

2013. 11. 8.

국내 선박금융시장 발전방안

A Strategy for the Development of Domestic Ship Finance Markets

2013 부산국제금융 세미나

2013 Busan International Finance Seminar

조 성 제 / 소장

BS금융지주 경제연구소

(sjcho@bsfng.com)

- 차 례 -

해운시장 동향

선박금융시장 동향

선박금융관련 자본시장 확대

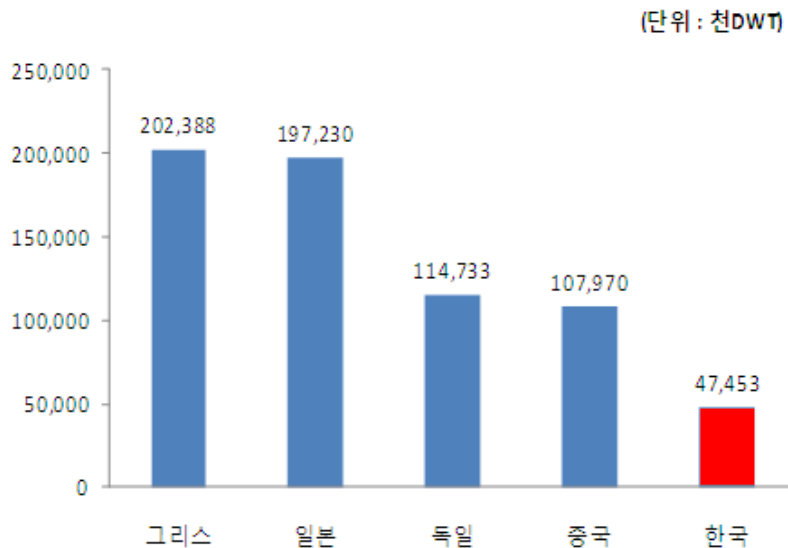
해운시장 동향

선박금융시장 동향

선박금융관련 자본시장 확대

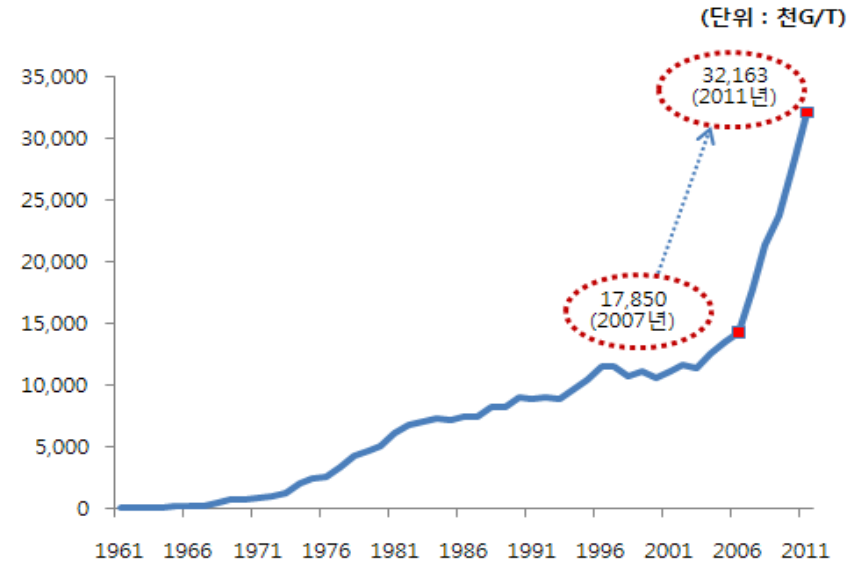
국내 해운업 현황

세계 주요국 지배상선대(2011년말)



