부산국제금융진흥원

부산 해양금융중심지 발전을 위한 금융제도 신설방안

2024년 10월

해양금융센터 이동해 센터장

목차

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략

부산국제금융진흥원 해양금융센터 비전과 전략

부산국제금융진흥원 "해양금융센터" 설립

비전 VISION

- 부산 금융중심지 해양금융 특화
- 해양 클러스터 강화
- 해양금융 정책 연구

전략 STRATEGY

- 친환경 패러다임 전환 촉진
- 민간 선박 금융 활성화

MARITIME 2050 KEY TRENDS (UK, Department for Transport)

1. 해상 교역의 장기적인 성장
2. 세계 인구의 변화에 따른 영향 (개발도상국의 인구변화가 무역 패턴과 수출입 수요 변화시킬 수 있음)
3. 인구 고령화가 일부 수요 감소에 영향 (영국 인력 숙련도 및 중요한 역할 수행에 있어 어려움을 예상)
4. 세계 경제의 동쪽으로의 전환과 새로운 신흥 시장 등장
5. 정치적 권력 기반의 잠재적 변화 (IMO 및 기타 국제 포럼에서 규제 논의 변동 가능성)
6. 해양 분야의 새로운 파괴적 기술 등장과 변화 예고 (AI·Blockchain·digitisation)
7. 기후 변화와 환경 보호 정책

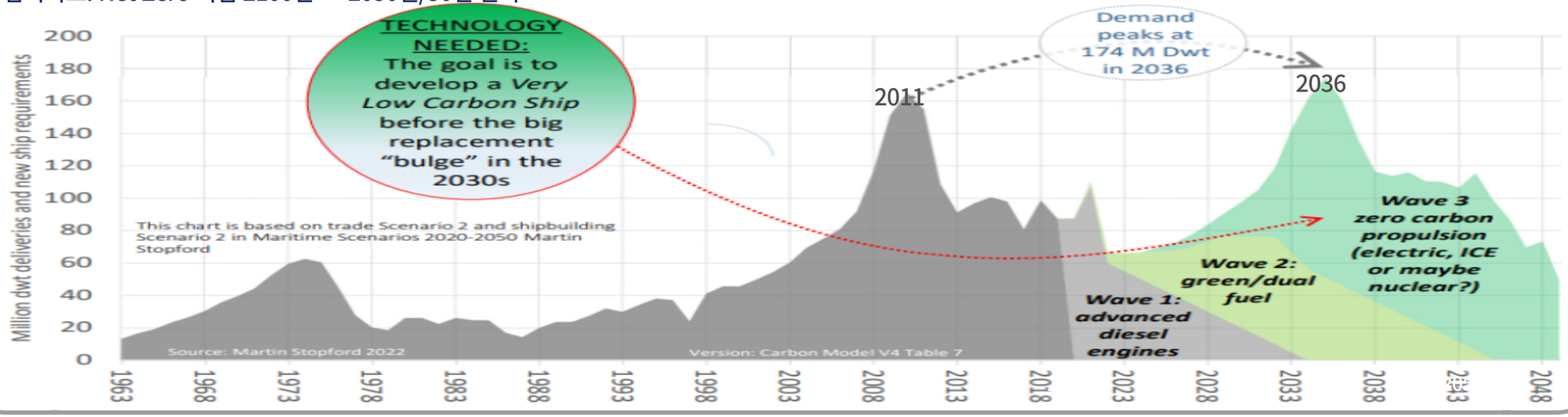
출처: 영국 교통부, MARITIME 2050 Navigating the future (2019.01월)

IMO의 가속화 되는 글로벌 선박 탄소 배출 규제

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)**

IMO

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



출처1. IMO, MEPC 80차 회의, '23.7월 출처2. Matin stopford, Shipping in the Era of Change,'22.11월

친환경 규제에 따른 선대 전환 비용

〈표 2-21〉 총 투자수요 구성 변화

단위: 달러(원)

