



“전문기관 설립을 통한 선박금융중심지 발전 방안”

대외경제정책연구원

이동은 부연구위원

2011. 6. 27

목 차

1

선박금융 전문기관 설립의 필요성

2

선박금융 전문기관 설립 방안 검토

3

부산소재 선박금융 전문기관 설립 검토



1. 선박금융전문기관 설립의 필요성

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

- 1) 국내 선박금융의 후진성 극복
- 2) 우리나라 조선업과 해운업의 경쟁력 제고 필요
- 3) 선박금융에 특화한 부산국제금융 중심지 발전

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

1) 국내 선박금융의 후진성 극복

- ◆ 조선업과 해운업은 우리나라 5대 수출산업으로 국제수지 개선에 크게 기여하고 있음.
 - 조선업과 해운업은 반도체, 자동차와 함께 우리나라 주력 수출 업종임.
- ◆ 우리나라의 조선업과 해운업은 세계적인 경쟁력을 보유하고 있는 산업임.
 - 조선업은 국가별 건조량, 수주량, 수주잔량 기준으로 세계 1위
 - 세계 1~6위 조선소가 우리나라 기업
 - 해운업은 2010년 현재 세계 5위 규모

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

1) 국내 선박금융의 후진성 극복 (계속)

- ◆ 이러한 조선업과 해운업의 발전상에도 불구하고, 2009년 우리나라가 조달한 선박자금은 54억 달러로 세계 시장의 4.2%에 불과함.
- 반면, 경쟁관계에 있는 그리스는 12.4%, 일본 12.2%, 미국 10.5%, 독일 8.2% , 노르웨이 8.0%를 기록하고 있음.
- 특히, 최근 우리나라 조선업과 첨예한 경쟁관계에 있는 중국도 6.8%로 우리나라보다 높은 세계 점유율을 차지하고 있음.

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

1) 국내 선박금융의 후진성 극복 (계속)

- ◆ 선박금융에 특화된 금융중심지로 발돋움 하려는 부산의 세계 선박금융 시장 점유율은 0.12%에 불과한 것으로 추정됨.
- 도시국가인 싱가포르가 정부의 적극적인 지원에 힘입어 세계 선박금융 시장에서 2.3%를 차지하며 아시아의 선박금융 중심지로 성장한 것은 주목할만한 사실임.

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

1) 국내 선박금융의 후진성 극복 (계속)

- ◆ 선박금융은 여타 금융과 구분되는 특성이 있어 고도의 전문성이 요구되지만, 우리나라 선박금융은 주요 금융기관의 소규모 부서로 구성되어 있으며, 기관 내 잦은 부서 이동으로 선박금융 전문인력이 배출되지 못하는 문제점도 있음.
- 예를 들어, 2009년도 12.1조원을 조달한 한국수출입은행의 선박금융부는 25명 정도이며, 3.4조원을 조달한 한국산업은행의 선박금융팀은 6명에 불과

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

1) 국내 선박금융의 후진성 극복 (계속)

- ◆ 국내 선박금융이 발전하지 못하여, 국내 선사들의 해외 선박금융에의 의존도가 높음.
 - 국내 선사의 해외 금융조달 비율은 2009년 45.3%에서 2010년 59.6%까지 증가하였음.
 - 2005~2010년 평균 해외 금융조달 비율은 39.5%
- 우리나라는 조선업과 해운업의 발전상에 비해 선박금융의 발전이 늦다고 할 수 있음.
- 선박금융 전문기관 설립을 통해 우리나라 선박금융 발전이 요구됨.

1. 선박금융 전문기관 설립의 필요성

2) 조선업과 해운업의 경쟁력 제고 필요

우리나라 해운업은 그동안 해운 호황기에 확보된 잉여 자금을 바탕으로 선박투자를 확대하였다가, 불황기에 금융기관의 자금회수 압박에 직면하여 투자를 줄이는 이른바 해운경기 순행적 투자를 행하여 왔음.

- 해운경기 순행적 투자를 할 경우 선박 가격이 높을 때에 선박을 구입하기 때문에 향후 지속적인 해운원가 상승압력으로 경쟁력 약화의 원인이 됨.