자료 : IHS Fairplay, UNCTAD, 한국선주협회 재인용

한국 상선대 증가 추이



자료 : 한국선주협회

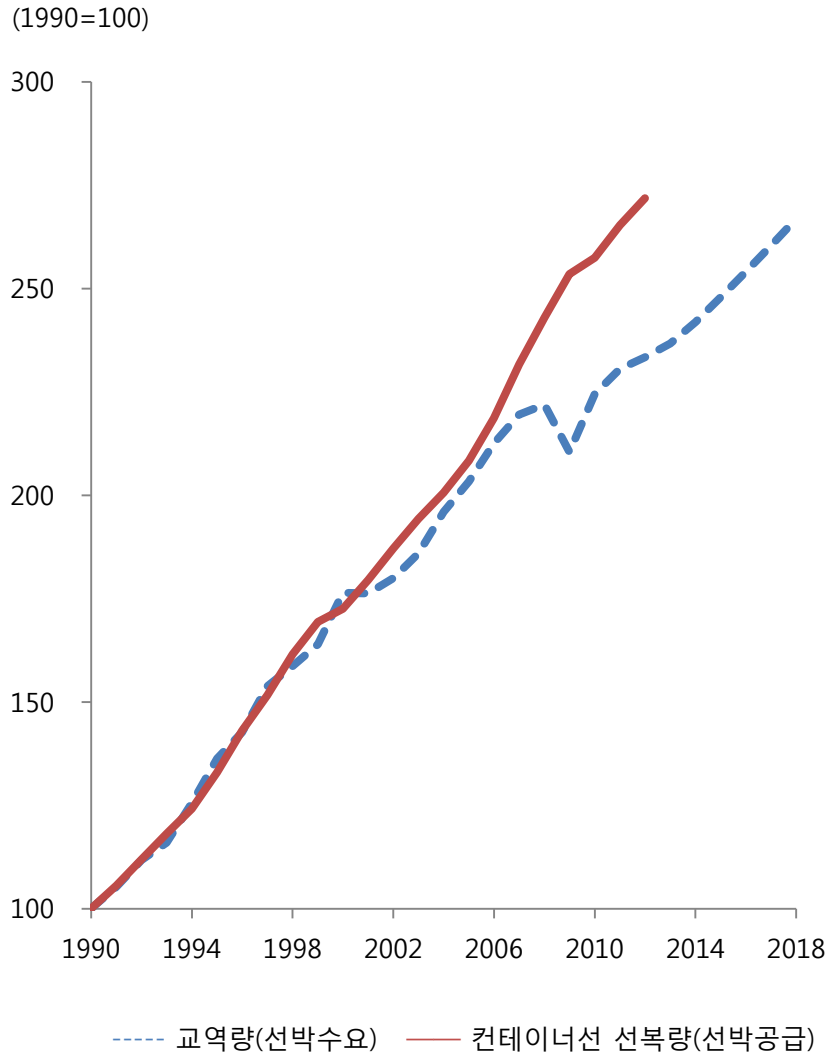
세계 해운경기

BDI 지수 추이



자료 : 한국해양수산개발원, 해운거래정보센터

선박 수요 vs. 공급



- 1990년대초 유럽 해운사 적정수익 확보
 - 글로벌 금융위기(2008년) 이전까지 선박 수요와 공급 균형
 - 글로벌 금융위기 이후 세계무역 위축
 - 글로벌 금융 직전 및 직후 선박 공급 지속
- ☞ 선박 수요 < 선박 공급

Maersk의 선택 – 대형 해운사의 전략

- √ 세계 최대 컨테이너선 20척 발주(1척당 \$185M) - 대우조선해양
- √ Maersk's titanic bet on the biggest boat ever built
(길이 1,312feet, 폭 194feet)
컨테이너(40feet 길이) 9천개 선적
- √ 종전 최대 15,500TEU → 18,000TEU
- √ iPad 188백만개 또는 신발 111백만켤레 상하이-로테르담 운송 가능(운송기간 25일)
- √ 1일 유류 절감 : 30% (종전 1회 운항 유류비용 2.5백만달러)
 - ※ 상하이-로테르담 1회 운항 유류비 절감 : 0.75백만달러(8억원)

