

선박금융 활성화 방안



한국산업은행 현 용 석

목 차

- I. 선박금융시장
- II. 해운선사의 자금조달 방안
- III. 국내외 선박금융시장의 변화
- IV. 국내 선박금융의 한계
- V. 선박금융 활성화 방안

I. 선박금융시장

□ 선박금융의 개념

1) 선박금융이란?

- 금융기관이 신조선을 건조하거나 중고선을 매입,개조, 수리하고자 하는 해운사를 위하여 신규자금 또는 재금융(Refinancing)을 제공

2) 자산가치 및 미래수익 담보

- 선박 자체의 자산가치 및 선박으로부터의 미래 수익을 담보로 이루어지는 대표적인 자산담보 형태의 금융
- 채무자의 신용 및 일반자산을 기반으로 채권회수를 도모하는 기업금융과 달리 특정선박을 운용하여 발생하는 수익(용선료)를 재원으로 대출원리금을 회수

□ 선박금융의 기본적인 특성

(1)국제금융거래의 성격

- 외항선사의 무대가 국내보다는 전세계를 대상으로 함
- 선박의 운항수입이 달러화이므로 외화대출로 취급
- 국내선사 앞 대출인 경우에도 외국계 금융기관의 참여 활발

(2)장기자본거래의 형태

- 선박의 사용연수(수익창출기간) 및 수익력 등 고려할 경우 상환기간이 **10~20년**인 경우가 대부분임

(3)규모가 상당히 큼

- **LNG** 수송선 **U\$1.8억**, 초대형 유조선(**VLCC**) **U\$85백만**
- 복합적인 금융이 발생(**LOAN, FUND**, 주식발행 등)
- 다양한 주체들이 활동(금융기관간의 연합, 브로커 등)

□ 국내 선박금융 시장

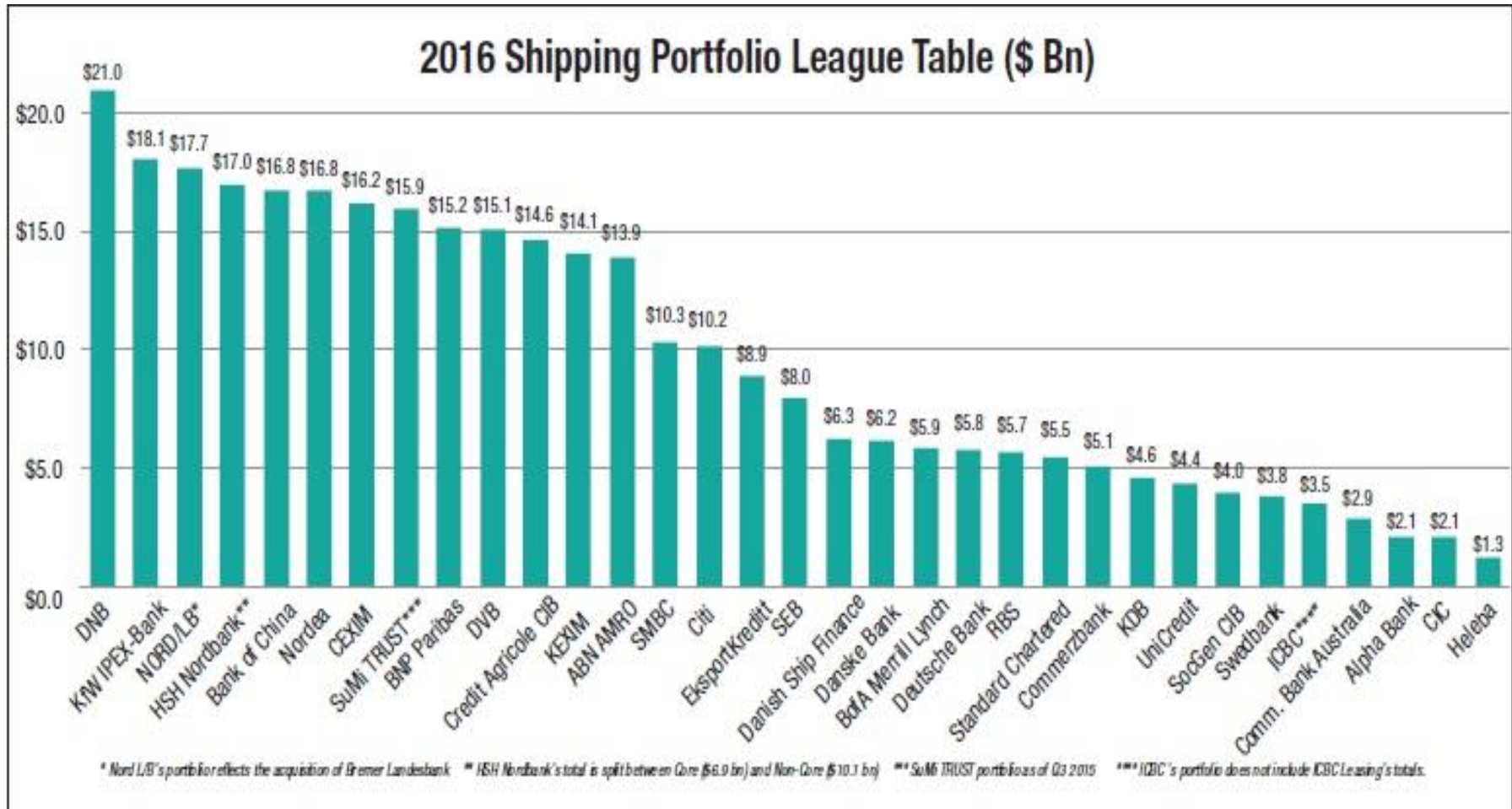
1) 한국 선박금융에 참여하는 금융기관 및 관련기관

- 해외 선박금융 은행 : DVB, ABN Amro, ING, BOA, SC, SG, BNP Paribas, CIC 등
- 정책금융기관 : 수은, 무보
- 상업금융기관 : 국민은행, 신한은행, 산업은행 등 일반 시중은행
- 리스금융회사 : 산은캐피탈, 신한캐피탈 등
- 기관투자가 : 연기금, 공제회, 보험사 등
- 조선소 : Seller's Credit
- 선박운용회사 : KOMARF, KSF 등
- 자산운용회사 : KB Asset, 미래 Asset 등
- 선박금융 브로커 : Clarkson, Fearnley 등
- * 기타 서비스 기관 : 법무법인, 선급, 보험회사, 감정기관, 회계법인 등

2) 한국 선박금융의 변천과정

- 1990년 이전 : 수은 연불수출, 산은 계획조선, 일본 상사금융
- 1990년대 : 시중은행 참여 유로달러금융 도입
- 1997 - 2004 : IMF 등으로 선박금융 전체 침체
 - 수은 선박 Structured Finance 진출, 선박펀드 태동
- 2004 - 2007 : 해운 운임, 선가 상승 선박금융 활황
 - China Effect, 세계 물동량 증가 등으로 운임 최고 기록 및 발주량 급증
- 2008년 이후 : 미국발 금융위기, 세계경기 동반 침체 등으로 극심한 해운 침체 도래
 - KDB, KAMCO 선박펀드 출범

