

해양산업부활과 금융의 역할



이 기 획
한국해양대학교



목차

- I. 경제발전과 금융의 역할
- II. 해양강국의 해양금융 지원 사례
- III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계
- IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

I. 경제발전과 금융의 역할

- 경제발전과 금융의 관계에 대한 학자들의 시각은 크게 두 가지로 나뉘어 지고 있는데, 즉 금융이 경제성장을 유도한다는 시각과 그와는 반대로 실물경제 성장이 금융의 발전을 견인한다는 주장임.

◆ 긍정적 견해: 금융이 경제발전에 기여

- Bagehot(1873)
- Schumpeter(1912)
- Goldsmith(1969)
- Hicks(1969)
- King and Levine(1993)
- 이규복 · 하준경(2011) 등

◆ 부정적 견해: 실물경제성장이 금융발전을 유도

- Robinson(1952)
- Lucas(1988) 등

자료: 이규복, 하준경(2011)을 바탕으로 재정리함.



I. 경제발전과 금융의 역할

경제성장을 위한 금융의 주요 역할: 금융제약 완화

주식시장 활성화 및 은행신용 확대 등으로 성장을 위한 자금 공급, 유동성 제공으로 거래 원활화

외부자금 이용가능성을 높여 기업 및 산업의 성장과 구조조정을 촉진함으로써 경제의 효율성을 개선

사전적인 선별기능, 사후적인 모니터링을 통한 도덕적 해이 방지
→ 정보의 비대칭성을 완화, 경제의 마찰적 요인(friction)을 축소하여 경제성장을 지원

자료: 이규복, 하준경(2011)

I. 경제발전과 금융의 역할

- ◆ 경제가 발전함에 따라 금융발전은 저축동원과 거래지원 기능으로부터 정보생산, 위험관리, 모니터링 기능으로 무게중심이 이동

금융이 경제 성장에 영향을 주는
5가지 채널: **Levine(2004)**

- ◆ 저축의 동원과 모집
- ◆ 재화와 서비스 교환의 원활화
- ◆ 리스크의 거래, 다변화 및 관리
- ◆ 기업 모니터링과 기업 지배권 행사
- ◆ 투자기회 및 자본 배분에 관한 정보의 생산

경제 발전 단계

성장초기 저개발 국가에게 중요



성장성숙기의 선진국가에게 중요



I. 경제발전과 금융의 역할

- ◆ 대출 및 자본시장의 발전과 실물경제 성장의 단기적 관계를 그랜저 인과관계로 검정
- ◆ 은행대출 증가율: 실물경제 성장을 견인하는 역할을 하였다기보다는 경제성장률이 변화하는 경우 대출증가율도 변화하는 모습을 보인 것으로 추정
- ◆ 자본시장을 대표하는 주식시장 관련 금융발전 지표들의 증가율과 실물경제성장률 간에는 쌍방 인과관계가 유의하게 존재하는 것으로 추정

<대출 및 자본시장과 실물경제 변수에 대한 그랜저 인과관계 분석 결과>

변수	P-값	변수	P-값
명목GDP 성장률 → 은행대출 증가율	(0.067)	명목GDP 성장률 ⇄ 거래 대금 증가율	(0.125)
은행대출 증가율 ⇄ 명목GDP 성장률	(0.815)	거래 대금 증가율 → 명목GDP 성장률	(0.005)
명목국내총투자 증가율 → 은행대출 증가율	(0.013)	명목GDP 성장률 ⇄ 시가 총액 증가율	(0.490)
은행대출 증가율 ⇄ 명목국내총투자 증가율	(0.695)	시가 총액 증가율 → 명목GDP 성장률	(0.004)
명목총요소생산성 증가율 → 은행대출 증가율	(0.066)	명목국내총투자 증가율 → 거래 대금 증가율	(0.012)
은행대출 증가율 ⇄ 명목총요소생산성 증가율	(0.998)	거래 대금 증가율 → 명목국내총투자 증가율	(0.005)
		명목국내총투자 증가율 → 시가 총액 증가율	(0.015)
		시가 총액 증가율 → 명목국내총투자 증가율	(0.000)
		명목총요소생산성 증가율 → 거래 대금 증가율	(0.003)
		거래대금 증가율 → 명목총요소생산성 증가율	(0.001)
		명목총요소생산성 증가율 → 시가총액 증가율	(0.094)
		시가총액 증가율 → 명목총요소생산성 증가율	(0.005)

주: 1) 시차는 3, 명목 GDP, 명목총요소생산성, 시가총액, 주식거래대금, 은행대출의 증가율은 전기대비를 이용

I. 경제발전과 금융의 역할

금융시스템과 경제발전

- ◆ 은행중심의 간접금융제도와 자본시장중심의 직접금융제도 중 어느 시스템이 경제발전에 더 적합한지를 규명하려는 연구가 진행.

- 경제발전 수준이 낮을 때는 은행중심, 경제발전 수준이 높을수록 자본시장중심

권오식 · 김도한(2014), Allen(1993), Demirguc-Kunt and Levine(2001), Demirguc-Kunt, Feyen and Levine(2012), Kim and Lin(2013), Tadesse(2002), Deidda and Fattouh(2008)

- 법률체계의 발달에 따라 기업의 자금조달 상이함.

Demirguc-Kunt and Maksimovic(2002), Beck and Levine(2002), Demirguc-Kunt, Feyen and Levine(2012), Levine(2002)

I. 경제발전과 금융의 역할

금융발전과 기업성장

◆ Allen(1993)

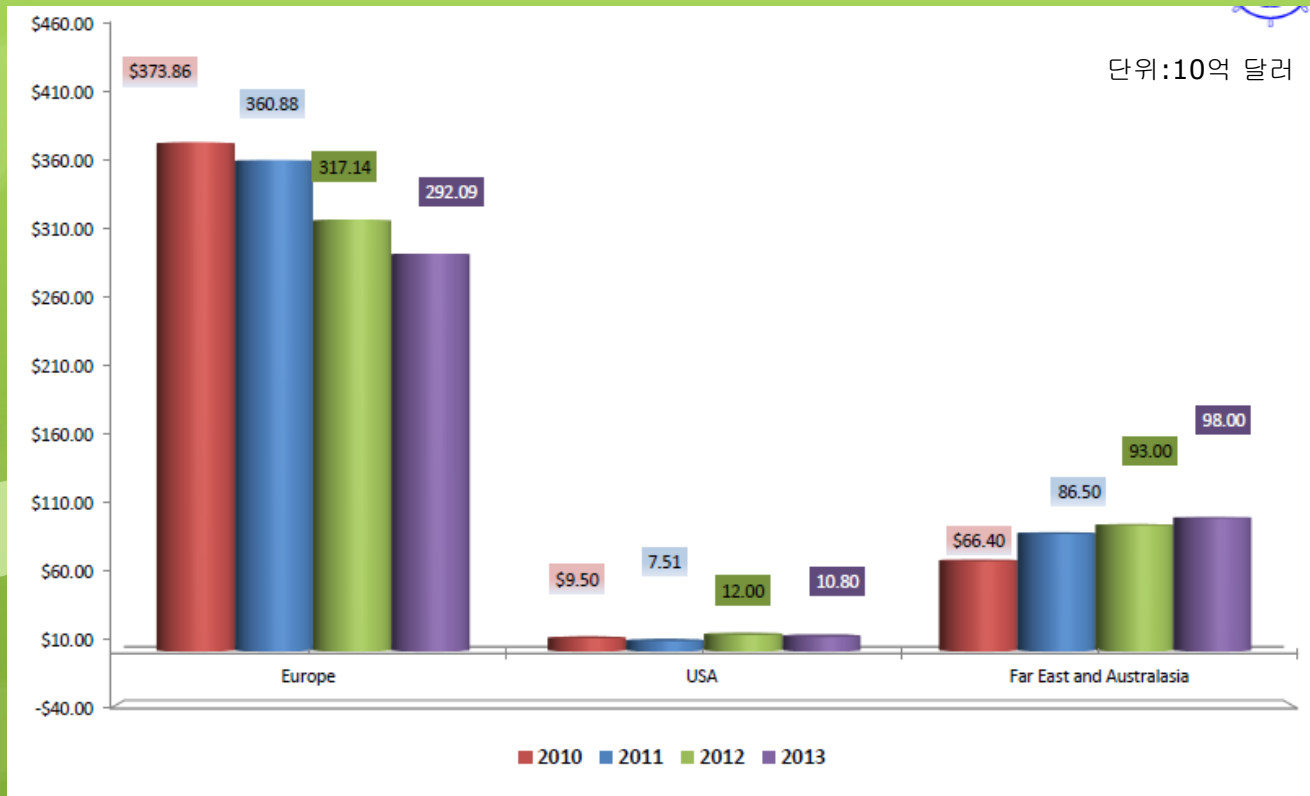
- 은행중심 금융시스템은 중소기업에 대한 자금공급과 초기 경제발전 측면에서 유리
- 시장중심 금융시스템은 시장에서 정보가 공개되는 대기업이나 신기술에 대한 평가가 시장가격 메커니즘을 통해 이루어질 수 있는 혁신산업의 자금조달에 유리

◆ Tadesse(2002)

- 대기업 비중이 크면 시장중심 금융시스템을 가진 국가의 경제성장이 더 빠르고, 중소기업의 비중이 높으면 은행중심 금융시스템을 갖춘 국가의 경제성장 더 빠름을 규명.

II. 해양강국의 해양금융 지원 사례

- ◆ 아래 그림에서도 보듯이 유럽의 금융기관이 해운기업에 대한 대출을 가장 많이 하고 있어 유럽의 해운기업은 상대적으로 유리한 자금조달이 가능.
- ◆ 최근 들어 극동지역의 비중이 증대하고 있기도 함.