☞ 운송경비 절감을 통한 경쟁력 확보

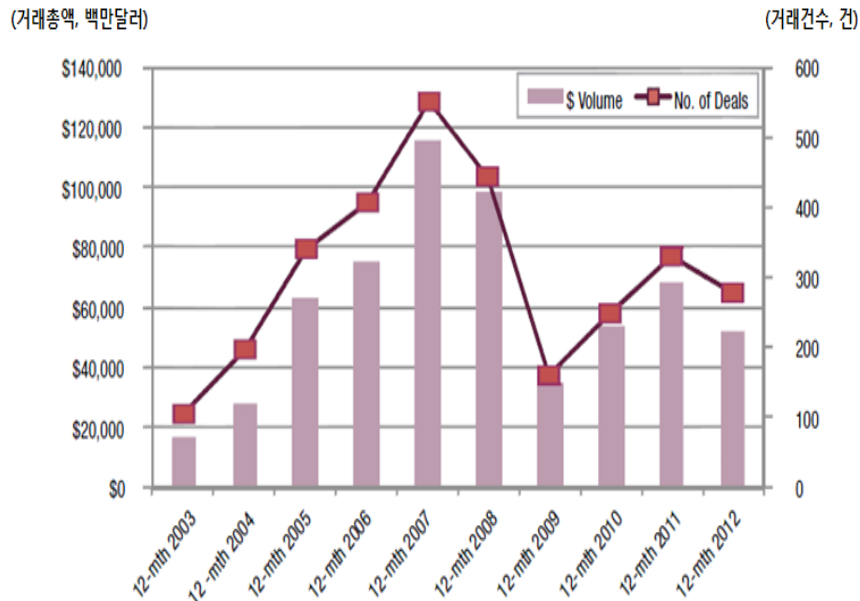
해운시장 동향

선박금융시장 동향

선박금융관련 자본시장 확대

세계 선박금융시장 - 규모

세계 선박금융 거래규모(신조선 기준)



자료 : Dealogic, Marine Money International에서 재인용

- 2012년 519억달러 (신조선)
- 2007년 1,100억달러의 절반

- 거래건수는 2012년 200여건
- 2007년 500건의 절반 이하

- 선박금융 상위 은행 대출잔액 급감

[1위]

- 2008년 58.0억달러 (HSH Nordbank, 독일)
2012년 25.3억달러 (DNB, 노르웨이)

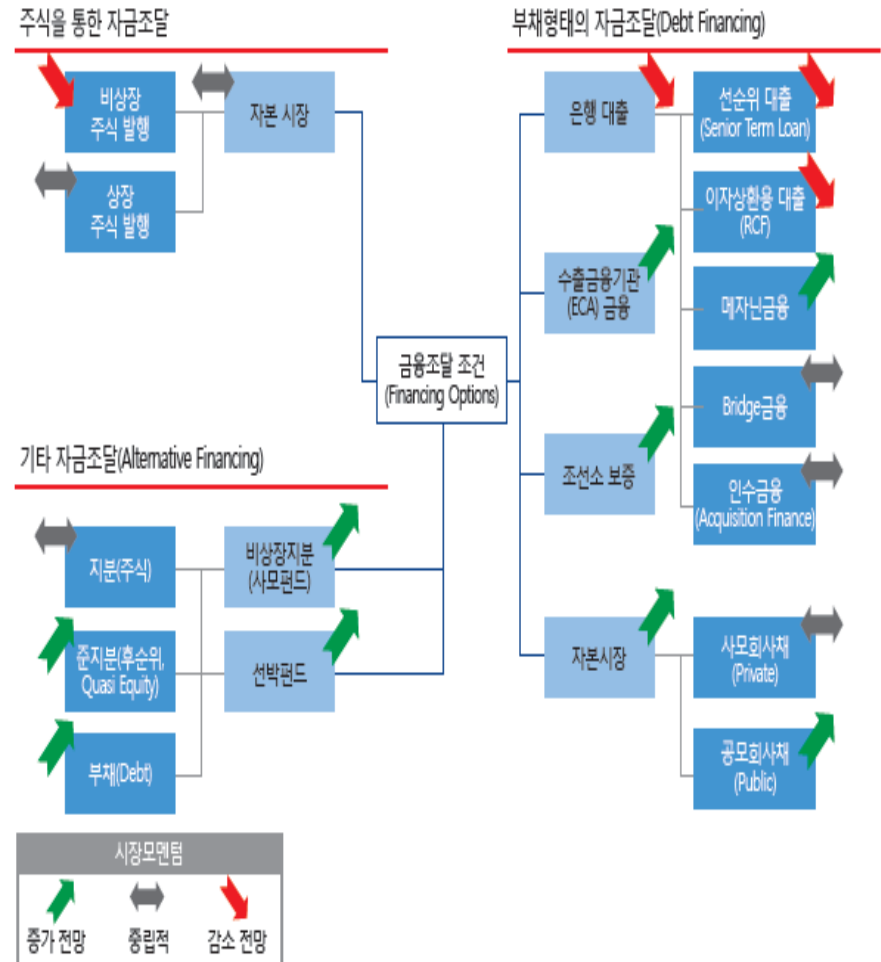
[2위]