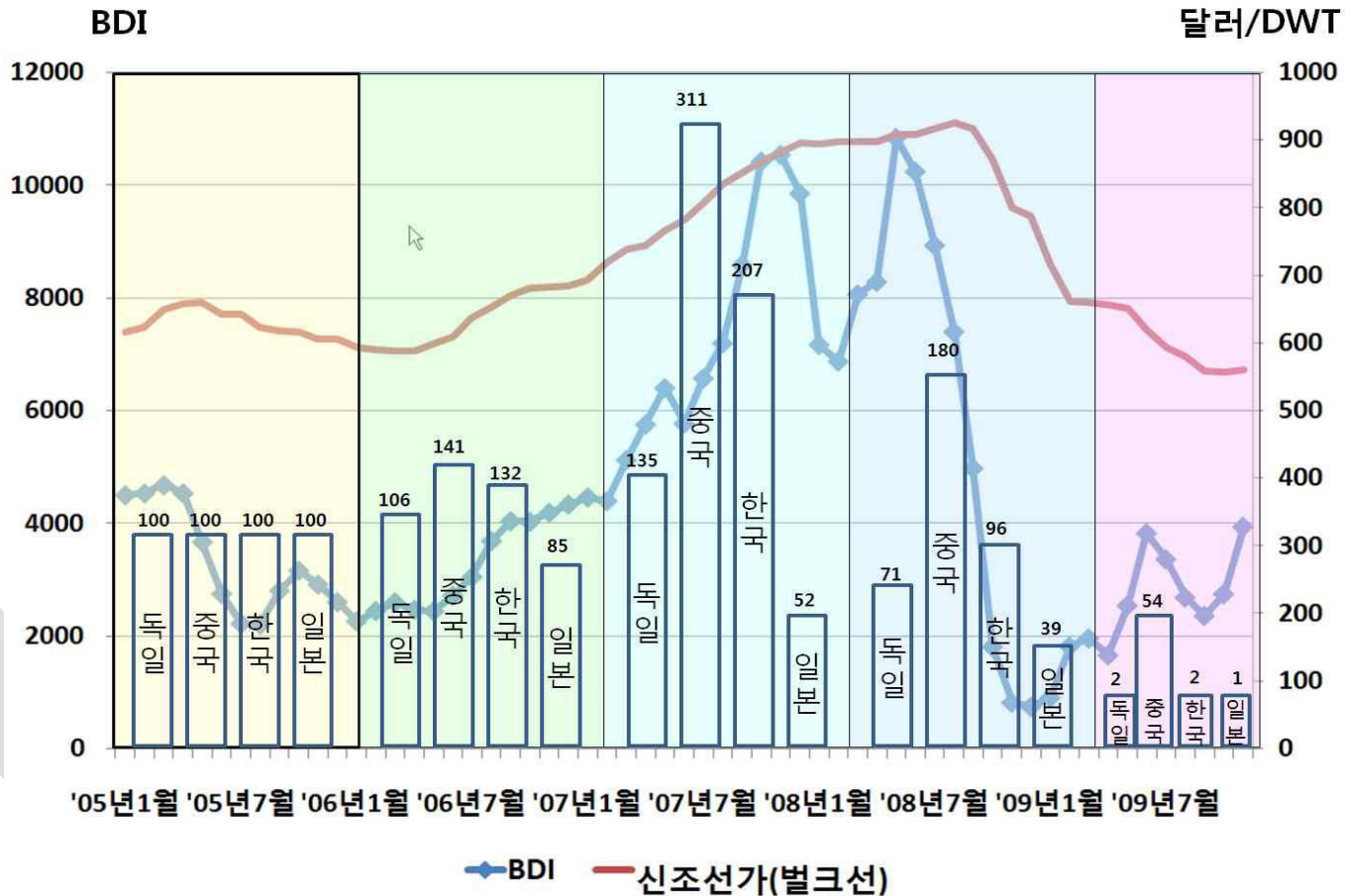
해운 호황기: 선박금융시장의 확대 → 선박 고가 매입

→ 해운불황기: 금융기관의 자금회수 압력 → 선박 저가 매도

2. 해운업과 조선업이 직면한 도전

2) 조선업과 해운업의 경쟁력 제고 필요 (계속)

