

국내 선박·해양금융시장 확대 방안

2013. 8.



BS금융지주 경제연구소

작성 : 백충기 수석연구위원 (051-620-3635)

■ 목 차 ■

I. 연구 배경	1
II. 해운업 및 조선업 현황	2
1. 해운업 현황	2
(1) 해운업 개관	2
(2) 세계 해운업 현황	4
(3) 국내 해운업 현황	8
2. 조선업 현황	11
(1) 조선업 개관	11
(2) 세계 조선업 현황	15
(3) 국내 조선업 현황	18
III. 선박·해양금융시장 현황	20
1. 개요	20
(1) 선박·해양금융의 개념	20
(2) 선박·해양금융의 특징	21
2. 선박·해양금융시장 동향	24
(1) 세계 선박금융시장	24
(2) 국내 선박금융시장	28

VI. 국내 선박·해양금융 확대 방안	30
1. 기본방향	30
2. 선박금융 채권시장 확대	32
(1) 선박금융 대출 및 채권 시장	32
(2) 확대 방안	40
3. 선박펀드 시장 확충	43
(1) 선박펀드 시장 현황	43
(2) 확대 방안	49
4. 선박금융전문기관 설립	51
5. 해양금융관련 인프라 확충	54
6. 정주여건 개선	56

I. 연구 배경

- 국내의 해운업 및 조선업 등 선박·해양산업은 세계적인 수준인데 비해 선박·해양금융시장은 상대적으로 발전하지 못한 상황임

- 선박·해양산업은 경기순응적(procyclical)이며 높은 변동성을 보이는 산업으로서 글로벌 금융위기 이후 세계경제 침체 및 금융권의 보수적 대출행태로 어려움을 겪고 있음
 - 특히 선박금융을 주도하던 유럽계 은행이 대출을 축소하거나 중단하면서 세계 선박금융시장의 규모가 상당히 축소
 - 국내에서도 해운업을 중심으로 상당한 유동성 부족의 상황을 겪고 있으나 국내 선박금융시장의 기반 취약으로 적절한 자금지원을 받지 못하고 있는 상황

- 선박·해양금융의 활성화를 통해 금융과 산업의 선순환 구조를 확립한다면 국내 선박·해양산업의 지속성장 및 금융시장 확대 등의 효과를 기대할 수 있음

- 이를 위해 본 연구에서는 국내외 선박·해양관련 산업 및 시장의 현황과 최근 동향을 분석하고 국내 선박·해양금융 확대 방안을 도출하고자 함
 - 선박·해양산업 특성, 업황주기 및 리스크 요인 등을 파악하고 관련 금융시장의 특징과 최근 국내외 시장 동향 등을 분석
 - 상품 개발, 시장 발굴 및 확대, 인프라 구축 등의 측면에서 선박·해양금융 확대 방안을 도출

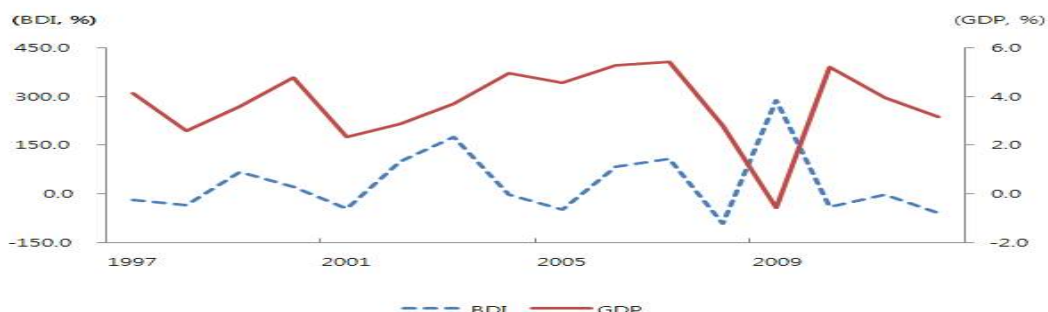
II. 해운업 및 조선업 현황

1. 해운업 현황

(1) 해운업 개관

- 해운업은 글로벌 물동량 변동에 순응적(procyclical)이며 경기변동에 대응하여 선복량을 단기간내 조정하기 어렵기 때문에 운임의 변동성이 매우 크게 나타남
- 해운업 시황을 대표하는 지수인 BDI¹⁾와 세계경제성장률 변화를 비교해보면 대체로 비슷한 변동패턴을 보이고 있음
 - 1990년~2012년 중 BDI 지수의 연평균 변동률은 21.3%²⁾이며 특히 글로벌 금융위기 직후에는 연간 변동률이 -91.5%(2008년)에서 288.2%(2009년)로 매우 크게 나타남
- 원유를 수송하는 유조선의 경우 계절적 요인에도 영향을 받는데, 보통 북반구가 겨울인 시기에 관련 물동량이 증가
- 벌크선은 계절적 요인 이외에 가뭄, 홍수, 토네이도 등 자연재해 발생시 곡물 운송량 급변

〈그림 II-1〉 해운운임 변동률과 세계경제성장률 추이



주 : 연간 증감률
자료 : Clarkson, IMF

1) BDI(Baltic Dry Index)는 벌크선(건화물선) 운임지수임. 기타 대표적인 해운시황관련 지수는 컨테이너용선지수인 HR(Howe Robinson Container Index), 탱커운임지수인 WS(World Scale Index) 등이 있음
2) 변동성 측정을 위해 음수를 제거한 기하평균으로 계산

- 해운업은 연간 연료비 비중이 선가의 20~30%에 이를 만큼 상당히 높기 때문에 유가에 따라 수익성이 크게 변동
 - 최근 에코선(Eco ship, 친환경 고효율 선박)에 대한 수요가 증대하고 있으며 선종에 따라 차이는 있지만 일반적으로 에코선으로 개조할 경우 연비개선 효과가 30% 정도인 것으로 조사됨³⁾
- 선종별로 다르지만 선박 1척의 가격이 수백억원에서 수조원에 달하므로 해운업은 자본집약적인 산업⁴⁾이며 여타 산업과 달리 선박임대(용선)시장이 잘 발달되어 있음
 - 해운사는 자기자본 보다는 대규모 금융차입 또는 용선에 의해 선박을 확보
- 국가별로 보면 그리스를 제외하고는 일본, 중국, 독일 등 수출량이 많고 원자재 수입 의존도가 높은 국가에서 선박량을 많이 확보하고 있음
 - 우리나라에서도 국내 해운업이 수출입 화물의 99.8%를 운송하고 있으며 철광석, LNG 등 전략물자는 100% 담당
 - 세계경기 호황으로 전세계적으로 물동량에 비해 선박량이 부족한 경우 충분한 국적선을 보유하지 못하면 산업활동의 지속성을 담보하기 어려움
 - 전쟁 등 국가비상사태 발생시에는 군수품, 생활필수품 등 주요 물자 수송과 병력 수송의 역할도 수행⁵⁾

3) 최근 해외 선주사의 기존선박과 에코선 비교 결과에 따르면, 에코선은 1일 운항에 9톤을 절약할 수 있는 것으로 나타남. 선박연료인 벙커C유의 가격이 t당 600달러 이상인 것을 고려하면 에코선은 하루 5,000달러 정도의 연비절감 효과가 있음(자료 : 스콜피오탱크, 동아일보 재인용)

4) 특히 석유가스 등 해저자원의 시추선인 Drillship, 생산설비인 FPSO(Floating Production Storage and Offloading), LNG-FPSO 등 해양플랜트의 경우 2조원~6조원의 높은 가격을 형성하고 있음

5) 한국전쟁시에도 민간 상선대의 활약이 중요했다고 평가되고 있으며, 한국전쟁 중 약 2,500만톤의 물자가 미국으로부터 수송되었는데 이 중 95%가 해상운송이고 항공운송은 단 5%에 불과했음. 전쟁중 해상운송 물동량 중 80%는 미국국적의 상선이 담당함(자료 : 국토해양부)

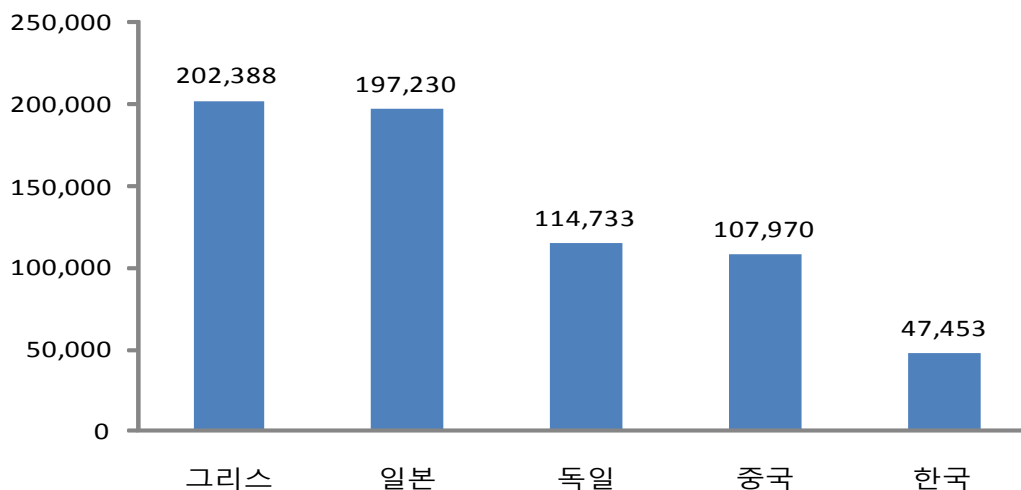
(2) 세계 해운업 현황

(주요국의 지배상선대⁶⁾ 현황)

- 전통 해운강국인 그리스⁷⁾를 중심으로 일본, 독일, 중국, 한국 등 5개국이 해운 강국을 형성하고 있음
- 2011년 현재 그리스 및 일본이 각각 2억DWT 규모의 상선대를 보유하고 있으며 독일 및 중국 1억DWT, 한국은 5천만DWT 보유
 - 그러나 해운사별로 보면 컨테이너선 1~3위는 덴마크, 스위스 및 프랑스 해운사가, 유조선 1위는 노르웨이 해운사가 차지하고 있음

〈그림 II-2〉 세계주요국 지배상선대 현황

(단위 : 천DWT)



주 : 2011년말 현재

자료 : IHS Fairplay, UNCTAD, 한국선주협회 재인용

6) 지배상선대란 선박의 국적을 기준으로 동 선사가 직접 운영하여 실질적으로 지배하는 선박의 규모를 나타내는 지표

7) 그리스는 1970년대초부터 해운 세계1위 국가 자리를 지키고 있으며, 정확한 통계는 없지만 과거 사례를 보면 그리스가 해상운송으로 벌어들인 돈이 우리나라에 선박을 발주하는 데 들어간 선박 구매비용의 7배 정도라는 통계가 있을 정도로 해운업에서 높은 부가가치를 창출하고 있다(자료 : 선박뉴스)

(선종별 주요 선사 현황)

□ 벌크선은 2011년말 기준으로 9,094척(6억 3천만 DWT) 운항중

- 주요선사 : COSCO(중국), NYK(일본), K-Line(일본), MOL(일본),
Zodiac Maritime Agy*(영국)

* 해운업을 직접 영위하지 않고 선박을 소유·용선하는 회사임

□ 컨테이너선은 2012.5월 기준으로 4,856척(1천 5백만 TEU) 운항중

- 주요선사 : APM-Maersk(덴마크), MSC(스위스), CMA-CGM(프랑스),
COSCO(중국), Hapag-Lloyd(독일)

□ 유조선은 2011년말 기준으로 8,019척(4억 9천만 DWT) 운항중

- 주요선사 : Fredriksen Group(노르웨이), MOL(일본), SCF Group(러시아),
Teekay Corporation(캐나다), NYK(일본)

〈표 II-1〉 선종별 세계 주요 선사¹⁾

(단위 : 만DWT, 만TEU)

	벌크선		컨테이너선		유조선	
	선사	선복량	선사	선복량	선사	선복량
1위	COSCO (중국)	2,455	APM-Maersk (덴마크)	263	Fredriksen (노르웨이)	1,597
2위	NYK (일본)	1,945	MSC (스위스)	223	MOL (일본)	1,492
3위	K-Line (일본)	1,568	CMA-CGM (프랑스)	132	Teekay Corp. (캐나다)	1,149
4위	MOL (일본)	1,253	COSCO (중국)	70	SCF Group (러시아)	1,146
5위	Zodiac Maritime (영국)	642	Hapag-Lloyd (독일)	64	NYK (일본)	1,126

주 : 1) 벌크선 및 유조선은 2011년말 기준, 컨테이너선은 2012.5월말 기준

2) ()내는 국적

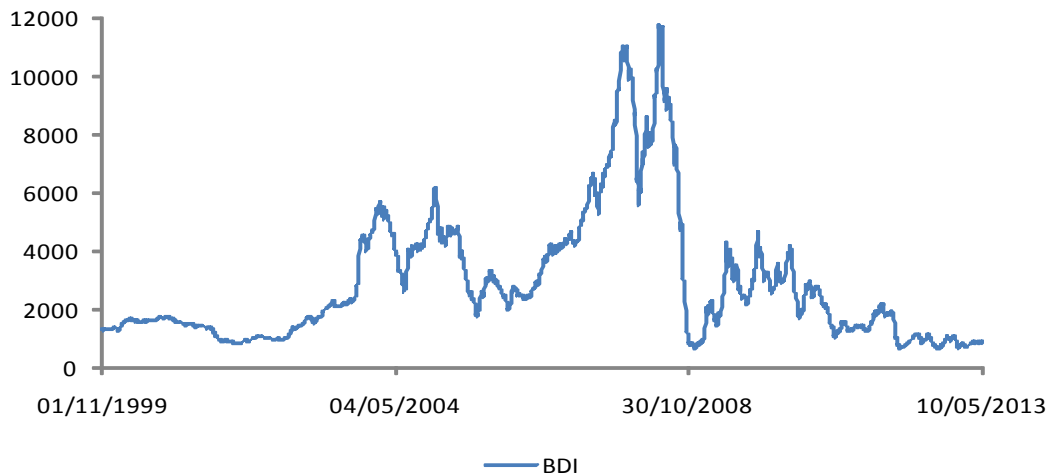
자료 : Clarkson Shipping Review Database, AXS-Alphaliner 한국선주협회 재인용

(글로벌 해운업 현황)

□ BDI(Baltic Dry Index)⁸⁾는 2008년~2012년중 94.5% 급락

- 2002. 5월까지 1,000p 내외 수준을 유지하다가 2004년부터 급등하여 2008.5.20일 11,793p로 사상 최대치를 기록
- 글로벌 금융위기 이후 급격히 하락하여 2012.2.3일에는 647p로 사상 최저점을 기록하였으며 최근에는 1,000p 내외 수준⁹⁾

〈그림 II-3〉 BDI 지수 추이(1999.11.1. ~ 2013.5.10.)