- 2008년 44.8억달러 (Deutsche Schiffbank, 독일)
2012년 24.9억달러 (Commertzbank, 독일)

세계 선박금융시장 - 방법

- 유럽계 은행 위축으로 신디케이트론 감소
- 기존 대출 부실 및 Basel III
- 채권발행 및 사모펀드 확대
☞ 자본시장을 통한 자금조달 확대
- HSBC(2012)에서도 향후 메자닌금융, 공모 회사채, 선박펀드를 중심으로 증가 전망

Jon Connor(HSBC), "Outlook for shipping Finance- Adapting to the new environment", 6th Annual Shipping", 6th Annual Shipping Conference, 2012, 산업연구원 재인용



국내 선박금융시장

▪ 신디케이트론 154억달러(2012년)

- 세계 시장의 4% 점유
- 글로벌 금융위기 이후 아시아계 은행 진출 활발, 국내 은행은 기피

▪ 수출입은행, 산업은행 중심

- 민간은행은 자금조달 경험, 장기리스크 관리 경험 부족

▪ 선박펀드 지난 10년간 8.6조원, 185척

- 이중 상당 부분은 금융기관 차입금이며 순수 펀드자금은 10~20%

☞ **우량 물건도 외국 금융기관에 의존**

※ Ship finance 사례

(신디케이트론, 2012.8)

- 차주 : 한진해운, 현대상선, SK해운
- 금액 : 각 1.22억달러
- 대주 : KDB, 정책금융공사, 도쿄미쓰비시UFJ, SMBC, SCB
- 조건 : Libor+100bp (7년) Refinancing(당초 +300bp)
- 한국가스공사와 20년 용선계약(1999)

(선박펀드)

- 기간 : 2005.3~2020.1
- 금액 : 주식 12.94(10%), 차입 103.48(80%)
선사 12.94백만달러(10%)
- 운항회사 : 현대상선

해운시장 동향

선박금융시장 동향

선박금융관련 자본시장 확대

기본 방향

■ 국내 은행

- 만기 5~10년의 장기금융에 대한
리스크 관리경험 부족
- 국제금융시장에서 외화조달시 금리조건
에서 글로벌 금융기관에 비해 불리
- 신디케이션 참여은행의 건당 대출규모
20~50백만달러로 국내은행의
자산규모에 비추어 특정부문에 과도한
노출 가능성