※ 세계 주요 금융기관의 선박금융 대출자산 현황

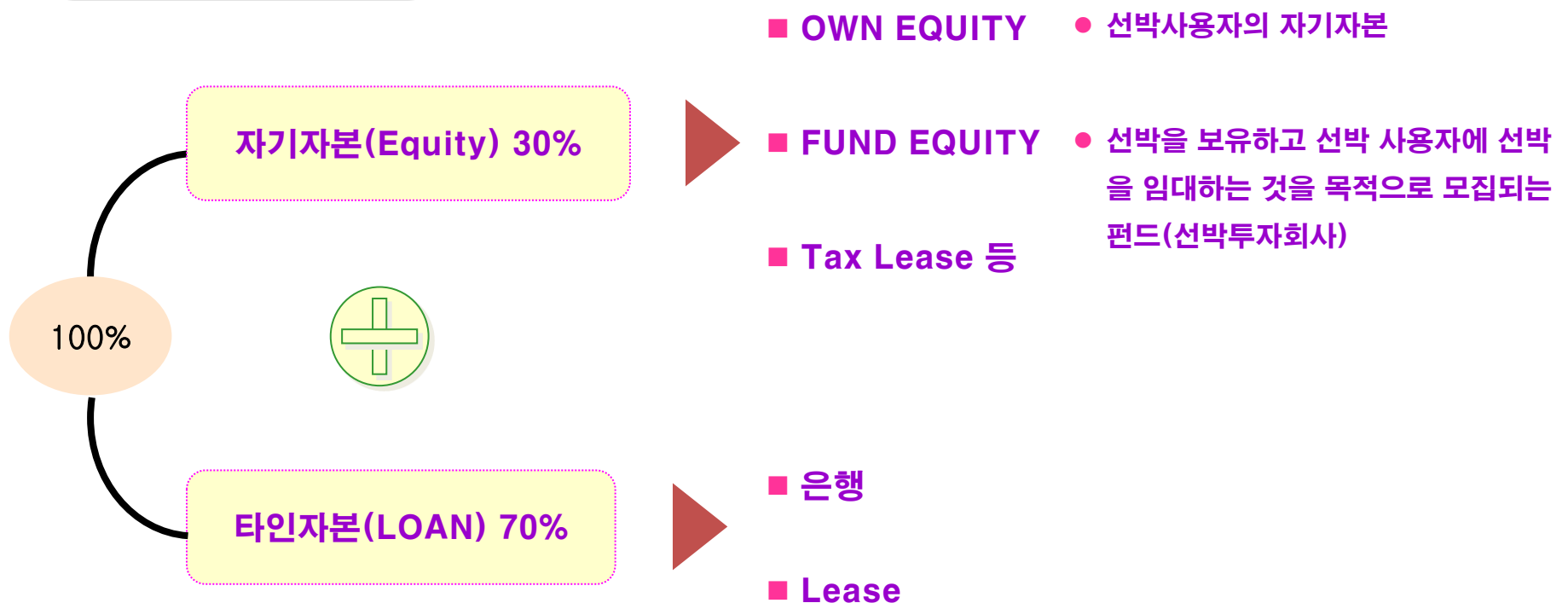


출처 : Marine Money 2017년 5월

II. 해운선사의 자금조달 방안

□ 금융의 기본 구조

일반적 금융구조



□ Equity Finance(자기자본 조달)

선주 직접 금융

- 채권 발행
- 주식 발행(증자)
- 보유 현금

선박 펀드

- 국내 선박투자 회사
- 독일 KG펀드
- 노르웨이 KS펀드
- 싱가포르 MFI

기 타

- PEF : 수익 극대화 추구
- Tax Lease : UK, Japan 등
- 투자 신탁

□ 해운선사의 자금조달 방법

자금조달의 방법 (Finance Category)	자금조달 유형 (Type of Finance)	특 징
주식 (Equity)	소유주 주식 (Owner Equity)	-사업주 이익잉여금을 통해 제공되는 자금조달
	펀드 또는 사모를 통한 조달 (Ship Fund, Private Placement)	-독일 KG, 노르웨이 KS 등 파트너에 의해 제공되는 펀드
		-선투법, 자통법에 의한 펀드를 통한 자금조달
	공모 (Public Offering)	-공개된 주식거래소에서 공모에 의해 조달된 주식 자금
메자닌 금융 (Mezzanine Finance)	부채와 자기자본의 중간 성격	-CB, BW의 인수, 신주인수권, 주식전환권의 권리를 갖는 대신 무담보로 자금조달
대출 및 채권발행 (Senior Bond)	채권발행 (Bond Issue)	-자본시장에서 발행한 채권
	일반은행 대출금 (Commercial Bank Loan)	-은행이 제공한 대출로 규모가 큰 경우 신디케이션에 의한 대주단을 구성
	조선소 신용 (Shipyard Credit)	-자국조선소를 지원하기 위한 수출금융기관(ECA)에 의해 제공되는 대출금
리스 (Lease)	금융리스 (Finance Lease)	-선박의 리스와 관련된 자금조달로 감가상각을 이용한 세제 효과를 향유
	운영리스 (Operating Lease)	

□ 국내에서 해운선사가 선박금융으로 활용가능한 자금조달 수단

① 일반은행의 선박금융

- 대출(BBCHP가 대표적), 보증

② 리스회사의 선박금융

- 산은캐피탈, 신한캐피탈 등
- 중소형 해운사를 대상으로 원화로 대출 취급, 수입이 원화인 국내 내항 중소형 선박을 대상
- 리스형태 : 단순 BBC 계약

③ 일본종합상사로부터의 선박금융

- 미쓰비시, 스미토모 등 일본종합상사가 조선소에 발주하고 이에 필요한 자금을 주선, 일본해운사 앞 Time Charter 방식으로 운용 후 중고선 매각 후 이익실현 (매각차익 재투자 시 세금혜택)

④ 선박투자회사법에 의한 선박펀드

- 외환위기 후 노르웨이 K/S와 독일 K/G 선박 투자전문 Fund 제도를 참조하여 설립
- 일반국민 • 기관투자자로부터 원화 자금을 모아 펀드를 조성
- 자기자본 부담 분을 선박투자회사가 조달하며 구조적으로 BBCHP 방식이 활용됨

운용회사	설립일	자본금	주 요 주 주
한국선박금융(주)	2003.3	85억원	대한해운, 대한상선, 산업은행, 수협, 한국투자증권
KSF선박금융(주)	2004.2	84.7억원	수출입은행, 에스씨케이, 장금상선, 제이원인베스트먼트
세계로선박금융(주)	2005.3	80억원	미래에셋증권, 삼성물산, 한진중공업, 창명해운
(주)국제선박투자운용	2005.4	50억원	개인(홍준경), 수협, 극동티엘에스, 동진산업
캠코선박운용(주)	2009.6	70억원	한국자산관리공사