자료 : 한국해양수산개발원, 해운거래정보센터

- 연평균 BDI 지수를 보면 2013년 운임이 2000년 이후 최저 수준이며 최고인 2008년(6,390p)의 1/8 수준
 - 다만 2013년 하반기 들어 1,100p 수준을 다시 넘어서면서 상승세를 보이고 있음

8) BDI는 철광석, 곡물 등 원자재를 운반하는 건화물선의 운임지수를 말하며, 영국 런던의 발틱해운거래소가 주요 노선을 운항하는 선박들의 운임을 평균하여 산출함. 1985년 1월 4일 = 1,000으로 산정하여 1999년 11월 1일부터 발표되어 사용되고 있음

9) 한국수출입은행 조사에 따르면 적정 BDI 지수는 2,500p 수준임

〈표 II-2〉 평균 BDI 변화 추이

2000년	2002년	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년	2013년
1,608	1,137	4,510	3,180	6,390	2,758	920	842

주 : 연도별 지수 평균(2013년은 6월말 기준 평균)
 자료 : 한국해양수산개발원, 해운거래정보센터

- 컨테이너선 용선지수인 HR(Howe Robinson Container Index)¹⁰⁾은 2003년 중반 ~ 2008년중 1,000p을 넘는 수준이었으나 글로벌 금융위기 이후 2009년 평균 367p까지 급락했다가 최근 500p 내외 수준에서 유지

〈표 II-3〉 평균 HR 변화 추이

2000년	2002년	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년	2013년
870	575	1,536	1,240	1,116	553	478	480

주 : 연도별 지수 평균(2013년은 6월말 기준 평균)
 자료 : 한국해양수산개발원, 해운거래정보센터

- 해운 운임이 급격히 하락하면서 글로벌 해운 호황기인 2008년과 비교하면 해운업계의 최근 운항수입은 최고 대비 1/4~1/20 수준으로 급감

〈표 II-4〉 주요 선종의 1일 운항수입

(단위 : 1\$/day)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
탱커 (VLCC)	59,538	53,691	89,233	33,348	38,515	19,545	23,920
벌크 (Capesize)	60,643	180,465	106,029	46,283	41,249	19,626	9,644

자료 : Clarkson, 한국해양수산개발원 재인용

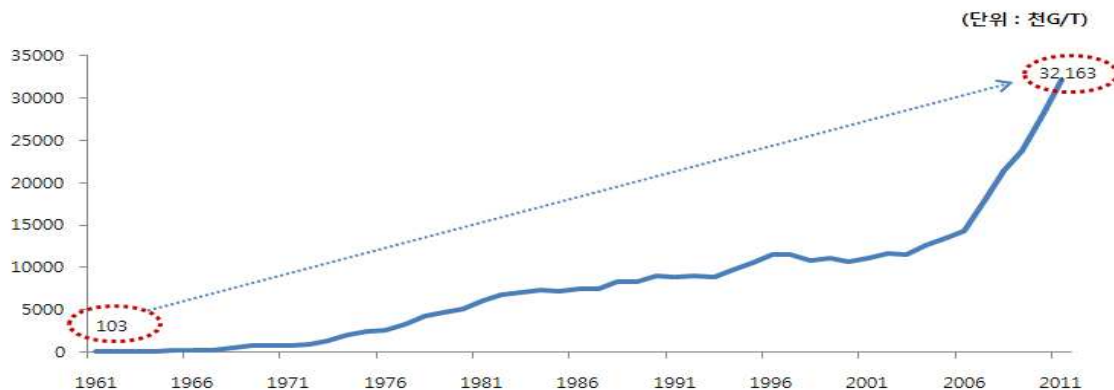
10) HR지수라고 일반적으로 줄여서 부르며 영국의 해운컨설팅 및 브로커 업체인 Howe Robinson C.I사가 1997년 1월 5일을 기준(HR=1,000)으로 발표하는 컨테이너선 용선료지수로서, 510TEU에서 3,500TEU까지 세계 컨테이너선 용선시장에서 주로 거래되는 12개 선형별 지수 및 종합지수가 발표되고 있음(자료 : 선박항해용 어사전, 한국해양대학교)

(3) 국내 해운업 현황

(선복량)

- 우리나라의 지배상선대 규모는 2007년 이후 급증하여 2011년말 현재 32,163천GT(972척)로 세계 5위 위치에 있음
 - 2005년에는 세계 8위이었으나 2009년 이후 5위를 유지하고 있음
 - 2005년~2011년중 2008년을 제외하면 그리스가 1위, 일본이 2위를 차지 (2008년은 1위 일본, 2위 그리스)

〈그림 II-4〉 한국 상선대 추이

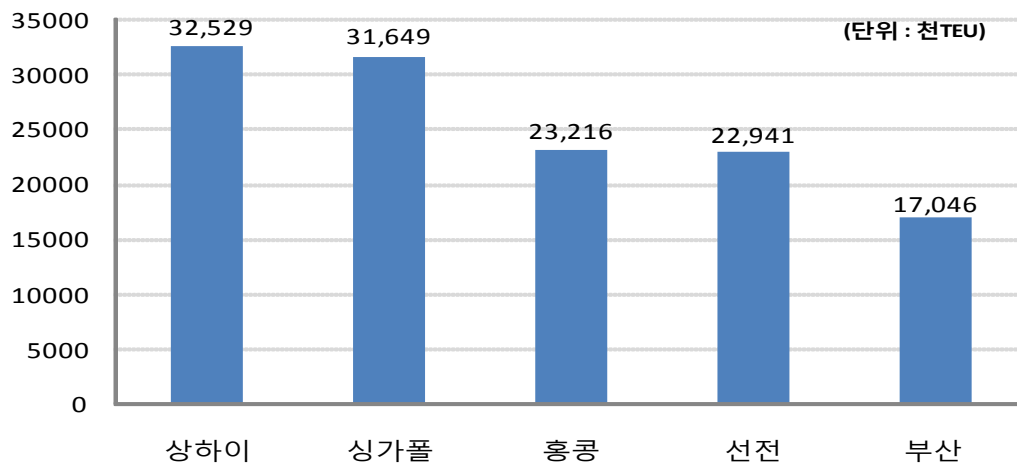


자료 : 한국선주협회

- 2012년 5월 기준으로 컨테이너선의 경우 상위 25개사가 전세계 점유율(선복량 기준)의 87.6%를 차지하고 있는데 국내 선사인 한진해운과 현대상선이 각각 9위와 16위에 랭크되어 있음
 - 한진해운의 선복량은 541,466TEU로 약 3.3%의 점유율을 보이고 있으며, 현대상선은 326,183TEU로 2.0%의 점유율을 보임
 - 벌크선의 경우, 한진해운과 STX팬오션이 각각 0.96%, 0.81%의 점유율을 보이고 있으며 9위와 11위를 차지
 - 유조선의 경우 SK해운이 세계 0.76% 점유율로 26위에 올라있음

- 한편 국내 최대항구인 부산항은 2012년 기준 1,704만 TEU의 컨테이너 물동량을 처리하며 상하이, 싱가포르, 홍콩, 선전과 함께 세계 5대 항만의 위상을 유지
 - 1위 상하이는 3,252만 TEU, 2위 싱가폴은 3,164만 TEU를 처리
 - 향후 북극항로가 열린다면 동북아의 물량이 부산을 거치게 되어 부산항의 물동량이 싱가포르, 홍콩을 추월할 수 있을 것으로 예상

〈그림 II-5〉 세계 5대 항만(컨테이너 물동량 처리 기준)



자료 : 국토교통부

(해운업 현황)

- 국내 해운업은 해운시장의 변동성에 취약한 구조적 한계를 보유
 - 국내 해운사는 화물운송¹¹⁾등 부가가치가 낮은 부문의 사업비중이 높고 업황과 상관없이 안정적 수입의 확보가 가능한 장기운송계약(COA)의 비중이 낮아 해운경기 변동에 취약¹²⁾

11) 전통적으로 해운시장은 크게 운임시장(Freight Market), 선박매매시장(Sales & Purchase Market), 신조선시장(Newbuilding Market), 해체선시장(Demolition Market)으로 구분할 수 있음. 이 중에서 우리나라 해운기업은 주로 운임시장에 집중하고 있으며 부가가치가 높은 S&P 시장에서 활동은 미약한 편임(한국해양수산개발원)

12) “선박금융 파잉 시대의 해운기업 경영전략 연구”, 한국해양수산개발원(2012.12월)

□ 글로벌 금융위기 이후 국내 해운사 업황부진 지속¹³⁾

- 179개 국내 외항선사의 평균 매출액은 2008년 52조원에서 2012년 39조원으로 감소
 - 당기순이익 : 2조 3천억원 흑자(2008년) → 2조 3천억원 적자(2012년)
 - 부채 총계 : 27조 8천억원(2008년) → 41조 2천억원(2012년)
 - 자본 총계 : 14조 1천억원(2008년) → 9조 5천억원(2012년)
 - 부채 비율 : 197%(2008년) → 486%(2012년)
- 80여개의 선사는 퇴출 및 법정관리 상황
 - STX팬오션, 대한해운 등 대형선사도 법정관리
 - 한진해운과 현대상선은 내년 상반기 5천 800억원의 회사채를 상환해야 하는 등 대형선사의 회사채 차환발행도 어려운 상황임

【참고Ⅱ-1】 국내 해운업계의 자구 노력

- 2009년 이후 선박 및 자산 매각, 유상증자 등으로 약 5조원의 유동성 확보

<국내 해운사 자구노력 현황(2009~2012)>

구분	선박 매각 등		자산매각	유상증자	합계
	척수	금액			
금액	127	1조 5,218억원	2조 6,084억원	9,876억원	5조 1,178억원

주 : 14개 해운사 자료

- 운항선대 구조조정에 의한 수익성 개선
 - 운항노선 합리화를 통한 효율성 증대
 - 선박의 경제적 운항을 통한 선박연료 절감

13) 해양선박금융공사 설립 관련 법률 제정에 관한 공청회, 국회정무위원회(2013.6.18)

2. 조선업 현황

(1) 조선업 개관

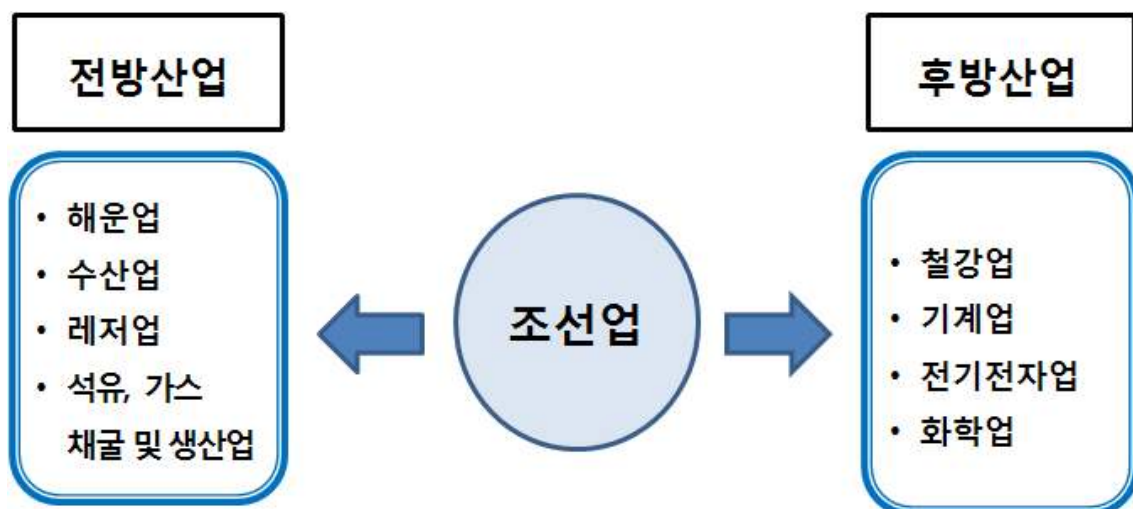
- 조선업은 해운업과 마찬가지로 신제품 등으로 수요를 창출하는 데 한계가 있으며 생산을 선주의 발주에 의존하고 있으므로 세계경기에 따라 공급의 변동성이 크게 나타남
- 경기 호황시에는 물동량 확대에 따른 해운사의 선박 발주 증가, 금융기관의 적극적 대출성향 등으로 과잉 공급
- 경기 불황시에는 해운사의 선박 발주 축소, 금융기관의 레버리지 축소 등으로 과소 공급

〈그림 II-6〉 세계 경기와 조선업



- 조선산업은 대형 건조설비와 막대한 설비자금이 필요한 장치산업
 - 유전 및 가스개발용 해양플랜트 생산 확대 등으로 작업장, 도크(Dock), 크레인 등이 더욱 대형화되고 있음
- 선박은 건조공정이 매우 다양하고 대형 구조물의 제작상 자동화에도 한계가 있기 때문에 다수의 기술 및 기능 인력이 필요한 노동집약적 산업
 - 고용유발효과는 반도체 산업의 약 2.5배, 석유정제산업의 약 10배에 달함
- 조선업은 해운업, 석유 생산업, 수산업, 레저산업 등 전방산업은 물론이고 철강, 기계, 전자, 화학 등 후방산업과 높은 산업 연관관계를 가지고 있음
 - 예를 들어 엔진을 제작하는 데 2만개의 부품 소요

〈그림 II-7〉 조선업의 전·후방산업



【참고Ⅱ-2】 주요 선박 유형

□ 선박은 크게 컨테이너선, 벌크선, 탱커선, 해양플랜트¹⁴⁾ 등 4개 유형으로 분류

- 컨테이너선(Container ship)
 - 포장화물을 운송하며 화물의 종류는 주로 소비재
 - 단위는 TEU(Twenty-foot equivalent unit)를 사용하며 이는 20피트 단위 컨테이너 1개를 의미. 예를 들어 1만 5천 TEU급 컨테이너선이란 20피트 단위 컨테이너 1만 5천개를 실을 수 있는 배를 말하며 현재 최대 컨테이너선은 1만 8천TEU급
- 벌크선
 - 철광석, 석탄, 곡물 등 원자재를 운송
 - 단위는 DWT(Dead Weight Ton, 재화중량톤수)를 사용하는데 DWT는 청수, 선원, 소지품 등을 포함하여 화물을 실을 수 있는 톤수를 의미

< 벌크선 크기에 따른 분류 >

(단위 : DWT)

분류명	General Purpose	Handy Size	Handy Max	Supra Max	Panama Max	Cape Size	VLOC
기준톤수	1~20,000	20,000 ~ 40,000	40,000 ~ 60,000	50,000 ~ 60,000	60,000~ 80,000	100,000~ 180,000	200,000~

자료 : 삼성중공업, 현대중공업

- 탱커
 - 원유, LNG, 석유화학제품 등을 운송(단위는 DWT)

< 탱커 크기에 따른 분류 >

(단위 : DWT)

분류명	Small Tanker	MR	LR1	Panama Max	LR2	Afra Max	Suez Max	VLCC	ULCC
기준 톤수	1~30,000	30,000 ~ 50,000	60,000 ~ 80,000	60,000 ~ 80,000	80,000~ 120,000	80,000~ 120,000	100,000~ 160,000	200,000~ 300,000	300,000~

