도경, 「선박금융과 국내선사의 도산 : 특수목적법인의 처리방안을 중심으로」, 법무부, 2011.
- 김재진, 「기술신용보증기금 평가·지원제도를 중심으로」, 기술신용보증기금, 2002.
- 김태훈, 「중소건설업체의 생존분석에 관한 실증 연구 : 기술보증기금의 지원을 받은 기업을 중심으로」, 국토연구원, 2009.
- 김현수, 「신용보증기금의 역할 제고 방안」, 연세대학교 학위논문, 2001.
- 두경달, 「선박금융의 비교 법학적 연구 : 유럽(독일K/G, 노르웨이 K/S)과 동아시아(싱가포르, 한국) 선박펀드 비교를 중심으로」, 목포해양대학교 학위 논문, 2009.
- 박기백, 「신용보증기금의 재정위험」, 한국조세연구원, 2008.
- 박범조, 「실물옵션과 불확실성하의 가치평가」, 2009.
- 박충주, 「농림수산업자 신용보증제도 개선방안」, 전남대학교 학위논문, 2005.
- 박혜리, 「유럽농업지도보증기금의 운영 현황과 시사점」, 대외경제정책연구원, 2006.

- 법무법인 광장, 「해운보증기금 설립 방안에 관한 연구」, 한국선주협회, 2012.
- 서정옥, 「표본추출방법을 이용한 기술보증기금의 사후평가 대상 기업의 선정」, 부경대학교 학위 논문, 2011.
- 손정현, 「농림수산업자 신용보증기금 제도의 운용과 개선에 관한 연구 : 대구·경북지역을 중심으로」, 경북대학교 학위 논문, 2001.
- 스티글리츠 저, 백영현·이병천 역, 『미시경제학』, 1997.
- 신동진·박추환, 「비용-편익분석을 통한 신용보증기금의 성과 분석: 1997~2003」, 한독경상학회, 한독경상논총, 제36권, 2006.
- 신용보증기금, 「신용보증기금 업무현황」, 2013a.
- 신용보증기금, 『2012 연차보고서』, 2013b.
- 신용보증기금, 「세계의 신용보증제도」, 2012.
- 신희철, 「부정기선 해운서비스 구매요인에 관한 탐색적 연구」, 연세대학교 석사학위논문, 2006.
- 안종범·우석진·정지운, 「기술보증이 기업의 재무적 성과에 미치는 효과: IV-Quantile Treatment Effect」, 재정학연구, 제4권 2호, 통권 제69호, 2012.
- 어니스트 페일·김성준 역, 『서양해운사』, 해안, 2004.
- 여희정·구종순, 「해운보증기금과 선박금융공사의 비교」, 한국해운물류학회, 2010.
- 오학균, 「한국해운기업의 국제경쟁력과 선박금융제도」, 한국해양대학교 박사학위논문, 2000. 2.
- 유선희·성웅현, 「실물옵션과 R&D 과제의 성과분석 및 예측」, 2005.
- 이관우, 「정책자금의 효율적 운용과 기술신용보증기금의 역할」, 기술신용보증기금, 2003.
- 이광민·노맹석·홍재범, 「Rasch 모형을 이용한 기술평가의 신뢰성 분석 : 기술

