



부산국제금융진흥원

원화선박금융을 통한 민간선박금융 활성화

2024년 11월

해양금융센터 이동해 센터장

BUSAN FINANCE

목차

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

II. 선박 금융 시장 현황

III. 원화선박금융 실행방안

IV. 원화선박금융 기대효과

I. 부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

해양금융센터 비전과 전략



VISION
비전

글로벌 리딩 친환경 해양금융센터

STRATEGY
전략

동남권 해양 클러스터 강화

해양금융 정책 THINK-TANK

KEY TASK
중점
과제



친환경 패러다임 전환 촉진



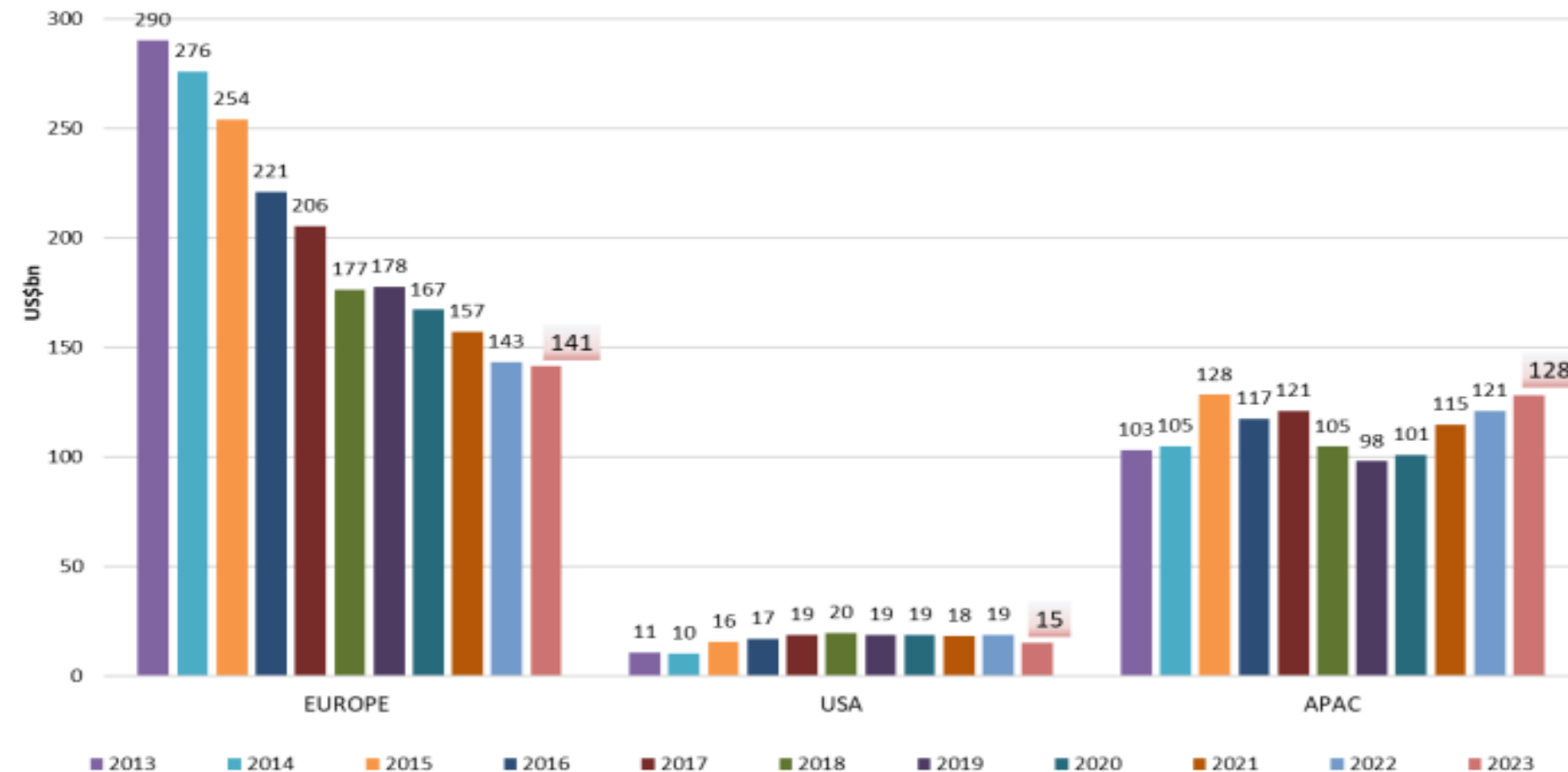
민간 선박 금융 활성화

선박 금융 시장 현황

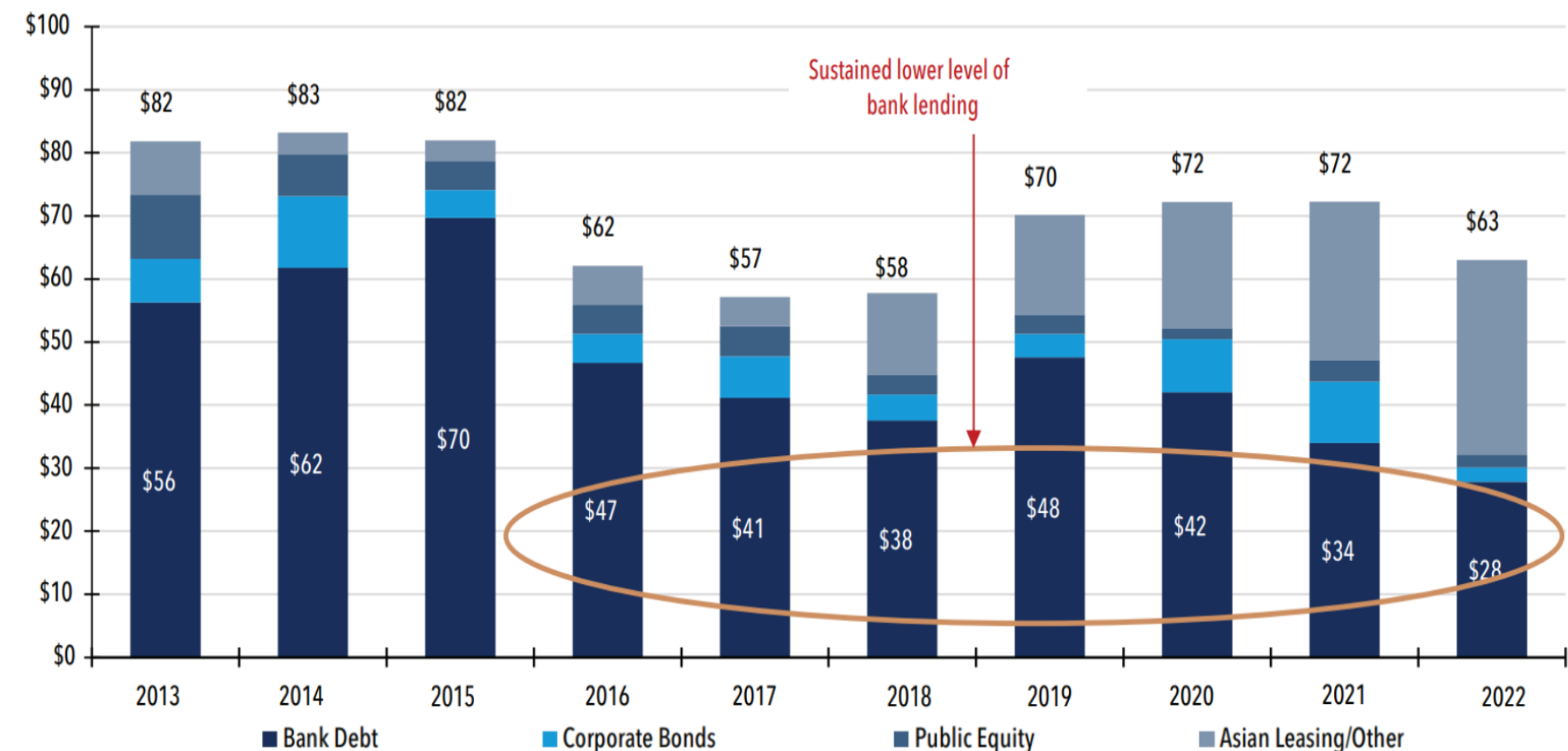
세계선박금융시장 현황

- 유럽권 공급 비중 감소, 아시아 공급 비중 증가