자료 : 삼성중공업, 현대중공업

- 해양플랜트
 - 석유, 가스 등 해양자원을 발굴하거나 시추·생산하는데 필요한 장비를 의미
 - Drillship, FPSO(Floating Production Storage and Off-loading Vessel) 등이 해당

14) 해양플랜트는 천연가스, 원유와 같은 에너지 자원을 육지가 아닌 해양에서 채굴하기 위한 특수한 선박이나 해상발전소, 유류저장시설 등의 유사설비를 총칭하는 용어로서 원래는 선박보다 광의에 개념이지만 본 연구에서는 선박의 한 종류로 포함

【참고Ⅱ-3】 주요 해양플랜트 종류 및 특징

□ 심해 해양플랜트

- Drillship
 - 시추용
 - 선박과 같은 형태의 시추선으로 이동성이 좋음
- SEMI(Semi-Submersible)
 - 시추·생산(저장)용
 - 시추용에서 생산용으로 용도 전환되면서 대형화
- FPSO(Floating, Production, Storage and Offloading)
 - 부유식 생산·저장·하역시설
 - 심해 생산플랫폼 중에서 가장 주목받는 구조물

□ 연안 해양플랜트

- Jack-up
 - 시추·생산용
 - 갑판승강형 구조물
 - 통상적으로는 시추용이나, 생산플랫폼 기능도 가능
- Platform
 - 시추용
 - 고정된 해상구조물
- Jacket
 - 시추용
 - 원통형 강관으로 제작된 타워형 구조물
 - 수심 300~412m까지 설치
- GBS(Gravity Base Structure)
 - 시추용
 - 자체중력을 이용하는 콘크리트 구조물
 - 북해 및 노르웨이 유전에 많이 투입
- FSRU(Floating Storage and Regasification Unit)
 - 부유식 액화천연가스 저장·재기화 설비
 - 시장 잠재력 풍부

자료 : 해양금융의 이해와 실무(2012)

(2) 세계 조선업 현황

□ 현재 한중일 3국이 세계 선박건조시장의 대부분을 점유

- 2012년 기준으로 세계 신조선 시장 점유율(수주금액 기준)은 한국 40.9%, 중국 32.2%, 일본 13.5%로 한중일 3국이 86.6% 점유

□ 국가별 주력 선종은 다소 상이

- 한국의 경우 고부가가치를 창출하는 대형 컨테이너, LNG 및 Drill Ship, FPSO(Floating Production Storage and Offloading, 부유식원유생산저장하역설비)¹⁵⁾ 부문에서 세계 시장을 40~80%를 점유
- 중국과 일본은 벌크선(Bulk Carrier) 부문에서 각각 세계 시장의 46%, 35%를 차지하며 양분하고 있음

〈표 II-5〉 선종별 한중일 시장점유율 비교(수주금액 기준)

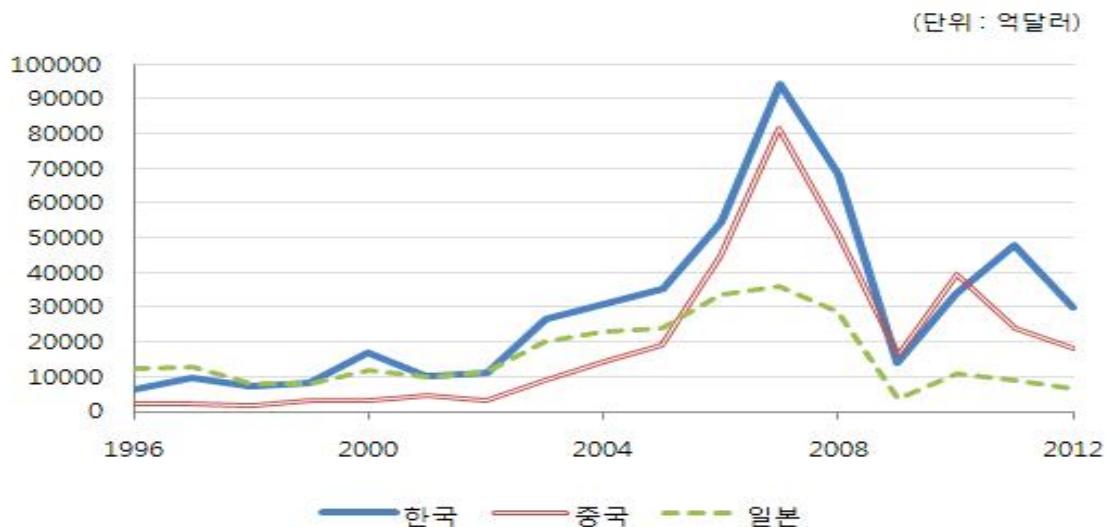
	1위	2위	3위
벌크선	중국 (46%)	일본 (35%)	한국 (11%)
탱커	한국 (44%)	중국 (28%)	일본 (9%)
컨테이너	한국 (61%)	중국 (28%)	일본 (2%)
LNG	한국 (84%)	일본 (9%)	중국 (8%)
해양플랜트	한국 (45%)	중국 (13%)	일본 (1%)

주 : ()내는 2012년 기준 세계시장 점유율

15) 한국의 경우 해양플랜트 전체 시장에서는 45% 내외의 시장점유율을 확보하고 있으나 한척에 1~6조원에 이르는 Drillship, FPSO, LNG-FPSO 분야에서는 세계시장 점유율이 80%에 가까운 독보적인 지위를 확보하고 있음

- 2007~2008년 호황기 이후 세계 신조선시장은 급격히 위축되고 있음
- 2000년대 중반 이후 가파르게 성장하던 세계 신조선시장은 글로벌 금융위기 이후 해운 물동량 급감으로 인한 선박량 과잉, 글로벌 금융기관의 유동성 악화 등으로 크게 위축되어 있음
 - 한·중·일 조선업의 수주금액은 3개국 모두 글로벌 금융위기 직전의 1/3 수준으로 감소

〈그림 II-8〉 한중일 수주금액 변화 추이



자료 : Clarkson

- 벌크선 선가의 경우 2007~2008년 최고점일 때와 비교하면 핸디사이즈부터 케이프사이즈까지 선종과 크기에 상관없이 4~5년 사이에 60% 이상 급락하였으며 VLCC급 유조선도 약 40% 하락¹⁶⁾한 것으로 조사

16) VLCC급 유조선 가격 변화

(단위 : 백만달러)

2008.3월	2012.3월	선가 변화율
152	97	△37%

자료 : BS금융지주 경제연구소

〈표 II-6〉 선박크기별 가격 변화(벌크선)

(단위 : 백만달러)

선박크기	최고가	최저가	현재가	최고가대비 현재가
Handysize	40.0 (08.9월)	14.5 (02.2월)	21.7 (12.8월)	△63.8%
Handymax	48.0 (08.8월)	17.5 (99.2월)	25.0 (12.8월)	△63.9%
Panamax	55.0 (07.12월)	19.0 (99.4월)	27.0 (12.8월)	△65.5%
Capesize	99.0 (08.8월)	32.0 (99.2월)	46.5 (12.8월)	△67.7%

자료 : BS금융지주 경제연구소

【참고II-4】 세계 조선산업의 주도권 변화

□ 세계 조선산업은 1960년대 초반까지는 영국이, 1960년대 중후반부터는 일본이, 2000년대 들어서는 한국이 주도

- 영국은 목선 시대의 1800년대에 ‘리벳건조’¹⁷⁾라는 혁신기술을 개발하여 철강선박을 건조(→ 제1차 세계대전의 군함 수요를 선점)
- 일본은 1953년 미국에서 도입된 ‘용접블록공법’¹⁸⁾을 상선건조에 본격적으로 활용(→ 제1차 오일쇼크 후 유조선과 컨테이너선 수요를 선점)
- 한국은 대형도크를 활용한 대형선박 건조와 우수한 설계 전문인력을 바탕으로 맞춤 설계에 특화하며 세계 조선산업을 주도(→ 2000년대 이후 선박의 대형화 및 다양화 추세를 선점)
 - 1974년 울산에 한국 최초의 현대식 대형조선소가 건설되고 26만톤급(VLCC급) 유조선이 처음 건조되었으며 12년 만에 유럽의 건조량을 추월
 - 2003년에는 전 부문에서 일본을 제치고 세계 1위 조선강국으로 도약

자료 : 삼성경제연구소(2009)

17) 강철판을 포개어 뚫려 있는 구멍에 리벳(버섯모양의 굵은 못)을 꽂은 다음 머리부분을 두들겨서 접합하는 방식으로 선박을 건조

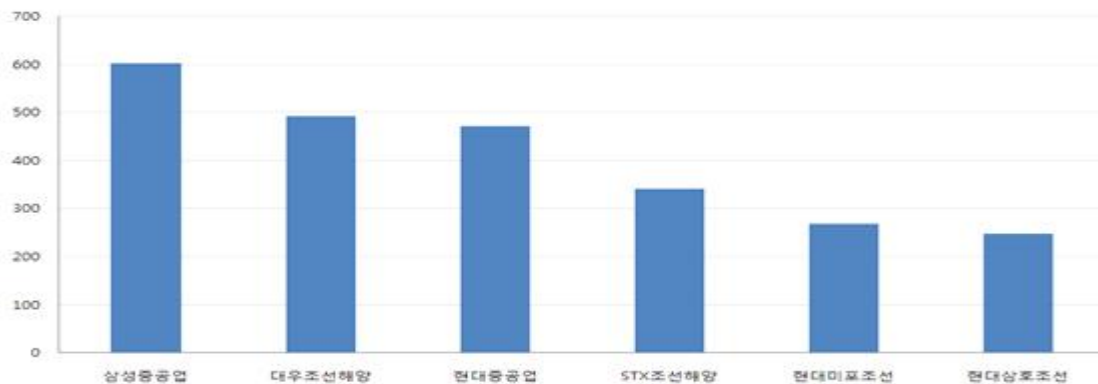
18) 선박의 조각에 해당하는 블록을 만든 후 용접으로 붙여서 조립하는 방법

(3) 국내 조선업 현황

- 국내 조선업은 세계시장 점유율 35%로 1위를 유지
 - 세계 조선소 순위에서도 1~6위가 삼성중공업, 대우조선해양, 현대중공업, STX조선해양, 현대미포조선, 현대삼호조선 등 모두 국내기업

〈그림 II-9〉 세계 조선사 순위(수주잔량 기준)

(단위 : 만CGT)



주 : 2013.3월말 기준

자료 : Clarkson

- 선박 수출금액은 연간 400~600억달러 수준으로 국내 총수출 중 10% 내외를 차지하고 있으며 특히 2009년과 2011년에는 수출 1위 품목

〈표 II-7〉 국내 조선업 선박수출 현황

(단위 : 억달러)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년
총 수출액	3,635	4,664	5,552	5,482
선박 수출액 총수출 대비 비중	451 (12.4%)	491 (10.5%)	566 (10.2%)	397 (7.2%)
주요품목 수출순위	1위 선박 2위 반도체 3위 무선통신기기 4위 석유화학 5위 일반기계	1위 반도체 2위 선박 3위 일반기계 4위 석유화학 5위 자동차	1위 선박 2위 석유제품 3위 반도체 4위 일반기계 5위 석유화학	1위 석유제품 2위 반도체 3위 일반기계 4위 자동차 6위 선박

자료 : 산업통상자원부

- 조선업은 전체 매출 중에서 수출 비중이 95%이며, 타 산업 대비 외화가득률이 높음

〈표 II-8〉 주요 업종별 외화가득률

(단위 : %)

조선	통신·방송기기	반도체	석유·석탄제품
69	51	50	38

주 : 외화가득률이란 수출 상품 가격에서 수입 원자재 가격을 뺀 가격의 상품 수출가액에 대한 비율($[(\text{수출액}-\text{수입 원자재비})/\text{수출액}]\times 100$)로, 외화획득률이라고도 함
 자료 : 한국은행

- 현재 국내 대형 조선사는 대형 컨테이너선, LNG선, 드릴십 등 고부가가치 선박 중심의 수주로 글로벌 신조선시장의 불황을 극복하고 있음
- 이에 따라 국내 조선업의 수주금액 기준 점유율은 상승
- 시장 독점적인 해양플랜트까지 포함하면 한국의 최근 시장 점유율은 더욱 높아진 것으로 판단

〈표 II-9〉 한국 신조선 수주금액 및 점유율 추이

구분		2009년	2010년	2011년	2012년	2013. 3월
수주금액 (백만달러)		14,190	33,852	48,098	29,983	5,678
점유율 (%)	한국	35	32	47	37	45
	중국	40	37	28	19	32
	일본	9	10	9	6	10

자료 : Clarkson

III. 선박·해양금융시장 현황

1. 개요

(1) 선박·해양금융의 개념

- 선박금융은 선박의 건조, 매매, 임대차 등과 관련된 금융으로서 협의로는 선주 또는 해운사의 선박구입이나 용선, 해운사의 컨테이너 구입자금 관련 금융을 의미
 - 광의로는 조선사의 건조금융 및 선수금환급보증 등 금융기관의 보증업무도 선박금융에 포함
 - 선박금융의 형태는 신디케이트론 중심에서 채권발행, 선박펀드, 구조화 상품 등으로 다양화
- 해양금융은 물건의 대상이 선박에서 해양플랜트로 확대된 개념¹⁹⁾
 - 해양플랜트는 천연가스, 원유 등을 해양에서 채굴하기 위한 시추선, FPSO, 유류저장시설 등을 총칭²⁰⁾하며 주로 플랜트 운영사업자가 석유업자에 대여하는 용선시장의 구조로 되어 있음
 - 특수 목적을 위하여 현장맞춤형으로 제작되므로 담보나 매각이 용이하지 않고 중고선 매매시장의 형성도 잘 이루어지지 않음
 - 해양플랜트는 주로 설계(Engineering)에서 자금조달(Procurement), 건설 시공(Construction)을 동시에 발주하는 EPC 방식이라는 점에서 일반선박 발주와는 다소 차이
 - 해양플랜트금융의 구조는 선박금융과 비슷하나 선박금융에 비해 규모가 크며 주로 용선시장이므로 차주는 플랜트 운영사업자임

19) 해양금융에는 해양플랜트 뿐만 아니라 항만, 수산과 관련된 금융이 포함될 수 있으나 본 연구에서는 해양금융을 해양플랜트로 한정

20) 협의로는 석유 및 가스자원을 시추·생산하거나 생산된 에너지 자원을 저장·처리·하역하는 생산장비를 말함 (해양구조물의 국내업체 동향 및 전망, 산은경제연구소, 2007.9월)

(2) 선박·해양금융의 특징

(특수목적회사가 차주)

- 선박금융은 선박 소유를 목적으로 편의치적(flag of convenience)국에 설립되는 페이퍼컴퍼니인 특수목적회사(SPC; Special Purpose Company)가 차입하는 형태로 이루어지고 있음
 - 1개 특수목적회사는 금융기관의 담보권 강화²¹⁾ 등의 이유로 선박 1척을 소유
 - 전통적으로 해운시장 및 금융이 발전한 영국의 법률을 준거법으로 활용

【참고 III-1】 SPC(Special Purpose Company)

- 선박금융에서는 선박의 소유주 역할
 - 선박의 소유를 위한 페이퍼컴퍼니
- 조세 혜택 및 리스크 전이 방지 가능
 - 법인세, 소득세, 인건비를 절감할 수 있고 적용법 관련 문제로 인해 선박은 국내가 아닌 편의치적²²⁾국에 등록하는 경우가 많음
 - ※ 주요 편의치적국 : 라이베리아, 파나마, 마셜아일랜드, 키프러스, 버뮤나 등이며 이 중 편의치적을 가장 많이 하는 나라는 파나마임
 - 선주의 리스크가 선박으로 전이되는 것을 방지
- 일반적으로 SPC는 선주 또는 선박펀드의 100% 자회사 형태로 설립
 - 선사 또는 선박펀드 매니저 등 관련 담당자가 SPC의 임원으로 등재
- SPC 등록 현황²³⁾
 - 2013.5월 현재 편의치적국 내 등록된 SPC는 2만 2천여개
 - 국내 선사가 등록한 SPC는 450여개로 추정
 - 업체별로는 한진해운 76개, SK해운 52개, 현대상선 47개 등

21) 선박금융을 제공하는 대주단(금융기관)은 선주의 자의적인 담보선박 처분 방지, 담보물 관리의 편의성 등으로 담보선박을 소유하는 별도의 SPC 설립을 선호

22) 편의치적(Flag of Convenience)이라는 용어를 한마디로 정의하기는 어려우나 일반적으로 소유선박을 다른 나라 국적으로 등록하여 치적국의 국기를 게양하게 하는 것을 의미함

23) 헤럴드 경제(2013.5.30.)