- 신용보증기금 기술평가 사례』, The Korean data analysis society , 2009.
- 이기영 외, 「주택금융신용보증기금의 효율화 방안에 관한 연구」, 한국조세연구원, 기타보고서, 1997.
- 이기영, 「주택금융신용보증기금의 운용성과 분석」, 한국주택학회, 2003.
- 이기환·오학균·신지선·황두건, 『선박금융원론』, 두남, 2012.
- 이병희, 「사무직에서의 팀제도 도입 실태와 문제점 : 신용보증기금의 사례를 중심으로」, 한국노동사회연구소, 1997.
- 이봉희, 「신용보증제도의 문제점과 개선방안 : 신용보증기금을 중심으로」, 전남대학교 학위 논문, 2002.
- 이재욱, 「신용보증제도의 발전방안: 농림수산업자 신용보증기금을 중심으로」, 연세대 석사학위논문, 2003.
- 이정화, 「선박펀드 활성화를 위한 선박금융제도 개선에 관한 연구」, 성균관대 석사학위논문, 2011.
- 이준구, 『재정학』, 2004.
- 임정덕, 「조선산업의 환경변화와 선박금융」, 산업연구원, 2009.
- 임충식, 「신용보증제도가 이노비즈기업의 재무성과에 미치는 영향」, 한남대학교 박사학위 논문, 2012. 2.
- 장선화, 「신용보증기금의 운용전략 : 중소기업의 성장지원과 재무적 건전성」, 한양대학교 석사학위 논문, 2012. 2.
- 전태현, 「선박취득을 위한 한국 해운기업의 자금조달 행태 결정요인 분석」, 한국해양대학교 석사학위논문, 2013. 2.
- 정경채·김주철, 「바젤Ⅲ 도입이 금융기관의 자기자본비율에 미치는 영향」, 한국경제학보, 제19권 제2호, 2012.
- 정재, 「선박금융의 법적 구조에 관한 연구」, 제주대학교 법과정책연구소, 2012.
- 정재일·신춘일·윤병혁, 「기술가치평가를 통한 기술금융지원 방향」, 한국기

- 슬혁신학회 발표자료, 2009.
- 정지혜, 「중소기업의 도산예측모형에 관한 비교연구 : 기술신용보증기금의 보증지원을 받은 기업을 중심으로」, 경성대학교 석사학위 논문, 2007.
- 조흥연, 「프로젝트파이낸싱구조에서의 신용보완 산업연구: 주택개발사업을 중심으로」, 건국대학교 석사학위 논문, 2006.
- 주택금융공사, 『2012 연차보고서』, 2012.
- 채희율, 「신용보증이 중소기업 성과에 미친 영향과 신용보증제도 개선에 대한 시사점」, 한국경제연구, 제30권 제2호, 2012.
- 최창열·이의영·최용록, 「중소기업 신용보증기금 운용에 대한 연구」, 한국생산성학회, 생산성논집, 제22권 제3호 통권54호, 2008.
- 최창열·함형범, 「조선산업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 한중 선박금융제도의 비교연구」, 한국통상정보학회, 2012.
- 프라이스워트하우스쿠퍼스 컨설팅코리아, 「불확실성하의 전략적 투자 경영」, 2000.
- 한국선주협회, 『2012 해운연보』, 2013.
- 한국조세연구원, 『선박금융 강화를 위한 재정의 역할 연구』, 2010.
- 한국해양수산개발원, 「제32회 KMI 세계해운전망 세미나」, 2013.11.26.
- 한봉희·노승중, 「중소기업에 대한 기술보증기금의 보증지원효과 분석」, 한국중소기업학회, 2008.
- 현대경제연구원, 「현안과 과제 : 주요국 해운업 지원 정책과 시사점」, 2012.
- 현용석, 「국내 선박금융 동향과 발전과제」, 「KMI 해운정책연구실 워크숍 발표자료」, 2011.9.21.
- 황인덕, 「주택금융신용보증기금의 역할과 발전방안」, 『보증월보』, 263호, 2002.
- 황진희, 「최근 그리스 선주의 선대증강 배경과 시사점」, 해운시황포커스,

- 제188호, 한국해양수산개발원, 2013. 11.
- 황진희 외, 『해운산업 신성장동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011.
- 황진희 외, 『선박공급 과잉 시대의 해운기업 경영전략 연구』, 한국해양수산개발원, 2012.

- Basel Committee on Banking Supervision, *Basel III Monitorin Report*, BSI, 2013.
- Lagoudisy, I. N., “Ranking of factors contributing to higher performance in the ocean transportation industry: a multi-attribute utility theory approach”, *Maritime policy & Management*, Vol.33 No.4, 2006.
- Sturmey, *British Shipping and World Competition*, London, The Athlone Press, 1962,
- Stiglitz, J. E., “The Role of the State in Financial Markets”, *Proceedings of the World Bank Annual Conference on Development Economics 1993*, 1994.