: 유럽의 공급은 2013년: 290억\$ → 2023년: 141억\$로 감소하였으나, 아시아는 2013년: 103억\$ → 2023년: 128억\$로 증가함
- 은행을 통한 간접금융 감소, 중국 리스 등 Non-Bank 비중 증가
: 전통적인 은행이 차지하는 시장 규모 및 비중은 2013년: 56억\$ → 2022년: 28억\$로 크게 감소하였으며, 중국리스 비중은 2022년 기준 약 40%*까지 늘어남
*전체시장규모: 63억\$, 중국리스: 25억\$ (2022)

Global Shipping Bank Portfolios – Geographical Distribution



Annual Capital Raised by the Maritime Sector (\$B)



선박 금융 시장 현황

국내 선박 금융 시장 현황

- 정책금융 비중 증가
: 선박 금융 전체 규모는 감소 (14년: 33.8억\$→ 18년: 16.4억\$) 정책 금융 비중 증가 (14년: 78.1%→ 18년: 92.7%)
- 민간은행 이탈 현상 지속: 14년도 21%를 차지했으나, 18년도 7.3%까지 감소함
- 2023년에도 민간금융기관은 22.9%의 비중을 차지하나, 자본시장을 제외하면 민간은행은 8%에 불과함

국내 선박금융 추이 ('14~'18년)

(단위: 억 달러, 괄호안 숫자: %)

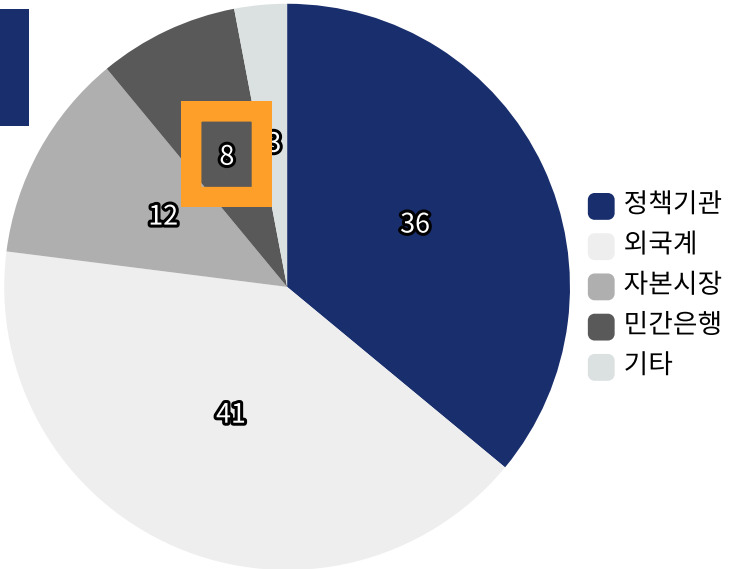
		2014	2015	2016	2017	2018
공공부문		26.4 (78.1)	25.2 (86.9)	20.9 (92.1)	15.3 (94.4)	15.2 (92.7)
민간부문	수출입은행	18.9 (55.9)	15.3 (52.8)	14.1 (62.1)	10.1 (62.3)	8.7 (53.0)
	산업은행	4.0 (11.8)	6.5 (22.4)	4.7 (20.7)	4.6 (28.4)	5.1 (31.1)
	무역보험공사	3.5 (10.4)	3.4 (11.7)	2.1 (9.3)	0.6 (3.7)	1.4 (8.5)
	민간부문	7.4 (21.9)	3.8 (13.1)	1.8 (7.9)	0.9 (5.6)	1.2 (7.3)
합계		33.8 (100)	29.0 (100)	22.7 (100)	16.2 (100)	16.4 (100)