(장기 거액의 국제금융)

- 선박·해양금융은 일반적으로 10년 이상 장기 분할상환 조건의 대출형태로 공급되며 최근에는 채권발행에 의한 자금조달이 증가
 - 글로벌 금융위기 이후에는 해운사보다는 금융기관이 시장에서 주도권을 잡으면서 대출기간 7년 이하 또는 5년 경과 후 풋 옵션(put option) 부가 상품이 다수를 차지하고 있음
- 선박·해양금융의 대상이 되는 물건의 가격은 선종 및 선박 크기에 따라 다르지만 수백억원에서 수조원에 달하며 다수의 국제적 금융기관에 의한 신디케이트론(Syndicated loan) 형태로 공급
 - 국제 해상운임이 달러로 표시되므로 일반적으로 환리스크 방지를 위해 달러 기준으로 금융거래 발생

〈표 III-1〉 신조 선박 가격

(단위 : 백만달러)

벌크선	탱커	LNG	컨테이너	드릴십	FPSO
Capesize	VLCC	160,000m ³	4,800TEU	-	-
55	100	200	60	500	2000

주 : 평균 시장가격. 드릴십과 FPSO는 2013년 5월 거래가격
 자료 : 각 언론사 종합

- 용선계약의 종류에 따른 금융조건이 상이²⁴⁾
 - 소유권취득조건부 나용선계약(BBCHP), 단순나용선(BBC), 정기용선(TC) 등 선박의 용선형태에 따라 금융비율, 상환조건, 이자율 등 금융조건이 상이
 - 또한 우량화주와 장기화물운송계약을 체결하여 안정적인 운항수입이 예상되는 경우 금융조건이 완화

24) 선박금융 사례, 국토해양부(2010)

(다수의 이해관계자 참여)

- 선박금융은 대주단, 해운사, 조선사, 명목상 선주(SPC), 브로커, 화주 등 다수의 이해관계자들이 계약에 참여
- 페이퍼 컴퍼니인 SPC는 명목상 권리만 가지고 있기 때문에 실질적 권리를 보유한 대주단으로 이전시켜야 하는 상황에서 구조는 더욱 복잡해짐

【참고 III-2】 우리나라와 파나마(편의치적국) 조세제도 비교

세목	과세표준	한국	파나마
법인세	사업연도 소득	2억원 이하 : 10% 2억원 초과 : 2000만원 + 초과금액의 20%	USD 0.2/ton (Net tonnage²⁵ 기준)
원천세	BBC BBCHP	2% - 비과세	2% - 비과세
부가가치세	선박가액	10%(단, 수출의 경우 영세율)	영세율
등록세	등기, 등록시 가액 (교육세 포함)	- 소유권 보존 등기 : 2.024% - 소유권 취득 등기 : 1.2%	- 기본 3,000달러 1만5천 ton 초과시는 0.1달러/ton(GT 기준) - 최대 USD 6,500
취득세	취득시 가액 (농특세 포함)	2.2% (단, 제주도 선박등록특구에 국제선박으로 등록할 경우 취득세 2%는 면제)	면제
재산세	시가표준 (교육세 포함)	0.36% (단, 제주도 선박등록특구에 국제선박으로 등록할 경우 면제, 양도소득세 특례는 없음)	면제
공동시설세	선박가액	가액 구간별로 0.5%~1.3% 적용하여 합산 (단, 제주도 선박등록특구에 국제선박으로 등록할 경우 면제)	면제
주민세	법인세	10%	면제

자료 : 2012 부산특화금융아카데미 특강자료, 부산국제금융도시추진센터

25) 선박의 크기를 표현하는 데는 오래전부터 톤수(Tonnage)가 사용됨. 선박에 사용되는 Ton은 중량의 단위로서의 톤만이 아니고 용적의 개념으로도 사용함. Ton이 쓰이는 용도에 따라 배의 용적을 나타내는 총톤수 및 순톤수, 배가 적재할 수 있는 화물의 중량을 나타내는 재화중량톤수, 선박의 종류별 가공공수에 의한 상대적 지표인 표준화물선 환산톤수의 5가지가 주로 사용되고 있음(조선해양플랜트협회, 삼성중공업 홈페이지 참고)

· GT(총톤수, Gross Tonnage)

- 선체의 총용적에서 추진, 항해, 안전, 위생에 관계되는 공간(조타실, 조리실, 천장, 화장실 등)을 차감한 전용면적임. 국제적으로 가장 광범위하게 사용되고 있으며 각국 선급의 등록 단위이기도 함

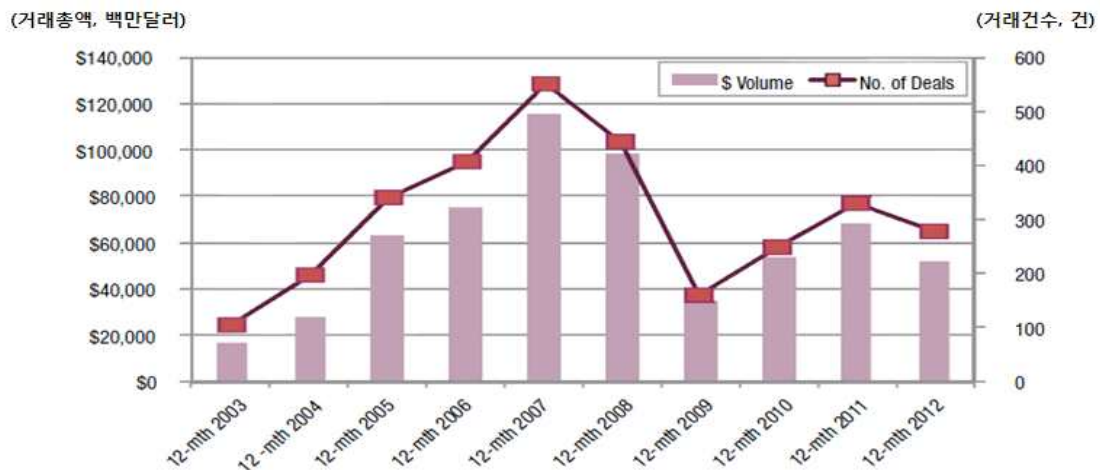
2. 선박·해양금융시장 동향

(1) 세계 선박금융시장

□ 글로벌 선박금융시장 규모는 글로벌 금융위기 이후 상당히 축소되었으며 2012년말 취급잔액은 3,826억 달러²⁶⁾로 추정

- 신조선 규모로는 2012년 500억달러 내외로 추정되며 이는 최고치인 2007년의 1,100억달러와 비교하면 절반에도 미치지 못하는 수준
- 선박금융 거래건수는 2007년 500건을 상회하다가 2012년에는 200건 내외로 감소

〈그림 III-1〉 세계 선박금융 거래규모(신조선 기준)



자료 : Dealogic, Marine Money International에서 재인용

· NT(순톤수, Net Tonnage)

- 직접 영업행위에 사용되는 화물을 적재하는 공간의 용적 및 여객의 수에 계수를 곱하여 구함. 순톤수는 직접 상행위를 하는 용적이므로 항세, 톤세, 등대사용료, 검역수수료, 항만시설사용료 등의 기준이 됨

· CGT(표준화물선 환산톤수, Compensated Gross Tonnage)

- 주로 조선업계에서 사용되는 톤수로서 선박의 GT에 선종별로 적정 가중치 계수를 곱해 산출하는 것으로 배마다 톤수를 표현하는 기준이 달라 한가지로 통합하여 필요한 경우에 활용함

· DWT(재화중량톤수, Dead Weight Tonnage)

- 선박이 적재할 수 있는 화물의 중량으로 최대적재량을 의미. 화물, 여객, 선원, 연료, 식량, 선료품 등 일체가 포함된 무게로 실제 수송할 수 있는 화물의 톤수는 이들 각 중량을 차감한 수치임

26) 선박금융의 대부분을 차지하는 상위 39개 Mandated Arranger 은행기준임(Marine Money International, April/May 2013). 여기에는 자국선사에 100% 금융지원 등은 미포함하므로 다소 과소 추정된 결과임

□ 유럽계 은행이 세계 선박금융의 80%를 차지

- 일찍이 해운업과 조선업이 발달한 독일, 노르웨이 등 북유럽계 은행이 오랜 기간 세계 선박금융을 주도하고 있음
- 독일 HSH Nordbank, 독일 Deutsche Schiffbank, 노르웨이 DNB 등이 주요 선박금융 은행이며, 그 밖에 영국의 RBS, 독일의 KfW, 프랑스의 Credit Agricole CIB 등도 세계적인 선박금융 은행에 포함
- 한편 글로벌 금융시장을 주도하고 있는 미국계 은행들은 선박금융시장에서는 두각을 나타내지 못하고 있는데 이는 미국에서 해운업이 발달하지 못한 데 기인

〈표 III-2〉 세계5대 선박·해양금융 은행의 금융잔액

	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
1위	HSN Nordbank(독일) <58.0>	HSN Nordbank(독일) <49.3>	HSN Nordbank(독일) <32.6>	Deutsche Schiffbank(독일) <27.7>	DNB (노르웨이) <25.3>
2위	Deutsche Schiffbank(독일) <44.8>	Deutsche Schiffbank(독일) <33.3>	Deutsche Schiffbank(독일) <29.9>	DnB NOR (노르웨이) <25.7>	Commertzbank ¹⁾ (독일) <24.9>
3위	DnB NOR (노르웨이) <36.0>	DnB NOR (노르웨이) <28.0>	DnB NOR (노르웨이) <25.2>	HSN Nordbank(독일) <25.1>	Bank of China (중국) <23.6>
4위	RBS(영국) <30.0>	RBS(영국) <23.0>	RBS(영국) <22.0>	RBS(영국) <20.0>	HSN Nordbank(독일) <22.4>
5위	KfW(독일) <20.7>	KfW(독일) <20.3>	Nordea(스웨덴) <21.9>	Credit Agricole CIB(프랑스) <19.9>	Credit Agricole CIB(프랑스) <18.9>

주 : 1) Commertzbank는 자회사인 Deutsche Schiffbank와 합한 금액

2) < >내는 취급잔액(10억 달러)

자료 : Marine Money International

【참고 Ⅲ-3】 글로벌 선박금융 은행의 특징

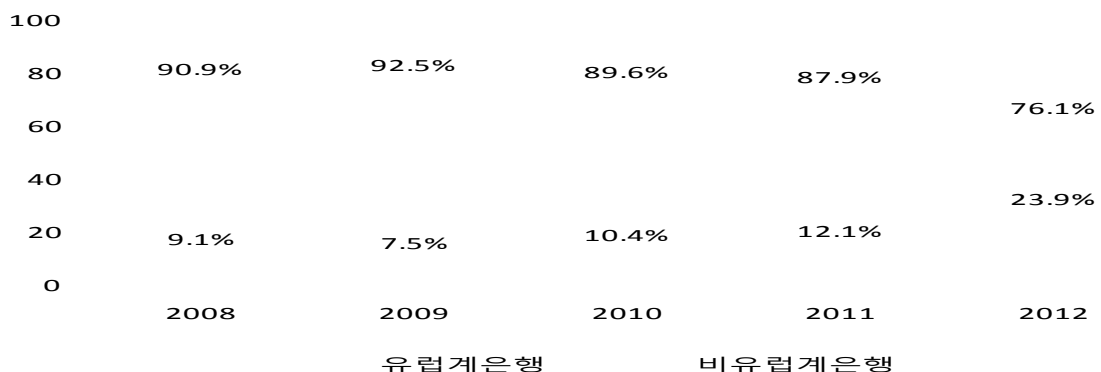
□ 글로벌 선박금융 공급은 독일과 노르웨이 중심으로 이루어져 있으며, 대표적인 은행들의 주주구성이 정부(지방정부)라는 특징을 가지고 있음

- HSH Nordbank(독일)
 - 주요주주 : 지방정부 20.4%, 지방정부 조성펀드 65.0%
 - 본사 : 함부르크
 - 2008년~2010년 선박금융 1위 은행(취급잔액 기준)
 - 선박금융 이외에도 교통재생 에너지, 부동산개발 금융 등을 취급
- DNB(노르웨이)
 - 주요주주 : 중앙정부 통상산업부(Norwegian Gov. Ministry of Trade & Industry)
 - 본사 : 오슬로
 - 2012년 선박금융 취급잔액 1위 은행

□ 글로벌 금융위기 이후 중국, 일본, 미국계 은행의 선박금융시장 진출 확대로 유럽계 은행의 비중이 축소

- 2011년까지만 해도 독일, 노르웨이, 영국 등 유럽계 은행들이 선박금융 시장의 90% 내외를 점유하였으나 2012년에는 80% 이하로 감소
- 2012년 들어 Bank of China(중국) 3위, 미츠비시도쿄UFJ은행(일본) 10위, CEXIM(중국) 12위, KEXIM(한국) 14위에 오르는 등 최근 아시아계 은행 비중 증가세가 뚜렷한 것으로 나타남