⑤ 선박펀드 : KDB 선박펀드, KEXIM 선박펀드

- KDB Ocean Value-up Fund
- KEXIM Eco-Ship Fund

⑥ 사모투자펀드(PEF형), 투자신탁형 선박금융(자본시장법에 의한 선박금융)

- PEF는 유한책임을 지는 LP(Limited Partner)와 무한책임을 지는 1인 이상의 GP(General Partner)로 구성

⑦ 수출금융기관(ECA)의 선박금융

- ECA(Export Credit Agency) : 대출을 제공하는 수출입은행과 일반은행의 대출에 대한 보험을 제공하는 보험공사
 - 한국수출입은행(KEXIM)이뱅크론(Bank Loan) 또는 Supplier's Credit의 형태로 연불수출금융을 실시, 수출보험은 한국무역보험공사(K-Sure)가 관장

⑧ 메자닌 금융(Mezzanine Financing)

- 전환사채(CB)나 신주인수권부사채(BW)의 인수 또는 신주인수권, 주식전환권 등 주식 관련 권리를 취득하는 대신 무담보로 자금을 제공
- 대출과 투자의 중간단계로 Loan과 Equity 사이에 존재

⑨ 주식 및 회사채 발행

- 특정 선박을 선, 후순위로 담보 제공하지 않고 해운사 신용으로 자금조달 되므로, 특정 프로젝트를 대상으로 진행되는 선박금융의 자금조달 방법과는 차이가 있음

III. 국내외 선박금융시장의 변화

1. 세계 선박금융 시장의 변화

□ 선박금융은 '14년 이후 크게 감소

- '08년 금융위기 이후 선박금융은 급감하였으며 이후 일시적인 회복세를 보이는 등 롤러코스트 추세를 보였으나, '16년 수주절벽으로 최악의 실적 기록
- 세계 선박금융 규모(U\$억) : 889('13) → 875('14) → 841('15) → 479('16)
- 신조선가지수(New building Price Index, 2008.1=100)는 '14년 이후 하락세

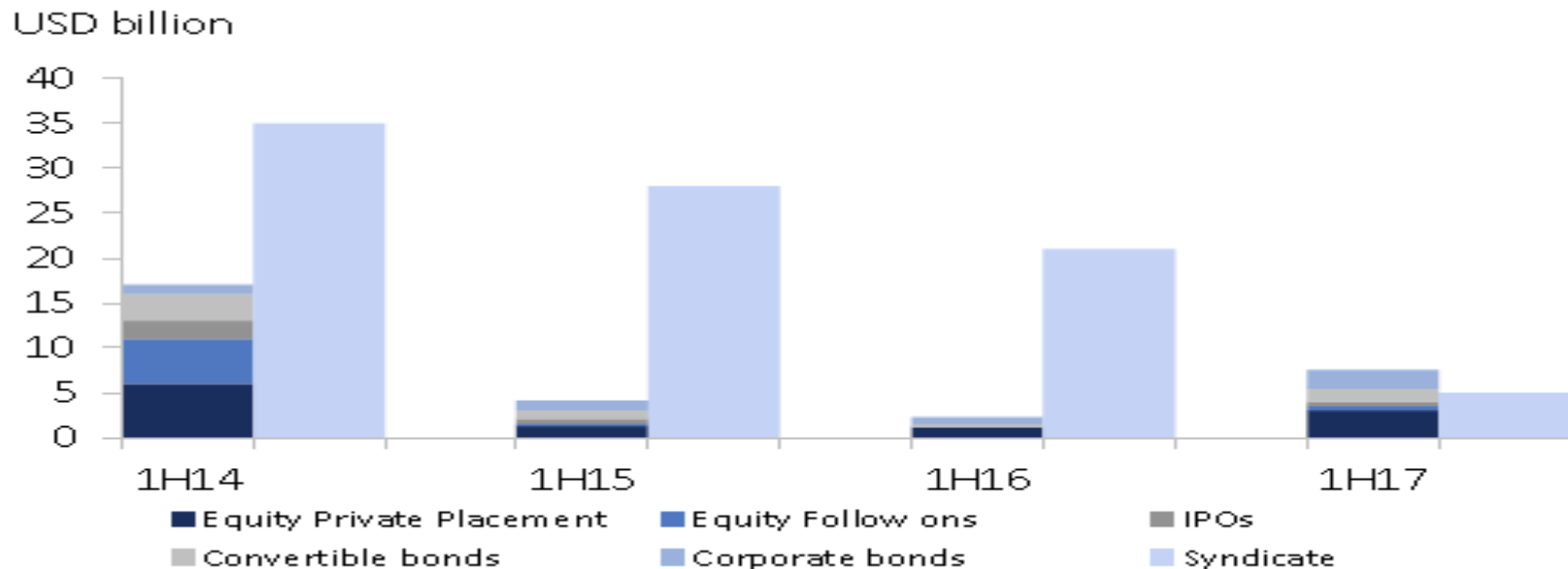


출처 : Marine Money '17년1월

□ 은행권의 대출 감소

- 세계 주요 은행들의 선박금융 공급은 급격히 감소
 - 독일 **Commerz Bank , Deutsche Bank** 등 유럽계 은행 : 대손충당금 확대 및 공급 감소
 - **HSN Nordbank** : '15년 190억유로 선박금융 여신을 최대 120억유로로 감축 예정