국내 선박금융 현황 ('23.6월) 누적

(단위: 백만 달러, 괄호 안 숫자: %)

		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)

금융기관별 비중 ('23.6월)



[자료1] 1차출처: Marine Money, 김정훈의원실(2015), 김현미 의원실(2017), 2차출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월 5
[자료2] 1차 출처: 한국해양진흥공사, 스마트 해운정보센터 '23.6월, 2차 출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월

선박금융시장 현황

민간 금융기관 이탈 원인

- 민간금융기관 이탈 원인: ① 해운시장의 장기침체 ② 위험자산 관리강화 ③ 달러화 조달 불리 등으로 해석됨
- 달러화 조달 불리: 유동성 관리 어려움, 조달 금리 불리 등

1 외자 유동성 관리 어려움 상존

- 거액 장기 금융인 선박금융은 달러화 유동성 관리 어려움 상존
 - ☞ 은행 경우 통상 3~5년 만기 외화채권 발행이나 외화예금으로 조달한 달러화를 5년 이상의 장기 선박금융으로 대출
 - ☞ 조달·운용간만기불일치(duration gap)에 따르는 유동성 리스크 상존
- 외채발행 발행시장 접근성 면에서도 정부 대표 차주인 산은·수은대비 불리

2 민간은행 달러화조달 금리 불리

신용등급	Fitch	AA-	A	A	
	S&P	AA	A+	A+	
	Moody's	Aa2	Aa3	A1	
만기구분		KDB(A)	KEBHNB(B)	WOORIB(C)	차이(A-B or C)
3yr		4.315	4.535	4.58	22~26.5bp
5yr		4.185	4.454	4.522	26.9~33.7bp

- 정부 신용의 KDB산업은행과 민간은행 간 최대 33.7bp 차이를 보임 (블룸버그 만기수익률, '24.8월)

※ 과거 달러화 저금리 효과 상실

- 3M KORIBOR는 3.4%('24.11.13.)이나, SOFR 4.6%('24.11.12.)으로 과거 달러화 저금리 효과를 상실

원화선박금융 실행방안

원화선박금융 Segmentation

- 기존 달러화 금융시장에서 원화거래 가능영역을 분리함 (Segmentation)
 - 내수용 공기업 서비스(전기·가스)를위한 전용선 계약을 원화 금융으로 시장을 세분화 함
- 선박건조대금 지급, 운임 수취, 원리금 상환 등 전 과정 원화 거래화 가능