〈그림 Ⅲ-2〉 유럽계 은행 선박금융 비중 추이

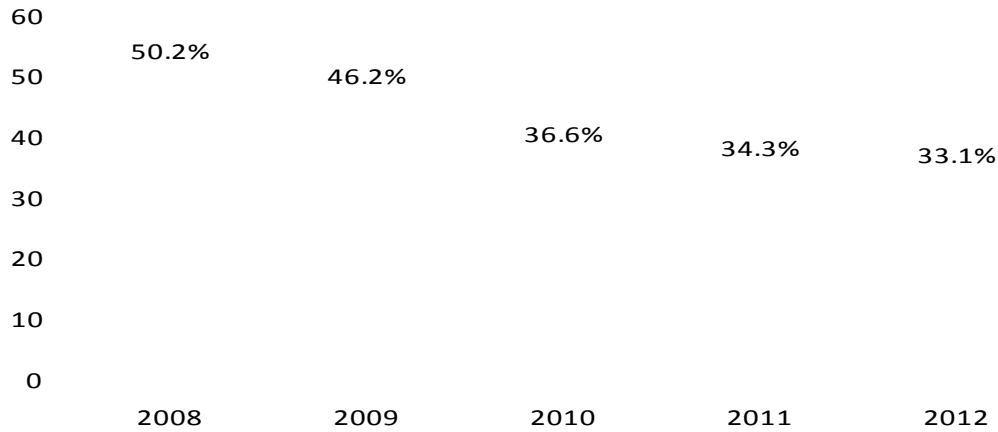


주 : 연도별 상위 25개 은행 취급잔액 기준

자료 : Marine Money International

- 2008년 50%를 넘어서던 5대 은행 비중도 2012년 33% 수준으로 감소

〈그림 III-3〉 상위 5대 선박·해양금융 은행의 비중



자료 : Marine Money International

□ 유럽계 은행의 위축으로 신디케이트론이 감소하고 채권발행 및 사모펀드 확대 추세

- 선박금융 내 신디케이트론 국가별 비율은 유럽이 73%를 차지하고 있으며 이 중 독일이 35%, 북유럽 17%, 네덜란드 11% 순²⁷⁾
- 주로 유럽계 금융기관을 통해 주선되었던 신디케이트론은 감소하고 최근 미국계은행의 주선에 의한 채권발행 및 사모펀드를 활용하는 사례가 크게 증가

27) 선박금융의 새로운 트렌드 발현과 시사점, 하나금융경영연구소, 2013.5.6

(2) 국내 선박금융시장

□ 2012년말 신디케이트론 취급잔액 기준으로 국내 선박금융시장 규모는 154억 달러²⁸⁾로서 세계 선박금융시장의 약 4%를 차지하고 있음²⁹⁾

- 최근 유럽 경제위기 이후 유럽계 은행의 신디케이션 참가가 축소되면서 아시아계 은행의 진출이 증가하였으나, 우리나라의 신디케이션 참여는 여전히 부진

□ 정책금융기관 중심의 선박금융 참여로 시중은행의 역할 미미

- 국책은행인 수출입은행과 산업은행 중심으로 선박금융 시장이 형성되어 있으며 시중은행은 선박금융을 기피
- 제작금융, 해외선사 대상 선박금융에 집중하던 수출입은행은 최근 ABL 등 다양한 방식으로 국내 해운사 대상의 선박금융을 적극 추진

□ 국내 선박펀드는 다소 확대

- 2002년 선박투자회사법에 의한 선박펀드 도입³⁰⁾이후, 2012.6월까지 10년간 131개의 선박펀드를 통해 총 8.6조원³¹⁾을 조성하여 185척의 선박 건조 또는 매입에 참여
- 펀드규모는 2012년 상반기 총액만 1조원 수준으로 집계되어 2009~2011년의 연도별 총액을 상회
- 금융위기 이후(2009~2011년)에는 구조조정펀드 등이 활성화 되었으나 최근 다시 민간펀드 중심으로 출시되고 있는 상황

28) 국내 선박금융은 정책금융기관 중심. 규모 추정은 한국수출입은행과 한국산업은행의 선박금융액 합계로 추정

29) 하나경영연구소 발표(2013.5.13)에 따르면 국내 선박금융시장 위축으로 2012년 기준 한국의 신조 선박금융 점유율은 1.6%에 불과

30) 국내 제1호 선박펀드는 2004.2월 출시된 동북아1호임. 동북아 1호는 800억원을 호가하는 30만톤급 초대형 유조선(VLCC급)이 대상이었으며, 800억원 중 20%는 일반 공모, 70%는 수출입은행과 기업은행, 10%는 배를 빌려 쓸 현대상선에서 조달했음. 펀드 투자기간은 선박건조기간을 포함하여 총 7년임

31) 해운사 10%, 신디케이트론 70%, 펀드 20% 구성한 선박펀드 전체 금액을 의미

〈표 III-3〉 연도별 선박펀드 현황

(단위 : 개, 조원)

구분	합계	04년	05년	06년	07년	08년	09년	10년	11년	12년
펀드수	131	17	17	15	13	11	21	18	12	7
(민간)	(91)	(17)	(17)	(14)	(11)	(10)	(1)	(8)	(6)	(7)
펀드규모	8.6	1.0	1.1	0.6	1.0	1.3	0.8	1.0	0.7	1.1
(민간)	(6.7)	(1.0)	(1.1)	(0.5)	(0.8)	(1.1)	(0.0)	(0.6)	(0.5)	(1.1)

주 : 2012년은 6월 기준

민간펀드는 구조조정펀드와 해경합정 신조형 펀드를 제외

자료 : 국토해양부

IV. 국내 선박·해양금융 확대 방안

1. 기본방향

- 선박·해양금융은 장기 거액의 국제금융으로 높은 신용·금리리스크를 내포하고 있기 때문에 관련분야에 노하우를 축적하고 있는 대형 금융기관이 주로 참여하고 있음
 - 주요 글로벌 선박금융기관은 HSH Nordbank, Nordea, DNB, Deutsche Bank, BOA Merrill Lynch, Citi, Credit Suisse 등임
 - 우리나라에서는 산업은행과 수출입은행이 관련시장을 대부분 차지하고 있으며 일부 시중은행은 소규모로 참여
- 우리나라 금융기관은 자산규모, 자산운용 및 국제금융 노하우 축적 정도를 감안할 때 산업은행 및 수출입은행을 제외하고는 단기간내 선박·해양금융시장에 적극적으로 진출하기 어려울 것으로 판단됨
 - 선박금융 신디케이션에 참여하는 은행별 대출규모가 적어도 2~5백만 달러에 달하므로 국내 은행의 자산규모에 비추어 특정부문에 과도한 리스크 노출 가능성
 - 국내 은행의 경우 대부분 만기 3년 이내의 대출을 취급하므로 만기 5~10년의 장기금융의 리스크 관리 경험 부족
 - 국내 선박·해양금융도 외화표시로 거래되며 동 외화는 주로 국제금융시장에서 채권발행 등을 통해 조달하게 되는데 금리 조건(spread)면에서 글로벌 금융기관에 비해 불리할 수 있음
- 이와 같은 국내 은행의 현실로 인해 신용리스크가 낮은 선박금융의 경우에도 유리한 대출조건을 제시하는 외국 금융기관에 의존하고 있음

- 따라서 국내 해운·조선업의 경쟁력 제고를 위해 관련금융의 리스크 축소, 금융채널 다양화, 선도금융기관 설립, 정보인프라 확충 등을 통해 국내 선박·해양 금융시장 확대방안을 적극 추진
- 민간 금융기관은 적극적인 선박·해양금융 참여를 통해 국제금융시장으로의 업무영역 확대를 추진할 수 있음
- 이와 같은 상황을 감안할 때 부산을 중심으로 해양금융의 발전을 위해서는 관련금융의 리스크 축소, 채널 다양화, 선도금융기관 설립·유치, 정보인프라 확충 등에서 방안을 찾아야 함

해양금융 발전을 위한 세부 추진방안

- ▶ 신디케이션 대출, 증권화, 관련 채권 및 펀드시장 확충 등 금융채널 다양화
- ▶ 선박금융전문기관 설립
- ▶ 해양금융관련 정보인프라 확충
- ▶ 전문인력 양성
- ▶ 외국인 정주여건 개선

【참고 IV-1】 선박의 공적수출금융에 관한 OECD 가이드 라인(1978.4월)

- 선박분야 OECD 협약 체결 국가
 - 한국, 호주, EU, 일본, 뉴질랜드, 노르웨이 등
- 지원가능 선박
 - 100G/T 이상 화물운송선, 여객운송선, 특수목적선(어선, 생선가공선, 쇄빙선, 준설선 등), 터크보트(365KW 이상)
 - 군함, 플로팅 도크, offshore 선박의 신조선은 공적수출금융 지원 제외
 - 공적수출신용의 최저이율은 CIRR(commercial interest reference rate) 이상
 - 공적수출금융 기간은 선박인도 후 최대 12년, 원금은 균등분할상환, 6~12개월, 이자는 6개월 미만 기산으로 상환
 - 선수금률 : 20% 이상

2. 선박금융 채권시장 확대

(1) 선박금융 대출 및 채권 시장

(신디케이트론 시장 현황)

- 신디케이트론은 다수의 금융기관이 공동으로 대주단을 구성하여 대출하는 금융형태로서 가장 많이 이용되고 있는 선박금융의 형태임
 - 국내에서는 선순위대출로 선가의 약 70%를 공급
 - 나머지 20%는 선박투자회사법이나 자본시장법상의 선박펀드를 통해 조달하고 10%는 선박금융의 실질 수요자인 해운사가 부담³²⁾
 - 대출금리는 일반적으로 변동금리(Libor + α)
 - 2013년 거래분 스프레드(spread)
 - 400bp 이상 10%, 300~399bp 40%, 200~299bp 6%, 100bp 미만 1%

〈표 IV-1〉 Syndicated Loan과 Bilateral Loan의 비교

Syndicated Loan(협조대출)	Bilateral Loan(양자대출)
· 차주사의 기체규모가 커서 단독으로 인수하기 곤란한 경우 Mandate를 획득한 주간사(Mandated Arranger)가 참여금융기관을 모집하여 다수의 대주가 협조 융자하는 대출	· 차주사와 대주간 1:1 융자약정에 의한 대출 · 국제법 및 국제대출 관행에 맞는 Documentation 과정을 제외하면 일반적인 국내대출 절차와 유사

자료 : 한국산업은행

32) 신디케이트론이나 선박펀드만을 이용하여 100% 구성하는 등 구조에 따라 다양한 형태가 가능함

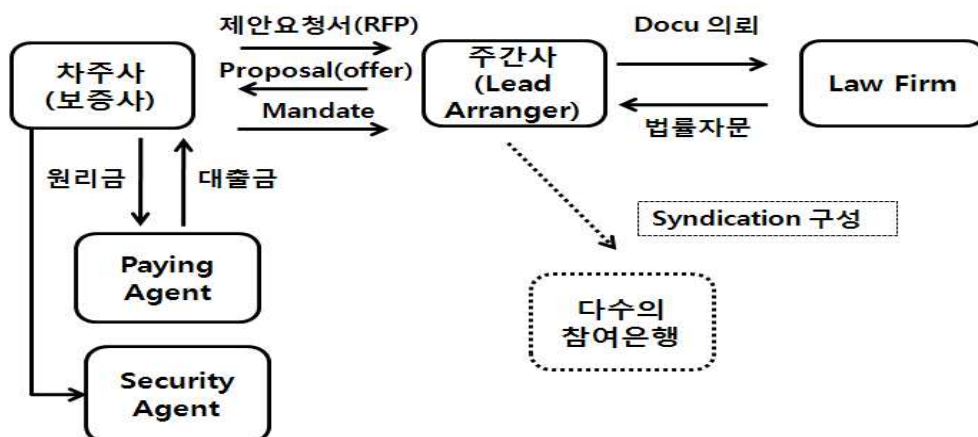
□ 차입자는 대규모 자금을 신속히 조달할 수 있다는 장점으로 신디케이트론을 많이 이용하고 있음

- 대주(Lender)는 다수 은행의 참여로 인한 리스크 분산, 다수 프로젝트 참여에 의한 리스크 분산, 소형은행의 경우 대형 거래원 확보 등의 장점을 지님

【참고 IV-2】 신디케이트론 절차 및 구조

- 차주와의 교섭 진행
 - 주간사은행은 신디케이션 형성을 위해 차주와 교섭을 진행
- 기채의뢰서 수령
 - 차주는 주간사은행에 대출알선을 의뢰하는 기채의뢰서(Mandated)³³⁾ 발급
- 간사은행단(Lead Arranger Group) 구성
 - 간사은행단을 구성하고 참여은행(Participating Banks)³⁴⁾을 모집
- 계약 체결
 - 대주단 대출계약서 및 그 부속 계약서 작성

〈Syndicated Loan의 구조〉



자료 : 한국산업은행

33) 기채의뢰서란 주간사은행이 제출한 제안서에 근거하여 신디케이션을 구성하여 자금을 조달할 수 있도록 일정한 조건하에 배타적 권한(Exclusivity)을 부여하는 것임. 배타적 권한이란 기채의뢰서 또는 제안서 등에 있는 조건(일반적으로 기간에 대한 조건)하에 차주사는 다른 은행들에게 본 자금조달을 의뢰하지 않겠다는 의미임. 더 나아가서는 신디케이션의 성공을 저해할 수 있는 다른 자금조달 행위를 일체하지 않겠다는 조건들이 포함됨

34) 신디케이션에서 의무를 부담하지 않고 단순한 참여자 역할을 하게 되는 은행을 Participating라고 칭하게 되며 각 참여자의 금액에 따라 참여 수수료를 달리함으로써 칭호를 Lead Manager, Senior Manager, Manager, Co-Manager 등으로 달라지게 됨

- 신디케이션의 구성, 대출관리 등을 주관하는 주간사 은행은 전통적인 유럽의 선박금융기관, 높은 국제적 신인도를 지닌 글로벌 은행이 주로 담당
- 2012년 신디케이트론 중 금액기준 상위 5대 주간사 은행은 DNB, Nordea, Mitsubishi UFJ Financial Group, State Bank of India, SEB임

〈표 IV-2〉 상위 20대 주간사 은행 순위(2012년)

순위	주간사은행	거래 금액(백만달러)	거래건수	비중(%)
1	DNB Bank ASA	5,360	52	10.3
2	Nordea Markets	3,752	45	7.2
3	Mitsubishi UFJ Financial Group	3,561	23	6.9
4	State Bank of India	2,114	4	4.1
5	SEB	2,083	25	4.0
6	BNP Paribas	1,895	16	3.7
7	HSBC	1,844	11	3.6
8	Sumitomo Mitsui Financial Group	1,661	24	3.2
9	Citi	1,634	15	3.2
10	RBS	1,487	4	2.9
11	Mizuho	1,434	21	2.8
12	ABN AMOR Bank	1,426	16	2.8
13	Bank of America Merrill Lynch	1,342	14	2.6
14	ING	1,289	14	2.5
15	Deutsche Bank	1,158	11	2.2
16	Swedbank First Securities	1,147	15	2.2
17	Danske Bank	877	12	1.7
18	Standard Chartered Bank	828	11	1.6
19	DZ Bank	713	11	1.4
20	JP Morgan	708	7	1.4
	합계	51,924	201	100.0