< 세계 은행권 선박금융 제공 현황 >



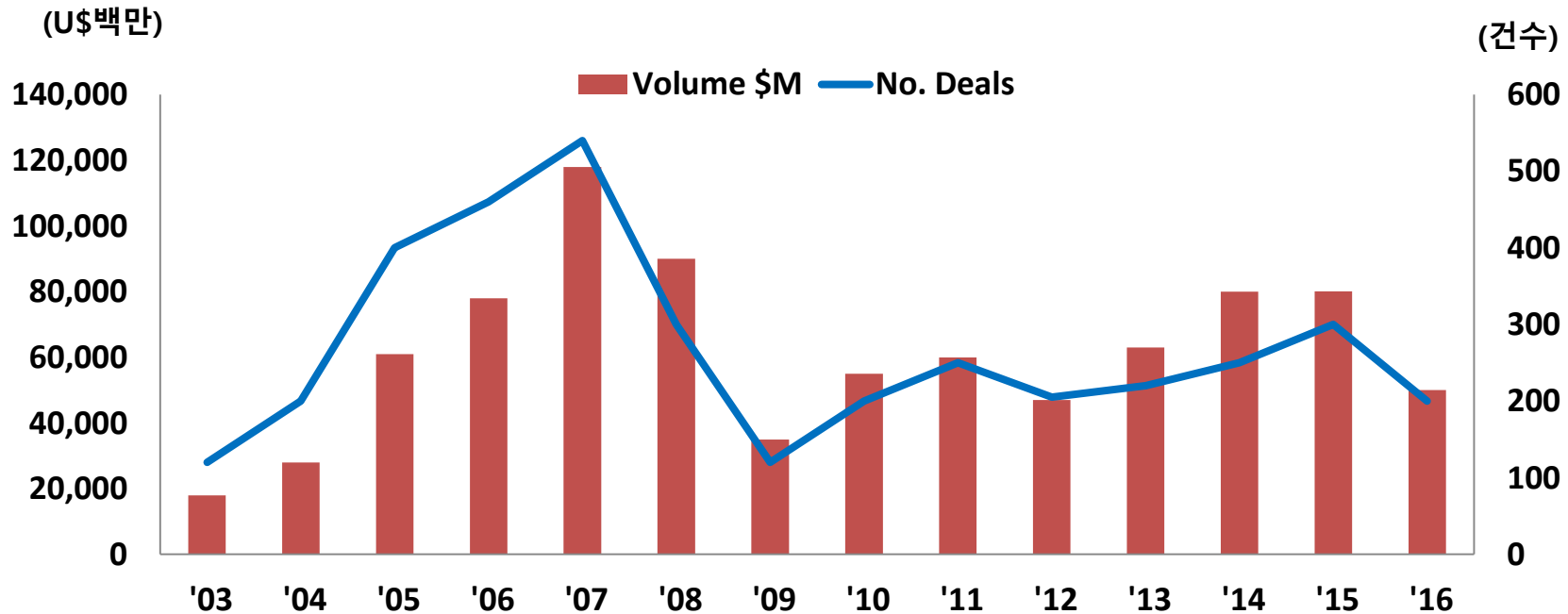
출처 : Marine Money

□ 은행권 Syndicated Loan 변화

➤ '16년 Syndicated Loan 전년대비 크게 감소

- 해운 및 조선업 부진에 따라 은행권의 Loan 실적 크게 감소
- '15년 대비 약 35% 이상 감소

< 세계 선박금융 규모 >

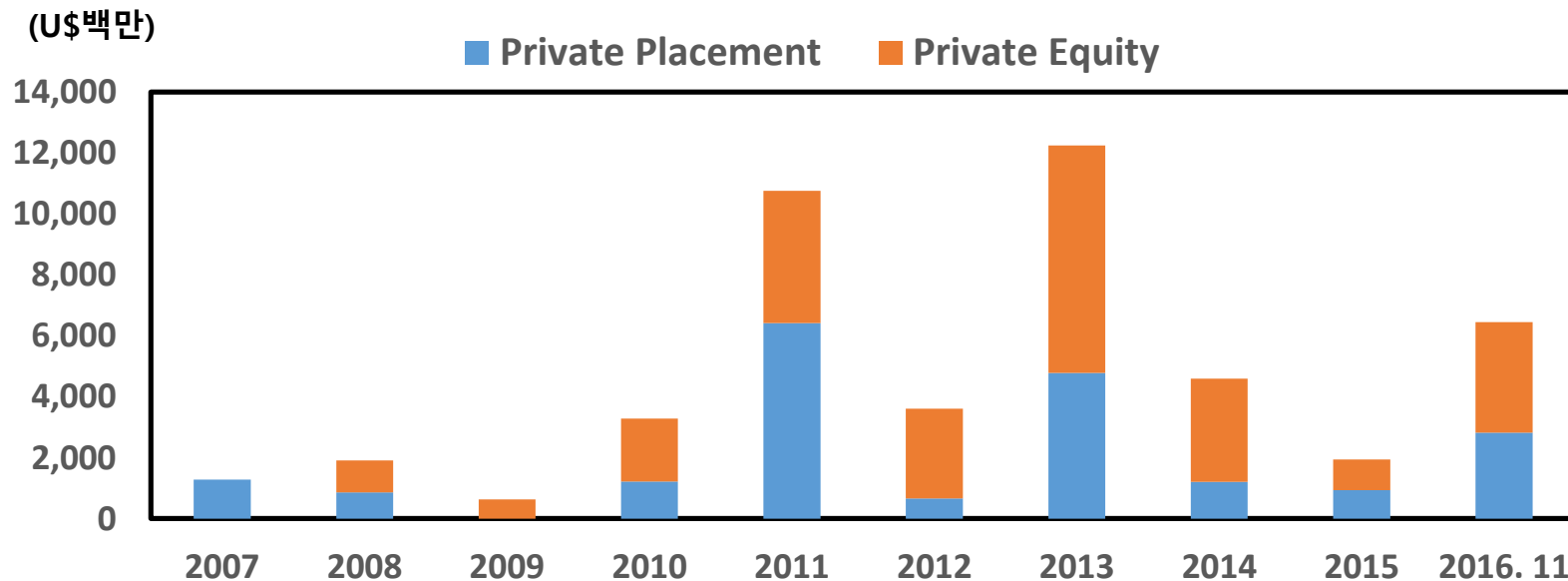


출처 : Deallogic

□ Private Investment 투자는 증가

- 미국 등 선진국의 경기회복에 따른 투자기회의 기대감으로 전년대비 증가
 - 석유, 화학, 제조업 등 전통산업을 중심으로 투자 확대
- '16년 낮은 선가가 지속되면서 선박에 대한 투자경험이 있는 투자자들을 중심으로 규모 확대