자료: Petrofin Bank Research(2013)

II. 해양강국의 해양금융 지원 사례

◆ 2008년 금융위기 이후 주요 해운강국은 자국 해양기업에 적극적으로 자금 지원 및 신용공여로 유동성 위기 극복

- 신용등급 확보에 따른 부채비율 감소, 이자부담 완화, 신규투자 가능

국 가	대 상	내 용
중 국	COSCO	<ul style="list-style-type: none"> • 중국은행 108억\$ 신용 제공 • 중국초상은행 49억\$ 대출 제공(3년만기, 2015. 8)
	조선업계	<ul style="list-style-type: none"> • 중국조선소 신조 발주 지원을 위한 여신제공 - 약 224억\$ 규모의 여신마련
	COSCO China Shipping	<ul style="list-style-type: none"> • 중국수출입은행 향후 5년간 95억\$씩 지원
	5개 민영 해운기업	<ul style="list-style-type: none"> • 중국수출입은행 1억6,000만\$ 지원
덴 마크	Maersk	<ul style="list-style-type: none"> • 수출신용기금 5억2,000만\$ 금융 지원 • 62억\$ 금융 차입 • 머스크그룹은 덴마크의 삼성전자로 정부차원의 유무형 지원이 있는 것으로 추정
독 일	Hapag-Lloyd	<ul style="list-style-type: none"> • 정부 18억\$ 지급 보증 • 함부르크시 7억 5,000만EUR 현금지원 • 함부르크시 공기업 투자하여 지분 20.2% 보유

II. 해양강국의 해양금융 지원 사례

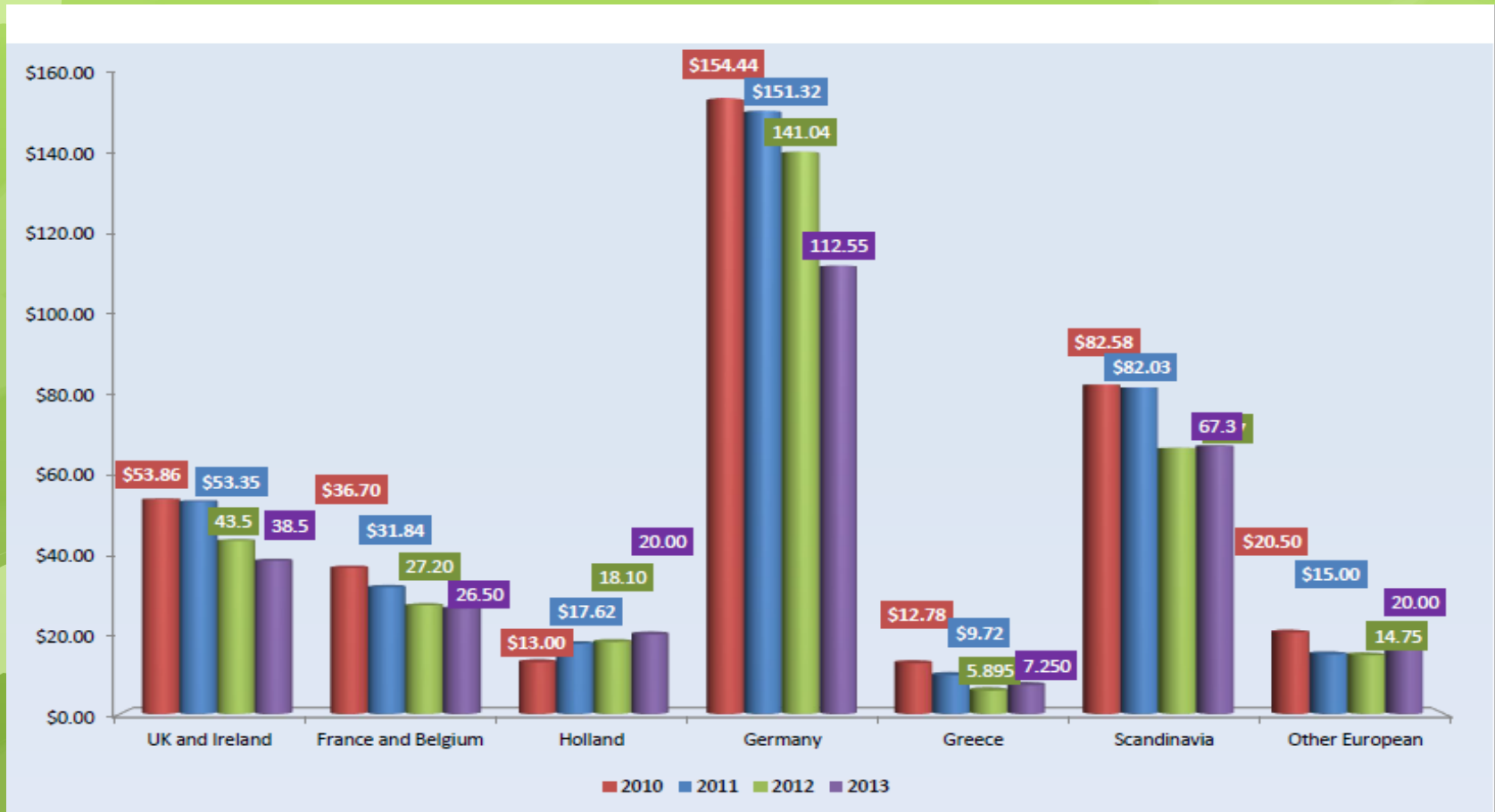
- ◆ 2008년 글로벌 금융위기 도래 직후 프랑스의 CMA-CGM, 싱가포르의 APL 등도 정부로부터 각종 지원을 받았음.

국 가	대 상	내 용
프랑스	CMA-CGM	<ul style="list-style-type: none"> • 채권은행 5억\$ 자금지원 합의 • 프랑스 국부펀드(FSI) 1억5,000만\$ 지원 • 금융권 3년간 2억8,000만EUR 유동성 지원
이스라엘	ZIM Line	<ul style="list-style-type: none"> • 34억\$에 달하는 자체 재무구조 개선계획 발표 • 채권은행 14억\$ 출자전환 합의
인도	해운업계	<ul style="list-style-type: none"> • 정부가 21억\$자국 선주 지원
싱가포르	APL	<ul style="list-style-type: none"> • 정부투자기관 Temasek Holdings에서 APL 우주선 10억\$ 인수하여 유동성 지원
일본	해운업계	<ul style="list-style-type: none"> • 이자율 1%로 10년 만기 회사채 발행 가능

자료:김영무(2015).

II. 해양강국의 해양금융 지원 사례

- ◆ 해운업이 발달한 독일의 경우 유럽의 다른 나라에 비해 선박금융이 많이 제공되고 있음.



자료: Petrofin Bank Research(2013).

II. 해양강국의 해양금융 지원 사례

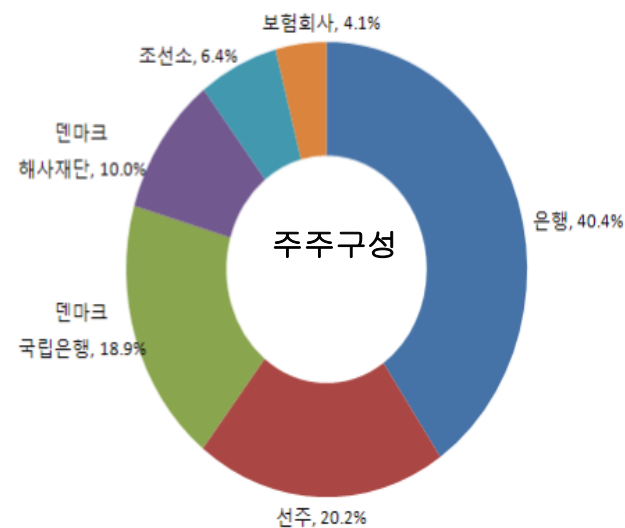
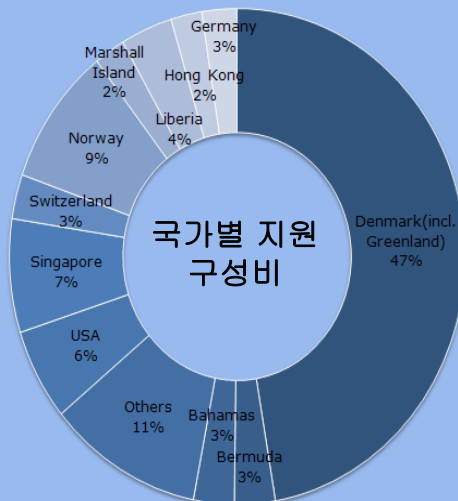
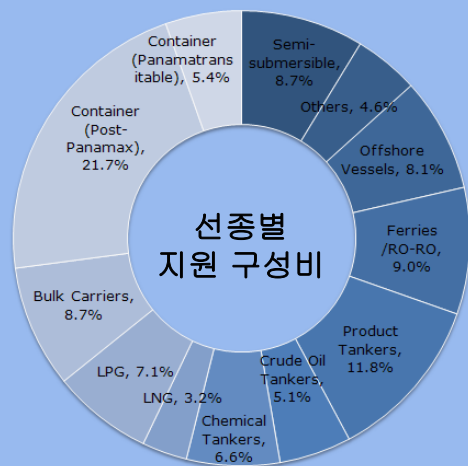
- 덴마크는 세계최대 정기선사 머스크를 보유하고 있음.
- 특히 다른 나라와는 달리 선박금융전문기관이 존재함.

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



해운강국은 금융지원 기반이 구축되어 있음.

