



부산국제금융진흥원

선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례

2024년 10월
해양금융센터장 이동해 박사

BUSAN FINANCIAL

목차

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례

① HMM's U\$419M 5 VLCC New-builds (2018)

② HMM's 16K TEU 초대형 컨선 8척 (2020)

VI. 정책 제언

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

부산국제금융진흥원 해양금융센터 비전과 전략



부산국제금융진흥원 "해양금융센터" 설립

비전

부산 금융중심지 해양금융 특화

해양 클러스터 강화

해양금융 정책 연구

전략



친환경 패러다임 전환 촉진



민간 선박 금융 활성화

목차

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례

- ① HMM's U\$419M 5 VLCC New-builds (2018)
- ② HMM's 16K TEU 초대형 컨선 8척 (2020)

VI. 정책 제언

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

국내 선박 금융 경과

1990년 이전

산은 계획조선, 일본 종합상사 중고선 구매 금융, 수은 연불수출

1990년대

가스, 전력, 제철용 외항선 BBCHP 선박금융 본격화
외국계 선박금융은행 및 시중은행 경쟁적으로 참여

1997
~2004년

IMF 등으로 해운경기 침체 및 위축
수은 선박 Structured Finance 진출 (선박금융 2002년)
선박투자회사법 제정, KOMARF, KSF 선박펀드 태동 (2002년)

2004~2007년

China Effect, 세계물동량 증가 등으로 운임 최고치 기록 및 선박 발주량 급증
해운 운임, 선가 상승 선박금융시장 최대 활황

2008년
(리먼사태)

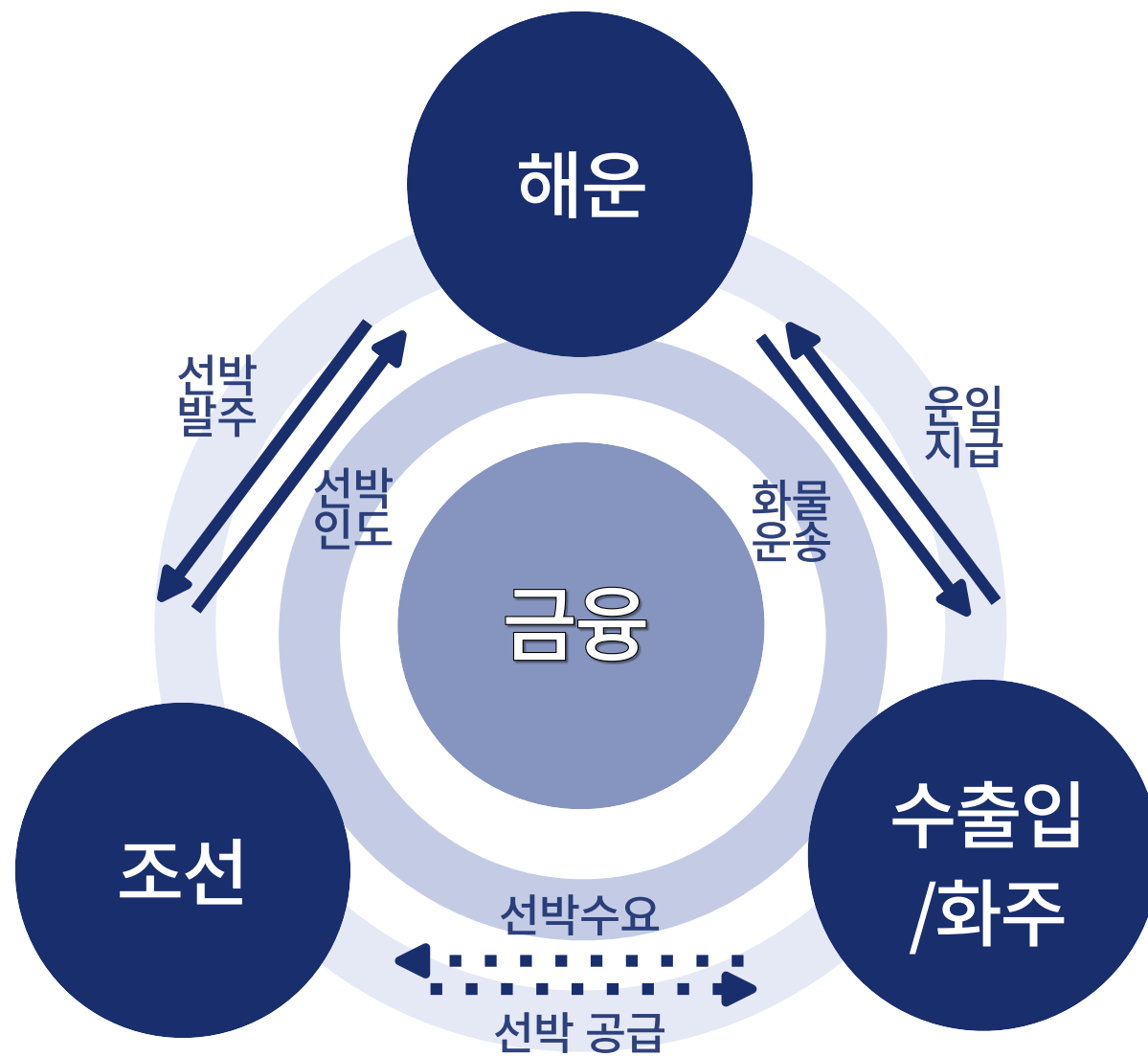
미국발 금융위기, 세계경기 동반 침체 등으로 극심한 해운 경기 침체
KAMCO, KDB 선박펀드 출범 (2009년)
대한해운, 팬오션 등 해운사 법정관리 급증