< 세계 사모투자 추이 >



자료 : Marinemoney

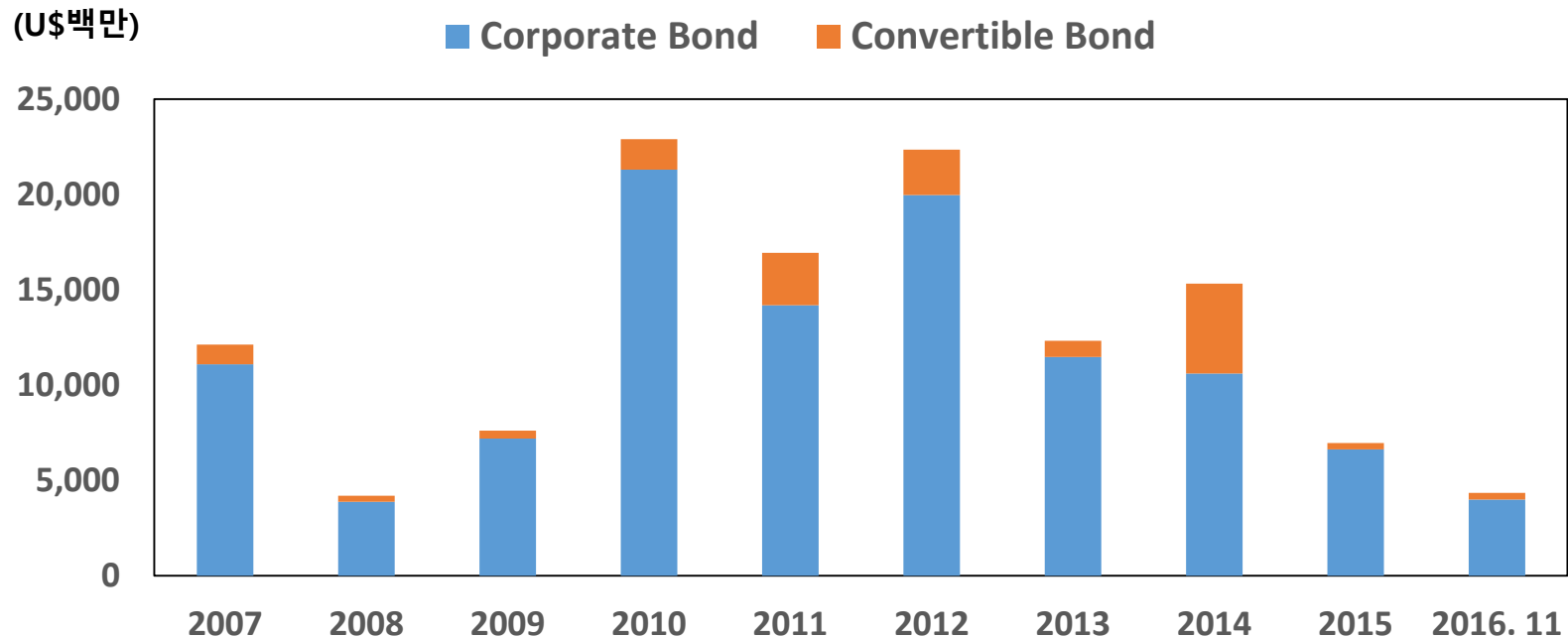
□ Bond Market 추이

➤ 채권시장은 '14년 이후 큰 폭으로 감소

- '14년까지 대거 발행된 회사채 부담으로 선박금융에 대한 회사채 발행은 크게 감소

➤ 업황 부진이 지속되고 있는 해운 및 조선에 대한 리스크 기피가 지속

< 세계 채권시장 추이 >

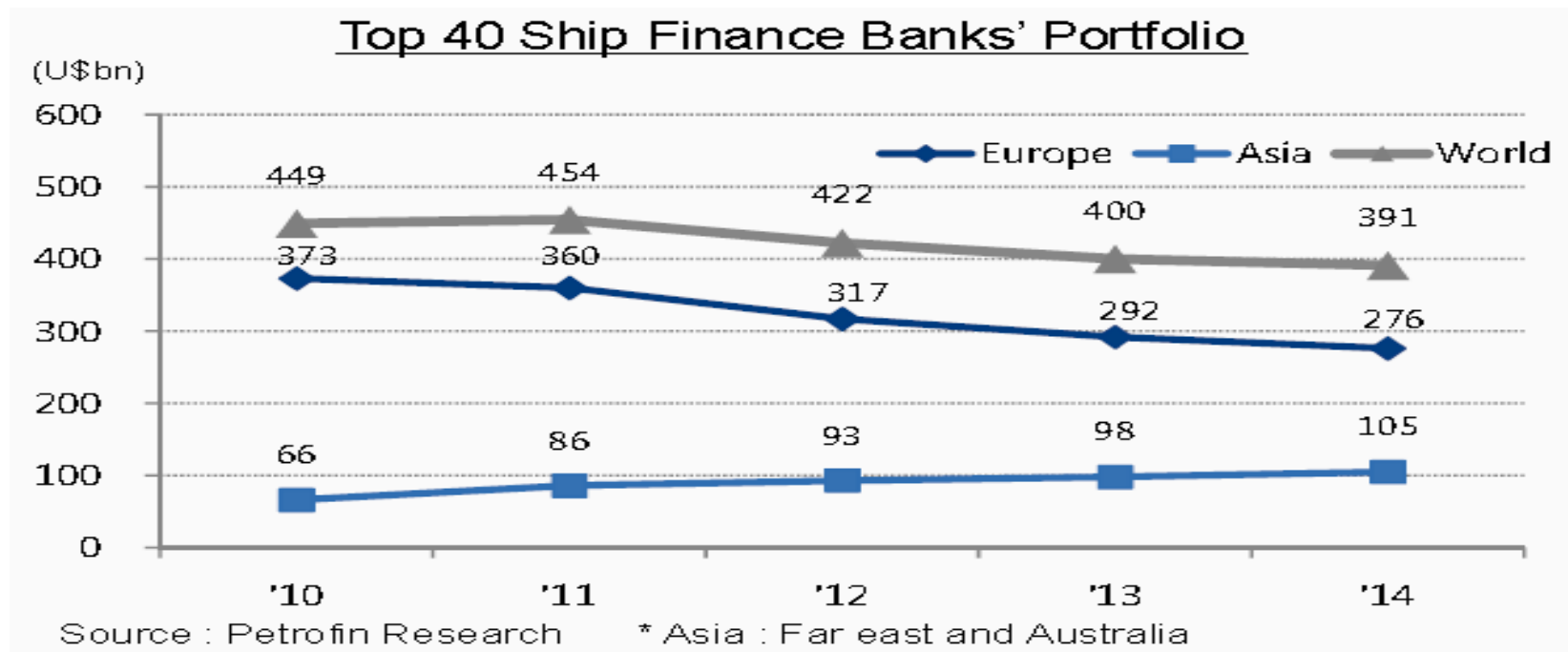


자료 : Marinemoney

□ 지역별 선박금융 현황

➤ 선박금융 지역의 다변화

- 아시아 은행들의 투자가 증가하면서 아시아 금융권의 선박투자 증가 추세
- 중국 국영은행 등을 중심으로 투자 규모가 점차 증가하고 있음



주 : 아시아는 Far East and Australia

출처 : Petrofin Research

2. 국내 선박금융 시장의 변화

