

2017
제1호

발간년월 2017년 8월(통권 제1호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

[현안연구보고서]

국내 해운금융의 한계 및 발전 방향

전형진 해운시장분석센터 센터장

(chun@kmi.re.kr/051-797-4631)

윤희성 해운시장분석센터 부연구위원

(heesung@kmi.re.kr/051-797-4637)

최영재 해운시장분석센터 연구원

(cyjjnas@kmi.re.kr/051-797-4635)

2019년까지 강화된 국제은행자본규제 기준인 바젤 III가 시행되므로 금융기관들은 자본확충을 통해 자본 건전성을 강화해야 한다. 바젤 III 도입으로 위험도가 높은 투자를 축소하고 안전자산을 선호할 것으로 예상되어 신용도가 높지 않은 업종이나 기업의 경우 자금조달이 더 어려워질 것으로 예상된다. 또한 2019년부터 적용되는 리스의 회계기준인 IFRS 16-리스는 현행 기준과 달리 리스 이용자의 회계처리 시 운용리스와 금융리스를 구분하지 않고 운용리스도 리스 관련 자산 및 부채를 인식하게 하였다. 이와 같은 금융 및 회계제도 변화가 해운업에 미치는 영향은 매우 크다. 운용리스 이용 비중이 높은 해운업의 경우 부채비율이 상승하는 등 영향이 클 것으로 예상된다.

우리나라 은행권의 선박금융 규모는 4조 790억 원 규모(2015년 기준)이며, 이중에서 공적수출금융기관이 3조 7,100억 원(91.0%), 상업은행이 3,690억 원(9.0%)을 차지하고 있다. 해운 호황기였던 2007년에는 전체 선박금융 규모가 4조 8,510억 원 규모로 상업은행이 3조 7,129억 원(76.5%), 공적수출금융기관이 1조 1,390억 원(23.5%)이었다. 2008년 글로벌 금융위기 이후 상업은행의 비중이 크게 줄어들었고(9.0%), 공적수출금융기관이 크게 증가(91.0%)하였다.

국내 해운금융의 문제점은 다음과 같이 분석되었다. 첫째, 금융위기 이후 2009~2013년 5년간 지원된 해운금융은 총 17조 5,103억 원이며 이 중에서 정책금융이 12조 475억 원으로 68.8%를 차지하여 정책금융의 비중이 압도적으로 높고 민간 상업은행의 역할이 매우 위축되어 있다. 이는 해운경기 침체가 장기화되면서 상업은행이 선박금융을 회피하였기 때문이다. 둘째, 해운회사의 경우 시황변동에 대한 노출 규모를 측정하고, 시황의 변동성을 파악한 후 손익의 변동성에 영향을 미치는 구조를 체계적으로 관리할 수 있는 시스템을 구축하는 것이 필요하나 국내 선사 중 이러한 시스템을 구축하고 있는 선사는 별로 없다. 셋째, 해운 불황기에는 운임수입

감소에 따른 유동성 악화에 대비하여 자금을 충당할 수 있는 안정적 금융수단이 필요하나 우리나라의 경우 해운 불황기에 선사들이 유동성 악화에 시달렸고 구조조정을 거치면서 우량자산을 매각하여 부채를 상환하는 악순환이 계속되었다. 넷째, 해운업은 경기변동성이 강하고 동일 사업이라도 사업의 구조나 역량에 따라 성과의 편차가 크기 때문에 해운과 금융을 이해하는 융복합인력의 확보가 필수적이나 국내 은행의 경우 해운금융 조직 및 인력이 해외 금융기관에 비해 크게 부족한 실정이다.

