



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

經營學碩士 學位論文

해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화
방안에 관한 연구

A Study on the Activation of Ship Financing to Reinforce the
Competitiveness of the Shipping Companies in Korea

指導教授 辛 容 尊



2011年 2月

韓國海洋大學校 海事產業大學院

港灣物流學科

김 종 현

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경과 연구목적	1
제2절 연구방법과 구성	3
제2장 연구의 이론적 배경	5
제1절 해운기업의 선박확보 필요성	5
1. 선박도입의 중요성	5
2. 선박 도입(컨테이너선 공급) 전망	7
제2절 선박도입에 따른 선박금융의 필요성	14
제3절 선박금융의 특성과 유형	15
1. 선박금융의 특성	15
2. 선박금융의 유형	17
제4절 선박금융의 절차와 고려 사항	19
1. 선박금융의 절차	19
2. 선박금융 시 고려 사항	23
제5절 선박금융에 대한 선행연구	27
제3장 선박금융시장의 현황	30
제1절 글로벌 선박금융시장 동향	30
제2절 한국 선박금융시장 현황	33
1. 국내 선박금융시장의 동향	34
2. 우리나라 선박투자회사 제도의 실태	36
제3절 한국 선박금융과 외국선박 금융의 비교	41
1. 전체 선박펀드의 비교	41
2. 세제혜택, 구조의 유연성, 금융환경 비교	42

3. 전체 선박펀드의 장단점	44
제4장 선박금융의 문제점과 활성화 방안	46
제1절 선박금융의 문제점	46
제2절 선박금융의 활성화 방안	48
제5장 결 론	52
제1절 연구의 요약	52
제2절 연구의 시사점	55
□참고문헌	57



표 목 차

<표 2-1> 컨테이너 공급증감 사유별	7
<표 2-2> 선형별 신조 증가 (ALPHALINER)	8
<표 2-3> 주요 동서항로 노선 및 평균 선형	11
<표 2-4> Drewry/Clarkson 컨테이너 물동량 예측	12
<표 2-5> 한진 물류연구원 수요예측 모델을 통한 예측	13
<표 3-1> 세계 각국 보호주의 해운정책	30
<표 3-2> 세계 선박금융은행 순위	31
<표 3-3> 선박투자회사 실적	36
<표 3-4> 선박투자회사 제도의 목적	38
<표 3-5> 선박운용회사 현황	39
<표 3-6> 선박운용회사별 선박투자회사 현황	40
<표 3-7> 전체 선박펀드의 비교	42
<표 3-8> 세계 혜택, 구조의 유연성, 금융환경 비교	43
<표 3-9> 전체 선박펀드의 장단점	44
<표 4-1> 우리 나라 선박 금융의 문제점	48

그림 목 차

<그림 1-1> 연구의 구성 체계	4
<그림 2-1> Fleet Capacity and Fleet Growth	9
<그림 2-2> 계선 현황	9
<그림 2-3> 용선료 현황	10
<그림 2-4> 항로별 선복 투입 비중	12
<그림 2-5> 신조선 Financing BBCHP 계약 구조	21
<그림 2-6> 중고선 Financing BBCHP 계약 구조	23



Master Thesis

**A Study on the Activation of Ship Financing to Reinforce the
Competitiveness of the Shipping Companies in Korea**

Kim, Jong-Hyun

*Department of Port Logistics
The Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University*

Advised by Professor Shin, Yong-John

Korean domestic shipping companies are slowly recovering from the worst crisis in history. In addition to the adverse effects from the global financial crisis and sharp drop in cargo volume/freight level, shipping companies have struggled in 2009. But business is expected to turnaround this year. As the global economy gradually stabilized, it provides a window of opportunity which gives our companies the chance to regain global competitiveness. However, it is concerned that the domestic companies, unlike foreign companies, will miss out on a great opportunity. While foreign shipping companies have been actively expanding fleet with the help of government-backed rescue packages, domestic companies are lack of government support measures and are being held back by regulatory constraints such as 200% debt-ratio restriction, in particular.

Despite signs of recovery in the shipping industry, domestic shipping

companies are unable to take aggressive steps since governments put more weight on the restructuring and regulations. It is pointed out that the government supports as much as companies' own efforts are desperately needed in the industry. According to Lloyd's List, a leading daily newspaper for the maritime industry, foreign shipping companies that had been badly hurt by the recession last year, are preparing to embark on aggressive moves with the help of an emergency aid of the government/financial institutions.

The world's third biggest container shipper company, CMA-CGM, which was driven to the brink of bankruptcy last year, has recently taken delivery of several new buldings that could not be claimed from the shipyard previously. CMA CGM has received a lifeline worth \$500 million from its creditors and emergency financial bailout from the government and has been expanding operating fleet.

Germany's Hapag-Lloyds has joined the recovery as the government agreed on exceptional 2 billion loan guarantee. China's COSCO, with capacity of approximately 560,000teu in 2009, also plans to increase its fleet by 60% by 2013.

Some shipping companies have started ordering new buildings. Taiwan's Evergreen Line surprised everyone when it launched its mega plan to build 100 ships which include 32 vessels of 8,000 TEU capacity. Greek ship-owners, so called 'Greek Tycoon', have also been active and recently ordered more than 40 container ships.

In contrast, the domestic shipping industry is keeping low-profile because of ongoing restructuring program set by the government and other regulatory constraints such as 200% debt-ratio restriction.

Having signed a memorandum of understanding (MOU) with its creditors to improve its financial position in 2009, Hanjin Shipping is expected to record greatly improved 1st Quarter performance but the company has yet to make aggressive move. Despite of an operating profit of 11.6 billion won in the first quarter of the year, Hyundai Merchant Marine is being pressured to accept a debt restructuring program by its creditors because its debt-to-equity ratio went far beyond the cut off point of 200.

Should the government and financial institutions support shipping companies who had excessively expanded its fleet in the past market boom is an arguable issue. However, ahead of industry recovery, domestic shipping companies must avoid making some of the most terrible mistakes such as failing to seize a golden opportunity, or losing competitiveness. Domestic shipping companies cannot afford to lose its competitiveness under the restructuring trap.

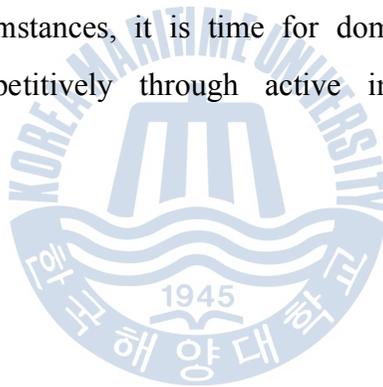
Blind support from the government is hardly expected, but minimum and timely support within the framework of law/regulations is required, and companies also need to put intensive rescue efforts.

An shipping analyst said shipping companies operate on a business model unique to any other business that is debt-financed so applying the typical below-200 percent debt to equity ratio is inappropriate. As an increase in

debt to equity ratio is unavoidable when securing vessels, and as such increase does not affect operations or cash flows, special consideration should be given to the industry, he said.

A senior official of the shipping industry said, “In order to ensure that Korea becomes one of the world’ top five marine powers, the government should provide environment to compete with foreign shipping companies, benefiting from the government support measures.” “In these circumstances, it seems that the global competitiveness of domestic shipping companies has no choice but to retreat”

Considering above circumstances, it is time for domestic shipping companies to secure vessels competitively through active international/domestic ship finance practices.



제1장 서론

제1절 연구의 배경과 연구목적

해운은 바다를 통로로 하는 선박에 의하여 인간 및 재화를 운송하는 산업이다. 바다는 세계경제의 마지막 개척영역으로서 무한한 개발 잠재력을 지니고 있다. 특히, 인적·물적 자원의 중요한 운송로로 세계 각국은 바다의 중요성을 인식하여 해양개발 및 해운전략을 적극 추진하고 있으며, 우리나라 역시 해양강국으로서 위치를 공고히 하기위해 해운기업의 경쟁력 강화를 꾀하고 있다. 우리나라는 현재 수출입화물의 99.7%를 해상운송에 의존하는 실정이며, 해운업의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않은 주제이다.

우리 나라 해운산업을 대표하는 외항 선사들의 주요 영업용 고정자산은 주로 선박이며, 외항 선사들은 선박을 보유하기 위해서는 막대한 자금이 투입되어야 한다. 해운업은 경기 변동에 매우 민감한 사업인데, 이러한 선박 도입자금은 주로 정부가 지원하는 계획조선자금이나 국적취득 조건부 나용선 자금(BBC자금)으로서 산업의 특성상 타산업에 비하여 부채 비율이 대단히 높은 편이며 따라서 정부의 각종 지원에 대해서 상당히 민감한 편이다. 또한 선박의 취득 원가가 워낙 크기 때문에 자본집약적 산업이면서 모든 외항 선사들이 외감법인인 것처럼 기업 규모가 비교적 대규모인 경우가 대부분이다.

다시 말해서 우리 나라 해운 산업은 주요 영업용 고정 자산인 선박 보유를 위해 막대한 선박 취득 자금을 거의 정부의 육성 정책과 연관되면서 금융기관에서 차입하기 때문에 산업의 속성상 정부에 상당히 의존적일 수 밖에 없으며 또한 금융기관과도 밀접한 관련을 맺고 있다고 볼 수 있다. 과거 1997년 IMF 관리 체제를 겪으면서 정부에서는 구조 조정을 통한 기업의 재무 구조 개선을 위해 주요 대기업들에게 부채 비율을 200% 이하로 낮추기를 강제로 요청하였다. 이는 일반 제조 기업에게는 적용 가능한 수준일 수 있지만, 선박 구입에 막대한 자금이 필요한 해운산업에 적용하기에는 비현실적인 기준이었다. 그럼에도 불구하고 그 당시 대부분의 우리나라 외항 선사들은 정부가 요구하는 부채 비율 기준에 맞추기 위해 염가로 보유 선박들을 매각하였다. 이로 인하여 규모

축소에 따른 경쟁력 상실로 국제 해운 시장에서의 지위를 상실하게 되었을 뿐만 아니라, IMF 이후의 세계 경기 회복 시절에도 상기 부채 비율에 얽매어 선대 확충을 거의 하지 못했다.

최근 들어 해운업계의 특성을 감안하여 부채 비율 기준을 350%로 상향 조정하였으나, 이 역시 추가 선박 확보를 통한 국제 경쟁력 확보에는 한계가 있다고 볼 수 있다. 기업의 부채 비율을 관리하는 목적은 부도 위험을 예방하는 데 있다. 일반적으로 부채 비율이 일정 수준의 범위를 넘어서면 해당 기업이 부도에 처할 확률이 높아진다. 그러나 부채 비율 관리에서 중요한 것은 수치에 대한 집착이 아니라, 해당 기업과 산업의 특수성을 고려한 탄력있는 대응이어야 할 것이다. 안정적인 매출과 영업 이익이 유지되면서 주요 자산을 운영하는 유틸리티와 같은 장치 산업이나 선박의 가치가 확실한 해운업 등은 상대적으로 높은 부채 비율이 통용될 수 있다고 보는 것이 합리적이다.

현재 해운기업들은 부채 비율의 엄격한 적용으로 선박 도입에 어려움이 많은 바, 이는 궁극적으로 해운 경쟁력 약화, 장단기 수익성 하락, 해운 산업 침체 그리고 도산 가능성 증가 등 IMF 이후의 국내 해운 업체들이 겪었던 패턴을 되풀이 할 수 밖에 없다. 이를 미연에 방지하기 위하여서는 주어진 부채 비율을 지키면서도 국내 해운 업체들이 필요한 적정량 규모의 경쟁력 있는 선박을 확보하여야 하며, 이를 위해서는 선진화된 선박금융(ship financing)이 선행되어야 한다.

선박금융은 선박의 건조, 매매, 임대차 등 선박거래를 위해 금융기관이 조선소와 해운회사에 금융서비스를 제공하는 것이다. 즉 선박 담보부 대출을 의미하며 실질적으로 해운회사가 선박을 담보로 선박확보 자금을 마련하는 장기 융자를 말한다. 선박금융시장이 형성된 근거는 1960년 이후 세계 경제의 신장과 더불어 선박의 신규 수요가 급격하게 증가한 데 있다. 즉 해운선사들의 자본력만으로 대규모 자본이 소요되는 선박의 신규투자를 감당하기 어려웠고, 자본축적으로 신규투자처를 모색하던 금융투자기관(자본가)과의 이해관계가 맞아떨어졌기 때문이었다고 볼 수 있다.

하지만 취약한 국내 선박금융 현실에 직면해 있는 해운기업을 위해서는 경쟁력 있는 선박확보의 접근방법에 대한 연구가 시급하며, 따라서 국내·외에서의 선박도입 자본 유치를 위한 전반적인 선박금융의 현황 이해와 실태조사를 통한

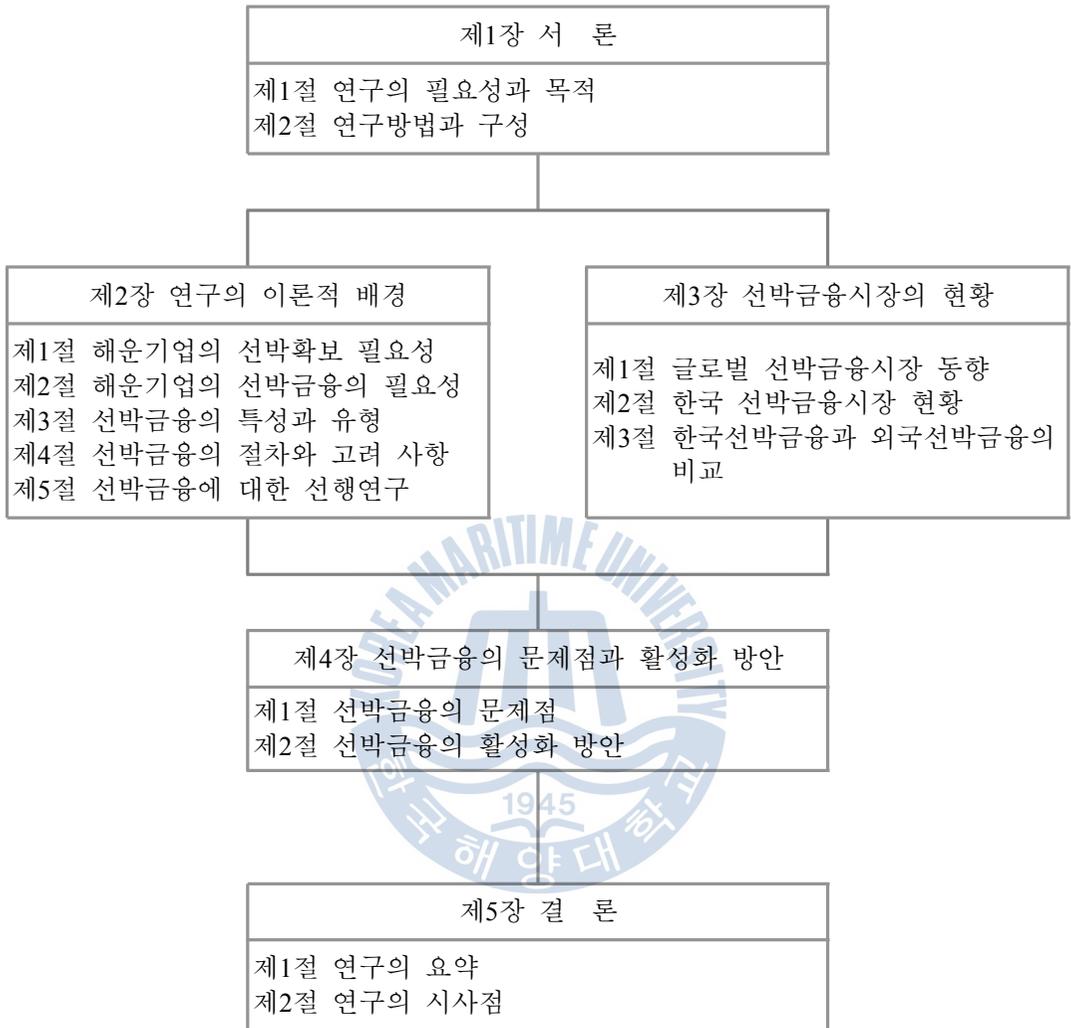
선박금융 연구가 필요할 것으로 사료된다.