- 국가법령정보센터 홈페이지(<http://www.law.go.kr>)
- 기술보증기금 홈페이지(<http://www.kibo.or.kr>)
- 농림수산업자 신용보증기금 홈페이지(<http://www.nongshinbo.com>)
- 주택금융공사 홈페이지(www.hf.go.kr)
- 한국수출입은행 홈페이지 (<http://www.koreaexim.go.kr>)

부표 1 | 2조원을 매년 4,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안(선박담보부 대출 수수료율 2%)

단위 : 억 원

연도	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
연차	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
I. 정부 출연금	4,000	8,000	12,000	16,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
1. 신규 출연금	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. 수입	2,720	2,623	2,523	2,401	2,781	2,870	3,062	3,084	3,334	3,608	2,765	2,775	3,273	3,036	2,825	2,637	3,926	3,940	5,103	5,540
1. 보증 수수료	606	608	583	510	664	639	530	350	385	424	424	424	869	782	703	633	633	633	616	678
1) 선박담보부 대출 보증 관련	557	502	452	406	406	406	318	350	385	424	424	424	869	782	703	633	633	633	616	678
① 신조선	309	278	250	225	225	225	248	272	300	330	330	330	620	558	502	452	452	452	546	600
② 중고선	249	224	202	181	181	181	71	78	86	94	94	94	249	224	202	181	181	181	71	78
2) P-CBO 보증 관련	49	106	131	103	258	233	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 구상채권 회수액	2,113	1,903	1,711	1,540	1,640	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,110	1,899	1,709	1,538	1,625	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068
① 신조선	617	556	500	450	900	900	1,486	1,634	1,798	1,977	1,318	1,318	1,239	1,116	1,004	904	1,807	1,807	3,274	3,602
② 중고선	1,493	1,343	1,209	1,088	725	725	424	467	513	565	377	377	498	448	403	363	725	725	424	467
3) P-CBO 보증 관련	3	4	2	1	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. 여유자금 이자수입	-	112	230	352	477	606	622	633	638	642	646	657	667	691	715	738	760	774	788	794
III. 비용	2,972	2,714	2,454	2,237	2,480	2,332	2,687	2,926	3,189	3,478	2,418	2,418	2,471	2,254	2,059	1,883	3,466	3,466	4,923	5,386
1. 대위변제액	2,672	2,414	2,154	1,937	2,180	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,637	2,374	2,136	1,923	2,032	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086
① 신조선	772	694	625	563	1,125	1,125	1,857	2,043	2,247	2,472	1,648	1,648	1,549	1,394	1,255	1,129	2,259	2,259	4,093	4,502
② 중고선	1,866	1,679	1,511	1,360	907	907	530	583	642	706	471	471	622	560	504	453	907	907	530	584
2) P-CBO 보증 관련	34	40	17	15	148	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 인건비 및 기타 비용	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
IV. 기본재산	3,748	7,657	11,727	15,891	20,192	20,730	21,104	21,263	21,408	21,538	21,884	22,241	23,042	23,824	24,591	25,345	25,806	26,280	26,460	26,615
1. 당기순익	3,748	3,909	4,070	4,164	4,301	538	375	158	145	130	346	357	801	782	766	754	460	474	180	155
2. 여유자금	3,748	7,657	11,727	15,891	20,192	20,730	21,104	21,263	21,408	21,538	21,884	22,241	23,042	23,824	24,591	25,345	25,806	26,280	26,460	26,615
V. 보증잔액	32,745	62,207	77,844	87,069	116,103	121,950	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605
1. 선박담보부 대출 보증잔액	27,872	51,574	69,595	82,503	92,840	100,764	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605
① 신조선	15,433	29,323	39,895	47,480	53,503	58,120	62,458	66,629	70,614	74,394	78,231	81,745	99,271	113,045	121,564	125,493	127,832	129,049	134,012	140,939
② 신규	15,433	13,890	12,501	11,251	11,251	11,251	12,380	13,618	14,979	16,477	16,477	16,477	30,986	27,888	25,099	22,589	22,589	22,589	27,285	30,014
③ 소멸	-	-	1,929	3,665	5,228	6,634	8,041	9,447	10,995	12,697	12,640	12,963	13,460	14,114	16,581	18,660	20,250	21,372	22,323	23,087
④ 중고선	12,438	22,251	29,700	35,023	39,337	42,645	39,413	36,142	32,828	29,466	26,963	25,181	31,728	36,656	40,229	42,682	44,520	45,783	40,983	36,666
⑤ 신규	12,438	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890	4,279	4,707	4,707	4,707	12,439	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890
⑥ 소멸	-	1,382	2,626	3,745	4,753	5,760	6,768	7,161	7,593	8,068	7,209	6,488	5,892	6,267	6,503	6,615	7,229	7,805	8,337	8,207
2. P-CBO 보증잔액	4,873	10,633	8,249	4,566	23,262	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1) 신규	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) 소멸	-	-	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI. 운용배수	8.74	8.12	6.64	5.48	5.75	5.88	4.83	4.83	4.83	4.82	4.81	4.81	5.69	6.28	6.58	6.64	6.68	6.65	6.61	6.67