세계 해운시장은 여전히 저시황 국면에서 벗어나지 못하고 있어 해운업에 대한 금융지원이 호황기 수준으로 회복되기를 기대하기 어렵다. 더구나 향후 금융산업에 있어 적용될 바젤 III, 'IFRS-16 리스' 등은 해운금융에 대한 심사요건을 더욱 까다롭게 만드는 규제로 작용할 것이다. 이러한 측면에서 새로운 형태의 금융지원 수단을 모색하는 것이 필요하다. 중국과 일본의 사례에서 볼 수 있는 소유와 운영을 분리하는 형태의 금융지원, 중국 사례에서 볼 수 있는 제도권 해운금융을 보완하는 기금 형태의 금융지원 수단을 마련하는 것이 그 방향이 될 수 있다. 일본의 선박투자촉진회사(JSIF)는 소유와 운영이 분리되는 해운금융으로 선박투자에 있어 금융기관, 조선소, 대화주 등이 지분 형태로 출자하는 선박은행(tonnage bank)이 모집된 자본금과 금융기관으로부터의 대출을 통해 선박을 발주하고 선박 건조 후 이를 선사에 대선하는 방식이다. 금융기관, 조선소, 공공기관 등이 지분을 출자하는 중국의 선박산업투자기금, 항운산업기금, 지역기반기금 등은 축적된 기금으로 자본금을 기초로 신조 발주, 중고선 도입 등을 지원하고 있어 해운 불황기에 제도권 해운금융의 위축을 보완하고 있다.

본 연구에서는 국내 해운금융의 발전방향을 다음과 같이 제시하였다. 첫째, 불황기에 해운금융이 급격히 위축되는 것을 예방하기 위해서는 해운여신 총량제를 시행하고 선박공급회사(tonnage provider)의 활성화를 모색하여 해운금융의 가용성을 확대해야 할 것이다. 둘째, 극심한 변동성을 갖는 해운사업을 안정화하기 위해 불황기 해운금융 위축을 보완할 수 있는 상시적 안전장치로 해운기금 조성 및 해운공제조합 설립 방안을 모색해야 할 것이다. 셋째, 부채비중이 과도한 우리나라 해운업의 자본구조를 체질적으로 개선하기 위해 선박투자펀드를 확대하고 선박금융의 메자닌 금융화, 선박금융채권시장 확대, 해운기업의 IPO 확대 등을 도모할 필요가 있다. 넷째, 해운기업 및 금융기관에 있어 해운과 금융을 결합한 역량을 강화하고 선제적 리스크 관리체제를 구축해야 할 것이다.

새로운 해운금융 수단의 필요성

■ 2019년 바젤 Ⅲ와 IFRS-16 시행으로 해운금융 위축 우려

- 2019년 바젤 Ⅲ가 시행되면서 금융기관의 자본적정성 규제가 크게 강화되는 한편 유동성 비율규제가 별도로 도입됨. 바젤 Ⅲ 도입으로 은행들은 각종 자본비율을 높이기 위해 위험도가 높은 투자를 축소하고 안전자산을 선호할 것으로 예상되어 신용도가 높지 않은 업종이나 중소기업의 경우 자금조달이 더 어려워질 것으로 예상됨. 이에 따라 신용도가 높지 않은 국내 해운업계 자금조달이 더욱 어려워질 것으로 예상되며 자금조달에 따른 금융비용 부담도 더 커질 것으로 판단됨. 즉 자금조달의 어려움이 커지고 금융비용이 부담이 늘어나 해운기업의 경쟁력 약화는 물론 재무적 어려움이 커질 것으로 우려됨.
- 2019년부터 적용되는 IFRS-16은 현행 기준과 달리 리스회계 처리 시 운용리스와 금융리스를 구분하지 않고 운용리스도 리스 관련 자산 및 부채를 인식하게 하여 운용리스 이용 비중이 높은 해운업의 경우 부채비율이 상승하는 등 영향이 클 것으로 예상됨. IFRS 16-리스가 적용될 경우 금융리스와 운용리스에 대한 구분이 폐지되고 모든 리스 관련 자산과 그에 상응하는 부채가 재무상태표에 반영되므로 부채비율을 낮출 목적으로 원가보전형 장기용선을 활용해 온 컨테이너 선사들의 경우 부채비율 상승으로 신용도가 하락하고 자금조달의 어려움이 더 커질 것으로 우려됨.