본 연구의 목적은 해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화 방안을 모색하는 데 있다. 본 연구의 주제인 선박금융의 의의는 그것이 해운기업의 경쟁력의 원천이 되기 때문이다. 해운기업의 시장 경쟁력은 소요되는 자본 비용이 관건이다. 자본비용은 선박에 대한 감가상각비와 자본조달에 관련된 금리로 구성된다. 여기서 감가상각비는 선박취득가격(aquisition cost)에 따라 달라지며, 금리는 취득한 선박가격과 자기자본비율 및 시중금리 수준에 따라 결정된다. 그러므로 유리한 조건의 선박 자금조달 방법과 운용이 해운기업 경영에 있어서 매우 중요한 요소가 된다. 본 연구가 해운기업의 경쟁력 강화에 있어서 선박금융의 중요성을 인식하고 그에 대한 활성화 방안을 모색하는 것은 현재 매우 시의적절한 연구주제가 될 것이다.

제2절 연구방법과 구성

연구의 목적을 달성하기 위하여 본 연구는 주로 문헌조사와 실무 자료의 분석·검토를 통해 우리 나라 해운산업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융의 활성화 방안을 모색한다.

본 논문은 전체 5개의 장으로 구성되어 있는데, 제1장의 서론에 이어, 제2장에서는 연구의 이론적 배경으로서 해운기업에 있어서 선박확보의 필요성과 이에 따른 선박금융의 당위성을 고찰하고, 선박금융에 대한 이론적 배경을 확보하기 위해 선박금융의 특성과 유형, 절차와 고려 사항을 검토하며, 선박금융에 대한 여러 선행연구를 조사하였다. 그리고 제3장에서는 글로벌 선박금융시장의 동향과 우리 나라의 선박금융시장 현황을 확인하고, 한국 선박금융시장과 외국의 선박금융시장을 비교해봄으로써 선박금융에 있어서 문제점을 확인하기 위한 개념적 기초를 수립한다. 따라서 제4장에서는 선박금융의 이론에 기반을 두고 우리 나라의 선박금융의 구체적인 문제점을 적시하고 그 문제점의 해결을 위한 활성화 방안을 모색하였다. 끝으로 제5장은 본 연구의 결론부분으로서 연구를 요약하고 본 연구의 시사점을 밝히는 순서로 연구를 구성하였다. 연구의 구성 체계를 그림으로 나타내면 <그림 1-1>과 같다.



<그림 1-1> 연구의 구성체계

제2장 연구의 이론적 배경

제1절 해운기업의 선박 확보 필요성

1. 선박 도입의 중요성

해운시장은 선박의 매매와 그 이용에 관한 거래 따위가 이루어지는 시장을 일컫는 말이다. 즉, 해운시장은 수송을 위한 선박수요와 이에 대한 선박의 공급에 따라 성립된다. 그런데 해운시장에서의 운임이나 기타 거래조건은 선박에 대한 수요와 운송을 필요로 하는 화물의 양에 따라 결정된다. 해운시장은 원양시장, 근해시장, 내항시장 등으로 나누어지고 선종에 선박의 종류에 따라 탱커시장, 건화물시장 등으로 나누어진다. 거래형태에 따라서 장기시장, spot 시장 등으로 구분되며 배선지역에 따라서 걸프시장, 극동시장 등으로 불리어진다. 이러한 여러 가지 형태의 시장은 분리된 것이 아니라 상호간에 영향을 미치며 해운시장을 형성한다.

이러한 해운시장에서의 주체가 되는 해운산업 및 해운기업은 다른 산업 및 기업과는 다른 몇 가지 특성을 가지고 있다. 구체적으로 해운업의 특성은 다음과 같이 요약할 수 있다. 첫째, 해운업은 식량, 에너지, 원자재, 생필품 등을 수요와 공급의 원칙에 따라 원하는 시기에 필요한 장소로 수송하는 서비스 산업이다. 둘째, 생산의 모체인 선박을 확보하는데 대규모 자금이 투하되는 대표적인 자본집약적 산업이다. 셋째 국가 간의 장벽에 구애받지 않고 전세계를 상대로 산업 활동이 이루어지는 완전경쟁 산업이기도 하다. 넷째, 우리나라의 해운업은 국민경제의 성장에 필수적인 원자재 및 수출입상품의 90% 이상을 운송하는 관계로 국가의 주요산업으로 유사시 제4군의 역할을 하는 기간산업의 역할을 맡고 있다. 다섯째, 해운업은 세계물동량에 의해 기본적으로 수요규모가 결정되고 세계경기변동과 일정한 상관관계를 가진 경기변동형 산업이다.

이와 같은 특성을 가지는 해운산업 내 해운기업들은 현재 해운환경의 급격한 변화를 겪고 있다. 중국의 물동량이 폭발적으로 증가하면서 중국 해운시장이 급부상하고 있고, 선박 및 항만이 대형화되면서 대형 선사 및 항만 터미널운영

사의 시장지배력이 한층 강화되고 있다. 아울러, 단일선체 유조선의 퇴출이 가속화 되고 있고 각종 선박 관련 보안조치 또한 강화되고 있는 상황이다. 이러한 해운환경의 변화는 운임, 용선료, 선가 등 해운시장의 가격 관련 변수들을 움직여 해운시황에 큰 영향을 주고 있다. 해운시황을 결정짓는 가장 대표적인 요인으로는 수요측면의 ‘선복량’을 들 수 있다.

구체적으로 해운기업의 경우 수익성에 영향을 미치는 요소는 여러 가지가 있을 수 있는데, 일차적으로 선복물량과 선박원가가 중요한 요소인데, 조선사에서 수주하여 건조하는 선복물량의 정도에 따라서 선사의 지위가 좌우된다. 즉, 선복물량이 수요에 비해 많을수록 운임지수는 하락하는 관계를 가지기 때문이다. 그러므로 수익 측면에서 운임지수가 매우 중요한데, 컨테이너용선(HR) 지수나 벌크선의 건화물운임지수(BDI)와 같은 운임을 나타내는 지표는 수익성에 결정적 영향을 미친다. 그 다음 비용 측면에서 유가(선박연료: 벙커C유)가 중요한데, 해운기업에 있어 선박 연료비가 차지하는 비중이 높기 때문에 세계 유가변동에 따른 파급 효과는 매우 크다고 볼 수 있다. 그 외 세계 경기동향과 물동량, 환율 변동 그리고 2005년 도입된 톤세제¹⁾가 해운기업의 수익성에 영향을 미치는 기타 요소라고 할 수 있다.

무엇보다도 해운 선사의 영업 경쟁력 확보수단은 선박도입에 있으며, (1) 값싸고 품질 좋은 경쟁력 있는 선박을 적기에 확보하고, (2) 가치 있는 화물 확보 및 경쟁력 있는 용대선 계약의 체결하고, (3) 선박 도입 시 저리의 자금을 확보(경쟁력 있는 선박금융 계약을 체결)함으로써 경쟁력을 강화할 수 있다.

이와 같이 영업경쟁력을 높이기 위한 선박 도입 형태는 사선과 용선으로 구분해 볼수 있다. 첫째, 사선인데 이는 자체 보유선박으로서, 사선을 확보하는 방법에는 신조 발주 또는 중고선 도입이 있다. 그러나 일반적으로 천문학적인 선박 가격으로 인하여 회사 유보금만으로는 선박을 도입하기는 어렵다. 이러한 관점에서 볼 때, 선박 확보를 위한 선박 금융은 선사에 있어서 매우 필요한 제

1) 톤세제는 해운기업의 소득에 대해서 실제 영업상의 이익이 아니라 운항선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 개별선박 표준이익에 법인세율을 곱하여 법인세를 산출하는 제도이다. 해운기업에서는 납세액을 예측할 수 있어 안정된 경영을 할 수 있고, 환위험을 받을 우려가 적어 세금절감의 효과도 있다. 그러나 확정세이므로 세전이익의 경감을 위한 감가상각이나 손실이월, 투자금액공제, 특별이익유보, 그룹간 손실상계 등에 의한 세금절감은 없다.

도입에 틀림없다. 둘째, 용선으로서 이는 선박 투자에 대한 막대한 risk를 줄이면서 지배 선대의 탄력성을 제고할 수 있는 장점이 있다. 물론 사선과 용선 운용은 선사의 전략적 판단에 따른 것으로 상황에 따라 장단점이 있다. 그러나 용선이 많은 경우, 용선료 부담이 클 수 밖에 없어 불황기 때 상대적인 비용비중 확대로 이어져 경영악화의 원인이 되기도 한다. 이는 용선료 등 매출원가는 호황이든 불황이든 큰 변화를 보이지 않으나 수익은 호황과 불황의 편차가 극심하게 움직이기 때문이다. 따라서 불황을 대비하기 위해서는 용선 선대 비중을 줄이기 위한 사선 확충에 힘을 기울여야 한다.

2. 선박 도입(컨테이너선 공급) 전망(Global Container Capacity)

1) 주요 해운관련 업체 공급 전망

(1) 컨테이너 공급증감 사유별 (Drewry Container Forecaster 2Q10)

<표 2-1>에서 볼 수 있는 바와 같이, Drewry는 컨테이너 전망보고서에서 2010~12년까지 전체 인도 예정선박 대비 62.2~69.1% 수준까지 순차적 인도/인수 될 것으로 예측하고 있으며, 반면 2013년도는 93.1% 2014년 100% 수준으로 정상적으로 인도/인수될 것으로 예측하였다. 그리고 전체 선박공급은 발주지연/취소, 폐선(Scrapping) 등이 고려된 수치로, 2010년 7.9%, 2011년 7.1% 증가할 것으로 예측하였다.

<표 2-1> 컨테이너 공급증감 사유별

(Unit: 1000 TEU)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Scheduled deliver *	961	1,860	1,854	1,374	723	703	6,514
Less slippage to following years		600	550	350	50	0	1,550
less cancellations		100	150	75	0	0	325
Delivery total (end year)	961	1,160	1,154	949	673	703	4,639
Scrapping	351	157	182	135	123	86	683
Total global fleet (end year)	12,709	13,712	14,684	15,498	16,048	16,665	
% of orderbook delivered in year	100.0%	62.4%	62.2%	69.1%	93.1%	100.0%	71.2%
Fleet growth	5.0%	7.9%	7.1%	5.5%	3.5%	3.8%	

Note: 2009 is actual deliver; * includes slippage from previous year.

자료: Drewry Container Forecaster 2010 2Q

(2) 선형별 신조 증가 (ALPHALINER)

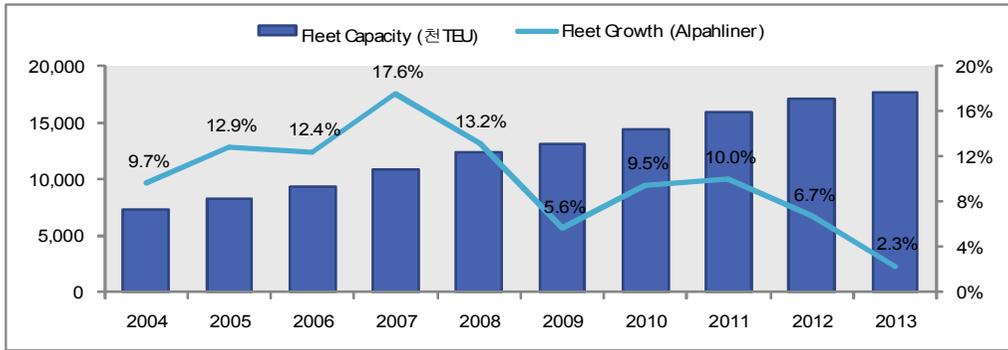
<표 2-2>의 Alphaliner의 보고에 따르면, 2009년 전체 컨테이너 공급량은 전년 대비 5.6% 증가하여 4721척, 13,060,177 TEU로 산출되며, 2010년 9.5%, 2011년 10.0%, 2012년 6.7% 증가할 것으로 예상되었다. 그리고 3년 평균 컨테이너 공급 증가는 8.7% 수준으로 예측되었으며, 폐선(Scrapping)은 2010년 180,000TEU 수준으로 예상되며, 2011~13년은 150,000 TEU 수준으로 예상되며 상기 증가분에 이미 포함되어 있다.

<표 2-2> 선형별 신조 증가 (ALPHALINER)

Size	2010 Deliveries		2011 Deliveries		2012 Deliveries		2013 Deliveries		2010-2013 Deliveries		현 선대 대비 비중
	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	
<500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
500-999	26	20,871	9	7,583	-	-	-	-	35	28,454	4.6%
1,000-1,499	29	33,379	24	27,572	11	11,348	-	-	64	72,299	8.7%
1,500-1,999	31	53,794	8	14,368	7	12,840	4	6,928	50	87,930	9.1%
2,000-2,999	22	56,716	12	31,475	13	34,407	7	18,986	54	141,584	7.8%
3,000-3,999	22	75,704	9	31,568	3	20,619	-	-	34	127,891	11.8%
4,000-5,099	75	337,879	35	157,954	37	164,460	17	73,250	164	733,543	26.6%
5,100-7,499	32	207,991	38	246,539	24	158,508	1	7,450	95	620,488	25.3%
7,500-9,999	33	283,923	32	279,243	17	145,960	16	137,000	98	846,126	42.6%
10,000+	29	379,528	61	765,674	52	662,520	23	294,846	165	2,102,568	439.4%
Slippage	-14	30,000	11	20,000	3	10,000					
Total after Slipp.	285	1,419,785	239	1,581,976	167	1,220,662	68	538,460	759	4,760,883	36.5%
Rise 12 Months	9.50%		10.00%		6.70%		2.30%				

자료 : Alphaliner Cellular Fleet Forecast, Aug 2010

특히, 아시아-유럽(북유럽, 지중해)항로 중심으로 운영되고 있는 10,000 TEU 급 이상 선박이 2010~2013년에 165척 2,102,568 TEU가 인수/인도될 전망이며, 이는 현 선대보다 439.4% 증가하는 수치로 향후 아시아-유럽항로와, 동 항로에서 Cascading되는 태평양 항로의 공급증가가 우려되는 상황이다.

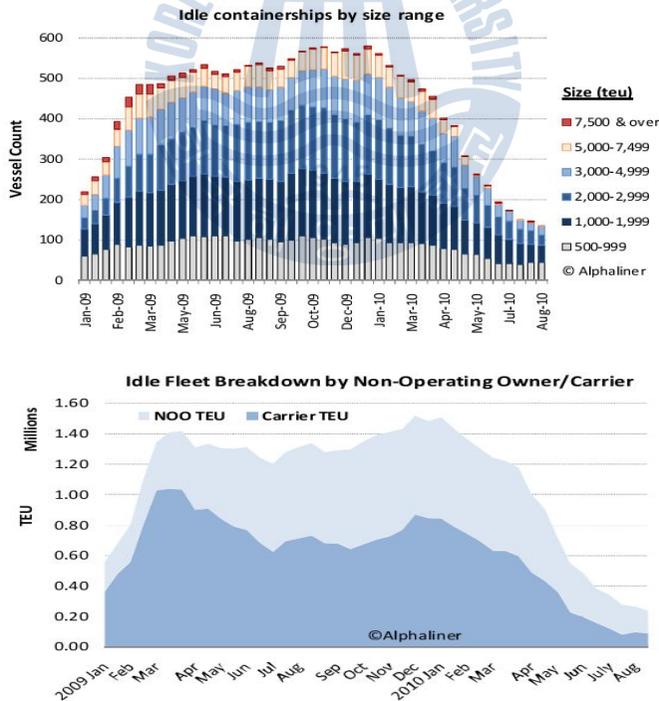


<그림 2-1> Fleet Capacity and Fleet Growth

자료: Alphaliner Cellular Fleet Forecast, Aug 2010

(3) 계선

Alphaliner에 따르면, 최근 계선선복은 236,000 TEU로 현 선복기준 1.7% 수준으로 이는 2009년 12월 이후 128만 TEU의 선복이 각 항로에 배치되었다.