2010년~

해양보증보험 설립 및 부산 해양금융종합센터 개설 (2014년), 한진해운 파산(2016년)
한국선박해양 설립, 초대형컨테이너 도입 등을 위한 24억불 신조프로그램 설치(2017년)
해양진흥공사 설립 (2018년) , 초대형 컨테이너선 20척 신조 지원 (2019~2020년)
2021년, 2022년 COVID 19 펜데믹에 의한 물류대란에 따른 해운운임 급등

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

해양 관련 산업 간 상생구조



한국 해양산업의 상생구조 특징

수출산업육성 정책 및 Industrial Shipper 중심

한국경제 위기 시 정책 금융을 통한 해운 조선 상생 지원

해양산업 상생 → 해양금융 경쟁력과 항시성 필요

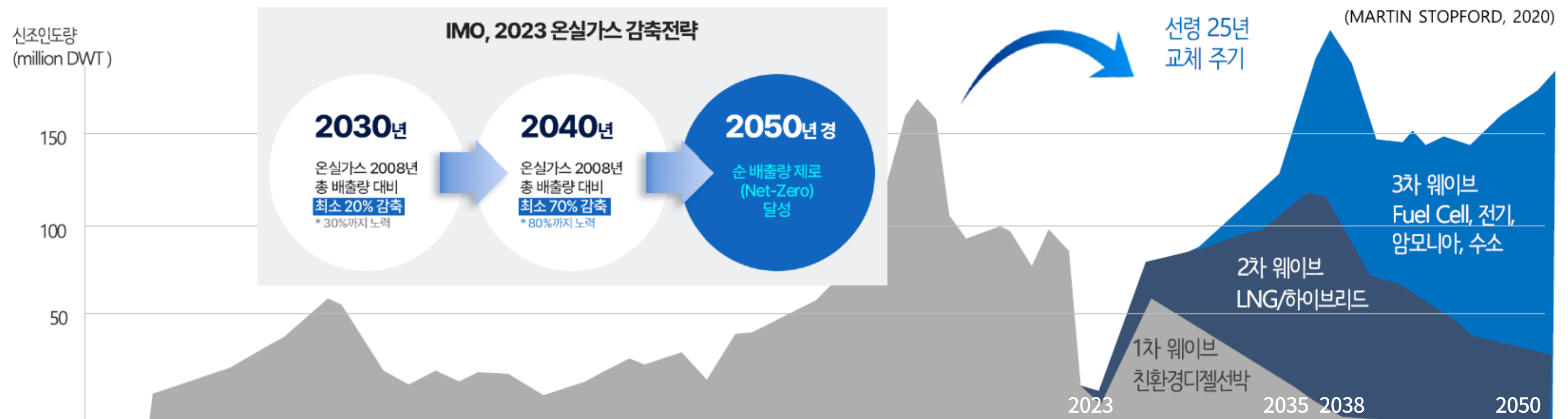
II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

IMO 탄소 배출 규제 가속화

목표연도	원안 (2018년)	개정안 (2023년)
2030년	· 탄소집약도 40% 저감	탄소집약도 40% 저감 (신설) GHG총 배출량 최소 20% 감축
2040년		(신설) GHG총 배출량 최소 70% 감축
2050년	· 탄소집약도 70% 저감 · GHG총 배출량의 최소 50% 감축	(개정) 탄소집약도 100% 저감 (개정) GHG총 배출량 제로 (Net-Zero)



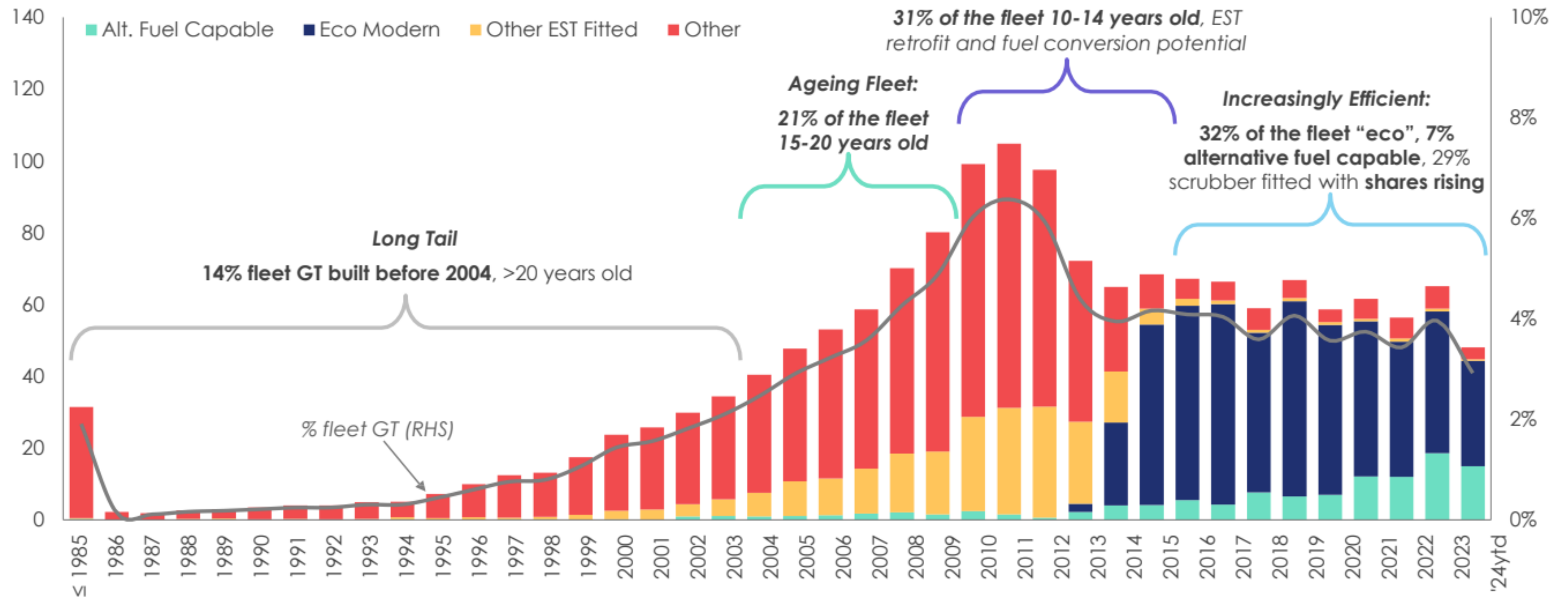
2023년 IMO MEPC 80차 회의, 2018년 기존보다 강화된 「선박온실가스 감축전략」 발표
감축목표: Net Zero 시점 2100년 → 2050년/50년 단축