■ 제도권 해운금융을 보완할 수 있는 대안적 금융수단 마련 필요

- 바젤 Ⅲ와 IFRS 16-리스가 시행될 경우 해운업의 금융여건이 더욱 악화될 것으로 예상됨. 해운업의 경우 여신 심사기준 강화로 금융기관을 통한 부채 형태의 자금조달이 어려워지기 때문에 자본시장을 통한 주식형태의 자금조달에 대한 요구가 강해질 것으로 판단됨.
- 해운금융이 위축될 가능성이 커지는 상태에서 자금조달에 있어 제도권 금융기관의 대출 비중이 압도적으로 높은 국내 해운업을 위한 새로운 형태의 금융수단이 필요함. 이를 위해서는 종래에 이용하지 않았거나 이용비중이 낮았던 금융수단을 활성화하고, 나아가 직접적인 금융수단은 아니나 금융지원의 효과를 발휘할 수 있는 간접적 금융지원 방안도 모색해야 할 것임.

국내 해운금융 현황 및 문제점

■ 국내 해운금융 현황

- 2015년 국내 은행권의 선박금융 규모는 4조 790억 원으로 이 중에서 공적수출금융기관이 3조 7,100억 원(91.0%), 상업은행이 3,690억 원(9.0%)을 차지하고 있음. 해운 호황기였던 2007년 전체 선박금융 규모는 4조 8,510억 원으로 상업은행이 3조 7,129억 원(76.5%), 공적수출금융기관이 1조 1,390억 원(23.5%)이었음. 그러나 2008년 금융위기 이후 지속된 해운 불황으로 점차 상업은행의 비중이 줄어들어 현재는 3,690억 원(9.0%)에 불과하며 공적수출금융기관이 3조 7,100억 원(91.0%)을 차지하고 있음.

표 1. 우리나라 은행권 선박금융 규모 추이

단위 : 십억 원

구 분	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15
ECA	1,139	396	1,851	2,191	2,531	2,130	3,300	2,380	3,710
상업은행	3,712	2,161	617	1,126	822	1,639	639	633	369
합계	4,851	2,557	2,468	3,317	3,353	3,769	3,939	3,013	4,079

자료 : 해양수산부, Marine Money 재인용

- 국내 상업은행의 해운업 여신 규모는 2011년 6조 4,000억 원에서 차츰 감소하여 2014년 5조 5,000억 원으로 감소하였다가 2015년에 5조 8,000억 원으로 약 3,000억 원 증가하였음. 2011년 이후 지속적인 감소는 해운기업의 상환 미이행 위험 증가에 따른 은행의 위험업종 여신 노출감소 노력으로 판단됨.

표 2. 우리나라 상업은행의 해운업종 여신 추이

구 분	'11	'12	'13	'14	'15
조 원	6.4	5.9	5.6	5.5	5.8

자료 : 한국신용평가

표 3. 우리나라 상업은행의 해운업종 여신 분포

단위 : 조 원, %

구 분	해운업종 여신 규모	기업여신 총규모	해운업종 여신 비중(%)	중소선사 여신 비중(%)
전 체	5.74	998	0.58	37.1
국내 시중은행	4.83	845	0.57	31.8
외국계 시중은행	0.26	59	0.43	2.6
지방은행	0.66	94	0.70	79.0

주 : 해운업 여신 규모, 전체 여신규모는 2015년말, 중소기업 비중은 2015년 3월 기준 자료

자료 : 한국신용평가

- 국내 해운업의 차입금 의존도는 호황기였던 2007년 49.5%에서 지속적으로 상승하여 2014년 69.3%를 기록하였으며, 이에 따라 매출액 중 순금융비용 지출의 비중 또한 2007년 2.2%에서 3.8%까지 증가하였음.

표 4. 국내 해운업 차입금 의존도, 순금융비용/매출액 추이

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
차입금 의존도(%)	49.5	51.3	60.9	62.4	66.3	71.9	71.2	69.3
순금융비용/매출액(%)	2.2	1.4	2.8	2.8	3.1	3.5	4.0	3.8

자료 : 나이스신용평가

- 또한, 선박펀드 이용실적으로 보면, 현재 국내 선박운용회사는 5개사이며, 운용 중인 선박투자회사는 총 90개사(157척)임. 2004년 선박투자회사제도 도입 이후 현재까지 총 183개가 인가되었으며, 그 규모는 현재 1,464억 원(선가 기준)에 이르고 있음.