원화선박금융 대상 산업

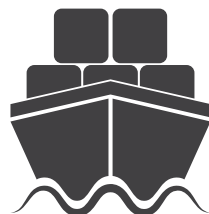
전기·가스



매출액 내수비중: 100%
달러화 운임 지급 위해서는
외화 차입 / 매입 필요

VS

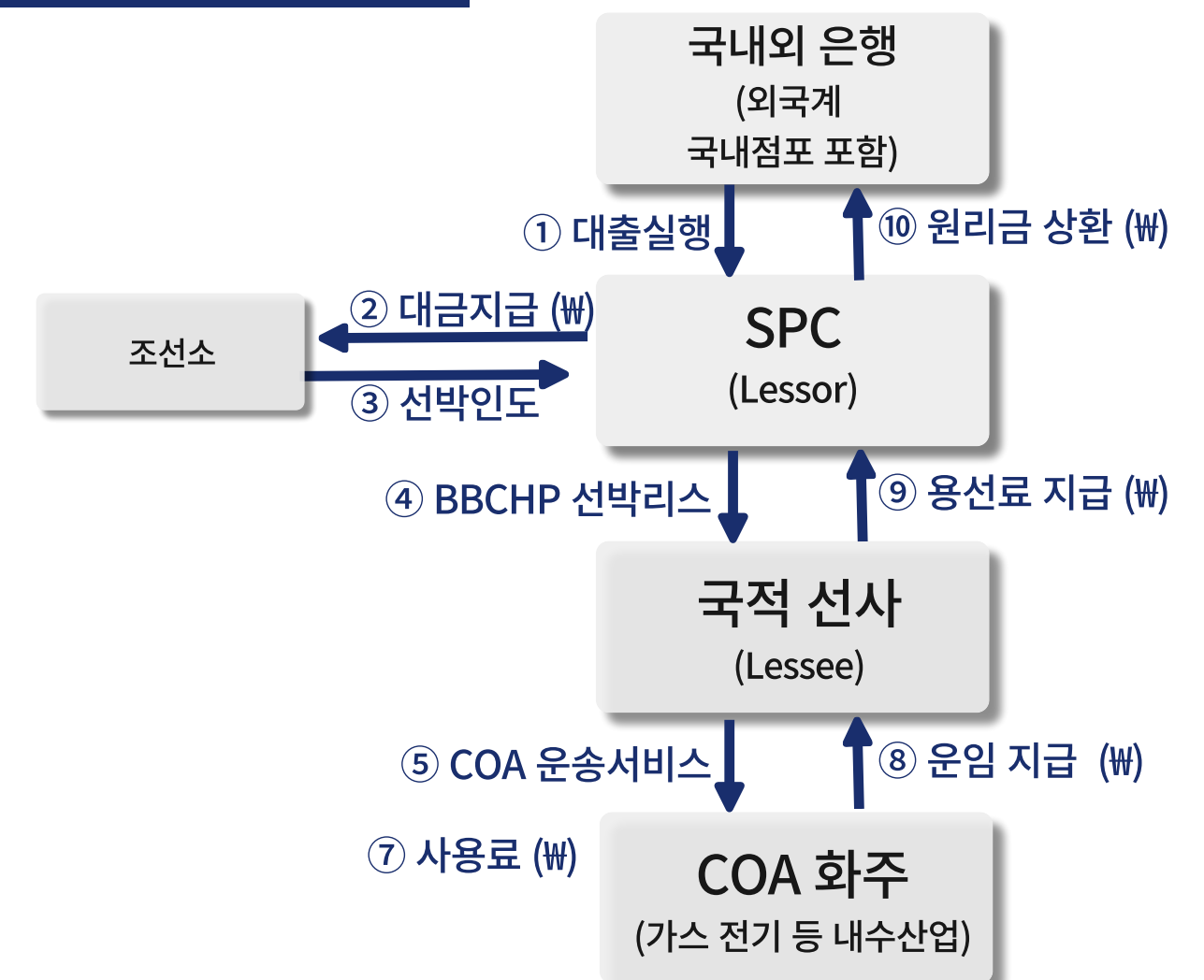
철강·석유화학



매출액 내수비중: 51.8%, 47%
수출대금 미 달러로
운임으로 지급가능

구분	대표화주	운송계약	매출액 내수비중(%)
전기	한전/발전자회사	석탄, 원유 등	100
가스	가스공사	LNG 등	100
철강	포스코홀딩스	철광석	51.8*
석유화학	S-OIL	원유, 가스	47**

구조도



원화선박금융 실행방안

원화선박금융 시장 규모

- 전기 가스 철강 석유제품 등 매출액 내수 비중이 높은 산업에 투입되는 선박은 전체 대비 척수로는 20% 톤수로는 43%*로 추정
 - ☞ LNG선 42척, LPG선 54척, 광탄선 49척, 원유운반선 77척 = 총 222척
 - ☞ 한국 선박금융시장 승인기준 규모 257.4억불 감안시 내수용 선박의 비중은 약 110억불(14.6조원)
연간 규모 추정: 약 20억불* (원화 2.6조원 상당)로 추산
*10년 만기 산술평균 대출기간 5.6년 감안
- 신조 달러금융 종료 후 재금융, 친환경 선박 수요 증가(142조원 추정) 및 신조선가 증가 기조를 감안할 때 규모 확장 가능성

선종별 국적외항상선대 현황 (2002년말 기준)

선박종류	척수	DWT
벌크선	260	23,722,915
광탄선	49	14,954,137
풀컨선	176	9,300,996
원유운반선	77	20,401,724
LPG선	54	1,530,139
LNG선	42	3,330,370
석유제품·케미칼겸용	214	4,291,302
기타	242	5,338,553
합계	1,114	85,890,136