부표 2 | 2조원을 매년 4,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안(선박담보부 대출 수수료를 1%)

단위 : 억 원

연도	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
연차	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
I. 정부 출연금	4,000	8,000	12,000	16,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
1. 신규 출연금	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. 수입	2,441	2,364	2,281	2,174	2,548	2,630	2,858	2,859	3,084	3,331	2,480	2,481	2,748	2,539	2,352	2,185	3,461	3,461	4,618	5,010
1. 보증 수수료	327	357	357	306	461	436	371	175	193	212	212	212	434	391	352	317	317	317	308	339
1) 선박담보부 대출 보증 관련	279	251	226	203	203	203	159	175	193	212	212	212	434	391	352	317	317	317	308	339
① 신조선	154	139	125	113	113	113	124	136	150	165	165	165	310	279	251	226	226	226	273	300
② 중고선	124	112	101	91	91	91	35	39	43	47	47	47	124	112	101	91	91	91	35	39
2) P-CBO 보증 관련	49	106	131	103	258	233	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 구성채권 회수액	2,113	1,903	1,711	1,540	1,640	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,110	1,899	1,709	1,538	1,625	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068
① 신조선	617	556	500	450	900	900	1,486	1,634	1,798	1,977	1,318	1,318	1,239	1,116	1,004	904	1,807	1,807	3,274	3,602
② 중고선	1,493	1,343	1,209	1,088	725	725	424	467	513	565	377	377	498	448	403	363	725	725	424	467
3) P-CBO 보증 관련	3	4	2	1	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. 여유자금 이자수입	-	104	214	328	447	569	577	583	581	577	573	575	577	585	594	602	612	611	611	602
III. 비용	2,972	2,714	2,454	2,237	2,480	2,332	2,687	2,926	3,189	3,478	2,418	2,418	2,471	2,254	2,059	1,883	3,466	3,466	4,923	5,386
1. 대위변제액	2,672	2,414	2,154	1,937	2,180	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,637	2,374	2,136	1,923	2,032	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086
① 신조선	772	694	625	563	1,125	1,125	1,857	2,043	2,247	2,472	1,648	1,648	1,549	1,394	1,255	1,129	2,259	2,259	4,093	4,502
② 중고선	1,866	1,679	1,511	1,360	907	907	530	583	642	706	471	471	622	560	504	453	907	907	530	584
2) P-CBO 보증 관련	34	40	17	15	148	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 인건비 및 기타 비용	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
IV. 기본재산	3,469	7,119	10,947	14,884	18,952	19,250	19,421	19,353	19,249	19,102	19,164	19,227	19,504	19,789	20,082	20,385	20,380	20,375	20,069	19,693
1. 당기순익	3,469	3,650	3,828	3,937	4,067	298	171	-	68	-	105	-	146	61	63	277	285	294	302	-
2. 여유자금	3,469	7,119	10,947	14,884	18,952	19,250	19,421	19,353	19,249	19,102	19,164	19,227	19,504	19,789	20,082	20,385	20,380	20,375	20,069	19,693
V. 보증잔액	32,745	62,207	77,844	87,069	116,103	121,950	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605
1. 선박담보부 대출 보증잔액	27,872	51,574	69,595	82,503	92,840	100,764	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605
① 신조선	15,433	29,323	39,895	47,480	53,503	58,120	62,458	66,629	70,614	74,394	78,231	81,745	99,271	113,045	121,564	125,493	127,832	129,049	134,012	140,939
② 신규	15,433	13,890	12,501	11,251	11,251	11,251	12,380	13,618	14,979	16,477	16,477	16,477	30,986	27,888	25,099	22,589	22,589	22,589	27,285	30,014
③ 소멸	-	-	1,929	3,665	5,228	6,634	8,041	9,447	10,995	12,697	12,640	12,963	13,460	14,114	16,581	18,660	20,250	21,372	22,323	23,087
2) 중고선	12,438	22,251	29,700	35,023	39,337	42,645	39,413	36,142	32,828	29,466	26,963	25,181	31,728	36,656	40,229	42,682	44,520	45,783	40,983	36,666
① 신규	12,438	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890	4,279	4,707	4,707	4,707	12,439	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890
③ 소멸	-	1,382	2,626	3,745	4,753	5,760	6,768	7,161	7,593	8,068	7,209	6,488	5,892	6,267	6,503	6,615	7,229	7,805	8,337	8,207
2. P-CBO 보증잔액	4,873	10,633	8,249	4,566	23,262	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1) 신규	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) 소멸	-	-	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI. 운용배수	9.44	8.74	7.11	5.85	6.13	6.34	5.25	5.31	5.37	5.44	5.49	5.56	6.72	7.57	8.06	8.25	8.46	8.58	8.72	9.02