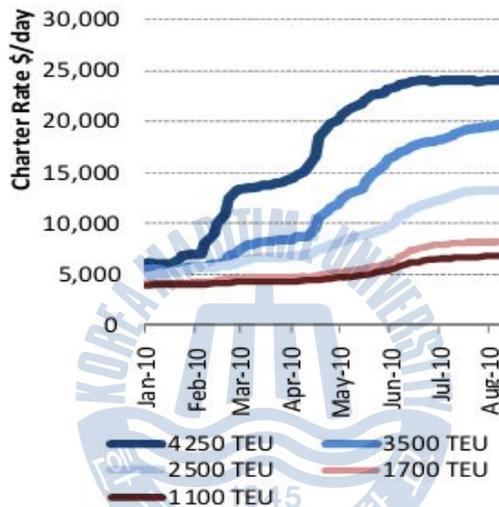
<그림 2-2> 계선 현황

자료: Alphaliner Weekly Newsletter 2010 Issue 33

주로 2000 TEU 급 이하의 선박이 계선되고 있으며, 2000 TEU 급 이상 선박은 동서항로가 Peak Season을 맞이하여 Extra 선박으로 이용되고 있다. 그리고 상기 선박들 외에 금융, 투입일정에 따른 연기로 총 20척, 약 210,000 TEU가 조선소에서 계선 중이다.

(4) 용선료

2010년 1월부터 용선료가 반등하여, 선형별로 상이하나 6월까지 지속적으로 상승 추이를 보였다.



<그림 2-3> 용선료 현황

자료: Alphaliner Weekly Newsletter 2010 Issue 33

최근 용선료는 보합세를 유지하고 있으며, 현 Peak Season이 지속되는 9월~10월까지는 현 용선료 수준이 유지될 전망이다.

2. 항로별 공급 현황

(1) 주요 동서항로 노선 및 평균 선형

주요 동서항로의 평균 운영 선박 Size의 증가분이 2010년 2Q기준 전년대비 아시아-유럽항로 7.1%, 태평양항로 7.2%, 대서양 항로 8.5%로 증가하였으나, 전

체 운영노선 수는 감소한 것으로 파악되었다.

<표 2-3> 주요 동서항로 노선 및 평균 선형

Trade	No. of Service (Apr 1)		Average Vessel Size per Weekly String (TEU)		No. of Vessels 8,000+ TEU		% Change in Ave.Size Vessel
	2Q09	2Q10	2Q09	2Q10	2Q09	2Q10	2Q09/2Q10
Far East/Europe Trade							
Far East/N Europe Trade	27	25	8,132	8,691	139	176	6.9%
Far East/Mediterranean(direct)	21	17	6,058	6,449	42	41	6.5%
Far East/Mediterranean(wayport)	9(1)	7(1)	5,631	6,192	-	-	10.0%
Total	49	43	7,231	7,745	181	217	7.1%
Transpacific Trade							
Far East/USWC	47	36	5186	6196	35	48	19.5%
Far East/USEC-Panama	13	11	4577	4217	-	-	-7.9%
Far East/USEC-Suez	2	3	5368	6137	-	-	14.3%
Far East/USEC via Suez & Panama	0	1	0	4650	0	0	
Far East/USWC and USEC	4	5	4424	4801	-	-	8.5%
Total	66	56	4997	5451	35	48	7.2%
Transatlantic Trade							
Eur/N Atlantic	12	8	3769	3945	-	-	4.7%
Eur/S Atl, US Gulf, Mex	4	3	3557	4407	-	-	23.9%
Eur/Montreal (Canada)	4	3	2816	3117	-	-	10.7%
Total	20	14	3627	3935	-	-	8.5%
Grand Total	135	113	5714	6336	216	265	10.9%

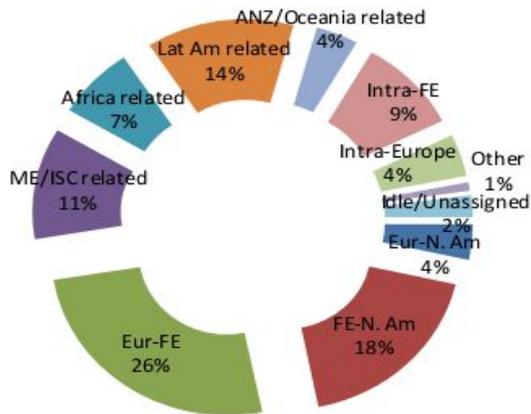
자료: Drewry Container Forecaster 2010 2Q

8000 TEU 이상 급 대형선대는 주로 아시아-북유럽, 아시아-지중해, 아시아-미서안 노선 중심으로 투입되었고, 항만사정을 고려 시 향후 10000 TEU 이상의 초대형 선박은 주로 아시아-유럽(북유럽/지중해)항로에 투입되고, 유럽에서 Cascading되는 선박은 태평양 서안 중심으로 투입될 것으로 예측되었다.

(2) 항로별 선박 투입 비중

전세계 선박 중 Capacity(선박량) 기준으로 약 44%가 태평양 항로, 아시아-유럽항로에 투입되어 있다.

Global breakdown of cellular capacity deployment as at 1 Aug 2010



<그림 2-4> 항로별 선복 투입 비중

자료 : Alphaliner Weekly Newsletter 2010 Issue 32

3) 주요 해운관련 업체 수요전망

(1) Drewry/Clarkson 컨테이너 물동량 예측

전세계 컨테이너 수요량도 공급량과 함께, 분석기관 마다 조금씩 다른 수치를 보이고 있으며, 전년 대비 증가율도 약간의 차이 발생하고 있다.

<표 2-4> Drewry/Clarkson 컨테이너 물동량 예측

Year		2008	2009	2010	2011
Drewry	Container Volumes (million TEU)	148.6	133.9	145.4	156.2
	Growth Rate	4.6%	-9.8%	8.5%	7.4%
Clarkson	Container Volumes (million TEU)	137.0	124.0	138.0	152.0
	Growth Rate	4.3%	-9.1%	10.9%	10.7%

자료: Drewry Container Forecaster 2010 2Q, Clarkson Container Intelligence Monthly July 2010

2004~2008년까지 5년간 동 업체의 성장률 평균은 Drewry가 10.2%, Clarkson이 10%를 보이고 있으며, 이는 선진경제의 지속적인 성장의 시기로 중국의 생산기 지화가 이끌어낸 물동량 상승, 즉 동서향로 중심의 성장으로 평가되고 있다.

2009년 세계 경제의 침체시기 이후에는 기존의 선진국 중심의 물동량 흐름에서 벗어나, 아시아(중국, 인도, 동북아시아, 동남아시아)의 물동량 증가, 중동, 남미, 아프리카 등 신흥 개발국으로 물동량 증가의 흐름이 이전되고 있어, 2010/2011년 물동량의 증가는 상당부분 동서향로에서 남북향로, 역내향로의 물동량 증가의 영향으로 파악된다.

(2) 한진 물류연구원 수요예측 모델을 통한 예측

한진 물류연구원의 1차 수요예측모델에 따른 2011년 물동량은 8.5%(비관적 전망)~11.6%(낙관적 전망) 2010년 대비 증가할 것으로 예측되었다.

<표 2-5> 한진 물류연구원 수요예측 모델을 통한 예측

연도/전망기관		2009년 Drewry	2010년E Drewry	2010년E HLI 낙관	2010년E HLI 비관	2011년E HLI 낙관	2011년E HLI 비관	
노선별 컨테이너 물동량	TPS	E/B	11,535	12,512	15,086	14,634	16,837	15,879
		W/B	6,526	7,179	6,605	6,407	7,371	6,952
		Total	18,061	19,691	21,691	21,042	24,208	22,832
	AES	E/B	5,476	6,013	5,503	5,338	6,141	5,792
		W/B	11,547	12,167	13,642	13,234	15,224	14,359
		Total	17,023	18,180	19,145	18,570	21,365	20,151
	TAS	E/B	2,436	2,523	3,067	2,975	3,423	3,228
		W/B	2,735	2,828	3,791	3,677	4,231	3,991
		Total	5,171	5,351	6,859	6,653	7,654	7,219

자료: 한진 물류연구원, CDA-MR 1차 수요예측 모델

2010년 항만 총 물동량 산정에 있어서, 낙관적인 예측으로 전세계 경제성장을 4.6%를 반영하였고(IMF, 2010. 07), 비관적인 예측으로 3.3%를 반영하였다(World Bank, 2010. 06). 마찬가지로 2011년 항만 총 물동량 산정에 있어서 낙관적인 예측으로 전세계 경제성장을 4.5%를 반영하였고(OECD, 2010. 05), 비관적인 예측으로 3.3%를 반영하였다(World Bank, 2010. 06).

그리고 노선별 항만 총 물동량 대비 비중은 3개년(2006~2008) 평균값을 반영하였고, 노선별 E/B, W/B 비중도 3개년(2006~2008) 평균값을 반영하였다.

3) Global Insight 예측

세계 컨테이너 성장률을 2009년 -7.2%, 2010년 8.1%, 2011년 6.8%로 타 기관 대비 보수적으로 전망하였다.

제2절 해운기업의 선박금융의 필요성

해운기업(차주)이 선박을 담보로 하여 선박확보²⁾에 필요한 자금을 대주에게서 장기 융자받는 것을 선박금융이라 한다. 따라서 선박금융은 대주가 차주의 일반자산에서 채권회수를 도모하지 않고, 차입한 자금으로 획득한 선박의 교환 가치를 담보로 하는 자산 담보부 대출(asset based financing)이면서, 선박의 운용에서 발생하는 수익으로 대출 원리금을 상환하는 것을 전제로 하는 프로젝트 파이낸싱(project financing)³⁾의 일종이다.

자본 집약적인 해운산업의 특성상 개별 해운선사는 자기 자금만으로는 선박 도입이 거의 불가능한 편이다. 선박도입에는 전문학적인 자금이 요구되며, 이것이 해운기업에 있어서 선박금융이 필요한 원천적 이유이다. 막대한 사선 확충 자금은 선박금융의 당위성을 설명해준다고 할 수 있다.

-
- 2) 선박을 확보하는 방법에는 신조발주, 중고 구매, 소유권 이전 조건부 나용선, 단순 나용선, 정기용선 등이 있다. 선박 확보에는 거액 자금이 소요되기 때문에 신조발주를 하는 경우에도 선박금융의 형식을 빌려 나용선 형태로 도입한다. 나용선(Bare boat charter)은 용선료의 대가로 용선주가 선박의 점유 및 지배를 일정기간 양수받는 계약이다. 소유권 이전 조건부 나용선과 단순 나용선이 있는데 전자는 나용선 기간이 종료될 때 미상환 원금에 해당하는 부분을 SPC에 지급하고 선박을 취득해야 하는 반면, 후자는 선박을 반환하고 미지급 용선료만 지급하면 된다.
 - 3) 프로젝트 파이낸싱은 대규모 위험사업에 대한 자금조달수법으로서, 자금조달의 기초가 프로젝트를 추진하려는 사업주의 신용이나 물적 담보에 있지 않고 프로젝트 자체의 경제성에 두는 금융수법을 말한다. 은행 등 금융기관들이 특정사업을 담보로 대출해 주고 사업이 진행되면서 얻어지는 수익금으로 자금을 되돌려 받는 선진 금융기법이다.

이와 더불어 자본 축적에 따라 새로운 투자처를 모색하는 금융기관의 이해가 일치하여 1960년대 초부터 본격적인 선박금융이 등장하게 되었다. 따라서 해운 선사는 장기 화물 운송권(COA)으로 수익력을 입증하고 취득 선박을 담보로 자금을 조달하여 선박을 확보하고자 한다. 선박금융은 1960년대 이후 주택금융, 설비금융 등과 같은 하나의 독립된 분야로 발전하였으며, 해운이 발달한 유럽 및 일본은 선박 금융이 일찍부터 발달한 반면, 국내는 1990년대 초반부터 활성화되었다고 볼 수 있다.

제3절 선박금융의 특성과 유형

1. 선박금융의 특성

선박금융은 다른 금융에 비해 다른 뚜렷한 몇 가지 특징을 갖고 있다. 첫째, 용자규모가 크다. 국제운송에 사용되는 선박의 척당 건조가격은 수천만 불에서 수억 불에 달한다. 이런 거액을 장기융자하려면 국제상업금융기관의 신디케이션이 필요하다. 둘째, 상환기간이 길다. 선박은 용선료 수입을 상환재원으로 하기 때문에, 원리금 상환기간이 통상 10년 내외의 장기기간이다. 셋째, 선박별로 독립된 소유구조를 취한다. 선박별 수익구조를 담보로 하고, 이행 지체 시에 선박 매각을 용이하게 하기 위해 SPC(특수목적회사)를 설립한다. 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) 대출금 규모의 거대화

국제 운송에 사용되는 대부분 선박이 수천만 달러 이상이며, LNG 수송선의 경우 척당 2억 달러 이상, 초대형 유조선(VLCC)의 경우 척당 1억 달러 이상의 금융이 필요하다. 이와 더불어, 수척이 동시에 발주되어 금융이 주선되는 경우가 많으므로, 이에 따라 총 금융액이 증가하게 된다.

2) 금융 기간의 장기화와 분할 원금 상환 구조

선박금융은 금융 기간이 선박 건조 기간을 포함하는 경우가 대부분이며 통상 7년에서 최장 14년 이상의 금융이 가능하지만 최근에는 7년 이하(선박 건조 기간 포함)의 단기 금융을 선호하는 추세이다.

그리고 선박의 운항 수익을 재원으로 원리금이 상환되므로 통상 장기 원리금 균등 분할 방식의 원리금 상환이 이루어진다.

3) 선박별 독립된 소유 구조를 통한 금융

통상 조세 피난처에 설립되는 Paper Company(차주)를 통해 금융이 이루어지며, 담보 선박 매각의 용이성 등의 이유로 1사 1척 원칙으로 한다. 그리고 Paper Company와 은행 간 체결되는 금융 계약을 통해, 대출 은행에서 실제로 Paper Company를 지배한다.

4) 용선 계약의 종류에 따른 금융 조건의 다양화

선박금융은 소유권 취득부 나용선(BBCHP), 단순 나용선 계약(BBC), 정기용선(TC) 등의 선박 용선 구조에 따라 금융 비율, 상환 조건, 이자율 등 금융 조건이 변동된다. 예를 들면, 선박이 우량 화주와의 화물 운송 계약(COA: Contract of Affreightment; CVC: Consecutive Voyage Contract) 등에 따라 안정된 운항 수입이 예상될 경우 보다 완화된 조건의 금융이 가능하다.

5) 선수금 환급 보증서(Refund Guarantee)를 통한 선박 건조 위험 방지

선박금융은 선박 건조사의 건조 능력이 상실되거나 선박 인도가 특정 기일

이상 지연되는 경우, 채권단은 선수금 환불 보증서 발급 은행으로부터 기인출원금 및 기간 이자를 환급받을 수 있다. 그러나 지방 중소 은행 및 보험사 등의 금융 기관도 선수금 환급 보증서를 발행하지만 2008년 금융 위기 이후 줄어들고 있는 추세이다.

6) 계약의 복잡성

선박금융은 명목상 선주, 용선사, 대출권자, 담보권자 등 다수의 이해 당사자와 거래의 복잡성 때문에 상대적으로 계약 구조가 복잡하다. 그러므로 선박 담보 및 해상 보험 등 명목상 선주의 권리에 대한 대출권자 앞 양도 계약 등 다수의 부속 계약에 대한 이해 및 관리가 필요하다.