주 : 선박금융과 해양플랜트금융 합계

자료 : Marine Money

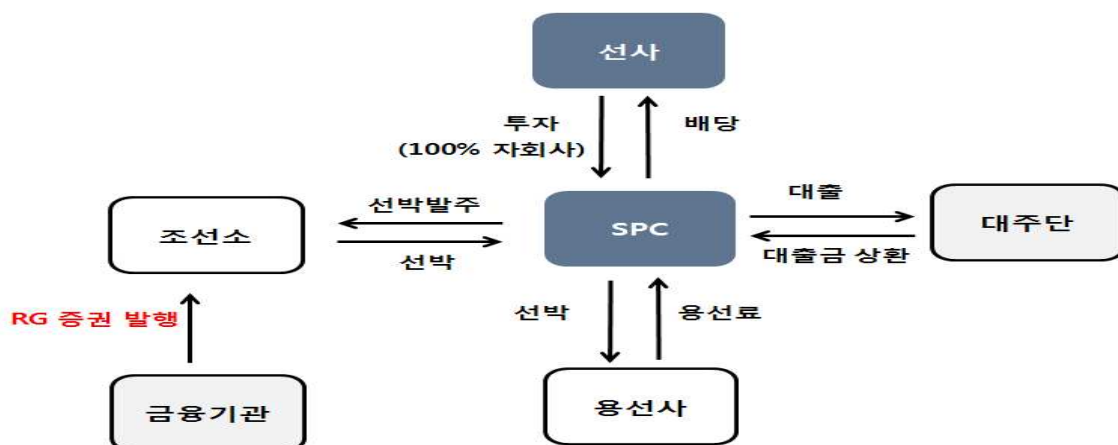
〈표 IV-3〉 신디케이션 참가자 명칭 구분

	참가자	역할
역할에 따른 구분	Lead Arrangers Coordinating Arrangers	· 기채의뢰서를 받은 주간사은행단으로 초기에 인수은행단을 모집하기 전까지 인수 및 판매 리스크를 전액 부담하고 여신을 주관하는 은행 또는 은행단 · 인수은행단 모집 후에는 인수리스크를 공동으로 부담
	Sub-Underwriters	· 주간사은행단의 인수 및 판매리스크를 일부 부담하기로 참여한 은행 또는 은행단으로 신디케이션 마감 후 주간사은행단과 함께 미판매분을 인수할 의무를 짐
	Participating Banks	· 최종 참여은행단으로서 참여하고자 하는 금액 외에는 추가 의무가 없으며 그 최종참여 금액은 참여은행의 Commitment를 한도로 주간사은행단에 의해 결정됨

자료 : 국제채 및 신디케이트론(2012)

- 신디케이트론을 이용한 대표적인 선박금융 형태인 BBCHP³⁵⁾ (Bare Boat Charter Hire Purchase, 국적취득조건부나용선)는 국내선사(실질선주)가 대주단의 요구로 편의치적국가에 SPC를 설립하여 조달하는 것을 의미
- SPC는 대주단으로부터 선박건조자금을 대출받아 조선소에 선박건조를 주문하며, 이 선박을 해상운송기업에게 나용선하여 원리금에 준하는 용선료를 지급한 뒤 소유권을 이전하게 됨

〈그림 IV-1〉 BBCHP 방식의 선박금융



35) BBCHP는 선박의 운항 수입으로 용선료를 지급하고 계약만료한 후 선박을 취득하는 조건의 계약

【참고 IV-3】 선수금 환급보증(RG : Refund Guarantee)

- ☐ 선주가 선박을 인도받기 전에 공정에 따라 지급한 선수금에 대하여 선박인도가 이루어지지 못하였을 경우 기 지급 선수금 환급을 보장하는 일종의 이행성 보증
- ☐ 선주에게 금융을 제공하는 금융기관이 선수금에 대한 조선사의 건조의무 불이행 위험을 회피하고자 요구하는 성격이 강함

☐ RG대상은 선박을 인도받기 전까지 선결제한 대금

- 장기적인 건조기간으로 인하여 선가에 대한 결제는 주요 공사단계별로 진행되며 가장 일반적인 결제방식인 Standard의 경우 20%씩 5번에 걸쳐 결제하는 것임
- 계약시 20%, 판재가공을 시작하는 판재절단 시작시 20%, 탑재공사의 시작을 의미하는 keel laying시 20%, 진수시 20%까지 총 80%가 선박 인도전에 선주측이 조선소에 지불하는 선수금의 대상이 되며 나머지 20%는 시운전이 완료되고 인도시 결제

- ☐ 선박금융 신디케이트 대출은 국내은행의 경우 주로 산업은행과 수출입은행이 주간사 은행의 역할을 담당하고 시중은행은 대출은행으로 참여하는 경우가 다수

- ☐ 수척의 선박을 동시에 발주하므로 건당 대출규모는 3~6억달러, 대출기간은 5~7년 정도임

- ☐ 대출 금융기관은 관련자금을 국제금융시장에서 채권발행으로 조달하며 주로 3~5년물을 이용함

- 발행채권의 만기가 대출만기보다 짧기 때문에 금융기관은 대출기간 중간에 리파이낸싱하므로 금리리스크를 부담

신디케이트론 대출 사례

대출조건 예(1), 2012년 8월

- 대출규모 : 3억 6,600만달러 리파이낸싱
(2009년 높은 금리로 차입한 금융 차환)
- 대출기간 : 7년
- 대출금리 : Libor+ 100bp내외 (종전 Libor+300bp)
- 차주 : 한진해운, 현대상선, SK해운 (각 1억 2,200만달러)
- 대주 : 한국산업은행, 한국정책금융공사, 미츠이 스미토모 은행(SMBC),
스탠다드차타드 은행(SC)
- 한국가스공사와 3개 해운사 장기용선계약

대출조건 예(2), 2012년 4월

- 대출규모 : 5억 5,000만달러
- 대출기간 : 7.25년(한국수출입은행) 및 5.25년(기타 상업은행)
- 대출금리 : 미확인
- 차주 : 멕시코 에너지기업 그루포 알(GRUPO R)
- 대주 : 한국수출입은행(2억달러), 한국산업은행, 일본 미즈호은행(Mizuho),
중국 교통은행(Bank of Communications), 독일 웨스트LB
- 선박건조회사 : 대우조선해양
- 그루포 알이 시추선을 구매하여 멕시코 석유공사에 장기 임대

대출조건 예(3), 2011년 10월

- 대출규모 : 1억 2,260만달러
- 대출기간 및 금리 : 미확인
- 차주 : 한진해운
- 대주 : 일본국제협력은행(JBIC), 미츠이 스미토모 은행(SMBC), BNP
Paribas 도쿄지점

- 선박건조회사 : 일본 Tsuneishi 조선
- 벌크선 4척 구매, 일본수출투자보험공사(NEXI) 지급보증

대출조건 예(4), 2011년 3월

- 대출규모 : 7,800만달러
- 대출기간 : 미확인
- 대출금리 : 미확인
- 차주 : 파나마 SPC(2개)
- 대주 : 크레디아그리폴 아시아(Credit Agricole Asia), 한국산업은행
- 선박건조회사 : 중국 New Time Shipbuilding
- 한진해운이 나용선하고 각각 남동발전 및 서부발전에 용선
- KDB “Let’s Together Shipping Fund”

(채권 시장)

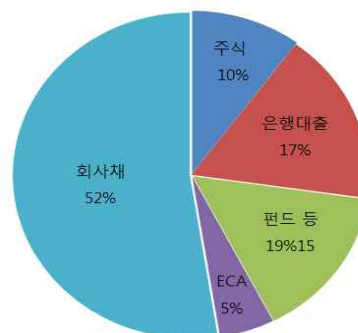
- 최근 선박금융시장에서 은행대출이 위축됨에 따라 자본시장을 통한 채권발행이 크게 증가하고 있으며 공모보다는 주로 사모발행(Private placement)에 의존

〈그림 IV-2〉 선박금융 자금조달의 변화

〈2011년 이전〉



〈2011년 이후〉



자료 : ABN AMRO

□ 발행 채권의 만기는 통상 5~10년이며 발행금리는 발행기업의 신용도, 담보조건 등에 따라 차별화

- 담보형태는 무보증, ABS, 모회사 보증 등으로 다양

□ 최근 발행물은 기 차입금의 상환을 위한 차환발행용이 많으며 대출 시장과 달리 미국계 은행이 주로 주선업무를 맡고 있음

〈표 IV-4〉 2012년 사모채권 발행사례

(단위 : 백만달러)

발행자	금액	내용
TAL Int'l Group	250	· 만기 : 10년 · 수익률 : 3.86 ~ 3.90% · 용도 : 컨테이너 구입, 일반경비
Texatiner Marine Containers	400	· 만기 : 10~15년, ABS · 수익률 : 4.21% · 용도 : 2010년 차입 차환, 일반경비
Navios Maritime Holdings	88	· 만기 : 2017년 · 수익률 : 8.88 · 용도 : 차환
Seaco	250	· 만기 : 2022년~2027년, ABS
Royal Caribbean Cruises	650	· 만기 : 10년 · 수익률 : 5.25% · 용도 : 차환
Hornbeck Offshore Services	375	· 만기 : 8년 · 수익률 : 5.88%
Seadrill	1,000	· 만기 : 5년 · 수익률 : 5.63% · 용도 : 차환, 설비준설
Ocean Rig UDW	750	· 용도 : 차환, 시추선 구입
Ocean Rig UDW	800	· 만기 : 5년, 모회사 보증

자료 : ABN AMRO

(2) 확대 방안

(선박담보부 채권 발행)

- 국내은행은 높은 신용리스크, 자금의 장기 고정화 등을 이유로 선박·해양 금융에 소극적이므로 채권시장을 통한 선박금융 확대 도모
 - 장기외화채권투자 수요자인 보험회사, 연기금 등 기관투자가의 참여로 대출중심에서 벗어나 선박금융시장의 규모가 확대될 수 있음
- 해운사의 운영자금 조달을 위한 일반 회사채와는 달리 선박금융을 위한 SPC 보유 선박을 담보로 하는 채권을 발행
 - SPC 보유 선박담보부 회사채 발행은 해운사의 신용리스크와 분리되므로 자금조달 비용을 낮출 수 있음

(해상운임채권 ABS 활성화)

- 수출입은행, 산업은행 등에서 취급하는 해상운임채권관련 ABL 형태의 금융을 적극적으로 확대
 - ABL은 금융기관이 해운사의 장기용선계약에 의해 발생하는 해상화물운임채권을 담보로 제공하게 됨

ABL 예, 2013년 1월

- 대출규모 및 기간 : 1,500억원 / 5년
- 발행선사 : 한진해운
- 특수목적회사(SPC) : 블루오션제이차
- 기초자산 : 해상화물운임채권
- 화주 : 한국동부발전, 한국중부발전, 한국서부발전
- 대주 : 한국산업은행

- 아울러 ABL 뿐만 아니라 해상화물운임 채권을 기초로 한 자산유동화증권(ABS) 시장도 확대
 - ABS는 해상화물운임 채권을 담보로 해운사가 발행하는 ABS에 대해 금융기관 등이 신용을 보장하거나 일부 인수하는 형태의 금융임
 - 최근 ABS 시장이 역대 최대의 발행금액을 보여주고 있는 등 관련시장이 크게 확대되고 있음
 - 2013년 상반기 자산유동화증권 발행총액은 26조 8천억원으로 전년동비 대비 35.5% 증가하였으며, 상반기 발행금액 기준으로 역대 최대임

ABS 예, 2012년 4월

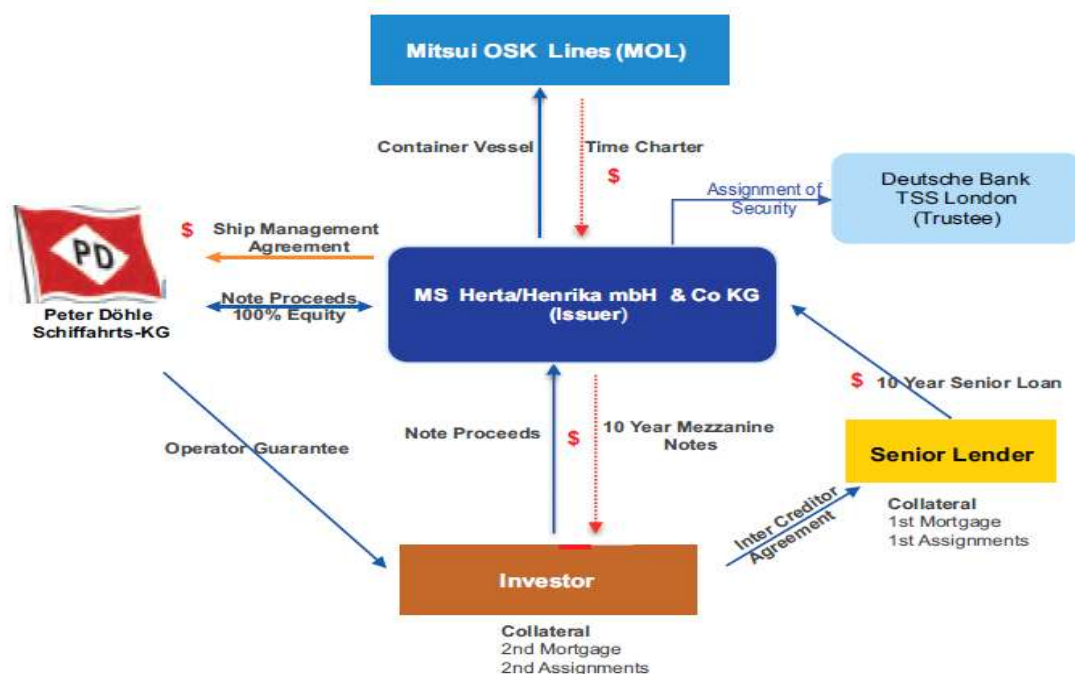
- 조달규모 및 기간 : 2억달러 / 3년
- 발행선사 : 한진해운
- 특수목적회사(SPC) : 한진리시버블유동화전문유한회사
- 기초자산 : 해상화물운임채권
- 주간사인 HSBC증권이 사모 ABS를 전액 인수

(대출채권 유동화시장 개발)

- 최근 SPC에 해운사가 지분 참여한 부분을 활용한 유동화 채권이 출시된 바 있음
 - 선사(Peter Dohle Schiffahrts-KG)는 특수목적법인(SPV) 2개를 설립하여 컨테이너 선박 2척(Herta, Henrika) 보유
 - 선박은 일본 해운사인 MOL이 10년간 조달 용선하였고 용선기간 중 중도 취소불가(Cancellation Clause)
 - 2개 선박의 선가는 230백만달러이며 동 자금은 선사 자본(Equity) 40% (92백만달러), 은행 대출 60%(138백만달러)로 조달
 - 이 중 선사 자본금의 50%에 해당하는 46백만달러(SPV당 23백만달러)에 대해 SPV는 10년 만기 금리 6.5%의 메자닌 채권(Mezzanine note)을 발행하여 지분의 일부를 회수

- 이와 같은 금융은 유동화채권을 선박금융 대출채권을 대상으로 개발
- 미국 등 선진국에서 증권화가 활발히 이루어지고 있는 주택담보대출과 같이 선박금융을 표준화하여 관련 ABS시장 확대 도모
 - 주택담보대출은 통상 동일 대주의 채권을 ABS로 변형시키는데 선박금융의 경우 일반적으로 여러 대주가 참여하는데 전체 대출 또는 대주별로 ABS를 발행하는 방법을 개발할 수 있음
 - 여러 건의 신디케이트 대출을 합성하여 CDO(Collateralized Debt Obligation)를 발행할 경우 신용리스크 분산도 가능