표 5. 우리나라의 선박투자회사 운용 현황

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

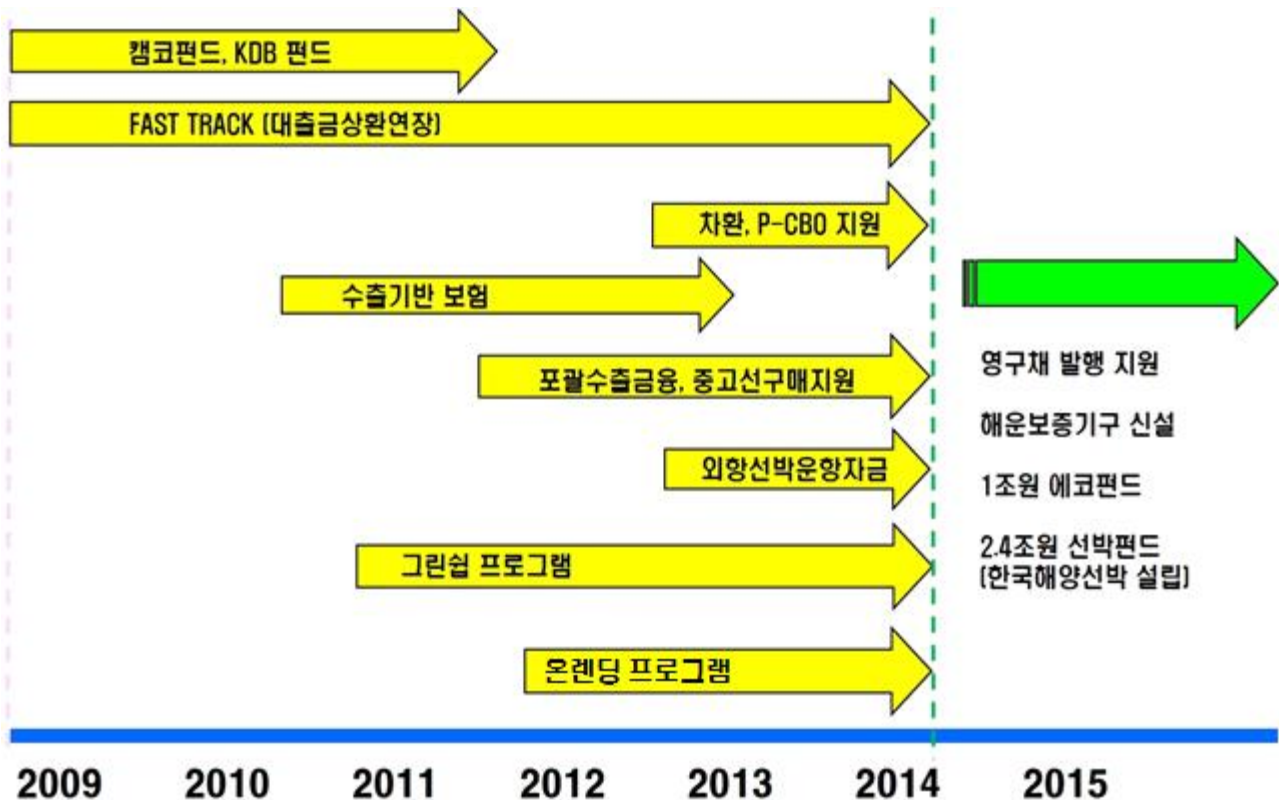
주 : 2016년 9월 31일 기준

자료 : 해양수산부

- 한편 2008년 금융위기 이후 선사들에게 지원된 사후적 금융은 다양한 형태로 이루어져 왔음. 2009년에 캠코선박펀드 및 산업은행의 선박매입프로그램, 대출원금 상환을 유예하는 패스트 트랙(fast track)이 도입되어 본격적인 사후적 금융이 시작되었으며, 이후 무역공사가 제공하는 수출기반보험, 정책금융기관이 제공하는 외항선박구매자금 대출, 포괄수출금융, 중고선구매자금 지원, 온렌딩, 그린쉽 프로그램 등이 있었음. 또한, 2015년 이후 대형선사에 대해 영구사채 발행을 허용하

였고, 한국해양보증보험을 설립하였으며, 수출입은행은 1조 원 규모의 에코쉽펀드를 조성하여 운영 중임. 이후 국내 해운업 구조조정을 거치면서 한국해양선박을 설립하여 1조 원의 신조선박펀드를 조성하여 운영함.