요약하면, 선박금융은 구체적으로 다른 금융에 비하여 몇 가지 특징을 가지고 있다. 첫째, 국제적이며, 그 준거법은 대부분 영국 법을 따른다. 둘째, 종합금융의 성격을 가진다. 즉, 해당 선박을 담보로 자금 차입하여 선박이 창출하는 수익으로 원리금을 상환하는 **project financing**이다. 그리고 본선 담보가 제공된다는 점에서 자산 담보부 대출(**asset based financing**)이며, 또한 실선주 등의 지급 보증이 제공되는 기업 금융이다. 셋째, 장기 금융이다. 선박의 사용 연수(수익창출기간) 및 수익력 등을 고려, 통상 10-15년, 최장 20년에 걸쳐 이루어진다. 넷째, 통상 미 달러화가 결제 통화로 이용된다. 선박의 운항 수입이 대부분 미 달러화로, 자금조달에 수반되는 환위험을 회피하고자, 선주나 금융기관 모두 미 달러화를 선호한다.

2. 선박금융(선박자금조달) 유형

1) 자기 자금

이미 지적인 바와 같이 개별 해운기업은 고액의 선가로 인하여 자기 자본만으로 선박을 도입하는 것이 현실적으로 쉽지 않다.

2) 계획 조선 자금

계획 조선 자금은 1976년부터 국내 건조를 조건으로 선가의 80%까지 차입이 가능한 국내 최초의 정책 자금이다. 이는 BBCHP 금융이 시작되기 전까지 시중 해운선사의 자금 조달원으로 각광받았다.

3) 국적취득 조건부 나용선(BBCHP) 자금

1989년부터 국내 건조 조건부로 일정 한도 내에서 국내외 금융단으로부터 차입 가능하게 된 것이 국적취득 조건부 나용선(BBCHP) 자금이다. 이는 조달 cost가 LOBOR + Spread로 계획 조선보다 저렴하여 외항선사의 주 자금원으로 활용되고 있다. IMF 이전에는 외환 수급 관리 차원으로 정부에서 매년 한도를 설정하여 규모를 한정하였으나, IMF 이후에는 상기 한도가 완전히 폐기되어 선사가 자율적으로 금융단과 협의하여 조달하고 있다. 대부분 선사는 금융단과 협의하여 파나마, 마셜 아일랜드, 라이베리아 등지에 선박을 편익치적하고 있다. 이 자금은 선가 및 경과 이자를 일정 기간 연불 지급하는 조건이며, 상환 완료시 선박을 소유하게 되고, 한국 국적을 취득한다. (안계혁, 2009)

4) 리스(Lease) 자금

리스 자금은 리스업법에 의거 리스업자가 선박을 도입하여 해운업자에 시설 대여하는 것이다. 리스 이용자는 리스로 완납 후 선박을 취득하는 조건이며, 리스업자는 금융권으로부터 자금을 조달하여 자산을 취득하므로 BBCHP 금융보다 금리가 다소 높아지게 된다.

5) 정부 특별 자금

정부에서 외환 수급 현황 및 해운업체의 선박 도입 현황 등을 고려하여 한시적으로 일정 금액 한도 내에서 국내 금융단을 통하여 지원하는 자금으로, 한국은행 특별외화 자금(KFX)이 있다.

그리고 선박 기금으로서, IMF 이후 신규 자금 차입이 어려워지자 선사의 요청에 의해 정부주도로 선박 기금을 유치하려고 추진하고 있다.

6) 외국의 사례

외국의 경우, 자국 산업을 지원하기 위해 Cash Flow가 좋은 투자자에게 절세할 수 있는 기회를 제공함으로써 투자를 유인하고 선사는 자금을 활용하고 있다. 예를 들면, U.S. Tax Lease / Japan Tax Lease / UK Tax Lease / German K. G. Fund 등이 있다.

제4절 선박금융의 절차와 고려 사항

1. 선박금융의 절차

선박 금융은 선박 자체의 자산 가치 및 선박으로부터의 미래 수익을 담보로 이루어지는 대표적인 자산 담보부 형태의 금융이다. 따라서 선박 금융은 채무자의 신용 및 일반 자산을 기반으로 채권 회수를 도모하는 기업 금융과는 달리 특정 선박을 운용하여 발생하는 수익(용선료)을 재원으로 대출 원리금을 회수하는 금융 구조이다. 통상 선박 금융은 세제 혜택 및 담보 선박 처분의 용이함 등의 목적으로 조세 피난처에 설립되는 Paper Company를 통해 이루어지고, 이해관계자로서 선박 용선사, 명목상 차주(Paper Company), 은행, 조선소 등의 참여사로 구성된다.

해외 선주가 우리 나라 조선소에 선박을 주문하는 예를 들어 선박금융의 기본구조를 살펴보면, 선주는 선박대금의 일부를 출자하여 파나마 같은 편의치적국에 특수목적회사(SPC)를 설립하고, 대주(은행)로부터 선박대금을 대출받는다. 대주는 대출계약을 체결하면서 선주로부터 본선 담보⁴⁾, 선박보험⁵⁾ 양도, escrow account 양도 등 여러 가지 담보를 제공받는다. 한편 선주는 대주로부터 조달한 자금으로 SPC를 통해 조선소와 선박건조 계약을 체결하고, 대출 원리금 상환을 위해서 용선주(선박회사)와 용선계약을 체결한다. 용선주는 선박을 사용하는 대가로 용선료를 지불하는데 일반적으로 escrow account를 통해 대주에게 직접 지급한다. 대주는 대출계약의 채무불이행 위험을 담보하기 위해 중장기수출보험(구매자 신용)을 이용할 수도 있으며, 중장기수출보험은 선박건조 계약대금의 80%까지 지원하며, 선박인도 후 최장 보험 기간은 12년이다. 수출보험을 이용하는 경우 해외선주는 저렴한 금리로 자금을 조달할 수 있으며, 대주는 거액의 금융을 장기로 제공하는데 따르는 리스크를 줄일 수 있다.

이와 같은 선박 금융의 절차를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) Ship Financing 업무 Flow (Open Bidding 기준)

- (1) REP (Request For Proposal) 송부 및 금융 Term Sheet 접수/검토
- (2) Mandated Bank 지정
- (3) 금융단 Credit 심사 및 Documentation
- (4) Signing
- (5) 선행서류(CP) 취합 및 Closing

2) Ship Financing Loan 구성

- (1) Senior Loan : 선박 (시장가액 기준)의 60~80%의 금액 대출

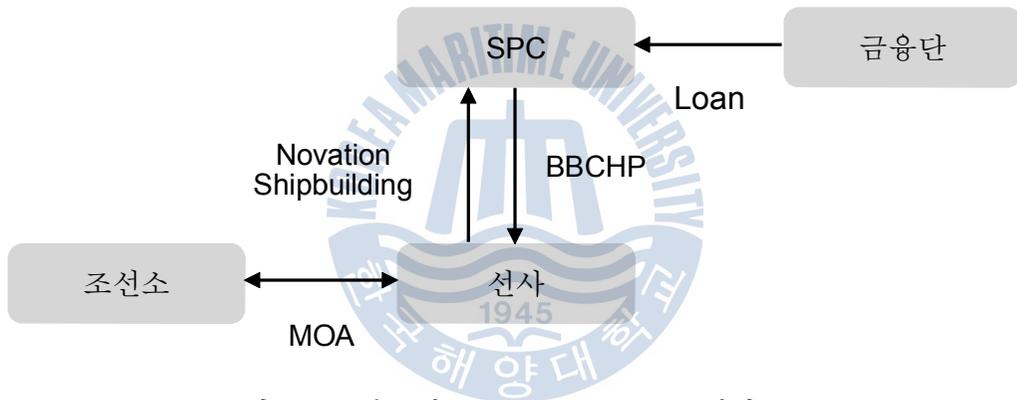
-
- 4) 선박금융에서 가장 중요한 담보는 선박 자체이다. 이를 위해 선박 인도 전에는 선박 건조 계약 및 선급금 환급보증(R/G)을 담보로 확보하고 선박 인도 후에는 선박에 대한 1순위 저당권을 확보해야 한다.
 - 5) 선박과 같은 자산담보부금융의 경우에는 대상 자산의 담보가치가 매우 중요하다. 그러나 선박은 일반 부동산과 달라서 저당권을 설정하더라도 난파, 침몰, 폭발 등으로 인하여 그 교환가치가 소멸한 경우 또는 기타 사유로 그 가치가 감소할 수 있다. 이러한 이유로 선박의 경우에는 보험이 금융을 위한 절대적 필요 요소로 요구된다.

(2) Junior Loan : Senior Loan 미차입 금액에 대한 대출(선가의 20~40%+금융 비용)이며, Senior Loan보다 이자율이 높으며, 후순위 담보권 행사

3) Ship Financing 관련 금융 비용 (이자 비용 제외)

- (1) Upfront Fee (선취수수료)
- (2) Commitment Fee (약정수수료)
- (3) Agent Fee (대리 수수료)

4) 신조선 Financing BBCHP 계약 구조



<그림 2-5> 신조선 Financing BBCHP 계약 구조

(1) 주요 계약서

- ① Loan Agreement (금융단-SPC) : 차입기간, 이자율, 제공 담보 및 SPC(선사 포함)의 의무사항 등 명기
- ② BBCHP Agreement (SPC-선사) : BBCHP기간, Hire (Fixed Hire + Variable Hire) 및 본선의 운항/유지/관리 등 명기
- ③ Novation Agreement (SPC-선사-조선소) : 기체결된 Shipbuilding 계약(조선소-선사)을 SPC 계약 승계 등 명기

- ④ Basic Agreement (SPC-선사-조선소 간)를 체결할 경우, Loan Agreement (금융단-SPC 간), BBCHP Agreement (SPC-선사 간), Shipbuilding Contract (SPC-선사 간), Supervision Agreement (SPC-선사-조선소 간) : 선사가 SPC를 대신하여 선박 건조 감리 책임을 규정

(2) 인도전 담보 계약서 (Securities During Pre-Delivery)

- ① Shipbuilding Contract 양도 (Assignment of Shipbuilding Contract)
- ② Refund Guarantee 양도 (Assignment of Refund Guarantee)
- ③ BBCHP 양도 (Assignment of BBCHP)
- ④ SPC 주식 양도 (Shares Pledge)
- ⑤ SPC 계좌 질권 설정 (Account Charge)
- ⑥ 화주(또는 용선주)로부터 LOU가 제공될 경우, LOU양도 (Assignment of LOU)를 추가적으로 제공

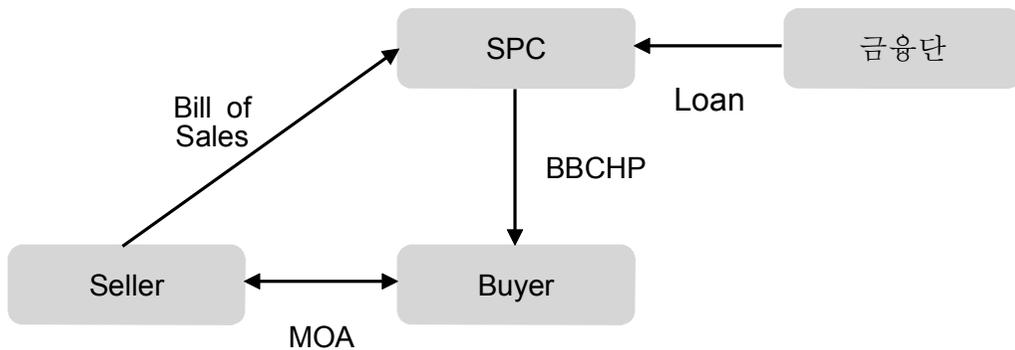
(3) 인도후 담보 계약서 (Securities During Post-Delivery)

- ① 1순위 선박 담보 (1stShipMortgage)
- ② 보험 양도 (Assignment of Insurance)
- ③ LOU에 의거하여, COA/TC가 체결될 경우, COA/TC계약 양도 (Assignment of COA/TC) 및 COA 계좌 질권 설정 (Pledge of COA/TC Account)을 추가적으로 제공

(4) 기타 계약 서류

- ① Fee Letter : Upfront Fee 및 Agent Fee 관련 사항임
- ② Agreed Form Certificate : 인도시 체결될 각종 Securities 계약서 관련 사항

5) 중고선 Financing BBCHP 계약 구조



<그림 2-6> 중고선 Financing BBCHP 계약 구조

(1) 주요 계약서

- ① Loan Agreement (금융단-SPC 간) : 차입기간, 이자율, 제공 담보 및 SPC (선사 포함)의 의무사항 등 명기
- ② BBCHP Agreement (SPC-선사 간) : BBCHP기간, Hire (Fixed Hire + Variable Hire) 및 본선의 운항/유지/관리 등 명기

(2) 담보 계약서 (Securities)

- ① 1순위 선박 담보 (1st Ship Mortgage)
- ② 보험 양도 (Assignment of Insurance)
- ③ BBCHP 양도 (Assignment of BBCHP)
- ④ SPC 주식 양도 (Shares Pledge)
- ⑤ SPC 계좌 질권 설정 (Account Charge)
- ⑥ COA/TC가 기체결 및 담보로 제공될 경우, COA/TC 계약 양도 (Assignment of COA/TC) COA 계좌 질권 설정(Pledge of COA/TC Account)을 추가적으로 제공

2. 선박 금융시 고려 사항

선박금융의 리스크 평가에 있어 주로 고려해야 할 평가요소는 수입자 신용

도, 선박의 교환가치, 선박의 수익구조이다. 이 밖에도 수입국의 신용도가 낮은 경우에는 거래상대국의 대외채권 회수가능성에 대한 평가가 필요하다. 이들 평가요소의 중요도는 선박금융의 대상이 되는 거래의 구조와 특성에 따라 상대적으로 달라진다. 이하 선박 금융 시 고려 사항을 구체적으로 살펴본다.

1) 용선 구조

(1) 소유권 취득 조건부 나용선(BBCHP)

소유권 취득 조건부 나용선은 용선사가 선박건조 및 운항 등 선박 관련 모든 책임을 지며, 만기 시 선박을 약정된 가격에 구입해야 하는 의무가 있다. 따라서 용선사의 신용도가 금융 가능성 평가의 근간이 된다. 그러므로 용선사의 신용도에 따라 운항 중 또는 만기 시 선가 리스크가 존재해도 금융이 가능하다.

(2) 단순 나용선 (BBC)

단순나용선은 BBCHP 구조와 마찬가지로 용선사가 선박 관련 모든 책임을 지지만 만기 시 선박 매입에 대한 의무는 없다. 따라서 향후 시황을 감안한 선박 잔가 리스크에 대한 신중한 검토가 필요하다. 물론 BBCHP에 비해 상대적으로 낮은 금융 비율과 높은 금리의 조건이 일반적이다.

(3) 정기 용선 (TC)

정기용선은 나용선 구조와 달리 선박 건조 및 운항에 대한 모든 책임이 선주에게 있다. 따라서 해운 시황에 따른 선박의 수익력 및 선가 경쟁력에 대한 면밀한 검토가 필요하다. 이 경우, 나용선 구조 대비 상당히 낮은 수준의 금융 비율로 자금이 제공되며 금리도 상당히 높은 편이다. 일반적으로 선박 관리 회사에 대한 신용도도 금융 주선 시 주요 검토 사안이 된다. (신주선, 2009)

2) 해운 시황 분석

(1) 용선료의 적정성 분석

해운 시황에 따라 수익력이 변동되므로 이에 대한 분석을 통해 금융 비용 대비 용선료의 적정성을 검토한다.

(2) 선가의 적정성 분석

운항 중 또는 만기 시 예상 중고 선가와 대출 원금 잔액의 비교를 통해 선박 잔가 리스크를 검토한다.