※ 자산 규모 세계 50위 이내 은행이 선박금융시장 주도

Nordea(27위), Deutsche Bank(1위),
BTMU(2위), HSBC(3위), BNP Paribas(4위),
Credit Agricole(6위), RBS(8위),
BOA Merrill Lynch(10위), Citi(14위),
Credit Suisse(25위)

HSH Nordbank(106위), DNB (68위)

(2012년말 선박금융잔액 DNB 1위, HSH Nordbank 4위)

☞ 자본시장 이용 확대 (금융채널 다변화)

☞ 선박금융 리스크 경감

☞ 전문 금융기관 설립

☞ 정보인프라 확충

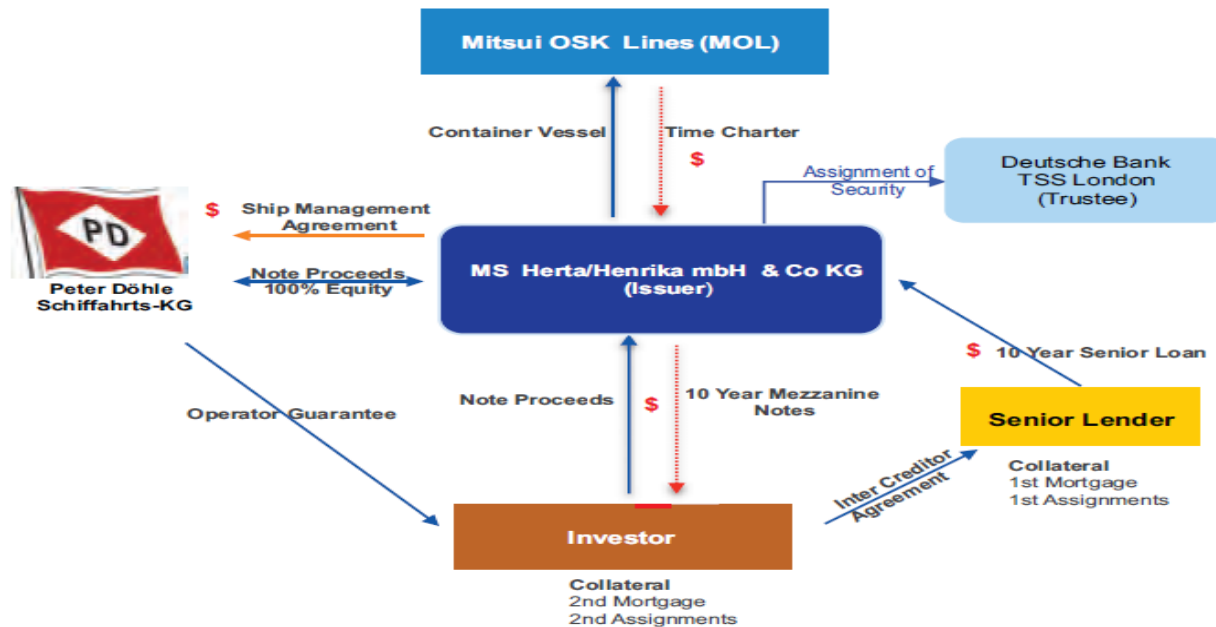
☞ 국내 금융기관 참여 확대 유도

※ 국내 금융기관의 선박금융시장
진출은 금융국제화 촉진

(장기 거액 국제금융, 글로벌 은행과
협조융자, 선박금융의 경기순응성)

신디케이트론 유동화 시장 개발

- 신디케이트론의 장기 고정화· 신용리스크 경감
 - 선박금융 유동화는 주택담보대출에 비해 현금창출(용선료, 운임)을 담보로 하고 있다는 점에서 유리하지만 다수의 이해관계자가 참여하여 복잡
 - 수요처는 연기금, 생명보험 등 장기채권 수요자
- ※ (사 례) Deutsch Bank는 최근 SPC에 참여한 선주의 지분 유동화채권 발행



선박금융 채권시장 확대

[현 황]