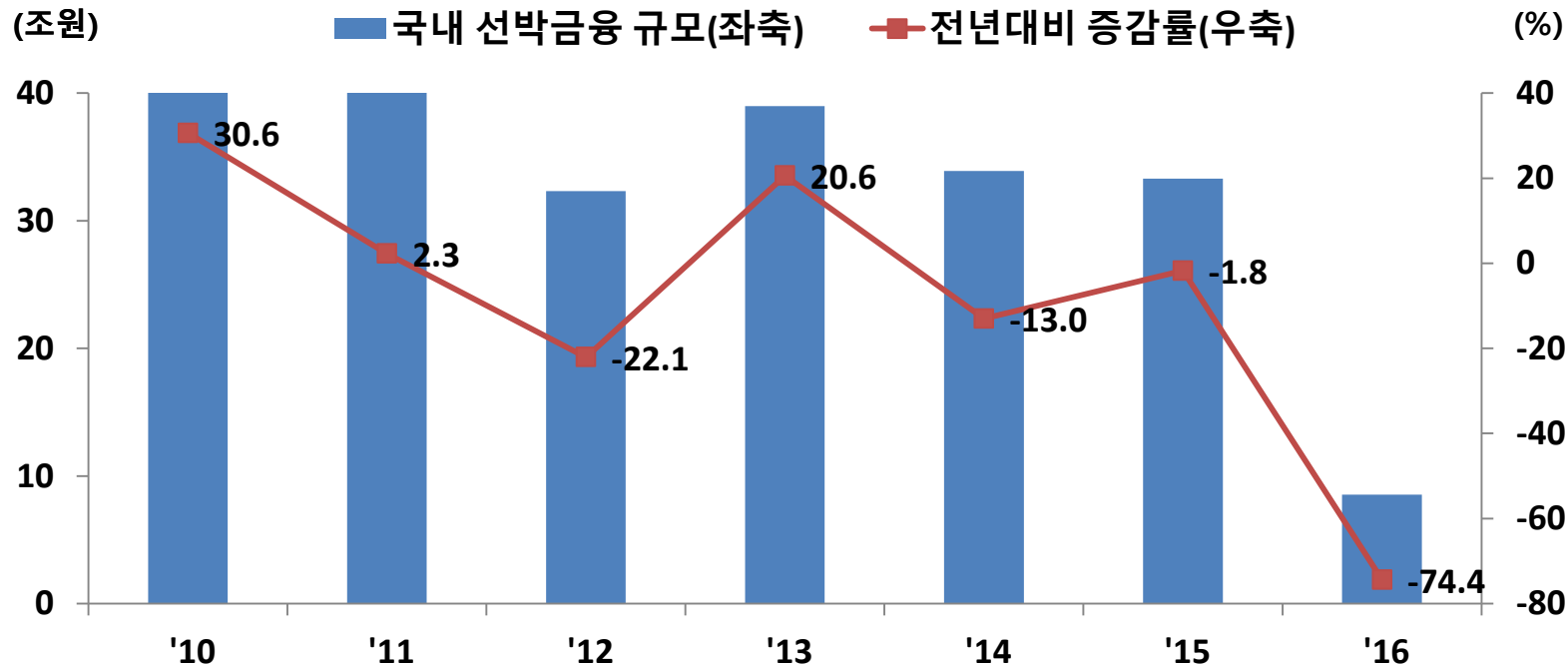
□ 국내 선박금융 현황

(해운사에 대한 선주금융 + 조선사에 대한 RG, 제작금융, 보증/보험을 포함한 광의의 선박금융으로 분석)

➤ 국내 선박금융은 국책은행 등 공공부문을 중심으로 수행

- '16년 국내선박금융 규모는 8조 5천억원으로 전년대비 시장규모는 74% 감소
- 해운업 부진에 따른 수주 절벽 등으로 국내 선박금융은 급감

< 국내 선박금융 시장규모 >



출처 : 금융위

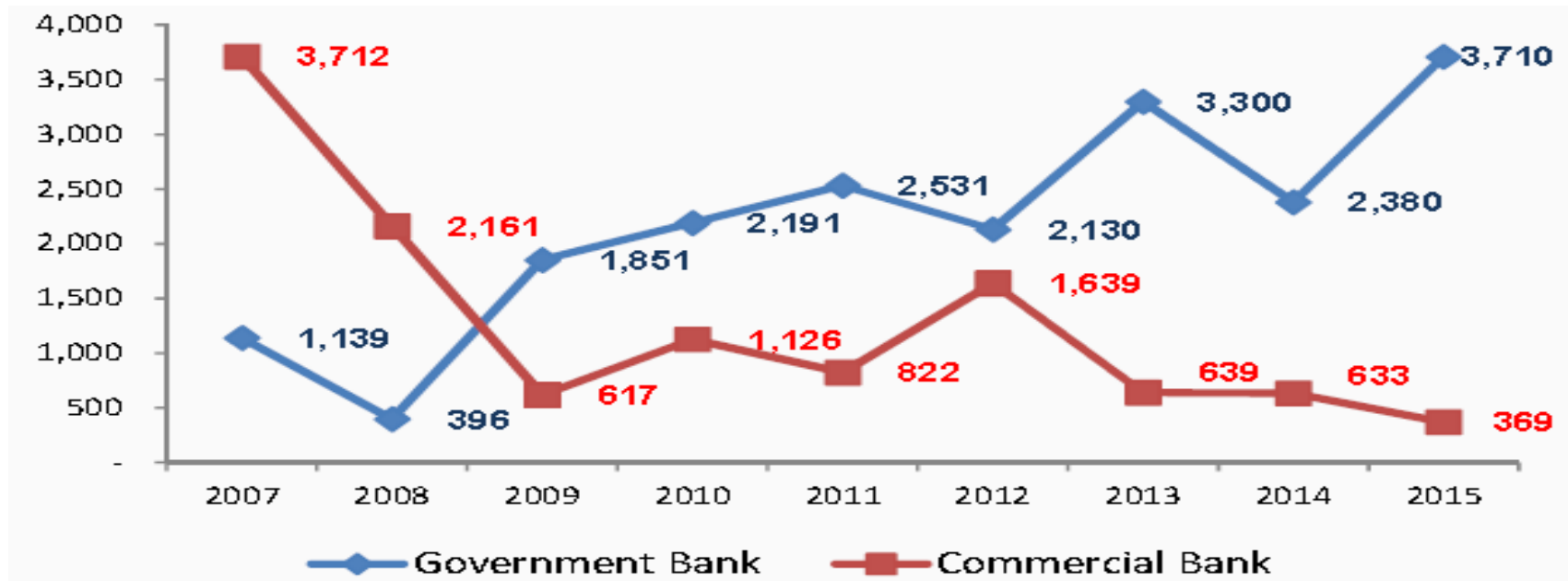
□ 국내 선박금융 국책 및 민간 비중(선주금융 + RG, 제작금융 포함)

➤ 국내 상업은행들은 국책은행 대비 10%로 축소

- 해운 및 조선시황이 악화되면서 상업은행의 선박금융 기피 현상 심화
- 선박금융에 대한 상업은행들의 인식전환 및 민간 투자 확대 필요

< 국내 선박금융 국책은행과 상업은행 투자 추이 >

(십억원)