3) 선종에 따른 추가 고려 사항

(1) 컨테이너선

컨테이너선은 미리 전해진 항로를 운항하며 화물의 과다와 관계없이 지속적인 운항이 필요하며, 신속한 화물 선적을 위해서 전용 터미널을 갖추어야 하는 경우도 있다. 따라서 컨테이너 영업을 위해서는 어느 정도 규모가 있는 선사가 유리하며, 대형 선사 간 alliance를 통해 화물 운송의 효율성을 극대화하고 있는 추세이다. 따라서 선박 금융을 위해 선사의 규모 및 alliance 현황 등에 대한 검토가 필수적이다.

(2) 벌크선

벌크선은 석탄, 광석, 곡물 등 건화물을 운반하며 계절에 따라 수요 변동이 크다. 또한 전용선 계약이 아닌 경우에 항로 변경이 잦으며 항로에 따라 선박의 수익력 변동이 심한 편이다. 따라서 세계 경제 동향과 교역 현황에 대한 면밀한 검토와 이에 따른 해운 시황 분석, 전용선 계약 현황 등이 금융을 위한 필수 조건이 된다.

(3) 유조선

유조선은 원유, 중유, 가솔린 등의 액체 화물을 운반하는 선박으로 사고 시 해양 오염의 위험이 크다. 그러므로 이중 선체 구조(Double Hull)의 의무화, 해상 오염 방지법(Oil Pollution Act)의 엄격한 준수 등 해양 오염 방지를 위한 의무 규정이 늘어나는 추세이다. 따라서 유조선에 대한 금융 시 선박이 국제 규격에 적합한지, 환경 협약에 의거하여 운항이 되는지, 해상 오염 관련 보험이 적절하게 되어 있는지 등에 대한 추가적인 검토가 필요하다.

4) 선수금 환급보증(Refund Guarantee)

선박 건조 기간 중 조선소의 파산, 선박 인도 지연 등의 선박 건조 리스크를 완화하기 위해 금융 기관의 선수금 환급 보증서가 필수적이다. 선수금환급보증서는 주로 우량 은행이 발급하나, 보험사 등도 보증서를 발급하고 있다. 다만 최근 금융 위기 이후 감소 추세에 있다.

5) 금융 제공 기관 간 권리 관계

선박 금융에 있어서, 선 순위 은행 금융, 후 순위 금융, Equity 금융 등이 혼합된 경우 금융 제공자 간 권리 순위를 명확하게 해야 한다. 통상 채권자 간 계약(Interc Creditor's Agreement)을 통해 담보권 및 보험 등 선박 관련 양도된 권리에 대한 순위를 명확히 지정하게 된다.

6) 제반 신고 사항 준수

일반적으로 선박 금융은 통상 해외에 설립되는 Paper Company를 통해 금융이

이뤄지며 대부분 외환으로 거래가 이루어지므로 재정경제부, 한국은행 등 관련 기관에 대한 신고 및 승인이 필수적이다. 따라서 금융 시 이러한 제반 신고 및 승인 사항이 적절히 이뤄졌는지 확인해야 하며 통상적으로 자금 인출 선행 조건으로 이를 관리한다.

제5절 선박금융에 대한 선행연구

선박금융에 대한 연구는 그 중요성에 비추어 그다지 많지 않은 것이 학계의 현실이다. 그렇지만 실무적으로는 선박금융에 대해 많은 연구와 조사가 이루어지고 있다. 이하 학계와 실무계 현장에서 이루어진 최근 연구들을 검토하기로 한다.

먼저 오학균(2006)은 해운산업의 경쟁력 제고를 선박투자회사제도의 활성화에서 찾고 있으며, 선박투자회사제도의 도입은 해운산업은 물론 선박 및 P&I보험, 선박설계를 포함한 조선산업, 선박관리업, 용대선 또는 선박매매 알선업 등의 활성화를 가져 올 수 있다고 주장하고 있다. 또한 선박투자회사제도를 통한 투자는 5년 이상의 장기투자로서, 부동산금을 흡수할 수 있는 방안이 모색된다면 국내 해운기업은 선박을 안정적으로 확보할 수 있는 자금확보방법을 갖게 될 것으로 보았다.

또한 김영재(2007)의 연구는 한국 조선소의 선박수출액에 비해 선박금융의 취급비중이 낮은 점을 지적하고 국내 선박금융 활성화를 위한 방안을 제시하였다. 이를 위해, 우선적으로, 중국·일본 등 조선 강국과의 경쟁에서 우위를 차지하기 위해 선박금융을 지속적으로 지원하는 방안과, 다음으로 선수금환급보증금 취급확대, 대외채무보증 활용, 금리경쟁력 제고, 신디케이션 능력제고와 선박금융 국제화 추진, 조선경기변동리스크 및 조선소 설비중설 리스크 선제관리 등의 방안을 제시하였다.

그리고 임재덕 등(2009)은 국내 조선 산업과 선박금융 연계 활성화 방안으로서 몇 가지 구체적인 몇 가지 접근방법을 제시한 바 있다. 그들은 첫째, 해외선주의 입찰지원을 위한 금융 Scheme의 개발이 선행되어야 한다는 점을 지적하

었다. 즉, 선박건조 능력뿐 아니라 선박 건조국의 금융기관에 의한 선박금융 제공이 중요한 경쟁력 요인이 될 전망이며, 이 부분에 있어서 달러화 자금력이 풍부한 중국, 일본의 해운·조선업체와 경쟁하기 위해서는 정책금융기관과 국내 금융기관의 공조에 의한 과감한 금융지원책의 강구가 필요하다는 점을 강조하였다. 둘째, Tax Lease 금융 도입 등 정부의 제도적 육성 및 지원의 중요성을 지적하고, 영국, 일본, 프랑스 등 조선, 해운 선진국의 경우 여기에서 더 나아가 다양한 Tax Benefit을 통한 세제혜택을 금융으로 연결하여 자국 해운·조선 산업의 발전을 유도하고 있음을 보여주고 있다. 셋째, Multi Currency(달러+원화) 선박금융의 적극적 도입이 필요한데, 달러-원화 금융조달을 통해 달러의존도 완화, 환리스크 헤지비용 축소 등의 효과를 기대할 수 있을 것으로 보았다. 넷째, 선화주간 협력에 의한 금융조건 개선이 중요하며, 정부, 해운선사, 조선소, 은행, 하주 등 다자간 협력을 위한 채널 마련이 매우 중요하다는 점을 강조하였다. 다섯째, 선박금융 전문은행 설립으로 선박금융 선진화 및 전문 인력 양성이 필요하다고 주장하고 있다.

최근 이기환(2009)은 해양(선박)금융의 육성 전략과 추진방향을 부산지역발전의 관점에서 제시한 바 있다. 그는 첫째, 선박금융의 육성은 부산금융의 국제화 차원에서 접근하는 것이 필요하다는 점을 강조하였다. 즉 선박금융은 전통적으로 국제금융시장을 이용하는 경향이 강하므로 부산이 선박금융을 집중적으로 육성하게 되면 자연스럽게 부산의 금융이 국제화의 방향으로 발전할 가능성도 높을 것으로 예상하여, 현재 세계 선박금융 시장에서 상대적 우위를 점하고 있는 금융기관을 적극 유치하여 그들의 노하우를 배우고 이를 통해 우리 금융기관의 선박금융에 대한 관심을 제고하는 접근방법을 제시하였다. 둘째, 선박금융을 전문적으로 취급하는 새로운 조직⁶⁾을 설립하는 것을 정책적으로 고려할 필요가 있다는 점과 선박펀드를 부산에서 조성할 수 있도록 선박운용회사⁷⁾를 조속한 시일 내에 설립하여 선박금융에 대한 관심을 불러일으키는 것도 필요하다는 점을 강조하였다. 그리고 선박금융의 환경 조성을 위한 해운거래소의 설립을 통한 해운산업클러스터와 더불어, 선박금융 산업이 더욱 큰 시장으로 성장하기

6) (가칭)선박금융공사 내지 해양금융공사

7) 지나치게 간접금융에 의존하는 비중을 줄이면서 선박확보에 필요한 자금을 조달할 수 있는 측면에서도 선박운용회사의 설립은 중요할 것이다(이기환, 2009).

위해서는 선박, 해운 그리고 금융을 동시에 이해하는 전문 인력의 양성이 시급하다는 점을 지적하였다. 추가적으로 이 연구는 선박금융에 있어서 선박금융의 제도정비와 선박금융성장 그리고 선박금융 활성화하는 단계적 추진방향을 제시하고 있다.



제3장 선박금융시장의 현황

제1절 글로벌 선박금융 시장 동향

최근 세계적으로 선박금융업계는 자국 중심의 보호주의 색채를 강하게 띠고 있다고 볼 수 있다. 다시 말해서 지난 금융위기의 여파가 지속되고 있는 관계로 자국 해운선사, 조선사 위주로 선별적으로 선박자금을 대출하는 경향을 보이고 있다. 예를 들면, 우리의 주요 경쟁국인 중국과 일본을 살펴볼 때, 중국의 경우, 매우 공격적으로 선박금융을 통한 자국 해운, 조선사 육성정책을 펼치고 있다. <표 3-1>의 한국선주협회가 최근 제시한 자료에 따르면, 지난 2008년 금융위기 이후부터 2009년 말까지 중국공상은행은 국영선사인 코스코에 150억 달러를 선박발주대금으로 대출했으며, CSCL엔 5년 만기 14억 달러 규모의 채권을 발행했다. 또 조선사에도 약 224억4000만 달러 규모의 여신을 지원했다. 이와 같이 중국은 자국화물을 싣는 배는 자국 조선소가 짓겠다는 ‘국화국운(國貨國運)’ 전략을 본격적으로 가동하고 있다.

<표 3-1> 세계 각국 보호주의 해운정책

국가	내 용
중국	<ul style="list-style-type: none"> - 중국공상은행 COSCO에 150억 달러 신용대출 - 중국공상은행 COSCO에 5년 만기 14억 달러 채권발행 - 중국인민은행 CSCL에 7억 달러 대출 - 중국 조선소 신조 발주 지원을 위한 여신 제공
덴마크	- 머스크에 약 62억 달러 금융차입 지원
프랑스	- CMA-CGM에 구제금융 5억 달러 긴급 지원
인도	<ul style="list-style-type: none"> - 해운업계 약 21억 달러 자국 해운업계에 신용 대출 - 신조선 건조자금 및 유동성 지원 - 약 10억 2000만 달러 자국 조선업계 지원

자료 : 한국선주협회(2010)

이상과 같은 물량공세의 중국식 모델이 있다면, 일본식 모델은 사실상 제로 금리로 일본선사와 일본조선사 간 연계축을 강화하는 게 주요 전략인 것으로 보여진다. <표 3-2>에서 볼 수 있는 바와 같이 일본은 이미 전 세계 선박금융 은행에서 미즈호은행(2009년 기준 7위), 미쓰비시 UFJ(세계 1위) 등과 같은 세계 톱 선박금융은행을 보유하고 있다.⁸⁾

<표 3-2> 세계 선박금융은행 순위

(2009년 기준, 단위: 달러)

순위	업체명(국가)	선박금융규모
1위	미쓰비시 UFJ그룹(일본)	40억 2000만
2위	DnB NOR(노르웨이)	23억 2700만
3위	ING(네델란드)	16억 1400만
4위	스미모토미쓰이은행(일본)	16억 500만
5위	Nordea(스웨덴)	9억 9900만
6위	Wells Fargo Securities(미국)	8억 2300만
7위	미즈호은행(일본)	8억 1300만
8위	SBI캐피털마켓(인도)	5억 7200만
9위	BOA메릴린치(미국)	5억 4800만
10위	BNP파리바(프랑스)	4억 4300만

자료 : DnB NOR, Marine Money(2010)

이하 구체적으로 보호주의 중심의 글로벌 선박금융 시장의 동향을 살펴보고자 한다.

8) 우리나라는 중·일의 보호주의적 선박금융 정책에 대응하기 위해서 다양한 세계혜택으로 대표되는 싱가포르식 모델을 채택, 장기적으로 금융클러스터를 육성하는 것이 바람직할 것으로 보는 견해가 있다. 이 경우 정부 및 국책은행의 참여가 관건이며, 과감한 세계 혜택 등이 유인책으로 제시돼야 할 것이다.

1) Shipping Loan Portfolio 축소

전세계적으로 선박금융 포트폴리오의 규모가 2009년 현재 US\$ 381.2 billion에서 US\$ 333.3 billion으로 12.6% 감소하였다. 특히 금융 Crisis로 인한 신규 Deal에 대한 금융지원 축소 및 은행 간 합병으로 인한 Portfolio 구성의 변화가 있었다. 특히 중국계 은행 Loan 규모의 증가하게 되었는데, 자국 조선업지원을 위한 정책의 일환으로 중국수출입은행이 2009년 23억 7000천만 위안을 중국조선소에 발주한 외국선사에 대한 금융지원을 가능하게 하였다. (KSF, 2010)

2) 금융시장 참여자의 시장이해

(1) Syndication Market 축소

시장 참여자(선사, 금융기관) 간 신뢰 부족 및 시장 실패 경험으로 Syndication Market의 축소 현상이 발생하였다. 그 결과, Club Deal 또는 Bilateral Loan에 치중하게 되었고, 이에 따라 Deal에 대한 통제기능이 강화되고, Deal 규모도 축소되었다. 이에 반해 Fee 수입의 증가가 있었는데, 이는 금융기관이 추구하는 안정성과 수익성을 동시에 추구하는 특징으로서 이해된다.

(2) Credit/Risk Evaluation의 강화

① Core Client의 부각

- 신규거래처 개발의지 제한
- 금융제공의 부익부, 빈익빈 현상 발생

② 금융조건의 강화

- Leverage 비율축소 및 LTV 강화
- Covenant 조항 강화
- Tenure 축소
- Non-Recourse Financing에 대한 저항감

(3) 신조 선박 금융에 대한 선호도 저하

- ① 금융 Crisis 발생 후 건조 중 선박에 대한 자금인출 거부현상 발생
- ② Risk Exposure 축소

(4) Funding Cost의 상승

- ① 해운선사 부담 Spread가 100~300bp 상승
- ② 금융기관의 조달금리 상승과 선박금융 Risk 확대평가

(5) Commitment Fee의 상승

- ① 금융기관의 수익증대 요구반영

3) 대형 Project Financing 출현

- ① 은행합병에 따른 자본력의 증가로 대형 금융 능력 증가
- ② 화주의 저가운임을 맞출 수 있는 경쟁력 있는 선가수준 확보 가능
- ③ Project 주체적 추진을 통한 고수익 향유

4) Another Crisis의 가능성 (유럽 발 재정위기 도래 가능성)

- ① 그리스에 이은 스페인의 재정위기 가능성이 대두
- ② 금융 변동성 증대
- ③ 조달 금리의 상승가능성
- ④ 선박금융 총체적 위축 가능성
- ⑤ 선박투자에 대한 시각이 관망세로 전환

제2절 한국 선박금융 시장의 현황

우리 나라는 최근 해운시장의 개선과 더불어 금융기관의 시장 신뢰가 회복되고 선박 금융의 활성화 및 금융조건의 개선을 기대하고 있다. 그러나 잠재적인 불안요소로 인해 시장 변동성이 큰 만큼, 선가상승과 관련하여 투자 적기에 대

해 논란이 있으나, 선박투자에 있어 Contingency Plan이 요구되는 시기라고 볼 수 있다. 이 경우, 국내 선박금융시장의 안정을 위한 국내 금융기관의 역할이 중요하며, 기관의 선박투자 활성화를 위한 유인책이 필요할 것으로 판단된다. 이하 국내의 선박금융시장의 동향과 우리나라 선박투자회사의 현황을 살펴보고자 한다.