- ◆ 독일은 정부소유인 KfW, HSH Nordbank 그리고 민간은행인 Deutsche Bank, Commerz Bank 등이 해운금융을 적극적으로 제공
- ◆ 덴마크는 선박금융만을 취급하는 Danish Ship Finance를 보유
- ◆ 노르웨이는 세계적으로 선박금융을 가장 많이 제공하는 DnB를 보유
- ◆ 상대적으로 해운에 비해 금융이 취약한 그리스는 유럽의 금융기관을 적극 활용
- ◆ 최근 독일을 앞서기 시작한 중국의 경우도 선박금융을 적극적으로 제공하며 자국의 조선업의 활성화도 꾀하고 있음.

III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

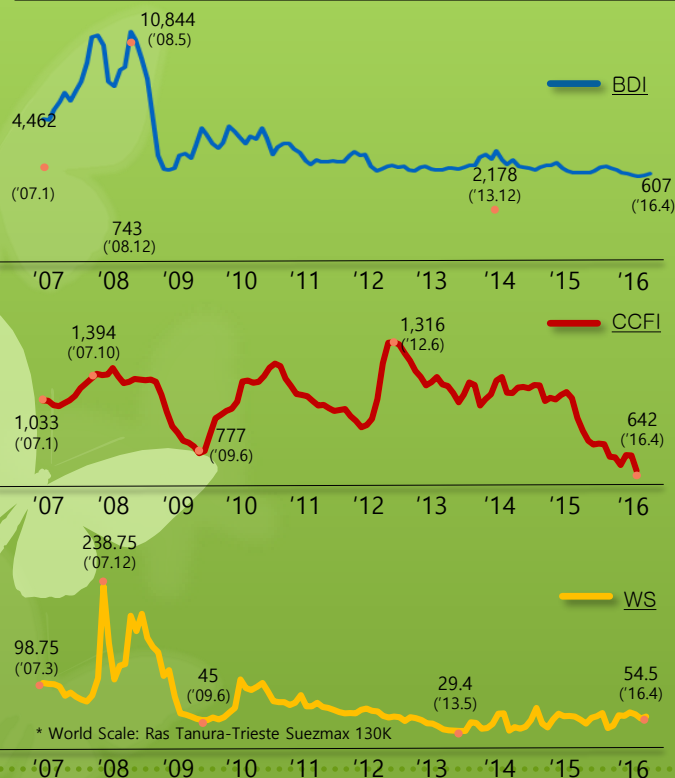
세계 해운산업 현황

- 세계해운시장은 여전히 침체국면을 벗어나지 못하고 있는 것을 알 수 있으며, 우리의 한진해운의 법정관리로 국제적 신뢰 상실로 해운업의 위축이 우려됨.

Global Shipping Industry

The Lowest Freight Level in History

Especially in Bulkers & Containerships



Bulker

- Rebounding from the Bottom, but Still Low

Container

- The Lowest in History('16.4)

Tanker

- Relatively better
- Steady Freight Level

Accelerating Reorganization in Shipping Market

Emergency Management(Maersk), M&A(CMA-CGM & NOL)

< Before Reorganization >

2M (27.6%)	Maersk MSC
CKYHE (16.5%)	COSCO K-LINE YangMing Hanjin Evergreen
O3 (14.2%)	CMA-CGM CSCL UASC
G6 (16.8%)	Hapag-Lloyd OOCL MOL APL NYK HMM

< Re-aligned Alliance >

Maersk MSC	2M (27.6%)
COSCO Evergreen CMA-CGM CSCL OOCL APL	OCEAN (28.7%)
Hapag-Lloyd MOL NYK K-LINE YangMing Hanjin	The Alliance (16.9%)

III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

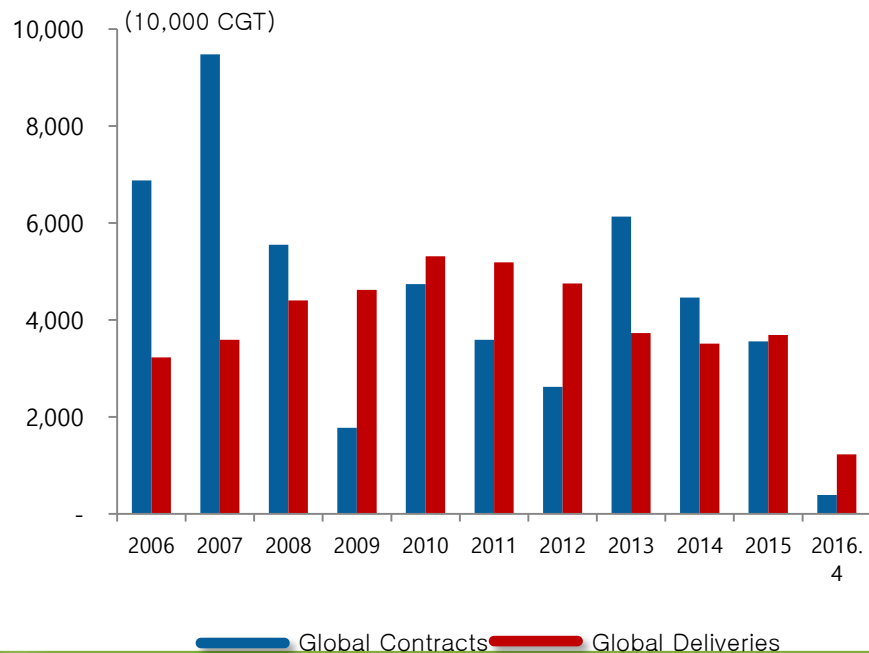
세계 조선산업 현황

- ◆ 2016년 들어서는 중국이 세계조선 시장을 주도하고 있으며 우리는 수주량이 급감하고 있는 것을 알 수 있음.

Global Ship-Building Industry

Rapid Decrease in New-Building Contracts

Global Economic Slowdown & Falling Oil Prices

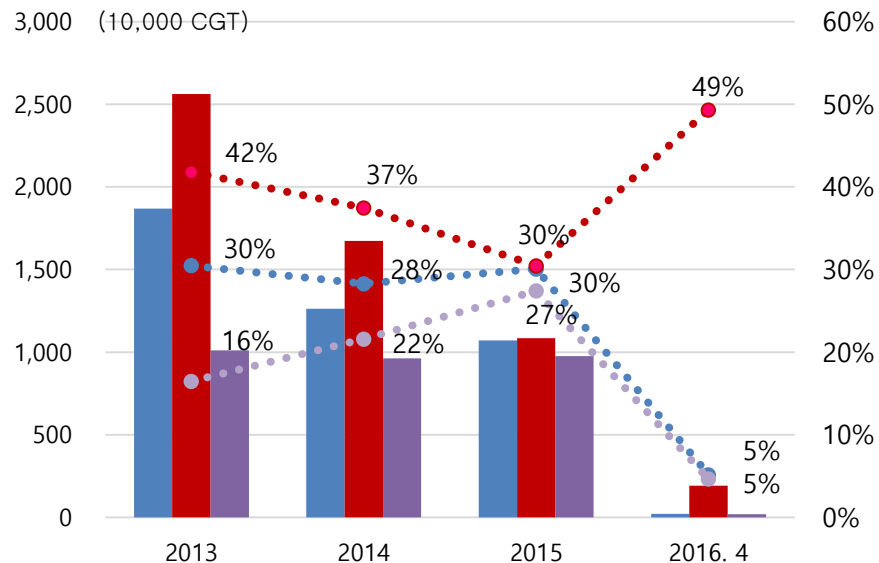


자료: Chung(2016).

Korea · China · Japan Market Share

Great Advance in China, Regression in Korea

Chinese Government Support



Legend: Korea : Contracts (Blue Bar), China : Contracts (Red Bar), Japan : Contracts (Purple Bar), Korea : Share (Blue Dotted Line), China : Share (Red Dotted Line), Japan : Share (Purple Dotted Line)

III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

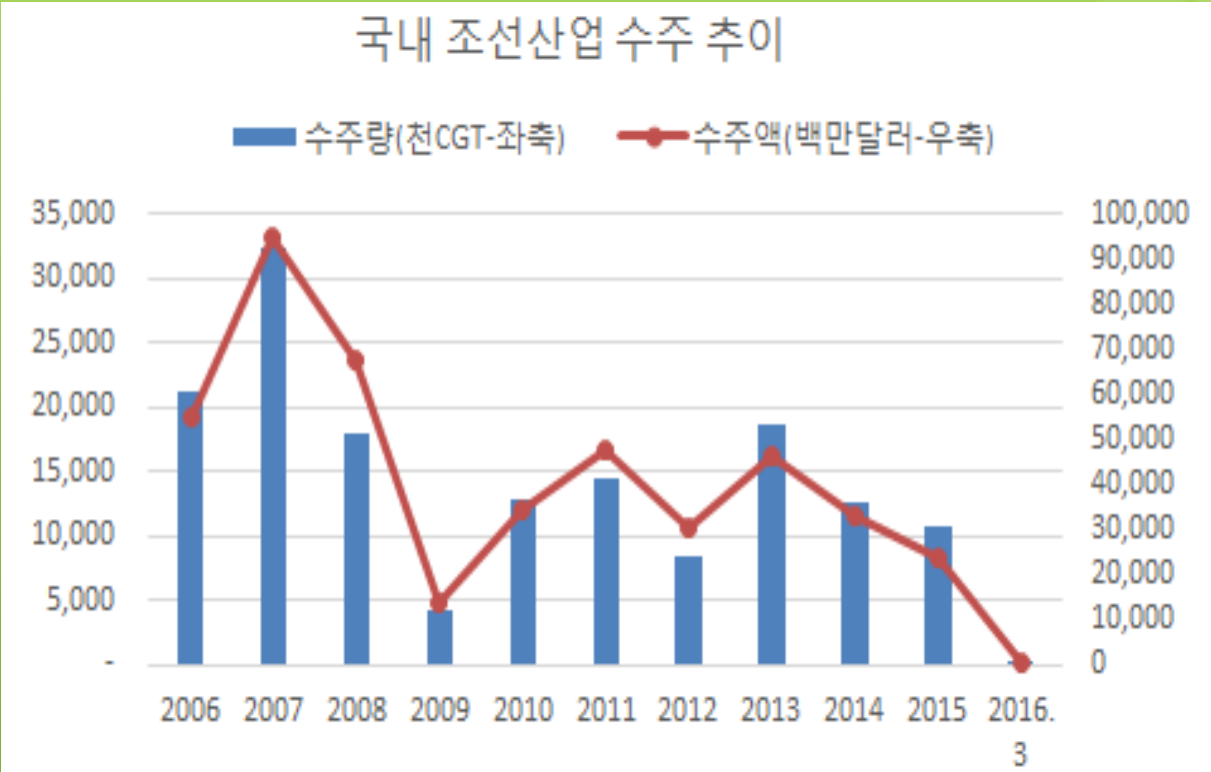
한국해양산업의 현황

- ◆ 지난 8월 말에 한진해운이 법정관리로 들어가면서 우리나라 해운은 급격히 추락.
- ◆ 그리고 조선도 최근 수주 절벽으로 중국에 비해 그 위상이 급격히 떨어지고 있음.
- ◆ 2016년 1분기 수주량은 17만 CGT로 전년 동기에 비해 94% 이상 감소하였으며 시장점유율도 5% 수준임.