II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

친환경 선대 전환 시기 도래

글로벌 선대 인도 시기



II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

친환경 규제에 따른 선대 전환 비용

〈표 2-21〉 총 투자수요 구성 변화

단위: 달러(원)

법제	총 투자수요	자기자본(Equity)	자기자본 신규수요	신규수요
			타인자본 신규수요	
		부채(Debt)	자기자본 노후대체수요	노후대체수요
			타인자본 노후대체수요	
			자기자본 순규제대체수요	순규제대체수요
2030년	434억 (56조)	145억(19조)	32억(4조)	95억(12조)
			63억(8조)	
			48억(6조)	143억(19조)
		289억(37조)	95억(13조)	
			65억(8조)	196억(25조)
			131억(17조)	
2040년	739억 (95조)	246억(32조)	77억(10조)	230억(30조)
			153억(20조)	
		493억(64조)	137억(18조)	412억(53조)
			275억(36조)	
			32억(4조)	97억(13조)
			65억(8조)	
2050년	1,090억 (142조)	363억(47조)	121억(16조)	365억(47조)
			243억(32조)	
		727억(95조)	242억(32조)	725억(95조)
			484억(63조)	

주: 원화 금액은 2023년 상반기 환율(1298.31원)으로 환산한 것임

142조원

친환경 선대 전환 (25년간)

2050년까지 총 142조원(자기자본 16조원 + 타인자본 126조원 = 142조원)
금융수요 예상되나(KMI 보고서 추정)
민간 선박금융 이탈 심화로 정책금융 공급에 어려움 예상됨

51조원

친환경 선박 정책금융 비중

정책금융 중심의 현행 공급구조 지속시 정책금융 51조원
(연 평균 2조원) 이상 필요 추정
→ 정부 대외부채 및 국민적 세부담 증가

6조원

연간 친환경 선대 전환 필요 금액

연간 친환경선대 전환 비용 계산시 약 6조원 추산

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

국내 선박 금융 시장 현황

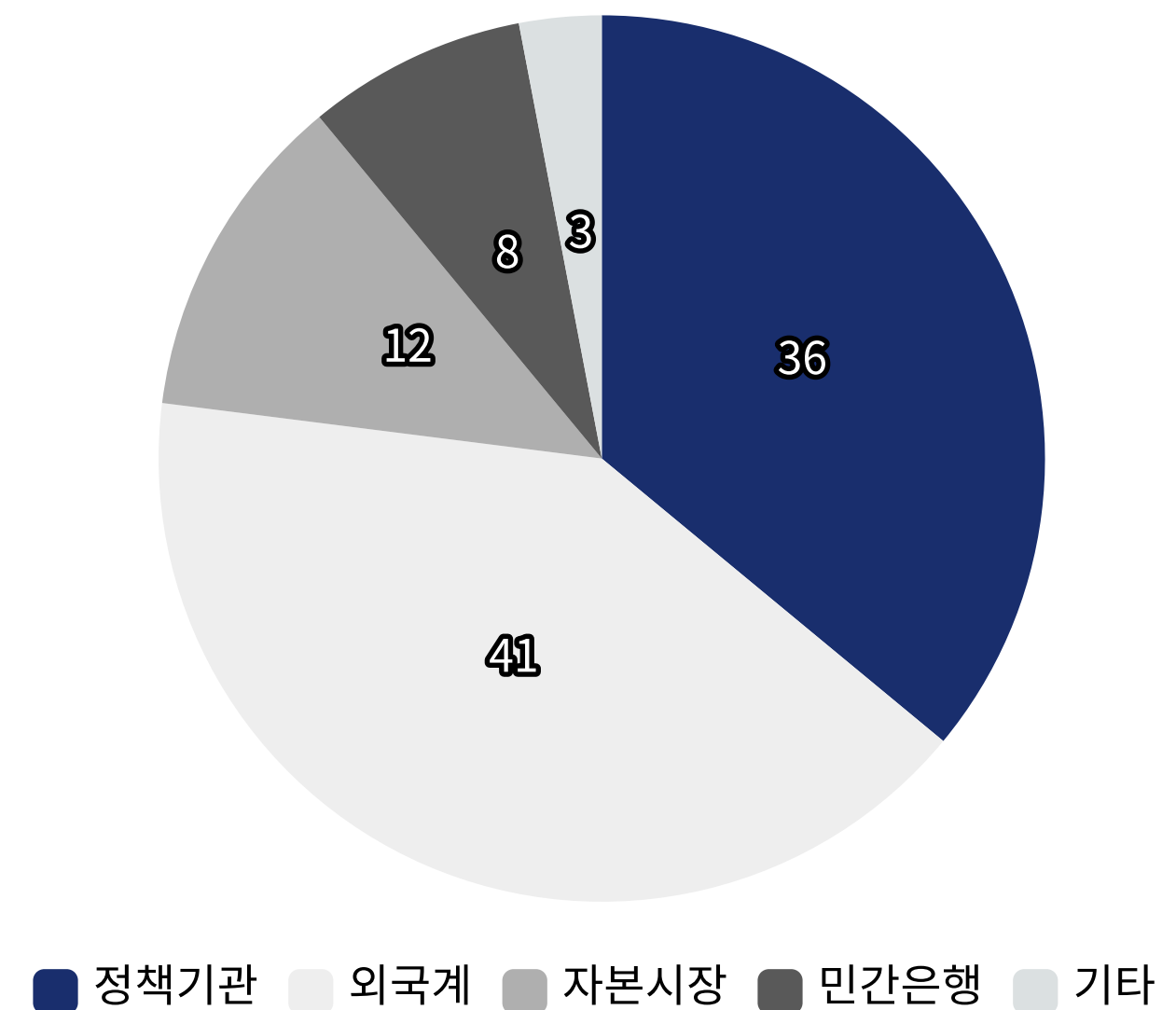
금융기관별 현황

(단위: 백만 달러, %)