1. 국내 선박금융시장의 동향

1) 금융조달비용의 상승 및 안정성 추구 강화

우리 나라의 선박 금융 시장의 경우, 조달비용 증가와 안정성의 추구로 인해 외국계 대비 경쟁력 저하 현상을 보이고 있다. 구체적으로 살펴 보면, 유럽 발 금융위기 가능성 증가에 따라 조달비용이 상승하였고, 따라서 최근 금융실적은 저조하며, Core Client를 중심으로 금융제공 가능성을 검토하고 있다. 결론적으로 금융환경 안정성을 위한 국내 금융기관의 참여를 기대하고 있다.

2) 국내 조선소 구조조정의 영향

조선업 구조 조정 과정상 RG 발급 유보 등으로 국내 신조 선박 금융 수요는 많지 않다. 그리고 조선 산업 구조조정 여파로 금융권의 선박금융에 대한 관심이 저하되었으며, 중국 발주 증가 및 중국계 금융기관을 통한 금융 조달로 자금 조달 규모가 축소되었다. 현재 RG 행사 선박의 건조 완료 후 매각 형태의 새로운 투자형태가 발생하였다.

3) 비해운 참여자에 의한 선박투자

(1) 저축은행의 선박투자

첫째, 부동산 시장 침체에 따른 투자 대안처 모색

둘째, 저축은행의 높은 조달 금리에 적합한 고수익 투자 상품의 필요성

셋째, 1st Class의 Charterer의 부재에 따른 직접 투자형태 발생

넷째, 先 투자, 後 금융 및 대선 연계형태의 투자

(2) 개인투자자에 의한 선박투자

(3) PEF에 의한 선박투자

해운선사의 요구(낮은 이자율, 환 SWAP) 해결을 위해 금융지주회사의 지원 필요

(4) 기관에 의한 선박투자 관련 고려사항

① Vehicle의 우위 여부

첫째, 해운에 대한 이해, RM 능력, Contingency Plan 보유 등 관리 능력에 따른 평가

둘째, 지분보유제한 사항은 IFRS 적용에 따라 재검토 필요

② 환 Risk 관리

첫째, 해운선사와 투자자간의 이해상충

둘째, 환 Risk의 적극적 관리

③ 투자의 계속성

첫째, 금융당국의 우려

둘째, 단발성 투자의 한계 (조직역량 성장의 한계 및 지속적 관리의 부재)

2. 우리나라 선박투자회사 제도 현황

1) 국내 선박투자회사 제도

우리나라는 외환 위기 이후 국적 선대 감소에 따른 해운 산업 및 조선 산업 등 전후방 산업의 붕괴를 막고자 선박투자회사법을 제정하였다. 이 법은 선박 투자회사를 조성하여 선박 금융의 자본 시장화를 꾀하여 해운 기업의 재무 구조 건전화 및 금융 경쟁력 강화를 목적으로 하고 있다. 따라서 선박투자회사 제도의 이용을 통해 자기 자금 부담금을 최소화하면서 자기 선대 확보가 가능하게 되는 길이 열렸다고 볼 수 있으며, 개인 투자자들에게 다양한 투자 기회 제공하였다. 국내 선박투자회사의 실적을 살펴보면, 2004년~2010년 동안 74개 펀드를 조성하여 4조 7,326억원을 제공하였다.

<표 3-3> 선박투자회사 실적

(단위: 개, 억원)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	합계
펀드 수	17	17	14	11	10	1	4	74
펀드 규모	9,598	11,152	4,920	8,250	10,642	75	2,689	47,326

* 해경펀드 6개, 캠코 23개 펀드 제외 (KSF, 2010)

그리고 투자유형의 변화를 볼 수 있는데, 요약하면 다음과 같다.

- ① 개인 공모에서 기관 사모형태로 변화
- ② 채권형 상품에서 실적혼합형 상품으로 변화
- ③ 투자자 수익률 상승
- ④ 투자자 모집분 증가

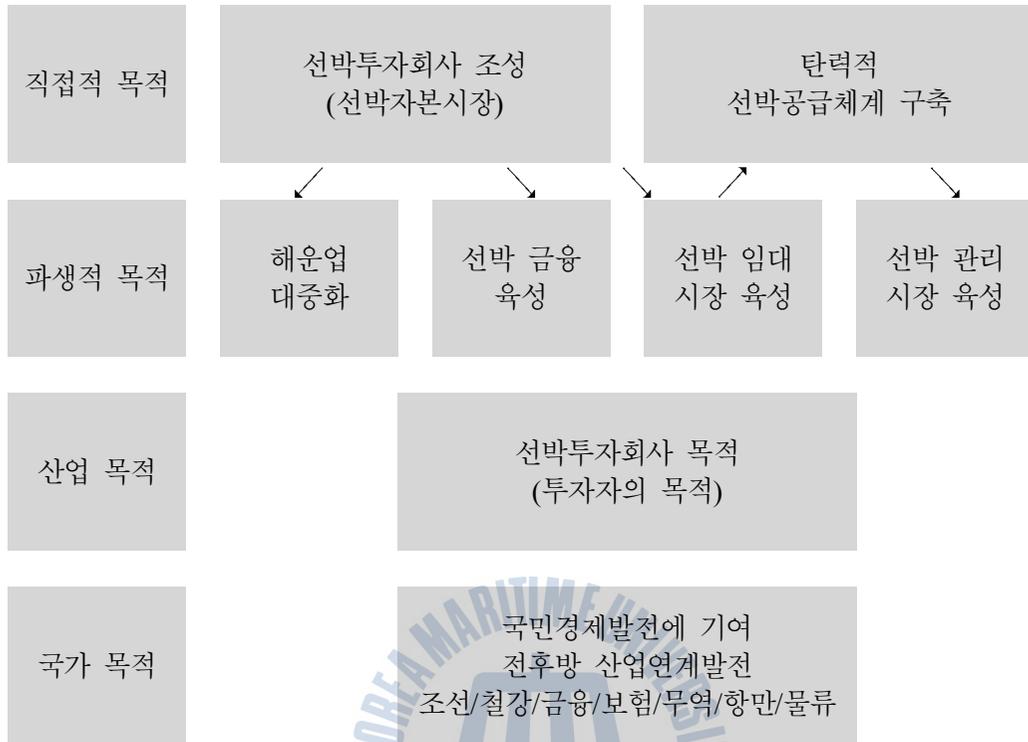
또한 선박투자회사의 발전 방향은 다음과 같이 모색되고 있다.

- ① 이자율 경쟁의 한계
 - 매각차익의 향유
 - 장·단기 투자유형의 교차
- ② 선박투자집단의 다양성을 통한 다양한 상품의 출현
 - 채권형, 실적형 상품 혼재
 - 다양한 형태의 용선을 통한 국내 해운회사 선박보유형태 다양화
- ③ 선박 관리업과의 연계
 - Ownership의 적극적 관리
 - 부대사업의 연계발전

2) 선박투자회사 제도의 목적

우리 나라 선박투자회사 제도의 목적은 다음과 같이 요약된다. 먼저 직접적 목적으로서 첫째, 선박투자회사의 조성과 둘째, 탄력적 선박공급체계를 구축한다. 이로부터 파생되는 하위목적은 첫 번째 직접적 목적으로부터 해운업 대중화화 선박금융육성 목적이 도출되고, 두 번째 직접적 목적으로부터 선박임대시장 육성과 선박관리시장 육성 목적이 도출된다. 또한 산업목적으로 선박투자회사 목적이 달성된다면 국가적으로 국민경제발전에 기여하고 전후방 산업의 연계발전이 이루어질 것이다.

<표 3-4> 선박투자회사 제도의 목적 (KMU , 2010)



3) 선박 펀드의 성과

2002년부터 우리나라도 독일, 노르웨이 등에서 성공적으로 시행하고 있는 선박 펀드의 사례를 기반으로 새로운 선박 자금 확보의 체도를 도입하였다. 즉, 선박투자회사를 설립하여 일반 국민 및 기관 투자자로부터 선박 확보에 소요되는 자금의 일부를 자기 자본 형태로 모으고, 나머지는 금융 기관 등으로부터 차입하여 펀드를 조성하였다. 선박투자회사는 투자자를 모으기 위한 서류상 회사(Paper Company)로 실제적인 모든 업무는 “선박운용회사”가 대행하고 있다. 따라서 1개의 선박운용회사가 다수의 선박투자회사를 설립, 운영하고 있는 셈이다.9)

9) 선박 투자 회사법, 2007년 12월 개정 내용

4) 선박운용회사 현황

현재 우리나라의 선박운용회사 현황은 다음과 같다.

<표 3-5> 선박운용회사 현황

선박운용회사	설립일	자본금	주요주주
한국선박운용(주)	2003. 3	100억원	대우조선해양, STX, 산업은행, 대한해운, 수협
KSF 선박금융(주)	2004. 2	100억원	K1취평, 수출입은행, 우리은행, 장금상선 등
세계로선박금융(주)	2005. 3	80억원	창명해운, 삼성물산, 한진중공업, 미래에셋증권
C&선박금융(주)	2005. 4	70억원	C&상선, 우리은행, 수협중앙회, 영무건설 등

5) 선박운용회사별 선박투자회사 현황

현재 우리나라의 선박운용회사별 선박투자회사 현황은 다음과 같다.

<표 3-6>선박운용회사별 선박투자회사 현황

선박운용회사	선박투자회사	용선주
한국선박운용	동북아펀드(29개사)	현대상선(12개사), 톱탱커스(4개사), 신성해운(3개사), 대한해운(1개사), BLT Gulmar(2개사), SH마린(1개사), ㈜포스(1개사) 등
	거북선펀드(1개사)	해양경찰청(1개사)
KSF 선박금융	아시아퍼시픽펀드(15개사)	현대상선(10개사), 오리엔탈쉬핑(3개사), 대한해운(2개사)
	코리아퍼시픽펀드(13개사)	세광쉬핑(4개사), TPC코리아(6개사), Yuan Zi Shipping(1개사), Yuan Li Shipping(1개사), Yuan Geng Shipping(1개사)
	거북선펀드(2개사)	해양경찰청(2개사)
세계로선박금융	바다로펀드(10개사)	대림 H&L(1개사), 창명해운(8개사) 등
C&선박금융 (구서울선박운용)	한바다펀드(1개사)	C& 해운(1개사)

6) 선박 펀드 조성 현황

우리나라는 현재 4개의 선박운용회사를 운영하고 있으며, 2008년 현재 72개의 펀드 조성 규모는 4조8,000억원이다. 펀드 조성 금액 중 20%는 투자자로부터, 70%는 금융 기관 차입, 10%는 선지급 용선료이다. 그리고 선박 확보 수는 98척으로서, 컨테이너 17척, 유조선 13척, 벌크선 35척, 해경경비함 17척, 기타선 17척(케미칼 5, 석유제품 3, 시멘트 1, 잠수지원 2, 원목 6)이다. 주된 용선주는 현대상선, 대한해운, 창명해운 등이며, 배당 수익률은 6% 내외, 만기는 5~12 년으로 조사되었다. 현재 선박펀드의 동향을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 선박 펀드의 수

우리 나라 현재 2010년 6월 현재 인가된 선박펀드는 캠코 5개, 민간 4개이다.

(2) 민간 선박펀드의 특징

민간 선박펀드의 특징을 살펴보면, 첫째, 기존 투자자 외 신규투자자 참여 증가, 둘째, 매각차익 Sharing 혼합형 펀드가 투자자선호 유형으로 자리 잡음, 셋째, 투자자, 해운선사 간 매각차익에 대한 간극 등 세 가지를 들 수 있다.

(3) 실적형 상품의 출현 기대

선박펀드에 있어서, 선박을 투자대상으로 인식하는 투자자 층의 형성과 1st Class Charterer의 부재와 높은 목표수익률 요구로 실적형 상품 출시가 유도되고 있는 실정이다.

(4) 자통법 상의 선박펀드 침체



제3절 한국선박금융과 외국선박금융의 비교

1. 전체 선박펀드의 비교

우리 나라의 선박금융과 외국 선박금융을 선박펀드의 관점에서 비교한 결과를 요약하면 다음 <표 3-7>과 같다. <표 3-7>에서 볼 수 있는 바와 같이, 우리나라의 경우 선박투자회사의 운요에 있어서 용선형태는 BBC(HP)를 취하며, 사업주체로서 펀드관리는 선박운용회사가 담당한다. 그리고 선박관리는 용선사가 담당하며 선박등록은 FOC 가능하다. 그 활용사례를 살펴보면 HMM, KLC, 창명 등이 있다.

<표 3-7> 전체 선박펀드의 비교

구 분		한국선박 투자회사	K/G	K/S	MFI
운 용	용선형태	BBC(HP)	TC/BBC	TC/BBC	TC/BBC
	사업주체 펀드관리	선박운용회사	Equity House	KS	PST Management Ltd.
	선박관리	용선사	독일선박관리 회사	General Partner	PST Management Ltd.
	선박등록	FOC 가능	이중국적허용		FOC 기능
활용사례		HMM, KLC, 창명 등	각국유수선사- 신조선위주		Pacific Shipping Trust-PIL

2. 세계 혜택, 구조의 유연성, 금융환경 비교

우리 나라의 선박금융과 외국 선박금융을 세계 혜택, 구조의 유연성, 금융환경 관점에서 각각 비교하면, 첫째, 세계혜택에 있어서 한국선박금융은 2008년까지 세계 혜택이 한시적이었으며, 외국의 경우 초기에 강력한 세계 혜택을 부여하였다. 독일 K/G의 경우, 고속상각제도 및 톤세제 연계를 통해 세계 감면을 시도하였고, 노르웨이 K/S의 경우, 1991년 이전에는 상당한 세계 혜택을 통해 투자자를 유인하였다. 그리고 싱가포르 PST의 경우, 투자자에 대한 혜택뿐만 아니라 선사에 대한 혜택을 부여함으로써 강력한 인센티브 투자를 유인하였다. 둘째 구조의 유연성 관점에서 볼 때, 우리 나라는 1사 1척, 주식회사 구조로 한정되는 등 구조상 제약이 따르지만, K/G, K/S의 경우 1사 1척의 구조이지만 하나의 펀드에 여러 척의 펀드를 운용하는 선대펀드(fleet fund) 구조가 가능하며, 조합형태의 파트너쉽(partnership) 구조 외에 주식회사(share company: 독일 AG) 형태도 존재한다. 그리고 싱가포르 금융은 리스, 트러스트 등 다양한 구조가 가

능하며, 1사 다척에 대한 투자도 가능하도록 되어 있다. 셋째, 금융환경을 살펴 보면 우리 나라는 금융기관이 국내 중심이며, 다양성에서 뒤진다고 볼 수 있다. 이에 반해 KG 및 KS의 Equity House들은 자국뿐만 아니라 주변 EU 국가들의 우수한 금융기관들과 긴밀한 연계를 통해 안정적이고 신뢰성 있는 담보대출이 가능한 것으로 비교된다.

<표 3-8> 세계 혜택, 구조의 유연성, 금융환경 비교

구 분	한국선박금융	외국선박금융
세계혜택	2008년까지 세계 혜택 한시적	초기에 강력한 세계 혜택부여 독일 K/G : 고속상각제도 및 톤세제 연계를 통해 세계 감면 시도 노르웨이 K/S : 1991년 이전에는 상당한 세계 혜택을 통해 투자자를 유인 싱가폴 PST : 투자자에 대한 혜택뿐만 아니라 선사에 대한 혜택 부여함으로써 강력한 인센티브 투자를 유인
구조의 유연성	1사 1척, 주식회사 구조로 한정되는 등 구조상 제약	K/G, K/S도 1사 1척의 구조이지만 하나의 펀드에 여러 척의 펀드를 운용하는 선대펀드(fleet fund) 구조가 가능 조합형태의 파트너쉽(Partnership) 구조외에 주식회사(Share Company : 독일 AG) 형태도 존재함 싱가포르 금융은 리스, 트러스트 등 다양한 구조가 가능하며, 1사 다척에 대한 투자도 가능
금융환경	금융기관이 국내 중심이며, 다양성에서 뒤짐	KG 및 KS의 Equity House 들은 자국뿐만 아니라 주변 EU 국가들의 우수한 금융기관들과 긴밀한 연계를 통해 안정적이고 신뢰성있는 담보대출이 가능

3. 전체 선박펀드의 장단점

우리 나라의 선박금융과 외국 선박금융을 전체 선박펀드의 장단점을 살펴보면, 다음 표 3-9와 같이 요약할 수 있다.