그림 1. 2008년 금융위기 이후 우리나라 사후적 금융 제도



자료 : 해양수산부, 한국선주협회

■ 국내 해운금융의 문제점

- 금융위기 이후 2009~2013년 5년간 지원된 해운금융은 총 17조 5,103억 원이고 이 중에서 정책금융이 12조 475억 원으로 68.8%를 차지하여 정책금융의 비중이 압도적으로 높음. 한편 한국수출입은행의 선박금융 추이를 보면 2009년 이후 5년간 외국선사들이 압도적으로 많은 지원을 받았음. 한편 2014년 말 기준 국내 상업은행 총자산 대비 선박금융(대출잔액) 비중은 0.2%에 불과하였음. 반면 노르웨이, 스웨덴, 그리스 주요 상업은행들의 총자산 대비 선박금융 비중을 보면, 노르웨이 DNB은행은 8.76%(선박금융 283억 불/총자산 3,230억 불), 스웨덴 Nordea은행은 7.93%(선박금융 183억 불/총자산 2,307억 불), 그리스 Piraerus은행은 5.01%(선박금융 39억 불/총자산 779억 불)를 차지하였음.

표 6. 한국수출입은행 선박금융 추이

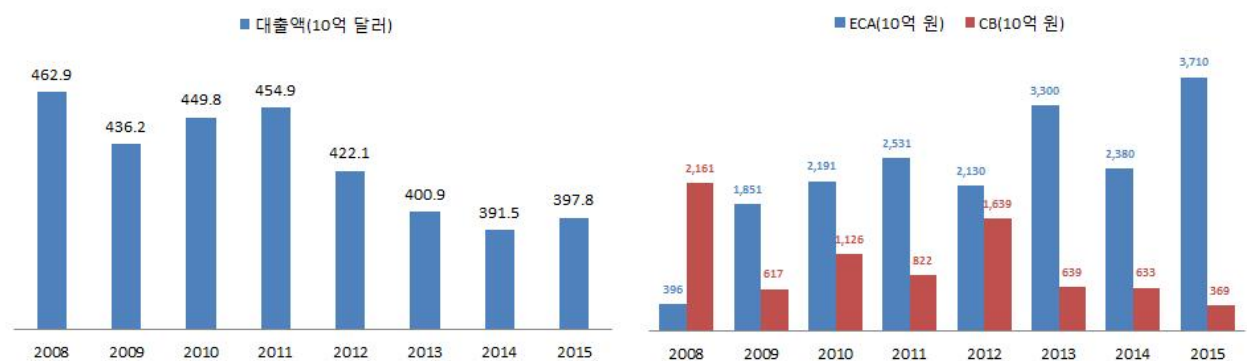
단위 : 백만 달러

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	2014
국적선사	142	-	257	73	135	329
외국선사	600	810	1,390	400	1,910	1,710
합 계	742	810	1,647	473	2,045	2,039

자료 : 수출입은행

- 국내 선박금융 규모는 2009년 이후 꾸준히 증가해 왔으나 공적수출기관의 선박금융이 확대되는 추세를 보이는 반면 상업은행의 선박금융은 급격히 위축된 모습을 보였음. 이는 해운경기 침체가 장기화되면서 상업은행이 선박금융을 회피하였기 때문임. 즉, 상업은행의 경우 해운경기과 맞물려 선박금융의 규모가 크게 달라지는데 이는 전형적인 경기순행적 금융의 형태로 볼 수 있음.