		선순위	중순위	후순위	합계	비율
국내	정책금융기관	7,839	280	1,081	9,200	35.7
	민간금융기관	4,004	-	1,882	5,886	22.9
외국계		10,656	-	-	10,656	41.4
합계		22,499	280	2,963	25,742	100

- 1 선박 금융 전체 규모 ↓
- 2 정책 금융 비중 ↑
- 3 민간은행 이탈 현상 지속
- 4 선박금융 전문 Desk 소멸

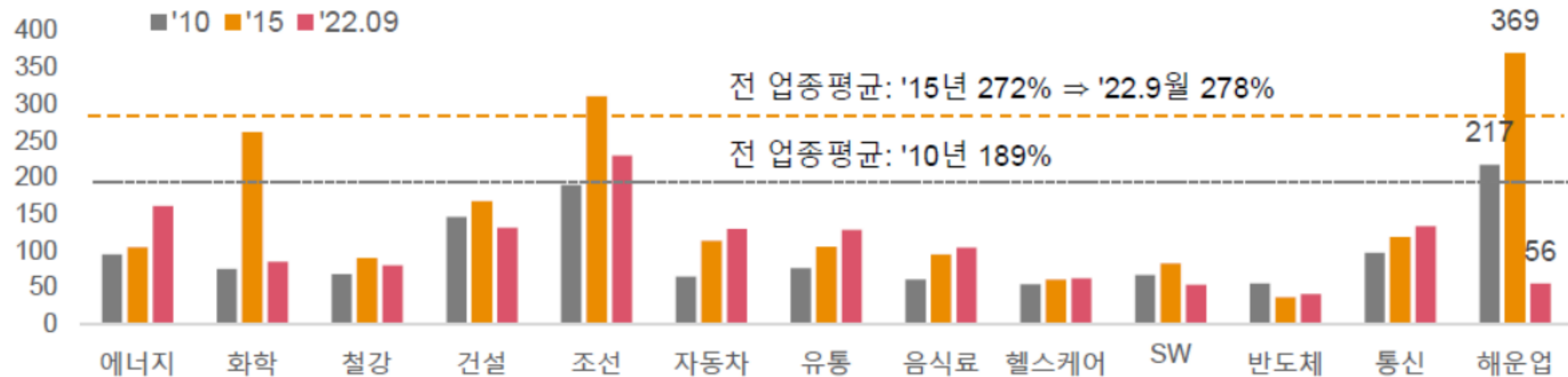
금융기관별 비중



II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

국내 선박 금융 시장 현황: 해운사 측면

전 업종 부채 비율 (단위 %)



2021년 해운업황 개선 이후
해운업 재무상황 크게 개선

해운업 상장사 부채비율 ('22.9월) 56%*
* 낮은 LTV 자본비 감소로 hire rate 저감 및 경쟁력 제고
vs 전업종 평균 278%

친환경 선박 투자로 선순환 유도

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

국내 해운사 친환경 대응 부진

국적선사들은 EEXI 충족을 위해 기관 출력제한(EPL, Engine Power Limited) 에너지 효율대선장치(ESD, Energy Saving Device) 등의 방안을 검토하고 있으나, 비용 증가 및 선박의 도크 입항에 따른 운항 제약등으로 대응이 지연되는 상황

	벌크운반선	유류운반선	컨테이너선	일반화물선	차량운반선	가스운반선	LNG운반선	기타선	합계
EPL	143	112	94	40	38	23	7	6	463
ESD	1	0	0	0	0	0	0	0	1
EPL+ESD	0	0	2	0	0	1	0	0	3
폐선	1	1	0	0	0	1	0	0	3
검토없음	48	38	56	17	10	2	8	0	179
합계	193	151	152	57	48	27	15	6	649



*The best timing is ...
when you have money!*

- 국적선 EEXI 대상 1,084척 중 설문 응답 649척, 이 중 71% 463척이 '기관출력 제한' 및 '시장모니터링'을 대응방안으로 응답
- 글로벌 친환경 발주 잔량 1,377척 중 국내는 HMM에서 메탄올 추진 컨선 9척 발주

글로벌 해운산업 **친환경 패러다임 전환 본격화**, 국적선사는 규제 및 업계동향을 지켜보는 **"Wait & See"** 전략 견지

해운 Top 3(MSC, Maersk, CMA-CGM) 대체연료 선박 발주 등 패러다임 전환 빠르게 추진 중이나 국내 선사는 주로 저속운항 및 시장 모니터링 중

급속한 친환경 전환에 소극적인 국내 친환경 선박 투자를 촉진하기 위해서는 **정책금융 공급**만으로는 **한계**

→ 민간 선박금융 확대 및 국적선사 친환경 신속 투자 유인 전략으로
조세특례를 통한 선박 리스금융(operating lease) 제도도입 필요

목차

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례

① HMM's U\$419M 5 VLCC New-builds (2018)

② HMM's 16K TEU 초대형 컨선 8척 (2020)

VI. 정책 제언

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례: 배경

해운재건 5개년 계획 (2018~2022년)