<표 3-9> 전체 선박펀드의 장단점

구 분	장 점	단 점
한국선박투자회사	국내 조선소의 신조물량창출 국내 선사들의 선대 확보에 있어 다양한 원천 제공 개인 투자자들에 대한 다양한 투자 기회확대	09년 세제혜택이 사라지면서 간투법에 의해 설립된 선박펀드와 무차별화 가능성 소수 대형 선사를 제외하고, 활용도가 낮음 08년까지 세제혜택 한시적
K/G	특별 고속감가상각 허용 선박매각시 양도소득세 감면 펀드운영의 안정성과 장기수익률 보장	톤세 제도 도입으로 세제 혜택 대폭 축소
K/S	단일목적의 구조로서 자산 처분시 파트너쉽 청산, 파트너들은 지분에 따라 배당받음 투자자금을 펀드 투자 시 과세이연 혜택	세제혜택이 없어 성장 가능성이 적음
PST	선사는 싱가포르 국적선박 운영에 의한 이익 소득세 면제 용선 및 판매로부터 발생한 순수익의 투자자 배당금에 대한 세금징수 면제	스폰서들이 선박을 제공하지 않으면 선박확보에 어려움
평가	해운시장의 호황에 편승하여 선주에게 제공되던 혜택이 대폭 축소 ⇒ 용선료만으로 수익 창출해야 하는 상황 시장 하락 시 상기 금융들은 유명무실해질 가능성 산재	

표에서 볼 수 있는 바와 같이, 한국선박투자회사는 국내 조선소의 신조물량 창출, 국내 선사들의 선대 확보에 있어 다양한 원천 제공, 개인 투자자들에 대한 다양한 투자기회확대 등의 장점을 가지고 있는 반면, 2009년 세제혜택이 사라지면서 간투법에 의해 설립된 선박펀드와 무차별화 가능성이 있고, 소수 대

형 선사를 제외하고는 활용도가 낮다는 점, 2008년까지 세계혜택 한시적이었던 단점이 있다. 전체적으로 평가한다면, 해운시장의 호황에 편승하여 선주에게 제공되던 혜택이 대폭 축소됨으로써 용선료만으로 수익을 창출해야 하는 상황이며, 만약 시장 하락 시 한국선박투자회사를 비롯한 외국 금융들은 유명무실해질 가능성이 산재하고 있다고 볼 수 있다.



제4장 선박금융의 문제점과 활성화 방안

제1절 선박 금융의 문제점

1) 해외 선박금융기관 중심의 금융

우리 나라의 선박금융은 국내금융기관의 달러화 조달의 근본적인 취약성으로 인해 선박 건조 및 운영이 국내에서 일어남에도 불구하고, 지원은 주로 외국계 금융기관에 의해 주도되고 있다.

2009년 선박금융의 중요 이슈로 등장한 De-globalization은 국유화 지원을 받은 미국, 영국, 독일 등 선진국 금융기관들이 각국의 정부로부터 은행의 해외여신 활동을 줄이고 자국 내 여신활동에 집중할 것을 요청받음으로써 그간 해외 선주에게 공여하던 선박금융 활동이 위축되었다. 그 결과 외국계 금융기관의 본국 회귀 또는 금융 위축으로 인해 세계적 굴지의 선사들의 금융조달원이 대폭 축소(그리스, 네덜란드, 한국 등)되었다고 볼 수 있다.

2) 전문 인력 및 노하우 부족

우리나라는 수출금융기관을 제외하고 선박금융 전담팀을 운용하는 국내 시중은행은 산업은행을 제외하고는 거의 전무한 상황이다. 해외 선박 전문은행의 경우 글로벌 네트워크를 통해 선종별, 업무 프로세스별, 특히 시장조사와 관련한 매트릭스 조직을 갖추고 전문성과 업무 효율성을 구축하고 있으나, 국내금융기관의 경우 해외 네트워크를 기초로 매트릭스 조직을 통해 선박금융을 지원하는 금융기관은 거의 전무한 실정이다.

이와 더불어 법무법인, 선박평가기관, 보험 등 참여기관의 부족이 큰 문제점인데, 선박금융은 다양한 Third Party가 참여하는 종합금융상품으로서 특히 법무, 선급, 보험, 감정 등에 있어서 서비스 제공기관의 전문성과 경쟁력은 선박

금융 선진화의 결정적인 요인이 된다. 국내의 경우 해외법무 법인의 국내 진출 및 법무서비스 제공이 제한되어 있고, 보험사의 규모 및 신용도가 낮아 반드시 공동 부보 및 외국계 앞 재보험을 들도록 하고 있으며, 국제적으로 공신력 있는 선박 감정기관은 전무한 상황이다.

3) 달러화 금융 의존도 심각

통상 선박 건조비용의 달러화 비중은 50% 내외임에도 불구하고 선박건조대금을 전액 달러화로 지급하고, 이를 위해 금융 역시 달러화이어야 하므로 잉여달러수취에 따른 환리스크 헤지 비용이 발생하거나 헤지를 하지 않을 경우 환율리스크에 노출되고 있다. 달러화가 만성적으로 부족한 우리나라의 경우 Lehman 사태 이후 겪은 바대로 국제금융 시스템 마비 시 국내 금융시장도 동시에 마비되는(synchronization) 구조적 취약성을 가진다.

4) 선·하주 간 협력 부족

선박금융의 경우 선박의 내재가치와 아울러 선박운용을 통한 장래 수입이 중요한 담보역할을 하고 있어, 이들 COA 계약 당사자인 대형 하주들이 높은 신용도를 근거로 선박 금융 관련 확약서 발급, 계약양도에 대한 승낙만으로도 실질 차주사인 국내 선사들의 차입조건을 유리하게 하고, 외국계 은행의 참여범위를 넓힐 수 있다.

우리 나라의 경우, 과거와는 달리 적극적인 금융협조가 거부되고 있어 외국계 금융기관과의 금융거래 시 COA 현금흐름이 추가적 담보효력 인정을 받지 못하고 있는 실정이다.

<표 4-1> 우리 나라 선박 금융의 문제점

문제점의 원인		
1	해외 선박금융기관 중심의 금융	<ul style="list-style-type: none"> • 세계 1위 조선국, 세계 7위 해운국임에도 선박 금융은 외국금융기관에 의해 주도됨 • 국내금융기관의 달러화 조달의 취약성에 기인
2	전문인력 및 노하우 부족	<ul style="list-style-type: none"> • 선박금융 전담팀 운용 금융기관이 거의 전무(수출입은행, 산업은행, 산은캐피탈, 신한캐피탈) • 해운, 조선, 금융의 융합지식인 양성 교육기관 부재
3	외화 금융 의존도 심각	<ul style="list-style-type: none"> • 통상적으로 선박 건조비용의 달러화 비중은 50% 내외임에도 불구하고, 선박건조 대금 전액을 달러로 지급함으로써 과도한 달러 조달 • 과도한 달러 조달에 따른 금융기관의 부담 및 조달 경쟁력 부족으로 선박금융시장에 참여할 금융기관의 확대가 어려움
4	선·화주 간 협력 부족	<ul style="list-style-type: none"> • 선박운용을 통해 발생하는 미래 현금흐름은 중요한 선박금융의 담보 • 대형 화주는 국제시장에서의 신용도가 높아 선박금융 관련 확약서 발급 등 만으로도 차입조건을 유리하게 할 수 있음 • 국내 선·화주 간의 갈등으로 인해 유리한 차입조건을 활용하지 못하고 있음

제2절 선박금융의 활성화 방안

1) 해외 선박금융기관 중심의 금융탈피

우리나라는 해운·조선 강국으로서 선박금융 시장은 매우 잠재력이 높은 분야이다. 구체적인 자료에 의하면, 세계 조선 시장의 35% 점유로 2008년 국내

조선소의 수주 금액이 718억 달러에 달하며(2009년 183억 달러), 국내 상위 7개 조선소가 세계 수위의 조선소이다. 또한 선박 건조의 금융 차입금 비중이 70% 이상이므로 국내 건조 선박에 필요한 차입금 규모는 약 400억 달러로 추정된다.

그러나 현재 우리 나라 선박금융의 실태는 약 6% 대의 비교적 낮은 수익률과 10년 이상 장기 금융으로 인하여, 자본력과 선박금융 노하우가 충분한 외국계 은행이 선점하고 있는 실정이다. 물론 수출입 은행이 세계 10위권 수준의 선박 금융을 다루고 있으나, 민간 금융에서는 미미한 수준인 것이 현실이다.

그렇지만 이미 지적인 바와 같이, 선박금융 시장의 잠재력은 충분하므로, 해외 선박금융기관 중심의 금융에서 시급히 탈피하여야 하며, 이를 위해서는 선박금융을 위한 국내 금융업계의 경험과 노하우 확충이 절실하게 요구된다.

이러한 관점에서 첫째, 선박 펀드의 활성화가 필요하다. 선박펀드의 활성화를 통해 선박 금융의 직접 금융화와 더불어 민간 금융의 선박 금융 참여가 이루어질 수 있으며, 선박 펀드 조성을 통하여 직접 금융 자본의 선박 금융 참여와 더불어 국내 은행이 선박금융에 참여하게 되어 국내 은행의 선박 금융에 대한 경험 축적의 기회가 될 것이다. 실제로 선박 펀드의 출시 등으로 선박 금융이 점차 equity finance화 되고 있는 점을 고려하여 해운기업, 조선사, 금융기관의 긴밀한 협력을 통한 발전방안의 모색이 요구된다.

둘째, 선박금융 촉진, 선진화 등으로 장기적인 Market Making이 필요한데, 이를 위해서는 외국 전문 선박금융기관의 유치와 국내 전문 선박금융기관의 설립이 시급하다. 물론 선박금융 전문은행이 설립되더라도 초기 출자 및 외화조달금리에 있어 경쟁력을 확보하기 위해서는 국제적 신용을 확보할 수 있는 방안도 강구되어야 한다.

이러한 상황에서 민간뿐만 아니라 중앙 혹은 지방정부의 참여를 유도하여 외화조달에 있어 경쟁력을 확보하는 것이 관건이라고 할 수 있다. 특히 달러화 자금력이 풍부한 중국과 일본의 해운·조선업체와 경쟁하기 위해서는 정책금융기관과 국내 금융기관의 공조에 의한 과감한 금융지원책의 강구가 필요하다.

예를 들어 KEXIM, KEIC 등 수출금융기관, 신용보증기금 등 정책금융기관의 Buyer's Credit, 보증 등을 활용한 입찰지원용 금융방안 강구 등이 시급한 시점이다. 미국 보잉사의 항공기 수출의 경우 자국 항공기 수출을 지원하기 위해

미국 EXIM Bank가 국회동의를 받아 외국 항공사 앞 금융을 위한 보증서를 발급함으로써, 국가전략산업의 경쟁력을 유지하고자 지원하고 있다(임재덕 등, 2009).

2) 선박전문 금융기관 설립

선박 한 척의 향후 30년간 원가 경쟁력은 해당 선박이 처음 건조될 때 결정된다. 다시 말해서 영업·운항 등 해운기업의 경영활동에 선박건조가격 및 금리 조건이 결정적 변수라는 점을 간과해서는 안된다. 실무적인 관점에서 볼 때, 2010년 현재 국내 우량 대형선사의 선박금융 조달 금리는 리보금리 플러스 가산금리 약 2% 수준이며 향후 금융시장 변화에 따라 선박발주비용이 상승할 것으로 예측된다. 또한 더욱 어려운 문제는 금리조건이 좋지 않더라도 선박금융 자체가 일어나고 있지 않아 발주자체가 어렵다는 점이다. 특히, 해운기업들은 지난 금융위기를 겪는 과정에서 국내 시중은행들이 특수금융인 선박금융 및 해운업에 대해 이해가 부족하다는 점을 인식하고, 선박금융을 전문으로 하는 은행 및 금융기관의 설립이 필요하다는 점을 주장하고 있다.

이와 같이 해운기업의 경쟁력을 강화하기 위해서는 선박금융의 활성화를 위해 일차적으로 국내 선박금융 전문은행을 설립함으로써 선박금융 선진화 및 전문 인력 양성에 노력을 기울여야 할 것이다.

3) Multi Currency 선박금융 적극 도입

국내 대형 하주 중 완성제품의 수입이 국내 원화로 수취되는 전력, 가스, 제철의 경우 이들 하주와의 장기 용선 계약을 하는 선박의 신조 금융부터는 일정부분을 원화로 조달하여 달러화에 대한 국내 금융의 의존도를 낮출 필요가 있다. 일본의 경우 국적 선사에 의한 자국 내 건조계약은 엔화금융으로 조달하고 있다. 이와 같이 Multi Currency(달러+원화) 금융조달을 통해 달러의존도 완화, 환리스크 헤지비용 축소 등의 효과를 기대할 수 있을 것이다.

4) 선·화주 간 협력에 의한 금융조건 개선

COA 계약 당사자인 대형 하주들과 선사가 상생적인 협력을 증대시킴으로써 국내선사들의 차입조건을 유리하게 만들어 운송비용 감소의 효과를 도모할 수 있다.

가스공사의 경우, 가스도입 전용선 건조 및 이를 위한 금융조건을 유리하게 하기 위해 적극적으로 LOU를 발급하고 있으며, 원리금과 대체 선사 물색 등을 확약함으로써 2009년 상반기 선박금융시장의 실질적인 마비상태에도 불구하고 4억 8,200만 달러 재금융을 무난히 성사시킨 경험이 있다. 이와 같이 정부, 조선소, 선사, 은행, 하주 등 다자간 협력을 위한 채널 마련은 매우 중요하다고 할 수 있다.



제5장 결 론

제1절 연구의 요약

최근 우리 나라 해운업계의 화두는 선박금융이라고 할 수 있다. 세계 1, 2, 3 위 조선사를 보유하고 해운기업의 선박보유량도 세계 5위에 진입했지만 선박금융은 다른 금융선진국에 비해 기초적인 수준이기 때문이다. 해운, 조선의 시작과 끝은 선박 금융이라고 단언할 수 있는 것이, 선박 자체가 수천억원에 달하기 때문에 금융이 일어나지 않으면 단 한 척의 배도 제대로 건조될 수 없는 것이 해운·조선업의 기본 구조이기 때문이다.

또한 금융위기 이후 노르웨이 등 북유럽 중심의 선박금융이 정체하고 있는 사이 이웃 경쟁국인 중국과 일본은 해운·조선업을 육성하기 위해 적극적인 자세로 선박금융 시장에 참입하고 있다. 이러한 급박한 시점에서 본 연구는 해운 산업을 위한 선박금융이 나아가야 할 지표를 모색하고자 하였다.

전장에서 고찰한 바와 같이 아직도 우리 나라 해운업 경쟁력이 선진국가에 비해 상당히 취약하다는 평가를 받는다고 할 수 있다. 그 이유는 여러 가지 들 수 있으나, 선박금융의 약점이 가장 크다고 할 수 있다. 일반적으로 해운·조선업은 선박확보를 위한 선제적 자금이 필요하며, 수시로 양질의 저리, 장기자금이 소요되는 업종이다. 그래서 유관 금융이 발전하지 않으면 일정 수준 이상으로 발전하기가 쉽지 않다. 이러한 점에서 우리 나라는 해운·조선과 관련한 금융업의 역량 및 전문성이 현저히 떨어진다고 볼 수 있다.