글로벌 해운사 순위

해운사	선복량(TEU)	선박수
APM-머스크	317만	613척
MSC	280만	492척
CMA-CGM그룹	217만	460척
COSCO	155만	278척
에버그린	97만	188척
하파로이드	93만	165척
함부르크수드그룹	59만	115척
OOCL	57만	98척
양명해운	56만	101척
UASC	54만	57척
MOL	52만	84척
NYK라인	50만	97척
현대상선	45만	62척
한진해운	43만	59척

*2016년 10월 3일 기준, 자료: 알파라이너 (1TEU: 6m 컨테이너 1개 기준, 만단위에서 절하)

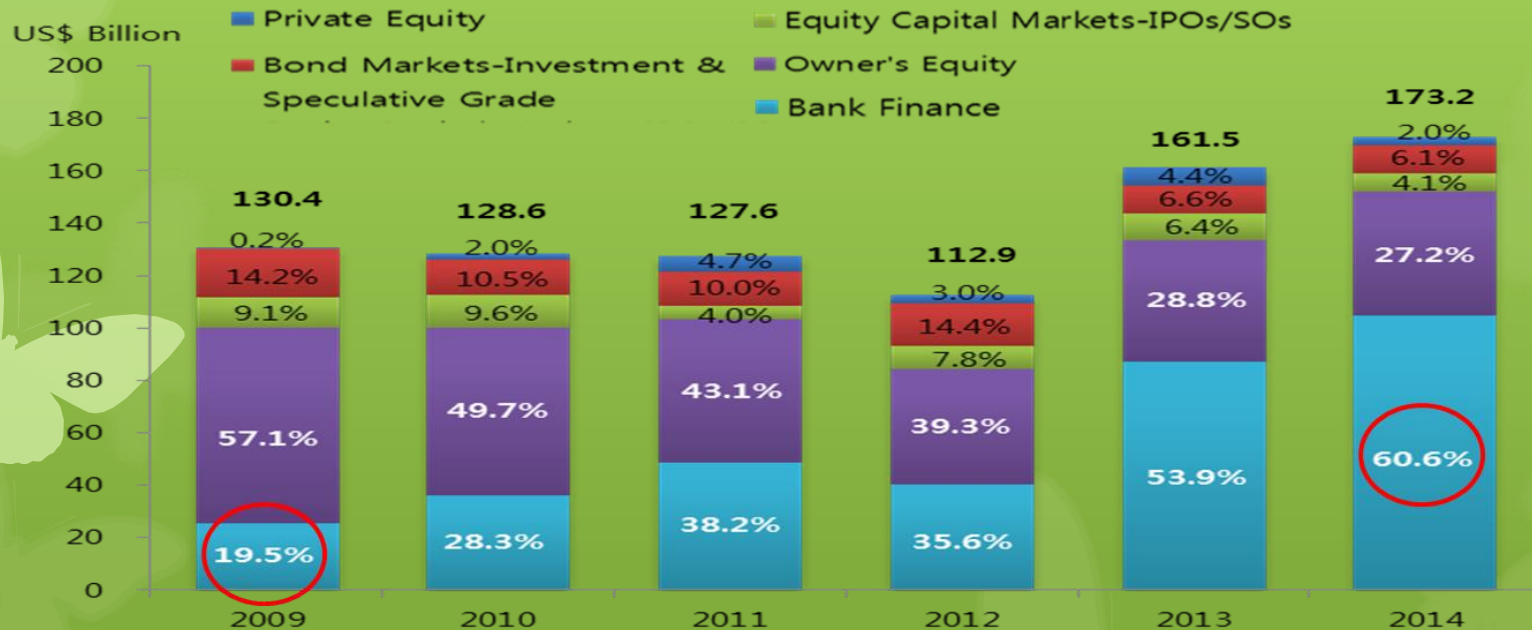


자료: 클락슨(한국수출입은행).

III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

◆ 해운의 자금조달은 은행의존도 높음

- 2008년 금융위기 직후 은행부문이 축소되었으나 2013년부터 은행대출이 이전 수준으로 회복
- 이처럼 해운금융은 타인자본에 의존하고 있는데, 이는 유동성 위기 시 재무적 곤경을 초래할 가능성 높음.



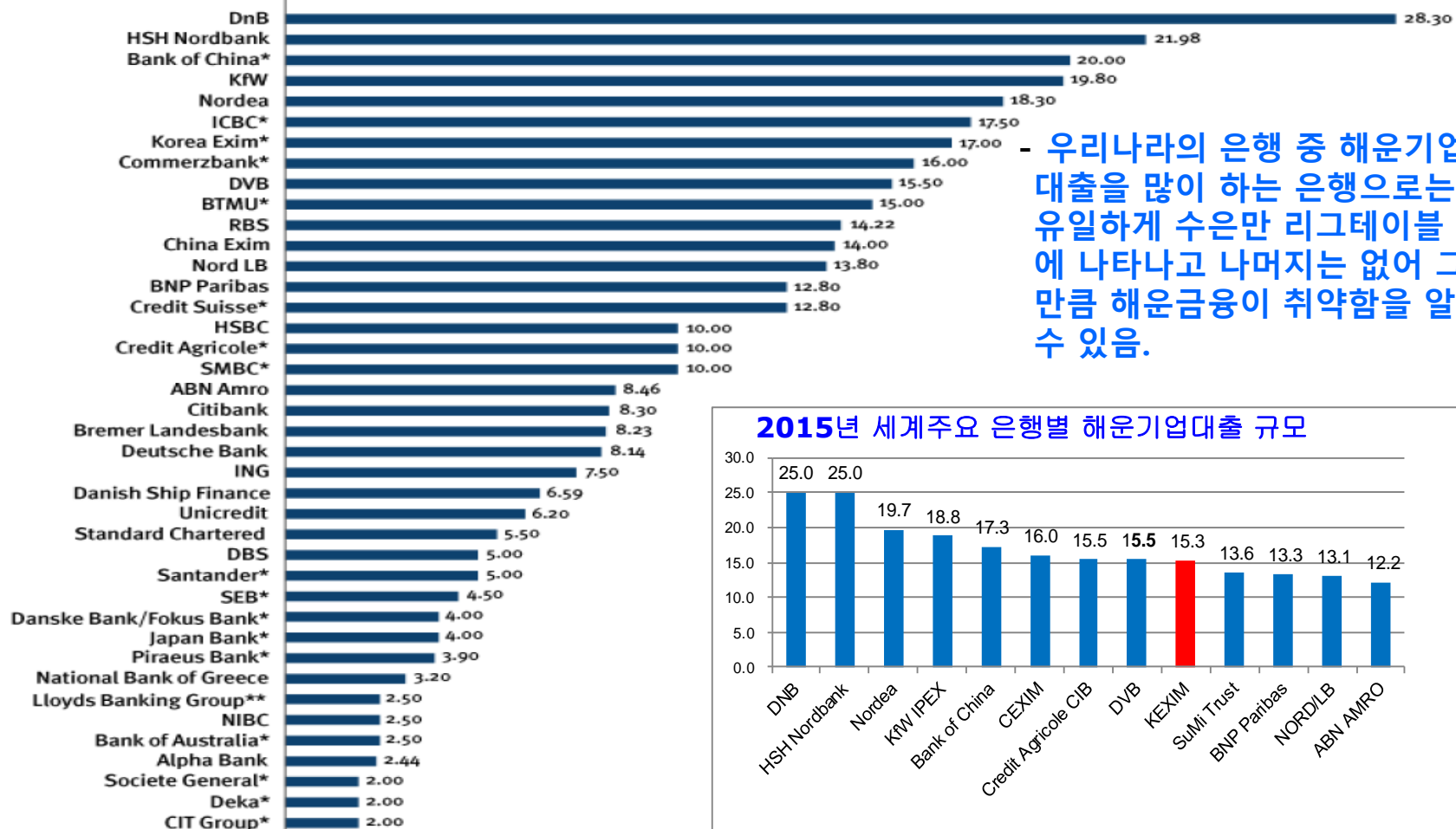
III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

◆ 우리나라의 금융기관은 해운금융을 제공하는 기관이 매우 적음.