해운재건 목표

해운재건을 통한 공생적 산업생태계 구축

해운재건 3대 추진방향

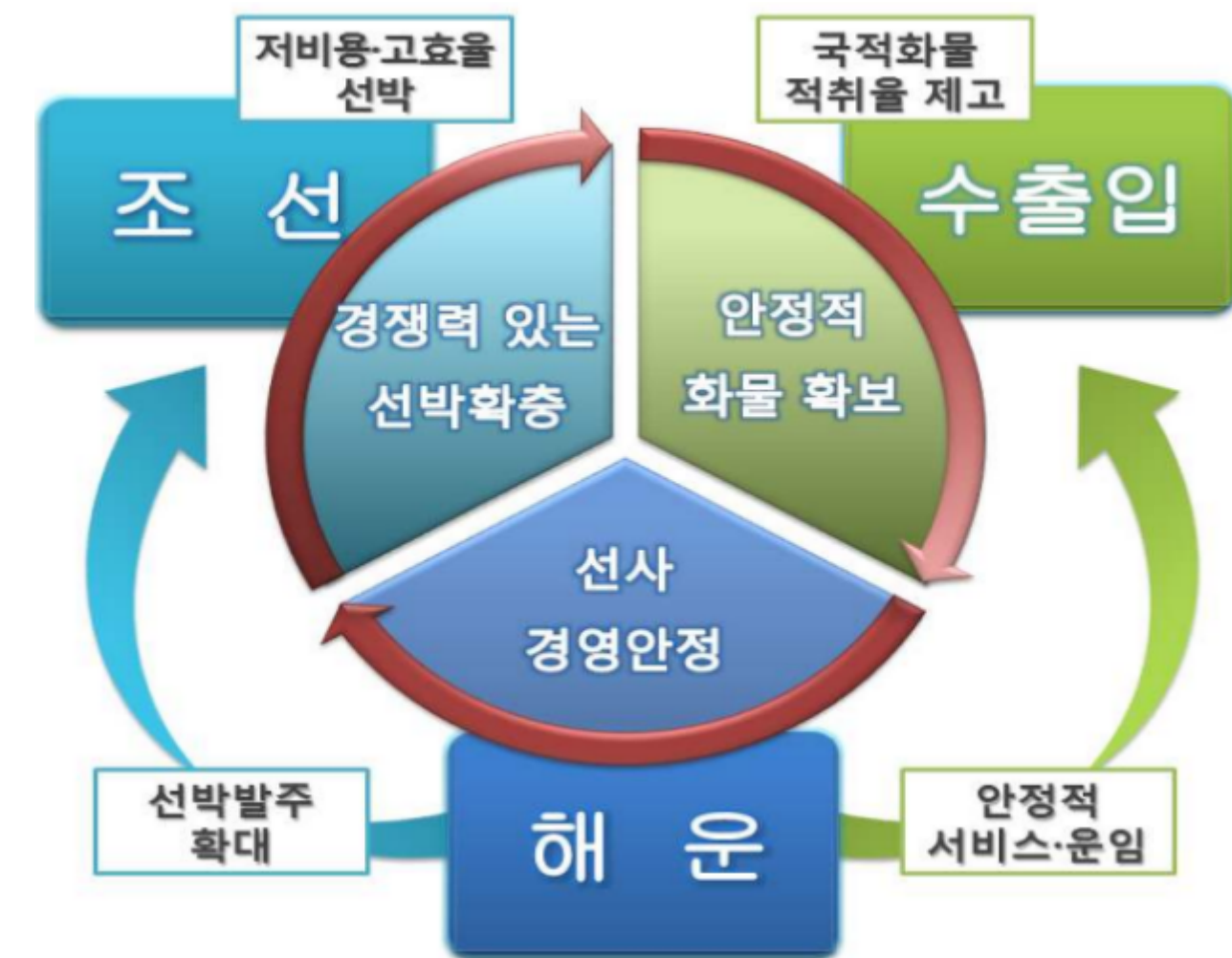
- 1 경쟁력 있는 서비스 운임에 기반한 안정적 화물 확보
- 2 저비용/고효율 선박 확충을 통한 해운경쟁력 복원
- 3 선사간 협력강화 등 지속적 해운혁신을 통한 경영안정

□ (금융지원) **선박 신조지원 프로그램**, 한국해양진흥공사('18.7월 신설 예정)의 투자·보증 등을 활용하여 저비용·고효율 선박 신조 지원

< '18~'20년 선박 발주 예상 >

구 분	예상 수요
벌 크	140척 이상(선대규모(DWT) : '17년, 7,189 → '22년, 8,331)
컨테이너	60척 이상(2만TEU급 이상 12척, 1.4만TEU급 8척 대형선 포함)