범례	총 투자수요			
		자기자본(Equity)	자기자본 신규수요	신규수요
			타인자본 신규수요	
		부채(Debt)	자기자본 노후대체수요	노후대체수요
			타인자본 노후대체수요	
			자기자본 순규제대체수요	순규제대체수요
			타인자본 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(해운산업 녹색금융 활성화 방안 보고서 추정)
민간 선박금융 이탈 심화로 정책금융 공급에 어려움 예상됨

51조원

친환경 선박 정책금융 비중

정책금융 중심의 현행 공급구조 지속시 정책금융 51조원 이상 필요 추정 → 정부 대외부채 및 국민적 세부담 증가

연간 6조원

연간 친환경 선대 전환 필요 금액

연간 친환경선대 전환 비용 계산시 약 6조원 추산

출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월

국내 선박 금융 시장 현황: 공급자 side

금융기관별 현황

(단위: 백만 달러, %)

		선순위	중순위	후순위	합계	비율
국내	정책금융기관	7,839	280	1,081	9,200	35.7
	민간금융기관	4,004	-	1882	5,886	22.9
외국계		10,656	-	-	10,656	41.4
합계		22,499	280	2,963	25,742	100

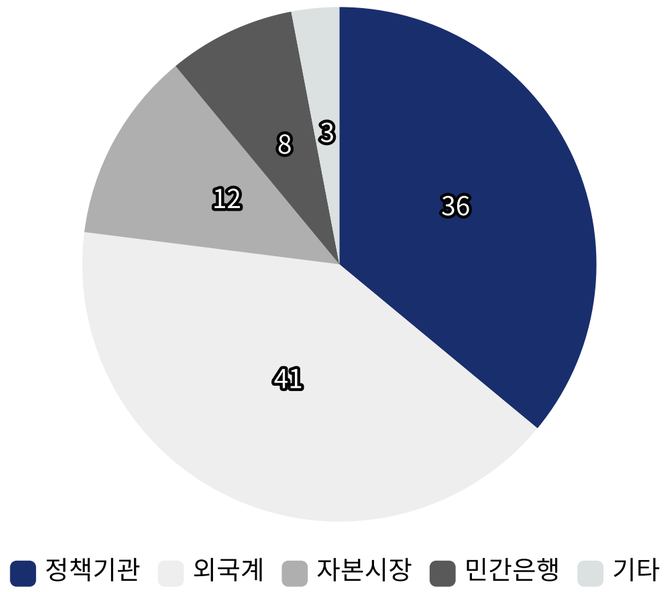
1 선박 금융 전체 규모 ↓

2 정책 금융 비중 ↑

3 민간은행 이탈 현상 지속, 민간 비중 감소

4 선박금융 전문 Desk 소멸

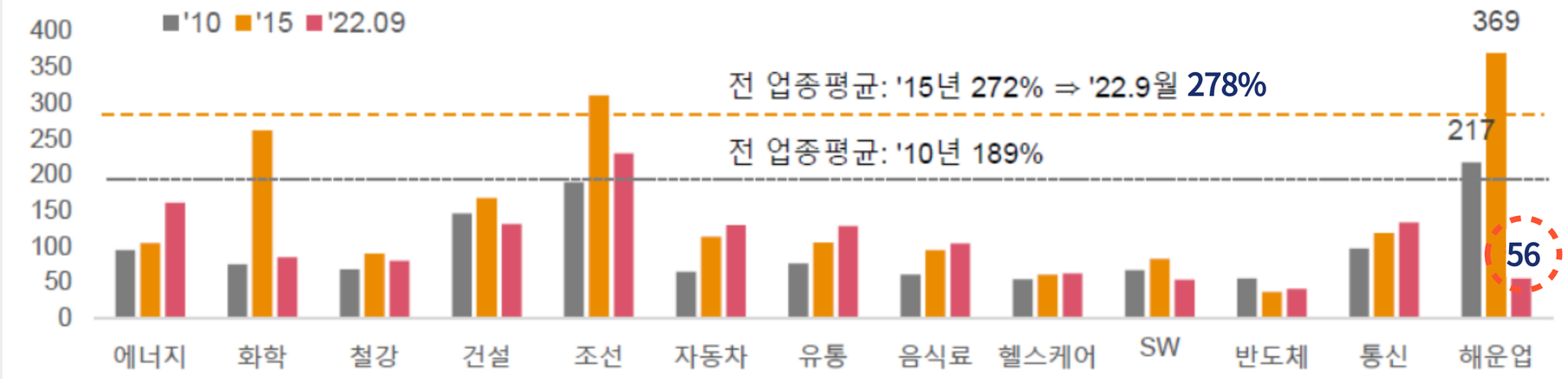
금융기관별 비중



1차 출처: 한국해양진흥공사, 스마트 해운정보센터 '23.6월 2차 출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월

국내 선박 금융 시장 현황: 수요자 side

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

출처: 삼일PwC경영연구원, 신해양강국 한국 해운업의 미래를 말하다 '23.2월

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

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

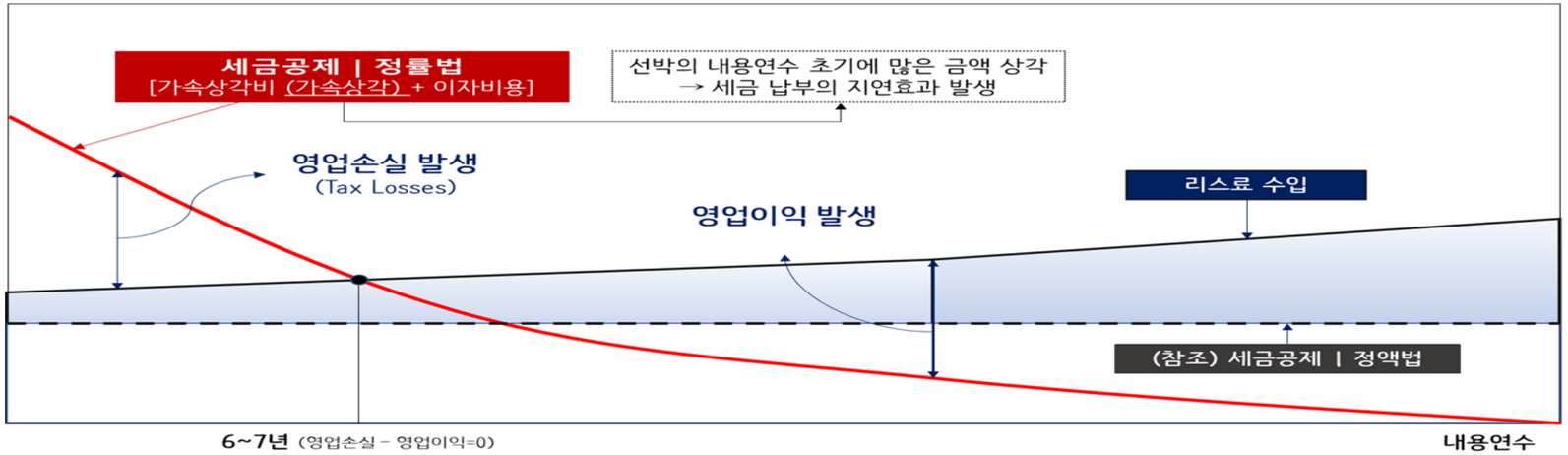
정책금융 공급만으로는 국내 친환경 선박 적기 선대 전환에 한계
→ 민간 선박금융 확대 및 친환경 신속 투자 유인 전략으로
조세특례를 통한 선박 리스금융(operating lease) 제도도입 필요