세계 주요 금융기관의 해운기업 대출 현황 (2014년 11월 말 및 2015년 기준)

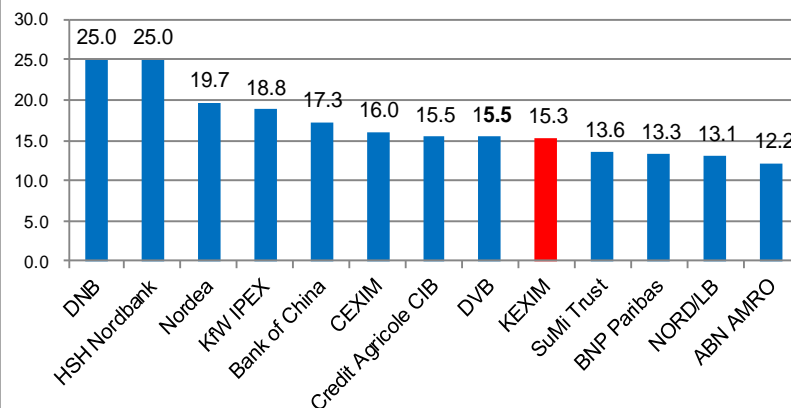
BANK LENDING TO SHIPPING IN BILLION \$, NOVEMBER 2013 - NOVEMBER 2014

*Market estimate **Winding down portfolios



- 우리나라의 은행 중 해운기업 대출을 많이 하는 은행으로는 유일하게 수은만 리그테이블에 나타나고 나머지는 없어 그만큼 해운금융이 취약함을 알 수 있음.

2015년 세계주요 은행별 해운기업대출 규모



III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

◆ 우리 금융권의 선박금융 제공이 매우 저조

- 선박금융을 취급하고 있는 13개 상업은행의 총자산 중 선박금융대출 비중은 0.2%로 유럽의 노르웨이 스웨덴, 그리스의 주요 은행에 비해 그 비중이 매우 낮음을 알 수 있음.
- 물론 산은, 수은, 무보 등이 선박금융을 상대적으로 많이 제공하고 있으나 (2013년말 잔액59조원), 수요에 비해 공급이 많이 부족해 우리 선사는 해외금융기관을 많이 이용한 것으로 알려져 있음.

<은행별 선박금융 대출잔액 및 총자산 현황>

은행	선박금융 대출	총자산	비중	은행	선박금융 대출	총자산	비중
국민	6,282억 4,000만원	287조 340억원	0.22%	농협	2,531억 3,900만원	211조 9,763억원	0.12%
신한	4,407억 9,200만원	249조 8,559억원	0.18%	수협	4,371억 9,100만원	24조 7,517억원	1.77%
우리	3,459억 6,700만원	269조 9,692억원	0.13%	기업	235억 9,800만원	224조 1,459억원	0.01%
하나	3,322억 4,100만원	177조 1,044억원	0.19%	부산	4,466억 300만원	47조 951억원	0.95%
SC	84억 6,000만원	59조 4,515억원	0.01%	대구	420억 9,800만원	41조 855억원	0.10%
씨티	506억 700만원	70조, 4076억원	0.07%	전북	76억 1,900만원	12조 6,048억원	0.06%
외환	6,657억 7,100만원	130조 9,155억원	0.51%	합계	3조 6,823억 2,600만원	1,806조 3,974억원	0.20%

주: 노르웨이 DnB 8.76%, 스웨덴 Nordea 7.93%, 그리스 Piraeus 은행 5.01%

자료: 쉬핑뉴스넷(2015.10.08.).

III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

◆ 국내선사의 해외조달 비중 급증

- 2008년 금융위기 이후 국내금융권의 국내 선사에 대한 대출규모 급감
 - 국내 금융조달 비중이 '07년 78% → '10년 40%로 급감
 - 국내 금융기관의 위축으로 국내 선사들은 금융조달에 어려움.
 - 이러한 자금조달 패턴의 변화로 최근 대형선사의 재무구조 조정에도 많은 어려움이 일어날 것으로 보여짐.

< 연도별 국내외 금융조달 비율 >

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	합계
국내(백만\$)	1,319	1,481	2,490	924	513	477	7,204
국외(백만\$)	774	1,630	702	479	425	703	4,713
국외비중	37.0%	52.4%	22.0%	34.1%	45.3%	59.6%	39.5%

주: 국내 37개 선사를 대상으로 조사한 것임.

자료: 한국선주협회.

III. 우리나라 해양산업과 해양금융의 한계

우리나라 선사의 국내금융 이용의 문제점

대출조건 강화	국내 금융 신규대출 불가에 문제점	선박도입 시 문제점
<ul style="list-style-type: none"> ○ 실적이 양호한 선사도 신규대출 불가 <ul style="list-style-type: none"> - 시중은행 본사 지시라는 답변 ○ 하나은행, KEB 합병을 사유로 만기도래 이전 대출 상환 요구 ○ 금리인하 대상선사도 기존금리 유지 ○ 양호한 실적 유지에도 불구하고 해운이란 이유로 신용등급 하향조정(금리인상) ○ 대출연장조건 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 기본적으로 만기연장 불가 입장 - 만기 연장시 분할상환 조건으로 전환 (2~3년대 대출금 전액 상환 조건) - 또는 금리 인상(0.5%~1.0%) ○ 선박을 담보물에서 제외 과도한 LTV 관리 <ul style="list-style-type: none"> - 선박담보대출시 고금리 적용 ●1금융 S은행의 선박 담보대출 금리 5.8% ●2금융 K저축은행 부동산 담보대출 금리 4.6% 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 유동성 압박 및 거래은행 변경등으로 1% 이상의 추가금리 부담 - 거래은행 변경 - 사모펀드에서 자금 조달 - 회사채 발행 ※ 외국계 금융, 개별 회사별로 평가, 국내 금융, 해운업 전체를 위험업종으로 분류 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 신조 및 중고선 도입시 자담비율 확대 요구 <ul style="list-style-type: none"> - 수은, 신조선 자담비율 20%에서 35%로 확대 요구 - 중고선 도입시에도 자담비율 확대 요구 (선가70억 중 자담 40억→45억으로) ○ 수은, 신조자금 지원정책 발표에도 불구하고 실제 지원은 없다는 의견 ○ 국내은행의 RG 발급 거부로 중국은행 이용 및 중국 조선소 이용 불가피 ○ 국책은행이 RG 발급키로 하였으나 H은행은 자담금(5%)에 대한 대출 보류로 신조선 확보에 난항

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

우리나라의 해양금융 활성화 필요성 대두

신성장동력으로서의 선박금융

• 우리나라 경제의 신성장 동력

- 글로벌 금융으로 도약할 수 있는 핵심분야
- 선박금융을 국부창출 산업으로 육성 필요
- 해운, 조선산업 등 발전 기반 확고

• 국내외 선사 유치를 통한 국민경제에 기여

- 선박금융 접근성 확대를 통한 국제화 촉진

• 동북아 금융중심지로서의 역할

- 홍콩, 싱가포르를 능가하는 동북아 금융중심지 육성

투자원칙에 역행하는 우리 선박금융 극복

• 호황기 선박 고가매입 / 불황기 저가 매도 패턴

- 투자원칙에 역행하는 투자 행태. 특히, 불황기에 상황을 더욱 악화시킴
- 해운불황기 선사에게 이자 및 원금 상환 부담 가중

• 선박의 고가매입으로 가격 경쟁력 약화

- 해운원가 상승 압력으로 작용하여 경쟁력 약화

선박금융 전문인력 부족

• 국내 금융기관의 전문성 결여

- 선박금융을 단순 대출 위주로 운영
- 해운/ 조선/금융 모두에 정통한 전문기관 필요

• 국내 금융기관의 선박금융 전문인력 부족

- 순환보직 등으로 전문가 양성에 어려움
- 고도의 전문성을 보유한 인력 필요

중국의 부상으로 해운·조선업 경쟁력 약화

• 해운불황기에 정부의 적극적인 선박금융 지원

- 외국 선주에 대해 선가의 80%까지 지원

• 국수국조(國輸國造)의 원칙 표방

- 자국화물의 자국선박 운송
- 자국선박의 자국조선소 건조

• 2010년 이후 중국의 조선시장 점유율은 40% 수준을 유지

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

해양산업의 자금조달 원천의 변화

◆ 1장에서 살펴본 것처럼 이론 및 실증 분석에 따르면 경제발전 정도가 높을수록 자본시장 중심의 자금조달이 이루어지고 있는 점을 고려하여 조선 및 해운기업의 자금조달패턴도 기존의 은행대출에서 이제는 직접금융시장을 이용한 자금조달의 확대가 필요.

- 특히 기업규모와 금융시스템간에도 인과관계가 있어 해운기업 중 대기업은 자본시장을 적극 활용
- 반면 중소선사는 은행 등 간접금융을 통한 자금조달이 바람직할 것으로 보임.

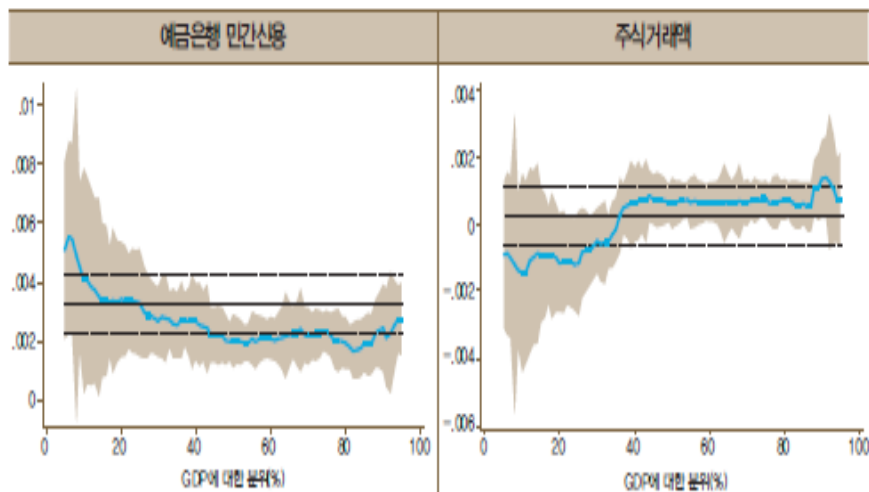
◆ 이러한 형태의 자금조달이 가능하기 위해서는 해운기업의 지배구조와 경영행태도 변화될 필요가 있음.