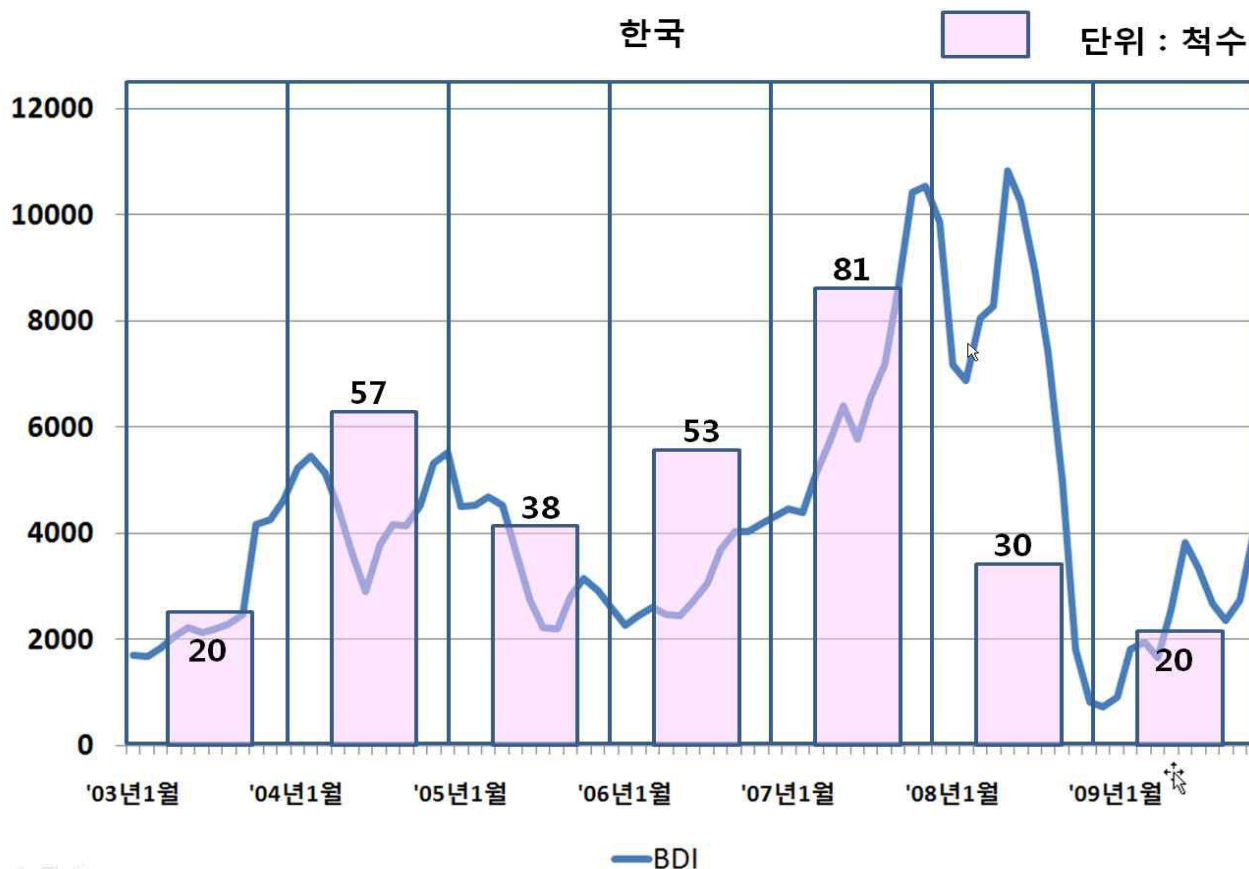
주요 해운국의 신조선 발주 실적, BDI 지수, 신조선가 추이



2. 해운업과 조선업이 직면한 도전

2) 조선업과 해운업의 경쟁력 제고 필요 (계속)

우리나라의 중고선 매입과 BDI지수 추이



2. 해운업과 조선업이 직면한 도전

2) 조선업과 해운업의 경쟁력 제고 필요 (계속)

- ◆ 우리나라 해운업이 불황국면에서 특히 어려움을 겪는 데에는 선박금융을 시행하고 있는 국내 금융기관의 전문성과 규모가 미흡한 데도 그 한 원인이 있음.
- ◆ 따라서 선박금융을 전문으로 하는 선박금융전문기관의 설립을 통해 선박금융의 선진화를 도모할 필요가 있음.

2. 해운업과 조선업이 직면한 도전

3) 선박금융에 특화된 부산국제금융 중심지 발전

- ◆ 2009년 1월 서울 여의도와 함께 부산 문현이 금융중심지로 지정
 - 부산 문현은 파생금융상품과 선박금융에 특화
 - 특히 선박금융 중심지로의 발전은 부산의 조선업과 해운업 기반 하에 추진되고 있음.
- ◆ 부산국제금융 중심지가 선박금융 중심지로 성공적으로 발전하기 위해서는 선박금융 전문기관의 부산 유치가 필요함.
 - 선박금융 전문기관 부산 유치를 통해 선박금융 전문인력 양성 도모
 - 해외 선박금융 기관 유치시 국내 파트너 필요



2. 선박금융 전문기관 설립 방안 검토

대외경제정책연구원 이동은

1. 벤치마킹 : 선박금융기관 사례분석

- 세계 주요 선박금융 취급 금융기관 중 선박금융대출/총대출 비율이 높은 선박금융 특화은행을 중심으로 선정
- 대상 금융기관은 독일의 DVB, Deutsche Schiffbank와 덴마크의 Danish Ship Finance 임