친환경 수요에 따른 비용 추정 (~2050년)

법제	총 투자수요	자기자본(Equity)	자기자본 신규수요	신규수요
			타인자본 신규수요	
2040년	739억 (95조)	부채(Debt)	자기자본 노후대체수요	노후대체수요
			타인자본 노후대체수요	순규제대체수요
			자기자본 순규제대체수요	
			타인자본 순규제대체수요	
2050년	1,090억 (142조)	493억(64조)	137억(18조)	412억(53조)
			275억(36조)	97억(13조)
			32억(4조)	
			65억(8조)	
2050년	1,090억 (142조)	363억(47조)	121억(16조)	365억(47조)
			243억(32조)	725억(95조)
			242억(32조)	
			484억(63조)	

원화금액기준: 2023 상반기 환율(1298.31원) 환산

신조선가 증가 기조 (~2024년)



[자료1] 출처: 한국해운협회, 2023 해사통계집, '23.7월 [자료2] 출처: (저자 편집) 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월

[자료3] 1차 출처: Clarksons Research, 2차 출처:한국경제, 선박가격 급등...조선 '슈퍼 호황' 온다, '24.9월 [자료4] 1차 출처: Clarksons Research, 2차출처: 매일경제, (2024 증시전망대) 황금기 진입한 조선업 중국과 경쟁격화는 부담, '23.12월

원화선박금융 실행방안

참가자별 적용 가능성

1 은행 및 투자기관

- 국내 민간은행: 원화 조달*이 달러화 조달 대비 유리
 - ☞ 달러화 대비 조달 시장 접근성 및 유동성 관리 유리
 - ☞ 고객 예수금 기반 조달: 23년 평균 2.45% (산금채 1년: 3.50% '23.3.6. 기준)

구분	자금 조달 경쟁력*
달러금융	외국계 > 정책금융 > 민간금융
원화금융	외국계 < 정책금융 < 민간금융

- 원화 비즈니스를 위한 외국계 은행의 국내 진출유도 가능

3 조선사

- 조선소 선박 건조 비용 중 원화비중 60%*이상
 - *국내 기자재·인건비비중 증가
- 환포지선관리 용이: 선물환 매도 등 헷지 거래 부담 감소

구분	달러수입	달러비용	원화수입	원화비용	달러환포지선	
					O/S*	O/B**
달러화계약	100	50	0	50		50
원화계약	0	50	100	50	50	
합계	100	100	100	100	Square Position	

2 선사

- 수입 지출간 통화 일치로 Natural hedge position 가능
 - ☞ 미달러화 기능통화 채택 경우: 원화 BBCHP 부채와 전용선 원화리스 자산(전대리스로 간주)간의 매칭으로 natural hedge 됨