부표 3 | 1조원을 매년 2,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안(선박담보부 대출 수수료율 2%)

단위 : 억원

연도	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
연차	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
I. 정부 출연금	2,000	4,000	6,000	8,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
1. 신규 출연금	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. 수입	2,720	2,563	2,401	2,216	2,530	2,552	2,734	2,746	2,986	3,249	2,395	2,395	2,881	2,633	2,410	2,209	3,485	3,486	4,636	5,059
1. 보증 수수료	606	608	583	510	664	639	530	350	385	424	424	424	869	782	703	633	633	633	616	678
1) 선박담보부 대출 보증 관련	557	502	452	406	406	406	318	350	385	424	424	424	869	782	703	633	633	633	616	678
① 신조선	309	278	250	225	225	225	248	272	300	330	330	330	620	558	502	452	452	452	546	600
② 중고선	249	224	202	181	181	181	71	78	86	94	94	94	249	224	202	181	181	181	71	78
2) P-CBO 보증 관련	49	106	131	103	258	233	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 구상채권 회수액	2,113	1,903	1,711	1,540	1,640	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,110	1,899	1,709	1,538	1,625	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068
① 신조선	617	556	500	450	900	900	1,486	1,634	1,798	1,977	1,318	1,318	1,239	1,116	1,004	904	1,807	1,807	3,274	3,602
② 중고선	1,493	1,343	1,209	1,088	725	725	424	467	513	565	377	377	498	448	403	363	725	725	424	467
3) P-CBO 보증 관련	3	4	2	1	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. 여유자금 이자수입	-	52	108	166	226	287	294	295	290	284	277	276	275	288	299	310	319	320	321	312
III. 비용	2,972	2,714	2,454	2,237	2,480	2,332	2,687	2,926	3,189	3,478	2,418	2,418	2,471	2,254	2,059	1,883	3,466	3,466	4,923	5,386
1. 대위변제액	2,672	2,414	2,154	1,937	2,180	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,637	2,374	2,136	1,923	2,032	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086
① 신조선	772	694	625	563	1,125	1,125	1,857	2,043	2,247	2,472	1,648	1,648	1,549	1,394	1,255	1,129	2,259	2,259	4,093	4,502
② 중고선	1,866	1,679	1,511	1,360	907	907	530	583	642	706	471	471	622	560	504	453	907	907	530	584
2) P-CBO 보증 관련	34	40	17	15	148	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 인건비 및 기타 비용	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
IV. 기본재산	1,748	3,597	5,545	7,523	9,573	9,793	9,840	9,660	9,457	9,229	9,206	9,182	9,591	9,970	10,321	10,647	10,667	10,686	10,399	10,072
1. 당기순익	1,748	1,849	1,948	1,978	2,050	220	46	-	203	-	228	-	23	-	24	410	379	351	326	19
2. 여유자금	1,748	3,597	5,545	7,523	9,573	9,793	9,840	9,660	9,457	9,229	9,206	9,182	9,591	9,970	10,321	10,647	10,667	10,686	10,399	10,072
V. 보증잔액	32,745	62,207	77,844	87,069	116,103	121,950	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605
1. 선박담보부 대출 보증잔액	27,872	51,574	69,595	82,503	92,840	100,764	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605
① 신조선	15,433	29,323	39,895	47,480	53,503	58,120	62,458	66,629	70,614	74,394	78,231	81,745	99,271	113,045	121,564	125,493	127,832	129,049	134,012	140,939
② 신규	15,433	13,890	12,501	11,251	11,251	11,251	12,380	13,618	14,979	16,477	16,477	16,477	30,986	27,888	25,099	22,589	22,589	22,589	27,285	30,014
③ 소멸	-	-	1,929	3,665	5,228	6,634	8,041	9,447	10,995	12,697	12,640	12,963	13,460	14,114	16,581	18,660	20,250	21,372	22,323	23,087
2) 중고선	12,438	22,251	29,700	35,023	39,337	42,645	39,413	36,142	32,828	29,466	26,963	25,181	31,728	36,656	40,229	42,682	44,520	45,783	40,983	36,666
① 신규	12,438	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890	4,279	4,707	4,707	4,707	12,439	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890
③ 소멸	-	1,382	2,626	3,745	4,753	5,760	6,768	7,161	7,593	8,068	7,209	6,488	5,892	6,267	6,503	6,615	7,229	7,805	8,337	8,207
2. P-CBO 보증잔액	4,873	10,633	8,249	4,566	23,262	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1) 신규	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) 소멸	-	-	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI. 운용배수	18.73	17.29	14.04	11.57	12.13	12.45	10.35	10.64	10.94	11.25	11.43	11.65	13.66	15.02	15.68	15.80	16.16	16.36	16.83	17.63