〈그림 IV-3〉 선박금융 구조화 예시(메자닌채권 활용)



자료 : Marine Money

3. 선박펀드 시장 확충

(1) 선박펀드 시장 현황

- 선박펀드는 공모 또는 사모에 의해 조달한 자금을 자본금으로 하여 주식회사 형태의 선박투자회사를 설립하고 동 자금을 선박금융으로 공급
- 선박투자회사는 자금을 모으기 위한 서류상 회사(Paper company)이며, 대출 계약, 용선계약, 건조계약 등 거래에서 발생하는 실질적인 업무처리는 운용위탁계약에 의거 선박운용사가 대행함

〈표 IV-5〉 선박펀드 구성주체

선박투자회사	선박투자회사는 공모 또는 사모에 의해 투자자들로부터 선박확보자금을 모집하여 설립되는 회사이며, 그 설립목적은 선박에 대한 투자를 통해 투자자들이 원하는 수준의 배당수익을 창출하는 것임. 선박투자회사가 곧 펀드에 해당하는 것이며 뮤추얼(Mutual Fund)펀드이므로 상법상 회사라 칭하게 되는 것임
선박운용회사	선박투자회사는 투자자들의 자금을 모으기 위한 서류상 회사(Paper Company)이므로 그 선박투자회사와 선박운항회사, 선박관리회사, 조선소, 금융기관, 자산보관회사 등 모든 관련 당사자들의 계약은 선박운용회사가 선박투자회사의 위임을 받아 처리하게 됨
해외자회사	선박투자회사가 조세감면 혜택 및 국내외 금융기관으로부터의 원활한 자금차입의 목적으로 편의치적국가에 해외투자회사(Special Purpose Company)를 설립하여 선박의 취득, 소유, 대선 등의 업무를 수행하게 됨. 선박투자회사가 해외자회사를 설립하는 것은 외국환 관리규정 제 9·11조에 근거하고 있음
선박운항회사	선박펀드의 투자 수익을 확보하기 위해 선박을 빌려주어 그 임대료를 받게 되는데 선박을 빌려가고 임대료를 지급하는 회사를 말함
자산보관회사	선박투자회사법 제26조(자산보관의 위탁)에 의거하여 선박투자회사로부터 자산을 위탁받아 보관하는 업무를 하는 회사를 말함. 선박운용회사의 독립적 관계이며 선박소유권 관련 서류, 유가증권, 현금 등을 여타 수탁자산과 분리보관하는 것을 원칙으로 함

자료 : 국제선박투자운용

【참고 IV-4】 선박투자회사제도 도입배경 및 관련법령

(선박투자회사제도 도입배경)

- 일반투자자들이 참여하는 선박자본시장을 조성하고 우리나라 조선·해양산업의 탄력적인 선박공급체계를 구성하고자 도입
(2002년 8월 시행, 2003년 3월 최초의 선박운용회사 설립)
- IMF 사태 이후 해운회사들의 주요 자금조달처였던 외국계 은행으로부터 차입이 어려워지고 국내 은행들도 차입비율을 선박 비용의 100%가 아닌 70% 가량으로 낮춤
- 이에 따라 해운선사가 자금 조달에 어려움을 겪게 됨에 따라 정부는 일반 투자자로부터 직접 금융방식으로 자금을 끌어 모은 선박투자회사가 배를 사들여 이를 해운업체에 임대하는 방식으로 선박을 확보할 수 있도록 하기 위해 선박투자회사제도 도입

(선박투자회사법 주요 내용)

선박투자회사법 제24조 - 업무의 범위

- ① 선박투자회사는 다음 각 호의 업무를 할 수 있다.
 1. 선박의 취득
 2. 선박의 대선
 3. 자금이 차입 및 사채의 발행
 4. 주식의 발행
 5. 취득한 선박의 관리·매각
 6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 업무
- ② 선박투자회사는 제1항 각 호에 따른 업무 외에 다른 업무를 겸업하여서는 아니 된다.
- ③ 선박투자회사는 자산을 유가증권에 투자하여서는 아니 된다. 다만, 제3조제2항에 따라 설립되는 자회사의 주식을 취득하는 경우에는 그러하지 아니한다.

선박투자회사법 제30조 -업무의 위탁

- ① 선박투자회사는 선박운용회사에 제24조제1항 각 호에 따른 업무를 위탁하여야 한다.
- ② 선박운용회사가 제1항에 따라 위탁받은 업무 중 제24조제1항제4호에 따라 발행하는 주식의 모집 또는 매매에 관한 업무를 하는 경우에는 『자본시장과 금융투자업에 관한 법률』에 따른 투자매매업 또는 투자중개업의 인가를 받아야 한다. 다만, 선박운용회사가 등록을 할 때 국토해양부장관이 해당 투자매매업 또는 투자중개업의 인가에 관하여 미리 금융위원회와 협의를 한 경우에는 그 주식의 모집 또는 매매에 관한 업무로 한정하여 투자매매업 또는 투자중개업의 인가를 받은 것으로 본다.

자료 : 한국선박금융, 국제선박투자운용

- 국내 선박운용사는 2013년 6월말 현재 5개이며 해운사, 조선사, 은행 등 금융기관이 주주로 참여

〈표 IV-6〉 국내 선박운용회사 현황

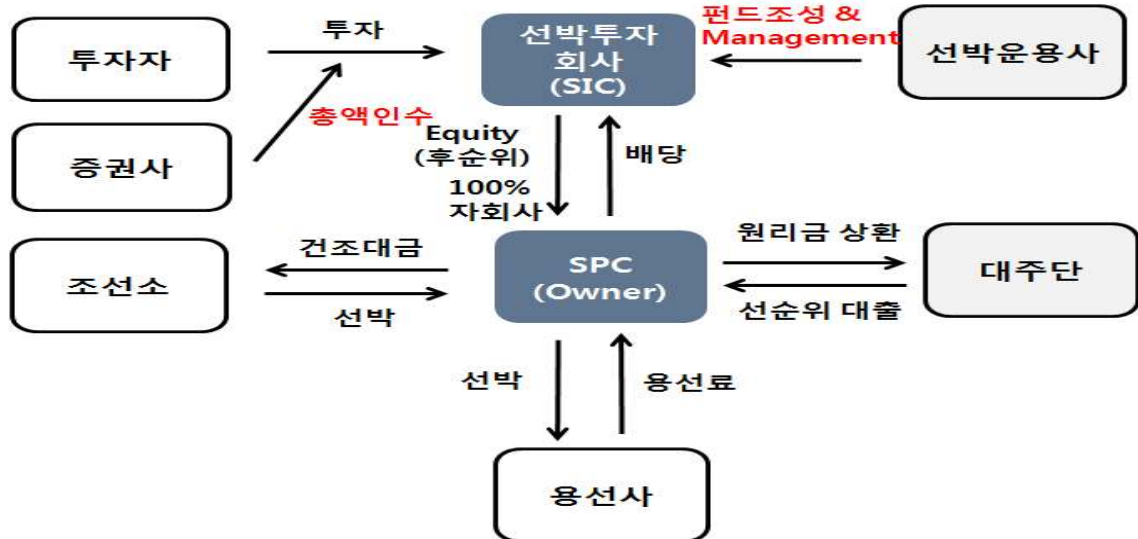
(단위 : 억원)

회사명	자본금	주주구성
한국선박금융	85	대우조선해양, STX조선해양, 한국산업은행, 수협, 한국투자증권, NSB, 범주해운, 신성해운, 한원마리타임
KSF선박금융	84.7	수출입은행, SCK, 리홈, OS&IL, 제이원인베스트먼트, 장금상선, 대우조선해양, 삼성생명, 현대중공업, 삼성중공업, 현대미포조선
세계로선박금융	80	창명해운, 삼성물산, 한진중공업, 우리은행, 미래에셋증권, V.ship, SPP조선, 한바다코퍼레이션
국제선박투자운용	50	-
캠코선박운용	70	한국자산관리공사(구조조정기금 100%)

주 : 국제선박투자운용 주주구성 미확인
자료 : 각 사 홈페이지

- 선박투자회사는 주로 파나마나 마셜 등 해외 편의치적국에 지분 100%를 보유한 자회사(SPC)를 설립
- SPC는 선박펀드(후순위) 자금과 신디케이트론을 통한 대출자금(선순위)으로 전체 선박건조 또는 매입자금을 조달
 - 마련된 자금을 통해 선박을 건조 또는 매입한 후 이를 용선사에게 임대하고, 용선사로부터 받는 용선료로 차입원리금을 상환한 후 나머지를 투자자에게 배당함

〈그림 IV-4〉 선박투자회사법에 의한 선박펀드



주 : 총액인수란 투자금(Equity) 부분의 자금 모집을 할 때 펀드 판매가 미달되면 그 미달분을 증권사가 인수 책임지는 것을 말함

- 선박펀드의 배당금에 대한 소득세, 선박보유·용선관련 재산세 및 부가가치세, 선박건조관련 과세에 대해 세금감면 혜택을 부여하고 있음

〈표 IV-7〉 선박펀드에 대한 세제혜택

1. 주주에 대한 과세 조세특례제한법 제87조의5의2의 규정에 의거 2011년 1월 1일부터 2013년 12월 31일 이전에 거주자가 선박투자회사로부터 받는 선박투자회사별 액면가액 1억 원 이하 보유주식의 배당소득에 대하여는 5.5%(주민세 포함)를 적용하여 원천징수. 또한 당해 보유주식의 액면가액이 1억원을 초과하는 경우에는 그 초과하는 보유 주식의 배당소득에 대하여 종합소득과세표준의 계산에 있어서 이를 합산하지 아니하고 15.4%의 세율(주민세 포함)을 적용하여 산출된 원천징수세액을 납부하는 것으로 납세의무가 종결
2. 선박투자회사는 해외에 설립한 자회사를 통해 선박을 보유하고 자회사가 조선소 및 해운선사와 계약의 주체가 됨으로써 선박의 보유와 관련하여 발생하는 재산세와 공동시설세, 선박투자회사의 선박과 용선거래에 대한 부가세를 납부할 의무가 없음
3. 국내조선소와 해외에 설치된 자회사 간의 선박건조 거래는 국내 조선소가 해외에 선박을 수출하는 거래로 간주됨으로 선박 건조를 위해 수입된 자재는 관세를 환급받게 되고 그 환급된 금액만큼 선박의 매매가액을 낮출 수 있음

【참고 IV-5】 선박투자회사 사례

□ 동북아 43호 선박투자회사

- 회사명 : 동북아43호 선박투자회사, 약칭 ‘동북아43호’
- 회사형태 : 선박투자회사법에 따른 선박투자회사로서 2개의 해외자회사를 통하여 선박 2척을 보유한 서류상의 특수목적법인
- 설립일 : 2013년 3월 15일(발기인 : 한국선박금융)
- 대상선박 : 6,000CEU*급 자동차운반선 중고 2척(2013.4.15. 인도)
*CEU(Car Equivalent Units) : 소형자동차 한 대를 실을 수 있는 규모를 나타내는 단위
- 모집방식 : 사모
- 판매회사 : 우리투자증권
- 만기 : 선박인도 후 5.5년
- 수익의 배분/원금 상환
 - 배당 : 미상환원금대비 예정분배율 연 7.3%(각 선박별 분기배당)
 - 원금상환 : 선박인도일로부터 5.5년 후 원금 일시 상환
- 선박취득가액 : 척당 USD 14,600,000
- 선박운항회사 : STX팬오션
- 용선방식 : TC
- 건조회사 : 대우조선해양
- 운용회사 : 한국선박금융
- 자산보관회사 : 중소기업은행

□ 동북아 27호 선박투자회사

(2008년 9월 선박매각, 실질투자기간 2.5년 동안 누적 수익률 101% 달성)

- 회사명 : 동북아27호 선박투자회사, 약칭 ‘동북아27호’
- 회사형태 : 선박 1척만 보유하는 서류상의 주식회사(Paper Company)
- 설립일 : 2006년 2월 6일(발기인 : 한국선박금융)
- 대상선박 : Suezmax급 중고 유조선 1척
- 모집방식 : 공모
- 판매회사 : 굿모닝신한증권, 대우증권, 동양종합금융증권, 한국투자증권, 현대증권
- 존속기간 : 약 5년
- 수익의 배분/원금 상환
 - 배당 : 연 9.0%(운용기간 중 3개월 단위 지급)
 - 원금상환 : 만기시 원금일시상환(선박매각시점에 따라 선박편드별 만기 변동 가능)
- 선박취득가액 : USD 48,000,000
- 자금조달 : 1. 차입금 - USD 33,600,000 (Fortis Bank, 선박취득가의 70%)
2. 자본금 - USD 9,600,000 (동북아27호, 선박취득가의 20%)
3. 선사보증금 - USD 4,800,000 (Top Tanker Inc, 선박취득가의 10%)

□ 현재 국내에는 선택투자회사법에 의한 선택펀드 외에도 자본시장법에 따른 선택펀드 조성 가능

- 개별법과 통합법에 의해 각각 존재하는 펀드로서 주식회사 형태와 투자신탁 형이라는 점에서 구분되며 실무적인 펀드 운용에 있어 다소 차이가 있으나 실질적으로 대부분 동일한 구조임

〈표 IV-8〉 자본시장법상 선택펀드와 선택투자회사법상 선택펀드

구분	자본시장법 상 선택펀드	선택투자회사법 상 선택펀드
근거법령	자본시장과 금융투자업에 관한 법률	선택투자회사법
형태	투자신탁 (투자신탁은 계약체결의 법적 지위가 부재하여 신탁기관이 대신함)	주식회사
존립기간	제한없음	3년 이상. 선택매각시 해산 (다만, 주주동의시 조기 해산 가능)
조직	수익자 총회	주주 총회, 이사회, 감사
수익자/ 주주	수익자(수익권, 수익증권)	주주(주권, 주식)
투자수익	선택임대수입 및 매매차익	선택임대수입 및 매매차익
개방/폐쇄	폐쇄형(환매불가)	폐쇄형(환매불가)
추가/단위	제한없음. 일반적으로 단위형	증자 어려움 (추가 자본금 납입이 어려움)
환금성	상장하여 환매 가능	상장하여 환매 가능
승인 및 감독	금융감독원	해양수산부
과세특례	없음	일몰조항으로 한시적 존재

자료 : 2011 부산특화금융아카데미, 부산국제금융도시추진센터

(2) 확대 방안

(선박펀드 운용자산의 범위에 대한 규제 완화)

- 선박펀드는 선박 1척에 투자하고 10~15년의 장기에 걸쳐 투자수익이 회수되며 또한 해운시황의 변동성이 크기 때문에 신용 및 금리 리스크가 높은 금융상품임
 - 이에 따라 다수의 투자자에 의한 공모에 의해 펀드를 조성하기 어렵고 대부분 후순위채 사모방식의 자본조달과 금융기관 대출에 의해 펀드를 조성함
 - 또한 해운시황의 변동주기가 길기 때문에 선제적인 투자보다는 펀드조성이 호황기에 활황을 보이고 불황기에 위축되는 경기순응적(procyclical) 현상을 보임
- 선박펀드의 신용리스크를 줄이기 위해 펀드자금의 운용대상을 현재의 선박이외에 유가증권, 부동산, 인프라 등으로 다양화할 수 있도록 투자 범위를 확대
 - 펀드규모를 선박가격의 1.5배 정도로 확충하여 50% 부분을 선박 이외의 투자대상에 운용
 - 선박펀드를 운영하는 선박운용회사는 선박 이외의 투자대상에 대한 전문성이 부족할 수 있으므로 해당 부분은 국내외 증권회사, 자산운용회사 등에 위탁하여 운용