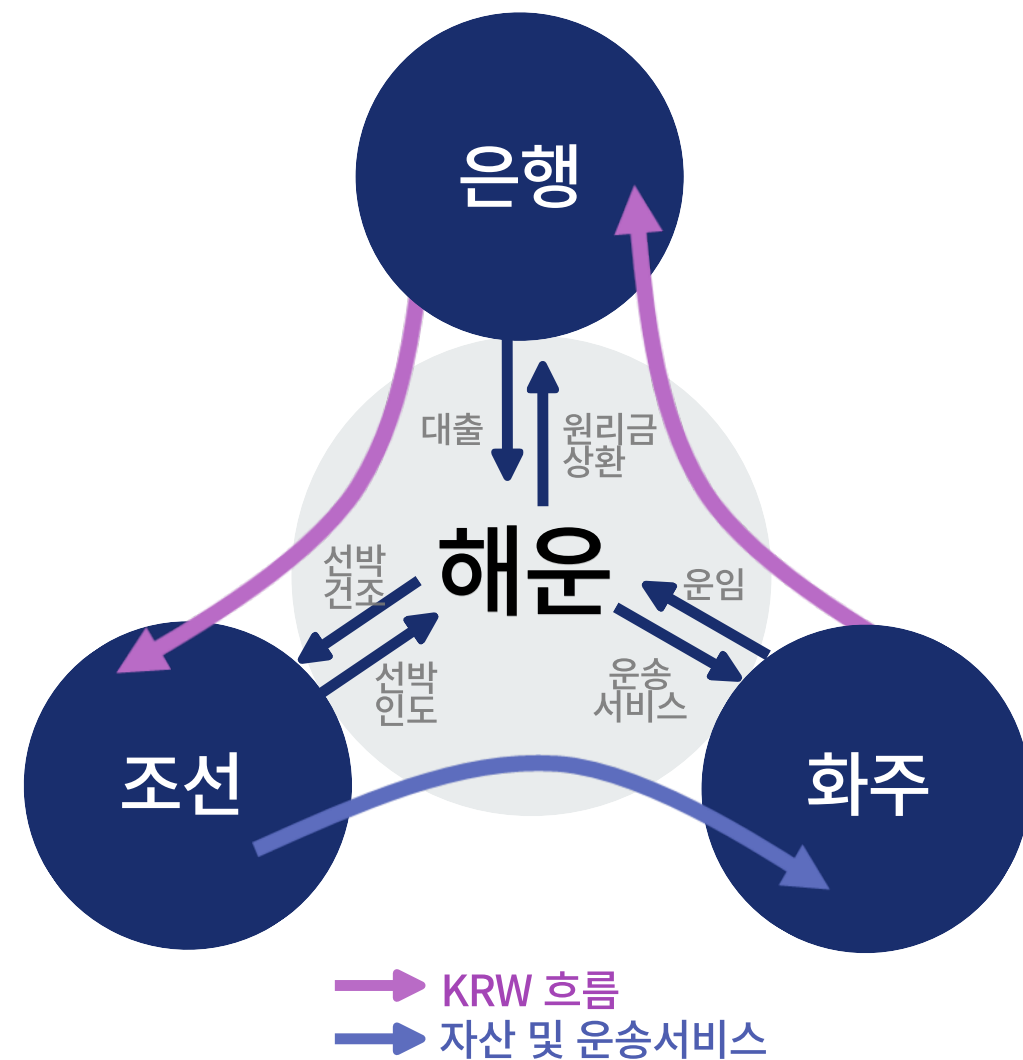
* 단, 달러화 변동비(항비·연료비)에대한 정산 scheme (CAF)** 필요
 **CAF: Currency Adjustment Factor

4 화주

- 가스공사·한전자회사 국내 매출수입은 100% 원화로 구성되므로 원화 운임지급 시 외화조달 부담 및 비용 경감 가능
 - ☞ 달러화 운임 지급을 위한 해외 외화 차입 혹은 외환시장에서 달러 구입에 따른 경제적·행정적부담 해소
- 에너지 공기업 주요 사업 경영평가 반영 유도 (기재부 평가)
 - ☞ 전용선 신조 금융·재금융지원원화금융 입찰



원화 현금 흐름



기대효과

- 1 민간 선박금융 활성화: 금리 경쟁 여건 개선 등
- 2 원화 선박 금융 시장 확대
- 3 외국 선박금융전문은행의 국내 진출 유인
- 4 달러자산의 확충, 외화보유고 확대 기대효과