- 유럽계 주요 상업은행 선박금융 감축 또는 포기
- Societe Generale : 대출 10억달러 매각
- Commerzbank : 선박금융 중단
- 2005~2008년 은행대출 비중 83%에서 2009~2010년 51%로 감소, 2011~2012년 더욱 감소 추정(HSBC)
- 채권발행은 증가
 - 만기는 5~10년
 - 담보형태는 무보증, ABS, 모회사 보증
- 자본시장법 개정(2013.8 시행)
 - 국내 IB 출현 → 시장 조성

[발전방안]

(선박담보부채권 발행)

- SPC보유 선박 담보부 채권은 해운사 신용리스크와 분리, 발행조건 유리

(해상운임채권 ABS 활성화)

- 해상화물운임 담보로 해운사 발행
 - 신용도가 높은 화주와 장기운송계약 해상운임

※ [사례(2012.4)]

- 2억달러/3년
- 한진해운
- SPC 한진리시버블유동화전문유한회사
- HSBC증권이 사모 ABS 전액 인수

선박펀드시장 확대

[현 황]

- 선박운용사가 선박펀드 조성, 운용
 - 국내 5개사이며 해운사, 조선사, 은행 등이 주요 주주
- 선박펀드(선박투자회사)는 주로 파나마, 마셜군도 등 해외편의지적국에 지분 100%를 보유한 자회사(SPC) 설립
 - SPC는 선박펀드(후순위) 자금과 금융기관 차입금(선순위)으로 선박 건조 또는 매입자금 조달
 - 동 선박을 용선사에 임대하고 용선료로 차입원리금을 상환한 후 나머지를 투자자에게 배당

※ [사례 (동북아 27호)]

- 선박 : Suezmax급 중고 유조선 1척
- 가격 : 48백만달러
- 설립일 : 2006.2.6.
- 운용회사 : 한국선박금융
- 모집방식 : 공모
- 판매회사 : 굿모닝신한, 대우, 동양종합, 한국투자, 현대증권
- 존속기간 : 5년
- 배당 : 연 9.0%
- 원금상환 : 만기기 일시 지급
- 자금구성 : 차입금 70%, 자본금 20%, 선사보증금 10%

☞ 2008년 9월 선박매각,
2.5년간 누적 수익률 101%

선박펀드시장 확대

[발전방안]

(선박펀드 운용자산 규제 완화)

- 통상 10~15년 투자, 해운시황 변동성
 - 신용리스크 경감 : 선가의 1.5배 모집 선박, 유가증권, 부동산, 인프라 투자
 - 선박 이외의 투자는 증권사, 자산운용사 등에 위탁

(합성펀드 허용)

- 다수 선박펀드에 투자하는 합성펀드 허용
 - 규모, 해운사, 기간 등이 다른 선박펀드를 다양하게 조합하여 리스크 분산

- 선박펀드, 유가증권 펀드, 부동산 펀드 합성 펀드 개발

(자산운용사의 선박펀드 진출 확대)

- 공모형 펀드시장 활성화 기대
- 합성펀드, 펀드자산 유가증권 투자는 자산운용사 노하우 활용
- 외국계 자산운용사의 국내진출 확대

선박금융 인프라 구축

(선박금융 전문기관 설치)

- 선박금융은 담보가치(선박) 및 수익가치(운임) 변동폭이 크므로 해운경기 변동 전문성 필요
- 해운사의 방만한 경영 사전 억제, 경기 상승에 대한 선제적 대응 지원

☞ 동 전문기관은 관련금융의 직접 공급보다는 민간 은행 대출채권 유동화 업무 중심으로 설계

(해운거래소 설립)

- 선박 매매 및 임대(용선) 중개, 해운관련 파생상품 거래, 관련정보 제공

→ 해운사 경영 및 금융 리스크 축소

(선박금융 전문인력 양성기관 설립)

- Cass Business School 부설 Costas Grammenous International Center for Shipping, Trade and Finance 참고

고맙습니다