(합성펀드 허용)

- 현재 선박펀드를 펀드별로 거래소에 상장하고 있으나 장기투자에 따른 관련리스크 등에 대한 우려로 거래규모가 매우 작음

- 선박펀드의 유동성을 높이는 방안으로 여러 개의 선박펀드에 투자하는
합성펀드 설정을 허용하여 선박펀드의 리스크를 분산
 - 거래소에 상장된 펀드에 투자하거나 개별펀드의 보유주식을 최초 투자자로부터
인수하는 방법으로 투자 가능
 - 규모, 용선해운회사, 기간 등이 다른 선박펀드를 다양하게 조합함으로써 리스
크를 분산할 경우 연기금, 보험회사 등 장기투자물 수요 기관투자자와 고수익
을 겨냥한 일반투자자 관심 증대 예상
- 국내외에서 선박펀드에 대한 합성펀드의 사례를 발견할 수 없지만
여러 선박펀드를 합성한 펀드설계 가능
 - 아울러 선박펀드와 다른 유가증권펀드를 합성하는 펀드도 개발

(자산운용사의 선박펀드 진출 확대)

- 현재 선박펀드는 선박운용회사에 의해 조성되는 비중이 다소 높는데
운영업무에 자산운용회사의 진출을 확대할 경우 선박펀드시장 확충
효과를 얻을 수 있음
 - 자산운용사가 선박펀드시장 진출을 보다 확대할 경우 공모형 펀드시장 활성
화를 기대할 수 있으며 일반투자자에 대한 판매도 촉진
- 합성펀드 또는 펀드자산의 유가증권 투자의 경우에도 자산운용사의
노하우를 활용할 수 있으며 특히 대형회사의 경우 외국투자자에 대한
판매로 확대할 수 있음
- 외국계 자산운용사의 국내시장 진출 확대로 관련시장의 경쟁력 제고

4. 선박금융 전문기관 설립

(설립 필요성)

- 해운업은 대규모 장치산업인 데다 경기진폭이 크기 때문에 이를 완충할 수 있는 금융의 역할이 중요
 - 조선업도 해운업의 경기와 직결되어 있으므로 선박·해양금융은 해운업과 조선업 모두에 적용
 - 해양플랜트의 경우에도 금액이 크고 투자의 회임기간이 장기이므로 발주자도 금융을 통해 자금을 조달
- 국내 민간금융기관의 경우 자산규모, 금융기법, 외화자금 조달경험 등에 비추어 장기 거액대출에 적극적으로 참여하기 어려운 상황인 것으로 판단됨
 - 공적금융기관의 경우 수출입은행과 산업은행이 관련금융에 참여하고 있으며 자금조달이나 대출기법 등에 관한 경험도 축적되어 있는데 지원규모가 충분하지 못함
- 이와 같은 제약요인을 감안하여 선박·해양금융을 전담할 공적금융기관 설립을 적극 추진 (가칭 : 해양금융공사)
 - 선박·해양금융은 담보가치(선박) 및 수익가치(운임)의 변동폭이 크기 때문에 해운 및 조선 경기 변동에 관한 전문성을 필요로 하므로 전문기관을 설립하는 방안을 우선 고려
 - 전문기관의 관련경기 분석을 통해 해운회사의 방만한 경영을 사전에 억제할 수 있는 금융의 심사기능을 통한 산업리스크를 축소
 - * 우리나라 해운사의 선박 발주 및 중고선 매입과 해운경기 그래프를 통해 심사기능 필요성 제시

- 최근 이와 관련하여 해운보증기금, 선박금융공사, 해양금융공사 등 선박금융전문기관 설립에 대한 논의가 진행중

〈표 IV-9〉 선박금융 전문기관별 비교

구 분	해운보증기금	선박금융공사	해양금융공사
목 적	해운산업에 대한 보증지원	해운·조선업에 대한 선박금융 제공	해양산업 전반에 필요 자금 공급
형태	기금 형태의 보증기관	공사 형태의 금융기관	
자본금	2조원 (정부, 선사, 화주 등)	2조원 (정책금융공사 출자)	3조원 (정부 출자)
소관 부서	해양수산부 (해운정책과)	금융위원회 (산업금융과)	금융위원회 (산업금융과)
주요 기능	• 선박금융 및 회사채 보증 • 부실선박 매입·운영	• 선박관련 대출, 보증, 채권 매입 • 선박관련 투자업무	• 선박금융 외 해양플랜트, 항만개발 등 해양산업 전반 지원
추진 경과 · 추진 계획	• '10.6 : 선박보증기금 설립 용역 (국토부) • '12.6 : 해운보증기금 설립방안에 관한 연구 용역 (선주협회) • '13.2 : 140대 국정 과제반영(해운보증강화) • 해운법 개정을 통한 기금 조성안 마련 ('13.7 의원발의 예정)	• '12. 7 : 이진복의원 법안 대표발의 • '12. 11 : 새누리당 대선 공약 반영 • '13.6 : 법안관련 공청회 (정무위원회 주관) • 가을 정기국회 법안병합 (정부 방침을 제출받아 2개법안 통합예정임)	• '13.3 : 김정훈의원 법안 대표발의 • '13.6 : 법안관련 공청회 (정무위원회 주관) • 가을 정기국회 법안병합 (정부 방침을 제출받아 2개법안 통합예정임)
장단점	• 재원이 직접 조달되지 않으므로 재원운영의 안정성 높음 • 해운사에 대한 보증 기능이 주업무임 • OECD의 '공적수출금 융지원에 대한 가이드 라인' 적용대상이 아님 • 선사, 화주의 자본금 출자로 정부의 재원 부담 경감	• 기존 정책기관과 업무의 중복성 문제 • WTO수출보조금 시비에 대한 대처방안 필요함 • 조선산업이라는 특정 산업지원시 제소시비 존재 • 불황시 해운선사의 배를 인수하여 직접 운영 • 현, 캄코선박운용회사³⁶⁾ 역할	• 기존 정책기관과의 업무 중복성 문제 • WTO수출보조금 시비에 대처할 수 있는 방안임 • 해양금융공사 명칭 바람직 • 불황시 해운선사의 배를 인수하여 직접 운영 • 현, 캄코선박운용회사 역할

자료 : 부산광역시 내부자료

36) 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안 확정 발표('09.4.23)에 따라 '09.6.23 캄코(자산관리공사)의 자회사로서 100% 구조조정기금으로 설립하고, 선박투자회사법 제30조에 따라 선박투자회사를 관리·운영하며, 선박의 취득·대선, 자금차입 및 사채발행, 주식의 발행, 취득한 선박의 관리·매각 등 업무를 위탁받아 운영하고 있으며, '12년말 기준 33개 선박펀드를 설립하여 약 5,000억원의 자금을 투입하여 운영이 어려운 해운사의 선박 33척을 매입

- 해양금융공사의 주요 업무는 관련금융의 직접 공급보다는 기존의 공적 금융기관과 민간금융기관이 취급한 선박·해양금융의 유동화를 촉진하는 방향으로 설계
 - 선박·해양금융은 선박의 운용에서 발생하는 수익(운임)으로 대출원리금을 상환하므로 담보물에서 수익이 정기적으로 창출되지 않는 주택담보대출보다 유동화면에서 유리할 수 있음

(설립 방안)

- 소유구조 : 공적금융기관
 - 민간 금융기관은 그동안의 영업행태에 비추어 관련금융의 리스크를 관리하기 어렵고 참여 의향도 높지 않음
 - 외화자금 조달비용도 공적금융기관에 비해 불리
 - 초기 단계의 저수익성 등을 민간금융기관이 감내하기 곤란
- 주주 : 정부, 해운사, 조선사
 - 해운사와 조선사는 자율적 참여 보장
- 주요 업무
 - 직접대출 보다는 공공 및 민간금융기관의 선박·해양금융 매입 및 유동화 업무를 중점적으로 운영
 - 유동화 증권의 국내외 매각
 - 선박펀드 조성
 - 선박·해양금융관련 채권의 매입 및 중개
 - 민간금융기관 취급 선박해양금융의 지급보증
 - SPC설립을 통한 선박 운용

□ 본사 소재지

- 해운 및 조선 클러스터가 형성되어 있는 부산을 중심으로 해양금융을 육성할 경우 발전 가능성이 높으며 북극해 항로가 개설될 경우 부산이 싱가포르 못지않게 국제 항만물류의 중심지로서 부각
- 현재 건립중인 부산국제금융센터(BIFC)에 입주 가능하며 부산이전 금융관련 기관³⁷⁾과 함께 금융중심지로서의 위상 구축

5. 해양금융관련 인프라 확충

(해운거래소 설립)

- 중고선박 거래 중개 등의 기능을 가진 해운거래소를 설립함으로써 해운클러스터 형성을 촉진할 수 있으며 선박금융 활성화에 기여
- 해운거래소는 선박거래 중개 외에도 해운관련 파생상품 및 해운거래지원 등을 동시에 수행하는 기관임
- 주요기능
 - 선박용선 및 해양파생상품(해상운임선물거래³⁸⁾ 등) 거래
 - 해운·선박 금융 및 보험중개, 중고선박 등 현물거래
 - 해운거래정보제공, 장기 대량화물 운송계약 지원 등
 - 해사분쟁 조정 및 중재, 선박가치 및 해운기업 평가 등

37) 한국예탁결제원, 한국자산관리공사, 한국주택금융공사, 대한주택보증

38) 해상운임선물거래(FFA, Forward Freight Agreement)란 해상운임지수를 기초자산으로 하는 거래당사자 간의 장외 스왑(swap) 거래를 말함

【참고 IV-6】 해운거래소 해외사례

☐ 영국 Baltic Exchange

- 1774년 설립, 회원 45개국 700여개사, 발틱운임지수/발틱온라인 개발 등
- 회원대상 독점적 정보/운임지수 제공, 해사중재/컨벤션/교육 등

☐ 노르웨이 Imarex

- 2000년 설립, 오슬로 증권시장상장주식회사, 해운/에너지특화 거래소
- 세계최고의 파생상품거래소/청산소, 해상운임/수산/에너지/환경상품 거래

☐ 일본해운집배소(The Japan Shipping Exchange Inc.)

- 1921년 설립, 해사중재, 표준계약서식 보급, 해사관련정보 서비스 제공
- 비정부/비영리 기업, 회원 370여개사, 해사관련 연구, 해운정보 축적

☐ 중국항운교역소(Shanghai Shipping Exchange)

- 1993년 설립, 컨테이너운임신고 법제화, 중국컨테이너운임지수 공고
- 국제해상화물운송, 내륙운송, 선박용선/매매, 해운시장 정보제공 등

자료 : 부산광역시 내부자료

(해양금융 전문인력 양성기관 설립)

- ☐ 국내 해양금융중심지로의 발전을 위한 해양산업 및 금융 부문 융복합 지식을 보유한 국제화된 금융전문인력 양성이 필요

- 지역내에서 해양금융 분야 산업과 인력이 선순환 성장하는 구조를 확립
- 국내외 유관기관간 특화된 산학협력체제 구축

- ☐ KAIST 금융전문대학원과 유사한 전문대학원 신설

- 국내외에서 최고 수준의 전문가 초빙을 통한 국제적 전문대학원 신설
- 실무능력과 이론을 겸비한 고급인력 양성

(해양금융정보센터 설립)

- 해운거래소 부설 또는 독립기관으로 해운시황 및 해양금융에 관한 정보를 집적 생산할 수 있는 기관 필요
 - 현재 해운거래정보센터는 주로 해운시황, 원자재동향 및 조선시황 정보제공의 역할을 담당하고 있으며 해양산업 분야 분석에 주력
 - 해운사, 조선사 및 금융기관간 네트워크 구축을 통한 국내 선박금융 거래 현황 집적, 신규 발전모델 발굴, 국내외 동향 연구분석 등의 종합적 해양금융 기능을 보유한 해양금융정보센터(가칭) 설립 필요

6. 정주여건 개선

- 현재 부산은 기후, 자연환경, 인력공급, IT 발전, 치안 등 정주여건 면에서 세계 어느 도시 못지않은 장점을 지니고 있음
- 그러나 언어, 외국인 교육, 의료, 법무, 회계 등에서 런던, 싱가포르, 홍콩 등 영어를 사용하는 국제금융도시에 비해 경쟁력이 낮음
- 이를 보완하기 위해서는 외국인학교 설립, 외국법무법인, 외국회계법인 설립 및 진출 등과 관련하여 조세감면 혜택 부여 필요
 - 2010년 4월 개정된 조세특례제한법에 의거 부산금융중심지 입주기관에 대해 세제지원을 하고 있는데 이를 국내외 학교, 법무법인, 회계법인 등에 대해서도 확대 적용

【참고 IV-7】 부산금융중심지 입주기관에 대한 인센티브 제도

(외국 금융기관)

- 법인세와 취득세의 경우 투자금액 20억, 고용인원 10명 이상 기관 대상
- 입지보조금의 경우 3개국 이상 관장하는 지역본부 또는 한국본사 대상, 기타보조금은 상시 내국인 고용인원 10명이상(교육훈련은 1개월 이상)

구분	지역본부 및 지점 신설	지역본부 및 지점 이전 (국외→부산)	지점이전 (지역외→부산)
법인세	3년간 100% 이후 2년간 50% 감면	3년간 100% 이후 2년간 50% 감면	해당없음
취득세	15년 범위내 조례로 정함	15년 범위내 조례로 정함	해당없음
입지 보조금	건물매입·임차료의 50/100(한도 50억원)	건물매입·임차료의 50/100(한도 50억원)	해당없음
고용 보조금	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)
교육 보조금	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)
설비설치 자금	설비자금 10/100이내 (한도 10억원)	설비자금 10/100이내 (한도 10억원)	해당없음

(국내 금융기관)

- 법인세와 취득세의 경우 투자금액 20억, 고용인원 10명 이상 기관 대상
- 기타 보조금의 경우 상시 고용인원 10명이상(고용훈련은 1개월 이상) 기관 대상

구분	본사창업	본사이전	지점신설	지점이전
법인세	3년간 100% 이후 2년간 50% 감면	해당없음	해당없음	해당없음
취득세	15년 범위내 조례로 정함	해당없음	해당없음	해당없음
입지 보조금	건물매입·임차료의 50/100 (한도 50억원)	건물매입·임차료의 50/100 (한도 50억원)	해당없음	해당없음
고용 보조금	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)
교육 보조금	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)	1인당 60만원 이하 (한도 2억원, 6개월 이내)
설비설치 자금	설비자금 10/100이내 (한도 10억원)	해당없음	해당없음	해당없음

자료 : 부산국제금융도시추진센터