출처1. 삼일pwc경영연구원, 신해양강국, 한국해운업의 미래를 말하다, '23.2월 출처2. 해진공 해양산업정보센터, 글로벌 선사 친환경 선박 발주 현황 및 시사점, '24.8월

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략 ① Tax lease

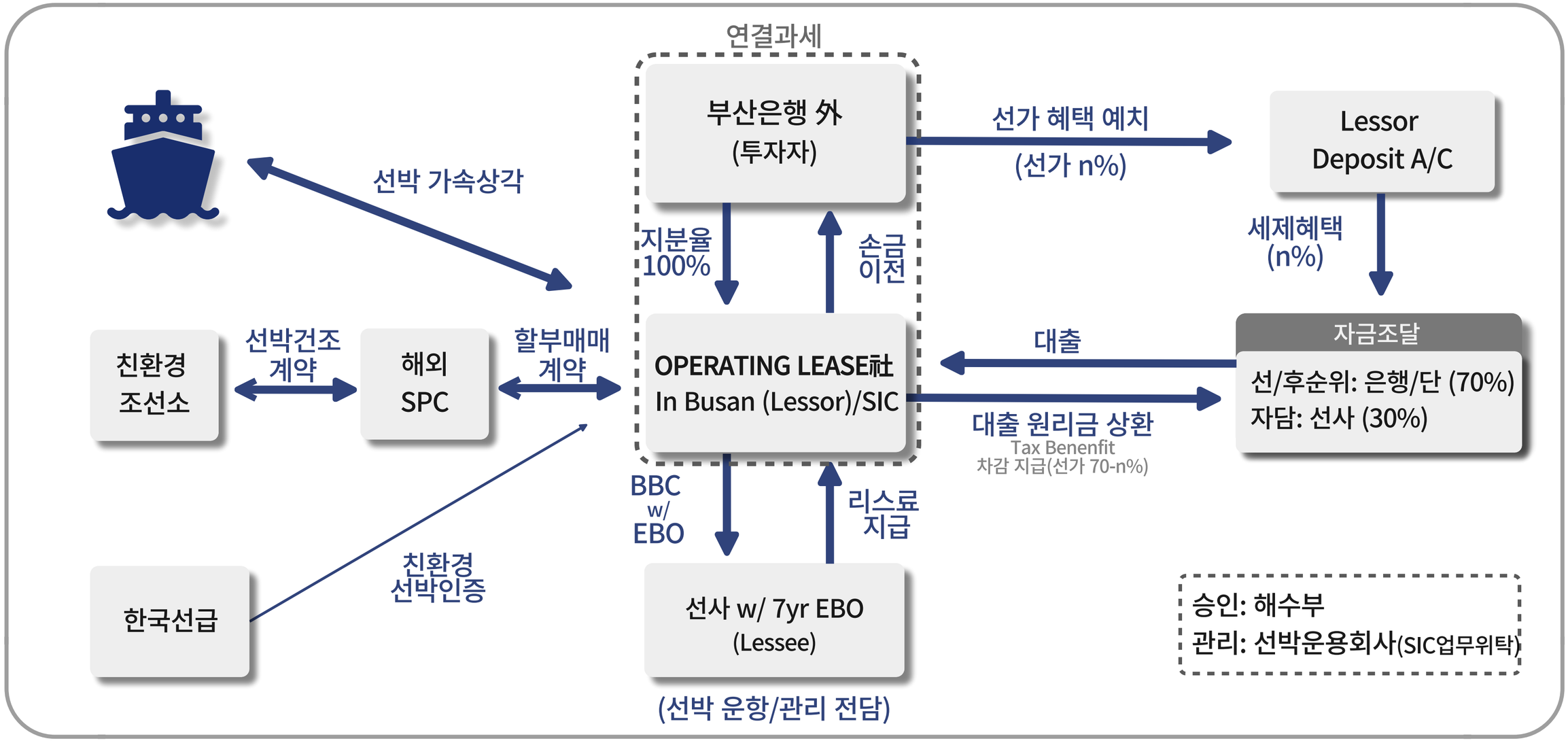
Tax lease 기본 내용



기본 내용	선박 가속상각으로 손금 발생, 투자자 이전 및 연결 과세로 법인세 절감 효과
	법인세 금액 감소로 인한 경제적 효과(tax benefit)를 친환경 투자 촉진 및 민간 선박금융 확대에 활용
핵심 사항	① 리스자산에 대한 가속상각 허용
	② 발생 손금의 투자자 앞 이전 및 연결과세
	③ SPC 지분 이전 후 선박 매각에 따른 양도차익 톤세 적용

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략 ① Tax lease

한국형 친환경 선박 리스 금융 구조도



III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략 ① Tax lease