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

◆ 해운기업의 자금조달 창구의 변화 모색

- 경제가 발전할수록 은행보다는 자본시장의 역할이 증대하고 있으며, 주식시장의 발전이 기업성장에 더 큰 영향을 미치고 있음이 실증분석에서 규명됨.
- 따라서 우리경제도 이제는 선진국형으로 변하고 자본시장의 역할이 점차 증대하고 있어 해운기업도 이러한 점을 고려하여 필요한 자금조달의 장을 달리 할 필요가 있는 것으로 생각됨.

<금융시스템과 경제발전>



자료: 권오식 · 김도한(2014).

<금융발전과 기업성장의 실증분석>

구 분	식(1)	식(2)	식(3)	식(4)
상수항	0.1446*** (13.31)	0.1218*** (8.90)	0.1260*** (13.62)	0.1073*** (8.92)
기업규모	-0.0116*** (-12.56)	-0.0107*** (-11.13)	-0.0078*** (-8.62)	-0.0096*** (-10.00)
유형고정자산비율	-0.0755*** (-6.95)	-0.0792*** (-7.24)	-0.0553*** (-5.17)	-0.0571*** (-5.23)
부채비율	-0.0721*** (-7.55)	-0.0719*** (-7.54)	-0.0766*** (-8.16)	-0.0735*** (-7.80)
민간은행 대출/GDP비율	0.0728*** (12.67)	0.0764*** (12.96)		
주식거래액/GDP비율			0.0809*** (22.07)	0.0823*** (22.28)
GDP 증가율		0.4357*** (2.74)		-0.4563*** (-2.96)
R^2	0.0561	0.0567	0.0871	0.0878

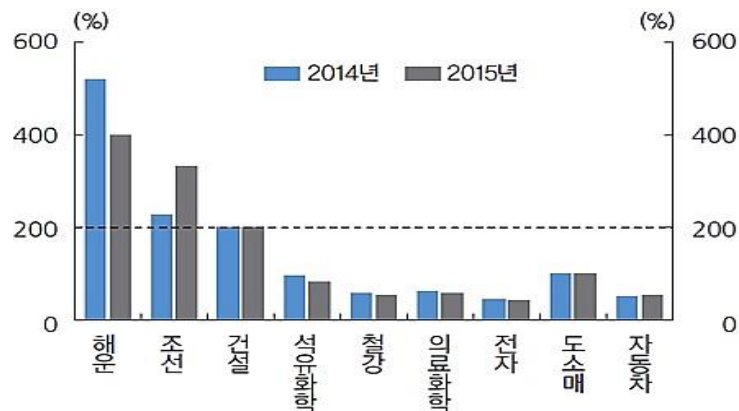
참: ***는 1%, **는 5%, *는 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함의 의미

자료: 이병기(2009)

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

해운기업의 재무구조 취약

〈그림 1-21〉 주요 업종별 부채비율¹⁾



주: 1) 기말 기준
자료: KIS-Value

NEWSIS

양대 국적선사 2015년 실적 현황
(단위: 원)



영업이익	-2535억	369억
당기순이익	-4434억	30억

양대 선사 부채규모 및 부채비율
(단위: 원)

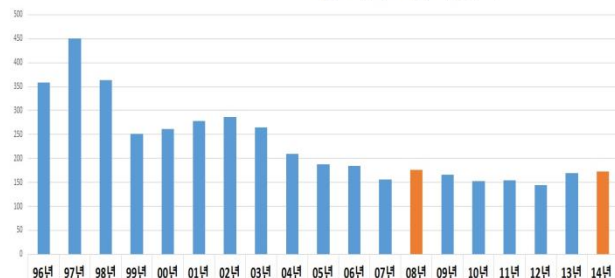


부채비율 (%)	2007.0	847.8
----------	--------	-------

※ 2015년 말 기준

1996-2014년 19년간 국내 상장사 부채비율 증가 흐름

[자료=한국CXO연구소, 단위: %]

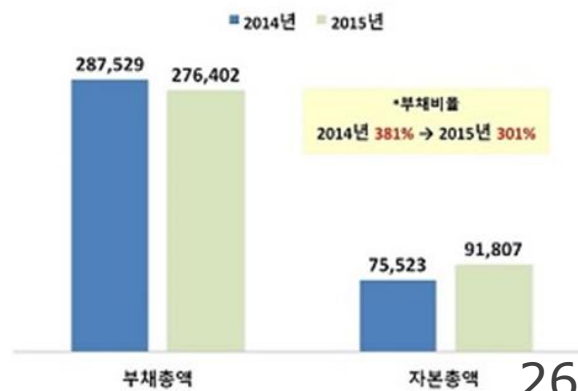


자료: 뉴시스(2016.6.30), SR타임즈
(2015.11.18), 헤드라인뉴스(2016.5.2)

100대 해운 업계 부채비율에 따른 위험 기업군 현황
(자료=한국2만기업연구소, 안쪽은 부채비율을 비교한 위험 기업군 표시)

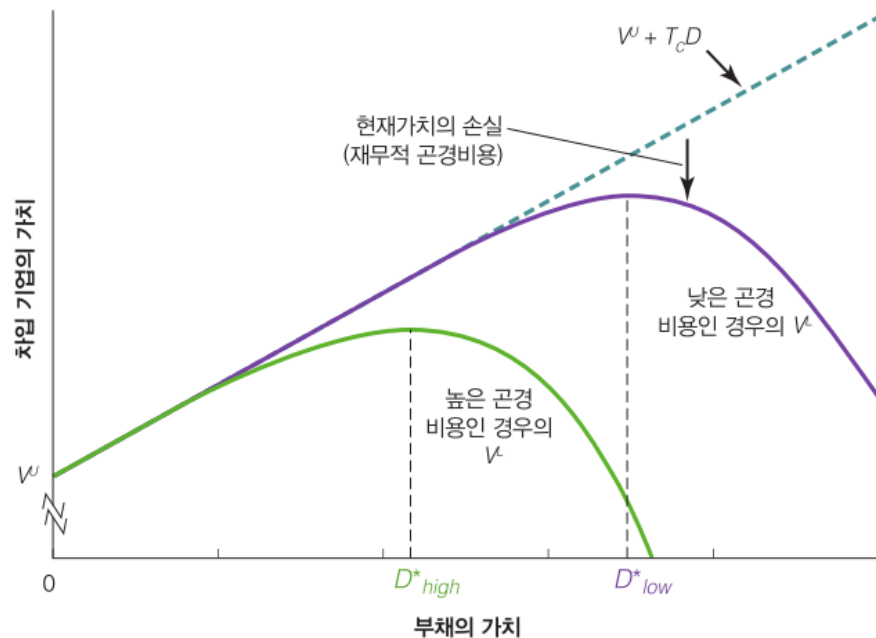


최근 2년간 100대 해운 업계 부채 및 자본 증감
(자료=한국2만기업연구소, 단위: 억 원)



IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

취약한 재무구조 극복과 자본시장의 적극적 활용



◆ MM이론에 의하면 법인세를 고려할 경우 부채를 사용할수록 기업 가치가 증가.

- 하지만, 부채사용으로 인한 재무적 곤경비용이 있는 경우는 부채사용 가능한 규모가 크게 감소함.

- 해운기업의 경우 재무적 곤경비용이 높아 더욱 문제가 야기될 수 있음.

- 한 기업의 적정부채비율이 어느 수준인지는 명확히 밝힐 수 없으나 대개 산업평균을 유지하는 것이 적절하다고 논의됨.
- 특히 경기에 민감하고 영업 변동성이 큰 해운기업의 경우 지금까지 지나치게 은행대출에 많이 의존하였는데 이로 인해 재무적 곤경에 직면하였음.
- 이를 극복하기 위해서는 자본시장에서 자기자본(equity)을 더 많이 조달하는 것이 요구됨.

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

재무곤경사례: 한진해운과 채권단 협상 실패와 피해규모 추정

- ◆ 아래 표는 한진해운과 채권단의 자율협상 때 제시된 필요자금과 한진해운의 확보방안과 청산시 추정피해규모를 보여주고 있는데, 5,000억 지원 거부로 법정관리에 들어가면서 그 몇 배에 해당하는 금액의 피해가 발생.
- ◆ 한진해운의 총부채는 6조 6,000억원으로 선박금융 3.2조원, 사채 1.5조원, 미지불금과 금융권차입 1.7조원, 기타 2천억원으로 구성되어 있음.