실무적인 관점에서 볼 때, 일본 조선소는 일본 선사 발주 비중이 60~70% 정도이지만, 이례 반해 한국은 10% 정도밖에 되지 않는 현실에서, 한국 해운업이 성장하지 않으면 지금은 세계 1위인 조선업의 성장도 어느 정도 한계가 있을 수 밖에 없다는 점을 간과해서는 안된다. 따라서 우리 나라의 해운업을 성장시키기 위해서는 선진화된 선박금융이 절실한 실정이다.

다른 해운 강국들의 경우 관련 금융업이 매우 발전되어 있다. 예를 들어, 세계 선박 랭킹 1위, 2위 보유국은 그리스로서, 그리스는 세계 랭킹 1위의 선사·선주 국가다. 그런데 해운업에서 전세계 발주량의 50%정도는 유럽 선사들이 점

유하고 있는데, 그 중에서도 그리스가 세계 랭킹 1위 해운국이다. 그리스는 인구도 우리보다 훨씬 적고 움직이는 물동량도 적다. 하지만 선박 금융이 그리스의 해운을 뒷받침하고 있다고 볼 수 있다. 그리스는 선박금융이 발달해 있고 해운 전문가들이 많은 관계로, 선박 금융을 이용해 선박을 일종의 자산투자로 활용하고 있다. 또한 독일은 세계 2, 3위의 해운선사를 가지고 있다. 독일에서는 선박에 대한 투자가 유일한 면세 상품이다. 다시 말해서 독일에서 유일한 면세 제품 상품이라는 것이 선박 투자 펀드이다.

그리스나 독일은 이런 시스템을 가지고 세계 제 1, 2위 선박 보유국이 된 것이다. 우리나라는 금융 규모가 절대적으로 작은 데다 선박 금융으로 특화된 것도 없다. 사실 수출입은행 등도 조선을 지원하기 위한 목적이지, 해운의 선박 금융을 전문적으로 지원하는 곳은 아니다. 우리 나라의 경우 해운업에 대한 규제수준이 다른 나라에 비해 해운 규제 자체는 많이 완화된 편이지만, 선박 금융과 관련해서는 매우 취약하며, 취약한 선박금융이 해운경쟁력이 떨어지는 일차적 원인인 것으로 판단된다.

특히 리만브라더스 사태가 생기기 전까지 유럽계열 은행들이 전세계 선박 금융의 약 70~80%를 담당하였다. 그러므로 자연스럽게 유럽에서는 오퍼레이터로서의 해운선사가 많지 않으면서도 대규모 선박을 보유하고 있는 실정이다. 또한 일본도 해운강국으로 평가받고 있는데, 역시 금융시스템에서 경쟁력을 갖추고 있기 때문이다. 특히 일본은 이자가 저렴하며, 따라서 일본 선사들은 실제 자기 역량보다 많이 자국 금융을 활용해 배를 받을 수 있다. 그렇게 해서 우리나라를 비롯한 다른 나라에 배를 빌려주는 영업을 할 수가 있는 것이다. 최근 일본 해운업체 K-LINE이 회사채를 발행했는데 10년 만기에 고정금리 1.2%정도 수준이었다. 이런 낮은 코스트의 자금으로 배를 만드는 경우와 한국에서 7~8% 수준의 금리로 선박을 건조하는 것하고 비교해 보면 경쟁력의 차이가 어디에서 나오는지 자명할 것이다. 실무에서 장기금리의 1% 차이가 선박가격에 5% 정도의 영향을 준다.

이와 같이 가격 경쟁력이 취약하기 때문에 우리 나라 선사들은 사선대를 많이 보유할 수 없고, 따라서 자체 선박 보유보다는 외국의 선박을 빌려서 운영하는 쪽으로 현재 특화되어 있다고 볼 수 있다. 일본은 자국의 금융 강점을 가지고 투자를 하고, 당해 선박을 우리 나라 해운선사들이 운용하는 형태를 가짐

으로써, 우리 나라의 해운업은 다소 기형적인 모습이 된 것이라고 볼 수 있다. 그렇기 때문에 대부분 국내 선사는 사선보다는 용선이 훨씬 더 많다. 예를 들어 STX팬오션의 경우 구체적으로 선대를 500척을 운용하는 데 사선과 용선의 비가 70대 430이다. 그러나 만약 우리 나라 금융이 유럽만큼 강하고 활성화되어 있다면 최소한 250~300척의 경쟁력 있는 자국선을 가질 수 있으며, 이정도 사선을 보유하고 경영하는 것이 유리하다고 볼 수 있다.

결국 이런 이유 때문에 실질적으로 우리나라 해운선사가 오퍼레이터로서 활동하기에 정부 규제는 문제가 없으나 그 이외의 인프라는 최악의 상태라고 할 수 있으며, 일차적 이유는 선박 금융의 문제라고 볼 수 있다.

결론적으로 이러한 열악한 금융환경을 탈피하기 위해서는 세계적인 선박금융 전문은행의 육성이 시급하며, 이러한 전문 선박금융 기관이 우리 나라를 비롯한 아시아 전역의 선박금융 증추로 육성되어야만 할 것이다. 선박금융 전문은행이 성공할 수 있는 키워드는 첫째, 안정된 투자 포트폴리오, 둘째, 다년간 선박금융 노하우의 축적, 셋째, 풍부한 선박금융 전문인력 확보 등 세 가지라고 볼 수 있다.

예컨대, 지난 2009년은 전 세계 해운사, 선박금융 업계에 어려운 시기였으나, 안정된 투자 포트폴리오가 있다면 투자를 축소하지 않고 오히려 확대할 수 있는 기회가 된다. 일반적으로 선박금융은 기본적으로 고위험·고수익(하이리스크·하이리턴) 금융 분야로 분류된다. 특히 지난 금융위기 때 해운 운임료가 95% 가량 폭락하면서 선박금융은 위험 투자 사업이란 인식이 더욱 팽배해졌다. 때문에 포트폴리오 투자는 더욱 중시된다.

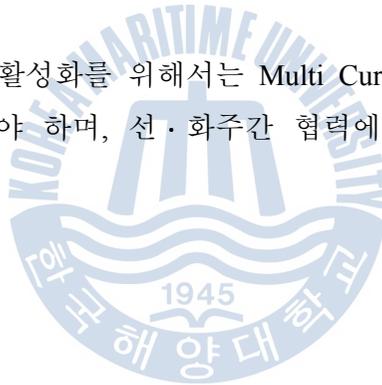
예를 들면 세계적 선박금융 전문은행의 하나인 Dnb NOR는 총 자산 중 약 10%를 선박금융에 투자하고 있으며 선박금융도 분야별 시황 변동성에 대비해 고르게 투자하고 있다. 실제로 Dnb NOR는 해운경기가 좋지 않아 시장이 위축됐을 때 해양플랜트 부문과 에너지 부문 투자를 약 27%까지 늘려 위험을 분산했으며, 현재 Dnb NOR의 선박금융 투자 포트폴리오는 해양플랜트 27%, 유조선 8%, 컨테이너선 13%, 크루즈선 5%, 벌크선 15%, 화학제품 운반선 4%, 가스 운반선 10% 등이다.

아울러 선박금융에 있어서 국내 시중은행과 달리 부채비율은 선사 평가의 절대적 기준이 되어서는 안된다고 볼 수 있다. 이러한 점이 선박금융의 노하우

가운데 하나라고 볼 수 있는데, 해운업종은 기본적으로 고가의 선박을 매입하는 과정에서 자연스럽게 부채비율이 높아지는 특성을 지니고 있다. 하지만 선박을 건조하는 것은 하나의 공장을 짓는 것과 같기 때문에 투자기간은 길지만 그만큼의 수익을 낼 수 있는 구조이기 때문에, 선박금융을 활용해 건조된 배를 이후 어떤 계약에 투입하고 꾸준한 이익을 낼 수 있는지, 어떤 형태의 수익구조를 갖고 있는지 꾸준히 평가하여야 한다. 이러한 경우에 축적된 오랜 경험과 노하우가 좋은 투자안을 찾아낼 수 있는 자산이 될 것이다.

그리고 최근 강한 경쟁력을 갖춘 다른 선박금융 업계와 경쟁하기 위해서는 전문가교육 및 직원교육이 매우 중요하다. 전문 인력 양성은 아무리 강조해도 지나치지 않는 선박 금융 역량 강화의 접근방법 중 하나이다. 선진국의 여러 선박 금융 전문은행의 신입 직원들은 일정 기간 집중적으로 선박금융 전문가로서 훈련을 받게 되며, 지속적인 보수 교육을 통해서 선박 금융 전문 인력이 확보되고 있다.

이와 더불어 선박금융 활성화를 위해서는 Multi Currency(달러+원화) 선박금융을 적극적으로 도입하여야 하며, 선·화주간 협력에 의한 금융조건의 개선이 시급하다고 할 수 있다.



제2절 연구의 시사점

국내 선박 금융의 활성화는 필연적이다. 국내 선박 금융 활성화 방안에 대해서, 본 연구는 우리 나라 선박금융 업계에 세계적인 선박금융 전문 은행과 경쟁할 수 있는 선박금융은행이 설립, 육성되기를 기대하면서 선박금융의 활성화 방안을 모색하고자 하였다.

첫째, 현재 국내 선박 금융시장은 해외 선박 금융기관의 주도로 이루어지고 있는 실정이다. 비록 수출입 은행의 선박 금융 규모가 세계 10위권이라고는 하지만, 상위권과는 그 격차가 크다. 이는 국내 선박 금융이 현재까지는 관주도로 이루어졌기 때문이다. 즉 민간 금융권의 참여가 활성화되지 않는다면 관주도의 선박금융 정책만으로는 공적 자금의 유용성 및 신속성의 한계 때문에 국내 선

박 금융의 경쟁력 확보를 기대하기는 힘든 것이 사실이다.

둘째, 대부분의 선박 금융의 주 결제 통화는 달러이다. 과거 금융 위기의 여파로 인한 원화 가치의 하락 및 실물경제의 악화 때문에 국내 외환 보유고가 부족했지만, 최근 외환 보유고가 상당한 수준에 올라 있다. 풍부한 외환 보유고를 이용하면 국내 금융기관이 달러화 조달에 취약했던 이제까지의 한계를 극복하고 민간 금융권의 선박 금융 참여를 유도할 수 있을 것이다. 중국 정부가 막대한 외환 보유고를 이용하여 자국의 해사산업을 육성시키는 현재의 모습은 우리에게 많은 시사점을 안겨준다.

셋째, 세계 금융권의 붕괴로 선박 금융 시장에서 유럽세가 많이 약화되어 있는 상태이다. 이를 기회로 민관 금융권이 힘을 합쳐 세계 선박 금융 시장에 진출하여야 한다. 현재는 위험과 기회가 공존하고 있으며, 기득권이 약화되어 있는 지금이야말로 빠른 시일 내에 경쟁력을 확보하고 선박 금융 시장에 진입하여야 할 때라고 본다. 과거부터 선박 금융은 장기적으로 안정적인 수익을 창출하는 분야이기 때문에 유럽 선박 펀드에 민간 자본이 집중되었다. 우리나라 민간 금융기관도 신규 수익원 창출 및 지속 가능 경영의 일환으로서 현재의 위기를 기회로 여기고 선박 금융 분야에 진출하여 국내 선사들뿐만 아니라 국내 조선소에 선박을 발주한 유동성 위기에 직면해 있는 해외 선주들에게 적극적인 영업을 하여야만 할 것이다. 이는 결국 호황기가 도래했을 때, 국내 해운업을 비롯한 조선업, 보험업 그리고 금융업 등 해사산업 전체가 중흥할 수 있는 기회가 될 것이기 때문이다.

마지막으로, 이를 위해서는 선박 금융 전문 인력의 육성 및 민간 차원의 선박 금융 전담부서 운영과 위험관리의 전문성 확보 등 선박금융 기초의 확립에 역량을 집중시켜야 할 것이다. 우리나라의 경제 발전 과정을 비추어 보면 후발주자로 시작하여 세계를 리드하는 경쟁력을 갖춘 산업 분야가 많이 있는데, 이는 우리의 특성이자 강점이므로 오히려 선박금융의 경쟁력이 낮은 현재 시점이 선박금융 발전의 출발점이며 기회라고 할 수 있을 것이다.

참고문헌

□ 국내문헌

- 김광재(2008), 「금융위기로 인한 해운시황 및 대응방안」, 해운산업위기 극복을 위한 정책제안 세미나, 바다와 경제 국회포럼.
- 김연신(2009. 5), 「조선산업 환경변화와 선박금융 세미나」, 부산대.
- 김영재(2007), “한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구,” 연세대 경제대학원 금융공학석사논문.
- 딜로이트컨설팅(2008. 4), 「물류선진국 도약을 위한 선박금융 선진화 3단계전략 수립 프로젝트」.
- 신주선(2009), 「선박금융의 특성과 유형」, KSF 선박금융.
- 안계혁(2009), 「선박금융 개요」, 대한해운.
- 오학균(2006), “선박투자회사제도 활성화를 통한 해운산업의 경쟁력제고,” 한국항해항만학회 학술대회논문집 / 한국항해항만학회 2006년도 춘계학술대회 및 창립 30주년 심포지엄(자료집), pp. 34-48.
- 이기환(2008a), 선박 및 항만금융의 활성화 방안, 한국금융산업의 국제화: 부산의 특화금융허브 발전방향, 부산발전연구원.
- 이기환(2008b), 선박금융특화를 통한 금융중심지 전략, 탄소배출권 거래시장 및 부산의 금융중심지 발전전략, 한국경제학회 정책세미나.
- 이기환(2009), 「해양(선박)금융의 육성전략과 추진방향」, 부산발전연구원.
- 이기환 · 유일선(2008), 선박금융활성화 부산금융산업 국제화, 글로벌 경제위기, 2009년 해양수산전망과 부산의 과제, 한국해양수산개발원.
- 이동해(2009. 6), “선박금융의 이해와 조선산업 경쟁력 강화를 위한 제언,” 조선산업 환경변화와 선박금융 세미나, 부산대학교.
- 이은창 · 김유진(2009), “국내해운산업 전망 및 주요업체 분석,” 「하나산업정보」, 하나금융경영연구소, pp.
- 이은창 · 정귀수 · 김영삼(2009), 「세계 경기변동에 따른 해운산업 중장기 전망과 조선산업 영향분석」, 하나금융경영연구소, 산업연구시리즈 2009.2.

임정덕 외(2009), 「조선산업의 환경변화와 선박금융」, 산업연구원 정책자료 2009-111.

자본시장연구원(2009), “전 세계 선박금융과 해운시장 현황 및 시사점,” 「자본시장 Weekly」, 2009년 16호.

전재천(2008), 조선: 선박금융과 해운운임이 안정화될 때까지 보수적 투자, 대신 증권

정우영(2009), 선박 금융의 실무 소개, 법무법인 광장.

한국수출입은행(2004), 「선박금융」, 2004.

한국해양수산개발원(2008. 12), 「2009 KMI 세계해운 전망과 대응방안」.

한국해양수산개발원(2006. 12), 「국내외 환경변화에 따른 선박투자회사제도 발전방안 연구」.

KDI(2008. 11. 12), 「KDI경제전망」.

KMU(2009. 05), 「우리나라 선박금융 현황」.

KSF(2010. 07. 09), 「글로벌 선박금융 시장의 동향과 전망」.

□ 외국문헌

Harwood Stephenson(1995), *Ship Finance*, London: Euromoney Publications Plc.

Marine Money(2009.10), *Ship Finance Market Survey*.

Peter Strokes(1992), *Ship Finance*, London: LLP.

Potrin Bank Research(2009), “Key Developments and Growth in Greek Ship Finance,” 2009. 4.

SEAFIN(2009), “Creating a Win-win Situation for the Relationship between Ship Owners and Ship Financiers Post Credit Crunch,” *2nd Annual Shipping Finance Asia*, 2009. 2. 25.