그림 2. 세계 상업은행(Top 40) 및 우리나라 은행의 선박금융 규모 추이



주 : ECA(수출금융기관), CB(상업은행)

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

- 많은 해운기업들이 운임 변동에 따른 시장위험 관리에 실패하여 호황 뒤에 이어지는 불황기에 도산하는 결과를 초래하였음. 해운기업 입장에서 운임 변동 노출의 규모를 측정하고 시황 변동성을 파악하여 손익 변동성에 영향을 미치는 구조를 체계적으로 관리할 수 있는 시스템을 구축하는 것이 필요하나 국내 선사 중 이러한 시스템을 구축하고 있는 선사는 별로 없음.
- 상시적 안전장치는 극심한 변동성을 갖는 해운사업을 안정화하는 데 필수적인 요소임. 해운 불황기에 유동성 악화에 대비하여 자금을 충당할 수 있는 상시적 안전장치의 기능을 하는 금융수단이 필요하나 우리나라의 경우 해운 불황기마다 많은 선사들이 유동성 악화에 시달렸고 구조조정을 거치면서 우량자산을 매각하여 부채를 상환하는 악순환이 계속되었음.

- 해운업은 경기 변동성이 강한 사업이기 때문에 금융기관의 입장에서는 해운과 금융을 이해할 수 있는 융복합인력의 확보가 필수적임. 그러나 국내 상업은행의 해운금융 조직 구성과 인력 수준은 해외 금융기관에 비해 많이 부족한 실정임. 2015년 8월 말 기준으로 국내 16개 상업은행 중 해운 금융 담당조직이 존재하는 은행은 12개에 불과하며, 담당 인력 역시 10명을 넘는 은행이 한 곳도 없었음. 반면 노르웨이 DNB은행의 해운금융 담당 조직 및 인력 현황을 보면 3부 9팀에 총 90명의 인력이 근무하고 있으며, 평균 업무 경력은 20년 이상임.

제도권 금융을 보완하는 중국과 일본의 대안적 금융

■ 중국 사례

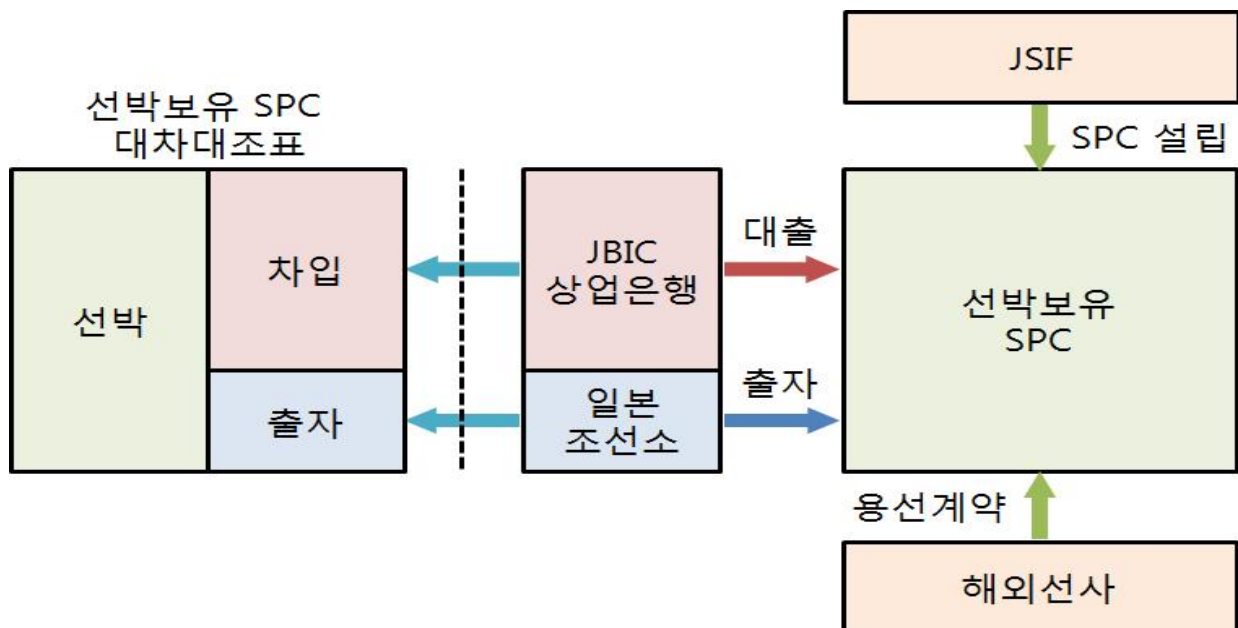
- 2008년 금융위기 이후 중국 정부는 국가차원에서 해운업 지원을 모색하고 있는 바, 제도권 금융의 보완적 역할을 하는 금융은 다음의 세 가지가 있음.
- 첫째, 건조 중 선박의 재매각과 관련하여 중국은 자국 조선소에서 건조된 선박이 기존 선주나 해당 중국 조선소의 경영악화 등으로 재매각될 경우, 위안화 금융지원을 통해 중국 선주가 저렴하게 구입할 수 있도록 지원함.
- 둘째, 선박리스회사를 통한 금융지원으로 은행이 선박금융전문 리스회사를 설립하여, 선주로서 선박을 발주하고, 선사에 임대하는 형식으로 선박금융을 지원하는 방식임. 대표적인 선박금융리스회사는 민생은행의 자회사인 Minsheng Financial Leasing과 공상은행의 자회사인 ICBC Leasing 등이 있음.
- 셋째, 기금을 통한 금융지원으로 텐진의 선박산업투자기금, 상하이의 항운산업기금, 푸젠성 등 성 정부가 해당지역 해운기업, 화주기업과 공동으로 펀드를 조성하여 선박금융에 활용하는 지역기반 기금 등이 있는데, 주로 신조선, sale & lease-back 형태의 중고선 매입을 지원함.