Tax Lease 제도 운영 방안 및 기대효과 추정

운영 방안

◆ 민간 선박금융 공급 확대
→ 친환경 해운 패러다임 전환 촉진

* 핵심방향: French tax lease / 친환경 선박으로 한정

Operating Lease社
◆ 선박투자회사(선투법3조) 부산특구內 설립
지역 민간금융 참가 확대

* 핵심 방향: 선박 투자회사의 시장조성 활동 강화/ 부산 지역 브랜드 강조

선박투자회사 및 선박운용회사 신설 시장 조성 활동 강화

부산B 등 민간 주도 투자자 참가 및 선박 선순위 대출 참가 확대

친환경 적격성 국내 선박인증기관(KR 부산소재) 활용 유도

진흥원 자체모델 추정

잠정 기대효과

약 225척 (1.7백만DWT) 친환경 선박 발주	→	친환경 해운 리딩국가 도약
민간B 선박투자 및 대출 참가 확대	→	민간 선박금융활성화
선박 발주 가격 인하	→	친환경 선대전환 촉진
SIC 주선 및 업무대행 수수료 등	→	해양클러스터 비즈니스 활성화

출처: 기획재정부·KDI,선박투자촉진을 위한 과세특례 신설 (2022 조세특례 예비 타당성 평가)