* 해운시장에서 글로벌 경쟁력 확보를 위해 대형선을 포함한 선대 확대가 필수적

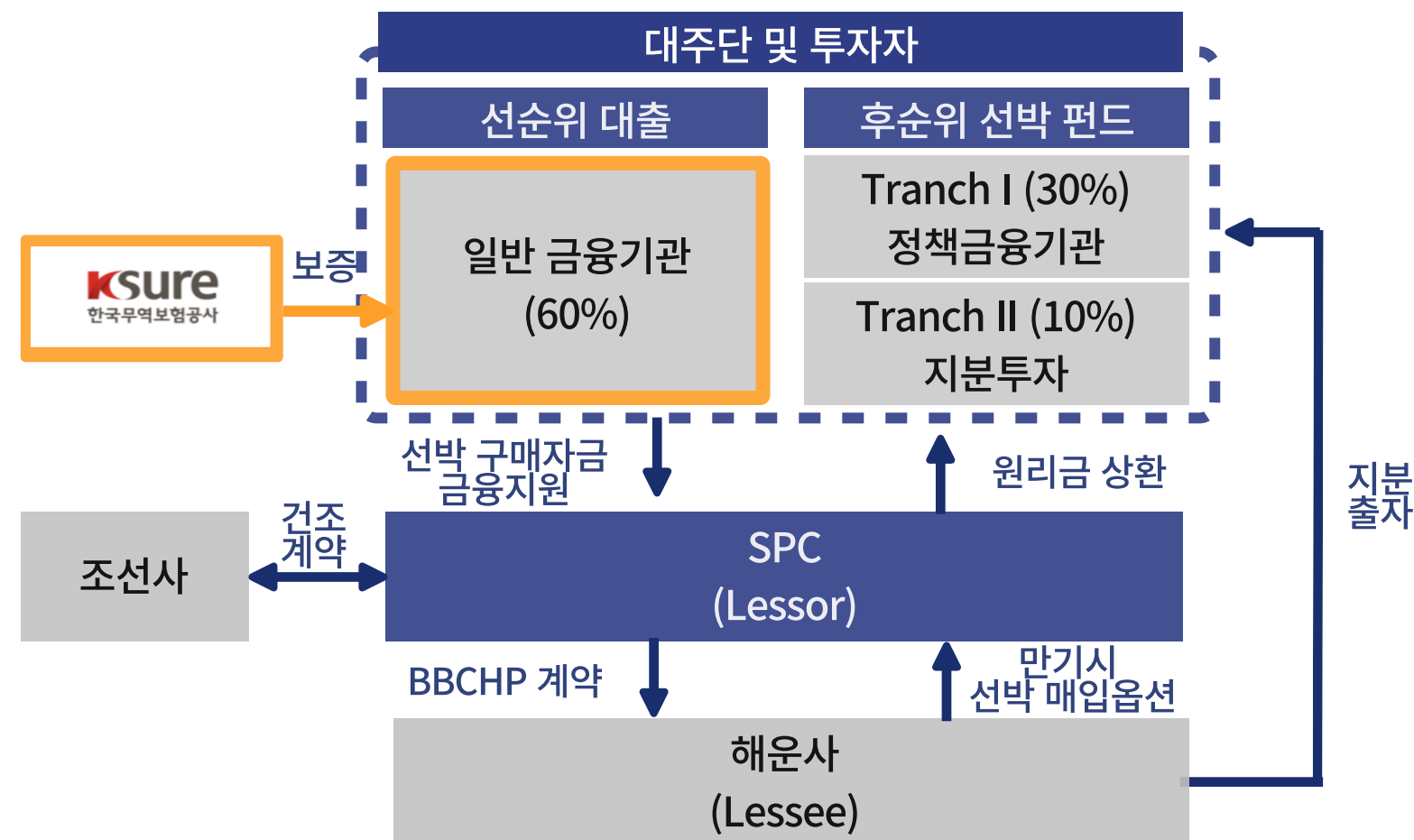


III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례: 24억불 신조지원 프로그램 개요

24억불 신조지원 프로그램

목적	국적선사 선박 신조 지원으로 해운업 재건
규모	US\$ 24억
대상	초대형 컨선/벌커/탱커 및 터미널 등
운영	해양금융종합센터 중심 (KDB산업은행/한국수출입은행/한국무역보험공사)

프로그램 구조



기관별 참여금액

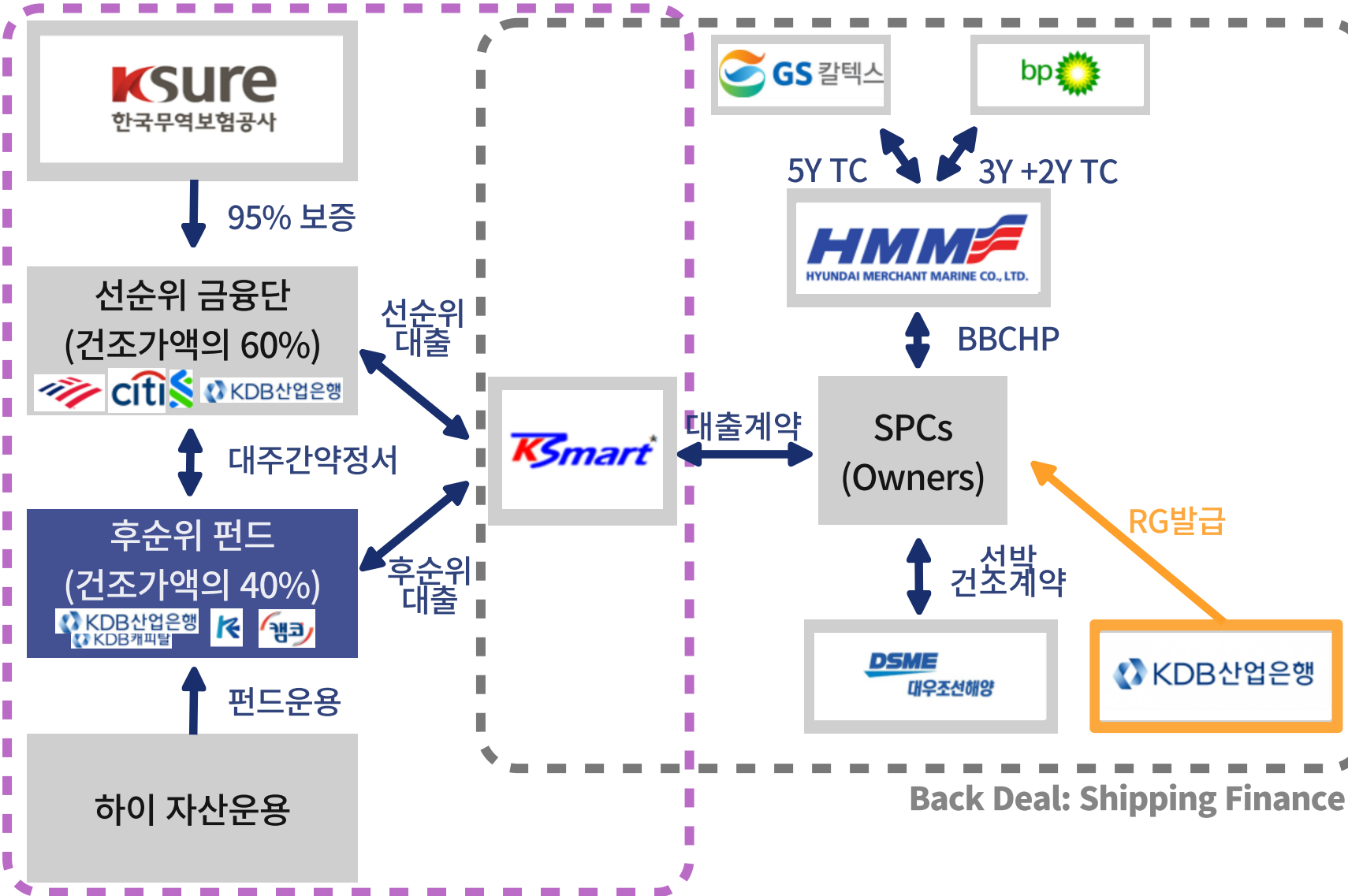
구분	참여기관	비중(%)	금액(US\$백만)
선순위 대출	일반 금융기관	60.0	1,440
후순위 펀드	산업은행	14.8	355
	수출입은행	10.0	240
	자산관리공사	4.2	100
	산은캐피탈	1.0	25
	해운사	10.0	240
합계	-	100.0	24,000