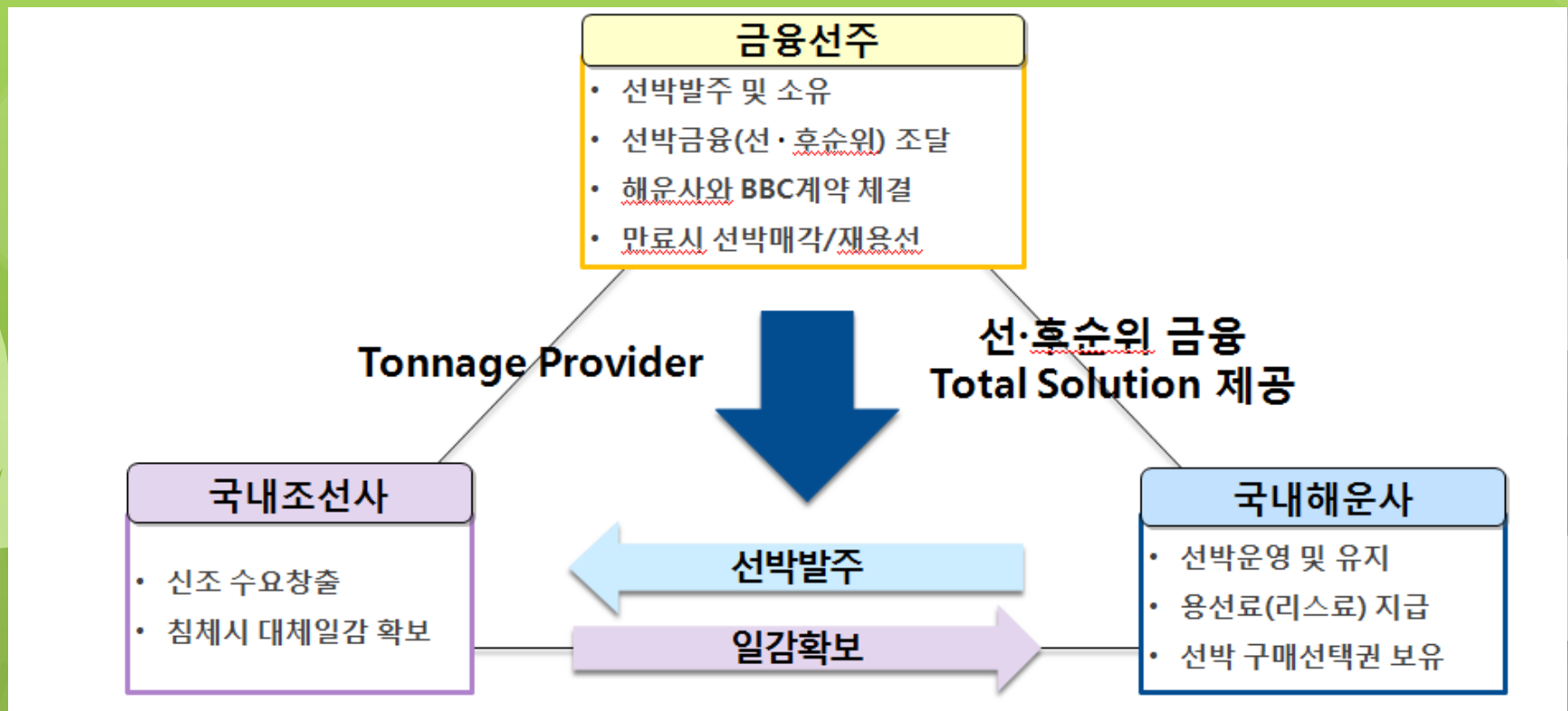
필요자금	확보방안	금액	비고
1.5조원	용선료협상 + 채무조정	5000억원	외국채권단과 협상 마무리
	모그룹 지원	5000억원	채권단 지원시기에 불만
	부족액	5000억원	채권단 지원 거부

구분	피해금액 (억원)	일자리 감소
해운업계	9조 2,400억원	1,193명
부산권	4,300억원	1,154명
무역업계	7조 5,000억원	
조선업계	4,400억원	
국내채권단	3조 200억원	
합계	20조 6,200억원	2,347명

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

정책펀드를 통한 금융선주 도입과 해운기업의 재무구조 개선

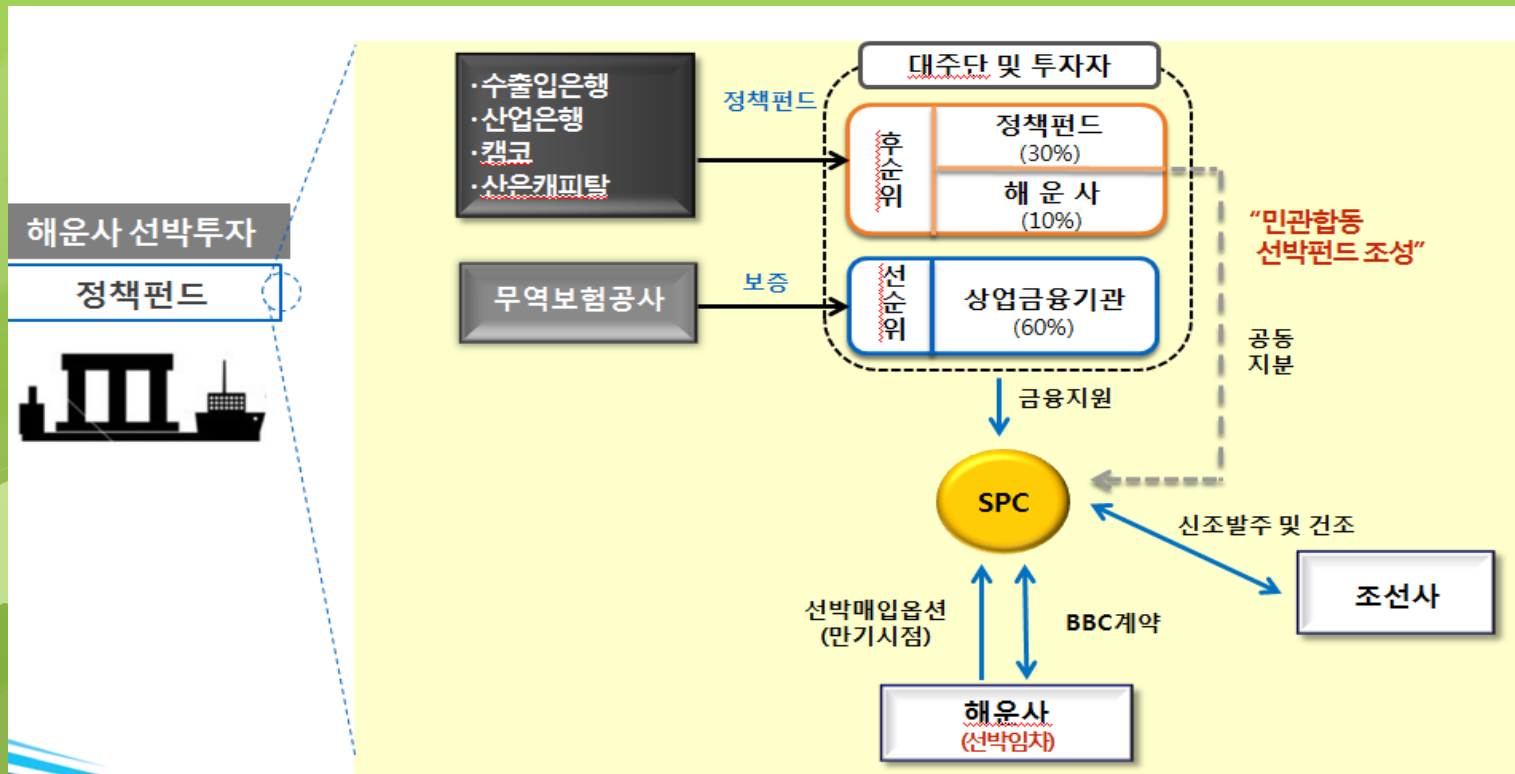
- ◆ 해운사 신조 발주시, BBC(운용리스) 방식의 선순위 금융 및 후순위 정책펀드
- ◆ 최근 중국의 은행들이 리스사를 자회사로 설립하여 선박리스를 적극활용하고 있으며, 특히 ICBC는 300척의 선박을 리스형태로 운용



IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

정책펀드 조성과 해양산업의 위기 극복

- ◆ 현재 일반상업은행의 경우 해양금융 지원을 회피하고 있어 산은, 수은 및 무보 등을 통한 정책금융 지원이 요구됨.
- 특히 최근 위축되고 있는 펀드를 보완하는 측면에서 정책펀드를 조성하여 해운사의 신조 확보와 조선사의 수주 증대에 기여



IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

해양보증보험과 KAMCO의 역할 확대

◆ 해양보증보험의 확대 개편이 필요함

- 최근 한진해운 사태를 보더라도 해운을 제대로 이해하지 못한 가운데 금융적 시각에서 해운기업의 운명을 결정하다 보니 국제적으로 구축한 물류네트워크를 상실하는 큰 손실을 초래.
- 이러한 사태를 방지하기 위해서는 해양에 대한 종합적 시각을 갖춘 전문인력과 기관이 필요한 것으로 보임.
- 현재의 한국해양보증보험을 확대 개편하여 즉 자본금을 증대하고 기능도 확대하여 덴마크의 DSF수준의 기관으로 발전을 구상하는 것도 필요함.

◆ KAMCO 선박운용의 역할 증대

- 현재 캠프선박운용은 유동성 위기에 직면한 해운기업의 중고선을 매입하여 리스해 주면서 해운기업에 도움을 주고 있음.
- 지금의 기능을 확대하여 Tonnage Bank 기능을 본격적으로 수행하는 방향으로 개편하는 것도 고려할 필요 있음.
- 우리 해운업이 불황기에는 선박확보가 매우 어려운데 정책자금을 활용하여 선박매입, 대선, 재매각의 기능을 수행하여 해운사가 적기에 선박을 확보하도록 하여 해운경쟁력을 제고할 수 있을 것임.

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

국내금융기관의 선박금융확대

- ◆ 3장에서 우리나라 상업은행의 선박금융 대출이 총자산에서 차지하는 비중이 2%에 그치고 있어, 노르웨이, 독일, 스웨덴 등에 비해 매우 저조한데 이의 확대가 필요한 것으로 보임.

- 실제 2008년 이후 해운기업의 자금조달 패턴이 해외금융기관에 의존하는 비중이 높아져 2010년에는 약 60%에 이르고 있음.
- 해운업이 발달한 독일의 경우 정부소유인 KfW, HSH Nordbank, 민간은행인 도이체은행, 코메르쯔은행, DVB 등이 해운기업에 대한 대출을 적극적으로 제공하고 있는 것으로 보고됨.