〈표 3-13〉 벤치마킹 대상 금융기관의 개요

	DVB	Deutsche Schiffbank	Danish Ship Finance
선박금융규모	약 15조	약 24조	약 9.8조
총대출 중 비중	70%	85%	100%
특징	해운·항공·육운 등 <u>교통분야</u> 특화 은행 (DZ은행이 주식 96% 소유)	선박전문은행	국책은행, 보험사, 해운·조선사 출자의 선박특화금융기관
국가	독일	독일	덴마크

1. 벤치마킹 : 선박금융기관 사례분석

1) DVB 은행

전문분야 집중화와 안정적 포트폴리오 구성

• 교통금융에 특화된 대표적 선박금융은행

특징

- 독일최대 협동조합은행인 DZ Bank가 소유한 특화은행
- 해운분야에 집중하면서도 교통전분야를 대상으로 포트폴리오를 구성
- 해운산업내에서도 다양한 선종으로 포트폴리오를 구성하여 위험 분산 전략 구사

<표 3-14> DVB 은행의 포트폴리오 구성

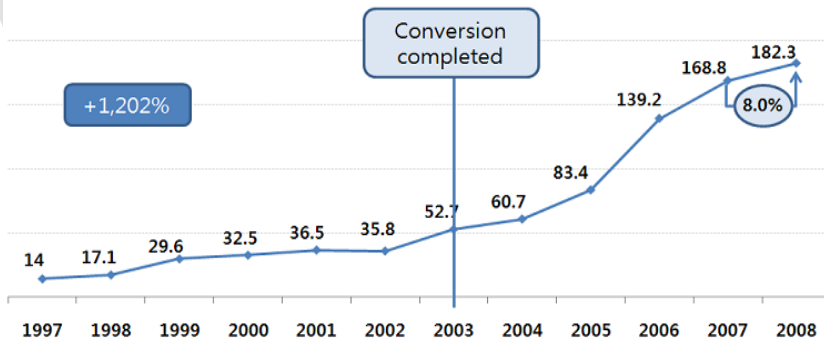
(단위: 미화 10억 달러)

구분	2010. 6. 30		2009	
	대출액	구성비	대출액	구성비
해운	12.6	53.2	13.1	53.0
항공	7.1	29.9	7.4	30.0
육상교통	1.8	7.7	2.0	8.0
투자	0.8	3.6	0.9	3.6
ITE Suisse	0.9	3.6	0.8	3.2
Phased out <u>트폴리오</u>	0.5	2.1	0.7	2.8
대출총액	23.7	100.0	24.9	100.0

자료: DVB 내부자료.

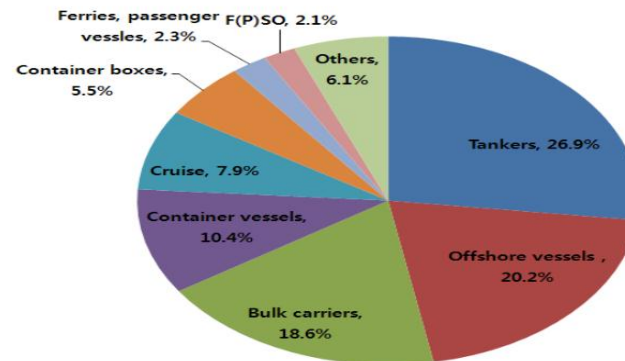
[그림 3-9] DVB은행의 영업이익 추이*

(단위: 백만 유로 달러)



[그림 3-19] 선형별 대출비중(2008년)

(대출규모: US\$14,591mn)



1. 벤치마킹 : 선박금융기관 사례분석

2) DSF(Danish Ship Finance)