EPILOGUE

※ (대안구조) 원화선박금융 국내 SPC 설립 및 선박 등록

● 해외 SPC 설립 및 편의치적 이유

경제적
이유

세금감면, 선원관리 등 경제적 효과

금융적
이유

Senior lender로 참가하는 외국계 금융기관들이
한국의 도산법 적용에 따른 대출은행 권리 침해 우려

국적 외항 선대를 위한 선박금융은 해외 SPC 중심 BBCHP 리스금융 구조를 가짐

국내 SPC 설립 및 선박 등록

- 공기업 화주: 파산의 위험이 극히 낮음

신용등급	Fitch	S&P	Moody's	최종평가일
대한민국	AA-	AA	Aa2	2024
한국가스공사	AA-	AA	Aa2	2023

- 국내 금융기관 중심의 선박금융이 이뤄질 것으로 예상
→ 외국계금융기관의 해외 편의치적의 요구 감소

※가스공사 LOU: 해운사 EOD 발생시 대체선사 or 180일 이내 전액 변제

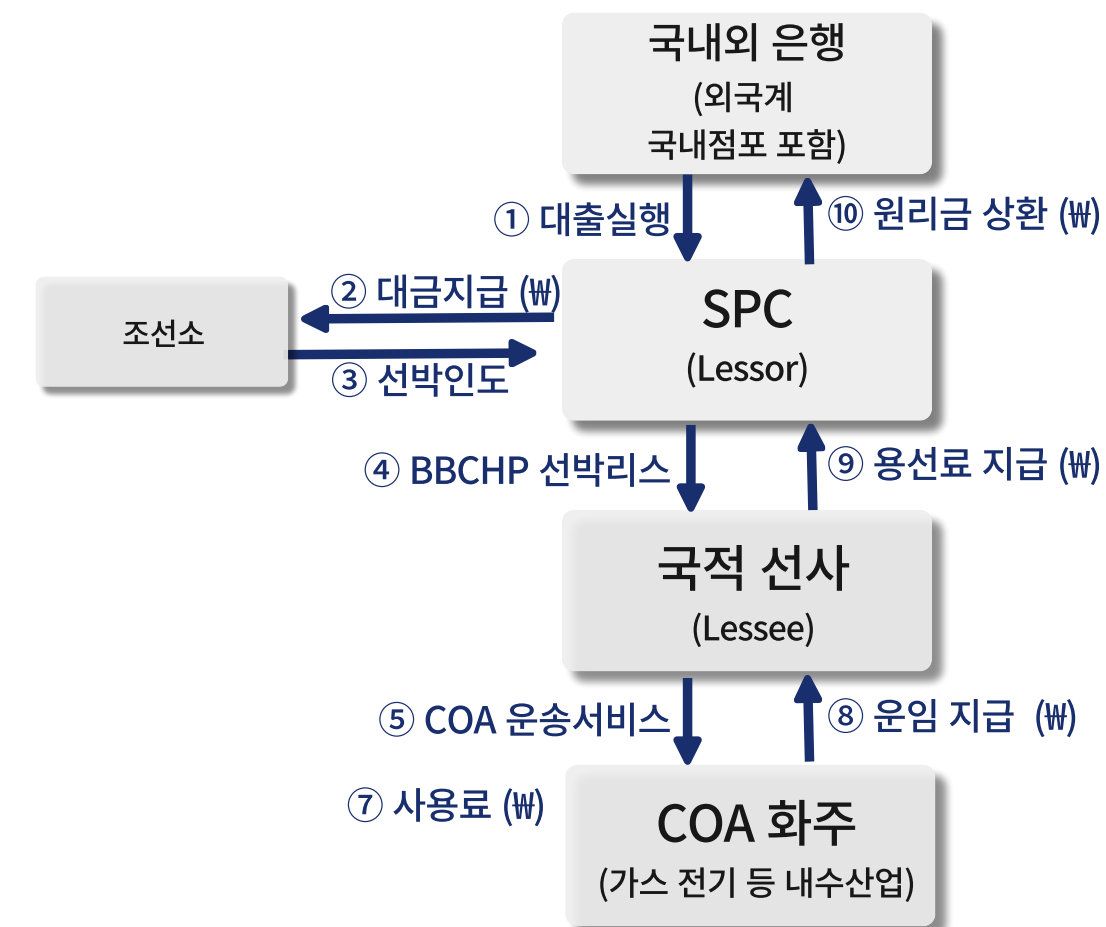
부산시의
국내 SPC 설립 및 선박 등록 업무
시작 가능

선박 등록 비용 및 관련 업무 대행비 국내 이전 가능

- 경제적 효과는 해외 편의치적지와 대등한 수준 필요

연간 \$250만 수익 발생 (척 당 \$12,400* X 200척)

* 파나마 기국 기준, HMM 자료 제공



감사합니다