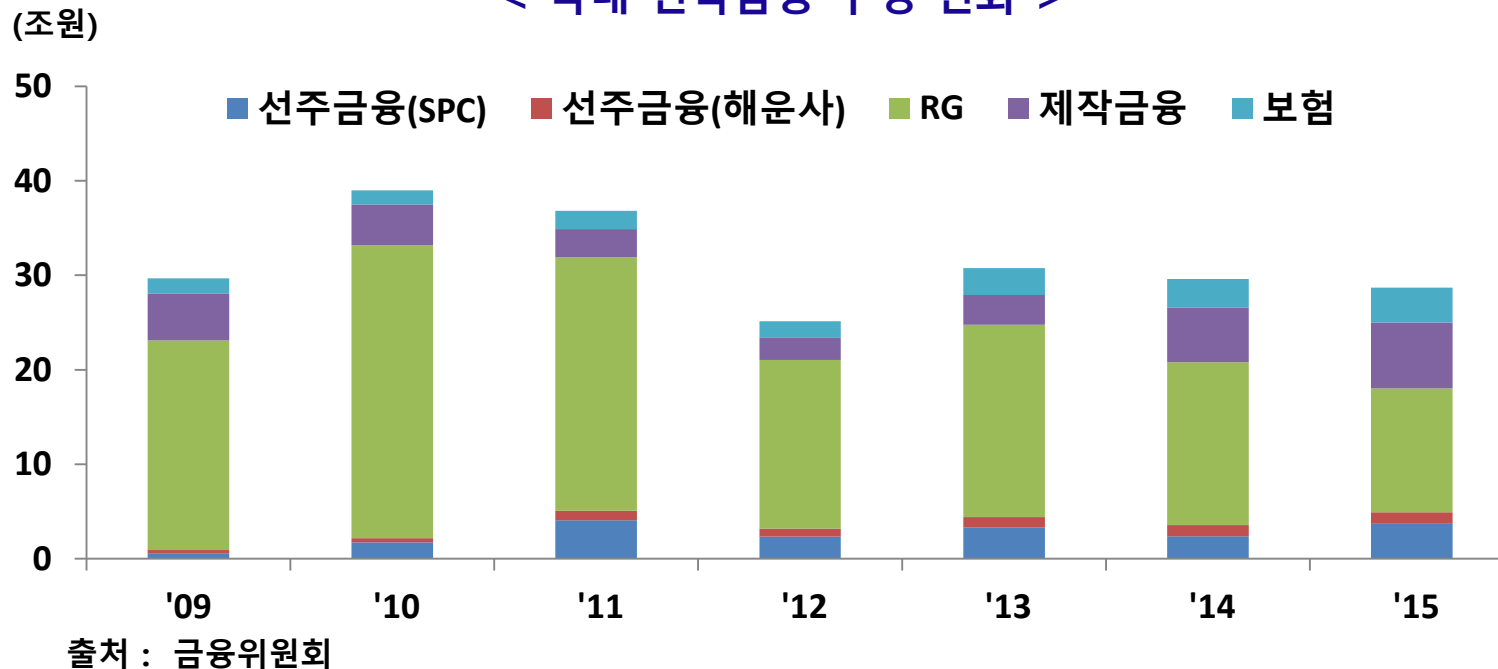
주 : 선주금융(SPC 및 해운사 투자금액) 기준

출처 : 해양수산부(2016)

□ 국내 선박금융의 구성

- 선박금융을 선주금융, RG, 제작금융, 보증/보험으로 포괄하여 분석
 - '10년 이후 조선소에 대한 RG 발급은 지속적인 하락세
 - 한·중·일 수주경쟁이 심화되면서 국내 조선소의 신규 선박 수주 감소
 - 방산용 선박과 관공선 등에 대한 제작금융에 대한 수요는 '12년 이후 증가 추세

< 국내 선박금융 구성 변화 >



□ 외국계은행 중심의 국내 선박금융 (선주금융만 분석)

- 국내금융기관이 달러화 조달에 근본적으로 취약하여 선박 건조 및 운영이 국내에서 일어남에도 불구하고, 지원은 주로 외국계 금융기관에 의해 주도되고 있음
- 2009년 선박금융의 중요 이슈로서 등장한 탈세계화(De-globalization)는 국유화 지원을 받은 미국, 영국, 독일, 프랑스 등 선진국 금융기관들이 각국의 정부로부터 은행의 해외 대출을 줄이고 자국 내 대출에 집중할 것으로 요청 받음으로써 그동안 타국 해운사 앞 공여하던 선박금융 대출이 위축되었음
- 이러한 외국계 은행의 본국 회귀 또는 금융위축으로 인해 그리스, 네덜란드, 한국 등 세계적 해운사 들의 금융조달원이 대폭 축소되었음

아울러, 2008년 금융위기 이후 국내 금융기관의 해운사 앞 대출도 크게 감소하고 있음

<국내 해운사의 자금조달 비중>

(단위 : U\$백만)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
국내금융기관	1,319	1,481	2,460	924	513	477
외국계은행	774	1,630	702	479	425	703
외국계 비율	37.0%	52.4%	22.0%	34.1%	45.3%	59.6%

출처 : 국내 37개 해운사를 대상으로 조사, 한국선주협회

IV. 국내 선박금융의 한계

1) 국내 금융기관이 원화가 아닌 외화대출을 취급해야 하는 한계

- 국내은행이 국내선사에 대한 대출도 외화로 지원해야 함
 - 외항선사의 수입은 대부분 외화로 구성, 외화대출이 필요함
 - 선박금융은 10년이상 장기대출로 반복적인 외화조달의 어려움을 겪는 국내 금융기관이 지원하는 것이 근본적으로 어려운 실정
- 한국 원화는 기축통화가 아니며 금융위기 시 달러화로 환전 불가
 - 발권력을 동원해서라도 원화라면 국내에서 지원가능 할 것이나 외화는 한국정부도 조달 불가능한 경우도 종종 발생하므로 국내은행의 지속적 지원은 근본적으로 쉽지 않음
- 풍부한 원화자금을 활용하여 외화로 swap하여 지원할 수 있겠으나, swap 비용과 원화 금리자체가 외화에 비해 높은 상황으로 차주사에 부담이 됨

2) 해외 선박금융기관 중심의 금융

○ 국내금융기관의 달러화 조달의 근본적인 취약성

- 선박 건조 및 운영이 국내에서 일어남에도 불구하고, 주요 딜에 대한 지원은 외국계 금융기관에 의해 주도
- 국제금융시장 경색 시 한국의 외화조달 능력 급속 저하

○ 외국계 금융기관의 본국 회귀 또는 금융위축으로 인해 세계적 해운사들 조차 금융조달원이 대폭 축소됨 (그리스, 네덜란드, 한국 등)

○ 국내금융기관의 선박금융의 특수성에 대한 이해부족

- 해운업의 불황과 일시적인 선가하락만 보고 특정 시점의 선가만을 판단의 근거로 삼아 기존 금융을 회수, 신규지원을 중단
- SPC 설립을 통한 구조화 금융을 활용하여 해운사, 화주의 Cashflow, 선박가치를 상호 보완할 수 있는 선박금융의 안전성에 대한 인식 부족

3) 전문인력 및 노하우 부족

- **선박금융 전담 팀을 운용하는 국내은행이 거의 없음**
 - 수출금융기관, 산업은행 정도만 별도로 선박금융팀 운영
 - 순환보직 인사
- **국제금융 중에서도 특수분야인 선박금융은 전문인력 양성이 어려움**
 - 국내은행은 국제금융분야에서 해외유수은행에 비해 열위
 - 외자조달의 부침이 심하여 국제대출 업무를 수시로 중단, 재개를 반복
- **외국계 선박금융기관과 대비한 국내 취급역량 열위**
 - Hardware : 자본금 규모, 전문인력, 전산시스템(Marsoft) 등
 - Software : 이해도, 심사기법, 위험관리, 관련된 파트의 영어사용 능력 등
- **해외 Network을 기초로 매트릭스 조직을 통해 선박금융을 지원하는 국내금융 기관이 없음**
 - 해외 선박금융 전문은행의 경우 글로벌 Network을 통해 선종별, 업무 프로세스별 시장조사 부문과 관련한 매트릭스 조직을 갖추고 전문성과 업무 효율성을 확보