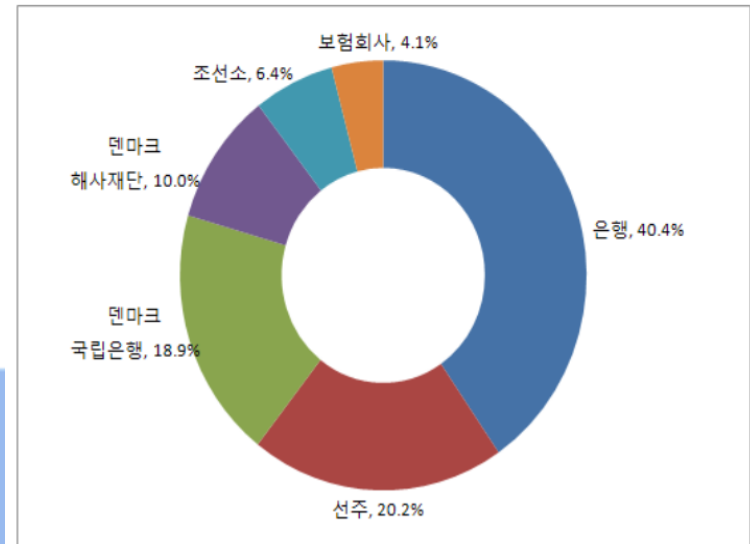
정부, 금융, 해운 · 조선 산업 협력의 결정체

• 100% 선박금융만 취급하는 세계 유일의 선박금융 특화은행

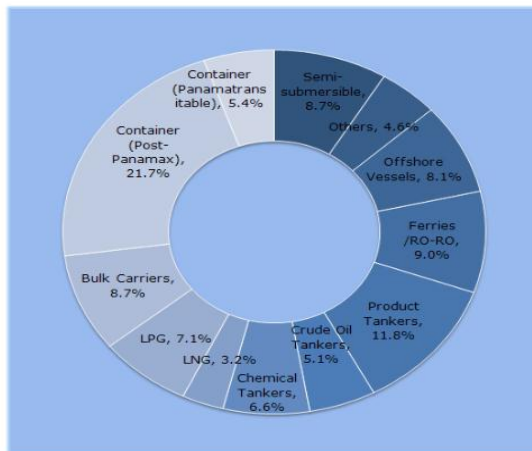
특징

- 공공과 민간이 선박금융을 위해 협력, 세계 최대 선사 A.P. Moller-Maersk 탄생의 기반
- 선박금융기관법에 의해 운영되며 덴마크 조선소에서 건조되는 선박에 필요한 자금에 대해 독점적 지위를 지님
- 예금을 통한 자금조달이 없으며, 채권 및 금융대출을 통해 자금조달 후 선박금융 제공

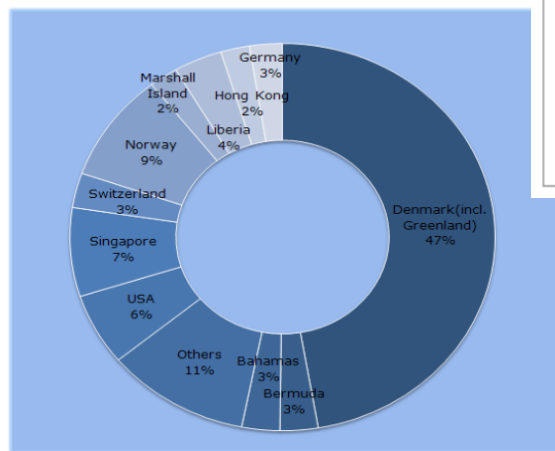
[그림 3-21] 주요 주주 유형



[그림 3-23] 선형별 대출 구성비 (2009.12.31)



[그림 3-24] 국가별 대출 구성비(2009.12.31)