■ 일본 사례

- 일본 정부는 2008년 금융위기 이후 자국 선주에 의존해왔던 자국 조선업이 침체를 겪게 되자 중소 조선업의 수출 촉진을 도모하기 위해 2012년 4월 23일 자본금 6,750만 엔(85만 달러) 규모의 JSIF(Japan Ship Investment Facilitation Co., Ltd., 선박투자촉진회사)를 설립하였음.

- JSIF는 해당 선박의 보유를 목적으로 하는 특수목적회사(SPC)를 설립한 후 JBIC(일본국제협력은행)의 수출신용공여 80%, 조선소 출자 20%의 비율로 자금을 조달하여 선박을 건조하고 이를 장기용선계약을 통해 해외선주에게 대선함으로써 용선료 수입을 취득하는 한편 계약기간 종료 이후에는 해외 선주에게 매각하여 매각차익으로 용자금 상환 및 출자금 회수를 달성하는 구조를 가지고 있었음.
- 금융기관, 조선소, 종합상사 등이 주주인 JSIF는 선주회사인 SPC의 설립과 금융 조성을 주관하며 2014년 말 해산되기까지 약 12억 달러 규모의 금융지원을 한 것으로 추정됨.

그림 3. 일본 JSIF의 선박금융 조성 개요



■ 주요 시사점

- 향후 금융산업에 적용될 바젤 Ⅲ, 'IFRS-16 리스' 등은 해운금융에 대한 심사요건을 더욱 까다롭게 만드는 결과를 낳게 될 것임. 따라서 중국과 일본의 해운금융사례에서 보는 바와 같이 소유와 운영을 분리하는 형태의 금융지원과 제도권 해운금융을 보완하는 기금 형태의 금융지원 수단을 마련하는 것이 필요함.

국내 해운금융의 발전 방향

■ 해운금융의 가용성 증대

- (해운여신 총량제) 개념적으로는 매우 효과적이거나 실제로 적용하기에는 많은 어려움이 있기 때문에 총량제를 통해 금융의 규모를 조정하기 보다는 해운여신 총량지표를 개발하여 해운기업과 금융기관에 대한 의사결정의 가이드라인을 제공하는 것이 현실적인 대안임.
- (선박공급회사 활성화) 먼저 국내의 개별 조선소 또는 복수의 조선소들이 공동 출자하여 선박공급회사를 자회사로 설립하는 방안을 검토할 필요가 있음. 선박공급회사가 선주의 역할 뿐만 아니라 선박관리업무까지 수행할 경우 시너지 효과도 기대할 수 있음. 다른 방안은 정부가 선박공급회사를 공사 형태로 설립하는 것임. 공사 형태의 선박공급회사는 조성된 자금을 활용하여 신조선 발주, 중고선 매입 등의 형태로 선박을 확보하고 이를 국내 선사에 대선하는 선주로서 역할을 하게 될 것임.