* '13.2월 산업은행 : 싱가포르에 선박금융 데스크 설치

4) 법무법인, 선박평가기관, 보험 등 참여기관의 부족

- 보험, 감정 등 서비스 제공기관의 전문성과 경쟁력 미흡
 - 법무, 선급 등의 경우 일부 기관의 전문성은 외국계와 경쟁가능 한 수준
- 해외법무 법인의 국내 진출 및 법무서비스 제공이 제한되어 있고, 보험사의 규모 및 신용도가 낮아 공동 부보 및 외국계 앞 재보험을 들도록 하고 있으며, 국제적인 공신력 있는 선박 감정기관은 전무한 상황

5) 선화주간 협력 부족

- 화물운송계약(COA) 계약 당사자인 대형 화주들이 높은 신용도를 근거로 선박 금융 관련 확약서 발급, 계약 양도에 대한 승낙 ⇒ 실질 차주사인 국내 해운사의 차입조건을 유리하게 하고, 외국계 은행의 참여 범위를 넓힐 수 있음
 - 선박금융의 경우 선박의 가치는 물론 선박운용을 통한 장래 수입이 중요한 담보 역할을 하므로 화주가 제공하는 Cashflow가 중요함

V. 선박금융 활성화 방안

1) 선박금융의 지속적 확대를 위한 투자자원 다양화

- 저금리로 대체 투자처가 필요한 연기금, 보험회사의 풍부한 자금 활용
 - 구조화 금융의 안전성을 인식시킬 필요, 선박투자에 대한 관련 인력 충원 필요
- 기존 공적금융기관의 역할 강화
 - 수출입은행, 무역보험공사, KAMCO 등 여신규모 확대
 - 특히 시장 불황기 때 국내 선주앞 대출(보증)을 통해 시장 버팀목 역할 필요
(예) 급격한 선가하락 우려로 대출모집 곤란 ⇒ 잔가 보증 취급
- 시중은행의 지속적인 선박금융 참여 유도 필요
 - '08년 리먼사태 이후 외자조달 어려움, 기존 차주 부실로 신규 취급이 위축됨
 - 선박금융의 특성이 은행 내 해운분야에 대한 대출 확대를 가로막고 있음
 - ▷ 장기, 거액, 외화필요, 영어사용, 복잡한 구조, 전문인력 부족 등

- **선박펀드의 활성화** : 개인투자자에 대한 저율 과세
- **Tax Lease 활성화** : 세제 혜택으로 국내외 선사 유치
(예 : 싱가포르 MFI 제도)
- **금융위기 시 선박매입을 통해 선사를 지원할 수 있는 투자기능 활성화**
 - ☞ 기존 선박펀드 활성화
 - ☞ 독자 생존 가능한 기관 신설 : 경기 역행적 투자 실행 (**Tonnage Provider**)
- **자금원천 다양화를 통한 중소형 선사 지원 활성화**
 - 다양한 자금원천 → 중소형사 지원 가능
 - 다양한 금융상품 → 다양한 형태의 거래 지원 가능

2) 민간투자 활성화를 위한 세제지원 및 제도 개선

- **국내 자본시장 활성화를 통해 기존의 대출(Debt) 위주에서 지분(Equity)형 상품으로 다양화**
 - 주식발행, 펀드, CB, BW 등 메자닌 금융
 - 연기금, 보험회사 등의 풍부한 자금 활용
 - ☞ 연기금의 투자지원을 위한 후순위 대출·투자에 대한 보증 활성화(예:한국해양보증)

○ **개인투자자 저율과세, 기관투자자 앞 세제 인센티브 등 선박투자자에 대한 혜택 부여**

- 영국의 UK Tax Lease 등 전통적 선박금융 강국에서는 세제지원을 통해 다양한 선박금융의 기반을 마련 (영국, 프랑스, 독일, 노르웨이)

○ **선박금융 특수성을 반영한 부채비율의 적용**

- 모든 차주 앞에 동일한 부채비율의 잣대를 적용하는 금융시스템의 개선
- 대규모 차입이 필요한 선박금융의 특성을 반영하여 별도로 적용할 필요

3) 선박금융 전문인력 양성

○ **선박금융인력은 근본적으로 국제금융 인력 양성이라는 인식 전환 필요**

- "선박금융" ⇒ "국제선박금융"으로 표시해야 함

○ **국제금융의 특수분야에 대한 지식·경험 + 해운분야 지식**

4) 국내 해운·조선·금융 연계 강화

- 선박가격, 용선처, 선박매입·매도자 등 정보를 취합하는 **Data Center 구축**
 - 한국은 세계 수준의 조선업, 해운업을 보유하여 충분한 Data 축적 가능
 - 국내거래 정보조차도 외국 전문회사를 통해 입수하는 실정
 - ☞ 한국해운거래정보센터 신설
- 해운·조선·금융간 정보교환 및 협력 강화를 위한 시스템 구축 필요
- 국내 해운사가 국내 조선소에 발주한 **선박금융에 대한 원화 조달 시도**
 - 외화금융 의존도를 낮추어 환 리스크 장벽으로 진입을 어려워 하는 국내 대출 기관, 연기금 PEF, 펀드 등 풍부한 투자자금 유입을 촉진

5) 해운사는 금융안정기에도 국내 금융기관과 거래관계 유지

- 금융위기시 전세계 외화자금 긴축으로 **국내은행 앞 외화대출 지원 요청**
 - 금융시장이 회복되면 대형선사는 국내외 모든 은행 앞으로 완전 경쟁을 유도
 - ☞ 금융시장 안정화되면 기존대출을 조기 상환하여 저금리 외국계 은행으로 대출처를 변경, 기존 국내금융기관은 선박금융시장에서 축출될 가능성 상존
 - 대출의 일정부분은 국내은행을 활용, 선박금융 기반을 함께 마련

6) 외국계은행의 지속적인 한국시장 지원을 유도

- 외화로 이루어진 선박금융을 국내 금융기관만으로 100% 대체할 수 없음
- 한국이 외화조달 불가 시에도 지원 가능한 외국계은행을 한국시장에 계속 유지
 - 국내 대형선사의 우량 Deal은 외국계 금융기관이 주도하고 있음
 - 중견 선사에 대하여도 가능한 외국계 은행이 대출 신디케이션에 참여하도록 국내금융기관이 주선능력을 배양할 필요가 큼
 - 평시에도 잘 모르던 국내 중견선사를 금융위기 시 신규 거래처로 지원할 외국계 은행은 없음
 - 한국 중견선사를 외국계은행 앞 소개하고 이들을 이끌고 대출을 성사시킬 국내은행의 주선 능력이 사전에 배양되어야 함
- ☞ 외국계은행과의 긴밀한 Relationship, 선박금융에 대한 구조화 능력, 국제 Syndication 능력, 국내외 Law Firm을 이끌 수 있는 능력 등

감사합니다

현 용 석

한국산업은행 PF1실

운송사업단장

(02) 787 - 7205

yshyun @ kdb. co. kr