1. 벤치마킹 : 선박금융기관 사례분석

3) Deutsche Schiffbank

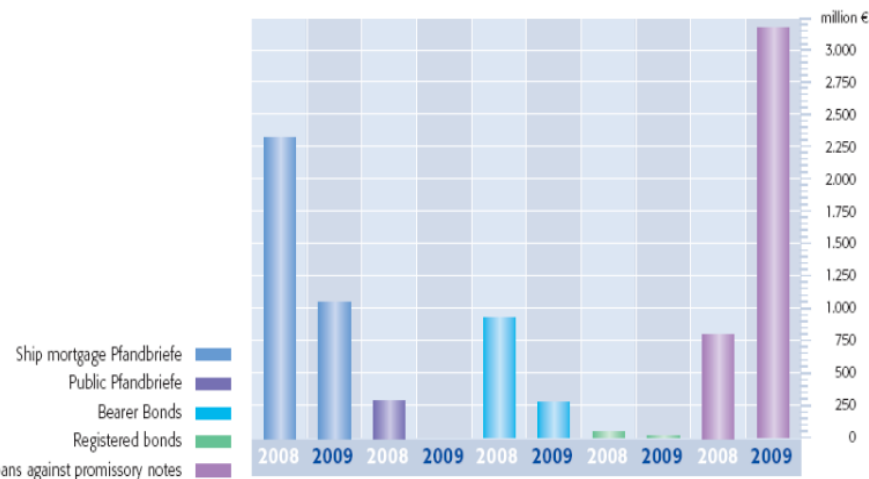
벤치마킹 : DVB 은행

•선박금융 및 선박금융 위험을 회피하기 위한 상품으로 구성된 은행

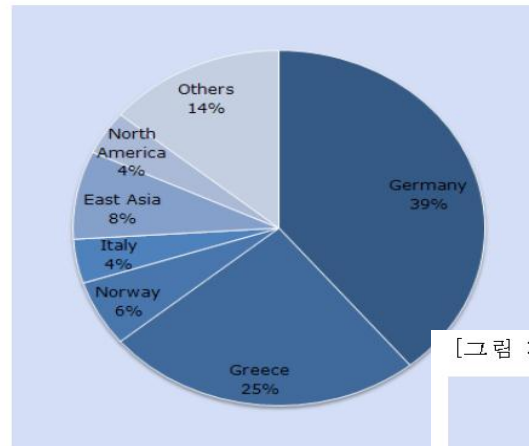
특징

- Commerz 은행이 92% 지분 소유
- 채권, 약속어음, 모기업 신용공여, 투자자 모집 등의 방법으로 자금조달
- 선박모기지 채권 발행

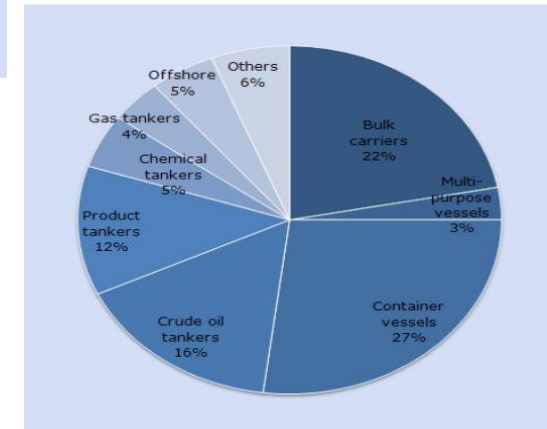
[그림 3-27] 채권의 종류별 최초 매각 현황



[그림 3-26] 국가별 선박금융대출 구성비



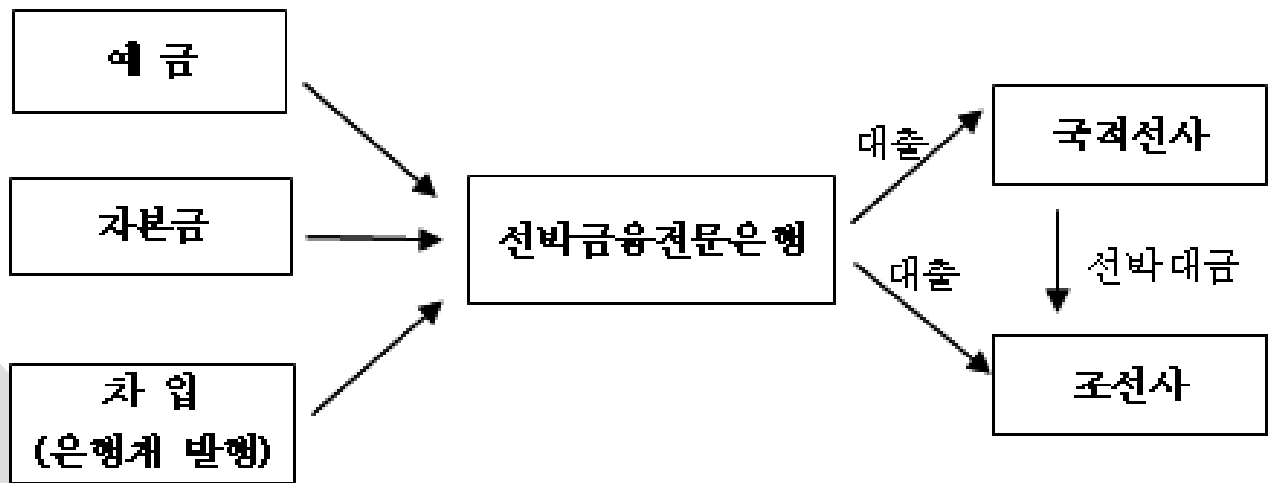
[그림 3-25] 선박유형별 선박금융대출 구성비



2. 선박금융 전문기관 설립형태별 장단점 분석

1) 민간금융기관 설립 (예: 은행)

- ◆ 선박전문 민간금융기관을 설립하여 해운사와 조선사의 금융지원을 하는 방안이 있음.
- ◆ 현재 공공금융기관(한은, 수출입은행, 산업은행 등)의 지원에 더불어 해운업계의 출자로서 금융기관(은행, 협동조합 등)을 설립하여 자금의 공급을 원활히 할 수 있음.