■ 해운금융의 가용성 증대

- (해운발전기금 조성) 기금 조성을 통해 해운 및 조선의 협력과 상생 발전을 도모해야 하며, 기금 조성을 위해서는 해운업계와 해운발전의 이익을 공유하는 화주나 조선소의 공동출연이 필요함. 해운업계는 출연재원으로 톤세제 절감액을 활용할 수 있음.
- (해운공제조합 설립) 조합은 선사들의 출연금을 기본재원으로 하되 일정 규모 이상의 자금조달을 위해 정부, 국책은행이 공동 출연하는 법적 기구로 설립하는 것이 바람직함. 운영은 선사가 설립준비금 및 자본금을 조합에 출연하고, 조합은 금융기관, 보증기금, 연기금 등에 선사를 위한 대출보증을 하며, 금융기관 등은 보증을 근거로 선사에 긴급 유동자금을 대출하는 형태가 될 것임.

■ 해운업 자본구조 건전화

- (선박펀드 확대) 첫째, 선박펀드의 운용대상을 현재 선박 이외에 유가증권, 부동산, 인프라 등으로 다양화할 수 있도록 투자범위를 확대하고 펀드 규모를 선박가격의 1.5배 정도로 늘여 50%를 선박 이외의 투자대상에 운용할 수 있도록 허용해야 할 것임. 둘째, 선박펀드의 유동성을 높이는 동시에 선박펀드의 리스크를 분산시킬 수 있도록 선박펀드의 합성을 허용하는 것이 필요함. 셋째, 자산운용사의 선박펀드 진출을 확대해야 할 것임. 이를 위해서는 현행 선박투자회사법 제24조(업무의 범위) 제1항에 유가증권, 부동산, 인프라 등의 취득과 투자를 포함시키고, 복수의 선박펀드를 결합하여 새로운 선박펀드를 조성할 수 있고, 자산운용사가 선박펀드 시장에 진출할 수 있도록 새로운 규정을 신설해야 할 것임.

- (선박펀드의 메자닌 금융화) 메자닌 금융의 특성을 활용하여 선박펀드가 가지는 문제점을 보완할 수 있는 것임. 이를 위해서는 현행 법률과 제도에 대한 종합적인 연구가 필요함.
- (선박금융 채권시장 활성화) 첫째, 선박담보부 채권 및 자산유동화대출 시장을 확대해야 함. 둘째, 수출입은행, 산업은행 등에서 취급하는 해상운임채권 관련 ABL 형태의 금융을 적극적으로 확대해야 할 것임.

■ 해운/금융 융합역량 및 리스크 관리 강화

- (전문인력 양성기관 설립) 양성기관은 해양산업 및 금융부문 융복합 지식을 보유한 국제화된 해운 금융 전문인력을 양성하는 한편 지역 내에서 해양금융 분야와 인력이 선순환 성장하는 구조를 확립하고, 국내외 유관기관 간 특화된 산학협력체제를 구축해야 할 것임. 그 예로 KAIST에서 운영하고 있는 금융전문대학원과 유사한 전문대학원을 신설하여 실무능력과 이론을 겸비한 고급인력을 양성하는 방안을 들 수 있음.
- (리스크 관리 기법 보급) 해운기업에 보편적으로 적용할 수 있는 실용적이고 효과적인 위험관리기법을 개발하여 그 적용을 확대하는 방안을 모색해야 할 것임.
- (해양금융정보센터 설립) 해양금융정보센터는 해운 분야 전문연구기관 부설로 설립하는 방안을 검토할 필요가 있음. 동 센터는 해운시황, 원자재 동향 및 조선 시황 정보의 제공, 해운사, 조선사 및 금융기관 간 네트워크 구축을 통한 국내 선박금융 거래현황 수집, 신규 발전모델 발굴, 국내외 동향 연구분석 등의 역할을 수행해야 할 것임. 이를 위해서는 해운법 제40조 3을 신설하여 국내 해운 분야 전문연구기관 부설로 해양금융정보센터를 설립하여 운영하는 방안을 추가해야 할 것임.