◆ 해운사 신용평가체계 개선

- 은행의 해운기업 대출 확대를 위해서는 해운사의 특성에 맞는 신용평가모델을 개발하는 등 금융권의 해운사에 대한 신용평가체계 개편이 필요.
- 특히 해운사의 핵심영업자산인 선박 확보 시에는 부채비율 상승이 불가피하므로, 해운사신용평가 때 부채비율 평가비중을 줄이고 현금창출 능력 비중을 제고하는 것도 고려

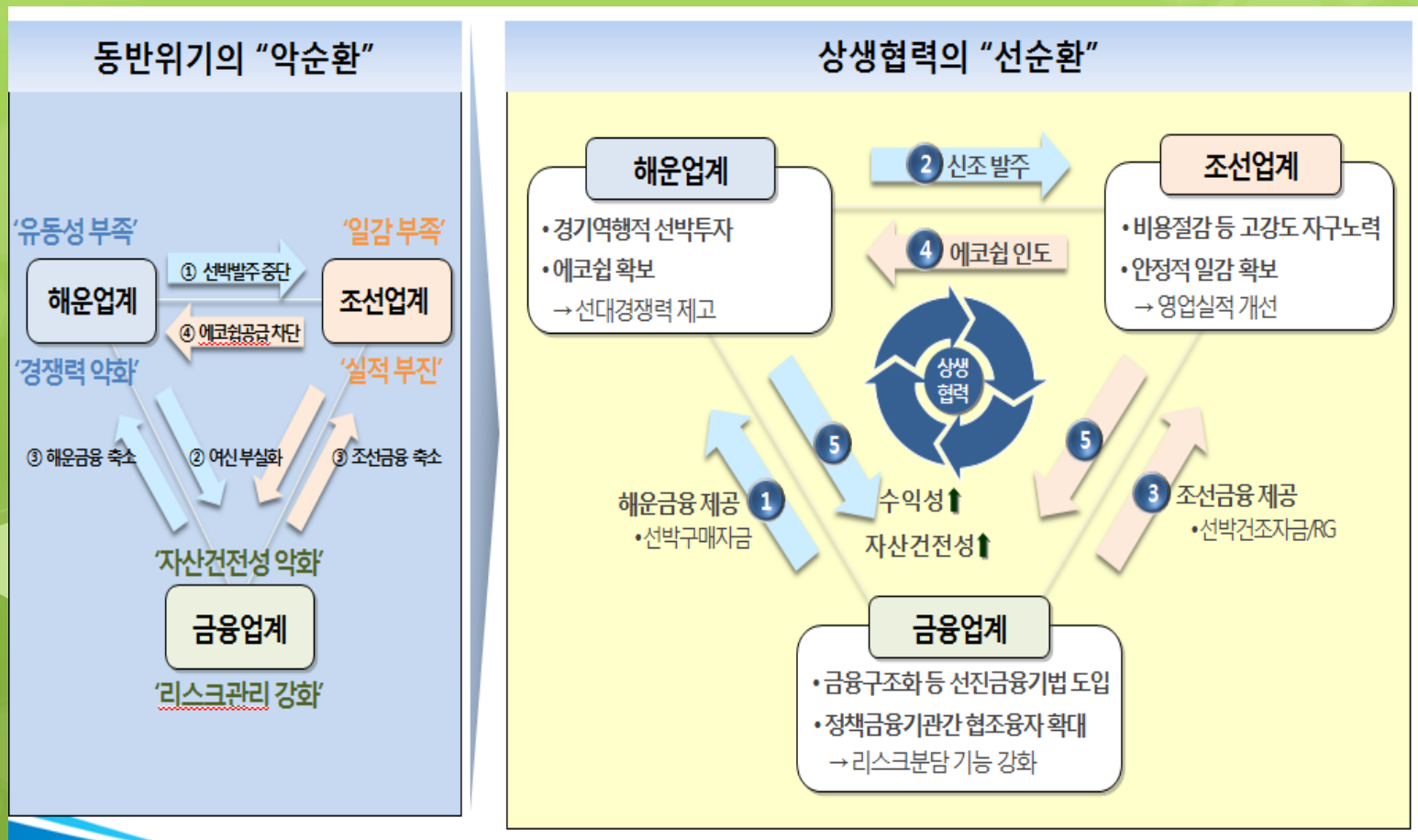
◆ 전문인력의 확보

- 우리나라 상업은행의 경우 선박금융담당 인력이 10명을 넘는 곳이 하나도 없을 뿐만 아니라 업무경력도 짧은 것으로 나타남. 반면 DnB는 90여명이 선박금융관련 부서에 배치되어 있고 KfW는 40여명이 선박금융 부서에 종사하고 있는 것으로 보고됨.

IV. 우리나라 해양산업의 발전과 해양금융의 역할 강화방안

현재의 해양산업 위기 극복을 위한 금융 해운 조선의 상생협력방안

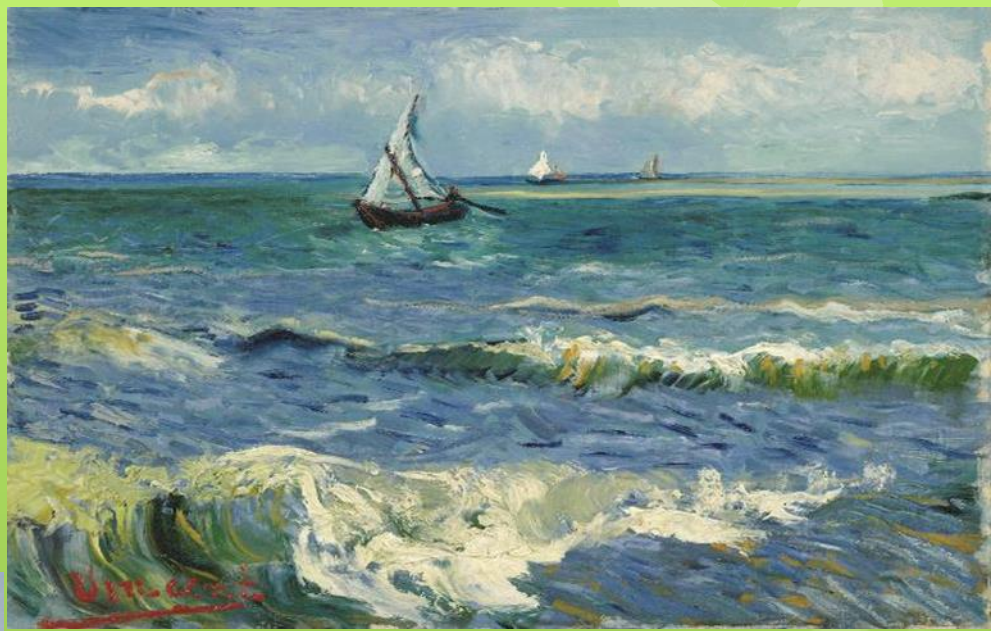
- ◆ 현재 초대형에코쉽 확보를 위해 조성하기로 한 정책펀드(10억 달러)를 활용하여 해운의 선대경쟁력 제고와 조선의 일감 확보를 통해 양산업의 활성화를 돕는 것이 필요



참고문헌

- 강한구 · 정찬수(2011), 금융발전과 경제성장간 관계, 조사통계월보(11월호),한국은행.
- 권오식 · 김도한(2014), 금융시스템구조변화와 경제발전의 관계 및 시사점, BOK경제리뷰(2014-5), 한국은행.
- 김영무(2015), 해운산업 위기극복 대책, “위기의 해운 조선 이대로 괜찮은가?”, 국회정책세미나.
- 이규복 · 하준경(2011), 경제성장과 금융의 역할, 한국금융연구원 개원 20주년 기념 Conference.
- 이기환(2016), 선박금융개관, 글로벌선박금융인력양성사업단.
- 이병기(2009), 금융발전이 기업성장에 미치는 영향 분석, 한국경제연구원.
- 한국수출입은행(2016), 해운 · 조선 · 금융 상생발전방안.
- Allen, F.(1993),Stock market and resource allocation, in C.Mayer and X. Vives(eds.), *Capital market and financial intermediation*, Cambridge University Press.
- Beck,T. and R.Levine(2002), Industry growth and capital allocation, *JFE* 64,pp.147-180.
- Chung, K.(2016), KEXIM's Activities in the Current Ship Finance Environment, 2016 Busan Financial Hub Convention on International Marine Finance.
- Deidda,L. and B.Fattouh(2008), Banks, financial markets and growth, *J. of Financial Intermediation* 17,pp.6-36.
- Demirguc-Kunt,A. and V.Maksimovic(2002),Funding growth in bank-based and market- based financial systems: Evidence from firm-level data, *JFE* 65, pp.337-363.
- Demirguc-Kunt,A. E.Feyen and R.Levine(2012), The evolving importance of banks and securities markets, NBER working paper, No.18004.
- Kim,D and S.Lin(2013), Interrelationships among banks, stock markets and economic growth: An empirical investigation, *Applied Economics* 45(31),pp.4385-4394.
- King,R.G. and R.Levine(1993), Finance and growth: Schumpeter might be right, *QJE* 108,pp.717-738.
- Levine, R.(2002), Bank-based or market-based financial systems : Which is better?, *J. of Financial Intermediation* 11, pp.398-428.
- Nomikos, N.(2015), Overview of Global Ship Finance, 2015 KOMARINE Conference.
- Rajan, R. and Zingales(1998), Financial dependence and growth, *AER* 88(3),pp.559-586.
- Tadesse, S.(2002), Financial architecture and economic performance: International evidence, *J. of Financial Intermediation* 11, pp.429-454.

고맙습니다!



이기환.

한국해양대학교 해운경영학부

Tel : (+) 82 51 410 4387

Mob: (+) 82 10 7169 9707

E-mail : khlee@kmou.ac.kr