부표 4 | 1조원을 매년 2,000억씩 5년간 분할 출연하는 방안(선박담보부 대출 수수료율 1%)

단위 : 억원

연도	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
연차	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
I. 정부 출연금	2,000	4,000	6,000	8,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	
1. 신규 출연금	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
II. 수입	2,441	2,304	2,160	1,989	2,297	2,311	2,530	2,521	2,736	2,973	2,110	2,101	2,356	2,136	1,937	1,757	3,020	3,006	4,150	4,528	
1. 보증 수수료	327	357	357	306	461	436	371	175	193	212	212	212	434	391	352	317	317	317	308	339	
1) 선박담보부 대출 보증 관련	279	251	226	203	203	203	159	175	193	212	212	212	434	391	352	317	317	317	308	339	
① 신조선	154	139	125	113	113	113	124	136	150	165	165	165	310	279	251	226	226	226	273	300	
② 중고선	124	112	101	91	91	91	35	39	43	47	47	47	124	112	101	91	91	91	35	39	
2) P-CBO 보증 관련	49	106	131	103	258	233	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2. 구상채권 회수액	2,113	1,903	1,711	1,540	1,640	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068	
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,110	1,899	1,709	1,538	1,625	1,625	1,910	2,101	2,311	2,542	1,695	1,695	1,737	1,563	1,407	1,266	2,533	2,533	3,699	4,068	
① 신조선	617	556	500	450	900	900	1,486	1,634	1,798	1,977	1,318	1,318	1,239	1,116	1,004	904	1,807	1,807	3,274	3,602	
② 중고선	1,493	1,343	1,209	1,088	725	725	424	467	513	565	377	377	498	448	403	363	725	725	424	467	
3) P-CBO 보증 관련	3	4	2	1	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3. 여유자금 이자수입	-	44	92	143	196	250	249	245	233	219	204	195	185	182	178	174	171	157	143	120	
III. 비용	2,972	2,714	2,454	2,237	2,480	2,332	2,687	2,926	3,189	3,478	2,418	2,418	2,471	2,254	2,059	1,883	3,466	3,466	4,923	5,386	
1. 대위변제액	2,672	2,414	2,154	1,937	2,180	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086	
1) 선박담보부 대출 보증 관련	2,637	2,374	2,136	1,923	2,032	2,032	2,387	2,626	2,889	3,178	2,118	2,118	2,171	1,954	1,759	1,583	3,166	3,166	4,623	5,086	
① 신조선	772	694	625	563	1,125	1,125	1,857	2,043	2,247	2,472	1,648	1,648	1,549	1,394	1,255	1,129	2,259	2,259	4,093	4,502	
② 중고선	1,866	1,679	1,511	1,360	907	907	530	583	642	706	471	471	622	560	504	453	907	907	530	584	