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례: ① HMM's U\$419M 5 VLCC New-builds (2018)

금융 구조 및 조달 계획

금융 구조

Front deal: Corporate Finance



조달 계획

소요 자금	조달 계획							
	선순위 대출 (60%)		후순위 펀드 40%, U\$167.6M)					
			1종 수익권 (30%)			2종 수익권 (10%)		
419M (4700억원)	250M (2820억원)	미국계 은행 및 산업은행	125.7M (1410억원)	구분	금액	비중	41.9M (약 470억원)	선사자담
				산은	61.9M	14.79%		
				수은	41.9M	10.0%		
				캠코	17.4M	4.17%		
				산캐	7.2M	1.04%		
				합계	125.7M	30%		

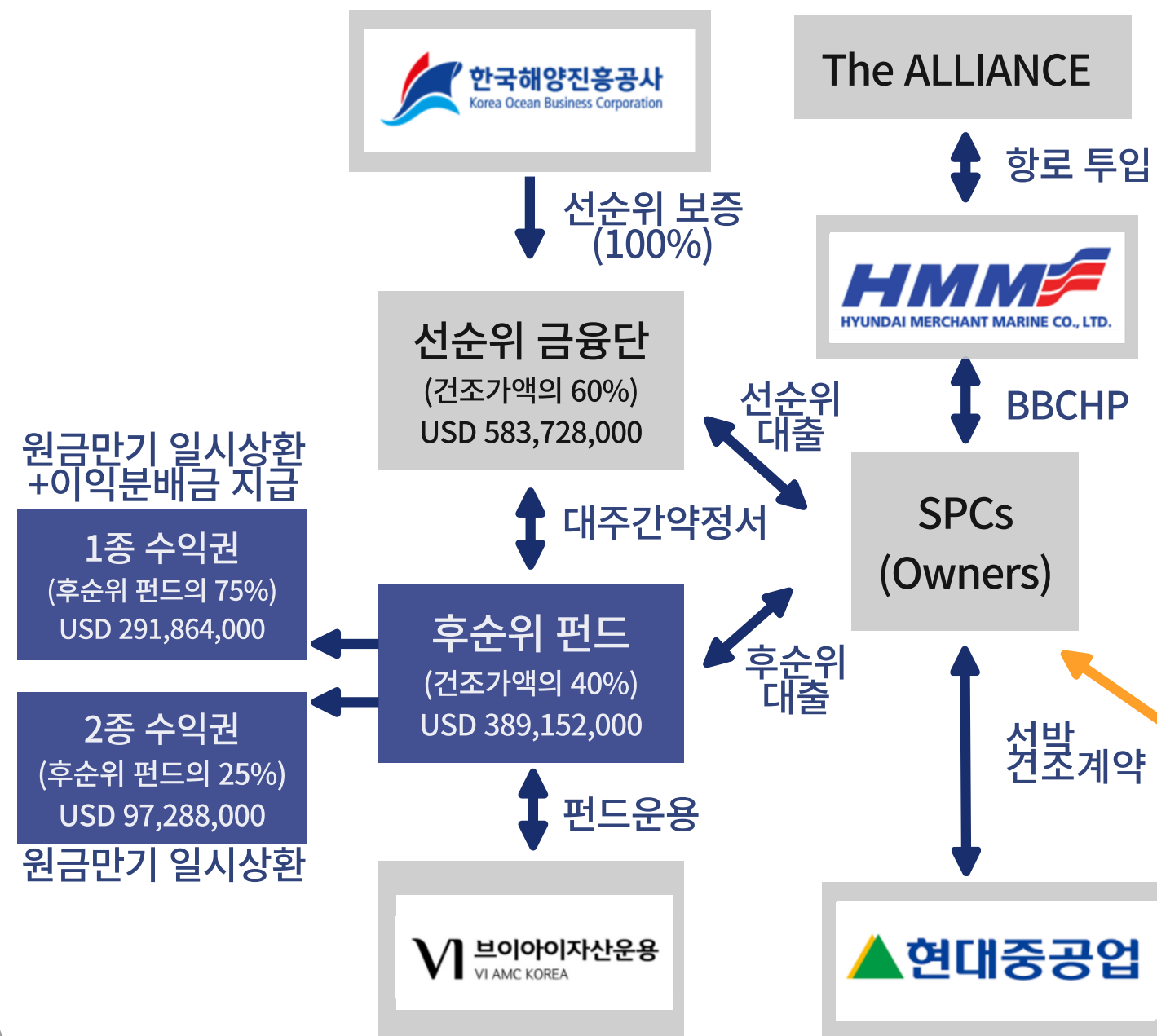
*전통 외국계 선박금융 기관 외면 → ECA보증부대출 익숙한 미국계 참여