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략 ② 원화선박금융

원화선박금융 개요

배경

국내 내수용 공기업 서비스(가스, 전기, 철강)를 위한 전용선 원화 금융으로 원화 금융시장 확대

국내 조선소, 해운사, 화주, 은행 간 원화 현금흐름을 원화금융시장으로 구현

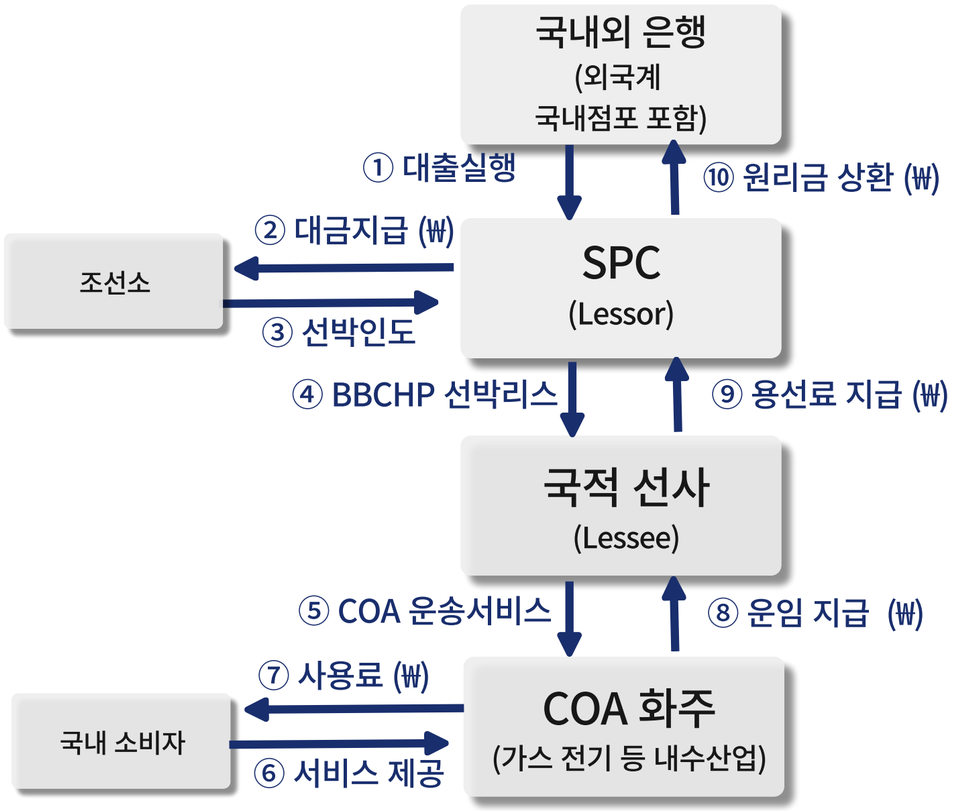
문제점

과거 달러화 저금리 효과 상실
(3m 코리보 3.39%*/ SOFR 4.83%**)
*'24.10.28. 기준 **'24.10.24. 기준

외화조달 어려운 시중은행 선박금융 경쟁력 약화

조선소 달러화 Long Position 환위험 관리 부담 상존

구조도



III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략 ② 원화선박금융

원화선박금융 실행 방안

선박 건조 계약

조선소 선박 건조 비용 중 원화비중 60% 이상, 국내 기자재·인건비비중 증가

달러 Long position리스크 관리: 선물환 매도 등 헷지 거래 부담

은행 대출

국내 민간은행의 원화 조달이 달러화 조달 대비 매우 유리

민간 선박금융 활성화에 긍정적 역할 기대

외국계 은행 원화선박금융 참여를 위해서는 국내 점포 개설 필요 (국내 진출유도)

구분	자금조달 경쟁력
달러금융	외국계 > 정책금융 > 민간금융
원화금융	외국계 < 정책금융 < 민간금융

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략 ② 원화선박금융

원화선박금융 실행 방안

선사 및 SPC 회계

수입 지출간 통화 리스크 없이 natural hedge position 가능

일부 달러화 변동비(항비·연료비)에대한 화주와의 정산 scheme 필요 (CAF)*

*CAF: Currency Adjustment Factor

공기업 화주/원화 운임지급

한전 자회사, 가스공사 국내 매출수입은 원화로 구성

원화 운임지급으로 외화조달 부담 및 비용 경감

원화선박금융 기대효과

기대효과

1. 민간 선박금융 활성화 및 상시화
2. 원화 경제 영역 확장 및 국제화 기여
3. 원화금융시장 확대
4. 외국계 은행 국내 진출 유인

※ (참고) 한국 금융중심지 SWOT 분석

Strength

상대적으로 큰 경제·무역규모
IT산업 경쟁력
풍부한 연금자산(세계3위)

Weakness

언어·대륙법체계
미흡한 통화 국제화
경쟁도시에 비해 높은 세부담
경직적 노동시장 등

금융중심지 SWOT 분석

Opportunity

글로벌 금융 중심지간 경쟁구도 변화
(금융의 디지털화, 친환경 선박 패러다임 변화 등)
문화적·국제적위상 제고

Threat

주변국 금융중개형 모형 선점(홍콩·싱가포르)
글로벌금융사의 축소지향 경영전략
글로벌 금융중심지간 경쟁 심화

출처: 금융위원회, 제6차 금융중심지의 조성과 발전에 관한 기본계획(2023~2025)

감사합니다

본 내용은 발표자 개인의 의견으로, 소속된 기관의 입장과는 무관합니다.