2) P-CBO 보증 관련	34	40	17	15	148	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2. 인건비 및 기타 비용	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	
IV. 기본재산	1,469	3,059	4,765	6,517	8,333	8,313	8,156	7,750	7,298	6,793	6,485	6,168	6,053	5,934	5,812	5,687	5,241	4,781	4,008	3,150	
1. 당기순익	1,469	1,590	1,706	1,752	1,816	-	21	-	157	-	405	-	453	-	308	-	317	-	115	-	858
2. 여유자금	1,469	3,059	4,765	6,517	8,333	8,313	8,156	7,750	7,298	6,793	6,485	6,168	6,053	5,934	5,812	5,687	5,241	4,781	4,008	3,150	
V. 보증잔액	32,745	62,207	77,844	87,069	116,103	121,950	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605	
1. 선박담보부 대출 보증잔액	27,872	51,574	69,595	82,503	92,840	100,764	101,871	102,771	103,441	103,860	105,194	106,926	130,999	149,702	161,793	168,174	172,352	174,832	174,994	177,605	
1) 신조선	15,433	29,323	39,895	47,480	53,503	58,120	62,458	66,629	70,614	74,394	78,231	81,745	99,271	113,045	121,564	125,493	127,832	129,049	134,012	140,939	
① 신규	15,433	13,890	12,501	11,251	11,251	11,251	12,380	13,618	14,979	16,477	16,477	16,477	30,986	27,888	25,099	22,589	22,589	22,589	27,285	30,014	
② 소멸	-	-	1,929	3,665	5,228	6,634	8,041	9,447	10,995	12,697	12,640	12,963	13,460	14,114	16,581	18,660	20,250	21,372	22,323	23,087	
2) 중고선	12,438	22,251	29,700	35,023	39,337	42,645	39,413	36,142	32,828	29,466	26,963	25,181	31,728	36,656	40,229	42,682	44,520	45,783	40,983	36,666	
① 신규	12,438	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890	4,279	4,707	4,707	4,707	12,439	11,195	10,075	9,068	9,068	9,068	3,536	3,890	
② 소멸	-	1,382	2,626	3,745	4,753	5,760	6,768	7,161	7,593	8,068	7,209	6,488	5,892	6,267	6,503	6,615	7,229	7,805	8,337	8,207	
2. P-CBO 보증잔액	4,873	10,633	8,249	4,566	23,262	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1) 신규	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2) 소멸	-	-	4,873	5,760	2,489	2,076	21,186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
VI. 운용배수	22.29	20.33	16.34	13.36	13.93	14.67	12.49	13.26	14.17	15.29	16.22	17.34	21.64	25.23	27.84	29.57	32.89	36.57	43.66	56.37	

해운보증기금 운용 방안

2013年 12月 29日 印刷

2013年 12月 31日 發行

編輯兼 發行人	김 성 귀
發行處	韓 國 海 洋 水 產 開 發 院 서울특별시 마포구 매봉산로 45
전 화	02-2105-2700 FAX : 02-2105-2800
등 록	1984년 8월 6일 제313-1984-1호

組版・印刷 / 크리커뮤니케이션 02-2273-1775 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337