**무보 기촉법상 BBCHP 우려 → 선박해양 Fronting Deal 구조
유조선 BBC금융에 대한 정책금융기관 우려 → BBCHP 구조유지

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례 ②: HMM's 16K TEU 초대형 컨선 8척 (2020)

금융 구조 및 조달 계획

금융 구조



조달 계획

소요 자금	조달 계획							
	선순위 대출 (60%)		후순위 펀드 40%, U\$389,152천)					
			1종 수익권 (30%)			2종 수익권 (10%)		
972,880	583,728	Standard Chartered Bank (Hong Kong) Limited (단독)	291,864	구분	금액	비중	97,288	선사자담
				산은	143,905	14.79%		
				수은	97,288	10.0%		
				캠코	40,537	4.17%		
				산캐	10,134	1.04%		
				합계	291,864	30%		

*선순위 SC 은행 단독 대출

- 선박 금융 보다는 해진공 신용에 대한 대출
- 신조프로그램: 무보 보험→해진공 보험 전환

목차

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

II. 해운/조선/금융 상생구조와 친환경 선대 전환

III. 선박금융 활성화를 통한 조선산업 리빌딩 사례

① HMM's U\$419M 5 VLCC New-builds (2018)

② HMM's 16K TEU 초대형 컨선 8척 (2020)

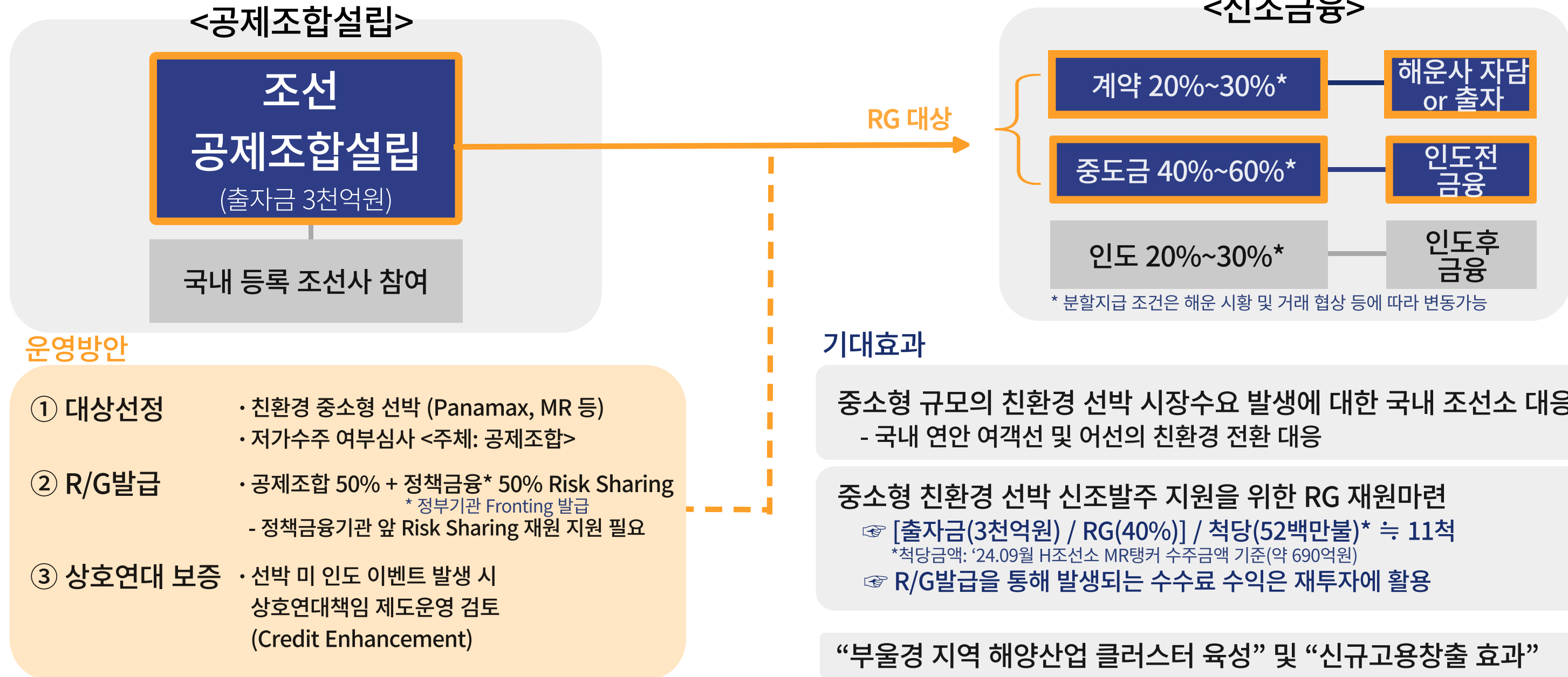
VI. 정책 제언

VI. 정책 제언

친환경 조선소 육성 전략 제언

「조선 공제조합 설립 및 재원마련」 통해 국적선사 친환경 선대 전환수요 중 중소형 선박을 대상으로 한 **RG발급 규모 확대**

- ⇒ ① **친환경 선대 전환을 위한 조선산업지원법(가칭) 마련 및 국내 조선소 친환경 특화전략 지원**
「조선공업진흥법」 제정('67) → 「공업발전법」 제정 및 「조선공업진흥법」 폐지('86) → 「산업발전법」 제정 및 「공업발전법」 폐지('99)
- ② **부울경 지역 해양산업 클러스터 육성 기반 강화**



감사합니다