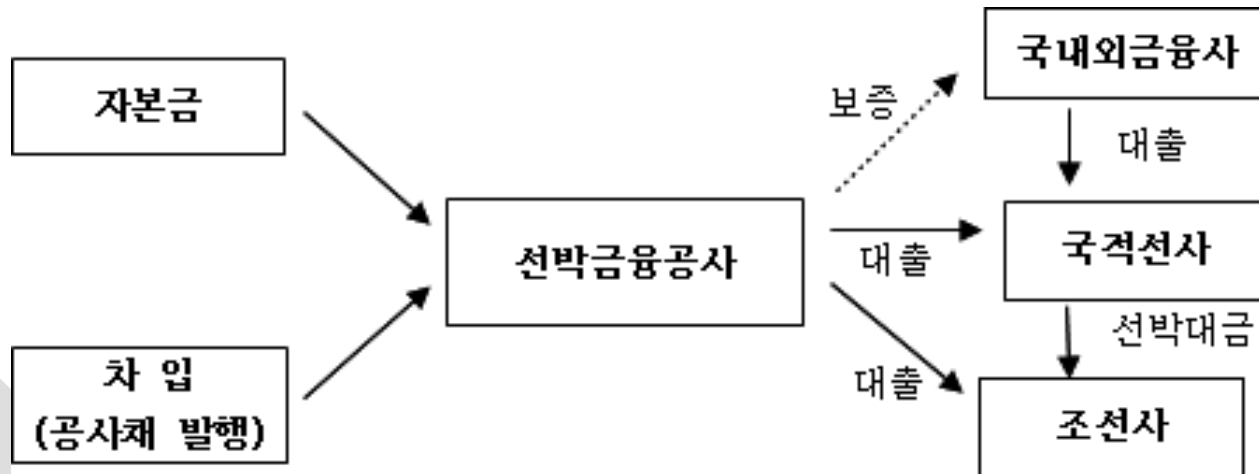
2. 선박금융 전문기관 설립형태별 장단점 분석

장점	단점
<p>① 선사의 자본조달 비용을 최소화하고 적시에 전략적 선박투자 지원 가능</p> <p>② 선박에 대한 전문성을 바탕으로 선박 잔가 및 담보분 변화 등 선박분야에 요구되는 다양한 금융상품 제공 가능</p> <p>③ 선박금융기관 운영이 안정화될 경우, 각기 다른 기관을 통한 대출·보증 등 업무를 선박은행에서 일원화하여 처리 가능</p>	<p>① 일반은행으로 운영시 은행설립을 위한 막대한 자금모집의 어려움, 까다로운 설립절차 및 자격요건으로 인해 설립에 장기간 소요 우려</p> <p>② 또한 신생은행이고 해운산업 집중투자에 따른 리스크 등으로 신용도가 낮아 외자조달 코스트 상승 가능성</p> <p>③ 일반인 수신을 통한 자금조달 어려움</p> <p>④ 금융감독기관의 은행건전성 강화지침 영향으로 선박대출이 제한될 우려가 있으며, 신용도가 높은 대형선사 중심으로 대출이 이루어질 가능성</p>

2. 선박금융 전문기관 설립형태별 장단점 분석

2) 공공금융기관 설립 [예: 선박금융공사]

- ◆ 이미 한국은행, 수출입은행 등 공공금융기관에서 지원하고 있으므로, 공공금융기관을 설립하는 데 논리문제 없음.
- ◆ 민간금융기관에 비해서 소매금융부분을 배제할 수 있으므로 비교적 단기간에 설립할 수 있으며, 달러 조달에도 유리할 수 있음.



2. 선박금융 전문기관 설립형태별 장단점 분석

장점	단점
<p>① 기존 공공기관의 지원이 있으므로 설립 논리 존재</p> <p>② 적은 자본금으로 은행과 비슷한 자금조달 가능</p> <p>③ 외국계 금융 이용이 어려운 중견선사의 금융여건 개선에 크게 기여</p> <p>④ 별도 기관이 운용하는 선박금융공사 설치시 국가채무로 분류되지 않아 재무건전성 악화논란 감소</p>	<p>① 신규 재정투입, 조직신설 등에 따른 부담이 발생</p> <p>② 기존 공공금융기관의 자금 조달을 구축할 수 있음.</p> <p>③ 해운이외 산업과 형평성 논란 가능성</p>

2. 선박금융 전문기관 설립형태별 장단점 분석

- ◆ 공공금융기관은 소매금융부분을 제외할 수 있으므로 비교적 단기간에 설립할 수 있으며, 달리 조달에도 유리할 수 있음.
 - 민간은행은 예금으로 조달되어야 대출영업이 가능하나, 공사의 경우 정부의 신용도를 그대로 반영하여 부채조달이 가능해 소매금융 없이 영업 가능
 - 특히 공사 설립은 은행에 비해 적은 자본에도 불구하고 높은 신용등급을 받을 수 있어 달리 조달에 유리함.
 - ◆ 공공금융기관이므로 위기 시 자금의 회수문제가 민간금융기관에 비해 적을 수 있음.
- 민간 형태의 기관보다는 공공금융기관 형태의 선박금융 전문기관 설립이 더욱 현실적임.**



3. 부산소재 선박금융전문기관의 설립 검토

1. 선박금융 전문기관의 부산 유치

선박금융에 특화하는 부산 금융중심지

◆ 선박금융 특화도시로서 부산의 역량

- ▶ 이는 부산의 지정학적 입지와 역량을 충분히 고려한 것임

구 분	경쟁력
조 선	세계 1위
선박보유량	세계 6위
컨테이너 처리량	세계 5위
환적물동량	세계 3위
수산물생산량	세계 12위 [부산이 전국의 60% 이상 차지]

- ▶ 지정학적 장점을 살린 해외 해운·선박금융 중심지 : 독일, 그리스

◆ 따라서 부산은 시장에 기반을 둔 동인(driving force)을 찾아 수요자가 원하는 특화금융 서비스 제공이 가능

1. 선박금융 전문기관의 부산 유치

- ◆ 아시아에서 국제금융센터의 경쟁상대인 싱가포르와 홍콩에 비해 우리나라는 여러 지표에서 열위에 있음
- ◆ 하지만 부산 문현 금융중심지의 경우, 제반 입지여건 및 충분한 역량을 바탕으로 비교우위를 극대화할 수 있도록 선박금융에 특화하는 차별화 전략을 통하여 국제적인 경쟁력을 키울 수 있음
- ◆ **선박금융 후발주자로서 부산이 단기간에 선박금융 특화 금융중심지로 성장하기 위해서는 지방정부의 노력 이외에도 중앙정부의 제도적 뒷받침과 지원이 절대적으로 필요**

2. 부산 선박금융 전문기관 입지에 관한 SWOT 분석

강점 (Strength)	약점 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none">▪ 우리나라 조선업의 중심지인 울산과 거제를 포함한 동남경제권의 핵심도시▪ 동북아시아 항만 허브▪ 세계적으로 경쟁력있는 부산의 조선업과 해운업의 역량(세계 최대 규모의 선박건조 배후 시장 및 세계 5위권 항만, 다수의 해운기업 위치)▪ 문현지구에 설립 추진중인 BIFC▪ 부산시의 열정과 적극적인 지원	<ul style="list-style-type: none">▪ 부산의 취약한 금융관련 인프라 및 금융산업▪ 선박금융을 제공하는 국내은행 및 외국계은행들이 서울에 집중▪ 선박금융중심지로의 후발주자 및 부산의 낮은 국제적 인지도▪ 선박금융 전문기관 전무▪ 해외 선박금융기관 부산 유치 시 영어 사용에 대한 불편함 및 외국인에게 불편한 주거,교육 및 사업 환경

2. 부산 선박금융 전문기관 입지에 관한 SWOT 분석

기회 (Opportunity)	위협 (Threat)
<ul style="list-style-type: none">▪ 정부의 문헌 금융중심지 지정▪ 여러 공공기관의 부산이전 예정▪ 서울 금융중심지와 보완적이면서 차별화하여 발전할 수 있는 가능성▪ 홍콩, 싱가포르와 함께 선박금융 연계를 통한 범아시아적 선박금융 클러스터 조성 가능성▪ 해운거래소 설립을 통한 수요기반의 확대▪ 공공 금융기관의 선박금융 사업 부문 부산이전에 대한 긍정적인 검토	<ul style="list-style-type: none">▪ 선박금융 분야의 선발주자인 홍콩, 싱가포르와의 경쟁▪ 중국정부의 선박금융 육성을 위한 강력한 정책적 지원 및 중국 조선업의 급성장▪ 국내에서 선박금융의 시장 입지 미약▪ 글로벌 금융위기 이후 선박금융 전문기관 설립 및 육성에 대한 정부 기조의 약화▪ 선박의 수요자, 생산자, 선박금융 제공자의 서울 밀집

3. 해외 선박금융중심지 사례와 부산의 대응방향

싱가포르

- ◆ 선박금융 육성책으로 해양금융인센티브(MFI)를 적극 추진
- ◆ 정부의 강력한 지원으로 파격적인 세제혜택 부여
- ◆ 외국인을 위한 교육과 의료시설 등 사회간접자원 확충

홍콩 (중국)

- ◆ 정부의 적극적인 정책추진 의지와 실천력에 의해 단기간에 아시아 금융허브로 성장
- ◆ 홍콩 국제금융센터 육성에 힘입어 선박금융업 발달

3. 해외 선박금융중심지 사례와 부산의 대응방향

- ◆ **부산이 선박금융 중심지로 발전하기 위해서는 선박금융 전문기관의 부산 유치가 필요함.**
 - 선박금융 전문기관을 통한 전문인력 양성
 - 해외 선박금융 기관 유치 시 국내 파트너 역할
 - 선박금융 중심도시로서의 부산의 위상 강화
- ◆ **부산의 선박금융 중심도시로서의 발전과 선박금융 전문기관 유치에는 중앙 정부의 정책 의지가 중요.**
 - 정부의 강력한 지원으로 파격적인 세제혜택 부여 필요



감사합니다!
Thank you!